

Offshore

昭和53年4月15日発行（毎月1回15日発行）
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

No. 36
1978 / 4

社団法人 日本外洋帆走協会発行

一部定価100円

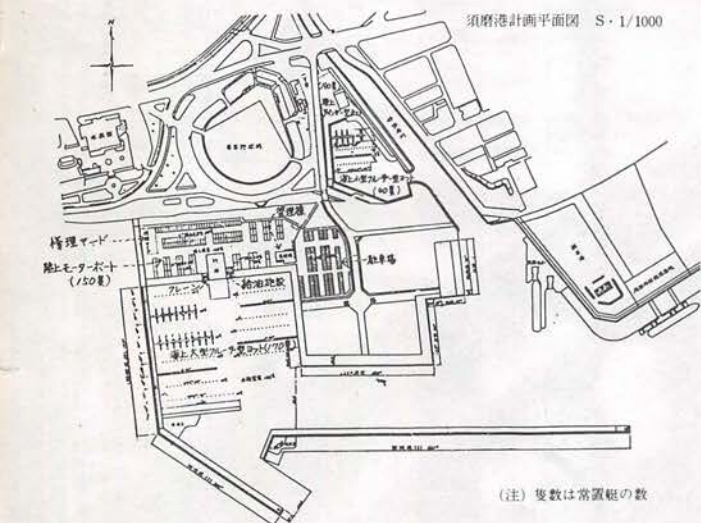
撮影 松岡敏 「舟折瀬戸の日の出」

特集

瀬戸内海のヨット



- 上 現ハーバー 西側より東方を望む
 中 新ハーバー 防波堤南西隅より北方を望む
 下 新ハーバー 東側埋立地より西方を望む



新しい須磨ヨットハーバー発足

須磨フリート 貝島寿夫

予て神戸市が計画中であった市立須磨ヨットハーバーの拡張事業が漸く結実し、この夏オープン運びとなりました。本ハーバーは風光明媚、交通至便な須磨公園地区に位置し、真南に紀伊水道を望み明石海峡の東端を扼しクルーザーの基地として絶好の立地条件を具えて居ります。その配置は図に示す通り、北東の妙法寺川尻のポンドが現ハーバーで南東の埋立地及び防波堤に囲まれた水域が新ハーバーであります。オープン以降は主旨下表の区分により一体の組織で運営される予定です。

新・現別	海陸別	常置バース	予備バース	市有艇 保管バース	計	利用区分
現ハーバー (195)	陸	140	0	10	150	ディンギー・ロー・ボート
	海	40	2	3	45	小クルーザー (7m未満)
新ハーバー (348)	陸	150	23	0	173	モーターボート
	海	170	5	0	175	大型クルーザー (7m以上)
合 計 (543)		500	30	13	543	

現ハーバーは去る昭和35年7月に開港し、西宮、的形港等と共に戦後の関西ヨット界の創成期に貢献して来ましたが、その後の急速なマリンスポーツの発展と共に長年満杯状態が続き施設も老朽化し、却って新陳代謝が阻害されるようになった結果、その拡張は久しく待望されて来た所であります。この為内海支部としても泊地対策の一環として、神戸市港湾局の意向に応じて兵庫県ヨット連盟及び現ハーバーの利用者とも密接な連絡を保ちヨット愛好者の意見が反映される様努力を重ねて参り、目下、管理運営組織の細目を煮つめている段階に入っております。

新規募集要領及び時期について本号で発表するに至らないのは残念であります。決定を見次第、NORC内海支部の特別会員各位には通知を出す予定です。

岡山フリースト

岡山フリースト代表 松本正雄

我等が岡山フリーストは、内海支部で一番新しく、ヨット・レース熱が激しくなるにつれ、急望されていたのですが、やっと去年8月、事務局を岡山港の対岸にある(株)マリナ岡山内に置き発足しました。当日は、発足を記念しエレキ・バンドを加えた前夜祭、及びレース(マスカット・レース：このレースには各フリーストより参加したレース艇、約30艇にて行なわれました。)そして、レース終了後は、土左衛門寸前の腹の出た濡れ鼠、数十名という状況にて盛大に行なわれました。

現在、艇数も着々と増え、大型艇では、今年6月に $3/4$ トン、8月には1トンが、更に加わる予定です。活動としては、まずレース第一ですが、瀬戸内海のレースには、必ずといっていいくらい岡山の艇が参加している状態であり、関西はもちろんの事、関東のレースにも岡山の艇が、すでに何度か参加しております。又、この岡山の海域は、レースをやるのに適している為か、毎週末の様にレースが有ります。たまにレースが無い場合でも、近県ではレースをやっており、我々としても、レースを選んで参加するという状態です。これらレースを消化するのも大変であるが、このレースが、そのまま練習といった状態です。それくらいレースが有ります。

数えてみたら私自身も、去年は30以上のレースに参加しております。レース以外の活動としては、1級小型船舶操縦士免許、船舶無線免許の取得、クルージング、試乗会、そして酒飲み会と、週末はもちろんの事、平日も何名かは、マリナに集まっては、片手にアルコール、心に必勝と、活発に行動しております。とにかく、岡山フリーストは、瀬戸内海におけるヨット気遣いの集団で組織されております。今年もすでに、正月の別府～洲本レース、初夢レース、シングルハンド・レースの3レースが有り、又、レース、レースに明け暮れる季節がやって来ました。今年は、チャイナ・シー

・レースに参加者数名を送り出し、又、沖縄～東京レース、洲本～小網代レース、と瀬戸内海を臨む岡山ですが、着々と外洋レースへと足を伸ばし、この岡山から、トランスパック・レース、サザンクロス・レース、はては、アドミラルカップ・レースへとレース艇を送り出す日も、そう遠い日では無い様です。

瀬戸の海より、7つの海を制覇する岡山フリーストに請う御期待!!
——セラヴィ——

高松市営ヨットハーバー

高松フリースト 松岡 敏

所在地 高松市浜ノ町67-1 TEL 0878-22-1668

ハーバーマスター 吉本繁行

自宅 高松市浜ノ町5-13 TEL 21-1140

勤務先 高松市教育委員会 TEL 33-7722

市民スポーツ課(午前中)

ハーバーの場所(目標)

高松港西側、屋上に東芝の広告塔があるマンションの西側がハーバー入口

ハーバー施設

クルーザー 係留 45艇

" 陸置 40 "

ディンギー " 200 "

艇庫 一棟 40艇(ディンギー) 収容

クレーン 2.5t 1

ポンツーン 1

電気(100V) 水道 仮設

外來のクルーザーはポンツーンの上側に係留できる。(風下側はディンギー用)

夜間は風下側に係留してもよい。

ハーバーマスターに届け出ること(係留料は無料)

買物 近所にマーケット有り(副食、野菜、果物、酒類)

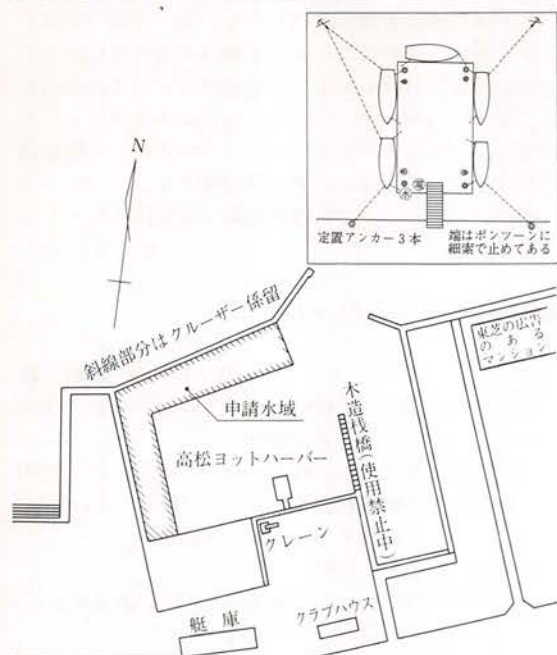
1～2週間の係留は出来ますが、管理責任はありません。



マリナ岡山



岡山フリーストの美男美女たち



播磨灘北岸のヨット泊地

的形ヨットクラブ運営委員長 神村正弘

的形フリートに所属する兵庫県播磨灘北岸の、港やそこに停泊するヨット群の近況について、簡単なレポートを試みたい。

的形フリートといっても、的形港に所属する艇だけを指すのではなく、西は県境の赤穂より、東は明石市の西端、東二見港までの約50キロメートルに及ぶ海岸線に点在する大小の舟だまりに停泊するヨット群を指しており、正確には播磨灘北岸フリートとでも呼称すべきものかもしれない。

海岸線の特長は西側3分の1はリヤス式海岸で、非常に凹凸の激しい、山が海に落ち込んだ様な景観を示し、その東は広くひろがる播磨平野の遠浅の海である。

播州地方も戦後の日本の高度成長による、埋立につぐ埋立が行なわれ、この上に林立する重工業施設により、特に平野部において、古い海岸線は全く失なわれ、瀬戸を望む白砂、青松といった海の眺めは、殆ど失なわれてしまっている。

然し、この地域は瀬戸内において、特に古くより開けた土地であり、古い歴史を持つ港も多く、同様の歴史を持つ大阪湾の沿岸が、全く昔日の姿を消してしまったのに比し、まだ訪れる人の心をほっとなごませるような、ひなびた舟だまりが残されている。

西よりこれらの港を列挙すると、赤穂、坂越、相生、室津、岩見、揖保川、飾磨、妻鹿、木場、的形、大沙、曾根、伊保、荒井、高砂、東二見、等々ざっと数えただけで20近くの船だまりが、つまり漁港や小港が点在

している。

3月初旬のある日、これらの小港を西から一つ一つ訪れてみることにした。丁度、この地域の海岸線と平行に国道250号線が走っており、播州赤穂より、この国道を東上しようという訳である。

以下、各港に停泊していたクルーザーの種類、数、港の様子をごく簡単に記してみよう。

赤穂港：全くさびれ、港が浅くなっている。奥の漁船だまりに19～20呎艇2艇。

坂越港：ヨットの姿はない。漁港はごく小さいが、新しく整備されている。深い入江で大型艇などの沖がかりに良いと思うが、交通の便が悪い。

相生港：造船の石川島播磨重工の町。皆勤橋に3/4トン1、1/2トン1、その他数艇。この港は新幹線の駅もあり、交通の便は良い。艇を置いて帰る時は石播のユーホー・グループに連絡のこと。

室津ヨットハーバー：私営のマリーナ。25呎までの艇が15～16艇。ここは全ての艇が陸置である。

室津漁港：女郎発祥の地として有名な港。今では播磨灘最大の漁港であり、天然の良港である。港入口の一文字に25～20呎が8～9艇。

岩見漁港：ここも室津と同様古い歴史をもつ港だ。3/4トン2、1/2トン1、25～20呎6～7艇。

揖保川川口：正確には支流の川口である。艇数は少ないが、古くからヨットが係留されている。26呎より15呎のミニクルーザーまで9～10艇。

飾磨港：15呎ほどのミニクルーザーを2艇認めたが、ここは内海航路の中小船の船だまりであり、ヨットの係留には不向きである。

妻鹿漁港：漁船の中にボツンとBW21が係留されていた。オーナーがキャビン内の整備中であった。ここにはまだ5杯や6杯は泊められるのだが、とのこと。せめて3艇集まれば、ヨット集団(?)として自己主張が出来るのだが、1艇だけでは淋しいですね、と言っていた。

木場ヨットハーバー：この港は姫路市が出資する法人組織の半公営とも言える港で、岸壁、陸置場、クレーン、クラブハウスと一応ヨットハーバーとしての機能を備えたこの地域唯一の港である。40呎より20呎まで約30数艇を収容している。ただこの港は、ここに流れ込む工場排水のため、水は黒くよどみ、底に堆積したヘドロの発する悪臭は人の忍耐の限界を越える時がある。

的形港：この港に奥村ポートの工場があったことが最大の誘因となって、いつしかヨットだまりが出来上り、既に20年余を経ている。いつのころよりか、的形ヨットハーバーと呼称されるようになり、公的機関の発行する地図にまでその名が記入されるようになってしまった。オーナーの集団で作る的形ヨットクラブが係留区域内での自主運営を行っており、既に8年の実績を経ている。大は50呎のコンクリート製より、20呎の



的形ヨットハーバー 西北端山上より 撮影 加藤精一

ものまで45艇を係留している。NORC内海支部事務局所在地である。

ハリマ・マリーナ：大汐にあり、私営のマリーナで30～20呎3～4艇。

伊保：伊保の東を流れる川の東岸、山陽電車線路南側に漁船だまりがあり、 $1/2$ トン1、25～20呎4艇。

高砂港：市の東を流れる加古川にそって、奥深く延びる港の一隅に明石ヨットの工場があり、工場前の岸壁がヨットだまりとなっている。30呎3、25～15呎のデイクルーザーが16～17艇。

東二見港：艇の姿なし。

以上、長々と播磨灘北岸のヨットだまりについて述べてきたが、既にお気付きのごとく、ヨットハーバーと呼べる程の施設を持つ所は皆無といって良く、殆どの場合、昔からの船だまり、漁船だまりの中で彼らと雑居又は同居、居候といった現況である。群がる漁船の中からニョキリとマストだけを見せて、その艇種すら良く判らない、といった港もあった。

この様な環境の中で自分の愛艇を安全に、快適に係留しておくには、土地の人達、先住の港の人達との円滑な人間関係を育てる努力が先決であろうし、同時に、同じ港の中での仲間作り、相互の団結が絶対に必要な条件となってくる。前述したが、あるオーナーの言った、「せめて三ばい集まれば、ヨット集団として自己主張できるのだが。」という言葉が印象的であった。然し、この様な小さな船だまりといった環境の中に、入会金、権利金を払ってクラブ員になるというクラブではない、新しい形のクラブ作りの芽があるのではないかと、とも考えるのである。

なお、前記の泊地内のクルーザーと称しうるものの総数は160±10艇であったが、この内、NORCに属する艇は約1割弱であることを記しておく。



東西南北

玄海便り

NORC玄海支部 支部長 大原 敦

玄海灘の風はまだ冷めたいようですが、4月になると海の色はすっかり春めいてきました。本年は「アランレース」は行わない年ですので、バタバタと雑事に追われることもなく、皆さん、のんびりとセーリングを楽しんでいるようです。

■ 昭和53年度第1回玄海支部総会

2月5日、1700 サンアスレチッククラブにおいて、型のごとく、前年度報告につづき、本年度役員が次の通りに決まりました。

支部長 大原 敦

博多フリーストキャプテン 福元 征四郎

総務委員長 江頭 宣雄

レース委員長 木下 隆一郎

安全委員長 加茂 佳須仁

泊地対策委員長 林 基

海事普及委員長 田中 昭愛

計測委員長 斉藤 彰

広報委員長 大石 恭稔

無線委員長 石橋 征一

以上 10名 常任委員を兼務

■ 昭和53年度第1回常任委員会

2月23日 1900 大ホリボール会議室

各委員長より各委員会の運営に関する意見と説明が行われましたが、とくに、加茂安全委員長より安全対策の強化徹底について強力な意見が出されて、二時間に及ぶ真剣な意見のやりとりが行われました。

又、総務委員よりの提案で、本年度より玄海支部会員は全員、八つある各委員会のうち、いずれか一つの委員会に所属して、その会の運営に協力してもらうことに決まりました。大世帯の支部では、とても考えられないことではと思いますが、わが玄海支部のような小支部では各委員会員は十名内外の人数となりますので丁度いいのではないかと思います。これは、今まで小数の決った人達による会の運営では、とかくマンネリに陥り易いとの反省から出発したものです。今年からは支部全員による支部の運営が行われることになりますので、今までより一そう楽しく充実した支部に発展していくことが期待されます。

■ 小戸ハーバー値上げ反対運動

お正月のオトソ気分もようやくさめかけたころ、市当局より突然に50%値上げの内示がありました。未完成のハーバーであり、陸上設備は皆無な現状で値上げは不当であると、ハーバー利用者全員と協力して反対運動を起しました。結局は10%の値上げで話がつきました。代表者各位の努力に感謝しております。

東海だより

NORC東海支部 大矢 隆

■ 新支部長に都築勝利氏

NORC東海支部では、任期満了した大矢支部長の退任に伴い、2月の支部総会において新たに都築勝利氏を選任しました。都築氏は武豊フリート所属の〈アヤⅡ〉のオーナーで、昨年度まで副支部長、レース委員長として活躍されました。また副支部長の鈴木幹夫氏をはじめとした新常任委員および監事が承認され新スタッフによる東海支部がスタートしました。

■ 四日市フリート誕生

この総会において、四日市フリートの結成が承認され、東海支部7番目のフリートとして発足しました。

四日市フリートは新理事の加藤蔵男氏の〈アルコパレーノ〉をはじめ6艇で四日市港など伊勢湾西岸を中心に活動しています。フリートキャプテンには長尾専一氏が就任しました。

これで東海水域のフリートは、鬼崎、三河湾、武豊富貴、鳥羽、五ヶ所、四日市の7フリートとなりました。

■ 東海水域の今年度レース・スケジュール

1. NORC東海支部外洋レース

熊野レース(幡豆→紀伊長島→幡豆 130M)

3月19日1000スタート, IOR MKⅢ 東海S

野島レース(幡豆→伊勢湾マーク→野島→幡豆70M)

7月1日1400スタート IOR MKⅢ, 東海S

東海レース(幡豆→鳥羽マーク→伊勢湾マーク→幡豆 90M)

10月8日1000スタート, IOR MKⅢ, 東海S

(他に鳥羽パールレースを支部ポイントとして計算)

2. 東海水域合同レース

第3回五ヶ所湾合同レース

5月3日(日) KYC(武豊)担当

第2回伊勢湾合同レース

6月4日(日) OYC(鬼崎) YYC(四日市) 津

第1回鳥羽レース

7月23日(日) OYC, YYC, 津 担当

第3回東海フェスティバル・レース

9月23日(日) KSC(富貴), MCC(三河湾)

(合同レースのコース, レーティング, 安全規格の

細目は後日発表します。)

3. 東海レベル・レース・ウィーク(1/4, 1/2, 3/4, 1トン)

スプリング・レガッタ

4月29日, 30日, 5月3日

オートム・レガッタ

9月15日, 16日, 17日, 23日

(細目は別に定める。)

4. 各クラブレース予定日

KSC, MCC, OYC, KYC ポイントレース 毎月第3日曜日。

日産マリーナ・オリンピックコース・レース 毎月第4日曜日。

東海水域のレースに参加してみませんか。ハードなレースから、楽しいレースまでいろいろあります。

他水域からの飛入り大歓迎です。

問合せ先 林 千雄 05697-2-0425

■ 東海支部事務局が移転しました。(3月14日より)

事務局長は花川幸一郎氏に代り大橋良一氏が就任しました。これに伴い事務局が下記に変わりました。

名古屋市北区船付町2-50 スタジオアース内

大橋良一方

〒462 TEL (052) 914-7412

駿河湾だより

NORC駿河湾支部 支部長 塩川孝二

駿河湾の奥まった所に駿河湾支部、清水、沼津両フリートがあります。両フリートはラムラインでも20マイルは離れている故、ヨットかたぎも違ってきます。しかし海に親しみ、海を恐れ、そして海を愛することには於いては共通した気持で一杯です。春夏秋冬たえず富士山をNに見て帆走出来ることはまことに楽しく又晴れがましく感じられます。

沼津フリートはNORC関東支部と同様に泊地は泊地として存在し、NORC活動及びレースはレースという様に分かれてやっていますが、清水フリートに於いては泊地の問題からレースの事迄清水港ヨット協会と共にやらなければならないところにそのユニークさが



富士山をNに

思い出の貴婦人たち

その4

三浦三生

この連載を始めてから、いろいろな方からお手紙やら、お電話やらで、貴重な情報をいただいております。ことに大橋郁夫氏からは東海水域のクルーザーの消息について実に詳細な御教示をいただきました。有難うございます。また、平松栄一さん(理事)には、私の駄文がとりもつ奇縁で20数年前に一度だけヨットに乗せてあげた方と久方ぶりに連絡がとれたと大よろこびをさせていただきました。輪がひろがる。そんな感じで氣をよくして駄文をつづけます。

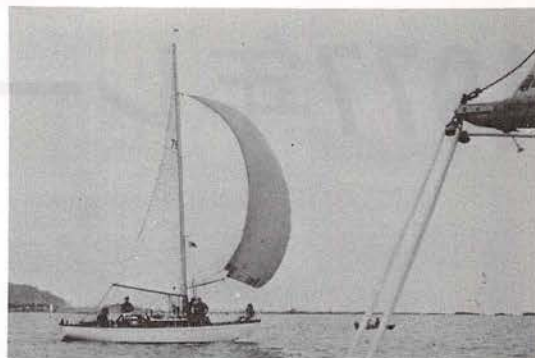
前号につづいて、又セールナンバーの話です。〈アーゴノート〉の他にも、同じセールナンバーの艇があります。もっともこの艇は正式にNORCのナンバーとは言えないかもしれませんが、そのナンバーは795号です。現在NORCではこのナンバーは京都支部が700台をつけることになっていて、空番になっているが、初期の頃にマッケンジー氏の〈ムヤ〉がつけて、大活躍をしていました。

よく、やっと日本でも大型艇の時代がやって来たと言われます。本当にここ数年は30フィートを超える艇が続々進水しました。でもNORCの初期にも大型ヨットはありました。残念なことに、そのほとんどのオーナーは在日外人でしたが。例えばセールナンバーIIIの〈VIKING〉は80フィートもありました(オーナー

あります。清水港ヨット協会大型艇部会と共存しながらレース等にはたえず指導性を発揮し、レースルール、安全検査等着実に実行しています。又計測についても序々にではありますが、IORマークIIIにする様により公平なルールを旨として、西田、望月、両計測員が頑張っています。

沼津フリートはレースの前後皆が集る場所がほしいということでクラブハウスを建てたい。それにはやっかいな問題もありますが、そこは地方の良さ、杉本沼津フリートキャプテンを中心に全員が一丸となって土地のこと、資金のこと、努力しています。

清水フリートは泊地のことはさしせまってはいいないにしろ近い将来必ず起きるべき問題として前向きにとらえ対処していきたいと思っています。(新しく艇をお



昭和三十三年大島レース「ムヤ」

はJ. PAUL氏)。石原慎太郎さんの小説で有名になった「おきち丸」は59フィートです。大きいことは大きかったのですが、そのほとんどはオフショア・レーサーと言うよりも、オーシャンゴーイング・クルーザーでした。その中で当時としては本格的なレーサーといえたのがこの〈ムヤ〉です。全長33フィート。デザイナーはアーサー・ロブ。ビルダーは岡本造船です。他の艇がみな100番台のナンバーをつけている中で、何故この艇が795という大きな番号をつけていたかと言うと、オーナーのマッケンジーさんは英国人でNORCの会員であると同時にRORCの会員でもあり、この艇もRORCに正式に登録してあったのです。従ってRORCのナンバーのまま日本のレースに出ていたのです。

古い記録がないので正確ではありませんが、おそらくNORCにもこのナンバーで登録してあったはずで、日本のクルーザーが700番台になるまで時間がかりすぎて、この艇のことを忘れてしまって、ダブルブックキングしてしまったのだと思います。たとえ正式に登録はしていなかったとしても、マッケンジーさんはNORCの生みの親、育ての親の一人だったはずで、タダでできることだったのですから、マッケンジーさんを記念してこのナンバーを永久欠番にしておいたらよかったなあと思うのは私一人でしょうか。

きたい人の為にも)

今年も支部会員の中から海外へヨットで出かけて行く人もあり、さまざまな問題に対し意識の変革が少しずつ起っていく様にも思われます。

レースについては恒例の江の島・清水レースが本部レースに昇格したとはいえ責任重大です。その他春、秋の神子元島レース、レベル・レース等多彩です。

近々には清水フリート対沼津フリート選抜対抗レース、清水～御前崎～神子元島～清水の大三角、駿河湾カップレース等の企画も煮詰まりつつあり、両フリートは一層交流を深めながら支部の発展、ひいては、NORC全体のよりよき明日の為に頑張ります。

1977年レース白書

□ NORC レース委員会

レース委員会では、1977年度の本部及び関東支部主催の各レース——但し、レベル・レースを除く——について、出艇申告書、レース報告書、航跡図、成績表からデータを分類・集積・図表化し、レースの出艇数と参加者数、レースの結果、レース中の事故などに関するレースの実態をまとめてみた。

レース委員会では、レース白書において採り上げるべきテーマについて、その内容を画期的なものにするため、再三再四検討を行なったが、気象・海象条件に関する資料の不足などにより、結果としては「1976年レース白書」と同じテーマになってしまった。レース委員会としては、次回には、レベル・レース並びに関東以外の支部主催レースの実態を加味し、一層充実した興味あるレース白書を作成したいと考えておりますので、この白書に対する御批判・御意見を是非おきかせ下さい。

最後に、この白書から皆様が、昨年の外洋レースの実態を把握され、更には将来の外洋レースの姿を展望して載くことができれば幸甚です。

(委員長 周東英卿)

1. レース出艇数と参加者数

本部レース4回及び関東支部レース6回の出艇総数、クラス別出艇数、参加者総数、NORC会員・非会員別参加者数、年令別参加者数をまとめた。——表1参照。

1. レース出艇総数は389艇（前年比8%減）で、クラス別出艇数はクラスⅣ～Ⅵが全体の81%を占めている。——表2参照。

2. 参加者総数は2341人（前年比4%減）、その内訳はNORC会員が84%、非会員が16%であり、年令別参加者数は20代が56%、30代が31%となり、20～30代が全体の87%を占めている。——表3参照。

3. レース別の出艇数と参加者数は鳥羽パール・レースがレース全体の中で飛びぬけており、出艇数が121艇（28%——前年比16%増）、参加者数が722人（28%——前年比18%増）に達し、前年の記録を更新している。その内訳はNORC会員76%、非会員24%であった。

鳥羽パール・レース以外のレース参加者の内訳はNORC会員87%、非会員13%であった。——表4参照。

4. 出艇総数及び参加者総数ともに前年と比較し、出艇総数8%減、参加者総数は4%減になっているのは、1/4トナーが、1978年Q.トン世界選手権日本代表選考レースのスケジュールなどの関係から、本

部レース及び関東支部レースへの参加が少なかったことによるものである。

5. DNF艇は39艇で出艇総数の10%を占めている。1977年初島レースでは出艇数43艇中12艇がDNF艇となったが、これは長時間にわたる無風と微風に悩まされた結果、棄権したことによるものである。

(矢島和夫)

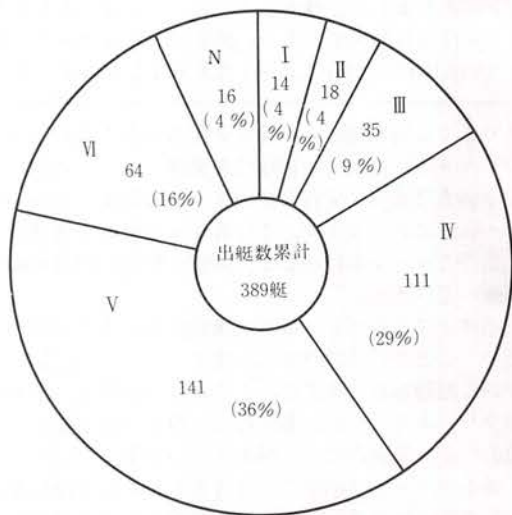


表2 クラス別出艇数累計

レ ー ス	主 催	本部主催レース				関東支部主催レース						合 計
	名 称	第3回 洲本・小網代	第18回 鳥羽パール	第4回 三宅島	第10回 八丈島	1977 初島	第11回 大島廻航	第27回 大島	第4回 大島・初島	第22回 神子元島	第15回 小網代カップ	
	コース	洲本 ↓ 小網代	鳥羽 ↓ 小網代	小網代 ↓ 三宅島	小網代 ↓ 八丈島	小網代 ↓ 初島	小網代 ↓ 大島	葉山→大島 ↓ 初島	小網代 ↓ 大島→初島	小網代 ↓ 神子元島	小網代 ↓ 大島	
	距離(マイル)	315	150	150	290	48	68	85	82	99	68	
参 加 者	スタート日	5/2(金)	7/29(金)	9/23(金)	10/7(金)	4/2(土)	4/30(土)	5/21(土)	10/9(日)	11/5(土)	11/26(土)	(%)
	I	0	2	3	1	0	1	2	1	2	2	14 (4)
	II	0	1	0	0	1	1	1	1	2	1	8 (2)
	III	6	13	2	0	2	1	2	3	2	3	35 (9)
	IV	5	27	12	5	11	9	10	8	9	15	111 (29)
	V	3	41	6	2	18	15	19	11	13	13	141 (36)
	VI	0	22	0	0	10	7	12	6	0	7	64 (16)
	N	0	15	0	0	1	0	0	0	0	0	16 (4)
	出艇数合計	14	121	23	8	43	34	46	31	28	41	389 (100)
	内DNF	5	6	1	0	12	9	0	1	0	5	39
	DNS	6	0	0	0	1	0	0	0	1	1	9
	申込艇数 合 計	20	121	23	8	44	34	46	31	29	42	398
	会 員	80	551	149	55	209	170	232	144	154	218	1962 (84)
	非 会 員	24	171	15	0	21	29	34	29	28	28	379 (16)
	計	104	722	164	55	230	199	266	173	182	246	2341 (100)
参 加 者	60才～	0	2	0	0	1	1	0	1	1	0	6 (0.5)
	55～59	0	2	1	1	2	1	2	1	1	0	11 (0.5)
	50～54	2	6	1	0	3	3	2	3	4	2	26 (1)
	45～49	1	10	1	1	2	5	4	3	4	1	32 (1)
	40～44	10	36	10	3	12	12	15	11	14	19	142 (6)
	35～39	9	71	11	6	27	19	31	21	14	27	236 (10)
	30～34	20	156	39	10	39	40	48	41	42	59	494 (21)
	25～29	40	242	61	22	93	57	90	52	47	66	770 (33)
	20～24	21	171	33	11	42	53	63	37	47	68	546 (23)
	15～19	1	17	1	1	4	3	7	3	1	1	39 (2)
	その他	0	9	6	0	5	5	4	0	7	3	39 (2)
	計	104	722	164	55	230	199	266	173	182	246	2341 (100)

表 1

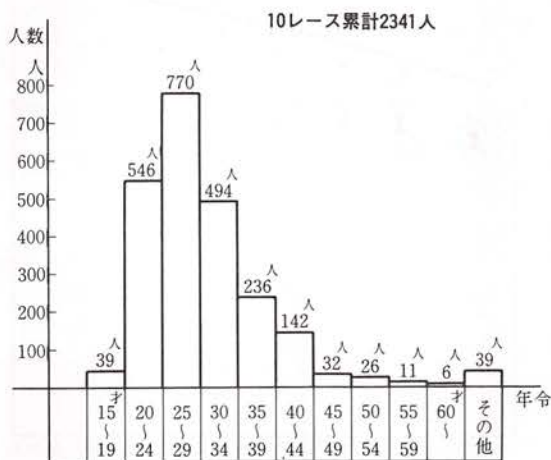


表 3 年令別参加者累計

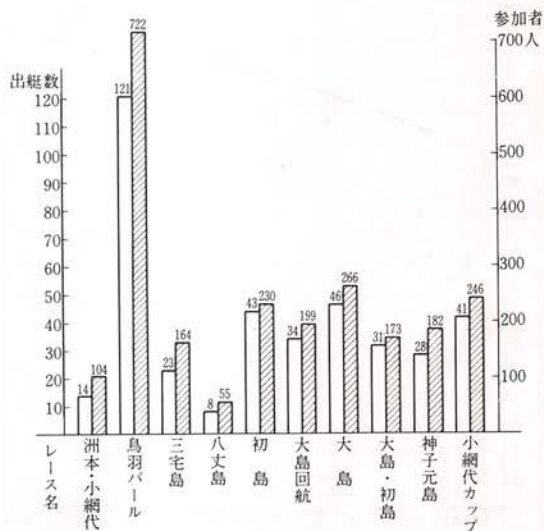


表 4 レース別出艇数及び参加者数

2. レース結果

1976年の白書では、ET-Rグラフ（所要時間とレーティングの相関グラフ）から個々のレース結果の分析を試みたが、1977年の白書では、V-Rグラフ（平均速度とレーティングの相関グラフ）から全体のレース結果の傾向をみることにした。

グラフは次の要領で作られている。

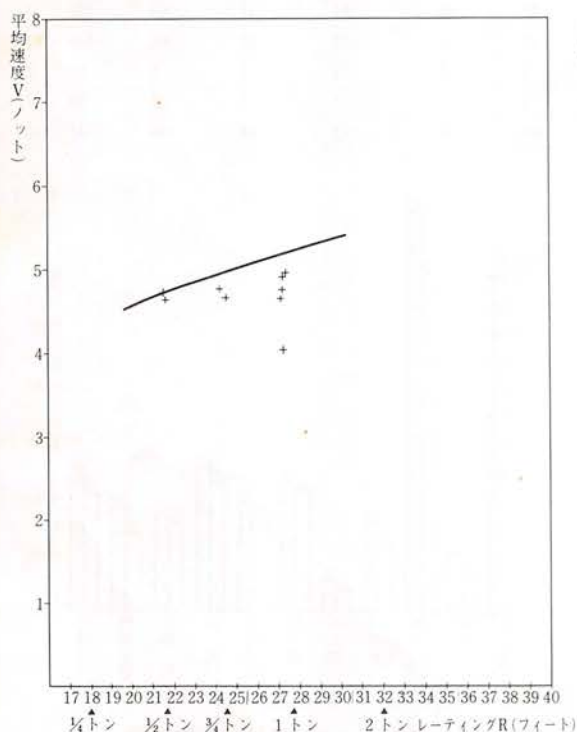
1. 縦軸は平均速度V（レース距離/所要時間）を示し、ノットで表わした。
2. 横軸はレーティングR（フィート）を示し、各トナー（ $\frac{1}{4}$ ～2トン）の基準レーティングを▲印で表わした。
3. 各艇の平均速度を計算し、表中にその位置を＋印によってプロットした。
4. 各レースにおける修正1位艇の修正時間をもとにして、レーティングに対応する修正1位の曲線を書いた。つまりこの曲線と交差する位置にある艇が各レースの優勝艇である。但し、修正時間は、本部レース——鳥羽パール・レースを除く——はT.M.F.、関東支部レース及び鳥羽パール・レースはT.C.F.により算出した。

次にV-Rグラフから窺える1977年度のレースの特

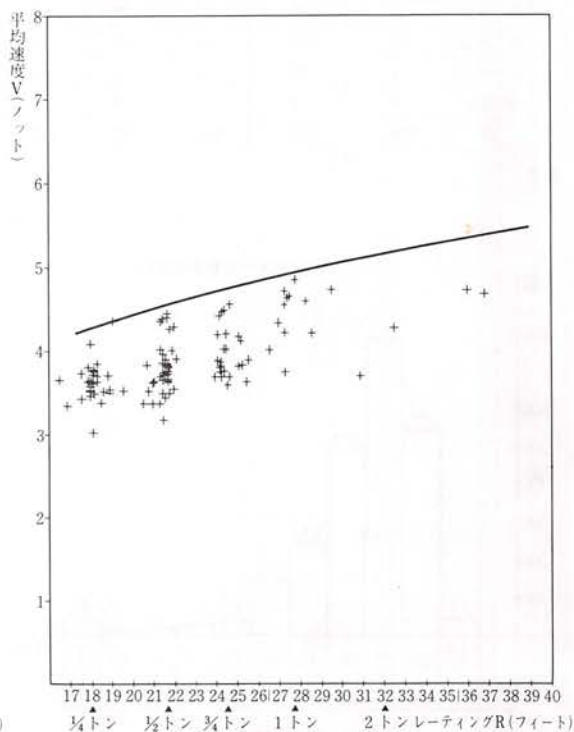
徴は次のとおり。

1. 各トナー（特に $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$ トナー）を中心に参加艇の大きさが集約されて来ている。この傾向は前年度に比べ顕著である。
2. 1976年の白書では $\frac{1}{4}$ ・ $\frac{1}{2}$ トナーの実力レベルの高さに言及したが、1977年には新たに $\frac{3}{4}$ トンがこれに加わり、常にトップ・クラスを占め、結果として、他のクラスを陵駕する傾向を示した。これは1977年度には、このクラスの最新鋭艇が増え、それに伴って、各艇の技量向上の努力があったと考えられる。
3. 本部レース等の比較的長距離のレース結果と初島レース等の短距離のレース結果を比較すると、一般的には、前者は各クラスにわたり平均した成績を取めているが、後者は上位艇と下位艇の差が大きく開いている。これは長距離レースに参加する艇の技量が高いレベルで伯仲していることによるものと考えられるし、それ故に、長距離本部レースにおいては参加艇数は少ないが、内容的には非常にエキサイティングなレースであったと言えるだろう。
4. 気象・海象・コースの選択の違いもレース結果の傾向を大きく左右する要因となることは、同じレース・コースを走る大島廻航レースと小網代カップ・レースを比べれば理解できよう。即ち、微風に終始した大島廻航レースのグラフからは、レースの進行

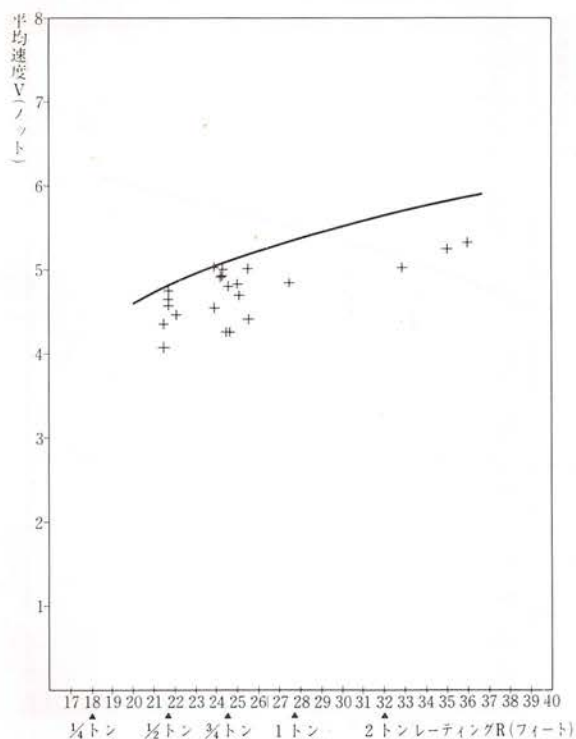
第3回洲本・小網代レース 315 マイル



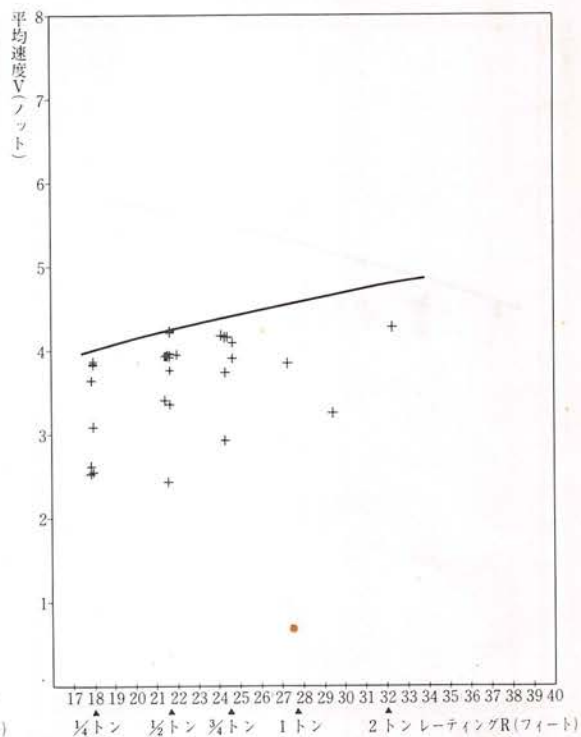
第18回鳥羽パール・レース 150 マイル



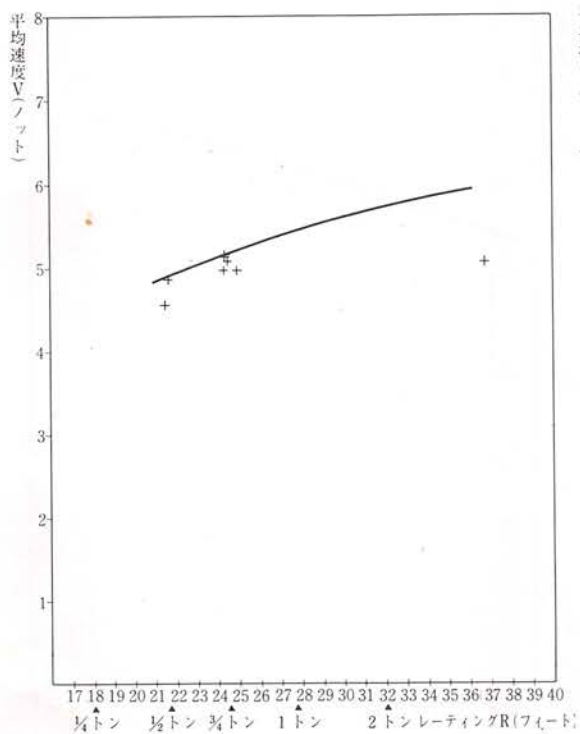
第4回三宅島レース 150マイル



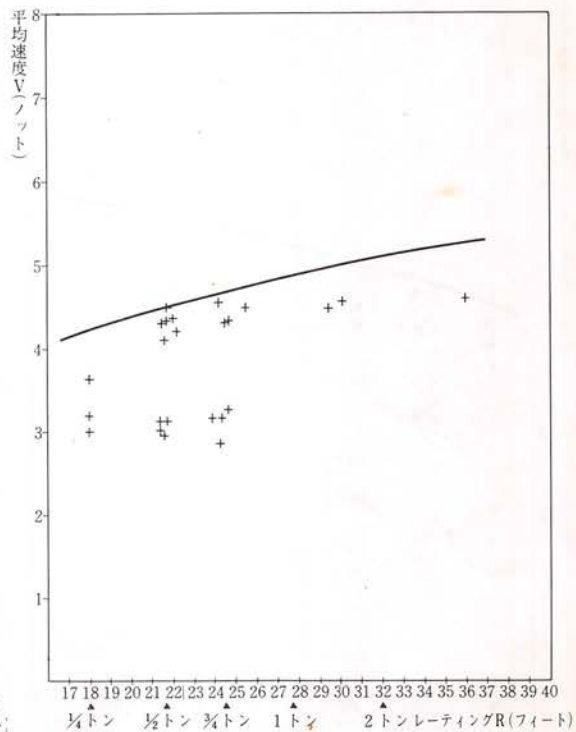
1977年初島レース 48マイル



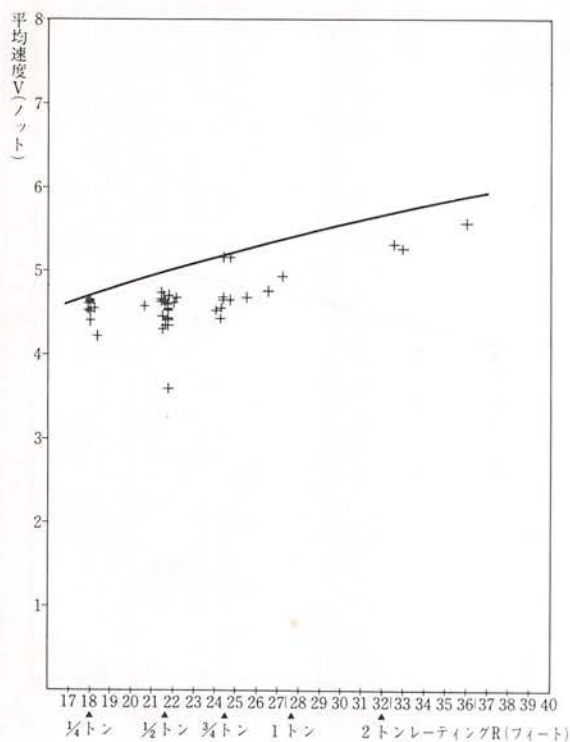
第10回八丈島レース 290マイル



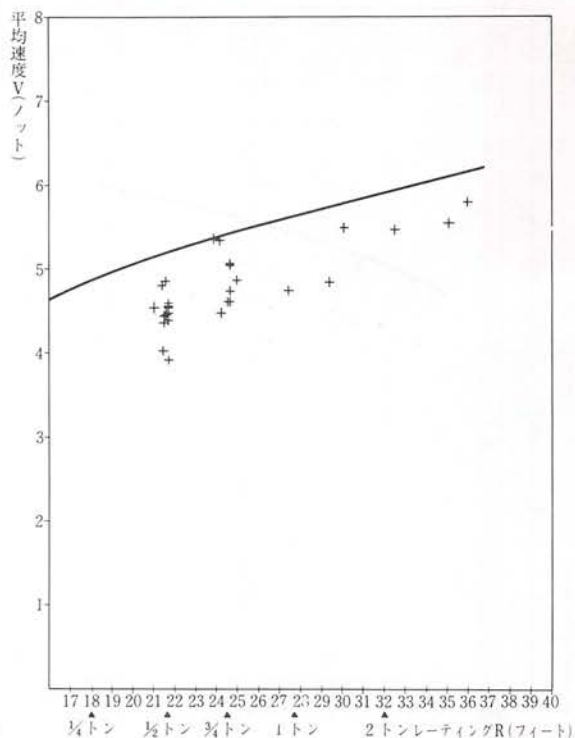
第11回大島廻航レース 68マイル



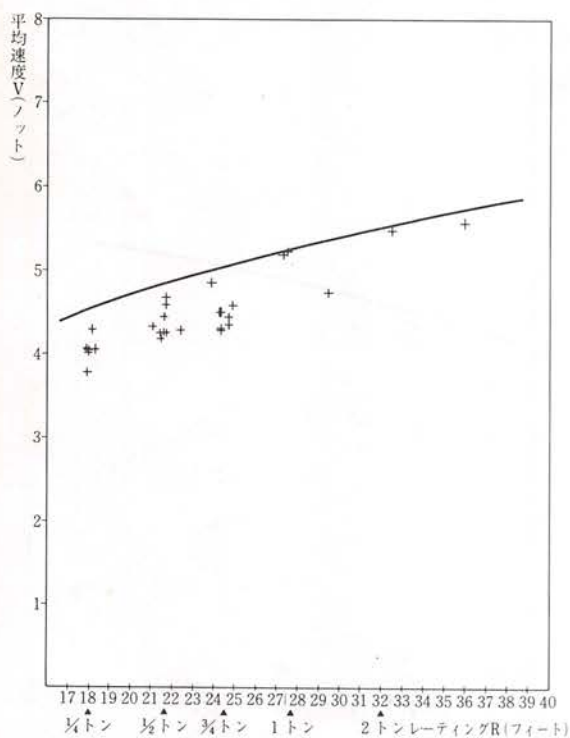
第27回大島レース 85マイル



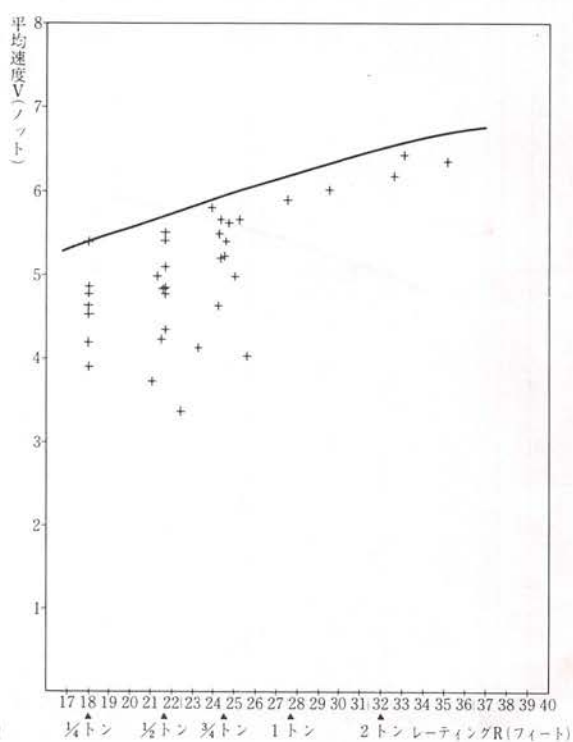
第22回神子元島レース 99マイル



第4回大島・初島レース 82マイル



第15回小網代カップ・レース 68マイル



が遅いことも含め、上位グループと下位グループとははっきり二分された結果を見ることができる。これは明らかに気象・海象・コースの選択などの影響を受けたことによるものと考えられる。一方、強風下の波浪にもまれて、21艇ものトラブル艇が出た小網代カップ・レースでは上位と下位との平均速度の差は3ノットにもなるが、明確なグループには分かれてはいない。これは艇性能の優劣よりも、各艇の

トラブルの程度と技量の差など人為的要因によるものと考えられる。

その他、各々のレースについては、既に、各レースの帆走委員長より、「OFFSHORE」誌上に報告がなされているので、それらを合せ読み、各レースの状況をお願い浮べていただきたい。

(児玉萬平・藤井邦雄)

3. レース中の事故

I 事故発生の傾向

1977年の事故発生を見ると1976年に比べ事故艇数で60%増(1976年51艇)、事故件数で20%の増加(1976年79件)となっている。この数字は、1977年には、事故の発生率が高い、沖縄・東京レースが開催されていないことを考えると極端な増加を示している。(1976年の沖縄・東京レースで全レース中の約3割の事故が発生した。)しかし事故の内容から見ると、そのほとんどが、セール破損と航海灯のトラブルに集中しており、船体やスパー等の事故は減少している。レース別に見た事故発生件数は表5を参照して下さい。

II 種類別に見た事故の内容

種類別に見ると、セールと航海灯に關しての事故報告が全体の64%にもものぼっている。(1976年は30%)

各種類別に見た特記事項は次の通りである。

1. 船体

船体の異常に關しては4件報告されているが、その内3件が鳥羽パール・レースにおいて発生し、1件は初島レースで発生している。その内訳は次の通りである。

- a. スタート時衝突……………2件
- b. 暗岩座礁……………1件
- c. 漁網乗揚げ……………1件

初島レースにおける事故では、スタート時の衝突により船腹に穴があき、レースの途中でリタイアし

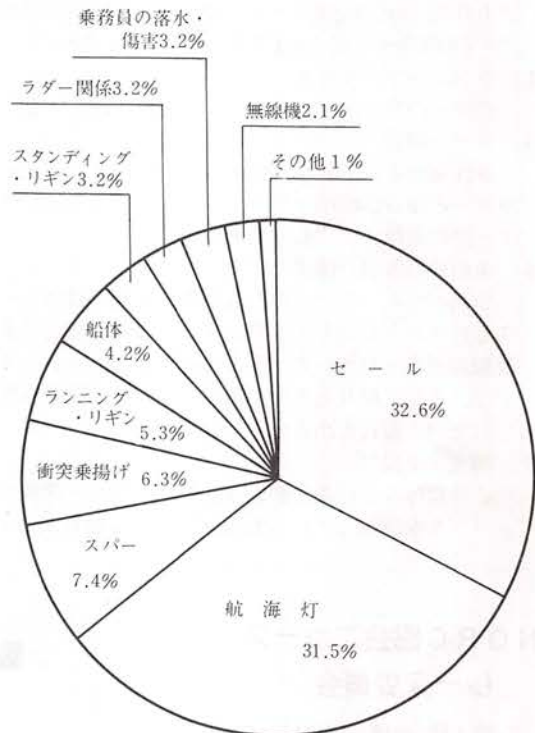


表6 事故の種類別発生率

レ　　ース　名	出艇数	事故 艇数	事故 件数	事故艇数 出艇数 (%)	事　　故　　の　　種　　類											
					船体	スパー	スタン ディング リギン	ランニ ング リギン	ラダー 関係	セール	航海灯	無線機	乗組員 の落水・ 傷害	衝突 乗揚げ	火災	その他
洲本・小網代レース	14	13	14	92.9	0	0	1	1	1	6	4	1	0	0	0	0
鳥羽パール・レース	121	21	25	17.4	3	1	0	0	1	1	14	1	1	3	0	0
三宅島レース	23	5	8	21.7	0	1	0	1	1	4	1	0	0	0	0	0
八丈島レース	8	1	1	12.5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
初島レース	43	11	13	25.6	1	2	0	1	0	6	1	0	0	2	0	0
大島廻航レース	34	1	1	2.3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
大島レース	46	7	7	15.2	0	1	0	0	0	0	4	0	0	1	0	1
大島・初島レース	31	1	1	3.2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
神子元島レース	28	2	2	7.1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
小網代カップ・レース	41	20	23	48.8	0	2	2	2	0	14	2	0	1	0	0	0
合　　　計	389	82	95	21.1	4	7	3	5	3	31	30	2	3	6	0	1

表5 レース別事故発生件数一覧表

ている。乗揚げは鳥羽パール・レースのフィニッシュ時に発生し、いずれも不注意による事故と思われる。

2. スパー

スパーに関しては7件報告されている。この内6件がスピンボール破損である。また、初島レース中にマストがスプレッダー上部より折れる事故が発生しているが原因は不明である。

3. スタンディング・リギン

洲本・小網代レースで発生したトラブルは、タック時にシートがからまりシュラウドを切断したものであり、小網代カップ・レースで発生したものの内1件は、アルミのグループ式フォアスティのトラブルである。

4. ランニング・リギン

ジブ・ハリヤードのトラブルが報告されている。

5. ラダー関係

3件報告されており、座礁による破損、ティラーとラダーの接合部破損、ステアリング・ホイールとラダー間の遊離によるものである。

6. 乗組員の落水、傷害

鳥羽パール・レース中の食中毒、大島・初島レースでのスピンシート・ブロックによる左耳裂傷の事故報告が出されている。また小網代カップ・レースでは、スピン取り込み中に落水しかかり、額を裂傷したという報告も出されている。

7. 衝突・乗揚げ

これには6件の報告があり、船体、ラダー関係のトラブルを誘発しているものが多い。鳥羽パール・

51年
52年

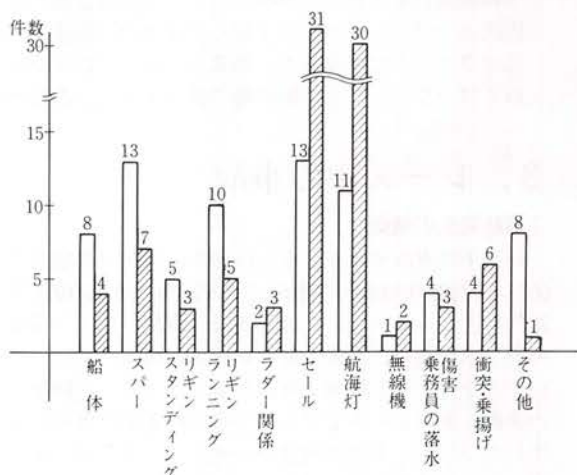


表7 昨年度との比較

レースにおける3件の内2件は漁網への乗揚げ、1艇は暗岩への座礁である。初島レースの2件は双方がスタート時にポート、スターボードで衝突したものである。

(鎌田稔)

NORC協会ニュース レース委員会

〈第4回 沖縄・東京レース

参加艇の安全検査について〉

掲記レース参加艇は、沖縄において安全検査を実施した際、当該レースに必要とされる安全基準に達していない箇所があったり、安全備品が不足していたり……等起因する安全検査不合格による混乱を避けるため、各艇所属の各支部/各フリートにおいて、予め、安全検査(安全規則第1種及び特別規定による検査)を完了し、合格してから沖縄へ廻航されるようお願いします。

【注】上記レースの安全検査に関する問合せ先

帆走委員長			
武市 俊	自宅	045-893-4653	
	勤務先	0467-31-8586	
帆走委員			
歌田 道教	自宅	_____	
	勤務先	03-504-1911	

〈IOR MARK-ⅢAレーティングの適用と

レーティング証書の更新について〉

1978年度のレース——但し、諸磯及び横浜フリート主催の沿岸レースを除く——よりIOR MARK-ⅢAによるレーティングを正式に適用することになりました。

就いては、レースに参加する艇は、至急、計測委員会にレーティング証書の更新手続をして戴き、レースの申込み締切日までにIOR MARK-ⅢAによる有効なレーティングをもつようにして下さい。

尚、IOR MARK-ⅢAについては「OFFSHORE」No.22に解説記事が載っていますので御参照下さい。

「初島、大島・神子元、沖縄、洲本」レース

表彰式・パーティー

上記の表彰式・パーティーを盛大に開催いたします。

日時 5月13日(土) 1800~2000

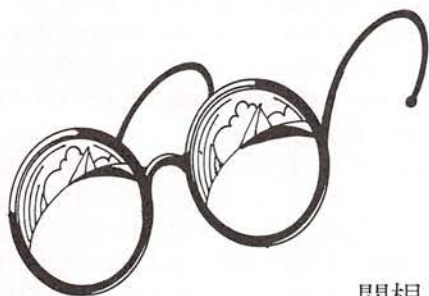
会場 東京・銀座 三笠会館東店本館(三原橋本州ビル)

電話 (03) 541-3505~7

会費 一人¥4,000 (飲み、食べ放題)

なお、予約をNORC本部で受付中です。

風と潮と波(4)



関根 久

沖を走っているヨット、これは一隻だけの社会を歩いています。そこへもう一隻現れたヨット、これで仲間が出来たわけです。私は走っている時に、すれちがったヨットに、必ず手を振って挨拶することになっています。相当な近眼で、この頃はそれに老眼が混って、となりに走っている船はわかるけど乗っている人の顔は殆どわかりません。しかし同じヨット仲間としての仲間意識は充分に持って御挨拶しているのです。だけど考えてみると、沖ですれちがってニコニコ笑っていたオヤジが、陸へ上ったら知らん顔をしている。なんて言われてるんじゃないかと、老いた胸をいためています。

さて、すれちがったヨット、昼間なら、セールナンバーでわかります。夜だったらどうでしょうか。それこそ、一艇身離れて走っているヨットだって、何の船だかわかりません。“この頃の人には困ったものだ。”これも老人のひとり言です。昔はね——、こんな時は、サーチライトで“ト、ツー、ト、ト”と呼び出しをかけると、自分のセールナンバーを、モールスで打ってきたもんです。勿論、礼儀として、先ず自分のナンバーを知らせて、おもむろに待っていると、あちらの船から知らせて来るんです。もう一度、“昔は夢があってよかったな”とつくづく思います。それだけのんびりしていたこともあります。船が少なくてセールナンバーが3けただったためもあるでしょう。でも、こんなこと今だってやる気になれば出来る筈です。

たとえば、そのあと荒天になって、どちらかがトラブルを起したとします。あとで、その近くを走っていたヨットに聞いたって、今じゃ“ヨットが一隻近くに居ました”と言う返事だけしか出てこないでしょう。何となく、淋しい気がします。

その頃は、モールスやら、手旗やら、一生懸命に練習していました。2,30年たった今でも、“コチラ ヨット サケラレタシ”位なことは、モールスでも、手旗でも打てます。あれは両方共出す方は易しいのです。

そして受けるのが難しいんです。ここでよく考えて下さい。たとえ受けられなくたって、発信するだけでも、役に立つ時がある筈です。二つのことが出来なかったら一つでも、と考える処に進歩があると思うのですが、これも年老いた独り言でしょうか。

沖ですれ違う二隻の船、勿論SSBだかなんとか高価な通信機もいいでしょう。しかしその前に、もっと簡単な血のかよった通信の手段が、あることを忘れてはいないでしょうか。二隻の船がお互にカタキ同志の様にすれちがい、離れて行く。何だか、味気ないのです。何とかそこに、心をかよわせたいのです。そんなところから、ほんとのクルーザー仲間が出来てくるのではないのでしょうか。

通信委員会の方々が、一生懸命にやって居られるのに、決して“ケチ”をつけるわけではないのですが、速くの基地と話をする前に、簡単なトランシーバーで隣りに走っている船と話が出来る様にしてから、そしてその機械が全艇に行きわたって、それから大きなことを考えるのが順序ではなかったかと思います。これは単に通信のことだけでなく、大きく見て、NORCの歩いている道を示している様に見えます。近くのレースは横目で見て、遠くに出かけて行く、その姿が何か気になります。書いているうちにうっかり話がわき道へそれてしまった様ですね。御免なさい。でも今書いたことは、私が本気で心配していることなんです。3月の沿岸レース、26隻出走。数年前には、40隻、50隻だったのです。これも不況のためかとも思いますが、不況だからこそ、手近かなレースで気分をかえて、翌日からの働く意欲をそそののが必要なのではないのでしょうか。片のぼりでハヤマのマークでジャイブして、そのまま帰ってくる簡単なコースです。でも、その中から本当の走り方、走らせ方がわかってくるのではないのでしょうか。フリーのコースでつまらないと言う声も聞きます。でもフリーのコースも今では大変に面白いのです。そして、外国へ行って負けるのも、そのフリーの走らせ方が不十分だから、だったとも言えるのではないのでしょうか。とにかく走って見ることです。

もう一つ気になること、クラブへ入っても、月に一回OFFSHOREが来るだけで、何にもしてもらえない、と言う声です。さき程のレースだって、出場すればNORCからの恩恵を受けられるのです。その権利をすてて（而も権利行使に少しばかり費用が高いとは思いますが、それは別として）何にもしてくれないと言うのに、一寸筋が通らないようです。これは私の感じたこと。他の考え方もいろいろあるとは思いますが。NORCは、幼稚園ではないこと、そしてクラブとは何かしてくれるところではなくて、そこで自分が何かするところだと言うこと。もう一度、考えて見ましょう。

(イラスト：花沢真一郎)

春一番

日本気象協会航路気象部 宮内駿一

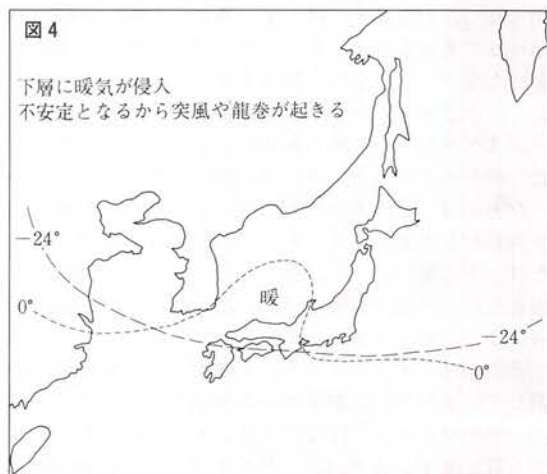
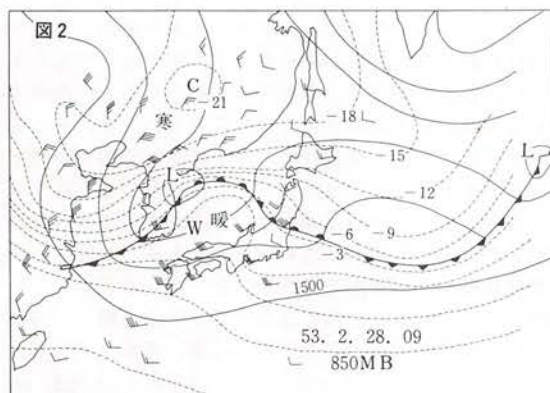
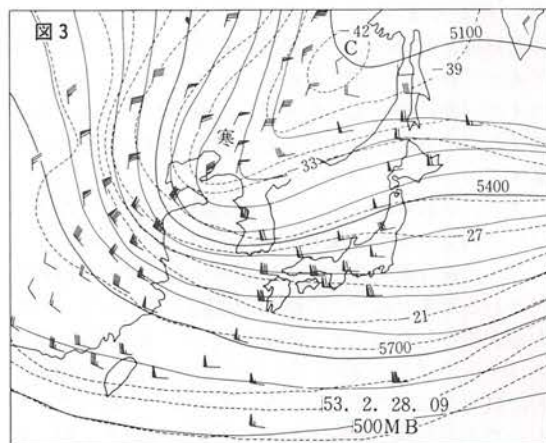
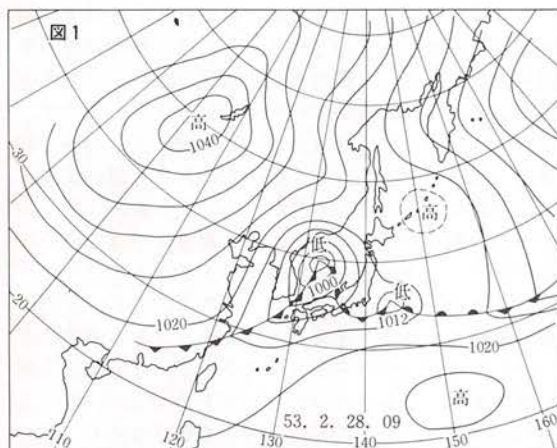
早い年は2月中旬から遅い年でも3月下旬頃から、時々強い南風が吹いて船や飛行機の事故を起こす。今年の2月28日には南日本の各地に突風や龍巻を起こし、東京では電車が転覆するという事故が起きた。一般に南風は軽い風で風圧は弱く感じ、北風は重い風と言って風圧が強く感じるものであるが、早春から晩春にかけて吹く強い南風はガストが大きく、海上は勿論陸上でも大きな被害を起こす。この強い南風が最初に吹き出すものを春一番と言うが、この強い南風は5月の初め頃までには2～3回は吹く。春一番は風速が大きいだけでなく、ガストが大きいことが特徴である。

強風の原因は低気圧の発達

冬の低気圧は発達するのが普通であるが、日本附近で吹く風はたいがい北西風である。これは低気圧が日本附近を通りすぎ東方洋上で発達するためである。このため日本の遙か東方洋上では南西の強風は北西風に比べると少ないながら吹いている。冬の間は大陸高気圧が強く、大きいので日本附近は勿論、東方洋上まで覆っている。低気圧は日本の遙か東方洋上に進んでから発達するため、日本附近で吹く強い風は北西風である。ところが春になると大陸高気圧は衰えて小さくなるので、大陸高気圧の東の端は日本附近になる。このため低気圧の発達する場所は日本附近になり、低気圧が本州の南岸で発達すると強い北風が吹き、日本海で発達すると南風が強く吹く。この場合北風より南風の方が強く吹き、風の息は南風の方が大きい。

南風が強く息が荒いわけ

このことを2月28日に南日本の各地に強い南風が吹いた時の天気図で説明する。図1は地上天気図である。低気圧が日本海に在って発達しながら東北東に進んで



いる。図2はこの時の上層850MBの天気図である。低気圧の南側は南西風で北側は北東風が吹いているが北東風の方がやや強い。次に500MBの天気図を図3に示す。この図で寒気を見ると点線で示す様に沿海州から南西に延びている。この寒気を取りまく様に強い風が吹いており、日本海から黄海は西～西南西の風が強くなっている。850MBと500MBの風向を見ると、低気圧の南側の風は共に西～西南西であるが、北側は500MBは西風で850MBは北東風で向きが異なる。このため低気圧の南側の西～西南西の風の方が強く吹き、

北側では上と下の風向が異なるので風は弱くなる。この様なわけで春一番の南西風は強く吹く。次に850MBの0度の等温線と500MBのマイナス24度の線を図4に示す。0度の等温線が日本海で北の方に突き出ている。これはこの部分では下層が著しく暖かくなっていることになる。つまり下層が著しく暖まっているので空気は対流を起して乱流が盛んに発生する。乱流が発生するので風の息が荒くなるのである。太平洋上で80kt以上(40m/s)の風を観測する船があるのは、空気が不安定になって突風や龍巻を伴っている時と見たい。

第4回沖縄～東京レースを迎えるにあたり

沖縄県ヨット連盟 理事長 有 銘 兼 一

沖縄本土復帰の年(1972年)を起点として、隔年ごとに行なわれる国内最大の外洋レース「沖縄～東京レース」も、はや今年で4回を迎えるに至った。参加艇も回を重ねるごとに大型化し、2月中旬現在、27隻ものレース艇が参加への意思表示をしており、外洋帆走協会、外洋ヨットマンの間に、深く浸透して完全に定着化した感があるように思われる。

ところで沖縄のヨット界(ディンギー、クルーザーも含めて)を振り返ってみると、第1回のレースが実施された頃は、琉球大学ヨットクラブ、そのOB連中、他少数の人達によるヨット活動が開始されてから5～6年しかたっており、沖縄ヨット連盟の結成、沖縄体育協会への加盟、日本ヨット協会への加盟と、組織化され、県内へのヨットの普及が始められた頃であった。むろんクルーザーはおろかディンギーでさえも10隻以下という非常に少なく、さらに技術的、知識的にも乏しいヨットマン達のヨットライフのスタートであった。しかしながら我々とは別に、以前より県内に於いてヨットに接している人達がいた。「沖縄ヨットクラブ」がそうである。施設もすばらしく、大小多数のヨットが、所狭ましと係留保管されており、週末になると白い帆が海面を埋めつくしていた。残念ながら米人を中心としたクラブであったが……。

さて、そうした現状を背景として、「沖縄～東京レース」は企画、運営され、1972年、4月29日、10時、那覇港沖を起点として、城ヶ島への830マイルの航程を帆走していったのである。

ところで、このレースを実施するにあたり、実行委員である、大儀見薫氏、清水栄太郎氏のスタート側である沖縄での苦労は、たいへんであったように聞いている。前項でも述べたように、県内のヨット歴は浅く活動を始めたばかりであった為、何度か沖縄に足を運

び、頼る人も無い中での手配、準備作業のはてに、沖縄ヨット界のリーダーである、前理事長の平良健氏、先輩の東江正喜氏に、やっとの思いで巡り会えたと記憶している。我々にとって、このような正式な、それも大きなレースの体験は初めてであり、こうした中で、係留地、コミッティーボート、レセプション会場の手配等々、指導を受けながらレースへ向けて苦勞しながらではあるが、着々と準備をしていった。そうこうしている内に、スタート1月前に迫り、＜コンテッサ＞が、第一陣として、琉球海運の船で運ばれてきた。つづいて、香港～マニラレースを終えた＜チタ＞と、続々と参加艇が沖縄に集まってきたのである。当時、学生であった私は停泊地でのレース艇の保管、管理を手伝わされた。こうした本土でもずば抜けた、レーシング・クルーザー、レーサー達に接して、ただ出てくるのは溜息ばかりであった。時には＜コンテッサ＞に泊めてもらい、たくさんの計器類、装備品に驚きながらも、一生懸命知識の修得に努めたものであった。ある日、＜チタ＞の練習に便乗する機会を得た。丹羽スキッパーは片手にストップウォッチを持ち、タッキング、スピン展開と、秒刻みのシビアな練習であった。クルーザーでも、これほどまでに訓練しなければいけないのかと感じた、と同時に、この出来事は今でも私の脳裏に焼きついていく。

さて、レースは＜チタ＞の驚異的な完全優勝に終わったが、これを契機として、沖縄のヨット界も前進していった。今までディンギーに乗っていた人達もクルーザーへの関心がたかまっていった。このレースの時に、清水レース委員長より、日本外洋帆走協会の沖縄支部旗が、手渡されたように記憶している。この年より、形式的ではあるが、沖縄に於ける外洋ヨットの組織化が行なわれ、沖縄から1隻もレースに参加しないの

は情けないと言うことも相まって、東江氏をはじめ、琉球大OB連中を中心として、「サシバヨットの会」が結成され、互いに金を出しあって、パサトーレを購入して、「沖縄～東京レース」を目指して、練習を開始したのである。艇名は＜サシバ＞と命名され、第3回のレースにして、念願が適い、沖縄からの初参加であった。

あれから7年、今年で4回目を迎える。沖縄からは前回に続き、＜サシバ＞と、＜T I D A＞（方言で太陽の意味）の2隻が参加予定である。（決定といってもいいかもしれない。）＜サシバ＞は前回のメンバーよりさらに強化されており、ヨット歴も7年～10年とベテラン揃いである。前回の経験を生かし、きっと、今度は良い成績を取ってくれるものと確信している。一方の＜T I D A＞は今回が初陣であり、ヨット歴の浅いメンバーにもかかわらず、こんどのレースに望む決意は、なみなみならぬものがある。きっといい結果が得られるものと期待している。

一方、わずかの年月の間にヨット界は著しい発展を遂げてきた。木造艇から、FRP、そしてアルミ艇と、また軽量化と、限らないスピードへの追求をしている。今では1トンのクルーザーでさえもセンターボードが採用されている。反面ヨットの事故も後を絶たない。スポーツは、とくにヨットは安全というものを無視してはならない。海を舞台とし、風を友とする。ひいては自然を相手とするものだけに、ちょっとしたミスが、即、死につながる。ヨットそのものがレベルアップすることは、ほんとうにすばらしいと思うが、それを利用するヨットマン達も、より一層、精進しなくてはいけないと思う。スポーツは安全から抜けてたものであってはならないと思う。

このごろ我が沖縄でも、ディンギーに限らず、クルーザーも、どんどん増えてきており、県下、いたる所でヨットに親しんでいる。ある人はレースに、一方ではクルージングにと、それぞれ個性にあったヨットライフをエンジョイしている。後輩においては、太平洋を横断するものが出て来た。喜ばしいことである。

さて、今まで第1回のレースを前後とした、沖縄のヨット界の現状を述べてきたが、この「沖縄～東京レース」が沖縄のヨットマンに与えた影響は大なるものがある。日本外洋帆走協会、及び役員各位に対して、深く感謝の意を表したい。

ところで、今回の参加予想艇を見てみると、スリークォータートンが多数を占め、次に1トンと続いている。今までのレースではすべて1トンが優勝している。今度は3/4トン以下の艇が優勝してくれることを密かに願っている。

沖縄を出発し、東京終点のコースは定着化した感もあるが、我々としては、できることならば、時々でも

良いから逆のコースを設定してもらえたらと思う。と同時に、こちら側で、本レースの前に、親善レースを行なうとか、もう少し企画がほしい。レースに参加するために、10日以上以上の休みを取っていることを考えるとむずかしいことではあるが、本土のヨットマンとの交流がただでさえ少ない我々にとっては、2年に1度しか巡ってこないこの機会を大事にしたい。ともあれ、レースまで、あます所わずかである。受け入れる側として、万全の準備をしたい。そして、一日でもはやくみなさんに会いたいと願っている。

最後に、本来ならば、外洋帆走関係者が筆を取ることが筋だと思うが、沖縄ではまだ、ディンギーとクルーザーは一体だと考えており、またそうでなくてはならないと思っている。そういう意味あいから、御了承願いたい。

日本のヨット界、日本外洋帆走協会の発展と、この「沖縄～東京レース」が世界でも誇れるイベントとなることを、切に願ってやまない。

NORC協会ニュース

特殊無線技士「甲」受験勉強会と養成課程講習会のお知らせ

NORC通信委員会

① 国家試験受験事前勉強会

電波監理局では試験期日の確定はしていませんが4月受験申請、6月国家試験実施の予定であります。通信委員会では受験のための勉強会を5月に予定しております。ご希望の方はNORC事務局までご連絡下さい。受験申請書、参考書なども取揃えてあります。勉強会の予定、費用などについては、お申込みいただいた方に会場、講師の予定が確定次第、お知らせします。受験申請は4月に各人が申請する必要があります。勉強会は5月中の平日夜間4～5日間を予定しています。

② 養成課程講習会

勉強会だけで国家試験受験に自信がない方々には、郵政省が認定した講習会に参加すれば特殊無線技士「甲」の資格を取得する方法もありますので、ご希望の方々は、事務局までご連絡下さい。

講習場所 横浜市中区

期 間 昭和53年6月15日から6月27日 週3回位

時 間 平日 9時30分～16時30分まで

費 用 全てを含め約3万円程度。

上記①および②の連絡と申込みはハガキにてお願いします。

NORC 全国評議員会レポート

——“明日のNORCを考える会”発足を提案——

全国評議員会議長

平野喜美夫

NORCに評議員会が誕生してからすでに5年を経過した。

「組織および運営規程」の第2章第2条から第7条までに評議員会の職務と運営などのことが規定してある。

多くの人達が多くの時間をかけて、5年前につくられたこれらの規程は、その後の時間の経過とともに、必ずしも予想した内容どおりの姿とはならなかった。また、折角できた評議員会に対して、運営上、最大の努力が払われたかという点、必ずしもそうとはいえない点もあったと思う。

とにかく、あれやこれやの検討の結果、理事会、全国評議員会などの必要な手続きをへて、昭和53年度から現状にマッチしたものに変わることとなった。

さらに特筆すべきことは、全国評議員会で“明日のNORCを考える会”発足を正式に議決したことである。現在のNORCは今後さらに発展成長するためには多くの問題をかかえている。

理事会や総会にかけて最終的には承認をえなければならないことになるが、この会では種々な提案事項などを検討していこうということである。

評議員を中心に、役員も会員にも広く有志の参加を呼びかけ、関心をもつもので、この考える会を構成する。明日のNORCにつき、ご意見のある方、参加の意志のある方は、NORC事務局まで参加したい旨、是非申し出いただきたい。広く門戸を開放しています。会の運営方法などについては、これからとりきめていくことになっています。

さる2月25日(土)船舶振興ビル10階で開催された全国評議員会の議事概要を次にレポートします。

(1) 昭和53年度の役員候補者を次のとおり選出し、候補者名簿を総会に答申することとした。

(理事)

古屋徳兵衛(関東支部)	大谷 正彦(関東支部)
飯島 元次 “	嶋田 武夫 “
大儀見 薫 “	周東 英卿 “
清水栄太郎 “	名和 幸夫 “
山口 久次 “	平松 栄一 “
石井 正行 “	松田 菊雄 “
石原慎太郎 “	山崎 達光 “

横山 晃(関東支部)	三井 祥巧(近畿北陸支部)
渡辺 修治 “	秋田 博正(内海支部)
鳥山 睦郎 “	貴伝名一良 “
塩川 孝二(駿河湾支部)	野本 謙作 “
杉本 光昭 “	松木 哲 “
大矢 隆(東海支部)	岩田 行史(西内海支部)
都築 勝利 “	大原 敦(玄海支部)
鈴木 幹夫 “	(監事)
加藤 蔵男 “	土肥 勝由
秋山 福夫(近畿北陸支部)	平野喜美夫

(2) 組織および運営規程の変更について

本件についてはこの規程の第7章第25条により、理事会の議決事項であるが、評議員会で検討し、総会にもはかることとした。全国評議会では次のとおり議決をえ、総会にはかることとした。

組織及び運営規程第2章評議員会第4条“評議員会は理事候補者を選出、組織変更の立案、理事会案の審議等を行なうものとする”とあるが、その中から“理事会案の審議”を削除する。

また、第6条“評議員は原則として各支部に設けられた泊地を中心としたフリートまたは艇種別グループ単位として選出する”とあるが、評議員の選出は現状にあわせて各フリートからのみとする。艇種別グループ即ちトナー支部からの選出は行なわない。即ち、文中の“または艇種別グループ”をまた第2項“会員は評議会の選出単位として前項に規定するフリートまたは艇種別グループのいずれかを選ばなければならない”を削除する。それに従って第5章支部の第14条の中の“艇種別支部の項”は削除する。

(3) 「明日のNORCを考える会」の発足について

評議員からよせられた意見の中で、泊地問題、代議員制度の検討、総会成立の方法、理事の役割、日本レーシングクラブか日本外洋帆走協会なのか、旧オーナー会議の復活、事務局の充実、「あすのNORCを考える会」発足などの問題提起があった。

この中で「明日のNORCを考える会」の発足を総会に提案、正式発足を期することを打合せた。

総会から総会まで

(1月始めから2月総会)

今年はいまどしである。

馬といえばペガサスを、そして竜の落し子のシーホースを唯訳もなく直感的に連想する。たとえ陸に居ようと、海と空と風のふれ廻りに常に想いを馳せるヨットマンは、翼があつて大空を自由に一瀉千里に天駆けるペガサスを思い浮べて、大海原を一挙に走りたいと願う心は一つである。

今や2900名に及ぶ会員を容し、その航走する海域も急速に拡大しつつあるNORCの場合、この祈願を現実のものとして掴み、一步でも前進させるためには、現に我々の眼前にある諸問題の一つ一つを根気よく処理して行かねばならない。

我々の眼の前に立ちはだかる障害物は確かに険しい。ヨットを取巻く世間の眼、他の一般船舶との関連とヨットの位置付け、またはヨットマンとしての自分自身の問題、そしてNORCを総括的に見た諸問題。どの一つを取上げて見ても平坦な道は一つもない。然しながら、たとえ廻り道をしてとにかく地道に処理して前進する以外に他に方法がない。

初詣の人混みにもまれながらこの様なことが頭に浮んだが、正月も明けて1月5日からのNORCの日常業務は、どの様に処理されたか、次頁に表を掲げた。

この表の中から主なものを拾ってみると……

1月9日、ヨット・モーターボート税について、徴税者側と税をとられるいわゆる担税者側のオーナー代表が肩を並べて、霞ヶ関の自治省を訪れてそれぞれの立場を説明した。これに対する市長村税課長の見解をきき、3年越しの担税者の主張は決して無理ではないと言う事が、本庁にも市側にも理解できたものと、明るい見通しを感じた。

78年Q. ton World 関係では、企画の段階はすでに終り、NOTICE OF RACEとSAILING INSTRUCTION はつめの最終段階に入っている。海上自衛隊の支援がレース運営に大きな役割を演じるが、今度は海幕の広報課を通して交渉していたものが、1月に入って防衛庁に、そして現地の総監部へと移行している。

レース日程は都合によって1日早まってきたが、支援の自衛艦との確認もと、NOTICE OF RACEはプリントに廻せるところまで進んだ。

1月13日、かつて沖縄海洋博のときの海上関係の実行委員長、アドミラルズ・カップ日本代表チームの名誉団長の経歴がある笹川会長にQ. ton の名誉会長を受けて頂くよう古屋会長及び大儀見さんに交渉を願った。

小型ヨット安全基準委員会は小型船舶検査機構が世話役となって、12メートル未満のヨットの検査基準についての研究を続けていたが、嶋田理事をキャップとするワーキング・グループはNORCのメンバーが中

心となり、資料まとめと結果報告書のところまで来ている。3月11日、12日の委員会では船舶局の担当官、検査機構の部長を交えて深夜に及ぶ白熱した論議が続けられた。

財務委員会：まず新しい年度の予算を組む場合、船舶振興会からの交付金にたいするフィーリングが掴めない、この補助金を含めた健全なNORC全体の予算がたてられない。

ご承知のように一般に会計年度といえば4月から始まるもので、船舶振興会の方針もこれに従っている。この為52年度の確定交付金額は年が明けて交付され、正月を越えてから53年度の補助金関係のNORCに対する感触がようやく判るのであって、NORCの全体予算計画は年が変わってからでないと正確にはたてられないものである。

昨年の暮には臨時総会こそ開かれなかったが、財務委員会の活動は例年と何等変りなく、むしろ委員会の回数は増えた程である。新年度予算を中心に昨年の暮に開かれた理事会は、開催通知状と共に送付された全国各理事への資料は詳細かつ、ぼう大なものであった。

以上は本年1月からの各委員会活動の概要であるが、例年に比べて回数が多く、またこの委員会活動に伴って資料の準備、事後処理は事務局の当然の仕事とはいながらも、全くオーバー・ヒートの状態で、その間各会員からの電話による問合せさえ円滑に回答が出来なかったのは否めない。

(2月総会)

2月25日に予定された総会は、この様な各委員会活動の経過の上で開かれたものであるが、全会員に対し、総会出席者と欠席者の委任状を含めた数がNORC定款にいう2分の1に達しないという事態がおこった。

当日は古屋会長が欠席のため、秋田博副会長が議長となって会を開くかどうかについて出席の会員にはかり、1時間以上にわたる論議が行なわれた。当日の出席数は総会員数の過半数を得ることが出来なかったので、改めて3月27日に第22回総会を開くことが決められた。

このため、3月7日に理事会を招集し総会再会を議決、11日と13日には関東支部の各合同委員会及びオーナー会を開き、各フリートの現状説明、ヨット税金問題などについての説明や質疑のあと、上記定足数の不足についての種々の意見が論議された。

1 会員について

(1) 現在、入会を希望する人は容易に会員になれるが、2年間は準会員(Apprentice member)として扱う。

(2) 年度内までに会費を納入しなかった会員は定款第10条(2)に拘わらず会員としての資格を認めない。

2 定款改正

総会成立には現行2分の1以上の会員数が必要とされているものを4分の1以上に改められないか。

各委員会活動記録 (1, 2, 3月)

月	日	時 間	委 員 会 名	委 員 数
1	6	1730—1830	ヨット・モーターボート税対策委員会	5
1	9	1400—1500	全上に関し、自治省へ現状報告 市側 (市長)	4
1	9	1830—2200	計測委員会	9
1	9	1830—2100	Q.ton WORLD ワーキング・グループ	9
1	10	1700—2045	ヨット・モーターボート税 対策小委員会	3
1	11	1500—1730	全上現地会談の準備について	3
1	13	1730—1830	OFFSHORE 編集委員会 (3月号について)	8
1	14	1500—2030	財務小委員会 (52年度決算)	3
1	14	1300—1900	税の今後の措置について (市長、市議長、ほか10名)	5
1	18	1830—2100	Q.ton WORLD (PR関係について)	
1	19	1830—2100	通信委員会 (三崎ヨット海岸局ほか)	10
1	24	1930—0130	財務小委員会 (52年度決算)	3
1	25	1800—2100	レース委員会 ワーキング・グループ (53年度レベル予算)	3
1	25	AM	出稼公認会計士による監査・指導	
1	27	1830—2100	諸磯フリート評議員会	12
1	28	1830—0200	52年度総括決算	8
1	29	1100—	三崎マリン (社長・大儀見会談)	
1	31	1830—2100	Q.ton WORLD LONDON 報告	13
2	1	1830—0100	財務小委員会 (52年度決算)	5
2	1	1830—2100	総務委員会	
2	2	1900—2100	レース委員会 ワーキング・グループ (レース白書作成)	4
2	3	1230—	土肥・平野監事の監査	
2	4	1500—1800	理事会	21
2	7	1830—2300	財小委	5
2	9	1830—2100	1978年の安全検査内容審議	9
2	9	1900—2100	レース委員会レース白書についてワー キング・グループ	3
2	10		日本船舶振興会より52年度補助金受領	
2	11	1500—1700	理事、評議員、フリート・キャプテン合同会議	55
2	13	1745—1830	OFFSHORE編集会議(4月号について)	8
2	13	1830—2130	オーナー会議	約100
2	13	1900—2130	沖縄レースについて	4
2	13	1830—2130	小型ヨット安全基準、提出報告書について	5
2	15	1830—2100	小網代フリート会議	50
2	15	1830—2100	Q.ton WORLD 外国参加艇の通関について	6
2	16	1830—2100	レース委ワーキング・グループ	5
2	16	1800—2100	小型ヨット安全基準、研究結果の検討	14
2	20	1900—2100	78年度のレース日程表について	8
2	22	1830—2100	Q.ton WORLD ワーキング・グループ	8
2	22	1800—2200	小型ヨット安全基準、施行に関連して	8
2	23	1830—2100	Q.ton WORLD (外国選手の輸送と宿舎)	8
2	24	1830—2100	Q.ton 拡大準備委員会	3
2	8	1830—2400	沖縄レースについて(周東、武市、山口)	
3	9		名瀬市で沖縄レースについて打合せ、武市、山口	
3	10		沖縄県庁・市・海上保安庁、コミッティ本部等	
3	11	1000—0300	小型ヨット安全基準委員会	12
3	12	0900—1700	(船舶局、検査機構、ヤマノ堀内、当委員)	12

一般の社団法人協会は同一の業種、職種のものが多く、直接間接に生活に繋がっているものが多い。従って、あらゆるコミュニケーションが容易に行なわれる。総会時の2分の1の定足数は獲得し易いと思う。

我々NORCの場合、業種、職種は何の関係もなく外洋ヨットだけで結ばれた協会であり、特に20代の青年層が多く、転居、転勤などによる通知も怠りがちであり、本部からの通知でも住所不明で本人には届かないものが相当に多い。

この様なNORCの特殊事情を考えると総会定足数は4分の1に改めるべきである。

3 運営に関して

(1) 舟艇登録とセールナンバーを望み、その他については深く望まない、あるいはそれ以外は期待できないと解している会員についても、運営面でとり上げるべきである。

(2) 現状のNORCはレースに重点を置いているが、国際レースや大レースに業務計画をすると同じ程度に、主にNレーティングで沿岸レースを行なっているグループの諸問題にも力を入れてほしい。

(3) 折角貴重な金と労力と時間をかけて行なう総会であるから、各オーナー、フリート・キャプテン、評議員の組織の強化に十分役立てるべきである。

以上の様な建設的で前向きな意見がオーナーのミーティングの際に活発に行なわれた。

但し、定款改正には全会員の3分の2の定足数が必要であり、仮りに決議されたとしても、運輸大臣がこれを承認するか否かという別の問題が残っている。

(3月の総会)

2月25日からこの1ヶ月間に、この定足数に関連し、いろいろな角度から議論が真剣に交わされたが、次表のように総会は定足数を超えた(出席者56名、委任状1703名、定足数1438名)ので、3月25日の1830から開かれた総会は成立した。①52年度事業報告と決算報告、②53年度事業計画と予算、と議事は進んだが、③新役員の選任について、出席会員から役員候補者名簿のうち、3名について反対であると発議があったが、賛成多数により可決された。(文責 山口)

■新任理事

鳥山睦郎、塩川孝二、杉山昭光、鈴木幹夫、加藤蔵男

委任状提出数

支 部 名	特 別	正 会 員	計 (名)
関 東	226	777	1003
駿 河	27	68	95
東 海	74	134	208
近 畿 北 陸	28	81	109
内 海	89	150	239
西 内 海	20	29	49
合 計	464	1239	1703

但し安海支部からの委任状は当日までに届かないので計上しなかった。

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

- 2127 SILVIA なかよし30 8.80×7.16×2.95×1.66
今村吉男 雄琴マリーナ
- 2130 DEVLIA III N-300 9.15×7.26×3.05×1.65
番場盛義 槽谷孝男 木下政憲 蓮沼隆 番場信義 (共
同) 佐島マリーナ / 顔ぶれ: 浅羽史郎 山本勝彦 森
山洋 蓮沼義徳。
- 2134 AGUA AZUL HOLLAND ⅓ 7.62×6.096
×2.86 4×1.50 木村勝正 シーボニア
- 2142 VIENT-SAGRADE Takai ⅓ 7.62×5.80×2.82
×1.45 高井 理 油壺 / 艇名の由来: 仲間の最年長者
がつけた。聖なる風の意味だそうです。チョット長た
らしいと不評の声があり? / 抱負: レース艇としてチュ
ニングを始め, 1978年のWorld Cup にむかいたい。
- 2161 ヤマト Y21R&C 6.30×5.30×2.85×1.35
宇野哲夫 中西金一郎 伊藤信也 山口正男 城淳 上
田博 西村健 小森正美 中野修一 竹内 (共同) 琵琶
湖 / 艇名の由来: 日本古来の名戦艦大和にあやかり命
名しました。 / 抱負: 数多い共同オーナーで, しかも若
年 (平均年令21才)。先輩諸氏の活躍されているレースに新
風を起こすべく入会しました。 / 顔ぶれ: 膳所高校ヨット部
OB主体のメンバー。 / NORC への要望: レースを数多く
開催されることを望みます。
- 2163 HINO-MARU パーバリアン24 7.44×6.060×
2.66×1.40 妹尾達樹 利根川忠弘 吉田幸政 村上雅
夫 (共同) 木場 / 艇名の由来: 共同オーナーの3人が水産
学校出身で, 本来ならば本船乗りになる予定でしたが,
いつの間にかヨットのオーナーになってしまいました。
せめて名前だけでも「丸シップ」に決めました。ひのま
る, この名が一番覚えやすくかんたんだから。 / 抱負:
やっと何とか走れる位に機装が仕上がりました。今後練習
を重ねNORCの行事にも参加したいと思います。 / 顔ぶれ
: 4人の共同オーナーなので, 全員がクルーでもありオ
ーナーです。現在一緒に乗って練習できるクルー募集中
です。 / NORC への要望: 今後の御発展をお祈り致します。
我々若いヨットマンがこれから大きく成長する様御指導
願います。
- 2173 BLUE MOON II Golden Shamroc 9.015×7.64
×3.10×1.75 徳田昭実 中村寛三 (共同) 小戸ヨット
・ハーバー / 抱負: レース, クルージング共に可能な限
りチャレンジしたい / 顔ぶれ: 逸見 永井 大石 高尾
佐々木
- 2174 岩手ELM II ヤマハ21JOG 山田港 6.40×5.
55×2.30×1.20 竹内敏夫 岩手山田港 / 艇名の由来:

昭和30年頃, 和船を改造したディンギーにつけたもので
あるが, 北海道に学んだ思い出と, 字数の少ないのが気
に入っている。 / 抱負: もっぱらファミリー・クルージ
ングであるが, 完全な艇 (クルーも含めて) にして乗りたい
と思っている。 / 顔ぶれ: 現在は, 小学校5年生と中学
2年生の次女と長女である。

- 2175 JUNE BRIDE III HOLLAND-⅓ 9.99×8.46×
3.20×1.68 鈴木礼三 油壺 / 艇名の由来: 十数年前, ジ
ュンブライド・グループが発足した時は皆紅顔の美少年
の独身だった。すてきな花嫁さんをとの願いをこめて命
名したら皆すてきな花嫁さんをもらった。今や, 平均年
令30数才のジュン・ブラである。 / 抱負: 2年間はレース
をやって, 優勝カップで酒を飲みたい。その後の3年間
は, おいろけ船をやって, 美女をはべらして酒を飲みた
い。それが飽きると, 又JUNE BRIDE IV世の建造話を
しながら, 酒を飲むであろう。 / 顔ぶれ: 福林 大沢 柳
沢 阿部 久保井 菊地 高橋 山矢 嶋田等クルーは
いくらでもいる。皆30才以上のロートルばかりだが。 / N
ORC への要望: 古い船が, ゆっくりとレースを楽しめる
様な企画をもっとやって欲しい。
- 2176 BLUE MAX ホランド25 7.65×6.35×2.86×
1.52 手嶋秀和 西宮一文 / 艇名の由来: ドイツ空軍の
最高の名誉勲章の呼び名。 / 抱負: クルージング, レース
及びダイビングやトロリングとヨットを最大限に一年
を通して楽しむ事を目的としています。 / 顔ぶれ: 尾嶋増
男…ヨット歴5年, 関西ペイント勤務。手嶋剛…オー
ナーの実弟学生, 特訓中。樋口隆司…ヨット歴2年, ソニ
ー勤務。
- 2177 SINDBAD II SLOOP 9.95×8.0×3.28×1.
82 松本太一 日産マリーナ東海
- 2178 NORTH WIND U-BOAT 7.7×6.0×2.7×1.5
並木茂士 歌田道教, 岡田豪三 松永武士 (共同) 諸磯
 / 艇名の由来: 並木オーナーの初代艇が北風だったので,
これを英語にかえました。 / 抱負: よりクルーザー・レー
サーでありたい。決してレーサーではない。
- 2179 RED FORT II ビーターソン26 7.87×6.35×
2.50×1.52 神田充康 日産マリーナ東海 / 艇名の由来:
赤い砦。先年インドを旅した時に深く心に刻みこまれた
砦の名称。 / 抱負: NORC 東海支部主催レースに出走し
たい。レースに出たい反面, いつもハーバーに舫い綱をと
ったまま, 静かに酒を飲んでいたい。とにかく色々やっ
てゆこうと思っています。 / 顔ぶれ: 現在, 知人のスキッ
パー (中村孝 広浜文雄 長岡一正) 諸氏の協力のもと,
艇を走らせています。
- 2180 TLANSSONIC HOLLAND ⅓ TON 7.65×6.32×
2.866×1.524 出井達海 岡山 / 艇名の由来: 速いとい
う意味。 / 抱負: 岡山支部の一員として協力して NORC の
発展の為に一生懸命ガンバリたい。
- 2181 MAROONER マジックパス 7.854×6.200×2.
647×0.748 吉川誠一
- 2182 KELONIA V SLOOP 8.95×7.39×3.10×1.72

大谷正彦 鈴木知二 渡辺龍彦 (共同) 小網代 / 艇名の由来: その昔、陸に上ると酒を飲むしか能のない連中が、酒好きの青海亀の学名 CELONIA をもじって付けたもの。/ 抱負: 高い平均年令でも頑張りたい。/ 顔ぶれ: 手島忠中馬勇 脇坂菊雄 臼井康雄 三好明男 登坂一朗 富田廣 藤野稔 矢島和夫

2184 FOR SALE SLOP 7.78×6.30×2.86×1.5
近藤弘毅 佐島マリーナ

2185 牙 PAPILLON 7.80×6.30×3.05×1.55 本
多一栄 茨城県中湊港

2186 GIOH-SUN (祇王Ⅲ) なかよし33 10.045×8.20×3.24×1.821山田金作 山田晴由 山田文治 斉藤晴雄 山田茂雄 / 艇名の由来: 京都祇王寺 (平家物語) より。共同 オーナーの為、各自の愛人の名前をつけるわけにいかず全員で京都へ旅行した時にきめました。また別の意味で祇園の王様になりたいなノが全員の夢です…… / 抱負: レースはⅡ世にてやめ。これからは家族を中心としたブルーウォーター派にてつします。海と風と波とヨット。笑い声と酒と食物。他になにもありません。一年中活動しておりますので、これからよろしく。/ 顔ぶれ: 学生時代からの楽しい仲間です。仲間になるには酒をのめる事だけが条件です。ただ今水割を作れるかわい女性を募集してますノ / NORCへの要望: レース以外にブルーウォーター派が楽しめる海の上でのパーティなどをやらせてもいいものだと思います。昔の夏祭りは私達の若い時代の思い出として今でもおぼえております。

2189 PETERPAN 3世 ビーターソン30 8.95×7.39×3.10×1.72 上原照夫 出島 / 艇名の由来: 艇種の PETERSON をもじった。/ 顔ぶれ: すべて会社の仲間

2190 レディバードⅢ ビーターソン30 8.95×7.39×3.10×1.72 伊達健太郎 小戸ヨットハーバー / 艇名の由来: 「レディバード」はてんとう虫の意。冬の低く垂れ込めた雲の切れ間から顔を見せる太陽に狂喜するという。どんな時化の海でも飛び出して行くが、それでもやっぱり太陽のさんさんと輝く入江に入りたがるクルーの願望を表わす。/ 抱負: これ迄玄海灘沿岸から壱岐対馬方向迄主としてクルージングして来たが、今後はNORCの指導を得てレースにも参加して行きたい。さし当って明年のアリランレースへの参加をクルー一同楽しみにしている。/ 顔ぶれ: 浅川 池本 奥田 角 月形 林 淵田 山浦と小生の9名である。弁護士、医師、広告屋から建築屋、不動産会社役員迄多士済々である。/ NORCへの要望: ①昨年度の佐世保ヨットクラブ主催の西海ヨットレースへ参加させて戴いたが、レースは元より、泊地の設営、アフターパーティ迄大変御世話になった。今後NORCに於いても各フリート間の交流を積極的に勧めて戴きたい。②現在の小型船舶操縦士の免許の外にヨットだけの限定免許制度を立法化する様、関係機関へ働きかけてほしい。③NORCの活動において地方在住会員にも積極的な参加の場を設けてほしい。

2191 EMMANUELLEⅢ なかよし33 9.95×8.00×3.

NORC近畿北陸支部

'78春季シリーズレース成績表

帆走委員長 森岡 忠美

クラス	Sail No	艇名	ポイントレース 1回戦 得点 2回戦 得点	15Mレース 得点	累計
I	2191 2096	EMMANUELLEⅢ NERON	①1:18:27 5 D.S.Q —	1 D.N.F 3 " 3 3	9 3
II	2077 2068 2038 1955 1983 1641 1930 2117 1750	FLEUR BLEUE FROG V 銀河 HYOTTOKO 2 HAYATE Ⅲ ANDALUSIAⅢ KUMBHIRA FIRST LADYⅢ 遼風	①1:20:01 12 ① 57:55 12 ②1:25:59 10 ①1:01:30 10 ③1:27:56 9 ④1:05:55 8 ④1:29:53 8 ③1:04:30 9 ⑤1:33:34 7 ⑤1:09:45 7 ⑥1:33:48 6 ⑥1:10:23 6 ⑦1:33:52 5 ⑦1:10:50 5 ⑧1:36:50 4 ⑧1:12:18 4 —	D.N.F 3 27 " 3 23 " 3 20 " 3 20 " 3 17 " 3 15 " 3 13 " 3 11 " 3 3	27 23 20 20 17 15 13 11 3
III	2014 1852 2161 1934 1876 1797 1845	MARI SOLEN 楽浪 ヤマト 風小僧 YOU Ⅲ FLEXIBLE WING 寿限無	②1:37:11 8 ①1:12:44 10 ①1:35:12 10 ②1:13:02 8 ③1:39:14 7 ③1:13:25 7 ⑥1:48:07 4 ④1:19:45 6 ⑤1:45:25 5 ⑤1:21:40 5 ④1:40:10 6 ⑥1:22:12 4 —	D.N.F 3 21 " 3 21 " 3 17 " 3 13 " 3 13 " 3 13 D.N.S 2 2	21 21 17 13 13 13 2

28×1.82 岡島純一郎 荒木義正 隅田義夫 中村直登
中村直樹 吉良康男 (共同) びわ湖 柳ヶ崎

2192 菊水Ⅲ ビーターソン26 7.87×6.35×2.50×
1.52 須藤隆 須藤洋一 (共同) サントピア・マリーナ
/ 顔ぶれ: 田中史郎25才 居内啓也35才 実生34才 網
城邦晴23才 谷秀雄23才

2193 St APOLLONIA-Vヤマハ30Ⅲ 8.97×7.00×3.02
×1.58 三谷惇夫 西宮 / 艇名の由来: キリシヤ神話の
『蘭』の神様。/ 抱負: レース、クルージングを通じ、健
康的な遊びに徹したい。/ 顔ぶれ: 大阪歯科大学ヨット部
OB。/ NORCへの要望: NORCのローカルでの活動に期
待する。

2196 MORE-JOY YA-30B 8.97×7.00×3.02×1.58
石田公威 仲原正彦 角田敏和 加賀美英磨 石川幸久
原五郎 三富功雄 堤広明 鈴木嘉昭 海津和明 高橋
正博。(共同) 三崎マリン / 艇名の由来: ヨットに魅せら
れて10数年、色々な体験をして来ました。今後は今迄以
上に喜び多いヨットライフを味わいたく命名いたしまし
た。MORE-JOY OF YACHT / 抱負: 艇名通り

OFFSHORE 第36号 昭和53年4月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

1部定価100円 (郵送料29円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会

東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)

電話・東京03 (504) 1911-3 〒105

郵便振替番号2-21787

印刷 寛済堂印刷株式会社

サントピアマリーナ特報!

陸置艇の入会金、保管料 大巾値下げ断行

例えばヤマハパスポート17
を陸置した場合……

預託金(含登録料)……200,000円
年間保管料……………98,000円

●上下架料無料

和船(船外機仕様)

艇 長	預託金(含登録料)	年間保管料
19F 以下	150,000円	80,000円
20F 以下	200,000円	98,000円

例

モーターボート

艇 長	預託金(含登録料)	年間保管料
19F 以下	350,000円	128,000円
17F 以下	200,000円	98,000円
14F 以下	150,000円	80,000円

キールヨット

艇 長	預託金(含登録料)	年間保管料
21F以下	250,000円	166,000円
22～25F	450,000円	200,000円

センターボーダーヨット

艇 長	預託金(含登録料)	年間保管料
14F 以下	100,000円	60,000円
15F 以下	150,000円	70,000円



お問合せ先



サントピア マリーナ

〒656 兵庫県洲本市古茂江 TEL 07992-4-0401

ヤマハ発動機株式会社 大阪支店 ポート営業課

〒550 大阪市西区北堀江通4丁目27番地 TEL 06-538-7331