（公印・契印省略）
国 海 安 第 １４３ 号
令和７年 12 月 24 日

別紙関係団体等御担当　殿

国土交通省海事局安全政策課長
鈴木　長之

船舶検査心得の一部改正について

標記について、船舶設備規程等に関する船舶検査心得の一部を別添のとおり改正することと致しましたので、よろしくお取り計らい頂きますようお願い致します。
また、関係各位への周知方お取り計らい頂きますようお願い致します。

（送付先関係団体）

独立行政法人　鉄道建設・運輸施設整備支援機構 共有船舶建造支援部	部長	井上　清登
一般財団法人　日本海事協会	会長	菅　勇人
一般社団法人　日本船主協会	理事長	篠原　康弘
一般社団法人　日本造船工業会	専務理事	斎藤　英明
一般社団法人　日本中小型造船工業会	専務理事	岩本　泉
日本小型船舶検査機構	理事長	髙野　裕文
一般社団法人　日本船舶品質管理協会	専務理事	濱田　哲
日本内航海運組合総連合会	理事長	河村　俊信
一般社団法人　日本舶用機関整備協会	専務理事	田中　独歩
一般社団法人　日本舶用工業会	専務理事	矢頭　康彦
一般社団法人　大日本水産会	専務理事	髙瀬　美和子
一般社団法人　日本外航客船協会	常務理事	伊藤　正幸
一般社団法人　日本旅客船協会	会長	加藤　琢二
一般社団法人　日本長距離フェリー協会	常務理事	畠山　博文
一般社団法人　全国船舶無線協会水洋会部会	事務局長	田北　順二
一般社団法人　日本船舶電装協会	専務理事	渡田　滋彦
一般財団法人　日本舶用品検定協会	会長	大坪　新一郎
全日本海員組合	組合長	松浦　満晴
一般社団法人　日本海事代理士会	会長	松井　直也
一般財団法人　日本船舶技術研究協会	専務理事	加藤　光一
一般社団法人　日本作業船協会	会長	千葉　光太郎
公益社団法人　日本海難防止協会	会長	池田　潤一郎
一般社団法人　海洋水産システム協会	会長	平石　一夫
一般社団法人　日本港湾タグ事業協会	会長	阿部　昭一
Lloyd's Register Group Limited	船級日本地域代表者	濱中　誠司
DNV AS	Country Manager, Japan	Stian Erik Sollied
American Bureau of Shipping	Area Operation Manager, Japan	増永　幸大郎
ビューローベリタスジャパン株式会社	船級部門長	杉原　義之
海上保安庁装備技術部船舶課	課長	髙橋　治

○船舶検査心得　1-1　船舶安全法施行規則

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正部分）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（適用除外） 2.0(a)（略） (b)　（略） (1)　（略） (2)「その他の乗船者」とは、(1)の「船員」<u>に該当しない者</u>であつて下記に掲げる者をいう。 ただし、本項は下記に掲げる者が、証書記載の「旅客」定員を超えない範囲で「旅客」として乗船することを妨げるものではない。なお、旅客船の場合は、旅客船と非旅客船で適用される基準が異なることを踏まえ、前述に該当する者が「旅客」として乗船できるのは、旅客定員から 12 人を引いた人数未満に限るものとする。 (i)～(vii)　（略）	（適用除外） 2.0(a)（略） (b)　（略） (1)　（略） (2)「その他の乗船者」とは、(1)の「船員」<u>に準ずる者</u>であつて下記に掲げる者をいう。 ただし、本項は下記に掲げる者が、証書記載の「旅客」定員を超えない範囲で「旅客」として乗船することを妨げるものではない。なお、旅客船の場合は、旅客船と非旅客船で適用される基準が異なることを踏まえ、前述に該当する者が「旅客」として乗船できるのは、旅客定員から 12 人を引いた人数未満に限るものとする。 (i)～(vii)　（略）	明確化
（揚貨装置の説明書等） <u>55-4.0(a)</u>　本条の規定は、国際航海に従事しない船舶に備えるものであり、かつ、吊り上げ能力が 1 トン未満の揚貨装置には適用しない。	（新設）	MSC.532(107)
<u>(b)</u>　「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」については、次に掲げる附属書を参照して作成すること。 なお、作成に当たっては、製造当初の設計及び製作に関するデータに基づき作成することとし、設置後に改造を実施した場合には、改造時点のデータを考慮すること。ただし、製造当初のデータ又は改造時点のデータを入手できない場合には、現状の操作手順及び運用方法に基づき作成すること。 (1)　揚貨装置：附属書[4]「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針	（新設）	MSC.532(107)

(2)　アンカーハンドリングウインチ：附属書[5]アンカーハンドリングウインチのための「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針		
(削る)	(制限荷重等の指定)	適正化
56-3.0(a)　試験温度は、制限温度の 1.1 倍の温度(℃)とする。	56-3.0(a)　試験温度は、制限温度の 1.1 倍の温度(℃)とする。	
(揚貨装具の制限荷重の決定)	(揚貨装具の制限荷重の決定)	
57.1(a)　(略)	57.1(a)　(略)	
(b)・(c)　(略)	(b)・(c)　(略)	
(d)　フックブロック（フックに恒久的に取り付けられた単滑車、又はフックと一体化した単滑車をいう。）の試験荷重は、次のとおりとする。 (1)　フック部分：フックに適用する試験荷重 (2)　フックを除く部分：単滑車以外の滑車に適用する試験荷重	(新設)	MSC.532(107)
(e)　単滑車（グラブバケット付きのものを含む。）の試験荷重は、上部接続部に作用する荷重の2分の1を超えないものとすること。	(新設)	MSC.532(107)
(f)　単滑車以外の滑車の試験荷重は、上部接続部に作用する荷重を超えないものとすること。	(新設)	MSC.532(107)
(揚貨装置等の制限荷重等の標示)	(揚貨装置等の制限荷重等の標示)	
58.1(a)　制限荷重及び制限角度（該当するものに限る。）の標示は、揚荷装置の操作者が容易に確認できる位置とし、金属製の板等で次のように標示して、ブームの基部又はポストに固着させる等の方法により、恒久的に明示すること。 例　S.W.L 7 tons ～ 30°	58.1(a)　制限荷重及び制限角度の標示は、金属製の板に次のように標示して、ブームの基部又はポストに固着させること。 S.W.L 7 tons ～ 30°	MSC.532(107)
(b)　揚貨装置が可変定格荷重半径を有する場合は、次の事項を含む図を揚貨装置の操作者が容易に確認できる位置に表示すること。 (1)　最小半径及び最大半径における制限荷重 (2)　全ての使用範囲における制限荷重	(新設)	MSC.532(107)
58.2(a)　(略)	58.2(a)　(略)	
58.4(a)　本項の規定は、国際航海に従事しない船舶に備えるものであり、かつ、吊り上げ能力が1トン未満の揚貨装置には適用しな	(新設)	MSC.532(107)

い。また、「管海官庁が適当と認める安全に関わる情報」とは、次に掲げるものをいう。

なお、国際航海に従事する船舶に備えるものであり、かつ、構造が簡易な揚貨装置（吊り上げ能力が1トン未満のものに限る。）については、次に掲げるものの一部標示を省略して差し支えない。

(1)　揚貨装置(設備規程第169条の11第4項第5号の規定により表示するものと重複するものは、本項の標示とみなして差し支えない。)

(i)　揚貨装置の名称

(ii)　型式

(iii)　使用方法（該当する場合に限る。）

(iv)　製造年月

(v)　製造番号

(vi)　製造者を特定できる情報

(vii)　管海官庁の略符及び検査番号（該当する場合に限る。）

(viii)　管海官庁が必要と認める事項（該当する場合に限る。）

(2)　揚貨装具

(i)　全ての揚貨装具（該当する場合に限る。）

（イ）　製造番号

（ロ）　制限荷重及び安全に使用するための意事項等

(ii)　ラムショーンフック

（イ）　安全に使用できるスリング角度の範囲

(iii)　ブロック又はフックブロック

（イ）　安全に使用できるワイヤロープ等の直径

（ロ）　リギングプランのブロック用の識別（該当する場合に限る。）

(iv)　リフティングビーム、スプレッダー及びフレーム

（イ）　風袋重量

（ロ） 安全に使用できるスリング角度の範囲 （ハ） 制限荷重を吊具に適切に負荷させるための詳細な情報（特別な使用方法を有する場合に限る。） (v) グラブ （イ） 風袋重量 (vi) その他（該当する場合に限る。） （イ） 揚貨装具の標示に関する法定要件 （ロ） 法第8条に基づく船級協会の要求事項（該当する場合に限る。） （ハ） 関連する規格の要求事項 (b) (a)(2)の標示（制限荷重を除く。）について、揚貨装具に標示するための十分なスペースを確保することができない場合には、当該情報を揚貨装具試験成績書等（船上で使用可能なものに限る。）に記載することにより、当該情報の標示を省略して差し支えない。	（新設）	MSC.532(107)
附則（令和７年12月24日） 附3.5(a) 新規則第55条の4、第57条、第58条第2項及び第4項並びに第61条第4項について、「主要な変更又は改造」及び「管海官庁の指示するところ」とは、原則として、次に定めるところによること。 (1) 次のいずれかの「主要な変更又は改造」に該当する場合において、「管海官庁の指示するところ」とは、改正後の規定を適用することをいう。 (i) 揚貨装置の制限荷重を変更するもの。 (ii) 揚貨装置の強度、安定性又は耐用年数に影響を与えるもの。 (iii) 揚貨装置の主要な耐荷重構造（船体構造を含む。）に影響を与えるもの。	（新設）	

(iv)　揚貨装置又はその一部の機能について、強度、安全性又は構造的健全性に影響を与える変更を行うもの。 (2)　国際航海に従事する船舶に備える揚貨装置（アンカーハンドリングウインチを含む。）について、当該装置の契約上の納入日が、令和８年１月１日以降であるときは、改正後の規定を適用する。 　なお、契約上の納入日が不明である場合にあつては、実際に納入された日が、令和８年１月１日以降であるときに、改正後の規定を適用する。		
附属書[4]　「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針 別添参照	（新設） （新設）	 MSC.532(107)
附属書[5]　アンカーハンドリングウインチのための「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針 別添参照	（新設） （新設）	 MSC.532(107)
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 　本改正後の心得は、令和8年1月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、2.0(b)(2)の規定は、公布の日から施行する。 （経過措置） (a)　施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶（以下「現存船」という。）であつて国際航海に従事するものについては、改正後の57.1(d)、(e)及び(f)の規定にかかわらず、当該現存船について施行日以後最初に行われる定期検査又は中間検査の時期までは、なお従前の例によることができる。		

(b)　現存船であつて国際航海に従事しないものに、この省令の施行の際現に備え付けられている揚貨装置（この省令の施行の際建造又は改造中の船舶に備え付けられる予定のものを含む。）であって、新船舶設備規程第五編第一章の規定の適用を受けることとなる揚荷装置に、制限荷重を定め、装着して使用する揚貨装具については、これを引き続き当該船舶の揚貨装置に使用する場合に限り、改正後の57.1(d)、(e)及び(f)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得　2-1　船舶構造規則

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（排水管及び排水口） 53.1(a)　（略）。 (b)　暴露甲板上の車両甲板区域に固定式放水モニター（船舶消防規則第５条第５の２に規定するものをいう。）を設ける場合において、排水口及び排水管は、当該区域に設置した全ての固定式放水モニター及び当該モニターと同時に使用することが想定される全ての消火ホースの最大放水水量の合計の125％以上を排水できる能力を有し、かつ、排水が船舶のいかなる区画にも流入しないための措置を講じたものでなければならない。 （大量の水を噴射する固定式消火装置が設けられている区域に設ける配水管） 55.0(a)　「大量の水を速やかに直接船外に排出するための配水管」の設置にあっては、次に掲げるところによること。 (1)・(2)　（略） (3)　甲板の各舷に設ける排水口(scuppers)及びそれに接続する排水管合計面積A(m²)は、次の値以上であること。 （略） (4)　（略） (5)　船舶の各舷に放水口(freeing port)を設ける場合にあっては、放水口の合計断面積A(m²)は、次の値以上であること。 （略） (6)・(7)　（略）	（排水管及び排水口）） 53.1(a)　（略） （新設） （大量の水を噴射する固定式消火装置が設けられている区域に設ける配水管） 55.0(a)　「大量の水を速やかに直接船外に排出するための配水管」の設置にあっては、次に掲げるところによること。 (1)・(2)　（略） (3)　排水口(scuppers)及びそれに接続する排水管合計面積A(m²)は、次の値以上であること。 （略） (4)　（略） (5)　放水口(freeing port)を設ける場合にあっては、放水口の合計断面積A(m²)は、次の値以上であること。 （略） (6)・(7)　（略）	MSC.550(108) 適正化 （MSC.1/Circ.1320）
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、令和8年1月1日から施行する。ただし、55.0(a)の規定は、公布の日から施行する。		

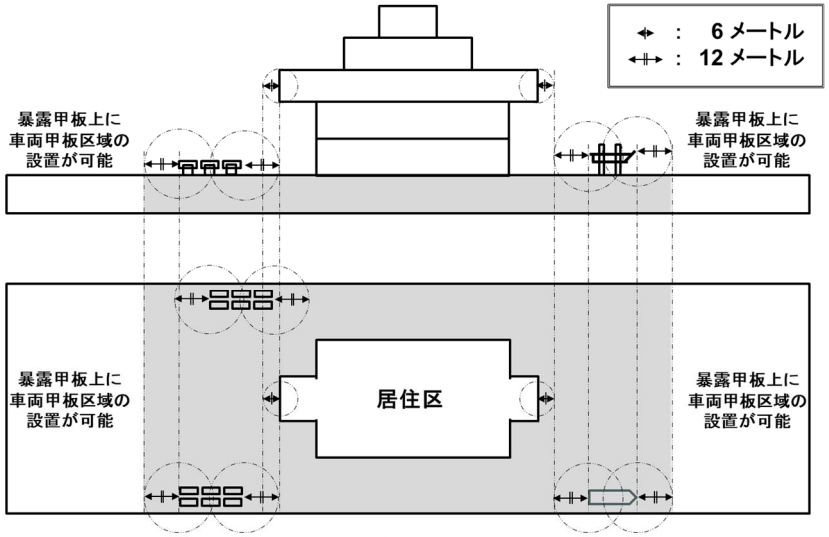
○船舶検査心得　2-1-5　船体の強度を保持するための構造の基準等を定める告示

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

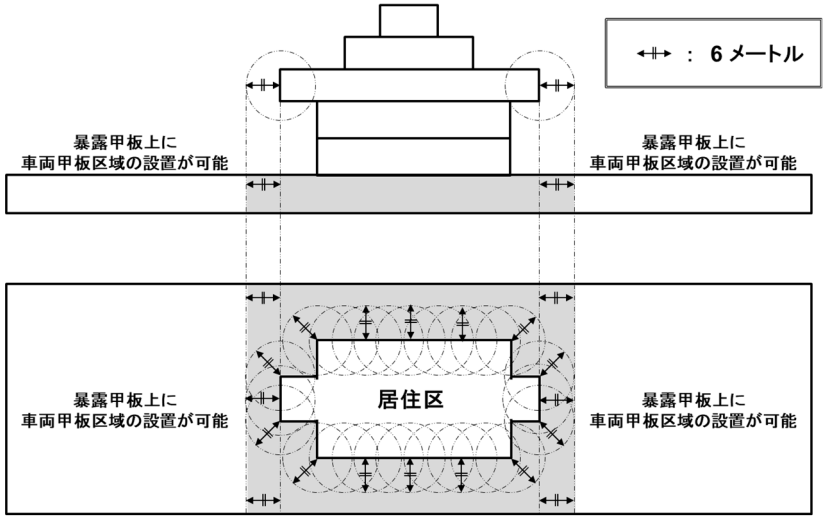
改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
附属書[2] 海水バラスト専用タンク及びバルクキャリアの二重船側部の防食塗装に関する性能基準 6 塗装検査要件 6.1 総則 6.1.1　この基準に適合することを確保するため、AMPP 認定塗装検査員、FROSIO 検査員 Level 3又は主管庁が認定した同等の資格を有する塗装検査員によって、次の事項が立証されなければならない。	附属書[2] 海水バラスト専用タンク及びバルクキャリアの二重船側部の防食塗装に関する性能基準 6 塗装検査要件 6.1 総則 6.1.1　この基準に適合することを確保するため、NACE Coating Inspector Level 2、FROSIO Inspector Level III 又は主管庁が認定した同等の資格を有する塗装検査員によって、次の事項が立証されなければならない。	MSC.557(108) 平仄合わせ
附属書[3] 原油タンカーの貨物油タンク保護塗装性能基準 6 塗装検査要件 6.1 一般 6.1.1　本基準に適合することを確保するため、AMPP認定塗装検査員、FROSIO 検査員 Level 3又は主管庁が認定した同等の資格を有する塗装検査員によって、次の事項が立証されなければならない。	附属書[3] 原油タンカーの貨物油タンク保護塗装性能基準 6 塗装検査要件 6.1 一般 6.1.1　本基準に適合することを確保するため、NACE塗装検査員レベル2、FROSIO 検査員レベル3又は主管庁が認定した同等の資格を有する塗装検査員によって、次の事項が立証されなければならない。	MSC.558(108)
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、令和8年1月1日から施行する。		

○船舶検査心得　2-3　船舶防火構造規則

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（隔壁及び甲板） 10.2(a)～10.3(b)　（略） (b)　（略） 10.4.0(a)　第1号の「管海官庁が指示する距離以下の範囲内」とは、次の範囲内をいう。なお、当該範囲内に車両甲板区域を設けることを認める場合には、必要な資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。  ※ 網かけ部分は、暴露甲板上に車両甲板区域の設置を禁止する場所を示す。 図 10.4.1<1>　「救命艇又は救命いかだの積付場所及び乗艇場所」、「招集場所」並びに「脱出経路を形成する暴露部の階段及び開放された甲板」から12m以下の範囲内 (b)　第2号の「管海官庁が指示する距離以下の範囲内」とは、次の範囲内をいう。なお、当該範囲内に車両甲板区域を設けることを	（隔壁及び甲板） 10.2(a)　～10.3(b)（略） (b)　（略） （新設）	 MSC.550(108)

認める場合には、必要な資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。



※ 網かけ部分は、暴露甲板上に車両甲板区域の設置を禁止する場所を示す。

図 10.4.2<1>　居住区域等から６ｍ以下の範囲内

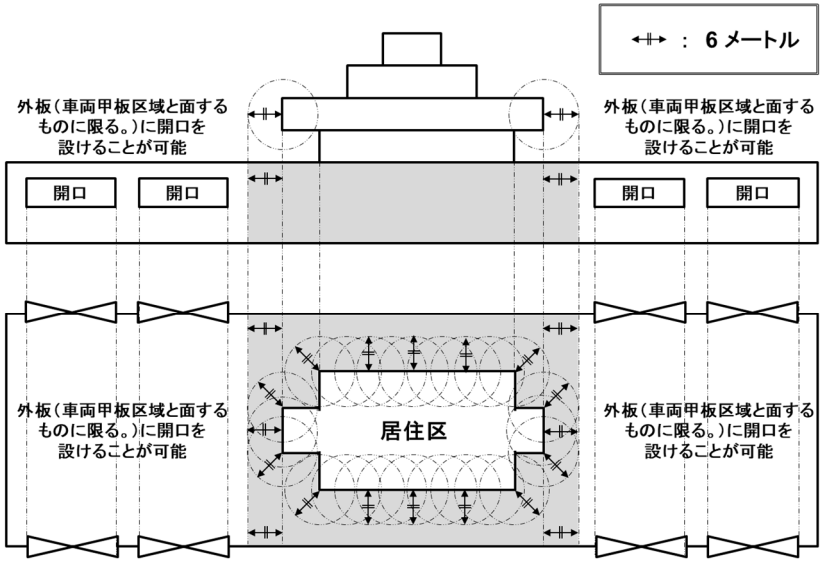
(c)　「管海官庁が差し支えないと認める場合」とは、次に該当する場合をいう。

(1)　「管海官庁が指示する距離以下の範囲内」に境界（構造物、窓、扉その他これに類するもの。）が存在し、かつ、当該境界が A60 級の耐火性能を有している場合には、当該境界までの距離を「管海官庁が指示する距離」とすることができる。ただし、この場合において、当該距離は、3mを下回ってはならない。

　なお、当該境界が１㎡当たり少なくとも 5.0 ℓ/min の送水能力を有する水系装置により保護された A0 級の窓を有する場合には、当該境界は A60 級の耐火性能を有しているものとして取り扱って差し支えない。

（外板）

10-2.0(a)　「管海官庁が指示する距離以下の範囲内」とは、次の範囲内をいう。なお、当該範囲内に車両甲板区域を設けることを認める場合には、必要な資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。



※ 網かけ部分は、開口の設置を禁止する場所を示す。

図 10-2.0<1>　「居住区域等」、「救命艇又は救命いかだの積付場所及び乗艇場所」、「招集場所」並びに「脱出経路を形成する暴露部の階段及び開放された甲板」から水平距離 6m 以下の範囲内

(b)　「管海官庁が当該船舶の構造、航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、次のいずれかに該当する場合をいう。

(1)　居住区域等から管海官庁が指示する距離以下の範囲及びその下方の外板（車両甲板区域と面するものに限る。）について、次の(i)及び(ii)に該当する場合。

（新設）

MSC.550(108)

(i)　外板（窓及び扉を含む。）が、A60級の防火性能を有するものである場合。 　なお、当該外板が1㎡当たり少なくとも5.0ℓ/minの送水能力を有する水系装置により保護されたA0級の窓を設けたものである場合は、当該外板はA60級の耐火性能を有しているものとして取り扱って差し支えない。 (ii)　外板に設ける開口が、当該開口のある甲板から垂直方向に甲板2層以上の高さを有するものである場合。 (2)　居住区域等から「管海官庁が指示する距離以下の範囲内」及びその下方に設置される機械通風装置が、次の(i)及び(ii)の要件を満足するものである場合。この場合において、当該範囲及びその下方に車両甲板区域の通風ダクトと接続する機械通風装置の開口を設けることができる。 (i)　鋼又は鋼と同等の材料を用いた閉鎖装置を有するものである場合。 (ii)　車両区域で火災が発生した場合、閉鎖装置の機能が喪失することがなく、当該閉鎖装置を閉じることができるものである場合。		
20.5(a)　本項の「露出面」とは、隔壁、甲板、床材、壁内張り材及び天井の表面をいい、プラスチック製配管、電気配線又は家具は含まないものとする。 　ただし、国際航海に従事しない旅客船については、根太の露出面を含むものとし、また、床の露出面を含まないものとする。この場合において、20.1(a)は、根太の取扱いについて準用する。 (b)・(c)　（略）	20.5(a)　本項の「露出面」は、根太の露出面を含むものとし、また、床の露出面を含まないものとする。この場合において、20.1(a)は、根太の取扱いについて準用する。 (b)・(c)　（略）	MSC.1-Circ.1120 MSC.550(108)

26.3(a)・(b)　（略） （準用規定） 27.1(a)　防火構造規則第10条第4項を準用するときにおける「管海官庁が差し支えないと認める場合」とは、次のいずれかに該当する場合をいう。 (1)　近海区域（限定近海船を除く。）を航行区域とする旅客船であつて、かつ、当該船舶の車両区域（暴露甲板に設けられたものに限る。）が、本項で規定する要件（「車両甲板区域」とあるのは「車両区域」と読み替えるものとする。）を満足している場合。 (2)　限定近海船であつて、当該船舶の「第1号イ」及び「同号ロ」の場所と車両区域（暴露甲板に設けられたものに限る。）との位置に関して、本項で規定する要件（「車両甲板区域」とあるのは「車両区域」と読み替えるものとする。）を満足している場合。 (b)　防火構造規則第10条の2を準用するときにおける「管海官庁が差し支えないと認める場合」とは、次のいずれかに該当する場合をいう。 (1)　近海区域（限定近海船を除く。）を航行区域とする旅客船であつて、かつ、当該船舶の車両区域（暴露甲板に設けられたものを除く。）が、本条で規定する要件（「車両甲板区域」とあるのは「車両区域」と読み替えるものとする。）を満足している場合。 (2)　限定近海船であつて、当該船舶の「第1項第2号」及び「同項第3号」の場所と「車両区域」（暴露甲板に設けられたものを除く。）との位置関係が、本条で規定する要件（「車両甲板区域」とあるのは「車両区域」と読み替えるものとする。）を満足している場合。 （適用）	26.3(a)・(b)　（略） （新設） （適用）	

27-2-2.0(a)　「レイド蒸気圧」とは、JIS K 2258「石油製品蒸気圧試験方法(リード法)」に基づいて測定された絶対蒸気圧をいう。	27-2.0(a)　「レイド蒸気圧」とは、JIS K 2258「石油製品蒸気圧試験方法(リード法)」に基づいて測定された絶対蒸気圧をいう。	適正化
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、令和8年1月1日から施行する。ただし、20.5(a)及び27-2-2.0(a)の改正規定は、公布の日から施行する。 （経過措置） (a)　施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶については、改正後の20.5(a)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得　2-3-2　船舶の防火構造の基準を定める告示

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（多層甲板公室の保護） 5-3.0(a)　「管海官庁が適当と認める仕切り」とは、隣接する場所に応じて、表 5.0.6<2>に定める仕切りとする。 （窓） 9.3(a)　（略） (b)　（略） （通風装置） 10.0(a)　船舶の主機、発電機又は非常用発電機に空気を取り入れるために使用する通風装置は、車両甲板区域で火災が発生した場合に汚染された空気の吸入等の危険性を最小限に抑える位置に設けること。 （削る） 10.2.1(a)　（略） (b)　（略）	（多層甲板公室の保護） 5-2.0(a)　「管海官庁が適当と認める仕切り」とは、隣接する場所に応じて、表5.0.6<2>に定める仕切りとする。 （窓） 9.3(a)　（略） (b)　（略） （通風装置） （新設） （通風装置） 10.2.1(a)　（略） (b)　（略）	防火構造告示5条の2新設に伴う条ずれ MSC.550(108)
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、令和8年1月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、5-3.0(a)の改正規定は、公布の日から施行する。 (経過措置) (a)　施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶については、改正後の第10.0(a)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得　3-1　船舶設備規程

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（船橋からの視界等） 115-23-3.0(a)（略） 115-23-3.2(a)　極海域航行船等にあっては、当該船舶の全長にかかわらず、本項の規定が適用される。 115-23-3.3(a)　本項の「厚さ 0.3 m以上の海氷がある海域を航行するように設計されたもの」とは、極海域航行船にあつては、強度告示心得 144-2.0(a)(1)の要件に適合するものをいう。 (b)　（略） (c)　「管海官庁が当該船舶の設備等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、令和８年１月１日前までに建造され、又は建造に着手された極海域航行船等（極海域航行船を除く。）が、設備規程 115 条 23 の 3 第 3 項、第 115 条の 33、第 146 条の 8、第 146 条の 20 第 2 項、第 146 条の 20 の 2、第 146 条の 23 第 2 項の設備を備え、かつ、第 146 条の 49 の 2 の措置を講じている場合をいう。	（船橋からの視界等） 115-23-3.0(a)（略） 115-23-3.2(a)　極海域航行船にあっては、全長にかかわらず、本項の規定が適用される。 115-23-3.3(a)　本項の「厚さ 0.3 m以上の海氷がある海域を航行するように設計されたもの」とは、強度告示心得 144-2.0(a)(1)の極海域航行船をいう。 (b)　（略） （新設）	 MSC.538(107) MSC.538(107) MSC.538(107)
（極海域航行船等の探照灯） 146-8.0(a)（略）	（極海域航行船の探照灯） 146-8.0(a)（略）	 MSC.538(107)
（漏水検知装置等） 146-45.0(a)・(b)　（略） (c)　本条のテレビ監視装置は、次条に規定するものと兼用して差し支えない。	（漏水検知装置等） 146-45.0(a)・(b)　（略） （新設）	 明確化
第5編　荷役その他の作業の設備 第1章　揚貨装置 (A)　「揚貨装置」とは、貨物（当該船舶において使用される燃料、食料、機関、船舶用品及び作業用資材を含む。）の揚卸し（船舶内	第5編　荷役その他の作業の設備 第1章　揚貨装置 (A)　「揚貨装置」とは、貨物（当該船舶において使用される燃料、食料、機関、船舶用品及び作業用資材を含む。）の揚卸し（船舶内	 MSC.532(107)

における貨物の移動作業を含む。）に使用されるリフティングアプライアンス（施行規則第57条に規定する揚貨装具いわゆるルーズギアを除く。）等であつて次のいずれかに該当するものをいう。 (1)　貨物の積込み、移送又は荷降ろしに使用する装置 (2)　船倉のハッチカバー又は可動隔壁の昇降に使用する装置 (3)　機関室でクレーンとして使用する装置 (4)　船用品のためのクレーンとして使用する装置 (5)　ホースハンドリングクレーンとして使用する装置 (6)　テンダーボートの進水又は回収その他これに類する用途に使用する装置 (7)　人員を取扱うクレーンとして使用する装置 ただし、(7) の装置に本章を適用する場合にあっては、資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。 例1：デリック装置の場合 揚貨装置に該当するものは、デリックポスト、ステイ、ブーム及びこれら又は船体に固着されているグースネック、トッピングブラケット、リングプレート、アイプレート、クリート等の付着品並びにウインチ。 例2：エレベーター又はリフト 揚貨装置に該当するものは、巻上用ワイヤーロープ、カウンターウエイト用ワイヤロープ及び滑車。ただし、次のいずれかに該当するものにあつては、本章の規定は適用しない。 (1)　有効な海底資源掘削船安全証書(MODU 証書)を受有する船舶の揚貨装置 (2)　解撤作業用の船舶を含む、パイプ又はケーブルの敷設又は修理に従事する船舶若しくはオフショア船等の洋上作業で使用される揚貨装置であって、管海官庁が認める基準に適合するもの (3)　船艙のハッチカバーの開閉を目的とする機械設備 (4)　船舶救命設備規則の要件に適合する救命設備のための進水設備	の移動の作業のための揚卸しを含む。）に使用されるリフティングマシナリー（施行規則第57条に規定する揚貨装具いわゆるルーズギアーを除く。）であつて、その構造上当該船舶内の特定の物件の揚卸しのみにしか使用されないもの以外のものをいう。 例1 デリック装置の場合、揚貨装置に該当するものは、デリックポスト、ステイ、ブーム及びこれら又は船体に固着されているグースネック、トッピングブラケット、リングプレート、アイプレート、クリート等の付着品並びにウィンチである。 例2 エレベーター又はリフトの場合、揚貨装置に該当するものは、巻上用ワイヤーロープ、カウンターウェイト用ワイヤロープ及び滑車である。	

(削る)	例3 構造上その船舶内の特定の物件の揚卸しのみにしか使用されないリフティングマシナリーとは、本質的に不特定のものの揚卸しに使用できないよう船舶の設備と一体化して構成されているものをいい、例えば、ランプゲートの移動のためのもの、浚渫船のカッターの揚卸しに使用されるもの等がこれに該当する。	
(削る)	(適用) 169-4.0(a)　本章の規定を法第14条第3号の船舶について準用する場合は、次の要領によること。 (1)　ILO条約第32号に加盟している国に属する船舶については、当該国の規則に基づき、作成された荷役設備検査記録簿に相当する書類を査閲し、管海官庁が必要と認めるときは、当該船舶の揚貨装置の現状が前記書類に記載した事項に違反していないことを確かめるに必要な検査を行うものとする。 (注)　ILO第32号条約加盟国は、次の38か国である。 アイルランド、アルジェリア、アルゼンチン、イタリア、インド、ウクライナ、ウルグァイ、オランダ、カナダ、キューバ、ケニア、シエラレオネ、シンガポール、スウェーデン、スペイン、ソ連、タンザニア、中華民国、チリ、デンマーク、ナイジェリア、ニュージーランド、ノルウェー、パキスタン、白ロシア、パナマ、バングラディシュ、フィンランド、フランス、ブルガリア、ペルー、ベルギー、ホンジュラス、マルタ、メキシコ、モーリシャス、ユーゴスラビア、連合王国 (2)　アメリカ合衆国、オーストラリア連邦、ドイツ連邦共和国国籍の船舶についても、(1)と同様な取扱いとすること。 (3)　その他の国に属する船舶については、必要に応じ臨時検査を行い、本規則による書類を作成保管させること。	MSC.532(107)(改正 SOLAS 条約の発効に伴い、揚貨装置に関する要件が当該条約に新設されたため)

（荷重試験） 169-6.0(a)　荷重試験の際は、ウインチの制動装置の効力試験を行うこと。ただし、ウインチ単独の荷重試験が行われ、制動装置の効力が確認されているものについては、省略して差し支えない。 (b)　洋上（この項において「係留中又は錨泊中を除く状態」をいう。）で使用することを目的とした揚貨装置の試験荷重については、想定される動的荷重を加えた荷重を用いて、荷重試験を実施すること。	（荷重試験） 169-6.0(a)　荷重試験の際は、ウィンチの制動装置の効力試験を行うこと。ただし、ウィンチ単独の荷重試験が行われ、制動装置の効力が確認されているものについては、省略して差し支えない。 （新設）	適正化 MSC.532(107)
（ウインチ） 169-10.0(a)　アンカーハンドリングウインチについて、本条の規定により難い場合には、関係資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。 169-10.1(a)　「制御装置」とは、電動ウインチにあつては電磁ブレーキをいう。 169-11.3(a)　（略） (b)　第2号の規定の適用に当たつては、交流電動ウインチのうち極数変換方式のものについては、過負荷継電器を備えなくて差し支えない。 169-11.4(a)　第一号の「安全に操作するための措置」とは、次の全ての要件に適合するものをいう。 (1)　制御された方法により巻上げ及び巻下げを行うことができ、最小速度と最大速度の間で調整可能となるよう速度を制御する機能を有すること。 (2)　ウインチの操作装置が、操作レバーをウインチ操作者から遠ざける方向に倒すことによりワイヤを繰り出し、操作者側に引	（ウィンチ） （新設） 169-10.1(a)　「制御装置」とは、電動ウィンチにあつては電磁ブレーキをいう。 169-11.3(a)　（略） (b)　第2号の規定の適用に当たつては、交流電動ウィンチのうち極数変換方式のものについては、過負荷継電器を備えなくて差し支えない。 （新設）	適正化 MSC.532(107) 適正化 適正化 MSC.532(107)

くことにより巻き取ることができること。全ての操作装置には、操作目的及び方向示す標識を恒久的に表示すること。

(3) ウインチの操作装置が保持操作型であり、操作者が操作レバーを離した場合に巻上げ又は巻下げの動作が自動的に停止する機能を有すること。

(4) アンカーが引っ掛かり、絡まり、又はこれに類する状況となる場合において、装置が過負荷とならないように張力を制御する機能を有するものであること。

(5) チェーン又はワイヤのためのストッパ（以下この項において「チェーンストッパ」という。）を備えるものであること。

(b) 第二号の「過負荷防止のために有効な安全装置」とは、次の全ての要件に適合するものをいう。

(1) 連続荷重監視機能及び過負荷時に発する可視可聴警報機能を有すること。

(2) 過負荷警報が制限荷重より低い荷重に対して設定可能な機能を有すること。

(c) 第三号の「錨の回収及び再配置を安全に行うための措置」とは、次の全ての要件に適合する主制御装置を備えることをいう。

(1) 次の要件を満たす主制御装置を備えること。

(i) 甲板区域を明瞭に見渡せる船橋上の位置に設置されていること。

(ii) 操作者がアンカーハンドリングウインチ及び関連機器を目視で監視できる措置が講じられていること。

(iii) 操作者の視界が妨げられる場合には、テレビ監視装置を使用することにより、(i)又は(ii)の要件に適合させることができること。

(2) 複数の位置から操作することができる場合には、同時に2以上の位置から操作が行われることを防止するための措置が講じられていること。

(3) 各操作位置は、次の全てに適合していること。

(i)　主操作位置との間で双方向通信を行うための手段が設けられていること。
(ii)　誤作動を防止するための措置が講じられていること。
(iii)　人員の保護を十分に確保するための措置が講じられていること。
(iv)　十分な照明（最低照度320ルクス以上）が配置されていること。
(4)　遠隔操作式のスプーリング装置（ワイヤやケーブルをウインチドラムに均一に巻き取るための装置）を備えていること。
(5)　チェーンストッパが、ストッパが作動又は解除されたときに作動する可聴警報を備えていること。
(d)　第四号の「非常用錨離脱装置を備え、かつ、これを安全に使用するための措置」とは、次の全ての要件に適合する非常用錨離脱装置を備えることをいう。
(1)　通常状態及びデッドシップ状態（全動力喪失状態）のいずれの状態においても、安全かつ制御された方法により、ワイヤにかかる荷重の緊急解放を容易にするよう設計されていること。
(2)　主操作位置は、非常解放のための制御装置を配置されていること。非常解放機能は、ローカル操作位置においても当該作動用制御装置を使用できること。
(3)　非常解放のための制御装置は、誤操作又は誤作動を防止するための保護措置が講じられていること。
(4)　設計及び運転に関して、慣性によるワイヤの繰り出し速度の制限及び船内配置による制限が考慮されていること。
(5)　非常解放の操作手順は、船橋及びウインチの操作位置において明瞭に表示されていること。
(6)　チェーンストッパが次の全ての要件を満たす緊急解放機能を有していること。
(i)　全ての状況下（デッドシップ状況を含む。）で機能すること。

(ii)　ピン及びワイヤの解放を妨げる又は解放時において、ワイヤが引っ掛かり若しくは絡まる原因となるおそれのあるものが排除されていること。

(iii)　操作者に対する危険を最小限とするため、遠隔の場所から操作できること。

(iv)　誤作動を防止するための措置が講じられていること。

(v)　非常解放の操作手順が、船橋及び非常解放の操作機構付近の見やすい場所に表示されていること。

(e)　第五号の「アンカーハンドリングウインチの要目、寸法及び性能を表示していること」とは、次の情報を明記した銘板を恒久的に設置していることをいう。

(1)　製造者の名称及び住所

(2)　型式名及び型式番号

(3)　製造番号

(4)　製造年月日及び設置年月日

(5)　電源の配電方式及び電圧（注）

(6)　ワイヤの仕様（長さ、直径等）（注）

(7)　最大ブレーキ保持力（メトリックトン）（注）

(8)　最大ライン引張力（メトリックトン）（注）

(9)　静的ボラードプル力（メトリックトン）（注）

(10)　管海官庁の略符及び検査番号（該当する場合に限る。）

(11)　ドラム寸法

(12)　ウインチ速度（注）

（注）当該情報は、船内に備えるアンカーハンドリングウインチのための「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書」に記載することにより、当該銘板への表示を省略することができる。

（無線電信等の施設） 311-22.0(a)～(c)　（略） (d) 第1項第3号備考一の「告示で定める無線電話であって常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるもの(以下「一般通信用無線電信等」という。)」とは、船舶が運航している状態において、次のような双方向の通信を行うことができる無線電話(電波法施行規則第28条第2項に規定する機器)をいう。 (1)・(2)　（略） (e)・(g)　（略）	（無線電信等の施設） 311-22.0(a)～(c)　（略） (d) 第1項第3号備考一の「告示で定める無線電話であって常に直接陸上との間で船舶の運航に関する連絡を行うことができるもの(以下「一般通信用無線電信等」という。)」とは、船舶が運航している状態において、次のような双方向の通信を行うことができる無線電話(電波法施行規則第28条第2項に規定する機器又は同条第10項に規定する告示において定める機器)をいう。 (1)・(2)　（略） (e)・(g)　（略）	総務省告示第341号（令和7年9月30日公布、同日施行。）が廃止されたことから、船舶検査心得において当該条文を引用している規定を改める。
附則（令和７年12月24日） 附2.3(a)　「船齢等を考慮して差し支えない場合」とは、「国際航海に従事しない現存船への適用日（本項において「当該船舶における該当する定期検査又は中間検査における検査の結了日」をいう。）以後、2年が経過する日までに当該船舶を廃船する場合」をいう。この場合において、監視装置を備えることを要しない。 附2.6(a)　新船舶設備規程第169条の4第1号及び第169条の11第4項について、「主要な変更又は改造」及び「管海官庁の指示するところ」については、「主要な変更又は改造」及び「管海官庁の指示するところ」とは、原則として、次に定めるところによること。 (1)　次のいずれかの「主要な変更又は改造」に該当する場合において、「管海官庁の指示するところ」とは、改正後の規定を適用することをいう。 (i)　揚貨装置の制限荷重を変更するもの。 (ii)　揚貨装置の強度、安定性又は耐用年数に影響を与えるもの。	（新設） （新設）	

(iii)　揚貨装置の主要な耐荷重構造（船体構造を含む。）に影響を与えるもの。 (iv)　揚貨装置又はその一部の機能について、強度、安全性又は構造的健全性に影響を与える変更を行うもの。 (2)　国際航海に従事する船舶に備える揚貨装置について、当該装置の契約上の納入日が、令和８年１月１日以降であるときは、改正後の規定を適用する。 　なお、契約上の納入日が不明である場合にあつては、実際に納入された日が、令和８年１月１日以降であるときに、改正後の規定を適用する。		
附属書[12]　船内騒音コード 1.3.8　コードは、作業室やコードの条項の規定を受けているものを除き、客室およびその他の乗客の区画に適用することを意図していない。 MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（1.3.8） 　船員が利用する娯楽室及び開放された娯楽室のように、旅客の区画であるが、船員も使用する場所は「その他の乗船者の区画」とみなし、コードの適用を除外する。ただし、これらの部屋又は当該区画に隣接する船室及び病室の隔壁又は甲板は、第6章6.2に規定する重みつき音響透過損失（Rw）を有しなければならない。	1.3.8　コードは、作業室やコードの条項の規定を受けているものを除き、客室およびその他の乗客の区画に適用することを意図していない。 （新設）	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
1.4.21　船橋ウイング：舷側に向かって伸びる船橋の一部 MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（1.4.21） 　船橋ウイングには、閉囲された船橋を含むものとする。	1.4.21　船橋ウイング：舷側に向かって伸びる船橋の一部 （新設）	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
2.2.1　較正音響較正器は、IEC60942(2003-01)に準拠し、かつ使用した音圧レベル計の製造者により承認されたものとする。	2.2.1　較正音響較正器は、IEC60942(2003-01)に準拠し、かつ使用した音圧レベル計の製造者により承認されたものとする。	MSC.1/Circ.1509 Rev.1

MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（2.2.1） 較正音響較正器は、IEC 60942（2003-01）規格に適合し、使用する測定器の製造者によって承認されたものなければならない。	（新設）	
2.2.2　測定器および較正器の点検較正器および音圧レベル計は、（Cor 1:2006）で補正した ISO17025(2005)に従い、国内標準試験機関または承認試験機関により、少なくとも2年ごとに検証するものとする。	2.2.2　測定器および較正器の点検較正器および音圧レベル計は、（Cor 1:2006）で補正した ISO17025(2005)に従い、国内標準試験機関または承認試験機関により、少なくとも2年ごとに検証するものとする。	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（2.2.2） 較正は、測定器についてはIEC 61672-3、較正器についてはIEC 60942附属書Bに従って実施するものとする。較正規格の改定番号は、機器の製造規格の改定番号に対応していなければならない。測定事業者は、測定器および較正器に明確な表示がない場合、適合した規格に関する文書を提供しなければならない。文書又は表示には、定期試験の結果及び較正後に機器が満たす性能クラスを明記するものとする。	（新設）	
3.3.5　機械的換気、暖房および冷房装置は、その能力が設計条件に従っていることを考慮に入れて、通常運転状態でなければならない。	3.3.5　機械的換気、暖房および冷房装置は、その能力が設計条件に従っていることを考慮に入れて、 通常運転状態でなければならない。	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（3.3.5） 通常の運転状態において閉鎖されるものとして設計されている場合を除き、船内で騒音レベルの測定を行う場合には、空調装置の通風口を開放しておかなければならない。	（新設）	
3.3.6　ドアおよび窓は通常閉める必要がある。	3.3.6　ドアおよび窓は通常閉める必要がある。	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（3.3.6）	（新設）	

通常の運転状態において閉鎖されるものとして設計されている場合を除き、船室の扉の換気グリル又はルーバーの閉鎖装置については、船内で騒音測定を行う際には開放しておかなければならない。		
3.3.9　通常作業条件で使用することを目的としている自動船位保持（DP）機能のある船舶の場合、これらの区域における最大騒音限界値を超えないようにするために、制御室、デューティ・ステーションおよび居住室で DP モードにおける追加騒音測定を行わなければならない。管海官庁、登録船級協会、造船所および DP デザイナーは、操船上の設計条件下においてスラスタ出力の 40 パーセント以上における DP スラスタ・システムの作動を模擬する手順に同意しなければならない。 MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（3.3.9） 「スラスタ出力の40パーセント」という表現は、正確には「最大出力の40パーセント」を意味し、コード3.3.2で要求される「出力は連続最大出力(MCR)の80パーセントの40パーセント」を意味するものではない。	3.3.9　通常作業条件で使用することを目的としている自動船位保持（DP）機能のある船舶の場合、これらの区域における最大騒音限界値を超えないようにするために、制御室、デューティ・ステーションおよび居住室で DP モードにおける追加騒音測定を行わなければならない。主管庁、船級協会、造船所および DP デザイナーは、操船上の設計条件下においてスラスタ出力の40パーセント以上における DP スラスタ・システムの作動を模擬する手順に同意しなければならない。 （新設）	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
3.9　測定不確実性 船内測定の不確実性は、例えば、測定手法や環境条件等のいくつかの要因によって決まる。本コードに準拠して行った測定はほとんど例外なく、A特性等価平均音圧レベルの標準偏差が 1.5dB 以下となる再現性を示している。 MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（3.9） この規定は不確実性を「認識する」のみであり、いかなる「許容」を表すものではない。	3.9　測定不確実性 船内測定の不確実性は、例えば、測定手法や環境条件等のいくつかの要因によって決まる。本コードに準拠して行った測定はほとんど例外なく、A特性等価平均音圧レベルの標準偏差が 1.5dB 以下となる再現性を示している。 （新設）	MSC.1/Circ.1509 Rev.1

4.2　騒音レベルの限界値

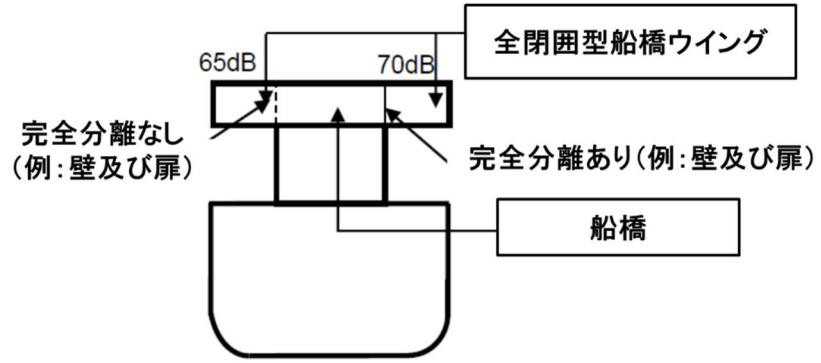
騒音レベルの限界値（dB(A)）は次のような様々な区域で定められている。

室及び区画の名称	船舶のサイズ	
	1,600 G/T以上 10,000 G/T未満	10,000 G/T以上
（略）		

MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（4.2）

1　無線設備を備えた船橋は「船橋」（65dB(A)）とみなすものとする。「無線室」とは、無線通信の送受信目的とした専用の独立した室を意味する。

2



3　船室が空気伝送遮音の発生源から隔壁を二重以上隔てて完全分離しされている場合、これらの隔壁は第6章で要求される空気伝送遮音性能を有する必要はない。この場合、浴室、便所又は洗面所については船室とはみなさず、他の船室への空気伝送遮音の発生源とみなすものとする。

4　船室及び寝室で構成される部屋は、単独で使用する場合には一

4.2　騒音レベルの限界値

騒音レベルの限界値（dB(A)）は次のような様々な区域で定められている。

室及び区画の名称	船舶のサイズ	
	1,600 G/T以上 10,000 G/T未満	10,000 G/T以上
（略）		

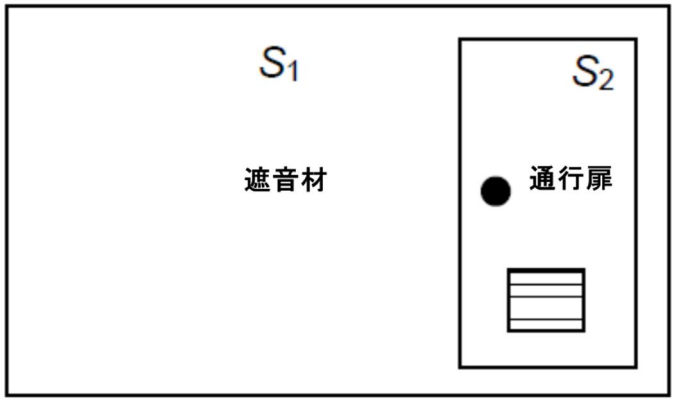
（新設）

MSC.1/Circ.1509 Rev.1

つの「船室」（60dB(A)/55dB(A)）とみなすものとする。この場合、船室と寝室の間の仕切り（パネル及び扉）は、第6章で要求される空気音遮断性能を有する必要はない。		
6.2.1　居住区域内の隔壁および甲板の空気音遮断性能評価は、ISO717-1:1996（1:2006 で修正） パート 1[10]に従い、少なくとも次の重みつき音響透過損失（Rw）によるものとする。 船室間　Rw = 35 食堂／娯楽室／公共区域／エンターテイメント領域と船室／病院との間　Rw = 45 回廊と船室の間　Rw = 30 船室と船室との間（通行扉が設置されている場合）　Rw = 30	6.2.1　居住区域内の隔壁および甲板の空気音遮断性能評価は、ISO717-1:1996（1:2006 で修正） パート 1[10]に従い、少なくとも次の重みつき音響透過損失（Rw）によるものとする。 船室間　Rw = 35 食堂／娯楽室／公共区域／エンターテイメント領域と船室／病院との間　Rw = 45 回廊と船室の間　Rw = 30 船室と船室との間（通行扉が設置されている場合）　Rw = 30 （新設）	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（6.2.1） 1　隔壁に関する空気音遮断性能の要件は、隔壁に設置される構成部材（例：船室の扉に通じる通路）にも適用するものとする。 2　上記に示す構成部材を含む隔壁について当該要件を適用する場合については、次を満たすものとする。 .1　遮音パネル及び扉で構成される隔壁の場合、隔壁の表面を構成する各部材（遮音パネル及び扉等）について、それぞれが要求されるRwを有している場合には、当該要件を満たすものとみなす。 .2　隔壁を構成する遮音パネル又は扉のいずれかが、コード6.2.1で要求される重みつき音響透過損失（Rw）に劣る場合であつても、隔壁全体のRwが要求値を下回らない場合、当該要件を満足するものとみなす。これは、扉及びパネルの空気伝送遮音性能を用いて算出した隔壁のRwが要求値を下回らない場合である。隔壁のRw評価に関する指針として、次式を使用することができる。		

$$\overline{R} = 10\log_{10}\left[S / \sum_{i=1}^{n} \left(S_i \cdot 10^{-R_i/10} \right) \right]$$

記号の意味
S：当該隔壁の面積
n：当該隔壁を構成する部材の数
Ri：部材番号iの音響透過損失指数
Si：単一部材の面積
注記：Riは100～5000［Hz］の周波数範囲における周波数要素を含む。
例：遮音パネル及び扉で構成される隔壁の場合



n = 2
S1：パネルの面積
S2：扉の面積
S：当該隔壁の面積（S = S1 + S2）
R1：パネルの音響透過損失指数

R2：扉の音響透過損失指数 3　隔壁に関する空気音遮断性能の要件は、床及びその上に設置される仕上げ材にも適用しなければならない。このため、船内における配置と同様の状態として、実験室において試験を行うものとする。ただし、当該要件は天井パネルには適用しない。 6.2.2　空気音遮断性能評価は、ISO10140-2:2010 に従い主管庁の認める試験機関による試験により決定しなければならない。 MSC.1 Circ.1509 Rev.1　統一解釈（6.2.2） 1　居住室扉の換気グリル又はルーバーの閉鎖装置は、実験室における試験に際しは、開放していなければならない。 2　扉は、関係する扉枠とともに試験を行わなければならない。扉枠に敷居がない場合には、製造者が指定する隙間及び、設置されている場合はシーリング材を用いて試験するものとする。	6.2.2　空気音遮断性能評価は、ISO10140-2:2010 に従い主管庁の認める試験機関による試験により決定しなければならない。 （新設）	MSC.1/Circ.1509 Rev.1
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、令和8年1月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、146-8.0(c)、169-4.0(a)、169-6.0(a)、169-10.0(a)、169-11.3(a)及び、311-22.0(d)の改正規定は、公布の日から施行する。 （経過措置） (a)　施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶（以下「現存船」という。）については、改正後の115-23-3.2(a)、115-23-3.3(a)及び146-8.0(a)の規定にかかわらず、当該現存船について施行日以後最初に行われる定期検査又は中間検査の時期までは、なお従前の例によることができる。 (b)　現存船であって国際航海に従事するものについては、改正後の第5編第1章（A)及び169-6.0(b)の規定は、当該現存船について施		

行日以後最初に行われる定期検査又は中間検査の時期までは、なお従前の例によることができる。 (c)　現存船であって国際航海に従事しないものについては、改正後の第5編第1章揚貨装置(A)及び169-6.0(b) の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得　3-1-5　船舶の操舵の設備の基準を定める告示

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（操舵装置） 3.0(a)　主操舵装置と補助操舵装置の分離については、船舶設備規程心得第２章(A)(3)ただし書の場合のほか、次のように取り扱つて差し支えない。 (1)～(4)　（略）	（操舵装置） 3.0(a)　主操舵装置と補助操舵装置の分離については、消防設備規則心得第２章(A)(3)ただし書の場合のほか、次のように取り扱つて差し支えない。 (1)～(4)　（略）	適正化
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、公布の日から施行する。		

○船舶検査心得　3-1-6　航海用具の基準を定める告示

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
第12節　回頭角速度計	第12節　回頭角速度計	
第12節の2　電子傾斜計	（新設）	
（電子傾斜計）		
22-2.0　電子傾斜計： Electronic Inclinometers	（新設）	MSC.363(92)
(a)　本項で使用する用語は、次のとおりとする。		
(1)　「横揺れ」とは、船舶の縦軸を中心とする回転運動をいう。		
(2)　「実際の横傾斜角」とは、船舶の水平状態を基準として、左舷側又は右舷側に傾いた瞬間の角度をいう。		
(3)　「横揺れ周期」とは、同一舷側における傾斜角における最大値と次の最大値との間の時間をいう。		
(4)　「横揺れ振幅」とは、左舷側又は右舷側における傾斜角の最大値をいう。		
(b)　第1号の「管海官庁が適当と認めるもの」とは、次の要件を満たすセンサを有するものをいう。		
(1)　「実際の傾斜角」を測定し、船舶のローリング振動の振幅について、±90度の範囲で計測すること。		
(2)　「横揺れ」の最大値間の時間を測定し、最小4秒から最大40秒の範囲において横揺れ周期を計算すること。		
(3)　船舶の動的状況を適切に評価するため、次の精度のデータを提供すること。		
(i)　角度測定における最小精度は、読み値の5%又は±1度のいずれか大きい値。		
(ii)　時間測定における最小精度は、読み値の5%又は±1秒のいずれか大きい値。		
(4)　「実際の傾斜角」及び「時間」の測定精度は、船舶の直線運動又は回転運動（例：サージング、スウェイング、ヒービン		

グ、ピッチング及びヨーイング）若しくは横加速度によって、過度の影響を受けるものではないこと。

(c)　第2号の「船橋の適当な場所において、計測値その他の情報を表示することができるもの」とは、次の全ての要件を満たすものをいう。

(1)　「横揺れ周期」について、最小分解能を1秒として表示すること。

(2)　左舷及び右舷それぞれの「横揺れ振幅」について、最小分解能を1度として表示すること。

(3)　「実際の横傾斜角」について、左舷側又は右舷側に±45度の範囲内でアナログの形式により表示すること。

(4)　(1)から(3)までの情報について「電子傾斜計の専用表示装置」又は「船橋の統合表示装置」に表示すること。

(5)　GMDSSの一部である船舶搭載無線機器及び電子航法補助装置に関する一般要件（決議A.694(17)）並びに船舶の航法表示装置における航法関連情報の表示に関する性能基準（決議MSC.191(79)）に定められた表示要件を満たすとともに、国際海事機関が採択した人間工学の原則に関する関連ガイドライン（MSC/Circ.982）に適合するものであること。

(d)　第5号の「管海官庁の指示」とは、電子傾斜計が次の要件を全て満たすことをいう。

(1)　VDRなどの他のシステムに「実際の横傾斜角」の情報を5 Hz以上の更新速度で送信することができるデジタルインターフェースを有すること。

(2)　「横揺れ周期」及び「横揺れ振幅」の情報を送信することができるデジタルインターフェースを有すること。

(3)　通信を容易にするために、双方向インターフェースを備えること。当該インターフェースは、電子傾斜計から外部システムへの警報の転送並びに外部システムからの警報の確認及び消音を実施することができるものであること。

(4)　デジタルインターフェースは、関連する国際規格（IEC 61162）に準拠するものであること。		
（船舶長距離識別追跡装置） 24-2.0　船舶長距離識別追跡装置：Long-range identification and tracking (LRIT) (a)　第1号イの船舶長距離識別追跡装置の識別番号とは、インマルサット装置をインマルサット運用者に登録する際に割り当てられる識別番号のことをいう。	（船舶長距離識別追跡装置） 24-2.0(a)　第1号イの船舶長距離識別追跡装置の識別番号とは、インマルサット装置をインマルサット運用者に登録する際に割り当てられる識別番号のことをいう。	適正化
（航海情報記録装置） 25.0(a)　（略） (b)～(g)　（略） (h)　（略） (1)～(15)　（略） (16)　「電子傾斜計」の情報として、次の事項を記録すること。 (i)　再生時に船舶のローリング運動を再現できるデータ (ii)　傾斜センサを設置している船上の位置 (17)・(18)　（略） (i)～(m)　（略）	（航海情報記録装置） 25.0(a)　（略） (b)～(g)　（略） (h)　（略） (1)～(15)　（略） (16)　「電子傾斜計」の情報として、再生の間、ローリング運動を再現できるものであること。 (17)・(18)　（略） (i)～(m)　（略）	MSC.363(92)
第23節　監視装置 36.0(a)　第1号の「その他管海官庁が定める場所」とは、「国際航海に従事する船舶に設ける場所であつて、ロールオン・ロールオフ貨物区域又は車両区域に該当しない車両甲板区域（船舶防火構造規則第10条第4項の「車両甲板区域」をいう。）」をいう。 (b)　第2号の「管海官庁が適当と認める場所」とは、設計上最大量の車両及び貨物（以下この条において「車両等」という。）を積載した場合において、車両等の上方及び当該区画の全体を撮影することができる場所をいう。	第23節　監視装置 （新設）	MSC.550(108)

(c)　第4号の「管海官庁が認める場合」とは、次のいずれかに該当するロールオン・ロールオフ旅客船が、連続して24時間以上の映像を記録できる監視装置を備えている場合をいう。 (1)　国際航海に従事しないロールオン・ロールオフ旅客船。 (2)　令和8年１月1日より前に建造され、又は建造に着手されたロールオン・ロールオフ旅客船。 (d)　第5号の「管海官庁が適当と認める場所」とは、制御場所（防火構造規則第2条第22号の「制御場所」をいう。）であつて船員が継続的に配置される場所をいう。 (e)　第6号の「管海官庁が適当と認める要件」とは、次のとおりとする。 (1)　監視装置は、貨物の移動又は当該区域への関係者以外の者の立入りを監視できるものであること。ただし、船員等による映像の連続監視を前提として、設計することを要しない。 (2)　監視装置の画面又はその周辺は、「当該装置の設置場所」と「火災から保護するための固定式水系消火設備」との位置関係が明示されているものであること。		
附則(令和7年12月24日) 附 0.2(a)　「航行の態様、船齢等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、「国際航海に従事しない現存船への適用日（本項において「当該船舶における該当する定期検査又は中間検査における検査の結了日」をいう。）以後、2年が経過する日までに当該船舶を廃船する場合」をいう。この場合において、監視装置は、なお従前の例によることができる。	（新設）	
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日）		

本改正後の心得は、令和8年1月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、24-2.0の改正規定は、公布の日から施行する。 （経過措置） (a)　施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶（以下「現存船」という。）については、改正後の25.0(h)(16)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。 (b)　現存船であって国際航海に従事するものについては、改正後の36.0の規定は、当該現存船について施行日以後最初に行われる定期検査又は中間検査の時期までは、なお従前の例によることができる。 (c)　現存船であって国際航海に従事しないものについては、改正後の36.0の規定は、当該現存船について令和10年1月1日以後最初に行われる定期検査又は中間検査の時期までは、なお従前の例によることができる。ただし、国際航海に従事しない現存船への適用日（本項において「当該船舶における該当する定期検査又は中間検査における検査の結了日」をいう。）以後、2年が経過する日までに当該船舶を廃船する場合にあつては、監視装置は、なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得　3-2　船舶救命設備規則

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
8.0(a)～(k)　（略） (l)　（略） (1)　「1本のつり索のみを用いて進水する救命艇の離脱装置」にあっては、イ、ハ及びヘ(「安全装置」に係る要件に限る。）に掲げる要件に適合しないものであって差し支えない。ただし、当該装置は、着水状態にある場合においてのみ作動するものであること。 (2)　（略） (3)　ニの「安全装置」については、次に掲げるところによること。 (i)～(iii)　（略） (iv)　フックは、完全にリセットされていない限り、荷重を負荷することができないこと。救命艇又は救助艇が水面に対して完全に浮上していない状態で、フックに荷重がかかっている場合は、フックを解放することができないこと。また、フックが完全にリセットされていない状態では、ハンドル又は安全ピンをリセット（閉）位置に戻すことができないこと。いかなる指示計も離脱装置がリセット位置にあることを示すものではないこと。 (4)～(6)　（略） (m)～(q)　（略） 29.1(a)・(b)　（略） (c)　第5号の規定の適用については、次に掲げるところによること。 (1)・(2)　（略）	8.0(a)～(k)　（略） (l)　（略） (1)　「1本のつり索のみを用いて進水する救命艇の離脱装置」にあっては、イ、ハ、ニ、ホ及びヘ(「安全装置」に係る要件に限る。）に掲げる要件に適合しないものであって差し支えない。なお、当該装置は、着水状態にある場合においてのみ作動するものであることが望ましい。 (2)　（略） (3)　ニの「安全装置」については、次に掲げるところによること。 (i)～(iii)　（略） (iv)　離脱装置が適切かつ完全にリセットされた場合にのみ作用するものであること。このため、フックが完全にリセットされない限りフックはあらゆる負荷を支持するものであってはならず、過度の力を加えることなくハンドル又は安全ピンがリセットの位置に戻すことが出来ないものであること。また、フックが完全にリセットされていない状態において、いかなる指示計も離脱装置がリセットの位置にあることを示すものでないこと。 (4)～(6)　（略） (m)～(q)　（略） 29.1(a)・(b)　（略） (c)　第5号の規定の適用については、次に掲げるところによること。 (1)・(2)　（略）	MSC.554(108) MSC.554(108) MSC.554(108)

(3)　水中において意識不明者をいかなる姿勢からも鼻及び口が水面から出るような姿勢に変えることができる時間は、12 個以上の救命胴衣の平均値において、RTD を着用した場合に要する平均時間に 1 秒を加えた時間を超えないこと。 (4)　(略) (d)　(略) (救命艇揚卸装置) 44.1(a)　(略) (1)～(9)　(略) (10)　人員及び艤装品を満載した救命艇の降下速度が、次式による値以上であること。 ただし、最大降下速度は 1.3m/s を超えてはならない。なお、最大降下速度が 1.3m/s を超える場合については、資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。 S1≧0.4+0.02H、ただし、S1≦1.0 S1: 降下速度(m/s) H: 最小航海喫水における水線面からダビッド・ヘッドまでの高さ(m) (11)　(略) (b)～(h)　(略) (救助艇揚卸装置) 46-2.1(a)～(c)　(略) 46-2.2(a)　(略) (削る)	(3)　水中において意識不明者をいかなる姿勢からも口が水面から出るような姿勢に変えることができる時間は、12 個以上の救命胴衣の平均値において、RTD を着用した場合に要する平均時間に 1 秒を加えた時間を超えないこと。 (4)　(略) (d)　(略) (救命艇揚卸装置) 44.1(a)　(略) (1)～(9)　(略) (10)　人員及び艤装品を満載した救命艇の降下速度が、次式を満足すること。 S1≧0.4+0.02H S1: 降下速度(m/s) H: 最小航海喫水における水線面からダビッド・ヘッドまでの高さ(m) (11)　(略) (b)～(h)　(略) (救助艇揚卸装置) 46-2.1(a) ～(c)　(略) 46-2.2(a)　(略) 46-2.3(a)　本項において第 46 条の 2 第 1 項第 1 号の規定を適用する場合における 44.1(a)(10)の準用については、同規定中の計算式を次式に置き換えるものとする。 S1≧0.4+0.02H、ただし、S1≦1.0 S1: 降下速度(m/s)	MSC.554(108) MSC.554(108)

46-2.3(a)　本項における第46条の2第1項第6号の規定の適用については、46-2.1(c)によるほか、6名の人員及び艤装品を満載した高速救助艇の揚収速度が少なくとも0.8 m/sであること。

(b)　第3号の「過応力」とは、作動荷重の1.5倍を超える荷重をいう。

(降下式乗込装置)

47-2.0(a)　(略)

(b)　第1号の「安全かつ迅速に乗り込むことができるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。

(1)・(2)　(略)

(i)・(ii)　(略)

表47-2.0<1>

(略)

表47-2.0<2>

年齢	13歳未満	13歳以上60歳未満	60歳以上	計
男	1	15	1	17
女	1	6	1	8
計	2	21	2	25

(3)・(4)　(略)

(削る)

(c)～(i)　(略)

H: 最小航海喫水における水線面からダビッド・ヘッドまでの高さ(m)

(b)　本項における第46条の2第1項第6号の規定の適用については、46-2.1(c)によるほか、6名の人員及び艤装品を満載した高速救助艇の揚収速度が少なくとも0.8 m/sであること。

(c)　第3号の「過応力」とは、作動荷重の1.5倍を超える荷重をいう。

(降下式乗込装置)

47-2.0(a)　(略)

(b)　第1号の「安全かつ迅速に乗り込むことができるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。

(1)・(2)　(略)

(i)・(ii)　(略)

表47-2.0<1>

(略)

表47-2.0<2>

年齢	13歳未満	13歳以上60歳未満	60歳以上	計
男	1	15	1	17
女	1	11	1	8
計	2	21	2	25

(3)・(4)　(略)

(5)　プラットフォーム(プラットフォームを有さないものである場合は、降下路に連結された救命いかだ)が照明できること(水面上4.5m未満の甲板上から乗り込む救命いかだに使用するもの(国際航海に従事しない船舶に備え付けるものに限る。)を除く。)。

(c)～(i)　(略)

適正化

SOLASO条約との整合を図る

57.3(a)　(略) (1)・(2)　(略) (3)　(略) (i)・(ii)　(略) (iii)　あかくみ1個(効果的なもので、恒久的に内部収容型救命浮器に取り付けたもの) (iv)～(xiv)　(略) (4)　(略) (5)　再帰反射材は、救命浮器に係る規定(救命設備規則第80条2の規定)を準用する。この場合において、5cm以上の幅を有する面積150cm2以上の反射材を気室の各上面及び側面の上下に80cmの中心間隔で貼り付けられていることを標準とする。 (6)・(7)　(略) (b)　(略)	57.3(a)　(略) (1)・(2)　(略) (3)　(略) (i)・(ii)　(略) (iii)　あかくみ1個(効果的なもので、恒久的に内部収容型救命浮器取り付けたもの) (iv)～(xiv)　(略) (4)　(略) (5)　再帰反射材は、救命浮器に係る規定(救命設備規則第80条2の規定)を準用する。この場合において、5cm以上の幅を有する面積150cm2以上の反射材を気室の各上面及び側面の上下に80cmの中心間隔で貼り付けられていること。 (6)・(7)　(略) (b)　(略)	適正化（知床） 救命設備規則心得附属書［3］再帰反射材の取付方法及び中心間隔等の要件との整合を図る
69.2(a)　第1号の「管海官庁が適当と認める救命浮器」については、57.3(a)を準用する。	69.2(a)　第1号の「管海官庁が適当と認める救命浮器」及び「管海官庁が当該船舶の航行区域における水温その他航海の態様を考慮して差し支えないと認めるもの」については、57.3(a)及び(b)を準用する。	明確化（知床）
(b)　第1号の「管海官庁が当該船舶の航行区域における水温その他のその他航海の態様を考慮して差し支えないと認めるもの」とは、次のいずれかに該当するものをいう。 (1) 旅客輸送船以外の船舶 (2) 旅客輸送船であって、附属書［6］「低水温となるおそれのある水域を航行する船舶の取扱いについて」2.に掲げるもの。	(新設)	明確化（知床）

（警報装置） 82.0(a)　（略） (b)　火災により使用不可能な主垂直区域において、警報装置は、その機能を維持することを要しない。	（警報装置） 82.0(a)　（略） (b)　火災により使用不可能な主垂直区域において、非常照明装置は、その機能を維持することを要しない。	適正化
（乗込装置） 86.1(a)　本項の規定は、第57条第3項、第58条第1項、第69条第2項第1号及び第69条の2第1項の規定により備え付ける「管海官庁が適当と認める救命浮器」以外の救命浮器への乗込みについては適用しない。 (b)～(d)　（略）	（乗込装置） 86.1(a)　本項の規定は、第57条第3項、第58条第1項、第65条第2項第1号及び第69条の2第1項の規定により備え付ける「管海官庁が適当と認める救命浮器」以外の救命浮器への乗込みについては適用しない。 (b)～(d)　（略）	適正化（知床）
（救命いかだ） 90.1(a)～(s)　（略） (t)　現存船舶(注)であって、次の(1)から(3)までに掲げるものに備える救命いかだ等（(1)及び(2)の船舶に備えるものは2個まで、(3)の船舶に備えるものは1個まで）については、救命設備規則第90条第1項第3号から第5号まで及び第14号の要件に代えて、甲板室の出入口付近又は乗艇場所付近の専用の場所（又は格納箱）に、緊急時に速やかに取り出せる方法で格納され、当該格納場所（又は格納箱）に「救命いかだ格納場所（又は格納箱）」の表示がなされたものであっても差し支えない。 （注）　現存船舶とは、船舶区画規程等の一部を改正する省令（令和6年国土交通省令第94号）附則第3条第1項第1号に掲げる船舶をいう。 (1)　救命いかだ等を船舶の沈没の際自動的に浮揚するよう格納した（積み付けた）場合に前方の視界が制限される等、船舶の安全な航行に支障をきたすおそれのある船舶 (2)　救命いかだ等を船舶の沈没の際自動的に浮揚するよう格納する（積み付ける）ための物理的なスペースがない船舶	（救命いかだ） 90.1(a)～(s)　（略） (t)　現存船舶(注)であって、次の①から③までに掲げるものに備える救命いかだ等（①及び②の船舶に備えるものは2個まで、③の船舶に備えるものは1個まで）については、救命設備規則第90条第1項第3号から第5号まで及び第14号の要件に代えて、甲板室の出入口付近又は乗艇場所付近の専用の場所（又は格納箱）に、緊急時に速やかに取り出せる方法で格納され、当該格納場所（又は格納箱）に「救命いかだ格納場所（又は格納箱）」の表示がなされたものであっても差し支えない。 （注）　現存船舶とは、船舶区画規程等の一部を改正する省令（令和6年国土交通省令第94号）附則第3条第1項第1号に掲げる船舶をいう。 ①　救命いかだ等を船舶の沈没の際自動的に浮揚するよう格納した（積み付けた）場合に前方の視界が制限される等、船舶の安全な航行に支障をきたすおそれのある船舶 ②　救命いかだ等を船舶の沈没の際自動的に浮揚するよう格納する（積み付ける）ための物理的なスペースがない船舶	適正化（知床）

(3)　救命設備規則第 90 条第 1 項の規定により備え付けた救命いかだ等の定員の合計（15 人を超える場合に限る。）が当該船舶の最大搭載人員に満たない場合であって、その差が 15 人以下となる船舶	③　救命設備規則第 90 条第 1 項の規定により備え付けた救命いかだ等の定員の合計（15 人を超える場合に限る。）が当該船舶の最大搭載人員に満たない場合であって、その差が 15 人以下となる船舶	
附属書[6]　低水温となるおそれのある水域を航行する船舶の取扱いについて ３．救命設備規則第 58 条第 1 項及び第 69 条の 2 第 1 項の取扱い 救命設備規則第 58 条第 1 項の「管海官庁が当該船舶の航行区域における水温その他航海の態様を考慮して必要と認める第二種船」及び第 69 条の 2 第 1 項の「管海官庁が当該船舶の航行区域における水温その他航海の態様を考慮して必要と認めるもの」とは、当該船舶の航行区域に「低水温となるおそれのある水域（10℃未満）」が含まれる船舶であって、2.(4)(i)又は(ii)の要件に適合していないものとする。	附属書[6]　低水温となるおそれのある水域を航行する船舶の取扱いについて ３．救命設備規則第 57 条第 4 項及び第 69 条の 2 第 1 項の取扱い 救命設備規則第 57 条第 4 項の「管海官庁が当該船舶の航行区域における水温その他航海の態様を考慮して必要と認める第二種船」及び第 69 条の 2 第 1 項の「管海官庁が当該船舶の航行区域における水温その他航海の態様を考慮して必要と認めるもの」とは、当該船舶の航行区域に「低水温となるおそれのある水域（10℃未満）」が含まれる船舶であって、2.(4)(i)又は(ii)の要件に適合していないものとする。	適正化（知床）
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、令和8年1月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、24-2.0、46-2.3(a)並びに(b)(2)及び(5)、47-2.0(b)(1)(ii)、57.3(a)(3)(iii)及び(5)、69.2(a)及び(b)、86.1(a)、82.0(b)並びに90.1(t)の改正規定は、公布の日から施行する。 (経過措置) (a)　施行日前に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあっては、施行日前に建造に着手されたもの）については、改正後の心得8.0(1)(3)(iv)、29.1(c)(3) 及び44.1(a)(10)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。		

（傍線の部分又は破線で囲んだ部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（ロールオン・ロールオフ貨物区域等における消防設備） 43-2.1.0(a)～43-2.1.2(a)　（略） 43-2.1.3(a)　「管海官庁が適当と認める場合」とは、近海区域を航行区域とする第2種船の車両区域（暴露甲板に設けられたものに限る。）に固定式放水モニターを備えている場合をいう。なお、この場合において、当該船舶の車両甲板区域（暴露甲板に設けられたものに限り、車両区域を除く。）に固定式放水モニターを備え付けることを要しない。	（ロールオン・ロールオフ貨物区域等における消防設備） 43-2.1.0(a)～43-2.1.2(a)（略） （新設）	MSC.550(108)
48.2(a)　消防設備告示心得附属書[6]「調理室レンジからの排気用ダクトの消火装置の基準」又はSOLAS条約附属書第II-2章第9規則第7.5.1.1.3項で参照する「船舶及び海洋技術－調理室の調理設備の保護のための消火設備（ISO 15371:2009）」の要件に適合するものは、本項の要件に適合するものと認めて差し支えない。	48.2(a)　消防設備告示心得附属書[6]「調理室レンジからの排気用ダクトの消火装置の基準」に適合するものは、本項の要件に適合するものと認めて差し支えない。	MSC.1/Circ.1616
50.7(a)　（略） 50.8.0(a)　「管海官庁が差し支えないと認める場合」とは、次のいずれかに該当する場合をいう。 (1)　第1種船であつて、かつ、当該船舶に設けられたロールオン・ロールオフ貨物区域等（暴露甲板に設けられたものに限る。）に、「熱探知器を配置した火災探知装置」又は「管海官庁が火災の探知のために有効と認めた装置」を備え付けている場合をいい、この場合において、当該暴露甲板のロールオン・ロールオフ貨物区域等には、本項で規定する火災探知装置を備えることを要しない。 (2)　第1種船であつて令和7年1月1日前に建造され、又は建造に着手された船舶のロールオン・ロールオフ貨物区域等が、暴	50.7(a)　（略） （新設）	MSC.550(108)

露甲板に設けられている場合をいい、この場合において、当該暴露甲板のロールオン・ロールオフ貨物区域等には本項で規定する火災探知装置を備えることを要しない。

(3)　第2種船であつて、かつ、当該船舶の車両区域に設けられた火災探知装置が、表50.8.0<1>の要件を満たしている場合をいい、この場合において、本項で規定する火災探知装置を備えることを要しない。

表50.8.0<1>　第2種船の車両区域に備える火災探知装置

<table>
<tr><td rowspan="2">＼場所
航行区域＼</td><td colspan="3">車両区域</td></tr>
<tr><td>閉囲された場所</td><td>閉囲された場所又は暴露甲板以外の場所</td><td>暴露甲板</td></tr>
<tr><td>近海区域</td><td rowspan="3">複合式火災探知装置(注)</td><td colspan="2">「熱探知器を配置した火災探知装置」、「複合式火災探知装置(注)」又は「管海官庁が火災の探知のために有効と認めた装置」</td></tr>
<tr><td>沿海区域</td><td colspan="2" rowspan="2">火災探知装置を備えることを要しない</td></tr>
<tr><td>平水区域</td></tr>
</table>

(注) 複合式火災探知装置：防火構造規則第50条第8項の要件を満たす火災探知装置をいう。

<table>
<tr>
<td>
51.2.8(a)　（略）
表51.2.8<1>　探知器の配置方法
<table>
<tr><th>探知器の型式</th><th>各探知器に対する最大床面積</th><th>探知器相互間の最大距離</th><th>隔壁からの最大距離</th></tr>
<tr><td>熱探知器（注）</td><td>37 m²</td><td>9 m</td><td>4.5 m</td></tr>
<tr><td>煙探知器</td><td>74 m²</td><td>11 m</td><td>5.5 m</td></tr>
<tr><td>複合探知器</td><td>74 m²</td><td>9 m</td><td>4.5 m</td></tr>
</table>
備考
（注）定温式感知線型感知器については表51.2.8<1>によらず、当該熱探知器における2本の電線状検知部の間隔距離が9.0 m以下であり、かつ、当該検知部と隔壁間との距離が4.5m以下となるように配置すること。
(b)　（略）
</td>
<td>
51.2.8(a)　（略）
表51.2.8<1>　探知器の配置方法
<table>
<tr><th>探知器の型式</th><th>各探知器に対する最大床面積</th><th>探知器相互間の最大距離</th><th>隔壁からの最大距離</th></tr>
<tr><td>熱探知器</td><td>37 m²</td><td>9 m</td><td>4.5 m</td></tr>
<tr><td>煙探知器</td><td>74 m²</td><td>11 m</td><td>5.5 m</td></tr>
</table>
（新設）
(b)　（略）
</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>
心得附則（令和7年12月24日）
（施行期日）
本改正後の心得は、令和8年1月1日から施行する。ただし、48.2(a)の改正規定は、公布の日から施行する。
</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</table>

○船舶検査心得　3-3-2　船舶の消防設備の基準を定める告示

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
第５節の２　固定式水系消火装置 （固定式水系消火装置） 15-2.0(a)　旅客船のロールオン・ロールオフ貨物区域等において、固定式水系消火装置を設置する場合は、次の措置が講じられていること。 (1)　当該区域のデッキヘッド、主垂直区域及び主水平区域は、固定式水系消火装置の区画を容易に識別するため、適切な識別情報を表示していること。 (2)　当該区域の表示は、貨物又は固縛設備による障害を考慮し、乗組員の標準的な行動経路を踏まえて配置していること。 (3)　当該区域の区画識別の表示は、蓄光材によるものであること。なお、第１種船に配置する蓄光材はFSSコード第11章で規定するものを標準とする。 (4)　当該区域の区画識別番号は、「区画弁の識別番号」及び「制御場所（防火構造規則第２条第22号）」又は「中央制御場所（防火構造規則第56条）であつて常時有人となる場所」において使用する区画識別番号と同一であること。	第５節の２　固定式水系消火装置 （固定式水系消火装置） （新設）	MSC.550(108)
15-2.0.1(a)～15-2.0.2(a)　（略）	15-2.0.1(a)～15-2.0.2(a)　（略）	
15-3.0.1(a)　「保護区域」とは、次の範囲をいう。 (1)　車両輸送を目的とする暴露甲板区域における全長及び全幅。 (2)　次の区域のうち、いずれか短い区域。 (i)　車両甲板区域から水平距離で8.0m以内の範囲にある上部構造の境界を含む区域 (ii)　車両甲板区域に隣接する垂直境界までの区域	（新設）	MSC.555(108)
15-3.0.2(a)　「保護区域の面積1m²につき毎分2ℓ以上の均一な放水」とは、次の全ての要件を満たすものをいう。	（新設）	MSC.555(108)

(1)　全ての固定式放水モニターの合計能力が、保護区域 1m²当たり毎分 2.0ℓ 以上であること。 (2)　いずれの固定式放水モニターの放水量も、1,250ℓ/分未満ではないこと。 (3)　水を均等に分布することができるものであること。		
15-3.0.3(a)　「管海官庁が指示する条件の下」とは、無風状態であることをいう。	(新設)	MSC.555(108)
15-3.0.4(a)　「安全な場所」とは、当該火災が発生した場合であつても、操作する者が固定式放水モニターまで容易に近づくことができる場所をいう。	(新設)	MSC.555(108)
15-3.0.5(a)　「管海官庁の定めるところ」とは、固定式放水モニターの放水が到達できない保護区域内の場所に放水するため、次のすべての要件を満たす消火ノズルを備え付けていることをいう。 (1)　消火ホースに接続できるものであること。 (2)　当該保護区域におけるいかなる気象条件においても、1m²当たり毎分 5.0ℓ 以上の放水能力を維持できるものであること。 (3)　放水始動装置は、火災が発生した場合であつても操作できる位置に備え付けられていること。	(新設)	MSC.555(108)
15-3.0.6(a)　「管海官庁が指示する水準」とは、次のすべてに該当するものをいう。 (1)　直ちに給水でき、かつ、継続的に給水できるものであること。 (2)　給水能力は、保護区域における「船舶の長さ方向及び全幅方向に 40m の区域」又は「保護区域が船舶の長さ方向に 40m 未満となる場合には当該区域の端部までの長さ方向の距離」に対して、当該保護区域に設置した各固定式放水モニターの放水量（1,250ℓ/分）を同時に満足できるものであること。 (3)　あらゆる場合において、給水能力は、最大の放水能力を有する固定式放水モニターの放水能力を維持できるものであること。	(新設)	MSC.555(108)

15-3.0.7(a)　「管海官庁が適当と認める措置」とは、固定式放水モニターの給水ポンプが「消火ポンプと兼用するポンプ」、「水系固定式消火装置と兼用するポンプ」又は「海水を継続的に供給する専用のポンプ」であることをいう。 　ただし、他の消火設備と兼用するものを給水ポンプとして使用する場合には、次の要件を満たすものでなければならない。 (1)　「消火ポンプ」を兼用する場合 　(i)　弁の操作により、消火ポンプ系統の送水管と固定式放水モニターに接続する配管とを分離でき、両方の設備を個別又は同時に使用できること。 　(ii)　消火ホースからの放水で使用する系統と固定式放水モニターの放水で使用する系統の両方を同時に使用し、かつ通常の使用圧力において2台の固定式放水モニターによる放水を行うために、十分な給水能力を有すること。 　(iii)　暴露甲板に危険物を積載する場合にあっては、(ii)に関わらず、消火ホースからの放水で使用する系統と固定式放水モニターの放水で使用する系統の両方を同時に使用し、かつ通常の使用圧力において4台の固定式放水モニターによる放水を行うために、十分な給水能力を有すること。 (2)　「固定式水系消火装置」のポンプを兼用する場合 　(i)　弁の操作により、固定式水系消火装置系統の配管と固定式放水モニターに接続する配管とを分離でき、両方の設備を個別又は同時に使用できること。 　(ii)　保護区域における固定式放水モニター2台と当該保護区域に隣接する作動区域及びこれに隣接する作動区域の固定式水系消火装置の両方を同時に使用し、かつ通常の使用圧力において次のいずれの場所にも放水するために、十分な給水能力を有すること。 (3)　閉囲されたロールオン・ロールオフ貨物区域又は閉囲された車両区域のための固定式水系消火装置と兼用する場合	(新設)	MSC.555(108)

(i)　給水能力は、固定式水系消火装置と固定式放水モニターの両方を同時に使用することを想定したものとすることを要しない。		
(火災探知装置) 34.1.0(a)　(略) (1)　定温式スポット型(1局所の周囲温度が一定の温度以上になつたときに作動するもので、1局所の熱効果によつて作動するものであつて外観が電線状以外のものをいう。) (2)　定温式感知線型感知器(一局所の周囲の温度が一定の温度以上になつたときに火災信号を発信するもので、外観が電線状のものをいう。) (3)～(6)　(略) (7)　熱煙複合式スポット型感知器(差動式スポット型感知器の性能又は定温式スポット型感知器の性能及びイオン化式スポット型感知器の性能又は光電式スポット型感知器の性能を併せもつものをいう。) (b)　(略) 34.1.1&2(a)　探知器は、欧州規格EN 54(2001)(炎感知式又は定温式感知線型感知器にあってはEN 54-10(2001))及びIEC 60092-504(2001)又は管海官庁が同等と認める試験方法による基準に適合しているものであること。 (b)　例えば次に掲げる場所等(常時人員が配置される場合に限る。)に備え付けられた探知器は、当該場所における作業中に限り、作動を停止することができるものであって差し支えない。この場合、作動が停止している探知器は、当該探知区域を警報盤に表示ですることができ、かつ、当該場所における作業終了後、探知器は自動的に通常の作動状態に復帰するものであること。ただし、次の(2)の場所に備え付けられた探知器は、熱探知機能又は手動発報装置について、作動を停止する機能を有してはならない。	(火災探知装置) 34.1.0(a)　(略) (1)　定温式スポット型(1局所の周囲温度が一定の温度以上になつたときに作動するもので、1局所の熱効果によつて作動するものをいう。) (新設) (2)～(5)　(略) (新設) (b)　(略) 34.1.1&2(a)　探知器は、欧州規格EN 54(2001)(炎感知式にあってはEN 54-10(2001))及びIEC 60092-504(2001)又は管海官庁が同等と認める試験方法による基準に適合しているものであること。 (b)　例えば次に掲げる場所等(常時人員が配置される場合に限る。)に備え付けられた探知器は、当該場所における作業中に限り、作動を停止することができるものであって差し支えない。この場合、当該場所における作業終了後、探知器は自動的に通常の作動状態に復帰するものであること。	 MSC.550(108) MSC.550(108) MSC.555(108) MSC.555(108)

(1)　高温作業中の作業場 (2)　荷役中のロールオン・ロールオフ貨物区域 (c)　熱探知器（定温式線型感知器を含む。）の作動上限値は、乾燥室等通常高温となる場所に備え付ける場合は130℃、サウナに備え付ける場合は140℃を超えないものであって差し支えない。 (d)　（略） (e)　ロールオン・ロールオフ旅客船に備え付ける火災探知装置の警報装置は、次の要件を満たすこと。 (1)　警報を受ける者が誤解するおそれがないこと。なお、第1種船に備える警報装置については、決議A.1021(26)「警戒通報及び標示器に関するコード（2009)」の表10.1.1を標準とすること。 (2　第1種船等に備える火災探知装置の警報装置のインターフェースは、火災探知装置の要件としてアドレス指定機能を有し、警報の履歴、最新警報及び警報の抑制手段を識別できること。なお、発報条件が継続している間は、当該警報の表示を継続すること。	(1)　高温作業中の作業場 (2)　荷役中のロールオン・ロールオフ貨物区域 (c)　探知器の作動上限値は、乾燥室等通常高温となる場所に備え付ける場合は130℃、サウナに備え付ける場合は140℃を超えないのものであって差し支えない。 (d)　（略） （新設）	MSC.555(108) MSC.555(108)
附属書[3]　MSC/Circ.1430/Rev.1 に基づくロールオン・ロールオフ貨物区域等における固定式水系消火装置の基準 4.9　甲板梁が甲板下100mmを超えて突出する場合には、甲板梁方向に対して直角のスポット型の熱感知器の間隔は、船舶消防設備規則心得表51.2.8<1>の間隔の3分の2を超えないものとする。 4.10　甲板梁が甲板下460mmを超えて突出し、甲板梁が中心において2.4mを超える場合には、探知器は甲板梁によって仕切られた部分ごとに設置するものとする。	附属書[3]　MSC/Circ.1430/Rev.1 に基づくロールオン・ロールオフ貨物区域等における固定式水系消火装置の基準 4.9　甲板梁が甲板下100mを超えて突出する場合には、甲板梁方向に対して直角のスポット型の熱感知器の間隔は、船舶消防設備規則心得表51.2.8<1>の間隔の3分の2を超えないものとする。 4.10　甲板梁が甲板下460mを超えて突出し、甲板梁が中心において2.4mを超える場合には、探知器は甲板梁によって仕切られた部分ごとに設置するものとする。	適正化
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日）		

本改正後の心得は、令和8年1月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、附属書[6]の改正規定は、公布の日から施行する。 （経過措置） (a)　施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶については、改正後の34.1.1&2(b)及び(e)並びに50.8(a)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得　4-3　船舶区画規程

（傍線の部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（削る）	（適用） 117.0(a)　本編の規定は、小安則の適用を受けない旅客定員を有する貨物船又はタンカーであって、設備規程第 311 条の 21 の 2 の告示で定める船舶を定める告示(令和 6 年国土交通省告示第 223 号)に定める船舶に適用される。	明確化（旅客定員の有無によらず、海上運送法の要件を満たす場合第 7 編の適用対象となるため削除。）
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、公布の日から施行する。		

（傍線の部分又は破線で囲んだ部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
附属書[15] ガス又は低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際コード（IGF コード）	附属書[15] ガス又は低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際コード（IGF コード）	
2.2.43　「2026 年 1 月 1 日以降に建造された船舶」とは、次のいずれかに該当する船舶をいう。 (1) 2026 年 1 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶 (2) 建造契約がない場合は、2026 年 7 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶 (3) 2030 年 1 月 1 日以降に引き渡される船舶	（新設）	MSC.551(108)
4.2.2　A-1 部が適用される船舶については、5.10.5、5.12.3、6.4.1.1、6.4.15.4.7.2、8.3.1.1、8.4.2、13.4.1、13.7 及び 15.8.1.10 並びに付録 1 中 4.4 及び 6.8 に明確に規定される場合にのみ 4.2.1 に規定されるリスク評価を実施することで差し支えない。	4.2.2　A-1 部が適用される船舶については、5.10.5、5.12.3、6.4.1.1、6.4.15.4.7.2、8.3.1.1、13.4.1、13.7 及び 15.8.1.10 並びに付録 1 中 4.4 及び 6.8 に明確に規定される場合にのみ 4.2.1 に規定されるリスク評価を実施することで差し支えない。	MSC.551(108)
5.8 燃料調整室の設計に関する規則 燃料調整室は、タンクコネクションスペースに適用されるこの附属書の要件に従い配置及び設備される場合を除き、開放甲板上に配置しなければならない。	5.8 燃料調整室の設計に関する規則 燃料調整室は、タンクコネクションスペースに適用されるこの附属書の要件に従い配置及び設備される場合を除き、開放甲板上に配置しなければならない。	MSC.1/Circ.1667
MSC.1/Circ.1558 統一解釈（5.8 及び 6.2.1.1） 4 開放甲板上の燃料調整室での低温漏洩に対する保護及び危険場所の制御 4.1～4.4　（略）	MSC.1/Circ.1558 統一解釈（5.8 及び 6.2.1.1） 4 開放甲板上の燃料調整室での低温漏洩に対する保護及び危険場所の制御 4.1～4.4　（略）	

MSC.1/Circ.1667　統一解釈（5.8） 1　次の解釈は、IGF コード 5.8 に適合するように、開放甲板上に設置されていない燃料調整室の設計に対し、特定のタンク接続区画に関する要件の適用について明確化する。 2　立入り設備及びこれに関連する危険区域（5.11.3 及び 12.5.3.2） 2.1　5.11.3 に規定するボルト締めハッチの要件及び 12.5.3.2 に規定する 2 種危険場所の危険区域に関する要件は、燃料調整室が甲板下に設置されている場合には適用しない。ただし、当該区画が 2.2.15.3 の定義に基づきタンク接続部としても定義され得る場合には、この限りではない。 2.2　燃料調整室が船内の他の閉鎖場所であって非危険場所に開口している場合には、5.11.2 に従い、当該調整室にはエアロックを設けなければならない。 2.3　燃料調整室が開放甲板上に直接通じている場合、又は甲板上の半閉鎖場所に通じている場合には、エアロックの設置を要しない。なお、エアロックを設置しない場合には、戸の外側の場所は、12.5.2.4 及び 12.5.3.1 に従い、危険場所として分類されなければならない。 3　ビルジウェルに関する 15.3.2 の要件は、燃料調整室が甲板下に設置されている場合であつて、当該調整室において液相の燃料を取り扱うときに限り、適用しなければならない。	（新設）	
5.12.1　2026 年 1 月 1 日以降に建造された船舶にあっては、「エアロック」とは、1.5 m 以上 2.5 m 以下の間隔で配置された 2 つの十分なガス密性を有する戸を備えたガス密の隔壁により閉鎖された区域をいう。船舶構造規則の要件に従う場合を除き、危険場所に通じる戸の敷居の高さは、300mm 未満としてはならない。また、当該戸は、自動閉鎖型のものとしなければならず、戸が開いた状態を保持できる設備を有してはならない。	5.12.1　「エアロック」とは、1.5 m 以上 2.5 m 以下の間隔で配置された 2 つの十分なガス密性を有する戸を備えたガス密の隔壁により閉鎖された区域をいう。船舶構造規則の要件に従う場合を除き、当該戸の敷居の高さは、300mm 未満としてはならない。また、当該戸は、自動閉鎖型のものとしなければならず、戸が開いた状態を保持できる設備を有してはならない。	MSC.551(108)

6.7.2.8　圧力逃し弁からの出口は、次の.1及び.2から10m以上離した場所に設けなければならない。 .1　居住区域、業務区域、制御場所又は他の非危険場所の空気取入口、排気口及び開口 .2　機関の排気ガス出口	6.7.2.8　圧力逃し弁からの出口は、次の.1及び.2から10m以上離した場所に設けなければならない。 .1　空気取入口、排気口又は居住区域、業務区域、制御場所若しくは他の非危険場所の開口 .2　機関の排気ガス出口	適正化
6.4.15.3.1.2 設計蒸気圧は以下の値を超えてはならない。 $P_0 = 0.2 + AC(\rho_r)^{1.5}$ (MPa) この場合 $A = 0.00185\,(\sigma_m / \Delta\sigma_A)^2$ σ_m ： 設計一次膜応力 $\Delta_{\sigma A}$ ： 許容動的膜応力（発現確率 Q = 10^{-8} レベルでの両振幅）であり、以下に等しい 55N/mm2：フェライト - バーライト、 マルテンサイト及びオーステナイト鋼 25N/mm2：アルミニウム合金（5083-O） C ：次に示すタンクの寸法から定まるもののうち大きい値 h、 0.75b 又は 0.45ℓ h ：タンクの高さ(船の深さ方向)（m） b ：タンクの幅(船の幅方向)（m） ℓ ：タンクの長さ(船の長さ方向)（m） ρ_r ：設計温度における液化ガス燃料の比重(清水の場合：ρr = 1 ）	6.4.15.3.1.2 設計蒸気圧は以下の値を超えてはならない。 $P_0 = 0.2 + AC(\rho_r)^{1.5}$ (MPa) この場合 $A = 0.00185\left(\frac{\sigma_m}{\Delta\sigma_A}\right)^2$ σ_m ： 設計一次膜応力 $\Delta_{\sigma A}$ ： 許容動的膜応力（発現確率 Q = 10^{-8} レベルでの両振幅）であり、以下に等しい 55N/mm2：フェライト - バーライト、 マルテンサイト及びオーステナイト鋼 25N/mm2：アルミニウム合金（5083-0） C ：次に示すタンクの寸法から定まるもののうち大きい値 h、 0.75b 又は 0.45ℓ h ：タンクの高さ(船の深さ方向)（m） b ：タンクの幅(船の幅方向)（m） ℓ ：タンクの長さ(船の長さ方向)（m） ρ_r ：設計温度における液化ガス燃料の比重(清水の場合：ρr = 1 ）	MSC.551(108)

6.7.3.1.1　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、各液化ガス燃料タンクの圧力逃がし装置は、いずれか1つの圧力逃がし弁（PRV）の状態にかかわらず、残存するPRVの容量が、当該装置で要求される排出可能な総逃がし容量を満たすように設計されなければならない。排出可能な総容量は、次の.1 又 は.2 のいずれか大きい方を排出するできる総容量を有するものとし、液化ガス燃料タンクの圧力が最大許容設計圧力（MARVS）を20%以上超過してはならない。 .1・.2　（略）	6.7.3.1.1 圧力逃し弁は、液化ガス燃料タンクの圧力がMARVSの120%を超えて上昇することなく、次の.1 又 は.2 のいずれか大きい方を排出するできる総容量を有するものとしなければならない。 .1・.2　（略）	MSC.551(108)
6.9.1.1　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、高温側の設計周囲温度における燃料の最高蒸気圧（ゲージ圧）に耐えるように設計される液化ガス燃料タンクを除き、液化ガス燃料タンクの圧力及び温度は、次に掲げるいずれか1以上の方法によって常時設計範囲内に 維持されなければならない。 .1 蒸発ガスの再液化 .2 蒸発ガスの燃焼 .3 蓄圧 .4 液化ガス燃料の冷却 　通常の使用圧力でタンクが満載され、かつ、船舶が停泊している状態、即ち、船内負荷用電力のみ発電して いる状態を想定して、採用された手段によって、タンクの圧力は、圧力逃し弁の設定圧力未満に15日間維持できるようにしなければならない。	6.9.1.1　高温側の設計周囲温度における燃料の最高蒸気圧（ゲージ圧）に耐えるように設計される液化ガス燃料タンクを除き、液化ガス燃料タンクの圧力及び温度は、次に掲げるいずれかの方法によって常時設計範囲内に 維持されなければならない。 .1 蒸発ガスの再液化 .2 蒸発ガスの燃焼 .3 蓄圧 .4 液化ガス燃料の冷却 　通常の使用圧力でタンクが満載され、かつ、船舶が停泊している状態、即ち、船内負荷用電力のみ発電して いる状態を想定して、採用された手段によって、タンクの圧力は、圧力逃し弁の設定圧力未満に15日間維持できるようにしなければならない。	MSC.551(108)
7.3.2.1　2026年1月1日以降に建造された船舶にあっては、管の厚さは、次式による値未満としてはならない。 $t = (t_0 + b + c) / (1 - \lvert a \rvert /100)$ (mm) この場合 t_0：理論上の厚さ $t_0 = PD / (2.0Ke + P)$ (mm)	7.3.2.1　管の厚さは、次式による値未満としてはならない $t = (t_0 + b + c) / (1 - a/100)$ (mm) この場合 t_0：理論上の厚さ $t_0 = PD / (2.0Ke + P)$ (mm)	MSC.551(108)

P ： 7.3.3 に示す設計圧力(MPa)

D ： 外径(mm)

K ： 7.3.4 に示す許容応力(N/mm2)

e ： 継手効率で、継目無管及び承認された溶接管製造業者によって製作され、かつ、溶接部に対して適当と認める基準による非破壊試験を行い、継目無管と同等であると認められた縦方向又はらせん状溶接 管にあっては 1.0 とする。その他の管に対する継手効率の値は、1.0 未満とし、製造法に応じて適当 と認める基準による。

製造法に応じて適当と認める基準として、電気抵抗溶接管に対する継手効率は 0.85 とする。ただし、非破壊検査により溶接部に有害な欠陥がないことが確認されたものについては、1.0 として差し支えない。(機関規則心得附属書[4]の表 26)

B：曲げ加工に対する予備厚(mm)。b の値は、内圧のみによる曲げ部の計算上の応力が許容応力を超えな いように選定しなければならない。そのような確認が得られない場合、b は、次式による。

b = D·t0 / 2.5r (mm)

r：平均曲げ半径(mm)

c ： 腐食予備厚(mm)。腐食又は浸食が予想される場合、当該管の板厚は他の設計規則により要求されるも のに増加しなければならない。この予備厚は、期待される管の寿命に対応するものでなければならない。

「他の設計規則により要求されるもの」とは、機関規則心得附属書[4]の表 27 のことをいう。

a ： 厚さに関する製造公差（百分率）を示すものであり、負の公差を意味する。例えば、aが-5%の場合には、$|a|$は 5 となり、次の式では 1-（5／100）として入力すること。

P ： 7.3.3 に示す設計圧力(MPa)

D ： 外径(mm)

K ： 7.3.4 に示す許容応力(N/mm2)

e ： 継手効率で、継目無管及び承認された溶接管製造業者によって製作され、かつ、溶接部に対して適当と認める基準による非破壊試験を行い、継目無管と同等であると認められた縦方向又はらせん状溶接 管にあっては 1.0 とする。その他の管に対する継手効率の値は、1.0 未満とし、製造法に応じて適当 と認める基準による。

製造法に応じて適当と認める基準として、電気抵抗溶接管に対する継手効率は 0.85 とする。ただし、非破壊検査により溶接部に有害な欠陥がないことが確認されたものについては、1.0 として差し支えない。(機関規則心得附属書[4]の表 26)

B：曲げ加工に対する予備厚(mm)。b の値は、内圧のみによる曲げ部の計算上の応力が許容応力を超えな いように選定しなければならない。そのような確認が得られない場合、b は、次式による。

b = D·t0 / 2.5r (mm)

r：平均曲げ半径(mm)

c ： 腐食予備厚(mm)。腐食又は浸食が予想される場合、当該管の板厚は他の設計規則により要求されるも のに増加しなければならない。この予備厚は、期待される管の寿命に対応するものでなければならない。

「他の設計規則により要求されるもの」とは、機関規則心得附属書[4]の表 27 のことをいう。

a ： 厚さに対する負の製造公差(%)

7.4.1.1　（略）
表 7.1・表 7.2　（略）
表 7.3　（略）

（略）	（略）	（略）
-165	オーステナイト系ステンレス鋼 - 例 304、304L、316、316L、321 及び 347 タイプ、固溶 化処理(9)	-196
-165	オーステナイト系高マンガン鋼と- 熱延と冷却制御(10)(11)	-196
（略）	（略）	（略）

注
(1)　（略）
(2)　管海官庁が適当と認める場合には、-165℃より低い設計温度で使用することができる。

(3)　（略）
(4)　管海官庁が適当と認める場合には、9%Ni 鋼、オーステナイト系ステンレス鋼、オーステナイト系高マンガン鋼及びアルミニウム合金については、板厚 25mmを超えるものを使用することができる。
(5)～(8)　（略）
(9)　管海官庁が適当と認める場合には、衝撃試験は省略することができる。

(10)　管海官庁が適当と認める場合には、機関が策定したガイドラインに基づき、当該材料を使用することがｃできる。

7.4.1.1　（略）
表 7.1・表 7.2　（略）
表 7.3　（略）

（略）	（略）	（略）
-165	オーステナイト系ステンレス鋼 - 例 304、304L、316、316L、321 及び 347 タイプ、固溶 化処理(9)	-196
（略）	（略）	（略）

注
(1)　（略）
(2)　-165℃より低い設計温度での使用について、5083 タイプのアルミニウム合金、オーステナイト系テンレス鋼、36%Ni 鋼及び 9%Ni 鋼は、-196℃の設計温度で使用して差し支えない。
(3)　（略）
(4)　厚さ 25mm を超え 40mm までの 9%Ni 鋼にあっては、厚さ 25mm 以下の 9%Ni 鋼に対する規定を適用する。

(5)～(8)　（略）
(9)　オーステナイト系ステンレス鋼の衝撃試験は省略することができる。

（新設）

MSC.524(106)

(11)　オーステナイト系高マンガン鋼の衝撃試験は、省略してはならない。 表 7.4・表 7.5　(略)	(新設) 表 7.4・表 7.5　(略)	
8.4 マニホールドに関する規則 注 (1)　国際標準化機構（ISO）の勧告、特に ISO 21593:2019「船舶及び海洋技術－液化天然ガス（LNG）の燃料補給用ドライディスコネクト／コネクトカップリングの技術要求事項」を参照すること。 (2)　国際標準化機構（ISO）の勧告、特に ISO 20519:2021「船舶及び海洋技術－液化天然ガス燃料船の燃料補給に関する詳技術要求事項」を参照すること。	8.4 マニホールドに関する規則 (新設)	MSC.551(108)
8.4.1　バンカリングマニホールドは、バンカリング中に外部から受ける荷重に耐えられるように設計しなければならない。バンカリングステーションの接続部は、次のいずれかの方法によりドライディスコネクトを実施できるように配置されなければならない。 .1　国際海事機関（IMO）が承認する基準と同等以上の規格に準拠したドライディスコネクト／コネクト式カップリング(1) .2　バンカーシステムを受入れ船舶のバンカリングマニホールド接続フランジに接続するために使用される手動接続カプラ又は油圧接続カプラ(2) .3　ボルト締めによるフランジ間接続継手(2)	8.4.1　バンカリングのマニホールドは、バンカリング中に外部から受ける荷重に耐えられるように設計しなければならない。バンカリングステーションの連結部は、ドライブレイクアウェイカップリング又は自己密封の急速切り離し機能を備えた、切離しの際に燃料が流出しない形式のものとしなければならない。それらのカップリングは、連結のために標準的な形式のものとしなければならない。	MSC.551(108)
8.4.2　8.4.1.2 及び 8.4.1.3 に規定するいずれかの接続方式を使用する場合には、ドライディスコネクトを確実に達成するため、操作手順と組み合わせて使用しなければならない。当該配置については、設計段階において実施されるバンカリング配置に係るリスク評価(2)に基づき、特別の考慮を行わなければならない。この評	(新設)	MSC.551(108)

価は、バンカリングマニホールド接続部における動的荷重、認められた基準に適合すること、船舶の安全な運航並びにバンカリング作業中に船舶に関連し得るその他の危険を考慮して実施しなければならない。18.2.3に規定する燃料取扱いマニュアルには、当該リスク評価が実施されたこと及び本要件に基づき特別の考慮が払われたことを示す文書を含めなければならない。 8.4.3　非常時切離継手（ERC）／非常時切離装置（ERS）又はこれに相当する手段を設けなければならない。ただし、当該手段がバンカリングラインの供給側に設置されている場合を除くものとする。当該手段は、国際機関が受け入れる基準(2)と同等の基準に適合するものでなければならず、緊急時においてバンカーシステムを迅速に物理的に遮断する「ドライ・ブレークアウェイ」を可能とするものでなければならない。 注 (1)　国際標準化機構（ISO）の勧告、特に「ISO 21593:2019 船舶及び海洋技術―液化天然ガスのバンカリングに用いるドライ・ディスコネクト／コネクト継手に関する要求事項」を参照すること。 (2)　国際標準化機構（ISO）の勧告、特に「ISO 20519:2021 船舶及び海洋技術―液化天然ガスを燃料とする船舶のバンカリングに関する要求事項」を参照すること。	（新設）	MSC.551(108)
9.2　機能要件 本章は 3.2.1 から 3.2.6、3.2.8 から 3 .2.11 及び 3.2.13 から 3.2.17 の機能要件に関連する。加えて、次の.1 から.3が適用となる。 .1　燃料供給装置は、操作及び点検のために安全に近づくことができ、かつ、燃料の放出による影響が最小限になるように配置しなければならない。	9.2　機能要件 本章は 3.2.1 から 3.2.6、3.2.8 から 3 .2.11 及び 3.2.13 から 3.2.17 の機能要件に関連する。加えて、次の.1 から.3が適用となる。 .1　燃料供給装置は、操作及び点検のために安全に近づくことができ、かつ、燃料の放出による影響が最小限になるように配置しなければならない。	

.2　機器に燃料を移送する管装置は、1 箇所の防壁の不具合の際に、船上の人員、環境及び船舶を危険にさらすような燃料の漏洩が、管装置から周囲の区域に起こることがないように設計しなければならない。 .3 機関区域外の燃料ラインは、漏洩の際に、人員が負傷するリスク及び船舶の損傷の危険性が最小になるように設置及び保護しなければならない。	.2　機器に燃料を移送する管装置は、1 箇所の防壁の不具合の際に、船上の人員、環境及び船舶を危険にさらすような燃料の漏洩が、管装置から周囲の区域に起こることがないように設計しなければならない。 .3 機関区域外の燃料ラインは、漏洩の際に、人員が負傷するリスク及び船舶の損傷の危険性が最小になるように設置及び保護しなければならない。	
MSC.1/Circ.1670 統一解釈（9.2.2） 9.2 機能要件 解釈：IGFコードの9.2.2、9.6.1及び7.3.6.3に適合するためには、二つの独立した隔壁を設けるとともに、可能な限りフランジ接続を最小限とすることが望ましい。一次隔壁及び二次隔壁の両方が、一つの故障によって同時に損傷するおそれがある共通のフランジその他の部品を単独で使用してはならず、これによりガスが周囲区域に漏洩し、乗船者、環境又は船舶に危険を及ぼすおそれがある構造としてはならない。燃料接続部が燃料使用機器（GCU、ボイラ及びエンジン上のガス調整装置等）に接続される場合に限り、二重管装置を備えた単一の共通フランジを使用することができる。	（新設）	MSC.1/Circ.1670
9.3.1　2026年1月1日以降に建造された船舶において、単一燃料設備を有する場合には、燃料供給システムを冗長性及び分離性をもって構成し、一方のシステムに漏洩が生じた場合又は燃料供給に必要な補助装置の一つが故障した場合であっても、許容し得ない動力喪失を招かないようにしなければならない。漏洩又は故障が発生した場合には、SOLAS規則II-1/26.3に従い、安全性全般を考	9.3.1　単一燃料の場合には、燃料供給装置は、燃料の漏れが許容できない動力の喪失を引き起こさないように、十分な冗長性を有するものとし、燃料タンクから燃料使用機器までの範囲に亘って分離して配置しなければならない。	MSC.551(108)

慮した上で、管海官庁は、通常の運転状態からの推進能力の一部低下について、認めることができる。		
9.4.7　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、15.2.2で要求される安全システムが作動した際に主ガス燃料弁が自動的に閉鎖した場合に、「主ガス燃料弁とダブルブロックブリード弁との間」及び「ダブルブロックブリード弁とガス消費装置との間」におけるガス供給配管は、自動的に放出されるものとしなければならない。	9.4.7　主ガス燃料弁が自動的に閉鎖した場合に、ダブルブロックブリード弁より下流の全てのガス供給支管は、機関から管への逆流を考慮し、自動的に通気されるものとしなければならない。	MSC.551(108)
9.4.8　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、各ガス消費機器に供給されるガス供給ラインのうち、二重遮断及びブリード弁の上流側に、当該ガス消費機器の保守作業時に安全に隔離するため、手動操作式の遮断弁を1個設けなければならない。	9.4.8　ガス供給ラインには、機関の保守の際の安全な遮断ができるよう、各機関のダブルブロックブリード弁の上流に、手動操作の遮断弁を1つ設置しなければならない。	MSC.551(108)
9.6.1　ガス安全機関区域内の燃料管は、次の .1 から .3 のいずれかを満足する二重管又はダクトにより完全に閉囲しなければならない。 .1　ガス燃料配管は内管にガス燃料を通す二重管構造とし、同心円状の管の間の空間にはガス燃料の圧力より高い圧力で不活性ガスを加圧し、管間の不活性ガス圧力の低下を示す適切な警報装置を備えるものとする。 .2・.3　（略）	9.6.1　ガス安全機関区域内の燃料管は、次の .1 から .3 のいずれかを満足する二重管又はダクトにより完全に閉囲しなければならない。 .1　ガス燃料を含む 管を内管とする二重管装置とすること。当該二重管装置は、内管と外管の間が、ガス燃料の圧力より高い圧力のイナート・ガスで加圧されるものとすること。また、内管と外管の間のイナート・ガスの圧力の低下を検知及び指示する適当な警報装置を設けること。二重管装置は、内管が高圧ガスを含むものである場合、主ガス弁が閉 鎖した際に主ガス弁と機関との間の内管をイナート・ガスで自動的にパージするものとすること。内管に高圧ガスが封入されている場合、当該装置は、主ガス弁が閉じられたときに、主ガス弁と主機関との間の配管は不活性ガスによって自動的にパージされるように設計されるものとする。 .2・.3　（略）	MSC.551(108)

9.8.1　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、9.8.1の規定に代えて、燃料装置の外管又はダクトの設計圧力は、次のいずれか高い値を採用しなければならない。	9.8.1　燃料装置の外管又はダクトの設計圧力は、内管の最大使用圧力以上としなければならない。ただし、1.0MPaを超える使用圧力の燃料装置にあっては、外管又はダクトの設計圧力は、内管との間の空所における最大圧力(破裂による局所的な瞬時のピーク圧力及び通風装置の配置を考慮した圧力上昇を含む。）以上としなければならない。	MSC.551(108)
9.8.2　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、9.8.1の規定に代えて、燃料装置の外管又はダクトの設計圧力は、次のいずれか高い値を採用しなければならない。 .1・.2　（略）	9.8.2　高圧燃料管の場合には、ダクトの設計圧力は、次の.1 又は.2のうち大きい方としなければならない。 .1・.2　（略）	MSC.551(108)
9.8.4　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、燃料配管の破損時に予想される最大圧力に耐え得ることを示すため、ダクトに対して耐圧試験を実施しなければならない。	9.8.4　低圧ガス配管の場合には、ダクトは、燃料管の最大使用圧力を下回らない設計圧力を用いて決定しなければならない。ダクトは、燃料管の破裂の際に予想される最大の圧力に耐えられることを示すために、圧力試験を行わなければならない。	MSC.551(108)
10.4.5　ボイラ及び燃焼装置が、ガス燃料への点火ができるよう設計されていることを管海官庁が認める場合を除き、ガス燃焼用ノズル及びバーナ制御装置は、ガス燃料が燃料油の確立した炎によってのみ着火されるよう構成されなければならない。	10.4.5　ボイラ及び燃焼装置が、ガス燃料への点火ができるよう設計されている場合を除き、ガス燃焼用ノズル及びバーナ制御装置は、ガス燃料が燃料油の確立した炎によってのみ着火されるよう構成されなければならない。	明確化（条約の表現に合わせる。）
11.3.1　2026年1月1日以降に建造された船舶にあつては、燃料調整室は、SOLAS規則II-2/9の適用において、特定機関区域として取り扱わなければならない。	11.3.1　ポンプ、圧縮機、熱交換器、気化器及び圧力容器等の燃料を処理するための機器を設置する区域は、防火構造規則の特定機関区域としなければならない。	MSC.551(108)

11.6.2　船舶消防設備規則の規定で要求される持運び式消火器に加え、容量5kg以上の持運び式粉末消火器を1個、バンカリングステーションの近傍及び燃料処理機器の設置区域に設置しなければならない。	11.6.2　消防設備規則の規定により、要求される持運び式消火器に加えて、少なくとも5kgの容量を有する持運び式粉末消火器1個をバンカリングステーションの近傍に設置しなければならない。	MSC.551(108)
12.5.1　0種危険場所 2026年1月1日以降に建造された船舶について、このゾーンには、燃料タンクの内部、燃料タンクの圧力逃し及びその他のベント系統の配管、燃料を含む配管及び機器並びに2.2.15.2項で定義するインターバリアスペースを含むが、これに限定されない。	12.5.1　0種危険場所 0種危険場所には、燃料タンク、燃料タンクの圧力逃がし配管又はその他のベント装置の配管、燃料を含む配管及び機器の内部を含む。	MSC.551(108)
12.5.2　1種危険場所 1種危険場所内に設置された計器及び電気機器は、当該危険場所に適したものでなければならない。 1種危険場所には次の区画又は区域等を含む。 .1　2026年1月1日以降に建造された船舶にあっては、タンクコネクションスペース及び燃料貯蔵ホールドスペース （略） MSC.1/Circ.1605　統一解釈(12.5.2.1) （略） .2～.9　（略）	12.5.2　1種危険場所 1種危険場所内に設置された計器及び電気機器は、1種危険場所に適したものであること 1種危険場所には次の区画又は区域等を含む。 .1　タンクコネクションスペース、燃料貯蔵ホールドスペース及びインタバリアスペース （略） MSC.1/Circ.1605　統一解釈(12.5.2.1) （略） .2～.9　（略）	MSC.551(108)
15.4.1　液化ガス燃料タンクの液面指示 .1・.2　（略） .3　2026年1月1日以降に建造された船舶にあっては、液化ガス燃料タンクの液面指示装置は、次のいずれかとすることができる。 .1・.2　（略）	15.4.1　液化ガス燃料タンクの液面指示 .1・.2　（略） .3　液化ガス燃料タンクの液面指示装置は、次のいずれかとすることができる。 .1・.2　（略）	MSC.551(108)

.3　液化ガス燃料タンクを貫通する閉鎖式装置であつて、閉鎖系の一部を構成し、かつ、ガス燃料を放出しない装置。当該装置はタンク接続とみなす。閉鎖式液面計がタンクに直接取り付けられていない場合には、タンクの可能な限り近接した位置に遮断弁を設けなければならない。	（新設）	
18.4.1.1　バンカリングオペレーションを始める前に、受入れ船の船長又はその代理並びにバンカリング元の代表者 担当者、PIC）は次の内容を行うこと。 .1　移送手順に関する書面による合意（冷却及び必要な場合ガスアップ並びに全ての段階における最大移送速度、移送圧力、温度の最小、最大制限値、バンカリング配管のPRVの設定及び移送燃料の体積を含むもの。） .2・.3　（略）	18..4.1.1　バンカリングオペレーションを始める前に、受入れ船の船長又はその代理並びにバンカリング元の代表者 担当者、PIC）は次の内容を行うこと。 .1　移送手順に関する書面による合意（冷却及び必要な場合ガスアップ並びに全ての段階における最大移送速度及び移送量を含むもの。） .2・.3　（略）	適正化 MSC.551(108)
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、令和8年1月1日（以下「施行日」という。）から施行する。 (経過措置) (a)　施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶（以下「現存船」という。）については、改正後の5.12.1、6.7.3.1.1、6.9.1.1、7.3.2.1、8.4.1、8.4.2、8.4.3、9.3.1、9.4.7、9.4.8、9.6.1.1、9.8.1、9.8.2、9.8.4、11.3.1、12.5.1、12.5.2.1、15.4.1の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。 (b)　現存船については、改正後の 11.6.2 の規定にかかわらず、施行日以後最初に行われる定期検査又は中間検査の時期までは、なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得　9-1　小型船舶安全規則

（傍線の部分又は破線で囲んだ部分は改正部分、二重傍線の部分は全改正）

改　　正　　後	改　　正　　前	備　　考
（同等効力） 3.0(a)～(d)　（略） (e)　航海灯、形象物、汽笛又は国際信号旗の備付けについては、海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）に特段の定めがある場合には、第82条の規定にかかわらず、同法の規定によることができる。 (f)　「小型船舶用膨脹式救命いかだ」の船名又は船舶番号の表示については、救命設備規則第97条第7項を準用し、IDタグ等を使用した方法として差し支えない。 (g)　本条に該当すると思われる場合((a)～(f)に定める場合を除く。）は、資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。 （小型船舶用膨脹式救命いかだ） 46.1(a)　（略） (b)　（略） (c)　第12号の「検査機関が適当と認める材料及び構造のもの」とは、二以上の独立した気室により構成されるものであって、小型船舶用膨脹式救命いかだの型式承認試験基準に合格するもの又はこれと同等のものをいう。 （表示） 64.0(a)　（略） (b)　救命設備規則心得57.3(a)(6)（救命設備規則第97条第7項の要件に限る。）は、本項の規定の適用について準用することができる。この場合において、「膨脹式救命いかだ」とあるのは「小型船舶用膨脹式救命いかだ」と読み替えるものとする。	（同等効力） 3.0(a)～(d)　（略） （新設） （新設） (e)　本条に該当すると思われる場合((a)～(d)に定める場合を除く。）は、資料を添えて海事局検査測度課長に伺い出ること。 （小型船舶用膨脹式救命いかだ） 46.1(a)　（略） (b)　（略） (c)　第12号の「検査機関が適当と認める材料及び構造のもの」とは、二以上の独立した気室により構成されるものであって、小型船舶用膨脹式救命いかだの型式承認試験基準に合格するものをいう。 （表示） 64.0(a)　（略） （新設）	明確化 適正化（知床） 明確化（知床） 適正化（知床）

附則（令和6年10月30日） 附4.2(a)　（略） (1)　（略） (i) 検知器は、直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画(注)に浸水が生じた場合に、警報盤に信号を伝達できるものであること。 この場合において、区画とは、船底外板、船側外板（又は縦通隔壁）、上甲板及び横置隔壁に囲まれた区画をいう。なお、風雨密のハッチその他浸水した水の流れを制限するような開口（電線貫通部その他の小開口を含む。）を有する隔壁及び甲板に囲まれた場所も一の区画として取り扱うものとする。 (注)直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画とは、以下の区画とする。以下同じ。 ・上甲板（暴露甲板に限る。）上に開口（ボルトで固定するマンホール、空気管、測深管の開口を除く。以下同じ。）を有する区画であって、当該開口の閉鎖装置の開閉状態が船橋（操舵室）より常に視認（カメラによる視認を含む。）できない区画 ・上甲板（暴露甲板に限る。）上の開口（閉鎖装置なし）を甲板室又は船楼で閉囲している上甲板下の区画であって、当該甲板室又は船楼の開口の閉鎖装置の開閉状態が船橋（操舵室）より常に視認（カメラによる視認を含む。）できない区画 (ii)　検知器は、直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画ごと(当該区画の長さが船の長さの1/2以上の場合にあっては当該区画の前部及び後部の２箇所)に備え付けられていること。ただし、浸水した場合に沈没の可能性が低い区画(注)にあっては備え付けることを要しない。 （削る）	附則（令和6年10月30日） 附4.2(a)　（略） (1)　（略） (i) 検知器は、直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画に浸水が生じた場合に、警報盤に信号を伝達できるものであること。 この場合において、区画とは、船底外板、船側外板(又は縦通隔壁)、上甲板及び横置隔壁に囲まれた区画をいう。なお、風雨密のハッチその他浸水した水の流れを制限するような開口(電線貫通部その他の小開口を含む。)を有する隔壁及び甲板に囲まれた場所も一の区画として取り扱うものとする。 （新設） (ii)　検知器は、直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画(注1)ごと(当該区画の長さが船の長さの1/2以上の場合にあっては当該区画の前部及び後部の2箇所)に備え付けられていること。ただし、浸水した場合に沈没の可能性が低い区画(注2)にあっては備え付けることを要しない。 (注1)　直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下	定義位置の適正化（知床）

	の区画とは、以下の区画とする。以下同じ。 ・上甲板(暴露甲板に限る。)上に開口(ボルトで固定するマンホール、空気管、測深管の開口を除く。以下同じ。)を有する区画であって、当該開口の閉鎖装置の開閉状態が船橋(操舵室)より常に視認(カメラによる視認を含む。)できない区画 ・上甲板(暴露甲板に限る。)上の開口(閉鎖装置なし)を甲板室又は船楼で閉囲している上甲板下の区画であって、当該甲板室又は船楼の開口の閉鎖装置の開閉状態が船橋(操舵室)より常に視認(カメラによる視認を含む。)できない区画	
(注)　浸水した場合に沈没の可能性が低い区画とは、以下のものとする。 ・小安則の規定により設ける船首隔壁より前方の区画 ・出航状態において液体を搭載している燃料タンク※、清水タンク※及び活魚倉等の区画並びに発泡剤等が充填された区画 ※船体の一部を構成するタンク ・開口がボルト締め等で水密に閉鎖されたボイドスペース（船体の一部を構成する区画） ・次の算式（①及び②）のいずれをも満足する区画 ①　区画の長さ(m)≦C1×L×F／D ②　区画の長さ(m)≦C2×L×F／D この場合において、 Lは、小安則第15条第1項の船の長さ(m) Fは、浸水を想定する区画がそれぞれ船首部又は船尾部にある場合において、それぞれ次の値。なお、船尾部とは、Lの中央から船尾側に0.14Lの位置より船尾側の部分をいい、それ以	(注2)　浸水した場合に沈没の可能性が低い区画とは、直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画であって、以下のものとする。 ・小安則の規定により設ける船首隔壁より前方の区画 ・出航状態において液体を搭載している燃料タンク※、清水タンク※及び活魚倉等の区画並びに発泡剤等が充填された区画 ※船体の一部を構成するタンク ・開口がボルト締め等で水密に閉鎖されたボイドスペース(船体の一部を構成する区画) ・次の算式(①及び②)のいずれをも満足する区画 ①　区画の長さ(m)≦C1×L×F/D ②　区画の長さ(m)≦C2×L×F/D この場合において、 Lは、小安則第15条第1項の船の長さ(m) Fは、浸水を想定する区画がそれぞれ船首部又は船尾部にある場合において、それぞれ次の値。なお、船尾部とは、Lの中央から船尾側に0.14Lの位置より船尾側の部分をいい、それ以	適正化（知床）

外の部分(船尾側0.14Lの位置より船首側の部分)を船首部という。以下この附則において同じ。

船首部の場合：人を搭載しない状態で船の長さの中央における乾舷(m)から0.096N/(LB)を引いた値(m)。なお、Nは、最大搭載人員(人)、Bは、小安則第2条第2項第1号の船の幅(m)とする。以下同じ。

船尾部の場合：人を搭載しない状態で船尾における最小乾舷(m)から0.096N/(LB)を引いた値

Dは、小安則第102条のD(m)

C1は、浸水を想定する区画がそれぞれ船首部又は船尾部にある場合において、それぞれ次の算式により算定した値。

船首部の場合：0.091又は１/{α(-15.238χ+3.415)}で算出した値

船尾部の場合：0.229又は1/{α(8.571χ+0.082)}で算出した値

この場合において、

αは、1とする。ただし、浸水を想定する区画の容積(m^3)を、当該区画の長さ(m)、B及びDで除した値としても差し支えない。

χは、船首部の場合は-0.5、船尾部の場合は0.5とする。ただし、Lの中央から浸水を想定する区画の中央までの距離(m)Lの中央より船首側をプラス、船尾側をマイナスとする。）とLの比としても差し支えない。

C2は、(2.69-

外の部分(船尾側0.14Lの位置より船首側の部分)を船首部という。以下この附則において同じ。

船首部の場合:人を搭載しない状態で船の長さの中央における乾舷(m)から0.096N/(LB)を引いた値(m)。なお、Nは、最大搭載人員(人)、Bは、小安則第2条第2項第1号の船の幅(m)とする。以下同じ。

船尾部の場合:人を搭載しない状態で船尾における最小乾舷(m)から0.096N/(LB)を引いた値

Dは、小安則第102条のD(m)

C1は、浸水を想定する区画がそれぞれ船首部又は船尾部にある場合において、それぞれ次の算式により算定した値。

船首部の場合:0.091又は1/{α(-15.238χ+3.415)}で算出した値

船尾部の場合:0.229又は1/{α(8.571χ+0.082)}で算出した値

この場合において、

αは、1とする。ただし、浸水を想定する区画の容積(m^3)を、当該区画の長さ(m)、B及びDで除した値としても差し支えない。

χは、船首部の場合は-0.5、船尾部の場合は0.5とする。ただし、Lの中央から浸水を想定する区画の中央までの距離(m)Lの中央より船首側をプラス、船尾側をマイナスとする。）とLの比としても差し支えない。

C2は、(2.69-

5.31(D/B)$^{2)}$)×(0.075/1.025)×(0.5α1α2) この場合において、 α1は、1とする。ただし、浸水を想定する区画の深さ(m)をDで除した値としても差し支えない。 α2は、1とする。ただし、浸水を想定する区画が船体中心線に対称な区画の場合は、浸水を想定する区画の幅(m)をBで除した値を2乗した値としても差し支えない。 ・その他、当該区画の上甲板まで浸水した場合においても小安則第15条第4項各号の要件を満足することを計算により確認した区画 (iii)　(略) (2) 次に掲げる①又は②の措置。 ① 以下の(i)及び(ii)の要件に適合する排水設備（排水ポンプ及び吸排水管より構成されるものをいう。）を当該船舶に備える措置 ② 直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画及び損傷浸水のおそれがある区画(注)すべて（浸水した場合に沈没の可能性が低い区画を除く。）で使用可能な以下の(ii)の要件に適合する可搬式の排水ポンプを当該船舶に備える措置 (注)　(略) (i)　排水設備は、直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画及び損傷浸水のおそれがある区画すべて（浸水した場合に沈没の可能性が低い区画を除く。）に浸水した水を確実に船外に排出できるように配置されていること。	5.31(D/B)$^{2)}$)×(0.075/1.025)×(0.5α1α2) この場合において、 α1は、1とする。ただし、浸水を想定する区画の深さ(m)をDで除した値としても差し支えない。 α2は、1とする。ただし、浸水を想定する区画が船体中心線に対称な区画の場合は、浸水を想定する区画の幅(m)をBで除した値を2乗した値としても差し支えない。 ・その他、当該区画の上甲板まで浸水した場合においても小安則第15条第4項各号の要件を満足することを計算により確認した区画 (iii)　(略) (2)　次に掲げる①又は②の措置。 ①　以下の要件に適合する排水ポンプ及び吸排水管より構成される排水設備を当該船舶に備える措置 ②　直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画及び損傷浸水のおそれがある区画(注)すべてで使用可能な以下の(i)の要件に適合する可搬式の排水ポンプを当該船舶に備える措置 (注)　(略) (i)　排水設備の排水ポンプの容量(手動式の排水ポンプにあっては、1分あたり45ストロークに対する容量)は、当該船舶の船体長さ(小安則第2条第1項第2号の船体長さをいう。以下同じ。）に応じて、それぞれ以下の容量を有するものであるこ	明確化（知床）

<table>
<tr>
<td>
(ii)　排水設備の排水ポンプの容量（手動式の排水ポンプにあっては、1分あたり45ストロークに対する容量）は、当該船舶の船体長さ（小安則第2条第1項第2号の船体長さをいう。以下同じ。）に応じて、それぞれ以下の容量(注)有するものであること。
（注）　2以上の排水ポンプを設置する場合の1の排水ポンプの容量は、船の全体長さに対する当該区画の長さの比率に以下で求める容量を乗じた値以上のものとする。
・船体長さが6m以下の船舶：10L/min以上
・船体長さが6mを超え12m未満の船舶：20L/min以上
・船体長さが12m以上の船舶：30L/min以上
(3)　（略）
</td>
<td>
と。
・船体長さが6m以下の船舶:10L/min以上
・船体長さが6mを超え12m未満の船舶:20L/min以上
・船体長さが12m以上の船舶:30L/min以上
(ii)　排水設備の吸排水管は、直接打ち込みによる浸水のおそれがある上甲板下の区画及び損傷浸水のおそれがある区画に浸水した水を確実に船外に排出できるように配置されていること。
(3)　（略）
</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>
附属書[5]　ガソリン船外機のクランク軸径等の強度基準
1.　（略）
2.　強度計算の方法
(1)　クランク軸
（略）
表2　トルク比 K
<table>
<tr><td colspan="2">シリンダー数</td><td>2サイクル</td><td>4サイクル</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">12</td><td>60° V 型</td><td>－</td><td>1.13</td></tr>
<tr><td>45° V 型</td><td>－</td><td>1.23</td></tr>
</table>
</td>
<td>
附属書[5]　ガソリン船外機のクランク軸径等の強度基準
1.　（略）
2.　強度計算の方法
(1)　クランク軸
（略）
表2　トルク比 K
<table>
<tr><td colspan="2">シリンダー数</td><td>2サイクル</td><td>4サイクル</td></tr>
<tr><td colspan="2">（略）</td><td>（略）</td><td>（略）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">12</td><td>60° V 型</td><td>－</td><td>1.13</td></tr>
<tr><td>45° V 型</td><td>－</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td>適正化（平成4年12月21日付け海検第59号を踏まえた改正。）</td>
</tr>
</table>

（略） (ii)・(iii)　（略） (2)・(3)　（略）	（略） (ii)・(iii)　（略） (2)・(3)　（略）	
附属書[11]　低水温となるおそれのある水域を航行する小型船舶の取扱いについて ２．　（略） (1)　（略） (2)　（略） (i) 小安則第７条第１項の規定に適合する「水密構造の全通甲板又はこれに準ずる水密構造の甲板」を設けている船舶（小安則第７条第３項の規定によりコックピットを設けた船舶を含む。）。この場合において、当該甲板に設ける開口のコーミング（出入口等の下縁）及び閉鎖装置は、小安則第８条、第10条又は第11条の規定に適合するものであること。ただし、「窓」に使用するガラス材料、板厚の規定（小安則心得10.2(c)（小安則心得11.2(a)において準用する場合を含む。）の要件）については、適用しなくても差し支えない。 (ii)～(v)　（略） (3)・(4)　（略）	附属書[11]　低水温となるおそれのある水域を航行する小型船舶の取扱いについて ２．　（略） (1)　（略） (2)　（略） (i) 小安則第７条第１項の規定に適合する「水密構造の全通甲板又はこれに準ずる水密構造の甲板」を設けている船舶。この場合において、当該甲板に設ける開口のコーミング（出入口等の下縁）及び閉鎖装置は、小安則第８条、第10条又は第11条の規定に適合するものであること。ただし、「窓」に使用するガラス材料、板厚の規定（小安則心得10.2(c)（小安則心得11.2(a)において準用する場合を含む。）の要件）については、適用しなくても差し支えない。 (ii)～(v)　（略） (3)・(4)　（略）	明確化（知床）
心得附則（令和7年12月24日） （施行期日） 本改正後の心得は、公布の日から施行する。		

施行規則心得（船舶検査心得 1-1 船舶安全法施行規則）に、次の附属書[4]「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針、及び附属書[5]アンカーハンドリングウインチのための「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針を加える。

附属書[4]　「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針

I.　構成

「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書と図面」については、次の全ての書類等を含むものとする。

1.　保守、点検及び運転試験に係る留意事項（II.3.の要件を記載した文書。）
2.　保守の説明書（II.4.の要件を記載した文書）
3.　保守点検の記録（II.5.の要件を満たす「記録様式」及び「実際の記録」。）
4.　操作の説明書（II.6.の要件を記載した説明書。）
5.　揚貨装置の配置図及び構造図
6.　揚貨装置の動力の系統図
7.　揚貨装置の概要（次の要目を記載した書類。）
　(1)　製造者の名称及び住所
　(2)　型式名及び型式番号
　(3)　製造番号
　(4)　製造年月日及び設置年月日
　(5)　電源の配電方式及び電圧
　(6)　ワイヤの仕様
　(7)　制限荷重
　(8)　管海官庁の略符及び検査番号（該当する場合に限る。）
8.　リービングのブロックリスト及びリギング配置の計画書（該当する場合に限る。）[3.3.5]
9.　揚貨装置が故障した場合に技術的助言を入手することができる連絡先リスト

II.　作成について

1.　一般

(1)　国際航海に従事する船舶における「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成については、この附属書の他、MSC.1/Circ.1663「揚貨装置のためのガイドライン」を参照すること。

(2)　[　　] については、MSC.1/Circ.1663 における規定番号を示す。

(3)　保守、検査及び運転試験並びにこれらの実施間隔については、製造者の推奨、業界標準及び指針、又は船舶安全法（以下「法」という。）第 8 条に基づく船級協会の要件並びに推奨に従うものとし、船舶及び揚貨装置等の運用状況等に関連する要因を考慮すること。[3.5.1.1] [4.6.1]

(4)　揚貨装置の保守の説明書及び操作の説明書は、製造者から提供されたものであること。ただし、船舶に搭載している揚貨装置について、製造者から関連資料が入手できない場合には、適切な第三者が提供したものとすることができる。[3.5.2.1、3.6.2.1]

2. 用語

MSC.1/Circ.1663 における用語は、次のとおりとする。

(1) 「船舶検査官等（Competent person）」とは、本ガイドラインに基づく業務を遂行するため必要な知識及び経験を有する船舶検査官又は法第 8 条の船級協会により検査員として認められた者をいう。[2.1]

(2) 「点検（Inspection）」とは、揚貨装置又はこれに接続する揚貨装具について、安全に使用を継続するため適切な作動状態にあることを確認するため、有責者が実施する点検をいう。[2.2]

(3) 「有責者（Responsible person）」とは、SOLAS 条約附属書第 IX 章第 1 規則で定義される者であり、船長又は会社により任命され、揚貨装置に関するガイドラインに基づく業務の実施に必要な知識及び経験を有する者をいう。[2.3]

(4) 「検査（Thorough examination）」とは、揚貨装置及びこれに接続する揚貨装具が、主管庁の適用要件に適合しているか否かを判定するため、船舶検査官等が実施する詳細な検査をいう。[2.4]

(5) 「認証（Certified）」とは、揚貨装置及びこれに接続する揚貨装具について、船舶検査官等により当該要件への適合性が検証され、かつ証明されていることをいう。[2.5]

(6) 「保守（Maintenance）」とは、揚貨装置及びこれに接続する揚貨装具について、これらが継続して安全に使用できる適切な作動状態を保持するため、有責者が実施する作業をいう。[2.6]

(7) 「運転試験（Operational testing）」とは、揚貨装置及びこれに接続する揚貨装具等の構成品について、その動作及び機能が正常であることを確認するため、有責者が実施する試験をいう。[2.7]

(8) 「荷重試験（Load test）」とは、船舶検査官等の立会いの下で、揚貨装置及びこれに接続する揚貨装具並びに支持構造の妥当性を確認するために、制限荷重（SWL）を超える荷重で行う試験をいう。[2.8]

(9) 「制限荷重（SWL）」とは、特定の作業条件において、揚貨装置又は揚貨装具の付属品が認められた半径で吊り上げることができる最大静荷重をいう。[2.9]

(10) 「試験及び検査証明書（Certificate of test and thorough examination）」とは、揚貨装置及び揚貨装具の試験並びに検査に合格した後、船舶検査官等によって発行される証明書をいう。[2.10]

3. 保守、点検及び運転試験に係る留意事項

(1) 全ての揚貨装置及びこれに接続して使用する揚貨装具（以下「揚貨装置等」という。）について、海洋環境条件により重大かつ加速的な劣化及び腐食が生じるおそれがあることを考慮し、これに応じた点検及び保守体制を構築し、実施すること。[3.5.1.2] [4.6.2]

(2) 揚貨装置等の点検及び保守について、高所作業、閉囲された場所への立入りその他の危険作業を考慮し、当該作業の実施手順（安全な接近の確保を含む。）を策定すること。[3.5.1.3] [4.6.3]

(3)　留意すべき事項の例は、次のとおりとすること。

(i)　揚貨装置［3.5.1.4］

（イ）　主要構造部材の腐食・損傷

クレーンジブ、クレーンハウジング（旋回柱）、台座、基礎及び基礎接続部（溶接部及び接合部のボルトを含む。）

（ロ）　機械部品の摩耗・腐食・損傷

ウインチ、油圧シリンダ、旋回ベアリング、シーブ、ピンその他これに類するもの

（ハ）　安全・保護・制限装置における適切な設定と機能確認

（ニ）　揚貨装置全体の状態及び機能の適正性

特に油圧・空気圧装置、シリンダ、モータ、ホース、配管、ウインチ、ブレーキ、ドラム

（ホ）　揚貨装置に付属する保守用作業台及びその延長部（特に支持ブラケット及びその溶接部分）

(ヘ)ワイヤの試験に関する証明書類及びその識別

(ii)　揚貨装具［4.6.5］

（イ）　揚貨装具の摩耗、腐食、損傷及び機能が正常であること

（ロ）　構成部品の破損、摩耗又は腐食したチェーン鎖その他これに類するもの（終端部を含む。）

（ハ）　揚貨装具の認証及び識別

（ニ）　物理的又は化学的劣化（環境に暴露することによる劣化を含む。）

(4)　揚貨装置等の保守及び点検の間隔は、船舶及び揚貨装具等の運転特性などを考慮し、法定要件、製造事業者の推奨、業界標準及びガイドライン、若しくは法第 8 条の船級協会（該当する場合に限る。）の要求事項又は管海官庁の要求事項に従うものとすること。[3.5.1.1] [4.6.1]

(5)　損傷、破断、摩耗又は腐食したロープ（端末部を含む。）について、製造者の推奨、関連業界標準、国際標準（例：ISO 4309:2017「クレーン用ワイヤロープの取扱い、保守、点検及び廃棄」）及び法第 8 条に基づく船級協会（該当する場合に限る。）の要件に従って点検し、廃棄すること。[3.5.1.5]

(6)　次の故障した揚貨装置及びこれに接続して使用する揚貨装具（以下「故障した揚貨装置等」という。）に関する事項。

(i)　点検の結果、有責者が揚貨装置の運転を適当でないもの、又は法令要件に適合していないものと認めた場合、当該故障した揚貨装置等について、不備が是正されるまでの間、使用を禁止しなければならないこと。[3.5.1.6] [4.6.6]

(ii)　故障した揚貨装置等には「使用禁止」であることを明確に表示し、「使用を禁止する旨を標示した年月日」を船舶安全法施行規則（以下「施行規則」という。）第 24 号様式に記録し、その他関係する詳細情報を船上で使用する書類に記録すること。[3.5.1.6] [4.6.6]

(iii)　故障した揚貨装置等の使用を禁止している間、次の措置を講じること。[3.5.1.6] [4.6.6]

(イ) 安全な航海の計画立案及び実施に当たり、故障した揚貨装置等の取扱いを考慮すること。[5.1]

(ロ) 故障した揚貨装置等を操作することを禁止するための措置を講じること。[5.2]

(ハ) 適切な固縛用具又は移動防止のための用具を使用し、故障した揚貨装置等及びその構成部品の意図しない移動を防止すること（該当する場合に限る。）。[5.3]

(ニ) 故障した揚貨装置等を、使用中の揚貨装具とは別に保管し、故障中であることを標示すること。[5.4]

(ホ) 故障した揚貨装置等について、次の記録を施行規則第 24 号様式中に年月日その他必要事項を記録し、その他関係する詳細情報を船上で使用する書類に記録すること。[5.5]

1) 故障した揚貨装置等：第 24 号様式(5)揚貨装置の使用禁止の記録

2) 揚貨装置等に接続して使用する故障した揚貨装具：第 24 号様式(6)揚貨装具の使用禁止の記録

4. 保守の説明 [3.5.2.2]

揚貨装置の保守の説明については、次の事項を含めること。

(1) 揚貨装置に特有の「点検体制及び保守計画の説明」、「点検表」及び「検査及び保守の実施に用いる主要な工具及びその他の関連物品の一覧」

(2) 定期的な保守及び修理に関する手順

(3) 技術的な保守情報

(4) 推奨する潤滑剤又は潤滑油及びフィルタ交換に関する情報

(5) 旋回ベアリングの保守に関する情報（該当する場合に限る。）

(6) 「交換可能な部品又は構成品の一覧」並びに「当該部品又は構成品の検査、保守及び交換の手順」

(7) 予備品の入手先の一覧

(8) 点検及び保守の記録のための標準様式

(9) 「運転試験の手順」及び「運転前後の試験検査手順」

(10) 「点検時に特に注意を要する構成品の一覧」及び「構成品の点検及び保守の手順」

(11) 「構成品及び機器の交換」及び「開放整備の推奨間隔」

(12) 塗装及び防食システムの保持に関する情報

(13) 揚貨装置が長期間運転されない場合における特別な点検及び保守に関する情報

5. 保守及び点検の記録 [3.5.3] [4.7.2]

(1) 揚貨装置等及び揚貨装置の構成部品及び構造部材について、定期的な点検及び保守に関する記録を作成し、船内に備え置くこと。

(2) 次の点検及び保守の記録並びにその詳細に関すること。

(i) 必要な情報を含むものであり、明確に判読でき、かつ、有責者により認証されている場合に限り、任意の様式で作成することができること。

(ii) 製造者の推奨事項を活用すること。

6. 操作の説明

(1) 揚貨装置、これに接続して使用する揚貨装具その関連装置を操作する者は、資格を有し、当該装置に習熟し、かつ船長により承認されていること。[3.6.1.1] [4.5]

(2) 揚貨装置の操作に従事する全ての者は、作業中における自らの役割を理解し、特に、作業の開始、調整又は停止に必要となる信号又は合図について理解していること。[3.6.1.2]

(3) 揚貨装置の操作に従事する者は、作業に適した個人用保護具を装着すること。[3.6.1.3]

(4) 揚貨装置の操作は、特定された危険性を最小化するよう計画し、監督し、実施すること。[3.6.1.4]

(5) 手順及び指示は、揚貨装置の特定の型式に関連するものであり、作業手順書に記載すること。[3.6.1.5]

(6) 揚貨装置の使用に際しては、船体の動揺及び傾斜、風速（突風を含む）、氷雪等の環境条件、並びに揚貨装置の制限事項（例えば、定格荷重及び旋回半径）等の制限条件を十分に考慮すること。[3.6.1.6]

(7) 揚貨装置の操作の関係者と、他の船舶又は海洋施設との間の関係者間において、効果的な連絡体制を確保すること。[3.6.1.7]

(8) 揚貨装置及び作業区域への安全な接近手段を確保し、当該作業の関係者のための安全区域を設けること。[3.6.1.8]

(9) 揚貨装置の運用計画及び手順を策定する際には、ワイヤが人員又は近接する構造物に接触しないように考慮すること。[3.6.1.9]

(10) 揚貨装置の安全な運用のための手順及び措置について、適用可能な法令、国際基準及び労働安全衛生に関する実務を考慮すること。[3.6.1.10]

(11) 揚貨装置を操作する者は、揚貨装置の運用に関する特定の指示について「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」を参照すること。[3.6.1.11】

(12) 次の情報に関すること。[3.6.2.2]

(i) 設計、運転及び環境に関する制限事項

(ii) 適切な揚貨装具（該当する場合に限る。）

(iii) 安全に関する指示

(iv) 運転手順（該当する場合には緊急時の手順を含む。）

附属書[5]　アンカーハンドリングウインチのための「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成の指針

I. 構成

アンカーハンドリングウインチのための「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書と図面」については、次の全ての書類等を含むものとする。

1. 非常用錨離脱装置による非常解放に際しての留意事項（Ⅱ.3.の項目を記載した文書。）
2. 保守、点検及び運転試験に係る留意事項（Ⅱ.4.の要件を記載した文書。）
3. 保守の説明書（Ⅱ.5.の要件を満たす説明書。）
4. アンカーハンドリングウインチの保守点検の記録（Ⅱ.6. の要件を満たす「記録様式」及び「実際の記録」。）
5. 操作の説明書（Ⅱ.7.の要件を満たす説明書。）
6. アンカーハンドリングウインチの配置図及び構造図
7. アンカーハンドリングウインチの動力の系統図（電線系統図、油圧配管系統図等）
8. 次の要目を記した書類
   (1) 製造者の名称及び住所
   (2) 型式名及び型式番号
   (3) 製造番号
   (4) 製造年月日及び設置年月日
   (5) 電源の配電方式及び電圧
   (6) ワイヤの仕様
   (7) 最大ブレーキ保持能力（メトリックトン）
   (8) 最大ライン引張力（メトリックトン）
   (9) 静的ボラードプル力（メトリックトン）
   (10) 管海官庁の略符及び検査番号（該当する場合に限る。）
   (11) ドラムの寸法
   (12) ウインチ速度
9. リービングのブロックリスト及びリギング配置の計画書（該当する場合に限る。）[4.2.2.2]
10. アンカーハンドリングウインチが故障した場合に技術的助言を入手することができる連絡先

II. 作成について

1. 一般

(1) アンカーハンドリングウインチのための「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」の作成については、この附属書の他、MSC.1/Circ.1662「アンカーハンドリングウインチのためのガイドライン」を参照すること。

(2) [　　] については、MSC.1/Circ.1662 における規定番号を示す。

(3) 保守、検査及び運転試験並びにこれらの実施間隔については、製造者の推奨、業界標準及

び指針、又は法第 8 条に基づく船級協会の要件並びに推奨に従うものとし、船舶及びアンカーハンドリングウインチ等の運用状況等に関連する要因を考慮すること。[3.5.1] [4.6.1]

(4) アンカーハンドリングウインチの「保守説明書」及び「操作説明書」は、製造者から提供されたものであること。ただし、船舶（国際航海に従事する船舶にあつては、令和 8 年 1 月 1 日より前に建造され、又は建造に着手された船舶に限る。）に搭載しているアンカーハンドリングウインチについて、製造者から関連資料が入手できない場合には、適切な第三者が提供したものとすることができること。[3.5.2.1] [3.6.2.1]

2. 用語

MSC.1/Circ.1662 における用語は、次のとおりとする。

(1) 「最大ブレーキ保持力（Brake holding force）」とは、設計上ウインチブレーキが保持できる最大の力をいう。[2.1]

(2) 「ブレーキ性能（Brake holding capacity）」とは、ウインチのブレーキがスリップすることなく耐えられる最大の引張力をいう。[2.2]

(3) 「最大ライン引張力（Maximum line pull）」とは、ウインチがライン（索又は錨鎖等）を牽引できる最大の持続力をいう。[2.3]

(4) 「静的ボラードプル力（Static bollard pull）」とは、船舶が最大出力（最大連続定格（MCR）100%）、前進速度 0 ノットの状態で発生させることができる最大の持続可能な牽引力をいう。[2.4]

(5) 「ワイヤ（wire）」とは、アンカーハンドリングウインチによって、アンカーをハンドリングするために使用する専用のロープ（ワイヤロープ、合成繊維索又はチェーンケーブル）をいう。この場合、ワイヤは揚貨装具に接続するものを含むことができるものとする。[2.5]

(6) 「チェーンストッパ（Chain stopper）」とは、ウインチドラムに作用する負荷を軽減するため、ワイヤの一部を固定して保持するために使用するものをいう。[2.6]

(7) 「船舶検査官等（Competent person）」とは、本ガイドラインに基づく業務を遂行するため必要な知識及び経験を有する船舶検査官又は法第 8 条の船級協会により検査員として認められた者をいう。[2.7]

(8) 「点検（Inspection）」とは、アンカーハンドリングウインチ又はこれに接続する揚貨装具について、安全に使用を継続するため適切な作動状態にあることを確認するため、有責者が実施する点検をいう。[2.8]

(9) 「有責者（Responsible person）」とは、SOLAS 条約附属書第 IX 章第 1 規則で定義される者であり、船長又は会社により任命され、アンカーハンドリングウインチに関するガイドラインに基づく業務の実施に必要な知識及び経験を有する者をいう。[2.9]

(10) 「検査（Thorough examination）」とは、アンカーハンドリングウインチ及びこれに接続する揚貨装具が、主管庁の適用要件に適合しているか否かを判定するため、有資格者が実施する詳細な検査をいう。[2.10]

(11) 「認証（Certified）」とは、アンカーハンドリングウインチ又はこれに接続する揚貨装具について、検査官等により当該要件への適合性が検証され、かつ証明されていることをいう。

[2.11]

(12) 「保守（Maintenance)」とは、アンカーハンドリングウインチ及びこれに接続する揚貨装具について、これらが継続して安全に使用できる適切な作動状態を保持するため、有責者が実施する作業をいう。[2.12]

(13) 「運転試験（Operational testing)」とは、アンカーハンドリングウインチ及びこれに接続する揚貨装具等の構成品について、その動作及び機能が正常であることを確認するため、有責者が実施する試験をいう。[2.13]

(14) 「荷重試験（Load test)」とは、アンカーハンドリングウインチの構造の健全性及び支持構造への取り付け状態又はその妥当性を確認するため、船舶検査官等の立会いの下で、最大ライン引張力を超える荷重を負荷して実施する試験をいう。[2.14]

3. 非常用錨離脱装置による非常解放に際しての留意事項 [3.1.7.6]

(1) 非常用錨離脱装置による非常解放の後、アンカーハンドリングウインチの全系統について、損傷又は劣化の兆候がないか点検すること。

(2) アンカーハンドリングウインに損傷又は劣化が認められた場合には、当該ウインチを再使用する前に補修を行うこと。

4. 保守、点検及び運転試験に係る留意事項

(1) 全てのアンカーハンドリングウインチ、これに接続して使用する揚貨装具その関連装置（以下「アンカーハンドリングウインチ等」という。）について、海洋環境条件により重大かつ加速的な劣化及び腐食が生じるおそれがあることを考慮し、これに応じた点検及び保守体制を構築するとともに実施すること。[3.5.1.2] [4.6.2]

(2) アンカーハンドリングウインチ及び関連設備の点検及び保守について、高所作業、閉囲された場所への立入りその他の危険作業を考慮し、当該作業の実施手順（安全な接近の確保を含む。）を策定すること。[3.5.1.3]

(3) 留意すべき事項の例については、次のとおりとすること。[3.5.1.4]

(i) 揚貨装置 [3.5.1.4]

(イ) 主要構造部材の腐食及び損傷 [3.5.1.4]

ウインチフレーム、支持構造部材（ベッドプレート)、ドラム、基礎及び基礎接続部（溶接部及び接合部のボルトを含む。）

(ロ) 機械部品の摩耗、腐食及び損傷

油圧又は空気圧シリンダ、ピン、ウインチドラム、チェーンホイール、スプーリング装置、クラッチ、軸受、ローラ、軸、歯車、ブレーキその他これに類するもの

(ハ) 安全装置、保護装置及び制限装置における適正設定及び機能確認

(ニ) アンカーハンドリングウインチ全体の状態及び機能の適正性

特に、配管・ホース、油圧装置、スプーリング装置、モータ、電気設備及び制御システム

(ホ) アンカーハンドリングウインチへの安全な接近のための付属する保守用作業台及び

その延長部

アンカーハンドリングウインチの作業台等の腐食及び損傷（特に支持ブラケット及びその溶接部分）

(ヘ) 全てのワイヤの証明書類及び識別

(ii) 揚貨装具 [4.6.5]

(イ) 揚貨装具の摩耗、腐食、損傷及び機能が正常であること

(ロ) 構成部品の破損、摩耗又は腐食したチェーン鎖その他これに類するもの（終端部を含む。）

(ハ) 揚貨装具の認証及び識別

(ニ) 物理的又は化学的劣化（環境に暴露することによる劣化を含む。）

(4) 揚貨装置等の保守及び点検の間隔は、船舶及び揚貨装具の運転特性などを考慮し、法定要件、製造事業者の推奨、業界標準及びガイドライン、若しくは船舶安全法（以下「法」という。）第 8 条の船級協会（該当する場合に限る。）の要求事項又は管海官庁の要求事項に従うものとすること。[4.1]

(5) 損傷、破断、摩耗又は腐食したワイヤ（端末部及び揚貨装具との接続部を含む）については、製造者の推奨事項、関連する業界標準、国際規格又は法第 8 条に基づく船級協会（該当する場合に限る。）の要件に従って点検し、廃棄すること。[3.5.1.5]

(6) 次の故障したアンカーハンドリングウインチの及び当該ウインチと接続して使用する揚貨装具（以下「故障したウインチ等」という。）に関する事項。

(i) 点検の結果、有責者がアンカーハンドリングウインチの運転を適当でないもの、又は法令要件に適合していないものと認めた場合、当該故障したウインチ等について、不備が是正されるまでの間、使用を禁止しなければならないこと。[3.5.1.6] [4.6.6]

(ii) 故障したウインチ等には「使用禁止」であることを明確に表示し、「使用を禁止する旨を標示した年月日」を船舶安全法施行規則（以下「施行規則」という。）第 24 号様式に記録し、その他関係する詳細情報を船上で使用する書類に記録すること。[3.5.1.6] [4.6.6]

(iii) 故障したウインチ等の使用を禁止している間、次の措置を講じること。[3.5.1.6] [4.6.6]

(イ) 安全な航海の計画立案及び実施に当たり、故障したウインチ等の取扱いを考慮すること。[5.1]

(ロ) 故障したウインチ等を操作することを禁止するための措置を講じること。[5.2]

(ハ) 適切な固縛用具又は移動防止のための用具を使用し、故障したウインチ等及びその構成部品の意図しない移動を防止すること（該当する場合に限る）。[5.3]

(ニ) 故障したウインチ等を、使用中の揚貨装具とは別に保管し、故障中であることを標示すること。[5.4]

(ホ) 故障したウインチ等について、次の施行規則第 24 号様式中に年月日その他必要事項を記録し、その他関係する詳細情報を船上で使用する書類に記録すること。[5.5]

1) 故障したアンカーハンドリングウインチ：施行規則第 24 号様式(5)揚貨装置の使用禁止の記録

2) アンカーハンドリングウインチに接続して使用する故障した揚貨装具：施行規則第

24 号様式(6)揚貨装具の使用禁止の記録

5. 保守の説明 [3.5.2.2]

アンカーハンドリングウインチの保守の説明については、次の事項を含めること。

(1) アンカーハンドリングウインチに特有の「点検体制及び保守計画の説明」、「点検表」及び「検査及び保守の実施に用いる主要な工具及びその他の関連物品の一覧」

(2) 定期的な保守及び修理に関する手順

(3) 技術的な保守情報

(4) 推奨する潤滑剤又は潤滑油及びフィルタ交換に関する情報

(5) 旋回ベアリングの保守に関する情報（該当する場合に限る。）

(6) 「交換可能な部品又は構成品の一覧」並びに「当該部品又は構成品の検査、保守及び交換の手順」

(7) 予備品の入手先の一覧

(8) 検査及び保守の記録のための標準様式

(9) 「運転試験の手順」及び「運転前後の試験検査手順」

(10) 「点検時に特に注意を要する構成品の一覧」及び「構成品の点検及び保守の手順」

(11) 「構成品及び機器の交換」及び「開放整備の推奨間隔」

(12) 塗装及び防食システムの保持に関する情報

(13) アンカーハンドリングウインチが長期間運転されない場合における特別な点検及び保守に関する情報

6. 保守及び点検の記録 [3.5.3] [4.7.2] [4.7.2]

(1) アンカーハンドリングウインチ等及びアンカーハンドリングウインチの構成部品及び構造部材について、定期的な点検及び保守に関する記録を作成し、船内に備え置くこと。

(2) 次の点検及び保守の記録並びにその詳細に関すること。

(i) 必要な情報を含むものであり、明確に判読でき、かつ、有責者により認証されている場合に限り、任意の様式で作成することができること。

(ii) 製造者の推奨事項を活用すること。

7. 操作の説明

(1) アンカーハンドリングウインチ、これに接続して使用する揚貨装具その関連装置を操作する者は、資格を有し、当該装置に習熟し、かつ船長により承認されていること。[3.6.1.1] [4.5]

(2) アンカーハンドリングウインチの操作に従事する全ての者は、作業中における自らの役割を理解し、特に、作業の開始、調整又は停止に必要となる信号又は合図について理解していること。[3.6.1.2]

(3) アンカーハンドリングウインチの操作に従事する者は、作業に適した個人用保護具を装着しなければならないこと。[3.6.1.3]

(4) アンカーハンドリングウインチの操作は、特定された危険性を最小化するよう計画し、監督し、実施すること。[3.6.1.4]

(5) 手順及び指示は、アンカーハンドリングウインチの特定の型式に関連するものであり、作業手順書に記載すること。[3.6.1.5]

(6) 船体の動揺、傾斜、環境条件（海象を含む。）、最大風速、突風、氷雪の付着等の運用制限条件、及びアンカーハンドリングウインチの制限（最大ライン引張力、最大ブレーキ保持力等）について、十分に考慮すること。[3.6.1.6]

(7) アンカーハンドリングウインチの操作の関係者と、他の船舶又は海洋施設との間の関係者間において、効果的な連絡体制を確保すること。[3.6.1.7]

(8) アンカーハンドリングウインチ及び作業区域への安全な接近手段を確保し、当該作業の関係者のための安全区域を設けること。[3.6.1.8]

(9) アンカーハンドリングウインチの運用計画及び手順を策定する際には、ワイヤが人員又は近接する構造物に接触することによる事故若しくはインシデントの発生を防止することを考慮すること。[3.6.1.9]

(10) アンカーハンドリングウインチの安全な運用のための手順及び措置について、適用可能な法令、国際基準及び労働安全衛生に関する実務を考慮すること。[3.6.1.10]

(11) アンカーハンドリングウインチを操作する者は、アンカーハンドリングの運用に関する特定の指示について「揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面」を参照すること。[3.6.1.11]

(12) 非常用錨離脱装置による錨の解放操作及び非常ブレーキ操作に関する定期的な訓練について、計画的な保守計画に含めること。[3.6.1.12]

(13) 次の情報に関すること。[3.6.2.2]

(i) 設計、運転及び環境に関する制限事項

(ii) 適切な揚貨装具（該当する場合に限る。）

(iii) 安全に関する指示

(iv) 運転手順（該当する場合には緊急時の手順を含む。）

令和７年12月
国土交通省
海事局安全政策課

船舶設備規程等の一部改正等に伴う船舶検査心得の一部改正について

１．改正の背景・経緯

ＳＯＬＡＳ条約附属書（以下「SOLAS 条約」という。）の改正案が令和８年１月１日に発効予定であることに伴い、同条約の改正内容を担保するため、「船舶設備規程（昭和９年逓信省令第６号）等」及び「船橋からの視界及び船橋に設ける窓の要件を定める告示（平成10年運輸省告示第337号）等」について、次の改正を行った。これらの改正に伴い、その詳細要件を規定する必要がある。

① 船上揚貨装置及びアンカーハンドリングウィンチの安全基準の義務化
② 電子傾斜計の搭載義務化
③ 極海を航行する小型船舶又は漁船への安全対策の適用拡大
④ ロールオン・ロールオフ旅客船等への火災安全対策の強化
⑤ フッ素系物質（PFOS）含有泡消火剤の船舶への搭載禁止

また、IMO 海上安全委員会で合意された次の改訂等を踏まえた制度運用が必要となっている。

⑥ 国際救命設備（LSA）コードの改訂
⑦ 国際ガス燃料船安全（IGF）コードの改訂及び統一解釈の制定
⑧ IMO 塗装性能基準の改訂
⑨ 船内騒音コードの統一解釈の改訂

更に、知床遊覧船事故を踏まえ、小型旅客船等の安全対策を強化するため、船舶区画規程等において、旅客輸送貨物船等に一区画可浸の要件や位置保持型膨脹式救命いかだの備え付け等を義務付ける改正を行っているところ、これらの要件の一部について、⑩明確化を図る必要がある。

このため、船舶検査心得について、これらに対応するための改正を行うとともに、⑪その他所要の改正を合わせて行うこととする。

２．改正の概要

(1) 1-1 船舶安全法施行規則

① その他の乗船者の明確化（1.⑪関連）
　船員法に基づく「船員」は「その他の乗船者」に該当しないことを明確にする。

② 揚貨装置の取扱い及び保守に関する説明書及び図面の詳細要件(1.①関連)
　説明書及び図面の記載内容等の詳細を定める。

③ 制限荷重決定時に実施する荷重試験における揚貨装具の要件(1.①関連)

揚貨装具の制限荷重決定時に実施する荷重試験において、適用すべき荷重を決定するため、対象となる揚貨装具の詳細を定める。

④　揚貨装置及び揚貨装具に標示すべき安全に関わる事項（1.①関連）

標示すべき安全情報の詳細を定める。

(2)　2-1 船舶構造規則（1.④関連）

暴露甲板上の車両甲板区域に固定式放水モニター（固定消火装置）を設置する場合に、当該区域における排水設備の要件の詳細を定める。

(3)　2-1-5 船体の強度を保持するための構造の基準等を定める告示（1.⑧関連）

「海水バラスト専用タンク及びバルクキャリアの二重船側部」並びに「原油タンカーの貨物油タンク」における保護塗装性能基準に基づく塗装検査員が有すべき資格のうち、その一部の名称を改める。

(4)　2-3 船舶防火構造規則（1.④関連）

①　旅客船における暴露甲板に設ける車両甲板区域の詳細要件

「救命艇又は救命いかだの積付場所及び乗艇場所」、「招集場所」若しくは「脱出経路を形成する暴露部の階段及び開放された甲板」又は「居住区域等」から、暴露甲板に車両甲板区域を設けてはならない範囲の詳細を定める。

②　旅客船の車両甲板区域と面する外板に設ける開口の詳細要件

「救命艇又は救命いかだの積付場所及び乗艇場所」、「招集場所」若しくは「脱出経路を形成する暴露部の階段及び開放された甲板」又は「居住区域等」から、開口を設けてはならない外板（車両甲板区域に面するものに限る。）の範囲の詳細を定める。

③　国際航海に従事しない船舶への準用範囲

車両積載区域の開口の配置要件（船舶防火構造規則第 10 条第 4 項及び第 10 条の２）について、国際航海に従事しない船舶に準用する範囲を定める（全近海以上は、Ro-Ro 車両区域のみに適用し、限定近海船は救命設備及び招集場所のみ適用する。）。

(5)　2-3-2 船舶の防火構造の基準を定める告示（1.④関連）

車両甲板区域で発生した火災の影響を最小化するため、船舶の主機、発電機又は非常用発電機のための通風装置の配置要件を定める。

(6)　3-1 船舶設備規程

①　極海を航行する船舶への安全設備の搭載義務対象船舶の拡大（1.③関連）

省令改正によって適用対象を「小型な船舶」又は「漁船」等にも拡大したため、心得においても「極海域航行船」を「極海域航行船等」に改める。

②　ロールオン・ロールオフ旅客船の監視装置の明確化（1.⑪関連）

船舶設備規程第 146 条の 45 で定める監視装置(ランプドア閉鎖の監視)と第 146 条の 46 で定めるロールオン・ロールオフ旅客船に備える監視装置(荷崩れの監視)について、兼用可能であることを明確にする。

③　揚貨装置における安全要件の適用対象の明確化(1.①関連)

SOLAS 条約改正及びガイドライン策定により明確化された安全要件の

適用対象となる揚貨装置を定める。

④　アンカーハンドリングウインチの性能要件(1.①関連)

アンカーハンドリングウインチの性能要件の詳細を定める。

⑤　電波法施行規則等の改正に伴う一般無線通信に関する引用条文改正(1.⑪関連)

総務省告示第 341 号（令和７年９月 30 日公布、同日施行。）が廃止されたことから、船舶検査心得において当該条文を引用している規定を改める。

⑥　船内騒音コードの見直し(1.⑨関連)

騒音測定機器の要件等を明確にする。

(7)　3-1-5 船舶の操舵の設備の基準を定める告示(1.⑪関連)

当該規定で引用する規則の一部名称に不適切なものがあったことから、適正化する。

(8)　3-1-6 航海用具の基準を定める告示

①　電子傾斜計の性能要件(1.②関連)

電子傾斜計の性能要件の詳細を定める。

②　航海情報記録装置の性能要件の追加(1.②関連)

記録すべき事項として電子傾斜計から取得する航海情報を追加する。

③　監視装置の性能要件の追加(1.④関連)

監視装置の性能要件として、録画機能等を追加する。

(9)　3-2 船舶救命設備規則

①　救命艇の離脱装置の動作条件の明確化(1.⑥関連)

荷重支持、操作制限及び指示計表示に関する安全要件を明確にする。

②　救命胴衣着用時の水中での浮遊姿勢の明確化(1.⑥関連)

浮遊姿勢について「口」を水面から出す姿勢を「鼻及び口」を水面から出す姿勢に改める。

③　救命艇揚卸装置における救命艇の降下速度の見直し(1.⑥関連)

救命艇及び救助艇の降下速度について、最小降下速度を 1.0m/s（計算により、これより遅くなる場合あり。）かつ最大降下速度を 1.3 m/s 以下とすることを定める。

④　プラットフォームを有する降下式乗込装置の照明の見直し(1.⑪関連)

SOLAS 条約の要件との整合を図るため、プラットフォームにおける照明の設置要件を削除する。

⑤　救命浮器における再帰反射材の配置の明確化(1.⑪関連)

救命設備規則心得附属書［３］との整合を図るため、再帰反射材の取付方法及び中心間隔等の要件を明確にする。

⑥　沿海区域を航行区域とする第４種船への救命浮器の搭載対象の明確化(1.⑩関連)

当該船舶が「旅客輸送船である場合」又は「旅客輸送船であり、かつ要件を満たす場合」には、救命艇又は救命いかだに代えて救命浮器を備えることができることを明確にする。

(10)　3-3 船舶消防設備規則

① 第２種船における固定式放水モニターの性能要件(1.④関連)

近海区域を航行区域とする第２種船における固定式放水モニターの設置要件を定める。

② 調理室レンジの排気用ダクトのための消火装置における起動方法の追加(1.⑪関連)

当該消火装置について、SOLAS 条約で規定される手動による起動方法の要件を追加する。

③ 第２種船における複合式火災探知器等の設置要件(1.④関連)

近海区域、沿海区域又は平水区域を航行区域とする第２種船における複合式火災探知器等の設置要件を定める。

④ 複合探知器の設置要件(1.④関連)

複合探知器を備え付ける場合の設置間隔等を定める。

(11) 3-3-2 **船舶の消防設備の基準を定める告示**(1.④関連)

① 旅客船のロールオン・ロールオフ貨物区域等に固定式水系消火装置を設置する場合の表示

当該区域に固定式水系消火装置を設置する際、蓄光材を用いた区画識別表示の配置等を定める。

② 固定式消火モニターの性能要件

火災から保護する対象となる保護区域、放水能力及び給水ポンプの要件等の詳細を定める。

③ 火災探知機の種類の追加

船舶で使用できる火災探知器として、熱探知器の一つとして「定温式感知線型感知器」(linear heat detectors)、火災による熱及び煙の両方を検知できる「熱煙複合式スポット型感知器」(Combined smoke and heat (Type of detector))を追加する。

④ ロールオン・ロールオフ旅客船に備え付ける火災探知装置の警報

当該警報装置は、誤解を防ぎ、迅速に発報し、認識を妨げないものであること等を定める。

(12) 4-3 **船舶区画規程**(1.⑪関連)

旅客輸送貨物船等に関する特別規定は、旅客定員の有無にかかわらず、船舶設備規程第 311 条の 21 の２の告示で定める船舶を定める告示（令和６年国土交通省告示第 223 号）に定める船舶に適用されることを踏まえ、適正化する。

(13) 6-1 **船舶機関規則**(1.⑦関連)

① 極低温用材料に高マンガンオーステナイト鋼の追加

LNG 等の極低温用途に対応するため、高マンガンオーステナイト鋼（hi-Mn 鋼）を新たに使用可能材料として追加する。

② 液化ガス燃料タンクの設計要件の見直し

当該タンクについて、設計蒸気圧力算出式を見直し、また、圧力逃がし弁が１基故障しても残存するもので必要容量を確保できる設計とすること等を定める。

③　IMO 統一解釈の取入れ

燃料調整室の設計及び燃料輸送管の接続等の要件を明確にする。

(14) 9-1 小型船舶安全規則

①　海上衝突予防法関連設備の準用の明確化(1.⑪関連)

航海灯、形象物、汽笛又は国際信号旗の備え付けについて、海上衝突予防法の規定を準用できることを明確にする。

②　小型船舶用膨脹式救命いかだの表示の要件(1.⑩関連)

当該救命いかだについて、膨脹式救命いかだで認めているタグの取り付けによる表示方法を認める。

③　小型船舶用膨脹式救命いかだの材料及び構造の明確化(1.⑩関連)

検査機関が適当と認める材料及び構造について、型式承認試験基準に合格するものに加え、これと同等のものを追加する。

④　小型船舶安全規則改正に伴う経過措置の明確化(1.⑩関連)

令和６年国土交通省令第 94 号による改正に伴う経過措置について、排水設備の設置が必要な区画及び排水ポンプの容量等に関する要件を明確にする。

３．今後の予定

公布：令和７年 12 月 24 日

施行：令和８年１月１日