

# Offshore 4 1984

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.109/300円

昭和59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  
ニューモデル艇・ヤマハ R30

## 第23回 東京国際

例年ない降雪に見舞われた今年の主都圏にも、ようやく海のシーズン当来を告げるボートショーが3月1日(木)～5日(月)まで、東京・晴海で開催された。

今年は第一会場(西館)、第二会場(東館)合わせて84社が出品し、5日間で71,191名の入場者があった。

会場を見渡したところ、セールボートもモーターボートも輸入艇が増えたこと、いろいろなタイプのセーリング・ボードや、

ウェアの出品が多かったことに加え、各種の航海計器や魚探なども目についた。

これらの中には昨年、単独世界一周レースで多田雄幸氏が乗って優勝した〈オケラ5世〉もあり、また、堀江謙一氏が計画中のソーラーボートのプランも興味深いものだった。一方、アイデアで注目を集めていたものではワンマンキャリアーという、片手の操作ひとつで手軽にクルマの屋根にボートを上げ下ろしできる装置であった。



関東自動車工業株式会社のレプトン



“太陽だ!!” 堀江謙一氏のソーラーボートによる太平洋横断計画



数多く出品されていたヤマハのクルーザー



セーリング・ボードのコーナー



# ボートショー



ニッサンのJ-24

TOKYO  
INTERNATIONAL  
**BOAT** '84  
SHOW



オヌマリン(株)のワンマンキャリアー  
“このボートテンドーにいいね”



古野電気(株)のビデオロランのコーナー



ニュージャパンヨットのコーナー



数々のマリンアクセサリ

# 500隻ほどのヨットを集めた 大レースとパレード

——その裏方は何を考えたか——

裏方一同

(前号につづく)

## ■係留問題

参加申し込みが536隻になってこんな数が果たして岸和田泊地に入れるのか、何とか分散させようではないかということになった。しかし岸和田に来るなどは言えないし、よし、それとなく知らせてしまえと、パレードだけに参加する人はこれこれ、パーティーだけに来る人はこれこれと、必ずしもレース、パーティー、パレードすべてに参加しなくても、お好きなのだけに来ても良いですよというパンフレットを作って送りつけ、レース終了後、岸和田に係留する艇が少しでも減るような手を打った。結果的には、レースの終わった22日夕刻に岸和田に係留した艇は457隻、ほぼレース参加数と同じだが、レース終了後、混雑する岸和田を避けて自分の泊地へ帰った艇が相当数あり、その代わりにレースに出なかったが翌日のパレードに備えて岸和田にやって来た艇がおそらく70～80隻ぐらいあったことになる。

さて岸和田に係留する艇が少しでも減るように手を打ったが、22日の夜は500隻以上が係留できる準備はしておかねばならない。臨時泊地の岸壁だけではもちろん足らないので、埋立用送泥管のフロートをつないで250メートル足らずの浮桟橋を増設することにはしていたが、艇の間をあけないでつなげば十分係留できることが分かった。しかし岸和田港長からは500隻なんて数をどうしてあんな所につなげるのかと説明を求められ、ずらりと艇を並べた図を描いて納得してもらった一幕もあった。実際は写真のように十分余裕を持った係留になったが、457隻のクルーザーがずらりと並んだ景色は圧倒的で、夕方からはこのクルーザーを見に来る見物人もつめかけ、岸壁上に点々と配置した終夜点灯の裸電球、ゾロゾロ歩く見物人、チャルメラテープを鳴らしてやって来た夜鳴きソバと、何やら夜店の雰囲気まで夜遅くまでにぎわっていた。

泊地の広さは足りるとしても、ここにうまくすき間なく係留した時の話であるし、翌朝パレードに出発する際にアンカーがからんだのでは時間的に間に合わなくなる。それに500隻が係留しているのでは、陸路やって来た人が自分の艇をどうやって見つけるか。しかも係留はレースが終わって泊地に入ってくるのだから、よほど手際よくやらないと混乱するばかりである。そこでまず基本方針として、できるだけアンカーを打たないで係留すること、グループ別に区域を指定することにした。大型艇は浮桟橋に三重か四重に横付け、アンカーなし。小型は岸壁に鼻付けで二段か三段係留、できれば後ろの艇だけがアンカーを打つという方針で、説明図を入れた係留案内をあらかじめ配布した。さて当日いよいよ艇が入って来始めると、先端に立った泊地委員がその艇はあちらと仕分けする。岸壁では岸壁に鼻をつけて次の艇が後ろにアンカーを打つまで待ってもらおうと流れ作業を始めたが、泊地委員が手を出したのは始めのうちだけ、やがて一隻ずつ声をかける暇もないくらいに続々入港したが、皆説明図を見てくれたのか、最初につないだ艇を見てやり方を理解したのか、混乱もなく次々に係留、意外に簡単に係留してしまった。翌朝もアンカーのからみもなく、全艇1時間もしないうちに出港してしまい、係留については大成功であった。

心配したのは係留に出来るだけアンカーを打たない



岸壁につないだ小型艇群（向こう側、遠い方が小型艇）





大型艇の係留（一番向こうは、この上を250mほど歩かねばならない）

ようにしたため、夜中風が強くなったらどうするかだが、その時は数艇おきにアンカーをモーターボートで打って行くことで何とかしようと考えていた。幸いにもレースと同じく風がなく、風が吹始めたのは翌朝出港ごろであった。風の吹き始めがもっと早かったら相当忙しい思いをさせられたろう。もう一つは浮桟橋、太いドラム缶のようなものをつないでいるから、一杯気嫌ですべり落ちないかと心配していたが、そこはヨット乗り、泳いだ者はいなかった。もっともピッシリ艇が横付けしているから落ちようもあるまいとたかをくくってはいたが、係留場所をグループ分けしておいたおかげで、我が艇はどこにいますかという問いの答えに、艇名か大きさを聞けばあのあたりと言えることになり、遂に迷子になる者はいないですんだ。

500隻のヨットが一夜をあかすということは、突然埋め立て地に人口2,000人ぐらいの町が出現することである。水は、食料は、燃料は、電話は、ゴミは、最も大事なトイレは、と交渉しても何しろ埋め立て中の土地、すべて一切なし。ポータブル発電機で電灯をつけ、ドラム缶のゴミ入れを並べ、移動トイレを借りてくるところまではできたが、水・電話は工事でできず。これも案内書で細かく説明しておいた。食料・燃料などは、岸和田の商業組合に話をつけて、必要物品を積んだトラック出店を並べる案もあった。しかし埋め立て工事中の場所ではあるし、当夜沖合に停泊中の帆船がイルミネーションをやるので、その見物人が工事現場に入って来るのをどうやって規制するか、と警察がだいぶ神経をとがらせていることもあり、結局お流れ。必要な人は15分ほど歩いて町へ買物に行ってもらうことにした。

移動トイレは遂に20しか集められず、2,000人に20では朝順番待ちが出はしないかと心配したが、何とかなったようであった。トイレとゴミは地元に対する配慮からだいぶ注意したことだったが、ヨット連中はきかないお土産を残して行ったという声なかったのは幸いだった。

泊地を担当した委員は全くと苦勞さんで、結局レースもパーティーも出られず、帆船パレードも見ずに泊地のあと片付けをした者もあり、前後2週間は交代で当直、22日夜は徹夜で泊地をパトロールと縁の下を支えて大活躍であった。

予定通り行事が進行すれば万々歳だが、予定が変更された時の対策も考えておかねばならない。最も混乱しそうな事態としては、レースが無事実施できて岸和田泊地に係留してしまったあとで天候が悪くなり、翌日の帆船パレードが中止となった場合であろう。この時にはどんな準備が必要か、あれこれ想像はしてみたが、結局その時はその時と、出たとこ勝負で行くことにしてしまった。実は忙しくそこまで準備に手が回らなというのが関係者の本音であった。

## ■大パーティー

3,000人近くを集めての表彰パーティーは、会場選で難行した。最初大阪市側は大阪市内でと言っていたが、テレビ放送の関係で時間は動かせず、岸和田から大阪まで3,000人近くを往復させるのは不可能と岸和田近辺で探すことになったが、3,000人の会場はそうめったにあるものではない。学校の雨天体操場、港の倉庫、埋め立て地に大テントと話は堂々めぐり。大阪市に知恵者が現れ、帆船パレード用にチャーターしてある船を隣の貝塚港につないで、その中でとなった。この船は元フェリーで、今はクルーズ用のチャーター船、車を積んでいた場所にステージ付広場がある。それでも収容力が不足し、船内二箇所に分かれることにはなったが、船を持って来るのは良いアイデアであった。輸送担当委員が地元アマ無線仲間の協力を得て、バス20台を使ってピストン輸送で岸和田から貝塚港へ送ったが、パーティーが済んでの帰路は、帆船のイルミネーション見物の車による渋滞に巻きこまれ、予定通り帰れなかったのは誤算であった。

フィニッシュ艇はフィニッシュラインの両側でナンバーを記録したが、何しろ重なり合って通過する艇のナンバーだから、全員の記録を集めて抜けているのを埋めねばならず、スタートは15分おきに速い艇からスタートしているが、フィニッシュラインでは各クラス入り乱れてしまっているし、コース短縮で最も沖合でフィニッシュしたこともあり、パーティーが始まってもなかなか確定順位が到着せず、司会者が時間つぶしに四苦八苦していたのはお気の毒であった。しかし着副賞スクーター1台といった賞品の大盤振舞レースはそうめったにはあるまい。もっとも出艇数もやたら





パレードに入ろうとするヨットの大群（左の帆船は3番船〈グロリア〉）

と多いから賞品の当たる率は低いのだが。

表彰パーティーには各帆船から候補生などを招待したから、レース参加の出席者約2,500人に加えて3,000人近い大パーティーとなった。招待者は英語、インドネシア語、スペイン語、ポーランド語と各国語入り乱れたはずだが、一杯入るころには何となくワイワイガヤガヤと大いにやっていた。一体何を話していたのか未だに不思議である。

### ■帆船パレード

今回のレースはレースを種にたくさんのヨットを帆船パレードに参加させようというねらいがあった。しかし結果的には、レースがなくても多数のヨットが帆船パレードに出て来たに違いない。パレードに出て来たヨットの数、正確には分からないが、レースに申し込んだ536隻はすべて出てきたと考えられる。この申し込み艇には参加旗が渡されており、この旗を持っているヨットだけがパレードに伴走できることになっていた。実際は、予想した通り海上での立ち入り規制は実行不可能で、旗を持っていないヨットがだいたい出動していた。その数およそ100~150隻と見たから、帆船パレードに参加したヨットは650~700隻ということになる。この数も予想を上回った数であった。申し込みが536隻とあれば、もうこれ以上当日出て来るヨットは残ってはいないだろうと想像していたのだが。

さて日本で初めての帆船パレードを実行するについて、関係者は見物にやって来るヨット・モーターボート、漁船がどんな行動を取るのか、帆船が取り囲まれて動けなくなるのではないかと、とまで考えたかどうかはともかく、相当な不安感を持っていたようである。その結果、パレード海域を警戒線で囲んで立ち入り規制をし、伴走ヨットは一列になって一定間隔で帆船に同航するといったプランが出てきた。おそらく実際に最

も危険なのは見物の大型船とボートとが混在することで、帆船を見ていて接近に気付かないおそれがある。結局、観覧船は東側に錨泊、ヨットは西側を、と分けて、その点は問題なくなった。しかし済んでから考えて見ると、あのヨットの大群が観覧船から遠く離れてしまつてよく見えなかったのはもったいないことではあった。

帆船パレードのコースは、最初、大阪湾の中央から一直線に大阪港に向かうことになっていた。10月下旬の風向は北東の微風が最も確率が高く、このコースでは全コース向かい風になってしまうので、前半は北西へ、直角に変針して北東へ向かうコースに変更された。こうしておけば最も確率の高い東風でも、時にある西風でも、どちらかのレグで帆が風を受けてくれるという計算であった。パレード当日は確率の少ない西風が吹き、予想がはずれてしまったものの、おかげで第2レグはフルセールの追手、そのまま大阪湾内に入る帆船もあって、予想通りの風であれば湾内南側の見物席に陣取った十数万人は、セールをたたんだ帆船しかみられなかったところをフルセールが見られて大喜びであった。

外国での帆船パレードを見る限り、大型帆船とそれを取り巻くボート・ヨットの群れが景色になっているのであって、帆船だけがボツリボツリと走ったのではサマにならないように我々は思うのだが、海事関係者の間では、やや誇張した言い方ではあるが、ボート・ヨットは何をするか分からん邪魔者ともていうような見方があり、パレードに参加するヨットに対してとかく好意的ではなかった。パレードに参加するヨットの数に制限せよとか、一定間隔、一定速力で走らせよとか、大阪湾内に入る数を制限せよとか、様々な意見が出され、ヨットのパレード参加要領はなかなか決まらなかった。結局、日限が切迫してきたこともあり、ヨット関係は自主規制してきちんとやるからということで了解をとってしまった。

パレード海面は立ち入り規制をすることになっており、警戒船が配置されはするが、2キロに2隻の警戒船、総数50隻ほどの巡視船で、数百隻、もしかすると千をこえるかもしれない漁船やモーターボートの立ち入りを止められるはずはない。そこで入って来た船をマジメに追いかけたりされるとヨットにとっては危険極まりない。これがパレードで最も心配した点であった。パレード参加ヨットに対しては、一応要求通りの公式的参加要領を配布したが、こんな詳細な参加要領を全部読む参加者はそういるとは思われない。一枚物の、こんなことだけはやりなさんという注意書を配ると同時に、無線機と電気メガホンを12隻の艇にのせ、これらの艇を適当にパレード中に分散配置し、周囲のヨットをリードしてゆくようにした。これらの艇には、パレード、救急、非常通信の詳細なマニュアルが渡されていた。結局は、ヨットはもちろん、全パレードを



通じて事故は全くなく、エンジン故障のモーターボートが一隻出ただけであった。もっとも、なれないヨットに乗って帆船見物には来たものの、多数のヨットの起こす波にもまれてたちまちダウン、ひたすら上を向いて寝たまま帰って来た気の毒な人もいたらしい。船酔いといえば、パレード中酔った者を何とか上陸させる方法を準備しておいてくれないかという話もあり、ボンツーンを浮かべて一時収容の上、高速艇で移送とか検討してはみても、いずれも実現困難、船酔いで死ぬことはないわいと何の対策も講じないでいた。

パレード参加のヨットは誠にマナーがよく、外国帆船の船長が今まで参加したパレードでこれほど走りやすいパレードはなかったとほめていたが、お世辞分を割り引いたとしても、整然としたパレードだったことは間違いない。1月20日のNORC 30周年記念パーティーでの祝辞で、海上保安庁長官から帆船パレードでのクルーザーの態度におほめの言葉をいただいた。海事関係者のヨットに対する見方が変わってくれば良いわけだが。レース参加申し込みをしないでパレードに入ってきたヨットが相当数あり、これらの艇にはパレードのアウトラインなどが伝わっていないためであろうか、中にはあちこち動き回る艇もあった。モーターボートにも高速で走り回るのがあり、それらを見てレジャーボートはけしからんと言われたのでは、せっかく自主的に整然とパレードをしていた大多数のヨットが気の毒だ。

帆船と一緒にパレードしたのでは全部の帆船を見ることはできない。一所に止まって帆船パレードを眺めたり、帆船と反対に走って全部見ようとする艇が出てきたりしないかと思っていたが、さすがにそれはなかった。余りのヨットにおそれをなし、後ろの方からゆっくりついていこうやという艇もあったようで、見物アニマルというようなガツガツした艇はなく、皆ゆったりと帆船パレードを楽しんでいた。

先頭の〈日本丸〉がパレードコースに入った横に、おびたしいヨットの大群が流れ出てきたのは圧倒的な眺めであった。ヨットの大群は1500メートル後ろの〈エスメラルダ〉、さらにその次の〈グロリア〉となってもなかなか数が減らず、河のように続いて一定の幅で流れ出ていた。ヨットはどうしても5ノットで走る帆船よりは遅れ勝ちになるから、前半の帆船について出るようにしておけばやがて適当に分散するだろう

と予想していた。スタートはうまく密集して出て行ったが、変針点を過ぎて先頭の〈日本丸〉が追手になりスピードが上がったため、ヨットが遅れ、〈日本丸〉が先行してしまったのを別にして、パレード中、どの帆船の横にも多数のヨットがいてなかなか良い景色になっていた。もっとも最初の予定では漁船などがヨットの列を横切りやすいよう、ヨットの隊列に所々切れ目を作ることにしていたのは全く甘い考えであった。いったん動き始めたヨットを一時止めるというのは、川をせき止めるようなもので、とても出来ることではなかった。そんなことをしなくても、ヨットの大集団を横切ろうとする気は起こらなかったに違いない。

ヨットでパレードに参加した者は、自分の周囲の様子は見えても、少し離れた所のことはさっぱり分からず、お互い群盲象をなでているような話になってしまい、何人かの話を聞いてみても結局パレードがどんな具合に進行して行ったのか完全には分からない。パレード出発時には驚くほどの数に見えたヨットも、パレードの進行とともに分散して次第に目立たなくなったし、派手に走り回った漁船も広い海面に散っていれば大して危なくはない。ヨット、ボート、漁船で総計1500隻ぐらいは動いていたと思うが、海面を埋めつくすほどの数とは見えなかった。しかしパレードに出てきたヨットが700隻足らず、そのうち536隻がレースに申し込んだ艇、その内訳を見ると、大阪湾沿岸の艇が約400隻、遠方から参加した艇は50隻足らず、ほとんどが関西の艇であった。パレードにあとから出てきた100隻余りはほとんど大阪湾沿岸の艇であろう。しかもそれでも各ハーバーのヨットが全部動いたのではなく、ハーバーに残っていた艇が結構あったらしい。すると大阪湾沿岸にあるヨットの総数は700隻をこえるのではないか。それに対しNORCの登録艇はどれだけの数だろうか。確かにNORCはクルーザーの中核



ヨットの列（帆船との間をあけて走っているのに注目）



体をなしているだろう。NORC という組織があるからこそ、これだけのレース、パレードができた。しかし今や NORC は数の上ではクルーザーの一部をまとめているに過ぎないということを思い知らされたパレードであった。

準備に忙しく走り回っていた時は何だかんだと文句の一つも言っているが、済んでみると、とにかく面白かった。特にあれだけのヨットの大集団が集まったのは全く圧倒的な光景であった。レース、パレードに参加した人達の間でも、あんな数のヨットは初めて見たという声が出ていた。無風のレースで、レースとしては面白いレースではなかったにもかかわらず、皆さん満足げであったのは、あの圧倒的なヨットの中に入って走ったのだという満足感を味わっていたのではあるまいか。思い切り多数のヨットが集まってワイワイ何かやるのはそれだけで面白いものである。また何年かたったころ、何かを種にして「ヨット大集合」の行事をやってみてもいいのではないだろうか。ただしその時は別のスタッフに段取りをお願いするということである。

### '83大阪世界帆船まつり

## 外国帆船の方々との インタビュー

内海支部 浮田 尚子

#### 〈ザグレス〉

各国艦長のインタビューで、〈ザグレス〉の艦長・ゴメイヤ氏は、今まで、アメリカの200年祭、ロンドンのディロイヤーのパレードなど、随分色々のパレードに行ったが……と前置きされて、

1. 今回のパレードは非常に安全性の高いパレードであった。
2. 若い人達が、こんなにたくさんのヨットで出迎えて下さり、海に関心を持つ人が多数おられることを知って、本当にうれしく思う。
3. 組織が非常によく行き届いていて、整然と併走をして下さった。

とくに安全性については、「普通は艦上で昼食をとらないといけないが、今回ばかりはだれかにしかられないかもしれないが、自分の個室に下りて昼食を取り、また艦上に出てパレードを眺めさせていただいた。こんなに安全性の高いパレードは珍しい。」と語られた、とのことでした。(毎日放送社長・赤黄一見氏の言) また、ゴメイヤ氏は、

私達は長崎に鉄砲を持ち込んだ時代から深い関係にあり、その国に、このようにして来られたことは本当にうれしく思う。多数のヨットが我々を迎えてくれて、さすがは海洋民族の国だと心から感心しました。

言葉も日本語とよく共通しており、我々は日本のことを「NIPPON」といって、「JAPAN」とはいいません。古い昔からのつながりを大切にしていきたい。とも語られた。

#### 〈グロリア〉(コロンビア)

このパレードは本当に素晴らしかった。我々もとても楽しむことができた。大阪に来られて本当に幸せです。大阪の人、日本人々は本当に親切です。日本がとっても好きになりました。(〈グロリア〉の士官)

パレードは本当によかった。とくに日本の食べ物は本当においしい。ワンダフルです。何もかも初めてで、コロンビアとは全く異なり、珍しいです。「帰途は帆船?」という質問ですが……いや、とんでもない。私は成田から飛行機で帰ります。でも日本に来て本当によかった。「ワンダフル」です。(艦長夫人)

#### 〈エスメラルダ〉(チリ)

ヨットはあまり見る間がなかった。大阪とチリとは姉妹都市にあり、これから末永くこの関係を大切にしたい。次回の時は私が艦長でしょう。

(次期艦長候補・エンゲル・ソート氏)

#### 〈ジ・フン〉(香港)

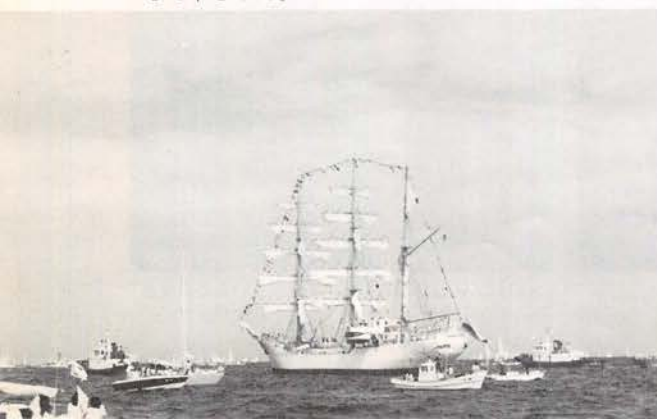
ヨット? とっても素晴らしかった。だけど、日本の食べ物はどれもこれもとってもおいしく、ワンダフルです。それに大阪の人達はとても親切で、日本にまた来たいと思う。帆船で来ることができて本当にハッピーです。(〈ジ・フン〉の20歳ぐらいの女性)

#### 〈デワルチ〉(インドネシア)

残念ながら英語でお話しができませんでしたが、〈デワルチ〉の一乗員は、「ハッピーだ、ハッピーだ」とっておられました。

#### その他

実行委員長・平岡英信氏の言では、たくさんの外国の帆船の方々からお褒めの言葉を頂いた、ということでした。





## 計測委員会からのお知らせ

## 海外レースに参加されるオーナー、クルーの方へ

今年から海外レースに参加する艇にはダブルメジャラメントを実施します。レース参加前に必ず受けて下さい。

## 1. 関連ルール IOR Appendix 5.3.3

「ナショナル・オーソリティがノミネイトした艇がイベントに参加する場合、これらのノミネイトされた艇は、同一計測状態で、完全に二度計測されているかまたは、一度に互いに一緒に作業する二人のメジャラーにより計測されていることが確実になければならない。」

ここでいうイベントとは、アドミラルズ・カップ、SORC、パンナム・クリッパーカップ、レベルレース・チャンピオンシップなどを指しており、過去にさまざまな形でインチキした艇がいたために、きびしいルールが付加されてしまいました。当委員会としてはこのルールに忠実にダブル・メジャラメントを遂行します。

2. ダブル・メジャラメントを受けた後に発行する計測証書は、二度目の計測データを用いて計算されたものとなります。ただし、ハル・デイトに変更はありません。

3. ハルおよびリグに改造があったり、搭載物件に変更があった場合は、再計測となり、ダブル・メジャラ

メントとは異なります。

4. ダブル・メジャラメントの料金は、NORC 事務局13,000円、メジャラー手当てはIOR 手当を準用します。(再計測が必要な場合は、再計測料金が別途加算されます)

5. 1項に該当しないレースの場合、ルール上はダブル・メジャラメントを要求されませんが、NORCとしては、世界的な情勢から判断して、ダブル・メジャラメントを受けることを強く希望します。自艇のレーティングになんの不安もなく聞えること、レーティング上の抗議が出されても却下できるだけの確固としたレーティングを所持することが重要です。同時に、ルールに関する知識(レーシング・ルールのみならず、計測、安全に関するルール)は、レースに参加する上で必須の要件であり、開催者に対する礼儀でもあります。インターナショナルでトップクラスにあるレーシング・ディンギーの世界では、既に常識になっていることです。

オーナー自身がルールに精通することが最も望ましいことですが、これが困難な場合には、ルールに精通したクルーを乗り込ませることはオーナーの責任であり、いずれの場合もオーナーの責任に帰する事柄です。(関連ルール、IOR 106, 107, 108, 109)

## ハーフトンクラブへのご案内

## レーティング20~22.9 フィートのハーフトンの方々へ

レベルレースがなくなっただいぶたちます。それにはいろいろ理由があつてのことでしょうが、やはり同じクラスの艇と競い合う面白さはなかなか捨てがたいものです。本来スクラッチとすべきでしょうが、レーティングの開きが上下3フィートもあること故に、TCFにて競い合い、お互い切磋琢磨しながら友好を深める目的の当クラブへの入会をお勧め致します。下記に詳細を記します。

名 称 ハーフトンクラブ

目 的 同じハーフトンクラスの艇とのレースを通じ、友好親善を計り、技術の向上とシーマンシップの高揚を目的とする。

レース 1年を上半期、下半期に分け、各期優勝艇を決め表彰し賞品を与える。各期のレースは、SSCR(岩井氏主催)と小網代ウイスキーカップ(小網代フリート主

催)の初島レースの場をお借りする。(感謝)

得点法 各期 SSCR の任意の4レースと小網代ウイスキーカップの初島レース1つ(1.5倍)の得点の大なる者を優勝とする。なお、スポンサー(K.K. ビーターストーム)のご好意により、各レースに賞品が用意されている(1位=30.25とし、2位=29点、3位=28点とする。ただし、初島レースは1.5倍とする)。

賞 各期優勝艇にはビーターストーム杯(持ち回り)とその賞品が用意されている。

会 費 無料

問い合わせ先 田村(エミリー) ☎0466-26-7718  
朝河(がめら) ☎03-580-7749



# 夢とロマンの大計画 大航海時代を再現する オランダ船を復元

大航海時代、長崎に来航していたオランダ船をヨーロッパの造船所で復元し、長崎まで航海しようという夢とロマンに満ちた壮大な計画が長崎の市民グループによって立てられた。この計画を実現させるために、木村營介氏を会長とする「阿蘭陀船ば創る会」が発足し、徐々にその夢の輪が市民の間に広がっている。そこで、「NAGASAKI DREAM」とタイトルされた『阿蘭陀船復元企画書』を紹介する。

## ■計画概要

鎖国時代、日本で唯一の開かれた港であった長崎は、海外貿易港として、また海外文化受け入れの窓口としての歴史があり、日本の近代文明発祥の地といっても過言ではありません。

私たちの計画は、鎖国時代長崎に来航してきた17世紀のオランダ船をヨーロッパの造船所で復元し、各国へ親善訪問を行いながら、オランダより長崎までの航海を再現しようというものです。長崎に到着後、日本一周航海を行い、最終的に長崎にて、歴史史料館的な役割を果たしながら係留保存しようという計画です。

### 意義・目的

1. 船や海に親しむことにより、海事思想の普及・高揚をはかる。
2. 17世紀の木造帆船を目で見、手に触れることにより先人たちの勇気・知恵・ロマンを学ぶ。
3. 親善訪問、外国との交流等により、国際交流・友好

好を深め、国際的な視野をひろめる。

4. みんなで力を合わせ、夢を実現することにより本物を21世紀へ残す。

私たちは、私たちの力を合わせ本物を次の世代に残すために、オランダ船復元を計画しました。長崎の若者たちが途方もない夢を見、はぐくみ、ついにはかなえてしまったということ、かつてアメリカンドリームという言葉があったように、ナガサキドリームという言葉に託して、人々の心の中に植えつけ、本物を残す運動の一環として、一つの起爆剤となり、各地にひろがっていくことを願っています。

## ■復元計画予定

1. 準備期間……30カ月。

### ●財団法人設立

歴史的研究、法的検討、事業計画、資金計画、建造地検討、技術的検討、建造図面作成、係留地検討、係留方法検討、乗組員募集

2. 建造期間……約24カ月

建造費用 約3億6000万円

### ●係留地整備

訪問国確認、伴走船手配、乗組員養成

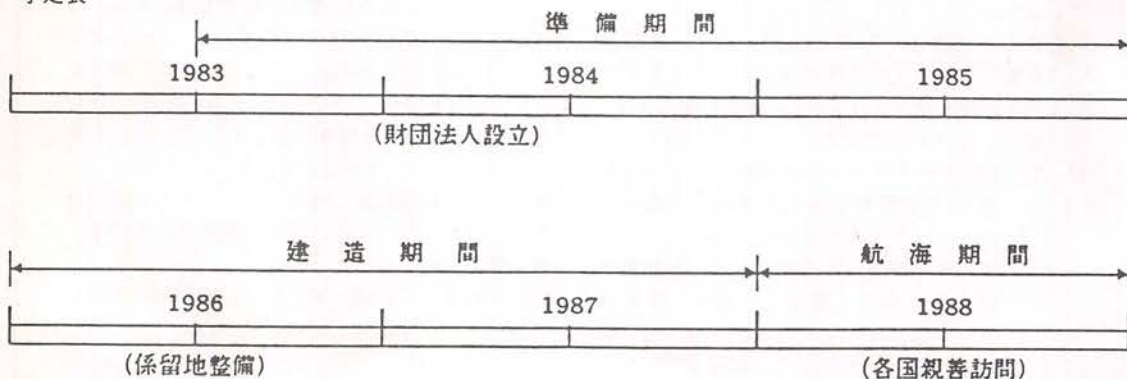
3. 航海期間……約12カ月

航海費用 約1億4000万円

### ●各国親善訪問

訓練航海、日本一周航海

### 予定表



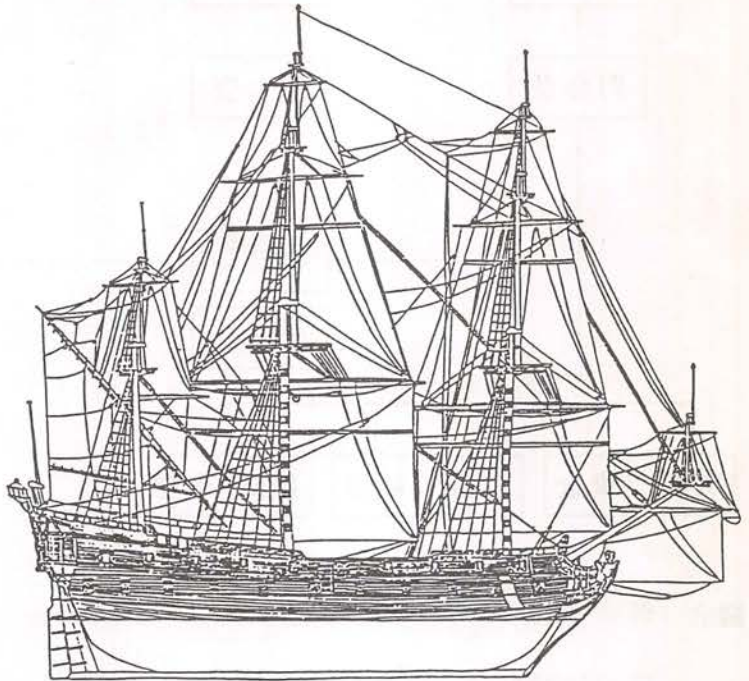


## ※「阿蘭陀船ば創る会」長期構想

当会は、私たちのオランダ船復元運動の主旨を皆様方に理解していただき、広範囲な市民運動を展開し、会員数を来年度中に10,000人までに拡大したいと考えています。また、重要な課題として公益法人（財団法人）の設立があります。当会が中心となり、県・市等の協力を得て財団法人（名称は未定）を設立し、この財団法人で、募金活動や、復元船の発注から将来の維持・管理までを運営していく計画です。財団法人設立の目的は、将来においても、当会の主旨を生かし、私的ではなく、あくまでも公益的な用途に供せられる体制をつくりあげること、また復元運動の募金活動・資金調達等にあたり、各方面からの協力・援助が得やすい体制にする、などの理由によります。またこの財団法人は、オランダ船を維持・管理するために、事業（一般公開等）を行い、これが可能ならば、更に長期にわたって、長崎にゆかりのあるポルトガル船・中国船等の帆船を復元し、中世より現代までの海洋博物館の設立を目指します。

## ■建造予定船図

オランダ船17世紀中紀



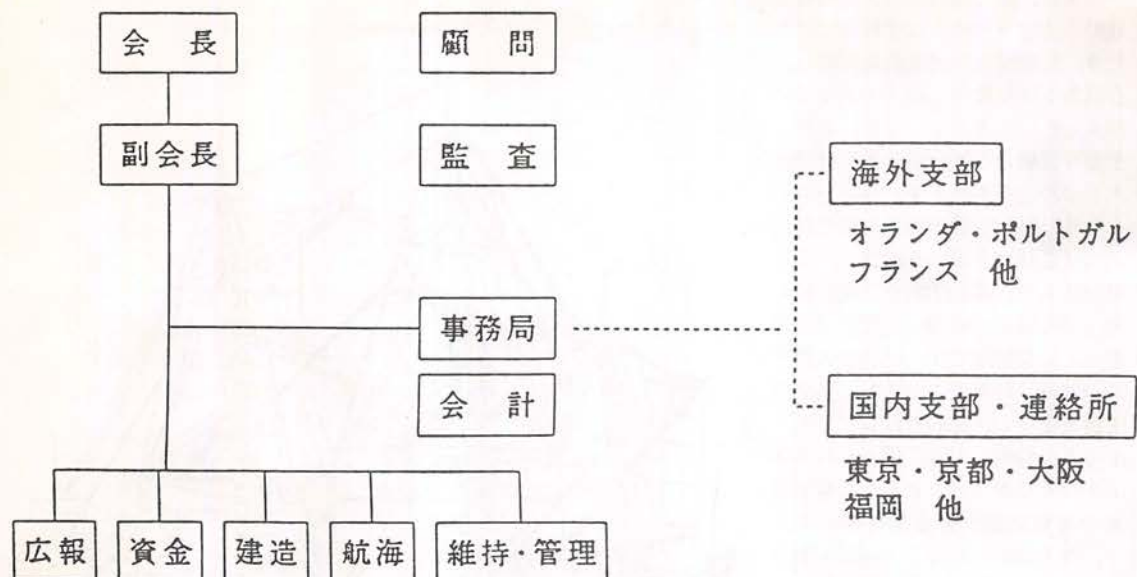
- 船長……約40m   メインマスト高……約40m
- 船幅……約10m   屯           数……約200トン

## ■航路予定図





## ■組織図



## ■会 則

- 名 称 「阿蘭陀船ば創る会」とする。
- 所 在 地 長崎市相生町9-8(日蘭ビル3階)とする。
- 目的・意義 前記に同じ。
- 入会資格 上記の目的・意義に賛同する人であれば、性別・年齢等の条件は一切ない。
- 会 費 原則として年会費1人1,000円、入会金は不要。
- 審議・承認 一般事項は実行委員会で審議承認され、重要事項は総会で審議承認される。

※復元船の建造完了後、船室に全会員の銘板または名簿を永久保存・展示する。

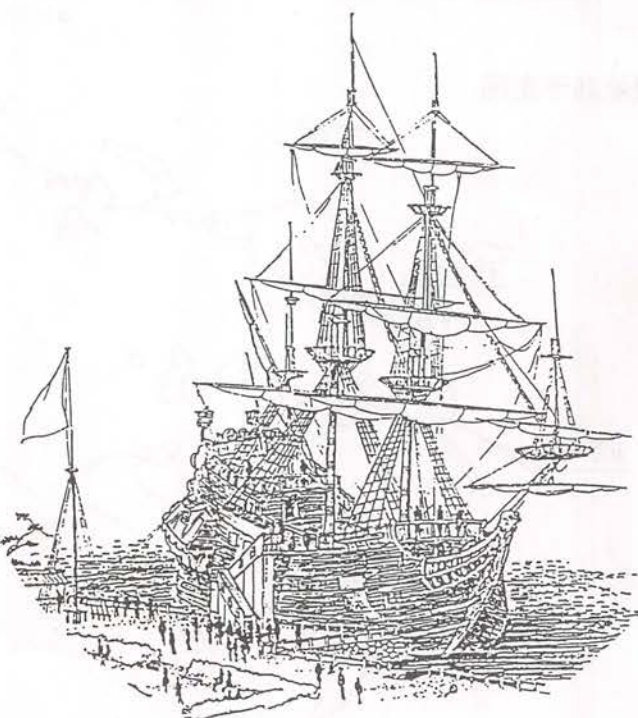
\*

## 参 考

## 長崎港とオランダ船

日本とオランダとの関係は1600年(慶長5年)、大分・豊後の海岸にデ・リーフデ号が漂着したことにはじまる。長崎へは1609年(慶長14年)、平戸に2隻のオランダ船が国書をたずさえて入港し、以降正式に日蘭通商が開始される。1641年(寛永18年)、平戸商館を長崎(出島)に移し、1858年(安政6年)、の開国に至るまで、貿易港・西洋文化受入れの窓口としての発展する。

オランダ船は長崎港へ通常7月ごろ入港し9月ごろ出港していた。入港隻数は年平均2~3隻で、1609年以降、約250年の間に約690隻のオランダ船が長崎港に入港していた。



オランダ船停泊想像図

## 「長崎物語」

玄海支部広報 片倉静江

「阿蘭陀船ば創る会」……と書けば、九州の方言を知らない人は印刷ミスだと思うに違いない。このユニークな名前の会を知ったのは去年の10月だった。地球の反対側から、はるばるやって来た〈エスメラルダ〉、〈サグレス〉などの名艇に会いたくて、〈さんふらわあ号〉に乗り、瀬戸内を一路大阪へ。その船旅で偶然知り合ったのが、長崎から参加したチャーミングな女子学生、帆船キチ、そして未来のカメラウーマン、松本陽子嬢だった。「長崎にはこんな会があるんですよ」と紹介されたのがこの会で、何々をつくる……が、何々ばつくるという方言も面白く、古い漢字体の名前、また異国情緒豊かな町、そして帆船、エトセトラに引かれ入会することにした。大阪南港までの船旅は、自分でティラーを握らなくてすむ解放感と久し振りの船旅、プラス博多のヨット仲間達と一緒にだったので夜びいて飲みあかし楽しかった。

立派な大阪港に目をみはり、帆船バレードに胸を熱くし、帰福した後、松本嬢を通じて入会、間もなく、村木菅介会長〔長崎市相生市9の8(日蘭ビル) ☎0958-22-0046〕よりご丁寧なお便りを頂いた。オランダ船復元を目指して、広範囲にわたる市民運動に張り切っていらっしゃるご様子。〈日本丸二世〉もめでたく進水、〈海王丸〉について三番目の由緒ある帆船になるだろう。

何年前だったか、会社の研修の帰途、日本へ向かう飛行機で、素敵なドイツの女性と隣り合わせたことがあった。180センチはあっただろう。すき通るような白い肌、美しいブルーネットの髪は無雑作に束ねられ、お化粧つ気など全然なく、俳優かしらと思ったほど美しい女性だった。ステewardや、パイロット達が入れ替わり、立ち替わりやって来ては彼女におべんちゃらを使っていた。(隣の美しい日本女性には見むきもせず!) 彼等の会話から察して、彼女のオヤジさんが政府の運輸関係の高官らしく、彼女自身も、政府派遣のボランティアグループの一員で、「ナイロビ(ケニア)でフランス語教えるの」と言っていた。英語はもちろんのこと、数カ国語話すという彼女は、ステewardの一人とスペイン語を話し、一緒に降り立ったアテネ空港では、出迎えの友人らしき女性とロシア語を話していた。

以前、東京支店にいたころ、カウンターに母国語を含め8カ国語を話す白系ロシア人の男性がいたが、入って来る客の顔を見て何国人とわかるらしい。いきなり母国語で話しかけられた客の嬉しそうな顔! と

にかく語学達者な人に会うと何かしら自分がみじめになってくる。

翌日、パンテオンなど遺跡をまわり、意気投合、明日はお別れとなって住所の交換になった。福岡って言ったところで所詮外国人にはわかるはずがない。スベルを見ながら「フキオキ? どころ辺かしら? トキイヨ(東京)とキイヨート(京都)なら知ってる。発音が何だか似てるでしょう?」。さて、どう説明しようかと迷いつつ、「広島ならご存じでしょう?」。「おお! ヒイロシーマ? もちろん。原爆が落とされた町でしょう? ナガサーキも知ってるわ」。「あ、長崎も知ってる? そう、広島と長崎の中間あたりね」。「まん中ぐらい?」。「長崎に近いわね」。その時何気なく、無責任に「NEAR NAGASAKI」と言ってしまった。「日本の女性とお話したのは貴女が初めて。お国のこともっと知りたい。ねえ、私日本語に挑戦する!」とウインクし、美しい脚線美を見せながらアフリカ行のゲートへ消えていった。

帰国して何カ月目だっただろうか、例の郵便局が発行する付箋が、2~3枚ビラビラ貼られた絵葉書が届いた。ナイロビからだった。その一番上の付箋いわく、「正しい住所を差出人にお知らせ下さい」と。番地の一桁や、町名のスベルの間違いぐらい何さ、外国人じゃないの、それくらいそちらさんで判読してくれてもいいじゃない? いささか不機嫌になったが、住所を見て驚いた! 何と、氏名の次に会社名、そして「NEAR NAGASAKI JAPON」……。

我が社の日本国内の支店は、その当時福岡を含む六店舗で、神戸支店以南は福岡だけで、その所在は、宣伝不足もあってあまり知られていなかった。「ジャボン、長崎の近く」とあるので、一度は長崎に配達され、神戸へまわり、そして東京へ戻され、改めて調査した結果やっと福岡に転送されてきたものと思われる。消印から計算して一カ月はかかっていた。それにしても無事届いたのだから日本の郵政業務はすばらしい! この次は、NEAR 福岡中央郵便局にしよう。



アテネにて・ミス「NEAR NAGASAKI」(右)



## 北海道支部だより

### 日本海横断ヨットレース

#### レース委員会

本誌2月号で皆様にお知らせいたしました小樽博協賛、ナホトカ〜小樽間の国際親善レースについて、全国より数々のお問い合わせが届きました。私どもは本レースに並々ならぬ皆様のご賛同をいただいたことと大変に感謝しております。今日まで出艇予定の方々よりご質問いただきました点、下記の内容にてお答えいたします。

#### 1. ORC カテゴリー1について

当支部は「本レース特別規定」を設定いたします。後日発送すべき帆走指示書に明記いたしますが、重要な点を説明させていただきます。

#### (1)無線機について

本レースはアマチュア無線の21 MHz があればよい。

#### (2)ラフト 一気室でも可

#### (3)その他

#### 2. レーティングについて

JOR 適用とされておりますが、今レースは親善レースということで、クルージング艇が多く参加されておりますので明確なレーティングが困難であります。NORC 本部の武市帆走委員長とも相談しました結果、本レースの委員長の責任のもとに調整をゆだねてよいのではとのことでありましたので、ご承知願います。

#### 3. ビザについて

レース参加予定者は、ナホトカ（ソ連）より招待状が発せられます。これをもって各日ソ協会がビザ発給の窓口となります。

#### 4. 交通の便について

客船 6月28日午前1100横浜発、6月30日午後1700

ナホトカ港着（45,000円〜65,000円）

飛行機 日本航空新潟発、ハバロフスク着。シベリア鉄道、ハバロフスク→ナホトカ

※(注)：シベリア鉄道については席の確保が心配です。十分な注意が必要です。

#### 5. チャート・ナンバーについて

ソ連沿海州、水路紙が最も適していると思われます。

#### 6. 参加予定の状況

ナホトカ=2艇、小樽=4艇、函館=2〜3艇、室蘭=1艇、釧路=1艇、新潟=1艇、舞鶴=1艇、富山=1艇、金沢=1艇

## 船舶検査手数料改定のお知らせ

このたび、船舶安全法施行規則の一部が改正され、日本小型船舶検査機構では、4月1日より小型船舶の検査手数料が、次のとおり改定されましたのでお知らせします。

※手数料は、申請書を提出する前に郵便局（振替）または銀行を通じて払い込み、払込金受領証（または、振込金受取書）を受け取って下さい。（なお、銀行送金の場合は、指定銀行あてに振り込んで下さい。）

#### 証書等書換または再交付手数料

|                 |       |        |
|-----------------|-------|--------|
| 船舶検査証書の書換または再交付 | 1通につき | 2,200円 |
| 臨時変更証の再交付       | 1通につき | 1,500円 |
| 船舶検査済票の再交付      | 1組につき | 2,700円 |
| 臨時航行許可証の再交付     | 1通につき | 1,500円 |
| 船舶検査手帳の再交付      | 1通につき | 3,000円 |

#### 船舶検査手数料

(注1) 部分甲板がある船は、「無甲板船以外の船舶」の扱いとなります。

(注2) 定期検査の手数料の額には、船舶検査済票の交付手数料1,400円を含んでいます。

| 検査の種類         |               |           | 船の長さ      |                    |                     |                      |
|---------------|---------------|-----------|-----------|--------------------|---------------------|----------------------|
|               |               |           | 3メートル未満   | 3メートル以上<br>5メートル未満 | 5メートル以上<br>10メートル未満 | 10メートル以上<br>12メートル未満 |
| 定期検査          | 旅客定員が12人までの船舶 | 無甲板船以外の船舶 | 8,100円    | 11,400円            | 16,400円             | 20,400円              |
|               | 旅客定員が13人以上の船舶 | 無甲板船以外の船舶 | 11,200円   | 15,400円            | 22,400円             | 30,400円              |
| 中間検査          | 旅客定員が12人までの船舶 | 無甲板船以外の船舶 | 3,500円    | 5,500円             | 10,000円             | 13,000円              |
|               | 旅客定員が13人以上の船舶 | 無甲板船以外の船舶 | 6,000円    | 8,800円             | 15,000円             | 19,000円              |
| 臨時検査または臨時航行検査 |               |           | 臨検回数1回につき |                    |                     | 4,200円               |

## 日本小型船舶検査機構本部・支部・支所・分室所在地

本部 〒102 東京都千代田区九段北4丁目2-6 市ヶ谷ビル

電話 03-239-0821 (代)

| 名 称   | 所 在 地                         | 電 話          | 船舶検査済票<br>交付機関番号 |
|-------|-------------------------------|--------------|------------------|
| 北海支部  | ☎040 函館市末広町15-3 海同ビル          | 0138-26-3583 | 200              |
| 小樽分室  | ☎047 小樽市色内1-9-1 松田ビル          | 0134-33-6343 | 201              |
| 東北支部  | ☎985 塩釜市北浜4-3-21              | 02236-4-8647 | 210              |
| 秋田支部  | ☎011 秋田市土崎港西1-7-28 水先人ビル      | 0188-57-4344 | 211              |
| 青森分室  | ☎030 青森市安方2-14                | 0177-77-2491 | 212              |
| 新潟支部  | ☎950 新潟市竜ヶ島1-5-2 農協ビル         | 0252-43-2707 | 220              |
| 関東支部  | ☎102 東京都千代田区九段北4-2-6 市ヶ谷ビル    | 03-239-0871  | 230              |
| 那珂湊支所 | ☎311-12 那珂湊市本町20-36 地先魚市場2階   | 02926-3-3600 | 231              |
| 千葉支所  | ☎260 千葉市寒川町1-81-8             | 0472-24-2888 | 232              |
| 館山分室  | ☎294 館山市館山184-3               | 0470-22-3095 | 233              |
| 銚子支所  | ☎288 銚子市新地町1468-20 漁協東市場2階    | 0479-24-5689 | 234              |
| 葉山支所  | ☎240-01 神奈川県三浦郡葉山町一色字真名瀬2511  | 0468-75-7515 | 235              |
| 東海支部  | ☎460 名古屋市中区伊勢山2-11-13 サイドビル   | 052-321-6617 | 340              |
| 下田支所  | ☎415 下田市柿崎36-54               | 05582-2-9115 | 241              |
| 浜松支所  | ☎430 浜松市田町126 中村ビル            | 0534-55-0643 | 242              |
| 鳥羽支所  | ☎517 鳥羽市鳥羽4-2360-6            | 0599-25-6151 | 243              |
| 七尾支所  | ☎926 七尾市神明町下部34-1 七尾ステーションビル  | 07675-2-0633 | 244              |
| 近畿支部  | ☎550 大阪市西区阿波座1-7-12 東新ビル      | 06-533-3581  | 250              |
| 舞鶴支所  | ☎624 舞鶴市宇土安久小塩入227-4 第2多田ビル   | 0773-76-3282 | 251              |
| 大津支所  | ☎520 大津市打出浜34-22 レイクサイドビル     | 0775-25-2687 | 253              |
| 和歌山支所 | ☎640 和歌山市築港3-26-2 貴志ビル        | 0734-31-9709 | 252              |
| 神戸支部  | ☎650 神戸市中央区栄町通3-6-7 大栄ビル      | 078-331-2471 | 260              |
| 中国支部  | ☎734 広島市南区宇品海岸3-9             | 082-254-6027 | 270              |
| 尾道分室  | ☎722 尾道市東御所町8-1 駅前船客待合所2階     | 0848-23-7250 | 273              |
| 玉野支所  | ☎706 玉野市田井1-18-10             | 0863-31-8019 | 271              |
| 境支所   | ☎684 境港市湊町72 山本ビル             | 08594-4-5178 | 272              |
| 下関支所  | ☎750 下関市大和町1-16-4 漁港ビル西館17号   | 0832-67-7401 | 291              |
| 四国支部  | ☎760 高松市西の丸町10-15 西の丸ビル       | 0878-21-0452 | 280              |
| 松山支所  | ☎791-41 松山市三津1-5-18 丸井ビル      | 0899-52-3463 | 281              |
| 高知支所  | ☎780 高知市棧橋通6-7-36             | 0888-32-5323 | 282              |
| 九州支部  | ☎812 福岡市博多区博多駅前3-5-7 博多センタービル | 092-451-5200 | 290              |
| 長崎支所  | ☎850 長崎市松が枝町7-29 港湾合同庁舎       | 0958-28-2560 | 292              |
| 三角支所  | ☎869-32 熊本県宇土郡三角町東港4区         | 09645-2-3800 | 293              |
| 大分支所  | ☎874 別府市若草町4組                 | 0977-21-2461 | 294              |
| 鹿児島支所 | ☎892 鹿児島市泉町18-2 港湾合同庁舎        | 0992-25-0763 | 295              |
| 沖縄支所  | ☎900 那覇市前島2-21-8 ふそうビル        | 0988-63-7002 | 296              |





## 車イスの人魚 インド編 “フィアーナ”が海に還る日 ⑪

石井浩一・フィアーナ

さて、マドラス行きのオンボロ飛行機の中で一人の中年のおっさんと仲よくなり、いろいろな身上話やら、世間話をして暇をつぶしておりました。ニューデリーで知り合った人からマドラスにいる友人を紹介してもらったので、その人の名前と住所を見せて「この人の家は空港から近いのか」などと聞いておりましたら、「彼を知っているのか？」とか、「彼のところより私の家の方が居ごちがいいぞお、うちに来いよ」と、かなり強引にさそいますので、「それなら遠慮なくお世話になりますよ」と返事をしたのです。

「彼を知っているのか？」と聞かれた理由は、その彼とはなんとマドラス州の州知事だったのです。彼を知っているということは、我々はどこかのエライさんだと感違いしたみたいでした。そうじゃないと説明しても信じてもらえず、成り行きにまかせることにしました。我々の服装などから貧乏旅行していることぐらい容易に察しがつくはずなのですが……。ところが、このオッサンもマドラス州の消防組織の最高責任者の地位にある人だったのです。

「先に降りて待合室で待っているぞ」といい残して他の乗客とともにタラップを降りていったのです。最後にフィアーナをだきかかえてタラップを降りていきますと、下に二人の軍人みたいなユニホームを着た人が直立不動で我々に敬礼をしながら立っているではありませんか。我々は「何事ぞ！」と思いながらターミナルに向かうと、チェックらしいチェックもなく、荷物も他の乗客達より先に出してくれて、それを先程の二人が車まで運んでくれたのです。全くきつねにつままれた感じでした。この時はまだオッサンの身分なんぞ知らなかったのですから。車の中でやっと彼がどうい人物かを知ったのでした。

そして、彼の部下二人に我々のボディガード兼世話係を命令したのでした。彼らは我々がマドラス滞在中、常時そばについていてはなれず、「ここに行きたい」などと言うと、VIP並の扱いをしてくれました。いろいろなところを見学している間中、一人は我々と同行し、他の一人は車の横で炎天下の中を直立不動で立ち続けていたのでした。後にも先にも、こういう扱いを受けたのはここが初めてですが、いい経験をさせてもらいました。

マドラスでは主に近くのビーチに出かけました。南部は雨季でムシ暑い日が続いていましたので、この

ビーチで涼を取った次第です。この時も、あの二人は、クソ暑い中を制服姿で我々を車のところで待っているのですから、見ていても気の毒でなりません。「我々のことは大丈夫だから帰ってくれ」と言っても、その場を動こうとしません。「じゃあ、一緒に泳ごう」と誘うと、「とんでもない。そういうことをしたら首になる」と断られるのがおちでした。時には海辺で一日中過ごすこともありましたので、彼らにとっては、我々には天から降ってわいた災難そのものだったのかもしれない。

夜は毎日おそろしく辛いカレーをごちそうになり、世間話をして、床につくという繰り返しでした。この家で出されたカレーは、インド旅行の中で最も辛く、カレーひと口、水一杯という感じで、目から涙が出て、顔中から汗が吹き出る代物でした。最初は我々の胃袋がついていけず、前半はフィアーナも僕もいささかスリムな身体になりました。それでも慣れてくると、かなり「いける」という感じで、後半はおかわりをしていたのを今でも覚えています。きついカレーの後にはきつい一発！ それでもやめられないのがインドカレー。食べ方もうまくなりました。外米のようなバサバサ米にカレーをぶち込み、片手でそれをこね回し、それを手ですくって食べるのです。しかし、最初のころは指の間からカレーライスが逃げ出してしまい、手が口元にきた時には最初つかんだ量の半以下になっていました。おまけに、我々のTシャツやズボンの上には黄色のシミがあちこちに付いてしまい、さんざんな目にあいました。それでも時間がたつとともに、この道のエキスパートに昇格し、余裕をもって食事を楽しめるようになったのでありました。



記念撮影




**NORC協会ニュース**
**第89回****理事会議事録**

日時 昭和59年 2月25日(土) 1310~1530

場所 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル

出席者 31名(内、理事25名)

出席理事(19名) 秋田博正、大儀見薫、清水栄太郎、石井正行、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、山田東吾、松木哲、岩田行史

委任状提出理事(6名) 石原慎太郎、岩田禎夫、山崎達光、秋山欣徳、福元征四郎、城間祥行

出席監事(2名) 飯島元次、平松栄一

その他の出席者(4名) 今岡又彦(海事思想普及委員長)、河村次郎(常務理事代行)、佐々木興次郎(北海道支部)、歌田道教(事務局長)

**議 題**

第一号議案 昭和58年度事業報告および決算報告

第二号議案 昭和59年度事業計画および予算案

第三号議案 新入会員の承認

第四号議案 年会費滞納による除名対象予定者について

第五号議案 選挙規則改正案

第六号議案 組織および運営規程改正案

第七号議案 顧問委嘱基準案

第八号議案 報告事項その他

**議事の経過**

1310開会、清水専務理事の司会により、まず出席理事を確認したところ、出席19名、委任状提出6名、合計25名で過半数であり、本理事会は成立する旨が告げられ、秋田副会長が議長となり、議長より議事録署名人として、石井、篠原、両理事を指名して議案の審議に入った。

**議 事**

第一号議案 河村常務理事代行より資料に基づいて、昭和58年度事業報告について、北海道に2支部が設立

されたことおよび補助金事業、各委員会ごとの事業内容が説明され、清水専務理事により若干の補足説明を行い、異議なく了承された。

続いて、名当財務委員長より前年度収支決算(総額1億291万605円)について、資料に基づき、まず総合的なもの、次いで個別的に主要なものについて説明が行われた。

会費収入については、前3期を比較すると若干上回り、ようやく底を脱した感がある。管理費支出も会費収入にほぼ対応しており、これは人件費減少と、その他の経費節減に努力した結果と思われる。

次に事業費関係については、収支のバランスが慢性赤字であるが、それをカバーするものとして船舶振興会の補助金のほか、著しい増加を見た雑収入があり、物品頒布で関係役員および事務局職員の努力と会員の協力をいただいた結果と、通信委員会による電波機器の委託販売ならびに OFFSHORE 広告料等により、補助金を除いたそれらの収入が、次期繰越収支差額の722万とほぼ見合い、収支全体としてプラスになっている。

続いて、正味財産増減計算では、次期繰越増減差額が586万で剰余金合計は1,309万となり、これが NORC 全体の12月末の正味財産となっており、前3期の比較では、56年321万、57年461万で前期比847万の純増となっている。

次に、貸借対照表、財産目録について内容説明が行われ、報告を終了した。

続いて、飯島監事より2月7日平松監事とともに厳正に監査を行った結果、事務は適正に執行され、かつ経理についても正確であると認めた旨報告された。

清水専務理事より決算について、年度当初決定した予算額の数字と近い決算ができたこと、物品頒布収入については通信費、人件費等が一般管理費の方に計上されていること、通信委員会については通信委員の手弁当による奉仕で販売経費が計上されていないこと等が補足説明された。

大儀見副会長より決算では前年度のマイナス176万を引き継いで600万の借入金返し、なおかつ722万の黒字になり、超健全財政で結構であるが、賛助会費について予算との差が過大であるとの指摘があり、名当委員長より、これは企業の事情で寄付金的な支出が困難なので、OFFSHORE の広告料収入の拡大に目標を移したことによると説明された。

秋田副会長より剰余金についての質問に対し、名当委員長より、人件費、通信費等の必要経費が関係役員および委員等の手弁当奉仕と会員の協力により、これを計算に入れると収支トントンと思われるが、収益部門の会計分離については検討予定であると説明された。関連して、関東支部基金の問題点および本会計と分離すべきその他の科目について討議が行われ、今後の検討課題とすることとなった。



以上、決算報告について秋田議長が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**；河村常務理事代行より資料に基づき、昭和59年度事業計画案が補助金事業および一般事業と順次説明され、篠原通信委員長よりヨットのVHF波割当について、実現が間近であり、免許による効果および会員へのメリットについて補足説明された。

秋山理事より事業計画内容は結構だが、この中でも重点項目を定めてやってもらいたい。また、地方としてもNORC事業の減少傾向を心配しているので、中央でもそれ相当に考えてやってもらいたい旨の意見が述べられ、続いて大儀見副会長よりJORの見直しについて、現場での実情はNORCのレギュラーレースへの参加艇減少の一方で、自前のハンディキャップのものが盛んに行われ、安全ならびにルール上問題があるとはいえ、IORのレースとは別に、もっとノンビリとレジャーを楽しみたいという層が増えていることは確かで、その現実をNORCの活動に取り入れていないことは大きな問題である。簡便で金のかからない、しかもある程度整合性のあるルールの検討が事業計画に文章化されていないが、これは一番大事なことと思うと意見が出され、これに対し林計測委員長からIOR艇とJOR艇がレースで混在し、不合理がでて、JORをIORに近づけるよう昨年からJORに簡易傾斜テストを導入したが、簡易ルールについては今のところどんなものが良いか分かっておらず、実態調査をして、技術、帆走委員会と協力してやりたいが、コンピューター、ネットワークとともに3年ぐらいいかかると思うと報告された。関連して、渡辺、貴伝名理事等からも艇の安全面を考えたもので、3年といわず、なるべく早く結果を出すように意見が述べられた。また、市川理事より東海支部では、今年からカテゴリーⅣのレースには簡略な東海レーティングでやって見ることにし、参加艇を増やそうとしていることが報告された。

大儀見副会長からORC関連の問題として、日本ヨット協会との協議での話として、昨秋のIYRUとORCの会議で、IYRU規則第26条のスポンサーと広告表示について真向から対立し、ORCとしては第26条関係の緩和について反対して、今秋の会議ではその企てを阻止するよう最大の努力をすべく、加盟各国においてもその対応を強力に推進してもらいたいとのことで、NORCとしても日本としてはどうするかを検討課題とするよう意見が出され、石井ルール委員長が検討をすることで了承された。

続いて武市帆走委員長からレース・スケジュールのうち、クリッパーカップ予選について、東日本および西日本から各1チーム選考とした事情と、それぞれの日程等について報告が行われた。これに関連して、当初決定の全国1チームが東西で1チームずつに変更されたこと、東日本の日程が沖縄レースと重なること等

について、山田、秋山、清水、都築、貴伝名理事等から国際委員および理事の立場からの問題点が提起され、活発な討論が行われたが、今年に限りこの方式を認めることおよび日程については早急に再検討することでも了承された。

続いて、名当財務委員長より昭和59年度予算について、予算案は58年度実績および各専門委員会の意見を基礎にして立てたが、主要点について管理費は会費収入に対応させ、ほぼ横ばいとし、計測委事業に50万プラス、物品頒布については収入のみを計上して100万と固く押え、補助金については2月16日、総額2,200万の内示があり、太平洋選手権関係で300万削り、全体予算として総額9,400万余の規模とした等の説明があり、清水専務理事から若干の補足説明ののち、賛否を問うたところ、全員異議なく了承された。

**第三号議案**；清水専務理事より配付資料に基づき、58年11月1日から59年1月31日の間の新入会員81名について承認を求め、かつ会員、登録艇の現状が報告され異議なく承認された。

**第四号議案**；清水専務理事から年会費滞納による除名対象予定者409名の名簿について説明され、これは前理事会で決定されたとおりの救済措置もあり、除名そのものが目的でない旨付言され意見を求めたところ、理事の中から寛大な取り扱い要望があったが、一応規定のとおり代議員会に付議することを全員了承した。

**第五号議案**；選挙規則改正案については改正理由とともに河村常務理事代行から説明され、議長から賛否を問うたところ全員異議なく了承した。

**第六号議案**；組織および運営規程第4章の改正案について、河村常務理事代行から改正理由とともに説明されたが、大儀見副会長その他の理事から、改正案は代議員制度等との整合性に疑問が多く、もう一度よく練り直す必要があるのではないかと意見が出され、結局、本案は継続審議とすることで一致した。

**第七号議案**；顧問委嘱基準案が提出され、河村常務理事代行から、提案理由および案文の朗読が行われ、清水専務理事から内容について問題が多いと思われるとしながら、各理事の意見を求めたところ、多数の理事から本件については更に慎重に検討する必要がある旨の意見が出され、本案は継続審議とすることとした。

**第八号議案**；清水専務理事より会費納入について預金口座振替制度導入を報告し、協力を要請した。

続いて、その他の意見を求めたところ質疑はなかった。

以上により、全議案を議し、1530秋田議長が閉会を宣し、第89回理事会を終了した。

上記議事録に誤りないことを証明して記名捺印する。

昭和59年2月25日 議長 秋田博正  
理事 石井正行  
理事 篠原 要



## 第5回代議員会議事録

日時 昭和59年2月25日(土) 1610~1700

場所 東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル

出席者 70名

出席代議員(14名) 矢吹秀邦, 安原達朗, 北村勝彦, 大儀見薫, 清田博, 藤田弘治, 並木茂士, 平田克己, 中谷林平, 藤森紀明, 熊沢光政, 兵藤茂, 藤井勇造, 門田久

委任状提出代議員(56名) 三宅直晴, 大河原孫一, 吉津弘一, 菅原廣, 中馬勇, 船越康男, 近藤慎之, 白崎謙太郎, 横沢真則, 古屋静男, 川久保史郎, 野沢進司, 倉持和夫, 藤井茂, 藤井伸一, 平野喜美夫, 笠井章而, 藺信雄, 朝河清, 延滋男, 岩井良浩, 金原良一, 藤本達雄, 斜森保雄, 榎田敏雄, 関壮好, 柿島亮一, 西田兼義, 杉本智昭, 山田邦彦, 榊原嘉男, 二村昭治, 鈴木幹夫, 寺本康郎, 寺田順, 吉田節美, 竹田総一, 田中義夫, 桜井勝己, 真田恒男, 草野仁郎, 岡田克彦, 木田成器, 荒井敬一郎, 田中竜雄, 瀬川洗城, 松岡敏, 松木正雄, 額川三郎, 有田一郎, 今井正徳, 竹井孝之, 大原敦, 田中昭愛, 早川伴徳, 岩井貞雄

### 議 題

第一号議案 昭和58年度事業報告および決算報告

第二号議案 昭和59年度事業計画および収支予算案

第三号議案 昭和59~60年担当役員の選任

第四号議案 年会費滞納による除名対象予定者の取り扱い

第五号議案 選挙規則の一部改正案

第六号議案 報告事項その他

(1)新入会員の承認および会員, 登録艇の現状

(2)組織および運営規程の一部改正案

(3)顧問委嘱基準案

(4)預金口座振替制度の導入

(5)その他

### 議事の経過

1610清水専務理事の司会にて開会, 出席代議員の確認を行なったところ, 代議員総数94名のところ出席者14名, 委任状提出者56名, 合計70名にて過半数のため, 本代議員会は成立する旨告げられ, 続いて石原会長が議長となり, 議長より議事録署名人として, 中谷林平, 安原達朗両代議員を指名して議事に入った。

### 議 事

第一号議案 河村常務理事代行より配布資料に基づき昭和58年度事業報告が日本船舶振興会補助事業につい

て, 続いて一般事業について説明が行われた。次に, 名当財務委員長から昭和58年度決算報告について, 収入, 支出および予算との対比により説明が行われ, 収入が予算より1,576万のプラス, 支出が573万のプラスで支出が押えられた形となり, 会費収入においては前年度を若干上回り底を打った感があるが, 今後会員の協力により本格的なものとしたい。管理費支出が約400万黒となったが, これは人件費が減少したことおよびその他の経費の節減に努めた結果である。次に, 事業収支については, 船舶振興会事業補助金の交付を受けたことによるほか, 収入として雑収入の物品頒布代, 通信委員会の電波機器の頒布代, 広告代等のため, 収支は722万の次期繰越収支差額となり, 決算としてはかなりの好転を見ている。

次に, 正味財産増減計算では, 次期繰越増減差額が586万で, これと先ほどの収支差額の722万と合わせた1,309万が全体会計の成果として12月末の正味財産となり, 前年の461万と比べると847万の純増である。なお, 先に説明した物品頒布等の収入には人件費等の必要経費が含まれておらないため, 将来は会計面に対応したい。次に貸借対照表について, 資産の部, 負債の部の説明があり, 財産目録についての内容が説明された。

続いて清水専務理事より, 決算は昨年度当初, 前年実績に即した予算を作成したことにより, ほぼバランスのとれたものとなった等の補足説明があり, 続いて飯島監事より2月7日平松監事とともに厳正に監査を行った結果, 事務執行は適正で, 会計の帳簿, 関係書類とともに決算は正確である旨の報告が行われた。

以上について議長より質疑の有無および第一号議案についての賛否を問うたところ, 全員異議なく承認された。

第二号議案 河村常務理事代行より昭和59年度事業計画案が資料に基づいて船舶振興会補助事業および一般事業の順に説明され, 続いて名当財務委員長から昭和59年度予算案について, 基本的には前年決算および各専門委員会の事業計画に対応させ, 管理費と会費収入とバランスをとり, 事業費では船舶振興会事業補助金について本年2,200万が内示されていること, また物品頒布関係は仕入れ500万, 売り上げ600万と100万の収益を前年より固めに計上したこと等, これらを含めて総額約1億の規模である旨説明された。

以上について議長より質疑の有無がただされ, 第二号議案について賛否を求めたところ, 全員異議なく承認された。

第三号議案 清水専務理事より, この度, 全理事および監事の任期が満了することおよび昭和59年~60年担当理事候補者名簿に基づき, 昨年3月退任した小林常務理事ならびに今回退任予定の岩田禎夫, 秋山欣徳両理事の補充として, 河村次郎, 今岡又彦, 林政幸を新任とし, 他の27名の理事および2名の監事について氏



名を読み上げ、再任としたい旨提案し、以上候補者については就任の内諾を得ている旨説明され、議長より賛否を問うたところ全員異議なく賛同し、本議案は可決された。

**第四号議案**：清水専務理事より配布資料の年会費滞納者のリストについて、409名にのぼっているが、先ほどの理事会でもある程度の猶予期間を設ける等、寛大に扱われたいとの要望があったこと、また昨年の理事会でも救済措置が定められたこと等を付言し、除名対象予定者の取り扱いについて審議を求めた。これについて、議長より若干の猶予をしてのち正式除名とすることで、賛否についてただしたところ、全員異議なく承認された。

**第五号議案**：河村常務理事代行より選挙規則の一部改正案について、改正理由と改正条項を説明し、清水専務理事からこの改正は現実合うように手直したものであり、理事会でも承認された旨説明し、続いて議長より本案の賛否を問うたところ全員異議なく了承した。

**第六号議案**：清水専務理事より配布資料に基づき、昨年11月以降の新入会員81名について先ほどの理事会で承認されたことおよび会員、登録艇の現状が報告され了承された。

続いて、組織および運営規程第4章の改正案については、先ほどの理事会において審議の結果、改正案の内容に不十分な点があり、次会理事会以降の継続審議となった旨報告され、了承された。

続いて、顧問委嘱基準案について、先ほどの理事会において審議の結果、顧問委嘱については種々問題点もあり、慎重に対処する必要があるとのことで継続審議となった旨報告され、了承された。

続いて、預金口座振替による会費納入の制度を導入することとした経緯と内容について説明され、協力を要望し、以上の議事について、議長より異議その他意見の有無をただしたところ、全員異議なく、1700全議案を議了し閉会した。

上記議事録に誤りのないことを証明して記名捺印する。

昭和59年2月25日 議長 石原慎太郎  
代議員 中谷 林平  
代議員 安原 達朗

※

**追記**：第90回理事会は当日1705～1715開かれ、会長、副会長、専務理事の選任、常務理事の指名が行われ、各専門委員長が選任されました。

また、第28回総会が1720～1750開かれ、理事会および代議員会における議決事項が報告されましたが、議事録は誌面の都合で割愛させていただきます。

NORC 選挙規則の改正（第89回理事会）

外帆規第19号 昭和59年2月25日

選挙規則第4条第2項を次のとおり改正し、別表を削る。

2 選挙管理委員会は支部単位とする。

## 会友艇登録更新のお勧め

昭和54年4月1日、NORC 会友艇制度が発足して以来、満5カ年を迎えようとしていますが、毎年1月1日現在の会友艇在籍数は、55年97隻、56年239隻、57年318隻、58年323隻と順調に伸びて参りましたが、59年の現在では231隻と減少しております。

会友は、NORC 会員ではないが、会の趣旨に賛同し、NORC に船艇登録した艇のオーナーであります。会友はNORC のセールナンバーを使用でき、また「OFFSHORE」が毎月送付され、かつJORのレーティングの取得、特定レースへの参加、各種講習会の受講、安全検査の受験、頒布物品のあっせんその他について、3カ年の期間中にメリットは多大であります。

しかし、すでに会友艇登録をされて3カ年が経過し、登録が抹消されている艇が、かなりの数に上っております。現規定では、登録が抹消された船艇は登録番号を使用してはならないこととなっており、かつ前記の種々のメリットが受けられませんので、会友艇登録期限切れの方は、登録更新されるようお勧めします。

登録更新手続は新規登録の場合と同様で、NORC 本部または支部で用意している「NORC 会友艇登録申込書」に記入し、登録料13,000円、会友費12,000円、合計25,000円を添えて、なるべく支部経由にて申し込んで頂くようお願いいたします。

なお、旧会友でOFFSHORE が送付されていない方、ならびに会友艇制度未知の方々には、支部および会員、会友の方々からお誘い下さるよう、ご協力をお願いいたします。

### NORC 支部一覧表

会友艇申し込みのことだけでなく、ヨットに関するご相談がありましたら、お気軽にお近くのNORC 支部にご連絡下さい。

|               |                                                                               |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| <b>関東支部</b>   | TEL 03-504-1911<br>東京都港区虎ノ門1-15-16<br>船舶振興ビル 〒105                             |
| <b>駿河湾支部</b>  | TEL 0543-52-1526<br>清水市港町2-10-2 〒424                                          |
| <b>東海支部</b>   | TEL 052-971-5835<br>名古屋市中区丸の内3-21-21 チサンマン<br>ション丸の内第5-902号室 (株)ミヤコ<br>内 〒460 |
| <b>近畿北陸支部</b> | TEL 075-661-0325<br>京都市南区東九条北烏丸町25 三井祥<br>功方 〒601                             |

## 内海支部 TEL 0792-46-2836

姫路市八家字前浜1296-39 妹尾方  
〒672

## 西内海支部 TEL 082-243-4111(昼)

082-254-0506(夜)

広島市南区翠5-12-20 井岡裕昭方  
〒734

## 玄海支部 TEL 092-804-5225

福岡市西区内野205-7 光安咸尚方  
〒811-11

## 沖縄支部 TEL 0989-39-1750

沖縄市安慶田57 ロータス沖縄  
〒904

## 津軽海峡支部 TEL 0138-59-1234

函館市湯川町1-2-39 米山建築設計  
〒042

## 北海道支部 TEL 011-231-0015

札幌市中央区南一条東四丁目 日伊文  
化会館 〒060

## サイズと枚数(限定100枚)

| 外国サイズ | 日本サイズ | 摘要       | 枚数 |
|-------|-------|----------|----|
| XXXS  | XS    | 女性用      | 7  |
| XXS   | S     | 小さな男性    | 20 |
| XS    | M     | 普通の男性    | 30 |
| S     | L     | 幾分大きな男性  | 30 |
| M     | XL    | 大きな男性    | 10 |
| L     | XXL   | 非常に大きな男性 | 3  |

## サイズと色の割合

ジャケット(630), ズボン(631), チョッキ(530)

| 色   | XXL | XL | L  | M  | S  | XS | ストライプ |
|-----|-----|----|----|----|----|----|-------|
| 白   | 3   | 8  | 25 | 25 | 18 | 6  | 赤/ブルー |
| ブルー | 0   | 2  | 5  | 5  | 2  | 1  | 白/ブルー |

※ズボン(631)には、ストライプは入りません。下記  
サイズは日本人サイズです。

## 価格

|             | 定価     | NORC会員 | NORC会友 |
|-------------|--------|--------|--------|
| ジャケット (630) | 32,000 | 22,400 | 24,000 |
| ズボン (631)   | 17,000 | 11,900 | 12,700 |
| チョッキ (530)  | 27,000 | 18,900 | 20,200 |
| 合計          | 76,000 | 53,200 | 56,900 |

## 頒布物品の紹介

申し込み先: 社日本外洋帆走協会

〒105 東京都港区虎ノ門1-15-16

船舶振興ビル4階

☎(03)504-1911

## LINE 7

## アメリカズ・カップ・ギヤー

LINE 7 アメリカズ・カップ・ギヤーの頒布について、NORCでは、このたび、ニュージーランドのライン7社で制作された、アメリカズ・カップ・ギヤーを頒布することになりましたのでお知らせします。

このギヤーは、先のアメリカズ・カップ・に参加したオーストラリアなどの乗員が着用したもので、品質、機能性ともに申し分なく、今回の頒布となった次第です。

アメリカズ・カップ用ギヤーは、ジャケット(630)、ズボン(631)、およびチョッキ(530)、の3点から成っており、全天候に適用できます。生地はポリエステル上にPVCをコーティングしたもので、頑丈なチャックまたはマジックテープで覆われるようになっています。

また、ジャケットの胸部には、ラインセブンのマークと、その下にはNORCの文字とクラブ・ページのマークが入っており、オリジナリティー豊かなギヤーとなっています。これをNORC会員各位に別記の価格にて頒布いたします。





また、セット（ジャケット、ズボン、チョッキ）でお買上げの方には、ラインセブントオル（1,700円）とアメリカズ・カップ・ポスターをさしあげます。なお、送料は、上記金額には含まれていません。

#### 申し込み方法

現金書留にて、サイズ、色等を明記の上、前記の申し込み先へお申し込み下さい（会員番号、名前、住所、電話（昼）番号をお忘れなく）。料金を受け取り次第発送します。（NORC事務局に見本があります）

協力：(株)武田 LINE SEVEN

## (社)NORC創立30周年 記念表彰者……その功績

総務委員長・専務理事 清水栄太郎

さる1月20日に行われたNORC創立30周年式典で功労者として表彰された14名の方々は、同総務委員会によって、以下の基準によって選ばれたものでありますが、ここで、その功績の一部を紹介します。（写真は2月号に掲載）

#### 〈選考基準〉

1. 現職を除く歴代会長。
2. 会員、非会員を問わず、その表彰の対象とした。
3. 戦後、外国人を中心にして設立されたCCJを日本のヨットの本格的な外洋帆走の基盤として、それを日本人の手によって受け継ぎ、任意団体NORCの創設、次いで、これを発展的解消し、公益法人格を取得し、運輸省より新たに社団法人NORCとして認可され、全国的規模組織の下に現在に到るまでの発展に、これら三過渡期を通じ、またそれぞれの時代に役員、もしくはそれに準じた役職をもって顕著な功績のあった人々を対象とする。

#### 〈NORC創立30周年記念表彰者〉（敬称略）

| 氏名                       | 事由                                                                                         |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 住田 正二                    | 社団法人設立申請にあたり、当時、運輸省海運局総務課長の任にあり、その設立の準備から認可まで献身的な指導をされた。                                   |
| 山口 四郎<br>代理：山口<br>洋堡子(娘) | CCJ結成にはそのメンバーとして関わっており、その後、CCJよりNORCとして受け継いだ時の設立代表者であり、初代会長として'60年に急逝されるまで、基盤の確立、およびその発展に永 |

年にわたり寄与された。

|                        |                                                                                                                          |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 関谷 健哉<br>代理：関谷<br>則(娘) | 山口初代会長急逝のあと、NORC会長ならびに社団法人格取得に多大な努力をされ、その任期は、NORC4年、(社)NORC5期・10年の永きにわたった。                                               |
| 古屋徳兵衛                  | 関谷会長の勇退のあと、第三代会長となり、関谷会長時代には副会長として急速な発展時代に会長を補佐し、会長任期中には三支部を発足させた。                                                       |
| 横山 晃                   | 山口初代会長とともにCCJ結成にはそのメンバーとなり、CCJ、NORC、(社)NORCと30余年、計測、レーティング、安全と、技術面に対する指導は顕著であった。理事在任20年。                                 |
| 関根 久                   | NORC創設時の中心的メンバーであり、その後、永年にわたり、会員に対する指導は顕著なものであった。（元役職）                                                                   |
| 渡辺 修治                  | 創立以来、計測、レーティングと、技術面に関する功績は多大であり、またORCチーフメジャーラーとして内外ともに活躍した。理事在任20年。                                                      |
| 土井 悦                   | CCJ、NORC時代に、技術面、海事思想普及に多大の功績を残した。初代事務局長。                                                                                 |
| 福永 昭                   | NCRC、(社)NORCと、永年にわたり、技術面、海事思想普及の基礎を築き、多大なる功績を残した。（元役職）                                                                   |
| 岡本 豊                   | CCJ、NORCの過渡期に基礎確立に多大な功績を残した。（元役職）                                                                                        |
| 土肥 勝由                  | NORC、(社)NORCと、永年にわたり監事を勤め、その適切な指導により現在のNORC確立に多大の貢献を残した。                                                                 |
| 飯島 元次                  | NORC設立時の専務理事として活躍。社団法人設立にあたって、その監督官庁、運輸省との交渉は持前のパーソナリティを十分に生かし認可に結びつけた功績は多大である。その後、副会長も歴任され、現在監事。専務理事、常務理事、副会長、監事、在任20年。 |
| 植田 一信                  | 飯島専務理事と同じく、社団法人設立に                                                                                                       |

あつてはその交渉に全力投球され、現在の(社)NORC 初期に多大な貢献をされた。

多田 雄幸 BOC シングルハンドレースにおいて優勝、当協会、我が国外洋帆走の声価を世界に高め、全会員の範となった。

## 特殊無線技士 国家試験のお知らせ

59年 6月期施行の特殊無線技士(国際無線電話)、  
(甲)の試験日および受験申請書受付は次の通りです。  
試験日 特殊無線技士(国際無線電話) 6月13日  
特殊無線技士(甲) 6月14日  
申請受付 4月9日～4月23日(当日消印有効)  
受験料 いずれも2,000円

上記日程は関東電波監理局のもので、地方によっては異なることもあります。各地方電波監理局にお問い合わせ下さい。

なお、受験申請書が受理されていませんと受験できませんので注意して下さい。受験申請書はNORC事務局に用意してあります。期日がせまっていますので至急申し込んで下さい。

受験申請書80円、送料120円、計200円

## 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

3286 MIWA 野尻逸郎/艇名の由来:妻に敬意を表して/抱負:海と海岸のきれいな和歌山でのクルージングと当地区におけるヨットレースの定着促進。/クルー:当方従業員と周囲のヨットの好きな若者から選出予定。/NORCへの要望:当地方では海に恵まれているにもかかわらずセーリングはほとんど一般化されていないのが現状。セーリングの普及と組織化、そして積極的なレースへの参加を啓発、指導してほしい。  
3202 トップ・オブ・ザ・モーニング YOK 32 忠岡 9.65×7.50×3.38×1.80 高山享郎/クルー:坂本23歳、宇宿21歳、田中(女)21歳、今村21歳、作川28歳/NORCへの要望:大阪湾でのレースをもっと多くしてもらいたい。

2598 FRIGATE DUB 1/8 松山島マリン 7.14×5.52×2.50×1.350 田内敬三/艇名の由来:窓が全くないところから、小型駆逐艦をイメージして(フリ

## '84年 クリッパー・カップ NOTICE OF RACE 一部修正

I. ORC 報告でも報じられた如く、本年から IOR のレースにはクルーの制限が設定されるようになりました。

IOR 109.8

Crew Limit = INT(.4×R/C+.02) - 2  
クリッパー・カップの出場条件は上記109.8項は下記のように修正して適用されることになったとの通知が入りました。

Crew Limit = INT(.4×R/C+.02)

feet の場合 C=1.0,

meter の場合 C=0.3048

つまり、IOR の規定より各艇2名余分に乗艇できることになったわけです。

II. KEVLAR の使用制限について特例を設けることが検討されていましたが、これについては IOR 通り適用する。つまり MAXI を除いてはオーバーラップしないジブ(J=1.1以下)ならびに、メンスルの補強用に限定されることとなります。

ゲート)としました。/抱負:'83年ミニトン全日本をとりあえずの目標として、レース1本で勝負。/クルー:安部正彦(28歳)丸善石油ヨット部出身、花のフォアデッキマン。松本司(33歳)火の玉ボーイ、繊細トリマー。田内敬三(34歳)忍耐ヘルムスマン。  
J-2877 紅飛魚(エグゾセルージュ) J-24 西宮ヨットハーバー 732×610×272×122 山田豊和、利重次朗(共同)/艇名の由来:エグゾセ(飛魚)のごとくすべての舟を飛び越して行くことを願って名付けました。/抱負:S60年のJ-24ワールドにぜひ出場しようとチーム全員ではりきっています。/クルー:天才ヨットマン・芦田卓也。琵琶湖の鬼才・野田秀一。470の名スキッパー・大阪外大 OB 加藤満。

OFFSHORE 第109号 昭和59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

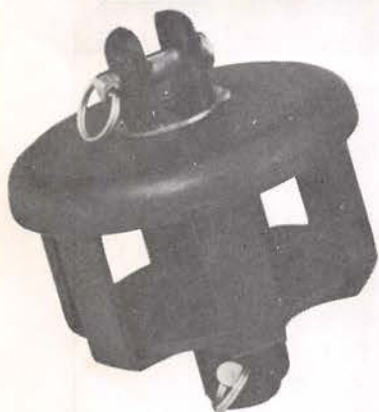
印刷 正進社印刷株式会社



# ハーケンのファーリング・システム

## ディンギー用

### HIGH LOAD JIB FURLER FOR SMALLBOAT



その耐久性と高品質が全世界のヨットマンに知られている艀装品メーカー、HARKEN社のディンギー用ジブ・フーラー。ディンギーのみならずジブセール面積14.5㎡以内の小型クルーザーにも最適です。ボールベアリング内蔵のため滑らかなファーリングが可能。しかも軽量です。

**NO.164、NO.165**

**重量190g セット価格 ¥33,000**

## クルーザー用

### JIB REEFING & FURLING SYSTEM FOR BIGBOAT



24フィートから43フィートまでのクルージングボートに使用できる堅牢でスムーズなシステム。ジブのリーフィングとファーリングを適確にこなす能力は、有能なフォア・デッキマンを上まわります。荒天下の危険なジブ交換作業から解放され、安全な航行が約束されます。

- ドラムとフォア・ステイのコネクターとして標準品の他にノースマンフィッティング、スタロック、ナブテクのスタッドが用意されています。

**37フィート以下のクルーザー用**

**NO.800 価格 ¥280,000**

**37フィート以上の大型クルーザー用**

**NO.835 価格 ¥480,000**

**ハーケンジャパン株式会社**

〒658 神戸市東灘区岡本 8 丁目 7 番23号

☎(078)453-2661

**HARKEN YACHT FITTINGS**



## 本部帆走委員会からのお知らせ

「ALL JAPAN ATAMI OFFSHORE CHAMPION SERIES'84」

オフショア1月号「1984年 本部・関東支部レース・スケジュール」でご案内しました「第2回全日本オフショア チャンピオン シリーズ」のタイトルを上記の通り英文に変更いたします。また今年はスポンサーがつく予定になっています。その際には頭にスポンサー名がつくことになります。決まり次第お知らせいたします。

レースはチャンピオンシップとし各ヨット単位で行い、各クラス、総合優勝を決め本年度の「チャンピオン」を決定いたします。

また、1支部内で3艇でチームが編成でき、他の支部にも3艇によるチームがあった場合には別途に特別賞を設け支部対抗レースとして勝利チームを賞します。ただし同支部内で2チーム以上を編成しても他の支部にチームが出来ない場合には支部対抗レースは成立しません。各支部ともにさそい合って楽しいレースになるよう、ふるってご参加下さい。

なおこの ALL JAPAN OFFSHORE CHAMPION SERIES'84のニュースは毎月オフショアに掲載する予定です。

## 関東支部帆走委員会よりお知らせ

1) 第7回フリート対抗レース

○出艇料が次のように決まりました。

クォータートン (クラスⅥ) .....10,000円

ハーフトン (クラスⅤ) .....15,000円

スリークォータートン (クラスⅣ) .....20,000円

ワントン以上 (クラスⅢ以上) .....25,000円

乗員参加料は無料です。

なおフリート対抗レースには次のレースが組み入れられていますので参加希望の艇はご注意ください。

○初島レース (5月4日締切)

○第34回大島レース (5月4日締切)

この2つのレースの出艇料、乗員参加料は別途、各レース委員会にお支払い下さい。

また各フリートはチームを選出して5月4日までに申込んで下さい。締切をすぎたの申込みは受け付けられませんのでご注意ください。