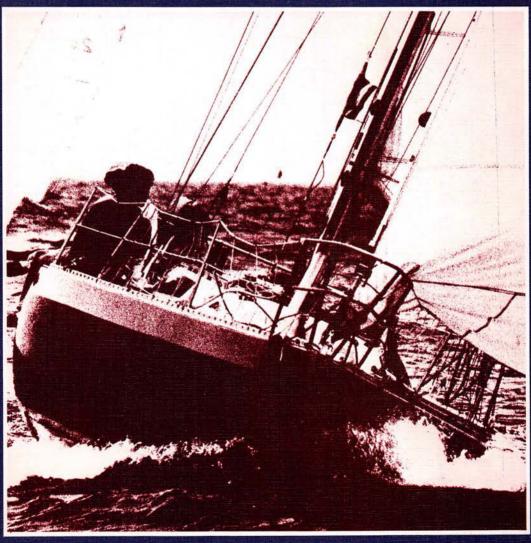
NORC30年小史

社団法人 日本外洋帆走協会



Nippon Ocean Racing Club

社団法人日本外洋帆走協会は、

外洋帆走に関し、

調査研究、航海仕法の向上

及び強靱な精神力の養成

並びに舟艇の安全性の確保

及び性能の技術的改善等を図るとともに、

国内的または国際的外洋レースを行ない、

もっと海事思想の啓発、高揚に

寄与することを目的とする。

(定款より)

戦後のCCJ時代

黎明期の4艇

日本の外洋ヨット界の歴史は、たった 4 艇のクルーザーから始まった。

*

1947年春,宮城県気仙沼で28 ft ケッチ〈タータン〉が進水した。H28型と呼ばれるハーショフ設計のその艇は、気仙沼から女川、塩釜、小名浜、真鶴と回航され、20日ほどかけて横浜に到着した。オーナーは、駐留米国人のグレーン中佐である。

その直後,同じ駐留米国人,ロビンソン氏は36 ft スクーナーを入手し,手を加えて〈クエスト〉と命名,1948年から走り始める。

一方, 横浜在住のサンプソン氏は, 30 ft ガフリグ・ケッチ〈ジョニー〉を塩釜の造船所で建造,横浜へ回航してきたのが1949年。同年,アイスター氏は26 ft ヨール〈羽衣〉を建造した。

*

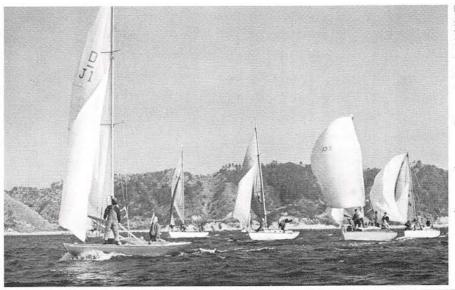
これらアメリカ人グループ10数名で日本クルー

ジング・クラブ (Cruising Club of Japan=CCJ) が組織されたのが1948年。(故) 山口四郎, 横山 晃の両氏が日本人の設立メンバーとして名を連ね ている。

当時の活動は、まさに動く別荘たる外洋クルーザーを駆って東京、横浜、横須賀、館山と、毎日曜日ごとのクルージングを楽しみ、酒を呑み、談論風発するというなごやかなものであった。

そのうち、横浜と葉山にフリートが分れ、毎年 一回、両フリートが油壺に集るという、今でいう ランデブーが行なわれるようにもなった。

1950年に入ると、米軍に接収されていた艇が競売にかけられ、〈モカデイック〉がライト氏、〈神風〉が山口氏、〈若草〉(後に〈アーゴノート〉と改名)が慶応大学に落札され、CCJのメンバーは一挙に増えた。また、デュリー氏は45 ft カッター〈テータス〉を入手、さらに、〈ジョニー〉と同時に建造された〈ミス塩釜〉が1950年の晩秋に横浜に回航され、CCJ は一層にぎやかさを増していった。



紀和30年前半の初島レース (Photo by F.Nakajima

戦後初の外洋レース

1950年は、戦後初の外洋レースが始まった年でもある。

上記の在日米国人たちは、任務を終えればやがて帰国してしまう。その後の日本に、ヨットの根をはりつづけるにはレースを開催することが一番良い方法だ、と彼らは考えた。そこで早速、1950年7月21日に、横浜から大島・岡田港への片道レースが実行されることになった。これが、戦後初の日本の外洋ースである。

しかし、ちょうどその前月に朝鮮事変が勃発、外人勢の参加がなくなり(実際には〈ブルーワンダー〉、〈羽衣〉がスタートしたがリタイア)、慶大ヨット部の〈アーゴノート〉のみが完走(独走)した。まことに奇妙な、1 艇だけのレースとなったわけだが、これをきっかけに、日本人たちの外洋レース熱に火がついた。

1950年には日大の〈桜〉(5 C クラス)が建造された。その後〈潮風〉(戦前の〈アオイ〉の改造艇)の登場、マッケンジー氏の〈ムヤ〉、レイドロー氏の〈クラタワ〉、横須賀米海軍ヨットクラブの〈風早〉(国際 6 m級)、フレーザー氏の24 ft〈花藤〉、フォルスター氏の49 ft ケッチ〈渡り鳥〉(太平洋横断のため東造船で建造)、グレーン中佐の新艇36 ft ケッチ〈クレイモア〉(日本合板船



微風の中でのスタート風景。(Photo by F.Nakajima)

で建造), ポラーキ氏の23 ft スループ〈チャット〉 (ハーショフ設計, 岡本造船所で建造)など, 続々 と新旧の艇が CCI の名簿の中に登場してくる。

第1回大島レース

このように、外洋レースへの気運は高まり、ハンディキャップ・ルールとして RORC ルールが採用されるに至って、本格的外洋レースの下地は整った。

かくして1951年5月18日,正式な第1回大島 レースが開催された。

16時30分,港外に錨泊していた15隻(エントリーは17隻)のレース艇は、号砲とともにセールを上げ、抜錨してスタートを切っていった。ただし、全艇一斉にというわけではなく、レーティングから時間差をはじき出し、そのハンディキャップに対応する時間差をつけてスタートした。理論的にフィニッシュを同時刻にしようというわけだ。レース結果の方は完走6艇となかなか厳しいものであったが、これ以降毎年5月に、葉山~初島~大島~葉山の100マイル・レースを実施する方針が定まった。また、CCJ 会長グレーン氏から銀製カップが提供され、以後、このレースはシルバー・カップ・レースとも称されるようになった。

1952年の第2回大島レースは大荒れに荒れ12艇 参加のうち3艇しかフィニッシュできなかったが、その3艇〈インディペンデンス〉、〈アルバトロス〉、〈仰秀〉(5Cクラス)の日本艇の耐航性が大いに話題になり、JOGが注目され始めた。

また、この年には日本ヨット協会主催で、横浜 ~清水レース(135マイル)が開催されている。 そして、1953年には、第3回大島ース、1952年の 第2回横浜~清水レースが開催されている。

任意団体NORC時代

NORCの誕生

1953年,第3回大島レース終了後,米国人メンバーがほとんど帰国し,CCJの運営が難しくなった。

一方前述のように、JOG 建造の気運は日本人の間で高まりつつあった。

そこで、英国人 A. A. マッケンジー氏の呼びかけのもと、日本人の手で、日本人に相応わしい外洋レースとクラブを作ってはどうか、という動きが出てきた。これを受けて横山晃、渡辺修治、土井悦、福永昭、岡本豊、関根久、の名氏が準備委員となり、1953年一杯をかけて会則などの討議・検討がくり返された。その結果、レーティング・ルールは CCJ 時代と同じく RORC ルールを用い、その他の会則なども RORC のものを参考にすることに原案がまとまった。とくに安全規則は、マッケンジー氏から資料を提供された JOG の規則を多くとり入れた。

そして、1954年1月21日、東京の精養軒で、日本オーシャン・レーシング・クラブ(NORC)の発会式が行なわれた。会長に山口四郎氏、副会長にA.A.マッケンジー氏、技術顧問に小山捷氏、コミッティーには先の準備委員の各氏があたった。

発会当時の一文と規則を, 少々長くなるが下記 に引用してみよう。

日本オーシャン・クラブ をつくるについて

「日本クルージング・クラブ」(C. C. J.) が出来てから,我国でも「大島レース」などが行われて外洋レースが益々盛んになって来ました。これは「日本クルージング・クラブ」の大きな功績でした。ところが、「日本クルージング・クラブ」は有力

なメンバーが母国へ帰ったので、来年からの活動が難しくなりました。そこで我々有志が今迄の「日本クルージング・クラブ」の功績を受けつぎ、尚一層、日本の外洋レースとクルージングを盛にするために新しいクラブをつくって、「日本オーシャン・レーシング・クラブ」(N.O.R.C.)と名づけました。

皆様のお力添えによって海国日本にふさわしい ヨット・クラブに育てあげたいと思います。どう ぞクラブにお入り下さい。

(有志代表)

山口四郎

A. A. Mackenzie

1954年1月1日

葉山銓摺港沖で深夜のスタートを持つレース艇群 (Photo by F.Nakajima)



- (Nippon Ocean Racing Club)
- 2. 目的:(1) 外洋レースとクルージングを盛んに すること。
 - (2) 健全なオーシャン・レーサー設計, 建造を促すこと。
 - (3) ヨットの航海術, 運用術の研究と実 習を奨励すること。
- 3. 会員:外洋レース及びクルージングに興味を 持っている人は誰でもクラブに加わるこ とが出来る。乗る艇のないメンバーには, 希望によってコミッティーが乗る艇の世 話をする。クルーの足りない艇には、コ ミッティーが世話をする。
- 4. 会費:入会金---なし

年会費――500円 (最初の会費を納めれ ば, 会員となる)

これは主に通信費, 小型クラブ旗, 会 報の費用にあてる。別に費用をとりルー ルブックをつくる予定。

- 5. 艇の登録:登録料3000円
 - (1) セイル・ナンバーを与える (年代順 に100番から)
 - (2) 固有識別旗を与える(進水年代順に 国際信号旗 A. B. C. 順)
 - (3) マスト頂上に掲げるクラブ権 (Burgee) を与える
 - (4) メジャリングの費用を含む

1. 名前:日本オーシャン・レーシング・クラブ 6. バーヂ及び:(1) クラブ旗 (Burgee) は白地三 エンサイン 角旗の中央に赤線1本を入れ

- (2) エンサイン (Ensign) 一オー ナーの国籍を示す旗として, 日本人は, 軍艦旗を用いる。 旗は「とも」の旗竿に掲げる。
- 7. ルール(1) R.O.R.C. Rating Rule を用いる。
 - (2) スタートは、一斎、フライング・ス タートとする。
 - (3) 安全規則を作り、レース艇はこれに 従う。
 - (4) 帆走規則は日本ヨット協会の競技規 則による。
 - (5) 艇のレーティングにより AB 二つの クラスにわける。(区別は追ってメ ジャリング委員が決める)
 - (6) カップ
 - (i) 毎年のチャレンジ・カップ(両ク ラスを通じて、最小修正時間の艇)
 - (II) サケ・カップ (クラスAの最小修 正時間の艇)
 - (前) サケ・カップ (クラスBの最小修 正時間の艇)
 - (iv) サケ・カップ (両クラスを通じ, 最初にゴールインした艇)

以下、略。(設立当初の登録艇数は20隻である。)

こうして設立された NORC の初の公式レース 島レース, 7月に小網代ランデブー, 9月に秋の は、1954年の館山レースであった。

を回り、横須賀の米海軍ヨットハーバーにフィ ニッシュする50マイルのレースであったが、3月であった。 27日は強風のためスタート延期、翌28日にコース を横浜~木更津ブイ~横須賀(22マイル)に変更 について次のような一文が載っている。 して実施された。このレースには12隻が参加して いる。

この年は、4月に館山レース、5月に第4回大

館山レース、10月に初島レース、さらに11月に(予 横浜をスタートし、館山に置いたマークボート 定にはなかったが)第2回木更津レースを実施す るという, NORC 設立初年にしては活発なもの

当時の専門誌の講評欄に, これらのレース結果

1954年

NORC レースを観て

これで NORC 発足第 1 年, 1954年の 6 レース を終り第 1 回木更津以外の 5 レースがポイントと して集計され、ムヤの優勝が確定した。

ムヤ優勝の原因として,次のことが考えられる。

- 1. オーナーでありスキッパーであるマッケンジー氏(春の館山及び大島は、氏が不在の為、スキッパーはマレー氏)は本場仕込みのベテランで帆走技術もそして闘志に於ても優れている。
- 2. ムヤ号は RORC ルールによって設計された本格的なオーシャンレーサーで、設計者はイギリス一流のアーサー・ロブ氏、しかも日本最高の造船技術にによる建造のため、強風、激浪に素晴しい性能を発揮し充分な安全度を持ち、しかもハンデに有利である。
- 3. 艇齢1年半を経過した為,整備は行届き艇の得失を充分に把握され、しかも前回はマッケンジー氏の1人舞台だったが、今回は有力なクルーも揃った。
- 4. 今年はレースの日は必ず強風に見舞われた ので得意の強風性能が発揮出来た。

第2位の摩耶(マヤ)号の関根久、福永昭両氏は優れた手腕を持ち艇もまた高性能と安全度の両立した本格的なオーシャンレーサーで、整備も優秀である。館山大島、木更津共に僅か数分の差で優勝を逸してはいるが、ムヤに劣らぬ実力と見られている。

ドンガメ4世は秋に現われて初島Bクラス1位、木更津A、Bクラス優勝と云う勝星を稼いだ。この艇は全長僅か20呎の最も小型であるが、充分な安全度と優れた性能を持ち、しかもハンデに非常に恵まれた本格的なオーシャンレーサーで、渡辺修治氏がデザイナーであり、ビルダーであり(自宅で建造)、オーナーであり、しかもスキッパーであるだけに、艇の性能と得失は建造前から把握されていた。しかも渡辺氏は優れた技倆と体力と闘志とを持つシーマンであるから、この成功も不思議ではあるまい。この艇の今後の活躍は大いに期待される。同時にこの種の建造費の安い本格的なオーシャンレーサーは今後非常に普及するであろう。



全長 7メートルのJOG 〈マヤ〉 (Photo by F. Nakajima)

JOGの急激な増加

翌1955年は、同じく4回のレースと小網代ランデブーを行った。この年の特筆すべきことは、新しい JOG が急激に増えたことと、〈くろしお〉、〈シャーク〉、〈ふるたか〉、〈ジョビアル・ファイブ〉などのマスト・ヘッド・リグ艇が建造されたことであろう。

このように年数回のレース開催が定着し,安全 検査はスタート直前に行われるようになった。

広い海域に、数日にわたって行なわれる外洋レース艇の安全については、その全責任が艇長にあるというのが世界的に確立された鉄則であるが、日本でもNORCの設立にともない採用されたレース規則でこの点を明確に確認し、以後これを不動の原則としてレースの運営を行なってきた。この点はレース艇のみならず、外洋を航行するヨットにあっては、他に援助を求めず、自らの責任で、万全の整備と日頃の鍛錬に依拠して、あらゆる困難を自力で乗り切って航海をすることがシーマンシップの基本であるということからも極めて重要なことであり、NORC発足以来の伝統として守られてきている。

1956年には、神子元レースが実施された。同レースは、オーシャン・レースの枠を、伊豆半島、大島方面より外へ拡げるための第一歩として有意義なものとなった。

また、前述のとおり、1952~54年の3年間、日本ヨット協会による清水レースが並行して行われていたがそれ以後の実施が不能となったため、1957年、同協会からの要望によりNORCが高松宮杯を継承することになり、NORCの最長距離レースの優勝杯となった。

1958年, NORC 内海支部が設立され, 同支部 主催で西宮~和歌浦レース (45マイル) が行なわ れている。ちなみに, 当時の同支部の入会金は 300円, 年会費200円, 艇登録料2,000円。

一方, 関西ヨット協会主催で西宮〜洲本レース (32マイル) も開催されている。

1960年6月,山口四郎会長急逝。

第1回鳥羽パール・レース (横浜〜鳥羽, 150 マイル) と岡田レース (横浜〜大島・岡田港) が、同年8月に開催され、それぞれ〈チタ〉と〈シャークW〉 が優勝を果している。

また、この年、東海支部が設立され、10月22日に、同支部主催の東海・鳥羽レース(鬼崎港~鳥羽パールアイランド、25マイル)が実施された。

1961年,空席となっていた NORC 会長に,関 谷健哉氏就任。

1962年は話題の多い年であった。

3月、 $\langle \exists \lambda \neg \nu \neg \nu \rangle$ が、第1回香港~マニラ・レースに、NORC 会員として初の海外遠征を行った。

4月に,第1回ボートショーが開催されている。 そして8月には,堀江謙一氏の〈マーメイド〉(19 ft JOG) が単独で太平洋横断 (94日間) を完遂。 11月,初島レースにおいて,〈早風〉(早稲田大 学),〈ミヤ〉(慶応義塾大学)が遭難,他に落水 者1名,計11名の人命を失うという,日本外洋レース史上,未曽有の大事故が起った。

1963年1月。前年の初島レース遭難事故以来, 安全委員会が設置され,安全対策が強化されると ともに,運輸省海運局の指導により,公益法人へ のきりかえの準備を開始した。

11月には、関谷健哉氏が設立代表者となり、運 輸大臣に対し、社団法人日本外洋帆走協会設立許 可申請書を提出。

その設立趣意書によれば,

「四面海に囲まれたわが国においては、自然的環境から外洋帆走の歴史は古く、近代におけるわが国の海軍海運漁業の外洋航海の精神的支柱として重要な役割を果してきたのであるが NORC はこの伝統を受け継ぎ、戦後逸早く外洋帆走艇による外洋レースを行ない、戦後ややもすれば消極的になりがちな国民精神を積極的に海洋に向けさせ、その高揚を図ったものであります。

最近、わが国経済事情の好転に伴い、国民生活 水準の向上という基盤の上にたって外洋帆走艇に よる外洋帆走の普及はとみに高まり、時代的脚光 を浴びつつありますことは関係者のもっとも喜び とするところであります。

しかしながら、国民の目を一層海洋に親しめる ためには、海洋に関係ある各分野において時宜に 適する企画と実行が望まれるのであります。

このような情勢を機会に従来の任意団体を発展的に解消して、全国的規模の下に新たに「社団法人 日本外洋帆走協会」を設立して外洋帆走艇に関連する諸事業を行ない、帆走を主体とする国内的、または国際的競争等を開催することによって、わが国外洋帆走の伝統を守り、あわせて海事思想の普及に寄与しようとするものであります」とある。

社団法人 日本外洋帆走協会時代

1964年2月1日,先の申請により運輸大臣の許可を得,ただちに創立総会の議を経て現在の社団法人日本外洋帆走協会が創立され,定款に基く公益団体として活動を開始する。

本部と関東支部を分離し,内海支部と東海支部 を設置。

この年、初島レース(小網代スタート)に参加 する予定で出港した〈翔鶴〉(学習院大学)が、 回航途中で遭難、5名の人命が失われた。

1965年, 琵琶湖を中心とする京都支部発足, 6 月に第1回堅田~沖ノ島レース (18マイル) 開催。 7月, 神戸~横浜レース実施。

また、〈コンテッサⅢ〉と〈チタⅡ〉がトランスパック・レースに参加。(これ以降の海外レース遠征に関しては別項に譲る)

本格的外洋レース誕生

1967年, 西内海支部発足。

同5月,第1回八丈島レース実施。

八丈島レースはようやく全長20~24 ft の JOG タイプの小型艇を中心とした時代から脱皮しつつあった NORC にとって、初の本格的外洋レースとなり、1972年に実施された第1回沖縄一東京

オフショア・レーサー〈天城II〉(Photo by H.Okamoto)



レースが実現するまでは、日本の外洋ヨットレースの主要な行事となった。

外洋ヨットの実効ある安全策ならびにシーマンシップの確立のためには、本格的外洋レースという厳しい条件でのシピア・テストが不可欠であり、この意味からも八丈島レースは画期的なものであった。

第1回八丈島レースは黒潮を往復とも横断する 初の試みであったが、鳥羽~八丈~三崎の約300 マイルのコースの設定は往路、部分的に黒潮に乗 り易いことを考慮したものであった。

参加艇は6隻,東海支部の〈チタⅡ〉(丹羽由 昌艇長)は太平洋横断の実績に物をいわせて優勝。

その後、八丈島レースはコースを変更し、第2回 (1968年) を下田~八丈~三崎とした後は、現在の三崎~八丈~三崎のコースに定着した。

日本での本格的外洋ヨット群の出現と活躍が、このように1967年の八丈島レースの頃まで遅れたことの最大の理由は、もちろん戦中戦後の異常事態もあるが、全長7.5m(24.7ft)以上の艇に対する40%もの禁止令的物品税の存在がある。つまり、外国では外洋ヨットの主力となっている全長9m以上の艇の日本での発展を大きく制御される結果となったのである。

NORC外史

その1

戦後、太平洋をヨットで渡った日本の先駆者は、記録で見る限り慶応大学の学生とそのOBだった。小杉淳氏と鎮目守治氏の両名は、49ftケッチ〈わたりどり〉(オーナーT.フォルスター氏)のクルーとして同艇に乗り込み、1952年の6月1日に油壺を出港し、47日間でサンフランシスコに着いている。

なお、鎮目氏はその後、日本人としてはお そらく初のクルーとして、1957年のトランス パック・レースに参加している。 ョットの物品税はその後改正され、現在では5 m以上15%, 9 m以上30%となっているが、これとても他国の例からみれば、非常に高いものといわねばならない。

同年7月13日、鹿島郁夫氏の〈コラーサI〉が横浜港に帰港。〈コラーサI〉を座礁により艇体放棄した後の航海で、2隻のヨットで完遂した世界周航であった。

1969年、第1回太平洋横断単独ヨット・レース (アメリカ・スローカム協会主催)に協力する。 参加は〈Mex〉(スキッパー Claus Hehner), 〈Scuffler Ⅱ〉(Jerry Cartwright),〈Pen Duick V〉(Eirc Tabarly),〈Vent de Suroit〉(Rene Houwert)の5艇で、〈Pen Duick V〉が、951時 間44分で走破、優勝する。

1970年6月、〈白鷗〉が、出帆以来16ヵ月ぶりに、 世界一周を成し遂げて三崎港に帰港。乗員は、栗 原景太郎、武田治郎、白瀬京子の三氏。

同年,「NORC だより」(offshore の前身) が 創刊された。

1971年、サンフランシスコにおける ORC (Offshore Rating Council) の会議に NORC を代表して渡辺修治計測委員長参加、日本における ORC の Chief measurer として認知された。

NORC外史 その2

戦後初めてヨットで世界周航を果した日本人は、多分〈フェニックス〉の三上仁一、末光貢、不島元節の3氏であろう。レイノルズ博士の所有になる同艇は50ftケッチで、1951年広島を出港後、ハワイ~タヒチ~サモア~フィージー~オークランド~シドニ~チモール~ココス~ケーブタウン~セントへレナ~ブラジル~ニューヨーク~バナマ~ガラバコス~マルケサスを経て1957年にハワイ到着と、文字どおりの世界一周を果している。

ORC は世界共通の外洋ヨットの計測ルール (International Offshore Rule-IOR)を確立する過程で設立された国際的機構であり、外洋レース 艇の設計の基本を規定するこの IOR ルールの運営の全責任を持っているが、20名で構成される評議会 (Council)を最高機関として、その下に各種の専門委員会を設けて運営されている。

この IOR の設立にともない,世界共通の単一のルールが確立され、これが国際的なヨットレースの発展を大きく刺激し、特にハンディキャップ抜きのスクラッチレースの急速な発展をうながした。NORC でも IOR を採用、八丈島レースより実施する。

1971年6月,1969年5月に出帆した自作艇〈白雲〉が,世界一周を終えて衣浦に帰港。メンバーは榊原伊三,高須洪吉,石垣羊一の三氏。

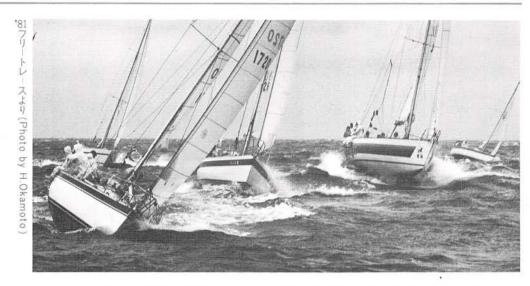
また同年12月, 自作コンクリート艇〈秋津洲〉 が太平洋一周航海を達成, 姫路市の飾磨港へ帰港 する。

1972年4月,第1回沖縄~東京レース (830マイル) が始まる。

このレースは日本の海域で、諸外国のトップレベルの外洋レーサーの参加も期待できるような国際的レースを育成したいという意図から企画されたものであった。この第1回から総理府、運輸省、海上保安庁、航海訓練所、琉球政府(復帰前のため)、朝日新聞、沖縄タイムスの後援を得て、その規模にふさわしい発足となった。

なお、沖縄レースをきっかけに、外洋ヨット用無線として諸外国でも共通して採用されている2 メガ帯の通信波が割り当てられ、参加各艇の必要備品と指定され、海上保安庁の協力により成功裡にこれが使用されたことは特筆されるべきことであった。

第1回レースの参加艇は12隻であったが、4月



29日のスタートの頃から典型的なメイストームが吹き荒れ、風速25m以上の南西風は、追手の風となって、レース艇群は非常に早いペースで大しけの海を快走するという豪快なレース展開となった。

黒潮と風を求めていち早く北上した〈チタⅢ〉 (丹羽由昌艇長)は紅一点の女性クルーを乗せて 快走し、全航程を8ノット前後で走破し優勝をか ざった。

なお、この〈チタⅢ〉の所要時間108時間32分 17秒という記録は、未だに破られていない。

1973年8月,第14回鳥羽パール・レースが行なわれたが、このレースの参加艇は94隻,人員は総勢593人となり、近年の外洋ヨットの急速な普及を如実に物語るものとなった。

なお、1973年度における年間の本部ならびに関東支部主催のレースの参加艇ならびに人員の総数はそれぞれ、延べ1、041艇、人員は延べ5、463人であった。

11月、〈ひねもす〉(林宏艇長) 3年にわたる世界一周航海を無事完了。

同月、ロンドンにおける ORC 国際会議に渡辺 技術委員長出席、Group XI(東アジア代表)の ノミネイティング・ボディーとして NORC が ORC の構成団体として公式に認められた。

ちなみに、当時の日本で、IOR に基づく正規

の計測を受け、ORC に登録された計測艇数は合計280艇であった。

このほか,当協会として1962~1972の10年間に 海事思想普及及び外洋帆走技法の向上を目的とし て,会員並びに一般に対して,次の如き講習会及 び訓練を実施している。

1. クルーザー教室

55回 延べ人員 約2,250名

2. 航海術, 運用術(帆走技術)

21回 / 約1,050名

3. 安全対策 (海難防止)

8回 / 約2,000名

4. 無線電話 10回 / 約 370名

NORC外史

その3

1953年、〈レディ・バーバラ〉が西太平洋を 横断した。横須賀~マニラ間を19日かけてい るが、オーナーのヘンダーソン夫妻以外は、 佐藤武久、遠藤福次、矢谷常雄の各氏が乗り 込んでいた。戦後初のヨットでのマニラ航と なる。

2本マスト57ftの同艇は、のんびり航海を 楽しんだようだが、マニラ近海では海賊が出 るとおどかされて、ビクビクするシーンもあ ったようである。

1973年には当協会の定款の大巾な改正が行なわ れ、新体制で再発足することとなったが、これは 次のような事情を反映したものであった。

協会の設立後数年にして,会員数,登録艇数は ともに急速に増大し、かつ全国的に広がり、これ にともない, 会の性格も発足当初の同好の志によ るクラブ的なものから次第に変化しつつあった。

一方、日本全国における、各種ヨット・モーター ボートの急速な増加と、海洋レジャーの発展とと もに、外洋ヨットもようやく社会的に認められる ようになり、それとともに様々な法的な規制の問 題も生じて来る状況となった。

会員のなかからも、「もっと血のかよったクラ ブ活動の充実はできないのか」, あるいは, 「一般 会員の声をもっと反映するような運営をはかれ」 といった声が上る一方,「運輸省初め、関係各関 庁との連絡,接渉をもっと密接にし,充分外洋ヨッ トの実状が理解され、かつ一方的な規則を受けな いようにすべきだ」という要望も強まった。

このため、泊地を中心にした日常の活動を充実 させ、かつ会員10数人に1名の割り合いで評議員 を選出して評議委員会を構成し、会員の声が充分 反映されるようにするとともに、本部の活動の分 野を拡げ、かつより有効なものにするために理事 の数を増やし,本部各種専門委員会の強化、増設 を基本とした組織の再整備が行なわれた。

この間, 関谷健哉会長は名誉会長になられ, 後 任会長には古屋徳兵衛氏が就任。副会長には秋田 博正ならびに飯島元次の両氏が選任された(1973 年12月)

1974年2月に、京都支部が拡大発展して、近畿 北陸支部となった。

7月には、第1回江の島~清水レースが実行さ

が相模湾で開催された。日本において、クルーザー のスクラッチ・レースが盛んになりつつあった当 時の、初の試みであった。

この年、堀江謙一氏の〈マーメイドⅢ〉が西回 り単独無寄港世界一周を276日で完遂、新記録を 樹立している。また、青木洋氏の〈信天翁Ⅱ〉が 1141日間にわたる単独世界一周を終えて堺市石津 港に帰ってきた。

同年, 駿河湾支部発足。

1975年、NORC 安全規則が改訂される。それ は――まず ORC 特別規則を導入した。また軽ク ルーザーの名称を廃止した。登録全艇に安全検査 を実施し、最低規準が改訂された。事故報告書の 提出が義務づけられた――などである。

また,この年, 艇登録料が改訂されている。 同年,第1回の州本~小網代レースが開催され tzo

また、この年は、沖縄海洋博覧会主催の、第2 回シングルハンド太平洋横断レースと同会主催の ハワイー沖縄太平洋横断レースが開催された。前 者は〈ウイング・オブ・ヤマハ〉(戸塚 宏)、〈マー メイド〉(堀江謙一)、〈オケラⅢ〉(多田雄幸)、〈サ ンバードVI〉(武市 俊)、(リブ〉(小林則子)、(カ 911) (D. W. White), (Mex) (Clous Hehmer), 〈OC〉(J. M. Vidol) が参加し、〈ウイング・オ ブ・ヤマハ〉が優勝。後者は〈無双〉、〈カワムラ〉、 〈大世〉、〈SORCERY〉(J. G. Wood)、〈ラプソ ディー・ビバーチェ〉, 〈ビンド・フェンペデル〉 が参加し、〈無双〉が優勝する。

1976年3月,玄海支部設立。

1977年,日本は第7回アドミラルズ・カップに、 チーム・エントリーを果す。

1978年のビッグ・イベントは、沖縄~東京レー スとパンナム・クリッパー・レース、それに、 また同年,第1回レベルレース選手権シリーズ 1/4トン・ワールド開催だった。(パンナムに関し ては, 海外遠征の項を参照)。

沖縄レースは第4回とあって27隻が参加、〈シンドバッド〉が優勝している。

さて、1/4トン・ワールドは、日本における外洋ヨットとしての初の公式世界選手権(ORC主催、NORC主管)であった。2度の国内選考レースを経て選ばれた日本の10艇を含め、10カ国32艇がワールド・タイトルを賭けて相模湾で戦った。優勝は〈マジシャンV〉。

また、同レース参加の日本艇〈パラダイス〉(センターボーダー)が第5レースで沈没、ライフ・ラフトで漂流した後に救助されるというアクシデントも起っている。なお、この年のORC国際会議において、センターボード・ファクターが計算式にとり入れられるようになった。

1979年,この年もアドミラルズ・カップにチーム・エントリーをする。同年第1回ビッグボート・レースを開催し、アドミラルズ・カップ選考レースを重ねた。

5月には,第1回の小笠原レースを開催,18艇が参加。

また,この年 JOR (ジャパン・オフショア・ルール)を制定した。そして,会友艇制度が発足。 1980年,会長が古屋徳兵衛氏から石原慎太郎現

会長にバトンタッチ、この年は、NORC外洋レース規則が改訂された。

また,第5回沖縄~東京レース開催を機に,沖 縄支部が設立された。

1981年,第3回太平洋横断シングルハンド・レース(主催・神戸ポートアイランド博覧会協会)を運営.11艇が参加し、〈太陽〉が優勝する。また同レースで〈かざぐるま〉は途中、艇体放棄する事態に至ったが、乗員については、アマチュア無線、救命無線機(EPIRB)の活用により、アメリカ沿岸警備隊の救助を得て無事救助されてい

る。

1982年,日本縦断オーシャン・カップ・レース開催。 パンナム・クリッパー・カップ・レースに3 チームがチーム・エントリー。個別成績では〈飛梅〉が総合優勝している。

この年、堀江謙一氏が〈マーメイド〉で地球縦回り航海を達成。

1983年,アドミラルズ・カップに3度目のチーム・エントリーするも成績は15位。

同年,北海道支部と津軽海峡支部設立。

そして1984年,日本外洋帆走協会は,任意団体 時代から数えて創立30周年を迎える。

この30年間,上記では触れられなかったが,船検,免許,ヨット税などの法規関係の諸問題,あるいは泊地問題など,ヨットをとり囲む環境も大幅な変化を遂げてきた。NORCも、ヨットを媒介とする、単なる同好の志の集団ではあり得なくなってきているのが実状である。日本の状況を踏まえながらも、世界のヨットとの関連をより密にして、以後のますますの発展を望みたい。

NORC外史 その4

日本製の外洋ヨットが、初めて輸出されたのは1950年のこと。

まず18ftスループ〈チーク・レティ〉号が、「丸は」ヨット東貿易株式会社造船部で建造され、アメリカへ送られている。「同型艇がサンフランシスコ~ホノルル間を30日間で横断した実績がある」と記録されているので、設計はアメリカのものであろう。

次に、東造船製作の50ftヨールと28ftスループ各1隻が、この年の8月にアメリカ市場向けのサンブル・ボートとして船積みされている。50ftヨールはフィリップ・ローデス設計であったが、28ftスループは東造船設計であり、純日本製外洋ヨットの輸出第1号であるう。

NORC海外遠征の歴史

日本チームの外洋レース海外遠征史は、〈コンテッサ II〉が1962年3月に、第1回チャイナシー・レース(600マイル)に参加したことから始まる。結果は4位であったが、この挑戦は翌年のトランスパック・レース参加への貴重な布石となった。

翌1963年7月、このレースのために造られた新艇〈コンテッサⅢ〉は、トランスパック・レースに参加し30艇中26位。(余談だが、日本人としてトランスパック・レースに参加したのは鎮目守治氏。〈コンテッサⅢ〉遠征6年前の1957年、アメリカ艇〈Ramona〉に乗艇し着順4位となっている。さらに日本人とトランスパック・レースとの関係を溯ってみると、1951年に、日本製のヨットが2隻参加している。ともに東造船製であった)

翌1964年(東京オリンピックの年)には、〈コンテッサⅢ〉が再びチャイナシー・レースに参加。1965年、この年〈コンテッサⅢ〉とともに〈チタⅡ〉がトランスパック・レースに参加。〈チタⅡ〉は前年に回航で船をロスに運び滞米、そしてデス・マストしつつもレースを完走し、同年帰国し、太平洋往復横断を完遂している。なお、成績は、参加55隻中〈コンテッサⅢ〉49位、〈チタⅡ〉53位。

1966年には、〈富士〉、〈月光 II 〉がチャイナシー・ レースに参加。成績は〈富士〉がDNF、〈月光 II 〉 が12位。

1968年には、〈ミス・サンバード〉と〈ミネルバⅢ〉が、第4回チャイナシー・レースに参加。 関西の艇が海外遠征したのは、この〈ミネルバⅢ〉 が初めてである。成績は〈ミネルバⅢ〉 5 位、〈ミ ス・サンバード〉 9 位。

1969年,この年、日本の外洋レース界は、海外から大きな刺激を受けた。米国スローカム協会主管のシングルハンド太平洋横断レースのフィニッシュ地点を城ヶ島として、レースに協力することとなったからだ。〈Pen Duick V〉(エリック・タ

バルリー),〈Blue Arpage〉(ジャン・イーブ・テルラン),〈Mex〉(クラウス・ヘフナー),〈Vent de Suroit〉(レナ・ハウワート) の4 艇が完走した。

この年のトランスパック・レースには〈チタⅢ〉 が参加したが、軽排水量艇に対するペナルティー を与えられ、レーティングが高くなり、着順28位 の総合47位という結果であった。

また、同年、日本から初めて、〈バーゴ〉がシドニー~ホバート・レース(オーストラリア)へ遠征した。(クルーとしては前年、大沢浩吉氏が同レースに参加している)結果は、34着で修正総合21位、クラスDで10位と大健闘。

また1970年、〈チタⅢ〉と〈エピキュリアン II〉が、第5回チャイナシー・レース(参加19艇)に参加し、〈チタIII〉が総合優勝、〈エピキュリアン II〉が総合 2 位と、大健闘した。日本としては、海外レース初の 1 、 2 位であった。

1971年には、〈バーゴⅡ〉が2度めのシドニー ~ホバート・レースに参加している。前回の教訓 を充分に活かしての再挑戦で、現地のこの日本艇 の評価は高かった。79艇中、着順29位、修正36位 の成績を残している。この艇は、日本人をはじめ、 オーストラリア人、ニュージーランド人を乗せた 国際色豊かな混成チームとしても注目を浴びてい た。

また、シドニー〜ホバート・レース後に行なわれたホバート〜オークランド・レース(1500マイル)にも参加した同艇は、14艇中9位に入っている。

1972年、〈チタⅢ〉は、チャイナシー・レースに参加。日本から香港への回航途中、中国側船舶に連行されるというアクシデントがあったものの、無事、香港に着き、総合3位、クラス2位となっている。また、香港~マニラ・レース後のマニラ

'77アドミラルズ・カップ初挑戦の〈都鳥III〉 (Photo by H.Okamoto)

湾沖20マイル・レース (チャイナシー・シリーズの一部) でも同艇は修正5位になっている。

この年,瓜生昭一氏が1/4トン・カップ・ワールドにクルーの1人として参加している。

また、この年シドニーで行なわれたワントン・カップ・ワールドに〈サンバード II〉が、レベル・レースとしては初めて日本からチーム遠征をしている。成績は14位。これは世界的に急速に普及してきたハンディキャップ抜きの一定の共通のレーティングを有する艇によるレベル・レースのうち比較的大型な艇(全長38 ft 前後)によるもので、世界の最高水準の艇とクルーを結集するものである。

なお、日本でもこのワントン・クラスの他、スリークォータートン、ハーフトン、クォータートンの各レベル・レースのクラス艇がこの頃から急速に増え、相ついで、それぞれ協会を組織して活発な動きを展開するようになった。

また,この直後に行なわれたシドニー~ホバート・レースにも同艇は、 $\langle バーゴ II \rangle$ とともに参加,それぞれ24位,50位となっている。(84隻参加)

1973年は、デンマークで開催されたハーフトン・カップ・ワールド (9月) に日本の〈サラブレッド〉チームが初参加。チャーター艇ではあったが、55艇中8位と大健闘し、注目を浴びた。このチームのメンバー4人のうち3人までが、その直前にキールで行なわれた470級ワールドに参加していた。

同年,〈コンテッサⅢ〉は3度めのトランスパック・レースに参加。59艇の参加の中,総合で53位。 1974年,第7回のチャイナシー・レースに参加 したのは〈わだつみ〉。香港~マニラ・レースで 同艇は総合2位に入っている。

この年のクォータートン・カップ・ワールドに、 $\langle \mathcal{F} \mathcal{S} V \rangle$ と $\langle \mathcal{F} \mathcal{V} \rangle$ が参加。参加



47艇中〈トレーサーⅡ〉が16位、〈チタV〉が21 位となった。

1975年、この年あたりから、海外遠征がグンと活発になってきた。

まず「'77年のアドミラルズ・カップへ参加する意志あり」と〈サンバード〉チーム,〈都鳥〉チームが表明した。

この年のトランスパック・レースには、〈都鳥 III〉、〈ディック・チタ〉、〈ビンド・フェンペデル〉の3 艇が参加。〈都鳥 III〉はクラス4位の総合37位、〈チタ〉はクラス5位の総合14位、〈ビンド・フェンペデル〉がクラス13位の総合49位となった。

また、この年は沖縄海洋博を記念して、同博覧会主催による2つのビッグ・イベントが開催された。シングルハンド太平洋横断レースとハワイー沖縄レースである。詳細は、別項(10頁)。

"75サザンクロス・カップ・シリーズに、〈都鳥Ⅲ〉、〈サンバードV〉、〈バーゴ〉の3艇が、初のチーム・エントリーを果す。チーム成績は11ヵ国中9位。また、同シリーズ中のシドニー~ホバート・レースには〈潮路 Too〉も日本からの回航で初参加。

1976年に入ってからは、前年のサザンクロス・カップに出場した〈サンバードV〉、〈バーゴ〉の両艇がニュージーランドで行なわれたダンヒル・カップ・レースに参加。ちなみに、このレースは、賞金がかかっていた。

この年のチャイナシー・シリーズには、〈都鳥 Ⅲ〉と〈わだつみ〉が参加。 この年,開催された第1回ミニトン・カップ(フランス) に, 瓜生昭一氏が参加。

また、コーパス・クリスティで開催された クォータートン・カップには、日本から〈リオ・ デ・スール〉、〈シューシュー〉、〈ミッドナイト・ ハンマー〉、〈サケ〉が参加、それぞれ16位、21位、 24位、31位となっている。

1977年,アドミラルズ・カップに日本初のチームエントリー。チーム構成は,〈サンバードV〉,〈都島 $\|$ 〉,〈BB $\|$ 〉。外洋レースのオリンピックという評価もあり,同レース参加への意義は高かった。結果は,19ヵ国中18位。

同年のトランスパック・レースには〈月光V〉が参加、総合37位となった。

またクォータートン・ワールドに、〈ブラック・ アロー〉が参加,総合27位となる。

1978年のビッグ・イベントは、日本で開催された0 オータートン・ワールド。詳細は別項(11頁)。 頁)。

この年、〈サンバードV〉が日本艇としては初めて SORC (アメリカ) に参加し、ディビジョンII,クラスAで7位。第4位レースのリプトン・カップで3位という成績を残している。

〈トーゴ V〉が第 4 回チャイナシー・シリーズ に参加。総合 5 位。

この年、太平洋圏で初めての国際シリーズ・レースのパンナム・クリッパー・シリーズが開催され、〈サンバード V〉、〈月光 V〉、〈チャスパ〉 (チャーター艇)がチーム・エントリーし、総合7位。

同年、 $\langle \mathsf{k}-\mathsf{i}\mathsf{T}\mathsf{V}\rangle$ チームが、チャーター艇で カウズ・ウイークに参加。

関口徹夫氏が、オロール・シングルハンド・レース (フランス) に参加、37隻中14位に入る。 1979年のアドミラルズ・カップには、〈トーゴ

 $VI\rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{N} \text{F} \cdot \text{N} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{V} | \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{V} | \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{V} | \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{V} | \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{V} | \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \rangle$, $\langle \text{J} \cdot \text{F} \cdot \text{F} \cdot$

また、 $\langle \text{コ・テルテル 2} \rangle$ は、アドミラルズ・カップ直前に行なわれた 2 トン・カップ・ワールドにも参加し、17位に入っている。

また、シドニー〜ホバート・レースに〈風来坊〉 が艇を回航して参加、着順27位、クラス12位、総 合86位となった。

1980年,第10回チャイナシー・レースに〈ティダ〉,〈風来坊〉が参加。また,同レースと同時に行なわれるクルージング艇だけのレース,シェル・バック・レースに〈バロネス〉が参加。

この年、2度めのパンナム・クリッパー・シリーズが開催され、〈ティダ〉、〈雲柱〉、〈朝鳥〉がチーム・エントリーし、総合9位。〈雲柱〉は、第4レースで総合1位、〈ティダ〉がDクラスで総合3位となっている。

1981年,太平洋横断シングルハンド・レース(主催:神戸ポートアイランド博覧会協会) 開催。詳細は別項(11頁)。

この年のシドニー \sim ホバート・レースは〈サンバードV〉が参加。

またJ/24ワールドがシドニーで開催。〈チャイナタウン〉,〈オリーブ〉,〈光〉,〈ホーネットII〉の4チームが参加。それぞれ,23位,26位,29位,34位となった。

1982年,第 3 回パンナム・クリッパー・シリーズにナショナル・チームを 3 チーム派遣。〈コ・テルテル 2〉〈トーゴ\\\\\)〉〈雲柱〉,〈レイジー・アルバトロス〉〈サンバード V〉〈飛梅〉〈つばくろ〉〈かづ〉〈月光 V〉〈ビッグアップル〉の 3 チームだが、その他,〈スーパーウィッチ〉,〈摩利支天〉の 2 隻が個別参加している。成績は,チームとしては,5 位,8 位,10位。個別艇では〈飛梅〉が総合優勝,〈スーパーウィッチ〉が 6 位,〈雲柱〉が 8 位と大健闘した。

また,同レース直前のサウザ・カップでは〈トーゴ**W**〉が優勝している。

1982年のチャイナシー・シリーズには、〈風来坊〉、〈月光V〉、〈ティダ〉が参加し、それぞれ37位、15位、11位となる。

また、J/24ワールド(サンフラシスコ)に〈J of J〉、〈エスメラルダ〉、〈光〉、〈コ・マルジェ〉が参加。

1983年,前年から引き続いて争われていた世界 一周シングルハンド・レースで〈コーデン・オケ ラ〉(多田雄幸スキッパー)がクラスⅡで優勝。

同年,J/24ワールドがスウェーデンで開催され, 日本から〈アポロニア〉、〈コ・マルジェ〉、〈ホン キートンク)が出場。それぞれ16位、21位、27位 に入る。

また, この年の SORC に〈ゼロ〉が参加し, クラス 3 位の総合31位。

アドミラルズ・カップには $\langle h- i W \rangle$, $\langle D u - h \cdot x i \cdot n' i \cdot n'$

トランスパック・レースでは、〈摩利支天〉が、 クラスC2位に入っている。

また,シドニー~ホバート・レースでは,〈ゼロ〉 が参加。60位に入った。

NORC外史

1959年、日本の外洋ヨット界の様子が、N HKから欧米に向けて放送されたことがある。 その中で日本のヨット界は、

「日本人はしばしば百姓の国民と云われている。そして人口の大多数が未だ農業に従事していることは確かだ。しかし工業はさておき、多くの人達はその生計を海から、特に日本列島のまわりの、水域の漁業から得ている。

一般向きのスポーツとして、日本のヨッティングは比較的歴史が浅い。それは19世紀末、横浜に住んでいた外国人達によって紹介された。それが大して発展しなかったのは、多分経済的理由によるものだったろう。しかし、今日では、ヨッティングは着々と人気の的に

その5

なってきている。(中略)

イギリス人やアメリカ人によって紹介されたことは事実であるが、今日では日本の外洋ヨットマン達は、世界のどこの国の船乗りにも匹敵する「小さなフネ」の立派な船乗りである。近い将来、代表的なバーミューダ・レースや、カリフォルニヤ――ホノルル・レースに、さらにまたイギリスの、ロイヤル・オーシャン・レーシング・クラブのあの素晴しい外洋レースにも日本人の参加が見られるだろう。また、そのことは大いに歓迎されるに違いない。」

と紹介されている。

日本外洋帆走協会

- ●本部・関東支部:〒105 東京都港区虎ノ門 I 15-16 ☎03-504-1911~4
- ●北海道支部:〒060 札幌市中央区南一条東4丁目北海 道日伊文化会館 阿部事務所/城丸隆☎011-231-0015
- 連軽海峡支部:〒042 函館市湯川町I-2-39米山建築設計室内☎0138-59-1234
- ●駿河湾支部:〒424 清水市港町2-10-2☎0543-52-1526
- ●東海支部:〒460 名古屋市中区丸の内3-21-21 チサンマンション丸ノ内5-902 (株)ミヤコ内☎052-971-5835
- 近畿北陸支部:〒601 京都市南区東九条北鳥丸町25 三 井祥功方☎075-661-0325
- ●内海支部:〒672 姫路市八家字前浜1296-39 妹尾ひづる方☎0792-46-2836
- ●西内海支部:広島市南区翠5-12-20 井岡裕昭方☎082-243-4111
- ●玄海支部:〒811-11福岡市西区内野205-7 光安威尚方 ☎092-804-5225
- ●沖縄支部:〒904 沖縄市安慶田57 ロータス沖縄内 桃原秀明☎0989-39-1750

0



本部構成、担当理事

名誉会長 古屋德兵衛 長 石原慎太郎 会 長 秋田博正 大儀見薫 専務理事 清水栄太郎 常務理事 河村次郎(常勤) 嶋田武夫 総務委員会 清水栄太郎 (委員長) 大 儀 見 薫 (国際小委員長) 大 儀 見 薫 (会報小委員長) 財務委員会 名 当 英 臣 (委員長) 海事思想普及委員会 今 岡 又 彦 (委員長) 安全委員会 児玉万平(委員長) 計測委員会 林 賢之輔(") 技術委員会 渡辺修治(") 帆走委員会 武市 俊(") ルール委員会 石井正行(") 通信委員会 篠原 要(") 法政委員会 嶋田武夫(") 泊地対策委員会 平野喜美夫 (")

NORC30年小史

発行/社団法人 日本外洋帆走協会

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16 (電)03-504-1911~4

