

昭和50年 第16号

昭和50年10月20日発行

発行人
総務委員会

東京都港区芝平町35(船舶振興ビル4階)
電話・東京 03 (504) 1911-3 〒105

社団法人 日本外洋帆走協会



ハワイ 沖縄太平洋横断ヨットレーススタート

No.1500(Vind Fempe-Del), 1357(Kawamura), 1280(OSE), 1348(Rhapsody Vivace), 1767(Muso), 4785(Sorcery)

戸塚宏氏のWing of Yamaha



ヒロシ, "イッパツ, オトコイノチ" What?



堀江謙一氏



OKERA III



出港する多田雄幸(Okera III)氏

武市俊氏のSun Bird VI



シングルハンド太平洋横断レース参加の各艇は9月21日、サンフランシスコをスタートした、順調に快走、10月6日にはWing of YAMAHAがトップでハワイを通過、直ぐ後を追うSun Bird VIとデッドヒートを演じながら、

小林則子嬢のRIB



C.Hehner氏のMEX



D.W.White氏のCATAHA



早や6500哩の中ばを過ぎた。これはスタート前後の各艇のスナップである。ハワイー沖繩レースは10月12日12:00
ホノルル沖をVind Fempe-Del, KAWAMURA, OSE, Rhapsody Vivace, Muso, Sorcery の6艇がスタートした。

昭和51年度 当協会予算編成に当たっての報告

財務小委員会 名和幸夫

総務委員会の中に置かれた当財務小委員会は、事業補助金の申請を10月末に船舶振興会に提出しなければならない為、例年のように8月中旬より、昭和51年度予算案の作成作業を続けてまいりました。予算案は協会活動の根幹となるものであるからには、以下のような報告は、会報等を通じてより頻繁になされ、会員各位のご検討、ご批判を仰がなくてはなりませんでしたが、これまでの当委員会の怠慢は、今後のこのような報告を怠らないということで、お許しいただき度いと思います。



名和理事

当委員会の予算編成の作業は、各専門委員会より提出された昭和51年度の事業計画に基づく予算を基礎に、昭和49年度の決算及び本年度上半期の実績を分析し、前年度のそれとの比較することから始めますが、その結果明らかになったことは、過去数年間着実に伸びていた、会員数、登録艇数及び、レース出場艇数が頭打ちになったことです。

この傾向は、例のオイルショック以後の日本経済の停滞と時期的にピッタリ符号します。

ちなみに鳥羽レースへの出場艇数及び会員数の動きを追ってみますと、別表のようになります。

〔別表1〕鳥羽レース実績

昭和 年	参加艇数	参加人員数
47	87	422人
48	113	593
49	128	703
50	116	619

〔別表2〕昭和50年度の新入会者の推定

49年度	50年度
7月末入会者 345人(79%)	7月末入会者 313人(79%)
8月~12月入会者 91人(21%)	8月~12月入会者 65人(21%)推定
新入会員合計 436人(100%)	新入会員合計 378人(100%)推定

これを見て明らかなように、今年はわずかですが、昨年を下まわってしまいました。ここに象徴的に表われているように今後はこれまでのように、毎年会員、新艇登録(以下会費関係収入とする)による収入を10%~20%もの伸びを見込むということはできないでしょう。特に関東支部においては泊地不足が窮極をむかえたようです。たしかに新艇の登録はかなりありますが、代替えが多く、旧艇は関東支部以外に行くか、新しいオーナーが当協会に入らない場合が多いようです。従ってここ数年艇の登録と新入会員の数は一定の比率

を保ってきましたが、それがくずれて艇の登録のわりには会員数がのびないという結果が出ています。

当協会の収入には、これら会費関係収入と別に、計測料、レース参加料、安全検査料といった事業収入があります。各専門委員会によって行なわれているこれら事業活動は、大きく分けて、レースを行なうために直接間接に必要な、レース委員会、計測委員会、安全委員会、レースルール委員会、通信委員会等と、社団法人としての当協会が存続していくのに欠くことのできない、言いかえれば、レースに出場する会員もそうでない会員にとっても、区別なく必要と考えられる委員会、総務委員会、法政委員会、泊地対策委員会等に分けられます。当委員会では会費関係収入で管理費と後者に属する委員会の活動費にあて、事業収入でレース関連の事業活動費にあてるという考えを基本にして予算を編成したいと思っています。

以上にかんがみ、51年度予算を試算しますと、レース関連事業費の支出が収入を大巾に上まわりそうです。

従ってレース関連事業の大巾な不足分の一部として、本年度の事業補助金(530万円)の実績に基づいて、51年度は650万程度交付される事を期待していますが、それだけでは不足分を充当できないので、レース関連事業の料金を若干改定し均衡させたいと思っています。

このような考えで、会費収入及び管理費の関連をほぼ均衡のとれる数字になるように編成したいと思っています。

以上51年度予算編成の基本的な考え方をのべて来ましたが、編成作業中、地方支部からの事業計画及びそれに基づく予算書が期根を過ぎても本部にとどかず、地方支部については触れられませんでした。

本部での作業に支障をきたしますので、予算書の提出期根はおまもりいただくよう、この場をかりてお願いしておきます。

第49回理事会開催

10月4日、NORC本部において第49回理事会が開催された。議題は「1975年世界クォータートン選手権レース視察報告(詳細別掲)」「サウザンクロスカップ選考委員会(別送アンケート参照)」「海洋博レース報告」「船舶安全法・職員法と海洋博レース」「51年度予算案」等の議題が審議された。

なかでも、「船舶安全法・職員法」については、NORCにとって最重要の課題として新しくプロジェクトチームを組んで、積極的に取り組む方針が打ち出された。

クォータートンカップ'75'世界選手権大会視察報告

山田敏雄
高城昌彦



山田副委員長

高城委員

クォータートンカップ'75は7月11日より23日までフランスのドービルに13ヶ国・43艇参加のもと開催されました。1978年同クラス世界選手権大会日本開催が正式決定しており、その準備の為NORCより本レースの視察に派遣されましたので以下の通りご報告いたします。

1. 視察員 山田敏雄 レベルレース委員会副委員長
高城昌彦 " レース委員

2. 視察日程 7月8日～7月25日(7/13計測, 7/1420
哩レース, 7/15オリンピックコース, 7/16100
哩レース, 7/19オリンピックコース, 7/20200
哩レース, 7/23表彰式)

3. 視察内容

- A) タイムスケジュール……開催決定より開催までの準備内容および日程
- B) 組織……準備段階の組織とレース運営上の組織
- C) サービス……宿舎・チャーターボート・メンテナンス・ボートヤード・サプライヤー・医療関係・通関・輸送案内
- D) 予算……資金調達(スポンサー)・全体予算・レース運営予算
- E) その他……計測と安全検査・パーティー・国内予選・支援団体(軍隊)・各国クォータートンの実態・78年の参加等のアンケート

4. 視察内容の報告および考察

A) タイムスケジュール

75年世界選手権大会フランス開催は日本の場合と同じく3年前に決定。

開催地は非常に遅く去年11月に決定、候補地としてはラロッシュ・ルアーブル等があったが前者はラロッシュウィーク来年One Ton世界選手権開催等で資金的な問題、後者は場所の問題等で難行し最終的にドービルに決定したとのこと。

78年の問題……日本に於ては本年度中か遅くとも来年6月頃までには、開催地を正式決定し具体的準備に入る必要があると思われる。

B) 組織

①準備段階の組織……去年11月開催決定後ドービルヨットクラブ会長・ミレー氏を中心にスポンサー探しを行い、本年5月末に見通しが立ったとの事で、その後レース運営の組織を編成。

②レース運営上の組織……印象としては非常に少ない人数で手ぎわの良い運営を行っていたと思う。計測・レース運営(コースコミッティー)・ジュリー等全体で18名程で運営、各部門のチーフに秘書が1名、秘書はヨットを知っていることと英語を話せることが条件である。

これらは直接のレース運営組織で陸上の受付・宿舎の手配等はドービルヨットクラブのメンバー10名程が、レース運営上の陸上諸事務(出艇リストの受付・記録整理等)はスポンサーであるゴロワーズより派遣された女性7名が全て行っていました。

78年の問題……レース運営上の組織は78年に入ってからでも十分間に合うと思われますが出来れば77年に行う予定の国内予選の時に決定しリハーサルとしてレース運営を行うと良いと思われます。準備段階の組織は、早急に作り場所の決定・スポンサー探し等を行う必要があると思われます。

③コミッティーボート等……レース運営に使用されていたボートは全部で4艇その内訳は、(1)コミッティーボート(2)ジュリーボート(3)マークボート(4)コントロールボート(見物艇監視ボート)で、これらは全て民間のボートでこの他にフランス海軍の軍艦がコースガイドとして出艇していました。

78年の問題……開催地にもよりますがコミッティーボート・マークボートには、相当強力なものを準備する必要があります。又ジュリーボートには一番良いボートが使用されており(居住性の点で)考える必要があると思います。自衛隊に協力を要請するとしても上記4艇については融通性を考えると民間のボートが最適と考えられます。

C) サービス

①宿舎……今回のレースはホストクラブであるドービルヨットクラブの隣りに建設された新港(ドービルマリン)をベースにして行われ、その分譲マンションが選手宿舎に当てられました。しかし、未完成のところもあり、全選手を収容することが出来ず一部はキャラバン(キャンピングカー)に宿泊しておりました。

このドービルマリンもスポンサーの1つとして宿舎を全面提供することになっていたのが工事の遅れよりそれが出来ず、ドービルヨットクラブのミレー会長も宿舎のことだけが不満であるとの事でした。

参加選手は、宿舎の良し悪しについては問題にしておらず、レース終了後の交流の場所のない不満をのべておりました。

②チャーターボート………今回のレースにレース委員会としてチャーターボートは準備していないとの事でした。日本からエントリーした2艇も個人的な関係でチャーターをした様子です。

レース委員会の人達の意見では遠来の選手を歓迎する意味でチャーターボートを用意するならば無料にするべきであろうとの意見でありました。

78年の問題………各国の選手の大方の意見として、初めて開催する日本のレースに艇を輸送するのは考えものだし又大変である。もしチャーターボートを用意するなら参加選手も増えるだろうとのことでした。このことから考えても国内予選終了後選にもれた艇をチャーターボートとして用意する必要があると思われる。

③メンテナンス・ボートヤード・サプライヤー………メンテナンス・サプライヤーについては、ハーバーの内外に船具屋があり必要なものを買い求め皆自分達で修理等を行っておりました。ボートヤードについては各バースに電気水道の供給設備があり十分であったと思われる。

しかしロングレースの後それらを皆が一斉に使用すると水圧・電圧が低下してしまうという問題は出ておりました。

78年の問題………メンテナンス・サプライヤー・ボートヤードの件は78年の開催地を決定する大きな問題であると思われる。部品の供給さえ行えば大方の修理は自分達で行えると思います。

ボートヤードに於ける、電気水道の供給は絶対に必要なことであり、開催地にない場合は、バッテリー車・給水車を用意する必要があると思います。

③医療関係………今回のレースではドービル、トルウービルの病院に手配をし受入れ体制が作られておりました。又常時、医者・看護婦2～3名がハーバーに常駐し応急手当をする準備をしておりました。

78年の問題………日本に於ても同様の準備をする必要があると思います。

④通関・輸送………外国は通関に関してはあまり神経を使っていない印象を受けました。艇の輸送に関しては相当きめ細く準備を行っており、スポンサーよりトラック2台の提供がありそれでルアーブル港より陸送を行っておりました。

78年の問題………税関に対しては早めに手を打ち、スムーズな通関が出来るよう準備する必要があると思います。又艇の輸送に関しても同様なことが云えると思います。

⑤その他サービ………プレス関係の専用のデスクが準備され専用電話が引れておりました。また、銀行の窓口が設置され、両替等のサービスを行って

りました。これはヨットクラブより銀行へ依頼をして開設したとのことであります。

D) 予 算

①スポンサー………今回のレースには、タバコ会社のゴロワーズ、シャンペン会社、ドービルマリーンの3社がスポンサーとなっておりました。サポートの仕方は非常にスマートで世界選手権という関係もあり、マークに名前を入れる等のことは一切行っておりませんでした。スポンサー3社で総経費の3/4以上を負担しているとのことであります。

具体的には、

ゴロワーズ＝車7台（シトロエン新車）；運転手兼務のホステス8名；無料タバコ；艇輸送用トラック2台；記念Tシャツ。

シャンペン会社＝パーティー飲み物一切。

ドービルマリ＝選手の宿泊一切。

②全体予算総経費………経費は全体で現物費用も含め、約200,000FF（日本円で1,400万円）………ドービルヨットクラブが50,000FF；FFV（フランスヨット協会）が15,000FF；スポンサーが135,000FFとのことです。

ドービルヨットクラブおよびFFVで調達した65,000FFは主に本部側の費用、つまり、レース運営費・備品・計測・役員の手当等に使用とのことであります。

78年の問題………日本に於ても総体で1,500～2,000万円の費用がかかると考えられ、理解のあるスポンサーを探す必要があると思います。ゴロワーズもシャンペン会社も日本に於ける世界選手権に非常に興味をもっており、サポートをすることは可能であるとのことであります。

76年の世界選手権に再度視察員を派遣し、アメリカのレースを見、その後具体的にスポンサーを決定すると良いと思います。

E) その他

①計測・安全検査………計測（セール計測・リグ計測）・安全検査とも非常にシビアに行われておりました。74年の世界選手権で行われた復原力のテストは今回行われませんでした。

セール計測はハーバーより車で5分程の体育館で又、リグ計測・安全検査は艇のところで行われました。計測は全て準備完了した艇が登録をし、日時を指定されて行われました。

セール計測・リグ計測は各艇のデーターシートに基づき実測で計られました。安全検査もリストにより各艇全てのものについてチェックされました。

又、セール計測に於てスケールアウトのセールに対してその場所を全てマジックインキでどうすればパスするか指示しているのには感心させられました。

78年の問題………日本に於てもシステムを決定し、国内予選の時に本番通りのことを一度行ってみる必

要があると思います。

②パーティー……施設が完全に完成していないこともあり、2回のパーティー共非常に簡単でありました。食べ物は何にもなく代わりに飲み物だけは種々ふんだんにあったのが印象に残りました。

③国内予選……各国ともばらばらで予選なしに参加している国もありました。フランスに於ては1国のエントリーのリミットが10艇というルール改正の周知がくれトラブルが出たとのことです。しかし最終的には、ラロッシュウィークと世界選手権の直前にドービルで行っていた、クウブ・ドゥ・フランのレースを通して選考したとのことです。最後まで決定しなかったのが艇の整備等で問題が残ったとの意見が出ておりました。

78年の問題……チャーターボートの準備等を考えると77年の秋には日本の予選を終了している必要があると思われます。又それを正式なリハーサルの大合として行えばより良いと考えられます。

④支援団体……今回のレースでは海軍と海上保安隊がレース全体のエスコートをを行っておりました。

78年の問題……自衛隊・海上保安庁にはレースのエスコートを依頼しなくてはならないと思われますので、出来るだけ早い機会に折衝を開始する必要があると思われます。

⑤78年参加希望等のアンケート……日本での開催についてのアンケートを作成・配布しましたが、全艇から回収することは出来ませんでした。

しかし大方の意見では日本で開催されるレースに非常に興味を持っており、事情が許せば是非参加したいとのことでありました。

まとめ

今回の視察に関しては、ドービルヨットクラブのミレー会長はじめレース委員会の人達が非常にあたたく親切に我々を迎えて呉れ、当初予定した視察項目についてはほぼ全項目見ることが出来たと思います。実際のレース運営に関しては特別にジュリーボートに乗る事が出来、マークのセッティング、スタートの問題等、勉強になりましたし又インターナショナルジュリーとの話の中からもレース運営に対する考え方を学ぶことが出来ました。

陸上に於ては一番気になっていた計測の問題もセル計測・リグ計測・安全検査とも実際計測を行いながら説明をしてくれた為、計測に対するシビアな物の考え方が良く解りました。

又、スポンサーの問題に関しても世界選手権大会に対するスポンサーの態度、又そのサポートの仕方をその場その場で説明をして呉れ大変為になったと思います。

78年の世界選手権大会は日本では初めてのことであり、今から準備委員を組織し、明年の大会に再度視察に行き、ヨーロッパのレースとアメリカのレースの良い点を学び日本独自のものを作り上げれば必ず立派な世界選手権大会が開催出来ると確信いたしました。

総務委員会・通信委員会のお知らせ

かねてより申請しておりました「外洋ヨット用海岸局」が9月22日関東電波監理局の検査を受けて合格し、正式に認可を得ました。

所在地：三浦市三崎町小網代1241の1（月光ハウス内）

名称：（社）日本外洋帆走協会所属三崎海岸局

呼出名称：三崎ヨット

通信相手：N O R C 所属船舶局

運用開始：10月9日第8回八丈島レースより

周波数等：2182kHz……電力A3J 50W

A3H 12.5W

2150kHz……電力A3J 50W

注意事項：①2150kHzはヨット相互の船間通信は禁じられています。船間波としては従来通り2638kHzが使用できます。

②通信の相手方指定変更（通信の相手方に新たに免許人加入団体所属海岸局「三崎ヨット」を加える）を未だ行っていない船舶局は「三崎ヨット」との交信ができませんので、至急通信委員に連絡の上手続きをして下さい。

計測委員会からのお知らせ

76年度新計測料金

計測料金は76年1月1日より下記のとおり改訂されます。

〔1〕全計測料金

25フィート全計測料金	¥60,200
30 " "	¥65,000
35 " "	¥70,000

〔2〕標準船体計測料金

ナショナルスタンダードハルを有する艇
¥20,000

〔3〕再計測料金

トリム修正	¥13,800
リグ及びセール修正	¥9,000

〔4〕計測実施手当は、オーナーが直接計測員に支払う。

◆ 現行免許制度について ◆

常務理事 山口久次

船舶職員法の一部、主として小型船舶の免許制度が新たに設けられ、実施に到ってから1年以上経過しました。この間当協会は所属会員に対し新法の周知並びに指導に努力を重ねて来ましたが、帆船としての特質並びに外洋帆走艇としての特質を十分生かされていない現行法では到底追従でき得ない事項が未解決のまま残されています。

それらの問題点を列挙してみると大略次のとおりです。

1. 帆船の特性

およそ船舶は有史以来20世紀の初頭に到るまで、長期にわたる帆装の時代を経て漸く動力船時代を迎えたものであり、帆船の特質はすべての人が周知している所ですが、わが国の場合機関を備えた外洋帆装船から直ちに動力船時代に入った歴史的背景に加え、海事関係法会は営業行為を目的とした商船、漁船その他船舶の出現に合わせて順次必要法令が制定され、法制定のそれぞれの時点においては帆船に対して特に配慮する必要も無いまま動力船を主軸とした現在の関係法令が実施されているのが実情であります。

一方において近年プレジャーボート即ち外洋ヨット及びモーターボートが激増した結果、小型船舶関係の免許改正が行なわれたものですが、いわば動力船であるパワーボートと帆船であるヨットを混交し同じ枠の中に含めてある所に基本的な不合理が生じているものであり、帆船としての特質を現行法に導入する必要性を痛感します。

2. 外洋帆走艇の特性について

外洋帆走艇は帆船ではありますが、さらに次の様な従来の帆船とも異なる面も併せ備えています。

- (1) 外洋帆走艇は国際的な海洋スポーツであり、今後ますます各国間の交流が盛んとなり、レースはすべて国際ルールにより画一化されている。
- (2) 競技艇は艇長を中心として総合的に一体となり、それぞれの持場を守り技量を競い運航に従事しているが、乗組員は報酬を受けていないので船員ではない。
- (3) 動力船はもっぱら機械力により航行しているため陸岸からの距離が、その船の航行区域を定める上に重要であるが、これに反して帆船ではもっぱら気象海象の有効な利用によって航行しているため、洋上における機関の故障は帆走艇の安危に直接関係はなく、しかも過去の遭難事例は、ほとんど平水又は沿海区域で発生しております。

この様な事実にかんがみれば、陸岸からはむしろ離れた方が船の安全が保たれるものであり、他の一般船舶と全く趣きを異にしているものであり、安全の見地からみて平水と沿海各区域の格差は明らかであります。近海区域に遠の格差は無いもの

と思われます。

- (4) 一般船舶では船の大きさに応じて、人命財産を搭載しかつ営業行為を行っており、航行区域と船の大きさに応じて職員の資格を与えることは妥当であります。外洋帆走艇の場合は不特定多数の人命財産を搭載しないのが実態であり、従って帆走艇の大きさによる船舶職員としての職務内容には大巾な格差は認められません。

3. 乗船履歴の必要性

海技免許の資格は小型船舶関係を除き、すべて乗船履歴が受験資格の条件となっておりますが、特に外洋帆走艇、艇長資格を定めるためには、帆走艇の乗船履歴は極めて重要な要素であります。

しかしながら、現行法ではプレジャー用船舶の乗組員は船員法にいう船員ではないため乗船履歴の実証は不可能であり、従って帆走艇に特に必要である帆走艇の経歴が現行法上生かされておられません。

まして総トン数20トン以上の外洋帆走艇の法定職員は、ヨット乗りの経験者からは免許取得の途が全く塞がれている事実は当協会の有り方に重大なる問題を投げかけているものであります。

当協会の記録その他なんらかの方法で、帆走艇による乗船履歴を承認してもらえようになりたいと考えます。

4. 一級小型船舶操縦士免許について

(1) 法改正時の経過措置

法改正以前に既に外洋帆走艇の船長として運航に従事していた会員も、「業として運航に従事していない」などの理由で法改正時点の優遇措置が講ぜられておりません。このため長年船主、艇長の実績のある者でも現在全く新人として国家試験に応じなければなりません。

(2) 職員養成施設

第1種船舶職員養成施設は省合に定められてあるが、1級免許のための施設は未だに開設されておらず、また近く開設されたとしても、改正以前の経歴者は社会的にも多忙な職につき、定められた時間数の講義を受けることは事実至難なことです。

(3) 国家試験

このため職員養成施設に入ることなく直接国家試験を受けるとしても試験で要求されている学課及び実技の内容が極めて高く、これに合格することは至難であります。ことに実技試験に用いられるテスト用の船は15トン以上の動力船であるため、外洋帆走艇の安全を図るために免許を必要とする会員の立場から見た場合、むしろ帆走艇による実技試験の方が適当であると思われます。

5. 小型船舶操縦士免許の限定措置について

小型船舶操縦士の免許は帆船と動力船と両種類のものに共用できる巾広い免許であると解せられますが、むしろ、その試験内容からみて、帆船のことを考えないで作られた免許と見るべきであり、外洋帆走艇の安全運航に適合しない要因が、多分に含まれています。

外洋帆走艇の補助機関は出入港時並びに洋上では無線通信機、航海灯などの電源補充のみに運転されるものであり、しかもその補助機関は10馬力程度のものであります。従ってこれらの免許は外洋帆走艇の実情に合う試験内容とし、また実技試験は帆走艇を用いて操船技術を実施するなどの具体的な試験方法により、免許は帆走艇の運航に限ることとする等の措置を講じてもらいたいと考えます。

6. 積量測度規程について

船の長さ20メートル未満の船舶の積量測度はこの規程により、上甲板下の積量は次式が用いられている。

長さL×巾B×深さD×係数0.62

ここにいう係数は油槽船、貨物船、漁船などあらゆる種類の肥瘦係数の平均値であります、ヨット自身の平均的係数値は0.4程度と思われます。

従って20トンを超えていた帆走艇の実際の総トン数は20トンに満たないという結果になります。

7. 総トン数20トン以上の外洋帆走艇の問題点

- (1) 会員によるヨット経歴が認められないので、法定職員はヨットについてなんら知識経験のない免

許者を他から導入しなければならない。

- (2) 機関は小馬力で且つ洋上では使用しないのにヨット経歴のない職業的機関士を雇い入れなければならない。

- (3) 外洋帆走艇の備えている無線通信機はSSBの2メガ帯程度のものであるが、遠洋区域を航行する場合甲種船舶通信士が義務づけられている。

第3種の従業制限の漁船でも丙種船舶通信士をその資格として定めてある。この実態と比較して、外洋帆走艇の実情に全く適合しない。

■関係官庁への働きかけ

上記の問題点につき、次のような諸点につき改正方を、関係先へ陳情中であります。

1. 帆船としての外洋帆走艇の定義を船舶職員法関係法令中に明記願いたい。
2. 一級小型船舶操縦士免許の内容が、外洋帆走艇の実態に適合し、船舶航行の安全が図れるよう改めて載きたい。
3. 総トン数20トン以上の外洋帆走艇で遠洋区域を航行するものの法定職員について、船長・一等航海士及び機関長・一等機関士の職員は一級小型船舶操縦士2名で足りるよう改めて載きたい。

通信長の職員は、甲種船舶通信士に代り、特殊無線技師・無線電話甲、1名で足りるよう改めて載きたい。

船籍票と積量測度

船籍票

総トン数5トン以上20トン未満の小型船舶は都道府県知事の発行する船籍票を受有しなければ船舶を航行の用に供してはならない。小型船舶の船籍及び積量の測度に関する政令で、この様に規定されている。

この船籍票交付申請の過程で、船舶所有者は、船の長さ、巾及び深さ等(△印)を検査してもらってから下記事項を記載した船籍票を受けることとなる。

- △1 船舶の種類(汽船帆船の別)
- 2 船名
- 3 船籍港
- △4 船舶の長さ、巾及び深さ
- △5 総トン数及び純トン数
- △6 機関を有するものは、その種類
- 7 所有者の氏名又は名称及び住所
- 8 進水の年月

積量の測度

船の長さが20メートル未満の船舶は簡易船舶積量測度規程によって船の積量の出し方が定められているが、要点だけを紹介する。

1. 船の長さ(L) 上甲板梁上において、船首材の前面より船尾材の後面に至る水平距離

2. 船の巾(B) 船体最広部において、肋骨の外側から外側に至る水平距離
3. 船の深さ(D) 船の長さの中央において竜骨の上面より上甲板梁の舷側における上面に至る垂直距離

上甲板下容積の算式(1)

$$L \times B \times D \times \frac{0.55}{0.62} \left(\frac{\text{木船}}{\text{その他}} \right) \times 0.353 = \text{トン数 (1)の}$$

他上甲板上蔽囲された場所(2)、附加物の容積(3)これらの和が総トン数となる。(1)+(2)+(3)=総トン数。

外洋帆走艇に関連のある法規中の重要数値

積量測度規程による長さ、トン数が定まると、これを基準として船舶安全法、船舶職員法その他の法令の適用の区分がなされている。

1. 総トン数
 - 5トン未満 船籍票不要、推進機関を有しない帆船は職員法除外(法附則15)
 - 5～20トン 船籍票が必要
 - 20トン以上 船舶国籍書必要
2. 船の長さ
 - 12メートル未満 船舶安全法除外
 - 12メートル以上 " 適用
 - 20メートル未満 簡易積量測度規程で積量を算出する

(⇒11頁へ続く)

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

1459 楽波 (さざなみ) S オセアン22 6,650 ×
5,500×2,400×1,300 城章 (共同) 琵琶湖 艇名の
由来: われわれの所属する琵琶湖ヨットクラブの本拠地
にちなみ, 万葉集にでてくる近江, 志賀, 長等, 三井な
ど琵琶湖南西岸の地名にかかる“さざなみ”の(細波,
小波, 速, 佐々奈見, 楽波)の中から選んだもの。抱負:
艇名通り波を楽しむが, シビアーなレースも展開したい。
クルー: 長谷川和之, 吉本哲男, 小橋正, 大塚情光。

1626 MON PETIT (モンプチ) S N260
7,900×5,900×2,650×1,500 藤倉善之 佐島マリーナ
艇名の由来: シャンソンを愛しているのでそれからとり
ました。抱負: クルーを養成しながら少しずつレース経
験をつけたいと思います。クルー: 藤倉陽 (長男), 関英
夫 前艇サンタクルースのオーナーであった中元正助。

1670 RED BARON S エクメスポーツ 7,950
×5,900×2,650×1,500 木下隆一郎 (代表) 博多 (今
津港) 艇名の由来: 艇の色があざやかな赤であり, 3
名の協同オーナーの子供達の推薦により命名, 赤い男爵。
抱負: 数多くの艇に乗りかえたけれど, やはりあと10年
はレース中心にやろうと思います。1978年Qトン世界選
手権にはぜひ参加できるよう腕をみがきたい。クルー・
木下介二 (協同オーナー), 光安威尚 (協同オーナー),
木下哲郎, 森本義夫。NORCへの要望: 福岡県地方にゼ
ビ支部設立をお願いします。

1691 八潮 S オセアン25 7,490×8,800×2,550
×1,500 北野圭祐 蒲郡 抱負: レースは鳥羽レース参
加希望。レースだけでなく各地のNORCの方々との交流
も希望。クルー: 全員が競技スキーの選手, スキーメン
バーから自然発生したクルー。

1700 INDIGO S エクメスポーツ 8,000×5,900
×2,650×1,500 河崎勝一 西宮 艇名の由来: Indigo
は濃紺の意。深みのあるヨットライフを送りたい。抱負:
地道な着実な勝利。クルー: 皆さん真剣なタイプの方ば
かり(?)。とにかくウイスキー, 酒, ビール, ワイン,
それに食道楽の方ばかりなのでヨッパライ船。NORCへ
の要望: レース報告合計報告ばかりでなく, もっと色々
な情報を会員に流してほしい。たとえば, IORのMK II
は, 現況は, MK IIの内容は, 等々。

1716 MANTA S パサトールスポーツ 8,600 ×
6,450×3,040×1,650 谷伸明 福岡 (玄界) 艇名の
由来: えい的一种。抱負: 今まで小型艇に乗ってしまし
たが, 夢であったクルーザーに転向しました。クルーザ
ーの事は良く知りませんが, なんとか人並みに走れるよ

うになりたいと思っています。クルー: 確定していません
が, 学生時代の経験者でなく, ヨット好きの若者を乗
せたいと思っています。

1725 CARINO IV S スカンビ 8,970×7,000 ×
3,000×1,580 古川浩二 琵琶湖 艇名の由来: スペ
イン語のほほえみの意, 店の名前エビスヤとをかけて。抱
負: できることならノンビリと海へ出て乗ってみたい。
クルー: 水野雅夫, 小野善夫, ホマイ英夫。NORCへの
要望: 人間的なつながりを重視してやってほしい。

1730 MILLER SPECIAL S M&W32 9,900×
8,170×2,970×1,520 馬場匡 高松 艇名の由来: M
&W32の最新の設計図で, 特別入念に造りましたので。
クルー: 山根利勝, 本光男, 青柳省吾。

1734 ORION II S カバリア 9,760×7,320×2,
970×1,600 河合昭典 衣浦 艇名の由来: I世に続き
会社名より。抱負: 東海支部や各フリート全レースに出
場し, ドンジリを走りたい。

1735 桜工 S 8,550×6,400×3,050×1,650 小林
和茂 小網代 艇名の由来: 日大理工系ヨット部使用艇
ゆえ, 日大の校章の桜, 工学系の工をとり命名。抱負:
学生のヨットとして許す範囲レースに参加し, 練習の成
果を発揮したい。クルー: 日大理工系ヨット部OB及び
現役。

1736 CALYPSO S エクメスポーツ 7,900 ×
5,900×2,650×1,500 本間明和 館山 艇名の由来:
ギリシア神話よりカリプソの島に住む妖精の名。抱負:
全レースに出たい。クルー: 自衛隊員が交替で乗る。

1739 LEAF II S インペンサブル 9,000×7,300
×2,850×1,700 竹内長三郎 徳島 艇名の由来: 息子
の義典が考えたもので, 木の葉のごとく~~~~。I世 (オ
セアン25) が半年もたたないでIIになるのは, 息子に感
化されて親の方が夢中になってしまったため。抱負: 徳
島外洋帆走クラブのレースはもとより, 関西地区のNO
RCのレースに積極的に参加予定。また今秋は沖縄への
クルージングを計画中。クルー: シーマンライフの瀬川
洗城をはじめ, 山本隆三など徳島のヨット狂が乗る予定。
レースに優勝して時計をもらうのが目下の宿願。高い時
計代ではあるが……。NORCへの要望: 関西地域での外
洋レースが少なすぎると思う。徳島一室戸一潮の岬ー徳
島という本格的なレースをやりませんか。

1740 CHARLIE BROWN S BW30 8,960×7,100
×3,040×1,680 片岡安彦 グリークラブ 艇名の由
来: ファミリークルージングが目的。抱負: ファミリー
からレーサーへ。クルー: 片岡, 三紫両家族およびヨッ
ト部後輩。

1741 HANDSOME III S PION 8,990×7,100 ×
2,930×1,720 羽根史朗 (代表) 大崎 艇名の由来: オ
ーナーの容貌より。抱負: クルージングはもちろん, レ
ースにも参加し, 技術の向上, 人間性の向上をはかると共
に, 日本のヨット界に寄与したい。クルー: 佐々木茂 (協
同オーナー), 羽根源作 (協同オーナー), 根岸良廣, 鐘江

寛、大川恵樹。

1744 雪風 II S SCOTCH 8,900×6,900×2,900×1,650 齊藤昌邦 湘南港 艇名の由来:不沈の駆逐艦雪風号から名をとり、絶対沈まない速い船ということで命名。抱負:工世の時は事情があってレースに出場できなかったが雪風IIはNORCレースに大いに参加して活躍したい。クルー:柳沢一夫、田中桂吉、齊藤皓保、小野寺紘三郎、風間賢雄、柴田勝、二本頌二、深山伸一。

1747 RUN THROUGH III S ハサトーレ 8,550×6,400×3,050×1,650 松本明 関西ヨットクラブ クルー:スキッパー…諏訪植男、クルー…樹田隆、井上富夫、赤井一夫、内田政巳、氏家豊、以上JMPチーム。

1748 PETITE SUITE S 9,250×6,700×3,000×1,650 川島義之 島羽(的夫) 艇名の由来:ドビュッシーのピアノ曲より。クルー:森保彦、森通保、川島誠之、岡本太一、水野茂生、古池幸義、岩田和夫。

1748 双陵 II S ヤマハ30 8,970×7,000×3,000×1,580 駒井策郎 琵琶湖(柳ヶ崎) 艇名の由来:共同オーナーと同じ出身である京都府立医科大学の教養課程のあった地名より。抱負:海でのクルージングと琵琶湖でのレース。クルー:京都府立医大ヨット部出身が大部分。

1750 HOLLY BLUE III S スカンビ 8,970×7,000×3,000×1,580 梶野醇一 琵琶湖 艇名の由来:Hollyは日本語で「ひいらぎ」の意。私の経営する店の名。抱負:できる限りレースに出場し、精いっぱい早く走りたい。クルー:西山一郎、小良理基郎、井手忠。

1751 セルメイン S スカンビ 8,370×7,000×3,000×1,580 中村博通 下田 艇名の由来:モリエールの主人公の名。抱負:楽しいクルージング。レースにも参加したい。クルー:種村、古藤田、石井、高橋、星。

1755 NOMI S ヤマハ25 7,480×6,100×2,600×1,500 野村保 西宮 艇名の由来:(1)のみは古来より小さいものとして例えられるが、その性質は俊敏にして早く走りまた飛べるということ。(2)のみは飲みほすに通じ、大洋をのみほすという荘大な夢。抱負:できるだけ多くのレース、ランデブーに参加し、いろいろの海を経験して、いつか1トンくらいの艇で南太平洋の島々をゆっくり巡航してみたい。クルー:小生の親友、後輩等々小生の仕事関係以外の連中。

1756 FRANSISCA S ヤマハ30 9,000×7,000×3,000×1,580 五十嵐一郎 油壺 艇名の由来:オーナーの洗礼名「フランシスコ・ルカ」よりとる。抱負:レースに積極的に参加し腕をみがきたい。

1757 麻規 II S スカンビ 8,970×7,000×3,020×1,580 小田泰義 西宮 艇名の由来:長女の名。抱負:レースに積極的に参加し、勉強したい。その中からヨットライフを大いに楽しみたい。クルー:私の第2名とその友人で構成。

1758 CANOPUS S ノーリン34 10,260×8,150×3,380×1,880 大谷良治 関西ヨットクラブ 艇名の由来:神の名。クルー:森本信昭(スキッパー)、井元幹也。

1759 ST. APOLLONIA V S ビアンカ26プロト 8,400×6,400×2,600×1,500 三谷惇夫 西宮 艇名の由来:ギリシア神話の歯の神様。抱負:Qトンレースでの上位入賞を目標。クルー:大阪歯科大学ヨット部、及びOB。

1763 CARAVELLE S スカンビ 7,480×6,100×2,630×1,500 飯島文雄 シーボニア 艇名の由来:16世紀頃スペイン、ポルトガル、トルコなどで用いられた軽快な帆船の名。抱負:南太平洋の島々を巡ってみたい。クルー:全員学生時代の同級生で気心は知りつくしている。各自の性格はバラバラだがよくまとまる。

(⇒9頁より続く)

適正な資格者の乗組み等

昭和49年7月・員職第432号船員局長通達抜すい。
船舶の総トン数は、船舶職員乗組みの基礎となるものであるが、プレジャーボートについては、従来必ずしも総トン数が十分に確認されていない傾向にあったので、プレジャーボートの輸入業者、製造業者又は販売業者等に対しては、当該ボートの総トン数を所有者又は使用者が容易に判断できるように、その総トン数(特に、5トン未満であるか5トン以上であるか)を明示するステッカーを船体にはる等適切な措置を講ずるよう指導すること。

小型船に対する船舶職員法の全面適用

これまでは、モーターボートの一人乗りの場合等総トン数5トン未満の旅客運送の用に供しない小型船には、船舶職員法の適用がありませんでしたが、このたび(昭和49年5月26日)の改正により、これらの小型船にも船舶職員法が適用されることになり、免許受有

者の乗組みが義務づけられました。

この結果、船舶職員法が適用されない船舶は、「ろかいのみをもって運転する舟」、「推進機関を有しない総トン数5トン未満の帆船」、「被えいはしけ」等の一部の船舶に限られることになりました。

なお経過的に、総トン数5トン未満の旅客運送の用に供しない小型船については、昭和50年11月25日までは免許受有者の乗組みの義務が猶予されています。

(改正船舶職員法の概要・運輸省船員局より)

あとがき

75年太平洋横断ヨットレースを契機とし当事務局では、運輸省との連絡、接渉などが頻繁となり、そのさい検査測度課、船舶職員課並びに海上保安庁から異口同音に船籍票を受有するように、即ち積量測度が現行法の基礎であるという話が出ているので、長さ20メートル以下の小型船舶の測度のもつ意義について関係文章を集めました。早急に各艇が船籍票を持たれるようお願いします。

(文責任者 事務局 山口久次)

1975年全日本レベルレースウィーク



3/4トナー優勝天城II (1383)



1/2トナー優勝Emily II



1/4トナー優勝SUN BIRD III

1975年の全日本レベルレースウィークは、9月5日開会式を行い、 $\frac{3}{4}$ トナー9； $\frac{1}{2}$ トナー20； $\frac{1}{4}$ トナー21と合計50艇が参加し、相模湾上に連日熱戦を繰りひろげた。

$\frac{3}{4}$ トナーでは、1位-2位-1位-2位の天城IIがトータル40.5点で優勝、3位-DNS-3位-3のMAUPITIが32.5点で2位、Plumeria IIIが26 $\frac{3}{4}$ 点で3位となった。

$\frac{1}{2}$ トナーでは、1位-1位-2位-2位-2位のEmily IIがトータル126点で優勝、2位は122 $\frac{3}{4}$ 点のADRIANA OSSO、3位は116.5点のJINVIであった。

$\frac{1}{4}$ トナーでは、2位-1位-1位-2位-1位のSUNBIRD IIIがトータル135.5点で優勝、2位は120 $\frac{3}{4}$ 点のESMERALDA、3位は116.5点のKO-TERUTERUであった。



1/4トナー2位ESMERALDAのフィニッシュ

写真提供 舵社

クラス	セーラー番号	艇名	TYPE	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		トータル	
				順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	合計点	順位
1/4	1660	千勝V	KQ-24	21	1	DNS	1	16	12	20	2	8	21	37	17
"	1724	ZOKU-WILD ZOO	VELA-24	18	4	18	4	12	20	19	3	20	3	34	18
"	1726	BUN-BUN II	N-260p	14	8	17	5	18	8	18	4	17	71/2	32 1/2	19
"	1600	SAVAGE	BIA-26	16	6	10	12	DNF	2	DNS	1	DNS	11/2	22 1/2	20
"	1608	白砂IV	REV	19	3	19	3	DNF	2	17	5	18	6	19	21

1975年度全日本レベルレースウィーク成績表

帆走委員長 松田菊雄

クラス	セー ル 番 号	艇 名	TYPE	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		トータル	
				順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	合計点	順位
3/4	1383	天城 II	WATA33 ?	1	9 1/4	2	8	1	18 2/4	2	12			40 1/2	1
"	1465	MAUPITI	N-320	3	7	DNS	1	3	14	3	10 1/2			32 1/2	2
"	1257	PLUMERIA III	SEV-32	2	8	1	9 1/4	6	8	DNS	1 1/2			26 3/4	3
"	1403	VOLANS II	SEV-32	9	1	DNS	1	5	10	1	13 3/4			23 3/4	4
"	1592	CRAZY RAFT	OKR	4	6	4	6	9	2	4	9			23	5
"	1254	高麗	PON-10	7	3	DNS	1	2	16	DSQ	0			20	6
"	1376	MARTHA	BW-33	6	4	DNS	1	4	12	DNS	1 1/2			18 1/2	7
"	1300	TOSHI III	BW-33	5	5	5	5	7	6	DNS	1 1/2			17 1/2	8
"	1088	INDEPENDENCE	TODA32	8	2	3	7	8	4	DNS	1 1/2			14 1/2	9
1/2	1623	EMILY-II	NOL-30	1	20 1/4	1	20 1/4	2	38	2	19	2	28 1/2	126	1
"	1701	ADRIANA OSSO	IMPE-30	2	19	2	19	4	34	1	20 1/4	1	30 1/2	122 3/4	2
"	1624	JIN VI	PSRS	6	15	3	18	1	40	5	16	3	27	116 1/2	3
"	1311	TACHYON	MUL-30 ?	5	16	4	17	12	18	3	18	7	21	90	4
"	1699	CRAZY BLUE-C	BW-30	3	18	8	13	5	32	6	15	14	10 1/2	88 1/2	5
"	1730	MILLER SPECIAL	MW-32s	11	10	12	9	7	28	10	11	6	22 1/2	80 1/2	6
"	1559	MOHRAN IV	NOL-30	8	13	6	15	11	20	13	8	5	24	80	7
"	1221	竜飛 II	SS-30	9	12	DNS	1	3	36	15	6	9	18	73	8
"	1638	侍 II	PSRS	17	4	11	10	10	22	4	17	8	19 1/2	72 1/2	9
"	1718	SPIRIT OF BARON	IMPE-30	12	9	5	16	DNF	2	9	12	4	25 1/2	64 1/2	10
"	1448	CIMA III	BLD-30	10	11	10	11	14	14	12	9	10	16 1/2	61 1/2	11
"	1350	せらび II	SS-30	7	14	7	14	6	30	DNS	1	DNS	1 1/2	60 1/2	12
"	1707	GUERRILLA	PSRS	18	3	14	7	9	24	8	13	13	12	59	13
"	1460	SEA-STY	PIO	13	8	DNS	1	8	26	11	10	12	13 1/2	58 1/2	14
"	1702	PUSSY CATS III	NOL-30	14	7	13	8	13	16	14	7	15	9	47	15
"	1400	NIMBUS	SS-30	4	17	9	12	17	8	DNS	1	DNS	1 1/2	39 1/2	16
"	1611	NEPTUNE X	DUF-30	DNF	1	16	5	DNS	2	7	14	11	15	37	17
"	1371	WANDERER III	OKR	16	5	15	6	15	12	16	5	16	7 1/2	35 1/2	18
"	1672	GORGON	NOL-30	DNF	1	DNS	1	16	10	DNS	1	DNS	1 1/2	14 1/2	19
"	1602	EARLY BIRD III	PSR	15	6	DNS	1	DNF	2	DNS	1	DNS	1 1/2	11 1/2	20
1/4	1652	SUNBIRD III	FAR-727	2	20	1	21 1/4	1	42 2/4	2	20	1	31 3/4	135 1/2	1
"	1752	ESMERALDA	N-EC	1	21 1/4	2	20	3	38	3	19	7	22 1/2	120 3/4	2
"	1764	KO-TERU TERU	KIHA25p	8	14	5	17	2	40	5	17	3	28 1/2	116 1/2	3
"	1671	DJANGO	N-ECS	3	19	3	19	4	36	1	21 1/4	10	18	113 1/4	4
"	1769	CHA CHA	N-ECS	4	18	4	18	5	34	4	18	15	10 1/2	98 1/2	5
"	1488	WANPAKU	ECS	7	15	9	13	10	24	9	13	2	30	95	6
"	1773	TRACER	N-ECS	6	16	6	16	6	32	6	16	13	13 1/2	93 1/2	7
"	1542	ORIENTAL WIND	OCE-25p	5	17	DSQ	0	8	28	10	12	5	25 1/2	82 1/2	8
"	1469	AIA	ECS	12	10	7	15	9	26	7	15	12	15	81	9
"	1556	赤城	CC-24	9	13	11	11	7	30	16	6	11	16 1/2	76 1/2	10
"	1669	CHOU-CHOU	N-260	10	12	13	9	11	22	14	8	9	19 1/2	70 1/2	11
"	1561	HATENA	MOO	11	11	12	10	15	14	15	7	6	24	66	12
"	1443	LOTUS Jr.	OCE-22p	13	9	8	14	14	16	13	9	19	4 1/2	52 1/2	13
"	1386	八丈 II	ECS	17	5	14	8	13	18	11	11	16	9	51	14
"	1565	MOJA-MOJA	KQ-224p	20	2	16	6	DNS	2	8	14	4	27	51	14
"	1554	PASSAT	BW-25p	15	7	15	7	17	10	12	10	14	12	46	16

第2回三宅レース

三宅レース, スタート



ハーフトン勢圧勝

竜飛II 総合優勝 JIN VI 総合2位
ADRIANA OSSO 総合3位

◎三宅島レース優勝雑記◎

「竜飛II」スキッパー 佐藤良

鳥羽に続いて、またも三宅で総合優勝である。ゴールしてクルーの誰一人として歓声をあげなかった。それまでのEMILY-II・JIN VIとの数時間に及ぶ死闘に疲れ果てていたのだろうか、いや、この勝利の持つ

本部主催の第2回三宅島レースが9月13日にレベルレースウィーク 200連レースを兼ね開催された。エントリーは42艇、内1/4トナー9、1/2トナー20艇がレベルレース参加艇であった。

サタドー岬を13日21時10分にトップで回航したCONTESSA VIがファーストフィニッシュし、クラス1位、総合7位となった。

CONTESSAに続いて、なんと1/2トナーADRIANA OSSOが22時30分、Fuji IIが23時15分、竜飛IIが23時42分、Maupitiが23時45分に回航し、前半早くも1/2トナーが優位に立ち、CONTESSAを除き修正タイムの1位から11位を独占する結果になった。

総合優勝は竜飛II、同2位JIN VI、同3位ADRIANA OSSOと1/2トナー勢の圧勝に終わった。

意味をかみしめ、ここまでの遠く苦しかった道のりをたどり、そして来たるべきあの神子元レースに思いをはせていたに違いない。

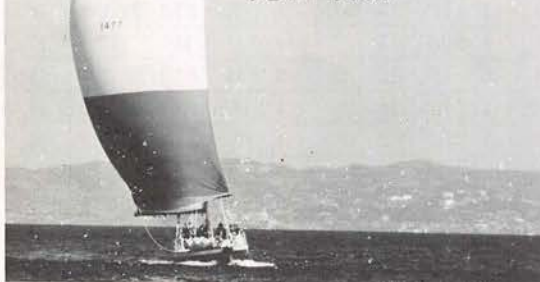
去年の三宅。DABOHAZE III・天城IIなどの4連をすぐ前方に見ながらゴールし、優勝かと思った時のあのコミッティの言葉「たしか少し前に“せらび”とかいう1/2トンが入っていたよ」。それ以来、勝てそうで勝てない。二位や三位には何度かあったが、常にS S30艦隊の他艇、せらびII・NIMBUSの大活躍の前にじっと歯をくいしばりながら今年の鳥羽を迎えた。そして、石廊沖での突然の風のフレ、北の上りになってしまった。南へぐっと突出していたわが艇は岸集団と風位で15マイルの差、勝てるはずもない。岩瀬オーナーと私はバースへ入り込んでしまった。

そして三宅、深夜0時頃起きてみると、三宅を新島と誤認し、はるかに落としてしまったとのクルーの弁。サタドー灯台に向け2時間の逆潮流レグが残ってしまった。こりゃあ勝てるはずがない。ところがこれも勝ってしまった。

ますます、ヨットレースの持つとらえようもないこの深さに惹かれてしまう。そして、ヨットレースなるものをやってきて本当によかったと思っている。

第8回八丈島レース

CONTESSA VI
完全優勝



N O R C 1975年度第8回八丈島レース成績表

スタート 10月9日10:00 帆走委員長 渡辺卓保

クラス順位	セーラー番号	艇名	TYPE	石積鼻回航	フィニッシュ	着順	所要時間	TCF	修正時間	総合順位
I~III ①	1477	CONTESSA VI	ERC-46	10 ^h 07 ^m 10 ^s	11 ^h 03 ^m 22 ^s 47	1	41 ^h 22 ^m 47 ^s	0.8600	35 ^h 35 ^m 11 ^s	①
②	1122	ALBIREO II	TAKE42of	10-09-00	11-10-21-11	2	48-21-11	0.8397	40-36-07	②
3	1207	FUJI	SS-38	10-08-2'	11-20-12-07	3	58-12-07	0.7854	45-42-42	4
4	1270	わだつみ	SS-38	10-09-33	11-21-22-15	4	59-22-15	0.7825	46-27-27	6
IV ①	1465	MAUPITI	N-32	10-10-32	11-21-52-00	5	59-52-00	0.7530	45-04-46	③
②	1300	TOSHI III	BW-33	10-09-45	11-23-03-52	6	61-03-52	0.7540	46-02-33	5
3	1277	STAYER III	BW-33	10-09-37	12-00-31-15	7	62-31-15	0.7519	47-00-33	7
4	1376	MARTHA	BW-33	10-14-30	12-04-46-43	8	66-46-43	0.7499	50-04-38	8
5	1403	VOLANS II	SEV-32	10-12-20	12-04-59-00	9	66-59-00	0.7550	50-34-20	9
	610	飛車角 II	WATA33of	10-13-00	DNF		—			

N O C R 1975年度第2回三宅島レース成績表

スタート時刻 10:15

帆走委員長 福吉信雄

クラス順位	セーラー番号	艇名	TYPE	サタドー卿 回数	フィニアシム タイム	着順	所要時間	TCF	修正時間(秒)	総合 順位
I ~ III ①	1477	CONTESSA VI	ERC-46	13 th -2110	14 th -1524-15	1	29 ^h 09 ^m 15 ^s	0.8600	90261	7
②	1270	わだつみ	SS-38	14-1140	14-2031-00	5	34-16-00	0.7825	96529	20
3	1207	FUJI II	SS-38	13-2315	14-2046-34	11	34-31-34	0.7854	97620	21
4	670	ROCINANTE III	STPH-47	14-0056	14-2340-37	22	37-25-37	0.8362	112667	33
IV ①	1383	天城II	WATA33of	14-0015	14-2023-50	3	34-08-50	0.7550	92812	12
②	610	飛車角 II	WATA33of	14-0215	14-2037-20	10	34-22-20	0.7525	93114	13
③	1254	高麗	PON-10	14-0145	14-2036-06	9	34-21-06	0.7530	93120	14
④	1465	MAUPITI	N-320	13-2345	14-2046-51	12	34-31-51	0.7530	93606	15
5	1555	TILDE II	N-320	14-0128	14-2048-40	13	34-33-40	0.7550	93937	16
6	1376	MARTHA	BW-33	14-0045	14-2107-52	16	34-52-52	0.7499	94166	17
7	1071	JUNE BRIDE II	PON-10	14-0405	14-2110-17	17	34-55-17	0.7530	94664	18
8	1403	VOLANS II	SEV-32	14-0105	14-2114-23	20	34-59-23	0.7550	95102	19
9	1257	PLUMERIA III	SEV-32	14-0500	15-0010-27	23	37-55-27	0.7499	102381	25
10	1300	TOSHI III	BW-33	14-0440	15-0114-47	26	38-59-47	0.7540	105851	29
11	1088	INDEPENDENCE	TODA32of	14-0130	15-0136-31	28	39-21-31	0.7540	106835	31
V ①	1221	竜飛 II	SS-30	13-2342	14-2031-05	6	34-16-05	0.7226	89143	①
②	1624	JIN VI	PSRS	14-0107	14-2022-22	2	34-07-22	0.7258	89158	②
③	1701	ADRIANA OSSO	IMPE-30	13-2230	14-2033-29	7	34-18-29	0.7237	89383	③
④	1699	CRAZY BLUE-C	BW-30	14-0015	14-2034-30	8	34-19-30	0.7237	89427	4
⑤	1623	EMILY-II	NOL-30	14-0021	14-2030-25	4	34-15-25	0.7258	89509	5
⑥	1350	せらび II	SS-30	14-0245	14-2054-02	14	34-39-02	0.7226	90138	6
7	1730	MILLER SPECIAL	MW-32S	14-0044	14-2100-30	15	34-45-30	0.7248	90694	8
8	1707	GUERRILLA	PSRS	14-0150	14-2113-07	19	34-58-07	0.7237	91104	9
9	1460	SEA-STY	PIO	14-0145	14-2111-00	18	34-56-00	0.7248	91150	10
10	1638	侍 II	PSRS	14-0130	14-2117-15	21	35-02-15	0.7258	91548	11
11	1559	MOHRAN IV	NOL-30	14-0015	15-0011-08	24	37-56-08	0.7237	98834	22
12	1311	TACHYON	MUL30of	14-1045	15-0114-04	25	38-59-04	0.7215	101258	23
13	1702	PUSSY CATS III	NOL-30	14-0030	15-0116-58	27	39-01-38	0.7258	101973	24
14	1371	WANDERER II	OKR	14-1130	15-0254-53	32	40-39-53	0.7005	102548	26
15	1448	CIMA III	BLD-30	14-0130	15-0212-16	29	39-57-16	0.7237	104094	27
16	1592	CRAZY RAFT	OKR		15-0220-35	30	40-05-35	0.7280	105075	28
17	1567	梓	CHC-T/2	14-0210	15-0237-34	31	40-22-34	0.7290	105963	30
18	1672	GORGON	NOL-30	14-0130	15-0335-34	33	41-20-34	0.7183	106907	32
19	1400	NIMBUS	SS-30		15-1220-28	34	50-05-28	0.7258	130882	34

DNF: 裕明III, MASTEYNALII, HIPPO, EARLY BIRD III, SPIRIT OF BARON, FRANSISCA.

中戸将治理事急逝



去る8月12日、中戸将治理事は杏雲堂病院にて入院加療中のところ、臓臓ガンにて急逝されました。

つい昨年の神子元レースのコミッティを元気に務められていたのに、一同急な訃報に驚いた次第です。

中戸理事は、FRPクルーザー国産第一号“かまくら”のオーナーで、40年前後のレースでの御活躍ぶりは御存知のとおりです。協会においては、長年総務担当理事として活躍され、昨年より法政委員会担当として、船舶安全法・職員法等、山積した難問と取り組まれており、NORCとしても掛け替のない方を失い残念です。

中戸理事(K.K.ジュビリー社長)は42才の働き盛りであり、近くワントナーかまくらII新造を実行に移されることを楽しそうに語られていた様子が目に浮び、今だになくなられたことが信じられない気持です。

中戸理事の御冥福を心から祈りたいと思います。

第16回鳥羽パールレース

渡辺修治

1. レースの概況

スタート当日の8月8日は暦の上では立秋である。天気図によると、北海道の東海上に低気圧があり、そこから南西にのびる寒冷前線が八丈島附近を通して九州南海面に達し、その前線を真中にして、小笠原高気圧とシベリア高気圧が「おしくまんじゅう」をしているかっこうであった。シベリア高気圧は優勢なもので、5500mの高空では零下18℃の寒気団であるため、日本列島の天候は北海道から九州まで不安定で、にわか雨や雷雨が起きやすいと予報されていた。



参加申し込み艇は122隻あったが、DNSが16隻でて、106隻が10:00ヨセマ灯浮標附近のスタートラインをきった。(DNSの内、クラスVの“TIKI III”はスタート直前の接触事故のため航行不能と判断しリタイアした。) レース途中でDNFが7隻でたので完走艇は99隻となった。参加艇数のクラス別の内訳を昭和48年、49年とくらべると次の通りである。

クラス	50年	49年	48年
I ~ II	2	4	3
III	4	6	10
IV	14	14	21
V	33	26	13
VI	33	31	25
NORCクラス	13	12	13
計	99	93	85

年々参加艇数は着実に増えてきてはいるが、クラスIII(ワントナー)が減って、かわりにクラスV(ハーフトナー)、クラスVI(Qトナー)が増えてきていることがわかる。鳥羽レースがNORCの東西組織を通じて最も人気のあるレースであることから見て、参加艇99隻の内、ハーフトンのクラスVとQトンのクラスVIとで66隻(Nクラス中に7隻入っているから73隻)入っていることは、NORCのホットレーサーの分布を示す数字として興味深い。

スタート時の風は風力3の北西風であったが、艇団

が伊良湖水道に近づくにつれ、風は強くなり、風力5の西風となった。全艇スピナーカーで快走し、15:00のロールコール時には、ほとんどが浜名湖の南海面に到達した。

御前崎まで60マイルの遠州灘のランニングは、一見単純に見えるが、コースのひき方で大差がでた様である。例えば、総合優勝の“竜飛II”とクラスVI 1位の“MAUPTI”の艇跡を見ると、“竜飛II”は舞坂沖まで90°のコースで行き、そこで沖にだし金洲を通っている。反対に“MAUPTI”は舞坂沖から御前崎に向けて岸につこんでいる。結果として、石廊崎S通過の時刻は“竜飛II”の8月9日01:10に対して“MAUPTI”は02:15とかなりの差がでている。

日没後も吹き続けていた西風は、夜半に艇団が石廊崎に近づくころ落ちて、東の微風から北東にふれまわった。昔から下田節にうたわれている「東はナライ(北東風)で、石廊崎は西よ、あいの下田は出しの風」の文句の通りとなった。

レースは下田沖でもう一つの山を迎えた。神子元島回航から大島までの上りコースのひき方で大きな相違がでてきたのである。例えばスリーQトナーで姉妹艇の“MAUPTI”と“TILDE”のコースを見ると、早くも01:00に石廊をかわした“TILDE”が、フィニッシュまでに12時間30分も要しているのに、石廊回航が02:15と遅れた“MAUPTI”が11時間後、“TILDE”より先にフィニッシュしている。この差は“MAUPTI”が神子元の南を通してそのまま大島西岸をめざしたのに、“TILDE”は神子元から爪木に突っこんだための遅れの様である。“竜飛II”も、クラスVI 1位となったQトナーの“美鳥”も神子元を大きく南に離して回り、利島をめざして成功している。8月9日の朝方、10~12M/S吹いていた相模湾の北東風も、昼近くにはおちてきて、三崎近くにとっついていった先行艇と、遅れをとって大島附近にいた艇の差をさらに大きくした。

8月9日10時半すぎ、予想通り“CONTESSA VI”がET24H37M18Sでファーストホームし、二番手はだいぶ遅れ“KAY SEVEN”がET26H51M15Sで入ってきた。以下続々とをびこんできて、21:30に99隻目がET35H29M37Sでフィニッシュし、レースは無事終了した。

2. レース成績

着順	クラス	艇名	デザイン	R(時)	ET(秒)	CT(秒)	総合順位	クラス順位
1	I	Contessa VI	ERC-46	36.0	88.638	76.229	11	I ~ III - ①
2	II	Kaysevu	小田, 木	32.2	96.675	79.998	18	
3	IV	Maup t i	N-320	24.8	97.934	74.234	4	IV - ①
4	III	Ryuo	GAMB-35	27.3	98.081	76.748	12	I ~ III - ②

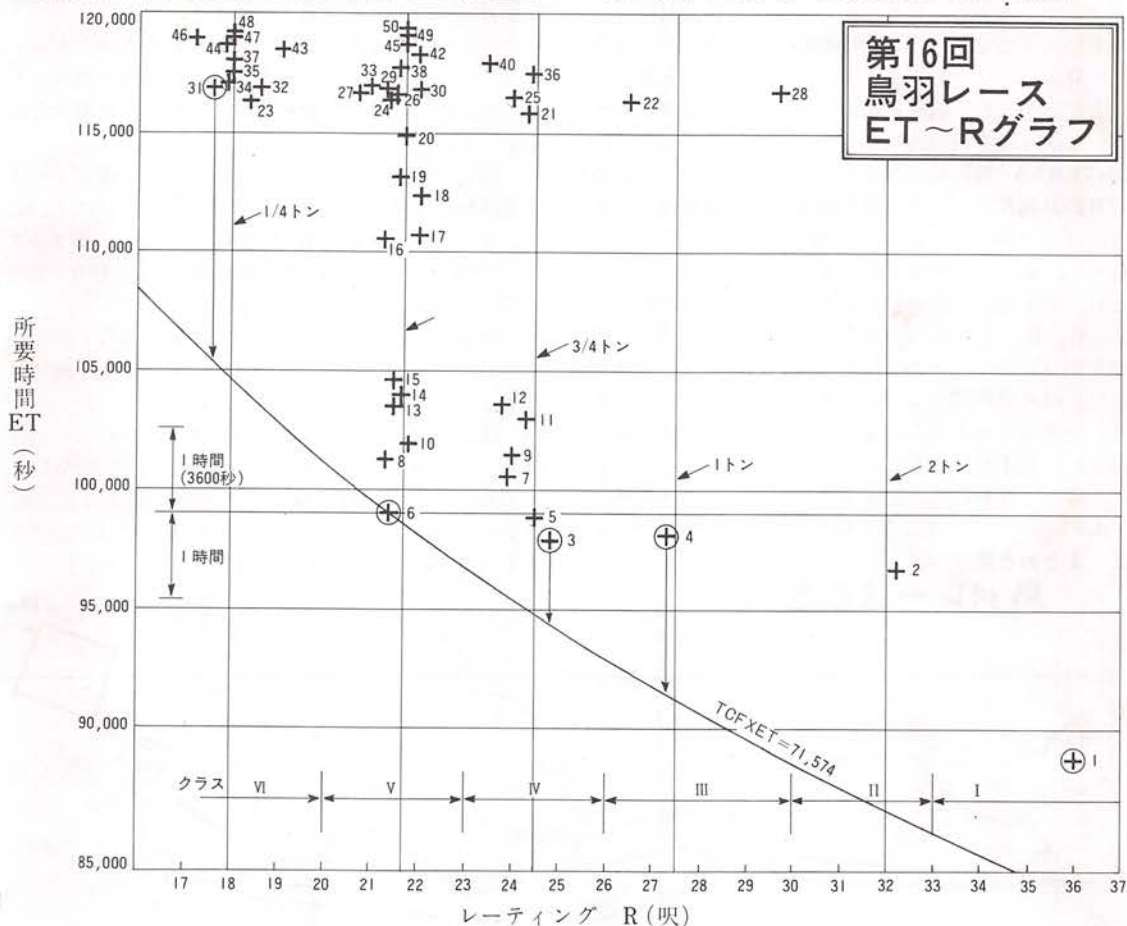
着順	クラス	艇 名	デザイン	R(呎)	ET(秒)	CT(秒)	総合順位	クラス順位
5	IV	Tilde	N-320	24.5	98,892	74,663	5	IV-③
6	V	龍飛 II	SS-30	21.4	99,050	71,574	1	V-①
7	IV	Cygnus II	BW-33	23.9	100,580	75,324	7	IV-③
8	V	VIN VI	PSR	21.3	101,233	73,475	2	V-②
9	IV	Martha	BW-33	24.0	101,443	76,072	10	IV-④
10	V	Miller Special	MW-32	21.8	101,858	74,041	3	V-③
11	IV	飛車角 II	渡辺, 木	24.3	102,911	77,441	13	
12	IV	風光 III	SK-31	23.8	103,556	77,449	14	
13	V	Crazy Blue C	BW-30	21.5	103,590	74,968	6	V-④
14	V	Sea-Sty	PION	21.6	103,980	75,364	8	V-⑤
15	V	Guerilla	PSR	21.5	104,590	75,691	9	V-⑥
16	V	Regina	PSR	21.3	110,477	79,709	16	
17	V	さら文	P-10	22.0	110,732	80,724	23	
18	V	Tachyon	MUL-30	22.0	112,292	81,861	30	
19	V	Adriana Osso	IMP-30	21.6	113,049	81,864	29	
20	V	Emily II	NOL-30	21.7	114,840	83,350	32	
21	IV	Daphne III	N-320	24.3	115,836	87,225	66	
22	III	Clarissa	NOL-34	26.5	116,276	90,091	80	
23	VI	Quarto	QUART	18.4	116,340	80,158	20	VI-④
24	V	Selabi II	SS-30	21.4	116,385	84,100	34	
25	IV	Dabohaze III	P-10	24.0	116,427	87,309	68	
26	V	侍 II	PSR	21.5	116,535	84,334	36	
27	V	桜工	PSR	20.7	116,600	83,369	33	
28	III	Saiki II	Black Soo	29.7	116,728	83,966	85	
29	V	Hippo	CHC T/2	21.3	116,814	84,281	52	
30	V	陽焰	村本	22.0	116,834	85,171	38	
31	VI	美鳥	OCE-22	17.6	116,860	79,406	15	VI-①
32	VI	Paraphrenian II	OCE-25	18.6	116,907	80,817	25	
33	V	Gorgon	NOL-30	21.0	116,927	83,989	47	
34	VI	Mercure II	OCE-25	17.9	117,073	79,973	17	VI-②
35	VI	Chou-Chou	N-260	17.9	117,136	80,016	19	VI-③
36	IV	Mimi	SS-34	24.4	117,527	88,613	77	
37	VI	Oriental Wind	OCE-25	18.0	117,547	80,434	22	VI-⑥
38	V	Pussy Cat III	NOL-30	21.4	117,783	85,110	37	
39	(N)	Akira		(36.1)	117,818	96,339	N-12	
40	IV	桃李	SK-31	23.5	117,819	87,716	69	
41	VI	Lotus Jr.	OCE-22	18.0	118,050	80,782	24	
42	V	Blue Duck	NOL-30	22.0	118,283	86,228	60	
43	VI	Rainbow	VELA-24	19.1	118,457	82,647	31	
44	VI	Sea Eagle	S. J. 24	17.9	118,749	81,117	26	
45	V	Tornado	AIK	21.7	118,818	86,238	61	
46	VI	Simplon III	BW-25	17.2	118,926	80,239	21	VI-⑤
47	VI	Suruga Jr.	ECM	18.0	118,952	81,398	27	
48	VI	Ariadone	OCE-25	18.0	119,070	81,479	28	
49	V	Early Bird III	PSR	21.7	119,204	86,518	62	
50	V	Nimbus	SS-30	21.7	119,384	86,649	64	

着順	クラス	艇 名	デザイン	R (呎)	E T (秒)	C T (秒)	総合順位	クラス順位
51	㊦	Aku Aku II		(16.8)	119,528	80,071	N-1	
52	㊦	Pandina II		(17.6)	119,646	81,299	N-3	
53	VI	Devla II	SK-25	18.5	119,691	82,598	40	
54	VI	Seliala III	N-260	19.1	119,717	83,442	44	
55	IV	Bellatrix	SK-31	23.0	119,794	88,599	75	
56	㊦	Adado	CHC T/2	(22.7)	119,923	88,311	N-10	
57	IV	Passat	BW-25	18.0	119,995	82,112	34	
58	㊦	Arcobaleno	CHC T/2	(21.5)	120,020	86,858	N-7	
59	IV	Leading Lady	YK-30	23.9	120,148	89,978	79	
60	IV	Independence	戸田, 木	24.4	120,195	90,627	81	
61	V	Run Through III	PSR	21.4	120,223	86,873	65	
62	㊦	海馬	PARK	(23.2)	120,245	89,185	N-11	
63	㊦	Puff	AIK	(20.0)	120,255	85,044	N-6	
64	VI	ここ一番	OCE-25	17.7	120,258	81,859	32	
65	VI	白砂 IV	REV	17.5	120,373	81,649	29	
66	V	Neptune X	DUF-30	21.1	120,474	86,656	63	
67	IV	Jun Bride	P-10	24.3	120,499	90,736	82	
68	VI	Savage	BIA-26	17.9	120,754	82,487	36	
69	V	Shark II	REV	17.5	120,994	82,070	33	
70	㊦	Amagi	渡辺, 木	(21.6)	121,010	87,708	N-9	
71	VI	Emanon	OCE-25	17.2	121,042	81,667	30	
72	VI	Sun Boy	OCE-25	17.7	121,105	82,436	35	
73	VI	St. Apollonia IV	BIA-26	19.4	121,217	84,912	56	
74	㊦	チャイカ III	SK-31	(21.1)	121,295	87,247	N-8	
75	IV	Panta Rhei	NZ-24	17.7	121,320	82,582	39	
76	V	雲柱丸	NOL-30	21.1	121,343	87,282	67	
77	V	Appaloosa	PION	21.3	121,608	88,267	73	
78	V	Narumi	DUF-30	21.6	121,622	88,151	72	
79	VI	Querida	OCE-25	18.6	121,645	84,093	48	
80	V	Celimene	NOL-30	21.3	121,703	88,332	74	
81	VI	Bun Bun II	N-260	18.1	121,936	83,574	45	
82	㊦	雷電	SP	(16.3)	122,046	81,050	N-2	
83	IV	Buckaroo	TQL	17.5	122,115	82,830	41	
84	V	以穂	SK-30	22.6	122,152	89,830	78	
85	V	Pamela	DUF-30	21.0	122,255	87,815	70	
86	VI	Aya II	KQ-24	18.0	122,326	83,707	46	
87	V	Mary Jane II	BW-30	21.0	122,558	88,033	71	
88	VI	千勝 V	KQ-24	18.0	122,902	84,101	50	
89	VI	Bifrost	REV	17.7	123,590	84,127	51	
90	III	Seafarer III		27.2	123,664	96,643	86	
91	VI	Golden Eagle	TQL	18.0	123,866	84,761	55	
92	㊦	てんとう虫	SAM	(17.4)	124,100	84,028	N-4	
93	VI	Lupa	ECM	17.7	124,485	84,736	54	
94	㊦	Umineko II	SP	(17.5)	125,197	84,921	N-5	
95	㊦	Don II	DUF-35	(26.2)	125,749	97,064	N-13	
96	VI	そよかぜ II	ECM	17.5	125,752	85,297	59	

着順	クラス	艇名	デザイン	R(呎)	ET(秒)	CT(秒)	総合順位	クラス順位
97	V	Kelonia III	CHC T/2	21.6	126,608	91,765	83	
98	V	Minx II		22.0	126,855	92,477	84	
99	VI	Dharma	BW-24		127,777	88,920	76	

レース成績を着順にならべて整理してみる。さらにこれをグラフにすると別図のようになる。グラフは横軸

がレーティングR(フィート)で、縦軸が所要時間ET(秒)となっており、各点の数字が着順である。



着順6は総合優勝の“龍飛II”でR=21.4フィートET=99050秒、修正時間CT=ET×TCF=71,574秒である。6を通してひかれていくカーブは、それぞれのレーティングRの艇が、“龍飛II”と同じETになるために必要な所要時間ETを示している。各クラス毎の1位の艇が“龍飛II”と総合で同位となるために、何秒早くフィニッシュしなければならないか、つまり“龍飛II”に何秒負けているかをカーブから読むと、

	艇名	ET(秒)	負けた秒
クラスI~III	CONTESSA	88638	5413 (1H30M13S)
クラスIV	MAUPTI	97934	3519 (0H58M29S)
クラスVI	美鳥	116860	11526 (3H12M6S)

となる。新鋭Qトンのホットセーラーの艇団、クラスVIで1位の“美鳥”でも3時間以上負けているのだ

から、“龍飛II”の走り方がいかに素晴らしかったかがわかる。

このグラフからわかることは、

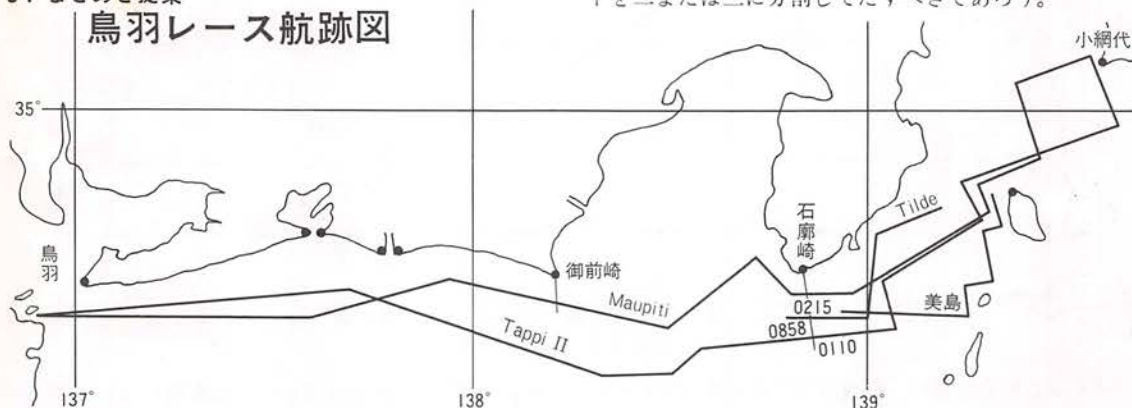
- (1) ハーフトンのトップグループ(6.8.10.13.14.15)とスリーQトンのトップグループ(3.5.7.9.11.12)は良い勝負をしているが、ハーフトンの方がやや走り勝っている。
- (2) Qトンのトップグループは、ハーフトンのトップグループに3時間の大差がついている。
- (3) ハーフトン、スリーQトンもセカンドグループになると大分遅れ、Qトンと一緒にフィニッシュしている。
- (4) ワントン以上の大型艇は、数が少なかったが、一般的にいて、今年の鳥羽レースはT.C.F. システムの下では、大型艇には物足りなかったが、Qト

ンにはかなり辛く、ハーフトン、スリーQトンにびつたりの海象であったといえる。

参考のために、昭和48年、49年のレースをふり返ってみると、48年のレースは、スタートからフィニッシュまで追手の吹き放しの豪快なレースで、“Rhapsody Vivace”の20H13M40Sのファーストホームを先頭に、ワントン、スリーQトンのトップグループが21~22時間代にフィニッシュした。総合優勝は24H10M54Sで29着に入ったQトンの“TRACER”で、2位以下はスリーQトン、ワントンが占め、ハーフトンはあまりパツとしなかった。昭和49年のレースは、風を探し、いろいろなが走る典型的微風のレースで、さすがの“C-ONTESSA VI”も、ファーストホームはしたもの、37H20M03Sを要した。総合優勝は40H50M12Sで8着に入ったハーフトンの“Tachyon”で、2、3位がQトン、4位スリーQトン、6、7、8位ハーフトンという調子で、小型艇に歩があった。当然の事ながら、T、C、F、システムの下では、昭和49年の様に時間のかかった微風レースでは小型艇が有利で、昭和48年の様に強風の時間の短いレースでは大型艇が有利である。今年のレースは、時間は中間にきたが、良い風に恵まれ、追手だけでなく上りがあったため、ハーフトンとQトンの外洋での帆走ポテンシャルの差（デザインポリシーの差）がでてきた様に思える。

3. まとめと提案

鳥羽レース航跡図



メール・エスプリ杯の由来

東海支部長 角田博

……「メール・エスプリとは何のこっちゃ」

という御質問に答えて……

このカップに彫られた文字は終生海を愛し、昨年74歳でなくなられた詩人丸山薫さんの書かれたものです。

もともと丸山さんにメール・エスプリなる散文があって、その枕の部分に私が出て参ります。面はゆいことですが、この題名を丸山さんからカップの名にいただき、13回のパールレースの帆走委員長をつとめた記念に寄贈させていただきました。

一度この言葉の意味を「海洋精神」ですかと伺った

第1回の鳥羽レースは、横浜スタート、鳥羽フィニッシュであったが、参加艇は4隻で、私は飯島さんの“さがみII”のクルーとして参加した。風の弱いレースで、爪木崎と田牛で潮待ちアンカーをしたり、丹羽さんの21フィート“CHITA”と抜きつ抜かれつ菅島水道でタッキングを繰り返したことをなつかしく思いおこす。今や参加申し込みは100隻を超え、鳥羽レースはNORCの最も人気のあるレースとなった。

今年のレースは帆走委員のお手伝いをさせてもらい、フィニッシュのマークボートと無線の通信を担当したが、下記の点に気づいたのでレース委員会に対する提案としたい。

- (イ) 50隻を超し、100隻近いフリートの一斉スタートは危険だし意味がないので、少なくともクラスI、II、III、IVとクラスV、VIの2艇団に分け（Nクラスはそれぞれの大きさに応じて各艇団に入れる）15分~30分の間かくを置いてスタートさせる。
- (ロ) 無線の使い方は、その目的を「安全確保」のために限定し、レース運び、レースの成績には全く無関係とする。
- (ハ) 総合順位は記録上は興味があるが、レースのawardとしてはデザインポリシーの違うクラスIの大型艇と、クラスVIのQトンが競うのはあまり意味がないので、オーバーオール優勝カップは、フリートを二または三に分割してだすべきであろう。

ら『いやそのような形而上のものでなく、訳すと「海洋の精気」ということでしょうか、海洋に充満していて、これを呼吸し、触れることのできる、海を海らしくしている活力に満ちた物質と考えて下さい。』という返事でした。

「では昔の人の考えた厚形質とか、エーテルのようなものですか」とききますと、「まあそういったものかも知れませんが、とにかく海洋にちゃんと存在するものです」といった禅の公案のような具合で、恐れをなして引きさがった記憶があります。

ともあれ皆さんは恐らく、そのメール・エスプリのただ中を走り、見事優勝されたわけですからおめでとくと申しあげます。