

鋼 船 規 則

鋼 船 規 則 検 査 要 領

C 編

船体構造及び船体艤装

鋼船規則 C 編

鋼船規則検査要領 C 編

2014 年 第 3 回 一部改正

2014 年 第 3 回 一部改正

2014 年 12 月 19 日 規則 第 76 号／達 第 64 号

2014 年 7 月 29 日 技術委員会 審議

2014 年 9 月 16 日 理事会 承認

2014 年 12 月 5 日 国土交通大臣 認可

ClassNK

一般財団法人 日本海事協会

鋼 船 規 則

規
則

C 編

船体構造及び船体艤装

2014 年 第 3 回 一部改正

2014 年 12 月 19 日 規則 76 号

2014 年 7 月 29 日 技術委員会 審議

2014 年 9 月 16 日 理事会 承認

2014 年 12 月 5 日 国土交通大臣 認可

2014 年 12 月 19 日 規則 第 76 号
鋼船規則の一部を改正する規則

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その 1

32 章 コンテナ運搬船

32.10 極厚鋼板を使用するコンテナ運搬船に対する特別規定

32.10.4 脆性亀裂アレスト設計

-6.を次のように改める。

(-1.から-3.は省略)

-4. 前-3.を考慮し、脆性亀裂アレスト設計として次の(1)から(3)の対策を講じなければならない。

- (1) 強力甲板に高アレスト鋼を用いること。
- (2) ハッチサイドコーミングに高アレスト鋼を用いること。ただし、ハッチサイドコーミングに付く頂板及び縦通防撓材には高アレスト鋼を用いなくても差し支えない。
- (3) ハッチサイドコーミングと強力甲板の結合部で船体ブロック間のバット継手に沿って伝播する脆性亀裂を停止させるための適切な措置を講じること。

-5. 前-4.の規定にかかわらず、技術資料や脆性破壊試験等によって、その有効性が確認できる場合、本会は前-4.に規定する以外の脆性亀裂アレスト設計を認めることがある。

-6. 前-4.(1)及び(2)にいう高アレスト鋼とは、規則 K 編 3.12 に規定する脆性亀裂伝播停止アレスト特性の特定区分が A600、又はこれと同等以上の鋼材をいう。ただし、板厚が 80mm を超える鋼板を高アレスト鋼として使用する場合には、高アレスト鋼として必要な脆性亀裂伝播停止アレスト特性は、本会の適当と認めるところによる。

附 則 (改正その 1)

1. この規則は、2014 年 12 月 19 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった材料については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

16 章 平板竜骨及び外板

16.3 強力甲板より下方の外板

16.3.5 船の中央部におけるビルジ部の外板

-4.として次の1項を加える。

-4. ビルジキールを設ける場合，その材料及び配置については，特別な考慮を払わなければならない。

附 則（改正その2）

1. この規則は，2015年6月19日（以下，「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約が行われた船舶にあっては，この規則による規定にかかわらず，なお従前の例によることができる。

鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

要
領

2014 年 第 3 回 一部改正

2014 年 12 月 19 日 達 第 64 号

2014 年 7 月 29 日 技術委員会 審議

2014 年 12 月 19 日 達 第 64 号
鋼船規則検査要領の一部を改正する達

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その 1

C32 コンテナ運搬船

C32.10 極厚鋼板を使用するコンテナ運搬船に対する特別規定

C32.10.4 脆性亀裂アレスト設計

-2.(2)を次のように改める。

-1. 規則 C 編 32.10.4-4.(3)にいう、「適切な措置」とは、ハッチサイドコーミングの船体ブロック間のバット継手と強力甲板の船体ブロック間バット継手は、原則 300mm 以上離すことをいう。この場合、ハッチサイドコーミングと強力甲板の溶接継手については、強力甲板の船体ブロック間バット継手の両側適当な範囲を開先なしの隅肉溶接とすること。

-2. 前-1.の代替として、本会にその妥当性を示す詳細な資料（施工方法及び当該継手の非破壊試験要領等を含む）を提出し、承認を得た場合、次の(1)又は(2)とすることができる。なお、この場合、本会は、これら措置の有効性を確認するための脆性破壊試験を要求することがある。

- (1) ハッチサイドコーミングの船体ブロック間バット継手の下端部にアレストホールを設けること。この場合、アレストホール周辺の疲労強度について特に配慮すること。
- (2) ハッチサイドコーミングの船体ブロック間バット継手の下端部に高アレスト鋼を用いたインサートプレートをはめ込むか、又は十分な脆性亀裂伝播停止アレスト特性を持つ溶接金属により埋め込むこと。

-3.を次のように改める。

-3. 規則 C 編 32.10.4-6.において、規則 K 編 3.12 に規定する以外の評価方法により評価した鋼材を高アレスト鋼とする場合にあっては、その評価方法の妥当性及び脆性亀裂伝播停止アレスト特性が規則 K 編 3.12 に規定する A600 と同等であることを示す技術資料を本会に提出し承認を得ること。なお、本会が必要と認めた場合にあっては、追加の試験等を要求する場合がある。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2014 年 12 月 19 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった材料については、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

C16 平板竜骨及び外板

C16.3 強力甲板より下方の外板

C16.3.5 船の中央部におけるビルジ部の外板

-4.を次のように改める。

- 4. 規則 C 編 16.3.5-4.にいう、「特別な考慮」とは次の(1)から(6)によることをいう。
- (1) ビルジキールはビルジ外板に直接溶接せず、平鋼等のパッドプレートを介して、外板に固着すること。
 - (2) ~~ビルジキールを設ける場合、ビルジ外板に直接溶接される~~パッドプレートに用いる鋼材は、原則としてビルジ外板と同じ種類降伏強度を有する材料とすること。ただし、鋼材の種類グレードに関わらずについては、A 級鋼として差し支えない。
 - (3) ビルジキール及びビルジ外板の突合せ溶接部は、パッドプレートの突合せ溶接部から適切に離すこと。
 - (4) ビルジキールには、原則としてスカラップを設けないこと。
 - (5) ビルジキールの端部構造は、次の(a)及び(b)を推奨する。
 - (a) ビルジキール端部からパッドプレート端部までの距離は 50mm 以上 100mm 以下とすること。
 - (b) ビルジキール端部には適切に勾配又は丸みを付けること。
 - (6) ビルジキール端部の支持構造は、次の(a)又は(b)を推奨する。
 - (a) ビルジキール端部を横部材で支持する場合、当該横部材はビルジキール端部とパッドプレート端部の出来る限り中間に配置すること。(図 C16.3.5-1.参照)
 - (b) ビルジキール端部を縦通防撓材で支持する場合、当該縦通防撓材は少なくとも範囲 A の前後直近に配置される横部材まで延長すること。(図 C16.3.5-2.参照)

図 C16.3.5-1.として次の図を加える。

図 C16.3.5-1. ビルジキール端部の横部材による支持構造例

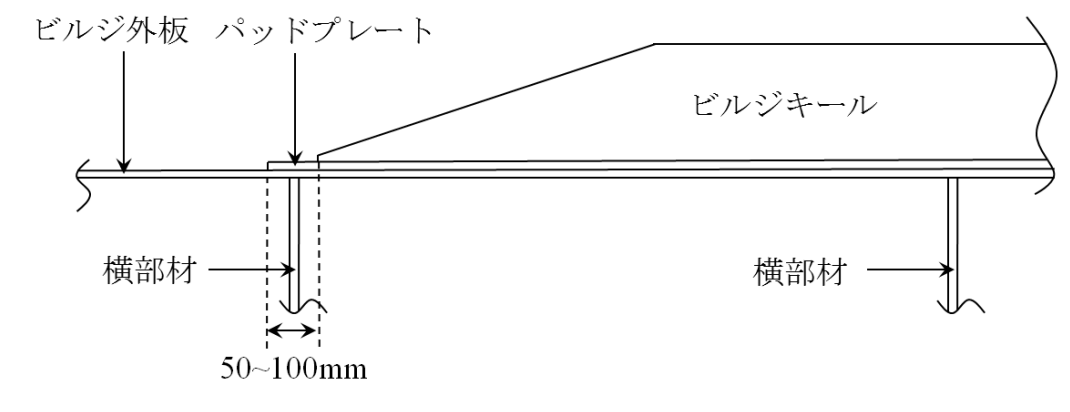
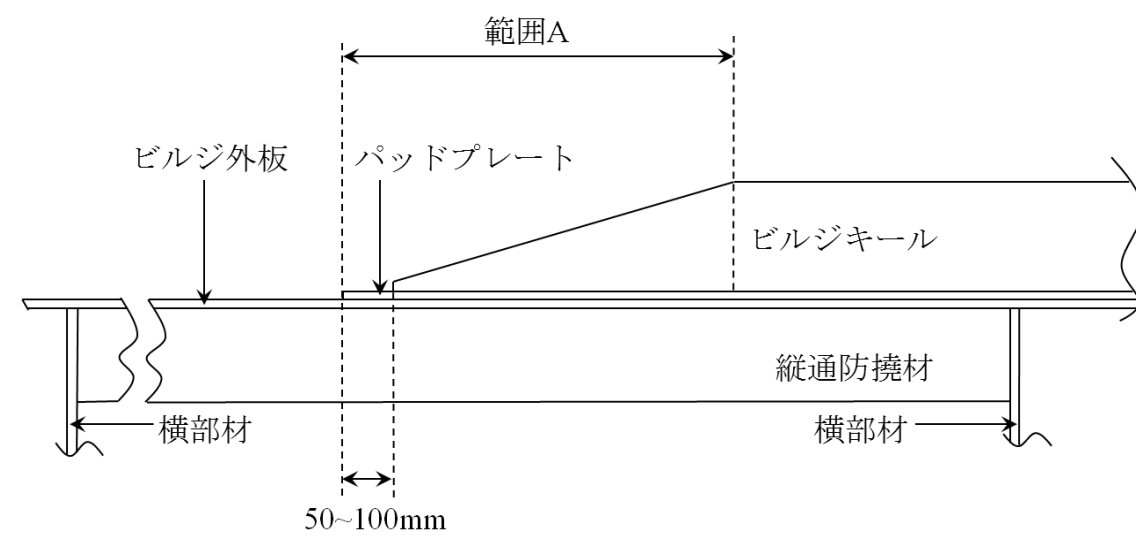


図 C16.3.5-2.として次の図を加える。

図 C16.3.5-2. ビルジキール端部の縦通防撓材による支持構造例



附 則（改正その2）

1. この達は、2015年6月19日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約が行われた船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。