

N O R C ニ ュ ー ス

社団法人 日本外洋帆走協会

残暑も日ごとに薄れて凌ぎ易くなりました。

本年は、八丈島レースといい、鳥羽パールレースといい、大レースはいずれも相当厳しい天与の試練を受け、まことに有意義でありました。殊に、全艇DNFに終った鳥羽パールレースでは、計らずも各報道機関から「無謀なヨットレース」として、手痛い批判を受けましたが、会員の皆さんは、各人各様の受けとり方をされたことと思います。結果的には、人員にも舟艇にも犠牲がなかったとはいえ、今後再びこのような誤った批判を受けることは避けるよう努力しなければならないと思います。

斯様な世間の人達の、ヨットに対する観念の中で、来年は、米国スローカム協会主催の「太平洋単独横断レース」が行なわれるわけがありますが、事故が起れば「無謀も甚だしい太平洋単独横断レース」と誹られるでしょうが、もし無事故でレースが完了すれば、外洋帆走艇の安全性を世間に認識して貰える絶好の機会となることも必定でしょう。

20人や25人に1隻のレジャーボートを持つカナダ、米国、スウェーデンに比べて2000人に1隻という普及率の日本とでは、種々の点で認識の相違があり、なお前途遑遠の感がありますが、反面、普及率が急速に上昇する可能性も予想され、明るさをも感ずる次第であります。

会員の皆さんも、シーズンを終えて、やや疲れ気味の愛艇の整備にお忙しいことでしょう。何卒十二分に整備されまして今後に備えて頂きますようお願いいたします。

目 次

I 本 部	1
1. 第13回理事会報告	1
2. 第9回鳥羽パールレース報告	4
3. 「わが国ボート工業の現状」(抜萃)	14
4. 本部連絡事項	17
II 関東支部	19
1. 総務委員会	19
(a) 常任委員会	19
㊦7回(7月)定例委員会	19
㊦8回(8月)定例委員会	19
(b) 1968年NORC夏祭の経過について	20
2. 安全委員会	記事なし
3. 計測委員会	24
(a) 計測、レーティング規則の訂正	24
(b) 計測担当者(1968年下半年)の決定について	24
(c) 活動報告	24
4. レース委員会	26
(a) ㊦2回初島レース報告	25
5. 海事普及委員会	30
(a) ㊦7回クルーザー教室報告	30
(b) ㊦2回海洋教室報告	32
6. 「仰秀II」遭難事故報告(抜萃)	34
III 内海支部	37
1. 紀伊水道レース報告	37
2. 洲本レース報告	38

IV 東海支部	39
1. 会議の状況	39
2. 泊地対策について	40
3. 写真展開催	40
4. ネービイ・カップレースについて	40
5. レース委員会報告	41
6. 海事普及委員会報告	42
7. 9月15日以降のスケジュール	43
V 京都支部	43
1. レース報告	43
(a) 多景島レース	43
(b) 竹生島レース	43
(c) 近江舞子レース	44
VI 西内海支部	44
1. 別府フリート結成と別府レース報告	44
2. 連絡事項	44
VII 会員及び登録艇	46
1. 会員及び登録艇の現状	46
2. 会員の移動	47
(a) 新入会員	47
(b) 住所変更	50
(c) 会員間の異動	53
3. 新登録艇の紹介	53

I 本 部

第 13 回 理事会審議事項

社団法人 日本外洋帆走協会

日 時 昭和43年7月25日 12:00

と ころ 鳥羽市、朝雲旅館

出 席 者 関谷健哉 大儀見 薫 飯島元次 高村 信 渡辺修治 横山 晃 外山賢三

吉谷龍一 額川三郎 角田 博 丹羽由昌 佐藤充弘 井上正春 秋山福夫

計14名

委 任 状 古屋徳兵衛 秋田博正 関根 久 松本 哲 田中敬一

計 5 名

(理事数20名 出席14名 委任状5名)



議 題

㊦1号議案 定款㊦38条に基づく諸規定、細則の制定の件。

㊦10回理事会(京都)において諸規則中職員就業規則、職員給与規定、職員旅費規定等は
特殊事情もあり(財)日本海事広報協会のそれらの規定の準用を承認された。

㊦2号議案 協会本部単独事務所設定の件。

現在の船舶振興ビル内に40平方米(約12坪)の事務所を設定した場合の所要経費(概算)
は下記のとおりとなります。

(1) 借室料関係

賃 貸 料	(1 m^2)1000 $\times$ 40 m^2 $\times$ 12ヶ月=	480,000円
敷 金	(6ヶ月分) 40,000 $\times$ 6 =	240,000 円
水 道 料	(1人)150円 $\times$ 3人 $\times$ 12ヶ月=	5,400 円
電 灯 料	(1 m^2 $\times$ 50円)50円 $\times$ 40 $\times$ 12ヶ月=	24,000 円
ガ ス 料	(1人60円)60円 $\times$ 3人 $\times$ 12ヶ月 =	2,160 円
冷 暖 房 費	(1 m^2)170円 $\times$ 40 $\times$ 12ヶ月=	81,600 円
清 掃 費	{ 日常(1 m^2) 60円 $\times$ 40 $\times$ 12ヶ月=	28,800 円
	{ 定期(ヶ月) 80円 $\times$ 40 $\times$ 12ヶ月=	38,400 円

(小 計)	9 0 0,3 6 0 円
敷金 (6 ヶ月分)	2 4 0,0 0 0 円
	(-)
年間所要額	6 6 0,3 6 0 円
月割平均額	5 5,0 0 0 円

(2) 電話、什器関係

- (a) 電 話～内線電話設備の場合は、月額 2,0 0 0 円他に設備工事費 (配線等) を負担する。使用料は度数制による。

公設電話設備の場合は、

電話債券	1 5 0,0 0 0	
設 備 費	3 0,0 0 0	計 1 8 3,0 0 0 円
加 入 料	3,0 0 0	
基 本 料	1 4,4 0 0	(1,2 0 0 × 1 2)
(小 計)	1 9 7,4 0 0 円	

(b) 什 器

片袖卓子 (スチール製)	1 卓	1 2,0 0 0
肘付椅子 (♫)	1 脚	7,8 0 0
会議用卓子 (♫)	1 卓	1 5,0 0 0
折タタミ椅子 (♫)	1 0 脚 @ 1,2 5 0	1 2,5 0 0
脇 机 (♫)	1 卓	1 0,0 0 0
和文タイプライター	1 台	8 0,0 0 0
欧文タイプライター	1 台	3 5,0 0 0
リコピー印刷器	1 台	1 5 0,0 0 0
その他 (茶道具他)	1 式	3,0 0 0
(小 計)		3 2 5,3 0 0

合 計 1,4 2 2,7 0 0 円

(備考) 現在日本海事広報協会へ助成金より ¥ 2 0 0,0 0 0 事務附帯費として納金としており、

4 2 年度中に日本船舶クラブ会議室使用料として ¥ 9 2,0 0 0 支出しております。

才3号議案 定款才7条による入会者承認の件

自43・2・10
(
至43・7・20)

区分 支部	特 別	普 通	候 補 生	計	摘 要
関 東	(128) 7	(429) 41	(56) 12	(613) 60	石井恒良他59名
内 海	(37) —	(68) 1	(26) —	(131) 1	額川邦子
東 海	(27) 1	(84) 8	(5) 3	(116) 12	柴田俊孝他11名
京 都	(16) 1	(29) 6	(6) —	(51) 7	玉舎輝彦他6名
西 内 海	(11) 3	(31) 8	(—) —	(42) 11	竹内邦博他10名
計	(219) 12	(641) 64	(93) 15	(953) 91	

備 考～()内の数字は現在員数

才4号議案 その他

関東支部提案

1. 太平洋単独横断レースについて
2. 泊地対策専門委員会の設置について
3. 安全備品等の検査開発事業について
4. 軽クルーザー委員会の状況について

東海支部提案

1. 小笠原レースの実施について
2. 鳥羽パールレース10周年行事について
3. 新入会員(特別会員)にNORCネクタイ交付の代替としてNORCエンサイン旗交付について

以 上

(a)

第9回鳥羽パールレース報告

帆走委員長 山崎 達 光

第9回鳥羽パールレースは7月26日11:00、26隻が参加して例年どうりヨセマル灯浮標をスタートしたが、全艇DNFの結果に終った。

レースに先だち、帆走委員会は25日、高村常務理事と同行、鳥羽海上保安部を訪問してレースの概況を説明、協力を要請した。同日17:00より行われた艇長会議には保安部より秋山保安部長他2名の係官が出席し、台風4号の動きを中心に気象に関する注意、(当時台風4号は潮岬南方1,200 Kmの辺りを時速10~15 Kmで北西~北北西進、中心示度950 mm b)黒潮情報に基づく潮流に関する注意及び本船航路航行時の注意等がなされ、帆走委員会からは各艇の出艇申告書の控えを提出して万一の場合に備えた。予定どうりレースを行うか否かについては帆走委員会はスタート直前まで台風の動きに注意して決定することにし、前夜祭等予定のスケジュールを進行した。

26日午前台風4号は中心示度960 mm bとやや衰えをみせ、ゆつくりと北西~北々西進しているものの、附近の海上はうねりがやや高い程度で風速も6~7 m/Sec と普通の状況であり、台風が急に進路を北に変え、スピードを増さない限りレースを中止する危険が予想されず、又海上保安部側からの中止勧告も受けておらず予定どうり、10:00坂手島白石崎を仮スタート、11:00ヨセマル灯浮標を本スタートした。

スタート時の状況は東の風6~7 m/Sec 波高2~3 m, 1010 mm b、殆んどの艇がゼノア Jib を展開してスターボードタツクの詰開きでスタートし、クラスⅡⅢの大型艇が先行し、その間にタツキングをして沖へコースをとるものもあり全艇完全にレース態勢に入つて行つた。スタート1時間後ぐらいより風はやや強くなり、うねりも大きくなつたので各艇Jibを交換し、Main Sail をリーフし始めたが風向が真向いでリーウェイも激しく、東進するのに相当苦勞している様子であつた。

14:00頃より気象、海象条件より制限時間までにフィニッシュすることが不可能と判断したためか、乗艇艇が出はじめ、鳥羽浜辺浦には「NOA NOA」「SEA MATE」「うずしお」「桜工」「ドンドロ」「VICTORY」「応龍」「STARDUST」「MINERVAⅢ」が、又15:45 には伊良湖へ「SALMONI」「JOKER」が入港した連絡が入つた。やや遅れて「SIRENA」「SEA WITCH」「LOTUS」暗くなる頃より「天城」「はやま

る」「飛車角Ⅱ」「さがみ」「MELUSINE」とクラスⅡ、Ⅲの艇も鳥羽に相次いで帰投した。

20:45 鳥羽海上保安部より「17:30頃渥美半島大山近く、赤羽根沖にて一隻のヨットが転覆し、他の一隻が附近を廻っている」という漁船からの情報があつたとの連絡があり、これをきつけに報道関係者からの問い合わせが頻繁になつてきた。21:30に「NAVY BLUE」21:45に「QUERIDA」が鬼崎へ入港、23:15に「EPICUREAN」が武豊に入港して、26日中に計22隻が乗権入港、残る4隻「MISS SUNBIRD」、「くろしおⅡ」「智美」、「OLYMPUSⅢ」がレース続行中と思われた。更に当日レースには参加していない「迎秀Ⅱ」が25日鬼崎を出港して静岡県戸田に向かつたまま消息を断つていることが判明し、この5隻が報道関係者から行方不明として扱われた。

26日06:55「智美」が浜辺浦に入港、「MISS SUNBIRD」「くろしおⅡ」「OLYMPUSⅢ」もそれぞれ帆走中であることが確認されて、その後の行動が注目されたが12:15大阪商船三井船舶の淡路山丸が神島115°6.5Mにおいて舵を脱落して漂流中の「くろしおⅡ」の乗組員を全員収容、船体を放棄した旨の連絡があつた。更に昼頃「OLYMPUSⅢ」10:55伊良湖入港の連絡があり、14:54には「MISS SUNBIRD」が浜辺浦に帰投して全員の無事が確認された。

その後放棄した「くろしおⅡ」の艇体は昔島水島にて漁師に発見され昔島漁港に保管されたことが判明し、29日09:00鳥羽のレース本部を閉鎖した。

第9回鳥羽パールレース会計報告

レース帆走委員長 山崎 達 光

収入の部

参 加 申 込 料	31 隻	62,000
遅 延 申 込 料	7 隻	14,000
参 加 料 (会 員)	111 名	111,000
〃 (一 般)	17 名	51,000
真珠島前夜祭会費	174 名	87,000
計		<u>325,000</u>

支出の部

レース本部運営費 (宿泊費、食費、交通費)	103,048
第1回艇長会議借室料	2,100
特設電話及電話料	6,447
真珠島前夜祭会費	87,000
備船料 (コミッテイボートテンダー飲送船)	30,000
謝礼代 (朝雲女中城ヶ島要員等)	12,711
印刷費 (帆走指示書、参加艇表)	1,500
航跡図青写真代 (30 枚)	1,050
東海支部連絡費	9,600
雑 費	850
計	<u>254,306</u>

差 引 残	<u>70,694</u>
-------	---------------

(b) 第9回鳥羽パールレースに関する報道に対する協会の処置

全艇DNFに終わった第9回パールレースに対して地元各新聞及び中央諸新聞はこぞつて社会面に極めて華々しく取上げ、各社各様の記事ではあるが、総じて「台風接近下の無謀なヨットレース」として、実体からは程遠い内容のものが多かったため、当協会としても、公益団体の性格上、今後の理解を得る必要上、関係各報道機関に下記の文書（外帆底第35号）を送付して、深い理解と協力を依頼した。

記

社団法人日本外洋帆走協会主催の第9回鳥羽パールレースに関する報道について

7月26日午前11時に私共日本外洋帆走協会主催の第9回鳥羽パールレースがスタートしました。このレースは鳥羽から城ヶ島までの150哩のコースで毎年7月下旬の梅雨明けの時期に行なわれているものです。

今年は本州南方海上をかなり大型な台風4号がゆつくり接近しつつある状況でスタートが行なわれましたが、これが新聞その他により一致して無謀なヨットレースとして非難されるに至りました。

このレースの報道にあたつて事実と相違する点がいくつかありますので、これらの点をはつきりさせ、かつ非難された如く果して無謀な行為であつたかについての問題点を明らかにしたいと思ひます。

私共はレースの主催、それ自体を目的とするのではなく、レースを通じて健全な海洋スポーツとしての外洋ヨットの安全性と堪航性を高め、同時にヨットマンの水準の向上をはかり、海事思想の普及につとめているものですが、今回のように外洋ヨットの実態が誤り伝えられることは海洋スポーツの今後の発展のためにも残念なことであり、海事思想の普及という視点からはむしろ大変マイナスになるのであえて問題をとりあげるわけです。

1. ヨットが伊良湖沖で「遭難、転覆」したということについて

スタート当日の夜になつて地元の漁師から「大小二隻のヨットが沖合を航行中、大きい方のヨットが見えなくなり、小さい方が付近を捜索しているのを見た」という報告が鳥羽の海上保安部に入り、海上保安部でこの情報の確認のため動きだしたことが事の起りです。この時点で既に一部の新聞、ラジオは全く未確認のこの情報をもとにしてこれをレースと結びつけて「転覆、遭難」

事件として報道しましたが、後に明らかになったように、これは全くの誤報であり、そのような事実は有りませんでした。

今回のレースに参加している艇はいずれも国際的な基準の厳格な安全検査に合格している艇であり、かつ太平洋を横断した堀江氏の「マーメイド」或は鹿島氏の「コーサ」等よりもひと廻りもふた廻りも大きく、安全でありすぐれた航洋性を持っているものであり当時の状況で転覆など全く考えられず、遭難の可能性は殆んど有りませんでした。乗組員にしても大部分は当協会の会員であり、鳥羽のスタートまでには関東水域あるいは大阪、神戸地区、伊勢湾等のホームポートからの廻航を無事達成している者ばかりであり、この点からも遭難の可能性は考えられませんでした。

このような事情は鳥羽で取材されていた報道関係者にくり返し説明申し上げたことですが、これが全く無視されて遭難事件として最初から報道されたことが人騒がせな事件になつてしまつたことの直接の原因です。

2. 「ヨットが4隻行方不明」になつたとされたことについて

漁師の報告の確認のために現地の海上保安部が動き出した時点ではなおレースを続行中のヨットが4隻ありましたが、いずれも遭難、行方不明といった状況になつたことは結果的にはつきりしたことです。

外洋ヨットの場合、レースに限らず一般に出港すれば「行方不明」になるのは当然のことであり、湾内でレース等をやる小型のセンターボードヨットとは本質的に違います。もちろん、わが協会の登録艇の中には、レースにも出ず、クルージングも余りしない、整備の不完全な例外艇なしとはいませんが外洋ヨットは文字通り外洋を全く独力で他に援助を求めず航行するために本来設計されているものであり、一般に他から手の届かない所を安全に航行出来るような能力と装備を持っているものです。特にレース参加艇については厳重な安全検査を実施して合格艇のみ参加を認めているものです。

無線機を積んでいる場合でも、現在ヨット無線として認可されているものでは到達距離は70～80 Kmしかなく、しかも風波の激しい場合にはこれが更に大きく制約されてしまうのが実情です。

したがって外洋ヨットの位置確認が出来ない状況は普通のことであつて、これを「行方不明」

「消息を断つ」などと遭難の可能性と結びつけて報道することは軽率といわなければなりません。

この点につきましても現地で取材の報道関係者に充分ご説明申し上げました。

3. 海上保安部よりレース中止の勧告が出されているのにこれを無視してスタートを強行したとされていることについて

私共は多くのレースを主催しておりますが、いずれの場合にも海上保安庁との連絡をできるだけ密接にするために本部からレースの内容の詳細について事前にお知らせするとともに、レース参加各艇も独自に途中寄港、出港の際など必ず最寄りの保安部に連絡をするように指導しています。

鳥羽パールレースも例年レース前日に艇長会議が行なわれ、私共の方からお願いして海上保安部の方に出席頂いて必要な注意を受けるようにして参りました。

本年も艇長会議で保安部の方より最新の気象通報に基づく気象状況の説明と、黒潮を中心とする海流の状況についての説明を受けましたが、この中で当然のことながら台風が接近中であるので今後の気象通報は必ず聞いて、くれぐれも用心するようにとの注意がありました。

事実台風は25日午後3時には末だ御前崎の南方1200キロ位の地点にあり、本州を覆う優勢な小笠原高気圧に阻まれて時速10キロから15キロ、つまり自転車で走る程度のスピードで北西もしくは北北西に向っており、北方に直進したとしてもこの台風の半径400キロの暴風圏が本州南岸に達するには三昼夜位はかかる状況であり、レースが行なえない、もしくは危険が予想される状況ではなかつたので、強くレースの中止を勧告するはずもなかつたのです。

4. 7月26日のスタート時にはスタートライン付近では風速15mの風が吹き、波も6～7m有つたと一部で報道されたことについて

スタート時の風速はせいぜい6～7m位であり、波高も2～3m程度のものでしなかつたのが事実ですので、このような誤つた情報が伝えられたのは報道関係者が動きだした同日夜の波としての状況がスタート時のそれと誤り伝えられたものと思われます。

なお、当日レース海域には波浪注意報が発令されてありましたが、これは南方海上の台風の影響によるうねりのためであり、風による波とは性質の違うものでした。艇体の小さいヨットの場合、大きなうねりはそれ程航行に差しつかえはなく、むしろ本船の方が難航するものです。

5. 出場艇26隻が全艇引き返したについて

各レース艇がレースを断念したのはいづれも航行の危険、もしくは遭難の可能性を恐れたからではなく、当時東寄りの風が吹いており、これがレースコースに対しては真正面からの逆風であり、しかも2〜3日間はこの風向が変る見込みが無かつたことと、この逆風にかき立てられた波のため前進が難しく、28日の夜8時のタイムリミットまでにフィニッシュできる見通しが立たなかつたためです。

更に鳥羽から下田に至る遠州灘には適当な避難港が無く、港に入るとすれば鳥羽もしくは伊良湖しかないために引き返したものです。

台風につきましても、スタート当日の午後4時の気象通報で初めて本州を覆っていた高気圧が後退し、台風が進路を北寄りに変えて関西方面に接近する可能性が強まつたことがはつきりしたのであり、この気象通報の見通しを聞いてから引き返した艇がかなりあつたような事情でした。

新聞社の飛行機から写した航行中のレース艇の写真を見てもいづれもかなりゆとりを持つて帆走しており、乗員も元気に手を振っているといった全く心配のない状況でした。事実、「ミサンバード」に接近した淡路山丸の船長も快調に走っている同艇を見て「救難船と認めず」と報告しています。

伊良湖に入港した「オリンパスⅢ」の場合には「行方不明、遭難」のラジオのニュースを聞いて始めてその健在を証明するために寄港を決定したというのが真相です。

6. 「くろしおⅡ」が救難信号を出し、淡路山丸に乗員8名が救助され、艇体を放棄したことについて

「くろしおⅡ」は27日早朝には浜松の沖合に達していたのですが、逆風に阻まれて思うように前進できず引き返すことを決定し鳥羽に向いましたが、昼前伊良湖水道にさしかかる頃舵が折損脱落して航行不能になり、風のため岸に突き寄せられる危険があるため救難信号をかかげたものです。

この事故はレース全般の状況とは無関係の不測の事故であり、事実この事故が突発するまでは全艇無事帰港中である状況のため、報道関係者を含めて前夜来の非常態勢を解除するばかりになつていたものでした。

「くろしおⅡ」は進水後1年もたたない新艇であり、レース前にも数日にわたる上架整備を念

入りに行つたばかりであり、普通の事情では考えられない事故でありますので充分な調査の上、原因をはつきりさせたいと思つています。しかしあの当時の海象、気象の状況が過度のものであつたための事故でないことは他の艇がいつでも何等のトラブルもなく帰港していることからあつきりしていることです。恐らく建造当時からの構造上の弱点があつたものか、あるいは流木等にぶつかつたためかの事故かと思われませんが、いかに万全の安全対策、整備を日常行なつても、このような不測の事故を完全に防止することは不可能です。むしろ確率の問題として考えられた時には、不測の事故は遅かれ早かれ起きるものであり、肝心なことはそれぞれが起きた時にあわてない日常の訓練が必要と思われまゝ。

今回の場合にも外洋上の事故であれば時間をかけて応急の操舵装置を工夫することは充分可能なことであつたろうし、事実過去にもこのような事故の後応急の舵を造つてレースを完走するか、もしくは帰港するかなどの事例が世界では少なからずあります。

今回は岸に近過ぎたことがむしろ悪条件となり、応急手段を取る時間的なゆとりが無いために止むを得ず船体放棄をしたものです。

7. 全責任は艇長にあるということについて

この原則は独力で人の手の届かない外洋を航海するという外洋ヨットの本質からくる外洋ヨットのきわ立つた特長です。

外洋ヨットの安全対策上の根本原則は艇と乗組員の運航、安全について最終的責任は一切艇長にあるということを明確にすることです。他に援助を求めることが物理的にも殆んど不可能な外洋を航行するヨットとして、最も重要なことは自らの責任で自らの力でいかなる事態にも対処するという姿勢を不動のものとして艇長初め乗組員の日常の心掛けとして確立することです。

したがつてこの点について世界の外洋ヨットマンが一致して外洋ヨットレースの根本原理として認めていることは当然のことであり、私共もレース規則、安全規則、出艇申告書等にこの立場をはつきり確立しています。

この原則を厳格に維持することは外洋ヨットの安全対策上不可欠のことであり、厳しい外洋の条件の前にややもすれば他に援助を求めかねない他力本願的な姿勢が外洋ヨットマンの心にしのび込むことは一番危険なことと思います。

このことはしかし日常外洋ヨットマンの団体としての私共が安全対策を検討、研究し、一定の

規準をもうけて各艇のオーナーの参考にし、レース出場についての条件を定めて艇の安全の向上を計ることと矛盾するものではありません。むしろ安全対策こそが日常私共協会の事業で一番重要なものになつてゐるのが実情です。

しかし、レースの出場、途中での帰港、あるいは棄権等、レース中の艇の運航についての責任は一切艇長にあるという原則をあいまいにすることはできません。

レースの中止をすることは帆走委員会の権限でできることですが、これは極めて例外的なことであり、台風がスタート水域に直接差しかつてゐるとかいつた場合のことであり、前述しましたように今回の気象、海象の条件はこれのように差し迫つたものではなく、艇長会議でも何等問題とされませんでした。

以上私共の立場をご説明申し上げましたが、外洋ヨットの本来の姿が正しく国民一般に理解され、海国日本を代表する海洋スポーツが健全に発展することを願うものです。貴社におかれましても私共の意とするところを理解されまして、日本の外洋ヨットの今後の発展のためにご協力をお願いしたいと思います。

(c) 鳥羽パールレースを省みて

常務理事 高村 信

今回の「鳥羽パールレース」に対する世間の批判は厳しかつた。

果して、このレースは各種報道機関が報道したように、「無謀なレース」であつたかどうか。どうして「無謀なレース」と報道される結果となつたか。もう一度振り返つてみる必要があろう。

それは簡単にいえば、「10」の性能を有する外洋帆走艇に対して、報道関係者を含む世間一般が、「5」の能力しか持つてゐないものと誤つて断定しており、このたびの気象状況を乗切るには、少くとも「5」以上の性能を持たなければ、無理であると推定したため、報道関係者は「無謀なレース」であると、きめつけたのである。ところが参加艇の乗員諸子にとつては、自己の艇の「10」の性能の前には、この位の気象状況は少しの不安も感じさせるものでなかつたため、全艇が少しの危惧もなくスタートに踏み切つたのである。即ちその日の気象状況は「7～8」の性能があれば充分に乗り切れると判断したものである。

それゆえ、最後まで行動した艇からは「無謀どころか極めて快適なクルージング日和だった」という声さえ聞かれたのである。そこでまず

矛1の問題点は、なぜ報道関係者や関係官庁を含む世間一般の人達に、外洋帆走艇の性能を"5"程度に判断させているかという点にある。

世間の人達の目に触れるヨットの大部分は、性能"1~3"程度の小型ヨットであり、海水浴に行つた人達は、一度や二度は必ずヨットの転覆をまのあたりに見ている。そのため、外洋帆走艇といえども、それより幾分性能を良くした程度のものであらうと考えるのも、まことに無理からぬことであらう。

日本ヨット協会の幹部の方さえも、真実の外洋帆走艇の性能を知らなかつたために、今回、報道関係者に問はるるがままに、軽々しく誤つた見界を発表して、専門家の発言として世間一般の不安を一層助長させる結果となつたのであつて、まことに遺憾といわざるを得ない。

そこで、当協会としては、今後"10"の性能を有する外洋帆走艇の性能を、報道関係者はもちろん、世間一般の人々にも正しく"10"の性能を備えているものであると認識してもらわなければ、今後も同じ事情のもとに徒らに世間を騒がせる事態が起る恐れがあるので、この点を機会あるごとに一般社会に対して周知してもらうよう努力する必要がある。

矛2の問題点は、天候の判断の問題である。この問題は、気象庁でさへ正しい判断を下すことに苦慮しているところであるが、この度の気象状況は"7~8"程度の性能があれば乗り切れるものと大部分の選手が判断したものであると思う。しかし、若しこれが"10"以上の性能を持つ艇でなければ、乗り切ることのできない規模の天候であると各位が判断したのにスタートしたとすれば当然「無謀なレース」であると云われても仕方がなかつた筈である。従つてこの難しい天候を、正しく判断し得る能力を養うことも、ヨットマンとしての必須の条件の一つであることは、云うまでもあるまい。ただ、天候に対する世間一般の判断と、ヨットマンの判断との間に、ギャップがあつたならば、同様の騒ぎが起る可能性があることも慥かである。

矛3の問題点は、外洋帆走艇に乘組む者の操艇能力の問題である。いかに"10"の性能を持つた外洋帆走艇であつても、乗組む者の能力が"5"以上の力を発揮できないような、能力不足の乗員のみであつたならば、折角"10"の性能を持つ艇であつても、所詮は、"5"の性能の艇に外ならない、ということを知つておかなければならない。自己の能力を忘れて、艇本来の性能のみを

盲信し、“10”以上の性能を必要とするような天候に立向うことは、明らかに無謀であり、思わぬ事故の原因となるばかりでなく、世間を騒がせる結果となるので、充分自己を反省し、徒らに自己の操艇能力を過大評価し、過信に陥らないよう自重自戒すべきである。

才4の問題は、帆走委員長が自己の運営するレースに、自分の艇に乗艇して参加することの可否である。現在は報道関係、諸官庁との連絡及びフィニッシュ要員として、連絡責任者を決めて、陸上に残して置けば、委員長はレースに参加しても差支へない、という見界になつているが、レース規則によりレースの中止や延期を為し得る大きな権限を持つ、たゞ一人の帆走委員の長がレースに参加してしまうと、今回の如くレースの実施そのものに対する外部からの批判が起るような場合に、外部に対して徒らに無責任であるかの如き感を与える恐れがあること、及び、自分に審判の権限がありながら、そのレースに、自ら参加することの疑義などから帆走委員長が自己の運営するレースへの参加には、なお再検討の余地があると思う。

以上「鳥羽パールレース」を振り返つて、協会として今後推進すべき点、反省すべき点と思われるものを拾つてみた。いづれにせよ、外洋帆走艇の実体と、一般社会の認識の度合との間には、大きなギャップのあることを銘記して、今後の会の運営に当るべきであると思うが、“10”の能力を持つものが“10”又はそれ以上の能力を発揮しようとするところに、スポーツの真髓がある、もし、オリンピックにオーシャン、ヨット、レースの種目ができれば、真先に日本代表選手として選ばれるべき人々ばかりの集まりである今回の参加艇に対して“10”以下の能力しか発揮できないような抑制を加えることは、スポーツとしての、レースの目的が失なわれるばかりでなく、今後の外洋帆走界の進歩発展が期待できなくなることを恐れるものである。

3. 運輸省船舶局が本年7月に発表した

『わが国ボート工業の現状』について

運輸省船舶局が本年7月に「わが国ボート工業の現状」と題して、わが国に於けるレジャーボートの現状、諸外国との比較、将来の見通し等、いままで比較的等閑視され、しかもわれわれが知りたと思つても知り得なかつた事柄について幾分解明されたので、その中の関連のありそうな部分を抜萃してみたい。

1. ボートの普及率

1. ボートの普及率

わが国の保有するボートの数は明確な資料はないが、過去の生産実績から推測すると、モーターボートは3万隻内外、ヨットは1万隻程度と思われる。その外ローボート等を考慮すると約5万隻のボートがあると考えられ、これを諸外国の現状と比較すると下表の如く諸外国より著しく低い普及率を示している。

	ボ ト		乗 用 車
	保有数 (1,000隻単位)	普及率 (人/隻)	普及率 (人/台)
ア メ リ カ	8,100	25	2.6
カ ナ ダ	1,000	20	3.7
ス ウ エ デ ン	300	25	4.3
イ ギ リ ス	250	220	6.0
ノ ル ウ エ	50	70	8.0
日 本	50	2,000人	44.8

2. ヨットと他艇との比率

上記の如くわが国では約5万隻中ヨットは約1万隻として20%がヨットであるが、アメリカでは約810万隻のうち約60%はアウトボード、ボート(船外機付艇)、30%はロー・ボート及びカヌー等で残り10%がヨット及びインボード・ボートということになっており、日本の方が現在のところヨットの占める率は高率になっている。

3. わが国のボート生産の状況

わが国のボート生産は、昭和35.6年頃より本格化し、年々上昇を続けており、昭和41年度には約4,000隻、昭和42年度は上半期のみにて8,400隻に達しているのもその上昇率は極めて急速であつて、その1隻当りの単価(生産額/生産隻数)は、38年度を1とした場合、39年度は0.74、40年度は0.72、41年度は0.69と年々減少してゐるがこれは製品の規格化及び小型艇の大量生産による結果であろう。41年度に生産されたボートのうち92%はモーターボートであり、またヨットのうち42%はFRP製であり、他は大部分が木製であつて極く

僅かに金属製がある。

なお、わが国においてもFRP製ボートの占める割合が次第に増加しており、FRPの製造技術の向上に伴って量産体制が整いつつあることを示している。

またヨットについては80%が長さ5.5m未満のものであつて、これはアメリカにおいても同様の傾向にある。

わが国のボートの購入者の内訳は個人68%、貸ボート業者等の営利会社13%、その他19%と、大半は個人レジャー用として購入されている。

主なボートメーカー23社の内訳は

資本金	企業数	従業員	企業数	41年度ボート生産高	企業数
100万円以下	9社	20人以下	10社	1,000万円以下	9社
101~1,000	9	21~50	8	1,001~10,000	11
1,001~5,000	—	51~100	3	10,001以上	3
5,001以上	5	101以上	2		

4. ボートの輸出について

昭和41年度に約780隻1.5億円のボートの輸出したが輸出の伸びは極めて低いので、ボートテイングの盛んな、アメリカ、カナダ等に対して積極的に輸出を伸ばし需要の確得を図る必要があろう。

アメリカは1965年に1,100万ドルのボートを主として香港、カナダ、オランダから輸入しており、ボートの有力なる輸出市場となつている。41年度のわが国のボート輸出の仕向先としては、アメリカが80%を占め、以下ヨーロッパ12%、中南米4%その他4%となつている。

わが国のヨットの生産と輸出の関係は

		38年			39年			40年			41年			42年		
		木	FRP	計	木	FRP	計	木	FRP	計	木	FRP	計	木	FRP	計
国内	隻数	124	45	169	132	75	207	197	110	307	166	137	303	279	3,179	3,458
	金額	46	8	54	56	15	71	72	21	93	61	28	89	106	127	233
輸出	隻数	11	—	11	41	—	41	31	—	31	28	4	32	22	15	37
	金額	17	—	17	44	—	44	50	—	50	54	6	60	102	6	108
総計	隻数	135	45	180	173	75	248	228	110	338	194	141	335	301	3,194	3,495
	金額	63	8	71	100	15	115	122	21	143	115	34	149	208	133	341

5. ボート需要確保上の問題

(1) 国内需要

(a) マリーナーの整備

40前後あるマリーナーは既に収容能力の限界にきているが、マリーナーの建設には臨海土地の確保、岸壁、棧橋、防波堤等の土木工事、さらには漁業権の補償等設備資金は莫大なものとなり、業界のみで解決でき難い問題となつている。

(b) 物品税の減税

モーターボート及びヨットについてそれぞれ全長が6 m、7.5 mをこえる大型艇の物品税40%は非常に高率であり、これが大型艇の普及を妨げている一因でもある。

(c) 量産体制の整備

製品の規格化、生産規模の適正化、FRP成型技術の向上などの問題を解決し、良質、安価なボートを供給できる生産体制を整える必要がある。

(2) 海外市場の開拓

わが国のボート輸出伸張を図るには

(a) ボートの品質、性能の向上に努める。

(b) 現地のデистриビューター、デイラーと提携し強力な販売体制を確立する。

(c) 海外の有力なボートショーへの出品をする。

(d) 著名な国際ボートレースに参加する。

(e) 海外市場に調査団を派遣する。

以上

4 本部連絡事項

(a) NORC会員陳秀雄氏オリンピック出場

当協会会員陳秀雄氏は、台湾代表選手として、近く開催されるメキシコオリンピックのヨット競技のドラゴン級に出場することとなり、目下小網代を基地として、連日猛練習を続けています。同氏は「ふじ」時代に南支那海レースにも参加し、大いに活躍された経歴を持つて居られ、NORCはあげて同氏のアカブルコでのご健闘ご活躍をお祈り申し上げる次第であります。

~~(本部)~~

(b) 年会費の納入

本年度の年会費未納の方がまだ相当あります。

会務の運営に支障をきたしておりますから至急お払込み願います。

なお、関東支部所属の方々には9月2日付にて督促状を郵送しました。

記

現金～NORC本部

振込～住友銀行虎ノ門支店 } 普通口座
日本勧業銀行京橋支店

口座名～日本外洋帆走協会

会 員	支 部	関 東	内 海	東 海	京 都	西 内 海
特 別		6,500 ^円	6,000 ^円	6,000 ^円	6,000 ^円	3,500 ^円
普 通		3,500	3,000	3,000	3,000	1,500
候 補 生 (登 録 料)		1,500	1,000	1,000	1,000	—

(註) 関東支部は「油壺記念碑積立金」¥500加算額計上

(c) NORC夏祭り参加記念品の頒布について

別項にて報告の今夏始めて催されました「NORC夏祭り」に参加料(¥500)の領収に添えて配布した、色彩に富んだ「手拭」が若干残っております。本数に限りがありますがご希望の方には実費1本¥100にて頒布しますから本部迄ご便宜な方法で送金の上お申し出願います。

(d) NORCのマーク入り作業衣の斡旋について

小網代フリートの提唱と開発により綿布製(白)作業衣(上下)を清水市内「中源」にて特価をもつて受注することになりました。

身長によつての号数(1号～7号)がありますが、特価は大小に拘わらず1着(上下)¥1,000です。

(見本は本部にあづかつております)

記

1～3号 = 身長 150cm以下

4 ♫ = ♫ 150～155cm

5 ♫ = ♫ 155～160 ♫

6 ♫ = ♫ 160～170 ♫

7 ♫ = ♫ 170cm以上

特大もあります(別誂物)

Ⅱ 関 東 支 部

1. 総務委員会

(a) 常任委員会

才7回(7月定例)昭和4 3.7.2(火)18:30 出席者18名

議 題

1. 才2回初島レース(6/29～30)の経過報告(岩田レース委員長)
2. 才9回鳥羽パールレース(7/26～28)開催について(山崎レース委員長)
3. 才13回理事会開催について(大儀見専務理事)
4. 1968' NORC夏祭り実施要項について(名和総務委員長)
5. その他

才8回(8月定例)昭和4 3.8.6(火)18:30 出席者22名

議 題

1. 才9回鳥羽パールレース終了に伴う経過報告(山崎レース委員長代理武村洋一氏)
2. NORC夏祭り終了に伴う経過報告
(注)開催日延期変更により次回にす。
3. 才13回理事会の経過報告(大儀見専務理事)
4. その他

(b) 1968' NORO夏祭りの経過について

(名和記)

8月3日～4日に開催する手筈で各委員鶴首協議を重ねておりましたが、鳥羽パールレースの波紋をうけて、1週間延期することに変更し開幕準備に張り切っておりました。

順延当日は台風7号の影響で、一時は開催不可能かと考え込むような事態でしたが、NORCの意気、天に通じてか、開会時刻には気象状況も好転し、関谷会長、石原慎太郎オーナーの挨拶等により開幕した。

前夜祭は時間と共にますます活況を呈し、キャンプファイヤーの点火の頃には、300名近くの海国男女が輪になつての大歓声振り、クルーの親善、友交振りも一段と高まり、海中の洗礼者も随所に現われ意気天をつく盛会でした。

翌朝の海上競技は落合競技委員長の指揮で、各競技とも和気藹々のうちに覇を競い、笑顔、笑顔の展示会振りとなりました。

満腹の昼食に歓談ひとしお、次いでいよいよ上半期入賞艇の表彰式、関谷会長より入賞者への賞品授与、万来の拍手に照れる覇者、各賞を独占してコ舞する覇者……BTC……などの風景を展開し最後の海上パレードは状況悪いので中止して、無事閉幕となりました。

シーボニアヨットクラブの方々小網代フリートの白井さん始め各部門を担当された方々と、各種飲物の現物をご寄贈下さった方々に心からお礼申し上げます。

関谷会長のご挨拶及び入賞艇は下記のとおりです。

ご 挨 拶

皆さんお暑うございます。

今日はお暑いところ、わざわざがNORO夏祭りにご出席下さいまして、まことに有難うございます。主催者といたしまして厚くお礼申し上げます。

社団法人としてのNOROも5年目を迎え、会員の数も約1,000名になろうとし、登録艇も220隻を数えるに至りましたので、会員の皆さんから、お祭りをやろうではないかとの声がありまして、年度前半期諸レースの表彰式を兼ねて取り行うことになりました次第でございます。

海洋国日本の海の男の集りであるからには、一年中で最も暑い土用のさ中に、焼けるだけ日に焼けた顔を集めるのが、一番NORCのお祭りらしくろうということで、本日を選んだ次第でございます。

これを機会に、これからも年中行事として毎年この表彰式を兼ねたNORC夏祭りを続けたいと思いますので、今後ともよろしくご支援、ご協力の程お願いいたします。

終わりにのぞみこの行事の準備に当られた皆さんのご苦勞に対し、心からお礼を申し上げます。

※

前夜祭	昭和43年8月10日(土)	18.00より
海上競技	昭和43年8月11日(日)	09.30より
表彰式	同上	13.00より
海上パレード	同上	15.00より

学生外洋帆走艇問題懇談会

担当者 中戸 将治

8月の常任委員会の席上、千大、「くろしおⅡ」東大「仰秀Ⅱ」の事故に関する報告から、最近学生クルーザーによる事故が比較的多く、このまゝでは人命にかかわる遭難事故に及ぶことも考えられる状況にあることから、その問題を検討すべきであるとの決定により、NORC所属の各大学クルーザーの責任者及び協会理事及び各委員長の出席のもとに、懇談会が開かれた。

各大学のクルーザーに対する考え方、現在の組織、及び運営について意見が交換され、根本的には4年制の大学では毎年最も練度の高い最高学年生が卒業し、メンバーの組変へが行なわれることが、大きな問題点となり、運営に対しても、各大学それぞれ問題をかかえており、今後、いかなる組織を作り、健全な運営を行つて行くか、またこれらの組織がいかにして一般社会が中心となつているNORCの中に問題なくとけ込んで行くかを更に深く検討し、協調して行かなければならない事が感ぜられた。

各大学より今後も引き続き、学生クルーザーについての問題点や、意見を交換するため横の練絡を計る必要のあることが強調された。この問題について近く常任委員会で取り上げて検討されることとなつた。

1968' 上期レース入賞艇

NORC

レース名 種別		第1回初島 (4/6~7)	第2回 大島廻航 (4/28~29)	第2回八丈島 (5/2~5)	第18回大島 (5/25~26)	第2回初島 (6/29~30)	第9回 鳥羽パール (7/25~28)	
優勝杯		オリンパス カップ	天山杯	高松宮杯 NORC 会長杯	シルバー カップ 読売杯	舵杯	パールカップ 産経杯 バレーナー カップ (クラスⅣ&Ⅴ)	
総合賞	1	<u>飛車角Ⅱ</u>	<u>SIRENA</u>	<u>天城</u>	<u>SIRENA</u>	明日香	台風4号の影響により全艇D・N・F。	
	2	<u>天城</u>	さがみⅡ	<u>飛車角Ⅱ</u>	<u>はやまる</u>	もさⅢ		
	3	<u>はやまる</u>	SALMONⅡ	<u>はやまる</u>	八丈	彩雲		
クラス賞	Ⅱ	1						
		2						
		3						
	Ⅲ	1	<u>飛車角Ⅱ</u>	さがみⅡ	<u>天城</u>	<u>はやまる</u>		
		2	<u>天城</u>	SALMONⅡ	<u>飛車角Ⅱ</u>	<u>天城</u>		
		3			<u>飛車角Ⅱ</u>			
	Ⅳ	1		<u>SIRENA</u>		<u>SIRENA</u>		明日香
		2		OLYMPUSⅢ		八丈		もさⅢ
		3				さもⅢ		だほはぜⅡ
	Ⅴ	1						彩雲
		2						
		3						
ファースト ホーム賞		<u>飛車角Ⅱ</u>	SALMONⅡ	<u>天城</u>	<u>はやまる</u>	もさⅢ		
相模湾ポイントレース			1 <u>はやまる</u> 2 <u>飛車角Ⅱ</u> 3 明日香					
大島シリーズレース			1 <u>はやまる</u> 2 <u>SIRENA</u> 3 八丈					

1968' 夏祭り会計報告

実行委員長 名 和 幸 夫

収入の部

参加オーナー祝儀	40艇	40,000
参 加 料	177名	88,500
雑 収 入		300
計		<u>128,800</u>

支出の部

弁当及び飲物代(シーボニア支払)	107,140
点火用ガソリン代()	265
記念手拭購入代(750本)	63,750
花 火 (4組)	16,000
つまみ物 (40袋)	19,490
飲物代(コカコーラ)	4,960
(ビール)(100本)	12,700
紙皿、紙コップ代	4,500
消耗品代(ゴム印他)	2,765
ガラス修理代(シーボニア)	29,000
天幕、机、借用礼金	2,000
謝 礼 金	3,000
計	<u>265,570</u>

差引不足額

136,770円

3. 計測委員会

(a) 「計測・レーティング規則」(1968年度版)が2章Xタイムコレクション(P・10)

の係数を次の通り訂正します。

$$TCF = \frac{\sqrt{R+3}}{10} \rightarrow TCF = \frac{\sqrt{R+3}}{10}$$

(b) 1968年度下半期(7月~12月)の計測担当者は次の委員及び助手に決まりましたのでお知らせします。

7月14日 国松、関根(照久)

8月18日

9月15日 国松、今北

10月13日 村本、関根(照久)

11月 3日 周東、高橋

12月 1日 北村、河上

(c) 活動報告

○ 1968年度上期(1月~6月)計測艇 17隻

「MISS SUNBIRD」「智美」「LOTUS」「天城」「はやまる」「くろしおⅡ」「龍王丸」「SIRENA」「八丈」「SHARKX」「潮」「NOA NOA」「だほはぜⅡ」「TAIYO」「SUNGO」「MELUSINE」「EMERADA」

○ 図面計測

1月25日及び3月12・14日の3回にわたつて、船舶振興ビル10階会議室において、若手計測委員を対象とした図面計測の講習会を武市、村本両委員の指導のもとに行いました。そして4月以降は、毎月実艇計測を行つた週の木曜日にその艇の図面計測を上記会議室にて実施しています。

(周東記) 43.8.26

(a) 1968年第2回初島レース経過報告書

帆走委員長 岩 田 禎 夫

才2回初島レースは6月29・30日の両日にわたってクラスⅣおよびⅤの17隻が参加、小網代—初島（時計回り）—小網代間（直線約48哩）で行なわれた。各艇、無風、潮流に悩まされて苦斗したが、完走13隻中、総合（及びクラスⅣ）優勝は「明日香」が修正時間13時間21分09秒で獲得した。クラスⅤはただ1隻完走した「彩雲」が総合3位にぐいこんで1位。ファースト・ホームは所要時間18時間50分08秒でフィニッシュした「もさⅢ」だった。なお総合優勝の「明日香」には舵杯が贈られる。

6月下旬、梅雨もそろそろ後半にさしかかる。本州南岸には梅雨前線が停滞、西日本、とくに九州、四国方面ではいくつかの低気圧が前線を刺戟して局地的な大雨を降らせている。しかし東日本では曇りがち、時々小雨といった典型的な梅雨空で、天候急変のおそれはなかった。

6月29日（土）14:00、小網代、丸八旅館内にレース本部を設置、15:00から16:00までの間に出走艇はすべて出艇申告を完了した。参加艇は才1回艇長会議（6月17日）より3隻減つて17。17:00前にスタート・ラインを設置。

18:00スタート。全艇フェア。33m/secの微風のなかを各艇一団となつて初島に向う。たまたまクラスⅢの飛車角、ロータス、智美がレースと同じコースを21:00に小網代をスタートして帆走するとのこと。途中ロータスから無線で海面およびレース状況の連絡を受けることになった。22:00ロータスからの連絡によれば、「レース艇は南寄りの風をつかまえてスピナーカーを使用して帆走している様子だが、微風のためスタート後4時間を経過したところで、小網代沖5M辺に集中」している。

その後初島沖9Mに到達したロータスより24:00に受けた連絡によれば「前方にレース艇らしき船影をいくつか望見するが確認はできない。以後30日06:00までロータスとの交信は打ち切ることになった。

航跡図によると、29日24:00ごろには先頭の数艇が初島に接近している。しかしこのころまでにレース艇ははつきり二つの集団に分れてしまったようだ。初島を直接目標にした集団。他は沖寄りのコースをひき、伊豆半島東岸ぞいに南から入りこんでいるだろうと予

想される潮流と、南寄りの方が風にめぐまれるだろうという二つの推測をした集団である。

ところが不幸なことに沖コースの艇は、計算がまつたくはずれ、その後の数時間を無風と潮流（北からの逆流）に痛めつけられることになる。

岸コースをとつて、最初に初島燈台をMAG、0度に見たのは「彩雲」で30日00:04
続いて「もさⅢ」「明日香」「八丈」「だぼはぜⅡ」などが数十分以内に初島に到達した。

完全なべた風につつまれたのはこの直後からだという。各艇の航跡図には午前1時前より、5時すぎまで無風のために漂流していることがあきらかにされている。「初島の東海汽船の棧橋に押しつけられるかと思つた」（「彩雲」の話）その他、この間の無風はさまざまな航跡となつてあらわれている。ここで注目されることはファースト・ホームとなつた「もさⅢ」が1時50分から3時間、4番目にフィニッシュした「だぼはぜⅡ」が01:10から3時間、アンカーリングをして漂流を防いでいることだ。しかしこれも初島周辺にたどりついていたからこそできたわけで、沖寄りのコースをとつていた艇はアンカーもきかず、「SIRENA」のように川奈沖まで流されてしまつたものもある。初島に直接コースをとつた艇と沖寄りにコースをとつた艇との決定的な差はこの風の数時間で起きた。これがそのままレース成績にあらわれてくるのである。

一方レース本部は、周囲の状況から、レース進行がかなりおくれるものと判断はしたが30日04:30から小網代湾口にフィニッシュ・ラインを設置した。しかし午前中に姿を見せた艇は皆無だつた。

12:40、前夜レース艇より3時間おくれてスタートしたクラスⅢの「飛車角」が小網代に帰投。「もさⅢ」がやがてフィニッシュするだろうと情報を提供してくれる。

12:50「もさⅢ」がフィニッシュ・ラインを通過してファースト・ホーム。以後、岸コースをひいた「明日香」「八丈」「だぼはぜⅡ」「彩雲」「OLYMPUSⅢ」の7艇が1時間以内にフィニッシュした。そのあとの沖コース組がおくれたが18:56に「NOA NOA」を最後として、レースは終了した。途中棄権艇は4隻だつたが事故によるものではない。

レース終了後「明日香」より報告があり、初島西方で30日未明、漁船と接触した。この衝突から逃がれるため数十秒間エンジンを使用したという。この場面は近くにいた「八丈」

が目撃しているというので「八丈」に確かめたところ、エンジン使用の事実は知らないが「明日香」は漁船に接舷されるようなかたちになり、東方に向いていた針路を、漁船からはなれるために西方に迂回したということだつた。レース委員会は「明日香」のエンジン使用かの動機が妥当であり、そのうえ艇の前方への推進には少しも関係していないので、これを認めた。

なお船名は確認できなかつたが「彩雲」に乗っていた戸田邦司帆走委員から「初島周辺で相当長時間、マスト・ヘッドとスプレツダーのライトをつけて帆走していた艇があつた。動力船と見まちがえられるおそれもあるので注意するべきだ」との報告があつたことをつけ加えておこう。

海上保安部にレースが無事終了したことについて報告および謝辞を伝えて1968年2月2回初島レースを終つた。

第2回初島レース成績表 (昭和43年9月29日~30日)

レース委員長 岩田禎夫

着順	クラス	セーリング	艇名	T.C.F	オーナー艇長	所要時間 (E.T) 時 分 秒	修正時間 (C.T) 時 分 秒	順位	
								クラス	総合
1	Ⅳ	366	も さ Ⅲ	・710	守屋 克己	1850.08	132.224	Ⅳ 2	2
2	◇	608	明 日 香	・703	加藤 栄美	185.937	132.109	◇ 1	1
3	◇	381	八 丈	・709	近藤 禎之	191.138	133.630	◇ 4	5
4	◇	618	だ ぼ は ぜ Ⅱ	・703	土屋徳三郎	192.020	133.543	◇ 3	4
5	V	609	彩 雲	・699	田 良之	192.052	133.127	V 1	3
6	Ⅳ	315	OLYMPUSⅢ	・701	落合 公平	194.723	135.221	Ⅳ 5	6
7	◇	340	S H A R K X	・708	森村 譲二	205.150	144.618	◇ 7	8
8	◇	346	S U N G O	・701	鳥飼 俊宏	210.130	144.419	◇ 6	7
9	◇	361	A O L E L E Ⅱ	・711	向井七男也	210.707	150.055	◇ 8	9
10	◇	374	高 麗	・704	方 栄世	224.750	160.257	◇ 9	10
11	◇	179	S I R E N A	・706	大儀見 薫	224.940	160.659	◇ 10	11
12	◇	389	N A D J A Ⅱ	・701	白崎謙太郎	243.240	171.220	◇ 11	12
13	◇	178	N O A - N O A	・728	富田 潔	245.640	180.934	◇ 12	13
		334	JUNE BRIDE	・694	鈴木 礼三	D.N.F			
		365	PIONEERⅡ	・710	森田 和男				
		319	か ま く ら	・705	中戸 将治				
		350	お う り ゆ う	・688	吉谷 龍一				
		173	S A L M O N I	・687	水之江浩二	D.N.S			
		322	朝 風	・700	朝比奈 新				
		353	SEA CROWN	・708	芦田 等				
		602	桜 工	・701	柴田 義明				

1968 第2回初島レース会計報告

レース帆走委員長 岩 田 禎 夫

収 入

参 加 申 込 料	21隻	42,000
参加遅延申込料	1隻	2,000
参加料(会員)	51名	51,000
〃 (一般)	6〃	18,000
計		113,000

支 出

レース本部運営費(宿泊費、食費、交通費)	52,670
茅1回艇長会議借室料	2,100
通船借料(シーボニアヨットクラブ)	4,000
マークボート借料(油壺ヨツテル)	2,000
印刷費(帆走指示書、出艇表等)	1,500
特設電話架設費	3,860
謝礼品代	3,000
消耗品代	940
計	70,070

差 引 残 高 42,930

5. 海事普及委員会

(a) 7回クルーザー教室の報告

海事普及委員長 関 根 久

今年度の受講者はNORC会員を主眼とし、特に「シーマンシップ研究会」として開講する計画でしたが、一般海洋愛好者からの申込みもあり、結局、会員30名、一般28名、合計58名(女性4名)の方々の参加となりました。

開講日は6月5日、6月13日、6月20日の3回にわけて行い、初日開講日には関谷会長、大儀見専務理事の挨拶を頂きました。

講演内容につきましては、一般特に初心者の方には、若干専門的となつて難解の点もあったかと思いますが、皆さん終始熱心に聴講され、修得されたことも多かつたと思います。

終了後、有志の方々より日を改めて懇談会を催すよう強く要望され、6月27日に参加者19名にて懇談の中にも質疑応答を重ね、有意義な会合を行いました。今後も機会を得て、健全なるクルーザー愛好者の育成に尽したいと念願しておりますので会員各位も宜しくご協力の程願います。

なお、この機会に映写機(エルモ8%FP-A型)1台用意でき、NORC本部に備えましたから精々ご利用願います。

「舵」誌のご好意とNORC本部の方々並びにお世話下さった会員各位に改めて心からお礼申し上げます。

第7回クルーザー教室会計報告

海事普及委員長 関 根 久

収 入

参 加 料 (58名)	116,000
懇 談 会 参 加 料 (19名)	9,500
計	<u>125,500</u>

支 出

会場借料 (4回)	15,700
教材費(ロープ、チャート等)	5,040
印刷費(開催通知、官製はがき共)	6,380
映写機(エルモ)購入費	34,600
撮影用フジカラーフィルム10本	11,000
講師謝礼 (2名)	10,000
助手〆 (延30名)	6,000
食事代(講習会、延20名)	6,300
〆 (懇談会 25名)	8,750
飲物代(講習会 延184名)	9,200
〆 (懇談会 24名)	1,200
雑 費	1,000
計	<u>115,170</u>

差 引 残 10,330

第2回海洋教室終了報告書

海事普及委員会

昨年に引き続き第2回の海洋教室も8月18日無事下記の通り終了し、初期の目的である一般社会人、青少年へのNORC活動共にクルーザーの実体把握に成果を得た。

1. 日時 昭和43年8月18日 9:00~15:00
2. 場所 相模湾 城ヶ島周辺海域
3. 協賛艇 12艇
4. 参加者 一般 35名

海洋少年団 11名 計46名

5. 協賛艇名

「MISS SUNBIRD」「天城」「はやまる」「SALMON II」「さがみ II」
「SIRENA」「SHARK X」「PIONEER II」「チャイカ」「明日香」
「NOAH-12」「Olympus III」

6. 経過

前夜来、天候には大分気をもんだ。遠くにあるとは云え本日も亦台風の影響下の海面での行事、特に部外者の同乗訓練として早朝の海況を見、風向、風速より第2案スケジュール実施（剣崎沖反城ヶ島着岸）に決した。

一般参加者は定刻より1時間も早く08:00より続々参集、予定通り09:20配乗開始したがテンダーの都合悪く大分時間をロスした。然し各艇は定刻10時一斉に抜錨・港口に向う。各艇団毎に油壺入口海面で待合せ参集するも久し振りの好条件に、日頃のレース気分が出て高速艇は大抵つもり艇団幹事艇は掌握に苦労した模様、台風影響下の海面としては割りに波も少く、ややうねりが大きく、風速5~7 m/sec 風向S、最近になく、視界が絶好で、NORCメンバーには勿論、参加者にクルーザーの走り振りを見せるにも、最適のコンディションであつた。

出港後約30分、アビームからクロスホールドで西南航、10:40タツク、城ヶ島を遠くかわして一気に剣崎を目指す。11:20剣沖南東3M点で反転、一斉に三崎に向う。予定通り城ヶ島に12:00着岸2時間の休憩、昼食を採る。14:00各艇フリーに油壺に

帰投、本行事を無事完了す。此の間参加者もライフジャケットの着用、シートさばきの補助、テ
ィラー操作等一応の練習も試み、艇の操縦性、信頼性も其の一端を体験出来たと思う。昨年に
比し更に海面状況は厳しかつたに拘わらず船酔も少く元気に訓練に応じられたことは責任者と
して大変嬉しく考える。

協賛艇の皆様大変御苦労様でした。

なお、参会者からアンケートを採りましたので集計次別紙にて報告致します。

第 2 回 海洋教室会計報告

海事普及委員 落 合 公 平

収入の部

参 加 料 (一 般)	3 4 名	3 4,0 0 0
※ (海洋少年団員)	2 0 名	4,0 0 0
計		<u>3 8,0 0 0</u>

支出の部

協賛艇謝礼 (1 2 艇)	2 4,0 0 0
テンダー借用料	2,0 0 0
通 信 費	1,3 2 0
参加票台紙代	2 6 0
交 通 費	1,5 0 0
雑 費 (電話その他)	5 4 0
計	<u>2 9,6 2 0</u>

差 引 残 8,3 8 0

6. 「仰秀Ⅱ」遭難事故報告（抜萃）

東京大学ヨット部 艇長 藤本直道

1. 乗員艇長 藤本直道（4年）

ナビゲーター 前田保知（〃）

クルー 古庄隆（3年）

〃 金子均（〃）

2. コース 7月24日 22:00 愛知県鬼崎ヨットハーバー出港

〃 26日 16:00 静岡県戸田港入港

3. 出港を決定した経過

7月24日16時22時の気象通報により、台風4号は日本のはるか南海上にあり、太平洋の高気圧、黄海の高気圧が強力で、西北西へ進むものと思われること、太平洋高気圧におおわれている間は南西が次くと思われること、台風を避泊するのに戸田港が適していること、等から遠州灘は追手で越し、そこから先は御前崎港等の避泊する港があるので安全と判断し、鳥羽へ寄港する予定を変更して、戸田港へ直航することに決定した。

4. 出港後の経過

日 時	風 向	風 力	記 事
24-2215	SE	2	2200の天気図を作ってから出港
25-0730	E	1	伊良湖岬通過 機走3Kt
〃 -1900	E	2	舞坂灯台確認
〃 -2350	E	3	浜名湖の真南3m 波高4m
26-0700	E	4	メンスルをリーフ、天龍川河口の灯台確認、天龍河口の 悪い潮のためエンジンを併用しても効果なし、天気晴
〃 -1200	E	5	ストームジブに交換、少しリーヘルム気味になる。
〃 -1615	E	5	気象通報により、このままでは台風に直撃されそうであること、7m以上のウネリのため、御前崎にも行けそうにないこと、戸田入港の予定が大巾に遅れること、乗員が疲労していることなどから、多少危険が伴なうが舞坂

日 時	風 向	風 力	記 事
26-1650	E	5	港に避難することに決定した。 転針後、追波の中で保針が難しく、波高7m位の碎け波を見てあわてたヘルムスマンが船を波に立てようとしたが間に合わず、真横から波をくらい横転した。 艇は横転したまま波に乗って150m〜200mほど走り、その際ヘルムスマンは足にからんだロープをはずそうとして落水し、150mほど艇から離れ、他の一名も落水したが、ロープをつかんでいたため、艇が自力で復原後直ちに救助した。 艇が起き上つたとき、ジブシートのスウィベルが壊れてジブスルのトリムが不能となり、メインスルはローラーリーフが解けてトリム不能であつたが、メインスルは直ちにローラーリーフをほどこし、ジブシートのスウィベルはシャツクルで代用し、セーリングで落水者の救助に向い、ライフリングを投げる用意をしたが、それを使う間もなく、落水者の方からウネリで艇に寄せられ、バウから引き上げるのに成功した。 横転して波に巻き込まれた際に、上下はめこみ式で艇にとりつけてあつたコンパスとデツキに縛つてあつたスピニングボール、コックピット内にあつたバケツを失ない、又船尾もの入れのハッチを奪われた。船室内にはエンジン取付部のあたりまで、バケツで約40杯の海水が浸入した。エンジンはかかつたがカットアンドリレーから煙を出した。この後、追波の中で帆走するのは危険と思い、沖へ出てヒープ、ツーして台風の通過を待ち、もし台風が直進してくるようであれば、本船

日 時	風 向	風 力	記 事
26-1730	E	6	の救助を受けることに決した。 ますます風波が強まり、落水者が極度に消耗しているので 本船の救助を依頼することに決定し本船航路へ寄せた。
27-0600	E	7	6時のニュースで鳥羽レースのヨット4はいに対し、巡視 船2隻が出ていることを知った。
" -0645	E	7	南側800m位を通るジャパンラインの船に赤旗を振るが 行き過ぎた。5分位して同船と思われる船が引き返して艇 の後ろへついたので、信号紅炎を上げた。 同船が前方100m位で停止したのでメンスルをおろし機 走とジブセーリングで同船へ横づけし、もやいを受けて、 同船へ縄ばしごで上つた。その際同船から、本船も危険な 状態にあるので艇は放棄してほしい、速かに退船してほし い、との事で、ストームジブは上げたまま、メンスルは全 部ブームに巻いたまま、僅かにアンカーを船尾からうつ 時間しか無かつた。
※ -0700	E	7	ジャパンラインの高育丸に救助され艇を放棄した。 救助地点は浜名湖の真南10Mであつた。

5. 遭難の原因

- (1) 帆走不能は風より波浪によるもので、遠州灘を甘く見ていた。
- (2) 東風が強くなり出した時に鳥羽あたりに避難すべきであつた。
- (3) 荒天帆走の技術が未熟であつた。

6. 艇の捜索

29日朝和歌山県串本町大島の漁船青峰丸が大島の南岸に漂着している艇を発見し串本港
に入れたとの連絡が串本海上保安署よりあり、同日夜艇を引き取つた。

引き取つた当時の艇は、高育丸に接舷した際に折れた左舷スプレッダー、左舷船体のスリ
傷の他、ストームジブ、メインスルともにズタズタに裂けており、ライフラインスタンショ

ン2本折損、トッピングハリヤード、メインシート切断の状態であつたが、艇全体としてはそれ程大きな損傷はなく、改めて、ヨットの艇体が頑丈なものであることがわかつた。

なお拾得者は拾得したことの代価を請求する権利を放棄した。

7. 艇の回航

串本にて応急修理の後8月5日串本出港昼間のみ航行し二木島港、波切港に寄り、7日宇治山田港西井送船所に上架、スケグを締め直し、ラダーは通常のラダーを固縛して、アウトラダーとして出港し、8月13日夜小網代へ帰港した。

今回の遭難事故に関し、関係各方面に多大の御迷惑をおかけした事を深くお詫びすると同時に、今回を貴重な経験として部内に伝えて行きたいと思います。

今後も御忠言、御叱言を頂きたく、宜しくお願いいたします。

以 上

Ⅲ 内 海 支 部

1. 紀伊水道レース報告(7月21～22日)

紀伊水道レースを明日にひかえ、当日入港した艇員及び、関係のメンバーで、前夜祭を「寅丸」で行なつた。参加者は16名を数へ盛会であつた。「寅丸」は谷川帆走委員長の新造鉄製40呎のヨットで、さすがに居住性は良く多人数がパーティを開いても狭く感じられなかつた、シエークダウン、チューニングが終り次男レースに勇姿を現してくれるものと期待している。ヨットの仲間の海談は限りなく続き、チャイナシイレースとか、トランパツクレースの話題がはづんだ。

レース経過

レースは新和歌浦港突堤をコミティボート「美帆丸」の中野晋也艇長を結ぶスタートラインを、7月21日10:00スタートした。出場艇は「ミネルバⅢ」(瀬川三郎艇長)「甲風」(木村治愛艇長)「甲龍」(青木太一艇長)の三艇でNW風力39順風を受け勢良く飛出して行つた。出場予定の「さちかぜ」(塚本修艇長)は事情があり出艇出来なかつたのは残念であ

つた。スタートの頃には前夜祭出席予定の「ナルキツサ号」(合田督艇長)が遅れて見送りに来、又海水浴客の小さなヨットやボートが見送つてにぎやかな、如何にも夏の日曜日らしいスタートになつた。

小松島港外の於亀瀬灯台を廻つたのは三艇ほとんど同時で、以后風力2~4のSWの風に快適な帆走を続けお互いに相手を見失うことなく、田辺湾口にフィニッシュした。小型艇に有利な微風が続いた為36フィートの「ミネルバⅢ」と23フィートの「甲風」21フィートの「甲龍」との所要時間の差はあまりなく、接戦であつた。

全艇70哩弱を3Kt 平均で帆走したことになつた。

艇 名	ミネルバⅢ	甲 風	甲 龍 I
着 順	1 位	2 位	3 位
所要時間	23 h 57 m	26 h 27 m 50 s	26 h 50 m
T.C.F	0.738 0.781	0.684 0.678	0.683
修正時間	17 h 40 m 18 42	18 h 05 m 17 55	18 h 19 m
修正順位	1 3 位	2 1 位	3 2 位

警備に当られた海上保安部の皆さん及び巡視船「はちじょう」の乗組の方々には厚く御礼を申し上げます。(合田 督)

2. 洲本レース報告(8月17日~18日)

内海支部レース中最も参加艇の多い洲本レースが、今年は7号台風の為に参加艇が少なく、その上レース後半無風状態が続いた為にタイムリミットになり、全艇DNFのレースとなつた。参加艇は「ドンドロ」(前田豊一艇長)「ボレアス」(武内良夫艇長)「ドルフィンⅢ」(福谷修艇長)「ナルキツサ」(合田督艇長)の四艇で何れも内海、歴戦の猛者揃い、レースは伯仲するものと期待されたが、無風状態では如何ともし難く残念であつた。

例年になく参加艇の少なさを振り返つて見て、来年こそは是が非でも多数の参加艇を募るべく努力したい。その為に内海支部のメンバーよりアンケートを頂戴したいと思つております。

レースの開催について関西ヨットクラブより参加艇にKYCクラブを寄贈され、又洲本ヨットクラブの湊ただし氏が自艇をコミテイポートとして提供され、宮前氏はタイムリミット後のウォッチをして戴いた帆走委員長として御協力に対して厚く感謝致しております。(梅谷 博)

Ⅳ 東海支部

1. 会議の状況

(a) 6月6日 支部例会

議 題 (1) 計測の推進について

(2) 各専門委員会報告

(3) 経過報告

(b) 7月8日 総務委員会

議 題 (1) 三谷ランデブーについて

(2) 小笠原巡航について新聞社協力の件

(3) 計測の推進について

(4) 鳥羽パールレース支援について

(c) 8月10日 支部例会 (三谷ランデブー)

議 題 (1) 鳥羽パールレース報告

(2) 年度前半成績発表、授賞

伊勢湾レース

熊野レース

鳥羽レース

(3) 鬼崎フリートカップ成績発表、授賞

1位 アルバトロス

2位 ネービー・ブルーⅡ世

3位 エピキュリアン

(4) 経過報告

(d) 8月23日 支部オーナー会員臨時会議

議 題 (1) 鬼崎ヨットハーバーの繋留ブイ問題について

(2) 泊地対策について

(3) 鳥羽パールレースの報道関係対策について

(e) 9月5日 総務委員会

議 題 (1) 鬼崎ヨットハーバーの新規ブイ設置禁止について

(2) 武豊泊地について

(3) 蒲郡ヨットハーバーにクラブ設立の件

(4) 非登録艇「アイカネ」号遭難事件について

(5) CBC-TVとの懇談に関する件

(6) NORC運営細則制定の件

(7) (仮)蒲郡レースをネービー・カップ、レースとする件

(8) 本年度敢斗賞について

2. 泊地対策について

衣浦フリートの泊地対策について6月以来次の通り関係方面との懇談折衝を行った。

6月11日 衣浦海上保安署(角田支部長)

12日 愛知県衣浦港務所(角田支部長、竹内佐知彦)

14日 山岡南知多町長()

18日 運輸省衣浦工事事務所長(角田支部長)

上記の結論としては師崎方面に新規泊地の出来るまで現在の武豊泊地使用のこととなつた

3. 写真展開催

※1部 外洋ヨットの誕生

※2部 外洋ヨットの活動に分けて開催好評であつた。

6月 9日-22日 東海銀行刈谷支店ロビー

7月 1日-14日 〃 半田支店 〃

7月17日-31日 〃 武豊支店 〃

8月 1日-14日 〃 蒲郡支店 〃

4. ネービー・カップレースについて

9月22日スタートの鬼崎-蒲郡-衣浦レースに昨年の衣浦フリート設立行事でおなじみの護衛艦隊(司令官内田海将)から賞をもらうことになりました。それに伴いこのレースをネービー・カップ・レースとすることに9月5日の総務委員会で決まりました。

尚同時に本年度敢斗賞は海上自衛隊撮影の傑作カラー写真(全紙2頁大)と決まり、披

露されました。

5. レース委員会報告

(a) 7月21日実施の鳥羽レースの結果は次の通りであつた。

着順	艇名	所要時間	T・C・F	修正時間	順位
1	ネービーブルーⅡ	6 : 39 : 40	0.747	4 : 58 : 35	③
2	あかちゃん	6 : 44 : 40	0.736	4 : 57 : 52	②
3	いせ	6 : 48 : 15	0.755	5 : 08 : 18	⑥
4	アルバトロス	6 : 53 : 05	0.706	4 : 52 : 12	①
5	うずしお	6 : 55 : 30	0.732	5 : 04 : 09	④
6	ライラ	7 : 16 : 40	0.706	5 : 08 : 16	⑤
7	プーチフランセ	7 : 34 : 45	0.743	5 : 37 : 52	⑦

(b) 8月11日実施の三河湾レースの結果は次の通りであつた。

着順	艇名	所要時間	T・C・F	修正時間	順位
1	アクアマリン	4 : 12 : 21	0.723	3 : 02 : 27	①
2	ちどり	4 : 31 : 16	0.730	3 : 18 : 01	②
3	いせ	4 : 34 : 18	0.751	3 : 26 : 00	④
4	ビクトリー	4 : 34 : 22	0.772	3 : 31 : 49	⑥
5	アルバトロス	4 : 40 : 33	0.706	3 : 18 : 04	③
6	タレット	4 : 42 : 42	0.735	3 : 27 : 47	⑤

(c) 衣浦レース実施要項 (ポイントレース)

月 日 10月6日(日)

コース 武豊～師崎 10マイル

艇長会議 0600

場 所 衣浦港武豊泊地

スタート 0800

タイムリミット 1400

担 当 チタⅡ

帆走委員長 丹 羽 由 昌

申 込 料 500円(非登録艇10,000円)

参加料(艇長以外) 会員200円 非会員 500円

申込締切 9月29日

6. 海事普及委員会報告

電話級、電信級、アマチュア、無線技士の資格をうるためには郵政省の国家試験に合格しなければなりませんでした。40年9月1日に電波法令が改正されて郵政大臣の認定する(養成課程)講習会を修了した者は国家試験が免除されて資格が与えられることになりました。社団法人日本アマチュア無線連盟(JARL)がこの(養成課程)講習会を次の要領で主催しますので御案内します。

電話級標準コース

(ア) 日 程 第1回 11月3、10、17、24

12月1、8、15

各日曜日9時30分より

受 付 10月6日午前9時30分より

第2回 44年1月12、19、26

2月2、9、16、23

各日曜日9時45分より

受 付 12月1日午前9時30分より

(イ) 定 員 90名

(ウ) 受 講 料 2,000円

(エ) 申込場所会場 ガーデンビル6階

朝日文化センター

尚電話級短縮コースは9月29日より開催され、NORCからは選抜試験に合格したメンバーが参加します。

7. 9月15日以降のスケジュール

9月22日(日) ネービィカップレース スタート 00:00

9月29日(日) 衣浦レース申込締切

10月 3日(木) 支部例会 18:30

6日(日) 衣浦レース 08:00

23日(水) 野島レース申込締切

11月 3日(日) 野島レース スタート 00:00

10日(日) 第5回三河湾ポイントレース(三谷) 10:00

V 京都支部

1. レース報告

(a) 多景島レース

スタート 6月8日22.00(26漕)

番号	艇名	オーナー	艇長	T・C・F	所要時間	修正時間	順位	得点	合計
701	オクタビア	京都Y・C	松本	+5% 687	11h57m	8h37m13s	1	15	15
716	ジョーカー	玉舎輝彦	玉舎	703	14 23	10 6 41	2	13	13
714	タム・タム	田村正男	田村	680	16 25	11 9 5	3	12	24
713	しぶき	中谷修	中谷	675	16 41	11 15 40	4	11	26
709	シーメート	岡島収	中沢	713	16 15	11 35 11	5	10	23

(b) 竹生島レース

スタート 7月6日18.00(50漕)

番号	艇名	オーナー	艇長	T・C・F	所要時間	修正時間	順位	得点	合計
716	ジョーカー	玉舎輝彦	玉舎	703	9h40m	6h47m44s	1	22.5	35.5
701	オクタビア	京都Y・C	松本	+5% 687	9 55	7 9 12	2	19.5	34.5
713	しぶき	中谷修	中谷	675	11 35	7 49 7	3	18	44
714	タム・タム	田村正男	田村	680	D・N・S				24

(c) 近江舞子レース

スタート 8月24日24.00(28哩)

番号	艇名	オーナー	艇長	T.C.F	所要時間	修正時間	順	得点	合計
701	オクタビア	京都Y.C	松本	+5% 687	11h40m	8h24m56s	1	15	49.5
713	しぶき	中谷修	中谷	675	15 5	10 10 52	2	13	57
709	シーメート	岡島収		713	14 45	10 31	3	12	35
714	タム・タム	田村正男	田村	680	15 38	10 37 50	4	11	35
706	NOA-NOA	山添素雄	山添	680	D.N.F				

2. 連絡事項

(a) 43年度年会費未納の向は本部又は支部へ至急御納金下さい。

(b) 新入会員

普通会員番号 N158 寺田耕朗

京都市左京区鴨中川原町106(781-0176)

普通会員番号 N159 大門功

京都市右京区西院寿町19(倉橋方)(311-1790)

VI 西内海支部

1. 別府フリート結成と別府レース報告

昭和41年NORC西内海支部が出来て2年目に入りました。

支部設立以来の念願だった瀬戸内西部をかこむ四国、九州からの西内海支部への参加が漸く実を結び、今年8月15日別府フリート、所属艇4艇特別会員3名普通会員5名で結成され、西内海支部全員大いに喜びここに報告する所です。

別府は北浜に国体時に作られたヨットハーバーがあり広く又立派でまだまだ多数のヨットを収容出来る所です。フリートキャプテンにはヨット歴20年の生野雄一郎氏になつてもらいました。

又ハーバーのすぐ隣のホテル二条には松野亘秀氏が居られ今般の別府レース時には、艇長会議及び前夜祭の会場からレースまでの艇の保管に至るまで大変お世話になりました。NORC

の皆様も、瀬戸内を通過される折には別府へ行かれ、先づ松野氏に声をかけて下さい。尚別府フリートの結成には、「ミネルバ」の貴伝名氏が屢々別府へ寄港されて御尽力された事を附記します。8月16日夜の前夜祭は参加艇の乗組員、別府フリートの皆様、支部長も出席の上、ホテル二条の大広間を会場に盛大に行われ、合せて艇長会議をもちました。才一回別府レースは8月16日夜スタート予定でしたが台風7号通過のため、17日朝5時に別府湾才4号灯浮標と大分港灯台とを見通す線をスタートラインとしコースを短縮して山口県、八島まで38哩としました。当日は瀬戸内特有のなぎのため各艇共苦労した様です。

参加艇は慢々の(まんまんでー) J O G 1 6'	(広島 佐々木)
牛 若 丸 Y 1 9	(別府 生 野)
アンドロメダ Y 1 9	(広島 東洋工業)
琴 塚 玄クラス	(西宮 増 村)
あ び 玄クラス	(広島 泉 庁)
海 楽 トリマラン 2 2'	(広島 岩 田)
勝 山 J O G 2 4'	(松山 愛媛大)
ミネルバ クラスⅢ 3 6'	(西宮 貴伝名)

以上8艇でミネルバにはコミッティボートを兼ねていただきました。

ファーストホーム 琴 塚 11時間00分

綜 合 一 位 牛若丸 11時間35分

の成績で一応17日夕方レースを終了しその後山口県柳井市平郡島西浦港に入り慢々の勝山をのぞく全艇一泊し解散しました。

2. 連絡事項

○ 広島フリート キャプテン

伊藤武夫 広島市千田町3丁目13の15

T E L 広島局 4 1 - 6 0 4 1 8 5 4 9 9 9 7 3

○ 別府フリート キャプテン

生野雄一郎 大分市府井町1の2の23

T E L 大分局 2 - 6 7 2 4

○ 別府ハーバーマスター

松野亘秀 別府市北浜町ホテル二条

TEL 0977-3-5281

(国際レンタカー) TEL 0977-2-1649 5905

Ⅶ 会員及び登録艇

1. 会員及び登録艇の現状

43.9.1 現在

	特別会員	普通会員	候補生	T O T A L	登録艇数
関 東 支 部	1 3 3	4 4 2	5 5	6 3 0	1 3 0
内 海 支 部	3 8	6 8	2 6	1 3 2	3 7
東 海 支 部	2 7	8 4	5	1 1 6	2 7
京 都 支 部	1 6	2 4	6	4 6	1 6
西 内 海 支 部	9	2 6	0	3 5	9
T O T A L	2 2 3	6 4 4	9 2	9 5 9	2 1 9

2. 会員の移動

(a) 新入会員

関東支部

会員 No.	氏 名	住 所 (T E L)	勤 務 先 (T E L)	フリート	所 属 艇
	(特別会員)				
68-958	金 田 泉	東京都大田区久ヶ原町1038 (751)2723	全国法律事務所	油 壺	(150) SHARK VII
68-967	山 崎 利 治	〃 世田谷区玉川等々力2-53-6 (702)2715	日本ユニヴァース株式会社営業部 (211)6411		(626) UNIVAC
68-969	松 尾 治 亘	〃 杉並区荻窪3-67 (391)2720	東京医大病院 (342)6111		(628) LE MISTRAL
68-984	岩 瀬 弘 一	〃 北区赤羽西1-24-22	佛中央放送 (572)8381		(629)龍飛
68-985	宮 本 正 之	〃 杉並区方南2-5-13 (312)2306	千葉大学園芸学部助教授	シーボニア	(158) BENGELE
68-990	鈴 木 彌 彦	神奈川県横浜市大和町2-34 (045)681-5290	鈴木齒科医院		(630) JOUR
68-993	福 山 喜久男	東京都港区赤坂8-11-47 (408)2986	佛福山ピアノ社 (293)2981	油 壺	(323) CHRISTIAN
	(普通会員)				
68-955	金 指 昭 郎	神奈川県藤沢市片瀬海岸1-8-41 (0466)22-4257	八千代エンジニアリング株式会社1部 (382)1571	油 壺	MELUSINE
68-957	岩 瀬 慶 一	東京都品川区小山7-12-7 (786)2780	佛ベルニツト (669)5658	油 壺	SHARK X
68-959	武 藤 忠 信	〃 渋谷区松濤町2-10-12 (467)7069	信和産業株式会社技術課 (741)0791	〃	彩 雲
68-960	佐々木 照 雄	神奈川県横浜市中区磯子区森町552 (045)751-8732	〃 営業部営業課 (552)8171	〃	〃
68-961	肥 後 傑	〃 〃 金沢区長浜18-11 (045)701-6407	佛大林組経理部営業課 (292)1111	〃	〃

会 員 NO.	氏 名	住 所 (T E L)	勤 務 先 (T E L)	フリート	所 属 艇
68-962	吉岡 卓 治	東京都練馬区向山3-18-5	機材設備設計事務所 (552)2861	油 壺	彩 雲
68-963	松 沢 誠	千葉県市川市真間2-19-市川(22)2311	日本大学 (在学)	小網代	桜 工
68-964	笠 原 貞 夫	東京都大田区大森北3-38-10ひかり荘 (764) 7832	味の素(株)崎工場乾造課(044)24-1111 油 壺	油 壺	NOA-NOA
68-965	平 賀 威	千葉県市亀井町128 (0472)27-7790	機大沢商会機材部事務機2課 (502)2211内898小網代	小網代	かまくら
68-966	佐久間 真 之	東京都世田谷区上馬5-39-2 (421)6755	明美印刷工業(株) (666)7575	◇	さがみⅡ
68-968	平 石 一 夫	◇ 中野区沼袋4-35-4 (386)3360	武蔵工業大学 (在学)		
68-970	稲 垣 健 一	◇ 町田市原町田6-22-15 (0427) 22-3115	東京医大病院 (342)6111		LE MISTRAL
68-971	大 野 誠	◇ 港区南青山2-22 (401)2306	機オズアトリエ (408)4766 8124	油 壺	MELUSINE
68-972	小 西 信一郎	神奈川県鎌倉市台1715	日産自動車機材課 (543)5523	◇	CYCLONE
68-973	齋 藤 忠 邦	◇ ◇ 極楽寺671-1 (0467) 2-6303	千代田生命保険相互(株)報課 (719)5111	◇	◇
68-974	芳 村 工	◇ ◇ 雪ノ下4-12-1 (0467) 2-3910	住友金属工業(株) (211)0111 内516	◇	◇
68-980	広 橋 修 三	東京都品川区北品川2-11-12 (471)4948	千葉大学 (在学)	小網代	くろしおⅡ
68-981	長谷川 孝 男	神奈川県横浜市港北区新吉田町819 (045) 351-7207	三井ライオン興業(株)機材部機材課 (03)241-3822	◇	ALPHA
68-982	中 川 公 正	◇ 川崎市渡田町1-2-2 川崎 (33)7682	菱日重エンジニアリング機材課 川崎 (53)1111	油 壺	明 日 香
68-983	和 田 進 一	東京都中野区本町4-38-18	日本電子(株)2事業班 (0422)43-5161	◇	◇
68-986	玉 村 邦 夫	神奈川県平塚市花水台40-54	慶応義塾大学 (在学)	◇	はやまる
68-987	柳 生 正 有	◇ 鎌倉市佐助2-1-11	CORNER CO. LTD カネセ海上保安部 (272)5771	小網代	NEPTUNEK
68-988	井 上 敏 雄	東京都杉並区大宮2-14-32 (311)5234	毎日新聞社編輯課 (212)0321	油 壺	SHARKX

68-989	平岡邦彦 (候補生)	神奈川県横浜市戸塚区吉田町503和光荘	ブリジストンタイヤ株式会社製造部 (045) 822-1261 小瀬代	NEPTUNE X
68-956	木村博信	東京都大田区上池上町366 (729) 6801	慶応義塾大学 (在学)	RED SHARK
68-975	秋岡康夫	神奈川県鎌倉市極楽寺442 (0467) 2-4635	関東学院大学 (在学)	MELUSINE
68-976	浜名達雄	東京都港区山下落合1-406 日立白ハウス 201号	阿佐ヶ谷美術学園 (在学)	〃
68-977	墨芳郎	神奈川県横浜市港北区日吉町839 (61) 4869	慶応義塾大学 (在学)	〃
68-978	酒部秀則	東京都大田区仲六郷1-28-7 三秀寮	芝浦工業大学 (在学)	〃
68-979	高谷義人	〃 中野区野方3-9-2 橋方	成蹊大学 (在学)	LOTUS
68-991	桂大介	神奈川県鎌倉市極楽寺652 (0467) 2-1805	慶応義塾大学 (在学)	MAUPITI II
68-992	兵藤茂	〃 〃 岡本町120 (0467) 6-3819	〃	〃
401	(京都支部)			
58	寺田耕朗	京都市左京区下鴨中川原町106 (781) 0176	デキスタイルデザイナー	VICTORY
59	大門功	〃 右京区西院寿町19倉橋方 (311) 1790		
	(東海支部)			
111	西脇良夫	愛知県西春日井郡清之町西市場248	伏原紡織株式会社技術課 (0560) 40-2921	PETIT PRINCE
116	成田和信	名古屋市中川区富田町大字江松1383 (302) 2400	フラー工業株式会社機部1課 (811) 2511	QUERIDA
	(西内海支部)			
42	一瀬修	広島県安芸郡府中町大須	東洋工業株式会社実験部	東洋工業ヨット
	(内海支部)			
130	田中満喜男	兵庫県明石市大久保町江井ヶ島	柳トモ無線商会 神戸(22)1552	TARITA

(b) 住所変更

(関東支部)

会 員 NO	氏 名	住 所
	(特別会員)	
5 5 7 6	方 栄 世	東京都大田区羽田 6-16-4
6 7 3 7	森 茂	◆ 中央区銀座 1-5 奥野ビル
3 4 0 2	中 島 伸 之	千葉県千葉市稲毛海岸 3 丁目団地 11-402 号
68-934	渋谷 晃	神奈川県鎌倉市岩瀬 1-31 番 1-206
	(普通会員)	
2 2 6 9	北 山 洋 一	大阪府茨田市古江台 2-12-16
2 3 0 1	松 田 卓 次	東京都品川区旗の台 6-14-2-102 小山マンション
4 4 3 5	小 池 真	愛知県名古屋市中種区藤巻町 2-2-1305
4 4 6 0	国 松 磐	神奈川県横浜市保土ヶ谷区市沢町 1805 左近山団地 1-26-210
4 4 6 9	小 池 信太郎	東京都文京区千駄木 5-18-4
5 0 9 2	清 水 成 象	◆ 世田谷区三軒茶屋町 2-40-1
6 0 1 3	小 林 和 夫	広島市庚午南 1-5-17 K2-304
6 6 0 3	石 垣 典 郎	神奈川県川崎市鶴沼 3-1-8
6 6 7 8	木 口 博 之	千葉市亥鼻町千葉大学医学部第一学生寮内
6 6 7 2	大 村 英 隆	神奈川県大和市深見 2269
6 6 8 9	金 刺 高 雄	福岡市天神 5-5-7 増田方
6 6 9 2	橋 本 順	神奈川県鎌倉市岡本 396
7 7 6 0	末 次 信 夫	◆ 横須賀市池上 4-11-11
68-937	児 玉 登	東京都目黒区目黒 4-7-6 郵船目黒フラット D-15
4 4 8 3	稲 富 敬	神奈川県横浜市磯子区滝頭 3-6-20
6 6 4 7	稲 富 すみ子	神奈川県横浜市磯子区滝頭 3-6-20
	(東海支部)	
1 1	大 木 英 男	愛知県知多郡知多町大草字大瀬 201 TEL 大野(2)-1269

会 員 No	氏 名	住 所
13	野 沢 淳 二	名古屋市千種若竹町1-39 ゆたか荘5号
30	佐 藤 充 弘	愛知県愛知郡日進町大字折戸字藤塚56-663 東昭折戸団地東海銀行社宅
35	石 川 湊 一	尾西市明地字鉢池31
59	刈 谷 輝 彦	愛知県知多郡知多町新舞子明知山10
75	肆 矢 勝 裕	安城市榎前町井杭山47-8 TEL明治177
78	竹 内 征 洋	豊田市大字若林字塚本36フタバ産業若園寮
90	榊 原 昭 男	埼玉県草加市旭町544 中央信託銀行草加寮
(内 海 支 部)		
20	麻 生 ジョージ	神戸市灘区上野成下山833-91
21	猪 上 忠 彦	尼崎市武庫元町2-22-12
(西 内 海 支 部)		
19	頼 田 昭	広島県安佐郡安佐町毛木1651

(俳 句)

ヨ ッ ト

かの赤きヨツトのけふも来る時刻
ヨツトの帆代諸のいろのつかれなく
帆おろすやヨツトの奢り巻き込みつ
ヨツト快走浪を打ちもし打たれもし
起ち初むる夕浪蹴つてヨツト着く
万国旗はためきヨツトよくはしり
少年の意志のぎりぎりヨツト傾く
黒潮にヨツトの建を汲み捨てる
帰港のヨツト正しく置かれ明日を待つ
憂きことのみヨツトの尖りいることも

風 生
禅 寺 堂
梵
翔 洋
炬 火
竹 桃
矢 風
翔 洋
松 吉
四四三女

「流れ星」

ほどよい秋風を帆いつばいに孕んで快走するヨットの上で、マストの頂きがあゝの星からこの星へ、そしてこの星からまたあゝの星へと、恰も星空をかき混ぜてでもいるように動揺する。そのマストのてつぺんから、払い落とされるようにスーッと尾を引いて美しく星が飛ぶ。アツまた一つ、また一つ、まことに素晴らしいクルージングの夜だ。ひしひしとヨットマンの満足感が身うちに溢れてくる。

そんな思い出が、会員の皆さんはきつと一度や二度はお持ちのことと思います。

どなたもよく知っている流れ星、その流れ星は、毎日地球全体で数千トンにも及ぶほどの量の微細な物質が、大気中に飛びこんで、白熱して光を放つ現象であります。肉眼で見えるものは一晩中でも数える程しかありません。光を発して燃える高さは70 Km～80 Kmから200 Km位までの間であつて、そこに飛び込む速度も10 Km/sec から70 Km/sec 位といわれ、ときには「火球」とか「天火」といわれて地球にとどき「隕石」となるものもあります。

1年のうちでは8月が特に多く見られ、一晩のうちでは前半夜より後半夜の方が多く見られますので、夜航海をするヨットマンが御前様でない中々見られないのであります。

流星の中でも、ペルセウス座流星群は、8月7日から8月15日の間に、毎夜美しく出現します。この流星は速度が速くて、ときに尾を引くのが特徴であります。そして1時間に数十個も観測されて大へん壮観であります。

この外にも、双子座星群、りゅう座星群などがありまして、前者は、12月11日から16日ごろに一番多く流れ、終夜にわたつて多数認められますが、ペルセウス座星群に比べて速度は速いが、短時間で消えてしまう淋しさがあります。

りゅう座星群は1月2日から5日にかけて、明け方に多く見られるもので、正月でもあり、時間的にいつも余り見て貰えない流れ星であります。

流星群による流れ星の特色は、天上の一点から花火のように放射状に飛びますので他の流星と区別ができる非常に美しいものであります。どうぞクルージングのつれづれに流れ星を見ましたら、こんな話を思い出して下さい。

(c) 会員間の異動

支 部 名	会 員 NO	氏 名	所 属 艇
(特別会員より普通会員へ)			
関東支部	5555	EDWIN・C・ENSLEY	SEA WITCH
内海支部	65	浜 名 和 慶	TARITA
(普通会員より特別会員へ)			
関東支部	1208	平 出 昭 博	ALPHA
西内海支部	30	宮 西 勝 秋	アンドロメダ II
内海支部	70	山 崎 政 宏	TARITA
(候補生より普通会員へ)			
内海支部	21	猪 上 忠 彦	ドンドロ I
◇	68	吉 井 襄	
◇	100	額 川 邦 子	ガラテイア
◇	110	吉 田 一 夫	
関東支部	7805	大 口 善 太	

3. 新登録艇の紹介

支部	セール NO	艇 名	RIG	クラス	LOA×LWL×B×d	オーナー	フリート
関東	616	RED SHARK	S	III	9449×7,315×2,946×1,714	関根 久	(シー ボニア)
◇	626	UNIVAC	S	V	585×525×200×112	山崎利治	未 定
◇	627	ALPHA	S	V	585×520×200×112	平出昭博	小網代
◇	628	LE MISTRAL	S	IV	7800×6,180×2,184×1,550	松尾治亘	未 定
◇	629	龍 飛	S	IV	7480×6,037×2,350×1,500	岩瀬弘一	未 定
◇	158	BENGEL (HARGONAUTII)	S			宮本正之	(シー ボニア)
◇	323	CHRISTINAII (HKAYSEVEN)	Y	II	11,180×9,005×2,974×1,508	福山喜久男	油 壺
内海	522	寅 丸	Y	II	12,000×8,600×3,326×1,900	谷川晴彦	未 定

編 集 後 記

N O R O のニュース内容は素人編集の域を脱しきれずいつも同じようなことの羅列振りで読者の書見意慾をそそいでおることと恐縮しています。

会員各位よりの寄稿が盛り沢山になれば面目一新の觀を呈するのではないかとも思いますので、振つてご投稿願います。

秋風とともに海は青さを増し、雑踏(?)の感もなく、心静かに、そして思う存分の帆走に英気の涵養ができる季節となります。

各地のレースも残り少なくなりましたこと、自重自愛のもとにご活躍の上、併せてクルーザー一級ヨットのPRにご協力願いたいと存じます。

(麻 里 記)

(俳 句)

ヨ ッ ト

湖にヨット心に赤いバラ咲かす
ヨット群れ水平線の間隙を縫う
黒潮もしぶきは白しヨット打つ
雲晴れし朝富士ヨット沖を過ぐ
沖を見る両眼にヨットはみ出せる
ヨット解く男同志のいたわり見せ
ヨットの帆髻たくましく担ぎゆく
ヨット来て翼を休めし港かな

露 声
みのり
翔 洋
満 佐子
紫 公
三 穂
亨
九 二 男

1900年12月10日 東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

(山田 久)

(山田 久)

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久

東京府立第一中学校 校長 山田 久