

モーターボート競走公益資金によ
る(財)日本船舶振興会助成事業

船舶測度官会議質疑応答集

(昭和57年～平成2年度)

平成4年3月

財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団

会長 笹川良一

序

本冊子は、「造船業の再構築・技術高度化等に関する冊子刊行」事業の一環として刊行したものであります。

「造船業の再構築・技術高度化等に関する冊子刊行」事業は、モーターボート競走法第19条交付金による(財)日本船舶振興会のご援助により、運輸省海上技術安全局のご指導、ご協力のもとに、内外における船舶および関連工業製品に関する諸事情を調査し、わが国の造船業ならびに造船関連工業の再構築・技術高度化に資するための資料として作成し、これらを関係団体および企業に配布し、業務の参考に供しております。

皆様の業務資料として本冊子がお役に立てば幸いに存じます。

平成4年3月

財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団

会 長 笹 川 良 一

目

次

	年度	運輸局
第1条関係（定義）		
第2項第1号 型深さ		
1. 型深さについて	57	東北
2. 測度長24メートル以上のFRP 船の「キールの上面」について	58	中国
3. 船の長さについて	58	前任東北
4. 小型高速艇の最小型深さについて	61	前任九州
第2項第2号 船の長さ		
1. 特殊な構造を有する船舶の「船の長さ」の取扱いについて	60	四国
2. 小型船舶の船の長さについて（帆船、競争用ヨット）	60	近畿
第2項第5号 前部垂線		
1. 前部垂線（F.P.）の採り方について	59	中部
2. 船首垂線と船首付加部について	60	中国
第2項第7号 基線		
1. 測度長24m以上のFRP 船のベースラインについて	59	東北
2. 基線の取扱い	61	近畿
第2項第10号 船体付加物		
1. 付加物について（バルジ等）	57	北海道
2. 付加物について（ソナードーム）	57	東北
3. 付加物について（シャフトブラケット等）	57	九州
4. 船尾スケグの取扱い	元年	中国
第2項第11号 上部構造物		
1. 上部構造物について	57	九州
2. 砂利運搬船のガットクレーンについて	58	九州
3. 上部構造物（船楼）について	58	九州
4. 旋網漁船の上部構造物について	61	九州
5. 上部構造物の取扱いについて	63	九州
第2条関係（上甲板）		
1. 上甲板の構造について	58	東北
2. 上甲板の扱い	61	前任中部
3. 「深さ（上甲板）の変更」について	61	前任中部

4. 上甲板の認定について	62	中国
5. 上甲板の認定について	63	先任九州
6. 上甲板の認定について	元年	先任北海道
7. 125 G/T 型沖合底引網漁船の上甲板の認定等について	60	北海道
8. 上甲板より下方の船側にある開口について	58	中国
9. 上甲板下の船側開口について	60	九州
10. 97トン型鮭鱒流網漁船の上甲板の取扱いについて	58	北海道
11. 上甲板が前部垂線に達しない場合の上甲板の取扱いについて	58	九州
12. 上甲板の認定について	59	神戸
13. 水密閉鎖装置について	59	四国
14. 水密閉鎖装置について	59	九州
15. 階段を有する上甲板について	58	東北
16. 階段部の長さについて	58	中国
17. 階段部を有する上甲板の最下段について	58	九州
18. キャンバーが変化する場合の上甲板の取扱い	58	九州
19. 上甲板に階段部を有する場合の延長方法について	59	九州
20. 上甲板の傾斜について	60	東北
21. 上甲板の延長方法について	60	九州
22. 暴露部の最下段について	60	先任北海道
23. 上甲板の認定について	62	中部
24. 上甲板の延長方法について	62	研修九州
25. 船尾楼における上甲板の延長方法について	63	中国

第4条関係（単位及び精度）

1. 純トン数の計算について	57	関東
2. 係数の精度	58	先任四国
3. 規則第4条の係数について	61	研修近畿

第5条関係（容積の測度）

1. 閉囲場所について	57	東北
2. 倉口（ハッチカバーを含む）の容積算定について	57	北海道
3. 取り外し式覆いの下部の場所の取扱い	58	北海道
4. 上部構造物間の補強部下部について	59	先任関東
5. 上部構造物の周辺の囲壁の考え方について	60	中部
6. 冷凍運搬船の防熱材の取扱いについて	60	近畿
7. 上甲板上の貨物倉の取扱いについて	61	中国
8. 解説5-(3)の適用について	58	東北
9. 取り外し式グレーチングを設けた場所の取扱い	58	四国
10. 測度長24メートル未満の旅客フェリーの車両甲板について	60	九州
11. 漁船の見張り台下部について	60	九州
12. グレーチング下部の取扱いについて	61	東北
13. 操舵室下部の場所について	62	近畿・神戸
14. 覆い甲板とブルワークにより構成された場所の取扱いについて	62	近畿・神戸
15. スリップウェイについて	63	先任東北

16. 木製台下部の場所について	63	九州
17. パンチングメタルの取扱いについて	元年	九州
18. 水捌けロストルについて	元年	九州

第6条関係（形状が複雑な場所の面積又は容積の算定方法）

1. スタントロール漁船の上甲板の認定について	57	関東
2. 測度長24メートル未満のFRP、船の船底張出し部の取扱い	58	北海道
3. 上部構造物のナックルについて	58	中部
4. 複雑な形状の甲板下断面の計測方法について	58	先任四国
5. 自動車運搬船の上甲板下の算定方法について	58	先任四国
6. 両頭船の測度について	58	研修中国
7. スリップウェイの計測方法	59	北海道
8. カーフェリー（引き船に改造中）の船尾において上甲板の一部が両船側にわたって低下している部分の取扱いについて	59	先任東北
9. 上部構造物における除外場所の過剰控除について	60	東北
10. 測度長24メートル未満の油回収船の測度について	60	先任関東
11. 測度長24メートル以上の双胴船の上甲板下測度について	63	九州
12. 上甲板下の測度方法について	63	九州
13. 上甲板が前部垂線に達していない船舶の船体主部の計測方法について	元年	九州

第10条関係（閉囲場所の合計容積の算定方法）

（1）微小容積

1. シャフトブラケット等微小容積の取扱い	57	九州
2. 大小一体型となったハッチの微小容積の取扱い	59	東北
3. 引き船のパイプフェンダーの取扱い	59	四国
4. 煙突周辺における閉囲場所	60	九州
5. 上部構造物の船体外面に取り付けられた防舷材等の取扱いについて	61	中国
6. 心得10-1-1について	元年	東北
7. 倉口の取扱いについて	元年	東北
8. 解説10-1-（2）について	2	九州

（2）海水に開放されている場所

1. 計測機器の占める海水に開放された場所の取扱いについて	60	九州
2. 海水に開放されている場所の計測方法について	62	中国

(3) 暴露部に設置された装置

1. カーゴラインの途中にあるストレーナーの取扱い	57	四国
2. カーゴラインの途中にあるオーバーフロータンクの取扱い	58	四国
3. タンク船のタンクの水密パッキン部について	58	四国
4. 作業台の固着方法着	57	東北
5. タンクの計測方法について	58	研修新潟
6. フライイング パッセージの取扱い	58	研修中国
7. パイプカバーの取扱いについて	58	研修新潟
8. 作業台の支持方法	58	東北
9. 作業台の取扱い	60	東北
10. 巻網本船の船尾作業台の取扱い	58	東北
11. グレーチングと木が混在する作業台の取扱い	59	東北
12. 作業台の取扱い	59	九州
13. 漁船の上部の設けられた構造物について	61	先任九州
14. いか流しとい下部の取扱いについて	62	北海道
15. 漁船のブルワーク構造について	62	研修九州
16. グレーチングの作業台について	元年	先任北海道

(4) 暴露部に設置された構造物

1. 漁ろう用ウインチ、発電機等の鋼製カバーの取扱い	57	北海道
2. ベンチレーターの取扱いについて	60	中国
3. ガロースについて	61	先任新潟
4. ガントリークレーン及びガットクレーンの閉囲場所の限域について	元年	先任中国

(5) 複板型ブルワーク

1. 複板型ブルワークの取扱いについて	57	北海道
2. 複板型ブルワークで部分的に内側板がある場合の取扱い	57	九州
3. ブルワークのトッププレートの幅が0.60M 以上と未満が混在する場合の取扱い	58	北海道
4. 複板型ブルワークについて	59	四国

(6) 暴露場所

1. ビーム又はガーダーとカーテンプレートとの比較について	58	北海道
2. 檣室のカーテンプレートについて	58	先任中国
3. 解説10-1 - (7) について	58	先任四国
4. 心得10-1 - キの適用について	58	東北
5. 解説10-1 - (7) - (イ) の高さ(H) の取扱い	58	東北
6. 除外場所について	58	四国
7. 両船側に達する構造物と暴露場所とが結合する場所の取扱い	58	四国

8. 暴露場所の取扱いについて	58	四国
9. ブルワーク頂部と覆いが支柱によって接続された場合の取扱い	58	九州
10. 甲板室の端部から張出された覆いが傾斜している場合の取扱い	58	九州
11. マストハウスの張り出し甲板の取扱い	58	九州
12. 鯨船のフライングパッセージの取扱い	59	東北
13. 舶査第617号(58.10.4)によって除外された場所の取扱い	59	中部
14. 生コン船の取扱い	59	四国
15. 暴露場所の取扱い	59	九州
16. ひさしの考え方について	60	中部
17. 操舵室両舷張出し甲板の支持部材による閉囲性について	60	神戸
18. 甲板の張出し部にマストが貫通している場合の取扱いについて	60	四国
19. ひさしの取扱いについて	60	九州
20. カーテンプレートとビーム又はガーダーについて	60	九州
21. 凹入部等の取扱いについて	60	研修中国
22. 心得10-1 一キ(暴露場所)について	61	神戸
23. 心得10-1 一キの適用について(関連質問63 前任九州)	62	九州
24. 両船側に達する上部構造物の前後端の円形突出部の取扱い	62	研修中国
25. 暴露部とみなされる場所について	63	近畿・神戸
26. 長さ24メートル未満の船舶の甲板室から張り出されたひさしの取扱いについて	63	近畿・神戸
27. 心得10-1 一キの暴露場所の取扱いについて	63	四国
28. 張り出し部の取扱いについて	63	九州
29. 心得10-1 一キの取扱いについて	元年	近畿・神戸
30. ひさしについて	2	九州
31. ひさし部のビームに裏板を張った場合の取扱いについて	2	九州
32. 暴露場所(心得10-1 一キ)の認定について	2	前任北海道

第11条～第15条関係(船体主部の容積の算定方法)

1. 左右非対象のキャンバーの取扱いについて	60	研修東北
2. 部分横断面の面積の求め方について	62	研修中部

第16条関係(船体付加部の容積の算定方法)

1. 上甲板下付加部の取扱い	57	関東
----------------	----	----

第19条関係(測度長24メートル未満の船舶の船体の容積の算定方法)

1. F.R.P. 船の測度について	58	東北
2. 船体容積の算定について	59	九州
3. 木船の特定修繕に関連した B, D_m の採り方について	60	北海道
4. 測度長24メートル未満の船舶の D_s の計測について	59	研修九州
5. D_m の測定点について	59	四国
6. 双胴船(測度長24メートル未満)の上甲板下の測度について	62	先任神戸
7. 逆傾斜型船尾を有する船舶の測度長の船尾起点について	2	北海道

第20条～23条関係(付加物の容積の算定方法)

1. 付加物の計測方法について	63	先任九州
-----------------	----	------

第25条～27条関係(上部構造物の容積の算定方法)

1. 上甲板に隆起がある場合等の計測方法及び計算書の記入について	58	四国
2. 閉囲場所の限域について	59	中部
3. L P Gタンク船のタンクの計測方法について	58	四国
4. 断面がナックルしている場合の計測方法及び計算例について	58	四国
5. ハッチカバーの容積の算定方法について	58	九州
6. 両舷非対象の上部構造物の高さについて	60	九州
7. 分深点の幅の計測について	62	研修中部

第32条～第33条関係(除外場所の要件及び容積の算定)

(1) 第32条～第33条第1号関係

1. 規則第32条第1号の開口の位置における幅について	59	中部
2. 上部構造物の端部隔壁に設けられた開口の幅について	57	九州
3. 除外場所の取扱い	59	九州
4. 船尾部の前部張出し部の取扱い	59	四国
5. 規則第32条～33条第1号の適用について	60	研修中国
6. 端開口のボックスフレームがある場合の取扱い	62	中国
7. 第32条～33条(1)の後部隔壁に設けられた開口について	62	中国
8. 第32条第1号の適用について	62	九州
9. 第32条第1号の開口について	62	九州
10. 第32条第1号の除外場所の取扱い	2	九州

(2) 第32条～第33条第2号関係

1. 除外場所内に旅客用椅子がある場合の取扱い	57	中部
2. 甲板室の側部凹入部の取扱い	57	四国
3. 鮪延縄兼いか一本釣漁船の船首楼と船尾楼との間の覆いの取扱い	58	北海道
4. 鮪延縄漁船の船尾楼の船側開口について	58	東北
5. ウインチデッキ下部の場所の取扱い	58	四国
6. 規則第32条第2号の取扱い	58	四国
7. 除外場所について	58	四国
8. 両船側に達する構造物について	58	九州
9. 両船側に達する上部構造物の前壁が円弧の場合の取扱い	58	九州
10. 規則第32条第2号に掲げる「船側」の取扱い	59	中部
11. 開口部のハンドレールについて	58	先任中国
12. 除外場所内のピラーについて	58	先任中国
13. 379 トン型鮪漁船のビルジウエルの取扱い	59	東北
14. カーフェリーのの上甲板上のエレクションデッキの取扱い	59	中国
15. 規則第32条第2号に掲げる開口の取扱い	59	中部
16. 張り出し甲板下部の場所の取扱い	59	四国
17. パーティカルプレートの高さの取扱い	59	九州
18. 上部構造物の高さの取扱い	59	九州
19. ハンドレールの盲板を取り付けた場合の取扱い	59	九州
20. 船尾船側開口について	60	東北
21. 解説32～33-2 の除外場所の取扱い	60	中部
22. 鮪漁船の両船側に達する上部構造物の船側開口について	60	中部
23. 除外場所について	60	四国
24. 旅客船における除外規定の適用について	60	九州
25. 鮪延縄漁船の船首楼後部覆い甲板下部の取扱いについて	60	研修東北
26. 除外場所について	61	中国
27. 規則第32条第2号の取扱いについて	61	中国
28. 第32条(2) 及び33条(2) の適用について	63	中国
29. 両船側に達する上部構造物の船側開口の取扱いについて	61	四国
30. 除外場所内に設けられた「貨物又は貯蔵品の保管のための棚その他の装置」の解釈について	61	先任神戸
31. 除外場所に天井内張を有する場合の取扱い	61	研修中国
32. 規則第32条第2号の適用について	62	神戸
33. 規則第32条及び33条第2号の船側開口の除外場所の範囲について	62	中国
34. 除外場所の取扱い	62	九州
35. 除外場所の取扱いについて	62	研修中部
36. 船尾楼甲板上の船尾船側開口内に設けられた階段部の上部開口について	63	新潟
37. 除外場所内にある倉口の取扱い	元年	新潟
38. 除外場所内におけるファン付きベンチレーターの取扱いについて	元年	中国
39. カーフェリーの両船側に達する構造物の両舷に相対するエレクションデッキを有する場合の規則第32～33条第2号の取扱い	2	中国

(3) 第32条～第33条第3号関係

1. 除外場所内に倉口等がある場合の取扱い	58	北海道
2. 船尾網置場の取扱い	59	東北
3. 上部構造物の取扱いについて	59	九州
4. 煙突の測度について	60	先任北海道
5. 規則第32条～33条第3号の取扱いについて	62	東北

(4) 第32条～第33条第4号関係

1. 凹入部の開口の形状等について	58	四国
2. 甲板室後部端部に設けられた凹入部の取扱いについて	57	四国
3. 規則第32条第4号のリセス内に構造物がある場合の取扱い	59	東北
4. 甲板室の前後端が開放場所の取扱いについて	59	四国
5. 除外場所内の作業台について	59	先任中国
6. 閉囲場所について	61	中国
7. 上部構造物の凹入部について	61	九州
8. 規則第32条及び第33条第4号の凹入について	62	中国
9. 規則第32条第4号の開口について	63	九州
10. 規則第32条第4号の除外場所について	63	先任中部
11. 規則第32条第4号の適用について	63	先任東北
12. 閉囲場所の認定について	元年	近畿・神戸

(5) 第32条～第33条第5号関係

1. 規則第32条第5号の適用について	62	中部
2. ヘリコプターデッキ下部の場所について	62	近畿・神戸
3. 上甲板上に設けられた作業台(鋼製)の取扱いについて	62	九州

第36条関係(法第5条第3項の運輸省令で定める船舶「二層甲板船」)

第1項第1号

1. 二層甲板船における第二甲板の連続性について	60	先任四国
2. 心得36-1の「第二甲板の要件」について	60	研修九州
3. 第二甲板の傾斜について	63	近畿・神戸
4. 第二甲板の連続性(機関室前端壁の1フレームの規定)について	63	先任本省

第1項第2号

1. 124 トン型底引き網漁船の船尾船員室の取扱い	57	北海道
2. 自動車固縛装置等の取扱い	57	東北
3. 二層甲板の要件について	57	東北
4. 規則第36条第2号に掲げる場所内にタンクを設置した場合	63	先任本省
5. 二層甲板の要件について	58	四国
6. 二層甲板船の甲板倉庫の認定について	58	四国
7. 二層甲板船における甲板間のピラーの取扱い	58	四国
8. 船尾隔壁の認定について	58	九州
9. 規則第36条第2号の取扱い	59	九州
10. 規則第36条第2号の取扱い	62	研修四国
11. 規則第36条の適用について	60	九州
12. 甲板間の用途について	62	先任北海道
13. 第二甲板の出入口開口等について	62	先任四国
14. 二層甲板型貨物船の貨物倉の甲板間の差し板の取扱い	2	先任四国
15. ボックスフレームの取扱いについて	2	先任四国

第1項第3号

1. B/A の取扱いについて	58	九州
2. 二層甲板型砂利運搬船の第二甲板の船側の位置について	60	中部
3. 規則第36条第3号のBの取扱いについて	60	九州
4. 解説36-1 - (1) について	61	中国
5. 規則第36条第3号の適用について	61	中国
6. 二層甲板型砂利船の貨物倉について	62	近畿・神戸
7. 規則第36条の第二甲板の認定について	62	九州
8. 規則第36条第3号の「B」の取扱いについて	62	中国
9. 解説36-3 - (2) に掲げる隔壁の取扱い	63	中国
10. 第二甲板の延長について	63	研修東北

第40条関係(貨物積載場所の合計容積の算定方法)

1. 自動車運搬船の通風筒兼肋骨の取扱いについて	57	九州
2. 鮪船の餌庫について	58	近畿
3. 自動車運搬船の通風トランクの取扱い	58	四国
4. コンテナ船の貨物積載場所について	59	中国
5. 仕切り及び内張りについて	61	四国
6. 貨物積載場所の容積の算定について	61	先任北海道
7. 漁獲物処理場について	61	先任新潟

第41条～第42条関係(貨物積載場所の容積の算定方法)

1. 貨物倉容積の算定におけるコルゲート隔壁の取扱い	58	中国、九州
2. 貨物積載場所の計測について	58	四国
3. L.P.G.船の貨物倉の取扱いについて	58	研修九州
4. 漁船の貨物積載場所について	60	四国
5. 冷凍運搬船の「貨物積載場所」について	59	先任九州
6. 貨物積載場所の容積の算定について	59	研修東北

第58条関係(排水容積の算定方法の特例)

1. 排水容積の算定方法の特例について	57	北海道
---------------------	----	-----

第72条関係(貨物積載場所の標示)

1. 貨物積載場所のC C標示位置について	58	中国
-----------------------	----	----

付則関係

1. 船尾部の長さがLの13%以上の船舶の特定修繕の取扱い	57	中国・山口
2. 特定修繕の解釈について	57	九州
3. 法附則第3条第1項(特定修繕)の取扱い	59	中国
4. 特定修繕について	60	東北
5. 特定修繕について	61	研修九州
6. 外国船舶を購入後、即時に「特定修繕」を行う場合の測度等の事務処理について	61	神戸
7. 不登簿船からの編入について	62	先任北海道

その他

1. 総トン数計算書C-2の記載について	58	近畿
2. 総トン数計算書への容積計上方法について	59	東北
3. 除外場所の容積が閉閑場所の容積を越えた場合の取扱い	59	北海道
4. 船舶法第9条の適用について	60	中部
5. 改測の取扱い	58	研修九州
6. 改測の取扱い	63	四国
7. 舶査第458号(57.7.8)の通達について	59	中部
8. 総トン数計算書の用途について	63	中国
9. 総トン数明細書の再交付について	63	九州
10. 測度申請中の所有者変更の場合、手数料の徴収について	62	先任北海道
11. 総トン数証書交付規則の適用について	63	研修中国
12. 推進器の数について	63	先任九州

国際トン数証書関係

1. 型喫水(d) について	58	関東
2. 国際トン数計算書(UCD -1)の船籍港欄の記載について	58	東北
3. 国際トン数計算書及び証書に記載する長さについて	58	四国
4. 国際トン数証書における「全長」について	62	中国
5. バージの国際トン数証書と総トン数証書との関係について	59	中国
6. 非自航船の標示について	59	先任中国
7. 純トン数の軽微な変更の処理について	59	先任中国
8. 純トン数の確認について	61	先任神戸
9. 国際トン数証書の書換え申請について	60	東北
10. 国際トン数証書の再交付について	62	先任中部
11. 国際トン数証書、載貨重量トン数証書、旧責任トン数確認書の交付時期について	61	先任九州
12. 国際トン数証書返還について	62	先任中部
13. 国際トン数証書の署名について	62	先任中部
14. 純トン数が抹消されていない現存船において任意の国際トン数証書交付申請があった場合の取り扱いについて	63	先任中部
15. 外国で建造された船舶を回航(自航)し、国内において総トン数測度を受ける場合の国際トン数証書の所持について	元年	研修関東
16. 国際トン数証書の交付申請について	62	先任中部
17. 国際トン数証書日付欄の記載について	62	先任中国
18. 国際トン数証書の日付について	62	中国
19. 総トン数20トン未満の船舶及びバージに対する国際トン数証書(確認書)の記載方法について	63	九州
20. 船舶のトン数の測度に関する法律、経過措置第3条第4項の国際トン数証書の交付を受ける船舶について	63	先任北海道

載貨重量トン数関係

1. 載貨重量トン数の軽荷喫水の計測について	59	中国
2. 海外で満載喫水線を変更したときの載貨重量トン数証書書換えの事務処理について	63	先任本省

責任トン数関係

1. 責任トン数の改測について	58	先任中国
2. 旧責任トン数の測度について	62	先任神戸
3. 責任トン数確認書の書換えについて	62	先任中国
4. 責任トン数確認書交付規則第4条の書換えについて	62	中国

パナマ・スエズ運河トン数関係

1. トン数証書のRegister Net欄の取扱い	58	四国
2. 隆起甲板を有する船舶の測度について	59	中国
3. パナマ運河規則の取扱い	59	九州
4. 二層甲板船を一層に改測にした場合の書換えについて	59	四国
5. 外国から購入した船舶の運河トン数証書について	59	先任四国
6. 鮪延縄漁船の船首楼後部の場所の取扱い	2	研修中部
7. 鮪延縄漁船の船尾楼甲板上後部のオーニング部の取扱い	2	研修中部

第1条関係（定義）

第2項第1号 型深さ

問 型深さについて（57 東北）

型深さの測定に当たって、その船舶が本来木船であるが、外板の一部が鋼製であるもの、又は鋼やFRP で被覆されたものについては鋼船として扱ってよいか。

（回答） 下部基点は、キール部分の材質により判断する。
鋼又はFRP で被覆さらたものは「木」扱いでよい。
（容積の算定に当たっては、外板全部を木としなければ木船としない。）

第1条関係（定義）

第2項第1号 型深さ

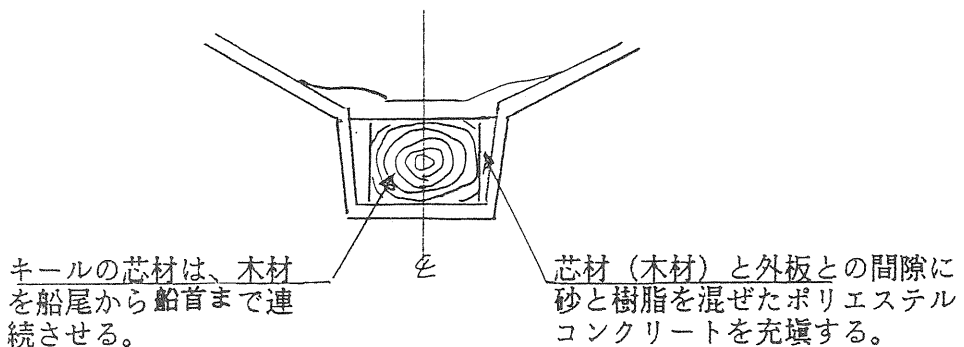
問 型深さについて（57 東北）

型深さの測定に当たって、その船舶が本来木船であるが、外板の一部が鋼製であるもの、又は鋼やFRP で被覆されたものについては鋼船として扱ってよいか。

（回答） 下部基点は、キール部分の材質により判断する。
鋼又はFRP で被覆されたものは「木」扱いでよい。
（容積の算定に当たっては、外板全部を木としなければ木船としない。）

問 測度長24m 以上のFRP 船の「キールの上面」について (58 中国)

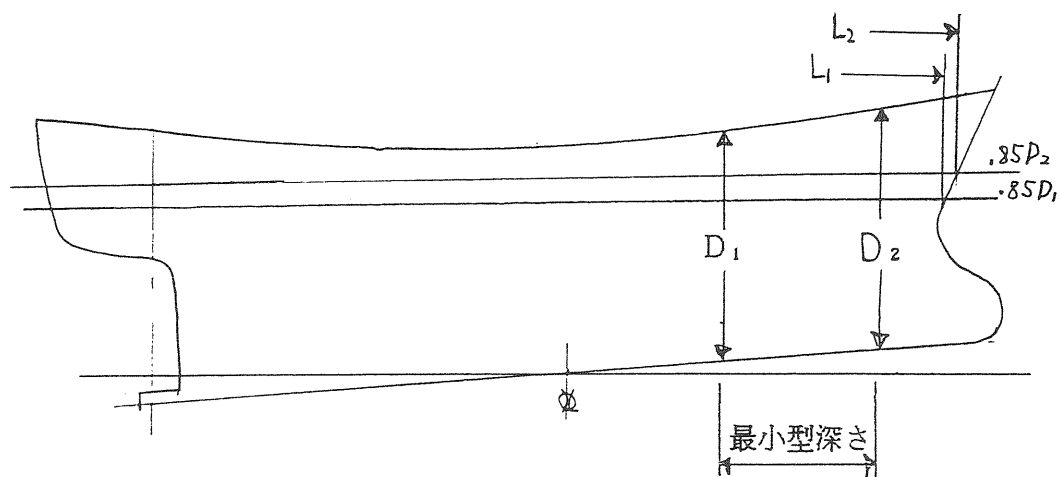
- 1 規則第1条第2項第1号(型深さの定義)における「キールの上面」について、船底突出部内に芯材を入れポリエステルを充填し、その上部から蓋をする構造になっている場合、解説1-2-1-(3)-(イ)-(i)図と同様に取り扱ってよいか。
また、船底突出部を船体主部の一部とし、規則第11条から第15条までを適用して差し支えないか。
(意見) 船底突出部は船底外板と一体の構造を形成するので上記取扱いとしたい。
- 2 船舶法施行細則第17条の2 第10号の深さにおける「キールの上面」について、上記(1)に示す構造の場合、舶査第473号(57.7.14)7-(iii)図と同様に取り扱ってよいか。
(意見) 通達7-(iii)図中の上部の蓋から船底突出部を形成するナックル部で止まっていると解するので通達7-(iii)図と同様の取扱いしたい。



- (回答) 1の前段 貴見のとおり。
1の後段 差し支えない。
等分数が多くなる場合は、船底突出部近くの船体主部の分長点間隔より小さくなる程度の等分でも差し支えない。
- 2 (iv) 図として取り扱われたい。
(注) 内定板が強度部材となっていれば、内底板の上面までとする。

問 船の長さについて (58 先任東北)

規則第1条第2項第2号で最小型深さの85パーセントの位置で測るように定められているが、次の場合はいずれと解したらよいか。

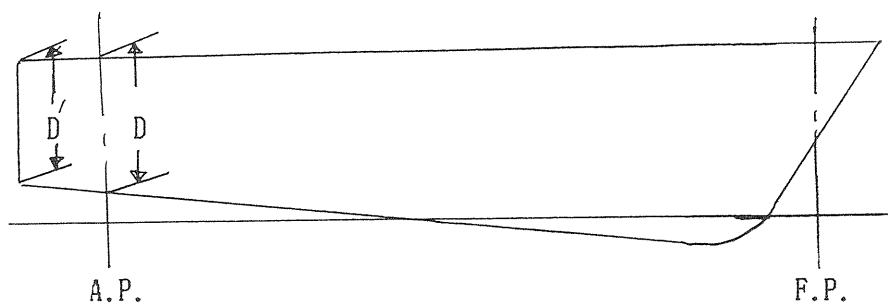


$D_1 \sim D_2$ 間が最小型深さである。
船の長さは L_1 から L_2 間となる。

(回答) D_1 とする。

問 小型高速艇の最小型深さについて (61 先任九州)

下図のような小型高速艇の最小型深さは D' 、 D のいずれか。

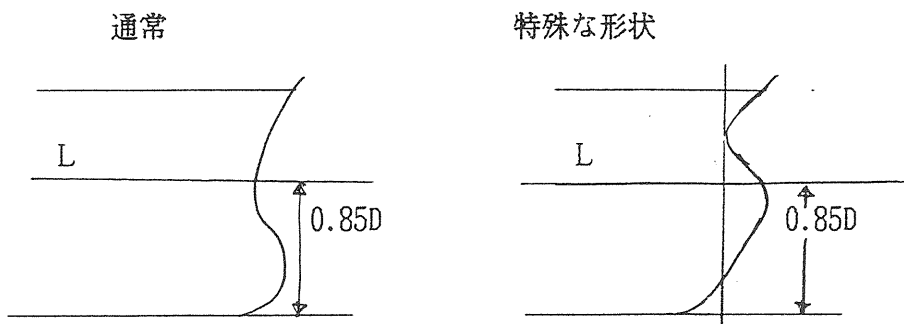


(回答) D' とする。〔船首部 (R止まりより前方) を除きキールとされる範囲で最小型深さを決定する。また、満載喫水線規則が適用される船舶については、担当検査官と連絡調整されたい。〕

第2項第2号 船の長さ

問 特殊な構造を有する船舶の「船の長さ」の取扱いについて (60 四国)

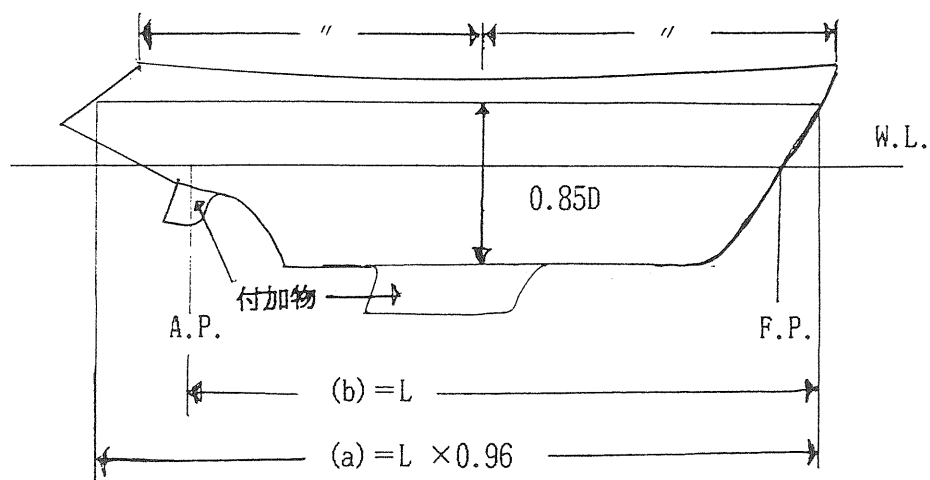
最小型深さの85パーセントの位置における喫水より上方の船首形状が凹面にへこんでいる構造を有する船舶にあつては、満載喫水線規則では下図のように取り扱っているが、トン数規則からすれば矛盾してくる。内航船、外航船とも満載喫水線規則の長さとも一致させてよいのか。



(回答) トン数法施行規則第1条第2号によらるたい。

問 小型船舶の船の長さについて (60 近畿)

帆船、競争用ヨットの場合において、船の長さは下図の取扱いでよいか。



(回答) 貴見のとおり。

第2項第5号 前部垂線

問 前部垂線 (F.P.) の採り方について (59 中部)

規則では、船首材の前面となっているが、現実の小型船においては、現図場での作業上モールドで線図を書くことが多く、測度の時点でこれを船首材の前面に採り直しているのが現状である。線図どおりモールドのまま使用できないか。

(内法容積を測度することを考えれば、モールドによりF.P.を採るのが正しいように思われる。)

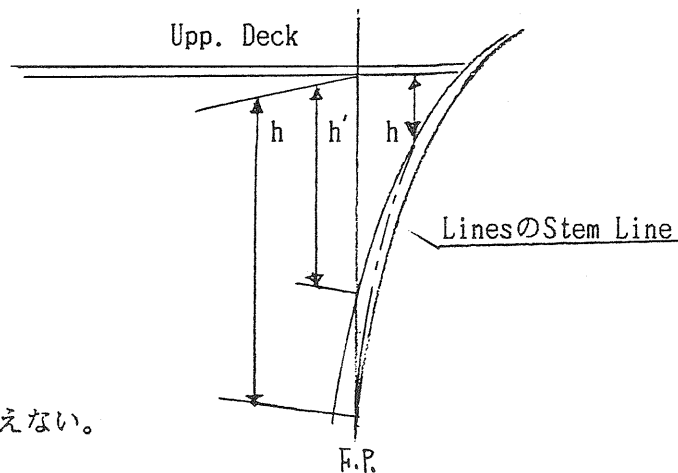
(回答) 規則第1条第2項第4号及び第5号による。なお、後部垂線 (A.P.) についても同様である。

問 船首垂線と船首付加部について (60 中国)

規則第1条第2項(4)及び(5)において、前部垂線は船首材の前面と規定されているので、オフセットにおけるF.P.の寸法は船首材の板厚を含んだ寸法(h)になっている。

閉囲場所の容積は、規則第5条で外板の内面間とされているので(h)の寸法を用いると考えられる。

通常船首材は、下図のように上甲板で外側に、F.P.との交点では内側に、また、その下方で外側に板厚の「にげ」が変わっており実際の外板の内面を定めるのには、前後、左右の変化で困難であり板厚のみのことであるのでオフセット寸法を使用して差し支えないか。



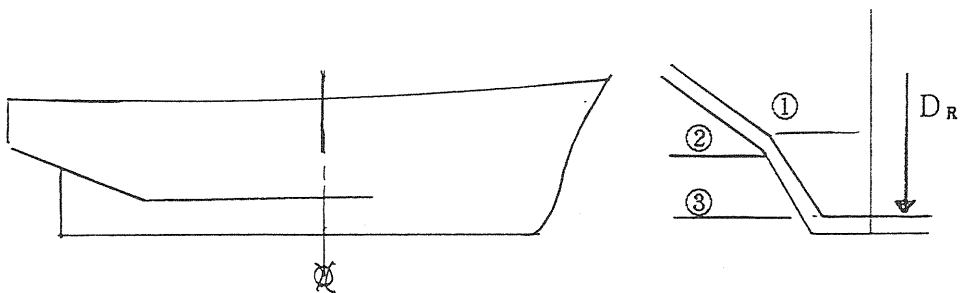
(回答) 差し支えない。

第2項第7号 基線

問 測度長24メートル以上のFRP 船のベースラインについて (59 東北)

FRP 船におけるベースラインは、次のいずれか。

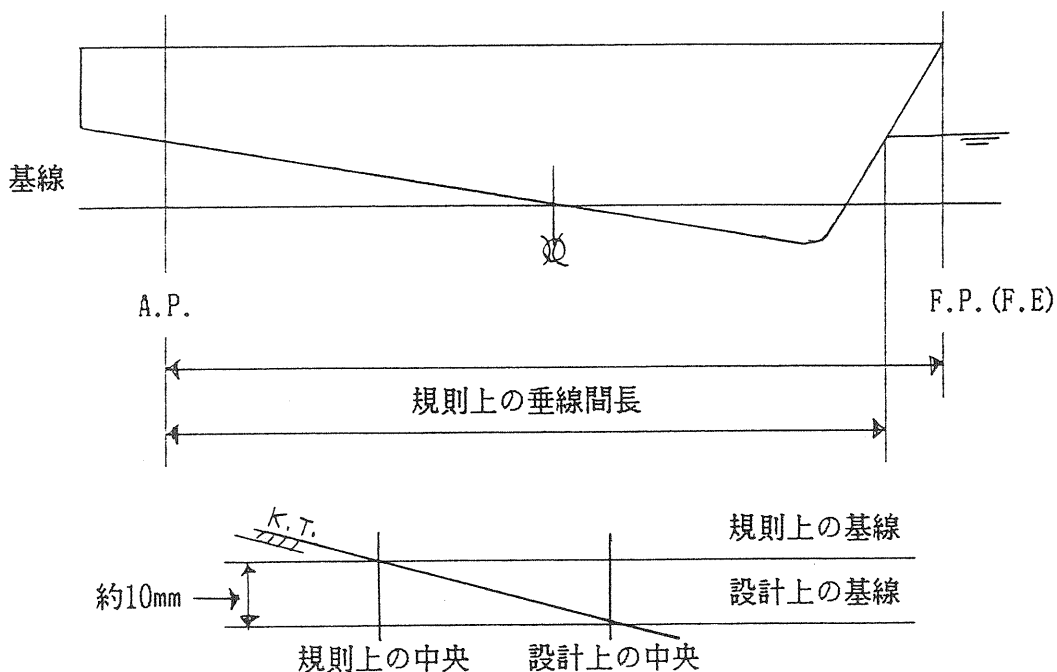
- ① 両側の船底外板の内面とキール部の内面との交点を結んだ線。
- ② 解説6 ー(3) ー(イ)を準用した線。(ここをベースラインにしている造船所が多いと思われる。)
- ③ 登録の深さを決定する場合と同じ線。



(回答) ② とする。

問 基線の取扱い (61 近畿)

造船設計上、船型によって垂線間長、船首垂線及び船尾垂線が異なる場合、垂線間長の中央における位置が変更になるため原図上の基線と10mm程度の差が生じ第13条の間隔が原図上の各W.L.と一致しないが微小なため設計原図上の基線を採って差し支えないか。



(回答) 規則どおり計測することとし、測度要領図等で船舶所有者に指導されたい。

第2項第10号 船体付加物

問 付加物（バルジ等）について（57 北海道）

- (1) 上甲板の上下にわたって設けられたバルジは、「上甲板下の船体の外面に取り付けられた構造物」として取り扱ってよいか。
- (2) 硬質発泡体の防舷材（通称プラマンボ）が船体に取り付けられた場合、付加物として取り扱ってよいか。
- (3) シューピース部の取扱いはいかに。

（回答）(1) よい。

- (2) プラマンボ自体は、付加物としない（安全法上は別に考える問題である。）。ただし、プラマンボをFRP で被って取り付けられた場合には、付加物とする。
- (3) 測度長24メートル未満の船舶については、規則題19条の船体の容積の算定の際に含まれるのでシューピース部の容積を別に算定する必要はない。
測度長24メートル以上の船舶については、分長点の横断面の面積にシューピース部を含めない。

問 付加物について (57 東北)

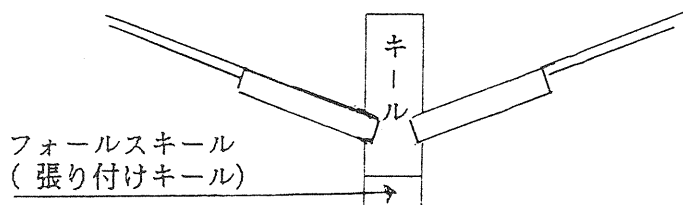
漁船等に設けられるソナードームが必要に応じて上下する場合、どのように取り扱うのか。(航海中は、船体内に格納)

(回答) 格納位置で船体より外部に突出しないものは付加物としない。

問 付加物について (57 九州)

フォールスキール、シューピース及びシャフトブラケットは付加物扱いでよいでしょうか。

(回答) フォールスキール及びシャフトブラケットは内法容積があれば付加物とする。シューピースは無視する。



問 船尾スケグの取扱い（元年 中国）

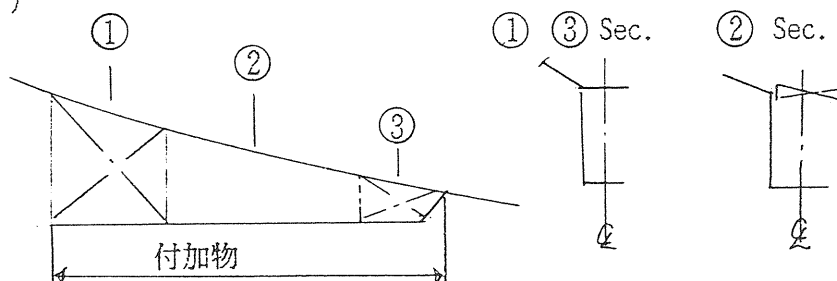
下図のようなスケグの取扱いは下記のとおりでよいか。

ア 全体を付加物とする。

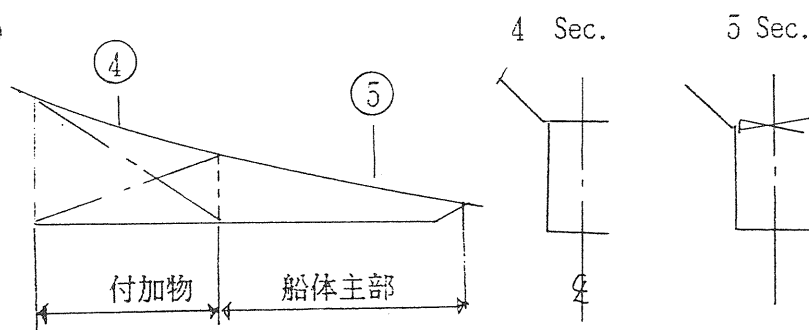
イ 前部を船体主部、後部を付加物とする。

ウ 前部を船体付加部、後部を付加物とする。

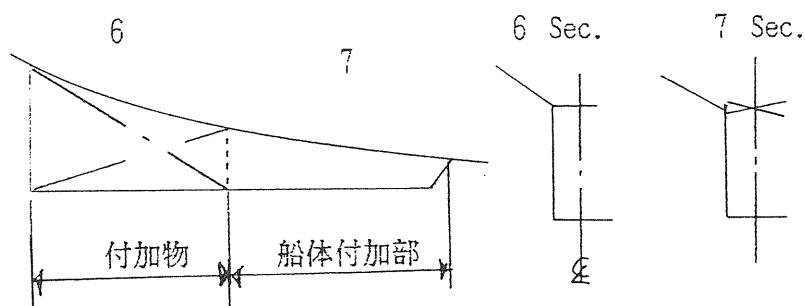
（ア）



（イ）



（ウ）

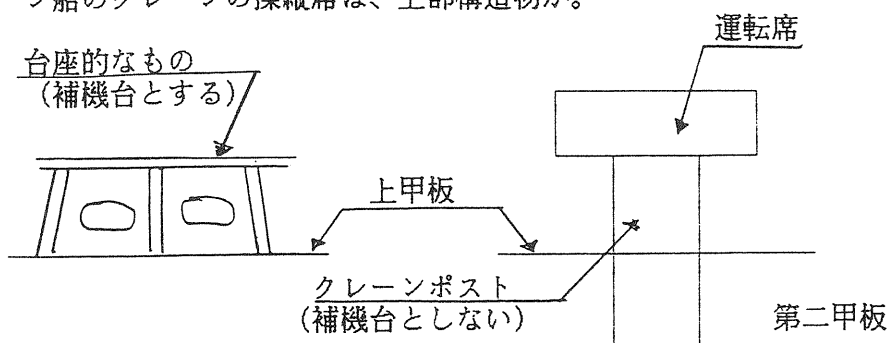


（回答） 全体をスケグとみなし、規則第20条により計測して差し支えない。
ただし、その旨備考欄に記載する。

第2項11号 上部構造物

問 上部構造物について (57 九州)

クレーン船のクレーンの操縦席は、上部構造物か。



(回答) 上部構造物とする。

砂利船の運転席もこれに該当する。ガット台は、補機台とみなす。ただし、上甲板上に設けられた台座的なものに限る。

問 砂利運搬船のガットクレーンについて (58 九州)

上甲板上の荷役用クレーンの運転室、機械室等にみられる機械室又は装置が囲まれている場合は、閉囲場所を構成するので、上部構造物として取り扱う（昭和57年2月3～4日、測度関係事務打合せ会議資料2-(3)）とあるが、これに砂利船のガットクレーンも含まれるのか。

(回答) 含まれる。

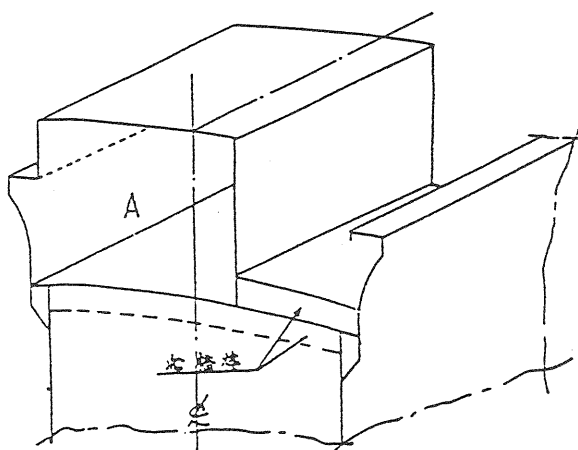
問 上部構造物（船楼）について（58 九州）

上甲板が船尾において階段をもって隆起している場合、その高さが10cmであっても、計算書の記入は船尾楼欄でよいでしょうか。

（回答）船尾楼欄でよい。ただし、その旨を計算書の備考欄に記入されたい。

問 旋網漁船の上部構造物について（61 九州）

下図の上部構造物についてについてAの部分を甲板室の容積として測度してよいでしょうか。

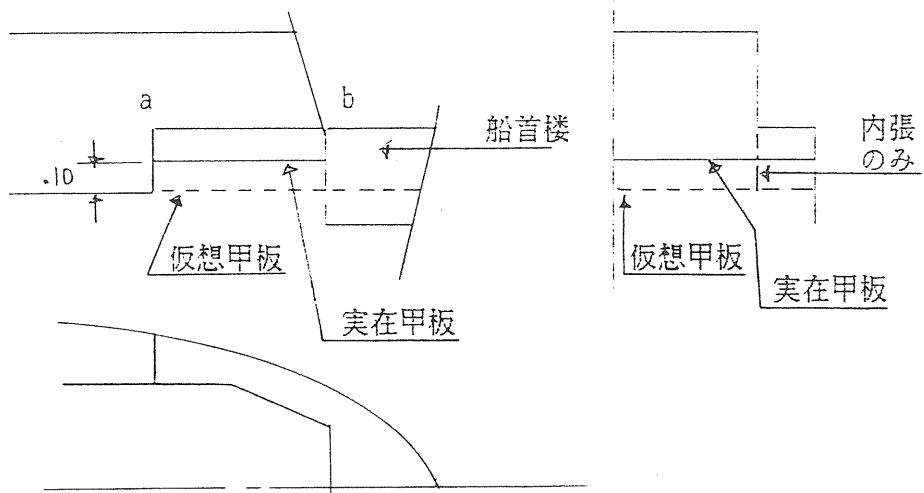


（回答）貴見のとおり。

問 上部構造物の取扱いについて (63 九州)

下図のような構造を有する小型旅客船の上部構造物（旅客室等）は、次のいずれの取扱いにしたらよいか。

- (1) 仮想上甲板と実在甲板の間を船首楼の後部一部とし、実在甲板から上部（a～b間）は両船側に達する構造物として取り扱う。
- (2) a～b間の船側の甲板は船首楼甲板と同等の強度を有し、かつ、船首楼甲板の順正な延長線上にあるので、両船側の甲板を順正（キャンバーなり）に結んだ線及び当該甲板を船首楼甲板として、aから船首端までを船首楼として取り扱う。この場合、仮想上甲板と実在甲板の間は船首楼に含めるものとする。

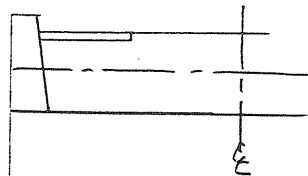
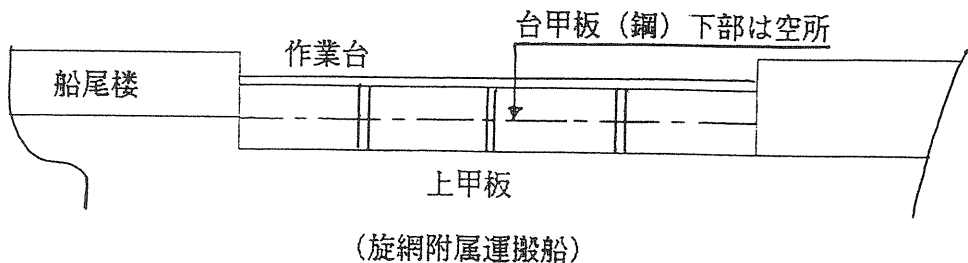


(回答) 原則は(1)である。ただし、当該旅客室全体を一つの構造物として取り扱うのが適当と思われる。

第2条（上甲板関係）

問 上甲板の構造について（58 東北）

法第3条第2項において、上甲板とは「・・・その他の運輸省令で定める基準に適合する甲板・・・」とあるが、その他の運輸省令とは鋼船構造規程等も含むものであり、今後紛らわしい甲板（例下図）について、鋼船構造規程等を踏まえて上甲板を決めることとしてよいでしょうか。



（回答） 法第3条第2項の「その他の運輸省令で定める基準」とは、規則第2条の各項に明記された基準であって鋼船構造基準等を含むものでない。

台甲板の構造が適当な甲板（適当な板厚を有し、梁、肋骨及び肘板により構成されている。）であれば上甲板と扱ってもよい。

問 上甲板の扱いについて (61 先任中部)

漁船の改造にみられるように、全通甲板を有する船舶が船楼間に風雨密構造の鋼板による覆いをもって空所を新設する場合がある。このため、全通甲板が暴露部に面しない甲板となるが、規則第2条の甲板としての基準を失うこととなりますか。

(回答) 上甲板となる全通甲板が暴露部に面するか否かは、規則第2条に規定には影響しない。

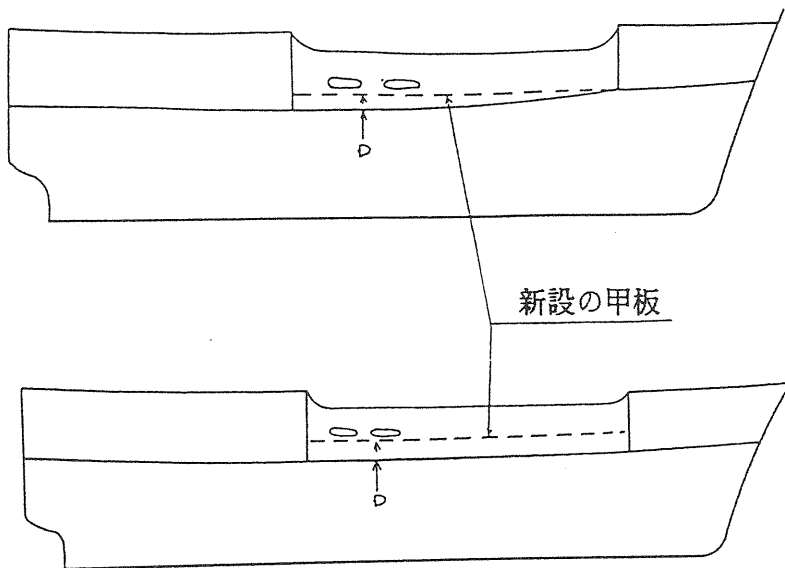
上記のような甲板に階段を有する場合の取扱いは、伺い出されたい。

問 「深さ(上甲板)の変更」について (61 先任中国)

漁船の多く見られる例として、船首楼と船尾楼間の上甲板の上部の甲板を設けた場合の取扱いが明確でないため、下記のように扱われているが如何でしょうか。

(A) 新設した甲板を上甲板とする。

(B) 新設した甲板を上甲板としない。



(回答) 船体の強度に役立つように設けられた甲板であって、フレーム及びビームが取り付けられ船舶安全法において甲板として満足する構造となっているものは、上甲板として取り扱う。

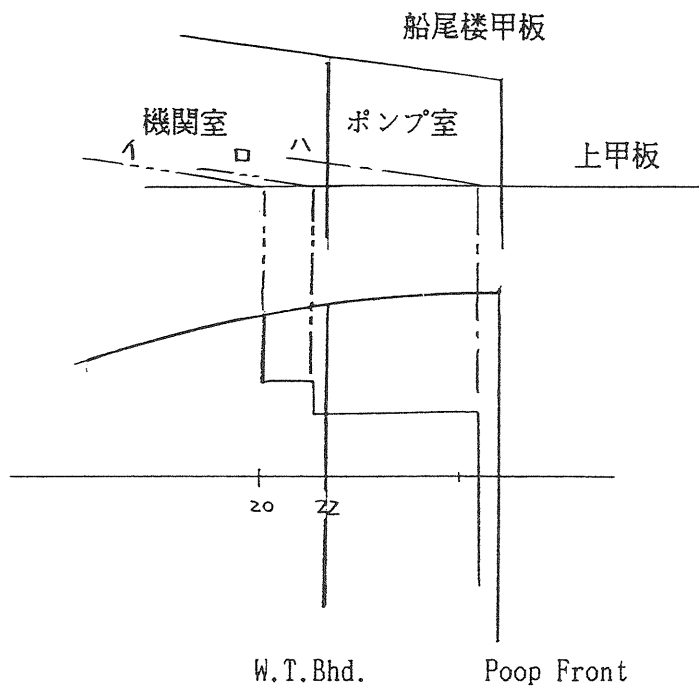
問 上甲板の認定について (62 中国)

心得 2-2-イにおいて上甲板に階段を有する場合の取扱については、「・
・。ただし、最下段の部分から上甲板の要件を満足する甲板が連続して実在
する場合には、・。」と規定しているが、「上甲板の要件」について、規則、
心得及び解説中にその具体的定義を有しないが、何を根拠に認定すればよいか。

- (回答) 1. 上甲板と取り扱える要件は、規則第 2 条及び心得 2-1 を参考に
されたい。
2. 上甲板は特殊な事例を除くほか、一般に鋼船構造規程による強力甲板又は有効甲板をもって上甲板としているため特に測度で具体的定義をしていない。連続する実在の甲板が、開口等により甲板の幅が減少した場合、上甲板として取り扱うか否かの判断は、鋼船構造規程第 246 条に規定する梁上側板の幅を準用し、判断して差し支えない。

問 上甲板の認定について (63 先任九州)

下図の船舶は、船尾楼内において船体中央部の甲板がポンプ室及び機関室に開口を有し、Fr.20 の位置における船体船側部甲板は、鋼船構造規程第246 条の梁上側板の幅を満足するので、上甲板はイとしてよい。

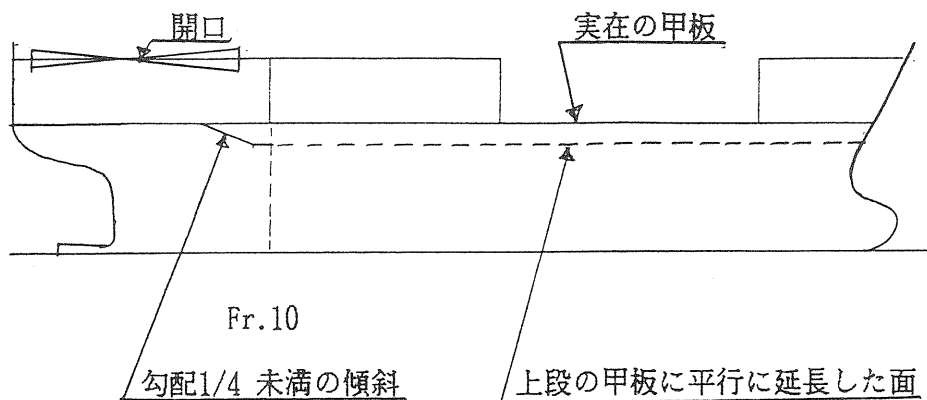


(回答) 貴見のとおり。

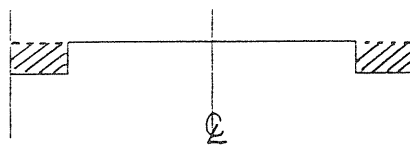
問 上甲板の認定について（元年 先任北海道）

中央部において甲板は連続しているが、両側部（Fr.10）において1/4 未満の傾斜を有している場合下記のいずれの取扱いをすべきか。

- 1 船側部において1/4 未満の傾斜を有する甲板があるので、Fr.10 を最下段として規則第2条第2項により取り扱う。
- 2 中央部において実在の甲板が連続しているので、船側部（斜線部）は、凹入部として取り扱う。



Fr.10 断面

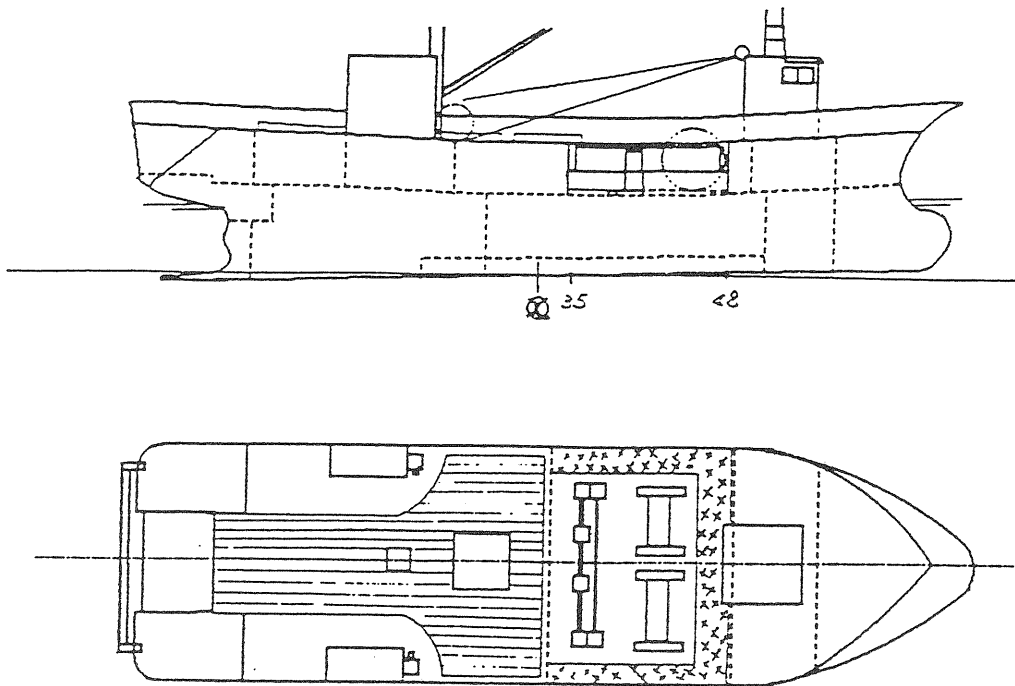


（回答） 本件の場合、2とする。

問 125 総トン型沖合底引き網漁船の上甲板の認定等について (60 北海道)

標記船舶（次図参照）の上甲板の認定等について下記の疑義が生じるので取扱いの統一を図る必要があると思われる。

1. 乾舷甲板（上甲板）上にトロールウインチを設置した場所（Fr.35～48間）を規則第32条第2項により除外場所として計画しているが、当該場所は本来閉囲された場所であるから乾舷甲板を暴露甲板とみなさず、船楼甲板を最上層の全通甲板（上甲板）として取り扱うべきか。
また、この場合、法第5条第3項及び規則第32条の規定は適用されないか。
2. 上記1.によらず乾舷甲板を規則第2条の上甲板として取り扱ってよいか。

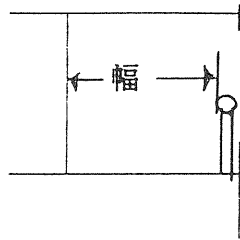


(回答) 船楼甲板は、規則第2条の甲板を満足しないので当該乾舷甲板が規則第2条の上甲板となる。

問 上甲板より下方の船側にある開口について (58 中国)

解説 2-1-3 に、「・・・開口と内部に設けられた水密隔壁との間隔が、格納状態における舷梯の幅に通路として必要な幅を加えた値・・・」とあるが、

- 1 舷梯がある場所の開口のみに適用するのか。
- 2 「格納状態における」とあるが、縦又は横に格納する場合、「通路として必要な幅」とは下図のとおりでよいか。



- 3 「通路として必要な幅」とは、何を基準に寸法を決めるのか。

(回答) 1 バンカリングスペースについて、作業のために必要なスペースは認められる。本条の制限を設けた理由は、漁船が船体中央部付近に縦通隔壁を設け、その外側の区画を作業場とした二層甲板の計画があったことによる。

2 よい。

3 通常、人が歩ける程度の幅と判断されたい。

問 上甲板下の船側開口について (60 九州)

昭和57年度九州測度官会議質疑事項で上甲板下の船側開口部の取扱いの回答で、「上甲板下の開口部は除外しない。(海水に開放された場所としていない。)」とされているが、この回答で「除外しない」というのは「除外場所ではなく船体外の場所」と解してよいか。

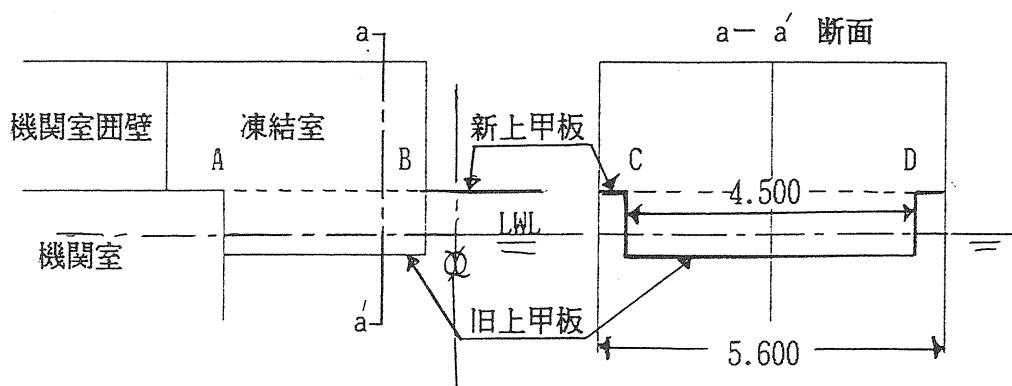
(回答) 昭和58年度先任船舶測度官会議の関東の質問5の回答の例による。

〔海水に開放された場所ではなく外板の凹入部として(一)する。〕

〔法第3条の船舶内の場所として取り扱わな。〕

問 97トン型鮭鱒流網漁船の上甲板の取扱いについて (58 北海道)

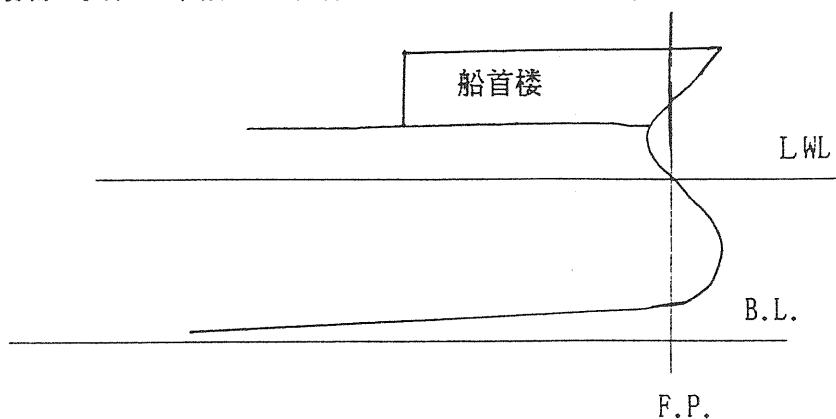
下図のとおり、上甲板が移設改造されたが、冷凍室内においてAとB及びCとDを延長して面（破線部）を上甲板として取り扱ってよいでしょうか。



(回答) よい。冷凍室内に新上甲板（C及びDから船側にある甲板）が設けられていない場合であっても第2条の上甲板（仮想の上甲板）は同じ位置にある。

問 上甲板が前部垂線に達しない場合の上甲板の取扱いについて (58 九州)

心得2 -1 -2 によれば、上甲板とは「前部垂線と後部垂線との間以上にわたって連続していることをいう。」とあるが、下図のように前部垂線に達していない場合、実在の甲板を上甲板としてよいでしょうか。



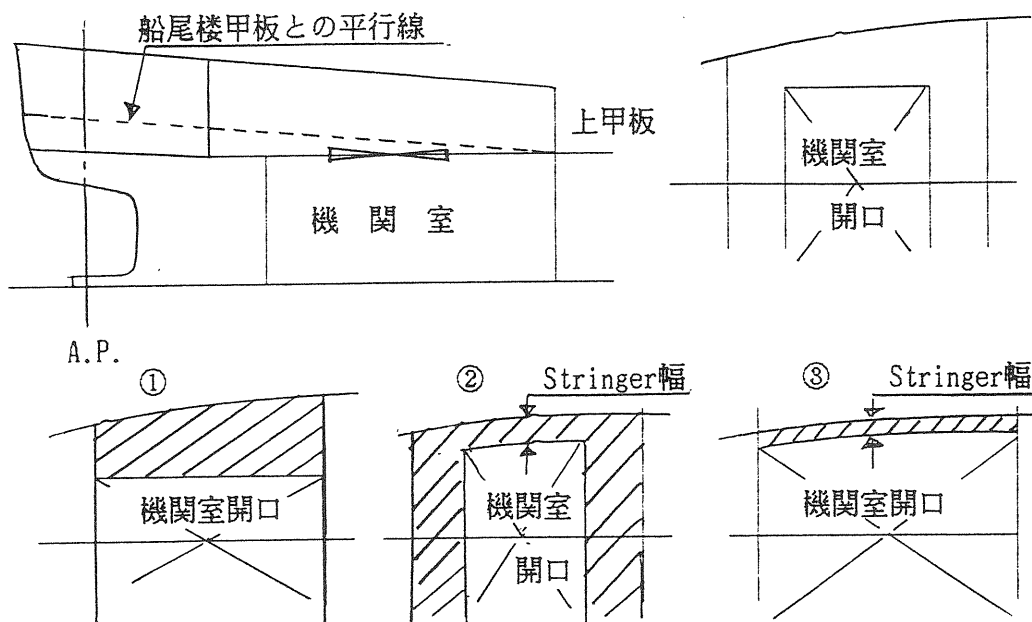
(回答) よい。

問 上甲板の認定について (59 神戸)

下図の船舶は船尾楼内において船体中央部上甲板と連続する甲板に機関室開口を有している。上甲板の認定にあたり閉囲場所内の開口が甲板の連続性を阻害する要件とならないと認められるので、当該甲板部分を上甲板と認定すべきものと思われるが、上甲板の連続性、とりわけ開口の基準について現行規則、心得及び解説において具体的な規定がない。

図①、②及び③に示すような機関室開口を有する場合も斜線部が連続性を有した上甲板となるものと思われるがいかがでしょうか。

また、閉囲場所内における甲板に開口を有する場合の上甲板の認定にあたっては、第二甲板の連続性について定義する心得36-1-(i)～(iii)の規定を準用して取り扱ってよいでしょうか。

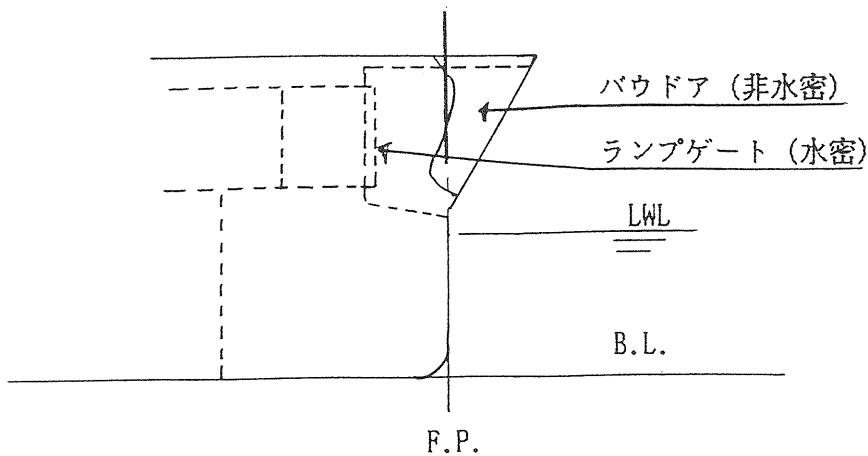


(回答) 全通甲板とみなされる程の大きな開口(例図③)がある場合は、連続性が阻害されると考えられる。

全通甲板の定義として貴見の考えもあるが、もし、具体的に連続性が阻害される例が生じたら連絡されたい。

問 水密閉鎖装置について (59 四国)

下図のような二層甲板型カーフェリーについて、船首部のバウドアが非水密構造であるが、ランプゲートが水密閉鎖装置となっている場合、当該閉鎖装置を心得2-1-1イ及び解説2-1-3-(2)に準ずるものとして取り扱って差し支えないでしょうか。



(回答) 本図のような構造については貴見のとおり取り扱って差し支えない。

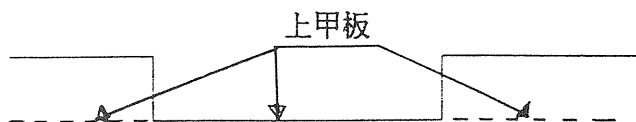
問 水密閉鎖装置について (59 九州)

規則第2条第1項第1号にいう風雨密閉鎖装置の要件については、心得2-1-1により、鋼船構造規程によることが規定されているが、規則第2条第1項第3号にいう常設の水密閉鎖装置の要件については明文化されていない。水密閉鎖装置の取扱い規定を明確にして頂きたい。

(回答) 心得2-1-3-アによること。

問 階段部を有する上甲板について (58 東北)

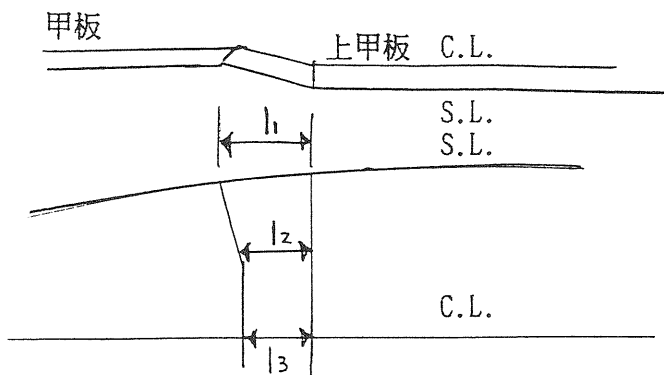
下図のように上甲板に階段を有する場合、規則第2条第2項により破線部が上甲板とみなされるが、「暴露部の最下段」の長さについては特に条件がない。
安易な上甲板の変更を防ぐため $0.05L_{PP}$ 又は2 F.S.等の規制を考慮して頂きたい。



(回答) 規則上は「暴露部の最下段の甲板及びその延長面」が甲板となるが、船舶の正常な構造とはいえないので常識的な形状について指導する。

問 階段部の長さについて (58 中国)

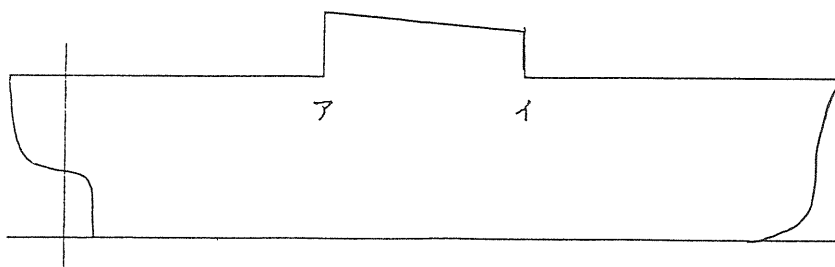
下図のような構造の船舶について、その階段部の基準として使う勾配(1/4)の長さは、 l_1 、 l_2 、 l_3 のうちいずれでしょうか。



(回答) l_3 とする。

問 階段部を有する上甲板の最下段について (58 九州)

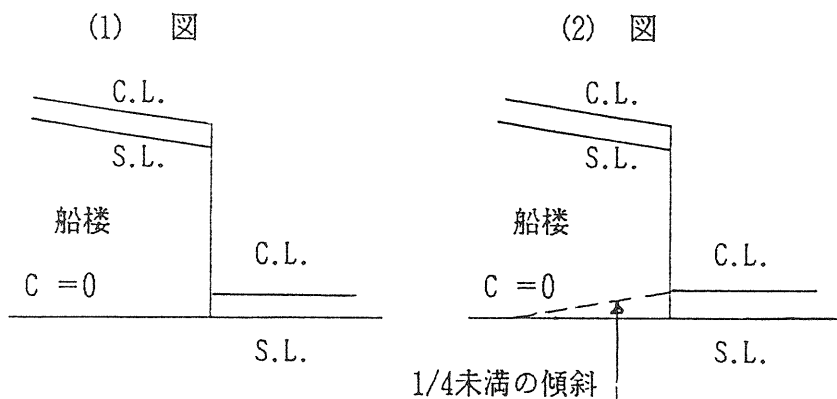
下図のような階段を有する上甲板のア・イ間においてア又はイのいずれから上段の甲板に平行に延長すればよいでしょうか。



(回答) 基本的には、アより上段の甲板に平行に延長するが、本図の場合はア～イを結んでよい。詳細図面による伺いが必要。

問 キャンバーが変化する場合の上甲板の取扱い (58 九州)

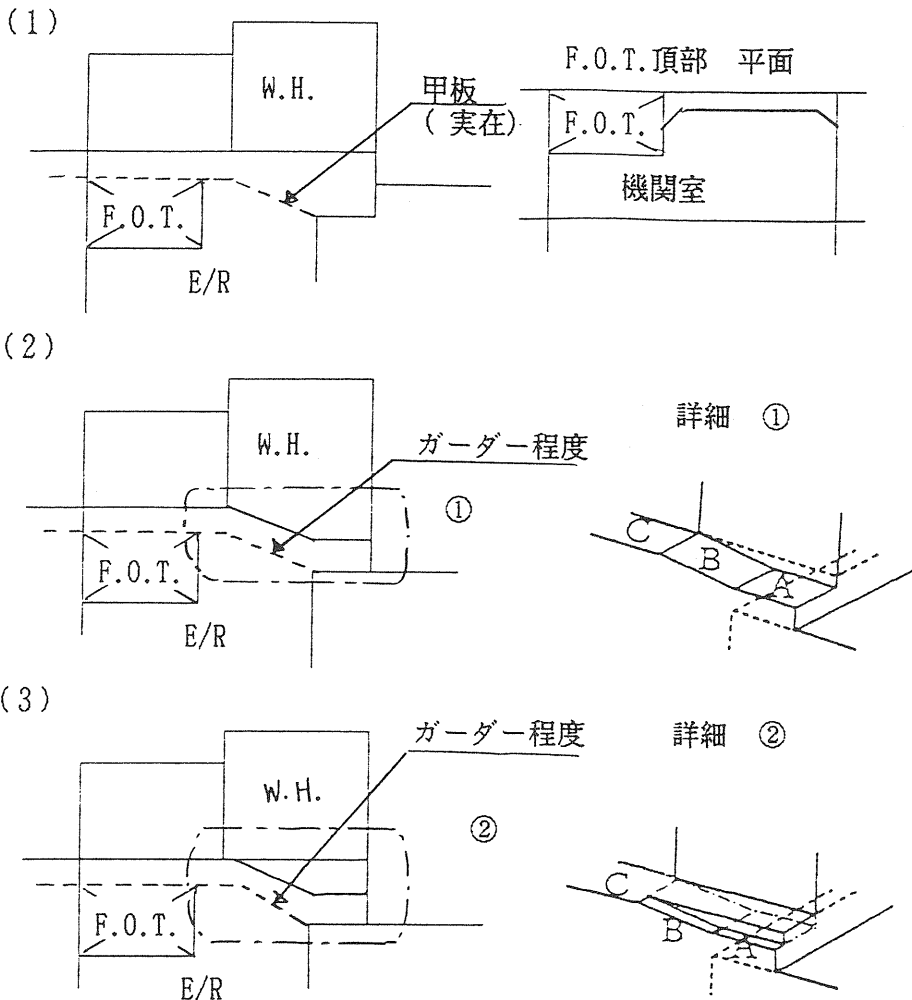
下図のように、上甲板のサイドラインは連続しているが、船楼内においてキャンバーが0となる場合、その上甲板の取扱いは如何でしょうか。



(回答) (1) 及び (2) 図において実在の甲板を上甲板とされたい。

問 上甲板に階段部を有する場合の延長方法について (59 九州)

測度長24メートル未満のFRP 鮪漁船の甲板に1/4 未満の傾斜がある場合、上甲板の認定及び延長の方法は下図の破線のとおりでよい。

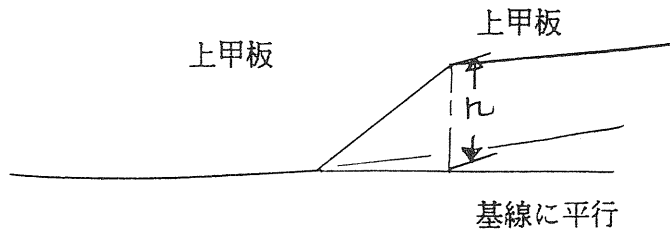


(回答) 機関室の両側面が甲板とみなせる構造であれば、貴見のとおりでよい。

ただし、図(3)の場合、Cの隆起甲板に平行に延長するか、又は、A、B及びCの隆起甲板に平行に延長するかは、伺い出により処理する。

問 上甲板の傾斜について (60 東北)

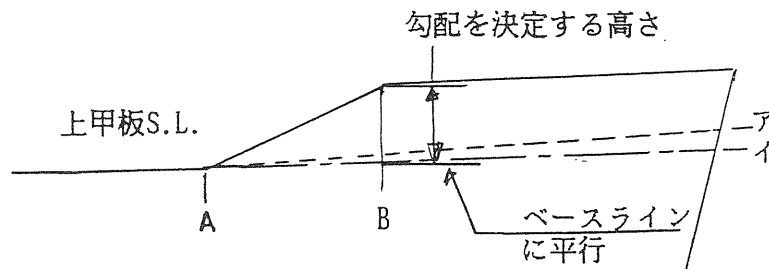
上甲板の傾斜を有する場合、心得 2-2-(ア) の「階段を有する」とは、「基線を基準として・・・」とあり、勾配を求める高さは、上層甲板と下層甲板のナックル止まりの点を基線に平行にして求めてよい。



(回答) 貴見のとおり。

問 上甲板の延長方法について (60 九州)

上甲板に1/4 以上の傾斜がある場合の仮想延長の方法は、(イ) による方法でよい。



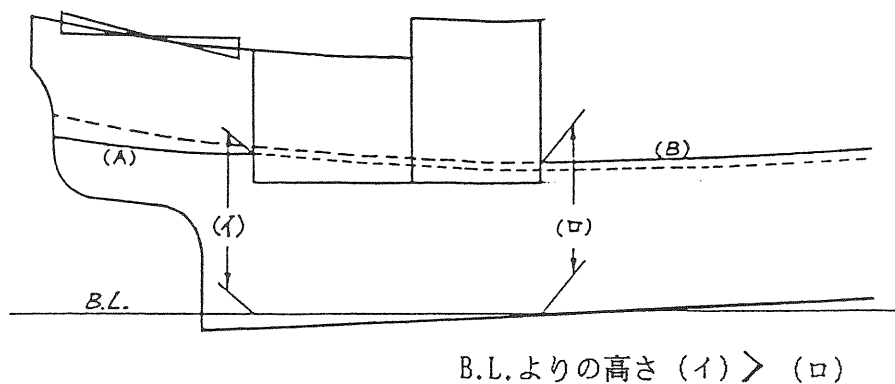
- (ア) A 点から上部甲板のサイドラインに平行に延長
- (イ) B 点から上部甲板のサイドラインに平行に延長

(回答) (ア) による。

問 暴露部の最下段について (60 先任北海道)

(イ) 規則第2条第2項「・・・最上層のものに階段を有する船舶にあっては、当該甲板の暴露部の最下段の部分・・・」となっているが最下段は(A)、(B)いずれの甲板を基準にするのか。

(ロ) 省略

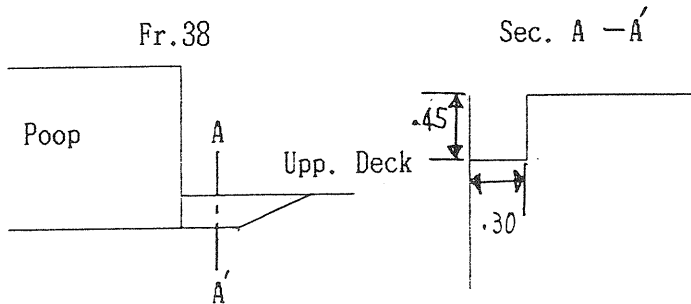


(回答) (イ) (A)とする。

問 上甲板の認定について (62 中部)

本船の上甲板は、Fr.38 において船側部（幅30cm）が1/4 未満の傾斜を有し甲板が連続しているが中央部において階段を有しているので、当該構造を考えると上甲板の凹入として取り扱いたい。

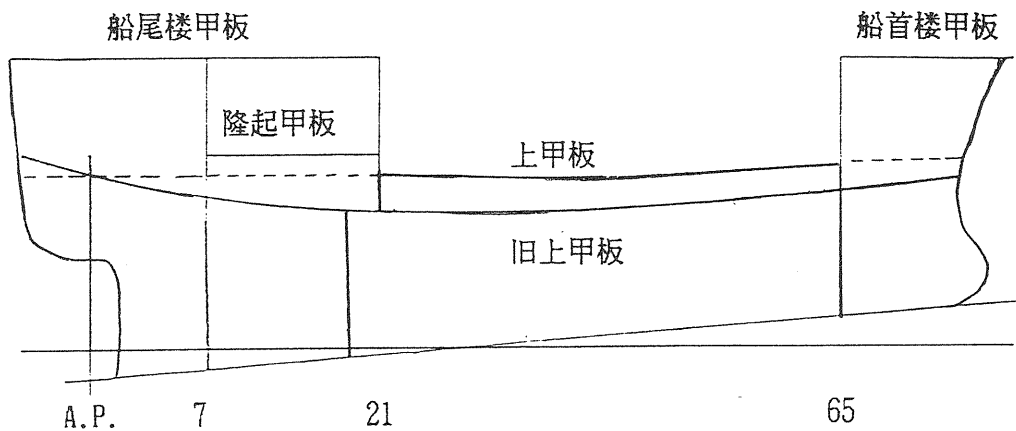
なお、規則第2条第2項にいう上甲板の暴露部の最下段の部分の延長とは、最下段の暴露部が船側から船側にわたるものを定義している。



(回答) A — A' 断面における甲板形状は、膨張トランク、倉口等を有する場合と同様と考え、中央部に隆起を有し、1/4 未満に傾斜をもって前後に甲板が連続したものとして取り扱う。

問 上甲板の延長方法について (62 研修九州)

Fr.21 ~Fr.65 間の上甲板を船側において40cm高さ上げした場合、上甲板の延長方法は下記のとおりでよいか。



Fr.65 ~船首は船首楼甲板に平行に延長

Fr. 7 ~Fr.21 は機関室隆起甲板に平行に延長

Fr. 7 ~船尾は船尾楼甲板に平行に延長 (この場合Fr.2 付近から船尾は実在の甲板 (旧上甲板) より下方になる。)

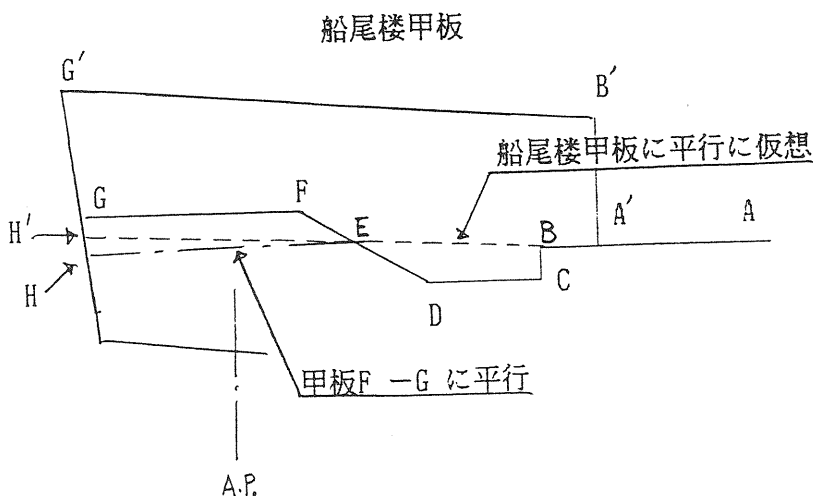
(回答) よい。

問 船尾楼における上甲板の延長方法について(63 中国)

規則第2条第2項には、「・・・当該甲板の上段の部分に平行に延長・」
とあるが下図のような場合

- 1 甲板傾斜部 (D ~F) の勾配が1/4 未満の場合、上段の甲板(船尾楼甲板) に平行に延長した線が実在の甲板に当たった点 (E) から実在の甲板(E~F ~ G) を上甲板とする。
- 2 甲板傾斜部 (D ~F) の勾配が1/4 以上の場合、上段の甲板(船尾楼甲板) に平行に延長した線が実在の甲板に当たった点 (E) から実在の甲板(F~G) に平行に延長した線(E~H) を上甲板とする。

上記、1、2 の取扱いが合理的と考えるのでご検討願いたい。



(回答) B ~C において階段を有するので、上層の甲板(B'~G') に平行に延長した部分 (B ~E ~H') を上甲板とみなす。

第4条関係（単位及び精度）

問 純トン数の計算について（57 関東）

UCD-2 表にて、基準喫水線 $(4d/3D)^2$ の d は規則第39条の夏期満載喫水線を使用することになるが、指定乾舷が小数点以下3位までとなっており、第4条により2位までとしなければならないか。

2位までとすれば夏期満載喫水線にならないのではないか。

（回答） 基準喫水線に対応する喫水を測るときは、小数点以下3位までを読み、四捨五入して2位までの寸法として計算する。

問 係数の精度（58 先任四国）

規則第9条に定める係数 $K_1 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V$ の算定の際、 $0.02 \log_{10} V$ の計算は、まず $\log_{10} V$ を小数点以下4位まで出してから0.02を乗すべきか、あるいは、 $0.02 \log_{10} V$ を連続して計算してから小数点以下4位までの数値とすべきか。

（規則第38条に定める係数中の $0.02 \log_{10} V_c$ についても同様）

（回答） $\log_{10} V$ を四捨五入により小数点以下4位までとする。

問 規則第4条の係数について（61 研修近畿）

1. 球体の容積を算定する場合に使用する π の単位は小数点何位で四捨五入すべきか。
2. 総トン数を算定する過程で $(4d/3D)^2$ の値の $(4d/3D)$ の単位は小数点何位で二乗すべきか。

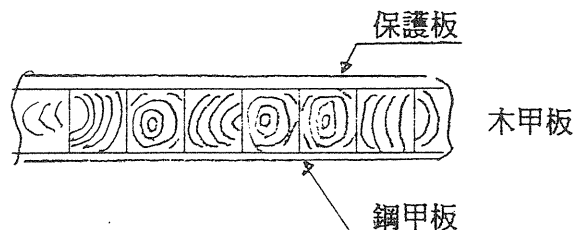
（回答） 1. 形状正整な場所の面積又は容積は、一般的に知られている方法で算定できることになっているので、 π の単位は3.14でも差し支えない。

2. 係数の算定にあたっての数値であるので、小数点以下4位とする。

第5条関係（容積の測度）

問 閉囲場所（法第3条第1項）について（57 東北）

船舶積量測度法では、木甲板と保護板とは一体として取扱い、上甲板上の木甲板の部分は閉囲場所ではないが、新法でも同様に扱われるのでしょうか。



（回答）木甲板及び保護板の寸法及び構造によるが、図の場合は、保護板と鋼甲板の間の場所は閉囲場所となる。

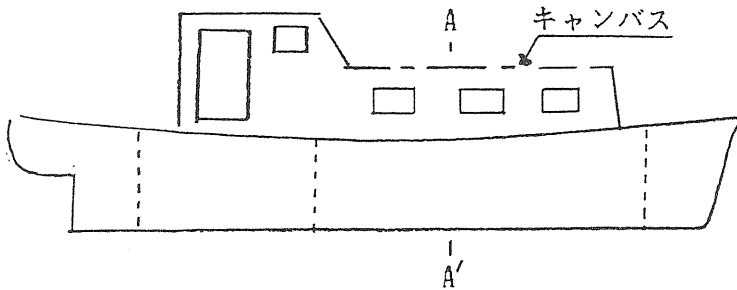
問 倉口（ハッチカバー含む）の容積算定について（57 北海道）

倉口（ハッチカバー含む）の容積算定上の平均の高さとは。

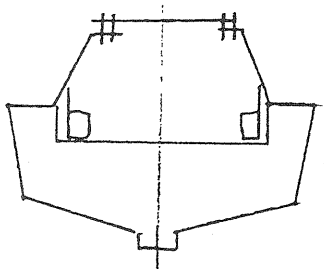
（回答） 上甲板の下面からハッチカバーの下面までの平均の高さとする。
ハッチカバーを含める理由は、倉口縁材内部とハッチカバー部は同一区画であり、ハッチカバーのみで「微小容積」の取扱いをしないため。

問 取り外し式覆いの下部の場所の取扱い (58 北海道)

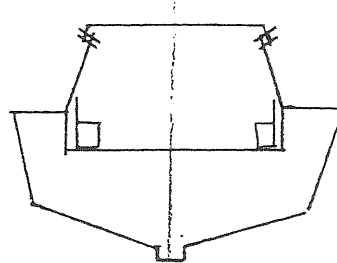
下図のように、遊覧船(小型FRP 船)の客室の上部覆いがキャンバス(取りはずし式)である場合、覆い下部の場所は閉囲場所としてよいか。



(1) A - A'



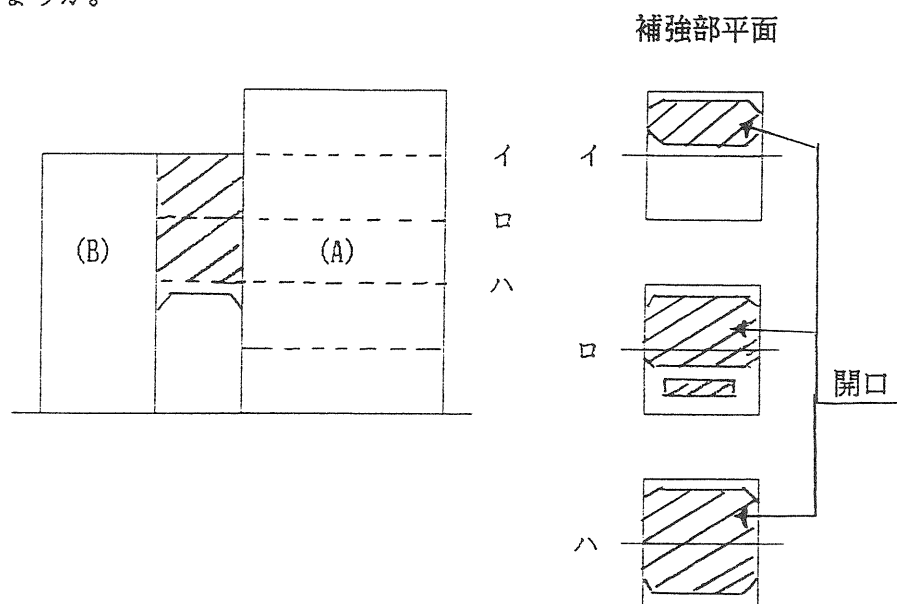
(2) A - A'



(回答) よい。客室の上部が取りはずし式のキャンバスであっても、前後及び左右が閉囲されており、法第3条第1項にいう「(天幕を除く)」に該当しない。従って、(1)及び(2)のどちらの場合も閉囲場所となる。

問 上部構造物間の補強部下部について (59 先任関東)

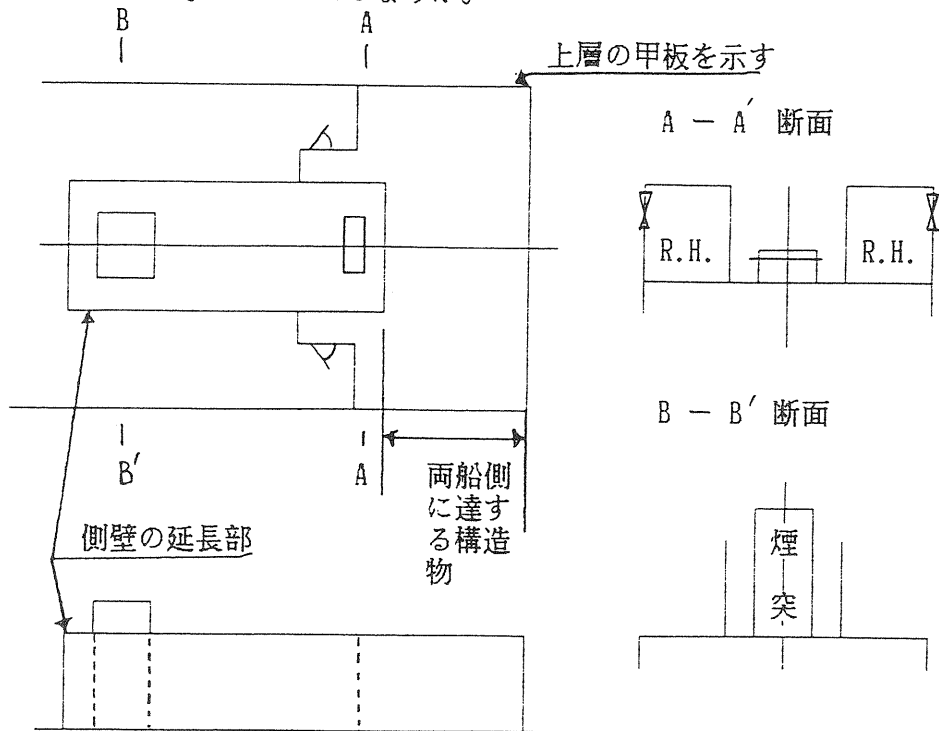
大型船において振動防止のため上部構造物間 (A) ~ (B) 間に斜線部のよう
に補強が設けられる例がある。底板がない場合の取扱い (閉囲性) はいか
がでしょうか。



(回答) ハから下部は閉囲性はない。

問 上部構造物の周辺の囲壁の考え方について (60 中部)

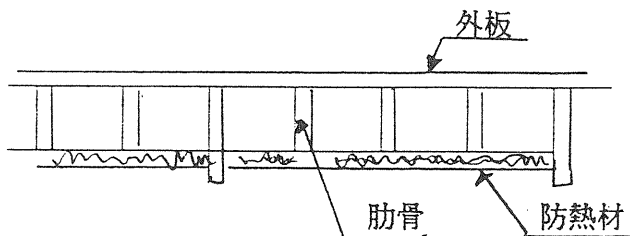
下図で層として考える場合は、上層甲板のある場所のみで煙突は二層にまたがっていないと考えてよいでしょうか。



(回答) よい。

問 冷凍運搬船の防熱材の取扱いについて (60 近畿)

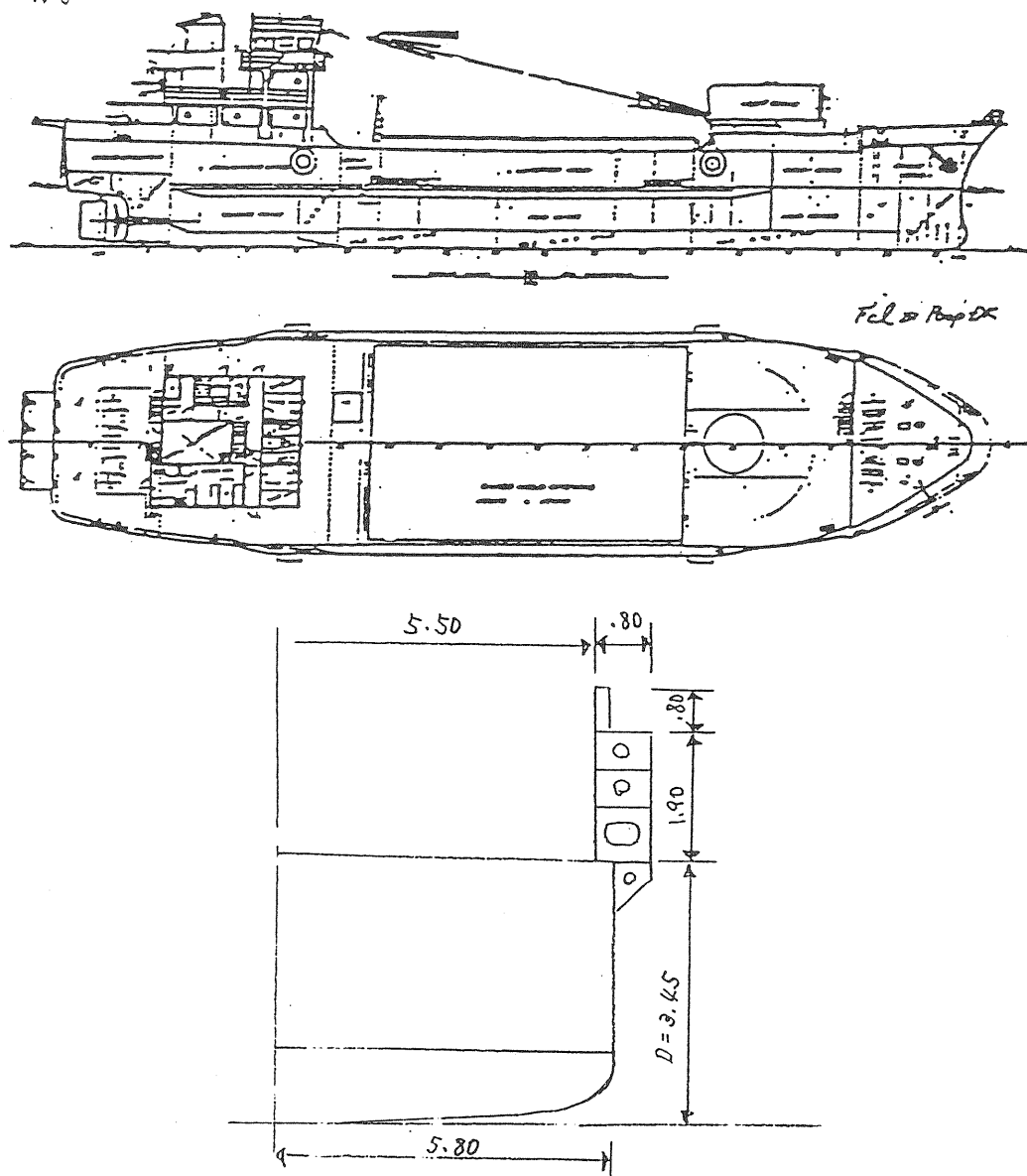
上甲板と第二甲板の間の貨物倉において、防熱材の設置仕様が下図のごとく行われた場合、防熱材と外板との間の場所は無視して差し支えないか。



(回答) 貴見のとおり。心得 5 (イ) (ウ)、解説 5 の (2) 参照

問 上甲板上の貨物倉の取扱いについて (61 中国)

下図のような一層甲板型の石材運搬船において、最上部甲板は貨物倉部兩舷に放水口があるため、上甲板とはならないと思います。中央部貨物倉部は閉鎖装置を設ける必要がない（検査官と打合せ済みとのこと。）とのことで、上甲板は下部甲板になると思われるが、貨物倉部は総トン数に算入すべきでしょうか。



(回答) 上甲板上中央部貨物倉は、閉鎖場所と扱わない。

問 解説5－(3)の適用について(58 東北)

仕切り及び覆いについて、下記のとおり取り扱ってよいか。

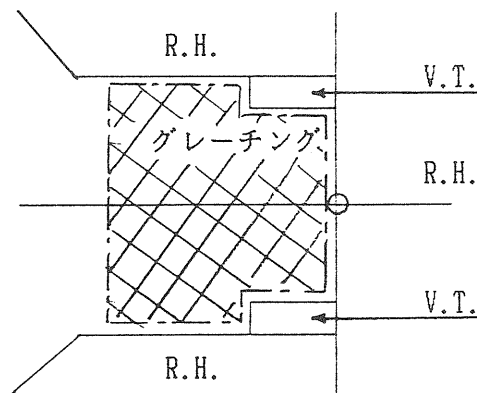
- (1) 周縁を鋼板並びに天井部をグレーチング又は金網で作成された構造物について、上部構造物における除外に関する取扱いは、心得32－ア及びイ並びに解説32～33－(1)～(5)を適用するため、解説5－(3)により「覆い」とみなさないものであっても除外(天井開口)とはならない。
- (2) 周縁がグレーチング又はエキスパンドメタルで作成された構造物について、解説5－(3)により「仕切り」とみなされないため閉囲場所ではない。
- (3) 相対する周縁二面が金網(他は鋼板)のような構造物について、金網部分は閉囲されない場所とみるが、構造物全体は閉囲場所である(除外規定がない。)

(回答) (1) 及び (2) 貴見のとおり。

(3) 天井に甲板を有すれば閉囲場所である。

問 取り外し式グレーチングを設けた場所の取扱い(58 四国)

下図のとおり、非閉囲場所にグレーチングが設けられた場合、解説5－(3)により閉囲場所としなくてよいか。

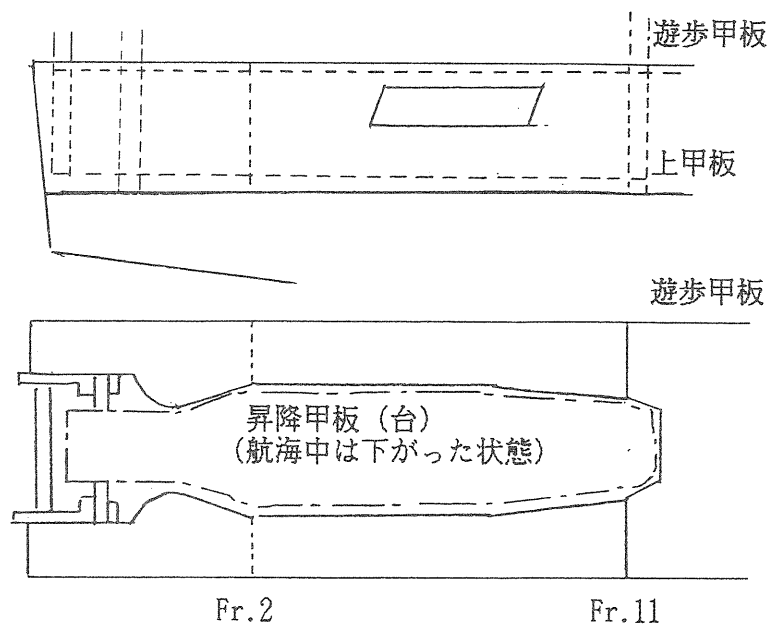


(回答) グレーチングの支持程度のコーミングが設けられた場合であれば、閉囲場所としないでよい。

問 測度長24メートル未満の旅客フェリーの車両甲板について (60 九州)

測度長24メートル未満の旅客フェリーの車両甲板が下図のように昇降式になっている。

当該甲板（昇降台）を上昇させた場合、両舷の側板と同一高さとなり下部に閉囲場所を構成する形となる。この場合、当該昇降甲板の下部は閉囲場所と取り扱うべきでしょうか。



(回答) トン数法第3条第1項中、「外板、仕切り（可動式のものを含む）」の仕切りには該当しない。

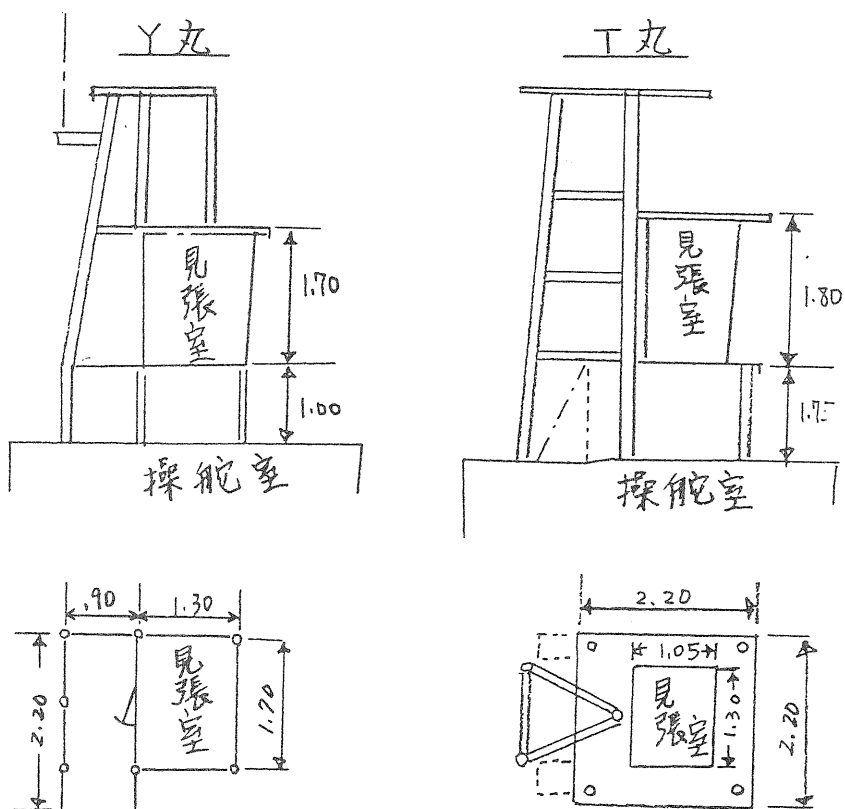
問 漁船の見張り台下部について (60 九州)

昭和60年度船舶測度官研修(九州提出議題)において旋網漁船の見張り台下部の取扱いは、閉囲場所として取り扱う旨回答がありました。当該場所は見張室を支持するマスト及び支柱があるのみで閉鎖装置等(マスト取り外し可能)の構造物もなく暴露性が強く測度以前の場所と考えられ規則第32条第5号で除外及び心得10-1-キの準用等を再考願いたい。

(提出議題)

旋網漁船で操舵室頂部のマストを利用して取り付けられた見張室は上部構造物であるが、その見張室の床(甲板)は振動防止のため、マスト及び支柱により指示されており、簡易的な構造で他の構造物との接続もないが床(甲板)下部は閉囲場所とし規則第32条第5号を適用しない取扱いでよいのか。

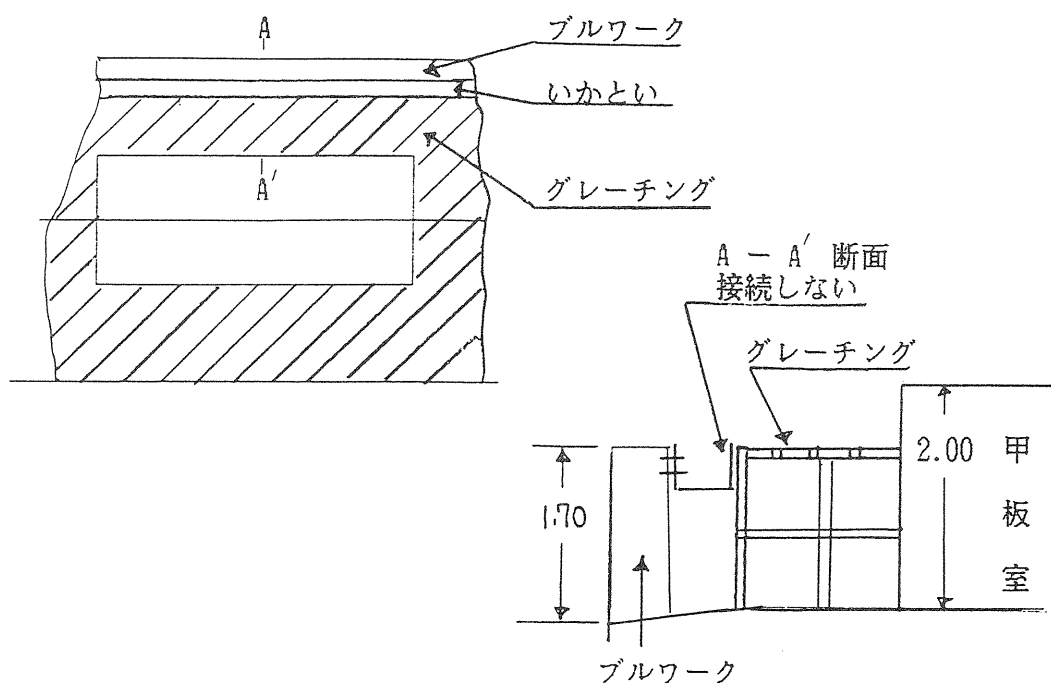
(回答) 貴見のとおり取り扱って差し支えない。



(回答) 船舶測度官研修回答のとおり。
ひさしの下部の場所として取り扱ったとしても要件に該当しないので閉囲場所となる。

問 グレーチング下部の取扱いについて (61 東北)

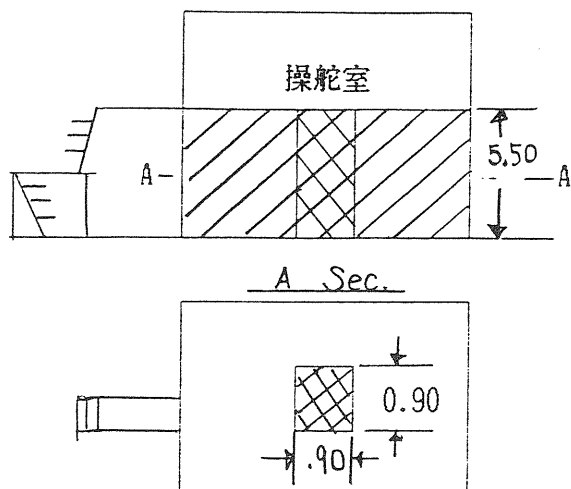
下図のようなグレーチング下部は、解説5－(3)に該当するとして閉囲しない場所としてよいか。



(回答) 貴見のとおり。

問 操舵室下部の場所について (62 近畿・神戸)

(1) 下図において、斜線部は閉囲場所か。



(2) 上図において角型支柱は、ポスト (心得10-1-オ) とみなし下記の右2欄を適用すべきか。あるいは構造物 (心得10-1-ア) とみなし下記の左2欄を適用すべきか。

なお、この場合支柱上下の端部に設けるブラケットの大小は考慮しなくてよい。

	> 1M ³	< 1M ³	> 1M ²	< 1M ²
ポスト	——	——	算入	算入せず
斜線部	算入	算入せず	——	——

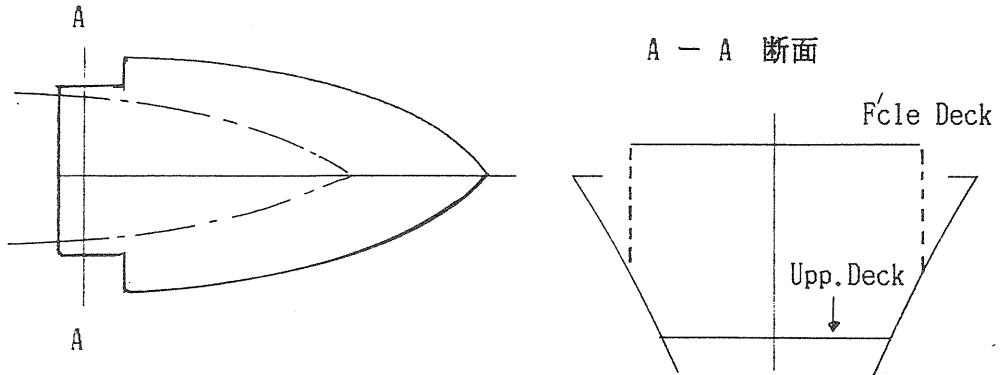
(回答) (1) 操舵室下部の場所は、閉囲場所として取扱い昭和62年6月25日付海査第283号を適用し、除外場所として取り扱うのが原則である。

ただし、本図のような操舵室下部の場所 (角型支柱部を除く。) であって、閉囲性が極めて低いと判断され、かつ、操舵室床板全体を支柱付きのひさし的なものと仮定して解説10-1-7-(イ)を準用し、満足する場合にあっては、当該場所を非閉囲場所として取り扱って差し支えない。

(2) 上記により非閉囲場所として取り扱われた場合、角型支柱は、ポストとみなして取り扱う。

問 覆い甲板とブルワークにより構成された場所の取扱い (62 近畿・神戸)

下図のように船首楼端部から張り出された甲板の側部が下層甲板の外板に達している場合は、覆い甲板下部の場所を閉囲場所と扱ってよいでしょうか。



(回答) 貴見のとおり。

問 スリップウェイについて (63 先任東北)

スリップウェイは、心得10-1 ウの条文中の「・・・等」に該当する場所として取り扱いたい。

(回答) スリップウェイ上部は非閉囲場所として取り扱う。

問 木製台下部の場所について (63 九州)

上甲板上に敷かれた木製台の下部は、固定するしないにかかわらず解説10-1-4-イと同じ取扱いでよいでしょうか。



(回答) 図のように、角柱を作業台下部全体に通した場合、スタンションとは認められないので、当該場所下部は閉囲場所とする。

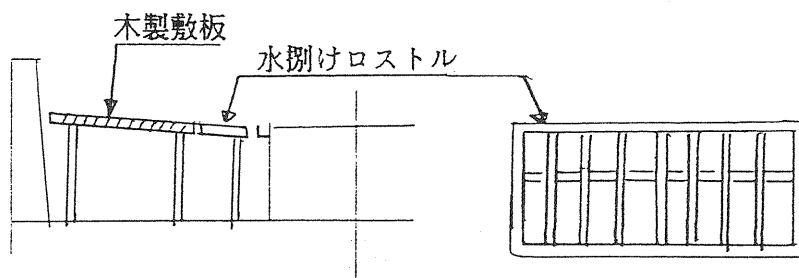
問 パンチングメタルの取扱い（元年 九州）

解説5－(3)で、グレーチング、エキスパンドメタル又は金網のみを仕切り及び覆いに含まないと定義していますが、パンチングメタルも開放率により準じた取扱いにできないでしょうか。

（回答） できない。

問 水捌けロストルについて（元年 九州）

昭和63年度先任船舶測度官会議（東北 5）でグレーチング等解説5－(3)により板として取り扱わないので、作業台として測度の対象とならない旨回答していますが、別図のような構造の水捌けロストルも解説5－(3)に準ずる取扱いでよいでしょうか。

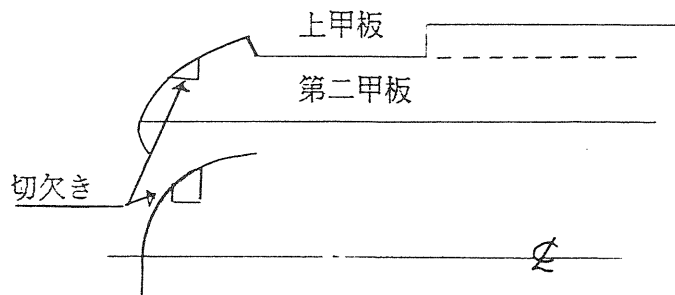


（回答） よい。

第6条関係（形状が複雑な場所の面積又は容積の算定方法）

問 スタントロール漁船の上甲板に認定について（57 関東）

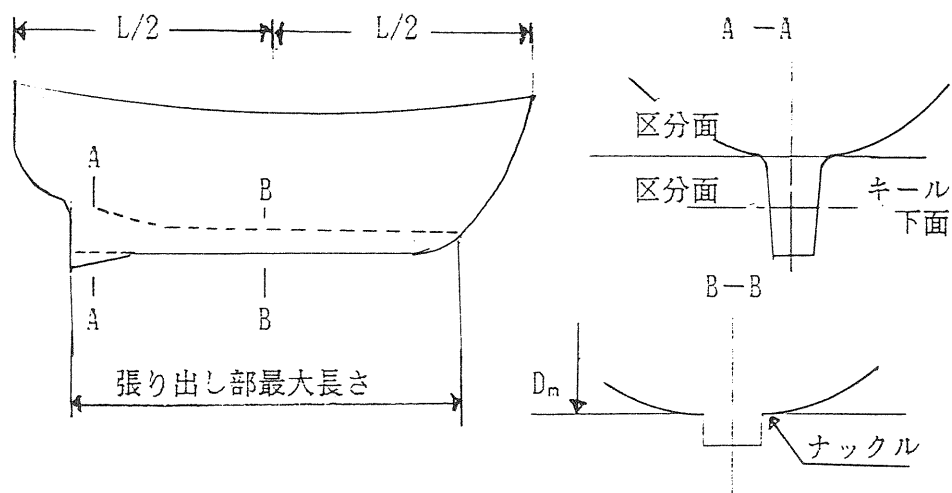
上甲板で暴露部の最下段の部分とは船側から船側にわたっている甲板と考え、全幅にわたらない低下部があるときは、切欠きとみなし上甲板の容積から差し引くことでよい。



（回答） よい。

問 測度長24メートル未満のF.R.P.船の船底張り出し部の取扱い (58 北海道)

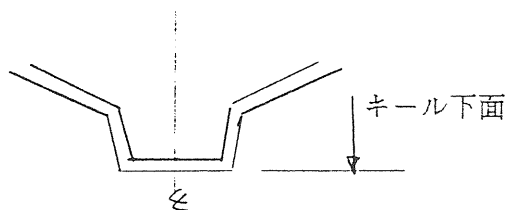
測度長24メートル未満の船舶(F.R.P. 船)の船底張り出し部に傾斜を有する場合の例が「小型船舶の手引き」の総トン数測度要領2.2-(2)-ウ-(C)-(V)・・・(88 ページ)に図示(Fig.2-45)されているが、下図のごとく船尾部のみがナックルを有せず曲線を持って構成されている場合、船底張り出し部の容積は、解説6(3)-(イ)により規則第19条第2項を準用して算定することになるが、この場合の最大の長さ及び区分面の取扱いは次図のとおりでよい。



(回答) A-A断面において、ナックル点とみなせる断面であれば上図のごとく船底張り出し部の容積を別に算定しても差し支えないが、規則第6条の規定を適用して解説6(3)-(イ)により区分して測度することが困難な形状がA-A断面に有していると思われる。

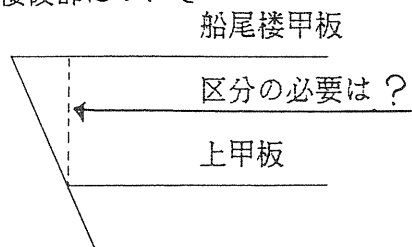
従って、この場合にはB-B断面における D_n の下部基点(キールの下面)は、下図のごとく取り扱うことになる。

なお、船底張り出し部の容積の算定にあたって最大長さの中央でとることにより正確な容積が出ない場合は更に区分することとする。



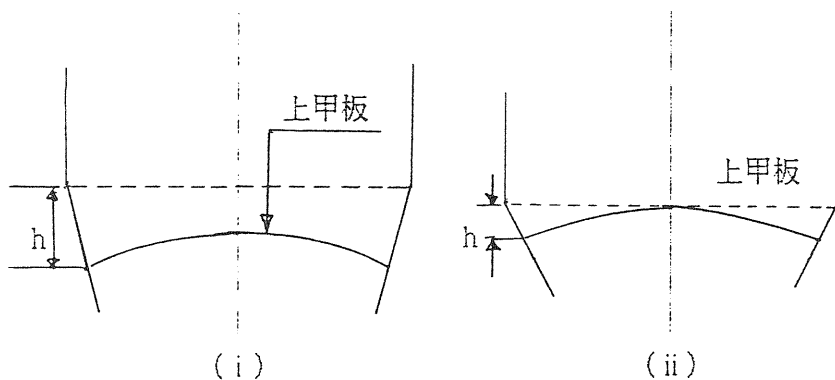
問 上部構造物にナックルを有する場合の取扱い (58 中部)

(ア) 船尾楼後部について



(イ) 幅方向のナックルについて

外板のナックルと上甲板の船側位置との差 (h) が小さい場合もナックル点で区分する必要がありますか。

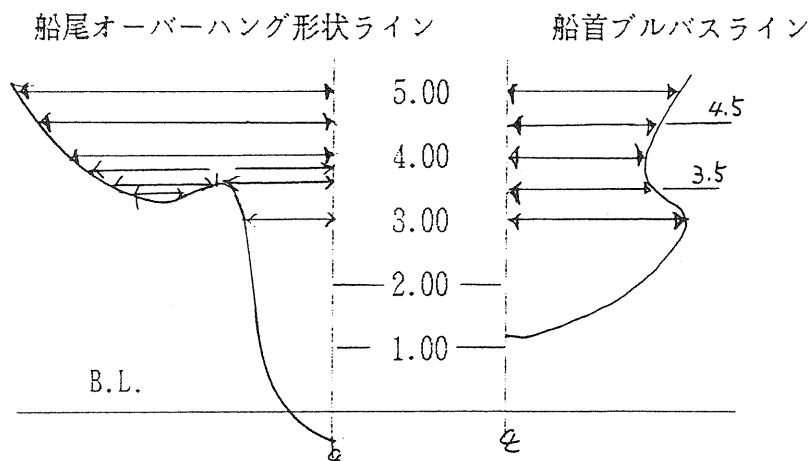


(回答) (イ) 規則第6条を適用する。

(ロ) 規則第6条を適用する。容積の精度に大きな影響を及ぼさない (ii) 図のような場合までナックル部で区分する必要はない。

問 複雑な形状の甲板下断面の計測方法について(58 先任四国)

漁船等で船首尾における分長点位置のラインが下図のような場合、特殊形状であるので、より精密な結果が得られるよう図示のとおり区分して算定して差し支えないか。

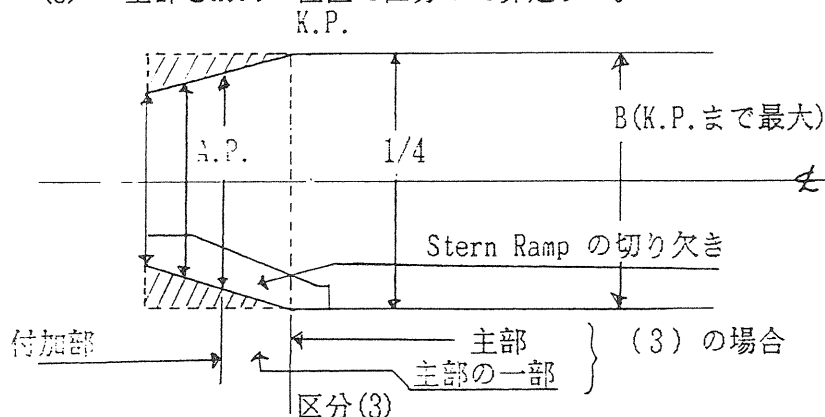


(回答) 貴見のとおり算定して差し支えない。

問 自動車運搬船の上甲板下の算定方法について(58 先任四国)

自動車運搬船の船尾形状が下図のような場合、上甲板下の算定方法は下記(2)でよいと思われるが如何でしょうか。

- (1) 船尾端までBを仮想延長して算定してから両舷斜線部を差し引く。
- (2) ナックルを無視し、規則第10～18条に従い実在の外板まで幅を測る。
- (3) 主部をK.P.の位置で区分して算定する。



(回答) (2) 又は(3) によるかは測度官の判断による。

問 両頭船の測度について (58 研修中国)

別紙に示すような構造を有する両頭船の垂線間長さは、図面①に示すように舵頭材の中心から船首材の前面までの距離であるが、本船の線図は図面②に示す位置にF.P.及びA.P.が置かれているので、規則第6条及び第7条を適用して図面②のF.P.～A.P.間を船体主部として、その前後部分（同形）を付加物として別途測度して差し支えないでしょうか。

(回答) 船体主部は図面①に示すようにF.P.からA.P.までである。

なお、容積の算定にあたってより精密な結果が得られると思われるなら、規則第6条により船体主部を図面①に示すF.P.から図面②に示すF.P.まで区分して算定して差し支えない。

図 ①

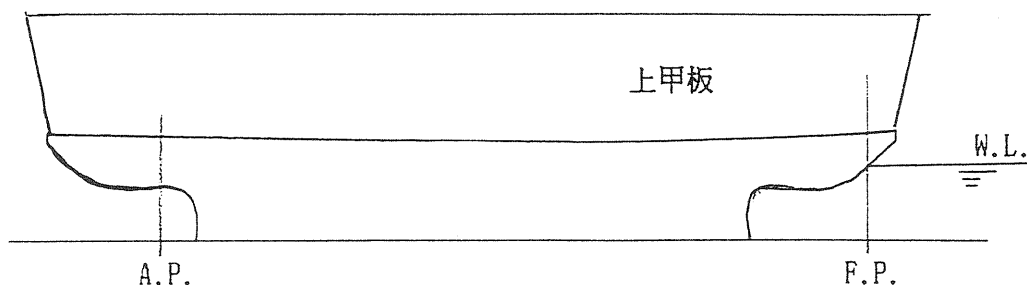
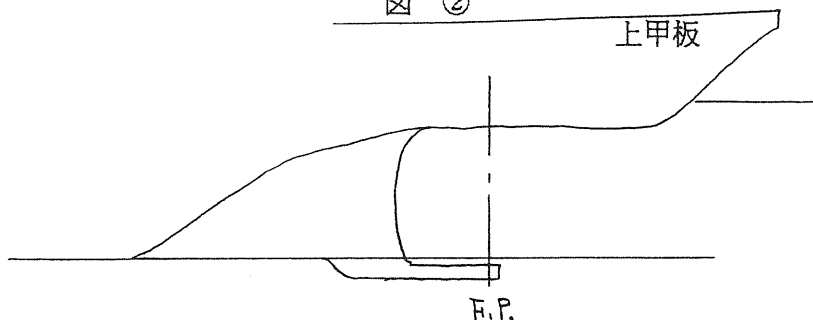
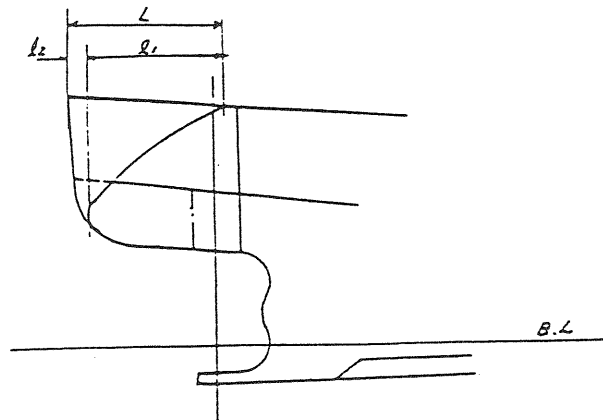


図 ②



問 スリップウェイの計測方法について (59 北海道)

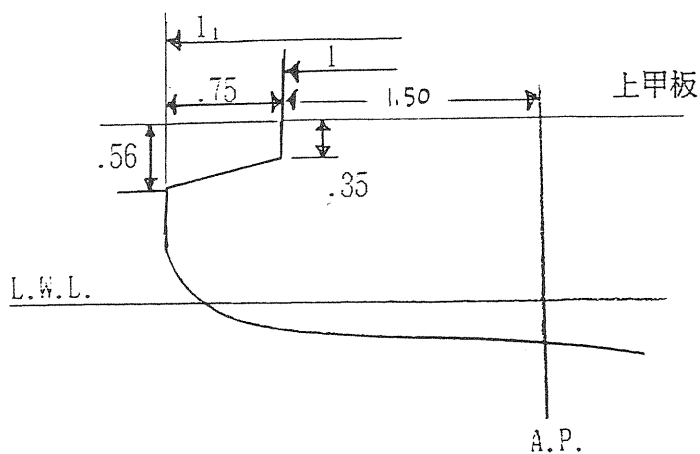
スリップウェイを有する船舶の船尾付加部及びスリップウェイ部の計測方法で、下図のように船体付加部にアールが付いている場合は区分を要しないが、スリップウェイ部はナックルがあるため区分すると過大除外となると思われるが如何でしょうか。



(回答) 測度方法が違ってよい。従って付加部を区分せずスリップウェイ部を区分する。

問 カーフェリー（引き船に改造中）の船尾において上甲板の一部が両船側にわたって低下している部分の取扱いについて（59 先任東北）

1. 上甲板に階段を有する船舶は規則第2条第2項によるが、下図のように後部垂線より後方で階段を有している場合は実在の甲板を上甲板としてよい。
2. 測度長は1点か。1₁か。



(回答) 1. 貴見のとおり取り扱ってよい。

2. 1₁

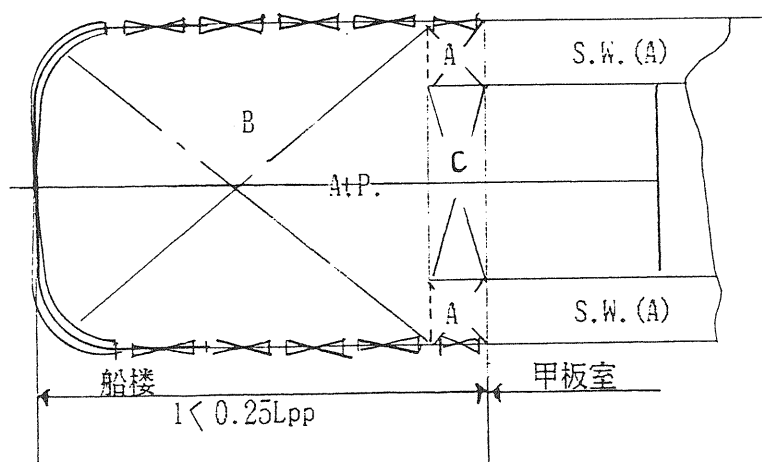
問 上部構造物における除外場所の過剰控除について (60 東北)

下図は鰐延縄漁船の船尾楼甲板上的の上部構造物（船楼と甲板室が連続）を示したものである。このような船尾の場合、除外場所の測度の方法①の場合過剰控除となるが、②の方法で測度した方がよい。

上部構造物の容積＝閉囲場所－除外場所

①の方法（船楼＋甲板室）－（ $2A+B$ ）

②の方法（船楼＋甲板室）－（船楼－ C ）



(回答) 通常の容積の算定方法によらるたい。

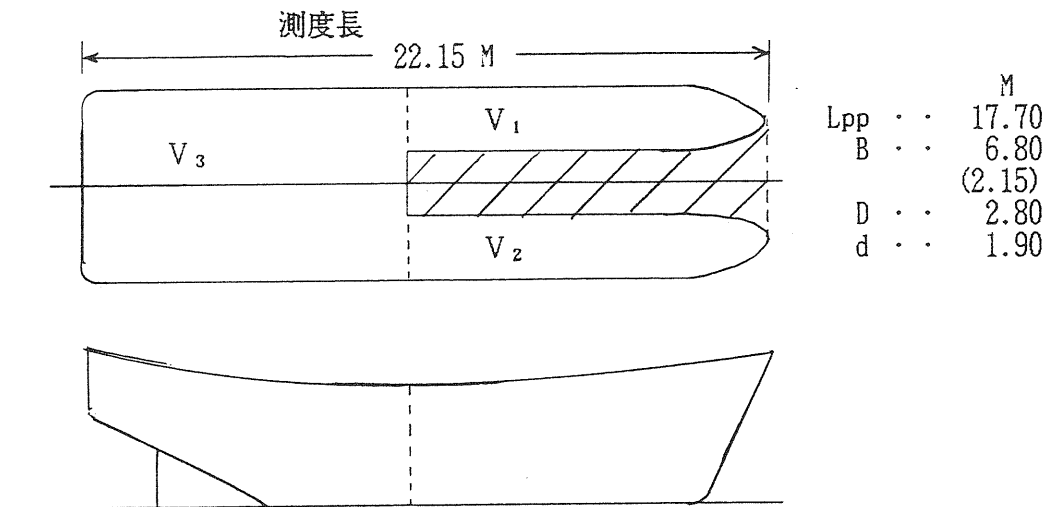
問 測度長24メートル未満の油回収船の測度について (60 先任関東)

測度長24メートル以上の場合については、解説6－(3)－(C)にて $V_1 + V_2 + V_3$ と三区分に分け、これを合算し船体主部の容積を求めるようになっている。
測度長24メートル未満の場合は明記されていないので、

- 1 下記(案1)により取り扱いたい。
- 2 なお、(案2)によるような場合、規則第6条の「区分した場所ごとにこれらの規定に準じて算定・・・」とある「これらの規定」とは V_1 、 V_2 、 V_3 の各々を規則第19条、あるいはその形状によっては規則第29条を準用すると解してよろしいか。

(案1) 規則第6条に係わらず船体を一括規則第19条により計測し、斜線部を「閉囲された船体でない場所」として差し引く。

(案2) V_1 、 V_2 、 V_3 に区分し、各々をこれらの規定に準じて算定する。



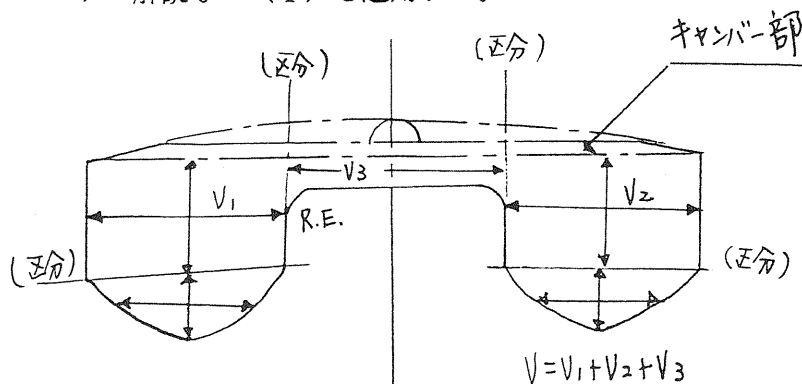
- (回答)
- 1 貴見のとおり取り扱って差し支えない。
 - 2 貴見のとおり取り扱って差し支えない。
原則として(案1)によるが精密な結果が得られると認められる場合は、(案2)によることができる。

問 測度長24メートル以上の双胴船の上甲板下測度について (63 九州)

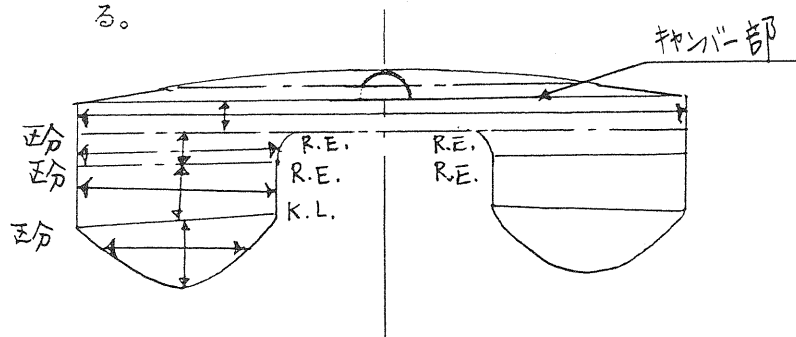
上甲板下測度について、下記のいずれの方法がよいでしょうか。

(1) 船体主部の容積の算定について

ア 解説6-(1)を適用する。

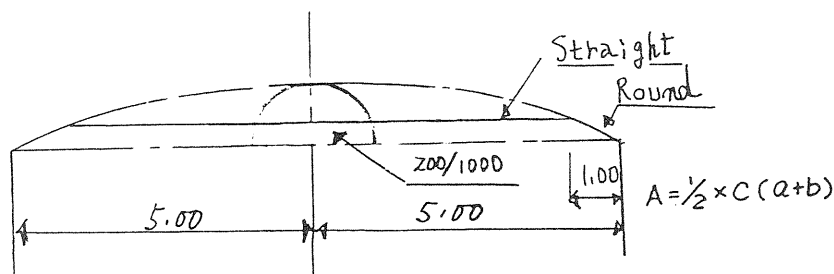


イ ナックル点及びR.E.において区分し、規則第11条～第15条を適用する。

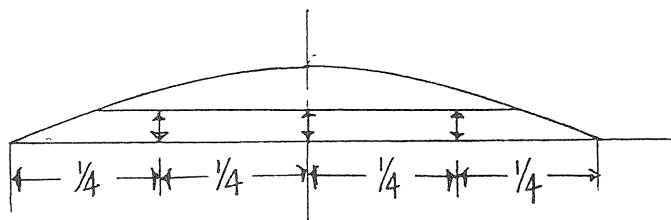


(2) キャンバー部の算定方法について

ア 両舷ラウンド部を直線とみなし台形キャンバーを適用する。



イ 規則第15条第2項を適用する。

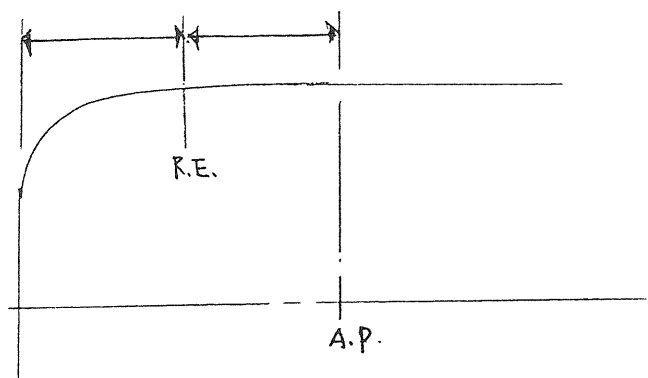


(回答) (1)、(2) 共に解説6 - (1)を適用して V_1 , V_2 , V_3 に区分(キャンバー部を含む)し、それぞれ規則第11条～第15条又は第7条を適用する。また、断面形状が複雑であれば、更に規則第6条を適用し区分する。

なお、キャンバー部の算定に当たっては、両舷ラウンド部は直線とみなして差し支えない。

(3) 船尾部の計測について

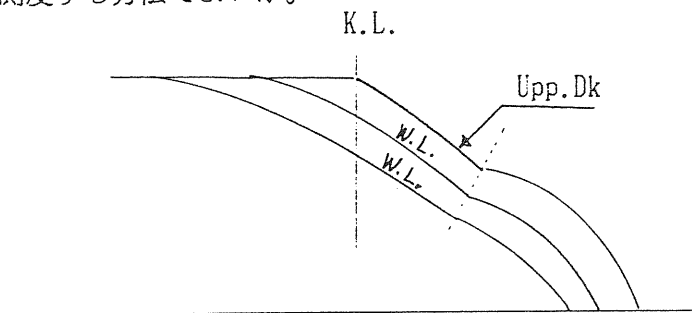
下図のような形状を有する船尾付加部はR.E.において区分する。



(回答) 形状が複雑な場所と認められる場合には、区分して測度されたい。

問 上甲板下の測度方法について (63 九州)

下図のように、上甲板が船首部（断面8～9 付近）でナックルして幅が減少している場合、上甲板下の測度については、ナックル部で区分（副分長点を設ける。）して測度する方法でよいか。

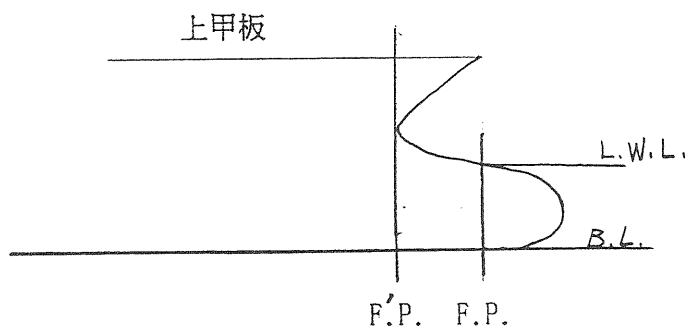


(回答) 形状が複雑な場所と認められる場合には区分し測度されたい。

問 上甲板が前部垂線に達していない船舶の船体主部の計測方法について
(元年 九州)

下図のように、上甲板が前部垂線に達していない構造を有する船舶の船体主部の計測方法は下記のいずれがよいのでしょうか。

- 1 A.P.～F'.P.間を規則第11条～第15条により計測し、F'.P.～F.P.間を規則第16条～第18条を準用して計測し、これらを合算する。
- 2 A.P.～F.P.間を船体主部として計測する。なお、前後に区分して計測する場合は、解説6－(3)－(ア)－(C)の例による。



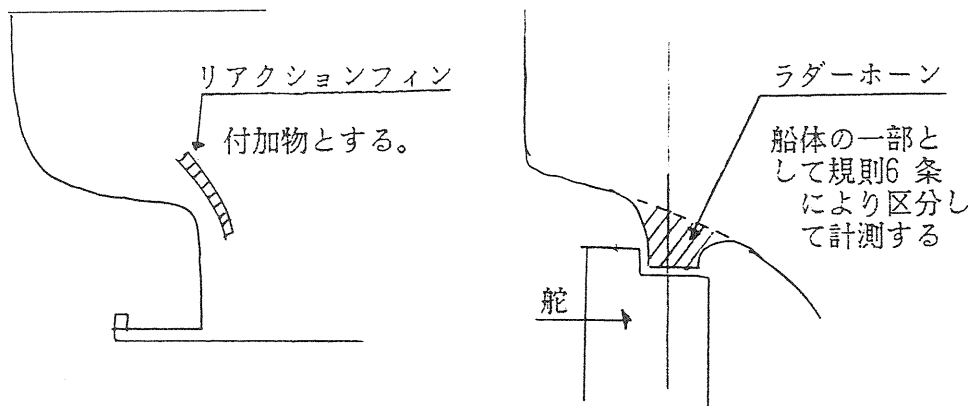
(回答) 2 とするのが望ましい。

第10条関係（閉囲場所の合計容積の算定方法）

（１） 微小容積

問 シャフトブラケット等微小容積の取扱い（57 九州）

第5条の容積と同じく内法にて計測すると思われるが、シャフトブラケット、リアクションフィン及びラダーホーン等の内実の構造物は微小容積同様無視できますか。



- （回答） （１） 付加物扱いになれば、微小容積は無視する。
- （２） 内部に容積を有しないものは、閉囲場所の合計容積に算入されない。

問 大小一体型となったハッチの微小容積の取扱い (59 東北)

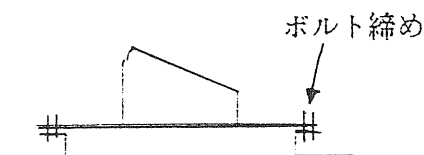
下図のように大小一体型となったハッチを微小容積として取り扱うことの可否について

イ



大小それぞれの容積により微小容積を判断する。

ロ

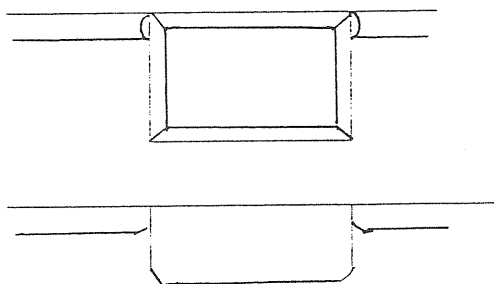


全体の合計容積により微小容積を判断する。

(回答) イ図、ロ図とも全体の容積で判断する。
ただし、突出部（小さい倉口の部分）が本体に比べて非常に小さく、別の構造物と判断できる場合はこの限りではない。

問 引き船のパイプフェンダーの取扱い (59 四国)

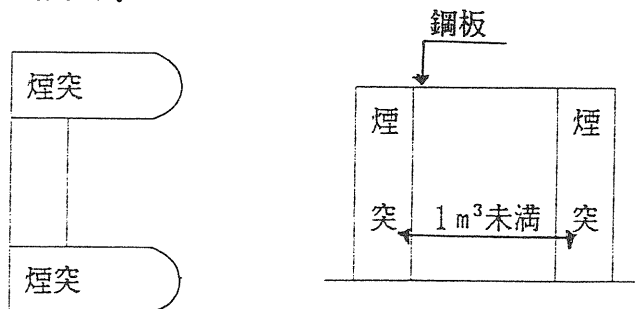
下図の場合、フェンダー受け台及びパイプフェンダーはそれぞれが微小容積であるが、図のように線で連結していれば測度の対象になりますか。



(回答) 個々に判断する。

問 煙突周辺における閉囲場所について (60 九州)

下図のような煙突 (1 m^3 未満) 上部において左右にわたる鋼板で構成された場所の下部は閉囲場所であるが煙突を含め 1 m^3 を判断すべきと思われるが如何でしょうか。



(回答) 貴見のとおり、煙突も含め全体が 1 m^3 以下であれば無視して差し支えない。

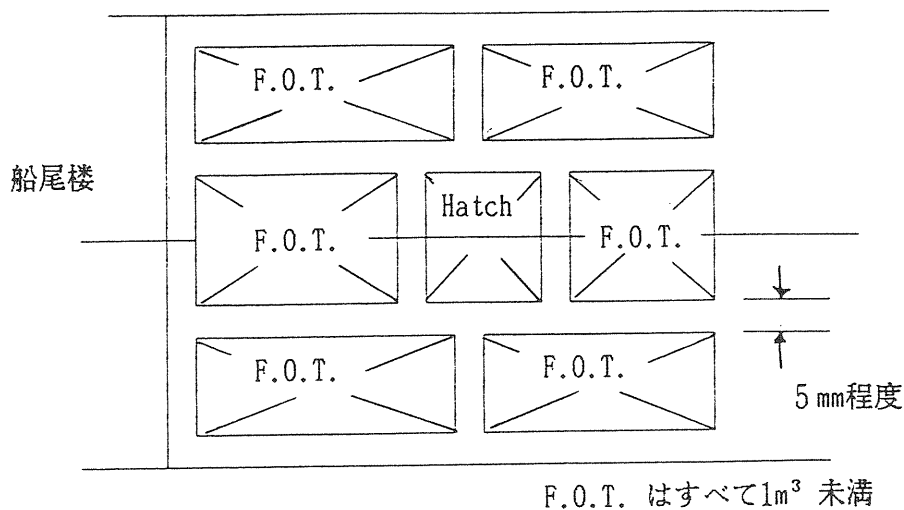
問 上部構造物の船体外面に取り付けられた防舷材等の取扱いについて (61 中国)

付加物は、規則第1条第2項第10号に「上甲板下の船体外面に取り付けられた構造物」と定義されている。上部構造物（例えば船楼）の外表面に取り付けられた防舷材等は、解説10-1-(1)の付加物に該当せず防舷材の容積が 1 m^3 以下の場合であっても解説10-1-(3)により上部構造物の突出部として総トン数に算入されるため上部構造物の船体外面に取り付けられた防舷材等は付加物と取り扱ってよろしいでしょうか。

(回答) 船楼外板に取り付けられた防舷材は、側壁を利用しているとはみなされない。船体外面に取り付けられた防舷材は心得10-1-ア及び解説10-1-(1)を適用してよい。

問 心得10-1 アについて(元年 東北)

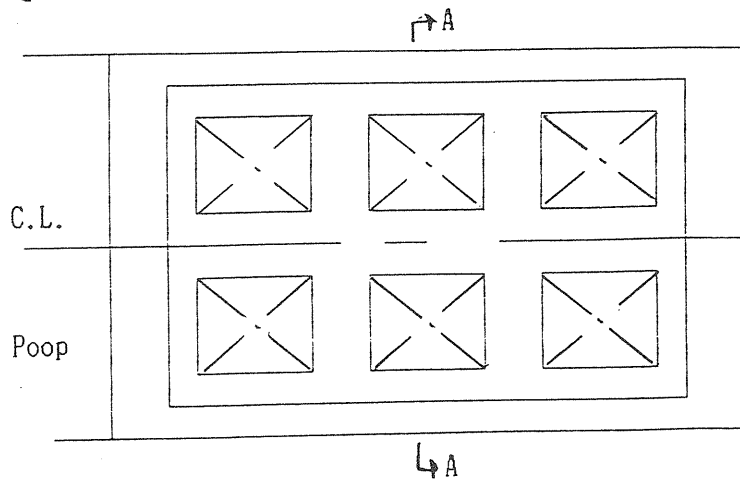
心得10-1 アにより 1m^3 未満の構造物は微小容積として無視することとなっているが、下図のように 1m^3 未満の燃料タンクを 5mm 程度の間隔を開けて配置した場合、個々に心得10-1 アを適用できるか。



(回答) 本件のようにタンクを設置した場合、その場所は船舶の有用な場所として一括計測し、トン数に算入するものとする。

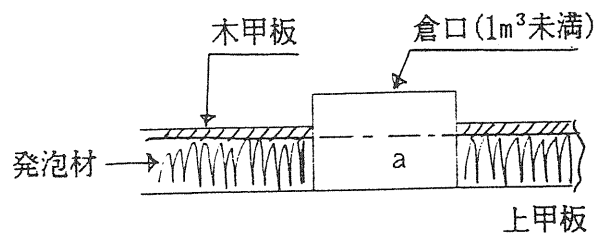
問 倉口の取扱いについて（元年 東北）

改造により下図のような空所（防熱用二重張り）を新設した場合の取扱いについて



空所（ 1 m^3 を越える）

A — A 断面



- ① 倉口自体は構造物の側壁を利用して構成されたものではないので微小容積として無視する。
- ② ———部を層としてa 部のみ算入する。
- ③ 倉口は空所と接しているので微小容積にかかわらず全部算入する。

（回答） 倉口と接しているので一括計測する。

なお、木甲板下面（————部）を層とみなすか否かは現状のところ測度官の判断に委ねられているが、本件については層とせず、③にて取り扱うことで差し支えない。

問 解説10-1 -(2) について(2 九州)

解説10-1 -(2) には、閉囲場所を構成する側壁を利用して構成されている場合は適用しない旨記載されていますが、側壁を利用するとは当該側壁を共有する場合のみをいっているのでしょうか。その場合微小容積の箱を側壁の回りに置き、側壁にビス止めすると箱の数に関係なく無視することとなるが、よろしいのでしょうか。

(2.20×4.00×1.90の甲板室に6 個から8 個の箱を設置する場合がある。)

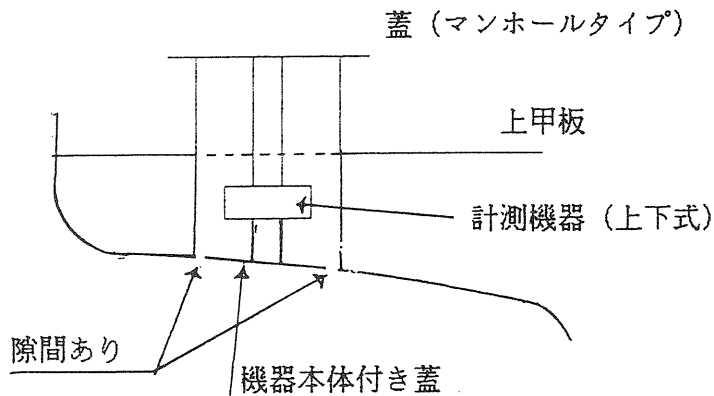
(回答) 「側壁を利用」とは貴見のとおり当該側壁を共有する場合をいう。従って、ビス止めしても「側壁を利用して構成されている」とはならないが、数個の箱を集团的に設置し、その場所が船舶の有用な場所と判断される場合には、一括計測し総トン数に算入する。

(2) 海水に開放されている場所

問 計測機器の占める海水に開放された場所の取扱い (60 九州)

下図の計測機器の場所は、上甲板下、上甲板上ともに海水に開放された場所（心得10-1 ーウ）により閉囲しない場所として取り扱いたい。

また、上甲板上で 1m^3 を越える場合は総トン数計算書の海水に開放された場所に計上調整すべきと思われる。

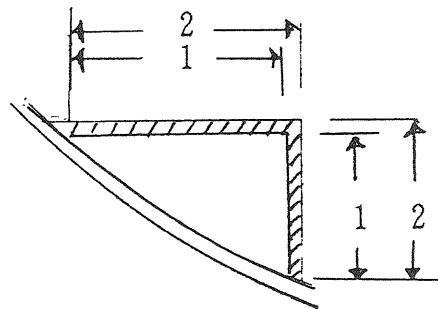


(回答) 海水に開放された場所ではない。

問 海水に開放されている場所の計測方法について (62 中国)

海水に開放されている場所の計測方法については、下記のいずれでしょうか。

1. 内法寸法で差し引く
2. 板厚を含め差し引く



(回答) 2. による。心得10-1 ーウには「海水に開放されている場所は閉囲場所ではない。」とあり、板は外板の一部を構成しているとみなされるためである。

(3) 暴露部に設置された装置

問 カーゴラインの途中にあるストレーナーの取扱い (57 四国)

タンカーのカーゴラインの途中にある上甲板上のストレーナー（こし器）は、カーゴパイプの一部として構造物とみなない扱いでよいか。

(回答) カーゴパイプの一部とみなして差し支えない。

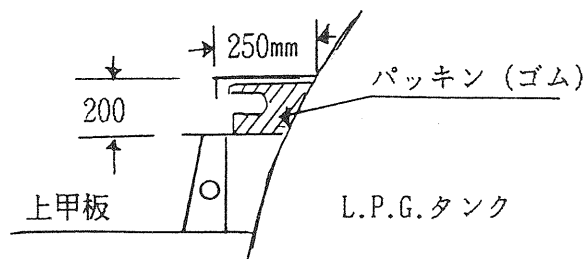
問 カーゴラインの途中にあるオーバーフロータンクの取扱い (58 四国)

カーゴラインの途中にあるオーバーフロータンクはカーゴパイプの一部として取り扱ってよいか。

(回答) タンクとして取り扱う。

問 タンク船のタンクの水密パッキン部について (58 四国)

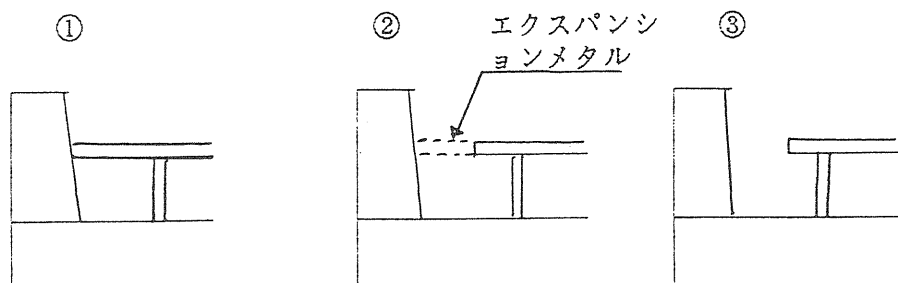
下図のように倉口縁材上部は、タンクと倉口縁材間の水密を保つためのものであり、心得10-1-エのカーゴパイプ等の装置に該当するものと思われるが如何がでしょうか。



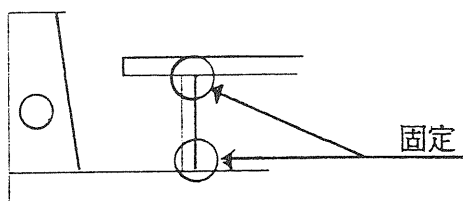
(回答) 取り扱って差し支えない。

問 作業台の固着方法 (57 東北)

- (1) 作業台上部の板は、F.R.P.が認められるようだがこれらとスタンションとの固定については、「スタンション以外は船体といかなる接続もないものに限る」で読むのか、又は固定されてもよいのか。
- (2) 「・・・船体といかなる接続もない・・・」ここで述べている接続について下図の場合はどのようにすべきか。



(回答) (1) スタンションと作業台上部の板は固定されたてもよい。

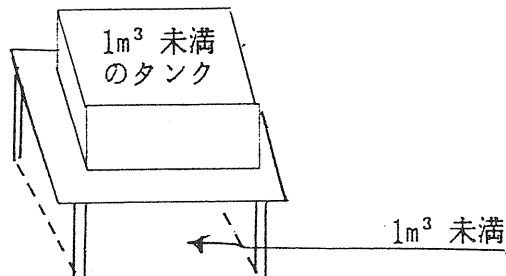


(2) ①、②の場合で作業台の支持台がブルワークに固定されていれば作業台の下部の場所は閉囲場所として扱う。

③は、閉囲場所ではない。

問 タンクの計測方法について (58 研修新潟)

下図のように、タンクの容積及び台下部の場所の容積は 1m^3 未満であり、解説10-1-1の微小容積として測度の対象としなくてよい。又は、台を含めての合計容積が 1m^3 を越える場合は総トン数に算入すべきか。



(回答) タンク下部の台は甲板又は覆いでないので、台下部の場所は測度の対象とはならない。

問 フライング パッセージの取扱い (58 研修中国)

油タンカー等にみられるフライング パッセージ (綯鋼板) は、心得10-1-1-エに該当するものとして取り扱ってよい。

(回答) 心得10-1-1-エ「補機台・・・等の装置は構造物を構成しない」の等に該当するものとして取り扱うこととする。

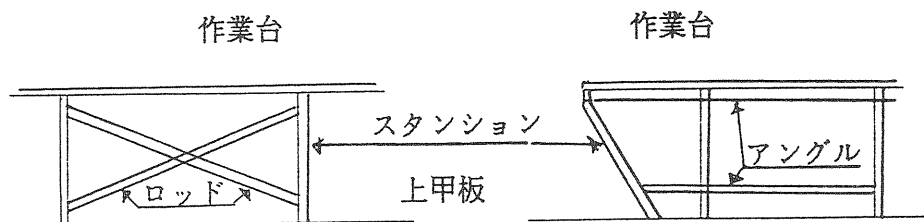
問 パイプカバーの取扱いについて (58 研修新潟)

パイプ保護を目的としたパイプカバー (スタンションで支持) は、解説10-1-1-1の微小容積であれば測度の対象としなくてよい。

(回答) 心得10-1-1-エ「補機台・・・等の装置は構造物を構成しない」の等に該当するものとして取り扱うこととする。

問 作業台の支持方法 (58 東北)

作業台の横揺れ防止（補強）のためと思われるがスタンションをロッド又はアングルで固定した場合、ブルワークや船楼等に接続していなくても、心得10-1 エ()書のスタンション以外で船体と接続したとみなされるか。



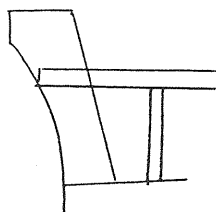
(回答) 図示されているアングル及びロッドは、スタンションの一部（補強部材）と考えられるので、心得10-1 エを適用して差し支えない。

ただし、ロッド、アングル等が差し板等により作業台下部の場所を区画するために構成された場所は、スタンションの一部とは認められない。（漁獲物の積載等に利用される場合は閉囲場所と扱う。）

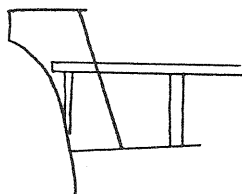
問 作業台の取扱い (60 東北)

作業台は心得10-1 エにより（・・・支持のため必要なスタンション以外は船体といかなる接続もない）とあるが、下図のようにブルワークが張り出している場合、1図では作業上危険があり、2図、3図のようにブルワークを利用することはできないか。

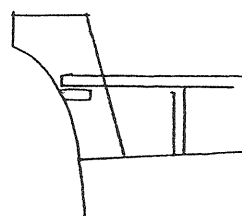
1図



2図
(スタンション
で支持)



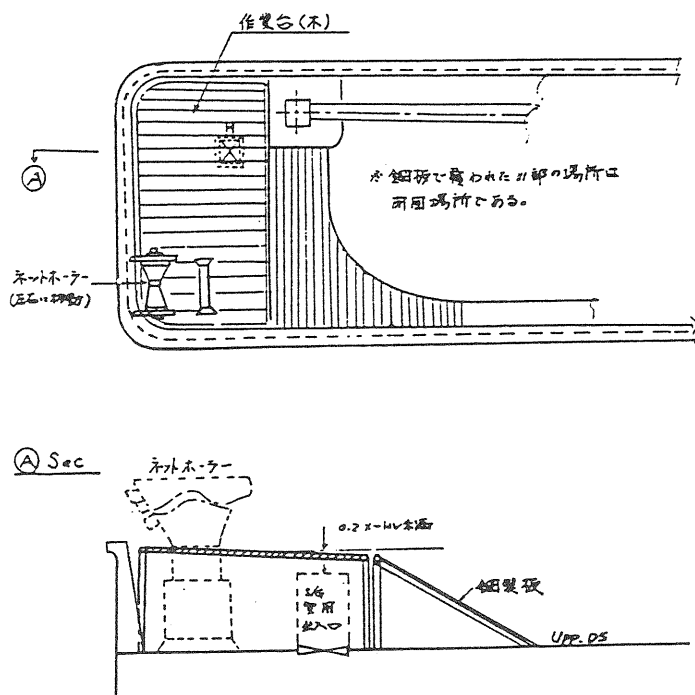
3図
(フラットバー
で支持)



(回答) 2図、3図は、ブルワークと接続があるので作業台下部の場所は閉囲場所として取り扱う。

問 巻網本船の船尾作業台の取扱い (58 東北)

下図のように前の傾斜面は網をスライドさせるため鋼製を必要とし支持（パイプ）で固定している。作業台（木製）は支持（アングル）のみで支持しており高さは、下面の舵機室用出入口の上部より0.20メートル以内で他の構造物とは接続させていない。ネットホーラーは起倒式で揚網時以外は作業台内に収納できるようにになっている。作業台下部の場所は心得10-1 -エ及び解説10-1 - (4) により閉囲場所と考えてよい。



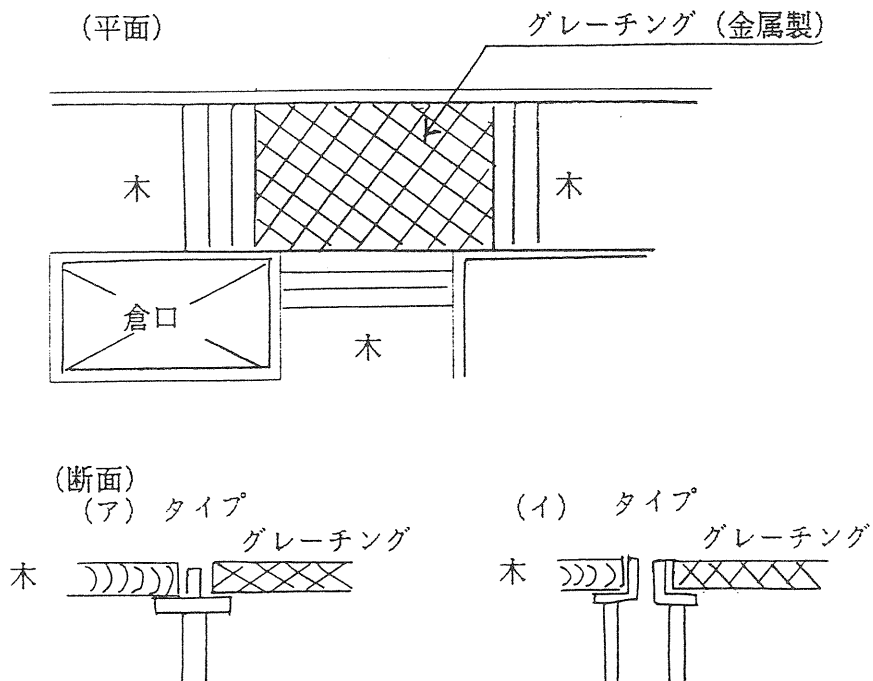
(回答) 解説10-1 - (4) - (イ) により取り扱う。当該倉口が貯蔵品の出し入れの用途がないか確認されたい。

なお、巻網本船の場合、当該作業台は用途上の必然性があり他の用途に使用されるケースは皆無であると思われる。

問 グレーチングと木が混在する作業台の取扱い (59 東北)

旋網附属運搬船において、グレーチングと木が混在する作業台の取扱いについてお伺いしたい。

- (ア) グレーチングを閉鎖装置と考え総トン数に算入する。
- (イ) グレーチング部分を独立させたもので解説5-(3)により閉鎖場所としない。



(回答) 排水性を高めるために作業台の一部にグレーチングが用いられているものについても作業台と認めて差し支えない。(イ)タイプのような構造とする。

・昭和62年4月1日解説等一部改正により取扱い注意

問 作業台の取扱い (59 九州)

心得10-1 エの作業台は隣接する場所に貨物又は貯蔵品を出し入れするための倉口がないと適用できないか。また、ソナー用ハッチの場合は該当するか。

(回答) 適用できない。
ソナー用ハッチは貨物又は貯蔵品を出し入れするための倉口ではない。

問 漁船の上部に設けられた構造物について (61 先任九州)

漁船の上甲板等々に漁具、網等の保管又は漁労機械の保護のため、アングル及び四囲をパンチングメタルにより囲い上部に蓋板(木)を取り付けた構造物(図1)は閉囲場所か。また、パンチングメタルをエキスパンドメタル又は金網に変更した場合はどうでしょうか。

(図2) についても検討願います。

図 1

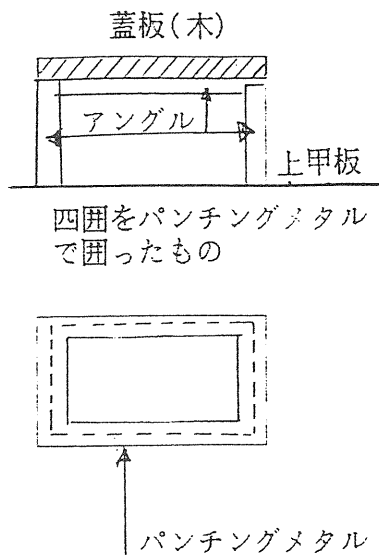
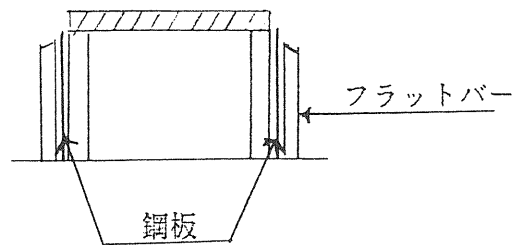


図 2

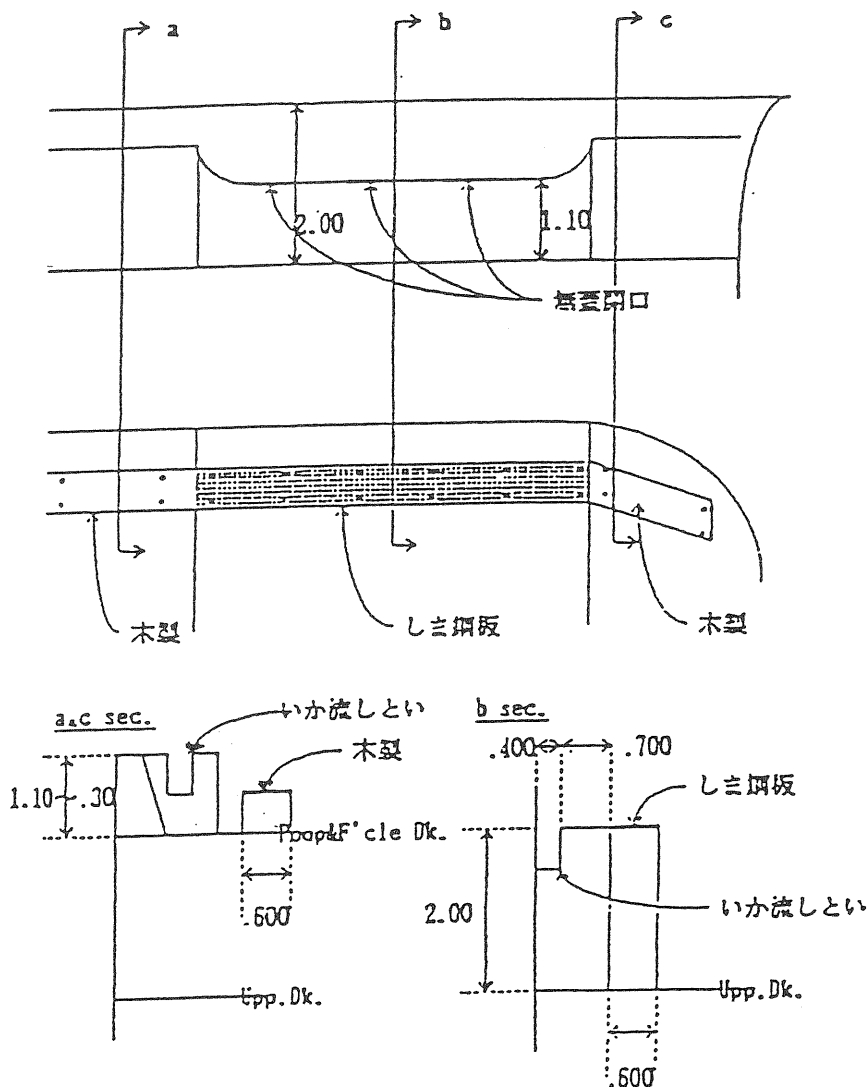


アングルで四角の形を作り、その上に蓋板を取り付けたうえ周囲に鋼板を立てたもの。

(回答) 漁具、網等の保管の目的を除き漁労機械の保護のため上図のような囲いを設けた場合は、必要性を考慮のうえ心得10-1-エにより取り扱って差し支えない。

問 いか流しといの下部の取扱いについて (62 北海道)

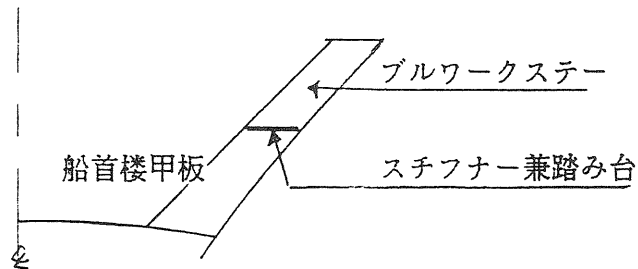
いか流しといを有するいか一本釣漁船には、いか釣機械を高い位置に設置し、その保守管理のため歩み板を設置する船舶があるが、その下部の場所は、心得10-1-エの該当する場所として取り扱いたい。また、船体と接続したとい及び歩み板については、測度の対象としたい。



(回答) a 及び c 断面について、作業台の要件を満足する場合、心得10-1-エを適用する。
b 断面の場合、いか流しといと歩みいたが一体となり、かつ、船側外板と接続しているため、当該下部の場所は閉囲場所とする。

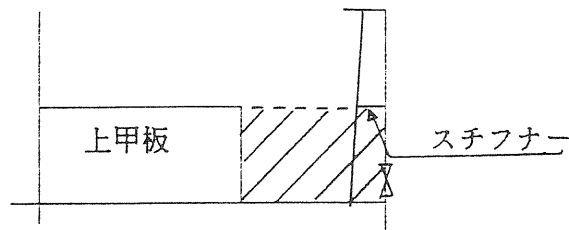
問 漁船のブルワーク構造について (62 研修九州)

- 1 船首部におけるフレアーの大きい船舶においては、網取り等の作業性が悪くなるためブルワークの中段のスチフナーの幅を広くして踏み台と併用している。スチフナーの幅が広がると閉囲性が強くなるが、ブルワークステーの深さを越えない幅のスチフナーの下部の場所は無視してよろしいか。



(回答) 心得10-1 ーカを準用し、スチフナーの幅が60cm未満であれば、スチフナーの下部の場所は無視してよい。

- 2 旋網附属灯船において、水捌けを良くするため隆起甲板舷側に切り欠きを設定した構造としている。この場合下図のようにブルワークステーを越えないスチフナーがあっても閉囲しない場所として取り扱ってよろしいか。

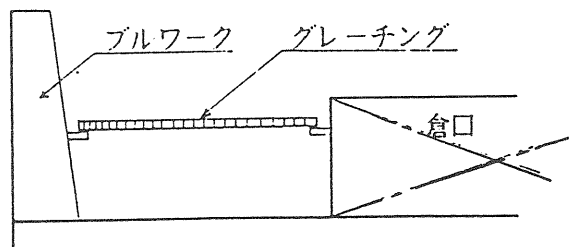


(回答) ブルワークのスチフナーとして適当なものか検討する必要があるが、スチフナーとして取り扱うに当たっては上記と同様とする。

問 グレーチングの作業台について（元年 先任北海道）

上部がグレーチングの作業台で、支持がブルワーク及び倉口縁材に接続されている場合の取扱いについて

- (1) 支持がブルワーク及び倉口縁材に接続されているため測度の対象とする。
- (2) 支持がブルワーク及び倉口縁材に接続されているが、グレーチング等は仕切りでないので測度の対象としない。



（回答） 本件のグレーチングが部分的に使用される場合は解説５－（３）を適用するが、甲板状に設置されその下部が船舶の大きさそのものとなるような場合は、法第５条第１項にいう総トン数の基本理念に基づき、総トン数に算入すべきと考える。

これについては規準の整理が必要だが、当面は使用目的やグレーチングの必要性、また船全体をとらえた構造等十分調査のうえ使用制限を含めた指導をされたい。

(4) 暴露部に設置された構造物

問 漁撈用ウインチ、発電機等の鋼製カバーの取扱い (57 北海道)

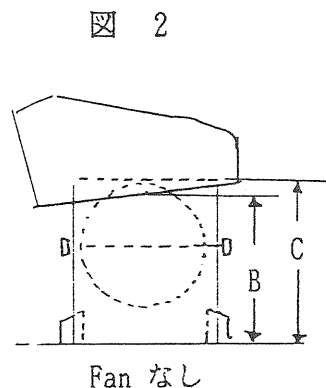
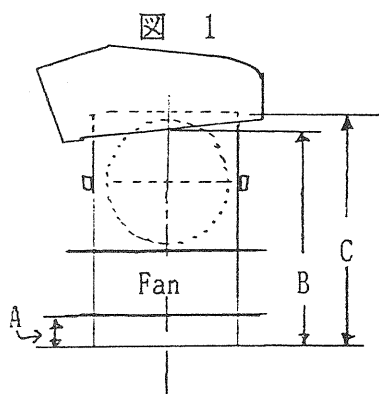
漁撈用ウインチ、発電機等を保護するために鋼製カバーを簡易に固着した場合、当該場所は装置となるか。

(回答) 上部構造物とみなされるのであれば、閉囲場所とする。
安全のためのカバー (移動可のもの) であれば閉囲場所としない。

問 ベンチレーターの取扱いについて (60 中国)

下図のような横断面積が 1 m^2 を越えるベンチレーターは、心得10-1 ーオの暴露部に設置された構造物と判断する。

- ① ベンチレーター全体を算入する。
- ② 筒のみを算入する。(C の部分算入)
- ③ ヘッドから下の部分を算入する。(B の部分算入)



[参考: 通風筒と通風機の接合部 (フランジ部) までを通風筒として取り扱う。通風機の部分は装置であり閉囲場所としない。]
(57年 四国測度官会議)

(回答) 図1 A を算入する。(参考のとおり)

図2 C を算入する。

問 ガロースについて (61 先任新潟)

遠洋底引き網漁船のガロースは、デリックポストと同じ取扱いでよいか。

(回答) 心得10-1 -オを適用する。

問 ガントリークレーン及びガットクレーンの閉囲場所の限域について
(元年 先任中国)

ガントリークレーン及びガットクレーンはカーフェリーのランプウェイと同様に構造物を構成しないものとし、運転室のみ測度の対象としたい。

(理由)

- 心得10-1 -エにいう装置は、概ね旧積量測度法第3条第1項に相当すると考えられる。
- 解説10-1 - (4) (ア) に抵触しない。
- 解説10-1 - (5) にいう自動車を積載するための装置に相当するものと認められる。

(問題点)

心得10-1 -オは、本来クレーンポスト、マスト等近寄り難い（現場実測が危険）ものに対しての規定と考えられる。心得10-1 -エと同様に装置とみなし構造物としない扱いに改められないか。

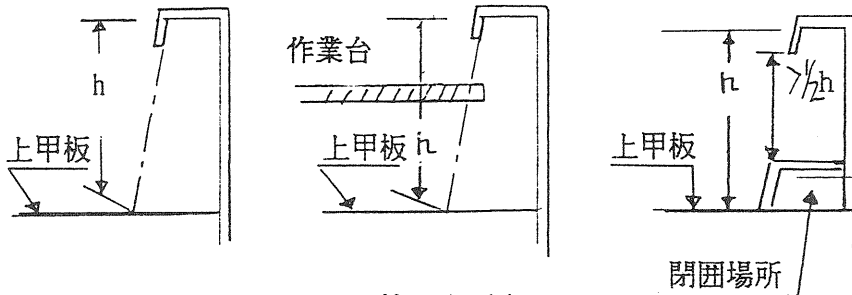
(回答) 構造物である。
(国際的な取扱いを調査する必要がある。)

(5) 複板型ブルワーク

問 複板型ブルワーク取扱いについて (57 北海道)

1. 複板型ブルワークの内側板の高さとは
2. 複板型ブルワークを数箇所に分けて設け、それぞれが微小容積となる場合測度の対象としなくてよいか。

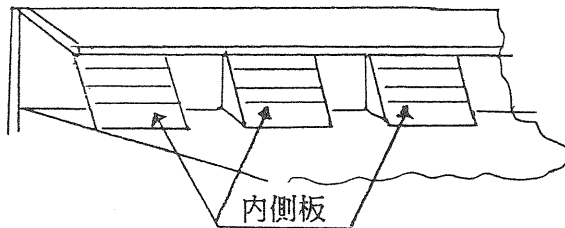
(回答) 1. 下図による。



2. よいと思われるが検討を要す。

問 複板型ブルワークで部分的に内側板がある場合の取扱い (57 九州)

複板型ブルワークで部分的に内側板がある場合、その部分の容積のみ算入することにしてよいか。



(回答) 内側面の高さの1/2 以上の開放は、長さ方向全体で考えるが、本図のような場合は、部分的にある内側板の場所を閉囲場所とする。

問 ブルワークのトッププレートの幅が0.60M 以上と未満のものが混在する場合の取扱い(58 北海道)

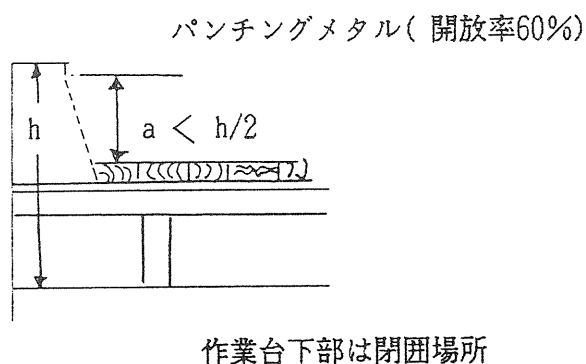
ブルワークのトッププレートの幅が0.60M 以上と未満のものが混在する場合、次の1により取り扱うこととしてよいか。

- 1 トッププレートの最大幅が0.60M 以上の場所のみを閉囲場所とする。
- 2 トッププレートの最大幅が0.60M 以上の場所が一部であれば複板型ブルワークとして全体を閉囲場所とする。

(回答) 1 の取扱いでよい。

問 複板型ブルワークについて (59 四国)

- (1) 内側板の高さは h 又は a のどちらか。
- (2) 開口面の開放率60%のパンチングメタルが設けられた場合は、閉囲場所として取り扱う。



(回答) a でよい。作業台上部については、具体的事例により伺い出のこと。

(6) 暴露場所

問 ビーム又はガーダーとカーテンプレートの比較について (58 北海道)

解説10-1-(7)を適用するにあたり、ひさし的な甲板又は覆いに設けられたカーテンプレートの深さはビーム又はガーダーの深さに0.025メートルを加えた深さを越えないものとなっているが、当該甲板又は覆いの部分にビーム又はガーダーを有しない場合には、甲板室等の内部のビーム又はガーダーと比較してよいか。

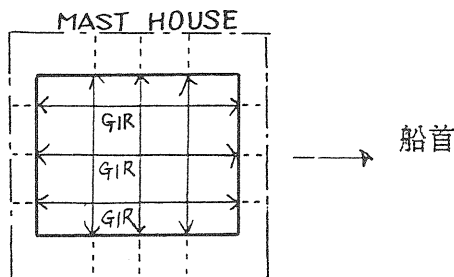
(昭和58年度先任船舶測度官会議 中国、四国関連)

(回答) カーテンプレートの大きさが通常の深さであればよい。
内部と比較してもよいし外部と比較してもよい。

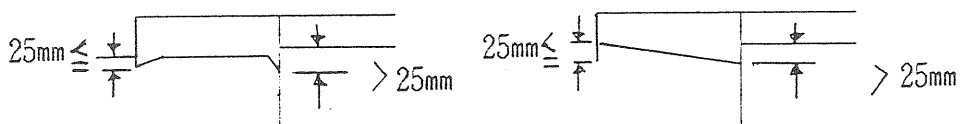
問 橋室のカーテンプレートについて (58 先任中国)

解説によればひさし的な甲板又は覆いに取り付けられたカーテンプレートの深さはビーム又はガーダーの深さに25mm加えた値を越えないものとなっているが、

(ア) 下図のひさしのビーム又はガーダーについて船首尾側、両船側の深さは甲板室内のビーム、ガーダーのいずれを基準とすべきか。



(イ) ひさし下部がそれぞれ下図のような場合心得10-1-キに該当するか。



(回答) (ア) ひさし的な甲板又は覆いに取り付けられたビーム又はガーダーによる。

(イ) 該当する。

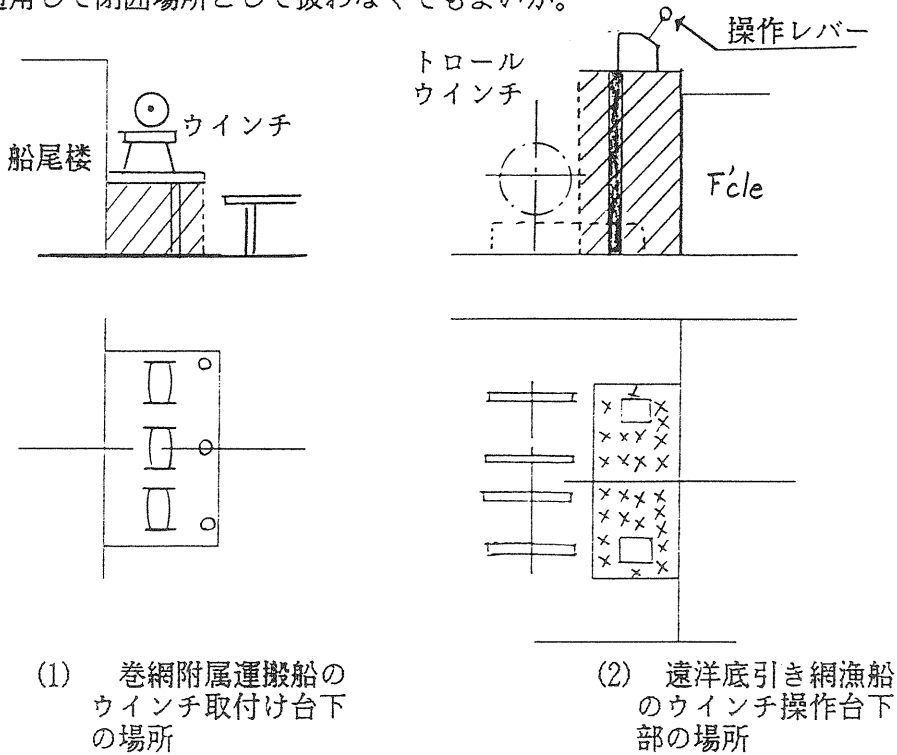
問 解説10-1 -(7) について(58 先任四国)

カーテンプレートの深さは、ビーム又はガーダーの深さに25mmを加えた深さを越えないこととなっているが、比較するビーム又はガーダーは、当該張り出し甲板の下部に設けられたビーム又はガーダーを含むのか。あるいは甲板室等の内部に設けられたビーム又はガーダーを含むのか。また、ブラケット状の場合の取扱いはどうですか。

(回答) 張り出された甲板にブラケット状の支持部材がある場合当該部材をビーム又はガーダーとして取り扱われたい。
内部に設けられたビーム又はガーダーは含まれない。

問 心得10-1 -キの適用について(58 東北)

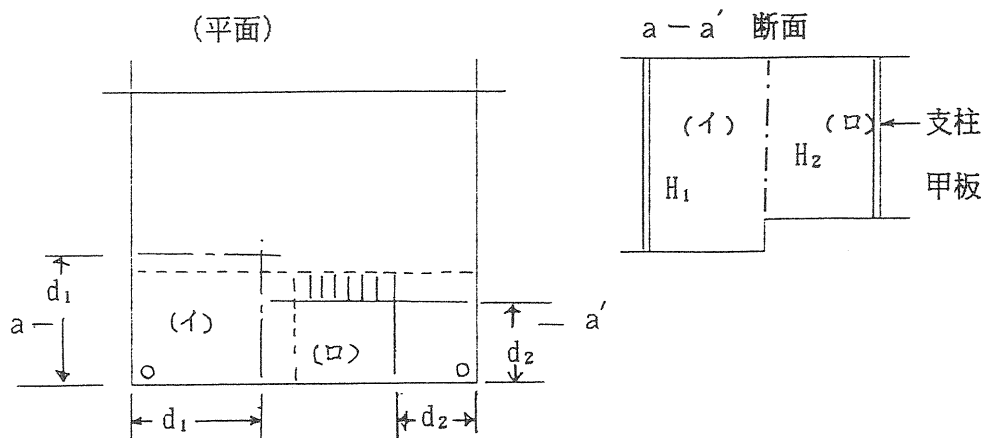
下図のように(1)、(2)の斜線部は心得10-1 -キ及び解説10-1 -7 -イ)を適用して閉囲場所として扱わなくてもよいか。



- (回答) (1) 心得10-1 -エ(暴露部に設置された装置)補機台、作業台・・・の補機台に該当する。
- (2) 天井の張り出し甲板がピラーのみ(側板なし)で支えられている場合は、解説10-1 -7 -イ)を適用して差し支えない。(閉囲しない場所として扱う。)

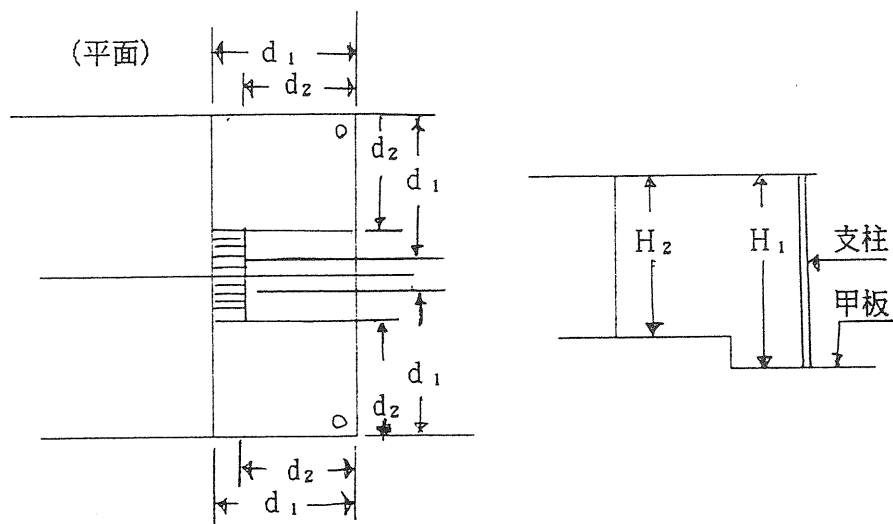
問 解説10-1-(7)-(イ)の高さ(H)の取扱い(58 東北)

- (1) 甲板又は覆いの高さ(H)が下層甲板の階段等により異なる場合、階段にて(イ)、(ロ)に区分してそれぞれの高さ(H_1 、 H_2)により判断してよい。 (下図の場合、(ロ)のみを閉囲場所とする。)



- (回答) 各々の高さ H_1 、及び H_2 により判断する。(ロ)の部分が心得10-1-(7)-(イ)の要件を満足していないので(イ)、(ロ)の場所が閉囲場所となることに留意されたい。

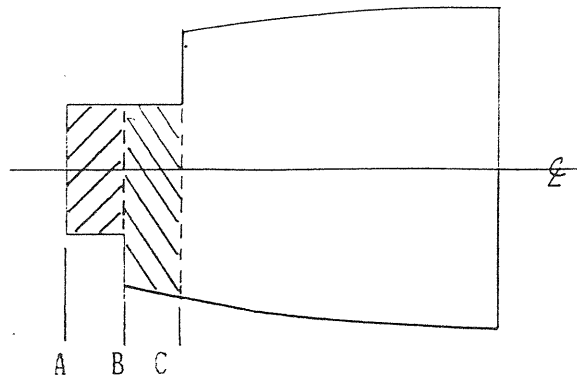
- (2) 下図の場合、高さは H_2 とすることでよい。



- (回答) H_2 ではなく H_1 により判断する。

問 除外場所について (58 四国)

下図のような場合、C より前方は除外場所としC ～A 間は、B ～C 間が船側から船側に達しないが、ひさしのものなので心得10-1-(3)一キに準ずる場所として取り扱ってよい。



(回答) A～B 間は、暴露部とみなされる場所。

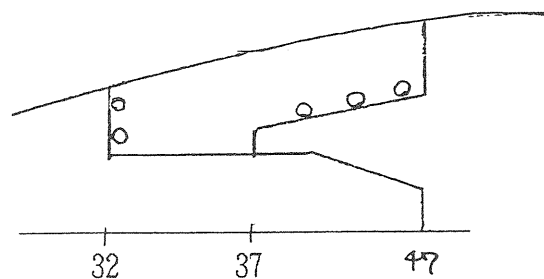
B～C 間は、閉囲場所である。

問 両船側に達する構造物と暴露場所とが結合する場所の取扱い (58 四国)

(1) Fr.32～Fr.37 を両船側に達する構造物として規則第32条第2号を適用する。

Fr.32～Fr.47 を暴露部として解説10-1-(7)(船査第564号 58.9.29 付けにより改正)を適用する。

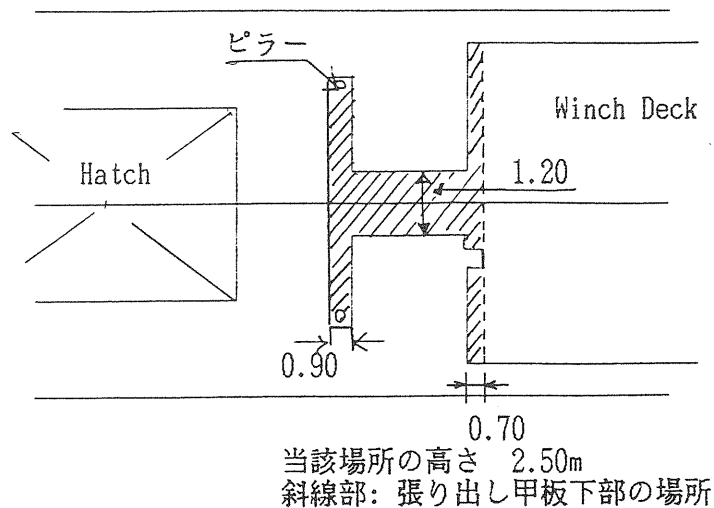
(2) 全体を暴露部として解説10-1-(7)を適用する。



(回答) 現在のところ、Fr.32～Fr.37 を両船側に達する上部構造物とし、Fr.32～Fr.47 間の両側部は、バーチカルプレートが0.60メートル未満であれば解説10-1-(7)を適用されたい。

問 暴露場所の取扱いについて(58 四国)

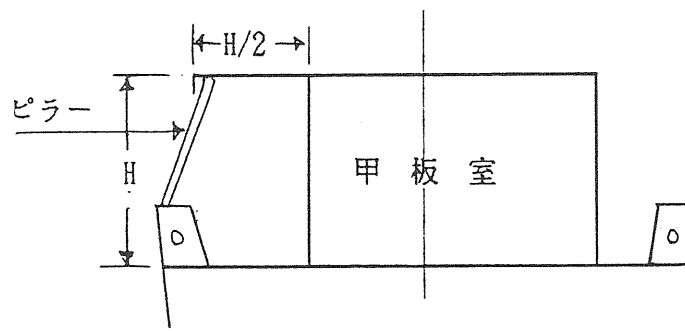
下図のような場合、斜線部を閉囲しない場所として扱ってよいか。また、中央部の張り出し甲板の幅が1.20m から2.50m 以上となった場合は、右舷側の奥行き0.70m の場所以外の斜線部はすべて閉囲場所扱いとなるか。



(回答) 斜線部を暴露場所とみなされる場所として取り扱われたい。

問 ブルワーク頂部と覆いが支柱によって接続された場合の取扱い (58 九州)

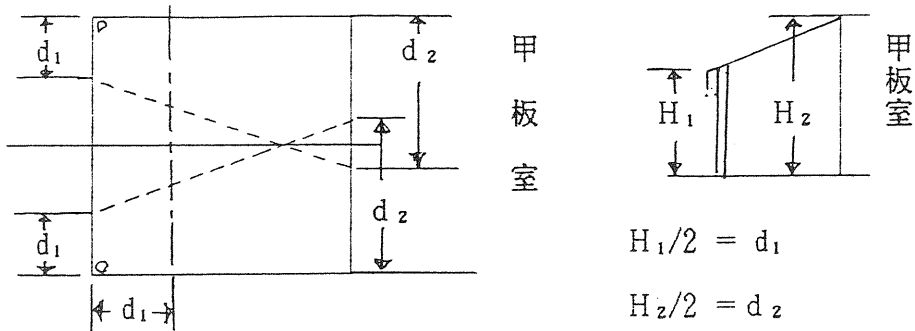
下図の場合心得10-1 ーキ及び解説10-1 ー(7) ー(イ) に該当しないものとして取り扱ってよいか。



(回答) よい。

問 甲板室の端面から張り出された覆いが傾斜している場合の取扱い (58 九州)

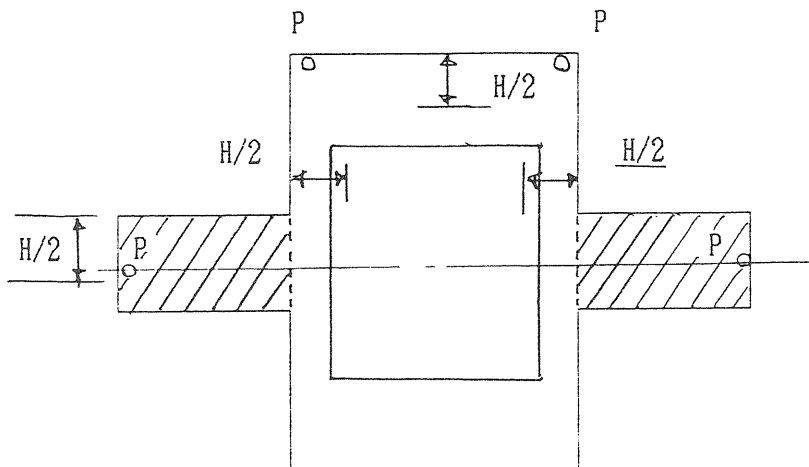
下図の場合、解説10-1 -(7) -(イ) の取扱いは次のとおりでよい。



(回答) よい。

問 マストハウスの張り出し甲板の取扱い (58 九州)

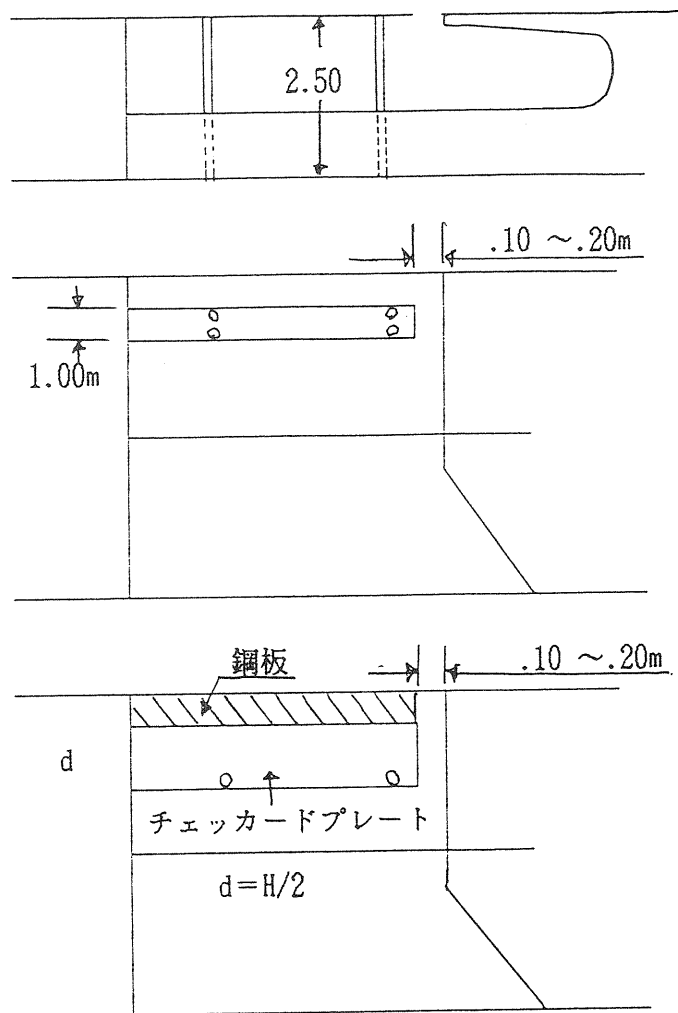
下図において、斜線部は無視してよい。



(回答) 斜線部は無視できない。(図の場合は $1/2H$ を越える場所があるので全体が閉囲場所となる。)

問 鯨船のフライング パッセージの取扱い (59 東北)

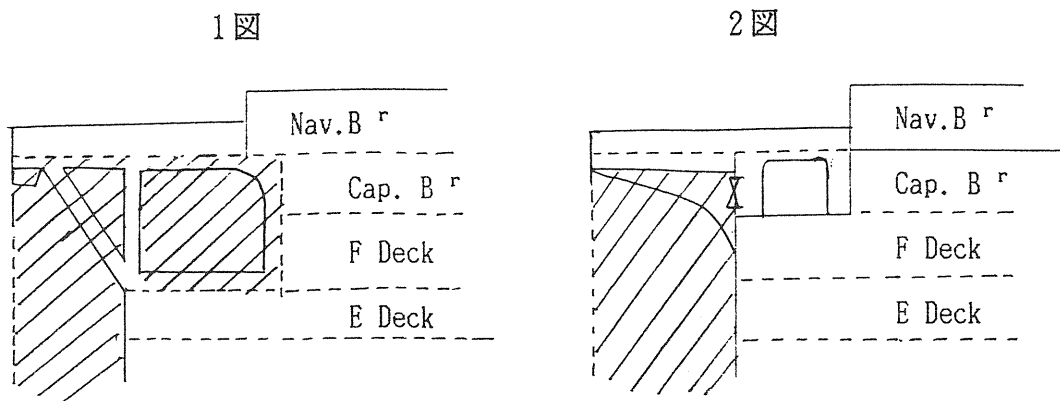
昭和58年度先任船舶測度官会議資料のうち新潟運輸局提出議題(ロ)は、心得10-1-キが適用されるが下図(A)のように斜線部を鋼板にて閉鎖(船側外板を溶接しチェックードプレートとはボルトナット締め)した場合、心得10-1-キが適用されるか。



(回答) できない。

問 舶査第617号(58.10.4)によって除外された場所の取扱い(59 中部)

下図船舶(2図)は、測度したもので除外しなかった場所(太線部分)である。舶査第617号及び舶査第116号(58.3.10)の場合、閉囲されていない場所とあるがこの意味には多層甲板にわたっているという意味も含まれていると解してよい。



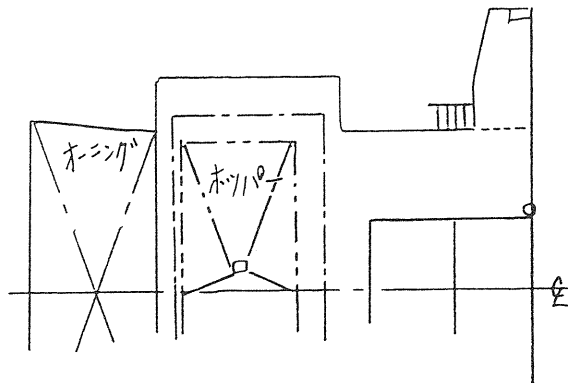
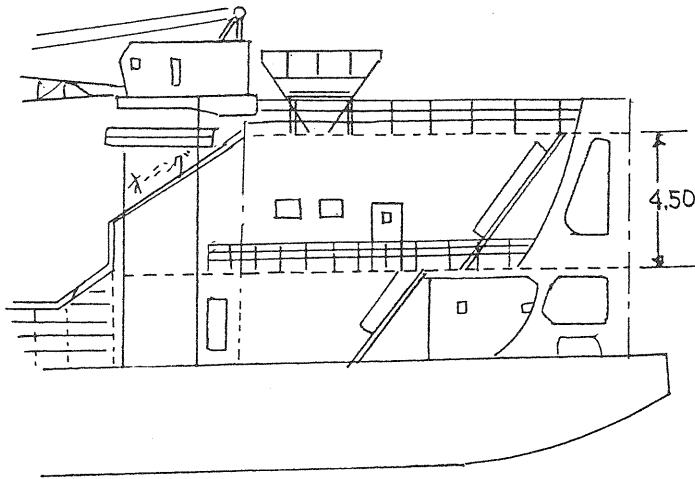
(回答) 当該場所が仕切り、若しくは隔壁又は、甲板若しくは覆いにより閉囲されている場所(法第3条)か否かの判断によって取扱いを決めたもので多層にわたっているか否かにより判断するものではない。

(注) 舶査第617号(1図)の場合 斜線部は閉囲されている場所とはみなされなかった場所である。

舶査第116号の場合の張り出し下部の場所は仕切り、若しくは隔壁(ピラー及びステイによって支持されている。)又は甲板若しくは覆いにより閉囲されている場所とみなされなかった場所である。

問 生コン船の取扱い (59 四国)

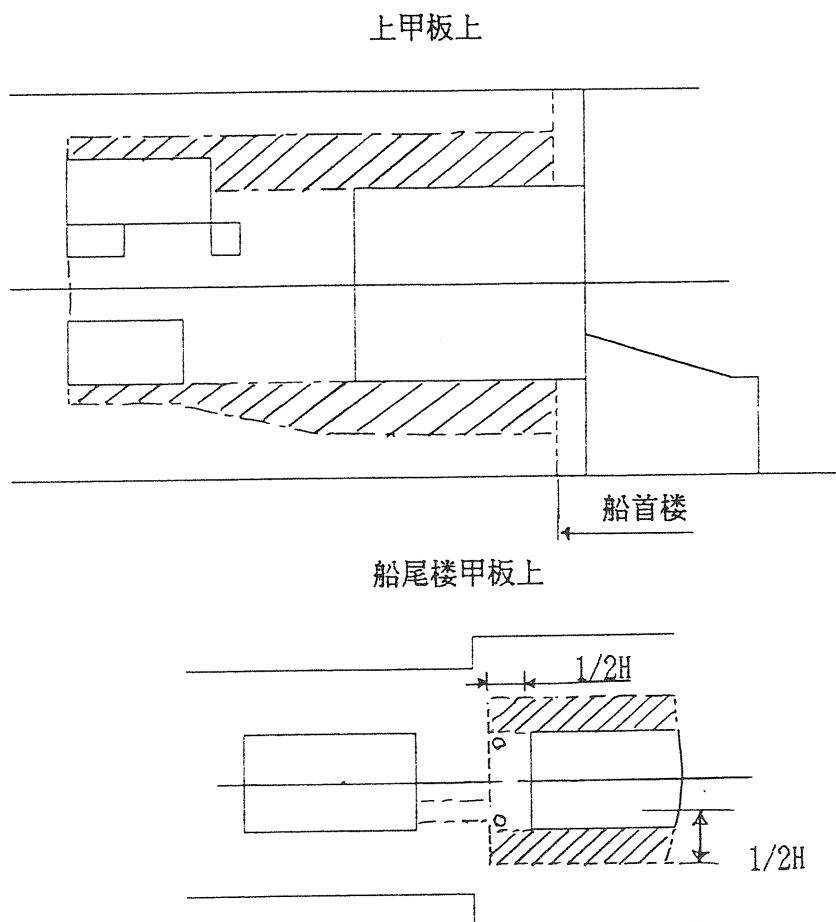
- (1) 航海船橋甲板の張り出し下部は一層甲板間であるが高さが4.5mと高いので開放された場所として取り扱ってよいか。
- (2) 端壁を利用した鋼製オーニング（落石を受けるため）は、規則第32条第5項を適用し除外場所として取り扱ってよいか。



- (回答) (1) 取り扱ってよい。
- (2) 規則第32条第5項は適用できない。

問 暴露場所の取扱い (59 九州)

作業船の甲板が下図のような場合、斜線部は心得10-1 -キの暴露部とみなされる場所として取り扱ってよいか。

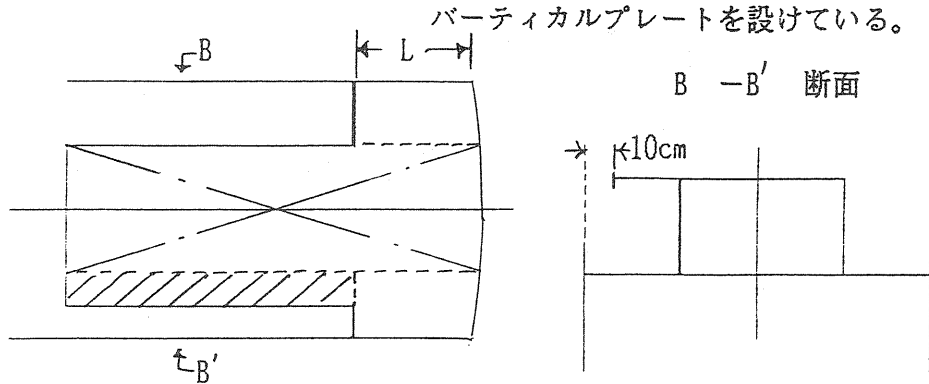


(回答) 上甲板上・・・ 貴見のとおり。

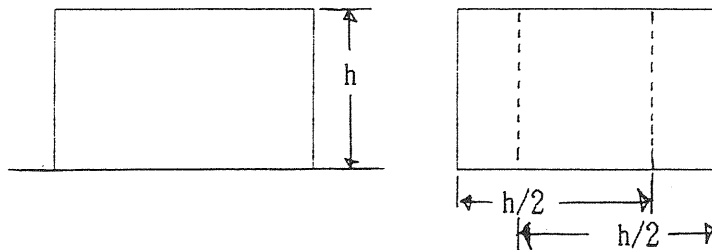
船尾楼甲板上・・・ 張り出し甲板全体を解説10-1 - (7) - (イ) で取り扱うこと。従って、斜線部は暴露の取扱いができない。

問 ひさしの考え方について (60 中部)

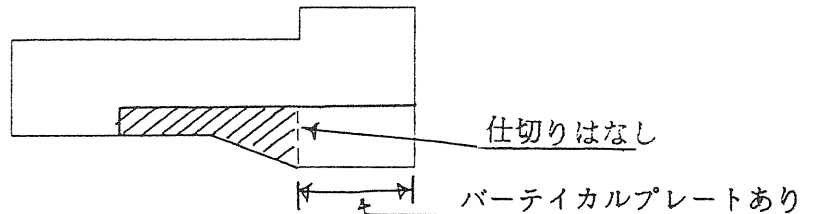
- (ア) 次図に示すし の場所は、両船側にバーティカルプレートを設置しているため両船側に達した構造物であるが、附属する斜線部はひさしと考えてよいか。



- (ロ) 前図の斜線部は、心得32-2 - (ア) による船の幅の4 %の適用を考える必要はないか。
- (ハ) 次図は両船側に達しないスタンションのみにより支えられた覆いにより覆われている場合 (四面暴露場所) であるが、当該高さの1/2 の適用はできないか。



- (ニ) 次図の斜線部は、リセスか又はひさしか。



(回答) (イ) 貴見のとおり。 (ロ) 必要はない。

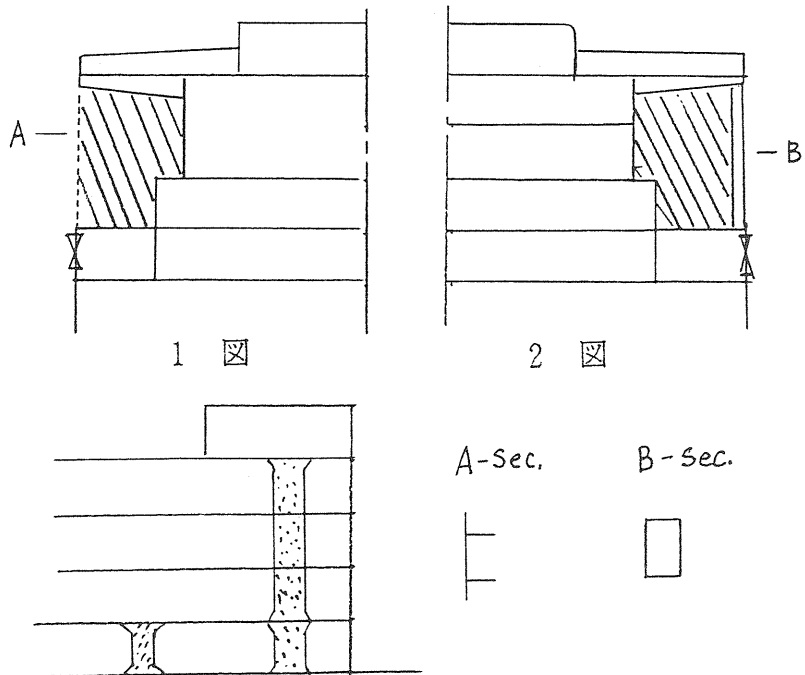
- (ハ) 規則第32条第5 項を適用する。解説10-1 - (7) に該当する場所は非閉囲場所とする。

- (ニ) ひさしとして扱う。

問 操舵室両舷張り出し甲板の支持部材による閉囲性について (60 神戸)

下図のような外板延長線上に支持部材が設けられている場合、舶査第116号を考慮し下記の取扱いでよいか。

- 1図 支持部材がバーティカルプレートで構成されている。
〔バーティカルプレートの長さに関係なく非閉囲場所とする。〕
- 2図 支持部材がボックス形状で構成されている。
〔支持部材のみ測度の対象（断面積が 1m^3 を越える）とし、他の場所は非閉囲場所とする。〕



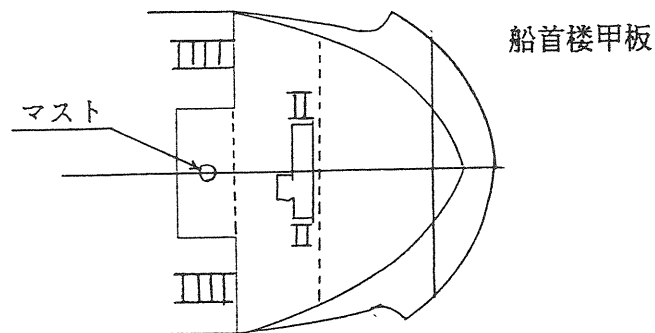
(注) 「昭和58年3月10日付 舶査第116号参照」

(回答) 1図 バーティカルプレートの長さが60cm未満ならば非閉囲場所とする。

2図 ボックス形状の長さが60cm未満ならば貴見のとおり。

問 甲板の張り出し部にマストが貫通する場合の取扱いについて (60 四国)

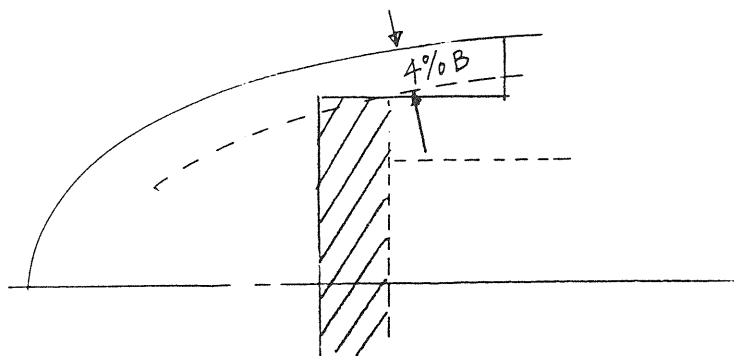
下図のような甲板の張り出しをマストが貫通している場合、当該場所を暴露場所として扱ってよいか。



(回答) 暴露場所として取り扱わない。
(スタンション、ピラー以外はだめである。)

問 ひさしの取扱いについて (60 九州)

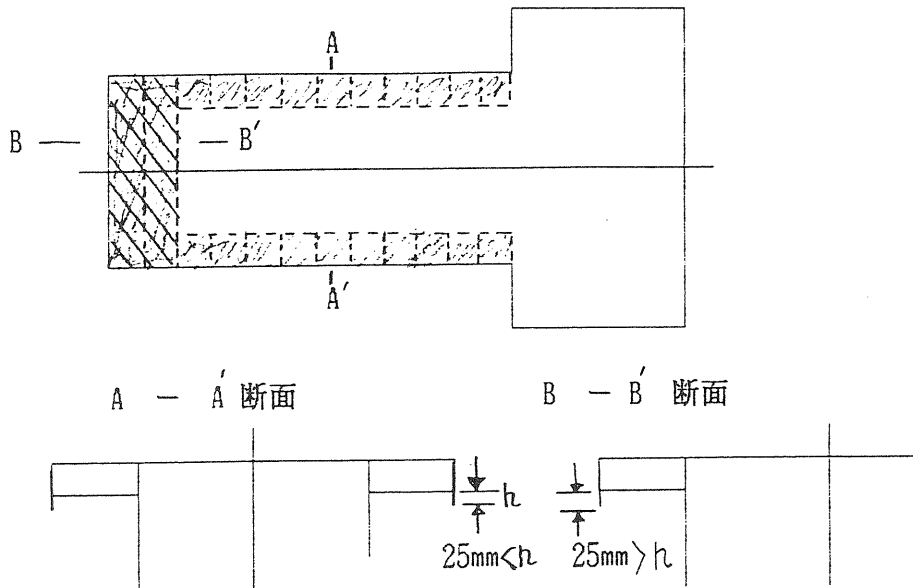
下図のような上部構造物 (甲板室) の端面から張り出したひさし (心得10-1-キを満足する) の一部が両船側 (4 %以内) に達している場合、 部を閉囲場所とせずひさし全体を暴露場所としたい。



(回答) 貴見のとおり。

問 カーテンプレートとビーム又はガーダーについて (60 九州)

昭和58年度先任船舶測度官会議において、中国運輸局の質問(3)の回答で(ア)「・・・方向性は問わない」とあるが、下図の場合、着色部全体が閉囲しない場所となるか、又は、閉囲しない場所は斜線部だけか。

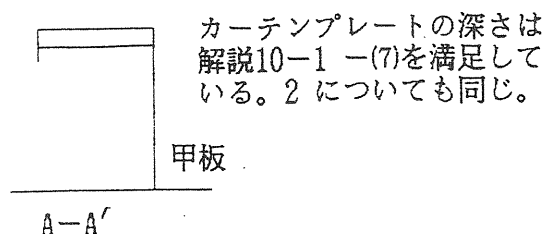
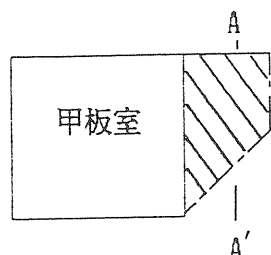


(回答) 後部において満足しているので着色部全体が閉圈しない場所となる。

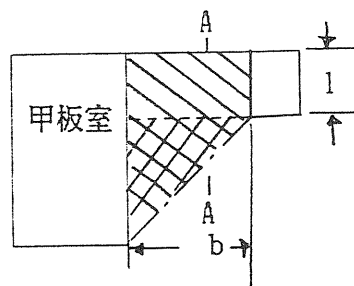
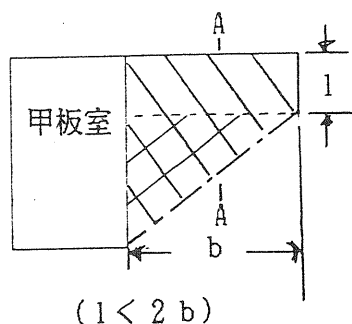
問 凹入部等の取扱いについて (60 研修中国)

下図のような上部構造物について、下記のような取扱いでよいか。

1 斜線部を心得10-1 一キの場所として取り扱う。



2 斜線部は心得32-(4)を適用し、 部は解説10-1 一(7)-(ア) 場所とする。



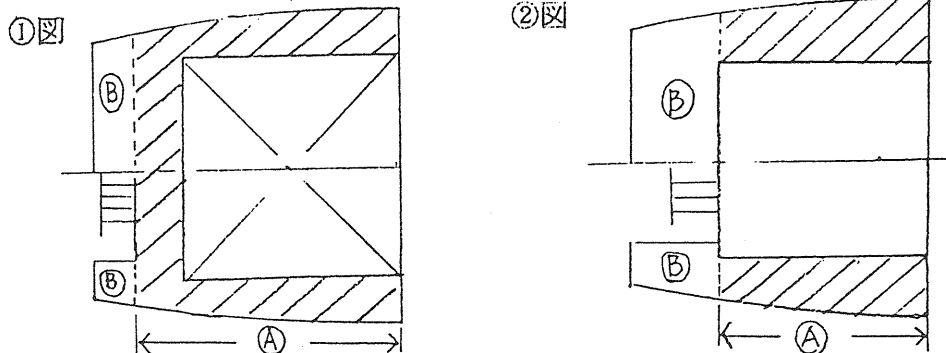
(回答) 1 貴見のとおり取り扱って差し支えない。

2 甲板室等の囲壁の凹入部ではないので 心得32-(4)を適用できない。

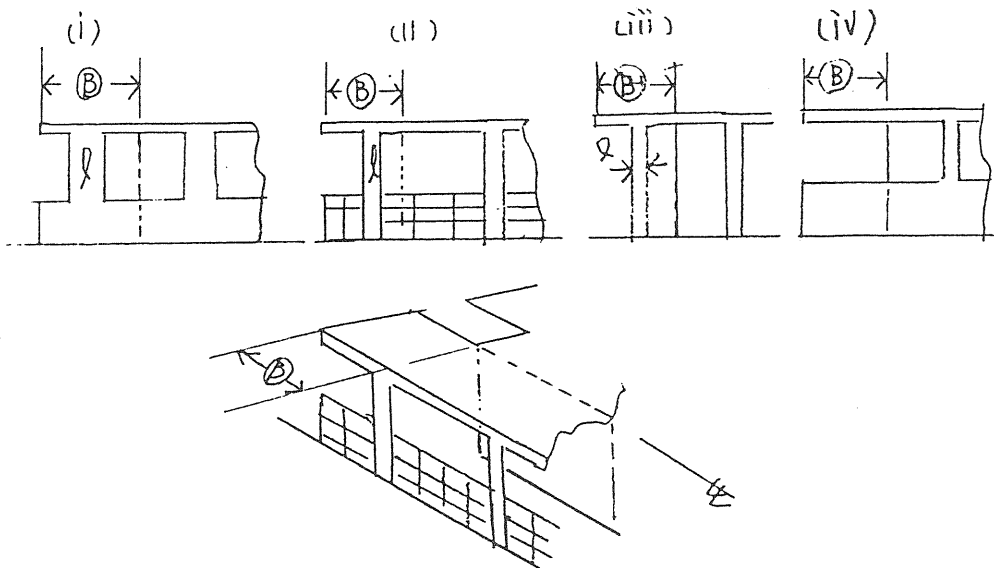
問 心得10-1 一キ(暴露場所)について (61 神戸)

昭和58年度四国会議問22の回答で「Fr32~37は規則第32.33条第2号を適用し、Fr32~37の両側部は下部のバーティカルプレートが60cm未満であれば解説10-1 一(7)を適用」とあるが、60年度先任船舶測度官会議(四国)の質問1の付図①及び②図のような両船側にわたる構造物の端部のバーティカルプレートが60cm未満であればB部に解説10-1 一(7)を適用してよろしいか。

60年度先任船舶測度官会議(四国) 質問 1



(回答) ①、② 共に貴見のとおり。ただし、船側部において60cm未満のバーティカルプレートがブルワークと接続されていないこと。



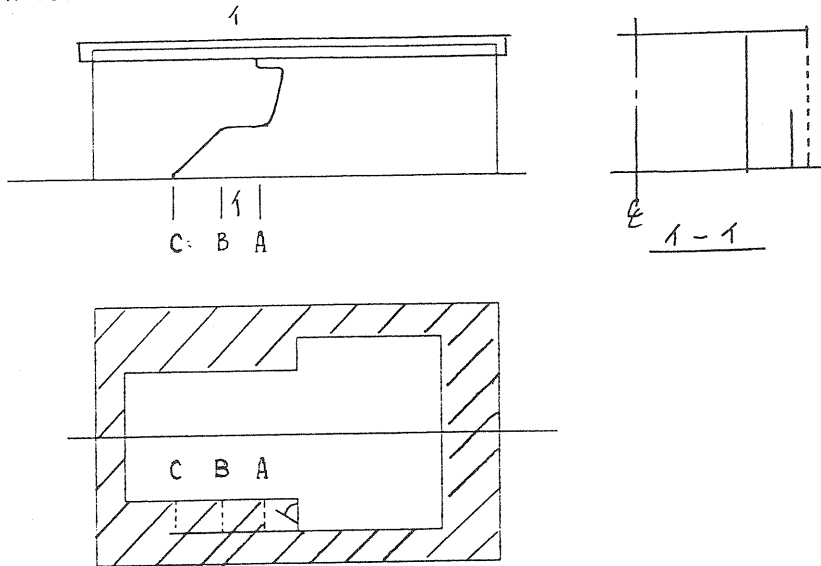
ⓑ 部分にあるバーティカルプレートの長さℓは60cm未満とする。

(i)(ii)： 接続されているとみなし、心得10-1 一キを適用しない。

(iii)(iv)： 接続されていないとみなし、心得10-1 一キを適用する。

問 心得10-1 一キの適用について(62 九州)

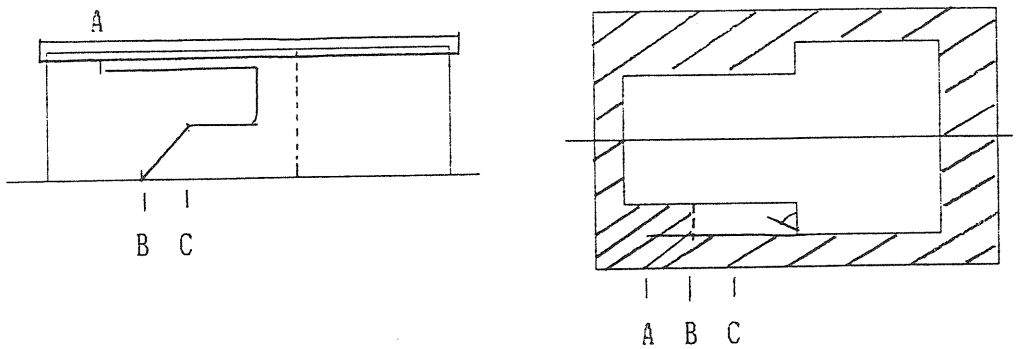
下図において、斜線部は心得10-1 一キを適用できると思われるが、右舷側の通路部分のA - C 間についてはどうか。



(回答) A点からB点までは閉囲場所とする。

関連質問 (63 先任九州)

下図において、どの点まで閉囲場所とすべきか。

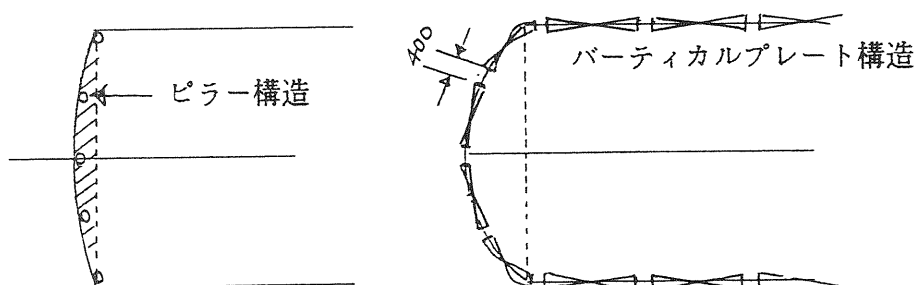


(回答) A点までとする。

問 両船側に達する上部構造物の前後端の円形突出部の取扱い (62 研修中国)

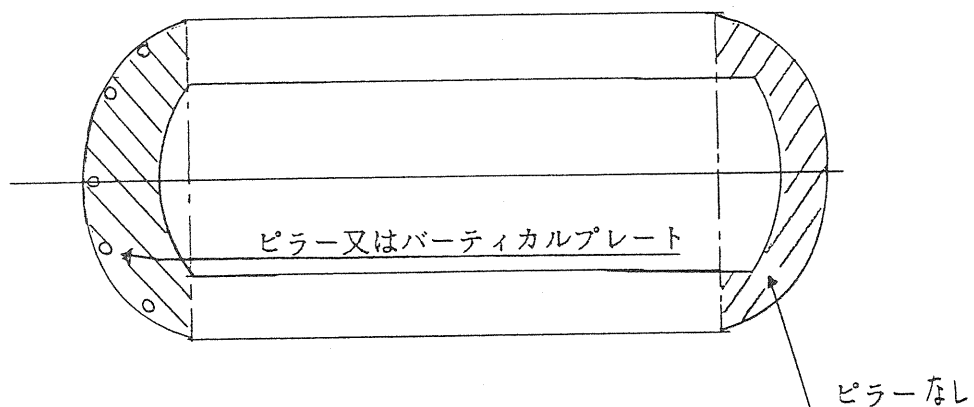
カーフェリー等における下図のような場所について下記のように取り扱いたい。

- 1 斜線部は、解説10-1-(7)の条件を満足する。
両船側に達しない場所(斜線部Rエンドより後部)のバーティカルプレート(ガース長さ)は60cm未満であるので支柱とし、暴露部とみなされる場所として取り扱いたい。(当該場所のバーティカルプレートの合計長さは開放面の長さの1/4未満である。)



(回答) 貴見のとおり取り扱って差し支えない。
なお、60cm未満のバーティカルプレートがブルワーク等と接続されていないこと。

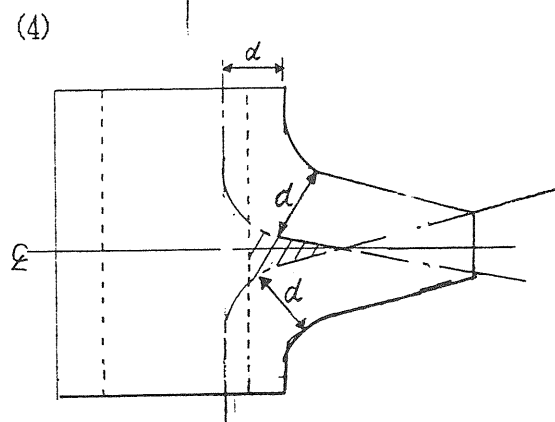
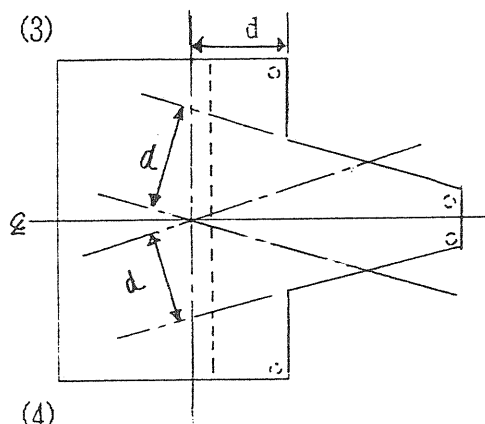
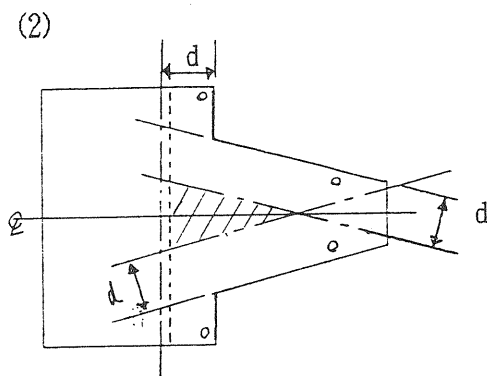
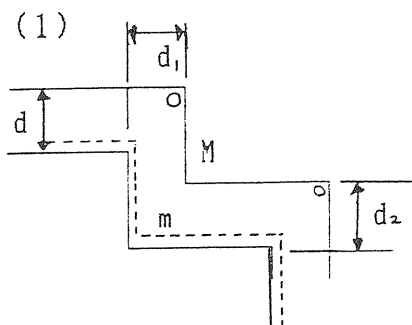
- 2 前後端の円形突出部(斜線部)の場所は、ピラー又はバーティカルプレート(60cm未満)が設けられているが、解説10-1-(7)の条件を満足すれば暴露部とみなされる場所として取り扱いたい。
なお、当該場所のバーティカルプレートの合計長さは開放面の長さの1/4未満である。



(回答) 貴見のとおり取り扱って差し支えない。

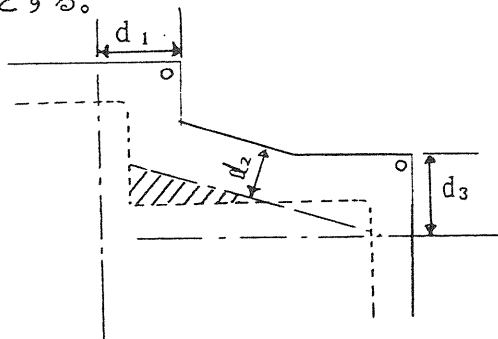
問 暴露部とみなされる場所について (63 近畿・神戸)

(1) 図の考え方は解説10-1-(イ)の場合、 $M \cdot m > d$ であっても、二方向 (d_1 , d_2) から d を満足しているので暴露場所としてよろしいか。また、(2)(3)、(4)のうち(3)の例は暴露場所としてよろしいか。



(回答) 貴見のとおり。

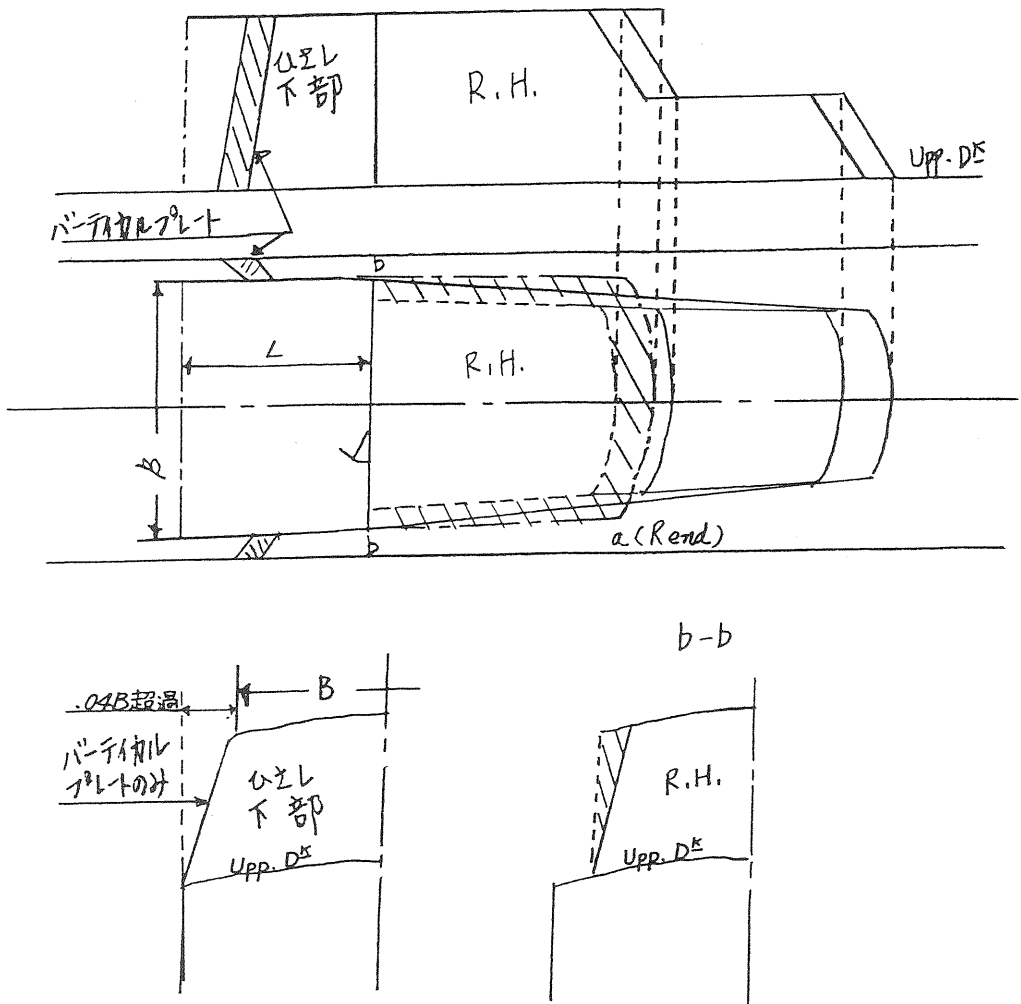
なお、下図の例では、二方向 (d_1 , d_3) から d を満足しているが、隣接する二方向 (d_1 , d_2) 又は (d_2 , d_3) から d を満足していないので閉囲場所とする。



問 長さ24メートル未満の船舶の甲板室から張り出されたひさしの取扱い
(63 近畿・神戸)

下図のように、甲板室の前後左右に張り出された甲板を有し、張り出し甲板の後部の両側においてパーティカルプレート (60 cm 未満) が支柱をなしており、奥行き(L) が $H/2$ を越えている場合、解説によりひさしの下部全部が閉囲場所と考えられるが、図中b点より前部(斜線部)については暴露部とみなされるような場所であり、張り出し甲板下の全部を閉囲場所とするのではなく、b点(甲板室後端壁)で前後に分けて考え、後部のみ解説10-1-(7)-(イ)により閉囲場所としてよろしいか。

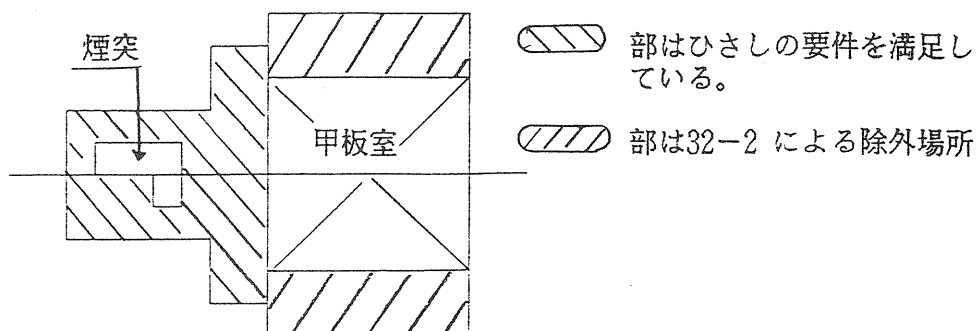
なお、張り出し甲板の両側は船側より $0.04B$ の位置に達していない。



(回答) 原則として、同一ひさし面において取扱いが変わることはないが、本例については、b点より前方を解説10-1-(7)-(ア)を、同後方を解説10-1-(7)-(イ)を適用することとして差し支えない。

問 心得10-1 一キの暴露場所の取扱いについて(63 四国)

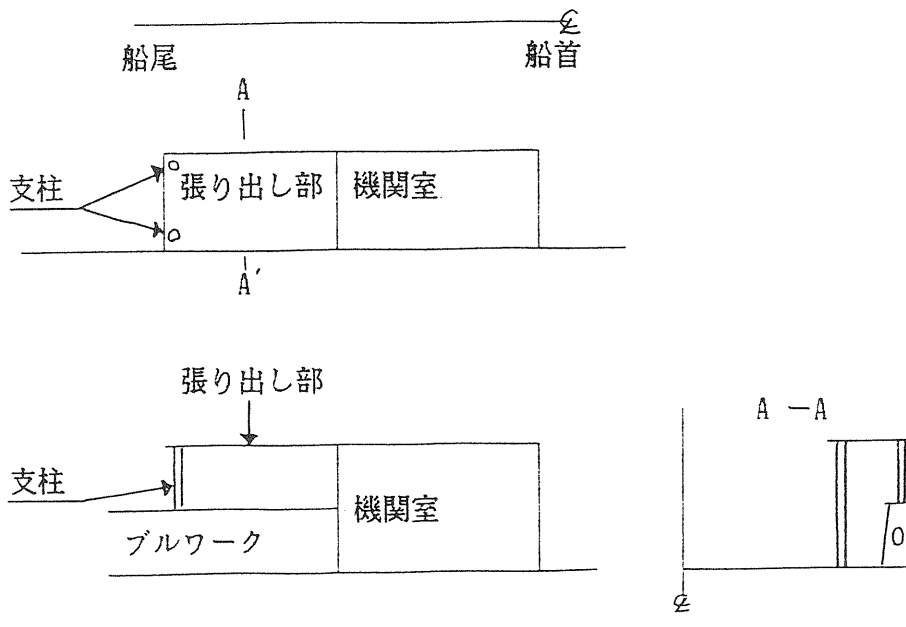
下図の  部は心得10-1 一キの暴露場所として取り扱ってよいか。



(回答) 煙突及び甲板室に囲まれた部分が「暴露場所とみなされる場所」に該当しないため、 部は閉囲場所として取り扱う。

問 張り出し部の取扱いについて (63 九州)

底引き網漁船の船尾船側にある機関室後部の出入口上部にひさしが設けられているが、これが下図のように船側は外板の延長線上まであり、また、支柱は甲板及びブルワーク上部に設けられている。この場合、心得10-1-キ及び解説10-1-(7)-イは適用できないでしょうか。



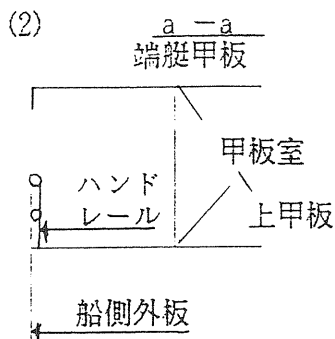
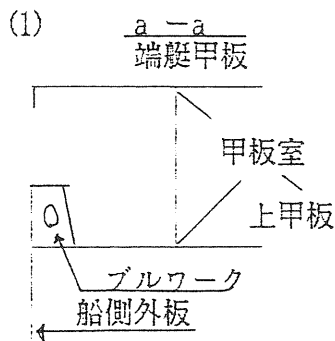
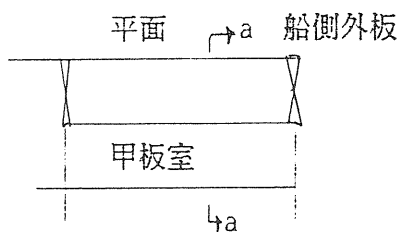
(回答) 船側部において、当該ひさしが支柱のみで支えられているとはいえないため、解説10-1-(7)-(イ)は適用できない。

問 心得10-1 一キの取扱いについて(元年 近畿・神戸)

関連質問: 昭和63年3月30日 事務連絡
昭和63年度近畿・神戸測度度官会議 4

甲板室から張り出された甲板下部の場所について、上記事務連絡の解釈は、下記の取扱いでよいか。

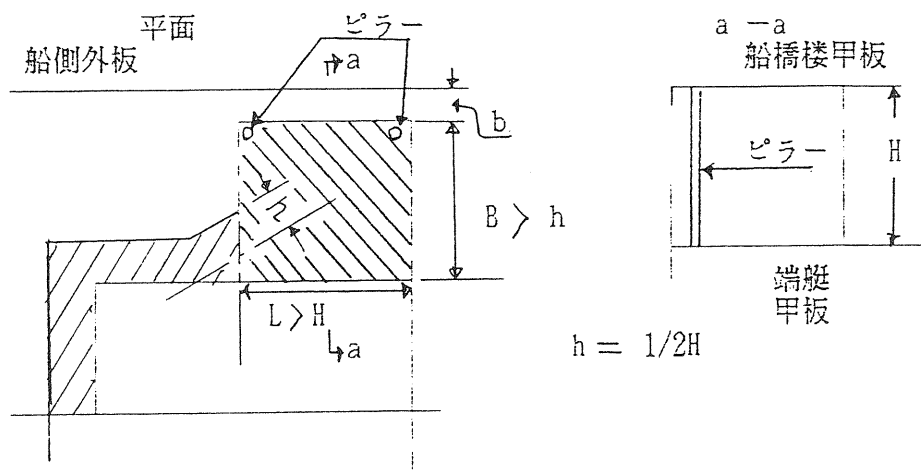
1 上甲板上の甲板室



- (1) カーテンプレート及びガーダー又はビームの深さに関係無く閉囲場所である。
規則第32条第2号に該当する開口があれば除外場所とする。
- (2) カーテンプレートの深さが、ガーダー又はビームの深さに25mmを加えた深さよりも深ければ閉囲場所である。浅ければ閉囲しない場所とする。
(解説10-1-(7)-(ア)の取扱い)
規則第32条第2号に該当する開口があれば除外場所とする。

(回答) (1), (2) 共に貴見のとおり取り扱われたい。

2 端艇甲板上甲板室



(1) $b \geq 4\%B$ の場合

おおい甲板下全体（/////部も含めて）が閉囲場所であり、\\\\\\\\部は両船側に達する場所であるので、規則第32条第2号に該当する開口があれば除外する。

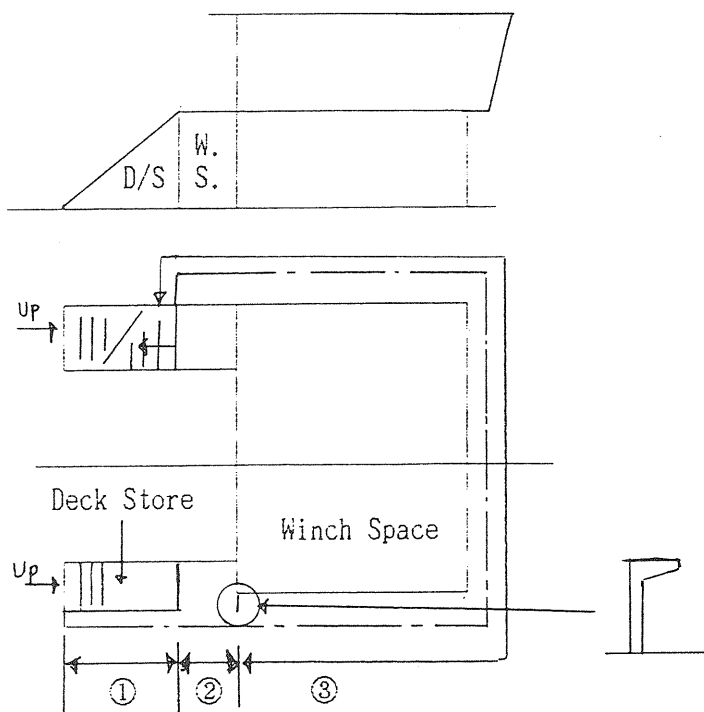
(2) $b < 4\%B$ の場合

おおい甲板下全体（/////部も含めて）が閉囲場所であり、規則第32条に該当する開口がないので、除外場所の適用はできない。

(回答) 現行の基準では貴見のとおり取り扱うこととなるが、この場合極めて閉囲性の低い場所も閉囲場所となるという不合理を生ずる。よってこのような場所の取扱いについては今後検討して行くこととしたい。

問 ひさしについて（２ 九州）

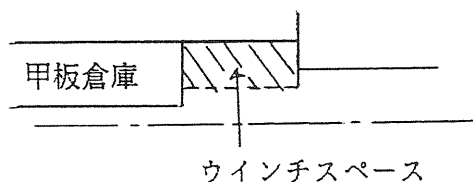
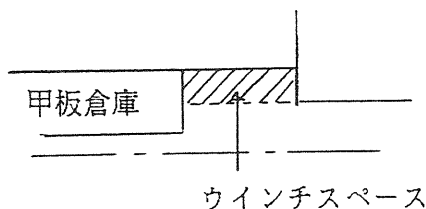
- 1 下図のような構造の甲板室は、ウインチスペースは閉囲場所として総トン数に算入するべきと考えますが、ひさしについては、①から③まで全て算入すべきでしょうか。
- 2 また、図に示すような構造の物をウインチスペースの前面に付けた場合、ひさしの部分は①と②だけ算入する取扱いでよろしいでしょうか。



- (回答) 1 本図においては、ウインチスペースの  部分は閉囲場所として算入する。（図1参照）
- 2 図のような構造の物を取り付けた場合は、 部分を閉囲場所とする。（図2参照）
 なお、ひさしについては、1に準じた取扱いする。

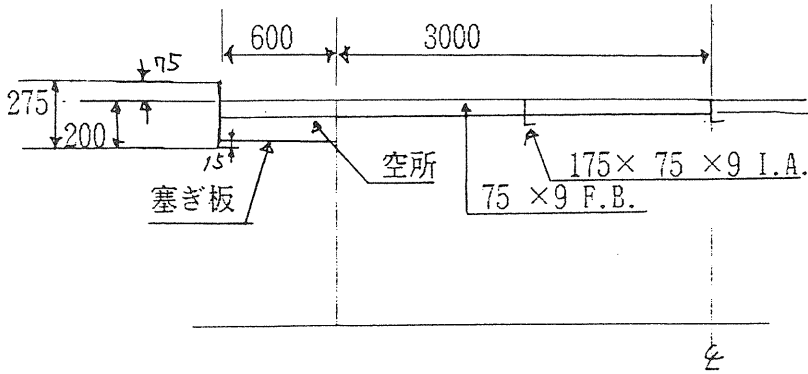
図 1

図 2

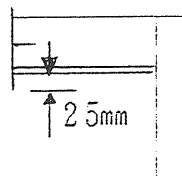


問 ひさし部のビームに裏板を張った場合の取扱いについて（2 九州）

解説10-1 - (7) を満足するひさし部のビームに裏板を張り空所とした場合、当該ひさし下部（下層甲板）を閉囲場所とすべきか。あるいは空所のみ甲板室の突出部とすべきか。

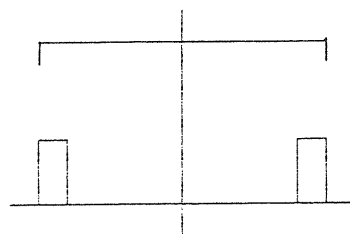
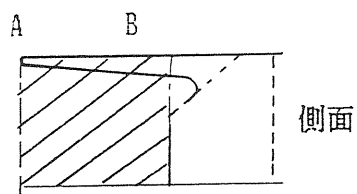


（回答） カーテンプレートがビームの深さより25mmを越えなければ空所のみ算入して差し支えない。

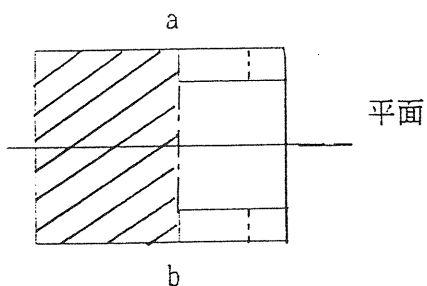


問 暴露場所（心得10-1 一キ）の認定について（2 先任北海道）

下図の場合ab断面を端面と考え、A ～B 甲板の下部（斜線部）を暴露場所としてよい。



a～b 断面



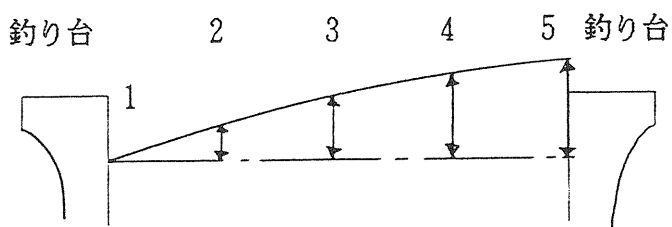
当該場所の甲板に設けられたカーテンプレートは、ビームの深さに25mmを加えた深さを越えない。

（回答） 貴見のとおり。

第11条～第15条関係（船体主部の容積の算定方法）

問 左右非対象のキャンバーの取扱いについて（60 研修東北）

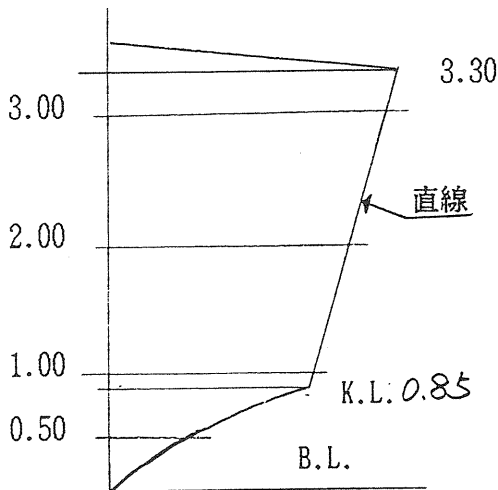
鰹一本釣り漁船の船尾部において、上甲板のキャンバーが左右両舷非対象になっている場合、低い方の上甲板の下面を結んだ線より上方の部分を実則第15条第2項により容積を算定してよいか。



（回答） 貴見のとおり取り扱って差し支えない。

問 部分横断面の面積の求め方について (62 研修中部)

解説15-1 - (1)の適用にあたり、下図のような形状の場合の断面積の合算は下欄でよいか。



W.L.	係数	幅	積
0	1	0	0
.25	4	.48	1.92
.50	1	1.00	1.00
.68	4	1.40	5.60
.85	1	2.86	2.86
2.08	4	4.13	16.52
3.30	1	5.40	5.40

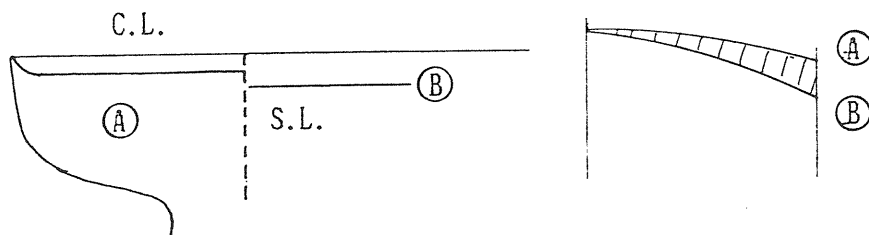
(回答) 解説14を準用し、K.L.の上方の直近の分深点(1.00W.L.)から両船側における上甲板の下面を結んだ線(3.30W.L.)間の断面積を一括計算する。(分深点0.85W.L.から1.00W.L.間は、解説15-1 - (1)を適用してもよい。)

第16条関係(船体付加部の容積の算定方法)

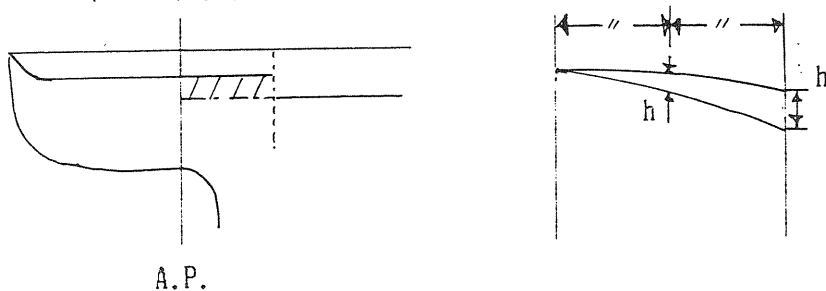
問 上甲板下付加部の取扱い(57 関東)

船体のある断面にて上甲板に異なるキャンバーを設けたため甲板に階段が生じた船がある。

上甲板は中心線では階段がなく、かつ、連続しているので上甲板下の部分的な突出とみて規則第6条により区分し、上甲板下の場所に合算してよいか。



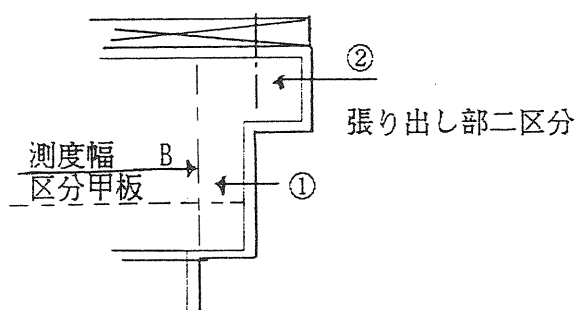
(回答) 斜線部を規則第6条により区分した場所として計測する。
従って、当該場所の船体主部の分長点間隔と同程度の分長点を設定し計測する。当該分長点の面積の算定に当たっては規則第15条第2項に準じて取り扱って差し支えない。



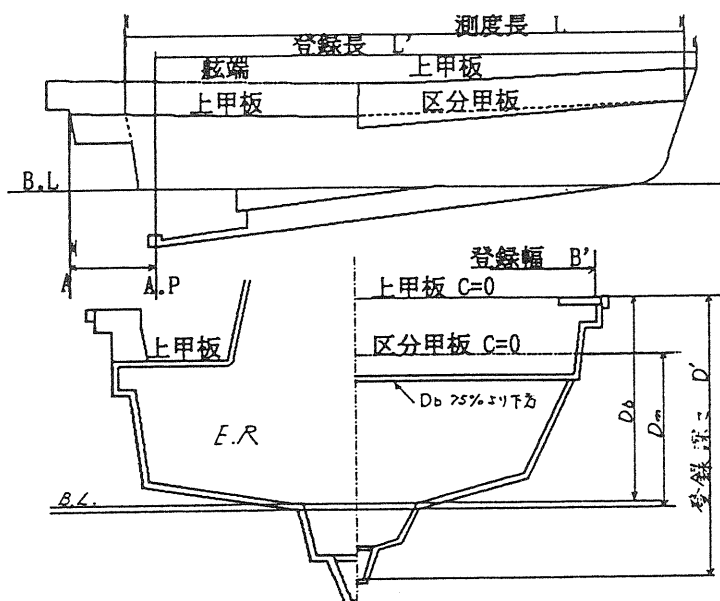
第19条関係(測度長24メートル未満の船舶の船体の容積の算定方法)

問 F.R.P.船の測度について(58 東北)

- (1) 測度長は下図のとおりでよいか。
- (2) 登録長さを修正(13, %, 90%) する場合においては、A点を船尾外板として登録長さLを決定してよいか。
- (3) 測度幅は、次図のとおり張り出し部を区分してよいか。



- (4) 登録深さD'は下図のとおりでよいか。その場合キールの上面を判断するには、外板で囲まれた面、周縁の囲壁等の考え方で判断してよいか。

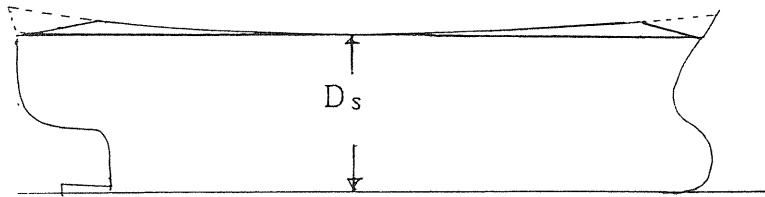


〔舷端（規定の放水口を有しないブルワーク状の舷側構造）を有する船舶である。〕

(回答) (1) ~ (4) 貴見のとおり。

問 船体容積の算定について(59 九州)

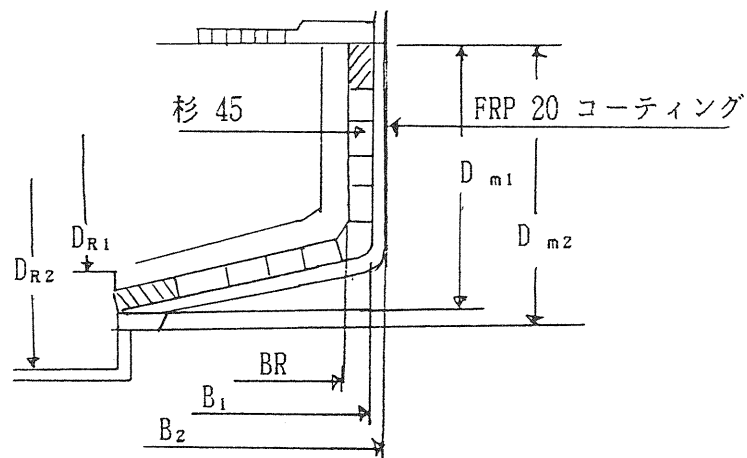
船首、船尾の傾斜については、層と層をつなぐ(傾斜)ではなく舷弧の急激なものとして取り扱っているが、下図のような船首尾にわたって傾斜を有している船舶は、規則第6条により上下に区分して容積を算定してよいか。



(回答) 規則第16条を適用する。
ただし、規則第6条を適用して容積を算定しても差し支えない。

問 木船の特定修繕に関連した B 、 D_m の採り方について(60 北海道)

本来木船であるが外板にFRPをコーティングするような特定修繕が行われた場合、登録上の幅及び深さ並びに規則第19条の B 及び D_m は下図の B_R 、 D_{R2} 、 B_2 及び D_{m2} でよいか。

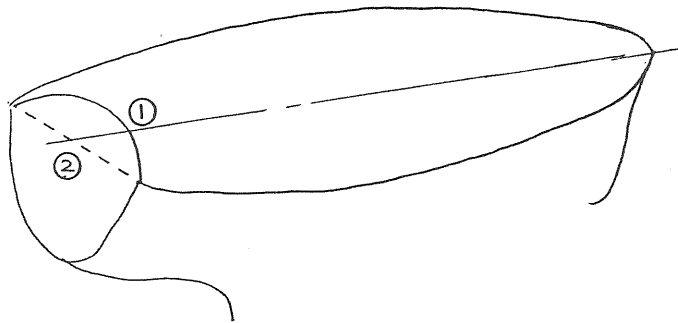


(回答) よい。(参考 舶登第629号48.11.7 付け)

問 測度長24メートル未満の船舶の D_s の計測について(59 研修九州)

D_s の計測において「測度長の前後端を結んだ線」とあるが、船尾端にキャンバーがある場合の船尾基点は、次のうちいずれとすべきか。

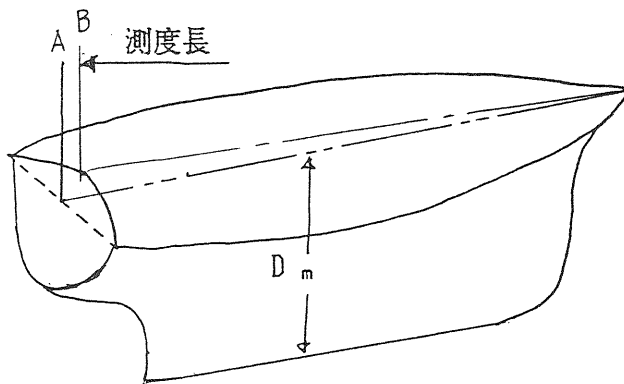
- ① 上甲板の中央
- ② 上甲板と外板の交点を左右に結んだ線の中央



(回答) ①である。

問 D_m の測定点について(59 四国)

D_m の船尾基点はBですが、キャンバーについても深さの修正があるのでA点を船尾基点として取り扱ってよろしいでしょうか。

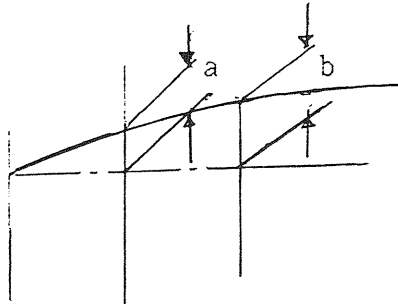


(回答) Bとする。

問 双胴船（測度長24メートル未満）の上甲板下の測度について（62 先任神戸）

双胴船については、解説6－（1）に船体を二区分して容積を算定し合算することとされている。

船体の容積は規則第19条に $0.65 \times L \times B \times (D_m + 2/3 C + 1/3(D_s - D_m))$]と定められているが、キャンバーの修正 $2/3 C$ は双胴船については $1/6(4a + b)$ に替えて算定してよろしいか。



（回答） 貴見のとおり扱うことも考えられるが、本件の場合、下記理由によりbをcに置き換えて計算することとされたい。

1. 24メートル未満の船舶にあっては、船舶内全体に簡易な計測方法がとられている。
2. 規則第19条の算式を適宜変えて使用すると統一性が欠けてくる。
3. 過剰に計算される容積については、結果的に係数を掛けて調整され、かつ、船舶の全容積にあっても最終結果として係数調整されることにより、大きな差異はないものと思われる。
4. 10トン以上であれば小数点以下がまた、10トン未満でも小数点以下2位がそれぞれ切り捨てられている。
5. 都道府県における測度の簡素化にもなる。

問 逆傾斜型船尾を有する船舶の測度長の船尾起点について（2 北海道）

- 1 シアーを算出するときキャンバー修正があるにもかかわらず、船尾起点はキャンバーを含めた点から計測することとなっている。従って、測度長の船尾起点とは「センターラインにおいての、上甲板又は区分甲板の下面において、船尾外板（キャンバーを含め）の後面」と考えてよろしいか。

（回答） 貴見のとおり。

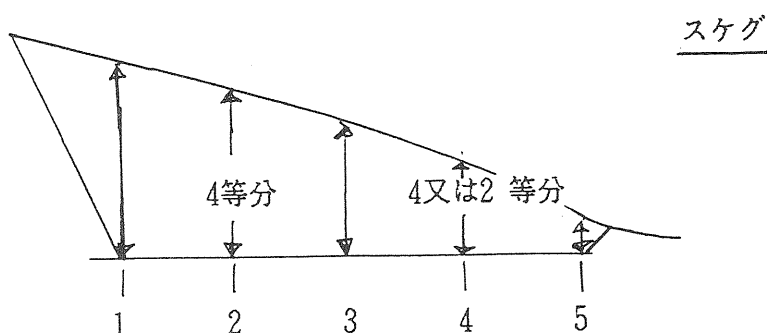
- 2 逆傾斜型船尾を有する船舶において、キャンバーが船尾において残っている場合には、センターを基点するより船側を基点とする方が測度長としては長いが、センターを基点として測度長及びその他規則第19条の数値を測定して差し支えないか。

（回答） 貴見のとおり。

第20条～第23条関係（付加物の容積の算定方法）

問 付加物の計測方法について(63 先任九州)

付加物の容積の算定方法については、規則第20条～第23条に規定されており、深さは別表4の等分数で計測することになっているが、下図の場合の計測方法は、第2分長点を4等分する場合に第4分長点の等分数は如何でしょうか。



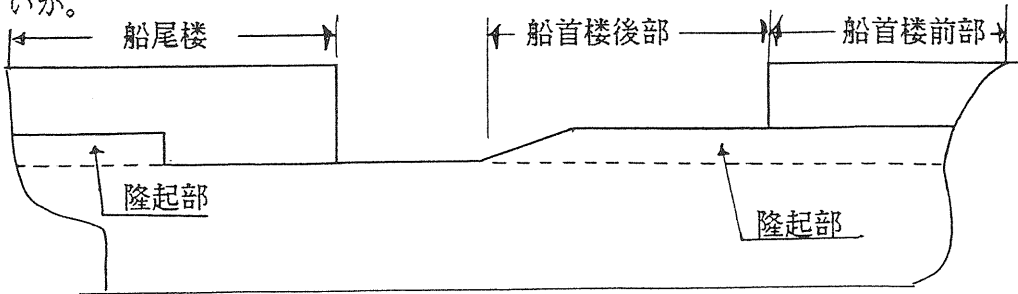
注 旧法では、測度甲板の中央が5 M以下は他の分長点の深さが5 Mを越えても4等分であった。

(回答) 規則第22条による。
(例示の場合、第2分長点が4等分、第4分長点が2等分となる。)

第25条～第27条関係(上部構造物の容積の算定方法)

問 上甲板に隆起がある場合等の計測方法及び計算書の記入について (58 四国)

下図の場合、船尾部について上甲板延長線より上部を船尾楼として一括計測してよいか、また、船首部について船首楼前部及び後部に区分して計測してよいか。



(回答) 船尾楼については一括計測して差し支えない。船首楼については上下に区分されたい。

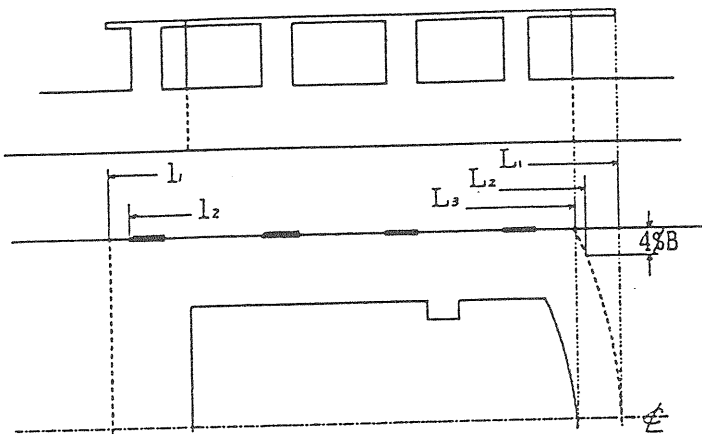
問 閉囲場所の限域について (59 中部)

閉囲場所の長さは、下図のいずれとすべきか。

前部-- L_1 : 上層甲板の前端 L_2 : 上層甲板が船側から4 %離れた位置

L_3 : 甲板室の前端

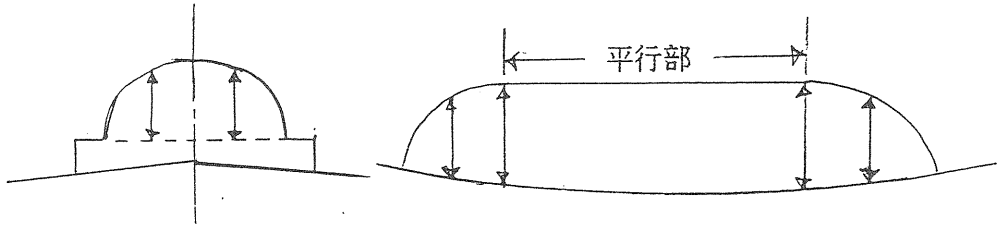
後部-- l_1 : 上層甲板の前端 l_2 : 船楼後端バーティカルプレート後面



(回答) 前部は L_3 、後部は l_1 とする。

問 LPGタンク船のタンクの計測方法について (58 四国)

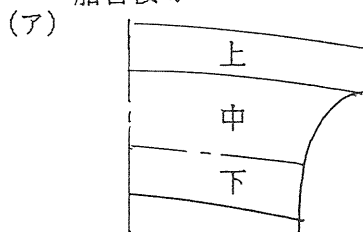
キャンバー及びシャーがなければ、断面積を幾何学の公式により算定してもよいと思われるが、キャンバー及びシャーがある場合シンプソンの法則により計測する方法でよいか。その場合の等分数はいかにすべきか。



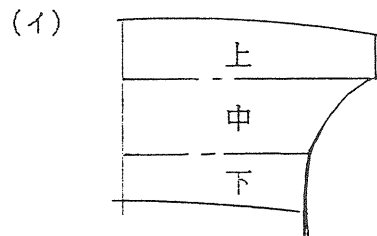
(回答) 断面積をシンプソンの法則により求めて、長さ方向においてシンプソンにより容積を算定する。この場合長さ方向の等分数は別表第5に準じて区分されたい。

(通常のLPGタンクの平行部は、断面積に長さを乗ずる方法で求められる。)

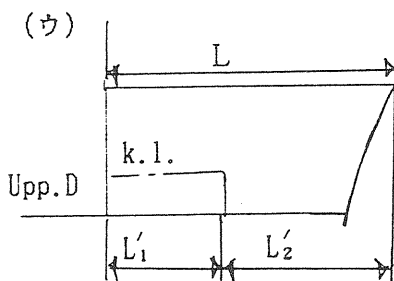
問 断面がナックルしている場合の計測方法及び計算例について (58 四国)
船首楼等



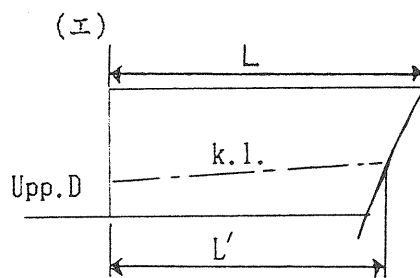
キャンバーに平行に区分する



基線に平行に区分する



長さ方向の一部がナックルしている場合——場当たりで計測する



長さ方向全体にナックルしている場合
ナックルで上下に分けずに長さLで一括計測する

(回答) 別添の計算例でよい。

各分長点ごとに面積を集計して長さ方向にシンプソン法則により積分する方法によっても差し支えない。

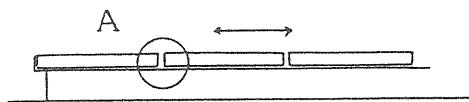
計算例2 (次)

25~27-3 ~ 4

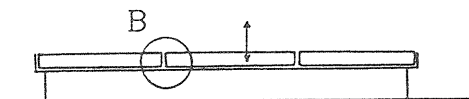
問 ハッチカバーの容積の算定方法について (58 九州)

ハッチカバーの閉鎖方法により容積算定に用いる長さの取扱いは、下図の場合どの長さとするべきか。

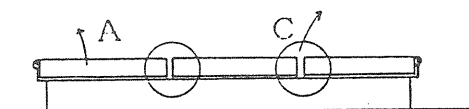
イ図



ロ図

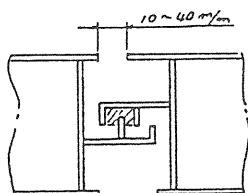


ハ図

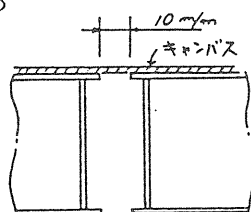


A～C
連結部詳細下図参照

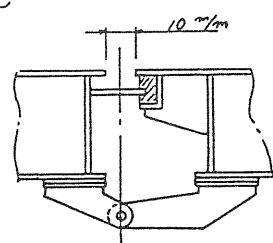
A



B



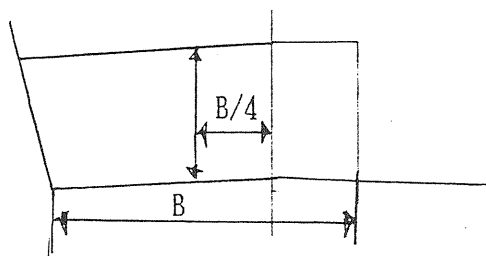
C



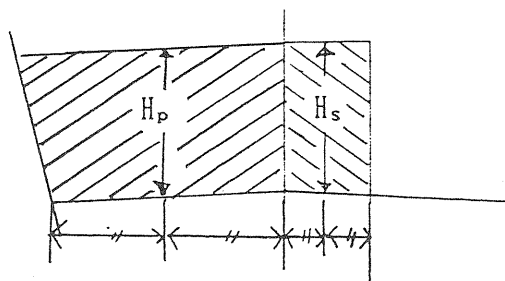
(回答) 本構造図の場合、間隙は無視して差し支えない。
ただし、巻き込み方式の場合は個々の長さとする。

問 両舷非対象の上部構造物の高さについて (60 九州)

測度長24メートル以上の船舶で下図のような両舷非対象船舶の上部構造物の平均の高さは心得27ーイにより、船体中心線から下層甲板の下面における幅の1/4 だけ離れた位置における高さでよい。

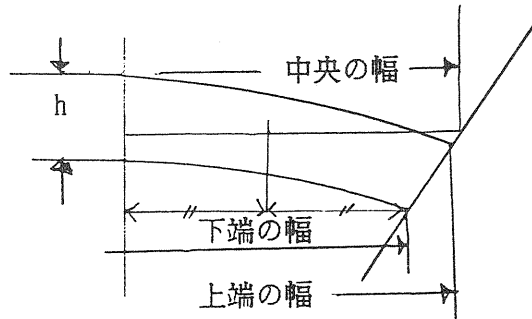


(回答) 平均の高さは、下図のとおり船体中心線で左右に分けて H_p , H_s として差し支えない。



問 分深点の幅の計測について (62 研修中部)

下図のように、非常に低い隆起部等の中央部の幅は、規則どおりに計測すると上端の幅を超過してしまう。この場合の幅は上端の幅以下なら場当たりとし、超過するようなら上端の幅でとめるか、又は、外板部における上端と下端の高さの中央の幅とする取扱いでよろしいか。



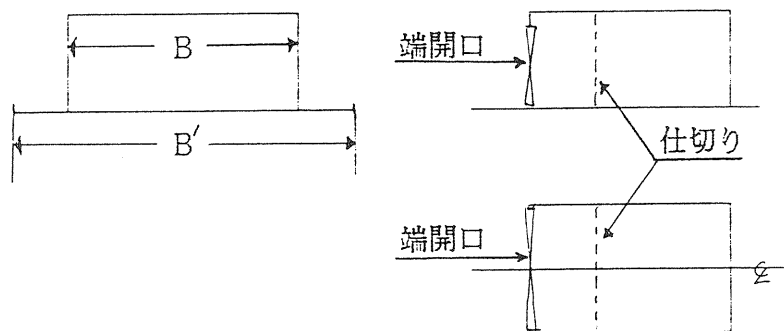
(回答) 上図のような場合、いずれも精密な結果が得られるように外板部における上端と下端の高さの中央の幅を計測するのが適当である。

第32条～第33条関係(除外場所の要件及び容積の算定)

(1) 第32条～第33条第1号関係

問 規則第32条第1号の開口の位置における幅について (59 中部)

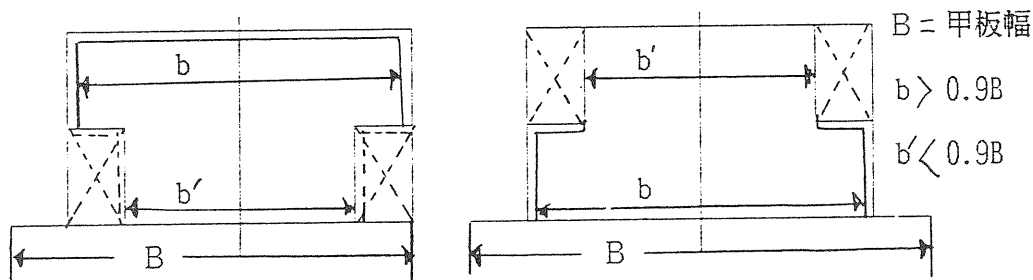
規則第32条第1号の端開口で当該位置における下層の甲板の幅とあるが、下図のごとく端壁の開口を有する甲板室の「開口の位置における幅」とは、 B 、 B' のいずれか。



(回答) 下層甲板の幅は B' である。

問 上部構造物の端部隔壁に設けられた開口の幅について (57 九州)

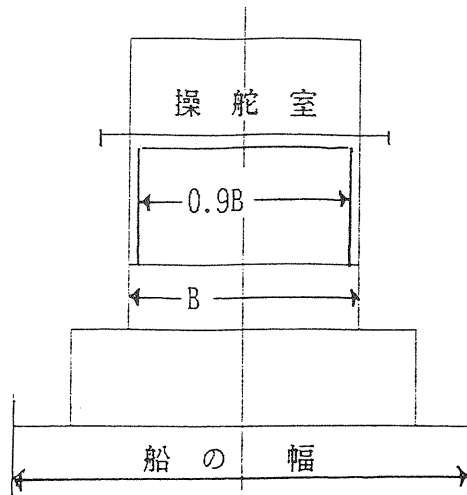
カーフェリーにおいて、下図のように上部構造物の端部隔壁に部分甲板がある場合、規則第32条第1号の「当該開口の位置における下層の甲板の幅の90パーセント以上の幅を有する・・・」とは、下層の甲板から上層の甲板までにわたってなければ適用できないでしょうか。



(回答) 部分甲板を甲板の層と考える。したがって、層ごとに規則第32条第1号を適用されたい。なお、心得32-1 イの要件を満たしなくてはならないことに注意を要す。

問 除外場所の取扱い (59 九州)

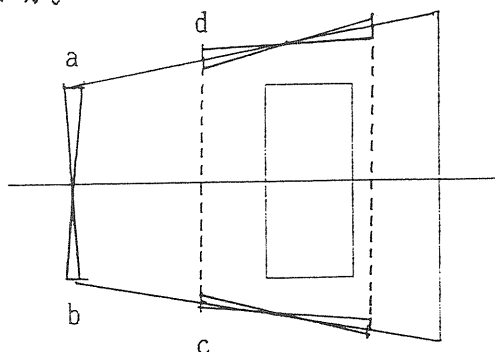
長さ24メートル未満の押船で、操舵室を高くするために設けた用途のない甲板室の端壁に開口があれば規則第33条第1項を適用して斜線部を除外してよい。その場合、開口付近にある油圧パイプ及び電線保護のための通風囲壁状の鋼製囲壁は構造物とみなさない取扱いでよい。



(回答) 貴見のとおり。ただし、前後端いずれか一方に壁又は、深いカーテンプレートがあること。

問 規則第32条～第33条第1号の適用について (60 研修中国)

船尾楼及び船尾上部構造物の後端において、下図のようにa～b面の開口がある場合規則第32条～第33条第1号を適用したabcdの場所を除外して差し支えないか。



(回答) 貴見のとおり。規則第32条第1号は外板が図のように広がっている場合も適用できる。

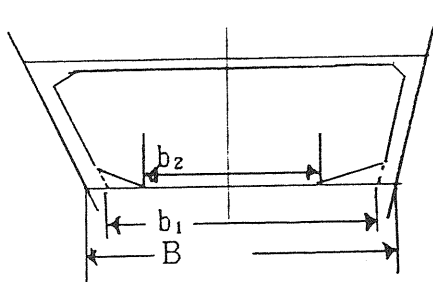
問 端開口にボックスフレームがある場合の取扱い (62 中国)

規則第32条第1号に該当する端開口にボックスフレームが設置された場合、当該ボックスフレームは構造部材とみなし無視してよいか。

(回答) 開口の位置の内部に設けられたボックスフレームは、規則第33条第1号を満足する必要がある。

問 規則第32条～第33条第1号の後部隔壁に設けられた開口について (62 中国)

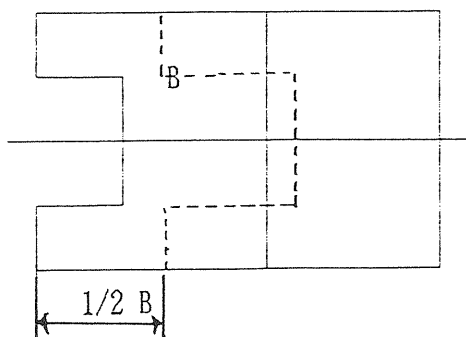
後部隔壁に設けられた開口の幅が下層甲板の幅の90%を有するか否かの判断は b_1 か b_2 か。



(回答) b_2 である。

問 規則第32条第1号の適用について (62 九州)

下図の場合に規則第32条第1号により除外できるものと解してよいか。



(回答) 貴見のとおり。

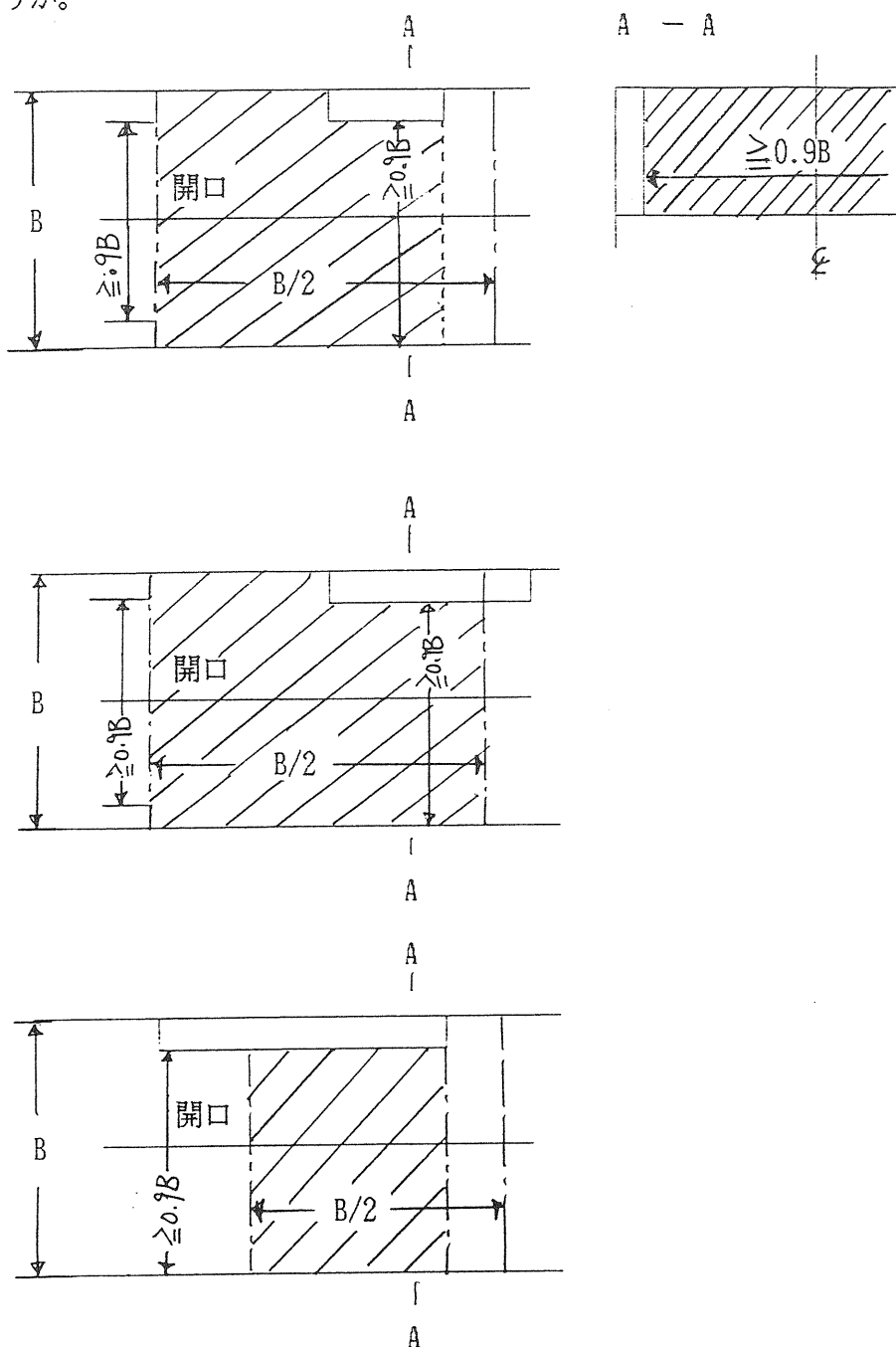
問 規則第32条第1号の開口について (62 九州)

甲板梁が縦通構造の場合、端面のカーテンプレートの深さはその甲板室内のウェブビームを心得・解説にいう隣接するビームとみて比較してよいか。

(回答) 貴見のとおり。

問 規則第32条第1号の除外場所の取扱い (2 九州)

下図の斜線部を規則第32条第1号の除外場所として取り扱ってよろしいでしょうか。



(回答) 貴見のとおり。

なお、解説32～33.1.(2).(IX) 及び (X) 並びに解説32～33.1.(3) は、この解釈に合致しないので再検討を行う予定である。

(2) 第32条～第33条第2号関係

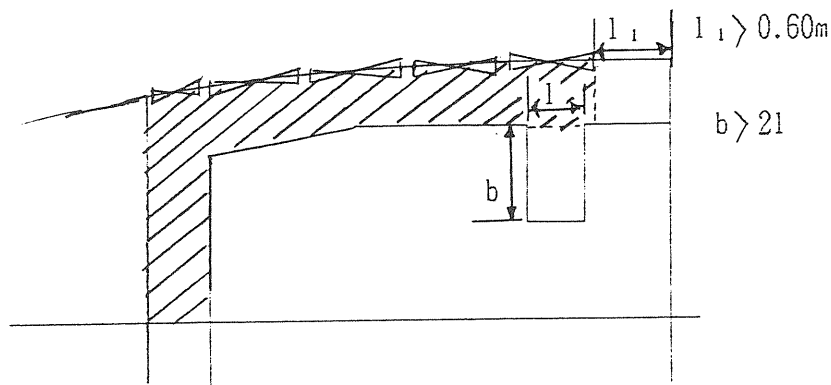
問 除外場所内に旅客用椅子がある場合の取扱い (57 中部)

規則第33条第2号の除外場所内に旅客用の固定椅子が設置された場合、心得3-3-ウにいう「その他の装置」と認められるか。

(回答) 旅客用椅子は、規則第33条の貨物又は貯蔵品の保管のための棚その他の装置には該当しない。

問 甲板室の側部凹入部の取扱いについて (57 四国)

- 1 下図のような甲板室の側部凹入部は、規則第32条第4号の規定により除外できないでしょうか。
- 2 甲板室前端(左右)の両側の船側のバーティカルプレート(長さ0.60メートル以上の部分に面する場所)は除外できないでしょうか。



- (回答)
- 1 凹入部については、規則第32条第4号の規定は適用できないが規則第32条第2号の船側開口の規定を適用して除外できる。
 - 2 前端両船側の場所は、規則第32条第1号の端壁開口の規定は適用できない。したがって、船側のバーティカルプレートの長さが0.60メートル以上あれば除外できない。なお、バーティカルプレートの長さは投影長さで判定してよい。

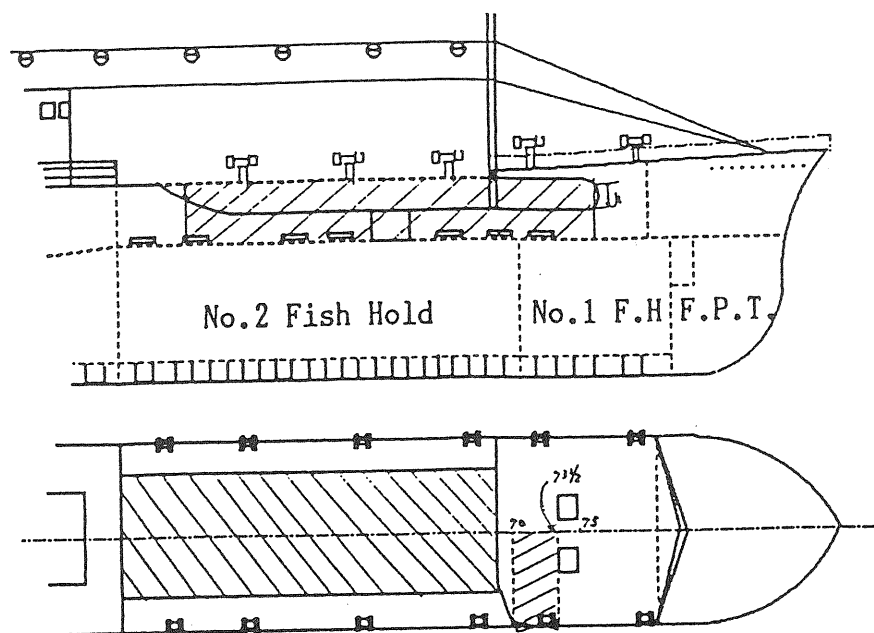
問 鮪延縄兼いか一本釣り漁船の船首楼と船尾楼との間の覆いの取扱い
(58 北海道)

本船は、284 トン型鮪延縄漁船の船体中央部を胴継ぎして船体延長（特定修繕）し350 トン型鮪延縄兼いか一本釣り漁船に改造したものである。

本船は、自動いか釣り機を装備するために船首楼甲板と船尾楼甲板との間の両舷側に幅1.00m の鋼製覆いを設けた。

この場合、当該覆いの下部の場所及び船首楼甲板下の後部の場所は、次のとおり取り扱ってよいか。（下図参照）

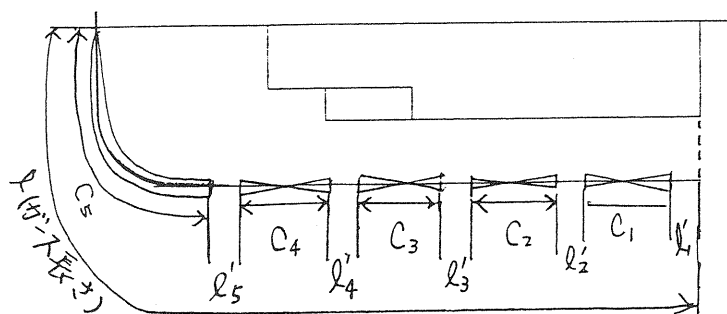
- 1 (ア) 両舷の覆い下部の場所は、心得10-1 ーキに該当しない。また右舷についても規則第32条第2号が適用される上部構造物ではない。従って、当該覆い下部の場所は、閉囲場所として取り扱う。
- (イ) 両舷の覆いを設けたことにより規則第32条第3号による開口を有するものとして開口直下の場所を除外場所とする。
- 2 船首楼後部の右舷側に規則第32条第2号による開口を有するものとして、当該部分（Fr.70 ～Fr.73 $\frac{1}{2}$ ）を除外場所とする。



- (回答) 1 (ア) の取扱いでよい。
- 2 よい。

問 鮪延縄漁船の船尾樓の船側開口について(58 東北)

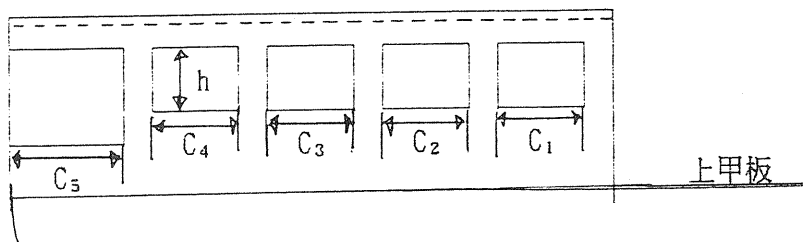
鮪延縄漁船の船尾にみられるように両船側に達する上部構造物の船側に設けられた開口部の取扱いについては、規則第32条第2号、心得32-2 -イにより開口の基準を満足している場合、 $l'_1 \sim l'_5$ に面する部分を含め斜線部を除外する扱いでよい。



1 h が $H/3$ 又は 0.75 メートルのいずれか大きい寸法を満足している。

2
$$\frac{l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 + l'_5}{C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5} < \frac{1}{4}$$

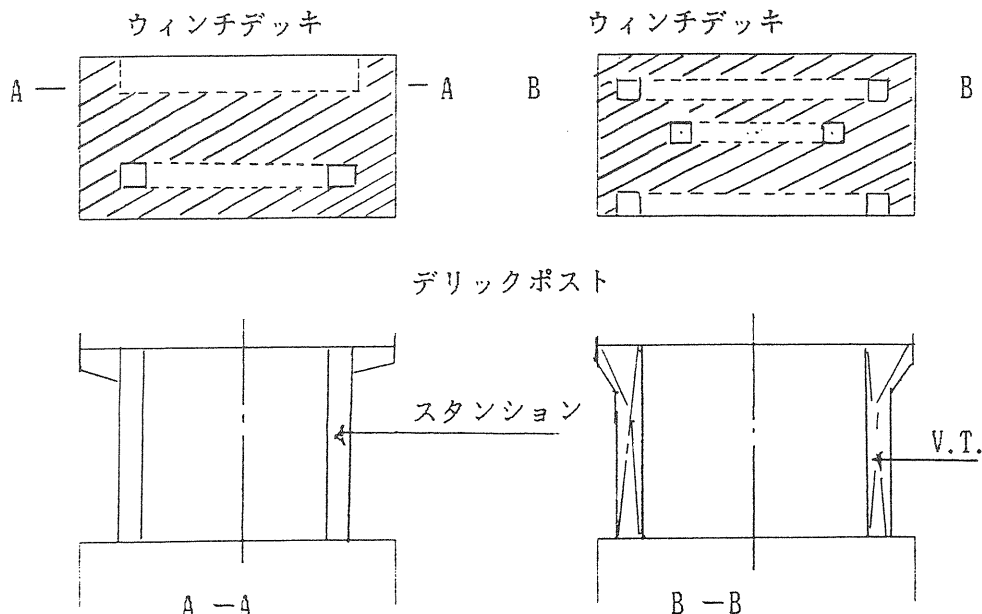
3 $l'_n < 0.60$ メートル



(答え) 船尾端中央部までの開口長さの和 ($C_1 + \dots + C_5$) とバーティカルプレート長さの和 ($l'_1 + \dots + l'_5$) について心得32~33-(2) を適用すればよい。

問 ウィンチデッキ下部の場所の取扱い (58 四国)

貨物船の上甲板上ウィンチデッキ下部の場所が、下図のような場合規則32条第2号を適用し、斜線部を除外する扱いでよいのか。なお、スタンションの長さが60cm未満の場合は、スタンションを無視してよいのか。

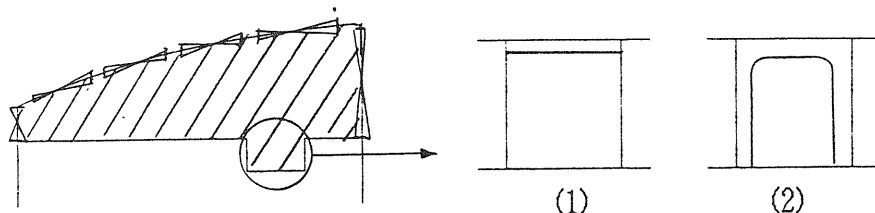


(回答) 規則第32条第2号及び第33条第2号を適用されたい。
スタンションについては、長さが60cm未満の場合無視して差し支えないが、デリックポスト、通風囲壁については、構造物と考えるので無視できない。

問 規則第32条第2号の取扱い (58 四国)

船側開口の規定により除外する場所に面する凹入部の取扱い

- (1) 図 カーテンプレートの場合特に制限はないか。
- (2) 図 アーチオープニングの場合除外できない。
(58年2月 測度関係事務打合せ会議)

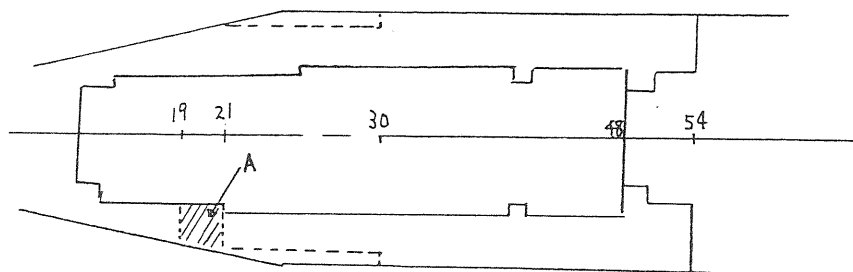
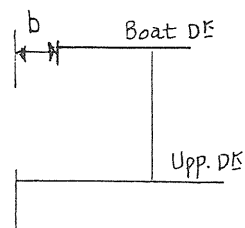


(回答) 規則第32条第4号の開口と同様にされたい。

問 除外場所について (58 四国)

下図の場合いかに取り扱うか。

- (1) Fr.48～ Fr.54間は暴露部として解説10-1 -(7))を適用する。
- (2) Fr.30～ Fr.48間は両船側に達する構造物として規則第32条第2号を適用する。
- (3) 左舷 Fr.21～ Fr.30間及び右舷 Fr.19～ Fr.30間の取扱いについて
解説32-2 -(1) によると側板が船側から4 %以内にある場合は、両船側に達する構造物として取り扱うことになっている。
本船の場合、下図の如く上層甲板が外板より内側にあるが、Fr.30 (最大)においても $b < 0.04B$ を満足しているので解説32-2 -(3)を適用して両船側に達する構造物として取り扱ってよいか。
- (ア) 解説32-2 -(3)が適用できる場合
Fr.21～ Fr.30は両船側に達する構造物として規則第32条第2号を適用する。
(右舷 Fr.19～ Fr.21は、非除外。舶査第750 号57.11.25付第一図参照)
- (イ) 解説32-2 -(3)が適用できない場合
左舷、右舷ともに除外できない。

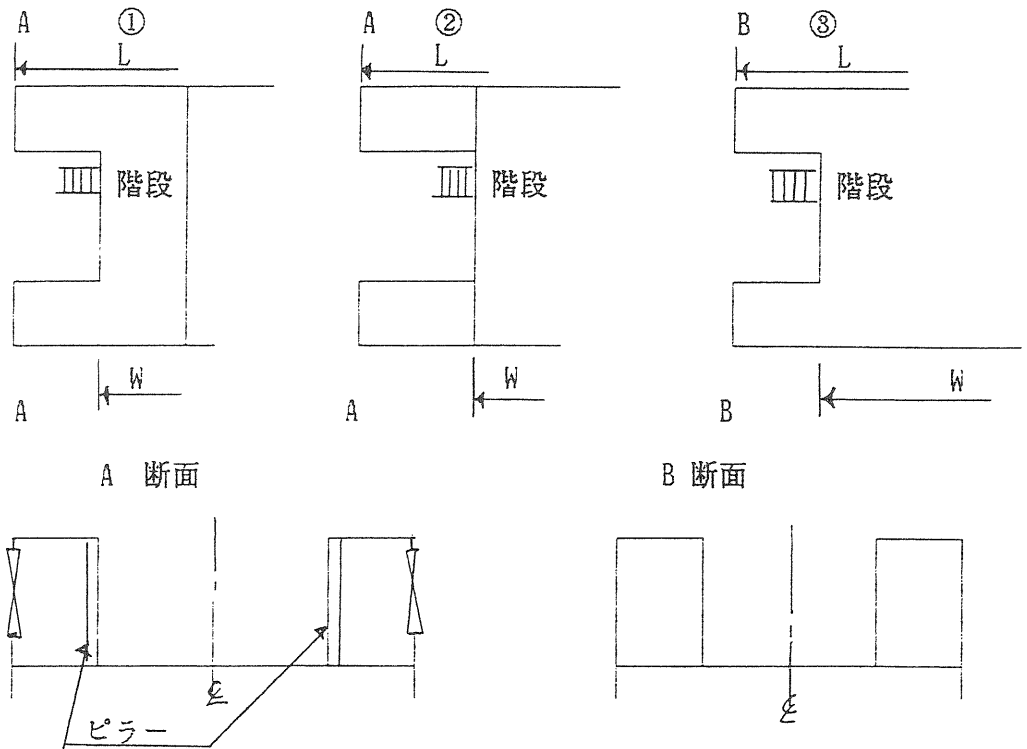


(回答) (1)及び(2)については、貴見のおとり。

(3)については、(イ)により取り扱う。

問 両船側に達する構造物について (58 九州)

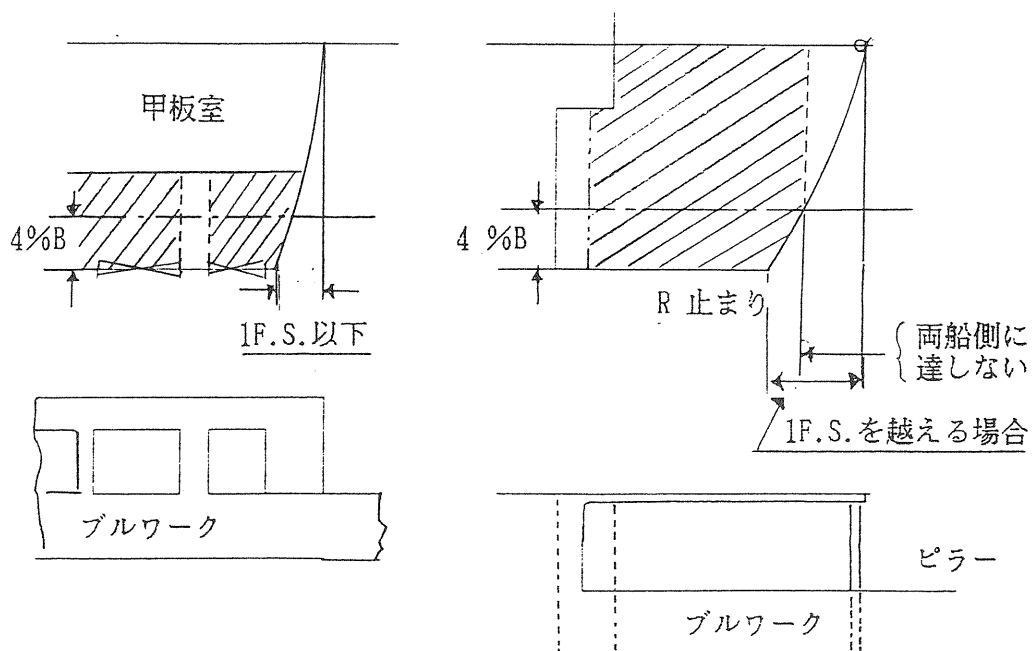
船側から船の幅の4 %以内の側壁がある下図のような上部構造物の場合、Lまでを、両船側に達する構造物として取り扱ってよいか。



(回答) 図中Wまでを両船側に達する構造物として取扱い、それより後部は突出部として取り扱う。

問 両船側に達する上部構造物の前壁が円弧の場合の取扱い (58 九州)

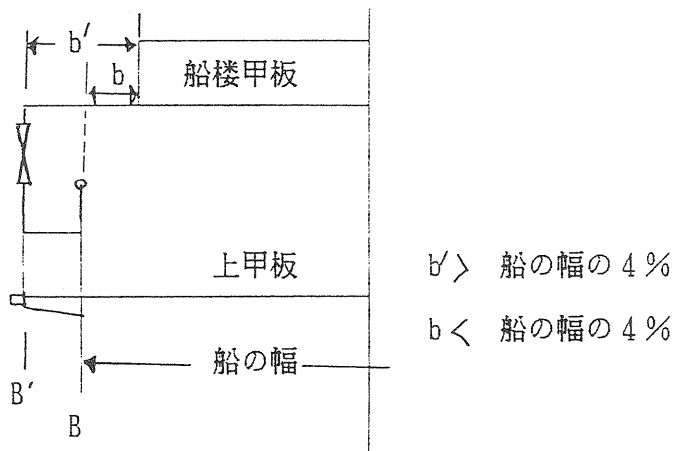
両船側に達する上部構造物の上層甲板の端部が弓形形状のとき開口部に面する斜線部を除外してよい。



(回答) 貴見のとおり取り扱ってよい。

問 規則第32条第2号に掲げる「船側」の取扱い (59 中部)

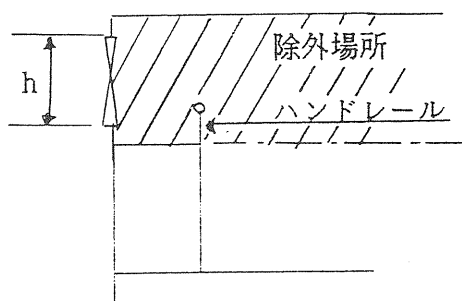
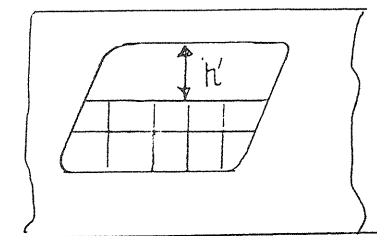
小型フェリー等にみられる張り出し甲板上の上部構造物の心得32-2 アを適用する場合、船側外板をBと扱ってよい。



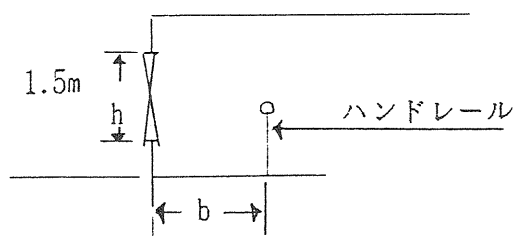
(回答) 貴見のとおり取り扱ってよい。

問 開口部のハンドレールについて (58 先任中国)

規則第32条第2号の開口部の高さは、「丸棒、チェーン、ロープの上部までとする。(57年度九州測度官会議)」とあるが、1図は解説32～33-0-2-(6)-(iv)であって、この場合 h は内側のハンドレールには非適用と思われるが、2図の場合ハンドレールの位置について舷側からの距離 b の規制はないか。



1 図



2 図

(回答) 1図の場合は、該場所を通路等に使用するにあたって、内部の車両甲板への転落防止上、柵欄等が必要なため設けられるものについて認められたものであり、船外への転落防止のためのハンドレール等は開口からの距離に関係無く開口の高さの下端としてハンドレールの上端をとる。

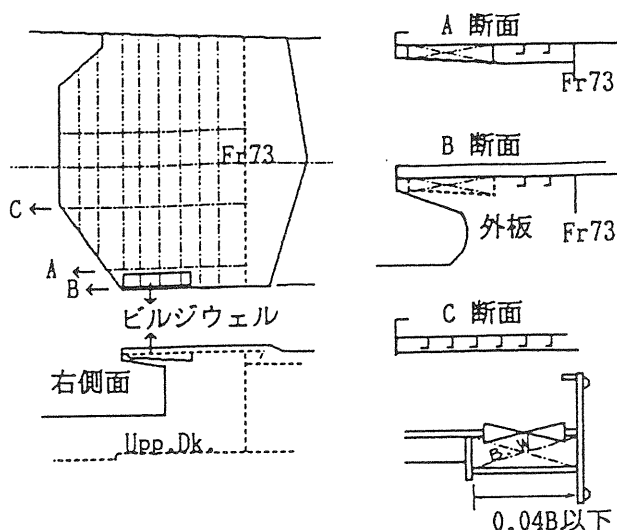
問 除外場所内のピラーについて (58 先任中国)

「小型船舶の測度の手引き」(昭和63年2月版)101ページに規則32・32条2号の除外場所のピラー、甲板機器等は無視するとあり、測度長24メートル以上についても同じ取扱いと思われるので、「解説」にも記載願いたい。なお、フェリー等においてH型ピラーの長さが0.60メートルを越えても差し支えないか。

(回答) 解説33-アの補機等でピラーは現在取り扱っている。
なお、0.60メートル以上のピラーは構造物とみなされる。

問 379 トン型鯖漁船のビルジウエルの取扱い(59 東北)

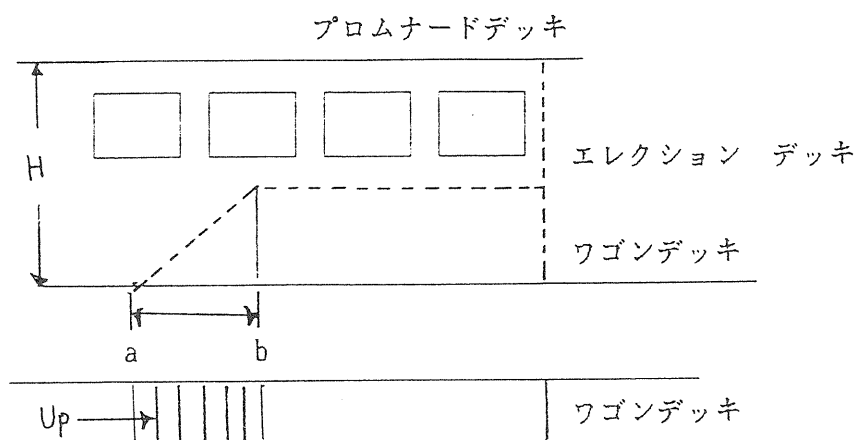
本船のビルジウエルは、最大深さがガーダー程度であり、船首楼を阻害するほどの大きさではないので規則第32条第2号を適用したい。



(回答) 適用して差し支えない。

問 カーフェリーの上甲板上のエレクションデッキの取扱い(59 中国)

両舷に相対するエレクションデッキの一部が傾斜を持ってワゴンデッキに接続している場合、下図のa～b間の場所の $\frac{1}{3}H$ はいかに取り扱うか。

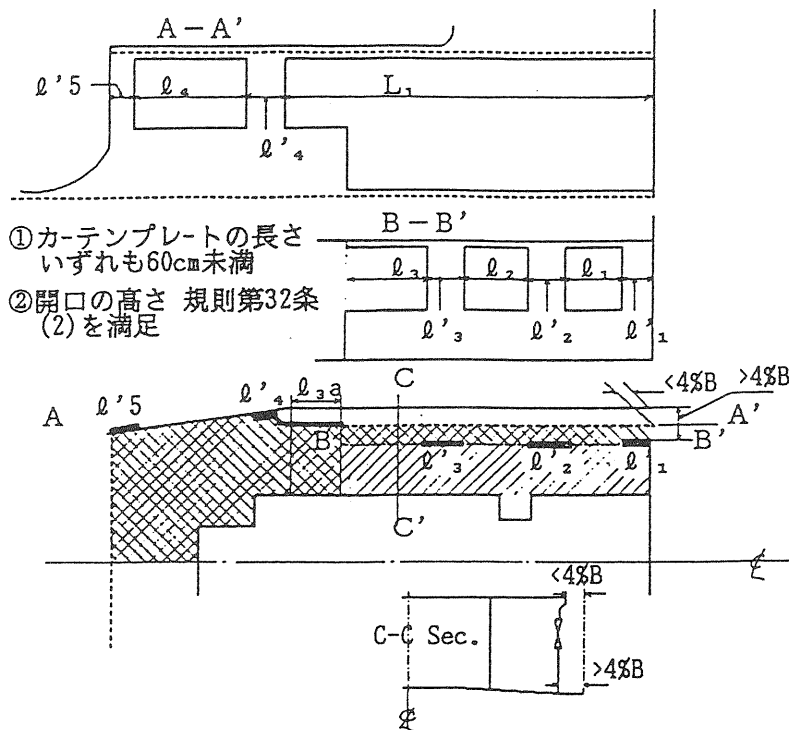


(回答) ワゴンデッキとプロムナードデッキ間の(H)の $\frac{1}{3}$ とする。

問 規則第32条第2号に掲げる開口の取扱い(59 中部)

下図の場合、次のとおり取り扱ってよいか。

- 1 A-A' 面について、 $1/4(L_1 + l_4) > l'_4 + l'_5$ ならば  部分を除外場所と扱う。
次に、B-B'面において、 $1/4(l_1 + l_2 + l_3) \geq l'_1 + l'_2 + l'_3$ を適用して  部分の取扱いを決める。
- 2 甲板室側壁の凹入部にカーテンプレートが設けられているときは、心得32-1-アの規定を適用して凹入部の取扱いを決める。



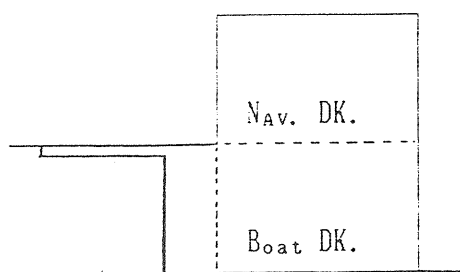
(回答) 1 A-B-B'面について、心得32-2-イ及び解説32~33-2を適用する。即ち、 $1/4(l_1 + l_2 + l_3 + l_{3a} + l_4) \leq l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 + l'_5$ により取り扱うのが妥当である。

2 甲板室側壁のリセスについては、解説32~33-2-(6)を適用する。

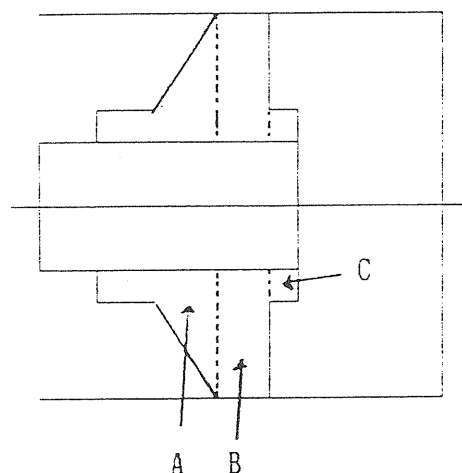
問 張り出し甲板下部の場所の取扱い(59 四国)

下図のような張り出し甲板下部の場所の取扱いは、下記のいずれによるべきか。

- 1 A部分を暴露場所、B部分を除外場所（船側開口に面する場所）とし、C部分は算入する。
- 2 A部分、B部分を暴露場所とし、C部分を除外場所（凹入部）とする。



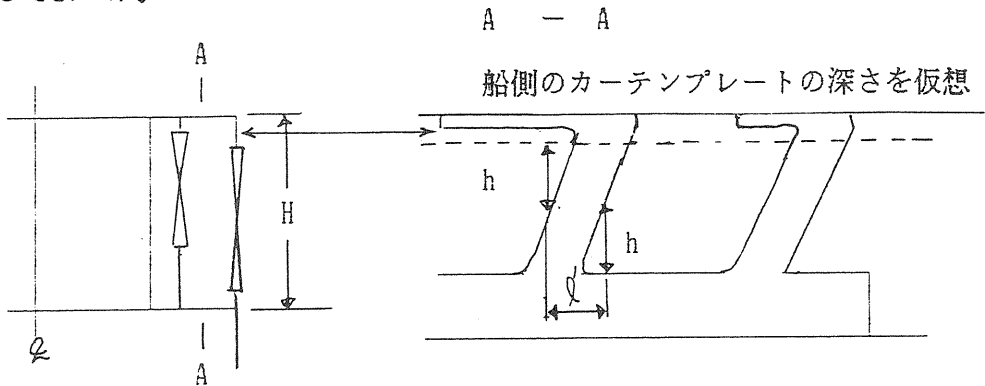
Boat DK. plan



(回答) 1 による。

問 パーティカルプレートの長さの取扱い (59 九州)

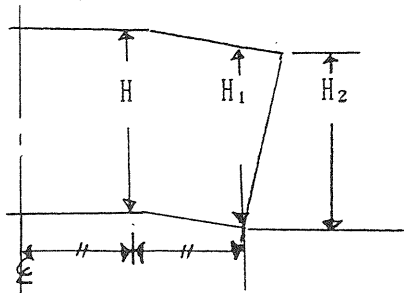
上層の甲板が船側外板の延長線まで達し、ブルワーク及びパーティカルプレートの一部がその内側にある場合、パーティカルプレートの長さは、下図の ℓ' としてよい。



(回答) 貴見のとおり。

問 上部構造物の高さの取扱い (59 九州)

規則32条中「当該上部構造物の高さ」とは、下層甲板のサイドラインと上層甲板のサイドライン間の高さ H_2 でよい。



(回答) 貴見のとおり。

問 ハンドレールに盲板を取り付けた場合の取扱い (59 九州)

規則第33条第2号、第3号及び第5号に該当する場所内にある通路、出入口及び階段等の転落防止用ハンドレールにビニール製の盲板（腰板）を付けた場合、下記のとおり取り扱ってよい。

- 1 階段のハンドレールに盲板を取り付けた場合は解説32～33-1-(3)を準用して裏板を有する階段と同様の取扱いとする。
- 2 通路、出入口周囲のハンドレールに盲板を取り付けた場合は、これを無視する。
- 3 客席と通路部分を区分するために、ハンドレール程度の高さの腰板を取り付けた場合は、これを無視する

(回答) 1 貴見のとおり。

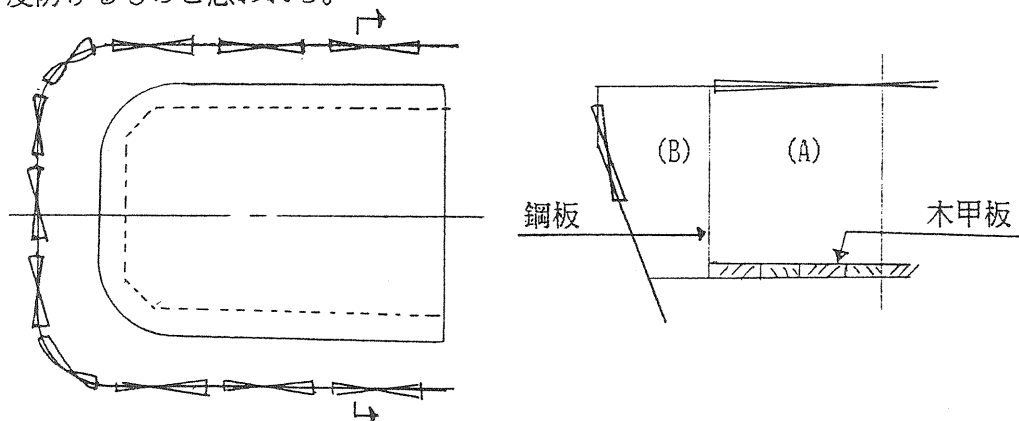
2及び3については、無視できない。

(注) 外板の延長線の同程度的位置にある盲板付きハンドレールはブルワークと同様に取り扱う。階段、通路、出入口周囲の盲板付きハンドレール及び腰板により影となる部分は除外場所より除く。

(ビニール製の盲板が取り付けられていない場合は、計算書に手すりなかった旨、明記した方がよい。)

問 船尾船側開口について (60 東北)

下図において、(A)部は規則第32条第3号、(B)部は規則第32条第2号によりそれぞれ除外してよい。この場合、鋼壁を設けることにより網が(B)部の方へ移動するのを防ぐためのものであり、また、船舶の安全上波の流入をある程度防げるものと思われる。



(回答) 規則第32条第3号及び規則第32条第2号の条件を満足しているなら貴見のとおり。

問 解説32～33-2 の除外場所の取扱い(60 中部)

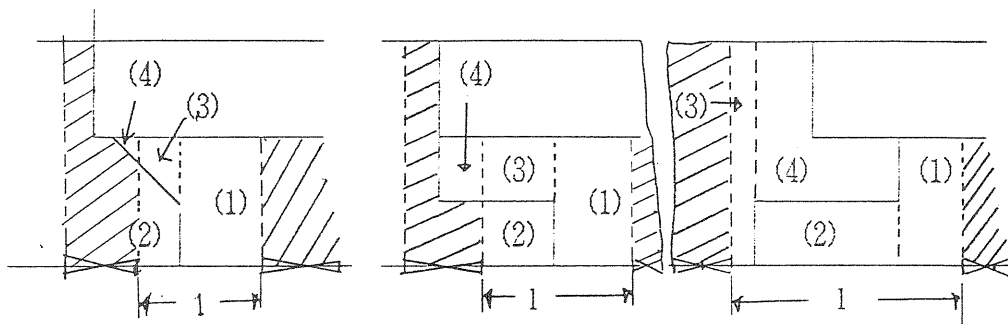
- 1 バーティカルプレートと内部構造物の間に仕切りがある場合の限域について

(注) バーティカルプレート及び開口は心得及び解説の条件をすべて満足している。

図 1

図 2

図 3



除外場所と扱われない場所は、次のア又はイのいずれによるべきか。

- ア 除外場所は仕切り壁によって分割された区画ごとに限域を考えるべきであるから図 1、図 2、図 3 では開口に面していない(1)、(2)、(3)及び構造物の側面と船側の間でない(4)の場所は除外場所と扱わない。

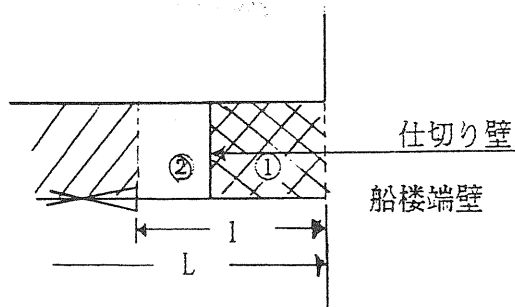
- イ 仕切り壁があってもバーティカルプレートの長さが60cm未満で心得32-2-イの要件を満足しているから、

図1 及び図 2では、(3)、(4) は除外場所と扱われない。

図 3 では(4) は除外場所と扱われない。

(回答) アで扱う。従って斜線部を場外場所とする。

- 2 船楼端付近に仕切りがある場合の取扱い



次のア又はイのいずれによるべきか。

ア ①は、規則第32条第4号による除外場所
②は、船側開口に面した場所でないから $l < 60\text{cm}$ であっても除外場所と扱わない(解説32～33-2(1)付図参照)

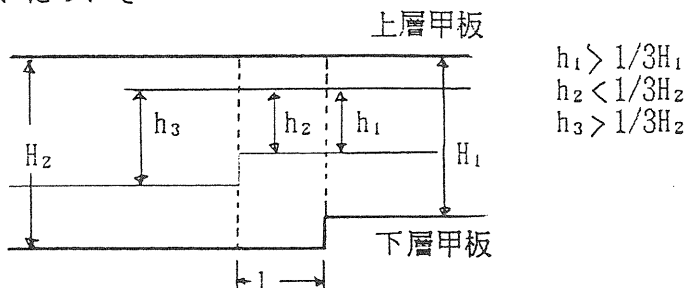
イ 仕切り壁は無視して、船楼(長さ l)全体について①及び②を含めて規則第32条第2号を適用して

(ア) $l < 60\text{cm}$ の場合 ①及び②共に除外場所として扱う

(イ) $l > 60\text{cm}$ の場合 ①は規則第32条第4号を適用し、②は除外場所と扱わない。

(回答) アで扱う。

3 下図に示す1間に開口高さが、規則第32条第2号の要件を満足しない場合の取扱いについて

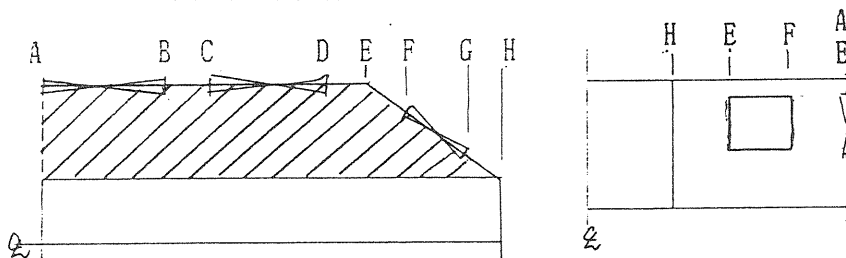


1の間にパーティカルプレートがある場合と同様に扱ってよいか。

(回答) 貴見のとおり。

4 両船側に達する上部構造物の除外場所の取扱いについて

規則第32条および第33条において船側開口に条件を満足する場合、両船側に達する構造物はA～E間である。従って、規則第32条第2号が適用される範囲はA～E間に限られると解されるが、通常船楼端にみられる形状であるE～H間にも船側と同じ開口を設けた場合、A～H間をA～E間と同様な場所とみなしA～H間に規則第32条及び第33条を適用することはできないか。(E～H間を船側とみなせない場合は、規則第32条及び第33条は適用にならないのでD～H間は除外場所と扱われない。)

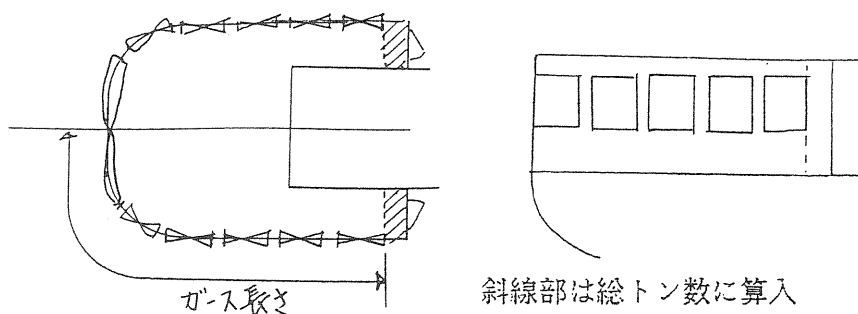


(回答) E～H間は両船側に達する構造物ではない。

問 鮪漁船の両船側に達する上部構造物の船側開口について (60 中部)

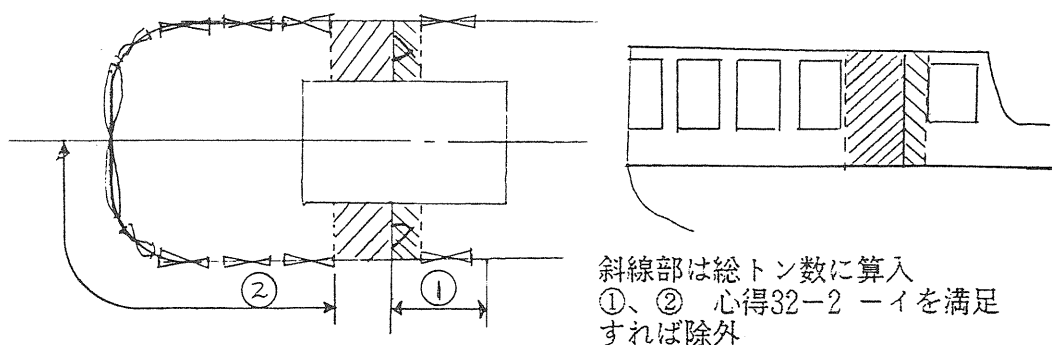
鮪漁船の船尾にみられるような両船側に達する上部構造物の船側に設けられた開口部の取扱いについては規則第32条第2号、心得32-2-イによる開口基準を満足している場合の確認事項。

ア 両舷に仕切り壁がある場合



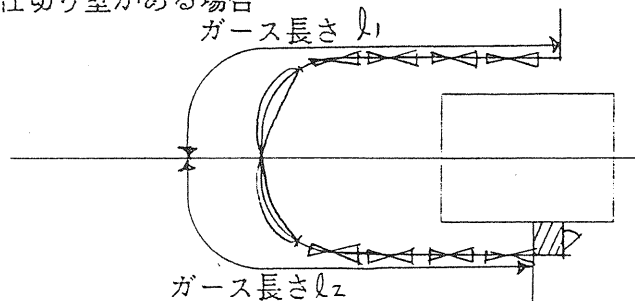
(回答) 貴見のとおり。

イ パーティカルプレートの中に仕切り壁がある場合



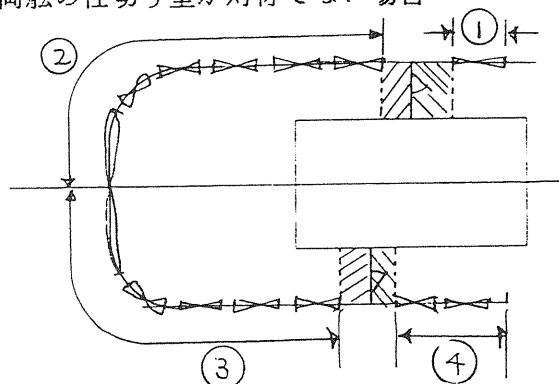
(回答) 開口端から開口端までが除外場所であり 斜線部は除外場所ではない。

ウ 片舷のみに仕切り壁がある場合



(回答) 左舷については l_1 まで、右舷については l_2 まで。

エ 両舷の仕切り壁が対称でない場合

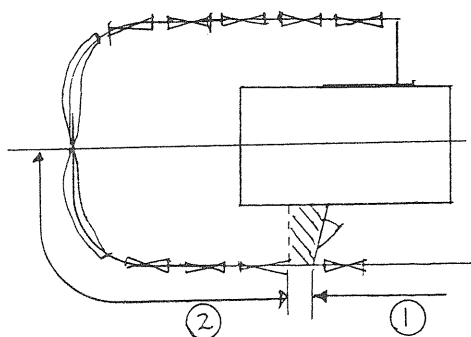


①、②、③、④について
イと同じ

斜線部は総トン数に算入

(回答) 貴見のとおり。

オ 仕切り壁が傾斜している場合

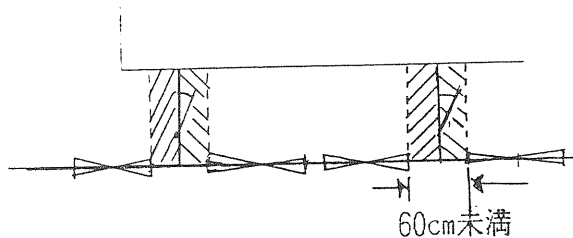


①、②については イと同じ

斜線部は総トン数に算入

(回答) 貴見のとおり。

カ 仕切り壁が二箇所設けられた場合



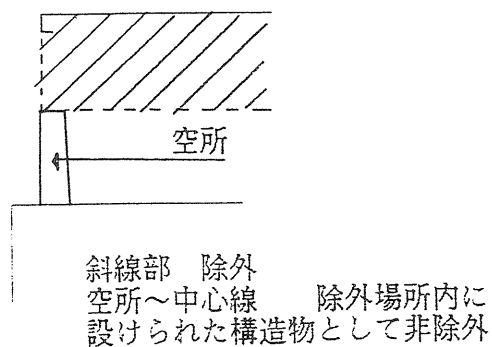
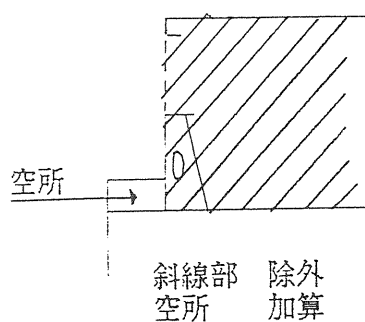
斜線部は総トン数に算入

60cm未満

(回答) 貴見のとおり。

問 除外場所について (60 四国)

下図のような場所の取扱いについては、下記のとおりでよいか。



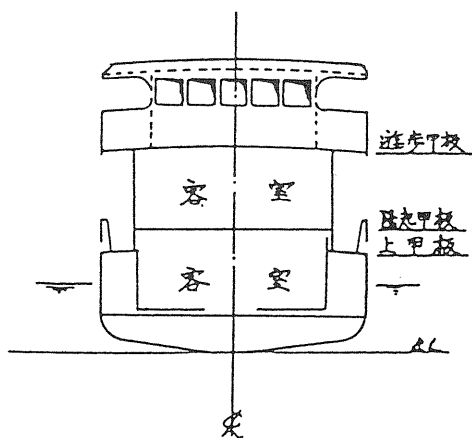
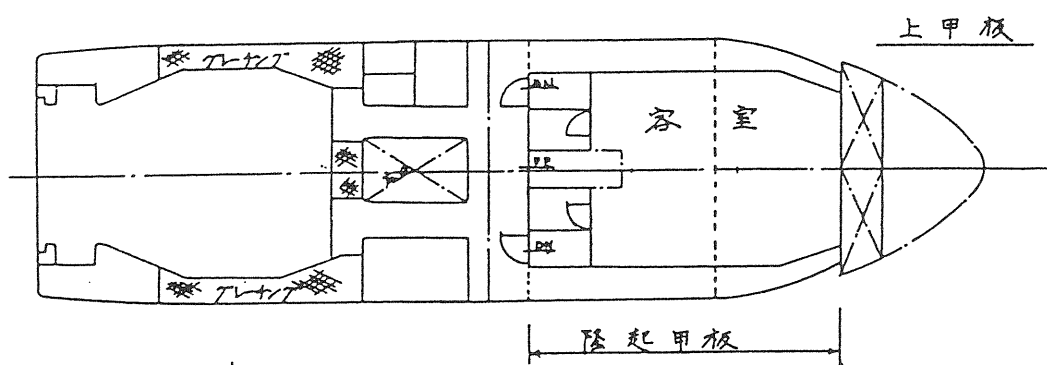
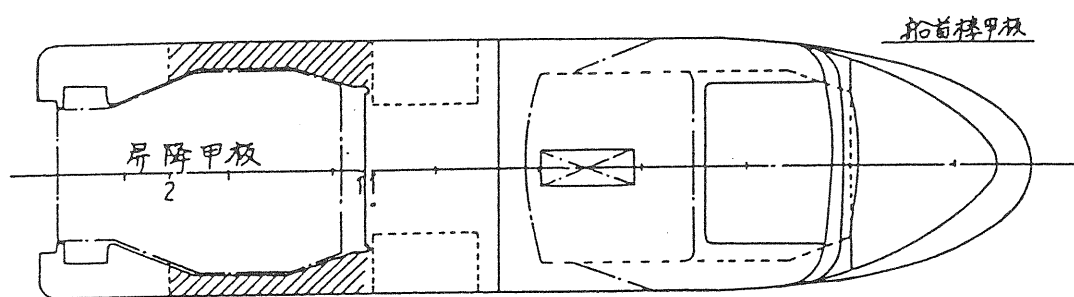
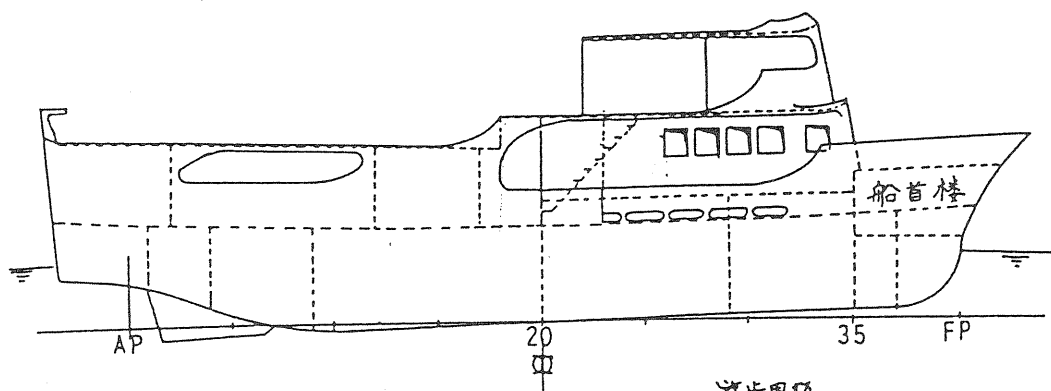
(回答) 貴見のとおり。ただし、空所が船側から4%以内にある複板型ブルワークとみなされる場合は、規則第32条第2号を適用されたい。

問 旅客船における除外規定の適用について(60 九州)

- 1 別添図のごとく肋骨20番から肋骨35番管が幅4.8メートル、高さ0.60メートルにわたり隆起し、その上部が旅客室となっている。
当該隆起部は、船首楼と接続しているので船首楼の一部となるが、肋骨20番までの間は船楼として扱うべきか又は、甲板室として扱うべきか。
- 2 隆起部及び旅客室の両側は、上部遊歩甲板が両船側に達している。(ピラーはないが、後部が外板の一部を構成している。)
当該場所の船側開口により除外場所として取り扱うべきと思われるが、この場合、除外場所は両船側に達する上部構造物の除外場所としてよいか。
- 3 肋骨2番から肋骨11番までの間は両舷遊歩甲板下部(斜線部)は心得10-1-1に該当しなので閉囲場所として取り扱ってよいか。
また、当該場所の船側外板に開口があるが当該部分は、両船側に達していないので規則第33条第2号は適用しない扱いでよいか。

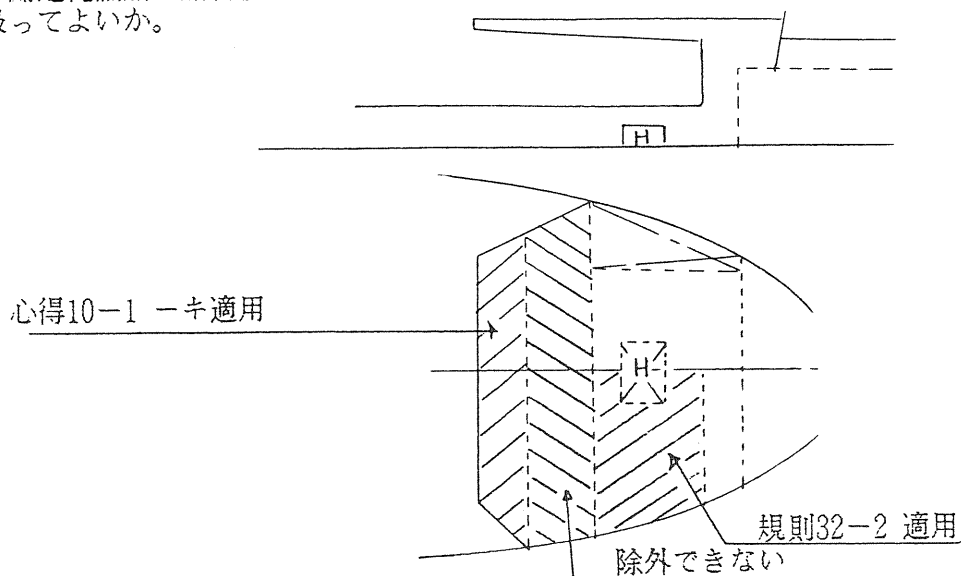
(図 次頁参照)

- (回答)
- 1 肋骨35番より前部を船首楼とし、それより後部は両船側に達する上部構造物として扱う。
 - 2 貴見のとおり。
 - 3 貴見のとおり。



問 鮪延縄漁船の船首楼後部覆甲板下部の取扱いについて(60 研修東北)

鮪延縄漁船の船首楼後部覆甲板下部の取扱いについては、下図のように取り扱ってよい。

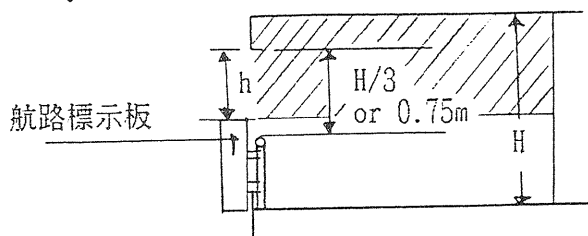


(回答) 貴見のとおり取り扱って差し支えない。

問 除外場所について(61 中国)

旅客フェリーの両船側に達する上部構造物の船側開口部にボルト付けの航路標示板(アクリル板で中に照明器具の入っているものと、単に板だけのものと二種類ある。)を取り付けた場合の除外場所の取扱いは、下記のいずれとすべきか。

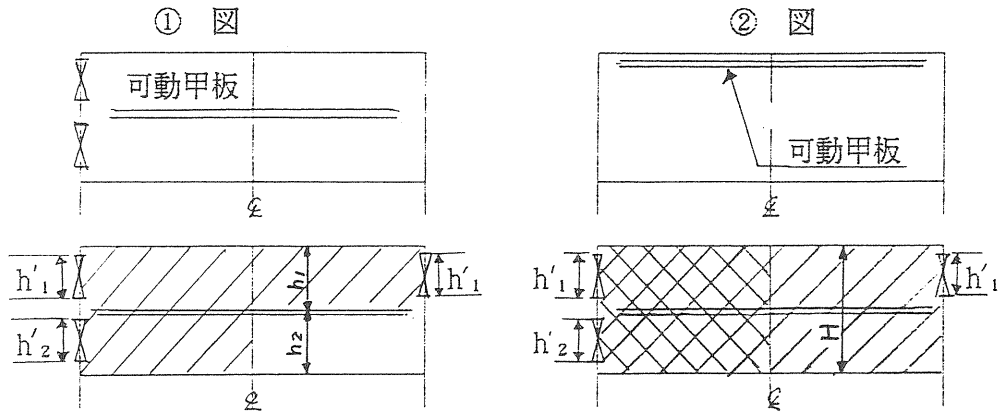
- 1 航路標示板は、心得33-Aの機器類、補機台等として取扱い当該場所は除外場所とする。
- 2 航路標示板は、解説32~33-2(6)-(a)-(i)の構造物として取扱い斜線部を除外場所とする。
- 3 h の高さが H の $1/3$ 又は0.75メートル以上の場合当該場所は除外場所とする。



(回答) 3 とする。

問 規則第32条第2号の取扱いについて (61 中国)

旅客フェリー等で、両船側に達する上部構造物内に下図のような可動甲板を取り付けた場合の規則第32条第2号の取扱いについて下記のいずれか。



$H_1 > h_1/3$ 又は0.75メートルの場合は、 部を除外場所とする。

$h'_1 > H/3$ 又は0.75メートルの場合は、 部及び  部を除外場所とする。

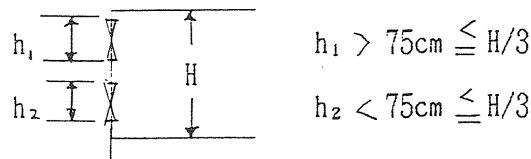
$h'_2 > H/3$ 又は0.75メートルの場合は、 部を除外場所とする。

(回答) 可動甲板は無いものとして取り扱う。

②図中左舷にあっては、 $h_1 + h_2 > 1/3H$ の場合は  部を除外し、右舷にあっては、 $h'_1 > 1/3H$ の場合は  部を除外場所とする。
ただし、一つの開口が開口最小要件である75cm以上であること。

問 規則第32条(2) 及び第33条(2) の適用について (63 中国)

昭和61年度中国船舶測度官会議の回答によれば、下図のように h_1 、又は h_2 のいずれかの開口が75cm以上の高さを有し、かつ、 $h_1 + h_2 > H/3$ となる場合、規則32(2) に適合する開口とみなすと解してよい。



(回答) 昭和61年度中国船舶測度官会議の回答のただし書き中「一つの開口が・ ・ ・」とは、「それぞれが・ ・ ・」の意味である。従って、複数の開口を有する場合、それぞれの開口高さが75cm以上であり、かつ、その和が $H/3$ 以上の場合に規則第32(2) に適合する開口とみなす。

問 両船側に達する上部構造物の船側開口の取扱いについて (61 四国)

下図のような場合、斜線部を除外してよい。ただし、船側部においてバーティカルプレートは要件は満足している。

(回答) 前端壁が円弧形又は台形いずれの場合も両船側に達する範囲内で規則第32条第2号を適用する。

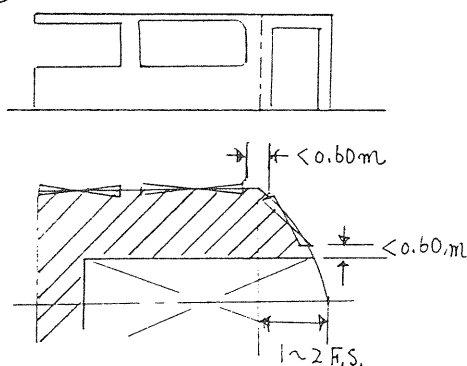
図① ㊦ ㊧ ㊨ にあって、両船側に達しない場所については、バーティカルプレートの長さ（ガース長さ）が60cm未満であれば支柱として取扱い解説10-1-(7)-(イ)を適用する。（㊩ ㊪ については、適用しない。）

(本省補足)

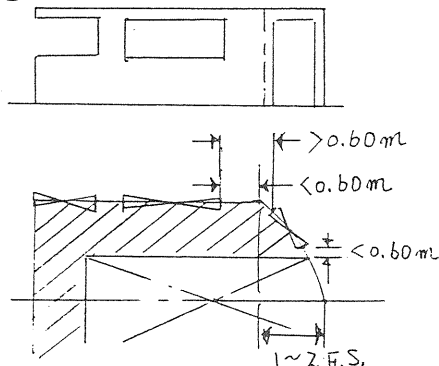
暴露場所として取り扱うにあたり、当該場所の閉固性又は開放性を考慮する必要がある。目安として図① ㊦ ㊧ ㊨ の前端壁の支柱の合計長さが開放面の長さの1/4 未満程度である場合、解説10-1-(7)-(イ)を適用する。

(1) 前端壁が円弧形の場合

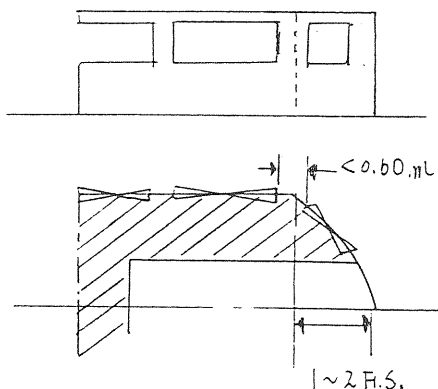
① 前端壁は開放



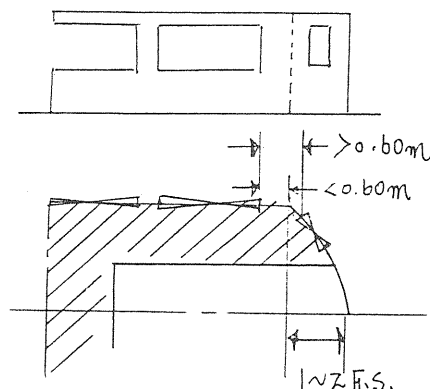
㊦ 前端壁は開放



㊩ 前端壁は船側と同じ開口

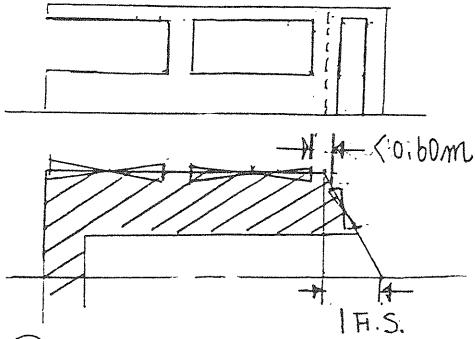


㊪ 前端壁は船側と同じ開口

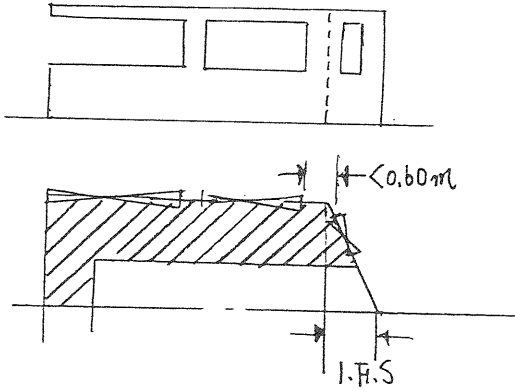


(2) 前端壁が台形の場合

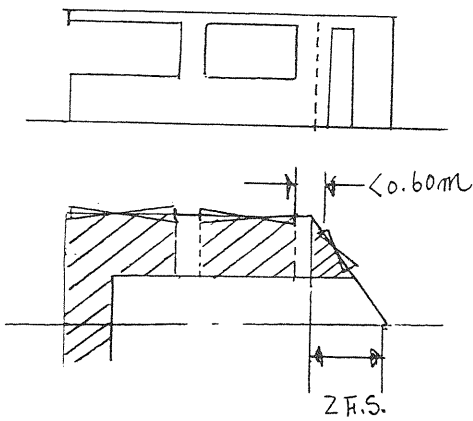
① 前端壁は開放



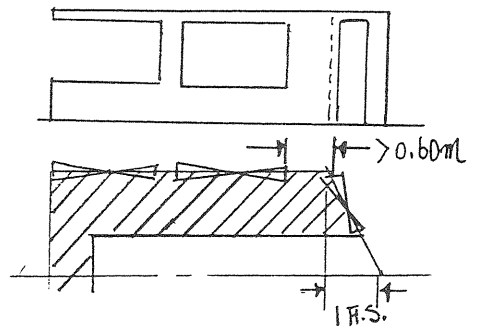
② 前端壁は船側と同じ開口



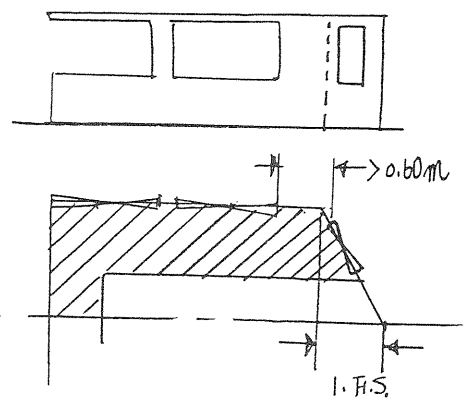
③



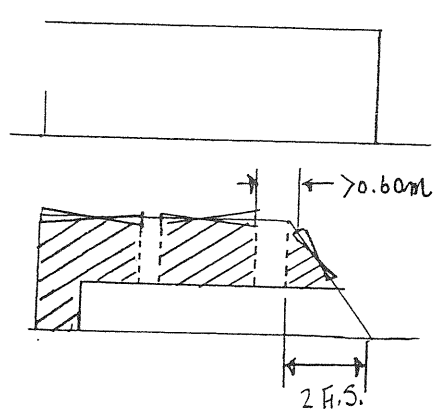
④ 前端壁は開放



⑤ 前端壁は船側と同じ開口



⑥



問 除外場所内に設けられた「貨物又は貯蔵品の保管のための棚その他の装置」の解釈について (61 先任神戸)

除外場所内には下記のような小さい格納庫あるいは物入れが見受けられるが厳密に適用すると除外場所は極めて少なくなります。大小、取り付け方法、構造及び用途等によっては除外を認めてよいのではないかと思われるのでご検討願います。

名称	備考
LPG庫	解説32～33-(4)
消火用ホース格納庫	0.50×0.60×0.20鋼製 壁付き
消火用砂箱	1.15×0.60×0.60木製蓋付き
コンテナ固定用リギンスクリュー及び工具格納庫	1.55×0.55×0.65金網蓋なし
ロープ、キャンバス格納庫	1.55×0.55×0.65木製蓋付き
ハッチカバー収納場所	舶査第408号(58.6.29)
救命胴衣格納庫	木製
飲料水等自動販売機	

(回答) LPG庫等(貯蔵品)が除外場所内にある場合、それらが仕切りと取り扱われるもので除外場所と区分され、かつ、除外場所が貯蔵品により利用されないときに当該場所はLPG庫等を除き除外する。
〔この仕切りは、規則第5条の規定による除外場所の周縁の構造の仕切りとして取り扱うことになるので、解説5-(3)による仕切りとして取り扱われないものは、この条件を満足しない。〕

問 除外場所内に天井内張を有する場合の取扱い(61 研修中国)

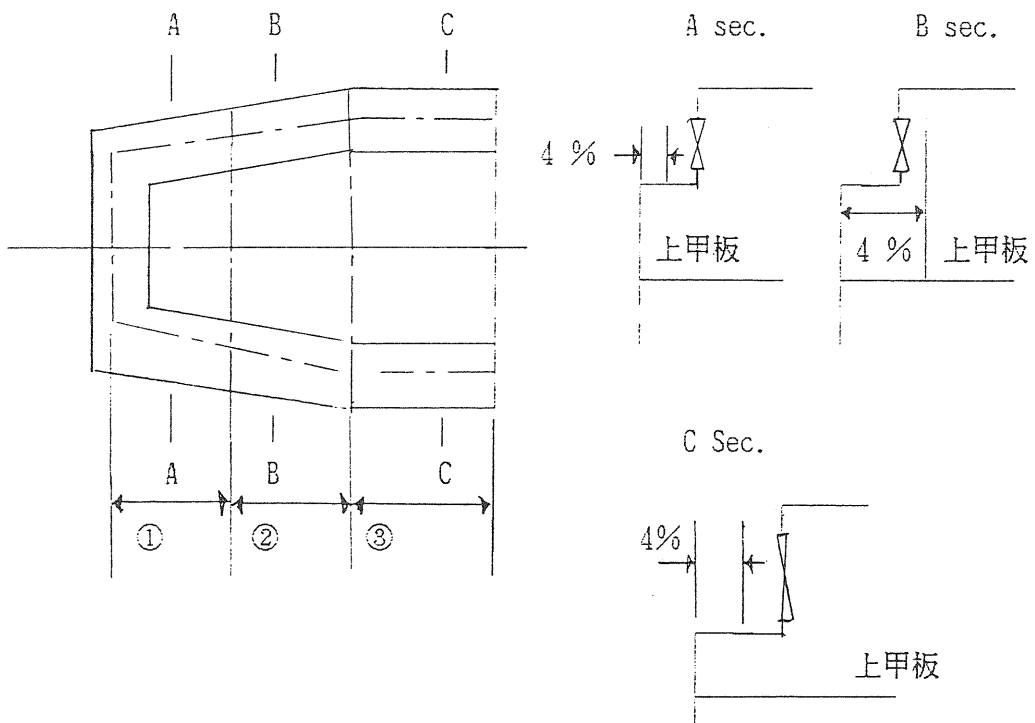
呉海運支局管内神田造船所において建造中の第294 番船太田川(公団・瀬戸内海汽船共有、旅客兼自動車渡船)の上甲板上船首両側の旅客昇降用通路(Fr.62~Fr.75 間左右にあり)は当該場所の除外を目的として、規則第32~33条第2号を満足する船側開口を有していますが、天井に美観をよくするために内張の施工を計画しています。この場合の当該場所の取扱いについて伺います。

なお、規則32~33条第1号の端部隔壁の開口を有する場合、心得の基準を満足する範囲で天井内張を施工した場合の取扱いも併せて伺います。

(回答) 前段、後段とも心得5-(イ)により天井内張は無視して差し支えない。

問 規則第32条第2号の適用について(62 神戸)

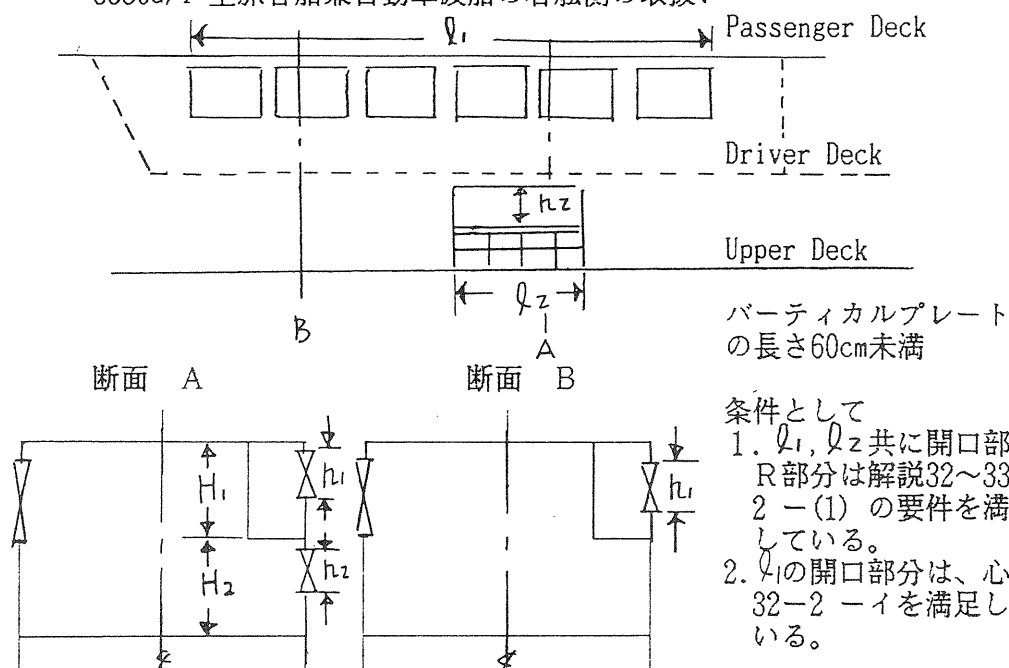
下図のように①及び③の上部A甲板が4%に達していない所があるために規則第32条第2号の適用について伺いたい。



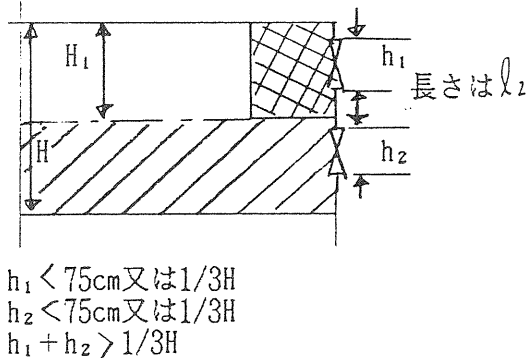
(回答) ②の場所のみ除外する。

問 規則第32条及び第33条第2号の船側開口による除外場所の範囲について
(62 中国)

9950G/T 型旅客船兼自動車渡船の右舷側の取扱い



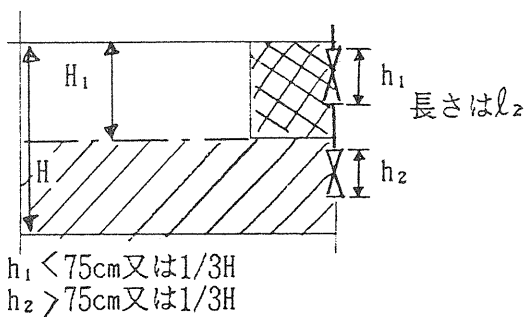
1



(回答)

1. ~~////~~ 部分は、区画されているので $h_1 > 75\text{cm}$ 又は $1/3H$ を満足する場合には、 l_1 間を除外場所と扱う。
2. $h_2 < 1/3H$ であるから ~~////~~ 部は除外場所と扱わない。

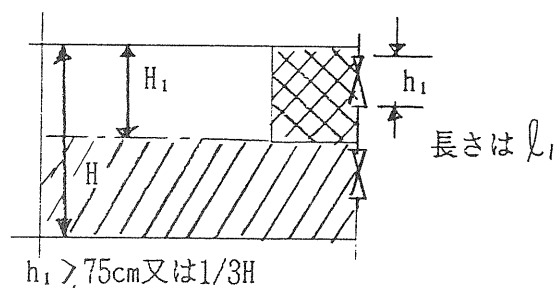
2



(回答)

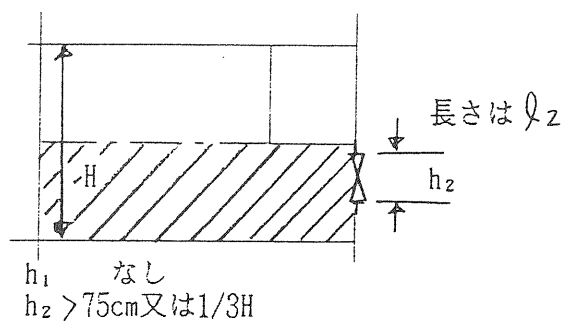
1. 前記1の同じ
2. $h_2 > 1/3H$ であるから ~~////~~ 部は除外場所と扱う。

3



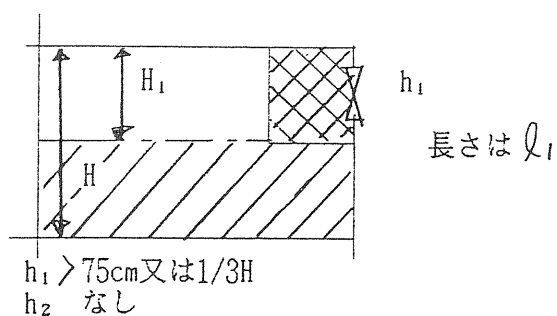
(回答) ~~XXXX~~ 部は除外
場所と扱う。

4



(回答) ~~XXXX~~ 部は除外
場所と扱う。

5

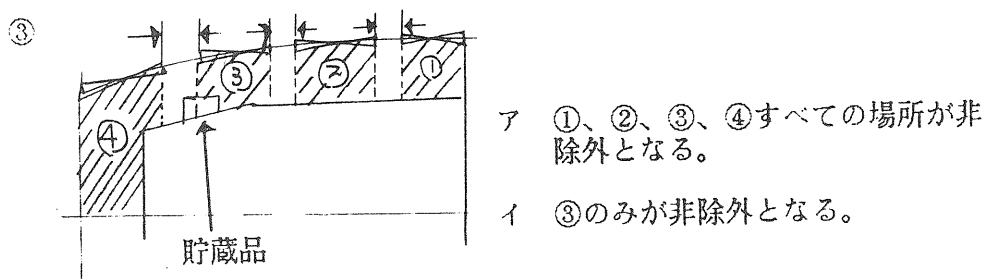
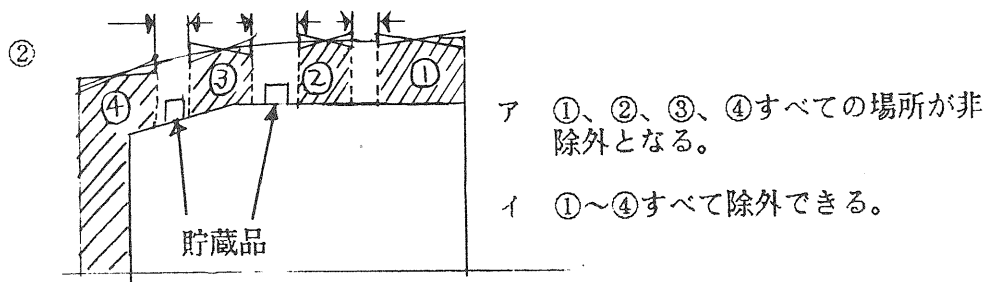
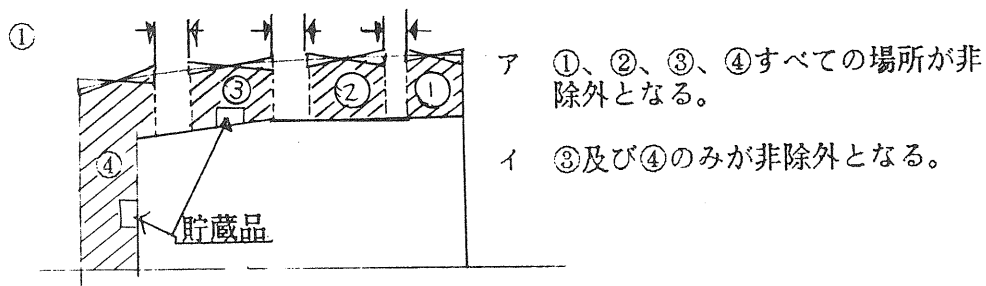


(回答) ~~XXXX~~ 部は除外
場所と扱う。
///// 部は除外
場所と扱わない。

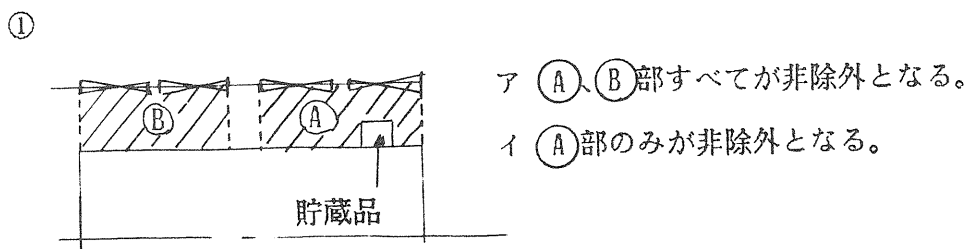
問 除外場所の取扱い (62 九州)

規則第33条() 書き「貨物又は貯蔵品・・・」の取扱いについて、下図の場合は如何ですか。

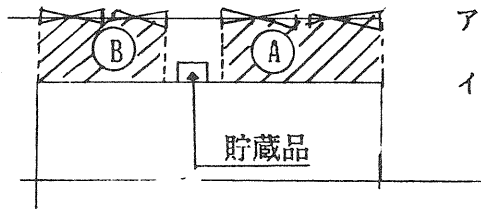
(1) パーティカルプレートが60cm以上の場合



(2) 解説32～33-2 - (2) (ii) 図の場合



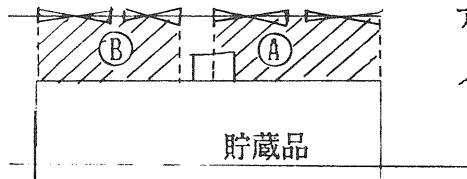
②



ア ①、②部すべてが非除外となる。

イ ①、②部すべてが除外できる。

③



ア ①、②部すべてが非除外となる。

イ ①部のみが非除外となる。

(回答) (1)、(2) いずれもイとする。

(補足) 上記に関しては、心得33-ウにより「規則第33条各号に定める場所に貨物等を保管する装置が設けられている場合は、当該場所すべてにわたって除外場所とはならない。」とされている。

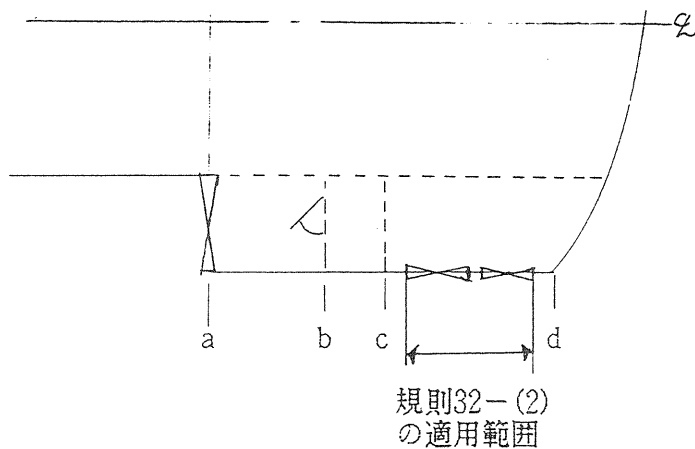
従前は、「・・・当該場所すべてにわたって・・・」の規定を広義に解釈し、開口を有する場所全体を非除外として取り扱ってきた。

しかし、規則及び心得33-ウは除外場所(規則第33条各号)内に装置がある場合についての取扱いを定めたものであり、また、心得33-ウでいう「・・・当該場所・・・」とは、規則第33条各号に定める場所であることから、同条各号に該当しない場所の用途如何に係わらず除外できるものとする。

問 除外場所の取扱いについて (62 研修中部)

下図のような場所の除外の取扱いについて、下記のとおりでよいか。

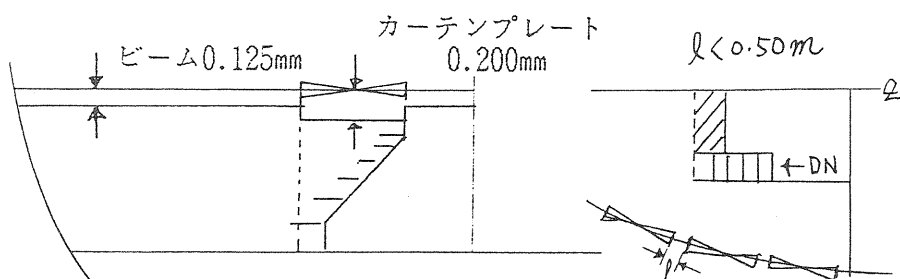
- 1 a ～b 間は規則第32条第 4 号を適用する。
- 2 b ～d 間は規則第32条第 2 号を適用する。
- 3 a ～b 間の容積が 1M^3 以下であるときは、解説32～33－(2) により除外しない。
- 4 b の位置に仕切りがない場合は、a ～c 間に規則第32条第 4 号が適用されるか。



- (回答)
- 1 a ～b 間は、規則 3 2－(4) の適用可。
 - 2 b ～d 間の規則32－(2) の適用については下図のとおりとなる。
 - 3 貴見のとおり。
 - 4 適用されない。

問 船尾楼甲板上の船尾船側開口内に設けられた階段部の上部開口の除外について (63 新潟)

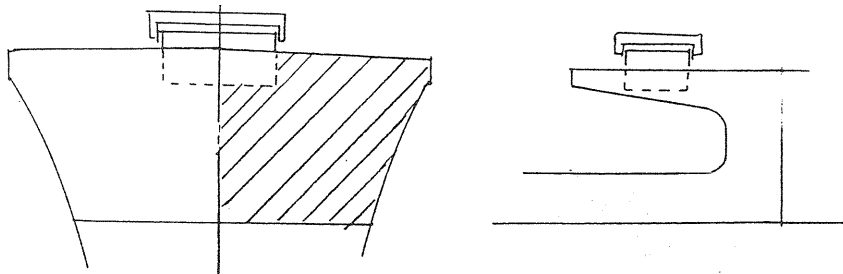
- 1 下図の階段上部の開口に設けられたカーテンプレートが、ビーム（又はガーダー）の深さに2.5cmを加えた深さを越えるので船側開口を適用して除外できなく、開口直下を除外してよいか。
- 2 開口直下を除外した場合、内側のカーテンプレートより中央までの間の斜線部は、非除外でよいか。



(回答) 階段上部開口に設けられたカーテンプレートの深さが基準を満足する船側開口の投影面を阻害しなければ、階段部分を含めて部も規則32-(2)を適用してよい。

問 除外場所内にある倉口の取扱い (元年 新潟)

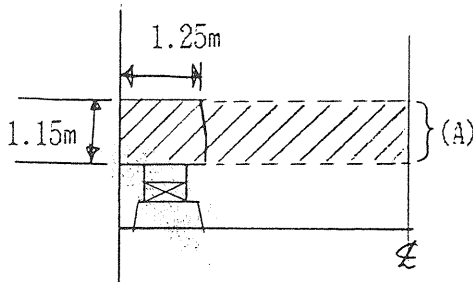
船首楼上部に設けられた倉口下部については、ビルジウエルの考えを準用してよいか。仮にビーム（又はガーダー）の深さに0.025メートルを加えた深さをこえる場合は、投影により除外場所から差し引きすることによりよい。



(回答) 倉口下部については、構造物として取り扱う。よってビーム（又はガーダー）の深さに関係なく解説32～33-2-(7)-(a)-(i)により差し引くこととなる。

問 除外場所内におけるファン付きベンチレーターの取扱い(元年 中国)

ファン頂部が船体付きとなっているため(A) 部分を非除外としてよいか。
また、ダンパー部分の取扱いについて伺いたい。

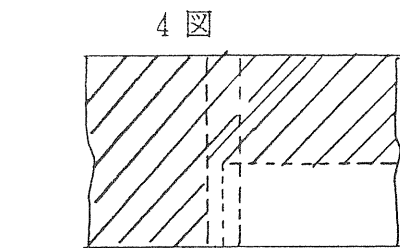
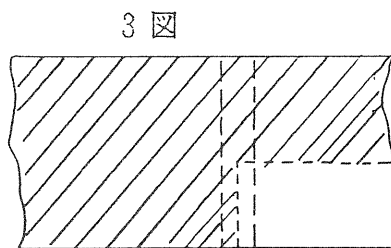
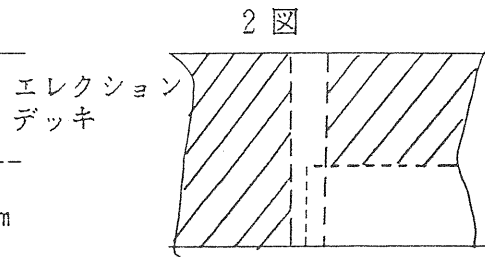
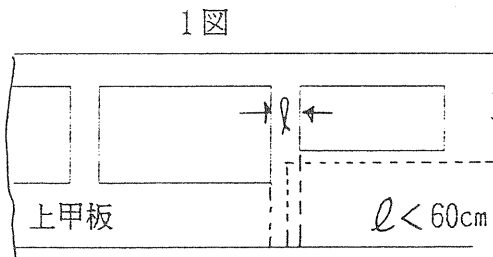


ファン頂部の長さは最大で2.25m

(回答) ファン頂部及びファン格納部等ファン付きベンチレーター全体を構造物とみなす。規則第32条第2号の適用にあつてはファン付きベンチレーター及びこれによる投影部全体を非除外とする。

問 カーフェリーの両船側に達する構造物の両舷に相対するエレクションデッキを有する場合の規則第32～33条第2号の取扱い(2 中国)

1 図のようにエレクションデッキの端部が60cm未満のバーティカルプレート(垂直プレート)を有する部分の取扱いについては、2 図～4 図の方法が考えられるが2 図の取扱いでよいか。



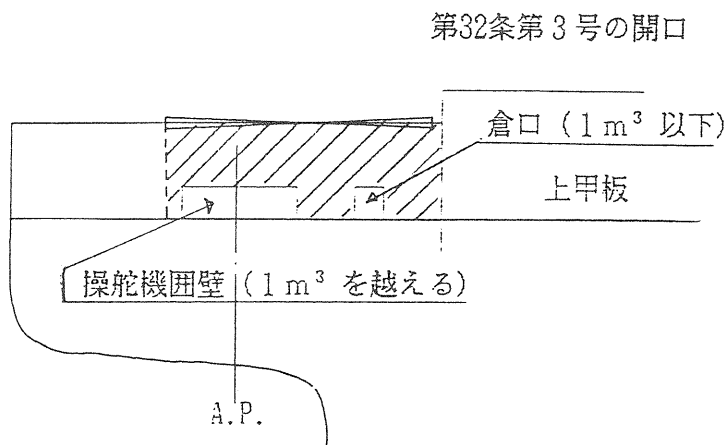
斜線部は除外場所を示す

(回答) 貴見のとおり。

(3) 第32条～第33条第3号関係

問 除外場所内に倉口等がある場合の取扱い (58 北海道)

規則第33条第3号を適用した除外場所内に倉口、操舵機囲壁等の構造物(心得10-1-アの構造物を含む)が設けられている場合、下図の斜線部を除外場所として取り扱ってよいか。



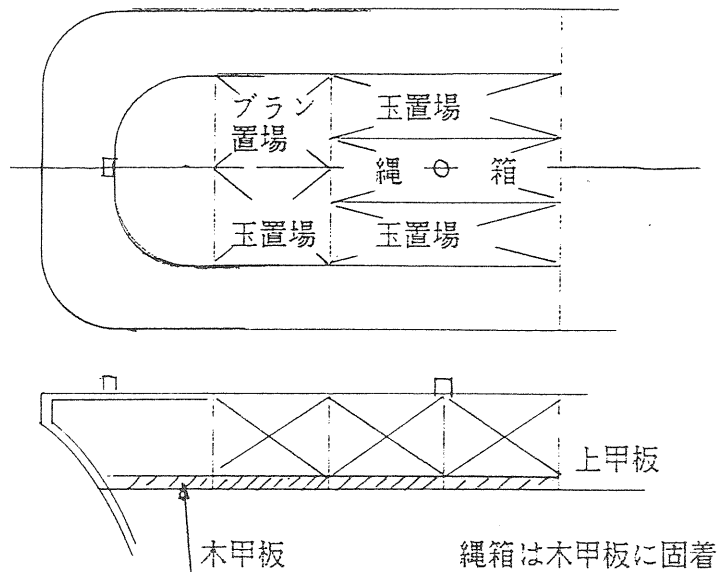
(回答) よい。

- (註) (1) 閉囲場所として全体を算入し、規則第32条第3号が適用される場所が除外場所である。従って、当該場所内の微小容積の構造物は総トン数に算入されることになる。
- (2) 発電機の保護カバーはたとえ簡易なカバーでも閉囲場所とする。従って、現状で認められるカバー(装置と認められるものであり、かつ、船体に造り付けでないもの)以外は閉囲場所とする。

問 船尾網置場の取扱い (59 東北)

鯖延縄漁を行う場合には、船尾網置場内の縄及びビン玉保管のための箱を設けている。現行では、網箱の仕切り板部を総トン数に算入することになっているが、この部分を下記理由により無視してよいのか。

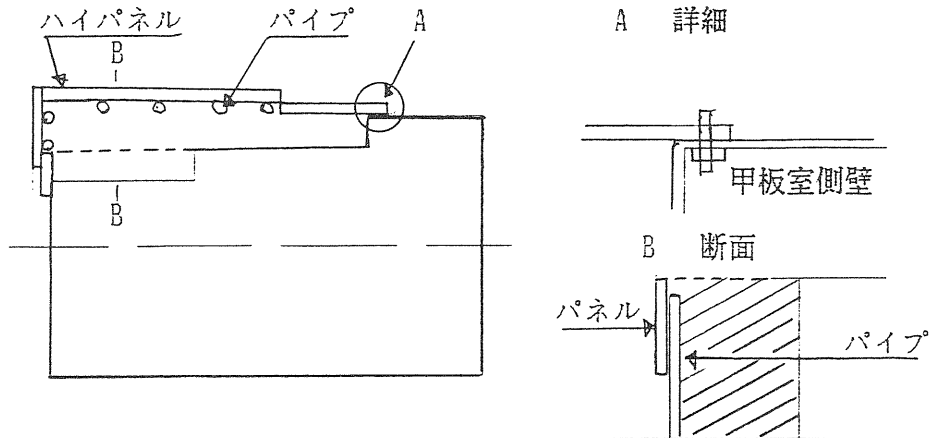
- 1 開口要件として、解説32～33-(4) でグレーチング等「金属製」で構成されたもので貯蔵品を保管する場合の規定であり非金属性については特に言及していないので「保管のための棚その他の装置」とみなさなくてもよいと思われるので仕切り板も無視するべきと思われる。
- 2 仕切り板は、恒久的なものではなく鯖漁時のみの仮設であり、通常は撤去されている。
- 3 計算が煩雑な割には小容積である。



(回答) 船尾網置場内に、ビン玉、ブラン、縄収納箱を設けている場合、これらの底部をボルト締め等で固定すれば、規則第33条の()書きに該当する。なお、開口部が網置場等であって簡易な挿し板(敷板)で仕切り上部を縁材(レール)で固定させる程度のもの(開口部が周縁の囲壁で構成しない場合)であれば、それぞれの開口部について規則第33条(3)を適用して差し支えない。

問 上部構造物の取扱いについて(59 九州)

F.R.P.漁船のビン玉庫を下図のように甲板室の側壁を利用してハイパネルで囲った場合、斜線部分を甲板室の一部として取り扱ってよいか。



(回答) 規則第33条()書きの装置がなければ開口場所内に縄、ビン玉等を置いても除外場所となる。

ただし、ハイパネルが解説5-(3)に該当するグレーチング、エキスパンドメタル等と同等であるなら閉囲場所と考えなくてもよい。

問 煙突の測度について(60 先任北海道)

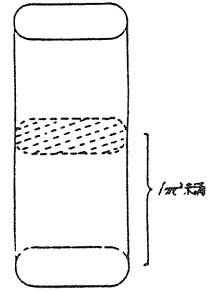
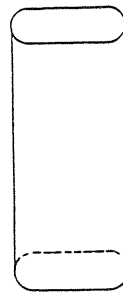
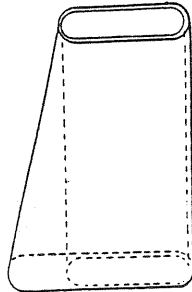
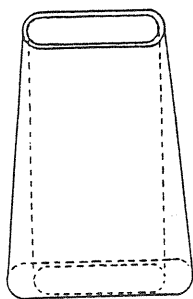
下図に示す煙突の測度は下記のとおり取り扱ってよいでしょうか。

(1)

(2)

(3)

(4)



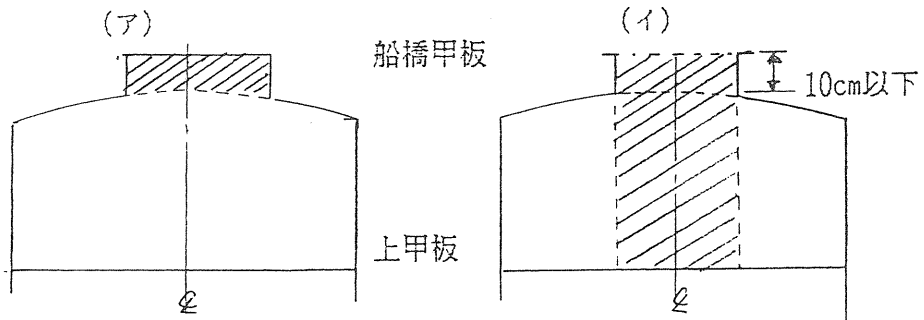
1 図(1) 及び図(2) については、規則第32条第3号を適用する。

2 図(3) 及び図(4) の上部については、測度対象外の場所とし、図(4) の下部が微小容積であれば全体を測度対象外の場所とする。

(回答) 貴見のとおり。

問 規則第32条～33条第3号の取扱いについて(62 東北)

甲板開口部にコーミングを設けると規則第32条～33条第3号を適用できるのは甲板上部のコーミング部分だけ(62 年度測度官研修近畿質問 2(図イ))とあるがいか釣り漁船の船首楼と船楼間のブルワークを張り上げて天井部に甲板を張った船舶の開口部にアングルのコーミングを設けた場合、下図(イ) のように甲板下部を含めて規則第32条～33条第3号を適用できないか。

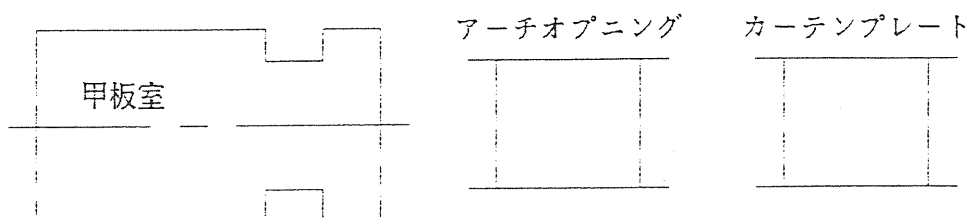


(回答) アングルのコーミング等が昭和61年1月7日付け事務連絡に該当する構造に準ずるならば規則第32条～33条第3号を適用してもよい。

(4) 第32条～第33条第4号関係

問 凹入部の開口の形状等について (58 四国)

次のような場合、当該場所のビーム（又はガーダー）だけで判断するのか又は甲板室内のビーム（又はガーダー）も考慮してよいか。



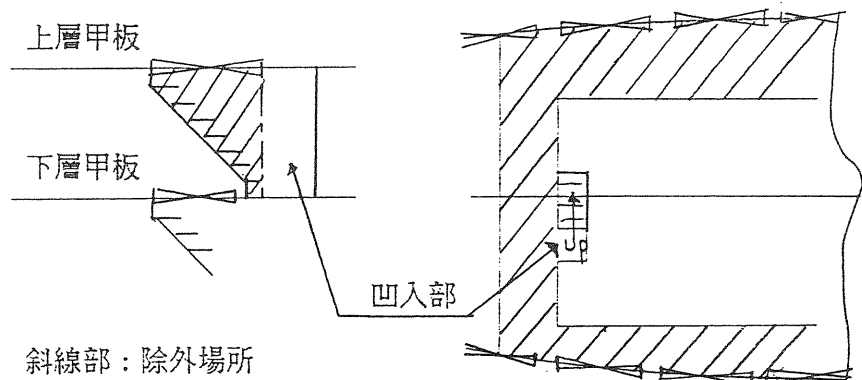
		ビーム	ガーダー	アーチ オープニング
当該場所 にビーム 又はガー ダーがあ る場合	①当該場所だけ で判断した場合	×	○	×
	②甲板室内のビ ーム等を考慮し た場合	○	○	×
当該場所 にビーム 又はガー ダーがな い場合	①に同じ	×	×	×
	②に同じ	○	○	×

(回答) 考慮してよい。

問 甲板室後部端部に設けられた凹入部の取扱いについて (57 四国)

- 1 下図のように甲板室後部端部に設けられた凹入部は、規則第32条第4号を適用してよいでしょうか。
- 2 上部構造物の容積の測り方について

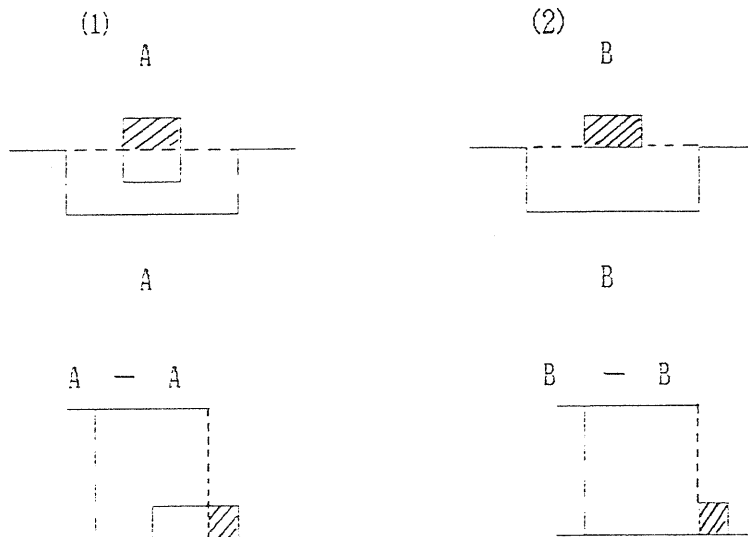
上部構造物の測り方は、上層甲板の下方全体を測り、それから除外場所（斜線部）を差し引く方法でよい。また、除外場所の測り方は、甲板室の周縁の囲壁の板厚を含めなくてよいでしょうか。



- (回答)
- 1 後端凹入部については、規則第32条第1号の端壁開口の規定は適用できない。また、規則第32条第4号の凹入部の規定も適用できない。（上部構造物の周縁の仕切りの凹入部ではない。）従って、除外場所とはならない。
 - 2 上部構造物の限域（閉囲場所）は、上層甲板の下方の場所全体である。
上部構造物の測り方及び除外場所の測り方は、貴見のとおり。

問 規則第32条第4号のリセス内に構造物がある場合の取扱い (59 東北)

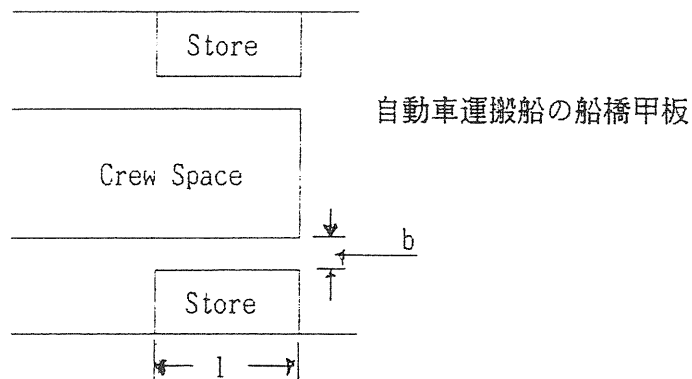
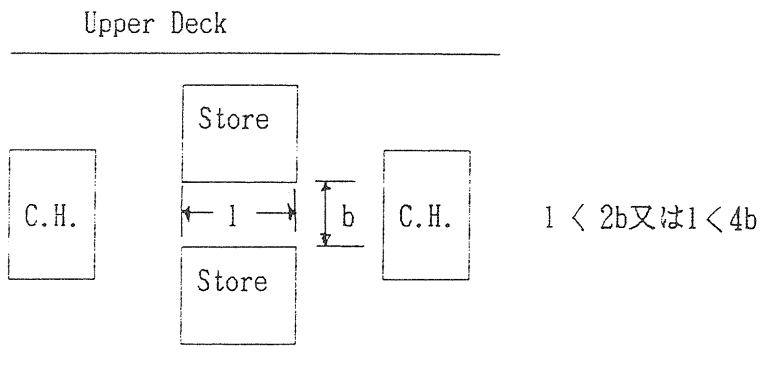
規則第32条第4号を満足するリセス内に心得10-1ーア又はイに該当する構造物がある場合、(1)、(2)ともに非除外とし構造物についても総トン数に算入してよい。



(回答) 凹入部は除外しないが、微小容積（斜線部）の構造物をも算入するものではない。

問 甲板室の前後端が開放された場所の取扱い (59 四国)

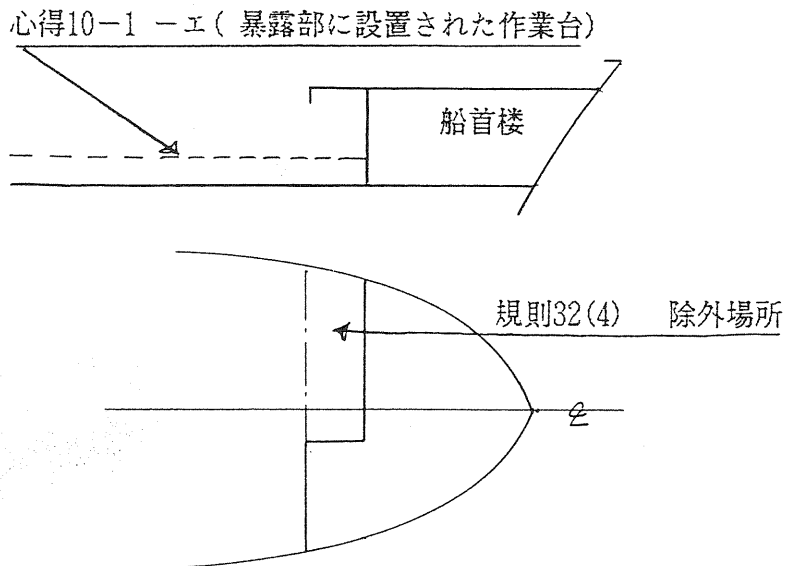
下図のような覆い甲板下部の場所 (前後端開放) を除外場所として扱えないか。(規則第32条第4号に準ずる場所とみなす。)



(回答) 除外できない。

問 除外場所内の作業台について (59 先任中国)

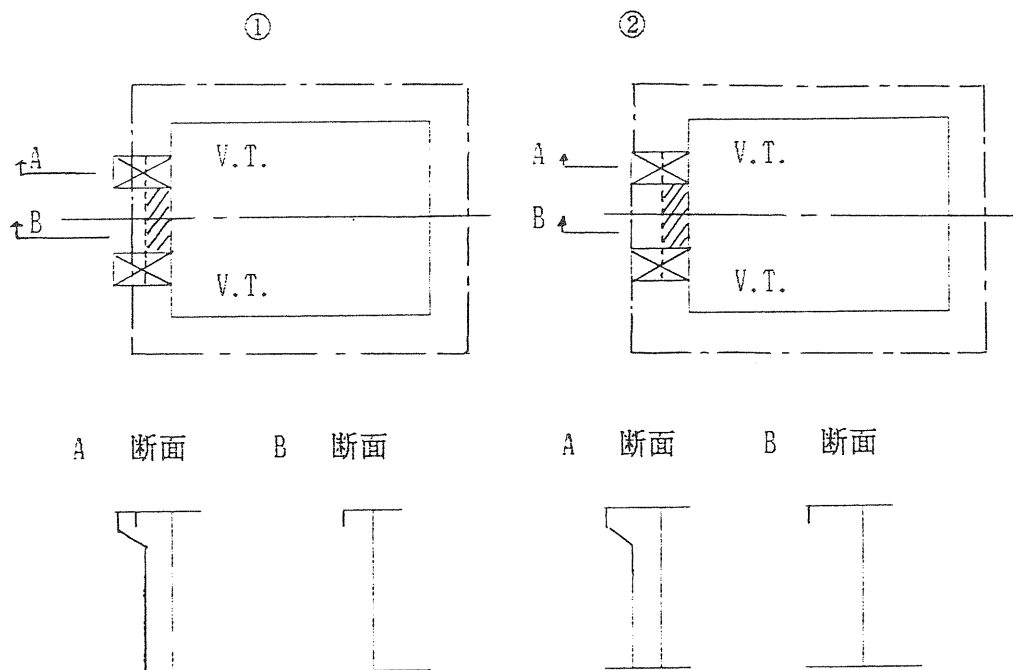
規則第32条第4号の除外場所内に心得10-1 -エによる構造の作業台を設けた場合、この作業台を心得33-アに掲げる補機台等の「等」に含めて無視して凹入部の除外を認めてよいか。



(回答) 貴見のとおり取り扱って差し支えない。

問 閉囲場所について (61 中国)

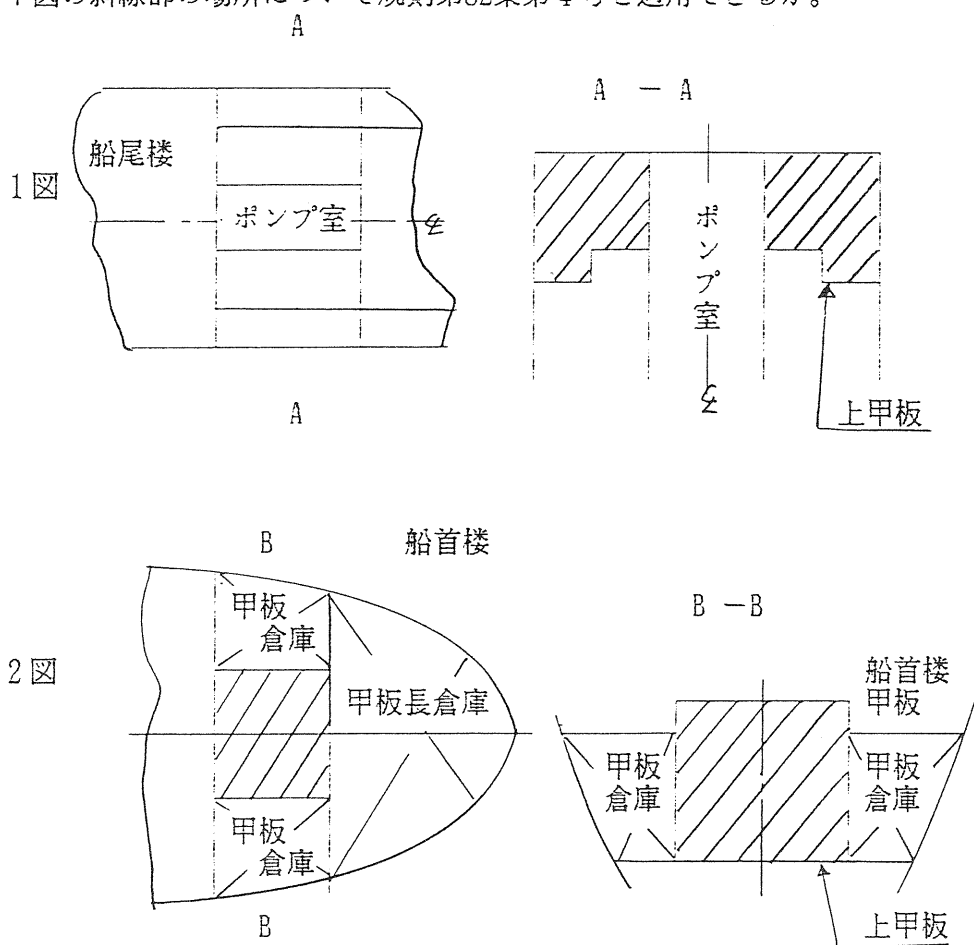
甲板室の端壁に取り付けられている通風囲壁があり、その囲壁間に天井覆いが張り出された場合、その下部は閉囲場所として取り扱われると思われるが、下図の①、②の場合長さはどこまで採ればよいか。また、規則第32条～33条第4号を適用できるか。



(回答) 図中  部を閉囲場所とする。当該場所に規則第32条第4号を適用する。

問 上部構造物の凹入部について (61 九州)

下図の斜線部の場所について規則第32条第4号を適用できるか。

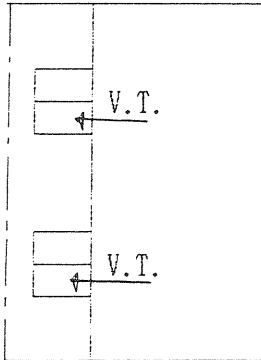


(回答) 1 図 本船の場合、上甲板及び隆起部を下層の甲板とし、規則第32条第4号を適用する。

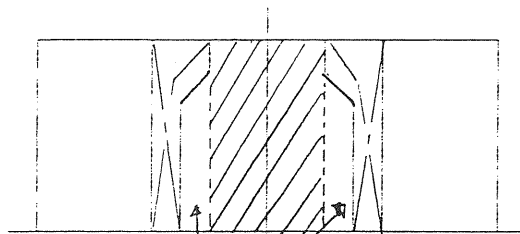
2 図 規則第32条第4号を適用する。

問 規則第32条及び第33条第4号の凹入について (62 中国)

下図のように甲板室後部に通風囲壁がある場合、斜線部も除外できないか。



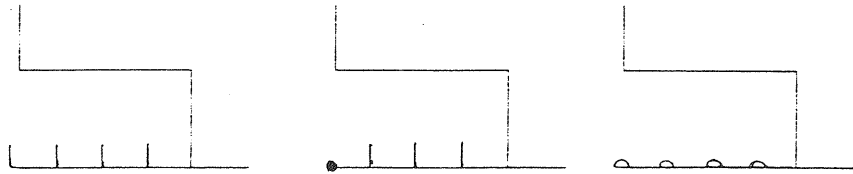
(回答) 斜線部を含めて除外場所と扱わない。



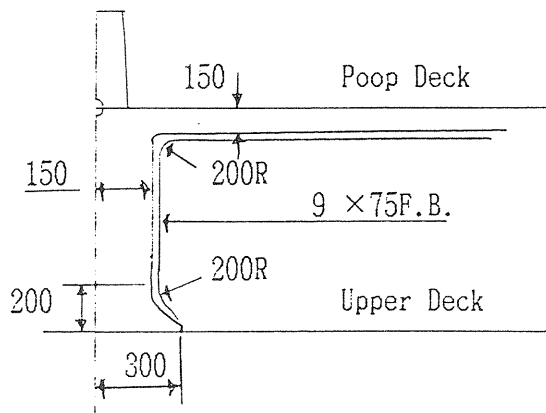
開口の高さが下層の甲板から上層の甲板
まで達していない。

問 規則第32条第4号の開口について (63 九州)

1. 昭和58年度九州測度官会議において「甲板室の凹入部の内部に設けられたスティフナは、除外場所の条件を阻害するものではない」としているが、開口面の設けられたスティフナ、丸棒、半丸鋼は如何でしょうか。



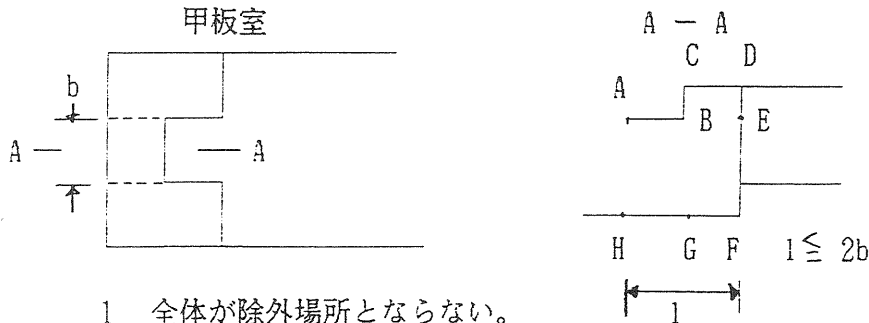
2. 解説32～33-4 - (2) の図のように船首楼及び船尾楼の船側の凹入部の開口面の肋骨は除外場所の条件を阻害するでしょうか。



(回答) 1, 2 とも除外場所の要件を阻害しない。

問 規則第32条第4号の除外場所について (63 先任中部)

解説32～33-4 - (1) で凹入部の奥の幅が開口より広がっている場合は除外とはならないとありますが、下図のように奥の高さが開口の高さより高くなっている場合、下記のいずれの取扱いにすべきでしょうか。



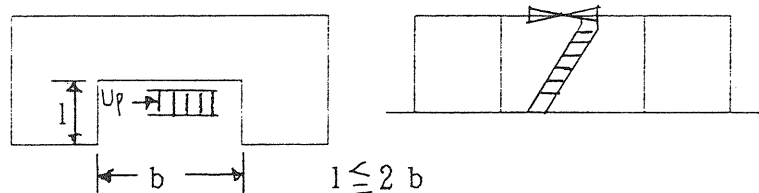
- 1 全体が除外場所とならない。
- 2 ABGHまでが除外場所となる。
- 3 AEFHまでが除外場所となる。
- 4 全体が除外場所となる。

(回答) 1とする。

問 規則第32条第4号の適用について (63 先任東北)

凹入部内に階段を設けた場合の取扱いについては、下記のように取り扱いたい。

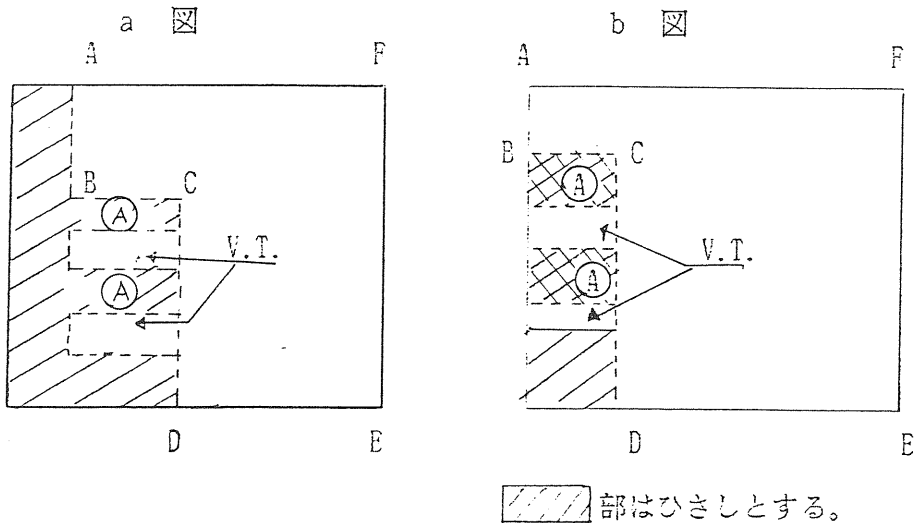
- 1 階段部に裏板がある場合
規則第32条第4号を適用しない。
- 2 階段部に裏板がない場合
心得33-1 アにより、階段部は構造物ではないと取扱い規則第32条第4号を適用する。



(回答) 上図のような場合、1、2とも規則第32条第4号を適用する。

問 閉囲場所に認定について（元年 近畿・神戸）

- 1 下図aにおいて、解説5－（1）に規定する構造上の囲壁はABCDEFとし、V.T. は突出部として取り扱いたい。
- 2 下図bにおいて、構造上の囲壁は1と同様にABCDEFとし、部は閉囲場所（V.T.を含む）とする。ただし、構造物の周縁の凹入とはみなされないので規則第32条第4号を適用しない。



（回答） 図a, bにおいて、周縁の構造上の囲壁は解説5－（1）により通風囲壁を含めたものをいう。従って①の場所については凹入部となり、規則第32条第4号を適用する。

(5) 第32条～第33条第5号関係

問 規則32条第5号の適用について (62 中部)

両船側に達しない覆い下部の場所にも適用してよろしいでしょうか。

(回答) 規則32条第5号は、両船側に達するか否かに係わらず適用される。
当該場所がトン数法規則第32条第5号の開口要件を満足する場合、覆い上部の構造物があっても適用して差し支えない。

問 ヘリコプターデッキ下部の場所について (62 近畿・神戸)

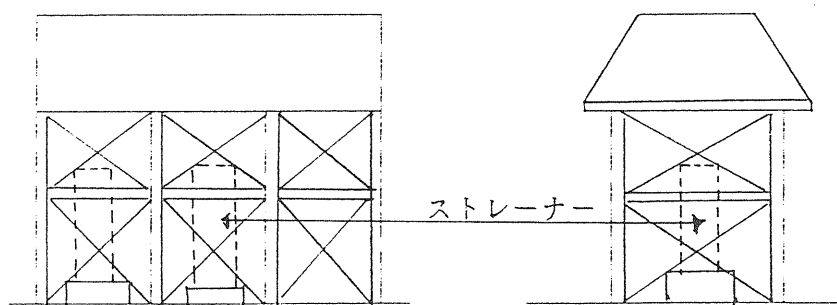
ヘリコプターデッキ下部は、規則32条第5号により除外できないか。あるいは心得10-1-1を適用してよろしいか。

(回答) 規則32条第5号により除外する。

問 上甲板上に設けられた作業台(鋼製)の取扱いについて (62 九州)

タンカーの上甲板上にストレーナーの整備のために鋼製作業台が設けられている場合があるが、閉囲場所として取り扱うべきか。

閉囲場所として取り扱った場合、規則第32条第5号及び第33条第5号に基づき除外して差し支えないか。また、当該場所について解説10-1-(7)-(イ)が適用できないか。



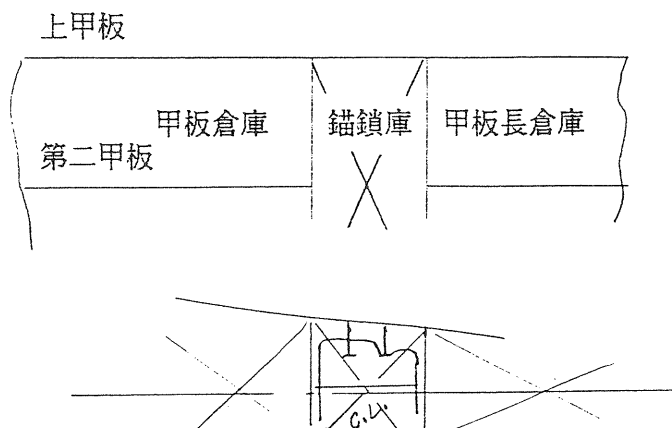
(回答) 閉囲場所とする。規則第32条第5号を満足すれば除外する。

第36条関係(法第5条第3項の運輸省令で定める船舶「二層甲板船」)

第1項第1号

問 二層甲板船における第二甲板の連続性について (60 先任四国)

下図の第二甲板は後部より連続しているが、船側から船側まで使用されている錨鎖庫に開口(船首隔壁後端部に一肋骨心距以上の甲板及び船側部の甲板も満足しない)がある場合、甲板の一部に開口があるものとして心得36-1 - ii の要件を満足するものとして取り扱ってよいか。



(回答) 心得36-1 -(ii) の要件を満足しない。

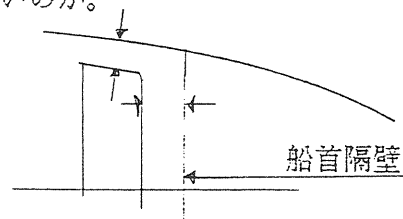
問 心得36-1 の「第二甲板の要件」について(60 研修九州)

自動車運搬船等の多層甲板船は上甲板より下方の甲板を第二甲板(乾舷甲板)とするため、上甲板と第二甲板の間にある甲板に開口を設け心得36-1 の「第二甲板の要件」を満足させないようにする船舶が多い。心得36-1 によれば～(iii)の要件うち一つでも満足しなければ第二甲板とならないと思います。

別添図面の船舶は、No.4 Deck のFr.107～Fr.105に開口を設けて第二甲板の要件を欠かせ、No.3 Deck を第二甲板としようとしています。No.4 Deck の開口部の梁上側板は鋼船構造規程第246 条の有効甲板の幅を満足していないので「第二甲板の要件を満足しない甲板」としてよろしいでしょうか。下記の点について検討願います。

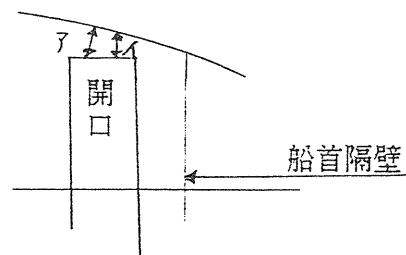
垂線間長	80.00m	計画総トン数	1590トン
登録長	82.11m	航行区域	沿海
幅(型)	16.00m	規則第36条適用の有無	有り
深さ(型)	9.20m	鋼船構造規程第246 条	
喫水(計画)	5.53m	の有効甲板の幅	968mm

- 1 第二甲板とならないためには心得36-1 の(i)(ii) の要件を二つとも満足させないようにしなければならないのか。



(回答) 心得36-1 -(i)(ii)(iii) の要件を満足すれば第二に甲板と認定できる。

- 2 梁上側板の幅について
(1) 梁上側板の幅の採り方



- ア 外板に直角に計測
イ 船体中心線に直角に計測

(回答) アが原則である。

- (2) 梁上側板の幅の軽減

鋼船構造規程第246 条の梁上側板の幅は中央部Lの1/2 間の前後は暫次幅を減ずることができるとなっているが、これをそのまま適用してよいか。

(回答) よい。

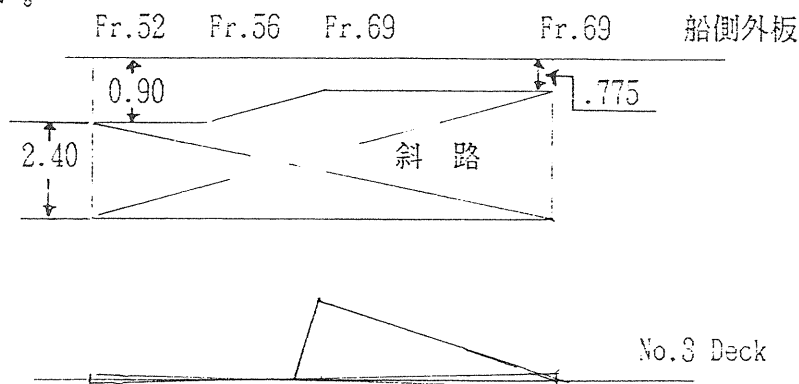
3 第二甲板の要件を欠くために、開口の大きさ、形はどの程度でよいか。

(回答) 心得36-1 -(i)(ii)(iii) の条件による。

4 下層の貨物倉内の換気のための通風囲壁による甲板の切り欠きがNo.3 Deck (第二甲板) にあるが、この甲板の切り欠きは心得36-1 -(i) の要件を欠くことになるのか。

(回答) 欠くことにならない。

5 No.3 Deck (第二甲板で乾舷甲板) の左舷側 (Fr.52 ~ Fr.69) に自動車の出入りのためのスロープウェイがある。この部分の梁上側板の有効幅は鋼船構造規程第246 条に規定する幅を満足していないので第二甲板とすることができない。



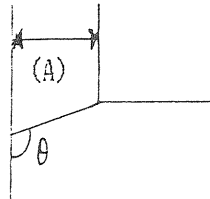
(回答) 船首尾隔壁間の上図のような開口を設けたとしても鋼船構造規程等で甲板の条件が満足しているならば心得36-1 -(i) を満たす。

6 NKの鋼船規則では、強度上の寸法を満足すればよく梁上側板の幅は定められていない。この規則を適用した船舶も第二甲板とするためには、鋼船構造規程第246 条の有効甲板の幅を満足しなければならないか。

(回答) 甲板開口部の構造が明確に判断できる図面を添えて伺いでほしい。

問 第二甲板の傾斜について (63 近畿・神戸)

二層甲板船において、減トンするために第二甲板を幅方向で傾斜させた場合、この傾斜した部分の甲板の幅 (A) 又は角度に規定はありますか。



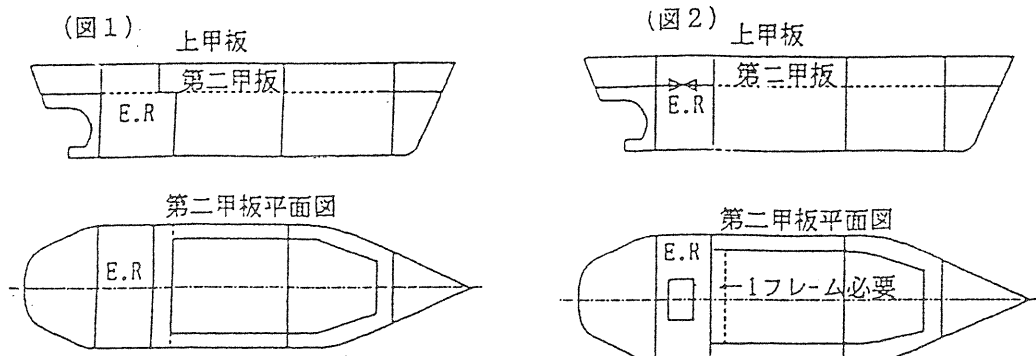
(回答) (A) が有効甲板幅以上で、かつ、傾斜が $1/4$ 未満であれば認めて差し支えない。

第二甲板の連続性（機関室前端壁の1フレームの規定）について

(63 先任本省)

第二甲板の連続性に関する機関室前端壁の1フレームの規定は、通常、機関室において甲板が中断することが多いことから、機関室前端壁の1フレーム以上の甲板を設けることにより貨物倉等の区画内の横の連続性を持たせることとしたものである。ところで、最近複雑な形態の第二甲板が出現しているが、下図1のような場合、第二甲板を平面で見ると機関室前端壁の前方の区画で機関室前端壁と併用の甲板（1フレーム以上）により連続性を有するものと判断できる。

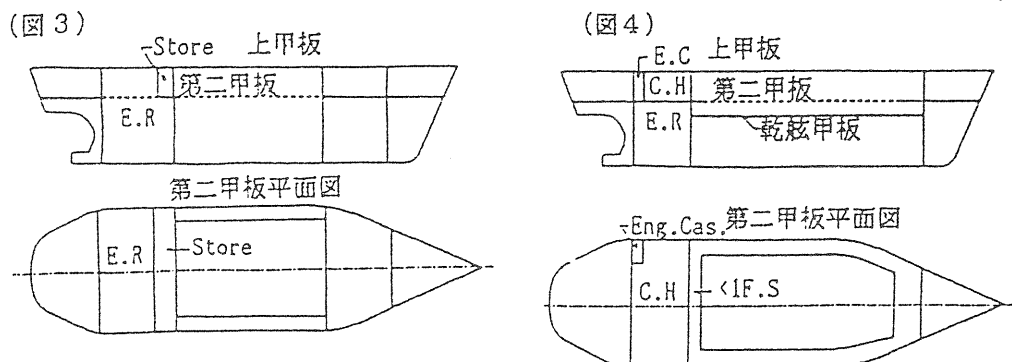
なお、機関室内の甲板の有無については問うていないことから、下図2のような機関室内の甲板があっても連続性を検討するうえではこれを考慮しない。



以下の事例については次の理由により第二甲板の連続性を満足している。

(下図3) 貨物倉内だけでいえば1フレーム以上の甲板を有しないが、Storeも含めて考えると階段を有する機関室前端壁の水平部分が1フレーム以上の甲板でもあるため、1フレーム以上の規定はすでに満足しており、機関室前端壁において第二甲板が中断されているとは言えない。

(下図4) 本船の第二甲板の連続性を考慮するにあたり、第二甲板を平面で見ると機関室は存在しないことから、機関室により第二甲板が中断する構造とは言えない。

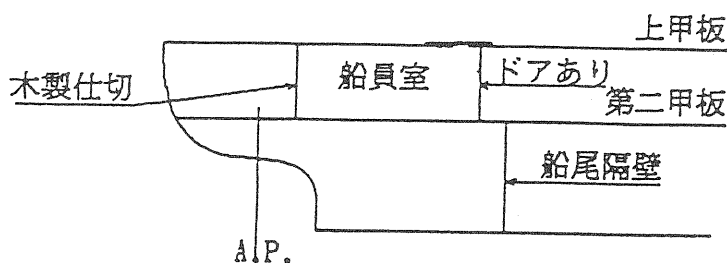


第1項第2号

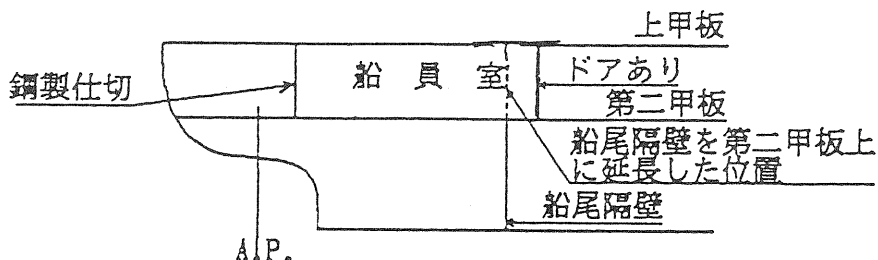
問 124 トン型底引き網漁船の船尾船員室の取扱い(57 北海道)

124 トン型底引き網漁船において、下図1及び2のように船尾船員室が配置された場合、規則第36条第2号にいう上甲板と第二甲板との間における船首尾隔壁間にある閉囲場所の要件を満足するか否か。

1 船尾隔壁より後方に鋼製隔壁がある場合



2 船尾隔壁より前方に鋼製隔壁がある場合



(回答) 1 満足する。

2 満足しない。

問 自動車固縛装置等の取扱い (57 東北)

自動車運搬船の自動車固縛装置等を貨物保全のための装置とみるか、また、貨物倉内にこれらを格納する倉庫がある場合の取扱いはいかがでしょうか。

(回答) アイリングは認めてよい。
ターンバックルについては定めていない。
自動車固縛装置等を格納する倉庫は船用品倉庫として取り扱う。

問 二層甲板の要件について (57 東北)

二層甲板の要件について、汚水処理装置、廃油焼却炉、清水膨張タンク等は、規則第36条第2号にいう場所として認められないか。また、燃料油加熱用ボイラーは、心得36-2 -カーc に該当するのか。

(回答) 甲板間の機関室以外の場所に独立して設けられていれば認められない。また、燃料油加熱用ボイラーは一般には機関室内又は機関室に隣接して設けられている。隣接して設けられている場合、その区画を機関室囲壁内の場所又は機関室囲壁の限域とみなすことができれば心得36-2 -イーに該当する。
燃料油加熱用ボイラーは、心得36-2 -c に該当しない。

規則第36条第2号に掲げる場所内にタンクを設置した場合の取扱い
(63 先任本省)

甲板間の用途によって当該場所内で油又は水が必要なためタンクを設置しようとする場合があるが、規則第36条第2号に掲げる場所内（機関室及び心得36-2 -カーg に該当する場所を除く。）にタンクを設置した場合は、その種類を問わず、従来どおり規則第36条第2号の要件を満足しないものとする。

なお、機器との一体型タンク（機器内部にタンクがあるもの等）と認定されるものについては全体を機器として取り扱う。

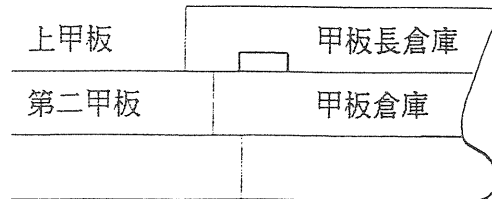
問 二層甲板船の要件について (58 四国)

甲板間の貨物積載場所が一時的に空所となる場合であっても規則第36条第2号の要件を満たすものと解してよいか。

(回答) よい。

問 二層甲板船の甲板倉庫に認定について (58 四国)

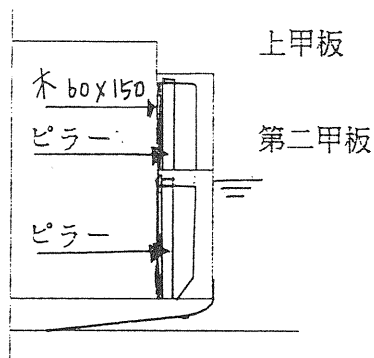
下図の船舶は、船首部甲板倉庫上部に出し入れのための倉庫が設けられているが、直接暴露部に面していない。この甲板倉庫を規則第36条第2号の船用品倉庫と認定してよいか。



(回答) 認定してよい。

問 二層甲板船における甲板間のピラーの取扱い (58 四国)

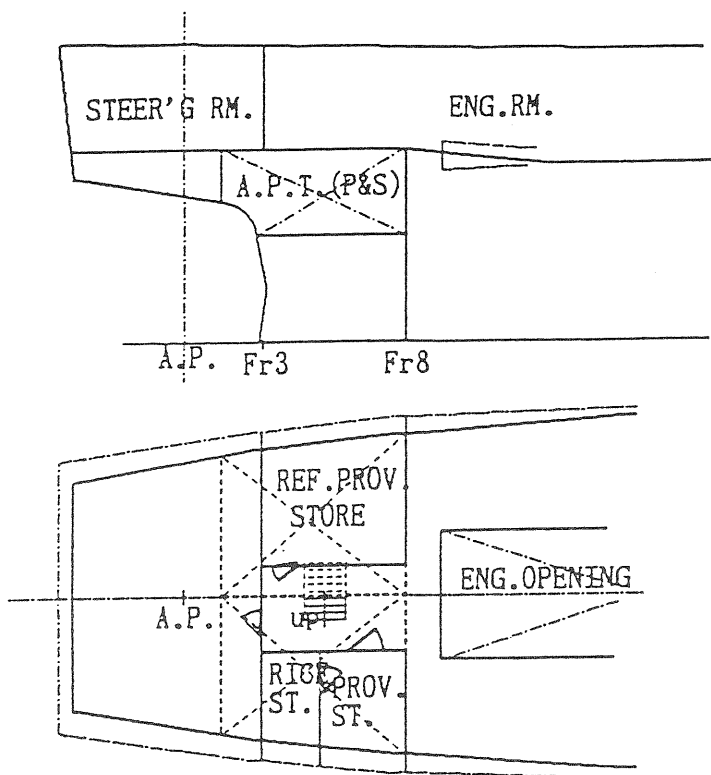
鋼材運搬船において、貨物の荷崩れ防止のために四肋骨毎にピラーを設置し、中間にサイドスパーリングを設けた場合、ピラーと外板との間の場所を規則第36条における貨物積載場所として認定してよいか。



(回答) 認定して差し支えない。

問 船尾隔壁の認定について (58 九州)

下図のように、第二甲板下ではFr.8の隔壁、第二甲板上ではFr.3の隔壁が船尾隔壁と認められる船舶について、第二甲板上の船尾隔壁から船首側に食料品倉庫(左、右)があるため、規則第36条第2号の要件に適合しないので規則第36条の非適用船舶としてよいか。



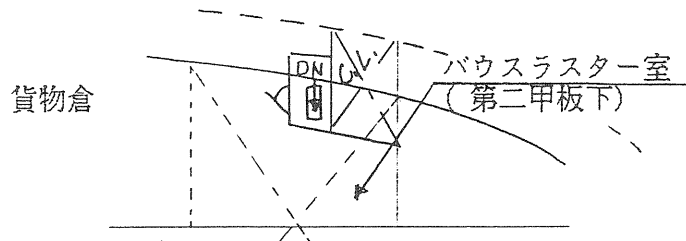
(回答) Fr.3の隔壁が船尾隔壁と認められる場合、本船は規則第36条の非適用船舶である。

なお、Fr.3の隔壁に設けている扉が水密であれば当該隔壁を船尾隔壁とし、非水密であれば心得36-2 アによりFr.8に船尾隔壁があるものとして取り扱う。

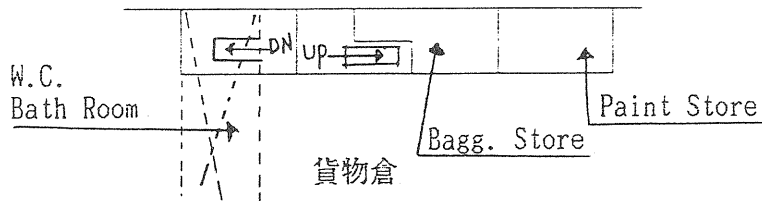
問 規則第36条第2号の取扱い (59 九州)

第二甲板下に次のような場所があり、これらの場所に出入りするための出入口等を甲板間に設置した場合、規則第36条第2号の要件を満足しなくなると思われるがいかがでしょうか。

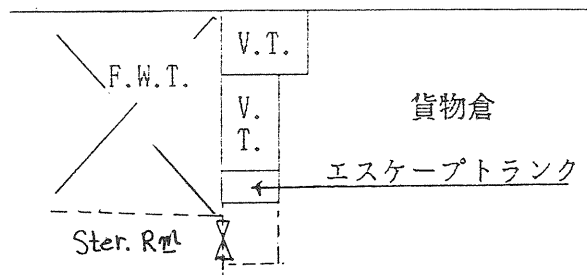
1 バウスラスター室がある場合



2 船員居室以外の供用場所（便所、浴室、洗濯室等）がある場合



3 操舵機室がある場合



(回答) 貴見のとおり

※ 1及び3については、解説36-2-(8)の改正により満足することとなる。

問 規則第36条第2号の取扱い (62 研修四国)

第二甲板下にあり空所等に出入りするための甲板間にある1立方メートル未満の艙口は要件を阻害しないものとしてよいか。

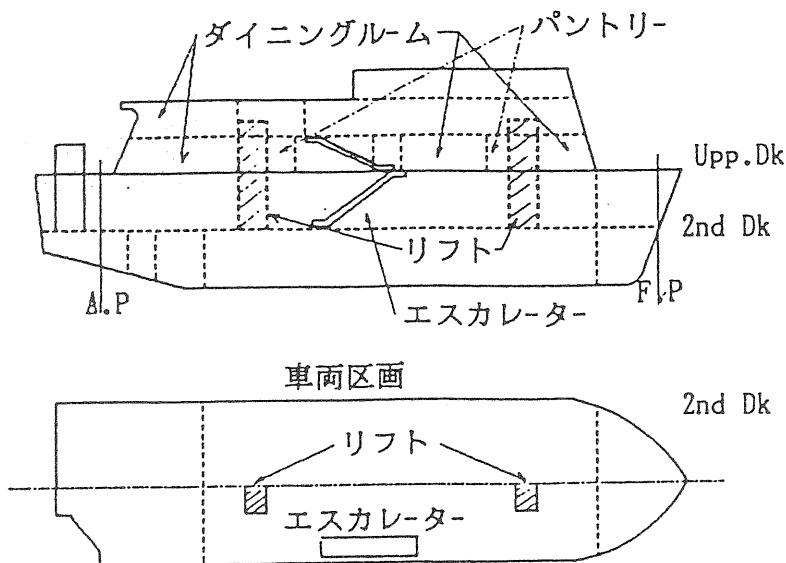
(回答) 規則第36条第2号の要件を満足しない。

問 規則第36条の適用について(60 九州)

本船は、5000トンカーフェリーとして計画中の二層甲板船である。

規則第36条の適用に際し甲板間にある料理専用リフト、エスカレーターを下記のとおり取り扱ってよいか。(料理専用リフトは、陸上で調理した料理を船尾ランプウェイから搬入し、リフトによりパントリーを経由してダイニングルームへ運ぶものである。)

- 1 リフト： 旅客用の食料室を貨物積載場所に含めないことから、料理についても貨物としない。従って、リフトは貨物荷役のための装置とはならず規則第36条に抵触する。
- 2 エスカレーター： エスカレーターは、駆動装置も含めて心得36-2 ーカードの昇降器とする。

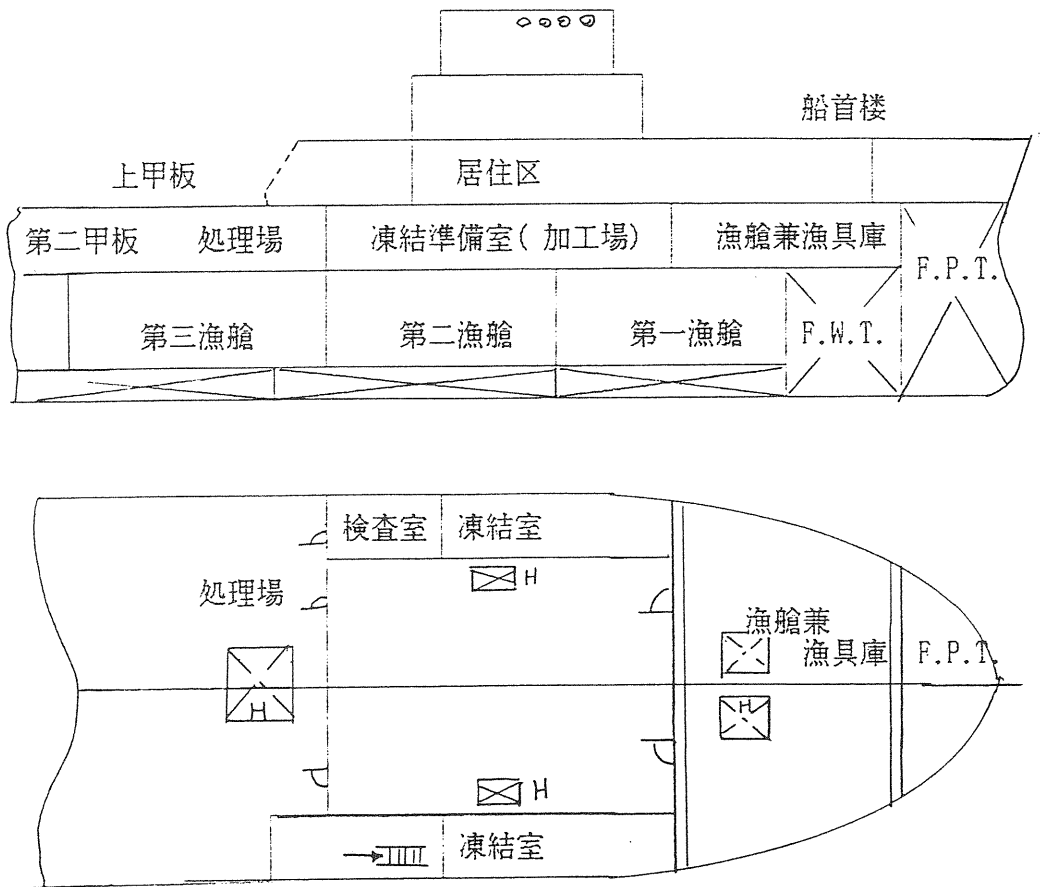


(回答) 料理専用リフトは貴見のとおり取り扱い、車両搬入者が利用するエスカレーター(その駆動装置を含む)は、心得36-2 ーカードの甲板間の貨物倉への出入りのための昇降器に該当する

問 甲板間の用途について (62 先任北海道)

第二甲板と上甲板との間にある漁獲物処理場(加工工場)の附属設備として製品検査のために検査室を設けた場合、規則第36条の適用船として認められるか。

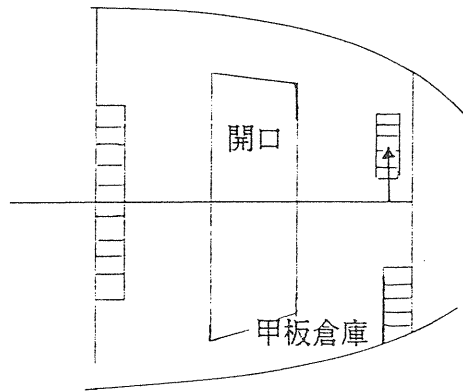
499 トン型遠洋底引き網漁船



(回答) 漁獲物処理場に関する製品検査のみに使用される場所と判断されれば認めて差し支えない。

問 第二甲板の出入口開口等について（62 先任四国）

第二甲板に出入口開口等が設けられた場合二層甲板の要件を阻害するか。また、第二甲板下が甲板倉庫の場合の取扱いはいかにすべきか。

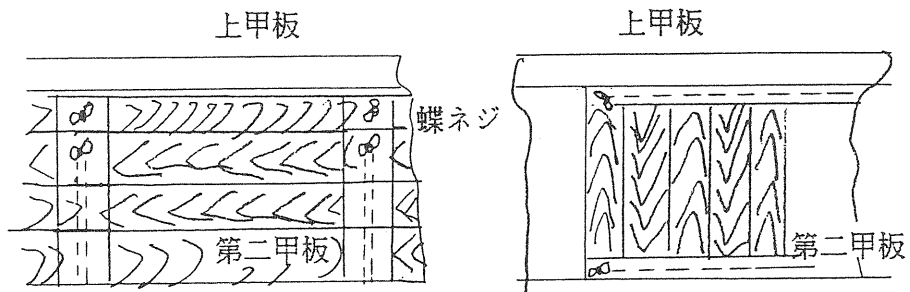


- （回答） 1. 出入口開口については、解説36-2-(8)による。
2. 重量軽減目的の開口上部は甲板倉庫とは認められない。また、第二甲板下が甲板倉庫としても、開口を利用し第二甲板上下にわたり甲板倉庫として利用されとは思われない。

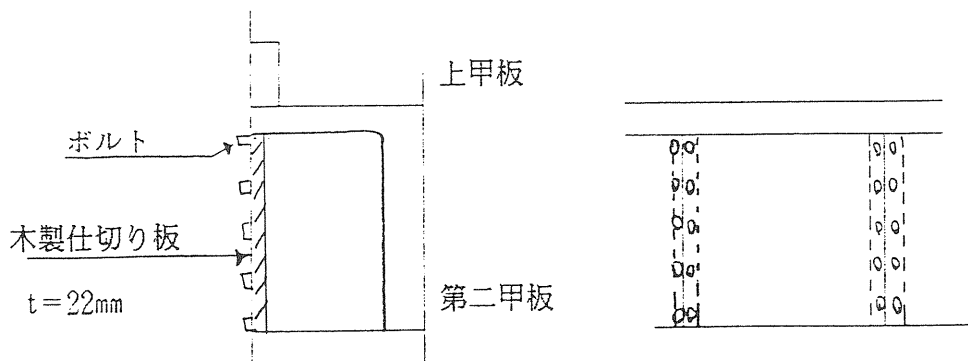
問 二層甲板型貨物船の貨物倉の甲板間の差し板の取扱い（2 先任四国）

貨物倉内の甲板間における差し板の構造について、下記の取扱いでよいか。

1 差し板の止め金を蝶ネジで締めつける構造



2 差し板構造ではなく、ピラー間に一枚の仕切り板（木製）をボルトで止める構造



3 差し板を取り付けるピラーの間隔は四肋骨心距以上は必要か。
ピラーの数が異常に多くなる恐れがあると思われるので、四肋骨心距程
どが適当と考えられる。

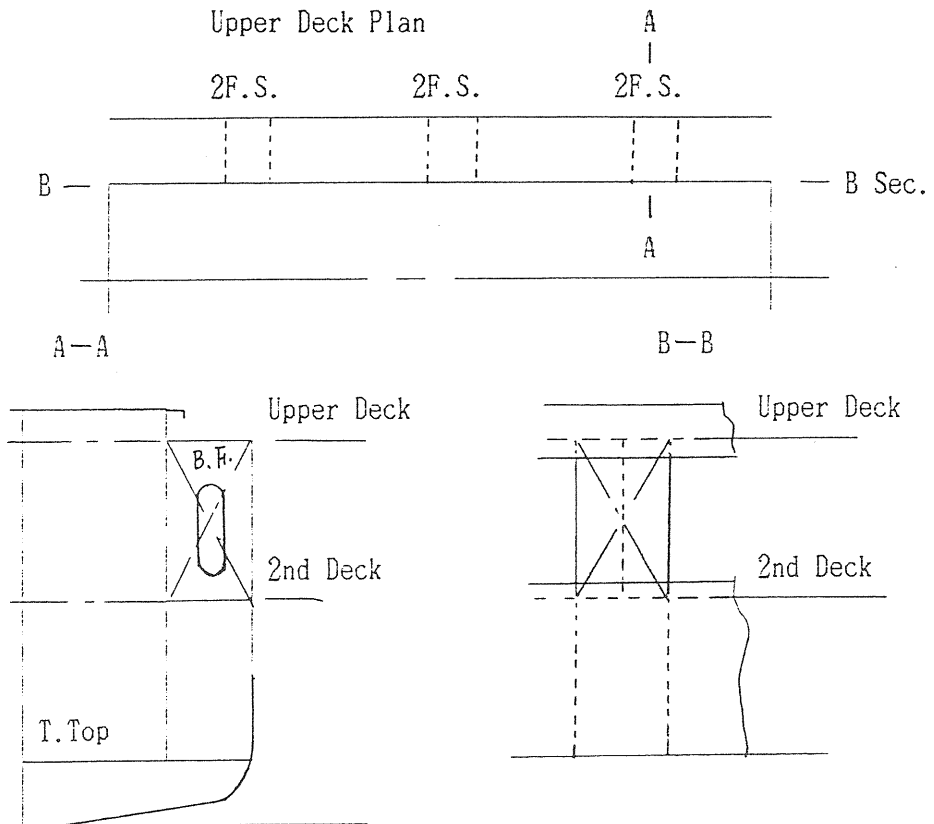
（回答） 1、2 蝶ネジ、ボルトにて直接「板」を締め付ける構造のものは海査第425号の差し板に該当しない。

3 四肋骨心距以上とする。

問 ボックスフレームの取扱いについて（2 先任四国）

二層甲板型貨物船で、ボックスフレームが第二甲板の幅と同じであり、貨物点検等のための通行用の開口を設けてあるが、全体を貨物倉としてよいか。

構造上第二甲板の幅まで必要とは思えないので、幅方向についても基準を設ける必要があるのではないか。



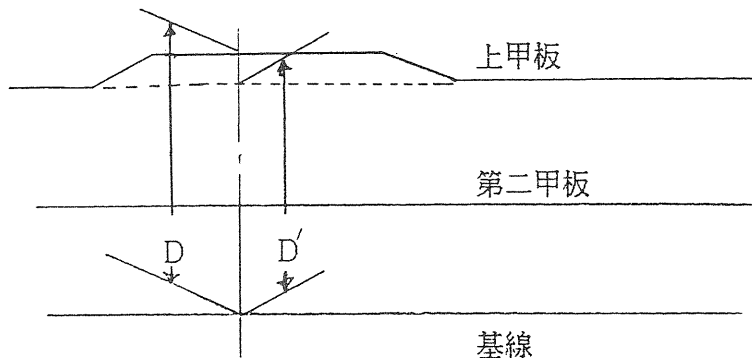
（回答） 最小限度の部材を箱状に構成し、強度を効果的に得るのがボックスフレームであり、本件のように通行可能な開口を設けた構造のものはボックスフレームとはいえない。

ボックスフレームの幅については個々の船舶の構造・形状により定まるものであり、一義的に基準を設けることは困難であると思われることから当面は強度・必要性を十分調査のうえ必要最小限の寸法のものにつき認めることとされたい。

第1項第3号

問 B/A の取扱いについて(58 九州)

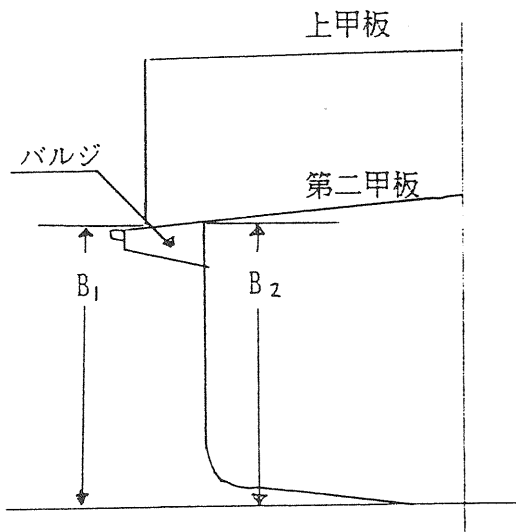
下図の場合、型深さは、解説2-2-(2)-(イ)により勾配が1/4未満の場合には最上層の甲板が上甲板となるが、「A」算定用の型深さはDでよいか。



(回答) 本図の場合は、 D' とする。

問 二層甲板型砂利運搬船の第二甲板の船側の位置について(60 中部)

規則第36条第3号における $B/A < 0.9$ の算式におけるBの説明によれば「・・船側における第二甲板の下面」となっているが下図のように船側に段差がある場合の計測位置は B_1 又は B_2 のいずれか。



(回答) B_2 (安全法上の取扱いと同一)とする。

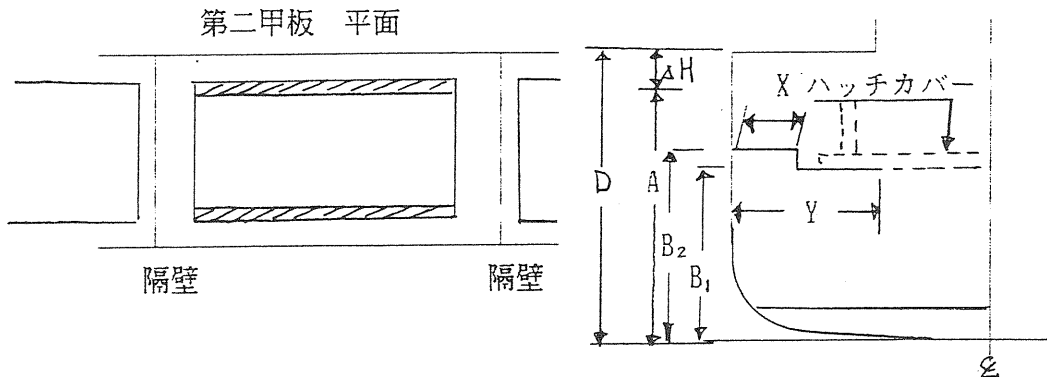
問 規則第36条第3号のBの取扱いについて (60 九州)

本船のハッチカバーの開閉呼び第二甲板を平らにするために下図斜線部を低くした構造としている。

鋼構造規程第246条の有効甲板の梁上側板の幅はXでは満足せずYにて満足する。

乾舷甲板は B_2 の甲板とするとのことである。(NK船級)

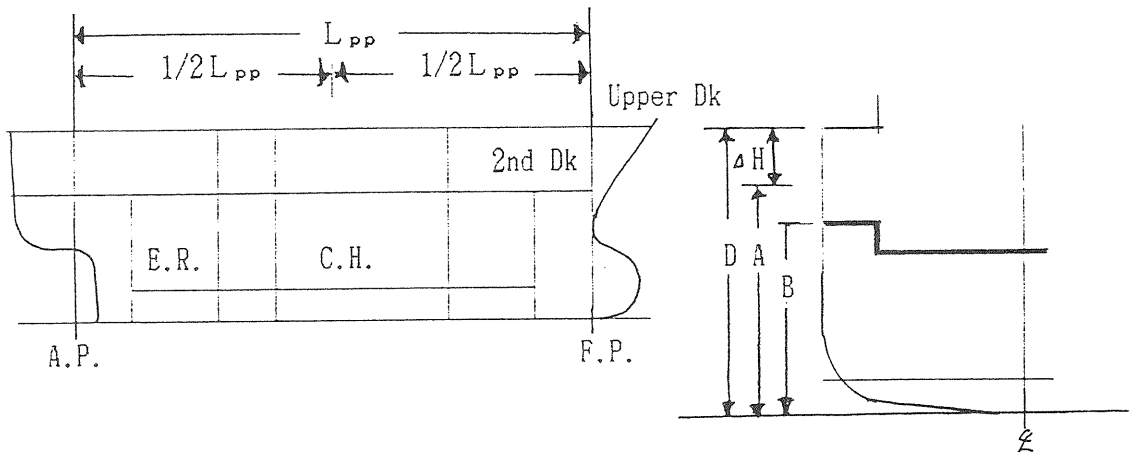
この場合、この低下部を解説36-3-(2)の隔壁から隔壁にわたらない階段と解し、規則第36条第3号のBは B_2 を取ることによいか。



(回答) B_2 で算定されたい。(解説36-3-(2)は使われない)

問 解説36-1-(1)について (61 中国)

下図は規則第36条船舶の石材運搬船として計画中であり、第二甲板上に石材を運搬するため船主の要望により第二甲板を一線のように凹入した場合、Bは図のとおりでよいでしょうか。

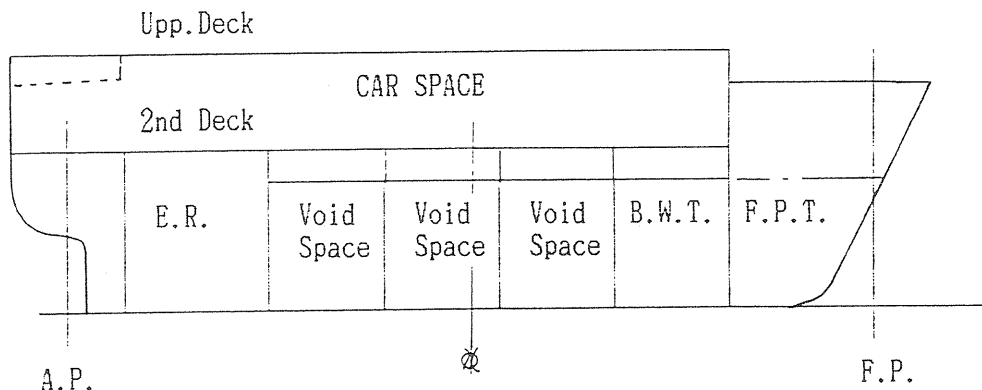


(回答) 第二甲板が規則第36条第1号、第2号及び心得36-1の要件を満たす場合は、貴見のとおり。

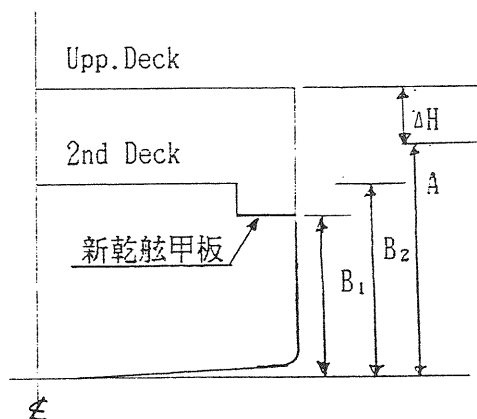
問 規則第36条第3号の適用について (61 中国)

下図のように第二甲板が機関室前端壁より船首隔壁間にわたり船側部において低下している場合、規則第36条第3号に規定する「B」の計測位置は B_1 又は B_2 いずれとすべきか。

なお、低下部の甲板幅(0.60)は心得36-1-(i)の有効甲板幅を満足していない。



L.P.P.	54.00
B	12.40
D	9.50
B_1	3.90
B_2	5.10
A	8.68

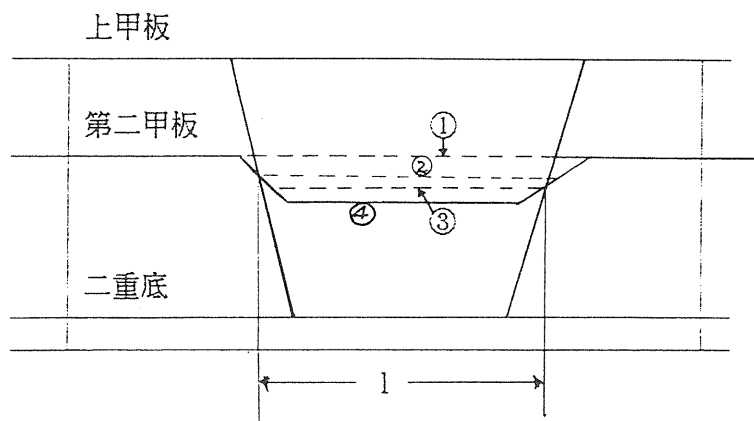


(回答) 低下部の甲板幅が心得36-1-(i)を満足しない場合は、二層甲板船として扱われない。

問 二層甲板型砂利船の貨物倉について (62 近畿・神戸)

下図のような貨物倉の前後に傾斜したスクリーンバルクヘッドがある場合(第二甲板の勾配は1/4 未満)の取扱いについて伺いたい。

1. 解説36-3-(2)の隔壁の間の距離はどの位置を採ればよいか。
2. 当該低下部の前後の甲板のうち低い方の甲板の下面を順正に延長した面までの垂直距離はどちらとすべきか。



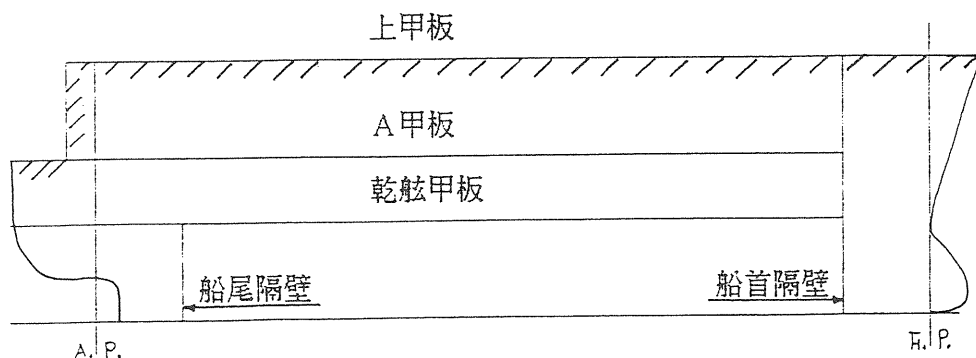
- (回答)
1. スクリーンバルクヘッドが水密構造であれば1とする。
 2. 上記1とすることにより隔壁間にわたる階段とみなすので、前後を延長することはない。

問 規則第36条の第二甲板の認定について(62 九州)

1. カーフェリー(15000G/T)の場合

本船の上甲板は、下図の斜線で示すとおり船尾端においてA甲板と一致する形状となっている。

A甲板が、心得36-1 にいう第二甲板の要件を満足するならば、規則第36条第1号の上甲板から第二層にある甲板として取り扱ってよいか。(この場合B/A を算定する場合のB となる。)



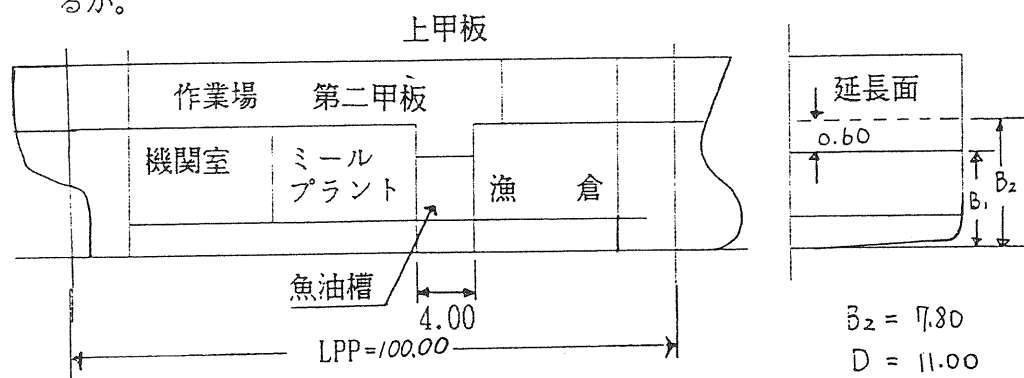
(回答) 貴見のとおり。

2. トロール漁船(3500G/T)の場合

本船は、第二甲板上に設置する加工機械のため船体中央部4.0M間において第二甲板を両船側にわたり0.6M低下させている。

このように船体中央の前後の隔壁が接近している場合、規則第36条第3号のBは B_1 、 B_2 のいずれか。

また、上記が B_2 となる場合低下部の長さをどの程度にすれば B_1 となるか。

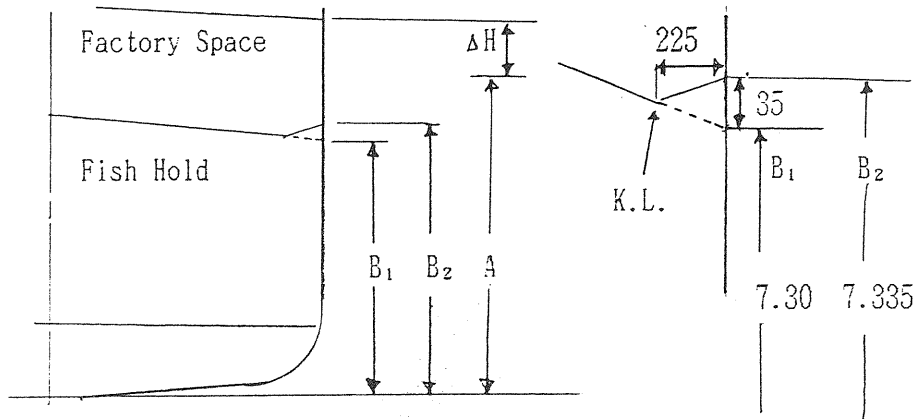


(回答) 本事例にあっては、当面 B_1 として差し支えない。
 なお、今後左図のように隔壁が接近して設けられた場合、異常に接近した場合等の制限基準(例えば、解説2-2-[2]-[ウ]の基準 $L_{PP}/10$)を検討する必要があると思われる。

問 規則第36条第3号の「B」の取扱いについて (62 中国)

本船は、二層甲板船の船尾トロール漁船であるが、下図のように甲板間の漁獲物処理場内の第二甲板が、排水効率を高めるために船側において、上部に傾斜した構造となっている。

満載喫水線規則上の型深さは主要部を順正に仮想し、船側外板との交点を上部基点として指定され (B_1)、この位置を基礎とし、乾舷甲板が指定される取扱いとなっているが、トン数規則第36条第3号に規定する「B」はこの取扱いに影響されることなく、実在する甲板の下面を上部基点とする (B_2) の取扱いでよいと思われるが確認したい。



(回答) 貴見のとおり取り扱われたい。

問 解説36-3 - (2) に掲げる隔壁の取扱い (63 中国)

船底から第二甲板までの完全な隔壁を要求するのか。また、二重底の取扱いはどうなりますか。

(回答) 隔壁とは、一般には船底から上甲板に達する仕切り壁を意味する。
(二層甲板船の場合、安全法上第二甲板が上甲板と扱われるので船底から第二甲板まで達する構造となっている。)
なお、スクリーンバルクヘッドでも差し支えない。

問 第二甲板の延長について (63 研修 東北)

解説36-3 - (2) の文中で「・・・甲板の下面を順正に延長した面までの垂直距離とする。」と規定されているが、この順正に延長した面とはベースラインと平行と取り扱ってよいのか。

(回答) 第二甲板は、一般にシャー有しないことを想定しているので、「順正に延長」とは、当該甲板に添って延長する。
なお、シャーを有する第二甲板であって解説36-3 - (2) の適用にあたり疑義がある場合は伺い出られたい。

第40条関係(貨物積載場所の合計容積の算定方法)

問 自動車運搬船の通風筒兼肋骨の取扱い(57 九州)

自動車運搬船の通風筒兼肋骨は、貨物積載場所を含めてよいか。

(回答) 貨物積載場所を含める。

問 鯖船の餌庫について(58 近畿)

鯖船の餌庫は V_c に算入してよいか。

(回答) 餌庫に漁獲物を積み込む場合がある餌庫であれば V_c に算入する。

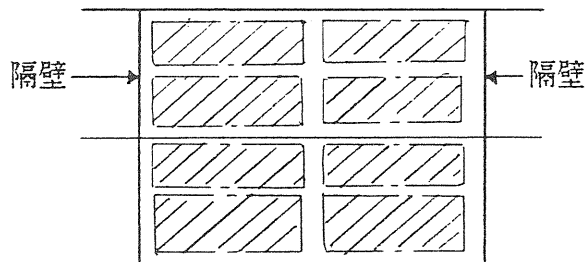
問 自動車運搬船の通風トランクの取扱い(58 四国)

自動車運搬船の通風トランクは、心得40-ア-の貨物保全のための装置の占める場所としてよいか。

(回答) よい。

問 コンテナ船の貨物積載場所について(59 中国)

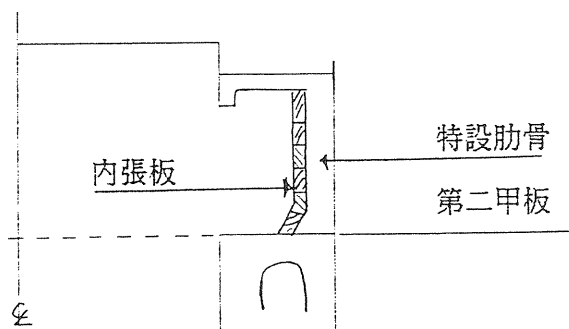
コンテナ専用船で下図のようにセルガイドで囲まれた場所(斜線部)を貨物積載場所として取り扱ってよいか。



(回答) 倉内全体が貨物積載場所である。

問 仕切り及び内張りについて (61 四国)

解説5 - (2) により貨物積載場所の容積を算定する場合、防熱材、内張板等
を無視しているが、下図のような二層甲板船の甲板間に内張板（木製）を特設
肋骨及びブラケットに固着した場合も無視してよいか。



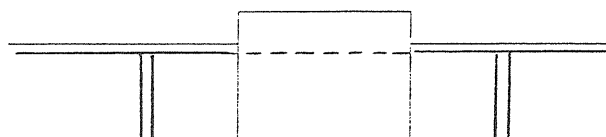
(回答) 心得5 - イによる。

問 貨物積載場所の容積の算定について(61 先任北海道)

貨物積載場所の容積に算入する倉口の容積は、下記の取扱いでよろしいか。
ただし、作業台が心得10-1-エに該当せず、閉囲場所の容積に算入され、
作業台より上方の倉口の容積が 1 m^3 以下の場合である。

- 1 作業台より下方の倉口の容積が 1 m^3 を越える場合
- 2 作業台より下方の倉口の容積が 1 m^3 未満で、かつ全体が 1 m^3 未満の場合
- 3 作業台より下方の倉口の容積が 1 m^3 未満で、かつ全体が 1 m^3 を越える場合

作業台を層と考え、閉囲場所の容積に算入されている倉口の容積を貨物積
載場所の容積に算入する取扱いでよろしいか。



(回答) 下記のとおり取り扱うこととする。

作 業 台 (心得10-1-エに該当しない)	倉 口 の 取 扱 い	
	総トン数	純トン数
作業台が倉口に接続している場合	倉口全体の容積を総トン数に算入	心得10-1-ア・イを適用
作業台が倉口に接続していない場合	心得10-1-ア・イを適用	心得10-1-ア・イを適用

問 漁獲物処理場について(61 先任新潟)

漁獲物処理場は、貨物積載場所ではないのではないかと。

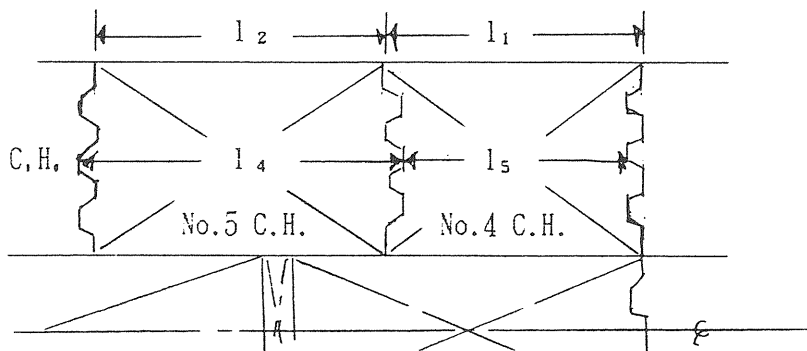
(回答) 漁獲物処理場が漁獲物の水洗い、選別等のみに使用される場合は、
貨物積載場所に含めない。当該場所が漁獲物の加工(漁獲物処理工場)
又は貨物の積載と兼用される場合は、心得40-ア- j 又は h により貨
物積載場所に含める。

第41条～第42条関係（貨物積載場所の容積の算定方法）

問 貨物倉容積の算定におけるコルゲート隔壁の取扱い（58 中国・九州）

下図のような貨物倉のコルゲート隔壁について

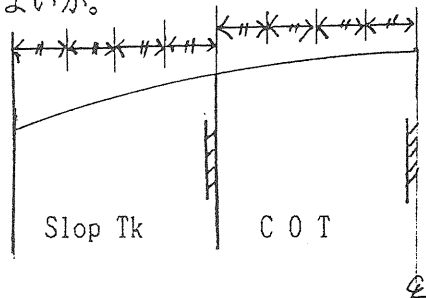
- (1) 貨物倉の容積を算定する場合、隔壁のコルゲート部分が無視してよい
か。
- (2) 国際トン数証書に記載する長さは、国際トン数証書及び国際トン数確
認書記載要領3.(B)(1)(iii)(イ)に「貨物積載場所ごとに最大の長さ又
は平均の長さ」とるが、どの長さか。



- (回答) (1) コルゲート隔壁の凹凸は無視して差し支えない。
- (2) l_1 及び l_2 とする。

問 貨物積載場所の計測について (58 四国)

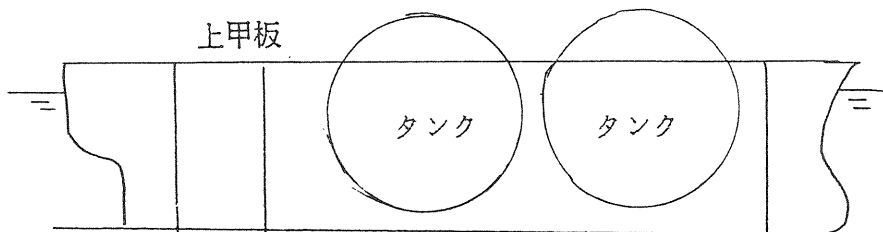
貨物積載場所は各場所ごとに計測することになるが、各キャンバーはそれぞれの幅を四等分しなければならないか。また、長さ方向及び幅方向の板厚は考慮しなくてよいか。



(回答) キャンバーがほとんど直線であれば二等分で差し支えない。
板厚は無視して差し支えない。

問 L P G船の貨物倉の取扱いについて (58 研修九州)

下図船舶の貨物倉を規則を適用して、上甲板下(最下層甲板)及び上甲板上に区分して計測すると計算上精密な結果が得られないと思われるので規則第6条及び第7条により一括計測して差し支えないか。



(回答) 差し支えない。

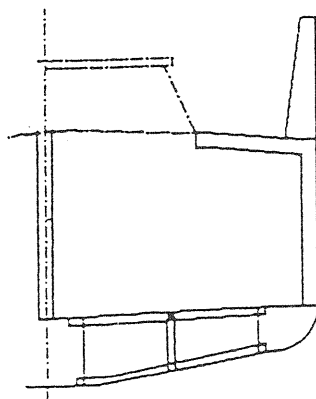
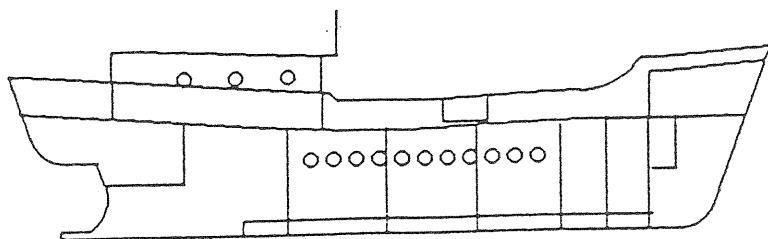
問 漁船の貨物積載場所について (60 四国)

漁船の貨物積載場所については、今まで別紙のとおり質問が出されているが、漁種によって構造が異なるのでその取扱いに疑義がある。

次図のような活魚運搬船が建造されており、昭和60年度先任船舶測度官会議において九州運輸局から提出された雑魚運搬船と関連するが、九州の例はスカッパが設けられて単底構造であるので貨物積載場所が船底及び船側まで達しているものとみなし、鋼板の内張板を無視して測度するものと解している。

本船の場合もスカッパが設けられているが、船底が二重底構造であり九州の例と同じような取扱いはできないと思われるので、船底部の二重底上面まで船側部は外板まで貨物積載場所とする取扱いでよいのか。

また、鮭、鱒漁船及び鮪延縄漁船等では、漁倉ごとに隔壁から隔壁、外板から外板まで計測しているが、鮪延縄漁船等で防熱材の内側に鋼製内張りを張りつめている例があるが、この場合、鋼製内張りを無視して隔壁及び外板まで計測してよいのか。



(回答) 前段・ 貴見のとおり
 後段・ 貴見のとおり (別紙 3 と同様な条件の場合)

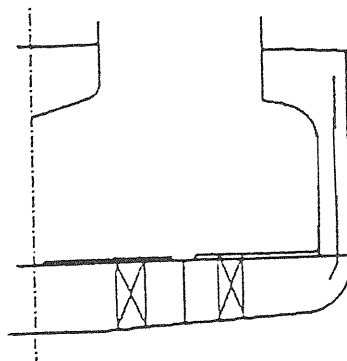
〔別紙〕

最近の会議等での漁船の貨物積載場所の取扱いに関する質疑事項

- 1 条約附属書第2規則(7)で「貨物積載場所」とは、「・・荷揚げされる貨物の置場に充てられる閉囲場所」となっており、漁船の第一、第二漁倉でみられるような船側を鋼製内張りにしている船については、条約からして内面間となるのではないか。(昭和58年度測度官会議東北)

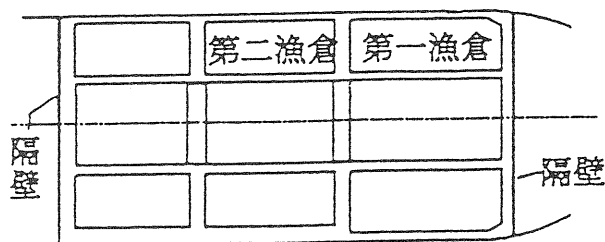
(回答) 鋼船で鋼壁によって仕切られた場所は、その区画内部の場所を貨物倉としてよい。

- 2 雑漁運搬船の船底及び船側外板にスカッパーが設けられた場合、フロアー及びウェブフレーム内面の鋼板は解説5-(2)の貨物倉を構成する仕切りと考えず、内張板とみなして船底及び船側外板まで貨物積載場所として取り扱ってよいか。(昭和60年度先任測度度官会議)



(回答) 貴見のとおり。

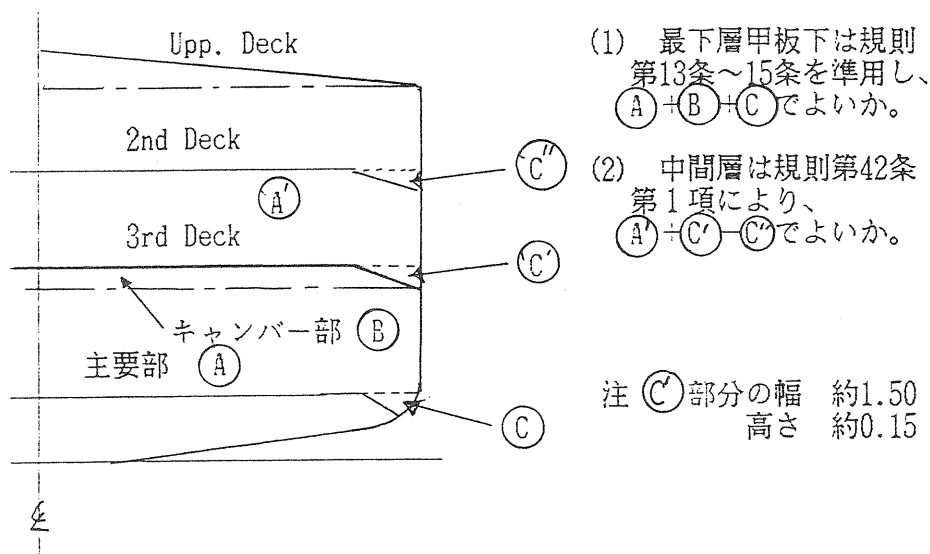
- 3 図の如く隔壁間で縦及び横方向に鋼製サンドイッチ内張りを設け漁倉を数区画に仕切っている場合、すべての内張りを無視して外板、隔壁等により囲われた部分を純トン数として求めてよいか。(昭和59年度研修)



(回答) 鋼製内張りが砂利運搬船の鋼製内張りと同様に貨物又は船体の保護のために設けられている場合は、内張りとして無視するが、タンク船の独立タンクと同様の機能を有しているから個々の貨物倉ごとに測度すべきである。

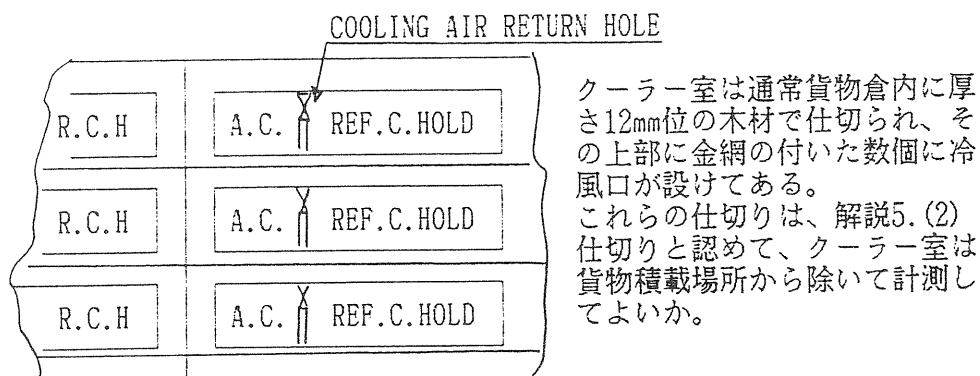
問 冷凍運搬船の「貨物積載場所」について (59 先任九州)

1 貨物積載場所の横断面積の算定方法



(回答) (1)、(2)とも貴見のとおり。

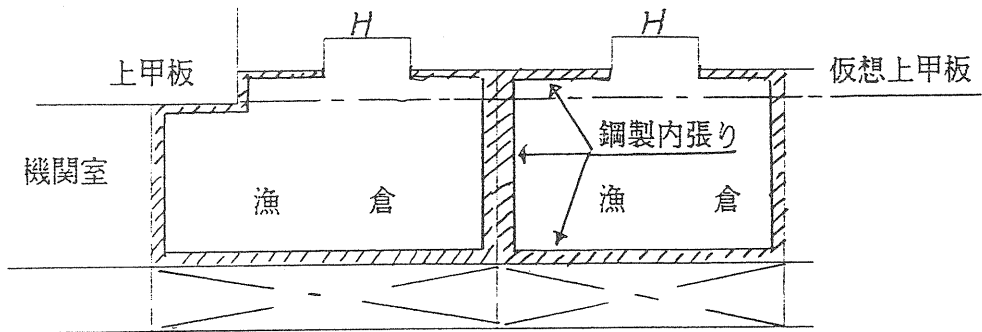
2 貨物倉内クーラー室の取扱い



(回答) クーラー室が貨物を保全するためであるなら、貨物積載場所に算入してもよい。

問 貨物積載場所の容積の算定について (59 研修東北)

下図のように、仮想の上甲板が漁倉内にある場合、貨物積載場所の容積を算定するとき、上甲板上部は上部構造物としてよいのか。



(回答) 規則第40条第1項により、貨物積載場所についてはそれぞれの容積を算定することから考慮して、規則第42条第2項に規定する最下層の甲板とは当船のように甲板一層を備える船舶では実在の甲板によって算定する。

第58条関係（排水容積の算定方法の特例）

問 排水容積の算定方法の特例について（57 北海道）

解説58－(1)－(ウ)－(c)の特例方式で求めた数値と(a)の幾何学公式及び(b)の省令方式の数値とに差が生じた場合の取扱いはいかがでしょうか。

（回答） 特例方式の値は、幾何学公式の値と省令方式の値の中間値であればよい。

第72条関係(貨物積載場所の標示)

問 貨物積載場所のCC標示位置について (58 中国)

1 LPG船(現存船)

LPGタンク船の場合、貨物タンクのドームの外面は、貨物の安全上好ましくないと思われる。どこに、どのような方法で標示すべきか。

2 冷凍貨物船

貨物倉が最下層の甲板下と甲板間に分かれている場合、甲板間については上甲板上貨物倉口に標示すればよいが、最下層の甲板下については標示する箇所が見当たらない。どのようにすべきか。

(回答) 1 ドームの外面が不可能なら規則第72条に準じて測度官が判断して差し支えない。

2 貨物倉口上面のみの標示でよい。

附則関係

問 船尾部の長さがLの13%以上の船舶の特定修繕の取扱い (57 中国(山口))

船尾材の後面から船尾端までの長さがLの13%以上の船尾部を有する現存船が、その船尾部を延長した場合、特定修繕に該当するか。

(回答) 特定修繕は、証書に掲げる主要寸法にではなくトン数に係る事項であるので、船尾材の移動又は船体延長工事がなければ特定修繕とは認めない。

問 特定修繕の解釈について (57 九州)

次のような改造の場合特定修繕に該当するか。

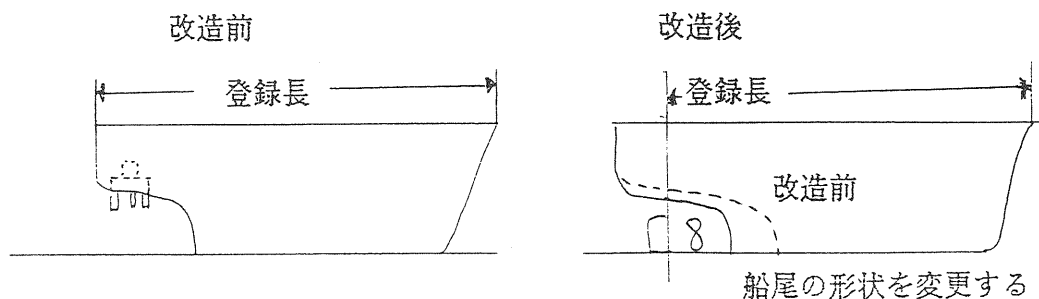
- (1) 「二重底の撤去」とは、部分的にあった二重底の全部の（機関室を除く）撤去も該当するのか。
- (2) 測度上単底構造扱いの二重底を二重底構造に改造した場合。
- (3) 二重底構造の船を一部単底構造にした場合。

(回答) (1) 心得附4-2-アに該当する。
(2) 当該船舶の単底構造（機関室を除く）の全部を二重底に変更した場合は心得附4-2-イに該当する。
(3) 心得附4-2-イに該当しない。

(注) (1)～(3) の場合、総トン数に変更を生ずる修繕であって、かつ、上甲板全部の改測を受けることを要する条件があることに留意すること。

問 法附則第3条第1項（特定修繕）の取扱い（59 中国）

シュナイダー推進器を有する引き船をら旋推進器（舵付き）に改造する場合、規則附則第4条第1号にいう特定修繕に該当するか。



（回答） $L_R > 20\text{m}$ の船舶であって、改造部の分長点における分深点の位置分深点の幅に変更がある場合は特定修繕に該当するが、船体の形状に変更がなく単に L_R のみの変更では特定修繕に該当しない。

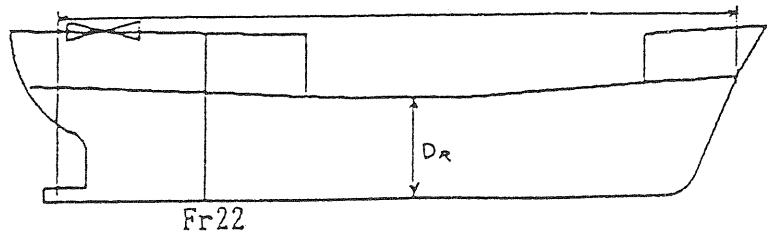
問 特定修繕について (60 東北)

本船は、船尾楼後部に上部開口（網置き場）を設けている。

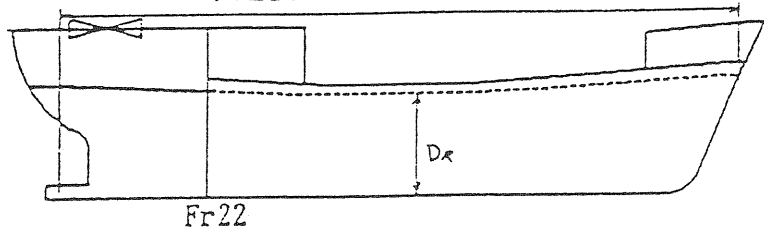
新法施行後下図2のようにFr22より船首端まで上甲板の嵩上げを行った場合、規則附則4－(1)の長さ、深さに変更がないため法附則3－1の特定修繕に該当しないと思われる。

しかし、下図3のようにFr22より船首方向へ1/4 未満の傾斜を上甲板に設けた場合、規則附則4－(1)の長さ、深さに変更が生じ、法附則3－1の特定修繕に該当するものと思われるが如何でしょうか。

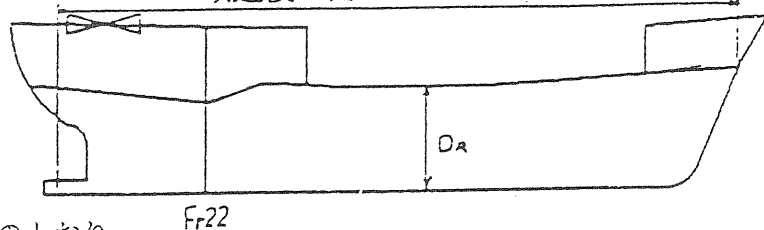
新造時－図1



改造後－図2



改造後－図3



(回答) 貴見のとおり。 Fr22

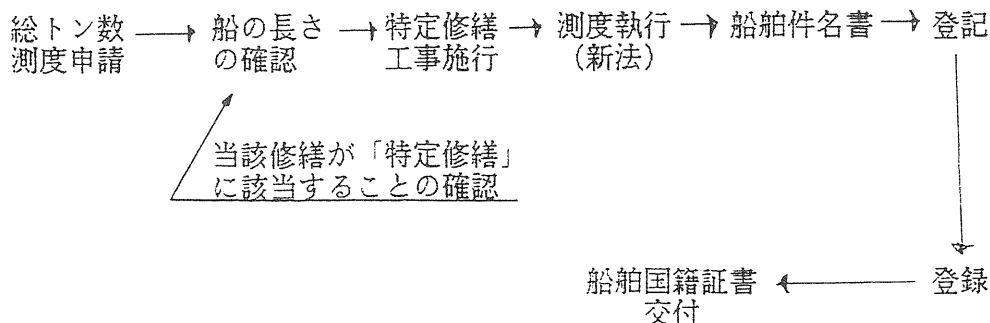
問 特定修繕について (61 研修九州)

現存船の特定修繕については、規則附則4－(1)～(3)に規定されているが、4－(3)の「上甲板上にある船楼又は甲板室に新設又は撤去」とは、総トン数に算入されている甲板室を撤去し、撤去した甲板室より小さい甲板室、又は大きな甲板室を新設した場合に該当するか

(回答) 総トン数に変更を生じる修繕ならばよい。

問 外国船舶を購入後、即時に「特定修繕」を行う場合の測度等の事務処理について (61 神戸)

外国船舶を購入後、直ちに特定修繕を行う場合の測度及び登録の申請手続きは下記のとおりでよい。

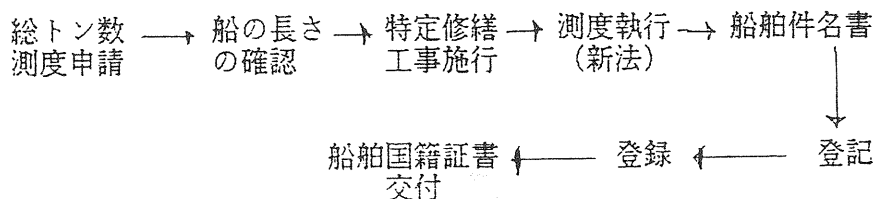


(回答) よい。

問 不登簿船からの編入について (62 先任北海道)

台船（非自航船）の独航機能を設置し登簿船にする予定であるが、本船は新法施行前に建造されているので旧法適用となるが、上甲板上に甲板室を新設し大改造するため法附則第3条1の特定修繕に該当するでしょうか。

(回答) 旧法において、総トン数に変更を生ずる甲板室であれば特定修繕となる。
なお、測度の事務処理は次のとおりとする。



(参考) 船舶原簿記事欄には、「不登簿船からの編入」及び「同時に特定修繕」と記載する。

その他

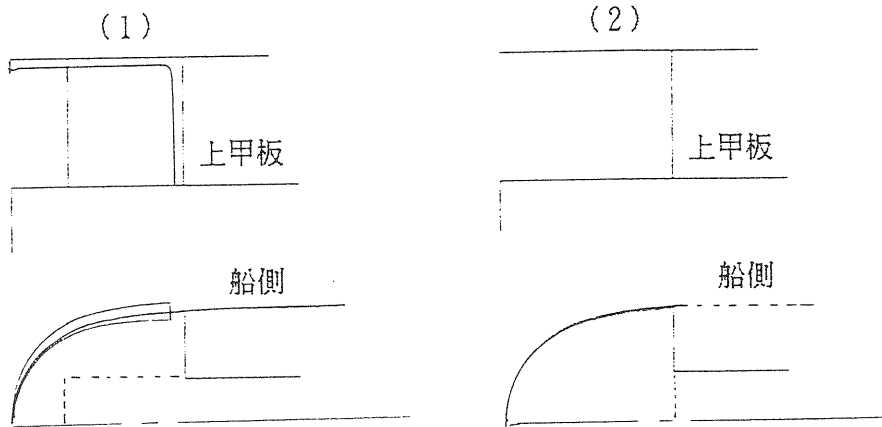
問 総トン数計算書C-2の記載について (58 近畿)

非国際航海の船舶の場合、総トン数計算書にトン数法のL、B、D等不要なものは記入しなくてもよい。

(回答) 記入されたい。

問 総トン数計算書への容積計上方法について (59 東北)

下図のような構造の場合、船尾樓の容積として計上してよい。



(回答) 当図の場合は、安全法上船樓として扱われないので甲板室に計上するのが妥当である。

問 除外場所の容積が閉囲場所の容積を越えた場合の取扱い (59 北海道)

船首楼全体の容積から規則第32条第1号により除外したところ、マイナス容積になった。この場合の取扱いは如何でしょうか。

船首楼容積 $1.67 \times 1.48 \times 0.90 = 2.224$

除外容積 $1.30 \times 2.00 \times 0.92 = 2.392$

(回答) 次のとおり記入する。

船首容積	1.67	1.48	0.90	2.224		
後端開放場所	1.30	2.00	0.92		2.392	
				2.224	2.392	0
上甲板上の容積						
.....						
船首楼は、閉囲場所の容積は対して除外場所の容積が大きくなるので差引容積は0とした。						

問 船舶法第9条の適用について (60 中部)

トン数法において総トン数に変更を生じない改造であって、船舶法施行細則第17条ノ2 第12号及び第13号に変更を生じた場合下記のいずれの取扱いにすべきでしょうか。

- (1) 総トン数に変更を生じないので、船舶法第9条には該当しないから改測申請は不要である。
船舶法第10条及び第11条に該当するので変更登録及び国籍証書の書き換えが必要となるから細則第22条に準じた臨検調査書を作成する。
- (2) 舶登第350号(27.4.18) 通達と同趣旨(閉囲場所、除外場所等の容積が変更した場合も法第9条の改測を要する) の通達を受け、船舶法第9条を適用する。

(回答) (2) により扱われたい。

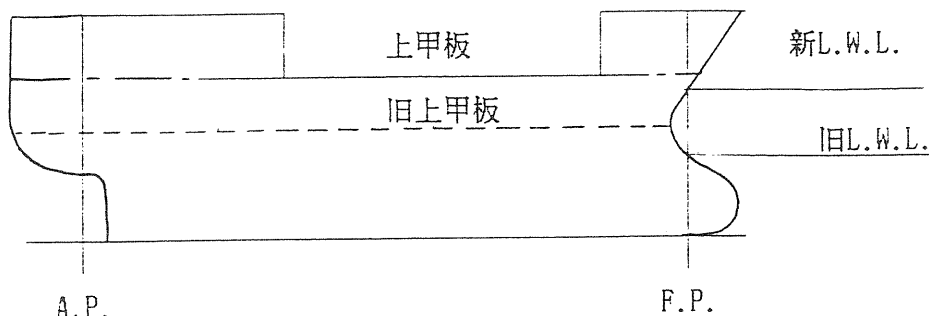
[参考]

船舶法第9条（修繕の場合の総トン数の改測）の取扱いについて

1. 法第9条の主旨は、過去の通達、運用からして、おおよそトン数に影響が及ぶような、換言すれば総トン数に係る登録事項に変更をもたらす修繕をした場合は改測申請の義務があるものと解している。
2. 従って、たまたま改測の結果、総トン数の数値が一致したとしても総トン数を構成する容積に変更があった場合は、総トン数に変更があったものとみなされる。（「積量」の場合も同じ）。
3. 同一の数値とわかるのは国の測度官が実測し、計算してからわかること。
4. トン数法では、総トン数の範囲を小数点以下までを規定していることからして、登録事項又は国籍証書に記載する数値は199であっても、それは表現上の扱いの問題であって船舶の総トン数（概念）としては、199.01から199.99までであると考えられること。
5. 内部容積が変更したにもかかわらず総トン数が変わらないから改測申請の義務はないと勝手に解釈して不法改造するケースが生ずるおそれがあること。それを防止するためにも必ず国から測ってもらうというシステムを確立しておきたいこと。
6. 登録事項となっている各「容積」に変更があって、総トン数が偶然一致した場合、法第10条及び細則第12条の2第2項をどのように手続きさせ、処理し、何に基づき手数料を徴収するのかという問題が解決できなくなること。

問 改測の取扱い (58 研修九州)

船側外板を張り上げたことにより上甲板が変更となり、登録長さ及び測度長が変更になる下図のような場合、全部改測に該当しないと思われるが、全部改測の要件を明確にして欲しい。なお、垂線間長は変更しない。



(回答) 貴見のとおり全部改測には該当しない。

1 全部改測の要件は下記のとおり。

- (1) 測度長24メートル未満の船舶にあっては、L、B、 D_m のいずれか又は二以上の尺度が変更になった場合をいう。
- (2) 測度長24メートル以上の船舶にあっては、区分甲板の長さ、又は垂線間長、船の幅、若しくは型深さが変更されることにより分長点、又は分深点の位置が変更になり、区分甲板下全部の容積又は船体主部全部の容積を測度し直す場合をいう。

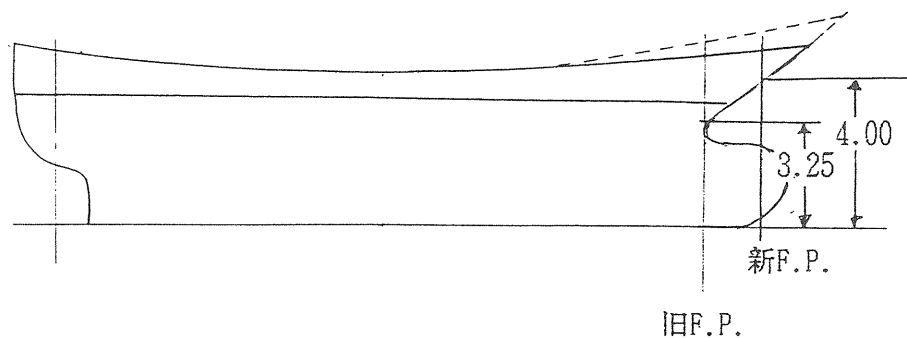
2 垂線間長が変更なく旧上甲板と上甲板との間の容積を加算するのみで、船体主部全部の容積が算出される本件の場合、一部改測の手数料を徴収する。

(理由) ア 区分甲板上の容積の変更に伴う改測と同様な取扱いとすることが適当である。

イ 実費を勘案すると一部改測による手数料を徴収することが適当である。

問 改測の取扱い (63 四国)

本船は、二層甲板船から一層甲板船に改造のため、船首部上甲板が嵩上げされ、計画満載喫水船が3.25m から4.00m に変更された垂線間長さが変わる場合でも改造が部分的であるので一部改測として取り扱ってよいか。



(回答) 容積の変更を伴う上甲板下の改造であり、かつ、分長点が移動するため全部改測として取り扱う。

問 舶査第458 号(57.7.8)の通達について (59 中部)

- (1) 第Ⅲ.5.(1)の文中に「・・その旨を記載した臨検調査書の写・・」とあるが、当該調査書とは、船舶法施行細則第22条第2 項のものと解してよいか。また、再調事項に誤りがなかった場合の処理として、臨検調査書の写を総トン数計算書及び同謄本に添付することになるが、当該調査書の正本の処置は如何でしょうか。
- (2) 第Ⅲ.5.(2)により、検認時に総トン数関係の再調事項について確認する場合には、国際トン数関係についても併せて確認することになるが、
 - ① 再調事項が、新責任トン数及び載貨重量トン数にも影響を及ぼす場合、これらについても同時に再調すべきか。
 - ② 当該船舶の総トン数計算書のJCD -1 表の備考欄に、国際トン数等の保持に有無を記載して、前記の処理に遺漏のないようにしてよいか。

- (回答) (1) 船舶法施行細則第22条第2 項の臨検調査書ではない。
正本は執行官庁に保存する。再調事項表は廃棄する。
- (2) ① 再調すべきである。
- ② 国際トン数証書保持に有無は記載しないこととする。

問 総トン数計算書の用途について (63 中国)

総トン数計算書の用途については、昭和53年度測度官研修回答のとおりでよい。

参考 砂利採取運搬船の定義 (昭和53年度測度官研修)

回答 砂利採取運搬船とは、通常、「砂利ガット船」又は「砂利吸込船」といわれる砂利、砂の採取及び運搬又は運搬のみの用に供される船舶をいうが、「ガット」又は「吸込装置」を備えた石材運搬船と称する船舶も砂利採取運搬船とした取り扱い扱う。

(回答) 総トン数計算書の用途欄の記載については、舶査第431号(57.6.30) 1-1-(6) によることになっている。すなわち、船舶の「主たる特徴を表す用途」とは、漁船にあっては、従事する漁業の種類を、ガットを有する船舶にあっては、砂利の運搬でないことが明確なものを除いて砂利運搬船又は砂利採取運搬船と記載するのが適当である。

(参考 昭和63年10月6日付け 事務連絡)

なお、砂利採取運搬船に関する検認期日の指定については、海査第409号(63.9.21)によらるたい。

問 総トン数明細書の再交付について (63 九州)

総トン数明細書の再交付については、昭和47年8月22日付舶査第452号の8に滅失、毀損等の理由により再交付しても差し支えないと記載されているが、下記のとおり取り扱ってよいか伺いたい。

1 原簿官庁に請求があった場合

- ア 原本をコピーする(複写できない場合は手書きのより写しを作成する。
- イ 右上欄外に再交付と朱書きする。
- ウ 技官印を押印する。
- エ 再交付の年月日を記載する。

2 原簿官庁以外に請求があった場合

原簿官庁に請求するよう指導する。

(回答) 1 ア: 貴見のとおり取り扱われたい。
イ: 貴見のとおり取り扱われたい。
ウ: 必要ない。
エ: 備考欄に再交付する旨記載すると共に、再交付の年月日、運輸局名等及び担当者氏名を記載することが適当である。

2 貴見のとおり。

問 測度申請中の所有者変更の場合、手数料の徴収について（62 前任北海道）

国際トン数、載貨重量トン数、責任トン数及びパナマ（スエズ）運河トン数の測度執行中に所有者が変更した場合、旧所有者から測度申請の取り下げを行わせると同時に新所有者から測度申請書を提出させ、旧及び新所有者から測度手数料を徴収することができますか。

- （回答）
1. パナマ及びスエズ運河トン数に係る手数料については、同証書交付規則第9条第2項及び第3項による。
 2. 国際トン数、載貨重量トン数、責任トン数に係る手数料については、それぞれ、トン数法、載貨重量トン数証書交付規則、責任トン数確認書交付規則のなかで、「・・・申請しようする者（国を除く）は、手数料を国に収めなければならない。」としていることから、新所有者からも徴収する。
 3. 測度申請の取り下げについては、規則体系から「取り下げを行わせる」ことを強制できないのが、後のトラブルを考慮し、取り下げを指導するよう願いたい。

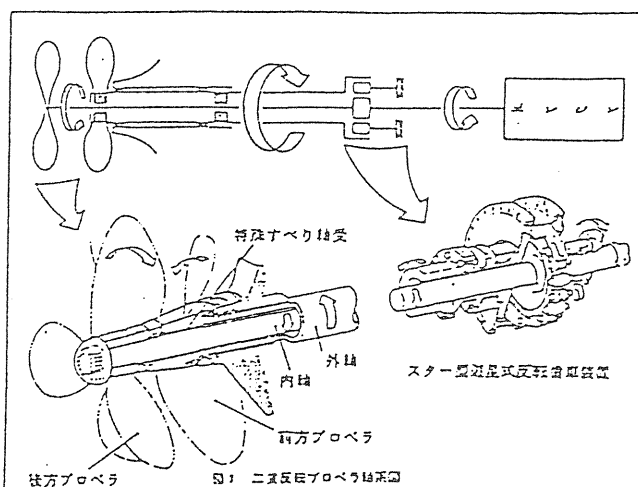
問 総トン数証書交付規則の適用について (63 研修中国)

ホテルバージ等の浮体構造物に対して、「船舶安全法が適用されることになった」ことに関連して「トン数法」については、「総トン数証書交付規則」が適用されると解してよいか。

(回答) 規則第2条に条件に適合する船舶であれば総トン数証書を交付できる。

問 推進器の数について (63 先任九州)

下図のような二重反転式プロペラを船舶に搭載した場合の推進器の数は二個としてよいか。



(回答) 貴見のとおり。

国際トン数証書関係

問 型喫水 (d)について (57 関東)

UCD -1 表に記載する d は、船の長さの中央における型喫水を書くことになっているが、これは純トン数計算に使用する基準喫水線までの d ではなく、計画満載喫水線までの d を記入するのか。

(回答) 型喫水 (d) は基準喫水に対応する喫水を記入すること。

問 国際トン数計算書 (UCD -1) の船籍港欄の記載について (58 東北)

総トン数計算書及び国際トン数計算書作成要領 (舶査第431 号57.6.30) の国際トン数計算書作成要領によると、「船籍港」の記載については総トン数計算書作成要領による (船舶法通達に従う) ことになっており、国際トン数証書及び国際トン数確認書記載要領 (舶査第454 号57.7.6) 3(A)(4) 「船籍港」の欄による記載と異なっている。

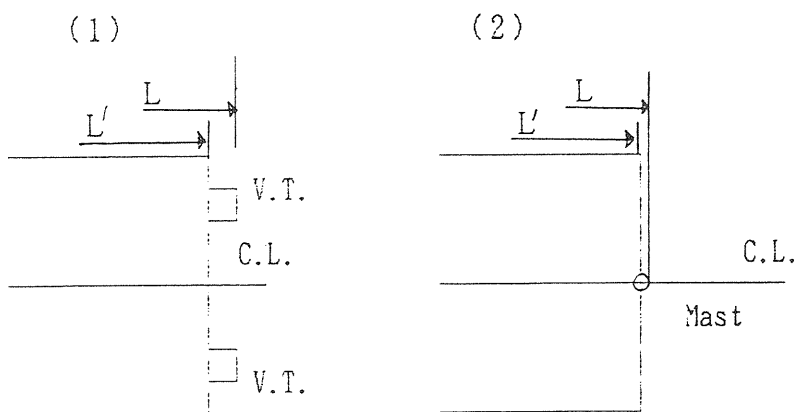
国際トン数証書記載要領に記載の方法を統一すべきではないでしょうか。

(回答) 総トン数計算書は船舶法に基づいたものであり、船舶国籍証書と異なる記載は困る。

国際トン数証書 (同確認書) は外国の官憲に判り易い記載としたものである。それぞれ別個なものであるから差し支えないと思う。

問 国際トン数計算書及び証書に記載する長さについて (58 四国)

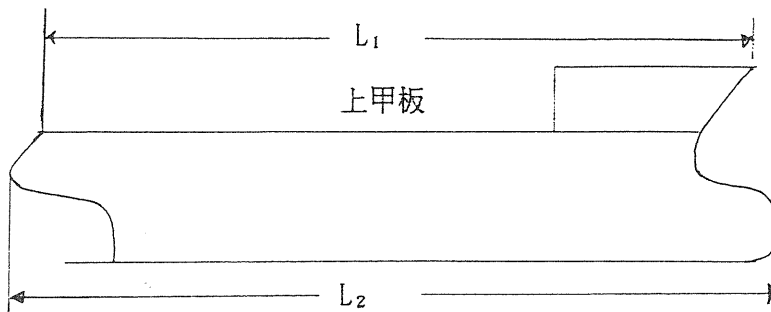
国際トン数計算書及び証書に記載する長さは、下図の場合いずれでしょうか。



(回答) 上部構造物の主要部の長さ (L) を記載されたい。

問 国際トン数証書における「全長」について (62 中国)

国際トン数証書の備考欄の全長については、上部構造物の前端から後端まで測るものと理解しているが、下図に示す取扱いでよろしいでしょうか。



(回答) L_2 とする。

問 バージの国際トン数証書と総トン数証書との関係について (59 中国)

すでに国際トン数証書を取得しているバージが総トン数証書の交付を申請した場合、また、その逆の総トン数証書を取得しているバージが国際トン数証書の交付を申請した場合の取扱い及び手数料はいかがでしょうか。

(回答) 国際トン数証書をすでに取得している場合、総トン数証書の交付申請はありえない。また、逆の場合は、法第10条及び規則第71条により手数料を徴収する。

問 非自航船の標示について (59 先任中国)

国際トン数証書を取得する非自航船の船体に標示すべき船名、船籍港（定係港）を規定すべきではないか。この場合、昭和54年7月10日付事務連絡「非自航船の日本船舶に対する国籍の証明について」に基づく証明書を発給するものが大半である。

なお、国際トン数証書の船籍港欄は斜線でよいか。

(回答) 船名、船籍港（定係港）を標示するように指導すべきと思うが、法的裏付けがないので強制はできない。
船籍港を有しない船舶については貴見のとおり。

問 純トン数の軽微な変更の処理について (59 前任中国)

満載喫水線の位置が、法第6条第3項(規則48条)による変更があった場合は、法第8条第3項により2週間以内に船舶の所在地を管轄する管海官庁に書換え申請をして測度を受け、トン数証書は原証書発給一年後に交付すべきものと思われる。この場合の事務処理について下記の要領でよろしいか。

記

- ア. 手数料は、省令別表7のいずれの欄により徴収するのか。
- イ. 測度官は、満載喫水線証書により夏期満載喫水線を確認する。
- ウ. トン数証書「備考」欄に、舶査第454号(57.7.6)記載要領3-(B)-(6)一(ウ)により、証書を発給しない旨記載して、申請者に返却し、同時に船籍港を管轄する管海官庁へ連絡する。
- エ. 原証書発給後一年経過した時点で先に申請を受けた官庁が、純トン数等を改めた証書を交付する。この際、臨検は行わない。

(回答) ア. 省令別表第7 備考4による。
イ. ウ. エ. 貴見のとおり。

問 純トン数の確認について (61 前任神戸)

国際トン数証書を受有する船舶の満載喫水線の位置あるいは旅客定員の変更の有無を、国籍証書の検認時等に検査証書により確認する必要はないか。

(回答) 必要としない。

問 国際トン数証書の書換え申請について (60 東北)

法第8条第3項及び規則第62条第2項により国際総トン数又は純トン数の変更以外の変更に係わる書換えの場合、書換え申請書に現に有する国際トン数証書を添付することとなっている。航行中の理由等により証書の添付が間に合わない場合は申請書を受理できるか。

(回答) 船舶法に準じた取扱いとする。(船舶法施行細則第35条)

問 国際トン数証書の再交付について (62 前任中部)

交付を受けた証書を返還した後、再び国際航海に従事させようとした場合、関係書類が保存されている場合、再交付扱いとできないか。

(回答) トン数法第8条第5項に掲げるときのみ再交付とする。

問 国際トン数証書、載貨重量トン数証書、旧責任トン数確認書の交付時期について（61 先任九州）

各々の証書等の交付時期については、各関係通達中に明記されていないが基本的には船舶国籍証書交付後に各々の証書等を交付すべきと思われる。

しかし、各証書等は他の法律に基づいて交付される証書等に用いられ、その手続きに時間を要すること、測度事務終了後船舶の竣工までの日数が少ない等により船舶国籍証書取得前に交付を希望する場合が多い。このような場合、船舶国籍証書の交付前にこれらの証書等を交付してよいか。

（回答） 船舶国籍証書交付後に交付するのが望ましいが、船舶件名書謄本交付後であれば各々の証書等を交付して差し支えない。（船舶番号等については、内定申請書により確認する。）

問 国際トン数証書の返還について (62 先任中部)

国際航海に従事しなくなった場合の返還について、後日、再び国際航海に従事する予定がある場合は、返還しなくてよいこととできないか。

(回答) 貴見のとおり取り扱って差し支えない。

問 国際トン数証書の署名について (62 先任中部)

測度官の署名欄は、測度官が配置されていない支局等においては、支局長の署名でよろしいでしょうか。

(回答) 船舶測度官の署名とする。

問 純トン数が抹消されていない現存船において、任意の国際トン数証書交付申請があった場合の取扱いについて (63 先任中部)

国際トン数証書の交付の際、船舶国籍証書の純噸数等欄を抹消することになるが、交付が当該船舶の出港までに間に合わない場合の取扱いが明確にされていないので、取扱いについては別紙のとおりでよいか。(別紙略)

(回答) トン法経過措置第3条第2項により測度を受ける日以後は、純トン数の旧基準は適用ないものとなっているので、証書の交付が出港までに間に合わない場合は、測度執行後直ちに純トン数を抹消することが適切である。

なお、所有者との打合せ時にはできる限りトン数証書を受有後、出港するよう指導されたい。

問 外国で建造された船舶を回航(自航)し、国内において総トン数測度を受ける場合の国際トン数証書の所持について(元年 研修関東)

外国で建造された船舶を回航(自航)し、国内において総トン数測度を受ける場合に国際トン数証書の必要の有無について伺いたい。

(回答) 必要である。

問 国際トン数証書の交付申請について (62 先任中部)

トン数法第8条によれば、国際トン数証書を保持しなければ当該船舶を国際航海に従事させることができないと規定している。一方、同法附則第3条第3項で、現存船は同法第8条の適用はしないと規定されている。現存船であれば、国際トン数証書を保持しないで国際航海に従事できると思われるが如何ですか。

(回答) トン数法附則第3条第3項の現存船は、総トン数、純トン数の二つのトン数を維持している現存船を想定して定めているが、純トン数を持たない現存船にあっても、附則第3条でいう現存船であるため国際トン数証書を保持しなければ国際航海に従事できないといえない。
しかしながら、トン数条約及びトン数法における国際航海従事する船舶のトン数体系を考慮した場合、できるかぎり国際トン数証書を所持するよう指導願いたい。

※ [1994年7月18日以降国際航海しようとする船舶は、国際トン数証書を保持しなければならない。]

問 国際トン数証書日付欄の記載について (62 先任中国)

1 純トン数を抹消された現存船が、特定修繕による改測後、国際トン数証書の交付を申請した場合、いずれの日付とするのか。

(1) キールの据え付けられた日

(2) 特定修繕の行われた日

2 任意に国際トン数証書を受有している現存船が、特定修繕を行った場合は、「特定修繕の行われた日」に訂正する。

(回答) 1 (2) の日付とする。[参考：トン数条約第3条(2) - (b) 及び国際トン証書(注)書き]

2 トン数証書に記載される日付欄は、証書(注)書きによりトン数条約第2条(6)又は第3条(2) - (b) による日付を記載することになっている。つまりこの日付はトン数条約の適用条件の発生した日を表していることから、一般的には訂正は行わない。

しかしながら、任意に取得(条約第3条(2) - (c))した場合の証書の日付欄は明確にされていないため、上記による事例の場合のみ特定修繕の日に訂正することとする。

問 国際トン数証書の日付について(62 中国)

昭和62年度先任船舶測度官会議における「国際トン数証書の日付欄に関する回答」は下記のとおり解してよろしいか。

(注：船体延長は、特定修繕に該当する工事を意味する。)

1 法施行日現在国際航海に従事している船舶

				証書の日付	備考欄	本邦	国際
例1	* 起工	57.7.18 条約発効	△=○ 特定修繕 証書取得	特定修繕の 行われた日	条約3条(2)(b)	改(1)	新規
例2	* 起工	○ 証書起工 任意取得	△=○ 特定修繕 証書取得	特定修繕の 行われた日	条約3条(2)(b)	改(1)	改(1)
例3	* 起工	△ 船体延長	○ 証書起工 任意取得	特定修繕の 行われた日	条約3条(2)(b)	改(1)	改(1)
例4	* 起工	○ 証書起工 取得	△=○ 船体延長 証書交換	キールの掲 付られた日	船舶の主たる 特徴の変更	改(1)	改(1)

(注) 国際トン数証書の日付の書換えは、
任意取得した船舶のみに限られる。

2 法施行日現在国際航海に従事していない船舶

57.7.18 条約発効					証書の日付	備 考 欄	本 邦	国 際
例 1	* 起工	△ 船体延長		○ 証書任意取得	キールの掲 え付けられ た日	条約3条(2)(c)	改(1)	新規
例 2	* 起工	△ トン 数減消	△ 特定修繕	△ = ○ 証書取得 特定修繕	特定修繕の 行われた日	条約3条(2)(b)	改(1)	新規
例 3	* 起工	× 一部改測	△ 特定修繕	○ 証書取得	特定修繕の 行われた日	条約3条(2)(b)	改(2)	新規
例 4		* 船 体延長	△ 船体延長	○ 証書取得	キールの掲 付けられた日	船舶の主たる 特徴の変更	改(1)	新規

(回答) よい。

問 総トン数20トン未満の船舶及びバージに対する国際トン数証書（確認書）の記載方法について(63 九州)

上記船舶に関する国際トン数計算書及び証書の記載事項のうち、船名、船舶番号（信号符字）、船籍港、日付及び造船者が不詳の場合の記載方法について伺いたい。

（回答） 船名欄：申請書に記載されたとする。（本船臨検時に確認されたい。）

船舶番号又は信号符字欄：斜線を付す。

船籍港欄：申請書に記載された船籍港名とする。（本船臨検時に確認されたい。）船籍港を定めない船舶にあって斜線を付すが、できるかぎり船籍港を定めるよう指導する。

日付欄：申請書に記載され起工年（月日）とする。なお、不詳の場合は、斜線を付す。

造船者：不詳の場合は斜線を付す。

問 船舶のトン数の測度に関する法律、経過措置第3条第4項の国際トン数証書の交付を受ける船舶について（63 先任北海道）

同法の測度で臨検したときに、国籍証書の尺度においても整合性は問われな
いか。

参考（58年四国測度官会議）

（回答） 旧法による総トン数計算書との整合性を問題にする必要は
ない。

（回答） 尺度については、可能な限り整合性をとるよう計らわれない。

58年四国管内測度官会議の回答の主旨は、上部構造物等の寸法につ
いて旧法による計算書との整合性を問題にする必要はないとの意味で
ある。

載貨重量トン数関係

問 載貨重量トン数の軽荷喫水の計測について (59 中国)

載貨重量トン数の軽荷喫水の計測は、通常、ファイナルドック時に行っているが、ファイナルドックを管外で行い、その後管内の造船所に帰ってくる場合の喫水計測の取扱いについて、次のうちいずれが適当でしょうか。

- (1) 喫水計測をファイナルドックを行う造船所を管轄する管海官庁の測度官に囑託する。
- (2) 検査官立会いの下に行われた喫水計測の数値をそのまま使用する。
- (3) ファイナルドック終了後、当管内に帰った際、再度喫水計測を行う。

(回答) (1) により公文書をもって囑託する。

海外で満載喫水線を変更したときの載貨重量トン数証書書換えの事務処理について（63 先任 本省）

本件に関しては、昭和58年9月22日付け舶査第573号及び同日付け事務連絡により周知しているところであるが、載貨重量トン数計算書の作成等については、以下のとおり取り扱うこととされたい。

- 1 満載喫水線変更に伴い作成した載貨重量トン数計算書には、臨検、測度を行わない限り官印を押印しないこととし、昭和58年9月22日付け舶査第573号、記3により交付する同計算書の表紙の写しも、官印が押印されていないものとする。
- 2 トン数証書の書換え交付は、船舶が本邦に寄港後、臨検、測度を行った後計算書を調整（日付・測度官名等）したうえで行うこと。ただし、本邦に寄港後、直ちに改造を行う場合は、新たに書換え申請書を提出させること。
- 3 これらに関するその他の詳細な事務処理等については、別紙の〔例〕を参考とされたい。

責任トン数関係

問 責任トン数の改測について (58 先任中国)

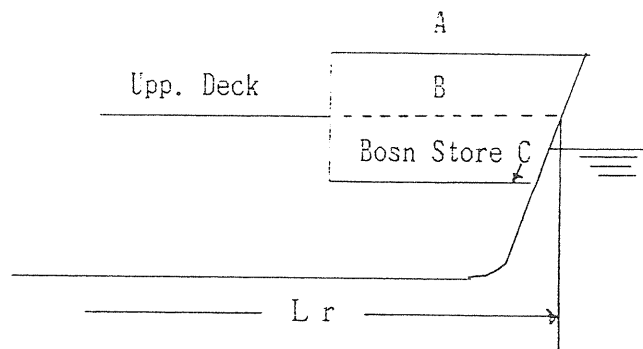
昭和57年7月17日以前に責任トン数確認書の交付を受けた内航現存船（附則第3項）が、純積量に関係ある場所を一部改造した場合の測度について、交付規則第4条第3項に基づき書換え申請書の提出を求めて改測するが、この場合最初の確認書の交付の際に責任トン数計算書が作成されていないので、控除積量抹消前の積量測度表を参考として新たに責任トン数計算書を作成し、その手数料は附則6項別表のC船舶（一部改測）により徴収して差し支えないか。

（回答） 貴見のとおり。

問 旧責任トン数の測度について (62 先任神戸)

低船首楼の上甲板の取扱いについては、C甲板が喫水線下にあるので積量測量度法適用の船舶（昭和42年11月以降）はAであり、本船（昭和58年7月進水）はBである。

低船首楼内のBより上方の甲板倉庫を除外してよろしいか。



（回答） 旧責任トン数の算定にあたる上甲板は、Aとするので除外できない。
なお、確認書に記載する長さは、同交付規則取扱要領12-(5)によりBを上甲板とした長さである。

問 責任トン数確認書の書換えについて (62 先任中国)

責任トン数確認書交付規則取扱要領5-(1)によると「新責任トン数確認書の書換えの申請があった場合には、本省の指示を受けるものとする。」とあるが、申請のあった事項について書換えの可否について、申請書の写しを添付して伺い出が必要ですか。

(回答) 船責法第17条の申し立てを終了(責任制限等の解決)した場合は、責任トン数確認書交付規則第6条の返還義務が生じると解しているため、通常書換え申請が生じるこおとは考えられないが、新責任トン数確認書の書換え申請があった場合は、事由等を調査のうえ伺い出ることとする。なお、伺い出の方法は問わない。

問 責任トン数確認書交付規則第4条の書換えについて (62 中国)

- 1 新責任トン数確認書の書換えが必要な場合とはどのような場合か。
例えば、売買により船舶所有者が変更になった場合、あるいは新責任トン数確認書交付後改造によりトン数が変更になった場合にはすでに交付した確認書を書換える必要はないと思われる。
- 2 責任トン数確認書の返還等について
交付規則第6条の「・・・不要になったとき・・・」とは、次の場合が想定される。それぞれの取扱いについて御教示願いたい。

(1)

船舶所有者が受有した場合	傭船者が受有した場合
①船舶所有者が変更した場合 ②抹消(沈没、解撤)した場合 ③船責法第2条第1項に掲げる船舶以外の船舶となった場合	①傭船者が変更した場合 ②抹消(沈没、解撤)した場合 ③船責法第2条第1項に掲げる船舶以外の船舶となった場合

(2) その他の場合

船舶所有者が受有した場合	傭船者が受有した場合
①申立てが終了(裁判終了)した場合	①申立てが終了(裁判終了)した場合 ②海外売船(条約非締約国)した場合

(注) 1976年海事債権についての責任の制限に関する条約
平成2年8月16日現在、日本、フランス、リベリア、グレートブリテン及び北部アイルランド連合王国、フィンランド外13ヶ国が締約している。

(回答) 新責任トン数確認書の記載事項に変更が生じた場合である。

(本局意見)

- ア 売買により所有者が変更した場合
旧所有者(証書受有者) は法第 6 条の規定によりあ証書を返還する必要がある。
- イ 新責任トン数は、新法適用船には不要である。
責任トン数確認書交付規則取扱要領 4-(2) 参照。
- ウ 新責任トン数確認書の交付を傭船者が受けた後、売買により所有者が変更した場合、確認書記載事項に変更を生じることになる。
- エ 新責任トン数確認書の交付を受けた後、船舶が改造され船責法第 17 条の規定による制限手続開始の申立てを行う場合が想定される。
(申立てをしようとする者が同一の場合に限られる。)

(本省) 新責任トン数確認書の書換えについては、責任トン数確認書交付規則第 6 条の返還義務との関連がある。すなわち、同規則第 6 条の「不要となったとき」の解釈について、先の 62 年度先任船舶測度官会議で示したとおりであり、通常書換えが生じないものとする。一方、交付申請にあっては現実に申立てをしようとする者に対して交付するよう運用しているが、申立てに係る事実確認の必要もないと考えること、また事故があった時に備えて受有することについて、規則上それを否定する根拠もないことから、書換えについても受有者が事前に所持する目的をもってその者が書換え申請をしてきた場合はやむをえないものと思える。

従って、上記 ウ、エ のようなケースにあっては受有者が希望すれば書換えをして差し支えないものとする。

パナマ・スエズ運河トン数測度関係

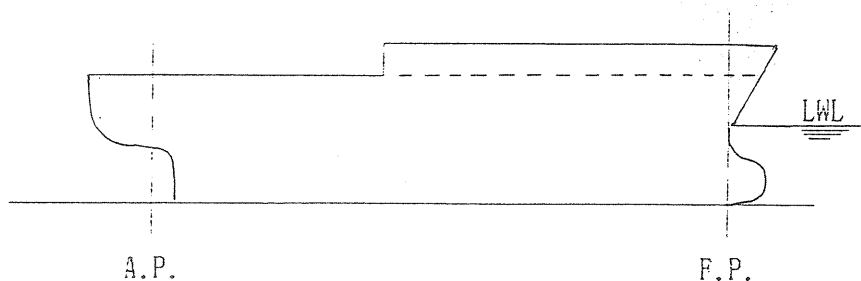
問 トン数証書のRegister Net欄の取扱い (58 四国)

パナマ・スエズ運河トン数証書を受有している現存外航船に任意に国際トン数証書を交付した場合、国籍証書の純トン数欄は抹消するが、パナマ・スエズ運河トン数証書のRegister Net欄は、そのままでよい。あるいは、トン数証書の書換え（Register Net欄の抹消（斜線）及び測度明細書の修正（Register Net欄の抹消（斜線））が必要か。

（回答） Register Net欄は、そのままでよい。

問 隆起甲板を有する船舶の測度について (59 中国)

下図のような船舶の運河トン数の測度について、隆起甲板部分は、本邦に合わせて長船首楼として取り扱って差し支えないか。



（回答） 差し支えない。

問 パナマ運河規則の取扱い (59 九州)

パナマ運河トン数証書の交付を受けながら未だ運河を通航していない船舶があり、上甲板を三区分により測度している。当該船舶が船体延長工事を行ったのに伴い改測する場合、第一及び第二区分が変更を伴わなければ、旧明細書の数値をそのまま使用して差し支えないか。又は、国内規則が改正されているので上甲板下は全部改測すべきか。

（回答） 運河を通航していない船舶の上甲板下は全部改測する。

問 二層甲板船を一層に改造した場合の書換えについて (59 四国)

二層甲板船(新法適用船)扱いの冷凍運搬船が、載貨重量を増やすために満載喫水線を上げた(乾舷甲板を上甲板に変更)。これにより、一層甲板船扱いとなり、改測の結果、総トン数が大きくなった。本船は、パナマ・スエズ運河を通過していたが、スエズ運河トン数証書は運河当局が取り上げ、パナマ運河については運河当局の発給したShips Copyを所持していた。運河トン数証書の書換えについては事務取扱要領に定められているが、本船の場合、船主が書換え(総トン数の変更による登録)を要望しても、スエズ運河についてはトン数証書を所持していないため申請できず、パナマ運河については運河当局の発給したShips Copyを所持しているので書換えできない。船主は、次回運河通過時のトラブル(国籍証書英訳書の総トン数増加の理由説明が困難なため)を懸念しており、書換え交付ができるよう方法を検討願いたい。

(回答) 書換えは行わない。

問 外国から購入した船舶の運河トン数証書について (59 先任四国)

外国から購入した船舶がすでにNK発給の証書を持っている場合でも改めて日本政府発給のトン数証書が必要と考えられるが、すでに運河を通過している場合(パナマはShips Copyがある)の取扱いはどうか。

(回答) 任意申請であるので所有者の判断によると思われる。

×モ { パナマはShips Copyがあるので出せない。本船であることが判るよ
うな書類を持っておくとよいはずである。奥書き証明でもよいのでは
ないか。 }

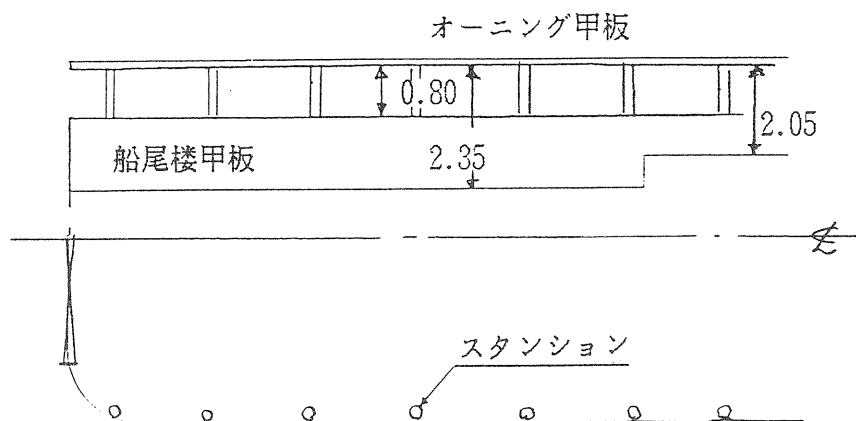
問 鮪延縄漁船の船首楼後部の場所の取扱い (2 研修中部)

鮪延縄漁船の船首楼後部の場所は、パナマ運河船舶測度規則 135.82(b)を適用し、B/2 又は壁までを総トン数から除外する。この場合、トン数証書及び明細書のOpposite end openings:欄に寸法を記載することとしてよいか。

(回答) よい。

問 鮪延縄漁船の船尾楼甲板上後部のオーニング部の取扱い (2 研修中部)

鮪延縄漁船の船尾楼甲板上後部のオーニング部はパイプスタンションで支えられており、両船側通路はブルワーク及びカーテンプレートで構成された場所であり、船尾部にはコンベア（漁撈用）が設けられているが、特別な用途を持たない単なる通路とみなしパナマ運河規則 135.82(a) を適用し、総トン数に算入されない場所として取り扱ってよろしいか。



(回答) 本件の場合パナマ運河測度規則 135.82(c) を適用されたい。
本件の開口の高さは80cmであり、パナマ運河測度規則 135.82(c)でいう3フィート(91.4cm)未満であるため総トン数から除外されない。