

Offshore 6 1981

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 74/200円

昭和56年 6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



第2回小笠原レース総合優勝の《光》
撮影：西村一広 提供：舵社



左よりBグループ優勝の〈MORANG BONG〉, 〈ローデム〉, 〈BIG PAL〉 撮影・西村一広/舵社

第2回 小笠原レース コミッティー日誌

小笠原
レース委員会

4月25日 1000 小笠原レース・コミッティー一同が竹芝桟橋に集合し、〈おがさわら丸〉に乗船する。船室の一室に陣どってレース本部を開設する。

4月26日 1400 小笠原・父島の二見港着。さっそくお世話になる方々を訪ね、打ち合わせをする。

1600 まだ到着していない艇もあるが、現地での第1回の各艇との打ち合わせを行なう。

4月27日 0900 前夜、羽をのぼしすぎたレース参加者から、ケガ人が出たり、警察に注意されるという「事件」がつづく。薬師寺さんたちに走りまわっていただいたおかげで、なんとかまわるくおさまる。

1300 地元の小学生を集めて「ヨット教室」。武市さんのお話をきいて映画を見たあと、レース参加艇に分乗して「体験航海」へ。警察署長をはじめ大人もいっしょに乗艇する。

1700 二見港の乗船待合室で「レース前夜祭」を開く。来賓や島の人たちもあわせて200人ぐらいが参加する。ヨットのパーティーにしてはめずらしく、飲み物・食べ物がたくさんあり、ゆったりとした気分になる。地元の名物「亀の肉の煮込」も出る。〈BIG PAL〉のメンバーによる阿波おどりも出て南の島の夜の宴を盛り上げる。

パーティー直前に〈RODEM VI〉のマストにひびが入ったと連絡あり。〈RODEM〉のメンバーが走りまわってクレーンや道具類を手配した。明日のスタート

に間に合うとよいが。

4月28日 1100 〈RODEM VI〉のマスト・トラブルのため出艇申告・艇長会議が遅れてはじまる。艇長会議席上、コミッティーの方から〈RODEM VI〉のマストの修理に手間取った場合、レースのスタート時刻を遅らせる提案を行ない、全艇の同意を得る。この時点ではまだ〈RODEM VI〉のマストは艇からはずされ、横にして修理を受けている。

1315 コミッティーの一行が、コミッティー・ポートをお願いした自衛艦ASU85号艇に到着。〈RODEM VI〉のマストはやっとセットされ、チューニングを行なっているようである。予定どおりのスタート時間とする旨、ロール・コールの練習で通信する。

艦上では自衛隊の皆さんの御協力で着々とスタートの準備が進められる。また折よく視察中の海上保安庁第3管区海上保安部長の御一行も、コミッティー・ポートに乗艇し、レースのスタートを見学することになった。

1400 各艇とも追手の風を受け、一斉にスタートラインを切る。ほとんどの艇がスピンを上げてのスタート。オール・フェア。

4月29日 0305 第1回のロール・コール。各艇の午前零時の位置が報告される。婿島列島をすぎ、北の島の北北東を北上している模様である。速い艇はすでに100マイルも走っているらしい。かなり速いレース展開

が予想される。

0930 〈NACHI Ⅷ〉がラダー・トラブルをおこし、救援を求める通信を父島の海上自衛隊が受信し、丁度巡航中の巡視艇〈うらが〉が現場に向かう旨の連絡を小笠原マリナーの中村さんより受ける。〈おがさわら丸〉が東京に向けて出航する時刻がせまっているため、シーボニアに10時から開設されたレース本部と緊急に連絡をとりあう。その後、トラブル解決、レース続行の通信が入り、ややほっとする。

1200 〈NACHI Ⅷ〉のラダー・トラブルのため、何となくあたふたして、お世話になった島の方々に充分にお礼のご挨拶ができないままに〈おがさわら丸〉出航時刻となる。

1505 第2回のロール・コール。これでわかった正午の各艇の位置を〈おがさわら丸〉船内に張り出すと、レース関係者がどっと集まってきた。

4月30日 0000 〈おがさわら丸〉の6マイル先にレース艇と思われる船影ありとの連絡を受ける。〈おがさわら丸〉のブリッジにはレース関係者が何人もおじゃまして、レース艇の確認を行なう。特別な計らいで、

レース艇に近づくため、本来のコースよりやや西寄りのコースを通る。4時頃までに9はいほど確認する。各艇ともかなり速いペースだ。3時の報告では、各艇鳥島の北を北上中とのことである。

かなり強い追手の風をうけ、〈おがさわら丸〉も予定よりかなり速いペースだという。

1505 午後の定時コールでも、各艇ともかなり速い位置を報告してきた。先頭をいく〈光〉などはもう八丈島の北にいる。シーボニアのレース本部では、予定を一日繰り上げて、フィニッシュ・ラインの用意をはじめめる。

5月1日 0305 月光ハウスでの受信がはじまる。〈光〉はもう大島近海まできており、あと数時間でフィニッシュしそうである。

1046 ファースト・ホームの〈光〉がフィニッシュ。相模湾に入って風になり、未明フィニッシュの予定が遅れてしまったという。つづいて14時21分に〈RODEM VI〉フィニッシュ。

夕方5時すぎ、〈BIG PAL〉と〈NACHI Ⅷ〉がデッドヒートを演じながら、なだれこむようにして入ってく

第2回 小笠原レース成績表

総合順位	セール番号	艇名	LOA	TMF	到着時刻	所要時間	修正時間	クラス順位	オーナー名
1	2777	光	40 ft	1.0866	10 ^h 46 ^m 15 ^s	68 ^h 46 ^m 15 ^s	74 ^h 43 ^m 33 ^s	Ⅱ～Ⅲ - 1	砂田 信一
2	2370	RODEM VI	44 ft	1.1499	14 21 04	72 21 04	83 11 46	I - 1	戸田 浩
3	2312	NACHI Ⅷ	42 ft	1.1082	17 46 25	75 46 25	83 58 19	Ⅱ～Ⅲ - 2	二村 昭治
4	2393	BIG PAL	42 ft	1.1068	17 45 17	75 45 17	88 02 13	Ⅱ～Ⅲ - 3	大川 勲
5	2641	MORANG BONG	32 ft	1.0126	09 17 11	91 17 11	92 26 10	Ⅳ～Ⅴ - 1	成田 留雄
6	1850	VEGA V	33 ft	0.9904	14 00 18	96 00 18	95 04 59	Ⅳ～Ⅴ - 2	宮沢 英男
7	2713	ČAVOK II	34 ft	0.9984	13 50 42	95 50 42	95 41 28	Ⅳ～Ⅴ - 3	松崎 義邦
8	2116	海 猫	33 ft	0.9904	15 44 35	97 44 35	96 48 16	Ⅳ～Ⅴ - 4	井上 武
9	2074	CRANE III	33 ft	0.9952	15 23 09	97 23 09	96 55 05	Ⅳ～Ⅴ - 5	佐久間義徳
10	2762	飛 鳥 II	30 ft	0.9429	00 09 10	106 09 10	100 05 28	Ⅳ～Ⅴ - 6	大村 邦夫
11	2339	丸 王 丸	36 t	1.0502	14 40 58	96 40 58	101 32 09	Ⅱ～Ⅲ - 4	玉山 聖三
12	2112	FUJI III	45 ft	1.1474	08 32 38	90 32 38	103 53 24	I - 2	藤本 達雄

※5%ペナルティー

優勝杯・その他受賞艇一覧

NORC 会長杯・防衛庁長官杯：総合優勝艇 〈光〉

石原杯：ファーストホーム艇 〈光〉

東京都知事杯・ローデムトロフィー・カテゴリーサークル杯：

A グループ (Ⅰ～Ⅲ) 優勝艇 〈光〉

小笠原村長杯・小笠原マリナー杯・舵杯：

B グループ (Ⅳ～Ⅴ) 優勝艇 (MORANG BONG)

クラス賞 (サケカップ)：

クラスⅠ 1位 〈RODEM VI〉

クラスⅡ～Ⅲ 1位 〈光〉 2位 〈NACHI Ⅷ〉

クラスⅣ～Ⅴ 1位 〈MORANG BONG〉

2位 〈VEGA V〉

おがさわら賞 [小笠原海運(株)提供]：

クラスⅠ 1位 〈RODEM VI〉

クラスⅡ～Ⅲ 1位 〈光〉

クラスⅣ～Ⅴ 1位 〈MORANG BONG〉

シーボニア賞 [株シーボニア提供]：

総合優勝艇スキッパー

ベスト・ナビゲーター賞 (武田氏寄贈)：

総合優勝艇ナビゲーター

玉屋賞 [株玉屋商店提供]：総合優勝艇ナビゲーター

ベスト・コック賞 (名和氏寄贈)：

ラスト・フィニッシュ艇コック

ブービー賞 [小笠原海運(株)提供]：〈丸王丸〉

る。その差約70m。ところが先行していた〈BIG PAL〉は、リミット・マークの外側を通過、正式にはフィニッシュしていないことになった。(レース委員会では、リミット・マーク通過想定時刻をもとに5%のペナルティーをかけて修正時間を出すことに決定した)結局、後続の〈NACHI Ⅷ〉の方が順位が先になった。

5月2日 0832 昨日の夕方以降、一晩待ったが、暗いうちのフィニッシュはなかった。そして朝一番に〈FUJI Ⅲ〉がフィニッシュ。つづいて午前中には〈モランボン〉が入る。

1350 午後一番のりは〈CAVOK〉、そして〈VEGA V〉、〈丸王丸〉、〈CRANE Ⅲ〉、〈海猫〉が続々とフィニッシュする。残りはあと一ぱい〈飛鳥Ⅱ〉のみとなる。

2340 保安庁や自衛隊などから〈飛鳥Ⅱ〉を心配する問い合わせがつついたが、いよいよ待望の「飛車角コール」がかかる。

5月3日 0009 日が変わってしまったが、〈飛鳥Ⅱ〉がフィニッシュ。これで無事レース全て終了。お疲れさまでした。

5月4日 1800 ゴールデンウィークの連休中日とあって、東京から三浦半島の先までぎっしりとつながっ

た車の混雑のため、5時から予定していた表彰パーティーも、参加者の到着がおくれたため、一時間ほど遅らせて始める。表彰式では、ファーストホーム、総合1位、クラス1位の〈光〉に次々とカップやトロフィーが受与される。各艇ののど自慢が披露されたあと、〈光〉の服部さんの音頭で手じめが行なわれる。

☆ ☆ ☆

往路廻航中にはかなりのトラブルがあり、小笠原に向けて出航しながら途中で廻航を断念した艇もかなりありました。そのため関係者一同は、レースができるかどうか心配していました。さいわいにも、いろいろと小さなトラブルはありましたが、大きな事故もなく、無事小笠原レースは終わりました。レースに参加した皆さん、お疲れさまでした。そして、いろいろと骨をおっていただいた小笠原在住の皆さん、とりわけ小笠原マリナーの皆さん、海上自衛隊父島分遣隊の皆さん、ありがとうございます。また、小笠原海運の関係者の皆さんはじめ陸でいろいろとささえてくれた多くの方々にも厚くお礼申し上げます。

小笠原から小網代までの海と空

株式会社 海洋気象情報

馬場 邦彦

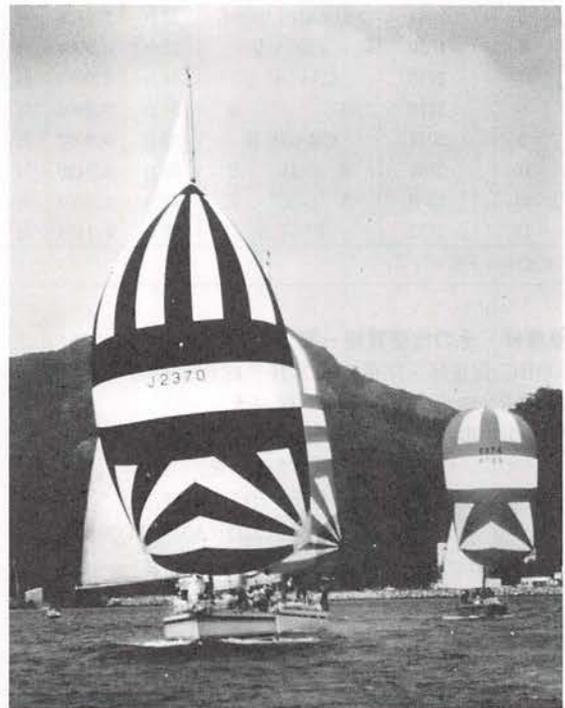
日本の四季の中で、春と秋とは特に低気圧や高気圧のような気圧系の動きが速いのが特徴である。

風かおる5月とはいっても、4月末から5月はじめにかけての日本近海はまだ晩春ともいべき時期で、天気も気圧系の動きとともに周期的に変化する。

移動性の高気圧におおわれたおだやかな晴天も、すぐこれに続く低気圧や気圧の谷によって悪化するのが常で、全航程とも安定した天候の中で走ることが出来るなどの期待を持った艇はおそらく一艇もなかっただろうと思う。

丁度スタート当日の4月28日、気象庁はゴールデンウィーク中の天気予報を発表した(第1図)。

これによると、くもりや雨をとまなう気圧の谷の通



二見港をあとに、一路シーボニア沖をめざす。撮影・西村一広/舵社

過は、4月30日と5月3日から4日にかけてと予想しており、特に3~4日の谷は海、山ともに大荒れになる、と警告している。

このように3日から4日の周期で気圧の谷が通り、これとともに天気も周期的に変化するのだが、先にものべたようにこの頃の特徴だが、このような気圧の谷の通過は地上の天気図を見るよりも、上層の天気図の方が直感的につかみやすい。

第2図は4月27日から5月2日にかけての一連の700mb等圧面上層天気図で、実線は等高度線、点線は等温線を示しており、いわば700mbに沿った地表にほぼ並行な曲面を示していると考えてよい。

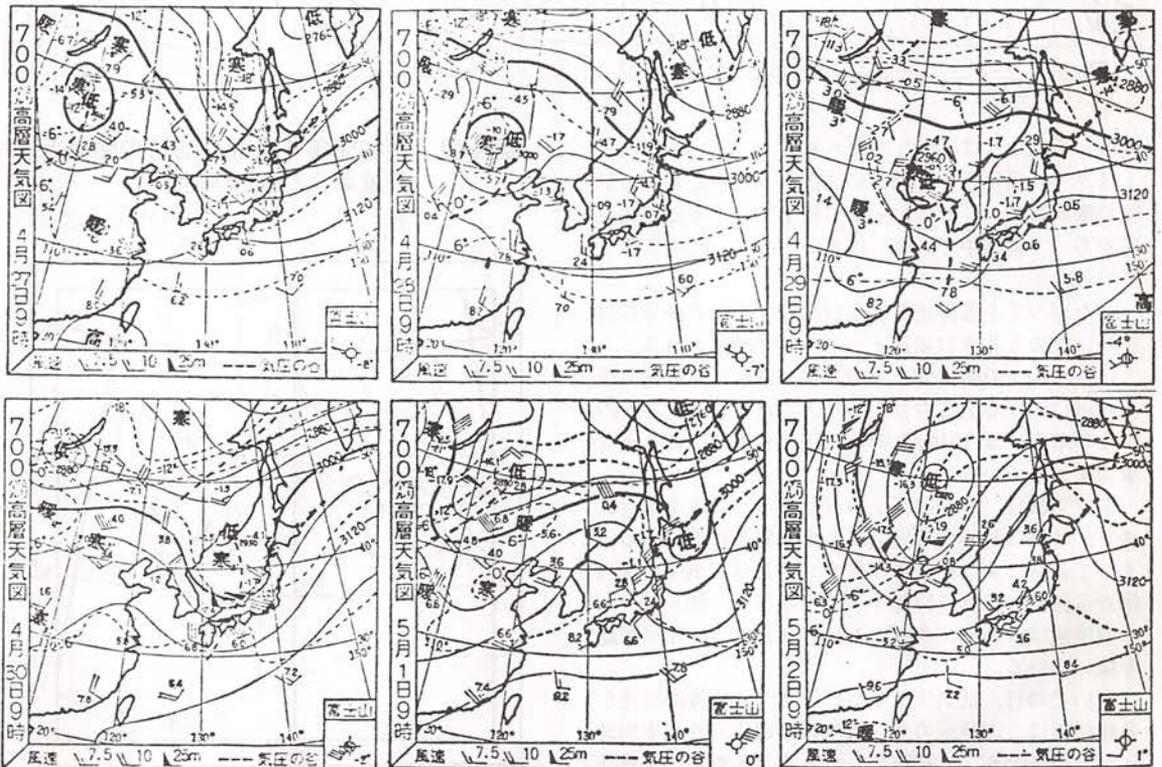
風速は矢羽根の長いものが10ノット、各地点の数字は気温である。

4月27日と30日に等高度線が日本付近で深く南に折れ曲がっているが、これが気圧の谷で、この谷が日を追って次々と東に移動している様子がよくでている。そしてこの気圧の谷に対応して地上では低気圧があり、逆に等高度線が北にふくらんでいるところ、すなわち気圧の峯に

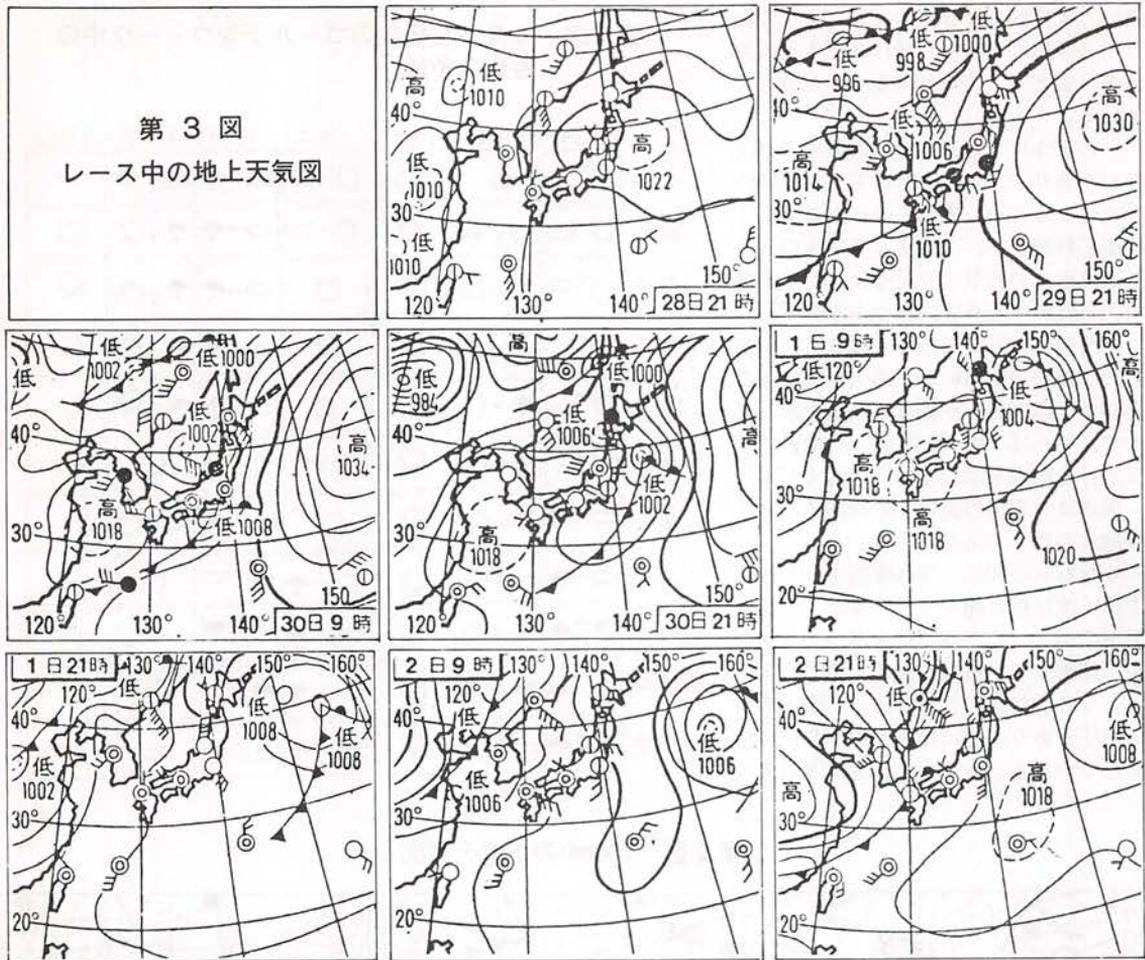
第1図 4月28日発表のゴールデンウィーク中の各地の予報

	4/29日(水)	30日(木)	5/1日(金)	2日(土)	3日(日)	4日(月)	5日(火)
札幌	☀	☁	☀	☀→☁	☁/☔	☁/☔	☁
仙台	☀→☁	☁/☔	☀	☀	☁→☔	☔→☀	☀
新潟	☀→☁	☔→☀	☀	☀	☁→☔	☔→☀	☀
東京	☀	☁/☔	☀	☀	☁→☔	☔→☀	☀
名古屋	☀→☁	☔→☀	☀	☀	☁→☔	☔→☀	☀
大阪	☁/☔	☔→☀	☀	☀→☔	☁/☔	☀	☀
広島	☁/☔	☔→☀	☀	☀	☁/☔	☔→☀	☀
高松	☁/☔	☁→☀	☀	☀→☔	☔→☁	☀	☀
福岡	☀→☔	☔→☀	☀	☁/☔	☁/☔	☁→☀	☀
鹿児島	☔→☔	☔→☀	☀	☁→☔	☔→☔	☀	☀
那覇	☁/☔	☁→☀	☀	☁/☔	☁/☔	☁	☁

第2図 700mbの上層天気図



第3図
レース中の地上天気図



対応して地上には高気圧が見られる。

スタート当日の4月28日には西日本を中心とした気圧の峯があり、これに対応して地上では日本海に高気圧があって東進中で、夜にはその中心を三陸沖に移している。

したがって小笠原近海は広い高気圧の南の部分に当たり、北のち北東の風10ノット内外と推定される。

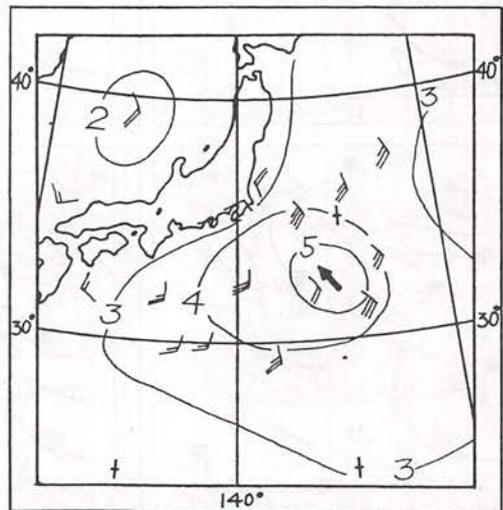
けれどもこの頃すでに上空では、華北にある低気圧から南にのびる気圧の谷があり、これに対応するかのようには華南には1010mbの低気圧が発生しており東北東にすすんでいる。

あけて29日、上空の気圧の谷は黄海から東支那海に達し、これに対応する低気圧も東支那海に出ている。そして各艇はようやく東に去りつつある高気圧の南西側から西側のへりに位置するようになり、20~30ノットの南風にかわり、各艇ともスピンをあげ、相当距離を稼いでいる。

次いで30日、低気圧は9時にはすでに東海沖に達し、各艇付近はこの前面の強い南風の領域に入り、平均30ノットの南風が広い範囲にわたって吹き荒れ、合成波

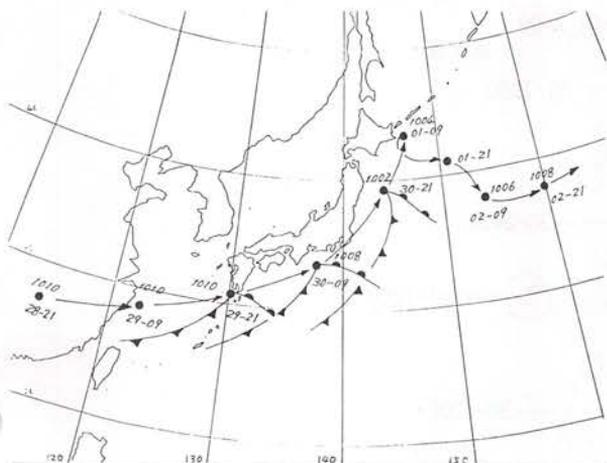
第4図 昭和56年4月30日09時の関東近海の風および波浪実況

単位：風…KNT 波浪…M(合成波高)



第5図 低気圧の経路

(黒丸は中心、上の数字は中心示度、下の数字は日付と時刻を示す)



第6図 移動性高気圧の経路

(白丸は中心、中の数字は中心示度、下の数字は日付と時刻を示す)



高も第4図に示すように4mをこえ、正午32Nから33Nに達した各艇ともこの荒天の中をスピンをおろしつつ頑張ったにちがいない。

しかし一方、この間各艇の前後の距離は大きくひろがり、トップグループは正午にはもう八丈島付近にさしかかっていた。

低気圧は30日午後関東南岸を経て、35ノットという高速で次第に進路を北東に転じながら三陸沖に向かったが(第5図)、これから南西にのびる寒冷前線は正午から午後にかけて各艇付近を通過し、風も西にかわり、クロズドリーチからアビーム気味の強風となった模様である。

5月1日、低気圧は北海道根室沖に去り、この低気圧に続く高気圧は西日本に達し、西方から急速に風が

ひろがってきたが、トップグループはこの風が本格化する前にフィニッシュしてしまったようだ。

この高気圧は1日夜には房総付近に中心を移し、風につかまった第2グループ以下の各艇は、1日午後から夜にかけて伊豆七島沖で北上に苦勞したようである。

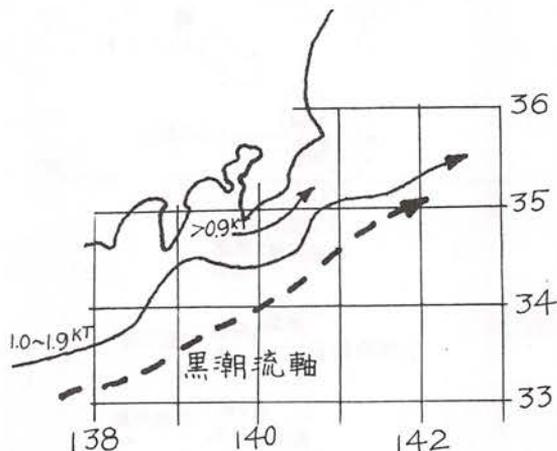
5月2日、この高気圧は中心を更に東に移し、後続の各艇ともこの後面の南風の領域に入り、ふたたび速度をあげ、大部分の艇はこの日の午後までにフィニッシュし、父島～小網代間の500湊近い航程を、ファーストホーム艇は平均7ノット以上、3/4クォータートン艇でも平均5～6ノットで走破するという比較的順調なレース展開となったが、北～北東風、南のち西の強風、そして風、といったように気圧配置の周期的な変化をそのまま反映したかのような風の変化があったことが今回のひとつの特徴といえるかもしれない。

また、この時期、この海域では真のぼりになるような北～北西系統の風はあまり吹かないために、レースとしてはやや単調な一本のコースに近いコース上で勝敗が競われる結果となったともいえよう。

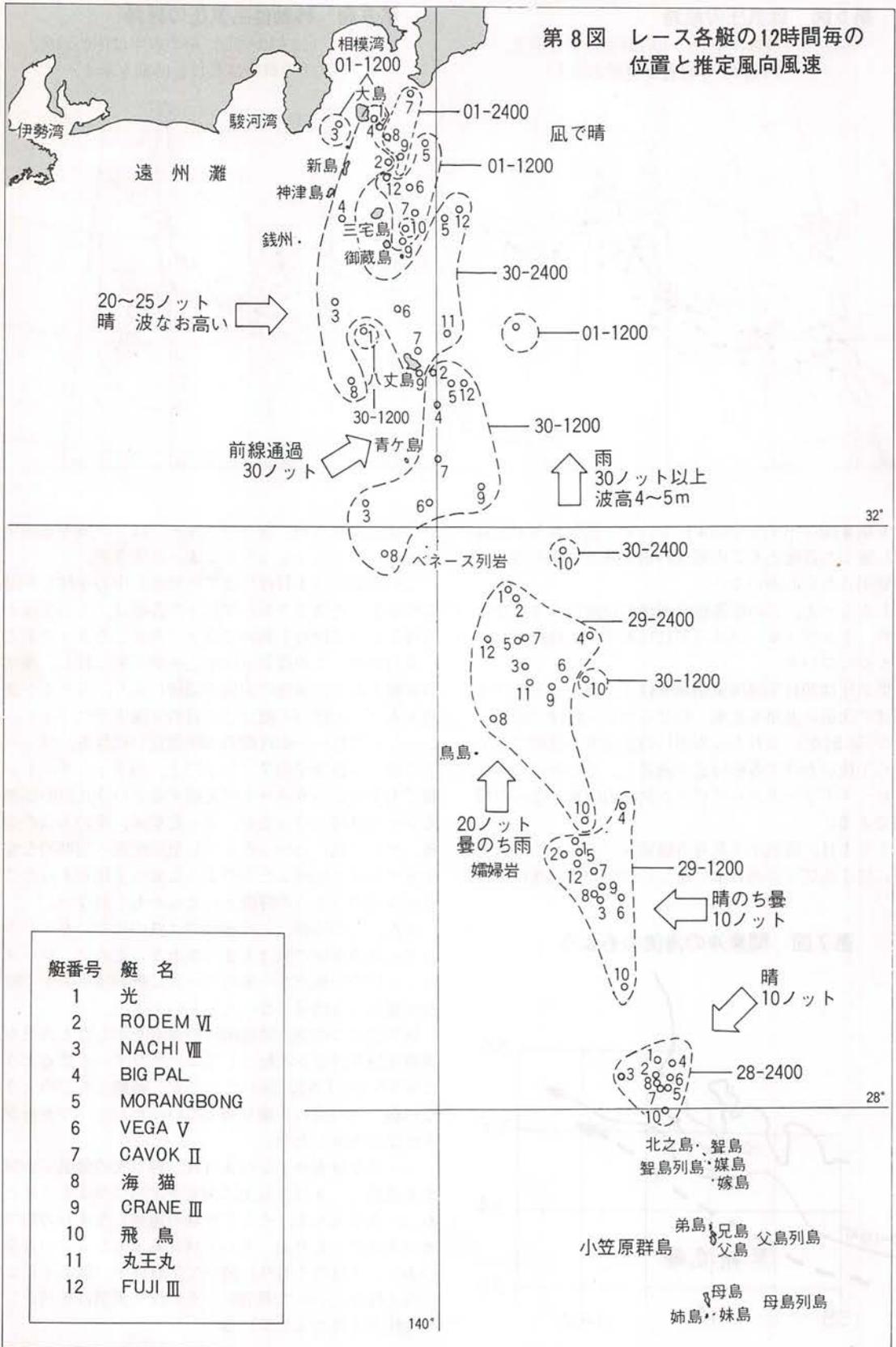
第7図はこの頃の関東南沖の海流を示したものだが、黒潮は34N付近を流軸としてコースラインを切るようにWSWからENEに流れているが、各艇ともどのような作戦でこの流れを乗り切っていたか、いつか折があればおききたい。

レースが無事終了した3日夜、再び次の低気圧が関東を通過し、3日の海上は南風が次第につよまるとともに、夜に入り雨、そして前線の通過した4日の朝は寒い北風のくもり空、そして抜けるような5日の青空のあと、6日のくもりに続いて7日は強い低気圧による雨と強風といった具合に、その後も天気は規則正しく変化をくりかえしている。

第7図 関東沖の海流のもよう



第8図 レース各艇の12時間毎の位置と推定風向風速



艇番号	艇名
1	光
2	RODEM VI
3	NACHI VIII
4	BIG PAL
5	MORANGBONG
6	VEGA V
7	CAVOK II
8	海猫
9	CRANE III
10	飛鳥
11	丸王丸
12	FUJI III

黒潮変動 と 海流通報

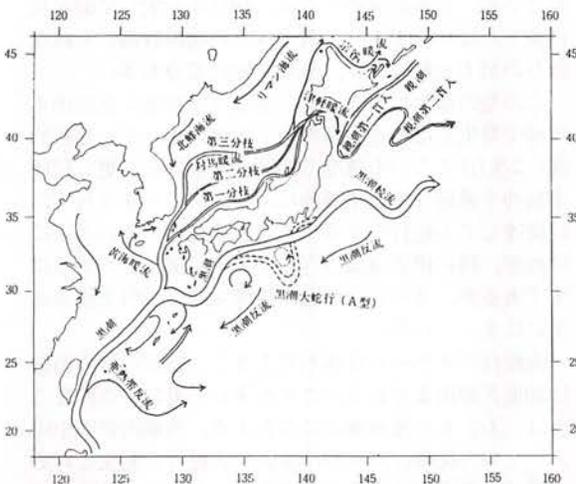
海上保安庁水路部海象課長
二谷 顕男

1. 黒潮の概要

日本近海の流れを第1図に示す。これによれば、日本周辺では親潮系海域を除く、殆どすべての海流は、黒潮またはその分枝流(対馬暖流、津軽暖流、黒潮反流等)によって占められている。

黒潮とは、北太平洋の大循環(北赤道海流→黒潮→北太平洋海流→カリフォルニア海流→北赤道海流)のうちの北太平洋西部境界域の部分を用いる。黒潮の源泉部はフィリピンのサマル島東沖の北緯12~13度付近にある。一般に北緯8~23度付近を西流する北赤道海流は、幅は広いが1ノット前後のそれほど強くない流れであるが、上記地点で南北に二分され、その北上分枝が幅をせばめ、流勢を増してルソン島沿いに北上しフィリピン海峡、台湾東岸沖、東支那海、トカラ海峡を経て本州南岸沖を東北進し、本州東岸(犬吠崎~金華山の間)沖で日本を離れて東進するまでの流れをいう。本州を離れて東経160度付近までの強い流れの部分は黒潮主流と呼ばれている。また狭義には東支那海

第1図 日本近海海流模式図



以東の部分をして黒潮ということが多い。

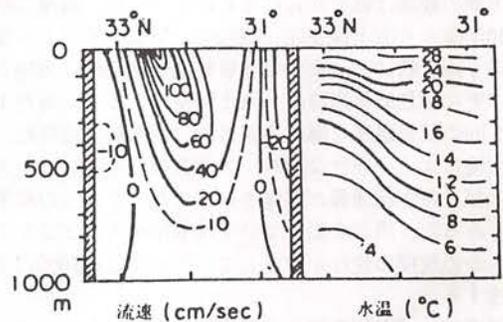
黒潮の特性は勿論場所によって異なるが、その主軸部での流速は、台湾東沖で2~3ノット、東支那海で1.5~2ノット、本州南岸沖では2~4ノット程度であり、最高では5ノットを越すこともまれにある。本州南岸沖では1ノット以上の表面流速を持つ部分の幅は100~150km、2ノット以上の強流域は40~80kmぐらいある。流速は深さと共に減少し、500mの深さでは表面の約1/2~1/3の速度がある。最近の調査では3000m付近でも弱いながらもその流れが存在し、特に後で述べる黒潮大蛇行時にはほぼ海底の4000m付近まで存在すると推定されている。流量は0~1000mの間だけでも東支那海で3000万 m^3/sec 、本州南方で5000万 m^3/sec であり、海底付近までの全流量は7~8000万 m^3/sec と見積もられる。測定器による直接測定は現状ではほんのごく一部に限られ、これらの値は、ある仮定(地衡流)の下に力学的計算から推定されたものであるが、その量は世界最大の河川流量をもつアマゾン河の約1000倍に相当する。

第2図に黒潮断面の水温と力学計算による流速分布の一例を示す。この図から、断面中の等温線が傾斜している部分が黒潮の流軸に相当することがわかり、このような流れを地衡流という。いままでの経験によれば、日本周辺における海流は実用的にはほぼ地衡流として取り扱えることがわかっている。地衡流とは海中での圧力の水平勾配による力が流れに直角に作用する地球自転の影響(コリオリの力)と完全に釣り合ったときに生ずる定常的な流れである。

北半球では、黒潮や親潮のような地衡流は、流れの方向に向かって左側に重たい(冷い)水、右側に軽い(暖かい)水を見て流れている。海水の密度は水温と塩分によって決まるが、水温の影響の方が大きく、流れの方向を簡略に推定するには、水温の分布(ある深さまで必要)を知れば近似出来ることになる。また、

第2図 黒潮断面(潮岬沖、昭和26年9月3日)の流速と水温の分布

流速は1,000デシメートルを基準とした地衡流計算による(増沢による)



わずかながら海流の左側から右側にかけて水面が上昇していることも結論づけられ、黒潮ではその両側境界では約1mの海面の高低差がある。

黒潮が北太平洋循環の一部であり、その西側境界部を強い流れとして流れる理由については、太平洋上の風系による応力と地球自転の偏向力の緯度変化および陸岸との境界近くでの水平渦動摩擦等が働いて、その西岸に幅の狭い強い流れが生ずること（西岸強化）が理論的に説明出来るようになったのは戦後のことである。勿論この理論によって黒潮のすべての現象を説明出来るわけではない。例えば流速の深度分布、流速や流路の時間空間的変化のしくみ等については何もわかっていない。しかしながら地球上の風系等が常時変動する限り、黒潮に何らかの変動が存在し得るのは当然である。ずっと以前は黒潮にかぎらず海流は大洋の中の大河であって、流軸も流速も殆ど変化しないものと考えられていたが、海洋観測が比較的ひんぱんに行なわれるにつれて、その変動が激しいことがわかってきた。戦前の1935年、当時の海軍大演習のとき、悪天候にもよるが、それ以上に予想外の黒潮の流路によって想定通りに二艦隊が相遇出来なかったときに初めてその変動の重要性が広く認められ、以後、水路部や水産試験場の関係者によって意識的に黒潮調査に努力が払われるようになった。

一方、黒潮は気象等の影響を受けるだけではなく、逆に黒潮をも含めた海洋自体の変動が風や大気熱量等の気象現象に変化を与え、これが再び黒潮の変動としてフィードバックされることも当然である。正確に黒潮や海洋の変動を取り扱うには、相互作用をおよぼし合う大気と海洋の各流体を一つの系として取り扱う必要がある。

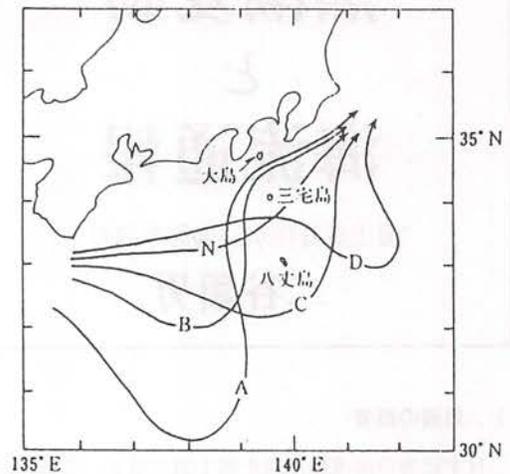
黒潮の変動には半日程度の周期から数年～十数年周期ぐらいの流速・流路の変動が観測されている。更にこれより短いかまたはずっと長い時間スケールの周期的または不規則変動も当然存在すると考えられる。特に長期のものについては黒潮観測の歴史が短いために具体的に言及出来ない段階にある。

2. 黒潮の変動

黒潮の観測は戦前から行なわれていたが、戦後は昭和30年頃から海上保安庁（水路部）、気象庁等によりほぼ年4回、約1000mまでの各層観測が定期的を実施され、更に昭和35年以降は、海上保安庁により、毎月1～2回の簡易迅速な海流通報観測（観測船、巡視船、航空機による）が行なわれ、黒潮変動のモニタリングおよびその実況通報が実施されてきた。これらの結果からみると、黒潮変動については本州南方のどこかで何らかの規模の蛇行が存在していた頻度は約70%以上に達する。

黒潮蛇行は九州南岸から黒潮続流までいたるところで見出せるが、紀州・遠州灘沖以東でよく発達する。

第3図 黒潮の各型



これらは時間・空間スケールから、黒潮大蛇行と中小蛇行の二つに大別することが出来る。第3図は遠州灘沖～房総沖間の蛇行の位置やスケールによって黒潮をA, B, C, D, Nの各型に分類した図である。これらの型になる前提として、まず九州南岸または南東岸に小中スケールの蛇行が年1～3回発生し、徐々に東に伝播して遠州灘沖に入る。九州南東岸の蛇行は毎年1～3月には必ず発生し、次いで9～10月頃に発生することが多い。

2-1 黒潮大蛇行 (A型)

黒潮大蛇行は第3図のA型黒潮に相当する。戦後では1953～55, 1959～63, 1975～80年にこの型が存在し、戦前では1934～43または44年に存在したことが船舶の偏流や海洋観測から確認されている。一方沿岸水位の記録から1906～12, 1917～22年にも存在したと推定出来る根拠がある。いずれにしても、いったん発生すると2～10年ぐらい遠州灘沖にほぼ定着することが知られている。一番最近のものは、1975年発生して80年夏消滅したばかりであり、我々はその機構解明に可能な限りの努力を払ったが、未だ未知の部分も多い。

この型の発生に先立って、冬または初春に九州南東岸沖で発生したやや大型の中小規模の蛇行が、比較的遅い3哩/日ぐらいの速度で四国沖を東進し、更に紀伊半島沖を通過して遠州灘沖に入ると、1～2カ月で急に発達して大蛇行になる。この急成長のメカニズムには地形、特に伊豆海嶺の存在が大きく関与しているはずであるが、その完全な海洋物理学的な説明を得るまでには至っていない。

大蛇行のスケールは極めて大きく、蛇行流軸の南端は30度N前後までおよぶことが多い。更に特徴的なことは、もともと遠州灘沖に存在する、黒潮内側の小中スケールの反時計回りの冷水渦が大蛇行の発生に対応して著しく大型化することである。この冷水は北太平

洋に広く分布する中層水が湧昇したものであり、外側の黒潮よりも200~500m深度で5~8℃も低温である。海面では大気との熱収支の影響もあり、特に夏期にあってはその差は少ないが、それでも1~2℃の差は存在する。大蛇行とその内側の大冷水渦は、どちらがその発達の原因ということではなく、両者の共存は地衡流的見地から当然の結果というべきであろう。蛇行した黒潮流軸はこの発達した大冷水渦を迂回するため、北上の後、伊豆大島と三宅島の間を抜けて房総半島沖に接近して流れる。即ちこの海域では、非大蛇行期よりも陸岸に接近して流れるのも一つの特徴である。

紀州遠州灘沖の大蛇行は、ほぼ定常的であるというもの、詳細に見れば人間と同様に育成期(幼年期)最盛期(青・壮年期)、衰退期または消滅前兆期(老年期)、消滅期(死亡期)に分けられ、それぞれに応じて蛇行中心位置、スケール、形の上に特性がある。蛇行の中心については、一般に2~3カ月ぐらいの周期を持ちながら更に長い年オーダーの東西、南北変動が存在する。

育成期: 大蛇行が遠州灘に入ってから数カ月の間、やや東進しながら更に大きく成長する時期である。ある程度大きくなるとそのまま東進して伊豆海嶺を越えることが出来ず、種々の物理的要因(主としてロスビー波の進行条件)により逆に徐々に西進を始める。

最盛期: 西進を始めた大蛇行は、更に成長してほぼ紀伊半島沖にまで達し、その南端は30°Nを超えることもまれでない。一般にその形は南北に近い形で細長くくびれる。この時期には、1977年5~7月や、1979年3~4月のようにくびれた先端が大冷水渦の一部を囲んだまま切離し、黒潮の南側に別の冷水渦を発生せしめることもある。最盛期の期間は一般に何年か続くらしい。

衰退期: 最盛期が過ぎると徐々に大蛇行が東進すると共にそのスケールが小さくなっていく段階である。前回の蛇行では1979年秋から1980年春頃まで続いた。

消滅期: 衰退期の大蛇行が更に東進し、初めて伊豆海嶺をまたいだ時が消滅期の始めである。蛇行のスケールは、衰退期と同じぐらいか更に小さくなる。伊豆海嶺をまたいだ蛇行はそのまま東進することは少なく、西進して再び遠州灘沖に入ったりして、海嶺上の住復を何回かくり返した後、遂に

は蛇行は東方に去ってしまう。消滅期は前回の場合数カ月、前々回では約1年であった。尚、この期間中には、黒潮蛇行の北上流軸が二つに分かれて、それぞれが伊豆海嶺の両側を北上する時期もある。

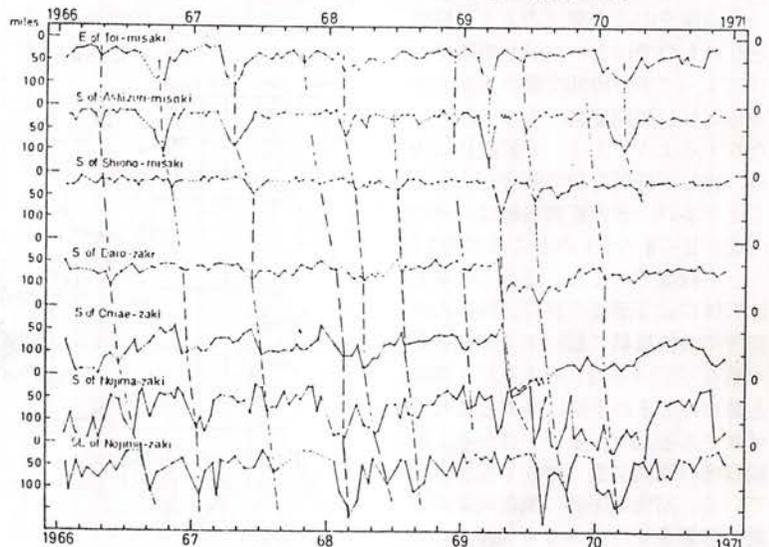
2-2 中小規模の黒潮蛇行

第3図の黒潮の分類に於て、A(大蛇行)以外のB、C、D型は中小スケールの黒潮蛇行そのものである。尚、同図のN型は蛇行がどこにも存在しないで、ほぼ本州南岸沿いに東進する黒潮であり、その存在期間がそれほど長くないことから中小規模蛇行期間中に含めて論ずるのが便利である。即ち、黒潮大蛇行が存在しない期間は、中小規模の蛇行が存在するか、ないしはほぼ直進する黒潮が存在するかのいずれかである。海流通報観測の結果をまとめると、この期間の黒潮には次のような特徴がある。

一例として1966~70年の本州南岸の黒潮流軸の岸からの距離の変動を第4図に示す。図から明らかなことは、(1)準大蛇行の存在した1969年の春~初夏を除いては、潮岬・大王埼沖では流軸の南北変化は比較的小さい。(2)図中の右斜めに伸びる細かいダッシュ線から明らかなように、流軸の離岸は年に1~3回発生し、平均約5哩/日で西から東に移動する。くわしく見れば移動速度と足摺岬での流軸の離岸距離の間には、一次関係があり(軸の離岸距離が大きいほど移動速度がおそい)、原理的には遠州灘沖、さらには房総南東沖の中小規模の黒潮蛇行の時期を予報出来る可能性がある。

流軸の南北変動の周期分析によれば、1年および8カ月周期が目立ち、6、4カ月にも小さいピークがある。一方、表面流速には1年および4カ月周期が卓越し、次に6、8カ月周期が目立つ。また、流速変動も

第4図 本州南岸における黒潮の離岸距離



西から東へ約5哩/日の速さで移動する結果が得られている。これらの事実によれば、流軸変動と流速変動とは大きな相関を持ち、黒潮変動を支配するある物理現象の両面として捉えるべきことを示している。

第3図のB型黒潮は蛇行やそれに伴う黒潮内側の冷水渦が遠州灘沖にのみ存在する。蛇行や冷水渦が伊豆海嶺の東西にまたがるものをC型とし、それらが伊豆海嶺より東側の、房総沖にのみ存在するものをD型としてある。また、直進型のN型黒潮は、平均的には御蔵島南の伊豆海嶺のギャップ(約1200米)付近を通過するB, C, D型の中小蛇行はいずれも西から東に移動する非正常型のもので、各型の平均持続期間はそれぞれ1~2カ月程度である。各型はN→B→C→D→N→……の順に起る割合が約60~70%である。時にはBとDが共存して伊豆海嶺をはさんでW字型を示すこともある。親潮起源の冷水が、岸沿いに関東沖に侵入するのは、黒潮流軸が房総沿岸から離れるC, D型のときである。この冷水異変は魚貝類の死、漁場異変の他に海霧の多発等を伴いやすいので注意を要する。

尚、一般に黒潮流速は紀州・遠州灘沖の大蛇行時よりも、B, C, D, N型期の方がやや大きい(約1~2割程度)し、また、季節的变化よりも不規則変化が大きいものの、一般には夏に最大、秋に最小であるという統計結果が得られている。また、戦後では黒潮大蛇行(A型)、中小規模蛇行(B, C, D型)および直進型(N型)は、それぞれ約30%, 40%, 30%の期間を占めたことになる。

2-3 極短周期変動

半日とか1日程度の極短周期の黒潮流速変動についての調査が海上保安庁や気象庁によって調査された。串本沖や熊野灘沖の調査結果によれば、黒潮には半日および1日周期の変動が卓越するが、その変動は必ずしも沿岸や内湾の潮流のように規則正しいものではない。同じ場所でも日によって半日周期変動の方が大きかったり日周期変動の方が大きかったりするようである。一般的には内湾に比して日周変動の割合が大きいことが多い。その変動振幅は、平均流速が2~4ノットのところで約0.5ノット程度であった。これらの変動は天体による潮流の外に、外洋の内部波や慣性振動に起因する周期変動が重なっている為と考えられ、潮流と異なってその予測は今のところ不可能である。また、4~5日から1週間程度の周期変動の存在も報告されている。高低気圧等の気象現象の変動の影響を受けている可能性が強い。

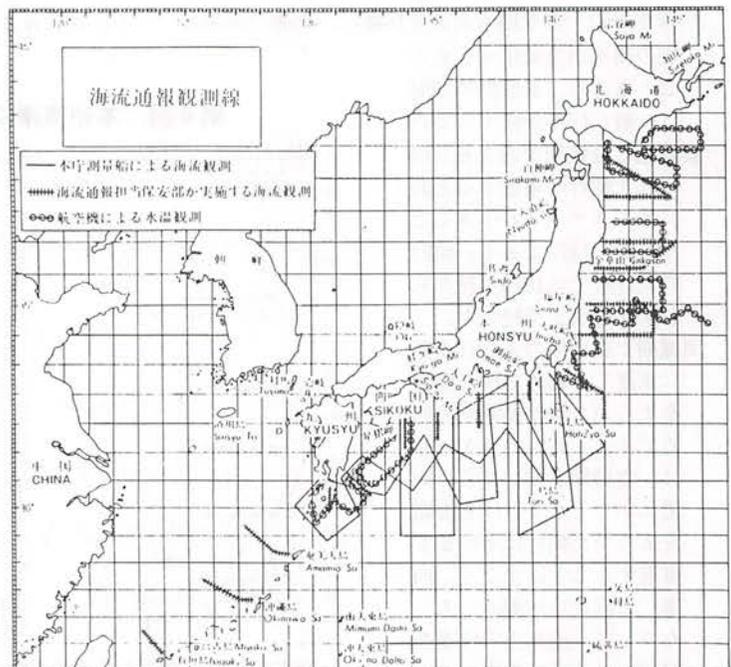
3 海流通報

黒潮は短期は半日、1日のスケールで、長期的には少なくとも数十年以上の周期でその流速や流軸が変動している。そこでこれら黒潮やその他日本周辺の海流や、それに伴う冷水・暖水系の渦動や、水温分布の現状をモニタリングすると共にその結果を速やかに通報して、水産海運、気象予報、警備救難防衛、環境保全、防災、各種海洋開発、学術調査、レジャー等の海洋におけるあらゆる活動の基礎とすることが要望されている。また、この現況把握の積み重ねが将来の海流予報の実現への一段階であることも確かである。このような目的の下に、水路部では昭和35年から海流通報を実施して来た。本年は開始以来21年目に当たるのでその概要について簡単に述べたい。

戦前・戦中は海軍水路部によって軍事作戦支援のため、非公開性の下に昭和14年から開始されたが、戦局の推移と共に資料入手不能となり、昭和19年に至って中断した。用いられた資料は流速計の直接測定値ではなく、観測船が測定した各深度の水温・塩分から計算した、海水密度に基づく力学計算による、ある物理量や、艦船の偏流から推定した海流値であった。戦後は新測器の導入、新観測船の増強、巡視船や航空機の協力体制の整備等の後、一般公開を目的とし、通報内容をも一新した海流通報業務が行なわれるようになったわけである。

海流通報は海流・水温等の現況をリアルタイムに通

第5図 海流通報観測線



報するのが目的であるので、まず第一に広い海域の海流等を短期間に測定する必要がある。海流通報のための観測にあっては、停船して海面から海底までの多くの諸項目を調査するような研究的観測よりも、むしろ航行中に簡易で迅速な海象観測を行ない、海流や水温の現況パターンを的確に把握する方法がとられる。

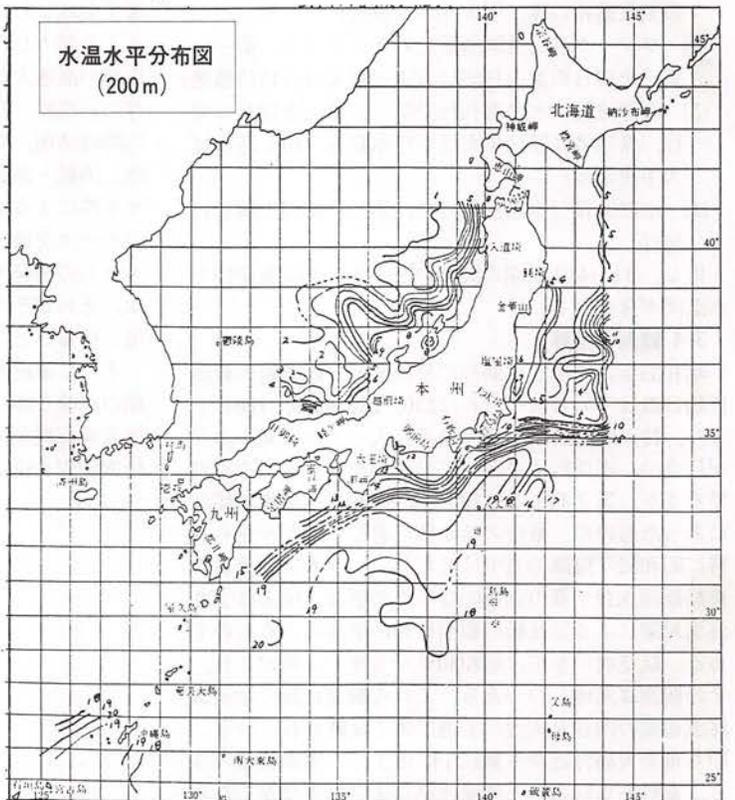
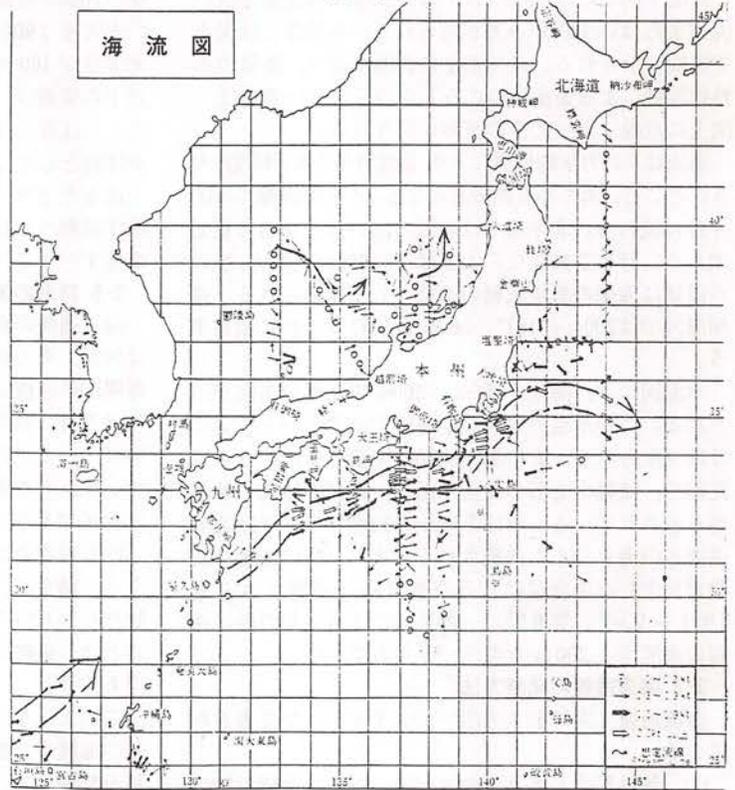
3-1 観測体制

主力は水路部の測量船（拓洋，昭洋，海洋，明洋）によるほぼ月1回の九州～房総沖の黒潮海域の海流観測である。但し、この中の4回は精密な各層観測であるが、その他はG E K（電磁海流計）やB T（連続自記水深水温計）によって航走しながら観測が行なわれる。G E Kとは、地球磁場を導体が切ることにより生ずる起電力を測定するという原理の流速計であり、表面海流を測定するものである。次に、太平洋岸沿いの北は八戸海上保安部から南は石垣海上保安部に至る14海上保安部の巡視船による、各地先の約100浬の担当定線のG E K観測が、月1～2回実施されている。更に千歳，仙台，羽田，鹿児島各航空基地所属と航空機（ビーチクラフト Y S11）による、ほぼ月1回の航空輻射温度計を用いての海面水温観測も行なわれている。これらすべてのデータは庁内専用電報により水路部に入電される。第5図にこれら観測網が示されている。更にこれらを補うために、海上保安庁以外の資料、即ち気象庁，水産庁，防衛庁，都道府県水産試験場の観測資料や、漁船，定期船のボランティア協力による、海面水温や偏流を記入した「海流はがき」等によるデータも利用される。これらすべてのデータはリアルタイムに編集され、2週間毎に海流通報として水路部から公表されている。

3-2 海流通報（特に海洋速報）の内容

現状では観測能力の不足から、観測頻度の比較的多い黒潮海域が主とならざるを得ない。まずベクトル表示の海流測得値と、水温分布図から総合的に決められた黒潮路が海流図

第6図



として示される。流路はG E Kによる海流測得値および海面下100または200mのB T等による、水温測得値の両方またはいずれか一方が得られている場合には図上で実線で示される。直接測定の実表面水温や、衛星の赤外線写真による表面水温のみしか得られない場合は、図上に点線によってその流路が示される。

海流はその力学的性質により、温度分布の水平傾度の大きいところ、即ち等温線の混んだところを等温線にほぼ平行に流れる。北半球では水温の高い部分を右に見て流れる。特に季節変化のおよばない200m、500m等の水温値は海面の黒潮流軸の示標として用いられる。遠州灘沖では200mの16°C、500mの10°Cがこれに相当する。

水温図には、海面、100m、200mの水温分布図が示される。この水温パターンは海流や渦動のパターンにほぼ支配される。更に黒潮流軸の主要陸岸地点からの距離や、流軸中心部の海面水温や、毎回の特徴や解説等も示されている。更に冬期から初春にかけては北海道周辺の海水分布も掲載される。また、特に顕著な変動が発生した場合には、その都度号外が発行される(年1~2回)。第6図に一番最近の5月上旬の海洋速報の海流図と200m水温図が示されている。

3-3 海流通報の発表方法

海流通報は次に示す方法でリアルタイムで公表されている。

- (1) NHKラジオ第二放送(第一、第三金曜日22時の気象通報の後、引き続いて放送)
- (2) ファックス(共同通信社のサービスで、第一、第三金曜日の次の日曜日および月曜日の11時放送)
- (3) 海洋速報(水路部刊行で第一、第三金曜日に発行、希望者は管区または本庁水路部に申し込みば入手出来る)
- (4) 水路通報(水路部刊行で、第二、第四土曜日に発行)

但し、(1)、(4)は黒潮の流路のみ、(2)、(3)は海流図と水温図が含まれる。

3-4 観測の推移

昭和35年以来を5年間毎に分けると、観測船の観測行動日数は平均日数で見れば230、228、209、190日となり、特に昭和45年以降の後半に入ってから減少ぶりが目立つ。巡視船は主として沿岸部をカバーする役割であるが、第3期までは130日から180日へと漸増傾向にあったものの、最後の第4期は著しい減少が見られ、特に昭和52年以降の減少は甚だしい。前者は観測員の乗船観測旅費予算の実質的な年々の削減、後者は200海里対策による巡視船の観測行動の削減によるものである。航空機の参加は昭和40年から徐々に開始され、その観測は漸増しつつある。これら観測日数の増減は、海流通報の内容充実度の変遷によく反映されている。即ち奄美大島付近から東経145度までの黒潮流域のうち、資料不足によって黒潮流路が決定出来なかった海

域を除いた流域の全流域に対する比(充実度)は昭和45年の70%から60%へと、また、種ヶ島から犬吠岬の間の充実度は90%から75%へと減少している。更に仮に充実度が100%を示したとしても、通報間隔の2週間以下の変動は、必ずしも捕えられているとは限らないことに注意しなければならない。原因がいつくにあるかは別として、海流の現況モニタリングが、最近衰退の一途をたどりつつあることは事実であり、今後我国の海洋活動への比重の増大が予想されるかぎり、まさに憂慮すべきことである。

3-5 将来の展望

海流通報の衰退を喰い止め、この業務を継続するのは勿論、その質・量ともに、更に発展させるために、再開20年を機に今一度海流通報業務を見直す目的で、昨年5月、利用者の海流通報利用の実態、意見、要望等について、当部刊行の海洋速報配布者を対象とするアンケートを実施した。その内容は省略するが回答率は40%であり、回答の要約は次の通りであった。

即ち利用者は、より広範囲の海域を、欠測することなく、精密に、より頻度大に、より早く海流の現況を知りたいということに尽きる。そしてより早くということは、最終的には海流予報の実現を望むということであろう。

このようなアンケート回答を十分考慮して、海流通報の海域や、観測の時空的密度を増加すべく種々の体制を整備して、1985年頃には、我が国周辺のほぼ200海里全域にわたって、毎週一回の海流通報を実現出来るよう努力したい。その為には観測船、特に海流通報専用の高速大型船、観測専用大型航空機の増強や、現存の巡視船・航空機による観測の拡大や、衛星データの即時活用、衛星利用の漂流ブイによる海流調査等の他、漁船・商船によるボランティア水温観測、海流ハガキ等による協力、また、他官庁とのリアルタイムでのデータ交換、これら増大する資料の自動処理編集システムの開発等が望まれる。特に一般民間からの協力は、それがそのまま充実した海流通報として民間が利用し得ることになるのである。

そして最終的には、海流通報のみならず、長期・短期の海流予測に到達したいものである。そのためには、海流通報観測と並行して、黒潮変動機構解明の為の諸研究調査を続けていく必要がある。

*

1981年 SORC

川島 正 通

今年はアドミラルズ・カップの行なわれる年であるため、アメリカの代表艇の選考を兼ねる最終的なレースとして、SORCは例年以上にエキサイティングだった模様である。出場艇82艇の中でその半数が全くの新艇、或いは昨年のSORC以後に建造された艇であった。

アドミラルズ・カップの出場を狙うオーナーとしては当然のことながら、レーティングが30.0フィートから37フィートのサイズのクラスで最も白熱したレースが行なわれた模様である。

全6レース共、どちらかといえば強風のコンディションであったようだが、3レースは大型艇に有利、3レースは小型艇に有利という条件であった。

話題の新艇〈ニュー・キアロア〉(ロン・ホランド設計、81フィート)は、強風の第2レース、第3レース、第5レースでは50位、50位、59位と振わなかったが、軽風の第6レースでは1位を獲得、第1レースでも7位に喰い込んでいる。これに対し西独から参加の最小レーティングである $\frac{3}{4}$ トナー、〈DB-1〉(ヴァン・デ・シュタット設計)は、サーフィング状態の続いた第5レース(マイアミ〜ナッソウ)で修正総合1位となった。これは日本のセイラーには奇異に聞こえるかも知れないが、米国ではレース距離に応じてハンディキャップの決まるタイム・オン・ディスタンスの方式を採用しているためである。この〈DB-1〉は昨年の $\frac{3}{4}$ トン世界選手権で上位10艇中に4艇が入るといふ、ヴァン・デ・シュタットの最近の傑作である。

しかし、デザイナーの面から見ると、今年もピーターソン、ホランド、フレーズの3者が圧倒的に多く、総合成績でも上位10艇の中にはこの3者の手になるものが多く入っている。

レースの総合成績からみると、何といても最も話題となるのは〈ルイジアナ・クルード〉(ピーターソン設計43フィート)であろう。この艇はSERENDIPITY YACHTからストックボートとして売り出されているSERENDIPITY-43をベースとしている。6レースをそれぞれ、4、3、5、9、7、4、と安定した走りを見せて、第3レース終了の時点で、もうその優勝は動かないものと目されていた由である。

このSERENDIPITY-43の設計は1978年のもので、オーストリアの〈YENA〉がそのオリジナルである。

昨年のSORC優勝艇、〈ACADIA〉も姉妹艇である。勿論、〈ACADIA〉も〈LOUISIANA CRUDE〉もストックボートそのものではなく、カスタムボートとして、より軽く、より固い船体となるように、ケブラー、カーボンファイバー等のいわゆるエキゾチック・マテリアルを採用して建造したものはあるが、その設計の息の長さは注目すべきであろう。なお、日本の〈カズ〉(前トゴ)は同一の設計艇である。〈LOUISIANA CRUDE〉はビルダー所有の艇であり、レースの結果当然、アドミラルズ・カップの米国代表の座を得たはずであるが、レース終了直後、スウェーデンのヨットマンに売られてしまった。噂によれば、オーナーは売るつもりは全くなかったが、買手が建造費用の3倍の値段で買うことを申し入れたために、その誘惑に負けたということである。この艇がスウェーデンに渡って、スウェーデンの代表選考レースでどのような走りを示すか興味のあるところである。

もう一つの大きな話題はレーティングのチートイングであろう。今年も〈ACADIA〉(フレーズ設計40フィート)は大活躍をしたが、レーティングが29.9フィートと非常に低く、シリーズの最中からその異常さが指摘され、一部の艇からは抗議が提出されていた。このため、シリーズ終了後、一応アドミラルズ・カップの米国代表艇は〈WILLIWAW〉、〈ACADIA〉、〈SCARAMOVCHE〉の3艇と決まったものの、上位艇の再計測が行なわれた。その結果、〈ACADIA〉は1.2フィート、〈WILLIWAW〉は1.0フィート、〈SCARAMOVCHE〉は0.2フィート、〈INTUITION〉は0.1フィート、それぞれレーティングが上がり、成績の順位が大きく入れ替わった。そしてアドミラルズへの代表艇としては、〈SCARAMOVCHE〉、〈INTUITION〉、〈STARS & STRIPES〉の3艇が選ばれることになった。総合成績では〈SCARAMOVCHE〉は上位10艇に入っていないが、第2レースでディスマストしてリタイヤーをしたためである。米国の代表艇の選考方法は、各艇のパフォーマンスによって選ぶのであり、必ずしも総合結果だけで決めるものではないからである。

今日のトップクラスのレースは本当に僅少差で勝敗が競われており、そのためにレーティングを少しでも下げるようにあらゆる努力が払われている。今回のS

ORC参加艇のあるものは、計測を行なうために、河口にのぞんだ原子力発電所の冷却水の出口のところまでヨットを持ち込んだという。これは常温の海水よりも淡水で、しかも水温の高い方が水の比重が小さくなるので、ヨットの吃水が深くなることを狙ったものであろう。

このことの良否の議論は別として、世界のトップレベルのレーサーの執念を示す一つの話題となろう。計

測のあり方について今年はかなり議論が沸騰することであろう。

(注: 本稿はNORCからの依頼により、海外の雑誌、ノースセール社の情報システム、今春来日したノースの社員の土産話等から拾い集めて書いたものであります)

1981年度 初島レース

帆走委員長 鵜飼 恵

(諸磯フリート〈TSURUGI〉)

恒例の初島レース、距離も短く、コミッティーとしては楽なレースであるが、つい2週間前のビッグボートレース事故当日、諸磯湾より見た海況、また強風のため捜索救助もままならぬシーボニアレース本部の様相が記憶に生々しく、気が重い。正直言って、できれば他の艇に代ってもらいたい、そんな気持ではあったがコミッティー要員確保に四方八方電話をしている内に気も落つてきた。どうせ誰かやらねばならぬ、やってやろう、ただ日頃から言っておきたい安全についての配慮はコミッティーの立場から充分伝えておこうと。

艇長会議はほぼ定刻どおり、38艇の申込中、34艇が出艇申告、参加人員約200名。気になる天候も、晴又は曇、2~3m、Nの風、このままおだやかに推移するであろう、ひと安心。横須賀海上保安部からの注意事項の伝達もふくめ、ハーネス、ライフジャケットの装着、念入りに呼びかける。

11:00 クラスI~VI 全クラス34艇同時スタート。

リミットマーク寄りのHトン〈Dolly〉および小型艇は、15分遅れと感違いた様子の子のQトン〈Tracer〉の2艇が再スタート。全艇アビームからクォーター1~2mの微風のもと、おもいおもいのスピンを展開するが、一時間経過してもコミッティーの視界から去らない。

昼過ぎより小雨、歌にある城ヶ島の利久ネズミの雨といった風情、あいかわらず風は無し。吹けば吹いたでつらいのは承知の上で、これではレース終了は明け方近くかと皆でばやきあう。

ファーストホームの声をきいたのは夜10時真際、〈Big Apple〉の21:59:09、所要時間10:59:09。し

ばらく間を置き、〈光〉、〈Fuji〉、〈Rodem VI〉の大型艇グループ22:26:25~22:30:13の間に相次いでフィニッシュ。

次いで着順5位〈慎記郎〉22:48:45。Hトンクラスのトップは〈KARASU〉23:66:19。Qトンでは〈Corona del Mar〉0:03:35。最終艇は〈Neo Pathos〉01:37:25。この間、各艇相次いでフィニッシュ、秒差でフィニッシュラインを切る艇が続く。

航跡図によれば初島回航のトップ艇は〈Big Apple〉1655、中位グループは1800前後で団子状態、最終艇は〈飛車角〉1850。回航後は順風に恵まれた模様、N-Eの風でいつもの上りのコース。コミッティーではそれほど吹いているとは感じなかった。

各艇事故らしいものもなく、無事帰投、ほっとする。修正ではHトンの〈Dolly〉、〈Karasu〉、3/4トンの〈慎記郎〉、Qトンの〈Corona del Mar〉の順位、ファーストホームの〈Big Apple〉は11位となった。

なお、3/4トンの〈雪風〉はフィニッシュ時航海灯点灯せず、またHトンの〈Great People〉はオーバーラッピングジブにセールナンバーが入っていない旨コミッティーより確認されたため、後日開催されたNORC帆走委員会にてルール、判例、再認識後、両艇のスキッパー、オーナーに連絡、5%のペナルティーを課す旨ご了承願った。

最後に、より多くの艇が今後ともNORCの島回りレースに参加して欲しい旨希望するとともに、新艇建造のため下取り交渉中の〈TSURUGI〉に代り愛艇〈かげろう〉を提供していただいたオーナーの川久保氏の協力を感謝します。

JBBS '81 レポート

ジャパン・ビッグボート・シリーズ '81

〈EXPLORER〉 事故報告書

藤森紀明 / 関 忠好

艇名 EXPLORER セールNo.2528
 艇長 関 忠好
 クルー 藤森紀明 林賢之輔 清水泰武 梶山昭三
 大嵩年長 下田恭典 萱島裕源
 日時 昭和56年 3月15日 1330頃
 場所 油壺マリンパーク沖 400m
 風向 西南西 18m~20m
 波高 3m~5m
 落水者 清水泰武 林賢之輔 2名
 オーナー 関忠好
 住所 横浜市磯子区中浜町14-5

——落水状況——

第3レースは「寒冷前戦通過の為中止」を0630に知り、1000臨時艇長会議にて第4レースは予定通りスタートの決定を聞いた。1100三崎マリーンの艇に集合。1130油壺出航、第4レースに参加すべく、スタート海面の亀城礁沖、南西0.5マイル地点に1200到着。全参加艇が集合しているものと思ひ、スタート時刻まで3ポイントリーフの機帆走、リーチングの16m~18mの風にて6~7ノットでスタート海面で待機する。

1210頃コミッティーボート〈サンバードV〉がスタート海面に向かって来るのを確認する。1220頃〈サンバードV〉が亀城礁より上り切れずタックするのを確認、スタート海面に向かって来るものと思ふ。1245頃コミッティーボートの〈サンバードV〉がシーボニア方向へと帰って行くのを確認して、第4レースも中止になったらしいことを知り、1250油壺に帰航することを決定する。亀城礁沖より油壺入口まで西南西の風18m~20m、リーチングの3ポイントリーフの機帆走にて6~8ノットで帰航。小網代崎沖にて、進入コースが下りすぎているので、もう少し風上に上り、諸磯沖の網を確認して一気に油壺に進入したらどうかと、清水氏と相談したが、油壺入口にてランニングの追波の方が恐いのではないかとということで、直線コースになるリーチングのコースにて進入する。

1330頃諸磯沖の網を確認して、風が強いのでブームと共にメインセイルを降ろす。林賢之輔氏はブームおよびメインセイルを押えにコックピットのリーサイドに行く。大嵩氏はメインセイルを固定するショックコー

ドを取りにハッチの入口を開ける。この時の乗員位置は図-1の如くです。

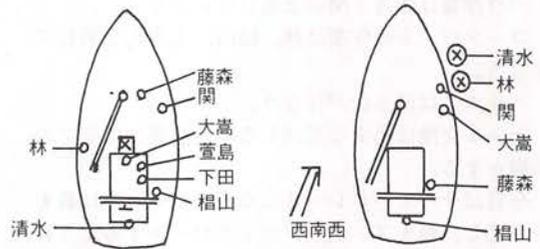


図-1

図-2

この直後に横方向(西)より大波を受け、波がコックピットの中に打ち込み、艇は30°~40°ぐらいヒールし、清水氏と林氏の2名が落水した。

すぐにスキッパーより、クルー2名はキャビン内に入るように、流出のロープの有無の確認をするようにいわれ、藤森はメインセイルを固定、梶山はヘルムに、関は落水者のワッチをおこない落水地点に向かう。林氏と清水氏は手をつなぎ、または林氏のライフ・ジャケットに清水氏が(ライフ・ジャケットおよびハーネスは着用していなかった)つかまって泳いでいた。この時西南西の乗員および落水者の位置は図-2の如くです。落水地点まで返転して1分ぐらいだと思ふ。

そして、林氏をまず関と大嵩で引き上げた。清水氏は一度波の中か、船にもぐり、見失った。この間に、ヘルムスを梶山から藤森に変わり、船の後方向に清水氏を発見、1回転か、2回転して清水氏に2~3m接近し、ライフ・リングを投下したが、風の為2mほど横にそれてしまい、清水氏はライフ・リングの流れる(岸)方向に泳いでみたが間に合わなかった。

この頃すでに岸より300mぐらい近づいてしまい、マリンパーク沖の岩礁の横沖ぐらいまで入り込んでしまった。また何回か接近を試みたが岸近くにはエビの刺し網の発泡スチロールのブイがあり、そのブイに海草がからまって長く黒く見え、網と間違えて返転しているうちに、岸より200mぐらいの地点の発泡スチロールに清水氏がかかまっているのが見えた。ヨットではもうこれ以上接近することは出来ないと思ひ、また、2次遭難をおそれ、油壺に帰って魚船および陸上からの捜索することに決定した。

1400頃三崎マリーニングに入港。陸上組はマリンパークの海岸に。海上組は山下ボートより、ライフボートにて捜索に向かったが、ライフボートでは油壺側からで

は現場に近づけず、シーボニアより〈ハマユリ〉にて捜索することになった。〈ハマユリ〉にて捜索に向かったが、発見出来ず、残念ながら清水氏を失うことになってしまった。

※第4レース参加にあたり、出航前に話し合った内容

- ① 女性クルーの小倉洋子さんは乗船させない。1030 本部に報告、出艇リストより乗船の取り消をする。
- ② 15m～20mぐらい吹かれるので新しいクルー2名はコックピットより出ない。
- ③ バウ作業は藤森と関の2名にておこなう。
- ④ コックピットの作業は林、椋山、大嵩の3名にて行なう。
- ⑤ ヘルムスは清水氏が行なう。
- ⑥ セール交換は出来るだけしない。油壺にて全ての準備をする。
- ⑦ 今日はサバイバルレースになるのでセールは最も小さくし、艇をアンダー・コントロールするように心がける。
- ⑧ ライフ・ハーネス、ライフ・ジャケットは全員着用（これは出航時、スキッパー、藤森、清水氏から出たが、残念ながら清水氏は着用していなかった。また、あとのクルーは全員、ライフ・ハーネスを、数名はライフ・ジャケットを着用していた）。

落水事故の原因について

藤森紀明

この度の落水事故の原因を種々の角度より報告することは私たちの努めであると思ひ、ここに私が体験した事実関係を多少の想像も加わると思ひますが、事故報告とは別に報告したいと思ひます。

1) 直接の原因と思われること

- ① ライフ・ハーネスおよびライフ・ジャケットを着用していなかった。

これは前記の事故報告の通り、出航前の話し合いの中で、スキッパー関、私、および清水さんの3名より着用の命令はクルーに対して出ておりました。油壺出航時に、クルーは全員ライフ・ハーネスを、また、数名のクルーはライフ・ジャケットを着用しておりました。しかし、残念ながら清水さんだけはそのどちらも着用しておりませんでした。今私が思うに、クルーには強く命令しても、清水さんがライフ・ハーネスを着用していなかったことは、清水さんの経験からして、私はそう気にしなかったということが実情です。また、いつも帆走している海面だけに、少しの安心感があつたのと、清水さんの判断に対して彼にアドバイスする

のに少しの遠慮があつたのです。この遠慮が生死を分けることになってしまい、痛根の悔みになってしまいました。また、林氏と清水さんの2名の落水の中で、林氏はライフ・ジャケットを着用していた為、清水さんと手をつなぎ、また、清水さんが林氏のライフ・ジャケットにつかまりながら泳いでおりました。近づいて来る船に、一度波の中にもぐったものの、林氏は船のブルーワークにつかまることが出来ましたが、清水氏は同じく船につかまろうとしたのですが、ライフ・ジャケットを着用していなかった為、浮力がなく再び波の中か、船の下に潜ってしまったのではないかと思います。

2) 間接的原因と思われること

- ① 油壺進入コースが陸岸に接近し過ぎた。

これも事故報告書のように、油壺進入コースは小網代崎の沖を通過する頃、清水さんと話し合ったのですが、結果的には油壺へのプロパー・コースを選び、落水海面が岸より400mぐらいの地点になってしまい、その後の救助活動および救助の時間があまりにも少な過ぎることになってしまいました。荒天下の油壺進入コースは非常に神経を使うものですが、進入コース的な問題は別として、荒天下での表層流は想像を絶する速さで、落水者は数分の間に岸に近づいてしまいました。この落水という問題に直面した場合、岩礁に近いプロパー・コースが落水者の救助をさまたげた原因となつてしまいました。

- ② メインセールを降ろした為艇速が落ち波に乗り切れなかった。

亀城礁沖より油壺進入まではリーチングの3ポイントの機帆走で6ノットから7ノットで走っておりましたが、油壺入口にてメインセールを降ろした為艇速が4ノットから5ノットに落ちたものと考えられます。この為岸礁に近い、波長の短い横波に乗りきれずに、メインセールを降ろしたとたん横波を受けたものと思われまふ。また、この時のヒール角度は30度～40度ぐらいで、船が横だおしになって落水したのではなく、横波のショックと波の力により両名は落水したものと思ひます。

この地点でメインセールを降ろすという判断は、すでに油壺入口にかかっており、油壺進入コースが追い波のランニングコースとなる為、ワイルドジャイブおよび高速での油壺進入を恐れたものです。また、この作業をしなければ少なくとも林氏は落水しなかったと思ひます。林氏はデッキ上に降ろしたメインのブームとセールがシバーするのを押えにコックピットのリーサイドに移動中、横波を受けて落水しました。結果的にメインセールは油壺に進入してから降ろした方が良かったと思ひます。

③ 出航時にライフ・ブイに十分な長さの浮揚性のロープを取り付けていなかった。

これは海上保安庁の指摘により、私たちは初めて知りました。それまで私たちはこの“ライフ・ブイに十分な長さの浮揚性のロープ”を取り付けなければならぬということは全く知りませんでした。これは船検の設備規定にあります。

私たちが今まで知っていたことはORC カテゴリー1および2に於いて（ORC 11-53）“呼び、シーマーカー、強力な自動発光ブイならびに下記のポールおよび旗をつけたライフ・ブイをもう1ヶ以上”という項目で、ライフ・リングについているロープはこのライフ・ブイとライフ・リングをつなぐロープであると思っておりました。しかし法的にはこれとは別に船検の設備規定により“十分な長さの浮揚性のロープ”を取り付けなければなりません。

落水事故のあと舵社の雑誌などで色々調べましたが、このライフ・ブイにつけるロープについては賛否両論

清水さんがこのライフ・ブイにつかまることが出来た場合、この岩礁帯より清水さんを引き出す為、の2点を思ったからです。

その後、清水さんに何度か接近をこころ見てライフ・ブイを投下したり、清水さんの近くにライフ・ブイを流そうとしたのですがうまくいきませんでした。結果的には強風下の中、ロープをつけたライフ・ブイを遠くに投げるのは非常にむずかしいことでした。

以上の4点が今度の落水事故の原因になっているものと思われまます。今思えば私たちの救助活動に色々のおち度があると思ひますし、私たちの非力を痛感しております。また、清水さんを救助出来なかったことを非常に残念に思っており、常日ごろの救助訓練がいかに大切かを痛感しております。

捜索に御協力いただきました

皆様へ

〈EXPLORER〉グループ

関壮好 鈴木隆太郎 中島淳雄 藤吉民雄
大嵩年長 梶山昭三 藤森紀明

去る3月15日、NORC 関東支部主催 JAPAN BIG BOAT SERIES '81のレース開催中に、第4レース中止後油壺に帰航途中、不幸にして清水泰武さんの落水事故が発生、清水泰武さんを失ってしまいました。事故発生後、シーボニアのレース本部を救急捜索本部にしていただき、レース参加の皆様はじめ実に多くの方々より心からの御協力をいただき心よりお礼を申し上げます。

事故発生後、すぐに強風が吹きあれる中、油壺マリパーク海岸に捜索に行っていた皆様、油壺よりレスキューボートを出していただいた山下さん、シーボニアより〈ハマユリ〉を出していただいた皆様、夜間強風の吹きあれる海岸線を懐中電燈にて捜索していただいた皆様、NORCのレース本部の皆様、清水さんの友人の皆様、また、関西の〈NOMIⅢ〉〈TOGO VI〉〈KO-TERU-TERU〉の皆様には義援金をいただき、そして皆様には友情あふれる海の仲間の心からなる御協力をいただきまして誠にありがとうございました。

清水さんの御家族の心情を考えますと誠に残念なことになってしまいましたが、海が何よりも好きであった清水さんの心よりの御冥福をお祈りいたします。今回の落水事故によりNORC 他、関係者の皆様には多大の御迷惑をかけてしまい心からお詫び申し上げます。今後再びこのような事故が起きることなくNORCの外洋レースが発展してゆくことを心より祈っております。

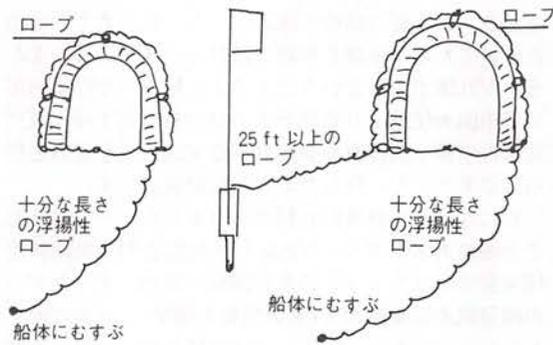


図-3

色々であるようですが、法的にはこのロープの件が海上保安庁の調書に於いて一番の問題点となっております。

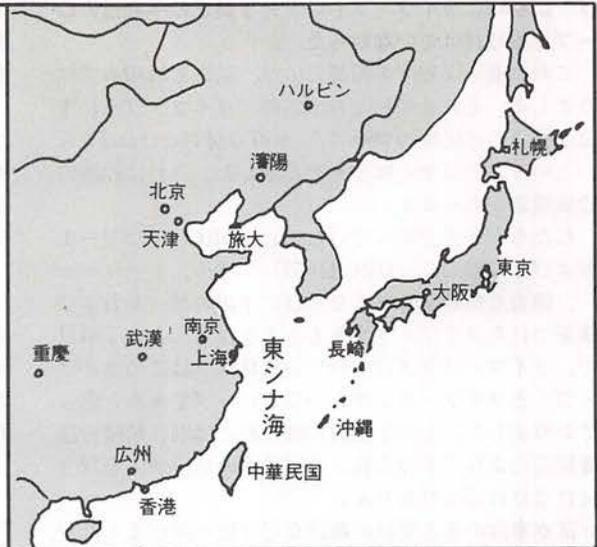
実際に私たちは林さんを救助して、次に清水さんの救助にかかったのですが、1回または2回の返転時に清水さんの落水地点に4.5メートル近づいた時、ライフ・ブイを投下しておりますが、風圧の為ライフ・ブイはわずか2メートル程左にそれてしまいました。(その後このライフ・ブイは油壺マリパークの海岸に陸上車がかけつけた時に発見している)

この時、ライフ・ブイにロープがついていれば救助に役立ったか否か、今となってはわかりませんが、救助の為に役には立っていたかと思ひます。また、1個目のライフ・ブイの投下に失敗して2個目のライフ・ブイをすぐ投下しようとクルーがしましたのでロープをつけてから投げるように私は指示しております。それは、①ライフ・ブイは2個しかないで2個目の失敗は出来ない。②陸の岸礁に非常に近いため、もしも

第一回 東シナ海 ヨットレース

新 良 江

社団法人 長崎ヨットクラブ会長
九州外洋帆走協会会長



十数年前より私はヨットによる訪中、東シナ海レースを計画し色々な努力を重ねて来ました。始めは手ごかりを求め、日中友好協会に一年分の会費前金をとられたり、中国遠洋運輸会社の船長が上海市革命委に計画書を届けてくれるとの話があったり、県知事が訪中するので持って行ってやると言われて副知事に会ったり、在北京民間大使西園寺氏と従兄弟即ち明治の元勲の御落いんと称する男が現われたり、北京や上海の官庁に盲打ちの手紙を送ったりしましたが、凡て梨のつぶてでした。段々考えて見ると、百花斉放の後の混乱、大躍進人民公社時代、文化大革命紅衛兵紅小兵人民裁判の内乱、四人組と大内乱の時期にヨット訪中など全く省みられず北京か上海、或は知事のポケットの中に計画書が眠っていたらう事は当然の成行きだったでしょう。明草号来崎、在長崎革僑との接触等あがいていた時、昭和54年中国大使夫妻が来崎し、パーティーの折、大使夫人に計画書を中田長大教授に手渡してもらいましたところ、2ヶ月後北京より信書が来ました。中国船艇協会より日中親善のため良い計画だと思いが、当方準備不十分で出来ない旨の正式回答でした。否定の返事であっても私の知る限り文書で正式返事をもたらした日本の団体は無く、訪中OKとの返事も凡てパーティーの席上とか何かの話のついでに出た言葉とかで、名古屋ヨット倶楽部の人達の話とか、日中海底ケーブル完成を祝してOKとか、私が何度も一喜一憂した経験に類するものでした。私は別に7、8年前第一回訪韓団を作って釜山を訪問しましたが、その時も韓国側は困苦欠乏に耐えて働いている所にのんびりとヨット訪問等とんでもない、士気を乱すと拒否されましたが、苦しく暗い時こそ明るいニュースが必要、日本も戦後リングの歌、少年野球国体が国民に明るい気持をもたらしたと説き、受け入れられるに到りましたが、同様に暗い混乱を経て今日程中国民衆が明るいニュー

スを歓迎する気分になった事はないはずと考えました。

55年12月中国船艇協会および中国大使館宛再度信書を送り、56年夏の訪中を求めました。私の考えでは拒否されても毎年承認を申請し続けるべきであり、また、それが礼儀であるということです。稍思いがけず56年2月中国大使館より電話があり訪中を承認する、直に北京の中華全国体育総会宛詳細な実施計画を送れと指示して来ました。作ったのが別記計画書です。

私には二つの具体的目標がありました。一つは往航で上海の大学生グループと長大、長崎総合科大外洋帆走研究会学生グループとの友好関係の開始、ディンギーの贈呈帆走同乗練習、将来大型艇を贈呈し、日本に来てもらうことであり、もう一つは復航で第一回東シナ海横断外洋ヨットレースの実施および継年持続です。衆知の通りNORCは権威を重んずる閉鎖的団体ですが、我々は我々のKOSA加盟であろうとなかろうと、NORC加盟艇であろうとなかろうと、差別せず参加させる。レースの実施はKOSA実行委の思う所に従って決める、と数年前より決めておりました。ただ参加隻数は往航の集団航海、復航の400マイルレースを考えて、第一回訪韓時と同じく10隻程度としました。別記参加申込艇表参照。なお、最終的にはメ切を5月中旬に延ばしました。往復航レース等の日程は計画書を参照下さい。

今回の計画より実施に到るまで神戸百合若丸の合田氏、太平洋の王者戸塚氏に大変御力添え頂き有難く思っております。6月上旬に確定参加者名簿、確定航海およびレース計画書を毎日新聞に発表する予定であります。また、レース終了後、状況報告を本誌上で行ないたいと希望しております。実は長崎港に大ヨットハーバーを造ることは10年来の我々の希望であります。本企画の目的も上海行の基地、長崎国際ヨットハーバーの建設促進にあります。皆様の御協力に深く感謝い

たします。

参加申込艇

- 3月31日現在 参加希望艇10隻 神戸、広島、別府、
熊本、佐世保、長崎、
東京(小林則子氏?)
4月8日 更に1隻申し込み 熊本

日本国外洋ヨット団中国上海訪問計画並びに 第一回東シナ海横断外洋レース実行計画書

1. 主催

九州外洋帆走協会、社団法人長崎ヨットクラブ

2. 後援

長崎県、長崎市、NBC長崎放送、毎日新聞社

3. 日程

- 1981.7.23.1000 (日本時間) 長崎港出港
7.27.1800 (中国時間) までに揚子江江口の中国側指示地点に集結
7.28. 中国側水先人の案内により揚子江遡航
夕刻までに上海港入港
7.29,30 上海港停泊
7.31.0900 (中国時間) 上海港出港 夕刻揚子江にて水先人下船
8.1. 0800 (中国時間) 揚子江江口東方の中国領海外50マイルの地点より東シナ海横断レース・スタート
8.5. 1800 (日本時間) タイムリミット、フィニッシュラインは五島大瀬崎灯台を方位345°に見る線とする
8.6. 1200 (日本時間) までに長崎港入港、入国手続、終了式後解散

4. 通信および本部船

参加全艇にアマチュア無線、周波数144、出力10Wおよびハンドマイクを必携とし、参加艇中1隻を本部船と指定する。本部船より各艇に定時コールを行ない、本部船は短波により陸上本部へ通信する。中国近海にて無線封止後はハンドマイクおよび灯火により連絡する。レース中は帆走委員会の業務を行なう。

5. 参加

参加資格艇は長さ30フィート以上、機関能力が速力5ノット以上で連続100時間の運転能力を持つこと。アマチュア無線(144MHz帯FM)、ハンドマイク5mA以上を持つこと。近海以上の船検合格艇であることの要件を満すこと。参加希望艇は艇名、長さ、幅、吃水、機関馬力、アマチュア無線のコールサイン、船検の番号資格、乗組員各自の氏名、国籍、性別、生年月日、住所、職業、主要な身分、行動予定(原則として往復とも艇で上海停泊中も船中泊とするが、特に片道航空便、上海でのホテル宿泊希望等)、旅券番号、長崎廻航予定等を記載した仮申込書を3月末日までに実行委員会に送付すること。なお、3月上旬新聞紙上で、3

月中旬「月刊舵」誌上にて計画および参加者募集の報道を行なう。次いで乗組員等を確定し、4月末日までに確定参加申込書を送付のこと。第1回レースは参加10艇以下とし、希望多数の場合は実行委員会が参加艇を決定する。艇廻航は出港前2週間以内とし、長崎に於ける艇の保管は実行委員会が協力する。

6. 費用

対中国支払費用(水先案内料、岸壁使用料、招宴費用等)は参加各艇よりの均等納入とし現地で支払う。1艇宛10万円とし、10隻分合計100万円を見込む。その他は各人各艇が負担する。原則として船中泊とする。

7. 役員

大会会長：鈴木従道62歳(九州外洋帆走協会顧問、NBC長崎放送社長)

実行委員長：江良新61歳(九州外洋帆走協会会長、江良医院長、医学博士)

実行委員：九州外洋帆走協会各副会長(緒方=八代平田=熊本、高木=天草パールマリーナ田中=水俣、馬湊=小浜、長富=佐世保早川=ウエスタンマリン、上田=長崎の各ヨットクラブ会長)

特別委嘱委員〈審判委員長担当〉：戸塚宏(戸塚ヨットスクール総校長、1975年太平洋横断ヨットレース優勝者)/藤本宣武(熊本YC事務局長、熊本マリン社長)/山崎俊政(八代YC事務局長、山崎ヨット社長)

委員〈航海長担当〉：西田英明(長崎YC理事、長崎大学練習船二等航海士)

〈陸上本部長〉：上野公輝(NBCヨット部長、NBC社部長)

〈総務〉：佐々木康夫(長大外洋帆走研究会会長、長崎市職員)

訪中団長：江良新

顧問：中田長崎大学中国語担当教授

訪中副団長：合田督=関西、平田美穂=熊本、上田良久=長崎の各YC会長代表

8. 目的

日中親善、殊に青年学生の親善強化、長崎大学、長崎総合科学大学の学生スポーツ団体である各外洋帆走研究会と中国側学生団体との友好推進、技術交流、小型ヨット(JD1隻および同機装品1隻分約50万円分)の贈呈、将来大型ヨットの贈呈、将来中国外洋ヨット訪日の場合の世話、援助。

9. 付記

本実行計画書は1981年2月9日、中国大使館文化処(在東京)のハン氏より江良新宛の電話指示により作製し、その指示により北京市中華全国体育総会宛急送する第一信である。

なお、参加艇は長さ9~15m、幅3~4m、吃水1.5~20m、重さ4~20Tの外洋用ヨットである。

1981 第14回 別府レース

第14回別府レースを終えて

西内海支部事務長 内谷新太郎

本年の別府レースは、コミッティー1艇、オープン参加1艇、レース艇16艇と100人余りの参加者があり、昨年に続き風に恵まれ、盛会裡に終えることが出来ました。

レースの概要は〈サマンサ〉の中平さんにお願ひしましたので、私はレース終了後の反省会で、以下のような決定がなされましたので皆さんにお知らせします。

1. チェックポイントはコミッティーが確認出来る範囲にすべきである。
2. 日程の都合がつけば、オリンピックコースを設ける。
3. 来年度は徳山スタート、別府フィニッシュを考える。
4. レセプションの会場は別府が最適である。
5. 今後もレーティングはJORを基準にする。
6. キャンセルされる場合、納入された費用は返却するようにする。
7. ミニトンの参加は認める。
8. 海上保安部との連絡は密にして、トラブルのないようにする。

別府レースに参加して

〈サマンサ〉 中平達子

西内海支部第14回別府レースが、5月3、4日、参加艇16艇によって行なわれた。

折から東西にのびる前線があり、後ろには137度の寒気団をもつ高気圧が控えていて、雨風、雷、寒気をともなった5月らしくない悪天候が予想されていた。いい風を期待したむきもあったと思う。

集合地、上ノ関は距離的に西内海各フリートのほぼ中央に位置しており、比較的に参加しやすいところで

ある。我々の松山フリートからも4艇が集めた。といっても、我が〈サマンサ〉(ニューオセアン23GT)は申し込みの時、ミニトンということで今回エントリー出来ず、小さな艇の悲哀を身にしみて思い知らねばならなかった。日頃レースに出ることを目的に練習に励んだ我々としては、せっかくのレースをあきらめる気はなく、クルーと相談してオープン参加の申し込みをすることにした。幸い関係者の御理解を得て参加を認められることになり、どしゃ降りの雨の中を回航した。

上の関は小さな漁港だが、あっちこっちに格好の船だまりがあって、なかなかいい所である。地元の人達も親切だ。

18時に艇長会議が始まり、スタートは22時となった。21時には出港するが、保安部の希望ということで、島と島をつなぐ橋の下は列縦隊で通過することになった。21時に各艇は本部艇〈やしろ〉(フジ35チック)を先頭に並んで通過する。日頃車の縦列には慣れていても、ヨットの縦列行進は初めてで、我が〈サマンサ〉も低いマストと、ケタタマシイ音をたてる船外機を大いに気にしながら、運動会の行進よろしく列に加わった。闇夜のことで各艇の航海灯がきれいに並び、一寸ファンタスティックな光景だった。

スタートラインは、横島の南端と本部艇を結ぶ135度のライン上で十分に長い。風は2~3m、静かな海面にコミッティーの声がよく通る。風がリーチングからやや後ろよりに時々フレるが、スターボードタックのスピンドでスタートすることに決める。

22時丁度「全艇オールフェアー」の声と共に、別府に向け約45マイルのコースを各艇一せいにスタートしていった。

我々はやや下よりからスピードをつけてスタート。スキッパー蒲谷代の実力のみせどころで、たちまち先行する。トップだ。かなり下に速い艇がいて、八島のはずれを先行していった。後で聞いたら総合優勝した〈ミスタージャンボ〉だった。下側のほうがやや風がよかったのか、この頃、すでに後続艇との差が開いたようである。

チェックポイントは3カ所。いずれも航路ブイをク

リヤーする。八島を出はずれた頃から次第に風は強まり、5~6mか、第1ポイント伊予灘No.4ブイ付近では7~8mとなった。〈サマンサ〉は5番手でクリアし、順調に走る。次の第2ポイント周防No.1ブイまでは方位角度が5度上がるので、リーチングにギリギリに近いスピランとなる。わが満田君のスピントリムがさえる。時々風が息つくが、風も波も申し分なく、快走また快走。第2ポイントの近くで2艇のハーフトンに追い付かれてしまったが、Bクラスではいいところを走っていたように思った。

しかし第3ポイント大分No.3ブイまではすんなりクリア出来たとはいえない。我々だけでなく、各艇かなり苦心したようである。なにしろ大分工業地帯のきらめく光の渦の中で、“FL (2)6sec” という航路ブイを見つけることは、夜空の星の中から一つの星を探すのに似ている。いくらナビゲーションはしっかりしていると確信があっても、現実にはかなり自身がなくな

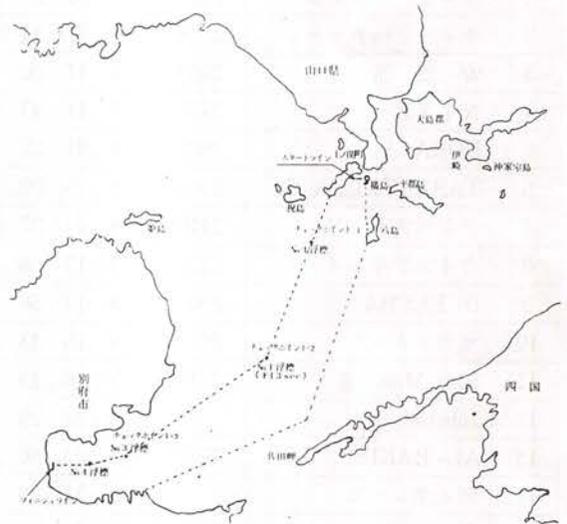
り、「もう一度チャートを」ということになる。いきおい艇はタメライ走りになって、かなりウロウロする。これで自称名ナビゲーターの信用はガタ落ちとなってしまった。ナビゲーター殺しの第3ブイか…当分信用回復はおぼつかないだろう。

時も大潮のことで、見通しがみるみる狂う。先行艇が皆おとして走るのが見える。角度がかなり違っているのだが？ 何故だろう。そのうち先行艇も大分の光の海の中へ溶け込んで分からなくなってしまった。とにかく大分へ走ってはいけないと思ったが、なかには大分を別府と間違えた艇もあったようである。とりあえず別府へということで再度角度をたてなおしたが、目ざす別府の灯は見えず、限りなく闇が広がるばかり。だが、ふとその闇の中にあった。やっと見つけた第3ランディングマークだった。

しかし、我々は一体どこに居るのだろうか。一体何番に付けているのか、先行した艇はどこに消えたのか、



優勝艇〈ミスタージャンボ〉とクルー



レセプション



〈サマンサ〉の中平さん、後は高崎山

この時点ではかすかに続艇の灯が見えているだけで、さっぱり分らないというのが私の本音である。

ブイをクリヤーしたのは5時、すでに7時間を経過していた。風はクローズになり8~9mぐらいか。朝の寒気がきびしく、寒冷前線の通過後らしい冷え込みとなった。フルメインにNo.1ゼノアが一寸オーバー気味で、とりあえずゼノアをリーフすることになった。目ざす別府は朝もやの中から次第に現われた。

フィニッシュラインはハーバー沖500mに、海岸に対して直角に引かれている。この頃風は、ライン直前でパツリ落ち、先行艇が団子になっているの見える。ここは微風で鍛えた〈サマンサ〉のお手のものと

いいたいが、何艇か抜くのにかなり苦勞してフィニッシュした。コミッティーから「早かったですね」とねぎらいの言葉を頂き、疲れも一度にとれる思いだった。

全艇共トラブルも事故もなく、慎重なレース運営の根まわしが感じられたよいレースだった。レース終了後、ホテル二条で行なわれたレセプションも、一段とくつろいで楽しく、メイ・ストームの去った青空のように爽やかな後味が、深く心に残っている。

ミニトナー〈サマンサ〉は、成績こそ頂けなかったが、関係の方々はいろいろ気を使っていられたように思えてならない。ここに誌上をお借りして、厚く御礼申し上げる次第です。

第14回別府レース成績表

NORC西内海支部
レース委員長 佐伯敏則

1981/5/4

着順	艇名	セールNo.	所要時間	TCF	修正時間	順位	賞
1	ミスタージャンボ	2492	7.51.30	0.7301	5.44.14	1	総合1位 Aクラス1位 ファーストフォーム賞
2	チャージtoチャージ	2768	7.57.11	0.7290	5.47.51	2	Aクラス2位
3	安芸Ⅲ	2059	8.11.00	0.7550	6.10.42	6	特1
4	NIXE	2372	8.11.43	0.7280	5.57.58	4	Aクラス3位
5	NORA V	2692	8.21.22	0.7550	6.18.31	7	特3
6	TARANTELLA 3	2164	8.25.09	0.6936	5.50.22	3	Bクラス1位
7	テンベスト V	2416	8.27.37	0.7183	6.04.37	5	最遠地賞
8	ウインアキレス	2131	9.13.38	0.7560	6.58.32	13	
9	D・EECHA	2909	9.14.56	0.6936	6.24.54	10	特2
10	サテンドール	2013	9.15.43	0.7550	6.59.33	14	コック賞
11	Blue Mist Ⅲ	2718	9.16.13	0.6842	6.20.33	8	Bクラス2位
12	Juhctioh Ⅱ		9.23.25	0.6807	6.23.31	9	Bクラス3位
13	AL-RAKIS	7717	9.23.56	0.7270	6.49.58	11	
14	ディグレース		9.24.22	0.7270	6.50.17	12	
15	安芸V	2059	10.03.44	0.7150	7.11.40	15	ブービー賞
16	闘勝	2384	12.00.00	0.7183	8.37.10	16	
	サマンサ		9.15.50	※オープン参加			特別賞
	やしろ			※コミッティー			

お知らせ

第8回 江ノ島~清水レースへのおさそい

駿河湾支部長
塩川孝二

いよいよ今年も恒例の江ノ島~清水レースが近づいてまいりました。参加希望の皆様も愛艇のチューニングに整備に充実した日々をおすごのことと思います。

ふるっての参加をおまちしております。

記

申し込み締切日 6月26日(金) 1700

出艇申告及び艇長会議 7月10日(金)

1830~1930~2000

スタート 7月11日(土) 1000

尚、清水にての係留は申し込み時に申し込み下さい。1週間の係留費は、5,000円です(申し込み時にお支払い下さい)

NORC近畿北陸支部 春季シリーズ・ポイントレース成績表

1・2回戦

1981/4/5

レース委員長 真田恒男

クラス	セー ル No.	艇 名	艇 種	TCF	持点	ポイントレース1回戦					ポイントレース2回戦					得点
						順	所要時間	修 正 時 間	修 正 順	点	順	所要時間	修 正 時 間	修 正 順	点	
I	2521	CHILD OF FORTUNE	NAK 33	.7620	4	1	57:20	2,621	1	2 ½	1	1:36:24	4,407	1	2 ½	8%
	2377	SUEKO	NAK 33	.7620	8%	2	1:04:41	2,957	2	1		D. N. S			1	10%
II	1793	TINKLE TICK	GS 30	.7258	20%	1	59:55	2,609	1	7 ½	2	1:43:00	4,485	1	7 ½	35
	2022	めるへん	N 300	.7258	18	3	1:01:10	2,664	4	4	4	1:46:24	4,634	4	4	26
	2484	飛 龍	NAK 295	.7322	12	5	1:03:44	2,800	5	3	3	1:44:09	4,576	3	5	20
	2683	RIVAGE	N 300	.7269	14	6	1:06:11	2,887	6	2	5	1:47:50	4,703	5	3	19
	1955	ひょっとこ2	DOU 30	.7248	8	3	1:00:29	2,630	2	6		D. N. S			1	15
	2449	PELL MELL	NAK295	.7312	-	2	1:00:19	2,646	3	5	1	1:42:29	4,496	2	6	11
	2744	流 星	NIC 30	.7333	-	7	1:07:59	2,991	7	1	6	1:57:15	5,159	6	2	3
III	2014	MARI-SOLE IV	YAM 25	.6783	8%	1	1:05:42	2,674	1	2 ½	2	1:54:17	4,651	2	1	11%
	1795	矢 寿	ECU 26	.6831	2	2	1:08:55	2,825	2	1	1	1:50:24	4,525	1	2 ½	5%
4月5日 雨						N 3 ~ 5 m/sec					N 5 ~ 6 m/sec					

3・4回戦

1981/4/19

レース委員長 森岡忠美

クラス	セー ル No.	艇 名	艇 種	TCF	持点	3 回 戦					4 回 戦					得点	順 位
						順	所要時間	修 正 時 間	修 正 順	点	順	所要時間	修 正 時 間	修 正 順	点		
I	2355	KUMBHIRA	YAM 33	.7530	6	1	1:58:38	5,314	1	4 ½	2	1:11:16	3,219	1	4 ½	14%	1
	2521	CHILD OF FORTUNE	NAK 33	.7620	8%	2	1:58:47	5,385	2	3	1	1:10:40	3,230	2	3	14%	1
	2377	SUEKO	NAK 33	.7620	10%	3	1:59:34	5,466	3	2	4	1:17:11	3,528	4	1	13%	3
	2300	YOU V	NAK 33	.7610	2		T. L			1	3	1:14:40	3,409	3	2	5	4
II	2683	RIVAGE	N 300	.7269	19	1	1:55:23	5,032	1	9 ½	1	1:10:20	3,067	1	9 ½	37%	3
	2022	めるへん	N 300	.7258	26	2	1:55:54	5,047	2	8	2	1:11:52	3,129	2	8	42	2
	1955	ひょっとこ2	DOU 30	.7248	15	3	1:59:59	5,212	3	7	7	1:14:47	3,252	7	3	25	5
	2484	飛 龍	NAK 295	.7322	20	4	2:01:11	5,323	4	6	4	1:12:28	3,138	5	5	31	4
	2744	流 星	NIC 30	.7333	3	5	2:02:57	5,409	5	5	6	1:13:08	3,217	6	4	12	8
	2077	FLEUR BLEUE-Z	TAK 31	.7290	2	6	2:03:45	5,412	6	4		D. N. S		3	1	7	10
	1793	TINKLE TICK	GS 30	.7258	35		T. L			1	3	1:12:12	3,144	4	7	43	1
	2064	風 小 僧	DOU 30	.7258	16		T. L			1	5	1:12:29	3,156	8	6	23	6
	2449	PELL MELL	NAK 295	.7312	11		T. L			1	8	1:15:40	3,319		2	14	7
	1786	POW RIVER II	NOU 30	.7183	10											10	9
	2068	FROG V	N 300	.7215	2											2	11
	2833	SUPER STAR	YAM 26S	*.6982	6	1	2:01:09	5,075	1	5 ½	1	1:16:56	3,222	1	5 ½	16%	1
	III	1795	矢 寿	ECU 26	.6831	5%	2	2:05:56	5,161	2	4	2	1:18:45	3,227	2	4	13%
2847		ストロベリー	YAM 26S	*.6982	-		T. L			1	3	1:20:06	3,325	5	1	2	5
2239		PECKER II	F 727	.6878	4		T. L			1	4	1:21:14	3,352	4	2	7	4
2014		MARI-SOLE IV	YAM 25	.6783	11%		T. L			1	5	1:21:20	3,310	3	3	15%	2
4月19日																	

『宮城外洋帆走協会からのお話』

社団法人 宮城外洋帆走協会広報委員

飯島俊彦

山から雪が消え里の桜も散り、いよいよ本格的なオフショアセーリングの季節がやって来ました。豪雪の今冬ではありましたが、東北の港にもスキー靴をデッキシューズにはきかえたヨット乗りが戻ってきました。さて、「OFF SHORE」を読まれている皆さんの大多数は、我々がどのような海域で、どのようにセーリングを楽しんでいるかご存知ないかと思えます。たまたま編集部より原稿の依頼がありましたので、我々がどのように太平洋の波と戯れ、打ち寄せる大波（主に陸上から我々を押し流がそうと打ち寄せる波）に対処して来たか、そしてまた、これからどのように地域の中でセーリングを楽しめる環境を創っていかうとしているかを、多少筆者の独断と偏見を交じえて書いて見ることにします。

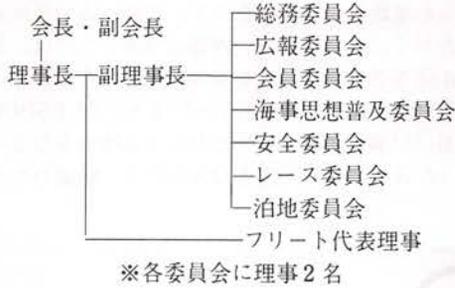
皆さんは「宮城県沿岸」と聞いてどんな海域を思い浮かべますか？ 親潮に洗われる黒々として入り組んだ海岸と暗い海面、厚い霧に包まれ減船で活気の失せた漁港……、そんな海を棲家にするヨット乗りは漁師あがり（関係者が居りましたら失礼）の野蛮人では……、と言ったところではありませんか？ 元ディンギー乗りだったオールドセーラーなら1952年（昭和27年）の国民体育大会のヨット競技が行なわれた松島湾を、古い記憶の中から呼び起こしてくれる人もいるかも知れませんが、今の松島はノリ棚・カキ棚その上、観光客を乗せたモーターボートと、ヨットが帆走出来る余地は全くありません。松島湾を出ると塩釜港、仙台新港、石巻工業港が控えており、外洋に出て金華山沖は黒潮と親潮が複雑な潮流を生み、多くの漁船と本船が行き交い、それらを7月末までは厚い霧が包んでいるのです。そんな中を我々は毎日のように、ノリ棚・カキ棚そして暗礁を抜け、漁船と本船の間隙を縫って帆走しているのです。

松島湾に外洋ヨットが初めて進水したのは1962年（昭和37年）8月ですから、それほど昔の話ではありません。以来、自然発生的なレースの気運と、打ち寄せる外洋の大波（？）に対処するために、外洋帆走クラブを作ろうという動きが現実のものになるまでに、それほど時間はかかりませんでした。1966年（昭和41

年）8月21日、東北外洋帆走協会（T. O. R. C.）が誕生し、翌22日には第一回金華山レースが開催されました。着実に帆（？）を進めたT. O. R. C.も、1970年からの艇とヨット人口（日曜セーラーとでも呼ぶのが適当かも知れません）の増加には、暫しの戸惑いを感じたのですが、1971年には体制強化が検討され、そして翌年には理事長を中心にした委員会活動が体制化されて、現在のMORCの機構の基礎が形作られました。しかし、ヨット乗りが太平洋の波とだけ戯れていられるほど東北の海も単純ではありませんでした。『日本の海は日本国民のものではなく、漁業組合のものである。』という原則（？）はやはり東北の海にも厳然として存在していたのです。そこから社団法人格を取得しなくては、という運動が始まるわけですが、事情は外洋ヨットの根本精神に関わる事でもあり、それほど単純ではありませんでした。ともかく、1979年12月2日、社団法人宮城外洋帆走協会（MORC）が、外洋ヨット乗りの最低限の権利を確保するために誕生しました。定款には『外洋帆走スポーツの健全なる育成発展に貢献し、もって県民の海洋スポーツに対する理解と普及および心身の健全なる発達に資することを目的とする。』と記されています。自己の責任において、自己のためにセーリングを楽しんでいるヨット乗りが作ったクラブが、“県民のため”に活動をしなくてはならないとは、いかに法人格取得のための方便（？）とはいえ、将来解決しなくてはならない大きな問題を残したことになると感じている会員も少なくありません。現在60艇をこえる加盟艇と300名をこえる会員で構成されている我々の会の最大の問題は、会員一人一人全員が協会の運営に何らかの形で参加し、歩みは遅くても連帯感の強い会として発展していこうという気運を育てて行かなくてはならないという点ではないでしょうか。

一寸余分なことばかり書きすぎたかも知れませんが、ここで編集部の依頼の本題である“宮城外洋帆走協会の動活について”（傍点筆者）書くことにしましょう。

宮城外洋帆走協会の組織は図のようになっており、16名の理事が協会の運営に当たるわけですが、それに正副会長、2名の監事、5名のフリート（小浜・松島・



浜田・石巻・気仙沼) 代表理事が参加し、各委員会には沢山の会員が加わって、これから述べる実際上の活動を行なっています。手元に1981年度の活動スケジュールがありますのでそれにそって、仮に湘南の某市から仙台転勤となったZ氏の場合を例にとってお話ししてみましょう。

仙台に移り住んで間もなくの春のある日、Z氏は家族を連れて松島見物に出かけました。そこでZ氏の最も注意を引いたのは松島の美しさでもなければ、水族館のマンボウでもありませんでした。水族館のすぐ裏の海面に整然と舳われた十数艇のクルーザーでした。声をかけたクルーザーのクルーから、宮城外洋帆走協会の存在を知ったZ氏は、早速会員に加入し、念願であった外洋ヨット所有のために動き始めようとしたのですが、残念なことに宮城県沿岸の海況の知識がありませんでした。そこで、毎週末に協会所属の艇にクルーとして乗せてもらう一方、会員委員会が開催する月例オリエンテーションに参加しました。そこでは経験豊かな会員による宮城県周辺の海況はもちろんのこと、入港可能な港の知識、入港技術、そして専門講師による「海難事故の対策」「気象および海象の知識」「クルーザーの整備」「資格試験の説明」等々の問題が多数の会員の参加のもとに行なわれ、Z氏も段々自信がわいて来ました。Z氏はすでに小型船舶操縦士の一級免許を持っているので、艇取得について問題はないのですが、クルーと係留場所が最大の難関でした。

まずクルーですが、腕力と運動神経の良さそうな若者数名の頭数はすぐにそろったのですが、いかにして帆走技術、潮気をたたき込むか、という点で行きづまってしまいました。そこで数名を海事思想普及委員会が行なっている「クルーザー教室」に入れることにしました。希望者が多く、抽選になりましたが幸い3名が定員20名のクルーザー教室に入れました。ここでは座学、帆走が6カ月間ミッチリと組み込まれ、経験豊富な協会会員が手取り足取り(?)で、時には頭にゲンコツを飛ばしながら、外洋ヨット乗りの基礎が教育されており、Z氏のクルーもその年の秋には顔の日焼けの具合といい、手のマメの出来具合といい、どうにかこれから先はZ氏と一緒に乗ることで、一人前に仕上げられそうになっておりました。

毎週末になると家族を置き去りにしてセーリングに

出かけてしまうZ氏の最大の敵は奥さんでした。まともに正面より攻撃しても勝目のないことを充分知っているZ氏は、小学校6年生になった息子を海事思想普及委員会が開催している「ジュニアヨットスクール」に入れることにしました。最初不安を感じていた奥さんも、スタッフによる公開ティーチングの理念の追求をはじめとする、スタッフの真剣な態度と、信頼に足る技術を理解した後は、合宿形式で行なわれるヨットスクールに参加をしぶる息子の尻をたたいて送り出しました。

そうこうしているうちに仙台に来てから2年が過ぎました。蔵王から吹き下ろして来る風がまだ肌を刺すように感じられる3月下旬の某日、夢にまで見たZ氏のクルーザーが小浜で進水しました。

艇を取得する時の残された大問題である係留場所については、泊地委員会に相談したところ、小浜東泊地ゲストバース傍がZ氏のために空けられました。このように書くとは泊地の問題は非常に簡単に解決されたように思われるかも知れませんが、松島・小浜と係留場所を確保するために、過去東北一宮城外洋帆走協会がいかに苦勞し、努力して来たか、この問題こそが社団法人格取得のための動機であり、定款の協会の目的(前述)にあのように書かざるを得なかった理由であったなどとZ氏は知るよしもありませんでした。

艇を取得するにあたってZ氏が相談に乗ってもらった委員会は安全委員会でした。経済力にそれほど余裕がないなどとは言っておられない問題でしたので、安全委員会発行の安全備品リストにそって進水時には完全艀装を完了し、安全委員による安全チェックも無事済んで、安全検査証書を受け取ることが出来ました。

それからの一年間はまったく地に足のつかないような毎日でした。危険な海域と思われていた金華山一三陸沖も、充分な経験を積み重ねれば変化に富んだ面白い海域となり、入り組んだ海岸線に点在する漁港では朴実な漁師との楽しい会話が、そしてホヤ・ホタテ・イカ・アワビをはじめとする豊富な魚貝類が一日の帆走で疲れたZ氏・クルーそして家族をまっけてくれました。

帆走の楽しみばかりでなく、松島・石巻・気仙沼で行なわれる花火大会は都会で育ったZ氏一家には忘れることが出来ない程の美しさでした。塩釜港の港祭り、鮎川港の鯨祭り……等々を楽しんでいるうちにアツという間に厳しい東北の冬がやって来ました。11月に入ると海水温度も下がり、ファミリークルージングには危険が多過ぎ、週末はもっぱらファミリースキーイングということになってしまいました。でも、時々艇の様子を見に行き、デッキの雪を掃いて艇内に入り、エンジンをかけてバッテリーのチャージングをしながら飲むコーヒーの味もなかなか良いものでした。ウインターセーリングの最大のイベントはなんとと言っても金華山神社への元朝参りでした。12月31日夜、某放送局

が国民総白痴化のために挙行している歌番組を聞きながら、三三五五集まって出航準備、デッキに積もる雪を掃きながらのナイトセーリング、そして洋上での初日の出……。

3月に上架したのを機会に、Z氏は艇の内装に少々手を加え、備品の整理をし、これからは積極的にレースに参加する決心をしました。メキメキと実力をつけて来たクルーの勧めと、極めて親しくなった数艇のオーナー達との協力体制が整ったことと、Z氏自身一年間でほぼ自艇のシェイクダウンが出来たように感じたからです。早速5月に行なわれる「仙台湾レース」「金華山レース」、そして8月の「気仙沼レース」、9月の「金華山回航レース」、10月の「MORC杯レース」、それに毎月一度行なわれるポイントレースと、全てのレースに参加しました。レーティングにはスキャンディキャップが用いられていることもあって、複雑で時間と金のかかるレーティングでは、レースに出ようと思ってもつつい思いとどまってしまうようなこともなく、気軽にレースに参加できました。レース委員会の皆様、計測からレースの運営、そしてその後のパーティーまで、本当にご苦労さまでした。

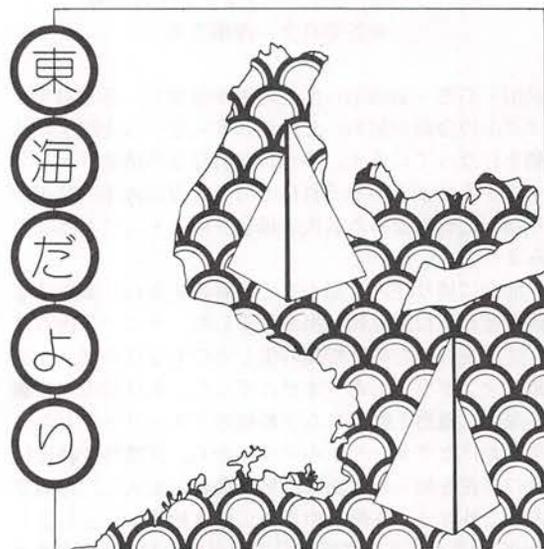
帆走に自信のついたZ氏は、これからは積極的に宮城外洋帆走協会の運営に協力することにしました。その希望を総務委員会に伝え、以前から興味を持っていた広報委員会に入り、「MAST TOP」という季刊の機関紙の発行に参加することにしました。他の委員会と違って仕事はもっぱら縁の下の力持ち的なことばかり、その上スタッフは数名、大変大変……。

月曜日から金曜日は本職の会社勤めに精を出し、土曜日は朝から出航準備をして、息子の学校が終わるのを待って出帆、日曜の夕方帰港という毎日はZ氏にとって本当に充実した毎日でした。そんなある日、いつものように元気よく出勤したZ氏は支社長室に呼び出されました。「西独フランクフルト支店勤務を命ず。」と言われた時のZ氏の驚きは、今年のレース中のデスマストの時以上のものでした。デスマストにはあれほど冷静沈着に対処出来たZ氏でしたのに、今回ばかりは本当にまいってしまいました。

某月某日、成田空港国際線ロビーには黒々と日に焼けたZ氏一家が居りました。色々と悩んでいたZ氏がフランクフルトに出かける決心をしたのは“フランクフルトにいたってヨットに乗れるよ”と教えてくれたヨット仲間がいたからです。その友人は一年間の滞独中に、ヨーロッパ中の海はもちろんのこと、どの川・どの運河・どの湖にもヨットが帆走しているのを見、そして話しかければ気軽に乗せてくれるという、生活に密着したヨーロッパのセーリングライフにこそ、ヨットの楽しみの真髓があると話してくれたからでした。

宮城帆走協会の活動がどのように行なわれているかをお知らせするために、架空の人物『Z氏』に登場してもらって拙い筆を進めて来ましたが、丁度編集部

指定した紙数になりましたので、このへんで失礼させていただきます。内容につきましては、記述に不正確な部分や、誤りも多いかと思いますが、全て筆者の責任に帰すものであります。また、「OFFSHORE」の誌面に記事を書かせていただければ幸いです。関係者の方々に深く感謝いたします。



野島レース

帆走委員長 山田邦彦

今年最初のレース、野島レースが開催され、原稿の依頼を受けました。帆走委員会が原稿を書くと、たいがいボヤキと、お願いと、言い訳になってしまう。今回もがまんして読んで下さい。

野島レースは初めてのデーレースとなり、15艇程の参加があるのではと期待していましたが、前夜の10時頃、中島レース委員長とハーバーへ行き、打ち合わせをしましたが、人影はまったく見えず参加艇も数艇しか確認できない有様（その後12時頃から明け方近くまで酒盛があったと聞きましたが）。ハーバーのミーティングルームを7時に開けていただき、受け付けが始まっても艇長の方はチラホラ。艇長会議はいつ始まっていつ終わったのか、人が出たり入ったりで延々2時間、その結果が9艇の参加。参加申し込みは10艇、遅延料の対象が4艇でした。（こんな話は次回からなしにしたいネ）。

レースのPRを総会や例会で行なったものの、全員への徹底は本部からの総会の資料が最初。支部の案内は3月の中となってからで責任を感じております。

この後、5月には約50艇が集まる五ヶ所湾合同レースとスプリングシリーズ、6月には前夜祭の楽しい伊

勢湾合同レース。そして五ヶ所湾沖までの最長レースの熊野レースと続いております。多数の参加をお願いします。

コミッティーから

ナルミの一乗員

今回はコミッティーということで、「レース中は昼寝をしていればいいのです。」という声につられて、前夜に日産マリナーに行った。今にも雨が降りそうな空もよう、天気予報もなんとなくバツとせず。しかし、朝〇時に起きて準備すること、レース当日の朝は慣れないこともあり準備に追われました。

レースの内容ですが、スタートはポートのランニング、各艇一列に並んでゲートイン、スピン展開もあざやかに、いっせいにスタート。あたかも春の海に咲く花のごとし……。実際はドンと同時にラインを切ったのは2艇だけで、残りは一団となり、めざすはあの島(名前を忘れた)。

春がすみの中、次第にもやの中に消えていく艇団を眺めつつ、もう少し風があればと思う。

コースは39マイル、フィニッシュは早くても7時間前後かかると皆で話し合うのは、それまで、どう暇をつぶすかということ。子供の国の汽車に乗ろうという案も昼頃から降ってきた雨でお流れ。

レースに参加している艇はさぞ寒かろうと思いつつ、昼寝と決めこむ。「おやすみなさい」

レース結果ですが、一位は〈ミール〉二位以下は記録を見られたし。

今回、DNFが数艇いて、まことに運営側としては心苦しいのですが、艇長会議には、全艇集まって下さい。帆走指示書の説明や、レース打ち合わせ等、レースを楽しく、シビアーにする上で、ぜひとも守っていただきたいと思いました。

春の訪れと野島レース

(桃太郎) 三原康彦

毎年野島レースの声を聞くと春の訪れとともにあの夜の厳しいレースを思い浮かべる。今年は昼もしか三河湾中心のレースだと知り安堵の気持ちとともにちょっと拍子抜けの感じもしないではない。ともあれ今年最初の大きなレースでありやはり心が踊る。

3月21日はっきりしない空模様の下10艇がスタートラインにつく。〈ナルミ〉(コミッティー)、〈ナチ〉、〈丸王丸〉などの姿が見えないのは寂しいが、我々(桃太郎)は久しぶりのフルメンバー、しかも桃風(注ヒタヒタとよせる感じの軽風)が吹いているとあっては「優勝間違いない。」とみんなの士気は高い。

10時ジャスト北西の5m/sの風の中生田鼻を目指しスピンスタート。まず軽量を利用して〈ミール〉がスタート前に入る。下手では〈イツキ〉と〈カレラ〉の競い。〈桃太郎〉を入れ4艇でトップ集団を形成し中位以下との差を開く。〈桃太郎〉も桃風をつかみ〈ミール〉をブランクに捕える。〈ミール〉も負けずと上にのぼっていく。この4艇の争いは生田鼻まで続き、〈カレラ〉、〈イツキ〉〈ミール〉、〈桃太郎〉の順でブイを回航する。ここで〈カレラ〉、〈イツキ〉、〈ミール〉は篠島の西側のコースで、〈桃太郎〉は東側のコースでそれぞれ野島を目指す。距離的には大同小異であるが、島のブランクを考えればこちらの方が有利なはずだ。

やがて野島の岩肌と頂上に立つ灯台が見えてくる。去年夜の荒れた海に野島の灯台の明かりが見えたことを思い出す。その岩影に白い帆が見えてくる。〈カレラ〉だ。予想以上に速い。島の裏では風が吹いているのだろうか。続いて〈イツキ〉。そして〈桃太郎〉の順で野島を回る。野島から蒲郡のNo2ブイまでは上りとなる。〈桃太郎〉はベストコースを引き、ここで一気にトップに入る。蒲郡から豊橋のブイまではアビームとなる。〈カレラ〉、〈ミール〉との差は大分開く。豊橋から西浦

野島レース成績表

NORC 東海支部レース委員会

レース帆走委員会 中島 隆

スタート 3/21 10:00 コース S(ハズ)→生田→野島→蒲郡No2→豊橋No1→F(ハズ) 40マイル

クラス	艇名	セールNo	TCF	野島 回航時間	所要時間	修正時間	順位		フリート	得点 備考
							総合	クラス		
II	カレラ	2210	0.8212	13:25	6 ^h 58 ['] 47 ["]	20634. ²⁹	4	3		51
II	美濃	2080	0.8050	13:38	DNF	—	DNF	DNF		45
III	イツキ	2723	0.7994	13:25	7 ^h 01 ['] 00 ["]	20192. ³⁴	3	2		52
	桃太郎	2110	0.7796	13:35	6 ^h 58 ['] 23 ["]	19570. ³⁰	2	1		53
IV	ミール	2332	0.7620	13:30	7 ^h 06 ['] 40 ["]	19507. ³⁰	1	1		54
	マク	2634	0.7590	13:43	DNF	—	DNF	DNF		45
V	ジャスト	1981	0.7560	14:40	7 ^h 35 ['] 10 ["]	20646. ³⁴	5	2		50
	スーパールーシー	2765	0.7226	13:38	DNF	—	DNF	DNF		45
	オセアニック ex	2418	0.7312	13:40	DNF	—	DNF	DNF		45

半島まではフリーとなりスピンのらびにゼノアの3枚張り而走る。しかし艇速は思いのほか伸びない。豊橋のブイを回る時ははるか彼方に見えていた〈カレラ〉と〈ミール〉との距離がだんだん詰ってくる。西浦半島を回りスピンを回収。〈カレラ〉もスピンドウン。〈カレラ〉の波を切る音がだんだん近づいてくる。風は一段と落ちる。みんな息を潜めて早くフィニッシュラインがくることを祈る。フィニッシュラインが下手に見える。〈カレラ〉も下手に向きを変えるが時、既に遅く〈桃太郎〉、〈カレラ〉の順で17時前にフィニッシュ。直ぐ〈ミール〉のタイムをチェックする。ハーバーにつきコミッティーの人から「〈桃太郎〉さん総合優勝です。」とのことばにみんなバンザイ。

しかしクラブハウスに引き上げもう一度タイムを計算してみるとどうしても〈ミール〉に負けている。残念!

ともあれ今年最初のレースとして幸先の良いスタート。年間総合優勝奪還を目指して今年もガンバル!!

野島レース記

〈ミール〉スキッパー 浮田 芳典

レースを振り返るに、我が〈ミール〉はスタート前からトラブル続き。メンバーは足りない。エントリー遅延料は取られるetc。

メンバーの方は、私の東京の友人を九州出張の帰り、途中下車させ、又、〈アイビー〉からの助人も得られ何とか揃う。

スタートは小雨の中、NE. 3~4mの弱風〈ミール〉向きの風である。フルメイン、ライトジェノアでのスタート直後にフローターを上げる。風上後方に〈桃太郎〉風下後方に〈カレラ〉、〈イツキ〉と好スタートである。これならいけると全員張り切るが、30~40分位で抜かれる。相手はクラスが上と、我々慰め合いながら佐久島付近に差し掛る。

このあたりから風は更に落ち、先行艇からカームに捕り再スタート、望みはある。が、しかしである。第1マークの生田ブイ回航で、何時もの通り大チョンボ。先行艇には離され、後続艇の〈ジャスト〉、〈ルーシー〉etc に慌や……。気を取り直し野島に向け、日間賀島の南のプロパーコースを引く。

野島近くになり、前方の島影からスルスルと黄色のスピンの、不幸せの黄色いスピンである。全員ガックリ。生田ブイで抜かれ日間賀島北コースを引いた〈桃太郎〉である。差はやや開き気味、勝負を野島から第3マークの蒲郡No2ブイまでの、得意の上りのレグに賭ける。

野島回航後、風は10~12m位になりライトからヘビージェノアにジブ交換するが、走りは今一つの感がする。

コースは渥美半島目掛け岸に突込んだのが良かったのであろう、第3マーク手前で先行する〈カレラ〉、〈イツキ〉とクロス、残るはトップを走る〈桃太郎〉と意気上がる。しかし、又々、第4マーク豊橋ブイを回ってのスピンのトラブル。ハリヤードのもつれでスピンが上がり切らず、又、無理矢理上げたので、今度は降りないのではないかと心配。クルーの柴木君は、ボースンチェアーを取り出しマストに登る覚悟。エイノこうなれば行ける所まで行け。結果はなんとか首尾良く、着順4位でゴールする。

ハーバーにてレース結果を聞くも、修正でも〈桃太郎〉、〈ルーシー〉には負け。雨で濡れたセールとキャピンの後片付にはうんざり。酒を飲みながらの残念会。

BUT、〈桃太郎〉は計算違い、〈ルーシー〉はコースミスで失格と勝利がころがり込み、美酒となる。

一喜一憂のレースではあったが、何はともあれ皆様方のご協力(?)もあり、本年度の初陣を飾ることが出来、オーナー共々本当に喜んでいる次第である。

最後に、最近レースでのトラブルが頻発している中で、我々も気持を引き締め、今後のレース活動を続けて行く所存ではありますが、コミッティーを担当なさる気遣いも、大変であったろうと推察致します。

当レースのコミッティーを担当して載きました〈ナルミ〉の皆様方に厚く御礼申し上げます。



NORC協会ニュース

水路関係参考図誌等の 希望調査について

事務局

財団法人日本水路協会では、昭和57年度事業計画に当たって、広く一般からの調査研究に関する事業項目を募集しております。

皆様から図誌等の刊行について希望がありましたら、(社)日本外洋帆走協会事務局宛7月中旬までに、その内容をご連絡下されば、取り纏めの上、水路協会宛申し入れることと致します。

なお、現在までに同協会より出版され、皆様の利用に便せられると思われる主な図誌類を参考までに列記すると次のとおりです。

(参考)

1. 漁場図 (日本海西部、日本海東部、本州東方、日本海北部(1)、(2)、(3)、(5)、韃撻海湾、武蔵堆及付近、舩倉島付近)
2. 漁場図 (ロランC) (遠州灘沖、土佐沖、九州西方、

九州南方、五島列島及付近、対 海峡、
浜田沖)

3. 漁業用参考図 (北太平洋, 日本海)
4. 小型船用航路の手引 本州南岸1・2号, 3号
5. 同上 上 瀬戸内海1号~5号
6. 小型船用簡易港湾案内 瀬戸内海その1, その2
7. 同 上 本州北西岸, 本州北・東岸
8. 同 上 九州沿岸その1, その2
9. 同 上 北海道沿岸その1, その2
10. 同 上 本州南岸その1, その2
11. 海上交通情報図 東京湾 (和文及び英文)
12. 同 上 大阪湾 (同 上)
13. 同 上 伊勢湾 (同 上)
14. 同 上 関門海峡 (和文, 英文及び韓国文)
15. 同 上 備讃瀬戸東部 (和文及び英文)
16. 同 上 備讃瀬戸西部 (同 上)
17. 相模灘ラジオビーコン図 (ヨット・モーターボート用)
18. ヨット・モーターボート用参考図東京湾一御前崎
19. 同 上 御前崎一潮岬
20. 同 上 長者ヶ崎一江ノ島
21. 同 上 城ヶ島一佐島

その差額を納入していない方々が多数見受けられますので、この際、是非取り急ぎ納入下さるよう、よろしくお願い申し上げます。

なお、内規によりますと4月末日までに納入されない場合は

1. 特別会員の場合は、5月1日以後開始されるレースの出艇料を非登録艇並みとする。
2. 正会員及び準会員の場合は、5月1日以後開始されるレース参加料を非会員並みにする。
3. 5月1日以後にNORCより発送するすべての印刷物の発送を停止する。
4. 諸会合への招請を停止する。
5. レースの参加賞の授与を停止する。

と定められており、また、年度内に会費を納入しなかった会員は総会に対して除名の手続きをとることと定められております。

記

現行会費

特別会員	会費20,000円
	関東支部基金1,000円 (関東支部会員)
正会員	会費7,000円
	関東支部基金1,000円 (関東支部会員)
準会員	会費3,000円
	関東支部基金1,000円 (関東支部会員)

2メガ帯無線機塔載艇各位

通信委員会

2メガ帯無線機塔載艇船舶局の昭和56年度定期検査受検について関東電波監理局長より近日通知があると思います。オーナー各位には機器点検、書類等の整備などのうえ、受検されるようお願い致します。

不明な点がありましたら、NORC事務局通信委員会にお問い合わせください。

会費納入についてのお願い

事務局

昭和56年度も4月に入り、いよいよ海のシーズンの幕明けともなり、外洋帆走界においても各地において各種行事が計画され、実行に移されつつあることは、真にご同慶至極に存ずる次第です。

(社)日本外洋帆走協会も、昭和56年度計画事業を実行に移す段階を迎え、各専門委員長を始め事務局も日々努力しているところであります。

つきましては、会費納入に関して昭和56年度年会費の納入期限である2月も過ぎましたが、未だ納入されていない方、或いは値上げ前の旧料金(昭和56年1月1日にさかのぼって値上げされた)で納入され、未だ

関東小型船安全協会への 支援、指導方協力依頼について

海上保安庁においては、かねてから小型船安全運航指導団体の育成指導について努力されてきたところ、今度全関東小型船交通安全協議会の社団法人化に伴い、海上保安庁警備救難部長吉野穆彦氏から社団法人日本外洋帆走協会会長宛これが育成指導について、下記のとりの依頼がありましたので紹介いたします。

記

小型船安全運航指導団体の育成指導について

海上保安庁においては、モーターボート、ヨット等小型船舶の航行の安全を図るためには、プレジャーボート関係者相互の自主的な安全指導と啓もう活動が必要不可欠であるという認識から、昭和49年5月海上安全指導員制度を発足させるとともに小型船安全運航指導団体の設立を指導してまいりました。

これら小型船安全運航指導団体は、海上安全指導員の支援、運航指導パンフレットの作成・配布、安全講習会の開催等の安全活動を実施しており、充実した安全活動を行うため、組織の強化を図っているところですが、このたび、社団法人中部小型船安全協会、社団法人関西小型船安全協会に続き、関東地方沿岸を主な活動区域として安全活動を実施している全関東小型船交通安全協議会の社団法人化が許可され、昭和56

年4月1日、新たに社団法人関東小型船安全協会として発足しました。

つきましては、これら3団体をはじめ小型船安全運航指導団体に対し、一層のご支援、御指導いただきませう宜しく御願ひ致します。

「^{ヨット}神奈川帆船に親しむ会(仮称)」

考想について

海事思想普及委員会

最近における海洋レクリエーション、特にヨットを中心にしたその発展振りは、我々外洋帆走界に身を置く者にとっては真にご同慶の至りです。そして、このことは国民生活と余暇活動に関するある種の調査にも見られるごとく、年々その潜在的欲求は盛りあがりを見せておるのが実態であります。この時期に関東海運局の提唱により、海事広報協会を中心に、次のような主旨の下に「神奈川帆船に親しむ会(仮称)」の考想が提唱されております。

今後関係者による打ち合わせの結果により、実現されていくことと思いますが、我々の早くから心掛けてきたことでもあり、積極的な姿勢で参画する等これを見守っていききたいと思ひます。

1. 高度成長期に急速に発展した、ヨット、モーターボートを中心とする海洋レクリエーションは、安定成長をひかえた今日においても、自然との調和と心の豊かさの涵養を求めて、特にヨットを中心に発展し続けており、国民生活に着実に根づきつつある。

古い歴史を持つ横浜港と、自然に恵まれた三浦半島をかかえる神奈川県は、関東地方における海への出口であり、発展しつつある海洋レクリエーションにも、その活動の基地を数多く提供してきている。現在、三浦半島を中心に大小約20ヶ所のマリナーが整備され、関東地方の90%以上に当たる約5,000隻のヨット等が係留されており、将来にわたり神奈川県は関東一円の海洋レクリエーション基地として発展することが期待されている。

この期待に応えるためには、まず神奈川県民が自らの海と、その海での正しいレクリエーションのあり方について、十分に理解を深めておく必要がある。

関東海運局は、以上の認識のもとに、今般、海事思想の普及の見地から、関係方面の協力を得て、日頃海と疎遠な県民に対し積極的に、海洋レクリエーションの広さと楽しさを知る機会を提供することとし、まず、その第一段階として、海事広報協会を中心に『神奈川帆船に親しむ会(仮称)』を設立し、特に将来を担う少年・少女とその父母に対し、ヨットを通じ、健全で安全な海洋レクリエーションを楽しむためのオリエンテ

ーションを展開することとした。

2. ○マリナーの見学

- ヨットの試乗
- 海の男(ヨットマン)との懇談
- 海洋映画の鑑賞
- ヨットレースの見学
- 海上安全指導活動の見学
- 大型帆船の見学

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

2828 アグリー・ダックリン Y-26 S 西宮 7.98×6.25×2.80×1.50 諏訪泰久, 中嶋良雄, 堀井繁(共同)

2841 海豹「オットセイ」 スプレnder-27 小戸ヨットハーバー 8.1×7.1×2.8×1.92 鈴木幸人 艇名の由来:「海豹」と書いてオットセイと呼ばせております。どんな海にも強く、世界中を廻遊し、人なつこい感じ、ひょうきんな感じより取りました。/抱負:「海洋国」という日本であるが、その実質に挑戦したいと思う。/NORCへの要望:「NORC」は名のように競争会であるので、レースは当然と思うが、他の面でも活動が欲しい。海外では古来よりの自然発生的な中での「ORC」であり、日本の場合には条件が異なるので、「NORC」は遊びを含めての会、日本の帆船を統合出来る会にしてほしい。

2842 南風 NANPU Y26-C 室津 7.98×6.40×2.80×1.55 岡崎弘/艇名の由来:特になし。/抱負:初めてクルーザーのオーナーになったのでよくわかりませんが、レースに、また、クルージングに先輩の指導を受けながら、アクティビティーの高い艇にしたいと願って居ります。/クルー:これからです。/NORCへの要望:特になし。

OFFSHORE 第74号 昭和56年6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 千105
郵便振替番号2-21787

印刷 廣済堂印刷株式会社