

Offshore

増刊
1981

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 81/300円

昭和56年12月25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

特集☆太平洋横断シングル ハンドヨットレース

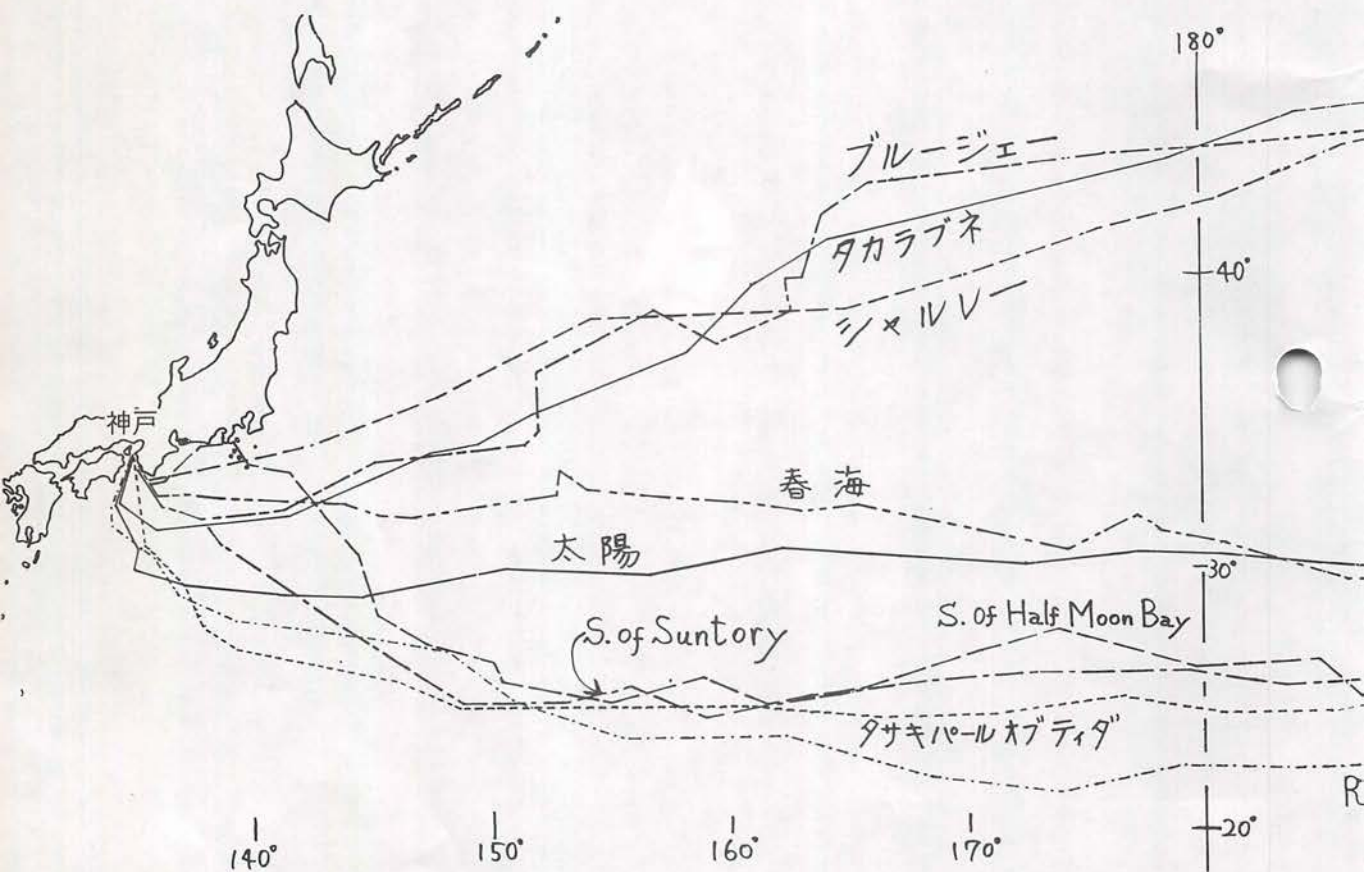


PORTOPIA '81

THE SINGLE-HAND

〈太平洋横断シングルハンド・ヨットレース〉

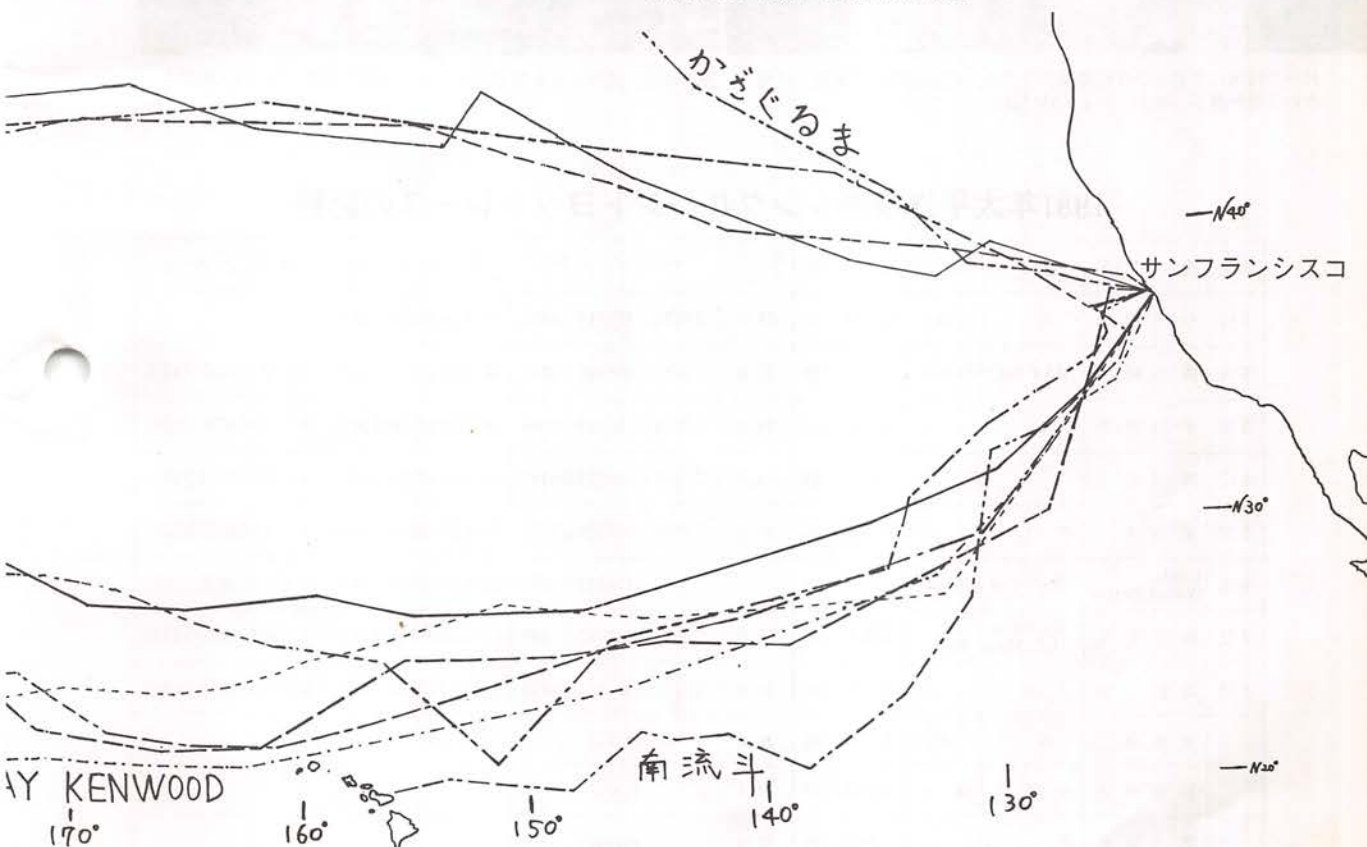
6日7日午前10時サンフランシスコをスタートしたこのレースの参加者は11名。18歳から61歳までの日本人10名、米国人女性1名であった。5500海里（約10,000km）の太平洋上にできた11本の航跡図は、そのまま、多くの時化や風との闘いを物語る栄光の記録である。



TRANS-PACIFIC RACE



太平洋上の〈太陽〉写真：海上自衛隊



シングルハンドヨットレース 完 走



紅一点リング選手(U.S.A.)と晶中選手 撮影：Y.J.YAMADA



神戸での表彰式にて 撮影：Y.J.YAMADA



神戸の棧橋にて右より今回優勝の今田氏、前回優勝の戸塚氏に祝福される堺野選手 撮影：Y.J.YAMADA



連日海上に出向かえた報道陣とヨット仲間 撮影：Y.J.YAMADA

1981年太平洋横断シングルハンドヨットレースの記録

順位	氏 名	艇 名	艇 種	レー テ ィ ン グ	フィニッシュ時間	所 要 時 間	1 位 と の 差
1 位	今 田 福 成	太 陽	SAW-37	28.0	7月21日17時11分48秒	43日15時間11分48秒	
2 位	岡 本 頼 治	RAY KENWOOD	U -38	27.8	7月23日00時49分31秒	44日22時間49分31秒	1日7時間37分43秒
3 位	小 田 義 秀	シ ャ ル レ ー	DOU-33	26.5	7月24日15時48分20秒	46日13時間48分20秒	2日22時間36分32秒
4 位	岡 田 豪 三	タサキパール オブティダ	U -33	24.9	7月25日10時24分54秒	47日08時間24分58秒	3日17時間13分10秒
5 位	東 山 洋 一	タ カ ラ ブ ネ	IMP-30	21.3	7月29日17時39分10秒	51日15時間39分10秒	8日00時間27分22秒
6 位	Linda Weber Rettie	Spirit of Suntory	Y -33		7月30日19時11分08秒	52日17時間11分08秒	9日01時間59分20秒
7 位	晶 中 正 人	Spirit of Half Moon Bay	HAT-39	26.8	7月31日01時33分29秒	52日23時間33分29秒	9日08時間21分41秒
8 位	境 野 貢	ブル ジ ェ イ	NOL-30	21.4	8月22日4時45分47秒	75日2時間45分47秒	31日11時間33分59秒
	河 本 泉 二	春 海	KOM-30	26.0	DNF		
	加 藤 忠 志	か ざ ぐ る ま	M&W-32	21.3	DNF		
	堺 克 也	南 流 斗	VEG-27	21.9	DNF		

ポートピア'81

太平洋横断シングルハンド
ヨットレースのスタートに臨んで

財団法人神戸ポートアイランド博覧会協会専務理事

佐野 雄 一 郎

(神戸市助役)

6月5日

3月20日開幕以来ポートピア'81(神戸博)もお陰で順調、入場者数も予想を上回り、多忙な毎日である。午前中公務を終え、博覧会のテーマ「新しい海の文化都市の創造」に即したビッグイベント太平洋横断シングルハンド・ヨットレースのスタート立会いのため、大阪空港15時10分JAL52便に浜野事業部長を同行して飛び乗る。成田空港経由予定通り6月5日11時サンフランシスコ空港に着いた。時差と戦いながら早速サンフランシスコヨットクラブへ。既にヨットハーバーでは、6月7日のスタートを目前にした参加艇が準備に余念がない。緊張感の中にも、S.F.Y.C.のメンバー、NORC幹部の皆様の親身な応援により和やかな空気に満ちている。

16時、Press Conference が始まる。

80人を超える記者諸君と活発な質疑応答。

T.V.局も取材に大わらわ。コースの選定、艇長の本レースに対する気構え、食糧の準備等々。

質問に答える各艇長の姿に「海に生き」「海を愛し」「海にロマンを求める」心意気を見て深く感動を覚えた。

引き続いて行なわれた Presentation にて、秋田NORC 副会長からは立派な日本帆船の額を、博覧会協会からは宮崎会長(神戸市長)からのメッセージと記念盾を、各々 S.F.Y.C. George Vare 会長へプレゼント。いよいよ前夜祭への盛り上がりも最高潮。

前夜祭パーティーの準備も出来、参加者は400人近く、四斗樽の鏡割りにてオープン。ヨットに盛りつけられた日本料理を中心に、人々の渦が大きく流れ、参加艇長を囲む励ましの渦と交互に綾をなし、日本から持参した一合拼で日本酒はすばらしいスピードで消化

されていく。

Tiburon の夜も日が落ちて、スタートを間近に控えた各ヨットのポールを背景に、ますます宴も盛り上がり、音楽も入って、時のたつのも忘れる程である。地元サンフランシスコでの本レースに対する熱意にありがたく感謝。

6月6日

Tiburon Lodge で目を覚まし、11時からの艇長会議に出席。各艇長の日焼けした力強い顔に、ルールの確認、ゴルフフィニッシュの説明に、緊張の色が見えた。各艇長を激励する。

夕方から S.F.Y.C. の George Gazulis 副会長の自宅でのパーティー、引き続いて博覧会協会主催の夕食会と、明日のスタートへのすべてのセレモニーは順調に進んでいった。

6月7日

さあ!! 今日がスタートの日だ。

何故か早くから目が覚めて、天候のこと、レースの安全……を案ずる。

S.F.Y.C. ハーバーは出発前の点検調整にあわただしい。

参加艇のマストには、星条旗、日ノ丸、鯉のぼりが上げられ、見送りの人々との明るい会話がハーバーのあちこちで弾み、今から一人ずつ太平洋に挑戦する人々とは思えない和やかさである。

人気の高い唯一の女性参加者リンダ・ウェバー・レティーさん、最年少東山君、自力回航中故障を起こした畠中氏が、地元、Half Moon Bay の皆様が夜を徹して修理に協力、やっとスタートに漕ぎつけた御礼にと、艇名を〈Spirit of Half Moon Bay〉と改名した暖かい話題、最年長の堺氏を取り巻く親子の見送り



シスコにて出発前のセレモニー風景

風景、必勝を期する今田、岡田、加藤、岡本、境野、小田、各艇長の最後の調整。準備は次第に完了。

出発前のセレモニー：シャンペンで乾杯、花の吹雪、会場全般に緊張感がみなぎってくる。

出発挨拶、ブークを鳴らして〈かざぐるま〉(加藤艇)が一番にハーバーを離れる。〈太陽〉(今田艇)、〈タカラブネ〉(東山艇)、〈スピリットオブサントリー〉(リンダレティー艇)……と順次スタート位置へ出艇。手を振るお互いの間に、安全を祈り立派なレースが完遂されることを誓って!!

我々も Dr. Rixford のヨットで見送りに出発。Dr. Rixford は78歳で外科医の現職はリタイアしたが、ヨットはまだだと極めて元気、見事なセールさばきでスタート地点へ。早朝霧のかかっていたゴールデンゲートも、このレースを祝福するように見事に晴れ上がり、10時ジャスト、スタート!! 全艇各々の作戦を秘めて出発。恵まれた晴天、西から向かい風10m、4.5ノットの引潮に乗って見事なスタート。

ゴールデンゲートを小田艇が約10分他を引きはなして通過、注目のリンダ艇は中間ぐらい、ただし、セーリング技術は立派との評判。

見送りのヨットも、約100隻。各々応援する参加艇を中心に、輪になってゴールデンゲートを潜り、更に沖へ。約40日間の孤独と自然との戦いに、激励のエールを送るように U.S.A. 練習艦も併進。取材のセスナ、ヘリ、モーターボートとゴールデンゲートを背景に、立体的なドラマは今も目に残る。ゲートを越えたと風が4~5mに弱まり、艇長の腕の見せどころ。

Dr. Rixford より鬼岬沖でそろそろバックしてはとのアドバイス、だんだん遠く小さく太平洋に消えて行く参加艇に、心から安全と悔のないレースの成功を祈

りつつ、S.F.Y.C. への帰路につく。

今日のスタート時サンフランシスコに未着の河本艇の扱いについて、運営委員会では公式に6月末までのスタートを認め、今後に期待をかける。御世話になった皆様に厚く御礼をのべ、次の予定地Fairmont Hotelに急行する。

17時から、神戸ポートピア会場 KDD パビリオン内での「公開国際記者会見」を行なう。

秋田NORC副会長をわずらわし、サンフランシスコ⇄神戸直通電話で会見、スタート状況の説明、神戸側からの細かい質疑応答に、20分間の会見時間もあつ!!という間。出発前に急に計画した「公開国際記者会見」も大成功。

スタートに関した公式行事はすべて終了。

Fairmont Hotel のベットで深い眠りにつく。

6月8日

13時発JAL1で一足先に太平洋を翼にのって横断。下に見える太平洋に、参加艇が5500カイリを自然と戦い始めていることを考えると、機中でも感無量、全員の無事ゴールインを祈りつつ帰国した。

最後になるが、本レースの大成功の第一歩を、自然の恵みと、S.F.Y.C. George Vare 会長、George Gazulis副会長、Charles Wintonレーアコマンダー、Thomas R. Deckerスタッフコマンダー、Frank Wosserレースコミッティー委員長、Josiah N. Knowles JR. ご夫婦の親身にわたるご協力と、NORC秋田副会長、大儀見副会長、清水専務理事、松木、武市、谷川、篠原、各実行委員の皆様のご指導ご支援に深く御礼を申しあげる次第である。本当にありがとうございます。

レースを回顧して

レース実行委員長
NORC 副会長

秋田博正



金門橋を過ぎて太平洋へ向かう

8月22日未明最終艇〈BLUE JAY〉が洲本サントピアマリーナ沖のフィニッシュラインに到着し、この長かった太平洋横断シングルハンドヨットレースも幕を引きました。

思えば神戸ポートアイランド博覧会は「新しい『海の文化都市』の創造」をテーマにしたものであるので、何か海洋行事を考えてほしい、との神戸市当局からの要請にこのレースを提案してから2年半余になります。実施が決定し実行委員会が組織され、私もサンフランシスコヨットクラブを訪ねてスタートのホストを依頼し、快諾を得て、内外にレースの告示をし参加を呼びかけました。標準的な大きさのヨットで、しかも機械的なものの使用を最少限度に押え、精神力、体力、技術で覇を競うことにしよう、また、中間にチェックポイントを置かず、コースの選定を各参加艇の意思に任せよう、というような点が実行委員会の考えであり、また今回のレースの特色でもあります。

この度の参加者は、11人とかつてない多数の参加を得、最年少は18歳の少年、最年長は61歳、また米国からは、本レースただ一人の女性が参加するなど多彩で

ありました。

6月7日朝、サンフランシスコは名物の霧もなく晴れわたっておりましたが、参加各艇は午前10時一斉にスタートし、金門橋を過ぎ太平洋の彼方日本を目指しての長い航海に旅立ちました。

各艇が如何なるコースを選ぶかは大変興味深いものがありました。南のコースは約5500海里、貿易風帯に乗って順風が利用出来、一方、北回りの大圏コースは距離にして南回りに比し、約1000海里短い、向かい風の気温も寒い偏西風帯の苛酷な条件にあります。それぞれ綿密な作戦計画を立てた各艇は南に7艇、北に4艇と分かれました。このように多くの艇が、太平洋を南北二手に分かれて同時にセーリングしたことはかつてなく、また、これだけの長距離レースでありながら極めて接戦を演じ、トープグループでは1、2、4位が南、3位が北、続くグループでは6、7位が南、5位が北と、その順位はフィニッシュするまで手に汗を握るものがありました。また今後、太平洋のセーリングコースを研究するうに、誠に貴重な資料も得られた次第であります。



出発の朝のあわただしいハーバー

また、このレースを通じて数々の国際的な協力、好意、友情が見られましたことも誠に印象深いところがあります。〈SPIRIT OF HALF-MOON BAY〉のシスコへの回航時の座礁に依る大きな損傷を、何とでも参加出来るようにと日夜を分かたず、しかも報酬を考えず修理に当たって下さった HALF-MOON BAY の方々、そしてその好意に応じて艇名を変えたエピソード、〈かざぐるま〉が船体亀裂に依る浸水のため危機に瀕した際の太平洋をとりまく各地の無線を中心とするネットワーク、直ちに次々と航空機を出動させ、救助される最後まで終始支援し見守って下さった米国沿岸警備隊の敏速、適格な活動、そしてこのレース開催を当初より極めて熱意と好意をもって運営に協力して下さったサンフランシスコヨットクラブの会員を中心とする現地の方々等、このレース実施に伴って生まれた国際的な美しい友情、協力は感謝に堪えぬとともに強く胸を打たれるものがあります。

レースも終わり慌しさも過ぎ静かに振り返ってみると幾多のことが去来しますが、太平洋横断シングルハンドヨットレースも既に3回を数え、無線のネットワークが強化され、実行委員会として各艇の動きがほぼ掌握出来るレースが進行したことは、まず参加者の安全を願う立場において誠に心強く、深く感謝いたす次第であります。ヨットによる太平洋横断は、安全性が強化され、冒険でなく、スポーツとして考え得る時代が来たといっても、11艇の参加艇中3艇が棄権、しかもうち2艇は一步違えば大きな事故につながるトラブルであっただけに、幸運を心より喜びますとともに、この

レースを完走することの並々ならぬものであることが、あらためて想起され、今後の艇、人ともに一層の向上が切に望まれます。米国のシングルハンド関係誌 THE SINGLEHANDED SAILOR から、最終フィニッシュ艇に特に賞を贈ることが申し出られ、勝者を讃えるとともに一番長い時間セーリングした艇への労苦をねぎらわれた気持ちは、これまた実感として迫るものがあります。それにしても各艇が参加の決意をし、資金面に、艇の用意に奔走し、そして孤独の太平洋横断1万キロに臨まれたこの一連の経緯は、一つ一つロマンに富んだ物語りを見るようであります。いずれ、参加者から幾つかの航海記も出されることと思いますが期待しております。この機会に前2回に引きついで真のシーマンシップ、勇気、忍耐をもってこのレースに挑まれた参加各艇各位に心より敬意を表します。なお、この太平洋横断シングルハンドヨットレースが、第4回、第5回と引き続いて継続的に実施されることを切望しますとともに、関係者協力して是非実現に努力いたしたく存じます。

終りにこのレース開催に当たり、格段のご協力を頂いたサンフランシスコヨットクラブ、運営に深い理解と尽力を頂いた博覧会協会、さらに、各艇の参加を可能にされた個々のスポンサー始め協力の方々、そして全面的に本レースを支援頂いた関係諸官庁、また、多くの無線関係の方等多数の方々の深いご理解とご協力に衷心より厚くお礼申し上げます。

太平洋シングルハンドレースの 気象とコース (その2)

〈対談〉

大儀見 薫

(NORC 副会長・太平洋シングルハンド
レース実行委員会副委員長)

V.S.

馬場邦彦

(株式会社気象海洋コンサルタント代表)



左：馬場氏 右：大儀見氏

前回（本誌7月号）に引き続き、太平洋シングルハンド・レースを、ヨットの絶対条件とも言える気象・海洋の面を中心に両氏に話し合っていたいた。

■3通りの答が出た

大儀見 前回に引き続き太平洋シングルハンドレースについて話をしてみたいと思います。…馬場さん、よろしくお願いします。このレースも無事とはいえないんですけども、出艇した艇はそれぞれの結着が着いたという意味で終わったわけです。

まあ、前回にもふれた通り、今回のレースは非常に豊富なデータと面白い内容を提起してくれたんじゃないかと思っています。もちろん、船が沈んでしまった、とか、貨物船と接触を起こしたとか、思わぬ不幸な事故があったということをして……。乗っている人達はそれぞれに大変だったと思うんですけども、レー

スを見てる立場で言うそうですね。

やはり、2回目の時と違ってモロカイの関所を設けなかったことで、とにかくスタートとフィニッシュだけを決めて、世界で一番大きい太平洋をこの時期に渡るのにどうしたらよいのか、ということに対して、大きくいって3通りぐらいの答が出たんじゃないかと思っています。大圏コースの比較的気象・海象条件の悪い中を、短い距離で走ろう、というグループと、いい気象・海象を求めて、遠回りの分をスピードで稼いで、長い距離をこなしていこうというグループ。そして特別新しいことではないのかもしれませんが、一般的には南回りと総称されていたコースの中で、なお、かなりの

選択の幅があったと概括的に言えるんじゃないかと思っています。

もう一つは、不幸にして3週間遅れのスタートをした艇や、艇そのものの性能などでどんどん遅れてしまったものが、それぞれ北と南のコースで1パイずつでした。

要するに3週間も1月もずれたために、気象の配置や変化の影響を受けて非常に苦労した艇もあります。そして、揚句のはてに台風シーズンのど真中にまぎれ込んでしまうことになりました。これはある程度、当初から予想されていたなかったともいえないんですが、そういう結果が出たことで、平面的な緯度、経度という位置と、もう一つ、三次元の時間的ズレからくる条件の違いについても、今後のレース運営や企画での参考になるデータが取れたんじゃないかと思っています。

ところで馬場さん、終って見たところで特に今年の気象の前半部分と後の部分とで趣がやや違っていた気がしますが、その辺も含めてコメントして下さい。

馬場 今年の太平洋の6月から7月までのいろいろな気圧配置は、各艇の走り方を交えて、一応、特徴的なものを拾ってみますと、この前のときにも話が出ましたが、スタート当初は、例年ぼつぼつ発達を始める東太平洋の高気圧が今年は非常に成長が未熟で弱い状態だったのです。したがって、その高気圧の南側の北東風、こういう風系が例年に比べて比較的弱かったという点で南回りコースを選んだ船にとっては、当初なかなか航程を消化しきれないというデメリットがありました。同時に北回りの船は従来ならばかなり力のある北西風の中を、逆に真上りで行くという条件だったんですが、その点では多少楽な出だしだったという感じがします。

ところが、全体の気圧配置からみますと成長が遅れていたものが6月下旬あたりから、東太平洋でどんどん高気圧が成長し始めました。そのころすでに速い艇は日付変更線に近づいていたんです。特にハワイ沖からいわゆる第3のコースといわれた、直接ハワイ沖から大圏に近いコースを選んだ〈太陽〉などは、高気圧の圏内を横ぎって日付変更線を越えました。また、南回りのコースをとった船は、かなり距離は遠いんですが順調に航程をかせいだ、と言えると思います。

次に、日付変更線から西の、いわゆる西太平洋の状態について考えてみますと、今年の特徴として意外に梅雨前線の北上が早かった。だいたい7月の5日頃にはすでに西日本では前線の北上が始まっていたんです。また、関東から東の海面では、それよりやや遅れたんですが……。比較的ハワイ沖の偏西風が強かったんで昔のこういった南回りのコースですと、計算からいけば性能のいい船はもっと航程をかせいだだろうと思うんですが、それが今回は弱かったために遅れて、結局、真夏の気圧配置になってから日本近海に飛び込んでしまった訳です。

まあ、例年ですと、だいたい7月中旬ごろ、年によ

っては20日過ぎぐらいに気圧配置がつゆ型から夏型に変わるんですが、そのつゆ型のうちに日本東方海上のその圏内に入れば、梅雨前線の北側の、東風とか北東風を利用すると、よしんば南側であっても南西風ですから、最近の上り性能の比較的良好な船にとっては、さして苦痛ではなかっただろうと思うんですが、完全な夏型になってしまったところへ来た。

ですから、トップグループは終盤に相当微風で……これは、いわゆる小笠原高気圧の圏内で微風帯に飛び込んでしまった。飛び込んだ位置がその圏内になってしまった、といいますか、これはまあ、コース的には避けられない状態ですが、いわゆる前半の遅れが後半そういう形できいていたんです。しかも、予想より早く夏型に変わったということがきいている。……これが全体としてみて、今年の特徴だと思います。

それからもうひとつ、北方経由の船にとっても、やはり早く夏型になった、ということは、日本近海まで徹底的に上にさらされたわけですね。これが、北回りで比較的トップを走っていた〈シャルレー〉あたりですと、まだ本格的な夏型になる前に、少なくとも北海道沖あたりは、まだ梅雨の名ごりの要素があるうちに来たんで被害が少なかったといえましょう。

■気象現象の難かしさ

大儀見 梅雨前線が早く開けたことですが、小笠原高気圧の位置が例年より高く、中心が40度ぐらいの所にあったような気がするんですけどね、例年もそんな高い所にあるんですかねえ。

馬場 ええ、これは天気図上の見かけの問題ですが、割合、緯度が高く見えたのは、7月上旬あたりですが、オホーツク海の高気圧が南東に下りまして、これが暖まりつつ、しだいに太平洋の高気圧に合流したんです。

大儀見 ああ、なるほど……。それから、トップ艇のそういう概況の中では、特にトップの〈太陽〉が鳥島付近の海域にさしかかったところで、いわゆる鯨の尻尾、……小笠原高気圧の西に張り出した部分にとっぴり入ってしまっ、船足がだいたい止まった時に、それほど高さは離れていなかった〈レイ〉が逆に全航程を通じて平均ノット数が一番出たのがこの辺でした。ここで急にトップの〈太陽〉に追い付きまして、下手をすれば文字通り、紀伊水道あたりまでせり合ってフィニッシュするんじゃないか、という局面がありました。ところが、その後〈レイ〉が〈太陽〉のちょうど後ろにそのまま付いてしまうというようなことで……。

その時に、もう少し南のコースを引いていたら、距離的には遠回りでも、前へ出たんじゃないかなどと、最後の時期に航跡図を見ながら、いろいろ下馬評がさかんだったわけですが、その辺はどうですか？

馬場 そうですね、天気図に各艇の航跡をプロットしてみた感じでは、やっぱりちょっと無理だった、という印象が残ります。ほとんどこの頃の小笠原、太平洋

高気圧というのは、軸が北緯30度ぐらいで、それがだんだん東から割れて、みかけの上ではこの高気圧の中心が少しずつ西から西北西、最後には北西と逆方向に動いているという訳です。ですから、ちょうど先頭の〈太陽〉、〈レイ〉に同行したような格好をとっています。それで〈レイ〉が〈太陽〉に非常に追い付いた時期といえますのは、だいたい17日頃の状態がそうじゃないかと思います。15日から17日ですね。

大儀見 そうですね。〈レイ〉がこの時には平均6ノットぐらい出しているんですね。一方の〈太陽〉は4ノットそこそこという状態ですね。

馬場 はい、この時は緯度がわずかに1度ちょっとしか違っていません。天気図の状況から見ましても、17日の朝の状況では〈太陽〉付近はほとんど風向き不定で、風力が1とか2とかいう状態ですが〈レイ〉の位置では大体、東北東で10ノットから15ノットぐらいの風になっています。……これが気象現象の非常に面白いところで、本当のわずかなところで高気圧の周辺風が拾えるか、それを外れて風が弱くなってしまうか。私達が日本近海で走ってましても、本当に目に見えるところで相手はぐんぐん走ってるけど、こちらは走らない、という経験をするんです。これはまあ、沿岸ですから、いろんな地形的影響、たとえば岬だとか、島影だとか、沿岸特有の境界層的な状況とかがあるんですが、現実にはこういう大洋の、障害物の何もないところでも、やっぱりそういう現象は現実には起こり得るものだとか……。それが、ある意味では気象現象の怖さと言いますか、難しさと言いますかね、そんなところにつながると思います。

大儀見 その辺は天気図、その他をとっていても、読みきれものではなくて、まあ、運、不運の中に入ると言ってもいいでしょうね。特に気圧のパターンの移動の方がヨットのスピードよりも速い場合が、まありますからね。船の方で選んであっちへ行ったりやろうと思っても、現実には気象のパターンの足の方が速くて、なかなか思うようにいかないと思うんです。

馬場 そうですね。その辺で、ヨットにこういった気象の情報をどう活用するか、ということの難しさが一番あると思います。ですから一つは最初から大きくコースが別れる戦略的な使い方と、それから今お話に出ていたような戦術的な使い方とあると思います。

だからと言って、もちろん全く不可能ということはないし、少しでも勉強したり、そういう情報を集めることに努力をすれば、有利な体制をつかむチャンスはもちろん増えるだろうと思います。ただ、だからと言って常に成立するとは限らないところに、この問題の難しさがあると思います。

■効果的だった〈春海〉の走り

大儀見 優勝した今田さんがハワイのところまでおりてこないで大圏コースをとっていった場合に、スタート

した頃の天気図の感じだと高気圧の北側に出て、つまり30度線のところを横に走るんじゃなくて、本当に大圏コースに近いとこだと35度ぐらまで上がるんですね。その辺まで上がった場合に、逆にその高気圧の北側のヘリで風をつかんでいくような感じに……、そういう可能性もあるかなあ、と思って見てたんですけどね。

先程も話にあったように、高気圧の梅雨前線が北に上がって、高気圧も北の方にどっかりと腰を早目に据えてしまったためという理由が一つと、今田さんが35度まで上がらないで30度のところをずっと横に走っていったということで、南側のヘリをそれ程強くない風をつかみながら走ったという感じなんですけど、その辺はどこかで分かれ目みたいなのがあったかどうか……。

馬場 そうですね、今田さんはどう考えてこういうコースを選択されたのか判りませんが、いわば外野の立場で見ますと、むしろこの第3のコースを選んだら、もう少し徹底して、いちど34~35度まで上がるようなコースで……。

大儀見 そう、今おっしゃるように、まあ、外野の立場で見ていてね、なんか、せっかくそこまで行ったのに、やっぱり34~35度まで上がらんと、本当のアドバンテージが生まれないんじゃないかと思ったんですがね。

馬場 ですから、狙いはよかったんですが、やや徹底を欠いたような印象は受けます。それから、現実には天気図の上で見ても、もう少し細かく分析してみると結果が出るんですが、35度に行かなくても、やはりもう少し北を狙った方が有利だったんじゃないかと考えられます。……少なくとも高気圧の軸とか、高気圧の圏内の微風帯を走るチャンスをもう少しでも減らすことはできたと思います。

大儀見 遅れてスタートしたんで同次元で話ではできないんですが〈春海〉が、比較的小きな船なんですが、最後にやっぱり他の艇と同じく小笠原高気圧につかまって、やはり悪戦苦闘するんですが、そこまではかなりいいペースで走っているんですね。今田さんのコースよりはかなり北の線を……。我々が、それこそ外野の立場で、今田さんが走るとすればこの辺を行くんじゃないか、といったコースを、逆に〈春海〉がなぞったような感じがするんですけどね。

馬場 〈春海〉の航跡を見ますと、天気図と比べてみて、割合効果的というか、効率的に走っている感じがします。しかも、性能的にそれ程ディファインされてもいないし……。

大儀見 最終的には6000マイル走って、潮ノ岬の沖で夜中に貨物船と接触事故を起こして棄権しちゃったんですけど、まあ、レースを完走した、しないの問題はともかくとして、〈春海〉のコースは、今後のコースの選定等について、なかなか面白いデータを提供してくれたんじゃないかと思います。

馬場 ええ、日本近海に来て、このくらい北寄り

すと、高気圧の軸じゃなくて、ちょっと外れたもんですから結構いい風拾ってるんじゃないかなあ。ただ、もちろんフリーの風じゃない時の方が多かっただろうと思うんで、それはそれなりに苦労はしただろうと思いますけども……。

■黒潮に対する貯金が必要

大儀見 これは南のコースも北のコースも、いずれの場合も、皆さんが大分、判断に迷ったというか、苦労したというのが、本土に近づいてきたところで、高気圧が出てきて艇速がおちた。まさに艇速がおちた状態で黒潮の影響を一番こうむる。何らかの形で黒潮の流れを横切って行かなきゃならないところでね……。

北のコースも、いわば黒潮の北側、本州の南海上を、比較的本州に近いところをスレスレで入っていくところまではなかなか思い切れない。最初におっしゃったように、比較的早い時期に〈シャルレー〉が三宅島付近を通って、潮ノ岬へまっすぐぐつぐつ込んでますけど、あとはやはり黒潮を心配して青ヶ島の南方まで下がってきてる訳ですね。……今年の黒潮はたしか、だいたい南の方に、親潮の冷水塊が房総沖まで出てきて、八丈島付近をそのまま東進して、それから北上してるような感じなんですけどね。

馬場 あの、黒潮の最近の一番大きな大蛇行が今年の8月に終りましてね、それからいわゆる接岸といいますか、本州の南岸をすれすれに東北東を北進するというかたちに変わっている。まあ細かい変動はありますが、その場合、黒潮の流路はあまり南には南下しない

といえますか……。

大儀見 ああ、そうですか。

馬場 南北の幅も割合シャープに出てますので、これは皆さん、出る前にそういう情報を持っていったらうし、それからラジオなどでも断片的には放送しただろうと思うんです。ですから、こんなに大きく用心して回らなくてもよかったんじゃないかなあ、という気はします。ただ、もう一つは伊豆七島をシングルハンドで通り抜ける、という問題ですね。

大儀見 ええ、ありますね。

馬場 それとの絡み合いだろうと思います。

ちょっと話は戻りますが〈太陽〉と〈春海〉というのは例のミッドウェイ・ハワイ間の環礁は避けるような形で走っている訳です。これで一つの心理的なプレッシャーというものは完全になくてすむ訳です。

私も、シングルハンドはやったことがないんでよく知りませんが、この辺の精神的な圧迫というのはどのくらいあるものか、ただ黒潮に関しては確かにそういったことが言えると思いますね。あんなに離さなくてもよかったんじゃないか、という気はします。

大儀見 南のコースへ行った連中も、恐らく黒潮に東へもっていられるという計算で、かなり西へ、室戸崎の線よりむしろある程度西へ出ている感じなんです。

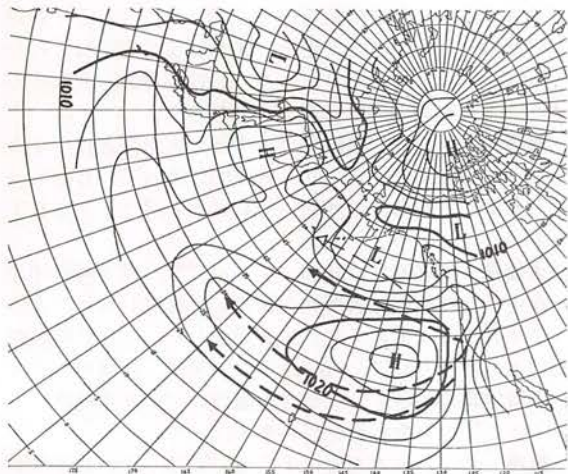
馬場 確かに最終レグでは、やはり少しでも西へ出てから上りたいと、その時に微風に会ったら大変だということはありません。ただ、どちらかというと、特に、〈太陽〉、〈春海〉それから北回りの船ですね、これが東経140度あたりを越える時に、ああまで回らなくても

第1図 1981年6月の月平均気圧配置図

← 6月末頃までの各艇のコースは、この三つの系統に大別される

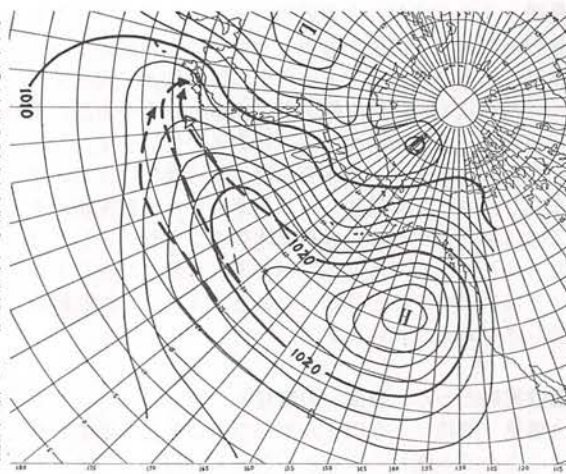
← 興味をもたれた極端な北回りコース

東太平洋の高気圧は当初平年よりも弱く、この北側の低気圧はアラスカ湾に向かうものが多く、また高気圧の南側の偏東風も平年よりは弱かった。



第2図 1981年7月の月平均気圧配置図

太平洋の高気圧は次第に西にはりだし、日本を目前にした各艇をおおい、天気は良いが、風や弱風で各艇を苦しめる結果となった。



よかったんじゃないかという感じはします。

ごく日本近海に来てからは、やはり黒潮に対する貯金は必要だと思いますがね。それから、毎日の航跡図を見ても、最終的な結果を見てもそうなのですが、北方を回ってきた〈シャルレー〉が割合に最後になって南回りの船が風にあふつかったということも含めて、結構追い付いて来た、といいますが、〈シャルレー〉の場合は全航程4800マイルに対して一日の平均帆走距離103マイル、4.29ノットでありながら、〈太陽〉にわずか2日しか違っていない。

これも、私は気象の立場から北回りの船をずっと見てたんですが、また、不幸にして途中で沈んでしまった〈かざぐるま〉と他の2艇を比べますと、やっぱりどうせ北を回るならば〈かざぐるま〉ぐらい北を回った方が北のメリットが出てきたのではないかと……。ある意味では徹底を欠いた、と言ったら少し酷になるかも知れませんが、そんな気がしました。これは天気図上から追っても確かにそうなんです。この辺の緯度では、波の悪さというのは、緯度3度や4度違ってても大して変わらないと思います。

大儀見 変わらないですね。どうせ北へ行くならもっと思いきって距離を短かくするコースの方がよかったんじゃないかと言えますね。

馬場 風系からいっても、似たようなことが言えると思います。

大儀見 今おっしゃるように〈シャルレー〉がわずか2日ちょっと遅れて、大健闘の部類に入ると思うんですが、特にレーティングが〈太陽〉よりかなり低いですからね。……これは全部結果論というか予測ですけど、仮にレーティング28フィートの船で北回りを走っていたら、もっと接戦になったんじゃないかと思います。その意味で、この北回りのコースも必ずしも捨てたものではない。ただし、今年のスタートの時期の気圧配置で、低気圧がかなり低い所を走っていたことと東太平洋の高気圧があまり大きく発達しなかったということで、北コースが相対的に有利なパターンになっていたとは思いますが。

それは別にしても、まあ今回の優勝は南回りですが、今後北回りコースは、かなりお勧めできるな、という感じはします。

馬場 もちろん、これは各艇とも考えたと思うんですが、どのレースでも同じでしょうが、もし、レースに出て勝つことを狙いますと、一つはいろいろなコースを考えて、どのコースが確率的に有利な体勢になるかという考え方と、もう一つはコースに適合した船というのがあると思います。ですから、もし北回りが可能性があってチャレンジしようとなったら、自艇の性能が北回りにどの程度適合してるかを、もう一度フィードバックして考えてみると非常に面白いと思います。

ですから、船にあまり大きな選択の余地がないとすれば、逆に他艇と比較して、どのコースが最も適合し

ているかを検討すると……。そうすると、今おっしゃったように、〈シャルレー〉のような船ですと、やはり北回りを狙う以外ないという最終的な答えが出てくると思います。ま、そういう意味では、非常に合理的な計算に基づいて選んだ結果であって、これがもう少し気象条件とかコースの選択に工夫があれば十分にチャンスがあったと思います。

■危機一髪だった〈かざぐるま〉

大儀見 北のコースについて言えば、〈シャルレー〉もそうですが、東山君の〈タカラブネ〉も30フィートの船で、だいたい〈太陽〉はもちろん、〈シャルレー〉に比べてもレーティングが低いですね、〈シャルレー〉が103マイルに対して〈タカラブネ〉が99マイル、一日の平均走航距離ですがね、ほとんど大差がない。出だしの所でちょっともたもたして遅れたために、気象条件の差が後々まで尾を引いてしまった、ということでしょうが……。

これもやはり〈タカラブネ〉がもう少しレーティングで大きくて、上り性能に強い船だった場合には、これまた、かなりいいところへ差し込んで来たはずだと言えると思います。

馬場 それと、もう一つは、ちょっとまた話が元に戻りますが〈シャルレー〉が北回りでありながら4800マイルですね、で、あの沈んでしまった〈かざぐるま〉というのは完全に大圏コースに乗っていた訳です。

大儀見 そうですね。

馬場 大体4500～4600マイルだったと思うんです。そうすると同じ北回りでも、多少違ったコースの選択がある訳ですね。もう少し航程の節約も考えられたと思います。

大儀見 北コースで、300マイルというと、約二日分まる二日以上か三日近く違います。ですからそれを単純計算すればね、〈シャルレー〉がもし、4800じゃなくて4600でやっていたらフィニッシュはほとんど変わらなかったろう。非常に近いところでフィニッシュしたはずだということは言えますね。ま、今、沈んだ〈かざぐるま〉の話ですが、これはご存知のように、最初の救難要請「浸水中で問題がある」という風な無線連絡が入ってから12時間半ぐらいにわたる、太平洋を股にかけての、大変な通信網、アマチュア無線、国際電

艇名	航程 マイル	平均スピード ノット	所要日数 日
太 陽	5803.3	5.54	43.63
RAY KENWOOD	6256.2	5.80	44.95
TASAKI PEARL OF TIDA	6158.8	5.42	47.37
CHARLE	4910.7	4.39	46.58

上位4艇の比較

話、その他あらゆる連絡の手段が動員されて、無事にコーストガードの船や飛行機、それから近海を航行してた船で救助された訳です。

これは、気象・海象とレースの展開とは別の、無線でのモニタリングの体制が、はからずも今回、非常に有効に作動して、初期の目的である単にレースの展開を追うことだけでなく、イザ何かあった時には…という救難体制のために打っておいた手段が適切だったと言えると思います。

馬場 まあ、これだけ広い海ですし、特に北回りだと、やはり低気圧が相次いで通過するという海象です。北回りの大きな特徴は、波の向きと、風の向きが必ずしも一致しない訳です。次々と短いインターバルで低気圧が通過しますから、いろんな方向からの波が合成してやってきて、いわば俗に言う、三角波に近い海象が常時発生します。

ですから、やはり、北の場合はそれに適合する船の強さとか構造が当然必要とされます。従来から、南回りは比較的そういうことは少ない。その意味でヨット

というのは、特にレースに出た場合、帆走性能の追求だけでなく、やはりそれだけの海況に適した強度とか適応性を十分考える必要があると思います。

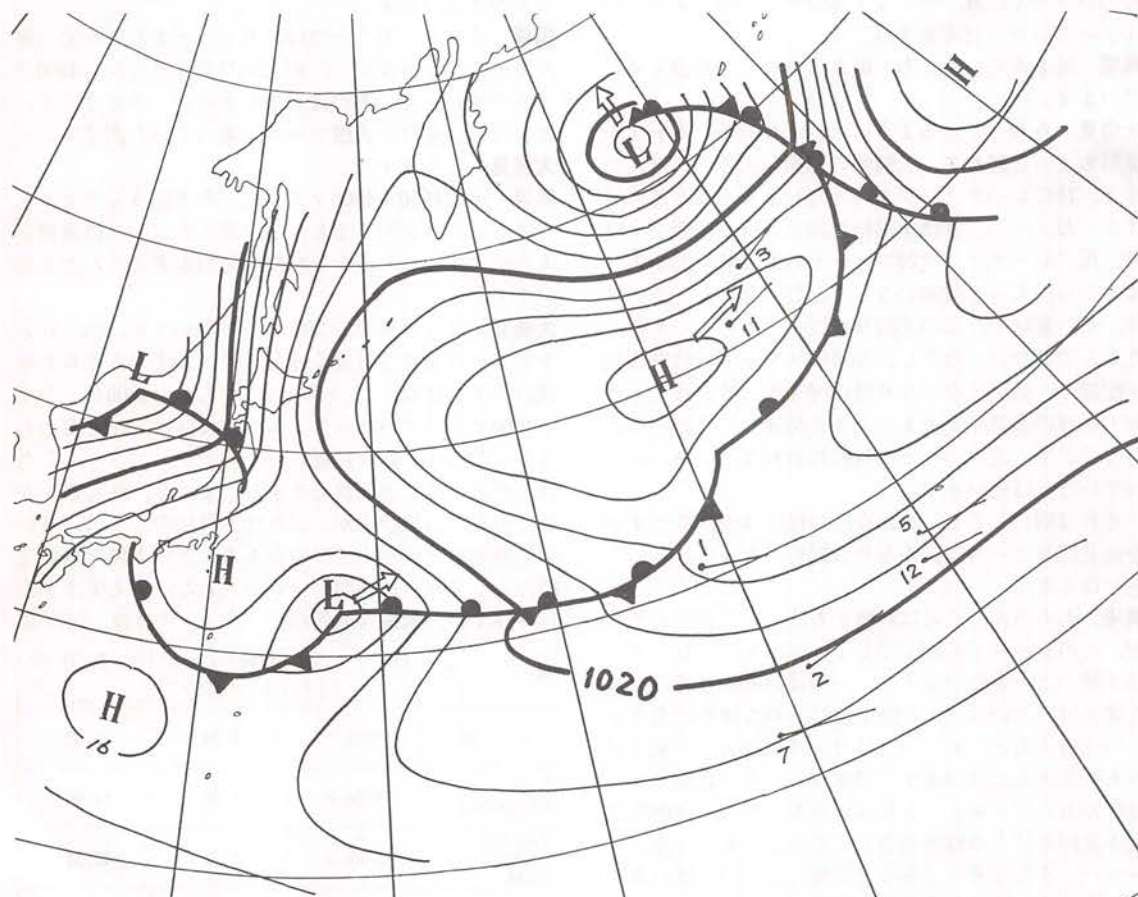
大儀見 そうですね。

馬場 ある意味では、いま大儀見さんがおっしゃったように、いろんな通信手段によって無事救助されたという結果になった訳ですが、浸水が始まってから沈むまであれだけ時間があったというのは、その意味で非常にラッキーだったと言えると思います。

大儀見 そうですね、救助されて一時間後ぐらいにはもう沈んでしまった訳ですからね。最後には、もう、チャートテーブルの所まで水が入っていて、現実には、よくそこまで浮いていたな、というような状態だった訳ですから……。

馬場 恐らく、通常のケースではもっと早いだろうと思うんです。そうしますと、結果的には無事だったけど、やはり、海上というのは、通信体制が整備されていても、非常に好条件が備わっていても、そのくらいの時間は当然かかるもんだ、ということを考えると、

第3図 1981年7月6日9時の天気図と先頭の各艇の位置



北上をはじめた梅雨前線の南側では、西から南西の風が変わってってきたが、北側では、まだ東の風が吹いている。

(1=太陽/2=ティダ/3=タカラブネ/5=ハーフムーンベイ/7=レイ/11=シャルレー/12=サントリー)



大儀見氏

これで果して十分かと言うと、そうでもない。

大儀見 まあ、根本は沈まない船で行かなきゃいかんということで……。

馬場 そうです、そうです。

■新しい技術の採用も……

大儀見 今回のレースをやる時に人工衛星を使った追跡装置の話も出たんですが、大西洋シングルハンドレースではどんどん使われているようですが……。

今回の〈かざぐるま〉の場合にはデッドレコの位置と実際の位置があまり違っていなかった。確か30分程度の差だったと思うんですがね。そういう意味では加藤君のデッドレコの位置がかなり正確だった、ということで、大きな問題にならないで済んだんです。しかし、特に北太平洋で天測がままならぬ、何日も連続して天測ができない、従ってデッドレコの位置で出していくしかない状況だと、まあ、あれはどの程度の誤差ですか、数マイルかそれ以上の誤差で正確な位置が常時追跡できるという状況は、文字通りレースの運営からいうと、非常に大きなプラスだと思います。

馬場 そうですね、今、日本では海上保安庁が黒潮の流路測定に使っていますが、あの実験結果を見ますと、平均して半マイルぐらい……。

大儀見 ああ、そんなもんですか。

馬場 ですから、精度としては非常に高いと言えます。それから、レッドレコニングにしても30分のエラーというのは、ちょうど〈かざぐるま〉が沈んだ時は、現場の視界がそう悪くない、という状態ですね。

大儀見 ああ、そうですね。

馬場 低気圧が通過してから、その後の後面の寒気の

領域に入っていますので、だいたい5マイル以上の視界がありました。これが、場所がもっと西で、いわゆる海霧の多発地帯だったりすると、ほんとのわずかな位置の誤差が致命的な結果になることが十分にありますので、できれば、そういう非常に精度の高い位置が自動的に把握できる装置というのは、やはり重要な条件になってくると思います。

……大西洋の場合はそういう事故というのはなかったんですか。

大儀見 なかったようですね。

馬場 前に行われた時は、結構それで救助されたというケースもありますから、そういう新しいテクノロジーで有効なものがあれば採用していくべきだろうと考えられます。

大儀見 今回の場合には、アマチュア無線の他にアメリカの沿岸警備隊の方から強く要請されて、救難信号の自動発信機を積んでいったために、デッドレコの位置がそれほど外れていなかった。それから今、馬場さんが指摘したように、比較的視界が良かったことも含めて、コーストガードがホーミングするのに非常に有効に作動した訳です。まあ、これを開局したというのが、日本の電波法で問題があるということで、帰ってきた時に通信委員会のほうは事情聴取といった形でだいぶ問題にされたというような事情がありますが……。

やはり、そういう救難用には、いい物はどんどん前向きに、法改正が必要なら法改正もやる。あるいはその特例を設けるなど、行政上の措置を機敏に取るなどしてやっていただかないとね。その辺でどうなんですか？ 人工衛星の追跡などの場合は、法的な問題などは今の日本では出てこないんですか？

馬場 相変わらずあると思います。これは正規の手続きを経れば許可になる性質のものだろうとは思いますが、日本の現行法では非常に煩雑な手続きなので、それ相当の時間も必要だと思います。それから法律の問題では、一般論では、日本だけでなく外国でも、非常にすさまじい勢いでどんどん革新が続いている技術に対して、法律というのは必ず遅れている訳です。その遅れのレベルが日本の場合、外国に比べて大きいと言いますか、そういう点で今後のレース運営にも恐らく次から次へと、いろんな問題が出てくると思います。

できれば、少し長い視点で見ながら、その辺も事前になにか対処できる方法があればいいと思います。大西洋で使われているのはアルゴシステムというんですが、これは世界中で現在使われているし、日本では、科学技術庁、宇宙開発事業団などでやはり同じような手法のデータコレクションシステムが開発され実用の検討が始まっています。その辺で、同じようなシステムじゃなくても、日本独自に開発したものでも、やはりヨットに使えるようなものは使うという方策を並行してNORCとして継続的に検討し続けることは必要だろうと思います。



馬場氏

■多角的なデータを残そう

大儀見 前回もそうだったんですが、今回のレースをやって、参加者やその周りの関係者などからは、ぜひまたやっていただきたい。次はいつやるんだ、という声が高かった。これからNORCでもまた検討することになりますが、ここ3回まで、特に今回はいろいろな意味で、非常に内容豊富な実績をあげることができたと思います。できるだけ早い時期に、例えば4年後にもう一度やる、ということを決めて、その上で今回の経験を生かして、いろいろな条件の整備、特に日本の場合はややこしい問題が出てきますので、そういうものも十分、時間的に対処できる余裕をもって企画すべきだと思います。

馬場 それから、こうしてレースが終わりますと、私共が一番興味があるのは、やはり、現実には走ったコースとそれによって得られた風とか波のデータをいれて、いろんな格好で事後解析ができることです。そういう、いいデータと、いい事後解析がまた次のレースの為に非常に貴重な、ヨット界全体にとっての財産になると思います。これも年々整備されていくと思いますが、如何にして将来の為のデータを取得するか、また、それをどうやって上手に、ヨット界全体の為に役立てるような格好で処理していくか、ということもやはり、レースと並行して考えていくことも必要でしょう。

大儀見 その点でもアルゴシステムがあるとないとで随分違うと思うんです。今度見ていまして、相当の艇は、かなり正確な天測、またはデッドレコでずっと推移している。航跡図を見てもイレギュラーなものがない、ということで全く走っているし、また、その位

置を出しているという感じはあります。しかし一部の艇は、明らかに、どう見ても航法の方のズレがあって、実際にそこは走っていないんじゃないか？ という深刻な疑問を感じる艇がない訳でもない。それが、例えばアルゴシステムでの正確な位置の追跡があれば、各艇には天測でレポートさせといて、誤差が一番少なかったのにベストナビゲーター賞の対象にするとか……。それに、今おっしゃるようなデータにしても、位置が正確だという前提で、はじめて生きてくる訳ですからね、レポートされた位置が狂っていれば、そのデータの意味合いも失われる訳です。

馬場 それから、大西洋で使われた発信機には、全部気圧と気温のセンサーが大体入っているんです。ですから、それ自体、気象の立場でも、非常に貴重なデータ提供になる訳です。

大儀見 はあ、位置の情報と同時に気象のデータも発信する……。

馬場 そうです。ですから、単に走るということから、多角的なデータを提供しつつ走る、ということで、非常に意味も大きいだろうと思います。

■次期の開催はいつ？

大儀見 今回はアメリカからの参加は一艇だけしかなかったんですけども、むこうのシングルハンド・ソサエティーとか、かなり経験も積んでいるし、また、感心を持っている連中が相当いることも今回はわかりました。ぜひ、早目に次のレースの企画を発表していただければ、海の向こうからもかなり出ると思います。

今回、特に紅一点のリンダさんなどは、とにかく素晴らしい体験をさせてもらった。レース中もさることながら、こっちへ来てからも大変面白かったし、自分の経験を生かす為にも大いにPRして、この次には、女、アメリカ人は一人ということじゃなくて、ぜひもっと参加して、日本のセーラーと大いにせり合いたいなんて言っていました。

馬場 今後はもっともっとインターナショナルな雰囲気が入ることが望ましいと思いますね。それから太平洋のコースというのは、もっとコースの選定とか船の設計とか、あるレベルまでいくと、少しオーバーになります。システム工学的に非常に興味ある問題がたくさん出てきて面白いと思いますね。

大儀見 それから時間の問題ですね、例えば次のレースをいつやるか、ということ……。過去3回、はからずもフィニッシュ地点が違ってたんですが、1回目が3月のスタートで4月の終り、連休の時期にフィニッシュでした。2回目が沖縄のフィニッシュで、そのまま、いわば貿易風帯に乗って走る距離が長いということもありましたが、9月にスタートでした。そして今回が6月にスタート。台風シーズンを避けて通りたいという非常に大きな課題を前に置いて、特に気象とい

う観点から、馬場さん、開催時期はどうですか？

今回は面白かったと思うんですが、同じ梅雨前だともうちょっと早くスタートした方が良かったかなあ、という感じもありますが……。夏にやればいつか、という問題に入る前に、もっと大きく、春なのか、夏なのか、秋なのかという点ではいかがですか？

馬場 そういふ観点からすると、8月下旬か今回の時期、それからもうちょっと早めるか……。

大儀見 一週間ぐらいね。

馬場 はい、その辺が一番いいと思います。というのは、いろいろな見方があると思いますが、太平洋の顕著な低気圧というのは、平均しますと6月中旬を境にして、かなり様相が変わるんです。それ以前というのは周期的にやってくる低気圧も結構勢力が強くて、非常に厳しい海です。これが6月中旬以降になりますと、同じような低気圧でも、その力、時化の程度はそれ以前と比べるとおだやかになる。というのは、大体、6月中旬までは非常に活発な南の暖かい空気と、北の冷

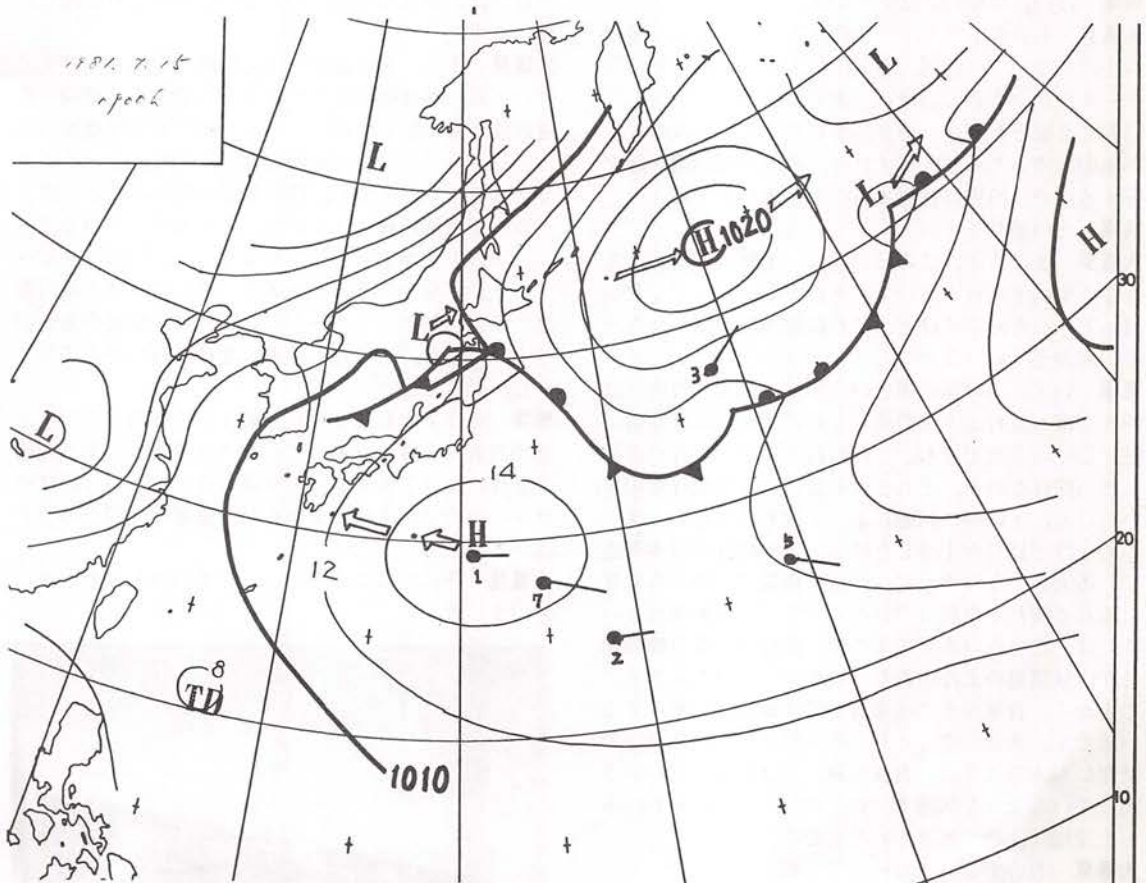
たい空気が、我々は南北交換といいます、それが一番強いのは3月、4月、5月で、それが6月の中旬まで太平洋の緯度の高い所まで残っています。それが後半になると非常にやわらいでくる。

そういう意味では、太平洋横断できるヨットだといっても、やっぱり小型船舶ですから、台風ではなくても北太平洋独特の大規模な低気圧というのは、やはり相当なものですから……。特にご承知のように、真冬の北太平洋というのは本船でも難航するくらいですから、そういうものは避けて、ある程度やわらぐ時期を待つという意味では、やはり6月はじめくらい……。

それから後になると、北太平洋の緯度の高い所は、大体、8月の下旬になると、もう完全に秋の様相に入ってくる訳です。これは、いわゆる春とは逆の南北交換がもう始まっている訳です。それと同時に、いわゆる台風が日本沿岸に接近してくる……。台風というのは人間で言えば一種のガンのような症状ですからね、これはやはり避けるというのが賢明だろうと思います。

第4図 1981年7月15日9時の天気図と先頭の各艇の位置

先頭の〈太陽〉は高気圧の真只中、また続く〈RAY〉もこの圏内に入りつつあり、ひき続いて西進する高気圧と同航の形となり、風に苦しめられた。
(1=太陽/2=ティダ/3=タカラブネ/5=ハーフムーンベイ/7=レイ)



そのあたり、いろんな条件を考えると、やはり6月早々ぐらいのスタートが一番いい時期じゃないかと思えます。

■ 際どかった台風

大儀見 第1回目の3月中旬スタートしたのに、クラウス・ヘナーが北太平洋を行った訳ですが、本当にひどい目に会っている訳ですね。北太平洋の一番ひどい時化の中……、あれはまさに鉄の船ですが、いかにドイツ魂の強者でも、だいふ参って、フラフラになってこっちへたどり着いて『二度とイヤだ』と言っていた。その後、今度は沖縄の温かい海だというんで2度目も来て、今度はいろんな事情で3回連続という訳にはいかなかったんですけどね。やはり、春先の北太平洋というのは、南回りの関所を設けない限り、やはり、ちよっと近寄り難い趣きがあるでしょうね。

今回は幸い、シンガリの艇が本当に1日か2日のズレで台風15号に、もろにぶつからなかったけど、まあ、冷汗ものというか、本当に際どい所だったと思うんです。

馬場 そうですね。

大儀見 この時期としては、台風はもっと西寄りへ入ってくるのが普通じゃないですか？

馬場 はい、平均的にはそうです。

大儀見 あれがもうちょっと西へ入っていたら、房総へ上がらないで、四国、和歌山に上がっているというケースだと、もろに沿岸に一番近い、どうしようもない所で2艇とも完全に巻き込まれていたケースなんで、不幸中の幸いだったんですけど、その辺も時期の選定をする点では慎重に検討する点だと思いますね。

馬場 その通りですね。

大儀見 ところで、この15号はね、上陸してから、なかなか東向きに行かないで、そのまま、まっすぐ北へ行っちゃったんですけど、これは偏西風が弱かったとか、何かそういうことなんでしょうか？

馬場 いえ、この偏西風というのは、ごく一般的には西から東へ流れる上空の流れなんですけど、これが常に蛇行している訳ですね。この蛇行の程度が割合に直線に近い蛇行なのか、それとも非常に大きな蛇行なのか、いろいろ、その時の状態によって変わると思います。

ちょうど15号が上陸した時は、その蛇行が日本附近で一番大きくなりまして、非常に極端に、南から真北に流れる流れが卓越していたんです。その偏西風というのは、だいたい真夏ですので、蛇行の一番谷間の部分が伊豆諸島のまん中あたりにかかっていたんです。ですから、台風がそこへ来るまでは偏西風に乗ってない訳です。非常にゆっくりしたスピードで、気象庁の情報にもあるように、台風自身、どこへ行っているか困っているような状態でノロノロしていて、それに乗った途端に、急に加速されたんです。

大儀見 ものすごいスピードですね。

馬場 はい、これはどの台風でも偏西風に乗ったら最後25ノット以上に最終的には加速する、というのは常識なんですけど、今回も、まったくその通りにストレートに乗っていつちゃった、という形ですね。

それからもう一つは、偏西風に乗って南から真北に高速で走るといのは、非常に、特にこれは幸いなことだったんですが、台風がスピードアップしますと、進行方向に対して右側というのは非常に風が強くなる訳です。それが今回は海の上だったんで、風による被害というのはほとんど出てこなかったんですけども。
大儀見 逆に左側は弱くなる訳ですね。

馬場 そうです。これが、コースがもうちょっとかかっていれば、そういう強風域というのは日本の太平洋沿岸のどこかにかかっただろう、ということです。

最近では台風に関する情報が、予想はともかくとして、現在台風がどこにあって、どう進む、というのは、気象衛星あたりで非常に正確に把握されるから、割合、船は早めに待避して、知らないで巻き込まれた、というのは非常にまれになってきた訳です。そういう意味ではいいんですけども、やはりヨットということになりますと、船足が遅いですから、本船のように待避するといってもほとんどできない。ですからやっぱりレースの企画とか、レース中に台風の発生ということがあれば、非常に慎重にやらないといけない問題だと思います。

大儀見 ええ、ある意味では、時期の問題もありますけれども、参加艇のロアーリミットですね、結局、艇速性能が遅い船ですね……。トップ艇やある程度速い船は台風シーズンにひっかからなくてすむ、ということで企画したレースでも、特に船足の遅いのがあれば、一般の船速用の枠をはずれて、モタモタしているうち、シッポの方で巻き込まれてしまう……。今回の〈ブルージェイ〉が完全にそのケースだったんですけどね、〈春海〉の方は遅れてスタートした、という事情がある訳ですけどね、その辺も一考しなければいかんでしょうね、恐らく。

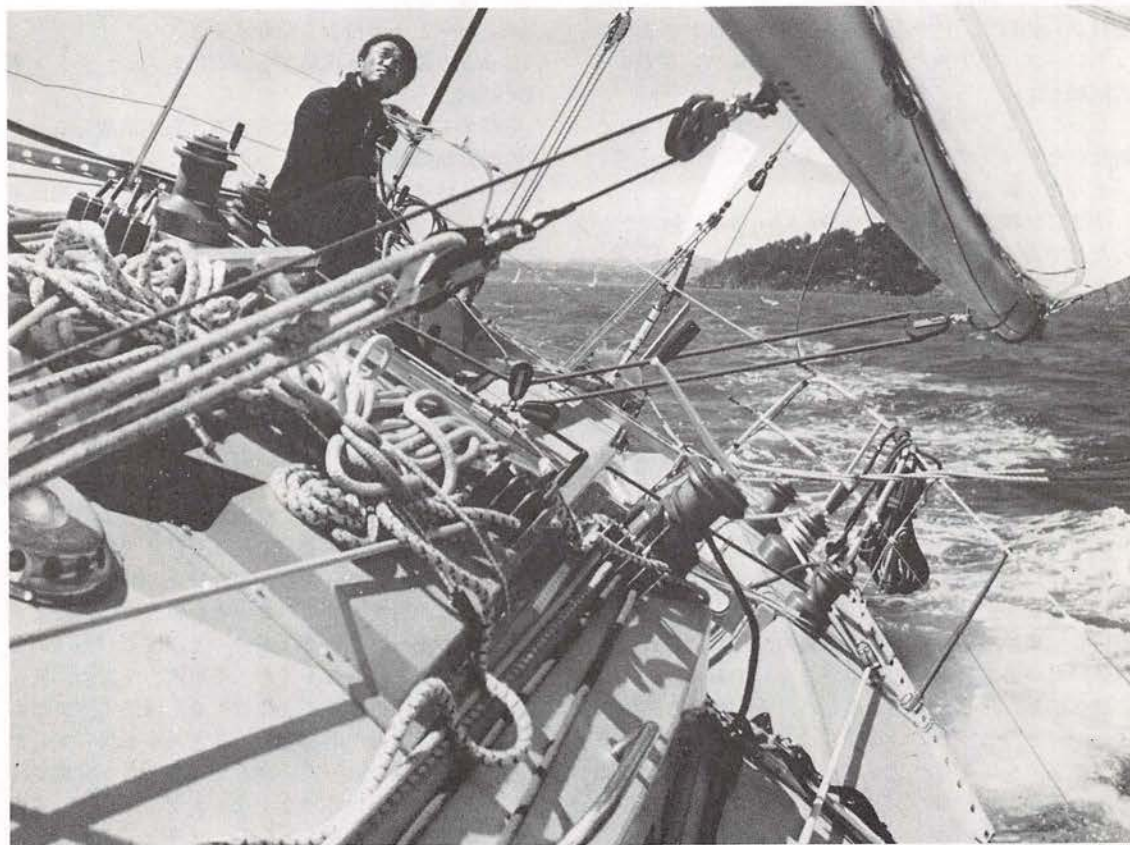
馬場 そうですね、やはり、前々から横山さんのような設計者から良く言われていることですが、ある程度の条件になってもスピードが落ちない、というのはやはり一つの防御手段ですからね、重要な問題だろうと思います。

大儀見 それではこの辺で……。本日はありがとうございました。



〈太陽〉

今田 福成



シスコの湾内で練習中の〈太陽〉今田選手 撮影：西村一広 提供：舵社

室戸岬が視認できる……!!

後続艇の位置が気になり、レース本部へ無線で確認する……。正確な位置が確認できたとたん、ホット安堵した。ここで、はじめて、「優勝というものを意識した」のである。

無線によると、フィニッシュラインである洲本サントピアマリナには、たくさんの関係者が、いまかいまかと待っているという……!!

一瞬考えた末、明け方よりも昼近くにフィニッシュすれば、すべて良いのではないか……。すぐにフォアセールをおろし、メイン一枚でフィニッシュに向かう。

ところが、この気のゆるみ……(?)が、43日の所要日数で、「いちばん長い一日」になったのである。

友ヶ島水道の手前で、出向えの〈ノミⅢ〉、〈寅丸〉、〈熊野〉等、僚艇の中、風がピタリやんだかと思うと、そよとも吹かなくなってしまった……。

帆走すれば、たった30分程の距離なのに……。内海特有の全くのベタナギ、結局フィニッシュしたのは、夕暮れの5時をまわった頃だった。

丸3日間、不眠不休で、食料も底をつき、フィニッシュすれば、フィニッシュすれば、と考え、最後の3日間に、「すべてをかけて」艇を操ってきたのに……。

「最後の最後まで、気を抜いたらあかん、夜、室戸岬をすぎる頃、気象通報をとってれば、風が落ちることは予測できたのに」……そう思いながらも、睡魔が襲ってくる。無性に眠い。ここで眠ってしまったらおしまいだ。僚艇からの問いかけにも「腹がへって答えるのもつらい」とにかく歯をくいしばって耐えた。脳裏を駆けめぐる……、レースにこぎつけるまでの準備期間の出来事が……次から次と出てくる。

フツと思った「疑問」。それが、いつの間にか、第3回太平洋単独横断ヨットレースに出場という、決心に固まっていたのであった。

ヨット——高校一年の時だった、最初に知ったのは。それから約13年、色々なヨットに乗り、さまざまなヨットレースに出て来た。そしてシングルハンドでレース回航もよくやってきた。

しかし、シングルハンドヨットレースが、まったく新しいセーリングに思えたのである。

「まったく新しいセーリング」

そこには探究心の旺盛な自分(?)…早々に知りたかったのである。

今まで、雑誌、そして見聞等、色々知る機会があった。沖縄海洋博の時(ウイングオブヤマハ)で、戸塚さんの御言葉に甘え、一週間泊めてもらい、各機装を説明してもらったりもした。しかし、なぜか、頭の中には残っていなかった。自分の問いかけに、返答ができない。「ウインドベーン」がどんな構造で、どんな働きをするのか、シングルハンドで、スピンのジャイブ……どうしたらできるのか、等々、知りたいことはいくらでもでてくる。

太平洋、大西洋シングルハンドレース、太平洋と名の付く書物、そしてシングルハンドヨットレースと名の付く記事、集められるものは集め、知り得られるものは得たいと、真剣に思っていたからである。

調べました、そして聞きました、そしてまた調べました……そうこうしているうちに、シングルハンドセーリング、シングルハンドヨットレースが、いつの間にか太平洋シングルハンドヨットレースへの資料集めとして行動している……。人ごとのように受けとっていたシングルハンド……。どのことがどう関連して、いつの間に、太平洋横断を真剣に考えていたのか、その経過は、憶えていない。

「資料を集め、頭で理解していくうちに、その太平洋シングルハンドヨットレースが他人のものではなく、自分自身で、これなら十分に行ける!!……横断は、自分の技術で出来ると確信を持ったのである」。

これまで経験した最長ヨットレースは、ロスアンゼルスから、ハワイ、いわゆる、トランスパックヨットレースで、西宮の(ノミⅢ)野村オーナーの艇であった。この経験を踏まえて考えたのだ。

所要日数、距離等においても、すべてが数倍、そしてただ一人……。それが、1979年暮れにも近い、12月17

日だった。

「体」一つと「決心」からスタート。

まず考えた、全力をつくすことは当然だが、「参加するためだけに、全力をつくす」のか、

「勝つために、全力をつくす」のか、

当然後者を選んだつもりだった。

ここから、いわゆる「静から動」に移ったのである。

早々に、住所録を広げて、印をつけていった。それぞれエキスパートとしての技能を持ち、人間的にも信頼のおける友人たち——。

最終的に、18名の友人が集まって、プロジェクトチーム「波」が誕生した。

メンバーとその役割を紹介すると、

ヨットの設計者「沢地繁」、沢地ヨットデザイン事務所経営。

造船アドバイザーは、次の4人、「石川富哉」、ヨット造船所勤務経験あり、ジェットエンジンの開発設計に当たっている。「金森寛」ヨット造船所勤務。「嶋田憲一」、某ペイント勤務、船底塗料に通じている。「吉田貴彦」、接着剤の専門家。岡山大学工学部学生。「黒川健一郎」がマネージャー。記録・資料整理担当の「尾坂久美子」も同大学生。いずれも、抜群のエキスパート。しかし、何せ皆、若い。いかに真剣にことを運んだとしても、未熟さゆえの間違いを起こす可能性は十分考えられる。チームを会社にとえるなら、顧問という相談役が必要だ。

そこでツテを求めて出会ったのが、「吉野熙道」氏、岡山大学農学部の助手で、京大学士山岳会会員である。システムアドバイザーとして依頼し、その場で、OKをもらう。他、医療、栄養、等々——。

「友だちを引きずりこみながら(?)、僕は、たえず危険なことをやっているなあ——と不安でいっぱいだった。ボクが失敗しなくても、不可抗力を含め、何んらかの理由で挫折することにならば、すべてに影響をあたえ、唯一の財産である友だちをも失ってしまう……。だから一人一人に声をかけたときから真剣勝負だった」。友人というつながりを大切にすれば、重大なことができにくくなるというデメリットがある。

真剣に考えた、「これは一つの事業なんや、一人では大きすぎて計れんような。それを僕自身が体験するなら、一人でも二人でも多くの友人が、持ち味や技術を表現して、同じ経験ができることが貴重だと思った。好きな者が寄って『カネ』ではない、別のものを出して、ベースをつくっていく、そこに価値があるんや」。しかし最終的には、自分一人がレースに出場するのだから、仲間に対しては、あくまでできる範囲で、責任のないボランティアとしてやってもらう考えに徹した。

しかし、歯止めがなくては困る。そこで、のちに、スポンサーとの契約書作成に当たって、書類に連名でサインすることで、チームの絆の証し、責任の所在の証とした。

レースは、すでにスタートしていた。失敗はできないという大前提のもとで――。

計画書を再度作成した。スムーズにことが運んだ場合とそうでない場合と、いわゆる、ウラオモテ両面をスケジュールに組み、時間的余裕を盛り込む。そうすることにより、失敗や不安というものの怖れが軽くなり、一層行動することへの自信がついてきたのであった。

さて資金集めだ。会社四季報を買って、まず収益を上げている企業、数百社をリストアップ、そしていよいよ会社訪問。「参加趣意書」をひきさげて、太平洋単独横断ヨットレースを売る(?)ヨットマン(セールスマン)に変身したのである。手ごたえはほとんどなく、担当の係長クラスが、応対に出て来て下さるのは、まだましな方、若いOLが出て来て、「申し訳ないがうちはこういうことしてません……。」もっとひどくなると、趣意書の内容も見ることなく、太平洋……ヨットレースに御賛同をといっただけで、お引き取り願いますの「一言」。

色々考える……なぜ……。

そのうち、ジーパンのヨットスタイルに気づき、ダブルの「制服」に身を固める。そしたら効果てきめん(?)このほか、電話、配達証明書付きの郵送、考えられることは、すべて行動……をしていたが、なかなか手ごたえにぶつからず……。

そこへ運命の一本の電話が入ったのは、期限がギリギリに迫ったある朝だった。

実は「1980年3月末日までに、スポンサーが見つからない場合は、計画中止をも予定していたのだ」。仲立ちする人があって、「太陽工業株式会社東京支店で社長と面会、面接(?)。しかし、感触はかならずしもよくなかった。いい結論は出せないかもしれない、とりあえずは検討してみますが」という口ぶりだった。

そこへ入った同社大阪本社からの突然の電話……、「至急コンタクト取りたい」となんと会長が直接会いたいといわれているとのこと。

早々に訪れ、太平洋……の質問から入り、台風の話まで、そのうちに、能村龍太郎会長は、「一体、それじゃ、いくらかいるのかね、船を造るのに……」。:はい「2500万円あれば、造れると思われます」一瞬、お考えになった末、会長は、「よし、じゃ用立てたしましょう」。

会長への面会、面接(?)する折り、事前にチームとは打ち合わせてあった、予算総額は、4200万円。丸抱えのスポンサーが見つかる可能性は、まずない。万一用立話も、テレックスも、コピーも、いるものは言いなさいと、先の言葉に付け加えられた。

太陽工業株式会社、能村龍太郎会長は、資金とともに、素晴らしいアドバイスをも授けて下さった。

「若いうちに1のものを1に、10のものを10に使うことはできる。しかし、1のものを2や3や4に使うのが勉強だ」というのである。

たとえ不可能に思えることでも、人間ぶつかってみることだ、やってみなければ何ごととも始まらない。

スポンサー出現にチームは、にわかに活気づいた。契約書を取りかわしたのだから、すぐ艇を発注しようと勇み立つ者もいた。(工程を確保という意味で)しかし、口座に振り込まれてからでも遅くない、その前に、いくらでもやるがあると、僕は、その者達をいさめた。ケンケンガクガクの論が飛びかった。それは、メンバーの士気の表れにほかならない。

そこで、口座にカネが振り込まれるや、「1のものを2、3……」路線を変更。交通費を倍増させ、その分、東京や名古屋のメーカーを奔走することにした。というのも、総予算の約半分強、これを活用するとすると、「製品」、「材料」などは原価に近い値で、協賛という形で提供してもらえたら、その分助かる。そう判断したら、再びヨットマン(セールスマン)に早変わり、各メーカー、商社を訪ねる。

即答は出来るだけ求めず、もう一回訪問できる口実を残して帰る。相手に考える時間を与え、10日程のうちに、また連絡を、と言って足を運ぶ。こまめな作戦が実り、シャープの太陽電池をはじめ、計28社の協賛を受けるようになったのであった……。

艇はこの年、1980年11月29日、三重県津市の伊勢湾海洋スポーツセンターで、友人達の英智を集め、「素晴らしく美しい姿」として多くの人達に披露したのである。「オー、ビューティフル」と皆んな言ってくれる。艇の設計を進める折、デザイナーの沢地氏とも、何10回、何100回ともいえる程、意見を出し合い、建造のときには、造船所の方へ何度となく足を運び……、すべてが、この日のために、積み重ねて来たんだとも思った。しかし、この後、艇をサンフランシスコへ送りだし、空路、成田を飛び出すまでが、一層、つらく、苦しく、何度、挫折感を味わったのだろうか。

予想以上に費用がかさみ、総予算がハネ上がってしまう。船積みは刻々と近づく。支払いの期日である会社が、1社2社と出てくる。いくらかけずり回っても、金銭面でのスポンサーは、なかなか出てこない。シェークダウンが終っても、艇は係留されたまま、動かす時間が無いのだ。気持はあせる、支払いの催促は入る。どうしようもなく、知人を渡り歩く、そして知人へ、成田空港出発約2時間前まで、借金、支払い期日の延期を電話でたのむといった有様。

結局、日本を飛びたった時、後にのこったのは、「友人達の熱い期待」と「計1200万円の借用書」そして、「特別の生命保険証書」。

2日前だったか、「友人達に電話で出発を告げ」、親には、「借用書と生命保険証書」、天と地の出発であった。

これが、レース中、すべての活動の源となった!!「レース中、さぼろうと思えば、何ぼでもさぼれる。そういう怠けたいときや、辛いとき、恐ろしいときは、陸の上を走り回っている時のことや、出発前の母の涙……」

を思い出し、あの時やってきたんだ、最高の親不幸をしているんだ……」と自分で自分の尻をたたき、眠る時間をおしんでは、自分の手で、舵を握って走ってきた。

6月7日に、サンフランシスコをスタート、当夕方、肉のカンヅメ(約15日分、日本から持っていったため当局に一旦あずけていたが、Check なしに返却)が、スキムミルクに化け(?)ていて、真剣に引き返すことも考えたが、一路コース南西へ。

4日半目に、自動操舵がこわれたときもそうだった、ウインドペーンがこわれたら、眠ることもならず、当然レース続行も不可能かと思い、真剣に引き返すことを考えた。そして変針してアメリカ西海岸へとコースをとったこともある。この時運よく、通常、降ろすべく考えていた道具が、どう間違ったのか、艇内に残っていたため、これで何とか修理することが出来た。完全に修理することは不可能であったが、何とか、走ってくれる……。ベタナギの中、後続艇がどんどん追いあげてくる。それまでの貯金(?)がなくなっていく。

ミッドウェー近くでは、ナギから一刻も早く抜け出ることを祈り、近づくスコールに期待を寄せ、スピンを展開すれば、予想をはるかに上回る巨大なスコールで、アッという間に15kt~20kt近くで、セールを降ろす間もなく、ただ、メインのブランケットにスピンをほとんど入れ、とにかく、ティラーでコントロールするのみ。落ち着いてコンパスを見たら、何んとアラスカ方面へ、つっぱしっていた。

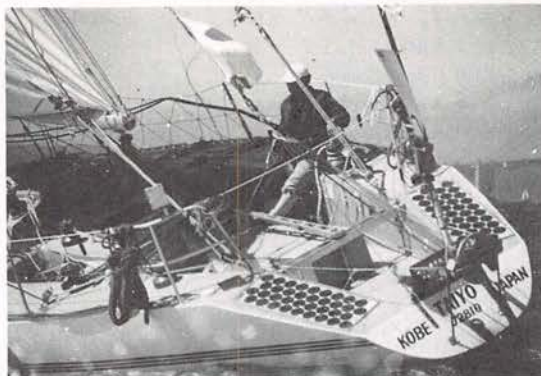
その後、熱低かと思うほどの荒天、4ポイントリーフのストームで、メインは「ラフ」ぎみで「恐しかった」巨大な波……、しかし、ただひたすら、日本へ向けて走らせるのみ。順風満帆の3枚張りで、12~15ktで、これまたひたすらつっぱしっていると、突然の海上自衛隊の飛行機、この時の日の丸は、とてもうれしかった。思わず「バンザイ」を叫んでしまった。

そして再びベタナギ。またまた、後続艇の追い上げで、貯金(?)が減っていく。風が弱まれば、ウインドペーンが全く利用できず、2本の腕がしびれてしまって、結局、ティラーに足を縛り付けての操船、小笠原を過ぎるころから、食糧もほとんどなく、若干のカリフォルニア米と塩としょう油、そして真空パックの餅。とにかく、トップを切って走ってきたのだ……すべて思い出しながら……!!

横断コースは、大きく分けて北回りと南回り、いずれを選択してもよいのだが、気象条件がまったく異なる。いくら船の性能がよくても、風が吹かなければ、にっちもさっちも行かない。

それを運ってしまう……のは早計である。運も勝負のうち!!

「自分の中に運を抱えこむんや、事前の調査があれば、運は小さな値になってしまう、何もしなければ運



スタート直後の〈太陽〉撮影：西村一広 提供：舵社

は運でしかないけれど」。某雑誌に現在、チーム「波」の「高城正義」氏の記載する、コンピューターによる、ヨット〈太陽〉のシミュレーション、これには、いちばん多くの時間と、かなりの経費を注ぎ込んでいる。

彼自身の注ぎ込んだ時間とは、「膨大」なものになる。途中、色々な論をかわした。中でも「本当にシミュレーション計画実行するのか」何度となく彼から問いかけられた。「やる、だからたのむぞ!!」彼はただもくもくとやってくれたのだ……。膨大な時間をかけてやったとしても、相手は自然である。そのまま役立つ情報にはなり得ず、あくまでも、僕の判断資料でしかない。

「会社の、いわゆるマネージメント用コンピューターの判断と似ている。たとえば、データからの予想だと、斜め右後方から風が吹くはずなのに、実際には左前方から吹いてくる。何んでこれ違うんやろか、それを考えるための材料なんや。現実と対比させて、それではおそらく次はこういう風がくるんじゃないかと予測する。つまりボクの見方一つで、すごく有効な資料にできる」

「膨大な時間をかける←→今田福成の使用法」

神戸大学システム工学科、平井一正教授をはじめ、同科の学生達も、はじめは面白がって(?)失礼、実際にプログラムを組み出したのであったが、そのうち参加する意識を持って、しまいには、僕を追い立てるようにして、みんなが、コツコツ、約1年の歳月をかけ、完成させたのである。

もちろん、レース艇にはアウトされた資料を積んで行った。実際、ミッドウェー付近までは資料とほとんど同じく、その後は、まったく資料と逆風で、強弱な風、しかし、この資料があったため、先に述べたような判断材料として、十二分に活用できたのであった。気象海洋コンサルタントの馬場邦彦氏から講入した、インプットデータも十二分なもので、説明等を含めて、決して高いものではなかったと思うのである。

スタートからフィニッシュまで、レースそのものは、正直いって、ちっとも面白くない。苦痛でさえある。しかし、この43日間をひたすら走ってきて思うことは、

ホンの数日間のように感じるからだ。

組織だった行動は三つのタイプで成り立つと聞く。一つは、推進力となって引っばっていくタイプ、そして、個性が強く、発想が豊かで独創力のあるタイプ、もう一つは、きわめて妥協性・協調性に富んでいるタイプ。それぞれのタイプがいかにかうまく組み合わせさせて回転していくか。

自分が成功しようと思うな、自分が成功するのではなくて、グループ全員の“力”によって……、要はみんなの中に、「よし、あいつに勝たせよう、無事に神戸へ着かせよう」という気持、それからが自然にわき上がって、全員が結集していく。それには、僕自身、みんなの“力”で成功させてもらうんだ、この気持が自然ににじみでて、以心伝心でみんなの気持が一つになる。チーム「波」はボランティアのグループである。いわゆる期待をすればダメなんだ、すべて、個人のゆるす範囲での活動で、目的は一つ、ヨット〈太陽〉が太平洋を無事神戸へ帰り着き、勝利を得ることのみ……!!

成功（勝利）の中には常に裏方がつきもの。その裏方の“力”が、いわゆる成功（勝利）だったのだ。

「レースは最善尽きなあかん。けどスタートするまで

の積み重ねこそが本当の最善やと思う」。

準備に1年半、あえて評価をすれば99.5%。

レースに43日、あえて評価をすれば、99.0%、フィニッシュ間際に手を抜いたのが、1%

43日15時間11分48秒で無事トップでフィニッシュしたのである。

すべての準備とレースそのものが、今終わった。つらかったこと、かなしかったこと、苦しかったこと、すべてこの瞬間、100パーセントの喜びにかわったのであった。

「人生の縮図」、実にうまい表現だ!!

すべてにありがとう……一人一人の友人の顔を見ながら、そう心の中で叫んだ!!

「レースそのものを『山』でたとえるなら、9合目から頂上までがレース本番、ふもとから9合目までが準備そのものだ」。今僕は、その頂上から「山」を降りる準備にかかっている。今、僕は何をしなければならぬか、何が出来ぬのか……を考えながら。

〈RAY KENWOOD〉

岡 本 頼 治

6月7日、11時33分（GMT、18時33分）、50分遅れのスタート。2ボン、No 2ジブでゴールデンゲートの下を一人でタックをくりかえす。すでに沖の方に小さくヨットが群がっている。ゲートを出てすぐに〈南流斗〉、〈ハーフムーンベイ〉、〈タカラブネ〉をとらえる。風が落ちたので、フルメイン、リーチャーにチェンジする。風速20~10kt、艇速7.2~5.5kt、クローズドホールドコース270度。

6月7日、12時33分、コース190°、風速20kt、艇速6.32kt、スターボ・クロズリーチ、気温20度。船は快適に滑っている。少し寒い。ゴールデンゲートを出て3時間ぐらいで先行艇群は見えなくなった。他の艇はめいっぱい上っていた様子。我が艇は、一番風下に近いポジションにいる。遅れてスタートしたので、

とりあえず距離をかせぐために、十分なスピードで、ずっと風下へ下げて走った。

6月11日、こまめにセールトリムとウインドベーンのトリムをしてやると、すぐに艇速が0.3~0.5ktは速くなる。しかし、外へ出ているのはあまり面白くないので、つい、キャビンから首だけ出して、ウインドベーンを少し角度を変えて風に合わせるだけですましてしまう。それでも大分違う。

しかし、寝る時は十分寝たいので、何かトラブルでも起こって目がさめないかぎり、夜は6~8時間はかためて寝ている。特に太平洋上に障害物もないし、もし船などに当たるとしても、わずかな確率であるし、たとえ2時間毎にウォッチをしても、水平線上に見える距離は、ただか10マイルぐらいである、だから、10ノ

ット以上で走っている船だと1時間以内に近づいて来ることになるので、30分ごとぐらいのウォッチでないと、本船との衝突は避けられないことになる。だから、2時間ごとのウォッチは、もちろんしないよりずっと効果的だが、完全に避けられるわけではない。ウォッチしていても運の悪い時は、少し休んでいる間に当たってしまうだろう。それよりも、島に近い時とか、日本に近づいた時に、あまり眠らずにウォッチ出来るよう、十分に体力に余ゆうを持った方が事故を防ぐ意味でも効果的だろう。

なまけ者はそれなりの理由を考えて、常のウォッチを完全にさぼってしまった。しかし、このコースは、本船航路がほとんどないので、実際にもほとんど船と会うことはなかった。スタートした翌日に漁船に会ったのと、ハワイ近海で貨物船に一隻会っただけ。小笠原近海で漁船に会うまでの間は、まったく船影すら見られなかった。むしろ巨大な浮遊物などとか、くじらにでも衝突する可能性の方が高い感じだ。

しかし、日本近海は気をゆるせない。十分なウォッチが必要と思われる。

このところ毎日、おいしいステーキを食べている。スタート時に、上等のヒレ肉を4ポンド積み込んで、ドライアイスで冷凍してある。非常に美味だ。日が落ちて涼しくなると、月明りか、または星空をながめながらステレオを聞く。そして、ゆっくりステーキを焼いて食べる。これは最高だ。これもハワイまでだった。結局ステーキは4日間食べた。あと残った肉は、圧力鍋で火を通して味付けしておいたので、一週間ぐらいはうまく食べられた。

6月11日、北緯31度ぐらい、風が非常にさわやかだ。ところが準備不十分で、ハワイとか、小笠原とかの小さなチャートを買うのを忘れた。なんと北太平洋のチャート一枚で四国沖まで走らなければならない。これで、自分のコースが自然と決ってしまった。南回りなら、ハワイの手前から大圏コースをとって、ミッドウェーの危険な島々を避けるか、ハワイより南を回るか、それとも暗礁の比較の少ない、ハワイ諸島の一番広い、海峡を通るしかない。

前者は、すでに〈太陽〉がひそかにねらっているようなので面白くないし、今からでは〈太陽〉より不利になるので、のんびり走って、しかも優勝を十分ねらえるのは、後者のハワイ諸島の広い海峡をぬけるのが一番と考えられる。そして、オーソドックスなコースを走る。これなら日本近海での風の具合によって、十分にチャンスもある。ただし、距離が一番長くなるので風が悪ければもちろん負けるが、確率的には、パイロット・チャートで見ても悪くないポジションに入れそうだ。

〈天 測〉

これは、日本で十分練習するつもりでいたが、他の



めざすは神戸だ！ 岡本選手

準備に追われ、結局何も出来ないままサンフランシスコに着いた。六分儀と、舵社の「天文航法」と、天測計算表は、スタートしてから読みながらやるつもりで持って来ていた。シスコに着いて最初の一週間、船が通関のため下ろせなかったで、その間に十分練習出来た。特に現地で、ジョー・ノールズ氏がよく教えてくれたので、現地で練習した。

800マイル帆走の資格のための、シングルハンド航海の時には、一応、天測出来るようになったが、この時は、悪天候のためほとんど太陽が見えず、一日しか実測出来なかった。そのため、完全に自信を持つまでには至らなかった。これで天測とか、ポジションを出すことに対する不安はまったくなくなった。後は本番で、もっとまじめに、正確にやればよいだけだった。

〈トラブル〉

①ブームが落ちた。

6月14日、メインのブームに目をやると、グースネックが落ちかけているではないか。金具にかかる力が大きすぎるのか、金具が開いてしまっていて通してあるピンが長さが不足して、ワリピンがつぶれ、ピンがはずれてしまっている。やむなく大事に至らないうちに、ゆっくりメインを下ろす。

修理方法を考えることにする。しかし、ヘビージェノアだけで6.2~6.5 kt 走っている。

久々に船内をそうじして、グースネックを修理する

ための応急金具をさがす。いろいろなボルトとかピンを出してみるが、サイズと強度的にピッタリのものは少ない。ようやく一本だけ積んでいた12ミリのUボルトを発見し、その片方を切ると、ちょうど合うことを発見、根気よく金ノコでUボルトを切断した。

その間約30時間、メインセールなしで走ることとなった。大分距離のロスをした。しかしその応急部品、もとのものよりずっとがん丈に見える。取り付けが終ったのち、メインセールをまず3ポンから上げて様子を見たが、まったく問題なさそうなので、フルメインにもどした。

②スピンの破れた。

ハワイまではあまりスピンを必要としないと思っていたが、意外にも、ジブのスライダーが急速にすりへっており、リーチャーが特にひどいので、日本近海でも必要だと思い、出来るだけリーチャーをいためないように、これからスピンを多用することにし、1.5オンス・トライラジアルを上げた。(6月18日)

むしろジブの観音開きより扱いやすい。しかもスピンも出る。

ところが、このスピン・ツインポールで、約48時間上げっぱなしにしていたところ、3日目の朝、ついにズタズタに破れていた。よく寝ていたためか、まったく気づかず、少し船が静かになったような感じで、出てみると、スピンの風上のクルーがズタズタになり、アフターガイとともにちぎれてなくなっている。他にフォアガイもちぎれ、さらに、ポールとマストに固定する部分が折損してしまって、ツインポールはこれっきりになってしまった。これを修理し補強するのに12日間かかってしまった。もちろん、スピンを上げなくても非常によい風だったのだが……。たぶんスピントラブルで、また不快な思いをしたらう。

ガイにシャックルを付けるところと、ガイがスピンポールに当たるところは、破れたセールクロスでがっちり補強し、ガイも日本で買ったものよりずっと太い1/2インチのものにした。

スピンポールの金具のもう一つがこわれた時は、ジョッキーボールの一部を切ってつないだら、マストにセット出来ることが分かったの、それまでは、とりあえずワンポールでいく。

それでも船は十分よく走る。ただ、時々スピンがつぶれて、激しくシバーする。この負荷がガイを切断し、スピンをちぎったのだらう。シングルハンドの場合、私はもちろん寝ている間もスピンを上げっぱなしで、つぶれても放ってある。だから、ガイなどは、かなり普通のヨットより補強しておかないと、もたないことが分かった。

もちろんハリヤードについても同じで、長い時には一枚のスピンで10日以上上げっぱなしだったので、ハリヤードの方も、古いものを抜いて、補強した太いロープと入れかえてしまった。これで安心してスピンを

上げることが出来た。以後まったくちぎれることはなかった。ただ時々点検して、すりへったところは補強を行っていた。

〈スピントラブル〉

スピンがつぶれた時に、フォアステイにからみつき、もどらなくなることが4～5回起こった。これは、あせって無理やりに処理するより、ロングレースだからゆっくり元へもどるのを待つのがまず一番のようだ。

スピンネットの代わりにステイスルを上げてみたが、同じようにステイスルごと巻きつき、一層複雑なトラブルとなってしまった。

5回のこのトラブルのうち、3回まではそのまま30分から2時間のうちに元にもどった。もっとひどい時でも、マストへ登ることはなかった。ハリヤードをゆるめて、しばらく見ていると、必ず少しゆるむ時があるので、その時に少しずつ下ろしてやると、必ず下まで下ろすことが出来た。どうしても下りなければ、別のスピンを上げて、ベタなぎの日まで待って登るか、日本までそのまま帰るつもりでいた。出来るだけマストには登りたくなかった。というより、必要性を感じなかった。

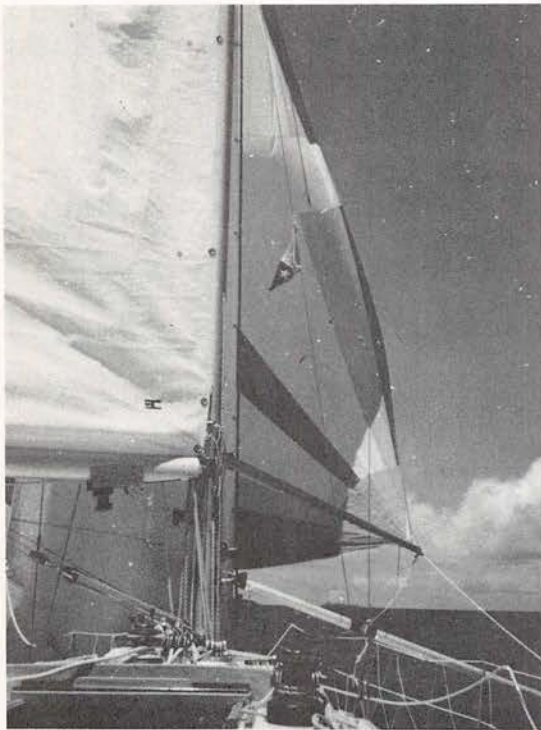
6月29日、午前1時30分、水が余っているので、釜あげうどんを汗だくになって作り、これまた、汗まみれになって食べていたら、船が異様な走り方をするので、出てみると、何と、スピンのフォアステーにがんじがらめ、何重にも巻き付いているではないか。今夜は風も波もあまり悪くないので安心して釜あげうどんに取りかかっていたのに。

その直後なのだ。どうにもならないから5分ぐらいトライしてみて、だめだったので、そのままにして、残りのうどんを食って、お茶をのんでから、ゆっくり考えてみた。そのうち、うまく波の方向にローリングのタイミングを合わせることが出来たのか、上部が2～3回元に回転してほどけはじめた。ローリングに合わせてラフ側を引いてやると、この時は以外と簡単に元にもどってしまった。

6月30日、日付変更線通過。3100マイル。この数日風が弱くなるとウインドベーンの働きが悪くなり、スピードロスが大きい。ウインドベーンのトリムはいまだに試行錯誤の連続で、ベストなトリムは見つからない。

7月1日、風速9kt、スピード5.5kt、コース23.5度でよく走っている。今日のロールコールで〈太陽〉に1度30分ぐらい追いつき、〈ティグ〉に2度の差をつけている。今夜はウインドベーンもベスト・トリムで走り、さらに南の強い風をひろって、あさってのロールコールでぐんと差をつけよう。

今夜のディナーは豚肉のしょうが焼き、マグロフレーク、野菜ミックス、ワカメ酢の物、つけもの、とややデラックスに……。毎日のメニューに苦勞する。夜



微風の中、三枚張りの帆走

は久しぶりに快適な風なので、NSBの医療講座を聞きながらチーズケーキを作ってみた。牛乳の代わりに、ドライミルクとクリープのミックスしたものを使用した。うまく出来た。もっとすずしい夜があったらパンを焼いてみよう。今のところ暑くてとてもパンを焼く気にはなれない。

久しぶりにトランプをやってみたら、艇のゆれで、カードがメチャクチャになってだめだ。

WX小雨、くもり、晴れ(日本)。奄美大島ではつゆ明けのようだ。あまりよくない傾向だ。小笠原高気圧が日ましに強くなっていることが分かる。これではフィニッシュ前につゆ明けになり、大変なことになる。

結局、予想外に早く梅雨明けになり、小笠原に中心をおく高気圧がどっかり座り込んでしまって、どのコースをアプローチしても悪戦苦闘することが確実にってしまった。

台湾に台風があったが、近くを通る可能性も少なかった。ただ大きなうねりだけ送り込んで、その分、船の走りは悪くなってしまった。

コースは、ハワイから鳥島までは北緯22度から33度30分の間を走っていたが、日付変更線までの風が弱く苦戦した。南からうねりの大きいのが入り始めたので、北緯21度30分まで南下して風を拾いに行った。これが大成功で、素晴らしい風にあいつけ、北上を始めるまでの約5日間ぐらいで大きく距離をかせぐことが出来た。この5日間で〈ティダ〉には200マイル近く差をつけ

ることが出来、〈太陽〉にも追いついた。経度上では一時、〈太陽〉より1度30分前に出ることが出来たが、風をつかまえるのがあと5日程遅すぎたのと、小笠原に高気圧が早々と出現したのが相乗的に悪く働いて、後半に苦戦した。結果的には、ハワイ以後はもっと南下して21度ぐらいを走るともう少しよい風があったように思う。

〈フィニッシュ〉(7月22日)、TST 22日23時 コールタイム11時

室戸岬の灯が、ガスの中ににじんで見える。何度も灯火の間隔を計ってみたが間違いない。しかし予想外に速い黒潮のせいだ。まだまだ4、5時間は眠らないと灯台は見えない予定なのに、船の速度は、3.5ktぐらいだから、黒潮も4ktは流れている計算になる。うれしい誤算だ。ADFで計っても、やはり現在位置ぐらいだと室戸の南東20~30マイルのとこになる。

しばらく走ると、本船の明りも左前方に見えだした。潮目に入ったのか、海面が急に波立ってきた。しかし、風は弱い。ADFで位置を出すと、室戸と潮ノ岬をむすぶ線の内側に入っている。これで黒潮の本流を乗り切ったらしい。一安心。

波もなくなり、潮目を過ぎてしまったところで、無風となった。船が完全に止まったので、キャビンに入って一眠りする。……ふと気が付くと、波の音がする。外へ出ると、なんと、船は反対方向のサンフランシスコへ向かってスハスハ走っている。急いでコースを修正、位置を出す。6~7マイルあともどりのした模様。この微風の6~7マイルは大きい。

7月23日、ガスの中をわずかな風をひろって少しずつ前進する。やがて伊島が目の前にぼんやり姿を見せた。

7月23日正午、まだ伊島をクリア出来ずに島の周りをウロウロしている。風がないので潮に押されてあともどりのしたのだ。昼すぎ、一隻のヨットが近づいてきた。徳島の〈ビッグバル〉だ。「お帰りのさい、ご苦労さん」。スタート以来初めて聞いた人間の声だった。

7月23日22時、まだ友ヶ島水道の手前で本船にとり囲まれて停止していた。無風。時々わずかな風が吹くのをひろって、0.5~0.7ktの速度でじりじり進む。

水道の手前1マイルぐらいのところで急に強い吹き出しが前からあり、そのままスルスルと友ヶ島水道を抜けてしまった。しかし、巨大なタンカーや貨物船の間をすり抜けるようにして走る。このレースで一番緊張した。

水道の途中からヨット〈熊野〉が伴走してくれた。30分ぐらい走ってから、タック、フィニッシュポイントの明りが見えるところまで来て、もう一度タックする。闇の中から何隻かのヨットやモーターボートが近づいて声をかけてくれる。取材艇も来てフラッシュをたく。

フィニッシュラインのマークが目に見え。マークぎりぎりをねらって、クローズホールドで走った。眠さも疲れもまったく感じなかった。

〈タサキパール・オブ・ティダ〉

岡田 豪三

スタートから6日目にトレードウインドに突入
10日目にはマストが軋む

日本時間6月8日午前2時(サンフランシスコ時間7日10時)〈タサキパール・オブ・ティダ〉号は気負いもなくサンフランシスコ湾をスタート。ゴールデンゲートも西風10メートルについて、予定より早くクリア。気分的には高ぶりもなくスムーズな滑り出しであった。
●6月17日(日本時間以後同じ)第9日目(北緯27度22分, 西経145度04分)

この航海日誌はこう書かれている。

きょうで10日目を迎える。約1000マイル走破してから全航程の5分の1くらいか。きょうは色々なことが起こる日だ。マストがみみしいうので調べてみると、キャビンの中で繋いであるリベットが3箇所バカになっている。放っておくとデISMマストになりかねない。他のことは放り投げて、サンフランシスコで入手したバンディングツールで3箇所締めつける。軋みはなんとか止まる。慣れない仕事なので2時間もかかってしまう。

マストが直ったと思ったら、こんどはスターボード側のバルクヘッドの軋みが激しくなる。ハル(船底)

とバルクヘッドの間が5ミリほど浮いているではないが。これも5センチの細長いタッピングビスを4本ねじ込んで急場をしのぐ、軋み音はやわらいだようだが、音は止まらなかった。気にしないでセーリングするよう心掛けよう。

気圧が1020ミリバールと下がってきた。太平洋高気圧の南端に來たのであろうか。現在北東の風、風力5, 2ポイントリーフで観音開き。コンパスコース260度、平均スピード6ノットで快走中。天気はくもり時々晴れ。

47日間の航海中〈タサキパール・オブ・ティダ〉号のトラブルといえば、この日のマストとバルクヘッドの軋み、それとフィニッシュ直前を迎えた室戸岬沖でのウインドペーンの故障ぐらいだった。シケの室戸沖でのウインドペーンが効かなくなった時は、さすがに不安はかくせなかった。しかし、ライフハーネスを付けて調べてみると、空中ペーンと水中ペーンを繋ぐ接点のワッシャーが擦り減ったためと分かる。シャックルを代用して解決する。

〈ティダ〉号はこのレースのスタート時点で、1年7カ月しか経っていない、どちらかといえば新艇である。しかし、去年はわずか1年たらずに東京→沖縄→香



4位の表彰を受けた岡田選手



47日ぶりの喜びの入港

港→マニラ(チャイナシーレース)→沖縄→東京(沖縄東京レース)→ハワイ(パンナムクリッパーカップレース)→グアム→沖縄と走り続け、合計2万マイルの航跡を残してきた。ヨットマンのベテランは、太平洋を一度横断すると、6年分以上のレースを経験した分のダメージが艇に起こると言う。〈ティダ〉号はまさしく中古艇になってしまったのだ。

そんな〈ティダ〉号を一人乗りで改造して、このレースに参加。最短距離4500マイル、低気圧の通過道ともなる北回りコースはそれこそ冒険に思われた。私は躊躇なく、1000マイルは長くなるが、暖かで、後ろから吹くトレードウインドの南回りコースを選んだ。私の選択は間違っていないと思う。新艇での挑戦ならば北回りも狙ってみたかったのだが――。

それにしても、北回りコースをとり、〈ティダ〉号に3日遅れと頑張った18歳の東山洋一君には敬意を表したい。これからのヨット界をしょって立つ人物になるだろう。

スタート後、南西にコースをとり、強い太平洋高気圧から吹き出す西風から、北西、北、北東、東風と変わる風をつかみ、予定通りの快走を続ける。6日目にして北東貿易風帯に入る。10日目には早くもスコール雲が現われ始める。Tシャツと短パンの快適なクルージングが始まった。

マストの軋みが起こった時はまだ10日目、5分の1しか来ていない。今後が思いやられると思った。が、最新鋭の大型艇〈太陽〉や〈レイ〉にくっついて行けるので気を取り直す。なんとか満足できる状態だ。

色々なことを考えた。

●6月19日、第12日目(北緯28度00分、西経150度48分)

私にとってシングルハンドヨットレースはどんな意義があるのか。この日の簡単な決論が出た。シングルハンドでヨットに乗ることは、私には向いていないし、そんな楽しいものじゃない。自然との融合とか、よく言われているけれど、そんなに楽しいものではないということがよく分かった。しかし、意義は非常にあると思う。その意義は、長いクルージングをするためのノウハウ、どんなことをしたらいいのか、どんなものを持っていったらいいのか、そんなことを勉強できたので一冊の本にまとめてみたいと考えたことだ。

太平洋を南回りで東から西へ横断する時、一人ではあまりにももったいないと思う。一人よりも家族で乗り、エンジョイするのが本当のヨットライフじゃないかと考え始めるようになった。

このシングルハンドレースに参加しなければ、このようなことを思いつかなかったかもしれない。レースでなければ、うまい手作りの料理をゆっくり味わい、セールを小さくしてのんびり走って行くのに、そして話相手がいれば最高だなんて考えたりしたものだ。

ポジションレポートを送るロールコールの時間になるとそうはいかない。ライバルの位置を聞き出し、海

図にプロットする。血が沸き、頭が一段と冴えてくる時間だ。セールのパワーは十分か、スピードは申し分ないかなど細かく注意を払う時でもある。だが、2時間も経過すると、レースをしている感覚は薄らぎ、相手との闘いではなく、自分との闘いになってしまうのだ。楽をしたければいくらでも楽ができる。しかし、相手に勝とうとする意欲と、現在最善を尽くす努力が頭の中を支配する。

孤独なこのレースは、いかに自分をコントロールするにかかっているのだ。

どこで死んでもおかしくないと教えられた
〈かざぐるま〉の遭難

●6月21日、第14日目(北緯26度38分、西経156度25分)

〈ティダ〉号は毎朝7時に東京、沖縄との定時交信をしている。東京のネットは漆畑衛氏(タシバ)にお願いした(女房の実家に毎日連絡してもらうため)。沖縄はオーナーである伊志嶺亮氏(イシノリ)にボジョンを伝えるためである。

この日は、いつものように漆畑、伊志嶺先生との三角ネットワークで、とりとめもない通信を交していた。交信も終りに近くなった7時40分ごろ、NORC理事の清水栄太郎氏からブレイクがかかる。「〈かざぐるま〉が浸水激しく、アメリカへ引き返しているので、21.433(アマチュア無線)で毎時00分にワッチしてほしい」とのことだった。

さっそく交信を打ち切り〈かざぐるま〉の加藤忠志と交信する。この時の交信では、今すぐに艇があぶないといった緊張感は伝わってこない。アメリカに引き返せると彼は思ったのではないか。次の8時にワッチすることを約束し、いったん中断する。

わずかに20分後の8時の交信では、事態は急変していた。21.433の周波数は、日本、ハワイ、アメリカ本土の環太平洋上の陸上局、それに太平洋上に浮かぶ本船すべてがワッチ体制に入り、〈かざぐるま〉の救助体制に入った。

交信によると、浸水が激しく、海水をくみ出しても減らず、増える一方だ。これ以上帆走は難しい。コーストガードに救助を依頼してほしい。と悲痛とも思える声が返ってきた。日本時間8時といえば、現地時間ですでに真昼を過ぎ、午後1時を過ぎている時間だ。

本船が無線をとおり継ぎ、コーストガードに救助要請をする。15分とかからない素早さであった。あとはコーストガードの飛行機が〈かざぐるま〉を発見してくれるのを待つだけとなった。しかし、日没までには4時間ぐらいいく余裕がない。この時、私の頭の中には絶望という二字しか浮かんでこなかった。助かってほしい。しかし助かることは奇跡に近いことだった。

先ほどの12時のロールコールでは、〈かざぐるま〉はあと12時間は浮いていることができるだろう。自分のライフラフトは開いたものの風にあおられて使用不能

になり、コーストガードの救助機の到来を待っているということ。もうすでにチャートテーブルまで水が来ており、非常に危険な状態です。あと2時間で日没です。あと2時間のうちに飛行機が来て発見されないと非常に心配です。

日没1時間前、突然無線機から〈かざぐるま〉の加藤氏の声が入ってきた。

〈かざぐるま〉——ジョージさん聞こえますか、こちら〈かざぐるま〉です。(ジョージさんとは、このレースの無線ネットワークをハワイで行なっている二世の人です) 本船——〈かざぐるま〉どうぞ。(この時本船が無線を傍受する)

〈かざぐるま〉——どなたかわかりませんが、いまコーストガードの飛行機が上を飛びました。見つけてくれました。2回ほど旋回してくれました。

本船——了解しました。了解しました。頑張ってください。ジョージさんに伝えます。

このように日没1時間前、奇跡的にもコーストガード機により発見され、ライフラフトが投下され、付近航行の日本の貨物船に救助された。艇は、加藤さんが貨物船に引きあげられてから2時間後に沈没し、コーストガードが確認したということである。

一時は絶望という字が大きく、重く、みんなの上のしかかった。しかし、奇跡的に助かった。死なないで本当によかったと思う。つくづく、長期間に渡る外洋レースでは、参加者全員がいつ死に至ってもおかしくなく、そんな危険を含んでいることを、身にしみて感じることができた。それもすべて操る側の責任であろう。

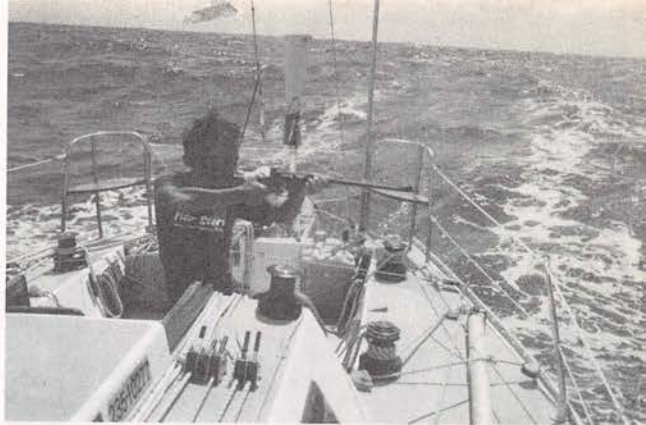
この事件は、改めてヨットの危険性と安全性を認識させてくれた事件と言ってもいいだろう。このレースに参加した人達はいつ死んでもおかしくない危険性を秘めており、反対に無事日本にフィニッシュする義務を負っているのである。ここでの主体はヨット自身でもなく、荒れくるった海象でもなく、ヨットに乗るたった一人の艇長だということである。ここで加藤さんがもし死んでいたら、やはり加藤さん自身が悪いということだ。それだけヨットレースは厳しいものであり、それだけの覚悟を持ってレースに挑むべきだろう。

私はヨットに乗るたびに、ヨットの安全性を知ってきた。ヨットでの死は、ヨットにかかわる人間の不注意でしかない、と思う気持ちが増々強くなってきた。

ただ走らせるだけでなく、もう一つの楽しみがほしかったので、ライフルを持っていく

● 7月13日、第35日目(北緯25度00分、東経150度59分)

ハワイのカウアイ島の北を通過した北緯25度線上で、太平洋無風帯は正体を見せはじめ、南鳥島を通過直後、パケの皮を剥がしてきた。風は吹いたりやんだりを繰り返しながら、徐々になくなり、突然無風となってしまった。風が風いで、ベロンコになり、セールがボタン



俺はたった一人で闘った

コ、ボタンコいい始めると、「これはレースなんだ。お楽しみにロングクルージングをやっているんじゃないぞ」、と胸の奥の方から叫び声が聞こえはじめる。

焦燥と疲労と風のない不運などが、すべてゴチャまぜになって自分自身を責めたててくるのだ。

そんなとき、俺はライフルを海に撃ち込んだ。AR-7 エクスプローラーという、組み立て式のコンパクトな22口径のライフル銃である。

サンフランシスコまで、ハワイから〈ティダ〉号のサポートに来てくれたマサ・カマッカが差し入れてくれたものだ。「岡田、これ持っていけよ。太平洋上はぶっそうだから、船に近づこうとする奴がいたらこれでぶっ飛ばすといい」そう言って手渡された。彼は、今ハワイでカツオを取る漁師をしている。

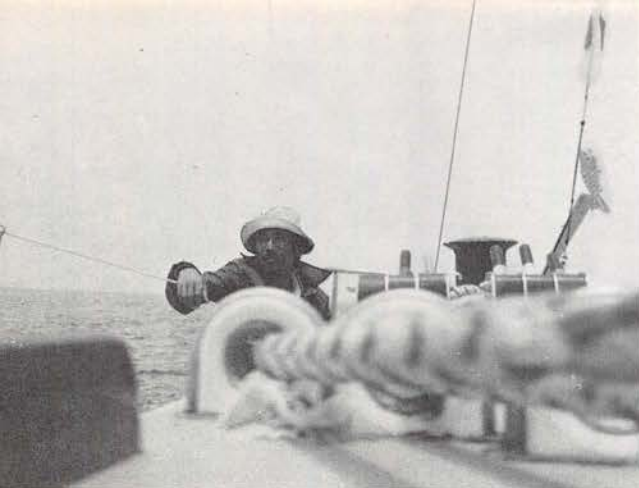
弾丸は500発。1日10発ずつ撃ち込んで、使い果たすまでにゴールに着けるだろうと気楽にかまえていた。しかし、気象条件はそれを許してくれなかった。天候の安定した穏やかな日にしかライフルは撃てない。それにしても受け取った当初は、日に何度かライフルに手を伸ばしては弾丸を飛ばした。穏やかな海に、白い泡の矢を残して突き刺さる銃弾を見るたびに、清涼飲料のシュワッとした泡を思い出して爽快だった。ときおり出現する漂流物を見つけてはライフルを構えて撃った。

スタートからハワイまでのそれは手応え十分な、風を帆いっぱいを受けての、心楽しいゲームとなった。

だが、太平洋無風帯に近づいてからのライフルは、はっきりと意味が違ったものになっていった。レース旗となったバックステアの鯉のぼりが、白い腹を大空に向けて、力なくヒラヒラするころには、遣り場のない俺の怒りの発散道具に変わったのだ。

照準をのぞき込みながら、俺はきつと銃口の前方に、あきらかに「敵」を見ていた。自分自身の焦燥感を葉葉に込めて、標的は〈ティダ〉号に先行する〈太陽〉の今田福成であり、〈レイ〉の岡本頼治であった。

こちらはセコハンのスリークォータートン、相手は最新鋭のワントンだ。それがハンディキャップなしに同じレースに出場している。レース前は十分に聞かえると思ったのに、この時、そんな余裕はまるでなかった。



風の中であせりと疲労が交錯する

〈先行のヨットが無風帯に突入しろ〉

〈奇跡の風よ、吹きまくれ！〉

そんな呪文をとこなえては、引き金を引いた。

そして、実際の標的は標流物ではなく、中空に向けて、雲や、青い空や、一番艇の位置148度……であったりした。

キャビンでカップヌードルの昼食をとっている時に、萎えた帆や垂れ下がった鯉のぼりをみて、大声でわめきながらデッキに飛び出し、AR-7の引き金を引いたこともある

7月13日、14日、そしてスタートから38日目の15日夜が明けても風は吹かなかった。

もう今年はヨットに乗るまいと思ってゴールしたものの、一カ月もしないのにヨットレースに明けくれる。

小学校5年生のとき初めてヨットに乗ってから24年、正式に始めた大学時代から数えて16年。ヨットをやってきて、俺はほんとうに嬉しいと思った。24年もヨットに乗ってきて初めての体験ですらあった。

海がある。風が吹く。そして、俺がヨットに乗っている。そのことがとても素晴らしく、とても素敵なのに思えてならなかった。

風の一つ一つに自分の全身で呼応して、それをヨットに伝えてやる。風とヨットの間で、自分の存在はただの「伝導体」にもなり、逆にそのことで、風も、ヨットも、この巨大な自然も、自分も、自分の体内で合致したような雄大な気分浸っていた。

「ヨットマンは、豊かでなければいけない」と俺は激しく思った、身体を解き放って、心を拡げて、やっぱり、大いなる海に抱かれていなくてはならない。時には狂い、地獄の様相を呈する我らの海を、自分はやはりこよく愛していこう。人間の尊大さや傲慢さの後で、せめ合うことではないのだ。

レースは、我々のゲームではないか。ゲームだからこそ、人間は熱くなれる。ゲームだからこそ、人間はすべてを賭けるのだ。ゲームの参加者は、すべてを投げうって賭けられる豊かさが必要だ。

遊ぶ心も、余裕のある精神も、豊かさから生み出さ

れるはずだ。

僕が、風が停止して死んでしまった海に撃ち込んだ数百発の銃弾は、そのすべてがはねかえって、僕自身を貫通してしまったようだ。

●7月18日、第40日目(北緯26度18分、東経142度53分)

午後の天測の結果、小笠原諸島、母島の東60マイルと出た。デッキに出て前を眺めてみる。

見えた。母島が見えたぞ。意外に近いな、天測の位置より母島に近いではないか。サンフランシスコをスタートしてから40日目に初めて陸(島)を見た。日本のテリトリーに入った気がして嬉しくなった。

夜21時30分に、母島の北端、乾岬を通過。ここからあと800マイル(1280キロ)でゴール。普通で行けば5、6日で到着だが、相変わらずの弱い気まぐれの風のため、1週間ばかりかかそう。こうして母島を間近にみると、感激もまた一層強くなってくる。

海拔425メートルの母島は、初めて見たけれど、結構高く、でこぼこしてノコギリのようになっていた。

日本が見えたからか、気持ちが随分と楽になってきた。やっぱり、楽になると、人間の頭はいろんな方向に働くようだ。昼過ぎにフッと幻のように「ホットケーキ」が閃いた。ローリングとピッチングの結構激しいなか、揺れるキャビンでとにかく料理する決意がついた。

航海中初の手料理は、そんなことでホットケーキと決定した。粉を溶いてフライパンを熱し、油をひいた——と思ったら、これが何と洗剤だった。えいっ、ついでだ、洗っちゃえ——とばかりに、フライパンをきれいに洗って、バターを溶かしてなんとか作ったけれど、どうも量を間違えたらしく、フリスビーみたいに大きいホットケーキが2枚できあがってしまい、これも一枚をやっと食べきって挫折。

●7月22日、第45日目(北緯30度00分、東経136度28分)

小笠原を越えると、それまでの貿易風コースの北緯25度ラインから、一路、紀南水道めがけて北北西に進路をとる。天測の位置が正確ならば、そのままフィニッシュラインの淡路島に突き刺さる計算だ。風はなぜか北から北西に変わり強さを増してきた。この調子だと、25日にはゴールできる。

〈太陽〉は昨日21日、午前11時11分48秒、1着でフィニッシュした。まあ、おめでとう。勝つべくして勝つ船が勝ったわけだ。まあ、仕方がないというところか。〈レイ〉が潮岬と室戸岬を結ぶ中間にいるみたいだ。これは明日の昼にはフィニッシュするだろう。〈シャレー〉も潮岬の近くというから、これも一兩日中に。我が〈ティダ〉は、明後日にはなんとか……というところだ。

47日8時間24分58秒のドラマは終り、レース中に女房のお腹にいた赤ちゃんも、9月20日に無事女児出産。風に悩まされた太平洋シングルハンドレースの記念というわけではないが、「風美」と付けた。

〈スピリット・オブ・ ハーフムーンベイ〉

島中正人

微風と向かい潮に半日悩まされながら、やっとフィニッシュラインの玄関口友ヶ島水道の前に差しかけた時、向こうからパワーボートが近づいてくのが見えました。乗っているのは、あの優しい笑顔のレイ・ファーノウ夫妻と私のヨット仲間、それに西村君などでした。すでにもう、レイの奥さんのディなどは、半ベソをかいて、さかんに私の名前を呼んでいるところでした。陸には私の家族や友だちなど、大勢が待っているとのこと、ほんとうにすばらしいフィニッシュでした。前の晩、リンダとミートしたのを含めて5日間ほとんど沿岸航法のため眠っていなかった疲れも、いっぺんに吹きとんでしまいました。この時ほどレースに参加することができてよかったと思ったことはありません。

昨年11月、北海道の小樽より横浜へ回航し、レースのための準備をしました。整備、計測、安全検査、ベイント、それと食糧、水、酒等の積み込みなどに、大勢の友人やグループの協力を得ることができました。しかし、今、このレースに参加できたことで一番感謝したいのは、なんといっても、あの、ハーフムーンベイのレイ・ファーノウたちなのです。今回、私はサンフランシスコで船名を、〈スピリット・オブ・ハーフムーンベイ〉とかえました。この改名についてこのあとお話ししたいと思います。

横浜からロスアンゼルスまでの回航は、非常に順調で、約40日間でキングハーバーに入港しました。そこから、レース参加のためサンフランシスコに回航の途中、私は大きなアクシデントを起こしてしまいました。オンザロックです。午前1時30分ごろのことでした。場所は、ビジョンポイントという、サンフランシスコから20～30マイル南のちょっとした出っぱりのところでした。船はボトムからの浸水が激しく、バケツでかい出しても入ってくる海水のほうがずっと多く、明け方までがんばったのですが、沈没寸前というところまでいきました。そこでやむなく、最後の手段として陸へ乗り上げようとした時です。事故発生以来、ずっとフレアーをあげ続けていたのですが、それを見て救助に来てくれたヨットがありました。あともう少しで陸に乗り上げるという直前に、彼らのヨットは追いつきま

した。私はそのヨットに乗り移り、コーストガードに無線で連絡してもらいました。コーストガードは、ヘリコプターでポンプを投下し、また、ボートでトローリングしてくれました。コーストガードは、穴をふさぐこともできないし、一瞬でもポンプを止めたら沈没してしまうし、ハーフムーンベイの砂浜は静かなので、そこへ乗りあげたらどうかというので、私も承諾しました。

ハーフムーンベイに着いたのは、午後2時か3時ごろだと思います。そこは、今までみていたロスアンゼルスやモントレイのきれいな街やヨットハーバーと違って、ちょっとさびれたような漁港でした。ヨットは、自作途中のものが数隻ある程度でした。見たところ家もそんなになく、かなり田舎の感じがしました。その砂浜に乗り上げた直後に、テンダーをこいでやって来たのが、レイ・ファーノウです。彼に事情を説明しましたが、返事もせず、かわりに私の船のボトムの形などを聞き、もう少し引き上げるべきだということです。そして、彼のジープで引き上げてくれました。

私と乗組員の久保田ユリとは、昨夜からのビルジのかい出しその他で、綿のように疲れており、また、着替えも着ているものも全部ぐしょぬれでした。そこで彼に、コインランドリーがあったら教えてほしいと話したところ、

「ここは田舎なので、コインランドリーはない。自分の家の洗たく機を使いなさい」といってくれました。陸に上がって少々歩くと、自分の家が軒あるだけだから、すぐわかる。女房には話しておくから、自分で行きなさいとのことでした。

そこでテンダーを借り、陸に上がって彼家に行きました。彼は、ここで修理工場をやっているのです。そのそばに彼家があるというわけです。玄関の戸をたたくと奥さんがでてきて、

「話は聞いているので、早く中に入りなさい」といってくれました。とても優しい人だったので、ついでにふろも貸してほしいと頼んだところ、

「もちろんどうぞ。きょうから自分の家だと思って自由に使いなさい。洗たく機はここにありますよ」というような調子でした。さっそく洗たく機を借り、

ふろも使わせてもらってでてくと、
「きょうから食事と一緒にしましょう。この家に寝なさい」

と、とても親切にしてくれたのですが、とにかく初対面だし、私は外国人なので、あまり気を許す気にはなっていませんでした。

外に出てみると、ハーフムーンベイ・ヨットクラブ（そのビーチがクラブハウスがわりという感じのヨットクラブ）のメンバーだという人たちが、2、3人心配そうに待っていました。彼らにも事情を説明したところ、

「あしたはホリデーなので、自分たちもメンバーに声をかけて、できることがあったら手伝いますよ」といってくれました。

船を点検し、その夜からレイ・ファーノウ夫妻の家にやっかいになりました。

翌朝、ハーフムーンベイ・ヨットクラブのメンバー数人に手伝ってもらって、中のもの全部をレイの工場の中に上げました。そして、レイと、彼の工場の従業員などみんなで協力して、外からはエポキシパテで穴をふさぎ、中からはポンプで水を抜いて、船を浮かばせることに成功しました。点検してみると、大きな穴が5、6カ所、小さな傷は無数にあるようです。それから、最も重大なラダーブレードはなくなっているし、ラダーシャフト、スクリュシャフトはあめのように曲がっていました。ダメージの大きさにがくぜんとしました。

レイのところでは潮の都合で一週間後でないと上架できないので、レースのスタートに間に合うように修理するために、サンフランシスコのアラメダに回航することにしました。正直なところ、初対面なのに親切すぎるレイに、私はいいカモと思われているのではないかと疑いの気持ちを持っていたのです。

ミヨシカスタムのニールという人が、アラメダまで引っぱりくれました。スペンソンヨットクラブというところで上架してみると、ダメージは更に大きく、バラストとハルの間にもクラックが入り、穴は小さいものも入ると21カ所ということがわかりました。ところが、アラメダには大きな修理工場がたくさんあるのですが、ちょうどシーズン中だし、他のレース参加ボートの修理などもして、とても手が足りず、間に合いそうにないというのです。

そこで、レースコミティーとジョー・ノールズに、事故の報告と、なんとかレースにスタートできるようにならないかと相談にいったのです。（私はうかつにもこういう事態になるまでコミティーにも連絡していませんでした）ジョー・ノールズもコミティーも非常に心配し、いろいろ奔走してくれましたが、なかなか話は進みませんでした。そうこうしているうち、スタートまで一週間しかなくなってしまうました。

もうこれでは、他の船と同時にスタートすることは

できまいとあきらめ、それならば電話するたびにいつも、何か困っていることがあるのではないかと、自分に手伝えることはないかといってくれた、あの、レイのところで修理しよう。じっくり修理して、それから日本に帰ればいいのだと考え、夜中に彼のところに相談にいきました。そして事情を説明し、レースをあきらめたことなどを話したところ、彼は顔色一つ変えずに「いや、レースには間に合うよ。おれがあしたから行って修理するよ。おれたち全員で行くよ。道具も人間もトラックに積んで通うから大丈夫」

というのです。そして、

「3日間で穴の修理をする。おれたちは漁船の修理をやっている、漁の都合上徹夜なんかいつでも……、仕事は早いんだよ」

と明るくいうのです。

「おまえはスケグをやれ。後のことは後で考えればいいじゃないか」

そういうふうにいるわけです。その晩彼のところにとまり、翌日材料と道具を積んで、一緒にアラメダに行きました。

それからの彼らのもうれつな働きぶり、ろくに口もきかず、もちろん3時のお茶もなし、昼食は立ったままで、サンドイッチをかじるだけという調子です。彼の会社、アンカーマリンカンパニーというのですが、その従業員も全員一緒にいきました。全員といっても4人ですが。そんなわけで、どんどん仕事は進み、本当にレースに間に合いそうな具合になってきたのです。そこで、同時に、スクリュシャフトとラダーシャフトをアラメダのマリーナの近辺にオーダーしました。また、スペンソンヨットクラブのメンバーからも、労働奉仕をしてくれるという人が数人できて、急に能率があがるようになりました。それでもレイたちは、夜おそくまで仕事をし、工場に帰ってからも、徹夜でラダーブレードを作るという毎日でした。そして、スタート2日前の6月5日の夜中に、やっとラダーシャフトを差し込んで、あしたは水におろせるという段階になったのです。

「あしたの朝、これをとめて、ボトムペイントを塗っておろせよ」

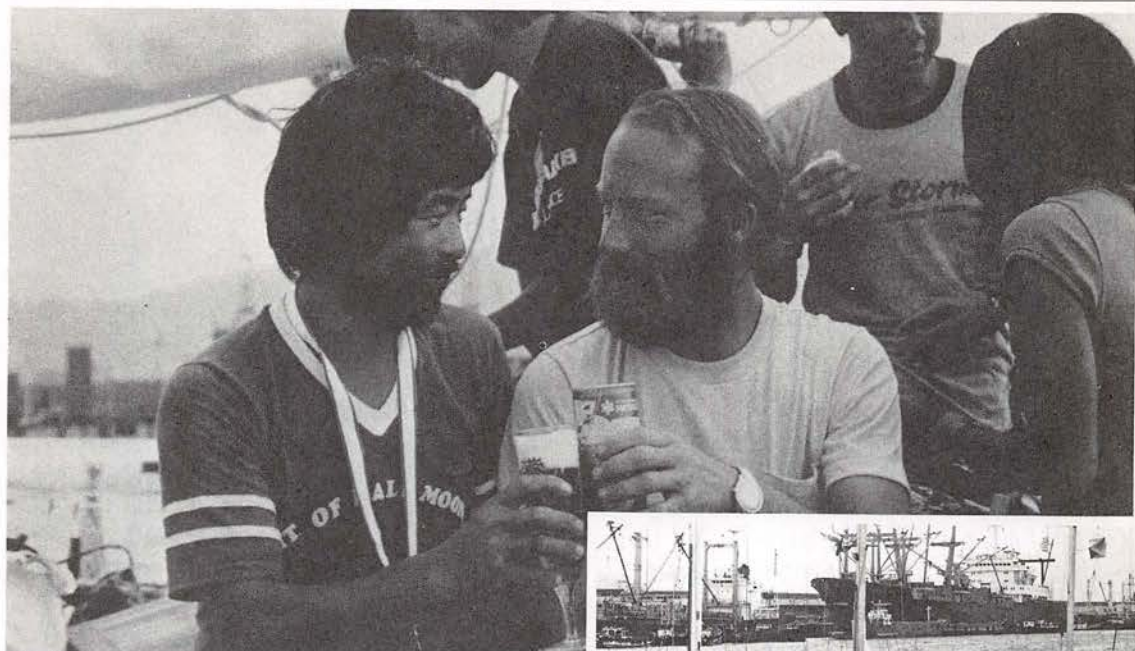
といって、彼らは疲れ果てて帰っていきました。

もちろん、修理代金についても話しました。しかし、彼は笑ってこういうだけなのです。

「いや、おれたちは助けただけなんだ。おまえのスタートが見たかっただけなんだよ」

シーズン中ですから、もちろん彼の会社も大忙しだったのに、他の仕事をキャンセルしてまで、私の船の修理をしてくれたのです。あの小さな会社にとって、どれほどたいへんだったことでしょう。

そこで私も困り、ジョー・ノールズ夫妻に今までの報告も兼ねて相談しました。彼らは大感激です。涙さえ浮べていました。そして、次のようにいいました。



再会を祝すヒゲ男、Mr. レイと畠中選手 撮影：Y.J.YAMADA

「あんな親切なやつは世の中にいないぞ。声を聞いただけでもわかる。おまえのことは友だちだと思っているのだし、そういうふうにいる以上、金は受け取らないだろう。この際、船名を〈スピリット・オブ・ハーフムーンベイ〉と変えたらどうか。それが、彼らの好意に報いる最大のプレゼントではないか」
確かにそのとおりです。それまで私は、あまりにも気持が動転したり、忙しかったりしたので、そんなことも気がつかなかったのです。即座に、その場で、私は船名を〈スピリット・オブ・ハーフムーンベイ〉にかえました。〈パルテノス〉は共同オーナーなので、他の8人の共同オーナーには無断でかえてしまったのですが、これは後で詳しく説明すればわかってもらえると思っています。

サンフランシスコヨットクラブでは、レイの奥さんのデイと久保田ユリが、食糧を買いにスーパーマーケットを走りまわり、スペンソンヨットクラブのジョー・シェルトンは、安全検査にひっかった部品を修理したり、足らない安全備品を買いに走りまわっています。私は船に水を入れたり、最後の点検をしたり……。そして、ついに6月7日みんなと一緒にスタートできたのです。

気持ちよく船を使わせてくれた共同オーナーたち、回航や準備を手伝ってくれた友人たち、そして、サンフランシスコでお世話になった多くの人々、そのどれが欠けても私は、今回のレースに参加できなかったことでしょう。本当にありがとうございました。最後にサンフランシスコで特にお世話になった方々を表にしておきます。



太平洋を乗り越えて神戸港にもやわれた〈スピリット・オブ・ハーフムーンベイ〉 撮影：Y.J.YAMADA

レイ・ファーンウ夫妻とその友人
(アンカーマリンカンパニーの従業員)

船の修理全般

ジョー・ノールズ夫妻とその友人

ラジオロケーターピーコン

ディレクションファインダー

スベアシクスタント

ジョー・シェルトン(スペンソンヨットクラブ)

トラックを貸してくれた

休暇全部の労働奉仕

エンサインヨットクラブ

約800ドルのドナーション

ニール

ハーフムーンベイからアラメダまでのトーイングボート

見送りのときのパワーボート提供

ミヨシカスタム

労働の奉仕

その他大勢のヨットマンたち

〈南 流 斗〉

堺 克 也

太平洋横断シングルハンドレースに参加して考えた事

太平洋横断シングルハンドレースに参加して、ハワイで棄権。自分ながら思わぬ結果に終わったことに対して、今深く反省もし、また、大きな教訓や体験を得たことに対し、今しみじみ、その後味を噛みしめています。

私がこのレースに参加しようと思いついたのは、今まで長い間、我田引水的に独りで楽しんでたヨットを、他の本格的レーサー達にどこまで従っていいのか？でありました。

太平洋横断そのものについては何の不安感もありませんでしたが、さて、いよいよ参加と決定してみると、あれこれすることばかり多く、準備期間が余りにも少なかったことを反省しています。参加と決定すると、他の一切は棄ててからかぬと出来ないこと、また、私の場合、約2年有余、松山三津浜の舟溜りに繋船しっぱなしにしてあった艇の、補機が悪いと分かった瞬間、アレコレ迷わず国産の新品に補機換装する決断が必要だったこと。私はこの特殊な補機のトラブルのお陰で、サンフランシスコでも他の出発準備を制約され、また、このトラブルは出発後にも尾を引いて、補機発電を断念し、携帯用ホンダ発電機に頼らざるを得なくなりました。加えてこの発電機用ガソリンの予備タンクの置き忘れに気付いたのが、今回のハワイ寄港を決断する要因となったわけです。

私が寄港すべきか否か迷っている時、その可否を相談した無線(私的)が、寄港すなわち失格との通報として翌日のポートピアネットで通達されたものでした。私はこの通達にびっくりし、一応寄港を断念したものの、食糧チェックをすると、日本までギリギリしかなく、そのうえ切断したトッピングワイヤーをロープに取り換える作業が洋上で思うにまかせず、リーフ作業に思わぬ体力を費やししました。とにかくポートピアネットに連絡せずに、どこか広い湾に入って、修理したいと思って針路を変更、オアフ島の真珠湾を目指しました。

私は、私の艇がいよいよホノルルに近づいた時、無通告入港で、いざこざがあってもいい、このような

時の外国船舶の入港慣習に従い、米国沿岸警備隊に向け、直接入港許可を求めたものでした。警備隊からは直ちにOKの応答があり、続いて小型警備艇が接触して来ましたが、私はこの艇に向かって援助不要の信号を送り、湾のある方向に向けて帆走を続けていると、また一隻、今度は大型警備艇がサイレンを鳴らしながら追いかけて来て、セール下ろせ、ロープ結べ、と次次に命令し、彼等の洩航でヨットハーバーに繋がる結果となってしまったのでした。私はこの時点で、もうこのレースは失格になったものと判断して、いっぺんに張り詰めた気力が抜ける思いでした。

米国のヨットクラブは、どこもそうでしたが、電話を貸すことを嫌い、国際電話も公衆電話を使えとのこと。NORCへ相手払いの国際電話を掛けるような失礼なことも出来かね、日本の留守宅にその伝達を依頼したまま、遂にズルズルと日経ち、その間に人の手も借りることにとなり、遂に「ハワイ」リタイヤーとなってしまった次第でした。私はこの「ハワイ、リタイヤー」が小さなミス連続の上に起こっただけに、その後、重く心にのしかかり、私の準備期間に対する見逃しの甘さ、補機換装に対する決断の甘さ、一人合点の恐しさを、現在噛みしめている次第です。

私がこのレースに参加を表明した時、私が比較的、年をとっていること、私の艇が最小限ギリギリであったこと等により、相当皆さんの関心を引いたようでした。しかし。こんなことで完走出来ず、「ヤハリ」年長者は駄目だ。小型艇は駄目だ。等結論付けられないよう願っている次第です。この航海を通じて私のような者でも、また、小型艇でも準備さえ完全であれば十分走り得て、レースを楽しめるものと確信しました。

新艇を建造して、記録を狙う。もちろんこれはレースの本質として大事なことは言を待ちませんが、他方、在来艇で、自力のみで参加するアマチュアが、今後もっともっと増えてくれれば……、楽しい太平洋横断レースが、ヨット界の恒例のお祭りになるがなあ……、そうになったらヨットも一般的になって、楽しめるスポーツの仲間入りが出来るがなあ……と、そんなことを思いつつ、再度回航のため来訪した、ホノルルのホテルの一室で、窓の外に林立したマストの群れや、水平

線の白い雲を眺めつつ、この残念記とも何ともつかぬ散文の結末を認めている次第です。

後記

- 航海中一番美味かった物
コーヒー（一回分宛バックされたものが良い）
オレンジ（ヨットクラブ差し入れの物）
- 便利だった食品
カップ入りインスタント・うどん（ラーメンは飽きがきた）
赤飯（水を加えて加熱するだけの物）
- 清 水（一日当たり1.5ℓで不自由なし）
- ガ ス
20日間で1 K＝普通に炊事して消費、熱湯はポットに備蓄した。
- 洗 剤
海水用石鹸が花王製品にあり専用した。
- 衣類関係
膝当て＝蹴球用は便利であった。小艇では膝をよくぶつけた。

小座布団＝紐を付け、腹に巻いて天測した。揺れる甲板で役に立った。

ゴルフ用両手袋＝軍手より作業性が良く、大いに活用した。

厚手スキー帽＝折り返し付きがヘルメットより作業に良かった。

●航海用備品

点滅赤燈＝本来不可なれど「シングルハンド」には不可欠と思う。

私は夜間これを点滅させて航走した。クセノン入りが特に良好、また、現在ボイボイ燈という安価な使い捨て点滅燈が市販されている。（1個で4日間点滅した）

●医薬品

注射器＝（使い捨て用）、その他薬を沢山持ったが遂に一つも使わなかった。事前調査では下剤は是非持てとのことであったが……結局すべて未使用。



レースを振り返る今田選手(右)と堺選手(左) 撮影：Y.J. YAMADA (35)

〈かざぐるま〉の浸水による 船体放棄(後沈没)事故報告

加藤 忠志

6月7日(シスコ時間)予定通りスタートした〈かざぐるま〉は、予定コースである北回りのコースを取ってレースに臨んだ。

6月15日まで吹いたりやんだり、あまり風は一定せず、高気圧の中にいるのではないかと多少心配したが、そうでもなさそうだ。

6月17日、気圧計が下がりだす。低気圧の接近だ。始めはメインセール、ツーポイントリーフ。レギュラージブで走るが、ヒールは45°を過す。ヒールによるウインドバーンの故障を考え、ジブをストームジブに替える。3、4回目の大きい波で、デッキは前から後まで完全に洗われる。アメリカに向け、回航中は、デッキ上、いたるところから水が落ちてきたが、シスコでスクールの連中の協力で、完全なくらいデッキ上の水漏れは修理され、ほとんど落ちてはこない。

ウインドバーンのロックが、時々振動のためか、風のために入る。入れば自動操舵でなく、固定舵となり、ヨットは回り出し、ジャイブしてしまう。ジャイブの前に風が弱まったように感じ、分かることが多いが。

ロックが入るところにガムテープを貼り、問題は解消する。ステアリングロープも切れそうになっていて、新しいのと取り替える。

6月18日、強風、20m/s前後。波も高い。2回ほど艇内で横になげつけられる。艇体は宙にうく。次は「ドスーン」艇内の品物が飛びちる。パウの物置に押し込んだオレンジの箱が、2個ともマスト付近まで飛んできている。

デッキに出て、流されそうになっていたスピンボールと、ジョッキボールを止めなおす。メインセールのパッテンは、2本が飛び、リーチは大きくバタつく。パッテンを入れないとうるさくてしかたがない。新しいパッテンを取り出し、寸法を取り、大きく揺れ動く艇内で切り、ポケットに入れ、抜けないようリーチ側を糸で縫いつける。パッテンを入れるとリーチ側のバタつきは「ビタツク」となった。

ジブハリヤードがステーとすれ、スナップシャックルが減っている。ロープ自体も一部切れはじめ、長くはもたないと感じる。予備に切り替えるのも時間の問題だ。

トイレは、水が飛びはねるので尻にびたびたつく。上下左右にゆすられる中で、尻に付かないように便をするのは大変な仕事だ。あとでティッシュペーパーが多く必要だ。それでもあと気持ち悪い。

食事は火を使うのをやめ、缶づめと、オレンジ。あまり食欲はない。

6月19日、昨日に比べやや風は落ちたようだ。ジブをヘビーウェザーに替える。ヒールは40°前後。やはりヨットは宙に浮く感じと、地の底にでも入るような「ドスーン」の繰り返し。

今日も曇り時々雨。今日で4日間、天測出来ず、位置は自信のない推定位置報告。

昼からやや風も落ち、ジブはレギュラーにする。ヒールは30°～45°、リーウェーをだいぶしているだろうが、進路はコンパスで260°を指している。このままの進路で進もう。

夕方よりまた風が強まるが、セールはそのまま。いつもよりビルジが多いようだ。船内のビルジポンプは、替えて取り入れたジブセールのために使えない。ビルジの排出はデッキ上のビルジポンプを使う。やはりいつもよりビルジは多い。長時間排出しているのに、あまり減らない。強風中に流木でも船体に当たって穴でも開いたかと思えるところは一通り調べるが、異常はない。左右船体固定タンクの下と、通路の下に置いたポリタンクの固定部分の下は、外板が直接見えないので、はっきり分らない。ポリタンクは、板で枠組みし、10個を横にならべたもので、その下は見えないのだ。

水が減らない。となると、どこかに割れ目か穴が開いたとしか思えない。これから日本に帰るまでの日数、自分の体力、次の低気圧等を考え、修理しないとあとレースは出来ないと思い、一応アメリカに引き返すことを考える。一番距離が近いのは、シアトルで、シスコに帰ることは出来ない。

6月20日、ヨット全体が宙に浮く。「ドスーン」と全体が振動する。後部スライドハッチが、振動で開いたり閉じたり。ロックをしていないと水が時々「ドッ」と入ってくる。

ポンプで排水するも、完全に排水は出来ない。休む

とビルジは徐々に増えてくる。修理して、再スタートするより他に手はないと思い、アメリカに向け引き返す。(47°20'N, 143°10'Wより引き返す)

水は、休めばすぐ下段のベッドの上にまでくる。通路にはポリタンクが並んでいるので、足を水にぬらすことはない。通路の後端、エンジンボックスの前にバッテリーが入っているが、2個とも水につかり使えない。エンジンスタートは手動で出来るが、無線が使えないので、コックピット後方にあるデッキ上から出入り出来るロッカーに、予備の新品バッテリーがあるので、それを持ち出し、上段のパイプバース左舷側に固定し、直接無線機に配線する。無線は使えることを確認する。またビルジが増えているので、排水作業に専念する。休むとビルジはすぐ増えているように思える。

船内のビルジポンプが、取り入れたジブセールの下になっているので、セールを移動し、排水作業が出来るようにするも、水沈しているの、デッキ上のポンプのみ使用する。

風は弱まり、セールを取り替えたいが、排水作業が重要で、懸命に汲み出すが、手が疲れ、休むことが多くなる。休めばビルジは増える。もし、なにか体に異常があれば、ヨットとともに沈むことも考えねばならない。アメリカに向け引き返していることを知らせておく必要があると考える。

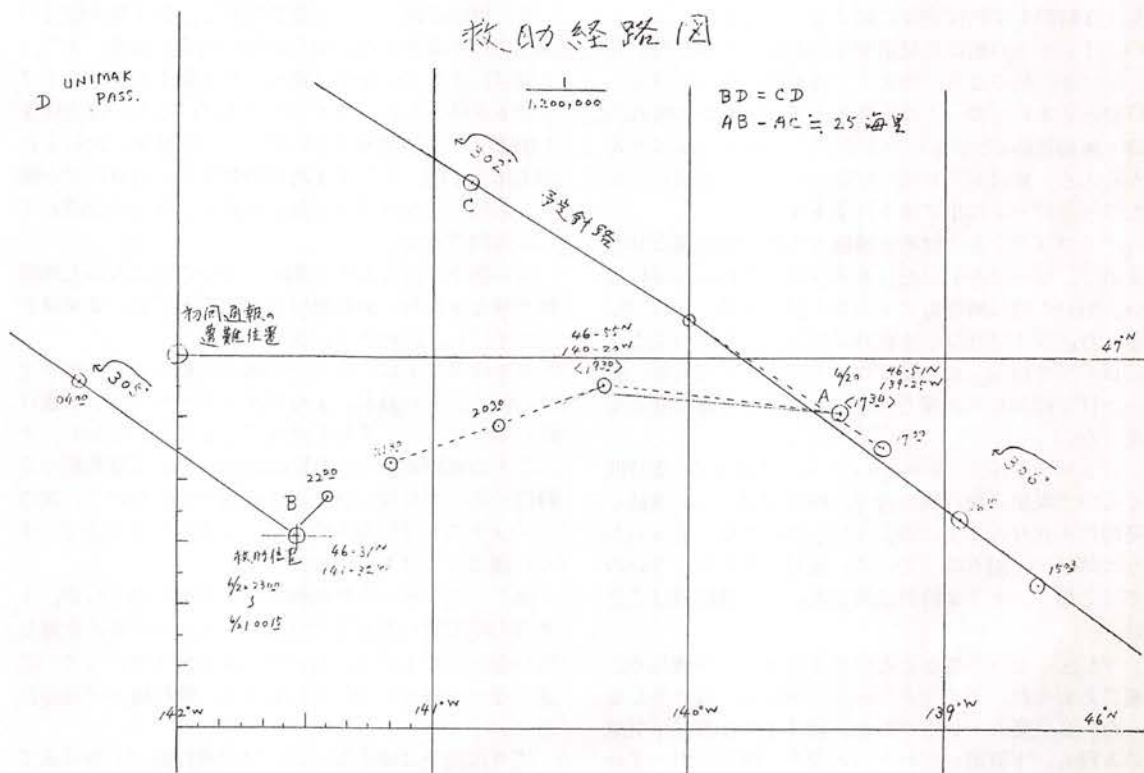
6月21日、日本時間、朝5時ごろ、横浜のアマチュ

ア無線士がアメリカと交信中をつかまえ、ポートピア・レース本部に電話を入れてもらう。答えは留守番電話であったが、こちらの言った通りのことを伝えておいたということであった。

朝6時、無線を入れ、回していると、JA6, AAQ, 元尾さんの声が聞こえた。すぐ事情を説明、体も疲れていたし、状態も変わることを考え、1時間毎に交信をお願いする。

今度は無線交信とビルジ汲みの両方になり、「ヒイヒイ」言いながらの作業となる。ビルジは下段ベッドの上より下らない。セールは、メインは2ポイント、ジブはヘビーウェザーに替え、東に向いてセーリングをしている。風は7~8 $\frac{1}{2}$ ノット、落ちているが、セーリングよりビルジ汲みに重点を置くので、セールはそのままとした。

水はいっこうに減らない。休めばすぐ増えはじめる。現在、アメリカに向いて引き返してはいるが、自分の体力、あと何度、どの程度の低気圧がくるか、アメリカ沿岸まで12~13日ぐらいかかること等を考えると、自力で助かることは不可能と判断。そうなれば、救助されやすい時に、まだ自分の体力の残っているうちをお願いする方がよいと判断。朝8時の無線交信の時に、ヨットは放棄しても人間を助けてほしいと依頼した。その時の無線では、US コーストガードも出ているということで、US コーストガードは、すぐ救助態勢が出来るようであった。



救助を依頼したものの、自分の位置が分からない。ここ5日ぐらい雨か曇りか霧で、天測が出来ていない。もし、太陽が出て天測さえ出来たら、誤差は10マイル以内で位置が出ると思うのだが、自分の走って来たコースを考え、推定位置を出し、報告した。

47°N, 142°W, これが、報告した位置である。

色々なことをしていると、水は汲めないで増えてくる。チャートテーブルのサイドのドアが水沈しようとしている。オレンジを入れたダンボール箱が水にひたり、破れて150コのオレンジが水に浮んでいる。

エンジンが水につかったためか、水全体が黒っぽい。依頼して1時間ぐらいたったころ、USコーストガードより、順次、色々なことを言ってきた。まず、ライフジャケットをつけろ、そして、ラジオロケータービーコンのスイッチを指示したら入れろ、それまでは用意だけしておくよう。

ところが、このロケータービーコン、まさか使うことはあるまいと、左舷クォーターバースの奥に押し込んでいた。それをまず引き出し、使用方法も聞いていなかったの、無線で東京の清水さんに教えてもらう。テストしたら作動することが分かった。

USコーストガードから、ロケータービーコンのスイッチを入れ、デッキに置くよう指示があり、スイッチを入れ、コックピットガイドにロープで括る。30分ぐらいして位置が出た。これから飛行機を準備し、準備出来しだい飛ぶという連絡。私はもう飛んでいると思っていたので、少し頭にくる。というのは、現地はもう3時間もすれば完全に暗くなってしまい、ヨットのように小さい船は発見出来ないと思ったからだ。

風はまた強くなりつつあり、波も高くなっている。時間さえあればゆっくりと排水するが、だいぶ疲れた。時々無線連絡が、ジョージさん、ジョー・ノールスさんから入る。無線が入れば一度艇内に入り、交信し、またコックピットに出て排水作業をする。

ライフラフトを広げると連絡がきた。収納所より引き出し、ロープを引いた。6人乗りのために非常に重い。開いた時に無線のアンテナを引っ掛け、切ってしまった。ライフラフトを艇外に出し、後ろに引くようにロープで結ぶ。後ろにはウインドペーンがあり、引っかけて破れたら大変だと思いながらも位置は変えなかった。

ジョージさんと、ジョー・ノールスさんから、2時間ぐらいで現地に飛行機が着く、機影が見えたら連絡し、発煙筒か火せを上げるようにと言われる。もうあたりは薄暗い。雨も降っている。発見してもらえないのではと思う。もう2時間は過ぎた。まだ飛行機はこない。

ブシューという音とともにライフラフトが破れる。風にあおられ、ウインドペーンにからみ、破れてしまった。2気室の上気室である。形はなくなり、下気室のみ残る。下気室が破れたら大変だ。後ろに引いてい

たのを横に移動する。そして先ほど切れたアンテナを予備のものと取り替え、ジョージさん、ジョー・ノールスさんにこのことを伝える。そしたら、ジョー・ノールスさんが特に「オーノー」と残念がっていた。またすぐUSコーストに連絡し、飛行機からライフラフトを落とすよう連絡してくれた。

このライフラフトが破れた時、初めて死ぬかと思った。この状態でヨットが沈めば、水温11℃の海にライフジャケットのみで漂われねばならない。飛行機からの発見は不可能になり、冷たい海では3時間ともたないのでは。

ズボン、上衣とも1枚ずつ増して着る。そして色々なことを考える。家族のこと、友達のこと、仕事のこと。

だけど自分は海で育ち、ヨットが好きだ。海で死ぬのは、本人としては本望だ。そう思えばここで死んでも別にどうということもないと思うと、気が楽になった。

あたりはもう暗い。雨と暗さのために視界は極端に悪い。発見してもらえないのではと不安になる。

飛行機の音はいっこうにしない。搜索は打ち切られるのではないかと思う。

日本時間、12時40分。非常に低い位置を4発の大きい飛行機が、ふいに「ニュッ」と現われた。ヨットの真上である。びっくりし、同時に非常にうれしかった。あわてて発煙筒の引金を引き、煙が出だすのを確認し、海に投げ込んだ。そして飛行機に向かって手を振った。

飛行機は3回ぐらい上空で旋回し、まず発火信号の大きいのを落とした。周りが急に明るくなる。また、2個目、そして、今度はゆっくりと低く飛び、ライフラフトを落とした。ライフラフトは、小さい浮力体を1個落とし、約70Mぐらいのロープが続き、次にまた浮力体を1個、そしてまた約70Mぐらいのロープが続き、次にライフラフトが落とされた。ヨットが流れていく方向である。

次に落下さんとともに20lぐらいの缶に入った無線機が落とされた。無線機はやや位置がずれ、2度ほどジャイブし、品物は手に入れた。

ライフラフトは、ヨットの後ろに結んだが、風がすでに強く、あおられ、またウインドペーンに引っ掛け、破いてしまった。そして沈んでしまった。しかし、そのころの無線連絡で、救助に向かっている貨物船が5時間ぐらいで現場に着くことを聞いていたので、次のライフラフトは危急の時に落としてもらうことで、すぐに落としてはもらわなかった。

落としてもらった無線機を缶より取り出したが、小さなもので使い方が分からない。ジョージさんを通じ、問い合わせてもらおう。言われた通り使うがいっこうに通じない。何度もやっているうち、飛行機とは連絡出来た。

周りは完全に暗くなった。飛ぶ飛行機が上空に来て

はライトをつけ、また、横に落としている発火信号が消えかかると新しいのを落とした。こちらを安心させるためだろう。近くに落ちた信号は、周りを昼のように明るくし、海の中が薄緑に深いところまで見える。その明るさは気味悪いくらいだ。

この信号がだんだん後ろに流れて、位置が離れたり消えかかるとまた落としてくれる。

そのうち、一番機は緊急発進のため、ガス欠で基地に帰るという。しかし、2番機はすぐ近くまで来ているので心配しないように、とジョージさんを通じて連絡して来た。その通り、2番機はすぐ来た。ゆっくり飛ぶために、4発の両端のエンジンは止め、中央2基で飛んでいる。今度は、先ほどの飛行機より大回りしているようで、一度は完全に視界から消え、またもどってくる。その方向に救助に来る貨物船がいるのだろう。

コーストガードが落とした無線機で貨物船〈イースタンハイウエー〉と連絡出来ると聞いたので、懸命によぶが通じなかった。

そのころの海上は、15%ぐらい吹いており、ライフラフトを後ろに結んでいるので、追風で60°方向に流されている。救助の貨物船はその方向から来るという。

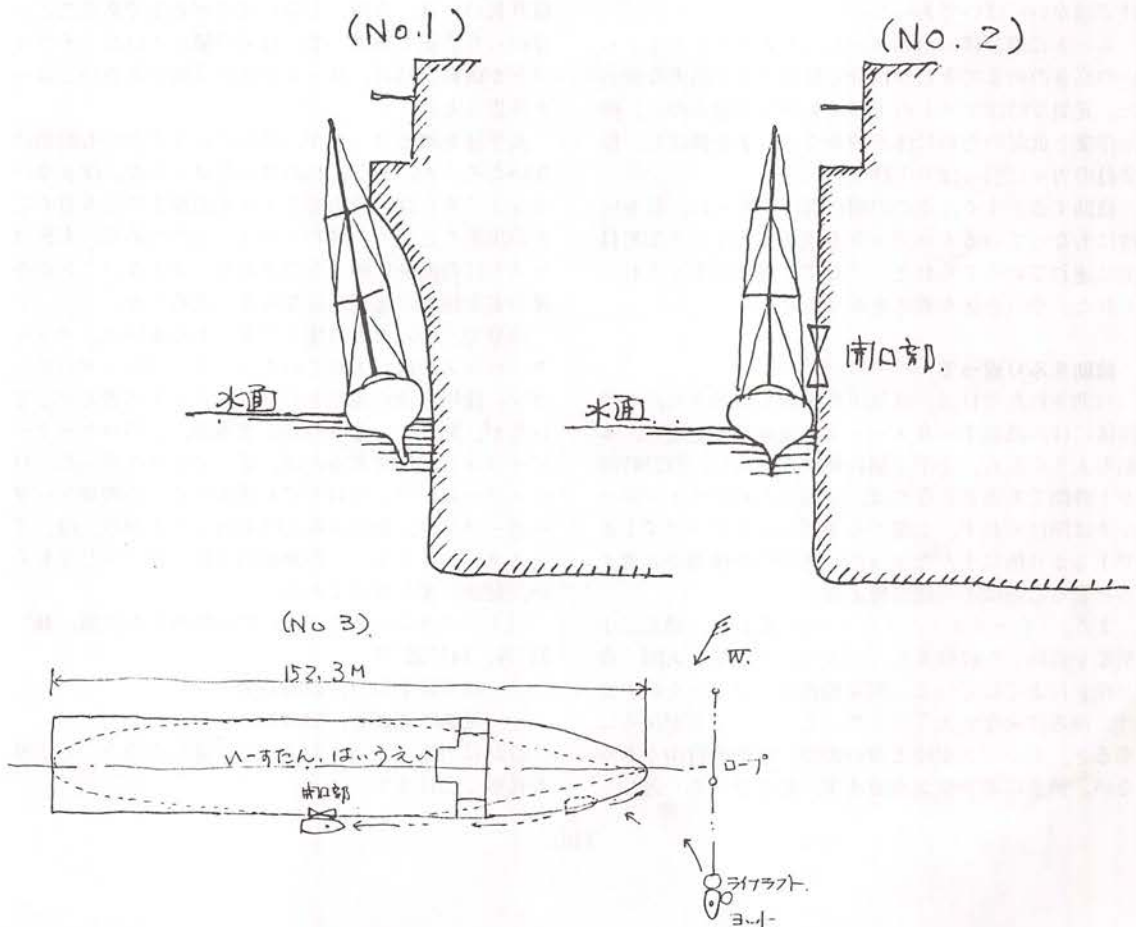
貨物船は、自動車運搬船〈イースタンハイウエー〉で、大きいために接舷の時が一番こわい。出来たら、本船の船長と、救助方法について打ち合わせしたいが、無線は通じない。

そのころ、無線にJ11. QZD、佐藤さんが無線に出てくれ、関接に〈イースタンハイウエー〉と連絡が取れた。しかし、救助方法についての打ち合わせは出来ずじまい。

日本時間、21日16時ごろ(現地22時ごろ)、北東水平線に灯台の火のように波に見えかくれする明りを発見。飛行機ではなく、明らかに貨物船の火と分かった。ついにきた。まちにまった長い時間が過ぎ、救助船はすぐそこまで来ている。と同時に救助作業はどのようにするのか、また、どのように本船は動くのか、分からないのが非常に不安になる。無線で〈イースタンハイウエー〉発見と連絡する。

ハーフ・ムーンベイの畠中さんが、「一番こわいのは救助される時で、相手が大きいので波にのまれ、船の下に入ることもあるから、自分から助かるように動かねばならない」と助言してくれた。私も今までに色々な事故報告を読んでいるので、それは心得ていたが、不安だった。

遠くにちょぼっと見えた明りも、船全体が分かるようになり、右舷サイド下段(水線近く)のハッチを開け、そこに7~8人の作業員の姿がはっきり見えるところまで近づいた。やはり大きい。おそらくバウ付近は大きいフレアがあるにちがいない。サーチライトがこちらを照らしている。無線で、救助艇はすぐそこまで来ている、私も救助されるために無線交信はあと出



は来ないと思う、と言ってデッキに出た。

船は大きい。黒く、所々にライトがつき、小山のように見える。まずヨットの後ろまで本船のバウを突っ込み、風と波をやわらげてくれ、波風に流された状態で本船はヨットにどんどん近づく。ヨットは後部に引いたUSCGの沈んだライフラフトに、シーアンカーが入っていて、それが利いているために、あまり風に流されない。ブリッジの横ぐらいに接舷と思ったが、バウ付近まで流れた。しかしまた、本船はエンジンで前進し、ブリッジの横より少し前に接舷した。やはりフレアは大きく、マストの上部が本船のデッキシャー付近に当たり、ヨットは横を向き、並行になった。そして、グッとヒールし、本船に押されるように船体と船体が当たった。上を見ると覆い被さるように本船が来ている。船体と船体が当たると、「ばりばりん」「ががが」という音がして、上よりロープが下りて来た。「このロープをヨットに結べ」という声がした。それより私は、そのロープを伝わって船の上に登りたい気持ちだったが、上からの指示にしたがった。ヨットはゆっくり横まで移動され、開口部の横に着けられた。

そこには7～8人の人の顔が見え、「道具を上げろ」と声がした。そしてバック1個と、カバン1個を手渡したが、気持ちちが落ちつかず、すぐに船に上がらないと二度と救助してもらえないように思えた。そして、デッキの上には他にも持ち出す品物を用意したが、自分がネットに飛び移った。そして自分が助かることだけで頭がいっぱいであった。

ネットに飛び移った私は、たった2メートル半ぐらいの高さの所まで来たが自分で登ることが出来なかった。元気な時はマストの上にもでも平気で登るのに、排水作業と低温のために体が動かない。手を伸ばし、作業員の方々に引っぱり上げてもらった。

救助するとすぐ、その開口部は閉められ、私を何段にもなっているカーデッキを抱えるように上部船員室に連れていってくれた。そして、風呂にすぐ入れてくれた。やっと落ち着きを取りもどした。

救助をふり返って

救助された当日は、低気圧の接近で救助された2時間後には、波高7～8メートル、風速25msを超え、本船も大きく左右、上下に揺れ動いた。もし、救助時間が1時間でもあとになれば、波高のためにサイドのハッチは開けられず、上部から下げられたロープで上まで上るより他に手がなかった。その時の体力から考えると登ることは不可能に思えた。

また、〈イースタンハイウエー〉の船長は、過去に小型船を救助した経験をもった人で、かつての大関「貴ノ花」によくにている。四家船長は「ヨットを前で受け、後ろに来ないようにした。もし、ヨットが後ろに来ると、エンジンが使えないので、本船の自由がきかない。過去にエンジンが使えず、船をひっくり返し、

泳いで救助したことがあった」と後で語ってくれた。

また、連絡方法もポートピア・ネットワークをはじめ、J11, QZD, 佐藤さん, JA4, DYS, 藤永さんらアマチュア無線士達に大変お世話になった。太平洋を航行中の船舶に、このような形でお世話になるとは思ってもよらなかった。

おそらく、あの救助の時、無線をワッチしていた人は、数知れないと思う。連絡に、またはげましてくれた無線士の方々、誌上を借りて、お礼申し上げます。

それに私を初めて発見し、救助されるまで、ずっと上を飛んでいてくれたUSCGのエアークラフト2機に対しても感謝のしようがない。もちろん飛行機だけではない。USコーストガードのすばらしい救助活動全体に対してもお礼の言いようがない。

私の乗ったヨットは、建造されて6年経つ木造船であった。アメリカに向け回航中も、マストが折れたり、スケグが、がたがたになったりで、故障は多かった。しかし、レースでは、修理も完全に出来、見てくれは悪かったが心配するところではなかったと思う。

最後までどこから水が入って来るのか分からないまま沈んでしまったが、流木が当たったとしか思えない。

救助に当たったUSコーストは、一から順番に指示してくれた。そして私を発見してからは、私が心配しないようにいつも上を飛び、安心をあたえてくれた。ただ残念だったのは、落としてくれたライフラフトが金具に当たり、破れて沈んだことで、ライフラフトの取り扱いには、今後、十分に注意が必要であることが分かった。正しき言って、自分の積んでいたライフラフトが破れた時は、ヨットが沈めば助からないとはっきり思った。

太平洋を渡るヨットが、沈むということにも問題はないだろうか。もし、私の乗ったヨットが、沈まないヨットであれば、自力でアメリカ沿岸まで行き着くことが出来たと思う。沈むということのために、USコーストに救助を依頼したのであり、沈まないことが今後の安全検査に必要とはならないだろうか。

自分で、こんなもの使うことはあるまいと、クォーターバースの奥に入れていたラジオ・ロケータービーコン。使用方法の説明をジョー・ノールスさんがしていたが、聞いていなかった。まさか、このロケータービーコンで救助されるとは、思ってもみなかった。ロケータービーコンに対しても感謝する。このロケータービーコンは、救助された時も持って上がり、後、〈イースタンハイウエー〉の乗組員全員にサインしてもらい、記念に家に置いてある。

〈イースタンハイウエー〉に救助された位置、46°31'N, 141°32'W。

日本時間21日, 17時11分。

現地時間20日, 23時11分。

救助に当たった方々および、関係した方々に心よりお礼申し上げます。

海と空と陸の間で

通信委員長

篠原 要

ゴールデン・ゲート・ブリッジをくぐり10人のソロ・セイラー達は、一路神戸を目指して、各艇北回り、南回りと思いのコースをとって、多くの観覧艇の見守る中を水平線の彼方に去っていった。

スタートの日まで、ある艇は、前日まで艇の修理に追われ、また、ある艇は、見物に訪れる人の対応で仕事がかどらないとぼやきながら最後の整備を進めるなど、レース参加を決めてから長い時間をかけて準備をしてレースに臨んだことだろう。スタート前に参加の皆さんと話してみると、セーリングテクニクの方はベテランであっても、エンジンとか、電気などのメカにはどうもという人もいた。とにかくスタート後は、すべてのことは自分一人ですなくてはならず、スローカム船長の頃と様变りの81年代のヨットレースでも、マグネットコンパスと天測だけでなく、エンジンメカニズムや電装系の操作と保守に十分な知識を要求されることも、シングルハンドレースに参加するための欠くことの出来ない要件だろう。むしろ、多くのクルーで参加するアドミラルズカップレースや、シドニーホバートレース以上の帆走・操船技術を持つことが必要とされるだろうし、運営するコミティーも安全検査をはじめとする万全の準備を参加者に要請することも当然のことかもしれない。

このレースが企画された時から運営する我々にとって、レース艇の毎日のポジションを知るための通信システムや、緊急時の救助体制について、どのような方法をとるか論議検討された。ヨットで太平洋を横断するだけであれば、昔の帆船時代のように貿易風にのれば、50~60日で日本に着いてしまう。しかし、ヨットレースでは、スタートしてからフィニッシュするまで何の音沙汰もないのでは、レース参加艇にとっても、観客にとっても、なんら面白さはなくなってしまう。だいいち10日も位置報告がなかったら、マスコミから突き上げられるだろうし、参加者の恋人や家族からも心配されるようなことがあっては、レース運営に支障が出てしまう。アドミラルズカップ、シドニーホバート、パンナムクリッパーレースなど、どのレースを見ても、コミティーから毎日発表される各艇の位置を見て、茶の間の観客の興味をひきつけている。このレ

ースはNORCの運営する最大のイベントであり、多くの茶の間の観客の興味をもってもらうことでヨットの普及と発展にもつながるだろうし、レースコミティーの運営もスムーズに行なうことが出来るので、通信システムの整備確立する点に主眼を置いた。

通信手段としてどのような方法によるのが一番よいか、今までのレース実状をふまえて検討してみると、

① 人工衛星によってレース艇を把握する方法、これは船上から発射された電波を人工衛星が受信して地上局へ送り返された信号をコンピューター処理して各艇の位置を約100分間に一度の割合で知ることが出来るし、万一の場合も緊急スイッチを入れるだけで、正確な位置が出せるシステムがあったが、同時期に大西洋横断レースに使用予定のため、送信機が入手出来ないで見送らざるをえなかった。

② ヨット用短波帯による方法 既にNORCが運用している2MHZ中短波帯に加え、郵政省に免許申請中の4, 8, 12, 16, 22 MHZ 帯の短波帯の運用が出来れば、電波伝播状況に応じた周波数を選定すれば出力50ワットの無線機で太平洋全域をカバー出来る。しかし、レース艇に搭載予定の無線機の型式検定承認の遅れに加えて、空中線電力と周波数の関係から無線機を操作するため、電話級通信士の資格が必要となるが、かなりハイレベルの試験のため、資格緩和の陳情を郵政当局にお願いした。しかし目途がつかないうちにレース告示のタイムリミットになってしまった。今後のレース運営は、この周波数で行なわれることになるだろう。

③ 参加者は全員ハムと特殊“甲”のライセンスを取得していたので、当初補助通信方法として考えていたアマチュア局によるネットワークに頼らざるを得ないと決め、使用しやすい21MHZ帯でネットワークを作ることにした。

通信ネットワークがアマチュア21MHZとなると、今夏の電波伝播予想からも不感地区が出来やすいことが考えられるので、多くの中継局を各地に用意しなければならず、日本側のネットワークに内外のハム局と多くのつながりのあるワールドフレンドリーグループを主宰する元尾、富士道さんのグループ、太平洋上で操業する漁船のマリンハムネットの皆さん、レーサー

の病気やけがのことを考え、産婦人科、精神科、皮膚科に内科に歯科と全科診療のヨットグループから花村、横山の両ドクター、受け入れ地点の海況に詳しい神戸の永田、松山の清水キャプテン、関東から鈴木、清水、渡辺さんのNORCグループなどで日本側のネットワークをまとめ、清水さんが米国側のネットワーク、SFYC、コーストガードやCIQ打ち合わせのためサンフランシスコに飛んだ。ハムネットワークについてはSFYCのノールス、ロードン、アベルそしてハワイのマスナリさん達が応援してくれることで汎太平洋ネットワークが組織され、日本時間の朝6時と正午から「ポートピアネットワーク」の呼び出しでレース終了まで毎日運用されることとなった。

今回のレースで搭載を義務付けたものに容量40Ah以上のバッテリーと、アメリカのヨット乗りがイパーブとかロケータービーコンと呼んでいる Emergency Position Indicating Radio Beacon[®]がある。E.P.I.R.B.については清水さんがCGと打ち合わせした時も搭載を要請され、電波法の絡みもあったがCGのサーチ・レスキュー部門から、俺たちの守備範囲は日本の近くまでであり有効だから、と勧められた。それが後で大変役に立つとは思ってもいなかった。バッテリーもフィニッシュ近くで入港通信の動力源として常用バッテリーとは別に搭載をしてもらったが、現地で安全検査時、各艇に航海中、海水に浸かるとダメになるので、防水梱包することをお願いしたのが役に立った。

スタート後、毎日ある艇はサンフランシスコ中継で、ある艇は漁船からハワイ中継で、10ワットにも満たない弱い電波を、感度の良いアンテナを持つ元尾さん中継で入電するなど、神戸ポートピア会場のサインボードに各艇の位置が発表され入場者の注目を集めだした。

スタート10日を過ぎると各艇順調にレグを延ばして、通信ネットの皆さんも一息ついた矢先、6月21日の早朝私は、鈴木さんから電話で〈かざぐるま〉が事故の様子なので無線ワッチにつくように連絡を受けた。すぐに無線機のスイッチを入れ、状況を聴取すると同時にネットの皆さんに連絡を開始した。

〈かざぐるま〉の事故については加藤艇長の報告でお分かり頂けるが、その時のネットワークの対応について、当時の録音テープや各局の交信ログを整理し、救助されるまでの12時間以上にわたる様子を要約し、誌上に再録してみた。(日時は日本時間)

0600頃 英国にいるヨット〈バル〉を呼び出していた宮崎の元尾さんと漁船松浦さんとの交信中に〈かざぐるま〉から推定位置47°N、142°Wで船底から浸水、排水しながらシアトルに引き返し中、と連絡を受け、元尾さんは直ちに清水さんに電話連絡、清水さんは関係者宅に連絡を始める。

0633 清水無線開局——、元尾～松浦～〈かざぐるま〉との連絡設定出来。毎時0分に定時連絡とする。次々

と、電話連絡を受けた局は、開局待機をする。また、海上保安庁、秋田委員長、レースコミッティー、PI博事務局へと事故の知らせは波紋のように伝わっていった。

大儀見さんからサンフランシスコのノールスに電話する。マーリン夫人はクラブにいるジョーに連絡。

0650 〈かざぐるま〉よりラジオロケータービーコンが動作せずと連絡が入り、清水さん使用方法を指示。ライフラフト、フライヤー等安全備品を点検させる。折り返しビーコン作動確認と入電。

0700 宮崎、松山、神戸、横須賀、東京、青森、札幌などポートピアネット各局で、〈かざぐるま〉の電波がよく受信出来る局が直ちに応答出来る救助ネットワークが出来た。

0740 〈かざぐるま〉からライフラフトが使いものにならないと言ってくる。

0810 〈かざぐるま〉より救助を求めて来た。

大儀見さんサンフランシスコに電話、救助要請がコーストガードに受理された。

0820 突然我々の交信の最中に強力な信号でサンフランシスコのコーストガードがアマチュア波で直接呼び掛けてきた。救助の参考にする、船体特長、色、使用出来る周波数など尋ねてきたので、清水さんが直ちに応答するも小電力の電波のせいか高利得のアンテナで応答しても空電、混信があつて連絡がつかない。洋上で聴取中継していた松浦さんが14 MHzに変波交信するようCGが指示。この頃から21 MHz帯の空中状態は急激に変化始まる。ノールスが開局、今までの経過を説明、また、ハワイのマスナリさんに電話し、開局を依頼。空中状態がよくなり札幌富士道さんが〈かざぐるま〉と直接連絡出来るようになり、ロケータービーコンをデッキ上に置き、送信していることの確認をする。

1030 ノールスからCGの救難機は、1時間30分後、現場到着と言ってくる。CGの要請に答え日本船〈イースタンハイウエー〉は、48°28'N、138°48'Wの位置より速力17ktで現場到着1700頃と知らせが入電、ノールスの家から有線電話でCGコントロール局に接続され、更に救難機へと直接接続出来るようになった。

1040 マスナリさんが勤務先から急ぎ帰宅開局する。彼も〈かざぐるま〉と直接連絡が取れるようになった。状況は、チャートテーブルまで浸水、予備バッテリーをデッキの上に置いて交信していると報告が入る。

1100 この頃になるとアメリカ側はノールスとカリフォルニア一帯のハム局、ハワイのマスナリさん、松浦、中夷、藤永、佐藤、中島さんの漁船ハムグループ、日本各地のハム局、南太平洋トンガの大滝さんなど多くの方々が協力、完全な汎太平洋ポートピアネットワークとなった。このため送信電力の弱くなった〈かざぐるま〉の電波はどこかの局が必ず聴取出来るようになった。

1200 ハワイ1700、サンフランシスコ2000になる、現地はかなり暗くなっているはずだ。夜間荒天時には発

見が難しいことをヨット乗りは聞かされているのでいらだってくる。レース艇と定時交信が始まり、各艇に情報を伝える。前日の交信で最も近くにいる〈シャレー〉や〈たからぶね〉からは入電がない。

始めの飛行機は燃料の関係で1時間しか搜索出来ないで、二機目の飛行機が離陸したことをマスナリさんが連絡してきた。

1245 CGの救難機現着。

1330 トンガ大滝さん中継で、救難機から落下さん投下のライフラフトなどを収納中と入電する。

1408 ライフラフト収納し、続いて無線機も収納と入電。

1425 投下した無線機の使用方法を質問、マスナリ〜ノールス〜CG〜救難機と交信。再びハワイから指示するが救難機と直接交信は出来ない。洋上の漁船グループの佐藤、中夷さんからも呼びかけけるが空中状態急変する。陸上各局は聴取続けるのみ。イースタンハイウエーと漁船の佐藤さんが商用波で交信。ハワイから〈かざぐるま〉と救難機と交信出来たと入電。

完全に海と空と陸がつながった！

1535 バッテリーの電力を節約させるため聴取させる。

1620 漁船の佐藤さんから〈イースタンハイウエー〉はあと10マイルぐらいと〈かざぐるま〉に知らせる。

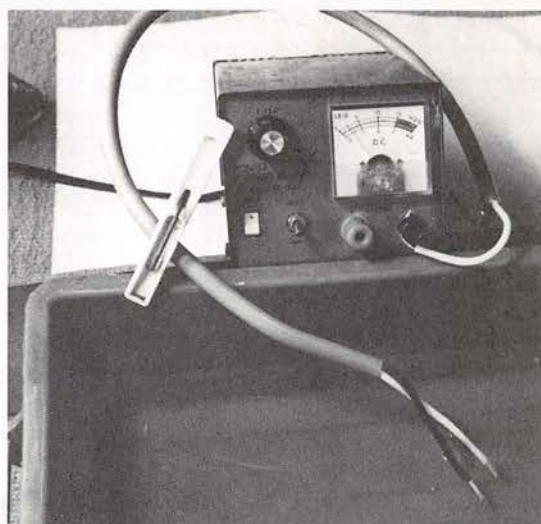
1630 佐藤さんから〈かざぐるま〉へ〈イースタンハイウエー〉はリーダーで8.6マイルに視認したと伝えている。投下された無線機で本船と交信せよ。交信出来ない。ハワイ〜漁船グループ〜〈かざぐるま〉の間で次々と指示が飛んでいる。陸上各局は状況を固唾をのんで聴取を続ける。時折混信する局に松山の清水さんが協力を要請している。

1711 救助完了の知らせが入る。位置46°31'N, 141°45'W 加藤艇長は異常なし、ヨットおよびライフラフトは放棄とサンフランシスコCGに報告。

1815 現場を離れ日本に向かう。

以上が〈かざぐるま〉救助の状況で、救助に向かった〈イースタンハイウエー〉四家船長はCGより要請を受け現場に急行中も商用波でCGや漁船と連絡しながら、アマチュア波で我々が交信の様子を聴取し救助に向かって頂いた。その後レース艇は、〈南流斗〉がエンジントラブルでリタイアした外は順調にレグを延ばし神戸にフィニッシュした。最後に〈春海〉が台風を避航中、潮の岬沖で8月20日外国船と接触、マストが折れた時も札幌の富士道さんが受信、宮崎、神戸、横須賀、川崎、東京、室蘭など各局の連絡によって短時間で保安庁巡視船〈ふじ〉によって串本港に曳航された。

今回のレースを振り返って見て、いろいろなことを学びました。私が担当した通信に関連したことでも、短波帯が運用出来なかったこと、これが運用出来れば、周波数の選択だけで、もっと効率よく通信出来たと思



電線の先端が海水に浸って0.5 Aの電流が流れている

う。また、レース艇についても、エンジンがダメになると発電機は動かなくなり、バッテリーもダメになると無線も使用出来なくなるという連鎖反応的にトラブルが続く船が出てきた。

最後にこのレースに搭載を義務とした予備バッテリーとラジオロケータービーコン (E.P.I.R.B.) について、大変有効であったので説明しよう。

◎ 40Ah以上の完全に充電し、常時使用する電気回路から切り離されていることを安全検査時に要求した。出来るだけ防水梱包とするようにアドバイスした。

まず写真を見て頂きたい。これは海水中で12Vでのくくらい電流が流れるか実験して見た。太さ2mm²(よく船内配線に使用される電線)の端末が10mm、海水に浸ると約0.5 A、6ワットの電流が流れている。

セルモーターのもっと太い電線やバッテリーの端子などであれば、更に多くの電流が流れて短時間で放電してしまう。また、バッテリーの硫酸と海水が混れば、ガスが発生してくることも知って頂きたい。

〈かざぐるま〉では完全に防水梱包されていたので放電することなく通信に使用することが出来た。ハーバーで一週間たったらエンジンがかからないと言って艇を見かけるが、ビルジに浸った電線、潮気で汚れた端子やスイッチ盤からのリーク放電が原因となることが多い。

◎ Emergency Position Indicating Radio Beacon (E.P.I.R.B.), ロケータービーコンとも呼ばれている。沿岸から20海里以上の沖を航行するヨットには、コーストガードの規則で搭載を要求されているもので、性能や入手先などの問い合わせがあるが、先日の毎日新聞で報道されたように、日本船籍の船に搭載装備することも、電波を発射することも電波法に触れる点を十分に認識して頂きたい。

今年末に行なうシドニー・ホバートレースや、来年のチャイナシーレースなどの必要備品であり、また、問い合わせも多く頂いているので諸元表をもとに説明しよう。

マリナデルレイ、ニューポート、サウサリート、アラメダなどのマリンショップ店で各社の製品が店頭に置いてある。

FCC (連邦通信委員会) 規則83号

E.P.I.R.B. class B

送信周波数	121.5および243 MHz 2波同時送信
送信出力	48時間連続使用後、両周波数とも最低出力75ミリワット
使用時間	-20℃で最低48時間 +25℃で90時間以上
電池	マグネシウム電池 6V 6年間有効、規則で3年で入替
電波形式	A ₉ 電波
周波数安定度	0.005% (水晶制御)
使用温度	-20℃～+55℃
寸法	本体長さ40.7cm×直径8.9cm アンテナ含む全長97.2cm オレンジ色 重量2.16kg 水に浮く
使用方法	手動 テスト—OFF—ON

有効距離 200～300海里、航空機高度による
価格 \$300ぐらい

同じようなものが航空機用救命無線機として日航、全日空をはじめ、世界中の民間機にライフラフトと一緒に搭載されている。使い方はアンテナを立てスイッチをONにするだけで、200～300海里範囲を飛んでいる、軍用、民間機が必ず聴取している121.5 MHz (主として民間機)、243 MHz (主として軍用機)の機長のヘッドホンにアメリカ映画でよく耳にするパトカーの警報音に似た電子音が聞こえる。機長は自動方探に切り替えると、指針は、直ちに遭難船の方位を指示する。

今回も、〈かざぐるま〉から発射されるビーコン電波を自動方探に同調させたCGの救難機は、サクラメントの基地を飛び立ってから、一直線に現場に飛来してくれたことだろう。

電池の消耗を防ぐためには、30分置きぐらいにON—OFFを繰り返せばよいし、聞いている航空機の方では、ビーコン電波が断続することによってまだ人間が生きていることを知る手立ともなるだろう。

〈かざぐるま〉のことがあった二、三日後の夜遅く海上保安庁から、アメリカ通いの日航機やノースウエスト機の報告で、本州の東方1200kmぐらいのところでロケータービーコンを受信したが、レース艇ではないかという問い合わせがあったが、レース艇とは大分離れていたが自衛隊機や巡視船が出動して収容して調べると、外国貨物船から流出したものと判明したことは新聞にも報道されたので、ご記憶の方もいると思う。10時間足らずで太平洋を次々と定期航空機が飛び、ロケータービーコンの有効範囲が300海里にも及ぶことは、船舶用2MHz帯のSOS発信機より、より効果があると思う。

関係当局のご理解で一日も早くヨットに搭載出来るようになれば喜ばしいことと思っている。

タバコ2個ぐらいのものは、CGが落下傘で投下したロケータービーコン兼トランシーバーで、周波数は243 MHz、送信電力約5ワット、型番 AN/PRC 63、浮かないが完全防水の軍規格品である。

サンフランシスコ コーストガード本部に心からの感謝の言葉とともに、サンフランシスコヨットクラブを通じてお返しに伺うことになっています。

今回のレース中に、ポートピアネットワークに参加下さった皆さんから、レースが終わった後も、この海と空と陸の絆を存続させたいというご意見を頂きました。補助通信にも活用出来ることもあるかと思います。21.435 MHzや21.365 MHz付近でポートピアネットワークをコールして頂ければと思っています。別表の各局が聴取しております。このネットワークに参加協力の皆さん、また運用中常待機聴取をして頂き、ご協力を頂いた皆さんに厚くお礼申し上げます。



(左)救難機より落下傘で投下したEPIRB兼トランシーバー周波数243MHz

(右)レース艇に搭載したEPIRB

DR YL ES OMS

VY TNX UR LNG TERM QSO QSP ES LSN FER OUR RACE

U.S.Coast Guard S.F.

U.S.C.G.Rescue Planes

JJAD M/V Eastern Highway

AH6BZ Masunari. Hawaii

K6KEW Knowles. S.F.Y.C.

KD6IH Yamamoto. San Jose

N6DQN Sutter. S.F.Y.C.

W6QDF Abell. S.F.Y.C.

W6RLS Clum. S.F.Y.C.

WB6QOR Brun. Alameda

WB6UJO Loudon. S.F.Y.C.(Silent key)

VK2DUQ Margaret. NSW, Australia

A35AO Ohtaki. Tonga Is

JA1CZF Maeda. Tokyo

JA1BPQ Suzuki. Yokosuka

JA1DBV Hirabayashi. Tokyo

JA1KRM Hiratsuka. Tokyo

JA1HOU Watnabe. Yokohama

JF1AOA Shimizu. Tokyo

JF1ERS Hanamura. Kawasaki

JF1ESB

J110IK

J11QZDM/M.

JH3LVX

JA4DYSM/M.

JH5GNE

JH5NUW

JH5MUY

JE6AAQ

JE6EXOM/M.

JR6CCHM/M.

JA7BUPM/M.

JA8ARG

JA8RUJ

JH8ILJ

Yokoyama. Kawasaki

Yamada. Yokosuka

Sato

Nagata. Kobe

Fujinaga

Shimizu. Matsuyama

Hase. Yahatahama

Oka. Matsuyama

Motoo. Miyazaki

Nakaebisu

Nakajima

Matsura

Itagaki. Sapporo

Chiba. Muroran

Fujimichi. Sapporo

HPE CU AGN 88 ES 73

DE JA1DWC Shinohara

感謝状の受領

昭和56年3月20日より180日間に及ぶ9月15日までの間、神戸市かが15年の歳月をかけて成した海上都市ポートアイランドの完成を記念して「神戸ポートアイランド博覧会PORTOPIA'81」が開催されましたが、同協会の事業の一つとして「太平洋横断シングルハンドヨットレース」が計画されました。

(社)日本外洋航海協会では、従来よりの豊富なる実績を踏まえてこの事業に全面的に協力することとなり、その運営を担当し、6月7日、サンフランシスコを出

発して、最終艇がフィニッシュした、8月22日までの75日14時間余りの間、この目的のため組織された実行委員会が中心になり、準備、実行、結果集計と多くの苦難を乗り越えた努力が実を結び、博覧会は勿論、関心を有する全国民を大いに湧しましたが、この度、下記のとおり財団法人神戸ポートアイランド博覧会協会長宮崎辰雄氏から、当協会会長宛、感謝状と盾およびパネルが贈呈されました。



太平洋シングルハンドレース 裏話

〈アルビレオ-II〉一曳航艇となつて

浮田 尚子

「とにかく〈アルビレオ〉であとの一週間をカバーしてもらいたい」との緊急の要請が入ったのは、7月20日頃であったと思う。

お盆のクルージングの計画すらまだたっていない状態であったのに、どうして1週間も皆の休暇を引き出せるだろう? 「多分、無理だと思いますけれど……。」と、2、3の押問答の上、電話を切った。

日がない! 約1週間後の26日夜にはサントピアに回航し、誰かが既に入っていないといけない! すなわち、動いてもらえそうな人々に電話が始まった。月末だからどうしても無理という、清水、貞松さん、1日ぐらいだったらという岩元さん、言ってもらったらその日を空けるようにするという林、山中さん、という中で、岡本さんが「27、28、29日の3日間を持ちましょう」という返事。岩元さんに今回のまとめ役を依頼して、「どうにか明るい見通し」との中間の返事を本部に入れる。22日には船上、陸上の待機組を決め、31日までの確実な担当者を報告するまでにこぎつけた。

当初予想されていた、27、28、29日に“リンダ艇”は入らず、後半の私達の約束の切れる土曜日の8月1日になるかもしれない……、との最悪の予想も出ていた。全くこちらがレースをしているような気持。そのうち予想が明るくなり、29日の水曜日中に入った方がよい、との判断が出、岩元、林、山中、佐藤さんと私とがサントピアに揃う。多数の情報が飛びかい、宮崎の鼻通過の報で22時頃大慌てでサントピアを飛び出す。結局一昼夜〈寅丸〉と紀伊水道を徳島側と和歌山側の2手に分かれて“リンダ艇”を探したが見つからず、本部との連絡もとれなくなり、ひよっとすると“リンダ艇”はもうフィニッシュしているかも知れない! との悪い予想を抱いて、白みかけた紀伊水道を引き返す。逆潮と上りの風で荒れ狂った友ヶ島水道をやっと越え、サントピアに入港。しばらくすると、由良の裏側で悪い波を避けて待機していた〈寅丸〉から、“リンダ艇”とコンタクトしたのでエスコートに出ようとの連絡が入り、また出かける。夕暮れの近づいた空に“リンダ艇”を見つけ、エスコートの態勢に入る。薄明かりの残っている間にやっとフィニッシュ。

従業員に給料を払わないと……という事業主の佐藤、山中さんを降ろし、吉本さん、〈イブ〉の柏元さんを乗せ、“リンダ艇”曳航の態勢に移った。翌日、31日昼頃ポートアイランド着。

二昼夜中、2〜3時間の睡眠しかとれなかったが、ポートアイランド上陸直後の花束贈呈のセレモニーが済むと、あれ程多難と思われた〈アルビレオ〉の出動が、どうにか都合をつけて来た人達の、温かい友情の輪で、無事果たし終えたという気持ちから、全身の力が抜けていくようであった。

ふと気がつくと、ポートアイランドに着くや否や、“リンダ艇”の床をはがし、機走の出来なかった原因の電気の配線を直し、自力で須磨まで回航出来るように、〈アルビレオ-II〉のメンバーの手で修理が出来上がっていた。

リンダ嬢からは、帰国したその日付けで、

I will always remember your kind invitation to join your group at Santopia…….

……Have nice sailing on Albireo-II it was a pleasure to be towed to the Custom dock.

という手紙が舞い込んだ。

すべて我々の夏の予定は皆の休暇の関係でつぶれたけれども、果たして、これがもし、Mr. Linda Weber氏であれば、これだけ我々のグループの者が動いたか? との疑問は多少残るものの、今回協力出来なかった人達の「よくやれたなあー。駄目かと思った」という声、我々のタイムリミットギリギリで、どうにかコミッティーのお役に立てたという幸運な思い、それに、自分達でもよく皆都合がつけられたなあというひと吹きのさわやかな風だけが、今夏のアルビレオグループの上に残った。

役員、コミッティーの皆様方はもとより、私達の何倍か頑張り、貴重な夏休みの大半が吹っ飛んでしまった〈くまの〉の大石哲也君、それに〈寅丸〉の寅彦君、本当にご苦労さまでした。

Mr. 譲 能留守一家日本での夏休み

Joe

Knowles

清水栄太郎



シスコの思い出話?



夫妻を囲んで

S.F.Y.C. (サンフランシスコ・ヨットクラブ)のジョー・ノールスさんと聞けば、日本の多くのヨットマンにはおなじみの名前となっていました。今夏は P.I 博レース表彰式に一家で参加する計画をたて、日本へやってきた。それぞれ滞在期間は異なったが、彼等、一家には有意義な夏休みになったことであろう。我々がサンフランシスコを訪れる時、何かにつけて彼等一家の御世話になることが多い。この際、今まで積み積ったその借りを返済しようと、マンション一戸を提供し、我が一家も総出し、やはり借りの多い人達の応援も受けて、御世話致しました。

S.F.スタート以来、来日前日まで Roll Call に C' Kin していたので、彼等の旅程は事前に知ることが出来た。%→%まで約2カ月になるとは思いもよらぬことであったが、彼等の足跡を振りかえってみるとし

7月19日朝、羽田着。大きな荷物を持って、少々疲れ気味の様子のジョー夫妻は、出迎えの武市さん夫妻、(ティダ)、(RAY)の面々を見つけるや、オハヨウゴザイマス、ゲンキデスカ?と相変わずで、飛行機の疲れも吹き飛んだようだ。早速3DKに御案内。ジョー一家に比べたらすべてが狭く、小さく、体の大きい彼等には窮屈であろうと思っていたが、無駄がなくて便利に出来ている、アメリカはなんでも大きくて無駄が多い、こんな部屋に自分も改造したいと気に入ってくれた。しかし、しばらくは頭をぶっつけてしまうので、目印に紙をたらし、慣れるまでつけておいたようだ。

7月20日P.I 博有志で、ジョー夫妻歓迎会を開催。海洋博以来、彼の「譲 能留守」の名付主である多田雄幸さんはじめ、アマ無線仲間で、今回は畠中艇の支

援をした、世田谷グループも大勢参加された。なかでも今日の日を待ちに待った、アポリマの原子さんが、青森より駆けつけ、二年振りの再会を喜んでいたのが目立った。

多田さんは、お二人を三崎のお祭りにお招きした。彼等は、建造中の世界一周レース用の艇見学、ローカル色豊かな祭りを地元の人達と一緒に、祭仕度、神輿かつぎ、御神酒もたんまりいただくというように、二日間を満喫したようだ。

ジョーさん達の部屋は私の事務所(シャック)で囲むように建てられているので、朝、昼の Roll Call にはジョーさんにも手伝ってもらう。おかげでリングさんの Position をもらうのにリンダさん^(CW)→VK2^(AS)→W^(AS)→JA^(JA)のルートで、リンダさん→VK2→JA→Wとショートカットしたルートにすることが出来た。

一週間もあつと過ぎ、学校の都合で、一週間遅れになった娘のジェニー、次男のジョンを羽田まで迎えに出かけた。ちょうどこの頃、八丈島を通過した畠中君から、再三にわたり、今日の同じ便で、彼の船名を変えるまでの主役、Half Moon bay の Mr. RAY FARNOW 夫妻も一緒であると聞かされていたので、空港には、S.F. まで応援に出かけた平林さんをリーダーとする、世田谷グループの人達も待ちうけていた。ジェニー、ジョン、RAY 夫妻も元気に姿を見せ、かねてから計画中であった、当日開く畠中ボートでの RAY 夫妻歓迎会に、我々も参加することを約束して、ひとまず落ちつくことにした。Big ジョンの異名の通り、彼は男で、さぞ飛行機は大変だったろうと察したが、案の定、シートの前後、幅ともきつくて、とても寝られるものではなかったと、ひと眠りした後、川崎にある畠



会話は全部英語で行なわれた

中ボートに向かった。途中ジョーさんは、地図を広げながら、現在地、交通機関と私が今迄にやった同じことをジェニー、ジョンに繰り返していた。

パーティーは、〈おけら〉の艇に囲まれた造船所へ急造されたものであったが、Half Moon bayでの出来事の、もう一人の当事者で、一足先に日本へ帰国した、マリさんも加え、話しは終りがないようだった。当の畠中君は、黒潮と微風に悩まされながら、一路フィニッシュへと頑張っていたのだった。

ジェニー、ジョンには、彼等の大きな目的があったのだった。それぞれとりあえずはラブコールはしたもの、東京に落ち着く間もなく、早々に関西に行ってしまった。ジョーさん夫妻には、NORCで、加藤君の救助活動をより正確にまとめようと、ミーティングが残っていたため、表彰式会場で落ち会うことにした。

ミーティングは、加藤君を中心に、ジョーさんが、S.F.のTVで英雄扱いされたVIDEO TAPE、アマ無線を通しての録音テープを参考に、記憶が新たなうちに、再確認された。また、今回大きな話題になった加藤君のEPIRBをテーブルに置き、電監の事情聴取や、今後のこの種の問題点を取り上げて行かねばならないし、今や世界中のレースで装備を義務付けられると、その都度法違反になるし、また改正された電波法ではこれを持っているだけで、罰金の対象になってしまうなど、今後の問題点について日米の意見が交されたことは有意義であったと思う。

表彰式も数日に迫ってきたが、この間を利用して、丹羽さんの御厚意で、中京方面の旅行に出かけることになった。ジョーさんもこの頃にはだいぶ東京の勝手が分かり、自分で新幹線の切符も手配し、いつの間にか時刻表を持っていた。持ち前の良い感で時間は理解するが、残念にも時刻表にはローマ字はなく、別の英文地図と、おおよその時間表に綴り込まれた路線図を合わせ、駅名の漢字の形で理解していたようだ。もちろん最終的には我が家族の誰かが、チェックしていたが、間違いはなく立派なものであった。

じっとしていないジョーさんは、新幹線に乗れば、運転席まで行って記念写真を撮り、自分の会社South-

ern Pacificの時間表を交換したり、職業柄、鉄道には非常に興味を持っている。

表彰式の前夜、秋田実行委員長主催のホームパーティーが開かれ、ジョーさん一家、すでにフィニッシュした、岡本、小田、リングさんも参じ、約束通り神戸での再会を、皆さん果たすことが出来た。この日、秋田実行委員長が中心になり、ジョーさん一家に、せめてもの御礼にと、出場者スポンサーの御協力を得て、金一封を贈り、感謝しました。

P.I. 博会場も一通り見学をと思ったが、大勢の人で目指すパビリオンにも入場出来ず、あまりの人気の高さに、驚いていた様子だった。夕方からの表彰式、晴れの舞台が持ち受けているので、見学も早々に切り上げてしまった。

いよいよ表彰式である。受付で大きな花をつけてもらったジョーさんは、髪に日頃塗ったことのないボママードを、それも多過ぎではないかと思われるくらい塗り、見違える程。マーリンさんは、今日のために持参した紫色のドレスに身を包み、ジョーさんより贈られたばかりの真珠の首飾りをつけ、いささか上気していた。神戸市助役をはじめとする皆さんのご挨拶の中にも、S.F.Y.C. ジョーさん一家の言葉が話される毎に身を引きしめ、直立不動の姿勢で聞き入っていた。レース表彰に引き続き、協会、並びにNORCよりの感謝状、実行委員会からはジョーさん一家の名を入れた大漁旗を送り、皆さんの盛大な拍手を受け、壇上のジョーさん一家は喜色満面でマスコミのフラッシュを浴びていた。彼等一家には、忘れることの出来ない日であったと思う。

この後は関西方面を旅行、大阪湾クルージング、サントピア、徳島フリート結成記念レース、そして、一家の誰しもが、強烈な印象を受けた阿波踊りレース、もし彼の気持ちに一部の変化もなければ、彼は必ずや来年の阿波踊りレースに再び参加するであろう。

＊

なお、ジョー・ノールス氏夫妻を囲むパーティーが7月20日(日)、東京・霞ヶ関会館で行われた。会場には、サンフランシスコで氏に世話になったことのある日本のヨットマンが多数集まり、なごやかに旧交を温めあった。

OFFSHORE 第81号 昭和56年12月25日発行
増刊号 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300円(郵送料45円)

発行 社団法人 日本外洋航海協会
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