

Offshore 9

1982

社団法人 日本外洋帆走協会発行No. 90/200円

昭和57年 9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



鳥羽パールレーススタート
撮影：岡本甫／提供：舵社

第23回鳥羽パールレース

レース委員長 渡 辺 修 治

レースの準備

鳥羽パールレースは、現在のNORCの外洋ヨットレースの中では最も人気の高いレースである。

昨年第22回の参加艇は、117隻を数えた。

参加艇は、関東、駿河湾、東海水域はもちろん内海、近畿北陸、西内海、玄海からもやって来る。このレースは、年一回の東西外洋ヨットマンの友情の祭典とも言える。昭和35年にわずか4隻の参加艇で発足して以来、このレースが、日本の外洋ヨット界の物心両面にわたるレベル向上に果たした功績は大きい。

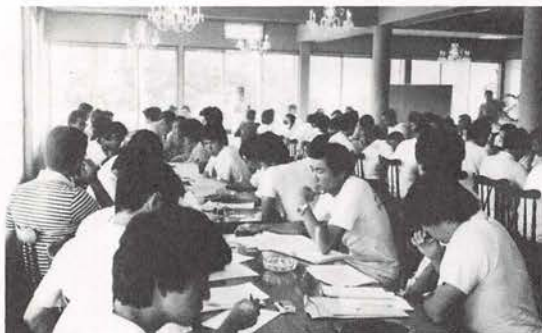
例年、入梅が明けて、安定した南西風が吹く時期に行われるので、元来楽しいレースであるが、時には前線が停滞してひどい濃霧になったり、台風が接近して、思いがけなくきびしい試練に遭遇することもある。

今年は、8月上旬に、ハワイのワイキキヨットクラブで15日間にわたって行われる、PAN AMクリッパーカップのシリーズレースに、NORCから大型艇15隻が出掛けたので、鳥羽パールレースの参加艇はかなり減るのではないかと心配したが、予想に反して、申し込み艇は120隻もあった。日本の外洋ヨットマンの層も厚くなったものである。

NORCの武市帆走委員長からレース委員を仰せつかった時、一番先に気になったのは、鳥羽市地元の受け入れ態勢のことである。23年間の長い付き合いとはいえ、年々地元社会の情勢も人も変わる。欧米のようにレースのホストクラブを引くことができるヨットクラブの施設のない日本では、この度鳥羽港に120隻の大フリートを臨時に受け入れてもらわなければならないが、地元にとっては大変な負担であろう。

そこで早速、東海の小林支部長に電話を入れたところ、私の心配はけしとんだ。東海支部の役員は既に、鳥羽市長を始め、関係方面への挨拶はもちろん、必要な打ち合わせを済ませ、浜辺浦の泊地も受け入れ準備済みとのこと。更に地元は全市をあげて由緒ある鳥羽パールレースを応援し、参加者を歓迎する方針になっているとのことであった。安心し、うれしかった。

ところが、思いがけない困ったことが出来(しゅったい)した。毎年、遠来の参加艇のために、神奈川県東部漁港事務所におねがいで、油壺の特別泊地の近くに、臨時停泊の許可をもらっていたが、今年は許可を出さないと言う。理由は、油壺は台風襲来時、相模湾の小型漁船の避難港になるので、ヨットと漁船との



レース委員長渡辺氏から注意事項を聴く各艇長

間に生じるトラブルを避けたいからである、と言う。

遠来の友を追い帰すような仕打ちができるわけもなく、悩んだが、副委員長の薬師寺さんが、武山の海上自衛隊の司令におねがいで、台風襲来時には自衛隊の泊地に受け入れていただけることになった。それで台風警報時にはそちらに移動するという条件で漁港事務所からOKを取りつけることができた。

鳥羽パールレースは、早くから、鳥羽、三浦両市に後援していただき、運輸省からは、「運輸大臣賞」を出してもらっている。ところが、神奈川県に対しては一度も話をしていなかったことに気が付き、今度の機会に後援をおねがいはどうかと考えた。

神奈川県はヨットに関しては先進県であり、オリンピックハーバーを持ち、県民の海洋スポーツへの関心も深いはずである。

思い立ったのが吉日と、早速「鳥羽パールレースに神奈川県知事杯御寄贈のお願い」を起案し、大儀見さん達と諮って神奈川県教育委員会に持ちこんだ。あとで、NORC塩路理事が長洲県知事に直接お目にかかってお話しされたところ、知事は快諾されて、今年から優勝艇の栄誉には、「神奈川県知事杯」が新たに加わることになった。

また、三浦市長も今年から「三浦市長杯」を寄贈されたので、このカップでは密度の高いレースが行われるクラスⅢ、Ⅳ(ワントン、スリーコータークラス)の価値ある争奪カップに決まった。

「鳥羽パールレース」のような伝統ある外洋ヨットレースに、県や市の地域社会の權威が応援して下さることは、役所を始め一般市民のヨットに対する理解を深めてもらうために大いに役立つのではなからうか。

スタートまで

22日(木)0800からレース本部の朝雲館で出艇申告の受付を開始した。

レース副委員長の山田さんを中心に、東海支部の市川さん、加藤さん、都築さんや若いメンバーが手伝ってテキパキ処理して行く。金の出入りがあるのでなかなか大変である。

1430、受付を締切った時点で、参加艇105隻、参加人員668名であった。クラス別では、クラスⅠが3隻、クラスⅡが5隻、クラスⅢが13隻、クラスⅣが33隻、クラスⅤが47隻、クラスⅥが4隻であった。

ハーフトンサイズのクラスⅤの多いのは予想通りであったが、スリーコータートンサイズのクラスⅣは意欲的な新艇が多く、面白いレースになりそうである。

1630からの艇長会議は、朝雲館4階の大ホールで開かれた。

レース委員長の私から次の注意事項を伝達した。

イ) レース参加艇は、艇内にIORまたはJORのレーティング証書と、計測時の備品目録を備えること。

ロ) フォールディングプロペラをゴムで開き止めをしている艇は、シャフトを回せばすぐにプロペラが開かなければならない。

イ) ロ) はレース委員が随時検査し、不合格の場合は失格とする。

ハ) リコール艇があった場合は、コミッティーボートは長一声で警告し、X旗を掲げるが、気がつかないで行ってしまった艇は、小網代にフィニッシュしても、ラッパを鳴らしてもらえないから「早すぎるスタート」には、各自十分に気をつけること。

鳥羽海上保安部の警備救難課長が、今日の天気図を会場に張り出して下さったが、鳥羽パールレースらしくない気圧配置である。梅雨前線は依然として本州南岸に横たわって西は黄海までのび、朝鮮海峡には低気圧がある。せめて濃霧の出ないことを祈る。

夕刻1830から〈ブラジル丸〉前の広場で、前夜祭パーティーが始まった。

今年は、鳥羽市の観光協会、旅館組合、JC(青年会議所)の御好意で、参加艇1艇につき2名のご招待をいただき、会費無料である。

ビールが入る前に、金毘羅神社の神主さんの海上安全の祈祷式があり、終わってから各艇はお守り札を有難くいただいた。飲み切れないほどのビールが出てきたが、涼しいせいか皆おとなしい。しかし、JCのメンバーによる熊野水軍の太鼓が勇ましく鳴りひびき始める頃は、鳥羽パールレースらしく、長い付き合いの地元の人達と、ヨットマンの歓談が広い会場いっばいに広まっていった。

レース経過

23日(金)1000、105隻が同時にスタートラインを切った。

天気は曇、風はESE 8~10ノット、伊良湖水道は下げ潮最強時である。

レース艇は、そのままスターボードタックで大山に向かうグループと、沖の風をひろいにポートタックで南下するグループに分かれたが、どちらもよく滑り、1時間経たぬうちにコミッティーの視界から消えてしまった。

レースは、93隻が完走し、9隻が棄権、3隻が失格となって、25日の正午過ぎに終わった。

棄権の理由はほとんどが24日の相模湾の無風によるもので、事故はなかったが、小網代の定置網につかまった艇が1隻あった。失格艇はいずれも回航点の指定を無視し、網代崎と定置網東端の間を通ってフィニッシュしたものである。

レース経過はFIG 1で見ると、御前崎Sを23日の夜中から24日にかけて通過し、石廊崎Sは24日の早朝から昼にかけて通り、24日の夕刻から25日の朝にかけてフィニッシュしている。

スタートから御前崎までの67浬、御前崎から石廊崎までの31浬、石廊崎からフィニッシュまでの53浬の上位艇の所要時間(ET)と平均速力(Vmノット)を一覧



前夜祭会場〈ブラジル丸〉前の広場に集まって来た人々



パーティーでは広い会場いっばいに話もはずんで……

表にしてFIG 2 に示した。

鳥羽～御前崎の第1レグでは、さすがに〈VIND-7〉が6ノット近い速力を出している。以下レーティングの順に走っているのがよく分かる。

御前崎～石廊崎の第2レグは、恐らくこのレースの山場で、コースの選択によって大きな差が出ている。〈VIND-7〉の平均速力4.11ノットに対して、クラスVの〈EMILY-II〉の5.27ノットは素晴らしく速い。コース、場所、時刻による風と潮流の影響の差がよほど顕著であったと推定される。

石廊崎～フィニッシュの相模湾の第3レグは、風が弱かったらしいが、平均速力は艇の大小にあまり関係がないようである。黒潮分流のベルトコンベアのせい、遅れた艇ほど、南風の吹き出しを拾って有利だったのか？

レースを終わって

最近の日本では「外洋ヨット」は珍しいスポーツではなくなった。しかし、日本の一般社会にとっては、外洋ヨットは未だに「異端」の外来者と見なされているようである。

現在の外洋ヨットは「船舶安全法」の検査に合格し、乗員は「船舶職員法」の免状を持っている日本船舶であ

るのに、今度のように、台風時には、漁船とは差別待遇される。こういうことを一般社会は当然のことと受け止め、日本人の中の小数民族であるヨットマンはあきらめて泣き寝入りをしているのが現状である。

堀江君が20呎のベニア製ヨット〈マーメイド〉でひそかに太平洋を一人ぼっちで横断して日本中をアッと云わせ、サンフランシスコで英雄となったのは、第3回鳥羽パールレースの最中で、わずか20年前のことであった。

今年の鳥羽パールレースの参加艇は新艇が多かったが、最近の日本のヨットは、設計、建造技術、性能ともヨット先進国の欧米のヨットと全く遜色はない。

日本では、物、技術のような「ハードウェア」の進歩が極端に速いので、社会の考え方、受け入れ等の「ソフトウェア」がとても追いついていけない。だから、外洋ヨットのような外来者が、日本の一般社会の一部にとけこみ、自然の位置を占めるのには未だ長い時間がかかると思われるが、早くそうなりたいものである。そのためには、鳥羽パールレースのように、東西の草の根ヨットマンが多数参加し、鳥羽、三浦両市の市民と長い付き合いが自然に生まれてくるようなイベントが、年々盛んになることが大切な意味を持つと思われる。

FIG1 潮流とレース艇の位置

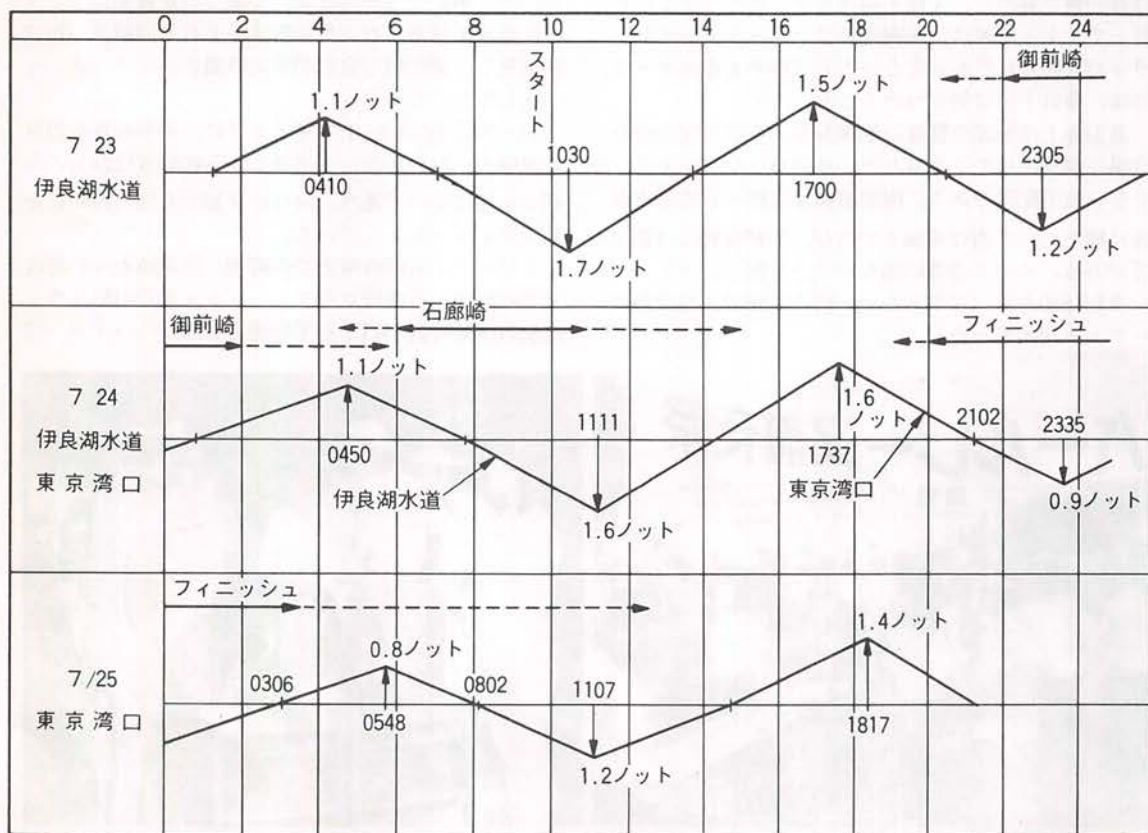


FIG2 所要時間(ET)と平均速力(Vm)

着 順	総 合 順 位	ク ラ ス 順 位	セ ー ル 番 号	艇 名	レー テ ィ ン グ R'	鳥羽～御前崎 67'		御前崎～石廊崎 31'		石廊崎～小網代 53'		全コース 151'		
						ET	Vm	石廊S	ET	Vm	ET	Vm	ET	Vm
1	14	I－1	2558	VIND 7	33.0	11.25	5.96	0448	7.55	4.11	14.38	3.67	33.18	4.55
2	22	Ⅱ－1	3115	MISTRESS HANA	30.2	12.50	5.36	0640	8.17	3.79	14.01	3.78	34.68	4.35
5	47	2	2210	CARRERA	31.7	12.12	5.53	0516	7.15	4.34	15.77	3.36	35.03	4.31
4	2	Ⅲ－1	2211	CARINO Ⅲ	26.1								34.95	4.32
6	4	2	3000	SUMMER BOY	26.1	12.83	5.22	0645	7.92	3.92	14.33	3.70	35.08	4.30
3	21	3	225	EPICURIAN	29.7	12.40	5.40	0435	6.18	5.02	15.45	3.43	34.87	4.33
13	32	4	2455	MARGE	27.7	13.25	5.06	0630	7.25	4.28	15.70	3.38	36.20	4.17
9	6	Ⅳ－1	3121	桃太郎	24.6	14.00	4.79	0710	7.17	4.33	14.77	3.59	35.93	4.20
8	7	2	3050	BLUE NOTE	25.1	13.50	4.96	0630	7.00	4.43	15.23	3.48	35.73	4.22
16	11	3	2800	SAKI Ⅲ	24.3								36.45	4.14
14	15	4	2840	KAZA 7	25.6								36.28	4.16
12	16	5	1909	DANDE LION	25.9	14.6	4.59	0650	6.23	4.97	15.32	3.46	36.15	4.18
17	1	Ⅴ－1	3001	EMILY Ⅱ	22.5	14.27	4.70	0609	5.88	5.27	16.30	3.25	36.46	4.14
19	5	2	2600	KARASU	22.2	15.00	4.47	0830	7.50	4.13	14.63	3.62	37.12	4.07
23	8	3	2573	SPICA	22.1	14.33	4.60	0805	7.75	4.00	15.30	3.46	37.38	4.04
20	9	4	3009	RAMBLING ROSE	22.5	15.33	4.37	0826	7.10	4.37	14.88	3.56	37.21	4.06
26	10	5	3085	DANCING QUEEN	22.1	15.25	4.40	0845	7.50	4.13	14.72	3.60	37.47	4.03
38	12	6	3059	MAYU	20.8	15.53	4.31	0954	8.37	3.71	14.47	3.66	38.37	3.94
54	3	Ⅵ－1	3015	MANBO V	18.5	16.00	4.19	0945	7.75	4.00	15.40	3.44	39.15	3.86

スタート時刻7/23 1000

鳥羽パールレース成績表①

帆走委員長 渡辺 修治

クラス順位	セール 番 号	艇 名	御前崎回航	石廊崎回航	フィニッシュ タ イ ム	所要時間	T C F	修正時間	総 合 順 位
I 2	2112	FUJI Ⅲ	2337	0547	24日 22-08-12	36-08-12	0.8575	111545	83
3	2538	ZIG ZAG			25 00-10-07	38-10-07	0.8448	116081	89
①	2558	VIND 7	2115	0448	24 19-11-16	33-11-16	0.8345	99703	14
Ⅱ 5	2080	美 濃	2205	0740	25 01-27-51	39-27-51	0.8177	116171	90
3	2312	NACHI Ⅷ	2306	0545	24 21-09-00	35-09-00	0.8310	105155	56
②	2210	CARRERA	2207	0516	24 21-02-03	35-02-03	0.8230	103799	47
4	2962	SELENE	2350	0700	24 22-07-55	36-07-55	0.8230	107052	71
①	3115	MISTRESS HANA	2230	0640	24 20-41-11	34-41-11	0.8095	101083	22
Ⅲ ③	225	EPICUREAN	2224	0435	24 20-52-17	34-52-17	0.8050	101057	21
	2001	SOLTAS Ⅲ	2312	0120			0.7985		DNF
	2339	丸 玉 丸					0.7873		DNF
5	2410	CORSAIR Ⅲ		0730	24 22-22-10	36-22-10	0.7882	103199	39
④	2455	MARGE	2315	0630	24 22-11-43	36-11-43	0.7863	102457	32
6	2477	朝 鳥	0132	0550	24 23-27-13	37-27-13	0.7863	106019	63
	2723	ISTUKI Ⅱ	2325	0425			0.7985		DNF
10	2773	APHRODITE 80	0315	1201	25 03-04-44	41-04-44	0.7873	116429	91
9	2782	MARIE V	0050	0810	25 00-33-35	38-33-35	0.7892	109553	79
8	2900	SIND BAD Ⅲ	2351	0730	24 23-19-47	37-19-47	0.7976	107187	73
②	3000	SUMMER BOY	2250	0645	24 21-05-54	35-05-54	0.7709	97406	4
①	2211	CARINO Ⅵ	2000	0930	24 20-57-34	34-57-34	0.7709	97021	②
7	2905	JACK TAR Ⅱ	0105	0805	25 00-00-33	38-00-33	0.7699	105648	59
Ⅵ 13	1900	龍 飛 Ⅲ	0051	0820	25 00-52-16	38-52-16	0.7448	104224	51
⑤	1909	DANDE LION	0035	0650	24 22-09-11	36-09-11	0.7689	100073	16
	1981	JUST Ⅲ					0.7499		DNF
17	1985	波 勝	2000	1045	25 01-27-02	39-27-02	0.7458	105428	58
14	2188	SEE ADLER Ⅲ		0700	24 23-56-00	37-56-00	0.7640	104332	53
	2230	BYE BYE I	0050	0830	24 23-39-20		0.7660		DSQ
21	2255	BYBLOS Ⅲ	0234	1003	25 01-04-05	39-04-05	0.7540	106046	65
19	2288	以 穂	0218	1013	25 01-28-41	39-28-41	0.7458	105994	62
25	2512	雪 風	0340	0930	25 01-52-36	39-52-36	0.7489	107509	75
27	2620	SEA HEIL Ⅵ	0153	1030	25 02-06-51	40-06-51	0.7550	109030	77
⑦	2634	MARK	2316	0734	24 23-34-10	37-34-10	0.7530	101843	25
24	2636	ARCH	2330	1145	25 01-17-33	39-17-33	0.7600	107504	74
11	2640	青 海 波		0815	24 23-46-39	37-46-39	0.7570	102951	35
20	2741	MORAN BONG			25 00-32-55	38-32-55	0.7640	106024	64
28	2713	CAVOK Ⅲ	0320	1000	25 03-21-43	41-01-43	0.7530	111220	82
③	2800	SAKI Ⅲ	2315	0826	24 22-26-45	36-26-45	0.7530	98797	11
④	2840	KAZA 7	0035	0650	24 22-17-20	36-17-20	0.7660	100070	15
9	2853	TOPLINER	0100	0900	25 00-01-01	38-01-01	0.7458	102071	28
18	2857	白 鯨 Ⅲ	0136	0833	25 00-39-21	38-39-21	0.7600	105762	60
	2921	MOSSY TIE					0.7458		DNF

成績表②

クラス順位	セール番号	艇名	御前崎回航	石廊崎回航	フィニッシュタイム	所要時間	T C F	修正時間	総合順位
Ⅵ 22	2929	ARGONAUT	0100	0850	25日 00-31-10	38-31-10	0.7679	106485	70
16	2931	風小僧 東京	0220	0730	25 00-17-55	38-17-55	0.7640	105337	57
10	2976	WACKY Ⅱ	0030	0630	24 23-27-02	37-27-02	0.7590	102330	30
23	2991	CALYPSO	0124	0840	25 00-52-59	38-52-59	0.7650	107084	72
⑥	3006	BORN FREE Ⅲ	0220	0750	24 23-07-13	37-07-13	0.7580	101294	23
	3018	ENDSVILLE	2349	0658	24 21-34-08		0.7590		DSQ
12	3035	MARTHA	0020	0800	24 23-44-13	37-44-13	0.7640	103792	46
15	3044	Mrs. MEDAUSAE Ⅲ	0235	0930	25 01-09-08	39-09-08	0.7458	105119	55
②	3050	BLUE NOTE	2330	0630	24 21-44-19	35-44-19	0.7610	97909	7
	3057	RITA	0600	0945			0.7460		DNF
26	3083	SUNN BLUME	0130	1030	25 01-46-20	39-46-20	0.7570	108387	76
⑧	3093	FOHTY Ⅲ	0003	0815	24 23-19-18	37-19-18	0.7590	101978	26
①	3121	桃太郎	0000	0710	24 21-56-34	35-56-34	0.7560	97822	6
V 40	1190	HELIOS	0200	1132	25 05-26-38	43-26-38	0.7237	113185	86
41	1735	桜工 Ⅱ	0530	1350	25 06-26-21	44-26-17	0.7150	114385	87
42	1945	FESTA	0400	1530	25 08-09-52	46-09-52	0.7258	120622	92
22	1960	HIPPO	0105	1040	25 01-48-11	39-48-11	0.7226	103542	43
34	2182	KERONIA	0320	1208	25 02-41-05	40-41-05	0.7258	106304	69
20	2234	桃李 Ⅱ	0250	0920	25 01-37-15	39-37-15	0.7248	103382	40
	2247	BOURBON			25 06-27-25		0.7193		DSQ
13	2266	国士無双	0100	0800	25 00-31-10	38-31-10	0.7354	101978	27
⑩	2369	CORRENTE NERA	0145	1000	25 00-36-12	38-36-12	0.7248	100727	19
36	2371	DELPHINA	0330	1205	25 04-15-06	42-15-06	0.7215	109744	80
32	2418	SUPER LUCY	0200	0700	25 02-26-26	40-26-26	0.7290	106132	67
	2431	URANAMI Ⅵ					0.7150		DNF
⑫	2466	MERLZA V	0103	0813	25 00-43-50	38-43-50	0.7290	101644	24
39	2480	HORIZEN Ⅲ	0410	1300	25 05-07-09	43-07-09	0.7280	113007	85
23	2542	CAPTAIN HALOCK	0255	1050	25 01-27-50	39-27-50	0.7301	103725	44
③	2573	SPICA Ⅲ	0020	0805	24 23-23-08	37-23-08	0.7301	98317	8
②	2600	KARASU	0100	0830	24 23-07-50	37-07-50	0.7312	97740	5
43	2652	PROSPER Ⅲ	0600	1530	25 12-13-31	50-13-31	0.7215	130455	93
33	2677	GREAT PEOPUE	0230	1120	25 02-22-07	40-22-07	0.7312	106263	68
35	2735	TRAD WINDS CLOUD		1200	25 03-35-37	41-35-37	0.7301	109223	78
38	2762	ASUKA Ⅱ			25 05-23-14	43-23-14	0.7204	112522	84
16	2772	KOMA I	0333	1153	25 01-11-06	39-11-06	0.7269	102540	33
24	2788	FATES	0200	1030	25 01-43-04	39-43-04	0.7258	103778	45
	2793	APPLE PIE					0.7280		DNF
25	2838	玄鳥 EXPRESS	0030	1000	25 01-12-32	39-12-32	0.7364	103944	48
28	2845	TOMOERRIKA		1130	25 01-29-27	39-29-27	0.7333	104251	52
15	2860	KAGERO	0130	0940	25 00-40-09	38-40-09	0.7354	102374	31
⑦	2899	RIVAGE	0100		24 23-56-57	37-56-57	0.7258	99157	13
26	2965	TSURUGI	0115	1000	25 01-44-59	39-44-59	0.7269	104019	49
29	2970	POINCIANA	0330	1158	25 02-01-43	40-01-43	0.7269	104748	54

成績表③

クラス順位	セー ル 番 号	艇 名	御前崎回航	石廊崎回航	フィニッシュ タイム	所要時間	T C F	修正時間	総 合 位 順
V ⑨	2997	SUMMER KNOWS	0103	0820	25 00-01-54	38-01-54	0.7354	100687	18
①	3001	EMILY III	0016	0609	24 22-27-43	36-27-43	0.7343	96386	①
21	3002	SYLPHIDES III	0150	0855	25 01-20-39	39-20-39	0.7301	103411	41
④	3009	RANBLING ROSE	0120	0826	24 23-12-19	37-12-19	0.7343	98351	9
14	3022	長 良	0100	0630	25 01-03-33	39-03-33	0.7269	102212	29
18	3037	RARA X	0500	0825	25 01-00-09	39-00-09	0.7343	103102	37
17	3055	SAMOA V	0230	0805	25 01-00-26	39-00-26	0.7333	102974	36
⑥	3059	MAYU	0132	0954	25 00-22-22	38-22-22	0.7161	98923	12
26	3060	久 作	0230	1000	25 01-20-58	39-20-58	0.7343	104019	49
31	3074	BLAZER	0215	0850	25 01-57-06	39-57-06	0.7375	106072	66
⑤	3085	DANCING QUEEN	0115	0845	24 23-28-25	37-28-25	0.7301	98494	10
30	3087	POU	0250	1040	25 01-57-36	39-57-36	0.7364	105936	61
37	3088	BOM BLE BEE	0310	1400	25 03-27-06	41-27-06	0.7364	109890	81
19	3099	RUBAIYAT II	0155	1000	25 01-10-53	39-10-53	0.7312	103138	38
⑪	3126	L'ESPOIR	0200	0845	25 00-12-04	38-12-04	0.7343	100984	20
⑧	J2693	INDEPENDENCE	0240	1120	25 00-43-00	38-43-00	0.7204	100409	17
44	3016	飛 鳥	0415	1915	25 07-17-32	45-17-32	0.7094	115669	88
	3117	BARBARIAN III		1500			0.7333		DNF
VI 2	2167	TRACER	0200	1100	25 03-04-09	41-04-09	0.6947	102711	34
3	2260	RODEM V	0200	1050	25 03-25-52	41-25-52	0.6936	103452	42
①	3015	MAMBO V	0200	0945	25 01-08-43	39-08-42	0.6901	97250	③



鳥羽パールレース、スタート直後

第3回 パンナム クリッパー カップ成績表(1982)

チーム	艇名	1 R		2 R		3 R		4 R		5 R		トータル	
		ポイント	クラス	総合	ポイント	クラス	総合	ポイント	クラス	総合	ポイント	クラス	総合
ホワイト	月光 V	45	D16	56	53	D14	48	90	D14	56	41	DNS	1825
	BIG APPLE	66	C 8	35	79	C 6	22	140	C 8	31	62	C 9	445
	KAZU	43	D17	58	45	D16	56	88	D15	57	56	D13	476
レッド	つばくろ/飛梅 (第3レース)	31	DNF		38	DNS		198	E 1	2	92	E 2	1924
	LAZY ALBATROSS	50	E11	51	32	DNF		110	E 9	47	58	E10	644
	SUNBIRD V	48	B10	53	48	B10	53	108	B10	48	53	B10	382
													467
ブルー	TOGO VI	52	E10	49	61	E 8	40	128	E 7	38	67	E 8	2042
	KOTERU T@RU	56	D12	45	59	D10	42	118	D10	43	52	D15	587
	雲柱	80	E 3	21	89	E 2	12	156	E 4	23	98	E 1	525
NORCクラブ	飛梅	92	E 1	9	87	E 3	14	198	E 1	2	92	E 2	711
	KAZU	43	D17	58	45	D16	56	88	D15	57	56	D13	754
	摩利支天	46	C13	55	55	C13	46	124	C11	40	64	C 8	463
	SUPER WITCH	85	D 5	16	85	D 1	16	184	D 1	9	95	D 4	490
	つばくろ	27			38			80	DNS		41	DNC	719
													339
													61

SUMA CUP RACE 参加の記

永 信 修 治

スマカップって何ですか？と疑問を持たれる方がほとんどだと思うので最初に説明すると、須磨ヨットクラブは神戸市立須磨ヨットハーバー内に在籍し、たまたま神戸市とアメリカのシアトル市が姉妹都市であったために、名門シアトルヨットクラブと姉妹クラブになるという光栄に浴したわけで、お互いにカップを寄贈しあってそれぞれ争奪戦を繰り広げるようになった。シアトルからは一昨年シアトルカップが寄贈され、すでに毎年須磨ではこのカップをめぐるレースが展開されているが、スマカップの方は今年初めてシアトルヨットクラブに寄贈されることになり、このカップが宝船を模した銀製のカップであることから別名「宝船カップ」の争奪戦がこれを記念してシアトルで行われる運びとなった。このレースには須磨ヨットクラブのメンバー3チームが招待され、シアトルチーム3チームとの対抗戦という形でJ-24を6艇使用して行うことになり、我々須磨ヨットクラブは精鋭？メンバー12名を含む芦田会長以下20名で名門シアトルヨットクラブに足を運んだ次第である。

前置きが長くなったが、以上のようなわけで、不肖私もこの遠征に参加することになり、幸いにも兵庫日産モータースのご好意でJ-24を3隻練習艇としてお借りすることができて出発前に何度かのコンビネーション主体の練習をとりあえず消化し、とにかく当たって砕けると一同覚悟を決めて日本を後にした。

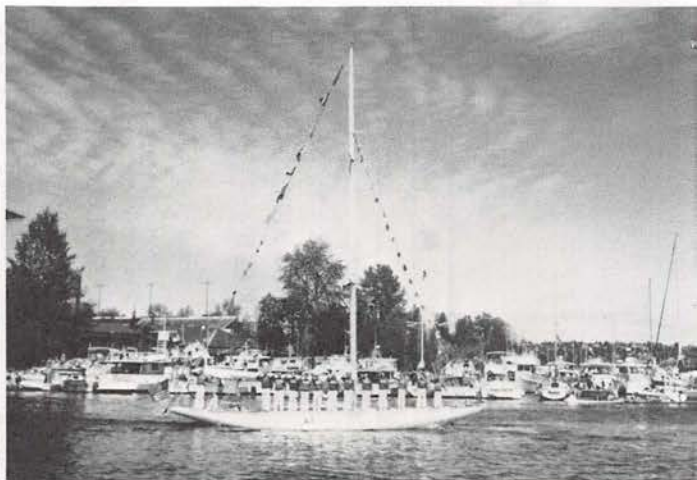
今回スマカップレースが行われたのは5月3～4日であったが、毎年5月1日はシアトル近辺ではオープニングデイといって、日本で俗にいう海開きのような日であるらしく、高緯度にあるこの地では長く寒い冬のうっ憤を晴らすかのごとく盛大なセレモニーが行わ

れる。その目玉は何といってもワシントン湖に続く細い水路を利用して行われるオープニングパレードだが、4月29日到着した我々は、シアトルヨットクラブのはからいで、最高の席でサンドイッチやビール、カクテル等を片手にこれを見物するという貴重な体験ができ、予想外の大収穫であった。このパレードには、近郊及び遠方から数百の大小様々なボート、ヨットがそれぞれ最高の装いをこらして参加し、また、これを見物するために幾百かのボート、ヨットが前日からパレード水面をとり囲んで停泊しており、雰囲気をやが上にも盛りあげている。パレードに出場するボートはコンテストの対象であり、ジャッジの審査によりクラシックヨット賞、コスチューム賞、デコレーション賞など、各賞を受けるわけだが、参加各艇はピカピカに磨きあげられており、建造後数十年は経っているだろうと思われる木造艇も驚くばかりの美しさで現存している。また、大真面目で仮装している船もあれば、正装した乗組員がサイドデッキに並んで敬礼して通っていく艇などもあり、日本では絶対見ることのできない12メータークラスや60～70フィートのモータークルーザー等が続々と登場するこのパレードを、我々はあくことなく大いに楽しんだ。シアトルに行かれる方は是非この時期に行かれることをお勧めします。

話が随分横道にそれたが、話をレースに戻すと、今回のレースはワシントン湖に設定されたオリンピックコースで、2日に渡って計4レースが微風～軽風の振れ回る風の中で行われた。最初に結果を述べると、レース前の信頼できる予想を裏切ることなくスマチームの完敗であった。使用艇は不公平をなくすため、チューニングは固定しかつ艇の乗り換えを行ったので、条



レース風景：中央が筆者の乗る艇



パレードに参加した12メータークラス

件は同じだから、この結果は当然技術の差であるというところは歴然としている。ではどこにこの技術の差があるのか。これを分析し、理解することが今後の走りに影響する。

今回のレースはポイント制でなく各3艇のチーム戦型式で行われたことは前に述べたが、このチーム戦というのが曲者であった。不幸なことに今回の遠征チーム内にチーム戦の経験者がおらず、十分理解できぬままレースに臨んでしまったが、第1レースを終わってこれがはっきり結果に表れた。クルーザーレースでのチーム戦は、フリート対抗レース等で時折みかけるが、この場合は各艇サイズが異なり、レーティングも異なるので、修正時間成績を競い、ひたすら自艇を走らすことに専念するのが普通である。しかし同クラス艇を使用している場合は、結果はタイムではなく順位であり、この意味ではディンギーのクラスレースと同じになり、その上マンツーマン方式で艇をしぼってくるので、マッチレースの如くなるわけである。

皆さんはマッチレースの経験があまりだろうか？誌上ではアメリカスカップやコングレショナルカップの記事を読み、そんなものかと思っただけだが、現実にそんな状況になって初めてマッチレースで必要な諸条件(当然一般のヨットレースでも必要な条件ではある)が我々チームに不足していることを痛感した。

始まるのである例の追っかけっこが……。スタート5分前に近づくと、相手艇のスターンポジションをとるべく各艇俄然動きが活発になり、これを避けるためタック、ジャイブを繰り返す、ぐるぐる回り始めるこ

とになる。一旦スタートポジションをとられると、これから逃れることは困難で、下手をすると抗議を出されたり、スタートラインから遠ざけられたりする。レースはスタートだけがすべてではないが、マッチレースではスタートでの差が致命傷になることも多く、スキッパーやクルーも瞬間的な判断力、動作や冷静な状況判断、注意力が要求され、自艇を自在に操る能力を兼ね備えることが勝利につながる。さらにスタート後も彼等は防御が実に適格で、まさに教科書通り完璧に押さえ込まれ、最初に述べた如くの完敗となった。

それもそのはずで、シアトルヨットクラブはJ-24を使用した1980年度USYRUマッチレーシングチャンピオンシップのタイトルホルダーであり、今回のメンバーも予選をして選抜しており、その中にはレーザー級ナショナルチャンピオンやノースアメリカンスター級チャンピオン等そうそうたるメンバーがそろっており、もとより勝てるはずのないレースに臨んだのである。

シアトルでは3~4年前からマッチレースがはやりだし、同型艇2隻があれば、簡単にしかもレベルの高いレースが出来るとあって、さかんに行われていることで、そのうち日本にも波及してくるかもしれない。またこういうレースに参加できたことは我々にとって貴重な経験であり随分と勉強になった。シアトルヨットクラブのホストぶりも実に気持ちよく、我々のために何度もパーティーを催して頂き、ヨットクラブの歴史の差をまざまざと感じる訪問であった。蛇足ながら、レース完敗後のビール乾杯レースでは、スマチームが圧倒的な勝利をおさめたことを付け加えておきたい。

北海道だより

〈シーガル号〉艇長 野村輝之

北海道の夏は短い。この夏を楽しく過ごすため、各地で夏の催しが行われている。小樽では7月から8月に多く行事が開催される。

我々小樽のヨットマンは、ヨット普及ということで、何か行事があるごとにヨット教室を開いている。

今年は、第1回として、7月24、25の両日、小樽港と運河を舞台に行われた「オタルポートフェスティバル」だ。この祭りは、今年で4回目、運河沿いに屋台が並び、港の岸壁広場にはロックステージが建ち、若者の祭らしく活気がある。我々は、毎年この祭りの出し物として、ヨット教室を恒例としてやっている。

今年は〈シーガル〉号(39F)、〈青雲〉号(36F)、〈メリーセラー〉号(41F)の3艇が当番に当たった。

土曜の午後から日曜の夜までとあって、3艇のヨットは、小樽海上保安部のボンツーンを借り、ヨットの乗船、船内公開、体験乗船というプログラムを組む。来船者は両日で約200名と過去最高の入出、そのほとんどが、ヨットを初めて見る人、乗る人ばかりであった。体験乗船はあいにく強風のためできなかったが、皆それぞれのヨットに乗り込み、コーヒー、ジュース等を飲みながらクルーの説明を聞く。受講生はクルージングしている気分であったと思う。

小樽にはクルーザーヨットが約50隻あるが、これを収容するハーバーがないことから、ぜひ小樽港内にハーバーをと願いつつ毎年ヨット教室を開き、多くの人達にヨットを理解してもらい、更にはヨットの普及にと努力をしているところだ。

第2回のヨット教室は、小樽港より南に110マイル離れた奥尻島でのヨット教室を8月1日に行った。奥尻島は人口6千人ぐらいの小さな島であるが、毎年商工会が主催してヨット教室をしている。

今年は、〈シーガル〉号、〈青雲〉号、〈ミルキーウェイ〉号の3艇が行くことになった。〈ミルキーウェイ〉は先発し、途中瀬棚港に寄り、7月31日奥尻港で会うことにし、我々2艇は7月30日午前10時小樽を出る。ちょうど24時間走って7月31日午前奥尻港に到着する。

奥尻町では、地元青年会、商工会主催の歓迎パーティーが岸壁で70人ぐらいの人が集まり行われた。島の名物のアワビ、ウニのバーベキューでビールを飲み、夜遅くまで楽しい交流をした。

8月1日午前11時より、奥尻小学校の生徒と青年会の人達25人が3艇に分乗し、体験乗船となったが、風がなく、うねりが大きいので、港外に出るまでに半分がグロッキーになってしまった。しかし2時間の体験乗船は楽しいものであった。特に漁師の人達は、ヨットが30度もヒールして走っているのには大変驚いたらしく、漁船とヨットの違いを感じたようで感心していた。

午後3時、〈青雲〉号は奥尻港に留まり、〈シーガル〉

号は次の訪問港、久遠港^{くど}へ向かう。奥尻港から東へ15マイル。午後6時到着。地元の漁師、小中学校の生徒がヨットに集まって来て大変な歓迎を受ける。漁師の人達は、ヨットのキャビンの広さ、マストの高さに驚いたようすで、聞くことは、まず、「エンジンは付いているか」、「何馬力だ」、「何ノット出る」、「値段はいくらだ」などで、どこに行っても同じ質問である。

8月2日は、体験乗船を計画していたが、台風10号の影響で海上は大時化となり、〈シーガル〉号もついに3日間、この港に閉じ込められてしまった。結局、ホームポート小樽に帰って来たのが8月8日となってしまうが、一連のこのヨット教室、今後も毎年実施して行く予定である。道内の各港からは、ぜひ来年は来てほしいと要望がたくさんくるまでになった。北海道は全般的に海洋レジャー、特にヨットは遅れている現状で、この機会にできるだけ多くの人達にヨットを知ってもらおうと、我々メンバーは頑張っているところである。皆様のご協力をお願い致します。

左上：小樽ポートフェスティバル

(ヨット教室に集まった受講生)

左下：奥尻港での青年部との岸壁パーティー

右上：久遠港でのパーティー (シーガル船内)

右下：久遠港でヨット見物に集まって来た人達



友情に支えられて初めて実施した 日本縦断オーシャンカップシリーズ

南北海道外洋帆走協会会長 上 河 睦 美

3月13日(土)午後3時30分、新橋の「石狩」で、私達3人はビールを飲みながら函館のヨットを語っていた。亀谷彰夫君、米山義勝君と私である。

亀谷君は函館西高校ヨット部の出身で、当時彼が主将をつとめ、私がコーチという寝食をともにした仲である。米山君は、私が函館国際マリーナのヨット会員であった頃、千葉工大を卒業した彼が、5m JOGのオーナーとして、マリーナに彼のヨットを浮かせてからの友である。お互い函館のヨットとともに歩んで来た仲間である。午後4時半過ぎに日比谷中日新聞ビル内のシーボニアメインズクラブに赴いた。「第1回日本縦断オーシャンカップシリーズ」打ち合わせのためである。

「会場には(社)宮城外洋帆走協会(MORC)の山形淳理事長や鈴木洋氏等も同席されていた。フィニッシュした艇のチェックをするだけぐらいに考えていた私は、レースのスケールの大きさに驚き、ことの重大さを身にした。 (社)日本外洋帆走協会(NORC)の大儀見副会長、清水専務理事、武市理事等多くの方々と会議をもった。私は(財)日本ヨット協会とは30数年来の付き合いであるが、NORCとは初めてである。第一印象としては、みなさんヨットマン特有の親しみを直ぐ持てる仲間という感じであった。そして、函館外洋帆走オーナーズ会(現在南北海道外洋帆走協会)は、外洋帆走を10年来やって来てはいるが、まだまだ「ひよこ」であり「井の中の蛙」と感じられた。もっと親鳥の力を借りて成長し、分からないことはよく聞き、勉強もしていかなければいけないと痛切に感じられた。そして、函館ヨットの全勢力を挙げて成功させなければ、という感情が湧き出てくるのを覚えた。おそらく亀谷、米山両君にしてもそうであったろう。北海道函館といういなかのヨットマンが、NORCという大きな組織に加わり、お手伝いさせていただき、勉強させてもらうよい機会でもあり、それを大切にしていこうとも思えた。函館外洋帆走の名を知ってもらい、その真価を認めてもらういいチャンスでもある。歌田事務局長とはお会いできなかったのが残念であった。(入院中とのこと)

私は4月28日沖縄へ飛んだ。最初のスタートを見せていただくためである。そこで見たものは、NORC 沖縄支部はもちろんのこと、沖縄県ヨット連盟の方々の献身的裏方役の姿であった。スタートとフィニッシュ、形はかわろうが裏方の仕事は同じである。私は多くの

ことを学んだ。レースに参加するために集まった20艇のヨット。みな明日のスタートに闘志を内に秘め、これからの長距離レースに黙々と準備し、作戦を練っている姿である。その夜行われた艇長会議にも出席させていただいた。ノースセールの川島正通君の姿もあった。「函館までおいでよ」、「東京まででかんべんしてくださいよ」こんなひそひそ話を二人はしていた。また、プレス発表の場にも同席させていただいた。レセプションも神経を使った演出であった。石原慎太郎NORC会長も出席され、あいさつをなさっていたが、最終フィニッシュの函館においでにならなかったのは残念であった。北海道では見られない美しい沖縄の海で、大儀見副会長の陰で本部船にも乗せていただき、スタートを観戦した。レース艇が北の水平線に消えるまで見送った。各艇の去ったあとの岸壁で、残ったコミッティー数名が後始末をしている姿は実に淋しいものであり、私もその中のひとりとして手伝った。私のひとり息子が、防衛大学ヨット部でお世話になった薬師寺さんとお会いできたのもこの時である。薬師寺さんと息子の師弟は、函館のレセプションで再会することになる。私はまた多くのヨットの仲間ができたことをあらためて心強く感じ、夕方の飛行機で帰途についた。

函館に帰った私は、米山君と函館西武の八重樫和仁課長とともに実行委員会をつくり、受け入れ体制づくりを始めた。また、大型、小型のヨットの友にも声をかけ、細かい点まで話し合った。回を重ねること18回。ヨットの仲間は集まってくれた。ここにヨットの友情があると、私はそれを肌で感じた。昨年実施した「函館湾オープンヨットレース」以来のことである。発着委員会はどうもおかしい。到着だけで発がないんだから、到着委員会がいい。いや着々委員会がいい。真夜中のフィニッシュはどうチェックするのか。サーチライトを設置した方がいい。花火を上げたらいい。その艇のお国民謡を流すか。レース艇との連絡をどうつけるか。入港して来た艇の泊地までの案内はどうする。泊地をどこに定めるか。等々意見が続出した。しかし、6月14日の実行委員会で、すべてこうやろうという線が固まった。

仙台から函館までの第3レースの艇長会議には、石井久君(南北海道ヨット協会副会長)と米山君の両名を、受け入れ体制の説明に仙台へ向かわせた。彼等は帰途の飛行機から、6月17日正午のスタートを見たこ

となる。

北海道よりの参加を求め、大儀見副会長と清水専務理事が来道され、函館、札幌と行かれたが、結局函館からの〈さむらいV世〉1艇の参加にとどまった。むつ市からは、矢原直君の〈シンドバットII世〉も参加した。仙台からの〈仁王〉、沖縄からの〈ティダ〉、〈あこや〉、〈がめら〉、〈カボックII世〉を加え、7艇の参加で少し淋しい感じもしたが、これから回を重ねるたびに多く参加してもらうことを期待した。

運営体制において到着委員会は、フィニッシュラインの設定、レース艇のフィニッシュのチェック、レース結果の集計をまかせた。水路委員会は、レース艇のフィニッシュ後、泊地までの水先案内、コミッティーボートの運航実施にあたってもらった。この委員会の中には、函館国際マリーナのモーターボートとそのオーナーの献身的な夜を徹しての陰の活躍が忘れられない。到着、水路両委員達は、すべてフィニッシュ地点の函館漁港にクルーザー2艇を係留、それにワゴン車等も配置させ、ワッチを組んで3日間の待機であった。泊地委員会は、泊地の選定、レース艇より出るごみの処理等にあたってもらった。連絡委員会は、レース艇との連絡、各委員会との連絡にあたった。競艇委員会は、レース艇の故障の修理、返送方法等に便宜をはかってもらった。また、総務委員会は、表彰式及びパーティーの一切の企画運営、報道関係者への窓口、関係官庁等への渉外にあたってもらった。

はじめNORCでは、仙台スタートを6月18日、函館フィニッシュを20日という計画であったが、霧と尻屋岬の難所、津軽海峡の逆潮を考えた時、1日早くスタートさせ、念のために表彰式は1日延ばし、21日とすることを提案したが、最終的にNORCで決めたのは、スタートを1日繰り上げて6月17日にしただけで、諸般の理由から表彰式はそのままであった。結果は、気仙沼沖で一番先にリタイアした〈ティダ〉が、機帆走で20日夕方到着し、かううじて20日の表彰式とパーティーに参加できた。仙台のときと同じく大部分の選手のいないパーティーとなってしまった。この席で、将来NORCの「青函支部」をつくるという期待をこめて、私に支部長旗（日本で9番目）が渡され、そのあと北海道外洋帆走協会の（札幌・小樽水域）佐々木氏にも支部長旗が渡された。

刻々と入るレース艇からの連絡は、ひとつでももらしてはいけない。米山君と滝野君の二人は、不眠不休で各艇からの連絡をとっていた。連絡委員会（函館国際ホテルの一室）に準備されたチャートに、各艇の位置が入れられていった。NORC 歌田事務局長も一緒につめてやっていただいた。大儀見副会長、清水専務理事もしばしば顔を出され、各艇の動向を心配されていた。最後まで連絡がひとつもなく心配させられたのが〈さむらいV世〉であった。19日の夕刻〈さむらいV世〉のリタイアが正規の連絡でない他からの連絡で

知ることができたが、艇長会議の指示通り連絡してもらわなければ、コミッティーに迷惑をかけることになる。後で知ったが、無線機の故障とのことであるが、艇長としての配慮に欠けた点は反省すべきことと思う。

その夜、正しくいえば、6月21日午前1時1分、ファーストホームの〈あこや〉がフィニッシュした。2位の〈仁王〉と、330マイルレースではめずらしい、デッドヒートが演じられ、コミッティーは手に汗を握り、からだの振えが止まらなかったということである。私は残念ながら、陸上本部（函館国際ホテルの一室）の方にいたため観戦することはできなかったが、あとでその熱戦の状況を到着委員長より聞かされた。あのデッドヒートの姿を体験しただけでも、3日間の不眠のワッチをした甲斐があったとのことである。

6月21日の夜は、実行委員会の打ち上げパーティーを予定していた。これが幸いし、この席が実質的表彰式の場となった。まだ走っている〈さむらいV世〉、到着後すぐ帰途についた〈カボックII世〉を抜いた全クルーが参加し、実行委員会のメンバーも加わって行われた。NORCの歌田事務局長より成績の発表があり、各賞は南北海道ヨット協会の中野勲会長より渡された。沖縄から函館までの1500マイルを走破した満足感が、各クルーの潮やけた顔にあふれていた。私達も無事お手伝いができた満足の酒であった。

反省すべき点はたくさんある。連絡委員会が陸上本部となってしまったことはいけない。もっと効率のよい人の配置と、効率のよい行動も反省材料である。いづれにしても初体験のことでもあり、お互い満足しなくてはならない。多くの友情に支えられ、初めて体験させていただいた外洋帆走レースも無事終ったのである。石井到着委員長、中島、三浦副委員長ほか12名の到着委員の方々、佐藤義宏水路委員長、牧野、佐田副委員長ほか11名の方々、特に函館国際マリーナのオーナーの方々、片岡泊地委員長、加藤、林副委員長ほか5名の委員、米山連絡委員長、滝野副委員長ほか7名の方々、臼木競艇委員長、小鳥、田畑副委員長ほか3名の方々、米林総務委員長、八重樫副委員長ほか西武流通グループの方々、等々ほんとうに、ほんとうに御苦勞様でした。お世話になった皆様方に感謝の念でいっぱいである。3月13日より3カ月、不安と心配の張りっ放しの神経もやっと休まることができる。しかし、第2回の函館オープンヨットレースを後にひかえ、また戦いは始まるのである。函館湾オープンヨットレースも含め、これだけのヨットが集まってくる函館に安心して係留できる泊地、ヨットハーバーがない、その実現を悲願として筆を置く。NORCばんざい。南北海道ヨット協会ばんざい。南北海道外洋帆走協会ばんざい。

*



車イスの人魚 “フィアーナ”が海に還る日⑤

インド編

石井浩一・フィアーナ

ホテルまではかなりの距離だし、まだ朝方だったので途中のヴィッシュナード寺院やパトラマタ寺院、猿の寺院などに立ち寄りながらもどることにしました。

帰りついた頃は陽も落ちたあとで、休息をとりながら歩いてきたにもかかわらず手には車イスの押しダコができ足にはマメを作りました。

フィアーナは、炎天下を歩き回り彼女の身体は熱を逃がしきれないのでオーバーヒートを起こし、やがてはヒスを起こしてしまう始末です。2人とも疲れきってしまい、その日は食事もとらずにベッドにもぐり込んだのでした。次の日は休息日にしました。その日に見知らぬインド人で祈禱師みたいなでたちの人が我我をたずねてきました。小さな町なので我々のことが町中に知れ渡るのに1日とかならないようです。

さて、彼の言うことには、「私の祈禱のおかげで、長い歲月歩けなかった人が即座に立ち上がった例は数多い。あなたにもその祈禱をして進ぜよう」。彼は更に続け「そのためにはかなりの金額を神様におさめなければならぬ。云々」。カルカッタに滞在中も彼と同様の人達に何人会っています。そういうものを信じ込んでいる人達により彼らは生計をたてているのですが、我我には到底信じられるような代物ではありませんでした。更に彼は「私はアメリカのU.C.L.Aに1年間、英国のオックスフォードに1年間、各医学部で勉強し、日本の東大の鍼灸学部にも1年留学した経験もある」と胸を張って言うのです。真偽はともかく、私は東大に鍼灸学部があるとは聞いたことがない。医学部に鍼灸を取り入れ、研究しているペインクリニックがあることは聞いていたが……。フィアーナの身体をあちこち触りながら「これは私の祈禱で治る」と確信をもって言います。しかし、その後続く言葉は必ず「金を神様におさめなければ効果がでない」と付け足すことを忘れません。宿のおやじも彼と精通しているのか、祈禱の舞台になるまきを燃やす祭壇を慣れた手つきで作り始めたのです。「もしフィアーナが、あなたの言うように立ち上がるか、少しでも手足が自由に動かせるようになれば我々の有り金全部を進呈しましょう。しかし何の変化もなければ、一銭足りとも差し上げるわけにはいきません」と条件を付けました。

さて、部屋の中で炎が立ち始め祈りが始まる。4～5人の野次馬も加わり、経過を見守っています。1時

間ほどのセレモニーが終わり、さてその結果は？ 弱干精神的に疲れた程度で、何の変化も見られません。そうしたら、「このために私はかなりのエネルギーを費やしたので、それに対する報酬をくれ」と迫ります。拒否すると、「神様にお金をおさめないから効かなかったのだ」と説明し、最後に「おまえ達、日本人やアメリカ人はケチの塊だ。そういう人は必ず神に呪われるであろう」と捨てゼリフを残して去っていきました。我々をアメリカ人や日本人の代表と思われるも周りが迷惑します。しかし、こんないい加減なものに投資するほどのお人好しでもありません。でも、インド人達の中に定着しているものの一つであろう祈禱に触れられる機会に恵まれたことは、大きな収穫ではありました。

我々のこの旅行の目的の一つに、サイババという御人に会う、というのが含まれています。彼については、何冊も出版されている本を読んだり、直接レアリーから聞かされたりして、非常に興味を持ちました。彼は、スーパーエネルギーをもつ聖者といわれる人で、インドでは彼のことを知らない人は皆無に近いといわれるほどです。彼の信者はインド全土に散在しており、その数は膨大なものです。今では世界各国から彼を頼ってくる外国人も数多く、と同時に各国の医学、心理学、自然科学等、各分野の学者達もその謎を解こうと集まってきます。そういう人達が書いたサイババの本も日本にいる時に何冊か読みました。皆共通して言っているのは、そこで展開される真不可思議の謎こそ解明出来ないとしながらも、それらはすべて真実であった、とその多くの例を記述しています。科学者が書いている書物だったので、かなり信頼性があり、出版地はアメリカ、イギリス、フランス等があります。彼は過去一度も会ったことのない、その科学者達や信者達の過去を正確に言い当て、また、彼を頼ってくる信者達の体に、彼の手が触れるだけで病が治っていくという。話の中には、30何年間自力で歩けなかったというブラジルからきた身障者が、各国の科学者達の見守る中で、1週間くらいで立ち上がり、歩き回れるようになったという話も含まれていました。他にも腫瘍が即座に体から消えた話等々。これらは筆者達により、レントゲン撮影や色々な学理的、化学的検査で、それらの事実を裏付けした上での症例であると書かれています。もちろん、部分的には彼のパワーを否定しているところ



寺院の壁面を飾る見事な彫刻

もありますが……。

そこで我々も彼に是非会ってみたいという気持ちが芽生えたのです。我々は、そういう事柄に関してはいささか否定的であり、自分の目で確かめるまでは信じないことにしていますが、トライする価値は大いにあると判断したのです。その試みは最終段階で果せなくなりました。というのは、我々の帰国予定は12月だったのですが(鍼灸の学校の入試が12月中旬に予定されていたため)サイババの本拠地となっているところまでの飛行機が満ぱいで、予約が取れるのが3週間後ということだったのです。その時点で我々はどんなに無理にスケジュールを変えてみても2週間も待てないとの判断を下したのです。その背景には、金銭的なことや、入試の件、つまりタイムリミットのことがあり、数日かけていろいろと対策を練っていましたが、あきらめざるをえないという結果に至ったのです。我々は、色々な困難に耐え、がんばり通してきただけに、その望みが断ち切られた時には2人ともショックを隠し切れず、また、お互いなぐさめあうようなこともせず、その日は重苦しいムードの中で一日を過ごしたのです。でも、望みを捨てない限り、いずれ再びそのチャンスはおとずれる、と自分自身に言い聞かせながら残り少なくなった旅程を再び歩み始めたのです。

「我々は狂い咲きファミリー。これくらいで負けてたまるか」と、自分自身に言い聞かせながら……。

脱線してしまいましたが、再びベナレスの旅にもどります。休養を取り、十分鋭気を養った翌日は、釈尊が初めて教えを説かれた聖地サルナートに行くことにしました。ここは四大仏跡の一つで、遺跡が残されていました。ここへは宿からかなり距離があり、また乾季で、炎天下の続く日中の道中は、フィアーナにとって酷なような気がしたので、タクシーをチャーターして回ることにしました。相変わずかなりの値段を吹っ掛けてきます。交渉に2時間ぐらい費し、言い値の4分の1で手を打つことにしました。それは、一日

中走って、案内付で1500円くらいです。フィアーナは仏教徒ではありませんが、サルナートに着き、遺跡をまのあたりにし、また、その説明をガイドから聞いて大いに感激していました。私も同様でしたが、それと同時に、熱心な仏教徒である私の両親を連れてきてあげたら、と思うのでした。せめて、ここの空気を体にしみ込ませて、親父達に持って帰ってやろう……。彼らにとっては最高のみやげになるだろうな……。

ここは雄大とか壮大という表現はあてはまらない所ですが、人間に生まれてきた喜びを肌感じさせる何かがあり、色々なことを考えさせられるパワーがあります。フィアーナはそこで長い間祈ったり、瞑想にふけったりして時を過ごしていました。この日は他にも行く予定地があったのですが、暗黙のうちに、ここで一日を過ごすことでお互い了解し合っていました。我々は精神的に充実していました。また、そこから新たなエネルギーを得たような感覚に陥り、その夜は2人とも普通以上に燃えたのです。とにかくベナレスという土地は、我々に新たな大きなエネルギーを与えてくれた素晴らしい所だったのです。聖なるガンジス河から……、またサルナートから……。

ベナレス滞在を大いにエンジョイしながら次の目的地、通称「セックステンブル」(これはフィアーナが勝手につけた名称)のあるカジュラホへ飛んだのです。空港からバスでしばらく行くと、小さな村に出くわし、そこがベナレスの中心地だと聞いて慌てて降りた次第です。ここは平和そのもの。争い事などとは縁遠い雰囲気のところ、見るものすべてが我々の心を和ませてくれたのです。

ここにある寺院群の彫刻は圧巻でした。これらの彫刻の像はすべてセクシーで、中には目の毒と思われるようなものから、私自身劣等感をいだかせるようなものまで、さまざまでした。しかし、日本でいう四十八手などは説明のつかない、ヨガの達人用かな、と思わせるようなハードなものまで、広範囲に至っています。私もフィアーナも目をランランと輝かせ、一つの彫刻も見逃すまいと必至になり、時にはニヤニヤ、時には真剣な顔付で……見入っていました。寺院は一カ所にかたまっていずに散在していましたので、今日はこのエリア、明日はこのエリア、と分けて、毎日欠かさず日参し続けたのです。結構、炎天下の中で3時間ぐらい歩き続けなければ着けないような所でも、あまり苦になりませんでした。ヒンズー教の一派では、性は豊産と活力の源として尊とばれ、こうして寺院の壁面を飾っているのですが、それらインドの輝く太陽の下での男女合歡の群像は、どこまでも明るく、のびのびとしているものでした。あちこち歩き回っている途中では、泥で造られた小さな家で生活している人達に呼び止められ、彼らの精いっぱい歓迎を受けました。彼らは、お客さんが来たときばかり、地面に掘った穴から、チャパティというパンみたいなものを取り出してもて

なしてくれたのです。地面に掘られた穴は冷蔵庫代わりで、そこから出されたチャパティの回りには泥がこびりついて、食べるとその味がする代物です。しかし10何人家族という貧乏している家庭で、貴重な食料を分け与えてくれる人の温か味に触れ、感激し、インドでとった食事の中で最高の御馳走に思えたのでした。

土がめに溜めてあった水もすごくおいしかったのです。我々は、そこがしごく気に入り、機会あるごとに10キロほどのデコボコ道を歩いて、彼らに会いに行くようになりました。すっかりインドの自然の中に溶けこんで毎日を生きている彼らは、素朴で美しく、全くうらやましい限りでした。

ヨット・チャートの新シリーズ着々進む

日本水路協会では、今年度新たに東京湾全域の「ヨット・モーターボート用参考図」の計画に着手、現在、鋭意その編集にとり組んでいる。先に刊行の外洋帆走用図H-111・東京湾―御前崎、H-112・御前崎―潮岬（何れも1:50万）、そして近海帆走用図三浦半島西岸のH-175・城ヶ島―佐島、H-176・長者ヶ崎―江ノ島（何れも1:3万）の4図は、すでに好評を博していることは衆知のとおりであるが、今回の新企画の図も同種の内容のものである。

東京湾を、その1からその4まで4図（刊行計画図参照）に分けて、つぎの図名、縮尺、大きさで計画されている。

- H-171 東京―千葉 1:75,000海図の全紙大の1/4
- H-172 横浜―木更津（同上）（同上）
- H-173 浦賀水道（同上）（同上）
- H-174 館山―千倉（同上）（同上）

上記4図は何れも連続図として使用でき、H-173の浦賀水道の図は、先に刊行のH-175・城ヶ島―佐島の図と十分重複させてある。また、H-174の館山―千倉の図は、大房鼻北方の猪瀬島の赤ブイから野島埼を東へ千倉を経由、吉浦ノ鼻までその区域に入れてある。

これらの区域等は日本水路協会の原案に基づき再三打合わせ会を行い厳密に決定されたもので、すでに協会本部、第三管区保安本部、浦安、根岸等で、その内容についての会議も開かれている。これらの打合わせ会には協会関係の職員のほか、日本外洋帆走協会の歌田道教氏、入江三宅設計事務所の福永昭氏、そして横浜市民ヨットハーバーの土井悦氏が常時加わり、操艇専門家としての意見を積極的に述べるなど、関係者は今からその刊行を待ちわびている。

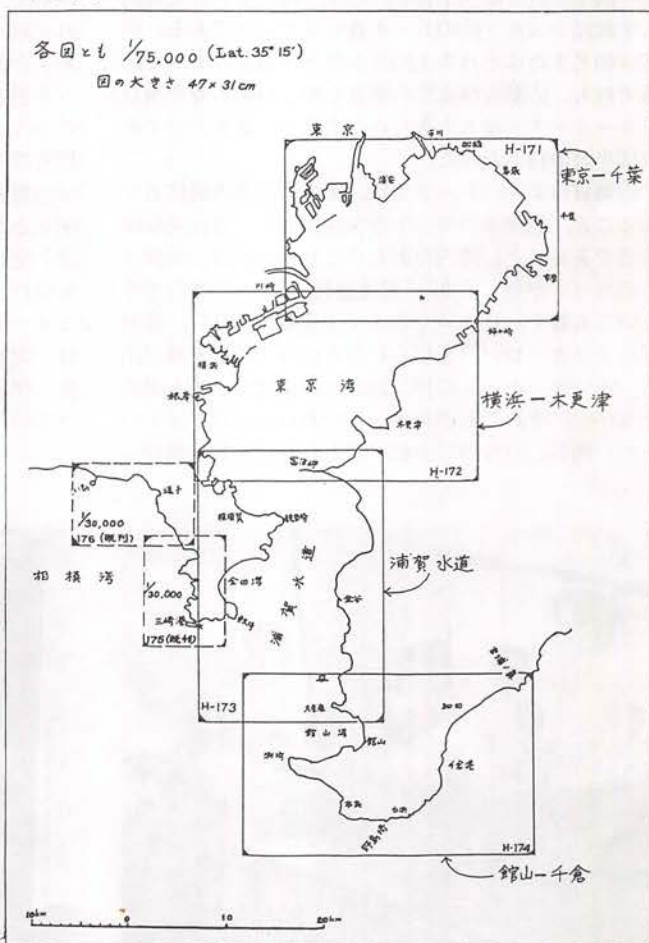
今回の4図はその内容としては、近海帆走用に編集の基本を置いており、今までのものにとらわれず、すでにヨーロッパ数か国から収集した最新版のヨット・チャートを十分参照の上編集にとりかかっている。なお、両面とも防水用加工を施し、表図はマット加工でコリスの鉛筆記入や消去も自由にできる

ことは既版図と同様である。

次回には、各図の編集内容について詳しく説明したい。なお刊行は明春の予定。ご期待を乞う。

このことについての問い合わせまたはご意見・ご希望などありましたならば、日本外洋帆走協会（504-1911〜4）、または直接日本水路協会（591-2835）までご連絡下さい。

東京湾ヨット・モーターボート用参考図 刊行計画図





玄海だより

最初で最後になった 空バース抽選会

玄海支部広報 片倉静江

去る6月24日(木)、1300より小戸ヨットハーバークラブハウス2階会議室で、空きバースの抽選会が行われた。開港以来、実に7年目で、自発的に(ノ)福岡市へ返上されたQ-1番と、定年で帰国された元福岡大学教授シュルツ氏のU-4番の2バースである。当初は40名またはそれを上回るものと予想されていた応募者数も、応募資格条件の審査が厳しいとの噂が飛び、ダミーオーナー達もあきらめたようで、蓋をあけてみれば半数の18名だった。

応募資格条件のトップ3は、まず福岡市内居住者であること、船検済のヨットを現在保有し、海技免状保持者であること。湾内のあちこちの漁港には数多くのヨットがひしめき、「御迷惑料」(これ、本当です)という名義で、月々いくらかずつ漁協へ支払い、砂利船にアンカーロープを切られたといっちは家を飛び出し、モーターボートに押し出され、岸壁でハルを傷めたり……。それでも西日本一といわれる小戸ヨットハーバー内に、いつの日か舫いがとれる日を長い間待つ

ていたオーナー達の喜びはひとしおだったと思う。

ヨットハーバー公社事務局長、谷文夫氏の挨拶及び簡単な説明の後、まず抽選順番を決める抽選を行い、いよいよ本番。全員さすがに緊張し、青ざめた顔、目が血走っている人、ETC。……1326、賽は投げられた。睫毛まで笑いこぼしているような当選者2人ノ。ガクリ肩を落として座りこむ16名……。これが「最初で最後の抽選」といわれる理由は、今回の抽選で引いた番号が即キャンセル待ち番号になり、今後バースが空き次第、抽選なしで順次に入っていただくシステムになった。次のチャンスがあるものと思っていたオーナー達、また、将来是非自分のヨットを持ちたいと楽しい夢を抱いていた人達もがく然とした。7年目にやっと空いた2つのバース、最後の16番目の人はいつになることやら。その他、福岡市内へ転居してくるヨットマンには大げさに聞こえるかもしれないが、永久にお鉢は回って来ないだろう。

ブルオーバーが欲しくなる晩秋から翌年の春一番が吹く頃まで、小戸ヨットハーバーは「カキ船」のオンパレード。先月、港湾局より各オーナーへお知らせがあった。係留費滞納者はバースを取り上げるという内容で、滞納者が以外に多いそうだ。見かけない顔触れが続々と払いに来ていたが、市の中心部からバースでわずか20分の近さにある便利なハーバー、毎週末ヨットを出している人なら、バース代を忘れるはずはないだろう。港湾局の今回の通達の結果、1個所でも、2個所でもバースが空けばゴキゲンだが、皆が真面目に係留費を払うようになれば、バースが空くチャンスは閉ざされる結果にもなる。「1時期でもいいから、俺達と交替してくれないかなア」と、真冬でもアンカーを揚げ、帆走を楽しみ、何年も空きバースを待っているオーナー達は呟く。(もっとバースをノ)

注：今回はこの問題について、玄海支部泊地対策委員長・伊達健太郎氏(弁護士)に、御意見、対策等を述べていただきます。次号乞御期待。



ヨットハーバー・クラブハウスにて抽選会
(右端：谷文夫事務局長)



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
998	宮 海		酒田市大字宮海字新林無番地 (西荒瀬公民館)	
998	酒 田		酒田市船場町2-2-1 (県漁協内)	
998-01	袖 浦		酒田市大字宮野浦78 (宮野浦公民館内)	
997-12	加 茂		鶴岡市大字加茂字加茂311-2 (県漁協加茂支所内)	
999-74	由 良		鶴岡市大字由良字楯下2番地3の先 (県漁協由良支所内)	023573-3011
999-74	豊 浦		鶴岡市大字堅苔沢字宮田38先 (県漁協豊浦支所内)	023573-3006
999-71	念 珠 関		西田川郡温海町大字単ヶ関乙41 (県漁協念珠関支所)	02354-4-2100
999-72	温 海		西田川郡温海町大字温海町281 (県漁協温海支所)	02354-3-3434
秋 田	秋 田			
018-26	岩 館		山本郡八森町字岩館92-2 (県北部漁協岩館支所内)	01857-8-2121
018-26	八 森		山本郡八森町字積間102 (県北部漁協)	01857-7-2255
010-06	北 浦		男鹿市北浦字栄町1 (男鹿市漁協内)	
010-06	畠		男鹿市入道崎字鳴畑53 (畠漁協支所内)	0185-38-2231
010-06	戸 賀		男鹿市戸賀字戸賀 (戸賀漁協支所内)	
010-05	船 川		男鹿市船川港船川字芦沢210地金 (船川漁協内)	
015	本荘西目		本荘市古雪町無番地 (県南部漁協本荘西目支所)	01842-2-1363
018-03	金 浦		由利郡金浦町字金浦 (県南部漁業協同組合)	
茨 城	茨 城			
319-17	平 潟		北茨城市平潟町602番地 (平潟漁協内)	02934-6-1131
319-17	大 津		北茨城市大津町121-55 (大津漁協内)	02934-6-1117
319-14	川 尻		日立市川尻町1-15 (川尻漁協内)	0294-42-5344
319-12	久 慈		日立市久慈町1-1-2 (久慈町漁協内)	0294-52-3360
311-12	那 珂 湊		那珂湊市二丁目5900番地の7地先 (漁協連内)	02926-3-1121
311-13	大 洗		東茨城郡大洗町磯浜町6881-275 (大洗町役場内)	02926-7-5111
314-04	波 崎		鹿島郡波崎町9473-1 (波崎漁協内)	04794-4-1122
314	鹿 島 灘		鹿島郡鹿島町大字泉川浜小船留 (鹿島灘漁協市場内)	
			事務連絡 鹿島町宮中道祖神前1,833 (鹿島灘漁協内)	02998-2-2089
千 葉	千 葉			
288	銚 子 市		銚子市若宮町1-1 (銚子市市役所)	0479-24-8181
288		銚 子	銚子市飯沼町186番地 (銚子市漁協内)	
288		西	銚子市本城町2-36 (漁協内)	
288		外 川	銚子市外川町5-1 (漁協内)	0479-25-1166
288		黒 生	銚子市黒生町7,384番地 (漁協内)	0479-22-2591
298	大 原		夷隅郡大原町漁港埋立地 (大原町漁港内)	04706-2-0111
299-52	勝 浦		勝浦市浜勝浦380番地 (勝浦町漁協内)	04707-3-1311
299-54	小 湊		安房郡天津小湊町小湊182-3 (小湊漁協内)	04709-5-2811
299-55	天 津		安房郡天津小湊町天津1504-2 (天津漁協内)	04709-4-0501
296	鴨 川		鴨川市磯村83-2 (鴨川市漁協内)	04709-3-2111
299-21	勝 山		安房郡鋸南町勝山122 (鋸南町勝山漁協内)	04705-5-1511
294-02	布 良		館山市布良1,293番地 (布良漁協内)	04702-6-1221
299-18	天 羽		富津市萩生1174-5 (漁協内)	04396-9-8321
299-16		金 谷	富津市金谷4,154-1-2 (漁協内)	04396-9-2911
299-16		竹 岡	富津市竹岡471番地 (漁協内)	
299-16		湊	富津市湊155番地 (漁協内)	
299-13	全 富 津		富津市富津1,713番地 (全富津漁協内)	04398-7-2122
東 京	東 京			
	葛 飾		東京都葛飾区高砂2-1-7 (渡辺 厳様方)	03-657-2567
神 奈 川	神 奈 川			
236	横 浜 柴		横浜市金沢区柴町277 (柴町漁協内)	



NORC 協会ニュース

お知らせ

第83回理事会

(社)日本外洋帆走協会では次のとおり第83回理事会が開かれましたのでお知らせ致します。

1. 日 時 昭和57年 6月27日 1200～1630
2. 場 所 ホテル国際観光(東京駅八重洲側北口)
3. 出席者 理事28名 監事1名 専門委員長1名
(出席者) 21名 秋田博正, 大儀見薫, 清水栄太郎,
嶋田武夫, 小林和太郎, 篠原要, 武市俊, 名当英臣
林賢之輔, 横山晃, 渡辺修治, 塩川孝二, 都築勝利,
市川勇, 小林義彦, 秋山福夫, 三井祥功, 貴伝名一
良, 松木哲, 岩田行史, 福元征四郎
(委任状提出者) 7名 石井正行, 岩田禎夫, 山崎達
光, 秋山欣徳, 加藤蔵男, 山田東吾, 城間祥行
(出席監事) 1名 飯島元次
(出席専門委員長) 1名 児玉万平 (敬称略)

4. 議 題

- 第一号議案; 昭和58年度予算編成方針
第二号議案; 昭和57年度補助金の使用計画
第三号議案; 各種規程の制定, 改訂について
第四号議案; 新入会員の承認について
第五号議案; その他

5. 議事概要

秋田副会長が議長となり, 出席理事を確認の結果, 出席者21名, 委任状提出者7名, 計28名で第83回理事会は成立する旨の報告がなされ, 続いて議事録署名人に嶋田武夫常務理事及び篠原要理事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1630全議案を議了し, 及び報告事項を終了して会議を閉じた。

6. 議 事

第一号議案 昭和58年度予算編成方針

- (1) 配布資料(1)に基づき小林常務理事から昭和58年度予算編成日程について説明が行われ, 各支部, 各専門委員長の協力をお願いして, 原案どおり作業を進めることになった。
- (2) 配布資料(2)に基づき名当財務委員長から昭和58年度予算編成方針について, 資料の一部修正を行った上, 説明が行われた。
修正箇所;
1行目「を除き」の次に「昭和56年度決算額を超

えないこと, 但し」を入れる。

3の(2)の最終行「支部計画の総額」の次に「の上限」を入れる。

4. (2)口 項を削除する。

- (3) 名当財務委員長より, 収支対応表について説明があった後, 清水専務理事, 及び嶋田常務理事より, 昭和57年度予算は収入, 支出とも相当無理な予算が編成されている点を指摘の上, 執行に当たっては予算枠を厳守する必要がある旨発言された。
- (4) 清水専務理事より, 昭和58年度は補助金を含めて会計の健全化を考えており, 補助金対象レースについては, 出走艇から臨時会費を徴収することとするが, 出走する艇は他の艇に比しそれだけのメリットがあり, 受益者負担の原則の上からも妥当と思う。なお, 収入の項目に新たに「臨時会費」の項を設けることとした旨の報告がなされた。
- (5) 大儀見副会長より, 今までは会費の値上げ, 振興会よりの補助金の交付を受ける等により財政を維持してきたが, 諸物価の値上がり, 厳しい社会情勢等により財政運営が苦しくなってきた。今後は, 会員の増加, レース参加艇の増加等支出をチェックし, 増収のための施策について真剣に努力する必要がある旨発言された。
- (6) 清水専務理事より, 増収の施策の一つとして, 従来は定款に規定はあるものの実体がなかった賛助会員の増強に努めることとしている。

また来年の30周年事業には, 「NORCの歩み」と「記念式典」を予定しており, このための協力資金の確保に協力願いたい旨の発言があった。

続いて, 小林常務理事から「賛助会員推せん規準(案)」について説明を行い, 審議の結果「年間2口以上納入した者を1口以上納入した者」に改めるとともに, 賛助会員のメリットを考える必要がある。また手続きについては, 代議員会開催まで待つまでもなく実質上理事会で推進していけば良いとの発言があった。

- (7) 秋山理事より, NORCもその運営について発想の転換をする必要があると思う, 例えばレースについて見ると, 琵琶湖においては, NORC以外のレースには多くの艇が参加するが, NORCのレースには安全検査等の厳しい制約のため参加艇が少ない。
検討する必要がある旨の発言があり, 東海, 内海支部の理事からも同一意見が表明された。
- (8) 渡辺理事より, J-24艇の同協会の登録ナンバーをそのままNORCの登録ナンバーとすることについては一応の了解が成立していたが, その後J-24ルールを精査の結果, J-24ナンバーは船体番号とし, セールナンバーは当該国のナショナル・オーソリティーが定めることとなっていることが判明したので, NORCで登録してセールナンバーを付与していくことになる旨の発言があった。

(9) 嶋田常務理事より、財政健全化の基本は、各委員会毎に知恵を働かせて支出を押さえ、増収に努力することであるが、賛助会費等は定収入にならないので基本におくことは危険である。

また、常務のほか清水専務理事からもパーティー等で大きな赤字を出しているが、このような行事は独立採算とすべきである。なお今後コンピューター、ワープロの採用により計測あるいは会員管理の経費節減等も考える必要がある旨の発言があった。

(10) 大儀見副会長より、青函地区およびその他の北海道地区に2つの支部発足の動きがあり、これを汲み、今度日本縦断レースの実施に踏み切った。

この話し合いの過程でメリット論が出たが、直接的な反対給付を期待するメリット論は方向違いで、むしろNORCのナショナル・オーソリティーとしての伝統と権威にその存在理由があり、これを認めてもらうしかないのではないかと発言に続き、武市帆走委員長より大衆レースは地方でやり、NORC本部としては伝統を踏まえたレースを行うべきと考える旨の発言があった。

(11) 塩川理事より、他方においてもレース運営に関する知識が向上して独自でレースができるようになっており、地方の気易いレースに多く出艇するようになっている旨発言された。

(12) 清水専務理事より、30周年事業に関し記念誌の編纂と記念式典を考えて500万円を計上している件につき意見を求めたところ、秋山理事より、30周年は資料集め程度として50周年に力を入れては如何との発言があった。また、嶋田常務理事より、従来の経験より、別予算として計画しては如何との発言により、結局関連企業の協力金依頼に力を入れ、特別会計とすることで了承された。

(13) 篠原通信委員長より、通信機器の頒布により財政上の協力をする旨の発言があった。

(14) 飯島氏より、確実な資金手当を行うべきで、オーナーよりの拠出金による基金を考えては如何との発言があった。また、これに関連して、大儀見副会長より、会費の前納制(4年分前納すれば終身会員となるような)等も具体的に検討してはどうかとの提言があった。

(15) 大儀見副会長より、Offshoreの定価を改訂するなら、会友艇の講読料も値上げする必要があるとの発言により、登録料を含めて25,000円程度とすることです承された。

(16) 秋田議長より、昭和58年度予算編成方針について異議をただしたところ、賛助金を「1口5万円として1口以上納入した者」に改めて「賛助会員推せん規準(案)」とともに了承された。

第二号議案 昭和57年度事業補助金の使用計画について

(1) 歌田事務局長より、資料に基づき昭和57年度事業

補助金使用計画について説明があり、大儀見副会長および清水専務理事の発言により、各支部から早急に事務局より送付する書式に基づき申請書を提出願い、それに基づき総務委員会で配分額を決定することで合意された。

(2) 大儀見副会長より、パンナム・レース派遣艇に関する経緯等について紹介があり、チームの編成状況、役員の委嘱等についての報告の後、7月15日結団式および壮行会を開催する運びである旨報告された。

第三号議案 各種規程の制定および改訂等について

小林常務理事から、資料により規程類の制定、改訂等につき説明が行われ、議長から異議をただしたところ各々次のとおり了承された。

イ) 顧問委嘱基準(案)

重要な問題であり、十分時間をかけて審議する必要があるとの考えの下に、今後各支部において検討願うこととなった。

ロ) 賛助会員推せん規準(案)

賛助会員の資格として「1口50,000円の賛助金を2口以上納入した個人または団体」を「1口以上納入」に改めて了承された。

ハ) 臨時会費徴収内規

原案どおり了承された。

二) J-24艇の同協会の登録ナンバーをNORCの登録ナンバーとする件に関する登録規程の一部改正については、渡辺理事より、同協会のルールを精査の結果、ナショナル・オーソリティーがセール・ナンバーを付与する定めとなっており、NORCで登録することになるので規程改正の必要がなくなったということで改正案は取り下げられた。

ホ) 財務委員会および国際小委会の発足に伴う運営規程の一部改正は原案どおり了承された。

ヘ) 会費未納者のoffshoreの発送あるいは除名等の取り扱いについては、各支部まちまちとなっているため改めて総務委員会において再検討することとなった。

第四号議案 新人会員の承認について

清水専務理事より、57年2月19日から6月22日までの新人会員129名について説明した後、議長より承認を求めたところ原案どおり全員入会を認められ、総員3,360名となった。

第五号議案 その他

(1) 清水専務理事より、第一回日本縦断シリーズ・レースについての報告が行われた。

(2) 武市帆走委員長より、前理事会よりの懸案事項に関して次の報告が行われた。

イ) ロランの塔載について

ロランの塔載の可否については、レース・ルールの改正は必要ないので帆走指示書により、その都度決定していくことにしたいとの説明に対して、レースの公平性、安全性、経済性および外洋ヨッ

トの原点より、今一度十分検討の上9月の理事会で決定することとなった。

ロ) ミニトン・クラスのNORC レースへの参加の道を開く件について

ミニトン・クラスのNORC レースへの参加については、これを認めることとするが、乗員数について問題が残るのでその都度帆走指示書で措置していくこととする旨の説明があり、イ) と合わせて今後の検討事項とされた。

(3) 都築理事より、レベル・レースの東海支部開催について、資料に基づき説明が行われ、検討の結果、八丈レースとの日程の調整(遅らせる)及びスタート・フィニッシュ地点を変更(東海に持っていく)して秋に開催することで了承された。なお、アドミラルズ・カップ・レースの予選とすることについても検討することとなった。

第1回日本縦断レース の成績訂正について

4月28日の沖縄レースを皮切りに、東京～宮城、宮城～北海道と行われた日本縦断レースの成績のうち、第2レースの東京～宮城の成績で〈仁王〉(4位)と〈カボック〉(5位)に誤りがあり、〈カボック〉が4位、〈仁王〉が5位となります。その結果、総合で〈カボック〉が2位(32ポイント)、〈オオミズナギドリ〉が3位(31½ポイント)となります。ここにお詫びして訂正させていただきます。なお、1位の〈がめら〉その他の出場艇の順位には変更ありません。

第4回 ミニトン全日本選手権の変更についてのお知らせ

「OFFSHORE」7月号にてお知らせいたしました全日本ミニトン選手権が他のクラスと同様、全日本クラス別選手権に変更になりました。クラスとしてはEクラスとなります。(下記の表を参照)

また、参加申し込み締切日を8月15日から9月22日に訂正いたしますので、今からでもどしどしお申し込み下さい。なお、全日本出場艇の泊地問い合わせは、東海支部事務局へ御連絡下さい。手配いたします。

全日本クラス別選手権レースコース

	10月2日 (土)	10月3日 (日)	10月4日 (月)	10月5日 (火)	10月6日 (水)	10月7日 (木)	10月8日 (金)	10月9日 (土)	10月10日 (日)	10月11日 (月)
Aクラス JOR 26.0以上	艇 長 会 議 計 測 チ ェ ッ ク パ ー テ ィ ー	オリ ン ピ ッ ク コ ー ス レ ー ス 1 回	オリ ン ピ ッ ク コ ー ス レ ー ス 1 回	150M ショートオフショアコース (紀伊長島)			400M(八丈レース) ロングオフショアコースレース			表 彰 式 パ ー テ ィ ー
Bクラス JOR 23.3～25.9				70M ショートオフショアコースレース			150M ロングオフショア コースレース (紀伊長島)			
Cクラス JOR 20.3～23.2										
Dクラス JOR 17.5～20.2				50M ショート オフショア コースレース			100M ロングオフショア コースレース (三河湾内)			
Eクラス JOR 17.4以下			オリ ン ピ ッ ク コ ー ス レ ー ス 2回	40M ショート オフショア コースレース						

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

3034 ANTALES III ヤマハ30S 広島・倉橋
8.97×7.33×3.20×1.75 宮田勝秋、西村庸嘉、志々
目正治、林滋他多数(共同)／艇名の由来：クラブと
しての第1艇をもつとき、これから沢山のフネをもつ
ことになるが、名前に困らないように星の名前から採
った。アンタレスはさそり座の主星、語呂で選んだ。
／抱負：前艇が木造のパイオニア10クラスで、木のよ
さと悩みがあったが、FRP 艇は初めてである。クル
ーザー自作経験をもとに使い勝手と走りへのDIYを積
重ねてゆきたい。レースとクルージング両方で活用
(躍にあらず)したい。／クルー：マツダ車の東洋工
業(株)従業員を主力とするも、市内一般を加えたランダ
ムメンバー。実質稼動メンバーは約10名。／NORCへ
の要望：「Offshore」誌は頑張っていると思うが、所
詮は全国誌。今はタウン情報の時代でもあるので、支
部、フリートだよりを充実させる方策を打ち出してほ
しい。

3000 Summer Boy 高井35 西宮 10.68×8.1×3.6
×2.0 辰井栄一郎

2052 CYBLE ヤマハ33 福岡・小戸 10.17 ×
8.20×3.35×1.90 三波健

☆**2926 AL・RAKIS** ヤマハ30Ⅲ グリン・ヤマトマ
リーナー 8.97×7.00×3.01×1.58 原田貞茂／艇名
の由来：艇名「AL・RAKIS」は星の名から由来して
おり、星座は「りゅう座」のμ星で「おどり子」という
意味があり、海上でいつもおどっている艇です。／抱
負：なんとかフリートのトップ艇になりたいと思いま
すが、レースのたびに中ほどを走っております。今後
もマイペースで無理せず海上安全をモットーにやりた
いと思います。／クルー：フレッシュあふれる松尾さ
んと、私の長男一彦と次男昇の4人で和気合々とやっ
ております。／NORCへの要望：各フリートの近況の
記事または写真も。

3009 RAMBLING・ROSE 横山1/2 相生港 9.35
×7.77×3.32×1.75 片岡清一、小山豊佳、小林秀樹、
田淵年雄、岡崎好男(共同)／艇名の由来：1950年代に
大ヒットした、カントリー・ウエスタン、(唄)ナット
・キングコールでした。(前の艇名イントルーダー)

2055 MARMALADE ピータソン1/2 須磨 8.99×
7.49×2.91×1.016 荒尾和成、喜利泰治(下肢障害
者でも彼は頑張っています。スキッパーです)(共同)／
艇名の由来：オレンジジャムのマーマレードそのもの
なのです。名前を考えている時、偶然テーブルの上に

あったのです。あのジャムのビンが。／抱負：須磨の
草レースだけでなく、時にはNORCのレースにも意欲
を燃やしてみたい。／クルー：岡田真一、村田忠 /
NORCへの要望：的形、KYCだけでなく、他の場所でも
催しを！

3017 ALL HANDS II バンドフェット ビワ湖・
柳ヶ崎 8.98×7.50×3.10×1.75 高橋直之、馬杉矣
三、横関正直、谷口幸正、河辺俊雄(共同)／艇名の由
来：保守整備からレースまで、一切外部の力を当てに
せず自力更生で、なんでも全員(オールハンズ)で成
し遂げようとの心意気を表わす。／抱負：昭和35年に
改造救命艇で発足以来7隻目。オーナーのうち3人は
50に手が届く年だが、若手クルー7人を加えてレース
も頑張りたい。かつて連戦連勝の駿足を誇った(名水)
の復活を是非図りたい。／クルー：病院の検査技師。
糸へん関係から高校生までの7名はハーフトンには大
世帯。いずれもグリーンだが1年後には戦力化が楽し
み。／NORCへの要望：全国的には知らないが、自分
やその周囲だけの狭い見方では、会員の増加に伴ない
多様化したニーズに対応しきれていないのではないか、
一部の古顔やレース愛好者のサロン化していないか、
と思われる。レース以外で会員の要望に応える事業を
もっと強化すべきで、まずレース以外の予算の配分率
を大幅増とすること。会費の使途につき、並の会員多
数が満足しているか、多くの意見の吸い上げを積極的
にして頂きたいと思う。

2400 ISSNBHOSHI スループ 浜名湖 12.0×9.20
×3.80×2.100 土手秀三

3118 インフィニティ ヤマハ30 千葉マリーナ
8.97×7.20×3.23×1.75 池田憲彦、池田龍彦(共同)
／艇名の由来：ヨットینگは自然を相手とするもの
であり、その楽しさは(苦しみも多々あるが)無限である。
私の狭い社会生活につながる人々にも、また、末
の代までヨットینگを通じて無限の広がりを持ちたい
と思います。／抱負：これまでクルージングのみに終
始していましたが、やはり早く走ることは必須であり、
帆走技術を向上させるためにも、NORCに入会し
て勉強したいと考えております。／クルー：今井雄一、
34歳、体重95kgの巨漢。／NORCへの要望：何も知らぬ
故、教えを請うばかりです。

OFFSHORE 第90号 昭和57年 9月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可

1部定価200円(郵送料40円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会

東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)

電話・東京03(504)1911-3 〒105

郵便振替番号 2-21787

印刷 株式会社 廣済堂

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)
船体重量……………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)
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
……………トライアングル

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—

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ックスル、ナビゲーターベースなど、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できるヤマハ30S。テイ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。

スポーツ走行派のハーフトナー。

