Offshore 5 1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 86/200円
昭和57年5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

初島レーススタート直後の〈慎記郎〉(手前)と〈衣笠〉
撮影：西村一広／提供：舵社

沖ノ島にて
―船霊の航路―

楠本　正
宗像大社文化財管理事務局長
日本海事史学会会員

玄界灘の軸心に沖ノ島とよぶ周囲4キロメートル・標高243メートルの小島がある。北九州の一角から朝鮮半島へ向かう「海北道」を主領(うしは)く，海神・宗像三女神のうち田心姫命の鎮り坐す島である。玄界灘沿岸の漁民たちは，この島を「不言(おいわず)島」と称し島外では決して島について語らない。話せば神の怒りにふれるという。なぜこのような禁忌が生じたかを見れば，近年三次におよぶ学術調査によって明らかにされたところによると，我が国4世紀後半から9世紀の初頭にかけて，この島では国家的規模の大祭祀が営まれている。古事記・日本書紀などの古典に一行も記載されていない大祭祀がこの島の神に捧げられている。多分，当時の緊張した国際状況や萌芽期の国内情勢からみて，国家的命運を賭した祭祀がおこなわれたのではなかろうかといわれている。島の掟はそのような高貴な神の鎮まる島のことをみだりに口にするのがはばかられるところからおこったものであろう。また，島内の祭祀遺跡に伝世した豪華絢爛たる奉献品は畏怖の念をもたらすのに十分なものがある。タブーはこのほかにも，女人禁制とか，一木一草といえども島外に持出しを禁ずるとか，ごく最近まで漁民のあいだでは不浄を恐れて忌言葉も用いられていたように数が多い。

この島に宗像大社の神官である私は，九州本土の辺津宮から年2回，10月から15日間滞在して勤務する。島の周辺は玄界灘随一の好漁場である。このため福岡県は昭和20～30年代に避難港を建設した。その結果，沖ノ島には全国各地から漁船が寄港をする。日本海側で最も遠くからきたのは，山形県酒田市の烏賊釣船，太平洋側は対馬島との間で操業する宮崎県，高知県，和歌山県のよこわ釣船団が頻繁に出入りをする。また，瀬戸内海は広島県の船が多い。海が時化ると韓国の鮮魚運搬船も寄港する。島には神官を除いて住民は一人もいないため，会話は自然，船の漁師相手となる。そのせいか漁民の生活，慣習に興味を持つようになった。起床して海に飛びこみ禊(みそぎ)をする。寒中などは身を削ぐ思いがする。そののち日課の祭典をおこない下山すると，網のかたづけを完えた漁師たちが朝食をはじめる。岸壁にでると必ず食事の声がかかる。「神主さんと食べるとまんがええからのお」と彼等はいう。まんがええうちはよいが，悪くなれば魏志倭人伝の中の持衰のような運命が待ちかまえているのではなかろうかと思いつつ，毎日ひたすら飲みかつ食う，命がけである。釜をあけるとパッと湯気があがり食欲をそそる。思わず茶腕をさし出すと「オハツはフナダンさん」といって小皿に飯を盛りつけ，船のブリッジに供える。船によっては船首のみおしに供えることもある。「まんのええ神主より先にあげるのか」と聞くと「まんのええ悪いは関係がないフナダンさんは粗末にすると罰があたるという。御利益はないのかと尋ねると，罰があたるだけだと返事がかえってくる。我が国には八百万(やおよろず)の神々が鎮りますが，罰あて専門の神様も珍しいと思って聞くと「フナダンさんは女子の神様で船についとらっしゃるげな，新造船ば造ると船大工の頭領がフナダマごめをして船につかっしゃるが，何をしちゃいけん，かにをしちゃいけんと言わっしゃるばっかしで，好かことは聞いたこともなかよ」と答える。そこで各地から集まる漁師たちに話を聞くことにした。

沖ノ島遠望

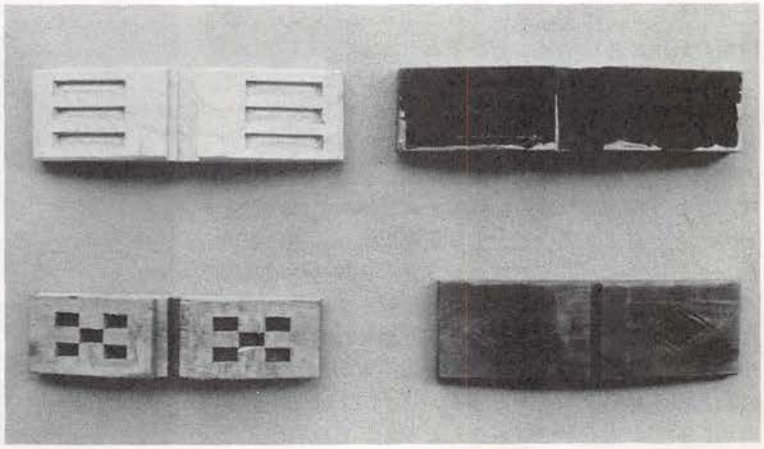
ふなだまは普通，船霊と書き，船舶の守護神とされている。最も古く文献にあらわれるのは続日本紀で，能登という船名の船を高麗に遣わした時，暴風にあい，

祈日　幸頼船霊　平安到国　必請朝廷　酬以錦冠と記載されている。また，舟玉，船玉と書かれる場合もある。玄海灘沿岸ではフナダンさんと呼ばれ，長崎県ではオザダマサマ，オガタマサマとも呼んでいる。沖ノ島でフナダマと聞けば，何処の船でも意味が通じるところをみると，今日では地方的な呼称が次第に統一化されているのではなかろうか，とも考えられる。漁師に船霊のことを聞くと，だいたいにおいて造船儀礼から話してくれる。全国ほぼ共通しているのは，新造船の契約のときに頭領は船頭から，船の大きさ，形状などの注文を聞き，吉日を選んでカワラズエ（航据え）をする。このとき船頭，頭領，職人などの関係者でオミキアゲをして祝っている。船が半ばできあがり，タナ（舷側）が取り付けられると，ナカミマイといい，また，船頭，頭領によってオミキアゲが行われる。船がいよいよ竣工してリンオロシ（進水）の直前か前夜に，ひそかに頭領がフナダマゴメをする。漁師に聞いても「なにか，ぶつぶつ唱えごとを言うてござる」程度のことしか分からない。そこで船大工にこれを尋ねると，フナダマゴメをする場所は，機械船の場合は機関室かブリッジ，和船の場合は胴ノ間と中ノ間のあいだのフナバリを燐火箱二つくらいの大きさで矩形にくり抜き，その中に賽子を2個，男女の人形一対，女性の毛髪，穴あき銭，米などを納めて唱えごとをするという。これより古い型式のものはなかろうかと思って調べると，江戸時代の廻船模型には，船の帆柱を立てる筒の底の部分を矩形にくり抜いて，フナダマゴメをしているのが分かった。大型船と小型船の相違である。また今日，一般的な形としては，くり抜きの替わりに木箱を用いているのが多い。神体となる品々はそれぞれ規則があり，それに従って納められる。まず賽子は，天一地六，おもて三あわせ，とも四あわせに置かれる。つまり，賽の目の一が上辺になり，六が下辺になり，舳先に三を向け，艫に四が向くように置くことである。次に穴あき銭は，平年は12枚，閏年は13枚となっている。女性の毛髪は，童女，未婚の女性が多いが，船頭の女房の場合もあるそうである。この毛髪の提供者をフナダマササギ，カミイレ，フナガミ，オフナサマと，各地で神霊そのもののような呼称をしているのは興味がもたれる。フナダマはこのように神体を納める型式がほとんどであるが，なかには福岡県芦屋浦から新宮湊までの浦々のように，神体をいれない所もある。この地方のフナダマは，楔を二つに合わせたような形の木片に，菱形を線刻したり，横に刻みをいれて飾りをほどこしたものである。これをツバサミというが，筒挟みのことであろう。フナダマごめに際しては，このツバサミをブリッジまたはフナバリに取り付け，のみで×印を二カ所につけてゴシンイレとしている。この習俗のある芦屋，新宮間は，中世期この沿岸に漂着する寄物はすべて宗像社の所有にする慣習のあった所で知られている。おそらく古代以来この地方に勢威を振るった宗像海人族のフナダマに対する信仰現象が，このような形で残存しているのかもしれない。フナダマごめはゴシンイレとかオショウサマをいれる。オショウネをいれるといい，宗像地方のように×印をつけるところを除いては，ノミや槌でフナダマの上を三度たたく風習をもつ地方が多い。これと類似しているのは，木造船時代はフナタデといって船底の付着物を焼く作業をしていたが，この時フナダマは陸にあがっていると信じられ，作業が終わってフナダマが船に戻る際には，フナバリを二，三度たたいていた。いずれも神霊を喚起せしめるためのものであろう。

また，フナダマゴメの唱えごとは，俗に船霊祭文とよばれる一種の祝詞である。江戸時代の造船各流派が盛んであったころ完成したものらしく，流派によって若干の相違はあるが，いずれも長文で荘重な文体である。しかし，これも関船，弁財船のような大型船の儀式に唱えられたものらしく，漁船とか時代が下れば極めて簡略化されて意味が不明になっているものが多い。立花藩御用船大工家である芳司家が，今日唱えている

フナダマ

ツバサミ



祭文をみてもそれがよく分かる。

「天一地六　おもてさざなみ　ともしあわせなかにむかいご　これをもって雙六の始めとす　十二面観音菩薩を本尊とし　猿田彦大神をあおぎだしとなし　これをもって船玉大明神とあがめ奉る　チハヤフルカミノヤシロハココニアリイザアマクダリマシマセナムフナダマ　船玉大明神この船に鎮座ましまして　五穀じょうじゅ子孫繁栄　この船たからの山に入るときは　いたるところをもってはみとす　なにとぞ大漁あらんこと　伏してこんがん奉り候　かじとりふなごの安全　火災の難をまぬがれ給わらんことを　伏してこんがん奉つり候　頓首再拝」

かくしてフナダマは船体に祀られるが，進水をしたのち最後の儀式がおこなわれる。餅まきをおえたのち海に浮んだ新造船は，浦の前面の海上を，多くはトリカジ回り（左回り）で3回回る。また，福岡市筥崎浦，壱伎瀬戸浦のようにオモカジ回り（右回り）の所もある。その間，船上では酒盛りがあり，船頭や若衆を突然海中に突き落とす。また，船の水だめしとか，腰の具合をみるとかいって，左右に強くゆさぶる行為をする。船上から人を海中に突き落とすのは，かつて造船儀礼のなかに人身供犠があった名残りであろう。船を揺さぶるのは，神輿ねりが神霊を定着せしめる作用であったり，幼児を背中でゆすってあやす行為が魂を落ち着かせ静める作用であると同じく，フナダマを船に定着させる行為であろう。水だめしとか腰の具合をみるというのは，本来の信仰的意義が忘れ去られて，現実の行為から合理的解釈をしているにすぎない。

フナダマの現象として，予知能力があることは漁民のあいだでよく知られている。これをフナダンサンがシゲルとか，イサムとかいう言葉で表現をする。船の周囲をリンリンとか，チンチンと音をたててフナダマがまわる時は，何かあるので用心をする。天明年間に書かれた対馬島黒岩家文書の「船ノ法面目書付」にも「舟玉御繁りの時，聴き分くること肝要なり」としるされているところを見ると，和船時代には盛んであったと思われる。この現象も，今日80歳代の老人は聞いたことがあるが，70歳以下になると知る人は少ない。機械船の利用と共に消滅したのである。

消滅をするのはフナダマの現象だけではない。フナダマの形態にしても，最近のプラスチック船をみると，神棚を祀っている船を多くみかけるようになった。理由を問うと「船大工がフナダンサンをまつってくれんけ，これを購うてきて，神社のお札ば納れて拝んどる」とのことである。若い船大工に船霊信仰が希薄になったところに原因があるのであろうが，民族文化の基盤が一つ消え去ろうとしていることは確かである。

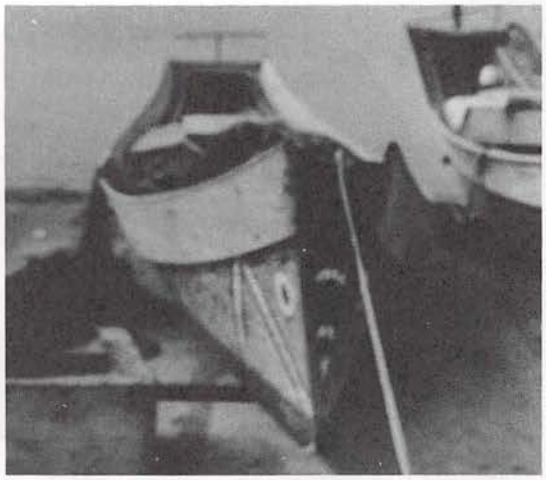
このようにフナダマは船舶と切り離せぬものであるが，これは我が国のみではなく，広く東南アジア全域にわたって見出すことができる。タイ国では船の舳先の頂に船霊が宿ると信じられ，どの船にも線香や花束

みおしに飾られた線香や花束と美しい布

と美しい布がみおしにくくりつけられ，垂れ下がっているタイの船霊ごめを実見された長崎大学水産学部柴田恵司教授のお話によると「新造船の航据えの際，僧の読経のあいだに船主が船首材の頂近くに小穴をあけ，1グラムか2グラムの金を封入する。時には三つの穴をあけ，それぞれに金，銀，銅を封入することもある。これが終わると，色とりどりの布を巻きつけて飾り，前面の祭壇には種々の供物を捧げ，続いて僧侶によって金箔が船首材の頂に貼りつけられると，船霊がここに宿ったことになる。従ってこの時以後はこの船首材は船の中で最も神聖な場所となり，決して踏んだり，腰かけたりしてはならない」由である。

船首を神聖な場所とする習俗は，タイ国のほかインドネシア，スマトラ等多くの国々にみられる。この神聖観をもっとも具象化しているのが船首に描かれている目である。船をたんなる交通手段として考えるので

船主に描かれた目



はなく，それ自体を生きものとして見れば，目は船にとって不可欠なものである。そこから目が描かれたとする説がある。国々によって目の形はアーモンド型，涙型と様々ではあるが，タイの長舟の目は海面を直視し，香港の戎克の目は波濤の彼方を見つめている。船の目は船霊の目である。

このように考えると，船で最も神聖な場所とみられているのは船首の部分であることがわかる。エジプトのナイル河を航行する葬送船には，死者を冥府に導く目がつけられていたという。また，大西洋岸の船には放射状をしたマドンナの目が輝いている。この船首を神聖視する習俗を我が国の船舶に求めると，顕著な例として，みおしを土足で踏むのは忌まれる。また，水屍体を船に引き揚げる時は，みおしに莚(むしろ)をかぶせたりして覆いをする。最近，福岡県鐘崎浦の花田国五郎氏(明治29年生）から聴いた話によると「若い時，兄弟で漁に行き，沈船のところで釣をすると，その日は大漁でした。夕方になり，アンカーを引き揚げようとしましたが，海底の岩にかかったのか，どうしても揚がりません。宵闇はせまり，困り果てていますと，兄貴が綱をゆるめさせ舟のタテビ（みおし）に3回酒をかけ，それからフナダンサンにお潮井（塩水）をかけて清め，その前で兄弟して一生懸命に拝みますと，今度はなんなくアンカーが揚がりました」とのことである。これによってもフナダマと船首が同じ観念のもとにおかれていることがよく分かる。これらの諸例からみて，我が国のフナダマも，もとは船首部分に祀られていたものが，近世になり，大型帆船の出現とともに後退をして，船の中央部，つまり帆柱の筒の中に鎮まるようになったと思われる。

船霊の管掌者も，初期には女性（巫女）があたっていたものが，時代を経るにしたがって修験者，船大工の頭領と交替をしていく。これはフナダマの神体である毛髪の提供者をフナダマササゲ，カミイレと呼んでいるところから納得ができる。穴あき銭，賽子が神体となるのは，修験者が造船儀礼に関与するようになってからのことで，咒具として用いたものが神体化をしたと考えてよい。修験者が船霊を管掌した時代は永く，明治時代の初期の頃まで続いている。

以上，船霊信仰について概略をのべたが，この分野の研究は，今後，民族学的方法により環シナ海文化圏への研究に向けて大きく前進するであろう。

初島レース

レース委員長
フリート〈HAYATE〉　石川平八郎

4月3日，82年度関東支部の初レースである初島レースが行われた。

発達した低気圧の影響で，前夜半より風雨ともに強く，出艇申告を開始した0730，雨はパラつく程度だが，風は以前S～SW20m/S程度，波高2m～2.5mという海況で，レース参加艇も大幅に減るのではないかと思っていたが，エントリー33艇中23艇が出艇申告をすませた。コミッティーとしては，事故艇が出るのではないかと，少々不安ではあったが，予定通りスタートすることに決定し，横須賀海上保安部からの注意事項を伝達して，0900艇長会議を終了した。前日の予定では，沖合にスタートラインを設定して，ウエザーマークを打つ心積りでいたのだが，当日の強烈な風波の中ではとても出来ず，小網代湾口の定置網手前にスタートラインを設定した。

クラスⅠ～Ⅳが1100，クラスⅤ～Ⅵが1115のスタートであったが，スタート前にトラブルのあった艇もあるようで，大型艇のうち〈SOLTAS〉がDNS，〈FUJIⅢ〉が7分，〈BIGAPPLE〉が12分遅れてスタートした。小型艇は横一線のきれいなスタートであった。1215頃，〈雪風〉，1400頃〈PEGASUS〉，〈梓〉，からリタイヤーの連絡を受けた。

1500頃から風もやや落ち，天気も良くなりつつあるようであったが，1600頃より雨が降りだすとともに風もN10～15m/Sとなり，レース艇にとっては，行きも帰りも強風のクローズホールドというレース展開になった。

ファーストフィニッシュは1900頃ではないかと思われたが，念のため1600にフィニッシュラインを設定した。大荒れの海上には，ヨットはおろか漁船の影もなく，強烈な風雨と寒さの中でコミッティーの苦しいワッチが続いた。2047′30″〈摩利支天〉がファーストフィニッシュ，1分半遅れて〈BIGAPPLE〉と続き，2330までにクラスⅥの〈快進丸〉を除いて全艇フィニッシュした。4日0156〈快進丸〉フィニッシュ。26F艇にとっては相当な悪海況であったにもかかわらず完走した〈快進丸〉のフィニッシュには，思わずコミッティーより拍手がおきた。

レース結果については成績表の通りであるが，コミッティーボートに〈摩利支天〉より，〈BIGAPPLE〉が帆走指示書で禁止されている網代崎と定置網東端間を通過してフィニッシュしたのではないかとの注意があり，〈BIGAPPLE〉乗員に確認したところ，これを認めたので〈BIGAPPLE〉をDNQとした。

初島レース成績表

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	初島回航	フィニッシュ・タイム	着順	所要時間	T.C.F.	修正時間	総合順位
Ⅰ 2	2112	FUJI Ⅲ	FRE 46	1600	21 10′16″	3	10 10′16″	0.8575	31398	16
	2299	BIG APPLE	HOL 44	1530	20 49′09″	2	09 49′09″	0.8474	29954	※
1	2872	摩利支天	TAK 44	1506	20 47′30″	1	09 47′30″	0.8516	30018	9
Ⅳ 2	1850	VEGA Ⅴ	DOU 33	1623	21 46′39″	8	10 46′39″	0.7479	29017	5
1	1900	龍飛	DOU 33	1555	21 36′20″	5	10 36′20″	0.7448	28436	3
5	2212	衣笠	WAT 33	1600	22 00′28″	10	11 00′28″	0.7600	30117	11
3	2220	慎記郎	HOL 33	1555	21 35′47″	4	10 35′47″	0.7640	29144	6
	2512	雪風 Ⅲ	YAM 33				D.N.F	0.7489		
6	1985	波勝	SK 32	1537	22 27′52″	12	11 27′52″	0.7458	30780	13
4	2640	青海波	KIH 33	1600	21 45′20″	6	10 45′20″	0.7570	29311	7
Ⅴ 7	1898	SEA TIGER	BW 33	1652	22 51′01″	16	11 36′01″	0.7375	30798	14
1	1992	DOLLY Ⅰ	BLV 30	1620	21 45′58″	7	10 30′58″	0.7269	27518	1
3	2011	GAMERA	TAK 31	1620	22 07′04″	11	10 52′04″	0.7301	28564	4
9	2050	EXCEPT ONE	N 300	1640	23 22′28″	18	12 07′28″	0.7280	31775	17
6	2182	KERONIA Ⅴ	DOU 30	1630	22 49′41″	15	11 34′41″	0.7260	30260	12
5	2221	梓	DOU 30	1630	22 49′21″	14	11 34′21″	0.7226	30104	10
4	2600	KARASU	TAK 30		22 34′57″	13	11 19′57″	0.7312	29830	8
	2965	TSURUGI	NAK 31				D.N.F	0.7270		
2	2970	POINCIANA	U 30	1628	22 00′27″	9	10 45′27″	0.7270	28154	2
8	3002	SYLPHIDES Ⅲ	NAK 31	1630	23 03′16″	17	11 48′16″	0.7354	31251	15
Ⅵ	2219	PEGASUS Ⅴ	TAK 25		4日 ″	9	D.N.F.	0.6878		
1	2750	快進丸	YAM 26		01 56′09″	19	14 41′09″	0.6878	36363	18

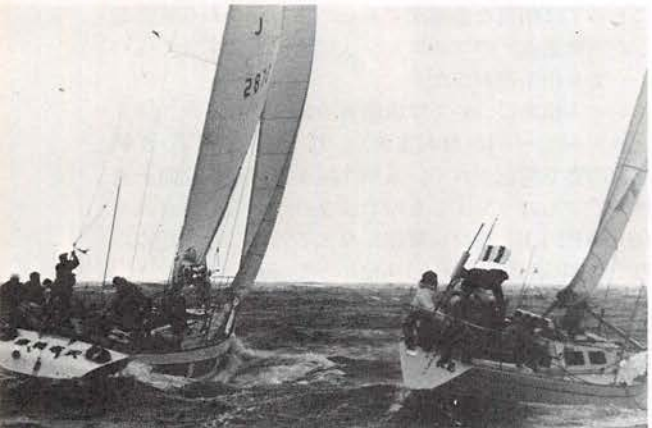
※〈BIG APPLE〉網代崎と定置網東端間通過のため失格。

4日1400より表彰パーティーを行った。NORC会員より，レース後にパーティーをやってほしいという要望が強いと聞き，諸磯ヨットオーナーズクラブに協力を求めて開いたのであったが，前日の疲労のためか出席があまりよくなく，40人程度のささやかなパーティーになってしまった。しかし，出席の方々には非常に好評で，毎年やるように要望され，諸磯ヨットオーナーズクラブ会長の熊沢氏より，毎年初島レースの後にはパーティーを行うのを恒例にするとの約束をいただいた。

今回の初島レースは，大荒れのレースであったが，〈DOLLY〉がスピンポールを折っただけで事故もなく，無事終了したことは，参加各艇の日頃の艇の整備とともに乗員の技術の進歩といえると思う。

最後にコミッティーに協力していただいた方々に感謝するとともに事故のないレースが今後も続くよう祈ります。

スタート直後のファーストホーム艇〈摩利支天〉(左)と3位の〈龍飛〉(右)



第1回 内海ビッグボートレース優勝の記

〈コテルテル〉オーナー
山口照雄

3月20日，21日の大阪湾一周レースを引っかけて，22日インショア二本，28日同一本のNORC内海支部主催ビッグボート・レースが，西之宮をベースに本年初めて行われ，遠来の〈カズ〉(広島)，〈シンドバット〉(中京)，〈銀河〉(琵琶湖)等を混へ，2トン5隻を筆頭に3/4トン以上の内海の強者達が覇を競うことになった。小型艇を含まないレースであるために，後方はるか双眼鏡でも見えないような艇とレーティング上の争いをしないですむのは何としても有難く，これでこそ戦略，戦術も成り立つというものである。

20日の大阪湾一周レースは例によって夜8時スタート。小生はスキッパーの山村君ともども天気図を眺めて乗艇中止，お互い近来不調の肝機能を大事にすることにする。

果たして夜半より降雨，「やれやれ」と思いながら翌

早朝ハーバーに急いだ。予想以上にレーステンポが早く，もうすでに我が艇はじめ続々と入港している。順位を見ると〈コテルテル〉一着，〈トーゴ〉二着，まず順当なところだが，〈トーゴ〉との時間差が少なすぎる。どうもクルーの大半が訓練中の新人で，淡路島・洲本沖のブイ回航に失敗，新品のスピンを破り（聞いたとたん，肝臓の痛むことしきり）約20分強潮に流され，何隻かの後続艇に大きく抜かれたようである。

その後，潮流と風向きを読んでスキッパー諏訪君の決断で，他艇とは別の方向に向かい，西之宮沖でミートした時は再びトップにおどり出たようである。しかし，すでにゴール間近で，〈トーゴ〉の前をかすめての(?)ファースト・フィニッシュ。山田東吾先生に「いつも洲本沖では待っていただいて……」と皮肉られる。

第2レースは，ジェノアとコースの選択を誤り，上のマークの回航から〈トーゴ〉に水をあけられる。おまけに〈ノミ〉にまで先行され，走りにさっぱり鋭さがない。フィニッシュ寸前，風向きの変化を素早くとらえて，先んじてジャイブ，慌ててジャイブに入り，艇速を失った〈ノミ〉を押えてフィニッシュ。〈トーゴ〉には完敗。例によって近寄って来た〈トーゴ〉から，「もうやる気なくしたやろ」と山田先生。
「馬鹿ぬかせ，まだ言うの早すぎるぜ」……。

第3レースは慎重なセールの選択と，コース決定のせいか，見違えるような走りで〈トーゴ〉を上下に押さえ上り切る。大差をあけてマーク回航。更にフリーで大きく水をあける。そろそろ東吾先生に言う言葉を考え始めた時，風が落ちてきた。やがて極微風，忍耐の闘いとなった。

こういう風のフリーでは，メンスルの大きい〈トーゴ〉の走りは悪くない，じりじりと近づいてくる。
「やれやれ，何とか吹いてくれんかなあ」と思っていた時，接近してきたジュリー・ボートが，コース短縮を知らせてくれる。「OK，多分フィニッシュはうちだけやで」とクルーのだれかがつぶやいている。予言適中でドロンギリギリにフィニッシュ，他艇はオールDNF一挙に大量得点で，失格以外まず優勝間違いなしとなった。

「おい，〈トーゴ〉そろそろフネ売って新しいの作りとうなったやろ」

「こんなことでもなけりゃ〈コテルテル〉勝たしてあげられん，困ったこっちゃ」……と東吾先生負け惜しみの弁。

最終レース，昨日の暴言がたたったのか波乱万丈のレース展開となった。

「コテルを失格させる会」なるものが発足したとかで，朝ハーバーで会う連中の笑いが気にかかる。失格になればもちろん昨日の大量得点は無に帰する。慎重にスタート。「おいゼネリコや」確かにリコールのサインはあったが，他艇はどんどん走っていく。よく見ると，コミッティー艇に「リコール艇あり」のフラグ，「こらあかん，ゼネリコとちゃうぞ，はよ行こ」。御丁寧にセール交換でジェノアまで下ろした我が艇，慌ててドン尻で走り始める。「余裕ですなあ」とコミティー艇が大笑いしている。

「まあ憎まれんとこ思いましてね」笑って手を振った時，「ラダーが利かん」と山村スキッパー「チェーンかギヤがいかれたらしい」。「えー!!ほんまか？」

確かにラットが空転している。全員大慌て，セールダウン，舵輪を取りはずし，ラダー・シャフト・カバーをはずし，イマージェンシィー・ティラーを探し回り，やっとみつけて取り付ける。帆走可能になった時すでに先頭艇の〈トーゴ〉は，ワン・レグ近く先行していた。その間約15分以上。

「こらおもろいで，これで追いついたら大笑いや」と山村弟。ところが，日頃の精進の良さのせいか追いついてしまったのである。

下のマークで〈トーゴ〉以外の全艇にだいたい追いつき，次の上のマーク間近で〈トーゴ〉にすれすれでミート，山田先生の顔が引きつっている(?)。が，好事魔多し，マーク回航前のタックが早すぎ，今一度タック，再びタック。これは大失敗で，次のフリーは〈トーゴ〉得意のクォーター気味の微風，デッドランに持ち込めばチャンスをつかめると，何度か試みたがわなにかからず，ついにわずかの差を保持して逃げ込まれてしまった。

そんなわけで，あまりカクカクたる勝利というわけではなかったが，優勝は優勝。第1回内海ビッグボートレースの総合優勝のトロフィーは我が手中に収まったのである。

付記：特に3位になった新艇，高井設計のワントン〈サマーボーイ〉の健闘を付記しておく。

イラストレーター：若井あゆ子

第1回 東京湾フレンドリーカップレース

フレンドリーカップ実行委員会

最終レース　写真提供：ヤマハ

56年の初めより東京湾内に停係留しているヨットマン達の親睦を兼ねて，第1レースが木更津のドルフィンヨットクラブのお世話にて7月19日に行われました。また，第2レースは，9月6日に横浜市民ハーバーの方々のお世話により楽しく開催されました。最終レースは，11月29日東京港の突きあたりにある浦安セーリングクラブのお世話により行われ，1981年のフレンドリーカップのスケジュールは無事終了いたしました。

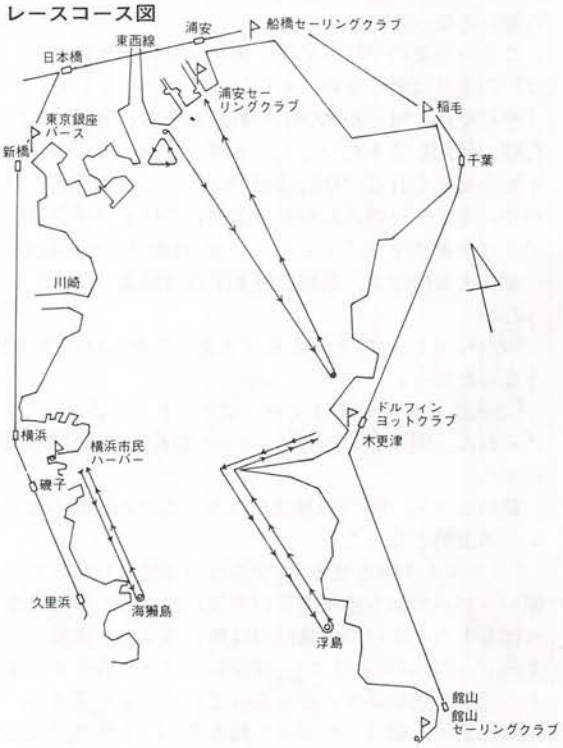
さて，ここで第1回大会での感想をレースを通じて話させていただきますと，第1レースの木更津から浮島までのレースは，微風に終始し，小型艇が上位をしめ，最後まで木更津のヤマハ軍団とせりあった浦安セーリングクラブ（以後ＵＳＣ）の〈ノースウインドー〉（Ｕ－26）が結局総合優勝を果たしました。

第2レースの横浜市長杯は，第1レースとは打って変わり，7～10m/sの良い風に恵まれ，ファーストホームを横浜の〈ジュール〉(林42）が果たし，着順2番のＵＳＣ〈風小僧東京〉(Ｕ－34）が3位以下に水をあけ総合優勝をとげました。このレースでは横浜フリートの〈ソルティードッグ〉(VAC 28）の健闘が目につきました。

第3レースのＵＳＣ主催，浦安－木更津間(20M)は，横浜，木更津，船橋等からの参加艇が前夜の強風のため到着せず，コミッティーは約1時間スタートを延期しましたが，ついに船影は見えず，浦安と銀座バースの一騎打となりました。浦安から真南に打たれたブイまでのクォータリーでは，ＵＳＣの〈風小僧東京〉と〈シーハイル〉(DOU 34）及び銀座バースの〈レジーナ〉(HOL 34）がデッドヒートを繰り広げ，マーク回航は，〈シーハイル〉，〈風小僧東京〉，〈レジーナ〉と¾トンがそのスピードにものをいわせて先行しました。これに少し遅れて，〈サンダークラップ〉(PIO 28），（ドンキーＦ〉(NAK 30)，〈カプリコーン〉(DUF 30)，〈アラクレーム〉(SK 31）と続き，帰路10マイルの真上りでのタクティクスの勝負となりましたが，地元勢が強く，ファーストホーム総合優勝を横浜に続いて〈風小僧東京〉が飾り，2位〈シーハイル〉，3位〈サンダークラップ〉，4位〈ドンキーＦ〉と上位をＵＳＣが独占してしまう結果となりました。この結果，第1回東京湾フレンドリーカップ優勝チームは，浦安セーリングクラブとなり，シリーズでのポイントゲッターは〈ノースウィンドー〉，2位〈風小僧東京〉，3位〈サンダークラップ〉と〈ドンキーＦ〉と，これまた浦安セーリングクラブの圧勝に終ってしまいました。1982年の第2回東京湾フレンドリーカップには，是非とも他のフリートの奮起を期待して総評に代えさせていただきたいと思います。

なお，次回大会からは，館山フリート，岡本ヨット等のクラブが参加される予定であり，より一層楽しいレースが行えるものとコミッティー一同考えております。奮って参加して下さることをお待ちしております。

レースコース図



第1回東京湾フレンドリーカップレース成績表

NORC

艇名	艇種	T.C.F.	木更津・浮島 7/19			横浜市長杯 9/6			浦安オータムレース10/10			浦安-木更津レース11/29			総合	
〈浦安セーリングクラブ〉																
風小僧・東京	U-34	0.7620	DNS	1		1	30¼	31¼	(4		)	1	30¼	61½	61½	②
シーハイル	DOU-34	0.7530	DNS	1		DNS	1	2				2	29	31	31	
サンダークラップ	PION-30	0.7290	8	23		DNS	1	24	(2		)	3	28	52	52	③
レジーナ	HOL-34	0.7509	DNS	1		7	22	23	(1		)	5	26	49	49	⑤
ドンキーF	NAK-30	0.7230	7	24		DNF	1	25	(7		)	4	27	52	52	③
カプリコーン	DUF-30	0.7130	11	20		DNS	1	21				6	25	46	46	⑥
パイロットフィッシュ	PION-28	0.7183	DNS	1		DNS	1	2	(11		)	7	24	26	26	
アラクレーム	SK-31	0.7072	DNS	1		DNS	1	2	(19		)	9	22	24	24	
プロスパー	Y-30	0.7183	DNS	1		DNS	1	2				10	21	23	23	
ノースウインドー	U-26	0.6854	1	30¼		10	21	51¼	(6		)	8	23	74¼	74¼	①
ゼロ	N NOL-30	0.7183	DNS	1					(7		)	DNS	1			
むさし	SK-31	0.7072	DNS	1		DNS	1	2	(10		)	DNS	1	3	3	
洋平太	SOL-26	0.6720	DNS	1		DNS	1	2	(12		)	DNS	1	3	3	
エメラルダ	NAK-25	0.6699	DNS	1		DNS	1		(15		)	DNS	1		3	
ノア	YS-23	0.6600	DNS	1		DNS	1		(17		)	DNS	1		3	
サザンクロス	SP-19	0.6537	DNS	1		DNS	1		(16		)	DNS	1		3	
ナジャー	NZ-25	0.6699	DNS	1		DNS	1		(20		)	DNS	1		3	
ノバ	SEV-23	0 6699	DNS	1		DNS	1		(22		)	DNS	1		3	
アクアク	VIVA-21	0.6537	DNS	1		DNS	1		(21		)	DNS	1		3	
ルンルン	N-260	0.6820	DNF	1		DNS	1					DNS	1		3	
〈ドルフィンヨットクラブ〉																
パルボア	Y-21R&C	0.6740	DNF	1								DNS	1			
マンボー	Y-21R&C	0.6740	DNF	1								DNS	1			
ウェザーリポート	Y-21R&C	0.6740	DNF	1								DNS	1			
エスペランサ 2	SOL-26	0.6900	DNF	1								DNS	1			
ヨシカゼ	Y-30	0.7130	DNF	1								DNS	1			
サンゴ	Y-25	0.6820	2									DNS	1			
ハナレイ	HOL-27	0.6900	6									DNS	1			
フェアリスタ	N-220	0.6600	DNF	1								DNS	1			
快進丸	Y-26S	0.6920	10									DNS	1			
サラ II	Y-25 II	0.6820	4									DNS	1			
サンシャイン 66	Y-24	0.6890	DNF	1								DNS	1			
バーゴ II	N30T	0.707	DNF	1								DNS	1			
コンキスタドール	LEV-23	0.6820	DNF	1								DNS	1			
ポールスター 2	Y-30	0.7130	DNF	1								DNS	1			
ペナペンチェラ 2	Y-21S	0.666	DNF	1								DNS	1			
クレーン III	Y-33	0.754	3						(3		)	DNS	1			
アデルファ	Y-25 II	0.6820	DNF	1								DNS	1			
ヒマジン	Y-25 II	0.6800	DNF	1								DNS	1			
〈横浜〉																
エマノン V	DOU-30	0.7260	DNF	1		6	25	26				DNS	1	27	27	
エクスフローラ	H-34	0.8030	9	22		DNF	1	23				DNS	1	24	24	
シスカ	N-300	0.7260	DNF	1		DNF	1	2				DNS	1	3	3	
ソルティードッグ	VAC-28	0.7237	DNS	1		2	29	30				DNS	1	31	31	
阿蘇 III	Y-33	0.7540	DNS	1		3	28	29				DNS	1	30	30	
JOUR	H-43	0.8592	DNS	1		4	27	28				DNS	1	29	29	
バイバイ	TAK-34	0.7610	DNS	1		5	26	27				DNS	1	28	28	
シースタイ II	ORI-33	0.7570	DNS	1		8	23	24				DNS	1	25	25	
スピットファイアー	Y-24	0.6890	DNS	1		9	22	23				DNS	1	24	24	
〈船橋〉																
ウフン	Y-20	0.6780	5	26					(5		)	DNS	1			
南風	Y-24	0.6890	DNS	1		DNS	1	2	(13		)	DNS	1	3	3	
〈千葉オーシャンクラブ〉																
トビハゼ	Y-21	0.6600	DNS	1		DNS	1	2	(9		)	DNF	1	3	3	
カムイ	ECM-26	0.6699	DNS	1		DNS	1	2	(14		)	DNS	1	3	3	
石原	PIA-23	0.6783	DNS	1		DNS	1	2	(18		)	DNS	1	3	3	

得点方法　1位 30+¼　2位 29　3位 28　4位 27　5位 26

夏期の関東・東北沖の海流概況

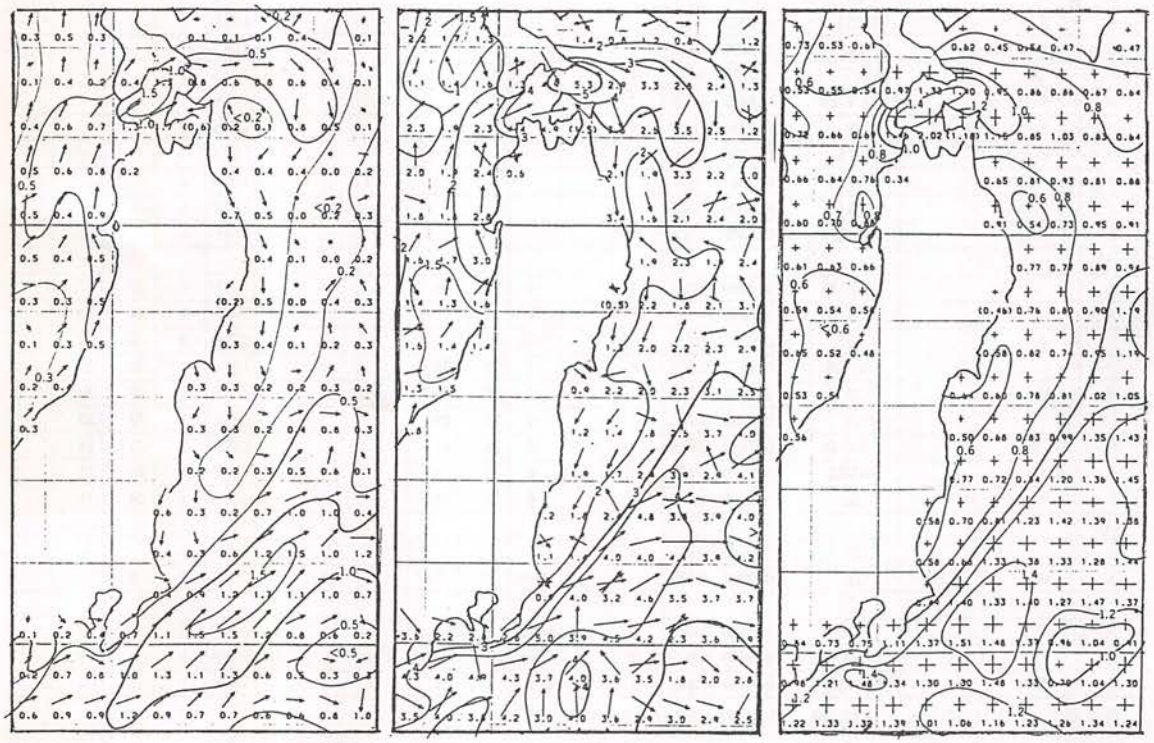
海上保安庁水路部海象課長　二谷穎男

1．はじめに

関東から津軽海峡に至る東日本沖合には，黒潮，親潮，両者の混合域，津軽暖流等が入りくんで流れている。黒潮は，フイリッピン東沖に源を有し，台湾東沖，東シナ海，九州南方，四国・本州南岸沖を経て伊豆海嶺を越えて房総半島南東沖を東北進し，犬吠崎付近から本州を離れて東または北東に進む。そして太平洋の東経160～170度付近までかなり顕著な流れが存在する。黒潮が本州を離れてからの部分は黒潮続流と呼ばれる。一方ベーリング海やオホーツク海にその源を有する寒流である親潮が，北海道南東岸に沿って南下して東北沖に達する。更に日本海を北上する対馬暖流の大部が津軽暖流として津軽海峡を経て太平洋に入り，親潮の西側を東北沿岸沿いに南下している。東北海区はこれらの海流が複雑にさくそうし，混合し合う海域である。この海域の夏期の海流の概況を示すために，海洋資料センター編集による海洋環境図(海流編)からの一部を転載する。これ等の図は昭和20年代の終わりから現在までの国内各海洋調査機関（海上保安庁，気象庁，水産庁，防衛庁等）の電磁海流計(ＧＥＫ)による観測データを統計処理して得られたものである。

第１図－Ａは海流ベクトル平均図であり，これから海流の平均像が得られる。ただし，一般に海流は流速のみならず，その流路の変動が激しいので，時間空間的に平均化されたベクトル平均値は個々の実際の海流よりかなり低い（½～¼ぐらい）値を示していることを忘れてはならない。しかし平均流路や流向はほぼこの図によって示される。第１図－Ｂは緯度・経度30分メッシュ内の過去最大の測得海流値を示す。犬吠崎から三陸沖までは２ノット以下の岸沿いの南下流があり，その東側の沖には２～３ノットの北上流が卓越する。

図-1 A　海流ベクトル平均図　B最大海流図　C標準偏差図



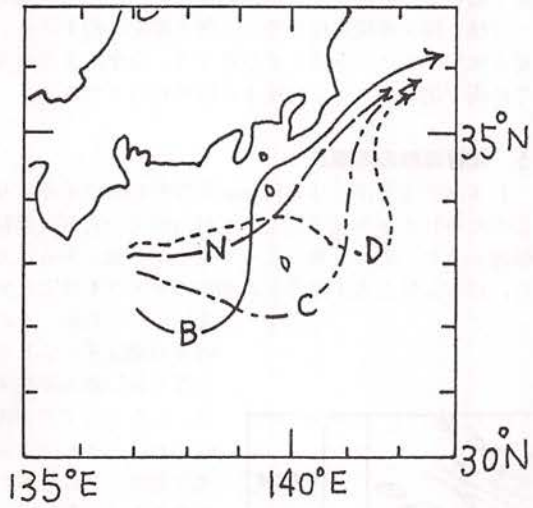
津軽海峡に近づくにつれて東流や南流が3ノット以上になる。

海流の変動の程度を示す指標として海流の標準偏差図を第1図－Cに示す。標準偏差とは，第1図－Aで示される平均ベクトルからの個々の海流のズレの標準偏差を意味する。房総沖で1～2ノット，東北沿岸で0.6～0.8ノット，津軽海峡では1ノット以上である。一般的にいって，標準偏差はベクトル平均と同程度かまたはそれよりも大きいことが多い。特に東北沖合では標準偏差の方がはるかに大きい。更にベクトル平均海流の大きいところでは標準偏差の値も大きくなるような一般的傾向があることもわかる。

2．房総南東沖の黒潮

房総半島南東沖での黒潮の流路は，大別して第2図に示すような四つのタイプに分けられる。しかしこれらは1～2カ月ぐらいで一つのタイプから他のタイプに変わって行く。最もよく起こる変化の順序はN→B→C→D→N→……の順であり，その割合は約60%に達するが，これ以外の順序で変化することもある。特に東海道沖での黒潮の蛇行スケールが大きかった後で

図2　黒潮の型(非大蛇期)

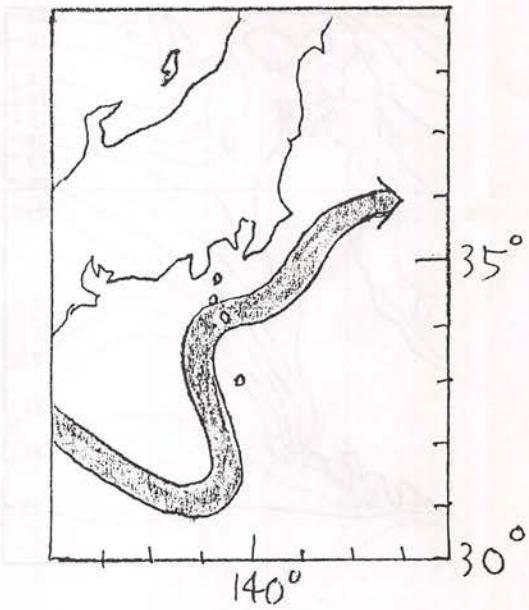


は，C→B→C等の繰り返しが行われることが少なからずある。

今年に入ってからは，1～2月にB型，3月上中旬にC型，3月下旬ではB型とD型が同時に現れ，4月上中旬には東海道沖でB型で，房総沖ではややN型に近い複雑な型になっている（第3図に海上保安庁水路部発行の海洋速報第8号の一部を示す）。

一般にB，N型では黒潮は房総沿岸では比較的岸沿いに流れているが，C，D型では房総半島から離岸して流れ，北方の親潮系の冷水が犬吠崎沖を経て南下し，

図3　1982年4月上中旬の黒潮流路



房総沖，関東沖の冷水現象を起こしやすい状態にある。いずれのタイプのときも黒潮主軸の流速は2～3ノットぐらいで，まれには4ノットを超すこともある。

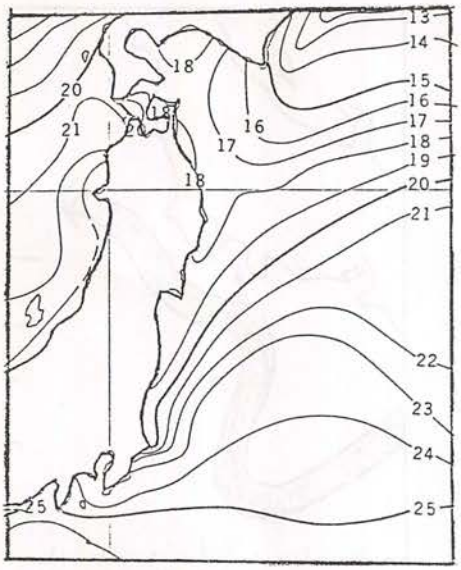
黒潮が本州を離れてからは不規則な蛇行を示しながら東方に向かうが，平均的には東経144度付近を蛇行の峯とするようである。この付近の蛇行の峯が北方に拡張され著しくくびれた形になると，遂にその根元でちぎれて黒潮の南側の暖かい水を囲んだ孤立暖水塊となり，徐々に北進し，周囲の水と混合しつつ半年～一年ぐらいを経て北海道南東沖にまで達する。一方黒潮の一分枝は常磐沖を北東進して金華山沖付近まで達することがある。最近では黒潮は房総沖でやや離岸して北東進しているが，前述したように流軸の位置は変動するので，現在の知識では1～2カ月先の流軸の位置を予測することは困難である。

3．東北沖の親潮

親潮とは，ベーリング海，オホーツク海にその起源を有する寒流であり，この寒流が栄養塩類に富み，プランクトン量が多く，漁類を育てる親となるという意味で名づけられたものであるという説もある。

親潮は北海道南東岸沖から東経142～143度に沿って南下して，三陸沖の沿岸近くを金華山沖付近まで達する。冬・春期には常磐沖近くまで南下することがある。この流れを親潮第一分枝（または第一貫入）とも，沿岸分枝ともいう。この分枝は南下の後，北東進し，再び東経146～147度付近を南下後，北東進した後東進する場合が多い。これを親潮第二分枝（または第二貫入）とも，沖合分枝ともいう。

図4　平均海面水温図（7月）



冷い親潮水の南下は水温分布より明らかに認められるが，流速は弱く0.5～1ノット以内であり，余り明瞭でないことが多い。またその幅も15～20浬ぐらいと考えられている。親潮の海面水温は三陸沖で夏21℃，冬3℃ぐらいで季節変化が大きいが，100m層では年間を通じて8～9℃以下の中冷水がみられる（第4図は夏期の表面水温を示す）。親潮第一分枝は後述する津軽暖流との間に顕著な潮境を作りながら南下し，その位置は津軽暖流の強弱によってかなり変動する。

三陸沖の親潮と黒潮続流の間の海域は混合域または混乱域と呼ばれ，数多くの暖冷水渦が不規則に分布し，それが広域にわたってさ迷い動くことが多い。前述の黒潮続流から分離した直径100km以上にも及ぶ大型孤立暖水渦（年に1～2回分離）もこの混合水域内に形成され，徐々に冷却されながら北または北東進するものである。

第5図は東北沖の親潮，黒潮続流，混合水域，津軽暖流の相対的な配置関係を示す模式図である。実際の配置は年や季節によって変化することはいうまでもない。

4．津軽暖流

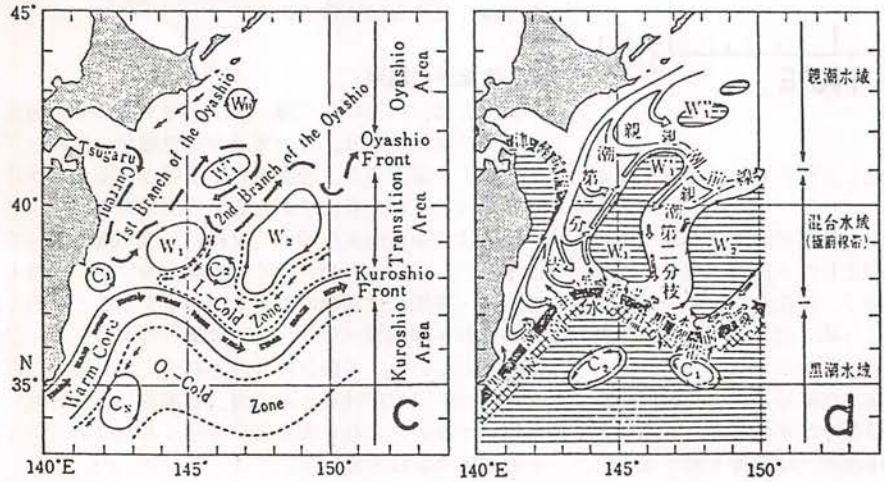
日本海の対馬暖流は本州北西岸沿いに北上するが，津軽海峡西口で二分され，その60～80%は津軽海峡に流入して東口から太平洋に流入する。残りはそのまま北海道西岸に沿って北上する。津軽暖流は季節変化が比較的明瞭に現れ，夏～秋に最大となる。津軽海峡内では，その主流部は2～3ノットに達する。津軽海峡を抜けた海水は一般に東流し，その後時計回りに曲がり，最後には三陸海岸に沿って南流する。その末流は犬吠崎付近まで認められることもある。この流路の時計回りの屈曲によって囲まれる暖水は，津軽暖水と呼ばれるが，その占める面積は津軽暖流の強弱によって支配される。すなわち晩夏から秋にかけては，この東方への拡がりはほぼ襟裳岬にまで達するが，冬期は下北半島のすぐ東にまでしか達しない。三陸沖で親潮第一分枝と接する境界付近では，冬と春では約1ノット，夏と秋では2ノット近くまで達する。金華山より南方での南下流は1ノット程度またはそれ以下である。

5．津軽海峡の海潮流

日本海と太平洋とは約10cm前後の平均水位差があり，このため日本海を北上してきた対馬暖流の大部は津軽暖流となり，更に強勢となって太平洋へ流入する。また，日本海側と太平洋側との潮汐のタイプも非常に異なっているため，その時々の潮位差に応じてかなり強い潮流が生ずる。したがってこの海峡における流れは，海流と潮流が合成されたものであり，最強6～7ノットにも達する。

しかし同海峡においては，一般には海流の方が潮流よりやや強いので，ほとんどの期間中東流が見られる。すなわち上げ潮流（東流）時は海流と重さなって強い東流が，下げ潮流（西流）時は海流と差し引きして弱い東流が見ら

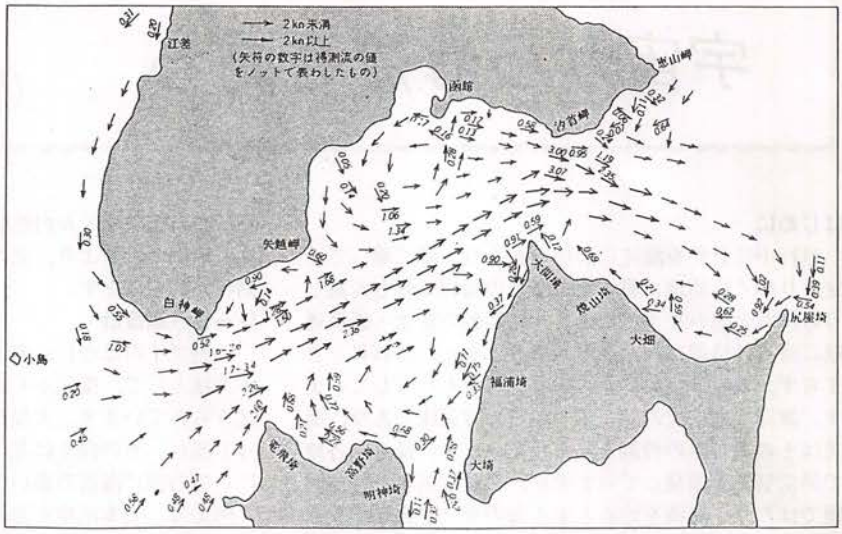
図5　東北沖の海流模式図（左：川合，右：増沢）



れる。わずかに潮流最大の夏・冬朔望期ごろに東口において一時西流が見られるだけである。

当海峡の海流は，一般に季節変化があり夏期に強くなる傾向があるが，その概要は第6図に示されている。本流はほぼ海峡の中央部を流れ，流速は2～3ノット程度である。地形の影響により，本流の北側には函館沖，矢越岬～白神岬間に反時計回りの環流（反流）があり，本流の南側には竜飛崎～大間崎間及び大間崎～尻屋崎間にやや大規模な時計回りの環流（反流）が存在している。

図6　津軽海峡の海流図(夏期)



潮流の型については，潮汐は1日2回潮を示しているのに対して，潮流は日周潮流が半日周潮流より大きいので，月の赤緯が小さい春・秋朔望期に1日2回潮が見られるだけで，それ以外はほとんど1日1回潮となる。潮時は西口，東口ともほぼ同時であり，東流の最強流速は函館の低低時後2～3時間後に起こり，最弱流速は函館の高高潮後1～3時間後に起こる。夏期の詳細は次の通りである(汐首岬～大間崎間の中央部)。

夏冬朔望
- 最強流：低低潮＋2時間20分　東流6.5～7ノット
- 最弱流：高高潮＋1時間30分　西流0～1ノット

夏冬両弦
- 最強流：低低潮＋2時間0分　東流3～4ノット
- 最弱流：高高潮＋3時間20分　東流1～2ノット

潮汐標準港は函館である。

第7図と第8図に海流と潮流を含めた夏期朔望（大潮）のほぼ最強流時と最弱流時の流況を示す。海峡内の海流図（第6図）に現れる沿岸部での時計回りまたは反時計回りの環流（反流）は，ほぼ同様に現れるが，東流最強時にはその規模が小さくなる傾向がある。特に函館沖の反時計回りの環流は，潮流の影響により消滅するようである。

図7　函館港の夏期朔望低低潮(午前10時頃)後2時

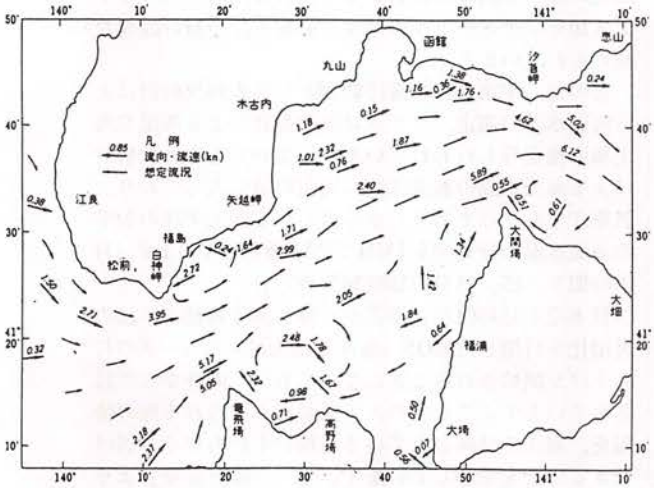
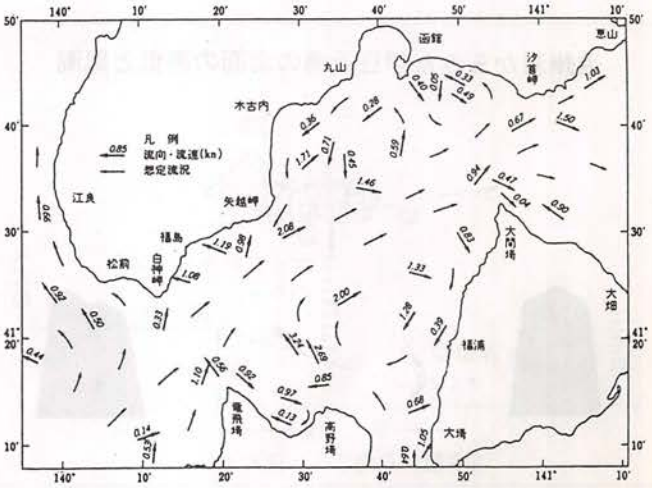


図8　函館港の夏期朔望高高潮(午前3時頃)後2時



宇宙から海流を測る

長坂昂一
（気象庁海洋気象部
海洋課主任技術専門官）

はじめに

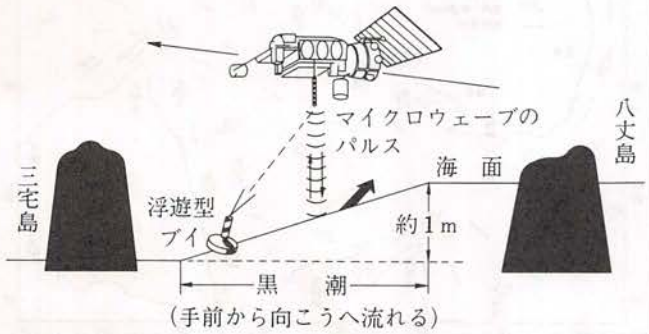
航行中に針路を海流に妨げられたり，潮に乗って予定より早く目的地に着いたりなどの経験は皆さん誰しもお持ちと思います。このように船舶の安全・経済運航に海流の情報は欠くことができません。これにとどまらず，海流は気象にも大きな影響をもたらしています。海洋は地球上の熱エネルギーの貯蔵庫であり，海流はその運び手の役割を果たしています。最近，各地で異常気象が頻発していますが，これは気象だけの問題ではなく，海流を始めとする海の変化が大きくかかわっています。このように各方面に影響をもたらす海流の観測はこれまで観測船によって行われてきましたが，近年人工衛星を利用して，海流を地球上くまなく，頻繁に観測することが試みられるようになりました。

浮遊型ブイ

このブイは大人とほぼ同じくらいの大きさで，内部に水温計，気圧計及び小型送信機を搭載し，海流に乗って漂流しながら毎分約1秒間ずつ電波を発信します。ブイからの電波は上空を通過する軌道衛星(TIROS－N)で受信され，地上局の上空で陸上に伝送されます。ブイの位置は衛星航法システム（NNSS）の原理に基づいて決められます。ブイは通常1年以上の寿命があり，人工衛星が上空に来るたびにその位置が決められ，これらを連ねれば海流の様子を知ることができます。

昭和53年から54年にかけて，この型のブイが南極の周辺海域で多数使用され，南半球の気象予報精度の向上等に大いに役立ちました。日本近海でも昭和52年以降，20余個のブイが内外関係機関により放流され，現在も黒潮はもとより，北太平洋の海流の観測が時々刻刻行われています。

遠州灘からみた伊豆近海の海面の高低と黒潮



レーダー高度計

浮遊ブイのほかに，海流を広い範囲で同時に推算する方法として，衛星から海面の高低を測定することが試みられています。大規模な海流は海面の等高線に沿って流れ，その向きは北半球では流れてくる方向を背にして右側に海面の高い方をみるようになっています。

例えば，日本南岸を流れる黒潮では，その本州側と沖合側で，海面の高さにおよそ1メートルの差があります。伊豆諸島近海では，黒潮はおおむね三宅島と八丈島の間を東へ流れており，下図に示したように，海面は八丈島の方が高くなっています。このような海面の高低を常時監視できれば即座に海面の流れの様子を知ることができます。

人工衛星から海面の高低を知るためには，衛星に搭載したレーダー高度計から電波を発射し，海面から反射して戻ってくる時間を測って人工衛星と海面との距離を正確に測定します。もちろん人工衛星の高度が正確にわかっていなければ，海面の高低は正確にはわかりませんが，近年，人工衛星に関する軌道力学と追跡技術が進歩したおかげで，人工衛星の高度がかなりの精度で求められるようになりました。昭和53年に打ち上げられたアメリカの海洋衛星（SEASAT－1）では，およそプラス・マイナス20センチメートルの精度で海面の高低が求められることが確かめられました。しかし海流の様子を的確に監視するためには，プラス・マイナス10センチメートルの精度が必要で，一層の改善が続けられています。

この他，宇宙からの海洋観測として赤外放射計による海面水温の測定，マイクロ波散乱計による波浪や海上風の推定等も行われています。なかでも赤外放射計による海面水温の観測は既に実用の域に入っており，気象庁でも「ひまわり」から得られる西太平洋の旬平均海面水温の分布図をJMHでFAX放送しています。(日本時間5，15，25日の19時36分から。)

日本でも昭和61年に宇宙から海を測る各種の手法の実用化を目指したMOS（海洋観測衛星）シリーズの打ち上げが開始されることになっており，内外から注目されています。これらの人工衛星から得られる海の情報を，海上で活躍されている皆様に1日も早くお届けできることを念願しています。　「海と安全」より

車イスの人魚 “フィアーナ”が海に還る日③

インド編

石井浩一・フィアーナ

いよいよメインの目的地インドに向けて発つ日がきました。

無事手続きも終わり，荷物も預け，コンベアーの上に我々の荷物を乗せるのを確認してから飛行機に乗り込み，インドでの最初の滞在地カルカッタに向かいました。長時間のフライトでフィアーナはかなり疲れていると思われましたが，沖縄滞在時代に知り合ったインド人の友人レアリーに再会できる楽しみで疲れも吹き飛んでしまった様子でした。

タラップを降りて税関へと向かいました。ガラス越しにレアリーの姿を確認して一安心しました。ベルトコンベアーから流れてくる荷物を受け取りに行き，預けた二個の荷物のうちひとつの荷物を確認。ところが，いくら待っても片方の30キログラム近い荷物の入った大型バッグが出てきません。他の人は次々と通関手続を済ませ，ロビーの方へ姿を消して行きます。最後にふたり取り残され，困惑していました。バンコックからカルカッタに着く間のことです。なにしろ私達の衣服，日用品，タイで買った土産類のほとんどが詰まっているバックパックだったのですから慌てました。係員に事情を説明したら「我々の落度ではない。多分バンコックでやられたんだろう。運が悪かったんだ。」と言う。急に腹がたって係員に悪態をつきながら迫ったが，らちがあかず，友人も窓越しに心配そうにこちらをのぞき込んでいたので，取り敢えず通関手続きをすることにした。かなり持ち物のチェックは厳しく，私はカメラ，時計，指輪等々，金目のものはすべて書き出し，無事手続きが終わり，女房の方を見ると，税関の職員と言い争っているではありませんか。内容は，「車椅子から立ちなさい」，「いや，身体が不自由なので立てない」，「立てるはずです。横着しないで立ちなさい」と，押し問答をやっているのです。その理由は後でわかったのですが，インドではカースト制度があり，女房は大金持ちで車椅子にふんぞりかえって，人に押させて旅行できるような身分の人だと解釈したのでした。揚げ句の果てには，私に向かって，「お前はこの婦人にいくらで雇われている？」と人を見下げたような言い方をするのです。夫婦だと言っても信じてくれず，「じゃあ，雇われた夫か？」と聴くので，我々はたまりかねて外で待っていた友人を呼び，説明してもらい，やっと納得させたのです。そのころには我々と友人のレアリーと数人のポーターがいるだけでした。これから先を思いやりながら空港を後にしました。街までタクシーでしばらく走るということと，今夜はクワリという祭りだから人出がすごいということ等レアリーが話してくれました。

タクシーがスタートした途端に，神風タクシーを上回る恐ろしい運転をし，中央車線もなく，デコボコ道を人が横切っていてもおかまいなしにとばすのには，まず度胆を抜かれてしまいました。

さすがに街中に入ると祭りで道路が人で埋まってしまい，のろのろ運転が始まりました。そうしたら，その群衆が車の中をのぞき込み，その中でも酔っ払いや乞食達の何人かが，後ろの半開きの荷物を積んだトランクにヨタヨタと近づいてくるではありませんか。今度は後ろの荷物の心配となりました。結局，ホテルに着くまで初めての土地という要素も加わり，一時も気持ちの休む暇がなく，ホテルの部屋に落ち着いた時には二人ともグッタリしてしまいました。

一夜明けて，カルカッタの街の中を行き来しているサリー姿，人力車，牛が路上にふんぞり返っている姿を見て，初めてインドに来た実感が湧いてきました。この日は日本大使館へ行方不明の荷物の件につい直訴に行き，その足で我々の利用した航空会社にクレームをつけに行き，早急に荷物が返ってくるような措置を講じるよう頼んで引き上げました。その夜はレアリーの家族の夕食に招待され，楽しいひとときを過ごしました。彼の家にはテレビがあり，夕方から3時間程放送される間は，近所の人達が30人ぐらい押し寄せ，なんとなく私の子供の頃の情景が目に浮かんだのでした。

二日目から，あちこち市内を歩き回るようになり，公衆市場をぶらつき，取り敢えず着る物を買い込み，町の小さな食堂で得体の知れない食事を初体験しました。そして乞食にも追いかけ回されました。というのは，何かくれという一人にパイサ（1円にも満たない通貨）を与えたのがその始まりで，その途端に20人くらいの大人・子供が入り混じり，寄り集まって来たのです。金はないよとのゼスチャーはもう通用しませんでした。彼らの中には癩病持ちまで含まれていて，フィアーナの目と鼻の先まで近寄ってくるのです。あまりの気味悪さについにフィアーナが怒り出してしまいました。サパイサを奮発しましたが，それを投げ返し，もっと大きいのをくれということをききません。とうとうフィアーナがかんしゃく玉を破裂させてしまいま

した。それも無視され，思案にくれていたところ，レアリーのお母さんに出会い，彼女の一言二言でおとなしく退散してしまいました。そうこうしているうちに半月がたち，その頃にはヒンズー語の片言もしゃべれるようになり，うまく彼らをあしらえるようになりました。フィアーナも私もまず最初に覚えたのが，「1パイサもない」，つまり金はないという言い回しでした。この言葉は我々にとって常用語になりました。

ホテルの門の前には，路上生活者約40人，7～8家族がいて，ホテルを出る毎についてくるのです。また，タクシーに乗れば，信号待ち毎に手がニューと伸びてきます。中には，癩病持ちの人がいて，手の代わりにあの独特の顔を突っ込んできます。自分で身動き出来ないフィアーナは，最初はかんしゃく玉を破裂していましたが，言葉少なにでも話せるようになると，彼らをうまくあしらえるようになっていました。

我々がまず覚えたのは，「今日は暑いですね」，「お名前は」等のごく基礎的なものと「金はない」，「高すぎる。安くしろ」という言葉でした。彼らは，外国人には必ず高い値段を吹っかけます。まともに彼らの言う値で支払ったら，地元の人々の払う価格の何十倍かを支払うことになります。我々は次に数の言い方を覚えました。そこでまず，インド人の買い物を見ていてその最終的な値段を聞いてから買い物をするようになりました。

そのおかげで，現地の人とほぼ同じ値段で買い物が出来た代わりに市場の店主達からは総スカンをくらうことになりました。

それから確か，カルカッタ滞在4日目の事でした。フィアーナが早朝から妙な咳をし始め，熱が出て，苦しそうな表情を見せます。痰も喉にからまり出てきません。腹筋が弱いだけに努力しても痰がなかなか切れないのです。手で押して腹圧を高めてやると少し切れるようになりますが，彼女は，お国柄かどうかわかりませんが人前に痰を吐き出すのは恥だとし，僕らがいくら説得しても，口から外に出そうとしません。そして深夜になる頃には，呼吸が非常に困難な状態に陥ってしまいました。レアリーが頼んでくれたドクターは夕方一度診察に来て，「もしこれ以上悪くなれば改めて連絡するように」と，言い残して帰って行きました。「大丈夫よ」と，頑固に言い張っていたフィアーナでしたが，さすがに夜中になってからは苦しい表情を隠し切れなくなりました。

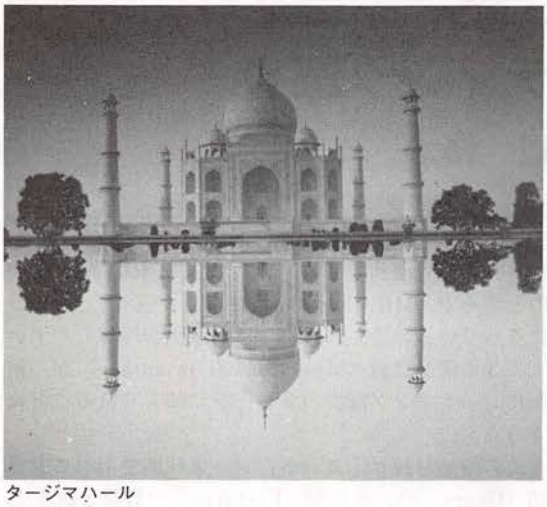
ドクターゴラッシュ（カルカッタではかなりの名医と言われている）に電話を入れ，状態を詳細に報告し，指示をあおいだのです。「カルカッタに設備の整った病院があるので，すぐ連れてくるように」とのこと。レアリーがタクシーを拾ってくれましたが，運転手は「特別なケースで走るのだからチップをはずめば乗っけてやる」と言うのです。「この野郎！」とつい日本語が飛び出してしまいました。こちらの事情がわかっているので相手も強気です。しかし，急を要する事なので，条件を飲むことにしました。運転手に対する怒りと，フィアーナに対する不安が交錯するなか，車はやっと病院に到着しました。表にはドクターゴラッシュが待ち構えていてくれ，さっそく集中治療室へ向かいました。玄関を通り抜けたロビーの所に，何と車輪までが木製の車椅子が鎮座していました。それを横目で見過ごしながら，急に不安感が脳裏を横切っていきました。病院の外観はさすがに近代的なものでありましたが，あの車椅子は，背筋を寒くさせるものがありました。

フィアーナは，ドクターと看護婦三人と共に集中治療室に吸い込まれていきました。廊下で待つこと約2時間，その間に看護婦が増え，色々な機械が運び込まれて行くのでした。その度に不安感が高まり，落ち着きがなくなるのがわかります。看護婦が治療室から出入りする度に，ドアの隙間からフィアーナの姿を必死に捕らえようとしました。この2時間は，私が経験した最も長い時間でした。

ドクターに呼ばれて中に入ると，フィアーナは心配させまいと，笑顔を作ってみせました。僕も笑顔で応えようとしましたが，唇がひきつってしまいどうしようもありません。ドクターから「肺炎だろう」と言われました。気管切開が必要であるが，フィアーナがそれを拒否しているので（彼女は16歳の事故の時一度気管切開をしている）残りの手段は，鼻からプラスチックの管を肺まで通すことだが，麻酔なしでやるからかなりの苦痛を伴う。普通だったらこの時点で失神している人が多いので，何もわからないうちに管を通してしまうが，彼女の場合は意識がはっきりしているので，あまりこの方法は勧められない。あとはあなた達の決断に任せると言われました。

二つに一つを取れと言われ，どちらにしてもひどい目に合うことだし，フィアーナ次第だと思いました。結局，フィアーナは自分の体にこれ以上傷を作りたくないという気持ちが強く，管を肺に入れる方法を選んだのです。

「それでは準備に時間もかかるし，あとは我々に任せて，取り敢えずホテルに帰りなさい」と，ドクターに言われましたが，木製の車椅子が頭から離れず，おまけにドクターから病室においてある機械の操作を教わっている看護婦達を見ていると，とても帰る気にはなれませんでした。そこで一応，帰るふりをして，玄関から駐車場へ出て，しばらく外の空気を吸い，1階の待合室にもどり，そこで待つことにしました。今まで付き添ってくれていたレアリーが帰るのを見送り，駐車場から丁度玄関に向かおうとする時でした。「ギャアー」という，この世のものとは思えない声が聞こえ，一瞬背筋が凍りついたようになり，その場にへたりこんでしまいました。その声は，病院の隅々にまで聞こえたらしく，あちこちの病棟でささやく声が聞こえました。


タージマハール

朝の面会時間まで，待合室でひとり，一晩中，自問自答を繰り返し，インドに連れて来たことを大いに後悔していました。

フィアーナをこういう状態にいたらしめた運命をのろい，同時に何もしてやれない自分自身を責めて責め抜きました。出来れば僕が代わってやりたい。その気持が強ければ強い程，自然に涙が湧き出てきます。しかし，涙は何の解決にもなりません。

朝，重い足どりでフィアーナの病室へ向かいました。ドアを開けた時に目に映ったものは，片方の鼻に昨晩の管が，もう片方には胃へ続く少し細目の管が通っていたのです。少しでも管の角度を変えると呼吸困難になります。そういう事を無視して寝巻の付け替えをしている看護婦を見ているとその横暴なやりかたに腹が立ち，ドクターに会い実状を訴え，フィアーナにいつも付き添えるよう頼みました。彼は快く承諾してくれました。ところが，看護婦達は，ここのルールであると主張しゆずりません。彼女達もプライドがあるから，「任せろ」という。医療機器の操作を一から教わらなければならない私を，とてもじゃないが信用できないというわけです。結局ドクターの説得で，相手も納得しました。ドクターから器具の操作を教えてもらいましたが，私は必死になって頭にたたき込みました。後で彼女達何人かに操作法を教えるまでになりました。

フィアーナも心強かったようです。しかし，夜勤の看護婦長が，夜になると私を追い出そうとしました。フィアーナ担当の看護婦の一人が看護婦長が回ってくると僕をトイレの中に隠してくれたりもしました。二人，三人と協力者が増え，最後には，婦長もおれてくれました。

ところが4日目の夕食後病室に帰ると，フィアーナの状態が急に悪化していたのです。婦長以下看護婦達はパニックに陥り，わめき散らしているだけで，何もしません。後でわかったことですが，注射液の内容がドクターの指示したものと違っていて，それが原因でショック状態を呈していたのです。

このあと一時的ではありますが，呼吸が止まり，心臓もストップし，心臓マッサージ，人工呼吸が施されました。私は廊下で何の経過も知らされずただひたすら待ち続けていたのです。その間，悪い方へ悪い方へと考え，最悪の事態まで予想したのです。重苦しい雰囲気が私の周りを取り巻いていました。

しかし，フィアーナは地獄の一丁目から自分で舞いもどってきたのです。明け方になって峠も越し，改めてフィアーナの生への強さを見せつけられた思いでした。これから後は徐々に回復の兆しが見え，入院して10日目には退院してホテルで療養するまでになりました。フィアーナ本人の希望もあり，ドクターの家の近くで往診の回数を増やすという条件で退院を許されました。フィアーナも私もこの10日間というもの十分な睡眠もとれない状態でしたので久しぶりの睡眠の後，これ程眠れる事のありがたさを感じたことはありませんでした。

ホテルに帰ってからも，4日間は少し具合が悪かったのですが，一週間もたつと，車椅子でカルカッタの街を歩き回れるようになりました。しかし，何かと言って外に出たい」とだだをこねるフィアーナを押えなければなりませんでした。

数日後，ドクターは私達を夕食に招き，フィアーナにこのまま旅行を続けさせることは無理であるから，すぐ日本に帰りなさい，と忠告をしてくれました。しかし，フィアーナは,「私はもう大丈夫だし，せめて私の夢であるタージマハールのあるアグラまで行きたい。その後はおとなしく日本に帰る」と以前からの夢をすてきれない様子でした。私にもその気持ちはよくわかります。ドクターは,「じゃあ，私の車でアグラの兄の所まで送ってあげよう。兄も医者なので私も安心できる」と言って下さいました。でも，フィアーナは,「アグラまでの途中にはベナレス（ガンジス河に臨むヒンズー教の聖地。ガンジス河の沐浴シーンが見られる。ヨガのの行者も多い所やカジュラホ（壁面のから塔の外側をびっしり埋めている彫刻群のある寺院)もある。9世紀から13世紀の頃に作られた物です。この2カ所は素通り出来ないので，自分達で歩き回りたい。ベナレスもカジュラホもインドの誇りであるから，それらを見るチャンスを与えようとしない人は罪作りである。」と，ドクターを説得しました。確かにベナレスもカジュラホも共に見逃せない一見の価値がある所だけに，私もフィアーナの援護射撃にまわりました。ドクターは，彼女の意志の強さに完服してしまいました。彼女がこの旅にかけている執念についに行くことに同意してくれました。「この調子ではタージマハールどころで終りそうにないな」というのが，その時の私の直感でした。

（つづく）

1982年IORレーティング証書

技術委員長　渡辺　修治

イ）IORレーティング証書の新しい様式

IORルールが1970年に設定されて以来，ルールのループホールをさがして，レーティングの割に速いヨットを設計しようとするデザイナーと，ループホールをふさごうとするルールメーカーITCとの攻防戦が続いたが，このところ1～2年，ルールは安定の域に近づき，特に新Mark ⅢAは，広範囲のヨットをカバーしてよく機能し，満足すべき結果をもたらしたので，昨年11月のORCでは，ルール改正の提案は1件もなかった。

昨年までのレーティング証書の様式は，IORルール設定以来のもので，新Mark ⅢAルールのアウトプットとしては不備の点が多かったので，今年から新しい様式に変更された。(表1，2，3)

表2の“LIMIT”,“PENALTY”の項はこれまでなかったもので便利である。また,“RATING VALUE”のところで，MR，R，とMRA，RAが別々に出るようになっているので，Mark ⅢAの意図が理解しやすい。

表3の備品目録（Measurement Inventory）が，新たにレーティング証書の3ページに加えられることになった。

この備品目録は，ヨットがレース状態で用いる道具類（Gears）や，備品類（Fixtures）の数量と置き場所を指定したもので，レース時に備品目録に合致する状態に保たれていない場合は，そのヨットのレーティング証書は無効になる。

昨年のSORCでは，数艇が，故意に，レーティング計測時と違った有利な状態でレースに参加していたことが分かり，失格となってオーナー，艇長は，公式レースへの一年間の出場停止のきびしい処置を受けた。

表1

Appendix I

IOR AMENDED TO JANUARY 1982
****
* X---A---------------X *
* X---------X *
* RATING 00.0 FEET *
****
I CERTIFY THAT I UNDERSTAND
MY RESPONSIBILITIES AS
COVERED IN THE IOR
SIGNED:-

X---ON---------X
X---OA---------X
X--------------X
X--------------X

CERTIFICATE NO.
MEASUREMENTS: FEET & POUNDS
CLASS :　　STD.　0
DESIGNER :
BUILDER :
RIG :
KEEL :
PROPELLER:
INSTALLED:

REVAL AUTHORITY:
NOT VALID AFTER:　31 DECEMBER 19XX
ISSUED:
BY:-

X---RAD---------X
X--------------X
X--------------X
X--------------X
X--------------X
X--------------X

--------WEIGHTS/LOCATIONS FROM STEM------
a ANCHORS　　BALLAST　　RAFTS
b
c

—COMMENTS--------------------------------DATES---

MOD HULL	0/	0
SERIES	0/	0
RIG	0/	0
AGE	0/	0

--HULL & APPENDAGES--

LOA	0.000	BMAX	0.000	FF	0.000	AU h	0.000 h	APD	0.000
FGO	0.000	B	0.000	FFI	0.000	BW	0.000	BPD	0.000
AGO	0.000	BWL	0.000	FFD	0.000	CW	0.000	CPD	0.000
LBG	0.000	BF	0.000	FMD	0.000	DW	0.000	DPD	0.000
GSDA	0.000	BFI	0.000	FBM	0.000	AUD h	0.000 h	PL	0.000
GLAI	0.000	BAI	0.000	FAI	0.000	BWD	0.000	SBMAX	0.000
GSDF	0.000	BA	0.000	FA	0.000	CWD	0.000	SPD	0.000
FD	0.000	GD	0.000	VHAI	0.000	DWD	0.000	SDM	0.000
CMD	0.000	Y	0.000	VHA	0.000	MAW1	0.000	MAW2	0.000
MD	0.000	GDFI	0.000	BHAI	0.000	MACG1	0.000	MACG2	0.000
OMD	0.000	DM	0.000	BHA	0.000	MACL	0.000	MACD	0.000
WL1H	0.000	DMT	0.000	PDT	0.000	PD	0.000	ESD	0.000
TWL1	0.000	TWL2	0.000	TWL3	0.000	TWL4	0.000	TWL5	0.000
d EW	0.000	EWD	0.000					PRD	0.000
d APH	0.000	APB	0.000	APT	0.000			PBW	0.000
CD	0.000	WCBA	0.000	WCBB	0.000	CBDA	0.000	CBDB	0.000
						CBLDA	0.000	CBLDB	0.000

-------FORESAIL-----------------MAINSAIL-------

e I	0.000	SPL	0.000	P	0.000	BL1	0.000	PC	0.000
J	0.000	SL	0.000	E	0.000	BL2	0.000	IC	0.000
LPG	0.000	SMW	0.000	BAL	0.000	BL3	0.000	JC	0.000
LPIS	0.000	HBS	0.000	BD	0.000	BL4	0.000	EC	0.000
FSP	0.000	SPS	0.000	BAS	0.000	BL5	0.000	MXSL	0.000
f FJ	0.000	SFJ	0.000	HB	0.000	BLP	0.000	MXSMW	0.000
FBI	0.000	ISP	0.000	MW	0.000	MGU	0.000	MXLPG	0.000
IG	0.000	TCI	0.000	GO	0.000	MGM	0.000	MXJL	0.000

-------MIZZEN-------

g IY	0.000	PY	0.000	BY1	0.000	HBY	0.000	PYC	0.000
EB	0.000	EY	0.000	BY2	0.000	BLPY	0.000	EYC	0.000
YSD	0.000	BADY	0.000	BY3	0.000			S1	0.000
YSF	0.000	BALY	0.000	BY4	0.000			S2	0.000
YSMG	0.000	BDY	0.000	BY5	0.000			S3	0.000

MEASURED ON:-　/ /　BY:-

表2

CERTIFICATE NO.　　X---A---------------X
X---------X

-----FREEBOARDS------------------RM---------PROP & CB

FJS	0.000	DMS	0.000	ARM	0.000	PF	0.00
FFS	0.000	PDS	0.000	BRM	0.000	PS	0.00
FFIS	0.000	ESDS	0.000	CRM	0.000	DF	0.00
FFDS	0.000			DRM	0.000	EMF	0.00
FBIS	0.000	BBS	0.000	RM	0.000	PRDC	0.00
FBMS	0.000	BSC	0.000	RMC	0.000	PDC	0.00
FMDS	0.000			TR	0.000	RD	0.00
FAIS	0.000	SINK	0.000	SV	0.000		
FAS	0.000	TRIM	0.000	W	0.000		

---L/FC--------------------D/DC---------LIMITS-------

FOC	0.000	AGSL	0.000	FDI	0.000	BL1	0.000
AOC	0.000	APSL	0.000	FDIC	0.000	BL2	0.000
AOCC	0.000	BAPSL	0.000	CMDI	0.000	BL3	0.000
AOCP	0.000	APSLC	0.000	MDI	0.000	BL4	0.000
AOCG	0.000	ACG1	0.000	OMDI	0.000	BLP	0.000
YCOR	0.000	ACG2	0.000	MDIA	0.000	MGU	0.000
FB	0.000	HGLA	0.000	DB	0.000	MGM	0.000
FM	0.000	HGLI	0.000	DD	0.000	HB	0.000
		BDR	0.000	DSPL	0.		

--FORE/MAIN-------PENALTY----MIZZEN & PEN----SCH & PEN

LP	0.00	SL	0.000	RSAY	0.00	RSAB	0.0
RSAF	0.00	SPS	0.000	RSAK	0.00	RSAG	0.0
RSAM	0.00	HBS	0.000	YSAC	0.00		
MRASM	0.00	HB	0.000	RSAC	0.00	HBF	0.00
SATC	0.00	BD	0.000			BDF	0.00
RSAT	0.00	BAS	0.000	HBY	0.000	BADS	0.00
RSAL	0.00	I/P	0.000	BDY	0.000	I/PSF	0.00
SPIN	0.00	BLP	0.000	BADY	0.000	BLPS	0.00
SHR	0.0000	BTNS	0.000	I/PY	0.000	BTNSF	0.00
SCF	0.0000	MG	0.000	BLPY	0.000		
S	0.0000			BTNY	0.000		

--RATING VALUES-------------------------III A---

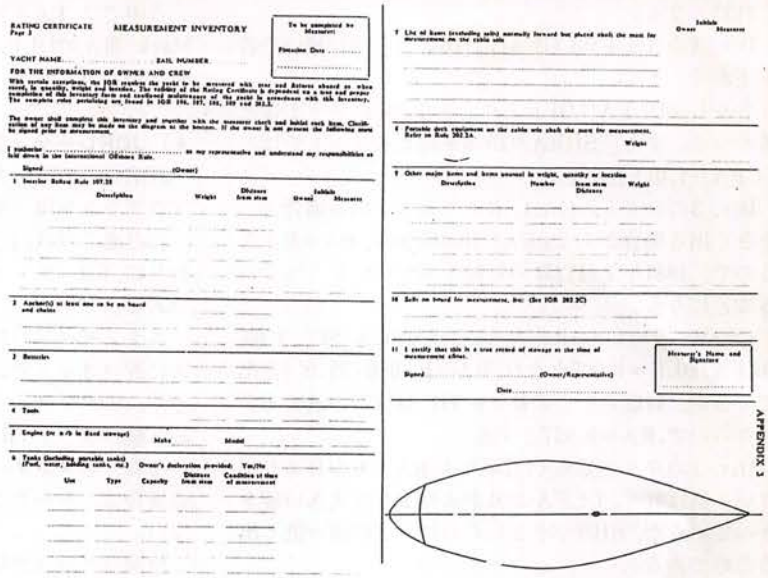
L	0.0000	SC	0.0000	MAF	0.0000	SCA	0.000
B	0.0000	DC	0.0000	DLF	0.0000	DLFA	0.000
D	0.0000	FC	0.0000	LRP	0.0000	CBFA	0.000
CGF	0.0000	CBF	0.0000	MR	0.0000	CGFA	0.000
EPF	0.0000	SMF	0.0000	R	0.0000	MRA	0.000
						RA	0.000

NOTES ON CERTIFICATE FORMAT:

1. Use spaces lettered A for yacht's name and serial number, ON for owner's name, OA for owner's address and RAD for Rating Authority details.
2. Alternative lines where appropriate:
   a SEE MEASUREMENT INVENTORY　b FLOTATION DATE..........　c SG..........
   d {EW EWD ESL ESC PRD / d STI ST2 ST3 BPW} For exposed shaft, "other" or no engine
   {EW EWD EDL EDC PRD / STI ST2 ST3 PBW} For strut Drive　{EW EWD Outboard Motor} For 601.4
   e I SPL H BLI HC / f FI SFI G MXSMW} For Gaff Mainsail
   g IS PSF/HE BS1 HBF/GF PSFC/HFC / EB EF BS2 BLPS/- EFC / OF BADS BS3 S1 — / EBC BALF BS4 S2 / BADX BDF BS5 S3} For Schooner Foresail
   h One-Design ratings and SMR ratings will have a statement in place of inclining data.

今年からは，備品目録を作成するために，オーナーとメジャラーが備品の塔載状態をチェックした日付をFloatation Dateとし，その時の吃水線を確認するため，ドイツではBMAXステーションの両舷に吃水マークのステッカーを張ることにしたが，この方法は，将来，世界共通のルールになる可能性がある。

表3（詳しい内容についてはP29計測委員会からのお知らせの記事参照）


RATING CERTIFICATE　MEASUREMENT INVENTORY
Page 3

To be completed by Measurer

Finishing Date .....

YACHT NAME.....　SAIL NUMBER.....

FOR THE INFORMATION OF OWNER AND CREW

With certain exceptions, the IOR requires the yacht to be measured with crew and fittings aboard as when raced, in quantity, weight and location. The validity of the Rating Certificate is dependent on a true and proper representation of this Inventory form and confirmed measurement of the yacht in accordance with this Inventory. The complete rules pertaining are found in IOR 194, 197, 198, 199 and 202.2.

The owner shall complete this Inventory and together with the measurer check and initial each item. Checkings of any item may be made on the diagram at the bottom. If the owner is not present the following must be signed prior to measurement.

I (member) ..... as my representative and understand my responsibilities as laid down in the International Offshore Rule.

Signed .....(Owner)

1 Inventory Rubrics Rule 197.2B

Description	Weight	Distance from stem	Inboard Owner	Inboard Measurer

2 Anchor(s) at least one on be on board and chains

3 Remarks

4 Tools

5 Engine (in a/b in fixed stowage)　Make.....　Model.....

6 Tanks (including portable tanks) (Fuel, water, holding tanks, etc.)　Owner's declaration provided: Yes/No

Use	Type	Capacity	Distance from stem	Condition at time of measurement

7 List of items (including sails) normally forward but placed aboft ship the mast for measurement on the table side

	Inboard Owner	Inboard Measurer

8 Portable deck equipment on the table side which the mast for measurement, Rules on Rule 202.2A.

	Weight

9 Other major items and items unusual in weight, quantity or location

Description	Number	Distance from stem	Weight

10 Sails on board for measurement, Inc: (See IOR 202.3C)

11 I certify that this is a true record of stowage at the time of measurement above.

Signed .....(Owner/Representative)

Date.....

Measurer's Name and Signature

APPENDIX 3

2）Hull Date

新Mark　ⅢAルールは，ヨットのHull Dateによって，Division　1，2，3に分類され，それぞれ異なった論理システムによって組み立てられているが，全体としては連続性を保っている。

分類は，Hull Dateが，

1972年12月以前のヨットは，Div. 1

1973年1月から1975年12月までのヨットはDiv. 2

1976年1月から1980年12月までのヨットはDiv. 3，

となっている。

1981年1月以降の新しいヨットに対してはもちろん，IORルールがそのまま適用される。

Hull Dateの定義は，ルール110によれば次の通りである。

1．Age Dateは，そのヨットの最初の傾斜試験の日付である。

2．Series Dateは，スタンダードハルを持つクラスのシリーズ第1艇のAge Dateである。

3．Modified Hull Dateは，ヨットが船型を変更した場合，ハルの再計測をした日付である。

4．Hull Dateは，Age Date，Series Dateの早い方とする。

船型を変更したヨットは，Modified Hull Dateが，Hull Dateとなる。

また，ルール1104によれば，Rigを変更し，再計測を受けた日付をRig DateとしRig DateがHull Dateとなる。

最近，ORCで，Hull Dateに影響を及ぼす船型変更の定義を下記の通りはっきりさせた。

「1981年1月1日以降，Canoe Bodyより外側のキール，スケグ，舵の型状変更はHull Dateの変更なしにできる。

ただし，事前にMeasurement Authorityの認可と，変更後のチェックが必要。」。

「APSLがBAPSLより小さい場合，または，YCORの値がマイナスの場合，FGSより後方，0.75LBGのステーションより更に後方のHull型状の変更は，Modified Hull Dateに該当しない。」。

3）新Mark ⅢAルール

表4は，新Mark　ⅢAルールの一覧表である。

Div. 1のヨットは，IOR以前のヨットとして非常に優遇されている。

Div. 1以外のヨットでは，DLF，DLFAは1.0以下になることはないが，一率に

DLFA＝0.98としている。

また，このごろのヨットは，水線面の型状がフルで，CGFは大きく，1.0以上のものもあったが，

$$CGFA=\frac{CGF+0.963}{2.0}$$

によってCGFAの値は相当下がる。

更に，SHR（Sail Hull Ratio）が15.5以下の場合，SCF（Sail Correction Factor）は，1.0以下となる。（Div. 1以外では，SCFは1.0以下にとることはできない。）

表5の〈ALBIREO Ⅱ〉（Div. 1）は，SHRが14近いのでSCAはSCにくらべて約4％小さい。DLFAも，CGFAも下がるので，MKⅢAのレーティングRA＝31.0′とR＝33.9′の9％も小さい。

Div. 2のヨットは，DLFとCGFは若干優遇されるが，SCFの特典はない。

しかし，普通のプロポーションのヨットでは，Rにくらべ RAはかなり小さく出る。その理由は，MRAの算出に当たって，普通，M2の方がM1より小さい値となるからである。（SAの大きい，軽いヨットでは逆になる。）

〈MAUPITI〉（Div. 2）では，

M 1＝8.101，M 2＝7.940で，RAは小さい方をとって7.2137となる。

Div. 3のヨットのCGFAは，Div. 2と同じ扱いで若干下がる。

しかし，DLFAはDLFより大きく，軽いヨットほど差がつく。また，SHRAが15.5を超えるヨットでは，SCFAが1.0以上になる。

Div. 3のヨットのRAは，Rより大きく出る場合と，小さく出る場合がある。RA＞Rの場合は，RA＝Rとなるので，1981年1月以降の新艇と同じ扱いをうけていることになる。

〈NOMI Ⅱ〉は，SHRが大きいので，SCA/SC＝1.03，DLFA/DLF＝1.005となり，RA＝10.048（33.0′）と出てくるが，新艇としてのR＝9.957(32.7′)の値の方が小さいので，RA＝9.957とする。

Div. 3のヨットでも〈TIDA〉は，RAの方がRより小さい。艇は軽く，DLFAはDLFより1.6％大きい値をとっているが，SHRが小さいためにM 2の値が低く出るためである。

注，BDRに関するルール改正。

従来IORでは「ルール339，BDRの公式」中で「BDRは1.0より小さくはとらない。」としていたが，この文章を削除し，代わりに「BDRは，ルール340，DLFの公式中では，1.0より小さくはとらないが，ルール1108，Mark ⅢAのDLFAの公式では，0.98より小さくはとらない。」を入れる。

4）JORレーティング証書

JORレーティング証書も，IORレーティングの公式，プログラムを用いてアウトプットされる。

ただ違う点は，IORのRMC（復原モーメント）の代わりに，TR（テンダーネスレシオ）出発点とすることである。

スタンダードハルのワンデザインレーティングクラスに近いヨットでは，TRはサンプルボートの平均値をとり，スタンダード化されていないヨットは，簡易傾斜試験によってTRを求める。

なお，スタンダードハルの平均のTRが，35.0を超える場合は，そのクラスはJORレーティングをうけられない。

付図のグラフで見る通り，TR≧35.0のヨットのCGFは，Min.CGF（＝0.968）より大きくなるので，インサイドバラストを搭載することによって，TRを下げた方が有利であり，安全でもある。

表4　IOR MarkⅢA

Div.	1	2	3
Hull Date	12 / 1972以前	1 / 1973～12 / 1975	1 / 1976～12 / 1980
1．DLF	DLFA＝0.98	DLFA＝0.5(1.0＋DLF)	DLFA＝1.0＋5.7(BDR－0.98)$^{1.75}$ 但し，1.0より小さくはとらない。
2．CGF	CGFA＝$\frac{\text{CGF}+0.963}{2.0}$	CGFC＝$\frac{0.375\text{B}}{\text{CMDI}+\text{MDI}+\text{OMDI}}-0.5$ 但し，1.0より大きくはとらず，0.5より小さくはとらない。 CGFA＝CGFC（CGF－0.968）＋0.968	
3．CBF	CBF＜1.0の場合　CBFA＝0.99 CBF≧1.0の場合　CBFA＝1.0		CBFA＝CBF
4．SCF	SHR＞15.5 SCFA＝SCF SHR≦15.5 SCFA＝1.0＋0.024(SHR－15.5)	SCFA＝SCF	MSAR＝0.5(PC×EC＋IC×LP) SHRA＝$\sqrt{\text{MSAR}}\left(\frac{8.66}{\text{L}}+\frac{1.0}{\sqrt{\text{B}\times\text{MDIA}}}\right)-\frac{\text{L}}{30.48}$ SCFA＝1.0＋0.04(SHRA－15.5) 但し，1.0より小さくはとらない。

1110　MRA　1．M 1＝$\frac{0.13\text{L}\times\text{SCA}}{\sqrt{\text{B}\times\text{D}}}+0.25\text{L}+0.2\text{SCA}$

2．M 2＝SCA $\left(\frac{0.0777\text{SCA}}{\sqrt{\text{B}\times\text{D}}}+0.2216\right)+\text{L}\left(\frac{0.0659\text{L}}{\sqrt{\text{L}\times\text{B}\times\text{MDIA}}}+0.1738\right)$

3．MRA＝〔(上記M 1，M 2の小さい方の値)＋DC＋FC〕×DLFA

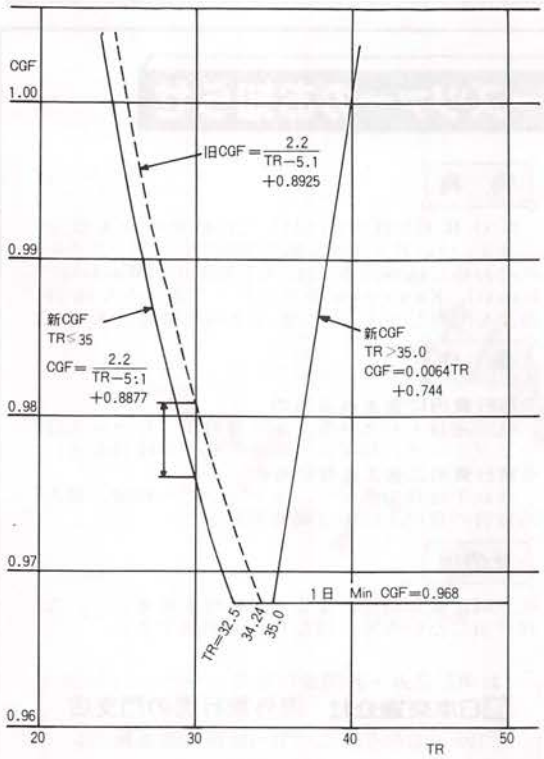
1111　RA　RA＝MRA×EPF×MAF×SMF×LRP×CGFA×CBFA

但し，Rより大きくはとらず，0.85Rより小さくはとらない。

表 5

SAIL NO	1122	1465	2235	2501	2212
NAME	ALBIREO Ⅱ	MAUPITI	NOMI－Ⅲ	TIDA	KINUGASA
HULL DATE	10／1971 (Div 1)	2／1974 (Div 2)	6／1978 (Div 3)	10／1979 (Div 3)	3／1982 (新)
TR	30.752	27.702	29.606	34.242	32.376
BDR	0.993	0.991	0.999	1.025	1.008
SHR	14.1138	15.051	15.9612	14.5516	14.4408
L	11.7116	8.2810	10.6896	8.6864	8.8062
B	3.8060	3.0890	3.9520	3.3660	3.2990
D	1.6462	1.1790	1.3944	1.0028	1.1184
CGF	0.9735	0.9850	0.9775	0.9680	0.9684
EPF	0.9907	0.9736	0.9676	0.9902	0.9786
SC	9.7246	7.4230	9.9529	7.0447	7.3389
DC	−0.0299	−0.0078	0.0194	0.0058	−0.0051
FC	−0.0306	−0.0129	−0.0464	−0.0194	−0.0176
DLF	1.000	1.000	1.000	1.0088	1.0011
MR	10.7274	7.7216	10.5278	7.9661	8.0298
R	10.3454	7.4051	9.9570	7.6358	7.6096
	(33.9′)	(24.3′)	(32.7′)	(25.1′)	(25.0′)
SCA	9.3662	7.4230	10.2476	7.0447	
DLFA	0.980	1.000	1.0054	1.0248	
CGFA	0.9682	0.9790	0.9748	0.918	
MRA	9.8623	7.5680	10.6510	7.9396	
(RA)	(9.4600)	(7.2137)	(10.048)	(7.6104)	
RA	9.4600	7.2137	9.9570	(7.6104)	
RATING	(31.0′)	(23.7′)	(32.7′)	(25.0′)	(25.0′)

CGF～TR (新，旧IOR)



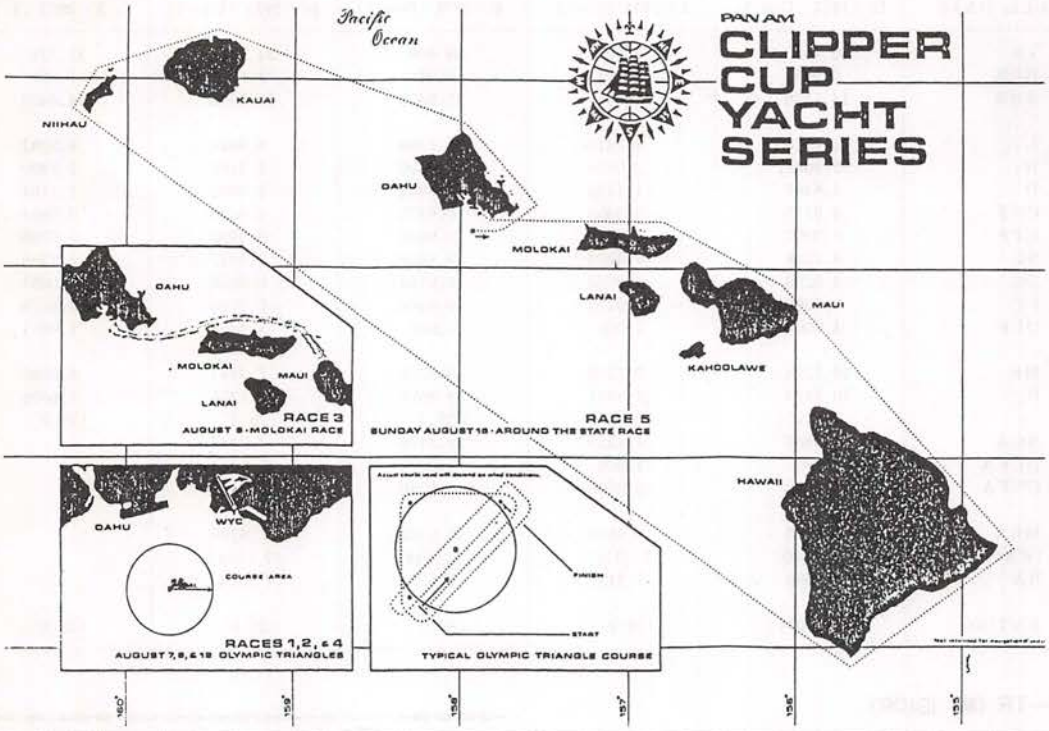
編集委員会よりのお知らせ

編集委員会では1982年のスタッフを下記のようなメンバーにて1年間頑張ってゆきたいと思いますので，皆様方のご協力よろしくお願いいたします。

委員長　大儀見薫
副委員長　高坂武雄
委員　服部一郎，山田幸夫，薗信雄，依田渡，若井あゆ子
NORC　小林和太郎，歌田道教，相田栄一，武藤雅江
支部編集委員長
玄海支部　掘田総八郎
西内海支部　有田一郎
内海支部　浮田尚子
近畿北陸支部　三井祥功
東海支部　ペンディング
駿河湾支部（清水）　大倉治雄
〃　（沼津）　秋山泰広
その他友交団体として，北海道・海老名俊男，仙台・福島甫。

パンナムクリッパーカップ・ヨットシリーズのお知らせ

先月インフォメーションでお伝えしましたクリッパーカップの第3レースのコースが，オアフ島一周レースから変更になり，モロカイチャンネルを往復するコースとなりました。このコースは，前回のミーティングで話題になっていたものであり，それが現実化したものと思われます。



第3回 クリッパーカップシリーズツァーのお知らせ

今年8月ハワイにて開催されるクリッパーカップのために日本交通公社では，下記のツアーを設定しました。レースを観戦しようと考えている方はもちろん参加クルーの方も是非ご利用下さい。

コース

○Aコース〈8日間〉

昭和57年8月5日(木)～12日(木)

239,000円

○Bコース〈6日間〉

昭和57年8月14日(土)～19日(木)

249,000円

○Cコース〈19日間〉

昭和57年8月3日(火)～22日(土)

274,000円

特典

N. O. R. C会員の方に対しては特別料金を改定します。パンアメリカン航空の協力により，この企画にお申し込みの方には，大会期間中のWaikiki，Hawaii，Kaneohe等ヨットクラブへの入場許可証を配布します。その他，記念品を贈呈します。

条件

○旅行費用に含まれるもの

航空運賃・バス料金，ホテル料金（Cコースはコンドミニアム利用）　現地あっせん経費など。

○旅行費用に含まれないもの

渡航手続費用，オプショナルツアー料金，個人的性質の費用，成田空航使用料など。

その他

航空機だけご利用になる方，日程を変更して，ご利利用したい方等，何なりとご相談下さい。

お申し込み・お問合わせ先

日本交通公社　海外旅行虎の門支店

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル

TEL（03）504－3706，0981

担当：小田部，深川，島田，川村

海の男の空の旅は J.Tへ

世界一周シングルハンド・レース

こんどの世界一周レースは今までにない規模になった

BOCチャレンジは，今までのどの世界一周レースより多くの参加艇を集めている。1968年ヨーロッパからスタートした第1回のシングルハンド・レースと比べると，その数は4倍にもなっている。

エントリーが1月1日に締め切られた時点で，11カ国から女性2人を含む34人のスキッパーが，8月28日，U.S.A.ロードアイランドのニューポートからスタートすべく，$400のエントリー・フィーを支払っている。今行われているフルークルーのヨットのための世界一周レースには結局32艇がエントリーし，そのうち29艇が実際にスタートした。

BOCチャレンジは，ヨットレースのうちの一つという以上のものである。それに費やす努力の大きさゆえ，セーラーひとりひとりの自然とのたたかい，そして最終的には最も大きなチャレンジである，この最も長く最も孤独な旅での自分自身とのたたかいの前では，他のレースは影が薄くなる。

BOCチャレンジに出るヨットは，全長によって二つのクラスに分けられる。(船が長ければ長いほど，理論上はスピードも速くなるはずだ)

クラスⅠには計8艇中，上限の56ftの船が4艇あり，そのうちの一艇は，特にこのレースのために，カリフォルニアのDave Whiteが造ったものである。また，故Sir Francis Chichesterのヨット〈Gipsy Moth Ⅴ〉は，イギリス人Desmond Hamptonが所有しているのだが，スターンを1ft以上切って限度内におさめた。

クラスⅡには26艇のエントリーがあり，うち，上限の44ftのものが5艇（アメリカ人Judy Lawson，それにオーストラリアのおばあちゃんAnna Gashの船等)，下限の32ftのものが2艇（日本のMako Saito, U.S.A.のJim Henryの船)あった。

勝者へのユニークなトロフィーは，BOCグループの依頼により，アメリカス・カップをもデザインし，作った，王室宝石商，ロンドンのGarrard'sによって作られた。メイン・トロフィーは，銀のセールの上に地球がのっているもので，これは，最も早い船に与えられる。各クラスで最も速かった船には，これより小さなトロフィーが与えられる。各クラス優勝艇には，副賞として$25,000が与えられる。また，各レグの優勝者にもトロフィーが，BOCグループにより，各立ち寄り港で与えられる。コースを完走した参加者全員に，このチャレンジを記念して特別に作った銀のメダルが贈られる。

ファクト・シート

活動：BOCチャレンジーアメリカをスタートし，アメリカに戻って来る。初めてのシングルハンドの世界一周のレース。

キー・ファクト：1982年8月28日(土)0300p.m.　ロード・アイランド，ニューポート。ファースト・フィニッシュ艇は，1983年春に戻ってくる見込み。

参加者：11カ国を代表する34人の経験を積んだセーラー（次ページ参照）

レース・コミッティー議長：Robin Knox-Johnston　ケッチ〈Suhaili〉で初めて単独世界一周航海。(1969年，313日間)

コース：ニューポートから南アフリカのケープタウンまで（7,100マイル)，ケープタウンからオーストラリアのシドニーまで（6,900マイル)，シドニーからブラジルのリオデジャネイロまで（7,800マイル)，リオデジャネイロからニューポートまで（5,300マイル)の4レグ，計27,000マイル。

船の特性：モノ・ハルのものに限る。クラスⅠ…上限56ft(LOA)，クラスⅡ…上限44ft(LOA)，下限32ft

スポンサー：BOC Group，イギリス，ロンドンに本部を置く資本金30億ドルの国際企業。工業用ガス，溶接製品，ヘルス・ケアー及びカーボン・ベースの製品の製造，販売会社。

シングルハンド世界一周の小史

1522年にマゼランの生き残りのフリートがセビリアに帰り着いて以来，世界一周航海は勇気と腕前を試す最大のものの一つになった。クリッパー・シップと蒸気の動力の出現により，世界一周航海への挑戦はその神秘性を失ったが，新しい名案が生まれた。……シングルハンドによる世界一周である。

一番は，Joshua Slocumだった。彼は，1895年5月，マサチューセッツのGloucesterを出発，Nova Scotiaに向かい，さらにAzoresへと向かったが，これは大きな海の冒険となった。36ftのガフ・ヨール，〈Spray〉での3年間の世界一周だった。彼自身による危険，海と陸，長い航海の孤独と心細さの記録は，彼が戻った直後，"Sailing Alone The World" として発表され，シングルハンドによる航海という第2の大きな伝統を生んだ。以来，シーマンシップの面でも文章力の面でもSlocumをしのぐ者はほとんどいない。

Slocumの航海に並ぶ者が出たのは，23年後のことだった。Harry Pidgeonが，彼の34ftのガフ・ヨール，〈Islander〉で，合衆国からパナマ運河を経て，という

ことはつまり，ケープホーンのそびえ立つ波と，絶え間のない強風を避けて，世界一周した。

次の1923年の航海は，フランス人，Alain Gerbaultによるもので，彼はSlocum同様，外洋を通って世界一周した。この航海から1942年までは，シングルハンド世界一周は全てアメリカ人かフランス人によるものだった。1942年，7番目のアルゼンチン人が，より困難なケープホーンを東寄りに回るコースでこの記録を破った。

世界一周の試みは戦後その数を増した。それはまるで工業界における大きな技術向上により，孤独な世界一周航海がいっそう魅力的なものになったかのようだった。1952年，Al Petersonが，彼のガフ・カッターで航海を終えてから，1968年，Tom Blackwllが，彼の近代的なバミューダ・ケッチで出発するまでの間に，25の航海がなされた。

この間，注目に値する航海がいくつかある。Francis Chichesterのヨール，〈Gipsy Moth〉での世界一周は，細心に計画され，実行されたものだった。一度しか寄港しないで回ったことで，Chichesterは女王からナイトの称号を与えられ，故国イングランドで英雄となった。

Robin Lee Grahamは，1965年，カリフォルニアを24ftのスループ〈Dove〉で，16歳のときに出発し，5年後，新しい船で妻をつれて戻った。そのあと，すぐ〈National Geographic〉が続き，彼の航海は，アメリカの人々のイマジネーションをかき立てた。彼の物語は，ベスト・セラーの本，そして映画になった。

しかし，シングルハンドの航海の性質は変わっていった。新しい船，技術の先端を行く材料を使った速い船は，世界一周航海を，海のWalden Pondを探し求める20世紀のThoreaus達のさすらいというよりはむしろ，スポーツ・イベントや個人的な業績に変えていった。海は渡るものではなく，征服するものになった。

Robin Knox-Johnstonが1968年，ケッチ〈Suhaili〉でやった，ノン・ストップ，313日，30,123マイルの世界一周航海は，偉大な航海の業績として残っている。この航海により彼は，ノン・ストップで世界を回った初めての人となった。9艇が出発し，フィニッシュしたのはKnox-Johnstonだけだった。この時間は，まもなく，1973年，167日で世界一周したAlain Colasによって約半分に縮められたが，Knox-Johnstonの記録によってシングルハンド世界一周の幼児期は明らかに終わりを告げた。もはや世界一周航海をするだけで富と名声の得られる時代ではなくなったのである。命知らずの者達の時代は終わった。新しい船のデザイン，進んだ材料が，これをレースにした。

近畿北陸支部ニュー・イヤー・シリーズ成績表

(57.1.17 ポイントレース1・2回戦
57.2.21 〃 3・4回戦)

レース委員長
眞田恒男

クラス	SAIL NO	艇名	艇種	T.C.F	持点	ポイントレース3回戦	ポイントレース4回戦 順	所要時間	所要秒	修正秒	修正順	点	得点	合計点	順位
I	2355	KUMBHIRA	YAM33	.7530	6 2/4	NO RACE	4	1:34:07	5647	4252	4	1	1	7 2/4	1
	2300	YOU V	NAK33	.7610	3		2	1:29:45	5385	4098	1	4 1/4	4 1/4	7 1/4	2
	2377	SUEKO	〃	.7620	3		3	1:30:02	5402	4116	2	3	3	6	3
	2191	EMANUELLE	〃	.7728	0		1	1:29:23	5363	4145	3	2	2	2	4
II	1955	ひょっとこ 3	TAK30	※7333	16 2/4		1	1:15:23	4523	3317	2	10	10	26 2/4	1
	1793	TINKLE TICK	GS	.7258	8		2	1:15:27	4527	3286	1	11 1/4	11 1/4	19 1/4	2
	2022	めるへん	N300	.7258	11		4	1:31:30	5490	3985	4	8	8	19	3
	2449	PELL MELL	NAK295	.7312	14		7	1:36:04	5764	4215	7	5	5	18	4
	2484	飛竜	〃	.7322	10		6	1:34:49	5689	4165	6	6	6	15	5
	2744	流星	NIC30	.7333	5		5	1:34:19	5659	4149	5	7	6	11	6
	2077	FLEUR BLEUEZ	TAK31	.7290	0		3	1:27:05	5225	3809	3	9	9	9	7
	2683	RIVAGE	NAK30	.7269	0			D.N.F				1	1	1	13
	2064	続風小僧	DOU30	.7258	0		8	1:36:56	5816	4221	8	4	4	4	8
	1750	遵風	NOL30	※7333	3		—	—	—	—	—	—	0	3	9
	3017	ALL HANDS II	VAN30	※7333	0		9	1:40:49	6049	4436	9	3	3	3	9
	2443	ANDALUCIA V	N300	.7237	2		—	—	—	—	—	—	0	2	11
	2973	TRIANGLE	〃	※7333	0		10	1:46:27	6387	4684	10	2	2	2	11
III	2959	FIDELIA	N270	※6878	6 2/4		4	1:53:02	6782	4665	4	1	1	7 2/4	1
	2847	STRAWBERRY	YAM26-S	.6878	3		1	1:35:36	5736	3945	2	3	3	6	2
	2670	SCOOT	YAM21-S	.6662	0		3	1:37:52	5872	3912	1	4 1/4	4 1/4	4 1/4	3
	1773	TRACER	ECV26	.6831	2		2	1:36:23	5783	3950	3	2	2	4	4

玄海だより

ディンギー転覆死亡事故を振り返って

玄海支部　**片倉静江**

21年間無事故だった博多湾で，3月28日(日)一度に5人の命を失う事故が起きた。小戸ヨットハーバーが6年前に開港されて以来初めての死亡事故で,「ヨットの4人行方不明」の見出しを読んだ時，てっきりクルーザーだと思った。4メートル余りのディンギーに乗っていた5人のうち，男性4人は遺体で発見され，女性1人は4月7日現在も今だに消息がわからない。(唯一未発見だった女性の遺体は，10日午後，ヨットハーバー入口の防波堤のテトラポットで発見されました。全員，能古島に上がって水を出した後，その帰りに事故にあったらしいとのこと。発見者は，事故以来ずっと詰めて捜索活動をしていた父親の会社の方です。)

事故の経過をたどってみると，

○3月28日午後3時過ぎ，5人（全員社会人）は小戸ハーバーを出港。出港届に記載されていたのは男性4人の名前だけだった。

○2000，海上保安部へ「4人」の捜索を依頼。ハーバー近くに住んでいるNORC玄海支部会員の才田忠利氏，野中英二氏，浜田芳久氏達もインカレ参加のため滞在中の学生達と捜索にあたり，江頭宣雄氏と吉良正彦氏は捜索隊との無線連絡係をつとめた。

3月28日，このスロープから元気に出港したのだが……

○2200，テレビで事故を知った5人目の女性の友人が「もしや？」とハーバーに駆けつけ，捜索中の男性の車の中に彼女の上着を発見，乗船確実と判断。(4月6日，ヨットの横に立っている5人を偶然撮影した主婦の写真が海上保安部へ届けられ，セールナンバーから女性の遭難も決定的となった)。

○2340，ハーバーから約1キロ離れた生の松原の砂浜に打ち上げられたディンギー発見。

○翌29日(月)0100頃，近くの岩場で1人の遺体発見，更に0700迄に3人の遺体も付近の海上などで，いずれもボランティアのヨットマン達に相次いで発見された。

出港届に何故「4人」の名前だけ記載したのか？ここで日頃何気なく書いていた出港届の内容の重要さを改めて知らされた。

すでに発表済の事故の原因を拾ってみると，

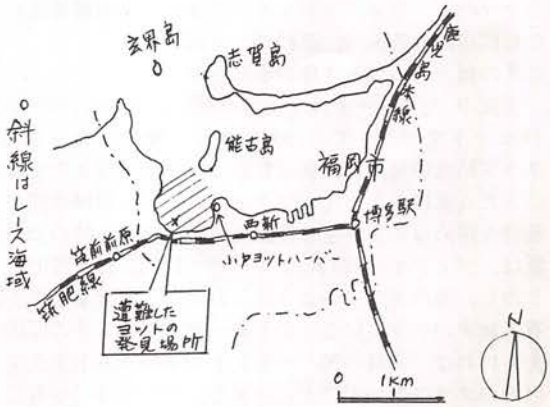
○2人乗りのディンギーに5人乗船。

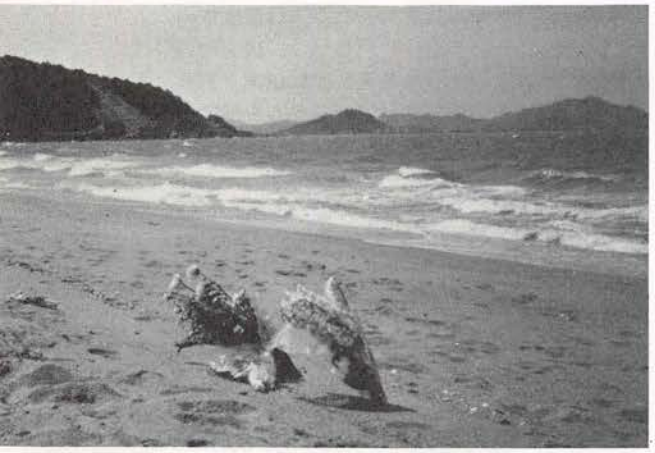
○キングストンバルブの閉め忘れ。(前オーナーは，売却時に説明したと言っている)

○操船未熟。

また，気象条件の変わりやすいこの時期にクルーザーの帰港時間にもあたる「午後3時半」の出港も気になった。事故発生当日は高気圧の張り出しで，朝から絶好のセーリング日和，インカレの学生群約60隻，その他のディンギー40隻，クルーザーも15～16艇出ていた。

ディンギー1艇での事故としては最大とも思える今回の事故を振り返ってみると，小戸ヨットハーバーの「住人」達の横のつながりの弱さも要因のひとつではないだろうか？　例えば，学生も含めた近所のオーナー達と日頃から何かと声をかけている仲であれば,「5人でどうでしょう？」とか「吹きますかな？」等と話し合っただろうし,「5人は危険ですよ！」とか注意されたかもしれない。前から気づいていたことだが，各大学，高校ヨット部出身者達の縦列の結束は見事なもので，それにひきかえ，横のつながりの貧弱なこと。幅





ディンギーが打ち上げられた砂浜。4月4日

2メートルもない狭いポンツーンで擦れ違う時，こちらから挨拶しない限り挨拶しない人がザラにいる。これからはお互に声をかけ合って，横のつながりを密にしましょう……と言っても，知らない人に干渉されるのを嫌う人もいるだろう。いつだったか，海上のド真中でフラフラしているクルーザーを仲間が見つけ，コックピットに人影がなく，近づいて呼んでみたが返事がない。これは大変と接舷し乗り込んでみたら，何とオーナーはウンチをしていたということがあった。親しい仲だからこそ声もかけただろうが，口もきいたことのない人のヨットが，同じ状態で浮かんでいて果して声をかけるだろうか？　転覆しているディンギーの横を通りながら顔色も悪かったので「大丈夫ですか？」と声をかけたところ，ジロッと睨み返されたこともあった。

現在ヨットハーバーを利用している団体は，

○福岡県ヨット連盟（会長　篠原雷次郎氏）
○NORC玄海支部（支部長　福元征四郎氏）
○小戸ヨットクラブ（会長　北島房之助氏）
○博多ヨットクラブ（事務局　吉良正彦氏）
○BWヨットクラブ（会長　黒瀬登志雄氏）
○ヤマハオーナーズクラブ（会長　北島房之助氏）
○ヤマハセーリングアソシエイション（高田繁美氏）
○福岡市内の各大学，高校ヨット部
○その他，メーカー主体の小クラブ

上記中，ハーバー全体を一応カバーしているのが「小戸ヨットクラブ」で，1980年9月に誕生した。このクラブ結成の発端は，係留費値上げ等市当局との交渉にあたる窓口の1本化，プラス，ハーバー利用者間の親睦を深めることが主な理由だった。結成当時の会員数は，ディンギー223名，クルーザー147名，合計370名。しかし，他のクラブのようにこれといった行事もなく，有名無実のクラブになってしまった。強いてその原因をあげれば，会員の90パーセントが小戸ヨットクラブ以外のクラブのいずれかに所属し，なかには二つも三つもだぶっている会員もおり，それぞれの好みのクラブで，レースに，クルージングに，と楽しんでいたためだと思う。(遭難したディンギーのオーナーはどのクラブにも入っていなかった）また，当局との交渉のための窓口といっても，唯一の課題である係留費値上げは，ハーバーが立派に完成された現在，値上げの理由はどこにも見当たらず，とうとう名ばかりのクラブになってしまった。しかし，ディンギーを含め，ハーバー利用者全員の横のつながりを密に出来るのはこのクラブだけで，4月2日(金)，北島会長をはじめ，伊達健太郎事務局長，その他各クラブ代表が玄海支部事務所に集まり，どのクラブにも所属していないフリーのディンギー・オーナー達への呼びかけを検討した。現存するいずれかのクラブに出来るだけ入会していただくわけだが，その勧誘方法は？……となるとお手上げで，資金不足はもちろんのこと，ハーバー管理事務所でさえ把握出来ないオーナー達（遭難したディンギーの名儀は，前オーナーになっていたため，本人も事故当夜呼び出されている)。何はともあれ，まず第一歩として，クラブハウス内の掲示板にお誘いのポスターを出してみた。

事故から1週間過ぎた4月4日(日)，小型艇のほとんどが出港を中止した春何番の嵐が吹きまくる湾内を，1隻のモーターボートが走り回っていた。おそらく消息不明の女性の御家族だろう。また，ディンギーが打ち上げられた砂浜には，花束が3束程激しい潮風にゆれていた。(全員の御冥福を祈ります。)

通信機器頒布のお知らせ

通信委員会

航行の安全，レース運営の円滑化を計るため，従前の2メガ帯中短波に加え，4，8，12，22メガ短波帯の運用が認められたことは1月号にてお知らせしましたが，これに対応する小型SSB無線機の開発をNORCの要望に答え；八重洲無線㈱がすすめてきましたが，先頃，郵政省の型式検定に合格したのでNORCでは，ローコストで，できるだけ多くの会員艇に普及を計り航海の安全に役立てるため，直接頒布することになりましたのでお知らせします。

また，昨年のシングルハンドレースにて，多大の効果を発輝したEmergency Posjtion Indication Radio Beacon（略称：EPIRB　イパーブ)も近く郵政省の免許取得の見込みであり，米国より直輸入頒布致します。お問い合わせ，お申し込みはNORC事務局へご連絡下さい。

● 50W SSB 無線機FT－400型

（カプラー付）

本体価格　¥498,250

●EPIRB class"B"RLB－12型

本体価格（電池付）　¥95,000

SSB無線機については，免許申請，取付工事，無線検査費用などが加算されますが，各地の信用ある施工業者に，出来るだけ安いコストで施工見積を出してくれるよう要請中ですので確定次第お知らせします。

また，EPIRBは，取付工事はボルト2本で皆様ができますが，無線局としての免許が必要です，できるだけ簡易な手続き方法の免許をお願いしており，確定次第お知らせします。

EPIRB RLB-12型

海洋速報

海上保安庁水路部

海洋概況

3月19日～3月31日

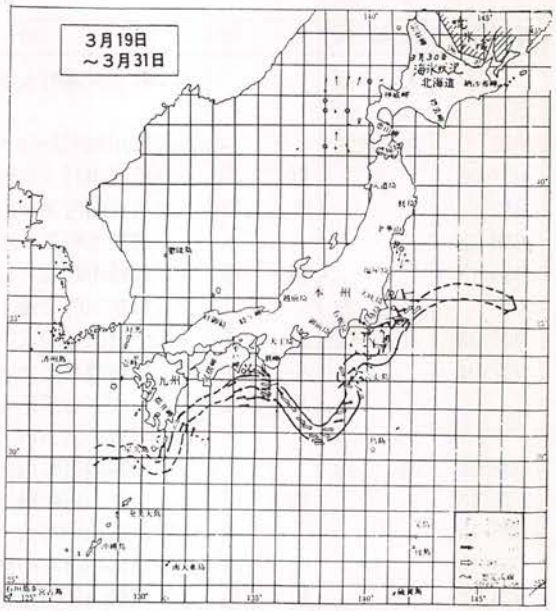
黒潮の流型は，再びB型となり，黒潮は八丈島の西側を北東進している。潮岬ではやや離岸し，野島崎南方沖ではかなり離岸している。犬吠崎～常磐沖の100メートル以深には冷水の南下がみられる。

4月1日～4月15日

黒潮本流は，前期より潮岬から御前崎にかけての沖合では，さらに南下してA型に近い大きい蛇行となり，その南端は北緯30度20分，東経139度付近に達している。なお，房総沖には前期に引きつづきやや離岸している。三陸沖合では平年より4℃ほど低い1～2℃台の親潮系冷水の南下が目立つ。

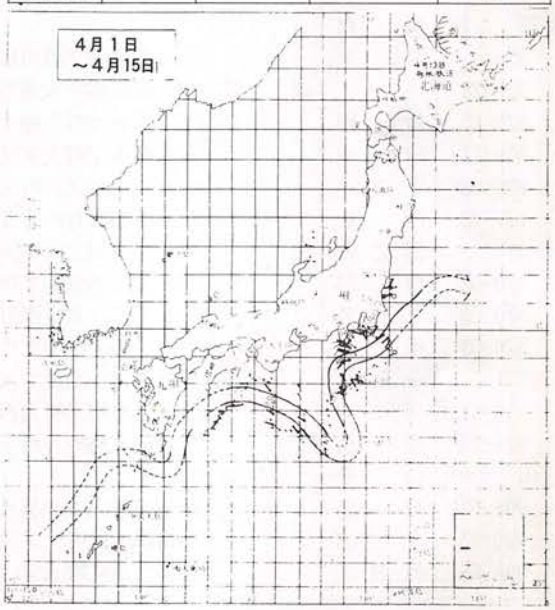
海洋速報　黒潮本流　観測期間（3月19日～3月31日）

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	130	—	22
屋久島	W	50	—	22
種子島	SSW	40	—	22
都井岬	SE	25	NNE/1.5	21
足摺岬	S	30	—	21
室戸岬	S	30	NE/1.5	20
潮岬	SSW	40	ESE/2.5	20
大王崎	S	150	SE/3.5	20
御前崎	S	220	E/2.5	20
石廊崎	S	90	NNE/2.5	20
野島崎	S	60	ESE/2.5	19
犬吠崎	SE	40	NE/3.0	19
36-20N 143-30E		—	—	18
35-50N 145-10E		—	—	17



海洋速報　黒潮本流　観測期間（4月1日～4月15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	90	—	24
奄美大島	NW	90	—	23
屋久島	W	50	—	23
種子島	S	35	—	23
都井岬	SE	30	—	22
足摺岬	S	30	—	22
室戸岬	S	40	E/2.5	21
潮岬	S	70	SE/3	21
大王崎	S	145	SE/3.5	21
御前崎	S	230	SSE/3	21
八丈島	SSW	170	—	21
石廊崎	S	60	ENE/2	20
野島崎	S	50	—	20
犬吠崎	E	50	—	18
塩屋崎	E	120	—	18
36°40′ 144°30′		—	—	17



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
	大戸瀬		西津軽郡深浦町大字北金ケ沢字塩見形208　（大戸瀬漁協組）	01737-6-2511
岩手	岩手			
032	久慈地区		久慈市川崎町3－8－1　（久慈市役所水産課内）	01945-3-2111
032-02		野田	九戸郡野田村大字野田19－26－6	
032		久慈	久慈市長内町第42地割4　（漁協）	01945-2-3111
039-13		八木	九戸郡種市町第一地割149番地の7　（漁協）	01946-7-2221
039-13		種市	九戸郡種市町22－131－1　（種市漁協内）	01946-5-4551
027	宮古		宮古市新川町2番1号　（宮古市役所水産課内）	01936-2-2111（内線304）
027-03		田老	下閉伊郡田老町大字田老第1地割川向　（漁協内）	
027-04		小本	下閉伊郡岩泉町大字小本第1地割　（小本浜漁協内）	01942-8-2125
		重茂	宮古市大字音部第4地割字須賀長根1番の3	
			連絡場所　宮古市大字重茂1－37－1　（重茂漁協内）	
028-13	山田		下閉伊郡山田町川向町1－10　（山田漁協連内）	01938-2-4111
028-13		織笠	下閉伊郡山田町織笠第11地割105　（漁協内）	01938-2-2623
028-13		大沢	下閉伊郡山田町大沢第8地割98の1　（大沢漁協内）	01938-2-2651
028-13		山田湾	下閉伊郡山田町中央町11番14号　（山田湾漁協内）	01938-2-3631
028-12		船越	下閉伊郡山田町船越第13地割104　（船越湾漁協内）	01938-4-2121
028-12		大浦	下閉伊郡山田町大浦　（大浦漁協内）	01938-4-2211
028-11	大槌		上閉伊郡大槌町安渡3－11－6　（大槌町漁協内）	01934-2-3021
028-03		安渡	上閉伊郡大槌町字大槌	
028-03		大須賀	上閉伊郡大槌町字小槌	
028-03		赤浜	上閉伊郡大槌町字赤浜　（大槌町漁協赤浜支所）	01934-2-3035
028-03		吉里吉里	上閉伊郡大槌町吉里吉里3-3-31（大槌町漁協吉里吉里支所）	01934-4-2321
026	釜石		釜石市浜町2－3－16　（釜石漁協内）	01932-2-4165
026-01		唐丹	釜石市唐丹町字宇津の沢15　（漁協内）	
022	大船渡		大船渡市盛町館下　（大船渡市役所内）	01922-7-3111
022		赤崎	大船渡市赤崎町字長崎142	
宮城	宮城			
986	石巻		石巻市雲雀野町1－11－2　（阿部正三様方）	0225-22-4593
981-13	閖上		名取市閖上4丁目14番9号　（閖上漁協内）	02238-5-0711
989-23	荒浜		亘里郡亘里町荒浜築港通25　（亘理町漁協内）	02233-5-2111
福島	福島			
976	原釜		相馬市尾浜字追川136－2　（相馬原釜漁協内）	02443-8-8301
979-25		磯部	相馬市磯部字大洲29　（磯部漁協内）	02443-3-5111
979-27	新地		相馬郡新地町谷地小屋字浜畑52　（新地漁協内）	024462－3111
979-15	請戸		双葉郡浪江町大字請戸字北久保　（請戸漁協内）	02403-5-2333
970-03	久之浜		いわき市久之浜町久之浜字町後21　（久之浜漁協内）	024682－3111
979-02	四倉		いわき市四倉町字5丁目218　（四倉漁協内）	024632－2424
970	沼之内		いわき市沼之内字浜街181　（沼之内漁協内）	024639－3206
970-02	豊間		いわき市平豊間字附付1　（豊間漁協内）	024638－2131
970-03	江名		いわき市江名字南町114　（江名漁協内）	0246-55-3251
970-03	中之作		いわき市大字中之作字川岸61　（中之作漁協）	0246-55-7111
971	小名浜		いわき市小名浜字栄町5番地　（小名浜漁協内）	0246-92-5111
979-01	勿来		いわき市勿来町九百九浦町19　（勿来漁協内）	02466-4-7311
979-23	鹿島		相馬郡鹿島町鳥崎字牛島355番地　（鹿島漁協内）	024446－4351
山形	山形			
998-02	飛島		酒田市飛島字勝浦乙7－4　（県漁協飛島支所内）	023445－
999-85	吹浦		飽海郡遊佐町大字吹浦字川田38　（県漁協吹浦支所内）	
998-85	西遊佐		飽海郡遊佐町大字吹浦字川田38　（県漁協吹浦支所内）	

NORC 協会ニュース

計測委員会からのお知らせ

全国計測委員会が開かれ，今後の方針が下記の通り決定されました。

日　時　昭和57年3月27日　1300～1700

場　所　霞山会館

出席者　技術委員長　渡辺修治，武市俊，横山一郎
計測委員長　林賢之輔
IOR計測員　伊藤静美，西田兼義，飯塚功二
松本明雄
JOR計測員及びアシスタント
福島甫，深田敏雄，奈木三郎，
木内安夫，富田孝，若井徹，庄
崎義雄，岡田憲佳，浅井一省
事　務　局　岡芹寛和　以上18名

1．'82年IORについて

OFFSHORE3月号に掲載されている通り改正され，直ちに採用されます。ただし，実質的なルールの変更はほとんどなく，ループホールをふさぐルールと，レース中の艇のトリム（前後傾斜）に対する意識的または無意識的なルール違反を防ぐため，新しく計測目録がレーティング証書に添付されます。

レーティング証書の内容も一新されました。技術委員長，事務局及びIBMの中村さんの御尽力により，各国共通の書式でプリントされています。また，ハル・デイト，リグ・デイトも明確にされ，年数（エイジ）によるDIVISION別のレーティングも，古い艇は更に優遇されるようになっています。(OFFSHORE 56年9月号参照)

2．JOR，SMRについて

IORを簡易化したJORは，広く採用され，良く機能してきたと思われます。JORは，IORのスタンダードハルの計測法をそのまま取り入れ，かつ，CGF 値も標準（スタンダード）化しており，この2点が日本独得（JOR）で，面倒な傾斜テストが省略されています。従って，レーティング取得資格を問うSV値が算出されないことや，IORクラスと一緒にレースする時の不公平が出てきたようです。

一方，SMR（簡易計測ルール）は，ORCが新たに定めたプロダクションボートのための簡易計測法で，IOR・スタンダード・ハル計測法よりも更に簡易化されていますが，同一船体，同一リグであることの厳密さは当然要求される性格を持っており，ONE-DESIGN-CLASSに近い艇が対象と考えられます。傾斜テストに対しては，TR（テンダーネス・レシオ）を標準化することになっており，TRからCGFが算出されます。また，ファストネット以降の反省に対応して，TR値が35以上の艇は，レーティングを取得できないルールとなっています。(IORでは，TR＞35の艇はペナルティーが課せられるが，レーティングは取得できる)

我が国では，BW21，25，Occ. 22，25，Ecum. 26. Peterson 30，NKAYOSHI 295，YAMAHAの数艇種……があるものの，NORCの公式レースに出場する艇が，同一艇種としては多くないため，種々の問題を含んでいます。計測委員会としては，技術委員会の助力を得てSMRの良い点を取り入れつつ，JOR を整備していく方針です。

3．その他

(1)　計測員の出張旅費について，現在計測員は別記の通り各地におりますが，場所によっては遠方から出張を依頼することも起こり得ます。更に天候の条件も加味されるため，オーナーの負担は均一ではないのが実状です。これに加えて，計測員の旅行時間（時間と距離を合わせたもの）に対する補塡を標準化する予定ですので御協力下さい。

(2)　現在計測員及び計測助手が不足しております。自薦，他薦，情熱的な人を求めておりますので事務局まで御連絡下さい。

●IORの計測状態チェック・リスト

計測時に艇内に積むべきセール一式は，艇内のチェックが済むまでコックピットに置いておくこと。

艇内（デッキ下）

	イニシャル署名 オーナー	計測者
1．バラスト，アンカー，チェーン，バッテリーはマークで指示された場所に確実に固定してある。	……	……
2．WC，洗面器，シンクの水は空になっている。	……	……
3．ビルジ等水の溜る場所は空になっている。	……	……
4．航海用，炊事用の道具類はルールの指定する場所にある。	……	……
5．衣類，食料，貯蔵品は積んでない。	……	……
6．マットレス，クッション，枕は普段の場所に置いてある。	……	……
7．マストより前方に持ち運び出来る備品は置いてない。		
8．安全備品は常備の場所に格納してある。	……	……
9．格納場所の扉は全部開けてチェックを受ける。	……	……
10．ライフラフトまたはディンギーが積まれていない。	……	……
11．センターボードはレース中降ろしてロックしない場合は揚げておく	……	……
12．エンジンを回している時プロペラシャフトはロックできる。	……	……

13. セールはマストの後方に置いてある。　オーナー　計測者
艇外（デッキ上）　……　……
14. ヨットの静動索は帆走可能の状態に艤装してある。　……　……
15. すべての計測バンドはペンキで塗ってある。　……　……
16. すべての静索は十分に締めてある。　……　……
17. 動索は十分に張る。ハリヤード類はマストの根元に集め，テールエンドは常用の場所に導く。　……　……
18. ランニングバックステーは締め，ランニングフォアステーはマストへ。　……　……
19. マストはアジャストのリミットいっぱい後へレーキさせる。　……　……
20. ブームは低い位置で，中心線に水平に動かぬよう。　……　……
21. スピネーカーポールは格納位置に置く。　……　……
22. メンスルはブーム上に折り畳む。　……　……

署名：オーナー……　計測者……
日付……

注：1．このチェック・リストは，オーナーの計測の準備を助ける目的で作られた。
2．計測目録のチェックが終了したら，オーナー及びメジャーラーは，各項にイニシャルを記入すること。
3．完成した書類はレーティング・オフィスに返却され，保存される。

●計測時の備品目録　計測者

FloatationDate 計測日……
艇名……　Sail No. ……

オーナー及びクルーのために
IORルールは，ヨットの計測時に，ヨットがレース状態で用いる道具類（gear）や備品類（fixtures）の必要量を決まった場所に置くことを要求する（ルールで指定して陸揚げするものもあるが）。IORのレーティング証書は，この備品目録が完成していて，そのヨットが備品目録に合致する状態に保たれていない場合は無効になる。

以上に関連するルールは，IOR，106，107，108，109，202.2である。

オーナーは，まずこの備品目録に必要事項を書き込んだ上，計測者と一緒に各項目をチェックする。
各項目の説明は，最後の図面に書き込むとよい。
計測時，オーナーが立ち会えない場合，オーナーは次に署名すること。
私は，(　　)を代理人に指名するが，IORルールに述べられているオーナーの責任を了解するものである。

オーナー署名……

1．内部バラスト（Rule 107.28）

説明	重量	ステムからの距離	イニシャル署名 オーナー	計測者
……	……	……	……	……

2．アンカー，チェーン　……　……
……　……　……　……　……
3．バッテリー　……　……
……　……　……　……　……
4．工具類　……　……　……　……
5．エンジン〔またはOB格納（Stemからの距離を記入）〕
メーカー……モデル……
6．タンク（ポータブル容器も含む）

タンク	タイプ	容量	ステムからの距離	実/空	……
……	……	……	……	……	……

7．普段，マストより前方に格納してあるが，計測時マストより後方のキャビン床上に置くもの。（セールを除く）　オーナー　計測者
……　……　……
8．ポータブルデッキ備品で，計測時，マスト後方のキャビン床上に置くもの。（ルール202.2A）

	重量	オーナー	計測者
	……	……	……

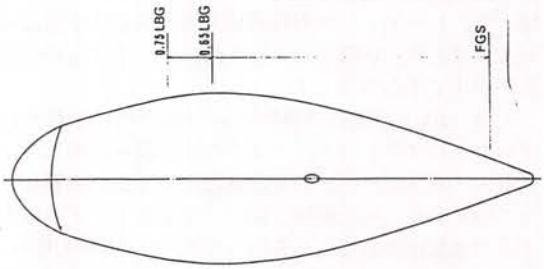
9．重量，数量，位置の異常な備品

説明	数量	ステムからの距離	重量	オーナー	計測者
……	……	……	……	……	……

10. 計測時積んでいたセールのリスト（See IOR 202.2C）
……　……　……
11. 私は，この備品目録が本ヨットの浮揚計測時の状態に間違いないことを証明する。
オーナーまたは代理人　署名……
日付……

計測員

東北／福島甫，関東／伊藤静美，駿河／西田兼義，東海／花川，近北／深田敏雄，内海／田中龍夫，西内海／飯塚功二，松本明雄，九州／斉藤彰



専門委員長会議の開催

下記のとおり昭和57年度新たに選任された専門委員長による第一回の会議が開れましたのでお知らせ致します。

日時　昭和57年3月30日　1830～2115
場所　船舶振興ビル10階会議室
議題　(1)業務運営方針
　　(2)各委員会委員の依嘱
　　(3)その他

議事

清水総務委員長が議長となり，議事が進められ，終始熱心な討議の結果，各委員長より次のとおりの意見の発表および申し合わせがなされた。

(1)　各委員長は関東支部をも含めて早急に，委員会を編成して，委員名を事務局へ通報の上，業務実施体制（組織）の確立を計る。

(2)　NORCの登録艇は，必ず安全検査を受ける定めとなっているが，これの実行を確保するよう努力する必要がある。

(3)　レースの都度感ずることは，厳正なるジュリーの活動の必要性である。

今後は支部も含めて，ルール委員の養成に努める必要がある。

(4)　各委員会活動は丹念にOFFSHOREに掲載することにより，会員に周知して，NORC内部の意志の疎通を計る必要がある。

(5)　予算の執行に当たっては，各委員会予算の枠内に収めるよう厳に守っていただくようにお願いする。また，財務委員は，従来の経験者に委員になっていただくようにしたい。

(6)　レースに大方の興味を持たすため，古い艇でも出られるようにage allouwanceを考える。年間点数制による年度賞，支部対抗レース等を検討することによりマンネリ化を排除し，合わせてレベル・レースの運営についても検討する必要がある。

(7)　第6回沖縄レースについての現地打ち合わせの報告が行なわれ，その中で沖縄では，このレースは沖縄本土復帰10周年事業として組み込まれている旨の報告があった。

また，このレースを含めて日本縦断レース考想についての報告がなされた。

(8)　泊地対策では，組織編成の方針として，NORC本部と支部の分担を明確にした編成として各種アンケート等による調査を踏まえて，当面の問題と，泊地拡充を含む将来問題の二面の作業を考慮しながら対応して行く旨報告があった。

(9)　通信事業は，レース時にミサキヨット局の運用を行うほか，ヨットに使用する通信機器の領布，免許取得のための講習会の開催および免許基準の緩和等に努力して行く旨の報告があった。

(10)　安全確保のため，「ロラン」の使用を認めてはとの意見があったが，NORCレースの基本姿勢にかかわることでもあり，理事会に計ることとなった。

(11)　計測委員は従来どおりとして，今後はJORの不備な点を是正して行くほか，線図を基に計測する手法についても研究する予定である。

(12)　海事思想普及委員は前のメンバーを多少強化して，安全フェスティバル，ヨットに親しむ会，チビッコ・カップ等の主催または協力するほか，ビデオ等の活用も盛んにして行きたい。　（文責事務局）

速　報

1980年クリッパーカップシリーズ記念映画上映会のお知らせ　国際委員会

実行委員長グーチ氏が来日されますので映画上映後、説明会を行います。奮って御参加下さい。お待ち申し上げます。

記

日時　昭和57年5月31日（月）
場所　後日お知らせします

新登録艇の紹介

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

3032　STORM-YPETREL YOKO30　山口市長浜港　8.98×7.2×3.3×1.75　小田憲，弘重憲二，堀江一正，秋本博行（共同）

OFFSHORE　第86号　昭和57年5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

先進の技術が、ダイナミックな帆走性能を生んだ。ヤマハ30S

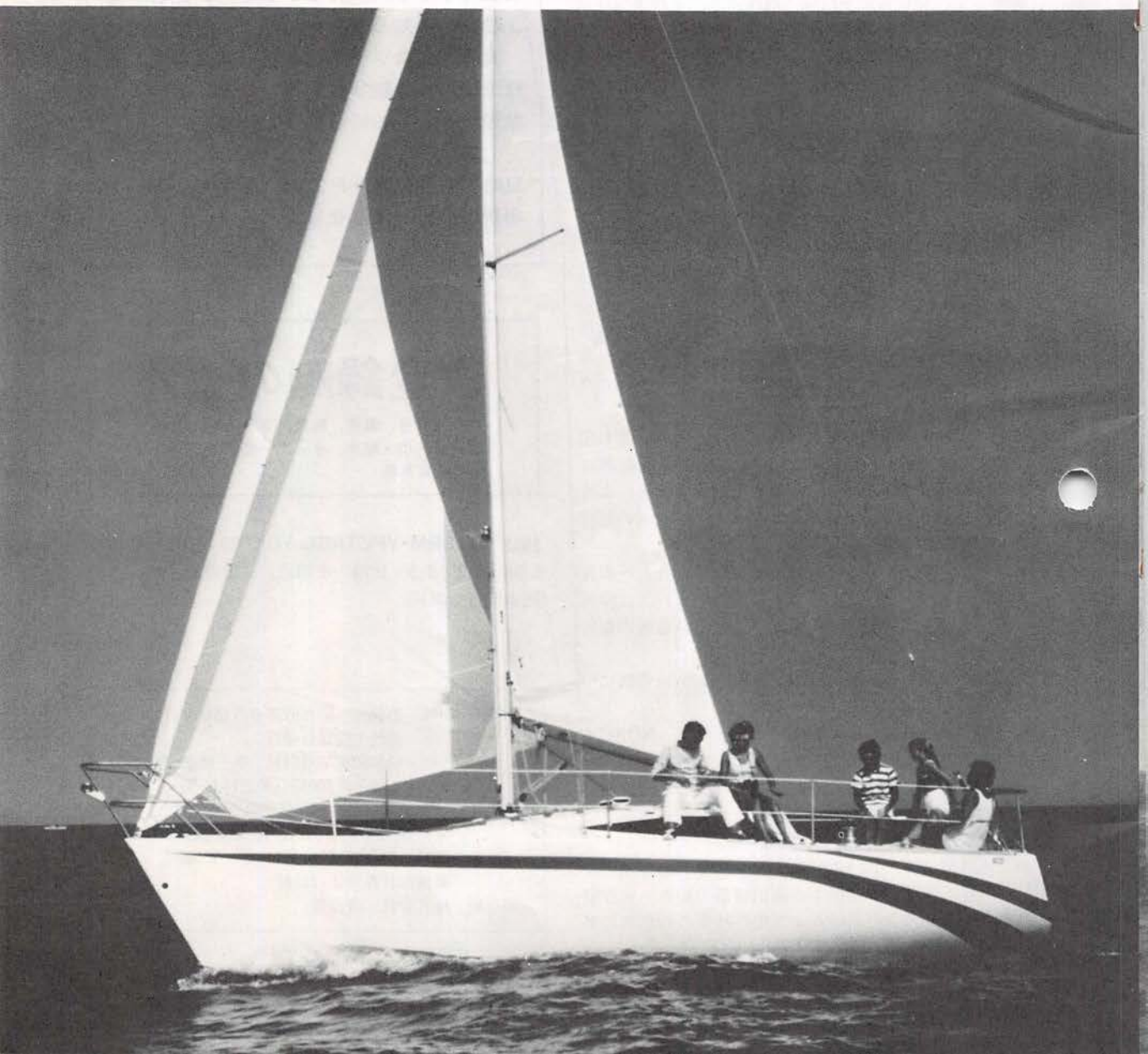
機能美に富んだ端正なフォルム、斬新なカラーリング。スポーツユースを追求した高性能ハーフトナーです。すらりと伸びた艇体はV字型を基本にゆるやかなタンブルホームを採用。キャビン容積、デッキ面積を大きく確保、同時にすぐれた帆走性能を発揮します。またハリヤード類、シート類を、コックピットへ集中リード。豪快な帆走に応える配慮は万全です。インサイドは必要以上のデコレーションを排除。セイルロッカーとして使えるフォクスル、ナビゲータースペースなど、スポーツ指向派に見のがせない要素を集めています。バースは六名分。オーナーの個性で容易に改装できる柔軟な空間です。フレキシブルな走りをたんのうできるヤマハ30S。ティラーに伝わる力強い走りの感触をこころゆくまでお楽しみください。

新発売 YAMAHA-30S

全　長……8.97(m)　水線長……7.33(m)
全　幅……3.20(m)　吃　水……1.75(m)
艇体重量……3,050(kg)　バラスト重量……1,200(kg)
総トン数…7.26(t)　全セイル面積…40.20(m²)（メイン+フォア トライアングル）
バース数…6名　適合エンジン…ディーゼルエンジン7.5馬力

YAMAHA

資料ご希望の方は—ヤマハ発動機株式会社宣伝課OS係
〒438 静岡県磐田市新貝2500　TEL.05383(2)1111

天候・備品・点検・海図の確認を

スポーツ走行派のハーフトナー。