

Offshore 4 1988

社団法人 日本外洋帆走協会発行 No. 157/300円

昭和63年4月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可



今年もここで熱い闘いが...
ハワイ ワイキキ
撮影：添畑 薫

対談

ヨット・モーターボート保険を考える



NORC サイドの児玉氏(左)と中上川氏(右)



東京海上火災保険(株)の飯野氏(左)と木内氏(右)

財務委員会、及び安全委員会ではヨット・モーターボート保険、その他傷害保険の団体取扱いの導入を検討してまいりました。その経過の中で、これだけ身近になっている保険であるにもかかわらず、我々ヨット乗りの側にあまりにも保険に対する認識が不十分であることに気づいてまいりました。そこでヨット・モーターボート保険の現状と、将来の方向をこの種の保険

の最大の引き受け会社である東京海上火災保険(株)に伺う機会を得ましたのでその折の模様をお伝えしたいと思います。

出席者、東京海上火災保険(株) 木内 充氏
飯野考嗣氏
NORC 財務委員会 児玉萬平
中上川貞次郎

NORC 色々と伺いたいことがあるのですが、まず最初にこれだけ各方面からマリレジャーが取り沙汰されている中で御社としてはこの種の保険の拡大に何らかの展望をお持ちだと思うのですが。その辺りのことをお聞かせいただけますか。

TM 私どもとしては海上関係ではウォーターフロント開発の本格的着工にともなって海洋建設分野に相当な期待をもっているのですが、レジャー産業の場合は需要の見極めが難しくデーターがとりにくいといった状況があってあまり積極的ではありません。ヨット・モーターボートであっても同様で、特に1件当りの保険金支払い額が大きく悩んでいます。リスクとニーズが沸き上がった時にあと追いでついていくという性格があって仲々むずかしい所です。レジャー産業の発展にキッチリついて行かないとならないが、一方で個々のリスクの判断とニーズの見極めをしていく必要があります。

ヨットの場合、一般のレジャー保険とは異なり、船舶保険の性格が強い訳で保険の掛け方の性格上、自分の利用の仕方、年に何回乗る、レースに何回出る、等々の見極めをして保険をかけていきます。また、免許の問題も含め、操船技術の前提がないと保険としてなじまない部分がありますね。

NORC 20年前にヨット・モーターボート保険ができた頃大変喜んだ訳ですが、年につれてセール等の不

担保の範囲がせばまり、しかも保険会社さん全体にあまり引き受けたがらない保険だ、なるべくなら避けたい保険だと聞いているのですが、本当の所どうなんですか。

TM 東京海上で4,000件、3億円程度で、一昨年94%、昨年83%程度で正直いってペイラインは乗っていないのが現状です。他の会社も同様でしょう。この種の保険では、ペイラインに乗る為には、50~60%の損害率が必要で、当社にとってみれば5千万程度の大型ヨットが6艇分しか支払額として耐えられない訳で、正直なところもう少し保険料をいただきたい保険であることはまちがいありません。

NORC 一方でユーザー側としては、保険そのものが縮小していってしまうという問題がある一方で、将来ユーザー側にも納得できる保険というものを求めているのですが、その辺の展望は?

TM 船舶保険として考えれば、100年近い歴史と、船で生活を支える点から、ユーザーと保険会社の利害が一致しているが、レジャーとしてある場合は、必ずしもその利害が一致しません。

協会としてメンバーの皆さんの保険の実態を把握する必要がありますか。

NORC 残念ながらデーターが全くない。もし我々の協会を通じて団体扱いで保険をかけていけば、相当部分実態が把握できるし、問題点や希望等をユーザー側とし

てフィードバックできるのですが、現在はそこに至っていない訳です。恐らく、全保険会社さんの合計をしても、保険に加入している外洋ヨットは多くても3〜4千位だと思います。国内では約2万弱の外洋ヨットがあると云われていることから、まだまだ普及率は大変低い訳です。その原因の一つは、ヨット保険についてよく知らないことだと思います。今回の企画のねらいも、その当りにある訳です。

TM 保険会社としては、協会の組織の中で教育なり、保険マインドが向上していく様なことができれば我々にとっても大変望ましい訳です。

NORC もう一つの疎外要因は、保険の持つ不合理性の印象ではないかと思うんです。周りに1件でも多額の保険金を受け取った者がいると、「アイツだけがうまくやって、あんな奴に多額保険金を支払っているから保険料が高くなるんだ」と、全くの印象で語られている部分が多いんだと思います。さらに、データがあれば判るんですけど、これは単なるヨット乗り側の言い分なんですけど、“モーターボートの損害率が高いので、セールボート側が割を喰ってしまう”なんていう風評もあります。この当りは保険会社さんとして如何ですか。

TM 全般的には、1件当りの損害金額が高くても事故の件数は多くありませんので、ある面、モーターボートの事故が多いとそんな印象を持たれると思います。データの蓄積がまだ少ないので、普遍的な傾向を把むには至っていないと思います。

NORC 私共のアクティブな会員は主としてレースを楽しまれる方々が多いので、私どもの立場でこんなことを言うとお叱りを受けるかとは思いますが、外国の保険の例では、レースとそれ以外の料率は区分されていますね。全体の料率を合理的にする為に、レース艇とそれ以外の契約について区分される必要があるという考えについては如何ですか。

TM 区分の必要性は大いに感じていますし、また考えています。やはりレース中は多少とも無理をする、従って損害も発生し易いと考えられます。但し、保険会社側でまだレース中とそれ以外でデータをとっていないので、それがいつからというはまだハッキリしません。

NORC 我々レース派にとっては、あまりハッキリするとまずいんですね。

TM いずれにせよ、将来的にはレースに関しては割増にするとか、損保協会を通じて検討されると思います。またそれが保険会社全体として、ある種の不公平感をなくす要素になると思います。

不公平感といえば歴史的にみて、ヨットでいえばセール、モーターボートでいえばエンジンの焼付の事故が多発し、それらを不担保にしていた経緯がありますので、そんな所からも出て来ているかもしれません。もう一つは損害の額に対して、パイが少ないこと

も一因で、私共の課で年間、ヨット・モーターボートを何件処理するかというとは甚だ少ない訳です。従って、小型船舶も見れる海事鑑定人を派遣はするのですが、ハッキリ言って細かい損害額まで算出することは不可能です。修理業者によっては、工賃が全く異なるケースも多く、私共としてはその地・その時における標準的な修理方法として考えますが、実情はある程度妥当であればそのままお支払いしているのが現状です。むしろ協会の方で、そういった事故に対してワンクッション入っていただいて、データを集積し妥当性をチェックしていただけるのであれば、是非ご協力をお願いしたいと思います。

NORC 私共海外レース経験者の多くは、外国で保険を掛ける場面も多い訳ですが、掛ける場合も、支払われる場合も、実に見事なインスペクターの機能を見せられて来ている訳です。その人達の仕事振りを見ると、ヘタなデザイナーや造船所よりもよく知っていて、とても不公平感などとは程遠い印象を受けて帰って来ています。いずれ将来になるとは思いますが、専門のインスペクターの養成などはどの様に考えておられますか。

TM やはり極めてパイの小さい中では、仲々むずかしい面があると思いますが、いずれパイが大きくなる段階ではこの問題も含め、様々な問題点は解決できるのではないかと思います。業界としても、鑑定は海事検定協会、準日本検定協会の中で、自分自身ヨットに乗られている方をお願いしている訳ですが、外国の例の様にはまだ至っていないのが現状です。

NORC インスペクター以外の問題として、船級とか検定とかの問題があります。外洋ヨットの場合にも近年、構造面での基準について大変関心が高まり、レース艇としては、ABS (American Boat Standard) とか、LOID AI ルールとかの船級を持たされる様になって来ますし、協会としては毎年 ORC に基づく安全検査を行っています。これらは JCI による船検とは比べものにならない位、ヨット安全上厳しいチェックを行っている訳で、そういった船級や ORC のレギュレーションなどといったものが、保険料率の中に加味されていってほしいと思うのですが。

TM 確かに一般の船舶保険では船級がないと割増になる訳で、そういったことから考えれば、そういったものがある艇とない艇との料率のちがいは考えられると思いますし、将来は先程のレース艇・非レース艇ヨットとモーターボート、船級の有無で細分化された体系というのが生まれて来るとは思いますが、今現在検討されているかというとは全くなされていないのが現状です。

保険会社側から言えば、なるべく単純で類型化できるものがない訳で、個性が一番扱いにくい訳です。個々の判断が必要なものはなるべくなら避けたいというのが本音です。もう少し普遍性のあるものにパター

ン化できれば、自動車保険と同じに扱えるのですが。
NORC 具体的には、どの様な保険支払いが多いのか教えていただきたいのですが。

TM 一番多いのは物損。次に賠償責任、これらは漁網に対する損害が多い。またその時の搜索費の支払いも多く、ほぼこれらに集約されます。衝突と対人賠償や傷害事故は、最近は少ないかと思えます。

NORC 傷害保険に限っていえば、最近議論になった話題ですけど、保険料の割増につながる危険なスポーツという区分の中に外洋ヨットというのが入っていて、一方でディンギーが入っていない。むしろそちらの方がよっぽど危険率が高いぞという話になりました。仮に危険なスポーツであることを認めるとしても、保険料率が全長12mを境に一挙に倍近くなる様な設定がなされていたり、国内旅行傷害の場合、領海12海里外は不担保であったり、外洋ヨットの定義を含めて、我々の実体とはかけ離れた所で、いい加減に線引がされている様ですが、その辺についてはいかがですか。

TM それについてはどこかで線引する必要に迫られて行われているものと思いますが、今後の方向としては保険会社なりのデータを集め、リーズナブルな線引を行っていければと思いますが、保険会社としてはそういった方向への対処は行わないというのではなく、今後協会なりを通じてそれらのデータの蓄積がなされれば、十分対応していけるのではないかと思います。

NORC 私共の安全委員会では、毎年要因別の統計をとっている訳で、そういったものをご参考にくみ取っていただければと思います。

さらに傷害保険の中では、スポーツ団体傷害などがある訳ですが、これなどを見ますと、あくまでも主催者側によって管理された競技を前提としていますね。ヨットに関していえば、スタートするしないの決定からして全て艇長責任であると標榜しているので、こういったそれ自身管理された競技を前提とした保険条項とは、根本的になじまない訳ですね。従って私共は協会の主催とするレースのコミティーメンバーなどには普通傷害保険を設定していますけれど、それ以上の利用は仲々行えないというのが現状です。私共にとって、私共を通じ保険加入されるということは、協会にとって手数料収入が得られるという直接効果があることはもちろんですが、組織として情報を蓄積し、利用者側代表としてその情報を保険システムの中にフィードバックすることができるといったメリットがあります。これにさらに先程述べられたある条件を満たすことで、保険料がさらに安くなる等の直接効果がほしい所ですが。

TM それについては、協会側の方で効果的な安全教育等を主体的にされる、裏付けのデータがあるといった前提では可能性はあると思います。むしろ私共としては、個々の艇に対し営業していくよりはやはりまと

まってアピールできた方がよい訳で、効果が高いとは思っています。ステップバイステップで進められれば。

NORC 現状で考えれば私共の立場では、料率の低下とか、手数料収入を求めているのではなくて、御社なりの保険のサービスそのもの、さらにはそのサービスの効能がどれだけアピールできるかではないかと思うんですね。具体的には安全啓蒙活動にご協力いただくとか、レギュレーションの整備とか、保険の告知活動にご協力いただくとかのレベルではないかと思えます。もしこれらが効果を上げ得るとすれば、次の艇はABSの基準で作られた物を買おうとか、ORCの安全検査なりのチェックを主体的にやろうとかの意識の変化が生まれるのではないかと期待する訳です。

TM それらの結果として事故率の減少・料率の見直しなどが後からついてくるといわれる訳ですね。十分とはいかないかもしれませんが、そういった活動を実施するに当り私共もご援助させていただければと思います。不公平感のない保険体系というものが整備され、より多くの加入者がとり込める様になればとは思いますが、この種の保険の扱いが全社の中で20%程度であることを考えると、他の保険会社さんの考え方というものがあることですし、今後共に全社の中で相当の時間と調整が必要かと思えます。

NORC 保険という性格を考えると本当の実力を持つインスペクターがほしいなあという課題は残りますが、だいたい会社の枠を越えてしまった質問を出してしまったので申し訳ないとは思いますが、今後共積極的な情報交換をさせていただきたいと思えます。

TM 同様に保険に関してのご意見やご質問、さらに様々なトラブルがあらうかと思えますので、その辺もNORCを通じてお話をいただければ大変ありがたいと思えます。

END

対談を終えて改めて感じた事は、やはり情報の蓄積が重要だと言うこと、ユーザー側の代表としてアピールすべきものは積極的に行なって行くべきだと言うことです。保険制度そのものを変えることは困難な事ですが、我々が声を出すことで対応の一つでもそれまでとは違った変化が得られればと思いますし、それによって保険会社側にも新たな認識が生れると思います。別載のご案内にもあります通り、今後団体扱いで割引のヨット・モーターボート保険を取り扱ってまいりますのでぜひともこの機会をご利用いただき、合せて積極的な情報のフィードバックをお願い致します。

保険に関する情報の窓口

(できればFAXにてお願いします)

504-1914(FAX) 504-1911(TEL)

財務委員会 保険担当

全国計測委員会及びセールメジャラー講習会報告

日 時 2月26日 14:00—21:00

27日 08:30—15:45

場 所 油壺マリーナホテル/京急油壺マリーナ/ア
ブラツボ・セールロフト

参加者 渡辺修治 林賢之輔 大橋且典 高橋太郎
沢地繁 松崎孝男 伊藤静美 木内安夫 花
川幸一郎 飯塚巧二 田中龍雄 田村治久
大原元太(以上、技術委員は計測委員) 吉
田豊 中村享司 平岡俊一郎 吉田 (以
上アシスタント・メジャラー) 長谷川淳
野崎輝夫 駒田伸生 伊吹誠一 吉川誠一
内田正則(以上セールメジャラー候補) 矢
嶋滋(事務局) 別部尚司 鈴木利夫(オブ
ザーバー) 折井悟(測機舎)

議題

1. 渡辺技術委員長より、レーティング及びハンデ
キャップについての考え方、あるべき姿と世界の状
況についての説明があった。IOR, IMS, CR,
PHRF, ヤードスティック, 等である。また、オー
克蘭ドー博多レースや、ホノルル広島レースな
ど当面の問題として、NZ のゼネラル・ハンデ
キャップについて、考え方の説明があった。
2. 高橋委員より昨年11月に行なわれた Measures'
Conference 出席の報告があった。(OFFSHORE
12月号参照)。計測の道具の問題として、傾斜計の
水管とタンクの内径の影響、水準器として用いてい
る水管内の水の温度差による影響、TWL 計測用の
ゲージ、さげ振りの重量などについて示唆された。
また、ドイツの計測マシンの改良型ができてること
の報告があった。
3. 大橋委員より1月に行なわれた ITC 出席の報告
があった。プロペラ関係の計測方法の変更に伴う問
題、IMS に於ける LP が1.5 J より小さいジブの取
扱い、スパーとリギンに対する構送方法とそれが
RSA に及ぼす影響、ラダーの形状が長さ及ぼす
影響についての研究などが紹介された。
4. IOR 計測の流れ
計測料支払の遅延などの問題が生じたので、従来の
流れ図を一部変更、承認された。別図参照(次頁)。
(MC-88-01)(担当 矢嶋)
5. IOR 変更箇所(詳細は OFFSHORE 3月号参照)
今年度の変更のうち大きなものは、メインセールの
ベテン長さ、ガス長さ、傾斜テストの方法、プロ
ペラ関係海水比重の算入、などである。計測マシ

ンの普及に伴い、IMS とのデータの互換性が一層
強くなった。(担当 林)

6. IOR 変更に伴うコンピュータープログラムの変
更が終了(NEC 98用)との報告があった。(担当
松崎)
7. ORC 特別規程, グリーンブック, NORC レース
規則の変更箇所について説明があった。(担当 林)
8. IMS ルールのしくみ, アウトプット, Vpp, ポー
ラーカーブなどについて説明が行なわれた。(担当
沢地)
9. IMS 実測のための予備講習(室内)及び実測練習。
試供艇は、オーストラリア生まれの ULDB ロケッ
トが使われ、ハルの計測を無事終了した。
10. セールメジャラーの講習会は場所をセールロフト
へ移し、実測が行なわれ、詳しい注意が与えられた。
(担当 長谷川)
- 既にセールメジャラーの資格を持っている人も年1
回のミーティングは必要であるという意見が多く、
来年からは、実施することとした。
11. 今年度より、西南海支部の田村治久委員長が公認
IOR メジャラーとなった。
12. その他

- (1)86年11月に変更されたスペアメインセールの取扱い
について、ORC チーフメジャラーから得た回答は
次のとおりである。「ヨットは何枚でも計測したメ
インセールを持つことが許されるが、それらは計測
証書に記載された値に一致していなければならない。
これらの中から、帆走指示書で規程されない限り
(たとえば、グリーンブックでは別の規程がある)、
どのレースにどの1枚を選んで使用してもよい。」
実際には、ジブやスピンの場合と同様に、計測した
メインセールのうちの最大値を使うことになる。念
のため付記すれば、スペアメインセールの積むこと
は禁止されるし、レベルレース用のグリーンブック
では更にきびしく規制されている。
- (2)計測機械の国産化について。測量機械の専門メー
カーである測機舎の折井氏が実測に立会われ、同社
の光学的装置が十分使用できるであろうが価格の点
ではケタ違いになってしまうことなど、示唆戴いた。
問題はあっても更に検討を進めて戴くことをお
願ひした。
- (3)今年は Kenwood Cup の年であり、出場艇のダブル
メジャメントを実施する。

林記

ポスターは、B4サイズ（縦364mm、横257mm）とし、裏面に住所・氏名・職業・電話番号を明記して下さい。

(2) 標語

標語は、官製はがきに1枚につき2作品以内を記入し、住所・氏名・職業・電話番号を明記して下さい。

(3) 応募先

- イ. (社)日本海難防止協会 企画部 TEL03(502)2231
東京都港区虎ノ門1-14-1 郵政互助会琴平ビル
ロ. 最寄りの海上保安本部及び各海上保安（監）部署に郵送または直接窓口提出して下さい。

4. 募集期間

昭和63年4月2日～同年5月10日（当日消印有効）

5. 応募対象者

年齢・職業等何らの制限ありません。誰でも自由に応募できます。

6. 選考方法

有識者・主催者・後援者等により、全国11ブロックで一次選考を行い、さらに中央で二次選考を行います。

二次選考による優秀作品を採用します。ただし、過去に採用された作品と同一または類似したものは選考対象から除外します。

なお、入選作品に複数の応募があった場合は、主催者が抽選によって1人に決定します。

7. 表彰及び賞

ポスター

海上保安庁長官賞
一席 10万円（1点）

海上保安本部長賞
本部ごとに各1点 5千円相当の記念品

標語

海上保安庁長官賞
一席 10万円（1点）

海上保安庁長官賞
二席 5万円（1点）

海上保安庁長官賞
三席 3万円（1点）

海上保安本部長賞
本部ごとに各1点 5千円相当の記念品

8. 発表

7月中旬、海事刊行物、海上保安（監）部署の窓口で行うとともに、入選者には、直接連絡します。

9. その他

- 入選作品の著作権は主催者に帰属し、作品はお返ししません。
- ポスターについては、B2の大きさに拡大して使用され、その際作品の一部修正、トリミング等が行われることがあります。

1988年 関東支部レース日程表

レース名	初 島 卯月レース	初島レース	第11回関東支部 フリート対抗レース	第38回 大島レース	第33回 神子元島レース	第26回 小網代カップレース
コース	小網代(48哩) ↓ 初 島(反) ↓ 小網代	小網代(48哩) ↓ 初 島(反) ↓ 小網代	第1 R 三角 (20哩) 第2 R S.O (48哩) 第3 R 三角 (20哩) 第4 R 三角 (20哩) 第5 R L.O (85哩)	葉 山(85哩) ↓ 初 島(反) ↓ 大 島(反) ↓ 葉 山	江の島(105哩) ↓ 神子元島(反) ↓ 江の島	小網代(65哩) ↓ 大 島(時) ↓ 小網代
スタート	4/2(土) 11:00	5/14(土) 17:00	第1 R 5/14(土) 第2 R 5/14(土) 第3 R 5/21(土) 第4 R 5/22(日) 第5 R 5/28(土)	5/28(土) 11:00	10/29(土) 12:00	11/19(土) 11:00
申込締切	3/18(金)	4/28(金)	4/28(金)	5/13(金)	10/14(金)	11/4(金)
出艇申告 および 艇長会議	4/2(土) 07:30 シーボニア	5/14(土) 15:00 シーボニア	連絡会 4/25(火) 出艇申告 5/14(土) 艇長会議 5/14(土)	5/27(金) 18:30 NORC 本部	10/28(金) 18:30 NORC 本部	11/19(土) 07:30 シーボニア
参加資格	JOR I~Ⅶ ORC-4 NORC-C クルーザー R	JOR I~Ⅶ ORC-4 NORC-C クルーザー R	JOR I~Ⅶ ORC-3 NORC-B	JOR I~Ⅶ ORC-3 NORC-B クルーザー R	JOR I~Ⅶ ORC-3 NORC-B クルーザー R	JOR I~Ⅶ ORC-3 NORC-B クルーザー R
担 当	諸 磯	シーボニア	関東支部	葉 山	江の島	小網代

1988年度NORC東海支部主催レース日程表

レース名	第2回 春の野島 レース	第13回 五ヶ所湾 合同レー ス	第6回 スプリング シリーズ レース	第12回 伊勢湾 合同レー ス	第2回 エリカ記念 三河湾合同 レース	第6回 津 合同レー ス	第2回 秋の野島 レース	第13回 東海フェ スティバ ル 合同 レース	第6回 オータム シリーズ レース
主 催	支 部	衣浦武豊 フリート	支 部	四日市 フリート	三河湾 フリート	津 フリート	支 部	支 部	支 部
コ ー ス	幡 豆 生 田 野 島 豊 橋 幡 豆 (30M)	衣 浦 五ヶ所 (50M)	1.オリンピ ック2レー ス 2.オリンピ ック1レー ス 熊野レース (30M) 3.オリンピ ック1レー ス	四日市 津 (20M)	蒲郡沖 (6M)	オリンピ ック2レー ス 津 沖	幡 豆 梶 島 野 島 衣 浦 (20M)	衣浦沖 (6M)	1.オリンピ ック1レー ス 東海レース (30M) 2.オリンピ ック2レー ス 3.オリンピ ック1レー ス
ス タ ー ト	4/10 (日) 09:00	5/3 (火) 02:00	5/3 (火) 09:00 13:00 5/4 (水) 08:00 12:00 5/5 (木) 08:00	5/22 (日) 07:00	6/5 (日) 11:00	9/4 (日) 10:00	10/8 (土) 09:00	10/9 (日) 13:00	1.11/13(日) 08:00 12:00 2.11/19(土) 09:00 13:00 3.11/20(日) 08:00
申 込 締 切	3/27(日)	4/24(日)	4/17(日)	5/15(日)	5/29(日)	8/25(日)	9/25(日)	10/2(日)	10/30(日)
出艇申告及 び艇長会議	4/10(日) 07:00 日産マリ ーナ東海	5/2(月) 20:00 衣浦ヨッ トクラブ	5/3(火) 07:00 日産マリ ーナ東海	5/21(土) 17:00 四日市	6/4(土) 18:00 蒲郡ヨッ トハーバー	9/3(土) 18:00 伊勢湾海 洋スポー	10/8(土) 07:00 日産マリ ーナ東海	10/8(土) 17:00 半田港運ビ ル	11/12(土) 18:00 日産マリ ーナ東海
担 当	三河湾	衣浦武豊	幡 豆 碧 南	四日市	三 河 湾	津	幡 豆 衣浦富貴	衣浦富貴	幡 豆 碧 南

申し込み方法 各レース共支部事務局へ艇参加料を申込締切日迄に振り込み後、葉書にて申し込む。

(艇名、セールNo.クラス別(IOR、JOR、東海S)連絡責任者、住所、氏名、電話)

参 加 料 シリーズレース 艇→3万5千円 乗員→会員2千円、非会員5千円(含むパーティ)。

支部レース 艇→3千円 乗員→会員1千円、非会員4千円。

合同レースは別に指示。

参 加 資 格 支部レースではIOR、JORレーティング所有艇はORC-4、NORC-C以上の安全検査合格艇であること。又、クルーザーレーティング所有艇(非登録艇含む)は小型船舶安全検査合格艇であればよい。合同レースは特に制限しない。小型船舶安全検査合格艇であればよい。

表 彰 ①シリーズレースは5レース中4レースの合計得点とする。

②各レースごとの表彰の他に年間総合表彰があります。

支部レースは春、秋の野島、熊野、東海、パール、春、秋のシリーズの全7レースの年間合計得点とする。(総合およびクラス別)

③合同レース(エリカ記念、五ヶ所湾、伊勢湾、津、東海フェス)は上位3レースの年間合計得点とする。

東海支部事務局 ☎460 名古屋市中区丸の内3-21-21 丸の内東桜ビル902 ☎052-971-5835

振り込み先 東海銀行大津町支店 普307-481(社)日本外洋航海協会東海支部

三河湾オープンヨットレース 幡豆沖でトレーニングレースを開催 4/3、6/12、9/11、10/2、12/4(詳細別紙)

パールレース 7月22日 スタート

ジャパンカップ オフショアシリーズレース(熱海)10月8日~15日

J/24 全日本 11月3日~6日(幡豆) レディース 5月4日~5日(幡豆)

- *お願い*
- ①IOR、JORの更新手続きを早めに本部に申請して下さい。
 - ②安全検査はフリート別日程に合わせ受験して下さい。
 - ③本年から東海Sにかえクルーザーレーティング(実測要)を採用します。
クルーザーレーティング艇は会員半数以上の制限無し、小型船舶安全検査合格艇であればよい。
 - ④非登録艇も支部レースにクルーザーレーティングにて参加できます。各クラブ友人艇をおさそい下さい。

ホットなイベントや競技会でコバルトブルーの海がスパークする



伊豆七島海洋スポーツフェア 『マリニック'88』

「スポーツ＝生活」の時代、ニューアウトドアスポーツとして若者達をとりこにしたマリンスポーツは、無限の可能性とロマンを秘めた“海”を舞台にしたまさにHOTなスポーツです。

昭和63年4月29日より5月29日まで伊豆七島を会場に、ダイビング・クルーザー・ジェットスキー等10種のスポーツを競い合う、伊豆七島海洋スポーツフェア『マリニック'88』が行われます。DASH (Dynamic-Active-Spakle & Hot) をテーマに、今回で第7回を迎える「マリニック」は誰にでも参加出来る、マリンスポーツ界最大のイベントです。壮大な自然を舞台に繰り広げられる数々の競技は、単に技術、順位を競うだけではありません。例えば、“海中宝さがし”(ダイビング)や、島民とペアを組む“島民親善レース”(ヨット・ディンギー)等、ビギナーから上級者まで誰でも楽しめる趣向を凝らしています。また、入賞者には表彰が行われ副賞が贈られる他、プロのレクチャーや映写会、親善パーティー等、楽しいイベントも用意されています。

◎開催日及び開催場所(スポーツイベント)

◎クルーザー	4/29～4/30	大島
◎モーターボートラリー	4/29～4/30	大島
◎サーフィントーナメント	5/1～5/3	新島
◎フィッシュウォッチング	5/13～5/15	八丈島
◎ボードセーリング	5/13～5/14	式根島
◎ヨット(ディンギー)	5/20～5/21	神津島
◎ジェットスキー	5/20～5/21	神津島
◎ボディボード	5/20	八丈島
◎ダイビング	5/28～5/29	三宅島

全競技の運営はマリニック実行委員会が行います。

●マリニック'88競技委員長 日高茂樹

●各競技運営委員長

・クルーザー	葉師寺 千代美
・モーターボートラリー	上 田 英 氏
・サーフィン	長 島 徹
・フィッシュウォッチング	岩 村 博
・ボディボード	佐 藤 峰 満
・ボードセーリング	上 田 英 氏
・ジェットスキー	日 高 茂 樹
・ダイビング	渡 辺 信 広
・ディンギー	日 高 茂 樹

(以上予定)

□主催・後援関係主催：マリニック'88実行委員会/
(社)日本観光協会／東京都観光連盟／伊豆七島観光連盟

後援：運輸省／文部省／海上保安庁／(社)関東小型船安全協会／東京都／大島町／八丈町／三宅村／新島本村／神津島村／伊豆諸島小笠原諸島地域経済活性化対策協会／(社)大島観光協会／新島観光協会／式根島観光協会／神津島観光協会／三宅島観光協会／八丈島観光協会／日本サーフィン連盟／(社)日本外洋帆走協会／ジャパングームフィッシュ協会／全日本潜水連盟／日本ジェットスキー協会／(財)社会スポーツセンター

協力：東海汽船(株)／(株)渡辺プロダクション

この件に関するお問い合わせ先
〒105 東京都港区海岸1-9-15 東海汽船(株)内
マリニック実行委員会
☎03-436-1148



Sometime SHONAN

ドイツ キールヨットクラブ と提携にあたって

サムタイム湘南ヨットフェスティバル1988は、本年度よりドイツキールヨットクラブとの提携により開催されます。

キールヨットクラブは、その前身が1877年にドイツ皇帝ウィルヘルムⅡ世を会長に設立され、イギリスのロイヤルヨットクラブ、アメリカズ・カップで知られるニューヨークヨットクラブと並んで100有余年の歴史を持った名門中の名門のヨットクラブです。

キールヨットクラブのレース運営能力は世界一とも言われ、1936、72年における2回のオリンピックのヨット競技運営を委託されたほどです。

このキールヨットクラブが主催するキールボッヘ（キールウィーク）は、世界中のヨット愛好者から一度は参加してみたいレガッタと熱い注目を受け、戦争の中断を除いて創設時より今日まで開催され続けています。また、キールウィークはヨットマンたちばかりでなくヨーロッパの人々に夏のバカンス到来を告げる行事となっており、この催しが始まると人々は、太陽と潮騒に思いを馳せます。

サムタイム湘南ヨットフェスティバル1988も我が国の本格的なマリンスーザン到来を告げる日本最大のヨットフェスティバルとして5月5日に開催されますが、今回はキールヨットクラブとの提携を記念して同クラブのMr. ヴルフ会長が来日され、優勝者にキールヨットクラブ杯を贈呈することになっています。

さらに、今後はお互いの選手を派遣しあい、日独の親善とヨットのレベルアップを目指したいと考えています。

湘南ヨットフェスティバル実行委員会
大会会長 澤野裕治

主 催 : サムタイム湘南ヨットフェスティバル実行委員会

提 携 : ドイツ キールヨットクラブ

後 援 : 日本たばこ産業株式会社

支 援 : 葉山町/逗子市/財団法人日本ヨット協会/財団法人日本洋帆走協会関東支部/神奈川県ヨット連盟/相模湾の島ヨットクラブ/日本シーホース協会/ヤマハセーリング協会/逗子マリーナヨットクラブ/葉山マリーナヨットクラブ/葉山クルージングヨットクラブ

協 賛 : 大和証券(株)/NTT/日本テレビ/アサヒビール/ヤマハ発動機(株)/東信地所(株)/ルフトハンザ・ドイツ航空/その他(順不同)

協 力 : (株)エス・エル・ピー(逗子マリーナ)/(株)葉山マリーナ/(株)舵社/ヨッティング(立風書房)/(株)オーシャンライフ/(有)葉山ボートサービス

期 日 : 昭和63年5月5日(木、子供の日)

会 場 : 湘南 葉山湾沖海域…レース海域

逗子マリーナ…レース本部、パーティ会場

種 目 : (1)クルーザー…1レース

(2)ディンギー…2レース

競技規則 : 国際ヨット競技規則、当該クラス規則、サムタイム湘南ヨットフェスティバル実施要項及び帆走指示書による

参加対象 : クルーザー、ディンギーの愛好者なら艇種、年齢を問わず参加できる。ただし18歳未満の参加者は、保護者の同乗もしくは、承認が必要。

〈参加予定艇数〉

(1)クルーザー…200隻

(2)ディンギー…300隻

参加費 : (1)クルーザー/1艇4人まで2,000円

(Tシャツ4枚配布)

(2)ディンギー/1艇2人まで1,000円

(Tシャツ2枚配布)

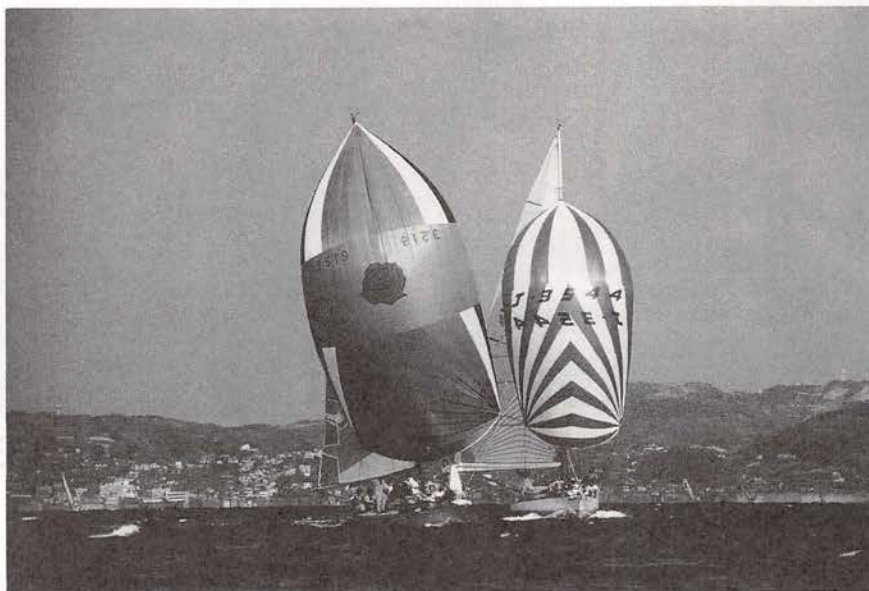
上記人数を越える場合、1人につき500円

(Tシャツ1枚配布)

(3)パーティ/サムタイムTシャツ着用者は、無料

その他は、500円(ただしレース関係者に限る)

YACHT FESTIVAL 1988



本年度の本部艇(左)と昨年度の優勝艇(右)

日程：昭和63年 5月5日(木、祝)

□：□ スキッパーズ・ミーティング

(1)クルーザー

10：50 予告信号

11：00 レーススタート(葉山湾沖)

(2)ディンギー

10：50 第1レース予告信号

11：00 第1レーススタート(葉山湾沖)

□：□ 第2レース予告信号

〈第1レース終了40分以後〉

□：□第2レーススタート

(3)表彰式及びパーティ

16：00 逗子マリーナ特設会場

成績発表と表彰

パーティ参加者対象の抽選会

(ペアでヨーロッパご招待他全

員に豪華商品)

賞：(1)クルーザー

1～3位

ファーストホーム艇 } カップまたはプレート

※その他の賞多数あり

※順位はクルーザーレーティングによる

(2)ディンギー(2レースの総合成績)

10艇以上参加の艇種

1～3位 カップまたはプレート

9艇以下の艇種および特別賞

レース委員会の裁定による

参加申請：参加申請は、実行委員会所定の参加申込書
に必要事項を記入の上、参加料を添えて申
請。

<参加受付>

日 時：昭和63年 4月15日(木)

15：00～20：00

場 所：ヤマハ海洋教室(新橋)

港区東新橋1-1-2

TEL 03-572-9617

配布物：①帆走指示書(パンフレット)

②参加旗(鯉のぼり)

③ゼッケン2枚

(クルーザーのみ)

④T シャツ

(参加人員数)

※上記手続き以外での参加申込みは、無
効とする。

お問い合わせ：サムタイム湘南ヨットフェスティバル実行
委員会

TEL 03-589-4561

東京都港区1-1-18赤坂大成ビル

(財)日本法制学会内



SAISON GROUP PRESENTS

第3回相模湾JBCオープンヨットレース

初夏の風物詩『第3回相模湾 JBC オープンヨットレース』（主催：相模湾 JBC オープンヨットレース実行委員会 協賛：西武セゾングループ）は来たる4月29日（金・祝）・5月1日（日）の2日間、相模湾全域において開催されます。

このレースは、近年のヨットをはじめとするマリンスポーツ人口の増加を背景に、アマチュアヨット愛好者であれば誰でも参加でき、ヨットライフの素晴らしさ・本格的で楽しいヨットレースの魅力を体験していただくという趣旨で行われており、昨年の第2回レースでは、約420艇（ボードセーリング・ディンギー・クルーザーの3種目）が出場し、今年も4/29〈ディンギー〉、5/1〈クルーザー〉の2種目で合わせて約350艇の出場を予定するなど日本で最大クラスヨットレースです。

協賛の西武セゾングループは、相模湾の他函館湾・大阪湾においてもヨットレースを実施してきました

が、この3つのヨットレースの総称として今年度より新たに“JBC (Japan Bay Cup)”と名付け、全国的にヨット・マリンスポーツの応援を行っていきます。

（本年度は函館湾：8月13日・14日、大阪湾：10月2日）

今回の『第3回相模湾 JBC オープンヨットレース』は、西武セゾングループの海洋レジャーを担う東洋一のマリーナである「シーボニア」「逗子マリーナ」「葉山マリーナ」の相模湾一体のマリーナネットワークによりバックアップされています。

ヨットというと大人の男のスポーツというイメージですが、参加者（クルー）には女性・子供もあり、クルーの過半数が女性・子供のチームにはボーナスポイントが加えられるなどファミリーでの参加も可能です。夏本番の直前のゴールデンウィーク、大人も子供も楽しめる“海のお祭り”に参加してみたい方がでしょう。

ケンウッドカップ参加及び観覧の方へ

総務委員会より

下記の所でハワイ行きの格安の航空券が手配出来ます。
お問い合わせは下記へお願いします。

ヒルクレスト TEL 03-478-3281 担当 瀬間啓子

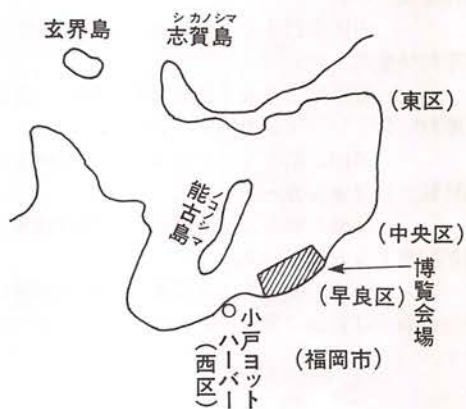


古代ギリシャ帆船と帆走

玄海支部 片倉静江

キプロス島沖に沈んでいた紀元前3世紀の木造船を復元した〈クレニア号〉と一緒に、かつては大陸貿易の窓口だった博多湾を走りました。感激の一言につきます。タイムカプセルに入った様な感動でした。

3月17日(木)0630、春雨の中、小戸ヨットハーバーを出港、0710、タグボートにひかれた〈クレニア号〉に合流しました。長さ14メートル、幅4メートル、マストの高さ11メートル、来年開催されるアジア太平洋博覧会会場沖を帆走予定でしたが、あいにくの微風で、あの珍しい扇形のセイルも4・5回風をはらんだだけで残念でした。この後〈クレニア号〉は博多港内中央埠頭に艀づけされ、午後7時まで一般に公開され、翌18日(金)、また貨物船に乗せられ本命の「ならシルクロード博」出展のため奈良へ戻りました。



3月17日は、アジア太平洋博覧会開催日の丁度一年前にあたり、各地区でマラソン、デモンストレーションやキャラバン隊のPRもあり、夕方には歌手のアグネス・チャンを招いた「よかとぴア・ファンタジー」も催され、来年の博覧会へのムードを大いに盛り上げました。木曜日だったためわずか5艇の参加でしたが、古代ギリシャの帆船と一緒に帆走するなんてもう二度とないでしょうね。

〈ピクニック〉〈DR HIRO〉〈ミスティ〉〈アマポーラ〉、そして〈カラコルム〉に乗って下さった〈セネックス・マリウス〉の白石オーナー、もう1人〈クレニア号〉にのりこんで通訳と、タグボートへのコース指示にあたった〈ホロンロード〉の服巻^{ハラマキ}オーナー、皆さん朝早くから大変御苦労様でした。午前3時に起きた人もいたそうですね。早起きは三文の得、今年はきっといい事があるでしょう。

小笠原返還20周年記念東京-小笠原レース アンケート当選者発表

帆走委員会・沖縄支部

小笠原諸島返還20周年記念事業実行委員会

先日行いました第9回沖縄-東京レース及び小笠原返還20周年記念東京-小笠原レースのアンケートに回答を寄せて下さった方の中から厳正な抽選を行い、次の方々を当選とさせていただきます。

小笠原往復船券(ペア) 1名

駿河湾フリート 小田部隆行さん 会員番号86-007

沖縄特産物 10名

山田克己さん 会員番号 T78-021 他 9名

小笠原村特産品 10名

萱原健二さん 会員番号 716 他 9名

小笠原村特製テレフォンカード 10名

横田正裕さん 会員番号 76-188 他 9名

沖縄特製テレフォンカード 10名

加藤正敏さん 会員番号 75-143 他 9名

20周年記念Tシャツ 50名

戸田 宏さん 会員番号 80-108 他 49名

他の当選発表は賞品の発送を持って代えさせていただきます。

第2回三浦つなひき大会 のおさそい

日頃ヨットを通じて、三浦市に来ていただいているヨットマンの皆様、国民的スポーツである、つなひき競技にチャレンジしてみませんか。

我が三浦を愛する青年の会、「三青会」が来たる5月5日の子供の日、第2回三浦つなひき大会を開催いたします。

ゴールデンウィークは、レース、クルージングと忙しい事と思いますが、三浦市民とのコミュニケーションも兼ねて、ウィンチで鍛えた腕力を陸で汗をかいてみませんか。皆様のご参加をぜひお待ちしております。

期 日 5月5日

場 所 三崎高等学校(雨天の場合体育館)

集 合 午前9時 開会式

参加費 1チーム500円(保険代を含む)

つなひき競技5種目

①一般男子(1チーム8名 体重制限560kg以内)

②一般女子(1チーム8名 体重制限480kg以内)

男女ともコーチ2名必要

③家族対抗(1チーム4名 大人男女2名 子供2名)

④子供グループ対抗(1チーム10名 体重制限なし)

⑤男女混合チーム対抗(男子4名、女子4名)

エントリーは電話にてお申し込み下さい。

0468(82)6956 吉田まで

「続・コンピューターレーティング」

右の表は昨年8月号発表分を追加、修正したものです。前回同様まだまだ自信の持てない資料ですが、私なりの検討結果です。

大型艇から小型艇まで、また新タイプ艇から古い艇まで、同じレベルでレーティングすることに多少無理があるようです。

このレーティングもIORをベースに考えておりますので、艇の整備、艇装、セール等また、乗り手の技術は同一視(それぞれ十分な内容であるとする)としております。従って、現実にはこのレーティングによるTCFハンディキャップシステムではどうしても新

艇やIOR取得艇、またレース指向型の艇が上位を占める傾向となります。対策としては、クラス別にするか、エイジボナス等のファクターを追加し、そのレースの趣旨にあったものに変化させた方が良いと思います。あくまでもハンディキャップの一つのベースであるという考え方で見て欲しいと思います。私もデータ不足で悩んでおりますので、皆様のご意見、ご指導を期待しております。

内海支部計測委員長
飯塚巧二

Y-19	15.6	BW 30	20.3	アルページュ 30	20.0
Y-20 OD	16.1	オセアン 22	16.5	N 300	20.8
Y-21 JOG	15.8	オセアン 23	16.4	C & C 30	20.8
Y-21 RC	16.1	オセアン 25	17.0	ファー 920	22.2
Y-21 C	16.2	ベ ラ 24	17.4	J-24	21.2
Y-21 S	16.4	デュボア 23	16.3	J-29 I/B	24.4
Y-21 CEX	16.2	クーガー 23	16.4	J-29 O/B	25.2
Y-22 DX	16.0	キャナル 23	16.4	日 産 30	21.4
Y-23	18.0	キャナル 25	17.0	フレンドシップ 28	20.3
Y-24	17.8	サンシャイン 21	16.2	フレンドシップ 32	23.2
Y-25 II	17.0	サンシャイン 26	17.6	ヨコヤマ 29	21.4
Y-25 ML1/B	18.0	スプレnder 24	16.3	ヨコヤマ 30ショートリブ	21.6
Y-25 ML O/B	18.3	テキーラ 24	16.8	ヨコヤマ 30トルリブ	21.8
Y-26 S	18.5	KQ 24	16.4	ヨコヤマ NEW30	22.8
Y-26 C	18.2	レブラン	16.	ヨコヤマ 32	23.2
Y-26 SC	18.8	ピアス	16.4	オクムラ 30F	22.4
Y-26 C.TT	18.8	サムライ 26	16.4	パイオニア 9マストヘットリブ	21.8
Y-26 CEX	18.2	TK 25	16.2	パイオニア 9ミディアムリブ	22.4
Y-26 CEX-TT	18.8	TK 27	18.3	パイオニア 10	21.8
Y-28	18.5	ホランド 26	18.8	パイオニア 10MKII	24.0
Y-29	19.5	ST 27	18.8	オリオン	23.3
Y-30	20.8	なかよし 25	17.0	グランドソレイユ	23.2
Y-30 C	20.8	ハイグレース 26	17.5	B W 33	22.2
Y-30 CII	21.0	なかよし 295	21.3	ピーターソン 33	23.6
Y-30 S	21.4	なかよし 295 MKII	21.6	ピーターソン 34	24.0
Y-30 ST	21.6	なかよし 30	21.5	ホランド 33	23.6
Y-33	23.5	なかよし 30S & C	20.6	タカイ 34R & C	25.2
Y-36	25.8	コルベット 23	18.2	ヨコヤマ 33	24.5
Y-R30	22.8	ファー 727	18.6	ヨコヤマ 33MKII	24.7
Y-R34	24.8	N-240	16.8	ピーターソン 37	26.2
スカンピ 30	19.5	N-260	17.2	ピーターソン 42	31.0
リュンドメール	16.0	ジョイラック 26	20.8	X-99	29.5
レブドメール	17.2	スプレnder 27	18.2		
エブドメール	17.8	サンデー 850	21.3		
エリメスポーツ	18.0	ピーターソン 26	17.0	エイジボーナス(案)	(A) (B)
リベッチオ	18.4	ピーターソン 30	20.5	船 令 0-2	±0.0 ± 0
ソレイユルボン	18.6	ピオン	20.5	3-4	-0.1 ± 0
パピヨン	18.6	ニコルソン 30	21.0	5-6	-0.3 -0.1
パサトーレ バカンス	19.5	G. S. 30	21.0	7-9	-0.4 -0.2
パサトーレ スポーツ	19.7	デュボア 30	21.0	10	-0.5 -0.3
バンドフェット	22.5	デュウォー 30	20.3		
BW 21	16.0	S K 30	20.0	プロペラボーナス	
BW 23	16.2	インペンサブル 30	20.8	フォルデング	± 0
BW 24	16.4	S & S 30	20.8	船 外 機	± 0
BW 25	17.0	カフマン 30	20.8	ソリッドペラ	
				2枚翼	
				R(f)21.9以下	-0.1
				R(f)22.0以上	-0.2

1988年NORC近畿北陸支部レース

春季シリーズポイントレース 2回戦

(2月14日)

Sail No.	艇名	艇種	T.C.F.	持点	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	合計点	総合順
3652	KATANA	KAN-23	.6663	13.25	12	1:27:14	3,487	9	10	23.25	5
2673	HAYATE IV	J-24	.7215	7	—	D.N.C				7	13
3724	OFF	YOK-1/8	.6658	12	7	1:24:11	3,363	7	12	24	3
3370	MIXMAX	KAN-23	.6662	11	4	1:21:51	3,272	3	16	27	2
3300	AKVAVIT	TAK-1/8	.6691	10	2	1:18:46	3,162	1	18.25	28.25	1
3324	CREEK	KAN-23	.6696	9	5	1:22:23	3,310	4	15	24	3
3257	Wonder Boy	TAK-1/8	.6596	8	6	1:22:49	3,327	6	13	21	6
480	ATOM	YAM-23	.6831	6	—	D.N.C				6	15
489	POISSON ROUGE	YAM-21C	.6637	5	15	1:34:57	3,781	15	4	9	10
3506	TWINCAM	KAN-23	.6674	4	11	1:25:59	3,443	8	11	15	8
3412	SEABLUES	YAM-R30	.7385	—	10	1:25:28	3,738	14	5	5	17
3271	OASIS	TAK-26S	.7215	—	8	1:24:22	3,652	11	8	8	12
377	SNOBBY CONNECTION	YAM-26S	.6878	—	3	1:20:34	3,325	5	14	14	9
2914	MIYAKO II	TAM-26C	.6866	—	13	1:29:38	3,693	12	7	7	13
2833	AGUNES	YAM-26SS	.7237	—	1	1:14:36	3,239	2	17	17	7
7	HIWIND NU	YAM-21R/C	.6625	—	—	T.L			1	1	21
3178	PICK	YAM-26S	.6878	—	14	1:30:24	3,731	13	6	6	15
350	MARIE	YAM-21C	.6637	—	16	1:37:08	3,868	16	3	3	18
330	PURPOSE VIII	YAM-25ML	.6878	—	9	1:24:37	3,492	10	9	9	10
155	アドベンチャー	BW-21	.6537	—	—	T.L			1	1	21
529	MUAMUA	YAM-21C	.6637	3	—	D.N.C				3	18
3543	Mis TAKO	YAM-21RC	.6625	2	—	D.N.C				2	20
3816	ELANVITAL	YAM-21CEX	.6637	1	—	D.N.C				1	21

スタート 風 向 風 力
10:40 120° 1~3m/s

帆走委員長：三井祥功

春季シリーズポイントレース 3回戦

(2月14日)

Sail No.	艇名	艇種	T.C.F.	持点	着順	所要時間	修正時間	順位	得点	合計点	総合順
3652	KATANA	KAM-23	.6663	23.25	6	1:02:56	2,516	4	15	38.25	4
2673	HAYATE IV	J-24	.7215	7	—	D.N.C				7	17
3724	ESPERANZA	YOK-1/8	.6658	24	—	P.M.S			1	25	8
3370	MIXMAX	KAN-23	.6662	27	4	1:02:23	2,494	3	16	43	2
3300	AKVAVIT	TAK-1/8	.6691	28.25	3	1:01:38	2,474	2	17	45.25	1
3324	CREEK	KAN-23	.6696	24	7	1:03:45	2,561	6	13	37	5
3257	Wonder Boy	TAK-1/8	.6696	21	2	1:00:33	2,433	1	18.25	39.25	3
480	ATOM	YAM-23	.6831	6	—	D.N.C				6	18
489	POISSON ROUGE	YAM-21C	.6637	9	13	1:09:14	2,757	9	10	19	11
3506	TWINCAN	KAN-23	.6674	15	14	1:09:20	2,776	12	7	22	9
3412	SEABLUES	YAM-R30	.7385	5	5	1:02:35	2,773	11	8	13	13
3271	OASIS	TAK-26S	.7215	8	10	1:06:08	2,863	15	4	12	14
377	SNOBBY CONNECTION	YAM-26S	.6878	14	8	1:05:43	2,712	7	12	26	7
2914	MIYAKO II	TAM-26C	.6866	7	11	1:06:58	2,759	10	9	16	12
2833	AGUNES	YAM-26SS	.7237	17	1	0:58:40	2,547	5	14	31	6
7	HIWIND NU	YAM-21R/C	.6625	1	16	1:35:16	3,787	17	2	3	20
3178	PICK	YAM-26S	.6878	6	12	1:09:04	2,850	14	5	11	15
350	MARIE	YAM-21C	.6637	3	15	1:10:13	2,796	13	6	9	16
330	PURPOSE VIII	YAM-25ML	.6878	9	9	1:05:54	2,720	8	11	20	10
155	アドベンチャー	BW-21	.6537	1	17	1:35:43	3,754	16	3	4	19
529	MUAMUA	YAM-21C	.6637	3	—	D.N.C				3	20
3543	Mis TAKO	YAM-21RC	.6625	2	—	D.N.C				2	22
3816	ELANVITAL	YAM-21CEX	.6637	1	—	D.N.C				1	23

スタート 風 向 風 力
13:10 090° 2~5m/s

帆走委員長：三井祥功

がんばれ！ オフショア誌！

服部 一良

オフショア誌の評判はあまりよくない。編集スタッフの立場で、ごく希にはお誉めを頂戴することもあるけれども、通常は、残念ながらあってもなくてもどちらでもいいような、そんな手応えしか感じない。だが無視されるだけならまだしも、「オフショア誌は赤字部門の筆頭、協会の財政を逼迫させている元凶、だから……」などまでにエスカレートした声が届くとなると、これはこちらが無視するわけにはいなくなる。

たしかにオフショア誌は面白くない、と思う。

ビジュアルに変身した、それも競って大形化された市販の専門誌と比べ、こちら側は控え目なB5版のまま、まして表紙を含めた全ページがいまだにモノクロであって、体裁からしてまったく負けている。だから中味の情報量が勝負するしかないのだが、ここがまた辛く、最層目に見たとしても会員のニーズを押し並べて満足させているとは言い難い。大きなニュースの欠落が間々見られるだけではなく、全般のお座なりムードも、十年一日が如くに続いてしまっている。

何故だからか。

編集スタッフの至らなさもちろん責任を問われて然るべきだ。この点、被告人として自覚するのに決してやぶさかではない。けれども、一部門の人材の不適当だけでは片付かない問題が、したたかに残る現状をも、この際、会員諸兄にぜひ知って戴きたい。

オフショア誌は言うまでもなく「機関誌」である。先程は乱暴な比較をしてしまったが、一方の市販の専門誌は、いわゆる「商業誌」で、それぞれの目的はいささか異なる。

商業誌は、不特定多数の購買層からの支持を得て初めて成立する。ところが機関誌は、特定の組織が、その綱領とか定款とかに基づく一切をアピールするために発行するもので、不特定多数の購買層なるものは、さしあたって関係がない。

このそもそもの出発点が、まず違う。

そしてこれは、それぞれの製作に携わる姿勢までを自ずと変えてしまっている。すなわち一方の商品は、成功を求め企画の段階から勝負が始まるけれども、一方にはそのような過程はかえって好ましくないのだ。言い換えれば、たとえば商業誌は、他のニュースを犠牲にする、一点豪華主義の編集も場合によっては可能だろうが、特定の団体の機関誌は、義務として、その団体の諸活動を平等に報告しなければならず、内部の情報の取捨選択が許されるはずがないからである。

以上は、しどろもどろな怪しげな定義だが、ともか

くこれを前提に、オフショア誌周辺の実態を報告する。

もうひとつ、あらかじめお断りするが、NORCの機構が関係各位のボランティアによって支えられているのは、百も承知である。恥ずかしなく言えば、貢献度はさておき、当方個人も様々な面でそれを身を以て実践している。だが、ボランティア活動とにかく纏い付きやすい、いやらしさとか尊大さとかはさておき、オフショア誌の製作段階が、ボランティアであるが故に、結果として、次のような状況が生まれているのを、知って戴きたいのだ。

昨年の春、メルボルン—大阪のフィニッシュを間近にして、オフショア誌サイドとしても放って置けなく、取材に出掛けた。そしてその結果は商業誌を抜くスピードでそれなりに誌上へ反映した、つもりだ。

この取材活動はもちろんボランティアだが、これは、出先での宿泊を、〈波切大王〉のスポンサー、SDCの好意に甘んじた以外、往復の旅費その他は自己負担、さらに、伯父伯母を再び死なせる常套の非常手段を行使し、掠めた休暇が三日間という、おまけ付きである。

また、数年前、取材のために地方へ出向いたとき、このときが最初で最後の経験なのだが、何故にか旅費を頂戴して、だが原稿が思うようにまとまらずに苦勞している最中、「レポートが不可能ならば、支給した旅費を……」とのお達しが届き、おそれおのき即刻ご返還申し上げた覚えもある。

要は、ホイホイふたつ返事でいつでも時間を使えるような、日々の生活に余裕がたっぷり、経済的にもゆとり十分、そのうえで、ジャーナリストとしての才能も抜群の人材でなければ、オフショア誌の編集スタッフは勤まらないのだ。当方も頑張ったが、やはり、それぞれの面での無理な背伸びは免れていない。内外を問わずごまかしてきたが、もうぼろが見え隠れしている。だからそのぼろ隠しのひとつとして、これまでのオフショア誌は、独自の行動を伴う取材を、とうに諦めてきた。最近の例外は、前述のメルボルン大阪のフィニッシュ取材だけである。

もっとも、すでにご承知のように、オフショア誌の紙面は会員諸兄からの寄稿で構成されている。各事業部門を担当する方や全国に広がる各支部で活躍される方々が、会員のニーズをよく理解し、常時、情報の提供に勤められるのであれば、あらたまった取材陣など、たしかに不要である。

問題は、このポリシーの要求どおりには組織が働かないからである。そしてその対応策が現在のスタッフ

ではとれないからでもある。寄稿が少ないときに、せいぜい埋め草を綴るぐらいしか役に立っていない。

オフショア誌周辺の環境の最大の禍根は、実にこの一点に集約される。会員のためには欠かせられないと思うニュースでも、容易には出稿して戴けない。といってその度に、出向き直ちにレポートなりを纏める能力は、現在のスタッフサイドには、前述したようにまったく欠けている。ジレンマだけがひたすら残るだけである。

たとえば、このところ、レース中の、事故の詳細の報告やDSQの場合の経過報告などが、ほとんど見られなくなった。

レース中のトラブルが如何なる状況のときに如何なる形で発生したのか、またケースにしてもそれが生じた状況とその裁定に至った過程などが、かけがえがなく大事なはずだ。それらの丁寧な蓄積から生まれるものこそが、ややオーバーかもしれないけれども、クラブの伝統を培うのだと思う。だから、それを欠いた「機関誌」は、「機関誌」としてまともには機能していないということにある。

ついでだから言ってしまうけれども、前述のメルボルン—大阪を総括するレポートも、きわめてお粗末だった。スタート前のインスペクションで不穏な空気が生まれたとかの噂は耳にしたが、その他、搭載を義務付けたSSBやアルゴスの運用結果報告などを含めて、ついにこれらはオフショア誌上に姿を現さなかった。

一般論として、知らせなくてはならないことと、知らせたあげくに惑わすよりも、むしろ黙っていた方がよいときもあるのを、知らないわけではない。そこでコミティー関係の諸先輩諸兄が、政治的な意図を秘められたのか、それとも単に報告を怠けられただけなのか、スタッフサイドには一切知るよしもない。だけれども、結果として、特定の方々だけが承知し、ふつうの会員は蚊帳の外に置かれている事実が、数々残ったのは間違いなく、「機関誌」を担当するスタッフとしては、しこりが残るのを否めないでいる。やはりレポートはしっかりと頂戴したかった。

思うように原稿が戴けないのならば、せめて座談会に出席を願ってと、過去に幾回となく企画し実際に催させて戴いた。もちろんテーマ次第で座談会を最初から考えた場合も多かったが、個々に寄稿をお願いしたかったときの、次善の策だったケースも決して少なくなかった。

だがこのアイデアは、事態を好転させることなく編集スタッフの負担を飛躍的に増大させたに過ぎなかったのだ。

120分のテープを文にするのにいったいどれほどの時間と労力を要するか、これはまさに愚痴になるが、経験のないお方には絶対お判り戴けないと思う。

このテープ起こしを、専門で引き受けるアルバイト

やプロが存在するというのが、それを裏付ける。そして120分テープの場合、先方のレベルによる開きが2倍3倍にもなるようだが、ン万円のそれも高額のところから2桁万円の支払いが必要らしいのも、十分に納得できる。

誤解されると辛いのだが、テープを聞き、それを基に、座談会という作品を生む過程は、それに費やす時間と労力もさりながら、質の点からも素人のボランティアの領域では、どだい無理なのだ。

数年前になるが、ひとつの座談会を纏め、ご出席された各位にゲラ刷りのお目通しを願ったとき、さる著名なお方が、ご自分の語り口のフォローにご不満を現され、お叱りを頂戴した覚えがある。当時、内心は穏やかに収まらなかったけれども、日々を重ねた今では、あの方の気持がよく判る。

先々月と先月にかけて、しばらくぶりに座談会を司どり、駄目押的に気付いたことは、参加された各位の個性などを、いささかも表現できない我身の至らなさに他ならなかった。似たようなことを語られていても、そこは各位におかれては微妙なニュアンスの違いがある。述べられる言葉の順序からして異なる。それを頭では理解したつもりでいても、いざ実際の文に写すとなると、惨めなほどにワンパターンのリフレインから逃れられないのだ。

プロとアマとの、決定的な差である。

かつてのあのお方のお怒りは、至極当然なのだ。

動機の背景とか担当者の処理能力とかに、斟酌を求めるかのような姿勢は、それこそボランティア特有の甘え以外の何者ではなく、あのお方はそれを鋭く見抜かれたのに過ぎない。せい一杯頑張っても駄目なものは駄目なのである。せい一杯頑張ったのだからひとつよろしく、などというニュアンスは、凭れ合いが似合う、いわば身内内だけだと思う。外では通用するわけがない。

あのお方の一言は、オフショア誌の品位喪失を咎める天の声だったと、今では感謝している。

さらにもうひとつ、大きな問題は、会員諸兄の中でとりわけご高名な方々におかれては、「機関誌」オフショア誌に、さほど頻繁にはご登場戴けないのだが、市販の「商業誌」では毎月のようにご健筆をふるっておられるご様子で、この現象を如何に解釈するかという点である。

これは個人の基本的な人権問題に抵触する恐れも多分にありそうで、減多なことは言えない。

大体が、方や発行部数4000部、B5判全ページモノクロ、会員配布なのに対し、方や発行部数公称ン万部、A4判を越える大判カラーページ多数、そして全国の書店に並ぶのである。海事思想普及への貢献度からしても、大義の行方は見えている。

また、当方個人の経験から見て、ライター執筆中のケアが比較にならないのも、「商業誌」を際立たせ

ている気がする。「商業誌」の場合、企画の段階から特定の担当者が付き、執筆中はアシスタントが資料収集などの雑用を手際よくこなし、ライターは執筆に専念できる。だが、「機関誌」のオフショア誌では、通常、一本の電話で原稿を依頼するだけである。二本目、三本目の電話があるとすれば、それは催促でしかない。この差はかなりなものだと思う。

私事で恐縮だが、一昨年のケンウッドカップを終えた直後に、「商業誌」へ、州一周レースのレポートを寄せたとき、アシスタントの活躍は素晴らしく、他艇の状況を知りたい、あれとこれのデータが欲しい、表と図は、などなど、さすがプロという感じで注文をきいてくれた。彼のサポートがなければとうてい纏まらなかった。

最初に原稿の依頼を受けたときは、テーマから見てこれはオフショア誌に掲載すべきか、いささか後ろめたい感じを覚えたのだったが、アシスタントの働きが判った段階でそれはきれいに失せてしまった。たとえオフショア誌へ登場したとしても、自力だけでは、まったく別の形、それも情報量が間違いなく低下した代物になったと理解したからである。

だが、これらのいくつかの点もさりながら、「機関誌」オフショア誌と「商業誌」の両者を、決定的に分けるのは、「商業誌」は原稿料を支払うが、「機関誌」であるオフショア誌は、しつこいようだが一切ボランティアであり、原稿料なるものはバスター文も払えないところだと思う。

「商業誌」にご登場なされ原稿料を得られておられるお歴々の胸中を付度するなど、まったくはばかり、当方個人の覚えからいうと、原稿料は頂戴して、決して不愉快になるものではない。これは間違いのないと思う。

オフショア誌よりもはるかに華麗な装いでもって多数の読者の手に渡り、認められ、そして原稿料も……、これを誰が何の理由をもって何を言えるのか、だからこの状況を知っているからこそ、言い方を換えれば、定評をおもちの筆の立つ会員諸兄には、オフショア誌への原稿が依頼しにくいのである。「商業誌」を広げ、ライターの名を眺め、これはオフショア誌に欲しかったと、何回なげいたか数知れない。

オフショア誌はたしかに面白くない。編集スタッフの至らなさは当然咎められるべきだ。だが、一部門の人材の適不適だけでは形が付かない問題も、以上のようにしたたかに残るのである。多少はご理解戴けたであらうか。

なお、今年の春はNORC恒例の人事の季節とかで、様々に賑わった結果、大幅な移動があった模様である。オフショア編集部門もそれに従うことにした。上に下に、人心一新、旧弊払拭の意気高く、オフショア誌の再構築を気鋭の諸兄に願う、またとないチャンスだ。噂によるとその道のプロフェッショナルの方々

がお引き受けなさるとか、絶好のタイミングでもある。

唯一の心残りは、長年に渡って欠くことなく、毎月楽しいエピソードを寄せられている、玄海支部の片倉静江さんに、一度はお目に掛りたかった。九州と東京の間は、やはりお小遣いで出掛けるにはちょっと遠かった。それにしても、ほんとに他の支部の方々が片倉さんを少しでも真似してくれていたなら、オフショア誌はだいぶ変わって、当方の愚痴も相当に減ったことと思う。

最後に公私混同プライベート通信。片倉さんに叱られるかもしれないが、海上自衛隊対島防備隊司令、長嶺公成殿、いつごろお戻りですか。油壺に素敵なクラブハウスができました。お送り戴いた対島レースのポスターも掲示してあります。はやく仲間入りして下さい。

最後の最後に、エール、がんばれ！ オフショア誌！

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

3852 (申請中) ブルーサンシャインⅢ 横山33 鳴尾マリーナ 10.10×7.90×3.39×1.90 皆川秀夫／艇名の由来：太陽がさんさんと照り、日差しが強く、空は雲一つなく青一色、海も青色、その中を一艘のヨットが走っていく。／抱負：ブルーサンシャインⅠ世、Ⅱ世はクルージング主体でクラブレースが主で活動していましたが、今回のブルーサンシャインⅢ世はIORレーサーとしてグランプリレースを中心に活動を考えています。／クルー：フォアデッキ富田英之、マストマン福田公登志、ハリヤード中江良一、ジブトリム田中硫、メイントリム大地常己、ヘルムス皆川秀夫、ランナー西山恭子、現在メンバー数20名／NORCへの要望：できるだけ多くの参加艇を望めるように日程、雑誌等の伝達等を考えていただきたい。

OFFSHORE 第157号 昭和63年 4月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年 7月21日 第三種郵便物認可
1部定価300円(郵送料45円)
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-15-16(船舶振興ビル4階)
電話・東京03(504)1911~3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 正進社印刷株式会社

Fast Handy and Comfortable Racer-Cruiser.

The BALTIC 35

北欧のクラフトマンシップが生んだ

世界のファーストクラス。

世界の男達を魅了し続けるBALTIC YACHTS。その最高峰のテクノロジーと北欧のこだわりが、この艇のすみずみにいたるまで息づいています。徹底的に練りあげられた居住性、操作性、そしてあくまでも華麗なハルライン…。I.O.R.デザイナー、ユーデル・ヴォーローリックが手がけた走りの正統、NEWバルティック35。

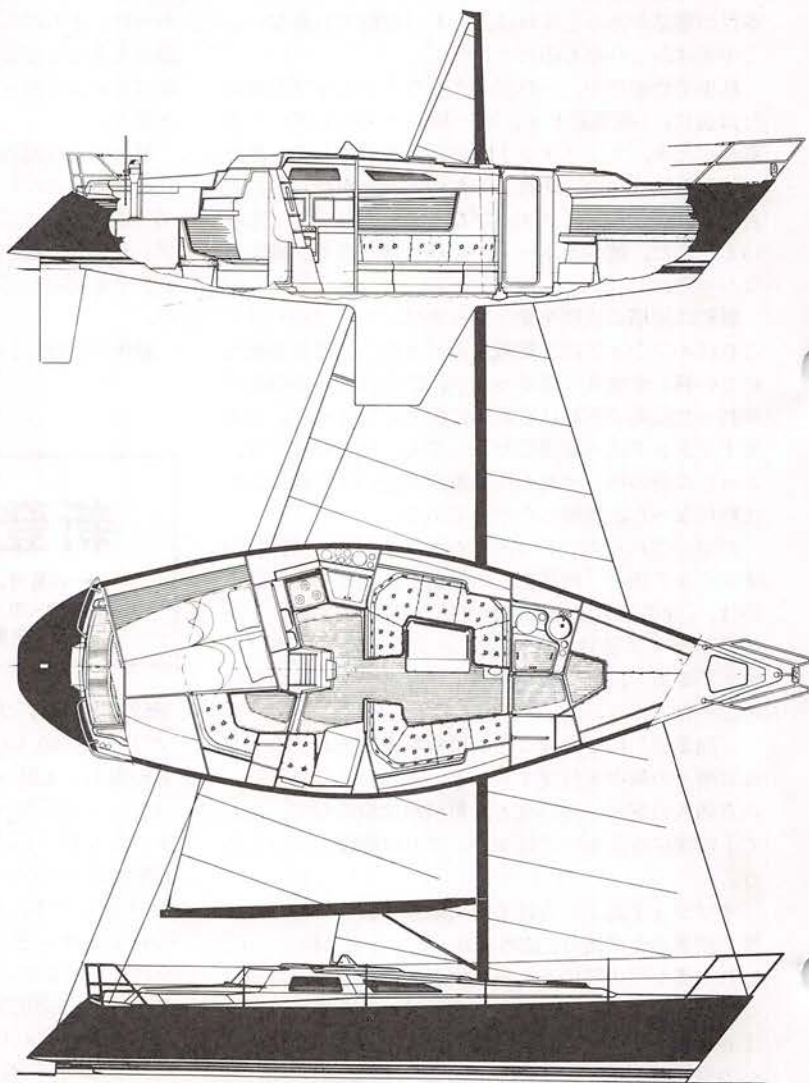
軽量、そして優れた耐久性。

厳選されたマテリアルと独自の工法により、40%の軽量化、150%のハル強度を実現(G.R.P.製同型艇比)。コストか品質かという選択では、断固として後者を優先させる。決して妥協を許さない「質」へのこだわりから生まれた確かな手応え。走りの喜びを余すところなく味わえ、乗る人を選ぶステイタスヨットです。

MAIN DIMENSIONS

L.O.A. approx.	10.64m	34.90ft
L.W.L. approx.	8.75m	28.70ft
Beam approx.	3.50m	11.48ft
Draft approx.	1.85m	6.07ft
Displacement approx.	4,480kgs	9,877lbs
Ballast approx.	1,880kgs	4,145lbs
I approx.	12.45m	40.85ft
J approx.	3.85m	12.63ft
P approx.	12.65m	41.50ft
E approx.	4.55m	14.93ft
I.O.R. Rating approx.		25.7ft

東京・大阪税込み ベースプライズ ¥34,000,000



Design : Judel/Vrolijk, & Baltic Yachts



お問い合わせ、資料請求先は

バルティックヨット ジャパン(株)

●本社：〒531 大阪市淀川区中津6丁目7-18 Tel.(06)454-3881(代) Fax.(06)454-3888 Tlx.J64980 ●東京オフィス ●香港オフィス
●フィンランド：P.O.Box2320,SF-6855 Bosund Pietarsaari Finland Tel.(9)67-83070 Fax.(9)67-83216 Tlx.7562 yachtst.