

NOVA

だより

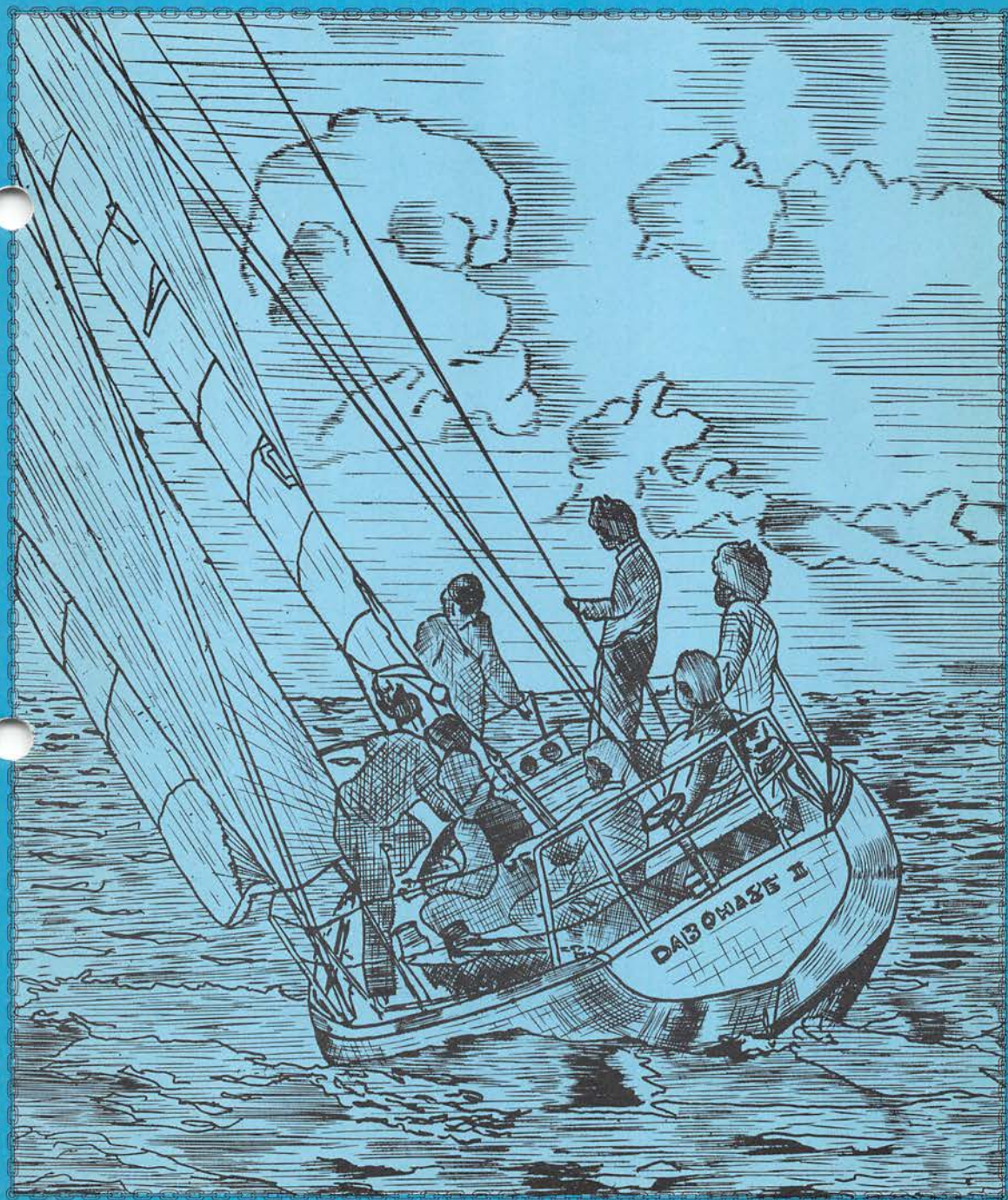
昭和49年 第11号

昭和49年1月1日発行

発行人
総務委員会

東京都港区芝罘平町35(船舶振興ビル4階)
電話・東京 03 (503) 6014-5 〒105

社団法人 日本外洋帆走協会



○絵・白崎謙太郎

年頭に想う

名誉会長 関谷 健哉



解字漢和辞典によると、「帆」という文字はもとは「颿(フウ)の字を使っていた。馬が馳せること風のようにはやいという意味であるが、この疾駆の意味を舟の走ることにあて、舟の「ほ」の意味に用いた。後には、「ほ」は「ぬの」をもって作るから、馬を巾におきかえて「帆」と書き、略して「帆」となった。風は音で「フウ」原音は「ハン」としてあります。

帆の材料としては、絹布・麻布・綿布以前に草や竹その他を編んだ蓆(ムシロ)のたぐいが用いられたはずなので、帆の字は布が使われだしてからのもとなるわけです。それが永年にわたり、いわゆるカンバス(帆布・画布)ないしズックといえは組織の麻布ときめられていました。ところが近年になって一部では化繊布が代用されるようになり、ロープなどと同様に、文字の根拠もおかしなことになってしまいました。

それはさておき、わが国の船頭さんたちのあいだで、つぎのようなことばを耳にすることがありました。

“あいつの船のあの帆なりでは、とても走れっこないよ!”

いうまでもなく、ベテランの目に映る若者の船の帆のトリムに対する批難であり、乗り方についてのグチであります。

航行している船の姿が、素人目にもカッコ良く映る船は、必ず設計建造のすべてが良くできている船である、と申された大造船家があります。動力船でさえそうであるとなると、帆が推進力のすべてである帆船のばあい、帆なりが最重要視されるのは当然のことです。

額屋さんの店頭で見受ける外国の有名な大型帆船の絵に、心をひかれる人は多いでしょう。そのなり(態)・かたち(形)が整っているからです。よくバランスがとれているからです。

私はかつて4本マストバークの練習船に乗っていました。ゆるぎなき貿易風を総帆に受けて快走しているときは最高の状態です。とくに、昼間を思わせる星空の下、船内は静まりかえり聴えるのは船首がおし分ける波の音だけです。この白くひろがる波頭の上に描き出された本船の影、そのバランスの悪さを私ははじめで発見し、いやな気持ちを抱きました。練習船は安全に若者達を訓練するため、設計上船体の割にマストも低く、帆の総面積も少なくできていることを忘れていたのです。

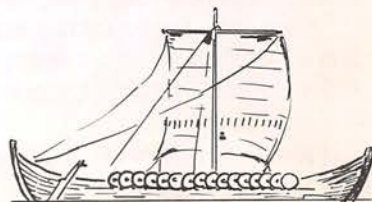
ジャンクはジャンクなりに。帆なりしだいで威厳を感じさせます。大小の打たせ網漁船だって、それぞれに持合させたスマートさを発揮します。ヨットのばあいには、ことさら帆なりしだいで、万人に独自の優雅な魅力を感じさせずにはおきません。とはいえその反面において、ベテラン船頭諸公の批判の対象になるばあいが無いと、いい切ることもできないでしょう。

わがNORCは、創立当初からほとんどなり、ふりをかまっていられないありさまで、約10年を曲がりなりに過して来ました。その間会員諸賢は何かとご不満の点が多かったことと存じ、衷心お詫びを申上げるしだいでございます。

このたび幸にも最適任者であられる古屋さんが会長に、また同時に飯島さんが副会長及び関東支部長にご就任いただき、内部機構が充実しましたことは、このうえないよろこびであります。

なおかつ、大儀見さんならびに渡辺さんの並々ならぬお骨折りの結果I.O.R.のメンバーとして国際的地位が確立されたことは、会のよろこびであることはもとより、わが国の誇りでもあるわけです。

NORCは、いまや、なり、ふり、ともに整備したカッコの良い法人に育成したわけです。お祝いを申上げると同時に、今後より一層のご発展を期して待つものであります。



第14回臨時総会議事録

社団法人
日本外洋帆走協会

I 日 時 昭和48年12月1日 15:35~17:25
II 場 所 東京都港区芝罘平町35 船舶振興ビル
(社)日本船舶クラブ会議室

III 会員数及び出席者数

会員数

	特別会員	正会員	計
関東支部	368	1,126	1,494
東海支部	59	165	224
京都支部	11	28	39
内海支部	83	146	229
西内海支部	18	38	56
計	539	1,503	2,042
出席者	特別会員 267 正会員 512		779名
委任状	特別会員 99 正会員 204		303名
合計	特別会員 366 正会員 716		1,082名

IV 議事の経過の概要及びその結果



秋田理事

事務局より出席者及び委任状の合計が会員の過半数となるので、定款第22条第1項により本総会は成立する旨の報告あり、古屋会長代理欠席のため、秋田副会長議長となり、挨拶ののち定款23条による総会の議事録署名者に

特別会員 大儀見 薫
正会員 高村 信
の2名を指名し、議案の審議に入る旨宣す。

V 議 事

第1号議案 昭和49年度事業計画及び収支予算の承認を求むる件

第2号議案 年会費値上の承認を求むる件



大儀見理事

上記第1号、第2号の議案は関連が深いので同時審議とした旨大儀見理事より提案し、異議なく了解を得た。よって大儀見理事資料に基き詳細に説明し、予算面で前年度に比して年間1,900万円の予算増になった理由として本部の専門委員会を、5委員会より10委員会に倍増し、本部活動を強化充実し、併せて新支部を新設し、各支部に対する交付金も大巾に増額する等NORCの業務も、創立十周年を期して飛躍的に拡大されることとなり、そのため経費源として会員の年会費の値上げを次の如く考えている。

特別会員 10,000円を 15,000円に

正会員 3,000円を 5,000円に
準会員 1,000円を 2,000円に

以上により会費増収額は500万円となり、これを一応本部300万円支部200万円に配分するが、この中より支部交付金の増額分を差引くと、本部は125万円増収となり、他は全部支部に還元されることとなる。また収入源として、計測料も1件につき一率5,000円値上げすることとして予算は編成されているほか、日本船舶振興会よりの事業補助金も、本年度の200万円に對して、49年度には730万を申請し、この面でも事業強化を計っており、その他、会員増、登録艇増による自然増収も233万円見込まれている旨の詳細説明がなされ、議長より予算案に対する質疑を問われたが、特に質疑なく、第1号、第2号議案同時に裁決された。

第3号議案 NORC組織及び運営規程の改正の件
大儀見専務理事より資料に基き説明があったが艇種別支部設置の件については、既に組織審議委員会の答申に基き、前総会において設置が決定しているが、具体的に組織化することについてはなお多少の問題が残されているので、この総会において決定する次期執行部にて、次期理事会までに検討して決定することとしたい旨説明あり、総会はこれを了承した。

第4号議案 駿河湾支部の新設の件
大儀見理事より、資料に基き設置の必要性を説明され、議長より異議を問うところ全く異議なく本件は可決された。

第5号議案 役員選出の件
評議員会議長団の平野議長より役員候補者名簿作成までの経緯の説明がなされた。

提出された役員候補者の名簿は下記の通り

関東支部理事候補者(五十音順以下同じ)

飯島元次 石原慎太郎 大儀見薫 大谷正彦 岡村欣一郎 近藤禎之 清水栄太郎 周東英卿 高村信 中戸将治 名和幸夫 平松栄一 福永昭 古屋徳兵衛 山崎達光 横山晃 渡辺修治

東海支部理事候補者

角田博 榊原伊三 伏原幹一郎 水上健

京都支部理事候補者

秋山福夫 三井祥功

内海支部理事候補者

秋田博正 額川三郎 谷川晴彦 松木哲(1名欠)

西内海支部理事候補者

岩田行史 田中敬一

監事候補者

土肥勝由 外山賢三

上記候補者名簿に基き議長裁決を計った処全員異議なく、次期役員に決定した。(内海支部の1名の欠員につ



古屋会長



飯島理事

いてはできるだけ早く決定し、追加する旨松木理事言明する)

なお、この決定に際し、白崎評議員より、今までの専門委員会には活発なものと、活動情況が評議員会に了解できないものがあつたので、新執行部の活動が評議員会にわかるよう努力されたとき旨要望あり、議長より今後努力する旨の回答がなされた。また、議長より会長欠員のところ古屋副会長が会長就任を内諾され、後任副会長兼関東支部長には飯島理事が内諾された旨の

報告がなされた。

第6号議案 49年度レース予定に関する件



山崎理事

レース委員山崎理事より、資料に基き説明あり、49年度は第2回沖繩レースを実施するほか、八丈島レースを秋に行うこととし、シリーズレースは全面廃止し、ファーストホーム賞を復活する等幾多の改善をなし、

レースはなるべくIORマークIIIで実施したい旨の意向を述べ、これに対し全員異議なく決定した。

VI 報 告

1. 国際会議出席報告



渡辺理事

渡辺理事より11月7日より11日まで、ロンドンのRORCで開催されたORCの会議の経過概要の説明があり、特筆すべきことは、ORCの定款を改正し、NORCは日本におけるクルーザー関係のナショナルルーオーソ

リティーに公認されたということであり、なお、詳細は「NORCだより」に執筆することとする旨報告があつた。(本号28P参照)

2. 船舶安全法及び船舶職員法改正の件につき報告

大儀見専務理事より口頭にて、船舶安全法は既に改正案が国会を通過しヨットにも適用されることとなっており、細則である安全基準等は来年の5月までに原案ができ、9月頃施行になる予定である。安全基準については、充分運輸省と連終を密にして遺憾のないようにしたいと考えている。

また、船舶職員法については継続審議になり、今国会において審議し通過することとなると思われるが、既に運輸省の手を離れているので、石原理事に依頼して、100マイル以上には丙種機関士を乗艇させる件については修正されるよう努力している、との報告がなされた。

以上をもって本臨時総会の審議及び報告が終了したので

ので、1725議長は閉会を宣す。

配布資料

1. 昭和49年度収支予算案
2. 現会費と新会費の比較表
3. NORC組織及び運営規程改正案
4. 駿河湾支部新設の件
5. 1974年度外洋レース一覧表(案)

上記の議事録に誤りのないことを証明して署名押印する。

昭和48年12月1日

議 長 秋 田 博 正

特別会員 大儀見 薫

正 会 員 高 村 信

第37回理事会議事録

昭和48年12月1日

社団法人 日本外洋帆走協会

I 日 時 昭和48年12月1日 12:30~15:10

II 場 所 東京都港区芝罘平町35 船舶振興ビル
NORC本部 会議室

III 理事数及び出席理事(理事数28名 出席理事21名)

秋田博正 大儀見薫 高村信 中戸将治 飯島元次
大谷正彦 近藤禎之 周東英卿 津野守邦 名和幸夫
山崎達光 横山晃 渡辺修治 伏原幹一郎 水上健
額川三郎 松木哲 岩田行史(計 18名)

委任状 福永昭 榊原伊三 田中敬一(計 3名)

出席監事 外山賢三

オブザーバー 三井祥功(京都支部長・理事予定)

VI 議事概要

事務局より、出席理事数及び委任状提出理事数の報告あり、理事会成立を認め、12:30古屋会長代理欠席のため、秋田副会長議長となり開会を宣し、本理事会の議事録署名理事に大儀見、高村両理事を指名し、議事に入る。

V 議 事

第1号議案 昭和49年度予算案の修正について

大儀見専務理事より、予算案は既に第37回理事会において、承認を得ているものであるが、その後運輸省の業務検査官の指示があり、船舶振興会に対する事業補助金申請に対しては、申請額金額が収入になるものとして、予算案中の事業補助金収入300万円を申請通り730万円の収入に変更し、この増に対し支出として



岡村理事

は沖繩レースに備船する予定のラジオリーレー船の備船料300万円及び計測委員会要求の専従計測員の給与160万円を支出に見込むこととしたのが、最大の修正とし、その他資料に基きこれらに伴う多少の計数の変更及

び内海支部から提出のあった修正案も計上した旨の説明がなされた。

また前回の理事会において一応承認を得た、会費の値上げに伴う増収約500万円のうち本部の125万円以外は各支部に還元されることとなっている旨の説明があった。

また、本日の臨時総会において駿河湾支部新設が承認されれば、関東支部助成金85万円の中より京都、西内海支部等への支部助成金と同額の15万円を分割配布していると説明された。

なお、以上の説明に対し周東理事より、計測専従員の給与160万円では不足であるが、計測実施手当があるので、それを合算すれば人を得ることができると考えていると補足説明があった。

以上により予算案修正について賛否を計ったところ全理事の賛成を得たので原案通り可決された。

第2号議案 日本外洋帆走協会組織及び運営規程の改正について

総会資料に基き大儀見専務理事説明に当る。

特に艇種別支部については、設置の主旨については既に組織審議委員会を経て、理事会及び総会の承認を得ているとの説明があった。

これに対して周東理事、山崎理事等の質疑が行われ、飯島理事からも艇種別支部という表現が適切でなければ削除してはどうかとの提案もあったが大儀見理事よりこの件については既に総会の決定を得たものであり関東支部選出評議員も艇種別支部選出のものを含んでいることが指摘され、こういう意見もあったということでこの項に関しては次期理事会で改正案の必要を検討するというにしたいとの意見が了承された。

次に会費・入会金に対する支部交付金は規定上は削除するが、交付率は今迄通りとし、徴収方法も従来通り行うが、よりよい徴収法については各支部において検討し、次期理事会において再審議することとなった。

第3号議案 役員候補者選出報告

大儀見理事より評議員会より提出された役員候補者名簿につき選出経過につき簡単な説明があり、内海支部のみ5名の理事定員に対し4名の候補者が選出されている理由の説明を求められた内海支部松本理事より、評議員会では当初5名候補者を選出したが、その中の1名が辞退したので、その後任者を選出するいとまがなかったので、残り1名はできるだけ早く選出して報告するとの回答あり了承を得た。

なお、現在欠員中の会長の後任として病氣中であるが古屋副会長が会長就任の説得に応じられその後任の副会長には飯島理事が内定している旨の発表がなされた。

また駿河湾支部が承認されれば関東支部の理事定員の中から、1名の理事を駿河湾支部に移すことにしているので、役員候補名簿中の岡村氏が理事に就任し、駿河湾支部長を兼任することになると説明された。

このとき、次期監事予定者として役員候補者名簿に載っている外山監事より、老齢を理由に辞退したい旨の意志表示があったが各理事より留任を勧められ、次期役員を引受けられた。

第4号議案 定款第7条による新入会員承認の件



周東理事

資料に基き承認を求めたところ全理事異議なく北川修身氏ほか25名の入会は承認された。

東海支部関係の河合氏の件につき周東理事より、むずかしい問題のようであるが早く解決して貰いたい旨の要望が出された。



伏原理事

東海支部の伏原理事は、これに対して、河合氏からは確かに入会申込みがあったが、立退きを港湾当局より迫られているが、代替の泊地があるに拘らず立退かないでいる等好ましくない点があるので東海支部として

は、その問題が円満に解決するまでは入会して貰いたくないというのが実情であると、事情説明がなされたが、その処置に対して2、3の理事から批判的意見が述べられ、この問題については東海支部で善処して頂きたいということで今後処理が持ち越された。

VI 報 告

1. 渡辺理事国際会議出席報告

11月7日より11日にかけて、英国にて行なわれたORC (Offshore Rating Council) の国際会議に出席した渡辺理事より、英文資料に基き会議経過の説明があった。

その中で特記すべき事項として、ORCの定款が73年改正され、グループXIにNORCが正式に記載されることとなり、この点ではNORCが正式のナショナル・オーソリティーに指定公認されることとなり、画期的なことであると報告された。

2. 関谷名誉会長顕彰金贈呈報告

大儀見専務理事より、前会長に対する有志の献金は、105名642,000円に達しましたので過日顕彰金として名簿を添えお手元に届けた旨の報告があった。

なお、NORCからも記念品を贈呈することになっているが、10万円程度のもので適切なものがあつたならばと検討中である旨補足説明があった。

以上により、審議並びに報告を終了し議長は1510閉会を宣す。

配布資料

1. 昭和49年度収支予算案(説明書添付)
2. 現会費と新会費の比較表
3. NORC組織及び運営規程改正案
4. 駿河湾支部新設の件
5. 1974年度外洋レース一覧表(案)
6. 役員候補者名簿
7. 新入会員増加表

8. NORC規則1973 (レーティング)

9. 1974年NORCレース委員会名簿

10. ORC関係書類 (英文)

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48年12月1日 議長 秋田 博正
理事 大儀見 薫
理事 高村 信

第38回緊急理事会

昭和48年12月1日

社団法人 日本外洋帆走協会

- I 日 時 昭和48年12月1日 17:30~18:00
II 場 所 東京都港区芝罘平町35 船舶振興ビル
NORC本部 会議室
III 理事数及び出席理事 (理事数28名 出席理事19名)
秋田博正 大儀見薫 高村信 中戸将治 飯島元次
大谷正彦 近藤禎之 周東英卿 津野守邦 名和幸夫
山崎達光 横山晃 渡辺修治 伏原幹一郎 水上健
瀬川三郎 松木哲 岩田行史 三井祥功 (計19名)
出席監事 外山賢三

IV 議事概要

事務局より、出席理事数の報告あり、理事会成立を認め17:30秋田副会長議長となり、開会を宣し、本理事会の記事録署名理事に大儀見、高村両理事を指名し議事に入る。

V 議 事 会長、副会長、専務理事の選任の件

議長より、定款第12条、第2項により会長、副会長、専務理事の互選を行なう旨発言あり、会長には古屋副会長を推せんしたい旨発言され、全理事古屋副会長の会長就任に賛成、直ちに決定した。

引続いて副会長の互選に入り全員賛成のうちに秋田博正副会長及び飯島理事が候補にあげられ全員の同意により2名の副会長は、秋田博正氏及び飯島元次氏に決定された。

次いで、専務理事の互選に入り、秋田議長より引続いて、大儀見理事を推せんしたい旨発言あり全理事異議なく、専務理事に大儀見理事再選された。

以上により会長、副会長、専務理事は選任され、今後の問題として、専門委員長の選任の件、法政委員会強化の件等については、副会長及び専務理事に一任し、次の理事会までに検討し、理事会にて発表することに決定し、次の理事会予定日を昭和49年1月19日、通常総会は2月23日開催予定と決定した。



高村理事

以上により審議を終了し、議長は18:00閉会を宣す。

上記議事録に誤りないことを証明し署名押印する。

昭和48年12月1日 議長 秋田 博正
理事 大儀見 薫
理事 高村 信



中戸理事



大谷理事



近藤理事



三井理事



名和理事



横山理事



水上理事



瀬川理事



松木理事



岩田理事

(欠席理事の写真は略させて頂きました。)

48年度事業補助金について

かねてより船舶振興協会に申請しておりました、48年度分事業補助金 200万円は、12月27日申請通り満額同協会よりいただきました。

これはすでに48年度予算に組みこまれておりますが、御報告申し上げます。(総務委員会)

New Executive Committee (新執行部) 新春座談会

スタビリティ増し、安定成長が目標

関谷健哉・前会長が栄光ある御引退のあと名誉会長に推されてから以後、心ならずも会長不在の不自然な状態であったNORC執行部も、新会長に古屋徳兵衛副会長が懇望もだしがたく就任せられ、飯島元次・理事が新しく副会長・関東支部長に衆目一致の決定を見懸案のトップ人事も大儀見専務理事らの御尽力が結実し一件落着、強力な新態勢のもと、新発足を迎えた事は大変喜ばしいニュースである。

好機逸すべからず、12月1日、第14回臨時総会に加えて理事会・全国総務委員会等々、連続討議のハードなフルスケジュールのあと、参集の執行部の方々がホッと一息入れた心の間隙を狙い打ち、食事も抜きでの強引な会報企画にに応じていただき、船舶ビル10階の船舶クラブにお集り頂きお話を伺う。

願わくば、会員各位におかせられても、このタフな新執行部の方々に敬意を表するとともに、今後の御健闘・御活躍に絶大なる拍手と御協力をお願いしたい次第です。

当夜参集の閑僚を御紹介すると、

軽妙な話術で満場をシビレさす“さがみ”のオトツツァン、末だ引退は許されざる自称老兵とはいえ意気軒昂の飯島元次副会長・関東支部長。

関西の重鎮、温好無比の人柄は衆望をになう、秋田博正副会長・内海支部長。

NORCにこの人あり。タフ・ナンバーワン、諸外国を飛び廻るオフショア・ヨットマンの権化、栄光の“シレナ”の、大儀見薫専務理事。

財務では外面菩薩で内面夜叉の評あり。意外と峻厳、タフ・ナンバーツーなれどハンサム・ナンバーワンの“飛車角”は、名和幸夫・常務理事。

総務の裏方、地味な縁の下のブレイン、派手さはないが頭脳シャープなエンジニア、“かまくら”は、中戸将治常務理事。

外柔内剛、人当りは抜群、何でもこなす(元安全委員・前レース委員)と定評あり、しかし何となく記者を悩ます憎い奴、“くろしお”の最強OB、新艇を手に入れ御機嫌、“八丈”は、近藤楨之会報担当理事。

なお、カメラは本職、小網代フリート若手ナンバーワンの青山“一乗”オーナーに御協力頂いた。

大儀見 秋田副会長からどうぞ。こんど秋田さんには、古屋さんが会長に、飯島さんに副会長になって頂くについて、いろいろと説得して頂いたり、また現在ややこしい問題になっている東海支部のことについても、一肌どころか両肌を脱いでハッスルして頂いているので、古屋さんが会長になって頂いた新体制の中

で、是非、尚一層の御活躍をお願いしたいと思います。古屋さんは目下入院中で、本日出席できないのを残念がっておられました。「会員の皆様によりしくお伝え下さい。」とのことでした。

秋田 かねて、会長不在ということで、当協会としても困っていた訳ですが、今度古屋さんが会長に、飯島さんが副会長に御就任願えたということは、現在の外洋帆走協会としては考えられるかぎりのと言えは語弊がありますが最強のメンバーであると言えます。



古屋会長

近藤 前年度は任期一年の暫定内閣といったところで、今年度は評議員会が本格的に動き出してから、始めて選ばれたというところに意義もあり、責任も一層重いという感じがしますね。

飯島 CCJ時代からNORCを通じて25年、私が反省というか、今日ここまでを振り返ってみて、さ



飯島副会長

っきも理事会で少しお話ししたのですが、その昔のNORCが自由な任意団体でやっている時に、将来はNORCも必ず大きくなるということで、社団法人にして公益法人の資格をとって現在の様な立派な協会に育った訳

です。その最初の頃の予算なんてものは400万円位で、運輸省に……(苦心の内輪話が続く——同爆笑)

それが現在は4,700万ですか、その様な大世帯になって来たということ、ああこれはやっぱり社団法人にしていって良かったとつくづく思いましたよ。これが任意団体だったら、決算も何もとくくデタラメになってしまうのですが、定款も諸規定もあり、いろいろと整備されてここまで来た訳ですね。

国内的には、NORCはウマクやってきて初期の目的は達しましたと……また船舶振興会からも、最初は海事広報協会を通じて助成金を頂いていたのが、現在は直接に、昨年度はレース事業費に200万ですが、今回は700万という大風呂敷を拡げて……とにかくお金をくれる所まで認められたのは、今までの皆さんの努力の成果だと思います。まあそういう事で国内的に

は組織もちゃんと確立して来たと思うのですが、その間にどうも気がかりだったのは、外国が認めるかという事でした。渡辺修治さんもアメリカへ行ったり、福永昭さんもフランスへ行ったり、小林和夫さんがロンドンへ行ったりした時に、日本のナショナルオーソリティはNORCであると話しをして来てくれといったけど、さっぱりラチがあかず、日本ヨット協会を通じての手紙で、ナショナルオーソリティとして認めてないという状態だったのですが、本日の渡辺さんの説明にあった様に、先月ですか大儀見さんがロンドンに行かれ、ORCの親玉に会って、延々何時間もお話をされて、肝胆あい照らして話しをつけてくれたのですが……NORCと日本ヨット協会は別にケンカをしている訳ではないが、全然性格の違うものだという大儀見さんの説明で、向うもそれはそうだと納得してくれた。外国でも、IYRUと一緒にいう事がすでにオカシイのだという様な事を向うの人も言って、全くNORCと同じ様な考えでいるという様なことで……。

大儀見さんに良く御説明を願って、先方ではなるほど、日本のナショナルオーソリティはNORCであるとORCで認めてくれたと、大儀見さんが大喜びで帰って来られたのです。今回渡辺さんがロンドンに乗り込んでみたら、すでに向うの定款の中に、すでに極東はNORCだという事が明確に印刷物になっていたという事で……。これでNORCは国内的にも国際的にもまとまったなアということ、これが私の一番嬉しいことです。

ですから、今後はね。NORCとしては一つの過程ではあったのですが、昨年・一昨年にあった様に、定款や法律などにこだわる様なことはやめて、論議はもう尽きたという感じで、これからは愉快地に楽しく、大いにヨットをやりとうというのが、あしたからの課題ですよ。

大儀見 実際にロンドンに行って、ORCの理事長に直接会って話しをした時に痛感したのだけれども、やっぱりNORCがこれまでに育ってきたということ、具体的に言えば八丈レースも6回やり、沖繩レースも1回ともかく無事こなしたという実績。シドニー＝ホバートに最初に参加したのは丁度4年前で、そこで沖繩レースはどうしてもやろう、日本で外洋レースを育てなければ日本のヨットは本物にならないと肌で痛切に感じて、シドニー＝ホバートの帰りに沖繩に寄って、現地の状況を調べて……そのあと山崎達光さんが“サンバード”で世界のワントンになり込みをかけ、またハーフトンでもヨーロッパの世界選手権に出て、55艇中8位になった、その他トランバ



大儀見専務理事

ックとかチャイナシーレースとかでそれなりの実績があり、来年の沖繩レースでも、パリッとした英文の招待状を諸外国に出して、勿論イギリスのRORCその他にも届いている訳で、単に英語がウマクしゃべられて話しがウマクつけられたというのではなく、NORCに実力がついたので通る様になったのであり、長年にわたるRORC計測の実績、またIORの計測も相当数の艇をこなした実績ができて、日本での計測証書がシドニーでもホンコンでも通用するという中身の質の面での飛躍的な向上があった。

当初、八丈島レースはどうしてもやらねばならぬという気持ちがあったけれど……日本の外洋ヨットに宿命とでもいうもの……ディンギーから大型ディンギー、JOGそしてもっと大きい艇という具合に抜き足差し足ってよく僕は言うんですが、少しづつ大きいのになってきた歴史がある。一方、外国の場合は大型の帆船から、だんだんと小さくなったということで、大海原を万全の態勢で、どんなシケが来ても乗り切るというのは当りまえの前提として、クルージングヨットが行なわれているのだけれども、日本の場合はシケが来れば逃げればいいのじゃないかという姿勢がずっと残っていて、これが潜在的な事故の原因や、また実際の事故の原因としてあったので、問答無用の、引き返すことのできない、正会場の命をかけたレースというものが無い限り、いつまでたっても安全規則の文章上の面で、いくらいじくったって絶体本物にならないという事で、とりあえず八丈島レースを始めた訳です。やる前までは八丈なんてと、悲壮な覚悟だったよ、最初の八丈島レースではね。残念ながらあまりシケたレースでなくて……実際問題、沖繩レースの方がずっとキビしいレースだけれども、八丈レースをあれだけこなしているの、実際にやる段になったらそれ程でもなかった。ユトリを持って沖繩レースをやる様になったというあたりに、象徴的にね、本当のオフショアヨットというものが日本に急速に定着して来ていると言うことが言えるのじゃないかと思う。だから、さっき飯島さんが言った様に形の上でもね、公益法人としての実績が出て来ると共に、外国に行ってもORCのナショナルオーソリティとして認められ、中身が充実していて、ただ数が増えての水増しではないということは、非常に大きな事実ですね。社団法人としての活動10年の歴史というのではなくて、戦後のCCJより25年位になると思うのですが、その蓄積がこれまでにあったという意味で大きいと思うのです。

近藤 この間、レース参加賞を配るために、レース委員が参加人員(実数)を計算していたのですが、ポイントレースを除いて900名ですか……関東支部の会員が約1500名ですからその殆どに当たり、会員のレース参加率は最近非常に高くなりましたね。更に、ポイントレース・トナーのスクラッチレースまで入れるともっとふえるでしょう。数年前、各レース共20～30艇

の参加、それもほとんど常連という状態が相当続きましたが、ここ2~3年の新メンバーと新艇の進出には全く目を見はるものがあります。つい先日の小網代カップレースでも300名参加と聞いて、接待のトン汁係は泡喰ってましたよね、名和さん。



近藤会報担当理事

大儀見 昨年の沖縄レースで100名、今年の鳥羽レースで97艇、600名で、春の八丈レースが170名でしたが、八丈から帰って来たら、大儀見さんは表彰もんだと言われた。何だと思ったら、僕が最年長者だと言う。これは余り喜べないことで、40代で最年長だとしたら諸外国に行ったら階分オカシイ話して、50代60代でシドニー＝ホバートやバーミューダーをじゃんじゃんやってますからね。

秋田 前にも申しました通り、古屋会長・飯島副会長が決って、私としてはホッとした感じが非常に強いのですが……すべての問題が順調に進んでいるわけですが、今一つ、東海のことを何とか早く解決したいと念願しています。日本外洋帆走協会といっても、NORCと申しますか、



秋田副会長

オーシャンレーシングクラブという、クラブ的な気持を是非、この外洋帆走協会というガッチリとした形の中に於いて、海のつながりとしての気持、その様な空気を忘れない様にしたいものだということ。そうしたらすべての問題が、お互い皆ヨットマンだということで、話せば解るし、通ずる問題だと思いますね。

大儀見 いま秋田副会長が言われた、NORC的なものというものが生かされる場というものが……現在どんどん会員が増加して来ているので、各泊地・フリートの活動をどうするか。その泊地で我々は実際にヨットに乗りエンジョイしている訳で、そこでの活動をどう尊重するか、ここ2年越しの組織審議の過程で出てきたことで、器が大きくなったことで、そうした血の通った会の内容が薄れてきて、官僚主義的なものが出てきているという事です。皆んなの声を十分に反映するために何か考えないといけないので、評議員会が作られたのだけれども、正直言ってまあ、運営をみても決して充分じゃない。これからの大きい課題は、評議員会を形だけのものではなく、皆んなの生き生きとした声を反映出来るような内容のあるものに育てなければいけないのじゃないかという事が一つと、もう一つの課題として、今の船舶安全法・船舶職員法の問

題で集中的に出ている様に、ヨットの数がこれだけ増えてくると、今まではエキセントリックな一部の小さな集団でどっかで何かやってるわいという事ではなくて、完全な一つの社会現象になり、したがって法規制の対象にもなるといった状況が進行しているわけです。港湾・泊地の問題にしても、良かれ悪しかれいろいろの形の問題がクローズアップされていくという事で、その辺の面での、本部の、これはまあ客観的にもそれらに対応して活動しなければいけない状況になっているし、会員の中でも、本部にそういう面での活動を期待する声が非常に大きい。これをやっぱりどうするか、言うは簡単だが、やるのは非常に難しいことでね。ただその辺を今度の執行部で考えねばならないという二つの課題をかかえています。一つは評議員会を育てて、どんどん増えてゆく一般会員の声をどうやって出来るだけ充実した、生き生きとした形でくみ上げられるかということと、もう一つは、本部の特に政府・官庁関係、泊地対策など、その面での社団法人として皆んなが期待している面で、どうやったらもっと充実出来るかというのが最も大きい課題だと思います。

秋田 外洋帆走協会というのは、二つ使命があるんでしょね。一つはメンバーが如何に楽しく乗れるかという環境作りをするという事と……。

中戸 それは丁度NORCが10年目になって一つの脱皮の時期だというのが、この二、三年前から内側から盛り上って来て、私もたまたま組織審議委員として一連の変貌期にたず



中戸理事

さわって来たのですが、やはり討論が行なわれれば行なわれる程、NORCの性質というものがかっぴりして来ました。一つには公的な面で、これは今いった

法的な規制とか、泊地の問題とか、税金の対策とかいろいろの問題があって、それと同時にもう一つの面は公的に対して私的と言っているか、クラブ活動があり、これは楽しむ従来のNORCの本質みたいなもので、これらをどういう具合に使い分けるのかという問題が非常に議論された訳です。その時にやはり、泊地を中心としたクラブ活動的なものはもう、その泊地の中でやってゆく。それが非常にうまい具合に最近この1年目立って定着しつつある。そしていろいろ良い企画が出て来て、フリート主催の行事が行なわれつつあり、かたやトナーグループがこれまた逐次育ちつつあり、この面では全く心配ないので、この次は法的なものをどう強化するか。これはたまたま49年度から予算面で、ある程度裏づけを打ち出していると言えます。今まで議論だけで実際活動に移されるのにはやや時間がかかりますけれど、ようやくこれが裏づけをもって歩み出して来た、その

丁度一番良い時期に会長も決まり、新執行部も決まったという事で、いわばこれはロケットの第2段目に点火されたという事でしょう。

近藤 名和さん。予算4,700万という大台に乗った所で、大蔵大臣としての抱負を……。

名和 一番大きい問題は、助成金から事業補助金に48年度から変わったということで、助成金というのは200万貰っていて、事業補助金としてたまたま200万切換えられた。49年度からは、要するにレース事業費と計測事業費、それから技術委員会の事業費を事業補助金の対象として考えてもっていった事が、NORCにとって割合本質的な問題をかかえていると思うのです。これをどうやって取り組んでゆくかということ、割合問題が大きいのではないかと思います。

秋田 実際にこれだけの会員と、これだけの予算を持っているのだから、やり方一つでは随分大きな役割りを果たせ得ると思いますね。

名和 そうですね。ただ事業補助金というのが、とにかくそれだけの事業をやれば、80%はくれるという原則になってるようなのです。これをどうやって取り組むかと、例えばレース費など取らなくてもいいということも考えられる。現在レース費をとっているの、その分だけ減額される訳です。



名和理事

近藤 この間のレース委員会で、話題に上がったのですが、オリンピックコースをやるのには、どんなにシケても風上に向かって突っ走れてパイが打てるコミッティボートがどうしても必要だ、ないとどうしてもスムーズな運営が出来ない、この間のQトンのレースでは、葉山マークが流れて打てないという、具合の悪いことがありましたが、船を一パイというのは大きすぎますか。

名和 沖縄レースの場合、無線リレー船と無線器で350万位の子算が出て来たでしょう。あれは絶体には

必要なかどうか、或はそれよりもコミッティボートを作って、仮に1000万かかったとして3年間で償却してゆける訳です。そういう事でこんどは予算も大きくなって来たから、そのポリシーも単なる思い付きでなく先見性のあるものをきちっと立てていかないとはいえないと思います。

大儀見 10年間で会費の値上げが出来なかった最大の理由は、主として地方支部から出ている反対給付は何だという議論がその度に出て来たのですが、今回は相当大巾な値上げにもかかわらず反対が出なかった。これはね。それだけ事業活動の拡大という事と、外洋帆走協会という組織がないことには、ヨットマンとして本当に安心して海の上でエンジョイ出来ないのではないかと、いろんな所からいろいろの形でチョツカイがかかるという様なことが認識されたという一面はあると思うのだけれど、それだけに責任もあるし、大変だと思いますよ。

それからQトンの問題で、今日の会議でもフランスあたりのQトンと言うのはディンギーで、本当に潮気のあるオフショアのものでないのではないかと、という様な事が言われてましたが、これはやっぱり日本の場合でも、特に小型のQトンあたりになるとディンギー上がりの人がいるので、帆走技術その他でキメ細かいセーリングをやりますが、この間のレースで本当にマークを打てなかった風かどうか、本当にやれなかった風かどうか、僕も丁度居合わせていたのですが、やはり全日本Qトン選手権と銘うつからには、やっぱりコミッティボートの良し悪しもさる事ながら、これは相当ハラを決めて、これはどんな時でも、どんな事があっても絶体やるぞという、腹構えだけはね。もし事故があったらと、保護する議論とね、あの時は中止する方向で、特にポイントレースも中止しちゃったでしょう。僕は丁度あの時居たし、Qトンの納会にも出たんだけど……これは先の東海支部の問題の時も出たんだけどね。スジはバチッと通してね、これはオーナー責任なんだと、洋上の航行については絶体100%そのオーナーとスキッパーの責任であると……。会としてそこまで過保護でやっていたら、それは非常に変な事に



なりますよ、あらゆる面で。大きくなればなる程、その辺を初心に戻ってね、基本原則の再確認とね、峻厳なる……。

飯島 それでどうしても本格的な長距離レースをやらないと駄目です。

大儀見 ところが、肝心の八丈レースで、始まる前の艇長会議で、この風でもやりますかどうかと、決を採るという飛んでもないことがあって、ウッカリしていると、絶えずそういうものが忍び込んで来る。それをやっぱりパチッとしたスジを通していかないといかんですよ。本当に。

名和 だけど割合簡単なんですよ。ただレースはやるんだと、ただ出ない艇があっても、このレースは出場艇なしという、これは光栄あるもんだと思う。

大儀見 名和さんが言うように、本格的なレースをやることです。沖縄レースは来年4月28日午前10時スタートしますと言ったら、何があったってやりませう。絶対変えないからね。

飯島 それをやらないで、今さっき言っていた様に細かい目先でやっているから、だんだんと事務引継ぎに困ると言っただけ、変な事になっちゃうんだ。

大儀見 事故の原因があるとしたら、比較的安易な気持ちで出場する、初島レースあたりで事故を起こすものです。沖縄レースじゃまず事故はない。安全検査も沖縄レースあたりになればやる必要ないかもしれないよ。オーナー・スキッパーが、真剣にやりますからね。

飯島 渡辺さんも言っていたけど、NORCは細かい小さいレースは止めろ、八丈レースとか沖縄レース、父島・小笠原レースを1・2本やればいいと……極論を言えばね。

その昔、ホンコン＝マニラで、ホンコンに着いて安全検査をやってくれといったら、安全検査はいいという。それで、ちゃんと安全検査をやるを書いてあるではないかと言うと、お前何を言っているんだ、あのパーシー海峡を、あの大シケの中を、渡って来た艇の検査はやる必要がないのだと、そういう考え方なんだな。

秋田 私は反対の意見を申し上げたい。申し訳な

いのですが、NORCのメンバーの中にもレース好きとそうでない人といいますね。これをただ乗って好きだという人の事も考えてあげないかんし、それからクルーザを持っていながらNORCのメンバーに入らない人がかなりいるのですよ。これをどうするかという……。

飯島 今言はれたレースに出ないけど、好きだという人は関西に多いですね。関東からは世界一周なんて誰も出ていかないが、関西からは次々と出ていくんだな。ああ好きな人がいるんだなと思いますが、それは別にね、NORCがそういう人を集めてランデブーなんてやったって始まらないので、それよりはその様な人が外国に行く時はいろいろの便宜をはかる……。先方にも連絡とってやるというようなこと、NORCで出来る範囲の便宜を計ってあげましょう。ブルーウォーター派とか何とか言っただけ……同じ外洋ヨットなんだから。

中戸 そういう人達には何かしてあげるという事も、かえって何か迷惑なことになるのではないかという気もしますが。

飯島 どこに寄港するからその所へ、NORCから紹介状を貰うなど、大いにNORCを利用したら良いと思う。NORCも利用して貰わねば駄目だと思う。

中戸 むしろ自分がNORCの中へ首を突っ込んで、何かどんなことをやるかという、何かをやってやろうという人にはどうですか。

飯島 いま僕は弁明する訳じゃないけれど、泊地対策なんてのはNORCなんかでできる訳がないのですよ。そうじゃなくて、いま諸磯がモメていると、それについては向こうに公文書を突きつけないと駄目なので、悪いけど会長の印をバンと押してくれと、良し判った書類を持って来いと、そういう風に利用しないと駄目なんだ。いかにNORCを利用するかという事です。それはNORCが予算を何億ももっていて、漁業権を買い取る程の金があれば別ですがね。それでそれはそこにいる人が解決する事で、NORCはその援護をする訳ですよ。自動的に泊地ができると思ったら大間違いですよ。



中戸 地元迷惑かけないで、何でも自分達でやって行きますよという自立の精神ですか。

大儀見 東海の泊地の問題も、お互いに足を引っ張りっこして話にならない……。

中戸 駿河湾支部の清水のフリートでは地元の市長を顧問にして、強力な泊地対策をやっている様ですね。

近藤 秋田さん、内海は泊地も多いし、運営面でも相当ウマクいってる所が多いようですね。

秋田 内海のすべてはともかく……的形は一番よくまとまり、45艇をキレイに並べて自主的に管理していますよ。

大儀見 先程、秋田さんから今度古屋さんが会長を引受けて頂いたことについてお話しがあったのですが、この様にいい形でトップ人事が定着したという事で、一番に前会長の関谷さんの時代に、大変な迷惑をおかけてね。僕等自身も傍にいてね、見るに堪えない様な経験をさせちゃって非常に心苦しく思っています。二度とあんな思いをさせちゃいかんということですね、名誉会長を引受けて頂く話しをして来た訳だけれど、関谷さんにしてみても、我々と本質的に全く意見の合う、長いことNORCにとっての心張棒だった訳で、御自身も名誉会長を引き受けられて、波乱の2・3年の間は、引退されて一番気がかりだったのは、あとの会長問題だったという事じゃなかったかと思うのです。先日うかがいまして、実はこういう事によって、古屋さんに会長をお願いし、飯島さんも副会長になって頂いた事を報告して、本当に心から喜んで頂けたよ。やっぱり古屋さんに引き受けて頂けたのも、飯島さんをまず引張り出した事からで、一つの嵐を過ぎてみると、落ち着くべき所に落ち着いたという、その間に会の成長が、皆さんが今言われている様に多面的な形であって、実力がついて来ているその上によって始めて、僕は古屋さんを説得できたのだと思うし、また引き受けて頂けたのだと思います。飯島さんがもう引退だなんて飛んでもないこと言っていたのを引っ張り出せたのも、そういう所の問題だと思うのです。これは関谷さんに本当に喜んで頂けたので、非常に心残りという気がかりだった事が、まあとにかく関谷さんにこういう形になりましたと報告出来たことは非常に嬉しかったな。率直に言って……。

中戸 NORCもやっと一人歩きができる様になったという事ですね。(秋田副会長、帰阪のため退出する)

大儀見 秋田さんのおっしゃっていたもう一つの点、海事思想普及はやらなくて良いという事ではないので、先程も秋田さんがブルーウォーター派の事も考えなくてはどういうお話しがあった様に、それはその通りで、公益法人として単にレースだけということではすまないのですが、最大の海事思想普及はね、本格的なオーシャンレースをやる事に通じると思うんだな。

早い話しが、八丈島レースの実績の上に立って沖繩

レースをやるについて、運輸省・海上保安庁・船海訓練所の後援という、これは画期的な事でね。それに附随して、昨年沖繩レースをやった時、むしろ海上保安庁が直接のり出して、電波監理局に交渉して2メガの電波を取ってくれた訳で、今まで25年間のNORCの活動の中で、海事思想普及の面で最大の成果は何だといったら、運輸省後援を勝ちとった事であると。これは言い過ぎかも知らんけど、言えると思うんで、いわば足で稼いだ、ヨットに対する認識をね。それは官庁も含めて、マスコミのレベルで再評価させたという事で、今まで海に行ってヨットなど危なっかしくてしょうがない、冒険野郎の集団で、命知らずの何とかという認識が、ここまで変わったという意義は忘れてはいかんと思うんだ。恐らくブルーウォーター派の人達が外国に出て世界一周したりしているが、それを見守るマスコミの目というものは、堀江君が11年前にマーメイドで太平洋を渡った時の、棺桶にマストを立て、風呂敷を掛けて、万に一つのラッキーボーイでたどりついたという認識の時代に較べれば、小さなヨットで海原を大船海するなんてのは当たり前だという認識が定着したのはやっぱり、足で稼いだ海事思想普及ですよ。

名和 だからそういう意味でも、何だかな。現役ではないというのはセイルナンバー600番台とか300或は100番台の艇が、今度のNAYRUの簡易レーティングを出して、レースに出る、また出られる様なホビイとしてのレースをやろうと思っている訳ですよ。

大型予算で力を入れているのは、レースと計測ですね。それに会報ですね。

飯島 会報は昔からみると随分良くなったよ。会員は会費を払っていて、本部が何をやっているのか良く判らん訳ですよ。だから単なる議事録だけでなく、生の発言を面白く読ませて欲しいな。官報みたいなのは困るのだから。

大儀見 それで昨年、執行部が最大の責任を持って自らキチッとやらなければならない事は、組織と財務と会報だという事で、総務委員会の中に会報を持って来て、執行部自らが責任をもって発行することにした訳です。皆さんはすべて手弁当で大変なことではありますが、会員が2000人、3000人となって来ると、会報を定期的にキチンとやるという事が、いわば会員相互間の潤滑油であり、会の骨組みを血の通ったものにするにはこれしかないですよ。これ程組織が大きくなって……。

——だんだんと予先が記者の方へ向けられて来て、



旗色が悪くなって来たようですので、このあたりで失礼して……。このあとも迷論百出で笑いの絶えない執行部のラッパぶり、残念ながら割愛させて頂きます。

N. O. R. C. の生いたちと歩み

社団法人日本外洋帆走協会NORC（監督官庁—運輸省海運局）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。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年～1963年)

1954：1. 21. 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。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。

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、公益法人への切替えの準備をする。

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（米国スロークラム協会主催）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。

1973：関谷健哉会長引退名誉会長に推戴、古屋徳兵衛副会長会長に就任。

評議員会発足、新理事候補者全国評議員会にて選任される。

ORC総会(11月)にて、NORCは東アジアグループの構成メンバーとなる。

この間チタIIにより太平洋往復、白雲による東廻り世界一周あるいは会員有志によるトランス・パシフィックレース、ホンコン—マニラレース、シドニー—ホバートレース、世界ワントン選手権、世界ハーフトン選手権等の国際的レースへの参加がさかに行なわれてきました。

トン協会ニュース

1973年年間成績

各トン協会では、12月17日：日本ワントン協会（電々共済会京橋会館にて）、12月15日：日本スリークォータークラブ（虎の門共済会館にて）、12月15日：日本ハーフトンクラブ（クラブでんにて）、11月25日：日本クォータートン協会（油壺マリナーにて懇親パーティ）と本年度をしめくくる表彰パーティが行なわれた。1973年の年間成績は下記の通り。

【日本ワントン協会】（加盟12艇）

1位—SUNBIRD II 2位—FOLLOW THE SUN
3位—わだつみ 4位—旭II

5位—都鳥

7位—FUJI II

9位—ARTEMIS

6位—TAC III

8位—裕明 III

【日本スリークォータークラブ】（加盟20艇）

1位—TOSHI III 2位—STAYER III
3位—INDEPENDENCE 特別敢闘賞—くろしおII

【日本ハーフトンクラブ】（加盟14艇）

1位—陽焰 2位—BARBARIAN II
3位—隆容丸

【日本クォータートン協会】（加盟26艇）

全日本選手権は5レース中2レースしか成立せず、レースとなった。成績発表なし。

強烈！実力スタッフ“レース委員会”レポ

オーシャンレースの企画・運営を司る参謀本部であるNORCのレース委員会は、73年度になって強烈な若手実戦派の実力スタッフに顔ぶれも一新、この一年間を通じての委員会開催も30数回を超えての活潑な討議、加えてその最もアクティブな運航ぶりは目を瞠るものがあります。

11月26日、NORC本部でのレース委員会のプロフィールの抄録と、委員長以下の強力なヤングパワースタッフを御紹介いたします。



山崎委員長(理事)

「旭」の高城昌彦、小網代フリオートの酒井直樹、ハーフトンの増井宗男、シーボニアの中西康彦、シーボニアマリンの浮田芳典、らガッツなうるさ方、定刻1830よりテキパキとスタート。(◎印は臨席の近藤禎之理事・会報担当)。

山崎 では始めます。まず卓ちゃんから報告を……

渡辺 73年度の後期表彰式とパーティは12月21日、



渡辺委員

船舶振興ビル10階でやる事に決定しました。皆さん楽しいパーティを期待しておられるのですが、予算の関係上、ホテル等を使用して派手にやらないで、静かでも内容のあるものに……会費は大体1000円位で、具体的な事は僕と高沢さん(事務局)とで検討しまして進行中です。

山崎 表彰艇一覧表などは……？

渡辺 それらは高城と作製中です。すみやかにやります。

山崎 前期に渡してないカップもあるし……、あと鳥羽レースの楯が6枚なかったでしょ……

高城 それは頼みました。

山崎 頼みましたじゃなくて、送るはずでしょ……

高城 それはまだ確認していません。(調べる)あっ、送ってあります。

山崎 じゃい、ね。表彰式は卓ちゃん、実行委員長でやってくれ……

渡辺 あと参加賞のことを検討したいのですが……この周囲を白にしまして中央に1973……と入れまして(品物を示しながら説明する)……

一同 成程、ウンウン……

渡辺 来年は出来ましたらコーヒーカップにして、だんだんと揃えてゆくという……

一同 ハッハッハー(感心と爆笑)。

山崎 卓ちゃん。どの位子算がいるの。

渡辺 参加賞の配分については1艇あたりではなくて、あくまでレース参加した人1名に対して1つなんで、レース出艇申告から参加者名をピックアップして数を……これは増井さん、中心になってお願いします。

増井 どういう具合に……

渡辺 重複しての参加も同一人1個ということで結果的な賞の数をチェックして欲しいのです。

増井 そうすると全部のレースの参加者を調査して

渡辺 大変な作業ですがやって下さいよ。お願いします。

増井 解りました。

渡辺 先日のQトーンレースは、レースが流れて73年度は全日本選手権は不成立という事でレースを終了しまし……報告は以上です。



増井委員

山崎 それではこの前の理事会の報告をさせて下さい。レーススケジュールについて若干のクレームがありますので……

優勝カップにはそれぞれ由緒・因縁があり……例えば小型艇を育成するために舵杯なんか出したのだという様なことがあるので、その辺りを充分にチェックして欲しいという事で……全部を総合優勝艇1本にやるということではなくて、例えばクラス別の最も良いものに与えるという様な表現にすれば良いのではないかという議論が出たのです。僕はその通りだと思います。カップ寄贈者の意志がありますので、実はこのあたりは、福永さんが最も詳しいとの事で、高沢氏が煮つめてくれるという事なので……この件はレースを始める迄に決めればい、という意見もありますし……その都度という事でどうでしょうか。

一同 結構ですね。

山崎 それから栄ちゃん。大谷さん(通信委員会委員長)から三宅レースと八丈レースの無線のことを明文化していた方がい、のではないかと、という意見が出ていたのだけど。

清水 八丈レースではやると前から言っているのですが、三宅レースについては今のところ言っていないですよ。参加クラスがⅠ～Ⅴで八丈と同じだな。出来れば入れといた方がい、ですね。

山崎 それでは口頭で発表しますか。あと帆走指示

書に依ると……

清水 三宅レースはカテゴリⅡでしょ。



清水副委員長(理事) 山崎 では八丈レースと三宅レースは無線使用を原則とするというアナウンスをしてをくね。

清水 三宅島レースでは負担が大きいですね……

福吉 三宅島レースには沖縄レースに出ない艇が出るので……

山崎 IORマークⅡと書いてありますが、出来るだけ早い機会にマークⅢでやる可能性ありと計測委員会の方から言って来てをりますが……揃った時点でマークⅢに変えるという事で……

一同 そうですね。

福吉 現在マークⅢをとっていながら仕方なくマークⅡに変換せざるを得ない状態ですから……

山崎 揃った所でマークⅢへポンとゆく。それが思ったより早まる可能性ありという報告です。(以下略)

山崎 ところで皆さん、来年の委員もお引受け願いたいのですがね。やって下さいよ。皆ガッチリと委員に定着して……出席率の悪い委員は辞めて貰おう。高城君、一覧表を作って……

(高城委員、次々と委員候補のタレントを狙上にあげて……明るい笑いの渦の中で、テキパキと委員の入れ換え、新任の人事の決定が進行、その間約10分間、このスピードが身上的レース委員会、このあたりがまとまりの良い傑出した特色と言えよう。)

山崎 これで実務者内閣の決まりだ。来年も宜敷しくをお願いします。

◎ 今年のレースを回顧して……略……

山崎 73年は全レース委員が総入れ替りした訳です。そして一早く実行部隊として小委員会を作って栄ちゃんがキャップになって動いてくれて、若い力の台頭・結集で、今年のレース運営から来年のレーススケジュールまで……これが今年のレース委員会の特徴です。

清水 何と言っても若手の人達が非常にアクティブに動いてくれたので助かりました。



福吉副委員長

福吉 一番大切な末端の仕事まで、とてもスムーズに処理されたと思います。難しい問題も、長くて2・3回で結論が出ていた。そういう風に動けたというのは、現役バリバリの実戦派で

メンバーが構成されているからで、皆がすべての物事を身近に肌身で感じる訳で……だから処理が早やかっただけですね。

清水 小委員会を11回、レース委員会全部で30数回を超えてるのではないですか。

福吉 今年は新しく、ワントン・ $\frac{3}{4}$ トン・ $\frac{1}{2}$ トン・Qトンの協会が出来て、これ等の連絡とか、レース運営の面で、これをものにするまでに大変な時間と手間をかけました。それだけでも委員会を10回はやっていると思う。

山崎 ルールはキビシク、レースそのものは楽しいレースをとということを心がけたつもりです。

福吉 艇の性能や技術の向上で秒差の勝負が随分とありまして……それにつれていろいろのケースも多くなった。レース参加の会員の方が一生懸命ですので、いろいろの抗儀やその処置もどんどん増加していますから。

◎ レース夜間航行中、航海灯が故障したというケースが先程論議されていた様ですが……

福吉 これは安全の方の問題ですが、勿論レース委員会も関係ある事で……ルール上は……

清水 5%ペナルティということですが、あくまで海上衝突予防法の問題です。しかし強い抗儀が出れば利害関係になるので5%ペナルティでは済まない失格問題となります。若し衝突したら、完全失格になります。

◎ 鳥羽レースで、出艇申告での失格と、もう一つ“ラブソディビバーチェ”のDSQというシビアな裁定がありました。

山崎 理事会へ上告された結果、まあ非常に堅苦しい文章の裁定になった訳ですが……このいきさつを“ビバーチェ”に限ってお話しますとね。12人の委員が3時間議論した訳ですよ。出席の12人の委員は心情“ビバーチェ”の訳です。皆んな何とか助けたい、それでルールブックを引っくり返して皆んなで頭をヒネッたんですが。しかし、ルールの適用はキビシクなければいけない、何か事故があった時にルーズな、中途半端な姿勢というものは出すべきでないという結論で、1人棄権、あと全員が失格という決を出しました。これは傍で見る程、気持の良い仕事ではないですよ。大変イヤなものです。

◎ 来年のレーススケジュールについて……

酒井 これは小委員会で、清水さんをキャップに石合・高城・増井・渡辺と僕の各委員の間で案をねったのですが、新しい企画を言いますと、ポイントレースに、オリンピック3角コースを入れて、同時にトンカップのレースを盛り込んで貰える様にしましたことです。



酒井委員

渡辺 シリーズレースがある方が、やる方は面白いと思うの

ですが半面、1回レースをはずすとポイントが上らない、またその時のコミッティに当るとそのシリーズは捨てなければならないことになるので、もっとスッキリした形で行こうと、シリーズは辞めた訳です。

あと100マイル以上の新しいレースを盛り込んだこと、そしてレースを集約的にパーッとやったらしばらくの間を置き、その間は練習とかチューニングとか艇の整備をする、そして期間をおいてまたレースをやるという風にして、表彰式もすぐ細かくやるという具合になっています。

山崎 年間のレースの数がかなり多い訳ですから、全レースをこなすという事ではなくて、それは各オーナーがレースを絞って、どこに焦点を決めるか、自分の艇、自分のクルーに向いたレースを選んで楽しんで頂きたいと思います。(このあと沖縄レースと八丈レースについて説明があり)。

◎ 新しく設けられたレースについて……

清水 もう相模湾内でのレースは卒業したのではないかと、いわば脱相模湾という事で三宅島レースを作った訳です。そういう意味では神子元レースもありますが、三宅島レースは沖縄レースに出られない艇を対象にしています。

渡辺 江の島ー清水というのは、それまでレースをカリカリやったあと、何か楽しいレースという事で、江の島での艇長会議のあとパーティをやってスタート、清水に着いたらまたパーティで、そのあと艇を置いて即日帰京出来ますし、次の週に鳥羽に回航することが出来ます。それで清水のタイムリミットが12時で、パーティが15時になっています。

◎ 来年のポイントレースは……

渡辺 シリーズがなくなり、ポイントは葉山往復と3角レース、レースが終わったら即表彰式とビールパーティをやります。

◎ 三角レースについて……

福吉 オリムピックコースで直径2マイル、風下にスタートラインを打って、スタートと同時に真すぐ風上に行って風上を打ちそしてサイドを打ちます。スタート時間は11時になっておりますが、風の振れている時は時間を延期します。葉山廻りのポイントも単調でそれに大媒網が多くて困りますよね。いづれにしても、トナーグループの艇は、世界のトンカップにも出場する事ですから、このオリムピックコースで充分な練習が必要で、細い帆走技術の上でメリットは大きいと言えます。(このあと、レース委員会と各トナー協会や各フリートとの連携問題が多面的に論議される)

◎ 簡易ルールでもレースをやられるそうですが……

山崎 レース委員会は何も新しいマークII・マークIIIのみを志向しているのではなくて、どうぞ古い艇やMKIIIはしんどいというオーナーもNAYRUの簡易レーティングをとられて大いにレースに参加して頂きたいし、そしてチャンピオンになられてカップを取って頂きたいと思います。

◎ ファーストフォーム賞は……

渡辺 総合優勝だけだとこの間の小網代カップの時の様にファーストホームしても総合で二十何位という大型艇のこともある訳で、しかし最初にフィニッシュラインを横切るファーストホームという栄光に対してはやはりファーストホーム賞を設けてその栄光を讃えようじゃないかと復活したのがその趣旨です。

◎ 最近レース参加の艇と人員が非常に増加しており、新人にとってレースの諸問題についてレース委員の方に相談したい時、レース委員の方が特定の帽子とかユニホームなどを着用して頂けるとすぐ面識が出来るのではないかと思います……

山崎 非常に良い提案を頂き有難うございました。早速やりましょう。財源はジューイさんと相談して何とか……それは是非、冬はジャンパー、夏はポロシャツといった具合のユニホームを作り、また、その時その時のレースのコミッティと色違いにするとかして、会員の方と道ですれ違った時にでも何でも聞いて欲しい、また情報もいろいろ頂くという事にしましょう。

◎ 飲む時も声をかけて欲しいとか……

一同 あっハッハッ……

◎ 何かレース委員会からの御注文は……



高城委員

高城 表彰式はい、のですか、誰かパーティを楽しく企画してくれる人、或は委員会みたいなものができると……

一同 パーティ部長だな。

(爆笑、ガヤガヤ……タレント名が狙上に上り……各委員より迷論続出……こわもてレース委員諸氏もこゝで大いにリラックスの様子)。



浮田委員

高城 パーティに限らず、マナーやモラルの点も考えていたきたいですね。

浮田 エチケット委員が必要だなア。この点では若い僕達がまっ先にとりしまられたりして……。(一同爆笑)

清水 レース艇のクルーの質の問題もこれからの大きい課題ですね。

◎ もう3時間以上にもなりますのでそろそろ……最後に一言づつ……



中西委員

中西 トナーのレースで三角レースのコミッティをやりましたが、NORCにパワーボートが欲しいですね。

一同 同感ですね。

渡辺 レース委員会の財務を担当して来たのですが、NORCはまだ貧乏ですからね。い、レ

ースをやるためには、いろいろと手配して行かねばなりませんし、何かい、企画を実らせるにも経済的な裏打ちがないと……皆さん手弁で良く頑張っていると思います。委員会もついつい熱が入り過ぎて終電におくれてしまうのでそのホテル代など痛いですよ。それでシングルの部屋に4人泊ったりして……。NORCの

の宿泊所があるとい、のですが。

高城 来年のオリンピック三角レースだけは是非とも立派に成功させたいと思います。

福吉 三角レースのブイ打ちは生命がけだものなア。どんな時でもやれるディーゼルの強力なパワーボートがあればなア。



松本委員



石合委員



三宅委員



大陰委員



梅本委員

◎ (陳委員・松田委員は写真がまにあわなかった為、御紹介できませんでした。)

1974年 NORCレース委員会名簿

関東支部 (新任は*印)

- 委員 長 山崎達光 (油壺フリート SUN BIRD II)
(自)03-941-0757 (勤)03-668-0551
- 副委員長 福吉信雄 (油壺フリート LADY-L)
(自)03-713-7584 (勤)03-563-2383
- 副委員長 清水栄太郎 (3/4トン 月光 III)
(自)03-947-2340 (勤)03-941-7171
- 委員 陳 秀雄 (小網代フリート RYUO)
(自)045-572-5852 (勤)045-501-4206
- " 松本富士也 (葉山フリート MISS NIPPON VI)
(自)045-401-2445 (勤)03-271-4051
- " 松田菊雄 (Qトン 笑い鳥一家)
(自)0468-75-0257 (勤)03-551-2101
- " 石合幸彦 (油壺フリート SUN BIRD II)
(自)03-645-4210 (勤)03-582-4381
- " 渡辺卓保 (江の島フリート 雷電)
(自)0466-34-6916 (勤)03-503-9105
- " 酒井直樹 (小網代フリート RYUO)
(自)045-881-2071 (勤)03-583-0783
- " 高城昌彦 (ワントン 旭 II)
(自)0467-45-3341 (勤)03-211-9071
- " 増井宗男 (3/4トン BARBARIAN II)
(自)03-734-3691 (勤)03-814-4551
- " *浮田芳典 (シーボニアマリーナ MISTRAL II)
(自)03-412-0320 (勤)03-591-7321
- " *中西康彦 (シーボニア CIMA III)
(自)03-398-7285 (勤)03-403-6541

- 委員 *三宅智久 (諸磯フリート TRACER)
(勤)03-480-1111
- " *大陰雅彦 (佐島フリート FOLLOW THE SUN)
(自)0467-22-3662
- " *梅本竜一 (横浜フリート STAYER II)
(勤)045-641-1441

東海支部

- 委員 長 小林義彦 (衣浦フリート 潮風 III)
(自)0569-28-0025
- 副委員長 長尾好泰 (鬼崎フリート 零)
(自)052-981-7495
- 委員 田中武治 (鬼崎フリート KNIGHT)
(自)052-471-7456
- " 林 真史 (鬼崎フリート QUERIDA)
(自)052-841-3481
- " 高橋秋人 (鬼崎フリート NAVY BLUE)
(自)0566-53-0617

京都支部

- 委員 長 岡田邦夫 (びわ湖フリート カドリール III)
(勤)0726-24-6333

委員 3/4トン担当 岡田庄平 3/4トン担当 岡田邦夫

内海支部

- 委員 谷川晴彦 (大崎フリート 寅丸)
(自)06-901-8258

西内海支部

- 委員 宮西勝秋 (広島フリート ANTARES)
(勤)0822-82-1111

全日本に若さを結集“Qトン協会”

はるばる九州は福岡から参加した1462“HONKY TONK”の林基(福岡大学ヨット部長)、堀井、石橋に超ベテラン戸塚のメンバーを始め、中部支部からは1356“たけし”や1227“隼人”をチャーターした丹羽グループなどの参集もあって多士済々、半年間の積極的な熱意が結実して第1回全日本クォータートン選手権大会が開催された。

結果的にはレース当日の強風波浪のためマークを打つことも困難で第3レース以下が流れ、松田会長の言によれば「杉本コミッティの勇気ある英断のもと、この度は名誉ある勝負預りになりました。」とのこと、この選手権大会設営に向けて、営々と熱意を傾け努力して来た若いオーナースキッパー連の心情を察するに、誠に心残りであったと思はれるが、反面これまでに育成してこられたその積極的な熱意と努力に対して賞讃の声は大きい。

抜群のリーダーシップを誇る松田菊雄Qトン協会会長(笑い鳥一家)、勇気あるレースコミッティ杉本智昭、模範的な帆走指示書を作製した三宅智久(TRACER)、素晴らしいパーティ部長だった足立尚史(毘沙門)、参考成績総合1位の1263“MISTRAL II”の相沢和吉・伊藤君、中部支部から参加して第1レースのディスマストにもめげず、美事“小網代カップ”に総合優勝を果たした丹羽由昌、仕事を放り出して連日計測に飛び廻った1320“MOON RAKER”の林賢之輔、周東英卿計測委員長と臨席の近藤禎之理事を交えての、熱っぱい“クォータートン協会”座談会は11月29日、NORC本部にて。

◎ 今度のレース参加の艇種について……。

一同 (数える) 10艇種あります。オセアン22と25、エクメドール、エクメスポーツ、KQ、ジェロニモ、レブドメール、テキーラ、レインジャー23と最小艇のBW-21で、平均して出ています。



左より、山田氏、杉本氏、松田氏。

◎ ディンギー出身の方が多く様ですが……。

一同 そうですね。“MISTRAL II”を始め“TRACER”、“REVE D'ARMOR”、“笑い鳥一家”、“毘沙門”、“HONKY TONK”、“YELLOW BIRD”、“MOJA MOJA”、“湊”、“たけし”など、外にもあるでしょう。

杉本 面白いのは、オリムピックコースと長距離コースでは皆さんの得手不得手があって順位が変わることです。

◎ 18' というレーティングのリミットに入れる苦心談など……。

一同 同じ艇種でも計測のレーティングに入った艇もあり、またオーバーして入らなかった艇もあります。実際のMARKIIIはこのQトンレースが日本で初めての事でしたが、小型艇ですからトリムによって随分と違って来ますので、あっちをいじくり、こっちをいじりしていた訳です。レーティングがオーバーした艇は大変な騒ぎでした。“HONKY TONK”の場合は計測しながらハサミで切っていましたよ。

周東 面白いことは、向うの(外国の)同種の艇のデータを取られて、それと同じ乾艇状態に艇のトリムをもって行って、リグとかセールをピタッと決めた艇はウマク入っていますね。それらについては林さんが面倒をみておられて、前から林さんにいろいろ相談された艇というのは早い時期にQトンのレーティングに入ってをりましたね。

杉本 林さんには頭が下ります。本当に一生懸命になって面倒をみて頂きまして有難かったですよ。

相沢 “MISTRAL II”の場合は、初めからMARK IIIに合わせて、セールプランを考えました。

三宅 “TRACER”の場合はMARK IIIでレーティングが低く出すぎ、17.4'で0.6'上げられたのです。11月は風が吹かないと思い、マストを50cm長くし、ライトゼノアのLPを長くし、J・P・Iも大きくしてす



左より、伊藤氏、相沢氏、丹羽氏、周東氏。

すべてのセールをいじりました。たった2回のレースでは良かったのかどうか判りません。

周東 一般的にはMARK IIIの方が、MARK IIより低く出ますね。

◎ “笑い鳥一家”はキールからの大手術をやった様ですが、林さんは……。

林 “MOON RAKER”の場合は、MARK II で出ている数値を暫定的に考えており、MARK IIIにする予定で設計してありますので、楽でした。

◎ オリピックコースはいかがでしたか……。

杉本 マークを打ったり、タイムを取ったりでコミッティは大変でした。マークのセッティングとか、ジュリーに明治生命の山田さんから絶大な御協力を頂きました。24'位のモーターセーラーをマークを打つのに使用したのですが、波高が2メートルもあると駄目ですね。15メートル位の風ですと走るには走るのですが、あすこは波が悪くて……かなり大型の本格的なマークボートが必要です。



左より、杉本氏、足立氏、三宅氏。

周東 いろいろとりのデザインの艇群と、いろいろのキャリアーをもつ乗り手が技術を見せるオリピックコースでは、素人の方が見ても良く解りますから、是非観覧艇を出したら面白いでしょうね。

◎ 丹羽さん、ディスマストの感想を……。

丹羽 中部支部から“たけし”と、私が“隼人”をチャーターして出場したのですが、第1レースの強風でディスマストして大変でした。それですぐマストを立てて大急ぎで計測をお願いして……。

林 計測の方では参りました。もうすでにレースが始まっているのに、レーティングの変更・再計測という事で……。

周東 今度のQトンレースについては国際的なスピードでサービスしたと言えます。

丹羽 日本の計測員がこれ程やるとは……。

松田 本当に御迷惑をおかけし、また、計測の方には全面的に特別な配慮と献身的な御協力をして頂き、クォータートンを代表してお礼申し上げます。

周東 林さんを始めとして、計測の若い人達や築瀬さんが本当に熱心に動いてくれたと思います。それに

しても、Qトンの方々の真面目でシビアなこと、特にオーナーの方々が直接に窓口に出て来て、定時に電話をされてこれたり何とも熱心なことで、我々も何とかしようという気持ちになった訳です。

◎ 和気あいあいの素晴らしいパーティでしたね。

足立 皆さんと分担をきめて……盛大なパーティで喜んで頂きました。“毘沙門”の黒小オーナーに油壺マリーナーホテルに交渉して頂きとても安くして貰いました。20艇分で人数も80人で、費用は1艇1万円で2



カンバイ/Qトン協会

回分ですが、どうも120人位来られた様です。

松田 食物も飲み物も充分にあり、各トナーからも、1トン・福吉さん、3/4トン・周東さん、ハーフトン・庄崎さんらの御参加を頂いて、本当に楽しいパーティでした。このQトンのパーティの時は、いつも受付をやっている献身的なマドモアゼルの白井洗子・林美江さんの二人が来て下さり、前日にも100以上のリボンを作って頂いたり、本当に感謝している次第です。

◎ 今回の全日本を通じての御感想は……。

松田 73年度のクォータートンカップレースは名誉ある勝負預りという事になった訳ですが、止むを得ずそうなったという表現は不満です。まず第一に感じた事は二つあり、一つは皆さんがルールに忠実であった事、参加してもレースをやらなければレースは成立しないという点、次に自然に対するルールというものがあって、これを無視してレースする事は無謀であるということ。結果的にレースが出来たのかも知れないが、それは結果論であって、海上保安庁の出てはいけなとの勧告をコミッティが受けた訳ですよ。それでもあえて我々はやって結果を出したかったのですよ。何しろ半年以上も準備に頑張ったのですからね。中止したのは大変な勇気がいりますし、コミッティは非常に貴重な経験をした訳です。僕は2回戦でもレースは成立するのでないかと杉本君に言ったのですが、悪い前例が出来て、そんな生易しい事でこの立派な全日本のカップは与えられないということで、確かに結果から見ると大変残念だったけれど、その様にスジを通して運営するコミッティがいて、またこれを気持よく承してくれた選手諸君がいるという事で、Qトンのこれからの発展が楽しみであり、また非常に心強く思いました。

丹羽 今回は大成功だったと思います。“小網代カップ”に出てつくづく小型艇はキビシイなアと感じました。40フィートじゃないですからね。正直言って沖繩レースより小網代カップの方が疲れましたよ。来年は全日本を中部でお引き受けしようと思って、現在オリンピックコースその他を検討中です。

周東 本当に若さ溢れるオーナースキッパーのグル

ープで、熱心なものには感心させられますね。愛されるQトンですね。

松田 楽しいグループでしょ。来年は1月に総会があり、なるべく早く全日本を行なって、できたら世界選手権に我々の代表を送りだしたいですね。それをQトンの皆さんでバックアップして、というのが僕の夢であり希望です。



テキに飲ませて二日酔い……？



福岡の林基他の“HONKY TONK”

第1回全日本Qトン選手権大会

帆走委員長 杉本智昭

11月17日(土)

日本海に前線を伴う低気圧があり、コンディションは西の風15m。

①第1レース(オリンピックコース) 09:00スタートを1時間30分遅らせスタートしたが、波浪増々強まりコースを短縮し、午後のレースは翌日午後に延期した。

11月18日(日)

昨日と同様のコンディションの中、中距離コースとして予定されていたNORC(小網代—葉山—小網代)ポイントレースが延期となった。当日は午後風波共に落ちず、オリンピックコース、1コースも翌週25日(日)に延期した。

11月23日(金)・24日(土)

②高気圧におおわれた微風下で、NORC小網代カップ(小網代—大島(時計廻り)—小網代)レースが行なわれた。

11月25日(日)

前日とは打って変わってコンディションは南西の風約15m、NORCポイントレースは中止された。前線の通過に伴ない午後風速は強まり、又風が大きく振れることが予想された。この様な海況の中で完全なオリンピックコースのマークを打つ事は困難であり、また中距離コースを除き第1回大会を成立させるのは適当とは思われないので、レースを中止した。

以上の様に、当初予定したレース期日を1日延長したが、結局消化できたのは2レースのみで、不本意ながら今年度の大会は不成立となった。

第1回全日本Qトン選手権大会成績

セール№	艇名	オリンピック	小網代カップ	総合
		順位	順位	
1263	MISTRAL II	4	②	①
1337	L'ECUMEUR	①	7	②
1314	TRACER	11	4	③
1399	REVE D'ARMOR	8	6	4
1227	隼人	DNF	①	5
1198	笑い鳥一家	②	11	6
1401	毘沙門	9	8	7
1393	SHARK II	DNS	③	8
1230	YELLOWBIRD	③	12	9
1462	HONKY TONK	DNS	5	10
1267	MOJA MOJA	13	9	11
1377	湊	5	13	12
1437	LADY L	16	10	13
1320	MOON RAKER	6	16	14
1301	千勝 II	12	14	15
1315	CHA CHA	7	18	16
1356	たけし	15	17	17
1135	AIA	DNF	15	18
1259	SORCIER	10	20	19
1181	BEAGLE II	14	19	20

新生・躍進の“駿河湾支部”

48年度春に創設された“清水フリート”の目を瞠るような活発なフリート活動ぶりや固い団結、それに呼応して意気上がる“沼津フリート”が共通の念願である“駿河湾支部”が誕生、発足の運びとなった。60艇以上、会員数200名を超える大支部となり、新年度には意欲的な企画がつぎつぎとスケジュールされる模様で、今年度の活動・躍進ぶりが期待される所である。

支部長は清水フリートキャプテンの岡村欽一・理事、副支部長は湯浅明彦・沼津フリートキャプテン、事務局局長・内海勝利(清水)、会計委員・橋本健(清水)、レース委員・加藤武(沼津)、浅井一雀(清水)、計測委員・杉本光昭(沼津)・田中満(清水)、安全委員・藤巻和佳(清水)・加藤武(沼津)、通信委員・臼井優太郎(沼津)、顧問・佐藤虎次郎・清水市長、井手敏彦・沼津市長、鈴木要二・清水ヨット協会長、沼津フリート評議員・西田兼義・湯浅明彦・高岡芳之、清水フリート評議員・竹下明・内海勝利・橋本健らの最強メンバーの構成である。49年度のスケジュールその他は、この1月に新支部発足とメンバーの顔合わせを兼ねた新年宴会を伊豆長岡で開催、その席上で決定をみる予定である。

新支部発足に先立ち前祝い、12月10日、新清水駅前の料亭“魚安”の2階に集合した沼津・清水両フリートの幹部やエリートヨットマン18名、忘年会も兼ね、これからの抱負に夢と希望を……の大放言大会である。

始めは石油不足、ではないアルコール不足でメートルが上がらず、処女の如く超微風でのスタートであったが……帆走スピードが上がるにつれて、だんだんとラフになり……口は悪いが人は好い、男一匹、心意気に生きる、苦味走った美男揃いの駿河湾の面々、雰囲気の良いこと楽しいこと、いつもながらグンバツです。(以下順不同、会席順)。

内海勝利(事務局局長・“パル”),オミキが入らないのでどうも……まず一坪位の事務局スペースを確保して、パートの専従事務員を置く予定です。(清水のメインストリートのソニーショップ“パル”内0543-65-3551)。

望月国平“ボレアス”, どうも腰が痛いのですが(どう

して……の声上がる), とにかく頑張りますよ。(ワカル?)。

久保田康夫 何が何でも藤巻さんをSS-38の“KOC-HI”に乗せて、“沖繩レース”に出ますよ。

藤巻和佳“KOCHI”, 艇上で六調子(ショーチューの名前・鹿児島?)を飲むと調子が出る。“沖繩レース”には、現在の状況では十分な訓練にならないので、回航・レースに15名位のグループを作り、新春から特訓を始めますヨ。

岡村欽一(支部長), モーニングクラウド型の“MI-MI”の竹下さんと, SS-38型の“KOCHI-II”の藤巻さんの2艇が“沖繩レース”に出るので支部全体でバックアップして……新年から毎週末にトレーニングに入ります。

岸上浩“KOCHI”石油事情が悪いのでモーターボートを辞めて“KOCHI”で頑張る。

杉山四郎“オケラ”を買い“浦島四郎”と改名、世界一周を目指して内装・義装を自力でやっている。ヒマがあるのでいろいろ計測のことなど勉強したいと思っています。それから、先月の様な大時化のレースはやめて、もっと生命を大切にしよう。(これには異論続出……別名「心配」サセ屋の四郎との声あり)。

塩川孝二“バロン”, TK-25の艇が重いのですが, Bクラスで常に上位に進出したい。マジメで通っています。

奈木三郎(沼津・事務局担当), 沼津では20艇以上NORCに入って頂き、協調してウマクまとめていきたいと考えています。

湯浅明彦(副支部長・“OZZ”)新発足の駿河湾支部にカンバイ!!……(と音頭をとる)。

杉本光昭“青雲”, 2トンの予算がないので仕方なく……Qトンを世界に出たいと願っています。計測委員として簡易レーティング・NAYRU・駿河湾方式・MARKIIIといろいろ問題が山積しています。

草壁正好 今年から乗り始めたので、どうぞよろしく。

大瀧正士“TINA”, 今年は成績が悪く、今一つバツと



湯浅明彦氏



内海勝利氏



左より、望月氏、久保田氏、藤巻氏、岸上氏、杉山氏。

しませんでした。来年は頑張りますヨ。

湯浅明彦 今まで支部がなかったので、関東水域と距離も遠く、NORCのメンバーとしてのメリットもなかったが、今後はレース・クルージングなど支部行事の運営に力を入れて、独自の活動を自主的に進めたい。

奈木三郎 皆さんの盛大な参加と、絶大な御協力を期待しています。

岡村欽一 新しく生まれた支部ですから、沼津・清水と分けへだてなく、和気あいの雰囲気、他のお手本になる様に育てて行きたい。特に泊地対策は切実で、重点的にやっていきます。個人的には、今までブルーウォーター派でしたが、新しくエクメスポーツ



岡村欽一氏

の“王白JR”をレースに出したいと思っています。

橋本健“SUN MAY”，会計委員としてはレースに全予算の120%をかけ、かつ賞杯はふんだんにベタベタと出すつもりです。ゼニは惜しまず、予算の倍位はかける意気込みで、活発な意欲を、大いに行動で示したい。少くとも東海支部以上にはやりますヨ。予算の不足分は本部に行き、かけ合うつもりです。個人的には現在、パイオニア10を岡崎で建造中、1515“駿河”となって4月に進水しますので、これで上位進出、頑張るつもりです。

竹下明“MI-MI”，モーニングクラウド型のSS-34、目下“沖縄レース”を目指してチューニングを楽しんでいます。艇はかなり重いのですが、駿河湾でのレース成績はグンバツで、SS-38の“KOCHI”など問題ではなく、全然寄せつけませんヨ。

塩川孝二“MI-MI”はハリキっているナ。王者の貫禄か!?

望月勉 いろいろの艇に乗って忙しいですよ。2枚目はツライところで……。

隅倉正員“カラベル”，NORCとは何か？NORCの活動とかレースとか……何か出版物があれば欲しいのですが……。

田中満“SOMETHING”，サムシングは常にトップを走っております。支部活動では今後ともレースをうまくまとめて行きたい。

遠藤泰弘“シアク”（註：カメラマンとしてこの会合の変質を撮っていて発言のチャンスがないが……現在、新しいQトン艇を林寛え輔設計に依頼中とのこと。清水ヨットマンのたまり易“KING KNOT”のオーナー。0543-65-1202）。

◎ 話しはオーシャンレースの安全問題になり議論沸騰……。

杉山四郎 先月の時化の中でのレースは無茶で、中止すべきだよ。スキッパーの技倆も考えて安全に……

大時化の時は中止すべきだよ。

塩川孝二 それはオーナー・スキッパーの責任だよ。やめるのはその艇の判断だよ。

藤巻 やるったらやるんだよう。

橋本 あの前月の田子島レースは20メートル位のブローで、これはスゴイと賞讃されたんだ。考え方だと思う。

田中満 4月のレースの時の方がもっと悪かったなア。その時は上れなくてリタイアしたが、別にコワイとは思わん。

◎（多勢に無勢で、杉山氏敗色濃いが尚も喰い下る）。

杉山 でも事故が起きれば、何んだかんだと皆んなに迷惑がかかるのではないか。

藤巻 中止するには勇気がいるナ。

岡村 何も見栄で走る事はないと思いますヨ。

藤巻 確率の%で事故は起きるよ。

田中・塩川 しかしあんな時、レースででもなけりや出て行かんでしょうな。

湯浅 そこがイヤラシイところで……。

岡村 何だかんだといっても、どんな海況でも走れなければと思います。

◎ 来年の抱負は……。

橋本 74年度は、沼津も清水も一体となって駿河湾のカラーで、一大特色を打ち出すつもり。

湯浅 今すぐに具体的にどうこう決められないが、皆んなの中から自然に出てくるのではないか。いろいろのレベルの人達が充分に楽しめる様にしたいものだ。

塩川 下部からの声を吸い上げてくれる様に考慮して欲しいナ。

◎ 計測ルールについて……。

田中満 まアマア、私にまかせて下さい。パッチリと……。

湯浅 一年間の成績の統計的処理が必要で、それで修正を行なう。但し役員は手弁当でサービスしているのだから、レーティングのボーナスを貰ってもいいのじゃないか……。

——主観的・客観的迷論続出の様子なるも、記者帰京のため中座する。駿河湾支部の新発足を祝い、今後の発展と良きセーリングを祈りつつ。



左より、草壁氏、湯浅氏、三木記者、岡村氏、橋本氏。

第11回小網代カップレース報告書

帆走委員長 加納敏夫(波勝Ⅲ)

11月23日, 06:45 定刻通りシーボニア・ハーバースナックにて受付開始, 出艇出告者が一度に来たため, 08:00 受付を行なう。

08:00 第2回艇長会議をシーボニア・ハーバースナックにて行なう。くろしおⅡ及び「KELONIA Ⅱ」よりエントリー取消しの報告あり。出艇数54艇, 参加人員290名。

09:20 小網代定置網沖500~1,000m間にスタートライン設置。

10:00 定刻通り時報によるフライングスタートを行なう。天候快晴, 風向N, 風力1。追手スタートとなる。マークタッチなし。10:67 「BUGS BUNNY」はスタート前約30秒よりスタートラインをオーバーして, ライン沿いに流したためリコール信号を発し, 風上監視ボートよりフライングある旨通報の結果, 風上マークを廻航ののち再スタートする。全艇スピンを展開するも風少なく, レースは長びくものと予想される。

11:00 横須賀保安部にスタート, 出艇数, 参加人員の報告を行なう。

13:00 風さらに落ち無風状態, 全艇城ヶ島沖1.5マイルに止まっている様子。

17:00 フィニッシュラインを小網代湾口に設置, 油壺, 小網代定置網の沖側端及びフィニッシュマークに各々ライトを付ける。

21:00 1310 「TSURUGI」艇長, 本部に出頭, 17:20 城ヶ島沖7マイルの位置にて無風のためリタイヤした旨の報告あり。同時に, リタイヤ後18:00頃よりNの風やや強まったとの報告あり。

22:50 1189 「潮路」より, 17:30頃城ヶ島7~8マイルの位置にて無風のため, リタイヤして江の島港に帰港した旨の電話報告あり。「TSURUGI」同様, リタイヤ後間もなくNの風が強まったとのこと。

23:42 1391 「TACⅢ」, セールを照射しつつフィニッシュラインを通過, 豚汁要員ただちに「飛車角」に急行するもリタイヤと判明, 19:30頃大島北東3マイルにて無風のため, リタイヤせしとのこと。レーシング・フラッグを揚げたまま帰港したため, ファーストホーム艇とみなされた。リタイヤ時点でレーシング・フラッグを降すよう注意する。

11月24日, 01:20 367 「TILDE」らしき艇, リタイヤの報告をしながらか小網代泊地に入港, 翌朝正式報告あり。

06:21 ファーストホーム艇, 1280 「FOLLOW THE SUN」フィニッシュ。続いて「FUJIIⅡ」, 「TOSHIⅢ」と続続1トン, 3/4トクラスがフィニッシュはじめる。

06:40 コミッティテングー, ライト収納に向かう。油壺定置網に設置した白色灯, 消失せることを発見。

07:00 横須賀保安部に現状報告する。

07:24 クラスⅦ「隼人」が14着でフィニッシュ, 修正で1位となる。

08:39 1198「笑い鳥一家」フィニッシュ, 「隼人」及び「MISTRALⅡ」に対し抗議ありとの報告をコミッティボートにする。速やかに抗議書をもってレース本部に提訴するよう指示する。

10:40 47着フィニッシュの「BEAGLEⅡ」を迎え, フィニッシュ艇とされる。

16:12 最終フィニッシュ艇, 1259「SORCIER」, フィニッシュを迎え, コミッティボート, プービー賞の清酒1升を渡す。コミッティボートは直ちにフィニッシュマーク撤収, 小網代泊地に帰港。

17:00 「笑い鳥一家」のクルーより抗議書を貰った旨要求を受けるも, IYRU競技規則68(e)(i) 帆走指示書による特別な指示がない限り, 抗議艇は次の期限内に抗議をレース委員会に提出するか, 郵送しなければならない。

(i) 抗議艇のフィニッシュ後2時間以内。の項に違反するものとして, 却下する旨指示する。

17:30 横須賀海上保安部に第11回小網代カップレースは無事終了の旨報告する。

18:00 コミッティ用具収納後帆走委員会を解散する。

19:00 NORC ロッカーのキーを翌日のポイントレース参加の渡辺卓保氏に引きつぐ。

◎ 事故報告, 「日本武尊」・「隼人」は航海灯消灯の報告。「WADATSUMI」・「STYERⅢ」は大島でオンザロックの報告あり。

◎ 備考, 「笑い鳥一家」の艇長よりの抗議は却下されたが, 今後の危険防止のため, 航海灯, 消灯問題等特にレース委員会より来年度の帆走指示書等で善処されたい旨, 渡辺レース委員に連絡あり。

「小網代カップ」優勝記

「隼人」艇長 丹羽由昌

「CHITAⅢ」を売却のあと, しばらくレースから遠ざかっていたが, 今回の全日本Qトンレースに1227「隼人」をチャーターし, 中部の大橋勝且・山口俊三・西垣洋一らのクルーと共に参加した。Qトンシリーズの最大のポイントがこの「小網代カップ」レースである。

晩秋の「小網代カップ」はよく吹くのだが今朝はベタ, ラジオの天気予報は午前中, 北よりの風, 午後南よりの風と報じた。今日一日は吹きそうにない。

小型艇はスタートで大型艇にプランクされたら最悪と, 殆どどの艇がスターボードで上マークを狙っている。「隼人」はスターボードで風下マークをジャストスタートし, 作戦成功。風下には「TACⅢ」と「CRAZY BLUE」の他大型艇はいない。うまく風をつかんでトップ集団に入るが, かすかな風はますます衰えてあと南にシフトした。スピンを張ったり, リーチャーに変えたり少しづつ艇を進めたが, 日没近くなっても大島より

城ヶ島の方が近い程だ。今回はウワッチ交代はせず常時オールハンズだ。夕方から吹き出したNに乗って竜王崎を廻航、辺りは航海灯が一杯で、ここでまた再スタートの感じ。風早崎からは予想通りのクロス、上り角度はコンパス30°のスターボード、全員ウエザーサイドでバランスをとる。風がWに振れ0°しか上れなくなった。今夜は視界が大変良く、三崎のライトも確認、タックだ。風はますます良い方向に変わり、城ヶ島まで一本で上れる。夜明けとともに城ヶ島にとりつき、岸沿いにタックタックでフィニッシュ。

全員殆んど寝ずにウエザーサイドにカッパを着て頑張ったが、とても眠くて非常に疲れたレースだった。

“HONKY TONK”の遠征記

オーナー 林 基

我々は九州の片田舎で“九州外洋帆走協会”という、名前ばかりは厳めしいが、その内実は酒を喰って管を巻くか、帆かけ船で草レースをやる位しか楽しみ方を知らない。娑婆では使い道のない連中が自然と集まってできた同好会で、当人たちは結構楽しく過ごしている。そんな連中が、急に思いついたの俄かクルーの石橋・堀井を寄せ集め、それに名古屋から戸塚宏君というツヨイ味方を得て、山陽路・東海道とレンタルトラックでひた走り、関東のレース見物へと駆けつけた。

NORC入会・安全検査・計測・再計測・再々計測と、余りにも時間的余裕がないため、NORCの方々、特に計測員には多大のご迷惑をお掛けした。お蔭でリグが大巾に変わり、セールがそれに合わず、トリミングの余裕もなく、俄かチームでの練習もできないままスタートラインに向かう。

教訓1. レースには余裕をもって整備すること。

いるわいるわ、見たこともない様なデカイ奴がウジャウジャいる。今回顔見知りになった“MOON RAKER”や、姉妹艇になる“L'ECUMEUR”・“毘沙門”がスタートラインを流しながら声をかけて通り過ぎる。この時やや心強くなった。スタート。他艇を気にし過ぎてまじいスタートになった。すぐスピンを掲げるが、大型艇の間に挟まれて身動きできない。まあ最後までこういう事もなかろうと覚悟をきめて、あとはノンビリとゆく。陽のあるうちはどうやら4、5番手を走っているらしい。夜になって吹いてきて、大型艇にどんどん抜かれた。レースを通じて俄かチームの弱味で、数々のドチを積み重ねたが、それでも夜が明けてくると勝手に期待を持って周囲を見渡す。いや当然のことながら、いるわいるわ、前にウジャウジャいる。甘かった。フィニッシュ。総合4位とのこと、コミッティの用意してくれた燗酒が腹にしみわたる。初陣だ。余り欲張るまい。

教訓2. 以下は書いたら限りがない。ずい分というんな勉強した事を博多への土産としよう。多くの参加艇の方々に親切にして頂いた。有難う。次に会える機

会が今から待ち遠しい。今後とも何率よろしく。

暖かい豚汁サービス!!

小網代フリートの快挙顛末記

前夜大島を回航、オーバーナイトで頑張り抜いて次に帰投するレース艇の面々を迎え、その労をねぎらい、心のこもった熱い豚汁と腹にしみ渡るお酒の無料大サービスが、11月24日早朝6時から小網代泊地で開店、大好評を博した。

フィニッシュしてヤレヤレ、とたんにドッと疲れが出たところに、熱い豚汁にお酒がミックスして腹にしみ渡り、酔いと疲れでそのまま寝込んでしまった艇も少なくなかった様だ。

「なんと300名からの参加と聞いて、こりゃア大変だよと泡喰いましてネ。早く帰ってこられた艇にはチョコボチョコボで気の毒でしたが、あとからの艇にはドバツと大盤振舞いになった様です。何しろ大変な量ですて……。」と頭をカキカキ話す、プロデューサーの一人“八丈”は近藤禎之・理事。

“飛車角”のオーナー名和幸夫・常務理事、大いにやりましょうと名案に大ハリキリ、前日から寄贈の豚肉5kgを小脇に抱え、スキヤ橋からトコトコと運んで来ての泊り込み、しかし早朝からの“毒見酒”、毒に当てられフラフラ、早いラウンドでKOされる。

提供された清酒35本、石合さんの御尽力で安く手に入れましたと片目をつむるは設営に飛び廻っていた事務局の高沢さん、材料は300人前の大量任込み、豚肉・大根・ゴボウ・コンニャク・里芋・人参・おもち等ほう大な量の豚汁はミソ仕立て、鍋等はフリートメンバーが持ち寄ったとのこと。

はてさて、問題はこのほう大な材料を如何に料理するのかと、豚汁艦隊の実行委員の面々、頭を抱えて困惑の態（と見せかけた?!）。

それはそれ、世の中はウマクできているもので、渡る世間に鬼はいない。

「素人にや無理だんべ。」と乗り出して来たのが専門家、シーボニアのcockさん達の助け船、実行委員連ホツとしながら渡りに船とそんじやまアよろしくお願いいたしますと調子のよい悪乗り、味つけを始め何から何までやって頂いた様だ。

店舗は“飛車角”・“くろしお II”らの大型店に“たかとり”の協力のチームワーク、ヨットのギャレーで温めて出し、オモチを入れてと大わらわの大サービス、レース艇メンバーの喜びに前日からの苦勞も吹飛んだそう。

「午後2時半の閉店までに200名以上は来られたと思います。大成功だったワ。」

と疲れも見せず語るのは応援団紅三点、“月光”の宮沢・川上・渡辺さんらが嬉しそうに笑う。

神子元島・初島と二連覇 快進撃の“旭II”と“MOONRAKER”

【冥福を祈りつつ】 高城スキッパー

忘れようとしても忘れることの出来ない、72年の“神子元レース”で、神子元をトップで回航しながら不運にも、ゼノアのトラブルで長舵を逸し、無念の涙を飲んだ“旭II”。11月21日、第18回“神子元レース”の直前、その“旭II”の名物男（ヒゲの）小野寺さんが急逝されたが、全員がその“遺志を継ぎ”、奮起一番、断然たる強さを見せて、豪快なサーフィングで差を上げ、ファストホームした。

快心のレースのあと、高城昌彦艇長は語る。

「小野寺さんの遺志を果せたこと、昨年度DNFの借りを返せたこと、そして久々のファストホームが出来たことは無上の喜びで、小杉オーナーに感謝すると共に、小野寺さんも波間の陰で喜んで貰えただろうなと、胸が一パイでした」。

ついで11月3日の第3回“初島レース”、クラスI～Vは初島＝天島廻り、初島までは、スピンのブローチングでの錨ぜりあいが続いたが、千波＝波浮の間は久し振りに味う“大島の吹きおろし”に力を得た“旭II”は、そこで喰い下る1280“FOLLOW THE SUN”を引き離し、風下に安定した走りを見せる“SUNBIRD II”も何クソと追い抜いて、大差のファストホームで連チャンを飾ったのである。

1100“旭II”をホームポートの油壺ハーバーで見ると、ニス塗りのタンブルフォームのハルが落着いた美しさを見せ、海面にビタッとはり着いた感じで浮いている。いわゆるSS-37の設計で、加藤ポート製。アメリカでPJ-37、ヨーロッパでスワン-37としてベストセラーを続け、無理がなく中庸を得たデザインであるとして、専門家の間で非常に評判が良い。

小杉行雄オーナーは温好で寡黙な人、艇ですれ違ふとニヤッと微笑、人の良さを見せるのが印象的。その小杉オーナーから全面的な信頼を受けている高城昌彦スキッパーは、泣く子も黙るレース委員会は若手委員のナンバーワン、歴戦遠征の偉丈夫、「お嫁さんがなかなか来ませんね」と言ったら、「いやいや、振りかゝる火の子を払い、がんばってますヨ」とは冗談。

猛烈的メンバーには、ボヘミアンで大酒飲みで有名＝五十嵐研自、飲む程に真面目が欠点という＝遠藤隆、センシブルでマスト登りはおまかせ下さい＝佐藤裕、デッキワークはベテラン、歌は音痴の＝吉川誠一（BUSH）、誰でも御存知“山ちゃん”ことスペシャリストはヨッテルの＝山崎亜起生、ブルドーザーカレックか、クソ力なら負けない“雷電”の＝水久保宗治、“日本丸”はマストのプロフェッショナル、潮気のかたまり＝斉藤誠、と恵まれた強力布石である。

【鳥羽レースのかたきうち】 林スキッパー

“鳥羽パールレース”で完敗、これではイカン、少しはトレーニングとチューニングをと、横浜のホームポートへ回航、上架してみても驚いた、鳥羽の前にピカピカにしたハイスピードカッパーの船底はフジツボの養殖場と化し、1320箇所あったとか……？。

さすが船底を磨いた（腕も？）甲斐あってか、なんと上りのトップで“神子元島”を回航、そのあとの帰路もランニングでの疾走、姉妹艇の1315“CHA CHA”の2位を1時間離してのダントツ優勝だった。

かわって“第3回初島レース”、ブローチングものかわ、どんどん前に出てのトップ、往航アベレージ7.4ノット、復航4.6ノットのハイスピードで、“旭II”と同様連チャンをものにして、舵杯と、さきの神子元島杯、そしてシリーズ優勝の神子元シリーズ杯の栄冠を手に入れ万丈の気を吐いた。

艇はIOR MARK III用のホットデザインの勿論自設計、NORC計測委員会＝技術委員会の主力スタッフである林寛之輔オーナーは物理専攻だった新進気鋭のアーキテクト、いつも柔和で篤実な方だが、また一方ではとても熱心で面倒見のよいことも有名で、先日の全日本コータートンレースの際のあの応接にいとまない計測・再計測・再々計測と、山積した難事を精力的にさばいたその努力と功績には賞讃と感謝の声が高い。

姉妹艇は評判が良いらしく、斬新なアイデアのもと、もう第10号艇が建造中ということで驚きである。「レースでの栄光を追求している訳ではありません。むしろ人と艇とのコンビネーション、調和、そして何よりも使い易さに重点を置いています。」と、そのデザインポリシーは案外と日本的なのかも知れない。

現在の主力メンバーは、大脇啓次ポートアンドヨット記者、フィーリングが抜群、ヤングパワーの代表的＝島啓悟、頼りになるのはパワーではひけをとらない＝長尾衆、逗葉ヨットクラブOBで鳴らした＝青木昭夫、名前通りマジメ一本＝北川修身の皆さんが活躍、チームは出来て日が浅いのでエピソードはないが、それだけにフレッシュな感覚が注目的である。



高城スキッパー



林スキッパー

新登録艇の紹介

セール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]

- 1426 寿限無 II S 7,499×6,000×2,420×1,500 青木昭夫(共同)葉山 艇名の由来: 限りなく寿(オメデタイ)な人間の集まりであることから決定した。抱負: デイクルージング及びQトンレースに参加すること。公害のない青い海に出て, 幅広い海洋レジャーを楽しみたい。クルー: 寿限無 II 所有グループの名前は長介グループ。会長 青木昭夫, 副会長 岡野正典。他若手グループとしてコンピュータ関係エンジニアが4名。グループ全体の世話役 北川修身, 技術 土居昭昌, エンジン担当メカニック 片波見誠一, 会計担当 能仲久嗣。
- 1430 飛鳥 S 29'-5"×22'-9"×5'-2" 溝口博美 清水 艇名の由来: 妻の名前から。抱負: 海に親しみ, 海から向かを学びたい。クルー: 平均年齢21~23才, 平均ヨット歴5年, 若さとチームワークで勝負。NORCに対する要望: 早急に駿河湾支部を設立してもらいたい。
- 1433 アトランタ II S 29'-6"×22'-11"×9'-3"×5'-6" 三浦淳雄(共同)江の島 抱負: NORCのレースに積極的に参加し頑張りたい。クルー: 川西幸男…高校時代の友人, 共同出資者
- 1435 ふわふわ II S 7,490×5,900×2,680×1,500 阿字野敬 諸磯 艇名の由来: 沈しない様に!! 抱負: 小生35才, 50才になったらWIFEと南太平洋へ航海したい。クルー: コック長…山の神, Noise Maker 1…長女 8才才, Noise Maker 2…長男(6才)。NORCへの要望: ファミリークルージングを主体にしたものを, 年何回か催してほしい。
- 1436 ONDINE S 38'-1 3/4"×28'-8 1/2"×11'-8 5/8"×6'-3" 片桐正昭 佐島
- 1437 LADY L S 7,490×5,800×2,550×1,500 万国屋武人(共同)シーボニア
- 1439 VIGO II S 8,920×6,980×2,990×1,680 渡辺竹彦 沼津
- 1440 IBUKI S 8,970×7,000×3,000×1,580 島田清四郎 江の島 艇名の由来: 1号艇より。抱負: ハーフトンレース等, 積極的に出場したい。
- 1441 PLEIADES CLUSTER S 7,490×6,100×2,520×1,300 大倉治雄 清水 艇名の由来: プレアデス星団とは, 銀河星団の中でも典型的な若い星の集団で, おうし座の一角を成し青く輝いている。また, 日本古来の名は“すばる星”である。抱負: レースにクルージングに, ヨットを楽しみたい。安全第一をモットー。クルー: 秋山真芳(ボースン), 岩崎登(ナビゲーター, 無線

- 係), 山本和臣(食事係), 大坪六男(雑役係, エンジン係)
- 1442 SCORPIO S 24'-5"×19'-00"×8'-3"×4'-5" 伊藤英二 油壺 艇名の由来: SCORPIOとは“さそり座”。進水時期にちなんで。抱負: 全レース出場と, 現在Qトンクラスにて活躍中の“OCEAN25”, “ジェロニモ”クラスをまず血祭りにあげること。クルー: KEIO CRUISING CLUBの45年度卒業のOBの面々。
- 1444 BELLATRIX S 31'-00"×24'-02"×9'-02"×5'-09" 鈴木稔(共同)横浜 艇名の由来: オリオン座のα星の名で“女武者”の意。抱負: 全レース出場。クルー: 関東学院大学のジェントルマン。
- 1445 SOMETHING S 6,650×5,500×2,370×1,300 田中満 清水 艇名の由来: ビートルズの曲から。抱負: レースを中心としてディンギーにも乗っていく。クルー: ディンギー乗り。
- 1450 夕風 S 7,450×5,500×2,500×1,400 鈴木勝男 沼津 抱負: 関東のレースにも出場したい。クルー: 秋元功…クルーザー 8年生, 牧野クニオ, 斉藤保…ディンギーのレース狂。
- 1452 MAGICIAN S 7,450×5,600×2,600×1,480 天川万蔵 シーボニア 艇名の由来: 本来はMagician of Victoryを意味しているのだが, クルーザーは全員素人なので, 謙虚に“of Victory”を削ることにした。いずれは本来の艇名に戻りたいと切望している。抱負: 日本のレースをステップに, 世界のヒノキ舞台にデビューしたい。クルー: 小松一憲, 高橋幸吉, 平原吉樹, 福島和治 全員ディンギー出身。
- 1453 祥鳳 S 8,970×7,000×3,000×1,580 為我井啓之 館山 艇名の由来: 祥も鳳もめでたいという意で“めでたい水先案内の鳥”とでも訳したら…。抱負: NORCの行事に積極的に参加し, 帆走技術の向上に努める。
- 1456 HOLIDAY II S 10,000×7,800×3,060×1,800 根本紀一 油壺 艇名の由来: 横文字はあまり好きではないが, “Holiday”という語感にはハワイとかカリフォルニアの青い海を想起させるイメージがあるので。抱負: 沖縄レースをはじめ, 長距離レースに頑張るつもり。クルー: 今までは平均年齢20才という若さを誇っていたが, 皆大学4年になり, 就職のためにヨットを一時的に離れるということで, 新たなクルー編成を考えている。NORCへの要望: レースが終わってから懇談会を開いてほしい。特に大レースの後等, どうしても前夜祭ではあまりハメがはずせないから。
- 1457 PASSAT S 7,900×5,900×2,650×1,500 島山睦郎 諸磯 艇名の由来: ワーゲンの名前から。抱負: 国産1号艇なので, どの様な走り方をするか自分でもわからないが, 平均年齢も高いので, ゆっくりボチボチ走ります。クルー: 島山恵市, 佳哉, 桂子, 全部兄弟です。
- 1460 SEA-STY S 8.99×7.10×2.90×1.66 鈴木正次 手塚誠治郎 安武啓輝 横浜 艇名の由来: オーナー3名の頭文字から命名。クルー: 横浜市役所ヨット部部員
- 1468 ひょうたん島 S 7.20×5.70×2.45×1.48 松崎

博信 シーボニア 艇名：NHKTV 番組より。クルー：佐々木唐夫，大島義光，菊地香津子，三木広子 NORCへの要望：泊地対策

[内 海]

1427 DON-JIRI III S 7,150×5,500×2,500×1,400

長島快文(共同)的形 艇名の由来：時々レースにも出させて頂くつもりであるが，そんな時はできるだけドンジリを走って，他の艇の方に良い気持ちになって頂きたいと考えて。抱負：グループを作って5年，今までの調子でヨットを楽しんでいきたい。クルー：全員ヨットに乗り始めて5～10年の同年令。あまりうまくもなく，ヨットが好きでたまらないというのでもないのだが，他にすることがないのか，時間があればハーバーに顔を出している男ばかり。

1431 TEKE II S 7,220×5,600×2,320×1,320 松村

賢治 西宮 艇名の由来：最初に入手した中古キングフィッシャー112号艇の名が“TIKI”。赤いハルに白ペンキで書かれていた。たまたま文字の巾がビニールテープの巾と同じであった。そこで5センチばかりテープを切りとって“I.”に貼りつけ“E.”とした。それで“TEKE.”となる。TEKEを売って新TEKE IIを造ったが，旧艇を買いとったS氏は，その新名を又ビニールテープで“PEKE.”として今も愛している。横着な人だ。抱負：我々の艇はどうも物を積みすぎるので，もっと沢山積める様な大きな船がほしい。漁船改造型20トン3本マストのスクナーが夢。クルー：佐藤祐…同僚，わが最高の教え子，入社以来6年間常に行動を共にしたファイトマン。森本兼司…画家，ヨット歴3年，おそらく我が国最高の司厨長，クッキングワインで肉を5時間煮続けて，我が艇のプロパンを空にしてフランス料理を作る人，料理の腕は和洋含めて抜群。菊地満…写真家，いつも食べたものを往復2度味わいながらもヨットへのロマンを持ち続ける男。矢橋則夫…石屋の息子，船に石を使おうとするが聞き入れられずスネている。山根昇…張りきりボーイ，山できた体力を仕事に遊びに抜群手際良さ，船乗りとしても将来有望。

1438 網雲 II S 7,200×5,700×2,450×1,480 桑沢勝

治(共同)的形 艇名の由来：“しろたえ”は内海の長老貴伝名氏の命名によるもので，II世はそれを引き継いだ。抱負：内海，的形を中心にしたレース及びクルージングを精力的に行ないたい。クルー：井上，安田，両君とも実業団のディンギー乗りで，レースにおける技術を期待している。

1454 ASTRO II S 11,500×9,500×3,500×1,600

神田孝雄 的形 艇名の由来：天文解説を18年あまりしてきた関係から命名。抱負：沖縄海洋博見物が第一の目的。クルー：家内1人で，炊事，洗濯，掃除，事務等々，何でもしてくれる。

1461 NAPOLI II S 6,720×6,130×2,360×1,060 高

木直行 高松 抱負：30'クラスがほしい。クルー：美野芳樹。

[西内海]

1462 HONKY TONK S 7,950×5,900×2,650×1,500

林基(共同)博多湾(今津港)艇名の由来：米語のスラングで安酒場の事という，またのんだくれの意もある。抱負：気楽にのんびりと楽しんでいきたい。クルー：福岡大学のOB。

1446 いちゆき S 7,435×6,004×2,540×1,450 和気

五一郎 岡山(東児町)艇名の由来：長男長女の名前より。

[東 海]

1386 ALBATROSS S 19'-00"×16'-00"×6'-00"

×4'-00" 日野正和(共同) 鬼崎 艇名の由来：前艇の名をとって。意味はあほうどり。抱負：できる限りレース行事に出席したい。クルー：吉浦，岩井，久田。

南国・高知からのリポート

高知県は長い海岸線に恵まれ，外洋と直結，クルーザーのヨットイングには絶好の条件を備えているのですが，高知にはヨット連盟すら存在せず，我が国で最も遅れた県というのが実状でしょうか。

港を一步出れば“太平洋”という，ディンギーにはいささか苛酷な海況ですが，それも外洋艇にとっては風・波とも充分にあります。特にNWの季節風の吹き始める10月以降は，10～15m/sの強風が吹き通し，海が荒れたらと待ち構えているベテランには絶好のコンディションになります。

高知の外洋ヨットの草分けは，僕の自作した22'のJOG“白鯨”でした。その“白鯨”が，1970年の10号台風で大破して，しばらく外洋艇は鳴りをひそめておりましたが，現在では，6.3mJOGを始め，スプレnder19，YAMAHA21・22以下数艇が浦戸湾内に浮んでおり，近く新しく“白鯨”を含めて数艇が進水の予定です。

ヨットハーバーとして公営のものはなく，高知港奥深く，高知ロイヤルホテル前面の海面にロイヤルマリーナがあり，固定さん橋もあります。そのあたりは水深が浅いので，少し先の海面にアンカーを入れてブイを浮かし，けい留しております。

一泊預りのけい留は1日あたり500円，ホテルには，レストラン，プール，展望スナック・バー等があり，一応リゾートホテル，マリーナとしての諸設備は揃っております。

高知ロイヤルホテル内，ロイヤルマリーナハーバーマスター 池浮二・記

現在，クルージングクラブ結成の準備中です。クラブが発足しましたらまた詳しくリポートをお送り出来ると思います。

NORC加盟艇の来高を歓迎いたします。ロイヤルマリーナのハーバーマスターの池浮二は僕の弟です。マリーナか，僕のところまでお電話下されば，高知の仲間に連絡を取ります。よろしく。

池 道正 (tell 0888-82-9413) 記

O R C 定 款 (抄録)

渡辺修司・訳 編集局・抄録

73年度はNORCにおいて、IORによるレースが本格的に行なわれるようになり、本部レース及び関東支部レースの全レースがIORにより行なわれ、又74年度は本部レースにIOR MkIIIが採用される事が決定されました。

関東以外の支部においても、本部レースに参加する艇の増加と各トナー協会の設立等により一層の普及が期待されます。

更に、73年11月のORCのロンドンのミーティングにおいて、NORCが東アジアから構成メンバーとして迎えられました。

1973年に改正されたORC定款が、渡辺ORC Councillor によ訳されましたので、その抄録を御紹介いたします。全訳文は各理事・各支部あて、近くお届けいたします。

【ORC定款(1969制定・1973改正)(抄)】

① 名称

当評議会(Council)をORC(Offshore Rating Council)と呼ぶ。

当評議会は、IORルール(International Offshore Rating Rule)と安全及び特別規定(Safety and Special Regulation)に対する責任機構である。

IYRU(International Yacht Racing Union)は当評議会をIORルールの下で、レーティングルール、安全及び特別規定と計測を管理・実行する唯一の機構であることを認める。

② 評議会のメンバーシップ

a) メンバーの資格は過去10年間に200 哩以上の外洋ヨットレースに6回以上出場した活動的なヨットマンであること。

b) i) 評議会のメンバーは16人以上で構成され、ルール(10)に示す世界の各グループを代表する団体が選任する。

ii) 名誉評議員に関する規定……略

c) ~ f) 評議員の選任・任免に関する規定……略

③ オフィス

当評議会のオフィスは 19, St. James's Plau, London

④ セクレタリー……略

⑤ 評議会の運営

a .b. 議長・副議長選任に関する規定……略

c . 議決定数等に関する規定……略

d . 評議員の代理に関する規定……略

⑥ 財務……略

⑦ 評議会の目的……ルールと規定の制定・発行

評議会は、世界的な視野に基づいて、外洋ヨットのレーティングを算出する為の唯一の基本的計測ルールを確立する為に必要なルールや規定を制定する。

更に…a~g(ORCが責任を持つべき諸事項)……略

⑧ 委員会(Committees)

評議会がその機能の一部を委任する各委員会に関する規定……略

I) 技術委員会(Technical Comittee)

提案された基本ルールや改正点の基本原則を審議し、技術的調査を行いORCに報告する。

II) 計測委員会(Measrement Comittee)

すべてのヨットの計測とレーティングを管理する。

III) 安全・特別規定委員会(Safety and Special Regulation Committee)

年1回以上開催、規定の再検討を行い、技術の進歩等によって必要な改正をORCに意見具申する。

IV) 小型ヨット委員会(Small Yacht Committee)

年1回以上開催、小型ヨットに関し、基本ルール、計測法、安全、特別規定に関する改正をORCに上申する。小型ヨットとは、レーティング24' 未満のヨットを指す。

V) レベルレーティングクラス委員会

年1回以上開催、すべてのトンレースの調査コントロールを行い、ルール・規定に関する改正をORCに上申する。

VI) 時間修正システム委員会(Time Allowance System Committee)

年1回以上開催、すべての外洋ヨットレースの結果を調査し、IORによるヨットに最適の時間修正システムを導き出しORCに上申する。

VII) 執行委員会(Executire Committes)

評議会の管理運営と各委員会の仕事の協力推進に関し責任をもつ。

⑨ チーフメジャラー

評議会は執行委員会の推薦に基づいて、チーフメジャラーを任命する。チーフメジャラーはIORによる計測に関するすべての問題を管理・コントロールし、評議会が開催されるまでの間、ルールの解釈については、全権を有し、その決定は最終と見做される。

⑩ 選任団体(Nominating bodies)

上記、第2条b項の選任団体は次の通りとする。……略(Cf. 渡辺理事のORCレポート)

⑪ ルールの改正

定款中の各ルールの改正に関する規定……略

⑫ ORCから発行されるIORルールやその他の文章が各国語に翻訳される場合、論争時は英文が優先する。

⑬ 評議員会にかけべき議事は、各国のNational Authority を通じ、評議会開催日の4週間前には、ORCのセクレタリーに至着すること。

ORCレポート

ORC Councilor ; NORC技術委員長
渡辺 修 治

1. 4月のORCで決ったこと。

今年の4月、イタリアのPortfinoでORC(ザ オフショア レーティング カウンシル)が開催された。NORCからは出席しなかったが、議決の主なもの遅れさせながら報告する。

IOR MKIIIは、1976年迄は根本的な変更はしない、とITC(国際技術委員会)は声明していたが、4月のORCでは、2本マストのセール面積の公式に大きな変更があった。これは、アメリカのMIT(マサチューセッツ工科大学)の若い造船屋、Dr. MiligramがIORで設計した38'のキャットケッチリグの"Cascade.. が21'という驚くべき低いレーティングを持って72年のニューヨーク ヨットクラブ クルーズが出現したことからはじまった。このため、73年のSORCの始まる前に、10%のペナルティーを課したが、それでもとても追いつかず、PortfinoのORCでは、ルールを改正してレーティングを一挙に引上げて、27' 2"としたものである。

又、ルール改正により、小さなミズンを持つヨットは以前程ボーナスを貰えなくなり、大きいミズンのヨットはペナルティーが課せられるようになる。

ほかに決ったことを列挙すると

a) 1974年には、アコモデーションに対する提案が出される。レベルクラスではクルーの人数の制限は、コートートンでは3人から4人へ、ハーフトンでは4人から5人へ、スリーコートートンでは5人から6人へ、ワントンでは6人から7人となる。

b) 復原力……メインとジブをつけた状態で艇をマストヘッドが水面につかる迄倒しても、自力で復原すること。これは最近のコートートン等で、極端に巾が広く、小さなフィンキールを持つ艇が出現し始めたのに対するブレーキである。

c) 内部バラスト・バッテリー……オーストラリアのレースルールにみならい、ノックダウン時の人身事故を防ぐため、内部バラストとバッテリーは強固に取付けること。

d) スタクション……以前は、スタクションの頂部だけが、垂直線に対して10度以上外に出てはいけないことになっていたが、今度、スタクションのいかなる部分も10度の線から外へ出てはいけないことになった。つまり、ヘッドだけ10度の線上に置き、途中を曲げてクルーの重量を効かせるやり方が禁止された。

e) リーチライン……スピンネーカーにリーチロープを入れることは禁ぜられた。これは、上りの場合スピンポールを一杯下げ、リーチラインを締めるとワイヤーラフと同じ働きをし、180%のゼノアを持つのと同効果が得られることが認められたからである。

f) ビッグボーイ……セールセッティング、レーテ

ィングに対するルールは変更がなかったので、ブーム端にシートを取るビッグボーイは使用することが出来る。

g) 舷外への乗り出し……ORCは乗り出しについてIYRUに意見を正した所、胴体(Torso)がライフラインの中にあれば、その他の人体の部分、つまり、頭、脚、腕は外に出してもよいことが判った。又IYRUは、此の解釈は76年迄は変えないと言っている。

h) プロペラー……最近、固定ピッチのプロペラーのピッチ角を非常に高くして、フォールディングプロペラと同程度に抵抗を減らし、しかも固定ピッチの利益をねらったものが出現して来た。(前述"Cascade.. が採用)今度、直径の1/2の円周におけるピッチ角が、45度を越えるものは、フォールディングプロペラと見なす。又、二軸のヨットの場合でも、一軸のヨットと同じアローワンスとすることに決められた。

i) 予備タンク……クルージング用の予備タンクは、レース中使用しないことを約束すれば、空として計測される。

j) パーフォーマンス ファクター……イギリスのRORCでは73年度はTCFの代りにパフォーマンス ファクターシステムを採用して外洋レースを行なった。アメリカのNAYRU(ノースアメリカン ヨットレーシングユニオン)ではMITの援助によって、世界中の外洋レースの結果を、コンピューターのデータバンクに入れ、それぞれに現行の時間修正システムを当てはめて、比較する仕事を行なった。

k) 取りはずし式のジュラウド……レース中にジュラウドの一部を取り外すことにより、ヘッドスルのトリムを行なうやり方はORCルールの"prsrperly rigged"と見なされないと云う点で禁止となった。

2. 外洋ヨットの将来の姿

1970年には、世界中の共通の外洋ヨットのIORが出来上った。それまでのCCAルールやRORCルールは、IORにくらべると技術的には穴だらけの田舎の道のようなもので、当時のヨットの進歩について行けなくなっていたのである。ところが、最近のヨットの技術の進歩はすさまじく、万全を期したつもりのIORも、あちらこちら攻められるとボロを出し、前述の"Cascade.. の様な艇があらわれると、大改正を余儀なくされる。

そもそものハンディキャップ ルールも、その目的を2つうたっている。つまり、

a) あらゆる種類、設計、大きさの違うヨットが、公平にレースが出来ること。

b) 健全で、外洋を速く走ることの出来るヨットの設

計、建造を促進する。

この2つの目的は、昔のCCA, RORC時代には共存出来たが、最近のすさまじい技術の進歩によって、b)だけが先行し、a)が取り残された格好となっているのが現状ではなかろうか。

今年の5月、ニューヨーク ヨットクラブのミーティングでは、この問題がとりあげられ、これからの外洋ヨットのあるべき姿として、次の決論が出された。

a) 外洋ヨットは、IORのレーシングマシンのアルファディビジョンと、古い艇、クルージングタイプのベータディビジョンに分けるべきである。アルファはIORでコントロールすればよいが、ベータに対するシステムを至急開発する必要がある。

b) レースの為にオーナーに巨額の出費を強いるやり方は改められるべきである。これに関連して、ルールの変更は最小限にとどめること。

c) ルールの管理はアマチュアの手にはゆだね、デザイナーはアドバイザーとしての立場を厳格は守ること。

以上のニューヨークヨットクラブの結論は、全アメリカの外洋ヨットマンが待望していたもので、NAYRUはベータルールを作ることになると思われる。

ORCミーティング報告

(1973年11月 ロンドン)

1. 会議の日程・構成

11月の7日から11日迄、ロンドンのRORCで行われたORC(Offshore Rating Council)に出席した。出席率はすこぶる良好で、各国の代表は勿論、専門委員会のメンバーも殆ど揃い、総勢40人余が、手狭なRORCに集まった。1969年に作られたORCの定款は今度改正され、NORCも構成メンバーに入れてもらったので、定款10条のNominating bodiesの構成は次の様になった。

Groupe I	IYRU	2人
Groupe II	英国 RORC	3人
Groupe III	北米 NAYRU	3人
	南米 Brazilを除く地域は Yacht Club	
	Argentino	1人
	Brazilは Associacao Brasileira	1人
	de Valeiros de Oceano	1人
Groupe IV	スカンディナヴィア The Scandinavian Sailing Association(フィンランド、デンマーク、ノールウェー、スウェーデン)	2人
Groupe V	西独 Dentscher Segler Verband	1人
Groupe VI	フランス・スペイン Fedevation Francais du Yacnting a Voile	1人
	Federation Espanola de Vela	1人
Groupe VII	低地帯 Federation Royle Belge	

Yachting Koninklike Verbonden Nederlandshe Watersportvereeningen Y.C.de Grand Dnche de luxembourg 1人

Groupe VIII イタリア・ユーゴスラビア

Federazione Italian Vela Javilicarski Savez Jngoslavije 1人

Groupe IX ギリシャ Hellenic Yachting Association 1人

Groupe X オーストラリア・ニュージーランド The Australian Yachting Fedevation 1人

Groupe XI 東アジア Nippon Oceau Raciug Club 1人

7日から9日迄の3日間は、専門委員会別に討議が行われ、11日のCouncilでDavid Edward氏が議長となって一日がかりで審議された。

専門委員会(Committee)は7つあり、その名称と委員長(国籍)を列举すると

a) Executive(執行David Edward(U.K.))

b) International Technical(ITC) Olin Stephens II(U.S.A.)

c) Measurement(計測)Major R.J. de C. Glover(U.K.)

d) Special Regulation(安全規程) Mary Pera夫人(U.K.)

e) Small Yacut(小型艇)P.C. Johnson(U.K.)

f) Level Rating Class J.Peytel(France)

g) Time Allowance System B. Huldén(Finland)

2. ORCとIORルール

10年位前から、材料、技術の進歩によって、外洋ヨットの設計はきわ立った変貌を遂げ、それ迄世界の外洋ヨットを2分して支配していた、CCA, RORCのレーティングルールではコントロール出来なくなってきた。そこで、ヨーロッパとアメリカのヨット界は話し合って、科学技術の裏付けを持つ、世界共通のレーティングルールを作ることに合意し、Olin Stephensを中心に、世界の頭脳を集めたITC(International Technical Committee)が組織され、IORルールを創り上げた。同時に、IORと不可分のSafety Special Regulation(安全規程)も定められ、IORルールに対する、国際的な責任団体(Responsible body)として、ORCが、1969年に発足した。

IORルールは、外洋ヨットの速力を左右する無数の因子の中から、影響の大きいものを出来るだけ広範囲に拾い上げ、科学的な手法によって評価した上、体系的に組み立ててヨットの持つスピードポテンシャルを表わそうとするもので、従来のルールにくらべると精度、信頼性は格段と優れているが、それだけに取扱いが複雑となった。

IORが施行されてから3年間、外洋ヨットのデザインは大きな変化をとげた。つまりIORの科学的厳密さに対応して、デザイナーの設計態度も大きく変わったと

云うことであろう。その間、ORCは年2回のミーティングを持ち続け、見落していたルールの穴（ループホール）を埋め、必要な部分は科学的な検討を待つて改正し、1973年のIOR MKⅢとなった。

3 今度のORCの問題点

73年の欧米の外洋ヨット界はMKⅢの下で活況を呈し、One tonの“Cascade”や奇怪なデザインのQuter tonに見られる様なInnovationが輩出した。この傾向とIORルールをマッチさせる為に、アメリカは、技術の進歩に応じて、必要なルールの改正は積極的に進めるべきである。と提案した。これに対し、ヨーロッパ側は、MKⅢは現状に合った最高のルールである。1隻か2隻だけが利益をうける異端で不健全な考案は、ORCでコントロール出来る筈である、と反論し、MKⅢは、今の処、基本的には変える必要はないと云うことになった。たゞし次の2つの問題は、充分研究した上、正当な結論が出た時はORCの指示によって1975年の1月以降に採用することになった。

a) フォアトライアングルの駆動力を、追手の場合と上りの場合と評価する。

b) 乗員の移動によって変化するトリムとL（が後端の位置）、CGFの変化の関係の正当性。

又、NAYRUの会長のJames Michael氏が、参考にアメリカの外洋ヨットマンが、IORに対して抱いている意見として、次の6つを話されたのが興味深かったので紹介する。（ ）内は会議のコメント。

a) バウトリムによって不当にレーティングが下る。

b) トランスバックの様な追手ばかりのレースでは軽排水量艇が有利すぎる。

（レース特有の気象条件に関しては、レース委員が別にパラメーターを決めて調整すべきであろう。IORはレーティングルールであり、ハンディキャップルールではないので、IORに何もかも期待するのは妥当ではない。）

（Qvater ton等で極端な軽構造で、外洋レース艇として危険なものがあるので、レース距離は200哩以上にのぼすべきである。ITCはBasic Displacementの考え方をIORに取り入れる様検討する。）

c) Bを極端に大きくしてレーティングを不当に下げる艇が出て来た。（レーティングに対するBの効果は過小評価しているかもしれない。）

d) プロペラファクターの出し方が粗雑すぎないか。（確かに、実験に基づく科学的な裏付けが必要。）

e) 最近の成績の良いデザインは、Lを出来るだけ切り詰め、SAを大きくする傾向がある。

f) CGFの精度、信頼度が低く、計測の度に違う。（同感。計測法の精度向上、公平、均一化の為、この件は今度の計測委員会の主題となって検討された。）

4. 主な議題について

各委員会の討議、決定事項を全部あげるとばう大なものになるので、計測とレベルレーティングクラスの主な議題について、要点を述べる。

I) 計測委員会

a) CGF（重心係数）の精度。

計測委員会が最も時間をかけて討議したのは世界中誰が何処で測っても、正確で同一なCGFを得る方法が確立出来ないか、と言う点である。その為には、

イ) BWLを正確に出す。

ロ) 最適な傾斜試験の方法を確立する。

ハ) 計測状態を明確にする。

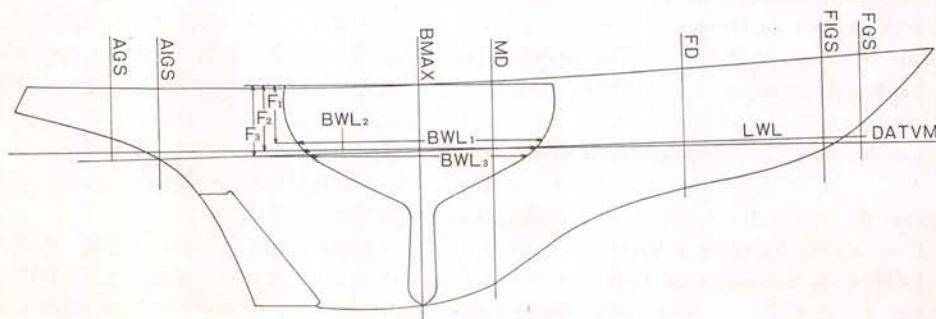
の3点が重要であることから、夫々について考察が進められた。

イ) のBWLは、CGFの式の中に $(BWL)^3$ で入っているので、一寸の誤差が致命的な結果を生む。従来は、乾舷と一緒にBWLも浮いた状態で計っていたが、これからは艇を上架させ、Fig.1に示す様にBWLを数ヶ所測り、同時に夫々に対応する乾舷Fを測って、BWLと乾舷のカーブを作って置けば、作図、又はコンピューターによって正確なBWLが得られる。

又、一方技術委員会では、乾舷計測の正確を期する為、シャーラインを上架して計測することになった。つまり、ルール328は改正されて、「乾舷は陸上に置かれたヨットの水平基準線（the horizontal datum）とシャーライン間の垂直距離である。」となったので、計測委員会では、すべての高さの計測（Vertical measurement）は、上架して、NORCでやっている様に、水を入れた透明ビニールチューブを用いて計ることになった。（チューブの内径は $\frac{1}{2}$ インチ=12ミリ位が適当）

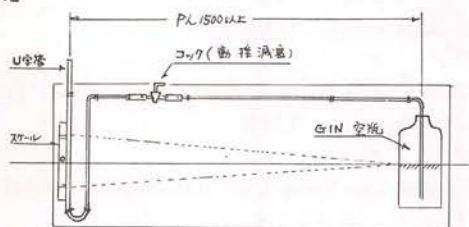
ロ) の傾斜試験で問題となるのは、先づ、風、波の状況で、次に重要なのは、傾斜角と移動重量の割合である。計測用の器具も重要であるが、IOR MKⅢでは、重量秤は精度1%以内のもの、又傾斜計はマノメ

Fig. 1



ーターでPLは1500以上のものと決められているもので問題はない。(Fig. 2, オーストラリアのU.E. Davy氏考案, IOR推薦マノメーター)

Fig. 2



風については、オーストラリアのDavy氏は、リギンに1呎位の細い毛糸をむすびつけ、垂直より10度以上になったら計測しないと言う。艇を完全に風を立て、横からのスウェルがなければ、風速2ノット(1m/s)以下を目安とすることになった。

重量を吊るポールは、両舷共、同一のスピネーカーポールを移動して用いることとする。(2本あるものは、一本は定位置に固定)

重量は、小さい方のAW, CWは、マノメーターのスケールの読みが25ミリ強となる大きさとし、大きい方の重量BW, DWは、AW, CWの190%以上、とする。(傾斜角1度強と2度強の2点を計測する)

ハ)の計測状態を明確にする為、ルール202を次の様に改正することになった。

(2-A)シート、ガイ類は、マストより後方のケビン床に、セールと一緒に置く。(メンシートはのぞく)

(2-C)メンスルはブームに取りつけ、他のセールはマストより後方のケビン床に置く。(セールの数の制限はなく)

(2-D)バッテリーは適当な格納装置に固定する。

(2-H)インサイドバラストと言う言葉はやめ、代りにトリミングバラストとし、必ず船体に固定すること。

「アンカーチェーンはロッカーに格納し」を消して、アンカーチェーンの重量とステムからの距離(0.5呎単位)を計測証明書に記入すると変更。

b) セールの計測。

Big Boyの様なセールのラフの長さを計測するべきか否かにつき、議論がなされたが、従来通りラフは測らないこととし、計測時にミッドガースを計ってセールのマークした上で署名することになった。

次に、スピネーカーのラフの計測時、セールに掛ける張力について議論され、現行のルール818の「メチャラーの裁量で、適当な風—a suitabb breeze—to 相当する張力」を取り止め、その代りに「計測線を横切る紐が消える程度の張力」と変更。

II) レベルレーティングクラス委員会

フランスのCercle de la Voile de Paris (CVP) が始めたワントン、ハーフトン、コートートンは、今年からORCに引き渡され、ツートン、スリーコートート

ンを加えて、「IORのレベルレーティングクラス」のドラフトが配布された。

そのドラフトの要点を述べる。

a) レーティングリミット

ツートン	32.0呎
ワントン	27.5呎
スリーコートートン	24.5呎
ハーフトン	21.7呎
コートートン	18.0呎

b) 国際シリーズレース

レース前のインスペクション、計測チェックに3日間。その前にレーティング証明書を提出すること。

レース距離(哩)

	2-TON	1-TON	3/4-TON
インショア(約)	30	30	30
インショア(約)	30	30	30
第1オフショア(以上)	150	150	120
インショア(約)	30	30	30
第2オフショア(以上)	300	250	225

	1/2-TON	1/4-TON
インショア(約)	25	20
オリンピック(直径)	2~4	1.5~2
第1オフショア(以上)	100	70

(インショアフィニッシュ後、ハーバーに戻らずにオフショアのスタートをする。)

オリンピック(直径)	2~4	1.5~2
第2オフショア(以上)	225	150

c) レース艇数の制限

ワントン、ツートンの場合、1国から5隻以内。スリーコーター、ハーフ、コートートンでは出走艇数60隻以内。

d) スペシャルコミッティー。

帆走委員と審判を兼ねたスペシャルコミッティーが編成される。委員長は主催クラブから選ばれ(National authority同意の上)、委員は一人をORCから、他は最低3人を委員長が選ぶ。スペシャルコミッティーはIYRUルールの77.5に準拠すること。

e) 国籍

クルー、艇の設計者、建造所の国籍は問はない。ヨットはチャーターでも借用でもよい。国籍をあらわすのは、参加艇(長)の所属するクラブである。

f) スコアシステム

各レース毎に完走すれば1点と、負かした艇数分の点を得る。DNS, DNF, 失格艇も負かした艇数に入る。第1位の艇は1/4点のボーナスを得る。オフショアレースのポイントは短い第1オフショアは1.5倍、長い第2オフショアでは2倍する。

オフショアレースでルール違反のあった場合、コミッティーは違反艇のポジションを下記の枠で下げるこ

とができる。

出場艇20隻未満の場合—4位, 35隻未満—6位, 35

隻以上—8位。

点数を集計して最大の艇が優勝となる。同点の場合は、最長距離レースでの順位による。

ヨットは個々に走るべきであり、チームを組んでの協同動作は禁じられている。

g) 安全規定によるカテゴリー

2, 1, $\frac{3}{4}$ TON カテゴリー2

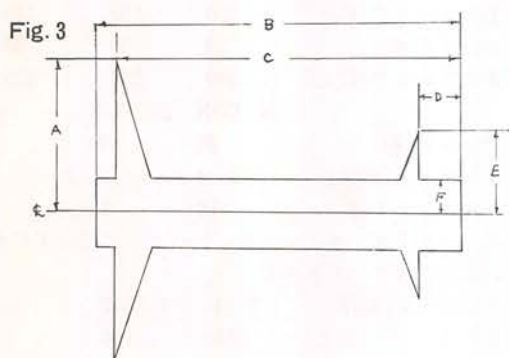
$\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ TON カテゴリー3

(主催クラブの裁量でカテゴリー2とすることもある。)

h) ケビンの内矩(うちのり)寸法

Fig. 3に示すフレームゲージを作り、ケビン内に垂直に、中心部に直角に保ち乍ら、前後にSの距離だけ自由に動かせなければならない。ケビンテーブルは取外してもよい。センターボードケースのある場合は二つ割れにしてもよい。

フレームゲージの寸法は次の通り。(メートル)



	2-TON	1-TON	$\frac{3}{4}$ -TON	$\frac{1}{2}$ -TON	$\frac{1}{4}$ -TON
A	0.65	0.61	0.61	0.57	0.46
B	1.83	1.77	1.71	1.68	1.28
C	1.68	1.60	1.58	1.57	1.22
D	0.18	0.15	0.15	0.15	0.10
E	0.41	0.34	0.30	0.28	0.18
F	0.15	0.13	0.13	0.13	0.08
S	1.98	1.79	1.52	1.17	1.00

i) 寝台(作りつけ)

寝台寸法 1.90m×0.60m×0.4mのもの

2-TON…6ヶ。1-TON…4ヶ。 $\frac{3}{4}$ -TON…4ヶ。

寝台寸法 1.85m×0.55m×0.30mのもの

$\frac{1}{2}$ -TON…3ヶ。 $\frac{1}{4}$ -TON…2ヶ

マットレスは、寝台と同寸法。

j) 真水タンク

固定のもので、2ヶ以上に分割する。

その容量は

2-TON	1-TON	$\frac{3}{4}$ -TON	$\frac{1}{2}$ -TON	$\frac{1}{4}$ -TON
150立	100立	75立	50立	35立

k) 帆走規定

イ) セールナンバー

IYRUルール25による。スピネーカーとLPが1.3

J以上のヘッドスルはすべてセールナンバーが必要。

ロ) 自動操舵(ウインドベーンも)禁止

ハ) シリーズレース中は、上架禁止。

但し、損傷時、スペシャルコミッティーが認める場合はその限りに非ず。

l) 国際レース、トロフィー

◎ワントンカップ

Cercle de la Voile de Paris International Trophy,
One Ton Cup. 優勝艇

◎ツートンカップ

Europa Cup(Yacht Club Italiano寄贈) 優勝艇

◎スリーコータートンカップ。

Jean Peytel Trophy(NAYRU寄贈) 優勝艇

◎ハーフトンカップ

Coupe Internationale Atlantique, the Lord
Granard Cup. 優勝艇

Coupe de Marquis de Laveinty-Tholozan

3隻からなるナショナルチームの最得点チーム

Royal Swedish Yacht Club Cup.

シリーズ建造のヨットの最優秀艇

◎コータートンカップ

Coupe Internationale des 18 pieds 優勝艇

m) 国際チャンピオンレース開催予定

(国, クラブ, 場所, 日取)

1974

2-TON イタリア(所, 日未定)

1-TON イギリス RORC, Torquay
7月17日より

$\frac{3}{4}$ -TON アメリカ Coral Reef Y.C.
Miami 4月13日~21日

$\frac{1}{2}$ -TON フランス S.R.R. La Rochelle
8月23日~9月1日

$\frac{1}{4}$ -TON スウェーデン Malmo Y.C.
Malmo 8月12日~25日

1975

2-TON カナダの予定がオリンピックの為辞退。
アメリカが引き受け。

1-TON アメリカ Idalewis Y.C.
Newport R.I. 9月5日~14日

$\frac{3}{4}$ -TON ノールウェー K.N.S.
Hanko 6月中旬

$\frac{1}{2}$ -TON アメリカ Chicago Y.C. 10月上旬

$\frac{1}{4}$ -TON フランス Le Havre 6月末

1976

2-TON ドイツ(未定)

1-TON フランス Mayseilles

$\frac{3}{4}$ -TON イギリス(未定)

$\frac{1}{2}$ -TON イタリア(未定)

$\frac{1}{4}$ -TON アメリカ(未定)

近畿北陸(旧京都)支部だより

支部長・理事
三井祥功

【白石レース48.11.17~18 43哩】

11月17日は西高東低の冬型気圧配置となり、レースにうってつけの強風の吹く条件はそろった。参加艇がHAYATEII (SK31), QuadrilleII (渡辺設計24'), Silence(さむらい級)とたった三艇というのが残念だったが、冬眠状態の続いた支部にとっては、仕方が無いか。今年こそは多くの参加艇を得て魅力あるレースにしたいものだ。

2250スタート。南西の風5~7m/secで、各艇スピンを揚げて北進、1時間余で大橋を通過する早いペースでレースは進む。18日0130頃より12~15 m/secと風は強まり、スピンを張った艇は大きくローリングを始め久方ぶりの豪快スリリングな帆走を味わった。風は真追手からクォーターの間で絶えず振れ、艇速も7~9ktと上りブローチングを押えるのに各艇苦勞する。

Silence, HayateII 共に一度は横倒しとなり、コックピットで水をすくう状態となり、スピンを降しジブにかえる。

後日の反省では、ここでもう一度スピンを揚げるようになりたいものだ。この次はぜったいやるぞと皆々今年のレースにも強風を期待している。

0315 HayateIIをトップにSilence, QuadrilleIIの順

で、沖の白石を廻航。

0400 一旦落ちた風は又々吹きつのも、各艇ジブ交換、メインリーフと忙しい。びわこには珍しい大型の波で豪快にスプレーを飛ばしてのクロスホールド。このツメを上手に走ったさむらい級のSilenceが0620大橋を通過。HayateIIはジブ交換・リーフのタイミングをあやまり、懸命に追いつくが差はなかなかちぢまらず、大橋通過後小びわこでかなり差をちぢめたものの10分差をつけ、0816 Silenceがファーストフィニッシュし、修正でも文句なくトップとなり、久しぶりのレースを物にした。

Quadrille II は大橋~柳ヶ崎間6.7Mを69分で走破、HayateIIに26分遅れてフィニッシュし、修正2位となる。

今シーズンは、竹生レースのノーレースなど風に恵まれなかったが、掉尾をかざる白石レースで、はじめて豪快なセーリングを満喫できたことに参加クルー全員満足して本年度の幕を閉じることができた。

なお、井上前支部長・本部理事夫人寄贈の井上杯はこのレースの優勝艇Silenceに贈られた。今年度よりこの井上杯は年間を通じ最も活躍した艇に与えられることになった。

白石レース成績表 レース委員長 秋山福夫

艇名	艇長	T. C. F	往路	復路	所要時	修正分	着順	修正順
SILENCE	山添素雄	.6982	4h35m	4h51m	9h26m	395.2	1	1
HAYATE II	三井祥功	.7435	4h25m	5h11m	9h36m	428.3	2	3
QUADRILLE II	岡田邦夫	.6892	4h57m	5h05m	10h02m	414.9	3	2

【近畿北陸支部(旧京都支部)臨時総会】

48年12月16日、びわこホテルにおいて、臨時総会を開催した。

◎議題は①48年度事業報告②49年度事業報告及び予算審議③役員選任④組織・運営規定の制定⑤支部名改称⑥レーティング制定等である。

◎旧京都支部を近畿北陸支部と改称し、びわこだけでなく、日本海も含めて近畿北陸に在泊する外洋艇の参加を得、より一層活発な、より一層広い水域での活動を目指し支部会員一同がんばりたいと思う。

◎49年度事業計画としては、2月に総会を開催。レースは3月・4月・10月・11月にハンデキャップレース、他にスクラッチレースを計画。その他講習会・ランデブーを企画、遠征レースやレースの支援も考えたい。

◎選任された役員は下記の通りで、各委員長が委員を任命して実際活動を行う。

支部長・総務委員長-三井祥功

会計-河辺俊雄

計測安全委員長-藤田雅巳

レース委員長-岡田邦夫

1/2トン担当-岡田庄平 1/4トン担当-岡田邦夫

通信委員長-森井幸治 泊地対策委員長-田村正男

海事思想普及委員長-岡田庄平

びわこフリートキャプテン-山添素雄

評議員-山田明男・大門功

本部理事-秋山福夫・三井祥功

◎組織及び運営規定は委員会が案を作成して、49年2月の総会で審議することになった。

◎レーティングは、NAYRU RULE(1973)に準じることとした。

支部名改称については、1月19日の本部理事会の承認を得ました。会員各位におかせられては、今後の近畿北陸支部の発展に御協力・御声援の程よろしく御願ひ申し上げます。

“桃源郷、…紀伊水道の大崎フリート

「大崎は抜群に人情が厚く、親切でのかんぱりとしていて、俗世間を離れた別天地ですよ。「こんな気分の良い泊地は関東・関西を通じてありません」と522“寅丸”のオーナー谷川晴彦理事、こよなく大崎港を愛する人、それだけに御自慢のP.R.も一入である。

一口に紀伊水道フリートと言っても、その水域は広大で、ちょっとつかみ所がないくらいである。淡路島と接する友ヶ島以南、東に新和歌浦港の10数艇のフリートを始めとして、その南4マイルに下津湾北端の大崎港、下って紀伊由良や白浜、対向の四国側の徳島港や小松島港、紀伊水道を南に下って太平洋、潮岬を廻って東は新宮港に岡田通裕ドクターの1158“HOMEROS”があり、西端は室戸岬であるという。何といっても広大なセーリング海域に恵まれており、陸上交通の不便さえ構わなければ、絶好の泊地は多く、今後の外洋艇増加は期して待つべきものがあり、大いなる発展を期待できると思う。

大崎港は和歌山県、石油基地で有名な下津湾北端にあり、下津町大崎地区という所、戸数は300戸位、山の上に小学校の分校がある程度の田舎まち、時刻にはお寺の鐘が鳴る情緒めんな、昔からのミカン所で、個人タンカーや漁船のオーナーが住み、経済的には非常に豊かとのこと。一説には紀伊国屋文左衛門の出身地とも言われているそうナ。

泊地への陸上交通は、大阪は国鉄の天王寺駅から紀勢本線で81km、下津まで急行で1時間20分、下津駅前よりタクシー15分、500円位、又は駅前より徒歩5分の所から出る大崎行の小型通船を利用する。1日に6～7便、20分位で70円だが、少し風が吹くと欠航するので余りアテにならないらしい。大阪居住者にとってはヨットまで3時間位はみてないといけない。なかなかの距離と時間ではある。

という訳で、簡単に現地取材もままならず、ではと高砂熱学は北阪急ビル2階の大崎フリート夜間停泊地

に寄港、アンカーを落したのである。

43'のヨール“寅丸”のオーナー谷川晴彦親分を始め、先日の鳥羽レース新記録でファーストフィニッシュ、とたんに失格となり話題をまき一躍有名となった48'スチールのレーシングスloop1348“RAPSODY VIVACE”の好漢蔭山陽三代表オーナー、“LET PEIRAM”の大本塗料は二宮利男理学博士に、これはまた古い54“STAR DUST”のグループ出井陸夫・渡辺喜七ら大崎の主力メンバーにお集りを頂き、お話しを伺った。

飲む程に、酔う程に、話しはコンパスコースから外れての脱線はいつもの通り、クルーザー乗りの話しはしょせん風まかせ、波まかせて時間の経過も忘れ、DNF・DSQとなる次第。

昭和38年、大崎に移住して来た戦歴輝かしい54“STAR DUST”が大崎ヨット泊地の開祖であり、前記4艇のほか、43'のモーターセーラー“羽鹿”や“桂丸”、“北斗”、“茅渟I”など9艇が常駐艇である。

回大崎泊地のけい留について……

「岸に並行して南北の方向に沿い、前後に海軍アンカー40kgを落とし、ブイを浮かし、テンダーで乗下船する沖がかりのけい留です。

底質はドロでアンカー効きは良く、チェーンを5メートルつけています。」

「地形的に南や西に弱いので、小さい時化は頑張れますが、大きい台風では10時間かけて高松の西漁港に移動します。高松には松岡敏君という面倒見の良いベテランがおりますので安心してまかせて置いてくれるのです。御存知の高松ヨットハーバーは年中ポチャンボチャンですし、他港ではもやいのことが心配ですから……。」

「先日の“紀伊水道レース”の時、合計16艇入ったのですが、水面的には、1000トン位のタンカーが振れ廻す充分な空き水面を考慮しますと、現在の9艇が限界と思います。」

回水や燃料は……

「水は簡易水道があります。水は4貫目単位で200～240円位で、燃料はドラムで3,200円ですが、いずれも漁協で買うのですが、市価の半値で非常に安いので助かります。米や食品や酒などの買物はよろず屋があり、すべて間に合いますよ。何によらず親切で、ツケが効くのがこの良い所です。」

「あと、一杯飲み屋が一軒あり、風呂は大和造船の辻岡さんの所に入るほか、“ふたば荘”、“大かつ”、“みよし屋”など釣り宿が3軒ありますので……。」



谷川晴彦理事(右)と二宮利男氏(左)

回大和(だいわ)造船とは……

「“寅丸”や“RAPSODY VIVACE”を始め殆んどの艇の生みの親・育ての親です。もともとは木造の機帆船を扱っていた造船所でしたが、ヨット造りで鋼船を造り始め、現在では日本一上手なスチールヨット造船所だと思いますヨ。大和造船の辻岡常楠社長はもと川崎造船で苦勞し、現在は次男と3男坊と一しょにやっています。」

「船には乗らないのですが、何といっても船が大好きな職人気質、全くの商売抜きで何かと面倒をみてくれるのです。それをいふ事に、我々は皆んな昔から家族同様に面倒をかけているのです?!……一銭も払った事はないのですが、けい留しているヨットのもやいをちゃんと詰めてくれたり、シンクのバルブを締めて貰ったり、ビルジを見て貰ったりで……この様なことはウマク表現できないのですが、辻岡のオヤジはヨットを自分の子供の様に思っていて、最後まで面倒をみようという愛情でしょうネ。打算では出来ない事ですからネ……。」

回スチールヨットの具合は如何です……

「確かに重量は重いのですが、強度は十二分にあり、工期は多少かかりましたが、船価は驚く程安かったのです。“寅丸”の外板は4.5ミリで3Pの20馬力を積み、“RAPSODY VIVACE”は3.5ミリでヤンマーの高速25馬力を据えています。手入れが良ければ錆の問題はありません。523“ARTEMIS”外板3.5ミリの仕上りが一番良いと思います。大和造船の鋼船造りは日本一上手で、船価は安いと思いますヨ。」

回進水式は……

「ここの風習で、餅を撒き、神式で古式豊かな行事を行ないます。そのあと艇は港内を3回廻り、酒を飲みさわぐのです。ここの神主さんは工業高校の先生でして、大酒け飲み、式が終わると諸肌脱いで、踊り歩きながら、言いたい放題のことを言って廻る愉快な人で、とても賑やかにやる訳です。」

回艇のメンテナンスは……

「整備は大和造船の船台で上げ下げしています。経費も安いので、修理など全部大和造船におまかせしています。勿論、計測もここでやりますヨ。」

回いろいろの行事は……

「大崎フリート主催の“日の岬レース”や、内海支部主催の“紀伊水道レース”等も無事終わりました。先日の内海支部主催の“高松レース”に蔭山陽三スキッパーの“RAPSODY VIVACE”が遠征し、ファーストフィニッシュを飾りました。このあと12月に、大崎の“ふたば荘”で忘年会を盛大にやります。大崎フリートの連中と大和造船、そして新和歌浦フリートのメンバーです。」

回紀伊水道レースとは……

「今年で16回目の歴史があります。新和歌浦スタート、紀伊水道を下り四国の牟岐沖の大島を廻航する120マイル、内海支部での最長のオーバーナイトレースで、通常、往きがナギで、帰りが時化というレースです。」

「今年は10月6日、谷川晴彦コミッティのもと17艇が参加、うち12艇は今年の“鳥羽レース”参加艇で、全艇完走しました。高松フリートの1182“白峰 III”が22-21-20の新記録でファーストフィニッシュ、以下西宮の1273“ANTARES”、1266“RUNTHOUGH II”と入りましたが、関東のレースふりと比較して、関西のレースではいろいろの面であれこれウルサイことは言わず、みんな気楽に走っているのです。それでも昔からみると随分とスピードアップになったものだと感心しています。」

「昔の“紀伊水道レース”は新和歌浦＝沼島＝由良の三角コースでした。昭和40年から44年までは、新和歌浦＝小松島沖のオカメを廻り、白浜フィニッシュとなり、昭和45年から現在のコースになったものです。例年10月10日前後に行ないます。」

「大崎フリート主催の“日の岬レース”は昨年からは鳥羽レース回航前に行ない、今年は2回目で、“RAPSODY VIVACE”がファーストフィニッシュ、的形の1186“熊野 II”が2位で入りました。」

回最後に関西ヨットマン気質について……

「関西では、関東のヨットマンが何であの様にアクセク・ガリガリとレースをやらんといかんのかという考えがあります。たしかに関東の水域は単調で、艇数も多いのでレース一本槍も無理ないと思いますが、何となくその様なレースムードは感覚的にズレているのではないかと思いますネ。」

「内海では島あり入江ありで、ヨット遊びも多面的・多様化しています。艇が行き会えば合同で飲みや歌えの大騒ぎになりますヨ。レース自体はお遊びで気楽にやって、そのあとレース経過のあれこれを酒の肴に飲むのを楽しんでいますから。」

天馬空を駆ける快気焔に夜も更け、いつの間にか“泥棒ウワッチ”のタイムとはなりにけり。



右から蔭山氏、出井氏、渡辺氏

“海を汚すまい”のキャンペーン……広島フリート

〔西内海支部ニュース〕が送られて来た。西内海支部・広島フリートが独自に発行する、季刊のユニークなミニコミ誌、16頁ガリ版ではあるが内容は充実していて豊富、定食の盛り合わせではない。

その10月号の目次を拾うと、「1321“シルフィード”の呼子・壱岐-BON VOYAGE」、「1324“アンタレス II”の足摺岬」など夏のクルージングメモから、それらのハーバーガイド参考図3枚が親切、ポイントレースや“安居島レース”経過と結果、支部会員の紹介等々、毎号至れりつくせりの意欲的な編集ぶり、なかなかヤル一のである。

トップ記事、倉橋島は“ANTARES II”の宮西勝秋オーナー（東洋工業グループ）、恥かしながらの一大提言。（以下転載）

〔海を汚すまい〕

さて借越ながら一つの提言をさせていただきます。それは「海を汚すまい!!」であります。何を今更とお叱りを受ければ幸いと思いますが、倉橋島では永い間、海はゴミ捨て場と心得てきたのは事実です。

寄港して、艇内を片付けゴミをまとめているとき、頭上の岸壁から「ザァー」とバケツからのゴミを浴びて、ムカムカうんざりしてきましたが、昨今ようやく「海を汚すな」のキャンペーンが行きあたりはじめました。それでもゴミを捨てに来たバアさん連中は悪い癖が抜けない様ですが、最近では心なしか周囲を見廻してソッと捨てる風情が感じられます。この調子でいきますと、我々ヨソ者が港内にゴミを捨てたりすれば、それこそ白い目でにらまれ追い出される日もそう遠くはないはずです。

油壺ハーバーで各艇から不相応に大きいポリ容器を持ち出し、帰りに処理場に捨てているのを見かけたのはもう3年も前のことでした。アメリカは湖が多いこともあって、かなりの水域でトイレのたれ流しを禁止している様で、自己処理式のコンパクトなヘッドが発達しています。それでも時間がくれば陸上で処理しな

ければならないのです。

自治体のシ尿内海投棄禁止を喜びながら、自分自身がタレ流しを続けるわけにはいきません。しかも太平洋ではなく、内海において、港内においてであります。せめて次の事に気をつけて、対策を考え、私達共通の海の清潔を保全することに、率先垂範の実を示そうではありませんか。

1. 泊地にゴミ焼却設備を確保する。

ドラム缶に小孔を明け、底部に棧をつけるだけ、これでプラスチックまで全て燃えてしまいます。

2. 艇に大容量のゴミ箱を置く。

置き場所を決めショックコードで固定する。スベアに市販のゴミ用ポリ袋を準備しておく。

3. 使い捨て容器の使用を避ける。

4. ヘッドの改善。

ヨットのヘッドは水洗といえば聞えがよいが、実はタレ流しです。また港内では使えない欠点もあります。アメリカではヨット・キャンピングカー用として、自己循環式の手頃のものが出回っている様です。価格も5～6万円と余り高くなく、大きさも驚く程小さくて、一回の処理で30～40回もつ様です。欠点は処理作業で、カスを捨て、清潔に清掃し、液を入れ替えてと、かなりの仕事量になる事です。ナショナル製品で、大変よく似た性能のものを出しております。

まだ充分研究してないので申訳ありませんが、内海を走る我々こそ、太平洋・関東勢に先駆けて、これを導入する様に準備したいものです。

〔西内海支部〕

西内海支部（支部長・田中敬一理事）のメインは広島フリート（F.C.岩田行史理事）である。広島フリートの艇群主力は、国鉄宮島口駅、或いは広電宮島より徒歩10分、海楽園ヨットハーバー（岩田行史社長）に16艇が整然とけい留されている。このフリートのメンバーは温厚な人材に恵まれ、各艇相互のまとまりの良



田中支部長



右から岩田理事、田中氏、宮西氏



右から松本氏、佐伯氏、松林氏、志々目氏

いことは定評があり、そのプロフィールについては“NORCだより”第9号を御参照あれ。

別府ヨットハーバーに別府フリート(松野恒秀F.C.)、松山に松山フリートがあり、その他九州の宮崎(1218“しらとり”)、福岡に大原敦ドクターの1232“志摩 II”など、日本海の萩に南崎良男ドクターの1292“KAMERADEN”と艇群が散在しています。

広島フリート、ダウンタウンの定例ミーティングはいつも火曜日の夜と定まっており、田中敏昭社長の3階会議室で行なわれる。11月13日(火)、参集されたメンバーは、田中敬一支部長、岩田行史理事、田中敏昭会計、豊谷昭範通信・会報、宮西勝秋レース・事務局、浜本正驥計測、岡本信男、松本明雄、佐伯敏則、志々目正治、渡部泰雄、松林秀明、金子隆ら13名のエリートセーラーである。

〔活発な討議・NAYRU試用か〕

回現在のスケジュールは……

「11月11日に広島フリート本年第8回目のポイントレースが終了、あと12月4日にレース表彰式を始め、広島フリート総会として、会計報告・来年度の計画発表や役員の決定など、あと忘年会を盛大にやります。

「冬は各自クルージングに出かけ、来春は4月第一日曜に、恒例の海楽園ヨットハーバーでの春のランデブーで開幕です。」

回ポイントレースは……

「4・5・6・7月の前期と、8・9・10・11月の後期に分け年間8回行ないます。そのうち3回は、夜のラウンド・アイランドレースです。総合優勝には艇名を刺しゅうしたデラックスな優勝旗、前期・後期の優勝や1・2・3位に賞杯が贈られ、そのほか最多ファーストホーム賞や皆勤賞とライフベルトなどの安全備品の賞品があります。」

回オーバーナイトレースは……

「ポイントレース3回の他に、来年で第7回を迎える“別府レース”と“安居島レース”があります。本年の企画で、時間的な折り合いがつかず中止した“伊予灘レース”も来年は準備を早目にして行なう予定です。」



右から浜本氏、豊谷氏、渡部氏、岡本氏、金子氏

回広島のレーティングについて……

「IORのMARK II計測の同型艇をベースに、年間8回のポイントレースや他のレース結果を参考にして、広島フリート独特のレーティング・TCFを決めています。

年末の総会で、レース結果からできるだけ公平で不満のない来年度のTCFを、オーナーの申し立てなどを折り込みながら話し合いで決める訳です。いずれにしてもレースに参加する人が納得する数値であれば良いので、それによってできるだけ多くの艇がレースに出てくる事になります。非常に人間くさい決め方で、現実的・实际的そして結果的といえるでしょう。」

回NAYRUルールの検討は……

「現在の広島フリートレーティングは仲間うちのもので、外部にも通用するもの、又は外部からのチャレンジや参加艇のことを考えて、NAYRUルールの採用を真剣に討議しております。

まずウォーキングシートを作成し、その必要事項を各艇オーナーの責任で計測記入して頂き、ローリング周期測定を統一した方法で測定してレーティングを出す事にならしましょう。早速来年の“別府レース”に試用の予定です。」

「問題点は、この水域のレースでNAYRUルールが適正で、かつ公平なレース結果として満足できる適合ルールであるかどうかということです。」

広島フリートでのNAYRUルールの実験的試用の結果報告が待たれます。

徳 島 だ よ り

瀬 川 洸 城

1974年度、徳島外洋帆走クラブの年間スケジュールをお知らせ致します。

万障くり合わせ、御参加を頂き、御指導を賜われれば幸甚に存じます。(tell 0886-25-3706)

1月・2月 勉強・研究会

3月 東京ボートショウ見学会

4月 ポイントレース

5月5日 第3回鳴門海峡レース

6月 オーバーナイトレース(最長レンジのものを企画中です)

7月 小松島港祭協賛レース

8月15日 第2回阿波踊りレース

9月 ランデブークルージング

10月 第4回鳴門海峡レース

“野路菊” 薫る的形ヨットハーバー

秋も深い的形ヨットハーバーを訪れると、あちらこちらに白い花卉の浮き出した“野路菊”が楚楚と咲き乱れ、風に揺れていた。

それは県花であり、天然記念物（日本産野生種で最大の菊、和名ノジギク）であるとのこと、案内の1215“おのころ丸Ⅲ”神村正弘ドクターの御教示を受ける。神村先生は的形フリートのフリートキャプテンであり、“的形ヨットクラブ”とヨットハーバーの運営を一手に引受けられてから4年になるようだ。

的形（まがた）の地名のいわれは非常に古く、遠く神武天皇の頃にさかのぼる歴史がある。このあたりはつい先年まで、本州最東北端の塩田として知られ、的形港はその塩の積出港であり、その帰りに日用品などを搬入する機帆船の出入りで賑ったのは昔のこと。

現在はセーリングクルーザー45艇と、少数の遊漁船のたまりとなっている。

的形町は姫路市の東南部、播磨灘に接した行きどまりの古い町、都会の喧噪から取り残された実に静かな、ずまいで、何となくディスカバージャパンに出て来そうな感じである。姫路駅から山陽電鉄の的形下車、徒歩10数分、車では国道2号線から250号線を通る。

播磨灘海上の西からだ、港口の東1/2マイルに赤・白のダンガラ煙突、東からだとその煙突を過ぎ、的形港入口の西側の台地、その土色の地肌を見せているのが好目標、案外判りにくいので、間違っただけでテランも少くないようだ。低く突き出した石積みの防波堤に沿い、300メートル位入ると的形ハーバーのけい留地、奥深い巾40メートル位のうなぎの寝床型のクリーク港、水深は6m以上はあり、底質はドロでイカリ効きは良いが南東のウネリは入るという。

クリークの防潮堤沿いに、各艇西向きに大型艇から奥の方へ順序よく、45艇のフリートが整然とマストを並べているのが美しく、ハーバーを独占している感じである。トランパー（不定期船）用のゲストビイは、奥の方のさん橋を1ヶ月以内と限って利用させて頂けるとのこと。

防潮堤の西側は、駐車場？・道路をへだてて的形の家並み、ヨットと対向した家並みの中央部に、もう100年以上は経たと思われるクラシックな日本家屋があり、これが“的形ヨットクラブ”のクラブハウス、土間を上ると6畳×4間の田の字形、欧米風マリーナのキンキラキンとは大違い、古色蒼然とした造りの年代ものだが、近く温水シャワーや浄化式トイレを新設される予定と聞いた。

クラブハウス並びのすぐ南側に天満酒店があり、ここがクラブ事務局、電話（0792-54-0923）と無線局、



50艇近くのクルーザーが整然と並ぶ的形ハーバーと

神村正弘先生

各種食料品からお酒にビールにコーラ、シャクル・ブロックなどの船用品や各種ギヤが揃っている上に、土曜・日曜には美味・好評の“おでん”が開店、早く帰港しないと売り切れてしまうという。このお店の女性キャプテンは天満陽子さん（ミスですぞ）、キビキビとした対応で、クラブの連絡や通信事務から艇のもやいの心配まで一切を切り廻している。事務局担当のスーパーレディである。親切で世話ずき、口うるさい猛者連もこの人には頭が上らないらしい。

フリートの主力メンバーは、先日の“鳥羽レース”でメール・エスプリ杯を獲得して一躍脚光をあびた大石高ドクターの1186“熊野Ⅱ”を始め、同じパイオニア10の1174“千世Ⅱ”（佐伯孝広オーナー）、内海のレースで常に大活躍のFBⅢ、1171“シュラザード”（東尚吾オーナー）、クオータンのトップを走る常勝艇オセアン22の1239“ふえにつくすⅡ”（石本哲夫オーナー）、1167“DONJIRIⅡ”（長島快文オーナー）もレブドメールの新艇Ⅲ世に変わり、テキーラスポーツなどの新艇もぞくぞくと増え、あの日本一周で有名な長老、56“ASTROⅡ”（神田孝雄オーナー）が現在、36’のスチールヨットを建造中というから驚きである。

遠航・長征のナンバーワン、貴伝名一良オヤジも建在で507“MINERVAⅢ”は現在別府とか広島へ浮気中、内海の超ベテラン、ウルサ型の額川三郎理事1091“茅

淳II”もここがホームポートで西宮は別宅?。「的形ヨットクラブ」の坂谷信次会長は40艇あまりのデインギーを一手に面倒を見ておられます。神村F.C.の“おのころ丸”は自作のJOGから始まり3艇目だが、現在また(ピオン)の新艇を岡崎で建造中の由、“おのころ島”は鳴門海峡の沼島のことで、“日本書紀”によれば、日本で一番始めに出来た島の名前で、日本の始まりということになる。

ウィークディの昼下り、的形ヨットハーバーには人の影もなく、勿論車などが通過する所ではないので静寂そのもの。天満酒店のサロン!に丁度居合わせたのが“アリゲーター”の加藤精一オーナーに、現在コンクリートの大型艇に挑戦しているという“エストレレーター”の小寺正信オーナー、ラット型のテーブルを開んで神村先生・陽子さんとともどもお話をして頂いた。

5・6年前までハーバーに20数艇が雑然と無政府状態でいたのが、急に気運が盛り上がり、利用者組合としての“的形ヨットクラブ”の整然とした管理・運営態勢となったのは、未だ世間的にウルサクなかった時なので、実にタイミングが良かったとのこと。観光協会などのバックアップもあるが、いわゆるハーバー問題に関しては完全無風の理想状況で、何とも羨しい限り。100%自主管理の運営であるから、共同作業の使役もある。共同作業でデインギーのスロープをコンクリートで作ったら、県が見に来て、別にもう一つ作ってくれたそうだから、摩訶不思議な所ではある。

メンバーはクラブに年会費を納めるが、余るので賞品も多く、その上の余分を海難対策費として積立てており、それが100万を超しているという健全財政ぶり。

「運営についてのトラブルや諸問題は神村先生に相談のお電話をします。とすぐ適確なお返事が返ってくるので、すべてスムーズに運びます」と陽子さん。クラブメンバーの仲は非常に良いらしい。

「ポイントレースは1月15日から始まり年間7回、5月の連休などは空けてあります。内海支部主催の高松レースは現在、的形沖スタート24:00、高松沖の本船航路横断は取りやめ変更になって、岡山の牛窓沖のNo.3ブイを廻り、小豆島の琴塚港フィニッシュになりました。今年の高松レースはミネルバの貴伝名一良コミッティのもと29艇が参加、大崎より遠征のビバーチエ(蔭山陽三スキッパー)がファーストフィニッシュしましたが、ここ数年来各艇のスピードアップは目を見はるものがあります。夏はクルージングが多く、1泊では家島群島へ行って海水浴をしたり、小豆島の琴塚港へ行くのがポピュラーです。少し遠くですと、大鳴門を通り抜け紀伊水道に出かけます。今年は“日の岬レース”に参加しました。12月に納会レースがあり、そのあとクラブで忘年会、1000円会費で材料を買い、**DO IT YOURSELF!**ですから大いに飲み且つ喰って余るほどうです。出艇料は賞品として充分に還元しています」と笑い声も明るい神村先生。

「レースの夜間スタートは、ファンタスティックでいつみてもキレイ」と夢みる瞳の陽子さん。

「的形のヨットマンのマナー・しつけは非常にきびしいのですが……この夏、四国の日和佐にクルージングに参りましたが、すでに数艇のヨットが入港しており、その人達がウロウロ、道路に寝そべったり、飲み喰いしてさわいだり、マージャンをしていたりで地元の人は顔をしかめていました。前に余りヨットが来ない時はあんなに親切だったのに、今回は漁業組合で燃料を売ってくれないような状態です。以前の良いイメージはありません」と加藤さんはなげく。

「ヨットマンの世間知らずと言うのか……観光バスの農協団体の観光さんみたいに開放的になってしまって……多少排他的な地元の人を刺激して悪評を買う、あ、いうのは全く困りものですネ」と異口同音。

「的形ヨットハーバーの各艇は鍵をかけないで良いのです」と言われる。

先日堤防の上にラジオを忘れた人があったが、次の週に行ったら全然無傷で同じ場所に置かれてあったそうだ。近所のオバアさんが夕方になると、夜ツグがかかるといけなと取り込み、また翌日に同じ場所に返して置いてくれていたのだそうだ。全くウソの様なウレシイ話である。

NORCメンバーとして、これからもどんどんと増加するヨットマンの模範となるシーマンシップで行動しようと心に誓いつつ、この大らかで静かな的形ヨットハーバーに別れを告げました。



的形ヨットクラブ事務局“天満屋酒店”にて
右より天満陽子事務局長、加藤精一氏(アリゲーター)、
神村正弘フリートキャプテン、小寺正信氏(エストレレーター)

“達磨”は東洋ヨットマンの始祖である 江崎真澄自治大臣

初冬の昼下り、大臣室はベージュ色のカーペットに映えて明るく、静かで広い。

最近、オーシャンレースには連続出場して、意欲満々の1421“DHARMA”のオーナー、江崎真澄会員は、自治大臣・北海道開発庁長官・国家公安委員長の要職にある実力大臣(先般の内閣改造では、幹事長代行)である。多忙な政務のお時間を特別にさいて、“NORCだより”の近藤禎之・三木貞守両記者の訪問を、非常に心良く迎えて下さいました。

談論風発、若い張りのある声で、ポンポンと気持の良い“ヨットマン談話”、爆笑を交えての楽しい時間でした。

——大臣とヨットとの……

江崎 子供の頃、海洋少年団でヨットをやっていたものですから、非常に関心がある訳ですよ。もっと日本ではヨットを盛んにする必要がありますね。そしてヨットというものは貴族趣味という様に受けとられています、とんでもない間違いで、海洋国ではヨットというものは大衆のスポーツでなくてははいけません。

たゞ私達が見ていますと、世界のヨット界にはイギリス風の体質が流れていて、それが良い所だけでなく悪い部分が受けつがれている所もあります。プライドだけ高く、ひとつのセクト主義の様なものが強いような気がします。気楽に皆に呼びかけてもっと普及させることとか、もっと皆が楽しめる雰囲気を作るのがクラブや連盟のあり方だと思うのです。日本の場合もその世界のヨット界の悪い所だけを受けついで、セクト主義とか、エリート意識が強い所だけ残っていると思えるふしもあるのですが、その点どうですか。

——そうですね。そういう面もあるかも知れませんが、それは多分に、ヨットを始めた段階で、実業団にしろ、学生にしろ、クラブ組織から出発したというせいもあると思います。

江崎 しかしそれはそれとしても、例えば、ゴルフがかって特殊社会つまり上流社会のスポーツであったけれど、今日では国際的レベルの大衆スポーツに変わって来ていますね。だからいい意味で、ヨットもそういう形になってゆくのが望ましいのではないのでしょうか。そして組織は組織として伸ばしていけば良い訳です。ですから、これからはもっと横の団結をして、国がヨットハーバーを作るように措置するという様な事が必要ですね。

最近漁業補償ということがやかましくなっていて、今騒がれている公害問題では何十億円という金額を補償金として出されていますからね。そのためこういう健全なスポーツの分野にまで、それ程漁業の邪魔をするのではないのに、壮烈な金額を補償金として要求される

ことがあるでしょ。これらの混同がたまりませんね。

——ヨットハーバーやマリナーなど専用の場合はそのようですが、漁港等に地元の人々において共栄共栄の形でうまくやっているケースは少くありません。NORCでも小網代、沼津、清水、鳥羽、的形、広島等のフリートがそうですし、小規模なものは全国津々浦浦にあるようです。

江崎 なるほど結構ですね。ただ最近ではヨットが非常に増えたもので……私は自治大臣のわけだけれど、この間もヨット税を新設しようという動きがあるんですよ。それでそんな事にならない様にして貰えないかと、少し調整する様に役所でも話しをしているのですがね……ヨットは健全なスポーツであり、これから大いに普及しようという時に……それは駄目だよと下の方にはよくヨットの健全性について言っているのですがね……。これはヨットの大衆化に逆行することになりますから困りますね。

——“DHARMA”という艇名は……

江崎 東洋のヨットマン、アジアのヨットマンの始祖は“達磨”であると思うのです。

と言うのは、「蘆葉(ろよう)の達磨」といって、よく禪寺に行きますと、蘆の葉に乗ってスイスイと大海原を渡っている達磨の絵があるんです。

外国のヨットの始まりは……だいたい北欧あたりでしょ。それでその向うから普及してきた訳ですが、アジアの最も古いヨットマンとして、達磨はもう1800年ですか……2000年近いですからね。その時に蘆の葉に乗ってインド洋を渡り、中国大陸に行っています。嵩山の少林寺、あれは陽子江の南、河南省ですね。そこに籠って面壁九年するわけです。それが禪の始祖、達磨大師ですから……。

という事は、まさか神様が天女じゃあるまいし、蘆の葉に乗れる訳がない。それは蘆の葉で作ったヨットですよ。それで帆走してインド洋を渡ったという事で、達磨大師はアジアヨットの始祖である、そういう意味です。ダルマは絶対に転ばんでしょ。七転び八起き、普通は“起き上りこぼし”と言って、ひっくり返ってもすぐ起き上る。これはクルーザーの原則じゃないですか。(爆笑)

そういう意味で、私の“ダーマ”という艇名は、このヨット界に売り出していい名前じゃないですか。(笑い)……(大衆的且多面的な達磨大師や禪のこと、仏法者の少林寺拳法のこととも、深い蘊蓄を伺う)。

——先日、田中総理が訪欧された時、イギリスのヒース首相が、田中首相令嬢の真紀子さんに「田中首相はゴルフばかりやっていないで、ヨットにお乗りなさい」と言われたと聞きましたが……



江崎 だからね、田中首相にも近代的政治家ならヨットをやれと、すゝめたろうと思っていますよ。週刊朝日の記事ですが、フランスのメスメル首相がヒース首相あての伝言を真紀子さんに頼んでいるのですね。それによると、メスメル首相もヒース首相もヨット気狂いで、メスメル首相は一度ヒース首相とヨットレースをやりたいが、彼は最近非常に良いヨットを造ったばかりのようで、これではとても敵わないから、もう少し彼の艇がオンボロになって、性能が落ちた頃電話してくれないか、そうしたらすぐレースの申し込みをするからと……そのあとヒース首相がそれを聞いてウィンクをしておられたそうだけれど、今度はヒース首相からブラント首相に伝言がございまして……という記事ですが、極めてユーモラスな異国の首相同志のコミュニケーションですよ。こういうヨットを通じて共通の話題が出るなんて、大変愉快なことですよ。

——ご存知の通り外国では、トップクラスの政治家や財界人を始め、海軍などではヨットが非常に盛んですが、もと防衛庁長官としていか……

江崎 ですから防衛庁長官の時、私がヨットを持ったということは、もっと海上自衛隊に普及しようと思ったからです。それで今の横須賀にも好きで持っている連中もいるが、ごく少数だ。御存知の様に、横須賀基地のアメリカ人の方がもっと熱心ですよ。

日本というものは、これ位海がありながら海というものをおろそかにしているのはいけないと思う。ヨットは単なる遊びどころじゃないですよ。もう本当に水鳥の足に暇なしといった様な、特に海が荒れば荒れる程、忙しくなり、体力的にも相当な負担がかかりますよ。それだけ機敏な動作も養成されるし、頭の回転も必要であり、とても頭腦的なものですよ。

一番近くにあって、一番未知なるものは、山よりも海だと言われていますからね。しかしその海をどうエンジョイするかという事になれば、これはもうヨットです。そしてあなたの方の様に、やっぱりクルーザーで日本列島をクルージングしたり、オーシャンレースをやる様なクラブの効用は、非常に将来の展望が大きいわけですね。

——新橋の“呂”や“石狩”などのお店に、“ゲーマ”のウィスキーボトルが置いてあり、ヨット仲間の間では、江崎先生は近い将来イギリスのヒース首相の様に、大きい新鋭艇で本格的にオーシャンレースに乗り出すのでは、という噂もチラホラ……

江崎 大変なことになったな。日本の政治家は貧乏ですからね。なかなか手が廻らんのですが。しかし、だんだんクルーザーなら大きいものにといい事になって来ますね。

僕は森繁君がヨットを造る時に相談にのりまして……自分達が折角、身体で稼いだ金でヨットを造ると、物品税がかゝり過ぎて大変だというわけですよ。しかしこれは、ヨットを贅沢品扱いするというのはいけないですよ。ヨットマンにしてみれば、ヨットは分身ですし、家みたいなものですからね。ひとつ私もだんだん大きいものにしましょう。

——国際外交用と申しますか、洋上会談用のヨットが必要では……

江崎 外国の主席や要人が来日された時などのために、今のフリゲート艇なんかを改造してヨットにしてもいいのですが……やはり古物を直すなんてのは少しみみっちい事で、どうしても良い新しい大型のヨットを政府が持つべきですよ。そして平素は海上自衛隊で管理したら良いのです。佐藤もと首相が、ニクソン大統領に洋上会談に誘われて、あんな愉快なものはないと言っていたので、そうでしょう、ひとつ造りましょうという話しをした事があります。その様なヨットを造るには、どうしても総理が率先推進してくれなくちゃいけません。私はなかなか総理大臣にはちょっとなれそうにないので、田中首相やそのお嬢さんの真紀子さんにすゝめて……しかし、まだヨットの醍醐味がよく判っていないのですよ。私も忙しい政務の間をぬって、セーリングに出かける時は、必ず記者団を誘うのです。そうすると、なる程と、共鳴者になって来ますからね。あなたの方の様なベテラン連にお願いして、今度私が誘いますから閣僚の有志連を乗せてあげて下さいよ。なる程これがヨットかと判る様になる訳で、啓蒙が必要ですね。残念ながらヨットは未だ啓蒙段階です。ヒース首相のヨットの事などは総理の耳に入っているし……しかし田中首相がにわか仕込みでヨットをやり始めたといっても、これはちょっと木に竹をつないだみたいな感じになるからね。まず今度は田中真紀子を仲間にして、一ぺん乗せてやらにやいかん。

何ですよ。私が皆さんの仲間になって……そういう事が普及に拍車をかける事になるのであれば、大いに協力いたしましょう。どうぞ何でも御相談下さい。我我は何をどう骨折ったらいんだか良く判らんので、又いろいろと教えて貰えば、お役に立てると思います。

そして財界とか政界にも、もっと普及せにやいかんと思いますよ。

江崎大臣がその昔、海洋少年団で、名古屋のツボイヨットの親父さんからヨットのイロハを教わった事や、“チタ”の丹羽由昌夫妻の仲人をした因縁物語、沖繩レースなどのオーシャンレースのことなど、愉快的話に花が咲き、御約束の時間はとうに過ぎ、福道雄秘書が気を揉みハラハラと……。〔了〕

〈艇と人〉 シングルハンダーのファミリークルージング

ヨット界も御多分にもれず、人手不足。「クルーがいないので遠出ができない。」という嘆きをしばしば耳にする昨今、もっぱらシングルハンド、しかも家族連れで遠航もやっつけのけるというユニークなヨットライフを楽しんでおられる名当オーナーに御登場ねがった。

名古屋→油壺のシングルハンドでの回航・初島シングルハンドレース参加とお年にしては(失礼!)お盛んなことである。とりわけ、家族水いらずの式根島クルージングをクルーなしでやっつけのけられるなど仲間まねのできないことと感服し、寄稿をお願いした次第である。

I “速鳥-II” の誕生

“はやとり”(No. 312)を後輩達に託してから数年過ぎた。“JUNI.”での第2回大島レース(CCJ)、“白鷗”での第1回の清水レース(日本ヨット協会)、第1回鳥羽レース(NORC)、“はやとり”では第3～5回鳥羽レース、三宅島レース迄は競って参加していたが、八丈島レース以降、大型艇を作るか、小型でのんびりやるかの二者択一を考えるようになった。

個人的にも仕事等で日常神経を使う事が多いので、この辺で誰にも煩らわされずにのんびりとセーリングを楽しみたい。そんな気持ちで名古屋の伊藤先生より“鳴海”(BW24-C型7.4mスループ)を譲り受け、48年4月に名古屋の武豊港より油壺港迄シングルハンドで廻航した。

船名は日本の外洋航海の草分けとも云える遣唐使船“速鳥”より命名した“はやとり”を襲名して“速鳥-II”と名付けNORC 1411の登録番号を頂いた。

このナンバーはセールを見ても整った感じがするので気に入った。早速、梅雨あけの安定した天候をねらって8月上旬に家族全員で式根島へのクルージングを行う事にした。乗組は艇長の私の他に妻の正子、長男の英祐(小学6年生)、長女由利加(同4年生)、次男の和正(同1年生)の5人。

II 式根島ファミリークルージング

① 8月3日 油壺で天気待ち

3日間も吹き続けている南西の強風が未だ残っていて油壺湾の入口が波立っている。「今日はダメですね!」油壺ボートサービスの千葉さんが云う。「それじゃ整備でもやるか。」水60ℓ、軽油40ℓ、プロパン4kg、食糧10日分、救難



用に乾パン20袋を積込む。足舟はY-9ディンギーを曳航して行く事にした。Y-9は水抜栓を外して置けば人が乗らなければセルフドレーニングで波をかぶっても浮いているので都合がよい。

② 8月4日 油壺→川崎 〈白い鯨の群〉

08:00 油壺出港。伊豆東岸沿いに南下の予定。針路280°南西の風10m、波高が1.5m位で白波が残

っている。時折バウから波をカブル。風波は次第に落着く模様。大磯辺りの山を右手に見てから暫くして、ママが「イルカ!」と叫ぶ。5～6m位のがあちこちに頭を出してはうねる様に波をくぐって行く。頭が丸いから「ごんどう鯨」であろう。別な一群の白っぽい鯨(多分、花ごんどう)17,8頭が周囲の海の色を白っぽく変え乍ら一列横隊に並んで船尾を横切って行く。子供達も自然の海を自由に泳いでいる鯨を見るのは始めてで、驚きの眼でじっと見送っていた。

川奈の沖から南下するにつれて波が悪くなる。門崎崎近くなりかなりまられる。余り乗心地が良くない。ママは少し船酔いにかかった模様でキャビンに入る。

無理をせずに川奈に泊ろう。曳釣りの針に鯖が1匹、つづいてもう2匹、と都合3匹釣れる。

16:30 川奈入港。左側の防波堤の突端付近に繋留しているJOG「那智-II」の左に繋留する。那知-IIは瓜木崎を廻れなくて「気持ち」をしているとの事。

子供達と港外で一泳ぎしてから、夕食はインスタントカレーにする。

③ 8月5日 川奈→式根島〈怪獣の様な鵜渡根島〉

08:30 川奈出港。南西の風弱く曇。機帆走で伊豆半島沿いに南下する。11:10 瓜木崎灯台のEを通過。時折ぱらついた雨も上り、空が明るくなる。海の色がコバルトブルーと云った感じに輝き、風が出る。摺り鉢を伏せた様な利島の西側を通過。鵜渡根島の怪獣の様な姿が近づいて来る。次男の和正は「怪獣、怪獣」と感心して見とれている。

14:00 新島に達する。英祐と由利香は早くも海水着をつけてバウの波しぶきをかぶってハシャイでいる。

新島の白い崖と砂浜、山の緑が海の青さに照り映えている。本当に何時見ても美しい。式根松島を廻り込み、足附港に入る。同港はハッパ工事の為、19時迄入港禁止。17:30 中ノ浦に入港する。先客あり“SEKI-II”、“智美”、あとから“アオレレ”、“GOAL IN”と泊地はにぎやかになる。

白くきらきら光るきれいな砂浜、泊地の入口で十数米あるが、海底の巻貝もはっきり見える位のきれいな海水である。

④ 8月6日 式根島〈海底遊覧、地鉦温泉入浴〉

昼過ぎ途中の浦で泳いだり海底遊覧をやる。海底遊覧とは水中眼鏡をつけた子供達4人を腹ばいに乗せた大型ビーチマットを足舟で引張り乍ら泊地をひと廻り漕いで廻ると云うわけだ。保安官のバッチの様な糸巻ヒトデ。岩棚の陰についている紅色のイソバナ。岩礁から姿を見せたハタが悠然と海藻の林に姿をかくす。眼のさめる様なコバルトスズメの群。深みでは透った様なアオリイカが数匹。ハコフグが体の割には小さなヒレを一生懸命動かして名もない緑の海藻の中を泳ぎ廻る。

皆はいきいきとした海の生物の有様を見て時の経つのも忘れて了う。遅い昼食の後、地鉦温泉に入浴に行く。名前の様に断崖に鉦で割れ目を入れた様な狭谷の谷底に降り立つと、赤サビ色の岩のあちこちの割れ目にフッフッと湯が湧いている。太平洋に面して岩の間を上げ潮がさして来ると、それぞれ好きな湯加減の場所を選べる沢である。

潮のせいかな“ピリッと熱い”感じ。

……今は昔、昭和27年に白鷗-I(中央大学)で来島した時の事。あちこちの岩の上に色とりどりの天人の羽衣ならぬ花色木綿の下着の様なものが置いてあった。皆で考えた処、島の娘達が入浴用に使うものらしい事が解って思わずドキンとした事を思い出す。勿論今は見られない。

……入浴後、椿林のトンネルの様な道を抜けて島の銀座へ買物に行く。田舎の緑日の様な混み方で、見知らぬ島の人々と、「お晩です!」「お晩です!」と声をかけあった風情はもはや無かった。船へ戻る。街の何倍もはっきりと輝く星空を眺め焼肉を頬張り乍ら飲む冷えたビールの旨さ。隣の“GOAL IN”の佐藤さん達がウイスキー1瓶を抱えて、乗船。飲む程に、酔う程に談論風発、やがて呂列が怪しくなる頃お開きとなる。

23時過ぎ「ガツンガツン」船底が岩にぶつかる音が響く。あわててデッキへ出る。いつか空は曇り南の吹き降ろしの風が口笛を吹いている。錨綱をつめる。錨がずるずると手許迄来る。走錨だ!目の前に岩が迫る。「ヤバイですよ!」SEKI-IIのクルーが伝馬船で駆けつけて呉れる。錨綱をもう一本つぎ足して、向う側の背の立つ位の浅場の岩に錨を噛ませて呉れる。「これで大丈夫ですよ。」「どうも有難う。」この走錨騒ぎで、錨綱を繰り出した時、足舟のもやいが解けて沖へ流れ出していた。……テンダーはあきらめるとして親父の面目丸つぶれと、しおれていたところが、運良く翌日隣の神引(さき)浦へ遊びに行った佐藤さんが岩の間に漂っているのを見つけて届けて呉れたのは嬉しかった。

⑤ 8月7日 式根島-神津島-大島波浮港

08:00 中ノ浦出港。磁針路180°神津島に向う。西の風7m位。神津島北端に接近。トロール漁船が数隻、島の周囲を流している。上陸を予定した多幸湾は波荒く接近を中止し11:20 祇苗(せな)島を廻って大島へ向う。新島の手前で南方より双発機が飛来し、本艇の上空を左旋回した後、北方へ去る。ガスがかって見通しが悪い。少し疲れたか眠気が出てくる。

利島の東側2哩位より磁針路30°にとる。DFを併用する。15:50 大島を発見。近づくに従い差木地のローランアンテナがはっきりと見えて来る。

17:00 波浮港入港。石油スタンド前の岸壁に繫留する。先客あり、左側に12mのケッチ右に9mのスループである。岸壁が急に賑やかになる。港内に回遊してくる鰯の群を地元の子供達が、銀色に光った針だけの仕掛けで釣り上げている。旨く釣り上げる者は殆んど入れ食いの状態である。

吾々は網でやっと二匹をすくい上げる。夕食後、港口に近い銭湯に入浴してサッパリする。夜の蚊軍の襲来に備えてハッチにはネットを張る。

⑥ 8月8日 大島波浮港-油壺港

09:00 波浮出港、休暇も今日1日で終りだ。竜王崎を廻りその儘沿岸を北上する。行き交う漁船。緑の背景の中にオタイネの岬の白い十字架が印象的である。筆島沖から磁針路20°に定針、油壺へ向う。もやがかって視界がや、悪い。鰯が又3匹釣れる。15:00 南々西の風5~6m。

8月11日の相模湾シングルハンドレースに出る為の練習として、スピンを張って見る。この位の風なら楽だ。しかし、本艇は2.1t+αと重いので、この時季の平均的な弱風では先づ勝目はない。

1人でクルーザーを動かすのは魅力がある。レースの勝敗よりも完走する事ができれば満足すべきかなどと考える。

スピンでもう2時間針路に陸地らしい影を見つけ、スピンを降してジェノアに替える。この航海もあと暫らくで終りを告げる。

出港したときに比べ、見ちがえるように日焼けしてたくましくなった子供達に囲まれて、妻も私も何とはなしにこみあげてくる喜びにひたつた。

湾口近く、ヨールが1隻北西に針路をとっている。西に傾いた夕日が赤くきらめく様に海面に映える中をセールのシルエットが静かに滑って行く。(了)

一:一問一答:一 (会報一名当オーナー)

——シングルハンド用の特別な仕掛けは?

『ハリヤード類をコックピットで操作できるようにしたのと、テラーをゴムクッション付のロープで固定し、スタンションぞいにそのロープをブロックで回して艇のどこからでも操舵出来るようにしただけです。』

——奥様やお子さんはある程度手伝われるのですか?

『まあ、気がむけばテラーを持たせていどで、シングルハンドと変わりません。むしろ気づかいという点で仕事ができるかもしれませんね。』

——シングルハンドレースの御感想は?

『トシヨリの冷水ですかね。しかし、勝敗は別として、久しぶりに“ヤツク!”という充実感・満足感を味わいました。』

——長時間のシングルハンドはきつくないですか?

『8時間を一日航程としました。まあ、会社の勤務時間と同じと考えれば一向に苦労ではありません。』

——特に気を配る点は?

『万全の準備をすること。天候を十二分に選ぶこと。充分な時間的余裕をもつことでしょうか。』

以上、何のケレン味もない返事が返ってきた。やはり、達人の境地と言うべきだろうか。

ボンボヤージ!“連島-II”! あっぱれ! マイホーム-パパ! 英祐君、由利加(ゆりか)ちゃん、和正君、きみたちのお父さんは満点パパですね。

会員諸君、たまにはあなたのヨットウィドーやヨットオーナーファンを海へいざなうべきではなからうか!?



チビチスキ
和正君



右から名当オーナー、正子夫人、
由利香ちゃん

“人生の最も素晴らしきものYACHTING!!”

ヨーゼフ・ヴェヒスパーグという人の書いた“The best things in life”という本の中に、“ヨットマンシップ”というエッセイがある。

船乗り気質、とても訳そうか。

その中で、彼は、ヨットの上の生活は、人間の基礎的な四つの欲望の追求に要約される、と書いている。

その文章が、私は大変気に入ったので、私の船の舷側に書いてあるのだが、たまたま浮桟橋に接しない側である為、反対側にもやっている“マイグレーター”のライオン船長以外は、誰も気がつかない。

その四つの基本的欲望とは、

“Food, Drink, Sex, Survival”

食物・酒・異性・生き残ること。

昔から、船乗りの間には、“水夫長(船長)と医者(船医)と料理長(船医)を乗せたら船を出せ”という表現がある。ボースンと医者は枕であって、船で何よりも大切なのは、美味しい食事だ、という意味だと信ずる。

私は子供の頃、海軍に憧れた。その大きな理由は、航空母艦“赤城”を見学した時に出されたすばらしい御馳走であった。考えてみれば、陸軍は、だんだんに餓死するが、海軍は、ズブツと沈むその日まで、いつもと同じメニューの食事を食べていられる。これは海軍の方が好みにきまっている。

戦前、日本の一流のコックは、みんな商船の料理長あがりときまっていた。〈船〉というものは、超一流の食事を食べさせるものと、昔から伝統的にきまっているのである。それなのに、NORCの鰐鱈(ワニ)の食事のヒドサはどうだろう！

ひと頃、“蒼竜”では、純白のテーブルクロスの上に、銀器を並べ、フルコースのディナーを後甲板で食べているそうだと、という大それた虚報が、シーボニア・ヨットハーバーに流れたことがある。

ウソでもいいから、そんな噂を流される船の五隻や十隻は、もう現われていい頃だと思う。

ヨットというものは、難民キャンプではない。あぐらをかいて、車座になって、インスタントラーメンをすすりながらやるスポーツではない筈だ。

DRINKについても同じことがいえる。

さるフランス製量産艇を見学させて貰ったら、若いクルーの人が、バースの下のワイン・ラックを指して、「田辺さん。一体これは何んでしょう？フェンダーを並べて置く台かしら？」と私に質問した。

オーナー諸兄よ。いやしくもヨットの一隻も持とうという皆さんが、クルーにこんな質問をさせてはいけない。クルーに、ウィスキーなどという安酒を当てがっておくから、ワインラック(葡萄酒を寝かせて置く

台)を、フェンダー置きと間違えたりするノダ。それではクルーが可愛いそうだ。

多分フランス人は、そしてイタリア人も、ワインを積まなかったら、船を出すまい。

彼等にとって、量産艇のバースの下にワインラックが成型されているのは、船に舵や帆があるのと同じ位、必然的なのである。なお、ワイン・ラックは、ウィスキー瓶やビール瓶を置くためのものではない。横に寝かせて貯蔵するのはワインだけである。念の為。

フランス人や、イタリア人が、それが積まれねば船を出さぬものが、もう一つある。それは女性である。彼等にとって、見眼麗わしい女性は、ライフラフトや発煙筒と同じ位、船の必要備品であるらしい。

地中海でも、北海でも、どの船もこの船も、申し合わせた様に、おおむね魅力的な女性を乗せている。

ヴェヒスパーグ氏の語るところを聞こう。

“これらの船は、大抵、魅力的な、キリッとした姿の女性を乗せている。彼女等は、ブイヤベーズをつくり、つくろいをし、四ヶ国語を話し、ローブを操り、デッキを洗う。そして、おお、仲間達よ！ それだけではない……”おお、幸福などづくにのヨット乗り達よ！

〈生き残ること〉については、特にいうことはない。

ヨットというスポーツが、登山や戦争と同じように、常にロマンチックな雰囲気をつくよわせているのは、常時“死”と対峙しているからである。

『マルテの手記』の中で、リルケは、

『昔の人は、いつも“死”を自分の中に持っていた。大人は大きな“死”を、子供は、子供なりに、小さな“死”を。それが人々の顔に「尊厳さ」を与えていた。』と書いている。

この頃のように、子供が指を切っただけで急救車と新聞記者が飛んで来て、バカでもチョンでも、みんな生かしてしまい、公園の池の縁にまで、人が落ちないように金網が張られるような時代に、街を行く人々の顔に尊厳さがなくなるのは無理もない。

そこへ行くと、幸か不幸か、ヨットの上では一瞬一瞬が“死”との対峙である。海の上では不運な事故か、失策が二つも重なれば、人は簡単に、生命を落とす。

気軽に談笑しながら、無意識に船をあやつっている時も、ヨットマンの体の中には、ビリビリと張切った緊張感がある。それがなければ、彼はシーマンではないし、彼は生き残れない。

“彼”どころか、彼の一つの失策が、全乗員の運命を変えるかも知れないのだ。その事実が、すべてのヨット乗りの顔に、人間としての〈尊厳さ〉を与えている……苦なのだが。

ヨットとは、まさに素晴らしきスポーツである。

(田辺英蔵・記：Sail No.356 “蒼竜”オーナー)

1973年下期関東支部レース入賞艇一覧

NORCレース委員会

レース名	表彰種別		第11回 小網代カッブ	神子元シリーズ 73'	初島シリーズ 73'
	I	II			
優勝杯	I	神子元島杯	I~VII(総合のみ)	神子元シリーズ杯	初島シリーズ杯
	II				
	III				
	IV				
総合賞 優勝旗 及び プレート	I	旭 II CRAZY BLUE SUN BIRD II	① 旭 II ② SUN BIRD II ③ TOSHI III	① 旭 II ② WADATSUMI ③ FOLLOW THE SUN	① 雷 電 ② SORCITER ③ ODIN
	II	MOON RAKER CHA CHA L'ECUMEUR	① MOON RAKER ② L'ECUMEUR ③ 千 勝 II	① MOON RAKER ② L'ECUMEUR ③ 毘 沙 門	
	III				
	IV				
ク ラ ス 賞	I	旭 II SUN BIRD II WADATSUMI	① HONKY TONK ④	① 旭 II ② WADATSUMI	
	II	CRAZY BLUE STAYER III TOSHI III	① TOSHI III ② STAYER III ③ RODEN III ④ 月光 III ⑤ 高麗	① TOSHI III ② STAYER III ③ CRAZY BLUE ④ MODEN III	
	III	THOROUGHRED さくら文 BAR BARIAN II	① 陽 焰 ② BAR BARIAN II ③ さ 文	① さ 文 ② 陽 焰 III ③ 波 勝 III ④	
	IV	MOON RAKER CHA CHA L'ECUMEUR	① MOON RAKER ② L'ECUMEUR ③ 千 勝 II ④ MISTRAL II ⑤ 毘 沙 門 ⑥ YELLOW BIRD	① MOON RAKER ② L'ECUMEUR ③ 毘 沙 門 ④ CHA CHA	
サ ケ カ ッ ブ	I		サケカッブ		
	II				
	III				
	IV				
ク ラ ス	I				
	II				
	III				
	IV				
ボ イ ン ト レ ー ス オ ー ダ ム シ リ ー ス	I	9月15日~ 10月21日			
	II				
	III	旭 II			
	IV	CRAZY BLUE 高 麗 DABOHAZEN			
ク ラ ス	I	陽 焰 波 勝 III さ 文			
	II				
	III				
	IV				

1974年度外洋レース一覧表

レース 項	本部主催レース			関東支部主催レース		
	第2回 沖縄レース	第15回 鳥羽パール	第7回 八丈島レース	1974年 初島レース	第24回 大島レース	第1回 三宅島レース
優勝杯	高松宮杯 運輸大臣杯 海上保安庁長官杯 航海訓練所長杯	しいら杯 パールカップ バレーナカップ メールエスプリ杯	関谷杯 山口杯	オリンパスカップ	どんがめ杯 シルバーカップ	(S B杯) サンバード杯
コース	那覇港外 ～ 城ヶ島	鳥羽 ～ 小網代	小網代～ 八丈島(仮) ～小網代	小網代～ 初島(仮) ～小網代	小網代～ 初島(仮) 大島(仮) ～小網代	小網代～ 三宅島(特) ～小網代
距離	830哩	150哩	290哩	48哩	82哩	150哩
スタート	4月28日(日) 1000	8月2日(金) 1100	10月10日(木) 1000	4月6日(土) 1700	4月28日(日) 0900	5月3日(金) 1000
申込〆切	1973年 3月1日(金)	7月15日(月) (1700)	9月30日(月) (1700)	3月25日(月) (1700)	4月15日(月) (1700)	左記に同じ
第1回 艇長会議	4月15日(月) (1830)	7月22日(月) (1830)	10月7日(日) (1830)	4月1日(月) (1830)	4月22日(月) (1830)	左記に同じ
第2回 艇長会議	4月27日	8月1日(木) 1700	10月10日(木) 0700	4月6日(土) 1400	4月27日(土) 2000	5月3日(金) 0700
担当フリート	本部	本部(東海) 関東	シーボニア	諸磯	シーボニア	油壺
参加クラス	IOR I～V	IOR I～Ⅷ 簡易レーティング	IOR I～V	IOR I～Ⅷ 簡易レーティング	IOR I～Ⅷ 簡易レーティング	IOR I～V 簡易レーティング
IOR	マークⅢ	マークⅡ	マークⅢ	マークⅡ	マークⅡ	マークⅡ
レースの種別	第1種	第3種	第2種	第3種	第3種	第2種

社団法人 日本外洋帆走協会 東京都港区芝罘平町35 (船舶振興ビル4F)

電話 (03) - 503 - 6014

相模湾ポイントレースはレース前日シーボニアにて受付ける 一艇 2,000円

電話 (0468) - 82 - 1897 遅延申告は更に1,000円

出艇料 特別会員所有の登録艇 本部レース2,000円 支部レース1,000円

出艇遅延料 申込締切におくれた場合は第1回艇長会議迄に出艇料と出艇遅延料を5,000円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円 非会員は3,000円

授賞の対象 クラスI～Ⅷの総合成績、第1位より第3位までの艇にそれぞれウィニングフラッグ及びプレートを又、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を与える。

安全規則

1974年度NORC安全規則による。レース当日以前に各レースのカテゴリ以上に依る安全検査に合格していないと出場出来ない。

1974年度外洋レース一覧表

関 東 支 部 主 催 レ ー ス					ポイントレース (相模湾)			
第 8 回 大 島 廻 航	第 1 回 江の島・清水レース	第 1 回 大島初島レース	第 19回 神子元島レース	第 12回 小網代カップ	コ ー ス	月 日	担 当 フリート	申 込 スタート 艇長会議
龍 王 杯	藤 沢 市 長 杯	初 島 杯	神 子 元 島 杯	小 網 代 カップ	小 網 代 と 葉 山 (仮) と 小 網 代	3 月 3 日	諸 磯	前日 21~2200 まで
天 山 杯	舵 杯	舵 杯				3 月 21 日	佐 島	"
小網代~ 大 島(仮) ~小網代	江 の 島 ~ 清 水	小網代~ 大 島(特) 初 島(特) ~小網代	小網代~ 神子元島(仮) ~小網代	小網代~ 大 島(特) ~小網代		7 月 7 日	横 浜	"
68漕	95漕	82漕	99漕	68漕		10 月 27 日	横 浜	"
5月 3日(金) 1030	7月 19日(金) 1800	10月 12日(土) 1000	11月 2日(土) 2200	11月 23日(土) 1000	オ リ ン ピ ッ ク コ ー ス	5 月 26 日	葉 山	風 向 により 未 定 1100
左記に同じ	7月 8日(月) (1700)	9月 30日(月) (1700)	10月 21日(月) (1700)	11月 11日(月) (1700)		6 月 2 日	江の島	1100
左記に同じ	7月 15日(月) (1830)	10月 7日(月) (1830)	10月 28日(月) (1830)	11月 18日(月) (1830)		9 月 8 日	葉 山	1100
5月 3日(金) 0730	7月 19日(金) 1200	10月 12日(土) 0700	11月 2日(土) 1800	11月 23日(土) 0700		9 月 15 日	油 壺	1100
油 壺	江の島・清水	シーボニア	小 網 代	小 網 代				
I O R Ⅵ~Ⅷ 簡易レーティング	I O R Ⅰ~Ⅷ 簡易レーティング	I O R Ⅵ~Ⅷ 簡易レーティング	I O R Ⅰ~Ⅶ 簡易レーティング	I O R Ⅰ~Ⅶ 簡易レーティング				
マークⅡ	マークⅡ	マークⅡ	マークⅡ	マークⅡ				
第 3 種	第 3 種	第 3 種	第 3 種	第 3 種				

注 意

- 1) レース規則は「1973年外洋レース規則」による。
- 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1830~1900迄とする)
- 3) 4月30日迄に年会費未払の会員については、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、出艇料のみとする。(一艇 2,000円)
- 5) 第1回艇長会議の際、レーティングを持たない艇には原則として出場出来ない。

◎第14回総会資料 の訂正及び追加

- ①第2回沖繩レースの申込切日は3月1日(レース一覧表案の11月30日は誤り)
- ②第2回沖繩レース第1回艇長会議は4月15日(月) 1830 於NORC本部。出艇申告及び第2回艇長会議は4月27日、現地の沖繩レース本部にて(時間・場所未定)。
- ③沖繩レース参加艇は、有効なIORMKⅢレーティング証明書を4月15日までにNORC本部に提出すること。
- ④沖繩レース及び八丈島レースの参加艇はIORMKⅢのレーティングを有すること。
- ⑤沖繩レース、八丈島レース、三宅島レースの参加艇は「2MHZ帯の無線機」(必要備品)を搭載すること。

船舶職員法改正について(中間報告)

従来船舶職員法は、5トン未満の小型船舶(旅客の輸送に従事するものを除く)には適用されていませんでしたが、このたび小型船舶(ヨットを含む)にも適用する必要を認め、併せて今までの小型船舶操縦士免許制度を廃止して、ヨット、モーターボートに適合した免許制度に改正すべく運輸省船舶局船舶職員課にて企画立案し、昨年当協会にも立案の主旨の説明がありました。全く性格の異なるヨットとモーターボートに同一の免許を適用することに対して、NORCとしては反対である旨の意見書を提出しました。

しかし船舶職員課の取り上げるところとならず、船舶局案のまゝ国会に提出され、国会では交通安全対策特別委員会において審議されました。

前国会では時間切れのため成立をみず、審議未了継続審議に持込まれ、時間切れ直前に、自民、社会、公明の三党共同提案にて修正案が提出されました。修正案には「距岸100哩以上の海域を行動する小型船舶には機関長(丙種機関士免許以上の有資格者)を乗船せしめることが規定されていました。

国会は10月26日閉会となり、同29日運輸省の説明会によりこれを知ったNORCでは、機関長をヨットにさせることの不合理性を運輸省に説明したが、法案は既に国会に渡っているので、運輸省としては手のくたしやうがないというので、急遽石原慎太郎理事に国会対策をお願いし、石原理事は修正案の機関長乗船欄に「但し帆船を除く」という修正をして貰うよう鋭意努力され、交通安全対策特別委員会のメンバーを個別に説得して廻られた。石原理事の努力にもかかわらず、三党協同提案の修正案の再修正はむずかしい事情にあり、ついに修正案の再修正はなされぬまま、今国会に提出されそのまゝ通過する見通しとなりました。

しかし運輸省当局も、ヨットに機関長を乗船させることの不合理性は充分了解し、今後省令作成に当って可能な限りNORCの希望に沿うようにしたいとのことであるので、そのため石原理事がもう一度運輸省船舶局長を訪ね、その旨念を押して下さることとなっているので結論は出ていませんが、これまでの経緯を会員各位に御報告いたします。

なお、12月27日大儀見専務理事・高村常務理事が運輸省の各関係先に年末の挨拶に回られた際、住田船舶局長に同様のお願いをした所、住田局長は「石原さんからそのお話は聞いております。省令の段階で削ることになると思われますので御安心を……」とのことであった。(事務局)

創立十周年記念パーティ案内

1964年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てから早や10年が経過しました。

そこで創立十周年を記念し下記要領にて、NORC創立10周年記念パーティを開催いたしたいと考えます。

会員各位にはふるって御参加下さるようお願い申し上げます。なお準備の都合もございまして、御出欠を至急お知らせ下さい。

日時：2月8日(金) 17:30-20:30

場所：松屋サロン(千代田区平河町全共連ビル)

(tell 265-3301)

会費：2,000円

(本部総務委員会)

新計測料一覧

計測料が49年1月1日より一律¥5,000アップになり、新規計測料は次のとおりです。(事務局)

〔1〕計測料

A. 新規全計測料

(イ)計測基本料金 ¥18,000

(ロ)計測割増料金(L.O.A.が25ft.を超える場合)

¥400/lft.

(ハ)計測割増料金(パススルを有する艇) ¥4,000

(ニ)コンピューター使用料・その他 ¥11,000

B. 新規部分計測料(標準船体計測値を有する艇)

(イ)計測基本料金 ¥12,000

(ロ)コンピューター使用料・その他 ¥11,000

C. 再計測料

(イ)計測基本料金

a リグおよびセール 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

¥6,000

c 傾斜テスト ¥3,000

(ロ)コンピューター使用料・その他 ¥6,000

D. 確認計測料

(イ)確認計測基本料金 ¥1,000

(ロ)確認計測割増料金 ¥500/件

E. MARK-III計測料

¥8,000

(但し、MK-IIのレーティングを有する艇のみ)

F. 試算用レーティング算出料

¥3,500

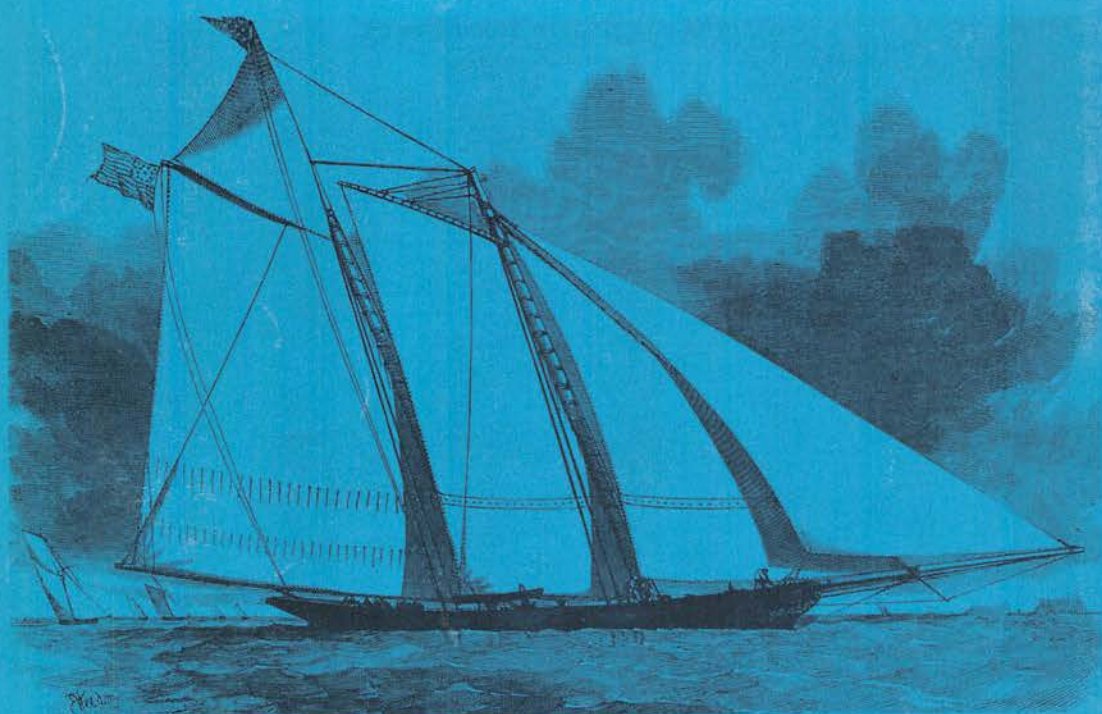
〔II〕上下架料および船台使用料

オーナーの負担とし、オーナーの責任において、オーナーとマリーナ(造船所)間で、別途契約し、支払うこと。

〔III〕出張計測の交通費・宿泊費・食費はオーナーの負担。

〔IV〕計測準備に伴う費用、その他はオーナーの負担。





Schooner Yacht AMERICA, as depicted in *The Illustrated London News* August 30, 1851.