

社団法人日本外洋帆走協会

平成2年1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 1990 1

No. 77

J-4001

1004-C

S114C

J4172



年頭のご挨拶

(社) 日本外洋帆走協会会長 石原慎太郎



明けましておめでとうございます。

新年を迎え、1990年が昨年に増して、会員の皆様をはじめ、わが国のヨット界にとって良い年でありますよう、お祈りいたします。

昨年の外洋ヨット界を振り返ってみますと、外洋ヨットレースのオリンピックと言われている、アドミラルズカップにおいて、NORCの“WILL”が第二レース優勝、シリーズ総合艇別2位を獲得するという快挙を果たし、日本チームも7位の輝かしい成績を挙げました。

NORCのニッポンチャレンジ1991委員会はアメリカズカップ挑戦に向け着々と準備を進め、9月にはアメリカズカップ挑戦艇“NIPPON”の起工式がとり行われ、近くその雄姿を海上に浮かべることでしょう。同クルーチームも各国を転戦し、世界に通用する実力を着実ににつけつつあり、大いなる成果を期待する次第です。

また、国際的外洋レースの面でも、『オークランドー福岡レース』、『ハワイー広島レース』、『日本海国際ヨットレース』等々が華々しく開催され、成功裡に終了したことは喜びにたえません。

一方国内では、多事多難、多くの課題と教訓を残した年でありました。『ニッポンカップ国際ヨット・マッチレース』の問題は、ご報告した通りであります。『オーナーシップ』『アマチュアリズム』のヨットレースにおける存り方につき十分な議論を尽くし、NORCとしての姿勢を明確にしたいと考えます。

国内のレースでは、『鳥羽パールレース』が第30回を迎え、145艇が参加し盛大に挙行されました。このレー

スの発足当初から参加した一ヨットマンとして、日本の外洋ヨットがよくここまで発展したものと感慨を禁じ得ません。また、『第7回ジャパンカップ』が、長年の念願であった三浦市に開催地を移し、全日本の名にふさわしいレベルの高い大会を行うことができました。

しかし、『鳥羽レース』では荒天のため、少なからぬ数のリタイア艇、事故艇があり、外洋ヨットの普及と安全面・技術面の向上とがバランスを保って発展する必要があることを痛感する次第です。また、『ジャパンカップ』第一戦における五十嵐努君の死亡事故は、かえすがえすも残念なことでありました。NORCの会員諸兄にお寄せられては、なお一層航海の安全にご留意いただきたいと希望します。

運輸大臣在任当時より、心がけてまいりました海洋レジャー振興の諸施策もようやく軌道にのり、運輸省、海上保安庁も「快適な海洋レジャーを守り育てる方向へ力を注ぐ」という施策が一層推進されるようになってまいりました。

このような時代の潮流の中にあって、本年は、日本外洋帆走協会にとって、これまでに増して、リーダーシップを発揮し、健全な海洋レジャーの振興・発展・普及に努力を傾注すべき年であると考えます。

本年も私は許される限りセーリングを楽しむ時間を作り、海上で皆様にお目にかかりたいと思います。

新年にあたり、皆々様のご健勝と航海の安全をお祈りいたします。

アメリカズ・カップ—ヨットと金の新時代

(社) 日本外洋帆走協会副会長 大儀見薫



ニュージーランドの水線長90ftのモノハルと、サンディエゴのカタマランとの間で行なわれた第27回目のアメリカズ・カップをめぐる裁判も間もなく決着がつくことになった。ニュージーランドの原告が認められ、ニューヨークの最高裁で新年早々に審議され、四月には判決が出される見通しである。これが法的手段としては最後のものであり、高裁の判断がどのようなものであれ、その決定はファイナルである。

同じく本年4月の21日にはわがニッポン・チャレンジの新しいアメリカズ・カップ・クラスの一艇が、その勇姿を世に公開することになっている。そのセールナンバーは「J-3」。ニュー・アメリカズ・カップ・クラスの三艇ということだ。一艇は「I-1」(イタリア、Il.Moroのシンジケートが早々と手を挙げ、三月に

は進水される自信の一番艇である)。次はフランスの「F-2」…これも三月に進水の予定とされている。

アメリカズ・カップもいよいよ本番、今までのプランニングの段階から、海上での実戦のフェーズに入ることになる。全身をゆさぶるような感動と戦慄を感じるのはニッポン・チャレンジの当事者ばかりではないだろう。

この新しいアメリカズ・カップ艇は従来のどのクラスのヨットとも違う、迫力満点の素晴らしい性格の艇である。LOA75ft前後のこの艇は、IORのMAX Iと同じ位のかなり大き目のフラクショナル・リグのセール・エリアを持ち、バウの先端に突き出たオーバーサイズのスピンポールは、マストヘッドから取る巨大なスピンを支える。従来の12mクラスは1906年に制定されたルールに

よるものだったけれども、新艇はこの極端に重い(バラスト重量が排水量全体の四分の三前後を占める)鉛の塊のような艇に比べるまでもなく、画期的な、最高のパフォーマンスが期待できるニューヨットである。

1851年にイギリスのワイト島沖の歴史的な第一回のアメリカズ・カップレースは、「帆船」によるレースだった。これが氷線長90フィートのJークラスとして発展、開花した第二次大戦前までの約90年間の時期が、アメリカズ・カップの歴史の第一期といえるだろう。第二期が、世界大戦後の社会・経済状況を反映して採用された、「小型」の12mクラスの時代である。アメリカズ・カップ・レースの基本条件を定める、このレースのいわばnoticeともいえるDeed of Gift(贈与証書)はこの時、12mクラスの採用を可能にするため、参加資格の下限を44歳まで引き下げるよう改正されたのだ。このクラスによるレースは、1958年の第17回目のマッチが初めてである。12mクラスの時代は1987年のオーストラリアのフリーマントル沖のDennis Connerによる「Come Back」(カップ奪換)劇の舞台となった第26回のマッチまで、9回・29年間続く。

エクサイティングなニュークラスがいよいよお目見得する直前の現時点に立って見れば、12mクラスの時代は、単に30年足らずの短い期間であったというだけでな

く、アメリカズ・カップの歴史の上では、世界大戦後の世界経済の実情を反映した、特殊なフェーズだったと云える。裁判騒動となった、それこそ異常な、1988年のサンディエゴ沖海戦が契機となって、ニュークラスが生まれることになったわけだが、12mクラスの時代は終る可くして終わったのだともいえるだろう。

ニュー・アメリカズ・カップ艇は風と波の状況により多少の差は当然あるだろうが、上りでは10ktのMAX Iにひけを取らない性能を持ちながら、リーチングでは抜群の走りを見せるはずだ。新しいアメリカズ・カップのレースコースも、スターボード・サイド(風上に向かって右側)にもう一つのサイド・マークを設定した「S型」と決定されているが、これも、この新しい艇の豪快なリーチング性能がフルに発揮されるようにとの配慮からだ。

春たけなわの今年の四月にJ-3「ニッポン-I」がどのような走りを見せてくれるか、日本のヨットの歴史に残る劇的なお披露目となるだろうことは間違いない。カタマランによる返討ちに終わったサンディエゴ沖海(怪)戦は不幸な「事件」だったが、新しいコンセンサスに基づく、新艇種・新しいレースコース等が採定され、すっきりした型の新しいアメリカズ・カップの時代の幕開けにつながったとすれば、不幸中の幸いといえるだろう。

〈9頁につづく〉

年頭にあたって (社)

新年おめでとうございます。会員の皆様方には既に初乗りせられたり今年の新しい計画に胸をふくらませておられることかと存じます。私も本年が充実した年であるようにと夢を抱いております。又皆様方及日本のヨット界に良い年であるようにと心より祈っております。

昨年は例年と同じく何名かの会員が外国でのレースに参加され、中には立派な成績を残した方もあり、一方アメリカズ・カップへの挑戦は着々と準備が進められており、日本のヨットマンは次第に注目を引くようになってまいりました。また国内でも、年頭のグアムレースを始めとして、釜山からのアリランレース、真夏の日本海横断国際レース、太平洋を縦横に結んだオークランドー福岡、ハワイー広島レースが開催され、日本のヨット界はいよいよ本格的な国際化の時代を迎え始めております。

ヨットینگは、ヨーロッパから始まりアメリカへと普及していった歴史を持っているため、長らく大西洋兩岸地域がヨットの中心となっていました。しかし、第二次大戦後、アメリカ西海岸やがてオーストラリア、ニュージーランド、近年は日本も加わって、太平洋を取り巻く地域のヨットが次第に勢力を持ち始め、新しい中心が形成されようとしています。1987年のメルボルンー大阪レース以来、広い太平洋を結ぶレースが開催される

日本外洋帆走協会副会長 秋田博正

ようになったのは、その現れではないかと思います。

日本はヨットの中心地域から遠く離れていたため、国際的交流が余り活発とは言えませんでした。これからは艇の往来だけでなく、人の交流も盛んになって行くに違いありません。ヨットینگは長い伝統を持つスポーツだけに、ヨットマンには良いマナーを身につけた紳士が多く、そのヨットマンの集まりであるヨットクラブが、その都市も代表する立派なクラブとなっている例をよく見掛けます。日本のヨットも相当な隻数になり、今後急速に増加すると予想されますが、残念ながら外国から訪れるヨットマンを迎えるべきヨットクラブはまだ僅かしかないので現状ではないかと思います。

最近のマリンリゾートブームで各地にヨットハーバーの建設が計画されていますが、私達が今までに蓄積した知識と経験とを提供し、ヨットマンにとって使い易い、ヨットマンが集ってくるようなヨットハーバーを建設し、私達がヨットライフを楽しむばかりでなく、来客を招待できるようなヨットクラブを作るよう努力して行きたいと思っております。

終りに重ねて会員の皆様方の益々のご多幸とご活躍をお祈りいたします。





NIPPON CHALLENGE AMERICA'S CUP 1991

ニッポンチャレンジ、 飛躍の年へ

今月はNORCをエントリークラブとして次回のアメリカズカップに挑戦する、ニッポンチャレンジの最近の活動をご紹介します。

昨年の8月デンマークで行なわれたダニッシュカップで優勝したのはじめ、クルーが多数乗り組んだアドミラルズカップでも大活躍。11月のニッポンカップの惜敗も記憶に新しい。その成果は着々と上がりつつある。新アメリカズカップの建造の方も'89年9月21日に起工し、今年の4月22日進水へ向けて着々と作業が進行している。

昨年来の地道な活動をベースに、今年は一段の飛躍を期待できる年となるはずだ（写真提供：ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会）。



America's Cup裁判の行方 逆転、逆転の流れに今春最終判決！

'88年9月、サンディエゴで行なわれた第27回アメリカズカップのレースの勝敗は、カタマランでニュージーランドを迎え討ったサンディエゴが勝利しました。しかしニュージーランドは競技艇の違法（ディードオブギフト）を訴え、翌'89年3月、裁判所はニュージーランドを支持する判決を出しました。今度はサンディエゴ側が控訴、'89年9月にはサンディエゴ支持の逆転判決が出されたのです。今度はニュージーランドが最終審へ持ち込み、いよいよ今年春に結審することになります。長い裁判の終着は同時

に次回大会へのカウントダウンとなります。

混迷のこの期間、ニッポンチャレンジにとっては 1) クルーの体力、技術のアップ 2) 艇建造の基礎研究開発期間 として世界のトップクラスにステップアップする好機として与えられたものでした。

「ミスマッチ」といわれた'88年のアメリカズカップの記者会見



2年2ヶ月間のクルー合宿の成果

'87年10月浜名湖をベースに合宿を開始、その後愛知県蒲郡市に本格的なベースキャンプを設置、26ヶ月間にも及ぶ合宿を続けてきました。

26名のクルーは朝6時30分からジム・ブレアー氏（ニューランドのフットボールチーム、オールブラックスのトレーナー）が指導するフィジカルトレーニングメニューを消化し、朝食後当日の海上トレーニングに関するブリーフィングを行い、9時に出港。海上トレーニングはヘッコーチ、ロイ・ディクソン氏のドリル（練習メニュー）を日没前迄くり返し、くり返し行います。

夕刻はミーティング、そして待望の夕食。1日のカロリー摂取量は4200Kカロリー以上です。アスリート食はトレーニングの基本とも言われ、コンピューターで各クルーの食事を管理するシステムが導入されています。

息のつまりそうなトレーニングが

想像出来ませんが、まったく違う世界です。要求されるのは自己管理なのです。

今年、新たにクルー（経験者）の募集を開始致します。「限界そして夢」、賭けてみる価値のあるアメリカスカップ挑戦。お問い合わせは事務局（03-575-0537 花岡）まで。



コングレショナルカップ



オーストラリアカップ



リバティーカップ

'89 参戦一覧

月	名 称	国	成 績
1 月	ホンコンカップ	ホンコン	8 艇中 8 位
3 月	コングレショナルカップ	米	10艇中 8 位
5 月	オーストラリアカップ	豪	10艇中 5 位
6 月	リバティーカップ	米	8 艇中 7 位
7 月	アドミラルズカップ	英	国別14ヶ国中 7 位
8 月	ダニッシュカップ	デンマーク	8 艇中優勝
10月	コロンバスカップ	米	8 艇中 4 位
11月	ニッポンカップ	日	8 艇中 4 位



ニッポンチャレンジの乗り組んだ日本艇はアドミラルズカップでも台風の目となった 今年のニッポンカップ。惜しくもオーエンに敗れ4位



ベースキャンプでのトレーニング風景



New America's Cup Class “NIPPON” 4月22日進水

次回開催地は、今春の最終審判決で決定されます。いうまでもなく、アメリカズ・カップでは海域に合ったデザインが勝負のポイントとなります。しかしニッポンチャレンジ技術陣（25名）は独自のタンクテスト曳航装置を開発し、数百回、2年にわたる水漕実験の結果、スーパーコンピューターを使った性能予測プログラムを完成させました。これを利用してデザインチームは究極の船型を作り上げ、'89年9月21日起工したのです。

すでにコンピューターの中ではレースが始っています。現在入手出来る限りの海外のデザインを分析

中ですが“NIPPON”の走り群を抜くものと予測されています。

現在27m×8mの巨大硬化炉ではマイナス20°で保存されたプリプレグ（注）が積層され、75°で硬化させる作業が深夜までくり返されています。4月22日、蒲郡ベースキャンプでいよいよ“NIPPON”1号艇が進水します。

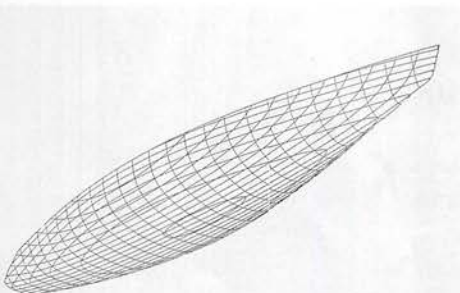
（プリプレグ：日米共同開発の次期戦闘機FSXでも採用されるプリプレグとは、カーボンファイバーなどにエポキシ樹脂を事前に含浸させた積層素材です。なお、“NIPPON”では一部ケブラーも使われています。）



NIPPON CHALLENGE
AMERICA'S CUP 1991



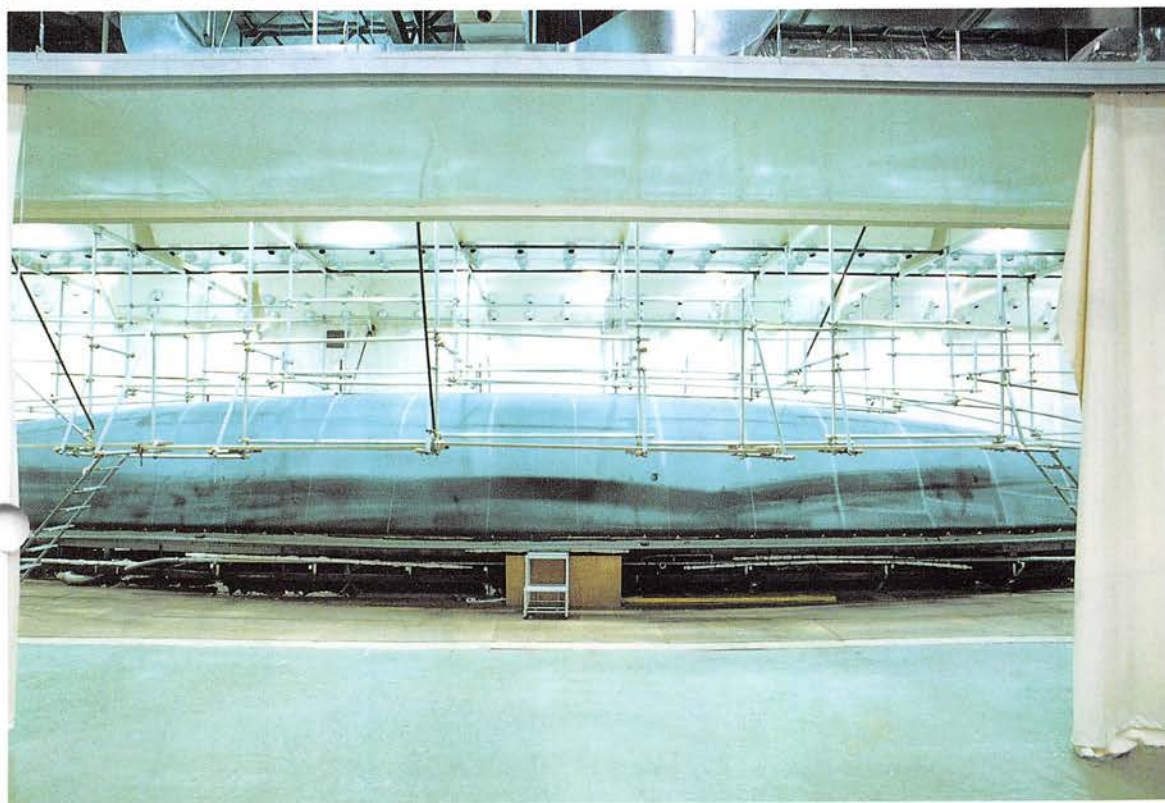
タンクテスト



ニューアメリカズカッパーはクリーンなラインになる



タンクテストを見る大儀見NORC副会長と山崎NCAC委員長



建造風景。カーボンなどを使ったハルは黒く、まさにクジラだ

草の根応援団5000名を突破!

'89年2月ボートショーで発足した「草の根応援団（ボートドナー）」は活動の輪を広げ、ついに5000名を突破しました。ベースキャンプに送られるドナー申し込み書は毎日約20通にもなっています。

ご支援をいただくドナーの皆様へ

の活動報告を兼ねて、今年の東京ボートショー、「ニッポンチャレンジコーナー」では巨大スクリーンを使った、セーリングシーン、そして建造の状況をお伝え致します。ぜひお立ち寄り下さい。



アメリカスカップを囲んで

アメリカスカップの夕べ ニッポンチャレンジ草の根応援団長 木村太郎氏講演会

世界から見た日本、そして瀬戸は 草の根応援団の熱き支援の輪の中へ



草の根応援団団長、木村太郎氏の講演



左、南波誠選手の持つのはダニッシュカップ優勝者に送られたホルン。

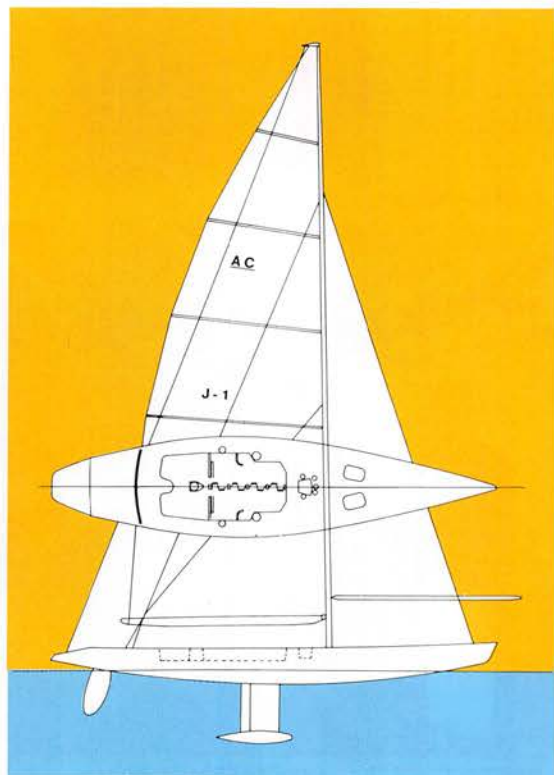
アメリカズ・カップの変遷 (縮尺≐ 1/500)



“アメリカ”。ニューヨーク・ヨットクラブの会長であったC・スチーブンスを代表とするシンジケートがオーナーとなり、進水後直ちにイギリスへ回航した。時は1851年、ペリーがフィルモア大統領の命を受けて日本へ出発する前年のことである。



1934年のアメリカズ・カップ、イギリスの“エンデバー”。飛行機製造会社を持つT・ソッピースの挑戦であった。迎え討つ防衛艇は“レインボウ”。“エンデバー”は2連勝してあわやと思わせたがその後4連敗して野望は潰えた。



30年の長きにわたって使用されてきた12mの時代も遂に終焉を迎えた。写真はニッポンチャレンジがトレーニング用として使用するJ-5。

〈主な仕様諸元〉

全	長：24m
水	線 長：21.7m
最	大 幅：5.5m
重	量：24ton
マ	スト全長：32.5m
吃	水：4.0m

16名のクルーが乗り組むニュー・アメリカズ・カップ，“NIPPON”のセールプラン。総工費は約3億円。今年4月に1号艇が、7月には2号艇が進水する予定だ。このモンスター同志のマッチレースを早く見たいものである。



アメリカズ・カップ——ヨットと金の新時代 (3頁よりつづく)

大儀見薫

1988年のサンディエゴにおけるミスマッチをめぐる裁判事件は、アメリカズ・カップの新舞台ばかりでなく、そのための新しい舞台、新しい時代の登場を促した。しかし、それ以上にヨットというスポーツの歴史を考える上で象徴的な事件だったといえる。

というのも、この裁判は結局のところ、ヨットというスポーツにおける、金とスポーツマンシップをめぐる争いだったといえるからだ。

アメリカズ・カップには勿論、第一回目から巨額な金がかかっている。しかし、第一期の「帆船」からJークラスに至る時代のアメリカズ・カップはアメリカとイギリスのエスタブリッシュメントをそれぞれ代表する大富豪の集う、ヨットクラブとそのメンバー達の果し合いであり、それぞれの艇とレースに投じられた金は当時でも想像を絶する、けた違いのものだった。しかし、基本的にこれはプライベート・マネーとしての性格のものであり、賞金を懸けたりすることも当り前の時代ではあったが、この賞金も、つまるところ個人の意地の張り合いの現れに過ぎなかった。

アメリカズ・カップがヨットマンとヨットクラブの間のスケールの大きい「スポーツ」としての性格から脱皮して、本格的事業として成立し、大掛りなメディア・イベントとして広告業界、テレビを中心とするメディア、そして経済界からも注目されるようになったのは、フリーマントル沖の1987年の大会からといって良いだろう。

この26回目のカップ・レースは文字通り「大会」と云うにふさわしいスケールと内容を持っていた。一年前のワールドチャンピオンシップといった、プレ大会を皮切りに、世界各国から馳せ参じた複数のチャレンジャーの中からチャレンジャーを選ばずチャレンジャーシリーズも延々五ヶ月に及ぶ大ドラマとなった。そして、何よりもテレビカメラが各艇上に持ち込まれることによって、世界の「茶の間」にこの手に汗を握る迫真のドラマが直接何百万という視聴者に届けられたことが、アメリカズ・カップを初めてグローバルな大メディア・イベントとして格づけることにつながった。これでオリンピックやワールド・サッカーと並んでアメリカズ・カップが一大広告媒体として取沙汰されるようになったのだ。

27回目のマッチの開催をめぐる裁判騒ぎは実は、この巨大なイベントの直接的利権とその波及効果（二千億円ともいわれた）をめぐる、スターズ・アンド・ストライプスとサンディエゴ・ヨットクラブとの争いとして始まった。それぞれに開催地をめぐる打算と思惑があり、誰が次の開催地を選ぶ権利があるのかが争点となり、裁判所の仲裁に持ち込まれ、この間約五ヶ月間、われわれ

も含めて全てのチャレンジャーがカヤの外におっぱり出されたまま、チャレンジャーとしての態勢作りが全て宙に浮いた状態におかれた。

しびれを切らしたマイケル・フェイの、ニュージーランドの90ftモノハルによるチャレンジはこのレースの基本を定めた贈与証書の条文に則したものであり、裁判所も正当なチャレンジャーであるとされたものだが、その後の裁判騒ぎと、カタマランとモノハルが同一の土俵でレースするという極めて変則的な事態を招き、折角のアメリカズ・カップのイメージに大きく傷が付くことになってしまった。

しかし、裁判の争点はフェアプレーとスポーツマンシップが、どう、保証されるのかといった点にあり、具体的にはチャレンジャーが選んだタイプ・サイズのヨットと尋常の勝負になるような同じタイプとサイズのヨットでディフェンダーが応じる必要がルール上（贈与証書に照らして）あるのか、ないのかという点にあった。

前代未聞のこの事件には、双方の意地とか面子等、当事者個人の性格的な要素だとか複雑に絡んでいることは否定できない。しかし、これだけの深刻な、のびきならない争いになった本質的な対立点はこのレースの金もうけの事業としての側面とスポーツとしての側面との両立し難い相克にあったのではないだろうか。

どのスポーツも、その近代スポーツとしての発展の過程は、本質的に似たようなステップを踏んで来ている。殆んどどのスポーツが王侯・貴族の雅やかな遊びを原点にして発生したものが、ルールが定式化され、「ルールに基づき強い者が勝つ」——身分・貧富の差なく万人平等の土俵の上で競うといった近代スポーツとして脱皮するというプロセスを経ていく。

この段階ではどのスポーツも文字通り「アマチュアによる、アマチュアのため、アマチュアのための」という性格が強い。これは金が絡む余地がまだ殆んど無い段階といえる。

しかし、情報化社会の成熟に伴い、メディアの対象としてそれぞれのスポーツが注目されるようになると、スポーツもアマチュアの競技という側面とは別に「媒体価値」という一つの情報商品としての性格を持つようになる。マラソン、陸上競技しかり、スキーは勿論、ありとあらゆるスポーツがこういった二重の性格を持つようになっていった。

そのいわば総集編としてのオリンピックそのものも、スポーツの祭典であると同時に、世界最大のイベント事業としての商業性を合せ持つようになったことはそれ程古いことではない。

このスポーツとコマーシャリズムとの係り合いの度合いが深まるプロセスは、スポーツに参加する者の側でも、そのスポーツ自身を自己目的として参加するだけでなく、そこに、程度の差は色々あれ、生業の場として係る、いわゆるプロが生まれてくることになる。

ヨットは恐らく一番遅く、このコマーシャリズムとの係り合いを持つようになったスポーツだろう。冠スポンサーが付くようになったのも、それ程古くはない。個々の艇へのスポンサーシップが特例として認められるようになったのは1985-88年版のIYRRの改正からである。しかも、この画期的改正の翌年には、極めて異例の措置として、更にIYRR26条が改正され、それまで除外されていた国際レース、世界選手権での個々のヨットに対する広告表示も可能となった。ORCもこの年の総会で早速1987年のアドミラルズ・カップでこの特例を採用することを認め、これが新しい改正26条の適用第一号となった。

ロンドンでこういったルール改正が大胆に進められている同じ時期に、南半球のフリーマントルでは第26回のアメリカズ・カップ・レースが激しく展開されており、一挙にこのレースがメディア・スポーツの雄として広告業界に注目され、かつ商売として評価されるようになったのである。

第26回の大会は、アメリカズ・カップが、従来の金のたれ流しといった側面だけでなく、金が儲かる事業にも成り得ることをはっきりと示した。この実績が物を云って、「よしこの次は」と金に目がくらんだというわけではないかも知れないが、次の大会の開催をめぐって醜い利権争いが展開されたことは偶然ではないだろう。

アメリカズ・カップの、一対一の格闘技といったその激しいレース展開は、それまでヨット・レースには全く無縁の大衆を引き付け、レースを追うテレビの画面にくぎ付けにした。マッチレースそのものはアメリカでも従来CAL-40などを使って行なわれて来たが、アメリカズ・カップにならって、それ自体も新しい媒体スポーツとして急速に伸びていったことは当然の成りゆきといえる。

ヨット・レースとコマーシャリズムとの係り合いには、レースに対する冠スポンサーという、いわばもっとも初歩的段階から、個々の参加艇に金がつくという次のステップへと急速に進んだ。そして更に、レース参加にかかる全ての費用負担をスポンサーが保証し、ネームバリュー（媒体価値）のある選手が招待という型でレースが成立する（マッチ・レースなど）まで、一気に進行している。

これに伴って、選手のプロ化の問題が、従来の「セールメーカーは一体プロなのか、アマなのか」といった一般論的な取り上げかたと違って、レース参加そのものが

生業となっている様な選手の特定化とその登録を制度化する必要があるのではないかといった所まで問題が深刻になって来ているわけだ。

昨年の11月のIYRU大会で最も激しい論議の対象となったのが、「付則-1」、いわゆるアマチュア規定の改正案だった。一昨年の大会では、広告表示に関するIYRR26条が改正され、それを受けて「付則-14」が新設された。これはレースを広告の制限の度合いに応じてA・B・Cの三つのカテゴリーに分けたわけだが、新しい「付則-1」はレース参加者全員を三つのグループに分け、しかも「プロ」の登録は義務付けようというものだった。そして、いわゆる「プロ」から登録料もしくは「上納金」といった型で、「プロ」なる選手がヨット・レースで「稼いだ」収入の一部をナショナル・オーソリティもしくはIYRU自体が吸い上げることができるような道を付けようということだった。

IYRU総会の最終日までにこの「付則-1」の改正案は八回も書き直され、ようやく八次案が一年のトライアルを前提としてその採用がRecommendされるという、当初案からは内容的にも、拘束力という点でも大巾に後退したものがようやく承認されるという経緯をたどった。

従来から外洋ヨットレースを司るORCの立場は、外洋ヨットの現実には、セールメーカー・デザイナーなどの、ヨット業界での仕事を生業している者も、一般のレース参加者も基本的に同じ立場でレースに参加しているのが実情であり、旧「付則-1」で定義されたプロ・アマの区分けは不明確であり、外洋レースの現実にもなじまないというものであった。NORCの基本的な立場もこれと同じものであった。

改正された「付則-1」は当面（ここ1年間）recommendationに過ぎないとはいえ、その内容が「プロ」の登録の義務付けをもち込んだものである所から、ORCの会議でも重大な関心と呼んだ。確かに第八次案ではプロ（グループ3）の定義は従来より明確になったけれども、問題はその登録の義務づけであり、これはIYRUがレース・ルールを司どり、クラスルールを制定し、オリンピックを初めとするヨットレースなどを主催するといった従来の機能に、更にヨットマン自身の登録管理を付加することにつながるではないかということであった。

IYRU自体の論議の中でもこれが一番問題とされた所であり、特にマッチ・レースに参加するような、いわゆる「グループ3」のプロのヨット乗りからは強い反対が出されていた点である。

しかし、賞金付きのプロ・サーキットが様々な型で、各種提案され、かつ実施されるという一部の流れが現存している以上、セールメーカーとかヨットデザイナーと

いった型でヨット産業に係り合っている者と違い、賞金レースそのもので「飯を喰っている」者はどうなるんだという議論は当然浮上してくることは避けられないだろう。

現在、NORCが、そして世界のヨット界が直面している最大の問題の一つは、ヨットレースがスポーツとしてのヨットレースとイベント事業としてのヨットレースという二重構造を持つようになった中で、コマーシャルイズムとの係り合いとをどう調整し、整合化できるかという課題である。

スポーツ団体・スポンサーが、それぞれに、それぞれの異った立場を相互に充分理解尊重し、レースの内容についてはヨットの団体、それをめぐる広報、メディア戦略、等当該レースの「商品価値」に係る部分はスポンサー（及び代理店）といった「分野調整」を前提とした、ルール作りと協力関係の確立が急務といえる。

これは排除の理論という不毛なアプローチではなく、どういう条件とルールでお互いの共存共栄関係を確立で

きるかということではなければならないだろう。各種スポーツはヨットより早くからコマーシャルイズムとの協力関係を多様な型で展開して来たが、その相互の関係の調整は必ずしも、スムーズにはっていないようだ。後発のヨットの分野では様々な試行錯誤のプロセスを経なければならないだろうが、不要な混乱を避けるには当事者間の素直なコミュニケーションが不可欠だろう。

スポンサーが付くこと自体は、他のスポーツの例を見てもなく、広くそのスポーツが社会的に認知され、支持基盤を広める上で大きく貢献することは明白である。問題はそれぞれの協力関係のルール作りという一点にしばられるのではなかろうか。

もう一つの大きな課題はIYRRの新しい「付則1」が提起している選手登録の問題であり、IYRUの存り方、ナショナルオーソリティとの係わり方などとも深く絡んだ問題であるだけに本年度のNORCの最重要課題として位置づけて、英知と力を結集して取り組まなければならないのではなかろうか。

IOR-R.25ft以下の新艇には カーボン等使用禁止

昨年のORCの会議は、その前年の会議での本格的なIMSの採用の決定を受けて、その後の世界の外洋ヨット・レースの現状とIMSの受け入れの実態を踏まえての政策決定の場となった。詳しい報告は別稿でカバーするが、要点は、次のとおりである。

1) IORはグランプリF-1レーサーとして、高価、短命、スポンサー付きのレーシングマシーンとして定着させる。そのため向う6年間はIORを修正しない。そして従来の主要な外洋レースでは引き続きIORカテゴリーを維持し、IMSカテゴリーを併用する。

2) IMSはクルーザー・レーサーとして完全に定着する見通しが確立されたとの認識に立って、居住設備等に関するIMSレギュレーションと一体のものとして、新しい多様多種の艇が同一レースを楽しめるようなハンディキャップルールとして強力に推進する。

(IMSは急速に普及し、2~3年間にはIORを数の上では超えるだろう。)

3) 第3のカテゴリーとしてはクラブ・レースで安直に運用できる、各種パフォーマンス・ハンディキャッ

プの世界がある。NORCのクルーザー・レーティングなど、Scandicap, CHS等々の分野となる。

4) 特にIORのレーティング25.0ft以下の艇については、今後IMSと同様のいわゆるexotic materialの使用は禁止する。これは、昨年12月末以降に建造されるR.が25ft以下の全IOR艇に適用されるものと決定された。この主旨は何んとかコストの高騰を抑え、小型IORの低落に歯止めをかけようというもので、艇体、アペンデージ、デッキ、デッキの艀装品、リギン、スパーとそのフィッティング等にカーボン、チタニウム等の使用が禁止されることになった。ルールの表現は「使用できる材料」となっているが、ルールの目的とその意味するものは高価な素材と工法（高圧・高温処理など）を禁止しようということである。

過度的な措置として、昨年中に建造されたことが証明された艇で、かつハルデットが本年（1990年）の7月までのものは、例外的にこの規定からは免除される、というものである。

オーナー、デザイナー、ビルダー等は、この決定の全文（NORC本部で入手可）を参考にされて対応することをお推めする。次に英文のままであるが“Final Drafe”をのせました。NORC副会長 大儀見薫

BULLETIN ON “EXOTIC” MATERIALS LIMITATION — FINAL DRAFT

Permitted Materials for Yachts Under 25.0 Feet of Rating. Except as provided in 210.2 below, no yacht rating less than 25.0 feet shall hold a valid certificate or race under the IOR if in the structure of the hull, appendages, deck, deck fittings, rigging, spars and spar fittings any material is used other than those permitted in 210.1 below.

1. Permitted Materials.

- A. Wood, reinforced concrete and unreinforced plastic.
- B. Plastic reinforced with fibre of any of the following materials: glass, polyester, polyamid, aramid and natural fibre except that carbon may be used in spinnaker poles.
- C. Iron, steel, lead, copper and their alloys; bronze, brass, monel and aluminum of the 5000 and 6000 series.
- D. In the hull skin and deck skin, core material only of wood or plastic foam of nominal density not less than 70 kg/m^3 (4.4 lb/ft^3).
- E. Except for spinnaker poles, where plastic is used as a construction material in hull, deck, appendages or spars, the following curing temperature and pressure limits apply:
Externally applied heat shall not be greater than 60°C (140°F).
Externally applied pressure shall not be greater than the ambient atmospheric pressure of the vacuum bag method.

2. Date of Application

- A. For all yachts with an Age date of July 1990 or later, the above limitations apply without exception.
- B. For all yachts, from calendar Date 1/1/90 the above limitations apply to the addition and replacement of components. Except for the repair with like material of damage to hulls, deck or appendages, the limitations apply also to modifications.
- C. For yachts for which the National Authority is satisfied by documentary evidence that hull construction commenced prior to calendar date 1/1/90, the limitations shall not apply to hull, deck and appendages, provided Age Date is also prior to July 1990.

Any questions regarding the application of Section 210 shall be referred to the ORC Chief Measurer under IOR 101.

関係各官庁に対するジャパンカップ第一レースの事故報告

ジャパンカップ第1レースの事故に関し、NORCは、運輸省運輸政策局海洋海事課長、海上保安庁警備救難部長、第三管区海上保安本部長、横須賀海上保安部長宛にて11月9日下記報告を行った。

——外帆第89—53号—— 平成元年11月9日

海中転落死亡事故の報告について

社団法人 日本外洋帆走協会 専務理事 清水栄太郎
「ジャパンカップ・オフショアシリーズ1989」第1レースのレース中に、ヨット「オッシュサン」乗組員が、海中転落し死亡した事故について、別添「オッシュサン乗組員海中転落死亡事故報告書」のとおり報告します。

なお、本件に関する当協会の意見対策は、下記のとおりであります。

記

当協会の主要レースである「ジャパンカップ・オフショアシリーズ1989」において、このような事故が発生したことは、まことに遺憾なことであり、多大のご心痛ご迷惑をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。

当協会としては、今後このような事故の発生を防止す

るため、

1 本部における諸会議あるいはレース連絡会議等機会ある毎に、安全意識を高揚するため、次のことを会に周知する方針であります。

- ① ヨットレースは、時には人命に関わる事故の発生も予想される厳しいスポーツであり、常に安全に関する注意を怠ってはならないことを乗組員個人が充分認識したうえで参加するスポーツであること。
- ② オーナーは、艇と乗組員の安全確保はオーナーの責任であることを充分自覚し、艇の耐航性の保持と経験豊富な乗組員の確保に全力をつくすとともに、艇の安全備品の使用方法等を乗組員に熟知させておかねばならないこと。

2 当協会のヨットレースにおいては、従前から、レース直前の参加全艇の艇長会議において、安全意識の高揚を図るためレース帆走委員会から各艇長に対し、艇及び乗組員の安全確保ならびに帆走指示書の遵守等について注意を喚起していますが、今後もなお一層強く喚起する方針であります。

第110回理事会議事録

社団法人 日本外洋帆走協会

1. 日 時

平成元年12月2日(土) 13:00~16:45

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 20名 委任状 10名
(出席)

秋田博正、大儀見薫、清水栄太郎、久保和男、朝河 清
今岡又彦、児玉萬平、鈴木康之、林賢之輔、宮坂敬三
渡辺修治、柴田邦敏、小林義彦、都築勝利、矢野敏邦
三井祥功、松本 哲、岩田行史、末松 明、東江正喜
(委任状)

石原慎太郎、嶋田武夫、並木茂士、石井正行、山崎達光
峰田昌矩、川端治夫、秋山福夫、平岡英信、山田東吾
理事以外出席
近藤禎之(会報小委員長)

平野喜美夫(泊地対策委員長) 平松栄一(顧問会議長)

4. 議 題

- (1) 財務報告及び1990年度予算編成方針の提示
- (2) ORC及びIYRU会議報告
- (3) NORC外洋レース規則の改正
- (4) ニッポンカップ・マッチレースに関する報告
- (5) 支部・専門委員会報告
- (6) その他

5. 議 事

13:00、大儀見副会長の司会により開会、久保常務理
から出席理事は30名である旨の報告があり、本理事会
の成立を確認、大儀見副会長が議長となり、議事録署名
人に宮坂、朝河両理事を指名し議事に入った。

議題(1)財務報告及び1990年度予算編成方針の提示について

児玉財務委員長から、資料に基づき大要次の説明報告
があった。

本年度の収支概況は、①入会金、会費は2900万円、予
算対比15%増、前年対比28%増になる見込。②イベント
スポンサーによる賛助会費1300万円は該当がなく、未達。
③登録料は650万円、予算対比16%増、前年対比30%増
の見込。④IMS推進費450万円は100万円程度の支出に
終わる見込。⑤ヨット保険は契約者数125を越えたが、
募集費用その他の初期投資があり、収益には余り貢献し
ない。⑥三崎ヨット無線局の建設に関連し、一時の資金
繰に関東支部基金よりの1ヶ月短期の貸出を受けた。⑦
管理費、委員会経費などは予算どおり推移している。⑧

会報発行費は10%程度増になる。収支(資金繰り)は、
予断を許さない面があるが財務状況は全般的に健全に推
移していると考えている。

また、来年度予算編成方針については、①入会金、会
費、登録料、本部支部分担比率等は原則として現行のま
まとする。②IMS振興予算の未執行分は90年度予算に
組み入れる。また帆走委員会枠にIMS運営管理を目的
とする予算を組む。③IORの健全な保護育成を目指す
ため帆走委員会ないしは別枠で相応の予算処置をする。
④会員名簿発行の実施予算を組む。⑤会報の購読料を会
費から分離させ独立収支を組むことを検討。広告が獲得
できる媒体への脱皮を計る。⑥NORCヨット保険の予
算化と独立した小委員会の設置。⑦KEN-WOOD
CUPサポート経費の予算化。⑧I2Mヨコハマカップ、
ニッポンカップサポート経費の予算化。⑨日本海レース
協力に応じた、北海道支部振興予算は、支部よりの事業
計画提示を待つて行うこととしたい。

大儀見議長から、予算編成方針については、各支部、
各委員会の報告後、それらの発言を考慮にいて審議し
たいと発言があり了承された。

各委員会の報告終了後、再度審議され予算編成方針は
了承された。

議題(2)ORC及びIYRU会議報告

本年11月ロンドンで開催された上記会議に出席した大
儀見国際小委員長から、資料に基づき、大要次の報告
があった。

世界の外洋ヨットの現状について、IOR艇は、1987
年7021隻、1988年6017隻(チリーを除く)、1989年5129隻
(チリーを除く)で、この1年間で約900隻減(米・カナ
ダ223隻減、イギリス203隻減、西独116隻減等、ブラジル
116隻増等)であり、IMS艇は、1987年1172隻、1988年
1634隻、1989年2700隻で、この1年間で約1100隻増(ア
ルゼンチン214隻、米・カナダ1900隻、西独128隻増)で
ある。この数字をもとにORCでは、2~3年後にはI
MS艇は5000隻を超え、IOR艇は漸減するであろう。
今後IMSでレース運営が可能である、との見解が根を
おろした感がする。IORルールは、今後6年間に変更
せず、メジャーレガッタは、IORにIMSを加え併立
して運営してゆくこととなった。

IMSは、アコモデーションに関する規程(IMSレ
ギュレーション)と一体のものとして運営し、クルー
ザー・レーサーとしての位置づけを明確にする。旧IO
R艇がIMSを取る場合過渡的措置が必要になるが、原
則としてIMSレギュレーションを満たす必要がある。

但し、デッキの修正を要求されるヘッドルームに関しては免除しても良いのではないかと、ということとなった。

これに関連して、ヘッドルームのアコモデーションをどうするかについて、次回理事会に計測委から提案してもらいたい旨の提議があり、了承された。

さらに、選手のプロ化の問題について、詳細な説明・報告があった。(別稿、大儀見氏年頭所感P9参照)

議題(3)NORC外洋レース規則の改正について

石井ルール委員長に代わり、都築ルール委員から資料に基づき、この案は、従来の規定をすべて取り入れたものでIMS時代の到来を考えると全面的に改正する必要があるが、それまでの、ワンステップとしての現状に合わせた改正案である。旨の提案説明があった。

アマチュア規定に関しては、IYRUで採択された、新しい付則1のRecommendationとのからみもあり、従来からの「外洋ヨットには、プロ・アマの区分けはなじまない」とのORCの方針を考慮のうえ、更に討議を必要とするということで留保された。

討議ののち、IMS時代を迎えての全面改正をできるだけ早期に行なうことを条件として、アマチュア規定に関する条項は留保のうえ承認された。(提案された改正案は、別紙(P16)参照)

議題(4)ニッポンカップマッチレースに関する報告について

大儀見議長から、大要次の説明報告があった。

レース開催までの状況は、オフショア(10月号)で報告されたとおりであるが、その後の経過については、次のとおりである。

レース開催にあたり、WMC(ワールド・マッチレース・コンファレンス)のハル・レーン氏が来日したが、ハル・レーン氏の強い希望で11月16日にまづレーン氏とNORCとの会談が持たれ、引き続き葉山マリーナヨットクラブを加えた三者会談が開かれた。NORC大儀見、清水、HMYC小田切、木村両氏。

レーン氏は、“WMCの加盟組織はNORCであり、NORCが降りるということではなければその立場を変えるつもりはない。しかし一方でレースの運営そのものはHMYCが主体となつてうまくやっている。今回のようにレースの運営に参画できなかった加盟団体と、加盟団体ではない組織が運営しているというのは異常であり、両者ともニッポンカップの今後の発展を願うという共通の原点がある以上、その上に立って今後のレースの成功を保証できる体勢を作ってもらいたい。葉山マリーナはこれに協力してもらいたい。来年1月10日香港で行われるレースまでには、収拾策に合意してもらいたい。”との強い要請があり、三者ともこれを了解し、現在これに向けて前進中である。NORCとして、この方向で進むことをこの理事会で確認していただきたい。

この件に関して多くの理事から、概略、次の発言があった。

- レースに参加した選手からは、レース参加は賞金には左右されないが、あった方がベターだ。との意見があった。
- スポンサーは必ずしも賞金レースに拘泥してはいなかった。
- NORCの意見をまとめるのには、在京理事会でなく、理事会を招集してもらいたい。在京理事会という会議はないので、他の名称(総務委員会、〇〇委員会等)で表現してもらいたい。
- NORCとJYAとの連絡を密にしてもらいたい。
- この件は、大会の組織上の問題と、賞金レースの問題に分けられるが、関係者以外ではNORCは賞金レースにはタッチしないと受止めている。
- 賞金レースは、今後避けられない問題であるので、賞金レースと、広告に関するレースカテゴリーとの関係について、明確に対応する必要がある。
- NORC外洋レース規則には、賞金レースは認めないことを明確にすべきである。
- NORC外洋レース規則を適用しないレース(興行レースとでもいうべきもの)を、NORCが主催することがあるということを考慮し、これに対応する必要がある。

大儀見議長が総括して

1. NORCのポリシーとして、賞金レースについて受入れるためのルール上の対応を検討する。
2. 次回のニッポン・カップについて
 - ① ハル・レーン氏に対し、NORCはWMCの加盟団体の地位を放棄しないと明言している。
 - ② 次回賞金レースは、認めることを前提に事態の打開をはかる。
 - ③ 新しい実行委員会をNORCとHMYCを中心として構成する。
 - ④ スポンサーと大会運営組織の立場はそれぞれ違うが、意志の疎通を密にして、今回のようなそごがないようにする。

の提案があり、了承された。

議題(5)支部・専門委員会報告

◎帆走委員会

宮坂委員長から、1990年度レーススケジュールの提案があり、全レースにIMSの場を設けた。このスケジュールは、全国帆走委を招集し、成案として、次回理事会に提出する。旨の説明があった。

また、ジャパンカップではVHFを義務付けにされたい、との1989年度ジャパンカップ今岡レース委員長からの要望に対し、その予定であるとの返答があり、IMSはアコモデーションとワンバックであることについて

は、帆走、計測、ルール各委員会で検討する等について、了解がありレーススケジュールは承認された。

さらに、マルチハルのレースについて、NORCでルールを設定してもらいたいと資料のとりの要望がきている。帆走委の中に、安全・ルール委を含めた研究委を設けて対応したい、旨の提案があり、了解された。

1989年度ジャパンカップ今岡レース委員長から、資料に基づき第1レースにおける“オッシュサン”クルー死亡事故に関する報告があった。

◎総務委員会

(1)'90ワールドカップヨットレース(仮称)の開催について

児玉総務委員から、次の提案があった。

12米4艇によるマッチレースを横浜沖で開催したいとの話だが、デニス・コナースポーツからJ. 坂崎マーケティングを通じてNORCに来ている。9月頃から具体的になってきたが、レース海面の法制面のクリアが必要であり、関連業界に対するものを含めてネゴシエーション中の段階である。これらがクリアになってから、J. 坂崎(社)がスポンサーを探すということである。資金・レース運営等は、デニス・コナースポーツが担当し、NORCは、レースの主催名義及びレース運営の補助を担当することとなる。これらの条件を前提として、NORC主催ということで、実施してよろしいか、との提案があり、了承された。

(2)海中転落死亡事故及び衝突事故について

久保常務理事から資料に基づき次の説明報告があった。

ジャパンカップにおける海中転落死亡事故について、運輸省及び海上保安庁に対し報告書(P.12)を提出したが、そのなかで、NORCの対策として次の事を報告しているので、今後レースの際には、遵守実行するようにしていただきたい。①ヨットレースは、事故発生も予想される厳しいスポーツであるので、乗組員個人がこのことを充分認識して参加すること。また、オーナーは艇と乗組員の安全確保について充分自覚すること、を会員に周知する。②レース委員会は、レース直前の艇長会議において安全確保に関する注意を従来より一層強く喚起すること。

鳥羽パールレースにおけるレース艇の衝突事故について、横浜地方海難審判理事所において調査中であり、第30回鳥羽レース中村レース委員長が出頭し、調査を受けたが、その際理事官は、衝突した両艇とも乗組員が航法等の知識が不足である等の意見を持っている。また、警察庁から、レースの届をしてもらいたいとの申込みがあったがこれについての対応を協議していただきたい。討論した結果、応答を求められた際は、NORCは、海洋の行事は海上保安庁所管と理解し海上保安庁に届を出しているので、海上保安庁と協議していただきたい旨返答することで了承された。

(3)新入会員の承認について

大儀見議長から、資料に基づき、7月1日から10月31日までの新入会員は、235名で現在の会員数は計4,141名である。との報告があり235名全員の入会が承認された。

◎通信委員会

鈴木通信委員長から、平成元年11月から、同2年3月までの間を期間としマリンレジャー・マリンスポーツにおける通信手段の確保に関する調査研究委員会が開催されている。NORCからは、通信委員長が出席している。として会の目的、構成員、スケジュール等、資料に基づき説明があった。

そのほか、通信の需要動向、通信委員会の来年度予算案等の説明があった。予算案については、財務委員会へ提出することとなった。

◎計測委員会

林計測委員長から、大要次の報告があった。

高橋計測員が、ロンドンにおけるORC会議及びIMSセミナーに出席した。

現在、CR(クルーザーレーティング)艇は、駿河湾近北、玄海、沖縄の各支部を除いた地域で約500隻となっている。このように広い地域で使用されているので、本部も協力体制を強固にする必要がある。技術委員会との分担を明確にしたい。

議題(6)その他について

◎ア杯商標問題

大儀見議長から、ア杯商標問題については、ジップスから日本チャレンジ各スポンサーに出されていた損害賠償(約13億円)事件の裁判が12月8日から始まった。また、ジップスとサンディエゴとの契約に関する件について、ジップスが裁判にかけるとの動きもある。旨の説明があった。

他に質疑意見等はなく、以上で審議を終了し、16:45第110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。

平成元年12月2日

議長 大儀見 薫

署名人 宮坂 敬三

署名人 朝河 清

本部事務局職員募集

経理 コンピュータ会計の経験要
年齢25～35歳迄
勤務…9:30～5:30日祝隔土休
待遇…固15万円上(面談の上決定)
交通費全給、社保完備
応募…履歴書を1月10日必着郵送
書類選考後面接日通知
〒105 港区虎ノ門1の15の16
船舶振興ビル内4F (504)1911
社団法人 日本外洋帆走協会

NORC外洋レース規則の改正について

本部ルール委員会

去る12月2日開催の第110回の理事会において、NORC外洋レース規則—1988年版—の改正（案）が承認され、1990年1月1日より、実施されることになりましたのでお知らせします。

尚、上記外洋レース規則の改正条項は次の通りです。

現 行	改 正	備 考
第3条-1 クラスⅦ レーティング ～16.99	第3条-1 クラスⅦ レーティング 15.95～16.99	IOR Min. Rating : 15.95ft —IOR 105.5B参照—
第3条-2 出艇申告艇の数が1クラス1艇のみの場合には上記分類の2クラス以上を単一のクラスとすることができる。	第3条-2 出艇申告艇の数が1クラス1艇のみの場合には最も近いレーティングのクラスに当該艇を編入し、単一のクラスとすることができる。	クラス編入・単一化の方法を明確にするため改正する。
第4条-1-(3) NORCに所属しない外国船籍の艇は、IORまたはJORの有効なレーティング証明書 ^① を有していること。	第4条-1-(3) NORCに所属しない外国船籍の艇は、IORまたはNORCが定める規則による有効なレーティング証明書 ^② を有していること。	CRレーティング等を考慮して改正する。
＝規定なし＝	第4条-2-(1) IYRR付則1-1.1及び1.2の規定に基づくアマチュアであること。	賞金レース等を考慮して規定する。
第4条-2-(1)/(2)/(3)	第4条-2-(2)/(3)/(4)	上記第4条-2-(1)号挿入に伴い変更する。
第4条-2-(2) レースに参加する乗組員については次の各号を満たすものでなければならない。全乗組員（含艇長）の過半数は会員であること。	第4条-2-(3) レースに参加する乗組員については次の各号を満たすものでなければならない。全乗組員（含艇長）の1/2以上は会員であること。	実態を考慮して改正する。
第6条-3 航海指示書に示された..... ただし、計測委員会の決定に基づく修正時間係数（TCFまたはTMF等）の変更があった場合にはこの限りではない。	第6条-3 航海指示書またはエントリー・リスト等 ^③ に示された..... ただし、計測委員会の決定に基づくレーティング(R)の変更があった場合にはこの限りではない。	実態を考慮して改正する。 計測委員会はレーティング(R)に関与し、レース委員会がTCF/TMFに関与する点を考慮して改正する。
第8条-7 ただし、1989年3月末日まではナショナル・ジャッジの要件は適用しない。	—削 除—	期日経過のため削除する。
第10条-3-(3) スタート準備信号以後はエンジンを使用してはならない。	第10条-3-(3) スタート準備信号以後は、前項(1)及び(2)を除き、エンジンを使用してはならない。	適用されないケースを明確にするため改正する。
第10条-4-(2) レース中、安全規則に違反のやむなきに至った場合には、艇長はフィニッシュ後直ちにレース委員会に届け出なければならない。この場合には.....第11条-2に準じてタイム・ペナルティまたは失格とすることができる。	第10条-4-(2) レース中、安全規則に違反のやむなきに至った場合には、艇長はフィニッシュ後直ちにレース委員会に届け出なければならない。この場合には.....第11条-2及び-3に準じてタイム・ペナルティを課すか、または失格とすることができる。	準用規定を明確にするため改正する。
第10条-4-(3) 前項による届け出がなく、レース後の検査により安全規則に違反していることが判明した場合には、失格またはタイム・ペナルティを課すことができる。	第10条-4-(3) 前号による届け出がなく、レース後の検査により安全規則に違反していることが判明した場合には、失格または第11条-2及び-3に準じてタイム・ペナルティを課すことができる。但し、タイム・ペナルティは5%以上とする。	準用規定を明確にするため改正し、かつ、安全規則の違反に対する自己申告の有無並びに前号規定のタイム・ペナルティを考慮し、Min. Percentageを規定する。
第10条-5-(2) 艇の全長8.5M～11 M 空間70mm	第10条-5-(2) 艇の全長8.5M～11 M 空間75mm	—IYRR-25.2-(b) 参照—。
第10条-5-(3) 艇の全長8.5M 未満 太さ45mm	第10条-5-(3) 艇の全長8.5M未満 太さ40mm	—IYRR-25.2-(b) 参照—。
第10条-5 但し、本規定は1988年4月1日以降に制作されたセールに適用されるものとする。	第10条-5 但し、本規定は1989年5月1日以降に制作されたセールに適用されるものとする。	—IYRR-25.2-(b) 参照—。
第12条 【広告制限の緩和申請】	＝削 除＝	広告表示についてはIYRR 26及びAppendix 14に規定されているため削除する。
第13条 【規則の変更】	第12条 【規則の変更】	上記第12条【広告制限の緩和申請】削除に伴い変更する。

NORCナショナル・ジャッジ制度に関する規定改正案

現 行	改 正	備 考
第7条-2 【ナショナル・ジャッジの資格申請期限】	7条-2 ＝削 除＝	期日経過のため削除する。

1989年 OFFSHORE 索引

NO.166~178

表紙

'88ケンウッドカップの摩利支天	添畑 薫	1月 P 1
7A・7Bラ 湾フィニッシュのFOXY LADY	松本和久	2月 P 1
アメリカス・カップ	NCAC'91委	3月 P 1
コラム・フリート・シリーズのシティ・ボーイ	内坪則彦	4月 P 1
オレンジ・カップ夕景	会報委員会	5月 P 1
リベルテ・エクスプレス	山本聖司	6月 P 1
第28回鳥羽パールレース・スタート風景	岡本 甫	7月 P 1
鳥羽パールレース・CRクラス 優勝のBE ONE	関東広報委	8月 P 1
7Aミラズ・カップ'89 で艇別2位の"WILL"	添畑 薫	9月 P 1
JAPAN BIG BOAT RACE 優勝の"エクサ"ア	岩瀬喜貞	10月 P 1
ジャパンカップ優勝の"SWING"	添畑 薫	11・12月 P 1

理事会・総会・代議員会・会長・副会長あいさつ他の記事

年頭のご挨拶	石原慎太郎	1月 P 8
年頭所感 新しい時代、新しい課題	大饒見薫	1月 P 9
'89年 年頭に当たって	秋田博正	1月 P 13
総会、代議員会、理事会の開催通知	大饒見薫	1月 P 14
代議員選挙の結果について	大饒見薫	1月 P 14
会長就任にあたって	石原慎太郎	3月 P 3
'108回 理事会議事録		3月 P 10
日本外洋帆走協会顧問会報告		3月 P 12
1989年度第1回関東支部代議員会議事録	関東支部	3月 P 13
第33回関東支部総会議事録	関東支部	3月 P 14
第11回代議会及び第33回総会議事録		4月 P 18
第109回 理事会議事録		8月 P 26
在京理事会議事録		10月 P 9
NORC'89ニッポンカップ・マッチョットレースの主催を降りる		10月 P 11

国内レース関連記事

VOLVO CUP 相模湾新春親善レース	朝河 清	1月 P 22
第2回新春駿河湾横断ヨットレース	望月 誠	1月 P 23
近畿北陸支部 ポイントレース	三井祥功	2月 P 24
コラム・フリート・シリーズ1989を終えて	谷川晴彦	4月 P 3
コラム・フリート・シリーズ1989		4月 P 4
<シティ・ボーイ>の挑戦	内 光行	4月 P 6
4日間7レースの長丁場に挑む	佐藤昌広	4月 P 6
コラム・フリート・シリーズ成績表	谷川晴彦	4月 P 7

初島卯月レース・同成績表		4月 P 8
近畿北陸支部ポイントレース	三井祥功	4月 P 24
第15回オレンジカップレース		5月 P 6
第6回小笠原レース<衣笠>総合優勝	関東広報委	5月 P 8
第15回オレンジカップレース成績表		5月 P 22
強風下の初島卯月レース報告	三宅智久	5月 P 23
"優勝"は天使のささやき	藤沢武司	5月 P 24
クラス優勝!我が艇の損害は軽微なり	井上一典	5月 P 24
第1回関東ミドルボート選手権・同成績表	関東ミドルボートクラブ	5月 P 26
BMW CUP 関東外洋ヨット選手権シリーズ1989		
	関東広報委・青山	6月 P 2
風は吹かなかったがレースは無事終わった	古川保夫	6月 P 2
大まぐれ完全優勝の記<衣笠>	鈴木康之	6月 P 6
第6回小笠原レースを終わって	宮坂敬三	6月 P 6
第6回小笠原レース出場の記<友架里>		
	白鳥裕市・内田雅晴	6月 P 8
三浦一小笠原100 時間の旅<NEW TOP CAT >	高原俊弥	6月 P 9
ディスマストで無念のリタイヤ<NACHI>	二村昭治	6月 P 10
ディスマスト!220マイルをシエラ・ラで		
走り切る<あずさ>	杉村直樹	6月 P 10
BMW CUP 1989関東外洋ヨット選手権シリーズ成績表		6月 P 18
第39回大島レース成績表		6月 P 20
関東ミドルボート選手権を終えて	関東ミドルボートクラブ	6月 P 21
サムタイム湘南ヨットフェスティバル1989		6月 P 22
第30回鳥羽パールレースにあたって	石原慎太郎	7月 P 3
「鳥羽パールレース」創世紀の頃		
	名當英臣・伊神豊・大橋都夫	7月 P 4
鳥羽パールレース30周年に想うこと	大饒見薫	7月 P 10
忘れられない13年前の興奮	小林義彦	7月 P 11
第1回レースに優勝した思い出	丹羽徳子	7月 P 12
<白鶴II>の鳥羽レース	名當英臣	7月 P 13
第2回鳥羽パールレース 思い出すまに	渡辺修治	7月 P 14
昨日のような第3回鳥羽パールレース	大橋都夫	7月 P 15
私のパールレース	大矢 隆	7月 P 16
<HELIOS>のパールレース	宮崎順吉	7月 P 16
私の鳥羽パールレース	岩崎洋右	7月 P 17
わが艇の鳥羽パールレース	小島基作	7月 P 17
「鳥羽パールレース」歴代優勝艇の記録		
	近藤・芳賀・白崎・古川	7月 P 18
鳥羽パールレース小史	近藤慎之	7月 P 27
鳥羽パールレース記録(第1回~第29回)	藤沢武司	7月 P 35
'89初島レース 成績表	官野 道	7月 P 44
鳥羽パールレース特集号 編集後記	近藤慎之	7月 P 46
鳥羽パールレース特集号スタッフ・写真提供者	会報委員会	7月 P 46
疾風怒濤の第30回鳥羽パールレース	東海広報委	8月 P 3
鳥羽パールレースに思う	中村 孝	8月 P 3
"BE ONE" 初挑戦, Bクラス初優勝	戸塚由理恵	8月 P 6
I OR, Aコース優勝"海太朗"	戸塚由理恵	8月 P 6
BコースクラスIII 1位の手記	宮崎久彦	8月 P 7
リタイヤ艇の報告より	近藤慎之	8月 P 8

CARINOの事故・リタイヤ報告	古川浩二	8月 P 9	摩利支天同乗記	佐藤彰雄	2月 P 8
第30回鳥羽パールレース レース成績表	中村 孝	8月 P 10	グアムレースへの挑戦	室井 誠	2月 P 9
第30回鳥羽レースウェルカムパーティ	鈴木保夫	8月 P 12	LUCKY LADY イリュージョン	浅生重捷	2月 P 11
第16回江ノ島〜清水レース		8月 P 13	お父さんガンバル	藤田弘治・戸塚由理恵	2月 P 12
'89JALPAK CUP オープンレース 報告	内藤恒夫	8月 P 20	リタイヤ者だけだ……奮戦記	辻本孝司・戸塚由理恵	2月 P 13
第1回初島Wハンドレース	井上一典	8月 P 22	「エンガレッジメントカップ1989」で3勝	NCAC'91委	4月 P 21
初島Wハンドレースを終わって	藤田弘治	8月 P 23	コングレッションナルカップ参戦記	南波 誠	4月 P 22
初島Wハンドレース優勝の記	横沢真則	8月 P 23	「アメリカス・カップ」ホットニュース	NCAC'91委	4月 P 23
FRENCH KISSのWハンドレース	菱山夕美	8月 P 24	オークランド〜福岡 ヤマハカップ1989 第1レグ	玄海支部	5月 P 3
第1回初島Wハンドレース成績表	三宅直晴	8月 P 25	1991に向けて「ニッポンチャレンジ」の活動	NCAC'91委	5月 P 22
石原裕次郎メモリアルヨットレース'89成績表	小沢美弘	9月 P 14	7月19日 第9回日韓親善NTTカップ	玄海支部 片倉静江	6月 P 28
国際化の波にのって! 阿波踊りレース	瀬川洗城	9月 P 22	オークランド〜福岡ヤマハカップレース	玄海支部	7月 P 41
駿河湾は青い風, シャンソンカップ'89	望月 誠	9月 P 24	オークランド・福岡ヤマハカップ'89成績	末松 明	7月 P 43
石原裕次郎メモリアルヨットレース'89		9月 P 28	'89アドミラルズカップ速報 WILL総合第2位		8月 P 13
'89JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 速報	ジャパカップ実行委	10月 P 3	'89日本海国際ヨットレース 成績表		8月 P 13
JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1989 艇別成績表		10月 P 6	オークランド〜福岡ヨットレースを終わって	末松 明	8月 P 14
五十嵐君の死を悼む		10月 P 8	広島カップ'89ヨットレースを終えて	小林勝海	8月 P 16
ジャパカップ 第1レースの落水死亡事故について		10月 P 8	HIROSHIMA CUP '89 OCEAN YACHT RACE 大会成績表		8月 P 18
近畿北陸支部'1989 NORC'インボレス 成績表	真田恒夫	10月 P 15	WILL快挙!! アドミラルズカップ総合2位		
第25回大阪湾横断レース	岡田真一	10月 P 17	日本チーム7位		9月 P 2
“エクサドア”第9回ジャパニックボートレースを制す		10月 P 18	ADMIRAL'S CUP '89 SERIES RESULTS		
第9回 JAPAN BIG BOAT RACE 成績表		10月 P 20	NCAC'91委・添畑薫		9月 P 4
東海支部オータムシリーズレース成績表		10月 P 20	'89日本海国際ヨットレース	同レース実行委員会	9月 P 6
'89 Japan Cup Series 特集		11・12月 P 6	日本海国際ヨットレースを終えて	早瀬次郎	9月 P 6
SWING 僅差の優勝	船山泰文	11・12月 P 6	1位, 1位, また1位, そして優勝!	朝河 清	9月 P 7
総合2位 Arecan Bay	植松 清	11・12月 P 8	<光>航海2,007海里	服部一良	9月 P 8
総合3位 Aphrodite	大津 勉	11・12月 P 8	「三崎ヨット」のサポート運用について	坂西正明	9月 P 10
ジャパカップオフショアシリーズ'89報告			'89 JAPAN SEA INTERNATIONAL YACHT RACE RESULTS		9月 P 12
書	今岡又彦	11・12月 P 10	'90 International 50 Feet World Cup In Japan	添畑 薫	11・12月 P 2
ジャパカップオフショアシリーズを終え	並木茂士	11・12月 P 10	'89ニッポンカップ国際ヨットマッチレース		11・12月 P 28
“アショク”クルーの落水死亡事故に関			'90国際50フィートワールドカップインジャパン成績表		11・12月 P 32
する報告	今岡又彦	11・12月 P 14	レース・イベント・その他インフォメーション記事		
ジャパカップ'89について	柳井 晋	11・12月 P 15	大阪湾シリーズレース実施要綱	内海帆走委	1月 P 15
ジャパカップ総務の窓から	朝河 清	11・12月 P 16	ヒロシマカップ'89へのおさそい	ヒロシマカップ 実行委	1月 P 21
三島開催となったジャパカップ	古川保夫	11・12月 P 16	'89 本部レースについて	宮坂敬三	2月 P 20
インスペクション委員会より	大橋且典	11・12月 P 17	1989年度 本部レース・スケジュール	帆走委員会	2月 P 21
ジャパカップ'89を終えて	中上川貞次郎	11・12月 P 18	'89 JAPAN SEA INTERNATIONAL YACHT RACE 同レース実行委		2月 P 26
ジャパカップ第一レースの事故報告	井上一典	11・12月 P 18	帆走レニッポン “誇りと栄光”のために NCAC'91委		3月 P 4
ジャパカップ'89 成績・受賞艇一覧		11・12月 P 21	'89年度関東支部レース日程・第12回関東選		
第34回神子元島レース・第19回八丈レース報告		11・12月 P 31	手権レース	関東帆走委	3月 P 15
'89年ミートン全日本選手権大会	小山 祐	11・12月 P 34	関東ミドルボート選手権開催	関東ミドルボートクラブ	3月 P 15
第27回小網代カップレース報告	飯島征四郎	11・12月 P 36	第2回メロボル／大阪ダブルハンドレース	ヤマハ・オオサカ・カップレース委	3月 P 16
国際レース関連記事			「草の根応援団」に関するお願い	山崎達光	3月 P 20
第5回 JAPAN-GUAM ヨットレース JGYR委員会		1月 P 2	第6回小笠原レースのお誘い	本部帆走委	3月 P 24
第5回 JAPAN-GUAM ヨットレース 成績表 JGYR委員会		1月 P 7	'89 NORC BEST YACHT of the YEAR		
第5回ジャパソング7M レースを終えて	加藤忠男	2月 P 2	海事思想普及, 関東広報委		4月 P 14
第5回ジャパソング7M レース “トロピカ			鳥羽パールレース「ジャパ」デザインの募集	東海海事普及委	4月 P 14
ムンド讃歌”	戸塚由理恵	2月 P 2	ジャパカップ'89にIMSを追加・第30回		

鳥羽レースのコース	本部帆走委員会	4月P14	新海岸局が誕生(VHFについて;ロソ局の変更)	鈴木康之	5月P14
第6回三浦-伊東相模湾横断ヨットレース	別部尚司	5月P12	EPIRBについて	安全委, 通信委	6月P16
少年がおじさんになってもヨットはヨット	梅原啓三	6月P12	電話級無線通信士無線従事者受験者講習会の		
「第30回鳥羽パールレース」の開催	東海支部川端治夫	6月P12	お知らせ	通信委員会	6月P17
1989第30回鳥羽パールレース実施要項	本部帆走委員会	6月P13	オフショアレースの無線通信に関する提言	高田尚之	8月P29
ヒロシマカップ開催要項	西内海広島フリート	6月P15	EPIRB頒布のお知らせ	安全委, 通信委	9月P13
第2回東京港ポート天国開催	内藤恒夫	6月P22	高田氏の提言について	鈴木康之	9月P17
第6回江ノ島-清水レース開催	駿河湾支部	6月P24	高田尚之さんの提言を全面的に支持する	大橋郁夫	9月P18
JAPAN CUP OFFSHORE SERIES '89開催	ジャパンカップ実行委	6月P25	IMSの計測について	計測委員会	9月P19
石原裕次郎メモリアルヨットレース'89	関東支部	7月P43	ハワイ広島レース無線報告	津田徹志	9月P21
阿波踊りヨットレースは第17回	徳島ヨットクラブ	7月P44	ロングレースの無線について	高田尚之	10月P13
海外クルージングに行かれる方へ	清水栄太郎	7月P44	ヨットが海上で利用できる無線電話	通信委員会	11・12月P24
大島ランデブーのお知らせ	横浜フリート 橋本 博	7月P44			
JAPAN CUP登録締切迫る		8月P28	総務・財務・法制・泊地対策・会報各委員会記事		
新しいIYRR-1989~92の適用時期について	ルール委員会	8月P28	NORC団体扱いヨット保険について	財務委員会	1月P16
ミニトン全日本選手権in相模湾プレビュー			1988年No.154~165 Offshore 索引		1月P18
	日本ミニ協会	8月P30	"Offshore"誌カラー版刊行に臨んで	近藤禎之	1月P24
大儀見副会長 運輸大臣表彰を受ける	清水栄太郎	8月P30	真鶴ウォーターフロント計画について	平野喜美夫	3月P6
浜岡デッカ局 業務休止のお知らせ		8月P30	NORC団体扱いヨット保険	NORC保険デスク	3月P30
自衛隊観艦式のお知らせ	清水栄太郎	9月P16	団体ヨット保険海外クルーズ契約	NORC保険デスク	4月P26
PACIFIC SAILING SCHOOLからのお誘い	D.J.Mogle	9月P20	団体ヨット保険海外クルーズ契約	NORC保険デスク	5月P30
Japan Guam Yacht Race に関するお知らせ	児玉萬平	10月P12	事故に生きるヨット保険	NORC保険デスク	6月P30
逗子マリナックヨットレース実施要項		10月P14	新登録艇の紹介	ホライズン6世;SHADOW;海燕	6月P30
'90ケンウッドカップのお知らせ	国際小委員会	11・12月P27	風水害危険の担保条件	NORC保険デスク	7月P46
			盗難事故への対応	NORC保険デスク	8月P31
帆走・ルール・海事思想普及・広告特別各委員会記事			愛艇の価値は高い方がよい?	NORC保険デスク	9月P30
1989年度NORCルール委員会名簿	ルール委員会	4月P15	傷害事故からのアドバイス	NORC保険デスク	10月P22
ヨットレースにおける広告表示について	石井正行	5月P9	NORCヨット保険の1年を振り返って	児玉萬平	11・12月P26
広告表示に関するQ&A	石井正行	6月P14			
計測・技術・安全・通信各委員会記事			支部・フリート・クラブ・新艇紹介他の記事		
計測委員会からの報告	計測委員会	1月P15	呉フリート 紹介	山下文徳	1月P25
EPIRB頒布のお知らせ	通信委員会	1月P17	小網代フリート 紹介	里吉美恵子	1月P26
DHARMA II 硫黄島沖での浸水についての報告	甲斐裕樹	2月P14	今上陸下と小網代干潟	近藤禎之	1月P28
第5回JGYR無線通信に関する報告	高田尚之	2月P17	玄海支部だより	片倉静江	1月P29
ターマ沈没事故に関する関東電気通信監理局			新登録艇の紹介	KARAKORAM	1月P30
の指導	鈴木康之	2月P19	オークランド-福岡マハカップヨットレース1989	玄海・片倉静江	2月P24
EPIRB頒布のお知らせ	安全委, 通信委	2月P20	東京フリート 紹介	内藤恒夫	2月P25
IMS (その1), 1988年のORC会議	渡辺修治	2月P22	ヨット西洋事情 懐かしのニューイングランド		
EPIRB頒布のお知らせ	安全委, 通信委	3月P17		石田順康・三木貞守	3月P18
IMS (その2)	技術委員長 渡辺修治	3月P20	「ヒロシマカップ'89」の安全祈願	西内海・小林勝海	3月P25
第1回IMS普及委員会報告	林賢之輔	3月P22	大詰を迎えた「ヤマハカップ」レース	玄海・片倉静江	3月P27
ヨット用無線の現状と今後の展望	鈴木康之	3月P23	マリナー誕生で活動も本格化	柏崎フリート 渡辺正道	3月P28
「ヒロシマカップ'89」IOR, ORC勉強会	田村治久	3月P26	新登録艇の紹介	パラフレニア7世	3月P30
クルーザーレーティング1989	計測委CR部会	4月P9	西洋ヨット事情 ノーイーストから五大湖へ		
リフレッシュされた「クルーザーレーティング」	石井竹彦	4月P11		石田順康・三木貞守	4月P16
第2回IMS推進委員会報告	IMS推進委	4月P12	博多ヨット基地局が開局	玄海・片倉静江	4月P24
1989年全国計測委員会報告	計測委員会	4月P13	葉山フリート紹介 (鑑摺の巻)	三浦三生	5月P18
小網代湾口に灯浮標が完成	法制委員会	5月P12	西洋ヨット事情 歴史に魅える<DE LIEFDE>		
「NORCクルーザーレーティング」とスカンディナヴィア MARK II	渡辺修治	5月P13		大橋且典, 三木貞守	5月P20
			シーボニアフリート紹介	平野喜美夫	5月P28

新登録艇の紹介	INFINI:風神丸;みずねずみ	5月P30	Gib' Sea	
オーランド・福岡レースの裏方たち	玄海・片倉静江	6月P26	アライメント・インク 株式会社(株)ハイテクシステム, 巴工業株式会社	4月P02
オーランド・福岡レースの裏方たち パート2	玄海・片倉静江	7月P43	東京海上火災保険株式会社・住友海上火災保険株式会社	4月P27
小林和太郎氏の叙勲を祝う会	NORC事務局	7月P45	バルティックヨットジャパン (株)	4月P28
新登録艇の紹介	ESPOIR, CORVATSCHE III	7月P45	Gib' Sea	
葉山チャリティヨットフェスティバル'89 戸塚由理恵	7月P45		アライメント・インク 株式会社(株)ハイテクシステム, 巴工業株式会社	5月P2
玄海支部だより	片倉静江	8月P15	東京海上火災保険株式会社・住友海上火災保険株式会社	5月P31
近北支部のビワコセーラーたち	三井祥功・前渡豊	8月P19	ヤマハ発動機株式会社	5月P32
新登録艇の紹介			アイコム株式会社	6月P23
Be-One, ARCAHON III, SUMMERTIME,			東京海上火災保険株式会社・住友海上火災保険株式会社	6月P31
SCHEHERAZADE	8月P30		バルティックヨットジャパン (株)	6月P32
新登録艇の紹介 崇寿III, ひねもす-3, NACHI-X, BOY	9月P20		古野電気株式会社	7月P2
あちら側の裏方さん ロイヤルアカナヨットクラブ 玄海・片倉静江	9月P25		アイコム株式会社	7月P26
50年の歴史を誇る手作りフリート			サントリー株式会社	7月P47
	四日市ヨットクラブ 鈴木史郎	9月P26	ヤマハ発動機株式会社	7月P48
マリーナ建設へ一言	玄海・片倉静江	10月P21	長谷工 コーポレーション	8月P2
第7回大原レース	玄海・片倉静江	11・12月P33	アイコム株式会社	8月P28
新登録艇の紹介 きたたき, ステラ, Char Chan	11・12月P38		バルティックヨットジャパン 株式会社	8月P32
			アイコム株式会社	9月P16
広告			トーヨーサクション株式会社	9月P31
東京海上火災保険株式会社・住友海上火災保険株式会社	1月P31		ヤマハ発動機株式会社	9月P32
ヤマハ発動機株式会社	1月P32		MITSUKOSHI 銀座	10月P2
東京海上火災保険株式会社・住友海上火災保険株式会社	2月P31		アイコム株式会社	10月P15
バルティックヨットジャパン株式会社	2月P32		トーヨーサクション株式会社	10月P23
Gib' Sea			バルティック ヨット ジャパン 株式会社	10月P24
アライメント・インク 株式会社(株)ハイテクシステム, 巴工業株式会社	3月P2		アイコム株式会社	11・12月P31
東京海上火災保険株式会社・住友海上火災保険株式会社	3月P31		トーヨーサクション株式会社	11・12月P39
ヤマハ発動機株式会社	3月P32		ヤマハ発動機株式会社	11・12月P40

●新年号●

〈編集後記〉

会員の皆様、新年明けましておめでとうございます。

平成二年の新年号をお届けします。新年の松の内に、なんとか発行したいとOffshore編集スタッフ一同昨年の暮は大変でした。本年は毎月15日発行(その月の号をその月の第一週に発送)を目標にガンバリたいと考えます。

この索引を眺めながら昨年を振り返ってみますと、平成という新時代の初年度というより、昭和最後の年という印象が強く残ります。昭和11年生まれという小生の歳のせいかも知れませんが…。

昨年は、昭和天皇の御病状に全国民の耳目が集り、その一進一退にみ

な息をひそめるといった感じで、新年を迎え、7日の崩御、2月24日の御大喪にあたり、一つの時代が終りをつけたという感慨にひたつたものでした。

そして昨年は国際的にも国内的にも、また、政治・経済・民生各方面で、大変多くの事件・変革を経験した年でした。消費税、リクルート、天安門事件、相つぐ総理の交代、ベレストロイカ、東欧民主化、米ソの冷戦の終えん、ベルリンの壁の崩壊、保革逆転の参院選、マドンナ旋風、伊東の海底噴火、サンフランシスコ大地震とまさに狂瀾怒濤の一年でした。新しい時代へむけ大きくうねる胎動といったものを感じます。

NORCにとっても昨年は多事多難の年でした。今年は、ヨットの世界の価値感・意識の変動に対応し、

将来へのしっかりした展望をもって、新時代に踏み出す最初の年にしたいものです。

Offshore誌もカラー版化して、応の体裁を整え、一年を経過しました。御協力頂いた大勢の方々に厚く御礼申し上げます。

今年は、より一層の内容面の充実を心掛けたいと考えてます。旧年に相変りませず、皆様の御寄稿の程よろしく願い申し上げます。特に、各支部、各フリートの隠れたる名カメラマン・名ライターの方々の輩出を編集局一同期待しております。

新年にあたり、会員各位及び御家族の御健勝と貴艇の航海安全をお祈り申し上げます。

平成二年 元旦

Offshore編集局 近藤禎之

〃 スタッフ一同

1990コルムフリートシリーズのお知らせ

下記の日程でコルムシリーズを実施
します。奮ってご参加下さい。

主催：日本外洋帆走協会 内海支部

後援：コルム/日本タイマート(株)

協力：大阪北港ヨットクラブ

社団法人関西ヨットクラブ

日程

出艇申告 1990年3月17日(土)
0800~0900

第1レース 3月17日(土) 1300~

第2レース 3月18日(日) 1100~

第3レース 3月21日(水) 1100~

第4レース 3月24日(土) 0930~

第5レース 3月24日(土) 1330~

第6レース 3月25日(日) 1000~

表彰式 3月25日(日) 1600~

レースはすべて昼間の三角コースま
たはオリンピックコースによって行
います。

クラスと参加資格

レーサークラス……IORの現に有
効なレーティングを有する艇でR-
18.0フィート以上の艇。

クルーザークラス……小型船舶とし
て有効な証書を保有する全長26.0
フィート以上の艇でキール又は、
フィンキールを持ちセルフベアリン
グ装置を有する艇。

艇エントリー費

レーサークラス…R-30.0以上60,000
円 R-30.0未満30,000円

クルーザークラス……一律30,000円

乗員登録費……NORC会員2,000

円 NORC非会員4,000円

エントリー受付……日本外洋帆走協
会内海支部 神戸市長田区大橋町7-
4-7 〒653

エントリー締切……平成2年3月10
日までに到着

電話による問い合わせ……0120-00
2520 (フリーダイヤル)

ファックス受付……0798-33-2100

外来艇の係留……大阪北港ヨット
ハーバー及び西宮ヨットハーバーに
おいてレースを含む前後3週間の係
留場所を斡旋します。

1989年近北支部NORCチャンピオンカップシリーズ

ショートディスタンスコース

DATE '89/11/05 スタート時刻 11:00 NNE 3~5m/Sec

レース委員長 秋山 福夫

クラス	SAIL	艇名	TYPE	T.C.F	着順	所要時間	修正秒	クラス順位	得点	順位
I	3792	IBIZA	JEN-36.5	0.7748	3	03:34:48	9,985.6	3	3.000	3
I	3947	あうん	FIR-35S5	0.7650	10	03:51:04	10,606.0	4	1.500	4
I	3397	PELL MELL	N/M-9.5	0.7650	1	03:22:59	9,316.9	1	6.375	1
I	1195	FRONT RUNNER	X-3/4	0.7553	2	03:33:03	9,655.0	2	4.500	2
II	4105	CAPTAIN SANTA	YAM-30S II	0.7237	6	03:43:23	9,699.8	1	6.375	1
II	330	PURPOSE VII	YAM-25WLS	0.7016	8	03:50:41	9,710.8	2	4.500	2
II	315	PURPOSE 7	TAK-26	0.6959	DNF	** : ** : **	*****	**	1.500	4
III	331	風の魔術師	YAM-26S	0.6678	16	04:17:32	10,627.9	3	3.000	3
IV	3724	ESPERANZA II	YOK-22	0.6660	13	03:56:37	9,455.2	6	3.000	6
N	3950	POISSON ROUGE	TAK-1/8	0.6674	4	03:41:16	8,860.4	1	10.875	1
N	3300	AKVAVIT	TAK-1/8	0.6685	12	03:55:49	9,458.6	7	1.500	7
N	3752	CREEK V	TAK-1/8	0.6664	7	03:49:46	9,187.0	3	7.500	3
N	4075	MIX MAX Jr.	TAK-1/8	0.6694	5	03:42:36	8,940.5	2	9.000	2
N	4155	DOOBIE	TAK-1/8	0.6674	11	03:53:55	9,367.0	5	4.500	5
N	3652	FUZZY	KAN-23	0.6660	9	03:50:48	9,222.8	4	6.000	4
V	3971	MICHICO II	YAM-23 II	0.6662	17	04:20:43	10,421.4	3	1.500	3
V	3952	LADY CAT	YAM-21S	0.6612	14	03:56:42	9,390.4	1	4.875	1
V	3956	MARIE	YAM-21C	0.6606	15	04:04:42	9,698.9	2	3.000	2

ポイントレース 1回戦

DATE '89/11/12 スタート時刻 10:30

2回戦 スタート時刻 13:25

レース委員長 真田恒男

クラス	SAIL	艇名	着順	修正秒	クラス順位	得点	総得点	順位	着順	修正秒	クラス順位	得点	総得点	順位
I	3792	IBIZA	DNC	*****	**	0.00	3.000	3	DNC	*****	**	0.00	3.000	3
I	3947	あうん	DNC	*****	**	0.00	1.500	4	DNC	*****	**	0.00	1.500	4
I	3397	PELL MELL	DNC	*****	**	0.00	6.375	2	DNC	*****	**	0.00	6.375	2
I	1195	FRONT RUNNER	1	3,821.1	1	4.25	8.750	1	1	3,265.2	1	4.25	13.000	1
II	4105	CAPTAIN SANTA	5	3,771.9	2	4.00	10.375	1	3	3,356.5	2	4.00	14.375	1
II	2685	湖族の末裔	3	3,723.1	1	5.25	5.250	2	2	3,202.3	1	5.25	10.500	2
II	330	PURPOSE VII	DNC	*****	**	0.00	4.500	3	DNC	*****	**	0.00	4.500	3
II	315	PURPOSE 7	DNC	*****	**	0.00	1.500	5	DNC	*****	**	0.00	1.500	5
III	331	風の魔術師	DNC	*****	**	0.00	3.000	4	DNC	*****	**	0.00	3.000	4
IV	3724	ESPERANZA II	10	3,738.9	7	1.00	4.000	6	7	3,185.5	3	5.00	9.000	6
N	3950	POISSON ROUGE	6	3,495.8	3	5.00	15.875	2	6	3,190.2	4	4.00	19.875	2
N	3300	AKVAVIT	8	3,686.1	6	2.00	3.500	7	9	3,315.8	7	1.00	4.500	7
N	3752	CREEK V	7	3,555.9	4	4.00	11.500	3	10	3,310.0	6	2.00	13.500	4
N	4075	MIX MAX Jr.	2	3,448.1	1	7.25	16.250	1	4	3,152.2	2	6.00	22.250	1
N	4155	DOOBIE	4	3,473.8	2	6.00	10.500	4	5	3,152.1	1	7.25	17.750	3
N	3652	FUZZY	9	3,677.0	5	3.00	9.000	5	8	3,269.4	5	3.00	12.000	5
V	3971	MICHICO II	13	3,860.6	3	1.00	2.500	3	13	3,599.5	3	1.00	3.500	3
V	3952	LADY CAT	12	3,819.6	2	2.00	6.875	1	12	3,412.5	2	2.00	8.875	2
V	3956	MARIE	11	3,741.6	1	3.25	6.250	2	11	3,370.4	1	3.25	9.500	1

NORC保険デスクより

海外ヨット SHIPPING サービスのご案内

順風献上!

本年もどうぞよろしくお願い致します。

新しい年の幕明けにふさわしく、ビッグで華やかな、海外ヨットレース参加艇についての、SHIPPING・サービスのお知らせです。

保険デスクでは、海外ヨット保険をご案内し、海外ヨットレースや、海外クルーズに出られる会員の皆様にお役立ていただいております。

海外でのレース参加ともないますと、艇のメンテナンスはもとより、クルーの方々のコンディション、スキッパーを中心にしたチームワーク等、寸暇を惜しまずトレーニングに専念したいと思われることでしょう。

そこで、艇の海外への輸送からスタートして、レース後の日本への艇の輸送といった、煩わしい手配について保険によるカバーも含めて、一貫した安全で確実なSHIPPINGサービスをアレンジしました。

'90ケンウッドカップ参加艇からサービス開始を予定しておりますので、ご利用ください。

<SHIPPINGサービスの概要>

①艇の往復輸送の手配

②貨物海上保険の手配

③海外ヨット保険の手配

④クルーの傷害保険の手配

なお、艇毎の個別事情にも対応できる様進めますので相談いただければと思います。

<SHIPPINGサービスの申込手順>

①申込書をご提出いただきます。

②見積書をお届けします。

③SHIPPINGサービス委託書を取り交わします。

④SHIPPINGサービスが開始されます。

上記申込書等、SHIPPINGサービスのご案内についてはご請求ください。ご希望先へご送付申し上げます。詳細は、保険デスクのフリーダイヤル ☎0120-024410 までお問合せください。

会員の望むヨット保険

団体ヨット保険は、会員の皆様のご支援をいただき、初年度の契約目標とした100艇を大きく上回り、名実共に団体保険として着実に実績を上げてきています。

中途加入により今後益々契約数が増加しますと、団体割引率がさらに高くなって割安になりますので、引き続きご協力いただきますよう、お願い致します。

保険デスクでは、会員の皆様の声を本年度の団体ヨット保険設計に反映させていければと、ご契約会員の皆様にアンケート調査を実施致しましたのでご報告させていただきます。

ヨット保険のご案内を続けながら多くの会員の皆様のご意見、ご要望を伺いました。「こんな内容になれ

ばすぐ加入するよ、何とかしてよ」とか、ずい分ハッパをかけられておりましたので、それらをまとめた形でアンケート項目を設定しました。

回答期間も10日間と忙しい日程にもかかわらず、回収率34%で、関心の高さを感じました。ご回答をお寄せくださった皆様に、この場をかりて御礼申し上げます。

集計の結果は次のとおりです。

1. 船体保険について

①レーサープラン保険料は、

☆高い-45%

妥当である-18%

安い-15%

②クルーザープラン保険料は、

☆高い-58%

妥当である-39%

EPIRB 頒布のお知らせ

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

●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6万1800円(消費税を含む)

★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。



③免責金額について、

- ☆現行通り10万円がよい—43%
- 5万円がよい—33%
- 20万円がよい—24%

④セールの損害は補償されないが、

- ☆現行通り免責でよい—79%
- 保険料が高くなってもよいから補償してほしい—21%

⑤プロペラ・シャフト類の損害は補償されないが、

- ☆現行通り免責でよい—60%
- 保険料が高くなってもよいから補償してほしい—30%

⑥無事故割引について、

- ☆毎年料率が下がるとよい—93%
- 現行通りでよい—7%

⑦事故艇の割増について、

- ☆翌年度割増料金をとるとよい—51%
- 現行通りでよい—45%

2. 賠償責任保険について、

- ①引受限度1億円は、
- ☆現行通りでよい—73%

2億円があるとよい—27%

②保険料は、

- ☆妥当である—81%
- 高い—12%
- 安い—6%

3. 搜索救助費用保険について

①引受限度200万円は、

- ☆500万円があるとよい—64%
- 現行通りでよい—36%

②保険料は、

- ☆妥当である—79%
- 高い—15%
- 安い—3%

4. 搭乗者傷害保険について

①1名引受限度5,000万円は、

- ☆1億円までであるとよい—54%
- 現行通りでよい—46%

②保険料は、

- ☆妥当である—82%
- 高い—9%
- 安い—6%

以上の選択回答の他に、ご意見・ご要望を記述していただきましたので、それらもまとめますと、圧倒的

に希望が多かったのは、無事故割引の採用と、レーザープランとクルーザープランのもっとはっきりした格差という2点です。

これらのアンケート結果を会員の声として今後の団体ヨット保険の課題にしてとり上げ、一朝一夕には無理としても、ひとつひとつ実現できるように、保険会社と交渉を進めてまいります。

現在'90団体ヨット保険の内容について、アンケート結果を十分考慮に入れた試案を作成し、保険会社と最終の詰めを行っています。

新パンフレットは、1月中旬完成予定ですので、ご案内まで今しばらくお待ち下さい。

団体ヨット保険は、会員の皆様に育てていただく保険です。会員の積極的なご協力をいただき、ご契約会員の声が大きなものになれば、保険内容を改訂できうる力も大きくなります。これからもよろしくおねがい申し上げます。

国 際 V H F 無 線 機 頒 布

MR-2001

固定型 国際VHF無線機

メーカー：ゼネラル・リサーチ・
オブ・エレクトロニクス

出力：24W／1W切り替え式

電源：12.5V（船内電源）

寸法：H7.7×W25.0×D25.4cm

重量：2.2kg

頒布価格：77,300円（付属品含む）

MR-1001

携帯型 国際VHF無線機

メーカー：ゼネラル・リサーチ・
オブ・エレクトロニクス

出力：4W／1W切り替え式

電源：11V（ニッカド電池）

寸法：H19.0×W68.0×D60.5cm

重量：0.6kg

頒布価格：74,200円（付属品含む）

国際VHF帯用アンテナ

メーカー：サガ電子工業

寸法：1.02m

重量：180g

頒布価格：6,700円（同軸ケーブル
5D-FB20m付き）



MR-2001



MR-1001

無線機は海外ではAPELCOブランドで売られているもので、郵政省の型式認定に合格した機種です。PLLシンセサイザー方式を採用しているため、すべての国際VHFチャンネルに対応していますが、免許上はチャンネルを指定されます。

また、携帯型無線機のみでは免許交付されませんのでご注意ください。

ご希望の方はNORC事務局へ申し込んで下さい。

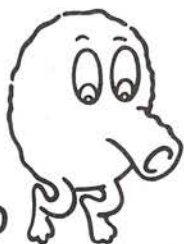
▶ NORC 1990年度

1990年度 本部レース・スケジュール (案)

本部帆走委員会 1989年11月30日

レース名	第10回 沖縄-東京レース	第31回 鳥羽-パールレース	第17回江ノ島・ 清水レース	ジャパンカップ オフショアシリーズ1990	第20回 八丈島レース	第6回 グアムレース
コース	沖縄 ↓ 小網代 (830哩)	(Aコース) 鳥羽 ↓ 神津島 (反時計) ↓ 小網代 (180哩) (Bコース) 鳥羽 ↓ 小網代 (150哩)	江ノ島 ↓ 清水 (95哩)	第1レース インショ7R 第2レース インショ7R 第3レース S・オ7ショ7R 第4レース インショ7R 第5レース L・オ7ショ7R	小網代 ↓ 八丈島 (反時計) ↓ 小網代 (290哩)	小網代 ↓ グアム島・アブラ港 (1400哩)
賞	運輸大臣杯 プリンス&プリンセス オブウェールズ杯 海上保安庁長官杯 航海訓練所長杯 沖縄県知事杯、沖縄タ イムス杯、NORC会 長杯、石原杯、その他	パールカップ 運輸大臣杯 神奈川県知事杯 三重県知事杯 メー・エスブリ杯 シーラ杯 鳥羽商船高杯 秋田トロッフィ フィンランド カップ (CR) その他別途に 定める賞	駿河湾支部長杯 静岡県知事杯 清水市長杯 藤沢市長杯 その他	運輸大臣杯 海上保安庁長官杯 ミキモトカップ 飛鳥杯 コルムカップ ヤマハ杯 その他	関谷杯 山口杯 シレナ杯 サンバードトロフィ 他	
スタート	4/29 (日) 12:00	7/27 (金) 12:00	8/4 (土) 13:00	10/5 (金) インスペクション 10/6 (土) 第1レース 7 (日) 第2レース 8 (月) 第3レース 10 (月) 予備日 11 (月) 第4レース 12 (月) 第5レース () 表彰式	10/7 (日) 10:00	12月27日 (木) 12:00
申込締切	4/13 (金)	6/29 (金)	7/20 (金)	9/28 (金)		
出艇申告 艇長会議	4/28 (土)	7/26 (木) (鳥羽・一)	8/4 (土)	10/5 (金) ()		
参加資格	IOR/JOR, IMS I~V ORC-1, NORC-A 沖縄レース特別規定 無線機 (2MHz~), EPIRB, 必要備品	IOR/JOR, IMS I~V ORC-3, NORC-B IOR/JOR, クラシ R I~V ORC-3, NORC-B (クラシ Rは別途 定める安全規則)	IOR/JOR, IMS, クラシ R I~V ORC-3, NORC-B	IOR, IMS I~V ORC-3, NORC-B シリーズ特別規定 無線機 (国際 VHF) 必要備品	IOR/JOR, IMS I~V ORC-2, NORC-A 八丈島 R 特別規定 無線機 (2MHz~) 必要備品	IMS I~V ORC-1, NORC-A グアムレース特別規定 無線機 (2MHz~) 推奨備品 VHF, EPIRB 必要備品 SSB 無線機が無い場 合は, 7MHz 必要備品
その他の 事項	連絡会議 4/13 (金) 18:30 NORC本部	連絡会議 7/13 (金) 18:30 NORC本部		連絡会議 ()		

第2回関東ミドルボート選手権のお知らせ



'90
Middle Boat Series

- 主催 関東ミドルボートオーナーズクラブ
- 日程 平成2年5月3, 4, 5, 6日
- 海域 相模湾佐島沖
- 内容 インショア6本 (ベスト4レース選択)
- 資格 IOR又はCRの有効なレーティングを所有の, IOR (20.0-25.9 ft) CR (6.70-8.30m) の艇
- 賞 総合優勝 (IOR, CR), アマチュア賞, シニアボート賞 (進水後6年経過艇)

昨年は初回にもかかわらず、28艇が参加し素晴らしいレースを展開しました。今年もおおぜいの皆様に参加して頂き、楽しく素晴らしいシリーズ・レースにした

と思います。皆様のご意見、ご提言をお待ちしています。詳細な実施要項はオフショア次号でご案内させていただきます。

連絡先 クラブ事務局 青山恒昌 TEL 03-541-1326

レース日程 (予定)

予定ですので詳細は本部・各支部へお問い合わせ下さい。

○関東支部

1月2日(火) 新春相模湾Y.R.
4月7日(土) 初島卯月R.
5月12日(土) 初島R.
12日(土)～第13回関東選手権
F.対抗R.
5.12 第1R.(三角)
5.12 第2R.(ショートOff.)
5.19 第3R.(三角)
5.20 第4R.(三角)
5.26 第5R.(ロングOff.)
6月26日(土) 第40回大島R.
8月26日(日) 石原裕次郎メモリアル
Y.R.
11月3日(土) 第35回神子元島R.
11月23日(金) 第28回小網代カップR.

○北海道支部

6月未定日 第1回石狩湾R.
7月未定日 第2回石狩湾R.
9月未定日 第3回石狩湾R.

○津軽海峡支部

5月20日(日) 第9回セイルカップ
第1.2R.(三角)
6月23日(土) 第8回松前小島回航R.
7月8日(日) シナーラ杯Y.R.
7月21日(土) 青函津軽海峡横断R.
8月4日(土) 第10回函館湾(JBC)
オープンY.R.
9月2日(日) シングルハンドR.
9月15日(土) 第13回津軽海峡横断R.
10月7日(日) ダブルハンドR.
10月21日(日) 納会R.
11月3日(土) 第2回ラスト・ラストR.

○駿河湾支部

1月1日(月) 新春初日の出
駿河湾横断R.
1月14日(日) ウィンターS.第1戦
2月11日(日) ウィンターS.第2戦
3月11日(日) ウィンターS.第3戦
4月8日(日) スプリングS.第1戦
5月13日(日) スプリングS.第2戦
5月27日(日) 海人祭R.

6月10日(日) スプリングS.第3戦
8月12日(日) 第2回シヤンソンカップ
駿河湾横断ファミリーR.
10月14日(日) オータムS.第1戦
11月11日(日) オータムS.第2戦
12月9日(日) オータムS.第3戦

○東海支部

4月1日(日) 第4回春の野島R.
5月3日(木) 第15回五ヶ所湾R.
3～5日(土)第8回スプリングS.R.
6月3日(日) 第4回エリカ記念,
三河湾合同R.
9月2日(日) 第8回津合同R.
9月22日(土)～24日(月)第8回オータムS.R.
10月7日(日) 第4回秋の野島R.
10月14日(日) 第14回伊勢湾合同R.
11月4日(日) 第16回東海R.

○近畿北陸支部

1月14日(日) 春季S.1回戦
2月11日(日) 春季S.2,3回戦
3月11日(日) 春季S.4回戦
4月15日(日)～22日(日)第4回関西ミニ
トン選手権大会
5月27日(火) サムタイムY.フェス
ティバル
6月10日(日) 夏季S.1,2回戦
7月8日(日) 夏季S.3,4回戦
9月9日(日) 夏季S.5回戦
11月4日(日) 琵琶湖チャンピオン
カップ
1,2回戦
11日(日) 同3回戦

○内海支部

3月18日(日)～21日(水) 大阪湾コラム
S.R. F.対抗R.
4月15日(日) 第15回舵杯R.
5月3日(木)～5日(土)
第16回オレンジカップR.
7月28日(土) 家島郡島一周R.
7月29日(日) 21世紀カップ
ファミリーレガッタ
8月13日(月) 徳島R.

8月14日(火) 第18回阿波踊R.
8月26日(日) 第14回マスカットR.
9月9日(日) 第9回小豆島レガッタ
9月15日(土) 第26回大阪湾横断R.
9月23日(日) 1990牛窓町カップR.
10月6日(土) 第33回紀伊水道R.
10月21日(日) 播磨灘R.
10月27日(土) 小豆島R.

○西内海支部

1月14日(日) 松山F.初夢R.
2月18日(日) 呉F.R.
4月7日(土) 広島F.インショアR.
5月4日(金) 別府R.
5月13日(日) 広島F.O.P.R.
5月20日(日) 呉F.芸予R.
6月2日(土) 広島F.柱島R.
7月28日(土) R.C.C.広島カップR.
9月22日(土) 広島F.安居島ラウンド
R.
10月14日(日) 広島F.O.P.R.
11月3日(土) SKKカップR.
11月24日(土) 呉F.安芸灘ナイトR.

○玄海支部

3月11日(日) インショアR.
4月8日(日) O.P.R.
5月3日(木)～5日(土) 対島S.(仮称)
6月10日(日) O.P.R.
7月8日(日) O.P.R.
9月15日(日) 大原杯R.
10月14日(日) O.P.R.
11月3日(土)～4日(日) Off.R.

○沖縄支部

2月未定日 第8回ルカン礁R.
5月未定日 第13回那覇一座間味R.
6月未定日 第4回ブルーオーシャ
ンY.R.
11月未定日 第7回沖縄本島一周R.

注) R. = レース
S. = シリーズ
Off = オフショア
Y. = ヨット
O.P. = オリピック
F. = フリート

逗子マリーナカップヨットレース

参加46艇の大盛況!



逗子マリーナではクラブレースの他、毎年サンタンカップと逗子マリーナカップの二つのオープンヨットレースを開催しているが、今回の逗子マリーナカップはNORC関東支部レースとして、11月23日に46艇の大フリートで競われた。参加艇は先鋭のIORボートからファラー付のクルージングボートまで多種にわたり、それぞれのレースを楽しみながら天候と順風に恵まれた初冬の休日を真剣に、あるいはのんびり

と過ごした。

年々メジャースポーツとして脚光を浴びつつあるヨットレースは、オーナーおよびクルーそして運営メンバーとハーバー、スポンサーとする協賛団体などが一体となり、はじめてレース運営が成立するわけで、今回はあらゆる点で手際の良いレース運営がみられたのは特筆される。

コースおよびマークは手慣れた丸十丸とNORCのメンバーが正確に設定し、観覧艇に“シナーラ”を用

意、お茶とサンドイッチをサービスし、また表彰式とパーティーは逗子マリーナの職員全員がブレザー着用でホストを務めるなど、マリーナ側の非常に好意的な運営が完成度の高いレースおよびパーティーを実現させたと言える。この点は参加者からも高い評価を得ていて、今後のマリーナでのレース運営の望ましい姿を見たような気がする。

写真提供：逗子マリーナカップ実行委員会



優勝した“アーカンベイ”



“シナーラ”が観覧船に使われた

レース経過

コースは北東の風5ノットから12ノット、時々東に振れるといった風域の中、10時50分46艇の大フリートはオールフェアでスタートし、上下1.5マイルのトライアングルコース2周に挑んだ。スタート直後は新宿湾を抜ける風道の特有の風をつかんだ艇が艇速を伸ばしたが、時々訪れるラルでは僅か10m離れるとブローラインから外れるというトリッキーな風と岸よりに流れる潮に悩まされた。その大フリートから最初に抜け出したのはロバート・フライ、菊地など超豪華クルーの乗る先鋭“アーカンベイ”（ファア-40、後藤オーナー）で、スタート直後から着実に艇足を伸ばし第1上マークをトップ回航し、そのまま危なげなく逃げ切り、ファーストホーム、修正でも1位と完全優勝を果たした。表彰式ではクルー全員がステージから他の参加者に向かって「アーカンベイ」をしてみるというシーンもあった。2位には“ブルーノート”が続き、それ以降は後半風が落ちたこともあり少し遅れて後続艇団が続々とフィニッシュした。上位は大型艇で占められた中で“ジュルビアン”は第1上マークまでの遅れを着実な判断と的確な風と潮の読みで挽回し、

正で3位に入った。また軽排水量艇の“ニュース”は着順で3位に入る健闘で、IORボートではなくても楽しいレースが出来ることを示してくれた。その他、ハリヤードトラブルを果敢なマスト上りで解決したクルージング艇の“番長”など、楽しいシーンが随所に見られた。

パーティーでは賞品として日本航空からハワイ旅行が提供されるなど盛り沢山の賞品があり、司会者のコールに一喜一憂しながら、ホスト付のパーティーは大いに盛り上がり、今回のレースの目的の親睦と帆走技術の向上は十分に達成された。

返子フリート 沼田尚文



① ジャイビングマークを回航する“ナジャⅣ”と“アニー”

“アーカンベイ”の「アッカンベー」④



'89 ZUSHI MARINA CUP YACHT RACE RESULT

順位	艇名	タイプ	オーナー名	順位	艇名	タイプ	オーナー名
1	アーカンベイ	FARR40	後藤 裕	24	ゼファー	コマット373	佐藤 公一
2	ブルーノート	伊藤41	五十井 進	25	ラハイⅢ	エスプリデュバン304	佐藤 文昭
3	ジュルビアン	ヨコヤマ30SR	三宅 直晴	26	NADJA IV	タカイ-39	白崎謙太郎
4	ニュース	ネルソンマレック795	須田	27	OLIVE-Ⅱ	ヤマハ21	前田 恒次
5	ルージュ	YR-30Ⅱ	能條 秀夫	28	ナイスフェロー	アリカ 30	新藤 伸人
6	WOOD STOCK	Y-30CⅡ SH	古川 哲信	29	番長	アリカ30	菅谷 寛
7	クリストファー	ヨコヤマ30	佐々木康治	30	エボニー-V	ロケット30	武盛 文彦
8	WINDFAIRY	ヤマハ26C	榎本 榮治	31	HOLIDAY	Y-29	高見沢伸弥
9	夕焼け小焼け	YA-30SⅡ	西脇 豊	32	ブルーハ	パンドフェットL	石塚 益男
10	JOY	ヨコヤマ30C	トヨカネ	33	ASSOCIATE	ベクト-235	石井 敦
11	ダンス オブ マジック	SWING28	原田 八郎	34	SUNRISE	ヤマハMYLDY25	山本 昇
12	ATHENA	J24	飛島 章	35	UTA-Ⅱ	ヤマハ26C	加藤 史郎
13	ブルーリボン	日産J-30Ⅱ	藤原 孝一	36	ディプロン	ギンパ-402	高橋 敏男
14	ラビアンローズ	J-40	沢野 裕	37	SUNDAY	ヤマハY-30-CR	湯田 啓二
15	MAUPITI	FRERS38	岩田 慎夫	38	007	パンドフェット	原 宗
16	ファースト アプローチ	SWAN-36	大塚 修一	39	フラーネ	ベクト-32	丸山 義明
17	エレクトロン	ヤマハ39R	小高 敏夫	40	HOT POTATO-3	ヤマハY-28SP	後藤 哲三
18	アニー	X-402	井上美悠紀	41	ハーレクイン	リベチオ26	末永 正幸
19	シャラク	ヤマハR34	熱田二士行	42	パクリスター	グランドライエ	石原 拓治
20	シェラード	リベチオ	鈴木 設矢	43	ディドリーム	ヤマハ28-SP	林 保
21	AEOLUS	ヤマハ30CⅡ SH	飛鳥建設	44	JOVIAL FIVE Ⅲ	ヤマハ30-CⅡ SH	小田 達雄
22	東風	ヤマハ30R	星 欣延	45	南風	アリカ27	近藤 真
23	オパビニア	SWANS3	赤坂 勝良	46	アルカマ	ギンパ-402	三吉 清

昨年完成したベイ・ブリッジ。
右下に岡本造船所が見える

フリート紹介——関東支部 横浜フリートの巻 (その1)



NORC会員の皆様、新年おめでとうございます。1990年のフリート紹介のトップバッターとして、わが横浜フリートについて少々書かせていただきます。

現在、横浜フリートには30人強のメンバーが所属し、登録艇は約25隻。基本的には鶴見あたりから観音崎くらいまでが当フリートの範疇ということになっていますが、その多くは横浜市民ヨットハーバーと、有名な岡本造船所前のポンド（元木場）にもやっています。

市民ヨットハーバーはJR京浜東北線の根岸駅と磯子駅の中間くらいにあり、東京から一時間以内。しかも係留費は格安で、便利さでは湘南のハーバーを凌ぎます。

一方の岡本造船所は、'89年の夏に完成しいまや横浜の新名所となっ

ている「ベイ・ブリッジ」（山下～大黒埠頭）の横浜側の根元付近に位置しています。「ベイ・ブリッジ」付近から奥（横浜方面）は京浜港内で帆走禁止なので、ここらへんがわれわれのセーリング海域の北限となっています。

ところで関東地方のヨットといえ、一般的には三浦半島の湘南をイメージする方が多いかも知れません。しかし、江戸前の海、東京湾にもヨットはいっぱいあるのです。汚く、しかも狭い不自由なセーリング海面ですが、なんといっても地元の海です。皆、愛着を感じてセーリングしております。

東京湾はいうまでもなく首都圏の大動脈であり、その交通量は世界でも有数のものです。去年は“なだしお”と“第一富士丸”の不幸な事故が起きてしまいましたが、われわれ東京湾のヨット乗りは、本船などの業務船をプレジャー・ボートと対立するものとは決して考えておりませんし、交通ルールの重要性も肌で知っています（海よりはるかに特定された状況の「道路」上でもトレー

ラーとスポーツカーと一緒に走っているではありませんか）。それを踏まえた上で、大型の本船が走ったり停泊しているロケーションの中をセーリングするのはなかなか豪快、痛快なものですし、ある意味では、ヨットが社会的に根付くための一助にならなくては、とも思っています。

話に聞くオーストラリアのシドニー湾のように、ヨットが本船を、本船がヨットをおたがいに熟知し共存できるような海になると素敵なことだとも思います。

ところで、相模湾から東京湾にくるヨットのために、少しご案内を。まず、城ヶ島から剣崎のラインには、網が大きく張り出しているの（中央部と剣崎付近の2本）、多少迂回することになります。剣崎沖は波も悪く、遊漁船がたくさん出てい

少し古いですが'87年のアシカ島レースの1シーン



横浜市民ハーバー全景





大島への往路ではシラも釣れました

るので注意。

剣崎から久里浜間（金田湾）も浅い根がありますので、ラム・ラインから内側に入れない方が無難です。久里浜沖のアシカ島とその東側の小さなブイの間は浅いので決して通ってはいけません。また東京湾フェリー（久里浜～金谷）が頻繁に横断していますので、本当に注意が必要です。そして浦賀～観音崎には2ノットを越える潮があります。潮時を考慮して通過するのが利口でしょう。

観音崎からは、有名な浦賀水道と併走して北上することになります。浦賀水道は右側通行。横須賀よりが緑ブイ、房総半島よりが赤ブイ、センターラインが赤白ブイとなっています。ヨットは航路に入ることなく、緑ブイより陸側を航行すべきです。幅も狭く、クロウズホールドの場合は注意してください。

ところで、神奈川県側にはクルージングに適したポイントはありませんが、房総半島に渡れば水もきれいでおもしろいところもいっぱいあります。ただし、目と鼻の先に見えますが、浦賀水道は横断しないようにしてください。特に第3海堡と第2

海堡の間は横断禁止になっています。もしここを渡れば観音崎の海上交通センターから通報が行き、保安庁のボートがあつという間にやってきます。

後は海岸付近の工事に気を付けて、横浜までやってきてください。機走であればベイ・ブリッジも通れますし（橋の高さは大丈夫。日本丸も通れます）、横浜の花火大会などを海上から見物するのもなかなか良いものです。

さて、思わず東京湾案内が長くなってしまいましたが、続いて横浜フリートの活動状況についてご説明しましょう。

当フリートはなぜか大島と関係が深く、すでに16回を数える「大島ランデブー」が年間最大の行事です。

これはたとえば横浜からだと真夜中に出航し、大島波浮の港に集合。地元の中学生を乗せて一緒にデイ・クルージングを楽しみ、夕方から大島町の方をご招待して大パーティを行います。一昨年から大島の夏祭りと一緒にされることになり、大島一のイベントともなっています。参加は多いときで50人近く。8月の上旬に行いますが、今年は残念ながら台風とぶつかってしまい延期になり、後日小人数での小パーティを行いました。今年も関東、中部方面から多数の参加をお待ちしております。

6月には館山で「びわ狩りランデブー」を行います。最近では女性の参加も多く、パワーボートで館山まで突っ走って行く艇が増えています。

フリート・レースとしては年間6本のレースを行っています。もちろんフリートに加盟していなくても参加は自由です。そのうち2本は磯子沖から久里浜沖のアシカ島を往復する「アシカ島レース」となっていて、まあ、東京湾を代表するお祭りレースといえるでしょう。内輪の話になりますが、京浜港など関係各役所への手続きなどもなかなか苦労し

て行っています。

この2年ほど主催しているものに、横浜海上保安部と横浜市民ヨットハーバー管理委員会と共催で行う「安全フェスティバル」があります。ライフ・ラフトの扱い方や人工呼吸をはじめ、ヘリによる人命救助訓練が行われます。これはときどき新聞にも掲載されるので御存じの方もいるかもしれません。

後は、昨年行われた横浜博や最近多くなっているマリン関係のイベントなどについても、メンバーはボートを出すなど、さまざまな形で協力しているようです。

ところで、個人的にはマリン・ブームやウォーター・フロントという言葉は、今を去る1989年代（そんな年代があるのでしょうか？）にはやった「死語」だと思っていますが、東京湾のヨッティング事情も大きく変貌しつつあります（単なるブームで終わらないことを切に願っております）。来月は、その中でも特に伝統ある横浜のヨットの歴史と今後の姿についてレポートしてみたいと思います。

横浜フリート 橋本博

大島ランデブーの風景。大島町長さんも出席された



玄海支部だより

『ジャパン〜グアムレース』舞台を対馬へ移す!?

今まで『ジャパン〜グアムレース』を育ててこられた会員諸兄には、ちょっとショッキングすぎるタイトルだったでしょうか?

年末から年始にかけて行われる予定だった『ジャパン〜グアムレース』が諸般の事情によりキャンセルになりましたが、キャンセル決定後、下準備をされていた兄玉萬平理事より、「対馬とグアムは姉妹島関係にあるそうですね。キャンセルのままじゃ淋しいので、これを利用してなにかレースがやれないものではないか」と電話がありました。

『オー克蘭ド〜福岡ヨットレース』をきっかけに、ただ今マリアナスヨットクラブ(M. Y. C.)とは絶好調の関係にある玄海支部として異論があらうはずはなく、早速対馬セーリングクラブ(T. S. C.)に受け入れの準備をお願いしました。すると今度は対馬側から、「対馬はグアムだけでなく、釜山とも姉妹島関係にあるのでこの際、釜山も加えませんか?」という提案がありました。早速11月始めに釜山に飛び、韓国外洋帆走協会(K. O. R. A.)

の専務理事、趙萬石氏に協力して下さる様に要請しました。

残るはM. Y. C. だけでした。毎年5月の始めにはグアム島一周レースがあるので来てくれるかどうか心配だったのですが、Race and Regatta ChairmanのMr. George Johnsonに電話したところ、「大賛成! 行く、行く、ゼッタイ行くよ」と嬉しい返事を貰いました。

ここに、N. O. R. C. 玄海支部主催による、K. O. R. A. - T. S. C. - M. Y. C. の合同レースが誕生したわけです。

『アリランレース』の時、釜山入港時間調整の為係留させて載っている海上自衛隊の竹敷白地のブイに今回もお世話になりますが、澄んだ美しい海にもってきて、あらかぶがじゃんじゃん釣れ、酒の肴にはことかきません。島の人達は穏やかで、人情味あふれ、海の幸、山の幸にも恵まれた素晴らしい島です。

皆さんも今年のゴールデンウィークは、この新企画のレースに参加しませんか?

片倉静江

レース概要

* 日程

1990年5月3日

10:00 艇長会議

17:00 第1レーススタート(約50M)

5月4日

18:00 ウェルカムパーティ

5月5日

11:00 第2レーススタート(約15M)

16:00 表彰式

* レース海面

対馬沿岸

* 参加資格

ORCカテゴリーIII及びNORC設備規定B

* 賞

ファーストホーム、修正1位〜3位、抽選による豪華賞品、航空券多数

* 参加料

1艇につき20,000円、1名につき3,000円(パーティ費用)

* 申込方法

20,000円を添えて玄海支部事務局まで

* 申込締切

先着40艇まで(それ以後はキャンセル待ち)



M. Y. C



K. O. R. A



T. S. C



頒 布 物 品



↑エンブレム

(艇名, セール番号なし ¥ 8,250
艇名, セール番号入り ¥ 10,300
注方頒布の為, 時間がかかります)



↑ネクタイ (¥5,150)



↑IOR ¥2,600

ORC特別規定 ¥1,050

レベルレース規定 ¥1,050

IYRR ¥2,000



↑長方形シール ¥310

丸形シール ¥510

クラブバージシール ¥510

申し込みはNORC本部まで
TEL 03-504-1911

頒布物品名	価 格
エンサイン	5,150
クラブ旗	2,050
レース旗	2,050
クラブバージバッジ	2,050
クラブバージタイピン	3,100
レーダーリフレクター	4,100
レトロリフレクティブ材	2,050
テレホンカード	1,000
NORCトレーナー	6,000
VHF無線機MR-2001(固定型)	77,300
VHF無線機MR-1001(携帯型)	74,200
国際VHF帯用アンテナ	6,700
イーパブ	61,800

(消費税込)

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
東南興産株式会社東京営業所内

TEL: 0120-024410 FAX: 03-295-6390

NORC認定代理店一覧

名称・会員名	〒 住 所	TEL・FAX
船石川保険事務所 石川 昇	107 東京都港区赤坂3-1-2 A I U赤坂ビル	T:03-586-6297 F:03-584-6203
オフィス・マリン 二階堂 隆	210 横浜市鶴見区市場大和町4-1 仙台屋ビル 202	T:045-503-5377 F:045-503-1406
根 岸 保険事務所 根岸 登樹	198 青森市新町848 新町台マンション107	T:0482-31-5894
錦ビーアイエー 秋岡 康夫	107 東京都港区赤坂3-1-2 A I U赤坂ビル	T:03-586-4411 F:03-583-2696
錦T・A 代理店 酒井 直樹	107 東京都港区赤坂3-1-2 A I U赤坂ビル	T:03-583-0783 F:03-584-6269
錦太陽保険事務所 山口 憲二	107 東京都港区赤坂3-1-2 A I U赤坂ビル	T:03-586-3511 F:03-586-6528

船タケウチ エージェンシー 竹内 誠	230 横浜市鶴見区下末吉1-8-14 岡安ビル 202	T:045-584-6650 F:045-584-6656
笹岡損害 保険サービス 笹岡 耕平	538 大阪市鶴見区浜2-4-47	T:06-911-2017 F:06-911-1649
保険の カトー 加藤 幸雄	422 静岡市市田3-15-5	T:0542-81-3928 F:0542-83-1316
T・I・C 田中 斉英	248 鎌倉市由比ヶ浜 2-17-22	T:03-405-8269
KATO 加藤 繁雄	475 半田市亀崎6-80-14	T:0569-28-2340
サトー インシュアランスオフィス 佐藤 克則	733 広島市西区天満町3-19-203	T:082-293-0860 F:082-231-5231
鈴木総合 保険事務所 鈴木 幹夫	475 半田市吉田町4-108-1	T:0569-27-5051 F:0569-27-6581
錦ファミリー 旅行社 寺田 順	501-01三重県度会郡南勢町船越3113	T:05996-6-0933 F:05996-6-0341
知 久 保険事務所 知久 良広	730 広島市中区富士見町 2-9-103	T:082-244-5380 F:082-244-5381

1990年度カレンダー頒布
価格: 1部1500円

各支部のレース日程が入っています。写真はアドミラルズカップ他を使用しています。申込は現金書留にて本部事務局までお願いします。



今月の表紙: 50フィート・ワールドカップ・イン・ジャパンでの
"WILL"(左)と"Bengal"
(撮影/添畑 薫)

OFFSHORE 第177号 平成2年1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46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



MAIN DIMENSIONS

L.O.A.	10.64 m	34.90 ft
L.W.L.	8.35 m	27.40 ft
Beam	3.50 m	11.48 ft
Depth	1.85 m	6.07 ft
Displ.	4,450 kg	9,877 lbs
Ballast	1,880 kg	4,145 lbs
I	12.41 m	40.85 ft
J	3.82 m	12.53 ft
P	13.65 m	44.79 ft
E	7.53 m	24.70 ft
I.O.R. Rating		25.7 ft

35

THE BALTIC
100% FIBRE RACER/CRUISER

「本物がわかり始めた方に。」

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吹の風が、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、ユーテル・ヴォーリックが手がけた走りの正統、NWE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、200%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。

●バルティック35・NEW40フルオプション艇

'90東京ボートショー(2/11~2/15)に出展[於・屋外展示場]

Baltic Yachts
J A P A N LTD
P.O.Box 2320 SF-68555 Bos und Pietarsaari Finland Tel.(9)67-83070 Fax.(9)67-83216 Tlx.7562yachtst

BALTIC 35 BALTIC 38 BALTIC 40 BALTIC 43 BALTIC 48 BALTIC 52 BALTIC 55 BALTIC 64 BALTIC 75 BALTIC 83

極東地区総輸入元：バルティック ヨット ジャパン(株) ●本社：〒531 大阪市北区中津6丁目7-18 Tel.(06)454-3881代 Fax.(06)454-3888 Tlx.J64980

お問合せ先：三井物産株式会社 〒530 大阪市北区中之島2丁目3-33 Tel.(06)226-3581 Fax.(06)226-2970 東京 Tel.(03)255-5651 Fax.(03)255-3948