

# NO.62 だより

昭和51年 第20号

昭和51年11月15日発行

発行人  
総務委員会

東京都港区芝琴平町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



Q.-Ton-Cup 世界選手権レース 第2レース スタート

写真撮影・提供 山田敏夫

## 第54回理事会報告

I 日 時 昭和51年10月2日 15:00~18:15

II 場 所 東京都港区芝琴平町35番地

船舶振興会ビル会議室

III 出席理事 秋田博正 大儀見薰 清水栄太郎 山口久次 石原慎太郎 大谷正彦 鳴田武夫 周東英卿 名和幸夫 平松栄一 松田菊雄 横山晃 渡辺修治 岡村欽一 大矢隆 貴伝名一郎 野本謙作 松木哲 岩田行史 監事 平野喜美夫

IV 議 事

第1号議案 クオーター・トン世界選手権レースについて

秋田議長：1976年クオーター・トン世界選手権レースは、アメリカ・コーパスクリスティで行われたが、1978年には日本で開催されます。

このためN O R Cから3名の視察員：レース関係山田敏雄、計測関係歌田道教、レース運営の全般について松田菊雄の各委員が、今年のレースを視察して帰国された許りであります、松田理事から視察報告をして頂きます。

松田理事：1978年日本で開かれるクオーター・トン世界選手権レース準備のため、昨年はフランスに2名、本年はアメリカに3名委員を派遣した。来年はフィンランドで行われるが、InvitationとPRのため1名の派遣が予定されているが準備のための実質的な調査は本年で打ち切ります。

海外調査はフランス・アメリカにおける運営の相違点と日本の特殊事情を踏まえた上で具体的に如何に対処すべきかを調査のポイントとして行ってきました。

レース運びの実態は日本のレベル・レースと大同小異で運営面では自信を付けてきました。

開催国をアメリカとする事は3年前に決定したが開催地をコーパス・クリスティにするという決定は1975年6月であり大会の準備も比較的短期間で終っております。

アメリカにおける運営

組織は、レース、計測、International Jury、経理の部門が明確に分かれ夫々の部門が責任をもって処理されておりました。

レース・コミッティは昨年9月に編成されて諸準備が具体的に開始された。グリーン・ブックの修正は本年3月に発表されたが、ルール・ブックを現地が受取ったのは10月で其点色々と苦労があった由。

チャーター・ボート、宿舎はレース受け入れ側では重要な事であるが、チャーター艇は11隻アレンジされ宿舎については NOTICE OF RACE にホテル、モーテルの一覧表が掲載してあり、そのあとは各選手が独自で予約する様な方法をとっていた。

Measurement Committee 14名 Race Committee 30名であるがこの中には補助の役員も含まれている。主としてこれらの人々は現地ヨット・クラブのメンバーで処理されていた。

今回のレース海面は水深が5m程度であったので、Committee boatの準備が比較的容易であったが日本で行う場合には、日本の過去の実績を参考として万善の準備を進める積りでいる。

大会の期間中、レース艇の有時に備え、アメリカ・コーストガードから30ft程度のパトロール・ボート4隻及びヘリコプター2機が、委員長からの要請があれば直ちに出動出来得る態勢がとられていた。日本で行う場合もこの様な態勢がとれるよう関係官庁に早目に事前連絡をとる様に致したい。

1978年日本開催の参考のため各国の参加選手を対象に昨年はフランスで、今年はアメリカでアンケート調査を実施してOwner、Crewの意向調査をしている。準備を進める上に参考にするがこれは一応の目安となるが、記載事項其儘は受止められない面もある。

詳しい報告書は近く提出する事として、以上で概要の視察報告とします。

このあと、全体経費の規模、International Juryの国籍別構成、等について各理事から活発な質問があった。

第2号議案 昭和52年度事業計画並びに予算案について

大儀見理事：議題に関する資料は事前に各位のお手元に送り検討して頂いている所ですが、名和理事を委員長とした財務小委員会が数次に亘る会議の後まとめたものであり、詳細については名和理事から説明をお願いします。

名和理事：昭和52年度の予算案は配布資料の通りで予算案作成に当り次の点に留意したが、この席で十分検討して頂き、尚説明の不十分な点は予算案の計算書の中の具体的な数字で示して説明を補足して行きたいと思います。

名和理事：年会費を特別会員3,000円、正会員1,000円値上げする。一般物価の上昇はご存じの通りですが52年度の事業計画並びに予算を種々な角度から各専門委員長を含めて検討し極力切り詰められるものは切り詰めて試算した結果以上の様な会費値上げは止むを得ないという結論に至りました。

(この事は重要な事項なので今理事会の事前に各支部長を含めた拡大総務委員会を企画し通知状も出したが、各支部長が欠席但し駿河湾支部長は出席の意向を表明、この様な事情で拡大総務委員会は開催が不可能となりました。)

渡辺理事：前回値上げしたのは何時だったか。

名和理事：昭和49年、特別会員10,000円正会員3,000円夫々15,000円、5,000円と値上げした。従って3年目に値上げする事となる。

渡辺理事：会費はどの様な形で使われているか。

名和理事：レース関係の事業はレース収入で収支をとり、レース関係以外の事業は会費等によって賄われる。運輸省の外郭団体、公益法人としての事業も年々ウェートを増しており本部管理費・会報作製費等が支出面で大きな比率を示している。

貴伝名理事：現在日本のヨット界の事情から見て、関西から西へ行く程、支部交付金は増して頂きたい所だ。会費は値上り、交付金は半減では会員は納得してくれない。

名和理事：会費の値上り分は各支部にも還元されて、各支部の事業計画には支障を来たす事もなく、多少とも予備金の増と、試算された。

大矢理事：来年度は各フリート毎に未加盟のヨットマンを、N O R Cへ加盟させる事と前回の理事会で決っているが、会費増は会員増の障害となる。東海ではフリート毎に会員を増加する方向で進んでいるので、会費値上げは考え直してほしい。

周東理事：会費の値上げは月当りに直すと特別会員で250円、普通会員で85円弱の値上りであり、実質的には大きい金額ではないが、値上げに対する感覚的アレルギーは理解できる。この点については会報を毎月発行するということで支部会員を説得して欲しい。

大儀見理事：会報については本年度当初から重点的に取り上げ具体的に飯島副会長に編集委員長をお願いして理事会の方針通り前向きに而かも着々と実行している。

尚郵送料の値上に伴い現状ではコスト高になるので来年1月からは定期刊行物として毎月発行することとして準備を進めている。

渡辺理事：会報の内容についても、もっと充実したものとしたい。

大儀見理事：編集委員は目下意欲的に原稿集めに各自が当っているが、各支部からも原稿を送って頂き毎月15日が発行の目標だから締切は毎月30日、各支部で会員に通知事項があれば、この会報を利用すれば一石二鳥となる。

松木理事：会報は毎月定期的に発行される事が第1であり、これによってN O R C各支部の隅々までの情報が得られる様なものにしたい。

秋田議長：会報の編集には各委員は苦労されているが、会員全体のものであるから原稿提供には会員一人一人が協力し、会報の充実と併せ会費の値上げを認めてしまい。

周東理事：会報への執筆を会員以外の人に依頼した場合には謝礼を贈るのか。

大儀見理事：その様な場合には予算措置を講じて謝礼を出す。

名和理事：1978年クオーター・トン世界選手権、1977年トランパック・ハワイ東京レース、油壺ちびっ子カップ・レース各事業費の事業補助金を船舶振興

会へ申請について。

秋田議長：例年行っている船舶振興会の事業補助金申請のほかに、78年クオーター・トン及びハワイ東京レース等を別枠として、特別に申請する事は結構だがその見通しについて。

大儀見理事：近く書類を作り、国際的海洋レースの重要性を説明し援助して貰うよう準備を進めている。

名和理事：トナー協会への助成金は打切る。

松田理事：これを打切るとなると、組織上の支部としての位置付けについて検討する必要はないか。

大儀見理事：組織規程を作ったとき、外国の例なども参考にして地域的と艇種別の両面を検討して組織作りをした。トナー協会発足当初はこれを育成する意味で助成金を出したが、今や完全に一本立ちに成長したので、その意味で助成金は打ち切りたい。

名和理事：本部関東支部主催のレース参加会員に出していたレース参加賞は廃止する。

支部助成金は、関東支部を0、他支部は50%削減し新たに玄海支部には5万円を計上した。集結訓練費を廃止する。

大矢理事：堅実に計画をたててレースなどを実施し而かも赤字となった場合には補助されないか。

名和理事：その様なものは事業計画の段階で明示してほしい。

周東理事：本部レース関連事業については、例えばレース参加艇が予定隻数よりも減ったことによる赤字などは補てんする。

名和理事：江ノ島・清水レースについて、これを本部レース扱いとして収支を見直すと今年の場合70万円のプラスとなる。このレースは関東水域、駿河湾、清水に跨がるレースで、参加艇も関東が80%と思われる所以、レース・フリー等を考慮して是非25万円の協力金を納めて頂きたい。

岡村理事：計算的な問題ではない。江ノ島・清水レースは色々の意味も含めて支部全体の念願のレースである。これにより会員増、ヨットの普及・支部の会員の一体化にという諸々の意味が込められているので一切を支部に委せてほしい。レース・フリーについては、本部と支部に一部手違いがあったとしても地方に行く程、安くして多くの人に参加して貰いたい意識が強いことも十分了解して貰いたい。但し原案の上納金は了承した。

名和理事：レースに関連する事業の収支はレース関連事業でバランスさせるという見地から、計測料の手直しが必要と思うが。

鳴田理事：計測料は各支部の協力を得て2年前50%増とした許りである。

唯、期日間ぎわになって数値をやり直すケースが可成り多い、この結果コスト高となる。この点を十分整理して見たい。

大儀見理事：確かに現状では収支がアンバランスで

あるが、この儘の状態が続けば53年度には値上げも考慮せざるを得ない。

秋田議長：昭和52年度事業計画と予算案について原案通り賛同を求めたところ、出席理事の了承を得た。

### 第3号議案 各委員会報告

大谷理事：「三崎ヨット海岸局」は昨年9月から開局しN O R C会員の加入艇と交信しているが、会員外の艇をコミッティ艇として使用する場合には、レース艇とコミッティ艇との間の交信が出来ないので、コミッティとして協力して貰う艇はN O R Cの所属艇と解釈して取扱いたい。

ロケーター・ビーコン、これは航空機用ではあるが、事故のときこれを発信すると航空機が受信して呉れるので大変効果的のものである。大きさも値段もヨットに恰好があるので使用の可否について関係官庁に問合せ中である。

### 第4号議案 その他 艇長会議について

渡辺理事：現在、レースにおいて艇長会議が2回行われているが、帆走指示書も完備してきたので第1回艇長会議はカットしてはどうか。

周東理事：帆走指示書をエントリー受け付けの際に渡すなり後日郵送するなりして、現行の第1回艇長会議は原則的にカットする様に改め、必要なレースについてレース委員会で検討し決定する。

### 第5号議案 ヨット税について

神奈川県三浦市でこの10月1日から実施する事となったヨット税の経緯（P 6参照）について大儀見理事より説明があった。

石原理事：ヨットを法定外普通税の対象としていいのか、根本精神について事務局は研究しているか。

清水理事：三浦市が全国にさきがけて、ヨット税を徴収する準備を進めていた事は当初からよく知っていた。このため泊地対策委員会を強化し、シーボニア、諸磯、小網代、油壺各フリート毎の特殊事情をきき、これを纏め、ヨット税にたいする我々の姿勢について検討を重ねてきた。

## 昭和52年度予算案作成 に伴う問題点

1. 年会費を特別会員3000円、正会員1000円値上げしたい。
2. レース委事業費のうち、トランパック・ハワイー東京レースは別予算とする。
3. 1978年クオーター・トン世界選手権は別予算とする。
4. トナー協会への助成金は打ち切る。
5. 本部・関東支部レース委事業費のうち、レース・コミッティ一費の増額を認めたい。
6. レース委事業費のうち、レース参加賞（本部・関

この8月、9月に入り三浦市は自治省の内諾を得た段階で急に具体化が進み、さる9月23日課税対象者の我々個々の Owner にたいし説明会を開く旨の通知をN O R Cに寄した。

市側の通知状は説明会の前日に届いたもので、余りにも早急かつ一方的である。

事情は各フリート毎に違いその上課税対象のボートはモーター・ボート、ヨット、会員艇、非会員艇と夫々事情が異り尚解決すべき問題が山積されている。

来る10月14日には三浦市の担当官に東京まで来てもらい納税者側の我々の納得のいく説明をして貰うよう準備を進めている。

以上で各議案の審議を終えたので、議長は各議案にたいする了承を求めたところ、全員異議なく承認した。秋田議長は閉会を宣し18:15本理事会は終了した。

## 委員会報告

### 〈計測委員会〉

■昭和51年10月1日受付分以後、前号でお知らせした通り新らしいO R Cプログラムによる計測証書に切替を開始しました。

新フォーム変更に伴い、再度注意すべき点を解説しておきます。

#### (1) MARK-III Aの適用

該当艇の再計測の申込みがあれば、MARK-III Aが適用されます。

#### (2) 有効期間は1年間に変更

再三お知らせしている通り、計測証書発行後（本来は傾斜試験後）1年を過ぎると、その証書は失効します。該当艇は、再計測又は確認計測の申込をして下さい。レーティング上のバラメーターに変更がないと云うオーナーの判断で、確認計測が申請された場合でも、

東）を廃止したい。

7. 会報NORCだよりを定形物の月刊誌としたい。

8. 支部助成金は、関東支部を0、他支部は50%削減新規に玄海支部へ50(千)を計上したい。

9. 集結訓練費を廃止したい。

10. 船舶振興会の通常の事業補助金の申請を6,500(千)としたい。

11. 上記通常の事業補助金の申請の他に、

(1) 1978年クオーター・トン世界選手権事業費

(10月10日委員長実行予算案提出)

(2) 1977年トランパック・ハワイー東京レース事業費、3,860(千)

(3) 油壺ちびっこカップヨットレース事業費1,000(千)を船舶振興会へ申請する予定。

計測委員会が必要と認めた場合は、再計測に変更し、フリーボード、BWL、重心試験等を行うことになります。

### (3) 船外機のE P F ボーナス

ルール601の4項、及び202の2-0項によりE P F ボーナスが与えられます。

但し、インボード／アウトボードの別に限らずその機走速力が、1.811ノット以下の艇は、E P F の対象外です。

尚本項は、昭和52年1月1日以降適用とし、各艇の速力確認の方法は検討中につき、別途通知します。

その他の項に関しては、前号参照して下さい。

■下記スケジュールで、オーナーの為のI O R M K-I I I Aに対する勉強会を開催します。奮って御参加下さい。

第1回 12月2日 18:30~21:00

第2回 12月9日 //

第3回 12月16日 //

会場：船舶振興ビル 10階第3会議室

会費：会場費、テキスト代込 ¥3,000／1人

申込：本部、定員になり次第〆切。

## 〔通信委員会〕

### ■ 2メガヨット無線オペレータ国家試験勉強会の日程

今年度後期の特殊無線電話甲の国家試験は申込受付10月13~27日、試験日12月24日で行なわれることが決ったが、N O R C ではこれに対する勉強会を下記日程で行ないます。

第1回 10月20日：試験申込書作成、説明。

第2~6回 11月24日、12月1日、8日、15日、22日

勉強会 いずれも18:30~21:00

場所：船舶振興ビル10F会議室

・今回は約50名の参加者があり、上記日時に和気あいあいとした勉強会が行なわれる予定です。

次回は来年5月に行ないますので参加希望の方は早目に本部に申告しておいて下さい。

### ■ ヨット無線同志の交信を！

ヨット無線（2MHz帯）を装備した艇はすでに65艇になりましたが、レース時以外には利用していない艇が多いようです。ヨット無線は使い方によっては非常に有用であり、また来たるべきレースに備えて時々送受信を行ってみて状態をチェックしておくことも大切です。しかしチェックをしたくとも交信相手がいなくては何にもなりません。このためN O R C では次のような連絡をとるための定時交信時間を受けていますので各無線艇はこれを十分に活用して下さい。

○毎土、日曜、祭日の13:05~

○海岸局「三崎ヨット」はオペレータがいる時は必ず答えます。

○交信方法：

2182KHz「三崎ヨット」または「ヨット各局」を呼出し、相手局が「三崎ヨット」局の場合は2150KHzに変波し交信、また「ヨット」局の場合は2638KHzに変波し交信を行なう。

## 〔泊地対策委員会〕

泊地問題は漠大かつ、複雑なため、積極的な活動がなされてなく、関東支部では、フリートキャブテンが構成メンバーとなり、F.C.会議の折、泊地の現況報告がなされる程度であったが、諸問題点をかかえる状況となり、一層強化した運営がなされなければならず、先般、関東支部を主体に、下記のとおり委員会が開催された。

9月1日 N O R C 本部

議題 (1)各フリートの泊地問題の現況

(2)フリート選出による当委員会の組織化

(3)当委員会の活動範囲

(イ) 例会開催の是非

(ロ) 全国組織の是非

(ハ) 公共マリーナ問題の計画と運動に対する支援活動

(4)その他

議題 (1)に関しての要点は、江の島フリートより、江の島ヨットハーバーの利用料金の大巾な値上げについてその後の状況報告があった。この問題点は、県営諸施設としての（プール、グランド、テニスコート等）利用料金を、財源確保の意味において、大巾に改訂しようとしたもので、従来より、江の島ヨットハーバー利用料金は、度々の値上げがなされ、他のスポーツ施設と比べても相当に高額となっていたものを、単純にまたもや大巾値上げをし、しかも施設の改善、整備が行なわれないことも明確となり、利用者は結末して、県議会に請願をなし、一部変更があったもののわが会員には大きな負担となっている。この問題ばかりではないが、当面われわれが官庁等への問題提議にしても、全く官僚には、われわれに対しての認識がなく、またその施策にしても、全くない状態であるので、今後は、世間一般に対しても、われわれの日頃の行動を通して、P Rが必要と痛感し、この点についても、関連委員会と協力して運動して行くことにした。

第二点として、油壺の状況でT V、新聞等、マスコミによって大きくとりあげられた、許可なし船の問題であるが、この問題は、端的にいえば、県当局の行政の放置に起因するもので、県が厳重なる警告、強制施行を行っても、それは一時しのぎに過ぎず、絶体的に不足している泊地を新たに確保することにより、健全なマリン・スポーツが向上されるのであった、前号に大儀見専務理事が提議した「公共マリーナの建設を早急に」の論文のとおり、関連団体と共に、積極的に押し進めなければ永久に解決されるものでなく、あらたに

発生した三浦市のヨット・モーターボート税の問題がその打開策の一つとしてなるならば協力もやむをえないが、との結論に達したが、県も許可船は永年係留料を取りながらもその見返りが何もなく過ぎてきている現在、また税金を徴収しても単に赤字財政の穴埋めに使われるのでは、たまたまものではなく、確固たる市当局の約束をとりつけなければならないとの結論に達した。

**議題 (2)**当委員会の構成メンバーは、泊地問題とフリートの関係は密接であるので、当面、フリートキャブテンで構成し、隔月開催のF.C.会議をそれに当てることに決定した。

**議題 (3)**(イ)例会は上記のとおりF.C.会議をあて、必要に要じ招集することにした。(ロ)泊地問題は、その地域、所属等により、個々の問題が多く、その一つ一つを受持つことは不可能であり、委員会としては、共通している全体の問題に関してとり扱い、全体的な行

動を主にし、個々には支援体制を固めることにした。また全国組織の問題も同様に一本化することは不可能であり、当面現状のまゝとした。(ハ)については、これを当面の一大課題としてとり組み、関係官庁に一層の働きかけをすることにした。

以上

なお現在は三浦市の税金問題ととり組んでおりN O R C、舟艇工業会、日本マリーナ協会の三社団と協力して、市長、市議会に対する下記の陳情を行なった。

(1)実施にあたり、初年度および2年度については当初予定された税金額を半額に軽減されたい。

(2)ヨット、モーターボート税による財源の使途については、ボーティングの環境改善に関する施策に十分に配慮をされたい。

また一方課税対象者でN O R C会員外の方々とも、結束をして、上記の陳情、およびその他の要望について、市当局と納得の行く説明をうけるべく、10月14日に説明会を開くことにしている。

## ヨット・モーターボート税にたいする陳情とその経緯

### \*陳情書

三浦市長 殿  
三浦市会議長

貴市におけるヨット・モーターボート税  
徴税についての陳情書

昭和51年9月16日  
社団法人 日本外洋帆走協会  
会長 古屋 徳兵衛  
社団法人 日本マリーナ協会  
会長 高林 康一  
社団法人 日本舟艇工業会  
会長 長谷川 健二

### 貴市におけるヨット・モーターボート税 徴税についての陳情

今般貴市における貴管内にあるヨットおよびモーターボートに対する法定外普通税に関する条例について、近年ようやく普及発展に向いつつある海洋レクリエーションに及ぼす影響は重大なものがあり、その実施に当っては十分考慮を払われるよう、下記の点について陳情します。

1. 実施に当っては、初年度および2年度については、当初予定された税金額を半額に軽減されたい。

わが国におけるボーティングは西欧諸国と異り近年ようやく発展の緒についたばかりであり、政府におかれても海洋レクリエーションとしてのボーティングをシビルミニマムとしてとらえ、その秩序ある発展のため、まず港湾法を改正し、マリーナの建設を推進してきている。しかるに、先年の石油危機以降における社会状勢の変化の影響を受け、ボーティングにおいても

極めて厳しい状況におかれ低迷の状態にあります。このような時に、ヨット・モーターボート税を課すことは更に他地域にも波及し、健全な海洋レクリエーションとしてのボーティングの発展の芽を摘みとることとなり、重大な結果を招くことは明らかであります。したがって景気回復が本格化するまでは上記措置を採っていただきたい。

2. ヨット・モーターボート税による財源の使途については、ボーティングの環境改善に関する施策に十分な配慮をされたい。

言うまでもなく、普通税である限り市政の一般財源として、使用されることは当然のことと考えられますが、ボーティングの環境改善に寄与する用途に十分配慮されることにより、納税者の感情からしても納税に協力意識が高まる効果が期待されます。

なお、すでにご高承のとおり、日本全国の約4割に及ぶヨット・モーターボートが三浦半島の西海岸一帯に密集している実情からみて、これら舟艇の泊地エリアが絶対的に不足していることは明白であり、これを改善する対策を、国および地方自治体とご協議のうえ、ぜひ検討願うよう表記の件と並行して配慮願いたい。

### \*経緯

神奈川県三浦市は、ヨット・モーターボートに対して課税するようかねてから準備を進めていたが、昨年夏チビッ子ヨット・レースが三浦市で開かれた際来賓として出席した三浦市長にたいし、大儀見専務理事は、ヨット税財源の使途は三浦市海岸線付近の環境整備、更に一步進めて公共性マリーナの建設等に当てるな

らN O R Cは必ずしも、全面的に反対するものではない、という見解を述べ、其後事態の推移を見守っていたが、今年8月下旬になって市側の具体案が急速に進み法定外普通税のヨット・モーターボート税が、このほど同市市議会で可決された。

偶々ヨット税が市議会を通過した同じ日に、大儀見専務理事は自治省税務局を訪れて、三浦市に内諾を与えた事情等について自治省の意向を伺った。

自治省は三浦市にたいし

◎この税金の使途の面では、この三浦半島の特殊事情を勘案して、漁業とレジャー・ポートの調和と共存を第1とし、ヨット・モーターボートに関連している事業に十分配慮の必要がある。

◎納税者の意見は関係団体等を通じて市の担当官と連絡を密にとり両者十分な意志の疎通を図ること。

およそ以上の趣旨を市側に伝えたという説明があつた。

8月下旬に新聞に報道されたヨット税を契機として日本舟艇工業会、日本マリーナ協会及び当協会は三者連盟で陳情書を作りさる9月16日直接これを三浦市長に手渡した。

市長公室で約1時間にわたり陳情書の要旨を具体的に説明したのち、N O R Cを代表して大儀見理事から

1. 納税者にたいし説明会が事前に行われていない。新聞等により市の意向は判るもの市自身が聞く説明会がない。この様な市の事務的手段の遅れから見ても実施迄には尚現実的な障害が考えられる。従って仮りに実施するにしても来春4月から願いたい。

2. 徴税による財源使途の計画案によると漁業振興のための比率が余りにも大きい。

3. 税の対象となるヨットが一番多く集っている三崎港に対する財源の使途は少なすぎる。

これに対し三浦市長は

1. 三浦市は從来から漁業振興を重視しているが、この方針は今後も変るものではない。

2. 一方において市はプレジャー用ポートを対象としたHarbour計画も持っている。

3. 漁業とレジャー用船舶の調和と相互理解が必要である。レジャー用船舶は、夫々何れかの団体に所属して貰って漁船との相互理解のため海の基礎的なマナーを守って頂き度い。

4. レジャー用船艇が三浦市周辺に集ってくる。県はこれを整理し排除する。この繰返えしの連続では水産業と海洋レジャーの両立は程遠い。この当面の現実問題の整理に市職員は各部門が一体となって、こゝ一両年当ってきている。

5. 漁業と海洋レジャーの相方共に共存出来る事を願っている。

これに対し大儀見専務理事は、海洋レクリエーションの一層の発展に歩調を合わせて、しかも漁業者の利益をも十分に保障しながら、両者が共存できるよう、

三浦市長にお願いした。

このあと一行は神奈川県庁・自治省税務局を訪れ、レジャー用船艇利用者側の事情を説明した。

(文責 山口久次)

## ヨット税の交渉更に前進

三浦市の「ヨット・モーターボート税」条例が三浦市議会により9月3日に可決され、関係者も口をそろえて「こんな急に決まるとは思わなかった」と言っているように、性急な強行実施が計られています。

これに対し、納税者と見做される、ヨットオーナーの各位から一勢に抗議の声が上り「三浦ヨット・モーターボート税対策特別委員会」が結成され、10月25日に下記文書がオーナー各位に送られた。

### ●ヨット・モーターボート税の申告について

三浦市ヨット・モーターボート税条例が自治省より認可され、11月1日付施行、申告期限とするヨット・モーターボート税申告書がみなさまのお手元に配布されました（小綱代、油壺の定係泊許可船以外は不正確な名簿にて発送の模様。シーボニア・ヨットクラブ、シーボニア・マリンクラブ、諸磯ヨットオーナーズ・クラブ及びNORCは会員名簿提出を拒否しました。

市当局は本税について、われわれに対し9月23日三浦市の魚市場2階で説明会を開きましたが、3日前に通知を受けたため充分に周知できず、再度10月14日東京で説明を受けましたが、説明不充分であり、かつ市条例の法的解釈、例えは未成年者所有艇への課税、公有海面（領海3厘以内）に自治権が及ぶかどうか、課税の公平等々、充分に納得することができませんでした。

従って当日説明会終了後出席全員決議により、当特別委員会を組織し、市当局や市長と接渉した結果、昨23日委員会と市長との会合で下記の点に合意しました。

1. 税の申告期限を11月末日まで延期する。
2. 市長の諮問機関として「ヨット、モーターボート税特別懇談会」（オーナー代表6名、市行政当局2名、市議会代表2名、漁業者代表2名の予定）を10月30日に発足させ、その席で税金問題、その見返り条件や泊地対策などについて充分検討する。

このようなことから申告を一時差し控ようお奨めします。またヨット・モーターボートの団体等に未加入のオーナーでお知り合いがおられましたら、この件をお知らせ頂ければ幸です。

### ●三浦市ヨット・モーターボート税対策特別委員会

構成：NORC小綱代フリート、シーボニアフリート、シーボニア・マリンクラブ、NORC油壺フリート、油壺湾特別泊地連絡協議会、NORC諸磯フリート、諸磯ヨットオーナーズクラブ、諸磯ヨッテル利用者グループ事務局：（社）日本外洋帆走協会内対策特別委員会

# 船舶職員法・船舶安全法 等について

## — 座 談 会 —



出席者 (発言順)

武村 洋一  
蔭山 陽三  
嶋田 式夫  
山口 久次

〔司会〕 大儀見 薫

**大儀見** それでは今日の座談会を始めたいと思います。ざっくばらんに、ヨットを日本の海で走らせる場合、船舶職員法とか船舶安全法とか、又泊地問題、税金問題がからんできます。前号のNORCだよりで、「公共マリーナ」を作れという大きな問題を提起した直後に、現実に三浦市から税金問題が出てクローズ・アップされています。結局ヨットは後発で、もともとは漁船・一般船舶用に作られた法律にあてはめさせられているわけです。元来漁業や一般船舶しか航行していなかつた日本の海に、港湾に、ヨットがちらほら顔を見せ出した。ちらほらの内は良いが、これが相当な数に増えて来る。これに伴ってトラブルが出て来ると何とか法律の上からも始末を付けなければならないことから、本来はヨットを全く配慮の中に入れないので作られた法体系を頭から被せているあたりに、随所かしこに不合理があるわけです。これがただ、理論上あつていないと云うだけの事なら、唯それだけの事であるが現実問題としてヨットを走らせない。或いは走るために色々苛酷な条件が付けられる。或いはヨットの国際的な常識を超えた本船並のことを要求される。これは放つて置く訳には行かない。そう云う問題提起という意味で一勿論答がこの席で出るとは思わないが—現実の生の形でまとめないとご出席頂いた訳で、直接その辺の問題に身をもつて体験された皆さんなので、まず武村さんから披露して貰いたいと思います。

### 船舶職員法

**武村** 現状から見て、ヨットに船籍若しくは国籍が必要だということは、外国に行く時に必要になって

くる。勿論国内でも規制の対象にはなっているが、国内で乗つてている限りではそれ程不自由はしない。外国へ行く為に出国届を取るのに船籍若しくは国籍が必要だという事です。長さが12メートルを超え或いはトン数が20トン以上になると、当然運輸省の安全法の問題が出て来る。そんな訳で随分苦労しましたが、ヨットのデザイン自体が最初から法律を考えてのデザインではない。だから本船のために作られた現行の法律にヨットを合わせるには、線図の段階からそれを考えて設計しなければ、スムースにパスする船にはならない。

**大儀見** サンバードの場合、外国へ行くとなると凡ての、海の法体系が被さつて来るという事だが厳密に云えば、外国に行かなくても安全法、職員法の問題はある訳で、偶々外国へ行く事がきっかけで表面化したまでの事で、その点蔭山さんの場合も外国へ行く事からだったが……。

**蔭山** そもそも、この問題は私の方から出てきたと思いますが。昨年ハワイー沖縄レースに出場すべく動き出したら、先ず最初に行き当つた問題は、日本の船が日本を出るときは船舶国籍証書が必要という事から始まった訳です。私は20数年ヨットに乗つておるんですが、ヨットというのは、今までの日本の国にある船舶法の中には、当らない船だ。日本の船舶法でいう船は、あくまでも商行為をする船を指すものだ。我々好きで乗つている遊びの船は船舶法に謂う船ではないと解釈していたのですが、日本の船舶法に到つては明治32年制定の法律で、これをヨットに適用させる所には色々問題が出て来た。恐らく海運局にしても、今までその辺に気が付いていたと思うが、まあ問題が出て来た以上何とか解決しなければ……そんな感触です。

先程武村さんの云われた様に、ハワイへ行って果たして国籍のことは問われなかった。船舶法には「日本臣民」とありますね（笑）あの辺に引っ掛りがある。我々には日本臣民という意識はない。これも一辺憲法問題として取り上げては…。我々は別に臣民ではないという論法から見ても、我々のヨットは商行為船でもないし、日本の船舶法にいう船ではないと思いますが、唯あの場合如何しても太平洋横断レースに出たかったし、既成事実も作りたかったので、去年6、7月には足シケク海運局や海上保安庁に通い、本当に苦労して…、NORCにも大分連絡したんですが。

武村 サンバードの場合にも色々と議論が出たんですよ。検査を受けて国籍証書を取ると、悪い前例を残すからという意見すら出た程です。唯出国する場合には船舶国籍証書がないと clearance が貰えないという事です。外国での出入港の場合この提示はないし、むしろNORCの登録票の方が有効かも…。

大儀見 サンバードの場合は、船舶法に基づく登録と船舶安全法に従って必要な検査を終え、形としては満たして、職員法の問題はどうでしたか。現実的にはひっ掛っていたのでしょうか。

武村 当然ひっ掛っているんですが、こればかりは、如何しようも無いという事です。入国管理（Immigration）、税関・検疫は安全法・職員法にはタッチしませんが。

藤山 船舶職員法違反は罰金刑で、船舶法違反になると体刑となっております。何としても横断レースに出たいので、最悪の場合は無届で出港する覚悟はしました。私も2児の父親ですし（笑）下手すると子供が「お父さん、何で逮捕されたン」という様な事になるのも困るので、その辺の説明は十分しましたが、法治国家でもあるし、出来るだけの事はしようという基本姿勢は最後まで崩さなかった。関西の理事さん当りは、お前が引っ掛って呉れたら、ヨットの現行法に対する不合理は、とっくに解決しとったかもわからん、そんな無責任な事を云うんですが（笑）当事者としては正に大変。明らかに逮捕されるのが分っていて出港する艇長、そんな感がした。

大儀見 結局ヨットの現実と現行の法体系がくい違っているからです。意図的に、法の枠からはみ出そうとしなくとも、現実にはみ出している訳でしょう。最初から法の枠外にはみ出している現実を、強引に国家権力で枠内に入れて取り締まる事が根本的に無理があり、その辺から藤山さんのいう、主権在民じゃないか、むしろ国の越権という様な感覚が出て来ると思う。とにかく外洋ヨットは世界各国みな同じ精神でやっていることで即ち、誰の迷惑にもならない。乗って何で悪いのだ。逮捕されて子供が肩身の狭い思いをしなければならないなんて、そんな馬鹿な話はない。船舶職員法の問題にしたって、さて現行法の枠内でやろうとしたって現実的にはそれさえ出来ない。その点嶋田さ

んは…。

嶋田 確かに感情論ではその通りと思いますが、法律は出来てしまうと一人歩きするものです。それで必要に応じて改正を行い、それが新しい法律として通用する様になればいいんですが、不合理な面もたくさんある。だからと云って外洋ヨットは、サーフボードと同じようなスポーツ用品であるという逃げ方をするのは得策じゃない。むしろ真っ向から現行法規と取り組んで不合理な点を正して、これに従って、我々法治国家の国民として外国へ行っても勿論大使館の保護も受けられる。海難事故を起こした場合も国の法律で裁判が受けられる。そういう権利も必要だ。例えば相当大きなヨットが商行為をしていないからと云っても問題を起こすケースはあり得る。衝突事故・海難事故にしても国家は矢張り自国の商船、あるいはヨットも含めて船舶を保護して呉れる義務がある。ですから単なる陳情ではなく、今の法律はこんな不合理がありますよ。とお役所が不合理を認めて呉れる様な方向で不合理を提示できれば、そしてお役所側にも具体的に理解されればいいのじゃないかな。サンバードはNK\*の船級を取られた事は大英断だったと思います。NKの人も、ヨットは確かに凄い乗り物だ今後考えて行かねばいけない船だと話していた。NKは運輸省の監督は受けているが、むしろ専門家の意見として運輸省から尊重されている。必要に応じてNKの知恵も借りて安全法のこれから問題に当るのも一法と思う。

\* NK 日本海事協会、日本を代表する船級協会。

積量測度にしても外国ではAB・ロイドスという所に委嘱している。日本では船舶の安全に関する問題とトン数測度に関する問題はお役所で抑えている。この様な事実を纏めてNORCとしてアピールするのがいいと思う。

大儀見 営業目的に運航されている船、若しくはその職員の法体系を十分な調整もなくて、その儘ヨットに適用させる所に無理があるが、この基本的な問題の指摘を止めてはいけないと思う。例えば一般船舶とは又別個のレジャー用船舶の為の法体系が考えられない訳じゃない。そうでなければ解決しない事もあり得る。具体的にいと、大西洋シングルハンドレースは、日本からは参加出来ない訳で、法治国家である前に日本は海洋国家であった筈であるが…。欧米の間ではあれだけ盛んになって、100隻も参加している。シングルハンドで百何フィートという船に乗ってレースに参加しているということは、日本の現行法の枠の中では最初から不可能である。日本のヨットマンの心意気を世界に見せてやろうと、体当りしていく腕も力もあるが、国内法の建前から、世界の檻舞台に出られないという事は如何にも残念な事であり、だからこそ是非ヨットに適した法改正を進めたい訳だ。



大儀見

蔭山 先程、法律は一旦出来ると一人で歩き出すという話、確かに其通りだが、法律ができるということは、不都合が起きたとか公序良俗に反する様な事態があつて、初めて法律が出来て来る訳です。そういう意味で

はヨットに対する法律は

ないに等しい。それなのに船舶法や関係法令に合わずというのは管海官庁のお役人の解釈次第による所も多いと思う。しかも去年私の艇が出港する時に偶々出くわした事ではなく何か連絡と続いているコミュニケーション不足も我々NORCとして反省すべきだと思う。

大儀見 確かに蔭山さんの言った通りだと思うが。もっと根底の問題として、ヨットはレジャーだからという偏見がある。商船や漁船の様に生活の為に航行している分野はいいが。例えば、現実にはヨットを走らせて、海上衝突予防法が無視されている。帆船だから航行権があるなんて、とても通る様な雰囲気ではない。法律通りに皆んなが守って初めて海上衝突予防法は本当の力を發揮するのであるが例えば道路交通法の場合、営業用トラックだからいいんだ、マイカーなんか、どけどけと走っていては目も当てられない。海では、この様な非常識がまかり通っている。NORCと本庁との関係は蔭山さんの云う努力が足りなかつたと思うが、山口さんその点如何ですか。

山口 大変巾の広い問題で、ケース・バイ・ケースで色々の見方があります。ラブソディ・ビバーチェが出国した時は、現実的には大変苦労があった訳で、関係官庁、中でも海運局と海上保安庁の職務内容の違いから、蔭山艇の出国に対する受止め方の違いは確かに感じられました。次に、先程大儀見さんの云われたヨットとその他の船との航法のことですが、航法上ヨットは帆船と見ています。衝突予防法の上では、運動性能から見て弱い船は、運動性能のよい船の方から避けてやろうという基本精神が貫かれています。だから大型汽船が洋上で帆船であるヨットを見たら直感にヨットを避けようとする気持はあります。

鷲田 蔭山さんは、NORC本部と運輸省のコミュニケーションが悪いのではと言っておられるのですね。私も方々からその話を聞いている。私、船会社にいて運輸省とよく接触の機会がありますが、ヨットの数と本船の数の問題、今運輸省が抱えている問題を考えたら、運輸省がヨットに対して、どれぐらい時間を割いて呉れるか疑問に思う。船舶の全体から見てヨットは極めてマイナーですね、ヨット問題だけで話を持っていつても通る雰囲気ではない。だから今度IMCO\*の新しい測度法の改正があるが、これと一緒に現行の小型船舶の積量測度によるヨットに対する不当なトン数算

定を改正してもらうチャンスとなるではないか。登録と測度の問題が先ず第一で、その次が船舶職員法改正の問題だ。

\*IMCO 政府間海事協議機関 Inter-governmental Maritime Consultative Organization.

## 船舶安全法

大儀見 今一連の法体系改正の機運が色々な状況から出て来ている。ヨット界独りが騒いでも効果は薄いが、漁船や内航船の営業用船舶が新しい測度改正で大きな影響を受けることから、この機会に、ヨットに関する矛盾を指摘して解決できるように関係先に働きかけたい。だが基本的には、船舶安全法について言えば、ヨットの為の安全技術基準を作る以前に、先ずヨットは安全法から除外せよ。どうしても規制するというならヨットの現実に合った—一年前のヨットは競技用には役立たなくなる、それほど日進月歩で進歩しているが、そういう事も十分生かされる様な技術基準を作りたがる。職員法にしても本船並みの職員法の適用からヨットは除外せよ。どうしても適用するのならヨットの現実に適合したものにして呉れ。運輸省にとっては確かに枝葉末節の問題であろうが、だからこそ我々の方から機会ある毎に、働きかけねばならない事だ。

蔭山 まずヨットを我々が在来の船舶の一部であるとして認めるか、認めないかが出発点でしょうね。認めるとすれば、矢張り法治国家であるから、極力それに適合するものにもって行かないかんと、言う事になる。

鷲田 以前のNORCの理論は—ヨットは一種の無法状態である。従って我々が法律である。いわゆる西部開拓時代みたいなものですな。だからNORC安全規則を持ち、登録規則を持ち、艇長資格を規定し、やろうかと。それで當々として20年間の実績ができた。ところが、数が増えると、NORCもそこまでは目が届かない。また、当時考えていたヨットの枠が、うんと拡がりましたね。「ラブソディ・ビバーチェ」「サンバード」なんて考えも及ばなかった。そう言う意味で、今はもう開拓時代は済んだ。そのための法律を作りたがると言っても、日本の現状では今直ぐには無理でしょう。今ある法体系を徐々に改正して行こう。改正というか、われわれもアクセプトできる形に変えてもらおうじゃないか、という方向が現実の姿でしょうね。しかし、NORCとしては、大儀見さんのおっしゃるとおり、ヨット用の法律を作りなさい、という姿勢は真実だと思います。

武村 海上衝突予防法は国際条約批准の手順を経た国際法である。だからそれに関する設備関係は妥協の余地はない。国内法については判断で、ある程度そ



武村



蔭山



鳴田



山口

れができると聞いたが、その場合でも例えば船燈が馬鹿でっかくなったりして、現状のレーシング・ヨットには合わない。

**大儀見** 確かに現実にはヨットに合わない規則が随所にある。「ラブソディ・ビバーチェ」の場合肩身の狭い、ドロボー猫みたいにしかエンジョイ出来ないなんて、こんな馬鹿々々しい事はない。「ラブソディ・ビバーチェ」は、プロの船員を4名乗せなきやならない。而かもその内2名が機関士である。結局帆船と動力船の区別が職員法\*では明確ではない。だから法の条項を守るために、却って安全度を犠牲にして危険な運航をしいられる。その辺に象徴的に現行法のおかしい部分が出ている。

\*船舶職員法別表第1の職員配置表では20トン以上の職員は船舶(vessel)として大きく分けられており特殊な帆船(sailing ship)の分類がない。

ビバーチェは確か27トンですが、20トンを境にして乙種免許の航海・機関士が現行法規で義務付けられているが、その船が20トンを超えていると判定されている根拠にしても簡易積量測度法にもとづく方程式から算出された数字で、これによると、ヨットは不公平なハンディキャップを受けている。この簡易測度法の中で、木造船と鋼船の場合には、夫々違う係数を採用しているが、この基本方針を更に進めて行くと、ヨットに適用する以上はヨットの現実に合った式で公平・正確に測度できるようにしろということができる。船舶の測度法が国際的に統一され、日本は既に批准しているのでその手直しが始まって来ると言商船でも、主として小型の船舶の間で職員法の問題が出てくる。これも我々にとっては正にチャンスで、職員法は国内法だし、ヨット乗りには組合もないので、その辺のところを精力的に、我々サイドから、関係官庁に働きかけをどんどんやって行く。

**山口** 船舶局ではヨットは特殊構造の船であると考えて呉れていますね。今船舶局の補佐官や担当官を交えた「ヨット安全基準研究委員会」が、日本舟艇工業会で、1年半以上前から検討と研究が継続して行なわれています。舟艇工業会・日本ヨット協会・当会からは渡辺修治、横山晃、大阪から野本謙作、各理事

が委員として加わり、9月の委員会の時点では可成り草案の骨組がまとまって来ました。この検査基準は、場合によっては案のままでも、現場の検査官が持っていて、ヨットの検査の時にガイダンスとして使えばいいじゃないかとそんな冗談が会議の席でとび出すほど、まあ和やかな雰囲気です。

**鳴田** 渡辺さんは委員会の初期にはよく出席されているが……。とにかく、よく船舶局の担当官が変るので、また同じことを説明しなきゃいかんと言っておられた。

**山口** この草案をまとめる事は技術的には仲々難しい事も残っている様です。大阪から毎回出席して頂いている野本先生は毎回、次期会合までの宿題を持ち帰られるなど、ヨットの為に、ヨットに、とNORCの各委員は活動されています。唯私は別の角度からみて、この様にヨットは他の一般船舶とは違うのだという見地から、ヨットだけの安全基準が本省で取り上げられている意義は大きいと思っています。鳴田さんの言われる安全法をベースにして、即ちヨットは特別だというこのベースを基にして船舶職員法関係にも、時間をかけてヨットは他の船舶とは違うんだと言うことを説明したいと思います。

**鳴田** 船舶法・安全法にもいろいろ問題はあるが、一番ひどいのは職員法とこれによる小型船舶操縦士免許のことだと思う。私自身この間取れと言われて免許を取ったが、その教習内容は決してヨットに適合しているとは思われない。1級用のマニュアルにも、「風波に弱い小型船は…」と書いてある。風波に弱かったら外洋ヨットは成立する訳ないんで…。あの教科書の編さんには本職の船乗りが参画しているが、我々の立場を一番理解してくれる筈の本職の船乗りにも、ヨットとモーターボートを同一視していると思います。

**山口** 確かに帆船としての特殊性がネグられていて。免許試験の過程でも、ヨットとモーターボートは別だと理解し、かつ具体的に区別して取扱ってほしい。「小型船舶免許、但しヨットに限る」。

この様な限定処置があつてもいいと思う。そうすると勢い、鳴田さんの言われた教習内容までヨットにぴったりの、教科書となって来る。この理論を更に進めると実習用と船も推進馬力の小さい実習艇で行いたいと云う事になる。

藤山 ヨット乗りの免状、艇の安全検査について外国ではどう言う扱いをしているんですか。今後の法改正の資料として大変参考になるが…。その辺でやつてほしい。免許の話で、NORCが発行したらと、斯んな意見が会員の一部の声として聞きますが…。

山口 ヨットに限るという限定免許にすれば現実性があるね。

大儀見 その場合ヨットの現実を一番よく知っているNORCがやるのが一番適している。モーターボート協会に免許を出す権限を与えたようにNORCの事務組織の体制を変えて、帆走ヨットの免許部門を持つ事は十分考えられる。

山口 免状に関連して、乗船履歴にも問題がある。昔から帆船乗りにとっては乗船履歴は重要視されていた。しかし動力船時代に入って乗船履歴は昔に比較して帆船の時ほど重要ではなくなった。むしろ帆船にこそ必要な、帆船のヨット歴を乗船履歴として何も考えられていない現行法はおかしいと思う。特に20トン以上の職員に必要な乙種や丙種の免状は、我々ヨット経験者からは受験資格がないのは所謂オーソライズされた乗船履歴が証明されない結果からであるが、それじゃ乙・丙種免状の受験資格があるプロの人達にヨットに乗った経験があるのかといいたくなる。

嶋田 要は乗船履歴は、商船の船員手帳の記録しか公認されていない。これがいけないんだ。

山口 この点について昨年船員局に陳情した際、船舶職員課では「運輸省としても十分検討している。プレジャー・ボートで乗船履歴を正確に証明できる方法があれば、NORC等で検討して貰って、現場の意見が聞き度い。」前任の職員課長からその様に聞いた。この件すら仲々具体的には話が前に進まない。今日のテーマは今年の理事会では毎回取り上げられています。石原慎太郎さんは今の法律には外洋帆走という坐席がないので、新しい坐席を用意せよと、野本謙作さんは、

まず当面の問題と長期展望にたって対処すべき問題に分類して関係官庁に当るべきだと言っている様に今日論議された事項は十分整理して見る必要があります。早速、クオータートン世界選手権、ハワイ東京レースの具体的準備がもう動き出していますが、これらの準備と併行して、むしろその以前に参加艇の船籍など参加艇の皆さんにも一緒に検討して貰って、早速関係官庁に接渉する際のNORCとしての基本姿勢を固め置かねばなりません。この辺が藤山さんの言われる運輸省とのコミュニケーションだと思います。

大儀見 我々は機会ある毎に運輸省に説明なり陳情はしているが残念ながら外国の事例の方が国民や運輸省にたいして影響力が大きいので、国際的なヨットの交流を推めてその認識を変えて行くという側面があると思う。例えば国際級レーサーを何十隻も招待して、われわれの海で本格的な外洋レースをやった方が効果的であるという気がする。そういう意味で去年の太平洋横断シングルハンド・レースは、お役所も含め国民全体のヨットについての認識を大きく変えた事は明白な事実だと思うんだ。小林則子さんが、とにかく30フィート位の船で大したトラブルもなく完走している。この事実は我々がいくら能書を言うよりもはるかに効果的ですよ。とにかく色々と問題点があるが、測度法改正が近く行なわれ、これをきっかけとして、我々ヨットが現実に障害となっているトン数の問題、その一角の改正だけでも大きく救済される可能性がでてきたので、これだけは是非とらなければならない。その上で長期展望に立って、船舶安全法、船舶職員法を直して行くことが今後の基本線となると思う。皆さんからご指摘のように運輸省との連絡不十分、海外資料しゅう集の問題、事務局の体制改善・整備も含めて今日の問題を検討したいと思います。今日ご出席の皆さんは勿論、会員の皆さんの協力を期待します。

(日時:昭和51年10月2日 場所:船舶振興ビル会議室)

## ヨットのトン数について

野本謙作

船のトン数はこの世の中でもややコシクて分りにくいうもののひとつであろう。トンと云うから重量かと思うと容積を表わすトン数もある。それも全部の重量から積荷だけの重量から、全容積やら税金の対象になる部分だけの容積やら、うんざりする位ある。だがヨットで問題になるのは全重量を表わす排水トン数と、もうひとつは船の法律上の大きさを表わす総トン数だろう。総トン数と云うから船の全重量かと思うが決してそうではない。全重量は排水量(トン)である。総トン数は法律に定める方法で計算した、船の大きさを表わす容積トン数なのだ。だから法律上の問題になると

大ていこの総トン数が顔を出す。

法律と聞くだけで厭な顔をするヨット乗りが多い。正直云って当り前の話だが、しかし自動車にしても税金(チキショウ!)にしてもこの世の中で私たちは法律を無視するわけにはゆかない。だから不合理な法律のために不便不利益を受ける時にはその不合理を是正するよう行政・立法府に要求する権利がある。そのため必要な程度までは関係法規を知らなければなるまい。毛嫌いするだけでは解決しない。

それではヨットのトン数を決める現行法に不合理があるか? ある。その不合理から私たちは不便不利益を受けているか? ああ、大いに受けています。

総トン数を測る基本の考え方は船の骨組の内側を連ねる曲面内の容積——家で柱の内側を連ねる線内の面積を何畳と云うのと似ている——を数値積分で計算す

ことだ。しかし小型船でこの計算は面倒すぎるから、長さ20m以下の船は

$$\text{トン数} = \text{長さ} \times \text{幅} \times \text{深さ} \times 0.194 \text{ (木船)}$$

$$= " \times 0.219 \text{ (FRP, 金属, セメント)}$$

を以てトン数とすることになっている。長、幅、深はm、長さは舵軸まで、幅、深は骨組の内側、最大幅の所で測る。デッキハウスは別に計算して加えるがヨットでは大したことはない(5~15%増)。

問題はこの0.19とか0.21とかいう係数で、一般の貨物船では上式と面倒な積分計算とはよく一致するけれども、ヨットでは上式が積分計算の1.5倍ぐらいにもなってしまう。そんなら面倒でも正確な積分をすればよさそうなものだが、法律と云うものはそこが困る。長さ20m以下の船はこの式でトン数を決めるときの規程がある限り、トン数測定の基本の考え方がどうあろうとも、この式の計算値がトン数になる。いかにその不合理が明らかであってもその不合理を是正する条文がない限り上式が正しい。法律とはそんなものだ。従って現行法ではヨットのトン数は実質的約50%増になっていることになる。これが不合理。

不便不利益の最たるものは、この過大に決められたトン数が20トンを若干上回る場合だ。小型船舶操縦士免許では練習であろうと遊びであろうと船を動かせない。船舶安全法に基づく検査は貨物船用のものが適用されるから実際には不可能な構造や儀装、備品を強制されることさえある。さらに船舶登録をし、船舶税を払うからそれだけ支出がかさむ。

不便不利益は大きいヨットばかりではない。全長8m余のヨットは実質的には5トン以下だから沿海なら4級小型船舶操縦士でよいはずのところを、現行法では7トン余になるから上級免許が必要だ。3級以上は現実には新規に取り難くなっている。

船のトン数を決める法律、船舶積量測度規程を運用する官庁は運輸省船舶局である。この役所は多数の造船専門官を擁し、現在国連傘下のIMCO(政府間海事協議機関)で採択されたトン数決定の新しい方法(1969年条約)に基づく国内法整備の作業が進んでいる模様である。外洋帆走協会にもヨット・トン数決定の改正について協力を求めたいと云う話もあるので、当協会の側でも上記の不合理は正の一つの契機とすべきではないかと考える。もとより純然たる個人のスポーツに供する船艇たるヨットを、一般営業船舶と同列に取扱かうわが国の船舶行政に問題があることはわれわれヨットスポーツ団体として当然主張すべき所である。ただその本質的な思想と、ここで取上げたトン数決定法の不合理は正は次元の異なる問題であって、是正は是正として進めるべきであろう。さらにはこの是正を通じてヨットに対する行政側の理解を深めることは将来にわたって問題を正しい方向に進むために役立つことではないだろうか。

## 本部事務局できいた

### 「ココイン三世」について

今年の気象は全く異常である。この10月だけをみて季節が、ほぼ寒い方に1ヵ月ほどずれている様である。10月10日の天気図は、1036mbの高気圧が拡大して中国大陸を覆い、990mbの低気圧が北海道及び東方海上にあって、西高東低の気圧配置となつた。

11日には、日本列島の北も南も一様に風が吹きついたのはご承知の通りであるが、北では、新潟県外洋帆走連盟が企画した、佐渡海峡横断レースに参加した9隻の内1隻「ココイン三世」(ヤマハ25)が転覆しスキッパー死亡、行方不明1名を出すという事故が、起きた。

我々は、いち早くTVで事件を知ったが、レースはNORC新潟支部と誤報された。その辺の事情は次のようだ。

報道関係者は現地新潟海上保安部へ詰めかけ、先ず行方不明者の身元や、レースの所属が確認したくて係官にきいたが、海上保安部では「行方不明者の命の心配をする事が第一で…」搜索当局の現場では、よくあることだが、所属などについては十分確認ができなかった。

そんなことから、遭難にあったクルーの家族にあつてアプローチしたところ「NORC新潟支部」と誤り答えたことから、レース所属のミスとなった。

海上保安庁の航行安全課からは早速レースの模様と帆走指示書・救命胴衣など本部事務局に問合せがあり、次いで新潟からは県連盟の事務局からレース企画の概要説明と、この誤報について古屋会長にお詫びの電話が寄せられた。

現地からの電話によれば、同日04:00の艇長会議でレースは中止と決定したが、9隻とも新潟方面に帰るのを07:45佐渡を離れ、ほぼ東に当る新潟東港(4隻)と岩船港方面(4隻)に向った。

当時平均風速15m/s以上の強風(北或いは北西)が吹き募り、全艇苦闘した。午後1~2時ころ中村さんが海中転落し、その後Engineを併用して帆走していたが間もなくメイン・フルのマストが折れ、新潟から18浬北方の遠浅海岸にKeel接触・転覆となった。関係者は行方不明者の搜索に当っているので、事故の詳しい事情は新聞で報道されている範囲よりも掴みえないが、何れ事故報告はNORCにも送ることにしているとの県連盟事務局の話である。

所属が当会であるか、どうかは別として我々ヨット仲間が斯の様な事故にあった事は残念なことで、心から冥福をお祈りすると共に、この事故を我々自身の事故として受け止め、今後の訓とするよう、しかと心に刻みたい。

12日・13日には関係者がcharterしたセスナ、海上保安庁現地では巡視船、ヘリコプターの海陸空の搜索が続けられていたが16日朝、中村さんの遺体が発見された。

10月16日執筆



## 1976年度 Q.-TON・CUP 世界選手権



### 視察報告

山田 敏夫

クォータートン・カップ76は9月14日～26日までアメリカ、テキサス州コーパス・クリスティーに11ヶ国36艇参加のもと開催されました。

1978年間クラス世界選手権大会日本開催が正式決定されており、その準備の為、N O R Cより本レースの視察に派遣されました。レースの詳細は参加選手の方より細い報告があると思いますので視察目的であった、レース開催の為の準備、実際のレース開催に当っての諸問題等を報告いたします。

#### 1 視察員

松田菊雄 N O R C レベルレース担当理事  
山田敏雄 N O R C レベルレース委員長  
歌田道教 N O R C 事務局職員（計測担当）

#### 2 視察日程

9月13日	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
計測	オ	オ	100	ス	オ	200	ス	リ	マ	ベ	リ	マ	閉会式
	リ	リ	マ	ン	イ	ア	ン	イ					
	ン	ン	イ	ビ	ビ	ア	ン	イ	ビ	ビ	リ	マ	
	ビ	ビ	ル	ツ	ツ	ル	ツ	ツ					
	ツ	ツ		ク	ク		ク						
	ク	ク		コ	コ		コ						
	コ	コ		一	一		一						
	一	一		ス	ス		ス						

歌田 ←————→ 松田・山田

#### 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

レース運営上の組織

##### (c) 計測・安全検査

##### (d) 予算

全体予算・スポンサー（資金調達）

##### (e) サービス

宿舎、チャーターポートメンテナンス

##### (f) その他

パーティー、支援団体（軍隊）

国内予選 78についてのアンケート

#### 視察内容の報告および考察

##### (a) タイムスケジュール

76年度世界選手権大会アメリカ開催は3年前のO R C総会で正式決定、アメリカに於ける開催地はサンディエゴ、ニューポート、フロリダ等候補に上ったが1975年6月にコーパスクリスティーに正式決定。

##### 78年の問題

日本開催も昨年（75年）正式決定しているが今年11月に開催されるO R C総会までに開催地を正式決定し発表する必要があると思われる。これは昨年のドービル、今年のコーパス・クリスティーに決定した時期より若干はやい気もするが日本の地理的条件、又初めて世界選手権を開催することを考えると絶対に必要なことであろう。

##### (b) 組織

###### ①準備段階の組織

75年6月にコーパス・クリスティーに決定した後、9月に7～8名のヨット・クラブ会員を招集、種々準備を開始、10月～76年1月迄の間にレース案内帆走指示書等の原案を作成したが、グリーン・ブックが75年11月に変更された為、それに合せるのが大変だったとの事である。

###### ②レース運営上の組織

非常に少ない人数で手ぎわの良い運営を行っている様に感ぜられた。事務的な仕事は各クラブ員の家族が総出で行っているのも印象に残った1つである。

アシスタントの家族も含めレースコミティー30名、安全・計測14名程であった。

##### 78年の問題

現在78年の準備委員会は発足しているがこれを核として、レース委員会、計測安全委員会、総務財務委員会よりそれぞれ担当者を選出し種々の準備を始める必要があると思われる。その中から77年の全日本選手

権のコミティーを決定して本番と同一内容のレースをリハーサルとして行い問題点を洗い出す必要がある。

(c) 計測・安全検査

去年は安全検査が始まてもサーティフィケート・シートの出ない艇が数多くあり混乱をしていたが、今年よりグリーン・ブックでインスペクションの最初の日の午前9:00迄にサーティフィケート・シートの提出が義務づけられたので何のトラブルもないようであった。安全検査はカテゴリー2でシビアに行われていた様である。又去年と違っていたのはエンジンのスピードテストが全般に対して行われていたことである。セルル計測、安全検査とも前もってチェックリストを作成しこれにもとづいて行われていた。

78年の問題

今年は計測担当の歌田が同行したので具体的な方も良く解った。同様なチェックリストを作成し77年の全日本より実施する必要があると思う。

(d) 予算

去年の大会と比べると予算規模は小さく感ぜられた。去年はタバコ会社のゴロワーズ、シャベンの会社、ドービルマリンの3社がスポンサーとして付いていたが今年は特別のスポンサーはなくただ地元の企業よりの寄付があったにとどまっていた。

実行予算としては

収入	エントリー料	U S \$ 5,000
	クラブ員寮は	" 5,000
	商工会議所寄付	" 7,000
	(各企業)	
支出	トロフィー、参加賞	U S \$ 3,000
	パーティー	5,000
	ジュリー旅費・滞在費	2,000
	レース備品	2,000
	印刷 T E L	2,000
	レース運営	3,000
	TOTAL	17,000

但しクラブ員のポート運行費（ジュリー・ポート、コミティー・ポート、スペクター・ポート）及び人件費は経費として計上していないこと

78年の問題

去年の大会は日本円で約1,400万円、今年は約510万と大分差があり、これがこのまま日本開催の参考にはならないと思う。日本の地理的条件、ヨット・クラブの組織等普及度を考慮した場合、外國の選手を数多く参加させる為には艇の輸送、交通費、宿泊費等出来るだけの援助を行いたいものである。78年の実行予算を早急に組み許される限りのスポンサーを探す必要があると思う。

(e) サービス

①宿舎

レース案内にホテル、モーテル等の一覧を出しただけでレース・コミティーとしては何のあっせん等も行っ

ていなかった。選手がそれらのリストから又個人的に探していた様である。

78年の問題

開催地が決定したら宿舎のリストを作成し、その中には設備の概要、料金等を織り込み各国に案内する必要がある。

② チャーター・ポート

今回も36艇の参加艇の内11艇がチャーターとの事であった。レース・コミティーでチャーター可能な艇をリスト・アップして選手に連絡したとの事である。実際の交渉はオーナと借り手で話を進めたとのことである。

78年の問題

日本という場所を考えた場合、相当数のチャーター・ポートを用意する必要がある。言葉の問題等を考えると、借り手との交渉の窓口にレース・コミティーが当る必要もあるかも知れない。

チャーター・ポートを準備する方法としては選考レースに参加し選にもれた艇はチャーター・ポートとして供出することを当初より義務づけることも1つの方法ではないだろうか。

(f) その他

①パーティー

松田理事と私は時間の関係で Welcome パーティーしか出席出来ませんでしたが内容的には立派なもので楽しい一時を過ごしました。

78年の問題

アフターレースとしてのパーティーはかかせないものであり日本に於ても内容を代えて3回ぐらいは開催する必要があると考えます。

②支援団体

今回のレースではU S コーストガードが支援を行っておりました。しかし実際のレース運営にはたずさわっておりません。

78年の問題

開催地、相模湾を考えた場合、水深、南が吹いた場合の波高等を考えると自衛隊の協力は欠くことの出来ないものと思われます。自衛隊の業務計画に入れる為には最近1年前には詳細な実施要項を作成して提出する必要があり、この事からも早急に開催場所、日程等を決定する必要があると考えます。

③アメリカ国内予選

今年のアメリカの予選は、開催国で最高10隻参加出来ることもあり、国内を4つのブロックに分けて実施したいとの事です。

78年の問題

日本の場合も10艇参加は間違ひなく可能と思われ、最優秀な艇、人を出す為には77年の全日本を第一次予選とし、78年6月頃に最終選考レースを行い代表選手を決定するのが一番良い方法であると考えます。

④78年についてのアンケート

去年同様、アンケートを持参し各艇より回答を得ま

した。詳細な分析は後にゆずるとして、大方は日本開催に非常に興味を示し、是非参加したいとのことです。

### まとめ

今回の視察に際しては、コーパス・クリスティー・ヨット・クラブの役員およびレース・コミティーのチャーマン、Mr. トマソン等が非常にあたたかく我々を迎えて呉れ、当初考えた視察項目についてほぼ全項目調べる事が出来たと思います。実際のレース運営は、スタンバイのコミティー・ポートに乗ることが出来、そこでいろいろ説明を受け、又、ジュリーとはヨット・クラブ内で種々話し合う機会があり勉強になったと考えます。

昨年、今年と2年続けて世界選手権の視察を行った訳けですが、そこから得た結論は少々樂観的とのおしゃりを受けるかも知れませんが日本に於ても決してはずかしくないレースが行えるとのことです。

フランスとアメリカでは国民性も違い、レース案内等の内容は大分違っておりましたが、ルールに乗つったシビアなレースを行っているという点は共通したものがあると思います。

日本に於ても少數の良く解った人達でコミティーを組織し今から準備を行つて行けば立派なレースが出来ると確信しております。

## 1976年度Q.-TON·CUP

### 世界選手権レースに参加して

CHOU-CHOU 近藤 弘毅

1976年クォータートン・ワールド・カップに出場すべく我々「CHOU-CHOU」グループは9月6日の飛行機にて、日本を出発、機内にてもシングルへ十位以内を目標にと話し合いながらテキサス入りしました。

日本を出発する前から、艇体の到着が遅れている事を先発の仲間から聞いていましたので、さほど心配はしていませんでしたが、ロスからテキサスまでの貨車輸送中デッキ上の金物にダメージを受けられ、インチパルピットその他の艤装品がなくなっていたとの事で先発の仲間が修理をしてくれていました。

このことが現地の新聞に大きく報道され、可愛いそうな「CHOU-CHOU」との内容で、良いか悪いか有名になっていました。

この際主催者側のコーパス・クリスティー・ヨット・クラブのトマソン氏とホームグリーン氏に大変世話になり事務手続上の問題等、自分の事の様に親切に私達に指導して下さいました。

この時、私は、ふと78年に日本で行われる「ワールド」で形のみにとらわれた開催でなく言葉の異なる人々の心と心とのつながる世界の選手権になる様私も主催国側の一人として、開催には努力する事を、この時

点で肝に銘じました。

又、この様な事だけでなく感心したいくつかの点としては、外国参加艇、一艇に一人ホストの方がついて下さいまして、いたれりつくせりのお持てなしに感謝のし通でした。レース開催中は、スペクテーター・ポートをヨット・クラブで用意してくれまして五人編成チームの残り一人を何人かづつにまとめて、レース観戦出来る配慮もなされ、この間に船上にて、各レーサーの写真を取る事も出来、その帆走状態をレース後ホテルに帰つてからミーティングすると言う有意義な場を持つことが出来たと思います。

今回特に困った事と言えばインスペクション（安全検査）の点です。我々日本チーム全て又外国参加艇も同様の事が言えますが、安全備品の積み込みは、すべてカテゴリーIIIで参加致しましたが、現地に着く前に情報が入りましたが時すでに遅く、足りない備品を、現地調達する羽目になり大変困難でした。

さて、いよいよレースの状況に入るわけですが、我々「CHOU-CHOU」がこれほど苦戦するとは、各自誰も信じていなかったと思います。

子供が旅行に行く時の様に新しい洋服、新しい靴、このニュアンスとは多少違いますが、我々の恋人にも、新しいマスト、新しいセールに着飾ざり、日本艇の意気込みを、見せるべくチャレンジ致しましたが、日本の海を走つた彼女とは、別の物と思われる程、すねて手を焼く彼女に、全員ギブアップせざるを得ませんでした。

我々の艇の事は、これくらいにして、レース海面状態を報告致しましょう。

テキサス州コーパス・クリスティーはメキシコ湾の中にあり、ヨット・クラブはこの湾の中のリーフに囲まれた奥に位置します。このコーパス・クリスティー・ベイは、約25マイル～30マイル四方位いのベイで、深さは、平均して5～6メータ、風はインフォーマル、プラクティス・レース（お祭りレース）の時は、4～5メーター吹き微風との情報もこれなら我が「CHOU-CHOU」もいけると思いましたが、実際本レースになると2～3メーターの微風と浅い為に、チョッピーな波と共に、オリンピック・インシュー第一レース・第二レースとも、惨敗でした。

この微風レースの中で一きわ目を引く走りを見せてくれた船が「MAGIC BUS」ニュージーランド（設計ポール・フォアティング）、「BUSINESS MACHINE」アメリカ（設計ブルースカービー）、「FUN・ニュージーランド（設計ダビッドソン）、「ARAOK AT-AO」フランス（設計オリエール）等が私の印象に残った艇です。又第一レース、スタートの素晴しさは、今もなお目にやきついて離れません。

第三レースはオフショア100マイルです。

このレースは、海面までは、ヨット・ハーバーより25マイル先のベイの外で行われる為に、二組に分れ、

1976 WORLD CHAMPIONSHIP QUARTER-TON CUP  
成績表

CUML. STANDINGS YACHT	CUMULATIVE POINTS (総合得点)	順 位
MAGIC BUS (NEW ZEALAND)	211.0	1
BUSINESS MACHINE (U.S.A)	212.0	2
ESRESSO (U.S.A)	205.5	3
STAR EYED STELLA (U.S.A)	195.0	4
FUN (NEW ZEALAND)	177.5	5
SPREAD EAGLE (U.S.A)	177.0	6
FRED AGAIN (CANADA)	172.0	7
POTENT STAR (U.S.A)	158.375	8
GOOSE (U.S.A)	158.0	9
EAGER BEAVER (CANADA)	156.0	10
MARASPEL V (FRANCE)	150.0	11
TINSOHAL (GERMANY)	144.0	12
ARAOK-ATAO (FRANCE)	143.5	13
ACCENT (SWEDEN)	141.5	14
LOOK AFTER ME (U.S.A)	138.25	15
RIO DE SUR (JAPAN)	132.5	16
BARBARELLA (GERMANY)	117.5	17
GIANT KILLER (CANADA)	114.5	18
TOMCAT (GET. BRITAIN)	108.0	19
DOLLER 2 (FRANCE)	106.0	20
CHOU-CHOU (JAPAN)	103.5	21
WINDS OF WAR (U.S.A)	101.0	22
DESPERADO (NEW ZEALAND)	91.0	23
MIDNIGHT HAMMER (JAPAN)	88.0	24
SUNNYSIDE UP (SO. AFRICA)	74.5	25
SARATOGA FATS (U.S.A)	73.0	26
DUCK SOUP (U.S.A)	71.5	27
JET LAG (BRAZIL)	66.5	28
UNION JACK (BERMUDA)	61.0	29
PIETCHON 6 (GERMANY)	59.5	30
SAKE (JAPAN)	57.0	31
TEQUILA SUNRISE (NEW ZEALAND)	53.0	32
CAROLYN IV (FRANCE)	35.0	33
BROWN SUGAR (CANADA)	32.5	34
INTEFERENCE (BRAZIL)	14.0	35
SQUEEZE BOX (CANADA)	10.0	36

回航組と食事等を車で輸送する組とに、手分けして、レースに参加すると言う、ちょっと不合理なレース海面でした、しかし、100マイル・オフショア・レースは、今までに吹いた事のない様な風と波だったと後日聞きましたが「CHOU-CHOU」にとっては、神風の如く、ちょっと荒れた相模湾の様な波と風で一時は彼女がやっとよみがえってくれた様な走りをしてくれましたが、いぜん、サギングが止まらず上りの不利が歯ぎしりするほどでした。ただ、アビームで8~9艇を夜陰にまぎれて、抜いてくれた事がせめてもの気休めでした。

その風と波の為にカナダ艇「SQUEEZE BOX」がラ

ゲーがなくなり、同じくカナダ艇ハンスフォグが乗る「EAGER BEAVER」がマスト・トラブルで微風用のチューニング艇には、こたえた風と波の様でした。

ゴールしてから着順が18位と聞いて、これが現実だと自分に言い聞かせ、残りレースに神風が吹く事を今だかってない位いに祈って、やみませんでした。

この100マイルで印象に残るのは、マークが油田のバカデカイ塔で夜、回航するために、風と波とでまるで今、子供のテレビ番組で流行っている何々マシィンと言った様なバカデカサと音で恐怖心が起きる程のすさまじさでした。

第三レース後パーティーがあり我々日本チームもテキサス風パーティーに、身も心も酔いしれた一夜でした。

第四レースインシュア-25マイル、第五レースオフショア-200マイル等々神への祈りも聞き入れられず、今までよりも吹かないレース展開となってしまいました。

第四レースは、トップグループと後続グループがまったく逆になったハプニングが起こり、200マイルは、第三レースの100マイル・コースを二回回り第三レースが19時間でゴールした「CHOU-CHOU」でしたが200マイルは48時間と言う長丁場になり微風と暑さの戦いになり、先を見越した何艇かは、レースを放棄しました。最後迄優勝争いの「MAGIC BUS」と「BUSINESS MACHINE」のゴール寸前の戦いぶりも印象的でした。

話しが前後しますが、テキサスの暑さには「音」を上げてしまい、日本チームの木原氏も一時は寝込んでしまい、又「SAKE」のオーナーも200マイルに熱を出し入院する事になりレースを放棄することになり大変でした。日本チームもナショナルチームを編成し、四艇エントして来ましたので三艇に絞り、「RIO DE SUR」、「CHOU-CHOU」、「MIDNIGHT HAMMER」の三艇で確か六位だったと思います。

ドイツから参加したティム・シャレはエンジンのスピード・テストに合格せず、第一レースに出場出来なかった事も非常に氣の毒ですが、ヘッドコーチの威儀にも敬意を表しました。我々も出来ることなら今後も数多く、ワールドの場に出場したいと思い、次の開催国フィンランドの話も又78年には、どの様な船にしたら良いか帰りの飛行機で話し合いました。レース全般を振り返ってみると、今回のレースは、微風に徹し、マストヘッドの大きなセールを持つ艇（アメリカの艇は、十艇中九艇までがマストヘッドの艇）が上位に入り%あるいは%等は、全般的に良くない結果に終っていると思います。

又「RIO DE SUR」の二の宮先生の200マイル六位は、賞賛に値する成績だと思います。

最後にこの紙面をお借りしまして、今回のレースに出席しました各チームも同じだと思いますがN O R C、日本コーチートン協会の皆様のお力添えをいただきました事を、深く感謝致します。

## レースニュース



RACE NEWS

## 第3回三宅島レース・レポート

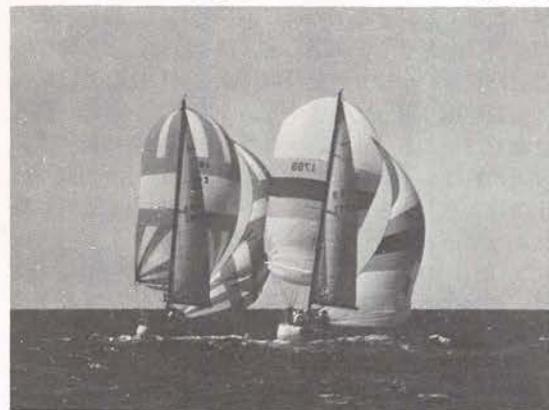
帆走委員長 尾崎 功

本年で3回目を迎えた三宅島レースは、秋晴れの9月23日、10:00参加31艇のもと小網代湾口をスタート、三宅島往復150哩に争われた。スタートはダウンウイングのため各艇慎重に出るが、ポート、スターボード艇が入り混り、スピンドルをあげた途端ジャイブを余儀なくされ逃げる艇もありフリーのスタートティングはやはりレース艇に気の毒である。

澄みきった碧空に横一列にあがった鮮やかなスピンドルを見てあるコミティー曰く——ああレースへ出たかったな——……。

スタート時には4~5Mあった北風は各艇が大島へ近づくころから落ちはじめ、3時のロール・コールでは竜王崎NE2~5Mの付近にて漂っている様子。日本列島全体が高気圧にすっぽりはいってしまう気圧配置であり、遅いレース運びにコミッティー一同のんびりムードになるが、夜半より吹きはじめた風は意外に強くワイルド・ジャイブしてブームを折拍する艇もあり、レース・ペースは俄然早くなる。

NE20~30ノット、強い東流の中をまずクラスVの「HIPPO」が0100サタードー岬Eに到達。続いて「CONTESSA VI」、「MAGICIAN III」、「CLARISSA」の順に三宅島を回航する。復路はリーサイドから潮を受けNE10~15ノットの風にスタート・タックの一本コースとなり、ほとんどの艇が大島の南でタックをいたる後相模灘を北上するというクロスホールドのスピードを競う形となる。24日0900の交信で「クラリッサ」より千波崎南3マイルの報を受け、フィニッシュ・ラインを設定しファースト・ホーム艇を待つ。小網代湾口に姿を現わしてきたのは予想通り「CONTESSA VI」。最近



第3回三宅島レース スタート風景

のレースで安定した走りを見せる同艇にとては「SUNBIRD GO」、「MIYAKODORI III」のエントリー取消しでいささか物足りなかったのではないか。つづいて「MAGICIAN III」、「CLARISSA」とフィニッシュするが、すぐ後ハーフトナーが「八丈III」を先頭に続々とはいる。「HIPPO」はトップで三宅島を回航したが帰りの上りでは艇足が伸びず総合五位に終わる。見事に総合優勝した「八丈III」、2位「EMILY II」、3位「SERABI III」はほとんど同タイムのフィニッシュであり、ハーフトナー勢の好走が目立つレースで

## 1976年度 第3回三宅島レース成績表

帆走委員長 尾崎 功

総合順位	クラス順位	艇名	所要時間	T.M.F.	修正時間(秒)
14	I~III①	CLARISSA	29-21-05	1.0310	108940
19	2	TOSHI V	30-11-36	1.0428	113348
25	3	CONTESSA VI	27-47-49	1.1583	115909
5	IV ①	MAGICIAN III	29-19-35	0.9984	105406
13	②	VEGA V	29-47-02	1.0000	107222
17	③	MAUPITI	30-56-24	0.9968	111027
18	4	PLUMERIA III	31-41-04	0.9919	11140
23	5	天城 II	31-50-55	1.0000	114655
28	6	VOLANS II	34-08-50	1.0000	123530
-		HIRO II			
V ①	八丈 III		30-21-12	0.9534	104179
	②	EMILY-II	30-23-47	0.9534	104327
	③	SERABI III	30-31-06	0.9534	104746
4	④	HIPPO	30-31-29	0.9534	104768
6	⑤	CRAZY-BLUE D	30-43-59	0.9534	105483
7	⑥	RANGER TOO	30-55-55	0.9517	105976
8	7	MAY STORM III	30-59-54	0.9517	106204
9	8	SEA-STY	31-01-20	0.9517	106285
10	9	MERLUZA	30-58-19	0.9534	106303
11	10	陽焰 II	31-02-29	0.9534	106541
12	11	秋月	31-11-21	0.9517	106857
15	12	NEPTUNE X	32-39-53	0.9285	109185
16	13	TSURUGI	32-11-35	0.9534	110494
20	14	竜飛 II	33-16-22	0.9482	113577
21	15	ALPHA II	33-16-57	0.9534	114233
22	16	GORGON	33-44-55	0.9412	114351
24	17	MA CHERE LAETICIA	33-46-32	0.9482	115293
26	18	GUERILLA	33-54-35	0.9500	115971
27	19	PUSSY CATS III	34-04-41	0.9534	116964
-		TACHYON			
-		SPIRIT OF BARON			

あった。復路のみに注目すると「ラクルス」、「VEG-AV」は修正時間では上位3艇に対抗するタイムを出しているが、往路で風に会っているため総合順位は残念ながら後退する結果になる。20:18最終艇がフィニッシュ無事レースを終える。

## 第9回八丈島レース・レポート

帆走委員長 服部 一 良

エントリーは、一時20艇ちかくを数えたが、その後それぞれの都合や、安全検査面でのトラブルで、最終出艇申告は9艇となり、いささか淋しい“少数精銳”的争いとなった。

8日10:00のスタート時は、快晴ながらも超微風。一時は延期も考えた程だったが、幸いにも直前にSSEのブロー(?)があり、どうにか予定通りに信号旗を掲げる事が出来た。スタートは、もちろんオール・フェア「VOLANS II」がトップで、全艇まったく静かに南下していった。

15:00のロール・コール時は、スタート後5時間過ぎたにもかかわらず、トップ艇の「CONTESSA VI」でさえ、城ヶ島の南およそ13M程でしかなく、レース艇のいらだちが想像出来た。しかし天気図では、小型ながらもはっきりした低気圧が、東シナ海に現われていて、吹きすさぶのは、いづれ時間の問題であることは、各艇が充分に期待し、また覚悟していた事と思われる。

9日に入り、03:00のコールでは「CONTESSA VI」がやはりトップで、最初に34°Nを越え、すでに御蔵島の東5Mにたっしていた。夜半にかけてS Eの安定した順風により、全艇快走されているようである。

低気圧はすでに四国沖にあり、前線の端はレース海面付近にのびているようだ、天気は確実にくずれる気配を示していた。小網代でも夜中から小雨がぱらつきだし、9日の明け方は、ひどいドシャ降りになった。

09:00での、「SURUGA II」の報告では、八丈島の北およそ9M、風はS E 40~50ktとの事。強風の片上りコースで、八丈島を目前にしたS S最新ワントナーの

雄姿が、容易に想像出来た。

その後、大島・初島レース参加艇の、ディスマストなどにより、レースを棄権する連絡が、ひんぱんに入り、14:50には、海上保安庁からも、海面状況悪化のためレースの中止を勧告するという電話を受け、レース本部の緊張は一気に高まった。

15:00のロール・コール時は、全艇応答なく、すさまじい空電のパルスのみで、各艇の苦闘が思いやられた。

フィニッシュ後の、「MAGICIAN III」、「VOLANS II」の話では、パウのパルピットもかすむ豪雨と、連続するイナビカリと雷鳴、もちろん波と風は、きわめてたちが悪く……との事。状況は最悪だったようである。とくに「MAGICIAN III」によると、S 45~50ktで八丈島を岸ベタで廻り、石積ノ鼻を500m程沖で通過した15:00頃、いきなりWよりのブローを喰らい、レギュラー・ジブ、2ポンリーフの観音開きから、ポールをはずしメーンを降しても、ジブだけのシバーでおなお艇体は横倒しのまま、最後はジブも降しへアポールの状態で、およそ20分間にわたり流されるにまかせた。たまたま岸から離される方向で、安心はしたが」との話だった。なおこの直後は、波ばかりの無風状態が2時間程続いたようだ、これは八丈小島の外側を廻った「天城II」も同様なおかしなナギに出会ったようである。

17:00には、「TILDE II」が、八丈小島直前でシブハリトラブルをおこし、セールが降りないためリタイアしたむねの連絡が入った。「PLUMERIA III」のDNSを含めて、これでレース艇は7艇になった。

10日に入り、天候の回復はいちぢるしく、それだけにちょっとの位置の違いで、風はめまぐるしく変り、03:00時の各艇の報告では、風向も風力も、びっくりする程まちまちで、「MAGICIAN II」によれば、三宅島のWあたりを北上中、ブローチングする程のヘビースピンの追手から、いきなりナギなしで、風はNにふれたとの事である。ヨットレースは、おかしなもので、ほとんどのケースで、状況は先行艇に有利に展開する。今回も同様なパターンで、かえりのコース、時

### 第9回 八丈島レース レース成績表

1976年度 帆走委員長 服部一良

総合順位	クラス順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間(秒)
①	I~V①	MAGICIAN III	53 <sup>h</sup> 40 <sup>m</sup> 50 <sup>s</sup>	0.9984	192940
②	②	CONTESSA VI	50-31-08	1.1583	210657
③	③	SURUGA II	55-28-50	1.0674	213191
4	4	八丈 III	64-36-17	0.9534	221738
5	5	VOLANS II	64-22-12	1.0000	231732
6	6	天城 II	64-26-54	1.0000	232014
7	7	粹	75-34-10	0.9500	258447
—		TILDE II	—	—	—
—		PLUMERIA III	—	—	—



第9回八丈島レース スタート直前のレース艇群

間帯で、まず各艇の差が開いたようである。

明け方ちかくは、大島・初島レースのなだれこむフィニッシュの手伝いにも忙殺され、休む間もなく、快晴の小網代湾内で待ち続けた。そして午後に入り、ようやく待望のファースト・フィニッシュ艇、「CONTESSA VI」を迎えた。続いて、3時間程の遅れで「MAGICIAN III」がフィニッシュ、17:28-50に「SURUGA II」が入った。

今のところ、「MAGICIAN III」が修正時間でトップ。あとは「八丈III」の位置にコミッティだけでなく、数多くのギャラリイの注目が集ったが、逆転出来る18:00頃にも全然音沙汰なく、この時点では「MAGICIAN III」の総合優勝が決まる。21:00のコールでは、注目された「八丈III」は、なんと野島崎南西2~3Mにあり、「梓」にいたっては、三宅島東で、後続艇は不運なナギに捉えられているようであった。

11日の00:45に、「VOLANS II」からフィニッシュ予告が入り、続いて5分きざみで、「八丈III」「天城II」からも、ようやく元気を取り戻した。

スタート時と同様、あるかないかの風の中で、02:00頃、小網代沖に航海燈を見付ける。よくよく見ると、3艇数えられた。65時間近く走って、なおかたまっているレース艇をみて、ヨットレースの厳しさ、そして、そこには当事者でなければわからない、秘めた楽しさもあるよう、あらためていろいろ感じてしまった。真夜中にもかかわらず、シーボニアハーバーの岸壁には、多数の人が集まり、それぞれに昂奮する。やがて、コミッティ・ポートのホーンが近所迷惑な程に、深夜の静かな海面にひびき渡る。「VOLANS II」に「天城II」が続き、やや遅れて「八丈III」がフィニッシュした。

コミッティ本部での記録メモには、ここで「残るは「梓」のみ ガンバレ！」と誰れのかいたずら書きが残されているが、まさにその通りであって、海上の状況と「梓」の位置を再確認をし、こちらはしばしの小休止をいただく事にした。

明けて、前日と同様な快晴、暑すぎ、NEの順風を受け、真すぐフィニッシュに向う「梓」を発見する。沖に数多くある帆影の中で、はるかに遠くから見間違えなかった。乗り手の気持ちが伝わるのか、それとも、こちらが馴れて来たのか、とても嬉しかった。コミッティ・ポートから、全員疲労のかけもなく、すこぶる元気だという連絡を受ける。腰が弱く、比較的強風を得意としない艇で、良く走り抜いたと思う。立派なものである。

リタイア艇の「TILDE II」の帰港を再確認し、全艇抗議もなく、これにて第9回八丈島レースは無事終了した。

成績は別表の通りである。

結果の感想としては、やはり「MAGICIAN III」の好走に注目せらざるを得ない。とくに復路のスピードは抜群である。航跡図をみても、こだわりのない素直なラムラインに沿ったコースで、さすがなものである。そして、風とコースに合せ、往路10回、復路は24回と

計34回にもおよぶデッキワークを、淡々と語った小松スキッパーはもちろん、それを当然になしとげたクルーも見事というほかない。春の沖縄東京外洋レースでの優勝をも思い、「MAGICIAN I, II, III」を通じてのヤマハチームは、恐るべき存在といえよう。

その他、「八丈III」は、沖縄東京外洋レースでの大健闘、三宅島レースで総合優勝艇として、それに「MAGICIAN III」を破った唯一の艇であり、今回も大いに期待されたが、ついに二連覇には至らなかった。

なお、「ジェントルジェーン」及び「ベカV」は、クルー全員が張りきっていたのにもかかわらず、ただひとつ無織機に関する不備により、最終的な出艇申告を受けるにまで、いたらなかった。艇の責任者は時間的余裕を十分とて、レースへの準備を整えられるよう切にお願いをする。

## 全日本Q.T.選手権レポート

副帆走委員長 都 築 勝 利

本年度のNORCレベル・レース、クォーター・トン選手権は、9月24~10月3日、当地、三河湾にて関東8艇、関西5艇、中部7艇の参加20艇にて、オリンピック2レース、20浬、70浬、150浬の計5レースに熱戦が展開されました。全出場艇を見渡して、大半がセール番号が1800~1900代の76型ストリップ・アウト・レーサーで、クォーター・トナーの新陳代謝の激しさと、乗艇するクルーにも、庄崎、爪生、羽柴、安岡、石川、甲斐、高城、等のトップ・レーサーの姿も見られ、1978年に掛けるQ.T界の意気込みを感じました。

レースの大要は9月の割には風は弱く、150浬を除して(3~5m/sec)外洋レーサーに今ひとつ物足りない海況でしたが、第1レース(20浬)、第2レース(オリンピック)を終了した処で「スピリットオブB」、「翔雲」「ゴライアス」の3艇がほぼ同点位で並び優勝候補と見られて居りましたが、続く第3レース、強風の150浬外洋レースで「スピリット」、「ゴライアス」はナビゲーション・エラーで、各々14位、DNF、しかもダブルポイントの当レースに痛恨の大失点で大きく後退、第4レース(オリンピック)に「スピリット」が1位を得るも最後まで、この150浬得点ダメージを挽回出来ず(第5レースは全タイムリミット)、結局、関西の「風雲児」「翔雲」が優勝、初めてQ.T.カップが関西の地へ移った。

総評として今回のレースの限りでは、弱風の浪の無い当海況では関西勢が高得点を上げるも、強風の150浬の外洋では、15m以上の強風中をスピンドル飛ばす関東勢の外洋に強い!!と云う噂通りのガツツなレーサー振りも見られ、なかなか内容のある大会であつたと思います。

今回初めて、この様な大きな本部レースが、関東水域を離れ中部水域で開催された事は大変意義深く、実

SAI NO	Boat Name	船名	20M	III	IV	V	TOTAL POINT	
1584	KURO ICHIBAN	黒一	17	20	15	20	88	OC42EB
1634	MERCURE II	大矢 隆	17	12	16	14	59	OCN25A
1734	CALYPSO	カルピソ	60	92	11	DNF	ECUMS	
1752	ESMERALDA	エスメラルダ	19	20	15	DNF	ECUMS	
1764	KO TERU TERU	山口照雄	17	45	2	DNF	DN25A	
1787	GAMERA III	ガメラ3	17	20	14	DNF	ECUMS	
1792	SPIRIT OF B	スピリット	15	25	13	DNF	5272B	
1809	PHOENIX III	ホウケイ3	14	16	17	DNF	DN42EB	
1822	EBB TIDE	エブ	7	26	10	DNF	ECUMS	
1833	GORIATH	ゴリアス	15	26	15	DNF	DN25A	
1841	KASUMI II	カスミ2	17	21	15	DNF	DOU26	
1855	PANDA II	パンダ2	17	18	17	DNF	OCN22C	
1878	SHOUN	ショウ	17	42	2	DNF	N24B	
1891	PARAPHRENIAN III	パラフリニア3	17	6	8	DNF	DOU26A	
1849	CRAZY BLUE E	金指昭郎	DNF	5	17	DNF	BW23C	
1836	MANBO II	八木達郎	16	23	12	DNF	FT22B	
1966	SUPER STAR	大谷良治	5	51	51	DNF	N24B	
1953	VIND TOO	羽柴宏昭	10	11	11	DNF	FT22B	
1974	AIA	福田英秋	10	26	4	DNF	N24C	
1975	AKATONBO	川野博	11	23	11	DNF	GH25	

レベル・レース正式発表の図



レベル・レース優勝艇 SHOUN

行準備を担当致しました私共は責任の重みを感じた次第です。運営のスタッフは4年前に発足した日本Q.T.協会中部支部の有力メンバー、富川、曾我、榎原嘉男、諸氏等の強力な人材の助力で、能率良く日程の消化と、限られた予算で効率の良い運営がなされたと思います。

参加艇のレーティング、安全検査に関する認識は過去より徐々に改善されて居りますが、本来参加申込み時、有効なレーティング証書と安全検査証のコピーを添えて申込みされるべきで、本大会にても9月12日の〆切時、エントリー22艇中、正確な申告は数艇で、7艇がレーティング・リミット・オーバーと云う状態で

した。

これ等も島田計測委員長の御努力で、再計測、ラッピングが繰り返され、何とか9月24日の艇長会議に間に合った実状です。

レース競技面では各艇ともタクティクス、レース・ルール等に関しては、かなり詳しく高度な理解がされている様で、競技規則についてもキワドい解釈のアピールもありましたが、同時に、IORルール、安全規則、等のあらゆる面、特に、これ等ルールに述べられている外洋帆走の精神を良く理解され、その認識に立って1978年世界選手権に望まれる様期待致します。

#### 1976年全日本Q.T.選手権成績表

Result RANKING	YACHT NAME	OWNER	第1レース (20M)	第2レース (OLIMPIC)	第3レース (150M)	第4レース (OLIMPIC)	第5レース (70M)	TOTAL POINT
1	1878 SHOUN	正井良和 N240	2 (19)	2 (19)	4 (34)	2 (19)	DNF	91
2	1966 SUPER STAR	大谷良治 N240	4 (17)	5 (16)	3 (36)	3 (18)	DNF	87
3	1797 SPIRIT OF B	山添素雄 F727	1 (20)	3 (18)	14 (14)	1 (20)	DNF	72
4	1809 PHOENIX III	石本哲夫 DOU26	6 (15)	6 (15)	10 (22)	7 (14)	DNF	66
5	1953 VIND TOO	羽柴宏昭 F727	10 (11)	8 (13)	1 (40)	DNF (1)	DNF	65
6	1936 MANBO II	八木達郎 F727	14 (7)	10 (11)	2 (38)	12 (9)	DNF	65
7	1975 AKATONBO	大原俊男 KAK25A	8 (13)	12 (9)	7 (28)	8 (13)	DNF	63
8	1764 KO TERU TERU	山口照雄 NAK26A	15 (6)	11 (10)	6 (30)	9 (12)	DNF	57
9	1839 GORIATH	南川佳三 DOU26	3 (18)	1 (20)	DNF (2)	5 (16)	DNF	56
10	1891 PARAPHRENIAN III	村井紀夫 DOU26	11 (10)	16 (5)	8 (26)	6 (15)	DNF	56
11	1853 PANDA II	杉浦 実 OCN22	12 (9)	4 (17)	11 (20)	15 (6)	DNF	52
12	1736 CALYPSO	本間明和 ECUM	16 (5)	14 (7)	9 (24)	11 (10)	DNF	46
13	1849 CRAZY BLUE E	金指昭郎 BW23C	DUF (1)	18 (3)	5 (32)	17 (4)	DNF	40
14	1822 EBB TIDE	外山昌一 ECUM	9 (12)	7 (14)	DNF (2)	10 (11)	DNF	39
15	1787 GAMERA III	朝川 清 ECUM	5 (16)	13 (8)	DNF (2)	14 (7)	DNF	33
16	1634 MERCURE II	大矢 隆 OCN25	17 (4)	17 (4)	12 (18)	16 (5)	DNF	31
17	1854 KOKO ICHIBAN	西垣 洋 OCN25	7 (14)	15 (6)	DNF (2)	13 (8)	DNF	30
18	1752 ESMERALDA	植松 真 ECUM	13 (8)	9 (12)	DNF (2)	19 (2)	DNF	24
19	1841 KASUMI II	田中 匠 DOU26	19 (2)	19 (2)	13 (16)	18 (3)	DNF	23
20	1974 AIA	福田英秋 N240C	18 (3)	DSQ (0)	DNF (2)	4 (17)	DNF	22

## 第3回 大島・初島・レース成績表

1976年度

帆走委員長 藤井邦雄

総合順位	クラス順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間(秒)
③	III~IV ①	VEGA V	17 <sup>h</sup> 39 <sup>m</sup> 30 <sup>s</sup>	0.7550	47995
18	②	HIRO II	18-38-40	0.7540	50608
20	③	RYUO	18-10-54	0.7825	51217
21	4	飛車角 II	19-02-37	0.7525	51589
24	5	DAPHNE III	19-46-45	0.7530	53617
—	—	くろしお II	—	—	—
—	—	NADJA III	—	—	—
—	—	CYGNUS II	—	—	—
—	—	SEA TIGER	—	—	—
—	—	—	—	—	—
①	V ①	CRAZY-BLUE D	18-16-17	0.7258	47740
②	②	EMILY-II	18-18-14	0.7258	47825
4	③	慎記郎	18-25-33	0.7248	48078
5	④	MA CHERE LAFTICIA	18-30-47	0.7226	48159
6	⑤	SERABI III	18-28-05	0.7258	48254
7	⑥	陽焰 II	18-38-30	0.7258	48708
8	7	SPIRIT OF BARON	18-39-44	0.7258	48762
9	8	ALPHA II	18-43-16	0.7258	48916
10	9	PUSSY CATS III	18-45-43	0.7258	49022
11	10	HIPPO	18-49-42	0.7258	49196
12	11	竜飛 II	19-01-55	0.7226	49508
13	12	青海波	19-04-42	0.7237	49705
14	13	RANGER TOO	19-06-12	0.7248	49845
15	14	MARY JANE II	19-18-12	0.7183	49916
16	15	MAY STORM III	19-11-05	0.7248	50058
17	16	DAKE II	19-11-03	0.7290	50346
19	17	秋月	19-34-19	0.7248	51068
22	18	GORGON	20-06-20	0.7183	51990
23	19	GUERILILA	20-05-16	0.7237	52335
25	20	TORNADO-II	20-36-48	0.7269	53941
26	21	ACADEMY-I	20-26-54	0.7233	56621
—	—	神露美 II	—	—	—
—	—	祥鳳	—	—	—
—	—	SEA-STY	—	—	—
—	—	NEPTUNE X	—	—	—
—	—	TSURUGI	—	—	—
—	—	—	—	—	—
①	VI ①	CHA CHA	18-26-05	0.6843	45413
②	②	TRACER	18-39-50	0.6843	45978
③	③	PASSAT	18-46-15	0.6843	46241
4	④	HOLIDAY TOO	19-01-49	0.6843	46880
5	5	MISTY	19-12-25	0.6795	46984
6	6	WHITE MINX	19-35-32	0.6831	48180
7	7	がめら III	19-40-11	0.6843	48456
8	8	BUN BUN II	19-52-10	0.6843	48947
9	9	赤城	19-52-47	0.6843	48973
10	10	もじや・もじや・さん	22-48-26	0.6831	55471
—	—	YUKI III	—	—	—
—	—	竜馬	—	—	—

## 第3回大島・初島レース・レポート

帆走委員長 藤井邦雄

八丈レースと日程がオーバーラップしていたためクラスIII以上の大型艇の参加が少なかったが、クラスIII~VIまで47隻参加して10月9日~10日にわたってレースが展開された。スタート時はあいにくの雨であったが、北風4~5m/sの風を受けて全艇リコールもなくスタートした。スタート後、ほとんどの艇がスピンドルを開け一路大島を目指し、小雨のけぶる中をまたたく間に視界から消えていった。9日午前中は日本の南岸と日本海には低気圧があって東に進んでいたため、スタート後もなく雨が激しく降り出し夕方まで続いた。レース艇は12:00~14:30にかけて大島北側で前線の通過に遭遇し、雨、風、波にもまれたようだ。12隻のリタイア艇はほとんどこの時間帯に続出した。リタイア艇4隻はリギン、艇体に若干の損傷を起こし、他の2隻はディスマストを被ったが、全艇無事帰港した。前線通過後、天気が回復したが風が弱まった。竜王崎回航のトップは「PUSSY CATTS III」の1630であった。ほとんどの艇が17:00から17:30にかけて回航し、大島南側で再スタートの波乱含みのレース展開となつた。初島回航のトップは「VEGA V」の2204、続いて、「CRAZY-BLUE D」の22:10と競っていた。ファースト・ホームは「VEGA V」で10日03:39で約30分後に「RYUO」が入った。ほとんどの艇は04:00から06:00にかけてフィニッシュした。総合優勝の栄冠はクラスI~Vで「CRAZY-BLUE D」に、クラスVIで「CHA CHA」に輝いた。

おわりに、必ずしも大荒の海象であったと思えぬレ

## 秋の神子元レース成績表

NORC駿河湾支部

クラス順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間	着順
A ①	青雲	83182	0.7215	60015.8	2
②	NEW NOVIA	83964	0.7248	60857.1	3
3	乙天馬	84985	0.7298	62022.0	4
4	飛鳥	89733	0.7248	65038.4	7
B ①	BILLY THE KID	83045	0.6819	56628.3	①
②	MERAMI	87866	0.6760	59397.4	5
3	MONI	88078	0.6947	61187.7	6

ファーストホーム BILLY THE KID

A クヤス優勝 青雲

2位 NEW NOVIA

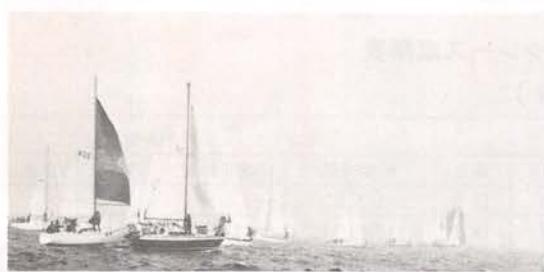
B クラス優勝 BILLY THE KID

B クラス2位 MERAMI

DNS KOCHI II. Roy III. サンラック.TIARI

2代目小政

DNF ブルージェイ.SALAVOON PLEIADES CLUSTER



ボ 3回大島・  
初島レース  
(上)スタート  
風景  
(左)スタート  
前準備

ースでディスマスト、艇体損傷等の艇が多くてたこと。  
は艇のチューニング、安全性等の配慮に何か欠ける点  
があったのではないかと懸念される。今後、事故報告  
書等を検討し、より一層の安全についての喚起をうな  
がす必要があるように思える。

## NORC近畿北陸支部

## ポイントレース成績表

帆走委員長 松尾圭造

クラス	艇名	5回戦		6回戦	
		着順	Time	着順	Time
A	HYOTTOKO 2	1	2 <sup>h</sup> 03 <sup>m</sup> 02 <sup>s</sup>	1	1 <sup>h</sup> 34 <sup>m</sup> 05 <sup>s</sup>
A	CARINO IV		T・L	2	1-35-45
A	TANGUERA II		T・L	3	1-49-31
A	TOP PARIS		T・L	4	1-52-31
A	HOLLY BLUE III		T・L		D・N・S
B	楽浪	2	2-02-55	1	1-41-37
B	DARK HORSE II	1	2-02-38	3	1-42-35
B	PATRIARCH	4	2-07-06	2	1-42-08
B	ZORO	3	2-06-08	8	1-52-15
B	風小僧	5	2-15-49	6	1-50-30
B	寿限無		T・L	4	1-48-25
B	うみつばめVI		T・L	5	1-50-20
B	なまけもの		T・L	7	1-51-29
B	LA PAIX		T・L	9	1-55-41
B	YOU III		T・L	10	2-00-10
B	湖族の末裔2		T・L	11	2-04-45
B	飛龍 II		T・L	12	2-06-23

## 玄海・博多スプリングシリーズ成績表

第Iレース：3月21日 ポイントレース  
第IIレース：4月11日 ポイントレース  
第IIIレース：4月29日 小呂・鳥帽子レース

艇名	第1レース				第2レース				第3レース		総合	順位
	所要時間	修正時間	順位	得点	所要時間	修正時間	順位	得点	得点	得点		
マルコ III	4 <sup>h</sup> 53 <sup>m</sup> 46 <sup>s</sup>	13256.5	10	2	DNS		0	0	13.5	15.5	9	
バックシャン	4-49-29	12966.0	9	3	1 <sup>h</sup> 59 <sup>m</sup> 10 <sup>s</sup>	5327.5	8	4	18.0	25.0	7	
北斗	DNS			0	2-06-30	5532.5	9	3	0	3.0	14	
ホットスパー	4-38-12	12138.4	5	7	1-57-20	5119.0	5	7	1.0	15.0	10	
シペール	DNS			0	DNS		0	0	15	15.0	10	
プラウドメアリー	4-44-15	12223.3	6	6	1-52-50	4852.1	1	11	19.5	36.5	4	
アキ III	DNS			0	DNS		0	0	9.0	9.0	13	
バンガード	4-49-15	12506.0	8	4	1-58-10	5109.1	2	10	7.5	24.5	8	
志摩 III	4-48-10	12390.0	7	5	1-59-00	5116.5	4	8	16.5	29.5	6	
マントタ	4-27-15	11493.9	2	10	2-07-50	5497.8	10	2	21.0	35.0	5	
鳴海屋丸	DNS			0	DNS		0	0	10.5	10.5	12	
テクニシャン	4-41-15	11577.9	3	9	1-05-16	5156.7	6	6	24.0	39.0	②	
レッドバロン	4-46-03	11664.0	4	8	2-05-18	5109.2	3	9	25.5	42.5	①	
ネオアンタレス	4-38-45	11366.3	1	11	2-08-55	5256.7	7	5	22.5	38.5	③	
ブルームーン	DNS			0	DNS		0	0	1.0	1.0	16	
エスマーラルダ	5-38-15	14019.8	11	1	2-51-20	7101.4	11	1	0	2.0	15	

玄海・博多ウィークレース成績表  
(No 1)

艇名(艇長)	第一レース(55マイル)				第二レース(110マイル)			
	所要時間	修正時間	順位	得点	所要時間	修正時間	順位	得点
マルコ III(児島)	10 <sup>h</sup> 22 <sup>m</sup> 55 <sup>s</sup>	28109.74	9	13.5	D N S			
バックシャン(松本)	10-06-00	27142.74	6	18.0	21 <sup>h</sup> 22 <sup>m</sup> 45 <sup>s</sup>	57454.4	12	6.0
北斗(石田)	D N S				20-40-31	54156.0	10	10.0
ホットスパー(加茂)	D N F			1.0	19-49-41	51908.3	6	18.0
銀河(江良)	10-47-00	28125.09	10	12.0	22-23-18	58393.3	13	4.0
ブラウドメアリー(才田)	10-28-20	27019.59	5	19.5	19-47-02	51044.8	5	20.0
エスボワール(中林)	D N F			1.0	23-04-08	59296.3	14	2.0
シベール(三波)	10-30-00	27231.12	8	15.0	20-34-45	53370.8	9	12.0
アキ II(吉田)	10-57-15	28539.11	12	9.0	D N S			
バンガード(末松)	11-03-10	28672.67	13	7.5	21-31-18	55830.6	11	8.0
志摩 III(大原)	10-32-20	27187.80	7	16.5	20-37-20	53200.4	8	14.0
マントタ(谷)	10-26-35	26948.10	4	21.0	19-29-10	50283.5	3	24.0
鳴海屋丸(北島)	10-56-10	28318.84	11	10.5	19-31-57	50579.0	4	22.0
テクニシャン(上野)	10-32-30	26037.50	2	24.0	19-46-40	48850.3	1	28.0
オンディーヌ(岩渕)	14-32-54	35205.80	14	6.0	D N S			
タイムトラベラー(松尾)	D N S				21 D N S	6		
レッドバロン(木下)	10-30-40	25716.06	1	25.5	21-31-33	52664.2	7	16.0
ネオアンタレス(川鍋)	10-58-45	26861.19	3	22.5	19-58-31	48870.0	2	26.0
ブルームーン(徳田)	D N F			1.0	D N S			

玄海・博多ウィークレース成績表  
(No 2)

艇名	第3レース(18マイル, ポイントレース)				第4レース(18マイル, ポイントレース)				総合成績	
	所要時間	修正時間	順位	得点	所要時間	修正時間	順位	得点	合計	順位
マルコ III	D N S				D N S				13.5	13
バックシャン	D N S				D N S				24.0	11
北斗	D N S				D N S				10.0	14
ホットスパー	1 <sup>h</sup> 25 <sup>m</sup> 45 <sup>s</sup>	3741.4	6	5	D N F				1	25.0
銀河	1-35-21	4298.5	10	1	2 <sup>h</sup> 20 <sup>m</sup> 12 <sup>s</sup>	6094.5	9	2	19	12
ブラウドメアリー	1-25-04	3658.0	2	9	2-07-30	5482.8	5	6	54.5	4
エスボワール	D N S				D N S				3.0	17
シベール	1-23-19	3601.2	1	10	2-04-45	5392.2	3	8	4	6
アキ III	D N S				D N S				9.0	15
バンガード	1-26-31	3773.0	8	3	2-04-52	5398.7	4	7	25.5	9
志摩 III	1-26-54	3768.6	7	4	2-09-59	5588.8	7	4	38.5	7
マントタ	1-25-39	3683.6	4	7	2-08-24	5522.2	6	5	57	③
鳴海屋丸	D N S				D N S				32.5	8
テクニシャン	1-27-39	3676.1	3	8	2-10-34	5374.9	1	10	70.0	①
オンディーヌ	D N S				D N S				6.0	16
タイムトラベラー	D N S				D N S				0	
レッドバロン	1-28-47	3714.05	5	6	2-17-49	5619.6	8	3	50.5	5
ネオアンタレス	1-29-27	3773.1	9	2	2-12-01	5383.1	2	9	59.5	②
ブルームーン	D N S								1.0	18

## 9月5日シーボニア・フリート主催

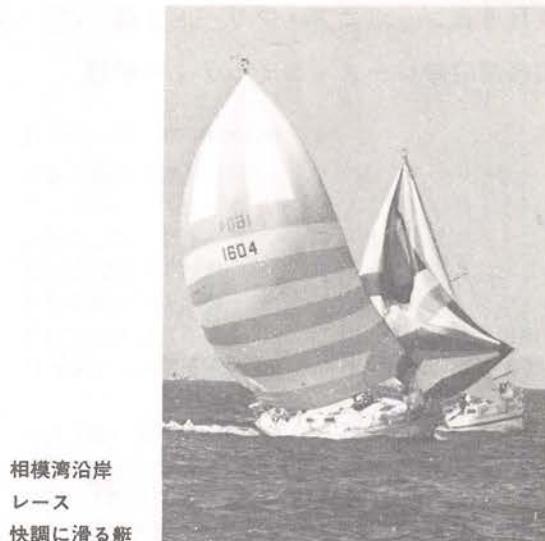
## 相模湾沿岸レース報告

帆走委員長 服部一良

コースは恒例の小網代、葉山往復約17哩。出艇数は49艇、参加人員は261名を数えました。

当日は、夏の終りを思わせるすがすがしいNEの順風で、11:00の全艇同時スタートから、早くも13:15には、巨体にものをいわせた「都島III」がファースト・フィニッシュをし、14:05にはレースを終了してしまうという驚く程テンポの早いものでした。

いつもは一緒に走っていて、他艇の姿に見惚れる余裕などあるわけがなく、コミッティー・ポートからあらためて眺める各艇は、それぞれに素晴らしい、中でもピーターソンシリーズの、「ベガV」「セラビIII」の好走が印象的でした。クラスVIでは、「クレージー・ブルーE」の復調が目立っていました。



相模湾沿岸  
レース  
快調に滑る艇

## 1976年度 9月5日シーボニア・フリート主催

## 相模湾ポイントレース レース成績表

帆走委員長 服部一良

クラス順位	艇名	着順	所要時間	TCF	修正時間(秒)
I ~ II ①	MIYAKODORI III	1	2-15-14 <sup>3</sup>	0.9019	7318
2	KAY SEVEN	3	2-29-13	0.8275	7409
3	CONTESSA VI	2	2-24-40	0.8600	7465
III ①	CLARISSA	5	2-36-00	0.7748	7252
2	潮風 V	16	2-46-35	0.7719	7715
3	SEAFARER III	20	2-48-31	0.7815	7902
4	RYUO	28	2-49-48	0.7825	7972
IV ①	VEGA V	4	2-31-04	0.7560	6852
②	HIRO II	7	2-36-23	0.7540	7075
③	MAUPITI	9	2-39-50	0.7530	7221
4	MARTHA	10	2-43-15	0.7530	7376
5	CYGNUS II	30	2-51-47	0.7389	7616
6	INDEPENDENCE	24	2-49-13	0.7540	7655
7	高麗	32	2-52-06	0.7530	7775
8	VOLANS II	38	3-01-41	0.7550	8230
	月光 III	-	—	—	—
	NADJA III	-	—	—	—
V ①	SERABI III	6	2-36-13	0.7258	6802
②	秋月	8	2-38-53	0.7226	6889
③	EMILY-II	11	2-43-40	0.7258	7127
4	RANGER TOO	13	2-45-17	0.7248	7188
5	TORNADO-II	12	2-44-56	0.7269	7193
6	陽炎 II	14	2-45-20	0.7258	7200
7	CRAZY-BLUE D	15	2-45-33	0.7258	7209
8	NEPTUNE X	25	2-49-20	0.7106	7220
9	AND EVE	17	2-46-52	0.7237	7246
10	PUSSY CATS III	18	2-47-26	0.7258	7291

クラス順位	艇名	着順	所要時間	TCF	修正時間(秒)
Cont from CLASS V					
11	MERLUZA	19	2-48-00 <sup>3</sup>	0.7258	7316
12	RED SHARK II	22	2-49-00	0.7237	7338
13	TSURUGI	27	2-49-47	0.7258	7394
14	侍 II	29	2-49-50	0.7258	7396
15	DAKE II	26	2-49-27	0.7258	7412
16	ALPHA II	31	2-51-55	0.7258	7487
	竜飛 II	-	—	—	—
VI ①	CRAZY BLUE-E	21	2-48-34	0.6831	6909
②	ebb TIDE	23	2-49-08	0.6843	6844
③	YUKI III	33	2-52-41	0.6843	7090
4	ORIENTAL WIND	34	2-55-16	0.6843	7196
5	MISTY	35	2-59-30	0.6795	7318
6	続-WILD ZOO	37	3-00-14	0.6819	7374
7	BUN BUN II	36	2-59-48	0.6843	7382
8	LOTUS Jr.	40	3-01-52	0.6831	7454
8	卯月	42	3-02-31	0.6807	7454
10	PASSAT	39	3-01-51	0.6843	7466
11	千勝 V	41	3-02-19	0.6843	7486
12	赤城	44	3-04-58	0.6843	7594
13	DATE LINE	43	3-04-56	0.6878	7632
	竜馬	-	—	—	—
	がめら III	-	—	—	—

注。DSQ艇の参考フィニッシュタイムは下記の通りです。

1000	日光 III	13. 46. 28
1221	龍飛 II	13. 51. 33
1291	ナジャ III	15. 50. 00
1787	ガメラ III	13. 48. 30

9月5日シーボニア・フリート主催  
相模湾沿岸レース・コミッティー所感

SUN SPINNER 服 部 一 良

今回のレースでは、スタート時に4艇が早過ぎるスタートを行い、コミッティー・ポートのリコール・アッピールにもかかわらず、スタートをやり直しませんでした。スタート・ラインの風向に対する設定が、少しもベターではなく、これが風上艇団を若干混乱させた遠因とも考えられ、この点はもちろん反省しております。しかし、故をもってスタートを曖昧にするわけにはゆきません。

正直にいって、いかに処置するか相当迷いましたが、やはり正式アッピールをし、正しいスタートを当然に行なった45艇のためにも、IYRU51, 1 及び同73, 1-により、当該4艇はDSQとせざるを得ませんでした。

いうまでもなく、N O R Cのレース・コミッティーは、他のスポーツ団体のように組織上独立した、例えは現役をしりぞいたOBの集りのようなものではありません。昨日のレースの乗り手が、今日のレースのコミッティーだという事も、当然に考えられます。そして何かのトラブルの裁定を要する場合、判断を求める立場と、ひとつの結論を下す立場は、比較にならない程に負担が違うはずであり、いわば身内同志でのこの関係がかえって問題を可酷なものにしかねません。

今回にしろ、日頃親しい船に失格宣言をするには、遠州灘沖のシケに耐えるより、度胸が必要でした。

これらを、あらためて思い出し、参加全員がレースを楽しむためには、わかりきった事ですが、定められたレース規則を、定められた通りに遵守する事から始まるはずだと思います。

次に、フィニッシュ時は、50分間に全艇が入り、ピークには、10分間弱になんと28艇もが集中し、さらにこの間の最高集中時は、1分間に8艇もが崩れ込むというすさまじい有様でした。充分予想し、覚悟の上で手分けをし、万全の態勢のつもりでしたが、現実は人力の限界を思わせる程に厳しく、コミッティー・ポート上は修羅場とて、その後の集計時も同様でした。たまたま手元にあったカセットテレコが、あわただしいコミッティー・ポート上の声を、余す事なく録音しており、記録の照合に大変に役にたち、事なきを得ましたが、着順判定だけではすまないハンディキャップ・レースであるからには、オリンピックなみの、計時こみのスロービデオとまではゆかぬとも、何か文明の利器はないものかと、つくづく溜息が出た次第です。

今後、艇数も増えそして艇の性能も乗り手の技量も、次第に接近して来るとなると、今回以上にフィニッシュの確認・時計などが難しくなるケースが、当然に考えられます。何か良いアイデアがありましたならば、教えていただきたいと思います。

## 1976年度10月3日佐島フリート主催

## 相模湾ポイントレース レース成績表

帆走委員長 鈴木雄彦

クラス順位	艇 名	着順	所要時間	T C F	修正時間 (秒)
I ~ IV ①	MAGICIAN III	1	3-24-10*	0.7540	9236
②	VEGA V	3	3-37-23	0.7550	9847
③	MAUPITI	4	3-49-36	0.7530	10373
4	天城 II	5	3-52-45	0.7550	10543
5	KAY SEVEN	2	3-32-30	0.8275	10550
6	PLUMERIA III	6	3-56-12	0.7499	10627
7	HIRO II	7	3-57-05	0.7540	10225
8	VOLANS II	19	4-08-36	0.7550	11761
9	八洲 II	23	4-11-48	0.7610	11497
10	CYGNUS II	29	4-17-37	0.7489	11575
11	NADJA III	31	4-21-08	0.7417	11620
12	月光 III	30	4-20-04	0.7479	11670
V ①	SERABI III	8	3-43-02	0.7258	9712
②	TACHYON	9	3-43-39	0.7258	9739
③	HIPPO	10	3-45-41	0.7258	9828
4	CRAZY-BLUE D	11	3-47-52	0.7258	9923
5	MERLUZA	12	3-49-34	0.7258	9997
6	慎記郎	13	3-51-20	0.7248	10060
7	RANGER TOO	14	3-51-34	0.7248	10070
8	SPIRIT OF BARON	15	3-51-55	0.7258	10099
9	陽焰 II	16	3-52-10	0.7258	10110
10	竜飛 II	18	3-53-35	0.7226	10127
11	ALPHA II	17	3-53-00	0.7258	10146
12	GUERRILLA	20	3-55-28	0.7237	10224
13	TSURUGI	21	3-56-00	0.7258	10277
14	EMILY-II	22	3-56-35	0.7258	10302
15	NEPTUNE X	28	4-02-05	0.7106	10321
16	秋月	24	3-57-45	0.7248	10339
17	青海波	25	3-59-07	0.7237	10382
18	AND EVE	27	4-00-29	0.7237	10442
19	PUSSY CATS III	26	4-00-06	0.7258	10455
20	GORGON	31	4-09-28	0.7183	10751
VII ①	PASSAT	33	3-51-45	0.6843	9515
②	LOTUS Jr.	34	3-55-47	0.6831	9663
③	YUKI III	35	3-59-44	0.6843	9842
	MISTY	-	-	-	-
	ORIENTAL WIND	-	-	-	-
	はてな	-	-	-	-
	統-WILD ZOO	-	-	-	-
	BUN BUN II	-	-	-	-
	DATE LINE	-	-	-	-

# 支部 だより



## 東海支部

東海支部長 大矢 隆

東海支部恒例の安全フェスティバルも、本年は東海フェスティバルと銘打ち9月19日に幡豆の日産マリーナ東海を中心として、合同レース、安全訓練、パーティと賑やかに繰りひろげられた。

この行事のために田村実行委員長を中心に、支部のレース委員会、安全委員会、海事普及委員会が各部門を担当し、各委員会総動員で準備に当り、会場の日産マリーナ東海をはじめヨット関係各社の協力を得て企画を練り、会員非会員を問わず広く東海地区のヨットマンに呼びかけた結果、44艇（うち22艇会員艇）が、地元の三河湾水域をはじめとして、鬼崎、四日市、鳥羽、五ヶ所から広く参加した。

本年はあいにく祭日が日旺とはなれていて連休にならず、苦しいスケジュールとなり、9月19日の一日だけで三行事を消化することとなった。その結果合同レースのスタートは午前4時ときまった。

暗闇の中で44艇が、ゴチャゴチャとスタートした。折からの軽風にのって各艇順調に滑り、「ビンド」「コンコルドII」などの大型艇が上位に進出、そのまゝ、フィニッシュかに見えたが、フィニッシュ・ライン前2マイル付近で前の方から風がパタリと落ち、後続艇がドンドン追いついてまたたく間に全44艇が横一列に並んでしまった。あるかなきかの風を各艇苦労してとらえ、9時ごろに全艇ダンゴになってフィニッシュ・ラインになだれこんだ。その着順は写真判定なみの大接戦でレースコミッティは大変な苦労。ファストホームは「コンコルドII」(E R C 37) であったが総合優勝は齊名安全委員の乗る「タイガーオックス」(S P 19) という番狂わせ(?)で以下レーティングの小さな艇から順位が並ぶという結果であった。

合同レースは、クラブ単位のレースが盛んな東海水域で、クラブ間の交流をはかりたいとの声がたかまり今春に各クラブの自主的な企画に東海支部が協力して実施し、成功を収め、秋にも再びとの要望にこたえて東海支部主催という形で実現したものであります。

このレースではもう一つの試みとして、各地のフリートからの参加があることから、フリート所属のクラブ毎に代表艇3艇づつでチームを組み、クラブ対抗戦

とした。（ミニアドミラルカップか？）

参加チームは三河湾(MCC)、富貴(KSC)、武豊(KYC)、鬼崎(OYC)、日産マリーナ、鳥羽五ヶ所連合の6チームで得点を争ったが、小型艇有利のレース展開で、優勝は小型艇を揃えたMCCチームに帰し、2位OYC、3位鳥羽五ヶ所連合という結果となった。

このレースのレーティングについては、支部計測委員会で検討の結果、セミスクラッチ方式として、参加艇をA(ミニトン)、B(1/4トン)、C(1/2トン)、D(3/4トン以上)に分けて統一したレーティングを使用し、大型の艇、特種な型の艇にはそれぞれに見合ったレーティングを与えた。

本行事の目玉、安全訓練は10時半から開始された。橋橋から参加者が見守る中で、安全委員6名が「八潮」に乗組み、マリーナ港内で、紅炎、白炎を点火、大型小型の信号ロケットを発射、さらに非常用舵のテストなど安全備品の使用実演を行ない、鈴木委員長がメガホンでユーモアたっぷりに解説、最後にライフraftを展開してこれに乗組んで岸まで漂流(?)し、訓練は終了した。

そのあとただちに表彰式をかねたパーティに移り、優勝艇、優勝チームなど順に多数の賞品が渡されて、参加艇の紹介など、和気あいあいのうちに各水域の交流と親睦を深めることができた。

レース、安全訓練、パーティと三本立てになった、東海フェスティバルは予想以上の参加艇を集め、フェスティバルの名にふさわしい楽しい行事となった。

これだけの内容を一日で終了させるためにスケジュールが忙しく、実行委員とくに林帆走委員長をはじめとするレース・コミッティがテンテコ舞いで睡眠ぬき朝食ぬきで活躍され大変御苦労でした。

このスケジュールの点は今後の課題であります、合同レースの試みは大きな意義をもっており、毎年の恒例行事として、東海水域の交流に大きく役立ちながら、ますます盛んになることと思います。

## 近畿北陸支部

近畿北陸支部長 三井祥功

N O R C の中で4番目に京都支部として発足した当支部も、一時低迷した時期もあり、その時には7艇、20数名しかなかったものが、ここ数年で急速に発展し現在では45艇 160名を数えるようになりました。しかしこれで満足せずN O R Cを正しく理解し、活動してくれる会員をさらに拡大していくよう努力している積りです。

低迷期から脱皮する際、近くの北陸方面も包括したと考えて“近畿北陸支部”としたのですが、残念ながらそこまで手の廻らないのが現状です。ただ今年になって増山氏が転入してこられましたので、北陸方面

も将来が明るくなってきたような気がします。

当支部では月1回の行事を原則として予定を組んでいます。8月、12月にはレースを休んで、ランデブーと納会。その他の月は1月の嚴冬期からポイントレースを始め、最終の11月には100に近い竹生2周レースMで締めくくります。幸い昨年の2周レースは風に恵まれ、クルーザーのレースとして久し振りに満足のいくものでした。中でもレース艇がラッキーポート（水上自転車）で漂流中の人員を救助し、さらに衣を添えました。

湖にいる関係で、海に対する憧れは誰もが捨てがたいようで、機会をみつけては、海に遠征することに努めている艇があり、行ったからには「うみづばめ」や「SPIRIT of B」のように、一応の成果を修めている点は誇らしく、心強い限りです。

最近はNレーティングに飽き足らず、IORに移行しようという動きが出てきました。当支部でも近日中に将来の指針を打ち出したいと考えているところです。

## 内 海 支 部

理事 貴伝名一良

当内海支部は、それぞれ気象と海況の異った海湾に分れて、案外広い海域になって居ります。即ち大西洋より紀伊水道、大阪湾、播磨灘と風光明媚な備讃瀬戸に区分されます。故に各海湾のフリートは、それぞれの個性豊な活動をして居り、フリートは次の如く9つに分れて居ります。

1.鳴内海峡と友島海峡以南の海域を紀伊水道フリートと称し、和歌山側と徳島県側とに泊地がありますが、和歌山県の大崎港が中心となって居ります。

2.大阪湾には、二色フリート、石津フリート、西宮フリート、須磨フリート、そして名実共に日本一の淡路島洲東のサントピアマリーナにある洲東フリートの5つです。

3.明石海峡以西の播磨灘には好泊地は多くあります。が的形港のフリートが中心になって活動して居ります。

4.備讃瀬戸は四国と岡山県の間の潮流の早い美しい景色の水域で、より泊地が各地にあります。が此のフリートの中心地は、高松ヨットハーバーです。

5.上記の他に、特筆すべきは、支部にトナ一委員会を設置しまし、 $\frac{1}{2}$ 、1トンのレベル・レース等の運営をフリート同等の独立性を代って自主的な活動を行って居ります。

以上当支部の組織の概略をのべましたが次に支部の活動のあらましに言及致します。先は昨年より初まつた洲本一小綱代レースの支援のすぐ後の5月4日か5日に、当支部開設以来の恒例となっているランデブーを行いますが、これが又楽しく、各海域の島や港で開催され、ブルーウォーター派から期待されて居ります。

本年は久方振りで大阪湾の淡輪で開きましたが海の汚れた所でしたのであまり人気がありませんでした。来5月は海も景色も美しく魚の美味しい所で開催したいと思っています。レースは秋の10月初旬の紀伊水道レースでは洲本より紀伊水道を南下し、徳島側の大島を廻艇して和歌浦に却る160哩レースと、11月初旬の的形をスタートし播磨灘一備讃瀬戸への60哩レースを催して居ります。この高松レースに附随して、各フリートの対抗レースを企画していますが、未だ充実したものになって居りませんが其の面白いものになって来ると思います。其の他に各フリートの自主運営のレースは多くあります。特に大阪湾では、サントピア・フリートの設備を得て頻度も多く密度の高いレースをやって居ります。又播磨灘や備讃瀬戸の順で各海域に合ったユニークなレースを計画し又実施しています。砂浜でバーベキューを盛り込んだ小豆島往復レース等楽しいものがあります。

トナ一委員会も着実な運営が実って、支部レース委員長の下、立派なレベルレースがやれる様になりました。本年は、紀伊水道レースと合併したものを皮切りに本格的レベルレースシリーズが初まります。

皆様一度内海へ御出かけ下さい。

## 西 内 海 支 部

西内海支部長 岩田行史

会員諸兄には台風の被害はありませんでしたでしょうか、お見舞申しあげます。我が西内海支部も7・8・9月と全然レースが出来ず、盛大にやる予定だった夏祭りにも開催地が島の関係で、これも台風のため流れてしまいました。後半第1回（9月12日）も台風17号のためノーレース、これからレース・シーズンという出鼻をくじかれた感じ、それでもやる気満々の15・6艇のうちの数艇は台風の接近というのに海に出ていたほどでした。幸いにも全く被害はありませんでしたが、何か天候に祟られた一夏という感じでした。

西内海支部もお蔭様で10周年を迎え、会誌記念号を初めての活版印刷で出しました。各支部にはおとどけし、すでにご覧いただいた方には重複するかと存じますが、私の所信を述べまして、今夏は経過も結果もない西内海支部の近況のお知らせにかえたいと思います。

今、私が一番残念に思っているのは、これ程熱心なヨットマンを有する広島県に公共のハーバーのないことです、何とか私の在任中にその目安でもつけたいと思います。社会的にも充分な地位をお持ちの会員各位のご助力をお願いし、公共のハーバー新設の夢を実現させたいと思います。

又今後のレースにつきましては、現在行なわれている成績本意のレースよりはなれて、家族、ガールフレンド、その他海好きな友人を含めてクルージング・レース

の開催を多くしたいと考えています。海に親しむ人を一人でも多く、質のよい仲間をふやして行くことも我々のつとめだと思います。ヨットマンには世間一般より異なる従、ルール、雰囲気があるはずです。我々に続くヨットマンに対しては自信に満ちた態度でリードすることによって、その精神は引き継がれ、底辺の拡大につながり、その質の向上があると信じます。幸いにして我々には日頃のレースで培われた精神力、冷静な判断力、統率力という財産があります。誰にもまけない海に対する情熱、これが我々支部会員の絆となって平素の活動を支えているのです。この絆をますます強力にして、支部の発展に努めたいと考えている次第です。

## 玄海支部

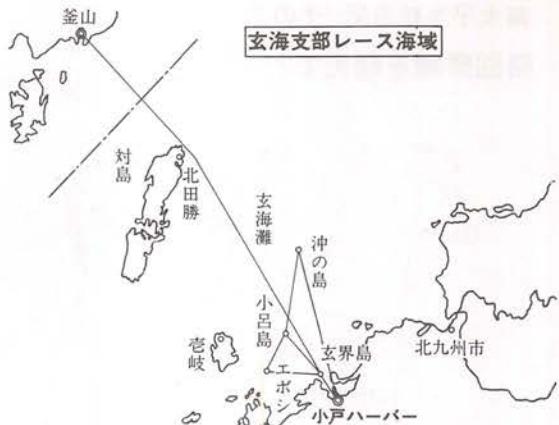
玄海支部長 大原 敦

玄海支部も本年3月に20艇、50余名で発足以来ようやく6ヶ月をすぎました。

5月連休の「玄海博多ウイーク」では1週間に、110哩、55哩、15哩オリンピック・コース2レースの計4レースを消化するハードなレースにもかかわらず、19艇が参加して無事完了しました。

7月の玄海外洋ヨットレースは例年、唐津湾より小呂島回航の40哩ナイトレースを行って、40艇近くのエントリーがあったものですが、今年は趣向を変えて女性や子供も、さらにレーティングの不利なオールドタイプの艇も一緒に楽しもうということで、湾内の15哩ティレースに切り替えましたが、思惑とは逆に参加は20艇と半減して、いろいろと反省材料を提供したレースになりました。8月はレースなしで対島にクルージングに出かけました。

その他、3月、4月、6月、9月に各1回のポイン



トレースを行っております。10月は9~11日で100哩の沖の島レースを行い、11月23日~24日に42哩の鳥帽子島レースを行って今年のレースを終る予定です。

玄海灘も10月に入ると風は西に決りはじめ、11月に入ると早くも「五斗食い風」のはしりが来ます。連日のシケで米を五斗食いつぶす間は漁にならないので漁師達はこう呼ぶのですが、ヨットにとっては最高の季節です。

玄海灘のレースコースは、玄界島、鳥帽子島、小呂島、沖の島の4つの島をポイントにして、ほぼ三角形のコースを取ることが出来ます。その組み立て方によって、50哩、100哩、150哩と、どうにでも路離を伸縮できます。これらの島は、よほど島に寄らないかぎり暗礁もありません。又、それぞれに強力な灯台があることも心強いことです。

本年度は発足早々のことで、レース以外の行事は出来ませんでしたが、来年度は、航法、気象、無線等の講習会等も行っていきたいと思います。又、来年5月には釜山レース（アリランレース）を再開出来るよう下話しを進めていくつもりです。

## 新登録艇の紹介

セールNo. 名、帆装、全長×水線長×巾×  
呑水、オーナー名、フリート、その他の順

1895 LE GOÉLAND XIII なかよし30 8,810×7,160  
2,930×1,620 浜田 実、浜田健一、浜田健治（共同）  
青森港。艇名の由来：フランス語でカモメ、軽らやかで  
自由気ままに行動するカモメの、美しい姿にひかれる。  
そしてショナさんの様に、食事もしないでと云う程では  
ないが、羽根を張る研究にも熱心だから。抱負：クル  
ージングを主に、チャンスがあればレースにも時々出て見  
たいと思って居ります。乞御期待。三馬鹿兄弟（他人は  
口が悪いですねイ）の活躍。顔ぶれ：オーナー浜田実、

46才。艇長浜田健一43才。副艇長浜田健治41才。以上ヨ  
ット歴ウン10年の船頭三人居るので舟山に登るかも。

1902 VILLA D'ESTE III ヤマハ25 7,550×5,870  
×2,730×1,650 中村嘉雄 琵琶湖

1914 甲竜V世 D.Peterson T/4 7,870×6,350×  
2,500×1,520 木村洋一、甲南大学クルージングクラブ  
(共同) 須磨ヨットハーバー。艇名の由来：甲竜の「甲」  
は甲南大学の名からとり、「竜」は、男子の強く、たくま  
しい姿の象徴として命名しました。抱負：我々は、ヨッ  
トマンらしく、又学生らしさを忘れないように、レース  
に参加させていただきたいと思っております。クラブ員  
として活動するのは、4年間という短かい期間で、まだ  
まだ未熟な私達ですが、今後ともよろしくお願ひします。  
顔ぶれ：艇長・木村泰二。以下4回生3名。3回生10名。  
2回生8名。そしてこの春、新しく一回生が22名入部いたしました。N O R Cへの要望：学生による外洋帆走ク

## 南太平洋航海記 その2

## 南回帰線を超えて

増井宗男



## HONOLULU-PAGO PAGO 約2200哩

「都鳥III」は1976年10月14日ホノルルを出て8日後に赤道を超えて南半球の海に突入した。海図を広げるとフェニックス・トケラウの諸島は我々の行くてにあるが艇首前面では海又海で何の変化も感じられない。南緯10度付近を南下して次の日の正午天測の時には太陽は我々の全く真上にあった。愈々これから当分の間北に向っての正午観測が続く。

ハワイを出てから2週間ののち、我々は南太平洋の

ラブの活動も、近頃ますます著しくなってきました。そこでN O R Cにおいても、学生による活動というものを認めていただきたいと思います。又N O R Cにおける学生同志のつながりが強まることを願います。

1921 MAURITIUS ピアス 7,170×6,350×2,800×

1,350 萩原健作、浦賀一、依岡正三、植村潤吉(共同) サントピアマリーナ。艇名の由来:マダガスカル東方、インド洋上にある島の名前。モーリシャス島から命名しました。顔ぶれ:藤野恵三(カメラマン)ヨット歴6年、船長浦賀一(カメラマン)ヨット歴6年、レースマン。依岡昭三(ディザイナー)ヨット歴6年。コック長。植村潤吉(コーピーライター)ヨット歴6年、万能選手。

1922 SURUGA II S & S 38'-0"×29'-0"×

11'-4"×8'-0" 橋本健誌(清水) 艇名の由来:1号艇以来の継続名にて駿河湾の海に浮ぶ艇という意をこめて命名しました。抱負:何とかアルミの1tonを持ち

ロマンを求めて夢にまで見た南の島! サモア諸島のパゴパゴに着いた。

かつて私は、福吉さんことジューイさんに「明朝目が覚めたら、ヨットの廻りは果物を満載したカヌーが一杯押しかけて大変だぞ」「今日はみんな良く眠って置けよ、明日はフリーにするからナ」こう言われたものだが、何とこち良い言葉であったろう。今度は私自身がクルーに言う番だ。私は何のためらいもなく、実感をこめて、先輩の言葉通りにこう言い渡し、いまは為すべき事の凡てを為し終えたあの安らかな、しかもちっぽり自信を交えた安らぎの気持で、その夜は深い深い眠りについた。

さすがにすがすがしい朝の目覚であった。さア、カヌーはどのくらい来ているかナ。女はきれいかナ。そんな事をふと考へるともなく考えながら外に出てみた。

あ、無情! カヌーは、たった一隻だけだ。

それも古びた洋服を着た男が一人だけ!

「Give me cigarettes.」「Give me beer!」

これが、サモアで「都鳥III」が聞いた南洋の最初の言葉とは又何たることか。

しばらくして税関の人が訪船してきた。「此処は何処か! サモア島か。」「Yes」

こんなうるおいのない、私自身の事務的な会話に我ながら苦笑する。しかし長年抱き続けている南の島の夢は、島に上陸して見なければ判ったものじゃない。だがこの島の第一印象は今更ここに述べる迄もないことだ。夕方早々クルーが帰船する。みんなの話を総合すると、サモア諸島のこのパゴパゴ島は最悪の島という事になる。食料その他を補給して直ぐにも出航したい。一体島はどうなっているんだ。何故だろう。

この島は10年前にはマグロ、カツオ漁船の基地として栄えた所で、常に300隻位の日本漁船の補給地となっていた。そして我々日本人の先輩は相当荒らし廻り、とくに石を投げて椰子の実を落とす技は抜群だった

ましたので海外へと目を向けてみたく思い精進する様クルーと共にがんばります。顔ぶれ:駿河(Paonia 33号)以来のクルー。身長175cmの強者……? ぞろいです。酒に強く女に弱い連中。N O R Cへの要望:別にナシ。但N O R Cの体質改全を望む。一言。

1930 KUMBHIRA ヤマハ30 8,970×7,000×3,020

×1,580 駒井 策太郎、木戸敬、清水徹、阿原道正、和田泰三、岡利一郎、木戸靖、堀江徹雄。艇名の由来:スワヒリ語(印度)で海の神様の事。ちなみに、四国の琴平神宮の語源であるとも云われている。抱負:昨年同様に7月より9月までは舞鶴港を泊地として、日本海でのレースをクルージングを愉しみ、秋より冬にかけては、琵琶湖でのN O R Cのレースに参加する予定である。(琵琶湖柳ヶ崎)顔ぶれ:30代後半の年代を中心とした中年クル。職業は病院の医長か、社長業のためスキッパーは気をつかいます。N O R Cへの要望:可成り関東中心的

しい。この、椰子の木に対する考え方は島民と大陸育ちの人達では根本的に違っている。海洋民族にとっては椰子は神から与えられた万能の木とも言える。浜辺に生えているものは、台風の波浪をさけ護岸に役立つ許りでなく幹は木材に代り、葉は屋根ぶきに、根っ子は燃料に、また椰子の木の頂上のところをナイフで傷付け容器を縛って置くとその液はやがて発酵して椰子酒が出来る。椰子の実の中の水は最高の飲料水で、回を重ねて通ともなれば殻の内側に付いている厚い白い肉の部分を食べる。この味がまた格別で日本の柿のようだ。ここまで南洋びいきになると、翌日からの汗の臭が現地人と同じになる。

この様に椰子の木は島民の総てであり、この木生活に寄せる愛着は我々他所者の想像外である。南の島々の人たちを理解する近道は、この木を理解する事である。

ハワイからオーストラリア・ニュージーランドを結ぶ南太平洋は、ポリネシア・ミクロネシア・メラネシアの広大な海域で、そこには教多くの島々が点在している。島の何処へ行っても必ず日本人が活躍しているが、サモアで知り会った池田君も典型的な南洋浪人の一人だ。彼は水産大学ヨット部OBで、大学卒業後この南洋諸島で暮している。Assistant managerとして働いているが、以前にフィジー島にも2年ぐらいいたと言う。我々の「都鳥III」を見たら、白い帆のヨットに魅せられて矢も楯も堪らなくなり、是非同乗させて呉れと頼まれた。こんな出会いがもとで「都鳥III」の乗員は1名増えて総勢11名となった。

4日間の停泊と、この港で合流した池田君の話を総合すると、南洋諸島の事情は次のようになる。南洋諸島は火山系とサンゴ礁系から成るものに大別できるが、何れにせよ海からは海産物、島内には豚や果物等が豊富で衣食住には事欠かない。太古のままの環境で島の人達は寂かな日々が送られる。こんな環境の島民が狭くて単調な日々を如何に楽しく過ごすかをのみ考える

に思えるが、支部にも充分な配慮を希みます。

- 1934 風小僧 D.Peterson T/4 7,870×6,350×2,500  
×1,520 辻村清晴、白井庄作、今江芳和、山脇秀樹、諸頭章治（共同）島ノ関
- 1935 矢寿二世 N240 77,300×5,820×2,670×1,400  
杉浦昭三 琵琶湖柳ヶ崎
- 1936 翻車魚 FARR-727 7,270×6,300×2,510×  
1,420 斎藤晃 清水 艇名の由来：「マンボウ」それは始終渡の上で昼夜をしているナマケモノである。タタミ一疊の大きさで少しぐらい突いてもピクともしない。この広い海洋を一人占めして、アカブカ浮いているノンキな魚である。抱負：我が東海大学海洋学部海洋部の意気を見せんがために、レース活動にクルーザー活動に励んで行きたいと思っております。顔ぶれ：クールな我が海部部員、カッターで鍛えられさらにディンギーで鍛えられた現役諸君。



のは当然であろう。

原始的で素朴な情緒は、名もない小島に行くほど昔のムードを今尚留どめており、我々が深く求めているロマンはそんな小島の部落の片隅に、ふとかいまみることが出来る。然しそんな島には我々の補給品が揃わない。従ってヨットマンには、如何しても手の届かない夢の島という事になる。補給が可能の島となると、オートバイ、自動車、靴、洋服のたぐいが島に浸入し、最早や島民は昔のままの生活を支えきれず、大陸の文化を自分のものとして完全に同化する事が出来なくて、彼等本来の生活様式が崩れる結果となる。我々が寄港する南の島々では到る所でこの様なアンバランスを感じられる。

大きい島には必ずと言っていいくらい中国人のレストランがある。一口に中華料理といっても、所変れば夫々独自の味がある。日本で食べるとジャパニーズ中華料理であり、オーストラリアのものはオーストラリアン中華料理という方が、より適格であろう。

サモアでGolden dragonというレストランに入った。日本の春巻に似たものを注文し、その名前を、手振り身振りで一苦労の末漸くして判った事は何と、「Spring roll」ということだ。この椰子油で揚げた春巻はサモアードが一杯に溢れ河とも香ばしく、今だに忘れ得ない。

次号へ続く。

- 1937 MANNINGTON-I BW25 7,700×5,800×  
2,640×1,500 川口隆三 シーボニア
- 1939 CASSIOPEIA GOLDEN SHAMROCK 8,990  
×7,470×3,100×1,750 箕田正輝、高橋直之、馬杉隼三、  
横関正直、河辺俊雄、(共同) 滋賀県ヨットハーバー。艇名の由来：北天にある星座で北極星を捜すのに用いられる。ギリシャ神話中のカシオペイアにちなんだ。星座は五つの星よりなりオーナーが5人であるその協調を示す為にトランサムに星座のWを刻む。抱負：箕田（47才）高橋（42才）馬杉（41才）以上妻子あり、河辺（29才）独身平均年令40才の中気艇で近畿北陸支部では最高かも知れません。但し皆ヨット歴は長くヨットに対する情熱は若なみと自負しています。各人共一云居士ですがそこがそこは仲良く協調の精神をもってクルージングに又時にはレースにも出場して明日への希望を持つ様に努力するつもりです。

## 事務局からのお知らせ

### 事務職員一名増加

寺田容子 田中千代学園短大英語科

卒業後家事の手伝いをしていたが、この10月1日から本部職員として勤務することになりました。早速、Hong Kong Yacht ClubからきたLetterの訳や、Corpus Christyに支払った参加料金のTroubleの連絡文、さては1978年クォーター・トン準備の為に、メキシコで行われた本年のレースの文章の検討している歌田氏の協力など、彼女の本領を発揮していますが、何しろ勤務はNORCが初めての事で電話、会員の皆さんへの応待に懸命に勉強中です。温かいご支援をお願いします。

これに伴つて、主として「NORCだより」の編集を担当し、会報第18号から常勤事務職員として、会報充実に専念していた泉織香さんが先月から非常勤勤務に替りましたが、職務内容は全く同じで、来年1月からは会報は月刊誌として新しい出発をする為一層の活躍と企画に決意を固めています。特にフリートの活動状況など成るべくたくさん Hot News の提供など、会員の皆さんのご協力を切にお願いします。

### 編集後記

私が、NORCだよりを担当するようになって早くも4ヶ月がたつてしまいました。今回で3回目のNORCだよりを皆様のお手許に届けるわけですが、何分にもヨットどころか、船は、全然未知の世界でしたので、ご覧なりにいく所が所々あった事と思います。お気づきの所がありましたら、事務局までご連絡下さい。

来年より、このNORCだよりは、月1回発行する事となりました。会員皆様のNORCだよりです。皆様の声を掲載し、より発展するよう努力するつもりです。よろしくお願い致します。

(泉織香記)

1941 乙天馬 C & C30 29'-5"×23'-1"×9'-5"×4'-3" 松永一生、望月一正、桑原茂郎、沢野一仁、和泉良隆、(共同) 清水 艇名の由来: Ontenbaar、(オランダ語)“手におえぬすごい奴”的意、ヤンキーガールを思わせる。船型とC & Cの母国カナダの可愛い娘ちゃんを思いながら「俺達にや一手におえメエー」というわけ。抱負: 初めて持った新造船です。まず借金返しに全力を。余力をレースに、そして時間があつたらクルージングを、出来るかな? 顔ぶれ: 望月一正。メンバー中唯一の正統派ヨットマン。駿河の海が仕事場。口数は少いが一言のキツイ事天下一品! 桑原茂郎、(ウインドラー) 清水港若家連のNo.1ただし顔にあらず。沢野一仁、お茶屋の若旦那(ワカラシ)調理士免許持ち、料理はともかく、胸毛を見てくれ! 和泉良隆、運輸省航海訓練所、「海王丸」船員(ミズンマスト係)「乙天馬にミズマストが有ればなあー」松永一生。大声とハッタリならま

### 総会に欠席の場合には委任状を

例年の通り年末には臨時総会が東京で開かれますが、出席者と欠席者の委任状この数が会員の半数を超なければ総会は成立しません。総会は、12月4日15:00~。船舶振興ビルで行います。欠席の場合には是非委任状を事務局あてご返送下さるようお願いします。さる10月18日、運輸省の定例監査がありましたが、全国組織をもつ当協会の2700名に及ぶ総会に、定数を揃える事は大変なことと思うが、十分事前にPRするよう担当官から注意を受けました。

是非ご協力下さるようお願いします。

## 1977年太平洋横断ハワイー東京ヨット・レースについて

太平洋横断ハワイー東京ヨット・レースを下記により来秋開催致します。

### 記

1. 日 程 1977年10月

2. コース ハワイー東京

3. 参加資格

IORにもとづく下記条件をいずれも満足すること。

(イ) Rレーティングが27.5ft.~70.0ft.

(ロ) Lが29.5ft.以上

(ハ) LBGの前端及び後端におけるカバー・ボード上面までのフリー・ボードの平均値が2.50ft.以上

(ニ) 前部及び後部のオーバーハングの合計値がLOAの3%以下

(注) 適用規則その他詳細については、追ってお知らせします。

なお、上記レースに参加を希望される艇は12月31日までにNORC事務局まで御一報下さい。レース案内その他の資料をお送りします。

かせてもらおう。「スタアボー!」NORCへの要望: お見かけ通りの新参者。よろしくおたのみ申します。

1946 if YAMA IA-25II 7,550×5,870×2,730×1,650 鈴木欣二 津市。艇名の由来: 意外性(良い方向への)を求め、もしも今以上に良い全てが得られたらハとの厚かましい欲望から。抱負: 数多くのレースに参加し一日も早くレースの苦しさと楽しさを味わえる技術を修得したい。顔ぶれ: 目下素人3名で訓練を重ねている状態。NORCへの欲望: ローカル・フリート結成の際には多大な助言とPRを要望致します。

1947 崇寿(SUJU) オクオン 1,000×8,300×3,300×1,880 中島崇夫 志摩ヨットハーバー 艇名の由来: オーナ夫妻の名前を一字づつ組合せる。抱負: 所属ヨットハーバーを中心に、クラブライフを楽しむこと。熊野灘沿海の私服沖釣りマップを作ること。時にはレースに優勝すること。