

ラダーホーン及び舵

改正対象

鋼船規則 C 編
鋼船規則検査要領 C 編, CS 編
(日本籍船舶用及び外国籍船舶用 (翻訳))
内陸水路航行船規則検査要領
(外国籍船舶用 (翻訳))

改正理由

IACS 統一規則 (UR) S10 には、舵、シューピース及びラダーホーンに関する要件が規定されており、本会はこの規則を鋼船規則 C 編及び CS 編等に取り入れている。

IACS において、当該 UR の一部要件について見直しを行い、ラダーホーンやラダーランクに関する規定を改め、2025 年 9 月に IACS 統一規則 S10(Rev.8)として採択した。

今般、IACS 統一規則 S10(Rev.8)に基づき、関連規定を改める。

改正内容

主な改正内容は次のとおり。

- (1) ラダーホーンの各断面に作用する振り応力の評価式や、ラダーホーンの振り剛性係数を求める算式において、ラダーホーン断面積の算出方法を改める。
- (2) ラダーキャリアのシール装置の設置位置に関して、基準となる喫水線を改める。
- (3) 規則要件がより明確になるよう規則中の図や記号を改める。

施行及び適用

2027 年 1 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶（全面改正される前の C 編適用船も含む）に適用

規則の節・条タイトルの末尾に付けられたアスタリスク (*) は、その規則に対応する要領があることを示しております。

ID:DH25-14

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p align="center">鋼船規則 C 編 船体構造及び船体艤装</p> <p align="center">1 編 共通要件</p> <p align="center">11 章 貨物区域外の構造</p> <p>11.5 船尾構造</p> <p>11.5.1 船尾材</p> <p>11.5.1.5 ラダーホーン*</p> <p>-1. ラダーホーンの各断面の寸法は、舵に 13.2.2 に規定する舵力が働いた場合のラダーホーンに加わる曲げモーメント、せん断力及びトルクを考慮するものとし、次の(1)から(3)の算式を適用して定めなければならない。</p> <p> (1)から(2)は省略)</p> <p>(3) 等価応力はラダーホーン高さの範囲内のいかなる断面においても、$120/K_{rh}$ (N/mm²) を超えないように定めなくてはならない。</p> <p> 等価応力σ_eは、次の算式による。</p> $\sigma_e = \sqrt{\sigma_b^2 + 3(\tau^2 + \tau_t^2)} \text{ (N/mm}^2\text{)}$ <p>σ_b, τ及びτ_t： それぞれラダーホーンに働く曲げ応力、せん断応力及び振り応力で、次の算式による。</p>	<p align="center">鋼船規則 C 編 船体構造及び船体艤装</p> <p align="center">1 編 共通要件</p> <p align="center">11 章 貨物区域外の構造</p> <p>11.5 船尾構造</p> <p>11.5.1 船尾材</p> <p>11.5.1.5 ラダーホーン*</p> <p>-1. ラダーホーンの各断面の寸法は、舵に 13.2.2 に規定する舵力が働いた場合のラダーホーンに加わる曲げモーメント、せん断力及びトルクを考慮するものとし、次の(1)から(3)の算式を適用して定めなければならない。</p> <p> (1)から(2)は省略)</p> <p>(3) 等価応力はラダーホーン高さの範囲内のいかなる断面においても、$120/K_{rh}$ (N/mm²) を超えないように定めなくてはならない。</p> <p> 等価応力σ_eは、次の算式による。</p> $\sigma_e = \sqrt{\sigma_b^2 + 3(\tau^2 + \tau_t^2)} \text{ (N/mm}^2\text{)}$ <p>σ_b, τ及びτ_t： それぞれラダーホーンに働く曲げ応力、せん断応力及び振り応力で、次の算式による。</p>	

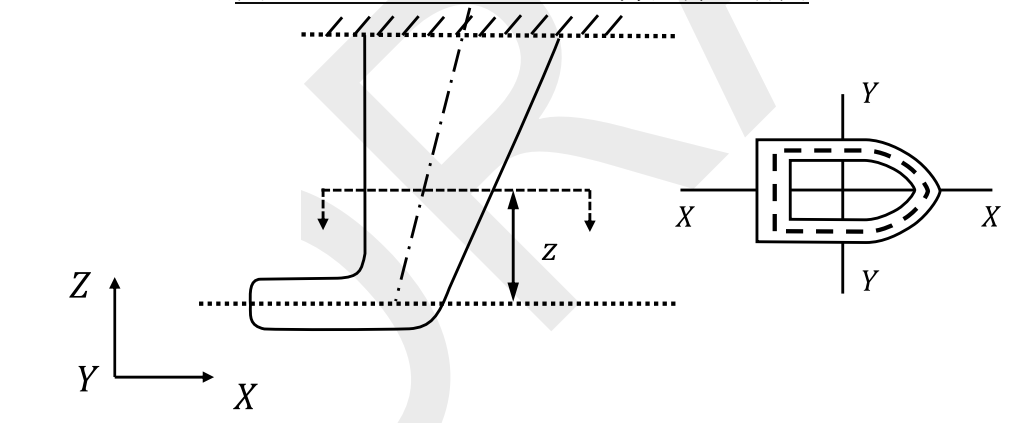
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>曲げ応力：$\sigma_b = \frac{M}{Z_{x-gr}}$ (N/mm²)</p> <p>せん断応力：$\tau = \frac{B}{A_{h-gr}}$ (N/mm²)</p> <p>捩り応力：$\tau_t = \frac{1000T_h}{2A_{t-gr}t_{h-gr}}$ (N/mm²)</p> <p>M及びB： 前(1)及び(2)の規定による</p> <p>T_h： 捩りモーメントで本会の適当と認めるところによる</p> <p>A_{t-gr}： <u>考慮する断面におけるラダーホーン薄肉部の図 11.5.1-4.の点線で囲まれた面積 (mm²) で、ラダーホーンの外周で囲まれた面積と内周で囲まれた面積の平均とする。</u></p> <p>t_{h-gr}： ラダーホーンの板厚 (mm)</p> <p>Z_{x-gr}： (1)の規定による。</p> <p>A_{h-gr}： (2)の規定による。</p> <p>-5. 船体構造との結合部は、次の(1)から(7)によらなければならない。</p> <p>(1) 力を適切に伝達するため、ラダーホーンの外板は、例えば船側外板、横桁又は縦通桁に接合する等により、適切に船尾構造と接合しなければならない。(図 11.5.1-5.参照)</p> <p>(2) 施工上困難な場合を除き、船側外板に沿ってラダーホーン内にブラケット又は桁を設けなければならない。(図 11.5.1-5.参照)</p> <p>(3) ラダーホーンのトランスウェブは、十分な本数を船殻の隣接する甲板まで達するものとしなけ</p>	<p>曲げ応力：$\sigma_b = \frac{M}{Z_{x-gr}}$ (N/mm²)</p> <p>せん断応力：$\tau = \frac{B}{A_{h-gr}}$ (N/mm²)</p> <p>捩り応力：$\tau_t = \frac{1000T_h}{2A_{t-gr}t_{h-gr}}$ (N/mm²)</p> <p>M及びB： 前(1)及び(2)の規定による</p> <p>T_h： 捩りモーメントで本会の適当と認めるところによる</p> <p>A_{t-gr}： ラダーホーンによって囲まれる水平断面積 (mm²)</p> <p>t_{h-gr}： ラダーホーンの板厚 (mm)</p> <p>Z_{x-gr}： (1)の規定による。</p> <p>A_{h-gr}： (2)の規定による。</p> <p>-5. 船体構造との結合部は、次の(1)から(7)によらなければならない。</p> <p>(1) 力を適切に伝達するため、ラダーホーンの外板は、例えば船側外板、横桁又は縦通桁に接合する等により、適切に船尾構造と接合しなければならない。(図 11.5.1-4.参照)</p> <p>(2) 施工上困難な場合を除き、船側外板に沿ってラダーホーン内にブラケット又は桁を設けなければならない。(図 11.5.1-4.参照)</p> <p>(3) ラダーホーンのトランスウェブは、十分な本数を船殻の隣接する甲板まで達するものとしなけ</p>	<p>改正内容(1) IACS UR S10(Rev.8) 9.2.1</p> <p>参照修正</p> <p>参照修正</p>

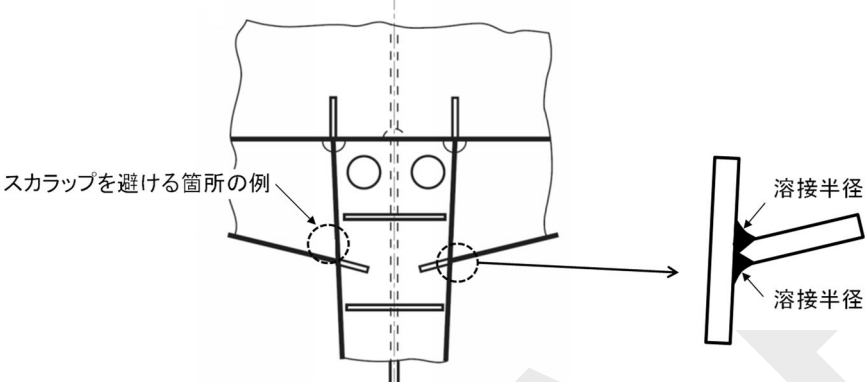
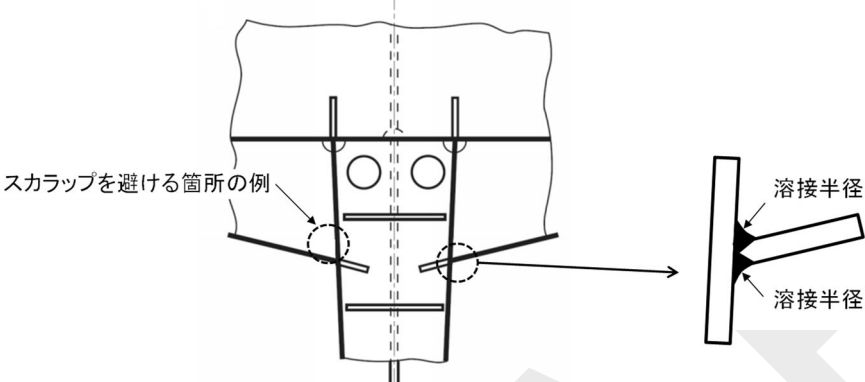
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>なければならない。</p> <p>(4) 船殻との十分な接合を確保するため、ラダーホーンのトランスウェブと同一線上に強固なフロアを設けなければならない。</p> <p>(5) ラダーホーンは、船尾倉の中心線隔壁（制水隔壁）と接合しなければならない。</p> <p>(6) トランスウェブと外板の接続部にはスカラップを設けてはならない。（図 11.5.1-5.参照）</p> <p>(7) ラダーホーンと船側外板の接続部の溶接は、完全溶け込み溶接としなければならない。溶接半径は実行可能な限り大きなものとしなければならない。これはグラインダによって差し支えない。（図 11.5.1-5.参照）</p>	<p>なければならない。</p> <p>(4) 船殻との十分な接合を確保するため、ラダーホーンのトランスウェブと同一線上に強固なフロアを設けなければならない。</p> <p>(5) ラダーホーンは、船尾倉の中心線隔壁（制水隔壁）と接合しなければならない。</p> <p>(6) トランスウェブと外板の接続部にはスカラップを設けてはならない。（図 11.5.1-4.参照）</p> <p>(7) ラダーホーンと船側外板の接続部の溶接は、完全溶け込み溶接としなければならない。溶接半径は実行可能な限り大きなものとしなければならない。これはグラインダによって差し支えない。（図 11.5.1-4.参照）</p>	<p>参照修正</p> <p>参照修正</p> <p>（新規） ラダーホーン断面積の定義明確化のため図を追加</p>

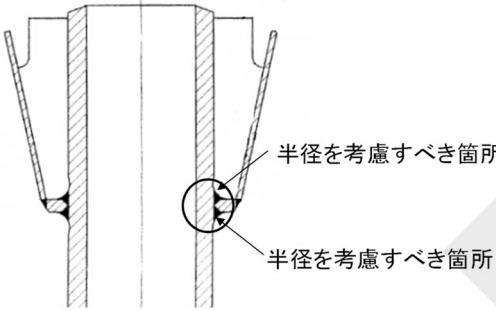
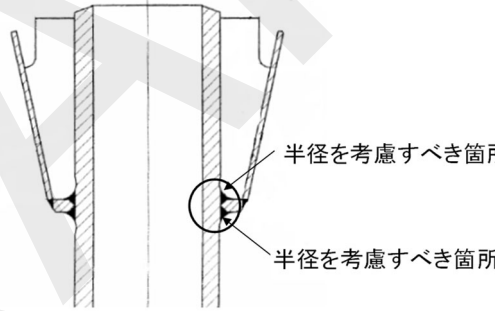
図 11.5.1-4. ラダーホーン薄肉部の断面



「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>図 11.5.1-45. ラダーホーンと船体構造の結合部</p>  <p>11.5.1.8 ラダートランク</p> <p>-2. 材料, 溶接及び船体との結合部は, 次の(1)から(4)によらなければならない。</p> <p>((1), (2)は省略)</p> <p>(3) 外板又はスケグよりも下に伸びるラダートランクの場合, すみ肉溶接の肩部の半径rについては, 実行可能な範囲で大きくし, 次の算式によらなければならない。(図 11.5.1-6.参照)</p> $r = 0.1d_l / K_T$ <p>ただし, 次の値以上とすること。</p> <p>$\sigma \geq 40/K_T \text{ N/mm}^2$ の場合 $r = 60 \text{ mm}$</p> <p>$\sigma < 40/K_T \text{ N/mm}^2$ の場合 $r = 30 \text{ mm}$</p> <p>d_l: 13.2.5.2 に定義される舵頭材の径</p> <p>σ: ラダートランクの曲げ応力 (N/mm^2)</p> <p>K_T: 13.2.1.2 の規定により定まるラ</p>	<p>図 11.5.1-45. ラダーホーンと船体構造の結合部</p>  <p>11.5.1.8 ラダートランク</p> <p>-2. 材料, 溶接及び船体との結合部は, 次の(1)から(4)によらなければならない。</p> <p>((1), (2)は省略)</p> <p>(3) 外板又はスケグよりも下に伸びるラダートランクの場合, すみ肉溶接の肩部の半径rについては, 実行可能な範囲で大きくし, 次の算式によらなければならない。(図 11.5.1-5.参照)</p> $r = 0.1d_l / K_T$ <p>ただし, 次の値以上とすること。</p> <p>$\sigma \geq 40/K_T \text{ N/mm}^2$ の場合 $r = 60 \text{ mm}$</p> <p>$\sigma < 40/K_T \text{ N/mm}^2$ の場合 $r = 30 \text{ mm}$</p> <p>d_l: 13.2.5.2 に定義される舵頭材の径</p> <p>σ: ラダートランクの曲げ応力 (N/mm^2)</p> <p>K_T: 13.2.1.2 の規定により定まるラ</p>	<p>図番号調整</p> <p>参照修正</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>ダートランクの材料係数 研削によって半径を得ても差し支えない。ディスクグラインダ研削を行う場合、溶接方向の研磨傷は避けなければならない。上記半径は、ゲージを用いて正確に確認しなければならず、少なくとも 4 つの外形側面について確認しなければならない。確認記録を検査員に提出しなければならない。</p> <p>(4) (省略)</p> <p>図 11.5.1-6. すみ肉溶接の肩部の半径</p>  <p>13 章 舵</p> <p>13.2.11 付属装置</p> <p>13.2.11.1 ラダーキャリア*</p> <p>-1. 舵の形状及び重量に応じて適当なラダーキャリアを設け、かつ、支持部の潤滑を良好にするよう考慮し</p>	<p>ダートランクの材料係数 研削によって半径を得ても差し支えない。ディスクグラインダ研削を行う場合、溶接方向の研磨傷は避けなければならない。上記半径は、ゲージを用いて正確に確認しなければならず、少なくとも 4 つの外形側面について確認しなければならない。確認記録を検査員に提出しなければならない。</p> <p>(4) (省略)</p> <p>図 11.5.1-5. すみ肉溶接の肩部の半径</p>  <p>13 章 舵</p> <p>13.2.11 付属装置</p> <p>13.2.11.1 ラダーキャリア*</p> <p>-1. 舵の形状及び重量に応じて適当なラダーキャリアを設け、かつ、支持部の潤滑を良好にするよう考慮し</p>	<p>図番号調整</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>なければならない。</p> <p>-2. 海水に通じるラダートランクでは, 操舵装置部に海水が浸入してラダーキャリアから潤滑剤が洗い流されることを防ぐために, <u>構造用喫水（トリムなし）</u>における喫水線より上方にシール又はスタッフィングボックスを取付けなければならない。ラダートランク頂部が構造用喫水（トリムなし）における喫水線より下方にある場合には, 隔離した2つの水密シール又はスタッフィングボックスを設けなければならない。</p>	<p>なければならない。</p> <p>-2. 海水に通じるラダートランクでは, 操舵装置部に海水が浸入してラダーキャリアから潤滑剤が洗い流されることを防ぐために, トリム<u>を考慮したその位置</u>における<u>最上位</u>の喫水線より上方にシール又はスタッフィングボックスを取付けなければならない。ラダートランク頂部が構造用喫水（トリムなし）における喫水線より下方にある場合には, 隔離した2つの水密シール又はスタッフィングボックスを設けなければならない。</p>	<p>改正内容(2) IACS UR S10(Rev.8) 1.2.3</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>鋼船規則検査要領 C 編 船体構造及び船体艤装</p> <p align="center">1 編 共通</p> <p align="center">C11 貨物区域外の構造</p> <p>C11.5 船尾構造</p> <p>C11.5.1 船尾材</p> <p>C11.5.1.5 ラダーホーン 規則 C 編 11.5.1.5 の適用上、考慮すべき曲げモーメント、せん断力、トルク及び各応力は直接計算法又は簡易法により求めること。直接計算法に用いるデータは C13.2.4 によること。簡易法は次の(1)又は(2)によること。</p> <p>(1) 1 点弾性支持のラダーホーン</p> <p>(a) 考慮している断面における曲げモーメント M は次の算式による。(図 C11.5.1-1.参照) $M = Bz \quad (M_{max} = Bd \times 10^{-3}) \quad (N\cdot m)$ B : 規則 C 編 13.2.4 により求まるピントルベアリングの支持反力 (N)</p> <p>(b) 考慮している断面における捩じりモーメント T_h は次の算式による。(図 C11.5.1-1.参照) $T_h = Be(z) \quad (N\cdot m)$</p>	<p>鋼船規則検査要領 C 編 船体構造及び船体艤装</p> <p align="center">1 編 共通</p> <p align="center">C11 貨物区域外の構造</p> <p>C11.5 船尾構造</p> <p>C11.5.1 船尾材</p> <p>C11.5.1.5 ラダーホーン 規則 C 編 11.5.1.5 の適用上、考慮すべき曲げモーメント、せん断力、トルク及び各応力は直接計算法又は簡易法により求めること。直接計算法に用いるデータは C13.2.4 によること。簡易法は次の(1)又は(2)によること。</p> <p>(1) 1 点弾性支持のラダーホーン</p> <p>(a) 考慮している断面における曲げモーメント M は次の算式による。(図 C11.5.1-1.参照) $M = Bz \quad (M_{max} = Bd \times 10^{-3}) \quad (N\cdot m)$ B : 規則 C 編 13.2.4 により求まるピントルベアリングの支持反力 (N)</p> <p>(b) 考慮している断面における捩じりモーメント T_h は次の算式による。(図 C11.5.1-1.参照) $T_h = Bc(z) \quad (N\cdot m)$</p>	<p>改正内容(3) ラダーホーンの捩りに関するこの長さ</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(2) 2点弾性支持のラダーホーン</p> <p>(a) 曲げモーメント ラダーホーンの一般的な断面に作用する曲げモーメント ($N\text{-}m$) は、次による。</p> <p>i) ラダーホーンの下部支持点と上部支持点の間 $M = F_{A1}z$</p> <p>ii) ラダーホーン上部支持点より上方 $M = F_{A1}z + F_{A2}(z - d_{lu} \times 10^{-3})$ F_{A1} : ラダーホーン下部支持点における支持力 (N) で、図 C13.2.4-8.におけるB_1とする。 F_{A2} : ラダーホーン上部支持点における支持力 (N) で、図 C13.2.4-8.におけるB_2とする。</p> <p>z : 図 C11.5.1-2.に規定する距離 (m) で、同図に規定する距離d (mm) 未満とする。</p> <p>d_{lu} : ラダーホーンの底部ベアリングと上部ベアリング間の距離 (mm) (図 C13.2.4-8.においては$d_{lu} = d - \lambda$)</p> <p>(b) せん断力 ラダーホーンの一般的な断面に作用するせん断力B (N) は、次による。</p> <p>i) ラダーホーン下部ベアリングと上部ベアリングの間 $B = F_{A1}$</p> <p>ii) ラダーホーン上部ベアリングより上方 $B = F_{A1} + F_{A2}$</p>	<p>(2) 2点弾性支持のラダーホーン</p> <p>(a) 曲げモーメント ラダーホーンの一般的な断面に作用する曲げモーメント (N) は、次による。</p> <p>i) ラダーホーンの下部支持点と上部支持点の間 $M = F_{A1}z$</p> <p>ii) ラダーホーン上部支持点より上方 $M = F_{A1}z + F_{A2}(z - d_{lu} \times 10^{-3})$ F_{A1} : ラダーホーン下部支持点における支持力 (N) で、図 C13.2.4-7.におけるB_1とする。 F_{A2} : ラダーホーン上部支持点における支持力 (N) で、図 C13.2.4-7.におけるB_2とする。</p> <p>z : 図 C11.5.1-2.に規定する距離 (m) で、同図に規定する距離d (mm) 未満とする。</p> <p>d_{lu} : ラダーホーンの底部ベアリングと上部ベアリング間の距離 (mm) (図 C13.2.4-7.においては$d_{lu} = d - \lambda$)</p> <p>(b) せん断力 ラダーホーンの一般的な断面に作用するせん断力B (N) は、次による。</p> <p>i) ラダーホーン下部ベアリングと上部ベアリングの間 $B = F_{A1}$</p> <p>ii) ラダーホーン上部ベアリングより上方 $B = F_{A1} + F_{A2}$</p>	<p>を表す記号が混在していたため、てこの長さを$e(z)$とし、特に$z = d/2$におけるてこの長さをcとして統一する。</p> <p>参照修正</p> <p>参照修正</p> <p>参照修正</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>F_{A1}, F_{A2} : 支持力 (N)</p> <p>(c) トルク ラダーホーンの一般的な断面に作用するトルク (N-m) は、次による。</p> <p>i) ラダーホーン下部ベアリングと上部ベアリングの間 $T_h = F_{A1}e(z)$</p> <p>ii) ラダーホーン上部ベアリングより上方 $T_h = F_{A1}e(z) + F_{A2}e(z)$ F_{A1}, F_{A2} : 支持力 (N) $e(z)$: 図 C11.5.1-2.に規定する振りモーメントのてこ (m)</p> <p>(d) セン断応力及び振り応力の計算</p> <p>i) ラダーホーン下部ベアリングと上部ベアリングの間の一般的な断面については、応力は次による。 τ : 次の算式によるせん断応力 (N/mm²) $\tau = \frac{F_{A1}}{A_h}$ τ_t : 中空ラダーホーンについて、次の算式による振り応力 (N/mm²) $\tau_t = \frac{T_h}{2A_{t-gr}t_h} \times 10^{-3}$ 中実構造のラダーホーンについては、本会の適当と認めるところによる。 F_{A1}, F_{A2} : 支持力 (N) A_h : Y 軸方向に関するラダーホーンの有効せん断面積 (mm²) T_h : トルク (N-m)</p>	<p>F_{A1}, F_{A2} : 支持力 (N)</p> <p>(c) トルク ラダーホーンの一般的な断面に作用するトルク (N-m) は、次による。</p> <p>i) ラダーホーン下部ベアリングと上部ベアリングの間 $T_h = F_{A1}e(z)$</p> <p>ii) ラダーホーン上部ベアリングより上方 $T_h = F_{A1}e(z) + F_{A2}e(z)$ F_{A1}, F_{A2} : 支持力 (N) $e(z)$: 図 C11.5.1-2.に規定する振りモーメントのてこ (m)</p> <p>(d) セン断応力及び振り応力の計算</p> <p>i) ラダーホーン下部ベアリングと上部ベアリングの間の一般的な断面については、応力は次による。 τ : 次の算式によるせん断応力 (N/mm²) $\tau = \frac{F_{A1}}{A_h}$ τ_t : 中空ラダーホーンについて、次の算式による振り応力 (N/mm²) $\tau_t = \frac{T_h}{2F_T t_h} \times 10^{-3}$ 中実構造のラダーホーンについては、本会の適当と認めるところによる。 F_{A1}, F_{A2} : 支持力 (N) A_h : Y 軸方向に関するラダーホーンの有効せん断面積 (mm²)</p>	<p align="center">記号の統一</p>

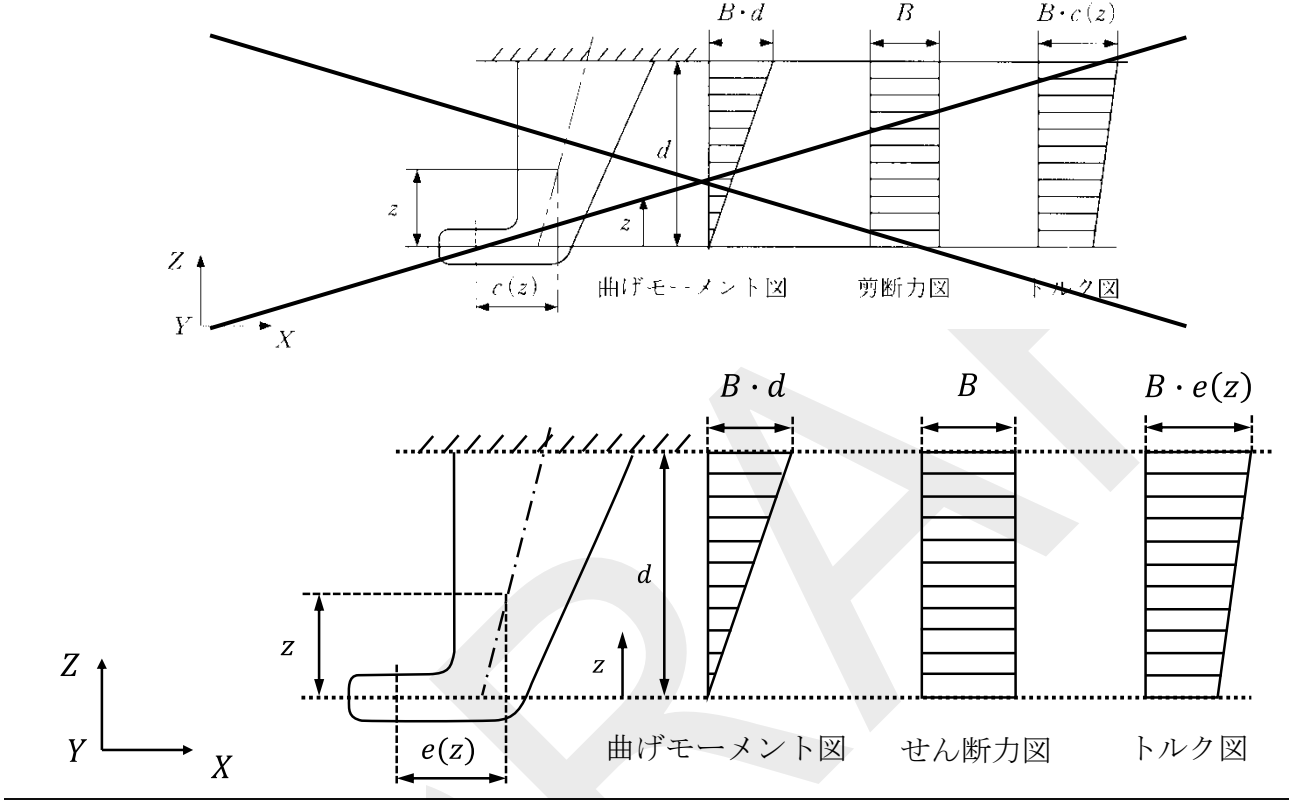
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>A_{t-gr} : 考慮する断面におけるラダーホーン薄肉部の図 C11.5.1-2.の点線で囲まれた面積 (m^2) で、ラダーホーンの外周で囲まれた面積と内周で囲まれた面積の平均とする。</p> <p>t_h : ラダーホーン外壁部の板厚 (mm) で、任意のラダーホーンの断面における τ_t の最大値は、t_h が最小となる位置において算出される。</p> <p>ii) ラダーホーン上部ベアリングより上方の一般的な断面については、応力は次による。</p> <p>τ : 次の算式によるせん断応力 (N/mm^2)</p> $\tau = \frac{F_{A1} + F_{A2}}{A_h}$ <p>τ_t : 中空ラダーホーンについて、次の算式による捩り応力 (N/mm^2)</p> $\tau_t = \frac{T_h}{2A_{t-gr}t_h} \times 10^{-3}$ <p>中実構造のラダーホーンについては、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>F_{A1}, F_{A2}, A_h, T_h, A_{t-gr}, t_h : 前 i) による。</p> <p>(e) 曲げ応力の計算</p> <p>長さ d の範囲内のラダーホーンの一般的な断面における応力は次による。</p> <p>σ_b : 次の算式による曲げ応力 (N/mm^2)</p>	<p>T_h : トルク ($N\cdot m$)</p> <p>F_T : ラダーホーン外壁部の平均面積 (m^2)</p> <p>t_h : ラダーホーン外壁部の板厚 (mm) で、任意のラダーホーンの断面における τ_t の最大値は、t_h が最小となる位置において算出される。</p> <p>ii) ラダーホーン上部ベアリングより上方の一般的な断面については、応力は次による。</p> <p>τ : 次の算式によるせん断応力 (N/mm^2)</p> $\tau = \frac{F_{A1} + F_{A2}}{A_h}$ <p>τ_t : 中空ラダーホーンについて、次の算式による捩り応力 (N/mm^2)</p> $\tau_t = \frac{T_h}{2F_T t_h} \times 10^{-3}$ <p>中実構造のラダーホーンについては、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>F_{A1}, F_{A2}, A_h, T_h, F_T, t_h : 前 i) による。</p> <p>(e) 曲げ応力の計算</p> <p>長さ d の範囲内のラダーホーンの一般的な断面における応力は次による。</p> <p>σ_b : 次の算式による曲げ応力 (N/mm^2)</p>	<p>改正内容(1) IACS UR S10(Rev.8) Annex S10.6</p> <p>記号の統一</p> <p>記号の統一</p> <p>記号の統一</p>

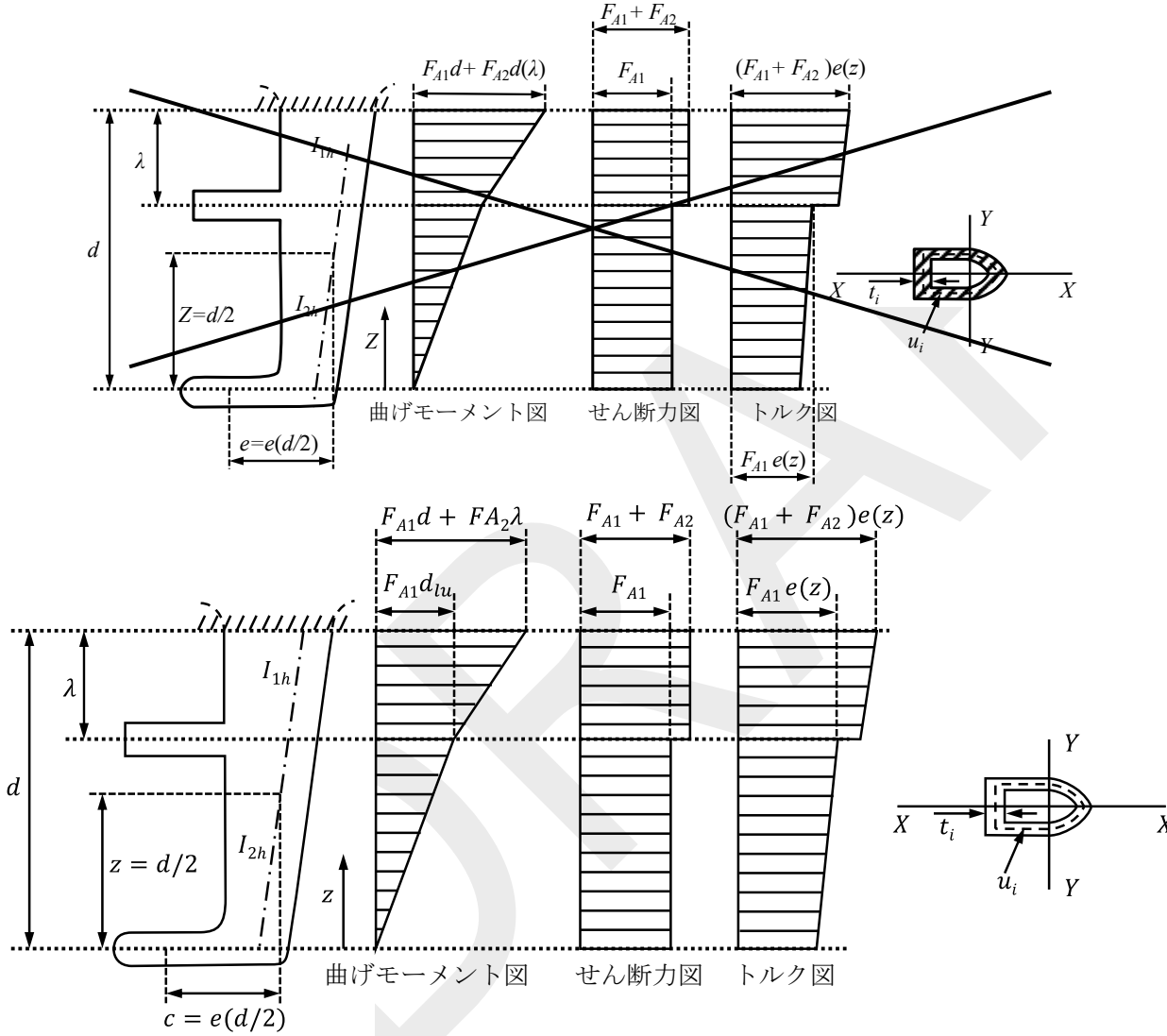
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
$\sigma_b = \frac{M}{Z_x}$ <p>M : 考慮する断面における曲げモーメント ($N\cdot m$)</p> <p>Z_x : X 軸周りの断面係数 (cm^3) (図 C11.5.1-2.参照)</p>	$\sigma_b = \frac{M}{Z_x}$ <p>M : 考慮する断面における曲げモーメント ($N\cdot m$)</p> <p>Z_x : X 軸周りの断面係数 (cm^3) (図 C11.5.1-2.参照)</p>	

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p data-bbox="501 244 1395 276">図 C11.5.1-1. ラダーホーンの幾何学パラメータ (1 点弾性支持)</p> 		<p data-bbox="1794 244 2087 539">改正内容(3) ラダーホーンの振りに関するこの長さを表す記号が混在していたため、この長さを$e(z)$とし、特に$z = d/2$におけるこの長さをcとして統一する。</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>図 C11.5.1-2. ラダーホーンの幾何学パラメータ (2 点弾性支持)</p> 		<p>改正内容(3) ラダーホーンの振りに関するこの長さを表す記号が混在していたため、この長さを$e(z)$とし、特に$z = d/2$におけるこの長さをcとして統一する。</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p align="center">C13 舵</p> <p>C13.2 舵</p> <p>C13.2.4 舵構造の強度計算</p> <p>C13.2.4.1 舵構造の強度計算</p> <p>-1. 舵及び舵頭材に働く曲げモーメント，せん断力及び支持反力の評価は，図 C13.2.4-1.から図 C13.2.4-8.に示す舵の基本モデルを用いて行うことができる。</p> <p>-2. 舵本体に働く曲げモーメントM_R及びせん断力Q_1，ベアリング部に働く曲げモーメントM_b，舵頭材と舵心材との接合部に働く曲げモーメントM_s及び支持反力B_1，B_2，B_3を求める。そのモーメント及び反力を用いて，規則 C 編 13 章による応力解析を行う。</p> <p>-3. モーメント及び力の評価法は次の(1)から(3)による。ただし，ラダーホーンにより 2 点弾性支持を受ける D 型舵については，-4.によること。</p> <p>(1) 一般データ 図 C13.2.4-1.から図 C13.2.4-7.に示す舵の基本モデルのデータは次の通り。 ℓ_{10}からℓ_{50}： モデルの各部材の長さ (m) I_{10}からI_{50}： 各部材の断面二次モーメント (cm^4) シューピースによって支持される舵では，l_{20}は舵の下端からシューピースの中心位置までの距離とし，I_{20}はシューピース内のピントルの断面二次モーメントとする。</p>	<p align="center">C13 舵</p> <p>C13.2 舵</p> <p>C13.2.4 舵構造の強度計算</p> <p>C13.2.4.1 舵構造の強度計算</p> <p>-1. 舵及び舵頭材に働く曲げモーメント，せん断力及び支持反力の評価は，図 C13.2.4-1.から図 C13.2.4-7.に示す舵の基本モデルを用いて行うことができる。</p> <p>-2. 舵本体に働く曲げモーメントM_R及びせん断力Q_1，ベアリング部に働く曲げモーメントM_b，舵頭材と舵心材との接合部に働く曲げモーメントM_s及び支持反力B_1，B_2，B_3を求める。そのモーメント及び反力を用いて，規則 C 編 13 章による応力解析を行う。</p> <p>-3. モーメント及び力の評価法は次の(1)から(3)による。ただし，ラダーホーンにより 2 点弾性支持を受ける D 型舵については，-4.によること。</p> <p>(1) 一般データ 図 C13.2.4-1.から図 C13.2.4-6.に示す舵の基本モデルのデータは次の通り。 ℓ_{10}からℓ_{50}： モデルの各部材の長さ (m) I_{10}からI_{50}： 各部材の断面二次モーメント (cm^4) シューピースによって支持される舵では，l_{20}は舵の下端からシューピースの中心位置までの距離とし，I_{20}はシューピース内のピントルの断面二次モーメントとする。</p>	<p>参照修正</p> <p>参照修正</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>h_c : 該当ピントルの長さの中央から舵面積の図心までの垂直距離 (m)</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。 舵本体に働く荷重 (B 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ <p>舵本体に働く荷重 (C 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ <p><u>上記にかかわらず</u>, 舵頭材を支持するラダートランクを備える場合は次の値とする。</p> $P_R = \frac{F_R}{1000(\ell_{10} + \ell_{20})} \quad (kN/m)$ <p>舵本体に働く荷重 (A 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000\ell_{30}} \quad (kN/m)$ <p>舵本体に働く荷重 (D 型及び E 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000\ell_{20}} \quad (kN/m)$ <p>F_R, F_{R1}, F_{R2} : 規則 C 編 13.2.2.1 及び 13.2.3 による。 k はシューピース又はラダーホーンによる支持点のばね常数で、次による。</p>	<p>h_c : 該当ピントルの長さの中央から舵面積の図心までの垂直距離 (m)</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。 舵本体に働く荷重 (B 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ <p>舵本体に働く荷重 (C 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ <p><u>ただし</u>, 舵頭材を支持するラダートランクを備える場合は次の値とする。</p> $P_R = \frac{F_R}{1000(\ell_{10} + \ell_{20})} \quad (kN/m)$ <p>舵本体に働く荷重 (A 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000\ell_{30}} \quad (kN/m)$ <p>舵本体に働く荷重 (D 型及び E 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000\ell_{10}} \quad (kN/m)$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000\ell_{20}} \quad (kN/m)$ <p>F_R, F_{R1}, F_{R2} : 規則 C 編 13.2.2.1 及び 13.2.3 による。 k はシューピース又はラダーホーンによる支持点のばね常数で、次による。</p>	<p>改正内容(3) 舵頭材を支持するラダートランクを備える C 型舵にかかる要件の明確化 (この一文は日本籍船舶用のみ改正する。)</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>シューピースによる支持点の場合：</p> $k = \frac{6.18I_{50}}{\ell_{50}^3} \quad (kN/m)$ <p>(図 C13.2.4-1.及び図 C13.2.4-2.参照)</p> <p>I_{50}： Z 軸まわりのシューピースの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>ℓ_{50}： シューピースの有効長さ (m)</p> <p>ラダーホーンによる支持点の場合：</p> $k = \frac{1}{f_b + f_t} \quad (kN/m)$ <p>(図 C13.2.4-1. , 図 C13.2.4-4. 及び 図 C13.2.4-5.参照)</p> <p>f_b： ラダーホーンによる支持点に 1 kN の単位荷重が働いた場合の支持点の単位変位量で、次の算式による。</p> $f_b = 1.3 \frac{d^3}{6.18I_n} \quad (m/kN)$ <p>I_n： X 軸まわりのラダーホーンの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>f_t： ねじりによる単位変位量で、次の算式による。</p> $f_t = \frac{dc^2 \sum u_i/t_i}{3.14A_{t-gr}^2} \times 10^{-8} \quad (m/kN)$ <p>A_{t-gr}： <u>考慮する断面におけるラダーホーン薄肉部の図 C11.5.1-2.の点線で囲まれた面積 (m^2) で、ラダーホーンの外周で囲まれた面積と内周で囲まれた面積の平均とする。</u></p>	<p>シューピースによる支持点の場合：</p> $k = \frac{6.18I_{50}}{\ell_{50}^3} \quad (kN/m)$ <p>(図 C13.2.4-1.及び図 C13.2.4-2.参照)</p> <p>I_{50}： Z 軸まわりのシューピースの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>ℓ_{50}： シューピースの有効長さ (m)</p> <p>ラダーホーンによる支持点の場合：</p> $k = \frac{1}{f_b + f_t} \quad (kN/m)$ <p>(図 C13.2.4-1. , 図 C13.2.4-4. 及び 図 C13.2.4-5.参照)</p> <p>f_b： ラダーホーンによる支持点に 1 kN の単位荷重が働いた場合の支持点の単位変位量で、次の算式による。</p> $f_b = 1.3 \frac{d^3}{6.18I_n} \quad (m/kN)$ <p>I_n： X 軸まわりのラダーホーンの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>f_t： ねじりによる単位変位量で、次の算式による。</p> $f_t = \frac{dc^2 \sum u_i/t_i}{3.14F_T^2} \times 10^{-8} \quad (m/kN)$ <p>F_T： ラダーホーン<u>の平均断面積 (m^2)</u></p>	<p>備考</p> <p>記号の統一</p> <p>改正内容(1) IACS UR S10(Rev.8) Annex S10.5</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

[illegible]

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>ここで、当該舵においては、下部ベアリングの上下をA_1及びA_2部分とし、記号は次のとおりとする。(図 C13.2.4-6. 及び図 C13.2.4-7.参照)</p> <p>F_{R1} : 舵板のA_1部分に作用する舵力 F_{R2} : 舵板のA_2部分に作用する舵力 CG_{1Z} : 舵板のA_1部分の重心の舵底部からの垂直位置 CG_{2Z} : 舵板のA_2部分の重心の舵底部からの垂直位置</p> $F_R = F_{R1} + F_{R2}$ $B_2 = F_R + B_3$ $B_3 = \frac{M_{FR2} - M_{FR1}}{\ell_{20} + \ell_{40}}$ <p>((d)から(e)は省略)</p> <p>-4. ラダーホーンにより 2 点弾性支持を受ける D 型舵のモーメント及び力の評価法は、次の(1)及び(2)による。</p> <p>(1) 一般データ K_{11}, K_{22}, K_{12} : 舵又は舵頭材を 2 点で弾性支持するラダーホーン (図 C13.2.4-8. 参照) について計算されたラダーホーンの追従定数。2 点弾性支持は、水平変異y_iを次の算式により与えることで定義される。 下部ラダーホーンベアリング : $y_1 = -K_{12}B_2 - K_{22}B_1$</p>	<p>ここで、当該舵においては、下部ベアリングの上下をA_1及びA_2部分とし、記号は次のとおりとする。(図 C13.2.4-6. 及び図 C13.2.4-7.参照)</p> <p>F_{R1} : 舵板のA_1部分に作用する舵力 F_{R2} : 舵板のA_2部分に作用する舵力 CG_{1Z} : 舵板のA_1部分の重心の舵底部からの垂直位置 CG_{2Z} : 舵板のA_2部分の重心の舵底部からの垂直位置</p> $F_R = F_{R1} + F_{R2}$ $B_2 = F_R + B_3$ $B_3 = \frac{M_{FR2} - M_{FR1}}{\ell_{20} + \ell_{40}}$ <p>((d)から(e)は省略)</p> <p>-4. ラダーホーンにより 2 点弾性支持を受ける D 型舵のモーメント及び力の評価法は、次の(1)及び(2)による。</p> <p>(1) 一般データ K_{11}, K_{22}, K_{12} : 舵又は舵頭材を 2 点で弾性支持するラダーホーン (図 C13.2.4-7. 参照) について計算されたラダーホーンの追従定数。2 点弾性支持は、水平変異y_iを次の算式により与えることで定義される。 下部ラダーホーンベアリング : $y_1 = -K_{12}B_2 - K_{22}B_1$</p>	<p>ここから日本籍及び外国籍船舶用</p> <p>参照修正</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>上部ラダーホーンベアリング： $y_2 = -K_{11}B_2 - K_{12}B_1$ y_1, y_2：下部及び上部ラダーホーンベアリング における各々の水平変位 (m) B_1, B_2：下部及び上部ラダーホーンベア リングにおける各々の水平支持力 (kN) K_{11}, K_{22}, K_{12}：次の算式による。(m/kN)</p> $K_{11} = 1.3 \cdot \frac{\lambda^3}{3EI_{1h}} + \frac{c^2\lambda}{GI_{th}}$ $K_{12} = 1.3 \left[\frac{\lambda^3}{3EI_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{2EI_{1h}} \right] + \frac{c^2\lambda}{GI_{th}}$ $K_{22} = 1.3 \left[\frac{\lambda^3}{3EI_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{EI_{1h}} + \frac{\lambda(d-\lambda)^2}{EI_{1h}} + \frac{(d-\lambda)^3}{3EI_{2h}} \right] + \frac{c^2d}{GI_{th}}$ <p>d：図 C13.2.4-8.に規定するラダーホーンの高さ (m) で、ラダーホーン上端（曲率に変化 する点）からラダーホーン下部ピントルの 中心線まで下向きに測る。 λ：図 C13.2.4-8.に規定する長さ (m) で、ラダ ーホーン上端（曲率に変化する点）からラ ダーホーン上部ベアリングの中心線まで 下向きに測る。$\lambda = 0$の場合、この部分を中</p>	<p>上部ラダーホーンベアリング： $y_2 = -K_{11}B_2 - K_{12}B_1$ y_1, y_2：下部及び上部ラダーホーンベアリング における各々の水平変位 (m) B_1, B_2：下部及び上部ラダーホーンベア リングにおける各々の水平支持力 (kN) K_{11}, K_{22}, K_{12}：次の算式による。(m/kN)</p> $K_{11} = 1.3 \cdot \frac{\lambda^3}{3EI_{1h}} + \frac{e^2\lambda}{GI_{th}}$ $K_{12} = 1.3 \left[\frac{\lambda^3}{3EI_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{2EI_{1h}} \right] + \frac{e^2\lambda}{GI_{th}}$ $K_{22} = 1.3 \left[\frac{\lambda^3}{3EI_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{EI_{1h}} + \frac{\lambda(d-\lambda)^2}{EI_{1h}} + \frac{(d-\lambda)^3}{3EI_{2h}} \right] + \frac{e^2d}{GI_{th}}$ <p>d：図 C13.2.4-7.に規定するラダーホーンの高さ (m) で、ラダーホーン上端（曲率に変化 する点）からラダーホーン下部ピントルの 中心線まで下向きに測る。 λ：図 C13.2.4-7.に規定する長さ (m) で、ラダ ーホーン上端（曲率に変化する点）からラ ダーホーン上部ベアリングの中心線まで 下向きに測る。$\lambda = 0$の場合、この部分を中</p>	<p>改正内容(3) ラダーホーンの振り に関するこの長さ を表す記号が混在し ていたため、この長 さを$e(z)$とし、特に$z =$ $d/2$におけるこの長 さをcとして統一する。</p> <p>参照修正</p> <p>参照修正</p>

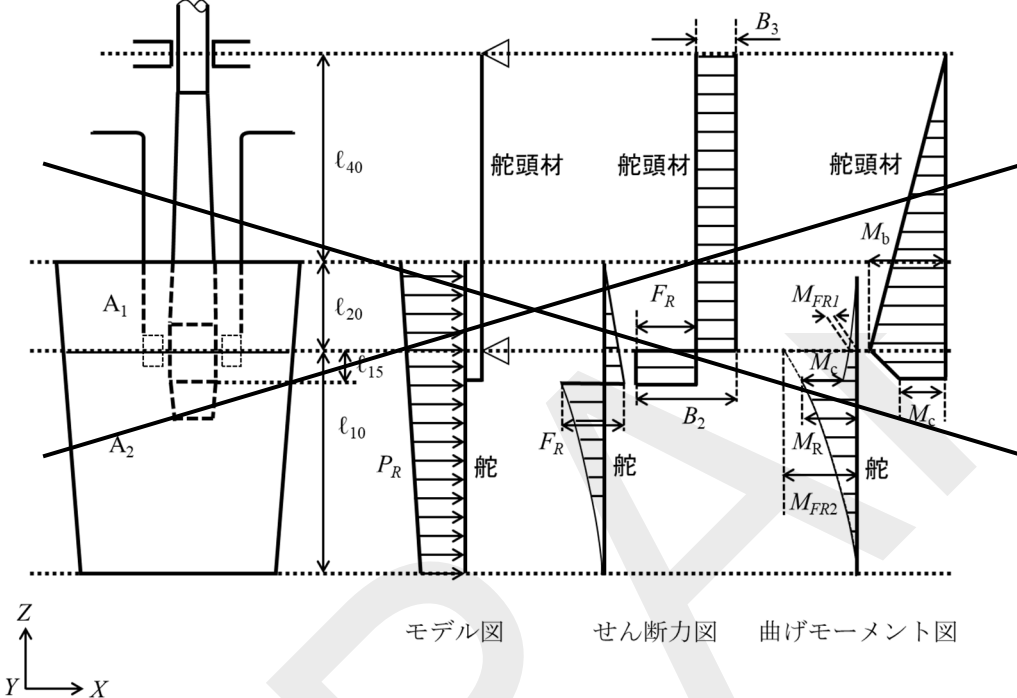
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>空断面と想定すれば、上記の算式は1点弾性支持のラダーホーンに関するばね定数Zに収束する。</p> <p>c：図 C13.2.4-8 で規定するラダーホーンの振りに関するてこの長さ (m) で、$z = d/2$ の位置でとる値とする。</p> <p>I_{1h}：ラダーホーン上部ベアリングより上方範囲における、ラダーホーンの X 軸周りに慣性振りモーメント (m^4) で、長さ λ (図 C13.2.4-8 参照) 間の平均値とする。</p> <p>I_{2h}：ラダーホーン上部ベアリングとラダーホーン下部ベアリング間の範囲における、ラダーホーンの X 軸周りに慣性振りモーメント (m^4) で、高さが d から λ (図 C13.2.4-8 参照) の範囲における平均値とする。</p> <p>I_{th}：ラダーホーンの振り剛性係数 (m^4) で、薄壁で形成される任意の閉断面については、次の算式による。</p> $I_{th} = \frac{4A_{t-gr}^2}{\sum_i \frac{u_i}{t_i}}$ <p>A_{t-gr}：考慮する断面におけるラダーホーン薄肉部の図 C11.5.1-2 の点線で囲まれた面積 (m^2) で、ラダーホーンの外周で囲まれた面積と内周で囲まれた面積の平均とする。</p> <p>u_i：A_{t-gr} を形成する個々の板の長さ (mm)</p>	<p>空断面と想定すれば、上記の算式は1点弾性支持のラダーホーンに関するばね定数Zに収束する。</p> <p>e：図 C13.2.4-7 で規定するラダーホーンの振りに関するてこの長さ (m) で、$z = d/2$ の位置でとる値とする。</p> <p>I_{1h}：ラダーホーン上部ベアリングより上方範囲における、ラダーホーンの X 軸周りに慣性振りモーメント (m^4) で、長さ λ (図 C13.2.4-7 参照) 間の平均値とする。</p> <p>I_{2h}：ラダーホーン上部ベアリングとラダーホーン下部ベアリング間の範囲における、ラダーホーンの X 軸周りに慣性振りモーメント (m^4) で、高さが d から λ (図 C13.2.4-7 参照) の範囲における平均値とする。</p> <p>I_{th}：ラダーホーンの振り剛性係数 (m^4) で、薄壁で形成される任意の閉断面については、次の算式による。</p> $I_{th} = \frac{4F_T^2}{\sum_i \frac{u_i}{t_i}}$ <p>F_T：ラダーホーン外壁部の平均断面積 (m^2)</p> <p>u_i：ラダーホーン外壁部の平均断面積を形成する個々の板の長さ (mm)</p>	<p>参照修正 改正内容(3) ラダーホーンの振りに関するてこの長さを表す記号が混在していたため、てこの長さを$e(z)$とし、特に$z = d/2$におけるてこの長さをcとして統一する。</p> <p>参照修正</p> <p>参照修正</p> <p>記号の統一</p> <p>改正内容(1) IACS UR S10(Rev.8) Annex S10.6</p> <p>記号の統一</p>

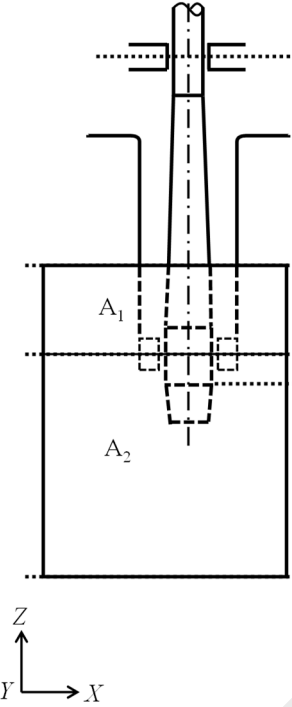
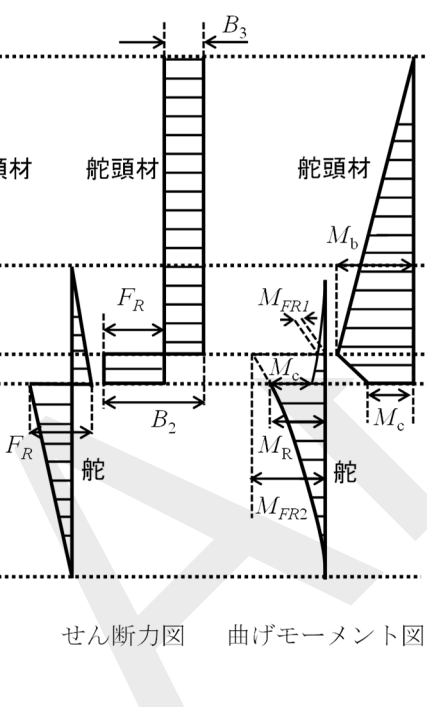
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>t_i : A_{t-gr}を形成する個々の板の板厚 (mm)</p> <p>備考： I_{th}の値は高さ方向の平均値とし，ラダーホーンのいずれの場所についてもこの値とする。</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。 舵本体に対する荷重 (kN/m)</p> $p_{R10} = \frac{F_{R2}}{\ell_{10} \cdot 10^3}$ $p_{R20} = \frac{F_{R1}}{\ell_{20} \cdot 10^3}$ <p>F_R, F_{R1}, F_{R2} : 13.2.3.2 の規定による。</p>	<p>t_i : <u>ラダーホーン外壁部の平均断面積</u>を形成する個々の板の板厚 (mm)</p> <p>備考： I_{th}の値は高さ方向の平均値とし，ラダーホーンのいずれの場所についてもこの値とする。</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。 舵本体に対する荷重 (kN/m)</p> $p_{R10} = \frac{F_{R2}}{\ell_{10} \cdot 10^3}$ $p_{R20} = \frac{F_{R1}}{\ell_{20} \cdot 10^3}$ <p>F_R, F_{R1}, F_{R2} : 13.2.3.2 の規定による。</p>	<p>記号の統一</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p data-bbox="286 244 1612 276">図 C13.2.4-6. 舵頭材を支持するラダートランクを備える C 型舵（舵全体に圧力がかかる場合）</p>  <p data-bbox="878 906 1429 930">モデル図 せん断力図 曲げモーメント図</p>		<p data-bbox="1794 244 2089 355">改正内容(3) UR S10 Annex S10.3 の 図と整合させる。</p>

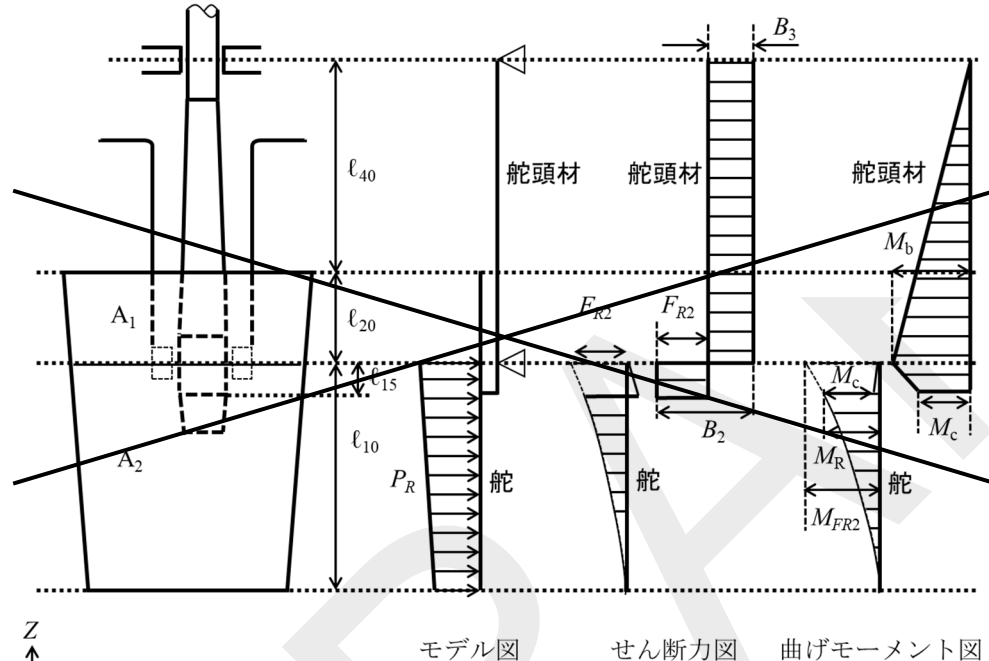
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
 <p>モデル図</p>	 <p>せん断力図 曲げモーメント図</p>	

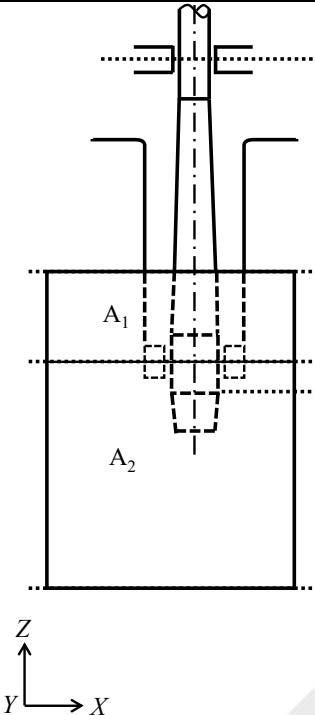
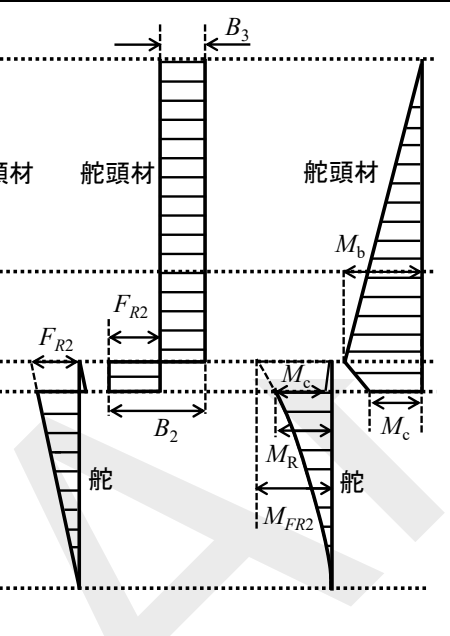
(備考)

舵力 $F_R = F_{R1} + F_{R2}$ と舵トルク $T_R = T_{R1} + T_{R2}$ が舵に作用し、舵頭材のネックベアリング部に働く曲げモーメントは $M_b = M_{FR2} - M_{FR1}$ とする。

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>図 C13.2.4-7. 舵頭材を支持するラダートランクを備える C 型舵 (ネックベアリングの中央より下の舵部分にのみ圧力がかかる場合)</p>  <p>モデル図 せん断力図 曲げモーメント図</p>		<p>改正内容(3) UR S10 Annex S10.3 の図と整合させる。</p>

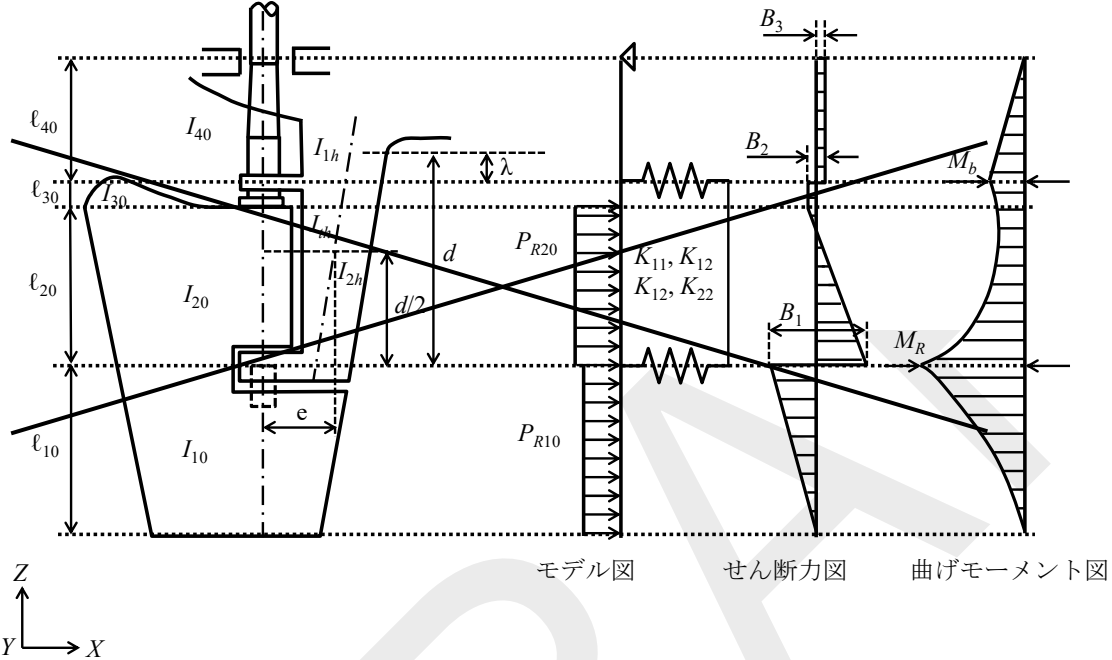
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
 <p>モデル図</p>	 <p>せん断力図 曲げモーメント図</p>	<p>備考</p>

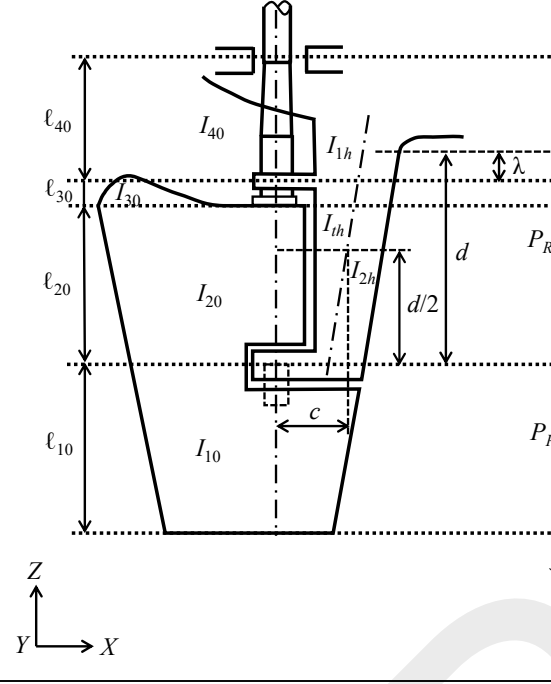
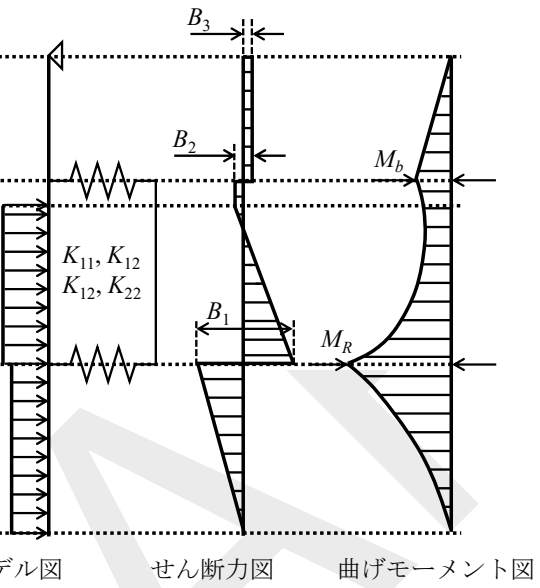
(備考)

舵力 F_{R2} と、関連する舵トルク T_{R2} が舵の A_2 部分に作用し、舵頭材のネックベアリング部に働く曲げモーメントは $M_b = M_{FR2}$ とする。

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p data-bbox="658 244 1261 276">図 C13.2.4-8. 2 点弾性支持を受ける D 型舵</p>  <p data-bbox="936 847 1037 871">モデル図</p> <p data-bbox="1122 847 1245 871">せん断力図</p> <p data-bbox="1308 847 1507 871">曲げモーメント図</p>		<p data-bbox="1794 244 1951 276">改正内容(3)</p> <p data-bbox="1794 280 2092 539">ラダーホーンの振りに関するこの長さを表す記号が混在していたため、この長さを$e(z)$とし、特に$z = d/2$におけるこの長さをcとして統一する。</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
	 <p>モデル図 せん断力図 曲げモーメント図</p>	

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p align="center">鋼船規則検査要領 CS 編 小型鋼船の船体構造 及び船体艤装</p> <p align="center">CS3 舵</p> <p>CS3.4 舵強度計算</p> <p>CS3.4.1 舵強度計算</p> <p>-1. 一般 舵及び舵頭材に働く曲げモーメント，せん断力及び支持反力の評価は図 CS3.4.1-1.から図 CS3.4.1-5.に示す舵の基本モデルを用いて行うことができる。</p> <p>-2. 評価すべきモーメント及び力 舵本体に働く曲げモーメントM_R及びせん断力Q_1，ベアリング部に働く曲げモーメントM_b，舵頭材と舵心材との接合部に働く曲げモーメントM_s及び支持反力 B_1，B_2，B_3を求める。求められたモーメント及び力を用いて，規則 CS 編 3 章による応力解析を行う。</p> <p>-3. モーメント及び力の評価法 モーメント及び力の評価法は次の(1)から(3)による。</p> <p>(1) 一般データ 図 CS3.4.1-1.から図 CS3.4.1-5.に示す舵の基本モデルのデータは次の通り。 $l_{10} \sim l_{50}$: モデルの各部材の長さ (m) $I_{10} \sim I_{50}$: 各部材の断面二次モーメント (cm^4) シューピースによって支持される舵では，l_{20} は</p>	<p align="center">鋼船規則検査要領 CS 編 小型鋼船の船体構造 及び船体艤装</p> <p align="center">CS3 舵</p> <p>CS3.4 舵強度計算</p> <p>CS3.4.1 舵強度計算</p> <p>-1. 一般 舵及び舵頭材に働く曲げモーメント，せん断力及び支持反力の評価は図 CS3.4.1-1.から図 CS3.4.1-4.に示す舵の基本モデルを用いて行うことができる。</p> <p>-2. 評価すべきモーメント及び力 舵本体に働く曲げモーメントM_R及びせん断力Q_1，ベアリング部に働く曲げモーメントM_b，舵頭材と舵心材との接合部に働く曲げモーメントM_s及び支持反力 B_1，B_2，B_3を求める。求められたモーメント及び力を用いて，規則 CS 編 3 章による応力解析を行う。</p> <p>-3. モーメント及び力の評価法 モーメント及び力の評価法は次の(1)から(3)による。</p> <p>(1) 一般データ 図 CS3.4.1-1.から図 CS3.4.1-4.に示す舵の基本モデルのデータは次の通り。 $l_{10} \sim l_{50}$: モデルの各部材の長さ (m) $I_{10} \sim I_{50}$: 各部材の断面二次モーメント (cm^4) シューピースによって支持される舵では，l_{20} は</p>	<p>参照修正</p> <p>参照修正</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>舵の下端からシューピースの中心位置までの距離とし、I_{20} はシューピース内のピントルの断面二次モーメントとする。</p> <p>h_c: 該当ピントルの長さの中央から舵面積の図心までの垂直距離 (m)</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。</p> <p>舵本体に働く荷重 (B 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (C 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ <p>上記にかかわらず、舵頭材を支持するラダートランクを備える場合は次の値とする。</p> $P_R = \frac{F_R}{1000(l_{10}+l_{20})} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (A 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000l_{30}} \text{ (kN/m)}$ <p>F_R, F_{R1}, F_{R2}:規則 CS 編 3.2 及び 3.3 による。 k はシューピース又はラダーホーンによる支持点のばね常数で、次による。</p> <p>シューピースによる支持点の場合：$k = \frac{6.18I_{50}}{l_{50}^3}$ (kN/m) (図 CS3.4.1-1.及び図 CS3.4.1-2.参照)</p>	<p>舵の下端からシューピースの中心位置までの距離とし、I_{20} はシューピース内のピントルの断面二次モーメントとする。</p> <p>h_c: 該当ピントルの長さの中央から舵面積の図心までの垂直距離 (m)</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。</p> <p>舵本体に働く荷重 (B 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (C 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ <p>ただし、舵頭材を支持するラダートランクを備える場合は次の値とする。</p> $P_R = \frac{F_R}{1000(l_{10}+l_{20})} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (A 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000l_{30}} \text{ (kN/m)}$ <p>F_R, F_{R1}, F_{R2}:規則 CS 編 3.2 及び 3.3 による。 k はシューピース又はラダーホーンによる支持点のばね常数で、次による。</p> <p>シューピースによる支持点の場合：$k = \frac{6.18I_{50}}{l_{50}^3}$ (kN/m) (図 CS3.4.1-1.及び図 CS3.4.1-2.参照)</p>	<p>改正内容(3) 舵頭材を支持するラダートランクを備える C 型舵にかかる要件の明確化 (この一文は日本籍船舶用のみ改正する。)</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>I_{50}: Z 軸まわりのシューパーの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>l_{50}: シューピースの有効長さ (m)</p> <p>ラダーホーンによる支持点の場合: $k = \frac{1}{f_b + f_t}$ (kN/m) (図 CS3.4.1-1.参照)</p> <p>f_b: ラダーホーンによる支持点に $1kN$ の単位荷重が働いた場合の支持点の単位変位量で、次による。</p> $f_b = 1.3 \frac{d^3}{6.18 I_n} \quad (m/kN)$ <p>I_n: X 軸まわりのラダーホーンの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>f_t: ねじりによる単位変位量で、次による。</p> $f_t = \frac{dc^2 \sum u_i / t_i}{3.14 A_{t-gr}^2} \times 10^{-8} \quad (m/kN)$ <p>A_{t-gr}: <u>考慮する断面におけるラダーホーン薄肉部の図 CS3.4.1-6.の点線で囲まれた面積 (m^2) で、ラダーホーンの外周で囲まれた面積と内周で囲まれた面積の平均とする。</u></p> <p>u_i: <u>A_{t-gr} を形成する個々の板の幅 (mm)</u></p> <p>t_i: <u>各幅 u_i に対応する板厚 (mm)</u></p> <p>(日本籍船舶用)</p> <p>(3) 簡略法 各型の舵のモーメント及び力は次の算式による</p>	<p>I_{50}: Z 軸まわりのシューパーの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>l_{50}: シューピースの有効長さ (m)</p> <p>ラダーホーンによる支持点の場合: $k = \frac{1}{f_b + f_t}$ (kN/m) (図 CS3.4.1-1.参照)</p> <p>f_b: ラダーホーンによる支持点に $1kN$ の単位荷重が働いた場合の支持点の単位変位量で、次による。</p> $f_b = 1.3 \frac{d^3}{6.18 I_n} \quad (m/kN)$ <p>I_n: X 軸まわりのラダーホーンの断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>f_t: ねじりによる単位変位量で、次による。</p> $f_t = \frac{dc^2 \sum u_i / t_i}{3.14 F_T^2} \times 10^{-8} \quad (m/kN)$ <p>F_T: <u>ラダーホーン</u>の平均断面積 (m^2)</p> <p>u_1: <u>ラダーホーン</u>の平均断面積を構成する各板の幅 (mm)</p> <p>t_1: 各幅 <u>u_1 内</u>の板厚 (mm)</p> <p>(日本籍船舶用)</p> <p>(3) 簡略法 各型の舵のモーメント及び力は次の算式による</p>	<p>備考</p> <p>記号の統一</p> <p>改正内容(1) IACS UR S10(Rev.8) Annex S10.5</p> <p>記号の統一</p>

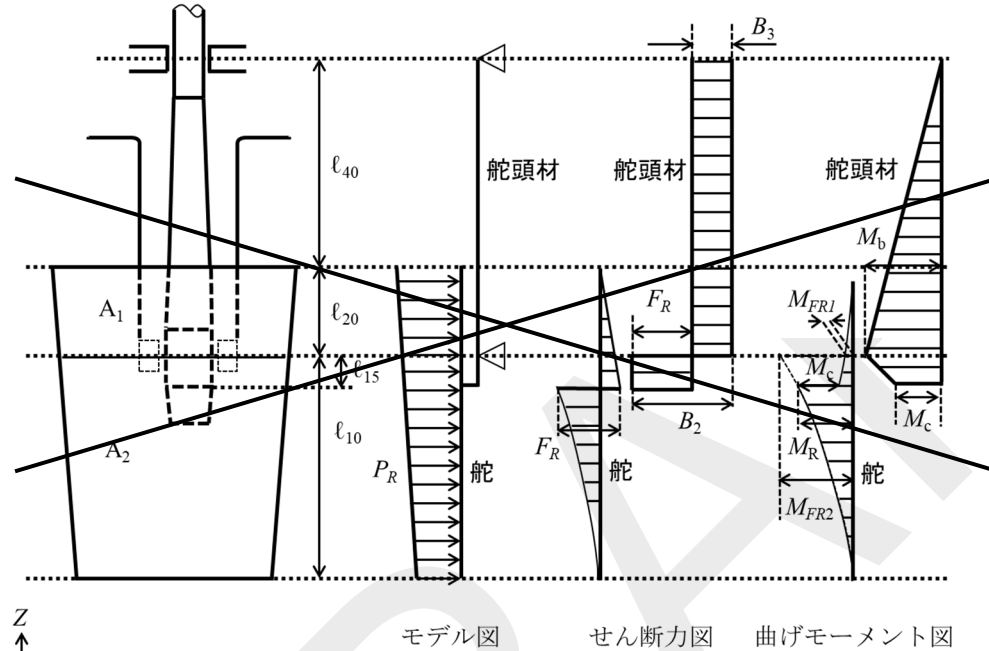
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>値として差し支えない。 ((a)から(b)は省略) (c) C型舵</p> $M_b = F_R h_c \quad (N \cdot m)$ $B_2 = F_R + B_3 \quad (N)$ $B_3 = \frac{M_b}{l_{40}} \quad (N)$ <p>舵と舵頭材の接続部には、図 CS3.4.1-3.に示すコーンカップリング上部の最大モーメントM_cが適用される。 <u>上記にかかわらず</u>、舵頭材を支持するラダートランクを備える場合は次の2つのケースを想定して強度を確認しなければならない。</p> <p>i) 舵全体にかかる圧力 ii) ネックベアリングの中央より下の舵部分にのみかかる圧力</p> <p>上記2つのケースのモーメント及び力は、それぞれ図 CS3.4.1-4.及び図 CS3.4.1-5.による。</p> $M_{FR1} = F_{R1}(CG_{1Z} - \ell_{10})$ $M_{FR2} = F_{R2}(\ell_{10} - CG_{2Z})$ <p>ここで、当該舵においては、下部ベアリングの上下をA_1及びA_2部分とし、記号は以下のとおりとする。(図 CS3.4.1-4.及び図 CS3.4.1-5.参照)</p> <p>F_{R1} : 舵板のA_1部分に作用する舵力 F_{R2} : 舵板のA_2部分に作用する舵力 CG_{1Z}: 舵板のA_1部分の重心の舵底部からの垂直位置 CG_{2Z}: 舵板のA_2部分の重心の舵底部か</p>	<p>値として差し支えない。 ((a)から(b)は省略) (c) C型舵</p> $M_b = F_R h_c \quad (N \cdot m)$ $B_2 = F_R + B_3 \quad (N)$ $B_3 = \frac{M_b}{l_{40}} \quad (N)$ <p>舵と舵頭材の接続部には、図 CS3.4.1-3.に示すコーンカップリング上部の最大モーメントM_cが適用される。 <u>ただし</u>、舵頭材を支持するラダートランクを備える場合は次の2つのケースを想定して強度を確認しなければならない。</p> <p>i) 舵全体にかかる圧力 ii) ネックベアリングの中央より下の舵部分にのみかかる圧力</p> <p>上記2つのケースのモーメント及び力は、それぞれ図 CS3.4.1-4.及び図 CS3.4.1-5.による。</p> $M_{FR1} = F_{R1}(CG_{1Z} - \ell_{10})$ $M_{FR2} = F_{R2}(\ell_{10} - CG_{2Z})$ <p>ここで、当該舵においては、下部ベアリングの上下をA_1及びA_2部分とし、記号は以下のとおりとする。(図 CS3.4.1-4.及び図 CS3.4.1-5.参照)</p> <p>F_{R1} : 舵板のA_1部分に作用する舵力 F_{R2} : 舵板のA_2部分に作用する舵力 CG_{1Z}: 舵板のA_1部分の重心の舵底部からの垂直位置 CG_{2Z}: 舵板のA_2部分の重心の舵底部か</p>	<p>改正内容(3) 舵頭材を支持するラダートランクを備えるC型舵にかかる要件の明確化 (この一文は日本籍船舶用のみ改正する。)</p>

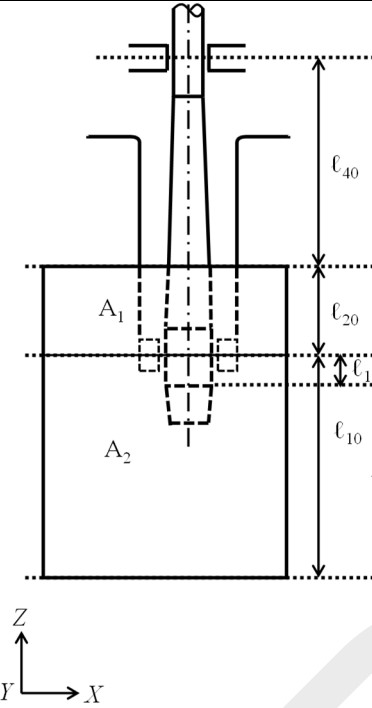
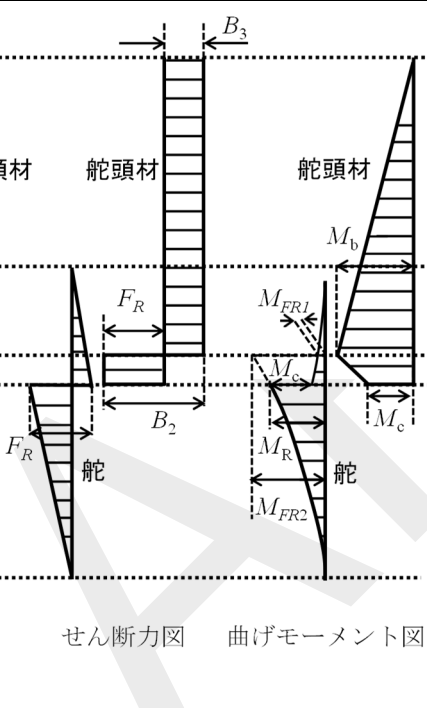
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>らの垂直位置</p> $F_R = F_{R1} + F_{R2}$ $B_2 = F_R + B_3$ $B_3 = \frac{M_{FR2} - M_{FR1}}{\ell_{20} + \ell_{40}}$	<p>らの垂直位置</p> $F_R = F_{R1} + F_{R2}$ $B_2 = F_R + B_3$ $B_3 = \frac{M_{FR2} - M_{FR1}}{\ell_{20} + \ell_{40}}$	

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p data-bbox="286 244 1612 279">図 CS3.4.1-4. 舵頭材を支持するラダートランクを備える C 型舵（舵全体に圧力がかかる場合）</p>  <p data-bbox="878 906 1433 933">モデル図 せん断力図 曲げモーメント図</p>		<p data-bbox="1794 244 2089 316">ここから日本籍及び 外国籍船舶用</p> <p data-bbox="1794 355 2089 467">改正内容(3) UR S10 Annex S10.3 の 図と整合させる。</p>

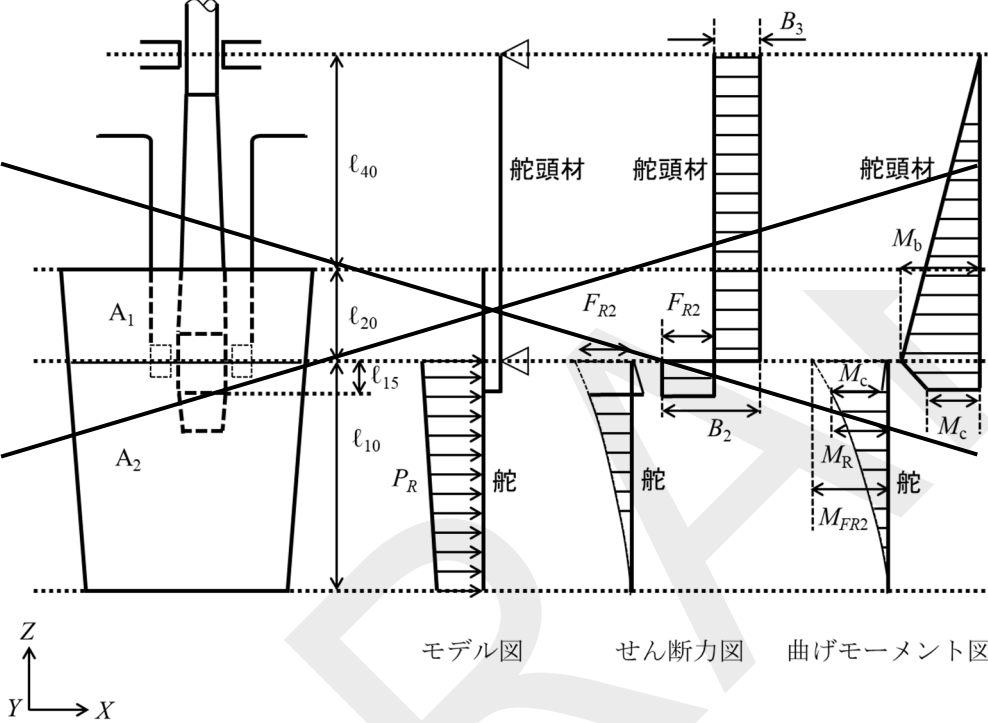
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
 <p>モデル図</p>	 <p>せん断力図 曲げモーメント図</p>	

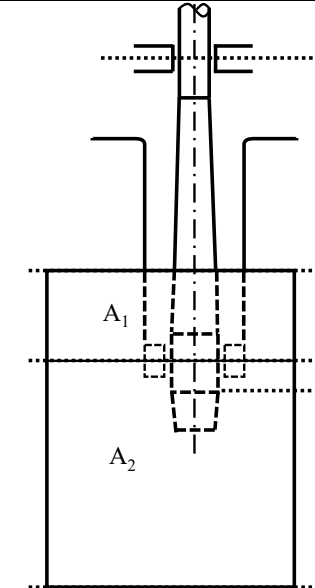
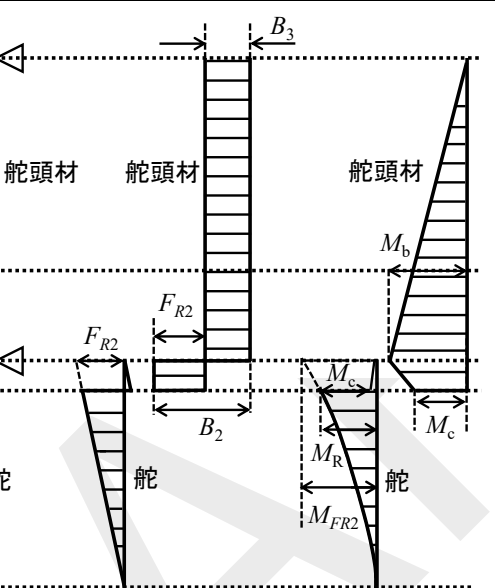
(備考)

舵力 $F_R = F_{R1} + F_{R2}$ と舵トルク $T_R = T_{R1} + T_{R2}$ が舵に作用し、舵頭材のネックベアリング部に働く曲げモーメントは $M_b = M_{FR2} - M_{FR1}$ とする。

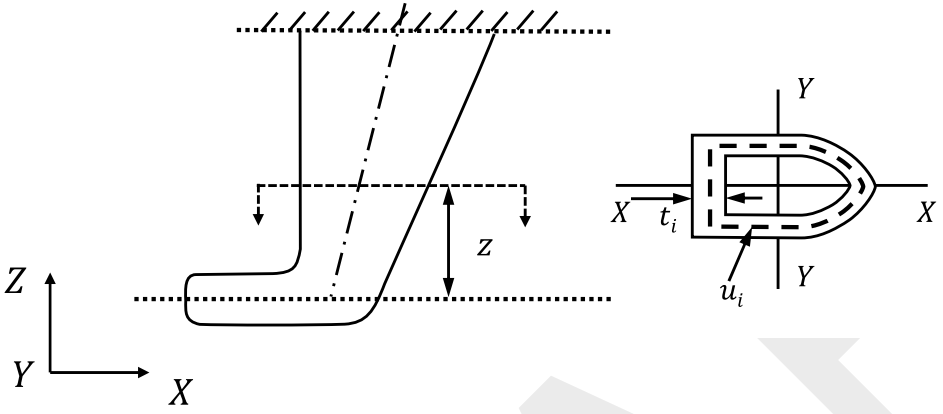
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p data-bbox="481 244 1433 319">図 CS3.4.1-5. 舵頭材を支持するラダートランクを備える C 型舵 (ネックベアリングの中央より下の舵部分にのみ圧力がかかる場合)</p>  <p data-bbox="873 965 1444 997">モデル図 せん断力図 曲げモーメント図</p>		<p data-bbox="1792 244 2094 351">改正内容(3) UR S10 Annex S10.3 の 図と整合させる。</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
 <p>モデル図</p>	 <p>せん断力図 曲げモーメント図</p>	
<p>(備考)</p> <p>舵力F_{R2}と、関連する舵トルクT_{R2}が舵のA_2部分に作用し、舵頭材のネックベアリング部に働く曲げモーメントは$M_b = M_{FR2}$とする。</p>		

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>図 CS3.4.1-6. ラダーホーン薄肉部の断面</p> 	<p>(新規) ラダーホーン断面積 の定義明確化のため 図を追加</p>	
<p>CS3.12 付属装置</p> <p>CS3.12.1 ラダーキャリア</p> <p>-3. ラダーキャリア部の水密性</p> <p>(1) 海水に通じるラダートランクでは、操舵装置部に海水が浸入してラダーキャリアから潤滑剤が洗い流されることを防ぐために、<u>構造用喫水（トリムなし）</u>における喫水線より上方にシール又はスタッフィングボックスを取り付けなければならない。ラダートランク頂部が構造用喫水（トリムなし）における喫水線より下方にある場合には、隔離した 2 つの水密シール又はスタッフィングボックスを設けなければならない。</p> <p>(2) スタッフィングボックスのパッキン・グランドには、スタッフィングボックスの位置に応じた</p>	<p>CS3.12 付属装置</p> <p>CS3.12.1 ラダーキャリア</p> <p>-3. ラダーキャリア部の水密性</p> <p>(1) 海水に通じるラダートランクでは、操舵装置部に海水が浸入してラダーキャリアから潤滑剤が洗い流されることを防ぐために、<u>トリムを考慮したその位置</u>における<u>最上位の</u>喫水線より上方にシール又はスタッフィングボックスを取り付けなければならない。ラダートランク頂部が構造用喫水（トリムなし）における喫水線より下方にある場合には、隔離した 2 つの水密シール又はスタッフィングボックスを設けなければならない。</p> <p>(2) スタッフィングボックスのパッキン・グランド</p>	<p>改正内容(2) IACS UR S10(Rev.8) 1.2.3</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
舵頭材との間に適当な間隙を設けることを推奨する。間隙の標準は、スタッフィングボックスの位置が頸部又は中間軸受部の場合は 4 mm 、上部舵頭材軸受の場合は 2 mm とする。	には、スタッフィングボックスの位置に応じた舵頭材との間に適当な間隙を設けることを推奨する。間隙の標準は、スタッフィングボックスの位置が頸部又は中間軸受部の場合は 4 mm 、上部舵頭材軸受の場合は 2 mm とする。	

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(外国籍船舶用)</p> <p align="center">内陸水路航行船規則検査要領</p> <p align="center">4 編 引船及び押船の構造及び艤装</p> <p align="center">2 章 舵及び船尾材</p> <p>2.1 舵</p> <p>2.1.6 舵強度計算</p> <p>-1. 一般 舵及び舵頭材に働く曲げモーメント，せん断力及び支持反力の評価は図 4.2.1.6-1.から図 4.2.1.6-5.に示す舵の基本モデルを用いて行うことができる。</p> <p>-2. 評価すべきモーメント及び力 舵本体に働く曲げモーメントM_R及びせん断力Q_1，ベアリング部に働く曲げモーメントM_b，舵頭材と舵心材との接合部に働く曲げモーメントM_s及び支持反力B_1，B_2，B_3を求める。求められたモーメント及び力を用いて，規則4編2章による応力解析を行う。</p> <p>-3. モーメント及び力の評価法 (1) 一般データ 図 4.2.1.6-1.から図 4.2.1.6-5.に示す舵の基本モデルのデータは次の通り。 l_{10} 及び l_{50}: モデルの各部材の長さ (m)</p>	<p>(外国籍船舶用)</p> <p align="center">内陸水路航行船規則検査要領</p> <p align="center">4 編 引船及び押船の構造及び艤装</p> <p align="center">2 章 舵及び船尾材</p> <p>2.1 舵</p> <p>2.1.6 舵強度計算</p> <p>-1. 一般 舵及び舵頭材に働く曲げモーメント，せん断力及び支持反力の評価は図 4.2.1.6-1.から図 4.2.1.6-5.に示す舵の基本モデルを用いて行うことができる。</p> <p>-2. 評価すべきモーメント及び力 舵本体に働く曲げモーメントM_R及びせん断力Q_1，ベアリング部に働く曲げモーメントM_b，舵頭材と舵心材との接合部に働く曲げモーメントM_s及び支持反力B_1，B_2，B_3を求める。求められたモーメント及び力を用いて，規則4編2章による応力解析を行う。</p> <p>-3. モーメント及び力の評価法 (1) 一般データ 図 4.2.1.6-1.から図 4.2.1.6-5.に示す舵の基本モデルのデータは次の通り。 l_{10} 及び l_{50}: モデルの各部材の長さ (m)</p>	

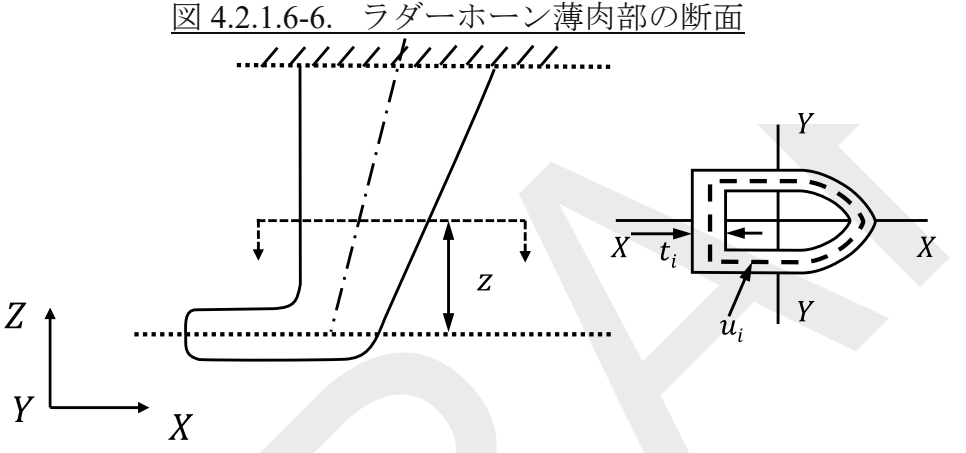
「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>I_{10} 及び I_{50}: 各部材の断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>シューピースによって支持される舵では, l_{20} は舵の下端からシューピースの中心位置までの距離とし, I_{20} はシューピース内のピントルの断面二次モーメントとする。</p> <p>h_c: 該当ピントルの長さの中央から舵面積の図心までの垂直距離 (m)</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。</p> <p>舵本体に働く荷重 (B 型及び C 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (A 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000l_{30}} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (D 型及び E 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000l_{20}} \text{ (kN/m)}$ <p>F_R:規則 4 編 2.1.4 による。 F_{R1}, F_{R2}:規則 4 編 2.1.5 による。 k はシューピース又はラダーホーンによる支持</p>	<p>I_{10} 及び I_{50}: 各部材の断面二次モーメント (cm^4)</p> <p>シューピースによって支持される舵では, l_{20} は舵の下端からシューピースの中心位置までの距離とし, I_{20} はシューピース内のピントルの断面二次モーメントとする。</p> <p>h_c: 該当ピントルの長さの中央から舵面積の図心までの垂直距離 (m)</p> <p>(2) 直接計算法 直接計算法に用いるデータは次の値を標準とする。</p> <p>舵本体に働く荷重 (B 型及び C 型の舵)</p> $P_R = \frac{F_R}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (A 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000l_{30}} \text{ (kN/m)}$ <p>舵本体に働く荷重 (D 型及び E 型の舵)</p> $P_{R10} = \frac{F_{R2}}{1000l_{10}} \text{ (kN/m)}$ $P_{R20} = \frac{F_{R1}}{1000l_{20}} \text{ (kN/m)}$ <p>F_R:規則 4 編 2.1.4 による。 F_{R1}, F_{R2}:規則 4 編 2.1.5 による。 k はシューピース又はラダーホーンによる支持</p>	

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>点のばね常数で、次による。</p> <p>シューピースによる支持点の場合：$k = \frac{6.18I_{50}}{l_{50}^3}$ (kN/m) (図 4.2.1.6-1.及び図 4.2.1.6-2.参照) I_{50}:Z軸まわりのシューピースの断面二次モーメント (cm^4) l_{50}:シューピースの有効長さ (m)</p> <p>ラダーホーンによる支持点の場合：$k = \frac{1}{f_b + f_t}$ (kN/m) (図 4.2.1.6-1., 図 4.2.1.6-4.及び図 4.2.1.6-5.参照) f_b:ラダーホーンによる支持点に $1kN$ の単位荷重が働いた場合の支持点の単位変位量で、次による。</p> $f_b = 1.3 \frac{d^3}{6.18I_n} \quad (m/kN)$ <p>I_n:X軸まわりのラダーホーンの断面二次モーメント (cm^4) f_t:ねじりによる単位変位量で、次による。</p> $f_t = \frac{dc^2 \sum u_i / t_i}{3.14 A_{t-gr}^2} \times 10^{-8} \quad (m/kN)$ <p>A_{t-gr}: 考慮する断面におけるラダーホーン薄肉部の図 4.2.1.6-6.の点線で囲まれた面積 (m^2) で、ラダーホーンの外周で囲まれた面積と内周で囲まれた面積の平均とする。</p> <p>u_i: A_{t-gr} を形成する個々の板の幅 (mm)</p>	<p>点のばね常数で、次による。</p> <p>シューピースによる支持点の場合：$k = \frac{6.18I_{50}}{l_{50}^3}$ (kN/m) (図 4.2.1.6-1.及び図 4.2.1.6-2.参照) I_{50}:Z軸まわりのシューピースの断面二次モーメント (cm^4) l_{50}:シューピースの有効長さ (m)</p> <p>ラダーホーンによる支持点の場合：$k = \frac{1}{f_b + f_t}$ (kN/m) (図 4.2.1.6-1., 図 4.2.1.6-4.及び図 4.2.1.6-5.参照) f_b:ラダーホーンによる支持点に $1kN$ の単位荷重が働いた場合の支持点の単位変位量で、次による。</p> $f_b = 1.3 \frac{d^3}{6.18I_n} \quad (m/kN)$ <p>I_n:X軸まわりのラダーホーンの断面二次モーメント (cm^4) f_t:ねじりによる単位変位量で、次による。</p> $f_t = \frac{dc^2 \sum u_i / t_i}{3.14 F_T^2} \times 10^{-8} \quad (m/kN)$ <p>F_T: ラダーホーン <u>の平均断面積</u> (m^2)</p> <p>u_i: <u>ラダーホーンの平均断面積を構成する</u></p>	<p>記号の統一</p> <p>改正内容(1) IACS UR S10(Rev.8) Annex S10.5</p> <p>記号の統一</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>t_i: 各幅u_iに対応する板厚 (mm)</p> <p>c, d については, 図 4.2.1.6-4.及び図 4.2.1.6-5.を参照のこと。(A 型舵のラダーホーンについてもこれを準用する。)</p> <p>(3) (省略)</p> <p>図 4.2.1.6-6. ラダーホーン薄肉部の断面</p> 	<p>各板の幅 (mm)</p> <p>t_i: 各幅 u_i内の板厚 (mm)</p> <p>c, d については, 図 4.2.1.6-4.及び図 4.2.1.6-5.を参照のこと。(A 型舵のラダーホーンについてもこれを準用する。)</p> <p>(3) (省略)</p>	<p>(新規)</p> <p>ラダーホーン断面積の定義明確化のため図を追加</p>
<p>2.1.14 附属装置</p> <p>-3. ラダーキャリア部の水密性</p> <p>(1) 水に通じるラダートランクでは, 操舵装置部に水が浸入してラダーキャリアから潤滑剤が洗い流されることを防ぐために, <u>構造用喫水 (トリムなし)</u> における喫水線より上方にシール又はスタッフィングボックスを取り付けなければならない。ラダートランク頂部が構造用喫水 (トリムなし) における喫水線より下方にある場合</p>	<p>2.1.14 附属装置</p> <p>-3. ラダーキャリア部の水密性</p> <p>(1) 水に通じるラダートランクでは, 操舵装置部に水が浸入してラダーキャリアから潤滑剤が洗い流されることを防ぐために, <u>計画最大満載喫水線</u>より上方にシール又はスタッフィングボックスを取り付けること。</p>	<p>改正内容(2)</p> <p>IACS UR S10(Rev.8)</p> <p>1.2.3</p>

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>には、隔離した 2 つの水密シール又はスタッフィングボックスを設けなければならない。</p> <p>(2) スタッフィングボックスのパッキン・グランドには、スタッフィングボックスの位置に応じた舵頭材との間に適当な間隙を設けることを推奨する。間隙の標準は、スタッフィングボックスの位置が頸部又は中間軸受部の場合には 4mm、上部舵頭材軸受の場合には 2mm とする。</p>	<p>(2) スタッフィングボックスのパッキン・グランドには、スタッフィングボックスの位置に応じた舵頭材との間に適当な間隙を設けることを推奨する。間隙の標準は、スタッフィングボックスの位置が頸部又は中間軸受部の場合には 4mm、上部舵頭材軸受の場合には 2mm とする。</p>	
<p style="text-align: center;">附 則</p> <ol style="list-style-type: none"> この改正は、2027 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあっては、この改正による規定にかかわらず、なお従前の例による。 全面改正された鋼船規則 C 編（2022 年 7 月 1 日 規則 第 61 号）及び同検査要領（2022 年 7 月 1 日 達 第 46 号）前の鋼船規則 C 編及び同検査要領（以下、規則 旧 C 編及び検査要領 旧 C 編）が適用される船舶であって、この規則の施行日以降に建造契約*が行われたものにあつては、次に示す規定にこの規則を適用する。 検査要領 旧 C 編 C2.2.5 検査要領 旧 C 編図 C2.2.5-1. 検査要領 旧 C 編図 C2.2.5-2. 検査要領 旧 C 編 C3.4.1-1. 検査要領 旧 C 編 C3.4.1-3. 検査要領 旧 C 編 C3.4.1-4. 検査要領 旧 C 編図 C3.4.1-6. 検査要領 旧 C 編図 C3.4.1-7. 検査要領 旧 C 編図 C3.4.1-8. 検査要領 旧 C 編 C3.11.1-3. * 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。 		

「ラダーホーン及び舵」 新旧対照表

新	旧	備考
IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)		
<p style="text-align: center;">英文 (正)</p> <p>1. The date of “contract for construction” of a vessel is the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. This date and the construction numbers (i.e. hull numbers) of all the vessels included in the contract are to be declared to the classification society by the party applying for the assignment of class to a newbuilding.</p> <p>2. The date of “contract for construction” of a series of vessels, including specified optional vessels for which the option is ultimately exercised, is the date on which the contract to build the series is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For the purpose of this Procedural Requirement, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:</p> <p>(1) such alterations do not affect matters related to classification, or</p> <p>(2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.</p> <p>The optional vessels will be considered part of the same series of vessels if the option is exercised not later than 1 year after the contract to build the series was signed.</p> <p>3. If a contract for construction is later amended to include additional vessels or additional options, the date of “contract for construction” for such vessels is the date on which the amendment to the contract, is signed between the prospective owner and the shipbuilder. The amendment to the contract is to be considered as a “new contract” to which 1. and 2. above apply.</p> <p>4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.</p> <p>Note: This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.</p>	<p style="text-align: center;">仮訳</p> <p>1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込む者によって、船級協会に申告されなければならない。</p> <p>2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使によるシリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあつては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。</p> <p>(1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、</p> <p>(2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。</p> <p>オプションによる建造予定船は、シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、シリーズ船として扱われる。</p> <p>3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。</p> <p>4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があつた場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。</p> <p>備考： 1. 本 PR は、2009 年 7 月 1 日から適用する。</p>	