

技術規則に対する誤記修正

2025 年第 2 回

# 技術規則に対する誤記修正

2025 年 12 月 25 日発行



一般財団法人 日本海事協会

本資料について：

本資料は、本会の技術規則の誤記に関する修正を纏めたものです。

本資料でいう誤記とは、規則及び要領として規定する要件の要求事項、意図、技術背景に変更を及ぼすことのない修正をいい、例えば、誤字の修正や参照先の修正を言います。

## 内容

登録規則 4 章 4.1.4-4 .....	1
鋼船規則 A 編 2 章 2.1.20 .....	2
鋼船規則 B 編 3 章 表 B3.4 .....	3
鋼船規則 B 編 3 章 表 B3.9 .....	3
鋼船規則 B 編 4 章 表 B4.4 .....	4
鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.6-2 .....	5
鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.7 .....	6
鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.19 .....	7
鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.21 .....	7
鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.27 .....	9
鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.29 .....	10
鋼船規則 B 編 7 章 表 B7.1 .....	11
鋼船規則 B 編 8 章 表 B8.1-1 .....	12
鋼船規則 B 編 8 章 8.4.1-6 .....	13
鋼船規則 B 編 11 章 11.2.2-2 .....	13
鋼船規則 B 編 12 章 12.2.3-2 .....	14
鋼船規則 B 編 12 章 12.4.2-2 .....	14
鋼船規則 B 編 12 章 12.5.2-2 .....	14
鋼船規則 B 編 12 章 12.6.2-2 .....	15
鋼船規則 B 編 12 章 12.6.2-4 .....	15
鋼船規則 B 編 14 章 14.2.9-1 .....	16
鋼船規則 B 編 15 章 15.2.2-2 .....	16
鋼船規則 B 編 15 章 15.4.2-2 .....	16
鋼船規則 B 編 15 章 15.5.2-2 .....	17
鋼船規則 B 編 附属書 2.1.4 An.1.2.2 .....	17
鋼船規則 B 編 附属書 2.3.1-1. An1.1.1-14 .....	17
鋼船規則 C 編 1 編 附属書 1.1 An1.3.1-2 .....	18
鋼船規則 C 編 1 編 14 章 表 14.3.1-1 .....	18
鋼船規則 C 編 2-5 編 10 章 10.1.1.2 .....	19
鋼船規則 CS 編 21 章 21.2.4-2 .....	20

鋼船規則 CS 編 21 章 21.3.7-1.....	20
鋼船規則 CS 編 21 章 21.3.8-2.....	21
鋼船規則 CS 編 21 章 21.4.7-2.....	23
鋼船規則 CS 編 21 章 21.7.1.....	24
鋼船規則 D 編 9 章 9.5.5-2.....	25
鋼船規則 H 編 2 章 2.17.3-10.....	27
鋼船規則 H 編 2 章 2.17.4-3.....	27
鋼船規則 K 編 3 章 3.2.11-1.....	28
鋼船規則 K 編 7 章 7.2.9-3.....	28
鋼船規則 L 編 3 章 3.2.15-2.....	29
鋼船規則 L 編 7 章 7.1.3.....	29
鋼船規則 M 編 6 章 図 M6.4.....	31
鋼船規則 O 編 1 章 1.2.7.....	32
鋼船規則 P 編 6 章 6.2.1-1.....	33
鋼船規則 P 編 6 章 6.5.1-2.....	33
鋼船規則 P 編 18 章 18.2.11-3.....	33
鋼船規則 P 編 18 章 18.2.14-4.....	35
鋼船規則 P 編 18 章 18.3.2.....	35
鋼船規則 PS 編 4 章 4.4.4-1.....	37
鋼船規則 PS 編 7 章 7.4.4-1.....	37
鋼船規則 PS 編 7 章 7.4.4-2.....	37
鋼船規則 PS 編 9 章 9.3.2.....	37
鋼船規則 Q 編 5 章 5.3.1-1.....	39
鋼船規則 R 編 4 章 4.2.2.....	40
鋼船規則 R 編 9 章 9.2.3-6.....	43
鋼船規則 R 編 9 章 9.4.1.....	43
鋼船規則 R 編 9 章 9.4.2.....	44
鋼船規則 R 編 29 章 29.2.3-1.....	44
鋼船規則 X 編 2 章 2.1.1.....	47
鋼船規則 X 編 2 章 表 X2.3.....	48
鋼船規則 X 編 2 章 表 X2.4.....	49
鋼船規則 X 編 2 章 表 X2.5.....	51
鋼船規則 X 編 2 章 2.2.3-5.....	52
鋼船規則 X 編 4 章 4.1.2-2.....	52
鋼船規則 X 編 4 章 4.2.1.....	53
鋼船規則 X 編 4 章 4.4.1.....	54
鋼船規則 X 編 5 章 5.4.3.....	55
海洋汚染防止のための構造及び設備規則 1 編 2 章 2.1.1.....	57

海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 2 章 2.1.3	57
海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3 章 3.1.4	58
海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3 章 表 8-8	59
海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3 章 表 8-10	61
安全設備規則 1 編 1 章 1.1.5	63
安全設備規則 3 編 3 章 3.13.8	63
バラスト水管理設備規則 4 編 2 章 図 2.2.3-3.(1)	64
バラスト水管理設備規則 4 編 2 章 2.2.4-2	66
バラスト水管理設備規則 4 編 3 章 3.2.1	68
荷役集中監視制御設備規則 2 章 2.3.3	69
高速船規則 2 編 2 章 2.1.3	70
高速船規則 2 編 3 章 3.7.3	71
高速船規則 2 編 3 章 3.9.2-1	72
高速船規則 2 編 3 章 3.13.1	72
高速船規則 2 編 3 章 3.13.2	72
高速船規則 2 編 3 章 3.13.3	72
高速船規則 5 編 2 章 2.2.1	73
高速船規則 7 編 3 章 3.2.4-1	73
高速船規則 9 編 2 章 2.2.1-3	74
高速船規則 9 編 2 章 2.3.9-3	74
高速船規則 9 編 3 章 3.3.1-1	74
高速船規則 10 編 2 章 2.2.11-4	74
高速船規則 11 編 3 章 3.6.1-1	75
高速船規則 11 編 4 章 4.1.1-4	75
高速船規則 11 編 5 章 5.2.3-2	75
高速船規則 11 編 5 章 5.2.5	75
高速船規則 14 編 1 章 1.1.1	76
強化プラスチック船規則 9 章 9.1.2	77
強化プラスチック船規則 17 章 17.2.2	77
フローティングドック規則 2 章 2.3.1-1	78
フローティングドック規則 2 章 2.3.3-5	78
フローティングドック規則 4 章 4.2.1	78
フローティングドック規則 7 章 7.3.5	78
海上コンテナ規則 2 章 2.1.1-1	80
海上コンテナ規則 3 章 3.1.3	80
海上コンテナ規則 4 章 4.2.1-1	80
海上コンテナ規則 4 章 4.2.2	81
海上コンテナ規則 5 章 5.1.1	82

海上コンテナ規則 5 章 5.2.3-2.....	82
海上コンテナ規則 6 章 6.5.3.....	82
海上コンテナ規則 6 章 6.5.4.....	84
海上コンテナ規則 7 章 7.1.1.....	86
海上コンテナ規則 7 章 7.1.2.....	86
海上コンテナ規則 7 章 7.2.6-2.....	87
海上コンテナ規則 7 章 7.2.8-3.....	87
海上コンテナ規則 7 章 表 7.3.....	88
海上コンテナ規則 8 章 8.2.8.....	88
海上コンテナ規則 8 章 図 8.8.....	89
海上コンテナ規則 8 章 図 8.10.....	91
海上コンテナ規則 8 章 図 8.11.....	92
海上コンテナ規則 8 章 図 8.12.....	94
船舶安全管理システム規則実施要領 1 章 1.1.3-2.....	95
船舶安全管理システム規則実施要領 1 章 1.1.3-3.....	95
鋼船規則検査要領 B 編 B1 B1.1.3-3.....	96
鋼船規則検査要領 B 編 B1 B1.1.11.....	99
鋼船規則検査要領 B 編 B11 B11.2.3.....	99
鋼船規則検査要領 B 編 B12 B12.2.3.....	99
鋼船規則検査要領 C 編 1 編 C14 C14.3.1.1.....	100
鋼船規則検査要領 C 編 1 編 付録 C5 表 1 に関する統一解釈 1.3.2.....	101
鋼船規則検査要領 U 編 U2 U2.1.2-1.....	103
鋼船規則検査要領 CS 編 CS15 CS15.1.1.....	104
鋼船規則検査要領 CS 編 CS17 表 CS17.4.5-1.....	106
鋼船規則検査要領 CS 編 CS21 CS21.3.8-9.....	106
鋼船規則検査要領 D 編 D2 D2.6.1-3.....	107
鋼船規則検査要領 D 編 D2 D2.6.1-4.....	107
鋼船規則検査要領 D 編 D16 D16.2.4-2.....	107
鋼船規則検査要領 GF 編 GF8 GF8.4.1-3.....	110
鋼船規則検査要領 L 編 L3 L3.2.5-2.....	111
鋼船規則検査要領 O 編 O12 O12.8.4.....	112
鋼船規則検査要領 Q 編 Q13 Q13.6.2.....	113
鋼船規則検査要領 R 編 R9 R9.4.2.....	115
海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領 2 編 1 章 1.3.2-4.....	116
海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領 2 編 1 章 1.3.2-5.....	116
海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領 2 編 2 章 2.1.4-5.....	116
安全設備規則検査要領 3 編 3 章 3.19.1.....	117
冷蔵設備規則検査要領 附属書 6.2.6-2 表 1.....	118

高速船規則検査要領 1 編 1 章 1.1.1-1. ....	119
高速船規則検査要領 3 編 4 章 4.1.1 ....	119
高速船規則検査要領 附属書 2 1.3.2-1. ....	119
強化プラスチック船規則検査要領 1 章 表 1.1.1-2. ....	120
強化プラスチック船規則検査要領 1 章 1.2.15 ....	120
強化プラスチック船規則検査要領 4 章 4.1.2-5. ....	120
強化プラスチック船規則検査要領 4 章 4.1.2-7. ....	122
強化プラスチック船規則検査要領 4 章 4.4.4-2. ....	122

登録規則 4 章 4.1.4-4.

正	現行	備考
-4. 船舶の所有者又は船長は、 <b>4.1.1-1.</b> により船級証書が発行されたとき又は仮船級証書の発行の日から 5 箇月を経過したときは仮船級証書を、 <b>4.1.1-2.</b> による発行並びに前-2.及び前-3.による再発行又は書換えがなされたときは旧証書を直ちに本会に返還（紛失した場合を除く。）しなければならない。	-4. 船舶の所有者又は船長は、 <b>4.1.1</b> により船級証書が発行されたとき又は仮船級証書の発行の日から 5 箇月を経過したときは仮船級証書を、 <b>4.1.1-2.</b> による発行並びに前-2.及び前-3.による再発行又は書換えがなされたときは旧証書を直ちに本会に返還（紛失した場合を除く。）しなければならない。	参照先の修正

鋼船規則 A 編 2 章 2.1.20

正	現行	備考
<p>閉囲された船楼とは、次の各条件を満足するものをいう。</p> <p>(1) 端隔壁に設けるすべての出入口の閉鎖装置は、少なくとも <b>C 編 1 編 11.3.2.6-1.</b>の規定による閉鎖装置と同等以上の効力を有するものであること。</p> <p>(2) 端隔壁又は船側に設けるその他の開口には、有効な風雨密閉鎖装置を備えること。</p> <p>(3) 船橋楼及び船尾楼では、その端隔壁の開口を閉じた場合でも、常時使用しうる別の通路により、最上層の全通暴露甲板又は上方の場所から内部の機関室その他の作業場所に通じることができること。</p>	<p>閉囲された船楼とは、次の各条件を満足するものをいう。</p> <p>(1) 端隔壁に設けるすべての出入口の閉鎖装置は、少なくとも <b>C 編 1 編 11.3.2.6-1.</b>の規定による閉鎖装置と同等以上の効力を有するものであること。</p> <p>(2) 端隔壁又は船側に設けるその他の開口には、有効な風雨密閉鎖装置を備えること。</p> <p>(3) 船橋楼及び船尾楼では、その端隔壁の開口を閉じた場合でも、常時使用しうる別の通路により、最上層の全通暴露甲板又は上方の場所から内部の機関室その他の作業場所に通じることができること。</p>	<p>参照先の修正</p>



鋼船規則 B 編 3 章 表 B3.4

正	現行	備考												
表 B3.4 区画及びタンクの内部検査														
<table><tr><th>検査項目</th><th>備考</th></tr><tr><td colspan="2">(省略)</td></tr><tr><td colspan="2">総トン数が 500 トン以上の一般乾貨物船に対する要件</td></tr><tr><td>1 機関室及びボイラ室</td><td>(1) 全般について行う。</td></tr><tr><td>2 バラストタンク</td><td>(1) 建造後 5 年を超える一般乾貨物船について、前回の定期検査又は中間検査の結果から、年次毎の内部検査が要求されているタンクについて行う。</td></tr><tr><td>3 貨物倉</td><td>(1) 建造後 5 年を超え 10 年以下の木材運搬船について、貨物倉の倉内肋骨下端部及びその下部肘板並びに隔壁下端部の状況を把握するために、すべての貨物倉について行う。 (2) 建造後 10 年を超え 15 年以下の一般乾貨物船について、船首及び船尾の各 1 個（木材運搬船にあつてはすべて）の貨物倉（2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む）について行う。 (3) 建造後 15 年を超える一般乾貨物船について、すべての貨物倉（2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む）について行う。</td></tr></table>			検査項目	備考	(省略)		総トン数が 500 トン以上の一般乾貨物船に対する要件		1 機関室及びボイラ室	(1) 全般について行う。	2 バラストタンク	(1) 建造後 5 年を超える一般乾貨物船について、前回の定期検査又は中間検査の結果から、年次毎の内部検査が要求されているタンクについて行う。	3 貨物倉	(1) 建造後 5 年を超え 10 年以下の木材運搬船について、貨物倉の倉内肋骨下端部及びその下部肘板並びに隔壁下端部の状況を把握するために、すべての貨物倉について行う。 (2) 建造後 10 年を超え 15 年以下の一般乾貨物船について、船首及び船尾の各 1 個（木材運搬船にあつてはすべて）の貨物倉（2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む）について行う。 (3) 建造後 15 年を超える一般乾貨物船について、すべての貨物倉（2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む）について行う。
検査項目	備考													
(省略)														
総トン数が 500 トン以上の一般乾貨物船に対する要件														
1 機関室及びボイラ室	(1) 全般について行う。													
2 バラストタンク	(1) 建造後 5 年を超える一般乾貨物船について、前回の定期検査又は中間検査の結果から、年次毎の内部検査が要求されているタンクについて行う。													
3 貨物倉	(1) 建造後 5 年を超え 10 年以下の木材運搬船について、貨物倉の倉内肋骨下端部及びその下部肘板並びに隔壁下端部の状況を把握するために、すべての貨物倉について行う。 (2) 建造後 10 年を超え 15 年以下の一般乾貨物船について、船首及び船尾の各 1 個（木材運搬船にあつてはすべて）の貨物倉（2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む）について行う。 (3) 建造後 15 年を超える一般乾貨物船について、すべての貨物倉（2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む）について行う。													
(備考)														
*1： 単船側構造の貨物倉及び二重船側構造の貨物倉が混在する場合、二重船側構造の貨物倉及び船側タンクについては、二重船側構造ばら積貨物船に対する要件を適用する。														
		文言修正  文言修正												

鋼船規則 B 編 3 章 表 B3.9

正	現行	備考				
表 B3.9 液化ガスばら積船の特別要件						
<table><tr><th>検査項目</th><th>検査内容</th></tr><tr><td colspan="2">(省略)</td></tr></table>		検査項目	検査内容	(省略)		
検査項目	検査内容					
(省略)						

技術規則に対する誤記修正

4 計測装置，検知装置，警報装置及び安全装置	(1) 次に掲げる事項について現状検査及び効力試験を行う。ただし，実際の作動状態の試験が困難な場合は，模擬試験あるいは他の適当な方法によっても差し支えない。 (a) 緊急遮断装置に関連する液面計，高液面警報及び弁 (b) 貨物タンクの液面計，オーバフロー制御装置 (c) 温度指示装置及び関連の警報装置 (d) 貨物タンクの圧力計，高圧警報及び低圧警報（もしあれば） (e) インタバリアスペース及びホールドスペースの圧力計測装置及び関連の警報装置 (f) 貨物の圧力／温度を制御する設備（備えられるすべての燃料燃焼装置及び冷却装置を含む。）及び関連の安全装置及び警報装置 (g) 固定式及び可搬式ガス検知装置及び関連の警報装置 (h) 酸素濃度計測装置 (i) 貨物を燃料として使用するための設備についての安全装置	文言修正
	(省略)	

鋼船規則 B 編 4 章 表 B4.4

正		現行	備考
表 B4.4 構造部材等の板厚計測			
検査項目	備考		
貨物船（以下に特に規定するものを除く。）に対する要件			
(省略)			
2 バラストタンク内の構造部材	(1) 建造後 5 年を超える貨物船について、表 B4.2 第 2 項の検査の結果、塗装の状態が不良であり、かつ、塗装補修されていないバラストタンク又は建造当時より塗装が省略されているバラストタンクについて検査員が必要と認める場合は、検査員の指示するところにより行う。 (2) 板厚計測の結果、著しい腐食が認められる場合は、5.2.6-2.の規定に準じて追加の板厚計測を行う。		
(省略)			
タンカー、危険化学品ばら積船（一体型タンクを有するもの）及び液化ガスばら積船に対する要件			
(省略)			
2 バラストタンク内の構造部材（建造後 5 年を超える船舶）	(1) 表 B4.2 第 3 項の検査の結果、塗装の状態が不良であり、かつ、塗装補修されていないバラストタンク又は建造当時より塗装が省略されているバラストタンクでは、検査員が必要と認める場合は、検査員の指示するところにより行う。 (2) 板厚計測の結果、著しい腐食が認められる場合は、5.2.6-3.又は-4.の規定に準じて追加の板厚計測を行う。		
(省略)			

文言修正
文言修正

技術規則に対する誤記修正

	建造後 5 年を超えるばら積貨物船に対する要件		文言修正
	1 バラストタンク内の構造部材	(1) 以前の検査において認められた疑わしい箇所について行う。 (2) 表 B4.2 第 2 項の検査の結果、塗装の状態が不良であり、かつ、塗装補修されていないバラストタンク又は建造当時より塗装が省略されているバラストタンクでは、検査員が必要と認める場合には、検査員の指示するところにより行う。 (3) 板厚計測の結果、著しい腐食が認められた場合は、5.2.6-5.の規定に準じて追加の板厚計測を行う。 (4) 上記に加え、CSR-B 編又は CSR-B&T 編が適用されるばら積貨物船にあっては、著しい腐食が認められた箇所については、次の(a)又は(b)のいずれかによらなければならない。 (a) 塗料製造者の要件に従い塗装を施工して構造部材を保護するとともに、塗装の状態が優良な状態に維持されていることを毎年の検査により確認する。 (b) 年次毎に板厚計測を行う。	
	(省略)		
	総トン数が 500 トン以上の一般乾貨物船に対する要件		
	1 バラストタンク内の構造部材	(1) 表 B4.2 第 2 項の検査の結果、塗装の状態が不良であり、かつ、塗装補修されていないバラストタンク又は建造当時より塗装が省略されているバラストタンクでは、検査員が必要と認める場合は、検査員の指示するところにより行う。 (2) 板厚計測の結果、著しい腐食が認められる場合は、5.2.6-6.の規定に準じて追加の板厚計測を行う。	
(省略)		文言修正	

鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.6-2.

正		現行	備考
表 B5.6-2 鉱石運搬船の精密検査の対象部材			
定期検査	対象部材		文言修正
(省略)			
3 建造後 10 年を超え 15 年以下の船舶に対 する定期検査 (第 3 回定期検査)	(1) すべてのバラストタンク内のすべてのトランスリング (A) (2) すべてのバラストタンク内のすべての横隔壁の全体 (C) (3) 1 船側のすべての空所内の各 1 個のトランスリング(A)。ただし、検査員が必要と認める場合は、トランスリングを追加して検査することがある。 (4) すべての貨物倉内の横隔壁（防撓部材を含む）(E) (5) 第 2 回定期検査の(6)から(8)の要件に同じ		
(省略)			
(省略)			

## 鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.7

正		現行	備考
表 B5.7 総トン数が 500 トン以上の一般乾貨物船の精密検査の対象部材			
定期検査	対象部材		文言修正
1 建造後 5 年以下の船舶に対する定期検査 (第 1 回定期検査)	(1) 船首及び船尾の各 1 個の貨物倉 (2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む) 内の任意に選定された適当数の倉内肋骨全体及び残りの倉内肋骨の下端部 (端部肘板及び該部の船側外板を含む) (2) 残りの貨物倉内の肋骨下端部 (端部肘板及び該部の船側外板を含む) (3) 貨物倉内の任意に選定された 1 個の横隔壁及び残りの横隔壁の下端部 (防撓部材を含む) (4) 貨物倉内の空気管及び測深管の内底板直上の部分 (5) すべての倉口蓋及び倉口縁材の板及び防撓部材		
2 建造後 5 年を超え 10 年以下の船舶に対する定期検査 (第 2 回定期検査)	(1) すべての貨物倉 (2 層以上の甲板がある場合には、各甲板毎の区域を含む) 内の任意に選定された適当数の倉内肋骨全体及び残りの倉内肋骨の下端部 (端部肘板及び該部の船側外板を含む) (2) 各貨物倉内の 1 個の横隔壁及び残りの横隔壁の下端部 (防撓部材を含む) (3) 1 個の船側バラストタンクにおける前後両端の横隔壁(防撓部材を含む) (4) 各種のバラストタンク (トップサイドタンク, ビルジホッパタンク, 船側タンク又は二重底タンク) からそれぞれ 2 個の代表的なタンクを選定し, それらのタンク内の 1 個のトランスリング又はこれに類する主要内部構造部材 (関連の板部材及び縦通肋骨を含む) (5) 甲板口側線内における甲板の任意に選定された適当数の部分の板及び甲板下構造部材 (6) 内底板の任意に選定された適当数の部分の板 (7) 貨物倉内の空気管及び測深管の内底板直上の部分 (8) すべての倉口蓋及び倉口縁材の板及び防撓部材		
3 建造後 10 年を超え 15 年以下の船舶に対する定期検査 (第 3 回定期検査)	(1) 船首部貨物倉 (2 層以上の甲板がある場合には、船首部下部貨物倉) 内のすべての倉内肋骨全体及び残りの各貨物倉 (2 層以上の甲板がある場合には、船首部下部貨物倉以外の貨物倉を含む各甲板毎の区域とする) のうち総数の 1/4 に相当する倉内肋骨全体並びに残りの倉内肋骨の下端部 (端部肘板及び該部の船側外板を含む) (2) 貨物倉内のすべての横隔壁 (防撓部材を含む) (3) バラストタンクにおけるすべての横隔壁 (防撓部材を含む) (4) 各バラストタンク内のすべてのトランスリング又はこれに類する主要内部構造部材 (関連の板部材及び縦通肋骨を含む) (5) 甲板口側線内における甲板のすべての板及び甲板下構造部材 (6) 内底板のすべての板 (7) 貨物倉内の空気管及び測深管の内底板直上の部分 (8) すべての倉口蓋及び倉口縁材の板及び防撓部材		
(省略)			

鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.19

正		現行	備考
表 B5.19 ばら積貨物船に対する追加の板厚計測の要件：二重底／船底及びビルジホッパ			文言修正
構造部材	計測範囲	計測点数	
(省略)			
貨物倉が二重船側構造の場合			
(省略)			
4 二重底内の実体肋板(水密肋板水密肋板を含む)	(1) 上記船底外板の計測対象の各横断面につき、各 1 本(計測箇所は当該実体肋板の両端及び中央部とする)	左記当該箇所の板面積 2 m <sup>2</sup> につき各 5 点	
(省略)			

鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.21

正		現行	備考
表 B5.21 総トン数が 500 トン以上の一般乾貨物船の板厚計測対象部材			
定期検査	対象部材		
1 建造後 5 年以下の船舶に対する定期検査 (第 1 回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 原木、塩、石炭、硫化鉱等、鋼材の腐食を促進させる貨物を積載した貨物倉において、倉内の前後部及び中央部の両舷のそれぞれの位置で少なくとも 3 本の倉内肋骨の下部ウェブ（組立式の倉内肋骨の場合には、初期板厚が最小の部分）及び下部肘板 (b) 前(a)の貨物倉内の各横隔壁の最下端部の少なくとも 1 枚の板（2 層以上の甲板がある場合には、それぞれの甲板における最下端部の少なくとも 1 枚の板）及び防撓部材 (c) 専用バラストタンクとして使用されるトップサイドタンク、ビルジホッパタンク及び深水タンクからそれぞれ 1 個を任意に選定し、それらのタンク内の 1 個のトランスリング又はこれに類する主要内部構造部材の両端及び中央部（面材を含む）		
2 建造後 5 年を超え 10 年以下の船舶に対する定期検査 (第 2 回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 中央部 0.5L 間の次の(a)から(c)に定める箇所； (a) 1 個の横断面の強力甲板の各板 (b) 専用バラストタンクの頂板となる強力甲板の各板 (c) 原木又は腐食を進行させる貨物を強力甲板上又はその直下の区画に積載した場合の強力甲板 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材；		

		<p>(a) 原木、塩、石炭、硫化鉱等、鋼材の腐食を促進させる貨物を積載した貨物倉において、倉内の前後部及び中央部の両舷から適当な数（合計が少なくとも当該貨物倉の1/3 程度の数）の倉内肋骨の上下部のウェブ（組立式の倉内肋骨の場合には、初期板厚が最小の部分）及びその端部肘板</p> <p>(b) 前(4a)の貨物倉内の各横隔壁の最下端部の各板（2 層以上の甲板がある場合には、それぞれの甲板における最下端部の各板）及び防撓部材</p> <p>(c) 前(a)以外の貨物倉にあっては、第 1 回定期検査の(2)(a)及び(b)に準じた計測箇所</p> <p>(d) 専用バラストタンクとして使用されるトップサイドタンク、ビルジホッパタンク及び深水タンクからそれぞれ 1 個を任意に選定し、それらのタンク内の半数程度のトランスリング又はこれに類する主要内部構造部材の両端及び中央部（面材を含む）並びに各隔壁の上端及び下端部にそれぞれ少なくとも 1 枚の板</p> <p>(e) 前(d)のタンクを除く、専用バラストタンクとして使用されるトップサイドタンク、ビルジホッパタンク及び深水タンクのすべてについて、それらのタンク内の 1 個のトランスリング又はこれに類する主要構造部材の両端及び中央部（面材を含む）</p> <p>(f) その他特記する以外の精密検査を行う構造部材</p> <p>(g) 貨物倉内の空気管及び測深管の内底板の直上の部分</p> <p>(4) すべての倉口縁材の側縁材及び端縁材の両端並びに中央部の板及び適当数の防撓部材</p> <p>(5) すべての倉口蓋の適当数の板及び防撓部材</p>		参照先の修正
	<p>3 建造後 10 年を超え 15 年以下の船舶に対する定期検査（第 3 回定期検査）</p>	<p>(1) 疑わしい箇所</p> <p>(2) 貨物積載区域内において；</p> <p>(a) 甲板口側線外の甲板の各板</p> <p>(b) 中央部 0.5L 間における甲板口側線内の甲板の各板</p> <p>(c) 中央部 0.5L 間における、その内 1 個を船体中央部の横断面とする 2 個の横断面の各縦通部材。ただし、横式構造にあっては当該横断面近傍の横肋骨材及び横肋骨端部肘板を含む。</p> <p>(d) バラスト喫水線と満載喫水線の間すべての船側外板の各板</p> <p>(3) 貨物積載区域外のバラスト喫水線と満載喫水線の間任意に選定された船側外板の各板</p> <p>(4) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材；</p> <p>(a) すべての貨物倉において、倉内の前後部及び中央部の両舷から適当な数（合計が少なくとも当該貨物倉の 1/3 程度の数）の倉内肋骨の上下部のウェブ（組立式の倉内肋骨の場合には、板厚が最小の部分）及びその端部肘板</p> <p>(b) その他特記する以外の精密検査を行う構造部材</p> <p>(c) 貨物倉内の空気管及び測深管の内底板の直上の部分</p> <p>(5) 船首尾バラストタンクの内部構造部材</p> <p>(6) すべての倉口縁材の側縁材及び端縁材の両端並びに中央部の板及び適当数の防撓部材</p> <p>(7) すべての倉口蓋の適当数の板及び防撓部材</p>		

技術規則に対する誤記修正

	4 建造後 15 年を超える船舶に対する定期検査 (第 4 回定期検査及びそれ以降の定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 次の(a)から(d)に定める箇所； (a) 強力甲板の暴露部の各板 (b) 中央部 0.5L 間における，その内 1 個を船体中央部の横断面とする 3 個の横断面の縦通部材。ただし，横式構造にあっては当該横断面近傍の横肋骨材及び横肋骨端部肘板を含む。 (c) 貨物積載区域内における船底外板の各板（ビルジ外板の船底外板との結合部を含む） (d) 貨物積載区域内におけるダクトキール又はパイプトンネルの板及び内部構造部材 (3) バラスト喫水線と満載喫水線の間のすべての船側外板の各板 (4) 腐食様式を全般的に評価し記録するための，次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (b) 貨物艙内の空気管及び測深管の内底板の直上の部分 (5) 船楼甲板の暴露部の適当数の板 (6) 平板竜骨の各板並びにコファダム，機関室及びタンク後端部における適当数の船底外板 (7) シーチェスト部の水密板及び検査員が必要と認めた場合の船外排水管周りの外板 (8) 第 3 回定期検査時の(5)～(7)の要件に同じ		
--	----------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.27

正		現行	備考
表 B5.27 液化ガスばら積船の定期検査における追加要件			
検査項目		検査内容	
		(省略)	
5 荷役設備	(1) 下記の検査及び試験を行う。 (a) ポンプ，ガス圧縮機及びガスブロウ並びにこれらの駆動機の開放検査及び全安全装置の効力試験を行う。ただし，駆動機の電動機は，開放を省略して差し支えない。 <sup>(注 7)</sup> (b) 熱交換器，圧力容器及び気化器の開放検査並びに圧力逃し弁の効力試験を行う。ただし，内部検査のできない容器は，圧力試験及び圧力逃し弁の効力試験を行う。 <sup>(注 7)</sup> (c) 冷媒関係機器については，次の i)から iii)に掲げる試験を行う。 i) ポンプ及び圧縮機の開放検査並びにコンデンサ，蒸発器，中間冷却器，油分離器等圧力容器及び逃し弁の効力試験 <sup>(注 7)</sup> ii) 圧力容器及び熱交換器の逃し弁調整圧力の 90%以上の圧力で行う気密試験 iii) 冷媒管関係の逃し弁調整圧力の 90%以上の圧力で行う気密試験 (d) ガス燃焼装置（GCU）の開放検査を行う。		文言修正
		(省略)	

## 鋼船規則 B 編 5 章 表 B5.29

正		現行	備考
表 B5.29 低引火点燃料船の定期検査における追加要件			
検査項目	検査内容		
1 燃料貯蔵タンク	<p>(1)下記について検査及び試験を行う。(注1)</p> <p>(a) すべての燃料貯蔵タンクの内部検査。交通用の開口のないタイプ C の真空断熱式燃料貯蔵タンクにあっては、当該内部検査を実施しなくて差し支えない。当該タンクに真空度を監視する装置が備えられている場合には、当該装置の現状及び記録を確認する。</p> <p>(b) 防熱されていない燃料貯蔵タンクの表面あるいは防熱の外観検査(注2)</p> <p>i) 特にタンクの支持装置を構成するチョック、タンクの支持材及びキー等の近傍に注意する。検査員が必要と認める場合は、防熱材の取り外しを要求することがある。</p> <p>ii) 構造の保全性に疑義が認められた場合、非破壊検査を要求する場合がある。</p> <p>(c) 検査員が必要と認める場合は、タンク板の板厚計測を要求することがある。</p> <p>(d) タイプ B の独立型燃料貯蔵タンクでは、承認された計画に従って非破壊検査を行う。なお、この計画は設計に応じて立案されたものでなければならない。タイプ B の独立型燃料貯蔵タンク以外の燃料貯蔵タンクでは、検査員が必要と認める範囲で、タンク板、主構造部材及び特に高応力が生じやすいと考えられる箇所の溶接継手の非破壊検査を行う。(注3)</p> <p>(e) すべての燃料貯蔵タンクの漏れ確認試験を行う。</p> <p>(2) (1)(a)～(e)に規定する検査の結果により燃料貯蔵タンクの保全性に疑義が認められた場合は、下記圧力による燃料貯蔵タンクの水圧または水圧-空気圧試験を行う。</p> <p>(a) タイプ C の独立型燃料貯蔵タンク：圧力逃し弁の最大許容設定圧力（以下、本編において「MARVS」という。）の 1.25 倍以上の圧力</p> <p>(b) 一体型の燃料貯蔵タンク及びタイプ A 及び B の独立型燃料貯蔵タンク：それぞれの燃料貯蔵タンクの設計に応じた適当な圧力（実行可能な限り、タンク頂部において MARVS 以上の圧力を生じさせる圧力とする）</p> <p>(3) (1)(a)～(e)の検査に加えて、タイプ C のすべての独立型燃料貯蔵タンクでは偶数回目の定期検査で、次の(a)又は(b)に規定する検査を行う。</p> <p>(a) MARVS の 1.25 倍以上の圧力による水圧又は水圧-空気圧試験及び(1)(d)に定める非破壊検査</p> <p>(b) 燃料貯蔵タンクの設計に応じて立案された計画に従った非破壊検査(注4)</p> <p>(4) (1)～(3)の水圧又は水圧-空気圧試験は、水の使用が許されない場合及び燃料貯蔵タンクの使用を開始する前に該当タンクを乾燥させることができない場合、検査員が認める代替の試験流体又は試験方法によることができる。</p>		
(省略)			
6 電気設備	<p>(1) 下記の検査及び試験を行う。</p> <p>(a) ケーブル及び支持物の物理的状態並びに電気機器の防爆性能（本質安全防爆，耐圧防爆及び安全増防爆等）の有効性も含め、電気機器の現状を確認する。</p>		
			参照先の修正



技術規則に対する誤記修正

		<div>(b) 危険場所での使用が認められていない電気機器の通電を停止する装置について試験する。</div> <div>(c) 危険場所に終端のある又は危険場所を通過する回路の絶縁抵抗試験を行う。ただし、適正な試験記録が保持されており、検査員が差し支えないと認める場合には、この試験を省略することができる。</div> <div>(d) 船体と燃料貯蔵タンク及び燃料管装置（燃料管、ベント管等）との接地の現状を確認する。</div> <div>(e) 危険場所の電気設備の現状を詳細に検査し、H 編 4.2.7 の規定に適合していることを確認する。</div> <div>(f) 内圧防爆形電気機器並びに加圧又は通風が確保される区画に設置される電気設備に関連するインタロック装置の効力試験を行う。また、加圧される機器及び関連の警報の機能試験を行う。</div>		
		(省略)		

鋼船規則 B 編 7 章 表 B7.1

正		現行	備考
表 B7.1 ボイラ検査の項目			文言修正
検査項目	備考		
(省略)			
6 ボイラ，過熱器及び熱媒油加熱器 <sup>(注 1)</sup> の安全弁等	(1) 開放検査後，制限圧力の $\geq 103\%$ を超えない範囲内での作動状態の調整を行う。なお，安全弁の調整用に使用される圧力計については，適切に校正されていることを確認する。また，揚弁装置の作動試験を行う。ただし，停泊時に圧力を上昇させることができない排ガスエコノマイザの逃し弁にあっては，航海中に機関長が適切な調整を行い，検査員の確認のために結果をログブックに記録することで差し支えない。 (2) 熱媒油加熱器にあっては，逃し管の現状を検査する。安全弁を備える熱媒油加熱器 <sup>(注 1)</sup> に対しては安全弁の吹き出し圧力を確認する。		
(省略)			

鋼船規則 B 編 8 章 表 B8.1-1.

正		現行	備考
表 B8.1-1. 軸の予防保安全管理方式（PSCM）の承認要領			
項目	要領		
(省略)			
4. 承認基準	<p>(1) 管理システム</p> <p>(a) 管理責任者は、当該対象装置の保守管理の実施に関し、本要領等に従い自主管理を適切に行うことを基本方針として明確にすること。また、関係乗組員に対し、これらの管理方法につき周知徹底させること。</p> <p>(b) 管理責任者は、油の分析結果等の各監視パラメータの記録につき検証し、必要に応じ適切な処置を行うこと。また、異常値が認められた場合は、すみやかに本会に報告すること。</p> <p>(c) 管理責任者は、対象船舶において管理マニュアルに従った保守管理が適切に実施されていることを適時確認すること。</p> <p>(d) 管理マニュアルに従い、各責任者により確認された事項については記録されていること。</p> <p>(2) 保守管理実施手順</p> <p>(a) <del>試料油の採取</del>試料油の採取は定期的（少なくとも 6 ヶ月毎）に行うこと。また、採取は次によること。</p> <p>i) 採取は原則として航海中に行う。循環油の系を代表する箇所（例えば、ポンプ出口空気抜き、油サンプルコック等で、常に同一箇所）から、十分にドレンを切った後、約 200ml を採取する。</p> <p>ii) やむをえず停泊中に採取する場合で、オイルポンプを装備する船舶にあっては、ポンプによる循環が十分になされた後に、i)と同じ要領にて採取する。自然循環の船舶にあっては、循環油の高低の異なる位置数カ所から採取し、それらを混合して 1 試料とする。</p> <p>(b) パラメータの監視及び必要データの記録</p> <p>各パラメータの監視及び記録は適切に行うこと。また、試料油の採取時には、併せて次のデータを記録すること。</p> <p>i) 潤滑油温度</p> <p>ii) 軸受温度</p> <p>iii) 採取日、油名、油使用時間、油量、及び油消費量／日</p> <p>(c) 監視パラメータの測定及び試験装置</p> <p>監視パラメータを計測するために使用される測定及び試験装置は、それらの精度が明確にされ、かつ、適切に校正されたものであること。</p> <p>(省略)</p>		
(省略)			

文言修正

鋼船規則 B 編 8 章 8.4.1-6.

正	現行	備考
<p>-6. <b>8.1.1(4819)</b>に規定する潤滑油分析試料清水試験を実施する軸については、次の<b>(1)</b>から<b>(5)</b>に従った検査の結果が良好な場合、検査期限日を延期することができる。</p> <p>(1) 表 <b>B8.34</b>に掲げる 2 年半延長検査を受けることにより、2 年半を上限として検査期限日を延期することができる。ただし、本延長検査を含む、いかなる延長検査も連続して受けることはできない。</p> <p>(2) 表 <b>B8.34</b>に掲げる 1 年延長検査を受けることにより、1 年を上限として検査期限日を延期することができる。ただし、本延長検査を 3 回以上連続して受けることはできない。更なる延期が必要な場合には、2 年半延長検査を受けることにより、検査期限日を元の検査期限日から起算して 2 年半を上限として延期することができる。</p> <p>(3) 表 <b>B8.34</b>に掲げる 3 ヶ月延長検査を受けることにより、3 ヶ月を上限として検査期限日を延期することができる。ただし、本延長検査を連続して受けることはできない。更なる延期が必要な場合には、1 年延長検査又は 2 年半延長検査を受けることにより、検査期限日を元の検査期限日から起算して 1 年又は 2 年半を上限として延期することができる。</p> <p>(省略)</p>	<p>-6. <b>8.1.1(18)</b>に規定する潤滑油分析を実施する軸については、次の<b>(1)</b>から<b>(5)</b>に従った検査の結果が良好な場合、検査期限日を延期することができる。</p> <p>(1) 表 <b>B8.3</b>に掲げる 2 年半延長検査を受けることにより、2 年半を上限として検査期限日を延期することができる。ただし、本延長検査を含む、いかなる延長検査も連続して受けることはできない。</p> <p>(2) 表 <b>B8.3</b>に掲げる 1 年延長検査を受けることにより、1 年を上限として検査期限日を延期することができる。ただし、本延長検査を 3 回以上連続して受けることはできない。更なる延期が必要な場合には、2 年半延長検査を受けることにより、検査期限日を元の検査期限日から起算して 2 年半を上限として延期することができる。</p> <p>(3) 表 <b>B8.3</b>に掲げる 3 ヶ月延長検査を受けることにより、3 ヶ月を上限として検査期限日を延期することができる。ただし、本延長検査を連続して受けることはできない。更なる延期が必要な場合には、1 年延長検査又は 2 年半延長検査を受けることにより、検査期限日を元の検査期限日から起算して 1 年又は 2 年半を上限として延期することができる。</p> <p>(省略)</p>	<p>文言修正 参照先の修正</p> <p>参照先の修正</p> <p>参照先の修正</p> <p>参照先の修正</p>

鋼船規則 B 編 11 章 11.2.2-2.

正	現行	備考
-2. 参考用提出図面その他の書類	-2. 参考用提出図面その他の書類	

製造中登録検査を受けようとする潜水船については、前-1.に掲げる次項に関する図面その他の書類のほか、次に掲げる次項事項に関する図面その他の書類を参考として提出しなければならない。 (省略)	製造中登録検査を受けようとする潜水船については、前-1.に掲げる次項に関する図面その他の書類のほか、次に掲げる次項に関する図面その他の書類を参考として提出しなければならない。 (省略)	文言修正
---------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------	------

**鋼船規則 B 編 12 章 12.2.3-2.**

正	現行	備考
-2. 前-1.に掲げる立会の時期検査は、製造所の設備、技術、品質管理等の実状に応じて減ずることがある。	-2. 前-1.に掲げる立会の時期は、製造所の設備、技術、品質管理等の実状に応じて減ずることがある。	文言修正

**鋼船規則 B 編 12 章 12.4.2-2.**

正	現行	備考
-2. 船体、艀装、消火設備及び備品の検査 中間検査では、当該船舶の構造、艀装等に応じ、4.2.2 から 4.2.7 に規定する検査項目のうち該当する項目、12.3.2-2.から-6.に掲げる船体、艀装、消火設備及び備品の現状及び消火設備の予備品を検査するほか、現状を見ることができる範囲内で次に掲げる検査を行う。なお、精密検査にあつては、検査員が差し支えないと認める場合、遠隔検査技術を用いることができる。この場合、遠隔検査技術を用いた精密検査は検査員の指示及び立会いのもとに行うこと。 (省略)	-2. 船体、艀装、消火設備及び備品の検査 中間検査では、当該船舶の構造、艀装等に応じ、4.2.2 から 4.2.7 に規定する検査項目のうち該当する項目、12.3.2-2.から-6.に掲げる船体、艀装、消火設備及び備品の現状及び消火設備の予備品を検査するほか、現状を見ることができる範囲内で次に掲げる検査を行う。なお、精密検査にあつては、検査員が差し支えないと認める場合、遠隔検査技術を用いることができる。この場合、遠隔検査技術を用いた精密検査は検査員の指示及び立会いのもとに行うこと。 (省略)	文言修正

**鋼船規則 B 編 12 章 12.5.2-2.**

正	現行	備考
-2. 船体、艀装、消火設備及び備品の検査 定期検査では、当該船舶の構造、艀装等に応じ、5.2.2 から 5.2.7 に規定する検査項目のうち該当する項目、12.4.2-2.に掲げる船体、艀装、消火設備及び備品及び消	-2. 船体、艀装、消火設備及び備品の検査 定期検査では、当該船舶の構造、艀装等に応じ、5.2.2 から 5.2.7 に規定する検査項目のうち該当する項目、12.4.2-2.に掲げる船体、艀装、消火設備及び備品及び消	文言修正

火設備の予備品について詳細に検査するほか、次に掲げる検査を行う。なお、精密検査にあつては、検査員が差し支えないと認める場合、遠隔検査技術を用いることができる。この場合、遠隔検査技術を用いた精密検査は検査員の指示及び立会いのもとに行うこと。 (省略)	火設備の予備品について詳細に検査するほか、次に掲げる検査を行う。なお、精密検査にあつては、検査員が差し支えないと認める場合、遠隔検査技術を用いることができる。この場合、遠隔検査技術を用いた精密検査は検査員の指示及び立会いのもとに行うこと。 (省略)	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**鋼船規則 B 編 12 章 12.6.2-2.**

正	現行	備考
<p>-2. 甲板昇降型船舶にあつては、次に掲げる箇所を清掃し検査しなければならない。</p> <p>(1) 上部船体又はプラットフォームの外表面</p> <p>(2) スパッド函、マット、脚の水面下の部分及びそれらの結合部分</p> <p>(3) <del>マット及びスパッド函への脚の結合部</del>は本会が重要部分であると考えるか、又は検査の結果、疑わしいと認めた部分には非破壊検査を要求する事がある。</p> <p>(4) 建造後 10 年以上の船舶にあつては、入渠時にマット及びスパッド函の内部検査を行う。</p>	<p>-2. 甲板昇降型船舶にあつては、次に掲げる箇所を清掃し検査しなければならない。</p> <p>(1) 上部船体又はプラットフォームの外表面</p> <p>(2) スパッド函、マット、脚の水面下の部分及びそれらの結合部分</p> <p>(3) マット及びスパッド函への脚の結合部は本会が重要部分であると考えるか、又は検査の結果、疑わしいと認めた部分には非破壊検査を要求する事がある。</p> <p>(4) 建造後 10 年以上の船舶にあつては、入渠時にマット及びスパッド函の内部検査を行う。</p>	<p>文言修正</p>

**鋼船規則 B 編 12 章 12.6.2-4.**

正	現行	備考
<p>-4. 建造後 5 年以上のすべての船舶のバラスト区画は、船底検査のときに、以下に掲げるバラスト区画の内部検査及び板厚計測を行なわなければならない。ただし、バラストタンクの防食措置が良好である場合、板厚計測は省略して差し支えない。 (省略)</p>	<p>-4. 建造後 5 年以上のすべての船舶のバラスト区画は、船底検査のときに、以下に掲げるバラスト区画の内部検査及び板厚計測を行なわなければならない。ただし、バラストタンクの防食措置が良好である場合、板厚計測は省略して差し支えない。 (省略)</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 B 編 14 章 14.2.9-1.

正	現行	備考
<p>-1. 浮体施設の船上試験として、次のことを本会検査員立会の下で確認及び検査すること。</p> <p>(省略)</p> <p>(9) 探知及び警報システムの確認</p> <p>(a) 火災探知器</p> <p>(b) ガス探知器</p> <p>(c) 火災及びガスパネル<u>ガス探知器の制御盤</u></p> <p>(d) ESD システム</p> <p>(省略)</p>	<p>-1. 浮体施設の船上試験として、次のことを本会検査員立会の下で確認及び検査すること。</p> <p>(省略)</p> <p>(9) 探知及び警報システムの確認</p> <p>(a) 火災探知器</p> <p>(b) ガス探知器</p> <p>(c) 火災及びガスパネル</p> <p>(d) ESD システム</p> <p>(省略)</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 B 編 15 章 15.2.2-2.

正	現行	備考
<p>-2. 製造中登録検査を受けようとする船舶については、前-1.の規定による提出図面及び書類のほか、2.1.3 の該当規定による図面及び書類並びに次に掲げるものを参考として本会に提出しなければならない。</p> <p>(省略)</p> <p>(4) 当該船舶の目的とする作業のみに用いられる機関については、機関の安全装置の状況が分かる資料並びにその他の書類並びに D 編 9 章及び 10 章に規定される資料その他の書類</p> <p>(省略)</p>	<p>-2. 製造中登録検査を受けようとする船舶については、前-1.の規定による提出図面及び書類のほか、2.1.3 の該当規定による図面及び書類並びに次に掲げるものを参考として本会に提出しなければならない。</p> <p>(省略)</p> <p>(4) 当該船舶の目的とする作業のみに用いられる機関については、機関の安全装置の状況が分かる資料並びにその他の書類 D 編 9 章及び 10 章に規定される資料その他の書類</p> <p>(省略)</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 B 編 15 章 15.4.2-2.

正	現行	備考
<p>-2. 船体、艀装、消火設備及び備品の検査</p> <p>中間検査では、当該船舶の構造、艀装等に応じて、4.2.2 から 4.2.7 に規定する検査項目のうち該当する項目及び 15.3.2-2.に掲げる船体、艀装、消火設備及び備品の現状</p>	<p>-2. 船体、艀装、消火設備及び備品の検査</p> <p>中間検査では、当該船舶の構造、艀装等に応じて、4.2.2 から 4.2.7 に規定する検査項目のうち該当する項目及び 15.3.2-2.に掲げる船体、艀装、消火設備及び備品の現状</p>	

及び消火設備の予備品を検査する。	及び消火設備の予備品を検査する。	文言修正
------------------	------------------	------

**鋼船規則 B 編 15 章 15.5.2-2.**

正	現行	備考
<p>-2. 船体，艙装，消火設備及び備品の検査</p> <p>定期検査では，当該船舶の構造，艙装等に応じて，<b>5.2.2</b> から <b>5.2.7</b> に規定する検査項目のうち該当する項目及び <b>15.4.2-2.</b>に掲げる船体，艙装，消火設備及び備品の現状及び消火設備の予備品を詳細に検査する。</p> <p>(省略)</p>	<p>-2. 船体，艙装，消火設備及び備品の検査</p> <p>定期検査では，当該船舶の構造，艙装等に応じて，<b>5.2.2</b> から <b>5.2.7</b> に規定する検査項目のうち該当する項目及び <b>15.4.2-2.</b>に掲げる船体，艙装，消火設備及び備品の現状及び消火設備の予備品を詳細に検査する。</p> <p>(省略)</p>	<p>文言修正</p>

**鋼船規則 B 編 附属書 2.1.4 An.1.2.2**

正	現行	備考
<p><b>An1.2.2 模擬火災発生場所</b></p> <p>次の(1)から(35)に掲げる場所において模擬火災を発生させる。(4)及び(5)に掲げる場所については，探知器の位置及び通風状態等を考慮して検査員が特に必要と認める場合を除き，省略することができる。</p> <p>(省略)</p>	<p><b>1.2.2 模擬火災発生場所</b></p> <p>次の(1)から(3)に掲げる場所において模擬火災を発生させる。(4)及び(5)に掲げる場所については，探知器の位置及び通風状態等を考慮して検査員が特に必要と認める場合を除き，省略することができる。</p> <p>(省略)</p>	<p>文言修正</p> <p>参照先の修正</p>

**鋼船規則 B 編 附属書 2.3.1-1. An1.1.1-14.**

正	現行	備考
<p>-14. 停止航走距離とは，停止試験で<u>行進後進</u>を発令した位置から，船舶が停止した位置までの船の中央が移動した距離をいう。</p>	<p>-14. 停止航走距離とは，停止試験で行進を発令した位置から，船舶が停止した位置までの船の中央が移動した距離をいう。</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 C 編 1 編 附属書 1.1 An1.3.1-2.

正	現行	備考
An1.3.1 一般 (省略) -2. <i>Smooth Water Service</i> として登録を受ける船舶の部材寸法等の軽減 (1)から(3)は省略) (4) 鋼製ハッチカバーには適当な間隔で防撓材を設け、その断面係数は、上に貨物を積まない場合は <del>CS 編 19.2.14.6.5.5-2.</del> (5)に規定する値を適当に参酌して差し支えない。 (5)から(14)は省略)	An1.3.1 一般 (省略) -2. <i>Smooth Water Service</i> として登録を受ける船舶の部材寸法等の軽減 (1)から(3)は省略) (4) 鋼製ハッチカバーには適当な間隔で防撓材を設け、その断面係数は、上に貨物を積まない場合は <b>CS 編 19.2.6-2.</b> に規定する値を適当に参酌して差し支えない。 (5)から(14)は省略)	参照先の修正

鋼船規則 C 編 1 編 14 章 表 14.3.1-1.

正					現行					備考	
表 14.3.1-1. アンカー、チェーン及び引綱											
艀装記号	艀装数		アンカー		アンカーチェーン (スタッド付きチェーン)			引綱			
			数	質量 (ストックレスアンカーの単量)	長さ	径					
						第 1 種	第 2 種	第 3 種	長さ	切断荷重	
	を 超 え	以下		kg	m	mm	mm	mm	m	kN	
A1	50	70	2	180	220	14	12.5		180	98	
A2	70	90	2	240	220	16	14		180	98	
A3	90	110	2	300	247.5	17.5	16		180	98	
A4	110	130	2	360	247.5	19	17.5		180	98	
A5	130	150	2	420	275	20.5	17.5		180	98	
(省略)											
(備考)											
1. アンカーチェーンの長さは、連結用シャックルを含む長さとして差し支えない。											
2. 14.5.1.1-1.に定義される $L_2$ が 180m を超える船舶では引綱を省略することができる。											
										文言修正	



鋼船規則 C 編 2-5 編 10 章 10.1.1.2

正	現行	備考
<p>10.1.1.2 前提条件</p> <p>本 <b>10.1</b> では、内底板、ホッパ斜板及び縦通隔壁が縦式構造であることを前提としており、また、ホッパ斜板を有しない単船側構造の船舶については、船側構造が横式であることを前提としている。前提条件と異なる場合は、個々の条件に応じた検討を行わなければならない。</p>	<p>10.1.1.2 前提条件</p> <p>本 <b>10.1</b> では、内底板、ホッパ斜板及び縦通隔壁が縦式構造を前提としており、また、ホッパ斜板を有しない単船側構造の船舶については、船側構造が横式であることを前提としている。前提条件と異なる場合は、個々の条件に応じた検討を行わなければならない。</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 CS 編 21 章 21.2.4-2.

正	現行	備考
-2. 放水口に戸を設ける場合は、さびつくのを防ぐために十分なすき間を設けなければならない。戸のヒンジピン又はベアリングは、 <del>下錆</del> <u>不錆</u> 性材料のものでなければならない。	-2. 放水口に戸を設ける場合は、さびつくのを防ぐために十分なすき間を設けなければならない。戸のヒンジピン又はベアリングは、下錆性材料のものでなければならない。	文言修正

鋼船規則 CS 編 21 章 21.3.7-1.

正	現行	備考
<p>-1. 一般</p> <p>(1) ドア及び内扉にはその周囲の構造と同等の強度及び剛性を保持し得るよう、十分な強度の締付け装置及び支持装置を設けなければならない。</p> <p>(2) ドアを支持する船体構造は、締付け装置及び支持装置に対して用いられる設計荷重及び設計応力に対して適切なものでなければならない。</p> <p>(3) ドアにガスケットが要求される場合、ガスケットの材質は柔軟な材質のものとし、支持力は鋼構造のみによって伝達されなければならない。その他のガスケットについては、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>(4) 所定の締付け位置におけるドアと支持部材の間隙は、原則として、3 mm を超えてはならない</p> <p>(5) ドア及び内扉には、それらが開いた状態で機械的に固定できる装置を設けなければならない。</p> <p>(6) ドアの締付け装置及び支持装置に働く反力を計算する場合は、作用方向に有効な剛性を有する積極的な締付け装置及び支持装置以外のものを考慮してはならない。ガスケット材料を圧縮するために設けられた、小さなあるいは堅固な締</p>	<p>-1. 一般</p> <p>(1) ドア及び内扉にはその周囲の構造と同等の強度及び剛性を保持し得るよう、十分な強度の締付け装置及び支持装置を設けなければならない。</p> <p>(2) ドアを支持する船体構造は、締付け装置及び支持装置に対して用いられる設計荷重及び設計応力に対して適切なものでなければならない。</p> <p>(3) ドアにガスケットが要求される場合、ガスケットの材質は柔軟な材質のものとし、支持力は鋼構造のみによって伝達されなければならない。その他のガスケットについては、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>(4) 所定の締付け位置におけるドアと支持部材の間隙は、原則として、3 mm を超えてはならない</p> <p>(5) ドア及び内扉には、それらが開いた状態で機械的に固定できる装置を設けなければならない。</p> <p>(6) ドアの締付け装置及び支持装置に働く反力を計算する場合は、作用方向に有効な剛性を有する積極的な締付け装置及び支持装置以外のものを考慮してはならない。ガスケット材料を圧縮するために設けられた、小さなあるいは堅固な締</p>	

<p>付けが得られないクリートのような装置は、原則として<b>-2.(35)</b>の計算に含めてはならない。</p> <p>(7) ドアの締付け装置及び支持装置の数は、原則として<b>-2.(6)</b>及び<b>-2.(7)</b>に規定する冗長性要性を考慮し、可能な限り最小としなければならない。なお、締付け装置及び支持装置は、原則として、2.5 mを超えない間隔で設け、かつ、ドアの四隅においては、できる限り隔部に近い位置に設けなければならない。</p> <p>(8) バイザを外開きするためのバイザの回転軸は、原則として外荷重の下でも自動閉鎖するよう配置されなければならない。さらに <b>21.3.4-1.(3)</b>による閉鎖モーメント<math>M_y</math>は、次の<math>M_{y0}</math>未満としてはならない。<math>(M_y</math>は正の値とすること)</p> $M_{y0} = 10Wc + 0.1\sqrt{a^2 + b^2}\sqrt{F_x^2 + F_z^2} \quad (kN\cdot m)$	<p>付けが得られないクリートのような装置は、原則として<b>-2.(3)</b>の計算に含めてはならない。</p> <p>(7) ドアの締付け装置及び支持装置の数は、原則として<b>-2.(6)</b>及び<b>-2.(7)</b>に規定する冗長性要性を考慮し、可能な限り最小としなければならない。なお、締付け装置及び支持装置は、原則として、2.5 mを超えない間隔で設け、かつ、ドアの四隅においては、できる限り隔部に近い位置に設けなければならない。</p> <p>(8) バイザを外開きするためのバイザの回転軸は、原則として外荷重の下でも自動閉鎖するよう配置されなければならない。さらに <b>21.3.4-1.(3)</b>による閉鎖モーメント<math>M_y</math>は、次の<math>M_{y0}</math>未満としてはならない。<math>(M_y</math>は正の値とすること)</p> $M_{y0} = 10Wc + 0.1\sqrt{a^2 + b^2}\sqrt{F_x^2 + F_z^2} \quad (kN\cdot m)$	<p>参照先の修正</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

鋼船規則 CS 編 21 章 21.3.8-2.

正	現行	備考
<p>-2. 表示及び監視施設</p> <p>(1) 船橋及び操作パネルには、次の<b>(a)</b>及び<b>(b)</b>に掲げるそれぞれ独立した表示装置及び可聴警報装置を設けなければならない。表示パネルには、ランプテストの機能を有するものとする。また、表示装置をオフにするような機能を設けてはならない。</p> <p>(a) ドア及び内扉が閉鎖されていることを示す表示装置及びそれらの締付け装置及びロック装置が適切な位置にある事を示す表示装置。</p> <p>(b) 航海モード時において、ドア及び内扉が開放</p>	<p>-2. 表示及び監視施設</p> <p>(1) 船橋及び操作パネルには、次の<b>(a)</b>及び<b>(b)</b>に掲げるそれぞれ独立した表示装置及び可聴警報装置を設けなければならない。表示パネルには、ランプテストの機能を有するものとする。また、表示装置をオフにするような機能を設けてはならない。</p> <p>(a) ドア及び内扉が閉鎖されていることを示す表示装置及びそれらの締付け装置及びロック装置が適切な位置にある事を示す表示装置。</p> <p>(b) 航海モード時において、ドア及び内扉が開放</p>	

<p>状態にある事、あるいは、締付け装置及びロック装置が適切な位置にない事を示す可聴警報装置。</p> <p>(2) 表示装置は、フェイルセーフの思想により設計され、表示装置のセンサーは水、氷及び機械的損傷から保護されなければならない。</p> <p>(3) 船橋上の表示パネルは、ドア及び内扉が完全に閉鎖されていない場合あるいは締付け装置が正しい位置にない場合に出航しても、前(1)及び(2)の可聴警報装置が作動するように、“港内モード／航海モード”の2つのモードを切り替える機能を有しなければならない。</p> <p>(4) 内扉から海水が漏れたことを船橋及び機関制御室に知らせるために、可聴警報及びテレビカメラの監視による漏水探知<u>検知</u>装置を備えなければならない。</p> <p>(5) ドアと内扉の間にテレビカメラによる監視装置を設けなければならない。また、船橋内及び機関制御室にモニターを設けなければならない。この装置は、ドアの位置及び十分な数の締付け装置を監視できるものでなければならない。</p> <p>(6) ドアとランプの間の区域（ランプが無い場合には、ドアと内扉の間の区域とする。）には、排水装置を設けなければならない。この装置には、当該区画の水位が 0.5 m 又は別に取り付けられた高液面警報の設定位置のいずれか低い方に達した時に、船橋に可聴警報を与える警報装置を備えなければならない。</p>	<p>状態にある事、あるいは、締付け装置及びロック装置が適切な位置にない事を示す可聴警報装置。</p> <p>(2) 表示装置は、フェイルセーフの思想により設計され、表示装置のセンサーは水、氷及び機械的損傷から保護されなければならない。</p> <p>(3) 船橋上の表示パネルは、ドア及び内扉が完全に閉鎖されていない場合あるいは締付け装置が正しい位置にない場合に出航しても、前(1)及び(2)の可聴警報装置が作動するように、“港内モード／航海モード”の2つのモードを切り替える機能を有しなければならない。</p> <p>(4) 内扉から海水が漏れたことを船橋及び機関制御室に知らせるために、可聴警報及びテレビカメラの監視による漏水探知装置を備えなければならない。</p> <p>(5) ドアと内扉の間にテレビカメラによる監視装置を設けなければならない。また、船橋内及び機関制御室にモニターを設けなければならない。この装置は、ドアの位置及び十分な数の締付け装置を監視できるものでなければならない。</p> <p>(6) ドアとランプの間の区域（ランプが無い場合には、ドアと内扉の間の区域とする。）には、排水装置を設けなければならない。この装置には、当該区画の水位が 0.5 m 又は別に取り付けられた高液面警報の設定位置のいずれか低い方に達した時に、船橋に可聴警報を与える警報装置を備えなければならない。</p>	<p>文言修正</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

鋼船規則 CS 編 21 章 21.4.7-2.

正	現行	備考
<p>-2. 表示及び監視設備</p> <p>(1) 次の(2)ないし(5)の規定は、ロールオン・ロールオフ貨物区域の境界の一部となるドアに適用する。ただし、開口の面積が <math>6\text{ m}^2</math> を超えないドアであって、ドアのいずれの部分も最上位の喫水線よりも上方にあるドアは、この限りではない。</p> <p>(2) 船橋及び操作パネルには、次の(a)及び(b)に掲げるそれぞれ独立した表示装置及び可聴警報装置を設けなければならない。表示パネルには、ランプテストの機能を有するものとする。また、表示装置をオフにするような機能を設けてはならない。</p> <p>(a) ドアが閉鎖されていることを示す表示灯及びそれらの締付け装置及びロック装置が適切な位置にある事を示す表示装置。</p> <p>(b) 航海モード時において、ドアが開放状態にある事、あるいは、締付け装置及びロック装置が適切な位置にない事を示す可聴警報装置。</p> <p>(3) 表示装置は、フェイルセーフの思想により設計され、表示パネルの供給電源は、ドアの操作及び閉鎖装置の供給電源と独立していなければならない。また、表示装置は、バックアップ電源装置が備えられなければならない。表示装置のセンサーは水、氷及び機械的損傷から保護されなければならない。</p> <p>(4) 船橋上の表示パネルは、ドアが完全に閉鎖されていない場合あるいは締付け装置が正しい位置にない場合に出航しても、前(2)及び(3)の可聴警</p>	<p>-2. 表示及び監視設備</p> <p>(1) 次の(2)ないし(5)の規定は、ロールオン・ロールオフ貨物区域の境界の一部となるドアに適用する。ただし、開口の面積が <math>6\text{ m}^2</math> を超えないドアであって、ドアのいずれの部分も最上位の喫水線よりも上方にあるドアは、この限りではない。</p> <p>(2) 船橋及び操作パネルには、次の(a)及び(b)に掲げるそれぞれ独立した表示装置及び可聴警報装置を設けなければならない。表示パネルには、ランプテストの機能を有するものとする。また、表示装置をオフにするような機能を設けてはならない。</p> <p>(a) ドアが閉鎖されていることを示す表示灯及びそれらの締付け装置及びロック装置が適切な位置にある事を示す表示装置。</p> <p>(b) 航海モード時において、ドアが開放状態にある事、あるいは、締付け装置及びロック装置が適切な位置にない事を示す可聴警報装置。</p> <p>(3) 表示装置は、フェイルセーフの思想により設計され、表示パネルの供給電源は、ドアの操作及び閉鎖装置の供給電源と独立していなければならない。また、表示装置は、バックアップ電源装置が備えられなければならない。表示装置のセンサーは水、氷及び機械的損傷から保護されなければならない。</p> <p>(4) 船橋上の表示パネルは、ドアが完全に閉鎖されていない場合あるいは締付け装置が正しい位置にない場合に出航しても、前(2)及び(3)の可聴警</p>	

<p>報装置が作動するように，“港内モード／航海モード”の2つのモードを切り替える機能を有さなければならない。</p> <p>(5) ドアから海水が漏れたことを船橋に知らせるために，可聴警報による漏水探知<u>検知</u>装置を備えなければならない。</p>	<p>報装置が作動するように，“港内モード／航海モード”の2つのモードを切り替える機能を有さなければならない。</p> <p>(5) ドアから海水が漏れたことを船橋に知らせるために，可聴警報による漏水探知装置を備えなければならない。</p>	<p>文言修正</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

鋼船規則 CS 編 21 章 21.7.1

正	現行	備考
<p>暴露甲板には，船員室，機関室その他の船舶の作業に必要な場所相互間の船員の往来を保護するために十分な設備，例えばカードレール<u>ガードレール</u>，保護索，常設歩路，甲板下通路を設けなければならない。</p>	<p>暴露甲板には，船員室，機関室その他の船舶の作業に必要な場所相互間の船員の往来を保護するために十分な設備，例えばカードレール，保護索，常設歩路，甲板下通路を設けなければならない。</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 D 編 9 章 9.5.5-2.

正	現行	備考
<p>-2. 支柱で支持されない平らな蓋板にあつて、胴にボルトで接合する場合の所要厚さは、次の算式による。</p> <p>(1) 全面ガasketを用いる場合 円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 P}{f}} + 1$ <p>非円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 C_4 P}{f}} + 1$ <p>(2) ガasket反力によるモーメントを考慮する必要がある場合 円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 P}{f} + \frac{1.78 W h_g}{f d^3}} \sqrt{\frac{C_3 P}{f} + \frac{1.78 W h_g}{f d^3}} + 1$ <p>非円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 C_4 P}{f} + \frac{6 W h_g}{f L d^2}} + 1$ <p><math>C_3</math> : 図 D9.12 による接合法によって定まる定数  <math>C_4</math> : <math>3.4 - 2.4 \frac{d}{D'}</math> ただし、2.5 を超える必要はない。  <math>d</math> : 図 D9.12 に示される直径（円形の場合）、又は最小長さ（非円形の場合）（mm）  <math>D'</math> : 非円形の場合、<math>d</math> に直角方向で測った <math>d</math> に相当する値の最大のもの（mm）  <math>W</math> : ボルト荷重（N）で水密を得るために必要</p>	<p>-2. 支柱で支持されない平らな蓋板にあつて、胴にボルトで接合する場合の所要厚さは、次の算式による。</p> <p>(1) 全面ガasketを用いる場合 円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 P}{f}} + 1$ <p>非円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 C_4 P}{f}} + 1$ <p>(2) ガasket反力によるモーメントを考慮する必要がある場合 円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 P}{f} + \frac{1.78 W h_g}{f d^3}} + 1$ <p>非円形板に対し</p> $T_r = d \sqrt{\frac{C_3 C_4 P}{f} + \frac{6 W h_g}{f L d^2}} + 1$ <p><math>C_3</math> : 図 D9.12 による接合法によって定まる定数  <math>C_4</math> : <math>3.4 - 2.4 \frac{d}{D'}</math> ただし、2.5 を超える必要はない。  <math>d</math> : 図 D9.12 に示される直径（円形の場合）、又は最小長さ（非円形の場合）（mm）  <math>D'</math> : 非円形の場合、<math>d</math> に直角方向で測った <math>d</math> に相当する値の最大のもの（mm）  <math>W</math> : ボルト荷重（N）で水密を得るために必要</p>	<p>文言修正</p>

<p>なボルト荷重と, 実際に使用されるボルトの 許容荷重との平均値とする。</p> <p><math>L</math>: ボルト中心点を連ねる曲線の全長 (<math>mm</math>)</p> <p><math>h_g</math>: 図 <b>D9.12</b> に示されるガスケット反力による モーメントの腕長 (<math>mm</math>)</p>	<p>なボルト荷重と, 実際に使用されるボルトの 許容荷重との平均値とする。</p> <p><math>L</math>: ボルト中心点を連ねる曲線の全長 (<math>mm</math>)</p> <p><math>h_g</math>: 図 <b>D9.12</b> に示されるガスケット反力による モーメントの腕長 (<math>mm</math>)</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



**鋼船規則 H 編 2 章 2.17.3-10.**

正	現行	備考
-10. 回転機には、固定子巻線の温度検出器検知器を装備し、異常状態になった場合に可視可聴警報を通常人のいる場所に発することができるようにしなければならない。	-10. 回転機には、固定子巻線の温度検出器を装備し、異常状態になった場合に可視可聴警報を通常人のいる場所に発することができるようにしなければならない。	文言修正

**鋼船規則 H 編 2 章 2.17.4-3.**

正	現行	備考
-3. 回転機に装備される巻線の温度検出器検知器回路には、過電圧から保護するための手段を備えなければならない。	-3. 回転機に装備される巻線の温度検出器回路には、過電圧から保護するための手段を備えなければならない。	文言修正

鋼船規則 K 編 3 章 3.2.11-1.

正	現行	備考
-1. 規定の試験に合格した鋼板の表示は、 <b>1.5.1</b> によるほか、熱処理に関する表示記号も <u>は刻印又は適当な方法で表示</u> しなければならない。	-1. 規定の試験に合格した鋼板の表示は、 <b>1.5.1</b> によるほか、熱処理に関する表示記号も刻印しなければならない。	文言修正

鋼船規則 K 編 7 章 7.2.9-3.

正	現行	備考
<p>-3. プロペラ鋳物の寸法検査は、製造者の責任において行うものとする。なお、矯正を行う場合の加工方法については、次の規定による。</p> <p>(1) 負荷する荷重は静的荷重とする。</p> <p>(2) 熱間で当該部を加工する場合には、十分に広い範囲を均一に加熱し、適当な方法により温度を計測すること。加工時の温度については表 <b>K7.6</b> を標準とする。なお、溶接補修部にあっては、熱間での加工により溶接特性が損なわれないことを実証し、あらかじめ本会の承認を得ること。</p> <p>(3) 冷間での加工は、プロペラ羽根の端部及び縁部における軽微な調整とする。また、<i>KAIBC3</i> を除き、加工後に応力除去のための熱処理を行なうこと。この場合の熱処理条件は <b>7.2.11-3.(34)</b> の規定を準用する。</p>	<p>-3. プロペラ鋳物の寸法検査は、製造者の責任において行うものとする。なお、矯正を行う場合の加工方法については、次の規定による。</p> <p>(1) 負荷する荷重は静的荷重とする。</p> <p>(2) 熱間で当該部を加工する場合には、十分に広い範囲を均一に加熱し、適当な方法により温度を計測すること。加工時の温度については表 <b>K7.6</b> を標準とする。なお、溶接補修部にあっては、熱間での加工により溶接特性が損なわれないことを実証し、あらかじめ本会の承認を得ること。</p> <p>(3) 冷間での加工は、プロペラ羽根の端部及び縁部における軽微な調整とする。また、<i>KAIBC3</i> を除き、加工後に応力除去のための熱処理を行なうこと。この場合の熱処理条件は <b>7.2.11-3.(3)</b> の規定を準用する。</p>	参照先の修正

鋼船規則 L 編 3 章 3.2.15-2.

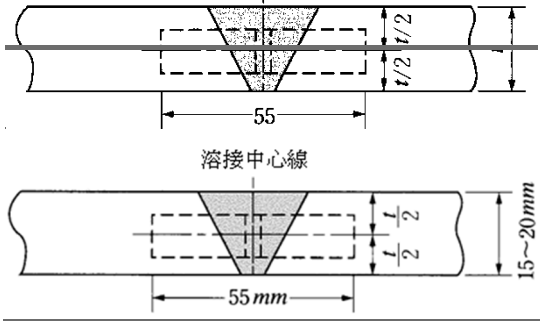
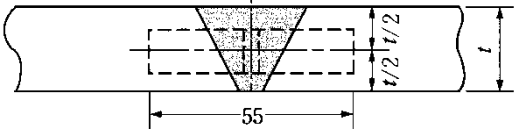
正	現行	備考
<p>-2. 3.2.14-2.の海洋チェーンの非破壊検査の結果、軽微でない欠陥が発見された場合は、そのリンクを切離し、連結用普通リンク又は連結用普通リンクシャックルを挿入して、3.2.11 から 3.2.13 に規定される試験を行い、これらの規定を満足すれば、この海洋チェーンは合格とする。</p>	<p>-2. 3.2.14-2.の海洋チェーンの非破壊検査の結果、軽微でない欠陥が発見された場合は、そのリンクを切離し、連結用普通リンク又は連結用普通リンクを挿入して、3.2.11 から 3.2.13 に規定される試験を行い、これらの規定を満足すれば、この海洋チェーンは合格とする。</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 L 編 7 章 7.1.3.

正	現行	備考
<p>丸窓の開口部の面積は <math>0.16m^2</math> を超えてはならない。 また、丸窓各部の構造及び寸法は、その主要部では次の(1)から(4)の規定並びに丸窓の呼び径及び種別に従い表 L7.1, 表 L7.2 及び表 L7.3 に掲げるとおりとし、その他の部分では検査員が適当と認めるものでなければならない。</p> <p>(1) 最大許容圧力 標準寸法の丸窓に対する最大許容圧力は表 L7.1, 表 L7.2 及び表 L7.3 に示すとおりとしなければならない。</p> <p>(2) ガラスのはめ込み (a) ガラス固定材 耐海水及び耐紫外線の適当な充填材を使用しなければならない。 (b) ガラスをはめる場合は、開閉式丸窓ではガラス枠の、また固定式丸窓では窓枠のそれぞれ中央にガラスを置き、前周<u>全周</u>に同じ隙間をもたせるようにする。</p> <p>(3) 締付け金物（閉鎖金物及びヒンジ） (a) A 級, B 級及び C 級丸窓のガラス枠及び内蓋</p>	<p>丸窓の開口部の面積は <math>0.16m^2</math> を超えてはならない。 また、丸窓各部の構造及び寸法は、その主要部では次の(1)から(4)の規定並びに丸窓の呼び径及び種別に従い表 L7.1, 表 L7.2 及び表 L7.3 に掲げるとおりとし、その他の部分では検査員が適当と認めるものでなければならない。</p> <p>(1) 最大許容圧力 標準寸法の丸窓に対する最大許容圧力は表 L7.1, 表 L7.2 及び表 L7.3 に示すとおりとしなければならない。</p> <p>(2) ガラスのはめ込み (a) ガラス固定材 耐海水及び耐紫外線の適当な充填材を使用しなければならない。 (b) ガラスをはめる場合は、開閉式丸窓ではガラス枠の、また固定式丸窓では窓枠のそれぞれ中央にガラスを置き、前周に同じ隙間をもたせるようにする。</p> <p>(3) 締付け金物（閉鎖金物及びヒンジ） (a) A 級, B 級及び C 級丸窓のガラス枠及び内蓋</p>	<p>文言修正</p>

<p>に用いる締付け金物は、閉鎖金物と丸穴ヒンジで構成し、その最小数は表 <b>L7.1</b>、表 <b>L7.2</b> 及び表 <b>L7.3</b> に示すとおりとしなければならない。</p> <p>(b) 締付け金物の全数及び構造は、丸窓が <b>7.1.5</b> で要求される強度と水密性を満足しなければならない。</p> <p>(c) ガラス枠及び内蓋のヒンジの穴が長円形の場合、そのヒンジは締付け金物とはみなさない。</p> <p>(4) ガラス枠及び内蓋用ガスケット</p> <p>(a) ガラス枠と窓枠との間及び内蓋とガラス枠との間の水密性を確保するために、<i>ISO3902</i> に適合する <i>A</i> 形又は <i>B</i> 形ガスケットを使用しなければならない。</p> <p>(b) ガスケットは適当な接着材によって溝に固着させなければならない。</p>	<p>に用いる締付け金物は、閉鎖金物と丸穴ヒンジで構成し、その最小数は表 <b>L7.1</b>、表 <b>L7.2</b> 及び表 <b>L7.3</b> に示すとおりとしなければならない。</p> <p>(b) 締付け金物の全数及び構造は、丸窓が <b>7.1.5</b> で要求される強度と水密性を満足しなければならない。</p> <p>(c) ガラス枠及び内蓋のヒンジの穴が長円形の場合、そのヒンジは締付け金物とはみなさない。</p> <p>(4) ガラス枠及び内蓋用ガスケット</p> <p>(a) ガラス枠と窓枠との間及び内蓋とガラス枠との間の水密性を確保するために、<i>ISO3902</i> に適合する <i>A</i> 形又は <i>B</i> 形ガスケットを使用しなければならない。</p> <p>(b) ガスケットは適当な接着材によって溝に固着させなければならない。</p>	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

鋼船規則 M 編 6 章 図 M6.4

正	現行	備考
<p>図 M6.4 衝撃試験片の採取位置 (<math>t</math>: 板厚, 単位 <math>mm</math>)</p> <p>溶接中心線</p>  <p>55</p> <p>溶接中心線</p> <p>55 mm</p> <p>15~20 mm</p>	<p>図 M6.4 衝撃試験片の採取位置 (<math>t</math>: 板厚, 単位 <math>mm</math>)</p> <p>溶接中心線</p>  <p>55</p>	<p>備考</p> <p>文言修正</p>

鋼船規則 **〇編 1章 1.2.7**

正	現行	備考
氷水域での運航を計画する船舶は、本編の該当規定によるほか、 <b>I編 8章</b> によらなければならない。	氷水域での運航を計画する船舶は、本編の該当規定によるほか、 <b>I編</b> によらなければならない。	参照先の修正

鋼船規則 P 編 6 章 6.2.1-1.

正	現行	備考
<p>-1. 甲板昇降型及び半潜水型船舶の構造部材の分類は、次の(1)から(3)の3種類に分類する。</p> <p>(1) 一次構造部材 船舶の主要構造部材で、コラム、脚、ブレーシング、ローワーハル、フーティング、底部マット及びレグタンクの外板並びに甲板及び主要桁等とする。</p> <p>(2) 二次構造部材 前(1)に規定される構造部材の内部構成部材及びその他の部材とする等、<u>その損傷が船の全体的な構造健全性に影響を及ぼす可能性が低いもの</u>。</p> <p>(3) 特殊構造部の部材 前(1)に規定される構造部材の結合部等で、構造上特に重要な箇所又は応力集中部等とする。</p>	<p>-1. 甲板昇降型及び半潜水型船舶の構造部材の分類は、次の(1)から(3)の3種類に分類する。</p> <p>(1) 一次構造部材 船舶の主要構造部材で、コラム、脚、ブレーシング、ローワーハル、フーティング、底部マット及びレグタンクの外板並びに甲板及び主要桁等とする。</p> <p>(2) 二次構造部材 前(1)に規定される構造部材の内部構成部材及びその他の部材とする。</p> <p>(3) 特殊構造部の部材 前(1)に規定される構造部材の結合部等で、構造上特に重要な箇所又は応力集中部等とする。</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 P 編 6 章 6.5.1-2.

正	現行	備考
<p>-2. 氷水域での運航を計画する船舶にあつては、<b>I 編 8 章</b>の規定によらなければならない。</p>	<p>-2. 氷水域での運航を計画する船舶にあつては、<b>I 編</b>の規定によらなければならない。</p>	<p>参照先の修正</p>

鋼船規則 P 編 18 章 18.2.11-3.

正	現行	備考
<p>-3. 非常配置表</p> <p>(1) 非常配置表は、制御室及び乗組員の居住区域を含む船内全域の目につきやすい場所に掲示しなければならない。また、非常配置表は、業務用言語又は乗組員の母国語で作成しなければならない。</p>	<p>-3. 非常配置表</p> <p>(1) 非常配置表は、制御室及び乗組員の居住区域を含む船内全域の目につきやすい場所に掲示しなければならない。また、非常配置表は、業務用言語又は乗組員の母国語で作成しなければならない。</p>	

<p>(2) 非常配置表には、一般警報装置の詳細及び警報が作動した際に各自が取るべき行動を明記しなければならない。</p> <p>(3) 非常配置表には、次に掲げる事項を含めなければならない。</p> <p>(a) 水密戸、防火扉、弁、通気吸入／排出口、排水口、舷窓、天窓、丸窓及びその他類似の開口の閉鎖</p> <p>(b) 救命艇及び救命いかだ並びにその他の救命設備の装備</p> <p>(c) 救命艇及び救命いかだの準備及び進水</p> <p>(d) その他の救命設備の一般的な準備</p> <p>(e) 滞在者の招集</p> <p>(f) 通信装置の使用</p> <p>(g) 火災に対応する消防隊の編成</p> <p>(h) 消火装置及び消火設備の使用における責務</p> <p>(i) ヘリコプタ甲板における非常時の責務</p> <p>(j) 炭化水素又は硫化水素の漏洩時の非常遮断を含む責務</p> <p>(4) 非常配置表には、<u>指揮者の緊急時には異なる対応が必要となる場合があることを考慮し、指揮者が任務不能となった場合に備えて、その代行者を明記しなければならない。</u></p> <p>(5) 非常配置表には、非常時に滞在者が割り当てられる責務を明記しなければならない。</p> <p>(6) 船舶には、最新の非常配置表を備えなければならない。</p> <p>(7) 非常配置表の内容は、オペレーションマニュアル等の資料に記載されている事項を考慮して決定しなければならない。</p>	<p>(2) 非常配置表には、一般警報装置の詳細及び警報が作動した際に各自が取るべき行動を明記しなければならない。</p> <p>(3) 非常配置表には、次に掲げる事項を含めなければならない。</p> <p>(a) 水密戸、防火扉、弁、通気吸入／排出口、排水口、舷窓、天窓、丸窓及びその他類似の開口の閉鎖</p> <p>(b) 救命艇及び救命いかだ並びにその他の救命設備の装備</p> <p>(c) 救命艇及び救命いかだの準備及び進水</p> <p>(d) その他の救命設備の一般的な準備</p> <p>(e) 滞在者の招集</p> <p>(f) 通信装置の使用</p> <p>(g) 火災に対応する消防隊の編成</p> <p>(h) 消火装置及び消火設備の使用における責務</p> <p>(i) ヘリコプタ甲板における非常時の責務</p> <p>(j) 炭化水素又は硫化水素の漏洩時の非常遮断を含む責務</p> <p>(4) 非常配置表には、指揮者の代行者を明記しなければならない。</p> <p>(5) 非常配置表には、非常時に滞在者が割り当てられる責務を明記しなければならない。</p> <p>(6) 船舶には、最新の非常配置表を備えなければならない。</p> <p>(7) 非常配置表の内容は、オペレーションマニュアル等の資料に記載されている事項を考慮して決定しなければならない。</p>	<p>文言修正</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------



鋼船規則 P 編 18 章 18.2.14-4.

正	現行	備考
<p>-4. 操練は、出来る限り、実際の事態を想定して行わなければならない。少なくとも次の(1)及び(2)から(3)を実施しなければならない。</p> <p>(1) 救命設備の作動及び使用。</p> <p>(2) 自由降下式救命艇を除き、少なくとも 1 艇について、救命艇エンジンの始動及び救命艇の降下。可能であれば、少なくとも 3 ヶ月に 1 回、担当者が乗船して進水し、操船しなければならない。</p> <p>(3) 前(2)の進水及び操船に関する規定に代えて、本会が適当と認めるガイドラインに従った手段又は主管庁が認めるその他同等の手段を実施してもよい。</p>	<p>-4. 操練は、出来る限り、実際の事態を想定して行わなければならない。少なくとも次の(1)及び(2)を実施しなければならない。</p> <p>(1) 救命設備の作動及び使用。</p> <p>(2) 自由降下式救命艇を除き、少なくとも 1 艇について、救命艇エンジンの始動及び救命艇の降下。可能であれば、少なくとも 3 ヶ月に 1 回、担当者が乗船して進水し、操船しなければならない。</p> <p>(3) 前(2)の進水及び操船に関する規定に代えて、本会が適当と認めるガイドラインに従った手段又は主管庁が認めるその他同等の手段を実施してもよい。</p>	参照先の修正

鋼船規則 P 編 18 章 18.3.2

正	現行	備考
<p>公用航海日誌又は掘削記録に含まれていない場合、以下の事項に関する資料を主管庁が認める期間保持しなければならない。</p> <p>(1) 定期的検査等の検査記録書</p> <p>(2) 9.6.35 に規定する点検設備に関する検査及び保守の記録</p> <p>(3) B 編 12.5.2-5.(3)(b)ii)に規定する軽荷重量の変更記録</p> <p>(4) 10.3.3-1.に規定するアンカー等の変更及び試験記録</p> <p>(5) 15.2.16-4.に規定する消防設備に関する保守、点検及び試験記録</p> <p>(6) 安全設備規則 3 編 2.14 に規定する救命設備に関する保守記録</p>	<p>公用航海日誌又は掘削記録に含まれていない場合、以下の事項に関する資料を主管庁が認める期間保持しなければならない。</p> <p>(1) 定期的検査等の検査記録書</p> <p>(2) 9.6.3 に規定する点検設備に関する検査及び保守の記録</p> <p>(3) B 編 12.5.2-5.(3)(b)ii)に規定する軽荷重量の変更記録</p> <p>(4) 10.3.3-1.に規定するアンカー等の変更及び試験記録</p> <p>(5) 15.2.16-4.に規定する消防設備に関する保守、点検及び試験記録</p> <p>(6) 安全設備規則 3 編 2.14 に規定する救命設備に関する保守記録</p>	参照先の修正

<p>(7) 揚貨設備規則に規定するクレーンの検査</p> <p>(8) 9.4.1-2.に規定する揚貨装具等の定格荷重</p> <p>(9) 18.2.11-3.に規定する非常配置表</p> <p>(10) 13.4 に規定する電気機器の一覧表</p> <p>(11) 危険場所に設けるすべての電気機器に対する 13.4 にいう国際規格に従った認定を維持するための保守及び修理</p>	<p>(7) 揚貨設備規則に規定するクレーンの検査</p> <p>(8) 9.4.1-2.に規定する揚貨装具等の定格荷重</p> <p>(9) 18.2.11-3.に規定する非常配置表</p> <p>(10) 13.4 に規定する電気機器の一覧表</p> <p>(11) 危険場所に設けるすべての電気機器に対する 13.4 にいう国際規格に従った認定を維持するための保守及び修理</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**鋼船規則 PS 編 4 章 4.4.4-1.**

正	現行	備考
-1. 係留ラインにチェーンを用いる場合、フェアリーダとチェーンが接触する箇所の長さは、チェーンの長径リンク長さの7倍以上とすることを標準とする。	-1. 係留ラインにチェーンを用いる場合、フェアリーダとチェーンが接触する箇所の長さは、チェーンの長径の7倍以上とすることを標準とする。	文言修正

**鋼船規則 PS 編 7 章 7.4.4-1.**

正	現行	備考
-1. 燃料油は、貯蔵油タンク、スロップ油タンク又は燃料油専用他の適当なタンクから噴燃ポンプへ直接吸引されなければならない。ただし、貯蔵油タンクの油を燃料油として使用する場合は、適切に処理されていなければならない。	-1. 燃料油は、貯蔵油タンク、スロップ油タンク又は燃料油専用タンクから噴燃ポンプへ直接吸引されなければならない。ただし、貯蔵油タンクの油を燃料油として使用する場合は、適切に処理されていなければならない。	文言修正

**鋼船規則 PS 編 7 章 7.4.4-2.**

正	現行	備考
-2. 前-1.にいう燃料油専用タンクは、原油エリアに設置し、ガス密隔壁を有するコファダムにより、安全場所と隔離しなければならない。	-2. 前-1.にいう燃料油専用タンクは、原油エリアに設置し、ガス密隔壁を有するコファダムにより、安全場所と隔離しなければならない。	文言修正

**鋼船規則 PS 編 9 章 9.3.2**

正	現行	備考
提出すべき図書及び資料は一般に次のとおりとする。 (1) 承認用図面及び資料 (a) 一般配管系統（油処理システム、水処理システム、フレア/ガス処理システム及び原油タンクまでの系統を含む。） (b) フレア/ガス放出口の配置図 (c) ライザコンペンセーティング及びテンションングシステム (d) 電気機器及び電路配置図	提出すべき図書及び資料は一般に次のとおりとする。 (1) 承認用図面及び資料 (a) 一般配管系統（油処理システム、水処理システム、フレア/ガス処理システム及び原油タンクまでの系統を含む。） (b) フレア/ガス放出口の配置図 (c) ライザコンペンセーティング及びテンションングシステム (d) 電気機器及び電路配置図	

<p>(e) 各回路の負荷状況, 定格電流, 推定短絡電流, 電圧降下, ケーブルの種類及び導体の<u>大きさ</u> <u>断面積</u>, 遮断器の定格及び調整値, ヒューズ 及びスイッチの定格並びに遮断器及びヒューズ の遮断容量を記入した電路系統図</p> <p>(f) 安全システムの概要</p> <p>(g) 試験方案(本会が適当と認めたコード又は規格 に基づく証明書を有する場合には, 試験項目 及び範囲等を適当に変更することがある。)</p> <p>(2) 参考用図面及び資料</p> <p>(a) 処理方法及び運転原理</p> <p>(b) ヒート及びマスバランスを含む処理工程系 統図</p> <p>(c) 放熱計算書</p> <p>(d) 圧力逃しシステムの作動原理</p> <p>(e) プロセス遮断システムの理念</p> <p>(f) 圧入遮断システムの理念</p> <p>(g) コロージョン/エロージョン監視及び保全シ ステム</p> <p>(h) 制御システムの概要, 非常停止システムの概 要を示す資料</p> <p>(i) リスク評価を実施している場合には, リスク 評価に関する資料</p>	<p>(e) 各回路の負荷状況, 定格電流, 推定短絡電流, 電圧降下, ケーブルの種類及び導体の大き さ, 遮断器の定格及び調整値, ヒューズ及び スイッチの定格並びに遮断器及びヒューズ の遮断容量を記入した電路系統図</p> <p>(f) 安全システムの概要</p> <p>(g) 試験方案(本会が適当と認めたコード又は規 格に基づく証明書を有する場合には, 試験項 目及び範囲等を適当に変更することがある。)</p> <p>(2) 参考用図面及び資料</p> <p>(a) 処理方法及び運転原理</p> <p>(b) ヒート及びマスバランスを含む処理工程系 統図</p> <p>(c) 放熱計算書</p> <p>(d) 圧力逃しシステムの作動原理</p> <p>(e) プロセス遮断システムの理念</p> <p>(f) 圧入遮断システムの理念</p> <p>(g) コロージョン/エロージョン監視及び保全シ ステム</p> <p>(h) 制御システムの概要, 非常停止システムの概 要を示す資料</p> <p>(i) リスク評価を実施している場合には, リスク 評価に関する資料</p>	<p>文言修正</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

鋼船規則 Q 編 5 章 5.3.1-1.

正	現行	備考
<p>-1. 船首隔壁から船尾隔壁までの間の上甲板下の横肋骨の断面係数は、次の算式による値以上でなければならない。ただし、<math>30\text{cm}^3</math> 未満としてはならない。</p> $CSSh^2l + CShl^2 \text{ (cm}^3\text{)}$ <p><math>S</math>: 肋骨の心距(<math>m</math>)  <math>l</math>: その箇所における内底板又は単底肋板の船側における上面から肋骨頂部の甲板梁の船側における上面までの垂直距離(<math>m</math>)  <math>h</math>: それぞれの肋骨に対して、<math>l</math>の下端から次に規定する点までの垂直距離(<math>m</math>)  <math>L</math> が <math>30m</math> を超え <math>90m</math> 以下の場合:          竜骨上面上 <math>d+0.044L-0.54</math>  <math>L</math> が <math>90m</math> を超える場合:          竜骨上面上 <math>d+0.038L</math>  <math>C</math>: 係数で          船首から <math>0.15L</math> の箇所と船尾隔壁との間の倉内横肋骨 2.6          船首から <math>0.15L</math> の箇所と船首隔壁との間の倉内横肋骨 3.4</p>	<p>-1. 船首隔壁から船尾隔壁までの間の上甲板下の横肋骨の断面係数は、次の算式による値以上でなければならない。ただし、<math>30\text{cm}^3</math> 未満としてはならない。</p> $CSSh^2l \text{ (cm}^3\text{)}$ <p><math>S</math>: 肋骨の心距(<math>m</math>)  <math>l</math>: その箇所における内底板又は単底肋板の船側における上面から肋骨頂部の甲板梁の船側における上面までの垂直距離(<math>m</math>)  <math>h</math>: それぞれの肋骨に対して、<math>l</math>の下端から次に規定する点までの垂直距離(<math>m</math>)  <math>L</math> が <math>30m</math> を超え <math>90m</math> 以下の場合:          竜骨上面上 <math>d+0.044L-0.54</math>  <math>L</math> が <math>90m</math> を超える場合:          竜骨上面上 <math>d+0.038L</math>  <math>C</math>: 係数で          船首から <math>0.15L</math> の箇所と船尾隔壁との間の倉内横肋骨 2.6          船首から <math>0.15L</math> の箇所と船首隔壁との間の倉内横肋骨 3.4</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 R 編 4 章 4.2.2

正	現行	備考
<p>燃料油の貯蔵，配分及び使用のためにとられる措置は，船舶及び乗船者の安全を確保するものでなければならない。少なくとも次の規定に適合するものでなければならない。</p> <p>（(1)及び(2)は省略）</p> <p>(3) 燃料油タンクは次の要件を満たさなければならない。</p> <p>（(a)から(d)は省略）</p> <p>(e) 燃料油タンク内の油の量を確認する安全かつ適切な装置を取り付けなければならない。</p> <p>i) 測深管を使用する場合には，測深管の上端は，隔壁甲板より上のいつでも近寄りやすい位置に導き，確実に閉鎖できるものでなければならない。また，測深管は，当該測深管から流出する油が着火する危険がある場所，（特に居住区域又は業務区域）及び，原則として機関区域に設けてはならない。ただし，次のすべてを満たすことを条件として本会が認める場合には，測深管の上端を機関区域に設けることができる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ii)の規定の要件を満たす液面計を追加すること。</li> <li>2) 燃料油が測深管の上端から漏出する場合に，発火源と接触することを防ぐための予防措置（効果的なスクリーンを設置する等）をとらない限り，測深管の上端は，着火の危険から離</li> </ol>	<p>燃料油の貯蔵，配分及び使用のためにとられる措置は，船舶及び乗船者の安全を確保するものでなければならない。少なくとも次の規定に適合するものでなければならない。</p> <p>（(1)及び(2)は省略）</p> <p>(3) 燃料油タンクは次の要件を満たさなければならない。</p> <p>（(a)から(d)は省略）</p> <p>(e) 燃料油タンク内の油の量を確認する安全かつ適切な装置を取り付けなければならない。</p> <p>i) 測深管を使用する場合には，測深管の上端は，隔壁甲板より上のいつでも近寄りやすい位置に導き，確実に閉鎖できるものでなければならない。また，測深管は，当該測深管から流出する油が着火する危険がある場所，（特に居住区域又は業務区域）及び，原則として機関区域に設けてはならない。ただし，次のすべてを満たすことを条件として本会が認める場合には，測深管の上端を機関区域に設けることができる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ii)の規定の要件を満たす液面計を追加すること。</li> <li>2) 燃料油が測深管の上端から漏出する場合に，発火源と接触することを防ぐための予防措置（効果的なスクリーンを設置する等）をとらない限り，測深管の上端は，着火の危険から離</li> </ol>	

<p>れた場所に設置すること。</p> <p>3) 測深管の上端には、自己自動閉鎖装置を取り付け、その下に当該閉鎖装置を開く前に燃料油がないことを確認するための小口径の自動閉鎖制御コックを取り付けること。当該コックから漏出した燃料油が発火する危険をなくすための措置を講じること。</p> <p>ii) 測深管の代わりに他の液面指示装置を使用する場合、当該装置は本会が承認したもの、本会が適当と認める規格に適合したもの又は本会が適当と認めた証明書を有するものであって、次によらなければならない。</p> <p>1) 航行中、正常に機能するよう適正な状態に維持されること。</p> <p>2) 破損又は燃料油タンクへの油の入れ過ぎによって油が漏出しないものであること。</p> <p>3) 液面計に使用するガラスは耐熱性のものであって、かつ、外部からの衝撃に対し十分保護された構造のものとすること。ただし、円筒型ゲージガラスを使用してはならない。</p> <p>4) 平面ガラス液面計、外装式フロート液面計等の漏油のおそれのある構造を有する液面指示装置にあっては、液面計と燃料タンクとの間に自動閉鎖式の弁を有すること。</p>	<p>れた場所に設置すること。</p> <p>3) 測深管の上端には、自己閉鎖装置を取り付け、その下に当該閉鎖装置を開く前に燃料油がないことを確認するための小口径の自動閉鎖制御コックを取り付けること。当該コックから漏出した燃料油が発火する危険をなくすための措置を講じること。</p> <p>ii) 測深管の代わりに他の液面指示装置を使用する場合、当該装置は本会が承認したもの、本会が適当と認める規格に適合したもの又は本会が適当と認めた証明書を有するものであって、次によらなければならない。</p> <p>1) 航行中、正常に機能するよう適正な状態に維持されること。</p> <p>2) 破損又は燃料油タンクへの油の入れ過ぎによって油が漏出しないものであること。</p> <p>3) 液面計に使用するガラスは耐熱性のものであって、かつ、外部からの衝撃に対し十分保護された構造のものとすること。ただし、円筒型ゲージガラスを使用してはならない。</p> <p>4) 平面ガラス液面計、外装式フロート液面計等の漏油のおそれのある構造を有する液面指示装置にあっては、液面計と燃料タンクとの間に自動閉鎖式の弁を有すること。</p>	<p>文言修正</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

<p>((4)から(7)は省略)</p> <p>(8) 清浄機、油加熱器等可燃性液体の前処理を行う機器を設置する場所には、次の(a)及び(b)に規定する措置を講じなければならない。ただし、船舶の防火構造、又は当該機器の配置及び漏油、火災に対する安全措置を考慮し、本会が適当と認める場合はこの限りでない。</p> <p>(a) 主要部分を設置する場所を甲板から甲板まで到達した鋼製隔壁で閉囲し、かつ、鋼製自己自動閉鎖戸付きの独立した区画とすること。</p> <p>(b) 前(a)により要求される閉囲された区画に対し、次の i) から iv) に規定する機器を設けること。</p> <p>i) 7.2 の規定に適合した固定式火災探知警報装置</p> <p>ii) 当該区画の外から作動させることができる本会が適当と認める固定式消火装置</p> <p>iii) 独立の機械通風装置又は機関室の機械通風装置から分離することのできる通風装置</p> <p>iv) 前 ii) に規定する固定式消火装置の操作場所に近接した当該区画外の場所から、前 iii) に規定する通風装置の吸気口及び排気口が閉鎖できる装置</p> <p>(9) 燃料油のオーバフロータンクにおいて、測深管の上端を機関区域に設ける場合にあつては、測深管の上端に自己自動閉鎖装置を取り付け、その下に当該閉鎖装置を開く前に燃料油がないこ</p>	<p>((4)から(7)は省略)</p> <p>(8) 清浄機、油加熱器等可燃性液体の前処理を行う機器を設置する場所には、次の(a)及び(b)に規定する措置を講じなければならない。ただし、船舶の防火構造、又は当該機器の配置及び漏油、火災に対する安全措置を考慮し、本会が適当と認める場合はこの限りでない。</p> <p>(a) 主要部分を設置する場所を甲板から甲板まで到達した鋼製隔壁で閉囲し、かつ、鋼製自己閉鎖戸付きの独立した区画とすること。</p> <p>(b) 前(a)により要求される閉囲された区画に対し、次の i) から iv) に規定する機器を設けること。</p> <p>i) 7.2 の規定に適合した固定式火災探知警報装置</p> <p>ii) 当該区画の外から作動させることができる本会が適当と認める固定式消火装置</p> <p>iii) 独立の機械通風装置又は機関室の機械通風装置から分離することのできる通風装置</p> <p>iv) 前 ii) に規定する固定式消火装置の操作場所に近接した当該区画外の場所から、前 iii) に規定する通風装置の吸気口及び排気口が閉鎖できる装置</p> <p>(9) 燃料油のオーバフロータンクにおいて、測深管の上端を機関区域に設ける場合にあつては、測深管の上端に自己閉鎖装置を取り付け、その下に当該閉鎖装置を開く前に燃料油がないことを</p>	<p>文言修正</p> <p>文言修正</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------



とを確認するための小口径の自動閉鎖制御コックを取り付けること。当該コックから漏出した燃料油が発火する危険をなくすための措置を講じること。	確認するための小口径の自動閉鎖制御コックを取り付けること。当該コックから漏出した燃料油が発火する危険をなくすための措置を講じること。	
----------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------	--

# 鋼船規則 R 編 9 章 9.2.3-6.

正	現行	備考
<p>-6. 居住区域, 業務区域及び制御場所の階段及び昇降機トランクの保護</p> <p>(1) 単一の甲板のみを貫通する階段は, 少なくとも一層において「<b>B-0</b>」級以上の仕切り及び自己自動閉鎖型の戸により保護する。単一の甲板のみを貫通する昇降機は, 両層において, 鋼製戸を備えた「<b>A-0</b>」級仕切りで閉囲する。2 層以上の甲板を貫通する階段及び昇降機トランクは, 「<b>A-0</b>」級以上の仕切りで閉囲しなければならず, すべての層において自己自動閉鎖型の戸により保護する。</p> <p>(2) 12 人以下の居住設備を有する船舶において, 階段が 2 層以上の甲板を貫通し, かつ, 各居住区域のある層において開放された甲板に直接通ずる少なくとも 2 組の脱出経路が設けられている場合には, 本会は, 前(1)の規定により要求される「<b>A-0</b>」級仕切りを「<b>B-0</b>」級仕切りに軽減することを考慮することがある。</p>	<p>-6. 居住区域, 業務区域及び制御場所の階段及び昇降機トランクの保護</p> <p>(1) 単一の甲板のみを貫通する階段は, 少なくとも一層において「<b>B-0</b>」級以上の仕切り及び自己閉鎖型の戸により保護する。単一の甲板のみを貫通する昇降機は, 両層において, 鋼製戸を備えた「<b>A-0</b>」級仕切りで閉囲する。2 層以上の甲板を貫通する階段及び昇降機トランクは, 「<b>A-0</b>」級以上の仕切りで閉囲しなければならず, すべての層において自己閉鎖型の戸により保護する。</p> <p>(2) 12 人以下の居住設備を有する船舶において, 階段が 2 層以上の甲板を貫通し, かつ, 各居住区域のある層において開放された甲板に直接通ずる少なくとも 2 組の脱出経路が設けられている場合には, 本会は, 前(1)の規定により要求される「<b>A-0</b>」級仕切りを「<b>B-0</b>」級仕切りに軽減することを考慮することがある。</p>	<p>文言修正</p> <p>文言修正</p>

# 鋼船規則 R 編 9 章 9.4.1

正	現行	備考
戸の耐火性は, 戸が取り付けられる隔壁と同等のものでなければならず, 火災試験方法コードに従い本会又は	戸の耐火性は, 戸が取り付けられる隔壁と同等のものでなければならず, 火災試験方法コードに従い本会又は	

<p>本会の適当と認める機関により承認されたものでなければならない。戸枠の一部として縁材を設けない形で「A」級として承認された戸については、戸の下部の間隙が 12 mm を超えないよう取り付けられなくてはならない。この場合、床材が閉じた戸の真下に入りこまないよう、不燃性の縁材が戸の下部に取り付けられなくてはならない。戸枠の一部として縁材を設けない形で「B」級として承認された戸については、戸の下部の間隙が 25 mm を超えないよう取り付けられなくてはならない。</p> <p>「A」級仕切りに設ける戸及び戸枠は、鋼製のものでなければならない。「B」級仕切りに取り付ける戸は、不燃性のものでなければならない。A 類機関区域の境界の隔壁に取り付ける戸は、合理的な気密性を有し、かつ、自己自動閉鎖型のものでなければならない。IC 方式により建造される船舶については、シャワー室のような個人用居室内部の衛生設備とキャビンを分離する戸について可燃性材料の使用を認めることができる。</p>	<p>本会の適当と認める機関により承認されたものでなければならない。戸枠の一部として縁材を設けない形で「A」級として承認された戸については、戸の下部の間隙が 12 mm を超えないよう取り付けられなくてはならない。この場合、床材が閉じた戸の真下に入りこまないよう、不燃性の縁材が戸の下部に取り付けられなくてはならない。戸枠の一部として縁材を設けない形で「B」級として承認された戸については、戸の下部の間隙が 25 mm を超えないよう取り付けられなくてはならない。</p> <p>「A」級仕切りに設ける戸及び戸枠は、鋼製のものでなければならない。「B」級仕切りに取り付ける戸は、不燃性のものでなければならない。A 類機関区域の境界の隔壁に取り付ける戸は、合理的な気密性を有し、かつ、自己閉鎖型のものでなければならない。IC 方式により建造される船舶については、シャワー室のような個人用居室内部の衛生設備とキャビンを分離する戸について可燃性材料の使用を認めることができる。</p>	文言修正
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

## 鋼船規則 R 編 9 章 9.4.2

正	現行	備考
<p><b>9.4.2 自己自動閉鎖型の戸*</b></p> <p>自己自動閉鎖型であることが要求される戸には、開け放し用フックを取り付けてはならない。ただし、フェイル・セーフ型の遠隔閉鎖装置を備える開放装置は、使用することができる。</p>	<p><b>9.4.2 自己閉鎖型の戸*</b></p> <p>自己閉鎖型であることが要求される戸には、開け放し用フックを取り付けてはならない。ただし、フェイル・セーフ型の遠隔閉鎖装置を備える開放装置は、使用することができる。</p>	文言修正

## 鋼船規則 R 編 29 章 29.2.3-1.

正	現行	備考
-1. 探知器	-1. 探知器	

<p>探知器は、次の要件に適合したものでなければならない。</p> <p>(1) 探知器は、熱、煙もしくはその他の燃焼生成物、炎又はこれらの要因のいずれかの組合せによって作動するものでなければならない。本会は、感度がこのような探知器よりも劣らない場合には、初期火災を示す他の要因によって作動する探知器を認めることがある。</p> <p>(2) 居住区域内のすべての階段、通路及び脱出経路に取り付けられる煙探知器は、<i>EN 54:2001</i> 及び <i>IEC 60092-504</i> に従って試験された際に、煙濃度の 1 m 当たりの減光率が 12.5%を超えるまでに作動するが当該減光率が 2%以下では作動しないことが証明されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあっては、他の規格によって差し支えない。他の区画に設置される煙探知器は、探知器が鈍感又は過敏な状態に設定されることを避けて、本会が適当と認める感応限度内において作動するものでなければならない。</p> <p>(3) 熱探知器及び線形熱感知器は、<i>EN 54:2001</i> 及び <i>IEC 60092-504</i> の関連規定に従って試験された際に、温度上昇が毎分 1℃を超えない<u>未満</u>の場合には、78℃を超えるまでに作動するが 54℃以下では作動しないことが証明されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあっては、他の規格によって差し支えない。より高い温度上昇率においては、熱探知器及び線形熱感知器が鈍感又は過敏にならないよう考慮し、本会が適当と認める温度範囲内において作動す</p>	<p>探知器は、次の要件に適合したものでなければならない。</p> <p>(1) 探知器は、熱、煙もしくはその他の燃焼生成物、炎又はこれらの要因のいずれかの組合せによって作動するものでなければならない。本会は、感度がこのような探知器よりも劣らない場合には、初期火災を示す他の要因によって作動する探知器を認めることがある。</p> <p>(2) 居住区域内のすべての階段、通路及び脱出経路に取り付けられる煙探知器は、<i>EN 54:2001</i> 及び <i>IEC 60092-504</i> に従って試験された際に、煙濃度の 1 m 当たりの減光率が 12.5%を超えるまでに作動するが当該減光率が 2%以下では作動しないことが証明されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあっては、他の規格によって差し支えない。他の区画に設置される煙探知器は、探知器が鈍感又は過敏な状態に設定されることを避けて、本会が適当と認める感応限度内において作動するものでなければならない。</p> <p>(3) 熱探知器及び線形熱感知器は、<i>EN 54:2001</i> 及び <i>IEC 60092-504</i> の関連規定に従って試験された際に、温度上昇が毎分 1℃を超えない場合には、78℃を超えるまでに作動するが 54℃以下では作動しないことが証明されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあっては、他の規格によって差し支えない。より高い温度上昇率においては、熱探知器及び線形熱感知器が鈍感又は過敏にならないよう考慮し、本会が適当と認める温度範囲内において作動するも</p>	<p>文言修正</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

<p>るものでなければならない。</p> <p>(4) 熱探知器及び線形熱感知器の作動温度は、通常高温となる乾燥室などの場所にあつては 130℃まで、サウナ室にあつては 140℃まで高めることができる。</p> <p>(5) 線形熱感知器は、EN 54-22:2015 及び IEC 60092-504 に従って試験されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあつては、他の規格によって差し支えない。</p> <p>(6) 炎探知器は、EN 54-10:2001 及び IEC 60092-504 に従って試験されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあつては、他の規格によって差し支えない。</p> <p>(7) すべての探知器は、正常な作動を試験することができ、かつ、いかなる部品も交換することなく通常の監視状態に復帰し得るような型式のものでなければならない。</p> <p>(8) キャビンバルコニー用の固定式火災探知警報装置は、本会が適当と認めたものでなければならない。</p> <p>(9) 危険場所に設置される探知器は、試験され、危険場所における使用に適切であることが認められたものでなければならない。<b>20.4</b> の規定により設置され、<b>20.3.2-2.</b>の規定に適合する探知器は、危険場所に対し適切なものでなくても差し支えない。本編 <b>19</b> 章の表 <b>R19.3</b> により要求される、危険物を積載する区画に設置される探知器にあつては、<b>19.3.2</b> の規定に適合するためには危険場所に対して適切なものでなければならない。</p>	<p>のでなければならない。</p> <p>(4) 熱探知器及び線形熱感知器の作動温度は、通常高温となる乾燥室などの場所にあつては 130℃まで、サウナ室にあつては 140℃まで高めることができる。</p> <p>(5) 線形熱感知器は、EN 54-22:2015 及び IEC 60092-504 に従って試験されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあつては、他の規格によって差し支えない。</p> <p>(6) 炎探知器は、EN 54-10:2001 及び IEC 60092-504 に従って試験されたものでなければならない。ただし、本会が適当と認める場合にあつては、他の規格によって差し支えない。</p> <p>(7) すべての探知器は、正常な作動を試験することができ、かつ、いかなる部品も交換することなく通常の監視状態に復帰し得るような型式のものでなければならない。</p> <p>(8) キャビンバルコニー用の固定式火災探知警報装置は、本会が適当と認めたものでなければならない。</p> <p>(9) 危険場所に設置される探知器は、試験され、危険場所における使用に適切であることが認められたものでなければならない。<b>20.4</b> の規定により設置され、<b>20.3.2-2.</b>の規定に適合する探知器は、危険場所に対し適切なものでなくても差し支えない。本編 <b>19</b> 章の表 <b>R19.3</b> により要求される、危険物を積載する区画に設置される探知器にあつては、<b>19.3.2</b> の規定に適合するためには危険場所に対して適切なものでなければならない。</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

鋼船規則 X 編 2 章 2.1.1

正	現行	備考
<p>提出すべき図面及び資料は、一般に次のとおりとする。</p> <p>(1) 承認用図面及び資料</p> <p>(a) 3 章の適用を受けるコンピュータシステムに関して、当該コンピュータシステムの分類ごとに 2.2.1 の各項に規定する、承認用図面及び資料。その概要を、表 X2.1 及び表 X2.2 に示す。なお、船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 8 章の規定により使用承認を受けたコンピュータシステムについては、当該使用承認を受けた際の図面及び資料によることができる。</p> <p>(b) 4 章の適用を受けるコンピュータシステムに関して、4.4.1(1), (2), (3), (4)及び(6)に規定する、承認用資料。その概要を、表 X2.3 に示す。ただし、船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 10 章の規定により既に使用承認を受けたコンピュータシステムについては、4.4.1(1)に規定する「コンピュータシステム資産インベントリ」及び 4.4.1(2)に規定する「トポロジー図」を除き、4.4.1(10)に規定する「供給者による試験報告書」を提出した上で、当該使用承認を受けた際の図面及び資料によることができる。</p> <p>(c) 5 章の適用を受けるコンピュータシステムに関して、2.2.3-3.(4), (5), (6), (7)及び(8)並びに 2.2.3-4.(2)に規定する、承認用図面。また、5 章に関連する提出資料の提出者及び提出</p>	<p>提出すべき図面及び資料は、一般に次のとおりとする。</p> <p>(1) 承認用図面及び資料</p> <p>(a) 3 章の適用を受けるコンピュータシステムに関して、当該コンピュータシステムの分類ごとに 2.2.1 の各項に規定する、承認用図面及び資料。その概要を、表 X2.1 及び表 X2.2 に示す。なお、船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 8 章の規定により使用承認を受けたコンピュータシステムについては、当該使用承認を受けた際の図面及び資料によることができる。</p> <p>(b) 4 章の適用を受けるコンピュータシステムに関して、4.4.1(1), (2), (3), (4)及び(6)に規定する、承認用資料。その概要を、表 X2.3 に示す。ただし、船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 10 章の規定により既に使用承認を受けたコンピュータシステムについては、4.4.1(1)に規定する「コンピュータシステム資産インベントリ」及び 4.4.1(2)に規定する「トポロジー図」を除き、4.4.1(10)に規定する「供給者による試験報告書」を提出した上で、当該使用承認を受けた際の図面及び資料によることができる。</p> <p>(c) 5 章の適用を受けるコンピュータシステムに関して、2.2.3-3.(4), (5), (6), (7)及び(8)並びに 2.2.3-4.(2)規定する、承認用図面。また、5 章に関連する提出資料の提出者及び提出</p>	<p></p> <p>文言修正</p>

資料の概要を表 <b>X2.4</b> に、 <b>5</b> 章の各要件について関連する資料の概要を表 <b>X2.5</b> にそれぞれ示す。 (d) その他本会が必要と認める図面及び資料 (2)は省略)	資料の概要を表 <b>X2.4</b> に、 <b>5</b> 章の各要件について関連する資料の概要を表 <b>X2.5</b> にそれぞれ示す。 (d) その他本会が必要と認める図面及び資料 (2)は省略)	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

鋼船規則 X 編 2 章 表 **X2.3**

正		現行			備考
表 X2.3 供給者による提出資料の概要（4 章「船上のシステム及び機器のサイバーレジリエンス」 関連）					
番号	提出資料（参照規則）	要件（参照規則）	参考	承認	文言修正  文言修正
1	コンピュータシステム資産インベントリ (4.4.1(1))	船舶資産インベントリに組み込まれること (5.4.2(1))	-	○ <sup>(1),(2)</sup>	
2	トポロジー図 (4.4.1(2))	システム統合者がセキュリティゾーン及びコンジットを設計可能とするもの (5.4.3(1))	-	○ <sup>(1),(2)</sup>	
3	セキュリティ機能仕様書 (4.4.1(3))	要求されるセキュリティ機能 (4.4.2)	-	○ <sup>(1)</sup>	
		追加で要求されるセキュリティ機能（該当する場合） (4.4.3)			
4	セキュリティ機能試験要領書 (4.4.1(4))	要求されるセキュリティ機能 (4.4.2)	-	○ <sup>(1)</sup>	
		追加で要求されるセキュリティ機能（該当する場合） (4.4.3)			
5	セキュリティ構成指針 (4.4.1(5))	ネットワーク及びセキュリティ構成設定 (表 X4.1 中 29)	○ <sup>(1)</sup>	-	
6	セキュア開発ライフサイクル文書 (4.4.1(6))	セキュア開発ライフサイクルに関する要件 (4.5)	-	○ <sup>(1)</sup>	
7	コンピュータシステムの保守・検証手順書 (4.4.1(7))	セキュリティ機能の検証 (表 X4.1 中 19)	○ <sup>(1)</sup>	-	
8	インシデント対応・復旧計画支援情報 (4.4.1(8))	監査可能なイベント (表 X4.1 中 13)	○ <sup>(1)</sup>	-	
		あらかじめ決定した出力 (表 X4.1 中 20)			

技術規則に対する誤記修正

		システムのバックアップ (表 X4.1 中 26)			
		システムの復旧及び再構成 (表 X4.1 中 27)			
9	変更管理手順書 (4.4.1(9))	変更管理のプロセス (3 章)	○ <sup>(1)</sup>	-	
10	供給者による試験報告書 (4.4.1(10))	セキュリティ機能の設定及びハードニング (4.4.1(5)及び 4.5.8)	○ <sup>(2)</sup>	-	
(備考) 承認：承認用図面及び資料 参考：参考用図面及び資料 ○：提出 (1)：船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 10 章に従って使用承認を受けていない場合に提出 (2)：船用材料・機器等の承認及び認定要領第 7 編 10 章に従って使用承認を受けた場合に提出					

鋼船規則 X 編 2 章 表 X2.4

正			現行					備考
表 X2.4 統合者又は船主による提出資料の概要（5 章「船舶のサイバーレジリエンス」 関連）								
番号	提出資料（参照規則）	統合者			船主			
		設計時	建造中	試運転	就航後	初回 年次	年次 ・ 中間	定期
1	承認された供給者の文書（2.2.3）	-	保守	保守	保守	-	-	-
2	ゾーン及びコンジット図（2.2.3-3.(4)）	提出	保守	保守	保守	-	-	-
3	サイバーセキュリティデザインの説明 （2.2.3-3.(5)）	提出	保守	保守	保守	-	-	-
4	船舶資産インベントリ（2.2.3-3.(6)）	提出	保守	保守	保守	-	-	-
5	コンピュータシステムを適用除外とするためのリスク評価（2.2.3-3.(7)）＊	提出	保守	保守	保守	-	-	-
6	補完的対策の説明（2.2.3-3.(8)）＊	提出	保守	保守	保守	-	-	-
7	船舶サイバーレジリエンス試験要領書 （2.2.3-4.(2)）	-	提出	実証	保守	-	-	実証
8	船舶サイバーセキュリティ・レジリエンス計画書（2.2.3-5.(7)） - 変更管理（5.4.2(1)(d)iv））	-	-	-	保守	提出	実証	-





## 鋼船規則 X 編 2 章 表 X2.5

正	現行	備考
表 X2.5 5 章「船舶のサイバーレジリエンス」の各要件に関連する資料の概要		
(省略)		
遠隔アクセスの制御及び信頼できないネットワークとの通信 (5.4.3(6))		
コンピュータシステムセキュリティの機能	多要素認証 ソフトウェアプロセス／デバイスの識別及び認証 失敗したログイン試行 システム使用通知 信頼できないネットワーク経由のアクセス アクセス要求の明示的な承認 リモートセッションの終了 暗号化による完全性の保護 入力を検証 セッションの完全性 セッション ID の無効化	表 X4.2 中 31 表 X4.2 中 33 表 X4.2 中 32 表 X4.2 中 33 表 X4.2 中 34 表 X4.2 中 35 表 X4.2 中 36 表 X4.2 中 37 表 X4.2 中 38 表 X4.2 中 39 表 X4.2 中 40 表 X4.2 中 41
コンピュータシステムの種類	セキュリティ機能仕様書 セキュリティ機能のための試験手順	4.4.1(3) 4.4.1(4)
船舶の設計書類	設計の説明 船舶サイバーレジリエンス試験要領書	5.4.3(6)(d)i 5.4.3(6)(d)iii
船舶サイバーセキュリティ・レジリエンス計画書	遠隔アクセスの制御及び信頼できないネットワークとの通信	5.4.3(6)(d)iv
(省略)		
インシデント対応計画書 (5.4.5(1))		
コンピュータシステムセキュリティの機能	-	-
コンピュータシステムの種類	セキュリティ機能仕様書 セキュリティ機能のための試験手順 インシデント対応計画書及び復旧計画書を支援する情報	4.4.1(3) 4.4.1(4) 4.4.1(8)
船舶の設計書類	設計の説明 船舶サイバーレジリエンス試験要領書	5.4.5(1)(d)i 5.4.5(1)(d)iii
船舶サイバーセキュリティ・レジリエンス計画書	インシデント対応計画書	5.4.5(1)(d)iv
(省略)		

参照先の修正

参照先の修正

参照先の修正

鋼船規則 X 編 2 章 2.2.3-5.

正	現行	備考
<p>-5. 船舶の運用期間中</p> <p>(1) 船舶が船主に引き渡された後、船主は、5 章に規定されたプロセスを確立及び実施することにより、技術的及び組織的な安全対策を管理しなければならない。</p> <p>(2) 5 章の適用範囲内にあるコンピュータシステムの改造は、3.65 に規定する変更管理に関する要件に従って実施されなければならない。当該要件には、コンピュータシステムの文書を最新の状態に保つことが含まれる。</p> <p>((3)から(9)は省略)</p>	<p>-5. 船舶の運用期間中</p> <p>(1) 船舶が船主に引き渡された後、船主は、5 章に規定されたプロセスを確立及び実施することにより、技術的及び組織的な安全対策を管理しなければならない。</p> <p>(2) 5 章の適用範囲内にあるコンピュータシステムの改造は、3.6 に規定する変更管理に関する要件に従って実施されなければならない。当該要件には、コンピュータシステムの文書を最新の状態に保つことが含まれる。</p> <p>((3)から(9)は省略)</p>	<p>参照先の修正</p>

鋼船規則 X 編 4 章 4.1.2-2.

正	現行	備考
<p>-2. 本章の規定は、次の(1)及び(2)に掲げるシステム及びインターフェースに適用する。</p> <p>(1) 船上の運用技術 (OT) システム。すなわち、物理的プロセスを制御又は監視するためにデータを用いるコンピュータシステムであって、サイバーインシデントに対して脆弱になることがあり、侵害された場合には、人の安全及び船舶の安全にとって危険な状況並びに／又は環境に対する脅威に導きうるものに適用する。特に、次に掲げる船舶の機能及びシステムの運用に用いられるコンピュータシステムについては、船上に備えられている場合、考慮しなければならない。</p> <p>(a) 推進</p> <p>(b) 操舵</p> <p>(c) 投錨及び係留</p>	<p>-2. 本章の規定は、次の(1)及び(2)に掲げるシステム及びインターフェースに適用する。</p> <p>(1) 船上の運用技術 (OT) システム。すなわち、物理的プロセスを制御又は監視するためにデータを用いるコンピュータシステムであって、サイバーインシデントに対して脆弱になることがあり、侵害された場合には、人の安全及び船舶の安全にとって危険な状況並びに／又は環境に対する脅威に導きうるものに適用する。特に、次に掲げる船舶の機能及びシステムの運用に用いられるコンピュータシステムについては、船上に備えられている場合、考慮しなければならない。</p> <p>(a) 推進</p> <p>(b) 操舵</p> <p>(c) 投錨及び係留</p>	

<p>(d) 発電及び分電</p> <p>(e) 火災探知及び消火システム</p> <p>(f) ビルジ及びバラストシステム, 積付計算機</p> <p>(g) 水密性及び浸水検知</p> <p>(h) 照明 (例えば, 非常灯, 低位置, 航海灯等)</p> <p>(i) 要求される安全システムであって, 当該システムの途絶又は機能障害が船舶の運用にリスクをもたらしうるもの (例えば, 緊急停止システム, 荷役安全システム, 圧力容器の安全システム, ガス検知システム等)</p> <p>(j) 条約により要求される航海設備</p> <p>(k) 船級規則又は条約により要求される船内及び船外通信システム</p> <p>航海設備及び通信システムについては, 本章の要件に適合することを条件に, <b>4.4.2</b> 及び <b>4.4.3</b> において要求されるセキュリティ機能に代えて, IEC 61162-460 又は他の同等の規格を適用することを, 本会が認めることがある。</p> <p>(l) その他本会が必要と認めるもの (2)は省略)</p>	<p>(d) 発電及び分電</p> <p>(e) 火災探知及び消火システム</p> <p>(f) ビルジ及びバラストシステム, 積付計算機</p> <p>(g) 水密性及び浸水検知</p> <p>(h) 照明 (例えば, 非常灯, 低位置, 航海灯等)</p> <p>(i) 要求される安全システムであって, 当該システムの途絶又は機能障害が船舶の運用にリスクをもたらしうるもの (例えば, 緊急停止システム, 荷役安全システム, 圧力容器の安全システム, ガス検知システム等)</p> <p>(j) 条約により要求される航海設備</p> <p>(k) 船級規則又は条約により要求される船内及び船外通信システム</p> <p>航海設備及び通信システムについては, 本章の要件に適合することを条件に, <b>4.4</b> において要求されるセキュリティ機能に代えて, IEC 61162-460 又は他の同等の規格を適用することを, 本会が認めることがある。</p> <p>(l) その他本会が必要と認めるもの (2)は省略)</p>	<p>参照先の修正</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

#### 鋼船規則 X 編 4 章 4.2.1

正	現行	備考
<p>本章における用語の定義は, 次の(1)から(27)による。</p> <p>((1)から(25)は省略)</p> <p>(26) 「統合者」とは, 供給者から提供されるシステム及び製品を, 船舶の仕様による要求に合ったシステムへ統合すること及び統合されたシステムを提供することに対して責任を有する特定の個人又は組織をいう。統合者は, 船内におけるシス</p>	<p>本章における用語の定義は, 次の(1)から(27)による。</p> <p>((1)から(25)は省略)</p> <p>(26) 「統合者」とは, 供給者から提供されるシステム及び製品を, 船舶の仕様による要求に合ったシステムへ統合すること及び統合されたシステムを提供することに対して責任を有する特定の個人又は組織をいう。統合者は, 船内におけるシス</p>	

<p>テムの統合にも責任を有することがある。この役割は、船舶を引き渡すまでは、他の組織がこの責任について特に契約／指定される場合を除き、船舶が引き渡されるまでは造船所によって担われなければならない。</p> <p>(27) 「信頼できないネットワーク」とは、本章の適用対象外のネットワークをいう。</p>	<p>テムの統合にも責任を有することがある。この役割は、他の組織がこの責任について特に契約／指定される場合を除き、船舶が引き渡されるまでは造船所によって担われなければならない。</p> <p>(27) 「信頼できないネットワーク」とは、本章の適用対象外のネットワークをいう。</p>	<p>文言修正</p> <p>文言修正</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------

#### 鋼船規則 X 編 4 章 4.4.1

正	現行	備考
<p>次に掲げる図書を、本章に規定する要件に従って本会に提出されなければならない。<b>4.6.2</b> も参照すること。</p> <p>((1)から(7)は省略)</p> <p>(8) 船主のインシデント対応とリカバリープラン復旧計画書をサポートする情報 当該情報は、要求に応じて本会に提出され、ユーザーが以下を達成することを可能にする手順又は指示を含むものでなければならない。</p> <p>(a) ローカル独立制御 (<b>5.4.5(2)</b>)</p> <p>(b) ネットワークの分離 (<b>5.4.5(3)</b>)</p> <p>(c) 監査記録によるフォレンジック (表 X4.1 中 13 参照)</p> <p>(d) あらかじめ決定した出力 (<b>5.4.5(4)</b>及び表 X4.1 中 20 参照)</p> <p>(e) バックアップ (表 X4.1 中 26 参照)</p> <p>(f) 復旧 (表 X4.1 中 27 参照)</p> <p>(g) 制御されたシャットダウン、リセット、ロールバック、再起動 (<b>5.4.6(3)</b>)</p> <p>((9)及び(10)は省略)</p>	<p>次に掲げる図書を、本章に規定する要件に従って本会に提出されなければならない。<b>4.6.2</b> も参照すること。</p> <p>((1)から(7)は省略)</p> <p>(8) 船主のインシデント対応とリカバリープランをサポートする情報 当該情報は、要求に応じて本会に提出され、ユーザーが以下を達成することを可能にする手順又は指示を含むものでなければならない。</p> <p>(a) ローカル独立制御 (<b>5.4.5(2)</b>)</p> <p>(b) ネットワークの分離 (<b>5.4.5(3)</b>)</p> <p>(c) 監査記録によるフォレンジック (表 X4.1 中 13 参照)</p> <p>(d) あらかじめ決定した出力 (<b>5.4.5(4)</b>及び表 X4.1 中 20 参照)</p> <p>(e) バックアップ (表 X4.1 中 26 参照)</p> <p>(f) 復旧 (表 X4.1 中 27 参照)</p> <p>(g) 制御されたシャットダウン、リセット、ロールバック、再起動 (<b>5.4.6(3)</b>)</p> <p>((9)及び(10)は省略)</p>	<p>文言修正</p>

鋼船規則 X 編 5 章 5.4.3

正	現行	備考
<p>防御の機能要素に関する要件は、起こりうるインシデントの影響を制限する又は封じ込める能力を支える適切な防護策の開発及び実装を目的としている。</p> <p>((1)から(3)は省略)</p> <p>(4) アクセス制御</p> <p>((a)から(b)は省略)</p> <p>(c) 要件の詳細</p> <p>本章の適用範囲内にあるコンピュータシステム及びネットワーク並びに当該システムに保存されるすべての情報へのアクセスは、責任又は予定された職務の一部としての情報へのアクセスの必要性に基づいて、権限を与えられた人員に対してのみ許可されるものでなければならない。</p> <p>((i)から iv)は省略)</p> <p>v) クレデンシャルの管理</p> <p>1) コンピュータシステム及び関連情報は、ファイルシステム、ネットワーク、アプリケーション又はデータベースに特有のアクセス制御一覧表 (ACL/Access Control List) と共に<u>を用いて</u>保護されなければならない。船上及び陸上の人員のアカウントは、当該アカウント所有者の役割及び責任に応じて、期間限定で有効なものとしなければならない。不要になった際には削除されなければならない。</p>	<p>防御の機能要素に関する要件は、起こりうるインシデントの影響を制限する又は封じ込める能力を支える適切な防護策の開発及び実装を目的としている。</p> <p>((1)から(3)は省略)</p> <p>(4) アクセス制御</p> <p>((a)から(b)は省略)</p> <p>(c) 要件の詳細</p> <p>本章の適用範囲内にあるコンピュータシステム及びネットワーク並びに当該システムに保存されるすべての情報へのアクセスは、責任又は予定された職務の一部としての情報へのアクセスの必要性に基づいて、権限を与えられた人員に対してのみ許可されるものでなければならない。</p> <p>((i)から iv)は省略)</p> <p>v) クレデンシャルの管理</p> <p>1) コンピュータシステム及び関連情報は、ファイルシステム、ネットワーク、アプリケーション又はデータベースに特有のアクセス制御一覧表 (ACL/Access Control List) と共に保護されなければならない。船上及び陸上の人員のアカウントは、当該アカウント所有者の役割及び責任に応じて、期間限定で有効なものとしなければならない。不要になった際には削除されなければならない。</p>	<p>文言修正</p>

<p>2) 船上のコンピュータシステムは、セキュリティゾーンのポリシーに適合する適切なアクセス制御により保護されていると同時に、主たる目的に悪影響を与えてはならない。強力なアクセス制御を要求するコンピュータシステムは、強力な暗号鍵又は多要素認証を用いて保護する必要がある。</p> <p>3) 管理者特権は、会社又は船上での役割の一部として管理者特権を使用してシステムにログオンする必要のある、権限を有し適切に訓練された人員のみがコンピュータシステムにフルアクセスすることが可能となるように、アクセス制限のポリシーに従って管理されなければならない。</p> <p>(vi)は省略)</p> <p>((d)は省略)</p> <p>((5)から(7)は省略)</p>	<p>2) 船上のコンピュータシステムは、セキュリティゾーンのポリシーに適合する適切なアクセス制御により保護されていると同時に、主たる目的に悪影響を与えてはならない。強力なアクセス制御を要求するコンピュータシステムは、強力な暗号鍵又は多要素認証を用いて保護する必要がある。</p> <p>3) 管理者特権は、会社又は船上での役割の一部として管理者特権を使用してシステムにログオンする必要のある、権限を有し適切に訓練された人員のみがコンピュータシステムにフルアクセスすることが可能となるように、アクセス制限のポリシーに従って管理されなければならない。</p> <p>(vi)は省略)</p> <p>((d)は省略)</p> <p>((5)から(7)は省略)</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

海洋汚染防止のための構造及び設備規則 1 編 2 章 2.1.1

正	現行	備考
<p>この規則で使用する用語は、各編で特に定める場合を除き、次に掲げるところによる。</p> <p>((1)から(22)は省略)</p> <p>(23) 「残留物」とは、有害液体物質の取卸しが完了したのち、貨物タンク及び関連管系、<u>内系内</u>に残留する有害液体物質をいう。</p> <p>((24)から(29)は省略)</p>	<p>この規則で使用する用語は、各編で特に定める場合を除き、次に掲げるところによる。</p> <p>((1)から(22)は省略)</p> <p>(23) 「残留物」とは、有害液体物質の取卸しが完了したのち、貨物タンク及び関連管系、内に残留する有害液体物質をいう。</p> <p>((24)から(29)は省略)</p>	<p>文言修正</p>

海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 2 章 2.1.3

正	現行	備考
<p>-1. 原動機取扱手引書</p> <p>ディーゼル機関には、ディーゼル機関製作者等により作成され、次に掲げる事項を含む承認された原動機取扱手引書を備えなければならない。</p> <p>((1)から(4)は省略)</p> <p>(5) NOx テクニカルコード付録 V 第 2 節に従う試験の報告書の写し。(NOx テクニカルコード 2.2.4.1<u>5.2</u> の規定により船上簡易計測法によって放出量の確認を行った場合であって、事前に試験台における試験を行った場合についてはこの結果も含む。)ただし、原動機ファミリー又は原動機グループに属するディーゼル機関の場合には、代表原動機に対する試験の報告書の写しとすることができる。</p> <p>((6)から(11)は省略)</p>	<p>-1. 原動機取扱手引書</p> <p>ディーゼル機関には、ディーゼル機関製作者等により作成され、次に掲げる事項を含む承認された原動機取扱手引書を備えなければならない。</p> <p>((1)から(4)は省略)</p> <p>(5) NOx テクニカルコード付録 V 第 2 節に従う試験の報告書の写し。(NOx テクニカルコード 2.2.4.1 の規定により船上簡易計測法によって放出量の確認を行った場合であって、事前に試験台における試験を行った場合についてはこの結果も含む。)ただし、原動機ファミリー又は原動機グループに属するディーゼル機関の場合には、代表原動機に対する試験の報告書の写しとすることができる。</p> <p>((6)から(11)は省略)</p>	<p>参照先の修正</p>

海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3 章 3.1.4

正	現行	備考
<p>本章で使用する用語は次に掲げるものとする。</p> <p>((1)から(12)は省略)</p> <p>(13) 「ガス運搬船」とは、液化ガスをばら積で運送するために建造使用される貨物船をいう。ただし、<b>(16)</b>に規定される LNG 運搬船を除く。</p> <p>(14) 「一般貨物船」とは、主に一般貨物を運搬するための多層甲板船又は一層甲板船をいう。ただし、リファレンスラインの計算に含まれない家畜運搬船、はしけ運搬船、重量物運搬船、ヨット運搬船、核燃料運搬船を除く。</p> <p>(15) 「LNG 運搬船」とは、液化天然ガス (LNG) をばら積で運送するために建造使用される貨物船をいう。</p> <p>(16) 船舶の「主要な改造」とは、次のいずれかをいう。</p> <p>(a) 船舶の寸法、容量、機関出力の実質的な変更</p> <p>(b) 船舶の種類の変更</p> <p>(c) 実質的に船舶の寿命を延ばすと日本国政府により判断された変更</p> <p>(d) 現存船に対して行う改造であって、新たに建造されたとみなされるような大きな変更</p> <p>(e) 船舶のエネルギー効率の実質的な変更であって、<b>3.4</b> に規定する船舶の二酸化炭素放出抑制指標規制値及び<b>3.5</b> に規定する航行時二酸化炭素放出抑制指標規制値を超える可能性のあるいかなる変更も含む。</p> <p>((17)から(28)は省略)</p>	<p>本章で使用する用語は次に掲げるものとする。</p> <p>((1)から(12)は省略)</p> <p>(13) 「ガス運搬船」とは、液化ガスをばら積で運送するために建造使用される貨物船をいう。ただし、<b>(16)</b>に規定される LNG 運搬船を除く。</p> <p>(14) 「一般貨物船」とは、主に一般貨物を運搬するための多層甲板船又は一層甲板船をいう。ただし、リファレンスラインの計算に含まれない家畜運搬船、はしけ運搬船、重量物運搬船、ヨット運搬船、核燃料運搬船を除く。</p> <p>(15) 「LNG 運搬船」とは、液化天然ガス (LNG) をばら積で運送するために建造使用される貨物船をいう。</p> <p>(16) 船舶の「主要な改造」とは、次のいずれかをいう。</p> <p>(a) 船舶の寸法、容量、機関出力の実質的な変更</p> <p>(b) 船舶の種類の変更</p> <p>(c) 実質的に船舶の寿命を延ばすと日本国政府により判断された変更</p> <p>(d) 現存船に対して行う改造であって、新たに建造されたとみなされるような大きな変更</p> <p>(e) 船舶のエネルギー効率の実質的な変更であって、<b>3.4</b> に規定する船舶の二酸化炭素放出抑制指標規制値及び<b>3.5</b> に規定する航行時二酸化炭素放出抑制指標規制値を超える可能性のあるいかなる変更も含む。</p> <p>((17)から(28)は省略)</p>	<p>参照先の修正</p>



## 海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3 章 表 8-8

正				現行				備考
表 8-8 二酸化炭素放出抑制指標に関する適用日とリファレンスラインからの削減率								
船種	船舶 のサ イズ	削減率 (%)						
		フェーズ 0	フェーズ 1	フェーズ 2		フェーズ 3		
		2013 年 1 月 1 日 - 2014 年 12 月 31 日	2015 年 1 月 1 日 - 2019 年 12 月 31 日	2020 年 1 月 1 日 - 2022 年 3 月 31 日	2020 年 1 月 1 日 - 2024 年 12 月 31 日	2022 年 4 月 1 日以降	2025 年 1 月 1 日以降	
ばら 積 貨物 船	20,000 DWT -	0	10		20		30	
	10,000 - 20,000 DWT	非適用	0-10 <sup>(1)</sup>		0-20 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>	
ガス 運搬 船	15,000 DWT -	0	10	20		30		
	10,000 - 15,000 DWT	0	10		20		30	
	2,000 - 10,000 DWT	非適用	0-10 <sup>(1)</sup>		0-20 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>	
タン カー	20,000 DWT -	0	10		20		30	
	4,000 - 20,000 DWT	非適用	0-10 <sup>(1)</sup>		0-20 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>	
コン テナ 船	200,000 DWT -	0	10	20		50		
	120,000 - 200,000 DWT	0	10	20		45		
	80,000 - 120,000 DWT	0	10	20		40		

技術規則に対する誤記修正

		40,000 - 80,000 DWT	0	10	20		35		
		15,000 - 40,000 DWT -	0	10	20		30		
		10,000 - 15,000 DWT	非適用	0-10 <sup>(1)</sup>	0-20 <sup>(1)</sup>		15-30 <sup>(1)</sup>		
	一般貨物船	15,000 DWT -	0	10	15		30		
		3,000 - 15,000 DWT	非適用	0-10 <sup>(1)</sup>	0-15 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>		
	冷凍運搬船	5,000 DWT -	0	10		15		30	
		3,000 - 5,000 DWT	非適用	0-10 <sup>(1)</sup>		0-15 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>	
	兼用船	20,000 DWT -	0	10		20		30	
		4,000 - 20,000 DWT	非適用	0-10 <sup>(1)</sup>		0-20 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>	
	LNG 運搬船 <sup>(3)</sup>	10,000 DWT -	非適用	10 <sup>(2)</sup>	20		30		
	Ro-ro 貨物船 (自動車運搬船) <sup>(3)</sup>	10,000 DWT -	非適用	5 <sup>(2)</sup>		15		30	
	Ro-ro 貨物船 <sup>(3)</sup>	2,000 DWT -	非適用	5 <sup>(2)</sup>		20		30	
		1,000-2,000 DWT	非適用	0-5 <sup>(1)(2)</sup>		0-20 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>	
	Ro-ro	1,000 DWT -	非適用	5 <sup>(2)</sup>		20		30	

技術規則に対する誤記修正

旅客船 <sup>(3)</sup>	250-1,000 DWT	非適用	0-5 <sup>(1) (2)</sup>		0-20 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>
非従来型の推進装置を有するクルーズ客船 <sup>(3)</sup>	85,000 GT -	非適用	5 <sup>(2)</sup>	20		30	
	25,000-85,000 GT	非適用	0-5 <sup>(1) (2)</sup>	0-20 <sup>(1)</sup>		0-30 <sup>(1)</sup>	

(注)

1. 削減率は、船舶の大きさにより 2 つの値の間で線形補間すること。低い削減率が小さい船舶のサイズに対応する。

2. フェーズ 1 は、2015 年 9 月 1 日から開始する。

3. 削減率は、3.1.2(224(1))に規定される 2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶に適用する。

参照先の修正

海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3 章 表 8-10

正		現行	備考
表 8-10 航行時二酸化炭素放出抑制指標に関する適用日と リファレンスラインからの削減率			文言修正
船種	船舶のサイズ	削減率 (%)	
船種	船舶のサイズ	削減率 (%)	
ばら積貨物船	200,000 DWT -	15	
	20,000 - 200,000 DWT	20	
	10,000 - 20,000 DWT	0-20*	
ガス運搬船	15,000 DWT -	30	
	10,000 - 15,000 DWT	20	
	2,000-10,000DWT	0-20*	
タンカー	200,000 DWT -	15	

技術規則に対する誤記修正

		20,000 - 200,000 DWT	20
		4,000 - 20,000 DWT	0-20*
	コンテナ船	200,000 DWT -	50
		120,000 - 200,000 DWT	45
		80,000 - 120,000 DWT	35
		40,000 - 80,000 DWT	30
		15,000 - 40,000 DWT	20
		10,000 - 15,000 DWT	0-20*
	一般貨物船	15,000 DWT -	30
		3,000 - 15,000 DWT	0-30*
	冷凍運搬船	5,000 DWT -	15
		3,000 - 5,000 DWT	0-15*
	兼用船	20,000 DWT -	20
		4,000 - 20,000 DWT	0-20*
	LNG 運搬船	10,000 DWT -	30
	Ro-ro 貨物船 (自動車運搬船)	10,000 DWT -	15
	Ro-ro 貨物船	2,000 DWT -	5
		1,000-2,000 DWT	0-5*
	Ro-ro 旅客船	1,000 DWT -	5
		250-1,000 DWT	0-5*
	非従来型の推進装置を有 するクルーズ客船	85,000 GT -	30
		25,000-85,000 GT	0-30*

(注) 削減率は、船舶の大きさにより 2 つの値の間で線形補間すること。低い削減率が小さい船舶のサイズに対応する。

# 安全設備規則 1 編 1 章 1.1.5

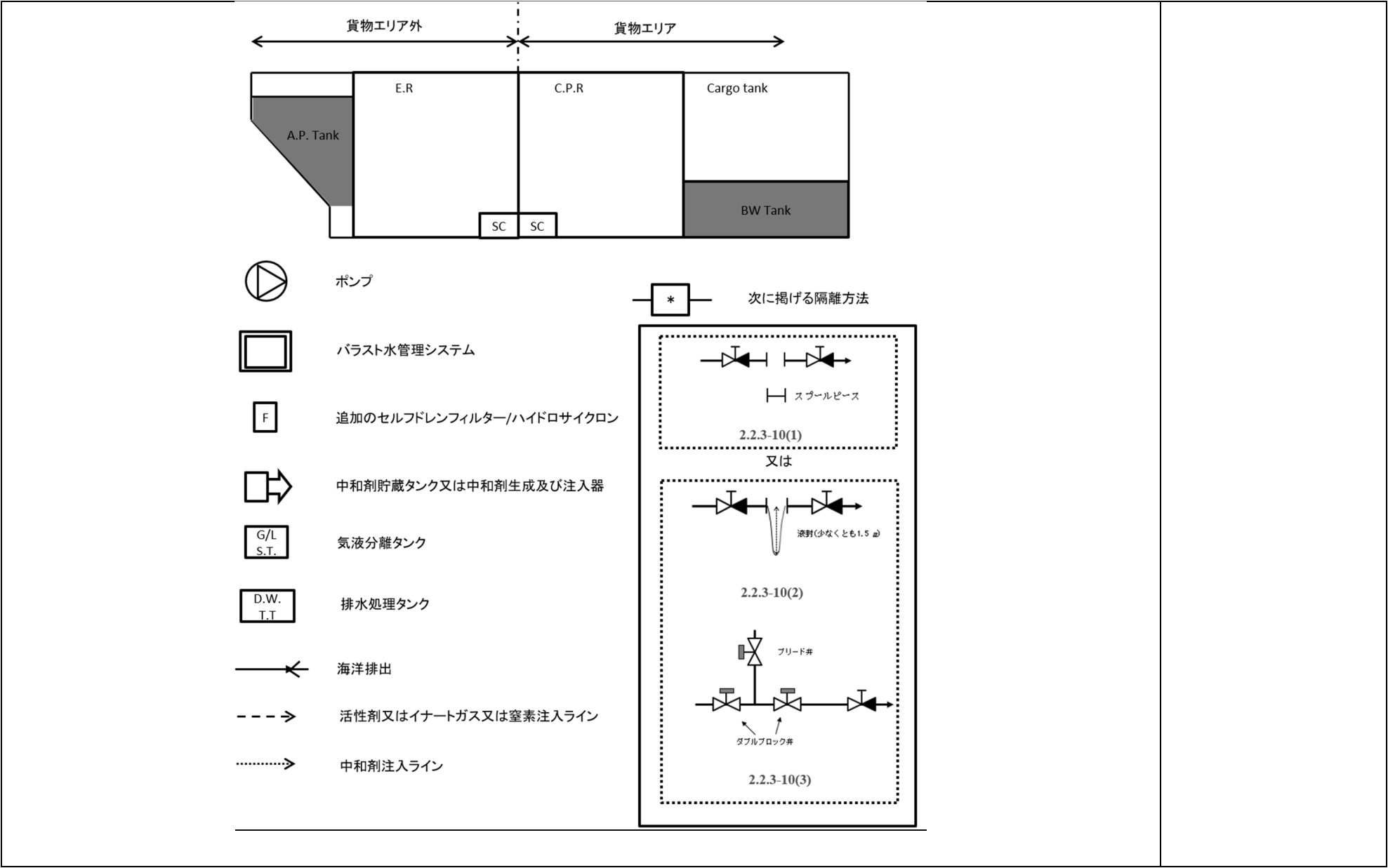
正	現行	備考
本規則とは異なる概念に基づいて設計された安全設備については、本会は、適用可能な範囲で本規則の規定を適用するとともに、必要に応じて本規則の規定の規定以外の要求を行うことがある。	本規則とは異なる概念に基づいて設計された安全設備については、本会は、適用可能な範囲で本規則の規定を適用するとともに、必要に応じて本規則の規定の規定以外の要求を行うことがある。	文言修正

# 安全設備規則 3 編 3 章 3.13.8

正	現行	備考
<p>本規定及び 3.13 に規定する救命艇の艀装品のすべての項目は、固縛、箱若しくは区画室内の収納、ブラケット若しくは類似の取付け装置による収納又は他の適切な手段により救命艇内に厳重に保管しなければならない。艀装品は、船体放棄の手順を妨げることがないような方法で保管しなければならない。救命艇の艀装品はできる限り小型の、かつ、質量の小さいものでなければならない。別段の規定がある場合を除き、救命艇の標準艀装品は、次に掲げるものとする。</p> <p>((1)から(4)は省略)</p> <p>(5) 夜光性を有するか又は適切な照明装置を備えるコンパス付きの 1 個のコンパス。全閉囲型救命艇には、コンパスを恒久的に操舵位置に取り付けなければならない。他の救命艇については、ビナクルを<u>及び</u>適当な取付け装置を備えなければならない。</p> <p>((6)から(33)は省略)</p>	<p>本規定及び 3.13 に規定する救命艇の艀装品のすべての項目は、固縛、箱若しくは区画室内の収納、ブラケット若しくは類似の取付け装置による収納又は他の適切な手段により救命艇内に厳重に保管しなければならない。艀装品は、船体放棄の手順を妨げることがないような方法で保管しなければならない。救命艇の艀装品はできる限り小型の、かつ、質量の小さいものでなければならない。別段の規定がある場合を除き、救命艇の標準艀装品は、次に掲げるものとする。</p> <p>((1)から(4)は省略)</p> <p>(5) 夜光性を有するか又は適切な照明装置を備えるコンパス付きの 1 個のコンパス。全閉囲型救命艇には、コンパスを恒久的に操舵位置に取り付けなければならない。他の救命艇については、ビナクルを適当な取付け装置を備えなければならない。</p> <p>((6)から(33)は省略)</p>	文言修正

バラスト水管理設備規則 4 編 2 章 図 2.2.3-3.(1)

正	現行	備考
<p>図 2.2.3-3.(1) 図に使用される記号の説明</p> <p>The diagram illustrates the components of a ballast water management system. At the top, a horizontal line with arrows at both ends is labeled '貨物エリア外' (Outside cargo area) on the left and '規則 1 編 2.1.1(25) に規定する貨物エリア' (Cargo area specified in Rule 1, Chapter 2.1.1(25)) on the right. Below this, a rectangular box represents the ship's hull. Inside, from left to right, are the 'A.P. Tank' (shaded), 'E.R.' (Empty Reception), 'C.P.R.' (Cargo Port Reception), and 'Cargo tank'. Below the 'E.R.' and 'C.P.R.' sections are two small boxes labeled 'SC'. Below the 'Cargo tank' is a shaded box labeled 'BW Tank'. Below the hull diagram is a legend of symbols: a circle with a triangle inside for 'ポンプ' (Pump); a rectangle with a smaller rectangle inside for 'バラスト水管理システム' (Ballast water management system); a rectangle with a smaller rectangle inside for '追加のセルブレンフィルター / ハイドロサイクロン' (Additional self-cleaning filter / hydrocyclone); a square with a right-pointing arrow for '中和剤貯蔵タンク又は中和剤生成及び注入器' (Neutralizing agent storage tank or neutralizing agent generation and injection device); a rectangle with 'G/L S.T.' for '気液分離タンク' (Gas-liquid separation tank); a rectangle with 'D.W. T.T.' for '排水処理タンク' (Wastewater treatment tank); a line with a crossbar for '海洋排出' (Marine discharge); a dashed line with an arrow for '活性剤又はイナートガス又は窒素注入ライン' (Activator or inert gas or nitrogen injection line); and a dotted line with an arrow for '中和剤注入ライン' (Neutralizing agent injection line). To the right of the legend is a box titled '次に掲げる隔離方法' (Isolation methods listed below). It contains three diagrams: the first is labeled '3.3.2-3(10)(a)' and shows a line with two valves and a 'スプールピース' (Spool piece); the second is labeled '3.3.2-3(10)(b)' and shows a line with two valves and a '液封(少なくとも1.5 m)' (Liquid seal (at least 1.5 m)); the third is labeled '3.3.2-3(10)(c)' and shows a line with two valves, a 'ブリード弁' (Bleed valve), and a 'ダブルブロック弁' (Double block valve).</p>		文言修正



バラスト水管理設備規則 4 編 2 章 2.2.4-2.

正	現行	備考
<p>-2. 危険ガス又は危険液体を含む活性物質のための配管は、次の(1)から(11)を満足しなければならない。なお、本規定は、危険ガス又は危険液体の注入管に適用されるが、希薄化されているバラスト管には適用されない。</p> <p>(1) 配管は、設計圧力や設計温度に関わらず、鋼船規則 D 編 12 章に規定する 1 類管（追加の安全措置を要しない）又は 2 類管（追加の安全措置を要する）としなければならない。材料の選定、材料試験、溶接、溶接の非破壊検査、継手の種類、水圧試験、メカニカルジョイント（設けることが許容される場合）、船内据付け後の圧力試験は鋼船規則 D 編の規定に従わなければならない。</p> <p>(2) 水素、酸素、オゾンのような危険ガスが 2 類管を流れる場合、前(1)にいう追加安全措置とは、2 重管又はダクト内の管をいう。</p> <p>(3) 危険液体が 2 類管を流れる場合、前(1)にいう追加の安全措置として、本会が適当と認める措置を施さなければならない。</p> <p>(4) 前(1)に関わらず、配管内を流れる危険ガス又は危険液体の評価ののち、<u>プラスチック管プラスチック管</u>の使用を認めることがある。<u>プラスチック管プラスチック管</u>を使用する場合は、鋼船規則 D 編検査要領附属書 <del>D12</del><u>12.1.6-2</u>の要件を満足しなければならない。</p> <p>(5) 管の長さ及び継手の数は最小限としなければならない。</p> <p>(6) 前(2)の 2 重管又はダクト内の管は、排気式機械</p>	<p>-2. 危険ガス又は危険液体を含む活性物質のための配管は、次の(1)から(11)を満足しなければならない。なお、本規定は、危険ガス又は危険液体の注入管に適用されるが、希薄化されているバラスト管には適用されない。</p> <p>(1) 配管は、設計圧力や設計温度に関わらず、鋼船規則 D 編 12 章に規定する 1 類管（追加の安全措置を要しない）又は 2 類管（追加の安全措置を要する）としなければならない。材料の選定、材料試験、溶接、溶接の非破壊検査、継手の種類、水圧試験、メカニカルジョイント（設けることが許容される場合）、船内据付け後の圧力試験は鋼船規則 D 編の規定に従わなければならない。</p> <p>(2) 水素、酸素、オゾンのような危険ガスが 2 類管を流れる場合、前(1)にいう追加安全措置とは、2 重管又はダクト内の管をいう。</p> <p>(3) 危険液体が 2 類管を流れる場合、前(1)にいう追加の安全措置として、本会が適当と認める措置を施さなければならない。</p> <p>(4) 前(1)に関わらず、配管内を流れる危険ガス又は危険液体の評価ののち、プラスチック管の使用を認めることがある。プラスチック管を使用する場合は、鋼船規則 D 編検査要領附属書 <b>D12.1.6-2</b>の要件を満足しなければならない。</p> <p>(5) 管の長さ及び継手の数は最小限としなければならない。</p> <p>(6) 前(2)の 2 重管又はダクト内の管は、排気式機械</p>	<p>文言修正</p> <p>参照先の修正</p>



<p>通風装置を設けなければならない。当該排気式機械通風装置は、<b>2.2.1-13.(4), (7)</b>又は<b>(8)</b>の安全な位置に排出さなければならない。</p> <p>(7) 配管は熱源、発火源、配管内を流れる危険ガス又は危険液体と危険な反応を起こしうるその他の原因となるものから遠ざけ、機械的損傷から保護されなければならない。</p> <p>(8) 酸が流れる配管は、漏洩した場合に船員を保護する措置を設けなければならない。</p> <p>(9) 水素を多く含む空气管（分類 4、5 及び 6 の有害水バラスト処理設備）、酸素を多く含む空气管（分類 3a、7a、7b 及び 8 の有害水バラスト処理設備）及びオゾンを多く含む配管（分類 7a 及び 7b の有害水バラスト処理設備）は、居住区域、制御場所及び業務区域を通過させてはならない。</p> <p>(10) 酸素を多く含む空气管（分類 3a、7a、7b 及び 8 の有害水バラスト処理設備）は、次の<b>(a)</b>から<b>(c)</b>の措置を施さない場合は危険場所を通過させてはならない。  <b>(a)</b> 前<b>(2)</b>の 2 重管又はダクト内の管  <b>(b)</b> <b>2.2.4-1.(4)</b>の検知器  <b>(c)</b> 前<b>(6)</b>の排気式機械通風装置</p> <p>(11) 水素を多く含む空气管（分類 4、5 及び 6 の有害水バラスト処理設備）、酸素を多く含む空气管（分類 3a、7a、7b 及び 8 の有害水バラスト処理設備）は、可能な限り短く且つ曲げないよう設置しなければならない。必要な場合には、製造者の指示に従い、水平部分の配管を最小限にとどめるように曲げなければならない。</p>	<p>通風装置を設けなければならない。当該排気式機械通風装置は、<b>2.2.1-13.(4), (7)</b>又は<b>(8)</b>の安全な位置に排出さなければならない。</p> <p>(7) 配管は熱源、発火源、配管内を流れる危険ガス又は危険液体と危険な反応を起こしうるその他の原因となるものから遠ざけ、機械的損傷から保護されなければならない。</p> <p>(8) 酸が流れる配管は、漏洩した場合に船員を保護する措置を設けなければならない。</p> <p>(9) 水素を多く含む空气管（分類 4、5 及び 6 の有害水バラスト処理設備）、酸素を多く含む空气管（分類 3a、7a、7b 及び 8 の有害水バラスト処理設備）及びオゾンを多く含む配管（分類 7a 及び 7b の有害水バラスト処理設備）は、居住区域、制御場所及び業務区域を通過させてはならない。</p> <p>(10) 酸素を多く含む空气管（分類 3a、7a、7b 及び 8 の有害水バラスト処理設備）は、次の<b>(a)</b>から<b>(c)</b>の措置を施さない場合は危険場所を通過させてはならない。  <b>(a)</b> 前<b>(2)</b>の 2 重管又はダクト内の管  <b>(b)</b> <b>2.2.4-1.(4)</b>の検知器  <b>(c)</b> 前<b>(6)</b>の排気式機械通風装置</p> <p>(11) 水素を多く含む空气管（分類 4、5 及び 6 の有害水バラスト処理設備）、酸素を多く含む空气管（分類 3a、7a、7b 及び 8 の有害水バラスト処理設備）は、可能な限り短く且つ曲げないよう設置しなければならない。必要な場合には、製造者の指示に従い、水平部分の配管を最小限にとどめるように曲げなければならない。</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

バラスト水管理設備規則 4 編 3 章 3.2.1

正	現行	備考
<p>有害水バラスト処理室は、鋼船規則 R 編 9 章の適用上、次の(1)及び(2)の通り分類しなければならない。</p> <p>(1) 油焚きのイナートガス発生装置を設ける有害水バラスト処理室（分類 3b 及び 3c の有害水バラスト処理設備）は、鋼船規則 R 編 9.2.3-2.(6)及び 9.2.4-2.(6)に規定する「A 類機関区域」としなければならない。</p> <p>(2) その他の有害水バラスト処理室は、鋼船規則 R 編 9.2.3-2.(7)及び 9.2.4-2.(7)に規定する「その他の機関室機関区域」としなければならない。</p>	<p>有害水バラスト処理室は、鋼船規則 R 編 9 章の適用上、次の(1)及び(2)の通り分類しなければならない。</p> <p>(1) 油焚きのイナートガス発生装置を設ける有害水バラスト処理室は、鋼船規則 R 編 9.2.3-2.(6)及び 9.2.4-2.(6)に規定する「A 類機関区域」としなければならない。</p> <p>(2) その他の有害水バラスト処理室は、鋼船規則 R 編 9.2.3-2.(7)及び 9.2.4-2.(7)に規定する「その他の機関室」としなければならない。</p>	<p>文言修正</p> <p>文言修正</p>

技術規則に対する誤記修正

荷役集中監視制御設備規則 2 章 2.3.3

正	現行	備考
2.3.3 臨時検査*	2.3.3 臨時検査	文言修正

高速船規則 2 編 2 章 2.1.3

正	現行	備考
<p>-1. 製造中の登録検査を受けようとする船舶については、前 2.1.2 の規定による承認用図面その他の書類のほか、次に掲げる図面その他の書類を提出しなければならない。</p> <p>(省略)</p> <p>(5) 復原性資料等の備付けが要求される船舶では、次に掲げる図面及び書類</p> <p>(a) 一般配置図</p> <p>(b) 中央横断面図</p> <p>(c) 中心線縦断面図(風圧側面積に算入する構造物及び甲板積み貨物の配置及び寸法並びに浮力算入範囲を記載したもの。)</p> <p>(d) 構造鋼材図</p> <p>(e) 船体線図(寸法表を含めること。)</p> <p>(f) 開口配置図(開口の位置、大きさ及び閉鎖装置の表示)</p> <p>(g) 復原性計算書(風圧側面積、自由表面の影響及び最大許容重心高さについて記載したもの。)</p> <p>(h) ビルジキールを有する船舶では、その配置、寸法及び投影面積を記載した図面</p> <p>(6) 満載喫水線の標示を必要とする船舶では、次に掲げる図面</p> <p>(省略)</p> <p>(7) 次に掲げる機関関係図面及びその他の書類</p> <p>(省略)</p> <p>(j) コンピュータシステム</p> <p>鋼船規則 X 編 2.1.1(2)に規定されているもの</p>	<p>-1. 製造中の登録検査を受けようとする船舶については、前 2.1.2 の規定による承認用図面その他の書類のほか、次に掲げる図面その他の書類を提出しなければならない。</p> <p>(省略)</p> <p>(5) 復原性資料等の備付けが要求される船舶では、次に掲げる図面及び書類</p> <p>(a) 一般配置図</p> <p>(b) 中央横断面図</p> <p>(c) 中心線縦断面図(風圧側面積に算入する構造物及び甲板積み貨物の配置及び寸法並びに浮力算入範囲を記載したもの。)</p> <p>(d) 構造鋼材図</p> <p>(e) 船体線図(寸法表を含めること。)</p> <p>(f) 開口配置図</p> <p>(g) 復原性計算書(風圧側面積、自由表面の影響及び最大許容重心高さについて記載したもの。)</p> <p>(h) ビルジキールを有する船舶では、その配置、寸法及び投影面積を記載した図面</p> <p>(6) 満載喫水線の標示を必要とする船舶では、次に掲げる図面</p> <p>(省略)</p> <p>(7) 次に掲げる機関関係図面及びその他の書類</p> <p>(省略)</p> <p>(j) コンピュータシステム</p> <p>鋼船規則 X 編 2.1.1(2)に規定されているもの</p>	<p>文言修正</p>

(8) 低引火点燃料船では、鋼船規則 B 編 2.1.3-1.(5)に規定される図面及びその他の書類	(8) 低引火点燃料船では、鋼船規則 B 編 2.1.3-1.(5)に規定される図面及びその他の書類	
(9) アスベストを含む材料を使用していない旨の宣言書及び必要な補足資料	(9) アスベストを含む材料を使用していない旨の宣言書及び必要な補足資料	
(10) その他本会が必要と認める図面及び書類	(10) その他本会が必要と認める図面及び書類	

### 高速船規則 2 編 3 章 3.7.3

正	現行	備考
<p>ボイラ及び熱媒油設備は、(1)から(9)に従い検査を行う。</p> <p>(省略)</p> <p>(6) 検査終了後、ボイラ及び過熱器の安全弁を制限圧力の <u>3103%</u>を超えない範囲内での作動状態の調整を行う。なお、安全弁の調整用を使用される圧力計については、適切に校正されていることを確認する。また、熱媒油加熱器にあつては、逃し管の現状を検査する。安全弁を備える熱媒油加熱器に対しては安全弁の吹き出し圧力を確認する。</p> <p>(7) 蒸気発生装置及び捕鯨船等の漁獲物処理に用いられる圧力容器で内部に蒸気を蓄えるものについては、ボイラに準じて検査する。</p> <p>(8) 上記(1)から(7)の検査終了後、安全装置、警報装置及び自動燃焼装置が装備されているときは、各装置が有効に作動することを規則 D 編 9 章に従い確認する。</p> <p>(9) 上記(1)から(3)の検査において、内部空間の制限（小型のボイラ及び／又は狭い内部空間）により目視検査が実施できない場合、当該検査を本会が適当と認める水圧試験又はその他の確認方法とすることができる。</p>	<p>ボイラ及び熱媒油設備は、(1)から(9)に従い検査を行う。</p> <p>(省略)</p> <p>(6) 検査終了後、ボイラ及び過熱器の安全弁を制限圧力の 3%を超えない範囲内での作動状態の調整を行う。なお、安全弁の調整用を使用される圧力計については、適切に校正されていることを確認する。また、熱媒油加熱器にあつては、逃し管の現状を検査する。安全弁を備える熱媒油加熱器に対しては安全弁の吹き出し圧力を確認する。</p> <p>(7) 蒸気発生装置及び捕鯨船等の漁獲物処理に用いられる圧力容器で内部に蒸気を蓄えるものについては、ボイラに準じて検査する。</p> <p>(8) 上記(1)から(7)の検査終了後、安全装置、警報装置及び自動燃焼装置が装備されているときは、各装置が有効に作動することを確認する。</p> <p>(9) 上記(1)から(3)の検査において、内部空間の制限（小型のボイラ及び／又は狭い内部空間）により目視検査が実施できない場合、当該検査を本会が適当と認める水圧試験又はその他の確認方法とすることができる。</p>	<p>文言修正</p> <p>文言／参照先の修正</p>

# 高速船規則 2 編 3 章 3.9.2-1.

正	現行	備考
<p>-1. 第 1A 種軸の検査</p> <p>(1) 第 1A 種軸は、登録検査又は前回の検査の完了日から 5 年を経過する日（検査期限日）までの間に表 3.9.2 の開放検査に規定する検査を受けなければならない。</p> <p>(2) 前(1)に加えて、鋼船規則 D 編 6.2.7-1.(3)に規定する耐食性材料で製造された第 1A 種軸は、登録検査又は前(1)の検査の完了日から起算して 36 ヶ月を経過する日（検査期限日）までの間に、表 3.9.2 に掲げる部分検査を受けなければならない。当該検査の結果が良好でない場合、表 3.9.2 に掲げる開放検査を受けなければならない。</p>	<p>-1. 第 1A 種軸の検査</p> <p>(1) 第 1A 種軸は、登録検査又は前回の検査の完了日から 5 年を経過する日（検査期限日）までの間に表 3.9.2 の開放検査に規定する検査を受けなければならない。</p> <p>(2) 前(1)に加えて、鋼船規則 D 編 6.2.7-1.(3)に規定する耐食性材料で製造された第 1A 種軸は、登録検査又は前-1.の検査の完了日から起算して 36 ヶ月を経過する日（検査期限日）までの間に、表 3.9.2 に掲げる部分検査を受けなければならない。当該検査の結果が良好でない場合、表 3.9.2 に掲げる開放検査を受けなければならない。</p>	<p>参照先の修正</p>

## 高速船規則 2 編 3 章 3.13.1

正	現行	備考
<p>船級符号に“CybR”の付記を有する船舶の年次検査では、鋼船規則 B 編 3.9.2 に規定する検査を行う。</p>	<p>船級符号に“CybR”の付記を有する船舶の年次検査では、鋼船規則 B 編 3.9.2 に規定する検査を行う。</p>	<p>参照先の修正</p>

## 高速船規則 2 編 3 章 3.13.2

正	現行	備考
<p>船級符号に“CybR”の付記を有する船舶の中間検査では、鋼船規則 B 編 4.9.2 に規定する検査を行う。</p>	<p>船級符号に“CybR”の付記を有する船舶の中間検査では、鋼船規則 B 編 4.9.2 に規定する検査を行う。</p>	<p>参照先の修正</p>

## 高速船規則 2 編 3 章 3.13.3

正	現行	備考
<p>船級符号に“CybR”の付記を有する船舶の定期検査では、鋼船規則 B 編 5.9.2 に規定する検査を行う。</p>	<p>船級符号に“CybR”の付記を有する船舶の定期検査では、鋼船規則 B 編 5.9.2 に規定する検査を行う。</p>	<p>参照先の修正</p>

## 高速船規則 5 編 2 章 2.2.1

正	現行	備考
<p>船底部に作用する船底荷重<math>P_B</math>は、船底部の各位置において次の(1)から(3)に規定する値以上としなければならない。</p> <p>(1) 当該位置が最大衝撃荷重の発生し得る範囲内にある場合: (省略) <math>V_s</math> : 船底衝撃荷重を求めるための前進速度で、<u>1 編 2.1.8 に規定する船舶の最大速力の値にかかわらず、次の算式による値以上としなければならない。</u></p> $V_s = F_m \cdot \sqrt{(g \cdot L_s)} \text{ (m/sec)}$ <p>(省略)</p> <p>(3) 前(1)及び(2)にかかわらず、船底部の各位置の作用する船底荷重<math>P_B</math>は、次の算式による値未満としてはない。</p> $P_{Bmin} = 10(d + H_w + 0.18B) \text{ (kN/m}^2\text{)}$ $H_w$ は、前(1)の規定による。	<p>船底部に作用する船底荷重<math>P_B</math>は、船底部の各位置において次の(1)から(3)に規定する値以上としなければならない。</p> <p>(1) 当該位置が最大衝撃荷重の発生し得る範囲内にある場合: (省略) <math>V_s</math> : 船底衝撃荷重を求めるための前進速度で、船舶の最大速力の値にかかわらず、次の算式による値以上としなければならない。</p> $V_s = F_m \cdot \sqrt{(g \cdot L_s)} \text{ (m/sec)}$ <p>(省略)</p> <p>(3) 前(1)及び(2)にかかわらず、船底部の各位置の作用する船底荷重<math>P_B</math>は、次の算式による値未満としてはない。</p> $P_{Bmin} = 10(d + H_w + 0.18B) \text{ (kN/m}^2\text{)}$ $H_w$ は、前(1)の規定による。	参照先の修正

## 高速船規則 7 編 3 章 3.2.4-1.

正	現行	備考
<p>-1. 長さ及び幅がそれぞれ 230mm を超える放水口には、<u>約 230mm を超えない</u>の間隔で落下防止のための強固なレールを設けなければならない。</p>	<p>-1. 長さ及び幅がそれぞれ 230mm を超える放水口には、230mm を超えない間隔で落下防止のための強固なレールを設けなければならない。</p>	文言修正

高速船規則 9 編 2 章 2.2.1-3.

正	現行	備考
-3. 電気推進船の主機として用いられる往復動内燃機関が専ら推進用電動機に電力を供給する発電機を駆動する場合には、鋼船規則 <u>DH</u> 編 2.45.1-5.2-2.に規定する調速機を備えること。	-3. 電気推進船の主機として用いられる往復動内燃機関が専ら推進用電動機に電力を供給する発電機を駆動する場合には、鋼船規則 <u>D</u> 編 2.4.1-5.に規定する調速機を備えること。	参照先の修正

高速船規則 9 編 2 章 2.3.9-3.

正	現行	備考
-3. 電子制御機関の運転に不可欠なセンサー（例えば次の用途に使用されるもの）は 2 台設置しなければならない。ただし、これらのセンサーからのフィードバックなしに電子制御機関の通常運転が可能な場合は、当該センサーを 1 台として差し支えない。 (1) 回転数 (+2) クランク角 (23) 燃料油用共通蓄圧器の圧力	-3. 電子制御機関の運転に不可欠なセンサー（例えば次の用途に使用されるもの）は 2 台設置しなければならない。ただし、これらのセンサーからのフィードバックなしに電子制御機関の通常運転が可能な場合は、当該センサーを 1 台として差し支えない。 回転数 (1) クランク角 (2) 燃料油用共通蓄圧器の圧力	文言修正

高速船規則 9 編 3 章 3.3.1-1.

正	現行	備考
-1. ガスタービン（非常用発電機を駆動するものを除く）には、過速度防止装置を設けること。この過速度防止装置は、出力軸の回転数が連続最大回転数の 115%を超えないように調整され、3.3.2-23.に掲げる機能を有するものとする。	-1. ガスタービン（非常用発電機を駆動するものを除く）には、過速度防止装置を設けること。この過速度防止装置は、出力軸の回転数が連続最大回転数の 115%を超えないように調整され、3.3.2-2.に掲げる機能を有するものとする。	参照先の修正

高速船規則 10 編 2 章 2.2.11-4.

正	現行	備考
-4. 接続箱には、配電方式、 <u>公称</u> 電圧、周波数及び接続手順を明示しなければならない。	-4. 接続箱には、配電方式、電圧、周波数及び接続手順を明示しなければならない。	文言修正



### 高速船規則 11 編 3 章 3.6.1-1.

正	現行	備考
-1. 特殊分類区域又は開放された自動車積載場所を有する船舶には、少なくとも <u>3.6.3 の要件に適合した 2 組の消防員装具を備えなければならない。</u>	-1. 特殊分類区域又は開放された自動車積載場所を有する船舶には、少なくとも 2 組の消防員装具を備えなければならない。	文言／参照先の修正

### 高速船規則 11 編 4 章 4.1.1-4.

正	現行	備考
-4. 可燃性液体を移送するための管、弁及び継手は鋼を使用するか又は鋼以外の材料を使用する場合は、管装置の使用圧力及び配置されている区画を考慮し、強度的及び防火性において本会の満足する材料でなければならない。実行可能な限り <u>フレキシブルパイプフレキシブル管</u> の使用は避けなければならない。	-4. 可燃性液体を移送するための管、弁及び継手は鋼を使用するか又は鋼以外の材料を使用する場合は、管装置の使用圧力及び配置されている区画を考慮し、強度的及び防火性において本会の満足する材料でなければならない。実行可能な限りフレキシブルパイプの使用は避けなければならない。	文言修正

### 高速船規則 11 編 5 章 5.2.3-2.

正	現行	備考
-2. 貨物区域及び開放された自動車積載場所の全域にわたり、必要に応じて手動発信器が設けられていなければならない。また、本区域の各出口の近くには、発信器が一箇所ずつ設けられていなければならない。 <u>この区域の全ての入口には「禁煙」の標識を掲げておかなければならない。</u>	-2. 貨物区域及び開放された自動車積載場所の全域にわたり、必要に応じて手動発信器が設けられていなければならない。また、本区域の各出口の近くには、発信器が一箇所ずつ設けられていなければならない。この区域の全ての入口には「禁煙」の標識を掲げておかなければならない。	文言修正

### 高速船規則 11 編 5 章 5.2.5

正	現行	備考
開放された自動車積載場所には、各甲板に 20m を超えない間隔で両舷に、油の火災の消火に適する持運び式消火器を備えなければならない。これらの消火器は、当該区域の各入口に 1 個備えなければならない。 <u>この区域の全ての入口には「禁煙」の標識を掲げておかなければ</u>	開放された自動車積載場所には、各甲板に 20m を超えない間隔で両舷に、油の火災の消火に適する持運び式消火器を備えなければならない。これらの消火器は、当該区域の各入口に 1 個備えなければならない。	文言修正

<u>ならない。</u>		
--------------	--	--

高速船規則 14 編 1 章 1.1.1

正	現行	備考
<del>コンピュータシステ</del> コンピュータシステムについては、鋼船規則 X 編 3 章以降の各章の該当規定によらなければならない。	コンピュータシステについては、鋼船規則 X 編 3 章以降の各章の該当規定によらなければならない。	文言修正

強化プラスチック船規則 9 章 9.1.2

正	現行	備考
深水タンクを構成する部分の肋骨は、その肋骨を深水タンクの間隔隔壁の防撓材とみなして定められる強さを有するものでなければならない。	深水タンクを構成する部分の肋骨は、その肋骨を深水タンクの間隔の防撓材とみなして定められる強さを有するものでなければならない。	文言修正

強化プラスチック船規則 17 章 17.2.2

正	現行	備考
<p>木製蓋板は、次の(1)から(3)の規定による。</p> <p>(1) 木製蓋材の仕上がり厚さは、次の算式による値以上としなければならない。上に貨物を積む倉口の木製蓋板は、甲板間高さが <math>2.6\text{ m}</math> を超える場合、又は倉口上に積む貨物の重量が単位面積当たり <math>18\text{ kN/m}^2</math> を超える場合は、その比に応じて厚さを増さなければならない。ただし、その厚さは、いかなる場合も <math>48\text{ mm}</math> 未満としてはならない。</p> <p><math>30S\text{ (mm)}</math>  <math>S</math> : 倉口梁の心距 (m)</p> <p>(2) 木製蓋板の材料は、良質で木目が通り、有害な節、白太及び割れ目がないものであること。</p> <p>(3) 木製蓋板の両端は、帯銅板で保護すること。</p>	<p>木製蓋板は、次の(1)から(3)の規定による。</p> <p>(1) 木製蓋材の仕上がり厚さは、次の算式による値以上としなければならない。上に貨物を積む倉口の木製蓋板は、甲板間高さが <math>2.6\text{ m}</math> を超える場合、又は倉口上に積む貨物の重量が単位面積当たり <math>18\text{ N/m}^2</math> を超える場合は、その比に応じて厚さを増さなければならない。ただし、その厚さは、いかなる場合も <math>48\text{ mm}</math> 未満としてはならない。</p> <p><math>30S\text{ (mm)}</math>  <math>S</math> : 倉口梁の心距 (m)</p> <p>(2) 木製蓋板の材料は、良質で木目が通り、有害な節、白太及び割れ目がないものであること。</p> <p>(3) 木製蓋板の両端は、帯銅板で保護すること。</p>	文言修正

フローティングドック規則 2章 2.3.1-1.

正	現行	備考
-1. 推進機関を有さず、船舶安全法施行規則（昭和 38 年 9 月 25 日運輸省令第 41 号）第一条第 7 項にいう水域で使用されるフローティングドックにあつては、本会船級を維持するため、次の <b>2.3.2</b> <del>ないし</del> <b>2.3.5</b> の規定による定期的検査、改造、損傷及び修理に関する検査及び不定期検査を受けなければならない。また、 <b>2.3</b> に特に定められていない事項については、鋼船規則 <b>B</b> 編の関連規定を適用する。	-1. 推進機関を有さず、船舶安全法施行規則（昭和 38 年 9 月 25 日運輸省令第 41 号）第一条第 7 項にいう水域で使用されるフローティングドックにあつては、本会船級を維持するため、次の <b>2.3.2</b> <del>ないし</del> <b>2.3.5</b> の規定による定期的検査、改造、損傷及び修理に関する検査及び不定期検査を受けなければならない。また、 <b>2.3</b> に特に定められていない事項については、鋼船規則 <b>B</b> 編の関連規定を適用する。	文言修正

フローティングドック規則 2章 2.3.3-5.

正	現行	備考
-5. ボイラは、鋼船規則 <b>B</b> 編 <u>7</u> 章の規定により検査する。機器、管装置及び電気設備については、適用し得る限り、鋼船規則 <b>B</b> 編 <u>75</u> 章の規定に基づいて検査する。	-5. ボイラは、鋼船規則 <b>B</b> 編の規定により検査する。機器、管装置及び電気設備については、適用し得る限り、鋼船規則 <b>B</b> 編 <u>7</u> 章の規定に基づいて検査する。	参照先の修正  参照先の修正

フローティングドック規則 4章 4.2.1

正	現行	備考
<b>4.2.2</b> <del>ないし</del> <b>4.2.4</b> の復原性に関する規定は、保護された水域で使用するドックについて定めたものである。保護されない水域で使用するドックについては、特別の配慮を払わなければならない。	<b>4.2.2</b> <del>ないし</del> <b>4.2.4</b> の復原性に関する規定は、保護された水域で使用するドックについて定めたものである。保護されない水域で使用するドックについては、特別の配慮を払わなければならない。	文言修正

フローティングドック規則 7章 7.3.5

正	現行	備考
消火の <u>を目的が</u> として機関区域にガスを放射する設備を設ける場合は、ガス供給設備には容易に近付き得る場所で、かつ、火災の発生によって使用が容易に中断され難い場所に制御弁又は制御用コックを設けなければならない。これらの設備には、不注意による予期しない	消火の目的が機関区域にガスを放射する設備を設ける場合は、ガス供給設備には容易に近付き得る場所で、かつ、火災の発生によって使用が容易に中断され難い場所に制御弁又は制御用コックを設けなければならない。これらの設備には、不注意による予期しないガス放出を	文言修正

技術規則に対する誤記修正

ガス放出を防止するための適切な装置を設けなければならない。	防止するための適切な装置を設けなければならない。	
-------------------------------	--------------------------	--

### 海上コンテナ規則 2章 2.1.1-1.

正	現行	備考
-1. 設計型式承認を受けようとするコンテナの型式は、その構造、寸法、材料等が、 <b>5章</b> 、 <del>ないし</del> <u>から</u> <b>7章</b> の該当規定に適合しており、かつ、その型式に基づいて製造された見本のコンテナが <b>5章</b> <del>ないし</del> <u>から</u> <b>7章</b> の該当規定による試験検査に合格しなければならない。ただし、当該コンテナの型式が <b>CSC</b> の設計式の承認をうけたものである場合には、本会は、所定の関係書類を審査の上、規定による試験の一部又は全部を省略することがある。	-1. 設計型式承認を受けようとするコンテナの型式は、その構造、寸法、材料等が、 <b>5章</b> 、 <del>ないし</del> <b>7章</b> の該当規定に適合しており、かつ、その型式に基づいて製造された見本のコンテナが <b>5章</b> <del>ないし</del> <b>7章</b> の該当規定による試験検査に合格しなければならない。ただし、当該コンテナの型式が <b>CSC</b> の設計式の承認をうけたものである場合には、本会は、所定の関係書類を審査の上、規定による試験の一部又は全部を省略することがある。	文言修正  文言修正

### 海上コンテナ規則 3章 3.1.3

正	現行	備考
<del>1ヶ年</del> 以上 <del>にわたり</del> 、コンテナの製造を中止したのち <del>1</del> <u>年を経過し</u> 再び製造を始めようとする場合は、本章の規定に準じて審査を行う。	1ヶ年以上 <del>にわたり</del> 、コンテナの製造を中止したのち再び製造を始めようとする場合は、本章の規定に準じて審査を行う。	文言修正

### 海上コンテナ規則 4章 4.2.1-1.

正	現行	備考
-1. 製造法承認を受けた製造所におけるシリーズ生産コンテナについては、次の各号に定める事項について本会の試験検査を受けなければならない。 (1) 各コンテナに対して、 <b>5.5</b> の規定による外観検査及び寸法検査。 (2) 本会の適当と認める数のコンテナに対して、 <b>5.5</b> の規定による質量計測。 (3) 一般貨物コンテナにあっては、各コンテナに対して、 <b>5.5</b> の規定による風雨密試験。 (4) サーマルコンテナにあっては、各コンテナに対	-1. 製造法承認を受けた製造所におけるシリーズ生産コンテナについては、次の各号に定める事項について本会の試験検査を受けなければならない。 (1) 各コンテナに対して、 <b>5.5</b> の規定による外観検査及び寸法検査。 (2) 本会の適当と認める数のコンテナに対して、 <b>5.5</b> の規定による質量計測。 (3) 一般貨物コンテナにあっては、各コンテナに対して、 <b>5.5</b> の規定による風雨密試験。 (4) サーマルコンテナにあっては、各コンテナに対	

<p>して、<b>5.5</b> 及び <b>6.5</b> の規定による風雨密試験及び機密<u>気密</u>性能試験。ただし、気密性能試験の試験時間及び温度条件については、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>(5) 各サーマルコンテナに取り付けられた冷凍ユニット又は加熱装置に対して、運転作動試験。</p> <p>(6) タンクコンテナにあっては、各タンクに対して、<b>7.5</b> の規定による耐圧試験。</p> <p>(7) 50 個について 1 個の割合で選んだコンテナに対して、<b>5.5</b>、<b>6.5</b> 又は <b>7.5</b> の規定による耐力試験のうち、積重ね試験、上部つり上げ試験及び床試験。<u>冷凍コンテナ</u>サーマルコンテナにあっては、更に <b>6.5</b> の規定による断熱性能試験及び冷凍<u>冷却</u>試験を行う。なお、試験の成績によって、以後の試験の種類及び供試コンテナの数を増減することがある。また、断熱性能試験及び冷却試験の試験時間については、本会の適当と認めるところによる。</p>	<p>して、<b>5.5</b> 及び <b>6.5</b> の規定による風雨密試験及び機密性能試験。ただし、気密性能試験の試験時間及び温度条件については、本会の適当と認めるところによる。</p> <p>(5) 各サーマルコンテナに取り付けられた冷凍ユニット又は加熱装置に対して、運転作動試験。</p> <p>(6) タンクコンテナにあっては、各タンクに対して、<b>7.5</b> の規定による耐圧試験。</p> <p>(7) 50 個について 1 個の割合で選んだコンテナに対して、<b>5.5</b>、<b>6.5</b> 又は <b>7.5</b> の規定による耐力試験のうち、積重ね試験、上部つり上げ試験及び床試験。冷凍コンテナにあっては、更に <b>6.5</b> の規定による断熱性能試験及び冷凍試験を行う。なお、試験の成績によって、以後の試験の種類及び供試コンテナの数を増減することがある。また、断熱性能試験及び冷却試験の試験時間については、本会の適当と認めるところによる。</p>	<p>文言修正</p> <p>文言修正</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------

#### 海上コンテナ規則 4 章 4.2.2

正	現行	備考
<p>(1) 各コンテナに対して、<b>5.5</b> の規定による外観検査及び寸法検査</p> <p>(2) 本会の適当と認める数のコンテナに対して、<b>5.5</b> の規定による質量計測</p> <p>(3) 一般貨物コンテナにあっては、各コンテナに対して、<b>5.5</b> の規定による風雨密試験</p> <p>(4) サーマルコンテナにあっては、各コンテナに対して、<b>5.5</b> 及び <b>6.5</b> の規定による風雨密試験及び気密性能試験。ただし、気密性能試験の試験時間及び温度条件については、本会の適当と認める</p>	<p>(1) 各コンテナに対して、<b>5.5</b> の規定による外観検査及び寸法検査</p> <p>(2) 本会の適当と認める数のコンテナに対して、<b>5.5</b> の規定による質量計測</p> <p>(3) 一般貨物コンテナにあっては、各コンテナに対して、<b>5.5</b> の規定による風雨密試験</p> <p>(4) サーマルコンテナにあっては、各コンテナに対して、<b>5.5</b> 及び <b>6.5</b> の規定による風雨密試験及び気密性能試験。ただし、気密性能試験の試験時間及び温度条件については、本会の適当と認める</p>	

<p>ところによる。</p> <p>(5) 各サーマルコンテナに取付けられた冷凍ユニット又は加熱装置に対して、運転作動試験</p> <p>(6) タンクコンテナにあっては、各タンクに対して、<b>7.5</b>の規定による耐圧試験</p> <p>(7) 同一設計及び仕様にに基づき、同一製造設備で、同一時期に製造されたと認められるコンテナの中から、<b>50</b>個について1個の割合で選んだコンテナに対して、<b>5.5</b>又は<b>6.5</b>又は<b>7.5</b>の規定による耐力試験。<u>冷凍コンテナ</u><u>サーマルコンテナ</u>にあっては更に<b>6.5</b>の規定による断熱性能試験及び冷冷却試験。なお、試験の成績によって、以後の試験の種類及び供試コンテナの数を増減することがある。</p>	<p>ところによる。</p> <p>(5) 各サーマルコンテナに取付けられた冷凍ユニット又は加熱装置に対して、運転作動試験</p> <p>(6) タンクコンテナにあっては、各タンクに対して、<b>7.5</b>の規定による耐圧試験</p> <p>(7) 同一設計及び仕様にに基づき、同一製造設備で、同一時期に製造されたと認められるコンテナの中から、<b>50</b>個について1個の割合で選んだコンテナに対して、<b>5.5</b>又は<b>6.5</b>又は<b>7.5</b>の規定による耐力試験。冷凍コンテナにあっては更に<b>6.5</b>の規定による断熱性能試験及び冷試験。なお、試験の成績によって、以後の試験の種類及び供試コンテナの数を増減することがある。</p>	<p>文言修正</p> <p>文言修正</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------

#### 海上コンテナ規則 5章 5.1.1

正	現行	備考
本章の規定は箱型及び <u>オープントップ型</u> <u>オープントップ型</u> の一般貨物コンテナに適用する。	本章の規定は箱型及びオープントップ型の一般貨物コンテナに適用する。	文言修正

#### 海上コンテナ規則 5章 5.2.3-2.

正	現行	備考
-2. 上部すみ金具の上面は、 <u>屋根板</u> <u>屋根板</u> 上面から少なくとも <b>6mm</b> 出ていなければならない。	-2. 上部すみ金具の上面は、屋根板上面から少なくとも <b>6mm</b> 出ていなければならない。	文言修正

#### 海上コンテナ規則 6章 6.5.3

正	現行	備考
気密性能試験は、下記によって行う。 (1) 試験方法: (a) 気密試験は、断熱性能試験に先だち行う。 (b) コンテナは、通常の使用状態とし、通常の方	気密性能試験は、下記によって行う。 (1) 試験方法: (a) 気密試験は、断熱性能試験に先だち行う。 (b) コンテナは、通常の使用状態とし、通常の方	



<p>法で閉鎖する。</p> <p>(c) コンテナ内部及び外部の温度は、15℃から25℃の範囲に保持し、それぞれ3℃以内で安定させる。</p> <p>(d) 冷凍及び加熱装置は、取付けた状態とする。但し、着脱式のもので接続部に閉鎖装置を有するコンテナの場合は、冷凍及び加熱装置を取付けず閉鎖装置は閉める。</p> <p>(e) 排水口は、すべて閉鎖する。</p> <p>(f) マノメーター及び流量計を経た空気供給管は、気密接続金具によりコンテナに接続する。又、マノメーターは空気供給管に直接取付けてはならない。</p> <p>(g) コンテナの内部圧力が、<math>250 \pm 10 \text{ Pa}</math> (<math>25 \pm 1 \text{ mm}</math> 水柱圧) に上昇するまで空気を送り込み、その圧力を維持するように空気供給を調節する。試験圧力が安定した後 30 分以上その状態を保つ。</p> <p>(2) 計測:</p> <p>(a) コンテナ内部<del>内外部</del>の温度を計測する。</p> <p>(b) 試験圧力が安定した時、その圧力を維持するために要した空気漏れ量を記録する。</p> <p>(3) 検査:</p> <p>標準気圧で表される空気漏れ量は、表 6.1 の値を超えてはならない。ただし、この値を超える場合には、<b>ISO1496/II</b> によることができる。なお、<b>6.2.4-5.</b>で規定する空気入口及び出口を持ち、<b>6.5.3(1)(d)</b>に規定するただし書きが適用される1CC及び1Cコンテナにあっては、最大許容空気漏れ量は <math>8 \text{ m}^3/\text{h}</math> 未満でなければならない。</p>	<p>法で閉鎖する。</p> <p>(c) コンテナ内部及び外部の温度は、15℃から25℃の範囲に保持し、それぞれ3℃以内で安定させる。</p> <p>(d) 冷凍及び加熱装置は、取付けた状態とする。但し、着脱式のもので接続部に閉鎖装置を有するコンテナの場合は、冷凍及び加熱装置を取付けず閉鎖装置は閉める。</p> <p>(e) 排水口は、すべて閉鎖する。</p> <p>(f) マノメーター及び流量計を経た空気供給管は、気密接続金具によりコンテナに接続する。又、マノメーターは空気供給管に直接取付けてはならない。</p> <p>(g) コンテナの内部圧力が、<math>250 \pm 10 \text{ Pa}</math> (<math>25 \pm 1 \text{ mm}</math> 水柱圧) に上昇するまで空気を送り込み、その圧力を維持するように空気供給を調節する。試験圧力が安定した後 30 分以上その状態を保つ。</p> <p>(2) 計測:</p> <p>(a) コンテナ内部の温度を計測する。</p> <p>(b) 試験圧力が安定した時、その圧力を維持するために要した空気漏れ量を記録する。</p> <p>(3) 検査:</p> <p>標準気圧で表される空気漏れ量は、表 6.1 の値を超えてはならない。ただし、この値を超える場合には、<b>ISO1496/II</b> によることができる。なお、<b>6.2.4-5.</b>で規定する空気入口及び出口を持ち、<b>6.5.3(1)(d)</b>に規定するただし書きが適用される1CC及び1Cコンテナにあっては、最大許容空気漏れ量は <math>8 \text{ m}^3/\text{h}</math> 未満でなければならない。</p>	<p>文言修正</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

海上コンテナ規則 6 章 6.5.4

正	現行	備考
<p>断熱性能試験は、下記によって行う。</p> <p>(1) 試験方法</p> <p>(a) 断熱性能試験は、気密性能試験の終了後行う。</p> <p>(b) コンテナには、冷凍ユニット及び加熱装置を所定の状態に取付けて行う。但し、着脱式装置の場合は、それを取り外し、空気入口孔及び空気出口孔を閉鎖して行う。</p> <p>(c) 試験は、庫内を加熱する方法又は、冷却する方法を用いて、定常状態で行う。</p> <p>(d) 試験は定常状態の下で連続 8 時間以上行い、30 分以内の間隔で測定する。</p> <p>(e) 試験中は下記の状態を保持する。</p> <p>i) 平均壁温度は、20℃以上 32℃以下の範囲とし、かつ内外の温度差は 20℃以上とする。</p> <p>ii) 試験中は庫内の最高と最低の温度差は、3℃以下とする。</p> <p>iii) 試験中は庫外の最高と最低の温度差は、3℃以下とする。</p> <p>iv) 各測定時における庫内の平均温度<math>\theta_i</math>の最高と最低の温度差は、1.5℃以下とする。</p> <p>v) 各測定時における庫外の平均温度<math>\theta_e</math>の最高と最低の温度差は、1.5℃以下とする。</p> <p>vi) 最低と最高の電力消費量の差は、最低量の 3%を超えてはならない。</p>	<p>断熱性能試験は、下記によって行う。</p> <p>(1) 試験方法</p> <p>(a) 断熱性能試験は、気密性能試験の終了後行う。</p> <p>(b) コンテナには、冷凍ユニット及び加熱装置を所定の状態に取付けて行う。但し、着脱式装置の場合は、それを取り外し、空気入口孔及び空気出口孔を閉鎖して行う。</p> <p>(c) 試験は、庫内を加熱する方法又は、冷却する方法を用いて、定常状態で行う。</p> <p>(d) 試験は定常状態の下で連続 8 時間以上行い、30 分以内の間隔で測定する。</p> <p>(e) 試験中は下記の状態を保持する。</p> <p>i) 平均壁温度は、20℃以上 32℃以下の範囲とし、かつ内外の温度差は 20℃以上とする。</p> <p>ii) 試験中は庫内の最高と最低の温度差は、3℃以下とする。</p> <p>iii) 試験中は庫外の最高と最低の温度差は、3℃以下とする。</p> <p>iv) 各測定時における庫内の平均温度<math>\theta_i</math>の最高と最低の温度差は、1.5℃以下とする。</p> <p>v) 各測定時における庫外の平均温度<math>\theta_e</math>の最高と最低の温度差は、1.5℃以下とする。</p> <p>vi) 最低と最高の電力消費量の差は、最低量の 3%を超えてはならない。</p>	

<p>vii) コンテナの内外に配置されたすべての温度測定器は、輻射熱から保護されなければならない。</p> <p>(f) 温度測定位置 コンテナの温度測定位置は、<b>8 章図 8.13</b> に示す位置で計測する。</p> <p>(g) 電熱加熱器を用いて試験が行われる場合は、輻射熱の影響を避けるよう過熱器に適当な覆をつける。過熱器と送風機は、コンテナの中心付近に設置する。</p> <p>(h) 試験成績に影響する霜を生じさせるような試験方法は、採用してはならない。</p> <p>(2) 計測:</p> <p>(a) <math>K</math> 値決定に必要な定常状態の下でのコンテナ内外部の温度、電力消費量を、8 時間以上にわたり 30 分以下の間隔で計測する。</p> <p>(b) 平均壁温度の算出は次による。  <math display="block">\theta = \frac{\theta_e + \theta_i}{2}</math></p> <p>(c) 熱通過率の算出は次による。  <math display="block">K = \frac{U}{S}</math> <math display="block">U = \left  \frac{Q}{\theta_e - \theta_i} \right </math> <math display="block">S = \sqrt{S_e \cdot S_i}</math> <math>K</math>: 熱通過率 (<math>W/m^2 \cdot ^\circ C</math>)  <math>U</math>: 全熱貫通率 (<math>W/^\circ C</math>)  <math>S</math>: 供試コンテナの平均表面積 (<math>m^2</math>)  <math>S_e</math>: 供試コンテナの外部表面* (<math>m^2</math>)  <math>S_i</math>: 供試コンテナの内部表面* (<math>m^2</math>)  <math>Q</math>: 供試コンテナの内部の過熱器や送風機</p>	<p>vii) コンテナの内外に配置されたすべての温度測定器は、輻射熱から保護されなければならない。</p> <p>(f) 温度測定位置 コンテナの温度測定位置は、<b>8 章図 8.13</b> に示す位置で計測する。</p> <p>(g) 電熱加熱器を用いて試験が行われる場合は、輻射熱の影響を避けるよう過熱器に適当な覆をつける。過熱器と送風機は、コンテナの中心付近に設置する。</p> <p>(h) 試験成績に影響する霜を生じさせるような試験方法は、採用してはならない。</p> <p>(2) 計測:</p> <p>(a) <math>K</math> 値決定に必要な定常状態の下でのコンテナ内外部の温度、電力消費量を、8 時間以上にわたり 30 分の間隔で計測する。</p> <p>(b) 平均壁温度の算出は次による。  <math display="block">\theta = \frac{\theta_e + \theta_i}{2}</math></p> <p>(c) 熱通過率の算出は次による。  <math display="block">K = \frac{U}{S}</math> <math display="block">U = \left  \frac{Q}{\theta_e - \theta_i} \right </math> <math display="block">S = \sqrt{S_e \cdot S_i}</math> <math>K</math>: 熱通過率 (<math>W/m^2 \cdot ^\circ C</math>)  <math>U</math>: 全熱貫通率 (<math>W/^\circ C</math>)  <math>S</math>: 供試コンテナの平均表面積 (<math>m^2</math>)  <math>S_e</math>: 供試コンテナの外部表面* (<math>m^2</math>)  <math>S_i</math>: 供試コンテナの内部表面* (<math>m^2</math>)  <math>Q</math>: 供試コンテナの内部の過熱器や送風機</p>	<p>文言修正</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

<p>などにより消費される電力 (<math>W</math>)</p> <p><math>\theta</math>: 平均壁温度 (<math>^{\circ}\text{C}</math>)</p> <p><math>\theta_e</math>: 供試コンテナの外部平均温度 (<math>^{\circ}\text{C}</math>)</p> <p><math>\theta_i</math>: 供試コンテナの内部平均温度 (<math>^{\circ}\text{C}</math>)</p> <p>備考*: コンテナ外部及び内部表面が波形の場合は投影面積とする。</p> <p>(3) 検査: 断熱性能試験で得られた <math>K</math> の値は <b>6.2.1-2.(2)</b>に規定される値を超えてはならない。</p>	<p>などにより消費される電力 (<math>W</math>)</p> <p><math>\theta</math>: 平均壁温度 (<math>^{\circ}\text{C}</math>)</p> <p><math>\theta_e</math>: 供試コンテナの外部平均温度 (<math>^{\circ}\text{C}</math>)</p> <p><math>\theta_i</math>: 供試コンテナの内部平均温度 (<math>^{\circ}\text{C}</math>)</p> <p>備考*: コンテナ外部及び内部表面が波形の場合は投影面積とする。</p> <p>(3) 検査: 断熱性能試験で得られた <math>K</math> の値は <b>6.2.1-2.(2)</b>に規定される値を超えてはならない。</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

### 海上コンテナ規則 7 章 7.1.1

正	現行	備考
本章の規定はタンク及び枠組みで構成された液体又は気体輸送用のタンクコンテナであって、最大許容使用圧力（ゲージ圧）が <u>上29.4kPa 以上</u> のものに適用する。	本章の規定はタンク及び枠組みで構成された液体又は気体輸送用のタンクコンテナであって、最大許容使用圧力（ゲージ圧）が上のものに適用する。	文言修正

### 海上コンテナ規則 7 章 7.1.2

正	現行	備考
<p>タンクコンテナの試験検査を受けようとする者は、<b>2.1.3</b> 又は <b>4.1.2</b> に規定する図面及びその他の書類のほか、次の図面を本会に提出しなければならない。</p> <p>(1) タンクの仕様書、<del>使用材料の材質、寸法、溶接要領</del> 2 通</p> <p>(2) タンクの全体組立図及び詳細図（<del>使用材料の材質、寸法、溶接要領並びに</del>付着品取付け座、ノズル及び内部付着取付詳細を含む）<u>3 通</u></p> <p>(3) タンク付着品装置図及び付着品詳細図 3 通</p> <p>(4) 安全弁 3 通</p>	<p>タンクコンテナの試験検査を受けようとする者は、<b>2.1.3</b> 又は <b>4.1.2</b> に規定する図面及びその他の書類のほか、次の図面を本会に提出しなければならない。</p> <p>(1) タンクの仕様書、使用材料の材質、寸法、溶接要領 2 通</p> <p>(2) タンクの全体組立図及び詳細図（付着品取付け座、ノズル及び内部付着取付詳細を含む）3 通</p> <p>(3) タンク付着品装置図及び付着品詳細図 3 通</p> <p>(4) 安全弁 3 通</p>	文言修正

海上コンテナ規則 7 章 7.2.6-2.

正	現行	備考
-2. 真空安全弁を設けないタンクは、内部圧力より少なくとも <u>39kPa</u> 高い外部圧力に対し永久変形を生じることなく耐えるものでなければならない。	-2. 真空安全弁を設けないタンクは、内部圧力より少なくとも高い外部圧力に対し永久変形を生じることなく耐えるものでなければならない。	文言修正

海上コンテナ規則 7 章 7.2.8-3.

正	現行	備考
-3. 圧力逃し装置は、タンクの <u>上記蒸気空間</u> に通じてできるだけタンク又はタンク室の上部の長さ方向の <u>上部中央付近</u> で、かつ、容易に検査のできる位置に取付けなければならない。	-3. 圧力逃し装置は、タンクの上記空間に通じてできるだけタンク又はタンク室の上部の長さ方向の上部中央付近で、かつ、容易に検査のできる位置に取付けなければならない。	文言修正

海上コンテナ規則 7 章 表 7.3

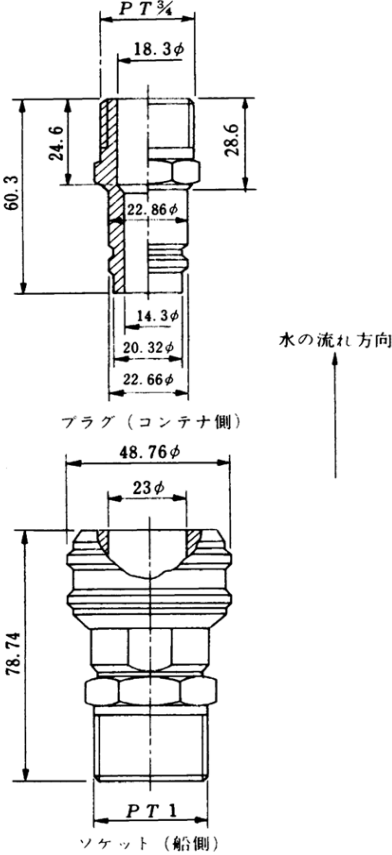
正	現行	備考
表 7.3 試験方法及び計測		
試験の種類	試験方法及び計測	文言修正
積重ね試験	試験方法： 表 5.2 によるが、供試コンテナへの荷重の積み込みは行わない。 計 測： 表 5.2 による。	
上 部 つり上げ試験	表 5.2 による。	
下 部 つり上げ試験	表 5.2 による。	
緊締試験	表 5.2 による。	
長手慣性試験	試験方法： (1) 供試コンテナの長手軸を鉛直にして、4 個の下部すみ金具で支持する。 (2) タンク内に 1P (kg) に等しい荷重を積み込み、この状態を 5 分間保持する。 計 測： 構造によりその都度定める。	
横手慣性試験	試験方法： (1) 供試コンテナの横手軸を鉛直にして、4 個の下部すみ金具で支持する。 (2) タンク内に 1P (kg) に等しい荷重を積み込み、この状態を 5 分間保持する。 計 測： 構造によりその都度定める。	
あゆみ板試験	試験方法： 300kg の荷重を、あゆみ板の最も弱い箇所に 600mm×300mm の面積にわたり均一に負荷する。 計 測： あゆみ板の最大及び永久変形量を計測する。	
横手剛性試験	表 5.2 による。	
長手剛性試験	表 5.2 による。	
グラップラー アーム試験	表 5.2 による。	
耐圧試験	試験方法： (1) 耐圧試験は付属する管装置も含めて採光最高許容使用圧力、或は設計圧力の 1.5 倍以上の試験圧力で水圧試験を行う。 (2) 試験圧力は、正置状態におけるタンクの頂部において計測し、タンク各部の点検完了までその圧力を保持しなければならない。ISO 規格を適用するコンテナでは、少なくとも 30 分間試験圧力を保持しなければならない。 (3) 圧力逃し装置は、取り外すか、又は作動しないようにしておかなければならない。	

海上コンテナ規則 8 章 8.2.8

正	現行	備考
空気孔については図 8.10、図 8.11 及び図 8.12 による。	空気孔については図 8.10 による。	参照先の修正

海上コンテナ規則 8 章 図 8.8

正	現行	備考											
<p>図 8.8 冷却用接続金具-入口側</p> <p>単位 : mm</p> <p>水の流れ方向</p> <table><tr><th rowspan="2">圧 力</th><th>接 続 時</th><th>切りはなし時</th></tr><tr><th>MPa</th><th>MPa</th></tr><tr><td>常用圧力</td><td>10.5</td><td>2.8</td></tr><tr><td>耐 圧 力</td><td>63</td><td>6.3</td></tr></table>		圧 力	接 続 時	切りはなし時	MPa	MPa	常用圧力	10.5	2.8	耐 圧 力	63	6.3	文言修正
圧 力	接 続 時		切りはなし時										
	MPa	MPa											
常用圧力	10.5	2.8											
耐 圧 力	63	6.3											



圧 力	接 続 時	切りはなし時
	MPa	MPa
常用圧力	10.5	2.8
耐 圧 力	63	6.3



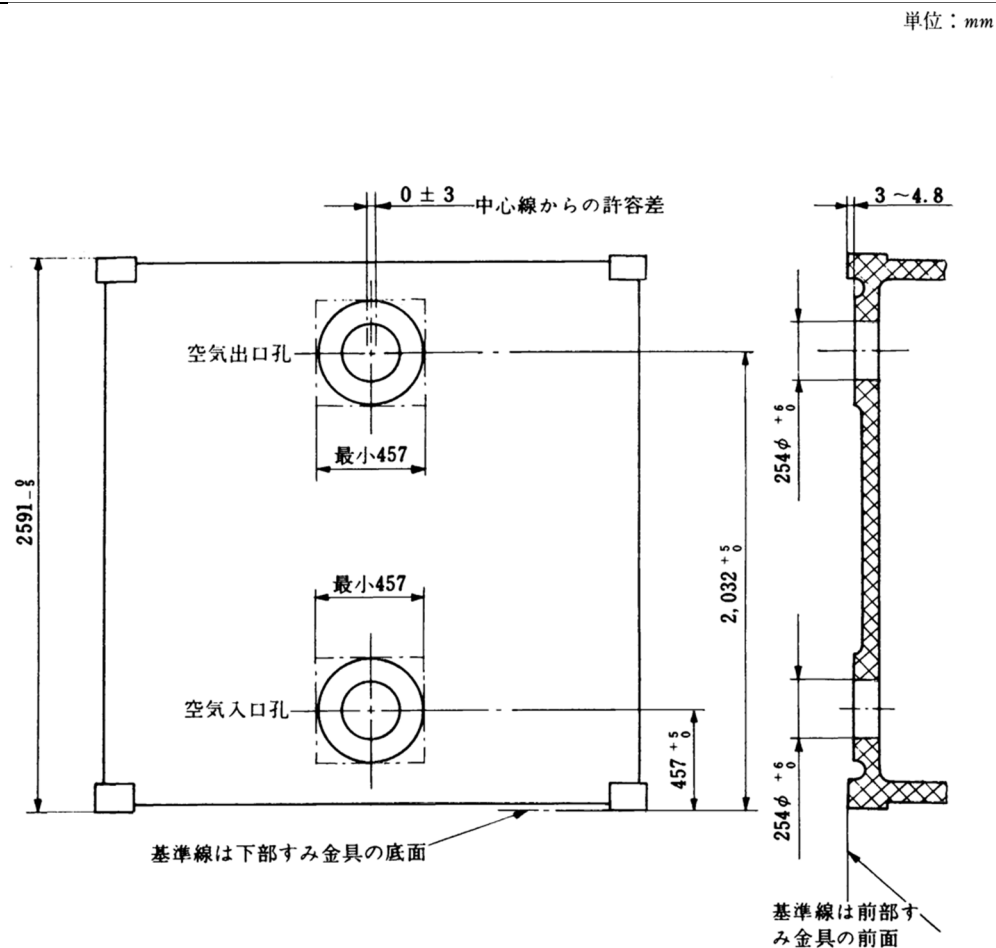
海上コンテナ規則 8 章 図 8.10

正	現行	備考
<div data-bbox="685 236 1339 271">図 8.10 1AA サーマルコンテナの端壁の空気孔</div> <div data-bbox="1397 279 1487 303">単位：mm</div> <div data-bbox="526 343 1487 1114"></div> <div data-bbox="510 1123 568 1147">(備考)</div> <div data-bbox="497 1157 1637 1442"><ol style="list-style-type: none"><li>1. 空気循環用開口部に関する部分<ol style="list-style-type: none"><li>(1) 突起部は最小直径 550mm の円又は一辺 500mm の正方形とする。</li><li>(2) 突起部の平滑部の許容差は 0.25mm でなめらかなものとする。</li><li>(3) 突起部の面は前方すみ金具の全面前面より 3~4.8mm 下げて平行に設けること。</li><li>(4) 孔はテーパのある形状でもよいが、どの部分の直径も最小 350mm とすること。</li></ol></li><li>2. 孔の閉鎖<ol style="list-style-type: none"><li>(1) コンテナに用意された閉鎖装置は冷気を供給するために接続されていない時は、その開口部は閉鎖するものとする。</li><li>(2) 閉鎖装置は封印できるものとする。</li></ol></li></ol></div>		<div data-bbox="1848 1260 1960 1292">文言修正</div>

海上コンテナ規則 8 章 図 8.11

正	現行	備考
<div data-bbox="683 233 1344 272">図 8.11 1CC サーマルコンテナの端壁の空気孔</div> <div data-bbox="1458 280 1563 312">単位：mm</div> <div data-bbox="443 475 1579 1358"><p>The diagram illustrates the end wall of a 1CC thermal container, showing the locations and dimensions of the air inlet and outlet holes. The drawing includes a plan view on the left and a side elevation view on the right.</p><p><b>Plan View Dimensions:</b></p><ul style="list-style-type: none"><li>Overall height: 591</li><li>Distance from the bottom reference line to the center of the air inlet hole: <math>2,032 + \frac{5}{6}</math></li><li>Distance from the center of the air inlet hole to the center of the air outlet hole: <math>457 + \frac{5}{6}</math></li><li>Minimum diameter of the air inlet hole: 最小457</li><li>Minimum diameter of the air outlet hole: 最小457</li><li>Horizontal distance from the center line to the center of the air outlet hole: <math>0 \pm 3</math> (許容差)</li></ul><p><b>Side Elevation View Dimensions:</b></p><ul style="list-style-type: none"><li>Top flange thickness: 3 ~ 4.8</li><li>Distance from the top flange to the center of the air outlet hole: <math>254 \phi + \frac{6}{6}</math></li><li>Distance from the center of the air inlet hole to the bottom flange: <math>254 \phi + \frac{6}{6}</math></li><li>Bottom flange thickness: 457</li></ul><p><b>Reference Lines:</b></p><ul style="list-style-type: none"><li>基準線は下部すみ金具の底面 (Reference line is the bottom surface of the bottom corner fitting)</li><li>基準線は前部すみ金具の前面 (Reference line is the front surface of the front corner fitting)</li></ul></div>		

文言修正



(備考)

1. 空気循環用開口部に関する部分
  - (1) 突起部は最小直径 457mm の円又は一辺 457mm の正方形とする。
  - (2) 突起部の平滑部の許容差は 0.25mm でなめらかなものとする。
  - (3) 突起部の面は前方すみ金具の全面前面より 3～4.8mm 下げて平行に設けること。
  - (4) 孔はテーパのある形状でもよいが、どの部分の直径も最小 254mm とすること。
2. 孔の閉鎖
  - (1) コンテナに用意された閉鎖装置は冷気を供給するために接続されていない時は、その開口部を閉鎖するものとする。
  - (2) 閉鎖装置は封印できるものとする。

文言修正

海上コンテナ規則 8 章 図 8.12

正	現行	備考
	<div data-bbox="692 236 1330 271" data-label="Caption"><p>図 8.12 1C サーマルコンテナの端壁の空気孔</p></div> <div data-bbox="1361 280 1440 300" data-label="Text"><p>単位：mm</p></div> <div data-bbox="577 469 1357 1114" data-label="Diagram"><p>図 8.12 1C サーマルコンテナの端壁の空気孔</p><p>単位：mm</p><p>0 ± 3 中心線からの許容差</p><p>3 ~ 4.8</p><p>空気出口孔</p><p>最小457</p><p>2,438 ± 5</p><p>2,032 ± 5</p><p>457 ± 5</p><p>空気入口孔</p><p>最小457</p><p>基準線は下部すみ金具の底面</p><p>基準線は前部すみ金具の前面</p><p>254 ± 6</p><p>254 ± 6</p></div> <div data-bbox="510 1120 1637 1436" data-label="List-Group"><p>(備考)</p><ol style="list-style-type: none"><li>空気循環用心開口部に関する部分<ol style="list-style-type: none"><li>突起部は最小直径 457mm の円又は一辺 457mm の正方形とする。</li><li>突起部の平滑部の許容差は 0.25mm でなめらかなものとする。</li><li>突起部の面は前方すみ金具の全面前面より 3~4.8mm 下げて平行に設けること。</li><li>孔はテーパのある形状でもよいが、どの部分の直径も最小 254mm とすること。</li></ol></li><li>孔の閉鎖<ol style="list-style-type: none"><li>コンテナに用意された閉鎖装置は冷気を供給するために接続されていない時は、その開口部を閉鎖するものとする。</li><li>閉鎖装置は封印できるものとする。</li></ol></li></ol></div>	<p>文言修正</p>

船舶安全管理システム規則実施要領 1 章 1.1.3-2.

正	現行	備考
<p>-2. 審査の終了日</p> <p>(1) 規則 3.2-(1), 3.2-(4)及び 3.2-(5)の各審査の終了日とは、当該審査の最終日をいう。当該審査において不適合が認められた場合であっても、会社が定められた期間内に是正を行うと判断された場合、証書の発行並びに裏書きは行われる。</p> <p>(2) 規則 3.2-(2)及び 3.2-(3)でいう各審査にあつては、規則 4.2 及び 5.2 でいう審査において、本要領 4.2 及び 5.2 の規定に適合していることを確認した日をもって、終了日とする。</p>	<p>-2. 審査の終了日</p> <p>(1) 規則 3.2-1., 3.2-4.及び 3.2-5.の各審査の終了日とは、当該審査の最終日をいう。当該審査において不適合が認められた場合であっても、会社が定められた期間内に是正を行うと判断された場合、証書の発行並びに裏書きは行われる。</p> <p>(2) 規則 3.2-2.及び 3.2-3.でいう各審査にあつては、規則 4.2 及び 5.2 でいう審査において、本要領 4.2 及び 5.2 の規定に適合していることを確認した日をもって、終了日とする。</p>	<p>参照先の修正</p> <p>参照先の修正</p>

船舶安全管理システム規則実施要領 1 章 1.1.3-3.

正	現行	備考
<p>-3. ISM 登録日</p> <p>ISM 登録日とは、規則 3.2-(1)の初回審査の終了日をいう。ただし、規則 3.3.2 にいう仮 DOC 又は仮 SMC の発行のための審査が行われる場合にあつては、当該審査の終了日をいう。</p>	<p>-3. ISM 登録日</p> <p>ISM 登録日とは、規則 3.2-1.の初回審査の終了日をいう。ただし、規則 3.3.2 にいう仮 DOC 又は仮 SMC の発行のための審査が行われる場合にあつては、当該審査の終了日をいう。</p>	<p>参照先の修正</p>

鋼船規則検査要領 B 編 B1 B1.1.3-3.

正	現行	備考
<p>-3. 規則 B 編 1.1.3-3.(5)に該当する臨時検査については、次による。</p> <p>(1)から(3)は省略)</p> <p>(4) 暴露甲板前方部分に設置される艀装品の追加要件</p> <p>2004 年 1 月 1 日より前に建造契約を行なった <math>L_c</math> が 100 m 以上の船舶であって、専ら液体を運送する船舶以外の貨物船（コンテナ船，自動車運搬船，ロールオンロールオフ船及びチップ船を除く）にあつては，船首隔壁より前方にある区画及び区画の前端が船首隔壁位置より前方にある区画の暴露甲板に設置される小倉口，通風筒及び空気管について，規則 C 編 1 編 14.6.10.2-2.7.1, 14.12.4.3 及び規則 D 編 <del>D13</del>13.6.5 の要件に適合することを確認するための検査を次に掲げる時期までに行わなければならない。ここで，<math>L_c</math> は，規則 C 編 1 編 1.4.3.1-1.に定める船の長さとする。</p> <p>(a) 2004 年 1 月 1 日時点での建造後の経過年数が 15 年以上の船舶にあつては，2004 年 1 月 1 日以降の最初の間中検査又は定期検査のいずれか早い時期</p> <p>(b) 2004 年 1 月 1 日時点での建造後の経過年数が 10 年以上 15 年未満の船舶にあつては，2004 年 1 月 1 日以降の最初の定期検査の時期（当該定期検査の時期が建造後 15 年に達する日を超える場合，その日の後の最初の間中検査又は定期検査のいずれか早い時期と</p>	<p>-3. 規則 B 編 1.1.3-3.(5)に該当する臨時検査については、次による。</p> <p>(1)から(3)は省略)</p> <p>(4) 暴露甲板前方部分に設置される艀装品の追加要件</p> <p>2004 年 1 月 1 日より前に建造契約を行なった <math>L_c</math> が 100 m 以上の船舶であって、専ら液体を運送する船舶以外の貨物船（コンテナ船，自動車運搬船，ロールオンロールオフ船及びチップ船を除く）にあつては，船首隔壁より前方にある区画及び区画の前端が船首隔壁位置より前方にある区画の暴露甲板に設置される小倉口，通風筒及び空気管について，規則 C 編 1 編 14.6.10.2-2., 14.12.4.3 及び <del>D13</del>13.6.5 の要件に適合することを確認するための検査を次に掲げる時期までに行わなければならない。ここで，<math>L_c</math> は，規則 C 編 1 編 1.4.3.1-1.に定める船の長さとする。</p> <p>(a) 2004 年 1 月 1 日時点での建造後の経過年数が 15 年以上の船舶にあつては，2004 年 1 月 1 日以降の最初の間中検査又は定期検査のいずれか早い時期</p> <p>(b) 2004 年 1 月 1 日時点での建造後の経過年数が 10 年以上 15 年未満の船舶にあつては，2004 年 1 月 1 日以降の最初の定期検査の時期（当該定期検査の時期が建造後 15 年に達する日を超える場合，その日の後の最初の間中検査又は定期検査のいずれか早い時期と</p>	<p>参照先の修正</p>

<p>しなければならない。)</p> <p>(c) 2004 年 1 月 1 日時点での建造後の経過年数が 10 年未満の船舶にあっては, 建造後 10 年に達する日 (2004 年 1 月 1 日から建造後 10 年に達する日までの間に中間検査又は定期検査の時期のいずれもない場合には, 建造後 10 年に達する日の後の最初の中間検査又は定期検査のいずれか早い時期として差し支えない。)</p> <p>((5)から(22)は省略)</p> <p>(23) 低引火点燃料船</p> <p>(a) 次の <b>i)</b>又は <b>ii)</b>に該当する船舶にあっては, それぞれ, 低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に, <b>鋼船規則 GF 編</b>の規定に適合していることを, 検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2017 年 1 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p> <p>ii) 2017 年 1 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって, 2017 年 1 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を開始する船舶</p> <p>(b) 次の <b>i)</b>又は <b>ii)</b>に該当する船舶にあっては, それぞれ, 低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に, <b>鋼船規則検査要領 GF 編 GF11.3.1-1. 及び-2., GF12.5.2-2.並びに GF15.10.1</b> の規定に適合していることを, 検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2019 年 7 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p>	<p>しなければならない。)</p> <p>(c) 2004 年 1 月 1 日時点での建造後の経過年数が 10 年未満の船舶にあっては, 建造後 10 年に達する日 (2004 年 1 月 1 日から建造後 10 年に達する日までの間に中間検査又は定期検査の時期のいずれもない場合には, 建造後 10 年に達する日の後の最初の中間検査又は定期検査のいずれか早い時期として差し支えない。)</p> <p>((5)から(22)は省略)</p> <p>(23) 低引火点燃料船</p> <p>(a) 次の <b>i)</b>又は <b>ii)</b>に該当する船舶にあっては, それぞれ, 低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に, <b>鋼船規則 GF 編</b>の規定に適合していることを, 検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2017 年 1 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p> <p>ii) 2017 年 1 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって, 2017 年 1 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を開始する船舶</p> <p>(b) 次の <b>i)</b>又は <b>ii)</b>に該当する船舶にあっては, それぞれ, 低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に, <b>鋼船規則検査要領 GF11.3.1-1.及び-2., GF12.5.2-2.並びに GF15.10.1</b> の規定に適合していることを, 検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2019 年 7 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p>	<p>文言修正</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

<p>ii) 2019 年 7 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって、2019 年 7 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を開始する船舶</p> <p>(c) 次の i)又は ii)に該当する船舶にあつては、それぞれ、低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に、鋼船規則 GF 編 11.8.1, 鋼船規則検査要領 GF 編 GF11.3.1-2.の規定に適合していることを、検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2024 年 1 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p> <p>ii) 2024 年 1 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって、2024 年 1 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を開始する船舶</p> <p>(d) 次の i)又は ii)に該当する船舶にあつては、それぞれ、低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に、鋼船規則 GF 編 4.2.2, 5.12.1, 6.7.3-1.(1), 6.9.1-1., 7.3.2-1., 8.4, 9.3.1, 9.4.7, 9.4.8, 9.6.1, 9.8.1, 9.8.2, 9.8.4, 11.3.1-1, 11.6.1-2, 12.5.1, 12.5.2, 15.4.1-3. 及び鋼船規則検査要領 GF 編 GF11.7.1 の規定に適合していることを、検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2026 年 1 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p> <p>ii) 2026 年 1 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって、2026 年 1 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を</p>	<p>ii) 2019 年 7 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって、2019 年 7 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を開始する船舶</p> <p>(c) 次の i)又は ii)に該当する船舶にあつては、それぞれ、低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に、鋼船規則 GF 編 11.8.1, 鋼船規則検査要領 GF 編 GF11.3.1-2.の規定に適合していることを、検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2024 年 1 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p> <p>ii) 2024 年 1 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって、2024 年 1 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を開始する船舶</p> <p>(d) 次の i)又は ii)に該当する船舶にあつては、それぞれ、低引火点燃料を使用する前又は他の低引火点燃料の使用を開始する前に、鋼船規則 GF 編 4.2.2, 5.12.1, 6.7.3-1.(1), 6.9.1-1., 7.3.2-1., 8.4, 9.3.1, 9.4.7, 9.4.8, 9.6.1, 9.8.1, 9.8.2, 9.8.4, 11.3.1-1, 11.6.1-2, 12.5.1, 12.5.2, 15.4.1-3. 及び鋼船規則検査要領 GF 編 GF11.7.1 の規定に適合していることを、検査により確認を受ける。</p> <p>i) 2026 年 1 月 1 日以降に低引火点燃料の使用のための改造が行われる船舶</p> <p>ii) 2026 年 1 月 1 日前に低引火点燃料の使用を承認された船舶であって、2026 年 1 月 1 日以降に他の低引火点燃料の使用を</p>	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



<p>開始する船舶 (24)から(28)は省略) (29) 線形熱感知器及び複合型検知器 2026 年 1 月 1 日前に建造開始段階にあった船舶 にあって、線形熱感知器及び複合型探知器を備 えるものにあつては、規則 R 編 29.2.3-1.(3), (4) 及び表 R29.1 の規定に適合していることを、<u>2026</u> <u>年 1 月 1 日までに</u>、検査により確認を受ける。</p>	<p>開始する船舶 (24)から(28)は省略) (29) 線形熱感知器及び複合型検知器 2026 年 1 月 1 日前に建造開始段階にあった船舶 にあって、線形熱感知器及び複合型探知器を備 えるものにあつては、規則 R 編 29.2.3-1.(3), (4) 及び表 R29.1 の規定に適合していることを検査 により確認を受ける。</p>	<p>文言修正</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

#### 鋼船規則検査要領 B 編 B1 B1.1.11

正	現行	備考
<p>規則 B 編 1.1.11 の適用上、セルフアンローダ船の検査 については、<del>B1.1.3-9.(5)</del>、<del>B1.3.1-3.</del>、<del>B1.4.2-12.</del>、<del>B2.3.1-</del> <u>及び B3.2.3-5.及び B3.2.3-6.</u>に規定する要件を除き、ばら 積貨物船に対する検査の要件に準じて行うこと。</p>	<p>規則 B 編 1.1.11 の適用上、セルフアンローダ船の検査 については、<b>B1.1.3-9.(5)</b>、<b>B1.3.1-3.</b>、<b>B1.4.2-12.</b>、<b>B2.3.1</b>、 <b>B3.2.3-5.及び B3.2.3-6.</b>に規定する要件を除き、ばら積貨 物船に対する検査の要件に準じて行うこと。</p>	<p>参照先の修正</p>

#### 鋼船規則検査要領 B 編 B11 B11.2.3

正	現行	備考
<p>規則 B 編 11.2.3 にいう「本会が別に定める項目」と は、規則 B 編 11.2.3(1)及び(7)並びに規則 T 編 7.2.1 及び 7.2.2 にいう試験に関する検査をいい、「本会が適当と認 める検査方法」とは規則 B 編表 B2.7 第 1 項(3)による。</p>	<p>規則 B 編 11.2.3 にいう「本会が別に定める項目」と は、規則 B 編 11.2.3(1)及び(7)並びに規則 T 編 7.2.1 及び 7.2.2 にいう試験に関する検査をいい、「本会が適当と認 める検査方法」とは規則 B 編表 B2.7 第 1 項による。</p>	<p>文言修正</p>

#### 鋼船規則検査要領 B 編 B12 B12.2.3

正	現行	備考
<p><b>B12.2.3 工事の検査</b></p>	<p><b>B12.2.3 工事の検査</b></p>	<p>文言修正</p>

## 1

---

鋼船規則検査要領 C 編 1 編 付録 C5 表 1 に関する統一解釈 1.3.2

正	現行	備考
<p><b>方法 A : 認定試験</b></p> <p>1.1 塗装システム認定試験は、主管庁に認定され、かつ、<b>IACS UR Z17</b> に規定する要件を満足する試験機関により行われること。</p> <p>1.2 塗装システム認定試験（<b>PSPC 表 1 : 1.3</b>）による塗装システムの適合結果は、文書化され、主管庁に提出されること。</p> <p>1.3.1 型式承認試験は、<b>PSPC Annex 1</b> の規定に従い、指定されたショッププライマーと組み合わせるエポキシベースシステムに対して行なわれる。試験に合格すればエポキシ及びショッププライマーの双方に対して型式承認証書が発行される。型式承認証書はショッププライマーと組み合わせるエポキシベースシステム又は、ベアプレート（ショット又はパワーツールで表面処理した板）と組み合わせるエポキシベースシステムのいずれに対しても有効である</p> <p>1.3.2 エポキシベースシステムは、すでに試験で合格しているショッププライマー以外の他のショッププライマーとの組み合わせで使用して差し支えない。ただし、他のショッププライマーは <b>PSPC 表 1 : 2.3</b> 及び表 <b>1 : 3.2</b> で規定する塗装システムの一部として承認され、かつ、「クロスオーバー試験」として知られる <b>Annex 1</b> 中、<b>Appendix 1</b> の <b>1.7</b> の規定（のうち海水の動揺を省いた）に従った試験に合格していること。その（クロスオーバ</p>	<p><b>方法 A : 認定試験</b></p> <p>1.1 塗装システム認定試験は、主管庁に認定され、かつ、<b>IACS UR Z17</b> に規定する要件を満足する試験機関により行われること。</p> <p>1.2 塗装システム認定試験（<b>PSPC 表 1 : 1.3</b>）による塗装システムの適合結果は、文書化され、主管庁に提出されること。</p> <p>1.3.1 型式承認試験は、<b>PSPC Annex 1</b> の規定に従い、指定されたショッププライマーと組み合わせるエポキシベースシステムに対して行なわれる。試験に合格すればエポキシ及びショッププライマーの双方に対して型式承認証書が発行される。型式承認証書はショッププライマーと組み合わせるエポキシベースシステム又は、ベアプレート（ショット又はパワーツールで表面処理した板）と組み合わせるエポキシベースシステムのいずれに対しても有効である</p> <p>1.3.2 エポキシベースシステムは、すでに試験で合格しているショッププライマー以外の他のショッププライマーとの組み合わせで使用して差し支えない。ただし、他のショッププライマーは <b>PSPC 表 1 : 2.3</b> 及び表 <b>3.2</b> で規定する塗装システムの一部として承認され、かつ、「クロスオーバー試験」として知られる <b>Annex 1</b> 中、<b>Appendix 1</b> の <b>1.7</b> の規定（のうち海水の動揺を省いた）に従った試験に合格していること。その（クロスオーバー）</p>	<p></p> <p>参照先の修正</p>

<p>一) 試験に合格している場合にあっては、型式承認証書が発行される。この場合、型式承認証書にはエポキシ塗料及び試験に合格した全てのショッププライマーのリストの詳細が記載される。この型式承認証書では、エポキシ塗料と型式承認証書に記載の全てのショッププライマー又はベアプレートとの組み合わせで使用可能となる。</p> <p>(省略)</p>	<p>試験に合格している場合にあっては、型式承認証書が発行される。この場合、型式承認証書にはエポキシ塗料及び試験に合格した全てのショッププライマーのリストの詳細が記載される。この型式承認証書では、エポキシ塗料と型式承認証書に記載の全てのショッププライマー又はベアプレートとの組み合わせで使用可能となる。</p> <p>(省略)</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

鋼船規則検査要領 U 編 U2 U2.1.2-1.

正	現行	備考
<p>-1. 復原性要件の計算においては、乾舷甲板下の船体のほか、次に掲げる部分を算入することができる。</p> <p>(1) 1966 年の満載喫水線に関する国際条件条約の附属書 I・満載喫水線を決定するための規則（以下、本編において「条約」という。）第 3 規則(10)(b)の規定に適合する乾舷甲板上第一層目及び第二層目の船楼</p> <p>(2) 条約第 3 規則(10)(b)の規定に適合し、上方の甲板に追加の出口を設けている乾舷甲板上第一層目の甲板室</p> <p>(3) トランク</p> <p>(4) 有効な閉鎖装置を備える倉口</p> <p>(5) 閉囲されたものとみなされない船楼又は甲板室における海水流入角又は 50 度のいずれか小さい方の横傾斜角度までの部分 ただし、その角度以上では算入された部分は存在しないものとみなす。</p>	<p>-1. 復原性要件の計算においては、乾舷甲板下の船体のほか、次に掲げる部分を算入することができる。</p> <p>(1) 1966 年の満載喫水線に関する国際条件の附属書 I・満載喫水線を決定するための規則（以下、本編において「条約」という。）第 3 規則(10)(b)の規定に適合する乾舷甲板上第一層目及び第二層目の船楼</p> <p>(2) 条約第 3 規則(10)(b)の規定に適合し、上方の甲板に追加の出口を設けている乾舷甲板上第一層目の甲板室</p> <p>(3) トランク</p> <p>(4) 有効な閉鎖装置を備える倉口</p> <p>(5) 閉囲されたものとみなされない船楼又は甲板室における海水流入角又は 50 度のいずれか小さい方の横傾斜角度までの部分 ただし、その角度以上では算入された部分は存在しないものとみなす。</p>	<p>文言修正</p>

## 鋼船規則検査要領 CS 編 CS15 CS15.1.1

正	現行	備考
<p>規則 CS 編 15.1.1 にいう「本会が適当と認めるところ」とは、次の(1)から(5)による。</p> <p>(1) 主要寸法比が特殊な船舶 寸法比が <math>L/B &lt; 5</math> ないし <math>B/D_s &gt; 2.5</math> になるような主要寸法比が特殊な船舶は、規則 CS 編 15 章に規定する以外の船の全体強度にも注意すること。</p> <p>(2) 倉口が特に大きい船舶 船の中央部において倉口の幅が <math>0.7B</math> を超える船舶にあっては、曲げ捩り強度を検討すること。</p> <p>(3) <math>C_b</math> が特に小さい船舶 規則 CS 編 15.2.1-1. に規定する <math>C'_b</math> の値が 0.65 未満の船舶にあっては、規則 CS 編 15.2.1-1. に規定する船の中央部における船体横断面の断面係数 <math>Z_\sigma</math> を <math>C'_b</math> の値に応じ次により定まる係数を乗じて修正すること。  <math>C'_b \leq 0.60</math> のとき: 1.05  <math>0.60 &lt; C'_b &lt; 0.65</math> のとき: <math>1.65 - C'_b</math></p> <p>(4) フレアが大きく、かつ、船の速力が大きい船舶 係数 <math>K_v</math> の値が 0.28 を超える場合又は係数 <math>K_v</math> と <math>K_f</math> の値の和が 0.40 を超える場合には、波浪縦曲げモーメントの算定にあたり、規則 CS 編 15.2.1-1. に規定する <math>C_2</math> に代えて次の(a)及び(b)による値とすること。ただし、(b)は、サギング状態のみを対象とする。ここで、係数 <math>K_v</math> 及び <math>K_f</math> の値は、次の算式による。  <math>K_v = 0.2V/\sqrt{L_1}</math>  <math>K_f = (A_d - A_w)/L_1 h_B</math>  <math>A_d</math>: 船首端から <math>0.2L_1</math> の箇所より前方にある</p>	<p>規則 CS 編 15.1.1 にいう「本会が適当と認めるところ」とは、次の(1)から(5)による。</p> <p>(1) 主要寸法比が特殊な船舶 寸法比が <math>L/B &lt; 5</math> ないし <math>B/D_s &gt; 2.5</math> になるような主要寸法比が特殊な船舶は、規則 CS 編 15 章に規定する以外の船の全体強度にも注意すること。</p> <p>(2) 倉口が特に大きい船舶 船の中央部において倉口の幅が <math>0.7B</math> を超える船舶にあっては、曲げ捩り強度を検討すること。</p> <p>(3) <math>C_b</math> が特に小さい船舶 規則 CS 編 15.2.1-1. に規定する <math>C'_b</math> の値が 0.65 未満の船舶にあっては、規則 CS 編 15.2.1-1. に規定する船の中央部における船体横断面の断面係数 <math>Z_\sigma</math> を <math>C'_b</math> の値に応じ次により定まる係数を乗じて修正すること。  <math>C'_b \leq 0.60</math> のとき: 1.05  <math>0.60 &lt; C'_b &lt; 0.65</math> のとき: <math>1.65 - C'_b</math></p> <p>(4) フレアが大きく、かつ、船の速力が大きい船舶 係数 <math>K_v</math> の値が 0.28 を超える場合又は係数 <math>K_v</math> と <math>K_f</math> の値の和が 0.40 を超える場合には、波浪縦曲げモーメントの算定にあたり、規則 CS 編 15.2.1-1. に規定する <math>C_2</math> に代えて次の(a)及び(b)による値とすること。ただし、(b)は、サギング状態のみを対象とする。ここで、係数 <math>K_v</math> 及び <math>K_f</math> の値は、次の算式による。  <math>K_v = 0.2V/\sqrt{L_1}</math>  <math>K_f = (A_d - A_w)/L_1 h_B</math>  <math>A_d</math>: 船首端から <math>0.2L_1</math> の箇所より前方にある</p>	

<p>暴露甲板の水平投影面積 (<math>m^2</math>) で、船首端より前方の部分も含めたものとする。<u>なお、船首楼が設けられる場合は船首楼甲板も含む。</u></p> <p><math>A_w</math>: 計画最大満載喫水線において船首端から <math>0.2L_1</math> の箇所より前方にある水線面の面積 (<math>m^2</math>)</p> <p><math>h_B</math>: 船首端における計画最大満載喫水線から暴露甲板までの垂直距離 (<math>m</math>)</p> <p>(a) 係数<math>K_v</math>の値が 0.28 を超える場合  <math>K_v</math>の値及び船尾端から当該船体横断面までの距離 (<math>x</math>) に応じ表 <b>CS15.1.1-1.</b>により定まる値。ただし、<math>K_v</math>及び<math>x</math>の値が表の間になる場合は、一次補間により求めること。</p> <p>(b) 係数<math>K_v</math>と<math>K_f</math>の値の和が 0.40 を超える場合  <math>K_v</math>と<math>K_f</math>の和及び<math>x</math>の値に応じ表 <b>CS15.1.1-2.</b>により定まる値。ただし、<math>K_v</math>と<math>K_f</math>の和及び<math>x</math>の値が表の中間の値になる場合は、一次補間により求めること。</p> <p>(5) 特殊な船形若しくは構造の船舶又は特殊な積付けをする船舶等  規則 CS 編 15.2.1 の適用にあたり、<math>B</math> に代えて船の最広部における計画最大満載喫水線での船の幅 (<math>B_{WL}</math>) とすることができる。(図 <b>CS15.1.1-1.</b> 参照)</p>	<p>暴露甲板の水平投影面積 (<math>m^2</math>) で、船首端より前方の部分も含めたものとする。</p> <p><math>A_w</math>: 計画最大満載喫水線において船首端から <math>0.2L_1</math> の箇所より前方にある水線面の面積 (<math>m^2</math>)</p> <p><math>h_B</math>: 船首端における計画最大満載喫水線から暴露甲板までの垂直距離 (<math>m</math>)</p> <p>(a) 係数<math>K_v</math>の値が 0.28 を超える場合  <math>K_v</math>の値及び船尾端から当該船体横断面までの距離 (<math>x</math>) に応じ表 <b>CS15.1.1-1.</b>により定まる値。ただし、<math>K_v</math>及び<math>x</math>の値が表の間になる場合は、一次補間により求めること。</p> <p>(b) 係数<math>K_v</math>と<math>K_f</math>の値の和が 0.40 を超える場合  <math>K_v</math>と<math>K_f</math>の和及び<math>x</math>の値に応じ表 <b>CS15.1.1-2.</b>により定まる値。ただし、<math>K_v</math>と<math>K_f</math>の和及び<math>x</math>の値が表の中間の値になる場合は、一次補間により求めること。</p> <p>(5) 特殊な船形若しくは構造の船舶又は特殊な積付けをする船舶等  規則 CS 編 15.2.1 の適用にあたり、<math>B</math> に代えて船の最広部における計画最大満載喫水線での船の幅 (<math>B_{WL}</math>) とすることができる。(図 <b>CS15.1.1-1.</b> 参照)</p>	<p>文言修正</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

鋼船規則検査要領 CS 編 CS17 表 CS17.4.5-1.

正		現行		備考
表 CS17.4.5-1. $C$ の値				文言修正
		荷役専用車輛	左記以外	
船の中央部の強力甲板	縦式構造	$4.6\sqrt{K}$	$\frac{3.64\sqrt{K}}{\sqrt{1-0.64f_{DH}K}}$	
	横式構造	$4.9\sqrt{K}$	$\frac{5.15\sqrt{K}}{\sqrt{1-0.41f_{DH}^2K^2}}$	
上記以外		$4.6\sqrt{K}$	$5.2\sqrt{K}$	
<div>(備考)</div> <div><math>f_{DH}</math> : C10.9.1-1 の規定による。縦式構造の場合、0.79/K 未満としないこと。</div>				

鋼船規則検査要領 CS 編 CS21 CS21.3.8-9.

正	現行	備考
-9. 規則 CS 編 21.3.8-2.(4)の適用上, 「監視装置漏水検知装置」については, CS21.3.8-6.にならいフェイルセーフの思想に基づき設計されたものとする。	-9. 規則 CS 編 21.3.8-2.(4)の適用上, 「監視装置」については, CS21.3.8-6.にならいフェイルセーフの思想に基づき設計されたものとする。	文言修正



## 鋼船規則検査要領 D 編 D2 D2.6.1-3.

正	現行	備考
-3. 規則 D 編 2.6.1- <del>54</del> に定める動的釣合試験に関し、 <i>B</i> 類過給機にあつては、良好な品質管理が実施されていると本会が認めた場合、過給機製造者部内で試験を実施することで差し支えない。この場合、本会は、試験成績書の提出又は提示を要求することがある。	-3. 規則 D 編 2.6.1-5.に定める動的釣合試験に関し、 <i>B</i> 類過給機にあつては、良好な品質管理が実施されていると本会が認めた場合、過給機製造者部内で試験を実施することで差し支えない。この場合、本会は、試験成績書の提出又は提示を要求することがある。	参照先の修正

## 鋼船規則検査要領 D 編 D2 D2.6.1-4.

正	現行	備考
-4. 規則 D 編 2.6.1- <del>65</del> に定める過速度試験に関し、 <i>B</i> 類過給機にあつては、良好な品質管理が実施されていると本会が認めた場合、過給機製造者部内で試験を実施することで差し支えない。この場合、本会は、試験成績書の提出又は提示を要求することがある。	-4. 規則 D 編 2.6.1-6.に定める過速度試験に関し、 <i>B</i> 類過給機にあつては、良好な品質管理が実施されていると本会が認めた場合、過給機製造者部内で試験を実施することで差し支えない。この場合、本会は、試験成績書の提出又は提示を要求することがある。	参照先の修正

## 鋼船規則検査要領 D 編 D16 D16.2.4-2.

正	現行	備考
<p>-2. 規則 D 編 16.2.4-2.(7)(b)にいう波浪の打ち込みに対する据付部の強度は以下による。</p> <p>(1) ウインドラスを据付けるボルトの強度は次式を満足すること。</p> $\frac{\sqrt{R_i^2 + 3F_i^2}}{A_i} \leq \frac{\sigma_{Yb}}{2}$ <p><math>\sigma_{Yb}</math> : ボルト材料の規格最低降伏強さ又は 0.2% 耐力 (<math>N/mm^2</math>)</p> <p><math>i</math> : ボルト群の番号。ウインドラスは、1 個又は複数個の近接したボルトにより構成される <math>N_b</math> 箇所のボルト群によって図 D16.2.2-1 の</p>	<p>-2. 規則 D 編 16.2.4-2.(7)(b)にいう波浪の打ち込みに対する据付部の強度は以下による。</p> <p>(1) ウインドラスを据付けるボルトの強度は次式を満足すること。</p> $\frac{\sqrt{R_i^2 + 3F_i^2}}{A_i} \leq \frac{\sigma_{Yb}}{2}$ <p><math>\sigma_{Yb}</math> : ボルト材料の規格最低降伏強さ又は 0.2% 耐力 (<math>N/mm^2</math>)</p> <p><math>i</math> : ボルト群の番号。ウインドラスは、1 個又は複数個の近接したボルトにより構成される <math>N_b</math> 箇所のボルト群によって図 D16.2.2-1 の</p>	

<p>ように据付けられるものとする。</p> <p><math>R_i</math> : ボルト群 <math>i</math> の全てのボルトに作用する軸力 (N) 。ただし、引張方向を正とし、負の値となった場合は <math>R_i=0</math> とする。また、<math>R_{yi}</math> を算定する場合には、<math>P_y</math> を船内方向及び船外方向のそれぞれ別々に作用させて <math>R_{yi}</math> を算出して、大きい方の値をとること。</p> $R_i = R_{xi} + R_{yi} - R_{si}$ $\begin{cases} R_{xi} = P_x h x_i A_i / I_x \\ R_{yi} = P_y h y_i A_i / I_y \end{cases}$ <p><math>R_{si}</math>: ウインドラスの重量によるボルト群 <math>i</math> の静的反力 (N) で次式による。</p> $R_{si} = m g / N_b$ <p><math>F_i</math> : ボルト群 <math>i</math> の全てのボルトに作用するせん断力 (N) 。ただし、(2) に掲げる固定金物が当該せん断力の一部又は全部を受け持つ場合には、次の <math>F_{xi}</math> 及び <math>F_{yi}</math> から (2) に掲げる <math>F_{xj}</math> 及び <math>F_{yj}</math> をそれぞれ差し引くことができる。</p> $F_i = \sqrt{F_{xi}^2 + F_{yi}^2}$ $\begin{cases} F_{xi} = (P_x - \alpha g m) / N_b \\ F_{yi} = (P_y - \alpha g m) / N_b \end{cases}$ <p><math>N_b</math> : ボルト群の総数</p> <p><math>P_x</math> : 鎖車軸に垂直な方向 (x) に作用する荷重 (N) 。ウインドラスの <math>x</math> 方向の投影面積 (<math>m^2</math>) に <math>2 \times 10^5</math> を乗じたものとする。</p> <p><math>P_y</math> : 鎖車軸に平行な方向 (y) に作用する荷重 (N) 。ウインドラスの <math>y</math> 方向の投影面積 (<math>m^2</math>) に <math>1.5 \times 10^5 f</math> を乗じたものと</p>	<p>ように据付けられるものとする。</p> <p><math>R_i</math> : ボルト群 <math>i</math> の全てのボルトに作用する軸力 (N) 。ただし、引張方向を正とし、負の値となった場合は <math>R_i=0</math> とする。また、<math>R_{yi}</math> を算定する場合には、<math>P_y</math> を船内方向及び船外方向のそれぞれ別々に作用させて <math>R_{yi}</math> を算出して、大きい方の値をとること。</p> $R_i = R_{xi} + R_{yi} - R_{si}$ $\begin{cases} R_{xi} = P_x h x_i A_i / I_x \\ R_{yi} = P_y h y_i A_i / I_y \end{cases}$ <p><math>R_{si}</math>: ウインドラスの重量によるボルト群 <math>i</math> の静的反力 (N) で次式による。</p> $R_{si} = m g / N_b$ <p><math>F_i</math> : ボルト群 <math>i</math> の全てのボルトに作用するせん断力 (N) 。ただし、(2) に掲げる固定金物が当該せん断力の一部又は全部を受け持つ場合には、次の <math>F_{xi}</math> 及び <math>F_{yi}</math> から (2) に掲げる <math>F_{xj}</math> 及び <math>F_{yj}</math> をそれぞれ差し引くことができる。</p> $F_i = \sqrt{F_{xi}^2 + F_{yi}^2}$ $\begin{cases} F_{xi} = (P_x - \alpha g m) / N_b \\ F_{yi} = (P_y - \alpha g m) / N_b \end{cases}$ <p><math>N_b</math> : ボルト群の総数</p> <p><math>P_x</math> : 鎖車軸に垂直な方向 (x) に作用する荷重 (N) 。ウインドラスの <math>x</math> 方向の投影面積 (<math>m^2</math>) に <math>2 \times 10^5</math> を乗じたものとする。</p> <p><math>P_y</math> : 鎖車軸に平行な方向 (y) に作用する荷重 (N) 。ウインドラスの <math>y</math> 方向の投影面積 (<math>m^2</math>) に <math>1.5 \times 10^5 f</math> を乗じたものと</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

<p>する。</p> <p><math>f = 1 + B/H</math>ただし、2.5 以上とする必要はない。</p> <p><math>B</math> : 鎖車軸に平行に測ったウインドラスの幅 (mm)</p> <p><math>H</math> : ウインドラスの全高 (mm)</p> <p><math>Hh</math> : 鎖車軸のウインドラス台からの高さ (mm)</p> <p><math>x_i, y_i</math>: <math>N_b</math>箇所全てのボルト群の図心を原点としたボルト群 <math>i</math> の <math>xy</math> 座標。ただし、図 <b>D16.2.2-1</b> に示す力の向きの反対方向を正とする。</p> <p><math>A_i</math> : ボルト群 <math>i</math> のボルトの合計横断面積 (mm<sup>2</sup>)</p> <p><math>I_x</math> : <math>N_b</math>箇所のボルト群に対する <math>\sum A_i x_i^2</math> の値 (mm<sup>4</sup>)</p> <p><math>I_y</math> : <math>N_b</math>箇所のボルト群に対する <math>\sum A_i y_i^2</math> の値 (mm<sup>4</sup>)</p> <p><math>\alpha</math> : 摩擦係数。0.5 とする。</p> <p><math>m</math> : ウインドラスの質量 (kg)</p> <p><math>g</math> : 重力加速度。9.81 (m/sec<sup>2</sup>) とする。</p> <p>((2)から(4)は省略)</p>	<p>する。</p> <p><math>f = 1 + B/H</math>ただし、2.5 以上とする必要はない。</p> <p><math>B</math> : 鎖車軸に平行に測ったウインドラスの幅 (mm)</p> <p><math>H</math> : ウインドラスの全高 (mm)</p> <p><math>H</math> : 鎖車軸のウインドラス台からの高さ (mm)</p> <p><math>x_i, y_i</math>: <math>N_b</math>箇所全てのボルト群の図心を原点としたボルト群 <math>i</math> の <math>xy</math> 座標。ただし、図 <b>D16.2.2-1</b> に示す力の向きの反対方向を正とする。</p> <p><math>A_i</math> : ボルト群 <math>i</math> のボルトの合計横断面積 (mm<sup>2</sup>)</p> <p><math>I_x</math> : <math>N_b</math>箇所のボルト群に対する <math>\sum A_i x_i^2</math> の値 (mm<sup>4</sup>)</p> <p><math>I_y</math> : <math>N_b</math>箇所のボルト群に対する <math>\sum A_i y_i^2</math> の値 (mm<sup>4</sup>)</p> <p><math>\alpha</math> : 摩擦係数。0.5 とする。</p> <p><math>m</math> : ウインドラスの質量 (kg)</p> <p><math>g</math> : 重力加速度。9.81 (m/sec<sup>2</sup>) とする。</p> <p>((2)から(4)は省略)</p>	<p>文言修正</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

鋼船規則検査要領 GF 編 GF8 GF8.4.1-3.

正	現行	備考
-3. 規則 GF 編 8.4.1 から 8.4.3 並びに 4.4.2 の規定は、主管庁の指示により 2026 年 1 月 1 日前に適用することがある (MSC.1/Circ.1677)	-3. 規則 GF 編 8.4.1 から 8.4.3 並びに 4.4.2 の規定は、主管庁の指示により 2026 年 1 月 1 日前に適用することがある (MSC.1/Circ.1677)	参照先の修正

鋼船規則検査要領 L 編 L3 L3.2.5-2.

正	現行	備考
-2. 規則 L 編 3.2.5-7.にいう「本会がその連結方法について特に承認した場合」とは、連結される普通リンクのいかなる部分においても、連結するさい際の熱による悪影響がないことを証明し、その連結方法について、本会及び購入者の承認を得た場合をいう。	-2. 規則 L 編 3.2.5-7.にいう「本会がその連結方法について特に承認した場合」とは、連結される普通リンクのいかなる部分においても、連結するさいの熱による悪影響がないことを証明し、その連結方法について、本会及び購入者の承認を得た場合をいう。	文言修正

鋼船規則検査要領 **〇 編 〇12 〇12.8.4**

正	現行	備考
規則 <b>〇 編 12.8.54-1.(5)</b> の適用上, 規則 <b>R 編 18</b> 章により要求される泡消火装置に使用するポンプを消火ポンプと兼用する場合には, 当該泡消火装置が要求される放出率において作動するときに, 消火主管から, 要求される圧力及び条数の射水が同時に得られるようにすること。	規則 <b>〇 編 12.8.5-1.(5)</b> の適用上, 規則 <b>R 編 18</b> 章により要求される泡消火装置に使用するポンプを消火ポンプと兼用する場合には, 当該泡消火装置が要求される放出率において作動するときに, 消火主管から, 要求される圧力及び条数の射水が同時に得られるようにすること。	参照先の修正

## 鋼船規則検査要領 Q 編 Q13 Q13.6.2

正	現行	備考
<p>-2. 船の中央部において、横式構造の強力甲板、船底外板及び強力甲板が横式構造である場合の横式構造の船側外板には、次式を満足する程度の間隔で縦方向にカーリング（標準 100×10 FB）を設ける。なお、本会の承認を得た場合は、この規定によらないことができる。</p> $16.6 \left( \frac{t}{10S} \right)^2 \left( 1 + \frac{S^2}{C^2} \right)^2 \geq \alpha \gamma$ <p><math>t</math> : 甲板又は外板の厚さ (mm)  <math>C</math> : カーリングの心距 (m)  <math>S</math> : 横置梁の心距 (m)  <math>\alpha</math> : 次による。  強力甲板では、</p> $\frac{-(M_{S.min} + M_W(-))}{Z_D} - \frac{(M_{S.min} + M_W(-))}{Z_D}$ <p style="text-align: center;"><math>\times 10^3 \text{ (N/mm}^2\text{)}</math></p> <p>船底外板では、</p> $\frac{(M_{S.max} + M_W(+))}{Z_B} - \frac{(M_{S.max} + M_W(+))}{Z_B}$ <p style="text-align: center;"><math>\times 10^3 \text{ (N/mm}^2\text{)}</math></p> <p><math>M_{S.min}</math>及び<math>M_{S.max}</math>: それぞれ規則 Q 編 12.1.1-2.に規定する静水中の縦曲げモーメントのうち、最小値及び最大値 (kN-m)  <math>M_W(-)</math>及び<math>M_W(+)</math>: 規則 C 編 1 編 4.3.2.3 による。  <math>Z_D</math>及び<math>Z_B</math>: それぞれ考慮している船の長さ方向の位置の船体横断面の</p>	<p>-2. 船の中央部において、横式構造の強力甲板、船底外板及び強力甲板が横式構造である場合の横式構造の船側外板には、次式を満足する程度の間隔で縦方向にカーリング（標準 100×10 FB）を設ける。なお、本会の承認を得た場合は、この規定によらないことができる。</p> $16.6 \left( \frac{t}{10S} \right)^2 \left( 1 + \frac{S^2}{C^2} \right)^2 \geq \alpha \gamma$ <p><math>t</math> : 甲板又は外板の厚さ (mm)  <math>C</math> : カーリングの心距 (m)  <math>S</math> : 横置梁の心距 (m)  <math>\alpha</math> : 次による。  強力甲板では、</p> $\frac{-(M_{S.min} + M_W(-))}{Z_D}$ <p style="text-align: center;"><math>\times 10^3 \text{ (N/mm}^2\text{)}</math></p> <p>船底外板では、</p> $\frac{(M_{S.max} + M_W(+))}{Z_B}$ <p style="text-align: center;"><math>\times 10^3 \text{ (N/mm}^2\text{)}</math></p> <p><math>M_{S.min}</math>及び<math>M_{S.max}</math>: それぞれ規則 Q 編 12.1.1-2.に規定する静水中の縦曲げモーメントのうち、最小値及び最大値 (kN-m)  <math>M_W(-)</math>及び<math>M_W(+)</math>: 規則 C 編 1 編 4.3.2.3 による。  <math>Z_D</math>及び<math>Z_B</math>: それぞれ考慮している船の長さ方向の位置の船体横断面の</p>	<p></p> <p>文言修正</p> <p>文言修正</p>

<p>断面係数で，規則 Q 編 12.1.2 の規定により定まる強力甲板及び船底に対する値 (<math>cm^3</math>)</p> <p><math>\gamma</math>: 強力甲板及び船底外板では 1.0 とし，船側外板では次による値。          船体横断面の中性軸より上部材では<math>y_1/y_D</math>          船体横断面の中性軸より下部材では<math>y_2/y_B</math>  <math>y_D</math>: 中性軸から船側における甲板までの距離 (<math>m</math>)  <math>y_B</math>: ベースラインから中性軸までの距離 (<math>m</math>)  <math>y_1</math>: 中性軸より各条板の上縁までの距離 (<math>m</math>)。ただし，<math>y_D</math>より大きくする必要はない。  <math>y_2</math>: 中性軸より各条板の下縁までの距離 (<math>m</math>)。ただし，<math>y_B</math>より大きくする必要はない。</p>	<p>断面係数で，規則 Q 編 12.1.2 の規定により定まる強力甲板及び船底に対する値 (<math>cm^3</math>)</p> <p><math>\gamma</math>: 強力甲板及び船底外板では 1.0 とし，船側外板では次による値。          船体横断面の中性軸より上部材では<math>y_1/y_D</math>          船体横断面の中性軸より下部材では<math>y_2/y_B</math>  <math>y_D</math>: 中性軸から船側における甲板までの距離 (<math>m</math>)  <math>y_B</math>: ベースラインから中性軸までの距離 (<math>m</math>)  <math>y_1</math>: 中性軸より各条板の上縁までの距離 (<math>m</math>)。ただし，<math>y_D</math>より大きくする必要はない。  <math>y_2</math>: 中性軸より各条板の下縁までの距離 (<math>m</math>)。ただし，<math>y_B</math>より大きくする必要はない。</p>	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



鋼船規則検査要領 R 編 R9 R9.4.2

正	現行	備考
<p><b>R9.4.2 自己自動閉鎖型の戸</b></p> <p>-3. 自己自動閉鎖型の戸とすることが現実的でない場合には、これに代えて、当該戸が開閉状態のいずれにあるかを船橋に示す手段を備えると共に、「航海中開放禁止」の注意銘板を設けることとして差し支えない。</p>	<p><b>R9.4.2 自己閉鎖型の戸</b></p> <p>-3. 自己閉鎖型の戸とすることが現実的でない場合には、これに代えて、当該戸が開閉状態のいずれにあるかを船橋に示す手段を備えると共に、「航海中開放禁止」の注意銘板を設けることとして差し支えない。</p>	<p>文言修正</p> <p>文言修正</p>

海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領 2 編 1 章 1.3.2-4.

正	現行	備考
-4. 規則 2 編 1.3.2-1.(3)( <del>k</del> l)に規定する取扱手引書等については、内容の変更の有無について検査し、変更がある場合、変更事項が基準に適合していることを確認する。	-4. 規則 2 編 1.3.2-1.(3)(k)に規定する取扱手引書等については、内容の変更の有無について検査し、変更がある場合、変更事項が基準に適合していることを確認する。	参照先の修正

海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領 2 編 1 章 1.3.2-5.

正	現行	備考
-5. 規則 2 編 1.3.2-1.(3)( <del>k</del> l)に規定する EGCS 記録簿については、当該記録が少なくとも 3 年以上保存されていることを確認する。なお、電子記録装置により記録を行う排ガス浄化装置にあっては、当該記録の内容を表示又は印刷したものについて確認する。	-5. 規則 2 編 1.3.2-1.(3)(k)に規定する EGCS 記録簿については、当該記録が少なくとも 3 年以上保存されていることを確認する。なお、電子記録装置により記録を行う排ガス浄化装置にあっては、当該記録の内容を表示又は印刷したものについて確認する。	参照先の修正

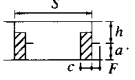

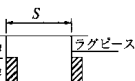
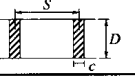
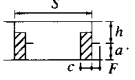

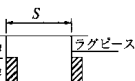
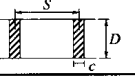
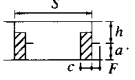

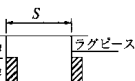
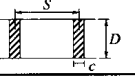
海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領 2 編 2 章 2.1.4-5.

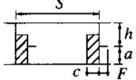
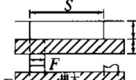
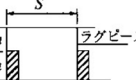
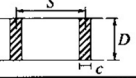
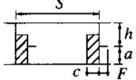
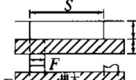
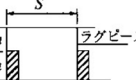
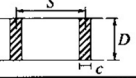
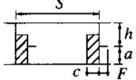
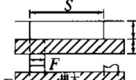
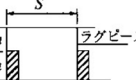
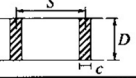
正	現行	備考
-5. 規則 2 編 2.1.4-5.(2)(b)i)に規定する据付等の確認においては、排ガス浄化装置の配管等の位置の確認を行うほか、8 編 1.2.2-1.及び又は 8 編 <del>2.2-1.</del> に規定する警報が備えられていることを確認する。	-5. 規則 2 編 2.1.4-5.(2)(b)i)に規定する据付等の確認においては、排ガス浄化装置の配管等の位置の確認を行うほか、8 編 1.2.2-1.及び又は 8 編 2.2-1.に規定する警報が備えられていることを確認する。	参照先の削除

安全設備規則検査要領 3 編 3 章 3.19.1

正	現行	備考
規則 3 編 3.19.1- <del>78</del> .に規定する燃料装置に関し，閉囲された場所において燃料漏れ等による火災の危険性が予想される場合には，その換気対策を含めて本会は承認用資料の提出を求めることがある。	規則 3 編 3.19.1-7.に規定する燃料装置に関し，閉囲された場所において燃料漏れ等による火災の危険性が予想される場合には，その換気対策を含めて本会は承認用資料の提出を求めることがある。	参照先の修正

冷蔵設備規則検査要領 附属書 6.2.6-2 表 1.

正	現行	備考																							
表 1 $\omega$ の近似計算法																									
<table><tr><th rowspan="2">根   太</th><th colspan="3">近   似   式</th></tr><tr><th><math>\omega</math></th><th><math>\frac{h}{a+h}</math></th><th><math>A</math></th></tr><tr><td></td><td><math>A \times \frac{0.106}{2.03} - 1</math></td><td>0.5 0.6 0.7 0.8</td><td>0.173 0.190 0.210 0.235</td></tr><tr><td></td><td><math>A \times \frac{0.035}{\lambda}</math></td><td>0.5 0.6 0.7 0.8</td><td>0.058 0.058 0.058 0.080</td></tr><tr><td></td><td><math>A \times \frac{0.035}{\lambda}</math></td><td>0.5 0.6 0.7 0.8</td><td>0.050 0.070 0.110 0.140</td></tr><tr><td></td><td><math>0.128 \times \frac{0.106}{2.03} - 1</math></td><td>—</td><td>—</td></tr></table>	根   太	近   似   式			$\omega$	$\frac{h}{a+h}$	$A$		$A \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.173 0.190 0.210 0.235		$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.058 0.058 0.058 0.080		$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.050 0.070 0.110 0.140		$0.128 \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	—	—	<p>防 熱 の 厚 さ： <math>D=150\sim 300mm</math></p> <p>フ レーム スペース： <math>D=800mm</math></p> <p>根 太 の 熱 伝 導 率： <math>\lambda \omega = 0.106 W/m^{\circ}C</math> (松の場合)</p> <p>根 太 の 幅： <math>C=50mm</math></p> <p>防熱材の熱伝導率： <math>\lambda = (W/m^{\circ}C)</math></p>	文言修正
根   太		近   似   式																							
	$\omega$	$\frac{h}{a+h}$	$A$																						
	$A \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.173 0.190 0.210 0.235																						
	$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.058 0.058 0.058 0.080																						
	$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.050 0.070 0.110 0.140																						
	$0.128 \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	—	—																						

<table><tr><th rowspan="2">根   太</th><th colspan="3">近   似   式</th></tr><tr><th><math>\omega</math></th><th><math>\frac{h}{a+h}</math></th><th><math>A</math></th></tr><tr><td></td><td><math>A \times \frac{0.106}{2.03} - 1</math></td><td>0.5 0.6 0.7 0.8</td><td>0.173 0.190 0.210 0.235</td></tr><tr><td></td><td><math>A \times \frac{0.035}{\lambda}</math></td><td>0.5 0.6 0.7 0.8</td><td>0.058 0.058 0.058 0.080</td></tr><tr><td></td><td><math>A \times \frac{0.035}{\lambda}</math></td><td>0.5 0.6 0.7 0.8</td><td>0.050 0.070 0.110 0.140</td></tr><tr><td></td><td><math>0.128 \times \frac{0.106}{2.03} - 1</math></td><td>—</td><td>—</td></tr></table>	根   太	近   似   式			$\omega$	$\frac{h}{a+h}$	$A$		$A \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.173 0.190 0.210 0.235		$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.058 0.058 0.058 0.080		$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.050 0.070 0.110 0.140		$0.128 \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	—	—	<p>防 熱 の 厚 さ： <math>D=150\sim 300mm</math></p> <p>フ レーム スペース： <math>S=800mm</math></p> <p>根 太 の 熱 伝 導 率： <math>\lambda \omega = 0.106 W/m^{\circ}C</math> (松の場合)</p> <p>根 太 の 幅： <math>C=50mm</math></p> <p>防熱材の熱伝導率： <math>\lambda = (W/m^{\circ}C)</math></p>	
根   太		近   似   式																							
	$\omega$	$\frac{h}{a+h}$	$A$																						
	$A \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.173 0.190 0.210 0.235																						
	$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.058 0.058 0.058 0.080																						
	$A \times \frac{0.035}{\lambda}$	0.5 0.6 0.7 0.8	0.050 0.070 0.110 0.140																						
	$0.128 \times \frac{0.106}{2.03} - 1$	—	—																						

高速船規則検査要領 1 編 1 章 1.1.1-1.

正	現行	備考
<p>-1. 規則 1 編 1.1.1-2.にいう「本会が適当と認めるところ」とは次をいう。</p> <p>(1) <i>IMO MSC/Circ.1054</i>  <del>1592</del></p> <p>(2) 前(1)に記載がない設備、システム等については規則 1 編 1.1.1-1.(1)から(10)に掲げる規則</p>	<p>-1. 規則 1 編 1.1.1-2.にいう「本会が適当と認めるところ」とは次をいう。</p> <p>(1) <i>IMO MSC/Circ.1054</i></p> <p>(2) 前(1)に記載がない設備、システム等については規則 1 編 1.1.1-1.(1)から(10)に掲げる規則</p>	<p>文言修正</p>

高速船規則検査要領 3 編 4 章 4.1.1

正	現行	備考
<p>アルミニウム合金材の溶接については、次の規格を参照することを推奨する。</p> <p>(1) <i>JIS Z 3604</i> アルミニウムのイナートガスアーク溶接作業標準</p> <p>(2) 軽金属溶接構造協会規格</p> <p>(a) <i>LWS Q 8101</i> アルミニウム合金製船殻工作精度標準</p> <p>(b) <i>LWS W 8101</i> アルミニウム合金製船殻工作精度標準</p> <p>(3) <i>AWS Structural Welding Code-Aluminum</i></p>	<p>アルミニウム合金材の溶接については、次の規格を参照することを推奨する。</p> <p>(1) <i>JIS Z 3604</i> アルミニウムのイナートガスアーク溶接作業標準</p> <p>(2) 軽金属溶接構造協会規格</p> <p>(a) <i>LWS Q 8101</i> アルミニウム合金製船殻工作精度標準</p> <p>(b) <i>LWS W 8101</i> アルミニウム合金製船殻工作精度標準</p> <p>(3) <i>AWS Structural Welding Code</i></p>	<p>文言修正</p>

高速船規則検査要領 附属書 2 1.3.2-1.

正	現行	備考
<p>-1. 復原性は、通常及び限界の操船及び機能不良の影響化影響下における船舶の運動、挙動及び応答が正確に評価できると確認されたコンピューターシミュレーションを使用して調査されなければならない。</p>	<p>-1. 復原性は、通常及び限界の操船及び機能不良の影響化における船舶の運動、挙動及び応答が正確に評価できると確認されたコンピューターシミュレーションを使用して調査されなければならない。</p>	<p>文言修正</p>

## 強化プラスチック船規則検査要領 1 章 表 1.1.1-2.

正		現行			備考
表 1.1.1-2. 倉口縁材, 各出入口の高さ (mm)					文言修正
位置	縁材				
	小倉口 (面積 1.5m <sup>2</sup> 以下)	各昇降口	船楼端出入口		
上 甲 板 上 及 び 前 部 0.25L <del>25L<sub>f</sub></del> 間の船楼甲板にあるもの	380	300	300		
上記以外の船楼甲板にあるもの	230	100	100		

## 強化プラスチック船規則検査要領 1 章 1.2.15

正	現行	備考
<p>接着とは、硬化した <i>FRP</i> 成形部材に他の <i>FRP</i> 部材、木材及び硬質プラスチック発泡体等を化学的な結合により張り合わせることをいい、次の(1)から(3)を含む。</p> <p>(1) 二次接着 (硬化した <i>FRP</i> 板をサンディングして次の積層を行うこと。)</p> <p>(2) マットイン (二枚の硬化した <i>FRP</i> 板間に樹脂を含浸させたチップマット<del>チップマット</del>をはさみ張り合わせること。)</p> <p>(3) 構造用接着剤を塗布又は充填し張り合わせること。</p>	<p>接着とは、硬化した <i>FRP</i> 成形部材に他の <i>FRP</i> 部材、木材及び硬質プラスチック発泡体等を化学的な結合により張り合わせることをいい、次の(1)から(3)を含む。</p> <p>(1) 二次接着 (硬化した <i>FRP</i> 板をサンディングして次の積層を行うこと。)</p> <p>(2) マットイン (二枚の硬化した <i>FRP</i> 板間に樹脂を含浸させたチップマットをはさみ張り合わせること。)</p> <p>(3) 構造用接着剤を塗布又は充填し張り合わせること。</p>	文言修正

## 強化プラスチック船規則検査要領 4 章 4.1.2-5.

正	現行	備考
<p>-5. 積層用樹脂液の試験の方法 (省略)</p> <p>(2) 試験の方法 表 4.1.2-2.に掲げる試験に対する試験の方法は、次の(a)から(k)による。 (a) 粘度及び揺変度</p>	<p>-5. 積層用樹脂液の試験の方法 (省略)</p> <p>(2) 試験の方法 表 4.1.2-2.に掲げる試験に対する試験の方法は、次の(a)から(k)による。 (a) 粘度及び揺変度</p>	

1

強化プラスチック船規則検査要領 4 章 4.1.2-7.

正	現行	備考
<p>-7. 構造用接着剤の試験の方法 (省略)</p> <p>(3) 破壊状態の記録方法</p> <p>(a) 破壊面を観察し, 接着面全体の面積に対する被着材破壊率を目視により算出する。前(f)v)に示す試験条件に応じて被着材破壊率が以下に示す範囲に入る場合は, <del>iii</del>(c)の基盤目測定法によりそれぞれの面積を算出し, 被着材破壊率を求める。</p> <p>(省略)</p>	<p>-7. 構造用接着剤の試験の方法 (省略)</p> <p>(3) 破壊状態の記録方法</p> <p>(a) 破壊面を観察し, 接着面全体の面積に対する被着材破壊率を目視により算出する。前(f)v)に示す試験条件に応じて被着材破壊率が以下に示す範囲に入る場合は, <del>iii</del>)の基盤目測定法によりそれぞれの面積を算出し, 被着材破壊率を求める。</p> <p>(省略)</p>	<p>文言修正</p>

強化プラスチック船規則検査要領 4 章 4.4.4-2.

正	現行	備考
<p>-2. 試験片の採取方法は, 次の(1)及び(2)による。</p> <p>(1) FRP 積層板 (サンドイッチ構造の内外層の FRP 積層板を含む)</p> <p>(a) 積層板の周辺から 60 mm 以上離して引張試験片と曲げ試験片を交互に採取する。(図 4.4.4-1.参照)</p> <p>(b) バーコル高さ測定箇所及びガラス含有率測定用試料は, 図中の傾斜部網掛け部を用いる。</p> <p>(c) サンドイッチ構造板の内外層の FRP 積層板は, 成形したサンドイッチ構造板から心材を削り表面を平滑にする。</p> <p>(2) サンドイッチ構造板</p> <p>(a) 曲げ試験片, 引張試験片及びせん断試験片の採取方法は, (1)(a)の規程を準用する。なお心</p>	<p>-2. 試験片の採取方法は, 次の(1)及び(2)による。</p> <p>(1) FRP 積層板 (サンドイッチ構造の内外層の FRP 積層板を含む)</p> <p>(a) 積層板の周辺から 60 mm 以上離して引張試験片と曲げ試験片を交互に採取する。(図 4.4.4-1.参照)</p> <p>(b) バーコル高さ測定箇所及びガラス含有率測定用試料は, 図中の傾斜部を用いる。</p> <p>(c) サンドイッチ構造板の内外層の FRP 積層板は, 成形したサンドイッチ構造板から心材を削り表面を平滑にする。</p> <p>(2) サンドイッチ構造板</p> <p>(a) 曲げ試験片, 引張試験片及びせん断試験片の採取方法は, (1)(a)の規程を準用する。なお心</p>	<p>文言修正</p>



材を強度に算入する場合は, 継手は 2 箇所 に設ける。	材を強度に算入する場合は, 継手は 2 箇所 に設ける。	
---------------------------------	---------------------------------	--

以上