

社団法人 日本外洋帆走協会 平成元年3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 定価300円

Offshore

No.168 1989.3



The Traditional Gib'Sea



Gib'Sea

242	7.30m	24'
76	8.20m	26'
282	8.40m	28'
312	9.50m	31'
352	10.55m	35'
372	11.45m	37'
402	12.4	41'
442	13.70m	44'
522	16.00m	52'

Gib'Sea Masterシリーズ

372	Master
402	Master
442	Master
522	Master

コストパフォーマンスの高い Gib'Sea シリーズ

フランスのプロダクション・メーカー、ギバート・マリン社の伝統的なクルージング・ボート Gib'Sea シリーズ。

スッキリと落ち着きのあるメインサロンをはじめ、使いやすさを考えた広いギャレー、機能的なデッキアレンジメントによる動きやすいコックピット、などなど居住性と帆走性能のバランスが最大限に調和された Gib'Sea シリーズ。

実用性を重視した造りと、ヨットマインドを満たしてくれる走りは、オフのリフレッシュ・クルーズに、クラブレースにとあなたのマリン・ライフを限りなく広げます。

THE TRADITIONAL Gib'Sea — THE SEA BELONGS TO YOU



JAMAICA 30

● フランス ラ・ロッシュェルの気品

この船を一言で表現するならば「清楚」ホワイトで統一されたシンプルかつ機能的なデザイン EXCELLENTな貴男に

DIMENSIONS: 全長/9.10m 水線長/7.50m
全幅/3.30m 喫水/0.80m
船体重量/4,100kg 水タンク容量/300ℓ
エンジン/200HP×2 (VOLVO) 150HP×2 (VOLVO)



東日本地区発売元

アリカトレーディング(株)

〒150 東京都渋谷区恵比寿4-5-25
TEL. 03-473-3111 FAX. 03-473-3114

西日本地区発売元

(有)ハイテックシステム

〒532 大阪市淀川区西中島6-2-3地産7ビル711
TEL. 06-302-6851 FAX. 06-302-6852

日本総輸入元

巴工業株式会社

〒103 東京都中央区日本橋3-9-2第2丸善ビル TEL. 03-274-0451
〒550 大阪市西区立売堀1-3-13第3富士ビル TEL. 06-532-2676

会長就任にあたって

日本外洋帆走協会会長

石原慎太郎



石原慎太郎会長

運輸大臣在任中はみなさまの御支援により無事つとめを果たすことが出来ました。改めて心より御礼申し上げます。

新しい成熟の時代を迎えて運輸省もニューウォーターフロントとか海洋レジャーの充実とか、いろいろと新機軸を唱えていますが、まだまだ現実への認識も足らず、行政が国民の期待に追いついていかない節があります。今後もみなさまの意向を帯して、海のレジャーにおいて、ユーザーのみなさまに満足して頂けるような行政の実を挙げるべく努力していくつもりです。

さて、過日の理事会で御推輓を頂き、再びNORC会長として就任することになりました。運輸省に在任中は大儀見会長代行や清水専務理事以下スタッフの方々にひとかたならぬ御努力願ったこと、改めて御礼申し上げます。

NORCも時代の推移とともにいろいろと新しい問題をかかえていますが、新しい時代の中で、さらに外洋帆走を普及し、安全化していくためにも、思い切った提案や試みを内外に示すべき時期にきていると思います。

例えば、誰しもが不満と不安と疑義を抱いているIORルールなど、日本はその地位からしても、世界に向かってもっと強く有益な発言をすべきですし、レーティングルールに関しても日本独自の試みをしていくべきだと思います。レースは決して限られた金満家だけのものであってはならない筈です。

念願のNORCクラブハウスの問題も、いろいろな可能性が出て来ました。みんなの力と智慧を集めて、こうした問題をひとつひとつ実現していき、新しいより多くの仲間を迎えていきたいと思っております。

会員のみなさまのますますの御支援と御協力をお願いいたします。



理事会席上で会長就任の挨拶を述べる石原慎太郎会長（船泊振興ビル10F会議室にて）

ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会のキャンペーン本格化!／

帆走れニッポン “誇りと栄光”



次回のアメリカス・カップに挑むニッポンチャレンジの活動がいよいよ本格化してきた。

ご存知のとおり、1991年に開催される第28回アメリカス・カップには世界中から20をこすシンジケートが挑戦するが、ニッポンチャレンジは、NORCからエントリーした日本の挑戦チームのひとつ。

その活動の拠点を愛知県蒲郡市のベースキャンプに置き、日夜、厳しいトレーニングにはげんでいる。

ところで、このニッポンチャレンジを応援するキャンペーン活動も活発になってきた。去る1月31日には、帝国ホテル「孔雀西の間」において、日本に初めてやってきた、アメリカス・カップを展示して「アメリカス・カップを囲む会」が、NORCの有志や関係者400名が集まり盛大に開催された。

また、2月8日から行われた東京国際ボートショーには、専用のブースが設けられ、キャンペーン活動が華々しく繰り広げられた。

すでに、ニュー・アメリカス・カップの設計もほぼ固まり、来たる1991年1月の大会に向けてフル稼働のニッポンチャレンジに声援を送りたい。“頑張れニッポン!”



去る1月31日、帝国ホテルで開催された「アメリカス・カップを囲む会」の様相。会場には「カップ」が展示され、大勢のヨットマンたちの関心を集めていた。



去る2月8日から開催された東京国際ボートショーには、ニッポンチャレンジのブースが設けられ、ニュー・アメリカス・カップのモデル艇や具体的な活動状況が紹介され、キャンペーン活動が活発に行われた。

のために!

ショー会場内に設けられた水槽のなかには、次回大会の使用艇となるニュー・アメリカス・カッパーのスケール・モデルのテスト風景も行われた



大型のテントを使用したポートショー内のニッポンチャレンジ・ブース。ここで、ショー期間中、活発なキャンペーン活動が行われた



アメリカス・カップに挑戦するスーパーヨットに関する関心は非常に高く、シンジケート・メンバーの説明に熱心に耳をかたむけるヨットマンの姿が多くみられた



ショー会場のブース内に展示されたVTRでは、ニュー・アメリカス・カッパーのタンクテストの様子が初めて紹介され話題を呼んだ。



ニッポンチャレンジの中心メンバー。左から山崎達光ニッポンチャレンジ杯1991委員会会長、大塚貞典NORC副会長、そして応援団長の木村太郎氏。

Photos by Yachting

泊地対策委員長 平野喜美夫

NORCが真鶴町に提案した 真鶴ウォーターフロント計画について



平野喜美夫泊地対策委員長

はじめに

この種の調査研究では、NORCが初めて取り組んだ“真鶴ウォーターフロント計画報告書”は、昨年真鶴町に提出された。この報告書はNORC総務委員会が中心になり、泊地対策委員会がワーキングを協力して作成したものである。

その後、運輸省、神奈川県予算がつき、“真鶴港マリントウンプロジェクト調査”が県から財団法人港

湾空間高度化センターに発注された。現在、調査研究が進められているが、NORCから清水専務理事が学識経験者の要員として、この調査委員会に出席している。

NORC作製のこの報告書がいささかでも参考になれば幸いである。ここにはNORCが作製した報告書のなかから、その一部を以下に紹介する。

真鶴ウォーターフロント計画想像図（NORC作成）



報告書提案の 背景にあるもの

この報告書はあくまでも望ましい形として作成された試案で、いくつかの問題点をもっている。

公有海面の埋め立て当事者は、国または第三セクターでなければならない。埋め立て造成された土地は、神戸の六甲アイランド方式のように、事業化コンペにより民間に払い下げるか、千葉方式のように県で埋め立てた後、民間に払い下げられるかなどの手法が考えられる。しかし、神奈川県の場合は前述のような手法がとられるかどうか、また埋め立てることすらそう簡単ではない。

通例の場合、公有海面の埋め立ては造成された土地が公共の目的で利用される場合に限る。

たまたま、真鶴町の場合は、公共下水処理場建設適地が内陸部でむずかしいこと、地域活性化のため、また真鶴港内で現在行われている石の積み出し作業でふんじんや騒音など

の公害問題のため、できれば真鶴港外に出したいという希望が出ているなど、公共用のために海面埋め立てが必要と考えられている。

私達が望んでいるマリーナは、実現の場合に公共マリーナとして埋め立て地につくられる可能性がある。

今回の報告書にあるような、ホテル、リゾートマンション、ショッピングセンター計画はむずかしく、研修センターのような公共の用に供するものであれば、実現性がある。

しかし、民活による第三セクター方式か、六甲アイランドのようなことになれば、全く不可能でもないと考え、計画の中に希望として、ホテルやマンションなどを入れた。

さらに、海岸のなごさを残すためには、報告書にあるような、白磯の海岸線に接して埋め立てることは問題がある。出島方式か人工島になることも考えられる。

いずれにしても、現在真鶴港マリーナプロジェクト調査が進められており、近くその方向付けがされ

られると思われるので、その結果を希望をもって待ちたい。

以下に、今回NORCで作成した報告書の中の一部の抜粋を紹介する。

真鶴ウォーターフロント 懇談会

(1) 懇談会概要

①日時 昭和63年5月21日(土)13:00～15:30 (現地視察は午前)

②場所 真鶴町民センター

③議題 「真鶴ウォーターフロント計画調査」について

④出席者

座長 松木哲 神戸商船大学教授
委員(五十音順) 岩井重久 京都大学名誉教授、福井工業大学教授
酒匂敏次 東海大学海洋学部教授
並木茂士 (社)日本外洋帆走協会泊地対策理事、関東支部長
西沢成宜 (社)日本造園コンサルタント協会常任顧問(別途ヒアリングによる)

原田宏 建設省建設技術会議海洋開発部会委員



平野喜美夫 (社)日本外洋帆走協会泊地対策委員長

本間昭郎 (社)日本栽培漁業協会専務理事 (別途ヒアリングによる)

吉原章雄 (社)日本ヨット協会常任理事, ハーバー対策委員長 (現理事長)

幹事 犬塚英, 大越克郎, 井上岩好, 岡野重範, 塚田高明, 楠美征彦

(2) 議事要旨

①建設推進にあたっての課題

●水関連の環境——上水道の水量, 水質, 下水道の水量, 水質, それが海に及ぼす影響等——の調査検討など, 建設が及ぼす影響に関する準備が必要である。

②人工運河について

●大変良い計画案であるが, 全体コストに占める運河の費用の比率が高く, 初期投資の大ききとのバランス等, 今後総合的に検討を重ねる必要がある。

●運河の出口のつくり方が成否を決める。きびしい気象・海象条件に対応し, しかも親水性の高い運河とするためには, 出口のつくり方に工夫が必要であり, 災害時に閉める, 多目的に使うなどの構造, 使い方, 運河の線型も含めて検討が必要である。

●運河は絵になる風景であり, 船でショッピングセンターまで行ける楽しい計画であるので, 景観上, 利用上実現させる方向で運河のつくり方を検討していくことが望ましい。ヨットに乗っていない人が一番直接にイメージする情景である。

●海象条件のきびしさと, 維持管理のむずかしさを考えると, 運河を池にするのも一つの方法である。

③マリーナについて

●マリーナは立地としては, 真鶴はいい場所である。

●円高の影響で, 今まで高額であった船も買えるようになっており, 実際70ft以上のヨットをもつようになっているが, 大型船の置ける場所がない。

●相模湾のマリーナはグレードアッ

プしてきており, 現在は25~35ft程度の船が多いが, 今後40~52ftが増えると考えられ, 真鶴でも大型艇を対象にしていけることが望ましい。

●大型艇対象のグレードの高いものでない後背地が生きてこない。また真鶴は箱根湯本をひかえ, 国際レースの開催にも好条件であり, 位置的には40ft以上というのに最適な場所である。

●22ftでスタートした人が, ある程度時間がたったら, 大型に変わっていけるような事前配慮をしておくことよい。

●採算面から考えると, そこのマリーナがどのくらいの価値があるように受け取られるかが重要である。それには, 有名なレースが開かれるなどのイベントのできるゾーンが必要であり, それによって全体の価値感があがっていく。従ってマリーナゾーンの中にコンベンションホールやホテルがあるというのは非常に良い。

④事業主体について

●CCZ, MMZ, MTPなど, 公的資金の導入の方法と, 事業分担を検討していく必要がある。

●運輸省, 水産庁, 建設省など包括した形で考えて行く必要がある。

⑤海の実態の把握

●水産に関連の深い海水温度, 潮流, 海底地形, 海洋生物等について継続的に調査することが重要で, そのための海中探査機等の開発も進んでいる。(漁業関係者へのヒアリングも重要)

⑥養殖等の提案事項に関して

●人工潮間帯等について

・発想はおもしろい。今後潮間帯の構造が課題である。真鶴産の石材の活用等が検討されてよい。

・海草群落の育成がカギとなるため, 人工種網等を含めて検討が必要である。

(天グサ, ワカメ等。アラメ, カメはややむずかしい)

・人工運河について

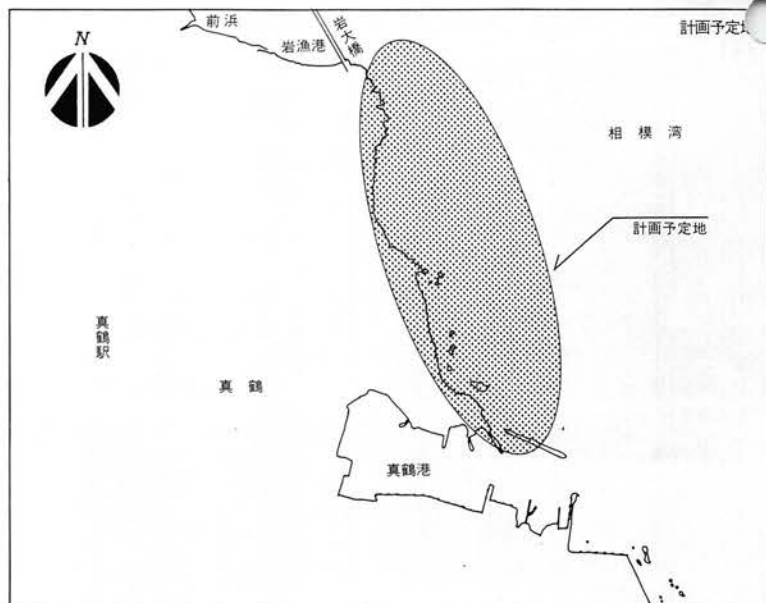
・人工運河は水の交換量に生産量が影響を受けるため, 波浪エネルギーを利用した海水交換システムが検討されてよい。

・アワビ, ウニ等が養殖可能であるが, 運河内構造は斜面建造物で考える方がよい。

⑦養殖の現状と将来

●養殖を魚とのふれあいにテーマを置き, 観光客のエサまき, フィッシング, 見る, 食べる, 料理する, 等に活用すべきである。

●シマアジ等の飼いつけ(自然放流による養殖)の成功例もあり, 今後



は浮き魚礁、人工魚礁等の有効活用が期待される。

●マダイ、ハマチは値が下がっている状況で、今後は、シマアジ、カンパチ、ヒラマサ、ヒラメ、アワビ等が有望である。

⑧その他

●計画地が港湾、漁港、海岸に関連するので行政上の調整が必要である。

●おいしい魚貝類が賞味できるマリナー、別荘地は魅力を増す。

●本計画の事業化に漁業者も組合ごとに経営参加が望ましい。

●奥さん、娘さん、息子さんの就労の機会も増える。

●現状の定置網の移設等は今後技術的につめる必要がある。

●栽培漁業の魚種、方法等は今後の検討課題（県の水産試験場等の意見も重要）である。

●釣り桟橋については外洋の条件に十分配慮が必要である。

NORC会員等 協力者懇談会

(1) 現地見学会

①日時 昭和62年12月6日、11:00～14:00

②場所 真鶴町白磯海岸、真鶴半島、真鶴港、他

③出席者

井上岩好、大上和信、小黑公一、清田博（代理片山恭子）、菅原留意、名當英臣、内藤和夫、西村元吉、平野喜美夫、横田正裕、米山義勝、犬塚英

(2) 協力者懇談会

①日時 昭和63年5月26日 18:00～20:00

②場所 旧日本外洋帆走協会会議室

③出席者

小黑公一、菅原留意、田辺英蔵、名當英臣、福林紀之（代理菊地慎二）、矢吹秀邦、米山義勝、平野喜美夫、犬塚英

④議題 「マリナー」等について

(3) 懇談会議事要旨

①ヨットの大型化等の動向について
●近年50ft以上の大型艇の建造が目立つようになってきた。

●大型化に対応した係留施設が今後必要となる。

●ただし、現状でも30ftクラス等の保管施設が供給不十分である以上、今後とも施設整備を進めるべきである。

②真鶴の立地条件等について

●相模湾西北部という立地からみて、三浦半島、湘南、伊豆半島、伊豆諸島等の連携がとれ、プレジャーボートの海上ルート形成に寄与できる。

●熱海コースタルリゾート構想、大磯マリナー計画等周囲のマリンレクリエーション施設との相乗効果がねらえる。

●陸上のアクセスは国道135号線や、真鶴有料道路の混雑でやや問題があるが、魅力的なマリナーをつくれば利用者は集まる。

●ユーザーの立場からは相模湾のマリナー立地ポテンシャルは非常に高い。

③計画案に対して

●陸置主体となっている大型化に対応するためには水面係留が必要。

●既存のマリナーや港と一体となって考えることが必要でないか。

（既存の港湾については、港湾の再開発、プレジャーボート利用も含めて今後の検討が必要と考えられる。）

●ディンギーについては保管施設として岩海岸等で検討が必要である。

●セイルボート、モーターボートの比率については、とくにこだわる必要はない。

●保管料はどれくらいになりそうか。埋め立てや防波堤工事が必要なマリナーは概ね1ft当たり3万円以上となる。

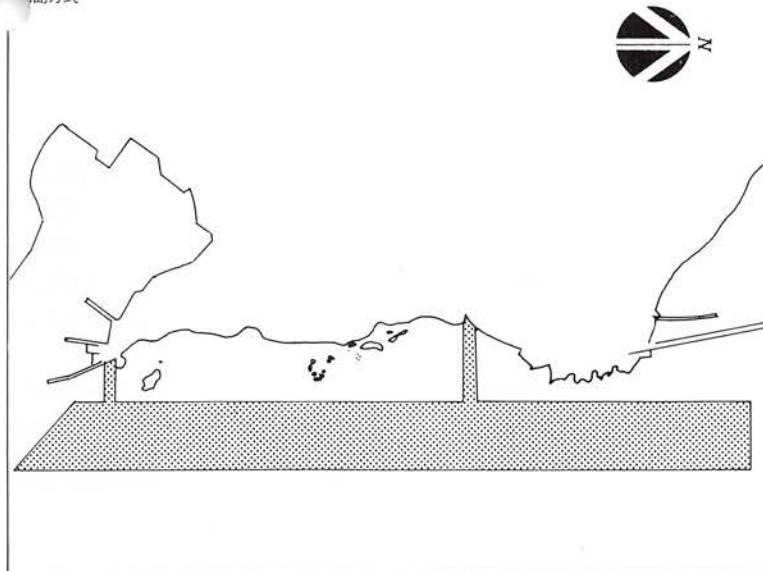
●マリナー単独事業では保管料が高くならざるを得ないので、マリナーという付加価値を持ったホテル、コンベンション、マンション、ショッピング等の総合的な事業主体でやれば相互に補完できるため、保管料はある程度安くなる可能性がある。

●会員制にして資金の調達の一部にすることも考えられる。

●民間方式と思うが各種補助金等の導入も積極的に活用することを考えると、第3セクター方式等今後の課題である。

泊地対策委員会では1989年度の事業として、新島、木更津木材港・漁港のマリナー計画、ハローマイボード構想の大型艇輸送システムの研究などを検討中である。

出島方式



第108回理事会議事録

社団法人 日本外洋帆走協会

1. 日 時

1989年2月25日(土) 13:00 ~ 15:00

2. 場 所

東京都港区虎ノ門1-15-16

船舶振興ビル 10F 会議室

3. 出席者

理事 30名中 出席 22名 委任状 5名

(出席)

石原慎太郎, 大儀見薫, 秋田博正, 清水栄太郎,
久保和男, 並木茂士, 朝河 清, 石井正行, 今岡又彦
児玉萬平, 鈴木康之, 林賢之輔, 宮坂敬三, 山崎達光
渡辺修治, 小林義彦, 都築勝利, 三井祥功, 秋山福夫
松木 哲, 岩田行史, 東江正喜,

(委任状)

峰田昌矩, 川端治夫, 矢野敏邦, 山田東吾, 末松 明
理事以外出席

飯島元次(監事) 横山 晃(監事)

平松栄一(顧問会議長) 近藤慎之(会報小委員長)

4. 議 題

- (1) 昭和63年度事業報告及び収支決算報告
- (2) 1989年度事業計画及び収支予算案
- (3) 新入会員の承認及び会員、登録艇の現状
- (4) 昭和63年度会費滞納者(除名予定者)の取扱いについて
- (5) 支部及び専門委員会報告
- (6) その他

5. 議 事

13:00, 大儀見副会長会長代行の司会により開会, 久保常務理事から, 出席理事26名で全理事の過半数である旨の報告があり定足数を確認, 大儀見副会長会長代行が議長となり, 議事録署名人に石井, 宮坂両理事を指名し議事に入った。

議題(1)昭和63年度事業報告及び収支決算報告について

久保常務理事から, 資料にもとづき, 国内レース, 国際レース, 国際交流の各事業及び各専門委員会の主要な活動と成果について報告があり, 続いて児玉財務委員長から, 決算報告書にもとづき大要次の報告があった。

63年度は, 収支とも概ねバランスのとれた決算になった。収入面では, 会費収入, 舟艇登録収入が予算に対して大幅に増え, 全体の収入に大きな貢献をしている。支出面では, 帆走委員会及び総務委員会事業費の増が目立つが帆走委員会については, 関東支部の裕次郎メモリアルレース事業費であり, 総務委員会については, 会員管理コンピュータ化に伴う外注諸費用である。全体としては, 収入14,380万円, 支出14,114万円で約276万円の黒字決算となった。したがって正味

財産は昨年より270万円増となった。また収支計算書(内訳)については, 収入の部泊地対策委員会の580万円は真鶴マリーナの調査研究費の2分の1が入っており, 特別事業のその他の4,067万円はジャパンカップと小笠原記念レースが含まれている。本部についての収支は, 収支9,971万円, 支出9,992万円で20万円程度の赤字で押さえることができた。特に報告しておきたいのは, 津軽海峡支部及び北海道支部の会費収入が31千円, 98千円と少なく財務上からみて, 支部としての役割をはたしていけるのか疑問であり何らかの措置が必要であろうと思っている。

飯島, 横山両監事から, 2月3日会計及び業務監査を行ったが, 会計については適法且つ正確であり業務については法令定款に違反する事実はなかった旨の監査報告があった。

特に質疑等はなく本案を代議員会に提案することを承認した。

議題(2)1989年度事業計画及び収支予算案について

久保常務理事から, 資料にもとづき1989年度事業計画の説明があり, 児玉財務委員長から収支予算案について資料にもとづき, 大要次の説明があった。全体として, 63年度の伸び高にに応じた形で対応した。収入については, 賛助会費1,300万円は, スポンサーからの協賛金を運営費とは関係のない形の資金をいただく, ということをや予算化したもので, 消費税がらみでもこのような形での資金調達の方法がクローズアップされるものと思う。支出については, 通信委員会事業費の954万円は, 三崎ヨット海岸局の移設費及び国際VHF増設の費用である。また, IMS推進事業費の450万円は, 計測委員会事業費の399万円と共に, IMS普及のための補助費として支出される性格のものである。支部の予算は, 各支部からの要望を中心に計上したものである。全体としては, 収入16,290万円支出16,562万円でバランスのとれた予算を組んだ。

また, 資料のうち, 決算報告書について次の数字(字句)が正しい旨の訂正があった。

P10. (雑収入)	決算額	1,263,481	差異	(1,125,519)
受取利息	決算額	402,883	差異	323,117
当期収入合計	決算額	143,797,416	差異△	6,387,416
前期繰越収支差額	決算額	18,571,885	差異△	4,170,718
収入合計	決算額	162,369,301	差異△	10,558,134
P11. 帆走委員会				
次期繰越収支差額	決算額	21,234,241	差異△	6,447,074
支出合計	決算額	162,369,301	差異△	10,558,134
P12. 正味財産合計	決算額	27,234,153		
P13. (雑収入)	計	(1,263,481)		
P15. (事業費)	計	(54,124,217)		
海事思想普及委員会	計	3,383,782		

P17. 負債合計

18,366,105

次いで、大要次のとおり、事業計画の補足説明があった。

宮坂帆走委員長から、本部レースに関して昨年と変更された点は、小笠原レースについては、三崎スタートの予定であり、イーパブが必要備品となった。鳥羽レースについては、第30回の記念レースとなるので関連してプログラムに特集をしたい。これに伴い予算が若干増となる。江ノ島ー清水レースについては、従来からの鳥羽レース回航レースとしての意義が失われてきたので鳥羽レース後の8月5日スタートとした。日本海レースについては、今まで決定されたものを実施要綱としてオフショアに掲載した。スタートがナホトカになるかうラジオストックになるかは流動的である。8月3日集合8月14日室蘭解散の線で詰めている。ジャパンカップについては、今年からほぼ三崎で開催できそうである。実行委員会は、本部帆走委員と本部各専門委員長で構成し、この上に大会役員として、県・市から入ってもらって泊地対策円滑化の一助にしたいのでこの件ご承認をいただきたい。また、IMS推進のためIMSディヴィジョンを設けてレースを行うとの考えを持っている。

また、事業計画案のうち、国際レースの項にニッポンカップ国際ヨットマッチレース（11月）及びジャパン・グアムレース（12月）を加える旨の説明があった。

渡辺技術委員長から、事業計画6の（3）のCRをスカンディキャップマークIIに準じて改正するとは、排水量の数値を加味したスカンディキャップマークIIにするということと同（2）は、CR部会で排水量の代りに最大幅の位置のガスを測ってこれを排水量に代替する方法を考案したので、この方式を日本海レースに適用するということである旨の説明があった。

鈴木通信委員長から、三崎ヨット海岸局の移転先は三崎マーンの隣接地になる公算が大であり、また、VHFの設備費はとりえず関東支部基金から借用の形になる。工事は、4月21日電監検査受験を目途に進めてゆく旨の説明があった。

大儀見副会長会長代行から、前回の第107回理事会で承認されたIMS推進委員会及び広告問題特別委員会を設置したことに伴ない両委員会の活動促進を重点施策の一つにしたい旨の提案があった。

14:10 石原理事出席

大儀見議長から、石原会長の運輸大臣就任により一昨年11月から、会長席が空席であったが、この際皆さんのご賛同を得て再び石原理事に会長復帰していただきたいとの提議があり、満場一致石原慎太郎理事を会長に互選した。石原会長から次の挨拶があった。

「色々、ご心配をかけて申しわけございませんでした。私一応NORCを代表したつもりで運輸省の中にいて、にわか

には成就しませんがすべきことは色々つくしたつもりですし、外洋レースに関して運輸省内で指摘もし、どのように実ってくるかわかりませんが、皆さんのお声を大事にしていきたいつもりです。色々ご支援ありがとうございました。大儀見さん始め皆さんのおかげだと思います。さすがNORCだと思います。

また、微力ではありますが一生懸命やらさせていただきます。大儀見さんどうもありがとうございました。」

大儀見議長から、IMS推進事業費450万円の補助金の使用概要について質問があり、児玉財務委員長から、補助金はIMS証書取得のためのもので、新規取得については、取得費用の2分の1から3分の1、IORを取得しているレーサーがIMSに切り替える場合は、更新料より少し上まわる程度、以前IOR、JORを持っている、現在レースからリタイヤしている艇に対しては、2分の1程度、を考えており、総計で100艇前後と思っている。講習会等については、計測委員会予算と合わせてグロスで考えている旨、また、林計測委員長から、計測については年50艇ぐらいなら可能である。IMS、IOR、CR等それぞれのレーティングがそれぞれのメリットを持って共存してもよいと思っている旨説明があった。ほかに、質問提案等なく、本案を代議員会に提案することを承認した。

議題（3）新入会員の承認及び会員、登録艇の現状について

大儀見議長から、資料にもとづき昨年11月1日から本年1月末日までの間における新入会員59名の入会の提案があり異議なく承認した。また会員登録艇の現状について資料にもとづき説明があった。

議題（4）昭和63年度会費滞納者（除名予定者）について

久保常務理事から、資料別紙6の名簿のうち名簿作成後昨日までの間に会費を納付された16名については、未納者名簿から削除していただきたい旨の説明があり、大儀見議長から除名については従来どおり猶予期間をおいて、後除名の手続をとるということ代議員会に提案することを承認した。

議題（5）支部及び専門委員会報告について
前出。

議題（6）その他

① NORC船艇登録規程及びNORC会友ならびに会友艇船艇登録規程の改正

久保常務理事から、IYRR第26条の改正にともないNORCの上記規程を改正する必要がある旨、資料にもとづき説明があり、異議なく承認した。

② 山崎理事から、ニッポンチャレンジ1991委員会からのお願いがあるとして次の発言があった。

NORC会員の方からチャレンジ委員会のアメリカ杯挑

戦に対してエントリークラブとして熱いご支援をいただいていることに厚くお礼申しあげます。このたびチャレンジ委員会に対する一般の方々のご支援の気運も高まり来年2月進水予定のニッポン建造のドナーとしての草の根応援団が木村氏を中心として結成されました。この応援団の核としてNORC会員に勧誘することをこの理事会で認めてもらいたい。現在600人を超えたところですが少くとも3万人にまで応援団を増やしたいのでよろしく願いたい。

本件については、質問等なく承認した。

③ 大儀見議長から、国際50フッター協会主催のレースについて、次の報告があった。

国際50フッター協会に加盟している日本のオーナーが世界各地で開かれている50フッタークラスのレースを日本でやりたいとしてレースを招待し、本年11月始め頃三崎沖で12～15艇によるレースを実施するため関係各方面と交渉している。同レースは同協会が独自で運営する方向で取り組んでいるようで、NORCからはジュリー2名を出してもらえないかと

の口頭による要請があった。運輸省、神奈川県、三浦市等官庁にもこのような構想で接衝しているようである。

④ 山崎理事から、チャレンジ委員会のクルー募集について、コンピューターに強いクルー、ナビゲーター、セールトリマー等のクルーが必要である。直接山崎まで申しこんでもらい旨の発言があった。

他に、質疑意見等はなく、以上で審議を終了し、15:00第108回理事会を終了した。

上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。

1989年2月25日

議長 大儀見 薫^印

署名人 石井 正行^印

署名人 宮坂 敬三^印

〔編集部より〕第11回代議員会及び第33回総会の議事録は次号で掲載する予定です。

日本外洋帆走協会顧問会報告

日本外洋帆走協会顧問会は当協会の定款18条に定められた組織で、適時会長により招集される。昨年の総会で顧問が増員され、12月12日に顔合わせの集まりが持たれ、2月20日、本年第1回の会合が持たれ、①IMSの推進について②会員意識の変化と伝統の継承について③JYRU創立にむけて等の問題が討議された。以下はその報告である。

〔出席者〕顧問会議長 平松栄一 顧問 塩路一郎 名和幸夫 野本謙作 福永昭 (関根久 大原敦 貴伝名一良 各顧問は欠席・委任)

副会長 大儀見薫 専務理事 清水栄太郎 書記 白崎謙太郎

(1) IMSの推進について

IOR艇はF1的なレーシングマシンとなってしまったので、多数のクルーザー/レーサーを対象としたIMSが登場した。IORに対する問題点の指摘は過去数年なされてきたが、去年あたりから欧米ではIOR登録艇の減少は激しく、かなり深刻な事態になってきた。

IORボートのF1マシンのような極端な先鋭化とプロフェッショナル化はアマチュアヨットマンによる一般のクルーザーを疎外するもので、IMSの登場はアマチュア外洋レーサーの復権としてとらえなければならない。NORCとしてもIMSの普及促進には前向きに取り組む必要があろう。

また、NORCのIOR現有艇は145隻であるが、IMSの導入にあたってはオーナーの経済的負担も配慮しなければならないだろう。IORの計測料は現在十数万円かかるが、IOR現有艇のIMS取得については計測の共通部分があるので、その負担の軽減策を講ずるのが妥当であろう。新規にIOR、IMS2つのレーティングを取得する場合の配慮も

必要であらう。

今年度のジャパンカップをIOR、IMSの二本立てで行う方針のようだが、ジャパンカップ参加艇だけでなく、IMS普及の目安として、今年度は100隻を目標に処理できる体制を整えられないものだろうか。IOR、IMS、クルーザーレーティングそれぞれ特長があるのだから当分は併用されよう。

鳥羽レースや裕次郎杯メモリアルレースの参加艇の増加を見ても明らかであるが、CRレーティングの存在意義は大きい。レーティングを簡便に、安い費用で取得出来るのだから、フリートレース、クラブレース主体にまだまだ普及させる必要がある。

(2) 会員意識の変化と伝統の継承について

最近ではレースをやるにも、スポンサーに頼ってやろうとするが、行き過ぎは是正されなくてはならない。ヨットは自前でやるのだという日本外洋帆走協会設立の精神こそが、われわれのもっとも価値ある財産だということを是非若い会員諸氏に理解してもらいたいものだ。

そのためには、当協会の中核にもっとオーナーに参加してもらう必要がある。ヨットはすべての責任を負うオーナーが中心にならなくてはいけない。当協会の運営においてもしかりだ。スポンサーに依存しなければビックイベントが成り立たないなどということは、本来オーナー主体の運営がなされていればありえないことではなかろうか。

最近NORCのメリット論がいわれており、現実問題として関東支部基金の年間1000円すら、なぜ払わなくてはならないのかという疑問が会員の一部に出ている。日本外洋帆走協会は、政府の行政と外洋ヨットというスポーツとの防波堤だ

と認識してほしい。

また、自分たちでクラブを手作りしていく共同作業の過程で、クラブへの帰属意識が芽生えていくわけで、泊地のクラブがすべての基礎になるわけだが、その泊地の代表の代議員会に23人の出席しか無かったという事実は嘆かわしいかぎりである。(注：第10回代議員会、S63.2.20の出席代議員68名の内訳は出席者23名委任状45名)

私自身本当に日本外洋帆走協会の大切さが解ったのは理事になってからだといえる。おおかたの会員は私が理事になる

前の意識と同じだと思う。いろいろな機会をとらえその精神的遺産の継承を積極的に計っていいのではないか。オーナー会議の定期的な開催を継続してオーナーの意識を高めて、共通認識を持ってもらう機会をつくらうではないか。

JYRUについては、日本ヨット協会との話し合いが進んでいて今年は進展が見られそうであり、大いに期待したい。

(時間の関係でヨットとコマーシャルイズムの問題の討議は次回に持ち越しとなりました。)

1989年度第1回関東支部代議員会議事録

社団法人
日本外洋帆走協会関東支部

1. 日 時

1989年2月18日(土) 14:30~15:00

2. 場 所

東京都港区虎ノ門1-15-16 船舶振興ビル 10F会議室

3. 出席者

代議員 42 名

(出席者 24 名)

橋本 博、安岡信一、前田泰明、市村俊明、井上 武、尾島祐太郎、加藤忠男、加藤正敏、高田尚之、中谷林平、初鹿野幸生、平田克巳、藤田弘治、古川保夫、別部尚司、大儀見薫、周東英卿、田中 淳、戸田 宏、矢吹 秀邦、藤井 茂、伊藤秀利、井上一典、野口隆司

(委任状 18 名)

柿島亮一、石井竹彦、小黒公一、高村 宏、平野喜美夫、藤山勝済、池田武邦、鈴木駿一郎、中馬 勇、富田剛旦、横沢真則、長束盛隆、小沢美弘、安原達朗、永野隆雄、三宅直晴、加藤 亨、古田明俊

代議員以外の出席者

中上川(支部総務委員)ほか。

4. 議 題

- (1) 昭和63年度事業報告及び収支決算報告
- (2) 1989年度事業計画及び収支予算案
- (3) 関東支部推せん選挙管理委員候補者の選出
- (4) 関東支部運営規則の改正
- (5) その他

5. 議 事

14:00 安岡副支部長の司会により開会、久保本部常務理事から、出席代議員は42名で代議員58名の過半数である旨の報告があり、定足数を充足していることを確認、並木支部長が議長となり、議事録署名人に初鹿野、別部両氏を指名、議事に入った。

議題(1) 昭和63年度事業報告及び収支決算報告について

久保本部常務理事から、資料にもとづき昭和63年度事業の実施内容について報告があり、並木支部長から補足説明が

あった。ついで中上川財務担当総務委員から資料にもとづき63年度収支決算について大要次の報告があった。

63年度の特別要素としては、当年度より支部扱いとなったメモリアルレースが最大のもので、全体としては収入対支出が1,978千円の大幅収入増となり、財務会計上は望ましいかたちで決算となった。収入の部では、会費収入が好調で予算662千円の増、舟艇登録もほぼ同様で予算933千円の増となった。しかし事業収入については、メモリアルレースを除いた場合614千円の減少で、その原因は、予算組みをしていたその他の事業収入及び泊地対策等の減収が挙げられる。ただし予算上見込んでいたその他事業収入は、メモリアルレースにそのかたちを替え、また泊地対策については予算上収支同額に見ていたもので、ほぼ影響がないものと考えられる。

支出の部では、管理費中人件費の減少がある。これは予算策定時関東支部において、独自の事務職員の採用を計画していたが、実際には本部で対応した結果その増員の比率分の費用負担のみになった。会議費については、その内500千円は関東オーナー会議費用である。また事業支出については、メモリアルレースを除くと196千円の支出減少となった。

なお、この決算関係書類については、2月3日に飯島・横山両監事の会計監査を受け、適性・正確との監査報告をいただいている。

特に質疑等はなく、本議案を承認した。また、昭和63年度関東支部基金決算について、中上川財務担当総務委員から、資料にもとづき説明と、さらに2月3日監事から適法正確である旨の監査結果をいただいた旨の報告があり、質疑等はなく承認した。

議題(2) 1989年度事業計画及び収支予算案について

久保本部常務理事から、資料にもとづき1989年度事業計画の説明があり、並木支部長から、三浦市より「サーフ90」にむけての協力依頼がきている旨、及びその内容についての補足説明があった。ついで中上川財務担当総務委員から、資料にもとづき1989年度収支予算案について、次年度予算については、11月末までに各委員会、フリートキャプテンの要求案をもとに、12月及び1月の支部常任委員会において、決算見

込を対比しながら策定した。内容的にはほぼ前年度と同様に計画されているが、事業費支出中の通信委員会については、89年度に計画されているVHF海岸局の開局に向けその運営費用を予算として計上した。これはこのVHFのサービスエリアの関係上関東支部主管で施設管理及びその運用ということを考慮した結果である。またその他支出については、年度中に赤字幅を多く計上し計画した。しかしその運用については支部常任委員会及び財務担当で内容を充分吟味して、予算執行を公正にとり行なう所存である、旨の説明があった。

特に質疑等はなく、本議案を承認した。

議題(3) 関東支部推せん選挙管理委員候補者の選出について

並木支部長から、1989年、1990年担当の選挙管理委員として、大谷正彦氏及び亀井澄夫氏を推せんすることとしたいとの提案があり、異義なく承認した。

議題(4) 関東支部運営規制の改正について

並木支部長から、常任委員会において、浦賀フリートの新

設及び実際の交通面、運営面を考慮して柏崎フリートの関東支部フリートとしての新設を議決したこと、また、東京湾フリートの名称を変更することに伴い、関東支部運営規則第12条のうち、(11)(12)(13)を(11)東京フリート(12)浦賀フリート(13)柏崎フリートと改正することとしたい旨の提案があり、異義なく承認した。

議題(5) その他について

古川副支部長から、代議員諸氏は、各フリートの代表であり、フリートの活性化についてご尽力をお願いしたい旨の発言があった。

ほかに発言、提案等はなく、以上をもって議事を終了し15:00、本年度第1回代議委員会を終了した。

1989年2月18日

議長 並木茂士
署名人 初鹿野 幸夫
署名人 別部 尚司

第33回関東支部総会議事録

社団法人
日本外洋帆走協会関東支部

1. 日 時

1989年2月18日(土) 15:10~16:00

2. 場 所

東京都港区虎ノ門1-15-16
船舶振興ビル 10F 会議室

3. 出席者

406名(出席44名、委任状362名)

4. 議 題

- (1) 昭和63年度事業報告及び収支決算報告
- (2) 1989年度事業計画及び収支予算案
- (3) 昭和63年度関東支部基金決算報告
- (4) 委員会、代議員会報告

5. 議 事

15:10安岡副支部長の司会により、開会、久保本部常務理事から、出席会員は406名で会員1870名の5分の1以上である旨の報告があり、定足数に充足していることを確認、並木支部長が議長となり、議事録署名人に初鹿野、別部両氏を指名、議事に入った。

議題(1) 昭和63年度事業報告及び収支決算報告について

久保本部常務理事から、資料にもとづき昭和63年度事業の実施内容の報告及び中上川財務担当総務委員から、資料にもとづき63年度決算報告及び監事から、適法・正確との監査結果をいただいた旨の報告があった。

本議案について特に質疑はなかった。

議題(2) 1989年度事業計画及び収支予算案について

久保本部常務理事から、資料にもとづき1989年度事業計画の説明があり、並木支部長から、三浦市より「サーフ90」にむけての協力依頼がきている旨、及びその内容についての補足説明があった。ついて中上川財務担当総務委員から、資料にもとづき1989年度予算案の報告があった。

本議案について、大儀見氏から消費税についてレース参加料、スポンサー料などが対象になるとのことであるが、予算上どのような対応を考えているのかとの質問があり、児玉本部財務委員長から消費税については、運輸省とも連絡をとっているが、レース参加料、船艇登録料、計測料は対象になる性格のものであるが、前々年の年間課税売上げが3,000万円以下の場合は、消費税を納税する必要がない。しかし、この課税売上げを区分けするのがむづかしい。3,000万円を超えるか以下かで扱いが全く異なるので、これらの区分け線引きができた段階で改めて補正するなり、各支部と連絡をとって対応したい、との説明があった。この他、本議案について質疑はなかった。

議題(3) 昭和63年度関東支部基金決算報告について

中上川財務担当総務委員から、資料にもとづき報告があった。質疑はなかった。

議題(4) 委員会、代議員会報告その他について

並木支部長から、浦賀フリート、柏崎フリートを承認したこと、東京湾フリート名称を東京フリートに改めたこと、これに伴い関東支部運営規則を改正したこと。選挙管理委員の

候補者に大谷、亀井の両氏を選出したこと、等の報告があった。

次いで、大儀見氏からア杯に出場する「ニッポン」建造応援のため、木村太郎氏が団長になって、「草の根応援団」を設け、全国的に1人1口1万円の寄付を募っているが、NORC会員が核となってこの応援団に協力し、草の根運動を推進してもらいたい旨の提言があった。

また、並木支部長の紹介により、三浦市職員から、三浦市が行うイベント「サーフ90」の説明と協力依頼があった。

ほかに、発言、提案等はなく、以上をもって議事を終了し、16:00第33回関東支部総会を終了した。

第12回関東選手権レース (フリート対抗レース)のお知らせ

関東支部各フリートの精鋭がホットな戦いをくりひろげる第12回関東選手権レースの開催が近付いてきました。各フリートでは、チーム編成、艇の整備に余念のないことと存じます。ふるってご参加ください。

申し込み締め切りは4月28日で、4月25日に連絡会議が開かれます。

日程は下記の通りです。

5月13日(土) 出艇申告、艇長会議

第1レース(三角コース、20漕)

第2レース(47漕、初島レース)

5月20日(土) 第3レース(三角コース、20漕)

5月21日(日) 第4レース(三角コース、20漕)

5月27日(土) 第5レース(85漕、大島レース)

上記議事録に誤りのないことを証明し、記名押印する。

1989年2月18日

議長 並木茂士

署名人 初鹿野幸夫

署名人 別部尚司

関東ミドルボートオーナーズクラブ入会 関東ミドルボート選手権開催のお知らせ

ミドルボートのオーナーの皆様、当クラブはオーナー自らの責任の下に、独自の企画と運営でさまざまなイベントを催し、オーナー相互の親睦をはかり、さらに楽しく遊ぶことを目的とするクラブです。入会金は3万円で、朝河、井上、植木、菅野、高橋、別部、青山の7名が世話人となっています。入会してともに楽しみませんか?

*

関東ミドルボート選手権

- 主催 関東ミドルボートオーナーズクラブ
- 参加資格 IOR又はCRのレーティングを持っていること。IORは20~26ft, CRは7~10M。
- 参加料 3万円
- 内容 全レースオリンピックコースで5レース、そのうちベスト4を選択して勝敗を争う。
- 日程 5月3、4、7日の3日間。3日4日は1日2レース、パーティは5月7日。
- 賞 総合と各レースの1~3位。
- 連絡先 朝河 清 〒108東京都港区白金3-21-7
Tel 03-503-4781

関東支部帆走委員会

1989年度関東支部レース日程表(案)

レース名	初島卯月レース	初島レース	第12回関東選手権 フリート対抗レース	第39回 大島レース	第34回 神子元島レース	第27回 小網代カップレース
コース	小網代(48漕) ↓ 初島(反) ↓ 小網代	小網代(48漕) ↓ 初島(反) ↓ 小網代	第1R 三角(20漕) 第2R S.O(48漕・ 初島レース) 第3R 三角(20漕) 第4R 三角(20漕) 第5R L.O(85漕・ 大島レース)	葉山(85漕) ↓ 初島(反) ↓ 大島(反) ↓ 葉山	小網代(95漕) ↓ 神子元島(反) ↓ 小網代	小網代(65漕) ↓ 大島(時) ↓ 小網代
スタート	4/1(土) 11:00	5/13(土) 17:00	第1R 5/13(土) 第2R 5/13(土) 第3R 5/20(土) 第4R 5/21(日) 第5R 5/27(土)	5/27(土) 11:00	10/28(土) 11:00	11/18(土) 11:00
申込締切	3/17(金)	4/28(金)	4/28(金)	5/12(金)	10/13(金)	11/2(木)
出艇申告 および 艇長会議	4/1(土) 07:30 シーボニア	5/13(土) 15:00 シーボニア	連絡会 4/25(火) 出艇申告 5/13(土) 艇長会議 5/13(土)	5/26(金) 18:30 NORC本部	10/28(土) 07:30 シーボニア	11/18(土) 07:30 シーボニア
参加資格	JORI~VII ORC-4 NORC-C クルーザー-R	JORI~VII ORC-4 NORC-C クルーザー-R	JORI~VI ORC-3 NORC-B	JORI~VI ORC-3 NORC-B クルーザー-R	JORI~VI ORC-3 NORC-B クルーザー-R	JORI~VI 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	油壺	小網代

※1月2日(日) 新春VOLVOカップ相模湾ヨットレース
※8月27日(日) 石原裕次郎メモリアルヨットレース



第2回メルボルン／大阪

ダブルハンドレース

実施のお知らせ

YAMAHA OSAKA CUPレース委員会

ヤマハ大阪カップ・メルボルン／大阪ダブルハンドレースがまた開催される。

このレースは秋のオーストラリアのメルボルンをスタートし、5500マイル（約10,200km）彼方のお阪港にフィニッシュする壮大なレースで、第1回大会は、7か国64艇が参加して行われ、大儀見薫、W・トンプキンズの熟年コンビが操る＜SDC波切大王＞が優勝して話題をまいた。

そして、第2回目は1991年に開催されることになったが、大海原をわたって展開される本格的な外洋レースは、いまから世界中の注目を集めている。

このレースの特徴はコース。太平洋を縦断するこの

前回優勝した＜SDC波切大王＞



コースでは、秋、夏、春と3つの異なった季節を経験するという非常に変化に富んだもの。また、気象・海象の

面でも、バス海峡の厳しい海域や魔のタスマン海、そして、赤道付近の無風地帯など、多様な条件のもとで走らなければならない、それだけに、レースの面白味も十分味わえる。

ここ10数年の間に、世界の外洋ヨット界は目覚ましい発展を遂げ、トップレベルの外洋レーサーの技能は飛躍的に向上した。しかし、ヨットのスピードが極端な形で追求された結果、外洋航海の伝統とシーマンシップが、ややもすれば見失われてしまう状況となった。

ぜひ、このレースで本当の外洋レースを味わっていただきたい。

(1) コース・日程

メルボルン～大阪間約5,500海里（ポートフィリップ湾内の第1レグと同湾口から大阪までの第2レグとに分ける）

(2) 参加資格

参加艇は2人乗りで、完全な復元力と耐航性を有するモノハル艇で、全長10m以上16m以下、また200海里の無寄港航海を行った艇であること。

乗組員は18歳以上で、外洋での500海里以上の無寄港航海をシングルハンドまたはダブルハンドで行ったことが立証しうること。

(3) クラス分け・賞

①クルーザーグループは、 $\frac{3\sqrt{\text{排水量 (kg)}}}{\text{全長 (m)}} \geq 1.75$ の値の艇。

②レーサーグループは、前記の値が1.75未満の艇。さらにつぎの3クラスに分ける。

クラスA（全長が14.0mをこえ16.0m以下）

クラスB（全長が12.0mをこえ14.0m以下）

クラスC（全長が10.0m以上、12.0m以下）

③所要日時のみによる順位決定。

クルーザーグループ及びレーサーグループの各クラスの3位までに賞が贈られる。また、最初にフィニッシュした艇に賞が贈られる。

(4) 航法機器及び無線通信機

レーダー、その他電子航法機器や自動操舵装置を使用してもよい。ただし、自動操舵装置に電子航法装置を接

続してはならない。

レース参加艇は国際VHF及び短波(HF)SSBの無線機を搭載すること。

(5) ルール

本レースは、本レース帆走指示書及び特別規則並びにIYRUレーシングルール(1989~1993)およびORC特別規則によって行われる。

(6) 参加申し込み及び問い合わせ先

① 参加申し込み艇数の上限:100隻。ただし申し込み料を添えた正規の申し込み書が、レース委員会に到着した順に100隻で締め切る。それ以後の申し込みは順位を付けて待機リストに登録し、参加艇の取り消しがあれば順次繰り入れる。

② 申し込み料:日本円で5万円

③ 参加申し込みの締め切り:申し込み数が100隻に達した時、または1990年10月31日

④ 参加申し込みの取り消し:1990年3月23日までに参加取り消しを申し出た艇に対しては、申し込み料を返還する。それ以後の取り消し、あるいは不参加に対しては理由の如何を問わず申し込み料は返還しない。

⑤ 参加申込書の送付先:

〒105 東京都港区虎ノ門 1-15-16 船舶振興ビル
社団法人 日本外洋帆走協会

YAMAHA OSAKA CUPレース委員会

TEL:03(504)1911 FAX:03(504)1914

⑥ 参加申し込み書の請求及び本レースに関する問い合わせは上記委員会に文書により行う。

組織及び目的

本レースは、企画大阪市、タイトルスポンサー ヤマハ発動機株式会社、主催社団法人 日本外洋帆走協会 主催協力 サンドリングムヨットクラブにより実施され、1991年に大阪港とメルボルン港との友好を記念して行われる。

■クルーザーレーティングMARKII

移行のお知らせ

より公正なレーティングルールを目指してクルーザーレーティングMARKIIを、本年度4月から実行致します。レース出場艇の方は新しい証書が発行されますので、各支部計測委員におたずね下さい。なお、詳細は、次号のオフショア誌上で発表したいと思います。

本部計測委員会

クルーザーレーティング部会

EPIRB頒布のお知らせ

安全委員会
通信委員会

EPIRB(Emergency Position Indicating Radio Beacon)とは、緊急時に自艇の位置を知らせる電波を発信する無線機です。その効力は多くの海難事故で証明されており、その有用性は広く認められています。

そこでORCでは1986年より、カテゴリー0~1の外洋レース参加艇に搭載を義務付け、ヨットの安全を図っていました。わが国では諸法令との関連があって採用が遅れていましたが、今年、1989年よりNORCのカテゴリー0~1のレースに採用を予定しています。

そこで通信委員会では、米国製のヨット用EPIRB(通常型)の輸入窓口となり、会員の便を図ることにしました。現行法の規制ではEPIRB搭載にはSSBまたはVHFの船舶局の免許が必要で、EPIRB単独では免許が取れませんが、自艇の安全確保のため、ぜひとも搭載をおすすめします。

●ACRエレクトロニクス製RLB-20

●使用周波数 121.5および243.0MHz

●出力 75mW

●電源 専用電池

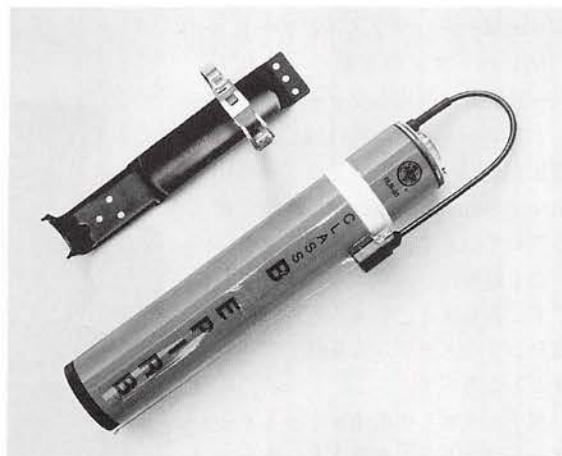
●操作 完全防水なので水上でも使用可。デッキ上、ライフラフト、又はライフジャケット等にラニヤード

で取り付け、アンテナを立て、垂直にしてスイッチをONにするだけで電波を発信。

●サイズ・重量 高さ40.6cm(アンテナを立てると99cm)、直径7.6cm、重量約1.8kg

●価格 7万5000円(免許変更申請料、手数料を含む)

★EPIRBのお申し込み、およびご質問はNORC本部事務局(☎03-504-1911)まで。



EPIRB本体(右下)とその専用ブラケット

ヨット西洋事情

懐かしのニューイングランド

石田順康(談) 三木貞守(文)

編注： 帰って来たナイスガイ、石田さんとの奇遇は昨年暮れ、高輪プリンスホテルでのNORC忘年会での出会いでありました。

小網代フリート<八丈>でサリティな日々を過ごした精悍な面影は変わらず、少し艇重を増したかなとも見える容姿と温い容貌に、長期2度のニューヨーク勤務を経て国際ビジネスマンとしての成長が伺えました。

ホテルオークラのスターラウンジの景観を遮るスカイスクレーパー、威容を誇る日鉦の新社屋に海外部長の石田さんを訪ねたとき、つい先日の海外出張の合間にレイクタホーの急斜面を一滑りと聞いて、ガッツマンのパワーに改めて脱帽でした。

また、ビルの地下から遙か最上階までの吹き抜けの上部に、チタンのアート造形物が吊されており、ハイテク戦略素材を扱う彼の前途の象徴とも拝見致しました。

以下、尽きぬお話をダイジェストにしてお伝えします。

ニューヨーク サウスストリート

マンハッタンの先端イーストリバーに面し、最近のウォーターフロントプロジェクト流行の波で改築、整備が進んでおり、そのSouth Street Seaport Museumに帆船が係留されています。

ごく近接のフルトン魚市場は有名です。長期滞在の日本人好みの魚貝類を、リーズナブルな値段で調達できるところです。

リラックスして食事ができるシーフードレストランが散在し、賑わっておりますが、味の点ではミッドタウンで、最近日本人で混むように

なった“オイスターバー”や、ロブスターなら“パーム”という人もいます。

アメリカス・カップが名誉と誇り、威厳の象徴であったころのニューヨークヨットクラブは、私のオフィスから近く、メンバーに招かれて食事にでかけたりしました。その歴史と伝統はさておき、内部は少々古びて汚れているように見受けられ、昔日の栄光に満ちた燦然とした輝きを失い、古典的に感じられます。食事とサービスの質には少々問題がありました。

Larchmont 辺り

ロングアイランドサウンドの海浜に沿って、ありとあらゆる湾と入江に、河川の奥はヨットの棲み家、セーリング、クルージングの基地であります。数万隻、いやもっとあるかも知れませんがね。

週末や休日は白い帆が活発に海面を行き交い、浮かんでいます。ここはアメリカンヨットのメッカであり、古くから多くのロマンとドリームの物語、エピソードを生んできたロングアイランドサウンドです。

最初の4年間ロングアイランドサウンドに面したNew Rochelleに住んでおりました。2度目は、その先のLarchmontに決めました。より瀟洒な古くからの有名海辺居住区、静寂で、絵画のように美しいたたずまいもさることながら、すぐセーリングができる、海へのアプローチが素晴らしいところです。

著名な名門ヨットクラブが点在していて、引退した老ヨットマンのカップルが食事や社交を楽しみ、結婚披露パーティなども見られました。

すぐ隣町は、皆さんが良くご存じのディレクター造船所のあるママロネックMamaroneckですから、ヨッ



グレン島(New Rochelle)の橋は、Huguenot Ycのヨットの出入り優先で閉鎖する。このあたりはニュー・イングランド南部では珍らしく、フランス新教徒が住みついたところ

ト環境抜群の地の利に恵まれており
ました。

フロストバイティング

アメリカ北東部、ニューイングランドの冬は厳しく寒い。海面もしばしば凍結するのです。

その凍結海面にディンギーを乗り出し、ガリンコセイリング、風は針で刺されるように痛く、指先は痺れ感覚を失う思い、それを頑張るのです。忍耐と根性の訓練以上の、自然に順応する崇高な精神力、研ぎ澄まされた独立の精神力の涵養になると思えるのです。

温暖な日本国で、イージーライダーな安眠を貧る昨今を見るにつけ、フロストバイティング（霜焼けレース）は、厳冬のロングアイランドサウンドに残る懐かしい思い出であります。

Peter Wells 忘れ得ぬ人

Larchmontより北東に20マイル足らずでコネチカット州となり、Darienに来ると、ここに知友の老漫画家ピーターの住居とヨットがあり、その老夫婦ともども、ノロトンヨットクラブから出て、度々ロング

アイランドサウンドを横断して、ロングアイランド側にクルージングしました。

ピーターは本年77才、現在も夏季はディレースを転戦し、いつもトップを争い、旧友とランデブーを楽しんでいるのです。またエール大学のデキシールランドジャズバンドでも演奏を続けているスーパーキャラクターの持主。

ユーモアのセンスが一杯の彼の会話は軽妙洒脱で、とにかく面白いのです。

その小艇では簡易な食事の時も、必ずナプキンが敷かれたこと、出先でアンカーリングした早朝、艇から夫婦で海に飛び込み、水浴していたことなど、感心するやら驚くやら、今でも不思議な気持ちです。

Mystic Seaport Museum

コネチカット州ミスティックに所在して、開設60年を迎えたアメリカ最大の海事博物館で、アメリカ全土にある40数館の博物館の中心的存在であります。

1840年代の帆船<モーガン>319トン111フィート、スコヤリグのスクナー、123フィートの<コン

ラッド>などが、美しくレストアされて係留されています。

数万坪の港公園風に、昔日のニューイングランドの港街を形成して、教会から船具屋、セイルメーカー、鍛冶屋、造船所、新聞社、銀行も薬局も昔そのままの形で存在し、美しく保存されています。歴史的展示品も豊富、図書館等も完備していて、海事教育に力を入れています。

私は家族ともども何回も訪れ、その雰囲気が大好きです。

Newport L.I.

ミスティックから北東に進みロードアイランド州に、沖はブロックアイランドサウンドになります。百年以上にわたり、アメリカス・カップを巡って戦われてきたところです。

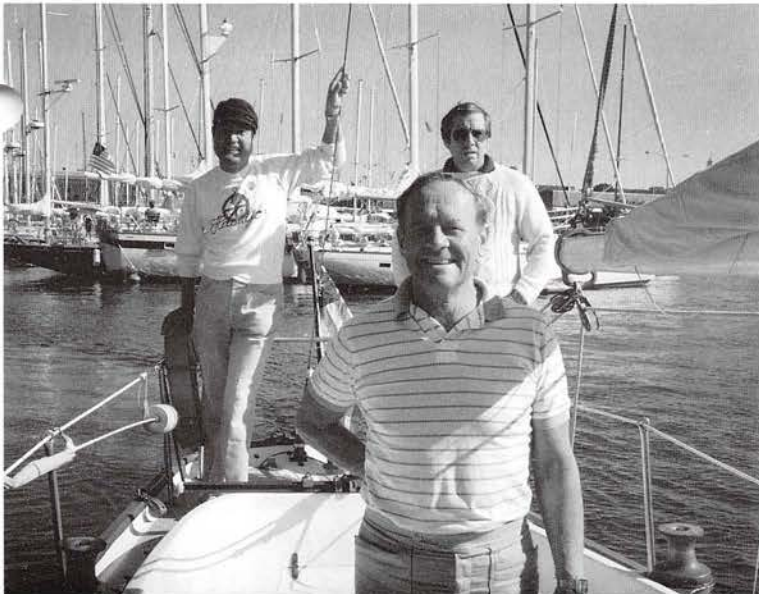
ニューポートはもともと昔からの海軍さんの基地で、街は小さいのですが、アメリカス・カップでその名を世界に知られています。

海に面して建ち並ぶ、瀟洒な邸宅群の優雅なたたずまいは、訪れる人の羨望の的でもあります。

なかでもバンダービルトのマンションThe Breakersは観光名所で、大庭園、大宮殿風。それに引き替え、日本のマンションはそこで働く数十名の使用人のドミトリー（寄宿舎）風で、彼等の資産価値の格差を痛く感じさせられるのです。

1983年の夏、132年にわたった勝利の時代の終焉、その<Australia II>と<Liberty>の熱戦フィーバーに参加すべく、ニューヨークから観戦に駆けつけました。

カップの長い歴史にその名を残す設計者オーリンステープンスも81才で、ニューハンプシャーに引退とか、CCAの神様、アービングジョンソンも病床と聞いています。ヨットینگエイジの変遷を深く感じます。



ニューポートの知人が持っているクルーザーでアメリカス・カップを観に行く石田順康さん(左)。世紀のレースも気軽に観に行くところがアメリカらしい

ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会会長 山崎達光

「草の根応援団」に関するお願い、



山崎達光ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会会長

日頃、日本外洋帆走協会の皆様におかれましては、当委員会のアメリカス・カップ初挑戦に対し、エントリークラブとして、またそれ以上の熱いご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、この度「ニッポンチャレンジアメリカ杯1991」に対して、一般の方々からのご支援の気運も高まり、ニュー・アメリカス・カップクラス〈ニッポン〉建造の為の「DONOR」(ドナー：寄付者)としての「草の根応援団」が結成されました。エントリークラブの方々と「ニッポンチャレンジ」が一体となり初挑戦の心意気をより広げ、国をあげてのチャレンジをめざしたく「草の根応援団」の全国展開に、NORC会員各位のより一層のご協力を賜りたくお願い申し上げます。

つきましては、NORCと「ニッポンチャレンジ」の連名によります「草の根運動」に対する協力の呼びかけを、NORC会員各位にご案内いたしたく、よろしく御協力のほどお願い申し上げます。

去る2月25日(土)の理事会にて、ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会の山崎達光会長より、エントリークラブであるNORC会員の皆様に対し、草の根応援団「BOAT DONOR」へのご協力をお願い申し上げましたところ、満場一致にてご支持をいただく事となりました。

草の根応援団とは、初のアメリカス・カップ挑戦に対して、国民的支援のひとつとしてレース艇建造について、どなたでも心意気のある方達が参加でき、DONOR(寄付者)として〈ニッポン〉とともに栄光のレースを戦おうという応援活動です。木村太郎氏を団長として、全国の海の仲間達に呼びかけております。

皆様方にこそまず日本のヨットを愛する人々として大きな追風の核となり、帆を上げていただきたいのです。1991年の壮大な夢であるアメリカス・カップに賭けてみて下さい。

草の根応援団「DONOR」お問い合わせ
ニッポンチャレンジアメリカ杯1991草の根応援団事務局
〒443愛知県蒲郡市港町1035ベースキャンピング

ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会
〒105東京都港区東新橋1-1-21今朝ビル

TEL. 03(575)0537 FAX. 03(575)0229

技術委員長 渡辺修治

IMS(その2)

2)IMS元年

今年、1月12日、NORCは「IMS普及促進委員会(仮称)」を発足させた。

NORCでは数年前から、計測委員会を中心にして、マシンによるIMS計測、そのデータのコンピューターによる処理を実施し、IMS証書を発行できる体制は出

来上がっていたが、実際にレースを行う準備はしていなかった。

しかし、先月号で述べたように、ある意味ではIORによる外洋ヨットレースは行き詰まりの状態にあり、外洋ヨットレース本来の姿を取り戻すことの出来るのは、IMSの実行あるのみ、という時代になった。



渡辺修治技術委員長

「IMS普及促進委員会」は、IMSによるレースの具体的なスケジュールを立て、NORCのコミッティーの総力をあげてIMSの実行を計ることになった。

委員長には、副会長の大儀見さんが選出され、委員はNORCの総務、財務、帆走、ルール、技術、計測、広報、各委員長で、お互いに連絡しつつ、それぞれの責任を全うすることによってIMSによるレースをプロモートする体制ができあがった。

今年は、NORCにとって、IMS元年である。

IMSのルールブックの主なもの、つぎの3つである。

①International Measurement System(IMS)

②IMS Optional Regulation

③IMS Race Committee Guide

最初のIMSは、システムそのもので、ヨットの、任意の風速、風向に対する速力を予測し、タイムアローワンスを導き出すシステムである。

次のOptional Regulationは、「推奨基準」とでも訳すべきルールで、外洋ヨットが持たなければならない条件を規定している。どの規定も、安全、経済性、デュアル・パーパスのヨット、の3つの観点から決められている。中でも居住設備の規定は点数制で、ストリップアウトの度合いが数量的に判らなっている。

3番目のGuideは、IMSによるレースのコミッティーが、参加艇のハンディキャップを決める手順と、その基礎を示している。

IMSによるマシン計測、データのコンピューターによる処理、IMS証書の発行は計測委員会にお任せするほかない。IORと違って、IMSでは、ルールをいくら勉強しても、ループホールを見つけてレーティングで

得をする、ということはおこらない。

しかし、これからの外洋ヨットレースの主流になるIMSのシステムとはどんなものか、大筋を知っておく必要がある。

技術委員長である私としては、IMSによるレースをプロモートするためには、まず3つのルールブックの主要な部分を翻訳して、皆さんに読んで貰うのが先決ではないかと考えた。そこで、3つのルールブックのIntroduction(序文)の紹介から始めることにする。

IMS 01.00.00序文

1961年1月、USYRUのオフショア・コミッティーは、IORの「デザインルール」的な性質に批判的で、本当の「ハンディキャップ・ルール」を持ちたいと考えているヨットマンのために、新しく「ハンディキャッピング・システム」を開発することを決議した。このシステムは、USYRU Measurement Handicap System(MH-S)と命名された。

この名称は、このシステムが、レース結果のヨットのパフォーマンスをベースにするものではなく、計測データをベースにする公式によるものであること、そして、IORのような「デザイン・ルール」又は「デベロップメント・ルール」とは全く性格の違うハンディキャップタイプである事を意味している。

このシステムを一言でいうと、計測と計算によってヨットの固有の速力を予測し、それからタイムテーブルを使わずにタイムアローワンスを導き出すシステムである。このシステムの開発を進めるに当たって、USYRUのオフショア・コミッティーが設定した目的(狙い)を要約すると次の通りであった。

●公式中に使われている各ファクターの受け持つウェイトは、それらのスピードに対する効果と釣り合いがとれていること。

●デザイナーがルールの盲点を探し、攻撃することにより、現存するヨットが陳腐化したり、古いヨットが競争力を失ったりすることのないシステムであること。

まず第一の狙いは「デザイン・プルーフ」のシステムの開発であるが、将来必要が生じたら、修正すればよい。

デュアルパーパスのヨット(クルージングもレースもできる)に公平なタイムアローワンスを与え、良い設計のプロダクションヨットが、特別に設計、建造されたレーシングマシンと対等にレースができるシステムであること。

このシステムは、MIT(マサチューセッツ工科大学)におけるH.Irving Pratt Ocean Race Handicapping Projectという研究の成果から生れた。(Commodore Prattは、亡くなる前まで、この研究に強い関心を持っていた。このプロジェクトの完成については、彼の関心の

強かったことが大いに寄与したと言われている)

この研究は、これまでやって来た船体の点を計測して代表させるやり方ではなく、積分、統合したパラメーターを計測する事の出来る装置を開発する方向に向かった。

この研究の大きな部分を占めたのは速力予測のプログラムの開発で、システムチックに船型を変化させたヨットのシリーズテストによって、速力に影響を与えるパラメータの効果を確認した。スピード予測をベースにするタイムアローワンスを導き出す手段としての予測の公式の洗練、追求は続行されている。

デザイナーやビルダーは、このシステムの主旨、狙いは、盲点を突いて利益を稼ぐ機会を与えないルールであることを理解するべきである。

しかし、ルールに見落としの穴が絶対にはいはいきれない。もし、見落としが見つかったら、速やかに修正すればよい。

各国のナショナル・オーソリティーのオフィスには、ハル、ラインズのデータが保管されているので、ルールの修正に当たって、改めて再計測する必要はなく、修正の範囲も自由度も大きい。修正する際、目標は、ルールの穴を狙うヨットではなく、現存するフリートの保護である。

1985年11月、ORCは、USYRU Measurement Handicap Systemを、IORと並んで第2の国際ルールとして採用し、IORでは妥当なハンディキャップが与えられなかったクルーザー／レーサー・タイプのヨットに公平なタイムアローワンスを与えることが出来るようになった。

ORCはこのシステムを、国際的なステータスにかなうように、International Measurement System(IMS)と名

付けた。

IMS Optional Regulation

01.00.00総論

この規定(推奨基準)は、USYRUのIMSテクニカル・コミッティが作成したものである。どの規定も、ヨットの安全、低コスト、デュアル・パーパスに対して考慮している。この規定はIMSルールの一部を成すものではないが、IMSによるレースのオーガナイザーや特殊なイベントのIMS部門で使うよう推奨する。規定の中のある項目、例えば居住設備は、速力に多少影響がありそうに見えるが、実は、速力予測の公式には数量的な関連はない。

レース・オーガナイザーが、この規定を採用するか、しないかは自由である。

この規定の目的は、ヨットの安全を守り、コストを、げ、デュアル・パーパスのヨットが特別に建造されたレーシング・ヨットと対等にレースができることである。

IMS Race Committee Guide

序文

このガイドブックの本来の目的は、レース・オーガナイザーに対して、IMSによるレース参加艇のハンディキャップを決める方法の基本を示すことであるが、参加者にとっても、IMSによるレースのやり方を理解するのに役立つと思う。

このガイドは、レーティングやハンディキャップの決め方について、たいした知識を持っていない読者を前提にして書かれている。しかし、経験のある読者の場合、IMSの基礎概念をおさらいした上で読んでもらえば、IMSに対する適応に役立つと思う。

IMS普及委員会

林賢之輔

第1回IMS普及委員会報告

第1回IMS普及委員会が、去る1月28日NORC本部事務局において開催された。この委員会では、健全なクルーザー／レーサーの為のハンディキャップシステムとして、アマチュアによる外洋レース発展のための普及促進策が討議された。また、総会議事録のとおり、IMS推進事業費として450万円の予算が計上されている。

委員会出席者および討議された内容は以下のとおり。出席者 大義見薫(副会長)、渡辺修治(技術)、宮坂敬三、初鹿野幸夫、平生進一(帆走)、林賢之輔、大橋且典、高橋太郎、沢地繁(計測)

(1) 1989年11月ORC総会におけるIMSに関する報告(大義見)

IORは、クルマのF1レース的なユニークなレースのためのルールとして位置づける。IMSは、プロダクション時代にふさわしいデュアル・パーパス(レーシングとクルージング)ボートにふさわしいルールである。

ORCの財政は、基本的に各国からのレビー(IOR/IMS)に依存しているが、IOR艇のドロップアウトが急増しており、IMSを推進させる必要がある。ま

た、来年のケンウッド・カップには、IORデビジョン、IMSデビジョンができるであろう。

IOR艇については広告表示に関するIYRRアペンディックス14カテゴリーBが認められるが、IMS艇についてはこれを認めない。

(2) IMSルール、オプション・レギュレーション、コミッティー・ガイド (林)

IMSルールは、実際のセイリング状態の力学的バランスを見つけたし、各艇のスピードを風向風速別に見積る複雑なプログラム(速力見積りプログラム)から成っている。計測証書には、各艇の1マイル当たりの所要時間がアウトプットされ、直接タイムアローワンスを計算できるハンディキャップ・ルールである。

オプション・レギュレーションは、クルージングボートとして健全な諸設備を持つことを推奨すべく、艇内寸法、バース数、ギャレーの大きさ、トイレット、テーブルなどについて細かく規定し、点数制によりストリップアウトを防ぐことを目的としている。

コミッティー・ガイドは、IMSにより実際にレースを運営する場合のハンディキャップの与え方について、いろいろなケースについてのガイドが書かれている。運営に習熟すれば、より公平なハンディを与えることができる。

(3) 計測の実際 (高橋、沢地)

実際の計測方法について概略説明があり、実際にマシンを作動させて椅子の断面をアウトプットした。

(4) 計測の予定 (大橋)

1989年度にIMS実測する艇数は、20隻を目標としている。プロダクション・ボートを優先的に計測する。輸入艇のうち、IMSのスタンダード・ハルを持っているもの

もあり、これを合計すると約30隻ぐらいが目標である。

(スタンダード・ハルを持っている艇は、フローティング計測、傾斜テスト、プロペラ、リグ、セールの計測を実施することにより計測が完了する。)

(5) 帆走委員会からの意見 (宮坂)

普及させるための手段として、技術面、財務面でのポリシーを確立させる必要がある。サンプルレースを企画する(1989年度中に、詳細未定)。CR、JOR、会友艇に関する問題を検討すること。一般会員から見ると、「何故、今、IMSか」という疑問がある。IMSオプション・レギュレーションの28フィート未満の艇の扱いについてどうするか。1989年度ジャパンカップにIMSデビジョンを加えるのであれば、オプション・レギュレーションを適用すべきである。

(6) CRとの関係 (石井)

CRを持っている艇は、関東支部で250隻、各支部合計約300隻である。各支部間とのすり合わせの結果、排水量ファクターを導入したいと考えており、ほぼそのめやすができたところである。

CRの存在理由は、IMSが導入されても変わることなく、簡易なクラブレースに適用するものである。各地でのパフォーマンス・システムも同様である。レーティング・ルールやハンディキャップ・ルールは、基本的にレースに参加する人達のために存在している。参加のレベルはさまざまであり、ルールもさまざまなものが存在しうるはずである。

(7) 今後の進め方

普及委員会が存在した方がよい。委員長を大義見薫氏とし、総務、財務、広報、計測、技術、帆走、ルールの各委員とする。

通信委員会 鈴木康之

ヨット用無線の現状と今後の展望



鈴木康之通信委員長

(1) 短波帯を使用する無線の現状

約10年間に渡って中短波から短波に移行し、海岸局の増強を計り、レースを中心とした通信を行ってきました。しかし、三崎海岸局は機材アンテナ等の老朽化が激しく、アンテナ設置場所も民家が接近してきた為周囲のTV受信妨害が発生しており早急に改善を迫られておりましたが、先般の第107回理事会において移転計画が承認され三崎マリーナ隣接の民有地の借用が可能となり、運用上の環境も整備される事となります。また、先日の定期検査のうちに出力低減の勧告を受けましたが、混信対策等で現状のままの150Wとし、さらに高性能のアンテナを導入する事で円滑な運用を図ることを移設とともに

計画しております。また、将来に備え、デジタル通信や各種情報のコンピュータ処理のスペースを確保するため、局舎の拡張やスペースの有効利用でラック方式を導入し、将来、他の海岸局とデジタル回線によるリンクをも考えて、電話回線の予備線の増強を考慮する積りです。さらに、支部マターで運用資金の増額が承認されたのを機会に、オペレータの増強により運用時間を延長する等サービスの向上を考えております。本年度中には玄海支部においても海岸局の設置が実現し、三崎の移設増強とともに、オークランド～福岡レース等、レースのバックアップ体制が整う予定です。

さらに船舶局の定期検査に代わり、5年毎の認定点検の実施で省略化され、予備部品の内容も改善される予定です。なお、本年から1991年7月までに世界規模で短波の割当が変更になり、周波数が全面的に変わります。

(2) 国際VHFの無線について

すでにNORC所属艇にVHFの免許が取得出来るようになり、名前の通り国際的な統一チャンネルを使用するため、外国においても同一の無線機で通信が出来ます。これらは本船では早くから採用され、ヨット界ではすでに欧米その他でのレースの運営に使われており、アメリカでは全ての船舶が領海に入った時点でVHFの聴取を義務づけております。

VHFは、長距離の通信は出来ませんが、短波のSSB方式とは違ってFM方式のため、音質が良好でノイズ対策がしやすい反面、混信に弱いのが特徴です。

今年度の、監督官庁との折衝で念願の海岸局の免許も下り、福岡、三崎に設置を予定しております。50W以下で71または74chが割当予定です。(ORC推奨は72ch)。現状で海岸局は、外国艇との交信は出来ませんがNORCが自由化された通信事業者の免許を取得すれば可能です。

さらに相模湾、東京湾、神戸、大阪地域ではNTTと契約する事によって、陸上の電話回線に接続するサービスが受けられます。通話料金のみで契約料は不要です。

(3) EPIRB (Bタイプ)

アメリカの例に倣って、従来のSOSブイに代わり、航空機の緊急チャンネルを使用するEPIRB (Bタイプ)の採用に許可が出て、すでに何艇かが搭載しており、今年からNORCレースもカテゴリーによって義務づけられる事となりました。国産品は大型でヨット搭載には不向きなため、アメリカACR社のものを輸入し、国内でも免許が取得出来る事になっております。ただし、船舶局の免許がある事が必要条件です。さらに海上保安庁との折衝の結果、衛星系EPIRBと同様に、衛星での受信が将来可能となります。

(4) アルゴシステムについて

フランスが開発しアメリカの衛星を使用する自動気象観測ブイの取得データの一部に、位置情報を含んでいる事からブイを、艇に積んで位置情報を自動的に取得する方式で、前回のダブルハンド、グアムレースに採用されました。小型で各艇に登載し、電源スイッチの操作のみで陸上では自動的に各艇の位置が取得出来、大変便利な方式です。しかし、衛星利用とフランスでコンピュータ処理するため、ランニングコストがかさむ事が最大の難点です。

今後も予算的に楽な特別レースには利用出来ませんが、日常的に使うには難点があり、将来日本で地上処理が可能になれば安価になるでしょう。また、実験局であるため長期に渡る免許取得が出来ないのも難点です。

(5) 無線従事者の資格について

現在、NORCに割り当てられている無線設備を運用するには、下記の従事者の資格を必要とします。

- 2 MHzのみで10W以下の船舶局……特殊無線技士甲
- 短波帯250W以下の船舶局……電話級無線通信士
- 国際VHF 50W以下の船舶局……特殊無線技士甲
- 国際VHFで外国と通信する船舶局……特殊無線技士国際電話級
- レーダー搭載の船舶局……特殊無線技士レーダー級
- 三崎海岸局の運用……電話級通信士以上の資格
- アルゴス搭載艇……無資格
- アルゴス使用実験局……一級無線通信士

陳情の結果、特に取得の難しかった電話級通信士の試験が、近タマークシート方式に変更予定で取得しやすくなります。国際条約の関係で免許制度は変更されません。

■ 第6回小笠原レースのお誘い

本部帆走委員会

今年の小笠原レースは、昨年の参加者の意見を取り入れ、より楽しめるように三崎スタート、小笠原フィニッシュとしました。

コース : 小網代→小笠原

スタート : 4月29日(土) 12:00

連絡会議 : 4月14日(金)

参加資格 : IOR/JOR I~V, クルーザーレーティング, ORCカテゴリーI, NORC-A, 小笠原レース特別規定, 無線機(2MHz~), EPIRB
必要備品

なお、小笠原海運のご協力を得て、往復の乗船券を確保してあります。ご希望の方は下記まで

SBエンタープライズ(担当内藤Tel03-553-7813)

西内海支部 小林勝海

「ヒロシマカップ'89」の安全祈願

高気圧の裏側、薄曇りの平成元年1月22日9:00頃より、海楽園ヨットハーバーに、6月18日ホノルルをスタートする「ヒロシマカップ'89 オーシャンヨットレース」成功、安全祈願の参加艇が続々と集結した。

1月20日広島県庁記者クラブにて、この日の成功、安全祈願の開催を記者発表したためか、中国新聞社、NHK広島放送局、中国放送、テレビ新広島、西日本タイムズの記者、テレビカメラ等のスタッフ11名が参集しこの日の取材にあたった。また、このレースは、今夏7月8日～10月29日まで広島市を主会場に開幕する「海と島の博覧会ひろしま'89」の関連イベントでもあり、PR嬢のセブンマーメイドのうち3名が応援にかけつけてくれた。

9:30時間通り、参加ヨットの出港が始まる。海楽園ヨットハーバー所有の〈シーパレス〉に取材陣と説明役の小林勝海総務委員長、田村治久副委員長が乗り込み、また、セブン

マーメイドのPR嬢や事務局員3名は、河村潤一渉外委員長操縦のボートに乗り込み、北の風5mの中、宮島へ向けて出港した。

沖合には、参加ヨット30艇が、本土と宮島を結ぶ、宮島航路と平行に縦走。3～5分間隔でフェリーが行き交う間を縫う様にして、30艇のヨットが直角に横切る様は壮観そのもので、取材陣のビデオカメラがまわり始めた。

実はこの催しに先立って、「宮島航路を30艇のヨットが横断します」と海上保安庁に届けたところ、前々日の夜、保安庁より許可申請書の提出要請があり、驚いた事務局は、藤原誠人出入国委員に連絡、翌朝午前中までに申請書を作成、提出と、大あわてしたことを思いだす。

取材艇は、満潮の大鳥居の下を通り、厳島神社の本殿の先端「下先」に上陸する。参加ヨット30艇は水深計を見つつ、大鳥居の間近まで寄っていき、アンカリング。

宮島を訪ずれた観光客は、肌寒い真冬の海に、しかも30艇ものクルーザーがマストを並べ一列に整列し、テレビカメラ3台がまわるさまに何事が始まるのかと驚いた様子。

つい20～30年前には、漁師や船乗り達が、航海の途上、彼等の主護神である厳島神社に海から詣でたものだったが、最近ではそのようなのかな光景は見られず、管弦祭、夏の花火大会の様なお祭りには、近隣の漁船、カキ船、モーターボート、ヨットが集い、わずかながら昔のにぎわいを見せてくれる。

本日のヨット集団参拝の光景を、1167年の厳島神社造営以来、社殿の奥から時代の移り変わりを見てきた神様はどの様に観られたらだろうか。奥深い緑の原生林、荘厳な社殿、満々とした潮、朱色にそびえたつ大鳥居、そして、白いヨットの列——これはたぶんヨット乗りの我田引水的感想になるのだろうが、この日の参拝は、まるで海上絵巻といった趣きであった。

アンカリングを終えた大会副委員長の岩田行史西内海支部長、レース参加艇のオーナーでもある浜田茂治レース委員長、この成功祈願の仕掛人であり、ヨット仲間でもある宮島在住の山本寅太郎氏が本殿に上陸後、藤田正明大会会長代理、レース役員、事務局員、セブンマーメイド、海島博のキャラクター「あび丸」君が拝殿に座し御祈禱を受ける。大会役員を代表し、岩田行史大会副委員長が玉串を奉納し、全員にて拝礼。宮司より金幣にてお払いを受け御神酒をいただき本殿の成功祈願を終える。

「ヒロシマカップ'89」の成功、安全祈願のために集まったクルーザー群の姿はまさに壮観な眺め



その後、神主さんに「下先」まで出向いていただき、大島居沖に整列したヨットに対し、今からお払いを行なうから各艇全員バウにて頭を下げるよう、沖合の総指揮者である永田俊幸油地委員に無線で連絡。神主さんのお払いを受け、このレースの成功、海上安全祈願を終了した。

上陸した役員と関係者は、拝殿から宮島駅桟橋までの参道を行き交う参拝者に、ヨットレースそして、「海と島の博覧会・ひろしま」のPR活動を行い、宮島駅にて解散した。

成功祈願を機に、西内海支部会員はもとより、近隣のヨット仲間の結束を強め、この国際レース成功へ心あらたに取り組みたいと思います。

「ヒロシマカップ'89」ヨットレースのご案内

このレースは、今年6月18日、太平洋戦争が始まったハワイのパールハーバー沖をスタートし、戦争終結の要因となった原子爆弾が投下された広島へ向かう“平和巡礼”、“国際親善”の意味も持っています。

フィニッシュは、異国情緒豊かな厳島神社の大島居沖までの約4,000マイルのレースです。

レース終了後は到着したヨットを県下各地の港に招き、乗員のホームステイによる国際交流を図るほか、「'89海と島の博覧会・ひろしま」に花を添えるイベントも計画してい

ます。

*同レースに関して、次の事項を変更させていただきます。

①参加締切日を3月10から5月18日まで延期。

②ORCスペシャルレギュレーションのカテゴリー0を1に変更。

なお、詳細は下記の大会事務局までお問い合わせ願います。(事務局)

〈問い合わせ先〉

〒730 広島市中区大手町3-1-7
香川ビル3F

(財)'89海と島の博覧会協会事務局内「ヒロシマカップ'89オーシャンヨットレース」大会事務局

TEL 082-242-1114(内線26)

FAX 082-242-1666

「ヒロシマカップ'89」実行委員会計測委員 田村治久

IOR, ORC勉強会無事終了

2月4日(土) 19:00~21:00

2月5日(日) 10:00~12:00

NORCより計測委員長の林賢之輔氏を講師に迎え、ヒロシマカップ'89事務局隣の会議室において、2月4日(土)は地元広島のレース運営関係者を中心に16名、2月5日(日)は松山、徳山、尾道より本レース参加予定者を含め18名の参加をもって標記勉強会が開催されました。

勉強会の内容は、第1日目は実際のレース運営に関わるルールのうち、主にIORおよびO.R.C特別規定に関して、特に留意すべき事柄を多岐にわたり、ご講義頂きました。

また、第2日目はレース参加予定者も参加していただき、話の内容もより具体的になり、特に安全の為の備品、整備、訓練などを御自分の過去の落水経験をもとに話して頂き、

最後には、氏が現在そのスタッフとして係っておられる「ニッポンチャレンジ」の新アメリカス・カップのデザイン、今後の建造予定等もお話しいただいて勉強会を無事終了致しました。



NORC計測委員長林賢之輔氏の講義に、熱心に耳をかたむけるレース運営関係者たち

オークランド〜福岡「ヤマハカップ」事務局 片倉静江

大詰を迎えた「ヤマハカップ」レース

目まぐるしい1年が過ぎ、現地ニュージーランドスタートも間近になりました。去年の今頃は果たして何艇参加するのやら、初めての試みではあり、大見えを切った手前ちょっと不安がありました。ところがどうでしょう、50艇以上の申し込みに「これこそ嬉しい悲鳴」。役員一同賛否なやみを抱えております。

この事務局を預かることになった私にとっても、この1年は人生の節目になりました。昭和最後の年にルフトハンザ航空の福岡支店も閉鎖、私の激動の昭和も終わった感じがすが、閉鎖翌日からコキ使われています。

私はこの仕事に正にピッチシの資格保持者です。英語がなんとなくあやつれて、外洋レースの経験を持ち、無線免許はアマ、国際そしてレーダー取得者、24年間のルフトハンザ時代、病欠がわずか1日という頑丈さ、うるさい夫も子供も親族もないという環境の持ち主です。そして！一番大切な条件、それはもうオトコに迷う年でもないという事です。やはり、支店の閉鎖はドイツ人とヨットクラブの陰謀だったと、ますます確信を深めてきました。

毎日毎日、現地から入る英語の手紙の英文和訳、和文英訳、それでさえ少なくなりつつある脳細胞を振り絞っての仕事です。しかし、その手紙を通じて、参加者のいろいろな面が判ってくるのも楽しみのひとつです。長崎にぜひ行って見たい！と書いてあったのは確かオランダのヨットでした。ヨットを福岡においてクルーと2人で北に向かって歩いて見たい、ナホトカレースにも参加したい、日本の山林を歩き回りたい等々。

また、2艇でしたか、ラクビーを観戦したいと書いていました。どのヨットも日本訪問を楽しみにしている様です。

緑が美しい、のんびりしたニュージーランドからやって来る人達に、この現在の日本がどううつるのか、まあ、現実を見ていただいただけですね。全艇が無事に、福岡に入港することだけを祈るのみです。

愛艇に乗る片倉静江さん



オークランド〜福岡ヤマハカップヨットレース 1989 出場艇リスト

艇名	長さ (cm)	クラス	国籍	オーナー名
1. リベルテ エキスプレ	12.08	IOR	日本	川村 安正
2. オーシャンレディ	21.90	GHS	ニュージーランド	G. ドフティ
3. ビクトリア	15.17	GHS	ニュージーランド	J. ロット
4. フィデリス	18.65	GHS	ニュージーランド	B. グッドヒュー
5. ドミニア	13.35	GHS	ニュージーランド	G. N. ルーパー
6. ヤンハーリング	11.11	GHS	オランダ	J. ムルダー
7. クイックシルバー	12.12	GHS	ニュージーランド	B. A. スミス
8. ラッカティヤ	11.04	IOR	ニュージーランド	J. W. ラーク
11. ヒューチャーショック	17.00	GHS	ニュージーランド	I. マルガン
12. デイクテター	12.00	IOR	ニュージーランド	B. D. ビーターセン
13. ボムダッビー	10.10	IOR	フランス	C. パッソン
14. フリーサ	22.60	GHS	ニュージーランド	J. R. バットランド
15. バラクーダ	12.09	IOR	英国	D. G. ウィリアム
16. ヒュージタイプ	11.20	IOR	ニュージーランド	J. ミラー
17. トランスフォーマー	12.50	GHS	ニュージーランド	M. ニール
18. シルバプレット	17.00	GHS	ニュージーランド	E. P. スターリー
19. セカンドグラウス	11.50	GHS	日本	大野 俊也
20. シー サファリ	14.70	GHS	ニュージーランド	R. M. バッジェン
21. ジュビター	12.98	GHS	ニュージーランド	M. ポップ
22. 酒呑童子	13.14	GHS	日本	斎藤 実
23. NBLテクノベーター	16.00	GHS	オーストラリア	P. ニール
25. 目黒	11.60	GHS	日本	岡本 卓也
26. かげろう	14.33	IOR	日本	和氣五一郎
27. 飛梅	14.80	IOR	日本	才田 忠利
28. ティンフィン	10.80	GHS	ニュージーランド	W. H. メンシーズ
29. ロンビーバー	10.97	GHS	ニュージーランド	R. E. プリンズ
30. ラッキーレディ	14.02	IOR	日本	幸村 至峻
31. キティ	21.30	GHS	日本	山内 広光
32. マギーメイ II	11.04	IOR	ニュージーランド	C. L. トーマス
33. アローサ	10.60	GHS	ニュージーランド	P. W. シュタインマン
34. ナノウ	16.40	GHS	ポーランド	B. クツェラ
35. クリスティ	14.00	GHS	オーストラリア	T. F. キート
36. (艇名未定)	12.14	IOR	オーストラリア	T. エドキンス
37. ウルティマ チューレ	13.15	GHS	スウェーデン	M. ビーターソン
38. スパニッシュ アイズ	12.50	GHS	オーストラリア	R. ジャレイジウス
39. アン	12.10	IOR	日本	井上美裕紀
40. ビンビンビー	15.00	GHS	オーストラリア	N. ベーターソン
41. デラニー	13.00	GHS	米国	R. スベリ
42. オケラ VI	15.00	IOR	日本	斎藤 茂夫
43. イブリン	16.80	IOR	オーストラリア	J. ワーディル
44. シラザード	15.16	GHS	米国	C. プルーニー
45. マスタウエイ	10.65	GHS	ニュージーランド	K. ベーカー
46. フリージア	15.22	GHS	オランダ	H. T. ダイクストラ
47. 赤い帆	12.46	GHS	オーストラリア	B. L. フィッシャー
48. ジョセフィーナ	12.60	IOR	デンマーク	W. グラム

合計：45艇（9、10、24番出場辞退、欠番）

柏崎フリートより

柏崎外洋帆走連盟会長 渡辺正道

マリーナ誕生で活動も本格化

1. 海の柏崎

「荒海や佐渡に横たう天の川」
「海は荒海向こうは佐渡よ」と昔から歌われているように、柏崎は海の町です。わが海の柏崎は、新潟県の中央部よりやや南西の、北緯37°21'44"、東経138°32'09"に位置しています。海岸線は、北東部が砂丘地帯として開け、「青い月夜の浜辺には……」と歌われる砂丘が続き、南西部は、奇岩怪石に富んだ岩礁地が連なっています。後方には、国定公園の指定を受け、「米山さんから雲が出た…」の三階節でおなじみの米山があります。前方には佐渡ヶ島が60kmたらずの位置に望まれ、観光地としてすぐれた資質を有し、春から秋にかけてにぎわいを見せています。北東部には刈羽平野がひろがり、日本一美味しい「コシヒカリ」の田園風景が広がっています。

以上が柏崎の位置の概略です。北西の季節風、なまり色の空と、ややもすれば重い気分になりやすい冬の柏崎ですが、気分だけは熱いメッセージをみなさまにおとどけます。

2. 柏崎マリーナ

上越新幹線、関越・北陸自動車道の完成など、日本海時代に入った感のあるこのごろ国内では、経済社会が成熟化していく中で、ウォーターフロント計画や、海洋レクリエーション施設の建設計画が各地で進められている。そんな中で、柏崎市にも、マリンレジャー型海浜構想が生まれ、平成2年に柏崎マリーナがオープンすることになった。それまでは、現在の柏崎港をホームポートとしているのであるが、ここまでに至る経過は各地の泊地問題と同様で

ある（漁業組合とのトラブルを解決して現在に至り、平成2年には新マリーナに移る予定になっている）。

このマリーナのすぐ上には、御野立公園が広がっている。明治11年に天皇陛下が立ち寄られ、この名がついた公園である。時の明治天皇は、この地より、美しい日本海を眺望されたという（明治11年9月13日）。それほどこのマリーナの一帯は風光明媚な場所で、柏崎市民の憩いの地ともなっている。天気の良い日には、前に佐渡、東に弥彦山、西に上越親知らず方面まで見わたすことができる（年に何回もない条件の良い時には、遠く能登半島まで見えるという）。

新マリーナは、収容隻数300隻で、それらを陸上と水面係留に分けて置く事ができる広さである。（泊地合計14000㎡）。正面にクラブハウス、西に緑地帯が続いている。また、あそびや屋外コンサートなどが楽しめるレクリエーション用地も後方にひかえている。東側には、柏崎ロングビーチ海水浴場もあって、海のプロムナードとして夕日を見ながら、たそがれ時を満喫できる。

このように新マリーナは、海洋レジャー施設として申し分のない構えをもっているといえる。柏崎市が大きな声で自信をもって全国に呼びかけているのも、この裏付けをもってのことである。なによりも、日本海の生のままの自然を生かし、自然とともに海洋レジャーを楽しもうという構想なのである。

3. 気象状況

一般的に、日本海の気象状況はきびしいと受けとられがちであるが、

それは冬期間のみのことであり、ヨットを楽しむシーズンの日本海は、比較的やさしい海といつてよい。

季節をおってみると、春から秋にかけては、一般的に風力は弱くおだやかな日が多い。夏には、北の風が10時頃から吹き出し、18時頃にぴたりとやみ、一日がおわるのである。吹く時には10m前後で、この風がサマーセイリングの命である。晩秋から冬期にかけては、西高東低の気圧配置が続くため、西北西ないし北西の季節風が吹き荒れる。

天気の心配があるときは、輪島の先の舳倉島から60分毎に出される気象通報を聞くことができる。この通報は悪天候を事前に知るための頼みの綱であり、航海の早い対応には欠かせないものである。

4. セイリングエリア

私達のセイリングエリアは、やはり目の前の佐渡である。7時間前後で行ける距離は、目標もはっきりしているし、レースコースとしては適である。佐渡は、お光、吾作（小木の娘と柏崎漁師）の悲恋物語としても知られている。小木と柏崎間レースは、お光、吾作レースと呼ばれ、われわれの5月のオープニングレースになっている。また、このほかにも佐渡一周レースや、国際保護島「とき」にちなんだ日本海朱鷺カップヨットレースなどがある。

佐渡はレース以外でも家族1泊コースとして訪れる事が多いし、春から夏にかけて、佐渡のイカ釣船の数キロにもわたる漁火を背景に、満天の星をあおぎながら行くナイトセイリングも幻想的である。そして、ときには輪倉温泉、穴水、外にま

わって輪島、その先の軸倉島まで足をのばす事が出来る。また、北東には栗島を有しているし、さらに、佐渡のはるかかなたの、ソ連沿海州ナホトカおよびウラジオストクまで航海することができる。

柏崎とウラジオストク間の440哩はそれほど遠くはないが、北上する暖流や、シベリア大陸から吹き出す風と霧……といった、世界で唯一の東西の国を結ぶ国際ヨットレースの舞台としては申し分ない。

しかし、いつでも行ければ最高のロケーションだが、残念ながら現在

は自由に行ける国ではない。こんな状況の中で、わが柏崎のヨット仲間である〈ミス日本海Ⅱ世〉が、53年6月ナホトカ市を訪問した。(外洋ヨットとしては初めて日本海を横断した)その6年後、59年6月、第1回日本海横断ヨットレースに〈ユリシーズⅢ世〉と〈ミス日本海Ⅲ世〉が参加し、ナホトカ市を訪れた。

さて、さいわいにして、平成2年のマリーナオープンに、市制50周年記念事業として、日ソヨットレースが行われることになっている。このように、これから両国が平和を尊

び、友好を結び、自由に出かけられるようになることが私達の長い夢であり、願いである。

5. 終わりに

長い冬が終わり、砂浜にはかげろうが立ち、潮の香りが帰ってくると、人々は浜辺に出る。

シーマン達は、もやいを解く。

ヨットをあやつりながら、ぼんやり考えていることがある。

それは、それは……………

やっぱり海っていいな。ということ。平成2年、新マリーナ誕生!



新しいマリーナから柏崎港を見る。現在、柏崎を中心に活動する主な艇は〈スピカ〉(Y-30ST)、〈有舵有途Ⅲ〉(Y-30S)、〈ユリシーズ〉(YOK-32)、〈ミス日本海〉、そして、〈KEKYS〉(Y-25II)の5隻。今後はこのホームポートを中心に活動の規模を上げていくつもりだ

NORC保険デスクより

3月1日より扱いを開始した「NORC団体扱いヨット保険」は、ご案内以来大変ご好評をいただき、続々と加入、お問い合わせをいただいております。

関東支部では、各オーナーに電話でご案内と聞き取り調査をさせていただきましたが、その折、外部の業者を利用した為に、対応に多々行き違いがありました。ご迷惑をおかけしたオーナーの皆様には、この場をお借りしてお詫び申し上げます。

その調査によりますと、ご解答頂いた皆様のうち72%もの方々が、即申込をされるか加入を検討すると云うご返事で、大変心強い思いを致しました。その際、申込窓口がわからないのご意見もありましたが、別表にある会員代理店の方を御存じでしたら、そちらにご相談いただくか、直接NORC保険デスクにご連絡をいただきたいと思います。また地方支部の方の中にも、会員代理店登録を予定されている方も居られますのでご登録いただいた都度ご案内いたしてまいります。

クルーザープラン契約艇の レース用ワンポイント保険

今回の保険制度のご好評のポイントとして、クルーザープランの割安感があろうかと思えます。確かに、船体保険部分の料率が35%も安くなるというのは破格の条件です。ただ、クラブレースでの損害は補償されると言っても年に一度くらい。鳥羽レースなどのビッグレースに出てみたいと思うものですが、そんな時補償されないのはちょっと不安です。そこでその時だけのワンポイント保険ができました。料率は船体1000万円につき4万円の割合です。尤も何回も契約するとレーサープランよりも割高になってしまうので、せいぜい2回くらいまでがいい様です。

NORC認定会員代理店一覧

名 称・会員名	住 所	TEL・FAX
(株) 石川保険事務所	東京都港区赤坂 3-1-2	T: 03-586-6297
石川 昇	A I U赤坂ビル	F: 03-584-6203
オフィス・マリン	横浜市鶴見区市場大和町 4-1	T: 045-503-5377
二階堂 隆	仙台屋ビル 202	F: 045-503-1406
青梅代理店	青梅市新町 848	T: 0428-31-5894
根岸 啓樹	新町台マンション 107	
(株) ビーアイユー	東京都港区赤坂 3-1-2	T: 03-586-4411
秋岡 康夫	A I U赤坂ビル	F: 03-583-2696
(有) T・A・代理店	東京都港区赤坂 3-1-2	T: 03-583-0783
酒井 直樹	A I U赤坂ビル	F: 03-584-6265
(株) 太陽保険事務所	東京都港区赤坂 3-1-2	T: 03-586-3511
山口 憲二	A I U赤坂ビル	F: 03-586-6528
(株) 横浜マリンサービス	横浜市中区長者町 9-175	T: 045-253-2917
飯山 浩司		F: 045-261-2918
(株) オフィス・ギンザ	横浜市鶴見区市場大和町 4-1	T: 045-503-1601
竹内 誠	仙台屋ビル 202	F: 045-503-1406
そよかぜ産産	大阪市鶴見区浜 2-4-47	T: 06-911-2017
渡岡 耕平		
保険のカトー	静岡市石田 3-15-5	T: 0542-81-3928
加藤 幸雄		F: 0542-83-1316
T・I・C	鎌倉市由比ヶ浜 2-17-22	T: 03-405-8269
田中 喜英		
KATO	半田市亀崎 6-80-14	T: 0569-28-2340
加藤 繁雄		
(有) サトー	広島市西区天満町 3-19-203	T: 082-293-0860
佐藤 克則		F: 082-231-5231

団体窓口 NORC保険デスク

東京都千代田区神田錦町 1-9天理ビル フリーダイヤル: 0120-024410
東南興産株式会社東京営業所内 FAX: 03-295-6390

新登録艇の紹介

4004 パラフレニアン7世 幡豆 10.0×8.50×3.00×1.75 オーナー/荻須文一 艇名の由来/精神科の医学用語でパラフレニアンとは進行性妄想型痴呆、つまり“おばかさん”の意味です。オーナーをはじめクルーをよく言いあてています。

ただし、オーナーは泌尿器科医です。抱負/レースにクルージングとにかく楽しむつもりです。陸に上がっていたカップが、また、海の自然の懷で遊びたいと思います。クルー/近藤博、竹内裕、宮田康、春間宏彦、中嶋竜吾、長岡英明、飯田康

貴、内田誠。

今月の表紙: 130余年の歴史と栄光を刻みこんだ純銀製のアメリカスカップ。このカップを巡る戦いに世界中のヨットマンが注視する。

(写真提供/ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会)

OFFSHORE 第168号 平成元年3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 明宏印刷株式会社

ナイスセーリングの予感。

ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

お問合せ先：会員代理店またはNORC保険デスク（フリーダイヤル 0120-024-410）

海はスポーツ新大陸

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社



It's a new trend.



ウィングキール

水平線から吹く風を、セイルが捕える。パウは波を切り裂き、鋭い加速感がカラダを貫く。まるで、風に、波に、自分に挑むような走り。そんなクルーザーを、僕たちは待っていた。YAMAHA-23II・23IEX誕生。洗練された美しいフォルム。ポリウム感あふれるハル。大きめのセイルエリアは、パワフルな帆走性能を発揮する。さらに、ウィングキール&ラダーの採用など、走りの真髄を追求。また、明るいキャビンやオープンスライドハッチなど、居住性も充実している。そして抜群のコストパフォーマンスも見逃せない。これは23フィートの概念を変えるニュートレンド・クルーザーだ。

新・登場

YAMAHA-23II・23IEX

●全長7.01m ●水線長6.35m ●全幅2.70m ●吃水1.45m ●船体重量1,291(1,341)kg ●完成重量1,300(1,350)kg ●バラスト重量410kg ●全セイル面積24.56㎡ ●バース数5(4) ●呼称最大馬力8ps ●定員10名 ●航行区域 沿海 ()内はEX。※写真は23IEX・オプションを含みます。

■平水限定沿海標準現金価格例 ¥3,409,100(23II)/¥3,999,100(23IEX)

(ヤマハ8CML付、法定安全備品等が含まれております。オプション・船舶検査費用・運賃等は含まれておりません)

挑むように、走れ。

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、無理のないセーリングを。■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。■カテゴリーご希望の方は、船名・確認名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 平438 静岡県静岡市新貝2500

●ヤマハ製品についてのお問い合わせ
北海道ヤマハ㈱……………011-612-1060
ヤマハ東北㈱……………022-235-1031

ヤマハ東京㈱……………03-444-9971
ヤマハ中部㈱……………052-913-2121
ヤマハ関西㈱……………06-535-1671

ヤマハ中国㈱……………082-285-4911
ヤマハ四国㈱……………0878-67-3800
ヤマハ九州㈱……………092-472-5261



NIPPON CHALLENGE AMERICAS CUP 1991

わたしたちはニッポンチャレンジ
アメリカ杯1991を応援しています。