

社団法人日本外洋航海協会

平成2年2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

Offshore¹⁹⁹⁰ 2

No.178



相模湾新春 親善レース

優勝は

Aクラス サモアV

Bクラス 魁 III



昨年から関東支部主催となった相模湾新春親善レース。今年は残念ながら冠スポンサーは付かず、「××カップ」という名称はなくなった。また、参加艇の間では、今年はTV中継がなくなったので参加がやや少ないなあ、などという声も聞かれたが、それでも約100艇が参加し、盛大に行なわれた。

1月2日、当日は晴天に恵まれ、本部艇は“ハーフタイム”、運営は手慣れた丸十九にもお願いして、11時各艇スタートラインを切って行った。

風は北よりの微風で、ブローのあるなしがはっきりわかる海面。潮の影響も多少はあったようである。

コースはシーボニア—亀城—長者ヶ崎の各マークをまわってくるように予定されていたが、あまりのスローペースにやむなくコース短縮、約5マイルのレースとなった。

Aクラス(クルーザーレーティング)では、スタート後、沖出ししていった“カラス”がブローをうまくひろい他艇を10分以上(数十分という人もいた)離し、第1マークをダ

ントツて回航。しかしフィニッシュ手前でカームにつかまり、今度は岸寄りに残ったブローをいかした“スリーパー”、次いで“ボーイ”にかわされ、3着でフィニッシュとなった。4着には“BJ7”、続いて30フィートクラスの“サモアV”、“インディペンデンス”、“メルルーサ”、“アリアドネ”とフィニッシュ。

レース前、当然ファーストフィニッシュと予想された大儀見NORC副会長の“波切大王”(53フィート)だったが、残念ながら着順31位、修正43位に終わった。

結局、フィニッシュできたのはAクラス47艇、Bクラス(ノンレーティング)17艇。

Aクラスの総合は“サモアV”が栄冠に輝き、2位“スリーパー”、3位には着順13位の“スターボードJr.”(25フィート)が入賞した。続いて4位“ボーイ”、5位“インディペンデンス”、6位“アリアドネ”という結果となった。

Bクラスでは1位“魁III”、2位“キャプテン・カリブ”、3位“リ

ブラ”と続いた。

以下はシーボニア・フリートキャプテンでもある、平野喜美夫レース委員長のコメントである。

「正月にふさわしく、和気あいのレースとなりました。残念ながら風がなく、コース短縮とはなりましたが、かえっておとそ気分の楽しいレースではなかったか、と思います。

今年は冠レースとはなりませんでしたが、来年、平成3年度はぜひスポンサーに付いていただき、もっと盛大に、にぎやかに行いたいと考えています。」(誠)

最後に、シーボニア・フリートの朝河清氏(NORC海事思想普及委員長)からご挨拶が届いているので



スキッパーズ・ミーティング・手前は大儀見副会長



Aクラス優勝のSAMOA V (左頁上写真とも提供 / ヨットニング編集部、撮影/大場健太郎)

紹介しておこう。

御礼

1月2日には恒例になりました相模湾新春親善レースがおこなわれました。

参加艇数およそ100艇をかぞえこの5年いつも天候に恵まれ楽しい初レースとなりました。

シーボニアヨットクラブの松田栄夫理事長には立派な理事長杯をいただき、平野喜美夫フリートキャプテンからは多くの賞品の御提供をいただきました。株バンダイからは賞品と御協力金をいただきました。

運営にあたっては関東支部帆走委員会の小沢さん。クルーザーレーティング委員会の小田さん鈴木さん、一乗の鈴木さん、アフロデイトの大津さん、ハーフタイムのクルー諸君、正月の休みを返上してのお手伝い有難うございました。

今年のアフターレースのパーティ計算の都合上お酒一杯だけのささやかな会でしたが参加艇の方々が大勢御出席いただけたので大いに盛り上がり大変楽しい新年の集いになりました。

ことしもよろしく願いいたします。



挨拶する大沢(右)、平野両氏

相模湾新春親善レース Aクラス (クルーザー・レーティング)
レース委員長 平野 喜美夫
スタート 1990年1月2日11時0分0秒

SAIL No	艇名	オーナー	TYPE	到着時間			所要時間			修正時	到着順位	総合順位
				H	M	S	H	M	S			
3055	SAMOA V	大石 巖	U-31	13	27	8	2	27	8	5778	5	1
355	SLEEPER	武部 喜一	N/M 42	13	21	0	2	21	0	5850	1	2
3749	Starboard Jr.	村越 一夫	YA-25	13	35	8	2	35	8	5858	1	3
3606	BOY	山田 隆	FARR40	13	22	20	2	22	20	5925	2	4
1088	インデペンデンス	平松 栄一	YOK SR30	13	28	27	2	28	27	5972	6	5
3988	ARIADONE	松木 武男	YOK-31N	13	31	31	2	31	31	6051	8	6
2466	MERLUZA	杉田 泰一	SWING31	13	31	13	2	31	13	6078	7	7
4137	BJ 7	猪狩 光清	FC-11	13	27	7	2	27	7	6157	4	8
3088	ハプムビー	倉沢 清	Y30S	13	35	0	2	35	0	6160	1	2
3705	DIAMOND	杉山 直行	YOK31	13	32	21	2	32	21	6176	9	10
3949	SUN RISE	山本 昇	Y-25 1/B	13	40	18	2	40	18	6218	2	5
3800	KARASU	斜森 保雄	TAK 40	13	27	0	2	27	0	6230	3	1
3363	WOOD STOCK	古川 哲信	Y-30N	13	34	45	2	34	45	6280	1	0
3719	FLAME	谷口 正一	YAM-25 1/B	13	41	43	2	41	43	6323	2	8
3954	YUYAKE KOYAKE	西脇 豊	Y-30S-2	13	37	48	2	37	48	6358	2	1
3825	ROUGE	能条 豊夫	YR 3011	13	36	3	2	36	3	6428	1	6
4065	SOALING	梶木 勝	BBN-325S	13	38	25	2	38	25	6430	2	2
4218	NAPOLEON	石田 和久	YOK-30	13	37	40	2	37	40	6445	2	0
2221	梓	杉村 直樹	Y-33	13	36	13	2	36	13	6483	1	7
2182	KELONIA	大谷 正彦	YOK 33	13	36	55	2	36	55	6510	1	9
2220	慎記 郎	蝶野春太郎	CAST 37	13	34	46	2	34	46	6526	1	1
4026	GOOD NEWS	金原 泰博	N/M 9.5	13	35	27	2	35	27	6532	1	4
3373	APHRODITE	菅野 道	FARR3/4	13	35	36	2	35	36	6551	1	5
2965	TURUGI	鷗飼 恵	KIH-30	13	40	46	2	40	46	6591	2	6
3035	MARTHA	平田 克巳	WAG-34	13	38	45	2	38	45	6610	2	3
2000	月光 V	並木 茂士	PRE 41	13	36	28	2	36	28	6643	1	8
1897	TORNADE-2	大久保 仁	GS-30	13	44	29	2	44	29	6739	3	2
3888	PHOEBE	二宮 宏光	YOK 31N	13	41	45	2	41	45	6740	2	9
3740	TUPAMAROSS	片桐 健一	YOK 33	13	41	15	2	41	15	6755	2	7
3387	BASIC	小坂橋博行	YOK 28	13	44	49	2	44	49	6769	3	3
3282	WIND FOCUS	佐藤 利秀	Y-26S	13	49	51	2	49	51	6851	3	9
3335	織 姫	古川 保夫	PRE 41	13	39	4	2	39	4	6889	2	4
3528	SCHEHERAZADE	鈴木 敬矢	L1B	13	50	25	2	50	25	6900	4	0
4193	TANGO	田中 栄吉	ARI-27	13	48	25	2	48	25	6940	3	5
2011	SAVAGE	中村 寛	TAK-31	13	47	58	2	47	58	7088	3	4
3410	ZERO II	津村 重幸	PRE 41	13	43	4	2	43	4	7129	3	0
3580	竜王丸	倉持 和夫	BNT325	13	49	40	2	49	40	7175	3	7
3050	CYGNUS III	嶋田 武夫	ITO-34	13	49	45	2	49	45	7255	3	8
3426	DANCE OF MAGIC	原田 八郎	TAK 30	13	54	42	2	54	42	7337	4	2
3901	スプリング	鈴木 重和	J-33	13	49	25	2	49	25	7440	3	6
3019	BIG DEAL	堀江 和博	NAK-295	13	56	29	2	56	29	7449	4	3
2175	JUNE BRIDE III	鈴木 礼三	HOL-33	13	53	55	2	53	55	7545	4	1
3030	波切大王	大鏡見 薫	O-53	13	44	3	2	44	3	7713	3	1
3877	GUANDALINA	嘉悦 康人	F-305	14	6	15	3	6	15	7980	4	4
4017	DAI-1 HANAMARU	福田祐一郎	JOY-24	14	22	8	3	22	8	8688	4	6
3333	TABATHA III	久保田 茂	YOK 31	14	17	7	3	17	7	8832	4	5
1604	クラリッサ	島田清四郎	BALT-35	14	25	7	3	25	7	9977	4	7

Bクラス (ノンレーティング)

SAIL No	艇名	オーナー	TYPE	到着時間			所要時間			修正時	到着順位	総合順位
				H	M	S	H	M	S			
2028	魁 III	入月 一夫	SWING 31	13	32	8	2	32	8	9128	1	1
3213	CAPTAIN CARIBE	桜田 隆	SNY 850	13	33	34	2	33	34	9214	2	2
4186	スーパーキッズ	飯田 武之	J-24	13	33	35	2	33	35	9215	3	3
4111	CORVATSCHE III	加藤 忠男	BALTC43	13	35	57	2	35	57	9357	4	4
3807	阿久星	中村 健一	PION 9	13	38	39	2	38	39	9519	5	5
3967	CARIBBEAN III	浜村 尊司	Y-30S2	13	39	40	2	39	40	9580	6	6
4241	ゼネット	白田 正治	FIN 36	13	42	55	2	42	55	9775	7	7
3494	ARC-EN-CIEL II	福田祐一郎	YOK 31N	13	43	6	2	43	6	9786	8	8
4151	LIBRA	植村 秀則	X-99	13	48	22	2	48	22	10102	9	9
663	MAX	横濱 真則	YEN 30	13	48	36	2	48	36	10116	1	0
1987	ダズン	鈴木 義治		13	49	20	2	49	20	10160	1	1
3663	EBB TIDE	外山 昌一		13	52	0	2	52	0	10320	1	2
4018	ハコ III	樋口 亮一	YOK 26	13	54	27	2	54	27	10467	1	3
2602	リボカブ	木村 知巳	PST YAC	13	58	57	2	58	57	10737	1	4
3140	アタラシ II	西沢 忠義	Y24	14	4	25	3	4	25	11065	1	5
3966	MING HAI	関水	YAMAHA19	14	17	13	3	17	13	11833	1	6
3556	SUPER STAR	林 英雄	J-24	14	19	52	3	19	52	11992	1	7

注: タイムリミット, リタイア艇は省略させていただきました。

第3回新春 初日の出駿河湾横断レース

89年年末、テレビには初日の出レースのスポットが画面に流れる。この頃から私の所に、「お正月に三保でヨットレースがあるんだって？」という質問が、会社の仕事仲間からきかれる様になった。テレビの力はスゴイ！このスポットをみて参加を決めたオーナーもいたという。

レース前日、12月31日は大西が吹き、沼津からの参加艇は苦しい上りの中、清水に入港した。かなり「気合い」が入っている様子だ。

レース当日1月1日、スタートラインは三保羽衣の松沖。今年もギャラリーは多い。注目されるのは非常に気持ちがいいものである。

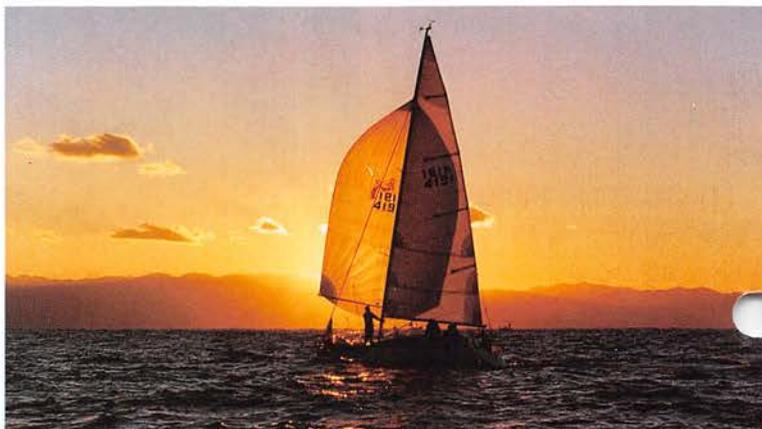
06:57、全艇スピンを上げてのスタート。昨年とちがいが今日はいい風が吹いている。そして、初日の出も雲のない伊豆の山から顔を出す。もちろん富士山には雲ひとつかかっていない。最高の正月！

レース展開はU L D B マキシ、“プリマ”がどンドン先行をする。それを追って新艇の“天馬”(X-99)が艇団から抜き出て行く。続いて“セプター”(ヤマハ30-S II)が行く。“セプター”は今年の優勝艇である。フリートの中でもこの3艇は特にスピードがあった。

途中、駿河湾の真中でクローズドリーチからクローズホールドに風は変化、風速も落ち微風となる。各艇のいらだちが手にとるようにわかる。結局、4艇がフィニッシュしてレースは終了した。タイムリミットを意識してリタイアした船が13艇。

大瀬崎での新年祝賀会、表彰式もおだやかな陽だまりの中、和気あいあいと楽しいものでした。

記 望月誠



↑初日の出と富士山をバックに走るレース艇。上は4位となった“ONTEN BEAR” (撮影/速藤泰弘)



レース案内より。とっても素敵なイラストです。

'90初日の出レース成績表

艇名	セーラーNo.	艇長	艇種	T.C.F	所要時間	修正時間	順位
DANDE LION	3887	望月 誠	TAKAI 1ton	0.8113	12222	9915.7	1
PRIMA	40140	柴田 邦敏	NM-68	1.0951	9760	10688.2	2
セプター	3617	加本 利之	Y30-S II	0.7354	15163	11150.9	3
ONTEN BEAR	4191	沢野 和仁	X-99	0.8060	13906	11171.2	4

DNF/鬼冠坊、プー(POU)、巴流、BeBe III、メ&7ミ、シェ7、ミワ、パロン、カネトネラ、ウインターレディー、大世、フッパバイ、ベルム

大型化するプレジャーボートと泊地問題

—1990年代のマリーナ建設に期待—

◎はじめに

日本経済の好景気が続く中、われわれの回りでも、上位志向の艇の大型化が進んでいる。

また、100フィートクラスのプレジャーボートも、建造され、日本での泊地について相談をうけたりする。

これまでマリーナの計画を進める場合、30ftクラスを中心にして考えられてきた。現在では40ft～50ftクラスを考えた計画に修正しなければならなくなった。

輸入艇をふくめ、65ftクラスもわれわれの周囲に増え始めている。

アマチュアの免許でのれる艇が、51ftクラスまでだが、舟艇の長さも65ft～70ftとなってくることを考えると、以前もそうであったが、早急に免許の基準も再検討を要する時代になってきたと思われる。

艇の大型化に伴い、泊地設計基準が問題になってくる。

大型化がどの程度に、どんなスピードで進行するかにもよるが、これから建設されるマリーナは、これまでのように30ftクラスを中心とした計画では、現実にあわなくなっていることを十分に認識すべきである。

ここ数年の間に、私はアメリカ・オーストラリア・ニュージーランド・イタリア・フランス・スペインなどのマリーナを視察する機会に恵まれた。日本のマリーナの現状と比較して、マリーナの規模、収客隻数、収客している艇の大きさなど、その格差に愕然とする。

日本全国で計画されているマリーナ建設はこれからであり、これから何年かかるか、どんなスピードで整備されるか、平成2年から始まった1990年代を大いに関心をもって、その推移を見守りたいと思う。

◎現実とのギャップは大きい

しかし、現実の日本のマリーナ計画はどうなっているのか……。

ここ数年間に、運輸省・建設省・農水省の各関係省庁から発表された、海洋性レクリエーション関連のマリーナ整備計画は、全国的に相当な数にのぼる。

泊地不足と高額な保管料金に悩むNORC会員にとって、現実の姿とこれらの計画実現までのギャップはあまりにも大きい。

神奈川県では湘南港の倍増計画が、地元民の承諾が得られずにストップしているという。また大磯港のマリーナ計画は地元民の反対で中止になった。

また、住友重機川間工場跡地のマリーナ計画は、一年延期のやむなきに至っていると聞く。

当泊地対策委員会では平成元年度に、いくつかの課題に取り組んだ。ひきつづき平成2年度も取り組むことになるが、この平成元年度から取り組んでいる課題の中に、日本でマリーナ計画を進める上での問題点がいくつか示唆されている。

平成元年度から平成2年度にかけて取り組んでおり、当委員会が関係

NORC泊地対策委員長 平野喜美夫

しているいくつかの計画を以下にレポートし、日本でのマリーナ計画が、どんなに難しく、実現までに相当の期間と努力を必要とするかを知っていただければ幸いと思う。

◎安良里漁港マリーナ計画

最初の話は63年秋にさかのぼる。当委員会の犬塚副委員長から、安良里漁港の一部をマリーナにする計画があり、協力を求められているということだった。

早速、有志で現地へ出かけることになり、伊豆急の終点、修善寺から車をとばして、現地近くの民宿に一泊し、関係者からお話をきいた。

結局、NORCから県、町、漁業協同組合あて安良里漁港の一部をマリーナにしてほしいという陳情書を出すこととした。

漁業協同組合では、第一回の臨時総会で過半数の賛成を得たが、3分の2以上の票には達せず、漁港の一部をマリーナにすることに関連する議題の決は得られなかった。その後、関係者の努力で第2回目の総会で3分の2の票が得られ、マリーナにすることに関連する事項について



写真中央が安良里漁業協同組合専務理事



安良里マリーナ計画地

組合での承認は得られた。

安良里漁港マリーナの運営は、町、漁業組合、民間の出資による、第三セクターの会社を作って実現することになり、現在手続きが進められている。

安良里の場合は、組合長が県漁連の組合長でもあり、実力者であったこともあるが、静岡県では最初の漁港マリーナであるということで、その実現が期待されている。

平成元年7月15日に、当委員と有志が計画地を視察し組合関係者と意見の交換をし、今後NORCとしても協力すること申し入れた。

50ftクラスのクルーザーが保管できるバースも考えており、天然の良港であることと相まって、駿河湾に面する伊豆半島の屈指のマリーナになるものと思う。

◎真鶴港マリンタウンプロジェクト調査報告

昭和63年から始められていた、運輸省・神奈川県による“真鶴港マリンタウンプロジェクト調査”は平成元年5月にその構想がまとめられた。

当協会から提案した“真鶴ウォーターフロント構想”と比べ、埋立規模は3分の1程度となり、公共性の施設が中心となる計画となっている。

NORCからは清水専務理事が学識経験者の委員となり、この委員会に参加した。

平成2年度はこの調査報告が実現のために、どのように具体化されていくかであり、十分に注意しながらその推移を見守っていききたい。

この調査報告によれば、民間マリーナと公共マリーナが計画されており、真鶴港側には民間マリーナ、岩漁港側に公共マリーナが配置されている。

◎日本舟艇利用振興センターの発足

この数年来、運輸省海上技術安全局船舶工業課が中心となり、進めていたハローマイボート構想の財団法人が発足した。

“うみねこ計画”と称されていた初期の頃からお手伝いをしてきたが、小型船舶の流通利用基地システムの調査研究に続き、民間会社30数社が参加して実施された、ハローマイボート実証実験組合と続き、ようやく財団法人の設立になった。

この間、調査研究の段階では、清水専務理事、松木理事も、委員長や委員を務めるなどして、協力してきた。

財団法人ができから、久保理事が業務委員会の委員として、私が財団法人に参加した出損会社としての立場で、会社を代表して企画委員会の委員となっている。

平成2年度の事業計画で、一ヶ所のモデルを選び、実際の運営への第一歩を踏み出す予定になっている。

ボートの保管場所、ボートランプ、途中の転送システムなど、まだまだ問題は山積しており、相当の努力と協力を要すると思われる。

実証実験では23フィートまでのボート運船までの実験であったが、さらに大きな艇やクルーザーなどの場合はどうするか、研究課題は多い。

ミニシステムといって、ボートランプになるべく近い場所に保管場所をおくことができれば、料金関係も安くつくので、当面ミニシステムの運用が手近かに実現できる最短距離と考えられる。

海象気象のきびしい日本では、港湾設備になるべくお金をかけず、さほど費用をかけない上下架設備で済むようにするか、漁港や現存のマリーナや港湾の一部を利用することができればと考えている。

しかし、現実にはそう簡単ではない。漁港にしても、木材港や造船所、既設マリーナの利用には法的にも物理的にも、いくつかのきびしい条件がある。

バージ船などを使って、海上輸送で舟艇の移動をすることも考えられている。

当委員会でも海上輸送の話を会議に出したところ、どの委員からも、その実現には必要性の問題と具体的な実施の方法などで、賛意は得られなかった。

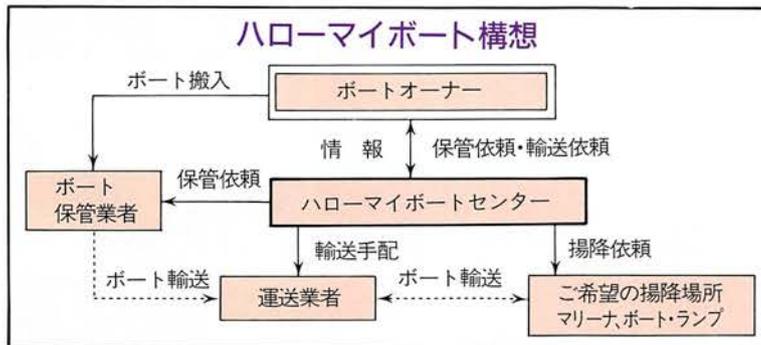
増え続ける舟艇や、河川や海岸などに増加を続ける放置艇を見聞するにつけ、なかなかできないマリーナより、手っとり早いと思われるハローマイボート構想の実現に期待するところが大きい。

◎横浜港プレジャーボート協議会

横浜港内で保管・係留されているプレジャーボートの隻数は4～5年で倍増し、62年8月の時点で1,670隻、そのうち半数以上の931隻は放置艇で、行政当局の許可が得られない場所に保管・係留されているという。

横浜市港湾局では秩序ある水域利用の実現と海洋レジャーの健全な発展を図るため、関係者間の協議、調査組織として、横浜港プレジャーボート対策協議会を昨年9月に設置した。

当協議会の委員として、(財)日本舟艇利用振興センター事務局長とNO



RC泊地対策委員長がとくに指名された。駅前の放置自転車の対策で協力された学識経験者も委員に任命されている。

自動車と船舶関連の法令が比較検討されたが、自動車の保管場所には罰則をふくめた根拠法令があるのに船舶には“なし”。また放置等の禁止についても、自動車は5万円以下の罰金という罰則などがあるのに対し、船舶の場合、河川法29条で罰則はあるが港則法9条では移動を命ずることはできるが、罰則はない。

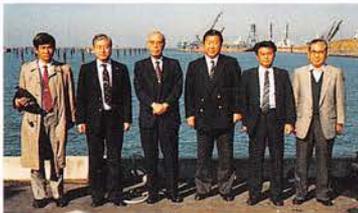
この協議会では、5ヶ年計画で、現在の放置艇等に対する取扱いの方を結論づけようとしている。

◎木更津木材港の一部をマリーナに

平成元年7月、木更津木材港団地協同組合代表理事平山利夫氏から、泊地対策委員長あて、木更津木材港マリーナ計画について協力依頼の申し入れがあった。

昨年11月26日、当委員会委員と有志が木更津木材港を訪問、セントラルポート(株)、元吉社長の好意で同社オフィスで、平山代表理事と懇談する機会を得た。

木材港の専用水面は15万坪あり、現在木材港としてその利用している水面は約1割である。水深も十分にあって、そのまま舟艇を係留して使できる状態である。



左から3人目が協同組合代表理事・平山利夫氏

しかし、千葉県では運輸省と共同で木更津港を再開発するため、「ポートルネッサンス21」調査を実施、その結果として、木更津港内港はマリーナを核にした親水空間化すること、また木更津木材港のある南部地区は外貿埠頭などや木材港の一部を埋立てて、流通基地、緑地、工業用地、共同利用施設用地、道路用地等に整備する計画を考えている。

内港に計画されているマリーナの収容隻数は250隻である。金沢木材港のマリーナ計画が1,160隻あるの比べ、1/4以下の規模でしかない。

そこで、南部地区の木材港の一部にもマリーナを併設してほしいと、組合では再検討を希望している。

NORCとしては千葉県知事、木

更津市長あての御願書を作成し、近く各々の関係者に木更津木材港の一部をマリーナとして再検討してほしい旨、陳情する予定になっている。

平成2年度も平成元年度のこれまでの作業に引き続き、実現に向けて一歩でも進めるように努力を重ねたいと考えている。また、本年度は泊地に関するアンケート調査を実施する計画である。

当委員会では平成2年度の泊地対策委員会の委員は引き続き現在の方々に継続していただきたいと考えているが、委員として協力を希望する会員は、各フリートキャプテンおよび支部長を通じて、委員に立候補したい旨泊地対策委員長あて申し出られたい。



木更津木材港の一部

'89忘年会&本部・関東支部後期レース表彰式報告

御 礼

海事思想普及委員長 朝河清

昨12月19日NORC忘年会を開催させていただきました。お忙しいなか多数の方々にご出席いただき、ありがとうございます。NHK歳末助け合いの寄付金の箱を会場におきましたところ、沢山の善意のお金が集まりました。合計8万6千2百円でした。翌日NHKへ届けました、御協力有難うございました。

なお参加者は150名を予定しておりましたが、私の不徳の致すところで、予定人数を満たす事が出来ませんでした。本年度においてはこのような事のないように、十分準備し多くの方々にお集まり戴けるようにしたいと思います。会員の方々のご助言御協力をお願いします。

'89年度忘年会が12月19日、東京・新高輪プリンスホテルにて行われた。

会は清水栄太郎専務理事による開会の辞により始められた。続いて、大儀見薫副会長の挨拶、来賓の運輸省運輸政策局海洋海事課長、合田憲夫氏、海上保安庁警備救難監、邊見正和氏よりご挨拶をいただいた。そして、並木茂士理事・関東支部長の「来年の無事故を誓おう」との言葉に合わせて乾杯を行った。

その後懇談に移り、ヨット談議にみな花咲かせる中、『日本海国際ヨットレース』実行委員長として力を尽された、北海道テレビ取締役業務局長、花川鉄夫氏よりご挨拶をいただいた。石原慎太郎会長も遅ればせながら駆けつけ、会は大いに盛りあがった。また、本部・関東支部後期レース表彰式も同時に取り行われた。なお、大儀見副会長及びご来賓二氏のご挨拶要旨は以下の通りである。

大儀見副会長挨拶

「ジャパンカップが永年の宿願であった三浦半島沖で行われるなど、外洋ヨットの多様化と未来の明るさを、実績をもって語ることのできる一年であった。が一方では、スポンサー・賞金という新しい問題が生じた年でもあった。スポンサーと、競技団体としてのNORCが共存共栄していくために、ルールの整備等々の問題をクリアーにしていくことがNORCのこれからの課題である。

この点では、'89年はさまざまな混乱を生じてしまい、各方面よりお叱りをうけた。また、ヨット協会との関係については、NORCと日本ヨット協会とで『JYRU—日本ヨットレーシングユニオン—』の設置を提案している所である。'90年にはぜひこれを実現させたい。

アメリカズカップチャレンジ艇“Nippon-1”も4月に進水するが、これを日本ヨット界の成熟と発展とを象徴する出来事と位置づ

けられるよう努力していきたい。みなさんの叱咤激励をお願い致します。

運輸省 合田憲夫氏ご挨拶

NORCにおかれましては、本年も『鳥羽レース』ほか数々のレースを開催、成功を収められ、ご同慶の



左より運輸省・合田氏、海上保安庁・邊見氏、北海道テレビ・花川氏、石原会長、大儀見副会長

年間優秀艇に輝いた“海太郎”(上)と“KARASU”

至りであります。昨今はマリンレジャーブームといわれ、市民生活と“海”とが急速に接近してきております。これを一過性のものに終わらせることなく“海”の役割を高めていくのが我々の責務と考えております。今後ともNORC会員の皆様の

お力をお借りして、“海”の素晴らしさを大いに宣伝していきたいと思っております。

海上保安庁 邊見正和氏ご挨拶

石原慎太郎会長が運輸大臣に就任されて以来、私どもとNORCとの相互の理解が深まってまいりました。

本年はNORC幹部の方々との交流を持つ機会が幾度も得られ、“海におけるスポーツ・レジャー”がいかにあるべきかを語りあうことができました。われわれも側面から協力して、“海洋スポーツ・レジャー”を発展させていきたいと思っております。

■本部・関東支部後期レース表彰艇一覧

☆第16回江の島一清水レース

JORクラス	賞杯名	受賞艇
総合 1位	駿河湾支部長杯	PRIMA
クラスⅠ～Ⅲ 1位	静岡県知事杯	PRIMA
クラスⅣ 1位	清水市長杯	BELM
クラスⅤ 1位	藤沢市長杯	(該当艇なし)
静岡所属艇 1位	静岡新聞社杯	PRIMA
CRクラス	賞杯名	受賞艇
総合 1位	NORC楯	ARROW EXPRESS

☆第34回神子元島レース

JORクラス	賞杯名	受賞艇
総合 1位	神子元島杯	ESMERALDA
	神子元トロフィー	ESMERALDA
Aグループ 1位	インディペンデンスカップ	ESMERALDA
ファーストホーム	暖流杯	ESMERALDA
Bグループ 1位	ジュエイカップ	SYLPHIDES Ⅲ
CRクラス	賞杯名	受賞艇
総合 1位	NORC楯	(該当艇なし)

☆第27回小網代カップレース

JORクラス	賞杯名	受賞艇
総合 1位	小網代カップ	BOY
CRクラス	賞杯名	受賞艇
総合 1位	NORC楯	BE-ONE

☆石原裕次郎メモリアルヨットレース1989

Aクラス	賞杯名	受賞艇
総合 1位	石原裕次郎杯、特製カップ	海太郎
総合 2位	特製カップ	摩利支天
総合 3位	特製カップ	NINJA

※ファーストホーム賞、Bクラスの表彰は、レース当日終了しています。

☆年間優秀艇(本部・関東支部レースの中の入賞艇・ポイント制)

	賞杯名	受賞艇
年間ポイント合計1位	NORC特製楯	海太郎
年間ポイント合計2位	NORC特製楯	KARASU
年間ポイント合計3位	NORC特製楯	APHRODITE

◎NORC1990年度、総会、代議員会、理事会開催のお知らせ

NORC専務理事 清水栄太郎
NORCでは、標記会議を次により開催することになりましたので、お知らせします。万障おくり合わせの上、ご出席をお願いいたします。やむを得ず欠席される方は、別送の委任状に記入押印のうえ、お早めにご投函下さい。

日時 1990年2月24日(土)

場所 東京都港区虎ノ門1-15-16
船船振興ビル10F会議室

時間割第111回理事会1300-1450

第12回代議員会1500-1600

第112回理事会1610-1640

第34回総会1650-1740

懇談会1750-1900

議題1/1989年度事業報告及び収支決算報告 2/1990年度事業計画及び収支予算案 3/1990年度-1991年度担当理事・監事の選任 4/1989年度会費滞納者(除名予定者)について 5/その他

◎NORC関東支部1990年度総会、代議員会開催のお知らせ

NORC関東支部長 並木茂士
NORC関東支部では、総会、代議員会を次のとおり開催しますので、万障おくり合わせの上、ご出席をお願いします。やむを得ず欠席される方は、別送の委任状に記入押印の上、お早めにご投函下さい。

日時 1990年2月17日(土)

場所 東京都港区虎ノ門1-15-16
船船振興ビル10F会議室

時間割1990年度関東支部代議員会
1300-1400

第34回関東支部総会1410-
1510

議題1/1989年度事業報告及び収支決算報告 2/1990年度事業計画及び収支予算案 3/1989年度関東支部基金決算報告 4/関東支部推薦NORC理事・監事候補者の選出 5/関東支部常任委員及び監事の選出 6/その他

◎NORC外洋レース規則の改正について

本部ルール委員会
掲記に関する1月号(P.16)掲載の新旧規則対照表を次の通り訂正します。

◎第4条-2(1)のレース参加者の資格に関する規定[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]を削除する。

◎上記規定の削除に伴い第4条-2の各号の番号の変更に関する事項も併せて削除する。

注:上記規定については、当該理事会において、更に検討を必要とするということで承認は保留された-第110回理事会議事録(OFFSHORE-1月号P.14掲載)参照のこと。

◎NORC内海支部 電話番号変更のお知らせ

電話 078-611-5940
FAX 078-611-5941 (藤原方)

技術委員長 渡辺修治

IMS (その3)

1) はじめに

NORCの計測委員会は、数年前から、マシンによるIMS計測、データのコンピューター処理を実施し、IMSのレーティング証書を発行する体勢は出来上がっていた。しかし、実際にIMSをレースに使う準備が出来ていなかったため、今年(1989年)1月12日に、NORCは「IMS普及促進委員会」を発足させた。技術委員長の私も、IMSのルールブックを翻訳して、皆さんに読んで貰うのが先決ではないか、と考えて作業に取り掛かり、〈オフショア〉の誌上を借りて予告をした。ところが、作業が捗らないままに、アツと言う間に1年が過ぎてしまった。先日、NORCで開かれたIMSの委員会(レース、計測、技術)では、1990年の本部レースはすべてIOR、IMSの2本だてで行われるので、ルールの翻訳・配布が急務であることを痛感した。特に、「IMSレギュレーション」は急がなければならない。何故なら、艇がIMSの資格を得るために、オーナーはこのルールに従って、居住設備や艀装をチェックし、場合によっては、相当修正・改造しなければならないからである。

「IMSレギュレーション」の意図は、居住性の良い、健全なクルージングヨットが、レースだけを狙って

本稿は昨年12月時点でのものであり、本年度ではいくつか変更があります。また日本での適用についても現在技術・計測・レース各委員が合同でスタディ中であり、今後タイムリーに発表があると思われます。(編集部)

建造されたヨットと、対等にオフショアレースが出来ることである。

「IMSレギュレーション」は、バース、ギャレー、WC等に関してスタンダードを定めているが、その基準は、アメリカのプロダクションヨットから来たもので、常識的なものである。しかし、レースを狙って設計されたIOR艇にとってはかなり厳しいものである。IMS自体は、新旧、どんな設計のヨットでも、持って生まれたスピード特性を明らかにしてくれるし、「IMSレギュレーション」によれば、ストリップアウトしたレース艇は、居住設備をクルージングヨットなりに修正しないと、IMSのレーティングは貰えないので、生まれながらのクルージングヨットとレーサーが対等のレースが出来るのである。

2) IMSレギュレーション

以下、「IMSレギュレーション」(4/1989)の全文の翻訳を紹介する。

昨年までは「IMSオプションレギュレーション」と呼び、フット、ポンド単位を使っていたが、今年から「オプション」を取り除き、メートル単位になった。

IMSレギュレーションズ (1989年4月)

01.00.00 総則

以下の規定(レギュレーション)はUSYRU IMS技術委員会が作成した。どの規定も、安全、コスト、二重目的のヨット(クルーザー/レーサー)を意識して書かれている。

この規定はIMSルールの一部をなすものではない。しかし、帆走指示書で指示するようなやり方で使う。(but apply unless otherwise prescribed by the sailing instructions.)

諸規定の内の或るアイテム、特に居住関係は、速力にあまり影響しないファクターであり、速力予測の公式中の数値的評価との関連性は少ない。

レースの主催者は、レース参加者の選択に従って、これらの規定のどれを採用し、どれを不採用とするかは自由である。

IMS以外のクルーザー/レーサーのフリートも、この規定を利用することをお勧めする。

01.01.01

この規定の目的は、ヨットのコストを下げ、安全を促進し、二重目的のヨット(クルーザー/レー

サー)が、レースだけを目的に建造されたヨットと対等にレースができることを狙ったものである。

01.01.02はじめに

01.01.03

規定というものは、いつも論争の種である。規定が評価されるのは、ハンディキャップの公式に反映することなく、速力に対する影響を持つ場合と、同じ性格のヨット同志が、レースができるという願いに答えた場合である。

01.01.04

居住に関する規定は、最初のフルスケールの試みである。完全な居住設備を持つヨットが、何の不利も蒙らずにレースができる、というアイデアは世界中で広い支持を得ている。ストリップアウトされたヨットはクルーザー/レーサーではなく、クルージングの快適さを犠牲にしてレース上の利益を得ようとしている、と広く信じられている。

我々が試みたことは、普通のヨットマンが指摘する程度の厳しさで、ストリップアウトされたヨットを識別す

ることであった。我々はポイント・スコアリング・システム（セクション07.00.00参照）を提案した。これは、ストリップアウトされていない、良心的なクルージングの設備を持つヨットが、レースに参加出来るようにしようとする試みである。例えば、広々したギャレーは、充分でない物入れのスペースとバランスさせる事が出来る。

01.01.05

この、居住に対するミニマム・スタンダードの規定のドラフト（原案）は、アメリカの有名なプロダクションヨットのビルダー数社の協力に依って作られた。最近のプロダクションヨットは、ほとんどがこのスタンダードに合格するが、奇妙なことに、クルージングの快適さを狙って建造された古いヨットの多くが、不合格となる。彼らは、ストリップアウトの考え方は全く縁もなく建造されたのに。

01.01.06

提案された新スタンダードに、一つ一つ古いプラクティスを反映させて評価すれば、総合的には、スタンダードとしては問題ない事がわかる。したがって、現在のプラクティスにつり合った古いヨットのスタンダードを設定し、仲間に入ってもらう為には、「グランドファーザリング」とか、特別のルールを設けるのが良いと考える。

02.00.00 マストのベンディング、レーキング

02.01.01

この規定では、マストのベンディングとレーキングに対して制限を設ける。マストを極端に曲げるのは破損の危険が大きいし、ベンディング、レーキングの装置は金がかかる。

02.01.02

マストが、高さの計測点で、垂直線から高さの2%、後にかがんだり、曲がったりするヨットは失格となる。マストの高さの計測点は、IMかP+BASとする。

03.00.00 ブルーパールの禁止

03.01.01

スピネーカーをセットする場合、同時にセットするジブは、ラフまたは前縁が、スピネーカー、またはスピネーカーシートの外にあってはならない。又スピネーカーをセットする場合、メインブームにはスピネーカー以外のシートを取ることは出来ない。

04.00.00 クルーのウエイトの制限

04.01.01

VPP（速力予測プログラム）によるヨットの速力の予測には、排水量とライティングモーメントに、クルーのウエイトを勘定に入れる必要がある。クルーのウエ

イトの制限はIMS（04.02.04）の公式で与えられる長さに依って変化する。

04.01.02

レース中のヨットは、セーリング・インストラクションが指示する場合以外は、レーティング証書に記載されているクルーのウエイト以上のクルーを乗せる事は出来ない。

$$\begin{aligned} \text{クルーウエイト} &= (1.2303 * L \text{ SMO} - 3) * 84 \text{ kgs} \\ \text{のリミット} & \\ \text{クルーの数のリミット} &= \text{INT} (1.2303 * L \text{ SMO} - 3) \end{aligned}$$

05.00.00 軽排水量の制限

05.01.01

この規定の目的は、極端に軽いヨットは、コースと風の状況によっては、公正なハンデキャップ与えることが困難になるので、制限を設けた。

05.01.02

IMSの計測トリムで決まる排水量が、 $14.5 * (3.73 * (L \text{ SMO}) * 0.525 - 5.75) * 3$ より軽いヨットはレースに参加出来ない。

06.00.00 レース中積んで置けるセールの枚数

06.01.01

レース中は、下記以上の数のセールをもつことは出来ない。

1ーメインセール

1ーストーム・トラ Isles

1ーストーム・ジブ

1ーヘビーウエザー・ジブ

ストーム、ヘビーウエザーセールの定義と寸法は、ORCの特別規定に拠る。

その他のセール枚数

Lの値	≤ 9m	9m-13m	13m-16m	≥ 16m
大きいジブ	2	3	4	5
小さいジブ	2	2	3	4
軽いステースル	1	1	1	1
スピネーカー	2	3	3	4

大きいジブは、LPGが1.1*Jより大きく、小さいジブは、LPGが、1.1*Jより小さいものとする。

このカテゴリーのセールは、インナーフォアステースルを含み、マストに恒久的に取付けられたステーにセットされ、船体中心線上にタックされなければならない。

軽いステースルで、LPG ≤ 1.1*Jのものは、フライングにセットしてもよい。

2本マストのヨットの場合、後ろのマストにセットするセールの枚数に制限は無い。

06.01.02

長距離レースの場合、レース主催者は、レースの性格

から判断して、追加のセールを認めるべく、規定を修正することが出来る。

07.00.00 居住設備、艙装、ヘッドルーム、スペース。

07.01.01

居住設備、艙装、ヘッドルーム、スペースの規定は、全長30フィート以上のヨットを対称にしている。この規定は、全長8.5mのヨットまで拡大適用してきた。8.5m以下のヨットへの適用はお薦めできないが、ローカルフリートのレース主催者が、部分的に適用することはかまわない。

07.02.01

この規定の目的は、この規定を適用しているヨット同志は、お互いに、速力の上での不利益を蒙らないことを保証することである。ヨットの使い易さ、便利さ、耐久力、コスト軽減を追求するデザインの改良は、この規定を管理運営することによって促進される。しかし、実質を伴わない、名目だけの規定への対応は、意味がない。

この規定を適用したヨットは、レースの主催者、ヨットのオーソリティー、レースの相手から、挑戦を受けたことになる。この場合、レースの主催者や、ローカルレースのコミッティーは、クルージングの居住設備の妥当性を次のガイドラインによって判定すると良い。

古いヨットの場合、設計、建造当時のクルージングヨットの普及していたやり方で作られていれば、規定に合っていないとしても、妥当なクルージングの居住設備を持つと見なす。

長いオーバーハングを持ったヨットの場合、同じ水線長をもつ、現在の設計のヨットと同じ全長と見なす。

設計、建造時、クルージング用の居住設備を考えず、レーシングヨット用の居住設備を持っているヨットは、そのままでは合格しない。

07.02.02

ストリップアウトされた、徹底的なレーシングヨットと、規定への実質的な適応をしたヨットを区別する表をコミッティーのガイドとして添付した。

これから出てくる、アイスボックス、テーブル、シンク、ストーブ、バンク等の定義は、通常のタイプの実用的なものを指している。

07.02.03

二重目的のヨットの上での生活、食事、睡眠、ハンドリングに関連する凡てのシステムは、そのシステムのサービスの機能を果たすように操作されるものである。

07.02.04

規定を運用するに当たって、あらゆる条件やイノベーションをカバーする事は困難なので、デザイナー、ビルダー、オーナーは、レギュレーションの精神と意図に対して責任を持ってもらうことが望まれる。

07.03.00 バース

バースの数、ヨットの全長2.13メートル当り、1基以上。つまり、ミニマムのバース数=LOA/2.13 端数は切り捨てる。

07.03.02

バースの長さは、構造物の内のりで、1900mm以上。幅は長さの1/4の場所で、マットの上で600mm以上。頭と足の部分は、船型に従ってテーバーさせてもよい。

07.03.03

バースの構造については規定しないが、クルージングヨットの要件を満足していること。

07.04.00 マットレス

07.04.01

マットレスはバース全体をカバーし、厚さは、バースの底が柔らかい場合は25mm以上、固い場合は、100mm以上。比重は8kg/cubic metre以上。

07.05.00 ギャレー

07.05.01

ストーブ：ストーブはジンバル式とし、航海中、安全な取り扱いが出来るように高いレールを取付ける。LOAが11m以下のヨットは2バーナー以上、11m-15mは3バーナー、15m以上は4バーナー。

註：バーナー付きのオーブンは1バーナーと見なす。

07.05.02

シンク：シンクは固定式で、航海中でも使える排水装置がついていること。大きさは、ヨットの居住設備に合っていること。

07.05.03

アイスボックス：アイスボックス、またはレフリジェレーターは作り付けで、適切に断熱されていること。容積（ベース・キャパシティー）は次の式による。

$IBCAP = 0.03 \text{ cubic meter} \times \text{ルールによるバース数}$
ポータブル・アイスボックスはルールには不適格。

07.05.04

ギャレーの物入れ：料理用具、刃物類、グラス、食器用の独立した物入れが必要。

07.05.05

上記の他に、食料用の倉庫（冷蔵庫以外）が必要。ロッカーかビンで容積は0.03cubic meter*ルールによるバース数。ケビンの床下は、入らない。

07.06.00 ヘッド（便所）のコンパートメント

07.06.01

便所使用中は、メインキャビンから完全に囲い込まれるように、堅固な仕切と、扉が必要。

07.06.02

便所のコンパートメントは、扉を閉めても、充分広さがあり、座ったり、立ったり、回ったり出来る事。

07.06.03

ウォーター・クロセット（便器）：固定・承認されたタイプのもの。

07.06.04

ウォッシュベースン（手洗い）：全長11m以上のヨットは固定式が必要。フォールディングでもスライディングタイプでもよいが、排水装置は航海中も使える事。

07.07.00 真水システム

07.07.01

真水タンクは、ソリッドのタンクでも、浮袋タイプでも良いが、船体に固定し、容量（ベーシック・キャパシティー）は次の式を満足させる事。

$FWCAP=3.785 * (LOA/0.61-10) * \text{ルールのバース数}$

(litre)

浮袋式の真水タンクのヨットは、IOR202.21 (tanks) の要求を満足させなければならない。

07.07.02

手動でも電動でもよいが、真水ポンプをシンクと手洗いに装備する事。

07.08.00 燃料タンクの容量

07.08.01

ヨットの燃料タンクの容量は (litreで) ガソリンの場合、

$$FCAP=23.6 * LOA-170$$

ディーゼルの場合、

$$FCAP=0.8 * (FCAPガソリン)$$

07.09.00 個人の持ち物の格納場所

07.09.01

ハンギングロッカーは、各バースのクルーの衣類が懸けられる、十分な寸法が必要である。

07.09.02

個人の持ち物（衣類、洗面具、その他）を格納する物入れ、ビン、引き出し、棚が必要で、容積は0.03cubic meter*ルールのバース数（数字は1/100cubic meterまで）

07.09.03

キャビン床下のビルジの場所は、格納場所には入らない。

07.10.00 キャビンの床板

07.10.01

キャビンの床板は、ロッカー、バース、ギャレー、航海センター、その他、ヨットのインテリアを形成している所に容易に行ける様に、前後方向に敷いておかなければならない。

リングフレームの様な構造材の所で不連続になるのは構わない。

07.10.02

キャビンの床は、横方向には外板の内側、バースやロッカーの前面まで敷く。

07.10.03

キャビンの床は、外板とは構造的には無関係に、独立していなければならない。

07.10.04

木製のキャビンの床板と同等の強度と剛性を持つ材料なら、他の材料でも認められる。

07.11.00 キャビン テーブル

07.11.01

恒久的に取付けられ、強固な構造でなければならない。

a. テーブルは、キャビンの床に固定するか、隔壁にヒンジで取付けなければならない。

b. テーブルの面積は、ルールのバース数当り、0.13 sq.meter以上、最大1.3sq.meterまで。面積は、1/100の近い方まで計算する。

07.12.00 ヘッドルーム

07.12.01

ルールが要求するバース-ヘッドルームは、 $HDRM=1.5758+0.1656 * (LOA-8.5344) 0.5$ (meter, 1/100の近いほう)
最大バース-ヘッドルームは2.0meter。

07.12.02

上記のヘッドルームは、前後0.2*LOAの間、必要。

07.13.00 海図テーブル

07.13.01

チャートワークが出来るように、平らでなければならない。

07.13.02

テーブルの寸法は、ヨットのサイズに応じた大きさと、近くにチャート、航海用具、書籍が格納出来るように作られていること。

07.13.03

小型のヨットでは、キャビンテーブル、ポータブル海図板を使ってもよい。

07.14.00 居住設備と織装に対する「ソフト-リミット」

07.14.01

居住設備と艙装の明細は、基本条件 (base requirements) のアウトラインを示す。次に述べる「ソフト・リミット」システムは、基本条件を満足させながら、リミット内で変化が許される範囲を示す。

07.14.02

居住設備と艙装の色々な要素に対して、Standard Unit Number (non-dimensional) を割り当てるが、その数字は、二重目的のヨットにとって、重要な程度を表している。

07.14.03

各Standard Unit Numberには上限値、下限値がある。もし、ある要素のUnit Numberが下限値以下の場合、その要素 (例えばバンク) にたいするクレジットはゼロである。その場合は、規定に合うように、改造が求められる。上限値以上の場合、超過分に対してはクレジットはない。ストリップアウトされたヨットで、全体的にUnit Numberがいちじるしく不足している場合は、たとえ異常に大きな真水タンクを装備するような事でも無駄である。

07.14.04

あるデザインが規定に合格しているか、どうかを知るには、各要素のルールによって計算した実際の数字 (例えばバースの数) をルールが要求する数字で割り、それにUnit Numberを掛けた数を出して合計する。これがAccommodation Numberである。

あるヨットがIMSの資格を得るためには、下記の条

件を満足する必要がある。

- a. Accommodation Numberに含まれている全ての要素は、下限値より低い場合はゼロにスコアされる。Accommodation Numberは100以上でなければならない。Accommodation Numberが100以下の場合、又は、どの要素かが下限値以下の場合、インテリアの修正 (改造が) 要求される。
- b. レース中のヨットは、07.00.00に定められた要素を定位置に積んでいなければならない。

07.14.05

各カテゴリーで、ルールの要求を正確に満たしているヨットのAccommodation Numberは100である。

要素	下限値	STANDARD UNIT NUMBER	上限値
バース	24.0	30	36.0
真水タンク	10.8	12	24.0
燃料タンク	6.4	8	16.0
アイスボックス	0.0	5	7.5
個人の物入れ	9.0	10	16.7
ギャレー格納	9.0	10	15.0
テーブル面積	4.5	5	6.0
ヘッドルーム	19.3	20	20.6
		100	

07.14.06 計算例

1. LOA=12m

	Actual	Std. Unit Na	Acc. Score
Berth	Actual(4)/Rule(5)*30=24.00		24.0
Water Capacity	(183)/(183) *12=12.00		12.0
Fuel Capacity	(93)/(113.2) * 8= 6.71		6.71
Ice Box Volume	(.12)/(0.15) * 5= 4.00		4.00
Personal Gear Stowage	(.26)/(0.175) *10=14.86		14.86
Galley Stowage	(.18)/(0.15) *10=12.00		12.00
Table Size	(.585)/(0.65) * 5= 4.5		4.50
Head Room	(1.90)/(1.88) *20=20.21		20.21
		Accommodation No.	98.28

Accommodation Numberが100以下であるから、このヨットは失格である。しかし、真水タンクと格納の容積を増やしてやれば、ルールに合格させることが出来る。

2. LOA=18m

		Std. Unit No.	Acc. Score
Berth	Actual(4) / Rule (8)	*30=15.00	0
Water Capacity	(147.5)/(590)	*12= 3.0	0
Fuel Capacity	(75)/(254.8)* 8=	2.35	0
Ice Box Volume	(.12)/(0.24)	* 5= 2.50	2.50
Personal Gear Stowage	(.14)/(0.28)	*10= 5.00	0
Galley Stowage	(.09)/(0.24)	*10= 3.75	0
Table Size	(0)/(1.04)	* 5= 0	0
Head Room	(1.95)/(2.00)	*20=19.5	19.5
	Accommodation No.		22.0

このヨットは多くのカテゴリーで不合格である。(Unit Numberが下限値以下)従って、合格する為には、大改造が必要である。

IMS証書の一部

IMS ACCOMODATION CERTIFICATE

ACCOMODATION NUMBER CALCULATION

Category Limits	Lower	Upper	Actual/Base	Std. Unit No.	Acc. Score
Berths			(/)	*30=	
Ice Box Volume			(/)	* 5=	
Galley Stowage(food)			(/)	*10=	
Water Capacity			(/)	*12=	
Fuel Capacity			(/)	* 8=	
Personal Stowage			(/)	*10=	
Cabin Table			(/)	* 5=	
Head Room			(/)	*20=	
			Accommodation No.		

Note*Use 80% of table volume for diesel.

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

NORC認定代理店一覧

名称・会員名	〒 住 所	TEL・FAX
榊石川保険事務所 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 徑樹	198 青梅市新町848 新町台マンション107	T: 0482-31-5894
榊ビーアイニー 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
榊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
榊太陽保険事務所 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

榊タクエウチ 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 静岡市石田3-15-5	T: 0542-81-3928 F: 0542-83-1316
T・I・C 田中 斎英	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
榊ファミリー旅行社 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

玄海支部だより

『とびうめ』 国体を待つ福岡市立ヨットハーバー

住所が西区小戸（おど）にあるので、通称小戸ヨットハーバーと呼ばれて親しまれている西日本一を誇るこのヨットハーバーで、今年は二巡目三番手を引き受けて国体が開催されます。

昭和50年7月22日に開港、浮き棧橋150艇、陸置き350艇、合計500艇の収容能力を持ち、立派なクラブハウス二階建ても昭和54年に竣工しました。去年の『オー克蘭ドー福岡ヨットレース』の際、外国人の殆どがこの建物を福岡ヨットクラブの所有と勘違いしていた様でした。持ちたいですね。すでに齢15歳の老女になったハーバーでしたが、幸いなるかな、『とびうめ』国体の開催を控え、クラブハウスを含めハーバー全体お

化粧直しです。クラブハウス玄関前の一帯も小高く土を盛り、石や松をあしらった築山になり、ちょっと日本庭園風で眺めがよくなりました。

ハーバーは小戸公園に隣接し、周囲は駐車場も含め、小さな野球場を含むスポーツ緑地が南東側に、又北側には小戸山、西側港入口のこんもりとした可愛らしい妙見岬等、日曜日ともなれば公園も含めハーバーは『観光客』、家族ピクニックやスポーツを楽しむグループ等で賑わっています。又小戸山の中腹に、超ミニですが、格式高い小戸大神宮（大神宮ですぞ）があり、ハーバーを見守っていらっしやいます。神功皇后がお立ち寄りになった時お座りになったという安産石が社殿の横にあり、安産祈願にお参りする女性を時々みかけます。

一昨年新しく増設された浮き棧橋40バースは、この国体の後一般に解放されますが、このバースのお陰で去年の『オー克蘭ドー福岡ヨットレース』では36艇という大型艇を収容する事ができました。そして去年、国体リハーサルの後、ディンギーヤードも大々的に整備中です。全国から集まる国体参加のディン

ギーの為に新しく80増設され、着々と準備が進められている小戸ヨットハーバーです。浮き棧橋が一本しかなかった開港当時から懐かしく思い出されます。

余談になりますが、小戸ヨットハーバーは夕方がいいですね。クラブハウス二階のロビー、又はレストランから眺める夕日は抜群で、随分前にも一度紹介させて頂きましたが、林立するマストの間を静かに過ぎ、今津湾を黄金色に染め、糸島富士の裾野に静かに沈んでいく夕日を見ていると、胸がキュッと締めつけられる様な、言葉では形容できない感動です。

クルー達に言った事があります。「彼女を口説くなら絶対ハーバーで夕日を見せるに限るわ。きっと彼女は言うでしょう、きれいねって。そしたらこう言うの。君程ではないよってね」。これに対して何故か彼等は吹き出しました。「標準語だからサマになるんで、博多弁じゃムードもなにもないですよ」。じゃ、ために博多弁でやってみましょうか？「きれいか！」
「あんた程ではなかよ？」
納得！ 玄海支部 片倉静江

1975



開港当時は浮き棧橋1本しかなかったのが、



1990

現在では浮き棧橋5本と増えた(写真左)。ディンギーヤードも整備され(右上)、クラブハウス前は日本庭園風のあしらいに(右下)



フリート紹介——関東支部 横浜フリートの巻（その2）

先月に続き横浜フリート紹介の第2弾として、今月は横浜のヨットの歴史と今後の姿を簡単にご紹介しましょう。

なお、事実関係などは改めて細かく原典に当たったわけではないので、聞き違いや記憶違いがあるかも知れないことをあらかじめお断りしておきます。また歴史については白崎謙太郎氏の労作、日本ヨット史（舵社）一部参考にさせていただきました。こちらませひ御一読をおすすめします。

日本のヨットの歴史は、横浜から始まったといっても過言ではありません。開国の1860年、それまで一小漁村に過ぎなかった横浜村は、一躍欧米文化の入ってくる最先端の街となりました。外国人居留地に住居する欧米人によって、開国と同時にヨットがあったといわれており、少なくとも1875年以前に2隻のヨットが存在したことが確認されています。

また遠く故国を離れた欧米人の娯楽として、競馬、野球を始め各種のスポーツが盛んに行われようになり、最初の水上スポーツとしては



空から見た京浜湾の一部(88年撮影)。手前の造成中の部分は昨年横浜博が行なわれたところ。現在はMM21の開発が急ピッチで進められている(写真提供/舵社)

ボート競技が行われました。横浜アマチュア・ローイング・クラブ(YARC)が設立され、現在の山下公園沖では多くの見物客を集め毎週のようにレースが行われたそうです。

そのうち、このメンバーの中にはヨットに魅力を見いだす人も多くなり、YARCに含まれる形で1886年、横浜セーリング・クラブ(YS

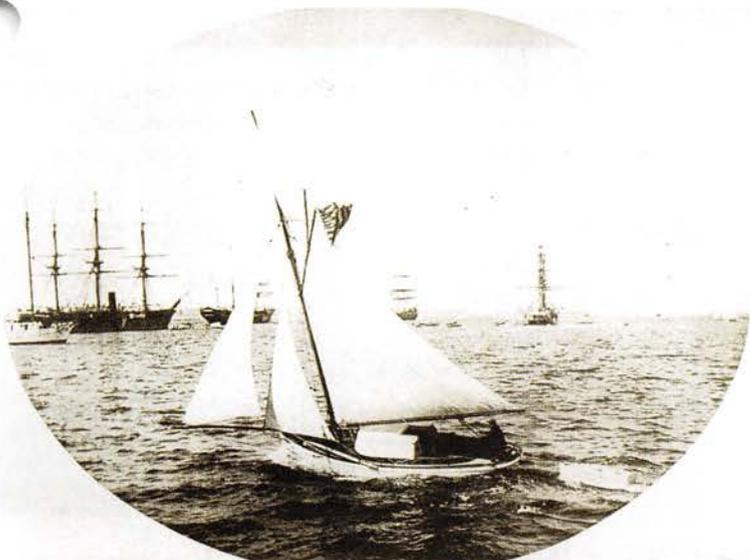
C)が誕生したのです。これが現在の(旧)横浜ヨット協会(YYC)の前身です。

この年、YARCのレガッタが開催された際、同時にヨットレースも行われました。これが日本最初のヨットレースであり、9隻のヨットが集まったそうです。

YSCは、現在のホテル・ニューグランドより少し本牧側に位置していた、旧グランドホテル付近にあったといわれ、突堤の廻りやすぐそばの堀割川にはヨットが多数係留されていたことが想像されます。

このYSCは1897年、横浜ヨットクラブ(YYC)と改称するのですが、関東大震災までの間、ハンディキャップ・レースが盛んに行われ、熾烈な建造・改造競争とルール改正が繰り返されたことが記録に残っています。現在のIORレース・シーンをほうふつとさせますね(全然進歩がない?)。

なお、前述の「日本ヨット史」には、当時のアルバムから10隻を越え



明治20年代の横浜港。当時の帆船も見える(『日本ヨット史』より)



1960年8月5日、第1回鳥羽レース・岡田レーススタート直前の岡本造船前の各レース参加艇サルモン、ブルーリボン、月光、シャークVIIなど。撮影：名富英臣

る艇が紹介されており、25ftクラスのレース艇と40ftクラスのクルージング艇が多かったと記されています。

震災後、クラブは磯子に移り再び活動を開始しましたが、残念ながら多くのクルーザーは失われ、センターボーダー中心の活動になっています。

このころから日本人のヨットマンも自分のディンキーを持ち始めるようになり、1932年には慶応大学関係者を中心として日本ヨット協会が設立されたのはよく知られていると思います。翌1933年には当時の大イベント、第一回東京湾縦断レース（磯子一品川）が行われ、そのまた翌年には、日本人による新しい横浜セーリング・クラブ（YSC）が結成され、神奈川、東京の有力なヨットマンの多くが参加するようになりました。

外人ヨットクラブのYYCと日本人による新YSCは盛んに交流し、岡本造船建造の新鋭艇、Lクラス（18ft）による対抗レースも行われました。なお、新YSCのクラブハウスは本牧の北側、小港にあったということです。

ちょうどこの頃、東京でのオリンピック開催が1940年に予定（後に返上）され、そのためのハーバーがやはり小港の近くに建設されましたが、その折YYCのクラブハウスも近くに移転してきました。

ここに、戦前から戦後にかけて現在の江の島ヨットハーバーをしのぐ、ヨットのメッカともいべき場所が横浜に誕生したわけです。このハーバーは学生のヨット400隻他を収容し、1960年代まで多くのヨットマンを育てました。

なお、日本ヨット協会成立の頃の艇種は、先ほどのLクラスに加え、スター、日本ヨット協会の制式艇だったA級ディンキー、そして国内5メートル級などでした。日本人でディープキールのクルーザーを所有する人が多くなり始めたのは、1935年前後といわれ、それらの多くは岡本造船の先代、岡本酒造の設計・建造による、28ftくらいのクルーザーが中心だったそうです。また艇も横浜ではなく、葉山の銚子港に係留されるものが多かったようです。

1937年には最初の外洋レースとして、YSCの手で葉山スタートの大島レース、初島レースが行われています。

その後戦時色が強くなり世情はヨットどころではなくなりましたが、戦後、復興が進むにつれYYCにはメンバーも戻り始め、また新たにわか国にやってきた軍関係の英米人や民間人によって、1948年、独自のヨットクラブ、CCJ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）が設立されました。これが現在のNORCの前身です。創立メンバーに

は、日本人として山口四郎氏、横山晃氏が加わっていました。

設立後、艇の数は徐々に増え、横浜と葉山にフリートが分れ、年1度三浦半島で合流する（ランデブー）ようなことも行われたそうです。1950年にはCCJにより横浜―岡田（大島）間という戦後初の外洋レースが行われ、翌年には正式な第一回大島レースが開催されました。

しかし1953年には、大半の米国人メンバーが帰国してしまうことになり、CCJは、日本人による外洋ヨットクラブ、日本オーシャン・レーシング・クラブ（NORC）として活動を継続していくことになりました。

NORCとしての初の公式レースは1954年の館山レースでした。他木更津レースなどが行われ、当時それほど東京湾の本船の交通量が多くなかったことがわかります。

また1960年には横浜スタートの第一回の鳥羽レース、また同じく横浜



金沢八景の人工島（提供／航社）

スタートの岡田レースなどが行われています。第2回と第3回の鳥羽レースは逆に鳥羽スタート、横浜の水川丸がフィニッシュラインに設定され、フィニッシュ艇は同船の栈橋に航うことができました。なお、本誌昨年7月号で東海支部の大橋郁夫氏が第3回の鳥羽レースの思い出として、夜間、強風波浪のなかを本船をかわしながら浦賀水道を航行する恐怖を述べていますが、無理からぬことと思います。

1971年には長い歴史を誇った横浜のヨットハーバーも埋め立てられ、多くのクルーザーは新設された磯子市民ヨットハーバーに移転し、現在に至っています。本牧埠頭の建設で横浜付近のセーリング環境はいよいよ狭められてしまったといえましょう。

なおYYCの方は、1973年に社団法人としての資格認可を受け、1977年には市民ヨットハーバーの付近に場所を構えるようになりました。

以上、歴史を長々と延べてきましたが、東京湾、特に横浜の海は、ひきつづき大きな変貌を遂げようとしています。

開港130周年の昨年、横浜博覧会（YES'89）が行われましたが、この区域には博覧会後、「みなとみらい21」（MM21）という新都心計画着々と進行中です。隣接する大栈橋もハマの海の玄関口としてふさわしい形に変身を遂げます。また港湾関係では新たに南本牧埠頭が埋め立て整備される予定になっています。

ベイ・ブリッジのたもと、岡本造



完成予想図（横浜市港湾局）



↑こちらが横浜市港湾局による金沢木材港水面に予定されるマリナー予想図

↓現在の金沢木材港（提供/舵社）



船所のあるあたりは新山下といい、ここにはマリナーなどの海洋レクリエーション地区も含めて再開発計画が検討されていると聞いています。

具体的になっているマリナー計画としては、金沢地区をあげることができるでしょう。1つは、現在遊休化している木材港の水面を利用して1160隻収容の大マリナーにするもので、平成7～8年には完成の予定です。もう一つは金沢八景の人工島を核とした海洋性レクリエーション拠点で、300隻ほどのマリナーが予定されています。こちらは2～3年後にはオープン予定です。

また、運輸省の人工島構想として、横須賀金田湾、南本牧沖といったものが候補に上げられています。

一方民間では、浦賀の住友重機械工業・川間工場が600隻のマリンリゾート（1992年オープン予定）を発表しているのはご存知の方も多でしょう。

その他もろもろをふくめると、予定どおりにいけば東京湾には1万隻に近い保管場所が確保できることになります。交通の便もよいし、また首都圏の一般の人にもプレジャーボートがいつそう身近なものになるのは大変結構なのですが、はたして

東京湾の一体どこでどう遊べるのか、また事故の可能性など、クリアにすべき問題もまだまだ残っているような気がします。

そういった意味で、本誌先月号に理事会議事録として報告されていました「デニスコナースポーツの要望による、12メートル級4艇によるマッチレースの横浜沖開催」には、当フリートのメンバーも法規制面のクリアに向けて動いていますが、なかなかむずかしいものもあるようです。

今後東京湾が再びきれいな水を取り戻し、また本船、業務船、漁船とプレジャーボートがうまく棲み分けられるようになることを念願して、この稿を終りたいと思います。

横浜フリート 橋本 博

SURF'90

サーフ'90いよいよ 4月29日に開幕!

“碧い海岸未来”をテーマに『相模湾アーバンリゾートフェスティバル1990-SURF'90』が10月10日までの間、開催される。4会場を拠点に催される、主なイベントをここに紹介する。

湘南なぎさ

オープンヨットマラソン

どなたでも参加できるオープン形式のファミリーレースです。

実施時期：8月5日(日)。(予備日8月12日)

実施会場：江の島ヨットハーバー

コース：江の島沖→大磯沖 4海裡往復

参加資格：クルーザー及びツーマン以上のチーム

参加費用：未定(昨年度クルーザー1艇につき3,000円)

参加費はパーティ費用に充当

参加受付：実施日2週間前ぐらいより開始

受付方法等未定

適用レーティング：未定(CR)レーティング等、お持ちでない艇でも参加可能となる予定です。

当日予定：8:30 受付

9:00 開会式、艇員会議

10:30 デモンストレーション スタート

11:30 クルーザー スタート

15:00 タイムリミット

17:00～ パーティ、表彰式、閉会式

その他のスポーツイベント

全日本オープンサーフィン選手権(大磯、8/1-2)

相模湾カヌーツアー(大磯、8/1-2)

国際420級ヨット女子世界選手権日本大会(三浦、8/1-2)

国際ファイヤーボート級ヨット世界選手権日本大会(藤沢、8/1-2)

マリンドライブフェスタ真鶴(真鶴、8/1-2)

全日本選抜水泳スキー選手権(平塚、8/1-2、予備あり)

全日本オープンホードセイリメダロングディスク選手権(大磯、8/2、予備あり)

全日本トライアスロン・イン・三浦(三浦、8/2)

ビーチバレーチャンピオン(藤沢、8/2、予備あり)

ビーチスポーツ&レジャースタジアム(平塚、8/1-2)

ビーチサッカー、ビーチドッチボール、frisbee

など、海浜の新しい利用を楽しく考えるイベント。

オープン参加競技もあり。他に海浜の安全利用を考

えたり、新しい海浜施設を実地体験する場もある。

パンパシフィックライフセービングチャンピオンシ

ップ(平塚、8/2)

相模湾遊漁船釣大会(三浦・小田原、8/2、8/3)

以上はSURF'90協会主催のもの。NORC主催の『鳥羽パールレース』、『JAPAN CUP』もSURF'90協会後援のイベントとなる予定。

グアムレース中止のいきさつと今後の展望

MYC理事・G・ジョンソン氏に聞く

1989年末から1990年初頭を飾るはずであった、『日本～グアムヨットレース』が中止となった。「日本側のレース委員長、児玉萬平さんより実施要請が度々あったのですが、まだ受け入れ態勢が整っていなし、はるばる来てもらって、クラブハウスは無い、ポンツーンも無いじゃ、歓迎する意味がないもんね」とマリアナスヨットクラブ(MYC)理事の、ジョージ・ジョンソン氏(“フライングクラウド”・オーナー)は、鮮やかな江戸前日本語で語り始めた。

MYCはモービル石油の土地を、きわめて破格な年間1ドルというリース料で、20年間賃借していた。が、日本経済の好景気がグアム経済にも波及し、モービル石油には更にタンクを作る必要が生じた。そのた

めクラブは移動を余儀なくされた。

折から、米海軍の所有地がグアム政府に戻った事もあり、この海軍跡地が新たに提供された。同じアプラハーバー内に在るのだが、サンゴ礁群が多く、夜間の入港はかなり難しい。「ボクもサー、この前、夜に帰って来たら、ガリガリぶつけちゃってさ。キールをひっかけてネ。そうそう、次月号が出る迄に入港方法と水路図でも書いて、イラストで良いでしょ? 日本に送りますから、日本から来る人達にお知らせしないとネ…」次号には貴重な入港ルートが掲載予定なので、NORCのご諸兄様、ご覧下さい。

「現在コンクリートのポンツーン、栈橋にヨットクラブメンバー用として16艇が停泊できるようにしている。更にこの規模のポンツーンを



ジョージ・ジョンソン氏(右)と筆者。

一ヶ所構築したい。だがバーージ船がグアムにない為、いつになるか未定なんだ。今、日本から来てもらっても停泊場所がないんですよ」MYCは100名弱のメンバーを抱えるが、実際動き回れるのは40名位。この新クラブハウスを建築するにあたり50万ドルの寄付は集めた。

だが以前沼地であった新クラブ用地は、予定したトラック台数分の土砂を埋めても、ドブにお金を捨てるがごとく、沼地に吸いこまれてし

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)



↑IOR ¥2,600
ORC特別規定 ¥1,050
レベルレース規定 ¥1,050
IYRR ¥2,000



↑ネクタイ (¥5,150)



↑長方形シール ¥310
丸形シール ¥510
クラブバーージシール ¥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
クラブバーージバッジ	2,050
クラブバーージタイピン	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)

まった。結果、基礎作りに思わぬ15万ドルの出費となり、全員頭を抱えている。「まあ、銀行から借りれば最悪いいんだけどネ…」と台所事情は苦しう。

『グアムレース』中止が決定して以来、ジョージのオフィスの電話は、日本からの問い合わせや残念だとくやしがる内容で鳴りっぱなしで、ほとんど仕事にならなかったようだ。MYCのメンバーも、その反響に改めて驚いたとの事。「予算の関係もあるのだろうけど……あの反応をみると、15艇限定というのではなく、100艇位出てきたって不思議やない感じだよ。これから日本のヨットオーナーももっと増えるだろうし、もっと大きなレースに育てられるんじゃないかな」そんな抱負は、『オークランド～福岡ヨットレース』委員長を務めた頃からメンバーの希望ともなり、将来的には、ケンウッドのようなビックレースに、と夢はふくらんでいる。「グアムに到着した後、さらに、ロタ回りか、トライアングル等々のレースが待っているようなレース展開を企画したい」と熱っぽい。レースの名が世界に広がれば、グアムの更なる発展もあろうと、大いなる展望が広がっている。

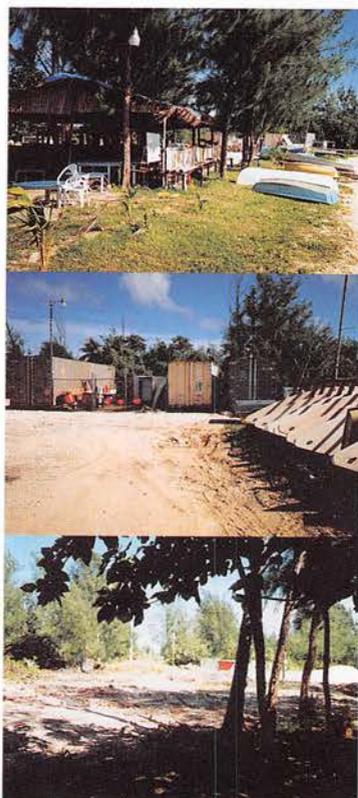
「ロタレースは昨年まで、コンディションが良いから5月に行っていたんだけど、'89年は11月にやったんだ。夕刻18時にスタートして、

翌朝6時にロタ到着の予定が、朝方4時半に着いてしまって…。ロタって良い処ですよ。滝あり、ジャングル探検ありで、大いに遊びまくって、3日目の朝、7時に出港したら、何と30ノットの風が吹きまくってサ、大荒れ。11月だから仕方ないけど、何とか出艇6杯無事帰って来たよ。僕は往きは修正1時間の差、帰りはスピンを上げて5分の差で負けちゃったけど、総合では優勝したんだ」そうです。「こんなレースも日本から来る皆様に教えてあげたい！」と自然を愛し、日本を愛するジョージは満面ウエルカムの構えだ。

MYCのメンバーは、弁護士、大学の先生、軍人、主婦、新聞記者、クルージングで来た米国本土の人達等多士済々だが、Farr、ベネトウ等を最近購入した人も多しとか。今年開催されるであろう『日本～グアムヨットレース』に向け、ジョージは、50フィート位のレース艇を購入したいそうだ。売却予定のあるオーナー各位様、連絡をとってあげて下さい。

Mr.Georges L.JOHNSON.
Tel.001(KDD)-671(国番号)-646-8005
Fax.001-671-646-1670
郵便では、P.O BOX8368
TAMUNING,96911
GUAM,U.S.A.(By Air Mail)

「NORCのメンバーになりたい



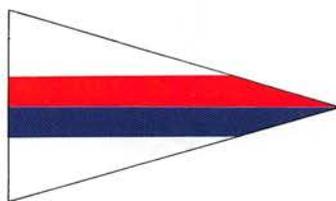
新クラブハウス建設予定のさら地(下)。現在は仮の小屋(上)、備品収納用コンテナ3棟(中)で運営中。(写真提供:鈴木保夫)

から申込書送って欲しい」というジョージに、「私もマリアナスヨットクラブのメンバーになりたいのですが?」と尋ねますと、詳細な会員資格を日本語に直して送ってくれる事になりました。グアムに縁のあるであろうメンバー希望者諸兄様、次号でお知らせ申し上げます。ご期待下さい。

取材・文 戸塚由理恵

お詫びと訂正

先月号P.30玄海支部日より筆者は玄海支部長末松明氏の誤りでした。また、韓国外洋帆走協会(K.O.R.A.)のクラブ旗は左が正しいものです。併せてお詫びし、訂正いたします。



今月の表紙：第45回を迎える、伝統ある『シドニー～ホバートレース』が昨12月26日スタートした。シドニー～ホバートには世界中から名艇が集まってきた。大レース前の、華やぐ一瞬だ。
(撮影/添畑 薫)

OFFSHORE 第178号 平成2年2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



この二日が、
いつか宝物になる。

時が流れても、色褪せることのない一日があります。
そのとき頬を撫でた潮風の感触とか、
素足で触れた海の冷たさとかまで、
昨日のこつのように思いだせる。
家族のあたたかな思い出とつながっている一日。
たとえば、家族で過ごす、クルージングのひとつとき。
YAMAHA-31EXとの一日は、
思い出という宝物を埋めに行く、
小さな冒険かも知れません。



●全長9.31m ●水線長7.65m ●全幅3.25m ●吃水1.85m ●完成重量3.615kg ●ハラスト重量1.229kg ●全セル面積42.11㎡ ●ハース数7 ●呼称最大馬力18ps ●定員12名(平水) ●航行区域 遠洋 ※写真はオプションを含みます

■平水限定沿海標準価格例 ¥12,416,800
※2GM・206付、法定安全備品等が含まれています。オプション・船舶検査費用・運賃・税金(含消費税)等は含まれていません。*消費税については、別途計算させていただきます。

新登場

YAMAHA-31EX

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。●カタログご希望の方は、船名・雑誌名を明記のうえ、宣伝課まで。●ヤマハ発動機株式会社 〒438 静岡県磐田市新井2500

ヤマハ製品についてのお問い合わせは、下記までどうぞ。

北海道ヤマハ株..... ☎011-612-1060	ヤマハ関西株..... ☎06-535-1671
ヤマハ東北株..... ☎022-235-1031	ヤマハ中国株..... ☎082-285-4911
ヤマハ東京株..... ☎03-444-9971	ヤマハ四国株..... ☎0878-67-3800
ヤマハ中部株..... ☎052-913-2121	ヤマハ九州株..... ☎092-472-5261