

# Offshore 11 1986

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No.140/300円

昭和61年11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



'86 ジャパン カップにて  
提供：添畑 薫

# ミキモト・ジャパンカップ 1986



見事に優勝を飾った〈白鯨〉のメンバー 提供：添畑 薫

## 白鯨Ⅲ優勝記

〈白鯨Ⅲ〉マネジャー 酒井雅幸

今回の〈白鯨Ⅲ〉チームのミキモトジャパンカップ1986キャンペーンは、総合優勝という最大の成果を得て終了したわけですが、優勝に至るまでのプロセスが来年以降に参加を予定されている他艇の方々の参考になればと思い、我々自身の反省も兼ねて振り返ってみました。

今回の〈白鯨Ⅲ〉チームは、オーナーでありデザイナーでもある池さんからの「〈あさま〉がジャパンカップ

に参加しないのなら、〈白鯨Ⅲ〉で参加しませんか？」という申し出により、誕生したわけですが、ヨットレース、とくにミキモトジャパンカップのようなシリーズレースに勝つ要件としては、

1. 絶対に勝つというチーム全体の強い意志
2. 艇の整備を含めた完璧なチューニング
3. 情報の収集
4. 運

## 5. チームワーク

## 6. 陸上でのバックアップ体制

等があげられると思います。

## 1. 絶対に勝つというチーム全体の強い意志

例えば艇体等ハードの面でどんなにすぐれていても、レースに参加する場合には、目標を持った強い意志がないと絶対に艇は速くは走らないと思います。それも個人、個人の意志でなくチーム全体の意志でないとだめだと思います。この強い意志があるからこそ、チューニングを完璧に高め、チームワークも芽生え、また運もやってくるのだと我われは考えています。

今回についても、最初のミーティングの際に「我われはチームとしての参加は3回目になるのだから少なくとも、クラスⅢおよび3/4t カップは絶対に持って帰ろう」という目標を定め、全員の意向統一を図った。

## 2. 艇の整備を含めた完璧なチューニング

チーム誕生後、葉山に回航して上架した際の艇は、船底はザラザラで備品も必要最少限備わってはいても十分でなく、またデッキ、コックピット等も使用しづらいなど残り1カ月程で整備をし、チューニングもできるのかな？ という状態であった。

すぐにオーナーと連絡を取り、必要備品の備え付けおよびデッキ艀装改造の許可をいただき、我われが常時乗っている〈あさま〉に近い艀装をした。また、船底についても、2週4日に亘り満足できる状態にまで磨き上げた。

その合間をみて、STC、コンチネンタルカップレース等でスパーおよびリギンチューニングやセールチューニング等を行ったわけですが、スパー、リギンおよびセールチューニングについては、『舵』誌にフードセールの戸谷氏が詳しく書いておられるので省略させていただきます。

こうして何とか熱海へ回航の9月27日までには、ある程度、満足のいく状態にして送り出すことができました。

## 3. 情報の収集

熱海におけるミキモトジャパンカップも3回目となり、我われもある程度、チームとしてのデータは持っていました。加えて、とくにオフショアレースにおける潮流等の情報を収集することとし、保安庁へ出かけ最新のデータを頂くと共に、レース期間中に発表される最新データについては、宿舎あて郵送してもらうようお願いした。

また、オリンピックコースのレース海面が過去よりも熱海沖に移動すると聞いていたので、9月28日に試走を行い、幸いにも、レース期間中に考えられるNE20 Ktの中で、風の振れや上げ下げによる潮流の変化等をチェックすることができた。

## 4. 運

私自身、実は、これが最大の勝因ではないかと考えているのですが、今シリーズは、全体として微中風に終始し、中、小型艇有利に展開したこと、および各レースにおいても、先行の大型艇のコースを見ながら、有利な海面に行くことができたこと。

また、最終ロングレースにおいて、総合優勝を争っていた〈青波行〉が、途中まで我われと同じコースをとっていながら、最後は全く違うコースを引いて失散し、脱落してくれた等、本当に運がよく、ついていたというのが実感です。

## 5. チームワーク

チームワークについての心配は全くなかったといっている。全レースにおいて、ほとんどの乗員が3年間一緒に乗ってきた我われチームの人間であり、とくにオリンピックコース3レースについては、全て同一メンバーで固定でき、スキッパーの考えどおりに100%艇をハンドリングできたと思います。

また、オフショアレースにおいては、デザイナーからの「オーナーは、ランナーしかできないから、ロングレースではやることなく、船酔いするので足手まといになるから降りるように」との指示をオーナーに伝え（もっとも自分で自分に指示したのですが）我われも「ロングレースは、オーナーが乗られない方がよい」と考えていたので、この英断には頭の下がる思いでした。

## 6. 陸上でのバックアップ体制

バックアップ体制の第一としては、オーナーの資金面でのバックアップが最大のものだと思います。

今回のキャンペーン見積りをすぐにOKして下さり、我われチームにとっては、心おきなくレースに専念できる第一のものでした。

また、チームの宿泊したペンション「アフターディズ」のオーナー御夫妻が仕事を忘れて、洗濯機や発電機の提供、あるいはセールリペア場所の提供、はたまた、自費で夕食の招待等、物心両面に亘り援助下さり、誠に心強いものがありました。

そして、残念ながら今回のレースには乗艇できなかったけれど、艇の整備、回航および買い出し等に全精力を注いでくれた他のメンバーの存在等が、レースにおける今回の好成績を支えてくれたものと思っております。

終りに、何事においても一つの事柄を成し遂げるには、いろいろな要件が、すべてうまくいかない、仲々成し遂げることはできません。

今回の〈白鯨Ⅲ〉における我われのキャンペーンでも、その全てとはいかないまでも、ある程度の部分で目標を達成できたため、この好結果が得られたのではないかと考えております。

## MIKIMOTO JAPAN CUP 1986 通算成績表

10月11日FINAL

YACHT	SAIL No.	TYPE	OWNER	RACE 1 POINTS	RACE 2 POINTS	RACE 3 POINTS	RACE 4 POINTS	RACE 5 POINTS	TOTAL POINTS OVERALL	POSI
白鯨 3	2857	IKE-34	池 道正	29	21	52	30.25	69	201.25	1
青波行	3201	TAK-31	原 均	22	24	54	28	66	194	2
DISCO DORI	2263	DB-2	HANS SCHRODER	27	26	56	15	60	184	3
BLUE NOTE	3544	ITO-41	五十井 進	20	22	58	24	57	181	4
FORTY	3093	YOK-40	星沢 寛	23	30.25	48	29	45	175.25	5
BOY	3606	YAM-34-R2	山田 隆	26	19	40	27	48	160	6
SUPER ESMERARUDA	3386	YOK-31N	天野 則英	30.25	25	8	16	78	157.25	7
Mr. MOHRAN	3643	YOK-32M	村上 勲	21	18	18	13	81	151	8
FIDELIA 2	3228	YOK-32	船越 肇	10	1	34	19	87	151	9
ZERO 2	3410	FRE-40	津村 重幸	15	23	60.5	25	27	159.5	10
かぐや姫	3575	YOK-32M	初鹿野 幸生	25	6	26	14	72	143	11
MAPLE	2611	YOK-40	橋本 博	7	20	46	26	42	141	12
は組	3518	YAM-30R	野口 隆司	24	11	14	1	90.75	140.75	13
WILL DASH	3344	YAM-30R	小田 良司	9	27	12	17	75	140	14
SEE ADLER 5	3233	DOU-42	堀内 滋彦	19	28	42	20	30	139	15
CONTESSA 8	118	DOU-42	石原 慎太郎	16	17	44	18	39	134	16
VIND-7	3600	TAK-42	小林 義彦	18	14	50	9	36	127	17
一乗	1155	YOK-31N	青山 恒昌	13	9	32	11	51	116	18
海太郎 3	3290	HOL-33	千葉 育夫	17	10	22	12	54	115	19
織姫	3335	FRE-40	古川 保夫	8	29	36	22	12	107	20
CORRENTE NERA	2369	NIC-30	荒井 昭	2	5	4	7	84	102	21
Mrs. MEDAUSAE 5	3044	TAK-33	未原 和善	28	15	16	23	15	97	22
SYLPHIDES 5	3002	YOK-32-2	蒲谷 和行	14	13	28	10	21	86	23
ROCINANTE	3210	TAK-46	大口 真司	12	12	30	21	9	84	24
AFRODITA	3373	YOK-28	菅野 道	2	7	4	6	63	82	25
つばくろ	3003	YAM-34R	幸村 至俊	2	8	38	4	18	70	26
DONKY-GALE	3018	YAM-34R	内藤 恒夫	2	4	20	1	33	60	27
BASIC	3387	YOK-28	小坂橋 博行	2	3	10	8	24	47	28
FUJI 3	2112	FRE-45	藤本 達雄	11	2	24	3	6	46	29
かげろう	3307	TAK-33	和気 五一郎	1	16	6	5	3	31	30

MIKIMOTO JAPAN CUP 1986 通算成績表 <チーム対抗>

10月11日

TEAM	YACHT	SAIL No.	TYPE	OWNER	RACE 1 POINTS	RACE 2 POINTS	RACE 3 POINTS	RACE 4 POINTS	TOTAL POINTS	POSTI
関東M.D.H	白鯨 3 MAPLE DONKY-GALE	2857 2611 3018	IKE-34 YOK-40 YAM-34R	道正	29	21	52	30.25	201.25	2
				橋本 博	7	20	46	26	141	
				内藤 恒夫	2	4	20	1	60	
関東C.O.Z	織姫 ZERO 2 CONTESSA 8	3335 3410 118	FRE-40 FRE-40 DOU-42	保夫	8	29	36	22	107	4
				津村 重幸	15	23	60.5	25	150.5	
				石原 慎太郎	16	17	44	18	134	
関東B.F.S	BLUE NOTE SEE ADLER 5	3093 3544 3233	YOK-40 ITO-41 DOU-42	寛	23	30.25	48	29	175.25	1
				五十井 彦彦	19	22	58	24	181	
				堀内 滋彦	20	28	42	20	139	
TEAM 24	DISCO DORI Mrs. MEDAUSAE 5 海太郎 3	2263 3044 3290	DB-2 TAK-33 HOL-33	HANS SCHRODER	27	26	56	15	184	3
				木原 和善	28	15	16	23	97	
				千葉 育夫	17	10	22	12	115	
TEAM R.K.B	ROCINANTE かぐや姫 BASIC	3210 3575 3387	TAK-46 YOK-322M YOK-28	大口 真司	12	12	30	21	84	8
				初鹿野 幸生	25	6	26	14	143	
				小坂橋 博行	2	3	10	8	47	
シーボニア	FBOY SYLPHIDES 5 AFRODITA	3606 3002 3373	YAM-34-R2 YOK-32-2 YOK-28	山田 隆	26	19	40	27	160	6
				蒲谷 和行	14	13	28	10	86	
				菅野 道	2	7	4	6	82	
関東 L.H.F	一乗 FUJI 3 は組	1155 2112 3518	YOK-31N FRE-45 YAM-30R	青山 恒昌	13	9	32	11	116	7
				藤本 達雄	11	2	24	3	46	
				野口隆 隆司	24	11	14	1	140.75	
駿河 T.S.C	CORRENTE NERA SUPER ESMERARUDA つばくろ	2369 3386 3003	NIC-30 YOK-31N YAM-34R	荒井 昭	2	5	4	7	84	5
				大野 則英	30.25	25	8	16	152.25	
				幸村 至俊	2	8	38	4	70	

MIKIMOTO JAPAN CUP 1986 通算成績表 <3/4 TON CUP>

10月11日FINAL

YACHT	SAIL No.	TYPE	OWNER	RACE 1 POINTS	RACE 2 POINTS	RACE 3 POINTS	RACE 4 POINTS	RACE 5 POINTS	TOTAL POINTS OVERALL	POSTI
白鯨 3 DISCO DORI BOY かぐや姫	2857 2263 3606 3575	IKE-34 DB-2 YAM-34R2 YOK-32M	道正	9.25	8	16	9.25	21	63.5	1
			HANS SCHRODER	7	7	18.5	6	18		
			山田 隆	6	2	14	8	12		
Mr. MOHRAN 海太郎 3 SYLPHIDES 5 Mrs. MEDAUSAE DONKY-GALE	3643 3290 3002 3044 3018	YOK-32M HOL-33 YOK-32-2 TAK-33 YAM-34R	初鹿野 幸生	5	6	10	5	24	47	3
			村上 勲	4	2	4	4	46		
			千葉 育夫	3	3	4	4	45.75		
一乗 FUJI 3 は組	1155 2112 3518	YOK-31N FRE-45 YAM-30R	青山 恒昌	2	4	8	3	15	32	6
			藤本 達雄	11	2	24	3	6		
			野口隆 隆司	24	11	14	1	90.75		
CORRENTE NERA SUPER ESMERARUDA つばくろ	2369 3386 3003	NIC-30 YOK-31N YAM-34R	荒井 昭	2	5	4	7	84	102	
			大野 則英	30.25	25	8	16	78		
			幸村 至俊	2	8	38	4	18		

MIKIMOTO JAPAN CUP 1986 通算成績表 <1/2 TON CUP>

10月11日FINAL

YACHT	SAIL No.	TYPE	OWNER	RACE 1 POINTS	RACE 2 POINTS	RACE 3 POINTS	RACE 4 POINTS	RACE 5 POINTS	TOTAL POINTS OVERALL	POSTI
は組 FIDELIA 2 青波行 SUPER ESMERARUDA WILL DASH	3518 3228 3210 3386	YAM-30R YOK-32 TAK-31 YOK-31N	野口 隆司	7	5	10	1	24.75	47.75	1
			堀越 茂	4	1	14	7	21		
			原 均	6	6	16.5	5	9		
一乗 CORRENTE NERA AFRODITA	4454 1155 2369 3373	YAM-30R YOK-31N NIC-30 YOK-28	則英	8.25	7	8	6	15	45.75	2
			小川 良司	3	4	6	5	15		
			青山 恒昌	5	4	12	6	12		
CORRENTE NERA AFRODITA	1155 2369 3373	YOK-31N NIC-30 YOK-28	荒井 昭	1	2	2	3	3	37.25	4
			野口 隆司	7	5	10	1	18		
			菅野 道	1	1	2	2	6		

# ミキモト・ジャパuncup・オフショア・シリーズに参加して

〈ディスコドリ〉 ハンス・シュローダー

私にとって、このレースに出場するかどうかを決めるのは、そう容易なことではなかった。というのは、まず第一に、シリーズの期間を通して、有能なクルーを確保すること。第二に、ますますこのシリーズは競争が激しくなっているため、最高の状態に艇を整備する費用もばかにならないこと。第三に、悪天候によって生じる損害の額も重要な、考えなければならない要因だ。私は個人的に「アドミラズカップ」「ケンウッドシリーズ」などのような世界的に有名なレースを日本も持たなければ」という夢を持っているので、今年もやっぱり考慮すべき問題があるにもかかわらず出場を決めた。このインターナショナルシリーズは、「ハワイアンシリーズ」、「サンフランシスコビッグボードシリーズ」、「サザンクロスシリーズ」と共に「アジアサーキット」とすべきであると思っている。

日本は、世界でも最も進んだ国の一つでありながら、世界的に認められたシリーズを持っていないということは、大へん悲しく、残念なことだ。そこで、私は、二つの目的から太平洋地域（ニュージーランド、ホンコン）からクルーを招待することにした。一つは、シリーズの期間中、経験豊かな腕前を持つ頼しい、中心になるクルーを持つこと。もう一つは、このシリーズを大へん楽しいもので、しかも変化の激しい天候型、複雑な海流と潮流などによりセイリングすることが、大へん難しく、おもしろいところだ、ということを宣伝することであった。

私のニュージーランドとホンコンからのゲストたちは、日本旅館と食事、そしてそこで働いておられる皆さんが示してくれた歓待を本当に心から十分に楽しんでくれた。とくに、旅館の同居者であった〈海太郎〉のクルーの方々の示してくれた友情……。

私は、あえてこの十日間で〈ディスコドリ〉によって飲まれたビール等が、どれくらいだったか言いたくはないが、もしアサヒビールが特別配当金を出すことになったら、我われに感謝の意を表して欲しいと思っている。

レースそのものは、それぞれに大へん難しかった。小型艇にとって、今年は、弱風のため有利であったが、



シリーズ途中まではトップを走っていた〈ディスコドリ〉惜しくも3位となる 提供：添畑 薫

ロングオフショアは、私の記憶に長いこと残ることと思う。ロングオフショアのその朝、私は愛艇〈ディスコドリ〉の横腹に大きな穴があいているのを見つけて、「ぎょっ」となった。しかしスタート数分前にFRPで、この穴を修理してレースに臨んだ。

我われは、3回、抜きつ抜かれつしてトップに出て、ミコモトを回ったところでは、私は完全に勝利を確信したのだが、無念にも大島で捕まってしまった。

今年のレースでは、協会はずらしい運営をしてくれた。昨年に比べて大へんな改良がなされ、はっきりとスタートが合図されるように、とても大きなブイとガンが使われ、リコールなしにスタートができた。

多くの規則もより簡潔に私たちにやり易いように改良され、登録もレース当日7時でなく、前日にすることが出来た。熱海がほんとうに世界的なレガッタのフォーラムとなるには、港の設備を改善しなければならない。水、安全な停泊設備など整っていないければ、世界ヨット委員会に認めてもらうことは不可能だから。最後にミキモト・ジャパuncup・オフショア・シリーズが、世界的になる前に、まだ関西などからたくさんの方々の我われの海の友人たちが参加していないので、まず、ほんとうの全日本シリーズとなって欲しいと思っている私です。

# ドンキーゲイルの戦い

## (ジャパンカップ'86をふりかえって)

〈DONKEY-GALE〉 内藤恒夫

奮戦記を書いてください。突然の依頼である。ご披露するほどの輝かしい戦果があったわけではないが、しかし、考えてみれば、苦戦した艇もそれなりの奮戦があったわけで、ここはひとつ厚顔無恥を承知で書かせていただくことにした。

さて、私たち〈ドンキー〉の発祥の地は霞ヶ浦にヨットを置くことから始まる。筑波から吹き下ろす腰の重い風に私たちは結構鍛えられ、それなりに楽しい時期であった。しかしいつかは海にのり出したい。その願いがかなって東京湾に艇を浮かべることが出来たのがおよそ10年前、この間〈ドンキーF〉(NAK30)を駆って東京湾内のローカルレースのほとんどに参加した。

だが、凡人の欲望は際限がないものである。ビックボートによるビックレースの情報を耳にする度に、いつの日か中央の海で……。

こんな想いはますますエスカレートするばかりだった。ついに私は、私自身の準備として、〈VEGA-V〉(現在の織姫)に乗せてもらうことになった。約2年間 Big Boat のハンドリングやコンビネーションなど、いろいろにたくさんのごを勉強させていただいた。〈織姫〉の皆様にはほんとうにお世話になり、ありがとうございました。

なんとかいけそうだ、と自信の持った昨年、現在の〈ドンキーG〉(YR-34)を購入。それからはメンバー全員の腕を上げることに必死でした。ヨット専門誌で募集した人たちの中にはヨットに乗るのも初めてという人もいて、まず海に馴れてもらうことから始めるといった始末だ。しかし、繰り返えしの練習というものは素晴らしいものです。〈風見鶏〉の斉藤氏の協力もあって、若い人たちはみるみる腕を上げていった。

冬から春、さらに夏にかけて〈ドンキーG〉の走らない週は無い。卒直に言って東京湾が狭ましく感じられるほどの快走ぶりでした。「よし、中央のレースに出てみよう」そう決意した。ビックレースへの予備戦とオーバーナイトの訓練を兼ねて鳥羽レースに出場した。

ヨットを親しむ者にとって、いつかは参加したいジャパンカップ。エントリーをすませて、私は急に忙しくなった。なんとといっても10日間という長丁場です。

誰と誰がいつ乗るのか。幸いにも僚艇の〈ダンスオブマジック〉のメンバーから全面的協力が受けられることになった。

第1レースにのぞむ。スタート良し、上マークに近づくとつれ風がおちてくる。フリート全体が苦しうように上マークにアプローチ、他艇を見ると少しづつだが確実に近づいている。そして順々にクリヤーしサイドへ向って行く。さて、こちらはというと、運転不自由船、やっと上をクリヤー、その時フリートは1レグ半先行。胃がいたい。サイドを回ってスピニアップ、快走快走、次の上にて追いつく。やはり風がないようだ。最初は右海面にて失敗、今回はやや左寄りにてアプローチ、だが前回と同様の結果となる。おお風神様……。

全レースを通してのレースパターンは第1レースのごとく、フリートからとり残され、なんとか追いつき、また、置いていかれ、最後の“追いつく”がないという運びだった。

第5レースを振り返る。風弱く潮つよし、といったスタート、潮が左から右へある。スターボにて風を求め沖出し、やっとウェザーマークをクリヤー、初島ねらいの先行集団は潮に負けてかなり下におとされている。こちらはウェザー回航後も今までのコースを保つ。結果、初島近くにてグッドポジションを得る。ところがここでまた、とり残される。クリヤーした艇はおいしい風を受け順々に遠ざかって行く。わが艇まで風はこない……、我われがクリヤーした時点で視認できたのは数艇のみ。しかし念願の風が入った。快走。夜が勝負だ、皆でがんばった。風のあるうち前に出ようと思ひスピニアップ、スピンを生かしつつ極力のぼった。三宅近く、夜が明けてくる。周りを見るとスピンが30ある。やった!! 三宅回航はフリートと一緒に、ところがブランクで、また、いつものくせ。やっとフレッシュをつかんで再度追う。大型艇はもう先の先。神子元回航後、中間コースで大島へ、大島近くで風おちる。やや沖出し気味に利島へ、中間グループの良い順位で回航。そこでまた、いやなくせ後続艇に次つぎ抜かれる。どうしようもない。

やっと風が入り除々に利島が遠ざかる。ボートで中

間ラインまで出す。他艇は視界の外、タック一本、初島オンコース、風がどんどん上がってくる。快走、快走。一艇でもカモろうと全員リキが入る。初島近く岸ベタに2〜3艇の船影確認。初島回航、フィニッシュラインへあと少し、風が除々におちてくる。最後はいつものくせも出ず、フィニッシュ。ごころうさんでした。戦い終って、日が暮れて……。我が強者どもの顔が一段とたくましく見えたのも、あながち身びいきばかりではないように思える。

勝負は勝つ方がいいに決まっている。しかし、初陣の私たちには先輩諸兄と同じ海を走れたことだけでも十分に満足している。

(レースメンバー)

〈ドンキーゲイル〉 内藤恒夫、高須徹、中村哲也、柴田薫、古閑健志、清水紀一、柳沼幸治、葛西武悦  
 〈ダンスオブマジック〉 加藤享、原田八郎、藤間正義、村山昇、森田昌孝、黒沢猛、金子利弘。

## ミキモトジャパンカップ 熱海運営報告

熱海運営委員長 稲葉文則

この日本最大のオフショアヨットシリーズレースも今年で第4回目を迎え、熱海の海のメインイベントに育ってきました。街にはヨットマンがあふれ、海には精鋭のIORレーサーがマストを林立させた活気ある12日間でありました。

21世紀に向け、熱海はコンベンションシティを目標にしました。日本全国、多くの都市がコンベンションシティをめざしていますが、熱海は他の都市と違い、海のコンベンションをターゲットに定めるのが地の利を得た良い方向だと思えます。現に日本最大のヨットレース、モーターボートレースが毎年開催されていて、日本の外洋スポーツの中心は熱海だと、全国のヨットマン、ボート乗りが認めているのがその証左ではありませんか。

世界の一流観光地には、素晴らしいヨットハーバーがあります。モナコ、ホノルル、ロスアンゼルス、アカプルコ、マイアミ、熱海の姉妹都市サンレモにも立派なハーバーがあります。ないのは熱海です。ここに素晴らしいヨットハーバーができた時、熱海は世界に通用する国際観光都市になるでしょう。全国から集まったヨットマン達も必ず口にする事です。

ここに立派なヨットハーバーを造り、ミキモトカップをハワイのケンウッドカップや、サルディニアカップに負けないようなインターナショナルのシリーズレースにするのが我われ地元運営委員会の努力目標であり、毎年レース本部を無料で提供して下さる熱海商工会議所の夢であります。また、このレースを後援して下さるミキモトを始め、各スポンサーへの恩返しになる事だと思えます。

全国のNORCの会員の皆様、来年も是非この大会を盛りあげ、多数のレース艇が熱海に参集するのを熱海市民及び観光客は楽しみにしております。

### ■クラブハウス and パーティ

例年の通り、喫茶ナギサのルーフガーデンを臨時のクラブハウスとした。今年は、ソニー提供の8m/mビデオを希望者に貸出したので、クラブハウスにてそのビデオテープを見る事ができ好評だった。

クラブの最多利用は、〈ディスコドリ〉のメンバーで独自のバーベキューパーティも行ない、アフターレースを充分に楽しんでいた。海ではシビアなレースを戦い、陸にあげれば楽しいクラブハウスが待っているのが我々の理想とするところです。来年は是非クラブハウスにおこし下さい。美女数名も用意しています。

今回は、歓迎パーティ、懇親パーティ、お別れパーティと、パーティの連続で地元運営委員会はパーティ委員会と化した。歓迎パーティでは熱海名物、サザエの壺焼、干物焼、にぎり寿し、焼鳥、焼ソバ、トロピカルドリンク等々委員全員の大サービスで売切続出、追加発注に汗を流した次第である。

今回は、クラブハウス運営費出の為、利用券を発行して、缶ビール200円、缶ジュース100円、食べ物各100円とした。皆様の御協力を感謝します。

懇親パーティは、運営委員宇佐見氏の経営する、金城館のスカイラウンジ“虹”で行なった。氏の好意で豪華なパーティとなり我われの面目もたった。200インチのビデオプロジェクターによるケンウッドカップの放映等もあり、参加者大満足の会であった。

12日の表彰式が夕方5:00よりとなった為、朝河企画委員長の発案で、熱海の最後を飾るサヨナラパーティを渚館地下、クラブモナコを借切って白昼堂々で行なわれた。内容はオフレコで、参加者に口コミで聞いていただければ、来年は(レース成績はあまりかばしくなくても)最後まで真面目に残っていれば良い事があるというのがわかるでしょう。(表彰式も出席



も出席する事) 次回は、もっと楽しい企画を考えております。乞う御期待、熱海の夜(昼)!!

#### ■熱海運営委員のプロフィール

地元委員会も4年目となり、皆様とも顔見知りになりましたので主な委員を紹介させていただきます。

○稲田真一郎。副委員長。市役所勤務。来年は脱サラ、ホテルのオーナーとなる予定。諸磯〈メルルーサ〉のクルーで活躍。

○高橋篤茂。大型モーターボート〈クリエイトV〉の船長、海海オーシャンカップの運営委員長でもあり、全国モーターボート界の草分け的な存在でもある。大型ボートの運転はピカイチであり、レース運営に頼りになる人である。

○郡山辰男。喫茶キャンドルのマスター。ご存知マークボート〈レッドシャーク〉艇長。今回はジェリーボートとなり、あの豪快な走りは見せなかったが、夜は大活躍、朝河委員長のお友達。サンビーチのハーバーマ

スターでもある。

○佐藤勝海、海上保安庁指定パトロールボート隊長。何でも集める係。美女、カップ、賞品、ウイスキー、菓子、サザエ、etc……, 当委員会ならではのカツミチャンです。

○遠藤喜明。バイク店主。ゴムボートのバンクも直します。サンビーチ見張り役、クラブハウス店長、未だ独身。ガンバレ、エンチャン!

○浜田博光。かど半旅館の若旦那、明学大フルードリスOB、後輩の面倒をよくみる。学連帆走連盟夏期ランデブーは、彼の協力により熱海で毎年開催されることとなった。当委員会ではクラブハウス担当、パーティでは勇壮な太鼓をたたき、見事な太鼓腹を披露した。

○椎野政一。市役所電算技工。報道担当。看板や許可書類作成で、レースの準備段階で活躍の人、船酔するのでヨットには乗らない。

○北島厚之。市役所観光施設課。熱海で唯一のアドミラルカップ出場者。泊地整備で活躍。

○小川美由貴。商工会議所勤務。コミッティのお茶くみより出世、地元委員会の秘藏品なので手をふれてはいけません。電話番号教えろと各艇クルーから熱い要望があるのでテレフォンサービスします。☎0468-81-0005 みゆきちゃんの声です。

○文責、稲葉文則。運営委員長。どこにでも顔を出す。海の中、アクアラングでアンカー点検係。テンドーサービス係、パーティ会場手配師。泊地指導員、ジュリーボート運転士。クラブハウス社長。あるいはロングレース〈フジIII〉臨時クルー。本職は建築設計屋。ヨロシク!!

## 「86ジャパンカップ」

# 海上レース運営について

谷川晴彦

「84ジャパンカップ」のレース運営について、レース終了後、レース艇よりの提案のあおりを受けて、内海も「85ジャパンカップレース」には運営委員を送り込み、私もレース副委員長として、海上運営に携わりました。一般社会では副から主になることは、一応昇職で結構なことですが、ヨット界では如何なものかと考えながら本部帆走委員会のいいなりに「86ジャパンカップ」のレース委員長を引き受けました。本部帆走委員長・副委員長とは第1回神戸において打ち合せを行い、NORCレース委員を小松氏がサポートするということと、第2回東京における打ち合せ迄にレース

委員長・委員の方針を盛り込んだ海上運営要領を作成し、届けようということで打ち合せは終了した。第2回目のNORC本部における打ち合せでは小松氏の出席があり、当方の主旨を盛り込んだ海上運営要領書を手渡し、熱海で会う迄によく検討を依頼した。10月2日、熱海における本部帆走委員長の話を聞く小松氏が海上運営をすべて取り仕切るの、NORCレース委員(内海3名)は本部船に乗船し、犬船に乗った気持で観戦して欲しい。他のNORCレース委員はレース運営各艇に乗船しないことになったということ、風向が大分変っているな、と感じはしたものの第

1レースで、よく観察してみようとレース委員の間で話し合った。

第1レースのスタート前は4~5m/sの風があったが風向が一定せず、スタートラインの設定に手間取った。潮流がレース艇に影響を及ぼす海域におけるスタートライン設定を、準備信号前ギリギリ一ぱいではレース艇のスタート条件の把握が思うにまかせず、快心のスタートをさせるには時間不足であったと感じている。第4・第6レグにおける風向変化に伴う上マークコース指示の設定も慎重にやり過ぎてレース委員長としては、ハラハラのし通しであった。自分ながら、もう少し精神的な余裕を持ちたいものと恥入っている次第である。しかし、まずまずの海上レース運営が出来たと思っている。新企画の海上レース運営でもあり、NORCレース委員と実務者との連絡指示不十分な点は第2レースより解消されるよう、第1レース終了後反省会を行い各員の理解を取り付けた。

第2レースの海上運営について第1レース時よりうまくやれたと思っている。

第3・第4・第5レースの各艇のフィニッシングについてはいずれかの艇が夜間となった。この受入れ状態は設備器具の点について改良の余地が十分に有ると反省している。まず白色点滅灯の整備が十分になされなかったと共に予備灯の不足もあり、フィニッシングマークの片側にしか点灯しなかった場合が有り、ブイを照射して何とか事無きを得たものの、今後は十分に配慮したいと反省している。また、白色点滅灯の照度の問題もあった。熱海のホテルの林立による窓明りとネオン等でフィニッシュする艇の進入角度によっては非常に確認しにくかったものと推察している。今後はマークにつける白色点滅灯の照度を強力なものにすると共に2コのマークの何れかは白色点滅とし、他は白色または黄色の点滅ないし間隔の多い明暗にしては、と模索している。マークの点灯と公式運営艇の黄色回転灯の確認がレース艇にできてこそフィニッシングラインの布設とし、ブイの照射はあくまでレース艇フィニッシュ直前のバックアップと考えて良いのではなかろうか。

第4レースは強風に始まったレースであったが、サイドマーク付設中に交信が止絶え、すわ、転覆かトラブル発生かと懸念する事態となったが、幸い無線機のチャンネル切替ミスと判り事なきを得たが、強風時に処するマークボートの種類および予備の救助艇の確保が必要であったと感じている。

今年の全レースについて言えることは、中風・微風、凧の交錯した展開であり、また、地形の関係から海陸風の風向が定まらず、特にインシヨア・トライアングルでは潮の流れも加算され、上マークの移動の判断およびコース短縮の決断は、これ迄にない綿密さが要求された。特に小型艇のフィニッシュができるかどうかの境目にいつもあり、精神衛生上あまり感心できない状態であった。幸にもDNF各艇の数も非常に少なく、ほっとしたものである。中型小型艇の救済要求でもあれば、と心配の連続であった。幸いといえは幸いなことに、今回の全レースにおいて強風時間帯が殆んどなく、艇体・機装の損害は皆無といってよく、例年と違い思惑違いの方がたもいたのではないかと案じている。

全体についていえば、今回の海上運営は外見上大変うまくいったという評価はなされると思う。海上運営内部とすれば、全面的に第三者の組織に委託してしまうということは、NORCの本来あるべき姿なのか検討する必要は大いにあると考えている。私としてはレース委員長およびレース委員の企画した方針で海上運営を指揮し、その指揮下で実施面を第三者の組織が動くならばの考え方を持っているが、何れにしても自分の実際の指揮下でない海上運営を本部船上で見るといことは、このシリーズ中、常に感無量であり、手作りレースの改めて尊いことをしみじみ味わった。

最後にこのシリーズレース運営に携わった陸・海上運営委員の方がた、そして地元熱海の皆様の御好意に対し深甚な感謝の意を表します。来年は本年度より更に進んだレース運営がなされるよう期待するものがあります。また、出場艇各位のレースに対する自覚を今後益々高めて戴きたいと念願し筆を置きます。

## ミキモトジャパンカップ インスペクション

安全委員長 長江博人

今年度のミキモトジャパンカップの安全関係のインスペクションを安全委員会が担当して行ないましたのでその結果を簡単に報告します。

### 1. 方法

インスペクションの方法は、去年より採用した「チェックリスト記入方式」で行いました。これはス

ベシヤルレギュレーションのほぼ全部をカバーする内容の質問事項を記したチェックリストをレース参加艇に配付しておき、それを完全に記入してもらい、そのリストに従ってインスペクターが実際に2～3項目をチェックする。という方式で、インスペクションの時間の短縮、またレース参加艇自身が、実際に記入することにより、事前に安全関係のチェックもできるという利点があります。

## 2. インスペクション当日の内容

実際にレース艇へ行ってのチェックの内容は、

- ①チェックリストを通読して見て疑問のある点
  - ②重量物の固定状態
  - ③非常用備品(応救ラダー、ライフラフト等)のチェック(実演も含む)
- の3点にしぼって行いました。

## 3. 結果

このチェックリスト方式を去年から行っているため、各艇とも順調に終了しました。しかし問題が全くなかったわけではありません。その問題点の主なものをあげますと……、

- ①ライフラフトの期限切れの艇が3艇もあったこと。

これは事前にチェックリストに、前回の検査日を記すようになっていましたが、有効期限が2年であることを知らないでいたという結果、起きた事です。日常から、ルールへの理解がいかに必要かという事を感じ

させられます。

- ②重量物の固定状態が良好でない艇が目立った事。

今回多かったのは、アンカーの固定状態が良好でない艇でした。重量物の固定というのは、たとえ艇が180°転覆しても、元の位置にしっかり固定されていなければなりません。手で引れば簡単に動いてしまうようなアンカーの固定をしている艇が目立ちました。

- ③レースへの参加の準備が全くできていない艇がいた事。

ジャパンカップ位の規模の大きいレースになれば、事前にチェックリストの提出を求めている事もあり、各備品関係を事前に各艇自身がチェックしてからレースに臨むのが最低限必要なことであると思います。ところが今回は、事前のチェックが全くなされていず、(チェックリストも提出がなかった)備品類も不足しているものばかりであり、とてもレースに参加できる状態ではなかった艇がありました。

以上簡単に気が付いた点を述べましたが、ジャパンカップは、日本を代表するシリーズレースに育ちつつあります。レース参加艇も、レーシングテクニックもさることながら、レースに参加する以前の準備に対しても、高いレベルを持っていただく事を願ってやみません。

# インスペクション 委員会報告

副委員長 林 賢之輔

今年のインスペクションの日程は1日間であった。シリーズ全体の日程をつめて、参加者の便宜をはかる為である。このため、セールのチェックは事前に行ない、メジャー側の問題を除いて、参加者側はおおむね好評であった。

インスペクションの日程が1日しかないということは、全くうまくいけば良いのだが、何かが起きれば、それを回復する時間的な余裕がないこと意味する。今回は、回航の途中で台風が接近してきた艇や、まぎわまで出港できない艇があって混乱が予想されたが、幸いにも、台風が関東地方をそれたことと各艇の努力により予定通り終了した。1艇のみ、海外遠征に人手をとられた為か、極端にルーズな艇があったのは残念である。また、岡山から遠征の〈かげろう〉は陸路、熱海市内に着いてからデスマストしてしまい、徹夜の修復により第2レースから出場している。同艇は昨年

も参加しており、インスペクション委員会をおおいに悩ませた艇であるが、その敢闘精神に脱帽。

計測関係。前述の通り、セールのチェックは事前に行ない、当日は、搭載物件とリグのチェックを行なった。重量物(インサイド・バラスト、アンカー、アンカー・チェーン、バッテリー)の位置が明確にマーキングされていない艇があった。計測を受けた時になされるべき事柄である。(IOR Appendix 3) 昨年の反省から、シリーズの期間中、1人以上のメジャーが交替で滞在したが、何事も起らずに終わった。

日本のアドミラル・カップを目指して出発したジャパンカップとしては、技術の向上のみならず、レース、安全、計測等に関するルールをよく理解することも目標の1つと考えられる。この点を強調するならば、もっと厳しいインスペクションが必要になる。計測関係で言えば、フリーボードのチェックが含まれるべきであ

ろう。

しかし…これには静かな水面と計測状態を作りだす為の労力と時間を必要とするし、許容される計測誤差との兼ね合いもあり、技術的に容易ではない。今後、ジャパンカップがどの方向へ進んでいくかは、参加者の意識次第ではあるが、今までに行なわれたインスペクションのレベルは、世界のどのレースにも通用するわけではないということ、反省を含めて認識していただきたい。

蛇足になるが、各国とも IOR ルールに対するチー

ティングのゴマカシは盛んであり、管理する側とのイタチゴッコが毎年、繰り返されている。今年の3/4トンワールドでは、重量物の封印が行われているし、ワシントンでは、フリーボードのチェックにより再計測が指示された艇も出ている。セールの枚数制限、乗員数の制限、アコモデーション規定など、IOR よりさらに詳細に規制されているし、安全規則についても、一字一句厳格に検査されたようである。ワールドに出場予定のある艇は、十分注意していただきたい。



## 座談会

# '86 ケンウッドカップ を終えて 第二弾

前回は、オーナーを中心にしたいささか辛口のミーティングの全容をお届けしたが、今回は乗り手側の意見をお伝えする。同じテーマを論じながらも、斬り口は微妙に異なるようで、そこに含まれるところはいささか尋常でない。

出席者は、〈スーパーサンバード〉から鷲尾猛氏と小松一憲氏、〈摩利支天〉の羽柴宏次氏と八木達郎氏、〈瑠璃光〉からは小川直之氏と菊池誠氏という、そうそうたる日本を代表するトップレーサーが揃った。それだけに一言の重みは計り知れないのである。NORC サイドからは、大儀見薫、歌田道教、及び服部一良が参加した。

例によって、全員の発言は予定時間を越えても続き、下起しの原稿は5万字近くにも達し、収録は二回に分けざるを得なかった。今回はその前半である。

なお、忌憚のない意見をいっそう促すために、レポートの人称を匿名にすることを、最初に出席の方々と約束した。

大儀見 始める前に経過説明を……、向うから戻った段階で、各オーナーにレポートを求めたのだけれども、ご承知のように集まったのは山崎さんと菅原さんからだけでした。そこでせめてもう一歩でも二歩でも課題へ迫りたいと、先日、あらためて山崎さんと菅原さんに声を掛け、それにユニークな艇で戦った〈摩利支天〉の武田さんに加え、ミーティングを持ちました。もっとあちこちに呼び掛けたかったのですが、物理的な諸問題もあって、残念ながら実現できてません。

ミーティングのテーマは、とにかく終えた第一印象もさりながら、それを踏まえて勝つためには今から何を始めなくてはならないのか、というところに焦点を絞って、意見は非常に率直なものが続出して、まず反省点は、行く前の段階からして認識が徹底して甘かったと、ほぼ一致しています。これは艇そのものに対してもチーム編成に関してでもです。今後の課題としては、いろいろ盛り沢山で、とにかく IOR のトップレベルの世界を間違いなく承知するところから始めて、目標に向ってのプログラムを今から組む、とくにチームの編成とそのトレーニングを巡ってのところに、提案が集中しました。そしてですね、いわばクルーへの注文が続く中で、オーナーサイドだけの問題提起ではなく、クルーの立場からの意見も大事だ、オーナーとしては勝てる環境を整えなくてはならず、これからも努力するが、まだ気付かない問題があるかもしれない、立場が違う意見は貴重だ……、ということで、座談会の第二弾として、皆さんにお集まり願ったわけです。服部さん、何か補足は……。

——オーナーサイドのコメントを、レポートして皆さんにお渡しできれば一番よかったのですが、とうてい間に合わず、これらに関してオーナーサイドの見解はという具合に、話の進行の途中でご質問をいただければ、判っていることはお伝えします。なお皆さんをことさら挑発するわけではないんですが、オーナーの方々の自己批判には、チームの編成というのかクルーの集め方というのか、ここが失敗だと、そのウェイトはかなりのものでした。では本音を遠慮なくだしていただくために、そちらからABC順の匿名にしたいと思います。これはオーナーサイドの希望でもあって、匿名でいいからざっくばらんな正直なところを聞きたいということで、よろしく願います。

C うちは、計画では1年間の練習期間を見込んでいたのですが、進水が遅れて半年ほどの余裕しかなくなって、メンバーも若いクルーを使ってチームワークをつくるには時間が足りず、いい選手を集め、揃え過ぎたという意見も出ましたが、(笑)現地には日本艇では一番乗りして、連日練習しました。ただし、このレース前の練習でファーの43には絶対に勝てないのが判ってしまって、(笑)艇のスピードが圧倒的に違う、ハワイでは風の振れで勝てるわけがないし、レースに臨む前に少くとも、あの2艇には勝てない気持ちになっ

てしまいました。結果的にうちは艇が走らなかったんです。(笑)

帰ってきて、各マーク毎の所要時間などを詳細に検討した結果、クローズも思ったほど速くなくて、そのうえフリーは圧倒的に遅いのが判って、どうしようかなというところが現状です。

A うちの場合は、昨年トランスバックに参加したあと、艇はハワイに泊めたまま、他艇の方のような練習などがまったくできませんでした。それに、長期間の係留はやはり艇を傷めて、管理人はいたことはいたのですが期待したほどではなくて、5月の段階で実際に艇のコンディションを調べ、以後スケジュールを立てたのですが、思ったよりも艇の手入れに時間をとられて、余裕がなくなったのも負担でした。最初の見通しが甘かったといえればそれまでですが、大丈夫だろうと思ったスケジュールが実際にはその通りに運ばずに、だいたいそんなようなところですよ。

E 僕はナショナルチームから外された枠外の艇だったから、しかも IOR の艇でもないし、今回は如何に勝とうかといわれても……ピンとこない。

F 今、準備うんぬんのこと聞いていて、そのようなことは理想を追っ掛ければキリがないことで、あらためて次に役立つ意味などない気がします。で、Cさんなんかの貴重なデータなどは、ぜひ公表していただいて、これはこれからの人に相当に役立ちますからね。それから、あちこちで報道されている、今回は吹かなかったという、あれ、絶対に嘘です。僕、5年続けてハワイへ行っていて、前々回のときに異常に強く吹いただけで前回と今回はほとんど変わってません。前回だってNO.2で走ったところもあったし、今回のマキシはだいたいNO.3で走っていて、所要時間を比較しても前回と今回に大きな違いはありません。そこで問題になるのが、タイムアローワンスシステムのタイムオンディスタンスの補正ですが、その仕掛けを間違いなく解析しなければならないということです。現状のままではこれから艇を選ぶ人、間違えますよ。

前回は〈ブーメラン〉が優勝して、今回はトライアングルに限り、何のチョンボも見られなかった〈ソーサリー〉がああランクで、前回と異なったタイムオンディスタンスがどういう結果を生んだか。このあたりのことを、〈ソーサリー〉の他に、〈ジュビレイション〉とか〈スリーパー〉とか目立った艇をピックアップして、そのレーティングからお馴みのT.C.Fを出し、それで今一度成績を比べてみるとか、判りやすい比較の方法をしないと危険ですね。これをやらないと、第1レースから第4レースまで、圧倒して小型艇有利だ、なるほど風は吹いてない、と誤解されてしまいます。

このような資料づくりをNORCにやっていただけたらと思います。

大儀見 タイムアローワンスシステムのアジャスト、これはあります。参加側の意見を聞いて、それを次回

の運営に反映させる意味で、微調整はしています。でもあくまでも微調整で、結果がガラリと変わるほどのものではないはず……。確かに第1レースから第4レースまで、各クラス1位のポジションを比べると、常にクラスCとクラスDが上位で、クラスAは通して最下位、ひとつの傾向がはっきり出てます。だけれどもこれはタイムアローワンスのアジャストだけの結果じゃないと思います。そのひとつは前回と比べてクラスAの艇のレベルが低かったことと、それから今回、風が細かく息を付いて振れたところが、小回りの効く小型艇には有利に働いたと、これはジュリーボートから見てて感じました。話がちょっと飛びますが、見てて感じたことのひとつに、〈エクサドア〉や〈マドマックス〉の、ピタッと決まっているマイペースの走りは、ほんとうに安定していて、余裕たっぷり楽々なのが、印象に強く残ってます。

D そこのところなんですが、ハワイの次にサルディニアへ行って、艇はあの〈リガードレス〉をチャーターして、これが楽だったんです。メンバーはふたつの艇の集まりでチグハグ、しかも2日しか練習できなくてコンビネーションもメチャクチャで、それでもまったく楽なんです。吹いてなかったからかもしれないけれども、終始ともかく楽に乗れて、だからですね、今回われわれがハワイで負けたのは、タックのミスとかジャイブのミスとかのレベルではなくて、そのもっと……。余裕が持てなかった、まったく楽でなかったところが……。

C そう、ジブのトリムなど……。

D もうシビアに合わせていないとまったく走らない。

C それで一緒に並んでいるのが、全然さわってなくて、(笑) いやになった。(笑)

——結局、はっきりいって何なのですか、艇が駄目だったんですか。

C それはまだちょっと……。

D 〈リガードレス〉は、簡単にトップスピードが出る。メチャクチャに変な事しない限り、スピードはダウンしない。比べてみると……。それからタック後の加速がまったく違ってた……。

B あの、話の焦点に戻す意味で、ハワイへこれだけの回数を重ねてきていて、もう各種の資料は集積できると思うんです。ですから、集めやすい今のうちにそのデータを揃える、解析はいろいろな方法があって、それも個人の力量かもしれませんが、少くとも誰でもに利用が可能な形で整えることが、もう出来る気がします。それと合わせて、これからの人のために、失敗談の数々のプールも大事で、これらを NORC にお願ひしたいと思います。

それから、今まで様々なオーナーと何回か行けた機会を得て、成績は別として、常に非常なハッピーな遠征ができたんですが、向うへ行くオーナーとクルーの

意志統一が非常に大事で、これが出来てないと大変に不幸な結果を生む気がします。今まで、勝っても負けても、そこのところに理解のあるオーナーに恵まれて、クルーとしてとても幸せなんですけど、次に誘われても、オーナーを含めたチームに、ハワイのレースを如何に捉えるかという、明確な意志統一がないところは、避けたいと思います。

クルーとしては、ハワイの楽しみ方はいろいろあるんで、勝ちに行く艇はそれなりのアプローチが必要で、楽しみに行く艇はそれはそれで、〈ミミ〉など見てると、オーナーを含めて全員が楽しそうにやっていて、あれもひとつの方法だと思いました。

ま、今回は勝つためにはとところで集まったと思いますので、話は戻りますけど、NORCなどの公の機関で、先程のタイムアローワンスシステムの経過やコンディションのデータの集積が第一歩だろうと思います。

大儀見 その日の風なんかの、日常的なものを計量化したデータも、もちろん重要だけれども、それぞれの艇毎の分析というのか、それも必要だと思いますね、〈瑠璃光〉あたりはすでにやってるようだけれども。今回、〈ハイリスク〉と〈スプリングボク〉にレース前のチューニングのときに誘われて、計量化したデータを逐一とっているのを見て、それも何か無理してやっているのではなく、もう日常的な慣行となっていて、チューニングは歴大なこれらの蓄積の上で成立している感じがしました。あたりまえだけれども……。

そこであえていうと、IORのトップレベルは12メーターと同様なレベルで、レーティングが同じなら鼻の先で勝負する世界、だからタックひとつにしても何秒で終えて、タック前のスピードに戻るまでが何秒かと、逐次データを控え、バターだったかバターじゃなかったか、ベストコンディションを維持するための練習をしています。

データ、データといっても、すでにごく自然に使ってるケースがあるわけで、この差は残念ながら非常に大きいのではないですか。

B 事前の各艇間の意見交換も大事だと思います。今回、行く前に、何回かチームの会合を持ちましたが、相当に効果があったと感じています。次回はもっと積極的に発展させたいですね。

今回、私は、300 kg のインサイドバラストを積むようにオーナーに進言して、これが命取りになって、もう何とお詫びしたらよいのか、ちっとやそっとでは忘れられない大きな誤りを犯したんですが、これを含めて、行く前の情報交換が、お互いにもっと遠慮しない、一歩も二歩も踏み込んだ形になっていたら、私のような個人的な意見でのあのような間違いは犯さずに済んだかもしれないという気がします。もっとも行く前に、耳が痛いような話は、聞く耳は持たないかも知れないんですけども……。

それから、ラウンドザステイツの直前に、コース上のポイントを空から見に行ったんですが、これチームの代表と一緒に、それで覗いた状況は同じでもそれをどう解析したか、そこまで踏み込んだ話はしてないわけで、まあ情報は同じでもそこから何を引き出すか、これもレースの一部かもしれませんが……。

**大儀見** ラウンドザステイツに限れば、クラスA、BのときとクラスC、Dのときの状況は全然違ってきていて、何時間か何十時間前の様子が判ったとしても、これを実際に役立てるのは、なかなか難しい……。

**C** あのレースの情報を皆で解析したら、これは相当に時間が必要としても……。

**F** 面白いですよ、情報量も多いし……。

**B** コース上のポイントを通過した時間が違うということは、時間差を付けて調査したことになるし……。

**F** 資料はもう膨大……、でもウチは3回目で、1回はラダーを壊して、いつもは通らないコースから外れた海面を機走してきた経験もあって、それに向うの一般的なパイロットチャートは正確で、状況はだいたい考えてた通りのパターンだったですね、そんなに難しいところはなかった……。

**大儀見** いろいろな問題提起は多いようだけれども、タクティクスも戦略も重要で、そのためのデータ集めとか解析方法のことももちろんだが、原点に戻っての、ハードな部分、艇が速くなければどうしようもないところの、ほんのちょっと手前、持てるポテンシャルを出し切っているかという部分で、まず……。

**C** それはウチは出来てないと思います。もう少しレーティングが低ければ……。

**B** 皆さんヘタじゃないと思うけど……。

**C** だから、ウチもトラブル……、タックもミスったしスピンも、いろいろヘマしてるけれど、これらは些細なこと、成績の結果に及ぶようなことじゃなくて、トータルしてみても乗り手のレベルとしてはいい方じゃなかったかなと思ってます。ただ、艇のスピードを上げるための、そのレース前のときに解決してなくてはならない、その方法がですね、もうちょっと……。

**大儀見** 個々のクルーの腕がよくても、チームとして、艇のポテンシャルを安定して継続的に出せるころまで、広い意味でのチューニングを含めて、チームとしては完成されてなかったんじゃないかという……。

**C** その完成度が低いといわれれば、そうですね。

**D** そこなんですけど、それは現状で求められたって、絶対に無理ですね。(笑)僕ら、毎日のようにディングー乗っていても、そんなところまで、なんないですよ。ましてそれがクルーザーなんかとなれば練習の相手はいないし、絶対無理です。だから、必要なのは、何もなくても速く走る……。(笑)

**C** ただね、あの……。

**D** いや絶対なんですよ、あの〈飛梅〉だって出来てすぐ持って行って、それで勝ちちゃったわけですよ。

キールを交換したり、ラダーを変更したり、レーティング対策のためにインナーバラストを調整したり、これらも必要かもしれないけど、すごく時間がかかるし、だいたい同じハルの艇を2艇並べて比べながらやるなんて絶対無理だし……。

**C** 2艇といえば、ファアの2艇がレベルの高い練習をしてましたね。ジブをいろいろ換えて走り比べている。ハワイの風と波に、たとえばNo.3がよいのかヘビーがよいのか、だからたぶん彼等はレースでセールの選択に迷わない、われわれも出来たらって思いました。

**大儀見** だからそれはつまり、簡単には出来ないからこそ、いろいろな制約があるからこそ、今までよりも目的意識を明確にして系統的なアプローチ、艇のチューニングもチームのレベルアップも、ひとつのプログラムを組んでやらなくてはならない。これらのことは具体的に、個々の艇もNORCもすぐに取り組みなきやならない課題だと、前回のオーナーのときも出た話なんだが……。

——それはそれでまことに結構なんですけど、今この話で、大きな問題がふたつほど出て来たと思うんです。ひとつはデータの蓄積とかその分析とかに関してですが、収集する方は、この時代ですから、その気にさえなればいくらだって出来ると思います。問題はその後で、一般論からでも、いわゆる情報の洪水の中から本物を、ホントにニーズにかなったものを探し出す能力、いいかえればどンドン切り捨てられる能力、それが求められているといわれていて、で、この席での立場上、ちょっと手前味噌になるんですが、〈摩利支天〉が、ラウンドザステイツでまああの成績だったのは、意志的にそれを徹底して、細かな耳打ちされるような情報には一切耳を塞いだところに、そのひとつがあげられるかもしれないと、そんな気がするんです。飛行機から見たといっても四六時中通して見たわけじゃなさそうだし、ひとかけらの情報はかえって害にさえなる気がします。

まあだからですね、さきほどからのデータ、データという、とくにマーク回航何秒とかのところに執着していると、もちろんこれも大事ですけども、もっと大事な全体の構想にとっての肝心な問題が、スルリと抜けそうで、こここのところがどうだったのか、ひとつはこの点の問題です。

もうひとつは、Dさんからの問題提起ですが、〈飛梅〉はぶっつけ本番でも成功、サルディニアでチャーターした艇〈リガードレス〉の場合でも、混成クルーでいきなり乗って、日本のナショナルチームの中ではダントツの成績を残した、これらの例は、何を語っているのか。この点も避けては通れないと思います。ざっくりばらんにいえば、ポテンシャルのある艇は進水直後から、あるいは定評のある艇なら飛び乗りでも、走ってしまうという事実。だけど〈瑠璃光〉はあれだけのこ

とをやっても駄目だったという事実。Dさんのこの課題を真剣に考えないと、この先の話がうまく続かないと思うんですが……。

C 〈瑠璃光〉でチューニングが足りない部分は、まだすごくあると思うんです。で、そこが100%出来たとしても、それはたとえば学生のスナイブなら、世界選手権に勝てるぐらいのスナイブにはなれそうです。でもそれでも470には絶対に勝てませんよね。ウチはそのスナイブのランクでしょう。

D だから、ファーは10何年デザインをやってるわけだし、すでにベーシックなところが出来ていて、もう判るでしょ、差はすごいんだから、全然こっちの方が手っ取り早い……。

C その差は、だから……。

D だからそれをさ、それをね、今までファーがやってきたことを、最初からやり直す必要はないでしょ。

F Dさんのいうことも一理あるかもしれない……、でもCさんやそれに大儀見さん、Bさんのような方法を取り入れて、日本からいい艇が生まれるようなことも……。

C 10年が無駄になるっていうけれども、ある面ではそうかもしれないけれども……。

F それも価値のあることだと思う。

C いや、やるのは必要だと思うんですけど、ある面ではね、いい艇がすぐ欲しい……、矛盾するけれども。

D だから、今日は次に負けられないために、勝つために何をどうするかをテーマだから、こうしてるわけで、これがたとえば、10年先、20年先を考える話なら、日本のベーシックを育てて行くべきだと思いますよ。日本のデザイナーでね。

大儀見 日本のデザイナーが育つためにも、なおさら国内の土俵がシビアでなければならぬ。向うへ行って、駄目だった結論の得る手前で、それが見えてくるような土俵が必要です。それから今の問題に関連して、ソフトの方も、だったら外人のクルーを雇った方が手っ取り早いという、〈ゼロ〉の方法が正解じゃないかということも、ハードな面と状況はまったく同じ……。

だから、向うのハードウェアのデザインがいいのは、データの量とその分析の質の違いであって、ただし、トップレベルの乗り手のフィードバックがあって、それをベースにしたデータの延長線上に次の作品があるわけで、たとえばファーなどにしても長い間それに支えられてきてははず……、そこで、この意味でのファーの評価は判るんだけど、どこかで誰かが、いやホントに勝とうと思うんなら、〈ゼロ〉みたいな方法で艇を得て、〈ゼロ〉みたいな方法で乗らなきゃ——といていたが、ところがサルディニアではこちら側だけの混成であわや総合3位でしょ……、ここはね……。

B 全体を見て、〈瑠璃光〉はそれなりに狙った艇なのかもしれないんですが、根本的にピントがずれてた

ところが問題だったと。他の艇に関して、今ひとつ徹底したレースポートではなかった気がします。内装だとかを含めて、今回のクルーの顔触れを見て、レース以外のことを考えないポートが必要だったと思います。それから、〈瑠璃光〉サイドがさかんについてる時間がなかったという点、これを考えると、計画の早目のステップというのが必要なんじゃないかと思えますね。

〈雲柱〉で成功したのは、2年間はほとんどメンバーが変わらずに練習できたからです。向うでサイドマークのときに、ギャラリーから拍手がわくようなスピンジャイブをやれたチームになりました。だから計画は早ければ早いほどいいですね。

〈スーパーサンバード〉はAさんがいったように、ホントに一夜づけでレースに出てしまっただけで、いくら今までの蓄積があるといっても……。

大儀見 艇は向うに置いといたままというのはね……。

B 艇は確実に進歩してます。〈飛梅〉にしても、2年後にはメンバーもほぼ同じでありながら、クラスの上位をやっとキープする程度の成績しかあげられなかったし、それで、いい艇というのは、大儀見さんと同じですけれども、乗り手の要求も必要でデザイナーだけの責任では生れないと思います。乗り手もいろいろところで見聞を高めてきてますから、それをぶつけていって……で、そのためにもですね、NORCのレース日程を全部、見直して頂きたいんです。

現在のレーススケジュールはあまりにも過密で、そのためにいい艇があちこちに分散してしまい、お互いに比較する機会を逸しているような気がします。それから、夏期に大きなレースが控えているんで、これを意識した日程というのも、出来れば考えていただきたいと思います。ま、このようなステップを踏みやすい、アクセントがはっきりついたレーススケジュールが国内にあって、それに基づいて日頃の練習の成果を確め、そして、設計者も乗り手も、恩讎を越えて忌憚のない意見を出し合って協力して行けばいいなと思います。

歌田 ひとつ質問していいですか、すごい人が沢山おられるので……、他の競技で勝てるか負けるか予測するときに、たとえばオートバイであれば、トルクはいくら、直線での伸びは、あのカーブは何秒で抜けるとか、全部計算が出来て、やってるわけで、これ以外のオートバイ、そのデータが不明なのに乗るときは、乗り手は負けるって判ってるんです。F1のチャンピオンでもメーカーを換えた直後は勝てなくて、これ彼等は判ってるんです。

そこで、僕が自分でちょっと判らないのは、各艇が自艇の走りのタイムをどこまでとってるかということなんです。ハワイの場合はコンディションも安定していて、コミッティの資料もしっかりして、トライアングルの各マーク間の各艇個別の走りも判るわけですか

ら、自艇のスピードとの比較は容易なはずで、勝てるか負けるかの判断ができると思うんですが、行く前にですね、これをやられた艇があれば、教えていただきたいんですが……。

E 〈瑠璃光〉が、それをやろうとした……。

歌田 そうですか。

E だけど、それ、かなりポーズでしたね。

C ウチの場合、STCのデータを参考にしてある程度の傾向は判りましたが、実際にハワイで勝てるかというまではやりませんでした。ただ、ポラーデータがある程度できたんで、そのスピードに少しでも近づけようとは努力したけれども、これは出なかった。(笑)  
大儀見 具体的な目標設定して、計量化を計るという部分が非常に欠落していると、先程もいったのだけれど、これはIORがハンディキャップルールだという認識が間違いの基のようで、むしろこの際、考え方を変えて、現実のIORにはレーティングバンドはあるにしても、クラスポータ的な計量化されたチューニングを指向して行かないと駄目な気がしますね。ハンディ

キャップの世界で、相対的なスピードを比べているのではなくて、もちろんレーティングを有利にするデザイン上の部分もあるけれども、今一番われわれに足りないのは、先程の、このレグはなんぼ、あのレグはなんぼという計量化されたところが、日常的な習慣となっていない、ここだと思います。それから乗り手の注文というのは非常に大事だけれども、シビアなデータがなければ、ちょっとでもよければなんていう、注文もシビアではなくなってしま……。

ここのところ、〈スーパーサンバード〉が〈スーパーウィッチ〉のとき、ロウエル・ノースが、基本的なデザインは非常に面白くていい艇だと思うけど、乗り手の立場で見ると、もうメチャクチャだと、何を考えているのかさっぱり判らない、とコメントして、〈飛梅〉も、これでよくまあ、なんて感心されたり、今回の〈瑠璃光〉にしても、向うの連中は、いろんなものが余計に付いてて、(笑)その、ハイテクの見本市みたいな艇だと、(笑)これじゃね、とかいってましたしね。

(次回は、いよいよ佳境に入ります)

## “あのアメリカズカップのパス市へのご招待” が当る「'86 NORC忘年会」のお知らせ



楽しいヨット仲間の忘年会を企画しました。

特に、標記のプレゼント抽選会の他、たくさんの豪華商品も用意し、楽しいショーやゲームなどで……盛り上げたいと思います。

オーナー・クルー・ご家族お誘い合わせの上、ご参加下さい。

### 記

とき : 12月17日(水)18:00開場 21:00終了  
ところ : 霞が関東京会館(霞が関ビル35F)ゴールドスタールーム  
千代田区霞が関3-2-5 ☎581-9161

会費 : 1名 1万円

●振り込み先: 富士銀行虎ノ門支店  
口座番号: (普)No133-1488117  
口座名: (株)日本外洋帆走協会  
理事 清田 博

●又は、NORC事務局にてパーティ券を販売します。

切: 11月30日まで

申し込み先: NORC事務局 石黒 ☎03-504-1911

企画: イ. オーナーによるチャリティオークション

ロ. ビックな抽選会

ハ. じゃんけんゲーム等

ニ. 各艇対抗ゲーム

ホ. 表彰式(鳥羽パールレース, 神子元レース)

ヘ. グラムレース出場艇への応援

'86 NORC 忘年会実行委員長  
清田 博

# 海洋レクリエーション の現状と展望

## 第1章 海洋レクリエーションの新たな展開

### ——海の新たな文化の創造をめざして——

#### 1. 新たな生活文化創造への潮流

我が国の経済は、高度経済成長期から二度の石油危機を経て安定成長期へと移行した。この過程で、国民生活は生活水準の向上、労働時間の短縮等大きな変化を遂げ、これに伴って国民の価値観も大きく変化し、量的充実が重視されるようになってきている。レジャーについても、高度経済成長期には「レジャーブーム」が到来し、国民の間に急速に浸透していき、レジャーの大衆化が進んだが、やがて到来した石油危機を契機とする経済の安定成長への転換は、また、我が国のレジャー活動にも転機をもたらした。

それまでのレジャーは、受動的な傾向が強かったのに対し、精神的豊かさや自己実現を追求する主体的レジャーに変化してきており「個性化の時代」を迎えている。国民の意識も微妙な変化を見せ、「仕事」を補充するレジャーとの意味あいだけでなく、レジャー自体「心を豊かにする大切なもの」として積極的に評価されるようになってきた。

また、このような国民の意識の変化とともに、都市環境の整備面においても、余暇施設を始めとする環境の整備は欠くことのできないものとなっており、充実した余暇生活は社会的にも大きな役割を担っていくことが期待されている。

欧米を始めとする先進国では、古くからレジャーが積極的に評価され、社会的活動の一分野として確固たる地位を占めて人々の生活文化を担う大きな役割を果たしてきているが、我が国においても、21世紀に向けて社会全体が大きく変わりつつある中で、国民の生活文化も余暇の充実に向けて新たな展開を見せはじめようとしている。

レジャーをベースとしたこの新たな生活文化創造への潮流のきざしが生じつつある現在、この潮流に的確に対応し、21世紀に向けて、豊かな社会を構築していくことが大きな課題となっている。

#### 2. 海洋レクリエーションの新たな展開

このような新しい潮流を迎えつつあるレジャーの中で、近年、海洋レクリエーションは著しい普及・発展を遂げている。

海洋レクリエーションの中でも、海水浴、釣り、潮干狩りは古くから広く国民に親しまれているが、近年のレジャーの多様化に伴い、海洋レクリエーションも多様化し、ヨット、モーターボート、サーフィン、ボードセーリング、ダイビング等のマリンスポーツや海中展望塔、グラスボード等により海中景観を楽しむ鑑賞型のレクリエーションなども広く親しまれるようになってきている。また、その楽しみ方も個性化し、単一の種目をとっていても、個人の体力や嗜好に合わせて様々な楽しみ方がなされるようになってきている。

このように多様化・個性化しつつ普及・発展している海洋レクリエーションは国民の求める新しいニーズとして、また、今後における魅力ある産業として、さらには、海を活用した地域振興の有力な手段のひとつとして、各方面からの期待が高まっている。

海と我々のかかわりを振り返ってみると、古くは魚貝類の採取等海は生活の糧を得る場であるとともに、自然の猛威は畏れの対象でもあり、信仰にも結びついていた。やがて社会の発達とともに海は交通の場として重要な役割を果たすようになった。経済社会の発展とともに、海の交通の場としての機能はますます拡大し、遣隋使、遣唐使による異文化との交流や大航海時代における新大陸の発見等時代を築く大きな鍵となった。さらに戦後、飛躍的経済成長を遂げた我が国にとって、海上交通とこれに対応した臨海工業地帯の形成が大きな原動力になったことは周知の事実である。

このように海は、経済社会の発展の基盤として大きな役割を果たしてきたが、一方で、臨海工業地帯の存在や水質の汚染等により一部の地域では、海は人々から心理的にも物理的にも遠ざかっていった。

しかしながら、我が国の経済が高度成長期から安定成長期へ移行し、量的な充実から質的な充実が重視されるようになるにつれて、海についてもレクリエーション空間としての機能や都市空間としての機能等多様な機能が求められるようになってきている。このよ

うな状況の中で、国を始めとして地方自治体や民間においても海洋空間の有効利用の諸構想の検討が進められる等海に対する新たな取組みがなされている。これは、産業活動だけでなく海を舞台に豊かな社会を創造していくこうとする動きのあらわれであり、海の新たな文化創造の萌芽と見ることができよう。

海の新たな文化創造への取組みは緒についたばかりであるが、21世紀への豊かな社会を実現していくうえで大きな役割を果たしていくであろう海洋レクリエーションの健全な発展のためのたゆまぬ取組みが望まれる。

今後、我が国が長期的な視野のもとに海洋レクリエーションの健全な発展を図っていくうえで、海洋レクリエーションが生活の一部として取り込まれている欧米を始めとする諸外国の事情を知ることは大いに参考になると考えられ、次章では諸外国の海洋レクリエーションについて述べる。

## 第2章 諸外国における海洋レクリエーション

### 1. 諸外国における海洋レクリエーションの概要

米国においては、豊かな国民生活と活発な余暇活動に支えられて海洋レクリエーション活動が極めてさか

んであり、南部や西海岸を中心に多くの海洋リゾートが整備されている。一方、ヨーロッパの先進諸国はその多くが北緯50度付近の高緯度に位置するため、夏季長期のパカンスを利用し、地中海海域のリゾート地に出かけることが古くから行われており、このような背景のもとに各種の海洋レクリエーション活動が活発である。

ところで諸外国の海洋レクリエーションについてその活動の実態を定量的に把握することは統計の不足等のためなかなか困難である。これは多くの国々においてレクリエーションの所管官庁が一本化されていないか、所管官庁が無かったりすることが最大の要因と考えられるが、その他に、行政サイドは各種施設の整備等は積極的に行うものの、その利用等については、個人的な行動の結果であって行政が関与する必要はないとの考え方があることも一因と考えられる。

海洋レクリエーションに関する統計の中で先進諸国のほぼ全てをカバーしているのは、舟艇生産業の国際連合組織であるICOMIA (International Committee of Marine Industry Association) が集計したヨット、モーターボートについての一連のものである(表1)。そこで、まず国別の保有隻数をみると(図1)、現在、世界全体で約2,000万隻程度のヨット、モーターボ

表1 主な国の舟艇等に関するデータ (1982年)

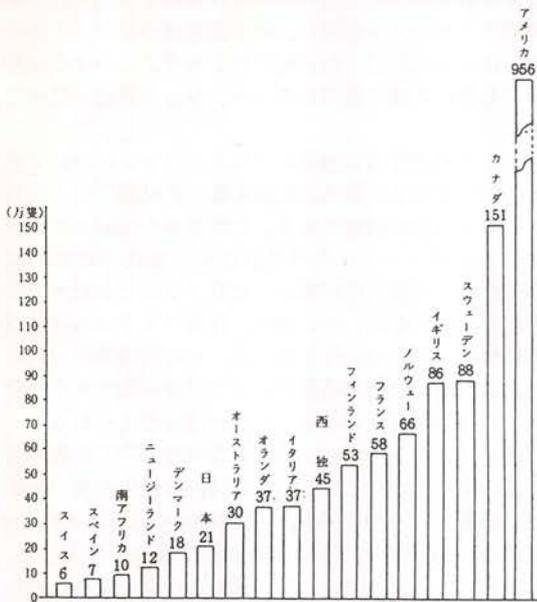
項目 国名	面積 (万km <sup>2</sup> )	人口 (百万人) (1984)	国民総生産 (GNP) (百万ドル) (1983)	1人当りGNP (ドル) (1983)	ヨット		モーターボート		保有隻 数合計 (万隻)	1隻当 りの 人口	舟艇の貿易額 (億円)		備考
					保有隻数	生産隻数	保有隻数	生産隻数			輸出	輸入	
日本	38	120	1,204,270	10,100	49,237	3,800	163,073	24,800	21	554	157	323	1984年保有隻数合計21万隻
韓国	10	5	80,319	2,010	**700		*4,747		*0.5				
デンマーク	4	5	58,850	11,490	82,000	1,500	101,000	1,400	18	28	55	14	
フィンランド	34	55	50,730	10,440	16,000	1,377	517,000	23,257	53	9	101	65	
フランス	55	61	568,690	10,390	199,790	10,605	379,838	11,679	58	93	481	327	1984年保有隻数合計63万隻
西ドイツ	25	57	702,440	11,420	119,900	2,830	326,450	14,940	45	138	49	194	
イタリア	30	14	357,570	6,350	63,600	1,493	304,530	14,984	37	155	223	266	
オランダ	4	4	142,420	9,910	96,000	950	270,000	880	37	39	161	31	
ノルウェー	32	39	57,090	13,820	40,000		620,000		66	6	61	185	
スペイン	51	8	182,760	4,800					7	459			
スウェーデン	45	6	103,240	12,400	78,750	1,620	796,250	9,285	88	10	149	125	
スイス	41	56	105,060	16,390					6	110			
イギリス	24	25	505,610	9,050	114,000	5,600	744,000	558,600	86	65	184	150	
カナダ	998	237	300,400	12,000	194,670	5,402	1,317,270	29,986	151	16	8	247	
米国	937	135	3,292,340	14,090	1,075,000	52,400	8,487,900	400,325	965	24	673	555	1985年保有隻数合計1,024万隻
ブラジル	851	32	245,590	1,890	**9,720		**50		**1				
南アフリカ	122	16	76,890	2,450					10	225			
オーストラリア	769	16	166,230	10,780					30	35			
ニューージーランド	27	3	24,000	7,410					12	24			

資料：(社)日本舟艇産業の現状とその将来(原データはICOMIAによる)

ただし、\*韓国交通部の資料により。\*\*各スポーツ連盟の推定で、競技に使われている舟艇の数である。

舟艇以外のデータは外務省外務報道官「世界の国一覧表1986年版」による。

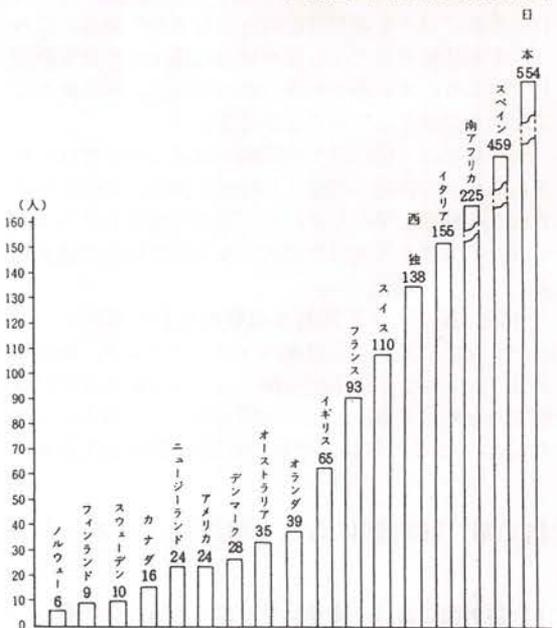
図1 世界各国のボート(除くローボート)  
保有隻数(1982年)



資料：(社)日本舟艇工業会

「わが国舟艇産業の現状とその将来」

図2 世界各国のボート(除くローボート)  
1隻当りの人口(1982年)



資料：(社)日本舟艇工業会

「わが国舟艇産業の現状とその将来」

トが存在すると推定されるが、そのうち約半分が米国に集中していることがわかる。これにカナダを加えた北米及び西欧諸国で全体の80%以上を占めている。次に、1隻当りの人口をみると(図2)ノルウェーをはじめとするスカンジナビア諸国が10人以下と高位を占め、以下、北米、西欧の先進諸国がつづくが、ニュージーランドとオーストラリアの普及度の高さも注目される。このようにみえてくると、ほとんどの先進諸国においては、海洋レクリエーション活動はわが国に比べてかなり活発に行われている状況にあると推定される。

## 2. 米国における海洋レクリエーション

### (1) 米国の海洋レクリエーションの概要

米国は海洋レクリエーションのメッカといっても過言ではあるまい。フロリダ半島のマイアミは古くからの高級リゾート地であるし、カリフォルニア州を中心とした西海岸には至るところに大型マリナーをはじめとする海洋レクリエーション基地が存在するとともに、「ウォーターフロント都市」ともいふべき水際空間に作られたニューシティーも開発されている。また、海ではないが五大湖周辺も各種の水上スポーツのさかんなところである。さらにハワイが一大海洋リゾートとして多くの海洋レクリエーション愛好者を集めていることはいうまでもない。

米国には、五大湖沿岸を含めボートにに適した13万 km をこえる海岸線、湖岸線がある。全人口の約

半分にあたる1億2千万人が水際線から80 km 以内に住んでおり、活発な海洋レクリエーション活動を支える背景となっており、全人口の約23% (5~6千万人) が何らかの水の上スポーツを行っている。

最後に、米国におけるプレジャーボートの海難について簡単にふれると、1984年における要救助海難隻数は7,000隻を超え、死亡者も1,000人を数えるが、プレジャーボートの保有隻数がわが国の50倍近くであるのに対し死亡者は30倍程度である。なお、米国では一般的にプレジャーボートについては強制的な免許制度はないが、コーストガードをはじめ、州政府等により行われる安全講習会を受講すると、修了証書として「認定証」が交付されている。

### (2) カリフォルニア州における海洋レクリエーション

米国における海洋レクリエーションのメッカといえ、フロリダ州と並んでこのカリフォルニア州をあげることができよう。カリフォルニア州におけるモーターボート、ヨット等の登録数は1984年12月に現在約62万隻であり、わが国と比較すると人口がほぼ5分の1のところ約3倍のモーターボート、ヨットがあることとなる。サンフランシスコのフィッシャーマンズワーフは、ヨットハーバー、公園等とともにショッピング街やシーフードレストラン等を配し都市における新しいウォーターフロントのあり方を示している。また、サンディエゴ郊外に広がるミッションベイパークは、海水浴、魚釣り、ボート、ヨット、サーフィン、ボードセーリング等多様な海洋レクリ

エーションが楽しめる面積約16 km<sup>2</sup>の一大海洋公園である。

一方、サンフランシスコ、ロサンゼルス、サンディエゴ等の大都市周辺には公共、民間のマリーナが数多く存在している。しかし、これらは潜在的に存在する需要に十分に應じているとはいえない面もある。民間マリーナは一般的に保船料が高く（50フィートバースの1ヵ月レンタル料が288ドル（約5万円）という例がある）、需要は公共マリーナに集中している。サンフランシスコ市営マリーナでは約3,000人が順番を待っており、利用できるまでに11年かかるといわれている。

また、わが国と異なり、海岸線の約半分は個人所有となっているため、カリフォルニア州憲法に住民の「海岸接近権」が規定されているにもかかわらず、だれもが自由に海岸線を利用できるわけではない。

このような状況にあって、カリフォルニア州においては早くから計画的な海洋レクリエーション基地づくりが進められてきた。ここではその代表例としてマリーナ・デル・レイをとり上げ、以下にくわしく述べる。

### (3) マリーナ・デル・レイの開発

#### イ. 建設の経緯と管理

マリーナ・デル・レイは、ロサンゼルス西約25 kmに位置する世界最大規模のマリーナである(図3)。河口に広がる湿地帯だったこの地に防波堤の建設が開始されたのは1957年のことであるが、最初の計画は1888年にさかのぼるといところで米国における海洋レクリエーションの古い歴史を感じることができる。1957年、最終的には国家プロジェクトとして開始された建設事業は、港湾の造成については、連邦、州両政府及びカウンティ(郡)当局等による公共投資(約100億円)、一方、係留施設をはじめホテル、アパート、ヨットクラブ、レストラン等の諸施設については民間の投資(約400億円)という方法によって行われ、現在では8,000隻が収容可能な一大マリーナが完成したのである。ここには年間を通じて1日平均約1万人、夏のシーズンには1日約3万人のレジャー客が訪れるといわれ、約200社の民間企業が進出している。用地は公共用地で、管理はロサンゼルスカウンティが行っており、ホテル、レストラン等を経営する企業がカウンティにリース料を払うというシステムをとっている。

#### ロ. 施設の概要

マリーナ・デル・レイの外郭は約2.0 km×約2.5 kmという大規模なものであり、面積は325ヘクタール(水域163ヘクタール、陸域162ヘクタール)に及ぶ。マリーナ・デル・レイの平面図は図3に示すとおりであるが、規模の大きさは、わが国最大規模のマリーナとの比較で明らかである。図中の番号に従ってマリーナの主要施設の概要をのべると次のようになる。

- ①②③ いずれも公園で①は4万m<sup>2</sup>、②は3万m<sup>2</sup>以上の広さで、公園施設のほかに駐車場、サイクリングロード、ジョギングコース等の施設を有する。
- ④ 突堤上のプロムナード。
- ⑤ 海水浴場。面積5万m<sup>2</sup>、水泳、浜遊び及び小型ボート用の水面である。シャワールーム、トイレ等のほか、レストラン、バレーボールコート、休憩施設などがある。
- ⑥ 太平洋に面した広大な砂浜である。
- ⑦ サイクリングロード及びジョギングコース。延長約30 km。
- ⑧ 州立図書館。海洋文学のコレクションが充実している。
- ⑨ ビジターセンター。マリーナ・デル・レイについての情報センター。
- ⑩ 魚釣り場。
- ⑪ ボートの陸揚げ場。トレーラーで運ぶことのできるボートは、ここで水面への揚げ降しを行う。
- ⑫ フィッシャーメンズビレッジ。展望の良いビルが立ち並ぶ。専門店、レストランのほか、ボート・フィッシングツアーの受付等を行う。
- ⑬ ホテル、モーター等。マリーナ内に2つのモーターと3つのホテルがある。このほかに23のレストラン、5つのコーヒーショップ及び数多くのファーストフードショップがある。
- ⑭ 小売店等。

マリーナ・デル・レイ空中写真図

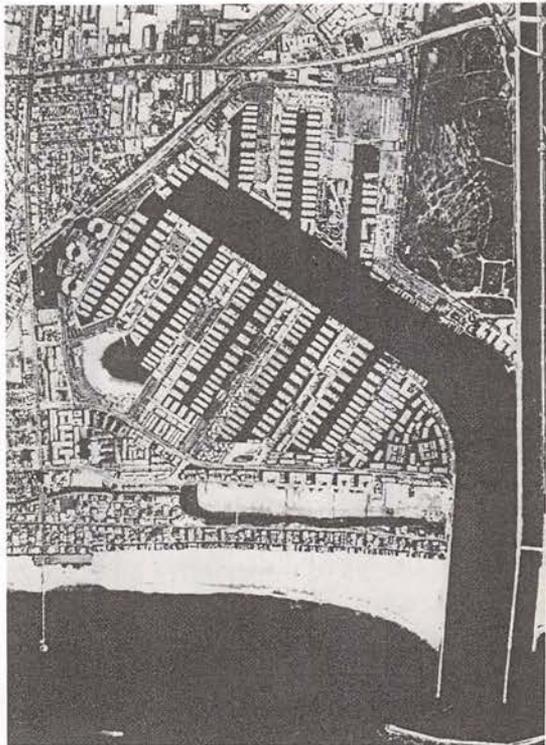
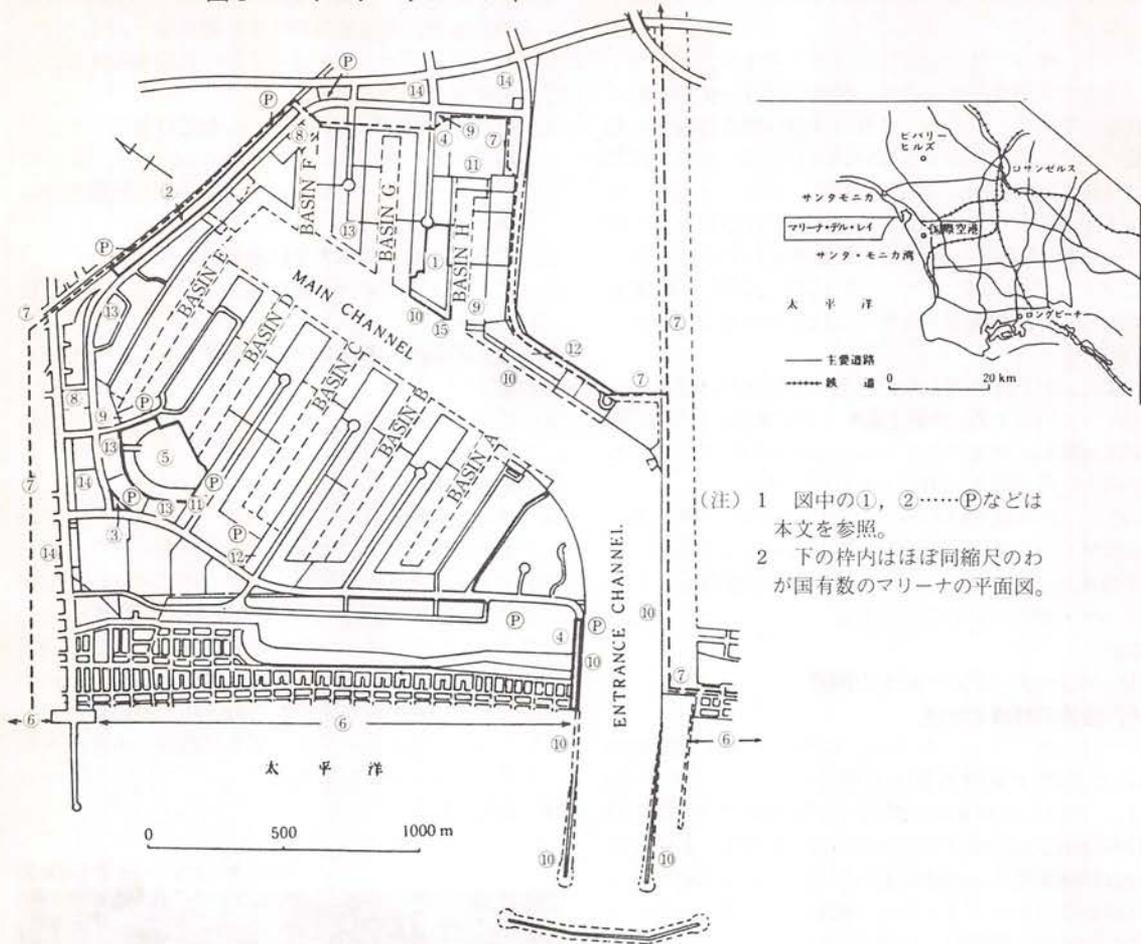


図3 マリーナ・デル・レイ



(注) 1 図中の①, ②……Pなどは  
本文を参照。  
2 下の枠内はほぼ同縮尺のわ  
が国有数のマリーナの平面図。

- ⑮ トラジット及びゲストのためのポートドック。
- Ⓟ 駐車場。

以上のように、このマリーナは単なるヨットハーバーとは全くイメージが違ふことがわかる。単なる海洋レクリエーションの基地というのではなく、その地域の市民の交流の場、社会教育の場であるとともに、都市公園的な役割をも合わせ持った多様な空間なのである。

### 3 ヨーロッパにおける海洋レクリエーション

#### (1) ヨーロッパの海洋レクリエーション事情

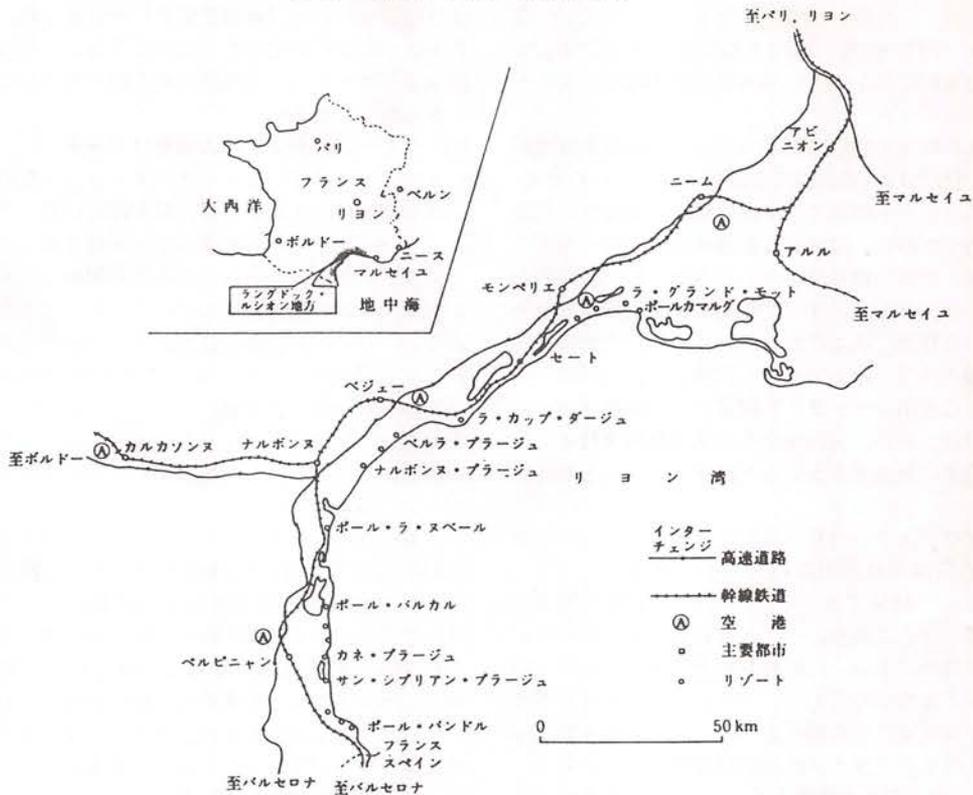
ヨーロッパは高緯度に位置している。ローマでさえ北緯42度に近から青森県付近と同じである。パリ、ロンドンになるとサハラ中部に相当するし、北欧の国々はさらに高緯度であり、夏はかなり涼しい気候である。さらに太陽光線の量については、緯度と密接な関係有するから、ヨーロッパ特にその中部以北に住む人々の太陽に対するあこがれは、相当に高いといわれている。

以下、ノルウェーと西ドイツについて若干くわしくみていくことにしたい。先に示した表1によれば、ノルウェーは、ヨット及びモーターボートの普及度はほぼわが国の100倍に近いという海洋レクリエーション国、一方の西ドイツはわが国と比べると4倍以上の普及度を示す国である。ノルウェーは北緯57度から71度に位置する北国で、首都オスロでは、冬の間太陽が顔を出すのは1日6時間弱であり、その反動として夏期の野外活動は極めて活発である。また、ドイツにおいても冬は長く厳しく、太陽へのあこがれは想像以上に大きいものがある。

休暇については、両国とも年間30日程度の有給休暇が制度的に認められており、今後ともその拡大が図られていくものと推定される。

海洋レクリエーション活動についてみると、ノルウェーにおいては、1982年の調査によると16歳から74歳までの人口のうち約45% 130万人が1年に1度はボートイング、ヨットイングを楽しんでおり、同様に、カヌー、カヤック等のローディングには約31% 90万人

図4 ラングドック・ルシオン



が、水泳又は日光浴には約70%200万人が、釣りに約49%140万人が参加している。

一方、西ドイツにおいては、14歳以上を対象とした1984年の調査によれば、約56%2670万人が5日間以上の休暇旅行をしており、そのうち約31%1,000万人を超える人々がイタリア、スペイン等地中海沿岸を目的地としている。また、旅行中に行なったスポーツ活動は、水泳約65%1,730万人、ボート・カヌー約6%150万人、ダイビング、ボードセーリングともに約5%130万人、ヨット約4%110万人等の数字がでている。

このように、両国とも多様な海洋レクリエーションの種目についてかなり活発な活動が行なわれていることがうかがわれる。

(2) ラングドック・ルシオンの開発 (図4)

ヨーロッパ諸国では、夏期に2週間から1ヵ月程度の長期休暇をとり、太陽を求めて地中海沿岸のリゾート地へ出かけるのがかなり一般的である。フランスを例にとると5,500万人の人口のうち4,000万人がバカンスに出かけている。

以下に、フランスがナショナルプロジェクトとして取りくんでいるラングドック・ルシオンの開発計画についてのべる。

イ 開発の背景

ラングドック (Languedoc) 及びルシオン (Rous-

sillon) とは、南フランス地中海沿岸、マルセユの西方からスペイン国境にかけての地方名である。この延長約200 km (ほぼ東京・浜松間の距離) に及ぶ海岸線に海洋リゾートエリアを展開しているのが世界最大といわれるラングドック・ルシオン観光開発プロジェクトである。このプロジェクトはこれといった産業もなかったこの地方の振興をはかること、さらにスペイン等に流出している観光客をフランスに留まらせることを主要な目的に計画された。その背景としては、海洋リゾートの大衆化によって観光客が増大したこと及び、それに伴ってニース、カンヌを中心としたコートダジュール地方が飽和状態にあったことなどがあげられる。

ロ. 開発の概要

ラングドック・ルシオンの開発計画は、1963年のフランス政府の決定に始まる。計画は海洋線整備計画として国土計画の中に位置づけられいくつかの拠点をたぐって行われている。各拠点では、レクリエーション港湾を中心に宿泊施設、レストラン等のほかテニスコート等のレジャー施設も建設され人口5~6万人程度のニュータウンを開発するという方法で計画が進められている。開発計画総面積6,000ヘクタール、整備される港湾は200港にのぼるといふ巨大プロジェクトである。1981年現在、ポール・カマルグ (係留可能隻数

1,971), ラ・カップ・ダージュ (同1,344隻), ラ・グランド・モット (同1,100隻), サン・シブリアン・ブラージュ (同1,063隻) 等の大型マリナーが完成しており, 将来的には全体で11,000隻が収容可能になるといふ。

1963年の開発開始以来, 1975年までに政府系資本約345億円, 民間資本約520億円が投資されたといわれる。このプロジェクトのポイントは地価の高騰及び自然破壊等を防ぐために, 徹底的な計画的開発を行ったところにある。計画の推進母体は各省合同の特別委員会であり, 不動産取引は, すべて政府が民間より優先権を持つという特別立法も行われた。さらに, 土地の民間への売却方法は, 国がいったん公共51%, 民間49%の出資からなる第3セクターの開発公社に無償譲渡し, 公社が港湾, 道路, 海岸保全等の基盤整備を行ったうえで, 企業に分譲するという方法をとったことも注目される。

このプロジェクトは現在継続中であるが, 1980年までに宿泊設備の収容力は13万3千人に達した(マスタープランの48%にあたる)。このうち40%が短期の賃貸式アパートであり, ホテルは15%にとどまっていることが特色である。これは利用者の主流が高級志向ではないことを示しており, ヨーロッパにおける海洋リゾートが大衆に広く根をおろしていることを物語っている。なお, アクセスの問題は重要視されており, ヨーロッパの高速道路網とリンクした高速道路のほか, 5つの空港が整備され定期便が就航している。その結果, 利用客誘致圏はフランス国内に留まらず, 広くヨーロッパ全体に及んできている。

#### 4. オーストラリア及びその他の地域における海洋レクリエーション

##### (1) オーストラリアの海洋レクリエーションの概要

オーストラリアはニュージーランドとともに南半球において, 最も海洋レクリエーションのさかんな国である。ヨットレースのビッグタイトル「アメリカズ・カップ」を常勝米国を破って獲得したことは記憶に新しいが, 表1に示すようにヨット・モーターボートの普及度はフランス, 西ドイツをしのぎ米国にせまるものがある。

常時レクリエーションを楽しむ人の数はヨット15万人, モーターボート10万人, サーフィン25万人といわれ, 全人口が1,600万人であることを考えると普及度はかなり高い, 釣り人口は成人人口の34%にあたる約318万人を数える。マリナーについては, 昨年の調査によれば400~500隻程度収容可能なマリナーが, かなりの数にのぼることが推定される。

さらにオーストラリアの海洋レクリエーションを述べるにあたっては, 世界で最も活発といわれるライフセービング(水難救助)活動にふれなくてはならない。これはボランティアによる民間の水難救助活動で, 80

年歴史を持ち, 国内には多くの組織があつて6万人以上ライフセーバー(水難救助者)が登録され, 社会的にも広く認められている。このようなところにも, 海洋レクリエーションが国民に流く根をおろしていることがうかがわれる。

##### (2) クイーンズランド州の海洋リゾート

オーストラリアの海洋レクリエーションを語る上で忘れることのできないのは, 北東部に位置するクイーンズランド州における海洋リゾート群であろう。これらのリゾートは, 国内客とともに外国からのインバウンドツーリストを対象としていることが大きな特徴である。ブリスベンの南にひろがるゴールド・コースト及び北に続くサンシャイン・コーストはともに50 km以上の美しいビーチを有し, サーフィンははじめとする海洋レクリエーションはもとよりゴルフ, テニス等の施設, などのレジャー施設を有する総合リゾート・ゾーンである。

グレート・バリア・リーフはオーストラリア東岸の北部をしめる延長2,000 kmを越すサンゴ礁の海である。ほぼ稚内から鹿児島までの距離にあたる長大なリーフの中には約600の島々が存在し, サンゴ礁とともに美しく雄大な海洋景観をみせている。現在19の島々にホテル, ロッジ等の宿泊施設を核としたアイランド・リゾートが開発され, ほとんどすべての海洋レクリエーションを楽しむことができる。

##### (3) その他の地域の海洋レクリエーション

これまで述べてきた欧米諸国及びオーストラリア以外の国々においては, 一部を除いて, 海洋レクリエーションの普及度は総じて低いと推定される。

一方, 世界的なリゾート地となっているハワイのほかにも東南アジア, インド洋, 中南米等の国々の中には, 大型海洋リゾートの整備が進み, 外国からの多数のインバウンドツーリストを迎えているところがある。例えば, インド洋の島国モルディブはダイビングのメッカとなっているし, メキシコのアカプルコは世界的なリゾート地であり, パラセールの発祥の地といわれている。これらの海洋リゾートは外国の資本により作られたものが多く, 大規模な施設を有するものも多いが, これらは自国内をマーケットにしているものは少なく, 外貨かせぎの貴重な財源となっている。

### 第3章 海洋レクリエーションの健全な発展のための施設の展開

我が国における海洋レクリエーションの現状と将来の展望はどのようなものであろうか。

もちろん, 我が国と欧米諸国では, 地理的, 社会的条件が異なっており, 海洋レクリエーションが直ちに欧米並みに普及するとは考えにくい。例えば, 我が国においては首都圏, 近畿圏等の大都市圏への人口の集中が激しく, 土地についてはもちろんのこと, 海域においても海運, 漁業等すでに稠密な利用がなされてい



さらに、国民の海に対する関心と理解を深めるためには、体験乗船や港まつり等のイベントの開催を活性化し海に触れる機会を増やしていくことも必要である。

## (2) 海洋レクリエーションのための環境づくりの推進

今後、海洋レクリエーションの健全な発展を図っていくためには、アメニティの高い海洋レクリエーションの場としての環境づくりを進めていくことが求められているが、これには以下の点に配慮し、推進する必要があると考えられる。

### イ. レクリエーションの活動特性に応じた環境づくり

海洋レクリエーションの普及とともに、その活動の場や形態も多様化してきており、日常的なレクリエーション、スポーツ型、リゾート型など、それぞれの特性に応じた環境づくりが必要となっている。

都市の沿岸部は身近に海が存在し、日常的に海洋レクリエーションを楽しむことが可能な条件にあるが、その多くは産業活動のための場としての利用が中心となっており、日常的なレクリエーションの場としての活用が強く望まれている。このため、親水護岸等の環境づくりが必要である。

また、スポーツ型の新しい海洋レクリエーションの拠点は既存のマリーナ、海水浴場以外にも広がってきており、これらの関連施設の整備を進めていく必要がある。

さらに、数日間の滞在を伴うゆったりとした海洋レクリエーションの楽しみ方も増えてきており、総合的なリゾートとしての環境づくりが必要となっている。

## ロ. 民間の活力の導入

海岸レクリエーションの拠点は、観光レクリエーション地区、公共マリーナなどについては公共主体が中心となって整備が進められているが、海中展望塔などについては民間主体のものが多い。

今後の、拠点・基地整備にあたっては、公共主体のものと同民間主体によるものを有機的に結合させることが必要と考えられ、民間の活力を積極的に導入する方が講じられる必要がある。

## ハ. 地域開発としての取組み

海洋レクリエーションについては、地域振興策として地方自治体の期待が極めて高く、この面からの取組みが必要となってくる。このためには、周辺の施設や隣接して行われる他のレクリエーション活動、サービス活動との連携を図り、広がりをもったゾーンとして環境づくりを進めていく必要がある。

現在大都市周辺における海洋レクリエーション施設の整備を図るものとして、都心の近くで質の高い多機能の親水空間をつくることを目的とする沖合人工島を、東京湾木更津沖に建設する構想が検討されている。また、地方では、海域の利用と一体となった海辺のまちづくり—マリン・タウン・プロジェクト—を展開していく構想が進められており、その中で、地場産業の

整備に加え、海洋レクリエーション施設の整備を求めていくことも考えられる。

## (3) 海洋レクリエーション関連産業の育成

海洋レクリエーションの普及に伴い、関連産業も分化し、発展してきている。今後の海洋レクリエーションの発展にとっても、関連産業は大きな役割を担っていくものと考えられ、その健全な育成が図られる必要がある。

## (4) 海洋レクリエーションに関する情報提供の充実

自然条件の厳しい海において海洋レクリエーションを安全に楽しむためには、気象・海象等に関する即時かつ正確な情報が必要である。現在このようなものとして、海上保安庁航路標識事務所等における遊漁船等への風速、波浪の情報提供、海上保安庁による海流通報、同海の相談室等における海潮流、水温等の情報提供、気象庁による漁業気象通報、同天気相談所等及び(財)日本気象協会における天気、波浪等の予報や情報提供などが行われており、そのほか(財)日本水路協会においてヨット・モーターボート等の航海用の参考図が刊行されている。また、海上保安庁海の相談室による潮干狩りのための潮汐情報の提供や(社)日本観光協会による海水浴情報の提供などが行われている。このような情報に対する需要は極めて高いのみならず、海洋レクリエーションに対する潜在的な需要を掘り起こす意味からも重要であると考えられ、ニーズに応じた情報提供体制の充実が求められている。

さらに、運輸省においては交通ターミナル等にニューメディア端末を設置し、各種交通・観光情報を提供するメディアターミナル構想が進められているが、海洋レクリエーション情報の提供を含め、今後、このような構想の推進が望まれる。

## (5) 海洋レクリエーションの安全の確保

海洋レクリエーションは、活動が自然条件の厳しい海で行われていること、その普及は著しいものの必ずしも安全に配慮した活動が行われているとはいえない面もあることなどにより、従来から積極的な安全対策が講じられているにもかかわらず、海難等海の事故は後を絶たない。海洋レクリエーションの健全な普及・発展にとって、安全の確保は最も基本的な事項である。このため、事故を防止し、安全に楽しむことができるよう各種の施策の推進が必要である。

### イ. 事故の未然防止の推進

海の事故を防止するには、安全確保のために定められている法令等のルールを海洋レクリエーションを楽しむ人々各自が守ることとこれらの人々の安全意識、知識、技術の向上を図ることが重要である。このため、船舶の操縦免許制度が設けられており、海上保安庁において海難防止講習会、訪船指導等が実施されているほか、民間有志の安全活動を推進するための海上安全指導員制度の充実が図られている。また、民間活動の組織母体となる小型船安全協会が全国に設立され、安

全運航の指導が行われている。

加えて、60年3月瀬渡船の無謀運航による海難の発生に鑑み、海上保安庁により瀬渡船等安全対策連絡協議会の設立の促進、活動の充実が進められており、安全運航についての強力な指導が行われている。今後、このような施策の一層の充実を図り、事故の未然防止に努める必要がある。

同時に、津波来襲等緊急時の情報伝達施設の整備、レクリエーション用具の安全確保等を図る必要がある。

口. 救助体制

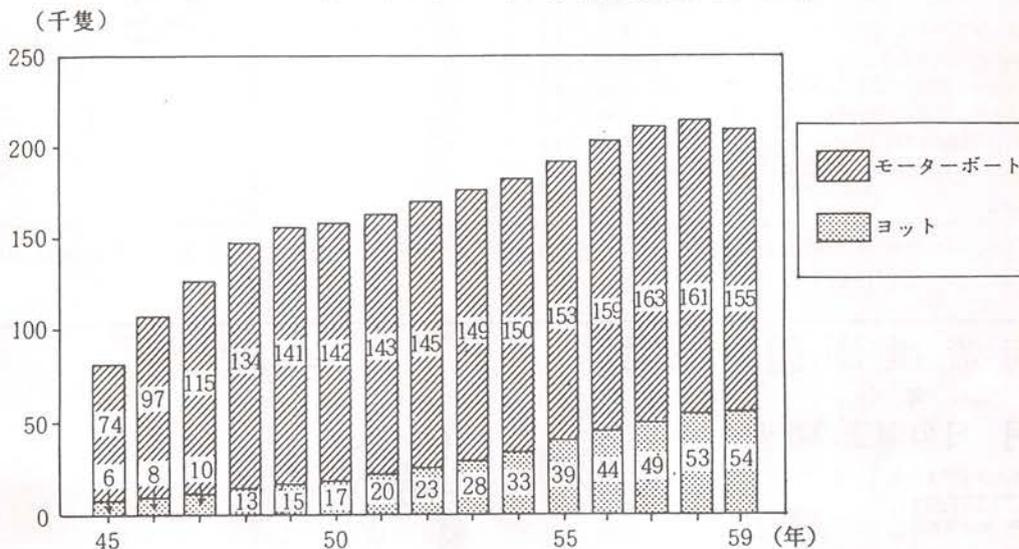
事故発生に対処するため、海上保安庁等の公的機関、(社)日本水難救済会及び海洋レクリエーション関係

者主体の民間機関がケースに応じ個々あるいは共同で救助活動を行っている。今後は、さらに民間救助組織を育成することによって救助能力の向上を図るとともに、各組織間の連絡協力体制の強化を図り、組織的な救助活動のための体制整備を行っていく必要がある。

● この原稿は、財団法人日本海事広報協会が、昭和61年8月運輸省政策局海洋海事課監修のもとにまとめたものの要約である。原本はB5版69頁の冊子で、カラー写真及び各種資料が豊富である。必要な方は、NORC事務局又は直接日本海事広報協会(〒104 東京都中央区新川1-23-17マリビル ☎03-552-5031)にお問い合わせ下さい。

[資料]

モーターボート・ヨット保有隻数(推計値)の推移

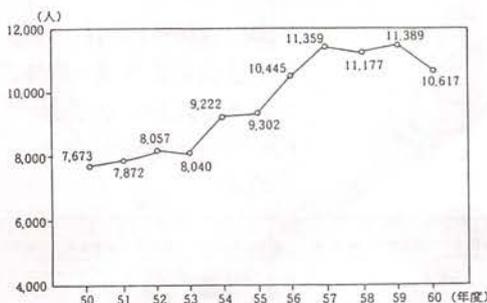


(注) 国内出荷隻数及び輸入隻数をベースに、耐用年数を考慮して推計した。

船 質	耐用年数
FRP, その他	15年
ゴム	6年

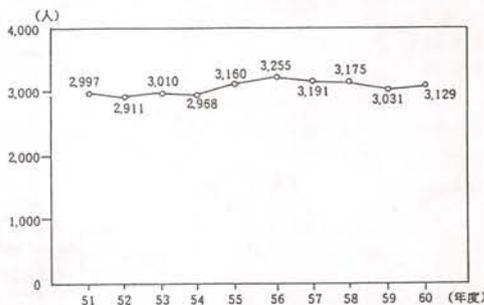
資料：(社)日本舟艇工業会調べ。

(財)日本ヨット協会会員数の推移



資料：(財)日本ヨット協会調べ

(社)日本外洋帆走協会会員数の推移

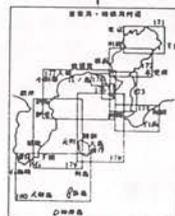
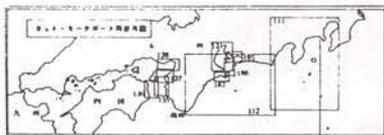


資料：(社)日本外洋帆走協会調べ

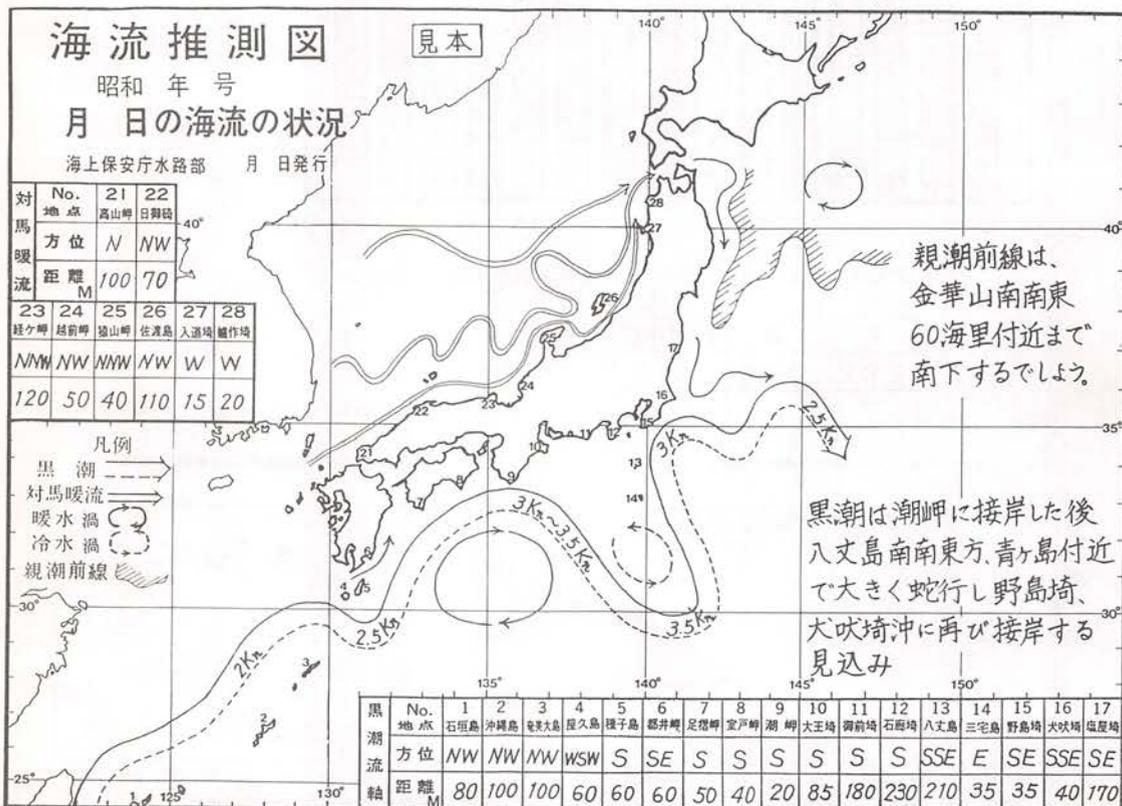
ヨット・モーターボート用参考図

ヨット・モーターボート操船者に使用しやすいように海図  
 全紙の1/4の大きさに両面多色刷、防水加工がしてある。

番号	図誌名	縮尺	発行年月
H-111	東京湾-御前崎	1:500,000	昭56-4
H-112	御前崎-潮岬	1:500,000	昭54-3
H-171	東京-千葉	1:75,000	昭59-5
H-172	横浜-木更津	1:75,000	昭59-5
H-173	浦賀水道	1:75,000	昭59-11
H-174	館山-千倉	1:75,000	昭58-3
H-175	城ヶ島-佐島	1:30,000	昭60-7
H-176	長者ヶ崎-江ノ島	1:30,000	昭54-7
H-177	城ヶ島-熱海	1:125,000	昭61-3
H-178	城ヶ島-大島	1:125,000	昭61-3
H-179	熱海-下田	1:125,000	昭61-3
H-180	下田-式根島	1:125,000	昭61-3
H-131	伊勢湾	1:150,000	昭59-3
H-185	三河湾	1:75,000	昭59-3
H-186	伊良湖水道-一的矢	1:75,000	昭59-3
H-187	一的矢-赤石鼻	1:75,000	昭59-3
H-135	日ノ御崎-友ヶ島海峡	1:100,000	昭60-3
H-136	蒲生田岬-鳴門海峡	1:100,000	昭60-3
H-137	大阪湾南部	1:100,000	昭60-3
H-138	大阪湾北部	1:100,000	昭60-3



★海上保安庁水路部では下図の様な「海流予測情報の提供」を先月から本格運用しています。『Offshor』10月号の20ページをご参照下さい。



## 新刊紹介

### 「船員日記(62年版)」

成山堂書店編集部 編

海の日記・便利帳として好評の「船員日記(62年版)」が成山堂書店より発売された。

楽しみながら日々の記録を綴る。これが「船員日記」の大きな特長といえる。62年版も数々の特集を取り入れ、記載欄から付録に至るまでいき届いた配慮がほどこされている。日記を「つける」そして「読む」プラス「海の便利帳」としての船員日記の特集は、以下のようになっている。

◎日本の船玩具——中扉(写真のページ)

日本各地の船の郷土玩具を横浜海洋科学博物館のご協力により紹介。大阪の張子、高知の鯨船、鳥取の軍船などユニークで懐かしい作品の数々。

◎年頭のことば——「私のひとこと」(記載欄横)

海事界で活躍する方々191人の1987年の年頭のことばを掲載。

◎海王丸——カバー・表紙

半世紀にわたり活躍し、近い将来引退を予定されている海王丸の帆走写真を掲載。

◎安全標語——付録欄横

今年から新たに付録欄横に、船員災害防止協会のご協力により、安全標語の優秀作を掲載。

この他、恒例の口絵カラーは、我が国海運会社32社の代表船で飾り、本扉は日本海事広報協会主宰の「86ミス・マル・レイナ」コンテストで優勝した中村あずささんの写真で飾るなど趣向を凝らしたものとなっている。



いる。

このように、使いやすさと親しみやすさを追求した船員日記は、明日の心の糧として船員の座右に最適であり、また、夫婦・恋人間の交換日記としても楽しみながら実用的に使える日記である。

A 5判/302頁/定価1400円/〒300円 成山堂書店刊  
問い合わせ先〒160 東京都新宿区南元町4-51(成山堂ビル)  
株成山堂書店 ☎03-357-5861 FAX: 03-357-5867

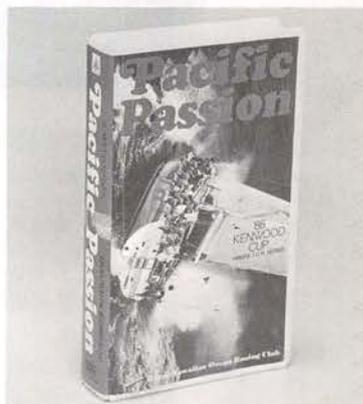
## PACIFIC PASSION

2年に一度ホノルルで開催されるハワイ・インターナショナル・オーシャン・レーシング・シリーズは世界5大外洋ヨットレースのひとつに数えられ、世界各国からトップレーサー達が集まってくる。

1986年はケンウッドをスポンサーに迎え、日本からも8艇が参加。エキサイティングなレースを展開した。

このビデオは豪快な外洋レースの全てを収めたものである。制作はフィル・ユーと添畑薫。この2人のトップカメラマンがヨットマンの眼で捉らえたレースシーンが魅惑的なハワイの自然やユーモラスなアフターレースのイベントとともにこの1巻に凝縮された。

音楽は、ハワイの海と風を感じさせるオリジナルサウンド。



〈HIFI 22分〉

定価 8,800円 (送料500円)

〈問い合わせ先〉 ☎03-267-1931 (株) 舵社

03-404-0249 アクションフォト

# アメリカズ・カップ'87～インサイド・ストーリー

## キース・ウェトレイ著 マイケル・ジョセフ社刊

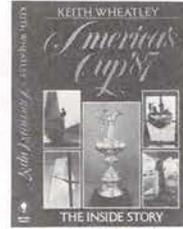
オーストラリアが守りぬくか、アメリカの手に再び戻るか、或は第三者の手に渡るか。勝敗の行方が注目されるアメリカズ・カップレースの開催地オーストラリアからの報告です。

著者ウェトレイは、このレースに合わせて1985年イギリスから、オーストラリア・フリーマントルに移り、現地の熱狂ぶりを伝えてきています。また本書の最後ではいかに優秀なヨットを造るか、その方法も伝授しています。

(256ページ 229×216 m/m 図版32枚 地図)  
本書のお求めは全国洋書取扱店及び下記までご連絡

下さい。

記：洋書ビプロス 担当：村山  
新宿区高田馬場1-26-5 FIビル 4F  
☎(03)200-4991



### ☆ヨット・カレンダーのお知らせ☆



NORC では昨年に引き続き、ヨットカレンダーを販売いたしますので、身近な支部までお申し込み下さい。お待ち申し上げております。

〈内容〉 全カラー7枚、写真は'86年度ケンウッドカップ、サルディニアカップ、そしてアメリカズカップ。また、NORC 支部連絡先と全国レーススケジュールが記載されています。

〈価格〉 会員価格1,200円  
(送料は別途実費を申し受けます)

〈部数〉 1,300部。昨年は約1ヵ月で完販いたしました。今年も同じ部数です。お早目に各支部までお申し込み下さい。

#### 〈申し込み先〉

- 関東 ☎03-504-1911
- 駿河湾 ☎0543-52-1526 (今尾)
- 東海 ☎052-971-5835 (都築)
- 近北 ☎075-661-0325 (三井)
- 内海 ☎0792-46-2836 (妹尾)
- 西内海 ☎082-243-4111 (井岡)
- 玄海 ☎092-714-2413 (原田)
- 沖縄 ☎0898-39-2277 (桃原)
- 津軽海峡 ☎0138-59-1234 (米山)
- 北海道 ☎011-231-0015 (城丸)

売りたいし／買いたいし

情報コーナー

- ①全長 ②船齡 ③材質 ④装備品 ⑤希望価格  
⑥住所 ⑦氏名 ⑧連絡先

〈売りたい〉

SAGACIOUS

①40. 1ft ②1984年9月進水  
③ブルース・ファー設計 レーティング30.2f ④メ  
イン4枚 スピン7枚 ヘッドセール13枚 カテゴリ  
ー1用品他付、(経歴)1985シドニー・ホバート総  
合優勝、サザンクロス・カップ1985/86 総合2位、  
1985アドミラルズ・カップ補助艇、1986ケンウッド・  
カップ出場など多数、在サンフランシスコ⑤価格  
US\$125,000. 詳しくは下記へ⑦Gary J. Appleby⑥  
Comprador Group of Companies 90-94 Warren Rd.,  
Smithfield Sydney NSW 2194 Australia



〈売りたい〉

〈天城II〉

①33呎クルーザー ②13年 船検／近海6人 63.3迄  
③木製 ④計器B&G、ヤンマー4PM、無線2メガ、  
ロランC(旧式)、ケブラーゼノア他セール13枚 ⑤  
希望630万円 小網代(三浦市三崎町)渡し ⑥神奈  
川県葉山町堀の内588 渡辺修治 ⑧☎0468-75-0709



## America's Cup Calender

1987年1月、オーストラリアで行われるアメリカズ  
カップのオフィシャル・スポンサーの1社として、イ  
ギリスのウィスキーメーカー、ホワイトホース社が製  
作した1987年版オリジナルカレンダーです。

カメラマンは世界的に著名な“ロッド・リッチ  
フィールド”が担当。アメリカから、初めてカップを  
奪いとった前回のチャンピオン艇(オーストラリア)  
とそのクルー達をモチーフに、美女を組み合わせた従  
来のヨットカレンダーには類がなく、独特な構図は妖  
しげな魅力を漂わせています

このカレンダーを会員の皆様に、一部2,200円にて  
お分けします。(梱包送料込み)

## 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

3666 MARIE-V FIRST-405 油 壺 12.46 ×  
10.90×3.96×1.70 オグマ コウイチ／艇名の由来  
：〈マリー1世号〉、自作艇、昭和39年、千葉県勝浦市  
鶴原のひまわり別荘で製作。別荘名にちなんでマリー  
号と命名。／抱負：〈マリー5世〉で日本・ハワイ・  
タヒチ(ランギロア、ボラボラ、モーレア、パペーテ)、  
フィジーヤサワ群島、ラロトンガ、サモア、マリア  
ナ、日本の6カ月周遊を計画中。)

OFFSHORE 第140号 昭和61年11月15日発行  
毎月1回15日発行  
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可  
1部定価300円(郵送料45円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会  
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)  
電話・東京03(504)1911~3 〒105  
郵便振替番号2-21787  
印刷 正進社印刷株式会社

海はスポーツ新大陸

**YAMAHA**

ヤマハ発動機株式会社



写真はY-R34II。

## 風は、世界に向かって吹いている。

それぞれの胸に、それぞれの想いを残して  
1986年もまた、静かに終りに近づいている。

ふり返れば今年も、Y-Rシリーズにとって収穫の多い年だった。  
波間に、あるいは風に刻んだ数かずの栄光。とどまる所を知らない熱い走りは、  
日本の、そして世界のレースシーンにこの言葉を焼きつけた。  
ただ、勝つためだけに——Y-Rシリーズ。

- '86 Y-Rシリーズ戦績 ●関西ビッグボートレース…Y-R FARR40<WILL>優勝 ●キャビン杯ビワコクレーザーフエスティバル…Y-R30<テナシヤス>優勝  
●鳥羽パールレース…Y-R34II<SACHI>優勝 ●サルディニアカップ…Y-R FARR40<WILL><Cha Cha>遠征 ●全日本1/2tonカップ…Y-R30<は組>優

	L.O.A	BEAM	DRAFT	DISPL	BALLAST	SAIL AREA	I.O.R.R.(about)
Y-R30STD	8.98m	3.10m	1.85m	2.70ton	1.20ton	38.57m <sup>2</sup>	22.5 feet
Y-R34II	10.40m	3.35m	1.90m	3.70ton	1.80ton	50.03m <sup>2</sup>	25.0 feet
Y-C35CR	10.60m	3.35m	1.90m	3.95ton	1.80ton	45.73m <sup>2</sup>	25.45feet
Y-R38	11.51m	3.60m	2.10m	5.10ton	2.45ton	62.26m <sup>2</sup>	29.1 feet
Y-R FARR40	12.19m	3.99m	2.29m	5.76ton	3.39ton	73.66m <sup>2</sup>	30.5 feet

●Y-Rシリーズは基本仕様をベースに、お客様の二要望により、仕様の変更、レーティング対策などを打ち合わせのうえ建造いたします。●なお、シリーズ艇以外のご相談もお受けいたします。



**YAMAHA-R  
SERIES**



## YAMAHA OSAKA CUP メルボルン/大阪 ダブルハンドヨットレース1987

世界初の太平洋縦断ヨットレース「YAMAHA OSAKA CUP」。メルボルン・大阪間、約5,500マイル(10,200km)を結ぶ、夢と冒険にあふれたこのレースに、すでに9ヶ国50艇がエントリー(10月23日現在)。うち国内からも14艇、Y-Rシリーズを含む

精鋭が参加を決定しています。ビッグな舞台と、インターナショナルな参加艇。まさに世界が注目する、このドリーム・レース。いよいよ来年3月21日、スタートです。

企画/大阪市 主催/(社)日本外洋航海協会 タイトルスポンサー/ヤマハ発動機株式会社

### FOR GOOD MARINE LIFE! 安全がマリンスポーツの基本です。

■天気予報を確認して、無理のない航行を。■法規やマナーを守りましょう。■立入禁止水域や船舶航行の頻繁な水域は避けましょう。■点検・整備を忘れずに。■乗船前に、免許と法定備品の確認を。■漁業者に迷惑をかけるないようにしましょう。■カタクゴ希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 〒438 静岡県磐田市新貝2500

ヤマハ製品についてのお問い合わせは、下記までどうぞ。

北海道ヤマハ株…☎011-612-1060 ヤマハ関西株…☎06-535-1671  
 ヤマハ東北株…☎022-235-1031 ヤマハ中国株…☎082-285-4911  
 ヤマハ東京株…☎03-572-2021 ヤマハ四国株…☎0878-67-3800  
 ヤマハ中部株…☎052-913-2121 ヤマハ九州株…☎092-472-5261