

Offshore 4

1981

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 72/200円

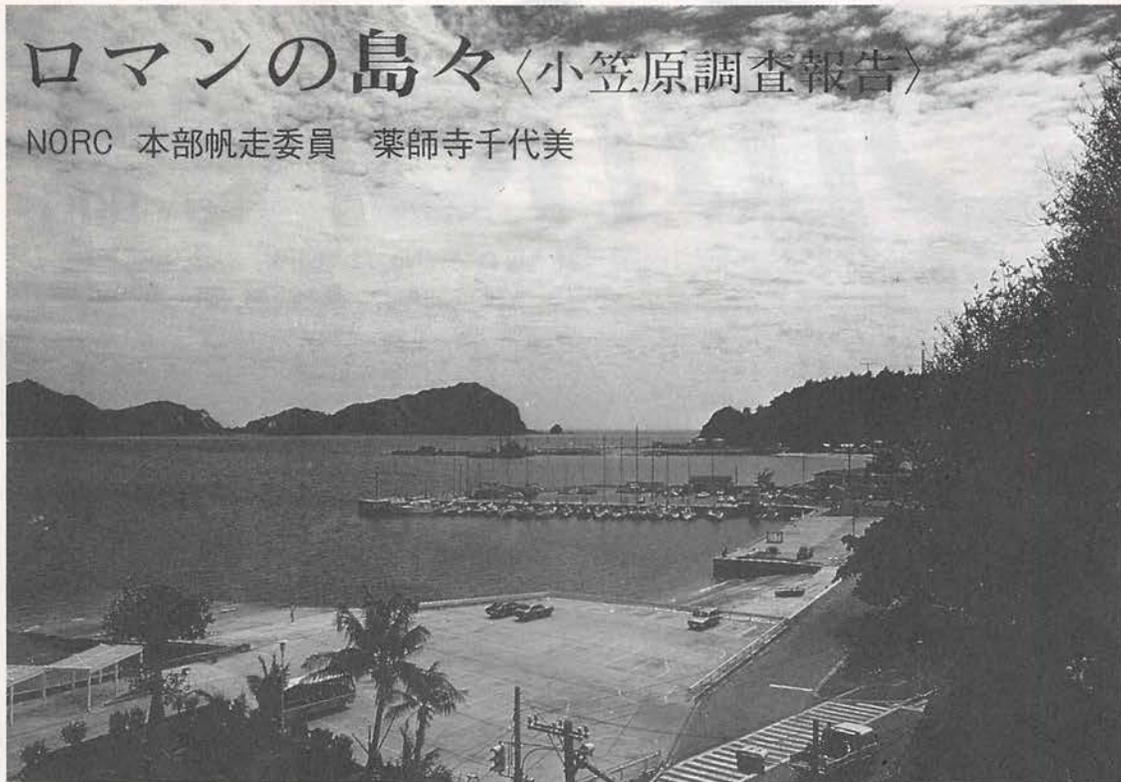
昭和56年4月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日 第三種郵便物認可



ビッグボート・シリーズに総合優勝した
《月光》（手前）写真提供：岡本甫

ロマンの島々〈小笠原調査報告〉

NORC 本部帆走委員 薬師寺千代美



二見港風景 提供：航社

今年もまた、小笠原レースのシーズンとなりました。すでに御承知のことと思いますが、来る4月28日、1400、父島・二見港スタート、小網代湾・シーボニア沖フィニッシュと決定され、現地でのレース参加艇受入準備の調整と、その後の状況確認のため、2月4日～2月9日までの短い期間でしたが、小笠原村父島を訪れる機会を得ましたので、現地の模様等をお知らせします。

小笠原諸島の状況については、すでに54年3月に発行されました「OFFSHORE」(No. 47号)に発表された当時とくらべて、特に目立った変化はありませんが、「OFFSHORE」No. 47号を参照下さい)二見港は〈おがさわら丸〉接岸岸壁の延長工事が完成して、興洋岸壁に接岸していた〈ははじま丸〉が、完成した〈おがさわら丸〉岸壁の東端に移り、従来の興洋岸壁は、北側、西側、ともにフリーになりました。

また漁港の東側、スリップの北側につづいて、護岸工事が完成し、アンカーリングして、振れ廻りであったクルーザー2隻が、バウ・アンカーリング、スターン・岸壁繫留としています。

但し、この岸壁の名目は護岸であるために、繫船用のピットは設置しておらず、使用する側が思いの所に鉄柱(パイプ等)を打ち込んで使用しています。

この護岸の中程、岸から1m程離れた海底に、水深は2～3m位でしょうか、太平洋戦争のさ中に墜落?

したものか、戦闘機らしい機体のエンジンと、エンジンに取付けられたまま、曲りくねったプロペラ2枚が繫留されているクルーザーの真下、手を差し出せば届きそうなところに、明るい南国の太陽の光線をとおして白く輝くサンゴの砂上に、悠然と横たわり眠り続けている様は、まさに小笠原でなければ目にふれることのできない光景だと、ライトブルーに輝く水面を透視して、しばし感慨無量でした。

島の周辺については、母島に灯台が新設されたので、航路の安全確認については前回にくらべて、幾分か条件が良くなったのではないのでしょうか。

宿泊施設

前回のレース当時、基礎工事中(小笠原マリーナの近く)であった「小笠原グランドホテル」は完成を間近にして倒産し、現在工事は半年以上も中断したままで営業開始の予定は全く無いとのこと。

大村地区(興洋岸壁の近く)に2軒、奥村地区に1軒、民宿が改装して営業しているが、その他は前回と大体同じようでした。

また、〈おがさわら丸〉(今回は4月26日父島着、4月29日1200父島発)でも希望者は、船内宿泊ができます。

ご参考までに

小笠原海運株式会社の特別のご配慮により、小笠原レース関係ならびに、レース観戦のための方々には割

引料金があります。

割引運賃の詳細については、担当の方から案内状が届きます。

船内宿泊料金 (1泊)

特等	2食付	¥ 7,000	素泊	¥ 5,500
1等	2食付	¥ 5,000	素泊	¥ 3,500
2等	2食付	¥ 3,500	素泊	¥ 2,000

カーゴ SHIPPING

1/2トン, 3/4トン, とともに¥ 120,000—です。

食料品等について

前回は、ともに認識不足で心配のあまり、本土から苦勞して、回航艇や〈おがさわら丸〉に船積してまで運びましたが、何軒かのスーパーマーケットや小売店に当たって見たところでは、今後は、その時期には、レース関係者および一般観光客の来島を見越して、仕入れを考えているとのことでした。

但し、菜っ葉類に限っては貯蔵ができないので、仕方が無いと話していましたが、最近では島内でも野菜

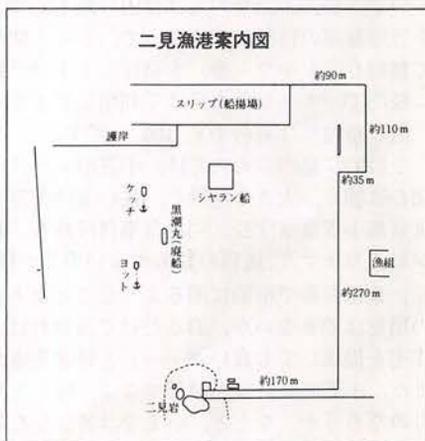
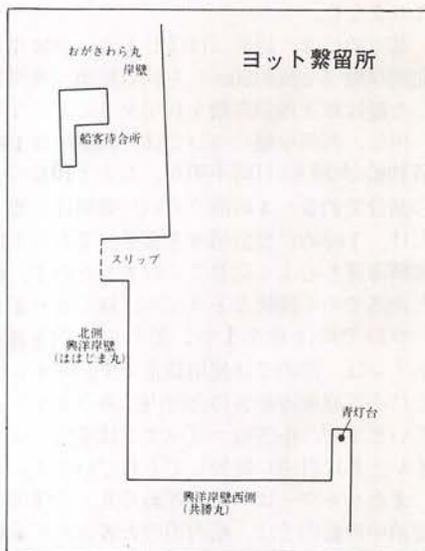
の収穫が増加しているようで、農協関係者も特にレース関係については最大限の協力をしてくれるとのことでした。

在泊艇の状況

モーターボートについては、前回にくらべて増加は目立ちませんが、ヨット熱は次第に上昇しています。

クルーザーは2隻と変わりませんが、3隻しかなかったディンギーは、現在では10数隻に増加して、ボートクラブ(ヨットクラブ)のメンバーの話によると、正規のルールはわからないけれど、毎月第3日曜日には二見港内で、トライアングルレースを開催している。また、月光オーナーの並木さんが、前回のレース後に、島の小学校にディンギーを寄贈したこともあって、島の人々のヨットに対する関心は、大きく変わってきました。

しかし、まだクルーザーの数が少ないこともあって、メンテナンスに要するパーツ等は万全ではありませんが、シャックル、ブロック等の小物、シート、ハリヤードに使用するロープ類(12%まで)は、小笠原マ





1979年小笠原レーススタート 提供：舵社

リーナーに用意されています。

繫留場所

前回、レース艇にとって一番苦労したのが現地のコースでしたが、小笠原海運父島営業所長・石田氏並びに小笠原マリーナ父島営業所長・中村の両氏の御助力により、今回は興洋岸壁を全面的に使用できるようになりました。

基本的には、以前〈ははじめ丸〉が接岸していた、北側岸壁(全長約60m)を到着艇順に着岸し、はみ出した艇は順次西側岸壁を利用することになります。

但し、西側岸壁については、期間中に1度(不定期貨物船〈共勝丸〉日時不明が、およそ10日に1度ぐらいの割合で約3~4時間ぐらい)荷揚げに要する時間内だけ、1時的に繫留場所を変更してもらえば良いと、共勝海運も心よく応じてくれましたので、前回直面した漁港での不愉快なトラブルは無くなりました。

ついでに注意を1つ、美しい港内を護るために、トイレは、港内では使用禁止です。トイレは、すぐ近くに小笠原海運船客待合所内にありますし、少し離れていますが、小笠原マリーナでは風呂、シャワー、トイレともに自由に開放してくれています。

またシャワーは〈おがさわら丸〉で使用できますが、碇泊中の船内では、船内泊のお客さんが乗船していませんので、船内泊以外の人は自由に乗下船できませんが、小笠原海運の特別のはからいで、レース関係者に限って整理券(シャワー券)を発行しますので乗下船の際に舷門で、チェックを受けて利用して下さい。

但し整理券は有料で¥ 100.-です。

全般的に島内においては、小笠原レースについての関心は強く、大きな期待と、強い支持を寄せています。東京都小笠原支庁長、同総合事務所長も「観光シーズンに入りホテル、民宿の数も少ないので一杯になり、もし、乗組員等で宿泊に困るようなことがあれば、食事の用意はできないが、泊るだけで良ければ、都の職員住宅を提供しても良いが……」と好意を寄せてくれる。また、小笠原レースも隔年でなく、毎年実施できないものだろうか、などと、いまでは苦労した第1回小笠

原レースの準備が、何処か遠くに飛び去ってしまったようです。

さて、最後に今回の航海中であつた、素晴らしいロマンに満ちた行事を紹介します。

昭和56年2月4日、1000、竹芝棧橋を定刻に出帆した〈おがさわら丸〉が、左舷に遠く房洲の富山を、右舷になだらかな丘陵の続く三浦半島の先端が、太平洋に吸込まれんとしている城ヶ島を望むあたりで、「ご乗船の皆様にお知らせします。

本日、13:00より、ラウンジにおいて船上結婚式が挙行されますので、乗客の皆様方も、ともに祝福して下さい……」

との船内アナウンスがあり、乗客はそれぞれラウンジにあつまる。

過去にも幾組かの若き「カップル」が島に行き(父島)島の教会で結婚式を挙げて、小笠原での新婚旅行を……といったケースはありましたが、太平洋上における船上結婚式は、「小笠原航路」開設以来はじめての事で、小笠原航路洋上結婚式第1号という事です。

新郎は、浜島俊彦氏、新婦は熊倉節子嬢、立合人(媒酌人)は、甲斐雄一郎おがさわら丸船長、参列者は機関長、通信長をはじめとする士官および当直以外の乗組員、小笠原海運営業課長の小境氏、司会は、井上英雄おがさわら丸パーサー、そして乗り合わせた一般乗客のみなさん方。

東京竹芝棧橋を出航してちょうど3時間、「東経139°41'・北緯34°50'、小笠原航路の太平洋上を、時速20ノットの快速力で航行中、1300の時報を合図に、「唯今より浜島・熊倉・両家の結婚式をとりおこないます」と、おごそかなパーサーの宣言に続いて、ウエディングマーチと、広いラウンジを一杯に満した祝福の拍手に迎えられて、前途洋々たる希望にやや頬を紅潮させて、新郎・新婦が入場してくる。

紅白のまん幕と、きらびやかなモールにかこまれ、色とりどりの花に飾られた豪華なラウンジは、かすかに伝わる、ジーゼルエンジンの響きと、折からのやや強い季節風の影響をうけて、軽いローリングを繰り返して、このラウンジが確かに洋上であることを証明している。

感動した多くの船客のシャッターの雨。フラッシュの嵐を浴びる。

船長の胸を打つ式詞、唯今より新しき人生航路にむかって出帆する若き2人にと、雄々しき激励の言葉が満場のラウンジに響きわたる。

「これからの長い長い人生航路の出発点を、この〈おがさわら丸〉船上に選ばれたお2人は、この小笠原航路よりも、はるかに長く遠い人生を、晴れた日ばかりとは限りません、はげしい雨の日もあれば、曇りの日も、また、きびしい風の吹く日もあれば、荒れ狂う波の打ち寄せる日もありますが、あらゆる困難に耐え、そして克服して、2人で力を合わせて幸福な、立派な人

生を築きあげて下さい……。」

船長の激励の言葉にこたえて、2人の力強い誓いの言葉……。

エンゲージリングの交換、と、式は進む。

この間にも、たえ間なくフラッシュの嵐は続く。

島を撮るために、この便に乗り合わせた、ある写真家氏は「島を撮るための旅が、これは大変な行事に出合ったものだ」と、口走りながらも、会場狭しとばかりに敏速に走り廻って、シャッターを切る手を休めない。

婚因届の記入、署名捺印、そして船長署名の結婚場所(経度・緯度)を記入した結婚届明証の授与、航海日誌への行事記入で、挙式はとどこおりなく終了した。

考えてみれば、つい3時間前、この〈おがさわら丸〉に乗船するまでは、全く見も知らぬ他人であった人々が船長の音頭で、二人だけのこのすばらしい結婚式に、勢いよく栓を抜かれたシャンパンで、そしてビールで乾杯をする。

すかさず、名司会者パーサーの声。

「さあ皆さん、ここに今、こうして集まった方々は、唯今からみんな親戚になりました。

遠慮なく前に出て、グラスを空けて……。」の声に、新郎新婦の緊張もとけて、満場なごやかな雰囲気変わる。実に素晴らしい結婚式の一コマでした。

話はさかのぼりますが、私が、帆船(CYNARA)の船長をしていた昨年の初秋の日のごとくでした。或るヨット好きの青年から、11月の終り頃「船長に立合人

なっていたき(CYNARA)船上で是非とも船上結婚式を挙げたいので、よろしく願います」と話して来たことがありました。

即座に、私も船乗りの端っくれ、身に余る光栄であり、また、親しくしている前途有意の、海を愛する青年たちであれば、是非実現したいものと準備を進めていました。だがその直前になって一身上の都合で、急きょ船長職を辞して下船のやむなきに至り、この計画もついに実現できませんでした。たまたま今回渡航のため、乗船前に海運事務所へ、馬場部長、小境課長に挨拶のため立ち寄ったところ、馬場部長から「丁度良い時に乗船される。実は本日出帆後に、船上結婚式が挙げられるので、海の先輩として是非祝福してやって欲しい」との言葉と、新郎・新婦を紹介された時は、未知の人たちながら、海を愛し、船を愛する若い2人に言い知れぬ近親感をおぼえ、心から祝福の念で一杯でした。

また、挙式中は若き2人をま近かにして、あついものがこみあげて来るのをおさえることができませんでした。

若い2人の長き人生航路に、栄光と、繁栄あれと、念じつつ……。

船は、軽快なリズムを響かせて広大無辺な海原を、一路父島めがけて、船首に突進して来る巨大な波浪を力強く打ち砕き、若き2人にその行くてをさとすかのごとく……。

小網代フリートレース (SCANDICAP 方式)

小網代フリートレース委員会

1) 小網代フリートレース

小網代フリートでは毎月1回(第3日曜日)フリートレースをやっている。関東一の老舗だけに、小網代フリートには、セール No. 164の〈さがみⅡ〉を始め、IOR以前の木造艇が多く健在で、新型のIOR艇と一緒に頑張っている。

フリートレースを永續させる為には、これらの新旧グループの各艇に、前向きにフリートレースに参加する意欲を持たせるハンディキャップシステムがなくてはならない。

そのハンディキャップシステムは、第一に、根拠のある公平感を与えるものでなければならず、第二に、計測、計算が簡便でなければならない。

まずレース委員会は、1976年には、アメリカで流行しているPHRF方式(パフォーマンス・ハンディキャ

プ)に倣った、KFA方式(小網代フリートアローアンス)を採用した。

この方式は、レースの結果から、夫々のヨットのアローアンス、KFA(SEC/MILE)を決めていくやり方である。

小網代フリートをSクラス(IOR艇)、Aクラス(IORを引退した艇)、Bクラス(IORと無関係の古い艇)の3クラスに分け、SクラスのKFAはレースの結果如何にかかわらず変えないでフリートの標準とする。

A、BクラスのKFAは、レースの結果をSクラスと比較することによって漸次修正していく。

このやり方では、ある艇(および乗員)の持っている帆走能力をレースの結果から導き出すことになるので、一見合理的に見えるが、負ける度にレーティングが下がるので(理由は問わずに)、長いうちには不都

合が蓄積されて不公平となるのは止むを得ない。

レース委員会は2年後にはKFA方式を廃止し、1978年からSCANDICAP方式を採用することにした。

2) SCANDICAP方式

SCANDICAP方式は、1973年からスカンジナビア諸国(ノールウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド)で採用されたキール艇の為にハンディキャップシステムで、IOR艇は勿論、旧式のクルーザーから、6メータークラス、ドラゴン等のデーセラーまでカバーする目的で考案され、現在では広くヨーロッパに普及し、クラブレースに用いられているルールである。

SCANDICAPの考え方、ねらい、やり方を簡単に紹介する。

I) Guiding Principle (考え方の原理)

- すべてのキールヨットに適用できる。
- 計測はヨットが浮いている状態で行える。
- 計測値はIORのサーティフィケート中の数値が共通に使える。
- 計測、計算に要する時間、費用が少ない。

II) SCANDICAPの公式、要素

$$R = \frac{(L - B + \frac{1}{2}G + 0.75 \times AR \times \sqrt{S \times SAF})}{2} \times PF$$

- スピードの最大の要素Lは、WLに平行な、ある高さのWLの長さ。
- BMAXの断面の水線幅B (Bが大きければ抵抗は増える)
- 水線下の最大チェーンガスG (復原力、切り上がり)のスピードを左右する)
- SAは使用するセールの有効SAに近いことをねらう。ARはリグの種類による効率、SAFはスピネーカーファクター。
- プロペラの抵抗はPFで補償する。

III) SCANDICAPのねらい

どんな種類のキールヨットに対しても、レーティングを安く提供でき、しかも公平で、簡便で、安定していること。

SCANDICAPは他のレーティングルール (IORやクラスルール) によって設計、建造されたキールヨットに対する統計的なルールであり、デザインルールではない。従って本ルールによって故意に不当の利益を得るように設計されたヨットに対しては本ルールの適用を制限する。

IV) SCANDICAPの実施

ルールは寸法や種類の違った様々なヨットがレースできることを望んでいるが、違いが大きすぎる場合は公平が期し難いので、レース運営に当たってはグループ分け、クラス分けを考慮する必要がある。例えば……

グループI : 外洋レーサーとクルーザー / レーサー

グループII : デーレーサー (6メータークラス、やドラゴン等)

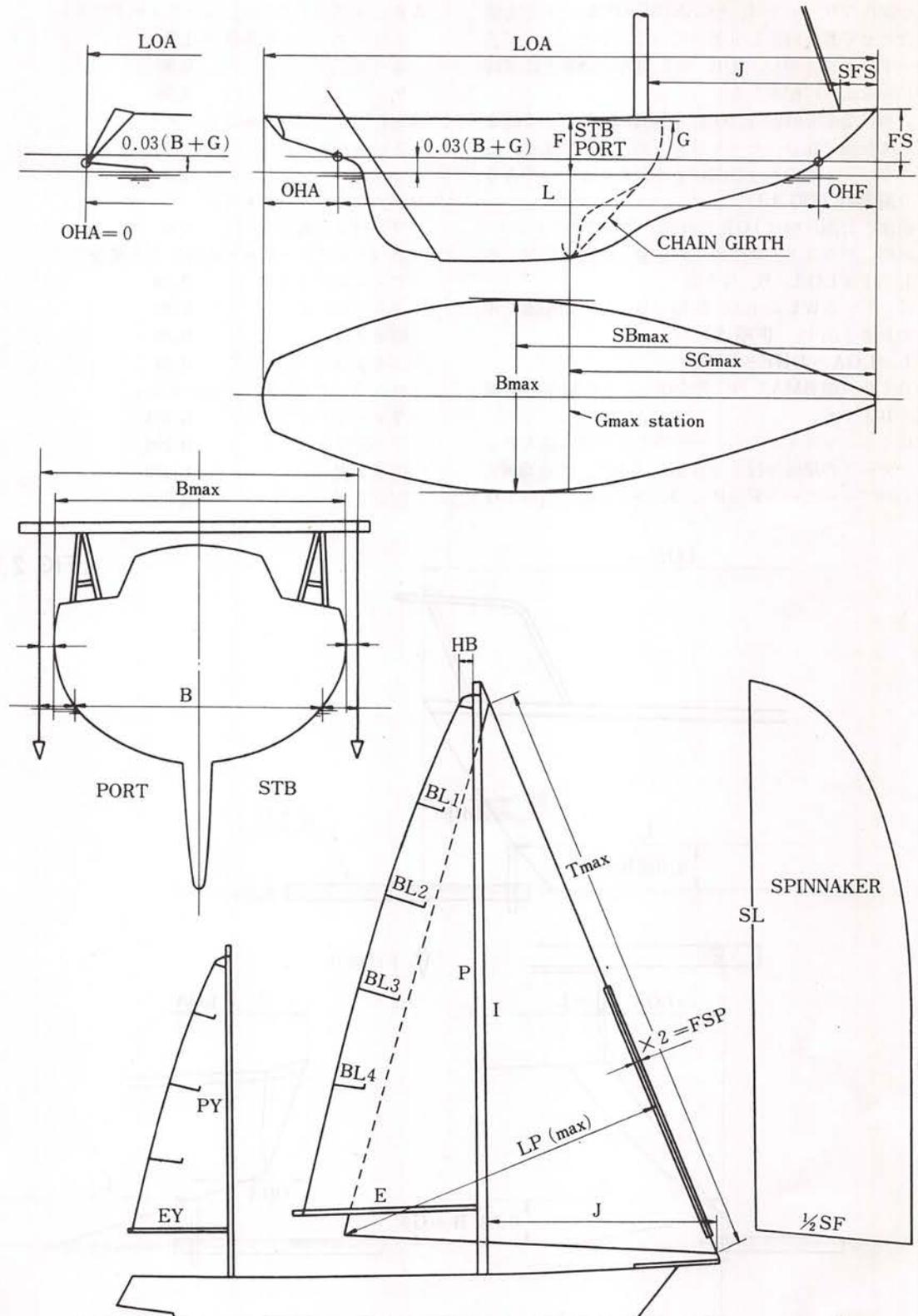
と分け、また、タイムアローアンス (SEC/MILE) が60秒以内のヨットを1クラスとする、等。

V) タイムアローアンスシステム

SCANDICAPのタイムアローアンスシステムは、レーティング (5cmきざみ) に対応して、アローアンス (SEC/MILE) が決められているが、風速によって3つのレンジに分かれている。

このシステムは強風のレースでは小型艇を助け、風の弱いレースでは大型艇をカバーする合理的なものである。(別表、タイムテーブル)

SCANDICAP タイムテーブル (SEC/MILE)											
SCANDICAPのタイムテーブルの公式、 $T = K/R^n$											
T : レーティングRのヨットの1漕ぎに要する秒数											
I 風速5%以下			II 5~9%			III 9%以上					
K=1190			K=1335			K=1825			n=0.3, 0.4, 0.55		
R	風速			R	風速			R	風速		
	I	II	III		I	II	III		I	II	III
m	5%以下	5~9%	9%以上	m	5%以下	5~9%	9%以上	m	5%以下	5~9%	9%以上
4.00	785	767	851	6.00	695	652	681	8.00	638	581	582
4.05	782	763	846	6.05	693	650	678	8.05	637	580	580
4.10	779	759	840	6.10	692	648	675	8.10	635	578	578
4.15	776	756	834	6.15	690	646	672	8.15	634	577	576
4.20	774	752	829	6.20	688	643	669	8.20	633	575	574
4.25	771	748	823	6.25	687	641	666	8.25	632	574	572
4.30	768	745	818	6.30	685	639	663	8.30	631	573	570
4.35	766	741	813	6.35	683	637	660	8.35	630	571	568
4.40	763	738	808	6.40	682	635	657	8.40	628	570	566
4.45	760	735	803	6.45	680	633	655	8.45	627	569	564
4.50	758	731	798	6.50	679	631	652	8.50	626	567	562
4.55	755	728	793	6.55	677	629	649	8.55	625	566	561
4.60	753	725	788	6.60	676	628	646	8.60	624	565	559
4.65	750	722	784	6.65	674	626	644	8.65	623	563	557
4.70	748	719	779	6.70	673	624	641	8.70	622	562	555
4.75	746	716	775	6.75	671	622	638	8.75	621	561	554
4.80	743	713	770	6.80	670	620	636	8.80	620	559	552
4.85	741	710	766	6.85	668	618	633	8.85	619	558	550
4.90	739	707	761	6.90	667	617	631	8.90	618	557	548
4.95	736	704	757	6.95	665	615	628	8.95	617	556	547
5.00	734	701	753	7.00	664	613	626	9.00	616	554	545
5.05	732	698	749	7.05	662	611	623	9.05	615	553	543
5.10	730	696	745	7.10	661	610	621	9.10	614	552	542
5.15	728	693	741	7.15	660	608	619	9.15	613	551	540
5.20	728	690	737	7.20	658	606	616	9.20	612	549	538
5.25	724	688	733	7.25	657	604	614	9.25	611	548	537
5.30	722	685	729	7.30	655	603	612	9.30	610	547	535
5.35	720	683	726	7.35	654	601	609	9.35	609	546	534
5.40	718	680	722	7.40	653	599	607	9.40	608	545	532
5.45	716	678	718	7.45	651	598	605	9.45	607	544	531
5.50	714	675	715	7.50	650	596	603	9.50	606	542	529
5.55	712	673	711	7.55	649	595	600	9.55	605	541	528
5.60	710	670	708	7.60	648	593	598	9.60	604	540	526
5.65	708	668	704	7.65	646	592	596	9.65	603	539	525
5.70	706	665	701	7.70	645	590	594	9.70	602	538	523
5.75	704	663	697	7.75	644	589	592	9.75	601	537	522
5.80	702	661	694	7.80	643	587	590	9.80	600	536	520
5.85	700	659	691	7.85	641	586	588	9.85	599	535	519
5.90	699	656	688	7.90	640	584	586	9.90	598	534	517
5.95	697	654	684	7.95	639	583	584	9.95	597	533	516



〈FIG 1〉

3) 小網代フリートSCANDICAP

小網代フリートでは、SCANDICAP ルールを実情に合わせて若干修正して用いている。また、エージアローアンスを併用し、IOR MK III A の効果とほぼ同等になるように配慮した。

計測に要する時間は、IORの証明書を持っている艇なら船体計測に30分、セール計測に30分あればよく、証書のないヨットでも全計測に2時間あれば十分である。

計測要領 (FIG 1)

船体の計測状態はIORの計測トリムに準じたレース状態。パラスト、アンカーの重量、位置を申告する。

L: まずLOA, B, G を測る。

浮いているWLの上方、0.03 (B+G) の距離のW Lの長さを出す。(FIG 2)

$$L = LOA - OHF - OHA$$

B: 最大幅 BMAX の位置を探し、その断面の水線幅をBとする。

G: シャーラインからシャーラインの間の最大チェーングースの場所を探して G max を測り、その場所の左右のフリーボード F (P), F (S) を差し引いてG

を求める。

AR: リグファクター。(バミューダリグ)

スループ AR = 1.0

ヨール 0.95

ケッチ 0.90

SAF: スピネーカーファクター

スピネーカー有り 1.0

無し 0.8

PF: プロペラファクター

プロペラ無し 1.0

プロペラがアパーチャーの外にある場合

フォールディング 0.99

フェザリング 0.98

固定2翼 0.96

固定3翼 0.94

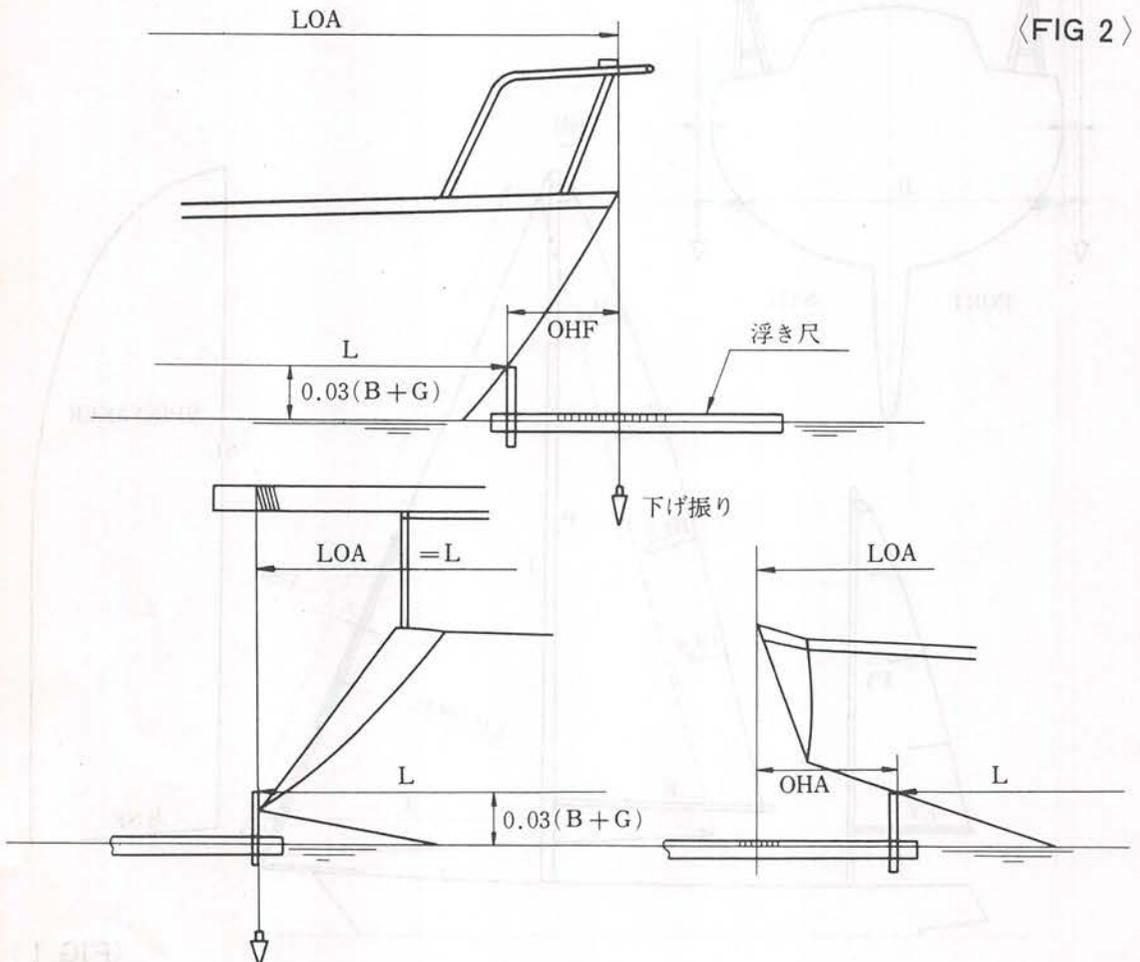
プロペラがアパーチャー内の場合

フォールディング 0.995

フェザリング 0.990

固定2翼 0.980

固定3翼 0.960



PF = 1.0以外のヨットは、平水でのスピードが、 $2 \times \sqrt{R}$ ノット以上でないとPFは適用されない。

S：セール面積

$S = (\text{メイン}) + (\text{ミズン}) + [\text{フォア}\Delta (\text{トライアングル})] + \text{SP cor.}$ (スピン修正)

(メイン) = $0.5 \times P \times E \text{ cor.}$ (ミズンも同様)

ヘッドボードは最大3%E, 最小120, 超過分はEに加える。

トップパテン BL 1 $\leq 6\%E + 0.450$

中間パテン BL 2 $\leq 8\%E + 0.600$

超過分の和をEに加える。

(フォアΔ)

$= 0.25 \times T_m \times (J + LP + FSP)$

$T_m = 0.96 \sqrt{I^2 + J^2}$

(SCANDICAPでは、Tmはヘッドスル中、最大のラフの長さ。)

LP：最大ヘッドスルのLP (IOR MXLP)

FSP：ラフグループの断面の最大径の2倍

J：スピネーカーポール長さSPLがJより大きい場合は、Jの代わりにSPLを用いる。

(スピネーカー、最大のもの)

SL：ラフ、リーチの長さ (IOR MXSL)

SF：フットの長さ

$$SA = 0.06 (2 \times SL + SF)^2$$

$$SP \text{ cor.} = \frac{SA - [(\text{メイン}) + (\text{ミズン}) + (\text{フォア}\Delta)]}{2}$$

レーティングの公式はSCANDICAP通り。

エージアローアンス。(FIG 3)

1975年12月以降に進水した艇は、レーティング R から、エージアローアンス (%R) を差し引く。

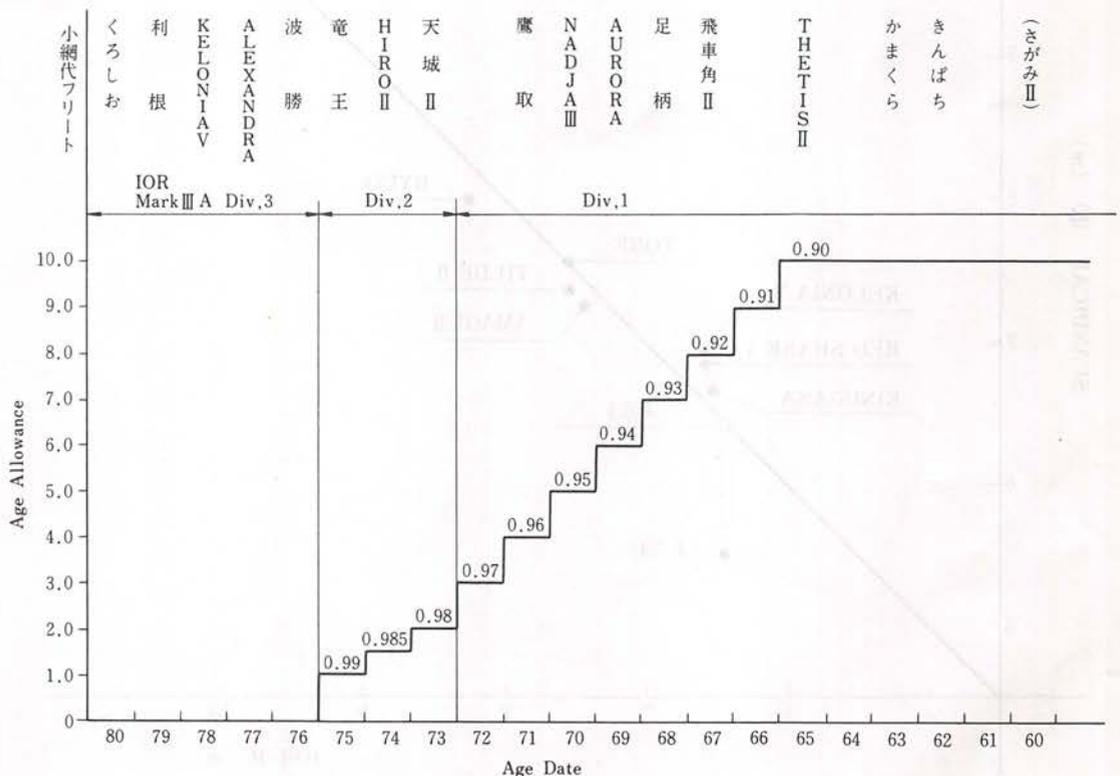
エージデート (進水年) とアローアンスの関係は、FIG 3 に示す。

船体はそのまま、最近リグだけを近代化した艇は $0.5 \times (\text{Age Date} + \text{modified Rig Date})$ のAge に相当する、エージアローアンスをうける。

先に計算した SCANDICAP レーティングRに、 $(1 - 0.01 \times \text{エージアローアンス})$ を掛けた値を5cmきざみ (近い方) にラウンドアップした値が、小網代フリートレーティング®である。

小網代フリートの SCANDICAP方式は、具合よく働いてくれ、ビジター艇も増え、参加艇数は常に15~20隻を数えるようになった。

<FIG 3>



ところが最近困ったことが生じた。それはJ/24の参加である。全長わずか24呎のJ/24のIORレーティングは、21.2呎(6.46m)もあり、短距離では確かにハーフトンと互角の走りをするのに、SCANDICAP計測の®レーティングは、わずか5.50mにしかない。

J/24のスピードポテンシャルを正確にあらわしているIORルールは流石であるが、船首尾のスロープやガスも排水量も計測しないSCANDICAPの盲点をさらけ出した格構になった。しかし、デザインルールでない宿命で仕方のないことである。

FIG 4で判るように、SCANDICAPとIORのレーティングは、ほぼ1:1の対応をする。

ところがJ/24では全く対応をしない。レース委員会としてはJ/24は、SCANDICAPのベースとなった統計に乗らない別のグループのヨットと見做し、FIG 4で見るとIORのレーティングに近い6.40m(®)で走ってもらうことにした。

4) 小網代フリートレースの楽しさ

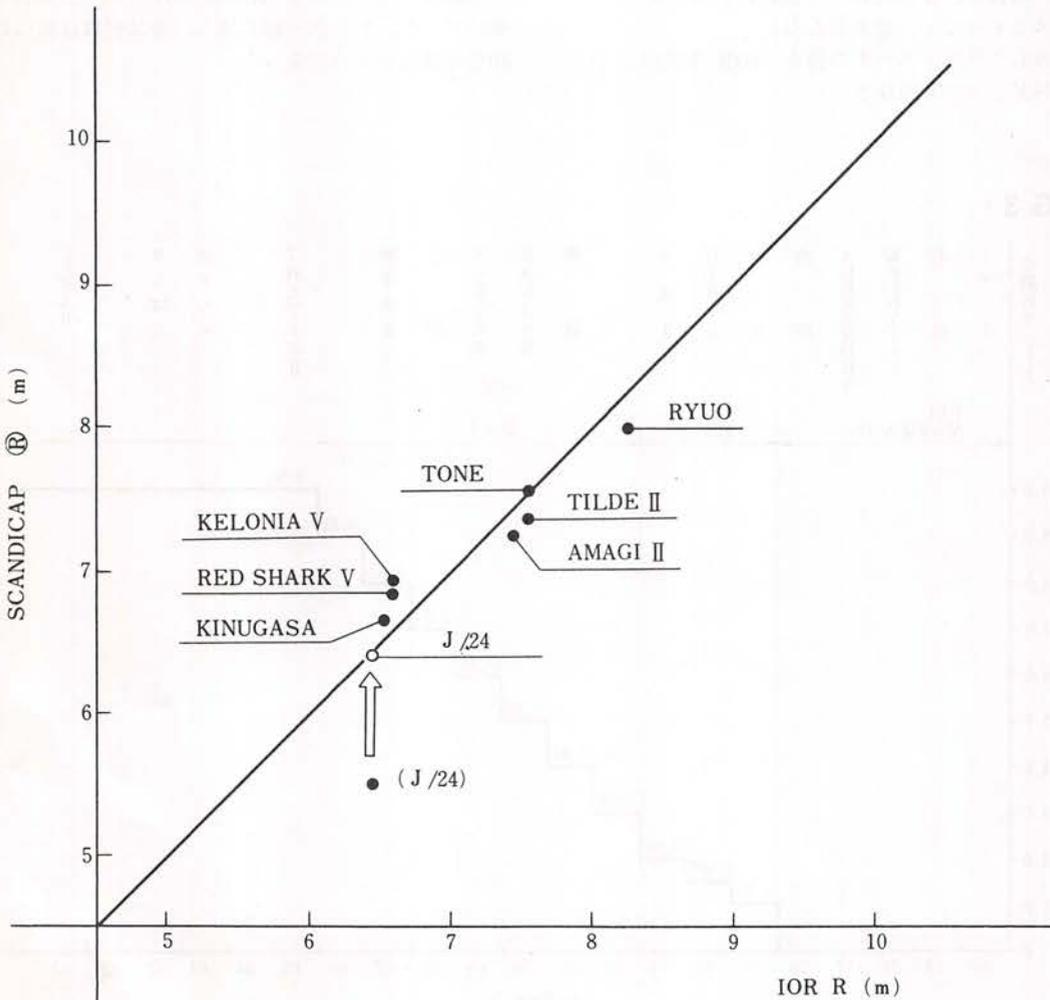
小網代フリートレースは毎月1回行われるが、褒美は6ヶ月毎にでる。毎月かせいだポイントの累計によって順位がきまるのである。優勝艇、上位艇には、艇名の入った「サケカップ」が与えられるし、2回以上の出場艇には、立派な参加賞もでる。

コースは葉山沖、立石沖往復の一見単純な7~15漕であるが、オリンピックコースと違った面白さがある。

第一に、どんな艇にも優勝のチャンスがあることである。昨年前半のレースでは、1月、4月はSWの強風が25~30ノット吹いたが、いずれも〈きんぱち〉が1位で、1月のレースでは2位の〈衣笠〉を1漕当り48.6秒引き離し、4月のレースでも同じく2位の〈衣笠〉に1漕当り8.2秒勝っている。

ところが、3月の7~8ノットの微風のレースでは、〈きんぱち〉は1位の〈衣笠〉に1漕当り208.9秒も引き離されて、19艇中16位となった。

〈FIG 4〉



6カ月の成果は、皆勤した〈衣笠〉が31隻中の優勝艇となり、2回1位を稼いだ〈きんばち〉は2回欠席した為、8位に止まった。

〈きんばち〉は船齢18年の23呎木造艇で、レイズドデッキのクルージングヨットであり、〈衣笠〉はスカンピクラスのハーフトナーである。

もう一つの面白さは、艇の走らせ方、セールトリムを、海況、気象の変化に応じてじっくり勉強できることである。毎月、同じ仲間や、初参加の艇と一緒に走っていると、艇の走らせ方が鏡を見ているように判って来る。研究熱心なグループの艇が突然よく走るよう

になったりするの興味深い。

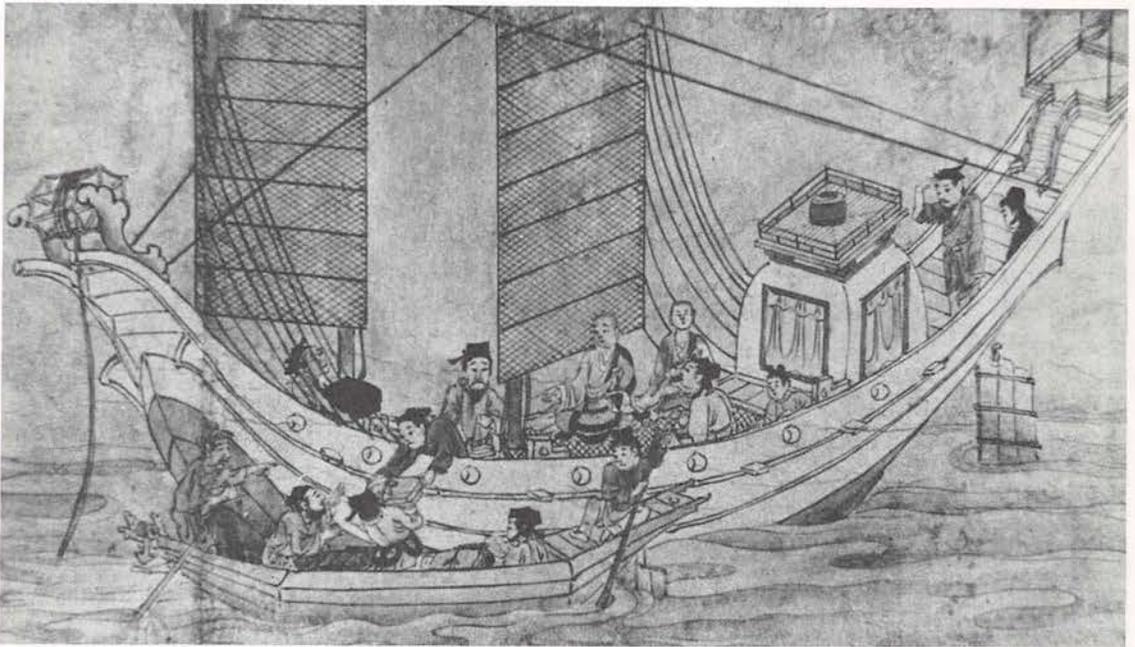
結局、小網代フリートレースの楽しさは、気楽さにあるのではないと思う。息づまるような都会の生活から開放され、「無用の我をすてて、おのれが船になり、風になり、潮になる」（高田屋嘉兵衛、司馬遼太郎氏「菜の花の沖」より）の心境になるのが、小網代フリートレースの楽しみではないか、と考えたりする。

（渡辺修治記）

———ポートアイランド博覧会に展示されている———

遣唐使船

松木 哲



3月20日から神戸で開かれているポートアイランド博覧会に、日本IBMが遣唐使船を展覧して、人気を集めている。館内の展示工事が、オープンを目ざして急ピッチで進められていた2月中旬頃には、もうすでに、この遣唐使船の船体は出来上がっていた。昔、日本と中国を往来した帆船ということで多少はヨット関係者の興味をそそることもあるらしく、編集長からの注文によっておよそヨットとは縁遠い遣唐使船の話をおフショアに書くことになってしまった。大体博覧会

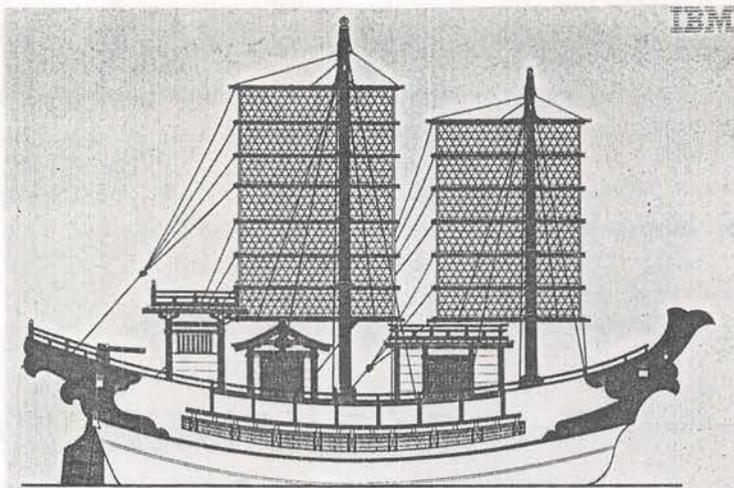
とは一種のお祭りみたいなもので、展覧品も大規模見世物の類と考えておいた方がよさそうだし、船の考証に加わった者としては色々問題点の多い遣唐使船ではあるが、建物の中で眺めると堂々として立派な姿に見える。料理をおいしく食べようと思うなら調理場は見ない方が良くいわれている。博覧会を見物に来て遣唐使船に感心するであろう人達の食欲を減退させるような裏話などはほどほどにして、この遣唐使船の概略を紹介することにしよう。

●遣唐使船とは

遣唐使は飛鳥時代から平安時代まで続いた大国家事業であった。それだけにいつ誰が唐に派遣されたかなどの記録はよく残されている。しかしその遣唐使が乗った船はどんな船だったのか、その船の航海の様子、船内での生活となると残念ながらほとんど分っていない。当時の記録は日本書紀などの公式記録であって、政治的な記事はくわしいが、船や航海のような技術的内容は見当らない。

遣唐使といっても630年の第一回遣唐使から始まって、最後の派遣となった838年まででも200年にわたって往復した。その間には船も航海術も進歩したであろうし、航路も朝鮮半島の政治事情によって初期には朝鮮沿岸にそっていたのが、後期には直行航路に変わるなど様々な経路をたどった。遣唐使船を安芸国（現在の広島県）で建造した記事があるから、日本から唐へ渡る船は日本で建造した船を使っていたらしいが、帰国する時には現地でも船を入手した例もあり、遣唐使船といっても常に同じような船であったとは考えられない。船がどんな船であったかは全く記録にないが、航海の様子を知る手掛りを与えてくれる記録が二つ残っている。一つは数度の失敗と失明にも屈せず、754年唐から帰国する遣唐使船に同乗して日本に到着した鑑真大和上行跡を記した「唐大和上東征伝」であり、一つは838年の最後の遣唐使と共に唐に渡り、翌年遣唐使に従って帰国しかかりながら唐に残留し、847年新羅商船に乗って帰国した円仁の旅行記「入唐求法巡礼行記」（ニットウグホウジュンレイコウキと読むことになっている）である。どちらも船とは縁のない坊さんが書いた記録ではあるし、出てくる物の名前前の解説まではしていないので、完全に理解できる所までは行かないにしても或る程度具体的なことが分る。しかし船自身についてはどんな大きさであったか、どんな形をしていたのか全くふれていない。

円仁の旅行記はライシャワー元大使が、当時としては最高の旅行記録とほめてるように唐の国内事情などもくわしいが、往復の航海の様子が具体的に記されており、この頃の日本の航海技術を示す唯一の記録となっている。特に追風に乘って揚子江の河口に近づき、遂に座州して遭難しかかる所など、航海記として読んでもなかなか迫力がある。また、帰路乗組員の一人が死んで水葬したり、病重くもう助からないとして船を岸に寄せて置き去りにするようなあわれな出来事も記されている。東征伝は航海の様子はくわしくないが、日本へ渡するために準備した品物のリストがあり、当時の中国船が食べていたであろう航海用保存食料が分る。円仁の

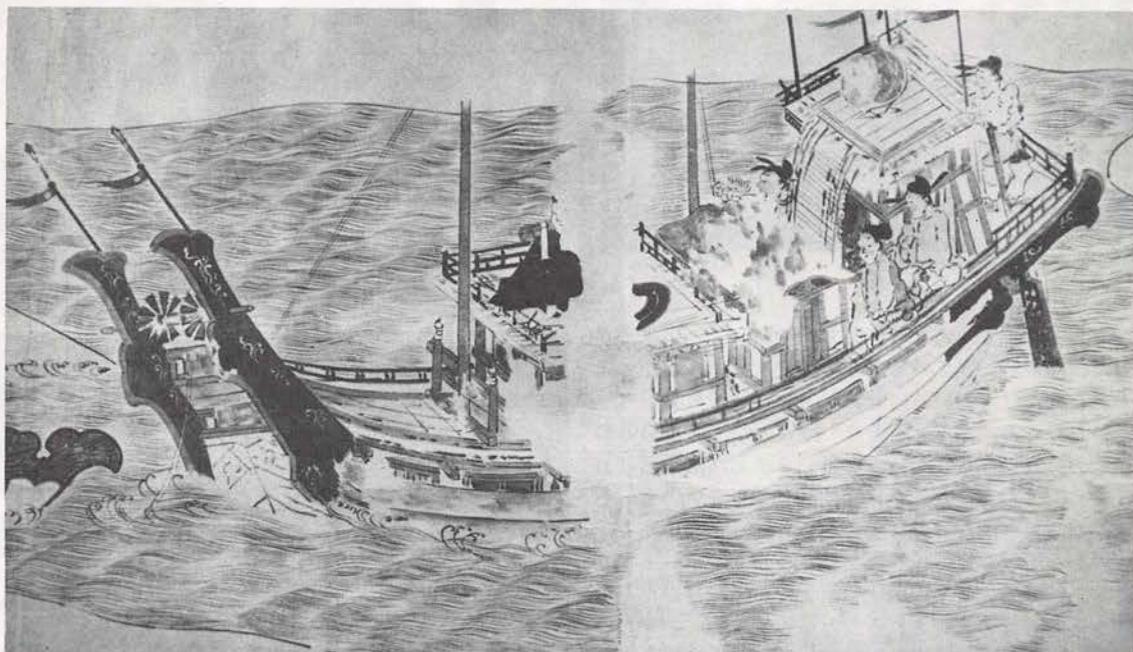


記録では干飯（ホシイイ、飯を乾かしたもの）一升と水一升を船内で配給しているのに対し、鑑真さんの方は乾パン、ミソ、ヨーグルトらしきものがあり、この記録で見ると限り遣唐使の方が食料貧困である。円仁の乗った遣唐使船は揚州へ向う途中腹をこわす者が出て、遂に船長は死亡してしまった。折からの暑さにやられたのか、あるいは干飯と水の生活から初めて見る中華料理（当時の）の食べすぎかといふ下らん想像してしまうが、とかく食い物の話になると急に熱心になるのは感心したことはない。

食い物はともかく船の方はどうもはっきりしない。初期の遣唐使船は分らないが、後半ともなれば4隻で船団を組み総勢約600名、つまり1隻150名は乗っていた。その中には多数の水手が含まれている所から見ると、帆で走るばかりでなく漕ぐことも重視していたらしい。帆走も真追手ばかりでなく、風に帆を傾けてとあってコーターの風も受けている。150人が生活し、その食料と水を積み、唐へ持って行く相当量の実質的には貿易品をと考えると、余り小さな船ではなかったことになる。特に水食料は途中の漂流にそなえて1月分位は持って行った。もっとも円仁さんの乗った船は五島を出発して5日後に中国沿岸に座州したが、1人1日あたり各1升としても150名1月分では100石になり、150人が横になれる面積をと考えると、船の長さは25m位はあったのではないかということになる。遭難の記録では波が打込んで船内でおぼれ死ぬ者があったり、帆柱が倒れて船が前後にちぎれ、それぞれに20人程の人が乗って別々の所に漂着していたりするから結構大きな船ではあったらしい。

●何にもとづいて遣唐使船を作ったのか

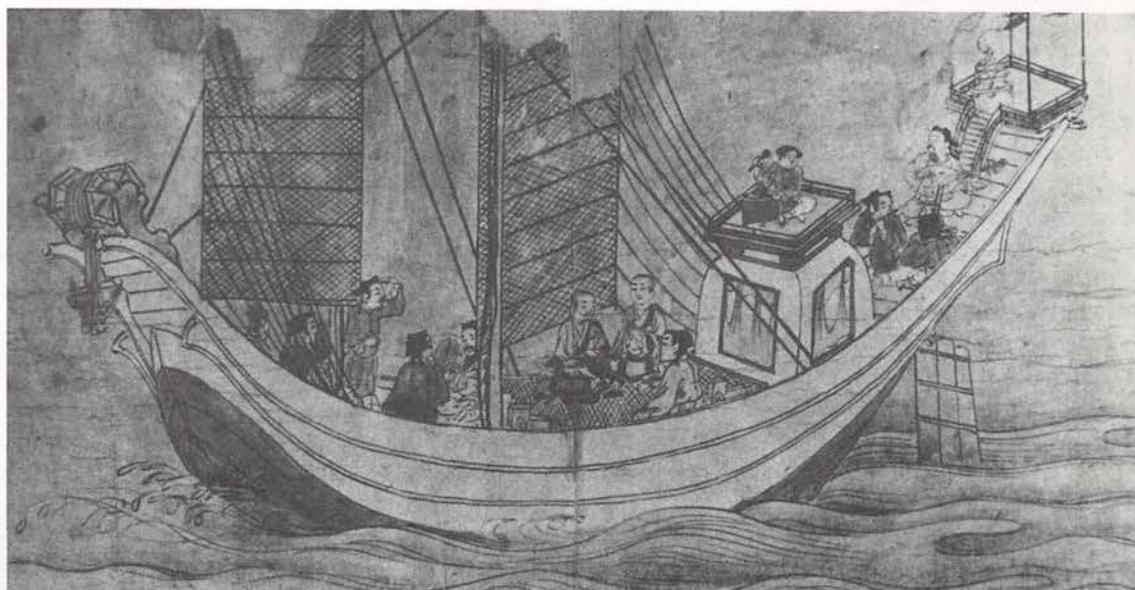
船に関する記録がほとんどなくても遣唐使船の絵があるのではないかといわれるかも知れない。確かに絵はある。遣唐使船の絵として最も良いとされているのは、



「吉備大臣入唐絵詞」の最初に出てくる、吉備真備が唐に渡る場面にある船だとされている。この絵巻物は現在ボストン美術館所蔵だが、東京オリンピックの時修理のため里帰りして上野の博物館に展示されていたのを見た人も居るだろう。ここに示すのは現物ではなく模写の写真だが、こんな船を画いてある。このほかにも有名なもので「東征伝絵巻」「華嚴縁起」などの船の絵がある。特に鑑真さんの「東征伝絵巻」はあちこちに色々な船が出るだけでなく、建造中、遭難の状況まであり大いに参考になる。ところが誠に残念ながらこれらの絵巻物は13世紀以降の鎌倉時代に画かれており、

最後の遣唐使が出発した838年から約400年たっている。しかも中国はすでに宋の代になり、平清盛は兵庫に港を築いて宋と貿易しようとしていた。絵巻の遣唐使船ははたして平安時代の日本の遣唐使船を画いているのか、むしろ鎌倉時代に日本で見かけた宋の船を基にして画いた可能性の方が強そうである。ということで、ついに遣唐使船を建造するための信用のおける資料はどこにもないことになってしまった。

しかし何とか現物の船を作らなければならない。大体これは博覧会ではないか、余り固苦しく考えることもあるまい、千年以上前の話だから400年分位は目を





つぶってしまえ、あとは想像力を働かせてと出来上がったのが最初に出ている今回の船である。この船とこのあたりに並んでいる絵巻の船とをゆっくり見くらべていただくと、なるほどそういうことになっているのかとお分りになろうという次第で、まあ、暇のある方は一つたんねんに各部を比較検討して下さい。もっとも横から見た図だけでは大したことは分らないから、ご熱心な方は数冊の絵巻物全集をかかえてポートアイランド博覧会 I BM 遣唐使船館までお出掛けいただき、腰を落ち着けて調査されることをおすすめします。その際には少なくとも上記3種類の絵巻に出て来る船は参考文献として必要であります。



●どんな船が出来上がったのか

894年遣唐使に任命された菅原道真は遣唐使の廃止を建言し、ついに最後の遣唐使が入唐しないまま200年間つづいた遣唐使は姿を消した。遣唐使を廃止した理由の一つに財政的負担が大きすぎたことがあげられている。実際の遣唐使船が四隻であったのに対し博覧会のはただ一隻、しかも乗組員はなく唐への貨物も食料も積みこまない（ただしほんの見本だけを船内に展示することになっている）。となればかつての費用にくらべて何十分の一の出費ではないかといっても、半年間の博覧会の出し物にそう巨額の金を出すわけには行かぬといづこも同じ予算の枠はきびしく、結局場所の面積から建物がきまっており、その中に入る船をという事で船の長さは20m。ちと見おとりするのではないか、こんな小さな船で150人も乗れるのかといわれるのではないかと図面の段階では少々気にやんでいたが、いざ建物の中で出来上がって見るとなかなかどうして三角屋根に向かって立上る二本の帆柱共々堂々たる船に見えて一同安心した。ただし、この寸法では乗組員全員を乗せての航海は難しかろう。

船の外見は前に述べた絵に似せて、少々の時代のずれには目をつぶる。ただし船上に建っている部屋だけは平安時代の建築様式に合わせて作ることにして、その方の専門家に図面を依頼した。何しろ建築の方は当時の現物が残っていて相当よく分っているだけにめったなことはできない。その点船は全く物が残っていないから気が楽で、何とかもっともらしい物を作っておけば、たとえ文句をつけられたとしても、それじゃど

うだったのでしょかと聞き返せば、唯も確かな資料を持っているわけではないから、あとは私はそう思わないと水掛け論になるだけの事で、この手の議論は先に物を言った方が有利になることになっている。だからといっていい加減な船を建造したというわけではなく、分っている限りの資料は参考にしてあるが、何分資料のない部分（しかもそれが圧倒的に多い）はどうしようもない。例えば船の幅、帆柱の高さ、絵を見ても、どこを探しても数字は出てこない。このあたりから先はただ推定あるのみで推定復原遣唐使船が完成したという次第。どんな船になっているかは見てのお楽しみ、万事手品はそう手の中をあかすものではない。ただ使用材料ばかりは今さら何ともごまかしようもなく、ここの木は輸入材ではないかとか、この塗料は合成樹脂が入っているとか、このロープはマニラ麻ではないかなどと専門的知識をふり廻すことだけはやめにしていただきたい。昔の船に興味のある方々は一つメモを片手にここはおかしい、あそこはインチキくさい、とアラ探しをして見るのも面白いかと存ずる。そういう人のためにこれ以上内幕はさらけ出さないことにする。第一余りボロを出しては大金数千万円を出した日本 I BM さんに申し訳ないではないか。

船体がおおよそ出来上がった頃から見学に来る人が増えたそうだが、こんな大きな船をどうやって建物の中に入れたのかという質問が多かったそう。そう言えば木船を建造しているのを見たことのある人は少なからう。船なんていくら大きくても、元は小さな材料をつなぎ合わせて出来ていることに思い当たらないのか

しらん。意外な所に盲点があるものだ。

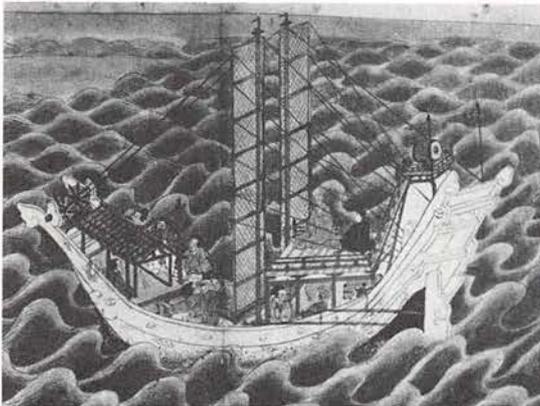
百聞は一見にしかずと言われているが、今度の船の帆を見てつくづくそれを感じた。当時の船の帆が竹を使った網代帆であることは絵から見ても分る。さて、実物の網代帆らしきものを作って初めて気が付いた。その頃帆柱の頂上に滑車があったとは思われない。柱にあげた孔を通したハリヤードを引っ張ってこれだけの大きさで重さの帆がほんとに揚ったのだろうか。錨は木に石の重りをつけていた。この石は北九州あたりで蒙古軍船の碇石と称していくつも見つかっている。錨綱は船首の巻胴で巻いていたらしい絵がある。こんな道具で何百キロの錨があげられたのだろうか。円仁さんの記録では風が強くなって錨をおろして仮泊したり、錨をあげて出発したりする所が出てくるが、大変な人手をくう作業だったに違いない。絵を見たりしていただけてはつい見過ごしていたものが、実物大になって目の前に現われると、こんなものを一体どうやっていたのかと驚かされることがある。それだけでも実物大模型を作って見る価値は十分あるように思う。

●博覧会がすんだらどうなるのか

10年位前から邪馬台国が人気を呼び始め、一時期邪馬台国に関する講演会を開けば人が集まり、本屋に邪馬台国コーナーがあったりした。確かに日本は初めて邪馬台国として記録に現われ、しかもその記録はアイマイな所があって人々の夢をさそってくれるのだが、とにかく魏志倭人伝の一文を取り上げてあれこれ議論をしても、元がきまっているからそのうち何か新しいものでも現われない限り議論も底をつき出し、段階熱が下がり始めた。そのあとをついだのがシルクロードブームで、こちらは現にそこを通過して来た品物が正倉院に残っていたりして資料も豊富だし、日本では見ようもない砂漠を通過して文明が伝わるというロマンもある上に、中国のその一隅までは一般旅行者を入れるようになって一気に燃え上がり、NHKは遂に予定を変更してシルクロード番組続演を決めた。

邪馬台国ブームの時はもうお忘れかも知れないが、昭和50年の夏、丸木舟型古代船を作って韓国から九州まで漕ぎ渡って来た。倭人伝にある旅程を実際にたしかめて邪馬台国のあった場所を考える資料にする、ということになっていたが、その方の議論は大して進展したようには見えなかった。しかしとにかく大きな丸木舟を漕いで見るというのはなかなか面白い試みで、やたらと重たい船を漕ぐのがいかにシンドイことかがよく分った。丸木舟ももっと厚さを減らして軽いのではなくてはとても長距離航海に使えそうもない。

お次に登場するのは遣唐使。実はこれまで遣唐使船を作って走らせたいという企画が立てられたことがないではなかった。しかしとにかく船だけでも実際に作るようになったのは、やはりシルクロードブームのおかげだろう。何しろ西からやって来た文化は唐から遣唐使船に乗って飛鳥へ奈良へ京都へと運ばれたのだから。展示されている船を見ればすぐ気がつくはずだが、遣唐使船が展示されると聞いた人がまず考えるのはなぜ浮かさないのかということらしい。船は浮いている方が様になるのは確かだが、建物の中に展示するのに浮ぶ必要はないし、第一実際に浮ぶ船を作るとなると費用も0が一つ位違って来る。いや、ありゃ浮く船じゃないんだよと説明したおかげで、何故本当に浮く船を作って走らさないんだと何回か文句を言われた。こっちにしたらどうせ船を作って見る以上実際に走らせて見たい。こんな不便な船を走らせたなら、本物の遣唐使同様たちまち遭難ということになるかもしれない。博覧会が終われば展示館も展示品もすべて撤去してもとの空地に戻さねばならない。折角の遣唐使船も9月末からはあわれ木片にされる運命にある。船をバラすのも結構費用のかさむ仕事ではあるが、IBMさんは分解撤去して下さるなら船も建物も差し上げましょうと言っている。新しく船体を建造してその上に船室と帆柱を移し、その辺を走って見ようというような金の有り余っている人はどこかに居ないものだろうか。



1980年レース白書

NORC 本部帆走委員会編

本部帆走委員会では、1980年のレース白書として、本部並びに関東支部の各レース（但し、レベル・レース・シリーズ及び関東支部フリートの沿岸レースを除く）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（グラフ）化し、レースの実態をまとめてみた。

当委員会では、本レース白書を作成するに当たり、1980年のレースの実態に加えて、1976年から1979年までのレース白書と1980年の資料に基づき、クラク別出艇数・年齢別参加者数・クラス別入賞艇数・事故発件数・事故発生艇数・レース別及び種類別事故発生率等に関する過去5年間の推移をグラフで表わしてみた。

当委員会としては、今後、各支部の協力をえて、関東以外の他支部のレースに関するデータを加味し、かつ、NORCに加盟していない外洋ヨット関係団体のレースに関するデータも併せて入手し、その実態をまとめ、より一層充実したレース白書を作成して行きたいと考えております。この白書に対する御批判・御意見並びに新しいテーマについての御提言などを是非おきかせ下さい。

最後に、本レース白書から皆様が昨年の外洋レースの実態並びに過去5年間のレースの実態・特徴・傾向・推移を把握され、更に将来の日本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

本部主催レース4回及び関東支部レース7回の出艇数、クラス別出艇数、参加者数、年齢別参加者数並びに本部レースの支部別出艇数をまとめた。（表1～5参照）

- ① レース出艇数は、本部レース191艇、関東支部レースが263艇の合計454艇であった。洲本レースの中止により、本部レースの前年度との比較がむずかしいが、クラス別出艇数では、クラスⅠ、Ⅱが本部レース16.7%、関東支部レース15.5%、平均16.1%（前年度10.9%）で出艇数が伸びているのが目につく。（表6参照）
- ② 参加者数は本部レース1287人〔内訳は会員1043人（81.0%）、非会員244人（19.0%）〕であり、関東支部レース1728人〔内訳は会員1484人（85.9%）、非会員244人（14.1%）〕で総参加者数が3015人と、3千人の大台を越えた。
- ③ 年齢別参加者では過去4年間を表にしてみると、過去3年間減少傾向であった20～24歳までが、やや増加しているが、30歳以上の年齢が全体の50%を占めるようになった。今後どのような年齢構成になるのか興

味がある。（表7参照）

- ④ レース別出艇数及び参加者数は、例年通り、鳥羽レースが飛び抜けて多く、117艇、参加者総数763人で昨年に比べ出艇数では8艇減だが参加者は40人増となっている。関東支部レースでは、神子元島レース、小網代カップの出艇数、参加者数が目立つのは、フリート対抗レースが定着してきたためと思われる。（表8参照）

- ⑤ 本部レースの支部別出艇数を見ると、関東支部の艇が61.2%（前年度77.8%）、その他の支部の艇が38.8%（前年度22.2%）を占めるようになってきた。

なお、この表作成にあたり、各艇の出艇申告書を見せて頂きました。氏名、年齢、住所、電話番号等についてはほとんどの艇がきちんと書いてありますが、その中で2～3枚、年齢、住所等が書き落してあるのがあります。この艇は他のレースの出艇申告の際も同じように書き落してあります。出艇申告を提出する際には、絶対書き落しのないようお願いいたします。（内田寛太）

主催	本部主催レース					
名称	第5回 沖繩 東京	第7回 江の島 清水	第21回 鳥羽 パール	第13回 八丈島		
コース	那覇 ↓ 小網代	江の島 ↓ 清水	鳥羽 ↓ 小網代	小網代 ↓ 八丈島 ↓ 小網代		
距離(マイル)	830	95	150	290		
スタート月日	4/29	7/12	7/25	10/10		
クラス	I	4	2	6	2	14
	II	4	2	9	3	18
	III	4	0	12	0	18
	IV	7	10	33	2	54
	V	2	23	41	4	66
	VI	0	5	16	0	21
出艇数合計	21	42	117	11	191	
内DNF	1	0	0	1	2	
内DNS	0	1	0	0	1	
参加者	NORC会員	155	219	599	70	1043
	非会員	33	32	164	15	244
	60才~	0	0	0	1	1
	55~59	0	0	5	1	6
	50~54	2	2	9	0	13
	45~49	3	7	27	1	38
	40~44	8	19	46	3	76
	35~39	19	41	92	8	160
	30~34	55	77	213	21	366
	25~29	58	64	210	28	360
	20~24	35	38	132	19	224
	15~19	5	1	16	1	23
	その他	0	0	1	0	1
	不明	3	2	12	2	19
合計	188	251	763	85	1287	
支部別出艇数	関東	7	39	60	11	117
	駿河湾	2	3	9	0	14
	東海	3	0	38	0	41
	近北陸	0	0	1	0	1
	内海	5	0	8	0	13
	西内海	1	0	1	0	2
	沖繩	2	0	0	0	2
US	1	0	0	0	1	
合計	21	42	117	11	191	

表1

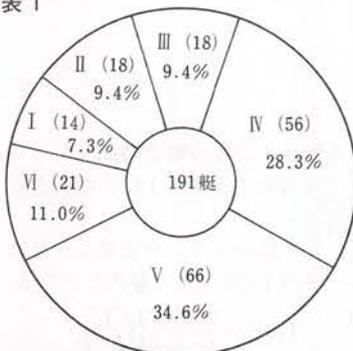


表3 本部レース・クラス別出艇数

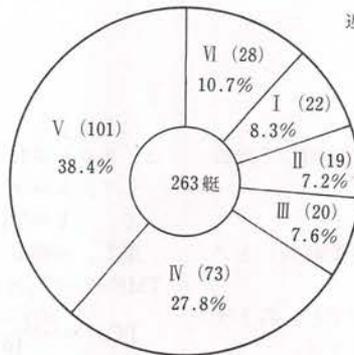


表4 関東支部レース・クラス別出艇数

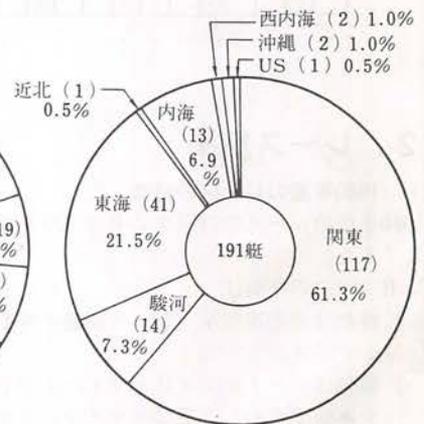


表5 本部レース・支部別出艇数

主催	関東支部主催レース								
名称	1980 初島	第3回 大島 神子元島	第30回 大島	第7回 三宅島	第7回 大島 初島	第25回 神子元島	第18回 小網代 カップ		
コース	小網代 ↓ 初島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 大島 ↓ 神子元島 ↓ 小網代	葉山 ↓ 初島 ↓ 大島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 三宅島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 大島 ↓ 初島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 神子元島 ↓ 小網代	小網代 ↓ 大島 ↓ 小網代		
距離(マイル)	48	106	85	160	82	99	68		
スタート月日	4/5	5/3	5/24	9/13	9/27	11/2	11/23		
クラス	I	3	1	4	3	2	4	5	22
	II	3	4	4	1	1	3	3	19
	III	3	1	3	3	2	4	4	20
	IV	15	2	9	6	9	15	17	73
	V	18	12	17	9	11	16	18	101
	VI	6	2	5	0	7	2	6	28
出艇数合計	48	22	42	22	32	44	53	263	
内DNF	8	3	1	7	24	2	5	50	
内DNS	1	0	0	0	3	0	0	4	
参加者	NORC会員	267	138	247	134	166	250	282	1484
	非会員	39	11	32	16	25	53	68	244
	60才~	2	0	2	0	0	0	2	6
	55~59	1	1	2	0	1	3	2	10
	50~54	3	3	4	3	1	2	4	20
	45~49	10	4	9	10	6	7	11	57
	40~44	17	9	18	8	12	18	12	94
	35~39	36	24	30	16	19	28	34	187
	30~34	87	41	70	42	55	79	94	468
	25~29	77	31	72	42	50	87	93	452
	20~24	65	31	65	25	45	70	87	388
	15~19	3	1	5	2	1	9	8	29
	その他	0	0	0	0	0	0	1	1
	不明	5	4	2	2	1	0	2	16
合計	306	149	279	150	191	303	350	1728	

表2

表6 過去5年間のクラス別出艇率並びに出艇総数

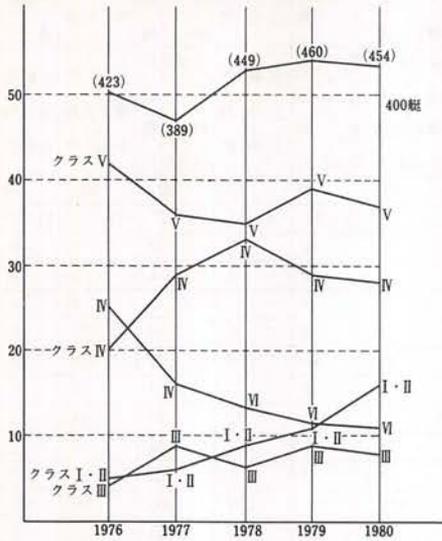


表7 過去4年間の年齢別レース参加者数

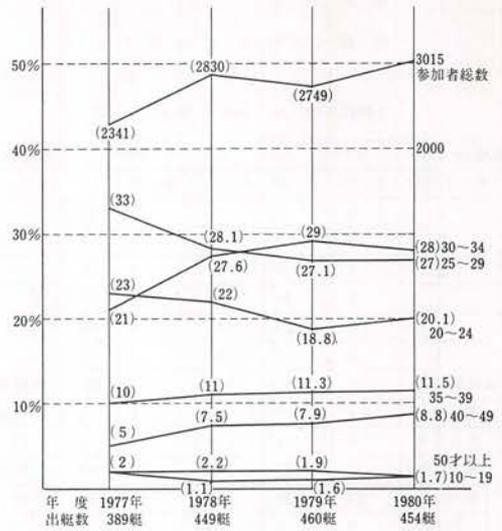
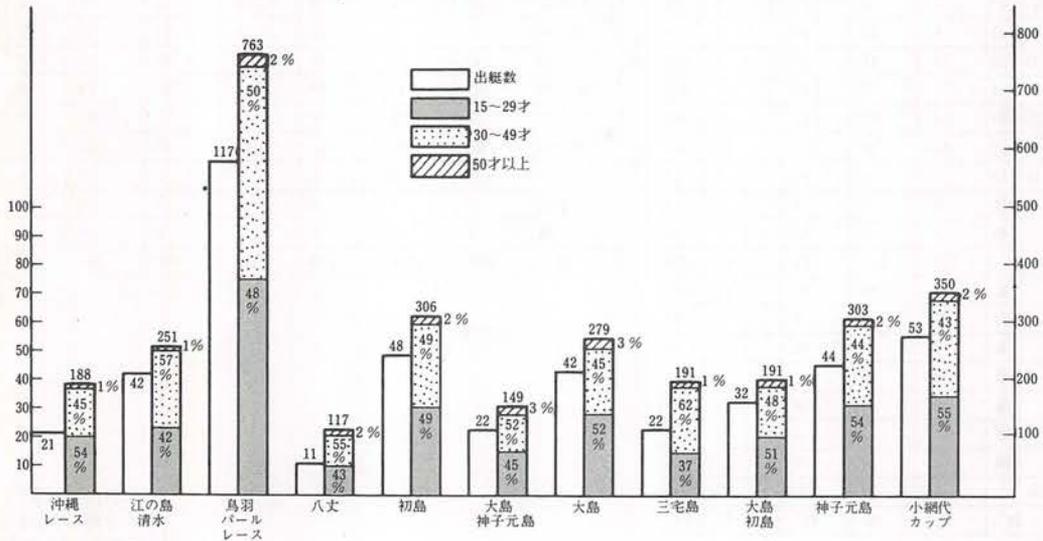


表8 1980年度レース別参加者数, 年齢構成, 及び出艇数



2. レース結果

① 1980年度のレースの特徴

1980年度のレースの特徴をV-R グラフを使用して分析してみた。

V-R グラフの作製法

- 縦軸は平均速度V (レース距離/所要時間) をノットで示す。
- 横軸はレーティングRをフィートで示し、各トナーを▲印で表わし、更にクラス分けをする。
- 各艇の平均速度を計算し、グラフ上に+印でプロ

ットする。

- 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Rに対応する修正1位の曲線を描く。 $(V = V_1 \times \frac{TCF}{TCF_1})$
但し、沖縄レース、三宅島レース、八丈島レースはTMFで、その他のレースはTCFにより算出している。

$$TCF = \frac{\sqrt{R+2.6}}{10} \quad TMF = \frac{0.25873 \cdot \sqrt{R}}{1+0.0567 \cdot \sqrt{R}}$$

次にこのグラフから窺える1980年度のレースの特徴は

次の通りである。

- (1)各トナーを中心に参加艇が集約されているが、前年に比較して各トナーの上限を越えたり、大きく下廻る艇が増加している。これはレベルレースに参加する艇を別にすると、トナーとして走るメリットがうすれつつあるために、トナーに束縛されない考え方が普及してきていることや、エージアローアンスの適用される艇の増加によるものと思われる。しかしレース結果においてはこれら上記2種の艇の活躍が目立ってきている。
- (2)各クラス内の艇速のバラツキをレース毎に観察すると、バラツキの少ないレースは沖縄、三宅島、八丈島レース等の長距離レース及び順風のレースである。これは長距離レースでは参加艇の技量が伯仲していること、順風のレースでは、技量と艇の性能差が比較的大きな艇速の差に結びつかないことによるものと思われる。逆にバラツキの多いレースは強風または微風のレースである。これは強風では技量、船型及びリグにより、艇速とくに追手の艇速に大きな差が生じ易いこと、微風では技量、気象、海象及びコースの選択により、大きな差が生じ易いためと思われる。
- (3)1980年度の代表的レースとして、強風の「小網代カップ」と微風の「神子元島レース」を取り出し、レース結果を各クラス1位艇について比較してみる(表9,10参照)。小網代カップレースでは、往路(強風の追手)、復路(強風の上り)とともにほぼレーティング通りの走

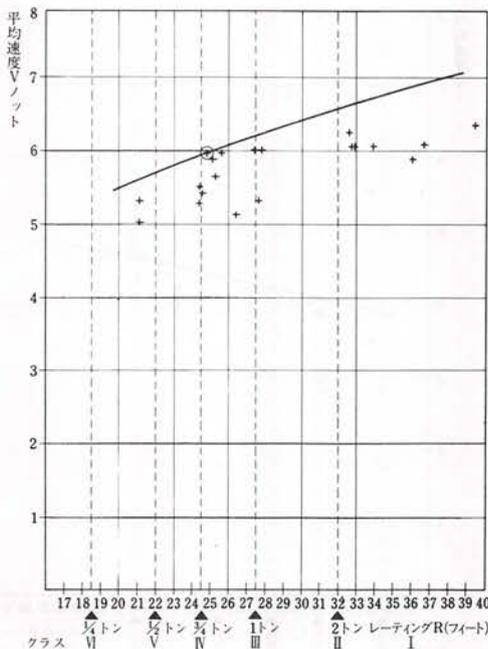
りをしたため総合でも各クラスが平均して上位を占めている。神子元島レースでは、往路(微風~順風の追手)において小型艇が有利、復路(順風の上り)においてはほぼレーティング通りの走りをしたため、総合では小型艇がほとんど上位を独占している。これらのことから微風~順風の追手では小型艇が有利であるが、その他の条件ではレーティング通りの走りをしていと思われる。

② 過去5年間のレース結果の特徴

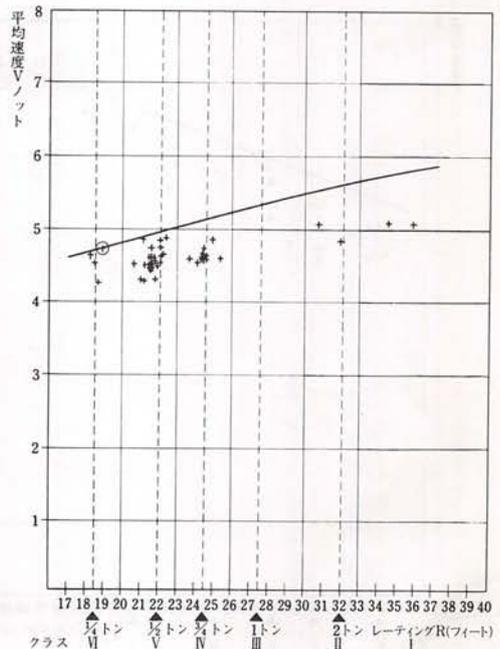
過去5年間のレース結果の特徴を上位入賞艇(5位まで)のクラス別比率と出艇数のクラス別比率を対比することによって分析する。(表11参照)

- (1)各クラスとも出艇数の増減にほぼ比例して入賞艇も増減している。
- (2)大型艇、特にクラスⅡにおいては出艇数の増加以上に入賞艇の増加がめざましく、乗り手の技量、艇の性能がかなり高いレベルで伯仲していることが想像される。(この傾向は世界的にもみうけられる)
- (3)中~小型艇では出艇数の減少にともない、入賞艇が減少しているが、特に中型艇において、出艇数の減少以上に入賞艇が減少しており、総合的レベルアップが望まれる。(古川雅雄)

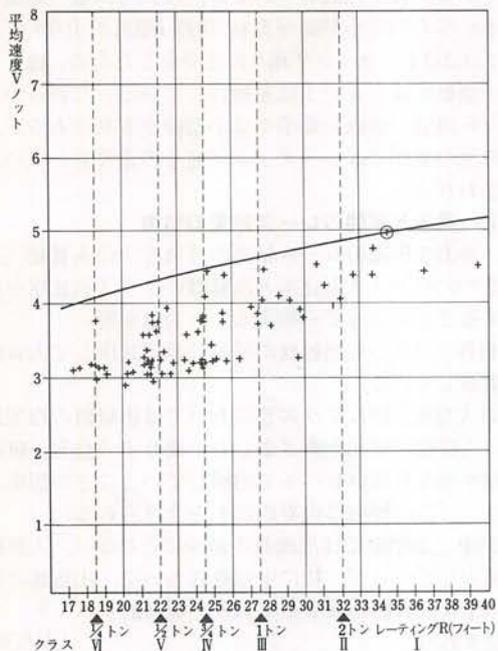
沖縄レース(830マイル T M F)



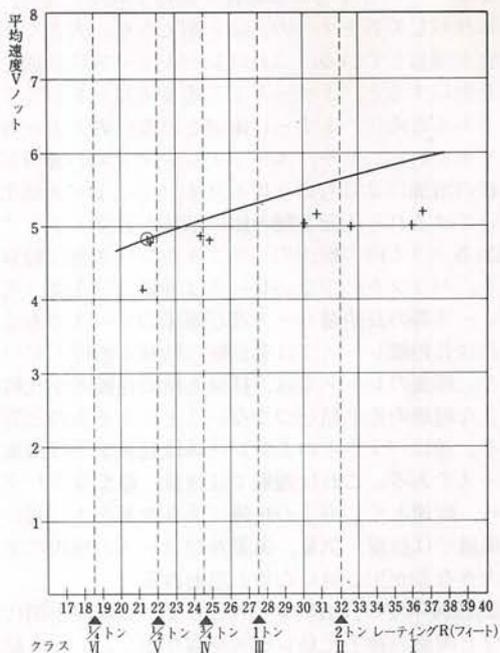
江ノ島・清水レース(95マイル T C F)



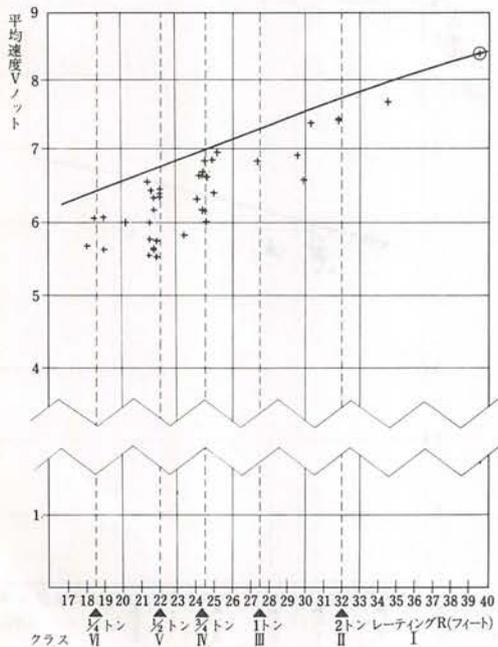
鳥羽レース(150マイル TCF)



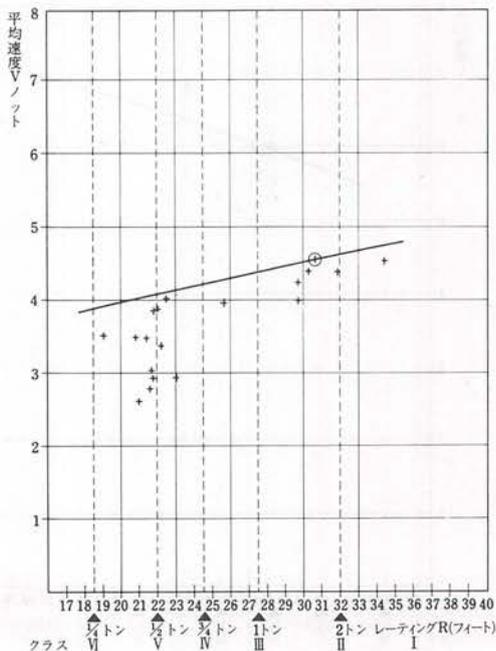
八丈島レース(290マイル TMF)



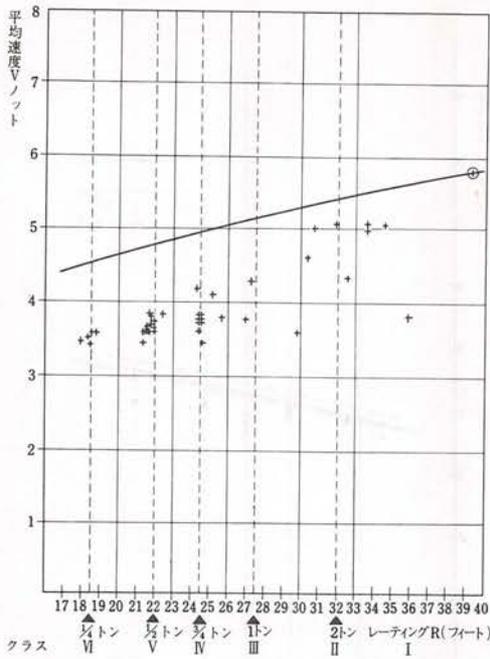
初島レース(48マイル TCF)



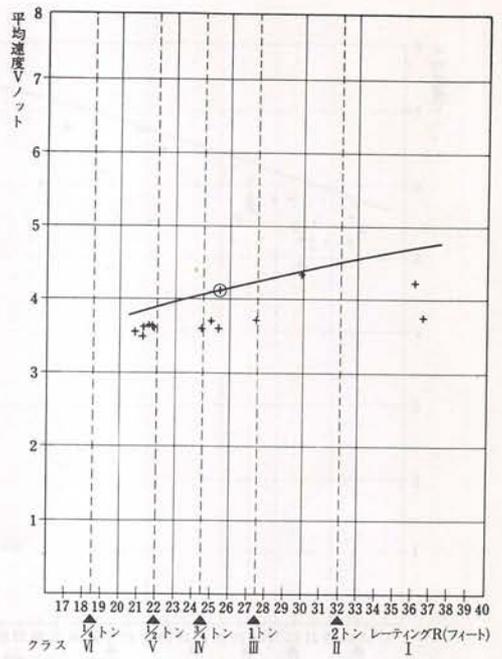
大島・神子元島レース(105マイル TCF)



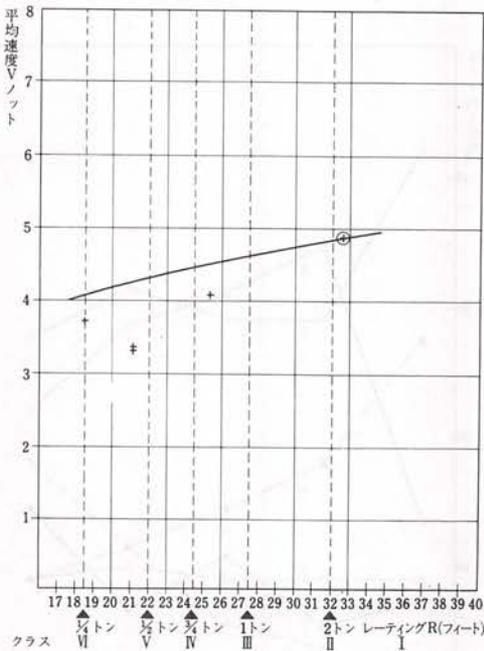
大島レース(85マイル TCF)



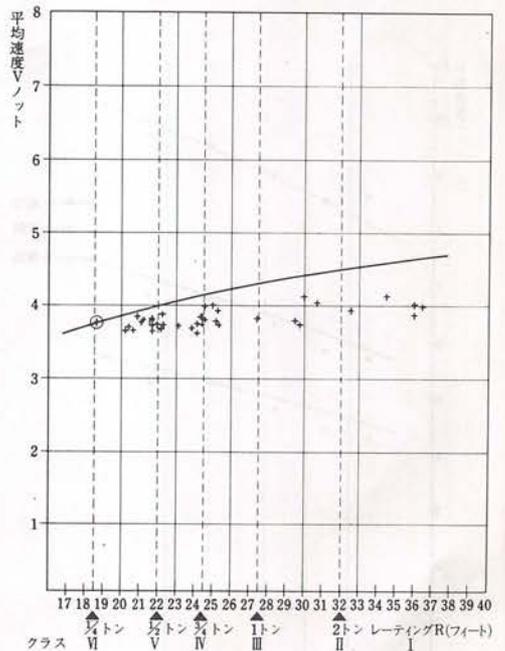
三宅島レース(160マイル TMF)



大島・初島レース(82マイル TCF)



神子元島レース(99マイル TCF)



小網代カブレース(68マイル TCF)

表9 神子元島レース

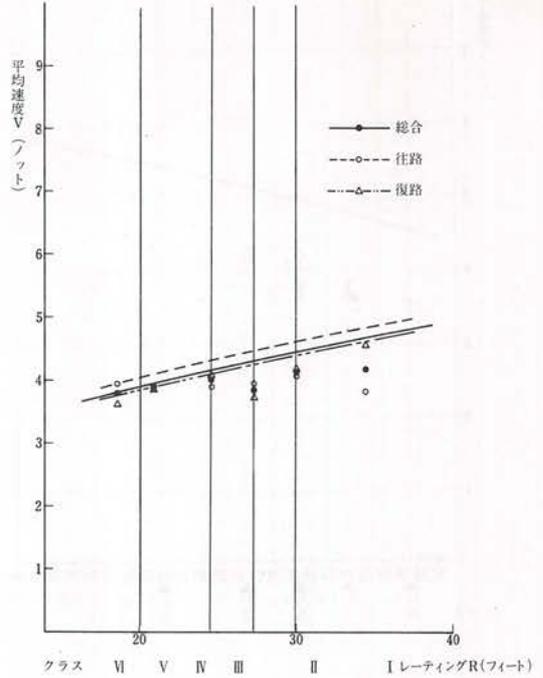
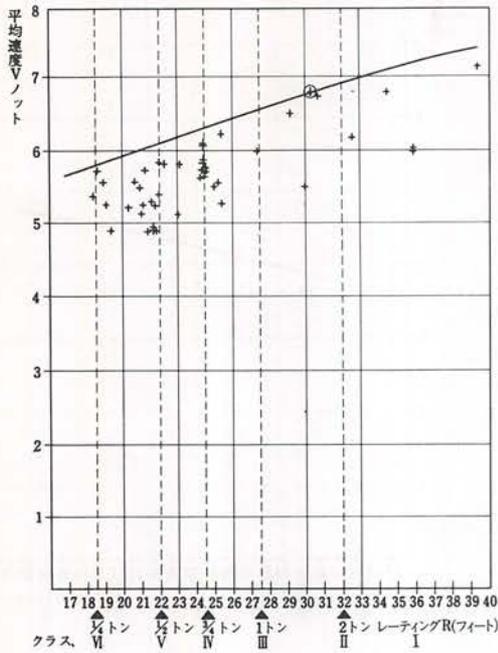


表10 小網代カブレース各クラス1位の往路, 復路, 総合における平均速度

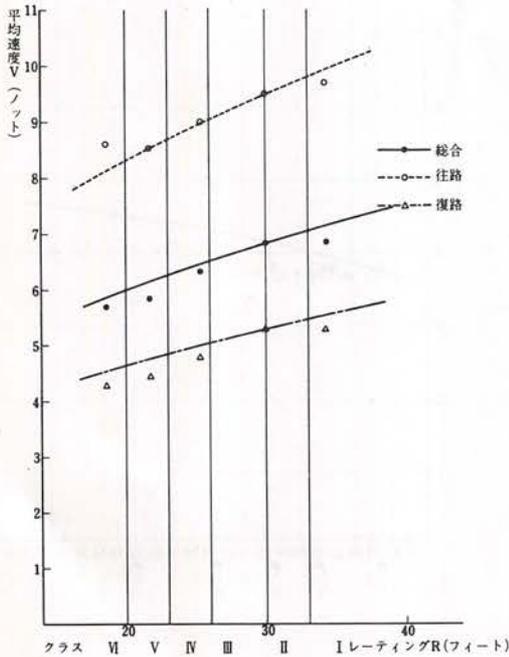
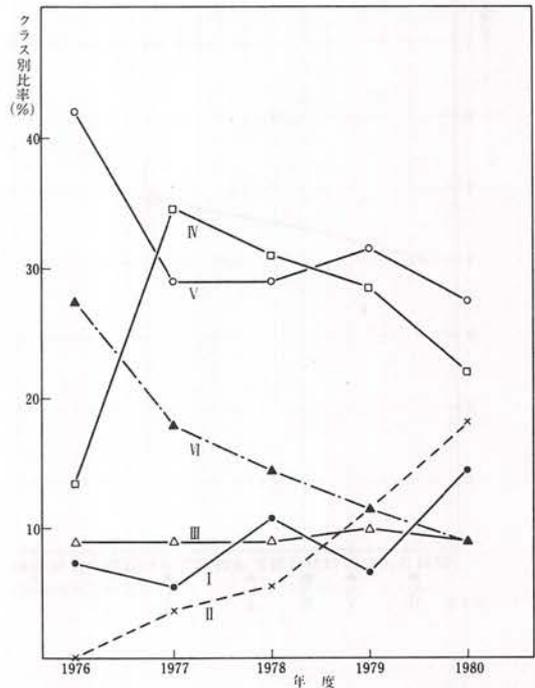


表11 51~55年度入賞艇クラス別比率(1~5位)



3. レース中の事故

① 1980年度の事故の傾向

1980年度の事故の発生は、艇数・件数ともより、事故艇率でも21.9%と昨年より大幅に減った。レース白書を出しはじめて以来年々増えつづけていた事故が、今回はじめて減少したことになる。事故率でみれば、今回の数値は、ほぼ過去の平均値になっている。

しかし、大島・初島レースでは二人の仲間を失うという出来事もあり、事故の減少を単純に喜ぶわけにはいかない。

最近の傾向として、沖縄・東京レース、八丈島レースといったロングレースでの事故が減っている一方、初島レース、三宅島レース、大島・初島レースといった近海のレースでの事故の増加が目立ってきている。また、事故の種類別にみると、ラダー関係や航海灯の事故は減っている一方、スパーやリギン関係の事故が増えてきている。

② レース別に見た事故

前述の通り、ロングレースでの事故率は減少し、島廻りの近海レースでの事故率が増加してきている。気象上の理由もさることながら、ロングレースと、せいぜい足かけ2日のレースとでは艇の「走らせ方」に違いがあるために思われる。簡単にリタイヤーできないロングレースでは、エントリーする艇も限られていて、それらが年々技術を上げてきており、艇の安全な「走らせ方」に努力が払われてきた。それに対して、近海の島廻りレースではセールの2~3枚破いても少しでも速く走らせようとする艇が少なくない。また、沿岸のデイレースにでも出るような体制で参加する艇もあり、これらの艇はちょっと吹かれると事故を起こしやすくなっている。

平均風速10m/sというなかでスタートした初島レースは、例年とうってかわり、高い事故率をしめしている。また、事故の種類も各種にわたっている。

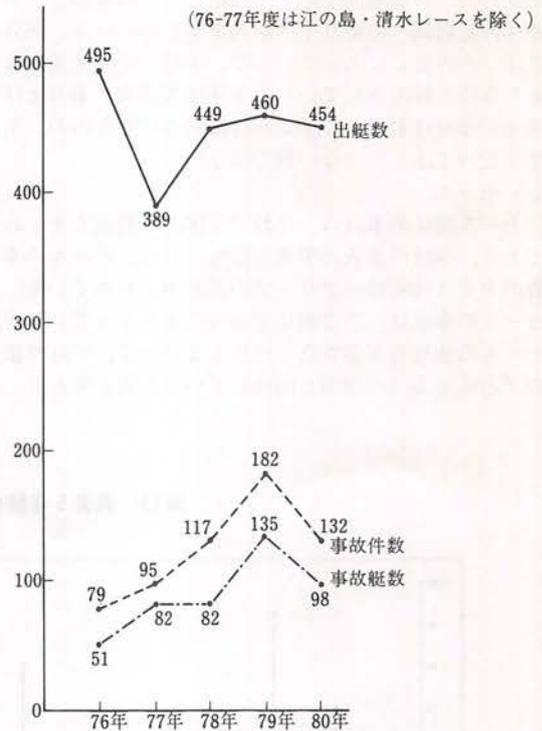
沖縄・東京レースでは、7件の事故が報告されており、事故率は33%と過去2回に比べ、はるかに少ない。そのうち1件はリタイヤーしているが、他は応急修理等をして完走している。

以後、春から夏にかけてのレースは、事故の発生率がみな1桁となっている。そして毎年の傾向であるが、秋のレースの事故率は高くなっている。

なかでも、大島・初島レースでは8割以上の艇が何らかの事故を報告している。しかも事故のない艇はほとんどスタート早々にリタイヤーした艇である。また完走した5艇はいずれも2件以上の事故を起こしている。

三宅島レースでは、乗組員関係や衝突・乗り上げの事故こそないが、各種の事故がひとつおりの報告されている。

表12 過去5年間の事故推移



八丈島レース、神子元島レース、小網代カップレースは、ほぼ20%前後の事故率となっている。

③ 種類別にみた事故の内容

事故の種類別にみた傾向としては、セールの破損が極めて多く、リギンやスパーのトラブルもあいかわらず増加している。航海灯やラダー関係の事故は減っている。乗組員関係では、二人の落水行方不明者が出ている。種類別にもう少し詳しくみてみよう。

a) 船体

船体の事故については8件報告されているが、そのうち4件はスタート時等の艇どうしの衝突によるものである。そのほかシステムヘッドのフックやスタンションベースの破損、フォアデッキやまどにひびが入った事故が報告されている。

b) スパー

スパーに関する事故は15件報告されており、昨年にひきつづいて多い件数となっている。その多くは、ワイルド・ジャイブによるブームの破損と、スピンポールの破損である。

c) リギン関係

リギン関係の事故は、年々多くなってきている。とくに多いのが、ハリヤード類の切断とランニング・バックステーの故障である。これらは酷使するものであるから、日常の点検と早い時期の交換がかかせない。

d) 衝突・乗り上げ

衝突・乗り上げの事故の原因としてはスタート時やせり合っている場面でのレース艇どうしの接触と、小網代沖定置網への乗り上げが大半をしめている。区分では「その他」に入っているが、本船と衝突寸前になった事件も報告されている。本年度の衝突・乗り上げ関係の事故件数は、昨年よりは減っているものの、例年と比べて決して少ない数ではない。

e) セール

セール関係の事故は、件数で全体の4割近くをしめており、事故の最大の要素となっている。セールの事故の多くは強風時のフリーでの帆走中におきている。セールの事故は、ここ数年で非常に多くなっているが、セールの強度等が落ちたとは思えないので、やはり艇の「走らせ方」の傾向と関係していると考えられる。

f) 乗組員関係の事故

大島・初島レースで、二名の落水事故が発生している。この事故の原因については、ライフジャケット及びライフハーネスの不着用であることはあきらかである。同レースでも、他に落水寸前の事例も報告されているが、ライフハーネス等のおかげで事故にはならなかった。

そのほか乗組員の事故については、突然横波を受けての打撲、ブームパンチによる負傷二名、火傷などが報告されている。

g) その他

本年度はラダー関係のトラブルはわずか1件しか報告されていない。また表15中「その他」欄に区分されているものの中では、風速計が飛んだり備品が流出したりする事故が増えている。(大村雅一)

表13 過去5年間のレース別事故発生率

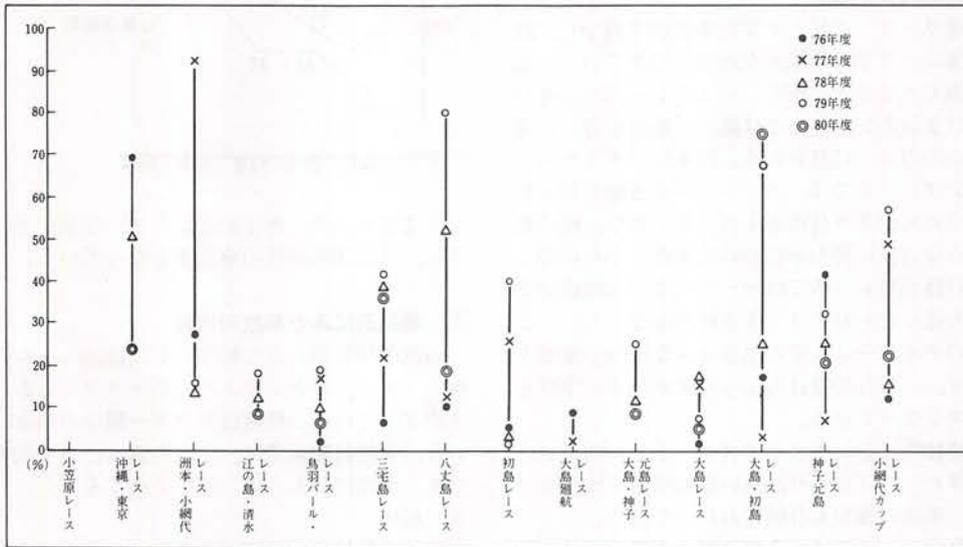


表14 事故の種類別発生率

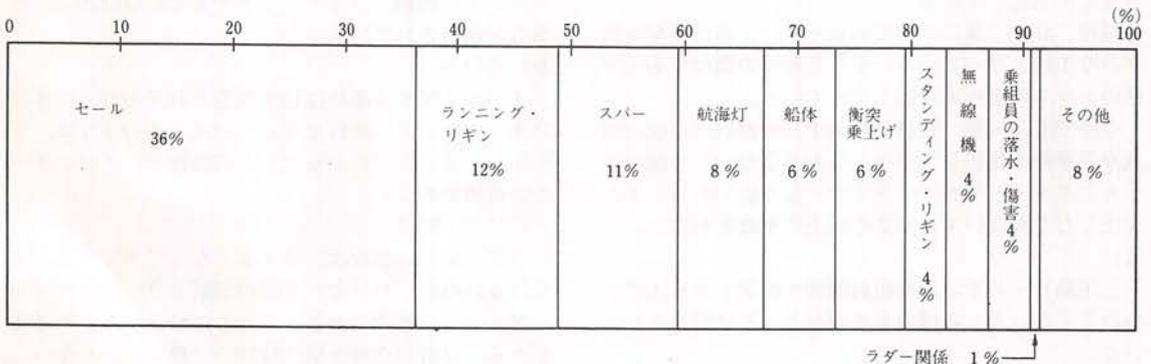
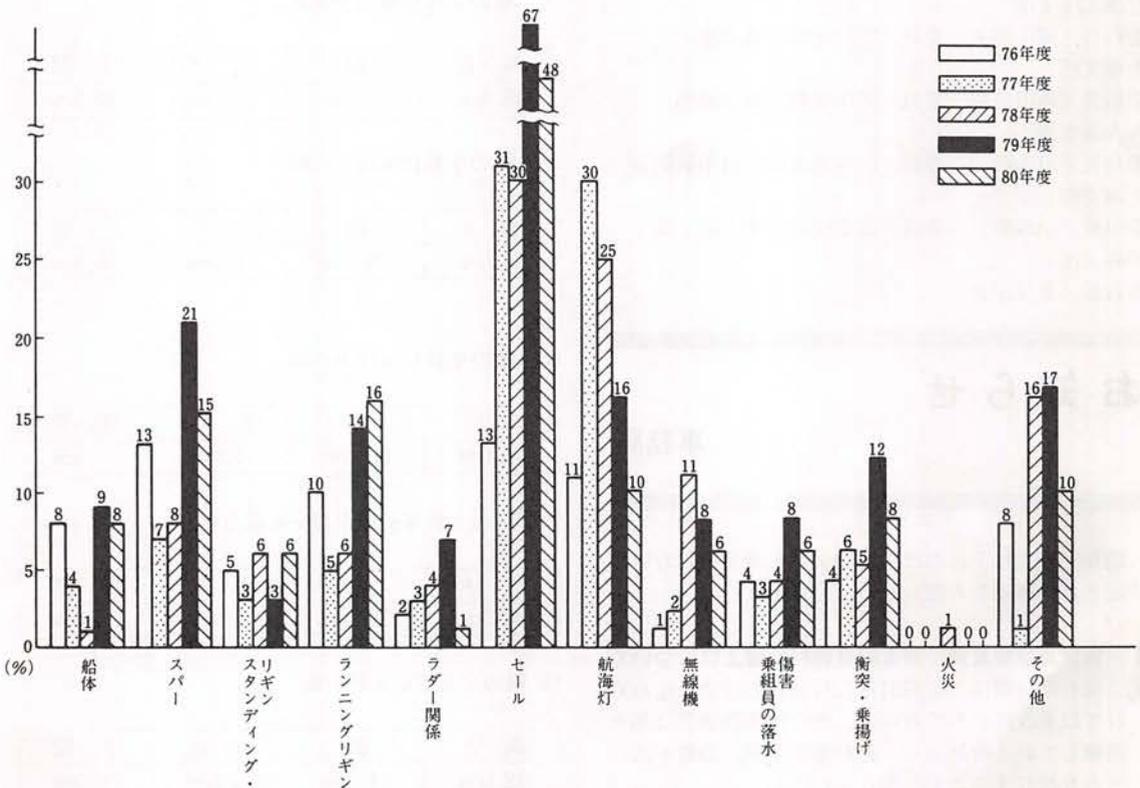


表15 レース別事故発件数一覧表

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	スタングリグイン	ランニング	ラグー関係	セイル	航海灯	無線機	乗組員の落水	衝突乗上げ	火災	その他	
沖繩レース	21	7	7	33.3	1	2				2							2
江の島・清水レース	41	4	4	9.8						4							
鳥羽パール・レース	117	8	14	6.8		1		1		2	2	3	1	3			1
八丈島レース	11	2	4	18.2									1	1			2
初島レース	47	19	26	40.4	2	2	3	4		11			1	3			
大島・神子元島レース	22	2	2	9.1						2							
大島レース	42	3	3	7.1				1		1	1						
三宅島レース	22	8	11	36.4	1	1	1	2	1	2	2	1					
大島・初島レース	29	24	40	82.8	4	5	1	6		14	3		3	1			3
神子元島レース	44	9	9	22.5		1				4	1	2					1
小網代カップ・レース	53	12	12	22.6		3	1	2		4	1						1
合計	449	98	132	21.8	8	15	6	16	1	48	10	6	6	8	0	10	

(注) 出艇数からはDNS艇は除いてある。

表16 事故の種類による年度別発生状況





NORC協会ニュース

単位：円

	現行料金	改訂料金	予想増収額
特別会員	18,000	20,000	1,436,000
正会員	6,000	7,000	1,767,000
準会員	2,000	3,000	33,000

選挙管理委員の紹介

事務局

昭和56年3月7日開催された第2回代議員会において、下記の方が選挙管理委員になられましたので紹介いたします。

新選挙管理委員の方々は昭和56年3月7日から昭和57年12月31日までが任期と定められておりますので、会員皆様のご協力をお願い致します。

- ・関東支部
委員長／名和幸夫 委員／名当英臣／亀井澄夫
- ・駿河湾支部
委員長／隅倉正員 委員／金沢昇五／石神直哉／秋山泰広
- ・東海支部
委員長／大橋郁夫 委員／水上建／長尾好泰
- ・近畿北陸支部
委員長／岡田勇夫 委員／岡田克彦／森孝次
- ・内海支部
委員長／神田孝雄 委員／田中竜雄／諏訪禎男
- ・西内海支部
委員長／田中敬一 委員／内谷新太郎／田中敏昭
- ・玄海支部
委員長／小島周三 委員／光安咸尚／木下隆一郎
- ・沖縄支部
委員長／東江正喜

お知らせ

事務局

昭和56年3月7日の理事会および代議員会において、決定された事項をお知らせいたします。

1. 会費及び会友費、会友艇登録料の値上げについて

① 現行の会費は、昭和51年12月18日の総会で定められて以来改訂されておらず、その後諸物価等は年々高騰しておる現状より、止むなく今回、会費を次のとおり改訂することとなりました。

② 現行の会友費および会友艇登録料は、昭和54年4月本制度の発足時に、下記のとおり定められ、会友費(5,000円/3年)は、オフショアの購読料等に当てられることとなっておりますが、今回オフショアの定価は200円に改訂され、3年分で7,200円になるところより、前記1.の理由をも考慮して、登録料も含め、次のとおり改訂することとなりました。

単位：円

	現行料金	改訂料金	予想増収額
登録料	10,000	13,000	150,000
会友費	5,000	7,000	100,000

上記各料金の改訂は昭和56年1月1日よりとする。

2. NORC会友ならびに会友艇船艇登録規程の一部改正について

第77回理事会における、NORC外洋レース規則の一部改正に伴い、標記規程第10条登録番号の表示の2項、表示する登録番号の最小の大きさを次のとおり変更することとなりました。

(1) 艇の全長12m以上の艇

高さ	幅	太さ	字間
45.5cm	30.5cm	7.5cm	10.0cm

(2) 艇の全長12m以下の艇

高さ	幅	太さ	字間
38.0cm	25.5cm	6.0cm	6.0cm

を

(1) 艇の全長12m以上の艇

高さ	幅	太さ	字間
45.0cm	30.0cm	7.0cm	9.0cm

(2) 艇の全長8m以上12m未満の艇

高さ	幅	太さ	字間
38.0cm	25.0cm	6.0cm	7.0cm

(3) 艇の全長8m未満の艇

高さ	幅	太さ	字間
32.0cm	21.0cm	5.0cm	6.0cm

3. NORC会友ならびに会友艇船艇登録規程の運用について

昭和54年4月会友制度が発足して、今年4月で3年目を迎えることとなりますが、本制度は初期の目的に沿って発展し、昨55年度は1年間に133艇の登録を見たほか5名の会友が特別会員へ登録替えされました。

今後は、更に増加することが予想されますが、登録替え等に当たっての手続き(料金徴集等)に不明確な点がありましたので、これを明確にし、今後の事務処理は、次により措置することとなりました。

① 会友から特別会員(正会員)へ登録替えの場合。会友としての有資格期間中に登録替えをする場合は、奨励金として、入会金の半額を免除するものとする。

② 登録艇を手離して、第1条2項に言う会友でなくなった場合。

登録艇を手離した時点で、会友としての資格を失ったものと見なす。

即ち残余の期間があっても、登録料の払い戻しは勿論、同時点から会誌の送付を停止するものとし、引続き購読を希望する場合は、新規購読者としての手続きをする。

③ 会友(オーナー)が自己の所有する登録艇を代替した場合。

第3条に言う、申込書と要目標の提出を求め、第8条に言う登録料の全額と、会友費の半額を徴収して、同日付で新規加入者と見なす。

(参考)

規程

第1条 (社)日本外洋帆走協会(以下「NORC」という)の会員以外のものがその船艇をNORCに登録するときは、この規程による。

2 NORCの会員ではないが会の趣旨に賛同し、NORCに船艇登録した艇のオーナーを会友という。

第8条 船艇登録料は1艇につき10,000円とする。

2 会友費は有効期間を3年とし5,000円とする。

3 会友費はNORC発行の月刊誌オフショアの購読料ならびにその他の経費に当てる。

4. 会員の動静について

去る3月7日の第2回代議員会資料に、2月3日現在の除名予定対象者名簿を掲載いたしました。その後、次の方々同名簿から削除されることになりましたのでお知らせいたします。

関東支部

〈特別会員〉74-031 二木頌二、75-002 藤井伸一、72-201 藤江正克、69-062 羽柴宏昭、73-233 原紀道、79-136 伊坂裕次、69-056 具沼哲彦、79-003 吉津弘一、73-259 柿島克一、71-020 前川勝、

77-130 持田悦功、71-032 小田原昭夫、76-068 佐久間義徳、73-303 柴田健一、78-089 竹下義紀、77-153 渡辺幸春、2422 安岡信一、75-182 山崎芳夫、73-047 八木慶助、73-315 細沼存、72-187 村上嘉昭

〈正会員〉7829 千葉徹也、72-073 藤田亨、72-025 広瀬了一、73-056 平林敏夫、74-187 林英比古、74-197 堀善興、71-094 飯泉信、75-108 井本邦彦、69-068 桑波田捷彦、70-060 加納敏夫、70-119 倉持和夫、73-186 熊倉一俊、76-031 小柳景司、77-176 小林充也、79-146 久保勇治、73-294 宮信行、77-132 御手洗和徳、76-146 前修司、6661 中山照彦、78-106 野崎輝夫、79-112 中島敏夫、7808 大山勝次、71-007 岡本甫、77-188 大井真二、78-107 大石利雄、76-194 鹿田芳己、76-052 関雅章、68-926 高城昌彦、75-048 都筑行弘、75-064 渡辺真、76-101 吉崎義宣、76-134 山口均、71-126 華島貞彦、73-161 藤代武史、73-212 井上喜夫、74-038 成瀬寛、79-130 横山伸

無所属

〈特別会員〉77-018 石坂登一郎

〈正会員〉78-069 吉川公一

駿河湾支部

〈特別会員〉74-001 望月誠、78-017 後藤晃

〈正会員〉74-035 源平豊、74-040 山本新治、

75-030 牧野幸良、77-012 沢野和仁、74-038 前田博、78-006 小川義久、78-007 細井信雄、78-011 小林均

東海支部

〈特別会員〉79-018 吉田和敬、222 吉村福徳

〈正会員〉175 出口常和、73-019 大島彰三、75-031

服部正裕、77-008 田中匠、79-035 岡田哲雄、78-024 加藤直近、

近畿北陸支部

〈特別会員〉007 山田明男、085 高橋直之、191 岡島純一郎、217 西村幸雄、290 松岡陽樹

〈正会員〉021 横関正直、052 原田学、066 木原俊男、071 馬杉矣三、088 村城哲也、097 長谷川和之、100 中村五三郎、120 吉本哲男、192 荒木義正、218 鍵田靖之、219 田中康一郎、220 末吉笑子、285 丹生谷満、311 中村直樹

内海支部

〈特別会員〉423 池上英夫、586 川田逸夫

〈正会員〉540 森下治光、354 柳田正樹

玄海支部

〈正会員〉032 中尾正治、048 加茂洋昭、132 原木雄詩

沖縄支部

〈正会員〉78-046 森孝生

西内海支部

〈正会員〉092 河村潤一

新登録艇の紹介

セール番号、艇名、帆装、フリート、全長×
水線長×巾×吃水、オーナー名、その他の順
☆印は会友艇

1787 WindMachine NewEQS 重須 7.6×5.4×
2.7×1.5 亀井正仁/艇名の由来: Wind Machine と
いう曲名からです。/抱負: なるべく速く走りたいと
思います。/クルー: 大石充, 亀井正典, 全員歯医者
で学生時代から6~7年スナイブと470に乗っていま
した。

2133 MIKI III ホランド⅓ TANNOWA 7.65×
6.32×2.86×1.524×井上信男/艇名の由来: 私の3
人の子供達の長女の名前/クルー: 同じ職場(消防職
員一部レンジャー部隊)の仲間。

2228 銀河 VI スループ 琵琶湖 10.38×7.9×3.5
×1.8 南良治/クルー: 林博一, 井上昌宏, 田中一
男, 西浦寛, 三船清治, 野口正男

2455 矢矧(YAHAGI III) J-24 小網代 7.32×6.10×
2.72×1.22 河瀬直春, 池田武邦(共同)/艇名の由
来: 「矢矧」は太平洋戦争中, 日本海軍ので, 最も速
い軽巡洋艦として極秘裏に建造され, 水雷戦隊の旗艦
として, マリアナ沖海戦, レイテ沖海戦に参加, 最期
は戦艦大和と共に沖縄への海上特攻隊として出撃, 東
支那海で撃沈されました。私(池田)はその「矢矧」
がまだ完成する前, 艤装している時から乗り組みを命
ぜられ, 上記の海戦に総て参加し, 沖縄戦で撃沈され
る瞬間まで乗り組んでいました。その「矢矧」は第一
次世界大戦当時の日本海軍の軽巡洋船矢矧の二代目で
した。従って, 私の乗るヨットはYAHAGI III世と
いうわけです。

2457 GLORIA I J-24 7.32×6.1×2.72×
1.22 クロセトモチカ/艇名の由来: 栄光号1世を,
英語名, グロリア1世としてGLORIA-1世にて登

録しました。/抱負: 私は岡山県モーターボート競走
会の会員であります。海は好きであり, 正しい海の知
識を更に身につけ, ヨットによる海国日本のための一
助として行きたいと思っております。/クルー: 黒瀬
享は現在岡山理大3年生であるが, ヨットだけのため
に既に在学6年, いわばヨット学部といってよい。マ
ナーよし, レース経験豊か。/NORCへの要望: 今
後, 岡山地区での協力できることがあればNORCの
ためにも努力させていただきます。

2466 ARIAKE I J-24 博多 7.32×6.10×
2.72 椛島知典, 原尚道, 石井嘉一郎(共同)。

2474 REVENGE P-600 佐島マリーナ 6.20×
5.20×2.48×1.05 岡田尚恒/艇名の由来: テニソ
ンの詩 THE REVENGE (1878年)に由来する。/抱
負: 風吹けば, 風吹くがまま。/クルー: 長男(洋),
次男(淳), 妻(幸子)。

2816 サザンクロス V N301-T 別府ハーバー
8.98×7.50×3.36×1.45 大内仁, 小田亮, 神田闊宏,
穴見勉(共同)。

2820 エスポワール VI スループ 佐世保 11.0×
9.85×3.60×1.867 中林幸嗣, 石原道, 亀田繁義,
松尾富士男, 田中和明(共同)/艇名の由来: 10年前
に見たフランス映画より「希望をもって」の言葉が気
に入り, 「希望」「エスポワール」をとり, 艇名にした。
/クルー: ごく, ありふれた人間の集り, 例外一人を
除く(筆者)。

OFFSHORE 第72号 昭和56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200円(郵送料45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 廣済堂印刷株式会社

一級小型船舶講習会

NORC会員には講習料、日程等を考慮しております。
合格率の高い、短時間で低価格の当教習所を御利用下さい。

学科2日間、実技2日間(非常に内容の充実した講習会です)

費用 NORC会員は 62,000円~90,000円

※東京都内で開講いたします。(先着30名限り)

※学科日程: 5月23日(土)、24日(日) 申込み切: 5月16日

詳細・カタログの請求は、

近畿小型船舶教習所まで

〒656 洲本市上物部2-6-30
TEL. (07992) 4-1600