

発行人
 海事思想普及委員会
 東京都港区芝罘平町35番地(船舶振興ビル3階)
 電話・東京 03(503)6014 千105
 社団法人 日本外洋帆走協会

NORCの新体制にのぞむ

——発展のためのワンステップ——

昨年来、先ず関東支部の人事選考委員会ができ、ひきつづき全国的な組織審議委員会が組織されて、繰り返し、繰り返し熱心な討議が繰返された。

新しいNORCのため、多くの人々が貴重な時間をさいて、自分たちのよりよい組織づくりに努力を重ねている。

なんだ、ただの遊びのことではないかという会員もあり、今後の日本の正しいクルーザー発展のためだと熱意をもってことにあたる会員もいる。

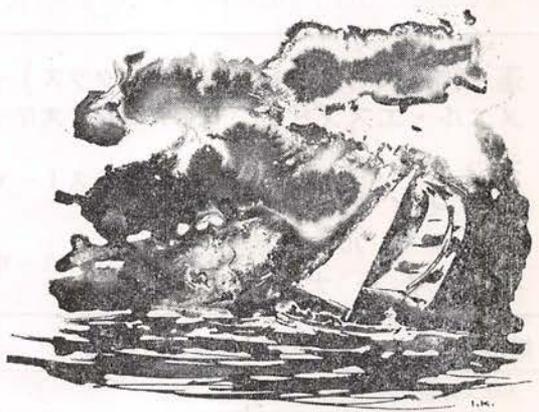
いずれの会員も、自分の好みに応じ、他人に迷惑をかけねばそれでよいという意見もある。

8月15日現在1712人の会員のうち、何%の人達が真剣に新体制誕生をうれいているであろうか。

レース派とブルーウォーカー派と、いずれを問わず今後の新体制を方向づけるための貴重な意見が望まれる。

ある人は、NORCはレーシングクラブであるからレースが主体ではないかという。しかし、運輸省では日本のクルーザーがNORCに全部加入するように望んでいるときく。

レースに出る会員は全体の40%とみる。残りの60%の会員と、新規に加入をする人達とを全部ふくめて、新しい運営が考えられて然るべきであろう。レースが主体となり、技術なり安全なりをリードし、全会員をひっぱっていく形が、現在考える姿として一番好まし



いと思われる。

現在、組織審議委員会では定数の変更のために、社団法人として運輸省の承認をうるため努力中であるという。

理事の定員20名を40名にすること、評議員会をおくこと、総会の定過数の改訂など、新しい定款ができ、新理事が決り、新しい評議員ができて、いよいよ新体制が動き出すわけである。しかし、定款の変更は8月15日現在まだ許可をうけられず、その結果をきいていない。

NORC発展のためのワンステップとして、会員全部が関心をもち、意見を出して、よりよい組織づくりに努力したいものである。

目次

NORCの新体制にのぞむ.....	1	問題化してきた泊地対策.....	8
第13回鳥羽パールレース.....	2	新登録艇の紹介.....	9
沖縄・東京外洋レース成功裡に終る.....	4	内海支部の現況.....	10
初めてづくめの沖縄レース.....	5	オリンパスIII遭難調査報告.....	12
海の向うのヨットハーバー.....	6	第11回通常総会報告.....	14
どこの海がきれいか.....	7	プレジャーボートに対する安全指導について.....	16

第13回鳥羽パールレース 68隻が参加

— たけし, RENA, STAYER II, が各々優勝 —

昭和35年に始まった鳥羽パールレースは13回を迎え、今年もまた鳥羽に全国各地から集った。

7月27日午後6時より恒例の名物、前例祭が開催された。あいにくの小雨模様のため、急拠、鳥羽国際ホテルプールサイドの子定を変更し、別館の屋内大会議室に変更された。

500名を越すつわものどもとその家族で、さしもの会場も超満員、あふれるばかりとなった。

伏原幹一郎理事(東海支部総務委員長)の開会の辞にはじまり、関谷健哉会長および角田博理事(東海支部長・第13回帆走委員長)の挨拶にひきつづき来賓を代

表して鳥羽市長の谷本莊司氏より祝辞があり、前年度優勝艇「VEGA」および「さら文」よりカップの返還があった。

このあと鳥羽海上保安部長の林藤吉常氏の乾杯と伊勢市伊勢音頭保存会より伊勢音頭が披露された。さらに参加各艇の紹介があり、レースの前夜の楽しい一夕に名残りをおしみつつ、午後8時00分、東海副支部長の水上健氏の閉会の辞をもって、前夜祭は無事終了した。

あくる7月28日午前10時00分参加艇69杯による一せいのスタートでレースは開幕された。入賞艇および成績は次のとおりであった。

運輸大臣杯 (RORCクラスI~V優勝)	} た け し
メエル・エスプリ杯 (RORCクラスIV~V優勝)	
シイラ杯 (IORクラスI~V優勝)	} R E N A
パシフィック杯	
パール杯 (IORクラスVI~VIII優勝)	} S T A Y E R II
バレリーナ杯	

第13回鳥羽パールレース成績表(RORC)

スタート時刻 7月28日 1000

帆走委員長 角田 博

クラス順位	セールNo.	艇 名	所要時間	T C F	修正時間(秒)	総合順位	
I-III-①	1048	JOKER II	29:42:36	.750	80217	9	
	②	1228	RODEM III	29:10:12	.764	80229	10
	3	1129	FIVE ACE	30:08:02	.740	80276	11
	4	1086	熊 野 II	30:12:19	.760	82641	18
	5	157	BLUE RIBBON	30:57:49	.748	83378	21
IV-①	1245	陽 焔	30:07:33	.731	79279	6	
	2	1006	AQUAMARINE II	30:59:11	.730	81432	15
	3	1008	GYP'SY QUEEN II	31:14:49	.729	82004	16
	4	178	NOA NOA	34:26:13	.707	87648	22
V-①	1256	た け し	30:47:42	.693	76827	①	
	②	1219	MERCURE	31:00:42	.692	77256	②
	③	1084	ベ タ ー	31:19:43	.688	77594	③
	④	1261	BARRACUDA	31:09:41	.694	77853	4
	5	225	EPICURIEAN I	31:35:30	.690	78473	5
	6	1266	RUNTHROUGH II	31:26:15	.701	79335	7
	7	1212	そよかせ II	31:25:01	.703	79510	8
	8	210	QUERIDA	32:31:25	.688	80554	12
	9	1265	BLUE MANTIS	32:39:49	.689	81018	13
	10	1113	BALLANTINE	32:34:29	.693	81267	14
	11	1214	WILD ZOO	33:23:00	.684	82203	17
	12	1187	ANONYMA	33:34:02	.685	82776	19
	13	602	桜 工	33:01:50	.701	83355	20
	1226	白 砂 III	(DNS)				

第13回 鳥羽パールレース成績表(IOR)

クラス順位	セールNo.	艇名	所要時間	T C F	修正時間(秒)	総合順位	
I-III -	①	1 1 1 1	SUN BIRD II	27:52:36	.7852	78799	7
	②	1 8 8	CONTESSA II	28:56:33	.7595	79134	8
	③	1 1 0 0	旭 II	28:12:36	.7845	79670	11
	④	6 0 0	都 鳥	28:11:02	.7854	79688	12
	5	1 0 0 1	SEA FARER III	28:48:26	.7733	80195	15
	6	1 2 0 7	FUJI II	28:35:19	.7868	80976	20
	7	1 0 5 2	THREE STAR	29:12:46	.7845	82502	25
	8	3 5 8	潮 風 III	29:46:08	.7706	82583	26
	9	3 8 8	稲 竜	30:15:39	.7607	82869	27
	10	3 8 0	THETIS III	28:19:53	.8324	84898	28
	11	6 7 0	ROCINANTE III	28:19:47	.8469	86372	29
IV -	①	1 1 8 4	CRAZY BLUE	28:25:39	.7552	77286	②
	②	1 0 9 2	桃 李	29:43:38	.7431	79525	10
	③	1 0 8 8	INDEPENDENCE	29:41:27	.7462	79759	13
	④	1 0 4 0	MAUPITI	29:51:29	.7433	79896	14
	5	1 1 0 5	VEGA	29:47:55	.7520	80670	18
	6	6 7 8	波 勝 II	30:17:16	.7415	80850	19
	7	1 0 7 1	JUNE BRIDE II	30:19:12	.7475	81591	21
	8	1 1 4 0	RANGER	30:00:17	.7600	82092	22
	9	1 0 8 0	HAYATE	30:11:19	.7557	82128	23
	10	1 1 8 9	潮 路	30:23:53	.7523	82326	24
		1 0 0 0	月 光 III	(RETIRED)			
V -	①	1 1 8 0	RENA	28:53:02	.7372	76655	①
	②	1 1 7 6	THOROUGHbred	29:47:46	.7231	77564	③
	③	1 0 4 5	CIMA II	29:57:24	.7244	78122	4
	4	1 1 3 3	BARBARIAN II	30:07:48	.7219	78303	5
	5	1 1 9 3	隆 容 丸	30:21:32	.7197	78657	6
	6	1 1 6 0	こぐま II	30:21:50	.7257	79326	9
	7	1 0 6 7	BUGS BUNNY	30:54:40	.7212	80255	16
VI -	8	1 1 9 9	NEO PATHOS	30:29:54	.7342	80610	17
	①	1 2 1 7	BATEAUIVRE	30:29:15	.6999	76817	4
	2	1 0 1 9	鷓 渡 根	31:10:39	.7063	79274	12
	3	6 5 0	VEGA III	31:05:43	.7090	79367	13
VII -	4	1 1 8 5	MISTRAL	31:31:12	.7019	79645	14
	①	1 1 1 5	STAYER II	30:39:51	.6882	75791	①
	②	1 7 9	SIRENA	30:46:44	.6907	76532	②
	③	1 1 3 8	CHA-CHA III	30:59:34	.6861	76550	③
	④	1 1 1 6	SIRENE	31:01:28	.6898	77042	5
	5	1 0 3 7	HOLIDAY	30:43:39	.6968	77079	6
	6	1 0 8 5	青 雲	31:24:19	.6832	77241	7
	7	1 1 1 9	千 勝	31:07:40	.6947	77848	8
	8	1 1 0 6	ひまわり II	31:36:34	.6903	78551	9
	9	6 0 8	明日香	31:24:23	.6949	78567	10
	10	1 1 7 5	ESCARGOT	31:26:11	.6947	78619	11
11	1 0 2 0	はげたか	31:45:30	.7006	80099	15	
	1 1 3 5	TRACER	(D.S.Q)				

沖繩—東京外洋ヨットレース成功裡に終る

四面海に囲まれたわが国において、自然的環境から外洋帆走の歴史は古く、近代におけるわが国の海軍、海運、漁業の外洋航海の精神的支柱として重要な役割を果たして来ました。

NORCでは、この伝統を受け継ぎ、戦後いち早く外洋帆走艇による外洋レースを行い、戦後ややもすれば消極的になりがちな国民精神を積極的な海洋に向けさせ、その高揚を図って来たのであります。最近、わが国の経済事情の好転に伴い、国民生活水準の向上という基盤の上になって、外洋帆走艇による外洋帆走の普及はとみに高まり、時代的な脚光を浴びつつあります。

先進諸外国の外洋帆走艇による外洋レースには一世紀以上の歴史と伝統を有するものや、国民的行事として国家的に行われる外洋レース等々数多く行われております。

近年わが国からも、これら世界の一流外洋レースに参加する人々も多数輩出しておりますが、極東水域における本格的な国際的外洋レースはこれまでに一度も行われたことがなく、その実施がわが国の内外から望まれておりました。運輸省、海上保安庁、航海訓練所、朝日新聞社後援による今回の沖繩レースはNORCの新時代への幕明けともいえましょう。われわれはこの成功を両手をあげて喜びたいと思います。

(総合賞) 1位 CHITA III, 2位 SUNBIRD II, 3位 RENA
 (クラス賞) I~II-1位 CHITA III, III-1位 SUNBIRD II, 2位 CONTESSA, IV-1位 RENA

第1回沖繩—東京レース成績表

1972年4月29日

スタート時刻:1000

帆走委員長 大儀見 薫

クラス順位	セールNo.	艇名	所要時間	T C F	修正時間(秒)	総合順位
I, II ①	236	CHITA III	108:32:17	.8434	91:32:27	①
" 2	670	ROCINANTE III	128:23:14	.8509	109:14:41	6
" 3	380	THETIS	138:42:40	.8241	114:18:42	11
III ①	1111	SUNBIRD II	128:27:18	.7852	100:51:46	②
" ②	188	CONTESSA II	141:10:15	.7634	107:46:11	4
" 3	600	都鳥	139:34:05	.7854	109:37:00	7
" 4	1207	ふじ II	140:15:08	.7868	110:21:14	8
" 5	522	寅丸	142:22:15	.7934	112:57:25	10
	523	ARTEMIS	DNF	.7717	下津入港5月4日1800	
IV ①	1180	RENA	143:32:03	.7421	106:31:00	③
" 2	1069	ALBIREO	146:44:58	.7442	109:12:40	5
" 3	1189	潮路	147:13:37	.7523	110:45:32	9

到着時間

	フィニッシュ日	フィニッシュ時刻	総合	クラス	ファーストフォーム
CHITA III	5月3日	22:32:17	①	①	○
ROCINANTE III	4	18:23:13			
SUNBIRD II	4	18:27:18	②	①	
都鳥	5	05:34:05			
ふじ	5	06:15:08			
THETIS	5	06:57:40			
CONTESSA II	5	07:10:15		②	
寅丸	5	08:22:22			
RENA	5	09:32:03	③	①	
ALBIREO	5	12:44:58			
潮路	5	13:13:37			
ARTEMIS		DNF			



初めてずくめの 沖縄レース

滝 新太郎



進水したばかりの新しいヨットで、初めての外洋レース。船もオーナーも全て初めてずくめで、命がけの自動車レースをやってきた私にとっても、いささか無鉄砲なヨットレースのスタートだった。

初めの計画では、昨年末に進水してポイントレースや近距離のレースをやって、それから沖縄という予定だったが、国産一号艇の“合気道”は遅れに遅れて、3月も後半になってやっと進水した。

自動車レースの世界では、レースを楽しむというムードはほとんどなかった。楽しんでいる間に気がついたら「あの世」だったという事にもなりかねないし、勝負をかけて勝つかガードレールの向う側に行くかの連続だった。そんな世界にいて、ヨットレースでのまわりの空気をかいでちょっととまどったりした。

沖縄レースも那覇で手を振ってクルーを激励し、沖縄のドライブでも楽しんで帰ってくるつもりが、段々レースのムードがもり上ってくるにしたがい、乗らざるをえないような事になってしまった。後になってワイフがスタートの朝は段々に無口になり、すさまじい顔をしていたそうで、やはり不安は隠しようがなかったらしい。そんなヘボオーナーを乗せて、「レナ」はスコールの様な雨の中をスタートした。羽柴スキッパー、具道君を初め総員6名。といっても5名と四分の一に満たない戦力で、参加中最小艇の一週間に渡るレースが始った。3名ずつ8時間交代でウォッチを組み、私は具道、羽柴(弟)と組む事になった。最初の当番は、与論島や沖ノ永良部のあかりが見える夜、もちろん私にとっては最初のナイトセーリング。夜に入って風も少しずつ強まり、三枚ばりて飛す船から見る与論島の港の明りは、里心を起させるに充分だった。

昨日の夕方の鬼界ヶ島は前線の通過で5米近い波に後から追いかけられ、初めて見る外洋の荒海にビックリ。島は潮にけむって、不気味はシルエットを浮かせて、人を寄せつけぬきびしさがあつた。自分の置かれた立場から、いにしえの俊、僧都に、心から同情をよせる。このころは自分でテラーをにぎりあまり味わえない練習もした。

風速20米を超える帆走は、300kmで走るレーシングカーと同様な追力があり、久しぶりに身を引きしめる緊張を味わった。

私は船酔にそなえて、ビニール袋をポケットから自分の手のとどく所にやたらに置いておいたが、一向にその気配もなく、クルーの花岡君の作る料理にした鼓を打ち、よく寝てよく食べて、ゴールした時は体重もいくらか増えるありさまだった。食糧は、オレンジと缶詰のめし、きしめん等が主食で、名前のつけ難い花岡式料理がおかずだった。

2名と四分の一の私達のウォッチは具道君がよく頑張り、陸では無口なこの男がテラーを握ると一人一倍大きく見え、羽柴(弟)とで四分の三をカバーして、根性でなる仁藤君が助っ人で出てきてくれたりで、四国沖まではスイスイと、他艇の位置報告を聞いてはくそえみながらやってきた。小さな我々の船はここで低気圧においてきぼりをくって、30時間以上「ナギ」でストップ。皆段々じれてきて、料理を色々作って大パーティをするやら、団地の虫干しより華やかにぬれた衣類を干すやらはては、羽柴君が「風踊り」と称してきみような踊りを踊り出すやらで大騒ぎしたが、吹き出した風が、クローズでいっこうに潮ノ岬は近ずかず、タックタックのくり返し、やっと御前崎に向ったら潮で流されてかわせず。駿河湾の沖では、クジラと今日は。最後の夜石廊崎では、本船の大ラッシュで、ウォッチの為、オールハンズ。相模湾に入って、風は南に変わり強風となり、コックピットのクルーの間を波がぬけてゆく程。

とにかく、幸運にめぐまれて無事ゴールして増々ヨットのとりこになってしまった。(RENA オーナー)

事務所移転のお知らせ

さる5月11日より当協会事務局(関東支部事務局を含む)を下記に移転致しましたのでお知らせいたします

東京都港区芝琴平町35番地
船舶振興ビル3階

電話 (503) 6014(代)(直通)
(502) 2371内線379

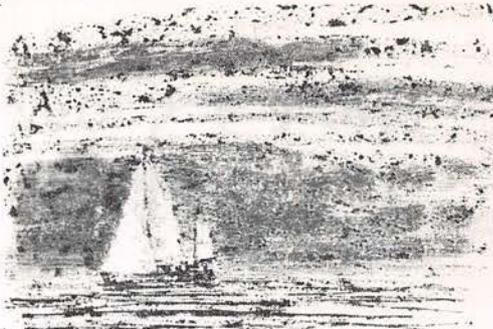
旧事務所
(東京都港区虎ノ門15 虎ノ門ビル704号)

海の向うのヨットハーバー

～その2～

“北国の港の町は…”

田辺英蔵



そこは、コペンハーゲンから北へ、約20分程ドライブしたところにある、小さな港町だった

8月の末、美しい緑の芝生に、名も知れぬ可憐な花が咲き乱れ、海を見下すホテルの窓から、遙か水平線の上に、一衣帯水の対岸スウェーデンの陸地と、そこに立並ぶ造船所のクレーンまで、はっきりと指図できた。

そして、その水平線を埋めつくすばかりの美しい白帆の群！

風の強い、よく晴れた絶好のヨット日和の日曜日だった。

ホテルから車で、ほんの2、3分のところに、ヨットハーバーがあった。そのヨットハーバーを囲むようにして、その街はあった。街の中心の広場が、ヨットハーバーなのだ。

緑を存分に配した家なみの間の道が、すべて、ヨットハーバーと、それを囲む広場へと集っていた。泊地を囲んで、石だたみの遊歩道と、芝生と、クラブハウスの建物があった。芝生の中に、旗竿がそびえ、国旗とクラブ旗が誇らかに、へんぼんとひるがえっていた。

老若男女の街の人々が、如何にもものどかに、三々五五と、その広場を散策していた。若者達が、セールバッグを肩に、ずらりともやったヨットの、マストの林の方へ急いでいる側を、若い母親が、ゆっくりと乳母車を押して行く。老人達は、ベンチに腰かけて、かって彼等が乗出した荒海へ、若人達が船を駆って行く様子を眺めていた。何とすばらしいことだろう！

若者達の父も母も、そして恐らく、祖父も祖母も、今日と同じように、このハーバーから、ヨットを駆って、眼の前の激しくゆれる北の海へ出て行ったのだろう。そして、若者達が、やがて年老いてから、やはり今日と同じように、このハーバーの側のベンチで、彼等の次の世代が、帆をあげ、もやいを解いて、港口へ船を向けて行く姿を眺めるのだろう。

ヨットと、ヨットハーバーと、潮と風と白帆への憧憬と追憶とによって、次々に結び合され、つながれて行く世代！

何とすばらしいことだろう！

ずらりと並ぶマストの頂には、王冠に三つの星を配したクラブ旗が、烈風を受けて、音をたててはためい

ていた。そのうちの一隻が、するすると岸を離れた。40呎近くもあろうか。後甲板に、炎のような緋色のオイルスキンを身を包んだ少女が、まるで、主婦が調理台に向うような自信に満ちた動作で、シートを操っていた。眼のさめるようなレモンイエローの帽子の下から、金髪が煙のように風に舞っていた。青い波、白い船、真紅のオイルスキン、レモンイエローの帽子をかぶった、すきとおるような肌の乙女……それは、まさに、一幅の絵だった。

船が湾口を出たとたんに、そのヨットは、ディーブキールの下端が水面を離れる程、うねりに乗って、宙天におどり上った。次の瞬間、船はどっと水面を打ち、真白に砕けた波が、船体をおおいかくした。だが、その少女は一そして他のクルー達も一何事もなかったように、コックピットの中にシャンと立って、敏捷に船を操っていた。と見るまに、するすると帆が上り、ぐーっとスピードのついた船体が、美しくヒールし、たちまち、水平線を目ざして去って行った。

その胸のすくような光景が、防波堤の波がえしにひじをついて見まもる老若男女の街の人々の眼前数10米のところまで一恐らく毎日のように一展開されているのだ。

その光景を見まもる人々のまなざしは、しかし、決して（日本のように）驚きでも、羨望でも、嫉妬でもなかった。愉快地遊ぶ家族を眺めるような、おだやかな、好意ある、そして、なかなか鋭い専門家のまなざしだった。ヨットは、この街の（恐らくはこの国の）人々の生活の「外」にあるのではなく、人々の「人生」の一部になり切っていることが、痛い程、感じられた。

突然、一隻の小型艇が沈して、ライフジャケットをつけた二人の若者が、腹を出した艇にしがみついで、荒波に一上一下しはじめた。だが、人々は動ずる色もなかった。人々の顔には微笑があり、アップアップしている若者も、大声で叫びながら、笑っていた。近くのヨットが、近づいて来た。まるで、砂場でころんだ子供が、元気に起き上るのを、まわりの人が笑って眺めるのと少しも変らない。眺める人々にも、沈して泳いでいる人にも、「海」は、文字通り、庭なのだ。

道に面した芝生の中に、一米程の金属の棒が立っていて、その先に、丁度、通りがかりの人々によく見え

るような角度で、何かメーターのようなものが取っけてあった。のぞくと、それは、風力、風向、気圧を示すメーターだった。散策する人々が、何気なくそれをのぞき、天をおおぎ、沖の白帆を眺め、うなづいて、お互いに何か話し合いながら、又、歩き出す。人々の生活の中に、そういうことが、余りにも自然に、とけ込んでいたらしい様子に、私は、そこはかたない嫉妬をさえ感じた。

その傍に、直径1米程の、黒いペンキをぬった金属の球が置かれていた。私達一家内と私一を案内してくれた土地の古老一船長帽をかぶり、皮のジャンパーを着、犬をつれ、「老船長」という言葉が、絵からぬけ

× × × ×

どこの海がきれいか

柏村 勲

たしか冬のことだった。久し振りに海に行こうと、朝早く第3京浜を走っていたとき、正面から太陽が顔を出した。それが信じられない程、眩しく輝いて澄んでいたのである。

「こんなきれいな太陽が拝めるなら、何のために南太平洋に行きたがっているのか判らなくなっちゃうなあ……」私は思わず叫んで、猛烈に戸惑ってしまった。どうもそれ以来、日本のきれいな海や、青い空をみると、着かないくせがついてしまった。コーヒー色によごれて、濯ぎ水のような海を走ると、ああやっぱり日本では魚も人間も住めないほど汚れているのだ、と何とも奇妙な安心を覚えるのである。

私が子供だった頃、瀬戸内海では海は澄み切っていた。浜では、チヌゴやタイゴが足の指をつつき、手拭いの網ですくうことができたものだ。岩の上からは、優美に体をくねらせて泳ぐギザミをながめ、カミツブシ1個をつけた1米ばかりの糸で、目指す赤ギザを釣ることができた。魔法のように餌を吸い取って除魔をするアミメハギは、うまく水面まで誘導して、指でつまんで捨てたりした。潮が引いたときは、藻の中を歩くのが怖かった。

あの海と、あの魚たちと、そこで遊んでいた子供は、どこにいったしまったのだろう。

私は、17年前、初めてヨットに触れて、気狂いになってしまった。何となく忙しげに都会に住みついて、無為に日を送っていたのが、忘れていた海の生活を甦らせ、一挙に取り返そうとするようであった。私は大いに愉しかったし、満足していたのである。ところが、

出して来たような小さなおじいさんが、片言の英語で説明してくれた。

「これは、火薬をぬいた機雷です。ごらんさない……」

そういって、老人が、球の頂上にある小さなフタをあげると、丁度コインが入るようなスリットがあった。「年とった船員や、その家族の生活を助けるお金を、こうして集めているのです」

私は、ポケットにあった何がしかのコインを、そのスリットに落し込んだ。老人の顔が輝いた。彼は、二本の指を船長帽のひさしに当て、きちんと私達に敬礼してから、しっかりと私の手を握った。(蒼竜オーナー)

× × × ×

一昨年のこと、初めて南太平洋を旅してみても、今度は明るい海と色を感じさせないほどの透明な空気に、大いに驚いて気狂いになってしまった。南海の小さな島と、そこに住んでいる人々が、故郷のように私を呼ぶのである。そして、私が子供だったとき、父が私を瀬戸内海で遊ばせてくれたように、今は私が、自分の子供をそこで遊ばせてやりたいくてたまらなくなってしまうのである。

私は、15年前に初めてヨットで式根島を訪れたとき、ここの海は動くガラスのようだと、泣かんばかりに感激した。佐渡の沢崎では、流れる海はきれいだなあと感じた。黒瀬川と呼ばれる黒潮に突込んで、飽きもせず舷側から、その色を見つめたこともある。星が探せるかのように碧い地中海の空と海、エメラルドを溶いたようなパーミュエダ、ニュー・イングランドの冷たい流れ。私は幸せだったけれども、子供を遊ばせようとは思いつかなかった。南太平洋は、大ショックであった。それに海は、動く水晶なのである。

私は、感激屋であるし気狂いになりやすいことも確かであるが、短い一生のうちに、そうなんでも気狂いになっている時間のないことも知っている積りだ。今は南太平洋の島々に、家族の乗ったヨットを浮べることに夢中になっている。何も目が見えないのである。だから、ひたすら目標に向かって走ろうとすると、キラリとかチラリとか、別の美しいものを見ると気が散るし内心ギョッとしたりする。申し訳ないし身勝手だけれども、私にとって相模湾は汚い方がいいし、東京は住み難い方が都合がいい。小網代湾に新鮮な海の香りが満ち、ゴンズイの稚魚がボールになって流れ、藻の間に大きなオニヤドカリが、ハゼやズルコチをおどかしながら歩き廻っていない方がいいのである。公害阻止が進んで、日本の方々の海が、一夜明ければ30年前の美しい愉しい海になっていたら、私が必死に取り組んでいる南海行きの夢にブレーキがかかるであろうことを、おそれるのである。

問題化してきた泊地対策

— 望まれる公共のハーバー建設 —

平野喜美夫

東京から湘南電車にのって帰宅の途中、偶然一語になったあるフリーターの会員からの話で、こんなことが話題になった。

われわれのいる泊地には、もう100パイ近い艇で満員状態であり、管理をたのんでいるところには、はじめいくらかの入会金を払い、毎月何千円という料金を払っている。

新しい仲間がふえることはうれしいが、収容できるスペースには限度があり、これ以上ふえてはとうにもなくなってくる。

他の一人から、うちのところは県の指定で収容する艇の数はきめられており、はじめの頃はその数は守られていた。ところが、不法占拠というか、もってきて勝手に置いていく連中があらわれ、知らない間にそんな艇がどんどんふえてきた。取締る側からこれを考えてみると、その連中の艇を移動するとすると、どこかへもっていかなくてはならない。それではどこへもっていくかということになる。法的なことはよくわからないが、毎日進水する艇で絶対数がふえているのであるから、物理的にはどこかに収容されねばならぬことになる。高額の入会金を払って、泊地を確保できる連中はよいとして、もっと簡易に安く艇をおけないものかと、考えさせられる。

入会金を払うことができても、近くに適当なハーバーすらない。どこも満員である。もっとも相模湾に面する三浦半島のあるところではけい留権が200万とか300万円とかいう声もきかれ、全く驚かされる。

最近のマリーナブームもこんな需要と供給の関係から起きているのであろう。

神奈川県では自然の環境保護の立場から、年頭に知事より観音崎より相模湾の神奈川県側全域の海岸を埋立許可しない旨の発表があった。そのため、聞くところによると10数カ所で計画されていた埋立申請は完全にストップ、気の毒なことにすでに漁業組合と漁業補償の話しあいもつき、一部金銭授受のすんだところもあるとき。

運輸省の調査によると、レジャー人口の距離圏として日帰りでは2時間からせいぜい3時間までといわれている。千葉の南房や伊豆半島の海岸が対象として考えられるが、現実におわれわれの実感としては、やはりまだまだ遠くて、日帰りではどうも行く気になれない。

週休2日制になれば事情はまた違って来る。これからのふえるヨットは静岡県や千葉県へもっていかねば収容場所がない。週休2日制が一般になることを考えて、早くも南房や伊豆方面にマリーナ建設計画が目白押しときいている。この場合、やはり海面を埋立て、マンションをつくって、高い入会金を払うことになるか、マンションを購入するものにヨットをおく権利を与えることになるのではないか。しかし、海洋スポーツの一般化を考えると、パブリックのハーバーも当然考えられてよい。

最近、運輸省の指導で港湾協会よりマリーナの現状と将来という小冊子がでて、その中に公共によるレクリエーション港湾の必要性をといている。喜ばしい傾向である。

これまでのべてきたことは、われわれNORCの会員のみでなく、これからクルーザーをやろうという人達をふくめて、広い立場から考えてみた。現在の統計によると、NORCに加入している艇は現在日本にあるクルーザーのうちの約30%という。何もわれわれ会員以外の人達のことまで考えることはないという意見もあろう。しかし、われわれとしては、極力すべてのクルーザー所有者にもよびかけ、安全にしろ、海上におけるマナーにしろ、ともに研究し、学んでいくべきであると思う。

フランスでは現在南フランスのカマルグからピレーネ山脈にいたる延長200kmのラングドツクルレオン地方にパブリックマリーナを核とした大規模海洋レクリエーションリゾートの開発が進められている。これまでできてきたハーバーも公共投資によるマリーナの計画を進め、レジャーボートを収容する能力のうち、25%をパブリックとして一般に開放し、残りをクラブ組織の企業化をすすめている。

アメリカにおいても、州立または市立のマリーナが多く、レジャーボートの保管に要する費用は、日本のように高額の入会金を払わなくてもよいものが多い。勿論、クラブ組織のものはあるが、それはそれでクラブライフなどをたのしむためのものとして、高い入会金を払うものもあって然るべきであろう。

クルーザーを愛好する日本のわれわれの仲間が増え、NORCが一層の発展をするためにも、そろそろNORCとしても泊地対策を考え、研究する組織ができてよいのではないかと思います。

NORCは創立してすでに18年たち、創立当時の艇の数十杯も現在437杯と10倍近い成長率を示している。

今や商船、軍艦、漁船につぐ第4船団としてのレジャーボートの増加に伴い、それを収容するレクリエーション港湾の建設は世界的な急務といえよう。今後日本全国にマリーナ建設が進められるにあたって、われわれも大いに声を大にし、公共投資によるレクリエーション港湾の建設を促進しようではありませんか。

(EL DORADO オーナー)

新登録艇の紹介

セーラーNo., 艇名, 帆装, 全長×水線長×巾×吃水, オーナー名, フリート, その他の順

[関東]

1111 SUNBIRD II S 11.784×9.478×3.611×1.981 山崎達光 油壺 スパークマン・アンド・ステフェンスの設計のワントナー

1152 TOKI II S 7.480×6.000×2.350×1.500 笠間明 沼津 熊沢時寛設計の木造艇

1155 一乗II S 24.7'×20.9'×7.9'×5.0' 青山恒昌ほか 小網代 加藤ボート工業のSK-25

1156 MACH I S 6.500×5.400×2.040×1.400 高岡恭之 沼津 ブルーウォーター21

1159 VIGO S 24'-7"×20'-0"×7'-9"×5'-0" 渡辺竹彦 沼津 辻堂加工のTK-25

1160 こぐまII S 8.65×6.95×2.47×1.7 熊沢時寛 シーボニヤ 三河造船製のサンドウィッチ構造のFRPのハル。自作自設計

1162 せらび S 9.449×7.336×2.819×1.753 秋田直哉 葉山 艇名由来：仏語で小生の生き方にも通じる 抱負：太洋巡航 クルーの顔ぶれ：多士済とのこと——オーナーのことは

1163 St. PAULIA S 7.494×6.096×2.363×1.524 小林堅四郎 シーボニヤ 加藤ボート工業のSK-25

1164 MER AMI S 7.45×5.5×2.52×1.26 林政幸ほか 沼津 杉本光昭氏設計のグループ自作艇のもよう。木造。艇名由来：フランス語で海の恋人？抱負：今年には駿河湾のカラック風で訓練をつんで来年はできる限りレースに出場して大センセーションを巻き起す予定。クルー：沼津セーリングクラブの面々——オーナーのコメントより

1165 EDEL WEISS S 7.48×6.10×2.44×1.34 吉住仁男 諸磯 北商事三崎ヨット工場製の木造艇 抱負：積極的なレース参加によってヨットを知って

いきたい クルーの顔ぶれ：白鳥誠(5年), 遠藤高昭(5年), 白鳥弘(4年)——オーナーコメントより ()内はヨット歴

1166 COMANCHE S 21'4"×17'8"×6'8"×4'7" 新屋慎太郎 沼津 ブルーウォーター21 艇名由来：勇ましい名前を考えコマンチとした 抱負：クルージング主体, とときレースに参加したい クルーの顔ぶれ：平均年齢22才。これから勉強してがんばりたい——オーナーコメントより

1170 太郎 S 20'6"×16'8"×6'8"×4'3" 浜尾洋一 江の島 ラップワースの設計によるFRP艇

1177 巴流(バル) S 9.449×7.336×2.819×1.753 内海勝利 清水港 SK-31 艇名由来：PAL…英語で仲間・友達の意。日本のヨットに英語で名前をつけるのは何となくおもしろくなく, 清水市に流れる巴川(巴とは水が中から湧き出す意あり)という川あり, 一つのヨットから多くの友を作り楽しみを分かち合えるグループを作ろうと, モジッテ巴流と名付けた 抱負：清水に何か何でもフリートを作ること。NORCに入会できただけでムネいっぱい。以後よろしくお見しりおきのほどを——オーナーコメントより

1181 ALCMENE S 7.49×5.85×2.59×1.40 矢島勝治ほか サンドウィッチ構造の自作FRP艇 艇名由来：アルクメネ, 勇者ヘラクレスの母 抱負：レースに出ること 要望：100~150哩のレースをもうひとつ。神子之レースへの小型艇の参加——オーナーのコメントより

[東海]

1113 VELENTINE S 6.65×5.70×2.10×1.00 後藤敏宏 蒲郡 スプレnder-22

1145 天竜 S 6.72×6.13×2.36×1.06 高橋幸吉 (ヤマハセーリングクラブ) 浜名湖 ヤマハ22の登録第1号艇

1146 浜名 構内正男 同上第2号艇

1169 アンカーホール S 7.40×5.70×2.26×1.20 広瀬斉 柳崎 スプレnder-24

[内海]

1124 多賀II(TAKA II) 6.50×5.40×2.04×1.40

野崎勝一 西宮 ブルウォーター21

1153 来国俊 S 7.495×6.040×2.520×1.28 橋本公宏ほか 西宮港 横山晃氏設計、野石ヨット製作所製のFPR、ディーゼル10馬力つき

1154 TIKI II S 6.850×5.600×2.320×1.320 千葉喜英 西宮 武市・村本氏設計、淡路ロット製作所製木造艇

1157 合歓(ネム) S 6.72×6.13×2.36×1.06 笹岡耕平 西宮 ヤマハ22 抱負：内海支部主催のレースには極力参加したい。FRPプロダクションボートの性能を最大に引き出したい。クルー：いずれもディンギーレースの強者、東功、小林昇、佐野賢一

1158 HOMEROS S 24'-7"×20'-0"×7'-9"×5'-10" 岡田通裕 新宮市 TK25 艇名由来：ギリシャ詩人の名 抱負：沖縄、小笠原周辺へのクルージングのためのトレーニング。チューニングの具

合でレース参加。クルーの顔ぶれ：岸田、庄達、柏の各大学ヨット部OB、隈谷(元チタIIIクルー)他

1167 DON-JIRI II S 6.50×5.40×2.04×1.40 S 長島快文 姫路 ブルウォーター21 艇名由来：読んで字の如し、同Iの次の艇 抱負：レースに出る限りは賞品や楯を全部とは思いませんがせめて1位のだけはもらいたい クルー：あまりまともなはないように思う。みんなあわせて半人前 要望：関東以外の水域の活動の振興策を

1168 はまかせ S 10.9×8.61×3.20×1.68 浜元喜一郎 大阪 ヤマハ36 抱負：クルージングにレースにできるだけ出かける予定

1171 SHERAZADE シェラザード S 9.00×3.00×1.40 東尚吾 姫路 FB-III 艇名由来：アラビアンナイト物語の語り姫の英語読み 抱負：ブルーウォーター派のレース参加 クルー：商船大の航海課、機関課、工大の土木工学等、天文地文エンジンの専門家による絶対安全セーリング

内海支部の現況

理事 松 木 哲

昭和47年6月末の内海支部会員数は特別会員63名、正会員120名、計183名であってやや会員数が増加はしている。しかし近年のヨット人口の増加に較べればNORC会員数の増加率は低く、未登録のヨットがふつつつあるのは問題である。また会員の交代も多く毎年或程度の退会者が出るため多少新入会員が多くても会員の増加はさほど多数にはならない。

ここ数年の登録艇の傾向として大型艇の登録が多く、小型艇の増加は伸びやかなみである。これらの大型艇は本年初の沖縄レースに参加した寅丸、アルテミス、アルビレオをはじめとして、八丈レース、鳥羽レース等に積極的な活動ぶりを見せている。一方小型艇群は泊地を中心としてポイントレース等を行ない短距離のレース、クルージングに独自の活躍を見せている。内海支部では従来その立地条件からか風光明媚な瀬戸内海各地へのクルージングを楽しむ艇が多かったが、近年はレースに熱心な小型艇も増加しつつあるように見られるのは喜ばしい事である。これらの若いヨ

ットマンの中から次第に大型艇による外洋レースに進出する人達があらわれるであろう。

ところで内海支部は今まで人数も少なく、お互に顔見知りの者が多かったため運営組織も余り確立していたとは云えなかったが、近年の会員増と新入会員の増加とにより、お互の意志疎通が不十分になる傾向にあるため、NORC組織審議委員会の結論をまたず、その審議内容の傾向に合わせてフリート別の評議員を選出して重要事項を審議決定する機関とするべく、目下評議員選出の作業中である。

これを機会に内海支部運営の組織も次第に確立することであろう。

内海支部所属艇は瀬戸内海各地に分散し、とかくフリートとしてのまとまりを欠いていたが、近年的形、須磨、西宮等多数の艇が集まったフリートが出現し次第にフリートとしてのまとまりを見せはじめた。一方ヨットの普及により従来ヨットを見なかった土地に新しくヨットが出現し、内海支部所属艇の泊地もまた各地に分散の方向にあり、相変わらずまとまりにくい状態にある。

しかし、ヨットマンに対する組織率の低下、新人の増加、ヨット泊地の分散等の傾向は単に内海支部だけではなく、NORC全体に共通した問題であろう。

計測料金の改訂について

総務委員会
計測委員会

I O Rに基づく計測料金は、7月4日開催されました総務委員会において、下記のとおり改訂され、来る8月1日より実施されることになりましたので、お知らせします。

〔I〕計測料

A. 新規・全計測料

- | | |
|----------------------------------|--------------|
| 1. 計測基本料金 | ¥18,000 |
| 2. 計測割増料金 (A) (L.O.Aが25ftを超える場合) | ¥200/1ft 超過分 |
| 3. 計測割増料金 (B) (バスルを有する艇) | ¥2,000 |
| 4. コンピューター使用料金・その他 | ¥6,000 |

B. 新規・部分計測料 (標準船体計測値を有する艇の計測料)

- | | |
|--------------------|---------|
| 1. 計測基本料金 | ¥12,000 |
| 2. コンピューター使用料金・その他 | ¥6,000 |

C. 再計測料

- | | |
|-----------|--|
| 1. 計測基本料金 | |
|-----------|--|

a. リグおよびセールの再計測の場合

確認計測料金準用

b. 乾舷・DM・エンジンおよびプロペラ関係の再計測の場合	¥6,000
-------------------------------	--------

c. 傾斜テストの場合	¥3,000
-------------	--------

2. コンピューター使用料金・その他	¥6,000
--------------------	--------

D. 確認計測料

1. 確認計測基本料金	¥1,000
2. 確認計測割増料金 (2件以上の場合)	

¥500/超過分 1件

(注) L.O.Aは端数1ft未満は切り上げとする。

〔II〕上・下架料金および船台使用料金

オーナーの負担とし、オーナーとマリーナ(造船所)間で別途契約し支払うこと。

(注) シーボニアにおける計測に係わる上下架料金および船台使用料金は¥300/1ftです。

〔III〕出張計測に伴う交通費および宿泊費(食費を含む)オーナーの負担とし、実費をNORCに支払うこと。

〔IV〕出張計測に係わる往復に要する時間手当オーナーの負担とし、NORCに支払うこと。

但し、金額については現在検討中。

〔V〕計測準備に伴う費用・その他オーナーの負担とする。

オリンパスIII世号

遭難事故の経過報告

齊藤重孝

3月20日午後4時半頃、神奈川県茅ヶ崎の海岸に、クルーザーヨットが横倒しになって砂浜に打上げられているという報告が、永島頼雄さんによって茅ヶ崎署にもたらされた。

ただちに茅ヶ崎署が調べたところ、ヨットには人がけが見あたらず、遭難事故の疑いが濃くなった。茅ヶ崎署より連絡を受けた第3管区海上保安部とNORCは、この無人のヨットが落合公平さん所有のオリンパスIII世号であることを確認、遭難事故として捜索体制をしいた。オリンパスIII世号、当日の乗員は落合さんのほか、オリンパス光学社員、佐藤尚昭さん(26)、若木正宏さん(25)の3人で、前日、千葉県館山へのクルージングの帰りであり、館山港を20日午前7時前に出

港、ホームポートである諸磯に向って航行中の事故と推定される。

この日、海上は時化であり、3人も海上に投出されたらしく、すでに捜索開始の時点で、絶望視を余儀無くされていた。

当日、極積的なアマチュア無線家である落合さんが、朝からなんの発信もしてこないことに疑問をもったNORC会員の芦田さんらは、遭難事故の可能性もありと考え、無線関係の人々に情報を流した。そして遭難事故の知らせを受けたとき、まず初めにかけてくれたのは無線関係の人々である。NORC会員も、何んらかの方法で聞きつけ、真夜中にもかかわらず、つぎつぎ集まってきた。とりあえず、現場附近を中心に三浦三崎の海岸線まで3~40人程で捜索に当たった。

翌朝、明方を待って、海上保安庁は巡視艇「しきね」「すみだ」の2艇とヘリコプター・ビーチクラフトを出し、海上捜索を開始。一方、NORCも、江ノ島に捜索本部を置き、海上ならびに海岸の捜索を開始するとともに、艇の航跡、あるいは前日すでに夜のため、充分な調査の出来なかった船体及び備品の損傷、遺留品等の調べに入った。艇体はほとんど損傷もなく、わずかにジブシートがエンジンペラに数回まきついており、レギュラージブとメンスルが破れているだけであり、

艇内もほとんど海水が入っておらず、流失物はドックハウスのさし板、スタンハッチの板、ライフリングの3点であり、ライフジャケットおよびライフベルトは何も使用されていないかった。

まったく、人だけがなくなり、ヨットだけが砂浜に打上げられている状態であった。

ヨットの航跡に関しては、正確なものは把握しにくい。オリンパスⅢ世号とみられるヨットが、三崎港の港内を、午前10時頃通過したのを、三崎漁業組合の2階から、石渡六次郎さんが目撃している。石渡さんによれば、このヨットは、港内を出てから、港の沖合にある釜根でタック、相模湾内に消えていったということであり、我々にとっては、この情報だけが唯一の確実性ある証しであった。

21日、相模湾にある各マリナーが積極的に協力を申し出てくれた。そして、モーターボート等を出し海上捜索にのりだし、海岸は真鶴から三浦三崎まで、学生を中心に捜索が続けられた。

22、23日と、前日にひきつづいての捜索がつづけられ、また、海岸に打上げられる直前に烏帽子岩近くのサク根で反転する時に、2、3人の人が乗っていたという。目撃者の永島さんの話に基づき、サク根を中心に江ノ島近くまで、漁船3パイが、網を入れ、探がした。すでに海上保安庁は、22日をもって、専従海上捜索を打切って一般捜索体制に入った。

NORC救難本部は、3日間の結果から、江ノ島から諸磯へと本部の移転を考え、24日午後5時、諸磯の油壺造船所に捜索本部を移した。

25、26日の土曜日、日曜日、我々としては、この両日の海上捜索に大きな期待をかけていた。天候の悪化にもかかわらず、2日間でのべ130艇も、相模湾にくり出し捜索したが、何んの手がかりも得られず、26日夕刻をもって、捜索体制を縮少した。

4月3日、事故当日、午後3時一色海岸で捨てたライフリングが、葉山の寺田小夜子さんから葉山署に連絡があった。

4月11日午前8時、漁師星野伝吉さんは、城ヶ島北西1キロにて、死体が浮いているのを発見、この死体が落合公平さんであることを確認した。

4月16日午前9時過ぎ、小網代沖、三戸浜にて、残り2名の水死体をレース中のヨットが発見したので、4月16日、捜索活動を終了した。

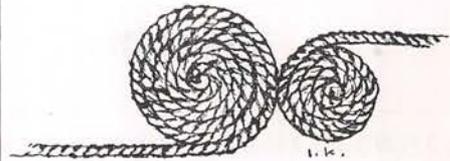
遭難救助のために、海上保安庁、茅ヶ崎、三崎署、漁業組合、無線関係の人々、江ノ島ヨットクラブ、各マリナー、ハーバー関係者、大学生(KCC、桜工、千葉大、成蹊大、明学大)、一般の人々、そしてNORC会員等々、多くの方々の惜しみないご協力を得たことを、この誌上を借りて、厚く御礼申し上げます。

まずは簡略ですが、事故報告をさせていただきます。

オリンパスⅢ世号 遭難調査報告

NORC関東支部 報告作成委員会

柴田俊彦(オリンパス) 関根久(教育)
石渡四郎() 白崎謙太郎(無線)
斉藤重孝(捜索) 五十嵐正彦(安全)
馬渡健治() 横山晃()



I. 事故の概要

1972年3月19～20日の連休、オリンパスⅢ(7.5m O A、落合公平氏所有)に落合、佐藤、若木の3氏が乗り組み、諸磯一館山を往復するクルージングを行った。

19日午後、館山に入港して1泊、20日は未明から激烈な「春一番」が吹き荒れ、気象庁の記録によれば、殆んど終日、風向はSSW風速は20～25m/secだった。

オリンパスⅢは0700より以前に館山を出港、1000～

1200に三崎港内を通過し、1650頃に茅ヶ崎海岸に打ち上げられたが艇上には1人も居ず、全員落水と推定された。

落合氏の遺体は22日目の4月11日、城ヶ島NW海上で、佐藤、若木両氏は26日目の4月16日に小網代W海上で発見され、収容された。

II. 艇の状況

1. 船体は殆んど無傷である。だが、横腹に軽い擦り

傷があるのは、あるいは大謀網に擦った跡かも知れない。

2. 舵にも故障は全く無い。だが、大角度に無理に切った跡があり、プロペラが食い込んだ跡もある……これは波浪中で振り廻わされ、特にティラーを持たずに激しく後退したものと推定される。
3. メインセールのボルトロープがマストとブームのグループから引き外されていた。此のトラブルは時起したことがある。
4. ① メインセールを2～3巻きリーフした程度にメインバリアードが緩んでいた。だが、船体が打ち上げられた時はリーフされていなかった。
② タックロープをデッキからリーフィング・ハンドルに戻し、それからクリートするのがオリンパス号の習慣だったが、それが行われていなかった。……たぶん、3.のブームトラブルの応急処置として、三崎港内で2～3巻きのリーフを行ったが、タックロープの処置を省略したものと思われる。
③ その後、波の衝撃でリーフィング・ラチェットが外れてリーフが戻ったものと思われる。ラチェットのバネは前から甘く、時折外れた事がある。
5. レギュラージブがセットされ、ズタズタに大破損していた。ジブシートの1本がピークへ行っていた。他の1本のシートは海へ引き摺ってプロペラを巻いていた。……たぶん、ジブを上げる操作もあわてて行った。それとも不慣れな者が行った。
尚、艇内にあったストームジブなど、有能なセールが使われずに、そのまま置いてあった。
6. メインジブのハリヤードは正常、スピンハリヤードは上がったまま。
7. プロペラにはジブシートが7巻き半巻き付き、ギヤは前進、スロットルは0、シートの巻き方向も前進。……スロットル0なのは、その時に人が居た事を示す。
8. ウェットスーツと水中眼鏡は使った形跡なし（プロペラトラブルの処置には未着手）
9. アンカーは使った形跡なし。
10. ライフジャケット及びライフベルトも使っていない。（ライフベルト1本はコクピットにあった）。
11. ライフリング2個の内1ヶは艇にあり、他の1ヶは遭難当日の1600頃、葉山町一色海岸で拾得（寺田小夜子さん）。此のリングは平常から落ちやすかった。拾得の場所と時間から、にぶん亀城から長者ヶ崎あたりで艇から離れたものと思われる。
12. プロバンのホースがコンロの部分で抜け、コック全開、ボンベは空になっていた（タンクは充填して

間もない）。

III. 無電機

オリンパスIIIには4台の無電送受信機が装備されていた。内訳は27メガ(神奈川ヨット無線)1台、50メガ(ハム)2台、144メガ(ハム)1台である。

前日(19日)には下記の7回の交信があった。

0945～50(27メガ)局から気象、船から「館山へ向う」

1150～52(50メガ)落合氏宅と交信

1341～45(50メガ)落合氏宅と交信

1552～53(50メガ)館山入港、明朝予定の連絡

1020 (144メガ)

1500 (144メガ)

1730 (144メガ)

当日(20日)は全く交信なし

遭難後の送受信機の機能を安藤氏が詳しく調べた所、50メガ1台にはマイクのスイッチの接触不良があったが、他の3台は健在だった。

但し、27メガは文化放送の受信にセットされていた。

IV. 目撃者

多くの目撃者から積極的な協力があり、他方、人海作戦とも云うべき奉仕隊の搜索活動に於ても、貴重な目撃者を多く発見し、聞き込みの成果を挙げた。

1. 三崎港通過

20日 0950～1200、小川吉夫氏(二町谷漁協、正確に0950)、石渡六次郎氏(三崎魚市場二階)、青木常吉氏(城ヶ島の食堂)、田中氏(三崎大橋下)、鈴木芳太郎氏(二町谷岸壁)、三崎魚類KKの30名(魚市場)、第18大鶴丸の船長と航海士(城ヶ島の三崎水産加工協前);……オリンパスIIIは三崎港内を通過してNWに向かい、釜根の上で1～2回激しくブローチングし、江の島の方へ消えた。釜根の上は物凄く悪い波が荒れていた。大荒れ、視界悪し。三崎港内では艇上には3人居た。マストの辺で何かしていた。

2. 小網代沖通過

20日 1100～1245、「くろしお」の児玉氏、原田氏(シーボニヤの岸壁から、双眼鏡で見る距離)、「ティティス」の山崎氏(小網代の山の上から)、「スティヤー」の人々(城ヶ島付近を航行中の海上から)……オリンパスIIIは小網代沖を江の島の方へ去った。フリーで流されている様子だった。タッキングを試みても不能の様子だった。艇上に人の有無は不明。

3. 茅ヶ崎海岸

20日 1600～1650 永島頼雄(ヒデオ)氏、他1名、……オリンパスIIIはSE方向から来た。エボシ岩東方のサク根のあたりで船が躍り上がり、真北方向へ進路を変えた。その以前には艇上に2～3人居た。だが、方向を変えた後は人影を見なかった。浜に打上げられた艇は無人だった。以下略。

第11回通常総会報告

昭和47年2月26日

I. 日時 昭和47年2月26日 14:00~15:20

II. 場所 東京都港区芝罘平町35船舶振興ビル10階
(社)日本船舶クラブ会議室

III. 議事

第1号議案 昭和46年度事業報告及び収支決算の承認を求むる件。

名和常務理事より資料に基き詳細説明ありたる後、土肥監事より決算書、その他帳簿類は、2月23日監査の結果全く整然と整理されている旨の証言あり、全員一致原案通り承認された。

第2号議案 会費未納による定款第10条2項該当者に関する件。

名簿作成後会費納入者5名あったのでその氏名を抹消の上残り86名を除名処分することが承認された。

第3号議案 資産の変更の件(登記事項の変更)

昭和45年末資産の総額 5,540,971円
昭和46年末資産の総額 4,736,196円
財産目録により名和理事より、前年度より資産が減額せるは、減価消却によるものであるとの説明により全員異議なく承認された。

第4号議案 NORC組織審議委員会の会長への答申書について。

答申書について落合委員長詳細説明あり、なお大議見専務理事より補足説明あり、答申書内容に伴う定款改正は改めて臨時総会を開催して審議の上決定することに可決された。

第5号議案 クラブハウス委員会答申書について。

答申書につき落合委員より説明があったが、一応答申書は作成したが、なお、未解決の事項が幾多含まれているので、なお当分審議の必要があると思われるので、このクラブハウス委員会は継続審議を認めて貰いたいとの申出であり、その結果は今後の理事会に提出決定することとして承認された。

第6号議案 その他

1. 事務所移転について

近く船舶振興ビルに空室が出来る見込みなので賃借申し入れし、できれば100m²程度の事務所に移転したい旨提案あり異議なく承認された。

2. 助成金の増額について

第10回臨時総会にて、予算中助成金年額160万円を計上されていたが、47年度は年額200万円に増額される予定であると報告あり全員了解された。

3. 昭和45年度決算様式の変更について

名和理事より、昨年の運輸省の検査並びに公認会計士の指示に従い、内容の変更はないが決算様式を変更し今後もこれに従うことので了解を求め異議なく決定された。

以上により議案並びに報告事項を全部終了したので議長は15:20閉会を宣す。

上記議事録に誤りないことを証明して署名押印する。

昭和47年2月26日

議 長	関 谷 健 哉
特別会員	福 永 昭
正 会 員	高 村 信

答 申 書

組織審議委員会

昭和46年12月5日の臨時総会の決議により、組織審議委員会が組織されましたが、本日まで5回にわたり会議が開かれました。毎回、各委員により熱心に討議が繰返され、下記のとおり決議しましたので、ご報告いたします。

決議事項

1. 定款の一部変更

(A) 理事の定員を変更する。

第11条(5)項を40名以内、正副支部長を理事とし、他は地域の比例配分で選出する。

(B) 評議員会を置く

評議員会は20議決権に付1名の割合で選出された評議員を以て構成する。

評議員の議決権は平等とする。

評議員会の機能は、理事候補者の選出、評議員による立法、理事会案の審議等である。

(C) 総会の定足数の改訂

(D) 総会に於て特別会員は3、正会員は1、の議決権を有する。

2. 組織審議委員会の存続

- (A) 組織審議委員会は引続き存続し、組織の検討を行い、次の臨時総会までに追加答申を行う。
 (B) 新任理事候補の選出の権限を委任されたい。
 附 第1回～第4回組織審議委員会議事録(但し、議事録添付の資料は省く)

答 申 書

クラブハウス委員会

第9回通常総会決議に基づいて設けられたクラブハウス委員会は数次の討議、具体的物件の調査検討を重ね現段階に於て下記の決論を得ましたので御報告致します。

第1案 払下船利用案

これは当初の対称物件(26米高速救難艇体)が既に処分されてしまったので代替艇を探したところ殆んど同型艇が海上自衛隊横須賀基地内にあり、払下げ可能迄は確認されたが、第2案の具現化が急に出て来たため、一時保留とした。

第2案 城ヶ島灯台科学館譲受の案

海事弘報協会所管の灯台科学館売却の話が46年9月頃当協会に持ち込まれ、其の具体的検討が急速に進展した。其の内容は次の通り。

2-1 物件内容

所在 三浦市城ヶ島

名称 城ヶ島灯台科学館

建物構造及建坪

地下1階, 地上3階鉄筋コンクリート

建 1棟

総坪数 626.292m²

地階 121.91 m²

1階 197.172m²

2階 180.360m²

3階 108.25 m²

屋階 18.60 m²

附属敷地(国有地) 1,200m²

2-2 建設費及其資金調達の方法

購入価格 1,050万円

補修及改造費 1,500万円

計 2,550万円

資金調達の方法

購入費1,050万は船舶振興会より助成金を受けることの内諾を得た。(此の建物購入目的の条件で)補修費1,500万は会員に呼掛け、拠出金(1口当10万程度)募集にて賄う。

2-3 具体的利用計画

会員及会員家族のシーサイドセンターの利用及公益的活用のため次の設備を設ける。

宿泊室 1 40ベッド分

レクチャーホール 1 45人収容
(兼資料室)

会員談話室 1 (附ホームバー)

ヨット無線室 1 (兼レース本部室)

管理室 1

レース当直室 1

食堂 1 45人収容

管理人宿直室 1

ボイラー室 1

サロン 1

ゲストルーム 1 ツインベッド

2-4 管理運営

① クラブハウス管理委員会(仮称)を会員中より選出し、其の運営を管掌する。

② 実際の管理は専従、常駐管理人を置き行う。他に補助的に雑務員2名等を置き当てる。

③ 運営費は貸室、宿泊費等収入により賄う。

第3案 新設計画

国有地、県有地等の払下げ、賃貸等の情報にも触手を伸ばし、方途が見出せれば(2案より更に好条件で)調査、計画を進める。

以上現段階に於て最も具体性のあるものは第2案で(既存建物の補修で可、価格も割安、早期可能性、国有地払下げの権利も附いて居る。等)第3案に就いては新規スタートとなる。当委員会としては、第2案或は第3案推進を可と答申致します。

委員長 石原 慎太郎

委員 落合 公平

金原 良一

平野 喜美夫

亀井 澄夫

東出 実

大野 昉

富永 幸太郎

プレジャーボートに対する安全指導について

このたび7月5日付運輸省船員局長名をもってプレジャーボートに対する運輸省の指導方針が次のとおり示されたので、遺漏なきようお知らせします。

会長 関谷健哉

ここ数年来モーターボート、ヨット等のプレジャーボートの増加普及には著しいものがあるが、本年も夏季レジャーシーズンを迎えプレジャーボートの無謀操縦及び事故の多発が懸念される。そこで関係方面の協力の下に人命の尊重、水域における交通の安全等の見地からプレジャーボートの所有者、使用者、貸ボート事業者等の関係者に対し下記の指導を行なうこととしたので、貴局においても関係の向を十分指導されたい。

記

1. 昭和46年員職477号をもって通達したとおり総トン数5トン未満の船舶に最少限の運航要員以外の者を乗り組ませる場合には船舶職員法上海技従事者の乗り組みが必要とされているが、この場合はもちろんのこと、同法上必ずしも海技従事者の乗り組みを要しない場合についても、できる限り海技従事者を乗り組ませるように指導すること。
2. プレジャーボートを操縦する者に対しては安全運航に心がけるとともに次に次の点に留意するよう指導すること。
 - ① 出航前には船体の破損箇所等の有無及び機関の始動、操作が円滑に行なわれるか等について作業点検を十分に行うこと。
 - ② 排水、消火作業を行なうための用具、とう載人員の数にみあった救命用具、自船の危急を外部に知らせるための音響用具又は信号用具若しくは通

信用具等の装備品を完備すること。

- ③ 無理のない航海計画を立てマリーナの管理者等に必ず届けておくこと。
 - ④ 船体の大きさ、構造、復原性等から見て無理な乗船をしないこと。
 - ⑤ 出航前に天気予報を調べ、また航海中は気象の変化に注意すること。
 - ⑥ 海上衝突予防法、港則法、関係都道府県条例等の交通規則を遵守すること。
 - ⑦ 海水浴場又は立入禁止区域に乗り入れないこと。
 - ⑧ 漁業等の操業を妨げないこと。
 - ⑨ 港、湖、川等の狭い水域及び交通の輻輳する水域では十分スピードを落とし、他人、他船、施設等に迷惑を及ぼさないよう注意すること。
 - ⑩ 水域を汚さないよう注意すること。
3. マリーナの管理者等他人のためにモーターボート等を管理する者及び貸ボート事業者等、他人にプレジャーボートを貸与し又は使用させる者に対しては、上記1及び2の趣旨をマリーナの会員又はプレジャーボートの借入者若しくは使用者に十分徹底させるよう指導すること。

写送付先

海上保安庁次長
警察庁刑事局長
都道府県知事
財団法人 日本モーターボート協会会長
社団法人 日本舟艇工業会会長
社団法人 日本外洋帆走協会会長
財団法人 日本ヨット協会会長

編集室より

ようやくNORCだより第7号を発刊の運びとなった。第6号が昨年9月であるから12カ月近くもたっている。

第1号から第4号まではこちらでレイアウトし、校正のうえ印刷したが、第5号と第6号は外部の人にレイアウトと印刷をお願いした。第5号、第6号についてはいろいろと問題があって、一部の方々にご迷惑をおかけした。そこで第7号以降は私自身遠慮しようと思っていた。しかし、一向に出ないNORCだよりに業をにやし、再び私自身が第7号をレイアウトし、編集した次第である。

(平野記)

会員および登録艇の現状

昭和47年8月15日現在

	特別会員	正会員	準会員	合計	舟登艇録
関東支部	286	927	48	1261	296
東海支部	53	142	3	198	54
京都支部	8	26	1	36	9
内海支部	63	120	0	183	66
西内海支部	12	22	0	34	12
合計	422	1237	52	1712	437

NORCLレーティング一覧表(10R)

セールNo	艇名	RIG	RATING	T. C. F.
-------	----	-----	--------	----------

〔クラス I〕

236	CHITA III	S	34.1	.8434
670	ROCINANTE III	Y	34.3	.8453
1026	ROY II	S	34.5	.8473

〔クラス II〕

380	THETIS II	S	32.8	.8324
667	KAY SEVEN	S	31.8	.8240
673	CHICADAMAS	S	30.8	.8151

〔クラス III〕

188	CONTESSA II	S	26.1	.7711
338	MIGRATOR	K	27.0	.7797
355	LOTUS	Y	26.1	.7709
388	稲 竜	S	26.2	.7723
522	寅 丸	Y	28.4	.7934
640	VAGO	S	27.6	.7852
1001	SEA FARER III	S	26.4	.7733
1052	THREE STAR	S	27.5	.7845
1100	旭 II	S	27.5	.7845
1108	MISS NIPPON VI	S	28.0	.7888
1111	SUN BIRD II	S	27.6	.7852
523	ARTEMIS	S	26.2	.7717
600	都 鳥	S	27.6	.7854
1207	FUJI II	S	27.8	.7868

〔クラス IV〕

199	SALMON II	Y	24.8	.7581
341	SEA WITCH	S	23.3	.7427
357	NEPTUNE IX	S	24.2	.7520
606	智 美	S	25.1	.7609
610	飛車角 II	S	25.3	.7629
613	くろしお II	S	23.6	.7460
614	はやまる	S	23.7	.7473
615	天 城	S	24.1	.7507
617	足 柄	S	23.2	.7419
622	雲 仙	S	24.4	.7540
636	CARINA II	S	24.6	.7560
678	波 勝 II	S	23.2	.7415
1000	月 光 III	S	23.5	.7445
1010	祇 王 II	S	23.4	.7441
1011	MELUSINE	S	25.2	.7618
1027	チャイカ III	S	23.2	.7421
1040	MAUPITI	S	23.4	.7433
1049	MASTEYNA II	S	23.8	.7482
1056	SUBSONICA II	S	24.3	.7527
1069	ALBIREO	S	23.4	.7442
1071	JUEN BRIDE II	S	23.8	.7475
1077	ENAMORADA	S	23.5	.7446

セールNo	艇名	RIG	RATING	T. C. F.
-------	----	-----	--------	----------

1088	INDEPENDENCE	S	23.6	.7462
1092	桃 季	S	23.3	.7431
1189	潮 路	S	24.2	.7523
1105	VEGA	S	24.2	.7520
1140	RANGER	S	25.0	.7600
1183	LEADING LADY	S	24.1	.7514
1184	CRAZY BLUE	S	24.6	.7557

〔クラス V〕

305	竜王丸	S	22.9	.7386
367	TILDE	S	22.6	.7354
616	RED SHARK	S	22.9	.7384
677	AOLELE IV	S	21.4	.7231
1025	BAHAN	S	22.7	.7369
1039	TOSHI II	S	22.9	.7388
1045	CIMA II	S	21.6	.7244
1067	BUGS BUNNY	S	21.3	.7212
1075	SUN SPINNER	S	21.5	.7236
1110	EARLY BIRD II	S	21.5	.7238
1133	BARBARIAN II	S	21.3	.7219
1160	こぐま II	S	21.7	.7257
1176	THOROUGHbred	S	21.4	.7231
1002	朝 風	S	21.0	.7184
1180	RENA	S	22.7	.7361

〔クラス VI〕

650	VEGA III	S	20.2	.7090
657	AKU-AKU II	S	19.6	.7028
1060	SPRING	S	19.9	.7057
1019	鷓 渡 根	S	19.9	.7063
1185	MISTRAL	S	19.5	.7019

〔クラス VII〕

619	HIRO	S	19.0	.6956
669	CORVATSCH	S	19.2	.6979
1018	昌 代	S	19.2	.6980
1020	はげたか	S	19.4	.7006
1037	HOLIDAY	S	18.7	.6928
1044	HANG OVER II	S	18.9	.6953
1070	SUNGO II	S	18.6	.6910
1093	BUSH	S	19.0	.6961
1094	侍	S	19.4	.7003
1097	AMIGO	S	19.1	.6968
1116	SIRENE	S	18.5	.6898
1119	千 勝	S	18.9	.6947
1120	SIEN SIFFLE	S	18.9	.6943
1135	TRACER	S	17.7	.6804
1138	CHA CHA III	S	18.2	.6861
1175	ESCARGOT	S	18.9	.6947

外洋帆走ヨットの海難事故防止について

標記について、さる3月20日1630ころ、神奈川県江の島燈台の285度3.8海里付近海上において、ヨット・オリンパス3世号が遭難、乗組員3名がゆくえ不明となりました。

本海難に係る調査では外洋帆走に対する基本的心構えに不十分な点が見受けられますので、下記事項について更に関係先に対し強力に周知徹底するよう格段のご配慮をお願いします。

横浜海上保安部長

1. 荒天時の帆走

出港前必ず気象状況を確認するよう習慣づけるとともに、天候悪化のきざしのある場合は自己の技量を過信することなく、出港中止など勇断をもって措置すること。

また、帆走中は加入海岸局から適宜気象情報を入力するとともに、異状気象等に遭遇した場合は時機を失することなく、もよりの港湾に避泊し、天候の回復を待つなど運航の基本を厳守すること。

特に日曜日、祭日等にあつては日程の都合により、

かなり無理な運航をしがちであるので注意すること。

2. 無線設備の保守・運用

日ごろ、無線機器の整備点検に留意し、帆走中機器が故障し復旧の見込みがないときは、もよりの港湾に入港し関係先に連絡をとったうえ、点検・修理などし、連絡不設定のまま運航するなどの行動をとらないよう心がけること。

また、加入海岸局とはできる限り定時連絡を設定しておき、海岸局等を通じて帆走中のヨットの行動が把握できるよう措置し、連絡上の不備により無用の問題を生じないように注意すること。

3. 救命設備の整備・点検等

普段から救命要具の整備・点検を確実にしない、膨張式救命胴衣の付属ポンベの点検には特に留意すること。

また、乗艇中は必ず救命胴衣を着用するとともに、かりそめにも艇内に装備している救命要具の使用、取扱法の不知や誤りにより事故に即応できないことのないよう注意すること。

N.O.R.C.の生いたち

社団法人日本外洋帆走協会(NORC)(監督官庁—運輸省運局)は、C.C.J時代と任意団体としてのN.O.R.C.時代を経て今日に至っています。

I. C.C.J.(Cruising Club of Japan)時代

(1948年~1953年)

1948: 在日米人を中心として、4隻の外洋帆走艇をもって発足する。

1950: 7月、横浜—大島レースを行なう。

1951: 第1回大島レース(100哩)を行なう。RORCレーティング・ルールを採用する。

1953: 外人会員ほとんど帰国する。英人マッケンジー氏の指導のもとに、会則、安全規則、レーティング規則の立案を開始する。

II. NORC(日本オーシャン・レーシング・クラブ)時代(1954~1962年)

1954: 1.21, C.C.J.をN.O.R.C.に改組し、レースの年間回数を増加する。初代会長山口四郎、副会長A.A.マッケンジー、NORCをロイドに登録する。

1956: 神子元島レースを開始する。高松宮杯レース(国内最長距離レース)の主催を日本ヨット協会より継承する。

1958: NORC内海支部発足する。

1960: NORC東海支部発足する。鳥羽パールレース開始、山口四郎会長急逝、関谷健哉会長就任。

1962: 8月「マーメイド(スキッパー堀江謙一)シングルハンドで太平洋を横断する。

11月初島レースで「早風」(早稲田大学)と「ミヤ」(慶応義塾大学)が遭難する。

1963: 前記初島レースの事故に鑑み安全委員会を結成するとともに、運輸省海運局の指導により、公益法人への切替への準備をする。

III. 社団法人日本外洋帆走協会(NIPPON OCEAN RACING CLUB—N.O.R.C.)

1964: 2月1日運輸大臣の許可により社団法人日本外洋帆走協会が誕生し、定款に基く公益団体としての活動を開始する。本部と関東支部を分離する。

1965: 6月京都支部発足する。横浜、神戸間のレースを実施する。

1967: 2月西内海支部発足する。第1回八丈島レース(高松宮杯レース)を実施する。

1969: 太平洋シングルハンド横断レース(米国スローカム協会主催)に協力する。

1971: サンフランシスコにおけるORC(Offshore Rating Council)の会議に、計測委員長渡辺修治参加、NORCが外洋レースに対するナショナル・オーソリティーとしてメンバーに迎え入れられる。

IOR(International Offshore Rule)を採用し、八丈島レースより実施する。

1972: 第1回沖繩—東京レース(高松宮杯レース・830哩)をはじめる。