

Offshore 5 1985

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.122/300円

昭和60年5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



“走る NORC” (KINUGASA) 撮影：岡本甫／提供：舵社

初島卯月レース レース寸評

レース委員長 石井秀哉

例年とは打って変わり暖かい春の日差しのもと、4月6日にNORC関東支部の初レースとして初島卯月レースは開催された。参加レース艇はクラスⅠ～ⅣのAクラス艇13、クラスⅤ～ⅥのBクラス艇17の計30艇であった。天候の不安定なことが多い春の初島レースであって、当日は風速2～3メートル前後と穏やかなレース展開が予想された、少なくともコミッティー側の我々にとっては。

0730よりシーボニア・キャプテンズ・ルームにて出艇申告の受付を開始し、30艇の受付をもって終了した。その後艇長会議を行い、帆走指示書についての説明および、夜間フィニッシュの際の定置網、若布筏に対する十分な注意を呼びかけ終了となった。

1000コミッティーボートの〈陽焰〉で諸磯出港、スタートラインの設定作業に入る。1100A、B両クラス同時スタートであったが、クラスⅤの〈TABATHA〉がリコール、スタート信号後、号笛長音一声により警告し、X旗を掲げたが、明らかなリコールに気がついていなかったのか、同艇はそのままスタートしてしまった。これによる5%ペナルティーは非常に大きな代償となってしまった。スタートは慎重を期して確実に行いたい。

さて、スタート時には弱く、艇上のクルー達をイライラさせていたはずの風も、その後徐々に吹き出し、風向から予想してみても、ファーストフィニッシュは当初の予測よりもだいぶ早まるのではないかと思われてきた。

1740フィニッシュラインの設定作業のためシーボニアを出ると、我々の目に飛び込んできたのは、水平線の彼方から来るスピナーカーであった。4つ、いや5つは確かに視認できる。それがどんどん近づいて来るようだ。正直いって我々は少々アセった。まさか、こんなに早く帰って来るとは。

18時16分34秒、〈BIGAPPLE〉がファーストフィニッシュ。その後10分以内に〈FUJI Ⅱ〉、〈雲柱〉、〈CONTESSA Ⅷ〉など大型艇団が6艇もフィニッシュしてきた。このままいけば後続艇も意外に早くフィニッシュしそうである。

その後、2時間以内にはほとんどのレース艇がフィニッシュ。20時34分20秒に〈OTSHOSAN〉のフィニッシュをもって全艇のフィニッシュを確認した。なお、フィニッシュ時に〈ALPHA〉のあげていたオーバーラップジブにセールナンバーが表示されていないことをコミッティーが確認したので、これについては、5%

のタイムペナルティーを課すことにより、処理をした。

さて、全艇が安全にフィニッシュし、コミッティーもホッとしていたのもつかの間、フィニッシュラインのアウトマークを越えたあたりの岸よりで、何やら様子がおかしいボートがある。夜間であるから、はっきりはしなかったのだが、他のフィニッシュした艇からの報告で、〈GREATPEOPLE〉がオンザロックし、レスキューの要請をしていると知らされる。すぐにトランシーバーで陸上本部に連絡し、レスキューを呼び、ボートを岩場から出してもらった。原因は、付近に藻が多いため、それをペラにからめ、そのまま流されてしまったらしい。それにしても大事に至らなかったのが幸いであった。

レース自体は以上のような経過をもって終了したが、今回のレース展開について考察してみたい。

まず、スタートしてから初島までは、軽風の中、岸よりのコースとラムラインをとるコースの2つのグループに分かれた。回航時間を見ると、艇の大きさ順であることからグループの差はなかったように思える。フリートが初島付近に到達したころより風が吹きはじめ、初島回航もブランケットを食うこともなくスムーズに回った。レースのキーポイントは、初島回航後の各艇のコース取りにあったように思える。第一にラムラインをとるコース、第二にラムラインより落としたコース、第三にはラムラインより上り、その後落として、フィニッシュラインを目指したコースと3通りのコースが考えられた。

第一のラムラインを走るコースであるが、風はちょうどスピンの上がるか、上がらないかの風向だったようで、その風の中でもフラクショナルリグの特性を生かしてスピンを上げたまま上りきった船と、ゼノアでラムラインを走ってきたマストヘッド艇とに分かれるようだ。

第二には、スピンを張ったために、ラムラインより落とされてしまったグループのコースについてである。結果的にいって、ラムラインを走ったレース艇と比べて、それはどの有利性を持ったものとはなり得なかった。上記の2つのコースにとって影響したのは、潮流によるものが大きいと考えられる。レース海域の付近では、神子元島方向より江の島方向に向かって流れ、江の島にぶつかって西側へ戻るように流れる逆潮が流れているのである。初島付近では、これらの潮流の影響によるのか、〈COASTGUARD〉では、回航後の上りコースで、対水速度12 knot という数値をマー

くしたそうである。つまり、ラムライン上を走ること
も、また、落としてスピンを張っても、潮流によりそ
れほどのメリットがなかったということである。ラム
ラインより落として走っていたボートが、フィニッ
シュラインまでスピンの上ってこられたのは、風のフ
レと、フィニッシュライン手前の海域の複雑な潮流に
よるものと考えられると思う。

では、第3の「上ってからスピンを上げ、一路フィ
ニッシュを目指す」というコースはどうか、どうやら
このコースが正解だったように思える。その理由とし
ては、初島回航後、スピンを上げてフィニッシュでき
る位置まで上ったことにより、反対方向へ流れる潮流
からはずれたことが考えられるのであるが、いかがで

しょうか。

以上から考えられるように、ヨットレースでは潮流
および、風を考慮したコース引きが重要なものという
までもないことであるが、潮流の複雑な相模湾におい
ては、これらのことを一層重視してコースを選ぶことが
必要となるのである。しかも、レース前日は大潮であ
った。

全体的な展開としてみると、レース艇のクルーに
とっては、少々単調で例年に比べて天候もよく、酒な
ども飲んで、ある程度リラックスしたムードで走
ったレースであったのではないだろうか。

以上、初島レースのレース寸評として、思いついた
ことを述べてみました。

1985/4/6 1100スタート

初島卯月レース成績表

レース委員長 石井秀哉

クラス 順位	セー ル 番 号	艇 名	TYPE	初島 回航2	フィニッシュ タイム	着順	所要時間	TCF	修正時間	総合 順位	グルー プ 順位
I 1	1 8 8	CONTESSA VII	DOU42	15:34	18:22' 00"	4	7:22' 00"	0.8345	6:08' 54"	9	A 7
2	2 2 9 9	BIG APPLE	HOL44	15:22	18:16' 34"	1	7:16' 34"	0.8457	6:09' 12"	10	A 10
3	2 1 1 2	FUJI III	FRE45	15:30	18:20' 38"	2	7:20' 38"	0.8567	6:17' 29"	18	A 18
II 1	2 6 1 1	UNCHU	YOK39	15:34	18:21' 48"	3	7:21' 48"	0.8095	5:57' 38"	2	A 1
2	3 2 6 7	BIG BANG	YAM42	15:40	18:25' 31"	6	7:25' 31"	0.8177	6:04' 18"	6	A 4
3	3 3 3 5	ORIHIME	FRE40	15:30	18:24' 39"	5	7:24' 39"	0.8230	6:05' 57"	7	A 5
4	3 4 1 0	ZERO II	FRE40	15:35	18:26' 10"	7	7:26' 10"	0.8212	6:06' 24"	8	A 6
5	3 2 2 0	KARASU	TAK40	15:43	18:37' 09"	9	7:37' 09"	0.8095	6:10' 04"	12	A 9
III 1	3 2 9 5	ASAMA	YAM38	15:35	18:33' 46"	8	7:33' 46"	0.7920	5:59' 23"	4	A 2
2	3 1 2 5	CRIMSON	TAK36	15:50	18:50' 12"	10	7:50' 12"	0.7699	6:02' 00"	5	A 3
IV 1	3 3 5 1	BIG SHOT	OKA33	15:58	19:27' 35"	19	8:27' 35"	0.7458	6:18' 33"	20	B 10
2	2 6 4 0	SEIKAIHA	KIH33	16:02	19:21' 09"	14	8:21' 09"	0.7570	6:19' 22"	22	B 12
3	3 4 3 5	YUUKARI	VEN30	16:11	19:45' 49"	25	8:45' 49"	0.7437	6:31' 03"	27	B 17
V 1	3 3 0 6	PIPPLE II	YOK31	15:54	19:03' 05"	11	8:03' 05"	0.7343	5:54' 44"	1	B 1
2	3 4 2 4	JACKPOT II	KAN30	15:59	19:07' 26"	12	8:07' 26"	0.7343	5:57' 55"	3	B 2
3	3 0 0 2	SYLPHIDES III	NAK31	16:07	19:26' 17"	16	8:26' 17"	0.7301	6:09' 38"	11	B 3
4	3 0 5 5	SAMOA V	U 31	16:00	19:27' 25"	17	8:27' 25"	0.7301	6:10' 28"	13	B 4
5	3 0 2 0	COASTGUARD	YOK32	16:04	19:22' 29"	15	8:22' 29"	0.7375	6:10' 35"	14	B 5
6	2 0 1 1	GAMERA	TAK31	16:13	19:27' 27"	18	8:27' 27"	0.7312	6:11' 03"	15	B 6
7	3 3 8 7	BASIC	YOK28	16:15	19:40' 01"	21	8:40' 01"	0.7258	6:17' 26"	17	B 8
8	2 9 7 0	POINCIANA	U 30	16:19	19:43' 52"	24	8:43' 52"	0.7215	6:17' 58"	19	B 9
9	3 3 3 3	TABATHA	YOK31	16:00	19:11' 45"	13	8:11' 45"	0.7343	6:19' 09"	21	B 11
10	2 6 7 7	GREAT PEOPLE	NI C30	16:03	19:40' 32"	22	8:40' 32"	0.7312	6:20' 37"	23	B 13
11	3 0 8 8	BUMBLE BEE III	YAM30	16:10	19:41' 46"	23	8:41' 46"	0.7354	6:23' 42"	24	B 14
12	2 2 3 4	TOHRI II	DOU30	16:20	19:58' 38"	28	8:58' 38"	0.7204	6:28' 02"	25	B 15
13	2 1 8 2	KELONIA	DOU30	16:20	19:56' 32"	27	8:56' 32"	0.7237	6:28' 17"	26	B 16
14	6 1 0	HISHAKAKU	WAT36	16:25	19:55' 12"	26	8:55' 12"	0.7312	6:31' 20"	28	B 18
15	2 9 5 4	ALPHA	NAK295	16:12	19:31' 47"	20	8:31' 47"	0.7322	6:33' 28"	29	B 19
VI 1	2 5 1 3	BLUE PULSAR	HAY19	16:30	20:12' 14"	29	9:12' 14"	0.6723	6:11' 16"	16	B 7
2	3 4 1 4	OTSHOSAN	L I B26	16:20	20:34' 20"	30	9:34' 20"	0.7005	6:42' 19"	30	B 20

5%タイムペナルティ TABATHA, ALPHA

総合優勝 オリンパスカップ RIPPLE II
A グループ優勝 K7・カップ UNCHU
B グループ優勝 中戸杯 KANPLE II

各クラス入賞艇 サケカップ

クラス I CONTESSA VII

II UNCHU, BIG BANG

III ASAMA

IV BIG SHOT

V RIPPLE II, JACKPOT II, SYLPHIDES III, SAMOA V

VI BLUE PULSAR

戸塚裁判の異常事態

戸塚宏さんは、NORCの1968年からの会員ですが、拘置所に身柄を拘束されている現在も、東海支部所属の正会員です。戸塚さんは、歴代、勇名を馳せた〈チタ〉のメンバーとして活躍した後、1975年の沖縄海洋博の太平洋横断シングルハンドレースで、〈WING OF YAMAHA〉で41日14時間33分という記録的なタイムで優勝したことはよく知られています。

その後の戸塚ヨットスクールをめぐる一連の事件について、マスコミによる大がかりなキャンペーンが張られ、戸塚さんは1983年6月13日、大変ドラマティックな形で東京で傷害致死罪容疑で逮捕され、以後今日に至るまで2年近くの拘留生活が続いています。

戸塚ヨットスクールでの訓練方法については賛否さまざまに、意見が大きく分かれるところですが、また、

刑事事件として取り上げられている、訓練生の死亡事故についても明確な結論が出たわけではありません。更に、ヨット界の中でも、彼の行為は「ヨットマンの面よごしだ」という激しい非難の声が一部に在ることも事実でしょう。

しかし、戸塚さん始め、関係者が2年近くも拘留されたままで裁判が進行しているという事実は、「何人も正当な裁きを受ける権利がある」という民主主義の基本的原則に照らして見ても、あまりにも異常な事態です。そこで、この問題について、まず、戸塚さん自身のなまの声を直接聞いて見たいということで寄稿をお願いしました。また、同じ観点から、戸塚さんの弁護人である山本秀師先生にも見解をお願いしました。

以下、いずれも原文のままです。

持別寄稿

戸塚 宏

オフショアにこんな原稿を書いても良い物だろうか、と思いつつ書いております。

我々の件で石原会長はじめ、皆様の御厚情には深く感謝しております。又何らかの形で御迷惑をかけた方もいるのではないかと危惧いたしております。

教育、マスコミ、司法という戦後三悪とも言うべき物にたてついていたのだからただで済むとは思っていませんでしたが、これほど陰湿な、あきれ返った世界とは想像もしていませんでした。「スパルタの海」の上郷氏に「社会的情緒障害児」と評されましたが、確かに、私はめんどくさい人間関係が嫌いで、避けて通って来ましたが、避けきれぬ物ではないという事でしょか。

日本の刑事裁判の有罪率は99.数%です。すなわち起訴されたら必ず有罪という事ですが、人間同志の争いで、こんな高率は考えられぬ事であり、これはもはや神の領域です。検事を見ていると、とても神と思える様な者はおらず、むしろ徹底的に俗物です。従って、検事を神にしている者達がおり、それが判事とマスコミであり、特に判事が重要な役目を果しております。

1

教育、マスコミ、司法という戦後三悪
と云う言ふべき物にたてついていたのだから
ただで済むとは思っていませんでしたが、これほど
陰湿な、あきれ返った世界とは想像もして
いませんでした。「スパルタの海」の上郷氏に
「社会的情緒障害児」と評されましたが、
確かに、私はめんどくさい人間関係が嫌いで、
避けて通って来ましたが、避けきれぬ物ではない
という事でしょか。

物、オフショアにこんな原稿を書いてもいい
か、と思いつつ書いております。
我々の件で石原会長はじめ、皆様の御厚情
には深く感謝しております。又何らかの形で
御迷惑をかけた方もいるのではないかと危
惧いたしております。

教育、マスコミ、司法という戦後三悪
と云う言ふべき物にたてついていたのだから
ただで済むとは思っていませんでしたが、これほど
陰湿な、あきれ返った世界とは想像もして
いませんでした。「スパルタの海」の上郷氏に
「社会的情緒障害児」と評されましたが、
確かに、私はめんどくさい人間関係が嫌いで、
避けて通って来ましたが、避けきれぬ物ではない
という事でしょか。

戸塚宏氏自筆原稿

「その国の刑事裁判を見ると、その国の民主主義の程度が分かる」と言われておりますが、この99.数%という数字は、日本に民主主義が無い事をあから様に示しております。アメリカの場合、30%となっています。

日本の刑事裁判において、諸悪の根源は判事です。判事が知恵遅れの子供の如く、おうむ返しに検事の言い分で有罪にする為、検事は時に、まことに強引な論法を使って被告を有罪にしたり、検察側の違法行為を正当化するのですが、何しろ判事がおうむ返しなので、それらが全て通ってしまうのです。特に日本では「弱者の味方」で「権力の監視役」であるはずのマスコミが、刑事裁判においては、当然の如く、権力者側に立って被告をいじめるので検察は恐い物無しとなっています。我々の“事件”では、何と証拠開示がなされておらず、判事もそれをさせようとしぬ暗黒裁判ぶりですが、その証拠開示をしない理由として検察は次の様な“論理”を展開します。

証拠を開示する→弁護士が私に差し入れる→私がそれを原稿に書く→マスコミが取上げる→マスコミがその子供の所へ押しかける→子供が法廷へ証人として出て来ない→証拠いん滅が成立する

これは笑い話ではないのです。現実これが判事に言わせると「証拠いん滅と思われる相当な理由」になってしまい、だから証拠も開示しない、保釈もしない正当な理由とされてしまうのですから、笑い話やじょうだんでは済まされない事なのです。

私も最近までは、司法は聖域等とおろかにも思っておりまして、裁判は公平な物と何となく信じていましたが、現実には全くの茶番であり、談合にすぎない物です。あるいは被告を有罪にする儀式と言った所でしよう。

我々の訴因は「傷害致死」なのです。つまり犯意を持って子供を傷つけ、殺してしまった、と言うわけです。一体、どこの世界に、今まで自分達のやった事は、実は犯罪だったのだといわれて、その通りです、と認める者がおりましょう。犯意を持つ理由は当然利益を得る為ですから、我々に傷つけられて金を払う為に子供が日本全国から自主的に集まって来た事になり、およそ自由経済体制の下では考えられない事ですが、証拠開示→証拠いん滅を正当と考える判検事にかけては、そんな事はくそくらえ、自分の考えが法だ、という事になってしまいます。

警察において調書を取る為に拷問する事が良く問題になりますが、あれは自白さえ取ってしまえば、裁判官が有罪にしてしまうからです。我々の場合も、おどし、すかし、ごまかし、拷問で大変でした。こんな調書、裁判で証拠として採用する事に不同意すればいいのですが、それをすると、我々の様にいつまでたっても保釈されない為、皆同意してしまうのです。こうして民主裁判では当然そうしなければならない証人によ



戸塚宏氏と〈WING OF YAMAHA〉
(1975年の太平洋横断シングルハンドレースにて)

る口頭弁論主義は魔女裁判以前の調書裁判になってしまっているわけです。

又、否認すると保釈しない、という事も堂々とまかり通っています。当然誰も一刻も早く自由になりたい為に自分の罪を“認める”わけです。更に我々の件に関しては「保釈すれば負ける」という検察の危機感があり、何が何でも閉じ込めておきたい、という検察の願望を判事が素直に認めているのです。又、拘置所に閉じ込めておけば、被告同志の打合わせが出来ませんから、がぜん検察有利となるし、弁護士との打合わせも盗聴されているらしく、勝つためには出せない、と検察が考えるのも、もっともな事です。

諸悪の根源は判事です。日本の民主主義なんて所詮こんな物、官主義とあらためるべきでしょう。

読まれる方は信じられない事でしょう。しかし、これが日本の刑事裁判の現実の姿です。日本に司法の独立はありません。

戸塚ヨットスクール事件

——その後——

弁護士 山本秀師

戸塚ヨットスクール事件は発生後既に二年を迎えようとしている。

二年前、警察の広報紙もかくやと思われるスクール批判を繰り返し、その悪逆非道ぶりを、多くの虚構をとりまぜて連日喧伝した一部マスコミの動きも、やっと沈静化したかのようである。

もっとも、裁判のたびに報道される裁判記事の内容はあい変わらずであり、検事の主尋問の内容は報道しても、弁護人の反対尋問の結果は報道しないなど、一定の予断を読者にうつけけることに汲々としている様子が丸みえで、もはやこっけいでさえある。

しかし、たまたま、戸塚ヨットスクール事件の弁護人となった私が、この貴重な紙面をかりて、理解を求めたいことは、右に述べたようなマスコミの軽佻浮薄ぶりなどではなく、この事件が、はしなくも露呈した司法の現状である。

それは、逮捕後丸二年、未だ獄につながれている戸塚校長、及び七人のコーチ諸君が口をそろえていう「捜査及び裁判の場で、これ程憲法、刑事訴訟法が無視されているとは思わなかった」との言葉に示されているとおりであり、それが彼らの一人よがりでないことは、次のような具体的事実裏付けられているのである。

まず、戸塚氏逮捕時の問題がある。彼はなぜか東京で逮捕された。同氏が当時逃げまわっていたのでもなく、殆んどの場合、夜は名古屋の自宅あるいは合宿所に帰っていたのであるから、これはマスコミに対する演出効果を狙った、見せしめであったとしか考えようがないのである。現に、新幹線で護送中、マスコミ関係者が乗り込んで来たとのことであり、彼が半田署に到着したときは、数十台のカメラの放列が待ち受けていたのである。捜査当局は、「(捜査に係る者は)被疑者その他の名誉を害しないよう注意しなければならない。」(刑事訴訟法196条)との規定をどのように理解していたのであろうか。

逮捕後彼らは愛知県内の各警察署に分散留置された。所謂代用監獄であり、その狙いは、拘留所は法務省の所管で、取調の時間に制限があるが、警察の留置場では、四六時中彼らにつきまとい、自白を強要することにあった。

警察検察庁は、弁護人との接見を極端に制限する一方、密室であることをいいことに、くり返し戸塚校長、及び弁護人の悪口をいい、校長との分断工作、弁護人の解任をそそのかした。曰く、「戸塚は、高額の所得がありながら、お前たちの弁護士料さえ支払わない」。「あの弁護士は、かつて保険金殺人の事件をやって、被告人に否認させて争ったら、とんでもない結果になり、その後、裁判所に泣いて誤ってやっと若干刑を負ってもらった」。何れも全くの虚構である。

しかし、この嘘によって、あるコーチは分離公判の方法を選んでいたのである。我々から、ことの次第を聴いて、説得に赴いた両親との面会を警察官は認めなかったという。

戸塚校長及び七名のコーチが、未だに獄につながれている事実は、更に重要である。

刑事訴訟法における大原則に、何人も有罪の確定判決あるまでは、無罪と推定されるというものがある。ところが、本件の場合、判決の前に既に事実上二年間

懲役刑を執行されているのである。起訴と同時に釈放された田中角栄氏と比較していかにも理不尽ではあるまいか。

そして、その理由を裁判所は証拠隠滅の疑があるとしている。しかし、弁護人が保釈の申請に際し、再三裁判官にその具体的内容を明らかにするよう求めても、裁判官は一切その具体的内容を明らかにしない(正確にはできないのであろう)。否認しているからであろうというのが弁護人全員の共通の推測である。

近代国家において、権力の行使によって国民に不利益を与える場合、必ずその理由を明示するのは常識以前の事実である。ところが、この常識が、本件においては全く通用しないのである。

長期拘留のもたらす弊害の最大のものは、国民の裁判を受ける権利(憲法32条)を奪い、憲法の禁止する自白の強要(憲法39条)につながるという事実である。

憲法の保障する裁判を受ける権利とは、自らの非を認めて司法権力の前にひれふし、あわれみを乞い裁判官の恩情にすがるといったものでは決してない。

それは自らの信ずるところを公開の法廷で堂々と主張し、立証する機会を与えられ、裁判官は、謙虚にその主張に耳を傾けるという意味のものである。もし、検事の起訴事実を否認し、争った者は保釈されず、裁判が終るまで獄につながれるということになれば、金大中レベルの人物は格別、一般の市民は、あわれみを乞う方法を選ぶであろう。これはまさに、裁判を受ける権利の侵害であり、自白の強要である。現に当初は戸塚校長らと共同歩調をとり、争う構えをみせていたコーチの一人が、長期拘留に耐えかね一年後には脱落し、起訴事実を全部認め恩情判決を求めたという事実があるのである。

検察庁の証拠不開示も無視し難い問題である。警察及び検察庁が多額の税金を使い、強制力を行使して、収集した膨大な証拠の中には、戸塚氏らにとって有利なものも数多いのである。しかるに、これらの証拠を検察庁は、弁護人の再三の要求にも拘らず一切閲覧させようとししないのみならず、刑事訴訟法が明文の規定(同法53条)をもって全ての国民に閲覧をも許している。関連事件の確定記録の閲覧さえ事実上拒否したという驚ろくべき事実さえある。法律の無視はまさに極まったというべきであろう。

以上の事実は、違法行為のほんの一端を述べたにすぎない。私共弁護人は最も法を守るべき立場にある人間の憲法、法律無視の態度に限りない憤りを覚えるものである。

最後に本紙面を与えられた貴会に感謝すると共に今なお、故なき長期勾留に苦しんでいる戸塚氏及び七名のコーチ諸君に物心両面の御支援を心からお願いする次第である。

プロダクション・ボート・シリーズ①

30ftスポーツ・クルーザー

JACKPOT II

JACKPOT IIの開発は今から3年前の昭和57年春に始まったといえる。当時不景気の続くヨット業界において、25~27 ftクラスは進水艇数が多く、その割にプロダクション艇の種類が少ないという状況であった。レプトン(当社21 ftクルーザー)のユーザーや販売店からの要望もあり、当社ラインアップ充実のため27 ftクルーザーの開発に着手した。

58年春の東京国際ボートショーにJACKPOTを参考出品し、大きな反響を得たが、原価での折り合いがつかずプロダクション化されなかった。

性能面ではプレーニングスターンを取り付けたJACKPOT・MAGNUM(全長28.8 ft)で多くのレースに参加、30 ftレーサー、クルーザーに比べ同等以上の走りをしたが、非IOR設計のため、レーティングが高く、レースでの優位性は認められなかった。

59年春よりこのプロジェクトは企画をも含めた再検討が行われ、以下のコンセプトのもとに開発が進められることになった。

- ①ハーフトン・レーサーに迫る帆走性能
- ②微風から強風まで癖のないハンドリング性能
- ③少人数でもセーリング可能なセールプランと機装
- ④動きやすさを重視したデッキレイアウト
- ⑤機能的でシンプルなキャビンレイアウト

以上5項目を満たすものとし、今までのレーサー・クルーザーのように中途半端な性格ではなく、ヨットをスポーツとして楽しむことのできる指向性の強い艇を狙うことになった。当社ではこれを新しいカテゴリー、スポーツ・クルーザーと名付け開発を始めた。

試作1号艇であるJACKPOT・MAGNUMをベースにタンクテストや1年以上に渡るテストセーリングの結果

- ①ハルラインズ修正によるポテンシャル向上と若干のレーティング対策
- ②バラスト比増加によるスタビリティ向上
- ③セールエリア増加による微風性能向上
- ④デッキおよびキャビンレイアウト見直し

により全く新しい30 ftスポーツ・クルーザーを誕生させることになった。

ハルはIORを半ば無視した素直な船型により、速さと扱いやすさに重点を置くとともに、日本付近の急



変する気象、陰しい海象にも、安全・快適に走れるトータル・バランスの良さを狙った。

デッキはスポーツ・クルーザーにふさわしく、やや小さ目のドックハウスと広いサイドデッキ、作業性重視のcockピット、緊急時でも容易に取り出せるラフトロッカーが装備されている。またランニングバックステアを廃したフラクショナル・リグ、ドックハウス上にリードされたハリヤード類により安全かつ少人数でのセーリングを可能にした。

キャビンはレーサー・クルーザーに有り勝ちな表面的な豪華さや、狭いバースを無理に多く取ることを避け機能的で明るく、広いキャビンを実現した。フォクスルはVバースを設けてもセールに占領されてしまうため、本艇では無理にバースを取らず、セールロッカーヘッド、オイルスキンハンガーを設置し、ウェットなエリアとした。メインキャビン中央には、ワンタッチで格納可能なフォールディングテーブルを設けた。このテーブル、格納時にはテーブルポストがハンドレールに、レース中にはセールの整理にも便利である。両舷にセッティーバース、その舷側はパイロットバースとせず、乗員の手荷物をセールバックごと置けるオープンスペースを設けた。コンパニオンウエイ・ステップ下にはヤンマー1GM-10が収められており、ステップ本体の取り外しでメンテナンスは楽に行えるようにした。ステップ左舷にはFRP製L型ギャレーがあり、後方のクォータバースへと続く。右舷には独立チェア付ナビゲーションスペース、後方には最大幅1350 mm

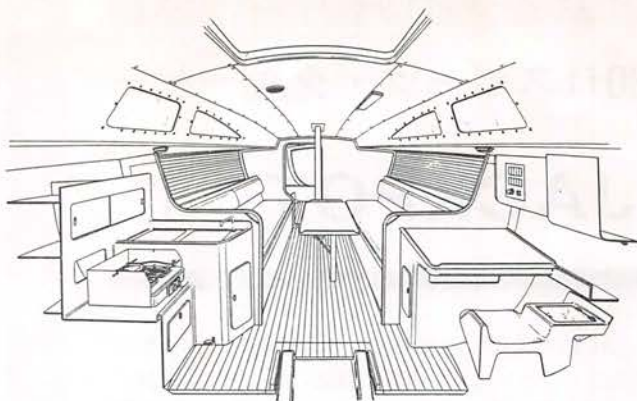
とゆりのダブルバースが設置されている。

乗艇して以外と不便なことは、ゴミ処理と小物の収納スペースであり、本艇はステップ最下段にゴミ箱を、ナビゲーターズチェアには筆箱と小物入れ（カセットテープ14本が入る）を設け、豪華ではないが、きめ細かな配慮が隅々まで行き届いたキャビンである。

3月に行われた東京国際ボートショーでの反応は、“コックピットが広くて動きやすそう”“キャビンがシンプルにまとめられ返って使いやすそう”“バースが広い”等と好評であった。

さて開発コンセプト①に掲げられている帆走性能は先ごろ行われた初島卯月レースで、並み居るハーフトンレーサーを後目にクラスVで着順・修正とも2位、総合3位とその帆走性能の良さを実証した。

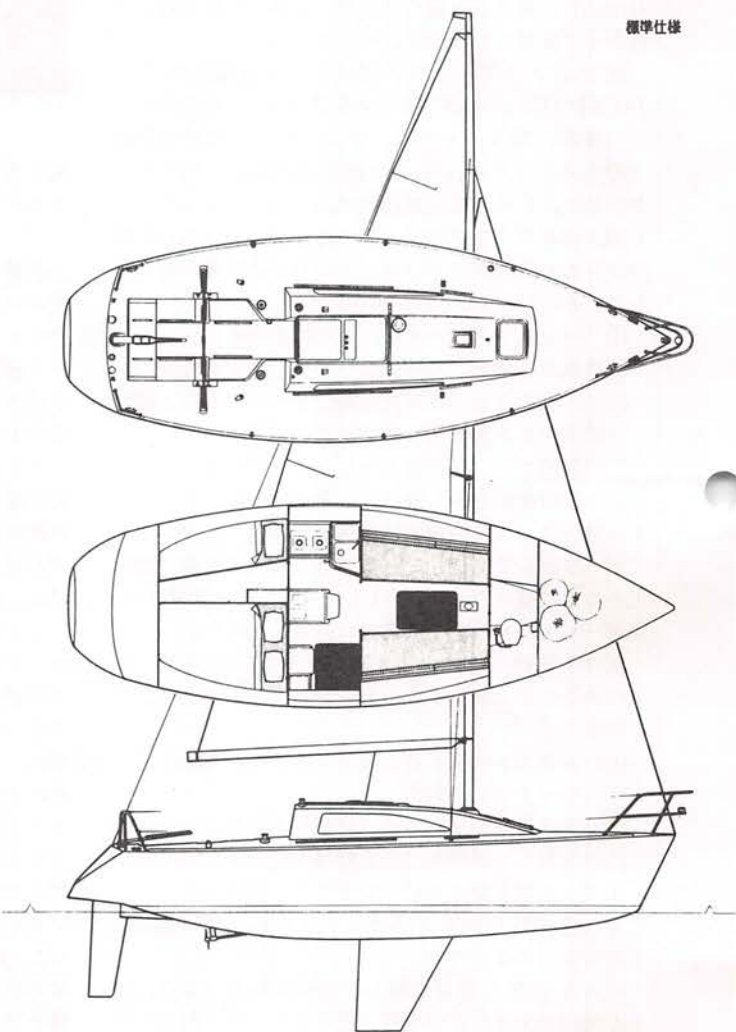
関東自動車工業(株) 萬里小路 昌秀



IOR計測データ比較

BOAT NAME	JACKPOT MAGNUM	JACKPOT II
CLASS	KAN-29	KAN-30
FLOAT.DATE	1983.5.9	1985.3.15
R (ft)	23.5	22.5
R (m)	7.163	6.858
LOA	8.807	9.030
B	2.902	2.909
BWL	2.368	2.369
L	8.1855	7.7377
DSPL	2149	2127
CGF	0.9782	0.9680
DLF	1.0540	1.0283
I	9.224	9.817
J	2.823	3.010
P	10.122	10.295
E	3.850	3.996
RSAT	33.95	36.96
S	5.8267	6.0796
L/R	1.1427	1.1282
S/DSPL $\frac{1}{2}$	4.515	4.727
S/L	0.7118	0.7857
L/DSPL $\frac{1}{2}$	6.343	6.017
L/B	2.821	2.660
BALL(kg)	700	1000
BALL/DSPL	0.326	0.470

標準仕様



南洋フルーzing失敗記

(58/12/30—59/3/20)

佐野康夫

■隣の港へでも出かけるようにボナベ島へ

厚さ2cm余りの肉の焼ける匂いがスライスしたにんにくのそれと混ざりあって食欲をそそる。ステーキにジャガイモのサラダ、少々のレストラン、それにパン、オーストラリア産のパターとアメリカ産のイチゴジャム、コーヒーはアメリカン、これが出港前の少し遅い昼食のメニューです。少々贅沢ようですが、グアムでは案外手軽で安価な献立なのです。時間を十分かけてそれが終わったのはもう15時も少し過ぎていました。

「林田さん、そろそろ行こカー」

「ヨッシャー」舳りを切りに元気にバウに行く。

彼は、ヨットに乗るのは今回が初めてなのです。正月の6日、厳冬の日本をたってこの夏の海にやって来て以来、数度の特訓だけでトレードウインドの真っ直中、ボナベ島まで900マイルの上りだけのフルーzingに出かけようというのです。それもゴリラ的な体力の持主ではなく、過去に腎臓と心臓を病み、こんな航海に出かけるアホはおろか一般の人々と比べても肉体的にハンディを負った彼が、今度の航海に何を決心し求め、賭けているのか、明るく笑っている彼を見ても私には分かりません。

「徳ちゃん、行くデュー」

「林田さん舳り切って」

定置アンカーに振り回しでつないでただけで、バウの舳りを切れればそれで出港です。

準備はすべてした。イヤ何もしていない。私には何もありませんでした。気負いも、焦りも、不安も。不可解で魅力的で無限大にも似た広さをもつ海に対して、何を準備しよう身構えたらよいのか分かりません。すべての動物がそうしているように、自然と運命の中で命いっぱい生きることしかできないように思われます。決定的な危険予知能力の欠落かもしれませんが、隣の港へでも出かけるように出港しました。

西に開いたこの港の外は、トレードウインドの吹く外洋です。セールを早めに上げ、気温は真夏のようですが北半球ではさすがにまだ冬期、日没が思ったより早くすでに傾き出した太陽に向かって港外までこの航海唯一のダウンウインドのセーリングです。出港後の整理とナイトセーリングの準備が整った時にはそれも終わり、アブラハーパー入口の灯台をかわして東北東のトレードウインドの下、少しでも高さをかせぎたく島の北側を回り込むコースをとるため、いよいよ上り、

いっばいに絞ったジブにマストがきしみ、一気に船体は傾きを増す。

「徳ちゃん、気付けてヤァー」

「ハァーイ」夕食のカレーの準備をしている徳本さんから元気な声が返ってきます。この後、この時のカレーが全部胃袋に詰め込まれるまで1週間かかりました。少し大きめのナベ一杯のカレーは、船酔い味の胃袋には荷が重すぎたようです。それでも10mを超える風速下のクローズ、毎日必ず火を通し最後まですてずに食べたことだけでも、彼女がいかに有能なクルーであるか、先輩諸氏にはお分かりいただけたと思います。この航海中、決して多くない材料で、狭くて使いにくいギャレーがまるで魔法でも使っているように出てくる料理の数々は、この航海を心豊かにしてくれました。

■3日3晩の嵐に八百万の神に祈る

「林田さん、大丈夫カー」

クローズのコースに入って数十分、早や林田さんがダウン、パースにもぐり込みます。無理もないことです。風速10m強、波高1m程度の上りのセーリングは、上りには強い〈風小町〉(スカンビで同じみのP・ノーリンの34フッター)にもかなりきついものです。

スタボータックでグアム島沿に約7時間北上し、三浦—グアムレースで多くの艇が最初に取りついた、グアム島北端の岬、その灯台を風下に十分離してタック、ポートで一路ボナベまで片上りの一本コース、風が東に振れないよう祈るばかりです。風上にさえぎる物がなくなった海は、今までより強い風と高い波を送ってきます。月もない夜空に島の北側にある米軍基地の空港の灯りが異常に明るく、いつまでも見えていました。

やがてそれも見えなくなったところ、ようやく空が白み始め、海が、波がその姿をはっきり見えます。波は、バウパルピットのはるか上まで盛りあがり、その頂はまだ昇り始めた太陽の日差しを通し水色に輝き、くずれかかった波頭を風が吹き飛ばし私達の顔を濡らし、次に持ち上げた船体をその頂に乗せる。その時海は水平線の彼方の隅々までその姿を見せます。水面には、白兎が無数に遊び、それを写したような貿易風雲が青く澄みきった空を色どります。

太陽が水平線と成す角度が15—20度に昇ったところ、生まれて初めての天測を行いました。水平線がつかみにくく、2台ある六分儀のシンプルな構造のほう(練習用で精度が低いのですが)を使って測り(これが失敗のもと)、位置を出しました。推測位置とほぼ同じで

ひと安心です。

林田さんは完全ダウン、ワッチからもはずれ、私が16時間、徳本さんが8時間のワッチ、それに3回の食事はすべて徳本さんの仕事です。私も体調が悪く、まだ酔ったところを見たこともない徳本さんまで不調のようで、ただ〈風小町〉だけが命を得、生物のように走り続けています。14時ごろ110%ゼノアが破れました。無類の腰の強さを持つこの船ではほとんど使ったことのないセールです。90%に交換しましたが、これが破れるとあとはストームジブしかありません。

日が没し、やがて満天の星空、左舷にノーススター、右舷にサザンクロス、この空にはいったい幾つの星があるのでしょうか。そしてそれらが輝きやきを失うころ、日が昇り、海はまた豊かな表情を取りもどします。風は吹き続け、波はうねり、くだけ、容赦なしに私達をその谷間にたたきこみます。なんという海でしょう。風は、その強さも方向も変えず、規則正しく波を選び、一向に弱まる様子はありません。風いだことがあるのでしょうか、それとも何万年もの太古から、何万年の未来まで絶えず泡立っているのでしょうか、今の私にはそう思えます。

それでも3回目の夜を迎えるまでは順調なセーリングが続きました。方位110°でオンコースなので緯度の変化があまりなく、比較的高度の低い朝夕2回天測を行い、経度の変化をつかめばよく、推測位置とも大きな違いはなく安心です。しかし昼すぎたころから空の様子が変わり始めていました。私達の頭上を越えて行った貿易風雲が南の空にたまり始めたのです。トラック諸島あたりの上空です。台風の揺りかごと呼ばれるこの海域は貿易風雲の墓場にもなるのでしょうか。日が落ち、現われた夜空は、いつもの星の衣装は着けず、灰色のマントを着けています。

少しずつ東に振れ出した風は強さを増し、雨まで降ってきました。昼のスコールでも冷たく感じますから、夜のそれは熱帯の海とは思われぬぐらい寒いのです。2ポンリーフと90%ジブ、それでもこの海は上りきれず少し落としきみ、コンパスコースも140°が維持できません。21時までより雷も加わり、徳本さんのワッチに間近にそれが落ちるのを見たとかで、その後、夜のワッチは私の仕事となりました。

夜が明け、海はその凶暴さを私達に改めて見せつけ、襲いかかってきます。風速は20mを超え、波も小山のように成長し、おまけに方向の違う二つの波がぶつかり、陰しくそそり立って〈風小町〉を10m近い落差のバンチングに招待してくれます。マストは震りハルはきしみ、今もアッパーバースに寝たきりの林田さんの体を瞬間持ち上げます。日本の近海は世界の海の内でも有数のラフな所と聞き、北東系の強風が吹く黒潮の内の上りを幾度か経験している私ですが、それと比べても決して引けをとらないばかりか、質量的にそれをはるかに上回っている海なのです。おまけに3日

3晩続いた嵐の内、定期的に降ってくる雨は大粒でオイルスキンを通して寒く、また顔に当たるそれは目を開いていられないほどです。3日目の晩には頭をかかえコックピットにうずくまり、八百万の神に助けを求めてしまいました。聞きとどけられたのか、次の朝、水平線に太陽を見た時は涙が出ました。

嵐が去った後の空は、日本の秋のように高く空気も乾燥し、風もやさしく、海はそのおおらかさを取り戻して雄大にうねっています。

■太平洋上で迷子になる

嵐はおさまりましたが、次は位置の問題です。推測位置はボナベ南西200マイル、正午少し前の天測では緯度はほぼ推測位置と同じ、午後の天測で経度を確認すればよいだけです。そしてそれもほぼ推測位置と同じ、タックして上りいっぱいコンパスコース50°強で、残航180マイル約1日の行程です。今日はもう全員元気です。約8日間寝たきりの林田さんも元気で、私と同じくらい食事を取るまでに回復しました。人間の適応性は大したものですよ。

日が沈み始めたころから中波のラジオ放送が入り、それに向かって近づいて行くにつれ感度がよくなります。それも日の出前3時ごろ聞こえなくなり、ラジオ放送も終わりのようです。早ければ午後にボナベ島が視認できるかも知れません。

しかしそれから約1週間ボナベ島は視認できませんでした。天測をし、位置が出、鳥やゴミが現われ、夕方には中波のラジオ放送が入り、朝夕消える、の繰り返しで1週間目には完全に太平洋上で迷子になってしまいました。何が何んだか分からなくなりかけた時、太陽が真上に見えました。六分儀をのぞき、計算機をいじり、DFやラジオに聞き耳を立てたりしているうちに、この単純なことに気が付かなかったのです。予想より随分南にきているのです。改めて天測の本を読み直し、天測用計算機を使わず正しく計算できるのに一昼夜かかりました。2台ある六分儀の1台は、高度の低い所で1°弱、正中時で3°強の誤差があったのです。朝と昼2回の天測の結果出た位置はボナベ島の真南400マイル、赤道より少しまだ南でした。

「これで南太平洋をセーリングできたナァー」と冗談が出るほど、迷子になった時も危機感はありませんでした。危険予知能力の欠落、アホなのです。それでも一昼夜の猛勉強の結果、以後ボナベ島、グアム島、テニアン島、沖縄とすべて進行方向に予定通り視認することができました。

それにしてもこの時期の赤道直下の海はさわやかです。無風地帯が随分南下しているのでしょうか。高く澄み切った空、8m前後のさわやかな風、リーチングのセーリングは今までのそれとは比べ物になりません。しかしそれも北緯3°~4°までで、その後ボナベ島までは、例の貿易風の吹く元の海に変わります。2日目の夜ボナベ島の光を視認し、次の朝いよいよ入港で

す。島に近づいたところ、環礁が目の前に現れました。貿易風の吹く太平洋の真只中、島を守るようなサンゴ礁、波が打ちよせ、くだけ飛び散る。2m余りの水の壁の上部は白く泡立ち、下部は淡い水色で透けて見える。それは島を取り巻くように左右に連なり、その向こうに山頂をたえず雲にかくしている標高700mのボナベ島。20回目の朝、やっとたどり着いた私達に最後に示した拒否の姿にしては、何んと素晴らしいのでしょうか。こんな小舟で、こんな近くで、ある意味では3日続いた嵐の時より、迷子になった時より、はるかに緊張して見る海とサンゴ礁と島、同じように嵐の内で見た海、地獄と紙一重に見せるその表情は全く私を捕らえて放しません。

■失敗だらけの航海だったが……

1時間余り環礁沿に西に回りこんだ所に環礁の割目この島唯一の開港の入口をやっと見付けました。

これでこの航海の失敗が終った訳ではありません、入国拒否されたのです。この国では入国許可が必要だったのです。ごくあたり前のことですが、知らなかったのです。グアム島から手紙一本、電話一本入れれば、入港1時間前に無線連絡をとればよかったのです。

しかし私達はここでも救われました。入国管理官の特別の配慮で、この時期としては異状に多いトラック島付近の低気圧の発生を理由に、1週間の係船の許可をもらうことができました。もちろん単独での外出は許されませんが、入国管理官が車で食料の買い付けや市内見物をさせて下さいました。その上いろいろな人々が何かと心配して下さいました。

ボナベ島に着いた6日目、次の朝グアムに向かって出港の日、林田さんが飛行機で日本で待つ婚約者の内に帰って行きました。いや彼は一歩も彼女の内を離れたことはなかったのかも知れません。

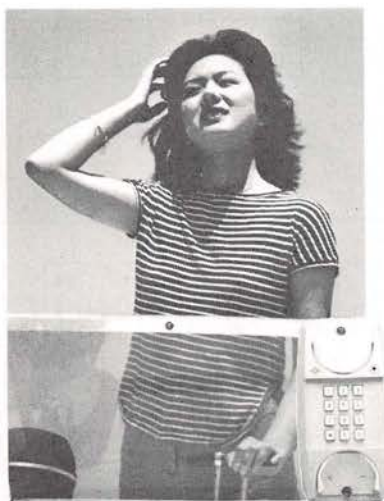
次の日、日が昇ると同時にグアムに向けて舳を解きました。ボナベ島を後にして1時間もすると青空がのぞきます。ボナベ島はその地理的条件のためか、たえず雨が降っていて、濡れた船内を乾燥させることもできず太陽のありがたみがわかります。

その後は快適そのものの航海が5日と10時間続き、何の事も起こらずグアム島に着きました。

昭和59年12月30日、シーボニア沖をスタートして約6000マイルのセーリングの後、日本に帰り着いて1年余、今この失敗だらけの航海を思う時、事前の準備をもっとして置けば、異なるコースを取っていれば、もっと楽で素晴らしい旅行ができたでしょうが、海はあれほどまでの表情を現わしてくれなかったのではないのでしょうか、今の私には何故かそう思われます。

見る者の命さえ代償として要求しかねない海、二度と再び見たくない海ですが、そんな海が全く私を魅了します。

夢にまで見、想像し、そして出かけ、はじき返された。私はやはりそんな海が、そんな海をセーリングするのが好きです。それがあ限り、命ある限り、そしてそれを共有できる友がある限り、私はまた出かけて行くと思います。(そんな私の行末を思うとゾットしますが。)



この笑顔守ります。

Happy Communication

Maritime Telephone

—船舶電話—

あなたの海の休日を より楽しく
安全なものにします。

JMT 日本船舶通信株式会社

横浜支店 / 〒231 横浜市中区山下町61 山下ビル
☎ (045) 201-2991
神戸支店 / 〒650 神戸市中央区京町76-2 入江ビル
☎ (078) 331-4606

以上の推進に向けての全市民参加の場づくりを目指していく。

開催日時 昭和60年6月1日(土):前夜祭

6月2日(日):本どんたく

開催場所 山下公園前海上:山下公園北西側亀腹ふ頭
氷川丸船尾までを前面として氷川丸より北東に
400m 沖あい囲む海面。

金沢沖一走水沖:金沢沖一走水沖一金沢沖
(往復12マイル)

主催 横浜どんたく協議会(横浜市, 横浜商工会議所, 社横浜青年会議所)

開催内容 官公庁艇パレード, 消防艇放水, 海上保安庁特殊救難隊・海難救助訓練, 海上保安庁巡視船一般公開, タグボート・ラインダンス, 横浜海洋少年団模範演技, ボード・セーリング模範演技, カヌー模範演技, ジェットスキー模範演技, 大型外洋ヨット乗船会, 外洋ヨット・パレード, 横浜市長杯争奪外洋ヨットレース, 横浜市長杯争奪ジュニア・ヨットレース

第4回横浜どんたくマリン・イベントプログラム

6月2日 山下公園前海上

0800	マリン・イベント開催決定	1300	官公庁艇 No.3 ブイ集合 O.P. 岡本造船着
0850	O.P. 岡本造船出発	1310	カッター終了→第3管区へ
0930	O.P. 氷川丸横集合	1315	ジェット・スキー開始
1000	ボード・セーリング, カヌー, ジェット・亀腹集合 ジュニア第1レース・スタート	1325	消防艇放水
1040	O.P. 第1ヨットレース終了	1330	官公庁艇パレード・スタート
1100	港の船による汽笛 消防艇放水 ジュニア第2レース・スタート	1340	カッター第3管区着
1130	カッター亀腹入港	1415	特殊救難隊ヘリコプター発進
1140	O.P. 第2ヨットレース終了	1430	海難救助訓練開始 タグボート No.3 ブイ集合
1155	ボード・セーリング亀腹出発	1440	外洋ヨット泊地出発
1200	O.P. 岡本造船に向かう ボード・セーリング開始 カヌー亀腹にて準備 官公庁艇泊地を出航	1450	タグボート・ラインダンス開始
1220	ボード・セーリング沖の海面へ	1455	外洋ヨット No.3 ブイ集合
1225	カヌー開始	1510	外洋ヨット・パレード開始
1245	カヌー亀腹埠頭へ	1530	外洋ヨット第1艇団山下埠頭出発
1250	カッター開始 ボード・セーリング沖より亀腹へ	1600	フィナーレ
		1630	外洋ヨット第1艇団横浜港 No.1 ブイ解散
		1730	外洋ヨット第4艇団横浜港 No.1 ブイ解散 全イベント終了

60年度 江の島ヨットクラブ親睦レースのお知らせ

日程

4月7日(日) オープニングレース

21日(日) ポイントレース

5月5日(日) 〃

19日(日) 〃

6月2日(日) 〃

16日(日) 〃

7月6日(土) 江ノ島カップ親睦レース

スタート:1300

懇親会:1800

9月1日(日) ポイントレース

7日(土) 江ノ島ヨットクラブ親睦レース

スタート:1300

夜:懇親会

15日(日) ポイントレース

10月6日(日) 〃

20日(日) 〃

11月3日(日) ファイナルレース

9日(土) 江ノ島ヨットクラブ大型艇親睦レース

スタート:1300

夜:懇親会

NORCの皆様(江ノ島フリート以外の艇も)のご参加を歓迎します。

江ノ島ヨットクラブレース委員会委員長 亀谷彰夫

NORC 江ノ島フリートクルーザー委員

海洋アドベンチャー

「冒険アイランド」

テレビ東京でスタート

世界各国の島々を 新しい角度でキャッチ

(財)日本船舶振興会

島国である日本は、四方を海で囲まれており、そこに住む私達も海に対する興味、関心は大きいといえるでしょう。

いくつになっても人々が持ち続ける海への夢を満たしてくれる新番組「冒険アイランド」が登場します。

この「冒険アイランド」は4月6日(土)午後5時30分からテレビ東京でオンエアされた新しい海洋番組で、世界各国の美しい島々、珍しい島々を船で取材し、その島はもちろん、そこに生きる人々の生活・習慣・仕事などを美しい映像と音楽でお届けする海洋アドベンチャーです。

レポーターは、島民と同じ物を着、食べて一家族として体験取材をし、珍しい食べものや漁法、石の貨幣の発見、洞窟に残る壁画、酋長制度のあれこれ、竹を切ってエンジンをつけるボートなど、島全体を深く掘り下げて紹介します。

また、海や島の見どころを旅行者的に取材するだけでなく、人々の生活の中に入り込み、島の歴史、島に残る風習や子供達の遊びに至るまで紹介する「冒険アイランド」は視聴者の皆様の新しい感覚にアピールするものと思います。

なお、番組の最後には約5分間「情報コーナー」を設け、“海の情報”、“今週の話”、“ヒーローインタビュー”など海と船についての情報をとりあげます。

「冒険アイランド」の概要は以下のとおりです。

記

番組名 「冒険アイランド」
 キー局 テレビ東京
 ネット局 テレビ大阪・テレビ愛知
 放送時間 毎週土曜日 午後5時30分～6時
 (4月6日よりスタート)
 提供スポンサー (財)日本船舶振興会
 (財)ブルーシー・アンド・グリーンランド財団

番組放送予定

1. ガルキヨ島

パラオ諸島のひとつの島で、ヤップ島で使用され

ていた石の貨幣を掘り出していた所とされ、今でも石切場があり、世界最大の石の貨幣がヤシの林の中に残されている。

〈取材ポイント……石切場、鐘乳洞、壁画 etc.〉

2. ベリリユー島

第2次世界大戦の時、日米の戦いの中で最も激しく戦争が行われた島で、全体がジャングル。その奥地に入ると無数のほら穴があるといわれている。海底には多くの沈船もあり、マッカーサー元帥がわざわざアメリカから運んだ外輪船も沈んでいる。

〈取材ポイント……旧日本海軍の指令部跡、海底の珍しい生物、子供たちの遊び etc.〉

3. コロール島

パラオの首都がある島。海面下には巨大な水中洞窟や鐘乳石が林立している。

〈取材ポイント……マングローブガニ、エンジン付竹ボート etc.〉

また、世界でも珍しいオーム貝が夜になると深海から浮上してくる島。

〈取材ポイント……オーム貝の生態をさぐる〉

4. カヤンガル島

パラオ諸島の中で最も美しい島とされている。白大理石の砂浜で、水中の生物も世界で最も多い。

〈取材ポイント……いまだに残る酋長制度、サメ獲り〉

なお、7月26日に行われます第26回島羽パールレースの放映を予定いたしております。





玄海
だより

〈飛梅〉につづけ

〈リトル・ママ〉

NORC玄海支部 片倉静江

今年の9月、米国・ニューポートで開催される第一回レディズ・キールボート世界選手権大会を目指し、小戸ヨットハーバーの花の5人娘は、只今特訓中。メンバーは、

高野由美子	スキッパー	(29歳)
篠原 裕子	パウ	(26歳)
白須 公子	ミドル	(26歳)
讃井 典子	ミドル	(23歳)
奈須 知夏	トリマー	(23歳)

企画書を見せていただいたころは、アリランレース出場関係の出費に頭を抱えていたので、目と鼻の先の釜山行でさえこの調子なら、米国での大会ともなれば3倍、4倍の費用だろうなと、電卓の前に数枚のクレジットカードを眺める日日だった。

海外の高峰を狙う山岳遠征隊がまず取り組むのが、資金ルート工作で、登山ルート工作はずっと後のこと。資金集めに成功した人は、大げさに言えば、それ以外何をしなくても大きな顔ができるとか。また、かなりの年月をかけて根回しをする。エベレストやK₂峰のような8000メートルクラスになると、4、5年前から動き始め、それより低い山でも最低3年はかけた記憶がある。それに比べ、ヨットレースのお誘い等はいきなり通知してくるので慌ててしまう。僅か3カ月しか残されていない〈リトル・ママ〉に、小戸ヨットハーバーのヨットマン達の熱烈応援を乞うのみ。女性には弱い人達ばかりだから何か道が開けるだろう。

3月28日付朝日新聞の〈リトル・ママ〉の紹介記事を見た時「あれ？博多っ子ばかりなんだから、地元の新聞社に持ちこめばよかったのに」と思った。もちろん朝日がいくらか下さるとしたらゴキゲン。その記事の中で気になったのは、「美人」という言葉がどこに

も見当たらなかったこと。5人ともそろって美人だし、プロポーションも抜群。佐賀県の諸井嬢を含め、ヨットウーマンは何故か美人ばかりで、側に引き立て役のブスがいるから目立つのだろうか？（だれ？チラッとこっちを見たのは？）

残された時間をフルに活用し、がんばれ〈リトル・ママ〉！

通信委員会より

特殊無線技士

「国際無線電話」、「甲」 受験勉強会延期のお知らせ

本誌4月号で発表しました受験勉強会は都合により延期いたします。参加申し込みを下さった方に迷惑をかけました。おわびいたします。

なお、すでに受験申請を出された方で「国際無線電話」を受験される方のために出題傾向についてのガイダンスを下記の日程で行います。ご希望の方はお集まり下さい。

日時 5月30日(木) 1830～1930

場所 NORC 本部事務局(虎ノ門・船舶振興ビル)

なお、電話級無線通信士の受験申請の受付は6月初旬です5月30日(木)のガイダンスの時に申請用紙をお付けします。ご希望の方はお集まり下さい。

〈ウワサのうわさ〉

今年のアドミラルズカップのエントリー締切日が近づいているが、今のところ、日本からはだれもエントリーしそうにない(4月15日現在)。初めてチームエントリーをした77年の壮行会を思い起こすと何ともいえない寂しさを感じる。情熱をもって遠い外国のレースに出場しつづけるのは物心両面で大変な事業だけれども、人や艇が変わっても、とにかくとぎれずに行くことがヨット界の中心から少しはずれている日本では必要な気がする。そのためには個人の負担をいくらかでも減らすよう協力し、そして出場した人達のノウハウを受け継ぎ、次の世代へ引き継ぐという考えを持ってもよいのではないだろうか？

毎年カウズウィークを熱心に見ている志賀仁郎さん、艇を送り続けている山田東吾さん、こういう人達だけでイギリスとつながっている現状は、何とも心細い。彼らに甘えているような気がしてならない。



NORC協会ニュース

NORC関東支部運営規則 関東支部基金規約

NORC関東支部運営規則

第1章 総 則

(名 称)

第1条 本支部は、NORC 関東支部という。

(事務所)

第2条 本支部は、事務所を NORC 本部に置く。

(目 的)

第3条 この規則は、NORC 事業の円滑な運営を図るため、関東水域における NORC 事業の実施を目的とする。

第2章 組 織

(構 成)

第4条 本支部は、NORC 会員のうち本支部に所属する者(以下「会員」という。)をもって構成する。

(役 員)

第5条 本支部に次の役員を置く。

- (1) 支 部 長 1 名
- (2) 副支部長 2 名
- (3) 常任委員 20名以内
- (4) 監 事 2 名

(役員の選任)

第6条 支部長は、常任委員会において選出し、理事会の同意を得て会長が任命する。

2. 副支部長は、常任委員会において選出し支部長が任命する。
3. 常任委員および監事は、代議員会において会員の中から選出し、支部長が任命する。
ただし、常任委員にはフリート・キャプテンの全員を含むものとする。

(役員の職務)

第7条 支部長は、支部を代表し総括する。

2. 副支部長は、支部長を補佐し、支部長に事故があるときはその職務を代理し、支部長が欠けたときはその職務を行う。
3. 常任委員は、常任委員会を組織して支部の日常業務の処理運営に当たる。
4. 監事は、支部事業および会計を監査する。
また、会議に出席して意見を述べることができる。

(役員の任期等)

第8条 NORC 定款第14条(任期)および同第15条(解任)の規定は、本支部役員にそれぞれ準用する。

(専門委員会)

第9条 常任委員会の下に、事業実施のため次の専門委員会を置く。

- (1) 総務委員会
- (2) 安全委員会
- (3) 帆走委員会
- (4) クルーザー委員会
- (5) 泊地対策委員会

2. 前項に定めるもののほか、必要に応じ常任委員会の議を経て、適宜の委員会を設けることができる。

(委員長および委員の選出)

第10条 総務委員会は支部長を委員長とし、副支部長、フリート・キャプテンの全員および委員長の指名する者をもって委員とし、委員は支部長が任命する。

2. 総務委員会を除く各委員の委員長および委員は、常任委員会において選出し、支部長が任命する。

(委員会の職務)

第11条 総務委員会は、次の事項を所掌する。

- (1) 支部事業の総合的な企画および調整に関すること。
- (2) 儀式典礼および会議に関すること。
- (3) 会員の管理に関すること。
- (4) 支部の会計に関すること。
- (5) 会報に関すること。
- (6) 外洋帆走に関する法政に関すること。
- (7) 海事思想普及に関すること。
- (8) 関東支部基金の運用に関すること。
- (9) 官公署、関係団体等との折衝に関すること。
- (10) 所掌事項に関し、本部との連絡および意見具申に関すること。
- (11) 他の委員会の所掌に属しないこと。

2. 安全委員会は、次の事項を所掌する。

- (1) 安全検査の企画および実施に関すること。
- (2) 外洋帆走に必要な運用術、航海術、気象、海象および水路に関する調査研究および指導に関すること。
- (3) 外洋帆走艇の船体および属具備品に関する調査研究、試作および成果の発表に関すること。
- (4) 外洋帆走艇の事故の調査および防止対策に関すること。
- (5) 外洋帆走艇の設計および造船に関すること。

- (6) 所掌事項に関し、本部との連絡および意見具申に関すること。
- (7) その他、外洋帆走艇の安全に関すること。
- 3. 帆走委員会は、次の事項を所掌する。
 - (1) 支部の主催するレースの企画および実施に関すること。
 - (2) レースの審判および褒賞に関すること。
 - (3) 所掌事項に関し、本部との連絡および意見具申に関すること。
 - (4) その他レースに関すること。
- 4. クルザー委員会は、次の事項を所掌する。
 - (1) クルージング、ランデブー等の企画および実施に関すること。
 - (2) クルージング、ランデブー等に関する内外の情報資料の収集に関すること。
 - (3) その他クルージング、ランデブー等に関すること。
- 5. 泊地対策委員会は、次の事項を所掌する。
 - (1) 関東水域における港湾、泊地および航路に関する調査、研究および情報資料の収集に関すること。
 - (2) 外洋帆走艇の停泊施設の保有、供用および管理に関すること。
 - (3) 泊地確保に関し関係官公庁、漁業団体等との折衝に関すること。
 - (4) 国、地方公共団体等の港湾計画に対する意見具申に関すること。
 - (5) 所掌事項に関し、本部との連絡および意見具申に関すること。
 - (6) その他、泊地に関すること。

第12条 本支部に、事業の分担と円滑な運営ならびに会員相互の親睦を図るため、次のフリートを置く。

- (1) 横浜フリート
 - (2) 諸磯フリート
 - (3) 油壺フリート
 - (4) シーボニアフリート
 - (5) 小網代フリート
 - (6) 佐島フリート
 - (7) 葉山フリート
 - (8) 江ノ島フリート
 - (9) 下田フリート
- 2. フリートは、一の泊地を恒久的に基地とする登録艇に属する会員をもって構成する。
 - 3. 各フリートにそれぞれフリート・キャプテンを置く。
 - 4. フリート・キャプテンは、フリートを代表し統括する。
 - 5. フリート・キャプテンは、各フリートの総会において選出し、支部長が任命する。
 - 6. フリオートの設立、廃止は常任委員会の議決

を経て、支部長が行う。

- 7. フリオートの事業活動に関する細則は、各フリートにおいて定める。

(顧問)

第13条 本支部に、支部長が諮問する顧問若干名を置くことができる。

- 2. 顧問は、常任委員会の同意を得て学識経験者の中から支部長が委嘱する。

第3章 会 議

(種 別)

第14条 会議は、総会、代議員会および常任委員会とし、支部長が招集し議長となる。

(総会の議決事項)

第15条 総会は、この規則に定めるものの他、代議員会から総会に付議された事項を審議決定する。

(規定の準用)

第16条 NORC 定款第20条(総会)、第22条(総会の定足数および議決)および第23条(議事録)の規定は、本支部の総会にそれぞれ準用する。この場合会長とあるを支部長と読み替えるものとする。

(代議員会)

第17条 代議員会は、本支部選出の代議員をもって構成する。

- 2. 代議員会は、毎年1回および支部長が必要と認めたとき、ならびに代議員の3分の1以上が会議の目的事項を記載した文書をもって請求したとき招集する。
- 3. 代議員会には、議事に関係ある会員等を出席させることができる。ただし、当該会員等は議決に加わることができない。

(代議員会の議決事項)

第18条 代議員は、この規則に定めるものの他、次の事項を審議決定する。

- (1) 事業計画および収支予算
 - (2) 事業報告および収支決算
 - (3) 会費、料金等に関する事項
 - (4) 理事、本部監事および選挙管理委員等の候補者の選出
 - (5) 総会に付議する事項
- 2. 代議員会は、その審議決定した事項を次の総会に報告するものとする。

(常任委員会)

第19条 常任委員会は、常任委員をもって構成する。

- 2. 第17条第3項の規定は、常任委員会に準用する。
- 3. 常任委員会は、この規則に定めるものの他、次の事項を審議決定する。
 - (1) 支部の日常業務の運営に関する事項。
 - (2) 関東支部基金の運営の基本に関する事項。

(3) 代議員会により委任された事項および代議員会に付議する事項。

4. 常任委員会は、支部長が必要と認めたとき招集する。

(規定の準用)

第20条 NORC 定款第20条第4項(招集)、第22条第3項(議決)、第23条(議事録)、第29条(定足数)および第30条(書面表決等)の規定は、代議員会および常任委員会にそれぞれ準用する。

第4章 会 計

(事業年度)

第21条 本支部の事業年度は、毎年1月1日に始まり、12月31日に終る。

(経費の支弁)

第22条 本支部の経費は、本部よりの交付金、臨時会費、諸料金および寄付金その他の収入により支弁する。

(臨時会費)

第23条 本支部の運営上必要があるときは、常任委員会の議を経て、臨時会費を徴収することができる。

ただし、この場合次の代議員会において承認を受けるものとする。

(剰余金の処分)

第24条 毎事業年度において、剰余金が生じたときは翌年度に繰り越すものとする。

第5章 事 務 局

(事務局の設置)

第25条 本支部に、支部長の命を受けて事務処理に当たるため、事務局および職員を置くことができる。

第6章 規則の変更および支部の解散

(規則の変更)

第26条 この規則は代議員会の議決を経なければ変更することができない。

(解散および残余財産の処分)

第27条 本支部の解散および残余財産の処分は、総会において出席会員の3分の2以上の議決を得た後、会長の許可を受けなければならない。

附 則

1. この規則は、昭和60年2月23日より施行する。
2. この規則施行の際役員である者の任期は、昭和61年の通常総会終了の日までとする。

制 定 昭44. 2. 23

改 正 昭45. 2. 21

〃 昭60. 2. 23

関東支部基金規約

(名 称)

第1条 本基金は、関東支部基金と称する。

(事務所)

第2条 本基金は、事務所を社団法人日本外洋帆走協会(以下NORCという)の関東支部内に置く。

(目 的)

第3条 本基金は、会員相互の親睦を深め、会員の相互扶助に貢献し、会員が主催または参加する外洋帆走艇のレースの実施とその円滑な運営を図り、会員に関する航行の安全と遭難救助活動に資することを目的とする。

(事 業)

第4条 本基金は前条の目的を達成するため次の事業を行う。

- (1) 施設または備品を建造または購入して会員の便宜に供する。
- (2) 前項の施設または備品をNORCに有償または無償で貸与する。
- (3) NORCに対して必要なときは資金の援助(貸付け、寄付を含む)を行う。
- (4) 会員または会員に準ずる者の海難事故に際して、必要なときはその費用を負担する。
- (5) 前条の目的のために、印刷物を編集して出版する等の臨時的事業を行う。

(資 格)

第5条 本基金の会員は、NORCの関東支部会員をもって構成する。

(役 員)

第6条 本基金には、会長1名のほか運営委員をおくものとし、NORCの関東支部長が会長を、同常任委員が運営委員を担当する。

(会 議)

第7条 会議は総会および運営委員会とする。

(総 会)

第8条 総会は、会長または会長の指名する運営委員が議長となって年1回開催し、本規約に別に定める場合のほか、事業報告および収支決算を審議し、出席会員の過半数をもってこれを決する。可否同数のときは議長の決するところによる。

(運営委員会)

第9条 運営委員会は会長および運営委員をもって構成し、会長または会長の指名する運営委員が議長となって本会の目的事業の審議にあたり、出席委員の過半数の議決をもってこれを決する。可否同数のときは議長の決するところによる。

(会 計)

第10条 本基金の事業年度は毎年1月1日より12月31日までとする。

(入会金および会費)

第11条 本基金の会員は、運営委員会において定めた入会金および会費を納めなければならない。本基金の解散前に退会した会員の入会金および会費は返却しないものとする。

(事業報告書および収支決算書)

第12条 会長は、毎事業年度経過後2カ月以内に、その事業年度の事業報告書および収支決算書を作成し、総会に提出しなければならない。

(解散)

第13条 本基金は、総会においての会員の3分の2以上の議決を得なければ解散することはできない。

(残余財産の処分)

第14条 本基金の解散に伴う残余財産は、解散時における会員に返却するものとし、会員であった期間の長さによる配分率等返却の方法については、総会において会員の3分の2以上の議決をもって決するものとする。

(規約の変更)

第15条 この規約は運営委員会の議決をもって変更できるものとするが、目的および事業に関する規定および解散とそれに伴う残余財産の処分に関する規定の変更のときは総会にはかるものとし、出席会員の3分の2以上の議決を要するものとする。

(雑則) (1) この規約の制定は第8条に準じて行う。
(2) 会議に提出された欠席会員の文書は、1個の議決権を有するものとする。

NORC関東支部フリート・キャプテン名簿

昭和60年2月23日現在

(横浜)	安岡 信一	☎044-544-4126(勤)
〒210	川崎市幸区南幸町1-33	☎044-544-7885(自)
(諸磯)	川久保 史郎	
〒182	東京都小平市小川町1-823	☎0423-41-3290(自)
(油壺)	並木 茂士	☎045-432-3927(勤)
〒221	横浜市神奈川区白楽39	☎045-432-0356(自)
(シーボニア)	平野 喜美夫	☎ 03-404-3311
〒248	鎌倉市笛田1152-21	☎0467-31-1956(自)
(小網代)	鈴木 駿一郎	☎ 03-342-3111
〒228	座間市緑ヶ丘6089-115	☎0462-53-3078(自)
(佐島)	大河原 孫一	
〒114	東京都北区王子2-15	☎ 03-911-2334(自)
(葉山)	松本 富士也	☎ 03-271-4055(勤)
〒222	横浜市港区篠原台町38-1	☎045-401-2445(自)
(江ノ島)	岩田 禎夫	☎0466-22-3889(勤)
〒248	鎌倉市腰越5-13-24	☎0467-32-5296(自)
(下田)	伊藤 秀利	☎05582-2-5511(勤)
〒415	静岡県下田市3丁目9-7	☎05582-2-6922(自)

NORC関東支部 フリート別会員数

フリート	(59, 9, 30)	(60.3.25)				備考
		特	正	準	合 計	
横 浜	118	29	88	0	117	走水、浦安、千葉、木更津、深浦を含む
諸 磯	130	42	85	0	127	館山を含む
油 壺	348	80	266	0	346	
シーボニア	222	63	149	3	215	
小網代	171	32	136	4	172	
佐 島	60	17	36	0	53	
葉 山	128	34	98	0	132	芦名、逗子を含む
江ノ島	111	21	94	1	116	熱海、真鶴を含む
下 田	6	3	3	0	6	伊東を含む
無所属	208	6	220	1	227	所属不明を含む
合 計	1502	327	1175	9	1511	

※ 無所属の方が多いようです。関東支部運営規則で定めているフリートはここに載っている9フリートです。所属フリートを届けていない方、または分からない方はオーナーまたは他の会員の方と相談して、所属フリートを決めてNORCにお知らせ下さい。

(事務局より)

計測委員会報告

計測委員会は下記の内容にて講習会を終了しました。受講者には今後、テストデータ等によりインプットシート作成、実測データのチェック、技術的なノウハウ、ルールの詳細について補講指導を行い、JORメジャラーとして公認したいと思っております。

日 時 昭和60年3月11日 1800～2400

12日 1000～1700

場 所 広島市内、海楽園ヨットハーバー

受講者 布田康人、中村享司、村瀬保文、舛田博、田村治久、田盛弘光

講 師 飯塚功二(計測委員会 IORメジャラー)

- 内 容
- ①メジャラーとしての立場および基本的姿勢
 - ②レーティングの基本的な意味
 - ③レーティング証書の各項目のもつ意味
 - ④ルール内容の説明
 - ⑤インプットシートの作成手順
 - ⑥計測状態のヨットおよび備品目録表の作成方法
 - ⑦RIG, SAIL, FB, CGFの実測方法および実測
 - ⑧インプットシート作成

新時代を迎える通信

'85年第1回通信委員会より

さる2月18日に NORC 本部にて本年度第1回の通信委員会が行われました。

議題

- (1)ORC 特別規定カテゴリー I で要求される無線機の周波数を中短波(2メガ帯)プラス短波(4メガ~22メガ)とし従来の中短波(2メガ)のみでは不可としたい。
- (2)マリン VHF 帯免許の割り当て。
- (3)中短波+短波, VHF 帯の運用の体系化。
- (4)その他。

これらが当日の主な議題ですが、長い間の懸案事項であった(2)VHF 帯免許の割り当てが近々受けられそうだったといった情報もあり、VHF 免許後の運用方法、運用マナーの確保、会員に対するサービス方法といった各論に議論は集中しました。

また、すでに免許を受け運用している短波帯(4メガ~22メガ帯)を含め、NORC としては、中短波(2メガ)から短波(4メガ~22メガ)、さらに VHF 帯(156メガヘルツ)といった周波数での運用を認められることにより、その周波数のいずれかを最大限に利用することによって、効果的な通信が行えるといった利点が得られます。それは通信距離によって周波数を選択できるといった点です。

すなわち短距離通信(20マイル~30マイル)としてのマリン VHF、中距離通信(~100マイル)の中短波(2メガ帯)、さらに長距離通信としての短波(4メガ~22メガ)といった3本立ての通信路が確保できることになります。したがって、カテゴリー I で行われる沖縄レース、小笠原レースさらにグアムレースといった長距離レースでは現在の中短波(2メガ)に短波帯(4~22メガ)を追加することにより常時交信可能となり効果的なレース運営が行えることとなります。また短距離のレース(例えば三角レース、島回りレースなど)では VHF 帯を使用することにより CB トラランシーバーなどの混信から解放された通信路を確保でき、いざという時には海上保安庁、本船とも交信できるなどという利点が得られます。

これらはレース艇だけではなく、クルージング主体のブルーウォーター派にとっても数多くのメリットがあると考えられます。

マリン VHF 帯免許を間近にひかえ、通信委員会は各委員会、郵政省と早急に運用を含め対応を決めなければならない時期にきていることを各出席委員は確認し合い、次回までの宿題とし、散会しました。

出席者 篠原、大谷、横沢、高城、鈴木、坂西



通信委員会にて

泊地対策委員会レポート

マリーナ利用者連絡協議会を結成

NORC泊地対策委員長 平野喜美夫

さる4月2日(火)18時30分から NORC 本部事務局において、60年度第一回泊地対策委員会を開催した。

当日の出席者は、名当英臣、種村道彦、稲葉文則、石井孝、羽柴宏昭、大儀見薫、石川平八郎、矢吹秀邦、高木伸学、平野喜美夫、犬塚英。

議事内容は次のとおり、

- (1)社団法人日本マリーナ協会主催マリーナ研修会に出席した平野委員長の報告(後述のとおり)。
- (2)公共・民間マリーナ計画の現況について報告。
- (3)マリーナ利用者連絡協議会の結成と今後の運営について、組織としては当委員会の中に設置するが、各マリーナからできるだけ多くの会員に参加していただき、関東支部等における増大の一途をたどる保管料の値上げに対し、利用者の立場も考慮して、各マリーナ利用者間の連絡を密にしながら、情報交換と法的措置などの方策等を研究し、対処する。
- (4)各種マリーナのケーススタディを行う。順次各種マリーナの実態を調査検討し、同様なケースが全国的な視野で利用できるように資料づくりを行い、関係者の参考に供する。まず、第三セクター方式により

成功している三崎マリーナのケースから開始することとした。

- (5)その他、大儀見氏から次のような発言があった——
過日、石原会長、塩路理事と一緒に神奈川県に原副知事を訪問し、三崎漁港等の利用について陳情をした。水産業界の発展にも寄与しながら、プレジャーボート利用者と漁業従事者間の融和を図り、漁港の利用についても県の理解ある協力をお願いした。

なお、60年度泊地対策委員会の方針書を次のとおり決定した。

60年度 ORC 泊地対策委員会方針書

(1)泊地建設の促進

ひきつづき国、地方公共団体、民間の海洋レクリエーション基地計画に協力、参加して、泊地の拡充、設備の増強等について働きかける。

(2)係留料値上げ問題に関する対策

公共マリーナ、民間マリーナ値上げラッシュに対し、各マリーナ、クラブ等利用者団体の結束を固め、情報収集や意見交換の場とする(仮称)マリーナ利用者連絡協議会を結成し、値上げ問題の対策をねる。安易な値上げをしないように運動する。

(3)各種マリーナのケーススタディ

泊地等の開発計画、情報収集、資料収集のため以下の項目に分けてケーススタディを行い、全国的に同様なケースの計画があった場合の参考資料をつくる。

- ①公共マリーナ
- ②第三セクター
- ③漁業組合とのタイアップによる場合
- ④漁業組合の直営の場合
- ⑤民間マリーナ

(社)日本マリーナ協会 マリーナ視察研修会に出席して

さる3月27日から28日まで1泊2日の行程で、次の目的で、関西ヨットクラブ、西宮マリーナ、神戸市立須磨ヨットハーバー、サントピアマリーナを視察し、研修会に出席した。

開催の主旨は、マリーナ関係者にとって当面する諸問題についての検討ならびに海洋レクリエーション事業に携わる者として必要な知識、技術の習得および関係者相互の有益な情報交換等を通じて視野を高め、資質の向上を図るとともに、斯界の健全な発展に資することを目的とすることにある。

参加者は福岡県土木部港湾課、(財)福岡市ヨットハーバー公社、三菱地所(株)、長崎県土木部港湾課、(社)神戸海難防止協会、青森県土木部港湾課、住友信託銀行、秋田県土木部港湾課、沖縄県土木建築部、兵庫県土木部港湾課、(財)日本海事広報協会、日本港湾コンサルタント(株)、運輸省港湾局開発課等の組織体からの出席者

で総員45名であった。

(社)日本マリーナ協会は昭和49年11月25日運輸大臣の設立許可を得て発足し、全国のマリーナ関係者が協力して設立され、正会員と賛助会員ら139社がメンバーとなっている。

また、その目的はマリーナおよびマリーナ事業の健全な発展を図り、もって健全な海洋性レクリエーションの振興に寄与するとある。

今回の視察研修会で、久しぶりに訪問した西宮マリーナ、須磨ヨットハーバーは、ちょうど天候が悪く、雨にむけるハーバーの風情は、ウィークデーのためもあり、ほとんど人気のない静かなもので、関東とはまた一味違った雰囲気であった。

一行45名はマリーナ協会の事務局長の世話で、バスに乗り移動し、須磨ヨットハーバーを経て16時55分神戸港発の高速艇で淡路島の洲本に向かった。

当日は四州園本館で懇親パーティーがあり、親睦を図りながら各種情報の交換等有益な一夜を過ごすことができた。

翌3月28日はすぐ近くにあるサントピアマリーナを訪ねた。オープンの式典に出席した思い出が、ついこの間のことのように思い出された。許された範囲内であるが、思いきり自由に設計されたサントピアマリーナは、事務局の説明にもあったが、やはり不動産事業を表面に押し出し、そこにヨットハーバーがあるといった感じで、ヨットハーバーだけではソロバンにあわないことを再認識することができた。

午前中の研修で森繁泉専務理事からビデオを利用して、海外マリーナの視察報告があり、大変に参考になった。

同じ社団法人でもある日本外洋帆走協会はマリーナ利用者の集りであるが、日本マリーナ協会との共同研究のテーマがあるものと思われる。今後両協会と一緒に勉強する機会をもちたいものである。(平野記)

'85 全日本選手権レース 第1回実行委員会

'85年全日本選手権レース第1回実行委員会が4月20日 NORC 本部事務局で行われました。

出席者 佐藤和夫、朝河清、猿渡肇、坂西正明、中上川貞次郎、浅井一省、稲葉文則、猪上忠彦、諏訪禎男、武市俊

(1)正式名称について

昨年の名称は MIKIMOTO CUP ATAMI OFFSHORE CHAMPION SERIES '84でしたが、その名前の長さ故か、各雑誌・報道(OFFSHOREですら)バラバラの名称が使われていました。今年は統一的な名称をつけようと議論が行われましたが、結論には至

らず次回に持ち越しとなりました。しかしながら今年も(株)ミキモトがスポンサーとなり、「ミキモトカップ」を競う点、場所は「熱海」といった点に変わりはありません。

(2)実施要項・帆走指示書

昨年問題となった点を中心に討議が行われた。主な決定点および発表までのスケジュール

「**会員証の提示**」乗員登録時に会員証もしくは会員証のコピーを指示すること

「**支部対抗**」ルールは昨年通りであるが、チーム編成にあたっては、ルールを満たせない場合は事前にコミッティーに申告し、コミッティーの判断を受ける。すなわち原則的には「支部対抗・地域対抗」であって、支部内で3パイのチームが組めない場合のみ許されることになります。

「**参加艇数**」同時スタートを行うために50艇をリミットとし、エントリーフィの入金を持って確認する。金額は実施要項にて発表します。

「**エントリー締切**」および「**仮エントリー締切**」仮エントリー締切は7月19日とする。この時までに写真・説明文等が集まっているものに限りパンフレットに掲載されます。

「**エントリー締切**」は9月10日です。

「**レーティング証書**」および「**インベントリーリスト**」はインスペクション申し込み時にコピーを提出していただきます。

なお、レーティング証書およびインベントリーリスト9月24日バリッドのものとし、それ以後のものは認めません。

「**インスペクション**」は10月3日および10月4日1800までに受けて下さい。それ以後は認めません。

10月4日1800までに受けて合格しなかった場合のみレーススタート前まで再受験できます。

「**実施要項**」は5月中旬には発表します。

「**帆走指示書**」は9月10日に発送(郵送)します。希望郵送地を指定して下さい。

その他、詳細は実施要項にて発表します。

頒布物品の紹介

申し込み先: (株)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

女性&子供用LINE 7 アメリカズ・カップ・ギヤー

NORCでは、ニュージーランドのライン7社で製作されたLINE 7アメリカズ・カップ・ギヤー(女性



用)を頒布いたしますのでお知らせします。

このギヤーは、一昨年のアメリカズ・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、品質機能ともに申し分ありません。

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・パ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)をさしあげます。

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

サイズと枚数(限定20着)

(例)	ジャケット	ズボン	ベスト
身長 165 cm, 体重 55 kg の人は	XS	XXS	S
身長 160 cm, 体重 50 kg の人は	XXS	XXS	XS
身長 155 cm, 体重 45 kg の人は	XXXS	XXXS	XXS
身長 150 cm, 体重 40 kg の人は	XXXS	XXXS	XXS or XXXS

※現物が NORC にございますので試着可能です。

色

色は白(赤と紺のストライプ)と紺(赤と白のストライプ)の2色です。

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

アメリカス・カップ ビデオカセット

NORC では、1983年アメリカの東海岸ロングアイランド・ニューポート沖にて行われた、アメリカス・



カップのビデオカセットの頒布を行います。

この1983年は(リパティール)(米国)と(オーストラリアII)(豪州)が7レースに及ぶデスマッチのすえ、ついに132年間タイトルホルダーであったアメリカから、アメリカス・カップをオーストラリアがもぎとった記念すべき年です。これはその今世紀最大のビッグイベントが隔々まで生々しく上手に描かれている75分もののビデオカセットです。このビデオカセットは見るヨットマンの期待を決して裏切ることはないでしょう。

価格 11,800円

郵送料 1,000円(全国均一)

申し込み方法 葉書または電話で申し込んで下さい。

現品は料金振込確認後、郵送いたします。なお、NORC へ申し込みの方には、NORC ステッカーセット(3枚1組・定価1,300円)を無料で差し上げます。

NORCへの道案内

どうぞお気軽にお立ち寄り下さい

地下鉄銀座線・虎ノ門駅下車、徒歩2分
船舶振興ビル4階



OFFSHORE 第122号 昭和60年5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

1/4トンにスタンを見せて走れ! スリリングな帆走を実現したワンデザイン。



熱き心を持ったシーマンたちに、いま贈るYAMAHA-23。すべてにおいて23フィートの概念を打ち破る艇の登場です。安定感のあるワイドなハル、パワフルな走りを約束するビッグなセイルエリア、オーバーナイトが楽しめる広くゆったりとしたキャビン。23フィートの可能性をあますところなく極限まで追求しました。そのスリリングな帆走は、クォータートンをも凌ぐほど。スポーツ志向のセーラーの期待にも十分に応えます。いま、23フィートの真価とは何かを問う艇の誕生です。

新 登 場 YAMAHA-23

主要諸元 ●全長7.01(m) ●水線長6.35(m) ●全幅2.70(m) ●吃水1.45(m)
●船体重量1,291(kg) ●完成重量1,300(kg) ●バラスト重量410(kg) ●全セイル面積23.1(m²)
●バース数 2(名) ●呼称最大馬力8(ps) ●連続最大馬力8(ps) ●航行区域 沿海
●△/(V₀)³ 約199 ●SA/△^{1/3} 約168 ●適合風速 約8.3(%)

▶ヤマハインフォメーション

●ヤマハポート免許教室「半日コース」新登場

ヤマハポート免許教室「半日コース」は簡単なオリエンテーションと半日の実技講習を受けていただくだけ。拘束時間がグンと短くなりました。*低料金で気軽に*という方にピッタリのコースの登場です。

●ヤマハポート冬期点検実施中

あなたの艇の整備はゆき届いていますか。ポートは手入れが肝心です。いま、ヤマハでは冬期点検を実施中。

◎詳しくは、お近くのヤマハポート取扱店に御相談ください。

海の安全—みんなの願い

点検整備は忘れずに。
天気予報を確認しよう

YAMAHA

資料ご希望の方は—〒438 静岡県磐田市新貝2500
ヤマハ発動機株式会社 宣伝課OF係 TEL.05383(2)1111