

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
A	鋼船規則等の改正概要	
	2.1 機関及び電気設備関連	
A1	2.1.1 定期検査におけるブラックアウト試験	
A1-1	実際にブラックアウト試験を行わずに、個々の機器を確認することで代替を認められるか？	ブラックアウト試験では、ブラックアウト時における発電機の自動始動及び重要用途の負荷の順次始動に対し、すべての船内負荷が当該動作に悪影響を与えないことも確認させて頂いております。従って、ブラックアウト試験を実際に行わない場合、当該影響が確認できないため、当該試験の代替案として個々の機器を確認することは認められません。実際にブラックアウト試験を実施していただきますようお願い致します。
A1-2	非 M0 船に本要件が適用されるのか？	非 M0 船の場合、1998 年 7 月 1 日前に起工した船舶には発電機の自動始動が要求されませんので本要件は非適用となりますが、同日以降に起工した船舶（航路を制限される船舶、小型船等を除く）は自動始動が要求されますので本要件が適用されることとなります。
A2	2.1.3 非常発電機の動作試験	
A2-1	不具合の具体的な原因は？	具体的には、比較的容量の大きな電動機の始動回路の選択に関する問題及び、電路長による電圧降下に関する問題が重なり、当該電動機が始動できなかったことを確認しております。
A2-2	どのような負荷モードを使用して試験を行うのか？	非常用発電機を使用する上で、考えられる全ての負荷モード（自動、手動投入負荷を含む）で試験を行う必要がありますが、合理的ではないことから、そのうち最大負荷となるモード（電圧降下が最大となる状態）で試験を実施していただき負荷の適切な稼働を確認致します。
A2-3	本試験はいつやるのか？海上試運転時？ 方案等はどうするのか？	手動始動による実負荷に給電する必要がありますので、配線が完了した時点以降であればいつでも可能と考えます。また、海上試運転時であればより合理的であると考えます。 試験方案についても、確認のため提出していただく必要がありますが、海上試運転方案に盛り込む形でも差し支えありません。
A2-4	本試験は就航船において実施しなくてもよいのか？	本試験は、新造時において、関連する非常負荷が非常発電機の給電により適切に作動することを確認する試験となりますので、就航船については実施不要です。
A3	2.1.4 危険物積載場所の明示図	
A3-1	危険物積載場所の明示図とはどのようなものですか。	どの区画にどのような危険物（例えば class 2.1 の危険物を No.1 Hold に積載する等）を積載するかを明示した図面となります。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
A3-2	危険物積載場所の明示図は今後提出不要なのか？	危険物積載場所の明示図は今後提出不要となります。しかしながら、引き続き同区画で使用される電気機器の一覧表につきましては提出していただく必要があります。
2.1.5 今後の規則改正予定（機関及び電気設備関連）		
A4 海上試運転における操舵試験		
A4-1	試験速度の算出による試験は実際に実施可能なのか？	主機関出力に余裕のある船舶であれば、実施可能と考えますが、そうでなければその他の方法による確認が適切と考えます。
A4-2	舵トルクは速度の2乗とのことですが、舵面積には正比例するののか？	ご理解の通りです。なお、弊社鋼船規則 C 編 3 章において、舵トルクの計算式を規定しております。
A5 NOx 放出 3 次規制の開始時期及び EEDI 規制の適用拡大		
A5-1	3 次規制を満足するための SCR 脱硝装置等の追加の装置は必ずいるののか？	3 次規制が適用となる ECA 海域を航行しない船舶にあつては、同規制が適用されませんので必ずしも当該装置の設置は要求されません。また、長さ 24m 未満のレクリエーション専用の船舶、合計推進出力が 750kW 未満であつて船の設計・構造上の理由により 3 次規制値への適合が困難であると主管庁が認める船舶、及び 2021 年 1 月 1 日より前に起工された長さ 24m 以上かつ総トン数 500GT 未満のレクリエーション専用の船舶は 3 次規制の適用が免除されるため、当該装置の設置は要求されません。 船主殿と造船所殿との契約の際には航行区域等も確認の上で適切な仕様としていただきますようお願い致します。
A5-2	EEDI のリファレンスラインとは？ 造船所で EEDI の対応は可能か？	EEDI のリファレンスラインは、船種別に過去 10 年間に建造された船舶について EEDI の試算を行い、その平均値をとったものです。EEDI の規制値は、リファレンスラインをベースに計算されます。 EEDI の規制値につきましては、2013 年よりばら積貨物船等が適用対象となっておりますが、今後は自動車船等も新たに適用となります。 EEDI は新造時における船舶の性能（スペック）に基づいて計算される値であるため、EEDI の要件につきましては、基本的に造船所殿で対応していただくこととなります。
A5-3	就航船の SEEMP の運用について何か規制値的なものはあるののか？	特に規制値はありませんが、SEEMP に定められた手順（計画、実施、モニタリング、評価・改善の一連のサイクル）に従って、エネルギー効率の改善を継続的に実施していく必要があります。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
A5-4	旅客船の EEDI 適用に関する詳細は？	<p>旅客船につきましては、ディーゼル推進装置を有する場合（ディーゼル機関直結又は歯車装置を介して推進装置に連結）に限り、EEDI の要件が適用されます。この場合、フェーズにかかわらず、EEDI の計算のみが要求され、規制値は適用されません。</p> <p>一方、Ro-Ro 旅客船及び電気推進等の従来型の推進装置（ディーゼル推進）以外の推進装置を有するクルーズ客船につきましては、2015年9月1日以降に建造契約が行われる船舶に規制値が適用されます。</p>
A5-5	EEDI-pX の Notation についてどのような船に付記できるのか？	<p>EEDI の Notation は、適用されるフェーズの規制値よりも厳しいフェーズの規制値を達成している船舶（規制を先取りしている船舶）に対して付記することができます。</p> <p>例えばフェーズ 0 の規制値が適用される船舶が、2020 年より要求されるフェーズ 2 の規制値をクリアしている場合、当該船舶に対し EEDI-p2 の Notation を付記することができます。</p>

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
	2.2 艙装関連	
A6	2.2.1 A 類機関区域における燃料油タンクの配置	
A6-1	燃料タンク底部に設置するコファダムをバラストタンクとしてよいか？	保護することを目的にしているのでバラストタンクでも可能です。 (ただし、タンカーの場合そのタンクは危険バラストタンクとしない配置にする必要があります。)
A7	2.2.2 燃料油タンク吸引元弁等の遠隔操作用空気タンクの容量	
A7-1	外国籍船舶を対象としているが日本籍はなぜ3回のままか？	日本籍船舶用規則はJIS規格をベースにする方針を引き続きとるため3回のままとなります。
A8	2.2.3 空調機室内の通風用ダクトに使用される可燃性材料	
A8-1	600mmの測り方はフランジ間で良いか？	フランジ間で差支えありません。
A8-2	フランジがシリコン製でもよいか？	シリコン製でも差し支えありませんが、その使用範囲は600mmまでとする必要があります。
A8-3	本規則改正は通風機室のみが対象か？	通風機室のみとなります。
A9	2.2.4 バイオ燃料混合油を運送する場合の油排出監視制御装置	
A9-1	新基準に適合した装置はあるか？	Clean Track 1000 と Clean Track 1000B が適合しており、NKの型式承認を取得済です。その他のメーカーについては現在のところ承認申請がない状況です。
A10	2.2.5 海上漂流者回収に関する計画及び手順書	
A10-1	沿海船にも適用されるか？	内航船には適用されません。ただし、国土交通省においては内航船についてはポスター等の簡易的なものを掲示することを検討していると聞き及んでおります。
A11	2.2.6 閉鎖区域への立入り及び救助の操練	
A11-1	操練の間隔は規定があるか？	SOLAS 条約において2か月に1回の操練が要求されております。
A11-2	閉鎖区域の定義はあるか？	定義については、指針(決議A1050(27))に定められております。
A11-3	コンプレッサールームも対象となるか？	コンプレッサールームも指針(決議A.1050(27))に定められる閉鎖区域の定義に含まれております。
A11-4	沿海船にも適用されるか？	内航船もトン数に関係なく適用されます。ただし、今後、国土交通省が内航船は適用しないという方針を出せばそれに従うこととなります。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
	2.2.7 今後の規則改正予定(艙装関連)	
A12	水先人用移乗設備	
A12-1	補助舷梯と組み合わせて使用するパイロットラダーは船体傾斜を考慮しない、とはどういう意味?	補助舷梯とパイロットラダーを兼用する場合もパイロットラダーの長さを9m以上とすることができませんが、この場合の9mの算定には船体横傾斜を考慮する必要はないということを意味しております。
A13	イナートガス装置の設置	
A13-1	8000DWT 未満のタンカーはイナートガスシステムの設置が要求されないが、イナーティングする必要はないのか?	条約上、イナートガス装置の設置を定めるものでイナーティングをすることについては要求されておりません。イナートガス装置を設置していない油タンカーは通常ターミナルからイナーティングしていることが一般的です。
A14	水素燃料自動車等の運送要件	
A14-1	一般貨物船に対する要件を教示願いたい。	SOLAS 改正では、自動車専用運搬船が適用対象となります。自動車専用運搬船は条約上 RORO スペースを多層にもつ貨物船と定義されているため、一般貨物船は適用対象外であると考えております。
A14-2	内航 PCC への適用はあるか?	SOLAS 改正では、国際航海する船が条約の対象となり、内航船に拡大適用するか否かは国土交通省の判断に従うこととなりますが、現時点では決定しておりません。
A14-3	トランシーバーも防爆型とする必要があるか?	SOLAS 改正では、固定式電気機器と持ち運び式検知器が防爆の対象となっておりますが、トランシーバーは対象とはなっておりません。
A15	コンテナを積載する暴露甲板の消火装置	
A15-1	Mobile water monitor の個数は?	船幅 30m 未満は少なくとも2個、船幅 30m 以上は少なくとも4個要求されます。
A16	タンカーの復原性計算機	
A16-1	積付状態が限定されており、復原性資料にすべての積付状態が記載されている場合にも、本改正により復原性計算機を備える必要があるか?	改正条約においては、復原性資料にすべての積付状態が記載されている場合には主管庁は復原性計算機搭載を免除する旨規定されています。この免除規定に該当し、主管庁が認める場合は計算機を備える必要はありません。
A16-2	内航船に対する適用は?	油タンカーは MARPOL 条約上 150GT 以上、ケミカルタンカーは IBC コード上 500GT 以上、ガスキャリアは IGC コード上 500GT 以上が対象となります。内航船については国土交通省の判断に従うこととなりますが、現時点では決定しておりません。
A17	IGC コード全面改正	
A17-1	解釈等は検査要領に取り入れられるのか?	現行の検査要領を活かす方向で考えております。新たな解釈を作成するかについては今後の検討課題となります。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
	2.3 船体及び材料関連	
A18	2.3.1 船体検査	
A18-1	チェリーピッカーを準備すれば PMA は必要ないのか？	PMA は条約要件であり、今回の改正中のチェリーピッカー検査とは分けて考える必要があります。
A18-2	船長レポート用のフォーマットはあるのか？	特に準備しておりませんので、必要事項（実施日、タンク名、試験水頭、結果、船長サイン等）をフリーフォーマットにて提出していただくこととなります。
A19	2.3.2 定期検査及び中間検査の開始時と完了時に実施する検査	
A19-1	ISにおいて、Commence Complete 方式を採用した場合であって、Commence の際に IWS にて DS をクレジットした場合、入渠でクレジットした場合と比べてその後の検査の内容に違いが出てくるか？	IWS を適用した場合でも、IS Complete までに実施する必要がある検査項目に違いはありません。
A20	2.3.4 ビルジキールの構造	
A20-1	どのような船舶に損傷が多いのか？	大型のばら積貨物船での報告が大半です。
A20-2	複板構造のビルジキールでも適用となるのか？	適用となります。複板構造であっても、端部では単板構造となっていると考えられ、その場合、き裂損傷の原因となる応力状態に違いはないと考えられることから、支持構造について本要件に従う必要があります。
A21	2.3.7 内陸水路航行船規則	
A21-1	地域規制とは具体的に何かあるのか？	例えば、南米では「HIDROVIA」という河川流域国間の取り決めがあります。
	2.3.8 今後の規則改正予定（船体及び材料関連）	
A22	CSR の今後の予定	
A22-1	防撓材に関し、CSR において材料関連の規定が変更となり対応が必要となることはあるか？	材料に対する要件は変更していないので、これまでと取り扱いに変更はありません。一方、強度要件、例えば疲労強度評価の結果に基づき、これまで OK であった防撓材が NG となるような場合も考えられ、そのような場合には寸法変更等の対応が必要となります。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
	2.4 IACS Machinery/Safety/Environmental/Survey/Hull Panel の動向	
	A23 Machinery Panel	
A23-1	エンジンに関連する Machinery Panel の動向を詳しく教えてください。	エンジン全般に関する IACS 統一規則 M シリーズの見直し、環境試験、Approved Method 等について審議しております。
A23-2	配管に関連する Machinery Panel の動向を詳しく教えてください。	バラスト水管理条約関連の配管要件、配管全般に関する IACS 統一規則 P2 の見直し等について審議しております。
A23-3	低硫黄燃料油の使用のため、機関室内のタンクのうち A 重油タンクを同燃料油用として使用する際、A 重油の量が不足するため C 重油タンクを代用したいが可能か？またタンク名称はどのようにすればよいか。	C 重油タンクの代用は可能と考えますが、A 重油とのコンタミを起こさないよう注意する必要があります。名称については、「A 重油及び C 重油用セットリングタンク」等、代用がわかるようなものが適切と考えます。
A23-4	バラスト水処理装置の配管に関する要件作成について、具体的にどのような審議をしているのか？	タンカー等危険バラスト水を扱う船舶に対する配管の取り扱いや、薬品を使用する処理装置の設置場所の要件（換気）等に関する統一規則作成の審議を行っております。
	A24 Safety Panel	
A24-1	再充填装置を備えているが、訓練用の予備シリンダは必要か？	再充填装置又は訓練用予備シリンダのどちらかの搭載が要求されているため、再充填装置がある場合訓練用予備シリンダは必要ありません。
A24-2	IACS の統一解釈では訓練用予備シリンダは何個必要となるか？	現在の案では、消防員装具毎に1つとなっており、消防員装具が2組備えられている船舶であれば合計2つの予備シリンダが必要となる内容となっています。なお、この内容について今後の審議により変わり得る可能絵師があることをご留意願います。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
B	国際条約等の動向	
B1	温室効果ガス (GHG) 関連	
B1-1	IMO の GHG 議論においてハロン 22 について審議されているか。	IMO では現在、GHG として最も影響の大きい CO2 について議論しており、ハロンをターゲットとした審議はされておられません。
B1-2	船舶は UNFCCC の対象外か。	内航船につきましては UNFCCC の京都議定書における規制の対象となりますが、国際航海に従事する船舶につきましては規制の対象外となっており、国際海運における GHG 排出規制は IMO で検討されております。
B1-3	ISO15016:2002 の改正採択見込みはいつ頃か。	改正版 ISO15016 の発行は、早くても 2015 年 3 月中旬となる見込みです。
B1-4	性能の高いエンジン、設備を搭載した場合の GHG 効果、排出権、制度について知りたい。自社製品をアピールしたい。付加価値となるだろうか。	燃費性能の高いエンジンは EEDI 改善に寄与します。排出権等の経済的手法については、IMO で今後審議される予定ですが、現時点で具体的な方針は決まっておられません。
B1-5	二元燃料船の主燃料の審議結果を教えてください。	主燃料は原則として主管庁によって判断されることとなりますが、基本的には船に設置されている燃料タンクの容量から計算される燃料の発熱量によって、主燃料を判断することが合意されました。ガス燃料のタンク容量から計算されるガス燃料の発熱量と、液体燃料のタンク容量から計算される液体燃料の発熱量を比較し、ガス燃料の発熱量の方が大きい場合には、ガス燃料が主燃料であると判断されます。
B2	バラスト水管理条約関連	
B2-1	バラスト水管理条約 PSC ガイドラインでサンプリングの基準を教えてください。	サンプリング手法、判断基準については今後詳細が検討されていく予定です。なお、まず簡易的な分析を実施し、その結果に基づき詳細な分析の要否を判断する手順となる予定です。
B2-2	PSC は 4 段階で検査を行うとのことであるが、第 2 段階の「バラスト水処理装置の稼働状況の確認」において、運転試験まで必要か。	MEPC67 にて採択された PSC ガイドライン (MEPC.252(67)) によりますと、第 2 段階においては、主に設備の状態や処理手順の確認等が行われることとなっております。処理装置の運転試験は必須ではないものの、運転試験の実施を求められる可能性もあると考えます。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
B2-3	バラスト水管理条約上、清水バラストであれば、処理せず排水可能か。 また、処理装置を搭載せず固定バラストとする場合の具体的要件（バルブのチェーンロック又はブランクフランジの挿入など）はあるか。	条約上、D-2 規則の排水基準内の清水のみをバラストとして使用する場合バラスト水処理装置を搭載せずに排出することは問題ないと考えております。その際の、清水が排水基準を満たすことを証明する方法について、MEPC65 において議論されましたが、現在のところ明確な指針は策定されておりません。 また現在のところ、バラスト水管理条約や関連するガイダンス等において、固定バラストとする場合の具体的な要件は定められておりません。
B2-4	G8 の見直しが行われているとのことであるが、これまでに現行 G8 に基づき承認された処理装置が否定されることになるか？	現行 G8 ガイドラインに従って承認されたバラスト水処理装置を搭載した船舶に対し、将来 G8 ガイドラインが改正された場合に不利益を被ることがない措置を講じることを明記した MEPC 決議が、MEPC67 において採択されております。
B2-5	2016 年中に発効したと仮定すると 2016 年中の BWMS 搭載が必要となるのか？	基本的には発効日後の IOPP 更新検査までに BWMS の搭載が必要となります。適用期日は建造日やバラスト水容量によって異なりますので、詳細につきましては以下リンク先の表をご確認ください。 http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/ballastwater/d2_ballast_j.pdf
B3	シップリサイクル条約関連	
B3-1	シップリサイクルの批准状況について教えてください。	2015 年 1 月現在、ノルウェー、コンゴ、フランスの 3 か国のみとなっているために発効はまだ先と考えられます。 しかし、欧州規則が発効したことにより、EU 籍船のみならず EU 加盟国に寄港する非 EU 籍船に対しても 2020 年 12 月 31 日までに「インベントリ」の据え置きが求められますのでご注意ください。欧州規則の詳細につきましては弊社テクニカルインフォメーション TEC-0978 にてお知らせしてございます。
B3-2	IHM 作成のためのソフトウェアはありますか？	PrimeShip-GREEN/SRM というソフトウェアをご提供しております。
B3-3	PrimeShip-GREEN/SRM の MD の EU 規制（PFOS と HBCDD の追加）への対応	現在システムの改修を検討中です。
B3-4	MEPC67 での PBB、PBDE の閾値に関する協議はどうなったか？	MEPC67 では時間の制約から十分な審議が行えなかったため、2015 年 1 月開催予定の第 2 回汚染防止・対応小委員会（PPR2）にて審議されることとなりました。
B3-5	電子機器のプリント基板上の微量の鉛は除外されるか？	プリント基板上の微量な有害物質（鉛、カドミウム等）の適用除外については 2015 年 1 月開催予定の第 2 回汚染防止・対応小委員会（PPR2）にて議論される予定となっております。
B3-6	日本の批准予定は？	日本としては批准する方針でいるものの批准時期については未定と聞き及んでおります。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
B4	極海コード (Polar Code)	
B4-1	極海航行に関する内容、特に船員の資格・訓練に関する要件、MARPOL 条約関連の現存船にかかる要件について教えてください。	船種(タンカー、客船、その他)と航行海域に基づく資格・訓練の実施要件などがあり、その詳細は STCW 条約内に規定すべく今後詳細な審議が行われる予定です。現存船に対する MARPOL 条約関連については、排出規制等のオペレーションに関する要件が既存の MARPOL 条約の上乗せ要件としてかかります。
B5	船舶からの水中騒音	
B5-1	強制化の動きは?	現在のところ即時強制化されるような動きはございません。
B5-2	氷海区域での砕氷船と氷の間で発生する騒音が水中生物に与える影響は考慮されているか?	特に考慮されておりません。
B6	海上安全関連 (SOLAS 条約)	
B6-1	Fire damper の性能基準は定められているか? (通風ダクトの耐火要件)	条約改正を審議した際、2013 年に開催された防火小委員会 (FP) において Fire Damper の性能基準作成の必要性が認識されましたが、現在のところ具体的な審議は進んでおりません。
B6-2	通風ダクトの改正について主だった改正内容を教えてほしい。(通風ダクトの耐火要件)	ダンパー近傍への点検用ハッチ設置、調理室からの排気ダクトの上方末端ダンパーに FTP コードの試験(下方末端のダクトには要求されない)、ダンパーの閉鎖装置の要件、旅客船に対し煙ダンパーの設置、等が要求されます。
B6-3	機関制御室/作業室からの脱出設備に関し、 <ul style="list-style-type: none"> 直接暴露甲板へ出る必要あるか。 エスケープトランクと兼用してよいか。 グレーチングで囲われた工作室は対象となるか。 内航船には適用されるか。 (機関区域からの脱出設備)	<ul style="list-style-type: none"> 機関制御室/作業室から機関室外までとなります(直接暴露へ出る必要があるとの要件はありません)。 エスケープトランクとの兼用は可です。 グレーチングで囲われた工作室も対象となります。 <p>なお、上記内容を含む統一解釈を作成すべく IACS を通じ IMO へ解釈案を提出しており、IMO での審議の過程で現行の解釈が今後変更される可能性もあります。</p> <ul style="list-style-type: none"> 内航船への適用については国土交通省の判断に従うこととなりますが、現時点では決定しておりません。
B6-4	閉囲区画の雰囲気計測するためのガス検知器は 1 台で全て検知できなければいけないのか。条約の前倒し履行は強制化なのか。(閉囲区画の雰囲気計測)	1 台で検知できる必要はありません。また、前倒しは強制ではなく、あくまで推奨されているものとなります。ただし旗国によって独自に前倒しを強制する場合がありますのでご注意ください。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
B6-5	校正器そのものを搭載しなければならないのか。メーカーによる陸上校正を年に1度行う際の証書の搭載としてはだめか。(閉囲区画の雰囲気計測)	当該 SOLAS 条約に関連するガイドライン「ガス検知器を選択するための指針」(MSC.1/Circ.1477) がございます。この中に「メーカー殿のインストラクションに校正に関する要件が明確に定義された機器を選択すること」とありますので、そのような機器をお選び頂ければ問題ものと理解しております。
B6-6	どのような審議が行われているか？(プラスチック管の耐火要件)	プラスチック管の耐火要件については各国でその取扱いにばらつきがみられることからこれを統一すべく、特に煙伝播性や毒性に関する要件について、見直しが行われています。この中で居住区等に使用されている塩ビ管は、現行ガイドラインでは耐火性は要求されておりませんが、これを耐火性を有するよう改正すべきとの提案があり現在審議中となっております。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
C	第三者認証の現状と今後の展開 ～ 海事分野における第三者認証のトータルサポート ～	
C-1	どのような種類の訓練を認証しているか、知りたい。	ECDIS 訓練コース、ニッスイマリン基本訓練コース、SIGTTO スタンダード、INTERTANKO タンカーオフィサースタンダードコース、さらに装置の認証としては、操船シミュレータ、機関室シミュレータ、GMDSS シミュレータがあります。
D	運航モニタリングと最適化による燃費削減 ～ ClassNK-NAPA GREEN による最適運航サポート ～	
D-1	各地域での海象条件に従った運航計画が可能か？	各地域での速度配分を検討のする又はしないかの設定も可能です。
D-2	最近では減速運転している船もあるが、こういった特別な条件での運航計画の検討も可能か？	様々な海象条件に関するデータが入っているため可能です。
D-3	軸馬力計はソフトウェア代に含まれるか？	含まれません。
D-4	平水中での Speed-Power カーブを使用して、海象条件を考慮した燃費の推定法は？	統計学的手法、工学的手法、これまでの知見を併せた推定方法となっております。
D-5	搭載費用を教えてください。	同型船の有無、使用機能数、御提供いただけるデータ等により費用は変動します。また、詳細情報やデモについて御興味があれば直接訪問してご説明することも可能です。
E	海洋資源エネルギーの利用 ～ 日本における海洋資源エネルギー開発と NK の取組み ～	
E-1	系統の受電能力を超えて発生した再生可能エネルギー電力を水素にして船舶動力源として使用することについて、何か関連の情報があれば伺いたい。	ご指摘の状況が、長崎五島の環境省浮体式風力発電プロジェクトで現実に起きており、余剰電力の有効活用対策として燃料電池船の実証プロジェクトが進められております。
E-2	福島プロジェクトにおける送電方式について、伺いたい。高圧直流送電は使われていないのか。	個々の浮体式風力発電設備（3基）と変電ステーションの間は三相交流 22 kVA、変電ステーションと陸上の間は 66 kVA。欧州では 40～50 km を超える長距離送電に高圧直流方式の検討が進められていると聞いておりますが、日本ではまだ行われておりません。
E-3	陸上と風車とのデータ通信はどうされているのか。	三相電力ケーブルに光ファイバーケーブルも入っており、データ通信に利用されております。

2014 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
E-4	福島、長崎プロジェクト以外にも進行している浮体式風力発電プロジェクトがあれば参考までに教えて欲しい。	10月中旬には NEDO 殿により比較的浅い海域に対応した低コストの浮体式風力発電実証プロジェクトの公募が行われ、現在、選定作業が進められていると伺っております。
E-5	オフショア設備、特に浮体式風力発電船の塗装要件について伺いたい。	現在、日本塗料工業会、他有識者の方々のご協力を得て、浮体式風力発電船の標準的な塗装要件をとりまとめる予定です。没水部については塗装と電気防食の併用等について規定することとしております。