

# Offshore 6 1984

社団法人 日本外洋帆走協会発行No.111/300円

昭和59年6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



沖縄～東京レースで完全優勝した  
〈NACHI〉

撮影：添畑薫／提供：船社

日本船舶振興会補助事業

# 第7回 沖縄～東京レース

レース委員長 篠原 要

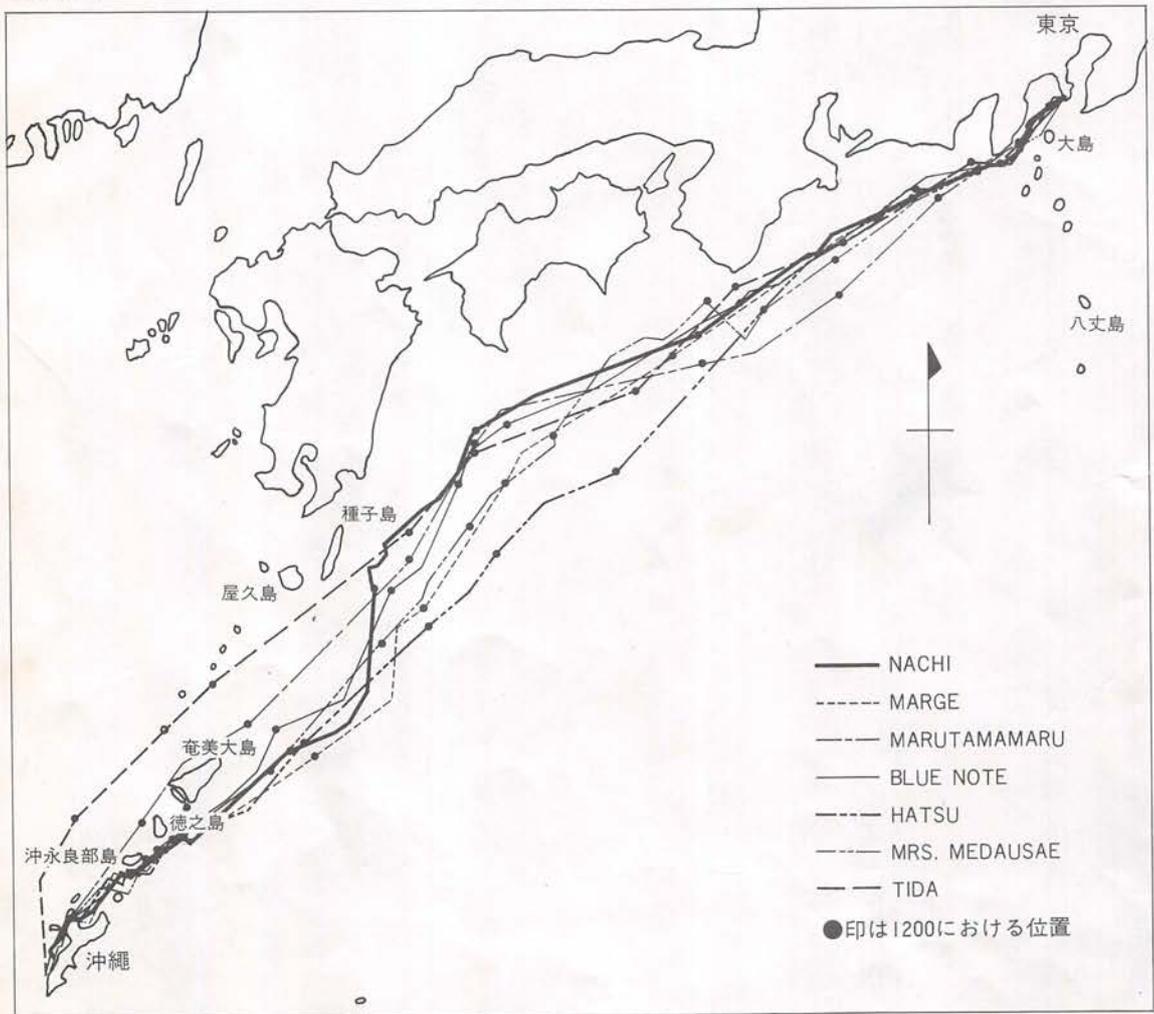
例年より1日遅れの4月30日1200, 那覇港外センターブイをスタートした参加艇13隻は、高曇り、東北東の風7～8メートル830マイルの長丁場のコースに向かってスタートして行った。

前日の艇長会議で沖縄気象台から説明された連休中の気象予報でも、低気圧の接近が5月2日前後に予測され、参加艇のスキッパーも我々コミッティーも、レー

ス展開に大きく影響する、5月の本州南岸に連なり移動する前線の中をどう乗り切るか、多くの関心が持たれた。

3月初旬、レース委員長を引き受けて、メイストームの中を艇の安全と乗員の体力の限界を乗り越え、参加全艇が無事故でシーボニア沖に姿を見せてほしいと願ひ、また、事前の関係方面との折衝で1隻でも多く

航跡図



の参加艇があり、レースが盛り上がり、レース艇を送り出す地元沖縄の関係の皆さんや NORC 最長レースに関心を持つヨット愛好の皆さんの期待に答えたいと、コミティースタッフの編成、関係方面との折衝、現地沖縄支部での打ち合わせを進めた。

沖縄～東京レースも、本土復帰を記念して開催され、参加艇も、1972年第1回11艇、第2回17艇、第3回13艇、第4回27艇、第5回20艇と増加したが、今回は13艇の参加にとどまった。'79年ごろより海外レース指向と相まって、ORC カテゴリー1、IOR ルールによるレース参加条件、3月に行われたチャイナシーレース、この夏に行われるクリッパーカップ国内予選シリーズとの関連もあってか、参加出場艇は13艇にとどまった。ヨットマンがハーバーで交す話にも、一度は乗ってみたい、出てみたい、という会話をよく聞かされるが、沖縄回航～レース参加～ホームポートへ回航ということを考えれば、参加13艇が多いか少ないかは



前夜祭で(写真:川村次郎氏提供)

別として、魅力あるレースとして潜在的な参加希望者はかなりいると思う。また、正月に行われた三浦～グアムレースの回航で沖縄に来た〈ジュール〉、〈風小町〉の2艇のうち、〈風小町〉が参加したように、チャイ

第7回沖縄～東京レース成績表

帆走委員長 篠原 要

クラス順位	セール番号	艇名	TYPE	R.F.	フィニッシュタイム	着順	所要時間	T M F	修正時間	総合順位
I～III	2112	FUJI III	FRE 46	35.6	D.N.F	—	—	1.1535	—	DNF
1	2312	NACHI VIII	DOU 42	32.5	16.50.18	1	7.04.50.18	1.1147	8.00.39.46	1
2	2455	MARGE	DOU 42	32.7	17.38.26	2	7.05.38.26	1.1173	8.02.00.30	2
	2558	VIND 7	DOU 43	32.8	D.N.F	—	—	1.1186	—	DNF
III 1	2339	MARUTAMA MARU	DOU 37	27.5	06.26.12	3	7.18.26.12	1.0458	8.02.58.31	3
2	3177	HATSU	YOK 38	27.7	11.14.08	4	7.23.14.08	1.0488	8.08.34.04	5
	3287	VANGUARD	V&O 36	26.2	D.N.F	—	—	1.0264	—	DNF
IV	1604	KAZEKOMACHI	NOL 34	25.5	D.N.F	—	—	1.0157	—	DNF
	2510	TIDA	U 35	25.1	D.N.F	—	—	1.0063	—	DNF
2	3044	MRS.MEDAUSAE	TAK 33	24.8	21.21.23	6	8.09.21.23	1.0048	8.10.19.22	6
1	3050	BLUE NOTE II	ITO 34	25.2	14.22.00	5	8.02.22.00	1.0110	8.04.30.16	4
	3188	SWEET BRONDY II	YOK 32	23.2	D.N.F	—	—	0.9789	—	DNF
	3331	RIVAGE	KIH 34	25.4	D.N.F	—	—	1.0142	—	DNF

賞

総合優勝 NACHI VIII  
 総理大臣杯 運輸大臣杯  
 沖縄県知事杯 朝日新聞社杯  
 NORC会長杯 シンドバッド杯  
 ベストナビゲーター賞 沖縄タイムズ社賞

ファースト・ホーム賞 NACHI VIII  
 沖縄県観光開発公社理事長杯  
 コンテッサ・トロフィー

完全優勝 NACHI VIII  
 裕明杯

クラスI・II優勝 海上保安庁長官杯  
 クラスIII優勝 航海訓練所所長杯  
 クラスIV・V優勝 アドミラル・トーゴー杯  
 ラスト・フィニッシュ ベスト・クック賞

クラス別入賞  
 クラスI・II  
 クラスII  
 クラスIV・V

サケ・カップ

特別賞 (10 meter to goal)

NACHI VIII  
 MARUTAMA MARU  
 BLUE NOTE II  
 MRS. MEDAUSAE  
 NACHI VIII, MARGE  
 MARUTAMA MARU  
 BLUE NOTE II  
 MRS. MEDAUSAE

TIDA



健闘を誓い合う (撮影：添畑薫／提供：舵社)

ナシーレースに参加した外国艇が回航途中でこのレースに参加してくれれば、このレースの人気も一段と高くなるかもしれないし、後援して頂いた沖縄県、観光公社や那覇市や沖縄タイムズ社など、また地元沖縄もさらに盛り上がり、ご支援していただけるのではないかと思います。

二年に一度全国からトップクラスのレース艇が集まり、沖縄をスタートするこのレースが定着したことによって、沖縄のヨット界も、年ごとに発展してきているとの感を深くする。県民の外洋スポーツに対する理解の深まり、県内各地のマリーナ計画の進展、座間味村の皆さんの心温まる歓迎などに表されていると思う。

今回レース委員長として、特に連絡会議やお知らせで、艇体の整備安全面などをお願いした点を踏まえて、現地での安全検査を行い、全艇、安全備品、機装のチェックを実施したが、全艇に何らかの不備な点が指摘された。これらの備品の使用法の周知や備え付け設置などに多くの改善要請を出し、大変厳しいコミッティーだと感じられたスキッパーやクルーの方もおられたことと思うが、ルールを守ってこそ本来のスポーツマンシップであると思う。これらのチェックは、クリッパーカップではさらに厳しく行われていると聞

ている。

意外にも沖縄ではヨット備品が手に入りにくいことで、需要が少ないから店頭にないのか、今後、沖縄にレースやクルージングに行かれる艇はこのことをよく知って出かけられるようにした方がよいのではないかと感じた。

参加各艇のレース展開はオーナーやスキッパーから寄せられると思うが、スタート後〈風小町〉と〈ティダ〉の2艇はほぼ北寄りのコースを取り、他の艇は定石コースの伊江島水道へとコースを取った。スタート後は艇速もかなりあり、取材に出た車も残波岬では追い付けず、夕方には伊江島水道で視認出来るくらいの順調なレース運びと予想、あとはメイストームと黒潮の流れにどう乗るか期待された。

昨年、レース時の電波航法機器が使用解禁となり、今回、参加全艇がロランCやNNSSなどを搭載し、これら新兵器の運用、扱いが一つのポイントと考えられ、レースにどのように表れてくるか興味が持たれた。定時船位報告でも“秒”の単位まで通報する艇があったように、メイストームのさなか、荒天暗夜、黒潮本流をつかまえ正確な船位を得て、一路フィニッシュラインを目指して帆走すると期待していた。が、頼みの風も吹かず、四国沖からナギ続きとなり、スターボードにホームポートの航路が見えるころにはゴールデンウィークの連休も残り少なく、サラリーマンクルーの悲しさつらさからか、次々とリタイヤー艇が続いた。そのため、海上保安庁へのレース経過報告も、トラブルのためでなく、休暇切れによるリタイヤーという、今までにあまり例のない報告となった。

デイズランも、前回〈エビキュリアン〉の260マイルといった記録も出ず、ノンビリクルージングというようなペースに終始した。〈ナチⅧ〉の航路図で分かるように、6時間ごとの航位も大きく蛇行し、デイライズも約150マイルぐらいにしかならず、今までの沖縄～東京レースの最長時間となった。

レース後半に入り、乗員も夏のボーナス査定を気に



左：2位の(MARGE)、右：(NACHI) (添畑薫／提供：舵社)

しながら、開き直って頑張った人々が多かったのではないだろうか……。帆走指示書には書かれているものの、5月6日18時過ぎてフィニッシュする艇もないと予想された。勤務のことも考えず頑張っている人の気持ちも考え、せめてファーストホーム艇が入るまでと思い、急拠受け入れコミッティーや三崎ヨット局のスタッフ人員のやり繰りをしてレース艇を迎えようと、シーボニアコミッティーハウスの片隅や三崎ヨット局の床にゴロ寝をして、定時の船位報告を待つ身となった。

定時交信の時間を過ぎると、同じ待つ身のヨットウイドウや恋人達から問い合わせの電話がコミッティーに入る。アノーウ、いつごろフィニッシュ予定でしょうか……。何かうちの人から連絡は入りませんか……。もう会社の方が……。といった話である。最後まで頑張った艇の連中は、コミッティーがどう彼女達にお答えしたか、そして彼女達がどのように会社に言い訳したか、知る由もないだろうし、自宅に帰って、彼女達から何といわれたかは、コミッティーは何等関知することではない。(話は余談になったが)

遠来のフィンランド人やアメリカ人で編成された〈ティダ〉は、最終艇としてフィニッシュ通報を受信してからなかなか入ってこず、コースを亀城の方に入ってしまった様子で、無線で船位の確認のやり取りが続いてしばらくしたあと、通常のフィニッシュコースを外れて亀城方面から入ってきた。そしてあとフィニッシュまで10メートルというところで、鰭イケスに飛び込んでしまった。自力脱出のすべもなく、残りあとわずか10メートルではあったがDNFとなり、長かった第7回沖縄～東京レースも終了した。



遠くフィンランドからも参加した(撮影:添畑薫/提供:舵社)

遠くフィンランドから参加した〈ティダ〉のスキパーのカリさん達乗員に“あと10メートル頑張りま賞”として記念品をコミッティーから贈り、その努力を多としたい。

沖縄レースは日本最長の本格的な外洋レースとして12年の伝統を持つに至った。気象条件の厳しい日本近海の海域で、低気圧が必ず来て、その中を走り抜くといった条件のもとに行われてきた。今回、世界的な天候異変の影響が及んだのか、風の吹かないレース展開となったが、ヨットレースは風まかせ、吹いても吹かなくてもそれなりの楽しさがあったと思うのは、私一人だけだろうか……。

最後に沖縄支部の皆さんそしてNORCの会員ではないけれどヨット好きでご協力を賜った沖縄のヨットマンの皆さんご協力ありがとうございました。厚くお礼申し上げます。



日本初壮大な海の番組

Vivaマリン  
“Bon voyage!”

この4月より、海のロマンを限りなく伝え、海のように広く大きい海洋番組が、メガトンネットワーク(TX・TVA・TVO)でスタートします。その名もVivaマリン“Bon voyage!”

海のロマン、いまヤングに一番人気のあるマリンス

スポーツを中心に壮大な海岸をあまねく描き出すワールドワイドな30分、「Vivaマリン」を招介いたします。ぜひご覧下さい。

■番組内容

番組名 Vivaマリン “Bon voyage!”

放送日時 毎週木曜日 2330～2400

放送局 テレビ東京、テレビ愛知、テレビ大阪

放送地区 東京、名古屋、大阪

■これからのプログラム(放送予定)

6月21日 波と風と人間のアンサンブル(仮題)

——ボードセイラーの方法論——

6月28日 永遠の海洋美観(仮題)……島シリーズ①

——与論島の秘密——

7月5日 隆起サンゴ礁島の人情……島シリーズ②

——海と花と洞窟と——沖永良部島

7月12日 素朴な観光島のたくましさ(仮題)……島

シリーズ③

——久米島・マリングラフィティー——

7月19日 BG財団沖縄本島・名護(仮題)

# 12th CHINA SEA RACE SERIES

星野久也

今年12回目の CHINA SEA RACE SERIES は4月7日～22日までの間行われた。6カ国65艇の中でマキシの〈NIRVANA〉(US)と〈CONDR〉(バミューダ)の2艇は、昨年オーストラリアで行われたサザンクロスカップ後、ホンコンに回航されてのエントリーである。80フィートの艇に25人が乗り込んでいる。さて日本チームは、我々〈BIG BANG〉(YAMAHA 42')と〈KAGERO〉(TAKAI 33')の2艇。我々は昨年10月ごろチームを組み、この冬何度か雪に降られながらの練習であった。ワッツの戸叶氏も乗り込んでいる。また一方の〈カゲロウ〉は関西でよく走っている艇で、小松、高井氏も乗り込んでライトウインドを狙っている。

ホンコンチームの〈BANDIDO BANDIDO〉(FRERS 43'), 〈THE FRUMIOUS BANDERSNATCH〉(PETERSON 43'), 〈HIGHLAND FLING II〉(DUBOIS 40') 3艇は、前出のオーストラリア・サザンクロスカップで良い成績を納め、艇もクルーもトップクラスのチームである。今年もLUFTHANSA がスポンサーになり、第1レース PEDROBLANCO RACE (120マイル)、第2レース 30マイルオリンピックコース、4月14日スタートのホンコンからマニラまでの630マイルレース、第4、第5レースはマニラ湾内での30マイルインショアレース、計5レースからなっている。



(ビックバン)

## ■第1レース (霧のためレースをキャンセル)

我々が飛行機でホンコンについたときには、ほとんどのレース艇はもうすでにロイヤルホンコン・ヨットクラブに舳われていて、レースの準備が進んでいた。

ホンコンの天気は日本での梅雨と同じで、期待していたほど暑くはなく、時々すごい霧に包まれ、九龍サイドが見えないほどである。天気も非常に不安定で、ヨットクラブからはホンコン南側のレパルスベイ(浅水湾)のレース海面の様子が想定出来そうにない。

4月7日120マイルレースの朝もヨットクラブはすっぱりと霧に包まれていた。これではスタートしても、60マイル離れた中国領のペトロブランコという岩礁を回って来ることが出来るだろうか？ ロランも、ましてや夜ともなると灯台もない岩である。たとえフィニッシュ出来ても、ヨットクラブまで帰ることもむずかしい。不安である。10時スキッパーミーティング。ホンコンのコースガードが、このレースには責任は取れないと主張している。コミッティーと協議の結果、霧のためレースをキャンセル。代わりに明日10時から練習レースがあるとのこと、明日出て見よう。

4月8日、艇に8時集合、レース海面に向かう。レパルスベイでは、ヨットクラブで想像していた以上に風が吹いている。〈ビックバン〉には良いウインドコンディションである。11時、18～20ノットの風の中スタートを切る。トップで飛び出し、クルー全員燃えている。

3時ごろフィニッシュ。我々は45艇中3位、〈カゲロウ〉6位、まずまずの出来である。

ヨットクラブに着くと、すでにバーではトップの〈バンデイド・バンデイド〉のクルーがビールで大騒ぎをしている。どうやら勝ったオーナーが、10分間ビールを全員におごることになっているらしい。カラン、カランという鐘の音とともにどんどんビールが出てくる。我々チームも大騒ぎ、カタコトの英語で、「次回こそ我々がトップだ！」などとわめいているクルーもいる。GOOD SAILINGであった。

## ■第2レース (30マイルオリンピックコース)

4月11日朝、粥を食べて7時30分出発。このシリーズ第1戦である。クルー全員勝つという志気も上がっている。レース海面まで1時間、フォアステイにファイティングフラッグを掲げている。我々も、“願、勝利”と入っている大漁旗を掲げる。他艇からやたらと声がかかる、GOOD LUCK! 皆な我々の走りに注目しているにちがいない。スタート20分前、〈エアータイト・

ガレージ)がデスマスト、BAD LUCKだ!

10時30分、号砲が鳴りスタート。しばらくして2~3艇がスタートラインに戻って行く。フライングか?ゼネラルリコールか? 双眼鏡でコミッティーボートのフラッグを確認するが出来ない、他艇も走っている、とりあえずウエザーマークまで行こう。気がつくと、マキシー2艇のほか、我々(ビックパン)はダントツではないか! ヤッタ! ウエザーマークをトップで回りスピンを上げる。コミッティーボートが飛んで来て、ゼネラルリコールだとどなっている。スタートラインまで戻ろう。ほとんどの艇が我々の後にピッタリとついて来る。

1時間後再スタート。マキシーボートを避けてスタートを切る、3番手につけている、良いスタートだ。風は15~18ノット、(ビックパン)にとって一番良いコンディションだ。メインセイルを逃しながらNo.2を張っている、他艇はNo.3フルメイン。上り角度は他にくらべよくはないが、艇速はよく7ノットオーバーしている。ウエザーマークまでトップ7艇ぐらいはマークし合いながら同じコースを走っている。3番手でウエザーマーク回航(実際にはマキシーを入れて5番手)。(バンデイド・バンデイド)に1分ぐらい、(フルミアスバンダースナッチ)に20~30秒の差である。スピンを上げサイドマークへ、ジャイブも完璧である。

(カゲロウ)も、3/4 TON・トップ2艇とタッキングマッチをしている。良い位置につけている。

ホンコンのインショアーレースは、オリンピックコース一本プラストライアングルとコースが長い。マキシーのことを考えてのことだろうか。

このレースで2人のクルーが負傷している。大竹氏がジャイブの際、メインシートのサブブロックが飛んできて顔を切ってしまい、顔面血だらけ、ユニフォームまで血で染まっている。一方、フォアデッキのカルロも、スピンを上げたとき、スピポールが頭の真上に落ちてきて2センチほど切ってしまい、血みどろ。包帯で頭をぐるぐる巻きにしての健闘である。あの血の気の多いカルロのことだ! 少しはおとなしくなるだろう。

最終レグ、マストを見上げると、スターボーサイドのジャンパーステイが切れている。スピングウンのときスピハリでこすってしまい切れてしまったらしい。マストを気づかいながらフィニッシュ。

トップ(バンデイド・バンデイド)、次に(フルミアスバンダースナッチ)、3着に(ビックパン)が入った。後に(ツナミ)、(ピンブルガンビー)、(ハイランドフリリング)がついているが、4分以上引き離しているのでもまず安心である。しかし(バンデイド)には負けていると思われる。結果は出ていないが、まずはビールで乾杯。ヨットクラブに着くころには全員出来上がってしまった。出足好調といったところだ。ヨットク



まずはビールで乾杯

ラブに戻る。

結果が出たらしい! (バンデイド・バンデイド)1位、遅れること1分40秒で(ビックパン)2位、3位(フルミアスバンダースナッチ)、(カゲロウ)7位、なんとマキシーの(ニバーナ)が5位に入っている。これでトロフィー1個は確実、次のレースからは精神的に楽になる。こういう夜の酒は実にウマイ!

### ■第3レース(ホンコンマニラ630マイルレース)

チャナシー本番にそなえ、13日は食料の買い出し、積み込み、先日切ってしまったジャンパーステイなどの整備をする。レース中もうまい物をと、食料担当部長・酒井氏は朝から飛び回っている。後で聞いた話では、ホンコン大丸デパートのフードマーケットでは、開店以来の大口客とのことでマネージャーもびっくり、デパートのトラックで艇まで運んでくれるというハプニングも。おかげでレース中は、ビーフシチューから冷し中華までバラエティーに富んだメニューだった。また、古家氏の名コックぶりには感謝感謝でした。

今回のレースはルフトハンザ航空がスポンサーになったため、飛行機のコンテナがヨットクラブ前に置いてあり、不必要な物やクルージングセイルなどを無料でマニラまで運んでくれる。我々のような冬の国から来て、常夏の国までのレースでは、毛布から衣服までほとんどが不必要になってしまうため、非常に助かるスポンサーである。

いよいよ14日、ホンコンマニラ630マイルのスタート。2時のスタートに合わせ12時にヨットクラブの帆をたく。いささか食傷気味の中華やハンバーガーではなく、米粒がほしいとの要望にこたえ、寿司を探してきた。それをつまみながらスタート地点へ向かう。今にも雨が降りそうな天気だ。ヨットクラブでは、高い山がブランケットになっているのか、風が強いとは思われないが、沖では西の風25ノットぐらい吹いているらしい。スタート5分前、突然局地的な前線の通過で真暗になり、雨が降り出した。スタート前の雨というやつは心が暗くなりやなもんだ!

2時フリゲート艦からの大砲を合図にスタート。2ハイのマキシーが我々の後から迫って来る。巨大な艇のブランケットに入ったら我々の艇など吸い寄せられてしまうので、必死になって逃げる。半島のブランケットの影響で風がくるくる回っている。スピン、ライト

ゼノアを交互に張り脱出。風が強くなり波もかなり悪い。水深が浅いのと潮がぶつかっているためだろう。スタート2時間後、リーチングで7ノット。突然大波をしゃくり、ジェノアがフットから破れ、No.2に交換。依然として波が悪い。この波と風は以後まる2日間続く。この辺では、この波のことを“SEVEN TO ONE SWELL”といって、突然大きな波がもり上がり艇にぶち当たる。おかげでまる2日間デッキはビショビショ、キャビンもぐちゃぐちゃになってしまった。このようなコンディションではすばらしく速い。

船酔いで2～3のクルーは元気がなく、私も体調が良くない。ワッチオフになって毛布にくるまるが、ふるえがきて寝つかれない。この波の中、古家君はギャレーでピーフシチューを作っている。彼には船酔いなどという言葉は無いらしい。私事で恐縮だが、何か食べ物に当たったらしい。多分スタート前に食べた鯖鮓かもしれない？ 2日目ぐらいから2時間置きぐらいにヘッドに通う羽目になってしまった。ステアリングを握っていると、突然襲って来るあの不愉快さ、幸いにして久保オーナーはドクターなので薬を調合してもらい、1日4回飲むことにする。

2日目のポジションレポートでは、我々〈ビックパン〉はかなりよいところにつけている。350マイルの地点、すでにレースの半分は消化していることになる。あの2ハイのマキシシーは60マイルしか離れていない。我々の先には50フィートクラスが2～3艇いる。〈バンデイド〉が10マイルほど先行している。彼らも同じようなコースをとっていると思われる。波の悪い中、ラムラインをキープせず、まずはスピードと距離をかせぐことを考え、走りやすいコースをとる。ラムラインから45マイルを南に外れているが、マニラに近づくと風は徐々に弱くなり、後ろに回ってくるはずだ、このコースをキープしよう。

午後になり雲が切れはじめ風が落ちてきた。どうやら前線帯の南側に出たらしい。これからは軽風に終始するであろう。

酒井、八ツ橋、私の3人は、以前このレースに出た経験がある。2年前のことを思い出し、これから始まる灼熱地獄に、こんな暑いレースには二度と来るまいと思いがらまた来てしまった。

風は20度ぐらい振れ回ってきた。3日目の朝、前方に真黒な雲がどんどん近づいてきた。スコールだ！ この中に突っ込めば風も拾える、またスタート以来塩だらけの体も洗える。ものすごいスコールだ、一寸先も見えない！ 素裸になり自然のシャワーをあびる。オフワッチのクルーも次々に飛び出して来た。風も15ノットぐらいまで上がる。こんなスコールはALLWAYS WELCOMEである。

3日目の夜、例の黒い雲が雷を伴ってやってきた。あの雲の下には必ず風があるのだが、稲妻が海に落ちているのを見ると足がすくんでしまう。一かバチか

突っこんでみよう。雷雲の中は15ノットぐらいの風が吹いている。ヨットらしき光が見える。多分〈デフィアンス〉(FRERS 51')と〈サンセットストリップ〉(MULL 40')の2艇であろう。この修羅場でドナリ合いになってしまう。恐怖のためだろう。今夜一晩走ればフィリピンコースが見えてくるだろう。

朝もやの中、島影を見ることが出来た。後方に一パイ艇が近づいている。昨夜の雷雨を通過した一艇であろう。スービックベイ近くになると、まったく風が止まってしまった。キャビン内は40度前後、ワッチオフでも、とても寝られるような温度ではない。熱い！

なんとか今日中にはフィニッシュ出来るだろう。風を拾いながら走らせる。徐々にフィリピンの〈サンセットストリップ〉が近づいてきている。軽風ではすばらしいスピードをしている。追い抜いて行く。どうやらスタート以来、強風のリーチングでかせいだ預金をすべて使い果たしてしまつたらしい。

マニラ湾入口のコレヒドール島が見えてくる。フィニッシュラインは湾の奥深い所、25マイルはあるだろう。マニラ湾の夕日を見ながらコレヒドールチャンネルを通過。〈サンセットストリップ〉と〈デフィアンス〉の2艇はチャンネル南側の岸についている。風があるのだろうか？ 我々は湾の北側に賭してみよう。良い風をつかめるかもしれない。微風の中、北西に向かう。

風が来た！ 6ノットの風にセールをトリムし艇を走らせる。フィニッシュ1時間前、2ハイのヨットらしき光を確認、我々の後ろにいる。先行していたはずなのに……賭が当たったのだろう。

11時27分フィニッシュ。所要時間105時間27分。着順9位。放り込んでくれた2ケースの冷えたビールのおいしいこと。

マニラヨットクラブボンツーンに2ハイのマキシシーが舫かわられている。その隣に舫かいをとる。〈ツナミ〉も〈バンデイド〉もすでにフィニッシュしている。

総合7位、クラス3位であった。

2ハイのマキシシーはまる1日のタッキングマッチの末、〈ニパーナ〉が〈コンドル〉に6分の差をつけファーストフィニッシュ。所要時間97時間23分。〈コンドル〉は2レースとも〈ニパーナ〉に負けてしまった。

#### ■第4レース (30マイルインショアレース)

4月21日第4レースのスタートである。2～3ノットの風の中スタートを切ったが、艇はなぜか走つてくれない。〈ビックパン〉にとって一番苦手な風であるが、何か変だ？ ウエザーマーク回航時には何とドンケである。スピンを上げるが艇速はのびない。多分ペラに何か引っ掛かっているにちがいない。セールを下ろし増富君がナイフを持って飛び込む。1メートルもあろうか、ビニールのネットがフェザリングペラに絡み付いているのではないか、4～5回潜ってやっと切り離れた。これでは走つてくれないはずだ！

ロスタイム10分、再度スピンを張り追い上げる。す

ぐに2艇、3艇と追い抜く。下マーク回航時には風も6ノットちかく上がり、もうすでに20艇ぐらい抜き去っているだろう。風のよい防波堤よりをショートタックで走る。沖よりの艇よりもスピードがある。突然、スピードが止まり、キールをヘドロに引っ掛けてしまった。こんなに浅いとは？ まったくフィリピンの海は分からない。200メートル沖には大きな貨物船が何パイも止まっているのに？ またまたロスタイム5分、ヨタヨタのフィニッシュであった。26位。マニラ・ナイトのたたりかな！

このレースでは、シリーズ最小の自作艇で、ホンコンでデスマストした〈エヤータイト〉(ガレージ30')がトップになり、〈カゲロウ〉が抜群の滑りを見せて2位に入っている。

ヨットクラブで今日のハプニングを話したところ、ホンコンやマニラの海には浮遊物が多く、フェザリングよりホールディングペラの方がよいとのことでした。

#### ■第5レース(30マイルインショアレース)

第5レースの4月22日も依然として風が弱い。今日は昨日の教訓を生かし、スタート前に潜ってペラを確認することにした。

スタート後、トップ集団と第2集団とに分かれてしまい、トップ集団には追い付けない。午後になれば少しは風が出て来るのだが？ 35~36度はあろうか、スピンになると暑い。頭がボーッとして思考力が薄れてくる。ましてや裸でいると日ざしが強すぎて焦げてしまいそうで、長袖のシャツを着る。〈ビックバン〉の走りはまいち良くない。しかし〈カゲロウ〉はクラスでトップを走っているらしい。頑張ってくれ！

最終レグ、風が8ノットまで上がり、やっとフィニッシュ。〈ビックバン〉17位。素晴らしい走りを見せた〈カ



パーティー会場

ゲロウ〉が1位に入った。

今夜のトロフィーディナーでは、日本チーム〈ビックバン〉、〈カゲロウ〉ともトロフィーを二つずつ貰えるだろう。マニラ最後の夜、思い切り騒いでみよう。

#### HONG KONG—MANILA RACE

##### OVER ALL

- ① TUNAMI (CASTRO 40')
- ② THE FRUMIOUS BANDERSNATCH (PETERSON 43')
- ③ BANDIDO BANDIDO (FRERS 43')

##### CSR SERIES

- ① SUN STREAKER (CASTORO 37')  
ブラジル1 TON WORLD 優勝
- ② TUNAMI (CASTORO 40')
- ③ RED BARON (HOLLAND 37')  
'82年 CSR シリーズ優勝

## 第11回大島ランデブーのご案内

## 日本船舶振興会補助事業

### 開催日程と内容

7月27日(金) 波布神社の大祭および花火大会  
本年度は4年に一度の波布神社の大祭の開催年度にあたり、波浮港にてお祭りが開催されます。夜には波浮港内にて花火大会が行われます。ヨットの船上にて見学いたします。

7月28日(土) 第11回大島ランデブー

1000~1630 テニス、ボーリング、ゴルフ、サイクリングほか各種スポーツ大会開催

1200~1400 参加艇のオーナーおよび大島関係者との懇親会 1人5,000円(参加自由)

1830~2100 大島ランデブー大パーティー

7月29日(日) 現地自由解散

### 集合場所および時間

伊豆大島波浮港

7月27日(金)0900~7月28日(土)0900まで

### 参加費用

出艇料 1艇につき3,000円(準備費用)  
申し込み期日までに現金書留にて郵送して下さい。

参加費用 1人につき5,000円  
女性および高校生4,000円  
子供(中学生以下)無料  
(現地にて集めます)

### 申し込み場所

〒236 横浜市金沢区町屋町21-7 藤森紀明気付

☎045-781-8228

社団法人日本外洋帆走協会・横浜フリート

### 申し込み期日

7月20日(金)

※参加申し込み艇には大島ランデブー参加要綱をお送りいたします。

## 日本船舶振興会補助事業

# 太平洋選手権 (パンナムクリッパー) カップレース 代表艇決定

日本外洋帆走協会会長 石原慎太郎

今年8月4日より8月19日までハワイ諸島を舞台として行われる太平洋選手権（'84パンナムクリッパーカップレース）の日本代表に下記の艇を決定いたしました。

## 西チーム

〈サキVI〉 多古康敬  
〈ミミ〉 金井準一  
〈カザ7〉 深見裕二

## 東チーム

〈ゼロ〉 津村重孝  
〈摩利支天〉 武田勝彦  
〈カラス〉 斜森保雄

日本代表艇へ——国際委員会  
参加条件

## 1. 乗員に対する条件

艇長および他の乗員の過半数はクリッパーカップ選抜レースに参加した本人であること。またオリンピックコースのヘルムスマンについては、クリッパーカップシリーズに乗艇する者とする。（ナショナルチームとしては乗員の半数以上が当該国籍を有すること。）

## 2. ダブルメジャーメントについて

ORCより1984年度以後の国際レース参加艇については、ダブルメジャーメントが義務づけられております。また、本年度のクリッパーカップへの参加条件と

してダブルメジャーメントが要求されておりますので未施行艇については至急計測委員会と打ち合わせして下さい。

- クリッパーカップレースにて実施されるスペシャルレギュレーションをご検討下さい。
- 通信に関すること  
日本国の船舶局の免許を受けていること。
- 参加艇への財政的援助

日本代表艇について次の援助をいたします。

- イリカイホテル（シティービュー）に1艇3名の部屋一室を8月2日より8月19日（チェックアウトは20日）まで契約してあります。
- 航空券を1艇4名分（PANAM）を用意いたします。（出発日および日時については後日）
- ハワイでの計測・安全関係にスペシャリストを1名派遣する予定です。
- ハワイでのルール、特に抗議に対してのスペシャリストを日本代表2チーム6艇より1名指名して下さい。この1名のスペシャリストの航空賃および宿泊をNORCが援助いたします。（相談の上本人の了承を取りつけて名前を知らせて下さい）
- その他として現地での通訳約2名を考えております。
- 西と東のチームキャプテンを決めていただきたい。

以上のように5月12日(土)の国際委員会で決定いたしました。

なお、ナショナルチームは今大会には日本より3チーム出場出来ることになっておりますので、出場希望の〈飛梅〉、〈TOGO〉、〈織姫〉、〈麻里絵〉の各オーナーからの希望がありましたら受け付けますので早目に当委員会までご連絡下さい。ただこのナショナルチームには援助は出来ませんので念のため申し付け加えます。

## '84 クリッパーカップ予戦余話

### 服部 一良

#### ○捌け口がないこの辛さ

レースはとうの昔に終わっているのだが、クルーとして参加した余韻は、いまだに消えない。それもいささか尋常でない形だ。

原因は幾つか数えられ、こちらサイドの成績がまったくふるわなかったのも大きなショックで、これが情緒的な安定を乱しているのは否めない。だがこれを除いても、胸中のわだかまりはなお残る。問題の大半は、

個人の気の持ち方では処理できない。次元の違うところで生じているからだ。そしてさらに悪いことに、当方の立場が問題へのアプローチをことさらややこしくしている。

当方は帆走委員会に席がある。したがって参加したレースの、そのコミッティーからはもちろん外れるが、当該レースの幕が下りれば、コミッティーの母体である帆走委員会に戻らなくてはならない。なれてはいる

ものの、その都度大変身を遂げて、この審判と選手を務めるのがまったく大変なのだ。すべてが平穩無事なときはともかく、トラブルが起きようものなら、身を置く場所はたちまち一変する。即ち、不用意な問題提起をすれば、片方からは間違いなくにらまれ、といっていつまでも口を閉ざしていれば双方からもにらまれる。身の置きどころはなくなってストレスだけが残るのだ。

今回は、とくにその極致にある。

### ○帆走委員会からの要望もあるが

さて5月上旬に開かれた帆走委員会は、今回のコミッティー報告を基に討議し、必要と思われる事項の勧告を行うことにした。そしてその仕事がちらに任せられた。委員会の業務分担として、こちらはスポーツスマンの役なのである。だが会議からの帰り道、よく考えてみると、今回に限りこれは非情でさえあるのに気が付いた。

今回、幾つか見られるアクシデントに、こちらは直接の利害関係を持っている。だからこそ、結果の出た問題にもかかわらず、その根を探るような真似をして、あげくにあらたな問題を掘り出してしまおうという、エンドレスなうつつ状態に陥ったのだ。

冷静で依怙<sup>よこい</sup>最<sup>さい</sup>厲<sup>り</sup>なしのインホームーションなど、どだい無理である。

どうするか、今から辞退するのもこれまた無理なようで、そこでもう開き直り、一切の文責は帆走委員会ではなく当方個人にあるとして、一方的なルポルタージュでいくことにした。

結果は知らない。

### ○第一幕

思えば、今回のシリーズは、そもそもの発端からして波乱含みであった。

昨年<sup>こぞ</sup>の夏、理事会の承認事項として具体的なゴーサインが出されたにもかかわらず、プログラムの内容は二転も三転も見た。

あらためて言うまでもなく、参加サイドはレーススケジュールに基づいて、その行動を定める。どのようなレースがいつどこで催されるか、これを知って初めてアクションが起こせるのだ。数年後のイベントに焦点を絞り、壮大なビジョンを描くのも、また来週<sup>らいしゅう</sup>のデイレースのために予定を立てるのも、スケールの違いはともかく、先の日時を見据えるパターンに変わりはない。

だから、すでに周知のレーススケジュールは、もういじってはならないのである。たとえ如何なる理由があろうとも、その変更は、参加サイドのプランを狂わせ、ときにはダメージさえ与え、結果的にそのレースの権威を失墜させかねない。

今回の混乱は、関係者の時前協議が不十分という、

きわめてありきたりのところに尽るようで、それだけになお残念である。

続いて、帆走委員会はチャーター艇による参加の是非を巡る論議に直前した。二艇の新艇が期日までに間に合いそうもなく、それぞれから打診があったのだ。

帆走委員会は、不可とする結論を出した。異議はまったくくない。ただしこの決定はひとつの見解であって、ほかにも様々な見解があるような感じは否めないでいる。選手団を選ぶのか、それとも道具を使うスポーツであるからには、その道具、即ち艇を選ぶのか、この両方だとすればその比率はと、考えだすとキリがなくなりますます分からなくなる。

以上、ここまでを第一幕とする。だがこの程度でレースは始まらなかったのである。スタートまでにもうひとつのアクシデントが待っていたのだ。

### ○第二幕

帆走指示書の下準備を始めたころ、通信委員会が恐ろしい話を伝えてきた。参加を予想される艇の大半には、船舶局が開局されてなく、手続きに要する日時からみてそろそろタイムリミットに近い、如何に扱うかという内容である。

短波帯無線通信機の搭載を義務付けたのは、参加資格のひとつとして、すでに告示済みである。各艇とも知らなかったとはいえない。そこで帆走委員会は、前後策を講じるために会議を重ねた。でも妙案など出るわけがなく、かえって国内法規と海外事情との不整合がクローズアップされ、海外レース参加を目指す艇の、わずらわしい環境を追認する始末になった。しかしだからといって、日本国籍を持つ以上は、国内法規に逆うわけにはゆかない。同情の余地がいくらあるにしろ、社団法人日本洋帆走協会のいち専門委員会であろうか出来る筋ではないのである。

タイムリミットを過ぎた時点で、フォーマルに運用出来る艇はただの一艇、予備免許を辛うじて持てそうなのがあと一艇、残りは全艇アウトという事態と果てた。各艇のフォローに懸命だった通信委員会の面々は無然、帆走委員会の面々は啞然と化した。

今でも、上記二艇を除いた艇の真意がよく分からない。万一、レーススケジュールもあのように動くのだから、参加資格の項もたてまえ通りにはゆくまい、どうやら仲間も多いようだし、最後はどうにかなるだろう、赤信号も皆で渡れば——だとしたら、ホントに残念である。

運営サイドに瑕疵があるとき、自らの完璧をさらに期してこそ、その問いは輝やくのだと思う。相手に迎合すれば、それは目糞鼻糞を笑う次元に落ちる。

だが事態の收拾は多数の艇の思惑通りに展開してしまい、それだけに当方のしこりは大きく、まだまだグチが出る。

コミッティーはなぜその姿勢を崩したのか。

コミッティーは常に同じ姿勢を保ち、運営のセオリーをフォローしなければならない。それによってコミッティーが失うものは何ひとつない。今回にしろたとえ結果がいかなる事態になろうとも、それはコミッティーの責任ではなく、あげて参加艇の上にあるのだ。レースの不成立をおそれるのは、あくまで政治的レベルの判断である。コミッティーは、意識してそれらの判断から遠ざかることによって、初めてスポーツというカテゴリーのコミッティーでありうるのだと思う。

だいたい、だだこねる子供に、今度だけヨ今度だけヨと与えれば、それは永遠に続くと思わなければならない。

### ○第三幕

ふたつの舞台が回って、ようやく第一レースのスタートにこぎつけた。ところがこのレースで、僚艇の抗議による失格艇が生まれたのである。

各艇が熱く燃え、ギリギリのところ勝負を賭けて、航路権を巡る抗議が続出しても、ある面ではかえって評価も出来る。だがあの抗議は、そのような一過性の単純なケースではなく、公平なレースを行うために参加者艇が履行しなくてはならない義務の、再確認を求めたアピールなのだ。この背景は間違っても並ではない。

したがって裁定は、被抗議を失格にただけではとどまらず、現状に対する紛れのない告発であり、また将来への切実な問題提起でもあるのである。とどのつまり、〈飛梅〉以後にわれわれに与えられた時間が、ただ無益に流されるままであったのを、白日のもとにさらしたのだ。

前回のクリッパーカップで〈飛海〉の被った抗議は、決して理不尽な言い掛かりではなく、それ相当の説得力を備えていた。結果にはわかには信じられないような好意に、ただ救われたのである。あらためて当時の判決文を読んでみてもこの感是不変である。ジュリーサイドの視点が少しでも動けば、裁定は簡単に逆転したことになる。

おそらく、関係者は抗議を出した南半球の猛者たちを前にして、君たちの主張はまったく正しい、ハルは確かに凸凹だらけだ、だが彼等には悪意は少しもないんだよ、そこでなんだが、極東の片田舎からやってきて、決して有利とは考えられないあのハルの艇を、あれまで素晴らしく走らせたことを、何とか認めてやってくれまいか、彼等も世界の舞台がどのようにシビアか、貴重な経験をしたはずだし、二度と同じことは繰り返すまい、われわれも次回はもう許さない——などとなだめたのではないか。

実際の事実とはともかく、こちらサイドのレース関係者は、〈飛梅〉のケースを、このようなイメージをもって認識しなければならなかったはずである。にもかかわらず、その後のトランスパックやアドミラルカップ

に参加した日本艇は、抗議を受けるまでには至らなくても、同様なトラブルに見舞われている。そして今回のケースに続く。

なお事態をさらに絶望的に思わせるのは、問題のグロースアップのされかたにある。

僚艇の抗議によって明らかになったのである。直接の利害関係者が、自ずから問題点を意識したわけではないのだ。ここは重要だから繰り返すけれども、抗議が出たからこそ問題が生まれたに等しいのである。即ち関係者の自浄能力は皆無にほかならない。

当方は、今回の抗議を行った艇のオーナーおよびスキッパーの至近距離にいて、この種の問題提起が、どれだけエネルギーを費し、また泥をかぶる覚悟が要るものなのか、かいま見た。それだけに、このような行為によってしか支えられないルールは、有名無実そのもので、もう要らないとさえ思う。

無理な背伸びはあらかじめ実情にマッチしたレベルのレースであれば、少なくとも今回のケースは生まれず、それぞれは不愉快な思いを味あわないですんだ。

IORは関係者の心の平和の敵でしかない。いつそのこと返上したらどうだろう。

### ○第四幕

幕はようやく大詰めを迎える。

シリーズ最終日、コミッティーは出場全艇に対して安全備品のインスペクションを行った。結果はオールクリアが一艇だけ、残り全部の艇に程度の差はまちまちにしろ、何かしらの問題点が見付かったというのである。当方の乗った艇も一点だけその指摘を受けてしまい、はなはだ面目ないのだが、これはちょっと脇に退けて、ともかく後日、検査員からの報告書を見せられたときはホントにびっくりした。そのリストは豪華絢爛たるもので、当方サイドの艇名が目に入ったこともあるが、しばらくは声も出なかった。

中でも一艇は、計測證書を塔載していない、ライフリングにシーアンカー不備でさらに艇名の記入がない、ストロボライトに電池が入っていない、ラフトおよびラフトケースに艇名が記入していない、ウォッシュボードに転落止めがない。アンカーレストがなく固定できない。バッテリーも固定されていない、という有様だった。

これが物語るの、要求される品数だけはそろえて艇に積みさえすればそれで終わりとする、見事なほどのイージーな姿勢だけである。ハプニングに対するビションはまったく欠けている。しかもこの艇は決してビギナーではなく、長年に渡るレース歴を誇るだけに、コミッティーサイドの受けたショックはことのほか大きかったようである。

この件に関しても、前幕のエピソードと同じく事態は深刻といわざるを得ない。

とくに今回の例を思うと、一般的なインベントリー

リストに基づくチェックの場合、何をもってその解認とするか、形而上の問題も生じてきたようで、事態はさらに容易ではない。

たとえば、検査時に、これには電池が入ってますネ、いつ交換しましたか——何何はどこに収納してますか——何々はどこですか——何々は——何がどこだか分からないってそれは困ります駄目ですよ——それからこの正しい使用法は知っていますネ、念のためにやってみて下さい——ちょっと駄目駄目それでは艇が暴れているときには使えませんヨ——それからと、アッそこのギャルこの艇のクルーですか——これは何だかもう知っていますネ——えっまだ知らないのフーン、などというのをどこまで続ければいいのか、その限界の設定は事実上不可能なのだ。最後は、その艇の、オーナー、スキッパーおよびクルーの、チームの良識に委ねるしかないのである。

そして皮肉なことに、すべてのトラブルは、この〈良識〉から生れる。

### ○トラブルの共通因子は

今回のケースは、参加艇が思ったほどに良識を備えていなかった何よりの証拠にほかならない。

この点は、すべての幕のキイでもあるのだ。

第一幕は、みだりにレーススケジュールなどの変更は行わないと信じていた、運営サイドの良識が疑われたことによって始まり、レースの直前になっても大多数の参加艇が、すでに告示されている参加資格を備えていないという、これは良識うんぬんの言葉では追いつかない。参加側のあの信じ難い姿勢によってふたつ目の幕が揚がり、第三幕は、公平な競争を成立させるためのニーズをいまだに理解に至らず、その良識を疑わざるを得ない多くの関係者が主人公となり、そして第四幕の同様なパターンに続いたのである。

果たして打つ手はあるのだろうか、容易なことでは浮んでこない。

世間の洗礼を受けても、その洗礼のニュアンスを知らないでいられる、いわゆる閉鎖社会の中で長い間生き残ってきたものだけに、対象はそれなりにしぶとい。生半可なことではたちまち息を吹き返す。

ほんの思い付きだが、たまには真剣になってガチガチのレースを行うのも効果があるかもしれない。

運営サイドと参加サイドとは、レース期間中はまず敵役同志に別れる。運営サイドは、100%パーフェクトな業務遂行に全力を費やす。血も涙もなければいほどよい。参加サイドは自己の成績のみに集中する。レースの直接の結果以外でも、運営サイドまた他艇に少しでも隙が見えたら直ちに切り込む。この際、情がからんでその行為がにぶるのは、相手に対する侮辱と、最後まで追及する——。

このようなレースを何回か繰り返せば、やがては正常な感覚が育ち、一般世間、即ち海外のレースへ出向

いても、ヒフティヒフティの仲間入りができるようになるだろう。それに及ばなくても、一昨年、かのナショナルチームの中の一艇のような、大半のクルーが日本国籍外であっても、少しも悪びれないような、あのランクは越えられよう。

### ○第五幕

ここまできて今、代表艇が決まったニュースが届いた。各艇の最終的な参加意志を確認したところ、三艇しか残らず、予戦レースの結果を参照するまでもなく自動的に落ち着いたのだという。

ボキャブラリー不足を暴露するみたいだが、呆然茫然、呆気にとられる、どれを使ってもいいようなまた少し違うような、ともかく言葉がうまく続かない。

今さら言うまでもないが、昨年の夏以来、多数の人のエネルギーを集め、前述のような様々のエピソードを生んだ、一連のレースの目的が一切切切無に帰したことはたしかだ。茶番である。

だからこのニュースを第五幕としよう。狂言のオチとしては、何やらを象徴しているようでピットした。

それにしても、すべてがあまりにも悪すぎる。もうどこにも救いが無い気がしてくる。

もっとも、いつぞやのマスコミをひとしきり賑わした、国民はその国民のレベルにふさわしい政府しか持てないとかいう、開き直りの名セリフを思い浮かべてみて、国民をNORC一般会員に、政府をレース、参加艇、コミューティーなどにそれぞれ置き換えてみると、第一幕から第五幕を通して、だれの責任でもなく、われわれひとりひとりの意識の総和が真の主人公なのかもしれない。

でもホントに疲れた。この先どうするか。

## オールジャパン熱海 オフショアチャンピオン レースのお知らせ

帆走委員会

今年10月10日～20日まで熱海を中心として行われるオールジャパン熱海オフショアチャンピオンレースの内容は下記の通りです。

- (1) 1985年度・アドミラルズカップ日本代表選抜レース
- (2) 全日本支部対抗レース（2支部以上が参加した場合のみ成立する）
- (3) 全日本ハーフトン・チャンピオンシップレース

以上3大レースを兼ねることとなりましたのでお知らせいたします。

# 新〈日本丸〉建造に寄せて

筒井利明

## 現〈日本丸〉の誕生

昭和5年、時の田中隆三文部大臣は『日本の海の王者にふさわしい船にしたい』との期待から神戸川崎造船所において、1月27日に進水の第一船を『日本丸』と、2月14日に進水の第二船を『海王丸』と命名した。世界に冠たる双子の姉妹帆船がこの世に産声をあげた記念すべき日である。

当時、東京高等商船学校には明治27年建造の総屯数2400トン4檣パーク型帆船〈大成丸〉、神戸高等商船学校には大正13年建造の総屯数2500トン4檣パーケンタイプ帆船練習船〈進徳丸〉がそれぞれ専属としてあり、いずれも航海訓練用として安全かつ良い教育環境のもとで好成績を収めていた。一方、全国にあった11公立商船学校のうち専属の帆船練習船を持っていたのは函館、広島および鹿児島島の3校に過ぎず、それらはいずれも1000トン足らずの小型であった。残余の8校(富山・鳥羽・隠岐・児島・大嶋・栗島・弓削・佐賀)においては、その座学修業生の航海訓練を民間運送業者に委託しており、訓練上も思わしくなく、年来、関係者は大型練習船の必要を痛感していた。

たまたま、鹿児島島の練習船〈霧島丸〉(総屯数990トン)が昭和2年3月銚子沖で暴風に遇い、職員生徒合計53名総員が船とともに行方不明となるに及んで、この悲報は広く世人の耳目を驚かし、大型練習船建造の悲願新〈日本丸〉進水(昭和59年2月15日)安藤聡雄氏提供



は絶叫となって世論を動かし、遂に翌昭和3年帝国議会において、2500トン型の建造予算182万円(1隻当たり91万円)が昭和3年度および4年度の継続費として認められるところとなった。当時、我が国の一般会計予算のうち、軍事費、国債費を除く予算は、わずか8億7千万円程度に過ぎず、2隻の建造費にしろる割合は0.21%に及ぶ巨費であった。なお、設計および主要鋼材、帆装ギヤー類の製作は英国に依頼し、主機関は国産ジーゼル機関一号機、二号機をとりつけた。

## 果たしてきた役割

建造以来54年、この姉妹船ほど、常に同じ目的をかけた、同じ行動をとりつつその使命を果たしてきた船舶は珍しい。しかし、一般に〈日本丸〉の知名度が高いのは、日本の国名と同じで覚えやすさがあるためであろうか。

### (1)優秀な船舶職員の養成

姉妹船は昭和18年より27年(〈海王丸〉は30年)まで戦争のため帆装を撤去した時代があったが、帆船の伝統を受けつぎ、シーマンシップ(慣海性、責任感、決断力、忍耐力、指導力、協調性等)を涵養し、海の恐ろしさ、海の優しさを肌で教えた海の若人は2万4千名、彼等の大半は戦前、戦中、戦後を通じて航海士、船長として終始かわらず全身全霊、国のため、国民生活向上のために尽してきた。彼等の職場としての我が国海運は、戦前に一流海運国と肩を並べられるまでに成長し、いったんは太平洋戦争のために壊滅させられたが、戦後は再び不死鳥のように羽ばたいて、実質世界一の船腹量を保有し、原材料や生活必需物質を輸入し、加工製品を輸出して、我が国が経済大国として世界の衆目を集めるまでに至っている。

### (2)6万5千名の送帰還者の輸送

戦後昭和21年1月から25年10月までの間、上海、胡蘆島、シンガポール、ラングーン、基隆、釜山、サイゴン、太沾、南西諸島等より旧軍人および一般邦人の帰還者約5万名の輸送、同時期に釜山、基隆、上海、青島、仁川等へ送還者約1万5千名の輸送では、送帰還者が感涙にむせんだことは特筆に値するし、また、燃料油の入手が困難な終戦後の実習訓練に役立つことともなり、実習生の見聞した帰還者の惨状や体験談は、彼等に平和の尊さを痛感させた点においても有意義であったといえる。

### (3)海事思想の普及

最近とみに大型帆船に対する国民のまなざしが熱く

なっている。昨年度には、横浜、神戸市民等の〈日本丸〉誘致の署名が延合計200万人に達し、大阪の世界帆船まつりでは、直接またはテレビを通じて数百万人が、〈日本丸〉、〈海王丸〉の内地停泊地での見学者は〈日本丸〉の日立港30万人を筆頭に仙台15万人等々数十万人が、それぞれに帆船の美しい姿を見てロマンを感じ、海や船や船員に対する理解を多少とも深めたことであろう。

#### (4)国際親善

ヨットの盛んな外国では本当の意味での帆船ファンが多い。〈日本丸〉は昭和35年日米修好百年記念にニューヨークへ、その後もシアトル万国博覧会へ、カナダ連邦百年祭にバンクーバーへ、キャプテンクック二百年祭にシドニーへ、米国建国二百年祭にニューヨークへ、それぞれ国の代表として派遣され国際親善に尽くしている。建国二百年祭の時のホドソン駐日大使から運輸大臣あての書簡はその面目躍如たるものがある「この式典を一層成功させるために、私たちは素晴らしい日本の帆船〈日本丸〉と〈海王丸〉の参加を希望します。われわれ両国の最高首脳間で歴史上初の相互訪問が行われた後、一年にしてこの重大な式典に日本の代表が不参加（両帆船とも建造50年のため老朽化しているという理由で断わっていた）となることは全く格好のつかないことになりましょう……」（〈日本丸〉は大修理の後参加した）

#### 代船建造

〈日本丸〉、〈海王丸〉の老朽化が甚だしいため、両船の代船建造をテーマとする練習船整備対策委員会が発足したのは、昭和40年5月1日のことであった。その後大小の修理工事を重ねたが、海上安全船員教育審議会の帆船訓練有効性の答申などもあり、昭和56年度予算では〈日本丸〉代船建造の調査費2千万円、57年より59年（完工は9月16日）までの3年間で67億8千700万円が認められ長年の念願が達せられ、住友重機械工業浦賀工場において建造のはこびとなった。

#### 新〈日本丸〉の特色

##### (1)最初の純日本製

我が国における大型帆船の建造実績は極めて少なく、しかもそのいずれの船も重要な部分である帆装機装については、外国造船所の設計、製作に依存していたが、〈日本丸〉代船はすべての設計、製作を我が国造船所において実施する最初のものである。

##### (2)大型化と最新設備

現〈日本丸〉と同様4檣バーク型であるが、最近の若者の体格が大きくなりベッドの長さ2メートル(1.8メートル、以下括弧内現〈日本丸〉)メインマストの高さ水面上約50メートル(約45メートル)、女子学生の衛生施設(なし)等を考慮してひと回り大きくなり総屯数2800屯(2300屯)、総帆面積2780平方メートル(2397平



現〈日本丸〉帆走図（浅水嘉治夫氏提供）

方メートル)となり、外観は19世紀のロマンあふれる姿で現〈日本丸〉と同じであるが、内部は21世紀の近代化船の装備で、ドブソンナーを始め最新鋭の各種航海計器を設備し、航海技術教育の充実を図り、機関制御室を配し、M・Oの機関を設備し、機関科教育の要素を配慮してあり、主錨は高把駐力型無錐錨を採用し、ホースパイプに格納するものとし、錨作業の能率化を図った。

##### (3)フィギュアヘッド

外国帆船の多くは船首像を飾り海のロマンを一層かきたてるものがある。しかし、日本の練習帆船には付いていなかった。練習船教育後援会では〈日本丸〉代船建造を機に、〈日本丸〉と〈海王丸〉に船首像を贈る運動を起こし、デザイン募集と募金を推進してきた。〈日本丸〉には藍青の精、〈海王丸〉には紺青の精が贈られる。それは特定の人物でなく、気高く凛々しい日本女性を表現した2メートル大の像である。

#### 新〈日本丸〉に期待する

戦後、日本経済の驚異的な発展には、原材料の輸入と製品の輸出という日本の基幹産業としての海運が果たしてきた役割は大きい。今後ともそのパターンは大きく変わることは考えられない。また、国防上からも日本船・日本船員は必要である。しかも、いくら科学技術が発達し、船が自動化され船員制度が合理化されても、海をとりまく自然は万古不変である。従って、帆船が、人類が作ったものの中で最高の芸術品であるとともに最良の訓練の場であることに変わりはない。シーマンシップを身につけた優秀な船員（一例として海難事故は世界一少ない）養生には〈日本丸〉、〈海王丸〉の果たしてきた帆船の教師であり、教科書であり、教室であるという実績からも、日本の教育が知育に片寄り、徳育、体育がなおざりになる傾向にあるが故にことさら、新〈日本丸〉に期待するところが大きい。なお双子の姉妹である〈海王丸〉の代船も引き続き建造されることを念願し、そのための皆様のご声援をお願いしたい。

〔筒井利明氏 高知県出身、昭和23年高等商船学校航海科卒業、航海訓練所教官、練習船船長、訓練部長を歴任 藤沢市鶴沼藤ヶ谷に在住〕

# 電話級無線通信士 合格通知を手にして、でも信じられなくて

村上由美

プロフィール



丑年魚座の生まれ、A型。一見は可憐な少女ふう。主とするテリトリーは三浦半島・諸磯、油壺およびシーボニア界限。週末のハーバーの夜を徹して騒がしい艇、あるいはテリトリー内の赤提灯の元で発見が可能。ただし、(リブ号)のクルーとして日本周航、中国への航海など、またJ-24第1回レディースカップでは、和訳名(芋ねえちゃん号)のスキッパーを務め、第3位に入賞するなどの実績を秘め、注意が必要。目下、レーシングナビゲーターを夢みて猛勉強とか。飼育に興味をもたれる大型艇のオーナーがおられれば、オフショア編集部まで、乞連絡。

私の仕事場へ家から電話。「無線の合格通知が来ているわよ。」落ちたと諦めていたので到底信じられない。母も年を取ってきている。不合格と見間違えたのではないか？ 字は同じで“不”があるかないかだけの差なのだ。その日一日は仕事を手につかなかった。夕方、家へ戻って何回も読み直し、家族にも読ませて、“不”が全くないのを確認する。やっと信じて、まずは仏壇に報告。サービスでお線香もあげる。家族には、字がいつの間にか不合格に変わるかもしれないから暫くは仏壇に置くと言。大げさだと思われるかもしれないけれど、本当に私は、この免許が欲しかったのです。

ホッとすると今度は誰彼に言いたくなってくる。まずは講習会の岩瀬先生。あいにく不在。対応に出た方に合格した旨を告げる。次に最後まで落ちると信じて疑わなかった通信委員の坂西さん。ところが彼も沖縄レースのため不在。くやしい、残念、2つの電話をかけ終わると、もう私にはかける理由のある相手がいなかった。暫くウジウジと、電話帳をめくってみただけでそれでおしまい。ですから、今回合格のレポートをといわれて直ぐOKの返事をしたのは、「私、電話通に受かったのよ！」と言いたかったからなのです。けど頼んだ方は、「あいつでも取れるのだから、皆で取りましょう！」というキャンペーンだというではないか？ 悲しいけれど仕方ない。事実なのだから。しかし落ちた人があるのも事実。(落ちた人にはごめんない。)

それで今回は電気に全く無知の人間であっても受か

るという方法をお教えます。

結論からいえば、

- ① 講習会には出席すること。
- ② 過去10年間の問題集を暗記すること。
- ③ 答案用紙は何回も読み返してから出すこと。

以上3点を忠実に守れば合格します。当たり前のことです。書くのも恥ずかしいのですが、私は学生時代も含めて、この3点を忠実に実行したことはないのです。

もう少し体験を書きます。

① 講習会は昨年9月から今年の1月末まで週1回ずつあり、約70%出席しました。しかし私は一回目の講習会からつまづいたのです。何故かというと、生まれて初めて聞く単語ばかり出てくるのですから。そして私以外の生徒はわかったように“フンフン”とうなずいているのです。私は驚きました。それ以上に驚いていたのは先生です。先生は中学の時に習ったはずだとおっしゃるのです。私は思い出しました。中学の時、一回転校したのを……。そして高校の時、私は男性が電気やら何やら授業をしていた時、家庭科でお料理を作っていたりしたのを！ でも答案用紙にそんなこと書けませんから。

私は先生にとって不安の種だらけらしく、講習の度、私に向かって「わかりましたか？」といい続け、私は最後まで「わかりません」といい続けました。では何故出席して良かったのか？ 取っ付きやすく、暗記しやすくなります。「キルヒホッフ」という言葉だって何回か聞いていれば、意味はわからなくても、“そん

な言葉があったっけな——。”ぐらいまではいくものです。そして、突然ひらめくかもしれませんから。

② 幸いにして過去10年間に出题されたものが90%出ます。もしこれ以外の問題が出ても他が完璧なら無視してよいわけです。電気を理解できなければ暗記すればよいのです。

実を言うと(受かったから言える)12月に国際級の試験があり、見事に落ちて、その時に「勉強すればよかった」とつくづく後悔したのです。それで一大決心、何が何でも取ってやる! 少なくとも「あの時ああすればよかった」などと思うような愚痴はもう繰り返すまいと決心したのです。

私に残された時間はそんなに多くないし、免許のためより実践に多くの時間をかけたかったのです。私が免許を取る理由はヨットに乗るための手段ということなので。暗記は問題集をすべてコピーし、同傾向のものをまとめて一冊の本を作り、より覚えやすくしました。このノートはどこへでも持って行きました。仕事場、ヨット、スキー、ベッド、食卓。家族にはそんなにまでしなくてもと言われたのですが、不安で仕方なかったのです。

平日の夜は9時から12時までが勉強時間と決めたのですが、毎晩、落ちたらどうしよう、この起きて勉強する1時間が合格、不合格の分かれ目かもしれないという思いで寝つかれず、結局起き出してゴソゴソと勉強を始めるという具合でした。私のやり方が今までの日常からかけ離れていたで、家族はノイローゼになったと心配したそうです。

特に私を悩ましたのは計算問題でした。暗記してもどうしてそうなるのかがわからず、夜、坂西さんに電

話したこともありましたが。試験間近になっても恥ずかしいことに理解できないのがあり、従兄に教わりに行きました。

③ これは大変な失敗をしました。問題がすべて既出のものとなり、忘れないうちにとカリカリ鉛筆の音をさせて必死に書いたのはよいのですが、なんとノ計算問題で、問題集と同じ答えを書いてしまったのです。途中の式は合っていて、答えが違うというヘマです。これには、勉強もせず、講習も受けずにパスした佐藤さんからかわれました。やはり佐藤さんと同条件でパスした服部さんからは、「僕が半分も書かないうちに答案を出してしまいました。」とびっくりされたのですが、余裕のなさがそうだったので、読み返せばもっと確実な点が取れたのにとおもいます。

さて講習会最後の日に先生が小声でおっしゃいました。「この講習会から必ず受かる人が3人いるよ」。何とその中に私が入っていたのです。何故? と聞くと、「他の二人は優秀で頭が良いからだ。そしてあなたは、自分は何もわかっていないということをよく知っているからだ。」とおっしゃるのです。もうご機嫌でした、その言葉を聞いた時は、よく考えれば、そんなことで喜ぶ理由は一つもないのですが。「受かるよ」という言葉しかわからなかったのですから、かなり私自身、精神的においつめられていたのでしょう。

やれやれ、とにかく何であれ、受かりました。私のように無線の知識の皆無の皆さん、参考になりましたか?

追伸: オーナーの方々へ

私は声美人です。よろしく。

## 昭和59年8月施行

### 無線従事者国家試験のご案内 通信委員会

#### 1) 試験の資格

電話級無線通信士

#### 2) 申請書の受付期間および受付時間

① 6月7日(木)から6月21日(木)まで(全国)

② 平日の午前9時から午後5時(土曜は正午)まで  
なお、郵送による場合は、6月21日までの消印のあるものに限り受け付ける。

#### 3) 申請書の提出先

希望受験地を管轄する地方電波監理局または沖縄郵政管理事務所。

#### 4) 施行地

東京、長野、名古屋、金沢、大阪、広島、松山、熊本、仙台、札幌、那覇

#### 5) 試験日時

8月2日(木)1300:無線工学, 1500:法規

8月1日から10日間の1日:電気通信術

#### 6) 試験手数料

3,000円

#### 7) 申請上の注意

受験申請書が提出・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。

#### 8) 受験勉強会

6月21日(木)1830より毎週木曜日  
場所:船舶振興ビル10F会議室  
会場整理費:10,000円(問題集合)  
講師:岩瀬靖近氏

#### 9) 勉強会申し込み先

NORC事務局(☎03-504-1911)に申し込んで下さい。

## 第3回熱海ケッチミーティング

レース委員長 稲葉文則

今回の熱海ケッチミーティングは、NORC 関東支部ファミリーレースの一環として行ない、会員拡大の目的をもって、非会員の参加も自由とした。

前回までのケッチミーティングは、我々熱海のクルージングヨット、ラッキーレディーグループが、独自にクルージング派を集め、観光地熱海の発展のため開催してきたが、レースとしての内容を考える時、安全性、レーティングの問題、また参加艇の募集方法、運営方法等で、色々と苦勞をしてきた。

そして、昨年秋、熱海でNORCがチャンピオンシリーズを開催したことを一つのきっかけとして今回のファミリーレースを合同で行うこととなった次第である。

幸い、5月の連休中のスケジュールとなり、ケッチ11艇、スループ33艇、計44艇の参加があり、一泊のレースとしては予想したより多くの艇が集まった。非会員艇が、参加艇の1/3を占めたので、艇長会議の席上で、ぜひNORCの会員または会友に入会するよう勧誘を図った。

現在のNORCで、レースに参加しない艇は、あまり入会のメリットがないという声も聞くが、実際には、PR不足もあり、どのようにしたら入会できるか知らないオーナーもいて、今回のようなレースとも、ミーティングともつかない楽しい企画をして、多くの参加艇を募り、ヨットマン同志の連帯を深めることがNORCの発展につながっていくことと思われる。

5月3日、早朝のシーボニアの岸壁には、日ごろレースには縁のない、ケッチやクルージング艇が続々と集まり、艇長会議では、慣れない出艇申告書の記入にとまどう艇長も見られた。

今回のレースは、朝河レース委員のご努力で作製した'84 NORCファミリーレース規則および帆走指示書によって行われ、ケッチについては従来通りノー

レーティングとし、スループのレーティングは、歌田事務局長の独断と偏見をお願いした。また、特別ボーナスとして、女性クルーおよび子供、シニアは1名につき1/100、木造艇、シングルハンド艇は1/10の時間短縮を与えることとした。

レース参加費が1艇1万円のための格安料金の上に、参加記念として、銅板エッチングプレート、レースエンサイン、参加者全員にプラスチックサンバイザー配給の出血大サービスをする。

定刻より30分遅れの10時、ファミリーレースにふさわしい快晴の空の下、南の風3m、オールフェア？のゴチャマゼのスタートが切られた。12時ごろから風が落ち、ゴールの初島までまだ20マイル。タイムリミットが気にかかる。13時ごろから、ケッチやクルージング艇がしびれを切らしてエンジンスター。レースリタイヤ。タイムリミットの17時ごろまでに初島へ機帆走で着いた艇は、わずか6艇、全艇タイムリミットにかかり、ノーレースとなる。苦心して決めたルールやレーティングが皆無駄になり、コミッティーとしてはがっかりしたが、無事故で終わりホッとす。

レースを終え、熱海の海岸突堤に、44艇のヨットが一同に集結するシーンはなかなか見事で、我々の努力も報われた思いがした。

名物の大パーティーは、熱海らしく、旅館の大広間に300名以上のヨットマンが集まり、通例のパカ騒ぎで幕をとじたが、泊地では舷と舷を接した艇同志の二次会、三次会が果てしなく続いた模様である。

ここは観光地熱海、お客様の飲み、歌い、騒ぐのは大歓迎。この夜消費したビール700本、ウイスキー40本、酒2斗は、すべて地元の寄付でした。(ただしパーティーのみ)各艇の消費量、数知れず……。満足したケッチミーティングであった。

予想以上の44艇が集まった

残念ながらノーレースとなってしまった





## 小戸ヨットクラブ再発足?

玄海支部広報 片倉静江

去る4月22日(日)、レースと名付けるほどのものではないが、ニュータイプクルージング兼レースを行った。事の発端は、アリランレースが行われない年のゴールデンウィークに、何か楽しい催し物をと、小戸ヨットクラブ会長・北島房之助氏、副会長・伊達健太郎氏を中心に5人の主だったオーナーが集まり、まず試みに、第1回レースを祝日の5月3日に決め、その前哨戦を4月22日に行うことにした。(キャプテーン)のオーナーから持ちこまれたこの話は、ある観光業者と旅行業者主催の行事のひとつで、コースは福岡県宗像郡津屋崎町「恋の浦」海岸(130°26'E, 33°49'N)から小戸ヨットハーバー前まで。最近、スタート1000のレースでさえ数艇しか集まらない低迷気味の玄海なのに、早朝0730には申し込み済の13艇が集集、主催者や後援者もびっくりだった。0800、全艇仲良く機走、機帆走でスタートの海域へ向かった。

その名も麗わしき恋の浦海岸は、夏は海水浴で賑わい、海岸線が切れる西側の突端が100メートルぐらいの断崖絶壁になっており、その高台に主催者が経営するレストランがある。また、その周辺が福岡県では珍しい彫刻の野外展示会場になっている。町内放送や民

放のラジオでレースを知った人達が鈴なりになって見下ろしていた。

1330、スタートの旗がおり、同時にその高台から豪砲一発! つづいて数十発の花火があがり、アドミラルズカップのスタート並で、全艇ルンルンだった。現地参加の4艇を含めた17艇は、頭はDOU 42からヤマハ26までの大、中、小型いろいろで、東北東8~9メートルの風の中を玄海灘特有のチョッピイな波を乗り越え、上マークを回航、後はスピンランで一路小戸ハーバーへ。その日は、NOCRもJ-24と合同で、湾内でのオリンピックコースをやっていたようだが、玄海灘が恋しくてウズウズしていた迷える大羊どもが大いに楽しんだお遊びだった。主催者から頂いた山のような賞品は、ジャンケンとアマダで決め、童心に返ってジャンケンをする皆の真剣な顔、顔。

そして本番「第1回どんたくヨットレース」。博多っ子の血を湧かす「山笠」と並んで、仕事をほっぽり出して楽しむ港まつり「どんたく」の初日5月3日(木)、創立40周年を祝う広告社の主催および大手ヨットメーカーの協賛。あとは主だったオーナー達が業者をお願いして賞品を集めた。いざ蓋を開けてみると集まるわ、集まるわ、モーターバイク、ステレオセット、測深儀、半額券付ロラン、ETC。賞品の数に驚いた係は、余っ



恋の浦レース (撮影: 森下東樹/提供: 朝日新聞社)





42艇も集まったどんたくヨットレース



どんたくヨットレース表彰式の小島房之助氏



みんなゴキゲン（どんたくヨットレース表彰会場）

たら次回へまわすことにして、まあ、15艇から20艇ぐらい集まればいい方だと思っていたが、エントリーが42艇！ 42フィートをトップに、21や20フィート群も含むヴァラエティに富んだ顔ぶれで、コースは、子供を乗せた小型艇に合わせ、湾口の赤ブイを回航する簡単な内容にした。皆の精進がよかったのか、前日までぐずっていた天気も、うそのように晴れ、1020、北東6～8メートルの心持良い風の中をスタートした。タイムリミットの1600より1時間半も早く終了し、表彰式も繰り上げ、停泊中のカナダのヨットのご夫婦も招待し、冷たいビールに、素晴らしい賞品に、全艇ゴキゲンだった。レース初参加という艇が4隻もいて、この日のために走りまわった甲斐があったと関係オーナーズはえびす顔だった。

この二つの企画は、普通のヨットマンが入りにくい、ある一部のギンギンレーサー艇によるレースよりも、皆が気軽に参加しやすいレースをやってみようという単純なもので、それがヨッティング愛好者の底辺を大きく引き上げることにになり、発足以来、立ち消え気味の「小戸ヨットクラブ」を甦らせ、今後、NORCを含め、各ヨットクラブ全艇と一緒に遊べるようになれば大成功。西日本一を誇る小戸ヨットハーバー全体がひとつにまとまれば、パースの問題、係留権や係留費等の諸問題を、当局と話し合う窓口一本化にもなる。そして、縦、横のつながりが密になれば、いざという時お互いに助け合い、無事故で、より楽しいヨッティングライフが送れる事間違いない。

### J-24全日本選手権(5月3日～5月6日)博多湾

最終順位	艇名	艇長名	総累計得点
1位	アポロニヤ	福元征四郎	21
2位	エンタープライズ	辻村安太郎	26
3位	ブーメラン	二宮 隆雄	26
4位	ライトニングバロン	塩川 孝二	32
5位	ステラ	村山 末明	35
6位	マンタ	谷 伸明	37
7位	ホンキイトンク	林 基	39
8位	アルファイ	吉良 正彦	45
9位	オリーブ	荻原 重一	45
10位	レティシャ	大浜 隆保	51

## 1984年度・ジャパン ビッグボートシリーズ のお知らせ

今年で5回目を迎えるこの大会は、過去関西で3回、関東で1回行われてきました。今年は舞台を名古屋に移し、時期もパナナムクリッパーカップ出場艇を考慮にいれて秋に開催することに決まりました。皆様のご参加をお待ちしております。

開催日 11月3日(土)・11月4日(日)

11月10日(土)・11月11日(日)

開催場所 名古屋・東海マリーナ沖を予定

レース内容 オリピックコースレース3回

ロングディスタンス1回を予定

※詳細は決まり次第追ってご連絡致します。

参加資格 ジャパンビッグボートクラブの会員艇であること。

※ジャパンビッグボートクラブの入会については、下記の事務局宛ご連絡下さい。

ジャパンビッグボートクラブ事務局：

中谷輝彦 ☎(会) 03-435-3222

関山光二 ☎(会) 03-544-7377

佐藤和夫 ☎(会) 03-281-5441

1984 KANSAI BIG BOAT SERIES NISHINOMIYA REGATTAS (3/17~3/20)

セーブル No	艇名	T. C. F	第1レース スタート 1240			第2レース スタート 0900			第3レース スタート 1230			第4レース スタート 0900			総 累計	合 順位		
			着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点	着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点	着順	所要時間 修正時間	修正 順位	得点			着順	所要時間 修正時間
2301	コテルテル II	0.8248	①	2.23.20 1.58.13	①	17.25	5	13	2	2.09.26 1.46.45	7	11	4	3.48.12 3.08.13	4	14	55.25	①
82	おのころ丸	0.8239	2	2.24.07 1.58.44	②	16	15	3	9	2.15.03 1.51.16	14	4	3	3.53.34 3.12.26	11	7	30	13
3150	麻理絵	0.8195	3	2.25.12 1.58.59	③	15	10	8	7	2.14.23 1.50.07	12	6	5	3.54.20 3.12.02	9	9	38	9
2228	銀河 VII	0.8132	4	2.26.48 1.59.22	4	14	6	12	3	2.10.38 1.46.35	5	13	2	3.52.21 3.08.56	6	12	51	②
1777	C A Z A 7	0.8159	5	2.26.58 1.59.54	6	12	15	13	①	2.09.16 1.45.28	②	16	4	3.53.39 3.10.38	8	10	41	7
3115	スミトレス華	0.8105	6	2.27.46 1.59.47	5	13	③	15	4	2.11.33 1.46.37	6	12	6	3.55.05 3.10.32	7	11	51	③
3177	H A T S U	0.7863	7	2.32.48 2.00.08	7	11	①	17.25	6	2.12.16 1.44.00	①	17.25	12	4.09.33 3.16.13	13	5	50.5	4
2235	M O M I III	0.8301	8	2.33.01 2.07.01	12	6	12	6	5	2.12.06 1.49.39	11	7	14	4.15.43 3.32.16	14	4	23	14
2300	L A R E I N A	0.7719	9	2.37.07 2.01.16	8	10	②	16	10	2.17.59 1.46.30	4	14	13	4.13.02 3.15.18	12	6	46	6
2210	カレラ	0.8230	10	2.37.12 2.09.22	13	5	14	4	8	2.14.30 1.50.41	13	5		DNS		1	15	15
3284	バンガート	0.7719	11	2.43.15 2.06.00	10	8	13	5	12	2.21.46 1.49.25	9	9	10	4.09.15 3.12.23	10	8	30	12
2887	シユナウザ	0.7550	12	2.45.18 2.04.48	9	9	11	7	13	2.24.58 1.49.26	10	8	11	4.09.32 3.08.23	5	13	37	10
3018	エンズピル	0.7590	13	2.46.23 2.06.17	11	7	9	9	15	2.27.48 1.52.10	15	3	9	4.07.53 3.08.08	③	15	34	11
3130	麻規 VIII	0.7580		RET	1	1	4	14	11	2.19.58 1.46.05	③	15	7	3.56.49 2.59.30	①	17.25	47.25	5
3188	スワイートブロンディ	0.7406		RET	1	1	7	11	14	2.27.20 1.49.06	8	10	8	4.02.35 2.59.39	②	16	38	8
2244	クリスチーナ VI	0.7590		RET	1	1		1		DNS		1		DNS		1	4	10
3184	バク	0.7719		RET	1	1		1		DNS		1		DNS		1	4	16

## 油壺湾特別泊地停係泊料値上げ問題の報告

我々が船をもやっている油壺湾の管理は、神奈川県東部漁港事務所という三崎にある役所の仕事になっています。この役所の上部は神奈川県農政部水産課です。

昔は安かった停泊料も前回の倍額アップあたりから相当こたえる金額になってきました。もっとも前回値上げのときにも、次回からは物価上昇分程度にして下さい、と強く申し入れたことだし、まあそんな無茶はいうまいと思っていたのですが、昨年10月の末ごろに水産課より、「料金問題について話し合いたい、11月2日に東京に行きます。」という連絡が入ったのです。同じ東部漁港事務所管理の諸磯・小網代も出席して第1回の話し合いが行われましたが、イヤハヤこれがひどいものでした。下記のような改正案を示された上、最終的には「これは話し合いではない、通告にきたのである、12月の県会に提出するものであり、その前に資料を一般人に見せるわけにはいかない」という、いままでも通りの高圧的なものでした。

ともかく、もっと資料をそろえて、もう一度我々と話し合いを持つことを約束してもらって、我々一同はいかりに燃えて帰ってきたのです。

### 神奈川県漁港管理条例の改正(案)について

#### 1. 改正する趣旨

今回、県有施設等の使用料および手数料について全般的な見直しが行われ、この方針に沿ってその実態について検討を行った結果、神奈川県漁港管理条例における停係泊料を次のように改正することとする。

#### 2. 改正の内容

##### 特別泊地における停係泊料

		現 行	改 正
1日1そう	ヨットまたはボートの長さ1mにつき	60円	80円

##### 泊地における停係泊料

	現 行	改 正
	1そう1日	1そう1日
5トン以下のもの	120円	160円
5トンを超え10トン以下のもの	130円	170円
10トンを超え20トン以下のもの	140円	190円
20トンを超え50トン以下のもの	160円	210円
50トンを超え100トン以下のもの	300円	400円
100トンを超えるもの	300円にその超える100トンまたはその端数ごとに160円を加算した額	400円にその超える100トンまたはその端数ごとに210円を加算した額

ここでちょっと油壺と小網代・諸磯の泊地の違いを説明しましょう。

料金案にある泊地とは、いわゆる漁船を対称とした泊地であり、船せき票に書いてあるトン数で料金が定められているのです。例えば33fの船では、5トン以上10トン以下ですから、新料金でも年間62,050円です。これが漁業権のある漁港内においてある諸磯・小網代の料金です。もちろんヨットはほかに漁業組合に対する支出・管理のための支出その他諸々の経費がかかるわけです。漁船はこの金額だけであり、なおかつ、かの有名な減トン工事なども施されて、大きさの割にはもっと少ない費用しかいらぬわけです。特別泊地というのは全国でただ一カ所、油壺だけです。役所では「ヨットに対する神奈川県の深い理解のあらわれ」などと言っております。ここは以前漁業権を県が買い上げています。この料金は長さのメーター制です。この長さとはパルピット・ケッチリグのブームの張り出しまで入っています。ですから33fですと11mすこし出ます。端数は切り上げですから12mの料金ということになります。350,400円です。約5.6倍です。もちろん特別泊地も、管理その他の費用はオーナー持です。両方の泊地とも船を大きくさせてくれません。オーナーの増加・変更は一切できません（その逆は大歓迎だそうです）。値上げは3年に1回必ず行われます。オーナーの方々は穏健派が多いのですが、たび重なる県の足元をみた通達には堪忍袋の緒も切れようというものです。

我々は早速 NORC の泊地対策委員会に相談しました。委員長の平野さんも積極的に動いて下さって、泊地110番の高木伸学先生(シーボニアに船をもつ弁護士さんです)にきていただいて対策会議を開きました。席上、我々の今までの抗議活動がまったく有効性のないものであったということがはっきりしました。県条例とか施行規則などは見たこともなかったのですが、まず横浜へ行って関係方をもらってきました。法にてらさなくては我々がどのような行動をとれるかわかりませんから。

そのうち県の方から第2回話し合いを11月17日に横浜の行政センターで開くとの通知がありました。しかし、この会議も収穫のないものでした。県の出してきた資料は他マリーナの料金と停泊料とをグラフにしたもの一枚でした。この席で大きさの問題を強く打ち出し、次回12月中に話し合いを継続することを約束させました。我々も早速特別泊地連絡協議会の総会を開いて今後の対応を検討しましたところ、仲間の中から服部弁護士・アオレグループ・ボランスグループ等アクティブな人達が活動の協力を名のり出てくれまし

た。また、委任状・出席あわせて99艇中78艇の役員一認を得ましたので、元気百倍、今度こそ値上げの悪循環に終止符を打つべく活動を始めることになりました。

つづく

## 帆走・通信委員会からのお願い

レースコミッティーとしてシーボニアのカプセルハウスや三崎ヨット局の無線機の前で待機しているコミッティースタッフのために、電気湯沸かしポットやティーカップなどを寄付していただけたら大変うれしく思います。中に入れるものがあればなおありがたいです。また、板張りの床の上にゴロ寝する通信士達のために、折り畳み式のソファベットと小型の冷蔵庫を寄付して頂けたら幸いです。

## 訂正とおわび

本誌5月号(P22)に掲載しました「初島弥生レース成績表」の中で、クラス賞・クラスⅣが①SEIKAIHA、②SEALIONとなっておりますが、①HAKUGEI、②SEIKAIHAの間違いでしたので訂正しておわびします。

## 新登録艇の紹介

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

3245 ウインド・キス ヤマハ36Ⅱ ニッサン 須藤栄一／艇名の由来：サワヤカナカゼにタッチというウインドキスです。／抱負：当初年度はクルーおよびスキッパーのトレーニングに重点をおき、来年度鳥羽パールレースに挑戦の予定。クルーが不足ぎみであるが、現状メンバーで頑張りたい。／クルー：車の販売会社の社員が中心。

3297 雅鬼大将 岡本25 横浜フリート 7.63×6.00×2.8×1.5 安岡信一／抱負：仕事と地域の奉仕活動が激しいため、船に乗る時間が十分になく、クルーに迷惑をかけるので、船を小さくしてシングルハンドで使えるように致しました。／NORCへの要望：クルージングに出た時の泊地の問題を考えてもらいたい。現在、関東近辺の漁港にクルージングに行っても、港に入れてもらえない漁港が出てきつつあります。これは、漁港側に立って考えてみますと当然の話で、夜遅くま

で花火を上げたり、岸壁で酒盛りをして夜中まで騒いだり、ひどいものになると生簀を上げ中の魚を食べてしまったり、揚句の果てにそのゴミを散らかしたまま帰ってしまえば、漁港としては腹が立つのは当然で、ヨットやモーターボートなんか港に入れるな、という世論ができてしまいます。クルーザーがクルージングに行く場所がなくなり、朝ハーバーを出て沖を走り、夕方ハーバーに帰るのでは、ディンギーかレーサーです。クルーザーとして、クルージングするという基本がなくなれば、クルージングボートではない。うわさに聞くとNORCのメンバーの中に、レースだけを追いかけるため、アンカーの打ち方を知らないメンバーが出来つつあるようです。そのため、私案としてそのような不心得者が出ないようにすることと、NORCのメンバーの船は紳士が所有している船である、ということを各漁港にPRし、また我々もせっかくセールナンバーをもらっているのですから、それをドッグハウスの上かサイドデッキに大書して所有者と艇長の所在をはっきりさせ、セールナンバーの書いてある船はNORCと所有者が責任を持つから漁港に停泊させてもらえるような気運を作り上げてもらいたい。

3300 AKVAVIT (アカビット) TAKAI 1/8 ton Marina OGOTO 7.17×5.40×2.50×1.40 太田光重／艇名の由来：AKVA (アカ) はラテン語の aqua で水の意味。そして VIT はラテン語の vita で生命の意味。続けて“生命の水”つまりは「酒」である。私のヨット仲間は皆この AKVAVIT が好きである。／抱負：1984年琵琶湖で開催されるミニトンカップにはぜひ参加したいと思っている。／クルー：森田哲平 (Y-25のオーナー)、力仕事はすべてこの人任せ。ヘラクレスのような人です。中畑光治 (ジョイラック26のオーナー)、嫁さんを捜しているが、不特定多数の女性に親切にしすぎるためターゲットが定まらない。でも色男ではない。村島伸児、先代 (AKVAVIT) の時にはよく女性を連れてきていたが、一度も連れてこなかった女性と近いうちに結婚する。小溝芳美 (男である)、医大の学生。酒とヨットと女に狂っている。このまま行けば来年の国家試験は危い。そういうわけで1年間クルーメンバーから外そうかと真剣に考えている。

OFFSHORE 第111 昭和59年6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

# MIKIMOTO CUP

[ミキモトカップ]

MIKIMOTO CUP ALL JAPAN  
ATAMI  
OFFSHORE CHAMPION SERIES



1R	10月10日(水)1000	オリンピックコースレース
2R	10月10日(水)1700	ロングオフショアレース
3R	10月13日(土)1000	オリンピックコースレース
4R	10月14日(日)1000	オリンピックコースレース
5R	10月20日(土)1100	ショートオフショアレース

後援

株式会社ミキモト：東京都中央区銀座2-4-12 TEL.562-3114