

Offshore 4 1983

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.97/300円

昭和58年4月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日 第三種郵便物認可



東京国際ボートショーに出品されたSWAN371

撮影：雨宮真三／提供：オーシャンライフ



車イスの人魚 インド編 “フィアーナ”が海に還る日 ⑨

石井浩一・フィアーナ

ニューデリーは駆け足で歩き回ったので、次はのんびりと骨休みしようということになり、ハウスボートのメッカ、インドの北部カシミールのスリナガールを目指して空路飛び立ちました。スリナガールはヒマラヤの南端とカラコルムに囲まれたカシミール高原の中心をなす町で、海拔1768メートルの所にあります。複雑な形をしたダル湖とジェムール河に囲まれた高原の水郷で、そこにはハウスボートが数多く浮かんでいるのです。

スリナガール空港から乗り合いバスに乗り込み、ハウスボートを斡旋している役所があると聞き、そこで降りたのですが、途端に20~30人ぐらいの人達にとり囲まれてしまったのです。囲まれたのは今回で2回目ですが、前回のようにターバンこそ巻いていませんが、気持のいいものではありません。理由は、我々が行った時はシーズンオフで、客がほとんどなく、さすがの水に浮かぶ旅館も開店休業の状態だったからです。オフシーズンに来る客は彼等にとってボーナスみたいなものです(極端なことを言えば死活問題……?! しかしそこまでシビアな感じはしません)。彼らの迫力に圧倒され、「こりゃかなわん」ということで慌てて近くの斡旋所へ駆け込んだのです。

我々の逃げ足の遅いのをいいことに、金魚のうんこよろしくぞろぞろとついてきます。彼等に向かって日本語で「あんたら、ついてくるだけ損やぞ!」と怒鳴ると、何を感じたのか、「今、ワシに向かって俺のフネに泊ると言うた。」と勝手に解釈したのがいて、続いて「いや、おまえに言うたのではなくワシに言いつた。」と反論するのが出てきてケンカが始まった。「日本語分からんくせに……」仲裁すると増々事が大きくなりそうなので、それを無視して町営の斡旋所に駆け込んだ。

事務所に入ってそれらしき係官に「ハウスボートを探している。安く泊まれて車イスで自由に入出入り出来て静かな所」という条件を提示すると、たまたま事務所に遊びに来ていたアブドールと別の一人が「それならうちのボートが最高や! 条件も合ってるし……。」と言ったのです。今まで友達として世間話をしていた二人ですが、一瞬にして敵対意識をむき出しにして激しい口調でケンカを始めました。早口でまくしたて、おまけにヒンズー語と違うので何を言っているのかさっぱり分かりませんが、さっき出くわした連中同様

なんとも激しい物の言い方をします。その雰囲気には圧倒されてしまいます。係官は見慣れているのか高見の見物を決め込んでいます。やがて係官の二言、三言で静かになり、結局「二人のボートを見てもらって気に入ったほうにしたらいい。」との提言に従うことにしました。「もし気に入らなかつたら帰っておいで。他にもたくさんあるから……」と外の連中を指さしながらニヤッと笑うのでした。

出来れば早く決めて落着きたい。一人のボートは湖のど真中にあり岸からフィアーナを運ぶのに不都合な所に位置していました。アブドールの船は岸近くにあるというし、ここから車で15分ぐらい行った別の湖にあり、景色もダウントウンに比べると断然美しいといえます。彼のボートに着いた時は家族全員が外で待っていて歓迎してくれました。「おまえのボートにする」。「そうかサーブ。目が高いよ」。彼の家族は親父のアブドールを筆頭に下は10歳ぐらいのジタルという男の子の7人家族です。

カシミールはインド有数の避暑地です。インド国内はもとより諸外国からも訪ずれ、春から夏にかけてはパカンスを楽しむ人達であふれるほどですが、我々の行ったのは11月も過ぎてからなので完全なシーズンオフでした。

昼間は過ごしやすいのですが、日没とともに急に冷え込み始め、夜中はシュラフの上にふとんを掛けても寒いくらいで、オーナーのアブドールかハビブが交代で寝る前に一回と夜中の3時か4時ごろに一回チャコール(練炭)みたいなものを部屋に運んでくるのです。私達はちょうどハワイからアラスカに移動したようなもので、もともと寒さには弱いのですが、最初の数日は身体がこの気候になじみきれず大変でした。それ以外はハウスボートでの生活は快適そのものでした。ハウスボート全体(客室3とメインサロン)を貸し切っているのも同然でした。周囲のハウスボートは、客は一人もいないらしく、ひっそりと静まりかえっています。ハウスボートの家族がオフシーズンを利用して船の修理をしている風景を時折り見かけましたが、それも実にのんびりしたものなのです。

子供達は土手側で遊んでいます。彼らの遊びは素朴で見ていて飽きません。子供達の遊びはどの世界でも変わらないような気がします。ある日デッキのところでフィアーナとボンヤリ子供達の遊んでいるのを見て

いますと、皆一生懸命お手玉をしているのでした。楽しそうな笑い声が響いてきます。なつかしくなって彼等の遊びの仲間に入れてもらおうと二人して広場に行きました。三つ玉ぐらいはやれそうな気がしました。彼らの近くまで行って驚いた事があります。遠くでぼんやりして分からなかったのですが、彼らがお手玉に使っていたのはヤギのフンを固めて作ったものだったのです。素朴で自然のものを利用して遊ぶ彼らに拍手喝采を送りたい気持ちでいっぱいでした。ただ、そのお手玉は半乾きの状態だというのが彼等の手を見て察知出来たので、遠慮したのです。

ジタールとはよく近くのリンゴ園に行き2〜3個失敬してはそれをほおぼりながら近所を探検（と言えば大げさかな）してみるのです。彼は、すぐくはすかしがり屋で、最初は物陰に隠れたりしていましたが、徐々に仲良くなり、やがて我々にすくなつてくれました。時には一日中彼と過ごすこともあるようになりました。

この近くの子供達はごく少数で、ほとんどは家の中の手伝いをするか、外で仲間と遊びまわっているかのいずれかです。彼らは実に伸び伸びして子供の本来的姿を見ているような感じです。でも、教育を受けていないので（自然相手の勉強はしているのですが）、その点では割り切れないものを感じます。現在の日本の子供達のように、塾に縛りつけられて育っていくのも問題だと思うのですが、文盲も困ったことです。この両者を合わせて二分にしたくらいがちょうど良いような気がします。カースト制度の名残もあり、簡単には解決出来ないでしょうが、近い将来それらが改善されるのを祈らずにはられません。

カシミールの早朝はまるでメルヘンの世界です。淡い太陽の光の筋がもやの中を貫き、ハウスボートや広場の木々に反射し、そこだけもやの中から浮び上がり羊やアヒルがノンビリと朝の散歩を楽しみ、どこからともなく「オハヨウ」の声が響いてきます。なんともロマンチックなムードなので、毎日フィアーナと早朝デートとしゃれこみ、この1時間くらいの時間をおもいっきりエンジョイしました。ある朝などは、このあまりにも平和な光景にロマンチックになり過ぎたのか「この霧のカーテンと雑草の絨毯上で体験できれば最高だろうね」とフィアーナが言いました。確かにアダムとイブの心境になってもおかしくないだけのムードがあります。こんな健康的な発想を出来る所なのです。一面に生茂る自然の絨毯は残念ながら露が降りていたので、またカルカッタの時の繰り返し（肺炎で入院したこと）になるのも困ると思いモーニングキスにとどめました。

ここのハウスボートに住んでいると、小さきさまざまなカヌーが日常生活品や毛皮のコート、オミヤゲ、花、キャンディ等々を積んで、ひっきりなしにやって来ます。今はお客が少ないだけに我々のボートに集中して



来るみたいです。湖のど真中で水上生活をしていても陸に上がる必要がないくらい色々なカヌーがマメに足を運んできます。変わり種には、ハッシッシのディーラーが水パイプを持参で売りに来た例があります。

町に出かける時でも水上タクシー（シカラという）を使います。陸路より便利な時が多く、よく利用しました。フィアーナもシカラが気に入って、挙げ句の果てには、天気の良い日は一日中チャーターして旧市街を見学したり、湖上公園（春になればこの公園一面に花が咲き乱れ、湖の中に花園が出来るのです）に行ったりして遊びました。途中いくつもの水路と小さな運河を通り抜け、数多くの橋の下をくぐりながら水郷めぐりを楽しみました。ときには水辺から河のなかに突き出して立っている店にシカラを横付けし、昼の弁当を買い込み、舟の中でそれをパクつきながら岩山の上にそびえるハリ・パルバットという古城を見上げ、優雅な気分ひたっていました。

カシミール滞在中に陸路この町を見学して回ったのは一日だけでした。その時、僕がデコボコ道を車イスを押しながらある寺院に向かって歩いていると、4〜5人の子供達が近寄って来て石を投げ始めたのです。それがこともあろうに僕のみを的にしているのです。すぐ合点がいきました。というのも、今までにも何回となく石を投げられたことがあったからです。以前は大人から投げられたこともありましたが。インドにはカースト制度の名残が今だに根強く残っています。（この制度は廃止されたのですが、何百年も続いてきたこの習慣が、そう簡単には衰えるはずがありません）彼らの感覚からいくと、フィアーナは大金持ちで、実は歩けるのに金持ちがために浩一という下男を使って車イスを押すという風にとらえているみたいです。石を投げられる度に不愉快な思いをしましたが、最初の時のように頭に血が上って怒鳴り散らすようなことはなくなりました。「こらっ！」と日本語で言って終わりです。近いうちにこういうことがなくなる日がくるような気がします。石こそ投げられませんでしたけど、カルカッタの係員が、同じ感覚で我々をとらえていたぐらいですから……。

メジャーメント ハンディキャップ システム

理 論

1976年, USYRU は, 外洋ヨットのための新しいハンディキャップ・システムを設定した。その目的は, 現行の IOR ルールの下ではレースできない様々なデザイン, 形のヨットが対等にレースできるようにすることである。USYRU は, マサチューセッツ工科大学の外洋ヨットのための Pratt Project を基にして, メジャーメント・ハンディキャップ・システム (MHS) を使ったが, ここではレーティングは, これまでのルールでは長さで表されていたのに対し, いろいろな風向・風力における速力の予想によって表される。MHS は, 1978年のパーミューダ・レースで初めて使われた。MHS は, クルージングの適応を求めた規定であるという特徴を持っている。

新ルールに関する指示 (Mandate)

必要が発明の母であるとすれば, 不満は新しいヨット・メジャーメント・ルールの親である。

MHS は, IOR を親として生まれた。

歴史をさか上ってみると, IOR は10年前, Cruising Club of America (CCA) と Royal Ocean Racing Club (RORC) 双方のルールを混ぜ合わせて生まれたことがわかる。1930年代以降, これら2つのルールが世界中の外洋レースを支配していたからだ。IOR は, 国際的なヨットマン達がこの2つのルールに不満を覚えたことから生まれた。1つの世界に1つのルール, というユートピアを目指し, 彼らは2つのルールを1つにしたのである。このルールは, IOR として知られるようになった。

アメリカのほとんどのヨットマンは, 統一の精神ということから, また, このルールも CCA ルールと同じように多様なデザインのヨットに公正なハンディキャップを与えるものであり, 不足があればすぐ改正できるものと信じて賛成した。しかし, その信頼は置き忘られてしまった。IOR が development rule として生まれたからである。こうして, このルールは他の有名なルール, Thomas Measurement, Seawanhaker, International, それに Universal などとなるルールになった。

Development rule とは, 比較的固定され, それを守るように考案されたルールである。つまり, development rule はヨットのタイプを指定する性質を

持っているということができる。Thomas Measurement は, plank-on-edge のイングリッシュ・カッターを生むもとになった。Seawanhaker rule はフィン・キールや長いオーバーハングを奨励しているし, International および Universal rules は, 小さなクラスでは比較的幅が狭く排水量の大きい, つまりウェットなヨットを好まない。

IOR は, 私の見限り, 外洋ヨットのためのルールとしては, development rule の中では最もよいルールだと思う。これは, 以前からあった development rule を全部合わせたより大きな影響力を持っているといえるだろう。しかし, このルールは明らかに type-forming であり, それに合うように造られていないヨットに対しては, レーティングの面でひどく不親切である。

IOR は, 以前の development rule に比べれば欠点は少ないが, 違う欠点も持っている。IOR は, 広いビーム, 細いエントランスによる浮力のほとんどないフォワード, ルールに合うようにした不格好なスターン, まるで凸面レンズのようなディンギー形のハルに小さなキールとスケグ/ラダーのついたものを好む。軽い排水量, 軽いスカントリング, 質素なインテリア, それに非常に大きなセール・プランも奨励された。不安定なダウンウィンドのときには, コントロールするのがやっとで, 時には見もののブローチングが起きることになる。ある人が最近冗談半分に言ったところによれば, こういうコンディションのときには, 闇夜の酔っぱらいのようになるのは目に見えている, ということだ。

すべてのヨットマンがこのタイプのヨットを好むわけではないが, 好みに合えば, IOR によって最高の, いわゆるグラン・プリ・レースができたということはいない。しかし, 大多数を占める dual purpose (レースにもクルージングにも使える) ヨットの愛好者達が IOR によって公民権を奪われたと感じているのも確かだ。

不満の高まりは, 1976年1月, フロリダの Jacksonville で開かれた USYRU の定例会議で明らかかなものとなった。この会議で, 様々なデザインのヨットを対等に扱うことのできるハンディキャップ・ルールの設定が決められたのである。新しいルールは, IOR にとって代わるべき性質のものではないことが

明らかになった。このルール of 指示 (mandate) は、以下の通りである。

“USYRU Offshore Committee は、合衆国のすべてのオフショア・ヨットマンの利益のために最善をつくすことをその方針としている”

“現在 USYRU が合衆国内で正式に認めているルールは唯一つであり、それは IOR ルールおよびその派生、IOR Mark II, IOR Mark III, それに最新の IOR Mark IIIA である”

“このルールは本質的には design rule であり、そのもとで、特にレベル・クラス・レースおよび外洋レースなどで、ルールのリミットいっぱいには造られたヨットの間に激しい競争が展開される”

“USYRU は、このような形の外洋レースを認めるオーナー間のこのような争いを今後とも支持し奨励し、従って IOR の原則および ORC Council を支持する方針は、変えない。

“しかし、合衆国にはもっとコンサーバティブな基準でレースすることを好み、また、IOR に適したものではないヨットを持ちたいと思っているヨットマンが多数いる。これらのヨットマンは、design rule より handicap rule を求めている”

“USYRU は、両方の考え方を正当と認め、できる限りの範囲内で両方を支持する考えである”

“USYRU は、'handicap rule' を求める人々の要求に応えるには、様々な性格を持つヨットが平等にレースできるようなハンディキャップ・システムを別に作らなければならないだろうと見ている”

“USYRU は、その研究および施設が、このようなハンディキャップ・システムが ORC Council に提出され、完成され、ORC の審査を受けるのに役立つことを望んでいる”

最後のパラグラフに関しては、USYRU は、MHS を合衆国向けに作成する、という立場にある。しかし、ORC が興味を示した場合には、もちろん海外での作成を援助する。ORC とは、IOR の母体である Offshore Racing Council のことをさす。

Measurement Handicap Committee

この指示にこたえて、Measurement Handicap Committee (MHC) が、Lynn A. Williams を議長として、任命された。彼の信任状には、元 CCA Measurement Committee の重要メンバー、現在の

CCA Technical Committee 議長としてのレーティングに関する経験、それに豊かな外洋レースの経験が記されている。MHC のメンバーは、App. A にリスト・アップした。

MHC は、スタートに時間を費やさなかった。新しいシステムが、指令からわずか2年後の1978年のバーミュダ・レースで用いられたということは、MHC、そのテクニカル・アドバイザー、およびその他、このシステムの完成をレースに間に合わせるため、熱心に協力した人々の非常な努力を証明するものだ。ルール作成の長い歴史の中でも、2年間というのは短い。

当初、MHC は方法を2つにしぼった。1つは現行の IOR メジャーメントを、IOR に合うようにデザインされていないヨットにも平等なレーティングが与えられるような、少し異なる式を用いて使う、というもの。もう1つは全く別の角度から作り直す、というものだった。

IOR を使う方法は、行きづまりそうだった。MHC は、IOR のハル・メジャーメントでは、ハルの形はうまく出せない、と感じたのである。これは、ハルの重要ポイントを何カ所か計測するだけなので、排水量、ライティング・モーメント、ウェット・サーフェスなど、スピード・パラメーターのカギとなるものが計測されずに残ってしまう。Cruising Club of America は1976年のバーミュダ・レースで、修正した式を用いて IOR メジャーメントを行なった。しかし、微風となぎのため、テストの最終的な結果を出すには至らなかった。また、CCA Technical Committee は、IOR メジャーメントが不適当だということはよくわかっていて、公式の改正にあたっていた。この委員会のメンバーの多くは、MHC のメンバーでもあったので、ずい分時間の節約になった。

こうして、MHC は、新しい方法をとることを求めたのである。その決定は、マサチューセッツ工科大学 (MIT) の Pratt Project の研究を使えそうだ、ということであがされた。この理事である Kerwin, Newman 両教授の力が、この決定のカギとなったのである。

Pratt Project

個人の基金によるこの Pratt Project は、ハンディキャップを設けるよりよい方法を見つけることを目的にしている。その研究は、セーリング・ヨットの性能にまでおよぶ。その目的は、様々な風速、船首方向における様々なデザインのヨットのスピードを予測することにある。

このプロジェクトは、USYRU の指令の2年前、1974年に始められた。これは、Pratt 提督の死後、The H. Irving Pratt Ocean Racing Handicapping Project と名付けられたが、彼がこのプロジェクトに示した深い興味が、その完成への大きな力となった。

(つづく)

改正船舶職員法関係政令が定められた

昭和57年 4 月23日第96回通常国会において「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律」が成立し、5月1日に公布された。

改正法は公布の日から1年を超えない政令の定める日から施行されることになっているが、この度、その施行を定める「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令」のほか「船舶職員法施行令」及び「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の経過措置を定める政令」が昭和58年 2 月12日に公布されたので、以下その3政令の内容について概略を説明する。

(1)船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令(政令第12号)。(運輸省)

船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行期日は、昭和58年 4 月30日とすることとなった。

(2)船舶職員法施行令(政令第13号)。(運輸省)

〈運航士の職務〉

第1条 船舶職員法(以下「法」という。)第2条第3項第一号の航海士の行う船舶の運航に関する職務のうち政令で定めるものは、次に掲げる職務とする。

一 船舶の位置、針路及び速力の測定、見張り、気象及び水象に関する情報の収集及び解析、船舶の操縦、航海機器の作動状態の確認、係船索及びいかりの取扱い、船内の巡回、船外との通信連絡、火災発生時等における応急措置の実施並びにこれらの業務に関する引継ぎ及び記録の作成

二 貨物の積込み及び取卸しの作業の監督並びにこれに伴うバラストの調整並びにこれらの業務に関する引継ぎ及び記録の作成

2 法第2条第3項第二号の機関士の行う機関の運転に関する職務のうち政令で定めるものは、機関及び附属設備(以下「機関等」という。)の作動状態の監視及び点検、機関等の操作、機関区域内の巡回、機関等の故障発生時等における応急措置の実施並びにこれらの業務に関する引継ぎ及び記録の作成とする。

〈乗組み基準〉

第2条 法第18条の乗組み基準は、別表各号の表(以下「配乗表」という。)の船舶の欄に掲げる船舶の区分に応じ、配乗表の船舶職員の欄に定める船舶職員として、配乗表の資格の欄に定める資格(その資格が別表第四号の表の船橋当直三級海技士(航海)又は機関当直三級海技士(機関)である場合にあっては、三級海技士(航海)又は三級海技士(機関)の資格を含む。)又はこれより上級の

の資格についての免許を受けた者を乗り組ませることとする。ただし、次の各号に掲げる者については、当該各号に定めるところによる。

- ①履歴限定をした免許を受けた者
- ②船橋当直限定又は機関当直限定をした三級海技士(航海)又は三級海技士(機関)の資格についての免許を受けた者
- ③機関限定をした免許を受けた者
- ④設備限定又は区域出力限定をした免許を受けた者

〈別表＝第2条関係＝配乗表の適用に関する通則〉

1. 総トン数20トン未満の船舶(以下「小型船」という。)(7及び8に定める船舶を除く。)については、第一号の表を適用する。

第一号表：小型船

船	船舶職員	資格
沿岸小型船	総トン数 5トン未満のもの	船 長 四級小型船舶操縦士
	総トン数 5トン以上のもの	船 長 三級小型船舶操縦士
沿海小型船	船 長	二級小型船舶操縦士
外洋小型船	運輸省令で定める区域のみを航行するもの又は推進機関を有しないもの	船 長 一級小型船舶操縦士
	運輸省令で定める区域以外の区域を航行する小型船であって推進機関を有するもの	船 長 一級小型船舶操縦士 機 関 長 六級海技士(機関)

備考

- ① 沿岸小型船とは、近海区域又は遠洋区域を航行区域とする小型船以外の小型船であって、沿海区域のうち運輸省令で定める区域のみを航行するものをいう。
- ② 沿海小型船とは、沿岸小型船及び近海小型船及び近海区域又は遠洋区域を航行区域とする小型船以外の小型船であって、沿海区域のみを航行するものをいう。
- ③ 外洋小型船とは、沿岸小型船及び沿海小型船以外の小型船をいう。

2. その他は省略

- (3)船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置を定める政令(政令第14号)(運輸省)

〈移行講習を必要とする旧資格〉

第1条 船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律(以下「改正法」という。)附則第4条第4項(改

正法附則第7条第2項において準用する場合を含む。)の政令で定める旧資格は、次に掲げる旧資格とする。

- | | |
|-----------|-----------|
| 1 乙種船長 | 6 乙種機関長 |
| 2 乙種一等航海士 | 7 乙種一等機関士 |
| 3 乙種二等航海士 | 8 乙種二等機関士 |
| 4 丙種船長 | 9 丙種機関長 |
| 5 丙種航海士 | 10 丙種機関士 |

(注) 移行講習の実施主体等の詳細は省略

〈旧免状の引換え期間〉

第2条 改正法附則第5条1項の政令で定める期間は小型船舶操縦士の資格以外の資格について次の表の上欄に掲げる旧資格に応じ、それぞれ同表の下欄に定める期間とする。

旧 資 格	引 換 え 期 間
甲種船長 甲種一等航海士 甲種二等航海士 甲種機関長 甲種一等機関士 甲種二等機関士 甲種船舶通信士 乙種船舶通信士 丙種船舶通信士	昭和58年4月30日から昭和59年3月31日まで
乙種船長 乙種一等航海士 乙種機関長 乙種一等機関士	昭和59年4月1日から昭和60年3月31日まで
乙種二等航海士 乙種二等機関士	昭和60年4月1日から昭和61年3月31日まで
丙種船長 丙種機関長	昭和61年4月1日から昭和62年3月31日まで
丙種航海士 丙種機関士	昭和62年4月1日から昭和63年3月31日まで

2 改正法附則第5条第1項の政令で定める期間は、小型船舶操縦士の資格については、次の表の上欄に掲げる旧資格及び同表の中欄に掲げる旧免状の交付を受けた日に応じ、それぞれ同表の下欄に定める期間とする。

旧 資 格	旧免状の交付を受けた日	引 換 え 期 間
一級小型船舶操縦士 二級小型船舶操縦士 三級小型船舶操縦士	昭和49年5月26日から昭和49年9月30日まで	昭和58年4月30日から昭和59年3月31日まで
	昭和49年10月1日から昭和50年6月30日まで	昭和59年4月1日から昭和60年3月31日まで
	昭和50年7月1日から昭和50年12月31日まで	昭和60年4月1日から昭和61年3月31日まで
	昭和51年1月1日から昭和52年3月31日まで	昭和61年4月1日から昭和62年3月31日まで
	昭和52年4月1日から昭和58年4月29日まで	昭和62年4月1日から昭和63年3月31日まで
四級小型船舶操縦士	昭和49年5月26日から昭和50年12月31日まで	昭和63年4月1日から昭和64年3月31日まで
	昭和51年1月1日から昭和51年9月30日まで	昭和64年4月1日から昭和65年3月31日まで
	昭和51年10月1日から昭和52年9月30日まで	昭和65年4月1日から昭和66年3月31日まで
	昭和52年10月1日から昭和55年3月31日まで	昭和66年4月1日から昭和67年3月31日まで
	昭和55年4月1日から昭和58年4月29日まで	昭和67年4月1日から昭和68年3月31日まで

〈旧免状の引換え期間の特例〉

第3条 更新免許者で二以上の旧免状の交付を受けているものは、これらの旧免状のそれぞれに係る前条の表の引換え期間の欄に定める期間のうちその起算日が最も早く到来することとなる期間内に、これらの旧免状と引換えに、新免状の交付を一括して受けることができる。

2 更新免許者で長期間の乗船その他のやむを得ない事由により前条の表の引換え期間の欄に定める期間内に新免状の交付を受けることができなかったものは、当該期間が経過した後であっても、昭和63年4月29日(四級小型船舶操縦士の資格に係る更新免許者にあつては、昭和68年4月29日)までの間、旧免状と引換えに、新免状の交付を受けることができる。

〈移行講習に相当する講習を必要とする旧資格〉

第4条 改正法附則第8条第3項の政令で定める旧資格は、第1条各号に掲げる旧資格とする。

(注) 1. 船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律(以下「改正法」という。)の施行の日から3年間に限り、旧資格に関わる乗船履歴を有する者は、旧資格の試験を行うことができる旨定められており、その試験に合格した者は、それに相当する新資格の免許が与えられる。この場合移行講習に相当する講習が必要となる。(第4条関係)

2 更新免許者が、受けたものとみなされた免許に係る新資格より上級の資格についての免許を受けたため当該受けたものとみなされた免許が効力を失った場合等であっても、当該更新免許者は、当該受けたものとみなされた免許に係る旧船舶職員法の規定による就業範囲をなおその就業範囲とすることとした。(第5条関係)

〈49年改正法附則の適用に関する経過措置〉

第6条 船舶職員法の一部を改正する法律(昭和49年法律第3号。以下「49年改正法」という。)附則第2条の規定により49年改正法による改正後の船舶職員法(昭和26年法律第149号。次条において「49年改正後の法」という。)によりされた免許とみなされた免許に関する改正法の施行後における49年改正法附則第2条の規定の適用については、同条中「改正後の船舶職員法(以下「新法」という。)」とあるのは「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律(昭和57年法律第39号)第2条の規定による改正後の船舶職員法(以下この条において「新職員法」という。)」と、「新法」とあるのは「新職員法」と、「資格の上級及び下級の別は、旧法別表第5の例による」とあるのは「資格の上級及び下級の別については、旧小型船舶操縦士の資格は、六級海技士(航海)の資格の下級とする」とする。

第7条 49年改正法附則第3条の規定により49年改正後の法による一級小型船舶操縦士の免許を受けることができる者に関する改正法の施行後における同条の規定の適用については同条中「新法」とあるのは「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律第2条の規定による改正後の船舶職員法」と、「前条」とあるのは「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置を定める政令（昭和58年政令第14号）第6条の規定により読み替えられた前条」とする。

第8条 49年改正法による改正前の船舶職員法（次条において「49年改正前の法」という。）別表第1の船舶の欄に掲げる船舶に関する改正法の施行後における49年改正法附則第5条の規定の適用については、同条中「新法第18条第1項」とあるのは「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律第2条の規定による改正後の船舶職員法（以下この条において「新職員法」という。）第18条並びに船舶職員法施行令（昭和58年政令第13号）附則第2項及び第5項」と、「同表の資格の欄に掲げる資格又は旧法別表第5によりこれより上級の資格とされていた資格」とあるのは「同表の資格の欄に掲げる資格に相当する新職員法に定める資格又はこれより上級の資格とされている資格（小型船舶操縦士の資格にあっては、旧小型船舶操縦士の資格又は新職員法第5条第1項第一号の資格）」と、「附則第2条」とあるのは「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置を定める政令第6条の規定により読み替えられた附則第2条」とする。

第9条 49年改正法の施行の際、49年改正前の法別表第1の資格の欄に掲げる資格又は49年改正前の

法別表第5によりこれより上級の資格とされていた資格についての免許を受けていた海技従事者に関する改正法の施行後における49年改正法附則第6条の規定の適用については、同条中「新法第21条第1項」とあるのは、「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律第2条の規定による改正後の船舶職員法第21条並びに船舶職員法施行令附則第2項及び第5項」とする。

（注）第6条～第9条は、昭和49年改正法附則の適用に関する経過措置を定めている。

昭和49年改正法の附則第2条は、旧小型船舶操縦士の免許が昭和59年5月25日までの間有効であること、又、同第3条は、昭和49年改正法施行の際、旧小型船舶操縦士の資格又はこれより上級の資格についての免許を受け、又は試験に合格している者については、昭和59年5月25日までの間、運輸大臣の指定する課程の講習、又は海運局長の認定を受けることにより、一級小型船舶操縦士の免許を受けることができること、又、同第5条及び第6条においては、昭和59年5月25日までの間、原則として、新旧いずれの乗組み基準によることもできることを内容とする経過措置を定めているが、今回の新法の施行により、昭和59年5月25日までの間とされているこれらの経過措置がその効力を失うおそれがあるため、そのようなことにならないように法文上明確にしたものである。

なお、以上の昭和49年の法改正に関する経過措置は、昭和59年5月25日で期限切れとなるので、関係者は注意していただきたい。

以上は（財）日本海技協会発行の資料を要約したものである。

第1回 親睦レース

5月1日に行われる第1回親睦レースは、天候および泊地の関係で、5月14日に行われるマリンピック'83クルーザー・レース（湘南から大島岡田港までの20マイル）とジョイントすることになりました。食べ放題のパーティーなど楽しい企画を多数用意してお待ちしておりますので、奮ってご参加下さい。

*

申し込み先／マリンピック実行委員会
〒105 東京都港区海岸1-9-15
東海汽船(株)

TEL (03) 436-1131 (内線45)

申し込み受付／3月15日～5月14日

申し込み金／一人3,000円

（パーティー、夕食代含む）

スタート日時／5月14日（佐島、シーボニア、あぶずりハーバーの場合は7時スタート。他のフリートより出場の場合はあらかじめマリンピック実行委員会事務局よりスタート時刻をお知らせします。）



「安全対策講習会」

玄海支部安全委員長 有吉伸二

3月6日(日)午前11時より、クラブハウス第二会議室およびハーバー内岸壁において、NORC 本部安全対策委員長児玉萬平氏をむかえ、海上安全対策講習会が開かれた。3月末日に予定されていた海上保安部の阿武氏、春野氏による講習会も繰り上げ同日に行われた。また、メーカー側からも藤野氏が出席、ライフラフトの構造その他説明後、〈玄裕〉(DOU42)のラフトを使い岸壁近くで実際に投下してみた。使わなくて済むことならと、だれもが思いつつも、その使用方法がいつも気になっていたライフラフト、そして信号紅炎、その他各種の救助信号灯を使用する講習は、実に有意義だった。



熱心な受講者達(第二会議室にて)

ライフラフトを実際のためにしてみる



〈飛梅号〉に市民スポーツ賞

3月2日(水)、福岡市は、スポーツの振興とその活動に長年貢献した人達へ贈る市民スポーツ賞を発表した。第四回をむかえた今回の賞は、個人4名と1団体〈飛梅号〉で、過去すでに個人11名、3団体に授与されている。表彰式は、3月9日(水)、市内築港本町の福岡サンパレスで行われた。個人受賞者4名の中には、地元ヨット界の大先輩で、福岡県ヨット連盟会長篠原雷次郎氏(九大ヨット部OB)も含まれ、〈飛梅号〉の受賞とともにダブル受賞となった。玄界灘、響灘等海に恵まれ、早くからヨットで活躍していた福岡のヨット界にとっては、むしろ遅い受賞ではあったが、海洋スポーツ普及という個人の地道な活動と、そこから花開いた〈飛梅号〉のパナナムクリッパーレース優勝に対してもう一度拍手を贈りたい。今年はこの受賞で幸先よいスタートを切った。全員無事故をモットーに、ヨットライフを楽しもう!



受賞する〈飛梅号〉の才田艇長



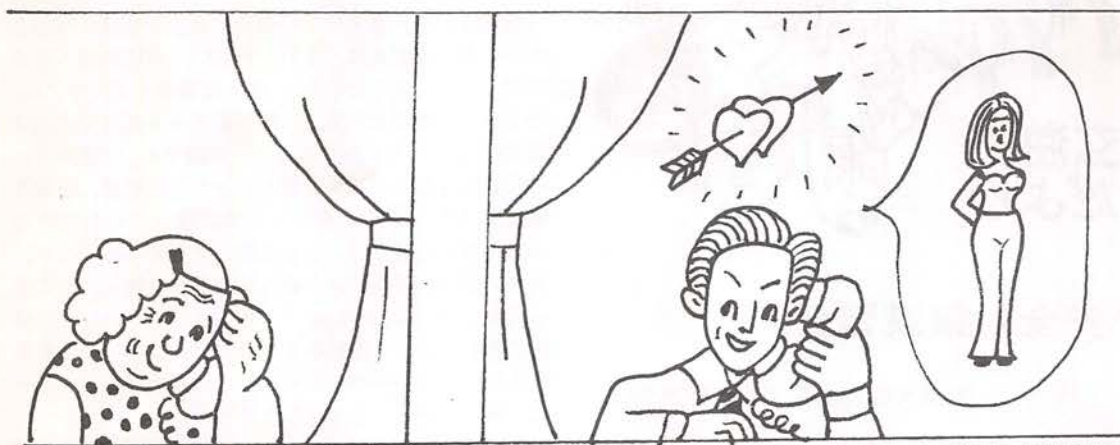
進藤市長と〈飛梅号〉のクルー

小戸ヨットハーバーでの救難訓練



年齢不相応な声

玄海支部広報 片倉静江



イラスト：片倉静江

一寸可愛らしい(!)声の持ち主が五十路に入るとい
ろいろな事件が起きる。……かといって、50代にふさ
わしい声(もしあれば)を作るわけにもいかず、苦笑
いすることが多くなった。ある航空会社から予約を受
けた後、先方の男性がスイートな声で聞いてくる。

「ところで君、この業界長いの?」(年齢を算出?)

「ええ、まあまあですね」

「仕事、慣れた?」

「そうですねエ、精いっぱいって感じです」

「そう、僕もね、大学出て直ぐ入社して、そうだな
ちょっと3年目に入ったところかな?」(こちらさん
は18年目に入ったところじゃよ)

「そうですか、それはそれは……」

「ねえ、オフィスに遊びに行ってもいい?」

「どうぞ! どうぞ!」

そしてやって来たその男性、ドアを勢いよく開け、
ニコニコ笑いながら、目の前に座っている本人に、

「片倉さん、いらっしゃいますか?」

「……私ですが?」

その後の狼狽!——七面鳥のように赤くなったり、青
くなったり、慌ててポケットから出したタバコを落し
そうになったり。じっとりにじみ出た額の汗を見て
いると、こちらの方が気の毒になってしまう。

「ドイツのパンフレットを頂きたいんですが、伺っ
てもよろしいですか?」

「どうぞお越し下さいませ」

「家内を今から行かせますので渡して下さい。家内は
もう四十代のバアさんです。しわくちやの。すぐわか
りますよ」

ドアを開けて入っていらっやった奥様、一瞬ハッ
として立ちどまり、後はやたらにお愛想笑いを浮かべ、

パンフレットを1、2冊取られただけでお帰りになっ
た。(大事な客を一人失った!)

「ヨットに乗っていらっしゃるようですが、取材さ
せて下さいませんか?」。この手の申し手は、前の26
フィート進水以来つづいており、ヨットそのものが憩
いの場であり、オフショアの原稿を書いたり、本を読
んだり勉強したりで、ある意味で「聖域」になってい
る人にとって、その場所を公開されるのは辛いので、
ずっとお断りしている。それでもと、しつこく電話で
喰い下がってくる人には、ズバリ年齢を言うと、急に
声のトーンまで変わってきて、「ハハハ、可愛い子ちゃ
んと感違いしたな?」とすぐわかる。大変礼儀正しい
ある記者は、年を聞いて「しまった!」と思っている
くせに、そんなことおくびにも出さず全然関係ない
という素振りを無理して出し、取材日まで決め、そして
翌日、誠に丁寧なお断りの電話を入れてきた。

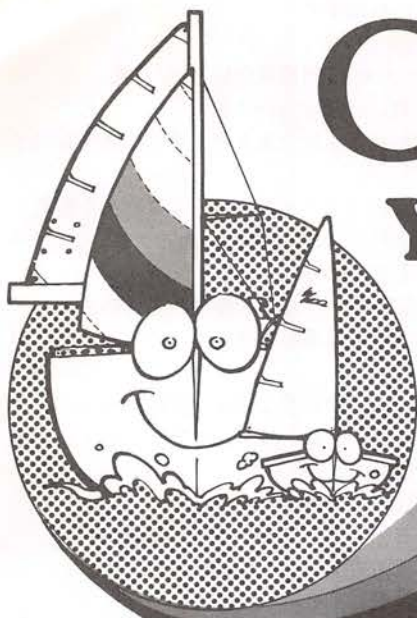
年齢を言っても引き下がらなかったのが「舵」社の
山田浩之リポーター。年齢は調べていたのかもしれない
が、うまく乗せられたって感じ。しかし山田記者に
感謝しているのはあの写真で、笑顔が自然で表情がす
ごく柔かく、またゆで玉子のようにスバスバした肌!

「ねえ、ねえ、この写真いいでしょう? カラスの
足跡が全然見えないわ」

ジロツと目尻あたりを見返してその友人曰く、

「貴女ぐらいになったら足跡って言わないの。カ
ラスのつめ跡って言うの」

ヨット仲間〈ヤングソール〉(ノーテック26)のオー
ナーで、印刷会社の社長さんに同じ写真を見せびらか
したら、「舵社の印刷機は悪いねえ」。(恐れ入りやし
た!)



CABIN⁸⁵

YACHT FESTIVAL BIWAKO 1983

第3回琵琶湖クルーザーフェスティバルご案内

今年で3回目を迎える琵琶湖クルーザーフェスティバルが5月15日に開催されますのでご案内いたします。

〈組織〉

主 催／(社)日本外洋帆走協会 (NORC)
(財)日本ヨット協会 (JYA)

主 管／キャビン85・ヨット・フェスティバル・実行委員会 NORC 近畿北陸支部 滋賀県ヨット連盟 京都府ヨット連盟 大阪ボートヤマハ会 ヤマハセーリング協会 琵琶湖クルージングヨットクラブ 読売連合広告社

後 援／滋賀県 大津市 滋賀県小型船協会 大津水上安全協会 読売新聞大阪本社 読売テレビ放送 報知新聞社 舵社

〈第3回琵琶湖クルーザーフェスティバル〉

日 程／スタート 1983年5月15日(日)1000
レセプション 5月15日(日)1600～

コ ー ス／名鉄マリーナ沖～におの浜～際川沖

参加資格／全長19ft以上のキャビン付きセーリングクルーザーでアマチュアが所有し艇名とセーリングナンバーを有する艇

適用規則／1981～1984年IYRU 競技規則および大会帆走指示書

安全規則／船舶安全法に基づく検査済みの艇に限る

順位決定／クラス別先着順

ク ラ ス／クラス1 全長9.5m以上

クラス2 全長8.0～9.49m

クラス3 全長6.5～7.99m

クラス4 全長6.49m以下

責任所在／ヨットレースの国際慣例に基づきレース艇がスタートするか否か、またレースを続行するか否か等の決定は各艇の責任で行うもので、レースの主催・運営者は参加者および艇体の傷害・損害に対して責任を一切負わない

乗員規定／上記に基づき特に規定しない

表 彰／キャビン85カップ (各クラス1位の艇)
クラス優勝 (各クラス優勝の艇(持ち回り))
クラス2～3位
ゴールド賞 (船齢の最高艇)
シルバー賞 (平均年齢の最高艇)
3代賞 (親子3代チーム)
遠来賞 (最も遠くから参加した艇)
ファミリー賞 (ファミリーチーム)
レディス賞 (レディスセーラーの艇)
ベストユニホーム賞
参加賞 (参加者全員)
その他各賞設定

参 加 料／1艇につき5,000円 1人につき1,000円
参加申込／●申込方法

所定の申込書に現金を添えて5月5日17時までまでに申込むこと

●申込場所および、帆走指示書の交付
主要マリーナ・マリーナショップおよび

実行委員会

●実行委員会所在地

キャビン85ヨットフェスティバル実行委員会
〒520 大津市柳が崎1-2
滋賀県ヨットハーバー(0775-24-1781)

〈クルーザー体験〉

集合地／柳が崎ヨットハーバー

日時／5月15日(日) 0830

対象／18歳以上の女性、2名～3名のグループを
25組募集

参加料／1人2,000円(レセプション参加料)

内容／クルーザーフェスにエントリーするヨット
への試乗

申込／グループ全員の氏名、住所、電話番号、職業、
また代表者氏名を明記のうえ下記へハガキ
もしくは封書にて申込

締め切り 5月5日(当日消印有効)

〒530 大阪市北区野崎町8-10「よみれん」
キャビン85ヨットフェスティバル実行委員会
TEL 06-312-8561

注意事項／乗船中は艇長の指示に必ず従って下さい
乗り物酔いの激しい方はご遠慮下さい
万一、事故発生の場合主催者は一切責任を

負いかねます

〈観覧船〉

乗船艇／〈弁天丸〉(琵琶湖汽船) 250名乗

日時／5月15日(日) 0915～1300

乗船場所／琵琶湖汽船浜大津または琵琶湖ホテル(予
定)

コース／クルーザーフェス、レースコースを観覧

申込／受け付け150名、乗船料大人1名3,000円子
供1名2,000円

表彰レセプションの参加料を含みます

当日、乗船場所で受け付けのほか下記へ申
込

〒520 大津市柳が崎1-2滋賀県ヨットハー
バー キャビン85ヨットフェスティバル実
行委員会

TEL 0775-24-1781

〈キャビン85ヨットフェスティバル写真展〉

実施場所／西武百貨大津店

期間／5月21日～5月27日

内容／ヨットフェス、レースシーンの写真展

カメラマン・かじのこういち

展示写真とTシャツ(プレミアム)の販売
デインギー(実物)の展示

電波航法機器の「解禁」について

通信委員長
篠原 要

ここ数年来、各国のレースに電波航法機器(オメガ、
ロラン A/C、NNSS など)の使用の可否についてい
ろいろ討議され、暫次解禁されて参りました。
NORC 理事会においても、昨年より議題に上り専門
委員会において検討され、去る 2月19日に開催された
理事会において、今年度より NORC 本部・支部主催
の各レース時の電波航法機器の使用禁止条項を解除す
ることが議決されました。

近く、帆走、安全、ルール、通信など各専門委員が
検討して使用、運用細目が決定次第お知らせします。

今回解禁された電波航法機器は、ロラン A、ロラン
C、衛星航法機器(NNSS)、デッカ、ナビゲーター、
オメガシステムなどですが、レース時に搭載を義務付
けられるものでもありませんし、カテゴリー I に要求
されている六分儀などの天測機器の搭載要求も従前通
り変更されません。

電波航法機器は、我が国の電子技術の発展にともな
い、優秀なものが多く市中に見られますが、かなり高
価なものであり、使用条件の悪い外洋艇ではスプレー
発で使用出来なくなることも十分に考えられ、故障
しても船上で修理することはまず不可能です。試用し
てみますと確かに便利ですが、使用者の操作誤差や機

器の測定誤差が 2～3 マイルになることもあります。

近年、内航貨物船の沿岸航海中にレーダー使用中の
衝突事故が報道されますが、機器に頼りすぎ故障不調
によるものが事故の原因になっています。

私自身、これらの電波航法機器を扱った経験もあり
ますが、電子機器の発達にともない帆走艇の分野にま
で普及してきたことは目を見張る思いです。しかし、
機器に頼りすぎ、トラブルの原因にならねばよいがと
思います。オーナーやスキッパーの皆さんには更に天
測技術の訓練も必要ではないかと考えます。

昨年の本誌 8月号で鹿児島大学の田口先生に電波航
法機器の解説をお願いしましたが、利用海域による機
種選定も考えなくてはなりません。外洋帆走艇に航法
機器を使用することは技術的にも非常に興味がありま
すので、小笠原レースを利用して、鹿児島大学航海計
器教室の指導で各種の資料データを集めたいと思っ
ています。

今までの商船、漁船、漁船仕様の機種ではなく、ヨ
ット仕様の機種の開発を各メーカーに依頼し、この記事
をご覧になるころには数社から発表され、会員に良品
を安価で頒布出来ると思います。

通信委員会
よりお知らせ

6月期無線従事者 国家試験 日時決まる!

今回新たに、特殊無線技士（国際無線電話）の資格が新設されました。

- 操作範囲／1) 空中線電力 50W以下
周波数 1.6 MHz～4.0 MHz
2) 空中線電力 50W以下
周波数 25.1 MHz 以上
1), 2) いずれも電話

試験日／6月17日（関東電波監理局）

受験申請期間／58年4月8日～4月22日

受験料／2,000円

受験申請書提出先／各地方電波監理局または沖縄郵政管理事務所

試験科目／法規、無線工学、電気通信術（和文：50字/分、英文：50字/分）、英会話

受験申請書、教科書はNORC事務局または各地電波振興会でお求め下さい。なお、受験申請書は4月以降フォームを変えますが、旧申請書も6月期試験に限り使用できます。試験種別の塗色は茶色です。

この特殊無線技士（国際無線電話）は電話級無線技士と、特殊無線技士（甲）の中間に位置する資格です。したがって試験の難易度も特殊（甲）より難しく、電話級よりやさしいと考えて良いと思います。

「英会話」の試験は意志を通じあえる程度とのことです。

受付期日がせまっておりますので、受験希望者はお早めに申請されることをおすすめします。

■特殊無線技士（国際無線電話）勉強会のお知らせ

6月17日に実施されます国家試験にむけて勉強会を行います。今までの例では、勉強会出席者の合格率は87パーセントです。日時は未定ですが5月（中～末）を予定しています。NORC事務局に申し込んで下さい。

なお、受験申請書が提出されていましてと受験できませんので、忘れずに提出して下さい。メ切は4月22日です。詳細はオフショア5月号で発表します。



NORC協会ニュース

第86回理事会 および 第4回全国代議員会

社団法人日本外洋帆走協会においては、次のとおり第86回理事会および第4回全国代議員会が開催されましたのでお知らせ致します。

第86回理事会

1. 日 時 昭和58年2月19日（土） 1300～1530
2. 場 所 船舶振興ビル10階会議室
3. 出席者 28名 内、理事26名
〈出席理事〉 19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、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、岩田行史、城間祥行（代保井）
〈委任状提出理事〉 7名

石原慎太郎、松木哲、山崎達光、福元征四郎、山田東吾、加藤蔵男、横山晃

〈出席監事〉 2名
飯島元次、平松栄一

4. 議 題

- 第一号議案：昭和57年度事業報告ならびに収支決算報告
- 第二号議案：昭和58年度事業計画ならびに収支予算案
- 第三号議案：昭和57年度会費未納者（除名予定対象者）の取り扱いについて
- 第四号議案：選挙管理委員の選出について
- 第五号議案：会友艇船艇登録規程の一部改正（案）（艇を更新した場合の取り扱い）
- 第六号議案：新入会員の承認について
- 第七号議案：支部交付金規程の一部改正について（交付比率の変更）
- 第八号議案：その他
 - (1) 学生外洋帆走団体を協会の友好団体とすることについて
 - (2) 会費の前納制について
 - (3) その他報告書

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、事務局より出席理事19名、委任状提出理事7名、合計26名で定足数の過半数が出席となっており、本理事会は成立する旨の報告があり、議事録署名人に武市俊、林賢之輔の両理事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、1530全議案を議了しおよび各委員からの報告を完了して、議長より閉会が宣せられた。

6. 議事

第一号議案：昭和57年度事業報告ならびに収支決算報告

小林常務理事より、第27回通常総会資料に基づき報告が行われ、資料の一部につき次の訂正が行われた。

57年度新規加入会員は301名を311名に、会友艇の新規登録83艇を81艇に、また更新21艇を23艇に、3年経過による退会者75名を74名に、「差し引き総数30艇増の346艇」を「6艇増の324艇に」改められた。

続いて、名当財務委員長より、資料に基づき57年度決算報告が収入、支出の順に行われ、その中で主な事項として、収入の部については、今年から会費収入の項に臨時会費の科目を設けて、徴収した臨時会費を事業収入の項から移すこととした点、日本縦断レースにおいて収益をあげることができた点、および会費収入が不況を反映し、またレース収入が2レース実施不能となったことにより約11%の減収となった点等より、収入総額は予算額より9,544,704円減の94,909,296円となった旨説明された。

次いで、支出の部については、2レース実施不能あるいは各委員会の真摯な節約等により事業支出は約723万円節約ができた点、前期からの借入金600万円を返済した点、およびこのため前理事会で承認を得た30周年記念事業充当予定の日本縦断レースに伴う収益金を取り崩した点等により、総額は予算額より7,770,917円減の96,675,083円となり、次期に1,765,787円の赤字繰り越しとなった旨説明された(日本縦断レースに伴う収益金の取り崩しについては、清水専務理事から本理事会で了承願いたい旨補足説明がなされた)。

なお、資料の内、沖縄支部の前期繰越収支差額は141,024円に、通信費支出は49,000円に訂正されたため、関連する収入および支出の決算総額等も先程説明したとおり訂正願いたい旨説明された。

また、57年12月31日の正味財産は資料のとおり4,615,190円である旨の説明がなされた。

以上に対し、飯島元次監事から平松栄一監事と1月20日に会計および業務の監査を行った結果、何れも真実、適法かつ正確であった旨報告が行われた。

また大儀見副会長より、57年度 NORC 本部決算は当初予算に比べて実質収支は収入で13,508,213円の減

収、支出で15,697,720円の支出減となっており、結局2,189,507円の差引き当初計画に比べて黒字決算となっている。しかしながら予算、決算に約1,500万円の相違が出た点については、当初予算が不十分であった点をご了承願いたい旨の追加説明がなされた。

秋田議長が総額94,909,296円の収支決算につき了承を求めたところ、全員異議なくこれを了承した。

第二号議案：昭和58年度事業計画ならびに収支予算(案)

小林常務理事より、資料に基づき昭和58年度事業計画について説明が行われたが、レース事業に関して小林(義)、都築および塩川の各理事および大儀見副会長より、従来われわれが誇りに思って参加してきた本部レースが、理事会の議決もないまま何れも各支部レースとなっている点が指摘され、審議の後、次の各レースを本部主催レースとすることとなった。

小笠原レース、鳥羽パール・レース、江ノ島・清水レース、全日本支部対抗レース、琵琶湖クルーザー・フェスティバル

また全日本レベル・レースは、全日本支部対抗レースに性格を変更するほか、日本ビック・ボート・レースは NORC 主催レースとしては行わないこととなった。

また五のレース事業には補助事業が含まれていると訂正された。

次で、秋田副会長より、今年は沖縄・西宮レースについて、関西ヨット・クラブ主催、NORC 内海支部(沖縄支部は検討中)後援ということで実施すべく準備中である旨の報告があった。

次で、30周年事業に関して、清水専務理事から記念誌については、会報委員会が中心になって作業を進め、既に編集に入る段階になっている。また式典については、関東、駿河湾、東海、内海、近北、西内海、玄海等のグループに分けて、パネル展示等も考えながら持ちまわり方式は如何等と検討中であり、また Offshore により会員からの案についても募集中である。

また記念式典であるので、記念誌は無料配布、式典は「志」程度の有料に致したいと考えている旨報告された。

次に、帆走委員長から従前からの懸案となっておる電波航法計器の搭載については、RORC が今年から全面解禁となり、アメリカも解禁としておる点を考え通信委員会と合同で検討の結果、国際的観点から全面解禁にしたいと考えている旨の報告があり、これに対して小林(義)理事より東海としては全面解禁をまた貴伝名理事から強制としないことを望む旨の意見の表明がなされた。

また大儀見副会長から、無定見な全面解禁には疑義があり、計器がなくても十分対応できる技術向上のための施策をふまえた上での解禁となるよう望む旨発言された後、(案)どおり強制するというでなく全面

解禁することになった。

続いて、大儀見副会長および清水専務理事より、既に57年度決算報告で説明したとおり、予算、決算に大きな相違を生じた点より、従前のおり56年度決算を基として、数回の理事会の議を経て作成し、配布した58年度予算案では不合理であるので、急拠別途配布の組み替え予算案を作成致しました。この間の事情をご理解の上この組み替え予算案について審議願いたい旨の説明があり、名当財務委員長から別途配布の説明用資料に基づき、57年度の予、決算の実状、および57年度実績を基にした増収施策、ならびに58年度要求予算の減額のための措置について説明があった後、秋田議長が総額87,144,000円の組み替え予算案について異議をたざしたところ、全員これを了承した。なお、日本船舶振興会からの補助金は内示額で決定額でない点が付言された。

第三号議案：昭和57年度会費未納者（除名予定対象者）の取り扱いについて

清水専務理事から、配布資料に基づき今年は例年に比し会費未納者が多くなっているが、今後とも前年度の会費の納入を受け付けて除名会員の復活を認める予定としているので各支部においても、納入促進について努力願いたい旨の説明があり、秋田議長が名簿掲載者507名を除名することについて図ったところ、全員これを了承した。

第四号議案：選挙管理委員の選出について

清水専務理事が配布資料に基づき各支部より推薦された候補者名簿掲載者について、選任の可否について説明した後、秋田議長が異議をたざしたところ、全員名簿掲載者に選任を了承した。

第五号議案：会友艇船艇登録規程の一部改正(案)（艇を更新した場合の取り扱い）

小林常務理事より、会友艇が3年以内の有資格期間中に登録艇を代替えし、同一番号で登録したい場合は、登録料13,000円のところ10,000円（会友費は既納分を充当）で残期間に対する証書を発給することとしたい旨の説明があり、秋田議長が異議をたざしたところ全員これを了承した。

第六号議案：新入会員の承認について

清水専務理事より、前理事会以後の昭和57年11月21日から昭和58年1月31日までの入会者17名について説明の後、秋田議長より入会の可否をたざしたところ全員入会を認めることとなった。

第七号議案：支部交付金規程の一部改正について（交付比率の変更）

清水専務理事より、前回の理事会で懸案事項として提示しました支部交付金の交付比率について、全体として各科目とも約40%となっているが、正会員についてのみは57%の交付比率となっており、現在の本部の財政事情も考慮願って、58年度分より他と同様43%3,000円としていただきたい旨の説明があり、大儀見

副会長からも、各支部の財政事情と対比しても、是非考慮願いたい旨の口添えの後、秋田議長が異議をたざしたところ全員これを了承した。

第八号議案：その他

(1) 学生外洋帆走団体を協会の友好団体とすることについて清水専務理事より、前回の審議をふまえて、配布資料のとおり総務委員会でもとめたものである旨説明の後、秋田議長が異議をたざしたところ全員これを了承した。

(2) 会費の前納制について

清水専務理事より、配布資料のとおり現在会費の前納制について検討中である旨説明があり、結局、今後継続審議とすることとなった。

(3) 電波の割り当てについて

篠原通信委員長より、緊急用電波発信器、国際VHF帯の確保、通信従事者試験の緩和等について現在郵政省と接渉中の実情について報告がなされた。

(4) その他

清水専務理事より、支部設立承認基準の内「代議員会の議を得て…」とあるは「理事会の議を得て…」のあやまりである旨訂正された。

(5) 計測料金の値上げについて

林計測委員長より、計測員手当の値上げ案について説明があったが、総務委員会において十分調整をした後、了承することとなった。

以上により全議案を議了して第86回理事会を終了した。

第4回全国代議員会

1. 日 時 昭和58年2月19日 1625～1815

2. 場 所 日本船舶振興会10階会議室

3. 出席者 72名

〈出席代議員〉24名

白崎謙太郎、兵藤茂、長束盛隆、名和幸夫、榎田敏雄、田中昭愛、柿島亮一、平田克己、山田邦彦、三宅直晴、古屋静男、松田栄夫、中谷林平、古川保夫、杉本智昭、藤森紀明、藺信雄、木田成器、安原達朗、小沢美弘、佐藤和夫、藤田弘治、保井明博、大儀見薫

〈委任状提出代議員〉48名

榎原喜男、野沢進司、有田一郎、藤井茂、延滋男、岡田克彦、竹井孝之、並木茂士、藤井伸一、近藤慎之、平野喜美夫、荒井敬一郎、二村昭治、金原良一、横沢真則、熊沢光政、吉田節美、吉津弘一、笠井章而、朝河清、清田博、重盛忠誠、中馬勇、加藤武、大河原孫一、真田恒男、竹内聡一、寺田順、竹井孝之、高橋保治、佐藤誠幸、平岡英信、松野亘秀、松木正雄、桜井勝己、寺本康郎、鈴木幹夫、岩井貞雄、矢吹秀邦、今井正徳、

大原敦, 瀬川洗城, 倉持和夫, 早川伴徳, 北村勝彦,
藤井勇造, 細谷行雄

4. 議 題

第一号議案; 昭和57年度事業報告ならびに収支決算報告

第二号議案; 昭和58年度事業計画ならびに収支予算案

第三号議案; 昭和57年度会費未納者(除名予定対象者)の取り扱いについて

第四号議案; 選挙管理委員の選出について

第五号議案; その他, 各委員会報告等

- (1) 新任代議員の報告
- (2) 会友艇船艇登録規程の一部改正(案)(艇を更新した場合の取り扱い)
- (3) 学生団体を当協会公認友好団体とすることについて(含, 支部承認基準)
- (4) 賛助会員推せん基準
- (5) オフショア一単価改訂
- (6) J-24艇の登録について
- (7) 顧問委嘱基準(案)
- (8) 会員, 会友艇の現状
- (9) 30周年記念事業について
- (10) 北海道における2支部の発足について
- (11) 会費の前納制について
- (12) 支部交付金規程の一部変更について

5. 議事概要

秋田副会長が議長となり, 出席代議員を確認の結果, 事務局より出席代議員24名, 委任状提出代議員48名, 合計72名で, 総員94名の定足数47名を超えるので, 本代議員会は成立する旨の報告があり, 議事録署名人に名和幸夫, 白崎謙太郎両代議員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, 1815全議案を議了しおよび各委員会からの報告を完了して, 議長より閉会が宣せられた。

6. 論 事

第一号議案; 昭和57年度事業報告ならびに収支決算報告

小林常務理事より, 第27回通常総会資料に基づき報告が行われ, 資料の一部につき次の訂正が行われた。

57年度新規加入会員は301名を311名に, 会友艇の新規登録83艇を81艇に, また更新21艇を23艇に, 3年経過による退会者75名を74名に, 「差し引き総数30艇増の346艇」を「6艇増の324艇に」改められた。

続いて, 名当財務委員長より, 資料に基づき57年度決算報告が収入・支出の順に行われ, その中で主な事項として, 収入の部については, 今年から会費収入の項に臨時会費の科目を設けて, 徴収した臨時会費を事業収入の項から移すこととした点, 日本縦断レースに

おいて収益をあげることができた点, および会費収入が不況を反映し, またレース収入が2レース実施不能となったことにより約11%の減収となった点等より, 収入総額は予算額より9,544,704円減の94,909,296円となった旨説明された。

次いで, 支出の部については, 2レース実施不能あるいは各委員会の真摯な節約等により事業支出は約723万円節約ができた点, 前期からの借入金600万円を返済した点, およびこのため日本縦断レースに伴う収益金を30周年記念事業に充当する予定のところ取り崩すこととなった点等により, 総額は予算額より7,770,917円減の96,675,083円となり, 次期に1,765,787円の赤字繰り越しとなった旨説明された。

なお, 資料の内, 沖縄支部の前期繰越収支差額が141,024円に, 通信費支出が49,000円に訂正されたため, 関連する収入および支出の決算総額等も先程説明したとおり, 訂正願いたい旨説明された。

また, 57年12月31日末の正味財産は, 資料のとおり4,615,190円である旨の説明がなされた。

以上に対し, 平松栄一監事から飯島元次監事と1月20日に会計および業務の監査を行った結果, いずれも真実, 適法かつ正確であった旨の報告がなされた。次に名和代議員の質疑もあり大儀見副会長より, 57年度NORC本部決算は当初予算に比べて実質収支は, 収入で13,508,213円の減収, 支出で15,697,720円の支出減となっており, 結局2,189,507円の差し引き当初計画に比べて黒字決算となっている。しかしながら予算, 決算に約1,500万の相異が出た点については, 当初予算が不十分であった次第で悪しからずご了承願いたい旨の追加説明がなされた。

秋田議長が総額94,909,296円の収支決算につき了承を求めたところ, 全員異議なくこれを了承した。

第二号議案; 昭和58年度事業計画ならびに収支予算案

清水専務理事より, 既に数回にわたる理事会の議を経て作業を進めて参り皆様の手元に送付しました58年度当初予算案は, 57年度の実績を見ないまま, 56年度決算をベースに作業を進めて参りました。しかしながら, 57年度予, 決算に第一号議案で説明したとおり数字的に大きな開きを生じたため, 急遽57年度決算をベースに組み替え予算を作成致しました。この間の事情をご理解いただき, 審議願いたい旨の説明があった。

続いて, 小林常務理事より, 配布資料に基づき昭和58年度事業計画について日本船舶振興会の補助金による事業およびその他の安全確保のための事業等の順に説明が行われ, その中で“五”項のレース事業に関して先の理事会で次のとおり一部修正が行われた旨の報告があった。

- (1) 本部主催レースは行わないこととしていたが, 次のレースを本部主催レースとすることとした。

小笠原レース(4月), 鳥羽パール・レース(7月),

江ノ島・清水レース(7月)、全日本支部対抗レース(10~11月)、琵琶湖クルーザー・フェスティバル(5月)

- (2) 全日本レベル・レースは全日本支部対抗レースに性格を変更した。
- (3) 日本ビッグ・ボート・レース(5月)はNORC主催レースとしないこととなった。
- (4) “五”項の記事中(ただし補助事業を除く)は削除する。

以上に対し、名和代議員から変更するに至った経緯についての質疑があり、大儀見副会長より、原案は帆走委員会レベルの案として審議中のものが、理事会の議を経ないまま記載されたが、各地方支部からの強い要請と、レースの活性化を考え、また従来からの伝統を大切にす観点から、先の理事会で本部レースを復活することにした。なお八丈島レースは伝統レースであるが、現今のレースの実態より関東支部レースとした。

また今年度のミニトン全日本選手権レースは補助金対象レースに入っていない旨の説明がなされた。以上に対しミニトン・レースも補助金対象レースに願いたい旨、また平田代議員より、総会に望むに当たり計画は慎重に行い、同時点における変更は多くの会員に疑義を与えるので今後改めてほしい、および変更事項の周知徹底を図られたい旨の発言があった。

また江ノ島20周年記念事業に神子元島レースを江ノ島で実施してもらいたいとの発言に対して、関東支部と調整することとなった。

続いて、名当財務委員長より、57年度の不相当なる予算、決算をふまえて、58年度の組替え予算案の内容および作業の経緯について配布資料に基づき収支別々に説明が行われた。

これに対して、名和代議員より関東支部活動の強化策について、先のオーナー会議でお願いしたが実現されていない。58年度は致し方ないとしても59年度以後については努力願いたい旨の発言があり、大儀見副会長より本部財政の実情をふまえて、残念ながらフリート助成金は減額されたが、その他の面で関東独自の委員会を設けて強化策即ち独自の泊地対策活動あるいは財政を離れたレース活動の活性化のための手法等を検討していきたいと考えており、このほか59年度以後には、関東のクラブ的な活動の強化に努力したい旨説明された。

また蘭代議員より、関東支部基金を関東支部およびNORCの事業活動に必要なに応じて活用しては如何との発言に対して、大儀見副会長より、現行規約を弾力的に運用したいが、災害関連以外の日常の事業活動への流用は無理があり、安全がらみの範囲内に関する限り広く解釈していきたいと考えている旨説明された。

以上により秋田議長が58年度組替え予算案について

異議をただしたところ、全員これを了承した。

第三号議案：昭和57年度会費未納者(除名予定対象者)の取り扱いについて

清水専務理事から、配布資料に基づき今年度は例年に比し会費未納者が多くなっているが、今後とも前年度の会費の納入を受け付けて除名会員の復活を認める予定としているので各支部においても、納入促進について努力願いたい旨の説明があり、秋田議長が名簿搭載者507名を除名することについて図ったところ、全員これを了承した。

なお、Offshoreの発送停止等の措置は弾力的に規則の運用を願いたい旨の発言があった。

第四号議案：選挙管理委員の選出について

清水専務理事が、配布資料に基づき各支部より推薦された選挙管理委員候補者名簿搭載者について、選任の可否について説明した後、秋田議長が異議をただしたところ、全員、名簿搭載者の選任を了承した。

第五号議案：その他、各委員会報告等

1. 清水専務理事より、資料に基づき新任代議員が紹介された。
2. 小林常務理事より、配布資料に基づき会友艇が3年以内の有資格期間中に登録艇を代替えし、同一番号で登録する場合は、登録料13,000円のところ10,000円(会友費は既納分を充当)で残期間に対する証書を発給することとなった旨の報告がなされた。
3. 清水専務理事より、配布資料に基づき、全国組織である学生外洋帆走団体を、協会の組織として認めることについて種々検討中のところ、この度理事会の議を経て公認友好団体として認めることとなった旨の報告が行われた。

主たる内容は、学生団体会員の激しい交代をふまえ、各々の所在する地方支部に所属して、支部活動に協力しながら、また本部をも含めて委員会活動にも積極的に参加し各学校の監督下にあることを前提に、共に研さんしていくこととした旨説明された。

また資料に基づき、支部承認基準が照会された、その中で承認は代議員会の議決によりとされているが、これは理事会の議を経て会長が承認することとなる旨説明された。

4. その他、清水専務理事より、配布資料に基づき、賛助会員推薦基準、NORC会友ならびに会友艇船艇登録規程の一部改正、NORC船艇登録規程および会友艇船艇登録規程の一部変更(J-24艇関連)および北海道における2支部の発足について報告が行われた。
5. 清水専務理事より、配布資料のとおり顧問委嘱規程(案)を作成して現在理事会で検討中である旨の報告が行われた。
6. 清水専務理事より、配布資料に基づき、昭和58年1月31日現在、特別会員793名、正会員2,371名、準

会員27名、合計3,191名、登録艇は799艇、会友艇は57年末で324艇である旨報告された。

7. 清水専務理事より、昨年より予算措置を構じて、30周年記念事業を計画しているが、その内容は記念誌の発刊と記念式典であり、このほかにも記念レース等の意見もあり、今後理事会で検討していく旨報告された。

8. 清水専務理事から、財政上の観点から現在理事会で会費の前納制を検討中である旨報告された。

9. 清水専務理事から、資料に基づき支部交付金規程に関して、本部、支部の財政の実態をふまえ、また各費目の交付比率の均一化を図るため、正会員の年会費の内、支部交付金は58年度分から4,000円を3,000円とすることとなった旨報告された。

10. 佐藤および名和代議員より、現在の会の財政事情を勘案するとき、将来会費の値上げに通ずるものがあると考えられるが、理事会で行革等に関しご審議願ひ、広く会員の協力を求めるべきではないかとの発言があり、清水専務理事、大儀見副会長より、現在の活動および節約の実態および今後の方向について説明が行われた。

また平田代議員より、クラブ主催のレースを実施する等のことも考慮して、会員増に続けていくことにより財政上のメリットを検討すべきではないか、との発言があった。これに対し秋田副会長より努力する旨発言された。

以上により全議案を議了しおよび報告を完了して第4回代議員会を終了した。

参考 (1)

選挙管理委員簿

支部名	委員長	委員
関 東	大谷 正彦	亀井 澄夫
駿 河 湾	隅倉 正貞	金沢 昇吾 秋山 泰広
東 海	大橋 郁夫	森 章 長尾 好泰
近畿北陸	堤 章	深田 敏雄 磯田 康夫
内 海	芦田 照夫	神原 修 神田 孝雄
西 内 海	田中 敬一	坂本 真 田中 敏昭
玄 海	小島 周三	光安 咸尚 木下隆一郎
沖 縄	東江 正喜	

参考 (2)

社団法人日本外洋帆走協会支部 交付金規程の一部改正について

第85回理事会において、日本外洋帆走協会支部交付金規程が追認の形で了承されましたが、その際各費目

毎に交付比率が異なる等の不合理を是正する旨の合意がなされたことに伴い、次のとおり一部改訂致したい。

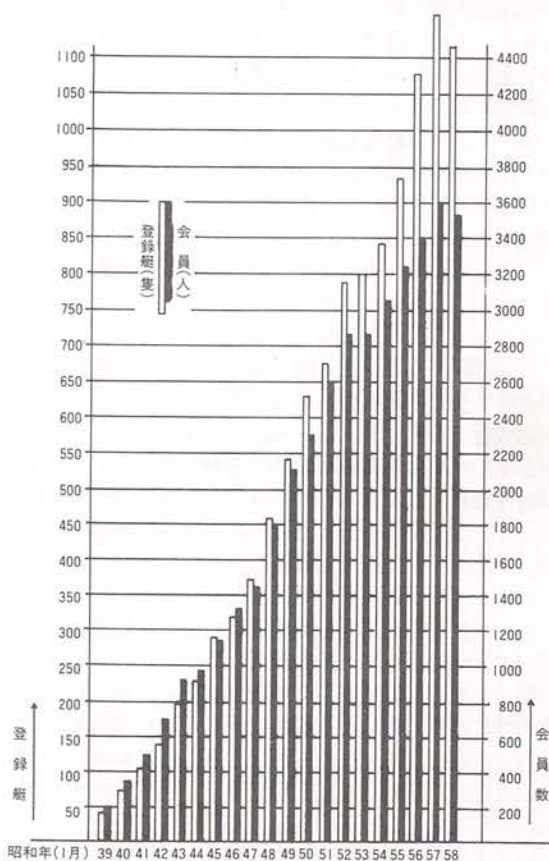
改 訂 案

1. 入会金および年会費

会員種別	支 額	支部交付額		比 率	
		新	旧	新	旧
(1)特別会員					
入 会 金	20,000	8,000	8,000	40%	40%
年 会 費	20,000	8,000	8,000	40%	40%
(2)正 会 員					
入 会 金	10,000	4,000	4,000	40%	40%
年 会 費	7,000	3,000	4,000	43%	57%
(3)準 会 員					
入 会 金	2,000	0	0	0	0
年 会 費	3,000	1,000	1,000	33%	33%

参考 (3)

会員および登録艇の現状 (含会友艇)



参考 (4)

(収入の部)

昭和58年度組替予算

科目	本部	関東	駿河湾	東海	近畿北陸	内海	西内海	支海	沖繩	計
(会費収入)	29,762,000		1,040,000	2,160,000	1,003,000	1,992,000	660,000	1,076,000	124,000	37,817,000
特別会員年会費	10,940,000	(2,608,000)	400,000	800,000	300,000	990,000	320,000	408,000	48,000	14,206,000
正会員年会費	9,699,000	(4,032,000)	600,000	1,080,000	640,000	800,000	320,000	508,000	48,000	13,695,000
準会員年会費	56,000	(12,000)	0	0	3,000	2,000	0	0	0	61,000
入会金	2,861,000	(543,000)	40,000	280,000	60,000	200,000	20,000	160,000	28,000	3,649,000
賛助会員費	1,050,000		0	0	0	0	0	0	0	1,050,000
臨時会費	5,156,000		0	0	0	0	0	0	0	5,156,000
(舟艇登録収入)	2,614,000		70,000	150,000	40,000	200,000	50,000	50,000	99,000	3,273,000
舟艇登録料	2,614,000	(371,000)	70,000	150,000	40,000	200,000	50,000	50,000	99,000	3,273,000
(事業収入)	8,614,000		850,000	2,220,000	1,435,000	2,100,000	800,000	750,000	120,000	16,889,000
レース参加料	4,790,000	(3,797,000)	300,000	1,350,000	750,000	950,000	800,000	500,000	30,000	9,470,000
計測料	3,310,000		0	0	0	0	0	200,000	30,000	3,540,000
安全検査料	405,000	(405,000)	50,000	240,000	75,000	100,000	0	50,000	0	920,000
集結訓練費	0		500,000	30,000	600,000	400,000	0	0	60,000	1,590,000
講習費	0		0	0	10,000	50,000	0	0	0	60,000
海事思想普及委員会	20,000		0	600,000	0	600,000	0	0	0	1,220,000
通信委員会	67,000		0	0	0	0	0	0	0	67,000
技術委員会	22,000		0	0	0	0	0	0	0	22,000
(特別事業収入)	2,082,000		0	30,000	9,000	0	6,000	0	0	2,127,000
会友艇登録	2,082,000		0	30,000	9,000	0	6,000	0	0	2,127,000
(権収入)	5,920,000		55,000	250,000	70,000	180,000	25,000	135,000	0	6,635,000
物品頒布代	3,950,000		5,000	250,000	10,000	0	0	15,000	0	4,230,000
受取利子	165,000		50,000	0	30,000	30,000	25,000	10,000	0	310,000
会報事業収入	1,560,000		0	0	0	0	0	0	0	1,560,000
権収入	245,000		0	0	30,000	150,000	0	110,000	0	535,000
(事業補助金)	21,200,000		0	0	0	0	0	0	0	21,200,000
世界選手権	12,200,000		0	0	0	0	0	0	0	12,200,000
海事思想普及	3,680,000		0	0	0	0	0	0	0	3,680,000
レース及び調査研究会	5,320,000		0	0	0	0	0	0	0	5,320,000
(事業補助金*57)	972,000		0	0	0	0	0	0	0	972,000
事業補助金*57	972,000		0	0	0	0	0	0	0	972,000
(前期繰越)	△4,125,000		661,000	34,000	668,000	735,000	49,000	0	209,000	△1,769,000
合 計	67,039,000		2,676,000	4,844,000	3,225,000	5,207,000	1,590,000	2,011,000	552,000	87,144,000

(支出の部)

昭和58年度組替予算

科 目	本 部	(事業補助金)	関 東	駿 河 湾	東 海	近 畿 北 陸	内 海	西 内 海	玄 海	沖 縄	計
(管 理 費)	28,816,000			533,000	1,980,000	730,000	1,590,000	265,000	270,000	200,000	34,384,000
家 賃	2,786,000			250,000	900,000	60,000	0	0	0	0	3,996,000
印 刷 費	1,951,000			30,000	350,000	150,000	350,000	90,000	80,000	60,000	3,061,000
通 信 費	3,034,000			70,000	470,000	120,000	800,000	70,000	100,000	40,000	4,704,000
事 務 用 品 費	136,000			8,000	100,000	20,000	40,000	10,000	10,000	0	324,000
給 与 金	17,210,000			100,000	0	0	0	0	0	0	17,310,000
交 通 費	47,000			40,000	50,000	50,000	360,000	75,000	30,000	0	652,000
交 際 費	274,000			15,000	30,000	60,000	0	0	0	0	379,000
備 品 費	100,000			0	0	150,000	0	0	0	0	250,000
諸 費	306,000			0	50,000	50,000	0	0	0	100,000	506,000
調 査 研 究 費	173,000			0	30,000	50,000	0	0	50,000	0	303,000
雑 費	296,000			20,000	0	20,000	40,000	20,000	0	0	396,000
支 払 利 息	132,000			0	0	0	0	0	0	0	132,000
退 職 手 当 引 当 金	1,081,000			0	0	0	0	0	0	0	1,081,000
福 利 厚 生 費	90,000			0	0	0	0	0	0	0	90,000
貸 借 料	1,200,000			0	0	0	0	0	0	0	1,200,000
(会 議 費)	1,434,000			40,000	150,000	80,000	250,000	80,000	100,000	20,000	2,154,000
代 議 員 会	134,000			0	0	0	0	0	50,000	0	184,000
会 議 費	1,300,000			40,000	150,000	80,000	250,000	80,000	50,000	20,000	1,970,000
(事 業 費)	18,584,000			1,400,000	2,650,000	1,840,000	2,600,000	1,225,000	1,550,000	123,000	29,972,000
航 走 委 事 業 費	7,957,000	(5,800,000)		180,000	1,000,000	700,000	800,000	700,000	700,000	123,000	12,160,000
計 画 委 事 業 費	1,751,000	(300,000)		50,000	0	30,000	50,000	0	200,000	0	2,081,000
技 術 委 事 業 費	639,000	(600,000)		0	0	0	0	0	0	0	639,000
レ ー ス ルール 委 事 業 費	50,000			0	0	0	0	0	0	0	50,000
安 全 委 事 業 費	217,000	(154,000)		40,000	200,000	20,000	50,000	0	50,000	0	577,000
通 信 委 事 業 費	720,000			0	60,000	60,000	50,000	0	50,000	0	940,000
総 務 委 事 業 費	1,074,000			0	120,000	40,000	0	0	0	0	1,234,000
法 政 委 事 業 費	30,000			0	0	0	0	0	0	0	30,000
海 事 思 想 普 及 委 事 業 費	571,000			0	500,000	20,000	750,000	0	100,000	0	1,941,000
泊 地 対 策 委 事 業 費	8,000			0	0	0	35,000	0	50,000	0	408,000
フ リー ト 助 成 金	567,000	(567,000)		500,000	270,000	0	0	355,000	150,000	0	1,842,000
会 報 委 事 業 費	1,850,000			100,000	450,000	0	0	70,000	150,000	0	2,620,000
額 布 物 品 購 入 費	3,150,000			0	50,000	0	0	0	0	0	3,200,000
国 際 委 員 会	0			0	0	0	0	0	0	0	0
財 務 委 員 会	0			0	0	0	0	0	0	0	0
集 結 訓 練 費	0			500,000	0	950,000	500,000	0	0	0	1,950,000
講 習 会 諸 費	0			30,000	0	20,000	50,000	100,000	100,000	0	300,000
(特 別 事 業 費)	1,110,000			0	0	0	0	0	0	0	1,110,000
会 友 誕 登 録	110,000			0	0	0	0	0	0	0	110,000
記 念 事 業	1,000,000			0	0	0	0	0	0	0	1,000,000
(事 業 補 助 金)	19,000,000			0	0	0	0	0	0	0	19,900,000
世 界 選 手 権	15,300,000			0	0	0	0	0	0	0	15,300,000
海 事 思 想 普 及	4,600,000			0	0	0	0	0	0	0	4,600,000
(予 備 金)	30,000			2,242,000	30,000	307,000	32,000	20,000	91,000	0	752,000
子 備 金	30,000			2,242,000	30,000	307,000	32,000	20,000	91,000	0	752,000
(事 業 補 助 金 57)	1,290,000			0	0	0	0	0	0	0	1,290,000
事 業 補 助 金 57	1,290,000			0	0	0	0	0	0	0	1,290,000
次 期 繰 越 収 支 差 額	△4,125,000			461,000	34,000	268,000	735,000	0	0	209,000	△2,418,000
合 計	67,039,000	(6,700,000)		2,676,000	4,844,000	3,225,000	5,207,000	1,590,000	2,011,000	552,000	87,144,000

NORC頒布物品のお知らせ

NORCでは、会員から強い要望がありましたブレザー、エンブレム、ボタン等を頒布することになりましたので、ご希望の方はNORC事務局までご連絡下さい。(TEL(03)504-1911)

なお、裏生地が66着分しかありませんので、66着先着限定頒布とさせていただきます。

〈価格〉

●ブレザー（裏生地、エンブレム、ボタン含）

会員価格 47,000円

会友価格 57,000円

市場価格 80,000円

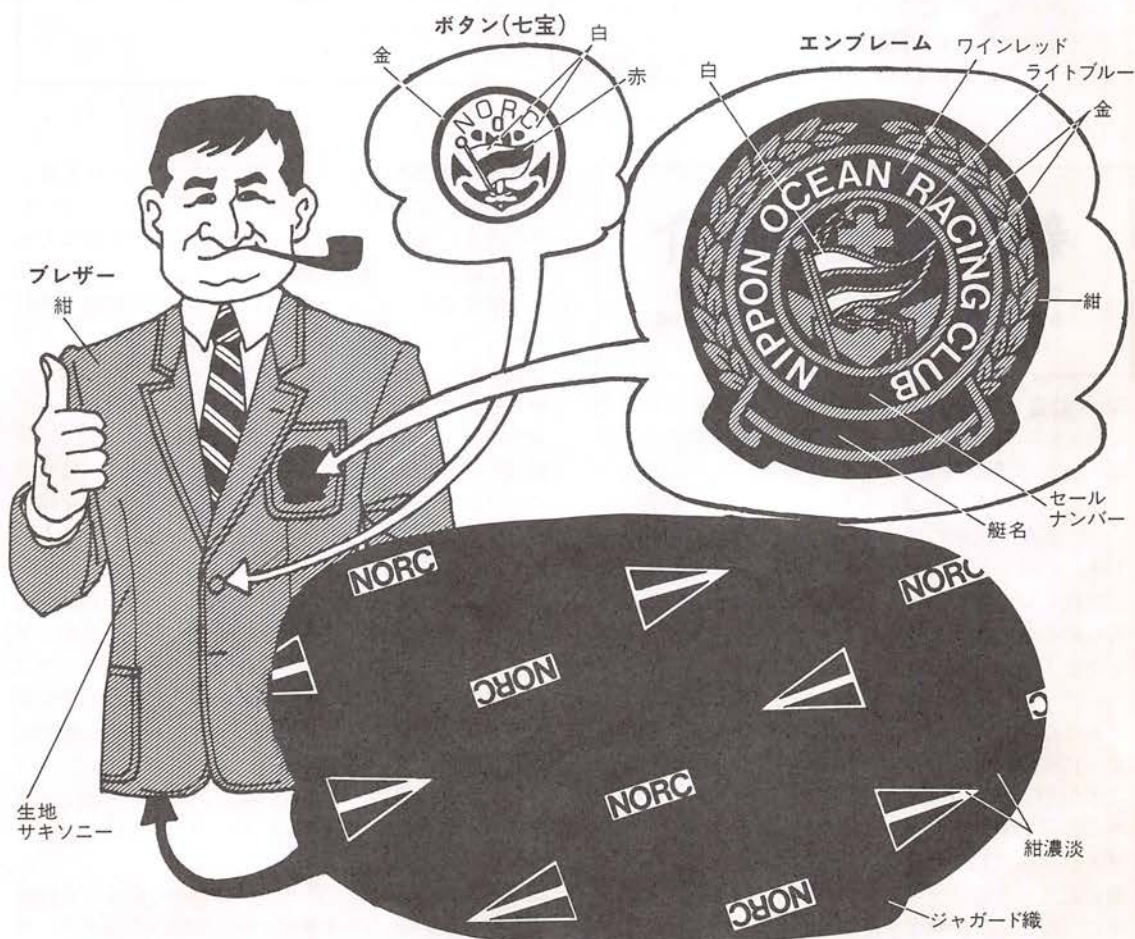
※生地は紺のサキシニー、裏生地はジャガード織りの濃紺と紺。そしてダブル、シングル、センターベンツ、サイドベンツはご希望に応じます。また、寸法直し、エンブレム内にセールナンバーおよび艇名の刺しゅうも上記金額に含まれております。

●単品頒布

エンブレム 10,000円

ボタン 5,000円

(現品がNORCに到着いたしますのは4月15日の予定です。)



イラスト：若井あゆ子

帆走委員会からのお知らせ

重要な変更事項が二つあります。

一つは、本誌1月号の巻末でお届けした本年度レーススケジュール表の一部を、次のように訂正します。

第3回小笠原レース、第24回鳥羽パールレース、および第1回支部対抗レースの運営担当を、関東支部ではなく本部とします。

小笠原レースのスタート日時は、5月1日(日)1200に変わりました。

第10回江ノ島・清水レースが復活します。7月16日(土)1100、スタートです。

もう一つは、エレクトロニクス機器類の使用制限が、全面的に撤廃されたことをお伝えします。

帆走委員会では、航法機器類のオープンを求める方向で、たびたびアピールを行いましたが、本誌2月号のORC報告にみられるように、ORCのルール改正を受けて、NORC理事会は、この方向を公式に承認しました。

したがって、本年度のレースからは、ロランC、サットナブを始めとする各種航法機器類や、マストヘッドセンサー、アンダウォーターユニット、フラックスゲ

イトコンパスなどをジョイントさせたプログラム内蔵のマイコンも、レース中に艇上で、自由に使用出来ます。

ただし、電動のオートパイロットはもちろん、ウインドベーンであっても、一切の自動操舵装置と、帆走指示書に記載されている目的以外の無線通信は、緊急の場合を除き、使えません。この二点は今まで通りです。

備品目録、JITを受けて 鳥羽レースへ……

計測委員会より

本誌3月号でもお知らせしましたが、'83年鳥羽レースから必要となる、備品目録を取得し、JOR艇は5月末日までに必ず簡易傾斜テストを受けて下さい。

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

321 勸進丸 (BALLAD) スループ 蝦夷地箱館港
9.14×6.90×2.96×1.55 上河睦美/艇名の由来:仲間が集まり、艇名を考えた。「漢字の名がいいよ」といった友のことばを「勸進」と私が聞き違え、「勸進とはいい。乞食、托鉢の意がある。我々のような貧乏人でも乗れるヨット、勸進丸と命名する」となったわけ。
/抱負:レースに勝とうと、どんどん艇を変えていく者もいるが、すっかり惚れこんで、いかに早く走らせるかと工夫し、いつまでも手入れをして乗りこむところにヨットの良さを見つける。私は常に勸進丸とともにありたい。
/クルー:森康晃、滝野康介、本間光邦、富田良一、富田邦義、熊谷政博、小林久美子、熊井俊一、二木恒治、木下国昭、藤森恵子、上河徹、/NORCへの要望:NORC主催の「日本縦断オーシャン・カップ・シリーズ」の最終フィニッシュ地として、レース艇を迎え入れるヨットハーバーがない。今函館港の真中に「緑の島」の建設を運輸省が手がけている。この島の一角に「港函館」にはずかしくないヨットハーバー

の建設をぜひ NORC の力で運輸省に働きかけ実現してほしい。全国のクルーザーヨットの泊地としたいものである。ぜひ、ぜひ、ヨットハーバーの実現に力を借してほしい。

96 甲竜Ⅵ世 Y21R & C 須磨 YH 甲南学園 (木村洋一)/艇名の由来:昭和38年、部創設以来、代々受け継いでいる艇名。/抱負:安全第一をモットーとし、帆走技術のより一層の向上を目指しています。
/クルー:1年生から4年生まで部員総勢39名。(S57/7/1現在)/NORCへの要望:学校の課外活動団体であり、毎年代表者が変更するため、オーナーを個人だけでなく、法人(我々の場合甲南学園)としても認めて欲しい。

3105 SNIPER YA-26C ヨットハーバー芦屋 栗田光臣/艇名の由来:『殺し屋』である。この船はアランレースに勝つために選んだ船であり、レースに対する心がけとして、自分のおかれた立場を冷静に判断し、相手を倒すことのみ考え、あたかも殺し屋の心情を以って、この船に乗り込む。
/抱負:第一、アランレースに優勝すること。第二、東京-沖縄レース出場。第三、南太平洋周航。
/クルー:末吉博、大村氏、重松氏、北園成三。

2213 エスペランス グランソレイユ 沼津市多比港 10.05×7.80×3.50×1.850 峰田昌矩、森川武義、林茂、上園隆徳、小杉清彦、渡辺良比古(共同)/艇名

の由来：エスペランスはフランス語で希望・夢の意味。デザイナーがフランス人であったのでフランス語にしたが特に理由なし。レースでもクルージングでも希望や夢のもてるヨットライフが楽しめればとの願いから。／抱負：オーナー、クルー合計12名の大世帯であるので、チームワークを第一として、レースでもクルージングでも楽しくやりたい。当面はフリートでのレースに優勝することだが、宴会船になりそうだ。／クルー：塚谷次男、女子校の教師で唯一人のクルーである。レース中はよく寝るくせがある。

3135 美美 スループ 広島・海楽園 金井準一／艇名の由来：我家のメスのベルシャ猫の名前より。しなやかで力強い。／抱負：瀬戸内海から少しずつ外の海に出て行きたいと思っている。／クルー：10年以上もクルー変わらず。橋本、高畑(同志社OB)。小山悟、金井寿雄(日大OB)。長沼、神成、三浦、杉本、丸山、小笠原。

3131 ADAMS パンドフェット 横浜ヨット協会 8.98×7.50×3.10×1.75 早川清光／艇名の由来：スリランカにアダムスピークという聖山があり、その名を私の事務所の電略とテレックスに使っております。また、人類最初の人間アダムとイヴの複数も兼ねてアダムスにしました。／抱負：2年前まではヨットを知らず、乗り始めてから船の面白さと深さを知りました。2艇目の船はスピードより遠洋クルージングに主眼をおいて、南へ進路を取りたいと思っております。強度等の補強で造船所には大変世話になりました。／クルー：吉田久生(59歳)、矢端里美(54歳)、広田耀子(40歳)、柏木勇(45歳)、渡辺明(32歳)、皆年寄りです。／NORCへの要望：舵とヘルムを愛読していますが、NORCの記事はほとんどレースが主体ですがランデブークルージングも各地で行事の一つとしてやって下さい。また、特に東京湾内において、最近保安庁の巡視が非常にうるさく、我々のフリートから出航すると、海上で待ちうけて臨検をやっており、日本字による船腹船尾への記載等々ウルサイようです。何とかならないものでしょうか？ 当方の船には一切違反事項はないのですが……。

3125 FLAWLESS 横山30 津フリート 8.98×7.20×3.30×1.75 鬼頭洋二、大野良三、高村芳治、奥田義明、種田政俊(共同)／艇名の由来：完全無欠！という意味の英語です。／抱負：レース主体に活動。／クルー：学生時代の友人。／NORCへの要望：特になし。

3126 レスポワール ヨコハマ30 雄琴マリーナ 8.98×7.20×3.30×1.75 西川俊宣

2244 クリスティヌⅦ ヤマハ R34 西宮 10.3×7.8×3.6×1.9 荒井敬一郎、原涼一、松本明、各務慎、佐伯洋、津川雅彦(共同)／艇名の由来：フランスの女性名／抱負：関西ヨットクラブには同型艇が4隻進水するので、当面関西ヨットクラブのレースを中

心に活動し、実力をつけ、いずれ世界に大きくはばたきたい。／クルー：細見正俊、木下泳基、豊島俊雄、楠央、田熊邦俊、葛葉誠

J-2685 ごんべいさん J-24 沼津市重須 7.32×6.10×2.72×1.22 安富慧、鈴木伸幸、バウマン、若きで勝負少々ドジなのでドナレ役(共同)／艇名の由来：初代ヤマハ15の時艇名がなかったの、名無しのごんべいからゴンベイに決めました。J-24は3代目なのでⅢ世を“さん”としました。本当はもっとカッコウイイ横文字にしたかったのですが……。／抱負：J-24で家族連れで楽しむレースから、目をツリアゲタ全日本まで参加してレベルアップを計りたい。子連れでワールド参加が夢です。／クルー：寺部京子・結婚相手も決まりいつまで乗れるか心配。森山美穂子・独身男性募集中2?歳、明治長次郎・迷ナビゲーター、八木達郎・助人／NORCへの要望：ビッグイベントで、ギンギラギンのレース艇が集まるレースだけでなく、もっとファミリーなレースも主催してほしい。例えば年齢によるハンディーレースなど。駿河湾支部および沼津フリートの活動は残念ながらあまり活発とはいえない。オリンピックコースのレースがないので、艇のレベルアップがなされない。また、これをやろうといい皆を引っばって行く人達も少ないようです。資金はあるはずなので、ウルサイことばかりいわないで、もっと有効利用を考えてほしい。

J-2867 Red Star & 薬師丸 J-24 日産マリーナ東海 永坂佳規、武田徹(共同)／艇名の由来：何にしようかと悩んだ末、公式レースはクルー定員5名、どてっ腹に赤い星5つ、闘う5人の男達、かくしてRed Star。ところが一寸待て待て。船は元来やさしい女性。ならばかわいい女性の名がいい。かわいいと言えば薬師丸ヒロ子君。だいたい船の名には丸がつきもの。かくして薬師丸。ギンギンのレースに挑む時はRed Star。やさしく海に漂う時は薬師丸で行こう!! そしてRed Star & 薬師丸というすばらしい名前がつけました。ちなみに船の中にはヒロ子大明神の写真が奉納してあります。／抱負：未熟者集団なので、多くの先輩諸氏に色々御教授願ひ、海難事故なく、海に抱かれていたい。／クルー：募集中ですが、変てこな連中が集まっています。

2961 秋櫻 TAK 1/2 トン 徳島 9 三栖谷高照

OFFSHORE 第97号 昭和58年4月15日発行

毎月1回15日発行

昭和52年7月21日 第三種郵便物認可

1部定価300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 正進社印刷株式会社



海に挑む。

SWAROVSKI ALTRA HABICHT SL7×50

私の愛艇「MAY-KISS」では、スワロフスキーを使っています。

双眼鏡は海水や衝撃に強い、全天候型が安心ですね。

森 隆 二 雄

スワロフスキーが生んだ、高性能・全天候型マリン専用双眼鏡。

ユニークな構造と機能的なデザイン、数々の特長を備えたハビヒトです。明るくシャープな視界を持ち、ショック吸収式に内蔵された光学システムは、製法特許取得。技術革新のトップを行く中央ピント合わせ装置、ボディは耐熱・耐寒(+70℃~-40℃)性を持ち、特殊ポリウレタン製によるソフトなグリップは操作性抜群。どんな条件下でも、あなたを疲れさせません。また、水深5mでの水圧にも十分耐えられる完全水密・防水型ですから、曇りやカビ、腐蝕、塩害等を一切シャットアウト。もちろん水洗いもできます。またひとつ、海の世界の謎が解けるかもしれません。

スワロフスキー「ハビヒト」SL7×50

¥145,000

●倍率7倍 ●対物レンズ有効径50% ●ひとみ径7.1% ●明るさ50.4(薄暮係) 数18.7 ●完全水密・防水型 ●耐熱・耐寒・耐腐蝕ボディ ●重量1.080g

(高級化粧箱入り)

※資料ご希望の方は、下記スワロフスキー・ジャパンまでお申し込みください。パンフレットをお送りします。

オーストリア工業グッドデザイン賞受賞。



SWAROVSKI OPTIK

製造元/スワロフスキー・オプティック社(オーストリア・チロル州)

輸入・総発売元/スワロフスキー・ジャパン株式会社 〒105 東京都港区浜松町1-18-14 スワックスビル3F PHONE 03-431-8280 (代表)