# Offshore 4 1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 85/200円
昭和57年4月15日発行（毎月1回15日発行）昭和52年7月21日　第三種郵便物認可

東京国際ボートショー会場

特別企画

# 座談会
# 沖縄レース10周年を迎えて

今年で6回目を迎えた沖縄レースは，距離830マイルという長さとともに，ちょうどメイストームの中を走るシビアーな条件下での本格的な外洋レースとして完全に定着し，満10周年を迎えた。そこで，このレースの醍醐味，問題点について過去の成績や実態をふまえながら気象・海象の専門家，ベテランの乗り手を招いて話しあっていただいた。

**出席者：安斉政雄**(財・日本気象協会解説予報部調査役)，**沓名景義**(財・日本水路協会専務理事)，**清水栄太郎**(NORC専務理事)，**武市俊**(NORC本部帆走委員長，ロデムⅥスキッパー)，**高城昌彦**(シンドバッドで沖縄レース2連勝)，**宮坂敬三**(歴戦のフジのスキッパー)，**服部一郎**(沖縄レース4回出場のベテランナビゲーター)
**司会：大儀見薫**（NORC副会長，第6回沖縄レース実行委員長）〈敬称略，順不同〉

**■気象のパターンをつかめ**

**大儀見**　まずはじめに過去5回の成績……参加艇の所要時間，コースの特色を話していただいて簡単に過去の概況を掌握してみたいと思います。服部さんのほうからどうぞ。

**服部**　一応過去5回の資料を集めてみました。ここにお集まりの方はすでにご存知だと思いますが，一応ご説明いたします。

第一回のファーストホームは〈チタⅢ〉で所要時間（4日12時間32分）でこの記録はいまだに破られていません。その時の最終艇は(6日3時間)。第2回が〈サンバードⅡ〉(5日3時間)，最終艇(6日22時間)。第3回が同じく〈サンバードⅤ〉(5日9時間)，最終艇（7日13時間)。第4回は〈月光〉(6日2時間)，最終艇〈サシバ〉(9日22時間)。前回の第5回が〈サンバードⅤ〉で(5日9時間)。最終艇が(6日20時間)。となっています。〈チタ〉の4日というのは別としまして，およそ5日～7日というのが所要時間だと思います。また，天気図のほうも同一のパターンというのは一回もありません。

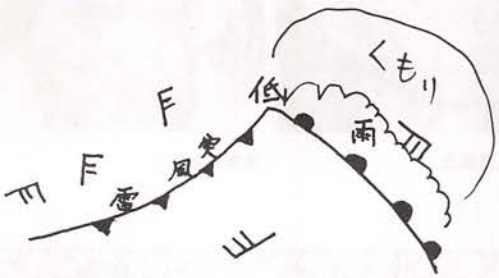
**大儀見**　第一回の状況は，日本海側を通る典型的なメイストームが二つ連続してこの期間中に吹き抜けていった。南西の強風（24メートル前後）が吹きっぱなしで〈チタ〉の場合は，毎日の走航距離が200マイルを超えています。4日連続真追手の強風で走り抜けたわけで，その後もこの記録が破られないのはもっともなことです。この後の優勝艇とも関連しますが，特徴的だったのは非常に大きく北上し，直線コースから外れていて，距離的にはおそらく今までで一番長い距離と思われるものを走りながら，なおかつこういう記録を作りました。

あとはそれぞれスタート時点での低気圧の位置，また，相対的な艇集団と低気圧の位置の相関関係など，細かく見ていけばいろいろあると思います。その辺で気象の立場で安斉さんのほうからこの時期に行われる沖縄レースの気象について，特徴的な点をお話し下さい。

**安斉**　気象のパターンによって，ヨットの走り方にかなり影響が大きいようです。では，このレースの期間がどういうパターンになるでしょう。日本海低気圧のパターンになるのか，あるいは太平洋低気圧で北東の向かい風のパターンになるのか，その辺が一番大きな問題のようです。

今出ている気象庁の予報では，全般的には4月は向かい風型というか，前線の停滞型，それから北東型。5月は高気圧の圏内……大きな移動性高気圧の範囲内にあることが多いでしょう。もう少し細かく見ると，その北東気流型，前線停滞型はおそらく4月の前半で終わるでしょう。そして，4月の終わりから5月の中旬ぐらいまでは移動性高気圧と低気圧が交互に通る周期変化型。そして，5月中旬以降は梅雨のはしり型になって，また前線の停滞と，こんなふうに考えてよいと思います。

**大儀見**　4月29日の12時に沖縄をスタートするわけで




風の変化は原則的に時計回りである。したがって低気圧の南側に位置すれば，北東の風は，最終段階になって他の場所にいるより，はるかに有利になる。

すが，その時点での低気圧の位置，そしてその進む形が戦略的には非常に大きな要素になると思うんですが，その辺いかがでしょうか。

**安斉**　出発前に沖縄の予報官かだれかに来てもらってレクチャーを受けるというお話ですね。その時に，先程のパターンがどうなるのかということです。天候というのは周期で変わっている。日本海低気圧が通りやすい時にはそれがいくつか通る。第1回のように二つも続けて通るとそれから前線が停滞するというようなことが，またそういう状況が卓越する。ですからレース期間のベースがどんなパターンかよく頭に入れておくことが重要だと思うんです。これは安全面でも必要なことでしょう。

**大儀見**　安全という点では，このレースに出る艇はもっともシビアーなものを覚悟していますし，安全は万全であるということが前提で，むしろどうしたら早くフィニッシュできるか……。

**清水**　どういう風をとらえるかということですね。

**安斉**　そうしますと，前線の停滞型の場合，できればその南側を通って追い風をひろう。

**大儀見**　そうです。一つは出発時点での気象のパターンと，もう一つは向こう4日か5日間の変化の展望です。

**安斉**　もし，予想通りこの期間が高気圧と低気圧の交互に通る，いわゆる春の型であるとするならば，まず高気圧については，高気圧が南の太平洋側を通るのか日本海側を通るのかにまず着目しなければいけないと思います。これによってコースの風はまったく違ってきます。日本海側を通れば南に前線ができて北東風の向かい風になります。南側を通るとすれば追っ手の順調な風です。それから日本の真上を通れば無風状態にちかくなります。

低気圧の場合には，南側では南西風が強い。温暖前線の東側では東風，寒冷前線の西側では前線に吹き込む北西ないし北よりの風になります。寒冷前線のところでは風が急変しやすくもあるのです。ですから低気圧がどの位置に当たるかによって天候状態は全く違ってくるので，そのコースをよく見きわめなければなりません。一般に東シナ海で上海付近から南にいっている低気圧は南岸を通っていくだろうと考えていいと思います。東海方面に出た低気圧は日本海に入っていくと考えていいでしょう。それから，大きく南北に割れるような谷といっていますが，これができた時には二つ玉低気圧になってお天気も悪くなります。

### ■黒潮と冷水塊の影響

**大儀見**　気象についてはだいたいおおまかなつかみ方が出たと思うんです。そこでもう一つ，このレースの非常に特徴的なテーマである黒潮をどう判断するかという話にしたいと思います。第1回の〈チタ〉のコーは，低気圧の強風を求めて北上したと思うんですが，結果としては強風とともに東シナ海から一早く黒潮に乗っかって韋駄天走りで滑り込みました。しかし、その後の優勝艇のコースを見ると，比較的黒潮を無視して沖縄本島の北からほぼ直線に沖寄りを走っている。これはもちろん黒潮だけの要素じゃないんで，一概に黒潮を無視できるという結論にはならないと思います。ところが結果からみると多少距離は長くても3ノットからの潮に乗るべしと考えて岸寄りのコースを引いた艇はあまりうまくいっていない。そこで走り方はともかく，黒潮の現在の状況，あるいは予想される状況を教えて下さい。

**沓名**　だいたい黒潮は，佐多岬に至る間はだいたい沖縄の西方そして奄美大島でもだいたい西方100マイルのところを本流が流れています。強いところで最大3ノットぐらいでしょう。それから本流は屋久島の南側を通るのが普通です。たまに北を通ることもあります。そこから足摺岬のほうに向かって沖合15マイル～30マイル……その時によって違います。

次に問題なのは遠州灘の沖合です。御前崎の南方，大王崎から伊豆半島の間，そこに御承知のように冷水塊ができることがあります。これができた時とできない時によって，それからの流れが大きく変わるわけです。まあ，九州までは問題はないですが，冷水塊ができますと黒潮の流れは反時計回りになります。本流はぐっと南に下がるわけです。3月5日と19日の海洋速報を見ますと，5日の時はかなり冷水塊が発達しているが19日のになるとだいぶ弱くなって北上しています。本流は時によって違いますが，だいたい足摺岬の南方20～60マイルを流れ，それから潮岬は夏になるとぐっと近づきます。冷水塊がなければ潮岬沖合60～70マイル，野島も60～70マイル，そこをほとんど結んだ線を普通は流れています。冷水塊があるとこれがぐっと南に下がります。御前崎の沖合遠州灘はむしろ逆の西の流れがあります。ですからまあ，冷水塊の消長は海洋

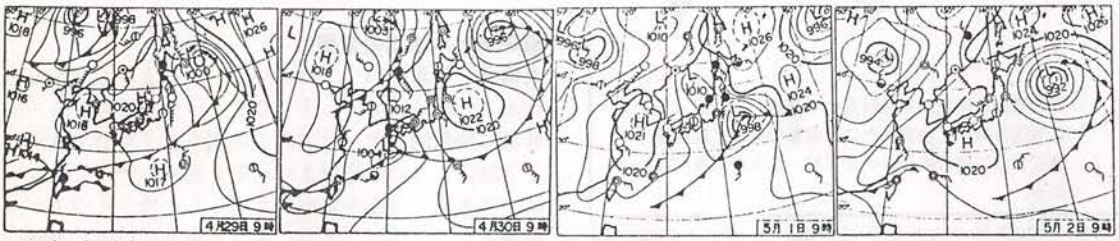
大儀見薫氏

安斉政雄氏

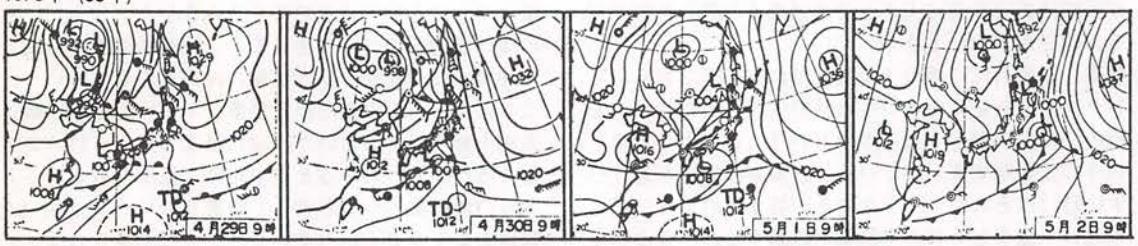
沓名景義氏

清水栄太郎氏

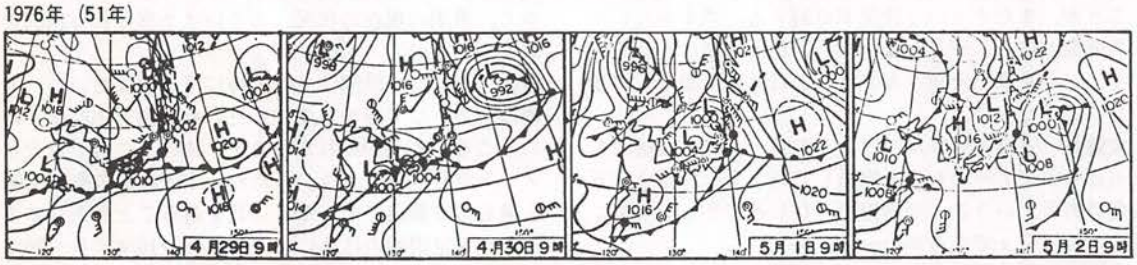
ファーストホーム艇所要時間と天気図　1980年（55年）



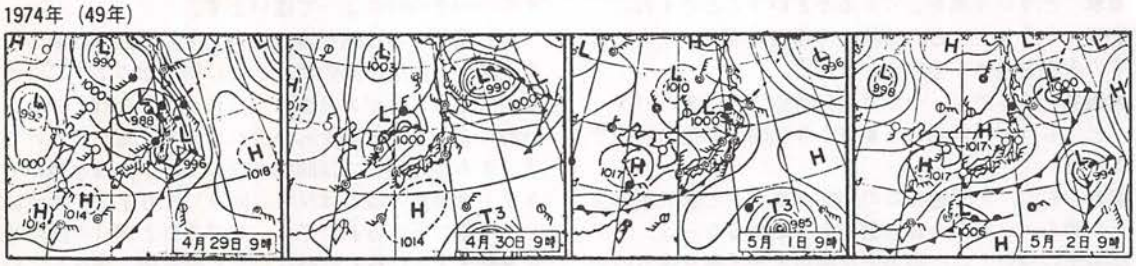

1978年（53年）



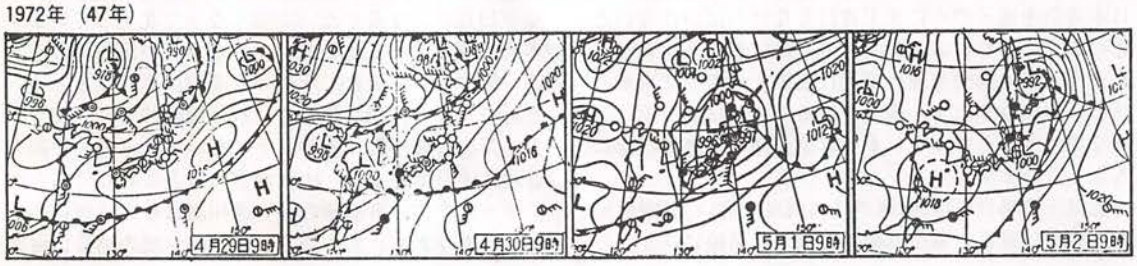

1976年（51年）




1974年（49年）




1972年（47年）



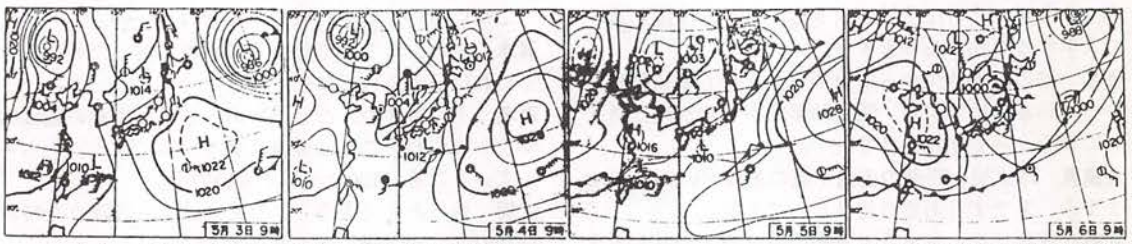
武市　俊氏

高城昌彦氏

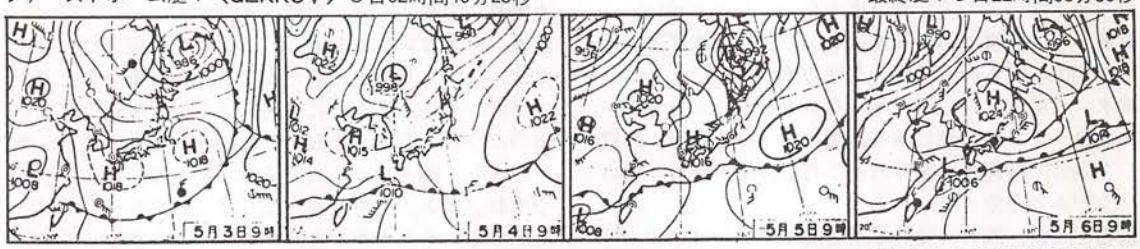
宮坂敬三氏

服部一郎氏

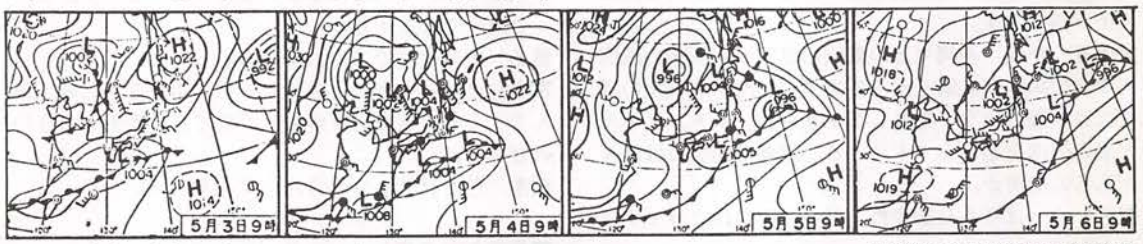
ファーストホーム艇：〈SUNBIRD Ⅴ〉５日09時間49分15秒　　最終艇：６日20時間27分44秒



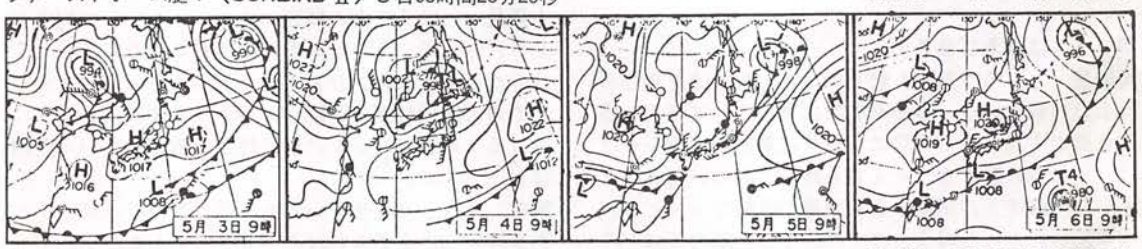

ファーストホーム艇：〈GEKKOⅤ〉６日02時間40分25秒　　最終艇：９日22時間05分39秒



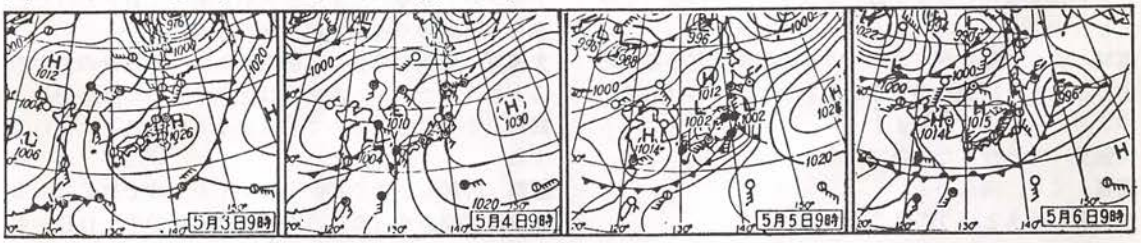

ファーストホーム艇：〈SUNBIRD Ⅴ〉５日09時間18分03秒　　最終艇：７日13時間35分28秒




ファーストホーム艇：〈SUNBIRD Ⅱ〉５日03時間28分29秒　　最終艇：６日22時間15分13秒




ファーストホーム艇：〈CHITA Ⅲ〉４日12時間32分17秒　　最終艇：６日03時間13分37秒



速報の一番新しいのを参考にだいたいの予想ができると思います。

**大儀見**　そこが実は問題でしてね，気象は何時間単位かですが，海洋速報は2週間おきですね。この2週間のずれが海流ではむしろ逆の状況になっていたりする。問題はその辺の読みをどうするかなんです。

**沓名**　それはやっぱり変化状況を注意して，一番新しいものから将来の流れを推定するということだと思うんです。

**清水**　そこで冷水塊が一番大きな問題になってくると思いますが，その冷水塊の大きさ，または位置を途中で入手する方法がありますか。

**沓名**　昔の海軍時代からずい分力を入れて黒潮観測をやっているわけですが，昭和20年頃から冷水塊というものが分かってきたわけで……。

**大儀見**　冷水塊と黒潮の表面水温の差はどの程度ありますか。夏ですとあまり差はないですね。

**武市**　真夏になっちゃうと表面の温度が上がっちゃうから冷水塊のところでも温度が高いところが多い。

**沓名**　そう，夏はあまり差はないです。現在ですと黒潮が20度で冷水塊が15度。5度の差ですね。

**清水**　5度か，だいたいそんなもんだ。

**大儀見**　そこで黒潮に乗った艇はいいんですが，無視した場合，沖縄列島寄りのところでは南へかなり強い反流があるんですね。

**沓名**　ええ，流れは強いほど反流が強いわけです。沖縄の100マイルぐらい西が強ければ，屋久島の東側は反流が強いです。

**大儀見**　今度は沖縄列島の東側に出てから四国の南側あたりで黒潮が北側を走ってますね。冷水塊の上のほうは遠州灘のほうで蛇行しますからね。まあ，ほとんど黒潮の南を走るんですけどね。黒潮の南側には反流があるんですか。

**沓名**　やっぱりありますね。だいぶ沖合になりますけれども……。

## ■コースは5％プラス？

**大儀見**　ところで気象も難しいけれども海流を読むのはよけい難しいというのが実際に乗っていて痛切に感じる点です。そこで実際にレースに乗った経験をもとに，その辺の難しさ，考え方を話してみたいと思います。今の海流との関係で最短距離の直線コースと本州南岸沿いに走った場合との実際の走航距離の差はどのくらいになるんでしょうね。高城さんなどは測ってみましたか？

**高城**　測りましたが，まあ，ログの誤差などいろいろありまして，結論は出てないんですが，やっぱりだいぶよけいには走っています。

**大儀見**　北へ行った場合にはね。

**高城**　ええ，南も……。

**大儀見**　南もというのは？

**高城**　ぼくらはだいぶ直線よりも南のほうへ行きましたもんで……。

**宮坂**　まあ，ぼくらの経験でいくと第5回の時などはほとんどがみんなラムラインを引いたんですけど，それでもロングでした。だいたい5％でした。

**高城**　だいたい5％ですね。

**宮坂**　900ちょっといってますからね。

**武市**　まっすぐ走ってもね……。

**宮坂**　ところで黒潮なんですが，幅はものの本によるといろいろ書いてありますが，乗ってるつもりがはじっこにいるのか真中に乗っているのか……。

**清水**　さあ，そこまで分かるのかね。河みたいに流れていれば分かるけどね。

**沓名**　そうですね，だいたいのところは黒潮の幅は60マイルですね。これは非常に難しいんですが，もちろん広いところは100マイルぐらいです。

**宮坂**　乗ったという感じよりも，ぼくらは降りた時の感じのほうが正確に分かりますね。

**大儀見**　黒潮から外れた時の落差がね……。

**宮坂**　それはログでも分かります。第2回の時，かなり乗ったつもりで走ってたんです。実際乗ってたんですけど，もうそろそろ北へ進もうと伊豆半島のはるか南のほうから北上しました。その時ちょうど北東が吹いてまして潮とぶつかって逆潮というか，風に対してですね。まあ，三角波がかなり立ってクルーはへばったんです。それが潮から降りたらパッと止まって波が平になった。その時は本当に潮目がありまして，ピタッと分かりますよね。

**沓名**　色はどうですか，黒潮の。

**宮坂**　そうねえ昔からいわれているような色にみえるんですかね。そういうつもりで見てたのかもしれないけど……。

**武市**　色だけじゃ分からんですなあ……。

## ■世界有数の厳しいレース

**大儀見**　ところで潮の問題はナビゲーションの程度が高ければ，だいたいどれだけ流されたかなんていうのは分かりますよね。ひどく揺れているちっぽけなヨットでの天測の精度の問題などもありますが，レースにおけるナビゲーションの重要性とか難しさという問題はどうですか。

**武市**　そうとう時化ていても天測はかなり正確ですね。だから天測さえできればかなりきちっとしたナビゲーションができる。たまたま天気が悪くてDFだけだと逆に一生懸命やっても相当悪くなる。

**大儀見**　天測の場合には個人差というか技量の差があると思うんですが，武市君はどのくらいの誤差で？

**武市**　かなり時化ていても5マイル外すことはないですね。

**服部**　沖縄レースで100～150マイルも沖でDFでとるよりは天測をやったほうが絶対にいいです。DF一本

だったら20マイルや50マイルの差はすぐ出てしまいます。

**大儀見**　そうでしょうね。ところで高城さんさっき南へ相当大きく走ったといっていましたがそれで確か優勝してますね。2年連続でしたか？　その辺の考え方というか，ちょっと秘密を披瀝することになりますが。

**高城**　今回も一応出るつもりでいるので，そういうことはあまり……（笑）。

**大儀見**　南へコースをとったというのは南に風を求めたということになると思うんですが。

**武市**　これは高城さんの秘密をバラしちゃうようで大変申しわけないんですが，一般に公開されたことからいうと，いわゆるさっきの南岸低気圧型の時に南側にいるほうが南風の中でよけいに走れるということが最大の原因だと思いますね。

**高城**　そうですね。

**安斉**　オータムセクターといってますがね，やはりあれをうまくつかむことでしょうね。

**武市**　みんな上りになっている時に，いずれ北になるにしても南にいるほうが長いこと南の風の中になるわけですよ。船の大きさによっても違いますがね。

**高城**　乗員の体力というのもレースの大きな要素ですからね。

**武市**　そうですね。やっぱりその船の大きさで上りに強い船，それから比較的上りを避けたい船，その辺の要素によっても結構違いますね。

**大儀見**　過去の5回を見ると，黒潮に乗ったことが大きくプラスして優勝の要因になったというのはほとんどないですね。〈チタ〉の第1回目の場合はいえるけれども，あれは黒潮よりも風ですよね。

**武市**　それにまた，船がピッタリ合ったということですよ。

**清水**　そう，追手が頼みですからね。

**武市**　あのコースへ重たい船が行ってもああはいかなかったですよね。

**大儀見**　あの時の1位と2位はものすごい差があった。

**清水**　修正で10時間ぐらい……。

**服部**　着順じゃ20時間ありました。

**武市**　とにかくコースとしては，やっぱり依然として大きく分けて三つある。

**清水**　潮がいい所を通っても向かい風になって，タックをくり返すとか，そんなことになるとかえって時間ばかりくってしまう。やっぱり気象が一番大きなポイントになるのではないかな。

**武市**　もう一つは，10年前と今とでは船の性能が全く違うわけです。船の性能が遅いうちは黒潮を使うといってもかなり有利な要素だったわけですけど，帆走性能が上がってきたら逆に，黒潮を使う要素は小さくなってきている。やはり，どうしても風をうまくつかむというほうが……。

**清水**　走るほうがね。

**武市**　ええ，近いところを走る。

**大儀見**　しかし屋久島の南あたりで黒潮をつかんで遠州灘をのぞく所まで，理想的にいえば300～400マイル乗れるわけだよね，この誘惑はある。

**武市**　ラムと西を回るのと，だいたい30～60マイル違うが，だいたい15時間乗れば元をとれるんですよね。結構，魅力ありますね。特に低気圧と高気圧が交互に来るときの高気圧の真中で乗るか乗らないかの誘惑はかなりあります。

**大儀見**　まあ，細かくみていくといろいろあって非常に面白い，そして難しい。毎回，将棋みたいに，同じ譜面は二度と出てこないように，沖縄レースの場合もいろんな要素が，時間まで入れれば四次元で展開されている。文字通り外洋レースの醍醐味を味わえる素晴らしいレースだが，同時に安全の面では，幸い過去には大きなトラブルはなかったけど，一番しんどい目にあったのは1回目の〈竜王〉だったですかね，120度くらいの横転でマストがついて，ジューイさんがドッグハウスの上に転がり出されたというケースがありましたが，あれはトカラ列島の近くでしたね。

**清水**　それと3回目の落水……。あの時は〈ミヤコドリ〉がリタイアーでした。

**安斉**　まあ，安全の面ではメイストームというのがありますが，海としては一番いい時期なんじゃないでしょうか。

**武市**　実際問題，第3回のときにね，低気圧が前線沿いに次から次へと来るんで，まあ一般的に我々の観念からいってイッパツ時化られたら12時間我慢しちゃえばおさまるという感覚が24時間でもおさまらなくてね……（笑）。

**大儀見**　それと前線の北側で北東が吹きますと，曇と雨ということもあって，相当寒いし，乗組員の疲労度が違いますから，なめてかかったら大間違いで，大変シビアーなレースですよ。

**武市**　しかも，その時期がたまたま黒潮の真中で引っかかれば相当悪い波が立つ。どういうわけか4回，5回目が非常に静かだったんで……。

**大儀見**　この時期，この海域では25メートル以上の風は吹かないと思うんです。持続した風はね。このくらいだと乗組員はシンドイけど，外洋ヨットとしては乗り越えられる……。しかし，この頃スピードを求めて艇の軽量化と，水面下の部分が非常に少なくなっている。性能はよくなった替わりに水の上での艇の動きが激しくなった。まあ，沖縄レースに安心して出られないような船は外洋ヨットとしては失格という気もするけど，その辺，武市さんどうですか？

**武市**　とにかく，ニュージーランドのクリスがね，こんなに苦しいんじゃ，俺もうやらないと……（笑）。世界有数の厳しいレースであることには変わりない。それに一連の軽排水型の船がまだ本当の資料を持ってない。

**大儀見**　極めて厳しいという結論です。ではこの辺で。

# 黒潮とその変動（沖縄～東京間）

二谷穎男
（海上保安庁水路部海象課長）

## 1．はじめに

日本人にとって「黒潮」という言葉は，昔より極めてなじみの深い言葉であり，本州南岸の各地のお国自慢に用いられる形容詞として「黒潮洗う……」とか「黒潮おどる……」などがある。事実我々は小中学生の頃から，本州南岸沿いに黒潮という世界でも有数な一大暖流が海の中の大河のように何時も流れていて，日本の気候や水産業に大きな影響を与えていると教わってきた。そして，黒潮は日本のすぐ南岸の岸辺を洗う流れであり，その流れの速さも流路も一定したものであろうと大ざっぱに理解していたものである。海運や水産関係者のように直接海に接することのない人々にとっては，小中学生でなくとも，多くの人がほぼ同じように感ずるのもまた事実であろう。

しかしながらよく考えてみれば，地球上の自然現象は，時間・空間スケールの差こそあれ，常時一定不変であるものはむしろ少ないといえるであろう。特に空気や水のように，ある程度自由に動ける流体が対象となる現象は，常時変動がつきまとうのが当然と考えるべきであろう。空気の物理現象と考えられる天気・寒暖・風等の気象現象と同じく，水の物理現象である波や流れのようなものは，小は秒程度から，大は何百・何千・何万年の時間的スケールで変動するものである。何百年以上はさておいても（それだけの観測事実がない），黒潮は，親潮や対馬暖流等のその他の海流同様，決して一定の速さで，一定の流路を流れていないことは観測事実からあきらかである。しかしながら一方，半日や1日の周期でほぼ正反対の運動をする沿岸や内湾の潮流に比較すれば，かなり安定した流路と流速を持つ流れともいえる。このような観点から，また現在の調査技術能力で解明出来る範囲で，本州南岸の黒潮の平均的特性やその変動の様子のいくつかについて以下に述べてみよう。

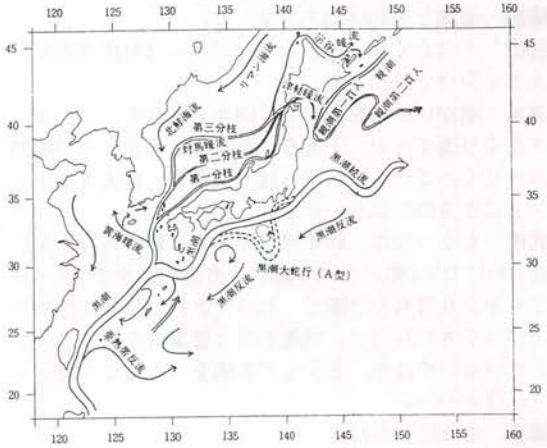
## 2．黒潮の概略

黒潮は北太平洋循環系の北西部を占める一大海流であり，北大西洋の湾流（ガルフストリーム）と共に世界の二大海流の一つである。1ノット前後の北赤道海流は，フィリピン東岸のサマール島付近で，南北二つの海流に分かれ，ルソン島沿いのその北上分枝が黒潮の始まり，すなわち源泉部といわれる。この北上分枝は，西岸強化という現象により，幅が狭くなるとともにその流速を増して強勢な海流となる。この海流はその後，ルソン海峡，台湾東岸沖を経て八重山諸島と台湾の間を通過して東シナ海に入り，大陸棚傾斜沿いに北東進後，トカラ海峡を抜けて再び太平洋に入る。トカラ海峡に入る前に，その約1/10の流量分が対馬暖流として分岐北上して日本海に向かうが，その模様はあまりはっきりとはしない。太平洋に出た黒潮は，九州東岸，四国南岸，遠州灘，房総沖沿いに東進し，犬吠崎付近から本州を離れて東進する。本州を離れた後の黒潮は黒潮続流と呼ばれ，東経160～170度付近までは強い海流であるが，この付近から東は北太平洋海流へ続く。それ以後の詳細な様子は，資料が少なくて判然としない。狭義の黒潮は東シナ海から犬吠崎付近までと定義するのが妥当である。なお，黒潮本流及びこれにともなう暖水渦や冷水渦及び反流についての模式図を第1図に示す。

黒潮の中心部の流速は，東シナ海で1.5～2ノット，本州南岸沖で2～4ノット程度であり，時には5ノットを超すことがまれにある。黒潮の幅は，1ノット以上の表面流速を持つ部分は100～150km，2ノット以上の強流域は40～80km程度である。流速は表面がほぼ最高で深さと共に減じ，500mの深さでは表層の約1/2ぐらいとなり，1,000mでも0.5ノットぐらいあるときも珍しくない。最近の調査では，弱いながらも3,000～4,000mの海底付近まで流れが存在することが知られている。

海流の原因はいろいろあるが，黒潮の場合は海水の密度分布の地域差による水平圧力と，地球自転の影響力（コリオリの力）がほぼ釣り合った流れである。この

第1図　日本近海海流模式



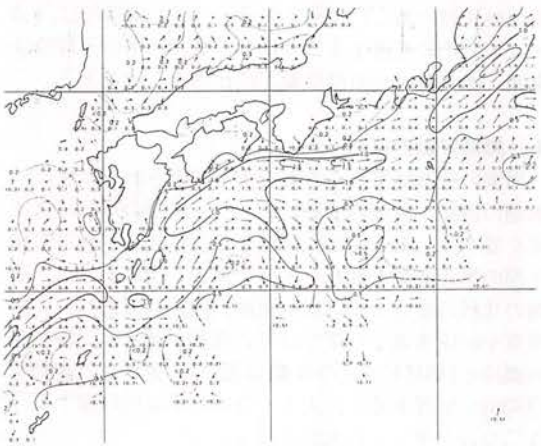
ような流れを地衡流という。海水の密度差を生ぜしめる原因は，もちろん太陽熱の地域分布にもよるが，それと同時に地球上の風系分布によるものであることが知られている。いずれにしろ海水密度分布の傾きの大きいところ，近似的にいえば，密度の大部分を支配する海水の温度分布傾度の大きいところで等温線（より正確にいえば海面から深層までの平均等温線）に平行方向に，しかも水平傾度に比例した強さの流れが存在する。北半球ではコリオリの力の影響で，軽い水，すなわち暖かい水を真右に，重い冷たい水を真左に見るように流れる。すなわち日本付近では，東シナ海や本州沿岸域の比較的冷たい水と，太平洋の暖かい水との境界域を流れるのが黒潮であると考えてよい。黒潮は暖流と呼ばれるが，決して日本付近での一番暖かい水の流れと簡単に考えてはいけない。第1図の四国沖の黒潮外側の時計まわりの流れは，そこにある孤立暖水渦のまわりの流れであり，遠州灘沖の黒潮内側の反時計まわりの流れは，冷水渦のまわりの流れである。また，東シナ海の黒潮の南側の反流と黒潮の間にも弱いながらも暖水域がある。更に第1図の黒潮全域にわたる黒潮南側の黒潮反流が存在することは，この反流と黒潮との間に最も暖かい水がほぼ帯状に存在（ウォーム・コア）することによるものであり，事実，黒潮の主流部は，海面の最高水温帯よりやや北側にあることが確かめられている。

### 3．黒潮の統計

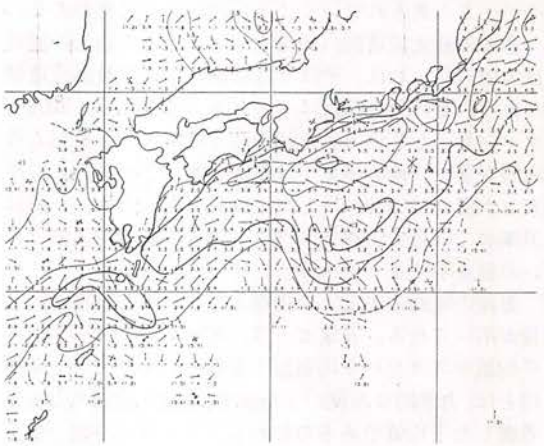
黒潮の流速や流軸の概要を知るために，主として海上保安庁水路部海洋資料センターによる統計結果の一部について述べよう（第2－A，B，C，D図）。本統計は昭和28～52年の25年間の国内各調査機関の電磁海流計（GEK）観測データ約12万点を用い，緯度・経度各30分ごとのメッシュに分けて，ベクトル平均，スカラー平均，最大流速，安定度標準偏差等の各項目ごとに行われたものである。これらは同センターで編集後，日本水路協会から海洋環境図（海流編）として出版されているので，詳細は省略する。

春季（4，5，6月）のベクトル平均図によれば，

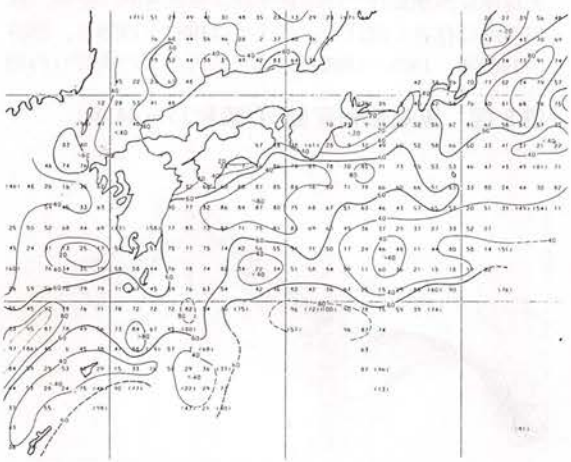
**第2-A図　平均ベクトル（春季）**海洋環境図より



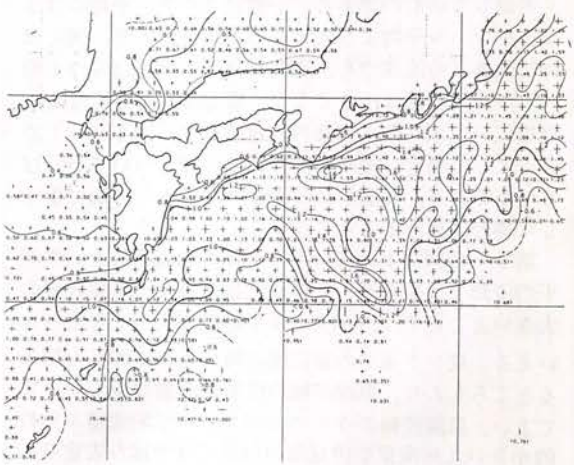
**第2図-B図　最大流速値（春季）**海洋環境図より



**第2-C図　安定度（春季）**海洋環境図より



**第2-D図　標準偏差（春季）**海洋環境図より



1ノット以上の黒潮流域が幅30～50浬で東シナ海からトカラ海峡を抜けて，九州，四国，本州南岸沿いにほぼ145度の黒潮続流まで続いていて，これが平均的な黒潮流路と考えられる。途中，九州南東及び伊豆海嶺付近でこの帯が切れている。この海域は，後述するように流軸が極めて不安定なこと，及び流れが発散しやすく，流速も比較的小さいことによるものである。また，紀伊水道沖で舌のように南東に延びる分枝が見られるが，これも後述する黒潮大蛇行による流路の変更が大きく影響しているものと考えられる。

この図から気づくことは，黒潮主流域といえども，流速が1.5ノットを超すのは，沖縄北東，紀伊半島沖，遠州灘沖のごく一部の海域にしかなく，一般的に極めて弱いということである。これは本図が統計図であることに由来するものである。すなわち黒潮は，流速のみならず，その流路の時間的位置変動が極めて大きく，また，30分メッシュの空間的な平均という，時空的平均操作により，見かけ上小さい黒潮平均流速が得られたわけである。実際の黒潮流軸内では，前述したように2～4ノットぐらいあることは事実であり，本図の流速ベクトル平均値は，現実の黒潮の約1/2ないしはやや小さく表されていることに注意する必要がある。

春季の最大流速図（30分メッシュごとの過去の測定最大値）によれば，やはりほぼ沿岸沿いに最高流速帯があり，その分布状況はベクトル平均図とよく似たパターンを示している。本州南岸では4ノットを超える海域が多く，潮岬南東では5ノット以上も見られるが，東シナ海では3.5ノット以上は見当たらない。一般に黒潮域では最大流速値はベクトル平均値の約3倍ぐらいの値を示すようである。

海流の流向の安定さの指標としてよく安定度という量が用いられる。安定度とは，S＝V/V＝(ベクトル平均値÷スカラー平均値）で定義される。(ベクトル平均とは，力学的な海流の平均値で，流速と流向の両方を考慮した平均値であるのに対し，スカラー平均とは，流速の大きさだけの平均値であり，流向については全く考慮しないものである。一般にスカラー平均のほうが，ベクトル平均より大きいのが当然であり，例えば同じ大きさの流速でも，流向がばらつけばばらつく程ベクトル平均値は小さくなり，安定度は小さくなる。極端にいえば，今，10個の流速値がすべて1ノットであるとした場合，流向が全く均等にばらついていればS＝0であり，10個の流向がすべてある一方向に集中した場合はS＝1となる。)

第2－C図によれば，ベクトル平均値の大きい黒潮平均流路では安定度も大きい。逆にいえば，安定度の大きいところでは，ベクトル平均値が大きくなるともいえる。東シナ海での安定度は特に大きく90%を超えるところもあり，黒潮流軸の位置の変動は少ないと見てよい。黒潮流軸のうちではベクトル平均流速の比較的小さい九州南東や伊豆海嶺付近ではやはり安定度も小さく，流向がばらつきやすいことを示す。本州南岸沖ではベクトル平均が1ノット以上のところはほぼ80%の安定度である。

次に海流の標準偏差について考えてみる。安定度は流向の安定に関する一つの指標であるが，実際に数量的にどの程度安定かということを直観的にくみ取ることが難しい。そこで筆者は海流変動の程度を数量的に表すために，本海洋環境図を作成するに当たって，二次元の海流についての標準偏差を導入した。すなわち海流の東西・南北両成分の各標準偏差のベクトル的合成値を海流の標準偏差とした。物理的には，ある点，またはメッシュにおける海流の個々の変動の程度を表すために，その点のベクトル平均値を基準とし，それからの流速のズレのスカラー量（方向に無関係）の標準偏差を用いることである。すなわち個々のばらつきの程度は，ベクトル平均からどの程度のものであるかということである。この標準偏差は，ベクトル平均値が大きい程，また安定度が小さい程大きくなることが実測値の解析結果より分かっている。

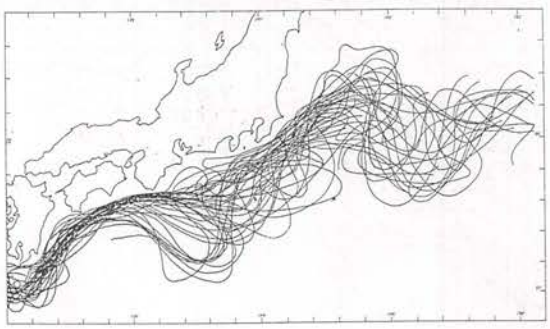
第2－D図によれば，東シナ海の東部と本州南岸の黒潮域では，1ノット以上の標準偏差があり，特に黒潮流軸変動の激しい紀伊半島沖や，遠州灘沖では，1.5ノット以上にも達することが分かる。図中の＋符号は東西・南北各成分の標準偏差に比例する量である。

## 4．黒潮変動のパターン

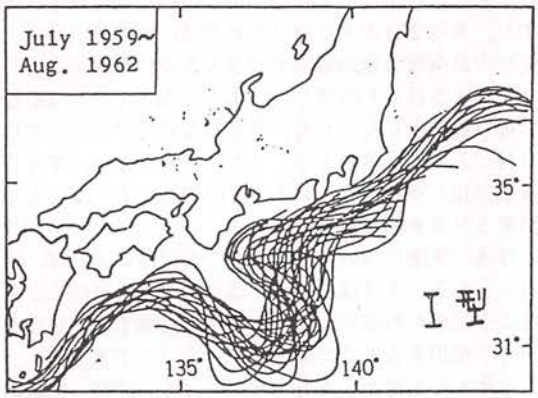
黒潮の統計結果からもおおよそ想像されるように，黒潮の流路・流速の変動は大きく，船舶の運航には注意を要する。第3図は一例として，昭和35～44年の10年間の黒潮流軸を重ねたものである。図によれば，流軸の比較的安定なのは九州東沖，四国沖であり，九州南東や紀伊水道より東ではその変動が著しい。特に遠州灘沖と145度E付近の変動は激しい。更にこの変動を時期別に整理すると，大きく分けて第4図に示すような二つのパターンに大別される。

第Ⅰの型（第4－A図）はA型黒潮と称し，これは大規模な黒潮蛇行でほぼ数年間は準定常的に紀州，遠州灘沖に存在し続ける。戦後では1953～1955年，1959～1962年，1975～1980年に見られた。この大蛇行の前

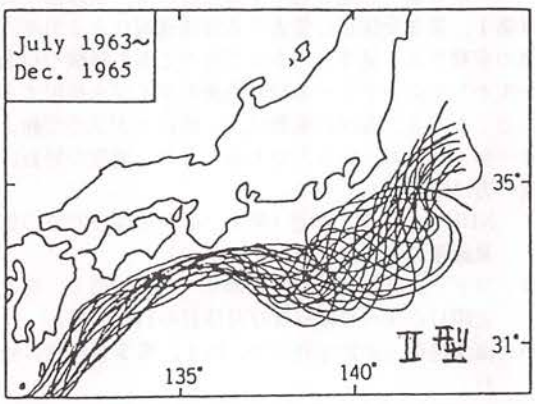
**第3図　黒潮流軸変動図（昭和35～44年）**



第4-A図　大蛇行型（A型）




第4-B図　非大蛇行型（N, B, C, D型）



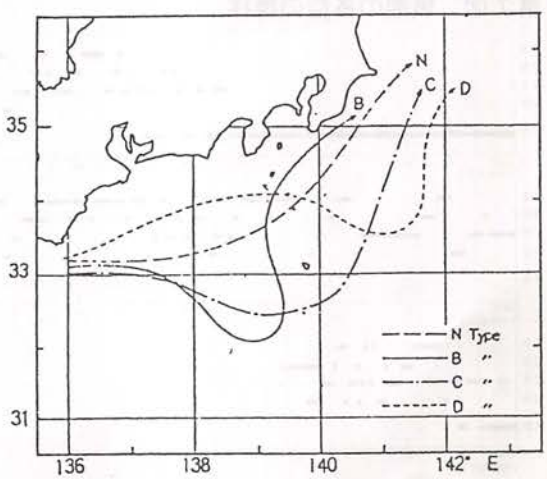

駆現象は次の通りである。まず冬から春先にかけて中規模な黒潮蛇行が九州南東に発生し，この蛇行が徐徐に東進を続けて5～8月頃に紀伊半島を通過すると，急に大型に発達し，その後数年間紀州・遠州灘沖に比較的安定した状態で定着する。この間，その蛇行の位置は東西に振動したり，南限の位置が南北に移動したり，蛇行の形も変化する。時には蛇行が細長くくびれて，その先端がちぎれて黒潮の沖側に孤立冷水渦を生じたりする。最盛期には蛇行南端が30度Nに達することもある。やがてその蛇行規模を小さくしながら伊豆海嶺西側に近づき，衰退期に入る。この期間を経て消滅期に入ると，蛇行は伊豆海嶺の東西への移動をくり返しながら，半年～1年の間に東方へ流去して消滅してしまう。大蛇行には必ず大規模な反時計まわりの冷水渦が蛇行の内側に共存し，その水は中層から湧昇したもので，冷水渦の中心水温は黒潮よりも200～500m深度で5～8度Cも低温である。ただし，表層は太陽熱の直接の影響を受けるのでそれ程でもない（冬期で数度，夏期で1～2度C）。

第Ⅱの型（第4－B図）では，一般に個々の小蛇行が，やはり九州南東で発生したものが東進して遠州灘沖に達するが，ここで大蛇行にまでは発達せずに，中規模蛇行として，多少の停滞をともないながらもそのまま伊豆海嶺を越えて東方に去る。九州から房総沖を通過するまでの期間は，およそ4～6カ月を要する。平均では5浬/日の速度である。戦後Ⅱの型が占めた期間は約70%で，残りの30%はⅠの型で占められた。

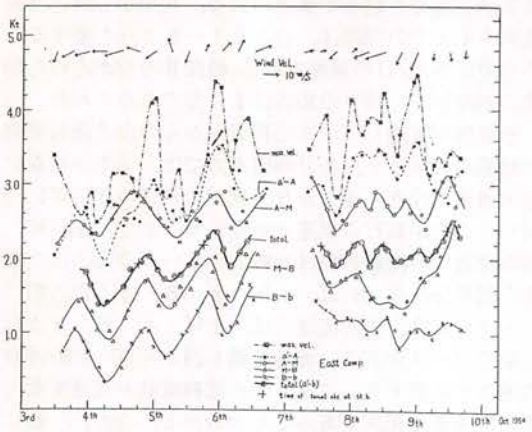
水路部が実施している昭和35年からの海流通報業務の結果から見ると，都井岬南東方では，毎冬か初春に必ず黒潮が岸から遠ざかり，秋がこれにつぎ，年1～3回ぐらい中小蛇行の東進が見られる。また，室戸岬，潮岬付近での流軸移動は比較的小さい。流軸の南北変動の周期分析によれば，1年，8，6，4カ月の順にピークがあり，表面流速には，1年，4，6，8カ月の順でピークがある。流速変動も西から東へ約5/浬日の速さで移動する。これらから流軸変動と流速変動の間には大きな相関があることが分かる。なお，一般に流速は，夏に極大で秋に極小の年変化があり，冬と春に第二の極大・極小があるといわれている。

第Ⅱの型の黒潮をその蛇行の（潮岬沖から房総沖までの）位置によって区別すると，第5図のように模式化することが出来る。B型：蛇行は遠州灘沖にのみ存在する。C型：蛇行が伊豆海嶺をまたいでその両側に存在するもの。D型：蛇行が伊豆海嶺の東側にのみ存在するもの。N型：蛇行は存在せず本州南岸に沿ってほぼ直進し，御蔵島南方の海嶺のギャップ（約1,100m深）付近を通過するもの。時にはB型とD型が共存するW字型のパターンを示すこともたまにある。これら非定常な各型の平均持続期間は，それぞれ1～2カ月程度であるが，N型が一番長く，ついでC型がやや長続きする。N型の存在期間は全期間の30%ぐらいである。各型の発生は，蛇行の東進性を裏付けるように，N→B→C→D→N→……の順に起こる割合が約70%に達する。なお，今までの統計によると，これらの期間の流速は，黒潮大蛇行のA型期よりも約1～2割程度大きいようである。

第5図　黒潮の各型（大蛇行が存在しない時期）



**第6図　潮岬沖極短期変動(昭和39年10月)**




なお，前述のような何カ月単位での変動でなく，半日～1週間程度の極めて短周期の黒潮変動の調査も行われたことがある。第6図は，昭和39年秋，水路部で実施された潮岬沖での調査結果の一部である。各15浬幅及び黒潮全体での平均流速には潮汐と同じ周期の半日や1日周期の変動が卓越している様子が明らかである。日によって1日周期変動が卓越し，別の日には半日周期変動が卓越している。また，4～5日周期の変動や22時間の慣性運動の存在も示唆された。

## 5．最近の黒潮流路

昭和55年8月まで続いた黒潮大蛇行は消滅し，同年9月以降現在に至るまで，黒潮のタイプは第Ⅱの型に属している。従って，N，B，C，Dの各タイプがひんぱんに発生していて，その様子は第7図から読み取れる。特に昭和56年は，詳細にみれば多少の不規則さはあるものの，概略的にみれば，1～3月，4～7月，8～57年2月にそれぞれN型からD型，またはC型までの中小蛇行の各系列が本州南岸を東進している。ただし最後の系列は，本年3月前半現在では完全に東進しきらずにC型にとどまっている。昨年10月後半に発生し，本年2月末まで続いたB型は，かなり大型で，蛇行の最南端は遠州灘沖で31度Nまでにも達すると共に，約4カ月半も持続した。本年に入ってからはC型に近い形を示しながらも，典型的なC型になったのは3月に入ってからである。このようなB型は，平年のB型に比しかなり大きいまたは強いB型ということが出来る（第8図参照)。

今後の黒潮については，今までの経験によれば，少なくとも3，4月はC型またはD型が続く可能性があるように思われるが，現在の我々の知識では，残念ながら予報出来るまでには至っていないのである。

本年4月下旬から5月上旬にかけて，沖縄～東京間のヨットレースが開催されると聞いているが，このレースに最もよく黒潮を利用するためには，水路部が毎月第1，第3金曜日に発表する海流通報による黒潮流路の変動をよく見守り，今まで述べてきた経験や知識を生かして自分でレース時の黒潮のタイプを推定することであろう。海況の変動は，一般には天気の変動より一桁ぐらいおそいものである。なお，通報の発表は次の方法で行われている。

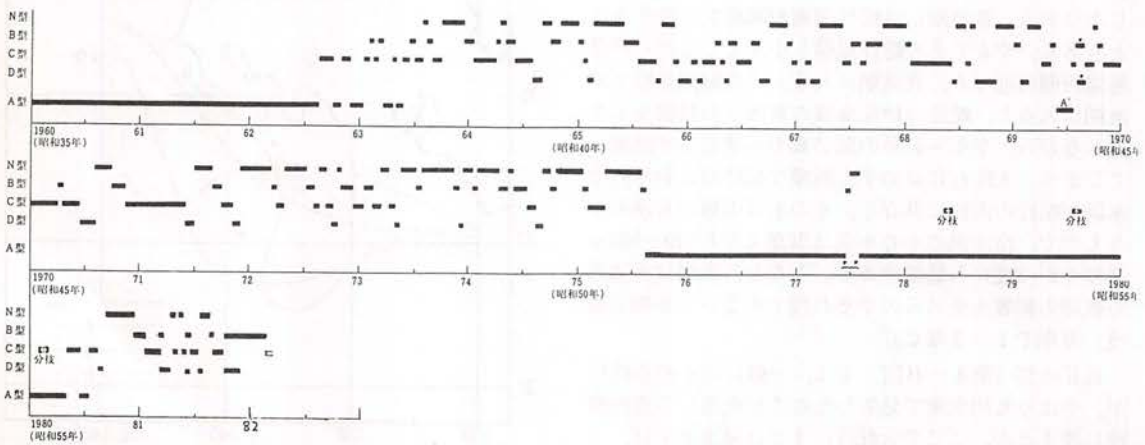
イ．NHKラジオ第二放送（第1，第3金曜日22時の気象通報の後，引きつづいて放送）
ロ．ファックス（共同通信社のサービスで第1，第3金曜日の次の日曜日及び月曜日の11時放送）
ハ．海洋速報（水路部刊行で，第1，第3金曜日に発行）
ニ．水路通報(水路部発行で第2，第4土曜日に発行）

ただし，イ，ニは黒潮の流路のみ，ロ，ハは海流図と水温図（0m，100m，200m）が含まれる。

## 6．黒潮推定法

直接の海流測定装置を持たない船が，海洋の現場で黒潮の流路を正確に推定することは容易なことではな

**第7図　黒潮の各型の推移**



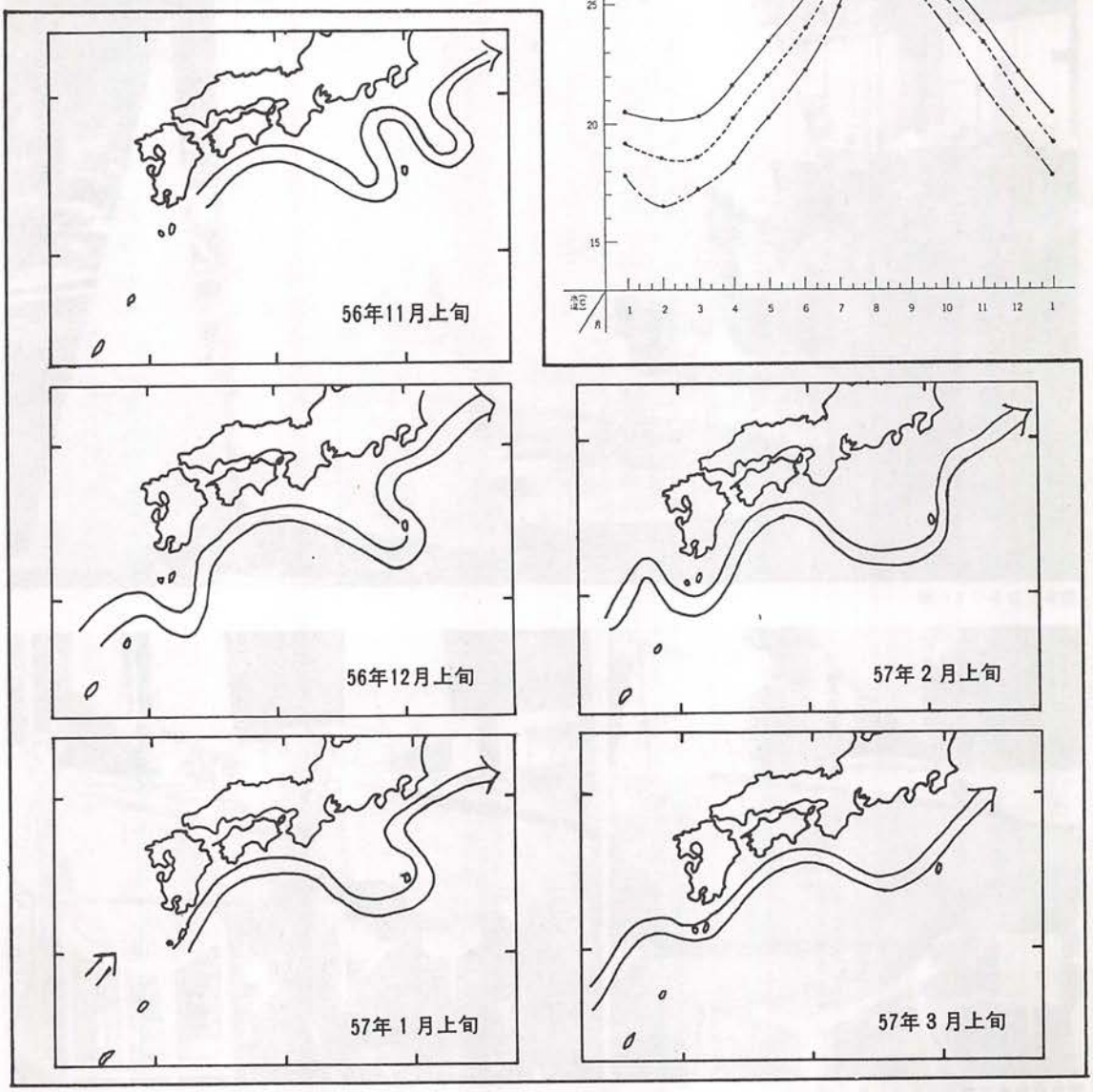
いが，簡単に測定できる海面水温から黒潮流路の概略を推定するには，次の方法が考えられる。

1．黒潮は一般に温度傾度の大なるところを流れていることは前に述べた通りであるが，海面は太陽熱による季節変化の影響が大きく，黒潮流軸に相当する海面水温は，第9図に示すような季節変化をする。各時期における標準偏差は約1度C以内とみてよいであろう。もちろんこの指標温度は，温度傾度の比較的密な場所に存在している。また，4，5月期には黒潮の内側と外側とでは，3～4度Cぐらいの温度差が存在するはずである

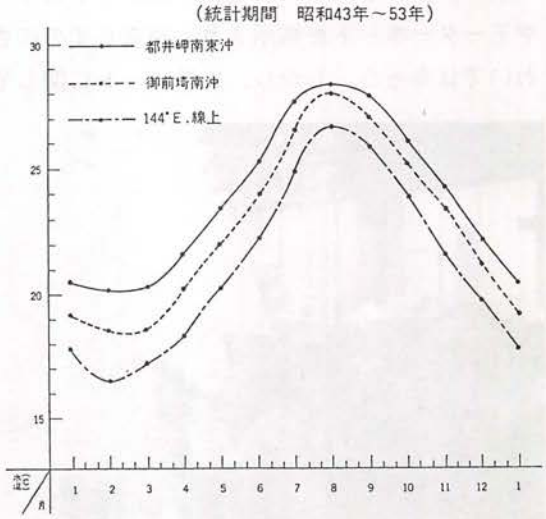
2．一般に，海面に於ける最高水温帯は，黒潮主軸よりも20～30浬沖側にあるが，その距離は海域や季節により異なる。各岬沖でのその距離の年間平均値は，潮岬沖で15浬，御前崎沖で28浬，石廊崎沖で26浬，野島沖で34浬ぐらいで，標準偏差はそれぞれ約15浬程度であるという解析結果もある。

最後に，黒潮域は時化の場合，特に流向に対して向かい風の吹く場合には，風浪の波長が短くなり，けわしい波が立つことは周知の事実であるから，海流の利用と同時に向かい波によるロスや危険を考慮に入れた航海計画を立案することが大切であろう。

## 第8図　最近の黒潮流軸



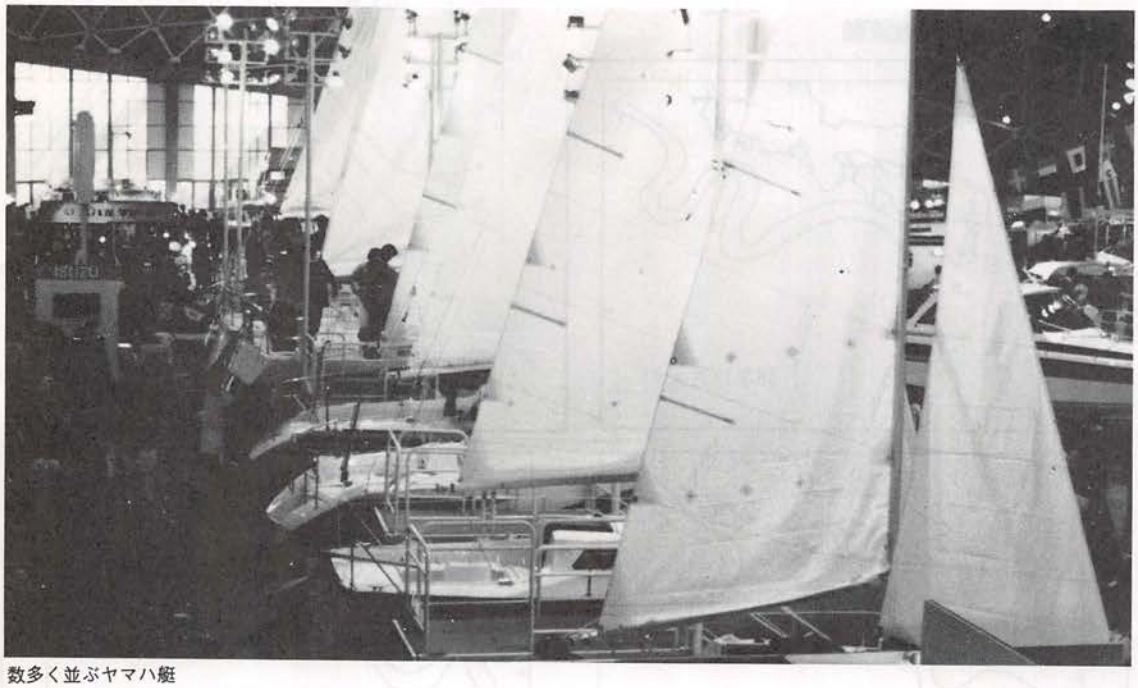

## 第9図　黒潮流軸の海面水温



# 第21回 東京国際ボートショー

公園や街路樹のさくらが咲き，水のぬるむ季節はマリンスポーツの開幕の時期でもある。今年も3月24日(木)～3月28日(日)の5日間，東京・晴海の東京国際貿易センターで『東京国際ボートショー』が開かれた。

第1，第2と二つの会場にまたがってヨットやモーターボートが展示され，相変らずのにぎわいではあった。しかし，外洋ヨットに関しては，ヤマハ，ニッサン，関東自動車工業のみの出品で，一昔前のようにたくさんのメーカーが競ってニューモデルを発表していた頃の華やかさはない。これも時代の趨勢か。そんな中で，ズラリとラインナップを揃えたヤマハ，そしてJ－24に次ぐ30フィートを出したニッサンがクルーザー乗りの目を楽しませてくれた。

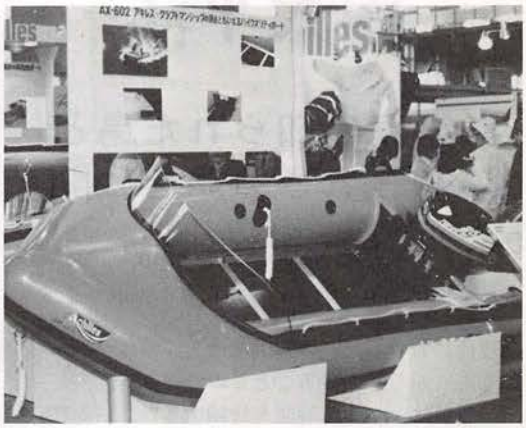


数多く並ぶヤマハ艇

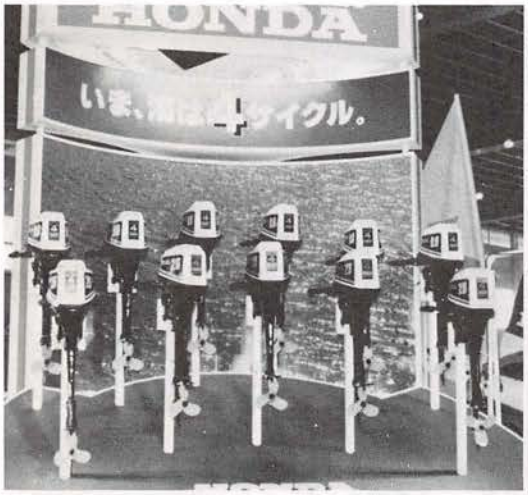
関東自動車工業ミニトナーのレプトン

ヤマハ30Cニューモデル(右)

ニッサンのニューモデルとJ－24



アキレスのコーナー




ホンダの船外機コーナー

西武スポーツコーナー

ニッサン30ニューモデル

西武のコーナーで見かけた堀江謙一氏

# 気分だけでも南太平洋……

## 徳島の知られた島と知られざる島を公開

瀬川洸城

現代における最高の贅沢とは，何事にかかわらず時間をたっぷりとかけることなのだそうだ。

一昔前は，いかに時間を短縮するか，いかに時間を消費しないですませるかということが社会全体のニーズであった。新幹線や航空機がこのニーズに応えてくれた。当時，飛行機はエリートの乗り物であった。

だが，今や飛行機はエリートの乗り物ではなくなりつつある。花形の職業であるスチュワーデスも，やがてなり手がなくなり，ワンマン飛行機の登場もそう遠いことではあるまい。

飛行機でハワイへ行くことも決して贅沢ではなくなっている。が，客船やヨットでハワイへ行くとなると話は違うのである。

堀江青年の快挙以来すでに20年以上経ったが，ヨットでハワイへ行った人間の数は，その気になれば数えられるだろう。ますます貴重になっていく時間をたっぷり使ってハワイまで行く。我田引水の思想といわれても，これほどの贅沢はあるまい。

我々ヨットマンは，誰もが時間を気にせず南太平洋あたりの名も知れぬような小さな島を巡りたいと考えている。ギンギラギンのレーサーでも，年でもとったらクルージングに出たいと思っている。

すでに何人かのパイオニアがマゼランやクックのひそみにならって，南方クルージング航路の開拓にあたってくれている。ある者は職をなげうち，ある者は離婚届用紙の自分の欄にのみ印鑑を押し，またごくたまに妻子を帯同して――。

我々がケッチでも手に入れられる頃には，ウインドベーンをひらひらさせたヨットが，彼等の開拓した南方航路に列をなすことになるかもしれないのだ。

現実には，我々日本人の得られるバカンスは，5月の連休か，夏のお盆休みのせいぜい一週間。南太平洋ははるかに遠いのだが，せめて気分だけでも南海の小島をのんびりと巡るようなクルージングに出てみませんか。

そんな気分に浸れるクルージングスポットをオフショアの読者にだけそっと教えよう。

### 外洋への登龍門 伊島で荒波の洗礼を受けよう

徳島県の太平洋側にはかなり大きな4つの島が点在している。東の方から伊島，大島，出羽島，竹ケ島と大きな順に並んでいる。この4島は血液検査をするまでもなく，大きさや形状から見ても兄弟であることはまちがいない。

淡路島横の沼島，友ケ島，和歌山の沖島，地ノ島などはもしかしたら腹ちがいの兄弟かいとこあたりと思われる。

まず，長兄の伊島。伊島は関西周辺の大抵の人が知っているだろう。

紀伊水道の入口にある島で，実際は三つの島が寄り合っている。北向きの港はかなり大きく，夏場の南風なら楽に入れる。逆に冬場の北風のときは波が大きくなって入りにくい場合がある。港には二つの入口があるが，必ず赤灯台のある正面入口から入ろう。もう一つの入口には電線があり，マストにひっかかるので要注意。

伊島も人情の厚い素朴な島民が多く，10年ほど前まではヨットも歓迎された。しかし最近では訪れるヨットの数があまりにも多く，島民，特に漁師にとっては招かれざる客になっているようだ。需要と供給の関係によってサービス度がちがってくる経済法則にかなっているということか。すぐとなりの椿泊もあまりサービスはよくないようだが，彼らの立場も分からぬではない。

伊島の港には魚市場があり，さざえやあわびも買うことができる。この辺を突破口に親交を深めてもらいたいものだ。

伊島周辺は潮流が速いこともあって非常に悪い波が立つ。伊島と蒲生田岬との間には，中央付近から伊島にかけて点々と岩礁や暗礁があるので，夜間は気をつけよう。内海のヨットマンは外洋への登龍門として一度大きな波の洗礼を受けてみるのもよかろう。

### 大島では子供が授かるように祈りたい

伊島から約3時間陸沿いに南下すると牟岐大島。

NORC内海支部の伝統のレースである紀伊水道レースの回航点になっている島で，内海のレーサーなら誰でも知っている。このレースは，だいたい夕刻頃に大島に着くため，凪に会って苦労するというのが例年のパターンだから，あまりいい印象ではないかも知れない。でも，クルージングには最高といっていい。

かなり大きな島で，天然の素晴らしい港があるにもかかわらず無人島なのだ。もっとも徳島の釣りのメッカであるため，最近ではどんな日にも釣人が来ており，昼間は有人，夜は無人のまるで丸の内といった感じだが，どんな所でも人間が住んでいるこの日本で，これだけの島で無人島というのは珍しいと思われる。

図に示した天然の港の左側の奥へアンカリングをする。10数メートルの水深だが，ダンフォースアンカーがどのようにして海底へ届くのかがはっきり確認できる透明度がある。

アンカリングをする前に左へ舵を切るとき，曲り角に鎮座する岩を眺めて欲しい。もしあなたのヨットに妙齢の美女が乗っていたら「あの岩何に見える？」と聞いてみよう。「えっ！　あっ，ほんとおっ!!」と顔をあからめるだろう。そう，あまりに見事な男性自身の格好をした岩があるのだ。称して珍宝岩。

もやいをとったところを少し登ると姫神神社がある。この姫神神社には豊玉姫が祀られ，男性自身の彫刻を献じると子宝に恵れるといわれているので，子供のいない方は是非参拝しなければなりますまい。夏には薮蚊の強力なのがいるのでくれぐれも蚊取り線香をお忘れなく。

大島を出て牟岐港へ向かう途中に出羽島がある。地元ではテバジマと呼ぶ。小学校もあり，伊島と同規模の島だが，あまりヨットが訪ねないだけ島民は親切で，クルージングの穴場だ。この島は今まで一度も霜がおりたことがないのと，シラタマモという珍しい植物が自生するというのが誇り。港の入口は狭く浅いので，注意しなければならない。

水あくまで透明の牟岐大島

**南の島の雰囲気を味わえるのは竹ケ島**

大島から2時間ほど行くと，徳島県と高知県の境に竹ケ島がある。

行政区域は徳島県で，吊り橋で四国本土とつながっているのだが，高知県の甲浦（かんのうら）に近いため，土佐の影響が強い。徳島では唯一残された遠洋漁業の基地がある島だ。徳島も南へ下るほど人情が厚く親切になるが，おそらく竹ケ島をヨットで訪れる人は少ないため，歓迎してくれるに相違ない。

竹ケ島の港へは，甲浦の方からしか入港できない。島には航海の安全と豊漁を祈願する神社があり，6月の祭りでは，遠洋から帰った若い衆が担ぐみこしが暴れる。島の周辺にはほぼ北限に近いサンゴ礁があり，南の島の雰囲気がある。

この竹ケ島のある宍喰町（ししくい）は，阪急の上田監督やゴルフのジャンボ尾崎の出身地として知られているが，実は私の出身地でもある。

竹ケ島の近くに国民宿舎“みとこ荘”があり，新鮮な海の幸にありつける。また宍喰の町まで出ると，町営の保養センターには温泉がある。その途中では国の天然記念物に指定されている漣痕も見られる。漣痕というのは波の化石だ。

竹ケ島にかかわらず，徳島の南の人々は誰でも親切で素朴なのだが，最近はサーフィン族の狼藉なども聞かれ，外部の人間に対しやや警戒的になっていることも事実。せめてヨットマンに対しては，いつまでも好意的であってもらいたいと祈るや切。

なお，これらの島へクルージングする時は，トローリングの準備も忘れずに。潜水板の後ろ，約2メートルのところに鳥の羽根の疑似餌をつけるのが，この周辺の魚の習性に合っている。海が隠やかであれば飛行機もよかろう。季節にもよるが，鯖，しいら，そうだ鰹，すま鰹，はまちなどが間違いなく釣れる。

都会生活に疲れ気味のあなた，五月の連休にはこれらの島巡りで，せめて気分だけでも南太平洋を——。

# オフショアレーサーのためのトレーニング TORについて

チーム〈雲柱〉関山光二

**Training for Offshore Racer（TOR）のお知らせ**

なんとしても人より前に出たいと思っている方——
もう少しうまくマーク回航ができたらと悩んでいる方——
他のフネと上り角度やスピードを比べてみたい人——
ディンギー並みのレーシングタクティクスを身につけたいと思っている方——
同クラスのフネとスクラッチで走り比べたいと思っている方——
——我々と一緒に練習しませんか——

スタート練習やマーキングプラクティス，他艇との走り比べ，そして一杯やりながらの討論会……。オフショアレーサーにもそういう場があってもよい頃だと思います。とりあえず月1回，小網代沖でのトレーニング。3月は14日(日)に決定！　皆様お誘い合わせの上ご参加を……。

参加料　とりあえず　1艇　5000円
出艇受付及び艇長会議　3月14日(日)　AM　0830
於　三崎マリーン2F

※

こんな内容のちっちゃなポスターをシーボニアや三崎マリーンの掲示板でご覧になった方もいらっしゃるかと思います。でも多分ご覧にならなかった方のほうが多かったらしくて，残念ながら3月14日の第2回TORは参加艇が，ビッグボート2ハイ，スリークォータートン1パイ，ハーフトン3パイ(途中から4ハイ)といささか淋しい数でありました。しかし内容はきわめて中味の濃いもので，参加者一同大満足。午前，午後合わせて約4時間半，ミッチリ練習をしたという気がしました。

内容はスタート練習とマーキング練習が中心。本部船のベンハーこと安岡氏の指揮のもと，〈ローデム〉のクルーによってスターティングマークと約半マイルの距離に，ウエザーマークが手際よく打たれます。本部船の指示旗は，数字旗①，これはスタート→上マーク回航，スピンアップ3回のジャイブ練習，スピンダウン→下マーク回航，クローズホールドの態勢までを1プラクティスとする指示。数字旗②はそのまま上マークまで行ってフィニッシュとするプラクティス。

その時の様子を再現してみると，風がいま一つもの足りないせいか，各艇ともジャストスタートとはいかず，7～8秒遅れてスタート。それぞれにタッキングマッチやクローズホールドでの他艇との滑り具合をチェック。しかし，約半マイル先のマークには10分足らずで着いてしまう。スピンセット，マーク回航，ジブダウンと上マークの回航練習。しかし，一気に追手にもっていくため，なかなかスピンがはらまない。次は，ようやく風をつかんだところでジャイブの練習。最初はデッドランでのジャイブ。次はクォーターリーから急にベアしてのジャイブと少しずつ難しくしてみる。やはりなかなか決まらない。アフターガイを引くのが遅れてスピンポールの先にガイが巻きついたり，シートを引きすぎてスピンが突っ張りあってしまったり，風がないならないなりに難しい。そうこうしているともう下マーク。バタバタとジブをアップ，スピンダウン。ところが，ジャイブしながらのスピンダウンで，肝心のスピンポールがそのまま。せっかくのマークを回っても風下側にスピンポールがブラブラ，ジブもつめられず，タックもできず，これが本番のレースだったらば……。

あれこれと今のプラクティスでの反省点を話し合う。バウワークの人間から見た問題点，コックピットの人間の動きの問題，だれが手が余って，どこが手不足だったか等々。じゃあ今度はこうやってみようという提案が出される。

全艇フィニッシュしたところですぐ次のプラクティス。また数字旗①だ。おっと，まだスピンをたたんでなかったっけ。「おい，もう10分前だ。早いとこスピンたたんどけよ」……てな具合で午後3時過ぎまで練習。

3月の気まぐれな春風は平気で20度，30度シフトする。それに合わせてマークも2度，3度と打ち直し。練習する側にとっては本部船の素早い判断と実行が有難かった。

夕方5時から飲みもの持ち寄りで，シーボニアのプールサイドレストランに集合。今日の練習の反省会。各艇，異口同音に非常によい練習になったとの答え。他に意見としては，どうせ練習するならもっとたくさんフネがいたほうが良い。お互いスクラッチで走りの比較をできるフネが一艇でも多く参加してもらいたい。やはり厳しい練習はルールを守ることが絶対条件。今日の練習でも，いくつかのケースが発生し，レースならば明らかにどちらかが失格といったケースも見られた。ルールの勉強も練習のうちだから，疑問があれば後の反省会でとことんやり合えばいいじゃないか，といった発言もあり，皆今後のTORに大いに期待をかけているようでした。

もともとは，ビッグボートクラブの事務局をやっている〈雲柱〉の中谷，関山，そして〈ローデム〉の佐藤あたりが酒を飲みながら，何か良い練習方法はないかな，やっぱりマークを打ったほうがいいな。それじ

やあ我々だけでやるのはもったいないから，一生懸命レースをやりたがっている船に声をかけてみようよ。といった話がきっかけで始まりました。マークは日産のご厚意でJ-24用のを使わせていただけることになり，本部船は，SSCRの石橋君に紹介していただいたウインドラス付きの漁船をチャーター。夕方の反省会は，シーボニアのご厚意で，プールサイドレストランを格安で使わせていただくといった按配で各方面のご厚意に甘えながらも，この文章が活字になる頃は3回目が終わって，4回目のスケジュールが決まっていることだと思います。

幸い〈青海波〉の安岡氏が運営を心良く引き受けて下さり，頼もしい限りですが，参加艇のボランティアに頼らざるを得ない面も多々あると思います。しかし逆にいえば，だからこそ自分達のやりたい練習ができるわけですし，TORの今後の可能性も無限です。

もう一度，冒頭のポスターから引用した文章をお読みいただき，その趣旨に賛同された方々の多数の参加をお待ちしています。参加料も艇数が増えればもう少し安くできると思いますし，今後は，8㎜や，VTRの活用，コーチを招いての座学等，幅広い勉強方法を考えております。

この件に関する窓口は，とりあえずビッグボートでは〈雲柱〉，〈ローデム〉，スリークォータートンは〈青海波〉，ハーフトンは〈がめら〉の各グループです。今後のスケジュール等お問い合わせは上記グループまで。

他の水域の方々もこういう感じで練習されてみてはいかがでしょうか。1パイより2ハイ，2ハイよりは3パイのほうが，よりレベルは高く，内容も充実した練習ができると思います。

## 第8回オレンジカップレース・第1回オレンジフェスティバルレースご案内

内海の春のイベントとして定着したオレンジカップレースも今年で8回目を迎へ，新たな趣向を加えて5月1～3日に開催されます。今回は恒例のオレンジカップレース4レースのうちの1レースを，オレンジフェスティバルレースと名付け，レース派とファミリー派の2クラスに分けたお祭りレースとして行うことになりました。今まで遠慮がちだったファミリーレーサーも，今年は大いに参加して下さい。もちろんレース派のあなたも……。

**実施要領**

主　催　サントピアヨットクラブ
後　援　洲本市，(社)日本外洋帆走協会内海支部
協　賛　アシックスアルモス，キンキコカコーラボトリング(株)，サントリー(株)，洲本市観光協会，洲本市商工会議所，深日海運，ヤマハ発動機(株)
レース日程　オレンジカップレース　5月1日～3日
(コース)　オレンジフェスティバルレース　5月2日

5月1日(土)
第1レース：ショートオフショアコース
0800スタート　1930タイムリミット

5月2日(日)
第2レース：オリンピックコース
0800スタート　1200タイムリミット
第3レース：オリンピックコース（兼，第1回オレンジフェスティバルレース）
1300スタート　1800タイムリミット
フェスティバルレース表彰式・パーティー：1930～
（於：クラブハウス2Fレストランキャビン）

5月3日(祝・月)
第4レース：インショアコース
0830スタート　1530タイムリミット
オレンジカップレース表彰式：1600～
（於：プールサイド）

参加資格　全長20呎以上のキャビン付バラストボート
本帆走委員会が出場を承認した艇。
クラスⅠ（オレンジカップクラス）または
クラスⅡ（オレンジフェスティバルクラス）

レーティング　クラスⅠ　JORまたはIOR
クラスⅡ　主催者独自の方法により決定。当日艇長会議にて発表

安全規則　クラスⅠ　安全基準カテゴリーⅢに準ずる
クラスⅡ　乗員数以上のライフジャケット搭載

乗員制限　クラスⅠ　3名以上。ただし，レースごとに同一人が他艇に乗艇することは禁止する。やむを得ない場合は本委員会が決定
クラスⅡ　2名以上

参加申し込み　4月25日までに参加料を添えて下記にお申し込み下さい
〒656 洲本市古茂江1276
サントピアマリーナハーバー事務所
☎ 07992-4-1694

参加費用　クラスⅠ　1艇につき 15,000円 ただし，4/25～5/5までの係留料は無料
クラスⅡ　1艇につき 8,000円 ただし，5/1～5/3までの係留料は無料

パーティー費用　大人 4,000円
小人（中学生以下）3,000円

# 海洋速報

## 海上保安庁水路部

**2月4日～2月16日**

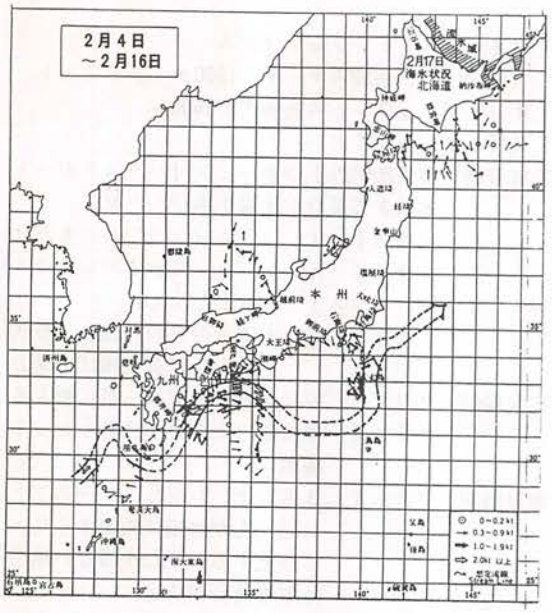
黒潮本流は，足摺岬，室戸岬にやや接岸する傾向は前回と同様であるが，御前崎沖の蛇行は八丈島のごく東測を通り北上し，C型になりつつある。

**2月16～3月4日**

黒潮本流は，引き続き前期とほぼ同様の径路で流れている。八丈島付近では，今期前半には一時，島の西側を流れていたが，その後東側に移った模様である。金華山の東南東90マイル付近には12(℃)台の暖水域がある。

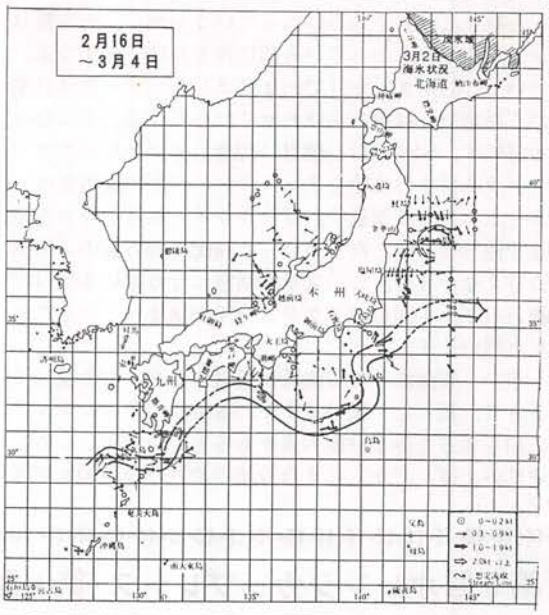
**3月5日～18日**

黒潮の流型はC型となり，屋久島南西方で二分，一分派は大隅海峡を強勢に抜けている。遠州灘沖の蛇行の陸側には小規模の暖水塊，冷水塊が存在し，野島崎南東方では，かなり離岸している。



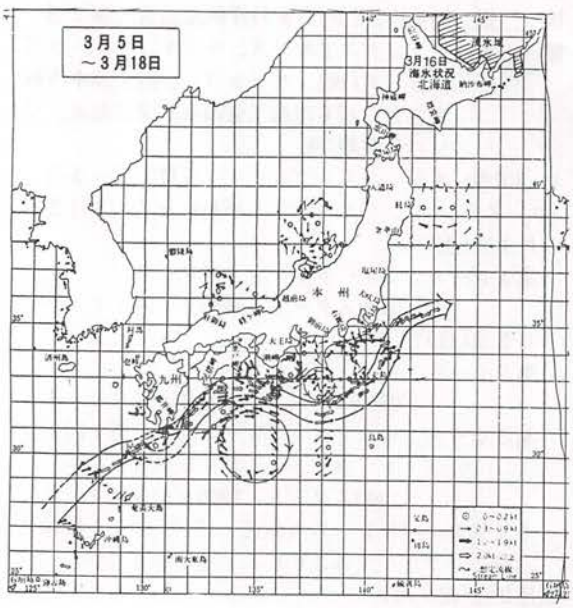

海洋速報　黒潮本流　観測期間(2月4日～2月16日)

| 地名 | 方向 | 中心部の位置M | 流向/流速Kt | 表面水温(℃) |
|---|---|---|---|---|
| 奄美大島 | NW | 105 | NE/2 | 20 |
| 屋久島 | WNW | 90 | — | — |
| 種子島 | S | 45 | — | — |
| 都井岬 | SE | 45 | NE/2 | 19 |
| 足摺岬 | S | 30 | ENE/2 | 19 |
| 室戸岬 | S | 30 | E/2.5 | 19 |
| 潮岬 | S | 75 | SE/2 | 19 |
| 大王崎 | S | 180 | — | 19 |
| 御前崎 | S | 200 | — | 19 |
| 石廊崎 | S | 200 | — | 19 |
| 八丈島 | E | 15 | N/2.5 | 19 |
| 野島崎 | SE | 50 | — | — |
| 犬吠崎 | E | 100 | — | — |




海洋速報　黒潮本流　観測期間(2月16日～3月4日)

| 地名 | 方向 | 中心部の位置M | 流向/流速Kt | 表面水温(℃) |
|---|---|---|---|---|
| 奄美大島 | NNW | 100 | NE/1 | 22 |
| 屋久島 | WSW | 50 | ESE/2 | 22 |
| 種子島 | S | 30 | E/1.5 | 21 |
| 都井岬 | SE | 35 | NE/2 | 20 |
| 足摺岬 | S | 35 | — | 20 |
| 室戸岬 | S | 30 | — | 19 |
| 潮岬 | S | 75 | SE/2.5 | 19 |
| 大王崎 | S | 170 | — | 19 |
| 御前崎 | S | 190 | ENE/1.5 | 19 |
| 石廊崎 | S | 180 | NE/1.5 | 19 |
| 八丈島 | SSE | 30 | — | 18 |
| 野島崎 | S | 60 | — | 18 |
| 野島崎 | SE | 60 | NE/2 | 18 |
| 犬吠崎 | ESE | 55 | — | 17 |
| 35°45′N | 144－00E | — | E/2.5 | 17 |



海洋速報　黒潮本流　観測期間（3月5日～3月18日）

| 地　名 | 方　向 | 中心部の位置M | 流向/流速Kt | 表面水温(℃) |
|---|---|---|---|---|
| 沖縄島 | NW | 110 | ENE/1 | — |
| 奄美大島 | NW | 100 | NE/1.5 | 22 |
| 屋久島 | WSW | 60 | NE/3 | 22 |
| 都井岬 | SE | 30 | NE/2 | 21 |
| 足摺岬 | S | 15 | ENE/2 | 20 |
| 室戸岬 | S | 35 | E/3 | 20 |
| 潮　岬 | S | 75 | ESE/2 | 19 |
| 大王崎 | S | 150 | — | 19 |
| 御前崎 | S | 180 | ENE/2 | 19 |
| 石廊崎 | | | | |
| 八丈島 | S | 45 | NE/2 | 19 |
| 野島崎 | SE | 70 | NNE/1.5 | 19 |
| 犬吠崎 | E | 120 | ENE/2 | 19 |

# 外洋帆走指導普及

## 船舶振興会補助事業

MORC会員委員会委員長　助野

外洋帆走スポーツ普及の一つとして，社団法人宮城外洋帆走協会（MORC）では，9月12，13の両日，塩釜，仙台地区の海洋少年団106名を招待し，外洋クルージングを行った。当日はシーボニアから〈シナーラ〉号も来港し，我々と共に帆走して，この体験帆走を一層盛り上げた。

MORC加盟の参加12艇は，13日午前2時海洋少年団106名を乗艇させ，各艇艇長の指揮のもとに船団を組み，大型帆船〈シナーラ〉号の仮定泊している1号ブイ目指して集合した。当日の天気は曇天とさほど良い天気ではなかったが，乗組員，少年団ともに元気に帆走し，無事5時にホームポートの松島に帰港した。

海洋少年団のチビッコたち

# 第2回黒船カップ及び黒船オープン・ヨットレースのご案内

NORC関東支部下田フリートキャプテン　伊藤秀利

開国の歴史を祝う伊豆下田の黒船祭に協賛して，風薫る5月15日（土），16日（日）に第2回黒船カップ及び黒船オープン・ヨットレースを開催いたします。

初日の黒船カップ・レース（湘南～下田，清水～下田）はNORCの正式レースとしてあくまでガッツに……。そして2日目のオープン・レース（下田沖）は新しい趣向を盛り込んで楽しく楽しく……という計画であります。

伊豆の太陽が招く黒船カップへ，皆様奮ってご参加下さいますようご案内申し上げます。

**第2回黒船カップ**

主　催　NORC関東支部，駿河湾支部
日　時　昭和57年5月15日（土）
　スタート　0000　タイムリミット　1600
コース　小網代～下田　清水～下田
申し込み　NORC関東支部，駿河湾支部
賞　各コース総合優勝に黒船カップ並びに静岡県知事杯。ほかに2～3位賞，ファーストホーム賞，クラス別賞など。
パーティー　昭和57年5月15日（土）1700下田温泉ホテル・ガーデン

**第2回黒船カップ・オープン**

主　催　下田市ヨット協会
日　時　昭和57年5月16日（日）
　スタート　0900　タイムリミット　1500
コース　下田港～神子元島～鰹島～下田港（約20浬の三角コースで潮，風の変化に富む）
申し込み　NORC下田フリート
賞　総合優勝に黒船カップ・オープン杯並びに下田市長杯。ほかに2～3位賞，ファーストホーム賞，クラス別賞，副賞など盛りだくさん。
艇保管　5月15日～23日まで1艇1日　1,000円でお預りいたします。

※問い合わせ先
第2回黒船カップ・レース準備委員会事務局
下田市柿崎36—54
下田ボートサービス内　☎05582—2—5664

# 社団法人　日本水難救済会救難所（支所）所在地表

| 郵便番号 | 救難所 | 支所 | 所在地 | 電話番号 |
|---|---|---|---|---|
| 047 | | 祝津 | 小樽市祝津３丁目110番地　（竹内敏雄様方） | |
| 047 | | 高島 | 小樽市高島２番67号　（高橋正雄様方） | |
| 048-25 | | 忍路 | 小樽市忍路１丁目355番地　（柴崎礼蔵様方） | |
| 048-26 | | 塩谷 | 小樽市塩谷１丁目354番地　（渡部武義様方） | |
| 047 | | 東小樽 | 小樽市築港２丁目67番地　（池田栄次様方） | |
| 046 | 余市 | | 余市郡余市町港町148番地　（余市郡漁協内） | 01352-3-2131 |
| 046 | | 沖村 | 余市郡 | |
| 046-01 | 古平 | | 古平郡古平町大字入舟町14　（古平漁協内） | 013542－2511 |
| 046-02 | 美国 | | 積丹郡積丹町美国町大字美国町（美国町漁協内） | 01354-4-2311 |
| 046-03 | | 幌武意 | 積丹郡積丹町字幌武意町 | |
| 046-04 | 積丹 | | 積丹郡積丹町大字余別町663　（積丹漁協内） | 01354-6-5311 |
| 046-04 | | 来岸 | 積丹郡積丹町大字来岸町　（　々　） | |
| 046-04 | | 神岬 | 積丹郡積丹町大字神岬町　（　々　） | |
| 046-04 | | 野塚 | 積丹郡積丹町大字野塚町　（積丹漁協日司支所内） | |
| 046-03 | | 日司 | 積丹郡積丹町大字日司町　（　々　） | |
| 046-03 | | 入舸 | 積丹郡積丹町大字入舸町　（　々　） | |
| 045-03 | 神恵内 | | 古宇郡神恵内村大字神恵内字神恵内村89　（漁協） | 013576－5021 |
| | | 古宇 | 古宇郡神恵内村大字珊内村川白88 | |
| 045-02 | 泊 | | 古宇郡泊村大字茅沼字臼別200　（泊村漁協内） | 013575－2134 |
| | | 盃 | 古宇郡泊村大字興志内村番外地　（漁協内） | 013575－2211 |
| 045-01 | 岩内 | | 岩内郡岩内町字萬代１番地　（岩内郡漁協内） | 01356-2-1313 |
| 048-04 | 寿都 | | 寿都郡寿都町大磯町20番地先　（寿都町漁協内） | 01366-2-2555 |
| 048-06 | 島牧村 | | 島牧郡島牧村字泊83番地－１　（島牧村役場内） | 01367-5-6211 |
| 098-33 | 天塩 | | 天塩郡天塩町海岸通６丁目　（天塩漁協内） | 01632-2-1113 |
| 098-35 | 遠別 | | 天塩郡遠別町字本町３丁目97　（遠別漁協内） | 016327－2235 |
| 078-44 | 初山別 | | 苫前郡初山別村字初山別71　（初山別漁協内） | 016467－2411 |
| 078-41 | 羽幌 | | 苫前郡羽幌町南１条１丁目１　（羽幌漁協内） | 01646-2-1291 |
| 078-37 | 苫前 | | 苫前郡苫前町字苫前85　（苫前漁協内） | 01646-4-2331 |
| 078-33 | 小平 | | 留萌郡小平町字小平町216番地　（小平町役場） | 01645-6-2111 |
| 077 | 留萌 | | 留萌市大町３－37　（留萌海上保安部内） | 01644-2-0656 |
| 077-02 | 増毛 | | 増毛郡増毛町大字増毛村46　（増毛漁協内） | 01645-3-1555 |
| 077-01 | | 阿分 | 増毛郡増毛町阿分村　（日沼邦雄様方） | |
| 077-02 | | 箸別 | 増毛郡増毛町箸別村　（　名俊弘様方） | |
| 077-02 | | 別苅 | 増毛郡増毛町別苅村小樽間内　（高橋正太郎様方） | |
| 077-03 | | 雄冬 | 増毛郡増毛町雄冬村　（依田三郎様方） | |
| 077-01 | | 舎熊 | 増毛郡増毛町舎熊村　（三田慶次郎様方） | |
| 077-03 | | 岩尾 | 増毛郡増毛町岩尾村　（西野奥三郎様方） | |
| 077-02 | | 中歌 | 増毛郡増毛町中歌村　（本間繁男様方） | |
| 077-02 | | 古茶内 | 増毛郡増毛町別苅村古茶内　（西山富五郎様方） | |
| 077-02 | | 増毛 | 増毛郡増毛町野塚町　（佐藤金吾様方） | |
| 078-39 | 天売 | | 苫前郡羽幌町大字天売字前浜８－２　（漁協内） | 016483－5011 |
| 078-38 | 焼尻 | | 苫前郡羽幌町大字焼尻字東浜181　（焼尻漁協内） | 016482－3411 |
| 青森 | | | | |
| 038-23 | 深浦 | | 西津軽郡深浦町大字深浦字浜町地内埋立地　（深浦漁協内） | 01737-4-2411 |
| 038-05 | 小泊 | | 北津軽郡小泊村大山長根114　（小泊漁協内） | 017364－2641 |
| 030-17 | 龍飛 | | 東津軽郡三廐村大字宗鉄字竜浜46　（竜飛漁協内） | 01743-8-2001 |
| 039-46 | 大間 | | 下北郡大間町大字大間字大間104 | |
| 039-44 | 大畑 | | 下北郡大畑町字湊村191　（大畑漁協内） | 017534－1111 |
| 031 | 八戸 | | 八戸市大字鮫町90番地 | 0178-33-3311 |

玄海だより

# 船酔いと精神分裂

玄海支部　片倉静江

ヨットマンや釣り人にとって，船酔いぐらい辛いものはないそうだ。7年前21フィートで壱岐へ帆走した時，初航海の緊張感と睡眠不足から気分が悪くなり，バウで暫く横になったことがあった。別に派手に吐く程ではなかったが，それが船酔いらしきものの最初で最後になり，我ながらスサマジイ内臓器官を持ったものだと両親に感謝している。アリランレースの時も，ステーキを焼く匂いがキャビン内にこもり，ほとんどのメンバーがキャビン内に入れなかったが，私は別にどうっていうこともなく，ただ肉を落とすまいと懸命だった。去る1月9日，玄界灘に面したある海岸線を撮影したいという友人二人と，レギュラーのクルー一人，合計4名で出航した。氷雨は降り出し，気圧計もどんどん下がりだしたので機帆走に切り替えた。目的地へ近づきはじめた頃から風も強まり，外海に面して孤を描く長い海岸線を，往ったり来たりの撮影は危険そのもので，一寸油断すれば横倒しされそう。撮影していた二人がまずダウン，次に頼みのクルーがダウンしたので，もうこれ迄と帰路についた。長時間の機帆走のため，プロペラに藻がからまっているらしくスピードが出ない。撮影のためメインだけつけていたが，肝心のリーフロープを入れ忘れ，仕方なくNo4ジブをつけた。吐きっぱなしのクルーにティラーを持たせ，激しくアップダウンするバウでジブをつけながら「吐きたければやっていいわよ。ただしブームに気をつけてね」「そちらは大丈夫ですか？」「私？別に」やっとジブを上げ，青白い顔のクルーもキャビンに入ってもらい，さてハーバー迄一人で頑張らなくっちゃ……と思った途端，急に空腹をおぼえ，「誰か私のおにぎり出してくれない？」手渡してくれた人は，私がおにぎりにかぶりついた瞬間，コックピットへ飛び出してきて吐き出した。「大の男が何さ？たかがこれ位の時化で。太平洋やホーン岬はどうするのよ？」とか何とか頭の中で呟きながら二つ目のおにぎりにかぶりつく。「今日のおにぎり，特別おいしい。海苔のせいかしら？」と皆に聞こえるように一言つけ加えることを忘れない。（ザマァ見ろ！）

妙な胃袋で，空腹になると何だかオカシクなり，満腹にすると落ち着く。ある精神科の医師に，船酔いしないことを話したら，精神分裂気味の人は船酔いしないと言われた。こればかりは私も認めざるを得なかった。30年前にも親友に言われたことがあったので，症状はもっと進行しているだろう。ロングレースに出場して食事当番が出来ないクルーには参ってしまう。もちろん食当が出来なくても，吐きながらウインチを巻いたりティラーを握る人は別で，バースに寝たっきりの男性を見ると情なくなる。女性でも食当が出来る人は大歓迎で，それでさえ荒れた時はキャビンに入っていただきたい女性，その人が熱いお茶やスープを作って下されば士気があがること間違いなし。

閑話休題，船酔いなら空酔いしている人のお話をロンドンからひとつ。御存知のハングライダー，日本でも盛んになってきたスポーツだが，我が社のロンドン駐在員松岡氏の便りによると，イギリスでも盛んらしく，航空会社関係でもかなりのメンバーがいるそうだ。空を飛ぶ以上，制限海域ならぬ空域（？）があるはずだが，とにかくロンドン支店勤務のB氏が主演男優である。たしか上昇気流を利用するスポーツと聞いているが，B氏勇敢にも勤務中（！）にどこかのビルの屋上から舞い上がった。ロンドン支店は，ピカデリーサーカスに近い一流ホテル内にあり，高層ビルが立ち並ぶロンドン市のど真中にある。御機嫌宜しく舞い上がったB氏，フワリフワリと空中散歩，何度も飛んでいるはずのB氏，何が上空で起こったかはわからないが戻れなくなった。ビッグベンがくしゃみしたのか，セスナ機が横をスレスレに飛んでいったのか，とにかくコースからはずれ，アレヨアレヨという間に郊外に出てしまった。とにかくどこかに降りなくっちゃとB氏悪戦苦闘，とある立派なお邸の庭にやっと着陸。そこが何と，サッチャー首相の私邸だったから大変！スワ，空からのゲリラ部隊の奇襲攻撃と，私邸は，機動隊，装甲車等十重二十重に囲まれ大騒ぎになった。……ところが捕えてみればどこぞやの航空会社の平社員。上司共々散々油をしぼられ，やっと釈放されたそうだ。サッチャー首相が「あら？お茶にお招きした方でした？」とB氏におっしゃったかどうかは分からない。現地の新聞には報道されたと松岡氏に言われ，しばらくはNHKの「海外ウィークリー」が気になって仕方がなかった。何せ我が社は，スッゴク優秀な社員と，B氏や私のようにズッコケ的で，ドッチラケ的社員の二種類しか採用しない，世界でも珍しい会社である。もちろん前者が9割を占め，後者は1割，その1割のおかげで前者が引き立っている。しかし，ドッチラケ的故に船酔いしないことも事実である。

玄海支部・片倉静江支部からのお知らせ：

今年も上海レースを行う旨，九州外洋帆走協会会長江良新先生より玄海支部の大原敦先生に連絡がございました。詳細は後程お知らせ致しますので，今から心の準備を，そして多数の参加を期待しております。

## NORC 協会ニュース

# 関東支部代議員会及びフリートキャプテン会議開催について

日本外洋帆走協会関東支部においては，去る2月15日(月)1830より2100まで日本船舶振興会10階会議室において，新たな昭和57年度の会計年度を迎えるとともに定例総会および代議会を目睫に据えて，今後における関東支部の運営方針，予算，決算，支部基金の報告および今年度役員の改選の年に当たるところから，これの討議等を行うため，代議員及びフリートキャプテン等56名の参集を得て従来にない盛り上がりを見せた熱心な討議が行なわれた。

まず最初に取り上げられた議題は，昭和56年度決算報告及び昭和57年度予算計画で，総会用資料に基づき説明が行なわれた。その後，質疑があった後，内容についてもっとわかりやすい説明資料を文書としてまとめてほしい等の要望があり，それ等を前提として，そのまま最終議決機関である代議員へ提出することで了承された。

続いて関東支部基金の昭和56年度決算報告が報告資料を基に行なわれ，現在の基金総額は，36,677,733円であること，およびトマホーク事故に端を発して会員の安全確保を目途に，現在NORCにおいて作業が進められている「安全手帳」の作成は支部基金設置の目的にも添うことから，約50万円前後の資金援助をすることについて承認された。

第3の議題としては，NORCの役員改選に当たり，選任機関である代議員会へ関東支部から推薦する人選に関して，

(1) 30人の理事を代議員数で按分すると，関東支部からは従来通り16名推薦となるが，今年度は沖縄支部のNORC内における諸条件を考慮して，1名に満たない同支部へ関東支部から1名を振り当てることで理事会で合意されていること，ただしこのことは，今後新たな支部の発足に伴い，その都度関東支部から1名を振り当てることとするものではない旨の条件を付して了承したこと。

(2) この会議へ提出する予定であった具体的人選（候補者名）を煮詰めることができなかった。そこで2月27日の関東支部総会の前段で代議員会を開くこととして，これに各フリートをも含めて根回しをした上で候補者名を提出して審議をお願いすることとする。

この2点が了承された。

最後の議題としては，今後における関東支部の活性化を中心とした一般的な質疑応答が行なわれ，次の諸点に関しての指摘があった。

(1) ビッグボートのレースは年々盛んになっているが，これらを支えているのは小型からの乗組員である。そこでクラス“7”もレースに参加できるようにしてもらいたい。

(2) 支部長より，関東支部は財政的にはNORCと一本化されており，区別することも困難であるが，少なくとも海事思想普及，レース，安全及び泊地の4部門については専門委員会を作り，フリートキャプテン会議等その他の会議とも併せて活発な独自の活動ができるようにして行きたい。

との意向である旨説明があった。特に海事思想普及に関しては，昨年度の船の科学館における関東支部安全フェスティバルの成功（NHKの取材等も含めて）の後を受けて，この行事の発展に努めたい。また，本部に対する海事思想普及事業への事業補助金が決定される見通しなので，関東支部としても積極的にこれを活用したい方針であるとの説明があった。

(3) 最近種々耳に入る声を総合すると，NORC離れの傾向がみられるが，これらを要約すると次の通りと思われる。

イ）表彰式は感激がまだ残っているレース当日に行なうようにするべきではないか。

ロ）レース運営には大変な労力と時間を必要とするので，これをかって出る人の少ない現状では，プロにまかせて運営していく方向で検討しては如何。

ハ）NORCの動向に関しては，若い末端には徹底していない，フリートの幹部をも含めて対応しない限りNORC離れが進んでいくものと考えられる。

(4) 通信委員長より次の報告があった。

イ）NORC海岸局が短波の割り当てをもらった。

ロ）SOS自動発信器についても郵政省は免許する方針である。

ハ）VHFの周波数についても免許すべく前向きに検討中である。

ニ）外洋帆走艇の安全対策の推進のためNORCは短波の無線機を普及させるために，種々メーカーとの交渉を行ない，領布する方向で努力中である。

(5) 毎年定例化したレースのみでなく，一部は毎年変わったレースを行なって，会員の意欲を盛り上げるようにしては如何。

これ等の提案・意見等に関しては，新しい執行部の選出後に本年度の活動にできるだけ反映させて行くということで，熱心な討議のしめくくりがなされた。

# 第3回 全国代議員会議の開催について

第3回全国代議員会議が下記のとおり開催され，昭和56年度事業及び決算報告，昭和57年度事業及び予算計画等が既にお手元に御送付申し上げてある資料のとおり承認されるとともに，昭和57～58年度を担当される役員及び各専門委員長が下記のとおり選任されましたので紹介致します。

1．日　　時　昭和57年2月27日　1520～1640
2．場　　所　日本船舶振興会10階会議室
　　（東京都港区虎ノ門1－15－16）
3．出 席 者　57名

**出席代議員**（18名）　中西幸彦，平野喜美夫，薗信男，殿井宏志，中馬勇，矢吹秀邦，草間信二，川島正通，石川平八郎，横沢真則，山田邦彦，山田東吾，早川伴徳，兵藤茂，安原達朗，篠原要，大儀見薫，塩川孝二

**委任状提出代議員**（39名）　熊沢光政，二村昭治，清田博，上羽正男，田中昭愛，高坂武雄，梅原功吉，竹内聡一，榊原喜男，藤井茂，辻村清晴，青山恒昌，加藤武，鈴木幹夫，阿部嶺男，田中義史，真田恒男，吉津弘一，野沢進司，北村勝彦，今井正徳，寺田順，藤井勇造，有田一郎，高村孝，土肥大志，岩井貞雄，平田克己，森重新治，大瀬千秋，西田兼義，古屋静男，山本弘，古川浩二，柴田邦敏，田中龍雄，大原敦，大倉治雄，荒井敬一郎

4．議　　題
(1)　昭和56年度事業及び決算報告
(2)　和昭57年度事業及び予算計画
　　（含，事業補助金使用計画）
(3)　役員の選任
(4)　昭和56年度会費未納者の取り扱いについて，
(5)　その他（報告）
　イ）会費未納者の出艇料を倍額とする件
　ロ）会友艇の状況
　ハ）国際委員会の設置
　ニ）財務小委員会が独立する件
　ホ）顧問の推選基準を制定する件
　ヘ）NORCの公式レースに冠スポンサーを付ける件
　ト）太平洋横断レースの定例化について

5．議事概要
石原会長が議長となり，小林常務理事から出席代議員18名，委任状提出代議員39名，計57名で，98名中過半数出席で第3回代議員会は成立する旨の報告があり，続いて議事録署名人に横沢真則，平野喜美夫の両氏を指名した後，議事に入り，清水専務理事の進行により議事が進められ，1640全議案及び報告事項を議了した。

6．議　　事
**第1号議案**　昭和56年度事業及び決算報告について
配布資料に基づき小林常務理事から事業報告及び決算報告が行われ，支部会計，借入金収支及び3カ年の継続事業であるシングルハンドレースに係る経費を除いた56年度単年度分の会計について見ると4,043,714円の黒字決算となるが，前年度繰越分を考慮すると，6,574,056円の赤字決算となる。またこれに支部会計，借入金収支，シングルハンドレース経費を加えた総財政規模は114,772,698円となる旨説明があった。
続いて，平野監事より1月29日飯島および平野両監事により，昭和55年度の証票および決算書等を監査した結果，適正かつ公正に処理されている旨報告があり，議長が異議をただした結果，全員異議なく了承した。
**第2号議案**　昭和57年度事業計画及び予算計画案について
配布資料に基づいて小林常務理事から説明が行われ，支部会計を除いた本部，関東支部の会計について見ると，その財政規模は78,581,000円となり，支部会計を加えた総財政規模は94,454,000円となる。
また，今年度の日本船舶振興会の事業補助金は沖縄～東京レース，鳥羽パールレース，全日本レベルレースの3レース，海外調査を含めたレーティング開発，海事思想普及および太平洋選手権レースへナショナルチーム派遣の4事業2,320万円が認められた旨の説明がなされた。これに対し議長が異議をただしたところ，全員異議なくこれを了承した。
なお，審議の過程において，
①　最近レースがマンネリ化しているが，NORC主催レースを地方においても行う等工夫が必要である。また，安全備品のチェック等にも同様の傾向が見られる。
②　支部の幅広い活動を行うため会友艇の名簿を作成配布してほしいとの発言があった。
これに対し，名簿を早急に作成することとなった。
また，レース運営の是正については，新役員にて検討する旨専務理事から説明された。
**第3号議案**　役員の選任について
配布した資料に基づき，清水専務理事から今年度特に変更された点として，関東支部選出理事は従来は16名であったが，沖縄支部NORCに占める現状を考慮して，同支部に1名を振り当て関東支部は15名となった経緯について説明があり，関東支部長から，今後新し

い支部が発足する都度，関東支部から1名をさくものではないことを確認願いたい旨の発言がなされた。

これに対して清水専務理事から，理事30名は必ずしも各支部割り当てとするものではなく，従来より行われてきた，代議員数に比例して各支部に振り当てる慣例に従い好ましい方法と考えて，これを踏襲したもので，今後の問題としては理事が選出されていない支部長も何がしかの方法で意見を述べる機会を持つようにしたいとの説明があった。

また，配布資料の各支部推薦の理事候補者をそのまま選任して良いか否か確認を願いたい旨の発言があり，全員異議なく了承した。

**第4号議案**　昭和56年度会費未納者の取り扱いについて，配布資料搭載の名簿から現在までに納入した17名を除き，従来どおり除名することについて諮ったところ，会員としての自覚に欠けるものであり，厳しく対処すべきである，との発言もあったが，監督官庁の意向も考慮して弾力的に取り扱うという前提で了承された。

なお，審議の過程において，今回退任されることとなった下記理事，監事7名について感謝決議をしてはとの動議があり，全会一致で議決された。

周東英卿，鳥山睦朗，加藤武，大矢隆，野本謙作，大原敦，平野喜美夫，各氏

**第5号議案**　理事会決定事項等について次の報告がなされた。

(1) 会費未納者の出艇料は，従来は非会員並と定められていたが，本来非会員は出艇できない定めとなっているので，今回これを改めて会員出艇料の倍額とすることになった。

(2) 資料に基づき，年々増加している会友艇の状況，及び会友艇から特別会員への移行状況について説明があり，今後会友を広めるため一層の努力が申し合わされた。

(3) 専務理事より，資料に基づき最近海外レース等への参加者が多くなっていること，および今年度船舶振興会の補助事業として太平洋選手権レースへナショナルチームを派遣することが認められた点を考慮して，総務委員会に国際委員会を設置して，海外レースの情報の収集，提供，ナショナルチームの編成及びその他の援助活動をすることとなった旨の説明があった。

(4) 財務小委員会の総務委員会よりの独立について，専務理事より，最近におけるNORCの財政規模の増大に伴ない，最も重要視さるべき財務委員会を総務委員会から分離独立して，責任体制の強化確立を計る必要がある。

(5) 顧問の推薦基準の制定については，清水専務理事より定款第18条により顧問を置くことが認められているが，これを如何に運用していくべきか，明年は当協会が発足して30周年，社団法人として20周年に当たることも考慮して，その基準を作成することとした旨説明があった。

(6) NORCの行う公式レースに冠スポンサーを付けることについては，資料に基づき清水専務理事から，冠スポンサーの付け方については今後何かと検討の必要があるが，IYRRはもちろん，公益法人あるいは補助事業との関連も考慮しながら，前向きに進めたい旨の説明があった。

(7) その他，審議の過程において次の発言事項があった。

(イ) レース時の出艇申告には従来は艇長が自ら出席して注意事項を末端まで伝達できたが，最近はこれが守られていない。

(ロ) 安全備品の整備に関して，最近とかく問題が見受けられるが，前回の会議のとき抜き打ち検査等も行うとのことであったが，その後如何なっているか。

(ハ) 入会時，女性会員にもネクタイが送られてくるが不要である，他の適当なものにしてほしい。

上記に対して，(イ)，(ロ)項についてはOffshoreで回答し，(ハ)項については，今後善処する旨専務理事より回答された。

以上により全議案を議了し，第3回代議員会を終了した。

## 社団法人　日本外洋帆走協会役員名簿

(昭和57～58年度)

| 役職 | 氏名 | 役職 | 氏名 |
|---|---|---|---|
| 理事・会長 | 石原慎太郎 | 理事 | 秋山欣徳 |
| 理事・副会長 | 秋田博正 | 理事 | 都築勝利 |
| 理事・副会長 | 大儀見薫 | 理事 | 市川勇 |
| 専務理事 | 清水栄太郎 | 理事 | 加藤蔵男 |
| 常務理事 | 小林和太郎 | 理事 | 小林義彦 |
| 常務理事 | 嶋田武夫 | 理事 | 秋山福夫 |
| 理事 | 石井正行 | 理事 | 三井祥功 |
| 理事 | 岩田禎夫 | 理事 | 貴伝名一良 |
| 理事 | 塩路一郎 | 理事 | 山田東吾 |
| 理事 | 篠原要 | 理事 | 松木哲 |
| 理事 | 武市俊 | 理事 | 岩田行史 |
| 理事 | 名当英臣 | 理事 | 福元征四郎 |
| 理事 | 林賢之輔 | 理事 | 城間祥行 |
| 理事 | 山崎達光 | | |
| 理事 | 横山晃 | 監事 | 飯島元次 |
| 理事 | 渡辺修治 | 監事 | 平松栄一 |
| 理事 | 塩川孝二 | | |

### 国際小委員会名簿

| 委員会名 | 氏　名 | 委員会名 | 氏　名 |
|---|---|---|---|
| 委員長 | 大儀見　薫 | 委　員 | 小林義彦 |
| 委　員 | 清水栄太郎 | 委　員 | 山田東吾 |
| 委　員 | 武市　俊 | | |

### 専門委員長名簿

| 委員会名 | 氏　名 | 委員会名 | 氏　名 |
|---|---|---|---|
| 1.総　務 | 清水栄太郎 | 5.通　信 | 篠原　要 |
| 会報小 | 大儀見　薫 | 6.海事思想普及 | 今岡又彦 |
| 国際小 | 大儀見　薫 | 7.帆　走 | 武市　俊 |
| 運営小 | 清水栄太郎 | 8.計　測 | 林　賢之輔 |
| 2.法　制 | 嶋田武夫 | 9.泊地対策 | 平野喜美夫 |
| 3.ルール | 石井正行 | 10.安　全 | 児玉万平 |
| 4.財　務 | 名当英臣 | 11.技　術 | 渡辺修治 |

# 全国海上交通安全運動実施について

この度，海上保安庁長官から，(社)日本外洋帆走協会会長宛，次のとおり全国海上交通安全運動を実施するので，協力依頼方要請がありましたのでお知らせ致します。

**全国海上交通安全運動に対する協力依頼について**

さて，このたび下記実施要領により，来る4月16日から5月5日までの20日間，全国海上交通安全運動を実施いたしますので，従来と同様御協力方よろしくお願いいたします。

**全国海上交通安全運動実施要領**

**1．目的**

この運動は，旅客の往来が増加し，海洋レクリエーションが活発化する春の行楽期を迎えるにあたり，全国一斉に，船舶乗組員，運航管理者，海洋レクリエーション関係者等を対象として，海上交通関係法令を主とした海事関係法令の遵守，安全運航の徹底，危険場所への瀬渡し自粛等を指導することにより，海上交通安全思想の普及及び定着を図るとともに，公開一斉取り締りを行い，もって海上交通の安全を確保することを目的とする。

**2．名称**

全国海上交通安全運動

**3．期間**

第1期　4月16日(金)～4月25日(日)(10日間)指導・啓もう

第2期　4月26日(月)～5月5日(水)(10日間)公開一斉取り締り

**4．標語**

「身につけよう海のマナーと救命具」

**5．重点対象船舶**

(1) カーフェリー等旅客船

(2) プレジャーボート等小型船舶（瀬渡船を除く。以下同じ。）

(3) 瀬渡船

**6．重点指導事項**

(1) カーフェリー等旅客船関係

イ　航法の遵守

ロ　海事関係法令，運航管理規程等の遵守

ハ　安全航行に関する各種行政指導の周知徹底

ニ　消火設備，救命設備等の点検整備及び各種操練の実施

ホ　自動操舵装置の適正使用

(2) プレジャーボート等小型船舶関係

イ　航法の遵守

ロ　海事関係法令の遵守

ハ　運航マナーの向上

ニ　出港前点検の励行

ホ　気象・海象情報の把握及び救命設備に関する知識の普及

ヘ　自動操舵装置の適正使用

(3) 瀬渡船関係

イ　海事関係法令の遵守

ロ　気象・海象情報の的確な把握

ハ　出港中止基準及び避難基準の設定

ニ　乗客名簿の作成

ホ　危険場所への瀬渡し自粛

ヘ　瀬渡船の現場待機または定期見回りの励行

ト　瀬渡客に対する救命胴衣等の着用指導

チ　緊急時における応急対策及び連絡体制の確立

**7．重点取締事項**

(1) 船舶職員法関係

イ　法定職員の定数違反

ロ　法定職員の資格外業務従事

(2) 船舶安全法関係

イ　検査証書等の不受有航行

ロ　航行区域外航行

ハ　最大とう載人員超過とう載

ニ　救命，消防設備の不備

(3) 海上交通安全法関係

航路における航行違反

**8．実施要領**

Ⅰ　第1期関係

(1) 訪船指導及び現場指導の実施

巡視船艇の効率的運用による訪船指導及び現場指導（航行中の船舶に対する現場での指導）を実施し，主として船舶乗組員を対象に重点指導事項について指導す

OFFSHORE No.85 昭和57年4月15日発行（毎月一回15日発行）昭和52年7月21日第三種郵便物認可

ること。

(2)　海難防止講習会の開催

運航管理者，海洋レクリエーション関係者等海事関係者を幅広く集めて海難防止講習会を開催し，スライド映写，パンフレットの配布等により重点指導事項について指導すること。

(3)　海難防止関係対策会議の開催

船舶所有者，船舶代理店関係者等を構成員とする海難防止関係対策会議を開催し，重点指導事項について指導するとともに，自主的な海難防止活動を積極的に実施するよう協力要請すること。

(4)　合同訓練の実施

船舶所有者，船舶乗組員に対して，各種訓練を実施するよう指導し，必要に応じて，巡視船艇，航空機を参加させた合同訓練を実施すること。

(5)　広報活動の実施

イ　垂れ幕，ポスター等の掲示

ロ　ポスターパンフレット等の配布

ハ　関係団体への周知及び協力要請

ニ　報道機関への広報協力依頼

Ⅱ　第2期関係

立入検査を綿密に実施し，現場における法令の励行を図るとともに，違反を現認した場合は厳重に取り締まること。

## お知らせ

### 第5回沖縄～東京レースに便利な新刊を紹介

水路協会から南西諸島の小型船用簡易港湾案内が発行されました。(3月25日発売)

これは沖縄本島を中心に，先島群島，尖閣諸島等，今年4月29日スタートの沖縄～東京レースにはもってこいのチャートであり，しかも，一般チャートが2600円するのに比べて，2000円と内容を考え合わせると高いコストパフォーマンスです。また，沖縄～東京レースの前々日に行われる座間味レースの港湾案内も詳しく載っており，発売日といい，内容といい，沖縄～東京レースにドンピシャリの一冊ではないでしょうか。

H－256　南西諸島（沖縄島－石垣島－西表島－与那国島）

なお，問い合わせは下記まで

（財）日本水路協会　TEL　03－591－2835

〒105 港区虎ノ門1－15－16船舶振興ビル6Fまで

### 第2回琵琶湖クルーザーフェスティバルのご案内

昨年初めて行われ大盛況だった琵琶湖クルーザーフェスティバルが5月16日，名鉄マリーナ沖～におい浜～際川沖のコースで行われます。奮ってご参加下さい。

# 太平洋選手権レース

## (パンナムクリッパーカップ・レース)

1年おきにハワイで行われるパンナムクリッパーカップレースは今回で3回目を迎え，出場艇もレース内容も充実して，太平洋版アドミラルズカップともいわれるようになってきました。

日本からも第1回（78年）には〈月光V〉，〈サンバードV〉，〈チェスパー〉(〈雲柱〉チャーター艇）の3艇が，そして第2回（80年）には〈雲柱〉，〈ティダ〉〈朝鳥〉の3艇がそれぞれナショナルチームを組んで大いに健闘しました。そして今年は3度目，現在15～18隻の参加希望があります。

今年は配点方法もロングオフショア（4倍→3倍），ショートオフショア（3倍→2倍），オリンピックコース（1倍）と変わり，日本の参加艇は有利になったと見られ，大いに期待されるところです。

ところでこの“太平洋選手権レース”が今年度日本船舶振興会の補助事業となり，出場艇に対して一部費用の負担が認められることになりましたが，日本から3チーム9艇のナショナルチームを派遣する予定です。

さる3月8日のNORC国際委員会ではNORCから派遣するナショナルチームの選考基準を下記のように決定しました。

1．沖縄レース（4月29日）……**6倍**

2．ビッグボートレース（5月8日～5月22日）

第1～第4レース（オリンピック）……**1倍**

第5レース（ロング・オフショア）……**2倍**

配点については国際委員会で便宜上決定したものだが，これらの点およびその他の諸事情を勘案の上，国際委員会において選考し，会長に報告の上決定する。

以上のように，今回の沖縄レースはナショナルチームの選考をかけて，白熱のレース展開が予想されます。

OFFSHORE　第85号　昭和57年4月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日　第三種郵便物認可
1部定価200円（郵送料45円）
発　行　社団法人　日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911-3　〒105
郵便振替番号2-21787
印　刷　株式会社　廣済堂