

Offshore¹⁰ 1981

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 78/200円

昭和56年10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



三宅島レース優勝の《BIG APPLE》

撮影：西村一広／提供：航社



スタート風景 撮影：西村一広 提供：舵社

第8回 三宅島レース

帆走委員長 加藤 誠

三宅島レースも3年前より、三宅島→神津島を回るコースとなり、1980年より佐島フリートの担当となった。

それならば、佐島スタート、佐島フィニッシュもよいではないか。というわけで、1981年度の第8回三宅島レースのスタートとフィニッシュが、佐島に決定した。しかし、考えるとコミッティールーム、電話、フィニッシュライン等問題があった。そこで、3月にはコミッティールームの予約、使用方法、特設電話等で、佐島マリーナと交渉に入った。

9月11日電話も入り準備万端整い、横須賀海上保安部に行き、注意事項を聞き注意文書も受け取り、艇長会議の席上でコピーを渡した。艇長会議も定刻どおり開かれ、19艇申し込み中、16艇が出艇申告、参加人員は127名だった。今回より佐島がスタートでフィニッシュなのを知らない人もいたようなので、フィニッシュラインの説明を念入りに行ない艇長会議を終了した。

12日0830、天候雨 NEの風20Kt 視界7～8マイル。佐島マリーナより見ると、スタートラインの長井沖実験燈台周辺に、釣船がたくさんいるではないか。

0900、コミッティーボート(孫悟空)を早く出して

スタートラインの場所を確保。

1100、クラスI～Vの全クラス16艇スタート。全艇スピンスタートとなり、スタボータックでコミッティーボートの近くを通過、コミッティーを楽しませてくれる。〈Karasu〉がスタート直後にラダートラブルでリタイヤー、残る15艇が小雨の中、一路三宅島へ快調に帆走して行った。

全艇無事に完走することを祈りつつアンカーを揚げ佐島マリーナに帰る。

2100、三崎ヨットとの定時交信の結果、各艇新島のEに位置しており、NEの風3～4 Kt、スタートして間もなく風も落ちたので思ったより走っていない。

13日0900、定時交信。〈ローデムVI〉が神津港の沖で風が無いためにアンカーを流している。また、各艇も周辺に見えるとのことであったが、〈サンバード〉、〈BIG APPLE〉は神津島を0555頃に回艇していました。ああフィニッシュは14日になるのかなー？ 全員不安になる。午前中に〈摩利支天〉リタイヤー。

13日は1500に定時交信を行ない、フィニッシュラインを設定しようと考えていたところ、1400頃に見馴れたスピンが亀城礁燈台沖に見える。〈サンバード〉であ

第8回 三宅島レース成績表

スタート時刻 11:00

帆走委員長 加藤 誠

クラス 順位	セール 番号	艇 名	フィニッシュ タイム	着 順	所要時間	T C F	修正時間	総合 順位
I	2	1710 SUN BIRD V	13日 14:48:33	1	27:48:33	0.8797	24:27:49	2
	4	2112 FUJI III	21:02:58	9	34:02:58	0.8525	29:01:38	14
	1	2299 BIG APPLE	14:50:04	2	27:50:04	0.8440	23:29:32	1
	3	2730 RODEM VI	19:32:40	3	32:32:40	0.8541	27:47:46	12
		2872 摩利支天	D N F					
II	1	2000 月 光 V	19:49:48	4	32:49:48	0.8195	26:54:15	9
	2	2306 ロシナンテ	19:53:57	5	32:53:57	0.8204	26:59:26	10
III	1	2900 シンドバッド III	20:00:58	6	33:00:58	0.7960	26:15:51	7
IV	6	1850 VEGA V	14日 01:39:45	14	38:39:45	0.7489	28:57:16	13
	4	1900 龍 飛	13日 22:22:49	11	35:22:49	0.7468	26:25:32	8
	3	2116 海 猫	21:25:43	10	34:25:43	0.7489	25:47:01	5
	2	2220 慎 記 郎	20:37:58	8	33:37:50	0.7620	25:37:35	4
	5	2713 CAVOC II	23:32:29	13	36:32:29	0.7550	27:35:19	11
	1	2857 白 鯨	20:28:09	7	33:28:09	0.7590	25:24:11	3
V	1	2279 チュプリンコ V	23:18:28	12	36:18:28	0.7215	26:11:46	6
		2600 カラス V	D N F					

る。続いてもう一艇、大急ぎでフィニッシュラインを設定。(サンバード)ファーストホーム、13日14時48分33秒。次いで〈BIG APPLE〉が1分31秒差でフィニッシュ。この頃よりSWの風20Ktぐらいいなり、この風に乘って全艇フィニッシュしてくれることを祈る。

1500定時交信の結果、利島のWに各艇位置している。

1900頃、沖にヨットの航海灯が点々と見える。

13日19時32分40秒〈ローデム〉を先頭にクラスI、II、IIIの4艇がフィニッシュ。クラスIVは13日20時28分09秒〈白鯨〉フィニッシュの後に各艇続いてフィニッシュ。唯一のクラスVとなってしまった〈チュプリンコV〉が13日23時18分28秒フィニッシュ。最終艇の〈VEGA V〉が14日1時39分45秒のフィニッシュをもって全艇無事帰投。

今回佐島のフィニッシュということで、周辺の水深や魚網等の苦情が若干あったようですが、皆様の協力により、無事終了することが出来ました。来年も是非佐島フィニッシュをと考えていますので、佐島マリーナに遊びに来て、フィニッシュ付近を研究し、来年の三宅島レースには、より多くの艇が出場することを望みます。また、コミッティーサポートを提供してくれた〈孫悟空〉のオーナー大河原さん、佐島マリーナの皆さん、御協力を感謝します。

クラスVの〈チュプリンコV〉手前と一番前方を行くクラスIの〈SUN BIRD〉、中央はクラスIVの〈慎記郎〉
撮影：西村一広 提供：舵社



第9回 阿波踊りレース

徳島の海が波立ち、興奮で渦巻いた
大盛況だった
NORC徳島フリート結成記念と
阿波踊りレース

瀬川洸城

ヨットレースで一番白熱し興奮するレースといえば、やはり30艇前後の実力の似通った艇がオリンピックコースで競うレースだろう。

半艇身でも敵より速くスタートするために、スキッパーは妙齡の、しかも、この世に百人はいないと思われる美しく知性的な女性を口説くのとまた違った男の気概と決断を示さねばならない。よしや、そこで遅れをとっても、ヨットレースとボクシング（他のスポーツなら何でもいいのだが）だけは、いつ何が起こるやらわからんから最後まで諦めてはいかんぞ、と自分にいい聞かせ、クルーを叱咤して、一縷の儚い望みに賭けねばならない。何パーセントかの確率でラッキーパンチが当たり、それまで押しに押されていた敵を乾坤一擲のノックアウトにすることだって不可能ではないのだ。

だが現実には、上手い奴らは何度やっても上手いスタートを切る。風があらうとなかろうと、だ。何であんな男が——と思うような男が、我々には手の届かないような美女をものにすることがよくある。持って生まれた資質なのか、好きこそものの上手なれなのか——。いずれにせよ、口説きのうまい奴はいるし、スタートの上手い奴はいつでもいいスタートを切る。

まあ、我々普通の子としては、相手の女性の気を引こうとして、悪い冗談を言っただけで軽蔑され、リコールしてもいいからと意識的に突っかけたのが、やはり少し早いかなと思いついて、一度タックしたばかりに、取り返しのつかないほど遅れたり——するしか方法がないのだ。それでもスタートの興奮は、ヨット乗りにとっては射精してしまいそうな絶頂感を味わえるものだ。そしてその最高の場面が、30艇の実力の似通った



失神してしまいそうなスピニング

艇がスタートラインに殺到する瞬間なのだ。

ギンギラレース派の皆様集まって下さい

NORC徳島フリートの発足が内海支部の評議会で昨年暮れ承認されたとき、貴伝名一良事務局長から、「何か記念行事でもやったら」と言っていたのだ。

その時、やるとしたら恒例の阿波踊りレースとくっつけて何かやるべきだと思った。だが、阿波踊りレースだけの運営で、毎年死ぬ思いをさせられているのに、果たしてその他に何か行事が出来るだろうか——。もしやるとなれば、それだけの決意と覚悟が必要となる。

徳島のNORCの会員有志が集まってもらって趣旨を説明したところ、どうせやるなら多少苦しくてもやろうということになったのだ。

そして、いろいろの案を検討した結果、阿波踊りレースの前日に、オリンピックコースによるシビアなレースをやるということに決定し、内海支部の承諾を得、支援していただくことになった。

NORC内海支部の主催でやる以上、レーティングはJORでなければならないし、安全規則もちゃんとしなければならない。参加資格もレース規則第4条に則ってやらなければならない。

草レースである阿波踊りレースならこちらの意向に合わせてできるし、これまでのノウハウの積み重ねもある。しかし、NORCの正式レースを行なうのは何しろ初めて、帆走指示書の作成一つをとっても随分気を使う。

それでもせっかくの記念レースなんだから何か記念品を作ろうということになり、石原慎太郎NORC会長に揮毫をお願いした。石原会長には申し出を快諾して

いただき、「NORC徳島フリート結成記念レース」という文字と、マラルメの詩の一節を贈っていただいた。この文字を配した記念グラスを、参加全艇に記念品として準備した。

そして、レース案内には、「ギンギラレース派は、NORC徳島フリート結成記念レースに参加して、腕のほどを見せて下さい。」と書いて、レース熱を煽ったのであった。

生贄を捧げたいと本気で思った

阿波踊りレースは例年の通り100艇を超すエントリーが見込まれるのだが、果たして前日のNORCレースに何艇参加してもらえるか——。例年阿波踊りレースに参加する、ギンギラレース派が20艇は下らないのだから、20艇でまずまず、30艇のエントリーがあれば大レースになると密かに考えていた。

7月に入ってもまもなく、〈カリニョ〉(高井 弘)をトップに、参加申込書が届きはじめた。今年こそ絶対行きます——と油壺〈青海波〉(木原 弘)。沖縄レース2連勝の〈シンドバッド〉(木原 1 トン)からも申し込みがあった。オーナーの松本さんは若かりし頃、徳島へ何度か来たことがあるということで、いつか必ず行きますからという約束を果たしてくれたわけ。九州・小戸からも〈マリエ〉(デュボア 1 トン)のエントリーがあり、いよいよ盛り上がりそうな予感に胸がときめきだした。

〈トーゴ〉、〈コテルテル〉といった、関西というより日本を代表するレーサーの申し込みとともに、関東水域から〈ローデム〉、〈月光〉といった強豪の参加が伝えられてた。これに昨年阿波踊りレース優勝の〈かづ〉が加われば、ビッグボートレースなみではないか。期待とともに、運営面での不安が脳裡をかすめる。阿波踊りレースの方のエントリーも昨年を上回る勢いだ。

出艇申告の受付と艇長会議の段取り、マークの設置の準備、賞品の手配、コミッティーの人間の割りふりと弁当、飲み物の手配——考え出したらきりがない。タイプ打ちを夜を徹して頑張ってくれた榊田綾子さんのおかげで、立派な帆走指示書ができた。

だが、それらのことは難問とはいえ、人智の及ぶ範囲内のこと。問題は風だ。どんなに運営面で努力し工夫しても、風がなければレースの興奮は半減する。願わくば南の風8m——。帆走指示書の冒頭にもそう記しておいた。

本気で17才の未通女(むすめと読んでほしい)に純金で出来たパラストをくりつけて、お亀磯あたりへ生贄に捧げてもいいと考えた。もし南の風8mを吹かせてくれるなら——。

真夏に北風が吹いた

8月12日レース参加艇が続々と徳島港へ入港してくる。ケンチョピアが一挙に華やき、レースムードが盛り上がり上がって来るのが感じられる。この日から阿波踊り

も始まり、炎熱の徳島は踊りのリズムで燃えたり、狂乱の夜の祭典が続く。

〈ローデム〉、〈月光〉といった関東の雄と〈かづ〉は、参加しなかったものの、最終的には33艇のレーサーが徳島フリート結成を祝って集まってくれた。2トナー3艇、1トナー実に7艇、 $\frac{3}{4}$ トナー9艇、 $\frac{1}{2}$ トナー8艇、 $\frac{1}{4}$ トナー4艇。J-24もいるし、ミニトナーもいる。船齢2年以内が大半。

これだけのレーサーが集まって、徳島の海が波立たない訳がない。風が吹かない訳がない——そう思い、風神に祈りを捧げながら短い眠りについてレース当日を迎えるのであった。

8月13日、午前5時に予定通り目を覚ました。まず庭の木を見る。かすかに風の気配。通常の夏型の気圧配置であれば、陸風、海風の原理に従って、早朝は西

NORC徳島フリート 結成記念レース成績表

1981. 8. 13

着順	艇名	TCF	所要時間	修正時間	順位
1	コテルテル	0.821	2時間53分22秒	8540 042	1
2	TOGO-VII	0.811	2 56'09"	8571 459	2
3	BIG-PAL	0.824	3 00'08"	8905 792	5
4	SINDBAD III	0.798	3 00'15"	8630 37	3
5	インディゴ	0.791	3 02'45"	8673 315	4
6	KIKI	0.784	3 05'09"	9144 9288 (15%ペナルティ)	6
7	青海波	0.757	3 21'35"	9155 915	7
8	NARUMI-V	0.782	3 23'29"	9547 438	9
9	CARINO-VI	0.771	3 25'42"	9515 682	8
10	ベンガル V	0.776	3 29'43"	9764 408	12
11	SAKI III	0.759	3 31'25"	9627 915	11
12	チサト V	0.752	3 32'18"	9578 976	10
13	MARIE V	0.790	3 33'22"	10113 58	15
14	銀河 IV VI	0.771	3 40'15"	10188 765	16
15	かげろう	0.737	3 42'06"	9821 262	13
16	ベルバラ	0.730	3 50'41"	10103 93	14
17	クリスチーナ	0.752	3 51'17"	10430 992	19
18	ビートル	0.747	3 52'13"	10407 951	18
19	Rivage	0.728	3 55'57"	10306 296	17
20	BLOW UP	0.733	3 57'29"	10444 517	20
オーシャンベル リトルハツ ミスタージャンボ カザ 7 Eve V Caribb 7Excellence アグリーダックリング ブルーエンジェル TARANTELLA TOUMEI HIRO どらえもん RAY		今回はDNFになったけれども、次回には絶対この汚名を雪ぐべく、すでに猛練習を開始した皆様様			
シードリンカー		遠路高地から参加のため努力していただいたのに、スタートに間に合わず、DNSになってしまった。			

風、午前10時頃になって東からさらに南へ風がふれて数メートルから10メートルくらいが夕風まで吹くというのが紀伊水道のパターン。10時から吹き出す南の風に合わせてスタート時刻を設定したのに、この日の朝は北の風。ムムム……。

レース海面まで1時間以上を要することを想定して早朝7時の艇長会議を行なうことになっている。午前6時にシーマンライフの鍵を開けた時はまだ本部船の〈寅丸〉と、谷川晴彦帆走委員長の姿が見えないではないか。これは困ったことになった。本部船もこちらで段取りせねばいかんかなあと危惧を抱き始めたとき、徳島港入口に〈寅丸〉の雄姿が現れたのだった。さすが内海の帆走委員長谷川さんだ、やれやれ——。

予定通り7時から艇長会議が始まり、予定通り7時30分に終わった。いよいよ戦いの始まりだ。私もレース艇〈ベルバラ〉(なかよし 295)に乗ることになっている。知りつくした自分の庭で、あわよくば優勝、悪くてもスタートの快感だけは味わいたい——とスタート海面へ向かったのである。

ジョー・ノールスさんも参加した

スタート前、願いは全く方向が逆の北の風8mであった。北でもいい、とにかくこの風が吹いてくれ、流石に経験の深い谷川帆走委員長、コース設定もピタリと決まる。スタートラインも申し分なしだ。ヨットレースで最も白熱し興奮するのが実力の似通った30艇が競うオリンピックレースなのである。やや旧聞になるが、日本での世界Qトンカップでも32艇のエントリーであった。やはり30艇のスタートが一番面白いのだ。

〈コテルテル〉がいる。〈トーゴ〉がいる。〈ビッグバル〉、〈インディゴ〉は地元艇だ。〈シンドバッド〉も張り切っている。遠来の〈青海波〉、〈マリエ〉は同じようなブルーを基調にしたハルカラーだ。〈カリニョ〉、〈カザ7〉、〈ブローアップ〉、〈トーマイ〉、〈かげろう〉は高井群団。〈銀河〉、〈リバージュ〉、〈ミスタージャンボ〉、〈ベルバラ〉は木原群団。〈キキ〉、〈サキ〉、〈タランテラ〉はホランド。名古屋からの〈ナルミ〉、〈チサト〉はピーターソン。

ヤマハ艇も6艇、太平洋シングルハンドレースで、堂々準優勝に輝いた〈レイ〉もエントリーしている。サンフランシスコ・ヨットクラブで日本人の面倒を見てくれることで有名なジョー・ノールスさん一家が乗り込んで、国際色も豊か。

これらの33艇がスタートラインめざして殺到する光景は息づまるような迫力がある。P旗が降りてホグフォーンが鳴った。うまくいったにせよ、まずったにせよ、スキッパーがしびれる瞬間だ。スタートだと思った瞬間、風が一瞬ふれた。やはり風がふれてしまうのだろうか——。何となしに不吉な予感がする。風よ、このまま吹き続けてくれ——。レースに参加していながら、そのことばかり思い続けた。



トップを争う〈コテルテル〉と〈トーゴ〉

〈コテルテル〉が完全優勝を飾った

レース艇が右と左に大きく割れ、しばらくしてそれが交錯し、また航跡を分ける。何度かの繰り返しのあと、上マークでスピニング上がった。〈コテルテル〉だ。わずかの間を置いて〈インディゴ〉、〈ビッグバル〉が回航、あとはワントン、スリークォーター、ハーフトンが入り混じって一団となって回航していく。〈トーゴ〉がマークタッチでやや遅れたが、最後になってよく追いつき、2着に入ったのはさすがであった。

等間隔を置いてスピニングが一行になって徳島の海を染める。その光景に感動したのは私だけではないだろう。

正午頃になって予感したように風が東へふれ、しかも3mくらいまで落ちた。あれほど祈っていたのに、やはり生贄が必要だったのだろうか。

起承転結がヨットレースにも適用されるのであれば、この風の弱まりは転の部分であって欲しい。起承転々ではまとまりがつかないではないか。序破急などとゼいたくは言わない。せめて“結”の部分で数メートルの風を——。

この切ない願いが届いたのかどうか、タイムリミットの午後2時前になってまた風が出はじめた。一時生気を喪くしていたレース艇群が再び甦えり、スピードを増す。

〈コテルテル〉が微風に強いところをみせ、2時間53分でフィニッシュ。〈トーゴ〉、〈ビッグバル〉、〈シンドバッド〉、〈インディゴ〉、〈キキ〉といった大型艇が続き、〈青海波〉が7着に入った。

その後も1～2分おきにフィニッシュ艇が続いたが、20着の〈ブローアップ〉がタイムリミット2分前にフィニッシュしたのを最後に後続艇の13艇はタイムリミ

ットに引っかかってしまった。本当にご苦勞様でした。

修正順位も着順とほぼ同じで、〈コテルテル〉が完全優勝をなしとげた。諏訪艇長はこの優勝で売値が150万円高くなったと上気嫌であった。

徳島の海でこんな大レースが開催できたのも参加者の皆様の熱意があればこそだと深く感謝しています。特に東京、九州、名古屋といった遠来の皆様本当にありがとうございます。

まだ本番の阿波踊りレースがある

記念レースで私が乗る〈ベルバラ〉は16着でフィニッシュできた。ハーフトンでは微風スペシャルの〈かげろう〉にやられたただけだ。ここ数日、睡眠時間3時間とナポレオンなみだったため、注意力が散漫になっているのが自分でもわかったほどだから上出来かもしれない。それと、風の神さまに祈らなければならない分だけ遅れたのだと思えば、納得できようというものだ。

フィニッシュしたあと、エンジンをスタートして帰りにかけたとき、淡路島の方を見ると、ヨットの白いセールが列になって徳島港をめざして来る。あれは阿波踊りレースへの参加艇。私はこれからが本番なのだ、レースの余韻に酔う間もなくレース本部へと急いだのであった。

阿波踊りレースは文字通りお祭りレース。当初6艇ではじめたこのレースが、第9回を迎えた今年は、実に131艇のエントリーがあったのだ。この人気の秘密は、やはりレースを終わってからの阿波踊りという、他のレースでは絶対味わえない楽しみがあるからだろう。

〈青海波〉グループはハッピーを揃えての参加で、レース前日から踊りに繰り出した。東京で特訓を受けてきたというだけあって、なかなかさまになっている。油壺でもそのうち本場仕込みの阿波踊りが披露されることだろう。

スピンの見事さに失神しそう

8月14日の阿波踊りレースは午前7時スタート。明

けそめた6時頃、100を超すレース艇が一斉にレース海面をめざす。マストの林が大きく揺れながら移動していく様子を見ただけで、ヨットに興味を持つものなら興奮するにちがいない。今日こそ風よ吹いてくれ。私はこの日のために一年間、斎戒沐浴して祈り続けてきたのだから――。

ところが何という天のなせる業、スタート30分前になって雨が降り出したではないか。厚い雲と雨。雲雨と続ければ何やら男女の秘めごとめいて妖しいムードになるが、そんなことをいっている場合ではないのだ。その点やはりヨットマンは偉いと思う。少々の雨程度で参加をとり止めようという艇なぞ一艇もない。オイルスキンを持参しなかったのか、全身濡れねずみで頑張っているクルーも結構多い。

マストの林立を見るだけで興奮するのだから、セールを上げた130のヨットの大群が遊弋する様子はまさに壮観。数の偉力をまざまざと感じさせる。

スタート10分前、花火が轟音と白い煙をあげた。風は今日も北で数メートル。

スタート時にも花火があがり、一斉にスピンの開いた。〈青海波〉、〈コテルテル〉がいいスタートを切った。この無数のスピンの花を何と表現したらいいのだろう。最新鋭のレーサーから船齢17年の木造艇まで、42フィートの大型艇から19フィートまで。

天気さえよければそのあでやかさに眩暈を感じ、動悸がする、ついには失神しかねない。天気が悪くても胸がしめつけられ、心筋梗塞で息が絶えそうになる。たとえ後尾の方を走ろうとも、このスピンの花の香にむせぶだけで、このレースに参加する意義があるだろう。

午後になって雨も止み、陽が差して東の風になった。この変化は沖寄りコースに有利にはたらき、大逆転で〈シンドバッド〉がファーストホームした。やはりヨットレースは最後まで諦めてはいかんという教訓は生きていたのだった。

総合優勝はハーフトン、スリークォータートンを尻目



阿波踊りを披露する〈シンドバッド〉の松本オーナーとクルー



セミヌード?を公開した〈コンドル〉の美女

に快走した〈パストラーレ〉(ヤマハ21S)がとり、2位は〈ポバイ〉2世、3位〈ロデオワン〉といずれも香川県のヤマハ勢が上位を占めた。

レース終了後はケンチョピア近くの広場で、表彰式とパーティー。美女ばかり6人で59位とがんばった〈コンドル〉の皆様は、カセットテレコが贈られ、そのお返しに、全員が水着姿を披露するといったハプニングがあり、皆を楽しませました。そのうちトップレスショーも夢ではないようですね。

呼び物のホンダタクトは参加者全員のジャンケン大会。西宮の〈アグリーダックリング〉のクルーが見事に勝ち抜き、スクーターを手に入れたのでした。来年

はホンダアコードを準備する計画です。

第10回のテーマはジャズって帆走る

パーティー終了後はヨット連の高張り提灯を押し立てての阿波踊り。数の多さで圧倒的なヨット連は、今や名物連となっており、踊りも年々洗練されてくるから立派ですよえ……。

かくして今年も何とか無事二つの大レースを終えることができました。来年はいよいよ第10回を迎え、盛大に記念レースをやる予定です。黄昏のケンチョピアで何が起こるか。そのテーマは「ジャズって帆走る」。全国の皆様、お待ちしておりますよ。

第9回 阿波踊りレース成績表

1981/8/14

総合	艇名	Iクラス 順位	IIクラス 順位	着順	総合	艇名	Iクラス 順位	IIクラス 順位	着順	総合	艇名	Iクラス 順位	IIクラス 順位	着順
1	パストラーレ III		1	21	41	ジグ & ザグ		25	64	81	RANGER	43		70
2	ポバイ 二世		2	31	42	サンメイト III		26	67	82	青海波	44		41
3	ロデオ ワン		3	44	43	NARUMI V	17		7	83	キャンディキャンディ	45		49
4	RAINBOW		4	54	44	TOUMEI	18		37	84	TWEETY		39	88
5	リトル ハツ		5	38	45	ミスター・ジャンボ	19		36	85	BIG PAL	46		10
6	SINDBAD III	1		1	46	Charge to Charge	20		26	86	パピヨン		40	90
7	J of J		6	20	47	ベンガル V	21		8	87	PLEIN SOLEIL	47		55
8	M & Y		7	77	48	ゼフアー	22		43	88	BORA BORA		41	93
9	オーシャンベル V		8	35	49	天 霧 III	23		32	89	CONTRAIL	48		57
10	NORA V	2		6	50	TOGO VII	24		4	90	猿	49		61
11	クレイジーナナ		9	73	51	KAZE	25		47	91	Nelson II	50		85
12	CARINO VI	3		5	52	IMPRESSION		27	74	92	RAY KENWOOD	51		69
13	INDIGO	4		3	53	INTRUDER	26		42	93	赤 兎	52		75
14	アグリーダックリング		10	28	54	HIRO	27		39					
15	カラミティ		11	76	55	KIKI	28		11					
16	RIZ 3		12	66	56	MARIE V	29		12					
17	麗		13	46	57	FLY EXPRESS		28	78					
18	Caribb 7		14	40	58	MARMALADE		29	92					
19	玄 峰		15	50	59	コンドル		30	79					
20	Phoenix		16	80	60	LUCKY LADY		31	81					
21	かげろう	5		14	61	EHRGEIZ	30		13					
22	青 藍		17	52	62	クリスチヌ VI	31		19					
23	ドラエモン		18	53	63	Captain Harlock	32		51					
24	チサト V	6		9	64	カ ザ 7	33		15					
25	彩 雲		19	68	65	レディバード		32	82					
26	サムシング		20	45	66	EBB TIDE		33	83					
27	シー・ブリーム	7		48	67	GALAXY		34	87					
28	Wings		21	62	68	ゴールデンイーグル		35	86					
29	キャラメル		22	58	69	ブルーマックス		36	84					
30	バーゴ	8		18	70	Saintess	34		59					
31	Blow Up	9		24	71	銀 河 VI	35		23					
32	明 輝	10		22	72	ブルーエンジェル	36		34					
33	KO-TERUTERU	11		2	73	Eve V	37		60					
34	アドニス III		23	63	74	サザンブリーズII	38		56					
35	Rivage	12		25	75	風		37	89					
36	ベルバラ	13		27	76	サ キ III	39		29					
37	タランテラ		24	65	77	シードリンカー	40		30					
38	エバーマウント	14		16	78	オンデイズ		38	91					
39	ZEPHYROS III	15		17	79	Join Us	41		72					
40	白 龍	16		33	80	デンブク	42		71					

来年は賞を差し上げます

以下の方は、秘術をつくしてがんばったのですが、惜しくもDNFになってしまった方々です。これにこりずに来年エントリーしていただければ、必ず何らかの賞を差し上げること約束したいと思います。御苦労さんでした。

古い船で金権ヨットをやっつけることに命を賭けるのも一つのロマンですよ。

〈又玄〉・〈巡洋〉・〈裕美〉・〈楽水III〉・〈淡黒〉・〈さざなみ〉・〈ブルーアルテミス〉・〈クワルド〉・〈トロベIII〉・〈ティグレス〉・〈キングオブマスカット〉・〈ビートル〉・〈Southern Cross〉・〈TARANTELL〉・〈ウライスII〉・〈ミッキーマウス〉・〈八万III〉・〈ドルフィンII〉・〈CRUX〉・〈鐘馗〉・〈BLUE STREAM〉・〈オムニバス〉・〈満帆〉・〈ミストレスJAN〉・〈ブルーエアリー〉・〈セントボーリア〉・〈6ノット丸II〉・〈早雲〉・〈ヤマコビッチ〉・〈和波〉

NORC 夏まつり 盛大に... '81 安全フェスティバル・前期表彰式

去る9月5日(土)、東京・船の科学館で、安全フェスティバル、前期本部・関東支部・関東支部フリート主催レースの表彰式を兼ねた「'81 NORC 夏まつり」が行なわれた。

安全フェスティバルは、船の科学館の屋外プールサイドでメーカーの協力によりライフラフトの各部説明、実演、信号燈の扱い方の実演、各種ライフジャケット着用による水泳など、実際的で中身の濃い催しとなった。

特に、こうした安全備品は、クルーザーに乗る者にとって、日頃からその扱いに慣れ、万が一、イザという時に有効な使い方をしなくてはならない。その意味からも、今回の参加者の一人一人が、熱心に説明に聞き入り、注意深く実演を見守って、セーリングでの安全を考えたことは意義深い。

この模様の一部始終をNHKテレビが取材し、全国放送した点でも、広く海の安全のキャンペーンに役立ったものと思われる。

夏祭りはこの後、船の科学館1Fの講堂で、昨年ハワイで行なわれたパンナム・クリッパーカップ・レースの映画を楽しみ、続いて、今年度前期の表彰式が行なわれた。

ここでは鳥羽パール・レースで総合優勝をした〈RODEM V〉をはじめ、初島レースでオリンパス・カップ、中戸杯を得た〈DOLLY-1〉、大島・神子元レース、大島レースを連勝した〈BIG APPLE〉などが表彰された。

こうした催しの後、会場を4Fの大ホールに移して立食パーティーがなごやかに行なわれた。このパーティーのために、オリジナルの歌を作って会場に駆けつけてくれたバンド「び・る・じ」のリードによって、全員がこれを合唱した。その“海よおまえに抱かれたい”を次頁に紹介する。

なお、この「'81 夏まつり」はNORC 関東支部・帆走、安全、海事思想普及各委員会の主催で行なわれた。

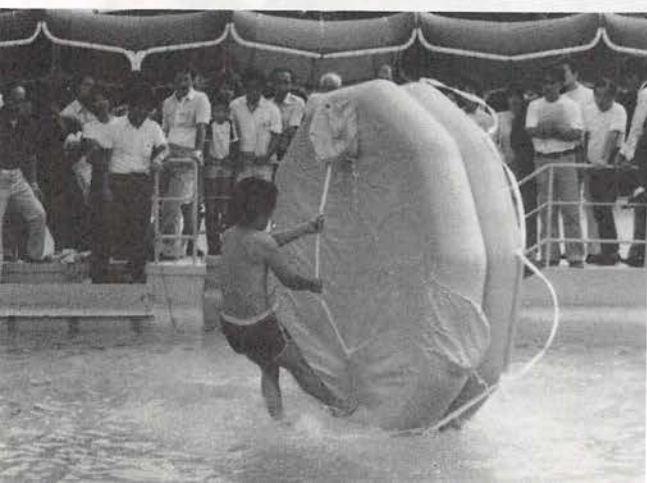
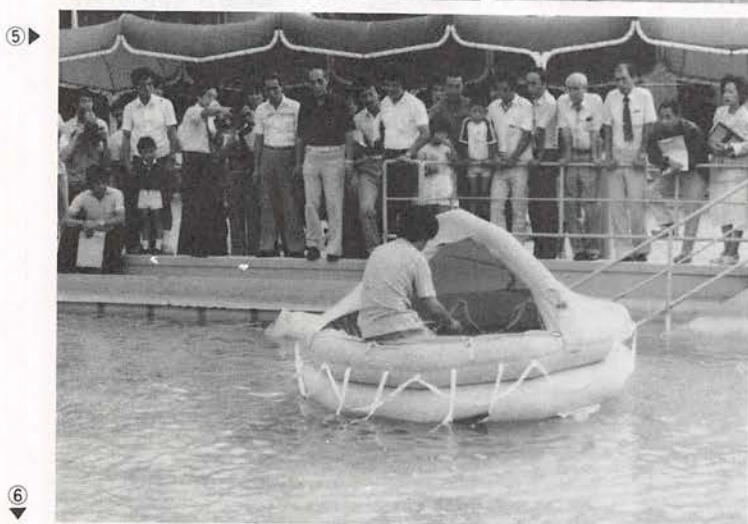
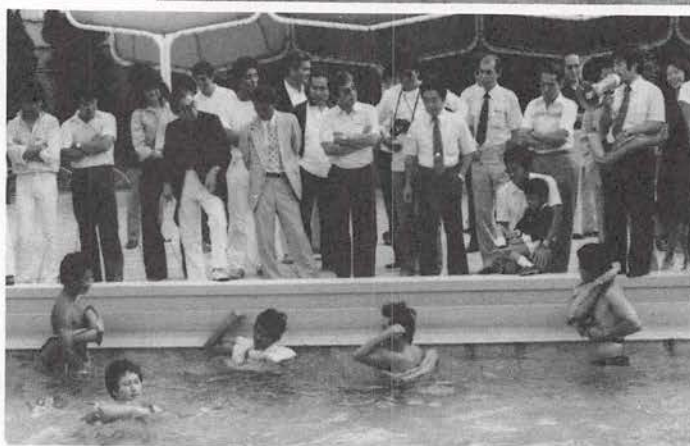
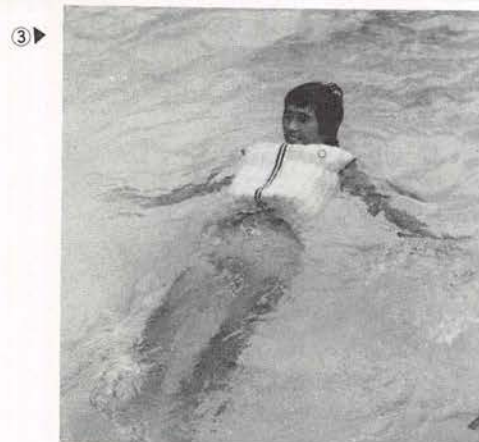
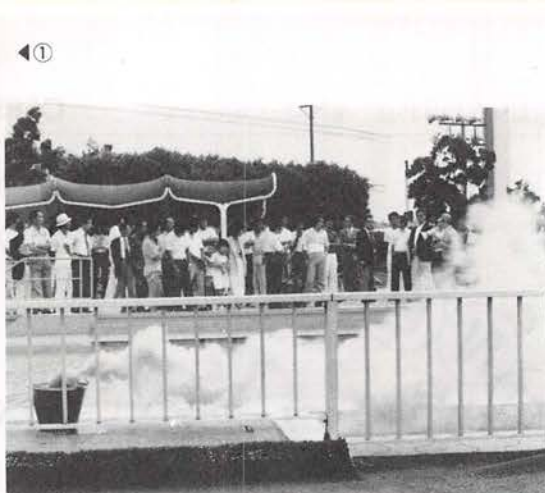


左上：表彰を受ける〈ビッグアップル〉

左下：初島レース総合優勝の〈ドーリー〉

右上：鳥羽パールレース総合優勝の〈ローデムV〉





- ① 夜間用信号紅煙を手に真剣な表情
- ② 発煙浮信号は、オレンジ色の多量の煙で遭難を知らせる（昼間用）
- ③ 浮力と動きやすさを実際にテストした
- ④ 各種のライフラフトを着て……
- ⑤ 以外と知らないライフラフトの使い方を熱心に聞いた
- ⑥ 波で転覆したラフトはこのように起こす
- ⑦ パーティーに駆けつけてくれた「びるじ」のメンバー

海よおまえに抱かれない



船を解いて さあ船出だ
 今日は海も 優しそう
 この時ばかりは 仕事もや房も
 風の彼方へ 忘れない

くたびれたデッキシューズ お前と共に
 辛い事も 楽しさも
 いろいろ あったね これからも宜しく
 明日は新たな 船出

※ We love Sailing
 we love oh Sailing
 風と波の中で
 we love Sailing
 we love oh Sailing
 海よ お前に抱れない

※

※

歌と演奏： び・る・じ

作詞・作曲： M. I S H I I

アルミカップをぶっつけ合って
 とっておきの自慢話
 唄えや騒げ 同じ仲間さ
 海の男の宴

※

日ソ親善ヨットの旅

北海道・小樽市では7月18、19日の2日間にわたって「81ポートフェスティバル・イン・オタル」が開かれた。会場は小樽運河と石造倉庫群の周辺が中心。水辺を生かした街づくりを……という若者たちの呼びかけで始まったこのフェスティバルは今年が4回目、100軒以上もの出店やハシケを利用したビアガーデンそして、ロックやフォークのコンサートも開かれた。

さて、このフェスティバルの初日、一隻のヨットがナホトカを目指して小樽を出帆した。このヨットは、北海道外洋帆走協会理事長の後藤壮一郎氏を艇長とする〈アパッショナータⅡ〉。情熱、という意味の名をもつ同艇は、「民間レベルでの日ソの友好を温めたい」と艇長以下6名が乗り組んだ。ヨットによるナホトカ訪問は53年6月以来で、北海道からは2度目のソ連渡航で、ブハンツォフ、ナホトカ市長の招きによるもの。小樽・ナホトカ姉妹都市提携15周年記念式に出席し、小樽市およびNORC石原会長からのメッセージをブ市長に手渡した。

※

日ソ親善のため、ナホトカを訪問した、北海道外洋帆走協会理事長の後藤壮一郎氏より石原慎太郎氏（日本外洋帆走協会会長）宛に届いた書状を紹介します。

前略

太陽の日射しが日一日と濃くなり、夏の短い北海道にも本格的な夏がやって参りました。暑中お見舞申し上げます。

7月18日より、私ども〈アパッショナータⅡ〉6名は、ナホトカ市・ブハンツォフ市長およびナホトカ・



アンタレス・ヨットクラブ・コリヨノフ氏の招待により、日ソ友好の親善訪問をし、当地での市長およびヨットマン達との交流を深めて参りました。出発の際の石原会長よりのメッセージをブハンツォフ市長に渡し、その責務を果たすことができました。

沿海州（ナホトカ、ウラジオ、サハリン等）のヨットクラブには、ピオニール（日本ではボーイスカウトのようなキャンプを指します）海洋少年団という集まりがあり、この少年団を中心にOPディンギーから始まり、フィン、470、トーネードに致る「オリンピック級」のレーサーばかりが何艇かつ用意されており、これらの艇を乗りこなせるような技術を教え、沿海州各地域において開催されるレースに優勝しなければ、上級へ進めないという厳しい「級制度」があります。

また、クルーザーにおいても、年に300マイル、600マイル、1,200マイル等のクルーザーレースがあり、このレースに出場、優勝しなければそれぞれの級（1～5級、これは日本の小型船舶の1～4級に相当するものです）の船長資格を取得することができないという厳しい条件設定があります。

例：2級（クルーザー）資格取得者が1級の資格を取得するためには、1,200マイル以上のクルーザーレースに出場し、1位または2位にならなければ1級の資格を得ることができません。そしてこのレースには、1級の資格取得者が数名参加することになっています。すなわち、昇級するためには、上級者（この場合は1級取得者）にも勝たなければならないということです。

ナホトカ市長およびアンタレス・ヨットクラブ会長より「機会があれば日本の外洋レースに参加すること



ができれば……」と話されておりました。

今後の日ソ友好の交流を通して除々に参加する機会を持ちたいと表明しておりました。

この度の「訪ソ」は私ども「北海道外洋帆走協会」としては二回目の訪問ですが、これからも毎年、交互に交流が続くことと思われます。

何かと御支援、御指導の程、よろしくお願い致します。

日本外洋帆走協会会長

石原慎太郎殿

〈アパッショナータⅡ〉艇長

後藤壮一郎

クルー一同

「訪ナホトカ」クルー名

艇長 後藤壮一郎

クルー 五十嵐優、伊藤正行、松崎義廣、増岡幹雄、石崎忠

艇名 アパッショナータⅡ (ヤマハ36MKⅡ)

セールNo. NORC 2464

●外洋帆走普及講習会報告●

北海道報告

海事普及委員 〈シーガル〉 井上 明

〈シーガル〉号 太平洋一周

「へえー、ヨットの中はこんなふうになっているのか」「僕もヨットをやりたくなりました」「今度また乗せてくださいネ」

7月18日、19日に小樽市で行なわれたポートフェスティバルに協賛して、北海道外洋帆走協会が開いたヨット教室でのひとコマだ。私たち〈シーガル〉は昨年6月、この小樽を出港、約11か月間の太平洋回航を終え今年5月末、帰港したばかり。今回のヨット教室には仲間のクルーザー数隻と共に参加し、船内の一般公開や航海中の8mmフィルムなどを上映した。北海道内のクルーザーとしては初めての太平洋横断を含めた航海だったことで、一般道民にも関心を持ってもらい、多くの観覧者が訪れてくれた。海の仲間を増やし、海洋レジャーへの理解を深めるための一助にはなったと思う。

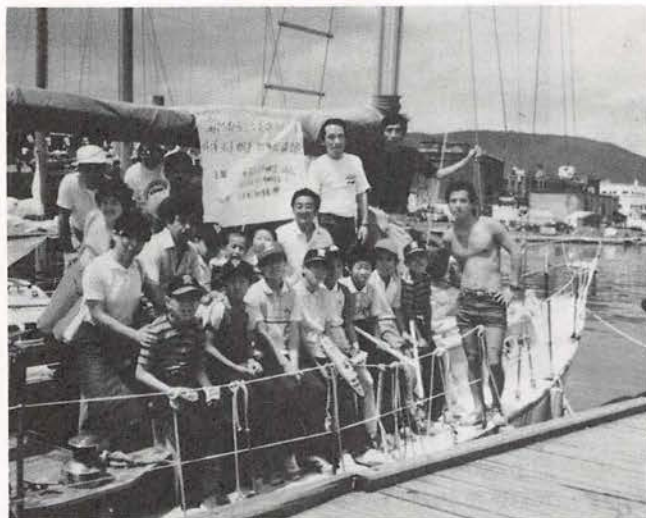
ポートフェスティバルは小樽港の港湾区域内にある小樽運河周辺を会場にした若者たちの祭り。この運河は大正時代につくられたもので、周辺には明治からの石造りの倉庫が建ち並び、歴史的景観を誇るものとして全



国的にも有名だ。しかし、水面を埋め立てて道路を建設する計画が持ち上がっており、街並み保存派による反対運動が続いている。フェスティバルは「産業優先ばかりが都市づくりではない。歴史的空間を生かした、新しい祭りを…。」と、市内の若者有志が4年前から開いているもの。アクセサリーなど手づくり品を売る店、ロックコンサートなどすべて素人による多彩な催しがあり、小樽をはじめ、札幌、江別、岩見沢など内陸の各都市から毎年数万人の人出がある。北海道外洋帆走協会は多くの人たちにセーリングの楽しさを知ってもらうのに、フェスティバルは絶好のチャンスと初回からヨット教室を開いており、今年は〈シーガル〉の話を紹介するコーナーを設けたわけだ。

〈シーガル〉は私たちが自作した39フィートのコンクリート・クルーザー。私たちの住む札幌市が米国ポートランド市と姉妹都市提携している関係から、市の公式親善派遣という形を取ることにしていただき、北太平洋を46日で横断後、南太平洋の島々をめぐる約1年間の計画を立てることができた。航程は小樽、ポートランド、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、サンディエゴ、ホノルル、タヒチ、サモア、フィジー、ニューカレドニア、サンタクルス、ポナペ、サイパン、小笠原父島、小樽を回る約2万マイル。クルーは、スキッパー・野村、鈴木、中山、それに私の4人。昨年6月22日小樽を出航して、ポートランドに向かった。

航海は決して順調ではなかった。出航後1週間目、スプレッダーが根本から脱落し、野村と2人で修理しにマストに登った。が、ロシアウードの取り付け金具にも亀裂が入っているのを発見、いったん三崎港に引き返した。この時の時化は、今航海中最大のもので、手づくりによる船の弱点がもろに露出した形であったと同時に、出発前、忙しさにまぎれ点検がおろそかになったことによる、人為的な事故であったことはその後の航海にとって良い教訓にもなった。7月16日に三崎港を出港、米国西海岸コロンビア川河口にあるアストリアに到着したのは8月29日のことであった。9月1日、アストリアを出港、コロンビア川をポートランドに向かってさかのぼり、同3日、セントジョン



ヨット乗艇記念



準備中の映画会場

ズ橋付近で消防艇が歓迎放水をしてくれた。姉妹都市の公式使節として訪れたためか、次期市長のアイバンシー氏、ノードストローム姉妹都市提携委員会委員長らが多数の市民と共に迎えに出てくれた。ポートランドでは各種の歓迎行事をしていただいたり、地元ヨットクラブとの交流会など、忙しい毎日であったが収穫は大きかった。このあとサンフランシスコ（サンフランシスコヨットクラブのポートキャプテン・ジョー・ノールス氏には大変お世話になった）などを經由し、ハワイをはじめとする島めぐりに入った。

さて、NORCの協力の下に実施した今回のヨット教室は、従来の乗艇実習や座学のほか、映画会やクルーザーのキャビンの公開を取り入れたのが特徴。映画は海の旬間にちなみ、海事広報協会からの提供で、米国建国200年祭、世界の帆船パレード、それに〈シーガル〉の航海の記録を上映した。小樽港には昨年11月、運輸省航海訓練所の練習帆船〈海王丸〉が寄港しており、道央住民の帆船に関する興味はかなりなもの、狭い会場は、ポートフェスティバル見物の途中に立ち寄る人たちが次々と訪れ、人いきれでいっぱいになった。また、ヨット乗艇実習では〈ウラノス〉〈メディックス〉〈青雲〉のクルーザーが協力艇となり18日一回、19日に二回の各2時間、晴天に恵まれた小樽港外を帆走、約50人の受講者たちは、シート、セール、ティラーなど操船にも取り組み、海洋スポーツのすばらしさを実感したようだった。

一方、私たちの〈シーガル〉はこの2日間、小樽市港湾部前のボンツーンに係留し、訪れる人たちを艇内に案内した。現在、北海道のクルーザーは、ほとんどが小樽を中心とした石狩湾内に集中しており、その数

は約50隻。本州各地に比べるとシーズンは短かく、ヨット人口も決して多いとは言えない。海の近くに住んでいながら、クルーザーを近くで見たことのない人も多いほどだ。期間中は、そんな人たち、親子連れや若いカップル、お年寄りなど様々な人が200～300人も立ち寄り、私たちに質問を浴びせかけた。いわく、「意外に広いんですね」「どうやって船の位置を測定したんですか」「どうやって寝たのか」「水はどこにしまうの」「船酔いしませんでしたか」「南の島をぬつてのセーリングは楽しかったでしょう」などなど。キャビンでお茶を飲みながら、あるいはデッキで立ち話をしながら、そんな質問に私たちは航海の模様や南の島で出会った人々の話をこんなふうに聞かせてあげた。

ハワイからタヒチへ向かう途中では、1.2mほどの大カマスが釣れた。ほかにも、北太平洋横断中にはマグロがいやというほどかかり、処理に困ったほど。海面が雨のしぶきで白くなるほどのスコールの時は、パンツ1枚になってキャビンから飛び出し、天然のシャワーを浴びた。赤道通過の時には、シャンペンで乾杯。タヒチの港には米国やカナダ、オーストラリアなどからのヨットが50隻ほど並び、海洋先進国の見知らぬヨットマンからディナーパーティーにも招待された。タヒチ島では、現地の人々の家を突然訪問、英語が通じないので、手ぶり身ぶりで、シャワーを貸してほしいと頼んでやっかいになったうえ帰りは大きなバナナを50本ほどもらった。おれに札幌の雪祭りの絵はがきをプレゼントした。白いサンゴ礁に囲まれた海にもぐり、熱帯魚の群れを追い回したことも、ヨットの旅は気ままであり、思った場所へ行けるのが一番いいところだ。時には無人島に停泊し、自由なひとときをすご

したこともあった。

半面、航海は私たちにとって冒険であり、自分自身と自然に対する戦いでもあった。台風がいつくるのかと天気図を睨み、出港か否かを判断する。途中でストームに遭遇した場合は、どこへ避難したらいいのか、先の先を読まなければならない。4人が交替で行ったワッチは孤独である。いろいろなことが頭の中をよぎる。長い間仕事を休み、帰ったらどうなっているだろう、考え事をするまもなく襲ってくるストーム、航海はその連続でもある。「ひょっとしたら、もう戻れないのではないだろうか」と思う時も何度かあった。スキッパー野村は、「航海の瞬間瞬間が私にとってはまさに勝負だった」と帰港後ふともらした。私もそう思う。それに船の上にはあり余る時間もあった。人生を見つめ、自分を深く考えることができた。〈シーガル〉の旅は自然と触れ合うことで、自分のやってきたことを反省すると同時に、困難にぶち当たっても、やればなんとかなるさ…という自信を与えてくれた。今年5月24日、小樽港へ11カ月ぶりに帰ってきたが、出迎えてくれた大勢の人たちの顔を見た時、不覚にも涙が出しまったのは、自分でも不思議でならない。

こんな話をポツリポツリと聞かせてあげたのだが、その人たちが全部理解してくれたかどうかは分からない。しかし、海とヨットに興味を持ってくれた方々に私たちの考え方を少しでも伝えることはできたと思う。

いま私たち（札幌、小樽のヨット乗り）の希望は、小樽港の一部を公設のマリーナ港区として解放してもらうことである。小樽港は道内でも古い商港。昭和30年代までは国際貿易港として活気に満ちていたが、苫小牧港の建設で荷を奪われ、今またすぐ近くに石狩湾新港の建設が進み、産業港としての小樽はジリ貧傾向が続いている。市当局や経済界は、港湾再開発による港の再興を進めているが、効果が上がるかどうかは未知数の状況だ。

そんな中で、港湾の一部をレジャー港として開発することも、港の生きる道ではないかというのが北海道外洋帆走協会の主張である。

現在、小樽港内に市当局から係留を認められているクルーザーは〈シーガル〉など数隻。残りは近くの祝津にあるマリーナにディングーと共に陸置きされている。

今、私たちがやらなければならないことは、外洋ヨットの市民権を確立して市当局に「認知」してもらうための息の長い運動だ。

今回〈シーガル〉を訪れた人の中には、小・中学生もいた。

彼らが大人になるころには、私たちの夢が実現し、一緒に小樽港のセーリングを楽しんでみたいものだ。

※

〈シーガル〉号、太平洋一周の航程

小樽→ポートランド→サンフランシスコ→ロスアンゼルス→サンディエゴ→ホノルル→タヒチ→サモア→フィジー→ニューカレドニア→サンタクルス→ボナペ→サイパン→小笠原父島→小樽



〈トピックス〉

ソ連警備艇、ヨットを臨検

——根室海峡で、別れ際黒パンの差入れ——

去る8月17日、北海道一周クルージングの最中だったヨット〈ロザンナデム号〉(6.5トン)が、根室海峡の北方領土付近で、ソ連の警備艇による臨検を受けた。

このヨットは東京都中野区の小鹿博章さん(27)所有のもので、友人の神奈川県川崎市の熊谷秀美さん(28)と2人で、横浜港を6月28日に出港、日本海側から北海道を一周する途中だった。

根室海上保安部では、北方領土の付近の海域で民間のヨットがソ連側の警備艇に臨検されたのは初めてだとして、事情を聞いてびっくり。

臨検を受けた時は、将校1人と兵隊2人が乗り込んできて領海侵犯の疑いで調べられた。しかし、先方もこの相手には戸惑った様子で、本部との連絡に手間どり、7時間後には釈放となった。この別れ際にソ連側は「元気で航海を…」と言って、黒パンを2人にプレゼントしたという。



「海難事故」

玄海支部 片倉静江

「リブⅡ世号」御成功おめでとう！ 往路小戸ハーバーに寄港された時お会いしたかったけどサラリーマンは悲し、残業に追まわられて……。玄界灘をウロチョロするだけの私にとって、ただただ敬服するのみ。事故も無く本当に素晴らしい。

ロンドン駐在の松岡氏から久し振りに便りを頂いた。封筒にはチャールス皇太子御成婚記念の美しい切手が貼られ、「今年のアドミラルズカップは、日本艇の不参加で残念至極。楽しみのひとつだったのに」。また、今回の参加艇は、前回よりも一まわりも二まわりも大きくなり、前回の大惨事の轍を踏まないよう、全参加艇に無線機の備え付けを義務づけたのが今回の特徴だと。NORCレース参加艇は全部つけているのでオヤ？とは思ったが、国によってルールが違うようだ。しかし、日本のように、ヨットマンにまで免許を取らせたり、何トン以上は機関長の免許を持った者を乗せろとか、やれ船検の何のとうるさいのに比べ、あちらさんは……「WELCOME EVERYBODY！」という感じがして楽しそう。

さて、今年は元寇以来七百年目、四百余州をこぞる十四万余騎の敵が、軍船を連ねて襲来、折しも吹き荒れた神風のおかげで全滅したそう。その博多湾では少年ヨット教室、市民ヨット教室等々の講習が毎夏開かれ、NORCをはじめ全日本インカレ、各ヨットクラブ等のヨットレースも和やかに行なわれている。小戸ヨットハーバー開港以来早五年になるが、現在に至るまで死亡事故は幸にも一度もない。しかし、事故というものは思いがけない時に、何でもない事から起こることを3月15日のレースで嫌という程知らされた。NORCのレースではないが、春一番が吹きまくった日で、ロールオーバーした艇（25フィート）があり、マスト

が海底に接触して折れ、一回転した後、強風にバタつく破れたメインを切り放そうとしてナイフが喉をかすめ何針か縫った。人の話によると、波の谷間でタックしたためのロールオーバーだったそうだが、全員ハーネスをつけていたので目の怪我ぐらいですんだ、しかし人のことばかり言っておれない。我が艇（DOU30）でもゾッとすることがあった。その日はたしか関東でも不幸な事故があった日で、湾内で風力NNW、17~20 m/sec瞬間風速23mを記録した艇もあり、我々にはワンポイントのNo.3（No.4は制作中！）、平均6ノットで走っていた。折り返し地点の赤ブイが近づいた頃、リーフロープがすっぽ抜け、メインを下ろしてやり直すべきところ、トップグループで競り合っており、追いついてくる他艇に気をとられ、バタつくメインのホールにロープを差し込もうと悪戦苦闘。その間二艇に追い込まれやとロープを結びタックをした途端、何のはずみだろうかジブシートがY君の首にくると巻きついた！ 風は一向に衰えず、落水すまいとブームにしがみついているY君の苦しそうなお赤い顔。艇を風上におこし三人がかりでやっとはずした。もしY君がブームから手を離すか、または足でも踏みすべらせていたら首つりになっていたはず。Y君がベテランだったのが事故につながらなかった。一年振りに使ったリーフロープの先端をスタート前に確認しなかった事を反省し、また、吹き荒れている時、ティラーを握るだけの能しかない私、せめてルースになった方のジブシートを手許にたぐり寄せるくらいはすべきだったと深く反省している。

実は、世界一周に旅立った「貿易風」（38フィート）も残念ながらシドニー沖で横転事故にあったそう。ニューカレドニアからオーストラリア東海岸のコフスハーバー（東経153°南緯30°）へ無事到着、一週間滞在した後シドニー目指して南下した。オーストラリアの通信関係のストライキが始まり、ファクシミリが使えなくなり、豆台風二つに遭遇、一つはやり過ぎたが二つめのヤツに横倒しにされ（約120°）、やっと復原したところへマストを超える大波がおそいかかって来たとか。

「奇数年（1981）は遭難が少ない」という山のジンクスも今年で崩れた。スイスで落石にあたって死亡したI君とは近所の山での知り合い、中国のコングール山で行方不明になった寺西氏は1977年K2峰遠征隊員で、温厚な優しい青年だった。第一登頂隊に選ばれ、馬場口氏その他2名、合計4名で頂上へむかったが猛吹雪にはばまれて引き返し、翌日第二登頂隊登頂成功、つづいて第三登頂隊も翌々日頂上に立った。もう一度寺西・馬場口組を第四登頂隊として山頂へむかわせたが天候がくづれて断念、遠征は終わった。その記録映画のラストシーンで、暗い夜空にむかって「バカヤロー！」と叫ぶ馬場口氏の頬に涙が光り、寺西氏は横にうずくまっていた。翌年、馬場口氏はK2峰の隣の山

を征服後、下山中にスリップしてクレパスに落ちて死亡、そして今、寺西氏もコングール山に消えた。来年決行される中国側からアタックするK2峰登山隊隊員にえらばれ、その特訓が行なわれるアラスカへ旅立とうとしていた後藤君も出発4日前、糸島半島の県道で車にはねられ、あっけなく26歳の生涯を閉じた。

今年は何となく事故が多い年になりそうな気がする。今迄があまりにも平穏無事だっただけに気を付けなければと、キャビン内に詰め込まれている安全備品等を

再チェックしたが、どれもこれも何だかオッカない物ばかり。その中で一度使ってみたいと思うのがライフラフト。事故を未然に防ぐ事が第一ではあるが、第二のステップも踏んでおかなければ、あの重いラフトを荒れ狂う海上で取り出すだけでも大変なのに、一度も開いたところを見た事がない…では益々不安だ。何艇か集まってやってみたいと思う。(実演およびラフト提供者熱烈歓迎!)

「レクリエーションボートに関する単独法」 の制定に関するその後の動向について

法制委員長 嶋田武夫

海洋レジャー、海洋スポーツを対象とした小型船に対する現行法体制には種々問題点が多く、実態になじまない点が多いため、単独法の制定方を運輸大臣に陳情した経緯については、今年3月の「Offshore」に掲載したとおりであります。今回はその後の動きについてお知らせすることと致します。

舟艇工業会を中心とした小型船を対象とする日本外洋帆走協会等の関係五団体は1月14日運輸大臣に対する単独法の制定方を陳情後、当局のSTCW条約関連の作業の進ちょく状況を見合わせながら、2月12日を初回として「レクリエーションボート単独法要綱」を纏める作業に着手し、数回の専門委員会を重ねるとともに、日本外洋帆走協会においても、これと並行して法政委員会を開催致しました。

この要綱の構成は次のとおりで、各項目について細部にわたり規定しております。

1. 前文（要綱制定の目的）
2. レクリエーションボートの定義
3. レクリエーションボートの海上安全確保
 - (1) 免許制度
 - (2) 検査制度
 - (3) その他、船舶法、船員法の適用除外等

その後、単独法定制陳情に対する当局の動きも見られないことより、5団体専門委員会事務局が6月3日、船舶局、船員局の意向を伺ったところ、次の理由により、法律事項については今作業を行なえる状況にないとの返事であり、取り敢えず、単独法は将来の問題として法律事項以外の政令へ省令等の問題点について改善方をお願いすることとなった。

1. 法律改正は通常10年は行なわない立前となってお

り、現職員法は49年に制定されておる。

2. 単独法制定は現状では客観情勢が整っていない。
3. STCW関連作業が忙し過ぎ、単独法に取り組むゆとりがない。

上記により6月15日五団体では、法律以外の改正可能な問題点の洗い出し作業にかり、

1. 学科試験の内容が大型、職業船員対象の傾向があるので、小型船に相応しい内容に改善願いたい。
2. 実技試験については、ヨットの場合は省略するかあるいは小馬力で行なうようにしてヨット限定免許にしたい。また、試験海域等も平水区域で行ない得る等、容易に行なえるよう善処願いたい。
3. 2級小型船舶操縦士免許を容易に取得できるよう学科、実技の内容を緩和願いたい。(特にモーターボートの場合)
4. 身体検査基準を緩和（視力、聴力については矯正のみでよい）願いたい。
5. 免許証の交付間期（合格から交付まで）を短縮できるよう、制度面についても善処願いたい。
6. 指定養成施設の許可条件を緩和願いたい。
7. 登録と検査機関の一本化
8. 検査の一部省略

の各問題点を纏め、6月24日、船員局、船舶局を訪れ要望しました。

然るところ、7月21日に致り、船員局、船舶職員課より検討のための資料の提出方の要求があり、この資料の提出に合わせ、ヨット限定免許を中心とした「小型船舶操縦士免許に関する要望書」を提出することとなっております。今後はこの要望書の主旨に添って関係団体と共に鋭意努力して行くつもりであります。



NORC 協会ニュース

国際海上衝突予防規則

検討懇談会の経緯について

法政委員会

国際海上衝突予防規則(1972年)の改正につき、IMCOの航行安全小委員会において、主として小型船の灯火に関する改正作業が進められていることに鑑み、海上保安庁においても、関係者の意見を聞き、我が国の対処方針を検討したいとの意向により、社団法人日本海難防止協会を中心に、昨年4月以来数次にわたる検討懇談会が持たれました。

この懇談会の構成メンバーは別記のとおりであります。が、(社)日本外洋帆走協会からも法制委員会から担当を送り、外洋帆走の立場から、小型帆船の掲揚する灯火は、帆走あるいは船体傾斜等により標識効果が薄いので、次の2点につき改正方を申し入れ、検討の結果次のように合意されました。

イ. 帆走中の場合の3色灯の掲揚を長さ12m未満の帆船から、長さ20m未満に引き上げるよう申し入れましたが、この件については合意されました。(海上衝突予防法第25条3項関連)

ロ. 長さ20m未満の機走中のヨットは……

1案: マスト頂部に3色灯1個を、その下方1m以上にマスト灯1個を連けいする。

2案: マスト頂部に白色全周灯、またはマスト灯1個を、また、その直下に遮光板を置き、3色灯1個を連けいする。

との改正意見を申し入れましたが、これに対しては、下記の理由より合意が得られず、今後海上保安庁で検討することとされました。

1案に対しては:

- ① 灯火増設の形となるので望ましくない。
- ② 漁船の灯火とまぎらわしい。
- ③ マスト灯が初認されることが原則である。

2案に対しては:

- ① 灯火間隔が1m以上という原則がくずれる。
- ② 遮光板の効果が不明である。(海上衝突予防法第23条関連)

なお、上記懇談会は昭和56年度においても55年度に引き続き、IMCO改正案の検討および1972年規則改正に伴う国内法の問題点の検討を行なうため調査研究を続けることとなっており、その第一回国際海上衝突予防規則調査研究委員会が5月22日に開催され、その作業予定が説明されました。

それによりますと、8月の委員会に1972年規則改正案の和訳文と新旧対照表の提示、10月の委員会に国内法改正案のベースとなるものの提示、12月の委員会で国内法改正意見の取りまとめがなされることとなります。また、この第一回委員会の説明等によりますと、前記イ項の3色灯の使用についての改正案が取り入れられることとなっております。

また、今後は前記のとおり、これに伴う国内法の改正作業が進められることとなりますが、1972年規則の改正条項は、条約の規定に基づき、特に異議の申し立てをしなければ勿論我が国にも効力を生じることとなります。その時期は、現在のところ昭和58年5月と考えられており、また、国内法の改正手続きについてはその改正案が今通常国会へ提出されることとなっており、その時期は昭和57年3月頃と考えられております。

以上取りあえず海上衝突予防法改正作業の中間報告を致します。

国際海上衝突予防規則調査研究委員会名簿

氏 名	所 属	氏 名	所 属
新 谷 文 雄	東京商船大学教授	小 林 和太郎	(社)日本外洋帆走協会
佐 藤 修 臣	東京商船大学助教授	森 田 秀 雄	大日本水産会企画部長
福 井 淡	海技大学校教授	菅 原 昭	全国漁業協同組合連合会漁政部長
藤 咲 五 郎	鳥羽商船高等専門学校教授	(関係官庁)	
寺 本 定 美	海上保安大学校助教授	戸 田 邦 司	運輸省大臣官房技術安全管理官
藤 崎 道 好	日本海事財団常務理事	石 井 和 也	運輸省船舶局検査測度課長
小 田 芳 徳	(社)日本パイロット協会	加 藤 書 久	海上保安庁警備救難部航行安全課長
	東京水先区水先人会パイロット	稗 田 茂 麿	海上保安庁警備救難部航行指導室長
森 川 卓 裕	(社)日本船主協会常務理事	池 田 澄	水産庁漁政部企画課長
川 島 裕	(社)日本船長協会会長		

安全委員会より

委員長 武市 俊

ヨットのセーフティー・ハーネスおよびセーフティーラインに関するORC勧告の規定事項

序文

この規定はORCによって作成されたもので、BS 4224-1975およびAS 2227-1978に基づいている。

1) 意図

これはヨットマンが用いるセーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインに関する要求をまとめたものである。一般的なデザイン上の要求、構造上の要求、テスト方法および個々の構成部分に関する要求、それに完成品に対する力学的荷重のテストについて述べている。

2) 一般的なデザイン上の要求

2-1 セーフティー・ハーネス

セーフティー・ハーネスは帯ひもの組み合わせでできていて、わきの下付近にセーフティー・ラインのついたデザインにすること。セーフティー・ハーネスは軽装のときでも重装のときでも上からつけられるよう調節できること。別の形のものが認められることもあるが、この場合、全体の強さが性能テストの要求を満足するもので、しかもハーネスのロードを支える部分が海上で使用しても腐ったり腐食したりしない材質のもので作られていること。セーフティー・ハーネスがライフジャケット等、他の衣類と一緒にしている場合、それを合わせたものが組み合わせの衣類に適用される規定をも満足するものであること。セーフティー・ハーネスのロードが主にかかる帯 (3-1 参照) の幅は38%以上、かたかけの帯の幅は19%以上あること。

2-2 セーフティー・ライン

セーフティー・ライン (3-2 参照) は次のようなデザインであること。

- (a) セーフティー・ラインは、セーフティー・ハーネスまたはセーフティー・ラインのどちらかにつけたフックによってつけられているが、セーフティー・ハーネスから容易に外せるもの (3-5 参照)

または

- (b) セーフティー・ラインは、セーフティー・ハーネスに永久的についていること。セーフティー・ライ

ンはつけている人から艇体部などへの固定部分までの長さがフィッティングを含め、2.2 m 以上あってはいけない。または先端にフックをつけて (3-5 参照) 固定ポイントに取り付けられるようにすること。

セーフティー・ラインの途中でフックがついていて長さを縮められるようになっている場合、このフックは3-5のロードに関する要求を満足するものであること。

2-3 安全バックル

安全バックルがついている場合、そのデザインは下のいずれかであること。

- (a) 正規の方法でなければ留まらないか

または

- (b) 留める方法が二つ以上ある場合、どの方法も同じように安全であること。安全バックルを通っている帯の端が抜けられないような仕掛けがついていること。

3) 素材とフィッティング

3-1 帯ひも

帯に用いられる糸はつやがあり、高張力で連続した多繊維 (ナイロン) またはポリエステル・ファイバーで、むらのない破断強度を持つものであること。織った帯ひもの破断強度は最低限、幅22%当たり1000kgとする。

3-2 セーフティー・ライン

セーフティー・ラインは下のいずれかであること。

- (a) 直径12%以上で、2080kg以上の破断強度を持つポリアミド (ナイロン) ロープ

または

- (b) つやのある高張力で連続した多繊維ポリアミド (ナイロン) の織った帯ひもで2080kg以上の破断強度を持つもの

3-3 糸

成合各部を縫い合わせるのに用いる糸は、縫われる側の素材と似た特性を持っていること。純粋な天然繊維を用いる場合には、防腐処理をし、セーフティー・ラインを縫うのには用いないこと。

注：天然繊維を含む糸を使ってもよい。

3-4 フィッティング

金属のフィッティングはすべてなめらかな仕上げで、素材や製造の欠陥がないこと、アルミニウムのフィッティングはグレードAA 15またはそれ以上のアルマイトメッキをほどこしたものであること。

3-5 フック

フックは安全ロックすること、フックの開口部は十分な大きさがあり、完全にとじた状態で12.7%の金属の丸棒が入ること。

最低荷重1500kgにおいて破損したり、割れ、欠陥、品質の裂かが生じてはならない。(すなわち通常 700kg以上の安全作業応力を持つこと)

3-6 キャスティング

ロードを支える部分に金属のキャストリングを用いる場合、インベストメント鋳造法で作ったものを用いること。

3-7 磁気のない特性

セーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインの金属は、アペンディクスAによるテストの際、磁気コンパスから一度以上そらさないこと。

3-8

ロードが主にかかるバックルは、5の荷重テストの要求を満足すること。

3-9 キーパー

キーパーとは、着用時に安全および調節バックルを通っている主要なベルトのテンションを支えるためのもの、またはロードを支えるバックルに通した帯の空いている方の端を止めるためのものをさす。

4) 縫製とスプライス

4-1 縫製

縫製は全てロックステッチ・ミシンで行ない、自動ロックステッチ・ミシンで縫って、縫い始めと縫い終わりからほつれないようになっているもの以外は少なくとも6目は返し縫いをする。むき出しになっている熱処理された端はかがり縫いの必要はない。

4-2 スプライス

セーフティー・ラインのスプライスには、少なくともフルタックを4回、テーパータックを2回する。スプライステールの長さは最後のタックの始まることから、ロープの直径以上なければならない。

スプライスは適当な化学繊維のより糸でかがるか、その他の適当な方法で保護する。かがりはスプライスのテーパー部分全体とテール、それにフルタックの部分の少なくとも半分にわたって行なう。他の保護方法の場合は、少なくともスプライスのテーパー部分とテールはカバーすること。

5) ロードテスト

アペンディクスBに従ってテストを行なう場合、セーフティー・ラインのついたセーフティー・ハーネスは壊れてはならず、壊れた場合は不合格となる。部品は着用する人の安全をおびやかすような欠陥をテスト後示してはならない。帯は調節器具や安全バックルから25%以上すべったりゆるんだりしてはいけない。

6) 指示

市販されるセーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインには下記のことを示した印刷物を添えること。

- (a) 着用する人はヨットにセーフティー・ハーネスのホックを取り付けるための強い固定ポイントを設けること。ライフ・ライン（ガード・レール）は不適。
- (b) セーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラ

インは清潔に乾かしておき、油分は取り除いておく。使用後は真水で洗う。

- (c) セーフティー・ハーネスおよびセーフティラインは、欠陥がないかたびたび検査を受けること。
 - (d) セーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインは非常に大きいロードがかかった場合には取り替えること。
 - (e) セーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインをライフジャケットと一緒に着用する必要があると思われる場合、着用する人は試しに一緒に着けてみて、互いの機能がそこなれないかどうか、また、特に使用中、セーフティー・ラインがライフジャケットをそこなれないか確認しておくことが望ましい。
- ハーネスの調節および着用方法の指示も必要なら添えること。これらの指示には、次のような文を用いること。“できるだけ体にぴったり調節して下さい”

アペンディクスA

磁気のない特性に関するテスト方法

A1 意図

このアペンディクスは、ヨットマンのセーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインに用いられている金属の磁気のない特性を調べる方法を述べたものである。

A2 手順

手順は次の通りとする

- (a) 直接表示の磁気コンパスを、磁界でさえぎられることのない場所、つまり、磁気を帯びたものやd.c.電気ケーブルが常に作動していたり、スイッチが入っていたりしないところに置く。
- (b) コンパスの旋回摩擦がごくわずかなことを確認する。この確認は磁石によってコンパス・カードを10度ずらし、その力を除いたとき、カードが0.5度以内の誤差で元の位置に戻るか否かで行なう。
- (c) 金属の部品（フックは閉じる）を一つずつ、およそE-Wライン上に、部品とコンパスの中心との水平の最短距離が300mmになるように置く、コンパスを軽くたたいて摩擦の影響を除く。

A3 テスト結果の報告

金属部品によってコンパスに記録された最大のふれを報告する。

アペンディクスB

力学的荷重に関するテストの方法

B1 意図

このアペンディクスは、ヨットマンのセーフティー・ハーネスおよびセーフティ・ラインの荷重下における破壊およびその他の損傷に対する抵抗を調べる方法を述べたものである。

B2 原則

セーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインをダミーにつけ、それを急制御装置に入れる。セーフティー・ラインは急制御装置を作動させた際、ダミーが2mはどこにもぶつからずに落ちるようなところに固定する。

B3 器具

重さが100kgで、重心が人体のそれに近い適当な堅さのダミーを用いる。

B4 手順

手順は次の通りとする。

- (a) セーフティー・ハーネスおよびセーフティー・ラインを十分ぬらし、ハーネスをダミーに、人間がつけるのと全く同じようにつけ、セーフティー・ラインをしっかりと固定点につける。

- (b) ダミーをまっすぐな姿勢に起こし、セーフティー・ラインの固定点と、セーフティー・ラインとハーネスの接続部が同じ縦軸でできるだけ近くなるような方法で、急制御装置の近くに置く。

セーフティー・ラインが2mの場合、二つのポイントは同じ横軸に並べる〔図B1 (a)参照〕

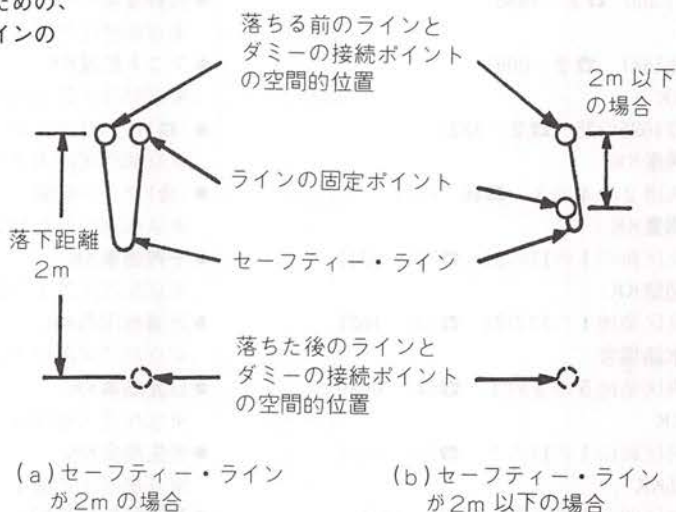
ラインの長さが2m以下の場合、固定点はラインとハーネスの接続部から縦方向に適当な距離だけ下げる〔図B1 (b)参照〕

- (c) 急制御装置を作動させ、ダミーが自由に落ちるようにする。

B5 テスト結果の報告

テストの結果不合格となった部品の詳細を報告する。

図B1 力学荷重テストのための、セーフティー・ラインの端の空間的位置



(a) セーフティー・ラインが2mの場合

(b) セーフティー・ラインが2m以下の場合

(社)日本外洋帆走協会 女子職員の交代について



氏名 松本喜久子
出身地 島根県
出身校 日本大学商学部
昭和54年卒業

昭和53年1月以来当協会に勤務して、会員、艇登録等の受け付けを始め、最近ではレース関係の事務を所掌する等、幅広い事務を担当して、会員の方々になじみの多い熊谷敬子(旧姓：内田)さんは、おめでたい理由とは言え、一身上の都合により9月末日付を持って退職されることとなりました。真に残念なことではありますが、熊谷さんの将来の幸福を祈って拍手でお送りしたいと思います。

なお、後任は7月号のオフショアでも照会したとおり、広く人材を求めておりましたところ、多くの方々の応募をいただき、清水専務理事を中心に選考を進めてきた結果、9月1日から左記の方にご尽力願うこととなりましたので紹介致します。

水路図誌販売所の紹介

事務局

三管航行警報第22号に水路図誌販売所が掲載されましたので紹介します。

〈関東地区〉

- 三浜船長会
那珂湊市本町20の36 (魚市場2階) ☎2 - 2127
- 鹿島埠頭KK
茨城県鹿島郡神柄町大字東深芝8 ☎2 - 5551
- 友林堂書店
銚子市東町360 ☎2 - 4688
- 松田屋KK
館山市北條1881 ☎2 - 0061
- 吉田魚具KK
館山市北條1625の25 ☎2 - 3223
- 千葉海陸興産KK
千葉市中央港2の4の3 ☎46 - 8282
- 日本海洋測量KK
東京都中央区新川1の17の22 ☎551 - 9041
- 日本水路図誌KK
東京都中央区築地1の12の22 ☎541 - 1621
- (財)日本水路協会
東京都中央区築地5の3の1 ☎543 - 0689
- 三洋商事KK
東京都中央区新川1の17の2 ☎551 - 8151
- 東京船用品KK
東京都中央区明石町6の20 ☎541 - 1241
- 大洋塗料船具KK
東京都中央区日本橋茅場町3の7 ☎667 - 3251
- (株)舵社
東京都中央区銀座5の11の13 ☎543 - 6051
- 太田船具店
東京都中央区築地7の16の8 ☎541 - 0821
- 船舶サービスステーション
東京都中央区築地5中央御売市場内 ☎541 - 6531
- 山星船用品KK
東京都中央区築地6の49 ☎541 - 0181
- 東洋船具KK
東京都中央区湊2の6の11 ☎552 - 3011
- ヤマハ発動機KK
東京都中央区銀座8の9の13 ☎572 - 2021
- 日之出興産KK
東京都中央区新川1の25の20 ☎553 - 7151
- 三共商店
東京都中央区八丁堀4の14の8 ☎552 - 7881
- 築地船用品KK
東京都中央区築地5の2の1 ☎541 - 9967
- 豊海船舶資材KK
東京都中央区豊海町6の6 ☎533 - 2248
- ニチモウKK
東京都千代田区大手町2の8 ☎270 - 6311
- 花舎マリン通販KK
東京都千代田区外神田1の8の4 ☎253 - 0878
- セナーKK
東京都千代田区内幸町2の1の1 ☎502 - 1881
- 日船KK
東京都千代田区九段南4の8の13 ☎239 - 0161
- 三笠マリンサプライズKK
東京都千代田区大手町2の6の2 ☎270 - 7941
- ミヤコ商事KK
東京都港区海岸3の12の9 ☎453 - 1811
- 長野産業KK
東京都港区芝浦3の11の1 ☎453 - 8491
- マコト船具KK
東京都港区芝大門2の12の17 ☎434 - 7751
- (株)ヒカワマリン
東京都港区港南2の4の7 ☎474 - 1611
- (合)マシン商会
東京都港区西新橋2の35の5 ☎437 - 3491～4
- 千興商事KK
東京都港区芝1の5の10 ☎455 - 3091
- 芝浦船用品KK
東京都港区海岸3の21の35 ☎451 - 1820
- 日光商事KK
東京都港区海岸3の21 ☎453 - 6981
- 泰生商会KK
東京都港区芝浦1の7の11 ☎452 - 7921
- 高浦船舶用品KK
東京都港区芝2の29の11 ☎452 - 0446
- 愛京商事KK
東京都港区芝1の10の4 ☎465 - 1501
- 渡辺船具店
東京都港区東麻布2の20 ☎585 - 4566
- 入野商事KK
東京都港区芝2の30の12 ☎456 - 1571
- (株)東京木村商店
東京都大田区東糀谷1の12の16 ☎744 - 6511～5
- 大阪木村商店東京支店
東京都大田区東糀谷1の12 ☎744 - 6516
- (株)サンコー
東京都江東区佐賀2の6の7 ☎642 - 6809
- 田中船用品KK
東京都江東区門前仲町1の13 ☎462 - 4541
- 中央産業KK
東京都江東区木場6の14の8 ☎649 - 3521
- 神戸船用品KK東京支店
東京都品川区南品川5の16の16 ☎472 - 2161

●内堀産業KK

東京都北区岩淵町1の39の32 ☎902-1566

●三洋商事KK横浜支店

横浜市中区相生町1の22 ☎662-6988

●中村船具工業KK

横浜市中区相生町6の104 ☎681-0941

●丸菱マシーナリーKK

横浜市中区元町2の83 ☎641-4255

●(株)宇津木計器

横浜市中区弁天通6の83 ☎201-0596

●金港船具KK

横浜市中区吉田町53 ☎251-5364

●坂本船具店

横浜市中区かもめ町4 ☎622-1237

●大洋塗料船具KK

横浜市中区かもめ町4 ☎621-5721

●(株)エスユー商会

横浜市中区北仲通2の17 ☎621-7181

●新洋産業KK

横浜市中区かもめ町4 ☎621-5411

●(株)明治屋

横浜市中区尾上町5の76 ☎681-2741

●(株)谷田商会

横浜市中区かもめ町4 ☎621-5651

●(合)マシン商会

横浜市中区間門町2の294 ☎621-0203

●富士貿易KK横浜支店

横浜市中区新山下町3の9の3 ☎622-2311

●(株)七洋

横浜市中区新山下町3の13の18 ☎623-3101

●(有)増田商会

横浜市中区花咲町2の72 ☎241-5340

●(株)森野帆布船具工業所

横浜市中区かもめ町4 ☎621-5481~5

●(株)ヒカワマリン

横浜市中区海岸通3の9(郵船ビル) ☎212-1402

●(株)伴商会

横浜市中区根岸3の235 ☎623-0961

●(有)マリン商会

横浜市中区海岸通1の1 ☎201-8202

●(株)バイオニア商会

横浜市中区かもめ町4 (横浜船用品センター)
☎622-1354

●共栄貿易KK

横浜市中区翁町1の3の5 ☎641-4778

●(株)石上商店横浜支店

横浜市中区かもめ町4 ☎622-1291

●(株)ジョンモトヨシ

横浜市中区かもめ町4 ☎621-5631

●(株)ボートエンタープライズ

横浜市神奈川区神奈川2の39の4 ☎453-0381

●(有)瀬倉商会

横浜市神奈川区神大寺687の2 ☎471-3547

●(株)垂見船具店

横浜市神奈川区栄町8の8 ☎441-4467

●横浜船用品KK

横浜市中区花咲町5の136 ☎231-6037

●(合)土橋商店

横浜市中区花咲町4の104 ☎231-5556

●(株)橋本船具店

横浜市中区高島2の5の20 ☎441-4747

●(株)双洋商会

横浜市中区高島2の10の28 ☎441-3697

●東船興業KK横浜支店

横浜市中区戸部町4の158 ☎241-3685

●マリン・サブライKK

横浜市中区花咲町5の136 ☎231-5655

●東宝商事KK

横浜市中区桜木町7の43 ☎322-0426

●(株)坂本船具店

横浜市中区桜木町4の15 ☎201-1639

●(有)上平商会

横浜市中区井土ヶ谷中町38 ☎731-6911

●(有)松井産業

横浜市中区中里1の7の12 ☎741-7747

●佐島マリーナKK

横須賀市佐島1457の6 ☎56-0141~3

●(有)宇津木商事

三浦市三崎3の9の4 ☎81-4660

●花暮文庫

三浦市三崎3の10の1 ☎81-2049

〈東海地区〉

●(株)相模屋商店

下田市2の6の14 ☎2-1461

●鈴与KK

清水市入船町3の12 ☎53-3111

●(株)東船

清水市旭町1の3 ☎51-1505

●南北産業KK

清水市旭町2の2 ☎51-1100

●静岡船用品KK

清水市富士見町4の5 ☎52-7147

●静岡地図センター

静岡市相生町6の14 ☎45-0315

●昭和漁業KK

焼津市中港町2の4の18 ☎8-2131

●南北産業KK

焼津市中港町3の2の24 ☎8-3488

●浜口計器工業KK

焼津市中港町3の5の22 ☎8-4443

●高梨産業

焼津市中港町2の3の12 ☎9-1261

〈交通公社からのお知らせ〉

サザン・クロス・カップ・シリーズへ特別割引運賃で

今年12月18日からオーストラリアで開催される、サザン・クロス・カップ・シリーズに参加される皆様へ(株)日本交通公社・海外旅行虎の門支店より、下記のような特別運賃が設けられましたのでお知らせ致します。

特別割引航空運賃

東京～シドニー間往復普通航空運賃(エコノミークラス) 428,300円を……

●団体運賃(往復とも同一便で15人以上まとめて申し込む場合)

一人……198,000円

●個人運賃(個人で申し込む場合、往復とも自由便)

一人……268,000円

※なお、希望者には渡航手続き代行も致します

〈条件〉

- 東京～シドニー間の利用航空会社はシンガポール航空に限ります。そのため往復ともシンガポール経由となります。
- シドニー～東京の復路はシンガポールにて宿泊が必要となります(この際の宿泊料金は含まれていません。御希望により幹旋)。
- 適用期日は昭和56年12月25日出発までとします。
- 日本航空またはカンタス航空をご利用の場合は別途ご相談下さい。
- 出発日10日前以降の予約変更または取り消しに關しては手数料がかかります。

お申し込み・お問合わせ先

(株)日本交通公社・海外旅行虎の門支店

担当: 小田部正光

TEL (03) 504-0981・1741

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16船舶振興ビル内

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

2970 POINCIANA II (ポインシアナⅡ世) U-30 シーボニア 9.00 7.00 3.20 1.75 笠井章而, 大杉文哉, 榎本繁, 山田幸夫, 永田俊次, 川部武郎, 飯野等。／艇名の由来: ラテンのスタンダード、『ポインシアナ』にいわく、ポリネシア諸島の伝説の美少女名。Ⅰ世に継ぐⅡ世襲名であるが、熱風吹く南海の彼女を夢みつつ烈風吹く相模の海を走る図、それが我らのイメージコンセプト。／抱負: 『竜王回ればシチューとワイン』これが我らのセオリーであり抱負でもある。同じ設計事務所の7人のサラリーマン建築家がオーナー兼スキッパー兼クルーとして艇と仲間の安全と優勝に責任を持つ。ミドルサーティー連の肉体と煩惱の狭間でレースを楽しんでゆきたいと考えている。ウム。／NORCへの要望: いつもお世話になっております。総論賛成各論有意見但沈黙我等平均的会員群。

☆2550 Summit ソレイユルボン 戸田港 8.00 6.20 2.78 1.50 柳田功, 鈴木孝雄, 大久保偕美。／艇名の由来: 時あたかも“Tokyo サミット”の直前、“俺たちサミット!!”とばかりに勢よく名づけた。気負いすぎたかな、とは思うが、いまはむしろ自慢さ。／抱負: まず、オーナー自身の腕をみがなくてはしたいことも出来ないが、小学生、中学生になる子供達を、早く潮気ある男に仕上げたい。そしてレース。鳥羽を目標に、小笠原レースに子供達と出られれば、もう言うことなし。／クルー: 柳内功(本屋), 鈴木孝雄(電気屋), 大久保偕美(広告屋), 松崎健(葉屋)。皆かつての慶応ボーイズ。

OFFSHORE 第78号 昭和56年10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40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