

令和元年 5月20日

**萩海運有限公司
新船建造基本計画書**

萩海運有限公司

1 この計画書は次の事項は必要条件とし要求する。

- (1) 高張力鋼製壱層甲板型旅客船兼自動車渡船(船尾可動橋受け甲板(危険物搭載兼用)、旅客用舷門は上下甲板とも両舷)
- (2) 沿海区域第2種船(2時間限定沿海船)
- (3) 総トン数200トン未満
- (4) 全長36m程度、幅7.20m程度、深さ3.00m程度
- (5) 満載喫水2.00m以下(最深部:全ての状態にて:バラスト調整後)
- (6) 船首ステップバウまたは通常船首、ハードチェーン型シャフトブラケット付
- (7) 旅客定員150名(室内にて130名確保、臨時旅客20名は室外でも可)
- (8) バリアフリーの乗下船経路は、船尾可動甲板から車輛甲板を経由し、段差解消コーミングを設備した水密扉を通り、バリアフリー席等への経路を確保する。また、旅客の乗下船のために、船楼側外板に水密扉を設け、上甲板及び遊歩甲板の中間の適当な高さに格納式軽合金製タラップを本船に設備する
- (9) 必要乗組員数6名(船員休憩スペース確保(人数分ロッカー及び絨毯等による休憩スペースが必要))
- (10) その他設備(バリアフリースイレ、男子用トイレ(小便器及び大便器)、女子用トイレ(大便器)、車いすスペース、郵便庫、喫煙スペース、客用冷凍冷蔵庫スペース、自動販売機スペース)
- (11) コンテナ搭載個数

車輛甲板(コンテナ単独の場合)	(1.6m×1.6m×1.6mコンテナ換算)1個最大重量1.0トン:1段積を想定	12以上	個
-----------------	------------------------------------------	------	---

(12) 車両積載能力

貨物車(軽2台と同時)	(全長5.3m×幅1.9m)1車最大重量8トン	1	台
軽自動車	(全長3.4m×幅1.4m)1車最大重量1.5トン	2	台
上記車両の他に二輪自動車及び自転車		適当数	台

※ 各車両間隔は、船長方向に60cm、船幅方向に60cmとする

- (13) 車両甲板クリア高さ3.0m以上とする。
- (14) 船尾中央可動橋受け甲板(有効長さ3m、有効幅3.6m)及び危険物搭載スペース(有効長さ3m、有効幅3.6m)
- (15) 航海速力15ノット以上(満載状態、主機関連続最大出力の85%出力、15%シーマージン、フィンスタビライザ作動状態にて)
- (16) 電動可変ピッチ型バウスラスト(2.0トン1台)
- (17) 主機関は、4サイクル、1100PS以上を2基(防振支持)
- (18) 発電機関は、135kw(発電容量120kwe)以上を2基(防振支持)
- (19) 発電機関は、常時並列運転可能で、自動同期投入及び自動負荷分担装置付きとする。
- (20) 使用燃料油は、主機関及び主発電機関ともに軽油
- (21) 各室及び配電盤等の照明等は、LEDを極力採用する。
- (22) 機関室及び船内配管の海水に触れる配管材料は、厚肉管とする。機関の冷却海水管は、コーティング管とし36℃セントラルクーリング方式とする
- (23) 機関の排気管及び消音器は、無冷却式とし配管材料は、厚肉管とする。
- (24) 操舵、フィンスタビライザ、バウスラスト及び主補機関制御は、操舵室の中央コンソールにて可能としてください。
- (25) プロペラは、5翼固定ピッチプロペラ(高効率型)の2軸として回転方向は外回り推進軸は、平行配置とする
- (26) 舵は、鋼製複板型広角度舵2舵設備(舵面積1/30程度)舵芯は軸芯と同芯配置
- (27) 翼非格納式フィンスタビライザ設備
- (28) 揚錨及び係船機は、電動油圧式駆動部密閉型で遠隔操作可能設備とする(操舵室及び係船機周辺)
船首揚錨兼係船機(ジプシーホイール、ホーサーリール、ワーピングエンド付)
(2台)
船尾係船機(右舷:ホーサーリール、ワーピングエンド付)1台、(左舷:ホーサーリール)1台、(左舷:油圧式キャプスタン1.5トン)1台
錨及び錨鎖は、法定を満足する設備とし、係船索関係は、34mm×50m巻を基本とする
揚錨係船機台、係船機台及び係船ロープ当たり部分は、ステンレス鋼製とする。
ボラード、フェアリーダー及び係船金物等はステンレス鋼製とする。
- (29) バウスラストは、電動機駆動可変ピッチ型(推力2トン)とする
- (30) 空調機は清水冷却ビルマルチ方式(専用冷却系設備)及び空気冷却マルチエアコンとする
- (31) 各区画が監視可能な監視カメラを設備し、操舵室にて常時監視可能とする
また、船尾を監視するカメラ及びモニタを別に設備する

- (32) レーダーは、カラー15インチXバンド、AIS情報表示可能を2台設備する
 - (33) AIS受信機を設備し、AIS情報をレーダー画面に表示する
 - (34) 12.1インチGPSプロッタ兼測深機を設備する
 - (35) オートパイロットを設備する
 - (36) 電気式真風向風速計を設備する
 - (37) サテライトコンパス、レーダー、AIS受信機、GPSプロッタは、日本製及び同一メーカーとし設備する
 - (38) 水線下塗料は、低抵抗型省エネルギー塗装
 - (39) 1.5m×1.5m×1.5m(内側クリア寸法)軽合金製コンテナ24個作成し支給する。
 - (40) 危険物適合証の取得(車両搭載場所1台以上)
危険物船舶運送及び貯蔵規則第38条第1項に規定する危険物適合証を取得すること。なお、対象となる危険物は、同規則第3条第1項に規定する危険物(第7号を除く。)とする
また、船尾暴露甲板にLPG300kg、ガソリン800l、アセチレンボンベ(大)2本及び酸素ボンベ(大)2本搭載可能設備
 - (41) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に適合すると共に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が定めるバリアフリー高度化船基準に適合する
 - (42) 避難用設備の案内も含め、全ての旅客用の案内表示は外国人乗客に配慮して外国語表示(英語等)も併記すること。
 - (43) 相島港(資料1)、大島港(資料2)、見島本村港(資料3)、見島宇津港(資料4)及び萩港(資料5)に安全に離着岸可能とし、1.(2)に定める車両及び旅客が安全に乗降可能な設備を有すること。(岸壁設備(現行の可動橋(大島、見島、萩)及び計画の可動橋(相島)、舷門、船首の接岸位置)との適合説明必要)
 - (44) 令和3年3月12日までに、建造した船舶を試験等を完了し、山口県萩市萩商港岸壁にて完成した状態で当社に引き渡すことが可能であること。
- 2 この計画書をもとに提案なされた仕様は、旅客や作業する乗組員の導線に特に配慮するものとし、旅客の安全及び運航の安全、日常業務における保守管理の簡便さ及び安全マネジメント上のヒューマンエラーに対する事項を重視し審査する。
- 3 この計画書をもとに提案なされた仕様で、特許及び実用新案については、特記するとともに、権利の所属及び内容の説明がなされた資料を添付すること。
また、萩海運有限会社の要請に基づき、上記権利を他の提案者が使用する場合の条件についても特記すること。
- 4 次頁以降の仕様において、不足部分を加筆するとともに、必要に応じて訂正し、提出

すること。一部太字にて記載している部分については、1に記載されている
必要条件と同等に扱い、慎重に追記修正をすること。

第1章 一般事項

1-1 一般計画

1-1-1 本船は主として相島～萩港間における一般旅客定期航路（許可番号中国第384号）の一般旅客定期航路に就航する旅客船兼自動車渡船として使用する。

全ての港は、右舷付け船尾中央可動橋受け甲板に可動橋による車両及びバリアフリー対応の乗降とし、旅客については、中央部右舷舷門（上下に設置）からタラップにて乗下船を可能とする。また、非常時を考慮して、旅客については、中央部左舷舷門（上下に設置）からもタラップにて乗下船を可能とする。上甲板左舷側に、燃料取り入れ用舷門、上甲板右舷側に清水及び潤滑油等の取り入れ用舷門を設ける。

下記の航路状況で安全に航行可能な船舶とする。

(海象)

相島港	風速	12	m/s
	波高	1.5	m
大島港	風速	12	m/s
	波高	1.5	m
見島本村港	風速	12	m/s
	波高	1.5	m
見島宇津港	風速	12	m/s
	波高	1.5	m
萩港	風速	12	m/s
	波高	1.5	m
運航時	風速	15	m/s
	波高	2.0	m

(着岸施設)

相島港	接岸岸壁高	1.5	m
	既往最大高潮位面 (HHWL)	2.0	m
	塑望平均満潮面 (HWL)	1.1	m
	東京湾平均海面 (TP)	0.35	m
	平均水面 (MWL)	0.46	m
	塑望平均干潮面 (LWL)	0	m
	既往最低潮位 (LLWL)	0	m
大島港	接岸岸壁高	2.3	m
	既往最大高潮位面 (HHWL)	2.0	m

	塑望平均満潮面 (HWL)	1.1	m
	東京湾平均海面 (TP)	0.35	m
	平均水面 (MWL)	0.24	m
	塑望平均干潮面 (LWL)	0	
	既往最低潮位 (LLWL)	0	m
見島本村港	接岸岸壁高	2.0	m
	既往最大高潮位面 (HHWL)	1.6	m
	塑望平均満潮面 (HWL)	0.9	m
	平均水面 (MWL)	0.3	m
	塑望平均干潮面 (LWL)	-0.2	m
見島宇津港	接岸岸壁高	2.0	m
	既往最大高潮位面 (HHWL)	1.6	m
	塑望平均満潮面 (HWL)	0.9	m
	平均水面 (MWL)	0.3	m
	塑望平均干潮面 (LWL)	-0.2	m
萩港	接岸岸壁高	2.3	m
	既往最大高潮位面 (HHWL)	2.0	m
	塑望平均満潮面 (HWL)	1.1	m
	平均水面 (MWL)	0.48	m
	塑望平均干潮面 (LWL)	0	m

(水深)

相島港	3.0	m
大島港	4.0	m
見島本村港	3.0	m
見島宇津港	3.0	m
萩港	4.0	m

1-1-2 本船の概略形状は一層全通甲板を有する単頭船とし、船尾中央可動橋受け甲板を設ける。各港における旅客の乗下船は中央部右舷舷門、バリアフリー及び車両等の乗下船は船尾可動橋から行うこととする。また、非常時を考慮して、旅客については、中央部左舷舷門からもタラップにて乗下船を可能とする。また、バリアフリー乗下船経路は、可動橋、車両甲板を経由するものとする。また、高齢者等の乗下船を考慮して右舷側にタラップを設備し、乗下船可能とする。

また、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下「交通バリアフリー法」という。）に適合するために、必要に応じて昇降装置、スロープ、可動甲板等を設けてもよい。

また、左右非対称型となる場合は、固定バラスト又は清水バラストタンクを設け調整すること。

1-1-3 本船は、旅客船兼自動車渡船として必要な諸設備を完備し、十分な復原性、良好な推進性、操縦性能及び凌波性能を具備し、堅牢、かつ、優美な外観を備える。

1-1-4 本船の輸送能力は次のとおりとする。

(1) **本船の旅客定員は、150名とする。本船の乗組員は、6名とする。旅客設備は、高齢者等が利用しやすい配置とする。**

(2) 本船は、150（臨時旅客20名を含む）名の客室設備等を有し、交通バリアフリー法を満足するバリアフリー設備等を有するとともに十分な車いすスペースを有する。

(3) **本船は、1.(8)に定めるコンテナ、車両積載能力とする。**

また、車両甲板及び可動橋受け甲板の強度は1車最大重量10トンに対応することとする。

(4) 本船は、危険物船舶運送及び貯蔵規則（以下「危規則」という。）に規定する、危険物をコンテナ等に積載して運送するための危険物運送船適合証の交付を受けるものとする。

当該危険物積搭載場所は、船尾可動橋受け甲板の船首側とする。

運送する危険物の種類は危規則第3条第1項に規定する危険物（第7号を除く。）とする。

また、暴露甲板にLPG300kg、ガソリン800リットル、アセチレンボンベ（大）2本及び酸素ボンベ（大）2本搭載可能とする。

(5) 本船は、車両最大積載時においても、自転車、バイク等の車両を搭載する場所及び設備を有すること。

(6) 本船は、区画及び通風対策を施した郵便等積載場所を有すること。

1-1-5 旅客に対して、不快な感じを与えないように振動及び騒音の妨止には十分注意する。

1-1-6 本仕様書に明記しないものでも、通常この種の船舶に備えるもの、及び管轄官庁により要求されるものは完備する。

1-2 資格及び適用法規

1-2-1 航路

(1) 相島～萩港間における一般旅客定期航路（許可番号 中国第384号）

(2) 沿海区域

1-2-2 資格

(1) JG・沿海区域（2時間限定沿海船）

1-2-3 適用法規

- ・ 船舶法及び関係法令
- ・ 船舶安全法及び関係法令

- ・ 船舶構造規則
- ・ 自動車渡船構造基準
- ・ 船員法及び関係法令
- ・ 船員労働安全衛生規則
- ・ 船舶職員法関係法令
- ・ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律
- ・ 海上衝突予防法
- ・ 電波法及び関係法令
- ・ 危険物船舶運送及び貯蔵規則
- ・ 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律
- ・ その他国内海事関係法規

1-3 一般配置

本船の設備の配置は次のとおりとする。

(複数の甲板を有する場合には適宜追加のこと)

甲板種類	設備
上甲板下 (車輦甲板下)	
上甲板 (車輦甲板)	
遊歩甲板	
航海船橋甲板	
船橋頂部	

1-4 主要要目

1-4-1 主要寸法等

項目		寸法	
全長			m
長さ	(垂線間)		m
幅	(型)		m
深さ	(型)		m
計画満載喫水	(型)	2.00	m未満
構造喫水	(型)		m
初期トリム			m
舷弧	(船首尾端にて)		m
梁矢	(型幅 mにて)		m

1-4-2 甲板間高さ (船体中心線にて)

(1) 本船の車輦甲板のクリア高さは、3.0m以上とする。

1-4-3 トン数

初期総トン数概算書を添付すること。

本船の総トン数は、可能な限り小さくすること。

1-4-4 諸タンク

初期載荷重量概算書を添付すること。

(1) 本船に備えるタンク種類及び容量は、次のとおりとする。

(例示、適宜追記のこと)

タンク種類	設置場所	設置数	タンク容量		
			1個当たり	総容量	
燃料油貯蔵タンク					m ³
燃料油サービスタンク					m ³
清水貯蔵タンク					m ³
清水膨張タンク					m ³
甲板機作動油タンク					m ³
潤滑油貯蔵タンク					m ³
潤滑油補助タンク (小出しタンク)	機関室				m ³
洗い油タンク					m ³
廃油タンク					m ³
ビルジオイルタンク					m ³
汚物処理タンク					m ³
バラストタンク					m ³

(2) 燃料油貯蔵タンクの容量は、10 m³とする。(タンク全容積の96%容量として算出する)。

(3) 清水貯蔵タンクの容量は、2.0 m³とする(タンク全容積の96%容量として算出する)。

(4) 油(燃料(サービス1.0 m³)、潤滑油(0.3 m³)、洗油(0.1 m³)、作動油、油を含むビルジ等(廃油0.3 m³))関係の各タンクは、可能な限り船側外板に接しない構造とする。

1-4-5 速力及び航続距離

初期速力馬力説明書を添付すること。

(1) 速力

本船の航海速力は、15.0ノット以上とする。

(計画満載喫水、主機関常用85%出力、15%シーマージン、フィンスタビライザ作動にて)

(2) 航続距離

本船の航続距離は、燃料油タンク 85%FULL、航海速力にて計画するものとし、発電機関を含むものとする。

1-4-6 主機関

(1) 概要

防振支持及び減速機（クラッチ）付ディーゼル機関とする。使用燃料油は、出入港時及び航海中ともに軽油を使用する。
海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律に対応する機関とする。
二酸化炭素排出量の極力少ない機関とする。

(2) 性能

航海速力 15.0ノット以上が可能な出力とする。
NOx 鑑定書及び EIAPP 証書を取得する。

1-5 最大搭載人員

初期旅客定員検討書を添付すること。

相島港～萩港航路（沿海区域（2時間限定沿海船））

（（例示、適宜追記のこと）等級区分けがある場合は、それぞれを明記のこと）

旅客		沿海区域	
2等	椅子席室	椅子	名
	キッズスペース	座席	名
	バリアフリースペース	座席	名
	座席スペース	座席	名
			名
			名
			名
			名
			名
室外	ベンチ		名
旅客定員計		150	名

船員			
乗組員	士官室		名
	部員室（予備）		名
船員計		6	名

最大搭載人員 156 名

1-6 載貨重量

載貨重量には、車両及び車両の搭載物、旅客及び所持品、乗組員及び所持品、備品、倉庫品、燃料油、潤滑油、清水等を含むものとし、復原性及び軽荷状態の姿勢制御のために搭載されるバラスト等も含むものとする。

また、経年増加による重量増加に対しても、十分余裕のある載貨重量を有するものとする。

1-7 搭載車両（台数は単独に搭載した場合を示す）

貨物車 (軽2台と同時)	(全長5.3m×幅1.9m) 1車最大重量8トン	1	台
軽自動車	(全長3.4m×幅1.4m) 1車最大重量1.5トン	2	台
上記車両の他に二輪自動車及び自転車		相当数	台

車両最大搭載時においても、コンテナ、自転車及びバイクは相当数搭載可能とする。

バイク搭載用自立型バイクスタンドを相当数（最低4台分）設備する。

1-8 復原性能

初期復原性説明書を添付すること。復原性能は、沿海区域を満足すること。

1-8-1 復原力

各載貨状態において規則を十分満足せしめ、かつ、車両の乗下船時においても支障のないよう、十分な復原性を有するよう計画する。

1-8-2 復原性試験

本船の完成状態において船舶復原性規則による復原性試験を行う。

傾斜試験は、本船進水直後にも行い、計画値と実際値の比較をし、船主に報告する。

1-8-3 操縦性能

本船は、良好な旋回性、針路安定性、前後進及び船体停止性能等を保持するよう計画し、直進性を確保するため十分な配慮をする。

1-8-4 喫水及び乾舷

(1) 喫水

本船の計画満載喫水は2.00m以下とする。

(2) 乾舷

本船は、十分な耐候性能及び凌波性能を有するために必要な乾舷を有する。
バラスト設備により、可動橋傾斜を軽減するための乾舷調整可能とする。

1-9 防振・防音性能

船体形状、配置、構造は、防振及び防音に十分留意し、搭載機器は原則として低騒音型のものを使用する。

機器の取り付け部は十分強固なものとする。

船体の振動は、JIS F 0907 に従い旅客向け船室、乗組員向け船室及び操舵室、作業区画に分けて計測評価し、評価基準の b 以下を目標とする。基準値を超えた場合には、適当な方法にて対策することとする。

船体の騒音は、船舶設備規程に従い旅客向け船室、乗組員向け船室及び操舵室、作業区画に分けて計測し、旅客室については、65 dB (A) 以下とし、設備規程に要求箇所は、規定による。また、関係者にて評価し、対策が必要と評価した場合には、適当な方法にて対策することとする。

また、振動が電子機器類へ与える影響は、極力低減するよう考慮する。

1-10 検査及び監督

本船は、建造過程において船舶安全法による諸試験に合格すると共に、船主の監督検査を受け、これに合格するものとする。

なお、建造に関する管轄官庁に対する一切の手続きは造船所において行う。

1-11 工事

工事はすべて船主と密接な連絡をとり、その承認を得た後、熟練した技術者によって親切丁寧に施工する。

施工された工事について、承認図書との相違の有無、不良、欠陥個所の有無及び外観の良否は、十分に社内検査を行うものとし、不良欠陥箇所があれば直ちにこれらを改善する。

電気溶接は確実に施工し、不良個所は工事再施工の上検査を行う。

歪の発生には極力注意し、適正な工事順序により施工する。やむを得ず生じた歪は、船主の承認を得た方法で歪取りを行う。

強力部材以外の溶接ビードは、船主の指示要求に従ってハツリまたはグラインダー等により平滑に仕上げる。

歪は極力少なくし、旅客船としてふさわしい仕上げとするよう努めるものとする。

艀装工事は、親切丁寧に施工することは勿論であるが、旅客船としての使用目的にふさわしい優美な仕上げとする。なお、各種表示に必要な銘板類は、原則として和文表記とし、バリアフリーを十分考慮して協議のうえ決定する。

1-12 外注品

発注前に外注品リストを提出し、船主の承認を得るものとする。主要品（鋼材等を含む）については、外注仕様書を提出し、船主の承認を得るものとする。発注先は優秀

かつ信頼できる製作所とする。製作中必要な時期及び完成時には、外注先において造船所及び船主の立会検査を実施し、完全かつ満足な状態にあることを確認の上、造船所に搬入する。**外注品は、原則として日本製品とし、JIS規格があるものはJIS製品とする。**

1-13 諸試験

各試験は諸試験方案に基づき試験を行い、それぞれの性能を確認すると共に、各成績書を提出する。

本船に使用する材料は、船主の監督員が指示するものについて、材料証明又は材料試験成績書等を提出するものとする。

1-13-1 陸上運転

主機関、補機関（配電盤含む）、ハウスラスト、及びフィンスタビライザ等の主要機器は、それぞれメーカー工場で陸上運転を行う。

主要機器は原則として船主立ち会いのもと試運転を行うが、立ち会いを要する機器は契約後に決定する。また、全ての機器等はメーカーの試験成績表を提出する。

1-13-2 海上試運転

本船完成後、船主立会のもとに下記の諸試験を行ない、諸性能を確認すると共に、必要な成績書を提出する。

試運転時の喫水は造船所の適当と認めたものとし、これらの諸試験施工要領の詳細はJIS規格の試運転実施要領に基づき作成し、船主に提出し、その承認を受けるものとする。

主機関遠隔操縦試験（非常停止を含む）
速力試験（減軸も含む）
続行試験（燃料消費量計測）
前後進試験（減軸も含む）
始動試験
最低回転数試験
惰力試験
旋回力試験（減軸も含む）
操舵試験（減軸も含む）
スパイラル試験
Z 操舵試験
低速舵効き試験
燃料消費計測
自動化機器の作動試験
投揚錨試験

振り振動計測
振動計測
騒音計測
港内操船試験（斜め移動、横移動、その場旋回）
その他法規上及び設備上必要な諸試験

1-13-3 完成傾斜試験及び動揺試験

造船所は、計画初期において、各状態における重量重心及びトリム計算書等を船主に提出し、その承認を受けるものとする。

本船の完成状態において、適当な時期に、復原性規則に従い、傾斜試験及び動揺試験を行い、本船の軽荷重量、その重心及び動揺周期等を計測する。

排水量は排水量等数値表より求め、未搭載及び揚陸重量、水及び油等の撤去重量は、計算にて加減するものとする。

この試験成績書の基に、船舶復原性規則にて要求される復原性資料を作成し、船主に提出する。

1-13-4 その他試験

下記を含め、その他法規上及び設備上必要な諸試験を、適当な時期に行う。

冷暖房通風試験
機器作動試験
車両乗下船試験
バリアフリー乗下船試験
オーナートリアル

1-14 設計変更

本仕様書に対する設計金額の変更は行わない。

ただし、詳細設計及び実際の工事にあたり、性能を向上させるため、寸法や数量などの仕様を変更する必要がある場合は、速やかに船主と協議し、その承認を受けた上で行うこと。

1-15 図書

本仕様書に基づき、図書を調整し、提出する。

1-15-1 承認図書

工事着手前に承認図書（仕様書、図面及びメーカー図等）を、船主（荻海運及び鉄道・運輸機構）に4部（荻海運3部、鉄道・運輸機構1部）提出しその承認を受け、承認済みの図書1部の返却を受けてから工事に着手することとする。

1-15-2 参考図書

上記承認図書の承認に、参照を要する図書、船内据付、艀装工事、船内運転等に必

要な図書及び成績書等を、上記図書とは別に必要部数を提出する。

1-15-3 完成図書

完成図書とは、完成図、計算書、試験成績書及び取扱説明書等をいう。規則で備え付けることが要求されているものについては、その規則に従うほか、PDF、SFC形式等のファイルにて作成し提出する。(提出部数は 各4部 (萩海運3部、鉄道・運輸機構1部))。

1-15-4 額縁用図面及び写真

下記図面は、額縁に入れて、必要数を本船内の適当な場所に掲示する。

一般配置図
救命、消防、脱出経路配置図 (各客室)
ポンピング系統図
国籍証書
検査証書
危険物荷役許可証
海洋汚染防止証書
船影写真 (2枚) は額縁に入れて別に船主へ提出のこと。

1-16 引渡し (就航地にて引き渡しに注意)

引渡に際しては、官庁検査及び運転検査等の総てを完了し、備品、用具、燃料油、潤滑油及び予備品類を搭載して、直ちに運航使用し得る状態で、全設備の機能良好なことを確認したのち、船主立会の上、本仕様書により船主の検査を行い、山口県萩市萩商港に回航のうえ岸壁にて引き渡す。

1-17 その他

1-17-1 保証

本船の保証期間は、別に契約書に定める他は引渡の日から1カ年とする。

保証期間内に生じた、製造に際しての設計、材料及び工作上の欠陥に起因する損傷又は故障等は、造船所の負担と責任において、速やかに修理または改造を行う。ただし、1カ年以内に当然取り替えを要する消耗品又は保守点検の誤りによる事故に対してはこの限りではない。

1-17-2 承認図書

承認図書に示されていない細部に関し、決定を要する場合は、船主と造船所との間で協議決定する。協議決定に際しては、必要に応じ協定書を作成し、両者各1通を保管する。

他の仕様書及び図書に重複して記載され、内容の異なるものは、協議の上決定する。船体部仕様書、機関部仕様書及び電気部使用書で、重複記載されたものについての詳細は、それぞれの仕様書による。両者の記述について相違ある場合は、担当仕様

書による。又、疑義を生じた場合は、協議の上決定する。

1-17-3 工程表

本船の建造に当たり、造船所は工程表を作成し、船主に提出する。

工程表には、船主の監督又は立会を要する検査及び試験等の予定日を記入する。

1-17-4 試験、検査及び回航等の費用

引渡しまでに要する試験、検査及び回航等の費用は、総て造船所の負担とする。

なお、本船の所有権保存登記及び船舶国籍証書取得は、船主負担とする。

1-17-5 設計条件の保留

本船の設計建造に当たって仕様変更の必要を生じた場合には、本船の強度及び機能の低下又は阻害しない範囲において、船主の承認を得て、仕様の一部を、変更または改正することができる。

1-17-6 支払い

支払いについては、契約書にて定めることとするが、通常の造船慣習に従う。引き渡し前の支払いに関しては、銀行の発行する保証書を提出することを条件とする。

1-17-7 工程写真

製造中の工程を写真撮影し、船主規定の用紙にとりまとめの上、提出する。

1-17-8 内訳書

提出する。

1-17-9 工業所有権

本製造に使用する機器及び材料に関する特許実用新案意匠及び商標で係争を生じた場合は、造船所が責任をもって処理し、船主に迷惑を及ぼさないこととする。

1-17-10 乗組員の指導

船内諸機器の取り扱いに関し、乗組員に必要な指導を行う。