

# Offshore

昭和53年5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. 37  
1978 / 5

社団法人 日本外洋帆走協会発行

一部定価100円



# 夢の実現

〈巴流〉 内海 勝利

オフショアの原稿を依頼された時から、この戸惑いがなかなか抜け切らないでいた。何だろう、NORCの会員では有るが、レースに最近では出てないし、もっぱらウイークデーに12年来の友と、ワイフとデークルージングするのが精一杯であったし、仕事の疲れをいやし、精神構造を少しでも、まともにしたいとヨットを楽しんでいるのに、オフショアと来たらレースの事ばかり、とてもものんびりクルージング派には寄せつけない様なムードで一杯であったからかもしれない。此の度の計画を大儀見さんに話し、リーダーズ・ダイジェスト社を訪問した折に、最近のヨット界の事を話す事が出来た。RCよりCC（クルージング・クラブ）の方が私には合っている様だがと言うと、レース指向になっているが、決してクルージング（ブルーウォーター）派を粗末にしている訳でないから是非投稿してくれないかと再度頼まれた。元来人に頼まれるとなかなか、いやと言えない性。ましてや駿河湾支部の創設時にお世話に成った大儀見さんの依頼では断わる理由もない。

小学校5年生の頃から海にめざめ清水折戸にあった商船大学の折戸校舎によく遊びに行った。今でもあの時、海のロマンを語りかけてくれた山口県出身の学生さん（機関科）に何とかお会いしたいと思っている。

長崎で生れ、清水に育ち海の近くが講じてイギリスまで行こうなんて事に成ってしまったのも、人生で何んだらう、二度と帰らない人生をもっともっと真剣に生きぬく事を考えて見たからである。小さい時からの夢が、JC（青年会議所）運動を通じて単なる遊びから自分に出来る課せられた問題は何か……考えて見ると幾つか出て来た。4年前にイギリスにO.B.S（アウトワード・バウンド・スクール）の実態と取りまく



出航目前の「愛艇バル号」で内海一家

環境を短時間であったが体験と見聞して来た。英国からチーフインストラクターを招き、鹿児島県こしき島でパイロットコースを開催し、やがて日本にパーマネント・スクールをと発展して行った。しかし現在の不況時には財団を作るのも、ままたらぬし、時間をかせぎ、地道に着実に進める事がベターであると判断し、今一度ヨーロッパでの青少年野外教育活動の原点を学ぶ為に昨秋決断を下し、それも子供達と共に一番大事な時を、生涯の思い出とせんが為にヨットで行く事にした。しかし子供達を連れて行くとなると様々な問題がない訳でもない。ある人からは子供を犠牲にしまでもと言われたが、自分の子供と最愛なるワイフを犠牲にする訳がない。今の画一された学校教育と殻を破れない社会のしくみの中から、真に子供達が自立できるだろうか。幸い身内がイギリスに居住している事で以前からイギリスでの教育を考えていたし、真剣に生き抜く事と、物事に耐える事の少ない現在、親が子供と共に生命をかけて、人生の1コマを作品として作り出すのは、これしかないと思ったから、ワイフと相談し決断した訳である。

外洋の経験の少ない私が出掛けるのだから不安要素は沢山あったが、戸塚さんはじめ、武市さん、小林さん、それから若い時から帆船による海洋訓練機関を夢みていた、バーゴの武田さんにも相談し、アドバイスも受



## SORCを走って

〈サンバードV〉山崎 達光



ロードアイランドやマープルヘッドのヨット乗りにとって、寒い長い冬の間の陸上の生活は退屈でしかたがなかった。

「だが、まあ、アメリカは広いんだ。この東海岸をずっと南に下って行けば、一年中陽光に満ちたフロリダがある。冬の間フロリダにふねを持って行って、週末に乗りに行けばいいではないか」

「やあ、あなたも来ていたんですか」

「やあ、あなたも。来週は？ それじゃあ来週は、ひとつレースでもやりませんか」

こんなぐあいに始められたレースが組織化され、現在のSORCに至ったと聞いたことがある。

しかし、今年のSORCは寒いレースだった。極東から初の参加を果たした、わが〈サンバードV〉をフロリダは例年のない寒さで迎えてくれた。

1975年のサザンクロスシリーズ、1977年のアドミラルカップに続くこのSORCは、前ふたつのチームレースと異り、1隻だけのインディビジュアルエントリーであっただけに、その点では気が楽であり、ふねも人も持てるものを十分発揮できそうな気がしていた。

ところが、海外レースをこう連続して行なうことになると、なかなかクルーも集めにくい。今回はクルー



の約半数がサンバードにとって新人で占められたことに対してのある不安を抱いていたことは、否定できない。また、1974年以前に設計、建造されたふねがディビジョンⅠ、1975年以後のふねがディビジョンⅡと分けられていることから、1975年夏に進水した〈サンバードV〉はディビジョンⅡのオールドボートということになり、この点でもやや不利であった。

しかし、気楽に、思う存分走ってこよう。そんな気持ちでレースに臨んだものであった。

けた。

今まで暖めて来た種々を、1つ1つ解決し艇に託して行く内、不安要素が少しづつ、和らいでいった。1月一杯で仕事を片づけ2月から準備に全てをかけているが、準備に充分すぎると言う事はない。それでも3代目の艇だが6年間乗りこなし、すみずみまで知り、費用もクォータートンが出る程かかるが、なでまわした艇は可愛さと頼もしさが、ひとしおである。

コースは清水から米国サンフランシスコへ、2ヶ月程滞在し、メキシコ、グアテマラ、ニカラグア、コスタリカ、パナマを通り正月は漁業基地のあるバルボアで過し、カリブからバハマ諸島、アゾレス諸島、ポルトガル、スペイン、フランス内陸部を通り、ドーバー

を渡ってイギリスへという順序だが、タイム・リミットの無い旅だけに、その地方特有の民族、文化を見聞しながら、多くのヨットマンのアドバイスを受けての旅にしようと思う。子供達が自立できる頃までイギリスに居る予定だが、時には、O.B.S.の設立と情報伝達の為に帰国する時もあるだろう。その時には又、多くの事を語ってみたい。

〔編集注〕

O.B.S.とは昭和8年にイギリスで生まれた野外訓練教育法。ドイツの教育者カート・ハーンの教育理念の一つ。

巴流号は5月4日清水港を出航。

実際にはオーナーの私が第3レースから、チームメイトの石原裕次郎さんが第4レースからと、時間をやりくりしての参加ではあったが、〈サンバードV〉としては、クラスA、ディビジョンIIで総合7位、その中には第2レース5位、第4レース3位という好成績も含まれていて、全体としてうまくいったレースだった。特に、第4レース「リプトンカップ」での3位入賞は舞台が世界の三大シリーズレースといわれるSORCであっただけに、ともかく嬉しかった。

第1レース、セントピータースバーグ〜ボカグランデ(131マイル)は1月28日1200スタート(ディビジョンIIクラスAから10分間隔でスタートする)冷い風の吹く、非常に寒いレースとなった。往路ボカグランデのマークまではスピラン。レーティングで順当な位置を走っていたが、復路の上りコースで沖のコースが結果的に裏目に出て、岸コースを走ったふねに抜かれ10位に終わった。

このレースで印象的だったのは、トップでマークを廻った64'レーティング69.9のビッグボート〈サーカスマキシマス〉で、レース直前に進水。非常に幅のせまい、トランスパック用に設計されたふねだそうであり、セントピータースバーグまでの廻航が初セーリングで、レースが第2回目のセーリング。目を見張るスピードでボカグランデまですつとんで行って、ジャイブをして上れなくなり、その挙句ロックして最後にフィニッシュするという波乱に富んだレースぶりであった。SORCがクルーの練習と艇のチューニング期間という感じであったが、ある意味で今後の可能性が期待されるふねであった。

第1レースで早くもデスマスト6隻、ブームを折ったふね1、スプレッダーを折ったふねが1隻と、トラブルが続出したが、せいぜい30ノットぐらいの風であり、一時流行となった感のある細身のマストが見直される材料になったようである。

第2レースはシリーズ中最も長い360マイル、セントピータースバーグ〜フォートローダーデールであり、第1レースで、ある感じを掴んだ〈サンバードV〉は自信を持ってレースに臨んだ。スタート後はスピン、リーチングスピン、クローズドリーチで快調に走り、キーウエスト先端のレベッカソールのマークを廻航した時点では修正時間でトップであった。ところがフォートローダーデール直前で風ぎにつかまりタイムをロスし、1位〈アカーディア〉、2位〈ティナシヤス〉、3位〈サザンスター〉、4位〈コンジャー〉に次いで5位であった。しかし、このレースの結果、コース、ウインドコンディションに大きな変化がない限り、かなり上位にくいこめる、決して走り負けはしていないという自信が持てるようになって来た。

舞台をマイアミに移しての第3レース、オーシャントライアングル(198マイル)は、ウエストバームビ

ーチ(ブイ)——レイトアイザックライト(灯台)——マイアミを結ぶ一辺約60マイルの三角コースで、〈サンバード〉は終始〈サザンスター〉と抜きつ抜かれつの白熱したレースを展開し、特別なミスもなく、手応えとしては充実したレースであったが、大きなふねが圧倒的に有利なコンディションで11位に甘んじた。

第4レースは135マイルのリプトンカップ。気温もやや上昇し、全員張り切ってスタートに向かった。スタートはタイミングよくトップでとび出し、レーティングの高いふねと互角に渡り合っているという感じで意気益々盛ん、サンディーケーを廻ってフォートローダーデールまでがスピラン。最後のレグ、マイアミまでの上りコースはカウズを思わせるようなタッキングの連続で徹底的に岸コースをひき、これが成功して3位に入賞した。デッドターナー率いる〈ティナシヤス〉、名艇〈ランニングタイド〉らをおさえて会心のレースであった。

マイアミ・ナッソウ(第5レース193マイル)なんと快い響きだろうか。もう何年も前、オーシャンレースを始めて間もない頃から、トランスパック、シドニー・ホバート、パミュダレース、ケイプリオなどと共に、どこか遠いところの出来事のような気持を持っていたことがあった。それが、ひとつひとつ、わが身で、我が艇で実現している。そのひとつマイアミ・ナッソウがいま、始まろうとしている。しかし、実際にはそんな感傷に浸るゆとりもなく、雨模様の中をスタートに向かった。マイアミをスタートして北上、グランドバハマ島を廻って南下するにつれて風は追手から横、更にアゲンストに変わり、結局クラス12位で90隻中オーバーオール18位という全くの大型先行艇有利のレースとなった。

2月24日、いよいよこのシリーズも最後のナッソウカップ(26.5マイル)を残すだけとなり、どうもエンジンの調子がよくない。マイアミ・ナッソウのフィニッシュ後、狭い水域をセーリングで苦勞してハーバーにたどり着き、早速点検したところオイルクーラーの配管に穴があいている。熔接で応急修理を施しておいたのだが、いざ出航という時にまたいうことをきかない。狭いアンカーレージでの大型艇どうしの曳航も思うにまかせず「ソーリー」とみんな出ていってしまった。セーリングでやっとスタートラインにたどり着いた時はもうかなりスタート時間に遅れており、なかば諦めていたところ、のんきなものでコミッティーも遅刻してスタートが1時間半も延期され、7分ほどの遅れでスタートできたのは幸いであった。しかし、シリーズ最終レースともなると、上位の伯仲をよそにトータルで下位のふねは強いて参加せず、各クラスともDNSが目立ち、シリーズ棹尾を飾るレースとしては盛り上りに欠ける感じがしないでもなかった。結局このレース9位、トータル7位(クラスAディビジョンII)で全レースを完走し、シリーズを終った。

以上が各レースの概況である。

今年のシリーズは、かつてのベイビーとカインプのようなスーパースター的な存在がなかったが、やはり各クラスの上位では火花を散らす得点争いを演じていた。

クラスAでは、〈アケーディア〉(51', G. フレーズ, レーティング39.7) が6-1-1-1-1-1で抜群の走りを示し、2位〈ティナシャス〉(61', SS, R47.0)を振り切った。第1レースで6位と、やや出遅れたが、第2レース以後オールトップという安定した成績で、新艇不作の年といわれる今年のSORCでニューボートの強みを十分に発揮したふねであった。

クラスBでは〈ウィリーウォー〉(46', D. ピーターソン, R35.8) が1-1-1-1-2-1と完勝。2位の〈スカラムーシュ〉(48', G. フレーズ, R37.2)もコンスタントに上位を走っていた(4-2-2-2-1-3)が、第5レースのマイアミ・ナッソウで一矢を報いたにとどまった。

最もドラマティックだったのは、クラスCの〈ラブマシーン〉(42', D. ピーターソン, R32.2)と〈マリオネット〉(44', R. ホランド, R34.3)の一騎打ちであった。第1レースでデスマストした〈マリオネット〉が、第2レース以後1-2-1-1-1と猛烈に追い上げたが、第1レースDNFの失点はあまりにも大きく、1-3-1-4-3-2と常に高得点を挙げた〈ラブマシーン〉を逆転するには至らなかった。

クラスDではファ어의ワントン、〈ミスタージャンパ〉(36', R27.5)が、4-1-1-1-1-2で〈ログスルースト〉(35', W. クック, R27.4)の急追(1-2-2-2-3-1)を振り切って栄冠を手にした。

総体的に見ると、設計・艤装の面でもわりとオーソドックスな艇が揃い、それが良く走っていた。むしろデッキアレンジメントはシンプルでデッキをクリーンアップしているふねが多く、ハンドリングイージーがベストであるという考えが支配しているような感じを強く印象づけられた今年のSORCであった。

例年初頭に行なわれるパリ、ロンドン、ニューヨークのボートショウが、プロダクションボートメーカーのその年の商戦のオープニングであるならば、1月末から2月末に行なわれるSORCもやはりレースボート界におけるデザイナー、艤装品メーカー、セールメーカー等にとっては、最高の宣伝舞台たり得ることは否定できない。外国からのエントリーは、それほど多くはなく、むしろ全米選手権的な色彩が強いレースではあるが、アメリカを制するものは世界を制するとばかり、今や世界をターゲットとしているデザイナーや主要メーカーにとっては、時期的なタイミングからいってもSORCに好成績を挙げ、このレースを利用する

ことは戦略からいっても重大なイベントであることは容易に想像されるのである。デザイナー、各セールメーカーの主要メンバーはそれぞれ目指すレースボートに乗りこんでいたし、バリエント、リウマー、シグネット、その他スパーメーカーのサービスマンたちは、シリーズ中自社製品のメンテナンスとサービスに全精力を投入していた。

洋上でのホットな戦いとは別に、表面からだけではわからない激しい商戦が、ここにも火花を散らしていたのである。

スタート地点が、セントピータースバーグ(1, 2レース)マイアミ(3, 4, 5レース)ナッソウ(6レース)と分かれ、日程も約1ヶ月にわたり、オフタイムにはいったん仕事に戻る人もいたといったような、1ヶ所で集中的に行なうレースと比べるとちょっと勝手のちがうところがあり、見方によってはすこし間のびして、盛り上りに欠ける感じを受けないでもなかった。たしかにレースとレースの合間に仕事に戻り、気持ちの整理をしてまたレースに臨むというのもうまく行けばいいのかもしれないが、遠征した私たちにとっては、すこし時間があったくないような気もした。

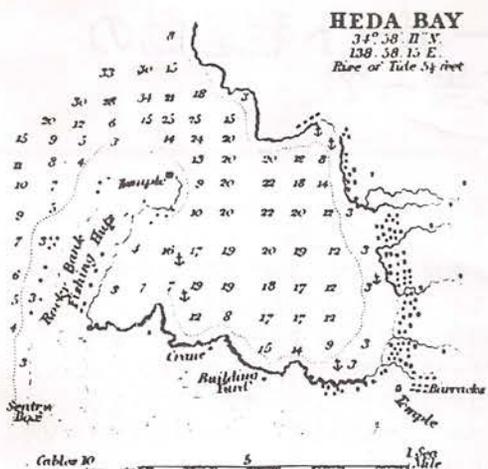
レース運営もセントピータースバーグ、フォートローダーデール、コーラルリーフ、ビスケンベイ、マイアミそれにナッソウと6つのヨットクラブがオーガナイズしたわけだが、全体の流れはとてもスムーズで、手慣れた感じのものであった。さすがにレースボートのクラス分け、コースの設定等実にしっかりと基本的なシステムが確立しており、やはり伝統を感じさせるものがあつた。

とにあれ、アメリカは私たち日本人にとって親みの持てるいい国である。シリーズも全体としていいムードだったし、レース成績も悪くなかったし、総じてハッピーだった。時間も、お金も、他にもいろいろな面でやりくりしての遠征であってみれば、それが後味の悪いものだったらたまらない。力いっぱい戦ったあとのさわやかさはいいものだ。

テッドターナーやキルロイが、ある日突然ヨットレースをやめてしまうなんてことはとても考えられない。彼らはいつまでも世界のヨットレースを追いかけに行くことだろう。それほどオーシャンレースは魅力的であり、人をひきつける魔力を持っている。満ち足りて、次のレースを考えながら帰国の途についた。







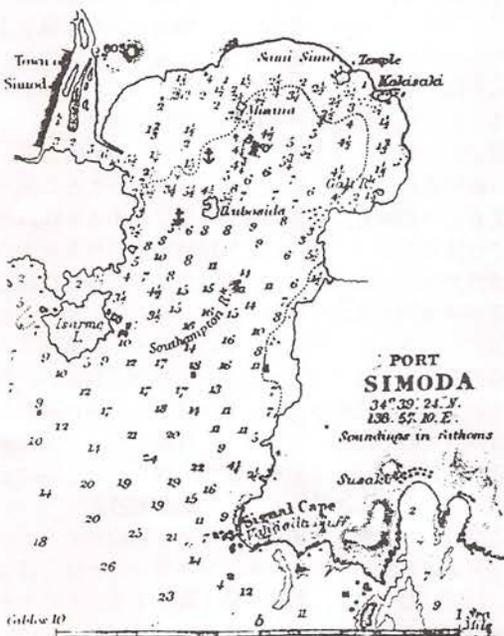
に水路寮が創設され、そこで各港湾や沿岸の測量に着手したのであるが、たまたま世界の注目を集めた英版の分図6港については、明治9年6月から、柳大佐以下14名が軍艦千代田により、英艦シルビア号と協議のうち、三浦三崎から伊豆海岸を経て御前崎まで実測し、次のような小図を編成した。

番号	国名	測量年月	初刊年月	縮尺
92	駿河国江之浦湾	明9-8	明10-7	1'=4インチ
89	駿河国清水港	" 9-8	" 10-8	1'=6インチ
85	伊豆国戸田港	" 9-10	" 11-5	1'=6インチ
82	伊豆国妻良子浦	" 9-10	" 10-4	1'=6インチ
88	伊豆国熱海	" 9-11	" 10-7	1'=4インチ
87	相模国小網代港	" 9-11	" 10-7	1'=4インチ
7	伊豆国下田港	" 9-11	" 11-11	1'=4インチ
86	相模国江之島锚地	" 9-11	" 10-7	1'=4インチ



図積はいずれも1尺4寸×1尺2寸程度のもので、大きくても2尺7寸×1尺8寸という当時の銅版彫刻の限界に絞られており、測量成果を描画するには狩野守貴、高橋惟熙、大後秀勝らの画家を集め、彫刻師には松田儀平、井田道寿、浜田盛次らの技術によるものが多かった。

以上はいずれも港湾図としての実測図であるが、その後に沿岸の測量も進み、印刷法も改善されて、明治20年以後の海図は、今日見るような全紙判または2分の1判に統一されてきた。前記関連区域の図としては、第55号「館山湾」(明24年刊)、第91号「浦賀港及近海」(明22年刊)、第87号「小多和湾及小網代港」(明21年刊)、第86号「江之島泊地」(明26年刊)、第88号「網代港及近海」(明23年刊)、第96号「下田港及近海」(明23年刊)、第82号「妻良子浦及江之浦」(明24年刊)、第84号「伊豆西岸諸港(田子、安良里、戸田)」(明24年刊)、第89号「清水港」(明24年刊)が、それぞれ括弧内年次に刊行されているが、大正12年の大震災時に原版もろとも焼失しているので、今日の水路部内では見られないのが残念である。



また、これらの港湾図は沿岸測量の進歩とともに、小縮尺の海岸図にまとめられ、例えばこの付近では、第80号「東京湾口至御前崎」(明26年刊)がある。これについては別に、日本国際地図学会の「地図」(Vol. 15No. 4)および日本水路協会機関誌の「水路」(Vol. 6No. 4)に詳述してあるので、参照されれば幸いである。

訂正：本誌35号14ページの「ヨット用救急セット」の内容及び価格に誤りがありましたので次のように訂正致します。

- 栄和産業株式会社 住所 〒101 東京都千代田三崎町 3-1-11 瀬川ビル
- BWH-S型, NORC価格23,800円
  - 救急用包帯(大) BWH-Q型2コ, BWH-S型3コ
  - 〃 (中) BWH-Q型2コ, BWH-S型3コ
  - 非固着性パット(大) BWH-S型3コ

# 三浦市ヨット・モーターボート税騒動の 一応の決着に当って

大儀見 薫

一昨年(昭和51年)の10月1日に一方的に強行施行されて以来、2年にわたって様々な話題を提供してきた「三浦市ヨット・モーターボート税」問題も、三浦市とオーナー側との間で従来の「確認書」に代るものとして、新たに「合意書」が調印され、これに基づいて52年度の納税通知書が3月30日付で発送され、5月25日までに税金を納めることとなって、ようやく一応の決着を見ることになった。

この「合意書」の内容については、すでに報じられている通りだが、その主要な骨組みは次の通りである。

1. 税条令に規定してある基本税率については多くの問題点があり、オーナー側としては大きな不満が残るが、これを認める。
2. 但し、条令を来年度分徴収時まで改正して、ヨットの取得後の経過年数に応じて、最大50%までの軽減税率に基づくものとする。
3. 52年度分については、この税条令の改正が間に合わないで、この差額に相当するものを「海洋スポーツ助成金」としてオーナーに還元する。
4. 51年度、52年度のヨット税収の見返りとして、定置網事故防止のための標識整備等をすぐ実施すると共に、今後とも海洋レクリエーションの発展と漁業との健全な調和発展に寄与する施策を積極的に行なう。
5. 先きに確認されていた、「海洋レクリエーション都市宣言」は取り下げるが、すでに設置されている、「海洋審議会」を積極的に運用する。

以上の基本的な合意は、一見して解るように、市側とオーナー側との「Give and Take」の産物である。

つまり、オーナー側としては、事前の何らの相談もないまま一方的に施行された、ヨット税をその基本において(新艇の基本税率、法定外普通税としての性格)追認するのみならず、課税客体、つまり、ヨット・モーターボート及びそのオーナーの確認と徴税事務に積極的に協力する。

三浦市側としては、軽減税率の採用による予定税収規模の縮小、とそれに伴う税条令の改正を行なう他、実質的にヨット・モーターボートの「市民権」を認めて、積極的にヨット・モーターボートと漁業者との調和ある発展のための諸施策を実施する。このなかには海洋レクリエーションの環境整備につながる各種事業の他、「合意書」にも明記されている、三崎マリンの公的事业としての性格に則した運営が行なわれるよう、出資者としての立場で努力する等がふくまれている。

つまり、税条令が改正されて、税率が実質的に下げられることになるとはいえ、オーナーは税そのものは認め、徴税にも協力するが、その代り積極的なヨット行政を市が行なうという内容である。

このヨット税がいきなり施行されてしまっただけで、以来のオーナー側の基本姿勢は、この問題をテコとして、三浦市は勿論のこと、広く、神奈川県のみならず、国政のレベルでも積極的なヨット行政の方向づけを見出したいというものだった。

「法定外普通税」という形をとった今回の税条令については当初から、「地方自治体の赤字の穴ウメもしくは迷惑税的なヨット税では絶対に困る。むしろ国税として目的税的に(車の場合と同じように)その収入を、海洋スポーツの振興のために使うべきである」との意見もかなり強く出されていた。

この税が強行施行されていなければ、むしろ、そういった方向がオーナー側の目標となっていた可能性が強いといえるだろう。

しかし、結果として、自治省の担当官の所に野上三浦市長と同行して、当面のヨット条令改正の必要性を共同して申し入れたのみでなく、基本的な問題は積極的な海洋レジャー振興策の欠如であるとのオーナー側の見解を表明できたことは、一つの足場を作るといって大きな意味があったことといえる。

それよりも、今回の「事件」の経過のなかで、全く安易に「ヨット乗りは金持だから税金を少し位捲き上げたって良いだろう」式の発想では通用しないこと、恐らく同じようなヨット税を三浦市にならって制定しようとしていたと思われる他の地方自治体のそういった目論見に歯止めがかかったこと、広く積極的なヨット行政確立の必要性を認めさせることができたこと、漁業者との関係も、一方的なヨットに対する排除の理論では通用しないこと、むしろ積極的な共存共栄策の必要性が明白になったこと、そして、こういった問題に関係各機関が前向きで取り上げてもらうようにするには、ヨット・モーターボートのオーナー、乗り手の意見の交換と共通のコンセンサスに基づく協同の行動とがどうしても必要であること、後手の対策に追われるばかりでなく、前向きのヨット行政を進んで求める必要性が認識されたこと等、貴重な成果があったことは高く評価できるのではないと思われる。

こういった成果を大切に、それを足場にオーナーの主張を通して行くためにも、今必要なことは三浦市との同意に基づいて、納税義務を履行することでオーナーの誠意を示すことではなかろうか。

# NORC 関東支部 オーナー会議より

(編集部記)

去る3月13日に招集されたオーナー会議は、ほとんど数年ぶりに開かれたばかりでなく、先に行なわれた総会が、定足数の不足から流会になり、再招集されるという異例の事態を迎え、その折の出席者及び委任状の定足数確保に組織をあげてとりくんでいる事務局、執行部のアピールの場として持たれたわけだが、久しぶりの集りでもあり、皮肉なことに総会を上まわる出席者を得、なごやかなうちにも活気あふれる集りとなった。執行部報告のあと、フリート代表が立ち、主として泊地について、それぞれのかかえる問題点を出しあった。それらはNORCが全体として取り組んでいく必要のある普遍的な問題提起を数多く含み、活発な論議に移るはずであったが、時間切れのため、出席者の各位はそれぞれに熱い思いを抱きながら散会した。中でも当日の論議の中心となった泊地について問題点を整理しつつ、今後NORCが取り組んでいくべきことを考えてみたい。

従来NORCは泊地の個々の問題については、それぞれが個有の問題でありすぎ、個々に解決すべきとして、積極的に取りあげないことが多かった。それはNORCの登録艇がすでに憩うべき泊地を有して、その後登録申請を行なうといったことから、形式論理的には正しいであろうし、又、先にも触れたように、個有の問題でありすぎ、普遍化しにくかったということからも、そのような方針でやって来たのであろう。しかしここ数年の湘南水域の泊地問題は、この水域をホームポートとしているオーナーにとって、かつて経験したことのないほどの波風にさらされて来たことは、すでに全国的にも人々に膾炙されているとおりであり、又この湘南水域でのこれらの問題は、この地方特有のものではあり得ず、時を経ずして全国的にも波及するであろうことは、昨今の外洋ヨットの潜在需要の増加からして想像にかたくない。

ここで言う湘南水域とは地理学上の厳密な意味ではなく、我々の外洋ヨットが係留又は陸置きされている諸施設が点在する江の島から三崎にいたる三浦半島西岸に限定して話を進めることとする。この湘南水域は関東における外洋ヨットの中心的な水域であるのみでなく、我が国の主要な外洋レースの大半がこの水域を中心に行なわれ、公営、民営のヨット・ハーバー又は停泊水域は十指にあまり。その中でNORCのフリートが置かれている泊地だけでも、江の島、葉山、佐島、シーボニア、小網代、油壺、諸磯と従来より7つを数え、そこに又、現在まだフリートとして認可されていないが、三崎マリンというNORC加盟艇を多

数有する陸置施設もすでに出来ている。というようにこれらを見ると、その置かれた地理的条件、営業形態、係留・陸置の違い、公営・民営の違い、又施設を建設及び維持するのに投下された資本の多寡などによって実にさまざまであり、他水域においても、これらから類型を見出せないものはないと思われる。多分他にはまだあるかもしれないが、この水域にはないのは、地元で盆暮れの一本でこと足れりとする形態ぐらいであろう。

詳しく分類してみよう。

公営	県土木部・河口課扱い	江の島	小網代 諸磯
		葉山	
県水産課扱い	漁業権現存水域	油壺特別泊地	漁業権末梢水域

民営 佐島、シーボニア

その他半官半民の施設として三崎マリンがある。又、フリート活動のベースにはなっていないが、葉山マリーナ、グリーンクラブ、芦名マリーナ、小坪マリーナ等の民営ハーバーにも、NORC加盟艇・非加盟艇の外洋ヨットが散在しているはずである。

以上の分類からも明らかなように、利用料金とサービス面についての利用者・被利用者の交渉に限定される民営施設と、条例にもとづくさまざまな条件を満たしたうえでの申請により許認可という形をとる公営施設とでは、問題のありようがかなり違う。しかし、こと料金については、被利用者側は、それぞれを巧みに使いわけ、その算定の根拠にしあっているの、その点に関しては大きなかわりを持っている。この点に関しては、後にのべるつもりである。

オーナー会議当日の各フリート代表による、これら停繫泊問題についての報告は、まず江の島フリートの代表から始まった。江の島は承知のように東京オリンピックのために築港された港で、隣接した漁船の船だまりとははっきりと区分けされたレジャーボートの専用港で、特にセンターボード艇が多数陸置され、それらの質量の伴った偉容さは、名実共に我が国のセンターボード・レーサーの中心的存在であり、オリンピック施設が後年にいたっても極めて有効に利用されている恰好の例であろう。NORCのフリートもハーバー開設に日を置かず結成され、活発なフリート活動を行ないながらも、どこかドメスティックなカラーを持ちながら今日にいたっている。そしてこのハーバーはお隣りの日本最古のクルーザー係留地と思われる葉山のあぶづり港と共に、神奈川県土木部河口課の管理下に置かれている。

後述する三崎港の外港に属する小網代、油壺、諸磯等が水産課の管理下にあるのと比べ、この違いは記憶しておく必要がある。そして、この江の島では一昨年それまでの利用料の倍額値上げを申しわたされた。ちなみにスリークォーター・クラスで、現在26.7万になってしまったのである。もっとも利用者として、このような一方的な値上げの申入れに対して手をこまねいていたわけではない。陸置利用者と共闘を組み、県議会に請願を行なう等、表向

きの戦いの他にも、有力議員への夜うち朝がけの働きかけなどの努力の結果、センターボード艇については当初計画のかなりの修正を勝ちとりはしたが、係留艇については、支払い能力有りとなされ、計画通りの値上げ案を飲まざるを得なかった。ここで注目されるのは比較的若いヨットマンが多いディンギー乗りに実質的な交渉の成果を与え、自らは「言い値」を飲んだというだけではなく、その交渉が他フリートや泊地に悪しき影響を与えることを非常に恐れ、極めて慎重に行動せざるを得ず、その為に少なからず後手にまわらざるを得なかった事実を、ひかえめな言葉でフリート代表は述べていた。もとより、そのようなことは他フリートの者にとっては端俣すべからざることである。ここらあたりに、共闘の必要性、及びNORCとしての役割りが出てくる所以であろう。なぜなら、被利用者側では「湘南マリナー連絡会」という業者団体の横のつながりがあり、ハーバー間の連絡の円滑化といった我々にとっても歓迎すべき目的の他にも、利用料設定についての「横の連絡」は当然なされているはずである。

江の島の値上げ反対の交渉は、この他にも値上げの見返りとして被利用者側に出したさまざまな要求のうち、今日実現されたのは、ハーバー内のゴミカゴが若干増えたことのみである。おそらくは日本で最初の近代的な設備とクラブハウスを持った公営ヨットハーバーとして、オリンピック後一般に開放された江の島ハーバーも、特に水際のフェンダーその他の設備の老朽ぶりは見る影もない。

葉山フリートからは代表が出なかったが、先に述べたように、土木部河口課の管理下におかれているということから、料金体系は同一と思われる。(4月12日現在未調査) 葉山ではどのような改定案の修正交渉が行われたのか、江の島と共闘の体制が組まれたのか、独自に行われたのか、あるいは全く行われなかったのか、ここいらにNORCが軸になり、効率の良い共闘体制を組むといった所に今後の課題がある。

先の分類で、公営の管理下に置かれた泊地のうち、県水産課扱いの小網代、諸磯、油壺のうち前二者は、その係留水域に漁業権が存在し、利用者はまず当該漁協の同意書を得たうえで、漁港の管理者である神奈川県東部漁港事務所に停泊の申請を行なうという形をとっている。こういった手続き上の詳細については、「舵」誌1977年1月号・2月号に、すぐれたレポートが記されているので参照されたい。特にそこに記されている諸磯オーナーズクラブと漁協との間にむすばれた契約書の内容は、今後の漁業権のある水域における停泊契約の貴重な参考となろう。特に注目すべき点は、管理小屋を用意し、常勤の管理者を置くといった漁協サイドの積極的な参加の姿勢であろう。従来ともすれば、不明瞭な問題も無きにしもあらずであった、中間管理者の存在を無くす点で、この方式はより前進した方法であろう。しかしヨットという極めてデリケートな船の維持管理に不慣れからくる問題も生じようが、メンテナンス、物品販売にまで発展させる方向に進めば、双方に利をもたらすことになる。

小網代の場合、従来より港湾の物理的条件から諸磯と比べ、係留の艇間隔を約倍に保ち、他よりもゆったり係留してあることもあり、今年度は昨年約倍の漁業振興協力金を漁協に支払うこととなった。これらの料金交渉にあたっては、三崎マリンの料金が被利用者側の根拠として持ち出されている。小網代では現時点では、管理、ワッチ等のサービス面での見返りは何ら行なわれていないが、漁協にその意志があるようである。しかしいづれにしても、小網代、諸磯共、それぞれの歴史をふまえ、漁協とは大むね友好的に、相互の立場を尊重しあう関係が成立していると見ていい。油壺特別泊地は先に述べたように、漁業権が存在しないので、漁協との問題は無いが、管理者等との個々の問題が全くないわけではない。

以上の手続の後、東部漁港事務所に申請が行なわれるのだが、ここ数年、県の許可船の数及び大きさの現状維持もしくは暫減の方針は出先機関たる東部漁港事務所において極めて忠実に実行されている。すなわち、前述の「舵」の報告にもあるように、凍結もしくは暫減に向っている。ここで最大の問題となっているのは、現在係留許可されている船の代替の際に大きく出来ないという点である。諸磯の代表はこの点の不満をうたえていた。ある船などはQトンを同じQトンの他艇に乗り変えたが、最大幅が旧艇よりわずかに大きいとのことで、許可が下りず、陸置きをよぎなくされている。この代替についてのより弾力的な行政を関係諸機関に働きかけていかななくてはなるまい。小網代、諸磯共、ヨットは一定の水域に整然と係留されている。艇の大型化によってその水域が広がり、漁船の船だまりがせぼめられたり、いけす等の水域がせぼめられるわけでもなく、実害はないはずである。隣接のヨットの諒解が得られれば、許可されても良いのではないかといった申入れが、先日の東部漁港事務所の説明会においてなされたが、拒否された。かつて、海洋生物学者が、この水域のヨットの数の増加及び大型化により、海底の日照に影響があり、そのため生物の生態系に異常をきたすという説が、朝日新聞に掲載されたことがあるが、どうやら、代替の際の大型化が認められないのは、メゴチやダボハゼの日照権に問題があるからかもしれない。

民営ハーバーの利用者として、シーボニアについて報告があったが、ここは約二年間におよぶ値上げ反対の交渉が、どうやら近日中に決着がつくようである。この交渉には従来あった御用組合的なクラブが、はっきりと利用者側の自主的なクラブに再組織されるといった副産物も生れたようである。

いづれにしても、短期間における、常識をこえた値上げ、杓子定木の行政には、NORCがそれらの問題をより普遍化しつつ戦っていかなくてはなるまい。又ひるがえって考えるならば、現在係留陸置の場所を確保しているオーナーは、それを望んでいる人々を疎外しているという認識をより強固に持って、NORCの組織をあげて公営ハーバーの建設を、又さらに外洋ヨットの市民権の確立を、広くアピールしていかなくてはなるまい。

# RACE NEWS

- 1978年初島レース
- レベルレース・スプリングシリーズ
- NORC近畿北陸支部ポイントレース

## 1978年初島レース成績表

スタート クラスⅠ～Ⅳ1100, クラスⅤ～Ⅵ1115

帆走委員長 坂田修一

### 1978年初島レース

帆走委員長 坂田修一

今年初のオフショア・レースである初島レースが4月1日、2日の両日に行なわれた。低気圧の接近に一時天候も危ぶまれたが、予想以上にその進行が遅く、どうやら良いコンディションでレースは開幕された。今年はレベルレースと抱き合わせということで、例年になく51パイという大艇団となった。スタートもクラスを2回に分け、1100にクラスⅠ～Ⅳ、1115にクラスⅤ～Ⅵとした。折からNEの風が7～8mも吹き、コンディションの良いスピンのスタートとなった。クラスⅠ～Ⅳの大型艇はリミット・マークと本部船を結ぶ一直線上の真中をへこませた弓形で、おだやかにスタートを切っていった。それに比べ15分遅れのクラスⅤ～Ⅵの場合は、かなりエキサイトした雰囲気でもコミッティ・ボートにぶつかるのではないかという場面も展開され、2艇のリコールをだすほどの激しいスタートとなった。

NEの風と色とりどりのスピンを見送りながら、心ひそかに速いレース展開になるのでは!!と期待していたが、昼すぎより小網代沖で2m、時として無風状態となり、それも望み薄となった。

昼食をとり腹も満ブクになったところで、前夜からの疲れか全員居眠り船をこぎだした。1600、フィニッシュ・ラインを設定してみたものの、待てど暮せど船形は見えぬ。やがて待望のフィニッシュが始まる。2355の〈コンテッサⅥ〉のファースト・フィニッシュより、2日、0139の〈クラス〉まで。しかしなぜか、あと1艇、航海灯が真夜中の海に見えかくれしている。モーターボートを出し確認に行くと、“竜馬が網の中で漁馬よろしく魚”になっていた。同艇の救出とDNFをもってこのレースの終了となる。

最後に残念なことを記さねばならない。昨年NORCレース委員会の決定事項——「『出艇申告及び艇長会議はレース・スタート日に受付け及び開催する』理由：艇長による出艇申告及び艇長参加による会議を開催するため」であるが——

1100の大型艇のスタート時に、小型艇2艇が同時にスタートしたというのは、明らかに艇長会議に出席していなかった結果といえる。レースを円滑に行なうため、お互いに一考を要することである。

又、安全検査もレース申込み以前に早めに済ませておくことを特に明記しておきたい。

クラス順位	艇名	所要時間	TCF	修正時間	総合順位
CLASSⅠ-Ⅲ					
①	裕明	11 <sup>h</sup> -58 <sup>m</sup> -51 <sup>s</sup>	0.8345	9 <sup>h</sup> -59 <sup>m</sup> -52 <sup>s</sup>	12
②	SOLTAS	12-32-09	0.8059	10-06-09	13
3	BBⅢ	12-36-51	0.8086	10-11-59	16
4	CONTESSAⅥ	11-55-51	0.8600	10-15-37	17
5	TOSHIⅤ	13-10-02	0.7825	10-18-12	18
CLASSⅣ					
①	青海波	12-06-06	0.7560	9-08-55	1
②	SINDBADⅡ	12-19-50	0.7500	9-14-14	2
③	波勝	12-22-54	0.7530	9-19-24	3
④	DOZEN-A	12-30-40	0.7489	9-22-10	4
⑤	雲柱	12-29-08	0.7550	9-25-35	5
6	龍飛Ⅲ	12-34-32	0.7519	9-27-20	6
7	PLUMERIAⅢ	12-39-35	0.7509	9-30-22	7
8	STAYER	12-36-23	0.7550	9-31-04	8
9	海猫	12-43-18	0.7519	9-33-55	9
10	JUNE BRIDEⅢ	12-40-13	0.7640	9-40-48	10
11	SEE ADLERⅢ	12-54-15	0.7620	9-49-58	11
12	SEA TIGER	13-16-08	0.7630	10-07-26	14
13	天城Ⅱ	13-29-29	0.7530	10-09-32	15
14	飛車角Ⅱ	13-46-11	0.7525	10-21-42	19
15	TILDEⅡ	14-08-37	0.7570	10-42-24	20
16	祥鳳	14-14-16	0.7570	10-46-40	21
17	VOLANSⅡ	14-37-08	0.7550	11-03-59	22
CLASSⅤ					
①	NIMBUS-2	12-22-06	0.7248	8-57-52	1
②	がらめZ	12-47-21	0.7248	9-16-10	6
③	HIPPO	12-46-33	0.7258	9-16-21	7
④	S. OF BARON	12-59-43	0.7248	9-25-08	8
⑤	桃季Ⅱ	13-01-40	0.7248	9-26-33	9
⑥	TACHYON	13-04-14	0.7258	9-29-11	11
7	EXCEPT ONE	13-04-44	0.7258	9-29-33	12
8	魁Ⅱ	12-30-13	0.7237	9-30-04	13
9	SERABIⅢ	13-08-51	0.7258	9-32-32	14
10	SERIORA	13-11-34	0.7248	9-33-43	15
11	PUSSY CATSⅢ	13-12-09	0.7258	9-34-56	16
12	M.C.LAETICIA	13-17-37	0.7215	9-35-28	17
13	TSURUGI	13-13-19	0.7258	9-35-47	18
14	MERLUZA	13-13-47	0.7258	9-36-07	19
15	KELONIA	13-19-38	0.7248	9-39-34	21
16	衣笠	13-26-47	0.7248	9-44-45	22
17	ALPHAⅡ	13-28-19	0.7258	9-46-40	23
18	神露美Ⅱ	13-34-25	0.7290	9-53-42	24
19	孫悟空Ⅲ	13-27-06	0.7215	10-11-26	25
20	EMILYⅡ	13-30-29	0.7248	10-16-48	26
21	SYLPHIDES-2	14-22-22	0.7193	10-20-18	27
22	KARASU	14-24-35	0.7226	10-24-44	28
CLASSⅥ					
①	FUJI JUNIOR	13-17-53	0.6843	9-05-59	2
②	TRACER	13-24-33	0.6843	9-10-33	3
③	BUN BUN	13-25-01	0.6843	9-10-52	4
4	VIENT SAGRADE	13-30-51	0.6843	9-14-51	5
5	infini	13-49-19	0.6843	9-27-30	10
6	NORTH WIND	14-02-35	0.6843	9-36-34	20
	竜馬	D.N.F			

◎印はベナルティ-5%

レベルレース・スプリング・シリーズ成績表

3/4TON

コース：第一レース 6.8M 第二レース 9.5M 帆走委員長 石井正行

SAIL NO.	艇名	艇種	第一レース					第二レース					合計	第三レース					総合 得点	総合 順位	
			着順	時間差	修正 <sup>+</sup>	修正時間	順位	得点	着順	時間差	修正時間	順位		得点	着順	時間差	修正時間	順位			得点
1257	PLUMERIA III	SEV32A	5	6'32		6'32	5	8	3	3'30	3'30	3	10	18	5	33'29	33'29	5	8	23	5
1383	天城 II	W33a	9	12'24		12'24	9	4	6	5'01	5'01	6	7	11	10	23'23	23'23	10	3	14	8
1465	MAUPITI	N32A	DNS	DNS		DNS	DNS	1	5	4'17	4'17	5	8	9	DNS	DNS	DNS	DNS	1	10	11
1898	SEA TIGER	BW33A	11	15'01	+1.8	15'13	11	2	10	6'29	6'46	10	3	5	9	10'02	11'32	9	4	9	12
1900	龍飛 III	DOU33C	4	5'52		5'52	4	9	1	0	0	1	12 1/2	21 1/2	4	28'26	28'26	4	9	30 1/2	②
1987	DOZEN-A	DOU33B	1	0		0	1	12 1/2	4	3'31	3'31	4	9	21 1/2	3	24'34	24'34	3	10	31 1/2	①
2040	雲柱	YA33B	2	1'20		1'20	2	11	7	5'02	5'02	7	6	17	2	23'02	23'02	2	11	28	③
2044	HOEN VI	YA33B	7	9'05		9'05	7	6	9	6'28	6'28	9	4	10	DNS	DNS	DNS	DNS	1	11	9
2101	青海波	YA33B	6	7'18	+0.9	7'24	6	7	DNS	DNS	DNS	DNS	1	8	1	0	0'45	1	12 1/2	20 1/2	6
2116	海猫	YA33A	10	12'50		12'50	10	3	DNF	DNF	DNF	DNF	1	4	7	37'12	37'12	7	6	10	10
2175	JUNE BRIDE III	GS33A	8	9'18	+1.8	9'30	8	5	8	5'48	6'05	8	5	10	6	34'07	35'37	6	7	17	7
2188	SEE ADLER III	HOL33A	3	3'18	+6.1	4'00	3	10	2	0'58	1'46	2	11	21	8	48'09	53'59	8	5	26	4

1/2TON

SAIL NO.	艇名	第一レース			第二レース			合計	第三レース			総合 得点	総合 順位
		着順	順位	得点	着順	順位	得点		着順	順位	得点		
1311	TACHYON	5	5	9	5	5	9	18	4	4	10	28	③
1623	EMILY-II	DNS	DNS	1	DNS	DNS	1	2	DNS	DNS	1	3	13
1702	PUSSY CATS III	DNS	DNS	1	9	9	5	6	7	7	7	13	11
1707	GUERILLA	10	10	4	10	10	4	8	DNS	DNS	1	9	12
1814	陽焰 II	3	3	11	8	8	6	17	DNS	DNS	1	18	10
1866	MERLUZA	7	7	7	7	7	7	14	8	8	6	20	7
1910	SERABI III	1	1	13 1/2	DNS	DNS	1	14 1/2	5	5	9	23 1/2	5
1960	HIPPO	11	11	3	11	11	3	6	2	2	12	18	9
1967	SERIOLA	6	6	8	1	1	13 1/2	21 1/2	6	6	8	29 1/2	②
2004	NINBUS-2	2	2	12	2	2	12	24	1	1	13 1/2	37 1/2	①
2028	魁 II	4	4	10	3	3	11	21	DNS	DNS	1	22	6
2121	SPIRIT OF BARON	9	9	5	4	4	10	15	3	3	11	28	4
2182	KELONIA	8	8	6	6	6	8	14	9	9	5	19	8

1/4TON

SAIL NO.	艇名	第一レース			第二レース			合計	第三レース			総合 得点	総合 順位
		着順	順位	得点	着順	順位	得点		着順	順位	得点		
1822	EBB TIDE	7	7	2	6	5	4	6	DNS	DNS	1	7	7
1909	BILLY THE KID	8	8	1	DNS	DNS	1	2	DNS	DNS	1	3	8
1953	VIND TOO	2	2	7	4	4	5	12	DNS	DNS	1	13	5
2132	INFINI	6	6	3	1	1	8 1/2	11 1/2	5	5	4	15 1/2	4
2142	VINT SAGRAGE	5	5	4	5	DSQ	0	4	4	4	5	9	6
2160	BUN BUN	1	1	8 1/2	7	6	3	11 1/2	3	3	6	17 1/2	③
2167	TRACER	3	3	6	3	3	6	12	2	2	7	19	②
2169	FUJI JUNIOR	4	4	5	2	2	7	12	1	1	8 1/2	20 1/2	①

3月19日

NORC近畿北陸支部ポイントレース 成績表

帆走委員長 城 章

クラス	七番 1 ル号	艇名	ポイントレース		春季 シリーズ 累計	クラス	七番 1 ル号	艇名	ポイントレース		春季 シリーズ 累計
			3回戦 得点	4回戦 得点					3回戦 得点	4回戦 得点	
I	2191	EMMANUELLE III	①1:18:05 6	②1:29:20 4	19	III	1852	楽浪	①1:29:40 12	D.N.F 3	36
	2228	銀河	②1:19:44 4	①1:28:50 6	10		2161	ヤマト	②1:30:30 10	③1:49:50 9	36
II	1750	遼風	①1:17:05 12	①1:30:00 12	27	2014	MARI-SOLE IV	③1:31:20 9	①1:46:40 12	42	
	2068	FLOG V	②1:19:46 10	②1:32:00 10	43	1934	風小僧	④1:34:00 8	②1:48:30 10	31	
	2077	FLEUR BLEUE	③1:20:00 9	⑥1:49:00 6	42	1876	YOU III	⑤1:35:30 7	④1:50:20 8	28	
	2022	めるへん	④1:21:40 8	D N F 3	11	2239	PECKER II	⑥1:37:20 6	⑤1:53:10 7	13	
	1955	HYOTTOKO 2	⑤1:21:50 7	⑦1:52:40 5	32	1797	FLEXIBLE WING	⑦1:38:40 5	D N F 3	21	
	1983	HAYATE III	⑥1:22:40 6	④1:47:30 8	31	1956	PATRIARCH	D N F 3	D N S 2	5	
	1641	ANDALUSIA III	⑦1:23:15 5	③1:39:20 9	29	3回戦 NW 8~12m/sec					
	2117	FIRST LADY III	⑧1:25:10 4	⑤1:48:10 7	22	4 " " 10~25 "					

## 回 航 記

## 基隆から横須賀まで

その1

## 乗れなかった便乗者

鷓 飼 恒

日本から見える、見ることの出来る外国、中華民国台湾省。

1544年、ポルトガルの航海者が初めて台湾海峡を通過した時、海上からこの緑の美しい島を見て、思わず「イラー、フォルモサー」（Ilha Formosa、うるわしの島）と呼んだのが西洋人が台湾を「フォルモサー」と呼ぶ起源になったといわれています。古来我が国で「蓬莱の宝島」「蓬莱仙島」または「高砂の島」とも呼ばれていた台湾。最近「男性天国」とやらで一度は行って見たいと思いつつも……うっかり台湾旅行などと口に出そうものなら、女房族から、ジロリ、軽べつのまなざし、「いい年をして……」と言われるのが関の山と、何となくあきらめムードでいたところ、日本ノーテックで試作実験艇として41呎のケッチを台湾の造船所で作り、基隆から横須賀まで回航するという話が耳に入ったのは、おとそ気分も抜けやらぬ頃。「41呎といえば、今乗っているハーフトンより2まわりは大きいし、正規の回航員はしっかりしているらしい、クルージングに行くと言えば女房も、又かとあきらめるだろうし、チャンスの神様は前髪しか生えていないような、この機をのがしては……。シェイクダウンしてない新艇で、東支那海の“しげ”はすごいという話だが（事実東支那海の“しげ”は相当のもので、波浪の悪さは想像外。回航中、基隆——石垣島間での事は次回にゆずる）帰りはヨットで帰るから旅費も半分ですむし、パスポートも一昨年とったのがあるだろう？今台湾は桜が咲いて、春なんだよ……ヨット・アレルギーの女房を何とかどきおとして、東京国際空港を出発したのは、2月22日。折悪しく日本列島は雲の下、しかし沖縄あたりからは雲の切れ目も出て、時折海面が見える。8000米の上空から見た海は平穏そのもの。宮古島、石垣島（ここに寄港する）にかけて雲はまばら、全島ははっきりと、特に石垣島は、平久保崎、川平石崎、大崎、観見崎も視認出来、西表島、鳩間島はチャートそのまま、リーフも見える。この調子ならとほっと胸をなでおろす。「帰りの航海はデッキに寝ころんで、紹興酒などなめながら……。」

それも一時のはかない夢でした。20分後に機が高度を下げ、本島沿いに淡水方向に廻りこみ、着陸態勢に



入り始めた頃から、海面の様子は一変して、一面の白波。よく見ると異った方向からの波が三角波を作っているではありませんか。それも相当に大きなやつが——私は仕事の関係（患者空輸）で伊豆七島には、ヘリコプターで飛ぶことがあり、相当荒れた日に、三宅島、八丈島へも行ったことがあり、空から潮目の悪さは見た経験はありますが——淡水沖で見た白波は一寸けたはずでした。

0900東京発、台北国際空港着1100、飛行時間約3時間、今更ながら台湾という国の近さを知らされました。0900発、1100着、飛行時間3時間？計算が合わない？……時差が1時間あります。

## 第一印象

- 外国という感じのない外国, 見慣れた顔ばかり。
- お金が円で, 円と円, 同じ発音で区別がつきにくい, 話のこんがらかること……。
- 道路……3~4車線の立派な道路。
- タクシー 安い! 最初の標示が10元(10円)2ケタです。

## 基隆市 (チー・ロン・ス) Keelung

台北(タイペイ)から約30軒, 人口約35万の国際貿易港, 台北からタクシーで約30分, 麥克阿瑟公路(マッカーサー道路)という立派な高速道路が通じています。一年中雨が多いので「雨の港」としても知られています。

艇はすでに進水を終え, 基隆港の一隅に停泊していましたが, 乗船するのに一苦労, 何しろ手続が大へんです。基隆港務局(水上警察?)の許可が必要で, 代書屋(こんな所は日本とよく似ています)で申請書を書いてもらい, 港務局に提出, その一部が港湾警備の派出所にまわり, 乗船の度毎に派出所の警官がパスポートと申請許可書とを照合するという嚴重さです。台湾が戦時体制下にあるということ, 基隆港が軍港(台湾海軍の軍艦もいました)であるということを考えれば当然のことですが, あまりにも平和, 自由になされた我々はかなりめんくらいました。

## 造船所

## FORMOSA BOAT YARD

台北市の中心から, タクシーで約20分の淡水河の左岸, かなり広い敷地(1000坪以上?)に工場があり, 組立て(大は31~50呎艇, 12~13隻, 小は同じく5~6隻)とマスト工場, 積層工場, 金物工場等あり, 年間350~360隻。70%が対米輸出の大型艇, 25%がヨーロッパ向け(今回は基隆港に我々の艇より大きなのが2隻停泊していて1隻はアメリカに, 1隻は香港経由でフランスへ行きました)残りの5%が香港, 豪州, 日本向けだそうです。1艇あたり10~15人が仕事をしていて, 人手は充分あるようです。

小生の予定では22日台湾着, 23~24日基隆発, 26日石垣島, 28日沖縄着と自分なりの予定をたて, 遅くとも3月1日には東京にいとあまい計画をたてていましたが, どっこい現実はキビシク(軍司令部の出港許可がなかなか出ず, 泣く泣く又飛行機で帰るはめになりました。(出航許可が出たのが28日)

何とも面目ない次第で……。

台湾までノコノコ出かけ, 停泊している艇に乗っただけのオソマツ。

基隆——横須賀の本当の回航記は, 次回から品川誠氏にバトンタッチをします。



## NORC協会ニュース

## IORルールはどう変わるか

計測委員長 渡辺 修治

(1)去る1月末, O R Cのチェアマンから各国にとどけられたO R Cの会報21号には, 最近のI T C(国際技術委員会)の作業の内容の中間報告と, 今年11月のO R Cへの提案事項について述べられている。

この会報は, I O Rルールはどう変わるか, 重大な問題点を示唆しているのので, 以下に内容を紹介します。

(2)I T Cの提案の中で, 最も大きい効果があると思われるのは, M K III Aの適応の強化と拡大である。その実施にあたっては, 船体とリグの年齢を別々に扱うことになるので, それぞれの年齢のはっきりした記録が必要になる。

(3)次の提案は, 排水量が重い割に, 帆面積の小さいヨットのレーティングを実力に応じた値迄下げることである。(現行のルールは, 軽排水量, 大帆面積を優遇しすぎている。)

もう一つは, 船齢3年以上のヨットに, age allowanceを与える公式をルールに組みこむ。

更に, Dを導き出すF D Iの計算のやり方を改正し, 古いヨットが新しいヨット(F D Iを強調した設計)より有利となる様にする。

(4)昨年11月12日のミーティングで, 今後O R Cは二重目的艇(クルーザー/レーサー)を奨励することで意見の一致を見た。

従って, ルールを改正して, クルージングには不適當な, レース一本槍に設計されたレーサー(all-out racer)を抑制する。

又, ルールの内容をチェックし, ヨットの速力と無関係に, 不当にレーティングを下げる点があれば改正する。(ループホールを埋める。)

(5)マストヘッドのアジャストの為に, フォアステーか, バックステーか, どちらか一方に張力装置を設けてもよいが, 両方に設けることは禁止する。

インナーフォアステーや, インターメディアートバックステーは動かしてもよろしい。

(6)マストの径, 又は周囲長さの最小値に関連させたマスト部材の寸法と, スプレッダーの数の制限について研究中である。基準から外れたマストに対しては, ペナルティ(%)を課することとする。

(7)現在、I T Cには、アメリカとイギリスのI O R登録全艇のコンピューターアウトプットのデータによる統計が出来ている。

それによると、現在のルールは、あらゆるタイプのヨットに公平なレーティングを与えていないことが判る。O R Cのポリシーに従えば、最近の極端な設計のヨットと、残りの大多数のヨットとの間の大きなギャップを埋めなければならない。(ルール改正が必要)

その一つのやり方は、昨年のO R Cで発表された、M D断面の数値にくらべ、極端に大きいBを制限する公式である。

もう一つ、LとM D断面の数値に関連させ、帆面積を制限するやり方を研究中である。

これ等の制限は特定の設計に利益を与えるものであってはならず、且つ前進的でなければならない。

要するに、目的は極端で不健全なリグや船体が生れることを抑制することである。

(8)多量のリタイア艇を出した昨年のシドニー／ホバートレースの結果に鑑み、O R Cで懸案になっているスカントリングルールが問題になりそうであるが、I T Cは、現行のC G Fの公式を改正することにより、min. C G Fをねらった軽構造の超軽排水量艇にペナルティを与え、旧式の重い艇にボーナスを与えることにより、脆弱な構造を抑制することを研究中である。

(9)レベルレーティングのレース中、船体、リグ等の構造上の欠陥、事故によってリタイアしたヨットは、それから後のシリーズレースはリタイア扱いとすることを提案する。

## 計測委員会

計測委員長 嶋田武夫

「Offshore」35号に掲載の公示No.8のルール改正中、801のI Y R U関連分に次の通り追加する。(本文は仮訳につき、日本ヨット協会の正式訳が発表された場合、それに依るものとする。)

### I Y R U Measurement Instruction

#### section III セール計測

##### ● III-1 一般

(1)セールは、乾燥した状態で平らな面上に置き、計測される線上のしわが消える程度の十分な張力を与えた状態で計測しなければならない。

##### ● III-1-(3)

“セール”とは、ヘッドボード、テーパーリング、ボルトロープ、フットロープ(又はテープ)を含む。完全にセールの外部にあるクリングルは含まれない。

##### ● III-1-(4)

クラスルールによって窓が許されている場合、又は

特に禁止されていない場合、その窓の透明な部分の材料は0.3㎡を越えてはならず、ラフ、リーチ、又はフットのいずれからの距離は、150㎝又はフットの長さの5%のうちいずれか大きな方の数値よりも近くにあってはならない。

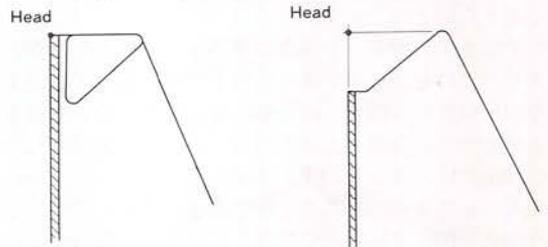
##### ● III-1-(5)

通常のクリングルとリーフ用アイレット以外の開口は、その近傍が平らである場合に限り許される。

##### ● III-2 メインセール

###### (1) 定義

(i)ヘッド——ヘッドはセールの正投影上で、ラフ又はラフの延長線上の最も高い位置をいう。



#### HEAD

(ii)クルー——クルーは、フット又はフットの延長線上の最も帆の点をいう。

##### ● III-3 ヘッドセール

(1)ラフ長さは、通常の場合、タックにおけるラフロープの最低位置の点とヘッドにおけるラフロープの最高位置の点間の距離をいう。

##### ● III-5 スピネーカー

(1)スピネーカーは、その中心線に沿って折りたたみ、リーチを重ねて計測する。

#### [追記]

I Y R U Measurement Manual 1977に依れば、セールの窓の項は全面改正されているが、本項ではI O Rにある1974年版に依った。

以上

## 理事就任にあたり一言



### 加藤蔵男

三重県ヨット連盟会長  
(財)伊勢湾海洋スポーツ・センター常任理事  
1640 ARCOBALENO  
(チャンス½)

今回伝統あるNORCの理事に選任され、全く白紙で臨むことになりました。重責にたえられるか恐れています。物好きで始めたヨット。なるほど経験年数は永いが、乗船時間、レース経験、造船歴、等どれをとってみても大した事はない。それに生れつき憶病ときているから大航海も出来ない。(夢は世界の海放浪の旅であります)せめて時間と仕事が許せば、日本一週放浪してみたい。パスポートも要らない。外国語もいらぬ。お金もたいしてかからないから。(信頼出来るクルーとエンジンをもって)只々ヨットを楽しみたい。後輩のために紀行文、入出港注意事項、上陸したときの買物案内、たべ歩き、飲みあるき記、等遺しておきたいと考えます。

先般まで日本ヨット協会の理事をしていましたが、大して役にも立たず申訳ない事をしたと思っています。今回NORCの理事、同じ事にならぬ様、心して処する積りです。今回の22回の総会、全く御苦勞様でした。法治国に住んでいる以上、法律を守らねばなりません。なんとか各支部の代表者だけで過されぬものでしょうか? 関係者は善意でNORCの運営に協力しているのですから、大らかな気持ちで、御苦勞様でした、ありがとうございました、と感謝しましょう。

会員の皆さん、NORCの運営に協力して下さい。健全に、スムーズに、楽しく、それぞれの生活に支障のない様に、ヨットライフを楽しみましょう。



鳥山睦郎  
昭和11年12月12日生  
"PASSAT"  
Holland 1/4  
NORC 諸磯フリート  
評議員  
諸磯ヨット・  
オーナーズクラブ理事

この度NORC 諸磯フリート評議会より理事という大任を仰せつかり、その職責の重大さを、痛感いたしております。

在来、私はヨット・レースを通じて多くの人と交流を図り、その交流により、豊かな人間関係の和が生じると思っています。

我がフリートもクラブ活動も本格的に始動し、本年より諸磯フリート・ファミリーレースが企画され(安全に、楽しく、皆そろって)をモットーに気楽に皆に呼びかけ、レース派も、ブルーウォーター派も、毎月、より多くのヨットが、海上で気軽に手を振りながら、ミーティング出来るような雰囲気を作るのが、クラブや協会のあり方と、又海事思想普及に通じると思っています。又諸磯フリート及び各フリートの生き生きとした声を反映出来るような内容のあるものに育てるべく、各フリートとNORCを円滑に結ぶパイプとなりたく微力

を尽くすつもりですので、会員の皆様の暖かい、ご支援と先輩理事諸氏のご指導ご鞭撻をおねがい致します。



杉本光昭  
"青雲"  
沼津フリート

このたび突然日本外洋帆走協会の理事を任命され、理事とは何をするのか何をしたらよいのか全く解らず困っております。今まで何年もメンバーとして本会に属しており、何んとなきセーリングを楽しんでまいりましたが、考えてみますと、どうして日本外洋帆走協会が別名Nippon Ocean Racing Club (いやNORCが日本外洋……) というのかふしぎに思えてきました。

私の属する駿河湾だけのこともかもしれませんが、ヨットはかなりの数があるのに、本会の会員はその1/3にも満たず、レース派(最新型艇を持った)以外はほとんどメリットがない本会には入ってもらえないのが現状です。

日本の外洋ヨットのレベルを上げるためシビアなレースも必要かもしれませんが、又、その様なレースも楽しいことは充分理解できますが、サラブレッドを持たないチームでも楽しく遊べる会となり、もっと多くの方々が我々の仲間となることを念じております。



鈴木幹夫  
東海副支部長  
昭和15年11月6日生  
"Napoleon II" Nz 25  
衣浦富貴フリート

高校ヨット部に籍を置き、早や20年の年月が立ちました。このたび東海支部より選出されNORCの理事となり、私としましては、多大な業績をもってみえる他の理事の方々に接し、大いに戸惑いと責任を感じています。私は、皆さんに発表するような業績は、なにもありません。これから色々な点で勉強しながら、がんばって行きたいと思っていますので、よろしく御指導下さい。

(順不順)



塩川孝二  
駿河湾支部長  
昭和6年7月14日生  
“Spirit of Baron”  
DOU 30A  
清水フリースト

海に親しみ、レースを楽しみにヨットに乗っています。今年こそ関東勢を打負かそうと思っていたところ、大役を仰せつかり少々とまどっております。しかしよりよき明日のNORCを目ざして、地方と中央の掛け橋となる様努力する覚悟です。皆様よろしくお願い致します。

ヨット歴

ディンギーからクルーザーへ。TK-25時代はクルージング派、一転してINP-30でレース派に転向、熱を上げています。現在DOU-30A

49年～52年 支部安全委員 第4回江の島・清水レース帆走委員長

西内海だより

NORC 西内海支部

わが西内海支部よりNORC理事に再任された岩田行史支部長の一層活躍を願いながら、岩田氏のプロフィールと抱負を語っていただきたくインタビューを試みました(K)

K「岩田さんは昭和47年以來、NORCの理事に就任されておりますが、今後ますますのご活躍をお願いします。まず人物紹介からまいりましょうか」

岩田「ありがとうございます。皆さんのご期待にそ



得るよう頑張るつもりでおります。私は小中高校と広島で過しました。広島はご承知の通り前面に美しい瀬戸内海を有し、後は三方山に囲まれ、その中を大田川が、七つの支流に別れて市内を流れていたわけで、幼い頃から川や海に親しんでいました。その関係で商船学校へ入るのが夢でしたが、種々の事情で立教大学へ進学し、卒業後は東京でホテルマンとして過し、家業をつぐため広島に帰って来たわけです。家業はボートレース関係でしたのでまんざら海に関係がないわけではありませんでした。モーターボートを貸す会社の社長業のかたわら、長年の夢であったマリナーの建設に取りかかり現在およばずながらヨットマンの方々の便宜をおはかりしているようなわけです。

K「で、現在のご職業は？」

岩田「一応この会社も15年くらい育て、軌道にのりましましたので弟にゆずり、現在は広島県モーターボート競走会の専務理事をやっております。」

K「大体の略歴はわかりました。幼い頃から海好きだった人がナイスミドルの現在も海に関係のある仕事。おまけにマリナーではヨットマンのお世話をしておられる。何か因縁がありますね。ところで今後の抱負は何でしょうか」

岩田「理事の仕事は広くNORC全体の方向を見定め会員全員の代表として進まねばならぬことは当然ですが、私はまずNORC西内海支部長に就任した時にお約束した事を実行するよう努力したいと思っております。それは、これだけ恵まれた瀬戸内海というグランドをもつ広島県に公共のヨットハーバーがありません。ヨット人口もかなりありますし底辺の拡大にも影響すると思います。私が私のところにお預かりしているヨットもほんの限られた数です。何とか皆さんのお力を借りながら公共のハーバー建設に取り組みたいと考えています。

それから我々NORC会員は公私共に全ヨットマンの模範となり、地域でもリーダーシップを取るべきであるというのが私の信条です。これを全NORC会員に徹底させ、ヨット界の発展に努力したいと考えております。」

K「どうも長時間ありがとうございました。岩田さんの手腕に期待し、我々もあなたの手足になって動きま

レース・ルール委員会

レース・ルール委員長平松栄一

IYRU 競技規則と講習会開催予定について

IYRU 競技規則(日本ヨット協会発行)1977年度版が漸く出来上りました。NORC事務局においても1冊500円で頒布しております。

なお6月頃にルール・ブックの講習会を開く予定にしておりますが、開催日時については早急に決定して改めてお知らせすることにしてあります。

OFFSHORE 第37号 昭和53年 5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

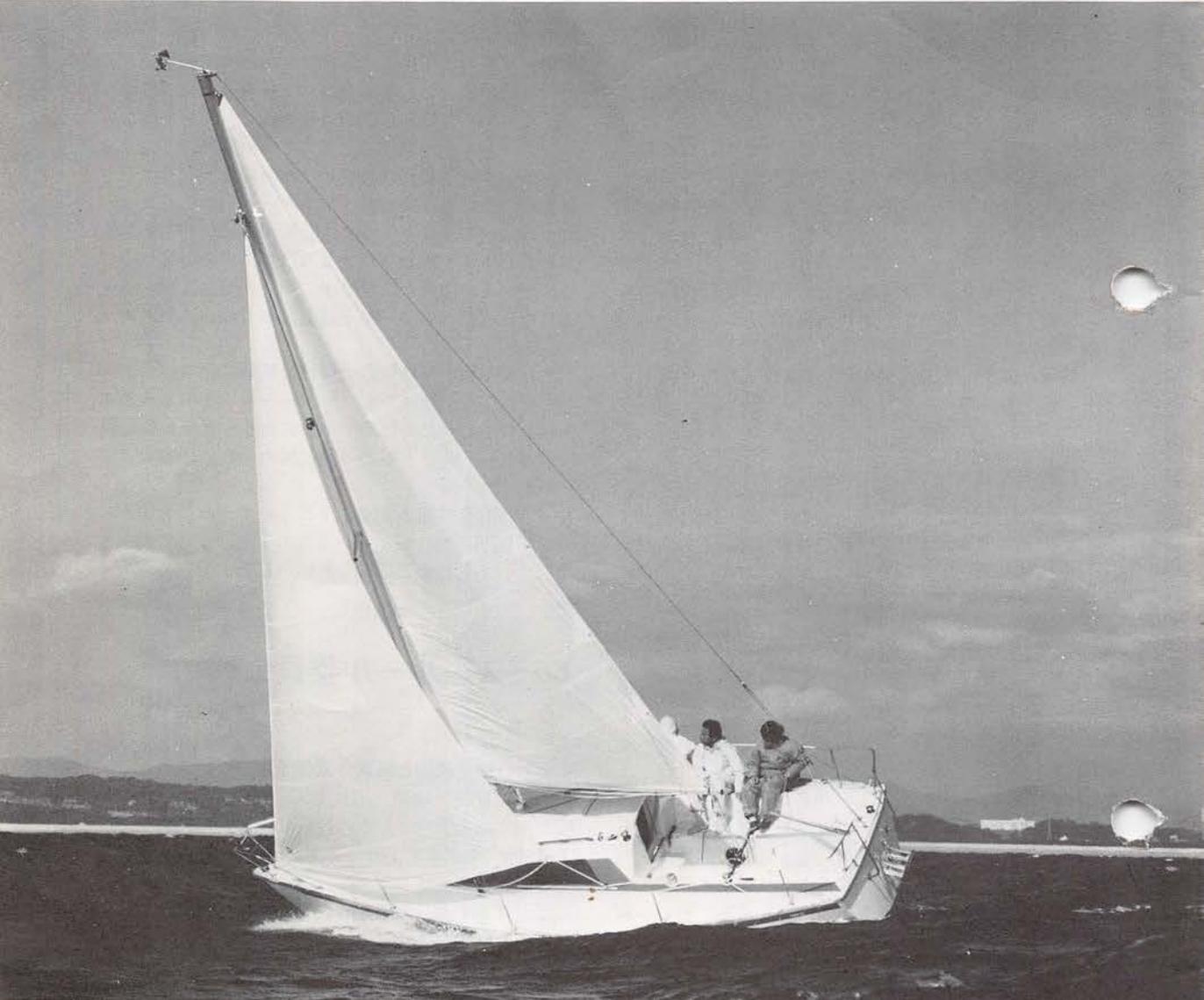
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)

電話・東京03(504)1911-3 〒105

郵便振替番号2-21787

印刷 廣濟堂印刷株式会社

# オフショアの風を味方に、 ヤマハ24新登場。



## YAMAHA-24 1/4 tonner

- 全長…7.40(m)
- 吃水…1.55(m)
- 水線長…6.18(m)
- バラスト…415(kg)
- 全幅…3.05(m)
- 全セール面積…22.56(m<sup>2</sup>)
- 排水量…1,400(m)
- 補機…ヤマハ8A(8hp)

# YAMAHA

資料ご希望の方は—ヤマハ発動機株式会社PR課N係  
〒438 静岡県磐田市新貝2500. TEL.05383(2)1111

その伸びやかな走りが注目のまことだ。第2のクォータートナー、ヤマハ24。戦闘的なレーサーとしての性格とデイクルーザーの性格がみごとに調和したヤマハ24。好評のヤマハ25マークIIにつづく、クォータートナーシリーズの最新作です。まず、主要諸元にご注目ください。全幅が3.05m。このクラスでは画期的な広さです。水線長は6.18mと長く、セールエリアは22.56m<sup>2</sup>と小さめ。型状自体がもつ復元力にすぐれた船型です。復元力が大きい分だけバラスト重量を軽減。船体重量も1400kgと小さい値に納まっています。微風時には群を抜くランニング性能を。強風時のクローズドホールドでは、すばらしい切り上がり性能を発揮します。デッキ面は突起物を最小限におさえたフラットな仕上げ。コックピットは広く、深め。クルーの動きを重視した機能的な設計です。キャビンはワンルームシステムを採用。ギャレーは、便利な引き出し式。レース時などにはコックピット下に収納が可能。室内スペースをフレキシブルに使い分けできます。