

# Offshore

社団法人 日本外洋帆走協会発行

昭和54年3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

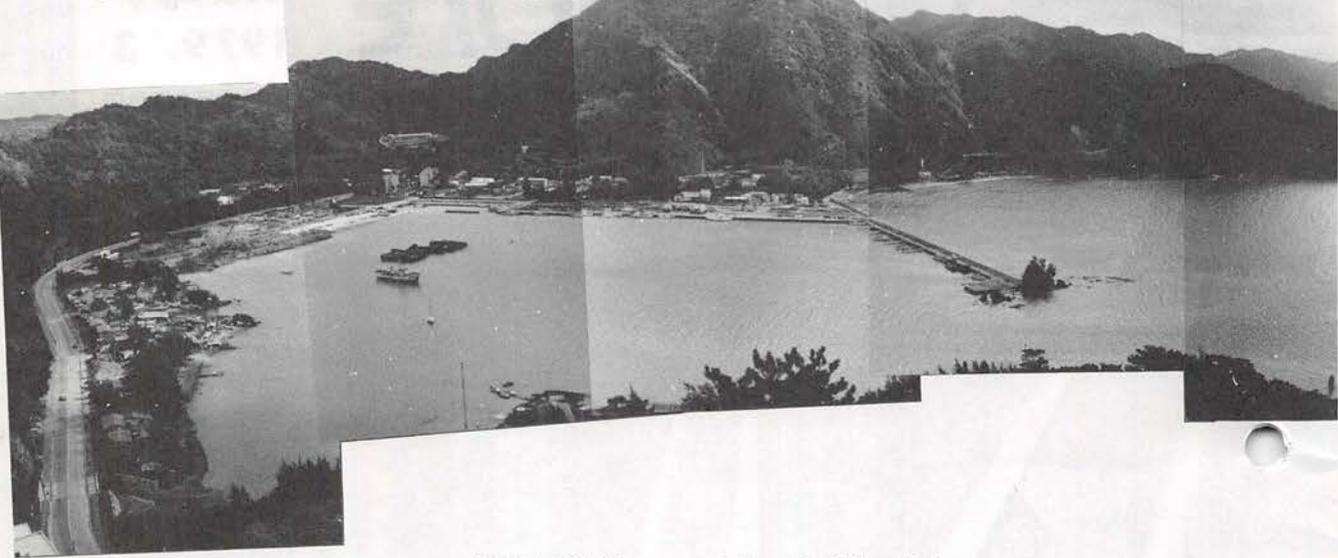
No. 47  
1979 / 3

一部定価 100円



西宮レガッタ  
撮影 岡本龍

# 小笠原レース下検分現地報告



小笠原レース実行委員 薬師寺千代美

## 二見港への入港コース状況

東京港を1730に出帆した父島丸は、浦賀水道を過ぎた頃からゆるやかなローリングとピッチングを繰り返しながら、コース163度で進む。2回目の夜が明けはじめると、幻のように水平線からかすかな島影が浮き上ってくる。

南下するにしたがって、くっきりと髯島列島の断続した断崖、櫛の歯状の稜線、低平な丘陵面などの変化に富む小島群に続いて濃い島影の父島列島が続く。弟島、兄島、父島とその他の属島が一連となつて一つの島のように見える。

二見港の入口は遠くから見分けにくい。目安としては船見山に気象観測用のレーダードーム及び旧測候所の白い建物があるが、あまり大きくないので良く注意して見なければならない。

また、弟島、兄島、父島の三島間の各水道は狭いうえ暗礁が多く、干満の差による潮流は予想外に早く、4～6ktにも達すると言われているので航走には注意が必要である。

西島を過ぎて野羊山の先端野羊崎にコースをとり、鳥帽子岩を過ぎると丸山中腹70m付近に灯台が白く見え、その下の海上に要岩がある。

要岩には縦に直線の白ペンキが塗ってあるので、灯台と要岩の白線とが縦直線に重なって見える点で変針し、口ノ瀬灯浮標と野羊崎浮標の間を航行すれば安全に二見港に入港できる。

二見港は天然の良港であり、港内の水深は深い(40m位)。又繫留用のブイが4個設置されている。(港内の配置については別図参照)

## 二見港を囲む村落の状況

大別して、大村、清瀬、奥村、境浦、扇浦に区分されていて、大村には東京都小笠原支庁をはじめ、総合事務所、警察署、郵便局、税関出張所、検疫出張所、植物防疫所、入国管理事務所、気象庁父島測候所、海上自衛隊父島分遣隊、小、中学校等の官公署は殆んど集中しており、小笠原海運父島営業所及び着船岸壁、一般貨物荷上げ岸壁、船客待合所を始め、レストラン、スーパーマーケット、薬局、土産物店等の商店も殆んどこの地区に集中している。

清瀬は、支庁長公舎をはじめ都職員住宅、都営住宅等の住宅区域であり、東京電力父島営業所がある。

奥村は、最初に入島した西欧系(のちに日本に帰化した)の人たちの居住区とされていた所であり、二見港の名称の元になる二見岩まで堤防で接続し、浚渫されて岸壁が整備されて漁港となって、漁業協同組合、農業協同組合の各事務所をはじめ高等学校及び村民会館、都営住宅、一般都民の住宅があり、小笠原マリナー、小笠原観光ホテル、一寸離れて東京電力父島発電所がある。

境浦は農業地区で、海岸は真白いサンゴの砂浜が続く、写真や絵葉書によく出てくる第二次世界大戦の時に撃破されて座礁した商船の赤茶色に錆びた残骸が、今もなお風雨に耐えて横たわっている。

扇浦は、最初の日本人の入植した所であり、また、1593年(文禄2年)この群島を最初に発見したという伝説による、信州深志(松本)の城主小笠原貞頼を祀る貞頼神社があり、大村の対岸にあって最初(幕末から明治初期に)の役所や、小学校のあった所であるが、今は美しい海岸と背後は農業地区となっている。

## 宿泊施設

父島、大村の大神宮山から見おろした二見港の全景である。向って左方を海岸沿いに通る自動車道路は湾奥の元帰化人居住地の奥村地区に達する。その向うの斜面の建物は、新設の高等学校、その下海岸の2棟は



旅館6軒に民宿14軒のようである。宿泊料は、1泊2食付で最高5,000円以上、3,000円~4,500円ぐらい(以上旅館)。民宿はほとんど3,000円程度のようにある。

また定期船「おがさわら丸」(3500トン)でも宿泊できる。

船中泊の場合の料金は、現在の父島丸では1泊2食で3,500円であるが、新造船「おがさわら丸」の場合は幾分値上げされる模様である。

#### 食料品等の入手状況及び価格

スーパーマーケット 3店(大村地区)

ほかに農業協同組合直売所が奥村の農協事務所の隣りにある。

一般に生野菜等は定期船の到着の日を目ぼしいものは殆んど売れてしまっているようである。価格は本土よりおよそ1割程度の高値で販売されており、果物類も同じようである。

その他の食糧品、菓子類、酒類等は定価で販売している。(本土のスーパーでは割引販売をしているので、父島ではその割引分だけ高値とすることになる。)

そのほかに、レストラン3店、寿司や2店、何れも大村地区。日本そばや1店は奥村地区でそばの他に丼物や一般食堂の定食もある。

参考までにレストランでの価格ですが、

コーラ	250円	ジュース	250円
コーヒー	300円	ライス	150円
ビール(小)	300円	エビグラタン	600円
ク (大)	400円	天ぷらそば	700円
ハンバーガー	600~700円		

寿司は、タネを本土から仕入れているので非常に高く、カウンターで好きなものを選べば軽く1万円は飛ぶ

都営住宅で、その手前の海岸は整備された漁港岸壁で、ボツンと漁船が舫われているのが見える。

岸壁の中央あたりの海岸に建てられているのが漁協事務所や倉庫で、そのうしろ山裾の白い煙突のある建物が東京電力父島発電所で、背後の一番高い山が旭山である。

湾奥に堤防で陸続きになっているのが、二見港の名前の元になる二見岩で、この水域が二見漁港で、広い港内に廃船となった元客船「黒潮丸」、五洋建設の作業船と、ヨット2隻が淋しそうである。目を中央に転じて、手前が小笠原海運の定期船の発着岸壁で、船客待合所及び小笠原海運事務所は木立の影になって見えない。着岸しているのは小笠原海運の「父島丸」で、その上方の海面に浮んで見えるのが要岩で、要岩の左側の奥が、半島の影になって見えないが破損した商船の横たわる境浦で、要岩の背後が弓状に湾曲した砂浜の続く扇浦である。

中央右よりの木立の右側に、わずかに見えるのが荷揚げ岸壁で、小笠原支庁港湾管理事務所があり、上方の山なみの一番低い所が父島海軍航空隊飛行場跡で、その右端の半島の山が野羊山で、二見港入口の南側である。

野羊山から水道をへだてて、手前が二見港入口の北側に当る大根山で、その山裾一帯が海上自衛隊父島分遣隊で、堤防の一部が白く切れている所が救難用飛行艇の発着場である。

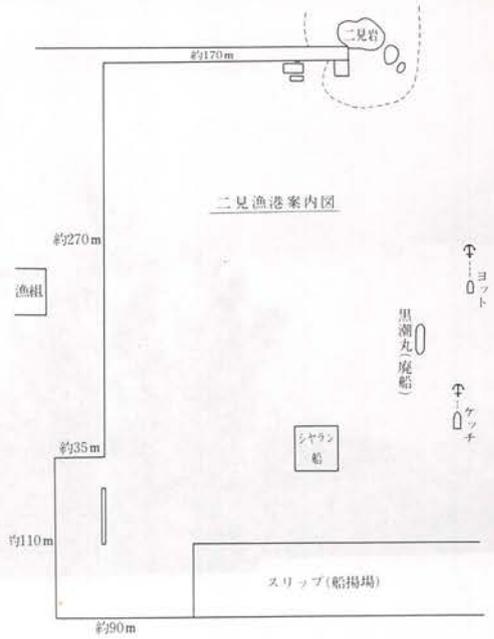
とか。一人前並で1,000円~2,000円程度のようなです。

飲料水の補給については、小笠原海運岸壁、漁業組合岸壁、また少し離れているが、小笠原マリナー、農業協同組合で補給できるし、燃料は漁業協同組合で販売してくれる。

トイレは小笠原海運父島営業所、小笠原マリナー、農業協同組合等の施設を利用できるし、入浴は小笠原マリナー、農業協同組合で利用しても良いとの事です。

#### 在泊船艇の状況

クルーザー 2隻(25呎1隻、30呎ケッチ1隻)。ディングー(Y15クラス) 3隻、パワーボートは殆んど



も、5人乗っても10万円くらいだそうです。

**艇の修理関係の施設について**

エンジンの修理については、小笠原マリナー外に、2、3の施設があるが部品関係のストックは全く無く、トラブルのつど本土より取り寄せているので、修理期間は船便に左右される。

もちろんクルーザーの艀装品関係のパーツ等も同様である。

**小笠原レースについての現地の状況**

小笠原海運父島営業所長、小笠原マリナー父島営業所長のお二人の案内で、官公署及び、民間諸団体を訪問し、今回の小笠原レースについての目的、NORCの特質、外洋レース及びレース艇についての本質等についての説明と、今回のレース開催についての賛同と後援及び協力についての、NORC会長よりの「メッセージ」を届けました。

総合事務所長、支庁長、警察署長、父島分遣隊長、等の官公署長を始め、農、漁業組合長、観光協会長、ボートクラブ(クルーザーを含む)会長等、殆んどの協力と御賛同を得ました。

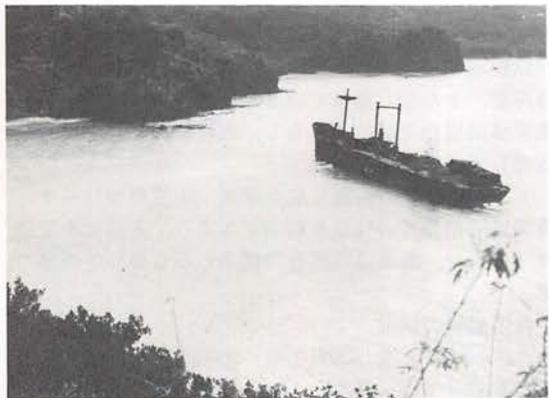
ただ漁業組合において、細部においてなお若干の調整を要する部分があり、これについて滞在中に解決できなかったが、村制審議会委員並びに小沢小笠原マリナー社長のおほねおりをいただき、間もなく解決できるものと思う。

また小笠原村はすでに発足しているものの、村長の職務は支庁長が代行しており、来る4月22日に村長及び村議会議員が選出されるので、村制審議会にはかつて善処しておきましょうとの支庁長の話でしたので、私も、村制審議会委員に直接話をしましたところ、今後の小笠原村の発展のためにも有意義な企画であり、

小型(17呎~20呎ぐらい)で合計約100隻程のようですが、港内に繋留しているのは数隻で、あとは各自の家の庭に置いてある。

漁船の数も港内に繋留しているのは20隻ほどで、カノー(フロートのついた手こぎのつり船)は、それぞれ岸辺に引揚げて置いているので、広い港内は閑散としている。

ついでに、遊漁船のチャーター料は目の玉が飛び出る程高い。10人くらい乗れる船だと1日で3人乗って



境浦の白く輝くサンゴの砂浜近くに座礁した第2次大戦の記念碑とさえ思われる商船。30数年の風雨に耐えて、船上には木麻黄やギンゴウガン(ギンネム)等が根をおろし大きく成長している。

是非このレースを成功させるためには、漁業組合との調整については村制審議会の方からも援助し、今後も小笠原レースを継続して開催するならば村を挙げての協力を惜しまないとの言葉でした。

私の短い滞在期間中に、小笠原レースについての話題は村中に拡がり、各部において大きな期待が寄せられています。

#### 観光コースについて

島は狭いが変化に富み、小笠原だけに限られた植物や熱帯性のもので多く一見の価値はある。又、海も山もあくまでも青く美しい。主要部分の道路は殆んど舗装されているが、山道は急峻なうえに悪路が多く徒歩で廻れば時間を多く要し、乗用車だと舗装された一部の地域に限られるので、奥地のジャングル(?)や高い山にはジープを利用した方がよい。

#### 気象について

気候は父島では北緯26度30分以上にあって、亜熱帯と熱帯の移行帯に当ており、北回帰線よりはいくぶん北にずれている。とは言え日中の太陽は強烈な光と熱をふりそそいでいる。真冬の本土から短時間で急行したのでひとしお暑さを感じたのかも知れない。

しかし湿度が少ないので暑さの中でもスカッとしている。雨量は少なく、平均年間降雨量は東京と全く同じで1609ミリで、梅雨も短くて、早く、5月始めか中旬頃のように、又台風もおもに夏から秋にかけて、過去20年間に年平均3~4回父島付近を通過していると言うが、稀には春に台風が接近することもあるという。

また父島で観測された風は、冬から春にかけて北風が多く、風速もこの頃が一番大きい。2月のひと月の平均風速が2.9 mで、東京の冬とだいたい同じ風速のようである。

総括的には雨量の少ない亜熱帯性の気候のようである。

#### 海象について

小笠原をつつむ海域には速度の早い安定した海流はないようであるが、小笠原は北太平洋のへりを流れる大きな還流の真中に位置している。

この還流の中にもいくつかの弱い流れがあり、そのおもなものが、北赤道海流から北方に途中で枝わかれた流れと、関東沖で黒潮から分岐して、南または西へ流れる小笠原海流がある。

この海流域は豊かな漁場のようで往復の途中で鳥島近くから南の海面で数多くの操業中の漁船や、1群10数頭からなる鯨の群に出合った。

また小笠原近海の水温は冬期(1月の平均表面水温)20℃前後で、夏は(7月の平均表面水温)27℃という統計でした。

以上、今回の小笠原レース下検分についての現地での状況を気のついたまま書留めてみました。

今後のレースについて、何がしかの御参考になれば幸いです。

## 「小笠原レース」のお知らせ

下記により「小笠原レース」を開催致しますので、奮って御参加下さい。

#### 記

- I 日 時 昭和54年5月1日(火) 1000
- II コ ー ス 小笠原(父島)~小網代(515哩)
- III 参加資格 有効なIOR MARK-III A-1979によるレーティングを所有し、かつNORC安定規則-1979の安全基準第1種及び当該レースに定める特別規定による安全検査に合格しているIORクラスI~Vの艇。
- IV 申込み方法
1. 申込先 NORC本部
  2. 書類 所定のレース申込書
  3. 出艇料 30,000円
  4. 参加料 会員 5,000円  
非会員 10,000円
  5. 締切日 第1次申込み 2月28日(水) 1700  
第2次申込み 3月14日(水) 1700

注. 上記参加料にはパーティー会費は含まれていません。

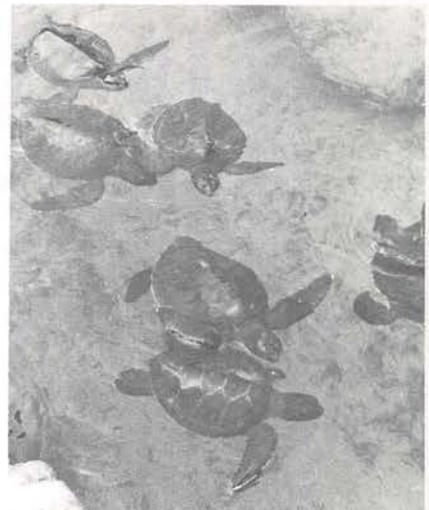
- V 連絡会議
1. 日 時 3月28日(水) 1830~2000
  2. 場 所 船舶振興ビル10階会議室
- 注. 連絡会議に出席しない艇はレース参加資格を失います。

- VI 出艇申告及び艇長会議
1. 日 時 4月30日(火) 1600~1700~1800
  2. 場 所 「おがさわら丸」(父島二見港停泊)

- VII パーティー
1. 日 時 4月30日(火) 1800~2030
  2. 場 所 「おがさわら丸」(父島二見港停泊)
  3. 会 費 未定

- VIII 問合せ先 本部事務局(山口) 03-504-1911 又は  
レース委員 長江博人 03-452-5551  
以上

小笠原名物海亀



## 小笠原レースについて

NORCレース委員長 周東英卿

小笠原レースが本部主催特別レースとして、2月3日(土)開催の理事会において承認され、5月1日(火)1000父島スタート～小網代フィニッシュのコース——515哩——で開催されることになった。

小笠原が日本に復帰したのが1968年であり、沖縄が日本に復帰したのが1972年でありながら、沖縄・東京レースの方が一足先に実施され、今日まで小笠原レースが実現されなかったのは、本土～沖縄に比較し、本土～小笠原の交通の便の悪さに因るものであり、レースの運営上並びに参加艇の廻航要員やレース要員の輸送上の問題に因るものである。

小笠原レースがレース委員会において正式に取り上げられたのは、昨年(昭和53)の1月に小笠原協会より、小笠原の日本復帰10周年記念行事の一環として、本土→小笠原間の外洋レースを企画・実施して欲しい旨の申入れを受けた時であった。このレースは、小笠原の日本復帰10周年に当たる昨年(昭和53)が丁度沖縄・東京レースの開催年であった事及び小笠原協会より提示された開催時期とコースに難点があったために実現されなかった。

その後、レース委員会では石原慎太郎氏をはじめとし、小笠原レースの開催を熱望する会員の声があるのを知り、アンケートによる小笠原レースに関する調査を実施し、その結果にもとづいて小笠原レースは、下記レース委員及びレース参加艇の有志から成る実行委員会により企画され、実施されることになった。

### 記

小笠原レース実行委員会

委員長	石原慎太郎	
副委員長	周東英卿	
事務局	長江博人	
委員	今岡又彦	大谷正彦
	加藤誠	高坂武雄
	内藤清朗	服部一良
	宮坂敬三	薬師寺千代美
	山口久次	山本仁

小笠原レースは、5月上旬のレース海域における気象・海象条件から判断して、レース期間中の気圧配置と低気圧の動き、そして黒潮の流れ如何によっては、沖縄・東京レースに比較し、優るとも劣ることのない厳しいレースでもあるし、かつ、本土に近づくまでは天測により船位とコースを決定しなければならないため、各艇のナビゲーターの真価が問われる面白いレースでもあると思う。それ故、今後小笠原レースを沖縄・東京レースに比肩する日本における本格的な外洋レースの一つとして、より一層発展させるとともに多くの艇が参加する厳しいレースであると同時に楽しいレースになるよう願うものである。

今後の小笠原レースの構想としては、

### I. コース：

1. S. 小笠原(父島)→F. 本土(小網代/鳥羽/洲本etc)
2. 上記1.の逆コース
3. S. 本土(小網代)→小笠原(父島)廻航→F. 本土(小網代/鳥羽/洲本etc)
4. S. 本土(小網代)→F. 小笠原(父島)  
S. 小笠原(父島)→F. 沖縄/洲本  
S. 沖縄/洲本→F. 本土(小網代)
5. 上記4.の逆コース

### II. 開催時期：

1. 上記I-1.～3.のコースの場合には、沖縄・東京レースと交互に隔年5月の連休に実施する。
2. 上記I-4.～5.のレースの場合には、沖縄・東京レースまたは、洲本・小網代レースと組合わせて毎年または隔年正月休みから5月の連休にかけてシリーズ・レースを企画し、実施する。

以上、コース並び開催時期については、種々考えられる故、今回のレース経験を生かし、かつ、参加各艇並びに会員各位の御意見を参考にして鋭意検討していきたい。 以上

## 「小笠原レース観戦ツアー」 のお知らせ

第1回小笠原レースも参加艇が10艇をこえるようですが、レース開催に合わせ、下記により「小笠原の旅」を企画いたしましたので、ご参加下さい。

小笠原は日本でも最も美しい自然の海を残し、気候も大変良い島です。又新造船「おがさわら丸」(3550トン)も4月より就航し、所要時間も26時間と短縮され大変便利になります。この機会にレース観戦を兼ねて小笠原の旅をお楽しみ下さい。

### 1. 日程表

- 4月28日(土) 1200  
東京港竹芝棧橋より「おがさわら丸」にて父島へ(船中泊)
- 4月29日(日) 1400 父島二見港着  
到着後ご希望の方はマイクロバスにて島内の観光ができます(別料金)(船中泊)
- 4月30日(月) 終日小笠原滞在(船中泊)  
夕刻小笠原レース前夜祭があります。(別料金)
- 5月1日(火) 1000 小笠原レーススタートを観戦  
1500 二見港より帰路へ  
途中レース艇をおいこみますのでレースの様様を見ることができます。(船中泊)
- 5月2日(水) 1700 東京港竹芝棧橋着

### 2. 参加費用

一等船室 76,800円(2人, 4人, 7人部屋があり

ます)

二等船室 39,000円 (大部屋, 毛布, 枕がつきます)

- 上記料金は4月以降値上げ分を見込み済みの予定料金です。多少の増減があることがあります。
- 往復の船代金及び現地2泊の宿泊代が含まれた料金です。食事代金は含まれていませんが、現地での朝夕食を含む場合、2泊で5,000円かかります。
- 料金は参加者の人数によって割引率が適用される場合があります。参加者多数の場合、上記料金より安くなります。
- 1等, 2等の他小人数ですが、特等及び特1等の船室もあります。

3. 長期滞在をご希望の方のために前後のスケジュールをご案内いたします。

4月24日(火) 東京(発) 1200  
 25日(水) 小笠原(着) 1400  
 26日(木) 小笠原(発) 1500  
 27日(金) 東京(着) 1700

4月28日～5月2日のスケジュールは前記日程表によります。

5月3日(木) 東京(発) 1200  
 4日(金) 小笠原(着) 1400  
 6日(日) 小笠原(発) 1500  
 7日(月) 東京(着) 1700

- ご希望の便を組み合わせることができます。(但し、大変混雑が予想されますので、早目の予約が必要です)
  - 長期滞在のための現地宿泊設備の予約もできます。
4. 申し込み〆切日 3月15日
- この期間はゴールデンウィークにかかるため、船、宿泊とも大変な混雑が予想されます。〆切日以前に席が満員になる場合もありますので、予約はなるべく早目をお願いします。
  - 又申し込み〆切日以後のキャンセルにはキャンセル料がかかる場合がありますのでご了承下さい。

お問い合わせ・お申し込みは

(株)エスピーエンタープライズ

東京都中央区八丁堀1-1-4

電話 03-553-7811 担当 内藤清朗

## 小型船舶安全委員の委嘱について

NORC法制委員会 副委員長 嶋田武夫

去る2月1日付をもって、日本外洋帆走協会(NORC)の推薦により、全国で12名の『小型船舶安全委員』が、日本小型船舶検査機構(JCI)から委嘱発令されました。

この制度は、かねてからNORCを始めとする関係諸団体から、オーナーとJCIをつなぐリンクマンとして、或はヨットの実状に合った船検制度の運用をはかる専門家としてのコンサルタントの委嘱を請願し続け、一時は嘱託検査員制度を拡大運用の方針まで出され、一部発令されましたが、ヨットの特長をよく認識された当局側で、『小型船舶安全委員』の制度を新しくスタートされたもので、従来にない制度であります。

この『小型船舶安全委員』は、NORCの安全委員ではなく、必要な知識及び経験を有すると認められる者のうちから、JCIの理事長が委嘱するもので、JCIの各支部又は支所に所属し、その業務内容は次の通りです。

- (1) 小型船舶の所有者等に対して、検査申請手続、検査の準備等に関する指導
- (2) 小型船舶に係わる事業場等に対しての船舶の安全に関する技術基準に関する指導
- (3) 小型船舶の検査及び安全思想の普及に関する広報及び指導
- (4) 支部長又は支所長(JCIの)の指示に基づく小型船舶および小型船舶に係わる物件に関する調査

以上の通りですが、(4)項以外の業務がオーナー、メーカー或はNORCの要請による業務で、各地区のNORCの安全委員会とも密接な連絡をとりながらの活動が期待されているものであります。

尚、『小型船舶安全委員』を呼んで指導等を受けた場合、交通費等必要経費は支払う必要がありますので、各地区毎の『安全委員』と御相談下さい。

本年度の2月1日委嘱の安全委員の住所、氏名は次の通りです。

所属	氏名	住所	TEL
北海道	上河 睦美	函館市時任町15-13	0138-52-6224
東北	福島 甫	仙台市旭ヶ丘3-10-13	0222-34-2828
北関東	西田 兼義	東京都文京区大塚2-8-8	03-941-2405
南関東	薬師寺千代美	横須賀市鴨居3-957	0468-43-2051
中部	大矢 隆	名古屋市中村区下中村町1-101	052-471-0432
北陸	増山 豊	金沢市四十万町北イ42	0762-98-2096
関西	野本 謙作	茨木市下穂積1-3-1109	0726-25-7128
関西	宮川 清	西宮市段上町6-24-17	0798-52-9084
中国	川野 益司	広島市二葉ノ里1-4-1	0822-62-4958
四国	吉本 繁行	高松市浜ノ町5-13	0878-21-1140
九州	林 基	福岡市中央区大手門2-5-10-506	092-771-3407
沖縄	有銘 兼一	那覇市泊3-12-6	0988-68-5793

## ミニスカートから ミニトンへ!

石原 慎太郎

一度クルーザーに乗って外洋レースをしたり遠くへクルーズイングに出かけたりすると、所謂ディンギヨットが、同じヨットとはいえクルーザーとは殆ど全くといっていいほど異なる範疇の乗りものであることがよくわかる。

しかしまた、ディンギにはディンギの良さがある。何よりも、あの船の出し入れの簡易さとその軽快な乗り心地は、水の遊びの醍醐味の一つといえるだろう。かくいう私自身、ヨットイングの端緒は、今では懐しいあのクリンカー張りのA級ディンギであって、少年の日、浜のヨット屋さんの貸しヨットと並んで置いてあった自艇を、ヨット屋さんから借りたフックのついた天ビンでかついで砂浜の上を水際まで運び、コットンのセイルを重々しく挙げて海へ乗り出していった思い出は忘れ難い。

一方、日本の海は海象の変化が激しいと同時に一寸海域を変えるだけで変化に富み、陸路旅して眺めた他のどこかの海で、気ままに自分の船を乗り廻してみたいなあと思ったことのないヨット乗りはいないだろう。

例えば、この細長い日本列島の太平洋側と日本海側では、海の風物は水の色からしてがらりと異なる。陸路の幅は僅かだが、海路、船を日本海側へ廻航するとなると大変な長征となる。私にとって太平洋の気ままな航海もさることながら、裏日本のクルーズイングや日本海域でのレースも夢の一つだ。

或いはまた、あちこち歴史的ゆかりの多い、日本最大の琵琶湖でも、広さが限りあるにしても何日間かゆっくり、レースやクルーズイングを楽しみたいものだと思っただけに思っている。

そうした欲求を満たすのに、ミニトンこそ恰好の船だと私は思う。ミニトンならトレイラーに載せるなりレンタトラックに積み上げて、適当なマリーナのある彼の地へ陸路簡単に運べるし、同時に、ディンギヨットとは違うオーシャンレースの醍醐味を味わえよう。特に昨今クォータートン等にも現われ出した、重量軽減と、追手の性能アップのためのセンターボード式の艇ならば、大きな利点がある。

実は私は今、戸田邦司氏に依頼して新しいIORル

ールでのミニトンのオリジナルデザインを引いてもらい新艇を建造中だが、発注の際一つだけ、センターボード式と条件をつけた。

春には進水出来ようが、通称ポパイのニックネームのある優秀なデザイナー戸田氏の新しいモノタイプには“キュートバード”という総合名をつけ、ミニトンとしてだけでなく、例えばY-15のように“キュートバード”クラスとしてのレースも考えている。

いずれにしろこれでやっとならば、ただのセイリングのためにクルーをかき集め、はるばる油壺まで出かけるのが億劫さに、順風の日逗子湾を見下す家の書斎から、入り江やその沖を心持良げに走る数々のディンギヨットをうらやまし気に眺めて過すことなく、息子をクルーに、或いはたった一人でも、心の趣くままにセイリングを楽しむことが出来る訳である。強風下でなければ、少し馴れたヨット乗りなら、ミニトンならばなんとか一人でも楽に乗りこなせそうだ。

優れたミニトンならば、レーサーとしても、またクルージングボートとしても、そしてまたディンギヨットに似たる乗りものとしても、千変万化の新しい楽しみを与えてくれる筈だ。

今回、有志に依頼されミニトン協会の会長なるものに就任したが、私自身現役のセイラー、現役の会員の一人として、自分が満喫するであろうミニトンの楽しみとスリルを、出来るだけ数多くの人々に味わってもらうため、仲間と一緒にいろいろ趣向をこらしてミニトンの普遍に努めたいと思っている。

そしていつか近い将来は、昨年のクォータートンのように、こちらから出かけるだけでなく、世界中から同好の志を招いてミニトン世界選手権を日本の海で行いたいものだ。

日本のヨット界の受ける日本的なさまざまな制約の中で、ミニトンは他のどのクラスよりもそうしたハンディを克服し、一番容易に大きな満足私たちに与えてくれるものと信じている。いって見ればポータブルなクルーザーということだろうが、近い将来、太平洋側でも日本海でも北海道でも九州でも、そして、日本中の湖でも、ミニトンがブームとなり、ミニトンを通じて、大きな可能性をもった優秀な数多くのセイラーが育って欲しいと心から願っている。

私自身、十人を越すクルーで操る今の持ち船ではどうしてもなまりがちな体を、もう一度ミニトンで鍛え直し、いつも会員の仲間と水の上と一緒に、競い、楽しみ、きたえ合い、新しい協会の発展と充実を計りたいと思っている。

果てしない海洋に、一番小さな船で挑む楽しさは、筆舌にはつくしがたいに違いない。ミニスカートブームは去ったが、ミニトンのブームは必ずくるだろう。

多くの方々の参加と御協力を期待して止まない。

# 「IOR 1979 改正点について」

NORC 計測委員長 嶋田武夫

外洋ヨットの軽量化とセール面積の極端な拡大に歯止めをかけ、健全な外洋ヨットを奨励するために、一昨年秋(1977年11月)のORC決議の方針に従ってITC(ORCの技術委員会)はいろいろな検討を行なったが、その結果として、MRの式そのものを含む大改正が一度予告された。

しかし、この案はあまりにもドラスチックに現存艇を含めて大きな影響が出ることから、若手設計者を中心に猛反対が出て、再びITCで再検討を加えた結果が今回の改正となったわけであるが、その経緯は、渡辺技術委員長の報告にある通りである。

本1979年度ルール改正の内容は、ORC報告として「OFFSHORE45号」に詳述されていて、既に御存知の通りであるが、本年から適用開始する「JOR」にも、この1979年度IOR MKⅢ改正の骨子は適用されるので、その主な改正のポイントを解説してみよう。

それにしても、わが国の場合、急激に先進国(ヨットの)に追いつくことを急いだためか、ORCの大方針である健全な外洋ヨットを奨励すべく考えられたMKⅢ-Aをとってレースに参加するヨットが少ないのはどうしたことだろうか。

世界的には、IORレーティングを持っているヨットの80%がMKⅢ-Aを持ち、昨年からはレベルレースにも参加できることになったのに、わが国ではまだ数隻にすぎないのである。

比較的軽く、スリムでセール面積の小さな艇は確実に有利となるので、船令の古い艇は進んでMKⅢ-Aを申請されるようにおすすめしたい。

1978年11月のORCミーティングで承認された改正点のポイントの第1は、軽いヨットにペナルティーを課すルール340のDLF(Displacement Length Factor)の導入である。この係数は、MRに直接掛けられる係数で、レーティング長さ[L]に比べてレーティング排水量[DSPL]の小さな艇は、標準的なバランスの艇に対してMRが最大10%を限度に大きくなるように修正される。

これを数式で表わすと次の通りである。

$$DLF = 1.0 + 5.7 (BDR^{0.125} - 1.0)^{1.75}$$

$$BDR = \frac{(2.165L^{0.525} - 5.85)^3}{L \times M \times MDIA}$$

但しBDRは1.0以上、DLFは1.1以下の数字であることが条件となる。

BDRは、Base Displacement Ratioと呼ばれ、その

分子は[L]、分母は[DSPL]を表す。即ち長さに対する排水量の比率で、標準に近い排水量の艇はそれほど大きな影響は受けないが、極端に軽い艇は猛烈にペナルティーがかかるようにすべき乗数が工夫されている。

尚、Hull Dateが1972年以前のMKⅢ-Aを適用するヨットはDLFが2%ボーナスとして0.98を適用される。

第2のポイントは、巨大なセールプランに対する制限として、ルール892及び893の通りSHR(Sail/Hull Ratio)とSCF(Sail Correction Factor)の導入である。レーティング上のセール面積[S]が、レーティング上の長さ[L]と中央部断面積を表わす数字である[B×MDIA]と比較され、[S]が比較的大きなものはペナルティーが課せられる。

これを数式で表わすと次の通りである。

$$SCF = 1.0 + 0.04 (SHR - 16.1)$$

$$SHR = S \left( \frac{8.66}{L} + \frac{1}{\sqrt{B \times MDIA}} \right) - \frac{L}{100}$$

但しSCFは1.0より小さくすることはできない。

このSHRが、標準である16.1よりも大きなヨットは、その差が大きいほど大きなペナルティーを課せられることは、数式をみれば御理解いただける筈である。

この他にも、設計上、計測技術上のループホールを封じる改正が数多く採用されているが、その主なものは、FDIを増すための極端なBumpをつけることの禁止(ルール337。MDIとCMDIと比較し、FDICとして修正される。特にピーターソントタイプのヨットがひっかかると思われる。)、BWLの故意の拡大の禁止(ルール320。SBWF及びSBWAの記録)、センターポーターやダガーポーターのうち、新しい設計でCBFで得をする浅いヨットを正常にもどす(ルール513)、MKⅢ-Aを1975年まで拡大等々あるが、昨年登場したSV(Screening Value)が改正されて、小型のQtonやMini tonでは0.8Bと云うBCORが効いて、ふり落とされるものも出て来よう。

益々円熟味を増してまたIOR MKⅢとMKⅢ-Aに加えて、今年は「JOR」もスタートする。

それぞれのレーティングを、目的に応じて使い分け、興味とスリルにあふれたレース活動が益々行なわれることを、計測委員会としては願って止まない。

(昭和54年2月5日 記)

# 鹿児島県の海とヨットとその仲間たち

鹿児島県外洋帆走協会 川畑隼夫

鹿児島は、日本本土の最南端に位置し、東洋のナポリとも称される桜島を中心に、薩摩、大隅の両半島に囲まれた静かな海の錦江湾と、大隅半島の南端佐多岬から南の海上には、種子、屋久、とから列島、奄美群島へと、沖縄までの350マイルにも及び、黒潮が流れ、リーフを持つ荒い外洋との2つの海面を持ち、バラエティーに富んだヨットライフを愉しむことができます。

錦江湾は両側を大隅、薩摩の両半島の山並に囲まれ、南端の佐多岬から湾奥の加治木町まで40マイルの南北に延びる入江になっており、最広部でも10マイルしかなく、適度な風が吹き、波が静かな海面です。鹿児島市の対岸には、男性的な活火山で、一日中噴煙を上げている桜島が2マイルの近くまで突き出ており、長時間眺めても飽きない景観を呈しています。

「見えた見えたよ松原ごしに、丸に十の字のおはらはあ帆が見えた、と鹿児島小原節にもあるように、私共の少年時代は、桜島を背景に帆掛船がゆっくり走っているのが眺められ、その風景が今日まで脳裏に焼付いています。多忙な仕事や陸上の喧噪を逃れ、海にロマンスを求める時、錦江湾に浮べたヨットには、少年時代の夢を癒してくれるものが残っているようです。

現在イタリアに永住しており、休日に親子でヨットに乗っている私の中学時代の親友がおります。彼に地中海の透明度を賞めましたところ、「私達が昭和19年



学徒動員で鹿児島港を船出した時、絶望感で錦江湾を眺めていたところ、眼下にクラゲの大群があり、それが落下傘部隊の降下のように踊りながら、深い海の底まで続いており、夢見るような美しさだった事を覚えている。あの美しさに比べたら、地中海など足下にも及ばないよ」と反論しました。その美しかった海も、今では、養殖漁業や

生活汚水の影響で、赤潮が出たり、大腸菌が検出されたりでだんだん汚され、デッキの上からキールも見えなくなりました。それでもまだ、大都会周辺の海に比べたら綺麗なものです。

鹿児島人の自慢は西郷隆盛と桜島です。一昔前までは鹿児島市内でさえも、海水浴の出来る多くの砂浜とその海岸に接する道路があり、どこからでもその自慢の桜島が眺められたものですが、心ない為政者のために殆んど海岸は埋立てられ、そこにビルを林立してしまいました。そのため桜島の全景が眺められる場所が少なくなってきました。観光立県を叫ぶ鹿児島の中心でさえこの有様ですから、海のレジャーに対しては全く自治体は無関心であり、クルーザーを管理出来るマリーナは一つもなく、鹿児島周辺にある30艇のクルーザーは商業港や漁港の片すみに分散繫留しています。鹿児島県本土だけでも60余の港湾がありますが、その殆んどが漁港であり、干満の差が3mにも及ぶので、干潮時接岸出来る港は、数える程しかありません。本



錦江湾レース



さんさんと日をあびて

船航路も少なく、思う存分走り回れるこの恵まれた海面にクルーザーが少ないのは、泊地の少ないことにも原因があるようです。鹿児島外洋帆走協会の大きな目標の中に、皆が一緒になれる泊地探しがあります。お役所に陳情をくり返しなが、どうか現在よりもましな場所がみつかりそうです。鹿児島県には県営平川ヨットハーバーと言う立派な港があると一般には考えられています。県に陳情に行ってもそう言われます。平川はディンギーのための施設は整っていますが、港は漁港で、漁船の間に数隻のクルーザーが小さくなって舫えだけの余地しかありません。その他に高度成長時代に鹿児島県が立案した指宿地方のヨット基地建造計画があります。1000隻以上のヨットが繫留出来る、南日本の拠点として恥ずかしくないハーバーが出来るのだそうですが、低成長の今となっては、何年先に着工されることやら分かりません。

ヨットの泊地が分散されていることもあって、各港毎に数人の仲間が集り、レースの真似事をしたり、飲んだり、だんだん仲間が増え、そして鹿児島外洋帆走協会へと発展して来ました。会員数は50名前後。ディンギー出身の者、クルーザーから出発した人と雑多です。主なメンバーは、市川喜也(全日本ヤマハ15元チャンピオン)、馬場一広(フィン級全日本チャンピオン)、春野明(元潮路T O Oクルー)、稲田俊彦(九大ヨット部OB)、日高繁樹等の他、鹿大、鹿経大、鹿高、鹿商高のヨット部OBのベテランがおります。

大部分はブルーウォーター派で、風の向くまま、気の向くままセーリングを愉しみ、酒を愉しむ事を喜びとし、嫁さんも貰わずにヨットに寝起きし、ハムで長時間飽きもせずに馬鹿話をし、人生は愉快なりと考えている輩もおります。毎月15日が例会で、諸行事の打合せやレースの表彰式を行ないます。

レースは1月15日のオープニング・レースに始まり、



年末まで10回位行ないます。レース海面は、桜島の南西にある沖小島及び神瀬燈台を結んだ約10マイルの三角コースを、風の具合に合わせて、一周或いは二周としたものが主です。狭い水道、交叉するフェリー航路、2~3ノットにも及ぶ強い潮流、地形のための風のぶれと多くの要素が加わり、結構面白いレースが出来ます。夏場になると、強い日射しの中で無風の事が多く、我慢比べの耐久レースとなります。年2回は山川~平川間30マイルのレースを行ないます。

艇種は雑多で19~33フィートまで、いろいろなメーカーのものや自作艇もあります。スタートを切るや否や、早速ビールの栓を抜き、良いスタートに乾杯し、スピニングが揚ったと言っては乾杯する不心得(?)なグループが、ある日突然酒を断ち、優勝する番狂わせもあります。昨年5月21日会員の迫正人君が、自作の28F



迫氏の世界一周へ出発時に



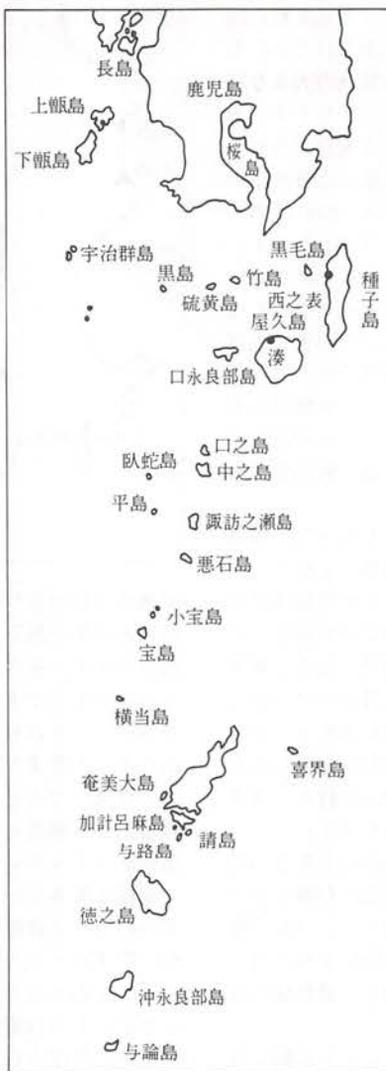
船上結婚式

〈垂乳根〉で世界一周のために、バンクーバーに向け出航しましたが、この他に同じ目的で自作艇を建造中の一組の夫婦がおります。

鹿児島本港は港湾設備が最も良く整備され、C I Qも常備しているため、南方から日本を訪れる外国のヨットは先ずここに入港する事が多いようです。外国船入港のニュースが伝わると、いろいろな手土産を持参して心から歓迎していますので、日本への第一印象に好感を与えているものと思われま。この港は本船の出入が激しいので、北側の一部のバースしかヨットの泊地としては使えず、長期の繋留は無理のようです。短期間の泊地としては最良の港で、独身会員達の溜り場も近くにありますので、管理も行きとどくと考えます。

前頁の地図のように常時入港、接岸可能な港がありますが、漁船の溜りが同居し、魚市場が隣接していますので、早朝には新鮮な魚が驚くような安価で求められます。なかでも山川港は台風の避難港ともなり、船具屋もありますので、修理、補給の基地に好適です。我々が外洋へ出る場合も、ここを基点としてよく利用します。難点は鯉節の製造工場が近くにあり、その悪臭が強いことです。もっとも薩摩焼酎でほろ酔い気分になる頃には臭いも気にならなくなります……。

山川港から外洋に出る場合、注意すべき場所が二ヶ所あります。薩摩半島の南端長崎鼻と大隅半島の南端近くの立目崎のほぼ中間に神瀬があります。燈台がありますが、悪天候時には全く見えない事があります。この付近は好漁場なので、漁船が常時操業しているようです。大隅半島の南端佐多岬を中心に3マイルの海域は、錦江湾への出入の潮と、黒潮がぶつかり合い、それに南風が加わり、うねりが増幅されて、3ノットの流れとなり、海底から悪魔が顔を出すのではないかと思われるような、いやな三角波が立ち、舵のコントロールが難しくなります。外洋から錦江湾にアプローチする時、最初に目に入るのが佐多岬の燈台と、海面から約1000mの高さに富士山の如くそびえる開聞岳とがあります。そのため心理的に佐多岬は近づきたくありませんが、ここだけはあまり近づかない方が無難なようです。



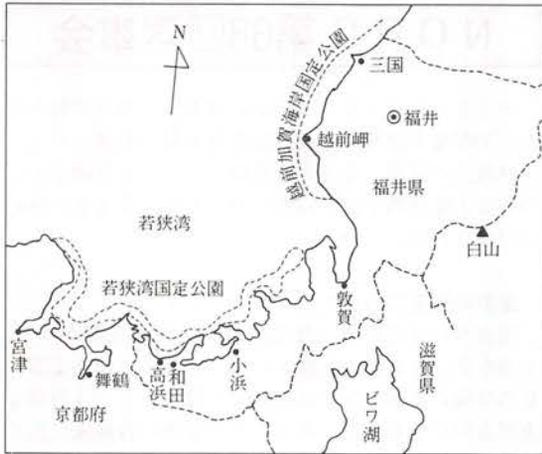
山川から南に下ると30マイルに黒島、35マイルに硫黄島、40マイルに種子島、50マイルに屋久島とたくさんの島が点在しています。鹿児島島の離島だけで、90以上の港がありますが、良港は少なく、立派そうに見えても、風向きによっては全く役に立たないところもあります。その上から列島以南の島ではリーフが張り出しているので十分な注意が必要です。大隅群島の中で安心して入れる港は一漆、西之表港位しかありません。

6月上旬、ヤマハ九州支店の主催で山川-屋久島レースが行なわれます。50マイルのレースですが、バラエティーに富んだ風があり、その上屋久島は2000m近い山の塊りみたいな半径15マイルの大きな島ですが、1ヶ月35日雨が降ると言われるだけあって、雲が海面まで垂れ下り、どこがゴールか見分けにくく、ナビゲーションの愉しみもあります。大分、長崎からも参加艇があり、今年で5回目を迎えます。このレース海域は魚群が多く、レースの帰りのトロリングで丸々と太った鯉やシイラが上ります。屋久島の永田、硫黄島には場違いに立派な洋式のホテルもありますので、多数の参加を望みます。

我が鹿児島外洋帆走協会は、誰よりも海を愛し、ヨットを愛し、往々にして会費を払うことを忘れ、会計係は年会費の金額を失念し集金を忘れるような人々の集りですが、ヨット及びヨットマンの来訪には心から歓迎いたします。

鹿児島近海を通られる折には是非、声をおかけ下さい。又何かお困りの折には小生のところ (TEL0992-52-6530, 53-1288, 55-5884) 或いは中村良二副会長 (事務局43-2622) のところに電話下さるか、無線の場合には145.700MHz F Mでセブン・オーシャンをコールされると <sup>伊藤</sup>山守 (JR6QDD) 或いは黒川徹 (JE6AAW) が殆んど常時ワッチしており、大隅群島の黒島には山道郷広氏 (JE6BTP) がコンタクト出来ると思います。奄美地方では馬場一広 (09975-3-7921), 釜付真一 (09975-3-7922) がおります。

鹿児島はよかとこいごわんで、皆様おじゃったもんせ。まっちょいもんで。



## 北陸のクルーザー

石川県ヨット連盟理事  
横山五郎

北陸(富山, 石川, 福井)の水域だよりを書くため、各県のクルーザーの状況をしらべてみました。私は石川県に在住していても、両隣県の様子はほとんど知らず多少の知人をたより、調査してみたものの十分に調べる事が出来ませんでした。海上保安庁発行の「本州北西岸水路誌」をたよりに各県の水域について調べてみたい。

### 〈福井県の水域〉

福井県の海岸線は、若狭湾国定公園の大部分と、越前加賀海岸国定公園のほとんどから成っている。

若狭湾は湾口39M、湾入24Mもある大湾で、海岸は紆余曲折し、多くの小湾をなしている。奇岩怪石にとみ、絶好のクルージングポイントである。湾の西部(京都府)には宮津港、天の橋立、舞鶴港をひかえ、中部(ここより福井県)には、小浜港、東部には敦賀港があり、泊地にごとかなない。

海流は対島暖流による北東流があるが、1ノットを越えることは少ないようである。潮汐は表日本に比し裏日本は少なく、高潮時でも40センチ、低潮時でも20センチをこえることはない。

敦賀湾以東からは越前加賀国定公園になるが、福井県の県花ともなっている水仙の自生と景勝で名高い越前岬、断崖の景観で有名な東尋坊海岸、三国港がある。

### 〈福井県のクルーザー〉

福井県下にはヨットハーバーと名のつくものは現在なく、三国港、敦賀港、小浜湾内の和田漁港に肩身せまく点在しているのが現状、と言った方がてっとり早く理解して頂けるだろう。

ただ望みは、高浜町に建設中のヨットハーバー(取

容能力、クルーザー20艇、ディングー400艇と言う)であり、その完成が待たれている。

若狭和田にあるマリナーには、クルーザーが5、6艇あるが、オーナーはほとんど関西方面の人と言うことで、活動状況は調べることが出来なかった。

敦賀港には25フィート1艇、30フィート2艇が港の隅にばらばらに舫われている。天然の良港に恵まれながらも発展出来ないのは、市当局や漁業会の無理解からであり、高浜ヨットハーバーの完成を待って引越したい、と言っている。

三国港は県庁所在地の福井市に近いだけに、クルーザーも数多く、活動も活発である。現在自作中のフェロセメント45フィート艇を含めて10艇あまりがあり、九頭龍川の川筋にある三国港の奥に舫われている。昨年より、月1回のポイントレースを行なっている。

### 〈石川県の水域〉

三国・東尋坊を越え、さらに北東に海岸線は延びるが、この越前加賀海岸国定公園指定地域の終りあたりには、歌舞伎「勧進帳」で名高い安宅の関跡がある。当時の関跡は浸蝕によって、今は海底にあると言う。国定公園指定地域を過ぎて海岸線は砂浜と変り、延々80kmも続く、そのなかほどに砂丘を掘割って造られた金沢港がある。砂浜がつきたあたりから能登半島が始まる。能登半島は海岸線のほとんどが国定公園に指定され、随所に雄大な海岸美が望まれる。能登半島の西岸から先端の禄剛崎に至るまでを外浦海岸と呼び、日本海の荒波にもまれた男性的豪壮な海岸美を誇っている。外浦海岸でクルーザーの入港出来る港は、福浦港、西海港、輪島港である。福浦港はいまは小さな漁港であるが、北前船時代には加賀藩の要港として栄え、港のまわりに遊女屋が立ち並んだと言う。その名残りとして、日本最古の木造の燈台が港の入口に立っている。輪島港の北、約12M沖合には七ツ島岩島群があり、さらに16Mあまり北方には海女で有名な舳倉島がある。

禄剛岬を回り込むと能登半島東岸である。富山湾に面しているためか内浦と呼ばれている。内浦海岸は外浦とは対照的で、優雅な女性的とも言える美しい景色である。

飯田港、小木港、宇出津港と良港が並び、さらに七尾湾がある。七尾湾は湾口に能登島があり、二分されており、北湾は穴水湾とも呼ばれ、石川県下ただ一つのヨットハーバーがある。南湾の奥には七尾港があり、その隣の西湾には和倉温泉がある。

### 〈石川県のクルーザー〉

金沢港内の漁船用船溜りの隅に6艇あまりのクルーザーが繋留されているが、その数も年々増加してくるので収容しきれなくなっている。

穴水湾内の椿崎にある穴水ヨットハーバーには約30艇のクルーザーが舫われている。また対岸の金沢工大ハーバーには、ハワイ、沖縄レースで活躍した旧カワムラの巨体が舫われている。



石川県のヨット団体として、石川県ヨット連盟があるが、この組織のなかに、ディンギー部門とクルーザー部門があり、オフショアレース、ポイントレースが行われている。オフショアレースを御紹介すると次のようなものがある。

- ◎へくら島レース 輪島港よりへくら島回航、約56M
- ◎七尾湾レース 穴水湾より能登島外回り、七尾湾へ、約20M
- ◎佐渡レース 穴水湾内よりスタート、佐渡小木港回航、約155M
- ◎富山湾レース 穴水湾より富山県国分港回航、約62M

これらオフショアレースには、富山県、福井県、また新潟県などの艇の参加もあり、北陸水域のヨットマンの腕を競いあう場となっている。

#### 〈富山県の水域〉

七尾湾口より南下してゆくと、富山湾がある。湾の奥には、氷見、伏木、新湊、富山新港、魚津と良港が続いている。魚津は蟹気楼とほたるいか漁で有名である。富山湾から陸岸を望むと、北アルプス立山連峯が雄大な景観をみせている。

#### 〈富山県のクルーザー〉

富山新港奥の河ぞいに約10艇クルーザーが舫われている。ここでも有志が集り、昨年秋頃よりポイントレースが行なわれはじめた。

以上が北陸三県の概況ですが、いずれも悩みは安心して艇を舫っておける場所がない事でした。せめて一県に一つ公営のハーバーがあれば、もっとヨット人口も増えるでしょうに、そしてレースなど楽しめるだろうに、と言うのが各地のヨットマンの願いです。

## NORC 第68回理事会

さる2月3日NORC第68回理事会が東京で開かれた。53年度の決算報告及び54年度予算の審議のあと、定款改正の経過、非会員艇登録、JORの問題などについて土曜日の午後3時から夜の8時に至るまで熱心に討議された。

#### 定款の改正について

現在NORC会員の数は3,000名、関東支部だけで1,600名、全会員の半数を超え、総会時に関東支部の意志は他の支部の反対に抱わず貫けるという特殊な支部会員の分布状況にある。今や全国の各地域に広く普及した外洋ヨットマンの会員全体の意志を公平、かつ、妥当に反映させるため、各支部を単位としてそれぞれのフリートを中心にして、会員30名の中から1名の代議員を選び、代議員会を新たに設けるため定款の改正を行なうものである。

定款の改正には、全会員の3分の2、2,000名以上の定足数が必要であるが、なおかつ、運輸大臣の承認を必要とされている。

このため、改正案は理事会で十分検討が加えられ、漸く最終案を1月末運輸省に提出した。

改正を行なう主要点は、代議員制度を採用することにあるが、運輸省主管に属する公益法人の中で会員数60万人といわれるJAFを除いてその先例がない。会員数が5,000名、1万名を超える社団法人が運輸省内に10団体以上も現存しているなかで、3,000名を擁するNORCが代議員制度を導入するという「定款改正」の理由付けが難しく、運輸省では今後の前例ともなるということで、その指導は極めて慎重であるが、定款改正草案の過程で、折衝を重ねるにつれて、NORCに対する理解を深め、全面的なご協力を得ている。

代議員は、当NORCの事業活動にたいする運営の重要事項を審議するほか、役員及び選挙管理委員会委員を選任する役目を持っている。これらの方々の任期はそれぞれ2年であるが、例えば54年に代議員に選ばれた方々からなる代議員会は昭和55年の役員を選任を行なうよう、双方の任期は重複するように定めてある。

草案作成の初期に「役員は代議員を兼ねることができない」という案があったが、この項は削除した。代議員を選ぶという段階で、仮りに、A氏は来年度の役員候補だから代議員に選んではいけないと言う事は事実不合理だからである。

代議員数は全国各支部で約100名であるが、委任状を認めないとすると代議員会には各支部から50名以上の人が出席しないと会が成立しない事となるので、委任状の行使が認められるよう定めてある。

以上の点は理事会で討議された重要なポイントであるが、運輸省に提出した最終案では、以上の様な会員の

意向はかなり盛り込まれている。

なお、代議員制度と選挙規則は表裏一体のものであるが、選挙は「選管委」によって管理され、各支部毎に5名の委員を定めている。選挙規則は選挙を実施するに当たっての事務処理の方法を詳細に規定しているが、その第18条に、代議員立候補者の数が「定員を超えないときは、当選したものとみなす。」と定められている。

#### 非会員艇の登録業務について

この登録業務は、NORC支部がない地区に広く普及している外洋ヨットで、NORCに所属していない艇を対象に艇登録をNORCが受付け、船艇番号を与えるもので、既に理事会の了承事項であるが、更に一歩進め、この業務に協力して頂く各支部または、外部団体及び造船所、セールメーカーなども含めて具体的な業務の進め方や登録料金の扱い方などについて、また、登録された非会員艇のオーナーをNORCではどの様な扱いをするか、その呼び名などについて検討願いたいと大儀見専務理事から説明があった。

横山：非会員艇のオーナーを当会協力のメンバーとして名簿を整備しておく必要がある。

飯島：この登録は会員以外のヨットにも登録番号を与えて、会員艇と否にかかわらず外洋ヨットの全国的な状況を把握し、関係機関や外洋ヨットに関連して現に起っている対外的な諸問題に対処するのが目的だ。

この登録は3年間の期限を限って有効であるが、OFFSHOREの購読料も含めて如何に料金を決めるかという事である。然し本来の会員の入会金、登録料あるいはJORなどの問題を長期財政的な見地からみると、NORCの将来の存続にも繋がることであり、十分慎重に討議すべきと思う。

貴伝名：この登録を行なうと、NORCの特別会員にはならないが、正会員になるという様な特殊なケースも起こり得るが、とにかく実施してみないと財政上又は会員の増減はどう変るか判らない。

平松：この話はセール・ナンバーのないヨットが何か事故を起こして取締りの対象となったとき、または地域的な親善レースのときなど白地のままでは困るので、地域県別にセールナンバーが欲しいと言う話が日本ヨット協会の県連で持ち上った事に端を発している。先ず登録業務を第一にすすめ、次にJORは徐々に展開させて行くべきと思う。

古屋会長：登録するのは艇であって、オーナーではなく、そのオーナーが当会の会員でない所に問題があるとしても、将来はその内に当会々員になって貰う様なムードを創ると同時に、加入して良かったというメリットの裏付けをNORC自身で築き上げるべきである。

#### JORについて

嶋田：JORに就いては昨年暮東京で開かれた全国合同委員会の席上で検討し案をまとめ、理事及び関係の

委員に草案のままて発送して予め意見をきき、本日の理事会に諮り修正してから会員に周知したいと思っている。JORは基本方針としてひとりNORC会員のみならず、広く同好のヨットマンに開放する方針で行きたいと考えている。

JORについての講習会のスケジュール（具体的には2月17日、18日）が決り、JORの計測員候補者は近く沼津で講習会を受けることにしている。全国から約60名の参加が見込まれている。

本年度からまず1年間の有効期間を限って実施に踏みきり、実施の過程で問題点が出れば十分検討を加え、来年度からに備えたい。

- ：もし仮りにJORをNORC会員に限ることなく、一般に開放し、また、非会員のヨットに登録番号を与える事をいま同時に行なうと会員は戸惑う。その前に会員に十分周知させておく必要がある。

- ：NORCが協会として発足以来15年の間に築き上げた実績を基としてJORを作り、一般に開放するのは、今までの会員に対して説明が付かないと思う。

- ：非会員艇の登録すらしない艇が、JORをとって各支部のレースに出る、しかも支部事情がそれぞれ違うので、JORの開放、使用はどの範囲に止めるべきか、この様に考えるといろいろな要素が絡んでいるものである。

非会員艇の登録とJOR実施の料金を含めた具体的なことは、改めて在京理事会で検討することとした。

#### 本年度のレースについて

1979年度NORC外洋レースの主要改正事項及び小笠原レースに関して周東レース委員長より次の説明があった。

■本部主催特別レースとして、アドミラルズカップ日本代表選考レース及び小笠原レースを設けた。

従来本部レースであった三宅島レース及びレベルレース・スプリング・シリーズを関東支部レースとした。

適用レーティングについては、①本部主催特別レース及び鳥羽パール・レースと、江ノ島・清水レースを除く本部レースは、IOR MARK-ⅢAとし、②関東支部レース並びに鳥羽パール・レース及び江ノ島・清水レースはJORとする。③関東以外の支部レースは原則として支部の任意とする。但し、極力JORの普及に協力してほしい。

■無線機の搭載について

船検との関係でレース海域を近海区域とする小笠原レースは「2MHz帯無線機」、並びに洲本・小網代及び八丈島の各レースは「2MHz帯無線機」または「SOS発信可能無線機」を必要備品とした。

■小笠原レースについては省略。

## 第12回 別府レース案内

主催 日本外洋帆走協会 西内海支部  
 後援 山口県橘町、別府市、第六管区海上保安部、  
 第七管区海上保安部  
 日程 昭和53年5月4日(金)～5日(土)  
 5月4日(金)1000～1200 安全点検、出艇申告受付、  
 別府市ヨットハーバー  
 1200～1300 艇長会議 ホテル2条  
 喫茶室  
 1700 スタート予定 艇長会議にて  
 指示  
 5月5日(土)1200 タイムリミット  
 1600 レセプション  
 コース 別府湾No.3 又はNo.4 浮標スタート、山口県  
 大島郡安下庄湾フィニッシュ  
 レーティング NAYRU方式で行なう。  
 参加資格 日本外洋帆走協会の会員艇であること。  
 西内海支部安全規則で行なう安全点検に合

格する艇  
 海技免許を有する者が1人乗艇すること。  
 支部発行の53年度計測証明書を有する艇  
 出艇料 1艇につき、特別会員艇 2,000円、正会員  
 艇 5,000円  
 参加料 クルー(艇長も含む)会員 1,000円、非会  
 員 2,000円  
 レセプション 会費、1名 3,000円(レース参加の女性は  
 無料)  
 適用規則 日本外洋帆走規則及び本レース帆走指示書  
 による。  
 クラス Aクラス R 0.710以上  
 Bクラス R 0.709～0.680  
 Cクラス R 0.679以下を原則とする。  
 賞 総合 1位 10,000相当の賞品  
 各クラス 1位 7,000 〆  
 各クラス 2位 4,000 〆  
 各クラス 3位 2,000 〆  
 ファーストホーム賞、ブビー賞、コック賞、  
 最遠地賞、ミス別府レース賞

## 東京ボートショー開幕近づく

社団法人日本舟艇工業会では恒例の東京ボートショーの開催の準備を進めています。

今年は第18回を数え、名称も「太陽と海の祭典・第18回東京国際ボートショー」と銘うっており、会期は3月23日(金)から27日(火)までの5日間で毎日午前10時から午後5時までとなっている(第1日の23日のみ午前11時開場)。場所は晴海の東京国際貿易センターの東館・西館が使用される。

世界ではボートショーが各地で開催されており、中でもヨーロッパではロンドン、パリ、オスロー、ハンブルグ、米国ではシカゴ、ニューヨーク、ロスアンゼルス等が有名であり、これらは60年70年という長い歴史をもったものである。

東京ボートショーは、昭和37年東京代々木の体育館を会場にして開催されたのが始まりで、この第1回東京ボートショーの記録によると、出展されたモーターボート、ヨットは合計40隻程度で入場人員も1万人そこそこであったようで、最近の出展隻数は100隻を超え、舟艇用エンジンも200台を超える盛況は隔世の感がある。このボートショーの消長は、即日本におけるボート普及発展の推移を反映しているといえよう。わが国でモーターボートやヨットがレクリエーションとして普及して来た歴史は極めて浅く、僅かレーシングやその他少数のボート愛好家によって行われていた。普及段階に入ったのは昭和45～6年頃からで、それ以降急速な発展を

み、年々ボート生産も伸び、昭和48年が最成長期で、年間モーターボート・ヨットの生産量も25,000隻に達した。

これは、わが国の経済が高度成長期に入り、舟艇産業も順風に乗って生産を伸ばしてきた。ところが昭和48年暮のオイルショック以降の経済不況の影響を受け、生産も半減することとなった。このような不況ムードと個人消費の減退から、特に大型レクリエーションであるモーターボート・ヨットによる海洋レクリエーションは普及発展にとんざを来す結果となった。

このような状況の中で、ボートショーも昭和48年を契機として、規模を縮小せざるを得ないこととなったが、しかしながらボート普及の正しい発展と普及を願う業界では、年々意欲的にボートショーの継続と発展に努力を結集してきた結果、わが国の唯一のボートショーとして定着し、ここ数年規模も充実し拡大されてきた。

ちなみに今年のテーマは「海、大好き」としており、一人でも多くの人達がそれぞれの立場で海とのふれ合いを深め、ボートやヨットの愛好家はもとより、国民各層の人々が海洋レクリエーションの楽しさに理解と共感を得てほしい、という願いがこめられているものと思われる。

一見に値するボートショーとなろう。



## NORC協会ニュース

### 安全委員会

NORC安全委員長 武市俊

安全委員会ではルールをわかりやすくする為、各規定をまとめて分類いたしました。各レースごとに使用される規定をたしかめてください。

各規定とはつぎの3つです。

#### 1. ORC特別規定 (和文と英文)

純粹に、ORC特別規定のみとしました。

#### 2. NORC特別規定

今までORC特別規定の中に(※注)などのかたちで記載されていたものを一つの規定としてまとめました。

#### 3. NORC設備規定

船検の実施にともないORC特別規定とNORC特別規定のほかに、このNORC設備規定の備品が必要となります。(今年からではありません) 海域によって搭載備品がちがいますので注意してください。

このほかに、従来からのORC特別規定の変更箇所を、各オーナーに郵送いたします。

## 1 ORC特別規定 (1979年)

ORC Special Regulationsが次のように変更されましたのでお知らせします。

#### 2頁 3.1 4行目の後に次の文が挿入される。

それは艇体とデッキの水密性の要求をより拡大したもので

(正式の文章はNORCに未着です)

#### 3頁 6.1 1行目から4頁の1行目(なければならぬ)まで削除。この文の代りに次の文を挿入。

デッキ、コーチルーフ及びその他の総ての部分を含む艇体は基本的に安全に水密に造られ、またいかなる開口部も水密を完全に保つよう出来る限り堅牢なものである事。

例えばランニングリギン、コントロールライン用の開口部の水密性についても同様の適用を受ける。

センターボード及びダガーボードのトランクは艇体内に開口部があってはならない。

Bmaxステーションより前側には710cm<sup>2</sup> (110in<sup>2</sup>)より小さい舷窓を除いては、内側に開くハッチを設けてはならない。

ハッチは90度ヒールした状態で水面上にあるよう

に配置する事。

総てのハッチは恒久的に取付けられたもので、即座に閉める事が出来るものでなければならない。

#### 9頁 6.7 3行目以下を削除、次の文を挿入。

その他の総ての重量物(バッテリー、ストーブ、ガスボンベ、タンク、船外機、その他)及びアンカーとチェンは確実に固定しておかなければならない。

#### 10頁 8.31及び32に共に次の文を末尾に追加する。

アンカー及びチェンは使用していない時はレーティング証書に記録された位置に確実に固定する。

#### 12頁 9.8 次の文を末尾に追加する。

全長7メートル以下のヨットについても海上衝突予防法の全長7~12メートル艇の規定に従い舷灯並びに尾灯を装備する事。

#### 13頁 10.61 次の文を末尾に追加する。

VHFのトランシーバーを装備しているヨットは、VHFチャンネル72 (156.625MHz. 片通話) を備える事を推奨する。

この周波は国際的な船間波として用いられているチャンネルであって、このチャンネルをヨットに普及させることによって、総ての外洋レーシングヨットが世界中で用いる事の出来るヨット間のチャンネルとして承認されることになるだろう。

#### 14頁 11.41 2行目の「2年以内」を「1年以内」に変更。

## 2 NORC特別規定

#### 9.8 航海灯(補足事項)

予備航海灯は5W以上である事。

#### 10.3 応急操舵装置(補足事項)

通常用いる操舵装置の外に単独で用いることのできる応急操舵装置。

ステアリングホイールを用いている舵は上記のものとは別に舵頭に直結できる予備ティラーが必要。

#### 11.41 ライフラフト (ORC規定)

1977年以前に購入した一気室のものは1981年まで有効。(国際レースは除く)

#### 7.51, 52 水タンク(補足事項) - Installed Water Tank.

水タンクは、固定したまま水を取り出せ転覆の状態でも急激な漏水がないものである事。

最低容量

クラスVI (25ℓ), V (40ℓ), IV (65ℓ), III (90ℓ), II以上 (140ℓ)。

#### 10.5 ヨット名 (ORC補足事項)

ヨット名はペイントによって書くこと。

#### 10.61 船用無線送信器及び受信器

ORC規定には適用しない。

#### 11.41 ライフラフト (ORC規定の変更事項)

ライフラフトの有効期間は2年とする。

3 NORC設備規定

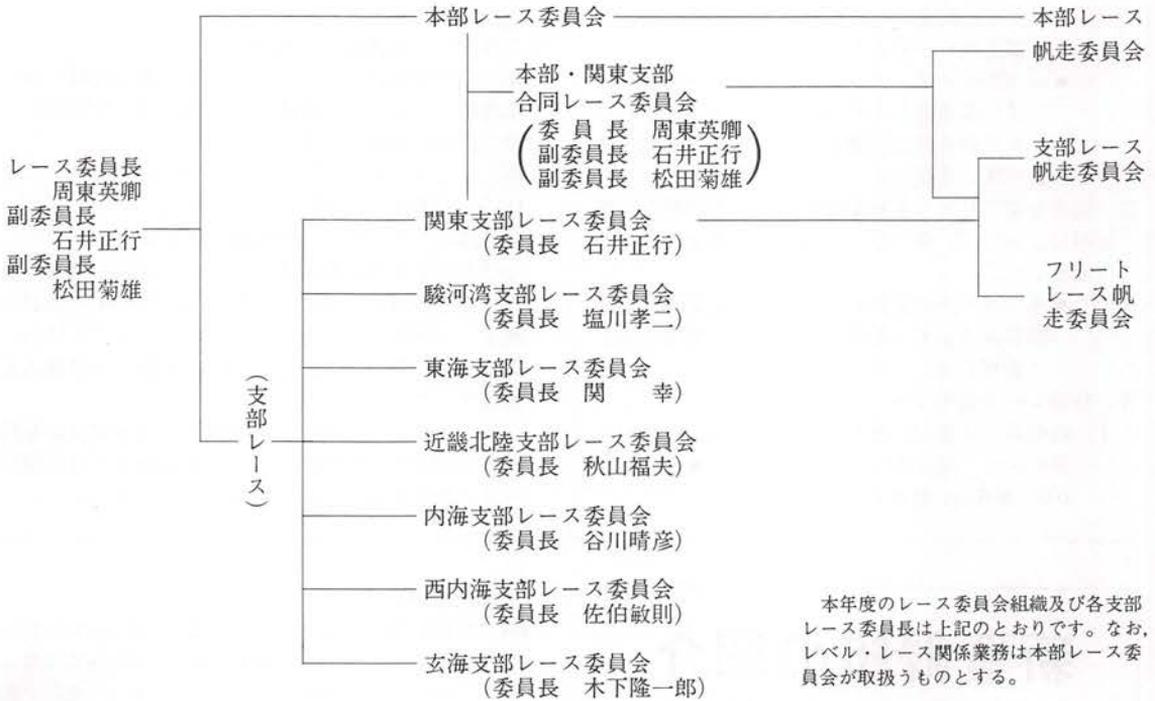
船検実施にともない、次の備品がORC特別規定、NORC特別規定に追加されます。

No.	名 称	数 量	備 考	航行区域		
				C	B	A
1	ムアリングロープ	2本		★	★	★
2	ライフラフト備品		ORCに追加		★	★
	①浮き輪	1	30m以上の浮揚索付き			
	②救難食糧	3食/1名当り				
	③飲料水	0.5ℓ/1名当り				
	④スポンジ	1				
	⑤コップ	1				
	⑥笛	1				
	⑦応急医療具	1式				
	⑧救命信号説明表	1				
	⑨小型船舶用火せん	2				
	⑩信号紅炎	2	ORCではハンドフレアー2ヶ			
	⑪水密電気灯	1	含予備電池、電球			
	⑫日光信号鏡	1				
3	ライフブイ	1	浮揚索、周辺ロープ付		★	
4	発煙浮信号	B...I, C...2	条件つき		★	★
5	自己発煙信号	1				★
6	SOS 電信器	1	ハム、2メガでも可			★
7	消火器	B...I, C...2			★	★
8	バケツ	1		★	★	★
9	スパークプラグ又は噴射管及コネクター	1	エンジンを有する艇のみ	★	★	★
10	時計	1	腕時計で可	★	★	★
11	ラジオ(短波受信可能)	1			★	★
12	マスト灯	1	エンジンを有する艇のみ	★	★	★
13	停泊灯	1		★	★	★
14	紅 灯	2		★	★	★
15	黒色球形形象物	3		★	★	★
16	黒色円錐形形象物	1	エンジンを有する艇のみ	★	★	★
17	N, C, B旗	1式			★	★
21	工 具			★	★	★
	ドライバー	1式	エンジンを有する艇のみ	★	★	★
	レンチ	1式	〃	★	★	★
	プライヤー	1	〃	★	★	★
	プラグレンチ	1	ガソリン機関のみ	★	★	★
22	12m以上 号 鐘	1		★	★	★
23	マスト灯、舷灯	1式	甲 種	★	★	★
24	汽 笛	1		★	★	★

航行区域	航行区域	カテゴリー		
C 限定沿海以下	近海	1, 2	八丈島	2 A
B 沿海	沿海	2, 3	洲本・小網代	2 A
A 無制限	限沿	3, 4	三宅島	2 B
			江ノ島・清水	3 B
			鳥羽パール	3 B
レース名	ORCカテゴリー	航行区域	初 島	3 B
沖 縄	1	A	大 島	3 B
小笠原	1	A	神子元島	3 B

# レース委員会

1979年度・日本外洋帆走協会レース委員会組織図



本年度のレース委員会組織及び各支部レース委員長は上記のとおりです。なお、レベル・レース関係業務は本部レース委員会が取扱うものとする。

1979年度本部・関東支部合同レース委員会の委員は次の通りです。

- 委員長 周東英卿
- 副委員長 石井正行 松田菊雄
- 委員 武市俊 林建 薬師寺千代美 河口秀雄
- 佐藤良 大堀広哲 高坂武雄 長江博人
- 手塚誠治郎 (横浜フリート)
- 坂田 修一 (諸磯フリート)
- 金指 昭郎 (油壺フリート)
- 加藤 誠 (佐島フリート)
- 藤井 茂 (江の島フリート)
- 児玉 萬平 (小網代フリート)
- 服部 一良 (シーボニアフリート)
- 鎌田 稔 (葉山フリート・½トナー)
- 八木 慶助 (¾トナー)
- 三宅 智久 (½トナー)

尚、各支部レース委員長 (上記レース委員会組織図参照) は本部レース委員を兼務します。

## レース日程延期のお知らせ

横浜フリート 柿島亮一  
横浜フリート主催の東京湾及び横浜カップレースを3月18日及び21日に予定しておりましたところ、横浜市民ヨットハーバー内の護岸工事を緊急に実施しなければならなくなり、やむなく当レースを延期することになりました。日程につきましては、後日 "OFFSHORE" に掲示致します。

## 1979年度外洋レース主要改正事項

1979年度外洋レース (特別レース・本部レース・関東支部レース)——OFFSHORE 2月号, No.46付録一覽表参照——の主要改正事項は下記の通りです。

記

- I. 本部主催特別レースとして、'79年アドミラルズ・カップ日本代表艇選考レース及び小笠原レースを企画した。
- II. 本部主催レースより、三宅島レースを関東支部主催レースに変更し、レベルレース・スプリング・シリーズを各支部主催レースに変更した。

理由：●三宅島レースについては、スタート・ライン及びフィニッシュ・ラインが関東支部海域に

あることにより、関東支部主催レースに変更した。尚、八丈島レースについては、NORCの歴史において、それまでの沿岸レースから脱却した本格的、かつ、画期的な外洋レースとして、記念すべきレースであることにより、本部主催レースとしてのこした。

- レベルレース・スプリング・シリーズについては、各支部におけるトナーの実情に応じたレースの企画及び運営を期して、各支部主催レースに変更した。

Ⅲ. 関東支部フリート主催沿岸レースの出艇料及び参加料については、各フリートが任意に決定することに変更した。

理由：●各フリートの実情に応じた自主的企画及び運営によるより一層楽しいレースの実現を期して変更した。

#### Ⅳ. 外洋レース適用レーティング

1. 特別レース並びに本部レース（但し、江ノ島・清水レース及び鳥羽パール・レースを除く。）はIOR MARK-ⅢAとする。

2. 本部レースの江ノ島・清水レース及び鳥羽パール・レース並びに関東支部レースはJORとする。
3. 関東以外の支部レースは、原則として、各支部が決定する。但し、極力JORを適用し、普及に御協力戴き度い。

#### V. 外洋レース適用安全規則

NORC安全規則—1979（NORC安全規則—1975年度版並びにORC特別規定及びNORC特別規定を含む最新訂補版）とする。

尚、安全規則カテゴリーに関する詳細についてはOFFSHORE 3月号18ページ参照。

#### Ⅵ. 外洋レースにおける無線機の搭載義務

小型船舶安全規則を考慮し、レース海域を近海区域とする小笠原レースは“2MHz帯無線機”並びに洲本・小網代レース及び八丈島レースは“2MHz帯無線機またはSOS発信可能無線機”を搭載必要備品とした。

但し、レースにおいて、無線による定時交信を行なうか否かについては、レース委員会または当該レースの帆走委員会により定まるものとする。

## 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

- 2324 ブラック・ジャック ホランド26 7.7×6.3×2.8×1.5 大原凡太, 安部祐夫, 小野正, 蔵野享也(共同)  
西宮/艇名の由来:「海賊旗」という意味が有る。/抱負:クルー全員ヨット歴も浅く、技術的にもまだ未熟ですが、これからは時間の許す限りクルージングにも出掛け、又セーリング技術向上の為、草レース程度のレースにも出てみたいと、思っております。/顔ぶれ:現在は共同オーナー4名で乗艇しているが、平均年齢36才なので、平均年齢引下げの為、目下若手のクルーを物色中である。
- 2339 丸玉丸 ピーターソン 11.1×9.06×3.58×1.98  
玉山聖三 パールマリーナ/艇名の由来:社名より採用。会社(社名:楸丸玉運送)があつての艇なので、会社を愛し艇を愛する気持で丸玉丸に決める。/抱負:ヨット歴は浅いけど、海と船に関する気持は人一倍強く思っておりますので、今後共ヨット仲間と大いに接し、かわいがられる艇になるよう頑張っていくと思っております。よろしく。/顔ぶれ:根性のタッチャン。あいきょう者のケンチャン。ヤングのアイドル、カズチャン。以上、強力3兄弟が中心メンバー。
- 2341 MILSAP スループ 8.98×7.26×3.05×1.65 丹

羽英雄 三崎マリン

- 2344 あすひ-II なかよし25 7.62×6.09×2.71×1.56  
宇野富美雄 シーボニア/艇名の由来:出身地石川県の県木「あすなろ」の別名「あすひ」から名付けた。/顔ぶれ:藤田洋一, 橋本吉洋, 宇野泰宏, 中川武, 松居正泰。
- 2345 北辰丸II オリオン3/4 10.0×8.30×3.30×1.88  
宮地知男 須磨港/艇名の由来:(論語為政編)為政以德、譬如北辰居其所、而衆星共立。(政を為すに徳を以てすれば、譬えば北辰其の所に居りて、衆星之れに共うが如し。)/抱負:海をこよなく愛し、船をこよなく愛する者達で、はるか南溟を彷徨すること。/顔ぶれ:宮地病院クルージング・クラブの丈夫と美女の面々。
- 2347 カリブジュニア YAMAHA224Racing 6.840×5.300×2.850×1.350 小西賢二/艇名の由来:カリブーV(YAMAHA-33)のトレーニングボート兼内海の微風水域用のレース艇として進水する為。/抱負:YAMAHA21R&Cをさらに超微風用に改造。備讃水域での夏場の無風(微風ではない)で、大型艇を尻目にファースト・フィニッシュをねらう。/顔ぶれ:カリブーVのメンバー/NORCへの要望:①ローカルレースに対する適性ハンディキャップがほしい。②IORが地方において安易(時間的and金銭的)に受けることができるような配慮がほしい。③全日本のレベルレースを関東水域だけでなく、地方支部の水域にも参加できるようなシステム(例えば、1年おきに地方開催等)がほしい。今年の3/4T, 1/2Tの盛り上がり不足や1/4Tにおける東海、内海支部のレベルアップを見れば、地方開催を十分検討する時が来ていると思っております。

2349 三四郎 ビオン 8.98×7.10×2.93×1.72 神頭良夫 御津町岩見港／艇名の由来：強くたくましく、そして特意はその名も捨身の海荒し。／抱負：なにがなんでも一度は南太平洋へ行きたい。中年男の狂い咲き、非願なるや否や。

2352 貿易風Ⅱ ヤマハ21 6.35×5.30×2.20×1.38 大木達雄 シーボニア／艇名の由来：永年貿易会社に勤務して参りましたし、退職後も事務所を開いて居ります。／抱負：年齢をもとめせず、細く長くヨットを友として生きて行き度いと思います。／顔ぶれ：大木綱雄，男35才，小型船舶四級免許所有。大木健雄，男32才，元武蔵工大ヨット部員。大木邦子，女61才，関根ヨット教室出身。

2353 MAROONER-V PASTA 8.600×6.800×3.050×1.650 吉津弘一，中島敏夫，村井謙介，勝川洋一，国司正夫，金沢浩明，渡辺一彦，掘越庸嘉（共同）／佐島マリーナ／艇名の由来：グループで最初に購入したY-15クラスが，特別注文のマルーン色であり，以来この色を我々のコンセプト・カラーにしている。艇名は，このマルーンに“er”を付けたもの。MAROONER，海賊の意味がある。／抱負：我々マルナーグループはY-15より始まりエクメを経て，昨秋のQトンカップ出場艇のマジック・バスに至った。今回は一転，クルージング・タイプの艇を購入し，レースのみでなく巾広いヨット・ライフを楽しみたい。／顔ぶれ：広告屋，テレビ屋，新聞屋，PR屋，そんなマスコミで働くサラリーマンのヨット仲間。今夏こそは鳥羽レース完走を目標に練習を重ねます。

2354 OHIO スループ 7.40×6.18×3.05×1.55 稲木徹 沼津／艇名の由来：オーナーが米国オハイオ州立大学に学んだことにより州名を拝借したものです。この名はインディアンの言葉で空や水の青を表現しています。日

本語のわかるアメリカ人はジョークでオハイオ州の事をグッドモーニングステイツ等と言う事があります。／抱負：53年にヤマハ21RCを購入してヨットを習い始め，夏より中川，古屋両氏に乗ってもらい，NSCRの秋シリーズでBクラス優勝を果しました。しかし小型艇では如何んとも仕難く一年後ヤマハ24に乗り替えるのを期にNORCに入会させていただく事になりました。昨年はQトンの世界選手権を日本で開催，このクラスは一層盛んになると思いますので我々も頑張りたいと思います。／顔ぶれ：スキッパー，505レザー級の中川。トリマー，モス級の古屋両氏です。我々3兄弟も少しでも駿河湾レースのレベルアップに貢献出来ればと願って練習いたします。／その他一言：生きた現実社会には何時も波風がつきものなのに，一般はこれをきらう。ところが波風を自ら好んでいく変り者の天下がある。それはヨットの世界だ。もしヨットから波風をとったとしたらそれはヨットの生命をとったと同じである。波風に順応し波風に逆らい，我がもてる力をぶちつけ，しぶきをあげる妙味こそ，まさに我が人生のすべてである。海が世界につながっているように海を世界に輝かせるヨットから離れられない。

2356 くんてる-Ⅲ ソレイユ・ルボン 8.00×6.30×2.78×1.50 杉浦輝男，杉山守彦（共同）武豊港（愛知県）／艇名の由来：8年前23フィートを自作したときからの名称の続きです。妻と私の名前から一字づつ組みあわせたもの。

2360 CALYPSO V ソレイユ・ルボン 8.0×6.3×2.78×1.5 本間明和 館山／艇名の由来：ギリシャ神話中の妖精の名。／抱負：レースに出ると血圧が上るので，クルージングを主にしたい。／顔ぶれ：海上自衛隊館山航空基地の若い連中。

2363 VALENTINEⅡ なかよし25 7.62×6.09×2.71×1.560 桜井勝己 津市新堀港／艇名の由来：幸福を

## 8メートル以上のヨットは今すぐ「船検」の申請を

昭和53年8月15日から、長さ12メートル未満の機付ヨットなど小型帆船の検査（船検）が行なわれています。

来る3月31日は、8メートル以上のヨットの受検の期限です。

該当するヨットをお持ちの方でまだ受検していない方は、今すぐ最寄りの日本小型船舶検査機構の支部・支所又は分室へご連絡下さい。

 **日本小型船舶検査機構**

〒106 東京都港区西麻布3-24-20 交通安全教育センタービル TEL.03-478-4771(代)

NORC ADMIRAL'S CUP SELECTION SERIES

帆走委員長 谷川晴彦

Sail Number	Yacht's Name	Rating Feet	T. C. F.	中間成績				第4レース				第5レース				第6レース				総合成績		
				得点	順位	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	順位	
1122	ALBIREO III	32.4	0.8292	5	8	8	5-28-50	4-32-40	8	1.2	8	20-02-11	16-36-51	8	1.5	7	2-37-20	2-10-27	7	2	9.7	8
2000	GEKKO V	31.8	0.8239	18	3	5	5-24-42	4-27-31	4	6.0	3	18-28-52	15-13-35	2	10.5	5	2-29-14	2-02-57	4	5	39.5	③
2021	熊野 III	31.7	0.8230	6	7	7	5-28-44	4-30-32	6	3.6	6	19-18-22	15-53-20	6	4.5	8	2-37-36	2-09-42	6	3	17.1	7
2210	CARRERA	31.4	0.8204	11	5	4	5-23-27	4-25-21	2	8.4	5	18-54-17	15-30-33	5	6	6	2-35-06	D. S. Q	8	0	25.4	5
2235	NOMI III	32.7	0.8318	9	6	6	5-25-29	4-30-44	7	2.4	7	19-35-21	16-17-39	7	3	4	2-28-52	2-03-49	5	4	18.4	6
2301	KO-TERU TERU 2	32.6	0.8310	19	2	2	5-18-00	4-23-41	1	9.9	1	18-03-36	14-58-31	1	12.375	1	2-22-57	1-58-32	1	8.25	49.525	①
2317	風来坊	32.8	0.8327	16	4	3	5-22-07	4-28-13	5	4.8	2	18-20-34	15-16-26	3	9	3	2-25-41	2-01-18	3	6	35.8	4
2333	TOGO VI	33.3	0.8371	24.5	1	1	5-17-01	4-25-22	3	7.2	4	18-30-24	15-29-30	4	7.5	2	2-23-22	2-00-00	2	7	46.45	②

NORC近畿北陸支部ニューイヤーズシリーズ成績表

クラス I		第1レース		第2レース		総合		クラス II		第1レース		第2レース		総合		クラス III		第1レース		第2レース		総合	
艇名	順位	得点	順位	得点	順位	得点	艇名	順位	得点	順位	得点	順位	得点	艇名	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	
YOU V	3	6	DNS	2	4	8	アングルシア III	5	6	6	4	5	10	MORE	1	8	DNS	2	3	10			
銀河	1	9	2	7	1	16	ボーリバー	4	7	5	5	4	12	風小僧	3	5	2	6	2	11			
CARINO V	2	7	1	9	1	16	HYOTTOKO	2	9	4	6	2	15	楽浪	4	4	-	-	4	4			
EMANUELLE II	DSQ	1	3	6	5	7	FIRST LADY III	R	3	-	-	7	3	フレキシブルウイング	2	6	1	7	1	13			
ビクトリー III	4	5	4	5	3	10	フルールブルー	1	11	1	10	1	21										
							FROG V	DRQ	1	2	8	6	9										
							めるへん	3	8	3	7	3	15										

運ぶという意味。／抱負：レースに数多く参加したい。

2364 FORTY ヤマハ-33 10.17×8.20×3.35×1.90  
星沢寛 江の島 /艇名の由来：40才を一つの区切りとしてつけました。30才台で24ftに乗り、40才台で34ft、50才台では? ftになりますやら。／顔ぶれ：大槻征夫(同志社大ヨット部スナイプ出身。40才になってもいまだスナイプレーサーを自称している男)。橋本浩之。

2366 天霧-III ニコルソン1/2 8.9×7.5×3.1×1.7 氏家睦夫 多度津港 /艇名の由来：「天霧」は多度津港の南西に聳える標高361mの山の名。戦国時代の香川氏四代の牙城。別名を獅子山といい、象頭山と共に五岳を擁して海の神様として名高い金比羅宮守護の霊山である。旧海軍駆逐艦に「天霧」あり。／抱負：これまでALB ATROSS II (Y 29) でレースに出ていたが、新艇にかえて一層レースを楽しみ、セーリング技術を磨きたい。時間が許せばクルージングにも出たい。海という大自然を、じっくりと楽しみたい。／顔ぶれ：三宅善文、古川隆、前田守義、糸永洋義。

2372 NIXE (ニクセ) カウフマン30 9.14×7.89×3.13×1.67 永山五哉 廿日市港 /艇名の由来：NIXE(ニクセ) はドイツ語で水の精と云う意味だそうです。水の精のように美しく瀬戸内の海を走ってもらいたいものです。／抱負：広島大学医学部のヨット部に入学してより20年余りすぎてしまいました。卒業後現在まであわただしい時間の内でもとすれば失いがちの自身をとりもどすため失われた夢を一生懸命追いかけてみたいとおもいます。

アドミラルズ・カップ・レース日本代表艇決定!!  
1月、2月の連休に内海水域で行はわれた代表艇選考レースの決果、〈KO TERU TERU 2〉、〈TOGO VI〉、〈GEKKO V〉の3艇が決まりました。サントピア・レガッタと選考経過については、次号に掲載する予定です。

PAN AMクリッパーカップレース記録映画会

日時 3月23日(金) 1830~2100  
場所 東京・品川、ホテルパシフィック東京  
「白珠の間」 ☎ (03)445-6711

「OFFSHORE」購読御希望の方はNORC事務局へお申込み下さい。年間購読料1500円(送料含む)は、郵便振替を御利用下さい。

OFFSHORE 第47号 昭和54年 3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25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(船橋振興ビル4階)  
電話・東京03(504)1911-3 千105  
郵便振替番号2-21787  
印刷 廣濟堂印刷株式会社



太陽と海の祭典  
海、大好き

第18回

# 東京国際ボートショー

'79

THE 18TH  
TOKYO INTERNATIONAL  
BORT SHOW

会期—**3月23・24・25・26・27日**

午前10時→午後5時(但し23日は11.00開場)

会場—晴海・東京国際貿易センター東館・西館

入場料—一般**¥500**/中学生以下無料

●東京都旧丸ビル横から無料バスがあります。

主 催

社団法人 **日本舟艇工業会**

〒104 東京都中央区銀座2-5-1(浅野ビル) ☎03(567)6707

後 援

**運 輸 省**

# クルーザーの新しい時代が始まる。 ヤマハ30新発売。



## YAMAHA-30

- 全長…8.97(m)
- 吃水…1.75(m)
- 水線長…7.20(m)
- バラスト…1,300(kg)
- 全幅…3.23(m)
- 全セール面積…36.27(m<sup>2</sup>)
- 排水量…3,450(kg)
- 補機…YSM12(12hp)

**YAMAHA**

資料ご希望の方はヤマハ発動機株式会社PR課0係  
〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.05383(2)1111

オールラウンドな帆走性能と居住空間の多様性を追求したヤマハ30いま、新しいクルーザーエイジが始まろうとしています。これからのクルーザー。ヤマハ30の登場です。船型はタンブルホームを基本とした深めのV字型。ブローチングに強い最新の船型となっており、微風には敏感に。中・強風にはパワフルに。低速域から高速域までムダのない安定した走りっぷりを発揮。ひときわ伸びのある帆走性能を誇っています。すっきりとシンプルにまとめられた、デッキ。そしてウインチ、ハリヤード類を集中リードしたコックピット。クルージング時にはノーマルタイプで。レース時にはスペースを広く使えるT型に使い分けできます。クルーワークの効率化と安全性を考えた設計です。キャビンは3タイプに使い分けが可能。クルージング時・レース時・停泊時など、状況に応じてアレンジメントが自在です。室内スペースを最大限に生かします。