

発行人
海事思想普及委員会
東京都港区芝虎ノ門15(虎ノ門ビル7階)
電話・東京03(503)6014 〒105
社団法人 日本外洋帆走協会

70年代における一つの課題

——外向きと内向きの側面——

大儀見 薫

NORCが日本外洋帆走協会という、ややいかめしい、名称になり、「社団法人」という肩書きがつくようになってすでに7年目になるが、NIPPON OCEAN RACING CLUBの元の名称はこの新しい漢字づくめの名前の下に、かっこ付きで(NORC)としてわずかに残されている。

これは単に名前の表現上の問題だけではなく、この名称の漢字の部分と、かっこ付きの部分とがそれぞれNORCの二つの側面——社会的な「外向き」の側面と、メンバー同志間の「内向き」の側面とをそれぞれ現わしているように思われる。同時にこれがNORCの発展の歴史をも示しているのではないだろうか。

昨年1年間のNORCの新入会員は300人にもなり、登録艇もこの間に82隻増えた。この目覚ましい伸張ぶりも、ここ1～2年のことであり、実質的には戦後に始まる日本のオフショアヨットの歩みは当初非常にスローペースのものだった。

在日外人ヨットマンを中心とする、少数の日本の先駆者を含めた、CCJ(クルージング・クラブ・オブ・ジャパン)が作られ、初の大島レースが行なわれたのは、すでに21年前のことになる。

日本のクルージングヨットが次第に増え、オフショアレースが定着してくるにしたがって、どちらかという、同好会的な性格が強かったCCJは発展的に解消され、代って、オフショアレースを主な行事とするクラブとしてのNORCが組織され、レース規則、安全規則、計測、レーティングルール等がイギリスのRORCを手本として整備された。こういった土台の上に立ってNORCの地方支部も整備され、日本のオフショアヨットの大きな発展の時期を迎えるようになった。

NORCのこの発展を支えたものは、レースを中心とする、現役のヨットマンによる、ヨットマンのための、ヨットマンのクラブとしての現役中心の運営が基本線として貫かれ、海を舞台にヨットを楽しむ男たちの、直接ヨットと海と結びついた活動が、クラブの全ての行事の中心となっていたからではないだろうか。

仲間としての連帯の場はヨットそのものであり、海であり、そこで展開されるレースなり、クルージングであり、この現場主義こそがNORCの活動の基本でもあったわけだ。

だからこそ、クラブハウス、ユニフォーム等がなくても血の通った連帯がそこにはあり、全く自発的な手弁当主義が全ての仕事、行事の裏づけとなることができたし、現に

NORCの日常活動を支えるものになっているのではないだろうか。しかし、クルージングヨットの数が著しく増大し、FRPによる量産体制が進み、NORCも会員1,000名、登録艇250隻の線をあつという間に突破するといった情勢となると、クラブ活動の現場主義を生かす意味からいっても、フリート中心にならざるを得なくなるのではないだろうか。

昨今のような大世帯ともなってくると、NORC全体、もしくは関東支部全体としての行事が数の上からも、物理的にむづかしくなってくるだけでなく、こういった大グループでは、血の通った交流も仲々実現しにくいことにもなる。こういった事情のためNORCの日常活動は、支部もしくはフリート単位に「地方分権化」するのが望ましくもあり、当然のなりゆきといえよう。同時に、ヨット人口が増大し、ヨット産業が一人前に育ち、NORCの規模も更に大きくなっていくということは、ヨット、ヨットマン、NORCの社会的存在が大きくなるということの意味し、クラブ活動の分権化とは逆に、ハーバー問題、税金問題、船舶安全法、船舶職員法、安全備品の開発、検査等の問題がクローズアップされることになる。これらは「地方分権」では解決しない問題であり、中央、つまり本部における持続的な、かつ組織的活動がなければ、効果を期待できない性質のものである。

こういった側面では、したがって「地方分権」の日常クラブ活動とは別に逆に地方から中央に求心的に本部の活動としての社会的な事業、発言が必要となってくるし、こういった面での充実もますます重要になるだろうと思われる。

つまり、飛躍的な拡大を続けるヨット人口を背景に考えた場合、70年代のNORCの組織の在り方はまさに、「日本外洋帆走協会(NORC)」の名称の如く二本立てにならざるを得ないのではないだろうか。

フリートを中心とする、手弁当主義によるレースを中心とする自主的、自発的クラブ活動の一層の発展と、社団法人としての本部を主たる場とした、前に述べたような社会的な問題と事業への取組みを強化する必要があるであろう。こちらの方は手弁当主義による片手間の体制ではどうしても十分な効果を期待することはできないので、強力にして適切な専従者を中心とする体制を保障する必要があるだろう。

日本外洋帆走協会としての70年代における一つの課題がそこにあるのではないだろうか。(NORC専務理事)

老会員の初夢

—NORCの昔、今日そして明日—

NORCの会員は皆、メンバーカードを持っています。私のカードナンバーは、0004です。1が故山口会長、2がマッケンジー氏、3が確かグレン少佐だったと思います。私がどうしてかその次になっているので、今、日本では私が一番古いメンバーだと云うことになっています。これは何でもない様ですが、大きな問題です。私はこの番号に誇りをもっていますが、同時に、それと同じ、又はそれ以上に重い責任を感じます。新しい人がどんどん入会して、もう1000人以上になっている現在、ただ古いだけで、大きな顔をしているわけには行きません。その当時、NORCを作った我々仲間の意志を誤りなく伝えて行くことも大切ですし、それに新しい心を反響させて行くことも大事です。

大体どうしてNORCなんて云うものが出来たか、難しいことは、色々の機会に発表されていますが、そもそもの始まりは、物好きな仲間が集って楽しくレースをやらうじゃないかと云うことなのです。その頃は年会費がたった500円、それでも未納会員が相当ありました。会員は100名から200名、艇数は20隻程でした。クラブの事務は、福永さんと私とで会費の徴収から、印刷物の作製、発送、レースの賞品の購入まで、殆どをきりまわしていました。

その頃と比べると、随分大きくなったとも思いますが、20年近く経ったのに案外に育たないものだと云う気もします。

新しい船も沢出出来ました、すばらしいものもあります。でも何か抜けているものがあるのじゃないかと云う気がするのは私だけでしょうか。

クルーザーはいくらよ船を作り、よいセールをあげても、結局走らせるのは人間です。乗組員のチームワークが最後のキーポイントになるのです。NORCも大きなクルーザーです。そこにあるべき心が、何か、ちょっと物足りない様で気になるのです。

日本に於けるヨットと云うスポーツが、まだほんとうに根を下していないからだと云うことはわかります。それにクラブと云うものの歴史が浅いこともあります。一生懸命働かなくては生きられない社会事情も勿論大きく影響していることはわかっています。

でも、出きるだけの範囲で、もう少し何かやり方がありそうに思えます。

クラブへ入ったら、何か恩恵を受けられるかと云う事を聞かれるのですが、もし恩恵を受けられるとしたら、それは自分で作るのです。他の人に訂購してもらって、ただ坐って御馳走を食べる人ばかりでは、一体どうなるでしょうか。皆が自分で出来ることをメンバーのため、クラブのために喜んで努力するのがほんとのクラブと思います。

立派なマストを見せびらかし、立派な旗印をかかげる。これは似ています。そんなに大きな目標を立てるより、その目標が低くても、どうしたらそこまで辿りつけるかを考え、自分で実行し、他のメンバーを引っぱって行くのが私達の仕事だと思います。

今NORCに居る1000人程のメンバーはこれからのクルーザーグループの核になるべき人達です。その人達が、いつまでも初心者気持でいたら、後から来る人は困ります。もっと真剣にヨットと取組んでいただきたいと思えます。

皆様は総会のあとで、今年度のレース予定表を受取られ

ることでしよう。簡単なスケジュールに見えますが、前年の後半に、その年のレースを参考にして、より楽しく、より安全に、出来るだけ多くの会員が参加出来る様に、先ずレース委員会により検討されます。その前には勿論、レース委員長とそのスタッフが、ある程度原案を作っております。

その次に、常任委員会に検討されます。そして、総会に提出され、会員の総意によって決められるのです。

他の委員会も同様、皆さんを楽しく安全に一年を過せる様、色々と考えて居ります。会員の皆様の中で、誰でもそれらの委員会に意見を申し入れることは出来ますし、申入れがあれば、委員会は、充分それについて研究する筈です。決して皆様の口を封じているわけではありません。

こんなにして考えて運営しても、全会員に満足していただくことは無理でしょう。中にはそんなレースには出られない……とか、そんな会合は馬鹿馬鹿しいとか、云う方もあるでしょう。レースは出場の義務はありません。安全規則、レース規則でくどい程書いてある通り、出るか出ないかは艇長の判断できることなのです。

クラブをぶちこわすのはどうしたらいいかと云うことが昔、何かに出ていました。①会費を払わないこと。②会合には出席しないこと。③出席するなら遅れて行く。④自分勝手な出来ない相談を大声で申し立てる。ざっとこんなことだったと記憶していますが、クラブ員はこんな様であってはならないと云う、いましめの言葉です。うっかりすると知らずに、これらの禁を犯していないでしょうか。

積極的でないのはよいにしても、一生懸命クラブでやっていることを、自分がはるかにすぐれた様な顔をして、ぶちこわすのは、大変勇気がある様に見えて、カッコいいのですが、実は卑怯なやり方です。ほんとに勇気のある人は、どんどん名のりをあげて委員会に入り、クラブ運営に参加して下さい。

日本中の海をクルーザーが走りまわる様になって、御同慶の到りです。それにつれて、各地に支部が出来ています。将来は、それらが立派な支部になって、一人立ちして行くことと確信しています。でも現時点では日本中の各支部が同じ位置にあると考えて運営して行くのは、少々無理がある様です。

又夫々の支部、海域には、それぞれ特色があります。何もそれをNORC一色に、ぬりつぶす必要はない様に思います。NORCを愛するあまり、安全検査も受けられない様なクルーザーまで、引っぱり込むのは共倒れになる様な気がします。それらの船はそれなりの活動をして、いずれNORCに入れる船に育った時に、NORCの仲間に入っていたきたいと思います。

最後にレースに出ないメンバーの方に対してなのですが、何もレースに出なくてもよいのです。NORCの旗を立て、堂々と走りまわして下さい。レースに出なくても私達の仲間なのです。事情が許す様になったら、レースに出て来て下さい。その時あわてない様、充分トレーニングをして下さい。そしていつの日か、全会員がレースに出て来る日があることを祈っています。

年度始めから勝手なことばかり書いて申訳ありません。老人の初夢とお許し下さい。

(RED SHARK 関根 久)

安全に関する自主規制について

——1963年から定期検査を実施——

横山 晃

1. 1948年、NORCの前身のCCJ（クルージング、オブ、ジャパン）が発足したがその当時の所属艇は数隻だったので、安全管理は各艇長が合議する研究問題であった。

2. 1951年、CCJが大島レース（毎年5月に行う葉山→初島→大島外周→葉山のコースによる1～3昼夜連続のヨットレース）の第1回を開始するに当って、レース出場資格として、救命艇の法定備品と同程度の強制備品が定められ、スタート前にクラブ委員によって総点検を行うこととなった。

3. 1954年、CCJは改組されてNORCと改名されて上記大島レースを継承し、艇の登録制度と、安全規則が定められ、艇長の資格付けを協会が行うことになった。その安全規則は、艇に関しては不沈性と不転性が必要条件とされ、それを判定する方法も示され、備品内容にも小改正があった。

又、関西にも支部を設けて全国組織に踏み出し、艇数と会員は年毎に増大し、行事も活発になった。

4. 1962年には明暗2つの事件が発生した。明るい方は堀江氏の太平洋横断で、暗い方は11月3日、「早風号」、「ミヤ号」の遭難と、「のぶちゃん号」からの落水で13名の人命を失った事件である。

NORCは、直ちに諸外国の外洋ヨット界に質問状を出し、安全対策の検討研究会が重ねられた結果、安全委員会が発足し、強力なスタッフを以て編成され、毎年一回宛の定期検査が1963年から実施されることになった。

安全規則も大幅に改正されて、諸外国の安全思想と歩調が合うように、共通部分を多くする努力も続けられた。また、無電発信機を強制備品にするか否かも、半日にわたって討議された結果、その採択は否決され、自力生還を第一義とし、救助要請を第二義とする安全の大原則が再確認された。

5. 1946年3月、学習院の「翔鶴」が遭難して乗組5名の全員が死亡した。此の艇はNORCの定期検査に合格した直後だっただけに、NORCが受けた打撃は大きく、引揚げられた艇体と装備は綿密に検討された結果、5～6の小事故が折り重なって発生した跡が見られ、ライフジャケットが有るのに1名も着用していないことから、艇内全員が混乱状態に陥っていただろうことが推定された……この問題を検討分析の結果、最大の問題点として浮び上がったのが、艇内統率力の欠陥問題である。

そこで1962年に行った諸外国ヨット界への質問解答を復習し、次のことが明らかになった。

A. 外国でも艇長の資格付を色々を試みたが「あらゆる方法に失敗した」と知らされた。

B. 艇長はオーナー（船主）が任命すべきものである。それは自己の財産を守ってくれる有能沈着な人材を選ぶことが客観的な安全のためにも最良の人事だからで

ある。

C. 艇や備品の維持についても、艇長任免についても、オーナーの責任は重い。

D. 外洋ヨットレースに出場する艇のオーナーは「あらゆる事故の責任を負い、協会に責任転嫁しない」旨の誓約書を入れる。

これらのことから、安全対策のキーポイントとして、オーナーと艇長の責任と権限を明確にしなければならないことを知った。よって安全規則は又もや大改正されて、

第1条 責任の所在

第2～6条 安全管理規則

第7～8条 技術基準

第9～11条 施行要領

付則 安全に関する心得（具体的な指導）

という構成になり、艇長の資格付けを協会が行うことは廃止され上記D項の誓約書の方式が実施されることになり、備品としてライフラインが強制されることになり、講習会や安全に関する海上の行事も行われるようになった。

6. 1967年～68年、明治学院大学の「ジョビアルファイブ1世号」が沈没したが、全員ライフラフトで脱出し、東京大学の「仰秀II」と千葉大学の「黒潮II」が海上で船体を放棄したが、両艇共、乗組全員は他船に救助されるなど、学生団体の事故が相次いで発生したので、安全委員会が遭難事故の統計を行った処、1950年代は在日外人の艇が大多数を占め、1960年代は学生団体が80%以上を占めていた。日本の外洋ヨットの中で学生団体の艇は10%程度に過ぎないのに、事故の80%以上が集中しているのは異常集中というべきである。その理由を安全委員会が分析した結果、学生団体には上記第5項のABCの重要性が理解されてなく、実質上のオーナー不在と艇長不在が続いていることが判明した。

このように、オーナーシップとリーダーシップを軽視して、下層集団が自治を要望する風潮は学生社会に強く、その当時続発した学園紛争と軌を一にする様である。

7. 1969年、艇の登録手続が明確にされ、登録の際にオーナーは安全条件を満足する艇であることを申告する（約束する）制度となった。（毎年の定期検査はいうまでもなく継続している。）

8. 現在、学生団体の異常傾向は次第に正常化が見られ、当面の最大の問題は、「安全に関する政府の介入が、過保護や過干渉に陥らねばよいが……」という心配に集中されていて、NORCに組織されたオーナー、艇長、及び乗組員の殆んどは「外洋ヨットは、あらゆるスポーツの中で、最も責任の所在が明確なスポーツである」という自覚を持つようになった。

なお、安全規則の小改正は毎年行われている。

（NORC理事・安全委員長）



〈関東支部〉

神子元シリーズ報告

——「RED SHARK」・「HOLIDAY」総合優勝——

1. 神子元島レース

今回はロシナンテ(I)、祇王(III)という最新艇の参加によって興味あるレースとなった。

スタート当夜は波もなく、SWの順風が吹いており空は満天の星空という、神子元島レースというイメージから程遠いグッドコンディションであった。クラスIVスタート前の小網代湾は大型艇も交えて、航海灯の行き交うさまは実にファンタジックで且つレース前の緊張をいやがうえでもかき立ててくれる。

2200ホリデー、つばき、竜飛等がコミッティボート寄りからスタート。我艇アオレは風下側より飛出す、スタート直前にメンスルのリーフは解いたもののジブをゼノアに取換えなかったため風の割にはパワーが出ずホリデーにリードされる。途中でゼノアに取かえようという話も出たが、夜だから…面倒だから…酒が美味しい…星がきれいだといいつついにうやむやにされてしまった。

スタート後3時間余りで、Miss Sunbirdと覚しき大型艇にくわれてしまう。

0500頃より約1時間風に出合う。相模湾のド真中あたりである。セールがバタバタ鳴ってうるさい。黒潮に乗っているのであろう思うようにヘディングしてくれない。そばでセールNo.673のチカダマスが同じようにウロウロしている。

0600 SWが吹き出す。この潮を乗り切るのは困難と見て、伊豆にヘッドし岸ベタをねらうこととする。遠方初島よりには10数艇がかたまっている。風が無いのかほとんど動かない。上手くすれば集団に追いつけるとハッパをかける。TopのMiss Sunbirdは集団より飛出してかなり先行している。集団の沖よりを赤いハルのRed Sharkが上手く風をつかんで、風のふれに合せてぐんぐん距離をかせいでいる。数艇がタックして集団より離れ大島を狙っていくが、強い潮のため大島をクリアするのはほとんど駄目なようだ。初島の南側でサバを4本つりあげる。時間も良い頃なので昼食とする。

門脇、稲取、爪木間は、はやまる、MIGRATOR、チカダマス、その他クラスIV艇2杯程と並んで走る。最近ではヨールが少なくなったせいか、BERKELY船長の乗るMIGRATORはその巨大なヒップから、どんなに遠くにいてもすぐそれとわかる。

1600スピンをいっばいにはらませたMiss Sunbirdがすごいスピードで走り去っていく。多分今夕にはゴールするだろうとうらやましく見つめる。1700風が風はじめ、爪木沖で強い流れに逆っている頃見なれないスピンの艇と、レ

ドシャークが帰ってくる。そばに寄って激励の声をかける、チタIIIである。

2200ローソクの灯を吹き消す如く、爪木、下田の火が見えなくなる。来るな!と思った瞬間腰の強いNEが吹き出す。波頭のくだけた波がだんだん大きくなり、フルメインの我艇は時おりブローキングしそうになりながら、15~20%の強風にあおられて、見る見るうちに神子元島に近づいていく。島の回りにはかなりのテールランプが見える。トラブルを起したのだろうか、大型艇がスプレッダーライトをつけながら、セールを流して下田方面へ進んでいる。連休のせいだろう本船の数がやけに少い。雨が強くなる。廻航前にNo.3ジブ、2ポイントリーフを行い帰路に備える。

一夜中強風と雨に見舞れながらの帆走はつらいものである。レースに出ないで新橋辺りで熱燗をかたむけていた方が…なんて思う。夜が明けて三崎に近づくにつれ風がおさまる。雲仙、はやまとミートする。やや前方を潮風らしき大型艇が走っている。2回の風に出合ったため締めかかっていたレースだが、気をとりなおし頑張る。

小網代湾口で今回不出場のK-7が出向えてくれる。Miss Sunbirdはやはり昨夜20時頃ゴールしたようだ。真夜中になってチタIII、Red Sharkが続いてゴールし、後は今朝方になってから10数艇がゴールしているようだ。クラスIVでは、ホリデーがゴールしているとのこと、残念無念又してもやられてしまった。

2. 9/18ポイントレース

スタート時は東寄りの風があって好調なすべり出しをきしたが、約1時間もすると風がおちつかなくなり、時おりの南のブローと名島沖の反流のため全艇一進一退を続け、ついに名島沖で閉子になる。岸よりの艇より沖の艇まで歩いて渡っていけそうである。葉山と江の島の間で完全に風ってしまい、江の島マーク付近で全艇一せいに棄権する。

3. 11/15ポイントレース

前回のポイントレースが全艇DNFで終り、シリーズの結果はほぼ神子元島レースの順位で決ったようなもので、シリーズ最後のレースの盛上りが無かったが23艇の参加で行れた。クラスIVでは神子元島レースであまりふるわなかつたつばきがスタートより独走体制に入り、他のクラスIV艇をぐんと引き離してゴールし、クラスIIIIIではRed Sharkが1位となった。その結果Red Sharkは神子元島レース第1位のMiss Sunbirdをおさえ、シリーズ成績で第1位となった。(AOLELE IV 島氏英雄)

新登録艇の紹介

セールNo.、艇名、リグ、LOA×LWL×B×d、オーナー氏名、フリート及びオーナーのコメントの順です。

〔関東支部〕

1070 SUNGO II スループ 7.40×5.70×2.26×1.20
鳥飼俊宏 E.G. VAN DE STADT氏設計 小網代

1071 JUNE BRIDE II スループ 9.70×7.35×3.00×
×1.60 鈴木礼三 E.G. VAN DE STADT氏設計
油壺

1072 OZZ スループ 7.40×5.70×2.26×1.20 湯浅明
彦 E.G. VAN DE STADT氏設計 FPR艇 沼津

1067 BUGS BUNNY スループ 9,000×6,700×3,000
×1,400 井上直彦 油壺

◎オーナー及び乗組員はすべて、歯科医であり、特に子供の歯並びの治療を専門としている。BUGS BUNNYは矯正学の分野での失敗例の一種をjokeとして表現した言葉である。

◎主として家族的なクルージングを楽しみ、将来乗員一同が、新艇に慣れ、帆走の実力も充分となった時、レース出場なども考えて行きたい。

◎乗員は

鈴木祥井 神奈川歯科大学教授
伊藤学而 東北大学歯学部助教授
三輪一郎 歯科開業医
大下正純 神奈川歯科大学講師
東 光天 東京医科大学 大学院生
境野栄一 油壺ヨットクルクル

◎ さしあたってNORCに馴染んで行きたいと思う。

1075 SUN SPINNER スループ 27'-03"×24'-00"×
9'-03"×5'-08" 森村譲二 シーボニア

1081 NOVIA III スループ 7,490×6,100×2,300 加藤
武 沼津

1082 TRUSTEE I スループ 31'-00"×24'-02"×9'
-03"×5'×09" 青木亨

◎英語で「受託者」の意。“頼れるもの”“信頼出来る人”

◎三井銀行ヨット部員

◎下田のハーバーの早期実現を心から期待している。

1083 赤城 II スループ 24'-07"×20'-00"×7'-09"

×5'-00" 小林英勇 江の島

◎出身地、上毛の三山の中から選びました。

1084 さら文 スループ 6,500×5,400×2,040×1,400
山口正 諸磯

1085 青雲 スループ 7,450×5,500×2,540×1,300
杉本光昭 沼津

〔東海支部〕

1068 BIRUSHANA II スループ 9.40×6.80×2.75×
1.65 山田雅和 E.G. VAN DE STADT氏設計 鬼崎

1076 SOME TIME スループ 7,400×5,700×2,260×
1,200 立石和子 蒲郡

1086 ESPERANZA スループ 7,200×5,400×2,280×
1,460 杉野武彦 鬼崎

〔内海支部〕

1064 しろたへ スループ 7.49×6.10×2.30×1.55 桑
沢勝治 ブルーウォーター 24クラス 的形

1073 大三元 スループ 5.85×5.20×2.00×1.12 矢島
昌典 武市俊氏設計 須磨

1078 DENDORO スループ 6,500×5,400×2,040×
1,400 小林将二 渋川に定盤

会員及び登録艇の現状

(3月1日現在)

	特別会員	正会員	準会員	TOTAL	舟艇登録
関東支部	212	682	37	931	218
東海支部	38	100	1	139	40
京都支部	16	31	1	48	17
内海支部	38	104	0	142	42
西内海支部	14	28	0	42	14
TOTAL	318	944	39	1302	331

関東支部・1970年度種子元島シリーズレース成績表

Table with columns: クラス, セールNo, 艇名, 種子元島レース, 10/18ポイントレース, 11/15ポイントレース, 通算成績. Rows include MISS SUNBIRD, CONTESSA II, 潮風III, CHICADAMAS, MIGRATOR, LOCINANTE III, 智美, RED SHARK, 竜王, くろしおII, 飛車角II, はやまる, TILDE, 足柄, 雲仙, 紗義II, 紙王II, HOLIDAY, AOLELE II, つばき, はやどり, 竜飛, NOA NOA.

内海支部・紀伊水道レース成績表 (45.10.9~12)

Table with columns: 順位, 艇名, 全長, T.C.F., 所要時間, 修正時間, 順位. Rows include アルテミス, ブルーム・スティック, 寅丸, 白蜂II, 甲龍II, 甲龍I, シーライフ.

内海支部・高松レース成績表 (45.10.31~11.1)

Table with columns: 順位, 艇名, 艇種, T.C.F., 到着時間, 所要時間, 修正時間, 順位. Rows include ミネルバIII, アルピレオ, アルテミス, 白蜂II, おのころ丸, 甲竜電I, 甲竜II, ブルーム・スティック, さちかぜ, でんぶくII, ひろ, しらみねI.

○印-クラス別賞

◎印-ウィニング・フラグ

●印-優勝杯

(備考) 10月度ポイントレースは全艇タイムリミットDNF

コミティポート 寅丸 ※アルテミスはレース中座溜し、艇種 (Y-ヨール: S-スループ 離洲のウエンジンを使用した事に W-木造: F-F.R.P.S-スチール) より10%のペナルティを加えた。

関東支部・1970年第8回小網代カップレース成績表 (45.11.22~23)

Table with columns: クラス, セールNo, 艇名, T.C.F., 艇長, 竜崎回航時刻, 所要時間, 修正時間, 総合順位(I~IV). Rows include メルジーネ, 竜王, レッドシャーク, ケイ・セブン, ホリデー, ミス・サンバード, くろしおII, 雲仙, 波勝II, 飛車角II, つばき, 竜飛, はやまる, チルデ, コンテッサII, 天城, さがみII, 昌代, マンダリンダック, ロシナンテIII, チカダマス.

DNF: AOLELE II, さちかぜ, SEA WITCH, 八丈事 故: くろしお (城ヶ島沖でグースネックを飛ばす) チカダマス (初島沖でフォアステー, タンバック折損)

○本レースは総合賞のみ, クラス別賞なし

1970年度 本部・関東支部外洋レース入賞艇一覽表

レース名	本部主催			関東支部				東支部			主部		主催	
	第4回	第11回	第4回	第20回	第70回	第15回	第3回	第8回	大島シリーズ	種子元島シリーズ	相模湾ポイントレース	第8回	第8回	相模湾ポイントレース
種別	八丈島	鳥羽バール	大島回航	大島杯	初島	初島	初島	小網代カップ	大島シリーズ	種子元島シリーズ	相模湾ポイントレース	小網代カップ	大島シリーズ	相模湾ポイントレース
	高松宮杯	しいら杯	竜王杯	大島杯	藤沢市長杯	種子元島杯	初島杯	小網代杯	5/10-6/7	10/18-11/15	2/8-4/19	11/24-23	5/10-6/7	2/8-4/19
	NORC会長杯	産経杯	(陶氏寄贈)	(渡辺氏寄贈)	藤沢市教育委	長杯及蛇杯	長杯及蛇杯	(小網代フリート寄贈)	シリーズ	シリーズ	シリーズ	シリーズ	シリーズ	シリーズ
	スチールカップ	スチールカップ	(シルバース氏寄贈)	(シルバース氏寄贈)	日長杯及蛇杯	(IWのみ)	(IWのみ)	(本レースは総合賞のみ)	優勝杯	優勝杯	優勝杯	優勝杯	優勝杯	優勝杯
I	電王	V A G O	V A G O	V A G O	RED SHARK	MISS SUNBIRD	電王	① MELUSINE	RED SHARK	RED SHARK	電王	① MELUSINE	RED SHARK	電王
II	V A G O	V A G O	飛車角II	電王	くろしおII	RED SHARK	CONTESSA II	② 電	V A G O	MISS SUNBIRD	RED SHARK	② 電	MISS SUNBIRD	RED SHARK
III	V A G O	RED SHARK	飛車角II	飛車角II	飛車角II	CHITA III	飛車角II	③ 電	電王	電王	電王	③ 電	電王	電王
IV	GRAMPUS	SAMOA II	飛車角II	KELONIAH	飛車角II	HOLIDAY	HOLIDAY	RED SHARK	KELONIAH	HOLIDAY	SAMOA II	RED SHARK	KELONIAH	HOLIDAY
V	そよかせ	AOLELE IV	つばき	AOLELE IV	KELONIAH	AOLELE IV	昌	RED SHARK	SAMOA II	AOLELE IV	AOLELE IV	RED SHARK	SAMOA II	AOLELE IV
3	VEGA III	電	OLYMPUS III	SAMOA II	昌	つばき	明日香	潮風	そよかせ	つばき	そよかせ	潮風	そよかせ	そよかせ
I	MISS SUNBIRD	V A G O	V A G O	V A G O	美	MISS SUNBIRD	CONTESSA II	湖風	V A G O	MISS SUNBIRD	湖風	MISS SUNBIRD	V A G O	湖風
II	V A G O	V A G O	V A G O	湖風	V A G O	湖風	CHICA DAMS	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風
3	MISS SUNBIRD	V A G O	V A G O	V A G O	V A G O	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風	湖風
I	電王	電王	飛車角II	電王	RED SHARK	RED SHARK	電王	電王	RED SHARK	RED SHARK	電王	RED SHARK	RED SHARK	電王
II	波勝	波勝	くろしおII	RED SHARK	くろしおII	電王	雲	雲	電王	電王	RED SHARK	電王	RED SHARK	電王
III	くろしおII	RED SHARK	電王	飛車角II	飛車角II	くろしおII	RED SHARK	RED SHARK	電王	電王	電王	RED SHARK	RED SHARK	電王
I	VEGA III	AOLELE IV	電	AOLELE IV	AOLELE IV	HOLIDAY	HOLIDAY	HOLIDAY	AOLELE IV	HOLIDAY	AOLELE IV	AOLELE IV	AOLELE IV	AOLELE IV
II	AOLELE IV	電	つばき	つばき	電	つばき	MANDARIN DUCK	MANDARIN DUCK	VEGA II	AOLELE IV	VEGA III	VEGA III	MANDARIN DUCK	
3	GRAMPUS	SAMOA II	OLYMPUS III	KELONIAH	そよかせ	MISS SUNBIRD	昌	代	KELONIAH	KELONIAH	SAMOA II	SAMOA II	SAMOA II	
V	そよかせ	M I S A	SAMOA II	SAMOA II	KELONIAH	昌	明日香	昌	SAMOA II	SAMOA II	そよかせ	SAMOA II	そよかせ	
3	おうりゆう	そよかせ	代	V A G O	RED SHARK	MISS SUNBIRD	彩	彩	そよかせ	そよかせ	H I R O	そよかせ	H I R O	
I III	電王	電王	RED SHARK	V A G O	RED SHARK	KAY SEVEN	RED SHARK	KAY SEVEN	そよかせ	そよかせ	そよかせ	そよかせ	そよかせ	

相模湾ポイント親善レース	5/10	1 : MANDARIN DUCK 2 : HIRO	6/7	1 : さちかせ 2 : あさひ 3 : AIORA	10/18	全艇DNF	11/15	1 : MELUSINE II 2 : KAY SEVEN 3 : TOSHI II
--------------	------	-------------------------------	-----	----------------------------------	-------	-------	-------	--

NORC・1971年外洋レース一覧表(案)

	本部主催レース		関東支部主催レース						
	第5回 八丈島	第12回 鳥羽パール	'71第I回 初島	第5回 大島回航	第21回 大島	'71第II回 初島	第16回 神子元島	'71第III回 初島	第9回 小網代カップ
優勝杯	高松宮杯 NORC会長杯	しいら杯 産経杯 (I~III) パールカップ パレリーナカップ (IV~V)	オリンパス杯 (I~III) " (IV~V)	竜王杯 (I~III) 天山杯 (IV~V)	大島杯 (I~III) シルバーカップ (IV~V)	藤沢市長杯 (I~III) 舵杯・教育 委員長杯 (IV~V)	神子元島杯 (I~III) 神子元島杯 (IV)	初島杯 (I~III) 初島杯 (IV・V)	小網代カップ (総合のみ)
開催日	5月1日(土) ~5日(祝日)	7月30日(金) ~8月1日(日)	4月10日(土) ~11日(日)	5月8日(土) ~9日(日)	5月29日(土) ~30日(日)	6月19日(金) ~20日(日)	10月1日(金) ~3日(日)	10月30日(土) ~31日(日)	11月20日(土) ~21日(日)
コース	小網代~ 八丈島(反) ~城ヶ島	鳥羽~城ヶ島	小網代~ 初島(反) ~小網代	小網代~ 大島(反) ~小網代	小網代~初島 ~大島(反) ~小網代	江の島~ 初島(反) ~小網代	小網代~ 神子元島(反) ~小網代	小網代~ 初島(反) ~小網代	小網代~ 大島(時) ~小網代
距離 (直線)	約 290哩	" 150哩	" 48哩	" 68哩	" 82哩	" 49哩	" 99哩	" 48哩	" 68哩
スタート	小網代 5月1日(土) 10:00	鳥羽 7月30日(金) 11:00(予)	小網代 4月10日(土) 18:00	小網代 5月8日(土) 10:00	小網代 5月29日(土) 10:00	江の島 6月19日(土) 16:00	小網代 10月1日(金) 22:00	小網代 10月30日(土) 18:00	小網代 11月20日(土) 10:00
申込締切	4月19日(月) (17:00)	7月19日(月) (")	3月29日(月) (")	4月26日(月) (")	5月17日(月) (")	6月7日(月) (")	9月20日(月) (")	10月18日(月) (")	11月8日(月) (")
第1回 艇長会議	4月26日(月) (18:30)	7月26日(月) (")	4月5日(月) (")	5月6日(木) (")	5月24日(月) (")	6月14日(月) (")	9月27日(月) (")	10月25日(月) (")	11月15日(月) (")
(担当フリート) 帆走委員長 (担当レース委員)	大儀見名 (福吉)	和落 (関根)	(諸磯) 合土 (関根)	(油壺) 向井 (向井)	(シーボニア) 肥石 (関根)	(江の島) 高村 (高村)	(小網代) 陳 (近藤)	(シーボニア) 関根 (関根)	(小網代) 大谷 (福永)
第2回 艇長会議	5月1日 08:00	7月29日 17:00	4月10日 16:00	5月8日 08:00	5月29日 08:00	6月19日 14:00	10月1日 20:00	10月30日 16:00	11月20日 08:00
艇参加級	(IOR) クラスIV以上	V以上	V "	V "	V "	V "	* IOR (")	* IOR (")	* IOR (")
シリーズレース (担当レース委員)	5月16日、大島レース、6月6日、初島レース 大島シリーズ(シーボニアフリート、関根)					9月26日、神子元島レース、10月17日、初島レース 神子元島シリーズ(小網代フリート、近藤)			
ポイントレース (担当レース委員)	3月7日、3月21日、4月4日(油壺フリート) スプリングシリーズ		7月4日(油壺フリート) 向井		ポイントレース(横浜フリート) " 11月7日				

申込場所 (電話申込は受付ない)	社団法人日本外洋帆走協会 東京都港区芝虎ノ門15(虎ノ門ビル7階704号室) TEL (03) 503-6014 相模湾ポイントレースはレース前日20:30~21:30迄(艇長会議21:30~22:00)シーボニアにて受付ける(一艇 2,000円 遅延申告は更に1,000円)
申込料	特別会員所有の登録艇 本部レース¥2,000— 支部レース¥1,000—
申込遅延料	申込締切におくれた場合は第I回艇長会議当日迄に申込料と申込遅延料¥5,000を払えば参加を認められる
レース参加料	艇長を含み乗組員1名につき会員(準会員を含む)は¥1,000、非会員は¥3,000、—
授賞の対象	小網代カップレースを除きクラスI、II、IIIの総合による総合成績とクラスIV、Vの総合による総合成績に区分し、第1位より第3位までの艇にそれぞれウイニングフラッグ及びプレートを授与する。又第1位には上記優勝杯及び各クラスには別にサケカップ。
注 意	1) レース規則は「1970年外洋レース規則」による。(伴走は認めない) 2) 第1回及び第2回艇長会議に出席しない艇は出場資格を失う。(第1回艇長会議は18:30~19:00迄とする) 3) 4月30日までに年会費未払の会員については申込料及びレース参加料は非会員扱とする。 4) ポイントレースは参加料を徴収せず、申込料のみとする。
安全規則	1970年度安全規則による。
計 測	○八丈島レースはIORによる。 ※9月以降のレースは(ポイントレースを含み)IOR計測を受けた艇のみとする。 在来の艇は非公式レース参加となる。



<内海支部>

紀伊水道および高松レース報告

——各レースとも「白峰II」優勝——

1. 紀伊水道レース

日時 10月9日～12日

去年までの「和歌浦—白浜」片道65マイルのコースを今年「和歌浦—大島（四国牟岐沖）」往復120マイルのコースに変更して行なわれることになった。

レースは最初の予想に反して微風のレースに終始し大型艇には不運なレースとなった。

2300スタートの前後はE.0～1m/sの風で超微風のスタートとなり1時間たって1マイルしか走っていない様な状態であった。

その後除々に風も出てきて、夜明頃までには30マイル程走り、先頭は「白峰II」次に「ブルーム」「アルテミス」、続いて「甲竜I」「甲竜II」「寅丸」ずっとおくれで「シーライフ」の順に伊島に向って帆走を続けたが、トップ艇が伊島の横まで来た頃から風が落ち始め、しかも後方は風が残っていた為に6艇がだんごになってしまいスタートのやりなおしと同じになってしまった。

その後吹き出したS.6～7m/sの風で大型艇が先行したが、大島に取付いた頃から又もや風が落ちて、1時間半程無風と逆潮の中で5艇がだんごになり「寅丸」は1マイル程後でコースと反対の方向へむいている様な始末で順位も前後したが、やがて吹き出したN.5～6m/sの風に乗って先頭は「ブルーム」次に「白峰II」「アルテミス」の順序で大島を回航し夜の闇の中に消えていった。

夜半より吹き出したNE.10～15m/sの風と雨の中で大型艇はよく走ったが、この風の中をよくがんばった「白峰II」が4番目にフィニッシュし、修正で1位となった。

優勝した「白峰II」はブルーウォーター24クラス艇で7月に進水してまだ日も浅く、オーナーの三田氏も胃を切って2月ならずで力仕事は一切できない様な状態であったが、

比較的軽風であった事とスキッパーの松岡氏がこの水域をよく知っていた事とあって、有利にレースをする事ができ、初優勝する事ができた。

2. 高松レース

日時 10月31日—11月1日

コース 的形港—高松港外

今年のスタートは去年より2時間早くなり、21時スタートになった為各艇準備に大わらわであった様で、出港時になってもまだクルーのそろわない艇もあったらしい。

スタート30分前には各艇の形港外に出て帆走に移ったが、コミティボートの「寅丸」が出港して来ないためにスタートラインがきまらず、各艇右往左往しているうちに、スタート10分前になって、ようやく「ミネルバII」が出港してきて臨時のコミティとなってスタートラインをきめた

様な状態で「ブルームステック」はリコールになり廻りなおしている間に「白峰II」がジャストスタートでトップになり続いて「ブルーム」がスタートラインを越したが後の艇は大分おくれでスタートした様子である。

その後NNW2～5m/sの風に乗って順調に走りだしたが、その内に小豆島へ直線コースを取る艇と、陸よりのコースを取る艇の2つのグループに分れていった。

結果的には陸よりのコースを取ったグループの方が風にめぐまれた様でスピンを揚げる事ができた艇もあったらしく、直線コースを走った「ミネルバIII」が千振島の水道に夜明前に着いた時には、陸よりのコースを走った「白峰II」に先を越されて、貴伝名氏をがっかりさせる一幕もあった。

先頭のグループが土庄沖にきた頃から風が落ち始めて後続の艇は千振島の水道を通るのに苦勞をした様であった。

その後風はN.2～3m/sに変わり各艇スピンを揚げて走り出したが「アルテミス」小豊島に近すぎ過ぎて、浅瀬に座州し、あわててスピンをおろしてエンジンを使用して離州しレースを続けていった。

後半の艇は千振島の水道の中で無風となり反流に突込む艇もあり大きく差がついた。

先頭のグループがフィニッシュラインに2マイル程の距離にきた頃より風がSWにふれフィニッシュラインの方から吹きだしたのでスピンをおろしてクローズで走り出したが、後半の艇はまだスピンを揚げたままで大分あとまで走る事ができた。

フィニッシュラインの外側にはコミティボートの「寅丸」が潮流が速いためにアンカーを打ってエンジンをつけて、がんばっており正確なフィニッシュ時刻を記録する事ができた。

トップ艇から3番艇までが1分間にフィニッシュし、またほとんどの艇が1時間あまりの間にフィニッシュするなど伯仲したレースであったが最終艇の「白峰II」は千振島には後半の艇に続いて取付いたが、水道の中で無風と反流になやまされ、抜けるのに1時間程おくれた上フィニッシュ前無風が続いたために先頭艇上より4時間もおくれる結果となったが、タイムリミット前にフィニッシュする事ができ、全艇完走する事ができた。

去年のレースは「ミネルバIII」のみフィニッシュし、その他の艇は全艇タイムリミットにかかりDNFとなったが、今年は微風になやまされながらも、全艇完走する事ができた。「アルテミス」はエンジンを使用したため10%のペナルティを加える事になった。

レース後全艇庵泊港に集り、黒之屋で魚料理のミーティングを行ない、たらふく飲み食いを楽しみながら時を過ぎた後散会をした。

(高松フリード・松岡敏)

〈関東支部〉

第8回 小網代カップレース報告

——「メルジーネ」総合優勝——

出艇申込み25杯、出走艇21杯、完走艇21杯、優勝は新艇メルジーネ(クラスIII)であった。年1回小網代カップレースには20杯の参加であったが、やはり秋の終りの、必ず北東或は南西風の吹きあれるこのレースには、あまり多くの参加艇は期待出来ないのかも知れない。

スタートは、11月22日(日)1000、参加艇もあまり多くない上、レース成績はI~IVクラス総合一本だけであるので、同時スタートとした。スタート時は北北東の微風でやがて各艇はなんとかスピンを開き東西に分れて散って行った。ミスサンバードのみリコール、微風のため約10分を要し再スタート。

沖の山を過ぎてから、風は東から南へ廻り更に南西へ変り、以後上りコースばかりとなった。

竜王崎廻航は、メルジーネ1943、コンテッサ2010、ケイセブン2012、竜王2038、ミスサンバード及つばき2050で最終艇昌代及マンガリングダックは、翌23日0015~0030と約5時間の差があった。

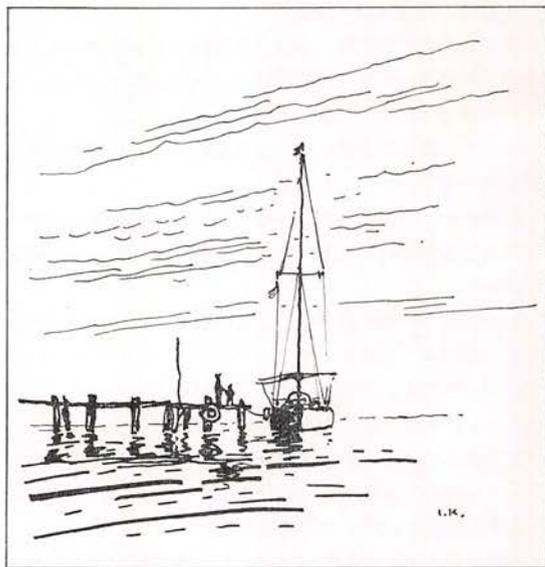
夜半より23日朝にかけて、南岸の前線上を小低気圧が通過し、北北東の強風は最大瞬間20m/秒を越している。この強風と波にたたかれ、クラスIVの艇は上りコースで、クラスIII以上の艇と比べ大部おとされている。スタート時1016mbの気圧は真夜中に1013mb迄下り、以後上昇23日正午には1018mbにもどった。(レース本部)

大島北端から小網代へのコースでは、ほぼこの線上を大きくタックし走り抜いた艇が早くフィニッシュしており、初島或は川原沖迄突込んだ艇及び、東への風の振れを期待して房総方面へ突込んだコンテッサは相当遅れた。

帆走委員会は夜半から早朝のフィニッシュを予想し、新に購入したホンダの発電機を前甲板に据え100ボルトの赤灯2個を掲げて待機したが、行きの微風で時間をとられたため、ファーストホームは0732、クラスIのケイセブンであった。以後、ミスサンバード、メルジーネ、竜王と第一艇団がフィニッシュし、しばらく途切れた。この後毎時のフィニッシュ艇数は、

0732~0812	第1艇団の	4杯
0900代	「レッドシャーク」	1杯
1000代		3杯
1100代		4杯
1200代		2杯
1300代		4杯
1400代		1杯
1500代		なし
1600代		2杯

と約9時間にわたっている。最終の2杯は、元来クラスV



の艇を参加資格を得るためクラスIVにレーティングを上げて参加した艇であるところを見ると、やはり、必ず強風の子想される秋の終りの神子元及小網代カップレースは、Vクラスには一寸きついようである。

年度末の、ベテランばかり参加のこのレースでも、所要時間に9時間、修正時間でも8時間以上もの差が出るのは、コースのとり方帆走技術の巧拙、乗組員のファイト等の差にしても少し開きが大きすぎるように思われる。

優勝のメルジーネは、他艇に比べ、それ程リーフしておらず、強引に強風中を走り切ってクラスIのトップの艇とあまり変わらない時間でフィニッシュしているのは立派であった。

又クラスIVのホリデーは大型艇に伍しよく5位に入っている。

事故は、くろしおの城ヶ島附近でのグースネック破損及び、チカダマスの初島沖でのフォアステイ、タンバクル破損の2件が報告されている。他に特に大きな事故なく、風力6~7のなかを各艇乗り切っているのは、年々着実に参加艇の水準が向上したためであろう。

1625最終艇マンガリングダック、フィニッシュ後、海上保安庁へ報告、大謀網の赤灯、マークボート等徴収、帆走委員会を解散した。

(帆走委員長 福永 昭)



神子元島カップ物語



神子元レース優勝杯

1954年、NORCが創立されてから2年間、レース海面は主に相模湾と東京湾でした。将来の外洋レースへの一段階として、伊豆半島一大島を結ぶ線より南へ一步踏み出すレースとして、1956年から神子元島レースが始まりました。有名な、ファットネット・レースにあやかろうと考えたわけです。

コースは横浜を出て観音、城ヶ島を廻り、下田沖の神子元島を逆時計で廻り、葉山へ帰る直線125哩、7月26日、16:00、15杯参加でスタートしました。

この第1回神子元島レースは、20フィートJOG、古鷹が54時間59分0秒(修正31h-33m-37s)で総合優勝しました。

神子元島カップは、この時の帆走委員だった土井悦氏が、レース当日、神子元島で蚊になやませされながら回航を監視し、帰りに持ち帰った島の石の上に灯台を型どり作られています。(写真参照)

1970年度から、クラスⅣの優勝艇にこのカップが与えられ、クラスⅠ、Ⅱ、Ⅲの総合優勝艇には、古屋副会長寄贈の神子元島カップが与えられる事になりました。

今迄の優勝艇を記します。

- | | |
|------------|------------------------|
| 第1回(1956) | 古鷹(福永) |
| 第2回(1957) | くろしお(千葉大) |
| 第3回(1958) | 潮風Ⅱ(竹下) |
| 第4回(1959) | 仰秀(東大) |
| 第5回(1960) | くろしお(千葉大) |
| 第6回(1961) | アゴノートⅡ(慶大) |
| 第7回(1962) | さがみⅡ(飯島) |
| 第8回(1963) | シレナ(大儀見) |
| 第9回(1964) | シレナ(武市) |
| 第10回(1965) | チルデ(ジャンセン) |
| 第11回(1966) | モサⅡ(守谷) |
| 第12回(1967) | シレナ(大儀見) |
| 第13回(1968) | レッド・シャーク(関根) |
| 第14回(1969) | 竜王(陳) |
| 第15回(1970) | { I・II・III-ミスサンバード(山崎) |
| | { IV-ホリデー(根本) |

横浜スタートのレース・コースは、1957年には葉山スタート、横浜フィニッシュとなり、1958年は又元にもどり、1959年は小網代→神子元→葉山、1960、1961年には小網代→下田間のレースとなり、1962年には3月に初島レースと同時スタートで行い、1963年より毎年秋に小網代→神子元→小網代の現在と同じレースコースになっています。

(関東支部レース委員会)

江戸の仇を長崎で打つ

語学が出来ない、或るヨットマンが通訳(若き女性)と二人で、何か依頼の交渉を続けて居る。某国領事館の領事が此の二人の日本人の相手役である。話はトントンと進み、交渉は上手く纏ったらしい。領事が云う。

「私は貴女とお話が出来て大変幸せです。私は貴女の依頼された此のヨットマン某が、語学が出来ない事を大変嬉しく思います。

話が済んだ。三人はビールを出て雑談しながら某日某料亭へ行く。席につく、

ヨットマンは云う「日本の礼式として初対面の人に御願した場合、酒を出して乾杯するのが普通です。マア一杯如何」

領事曰く「昼は酒を飲まない。勤務中である。私は昼食は普通に取らない。12時から2時迄の2時間何も考えずボンヤリして居たい」

通訳の女性「無理に酒をすすめる事は失礼とします」

ヨットマン「トックリ一本位は良いでしょう」

領事曰く「OK一本位はね」

話は続く、某国領事の話は通訳の女性との話題で進み時が経つ。一本の「トックリ」の酒ナカナカ減らない。何故だろう。ヨットマンの机の下に「トックリ」が酒を満杯して三本程隠れて居る。ヨットマンも強い。領事も強い。ヨットマンの祖国のアルコールジャパニーズ酒。

通訳曰く「おかしいですね。不思議ね。ナカナカ減らない

◇事務局だより◇

——新事務局長決まる——

しばらく欠員のままでありました本部事務局長に、常務理事高村信氏が兼務することに会長から指名されましたのでお知らせいたします。

わ」

時が経つ。某国「領事」は「小虎」になる。そして「中虎」……ついにばれたらしい。

通訳の女性、御気嫌が斜である。

「私は先生失礼します。領事は私が事務所迄送ります。これで失礼」

ヨットマン「もう一軒山手迄行く約束だったがその直訳はどうするのか」

女性は「中虎」から次第に「大虎」になるかも知れん領事虎のデカイ体格の大虎と中虎の間をつれて出て行った。もう此のヨットマンの通訳には女性はならんでしよう。お粗末な一席。
(西内海・榎谷博)

× × × × × × × ×

大儀見理事の巻頭言や、関根理事の老会員の初夢について、会員各位のご意見やご感想などをお寄せ下さい。

その他投稿を歓迎します。どしどしお寄せ下さい。

(編集室より)

ヨット事故対策について

——海上保安庁長官よりの通達——

昨年12月11日読売新聞に「山にいた海の遭難者」という見出しで、大きく取扱われた「アレキサンドラ」（当協会登録艇登録番号652号、昭和45年4月22日登録抹消）事件に対し、海上保安庁としては非常な迷惑を被ったとして、12月23日付の公文書をもって手塚良成海上保安庁長官より関谷会長宛、次の如き通達があり、同時に今後類似の事故が多発するが如き事態となれば、捜索活動に要した経費を当事者から徴収しなければならなくなることも有り得るといふ、強い意向もうかがわれたので、ここに掲載して会員の皆さんにお知らせします。

（高村理事）

去る10月初旬発生した「アレキサンドラ」消息不明事件、さかのぼっては7月中旬の「ホワイトシャーク二世」消息不明事件については、既に御高承のことと存じますが、前者の事件の概要は別紙のとおりで、当庁船艇、航空機により大がかりな捜索を実施しましたが、約2ヶ月を経過した12月9日に至り当該ヨットは、小名浜港に在泊中であることが判明しました。この間、当該ヨットは、千葉県布良に入港した際、ヨット行方不明事件で大騒ぎされていることを聞き恐ろしくなり、船名、セール番号を書き換えたほか、銚子入港時巡視艇の質問にも虚偽の申し立てをする等、常識を逸脱した言動をとったことは、はなはだ遺憾といわざるを得ません。

最近、海のレジャーにヨットを利用する者が全国的に急激に増加しており、海上保安庁においては、従来からこれが事故対策について関係者に対し指導を行なってきましたが、このたびも「アレキサンドラ」の事例にもかんがみ、貴協会においても傘下の会員に対し、ヨットマンとしてのモラルの向上を図るほか、特に下記事項について周知、指導方取計らい願います。

なお、相当数のヨットが貴協会に未加入とのことでありますが、広くこれを加入させ、貴協会の強力な指導、監督のもとに、その安全運航と事故防止を計るよう次のとおり特段の配慮を願います。

1. 研修会を開催する等により、会員に対し、安全運航に関する規則、運航技術等の向上を図ること。
2. 救命具をとう載すること。
3. 外洋航走または長時間にわたる帆走を行なう場合には、遭難信号自動発信器をとう載するほか、その行動予定は必ずヨットハーバー、マリナーの管理者および留守宅等に通知したのち出航すること。

また1週間以上の長期巡航を行う場合には管理者は最寄りの海上保安部に当該ヨットの行動予定を通知すること。

なお、万一事故が発生した場合には、管理者が当庁と連絡のうえ、自ら捜索救助を実施できる等所要の措置を講じ得るようあらかじめ準備しておくこと。

4. 前項の行動予定を変更した場合にも、すみやかに前項の管理者等に通知すること。

（別紙）

ヨット「アレキサンドラ」消息不明事件

1. 消息不明情報入手の状況

(1)10月6日1600「アレキサンドラ」号乗員福本隆一の家

族より第三管区海上保安本部に次の届出があった。

「9月25日0600、磯子ヨットハーバー出港、同月30日昼頃根島着予定であるが、10月5日同島駐在所に照会したところ入港の形跡がない。」

(2)磯子ヨットハーバーを調査したところ、該ヨットは、磯子一小網代一伊東一下田一式根島（9月30日）着予定で、その後10月20日ころまで同島付近でクルージングの子定である旨計画が提出されていた。

2. 捜索の状況

- (1)当庁巡視船4隻、航空機3機により10月7、8日の両日、伊豆諸島周辺、房総半島南方海域の捜索を実施した。
- (2)伊豆半島、相模湾、伊豆諸島、房総半島一帯の各港に手配調査した。

以上が海上保安庁からの通達の全文でありますがこの「アレキサンドラ」の行動を略記いたしますと、

①9月25日0200磯子ヨットハーバーを出港し、三崎港に1000入港、同地にて福本隆一氏は妻の妹を乗艇させ二人で諸磯に向い夕刻入港して、ここにて2泊

②同月27日に三崎港に戻り、4泊した後10月1日朝大島に向け出港し、2日の朝大島付近にてマストのステーを破損し夕方まで修理を要したため大島を見失った。3日の朝まで大島へ行くべく針路を南西に向け航走したが大島を発見できなかったため、針路を北東に変更し6日の夕刻千葉県布良に入港した。

③同地でヨットが行方不明になり大騒ぎとなっていることを知り恐ろしくなり、セール番号「652」を「52」に改変し艇名も「波浮」と書き換え7日朝布良を出港した。（注）同艇は当協会の登録は既に抹消されているのでセール番号はないのであるが、購入当時の番号をそのまま無断使用していたものである。

④途中勝浦港で水、食糧等を補給し8日1200銚子に入港したが、この時、海上保安部の巡視艇の訊問に対し「自分達は伊東から来た林というもので、アレキサンドラについては何も知らない。」と虚偽の申告をして、10月10日0300銚子を出港。

⑤途中、那珂湊、平潟に寄港し、10月15日小名浜に入港し、艇内に居住しながら、2人は造船所等でアルバイトをしていたが、11月29日、艇を小名浜港内に放置し、ヨットの鍵はいわき市の海洋協会東北支部に預け、蔵王スキー場に林という名でアルバイトとして働いていたものである。