社団法人日本外洋帆走協会　平成３年４月15日発行（毎月１回15日発行）　昭和52年７月21日第三種郵便物認可　定価300円

# Offshore

No.191 APRIL 1991

# 第6回 相模湾 JBC オープンヨットレース

# The 6th SAGAMI-WAN JAPAN BAY CUP OPEN YACHT RACE

朝日海洋

## 開催日:1991年6月2日(日) [参加者募集中]

参加対象:アマチュアヨット愛好者すべてを対象とする。

参加費用:1艇につき8,000円(8人まで)/9人以上の場合は1人追加ごとに1,000円

賞:参加者全員に参加賞、各クラス優勝～6位にトロフィー、他特別賞を多数用意しています。

■主催:株式会社朝日海洋

■主管:社団法人日本外洋帆走協会関東支部/STC(セールボート・トレーニング・クラブ)

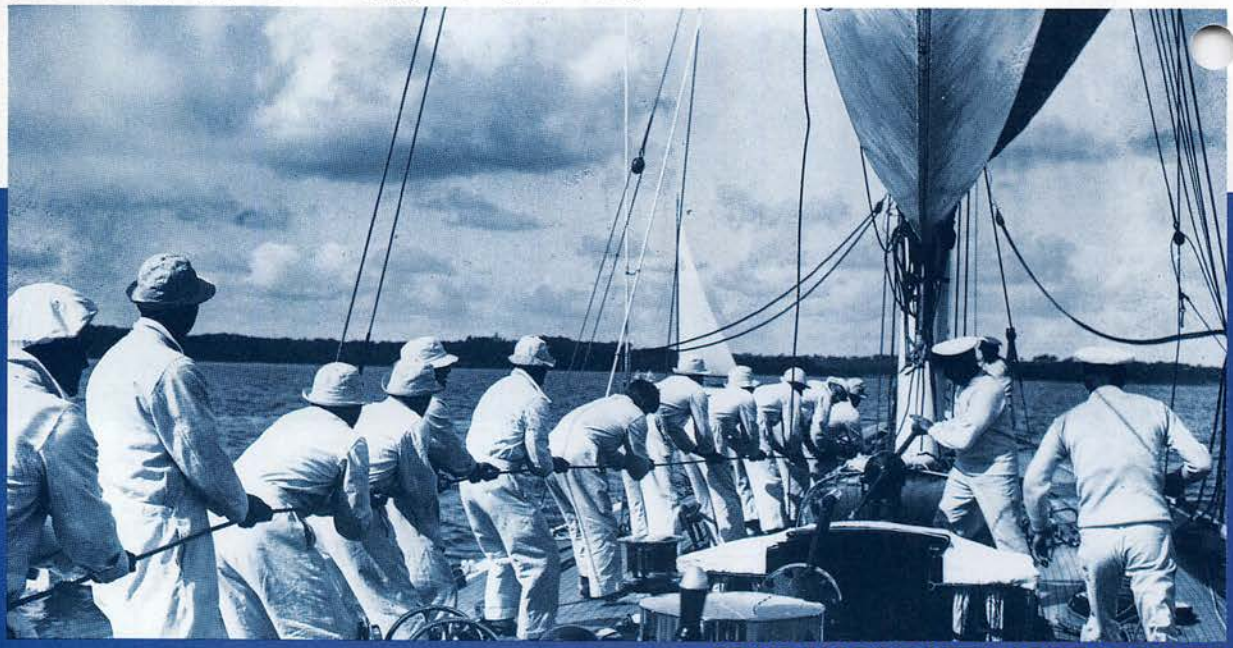
■後援:神奈川県、三浦市

■協賛:株式会社西洋環境開発

■協力:シーボニア、葉山マリーナ、逗子マリーナ

■お申し込み/お問い合せ:相模湾JBCオープンヨットレース事務局03-5487-8920(朝日海洋内)

世界は、海でつながっている。



SEIYO MARINE NETWORK PRESENTS

YAMAHA OSAKA CUP
Melbourne-Osaka
Double-Handed Yacht Race 1991

# ヤマハ大阪カップ メルボルン〜大阪 ダブルハンドレース1991 スタート！

写真／山崎武敏

2回目を迎えたヤマハ大阪カップ・メルボルン大阪ダブルハンドヨットレース1991は、3月23日に第1レグ（メルボルン〜ポートシー）、翌24日に第2レグ（ポートシー〜大阪）を無事にスタート。総勢41艇が5,500マイルに及ぶ長いレースに挑戦した。

3月23日、第1レグのスタートは4～5mの風を受けてアビーム・スタートとなった。このなかで「ユーリカ・サンチェイサーIII」（オーストラリア／イアン・ランデル艇長）は調整不備のためスタートに間に合わずDNCとなり、残る総勢41艇が第2レグのスタート地である、メルボルン湾口のポートシーを目指した。

第1レグは5時間ほどのショートレースであった。スタートミスで失格したもの「地球倶楽部波切大王」が、「ラッキー&ラッピー」に約20分の差をつけてポートシーに入り、「壊さないようていねいに走れば勝てる」との自信をつけたようであった。

第2レグは14:15スタートという中途半端な時間となったが、湾口が浅いため潮を見てのことであった。風は3～4m、アビームからリーチングのスタートで、「地球倶楽部波切大王」はリギントラブルで8分以上出遅れてしまったが、トップで滑り出した「ラッキー&ラッピー」を5時間後に捕らえて、その後はこの2艇がマッチでトップ争いを続けている。

4月7日現在、アルゴスによるポジションを見ると「地球倶楽部波切大王」がトップ、そのすぐ1マイル後を「ラッキー&ラッピー」が追い、続いて「フジ・ロジテック（オーストラリア）、「フライング・フィッシュ（オーストラリア）の順となっている。なお、スタート数日後「A&M星羅」は、四本スキッパーが盲腸炎の疑いでリタイア。また4月3日には「ビーバーハウス」が、7日には「マリナ・シティ・クラブ」がそれぞれリタイアした模様である。

# メルボルン～大阪レース出発式見聞記

岩城義雄

メルボルンのホテルに着いて、待つこと約1時間。“コロコロン”と電話が鳴り、浅生さんと連絡が取れた瞬間、私はオーストラリアに来たという実感が湧いた。

昨年の末、油壷沖でグァム・レースの出発を見送りに行った時、お別れした「ジャスト・ラッキーレディ・チーム」のスキッパー浅生さんの声であった。彼はグァムレースの後、このダブルハンド・レースに参加すべく同艇をメルボルンまで回航、二カ月あまりの船上生活者と思えない元気いっぱいの声に私は安堵したのであった。

また明日から始まるレースの、40日あまりに及ぶ航海の前に、できる限り奮発して食事をご馳走したかったのであるが、素晴らしい光景なので今すぐハーバーに来ないかと浅生さんに言われ、私はタクシーに乗りビクトリアドック・ビア9に向かうことにした。

ハーバーに着くと、以前いろいろな港でお会いした懐かしい名前の艇が、所狭しと、ぎっしり岸壁に縦づ

スタートを待つ参加艇。上空には取材用のヘリ（写真／岩城義雄）

さん橋に群がる見物客。ふん水の消防車が見える（写真／岩城義雄）

けされていた。ある艇は準備万端の顔をした人がコーヒーを飲んでいる。また、ある艇はマストに作業員を上げて整備に余念がない。異国情緒豊かな夕映えの景観が、潮風の薫りと共に何とも表現のしようがない感動を与えてくれ、自分もこんなレースに参加してみたいと、熱い思いが込み上げた。

急ぎ足でL字形の岸壁を回ると、あの懐かしい浅生利恵さんがコクピットの上に立って、素敵な笑顔で手を一杯に振って歓迎してくれた。艇内に入ると、長い航海の後とは思えず、清掃と整理がきちんとされていて、明日の出航を万全の体制で迎えている様子であった。

浅生夫妻とは市内のチャイナタウンで夕食を共にしながら、四月末日の大阪での再開を約束して、それぞれの宿に戻り明日に備えた。

翌朝モーニング・コールで目が覚めると、天気が気になりカーテンを引いた。秋晴れとまではいかなかったが、雨上がりの天気で、風も程よく街路樹を揺すっていた。やはりヨットレースのスタートには、風が吹いてくれないと、どうも様にならない。

9時30分に、見送り船“ジョンバットマン”が出航する。急いで桟橋に駆けつけると、そこにはすでに見送り客でいっぱいであった。

間もなく反対側の岸壁から本部艇らしい海軍のフリゲート艦が出て行き、2隻の真っ白なヤマハのデモンストレーション・ボートが忙しそうに走り回っていた。すると、遠方の洋上にレース参加艇の影が集団で現れ、ハーバーの先端に止めてあった消防自動車がアーチを作るために放水を始めた。すると多分レース・ナンバー順であろう。参加艇が一列に並び、一隻ずつスピーカーの大きな声で紹介され始め、各艇とも皆、誇らしげに見えた。

私たち見送り客を乗せた“ジョンバットマン”も離岸し、スタート海面に向かう。あまり広いとは言えぬ海面に50～60隻の船が走り回り、そのなかをレース参加艇が右に左にと、忙しそうに行き交う。上空では取材のヘリコプターが数機、轟音を立てて低空飛行をしていた。

10時30分のスタートの合図はヘリコプターの音で聞こえなかったが、全艇一斉に第1マーク目指して我先にと走りだし、40日間にも及ぶ航海の出発とは思えぬほどの競争心旺盛なスタートであった。観覧船“ジョンバットマン”も第1マークを過ぎたところまで、数隻のレース艇と平行して走り、甲板上の乗客が歓声を揚げて大きく手を振っていた。

1隻のレース艇が我々の船の右舷すれすれに通り過ぎようとした時、「お父さん頑張って」と小さな可愛らしい女の子から大声が発せられた。するとシートを操作していたレース艇の選手が、こちらの方を振り返り、何度も何度も手をふっていた。

雲の立ち込めた、初秋を思わせる薄日のさし込む空模様の下で、レース参加艇はポートフィリップ湾口の方角へ次第に姿を消して行った。今日はまだ第1レグである。レース参加艇は皆、夕方に第2レグのスタート地でもあるポートシーに到着する。きっと夕日を見ながら、大阪を目指す明日からのレースへ向けて、思い思いに心を躍らせるのであろう。

CORUM

# 熱戦、春の大
# コルムカップシ
# ヨットレース19

今年からＩMSクラスが加わり、IORとの接戦も見られた

# 阪湾，リーズ91

写真／市川和彦

関西で最大規模の選手権、コルムカップ・シリーズヨットレースは今年で3回目を迎え、関東からの遠征組も含めてＩＯＲクラスに17艇、ＩＭＳクラスに3艇が大阪北港ヨットハーバーに集合。3月21日から24日までの日程で、激しいカップ争奪戦が繰り広げられた。

ヨットシーズンの開幕を告げるこのシリーズ戦は、雨に降られた日が多かったものの風に恵まれ、順調なレース運びとなり、ＩＯＲクラスＩで“アイム・ソーリー”が優勝。同クラスIIでは“フェアリーIII”が、またＩＭＳクラスでは“ミワ”がそれぞれ栄冠をものにした。

ＩＯＲクラスＩで優勝の“アイム・ソーリー”

ＩＯＲクラスIIで優勝の“フェアリー”

“ボーイ”は第３レース直前,デスマストで涙をのんだ

ＩＭＳクラスで優勝の“ミワ”

オープンクラスで優勝の“サウザリード”

“スウィング”“トーゴ”がフリートを引っぱるシーンがよく見られたが

第４レース上マーク手前でラフィングをかけられた“スウィング”は大きくコースを外れ，抗議のリタイア

関西ビッグボート選手権の血を引くこのシリーズ戦は、前回、さらには前々回に見られた“スウィング”と“トーゴーX”の争いのように、ビッグボート同士の対決という構図がどうしても浮かんでくる。

今回もこの両雄に加えて、ケン・リードが舵を握る“ウイルJ”や２名の外国人クルーを乗せる“アイム・ソーリー”、関東からの遠征の“ボーイ”などのワントン勢がどのように優勝争いに絡んでくるかが注目された。

一方３／４トン、ハーフトン勢は今回、大型艇とは別の、クラスIIに分けられていたので、戦いやすくなっていたのではないだろうか。

また、数は３艇と少ないものの、今年からＩＭＳクラスが加わったことも興味あるところであった。

レース期間中は冒頭で述べたように雨が多かったが、北西～北の風がほどよく吹いた。

初日第１レースは、６㌔の北西から北へ回る風のなか、“トーゴーX”がスタートからフリートを引っ張り続け、そのままファーストフィニッシュをしたが、修正で“アイムソーリー”“スウィング”“トーゴーX”の順となった。クラスIIでは“トライアングル”“ペネロープ”が大型艇のクラスＩに迫る勢いでよく走り、修正で“ペネロープ”が初戦をものにし、ＩＭＳでは“ミワ”が安定したレース運びで１位となった。

同日続いて行われた第２レースは、初戦で修正２位となった“スウィング”がよい走りを見せて勝利を獲得。“トーゴーX”は修正で８位までに後退し、関東から遠征の“ボーイ”が確実な走りで２位に食い込んだ。クラスIIでは“フェアリーIII”が“トライアングル”“ペネロープ”を抑え、ＩＭＳクラスでは“ミワ”が連勝した。

２日目第３、第４レースは雨の中８㌔以上の北風が吹き、クラスIIのなかにはワンポンの艇も見られた。

そのなかで大型艇クラスＩのシリーズ戦を決した形になったのが第４戦であったと思われる。

第３戦まで着実にポイントを稼いでいた“スウィング”が上マークでの“アイム・ソーリー”のラフィングに対しリタイア、抗議を申し出たが却下となり、同艇は優勝争いのポイントを大きく下げてしまった。逆に“アイムソーリー”はこの第４戦で１位となり、続く第５戦、倍のポイントが稼げるショートインショアでも着実に修正トップを獲得。その後最終第６戦においても、堅実に走りシリーズ戦に決着をつけた。

クラスIIは“フェアリー”“ペネロープ”がシリーズ中盤から後半にかけて競い合い、最終レースまでもつれ込んだが、“フェアリー”が逃げ切る形で勝利をものにした。

また、ＩＭＳクラスでは沼津から遠征の“ミワ”が、シリーズ全戦をものにして完全優勝を果たした。

このレースで特に印象深いのは、ＩＯＲやＩＭＳレーサーだけの戦いではなく、Ｊ24や一般クルーザーも参加できる、オープンレースもプログラムされている点である。レースの楽しさを、狭い枠のなかに閉じ込めないというオープンな発想は大切にしていきたいものである。

# 「NORCヨット教室」実施にあたって

計測委員会　尾田英明

日本マリン業界の最大のイベント“東京国際ボートショー”の季節がやって来た。

毎年この季節には「なんでNORCは参加せーへんのやろか」と思いつつも、「NORCやったらこんな事しはったらえ～、あんな事しはたっらえ～」と想いを巡らせていた。

'91新年の親睦レースの時、そんな話を海事思想普及委員長の朝河氏にしたところ行動派の彼は、どこをどう走り廻ったのかは聞いていませんが、数日後、突然電話でボートショーのコマが取れた」との連絡があった。

それからが大変、何と言っても海事思想普及委員会は朝河委員長ただ一人の部隊である。出展の話を持出した責任だったのか、ヒマそうに見えたのかは、確認していないが、「何か企画しろ」と来た。

人材不足はNORCにまで波及しているのである。早速、朝河氏と仕事の分担をし、小生は、催しものをあてがわれてしまった。

他の出展社とはちがって、「見せるものは何もない」ヨット愛好家の集団である。会員募集、相談コーナー、レース案内云々。この期間中何か残せるものは……と考え、ヨットに乗った事のない人を海に誘おうと「NORCヨット教室」体験乗船編を試みようと話は決まったのである。実施時期、ロケーション、教室艇、等々問題がありましたが……。

時は春分の日、シーボニア、三崎マリンの２会場から相模湾でセーリング。教室艇は、オーナーに協力を得ると言うシナリオを作り、期間中に50余名の募集を得る事ができました。この期間中、ヨット教室の募集数ではＹ社を抜いて一番だったと記憶しています。

当日は“春うらら　青空の下で初心者セーリング”を期待しすぎたせいか、ＮＥの強風と小雨のプレゼントつきで、ビギナー諸君は「２度とヨットなんか」と印象を悪くする最悪のコンデションであった。前日の天候も相まって、受講者は半減。少々さみしいものもありましたが、ハーフタイム、ＨＩＰＰＯの皆様さすが役者揃い。演出テクニックがすばらしく「楽しかった」「また乗せてもらえますか」「クルーになりたい」等々嬉しい感想を聞かせてくれ、ホッと胸をなでおろす心境でした。

即興のヨット教室ではありましたが、たくさんの応募者があり、受講者には歓んでもらえたと言う結果を残すことができたのも、声をからして募集して頂いたハーフタイム、シルフィードのクルー達、また寒い日に愛艇を出して頂いたティティス、ハーフタイム、ヒッポ、絵宙人のオーナーさん、本当に御協力ありがとうございました。

このような普及作業を定期的に実施する事により、新会員の増大，若手クルー増大を得、会員艇の活性化と安全につながって行くものと思う。

## 受講生の“声”

入江淳子さん

２月９日友達からもらったボートショーのチケットを持ち，ただなんとなく晴海まで来ました。

最初のうちは初めて見るボートショーだけに，もの珍しさは豪華さに圧倒され“すごい　すごい”の連発でしたが，でも自分には手に届かないものだし，なんとなく相手にされていないなっという感じが伝わって来て（勝手にそう思っただけですけど…）だんだんつまらなくなり　もう帰ろうかな？と思った時に南館に入って，他の館とは違う雰囲気が，妙に身近に感じられ親しみを持てました。

その館では１つ１つのブースをきちんと見てアンケートに答えたりしてました。その中の１つにNORCがあり，もちろん私たちはNORCというのは見たことも聞いたこともないものだったし，ヨットなんて自分には縁のないものだと思っていたから，その前を遠巻きに通り過ぎようとしていた時に，その中の人が「アンケート書いてもらえませんか」と声をかけてくれてアンケートぐらいなら，まあいいかという軽いノリでNORCのコーナーへ立ち寄りました。

アンケートの後に試乗会もありますと言われたのですが１度は断り，コーナーを離れてすぐに引き返し，やっ

ぱり試乗会に行きますと答えてしまいました。試乗会の紙に記入した後に，人数の多い場合は抽選になりますと言われ『え―抽選なんですかぁ？』とちょっと嫌そうに聞き返したら『でもあなたたちが一番に記入してくれたから特別ということで…』と言ってくれたNORCのお兄さん私は忘れません…。

試乗会に申し込んでから，２月があっという間に終わってしまい，３月になって（友達と２人で申し込みはしました）も連絡が来ないから，もしかしたらダメだったのかな？とも思い始めていた頃，友達に返事が来ました。

内容が“3/7の午前中までに返事を”と言う事でしたが，友達の家に着いたのが，６日の日で６日の夜になっても返事が来なかった私は，当選にはずれたんだと思いガッカリしてしまいました。と同時に“ウソツキー”とも思ってしまいました。

友達は私が行かなかったら私も行かないと，女の子ではよくある事を言いだしたので，午前中に２人でいって申し込んで見てよっ！　と言ったら，本当に７日の午前中に電話をしてしまい私も行ける事になってしまいました。私の家に当選の手紙が来たのは７日の夕方でした…今度は乗船当日までが，ものすごく長く感じられ，ほとんど毎日と言っていい程，天気予報を気にしてました。会話の中にも，あと何日とか準備するものとかという話が多くなり，持ち物にレインコートと書いてあったのでヨットならやっぱりヘリーハンセンと容易に考え，買ってしまいました。20日の日の夜は次の日に備えすぐに寝ました。しかし私の家は三浦にはものすごく遠いため，朝４：30には起き，５：00には家を出ました。外に出ると強風でした。時々小雨も混じってました。こんな中ヨット出せるのかなと心配しながら三浦への長い道をひたすら走りました。

高速にのると“横風注意”という文字に目が行き，もともっと心配になってきて，しまったと同時に無理してヨットに乗ったらやだな，とも思いました。何故なら

私は乗り物酔いをするからですけど…。

シーボニア近くになり，私も友達も心臓がドキドキ言うぐらい緊張して来てしまい，シーボニアは行った事ない訳ではないのですが，全然知らない所に来たような気さえしてしまいました。受付を済ませ，少しぐらい時間があると思っていたら　あっという間に乗船の時間になってしまい，あわただしく着替えた後，船上にて簡単な説明を受けました。この時緊張したせいか説明の内容も自己紹介したにかかわらず１人の名前も覚えられませんでした，ごめんなさい。説明の後，すぐに出港するのかと思ったら甘く，ロープワークやタック等の練習を行いました。ロープワークでは，私達は４級船舶を持っているはずなのにすっかり覚えていないため，なにも持ってない！　なにも知らない！　で通しました。みなさん親切に教えてくれましたが，なかなか覚える事が出来ませんで，さっそく迷惑をかけてしまいました。気を取りなおしていざ出港となり海へ出ると，乗船前のあの緊張感とか，みなさんの前で言った『なんにもわからないのでみなさんのご迷惑にならないように気を付けます』と言った言葉も忘れ，気持ちよさに１人で自分の世界に入ってしまいました。

少し船が出た所で，タックをやる事になり，準備をし，いざタックをやったら乗船前に練習したのとは全然感覚が違い，ものすごくむずかしいものでした。

その後も，いろいろな事に参加させてもらいました。自分の力のなさが悔しく，男の人には勝てないと思いました。時間にして約２時間ちょっとでしたけど，絶対にまた乗りたいし，もっともっといろいろな事知りたいです。冬の海だからものすごく寒かったのですけど，それ以上に風が気持ちよかったです。この試乗会の計画をたててくれたNORCの方々はもちろんですけどHALF TIMEのみなさんにいろいろな意味を含めて感謝してます。ありがとうございました。

次の日全身筋肉痛と足じゅうあざだらけとなりました。

# 第115回理事会議事録

社団法人　日本外洋帆走協会

**1　日時**

平成３年２月23日　1300～1520

**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26名（うち委任状７名）
（出席）
秋田博正　大儀見薫　清水栄太郎　久保和男　朝河清
石井正行　今岡又彦　岩田行史　児玉萬平　小林義彦
柴田邦敏　鈴木康之　都築勝利　並木茂士　林賢之輔
古川保夫　松木哲　宮坂敬三　安岡信一
（委任状）
石原慎太郎　秋山福夫　川端治夫　末松明　平岡英信
三井祥功　山田東吾
理事以外の出席
横山晃（監事）　渡辺修治（監事）　長江博人（安全委員長）
平松栄一（顧問会議長）
中上川貞次郎（関東支部財務担当総務委員）
松井利簡（福島県外洋帆走協会会長）

**4　議題**

(1)　1990年度事業報告及び収支決算報告
(2)　1991年度事業計画及び収支予算案
(3)　新入会員の承認及び会員，登録艇の現状
(4)　1990年度会費滞納者（除名予定者）の扱いについて
(5)　1991～1992年度担当選挙監理委員候補者の選任
(6)　常磐支部（仮称）設立について
(7)　支部及び専門委員会報告
(8)　その他

**5　議事**

1300，大儀見副会長の司会により開会，出席理事は26名で本理事会の成立を確認，大儀見副会長が議長となり，議事録署名人に石井，古川両理事を指名し，議事に入った。

**議題(1)　1990年度事業報告及び収支決算報告　について**

久保常務理事から，資料に基づき，レース事業，国際交流事業，等の各事業及び各委員会の活動と成果について報告があり，清水専務理事から，ニッポンチャレンジ1992委員会の活動と現状についてレース概要を含めた補足説明があり，さらに，チャレンジクラブであるＮＯＲＣとシンジケートであるＮＣＡＣは，相互の諸権利義務関係を明確にするため昨年協定を結んでいる。その概要は①ＮＯＲＣはアメリカ杯の挑戦クラブである。②アメリカ杯挑戦に関するプロジェクトの活動，運営については，ＮＣＡＣが独立採算で行うものであり，一切の運営費等の負担は，ＮＣＡＣが最終責任負担者となるものである。③アメリカ杯挑戦の営業的権利はＮＣＡＣに有り，取得する諸権利収入は，ＮＣＡＣに帰属する。④アメリカ杯を奪取した場合は，アメリカ杯の保持者は，ＮＯＲＣに帰属する。⑤アメリカ杯の防衛戦を行うことになった場合は，ＮＯＲＣの防衛シンジケートとして，ＮＣＡＣを第一優先指定するものである。

ついで，児玉財務委員長から，資料に基づき，大要次の報告があった。

1990年度は，会費収入，登録収入等経常収入は予想以上の伸びを示し，各支部の収支もバランスのとれたものになっている。しかし，本部収入は，スポンサー協賛会費の読み違え等による収入減，人件費の上昇，借入金返済等による支出増等によって昨年同様厳しい収支となった。

収入面では
・会費は，ほぼ予算どおり，賛助会費は557万円の減であった。
・艇登録は好調で，関東の会友艇登録が金額ベースで正式登録の1.4倍に逆転した。西内海支部が伸びているが，これも会友艇の登録によっている。
・事業収入は，ほぼ予算どおりであった。
・会報広告収入は，カラー化のコスト増を回収するにはまだ隔たりが大きい。
・計測収入の減は，ＩＭＳの遅れによるものである。
・特別事業収入の大幅ダウンは，担当委員の努力にもかかわらずスポンサー収入が得られなかったためである。
・積立金取り崩しの未執行は，昨年の無線局建設資金の関東支部基金からの借入金返済に充当を予定していたが，経常資金繰りの範囲で返済可能であったため執行しなかったものである。

支出面では
・管理費増加の主因は，人権費の増加によるものである。事務局職員の入退局各５人の交代が原因である。
・総務委員会の支出増は，会員管理システムの処理料金によるもので，会員増加の著しいとき，会員名簿

の更新時は業務量が大幅に増大する。

・会報委員会支出は，ジャパンカップのプログラムと合併号にする等，コスト削減に努めたが及ばなかった。

・特別事業支出は，担当委員会がスポンサー収入の減少に合わせ実行予算の切り詰めに努力した結果，バランスのとれたものになった。

・頒布物品事業費は，売上に対応する仕入れの増加である。

・名簿作成費は，本年度にずれ込んだ。

・借入金返済については，前述のとおりである。

なお，配布された総会資料のうち，1990年度収支計算書について，次のように訂正された

| | | | |
|---|---|---|---|
| P 9 | 科目 | 決算額 | 差異 |
| | 帆走委員会 | 24,215,855 | △ 1,400,855 |
| | ルール委員会 | 480,673 | 189,327 |
| P12 | 科目 | 西内海 | 合計 |
| | 帆走委員会 | 2,327,511 | 24,215,855 |
| | ルール委員会 | 0 | 480,673 |

ついで，横山監事から，２月14日渡辺監事とともに監査を行ったが会計については適法且つ正確であり，業務については法令定款に違反する事実はなかった旨の監査報告があり，さらに監事の提言として，レース偏重を改め大多数のクルーザー派を対象とした活動を重視する必要があり，また，これを会員数増大の原動力とし，さらに，ＮＯＲＣのクラブライフの内容を，着実に先取りして積み上げて行くために，「シーマンシップ講座」と「ナビゲーション講座」の継続開設を願いたい。旨の発言があった。

その他，特に質問等はなく，本案を承認した。

**議題(2) 1991年度事業計画及び収支予算案 について**

久保常務理事から，資料に基づき，レース事業，国際交流事業及び各委員会の事業計画の説明があり，清水専務理事から，ニッポンチャレンジ1992委員会の活動の計画概要とレーススケジュール及びチャレンジクラブとしての支援活動の充実を図りたいとの補足説明があった。ついで児玉財務委員長から，資料に基づき，大様次の報告があった。

1991年度予算は，合計金額では初めて２億円台となった。

収入面では

・会費，艇登録料は据え置いた。

・事業収入，頒布物品収入等は，前年対比若干の増加を見込んだ。

・特別事業収入は，ジャパンカップに加え，グアムレース(実績ベース)，ダブルハンドレース，日本海レース等予算規模の大きいイベントが入っており，大幅増加を見込んだ。

支出面では

・管理費には，事務局移転に伴う家賃支払いの増加を見込んだ。

・人件費の伸び率は，５％とした。

・会議費は，新オフィス会議室の積極利用を見込み，削減した。

・レース関係事業費は，各委員会の予算申告を尊重したが，特に計測手当ての見直し，ＩＭＳ計測の増加，無線講習会等積極案が目立つ。

・間接事業費のうち海事思想委員会は，先日のボートショーへの出展，クルーザー教室等の経費を見込んでいる。財務委員会は，保険関係の運営費用を加えている。

・特別事業費は，収入に見合った支出を計上している。

・各支部とも，収支バランスのとれた予算を計上している。

さらに，会費値上げについて，次の提案があった。

健全な財務体質を維持するには，経常収入（会費，登録料，ほか）と経常支出（管理費，間接事業費，会報発行費)のバランスが取れていることが望ましい。現在1,660万円不足し，会員１人当たりにすると約4,000円になる。

ついては，92年度予算編成に当たって会費値上げの検討を今から提起したい。4,000円のうち半分はコストの削減努力によって，残りの2,000円は，会費値上げによって実現したいと考える。

質疑応答の後，本案を，承認した。

会費値上げの件については，総務委員会に付託された。

**議題(3) 新入会員の承認及び会員，登録艇の現状 について**

清水専務理事から，資料に基づき，昨年10月１日から12月31日までの間の新入会員は43名で，合計4，201 名となる旨の説明があり，全員の入会を承認した。ついで，登録艇について資料による説明があった。

**議題(4) 1990年度会費滞納者(除名予定者)の扱い について**

清水専務理事から，資料別紙６の名簿のうち，名簿作成後昨日までの間に会費を納入された５名については，名簿から削除していただきたいと氏名を読み上げた。未納者は，310名である。旨，また，除名については，従来どおり猶予期間をおいた後，手続きをとることとする。との説明があり，承認した。

**議題(5) 1991～1992年度担当選挙管理委員候補者の選任 について**

大儀見議長から，資料のとおり選挙管理委員候補者の提案があり，異議なく承認し，代議員会に提案することと

なった。

**議題(6)常磐支部（仮称）設立　について**

清水専務理事から，常磐地方に外洋ヨットの活動が高まり新規マリーナ開設が近づくとともにNORC支部設立の機運が強くなってきた。昨年から代表の方々と種々打ち合わせをしてきたが，この度地元の努力により，NORC入会希望者約50名希望艇20隻となり，NORC支部設立承認基準の要件を充すようになったので，ここに支部設立を提案することとなったものである。との説明があり，代表の松井利簡氏による現在の活動状況，将来の構想，マリーナ建設の状況等の説明があった。

若干の質問に対する清水専務理事，松井氏による応答の後，設立を承認した。なお，清水専務理事から今後支部運営規程等の事務手続き等について，充分本部と連絡をとるようにされたい。旨発言があった。

常磐支部設立が承認されたことにともない，NORC組織及び運営規程の一部改正案を，承認した。

**議題(7)支部及び専門委員会報告　について**

**(1)　関東支部**

並木支部長から，

イ　NORCとJYAとの合併問題の進捗状況

ロ　会友艇の取扱い

ハ　CR更新

について，質問提案があった。

イについては，大儀見副会長から，昨年も数回会合を持ち種々論議を重ねている，最重要なことであり，相当の日時と労力を要する問題である。旨説明があった。

ロについては，中上川関東支部財務担当総務委員から，資料に基づき，会友艇の再登録に関しての問題点と改正案の提示があり，総務委員会に付託した。

ハについては，林計測委員長から，資料に基づき，CR証書の更新制度導入とその運用について，本案は昨年の全国CR委員会で合意したもので，実施は1992年4月からを予定している。旨のご説明があり，論議の結果，CRの問題は本部計測委員会が事務的な連絡を行い，運営管理は，各支部で行うという従来の方針が確認された。

**(2)　総務委員会**

清水委員長から，北海道支部より，船木氏から田中氏への支部長交代の申請があった旨，資料により説明があり，異議なく承認した。

また，当協会事務所の移転について，移転日は3月26日に決定した。移転先は「港区虎ノ門1－11－2第2船舶振興ビル」である。との報告があり，了承した。

さらに，昨年実施した選挙により，1991年から1992年担当の代議員が選任された。新代議員は資料別紙4のとおりである旨報告があった。

**(3)　会報小委員会**

朝河委員長から，オフショアの規格を現在のB5からA4に変更したい旨の提案があった。本件は，総務委員会へ付託した。

**(4)　海事思想普及委員会**

朝河委員長から，資料に基づき，本年初めて出展したボートショーに関する報告があった。

**(5)　計測委員会**

林委員長から，資料に基づき計測員実施手当の値上げに関する提案について説明があった。本件は，総務委員会及び財務委員会に付託し，具体的に検討することとした。

**(6)　帆走委員会**

宮坂委員長から，本年のジャパンカップ実行委員会の委員については，本部帆走委員及びレース関係専門委員長並びに関係者とし，実行委員長は，並木関東支部長としたい旨の提案があり，承認した。

**(7)　ルール委員会**

石井委員長から，NORCは特別会員沢野裕治氏が1990年相模湾にて開催された「ジャパンカップ全日本外洋ヨット選手権シリーズ1990」において，グッドマナー及びスポーツマンシップに違反した事実により，I．Y．R．R．75.1の適用を受けたという報告を，当該シリーズのジュリーから受理した。これに対してNORCは，その処理を決定する方法として①当理事会で決定する。②最高審判委員会に付託しその案を理事会で検討して決定するの2案がある。との提案があった。種々論議した結果，事実関係については当該レースのジュリーの審問で確定されている。また，既に今シーズンが始まっておりこれ以上決定の延伸はかんばしくない，との意見が多く当理事会で処置を決定することとした。ついで，処置の内容について多数の意見が出された。大儀見議長から本件は，多数決で決定することの可否が諮られ了承のうえ，沢野氏及び同氏の所有するヨット「ラビアンローズ」(NORC登録番号3519)に対し，「NORCの管轄下で行われる全てのレースに参加することを禁止する。期間は，1991年2月23日から1991年12月31日までとする。」という内容の処置を多

数の賛成により決定した。

(8) 通信委員会

鈴木委員長から，国際ＶＨＦ，等の問題について資料の提出があった。

議題(8) その他 について

(1) 石井ルール委員長から，本年の新春レースが帆走指示書の不備から混乱を招いた点について次の意見が出された。

帆走委員会は，会員に満足してもらえるような適正なレース運営をするように，支部帆走委員会を指導するようお願いしたい。

(2) 関東支部安岡副支部長から，関東支部においては，理事は代議員から選出するという意見が出ているが，他支部の意見はどうなのか，理事会としての統一見解を示していただきたい。旨の発言があり，大儀見議長から，本件は，代議員会と理事会から委員を出して検討するというのが先の代議員会の結論であった。代議員会で検討することとしたい。また，ＮＯＲＣ活性化のため，とりあえずは，先の理事会で承認された，総務委員会を強化して日常の迅速に処理する必要のあるポリシーに関係する事項を処理するということを再確認したい。旨発言があった。

清水総務委員長から，総務委員会の強化について各理事の協力を得たい旨発言があった。

他に質疑意見等なく，以上で審議を終了し，1520，第115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３年２月23日

議　長　　大儀見　薫
署名人　　石井　正行
署名人　　古川　保夫


# 国際ＶＨＦ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：78,000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：75,000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：8,000円(同軸ケーブル5D-FB20m付き)

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ので，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下さい。

ご希望の方はＮＯＲＣ事務局へ申し込んで下さい。

# NORC保険デスクより

## NORC海外ヨット保険の行方

海外ヨット保険は団体ヨット保険の海外版として，主に海外レースに参加される艇からの申込を引受けしています。

昨年は，夏には『ケンウッドカップ』年末には『グァムレース』と相次ぎ，さらに『メルボルン大阪ダブルハンドレース』の回航開始時間が重なり問い合わせも多く頂きました。

海外ヨット保険は，プレジャーボート保険（軸系・プロペラ修繕費不担保）に搭乗者傷害保険を追加したセット保険で，海域は船舶保険の航路定限を使用し，レース割増によりレース中の船体損傷を担保する内容です。

海外レースを担保する保険の性格上事故も多発し，レース中のデスマスト5件，船体損傷2件，その他4件と高額な修理費を必要とする事故が続出しました。

現在も事故処理中のものもありますが，支払保険金は7艇で5千万円になる見込です。その内デスマスト分は4千万円で，海外ヨット保険事故のほとんどはレース中のマストトラブルということになりそうです。

レース仕様の特製マストによる，レースという特殊な状況下におけるマスト使用による事故に対しては，損害保険事故の定義である，「偶然な事実（出来事，事故，事件または危険ともいう）」としてお引き受けすることに多少無理が生じてきていることは否めません。

この場合の偶然性とは，①発生するか否か，②発生の時期，③発生の態様またはそれによりもたらされる経済的不利益の結果のいずれかが不確定であることを言いますが，皆様はどんな感想を持たれるでしょうか。

ともあれ，NORC海外ヨット保険はNORCフリートとして，フリート全体の事故率が翌年の保険内容と料率に反映しますので，本年4月1日以降海外ヨット保険は厳しい内容になることが予想されます。

現状では，ビッグレース参加艇のためという色彩の濃い海外ヨット保険ではありますが，国内ヨット保険ではカバーできない海域にクルージングにでかける方にもご利用いただいている保険であることも事実です。

大所高所から見て，皆様にご利用頂ける海外ヨット保険をご案内するために，只今協議中です。次月号で1991年度NORC海外ヨット保険の内容をお知らせする予定です。

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
担当：有光庄子，長尾　光
TEL：0120-024410　FAX：03-3291-2289

NORC認定代理店一覧　1991.2.1現在

| 名称・会員名 | 〒　住　所 | TEL・FAX |
|---|---|---|
| ㈱石川保険事務所 石川　昇 | 107 東京都港区赤坂 3-1-2 AIU赤坂ビル | T：03-3586-6297 F：03-3584-6203 |
| ㈲オフィス・マリン 二階堂　隆 | 231 横浜市中区南仲通4-49-2 福久ビル4F | T：045-212-0309 F：045-212-0319 |
| 根岸保険事務所 根岸　径樹 | 198 青梅市新町848 新町台マンション107 | T：0428-31-5894 |
| ㈱ピーアイエー 秋岡　康夫 | 107 東京都港区赤坂 3-1-2 AIU赤坂ビル | T：03-3586-4411 F：03-3583-2696 |
| ㈲T・A代理店 酒井　直樹 | 107 東京都港区赤坂 3-1-2 AIU赤坂ビル | T：03-3583-0783 F：03-3584-6296 |
| ㈲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 静岡市石田 3-15-5 | T：0542-81-3928 F：0542-83-1316 |
| T・I・C 田中　斎英 | 106 東京都港区南青山 3-8-14 パーク青山 | T：03-3405-8269 |
| KATO 加藤　繁雄 | 475 半田市亀崎 6-80-14 | T：0569-28-2340 |
| ㈲サトー 佐藤　克則 | 733 広島市西区天満町3-19 | 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 |
| ㈱ファミリー旅行社 寺田　順 | 516-01三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 |
| ㈲片山保険事務所 片山　彰造 | 711 倉敷市児島稗田町 67 | T：0864-72-7678 F：0864-72-4071 |
| エージェンシーサワダ 澤田　順一 | 520 大津市比叡平 1-14-8 | T：0775-29-2277 F：0775-29-0003 |

# NORC本部事務局移転のお知らせ

**専務理事　清水栄太郎**
**関東支部長　並木　茂士**

このたび，本部及び関東支部事務局が次の予定により移転することになりましたので，お知らせいたします。年末から準備にかかっています。会員の皆様には種々ご迷惑をおかけすることと思いますが，ご了解をお願いいたします。

**移転先**

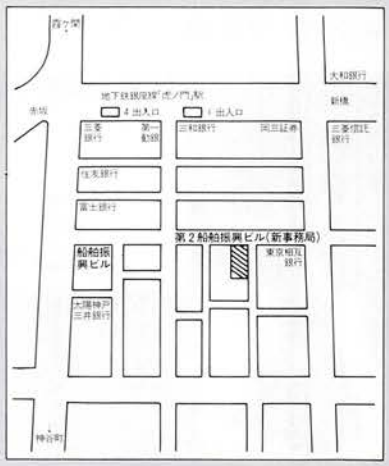
東京都港区虎ノ門1-11-2
第2船舶振興ビル（仮称）5階

**移転月日**

平成3年3月26日

移転中の，3月25日(月)～同27日(水)の間，電話，FAX等ご迷惑をおかけすることになると思いますが，ご了解ご協力をお願いいたします。

第2船舶振興ビルは，新築で事務室も若干広くなりますので，現在手狭の為，なにかとご迷惑をおかけしていましたが，会議室設置を予定しており，サービスも向上できるとおもいます。是非，ご来訪をお待ちしています。



# 計測料金の改正について

ＮＯＲＣ計測委員会

ＮＯＲＣでは，ここ８年間，計測料金を固定してきましたが，下記の事情により，改正を余儀なくされ，1991年４月１日より，実施することになりましたので，お知らせ致します。

今回の改正は，計測員実施手当の改正（値上げ）で，改正理由は次の通りです。

１．ＩＯＲの計測手当は，８年間据置かれており，現状にそぐわない。

２．現料金全体制がとられた時（昭和58年）には，計測補助員として，無報酬に近いボランティアの協力がある程度期待できた。即ち，１人の計測員のための手当として考えられたものである。

３．現在，計測補助員としては，その仕事の内容，所要時間所要時刻，（早朝，深夜など）により，ボランティアを期待できないし，計測員２人以上（ＩＭＳでは３人以上）により，実施されている。

４．永続きする若い人が計測員になりたがらない。

５．実測には危険が伴うが，現在，計測員の傷害保険及び計測中の対物賠償保険は自己負担である。

６．実際の計測に要する延時間と概略附図のようになる。

７．計測員の仕事がボランティアの仕事でないとするならば，実施手当にも，物価スライド制を採用すべきである。

以上なような理由により，今回の料金改正は暫定的なものであると考えられます。

計測のための場所，施設，設備などの整備に着手したばかりですが，関東支部の場合，三崎マリン株式会社の御協力を得て，計測道具の保管場所を確保し，将来は，シン計測用ルールの設置（取外し可能）も検討中です。

このような計測のための設備が完備したとき，計測時間の短縮も可能となり，計測実施手当への再検討（値下げ）も十分，ありうることと思われます。

皆様の御理解と御支援を期待します。

1991年４月　ＩＯＲ／ＩＭＳ計測料金

◎ ＮＯＲＣ本部申込金他

| | | |
|---|---|---|
| 全計測 | 16,000 | ＩＯＲは値下げ<br>ＩＭＳ現行 |
| 再計測 | 16,000 | （現行通り） |
| 更新料 | 7,000 | （現行通り） |

◎ 計測員実施手当　（１チーム，１艇当たり）

| | |
|---|---|
| 全計測 | 3,500×ＬＯＡ（FT）＋30,000 |
| ハル計測のみ | 2,000×ＬＯＡ（FT）＋20,000 |
| ハルを除く計測 | 1,500×ＬＯＡ（FT）＋10,000 |

（フリーボード，傾斜テスト，リグ，プロペラ，ＩＯＲ再計測およびＩＭＳスタンダードハル計測相当）

セールの計測実施手当（一枚あたり）

| | |
|---|---|
| メインセール | 70×ＬＯＡ（FT） |
| ジブセール | 50×ＬＯＡ（FT） |
| スピネーカー | 55×ＬＯＡ（FT） |

◎ 移動（旅行）手当，（１人あたり）

| | | |
|---|---|---|
| 移動（旅行） | １時間当り | 1,800 |
| 交通費，宿泊費　等 | 実費. | |

◎注．１．予測しがたい天候等の条件により，計測が順延されることがあります。

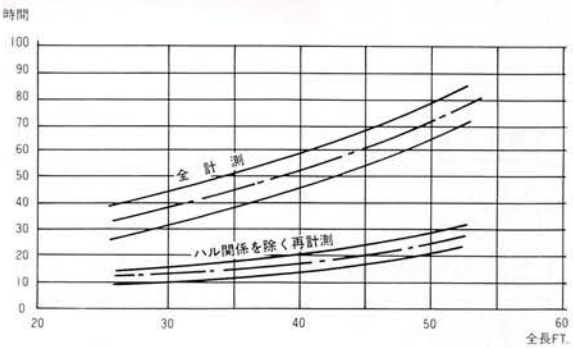
注，２．計測状態を準備することはオーナーの責任です。

ＩＯＲ．PARTＩ：106.107.108.109.110.

PARTII：201.202.203.204.205.206.207.208.209.210.

艇が計測状態になっていない場合，計測を拒否されたり，ロスタイムとして，別途追加料金を請求されることがあります。

**計測所要時間（延べ時間）**




## 第３回ＳＴＣ成績

ＡＢＣクラス

１位　チャーチャン
２位　ＵＦＯ
３位　夕焼け小焼け
４位　再見
５位　FarrMax
６位　海坊主

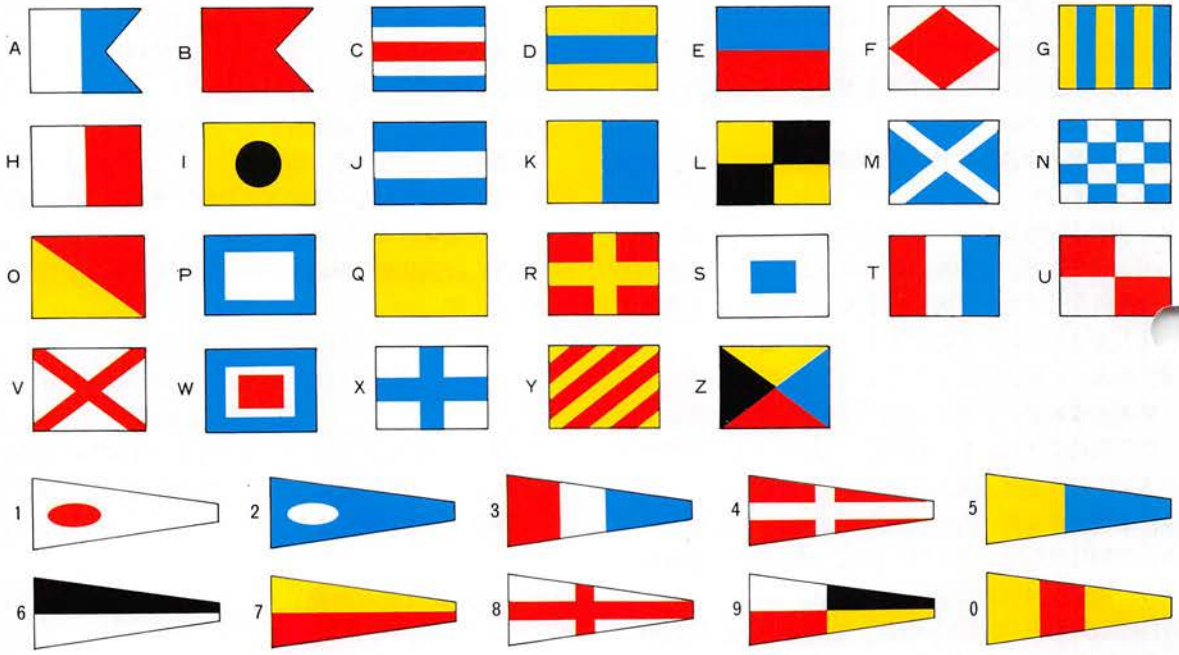
Ｙクラス

１位　スターボードJr.
２位　ソアリング
３位　Ｃ－ＳＫＹ

Ｊクラス

１位　オリーブ
２位　スピーディブルー
３位　ファーリーフ
４位　エストレージャ
５位　スーパーキッズ
６位　アテーナ

# 基礎編 海の知識②




## 信号・通信

### 1字信号の意味

| 信号 | |
|---|---|
| A | 私は潜水夫をおろしている。微速で十分避けよ。 |
| B* | 私は危険物を荷役中または運送中である。 |
| C | イエス(肯定または"直前の符字は肯定の意味に解されたい")。 |
| D* | 私を避けよ。私は操縦が困難である。 |
| E* | 私は進路を右に変えている。 |
| F | 私は操縦できない。私と通信せよ。 |
| G | 私は水先人がほしい。<br>私は揚網中である。(漁場で接近して操業している漁船によって用いられたとき。) |
| H* | 私は水先人を乗せている。 |
| I* | 私は進路を左に変えている。 |
| J | 私は火災中で、危険貨物を積んでいる。私を十分避けよ。 |
| K | 私は、あなたと通信したい。 |
| L | あなたは、すぐ停船されたい。 |
| M | 本船は停船している。行き足はない。 |
| N | ノウ(否定または"直前に符字は否定の意味に解されたい")。この信号は、視覚信号と音響信号にだけ使用し、音声または無線による送信はNOを使用する。 |
| O | 人が海中に落ちた。 |
| P | 港内で、本船は、出港しようとしているので全員帰船されたい。<br>洋上で、本船の漁網が障害物にひっかかっている。(漁船はこのような意味に用いることができる。) |
| Q | 本船は健康である。検疫交通許可証を交付されたい。 |
| S* | 本船の機関は後進中である。 |
| T | 本船を避けよ。本船は、2そうびきのトロールに従事中である。 |
| U | あなたは危険に向かっている。 |
| V | 私は援助がほしい。 |
| W | 実施を待て、そして私の信号に注意せよ。 |
| X | 私は医療の援助がほしい。 |
| Y | 本船は走錨中である。 |
| Z | 私は引き船がほしい。<br>私は投網中である。(漁場で接近して操業している漁船によって用いられたとき。) |

(注) (1) *印の記号を音響記号で行う場合は、国際海上衝突予防法の第15条および第28条の規定に従わなければならない。

(2) KとSの信号は、遭難中の人員の乗っている小型ボートの上陸用信号として特別の意味を持っている。

## 緊急時の信号例・その他使用例

国際信号書抜粋のうち、緊急または、割合に多用されると思われる信号をさらに抜粋した。

### 事　故

| | |
|---|---|
| | 【人　身】 |
| O | 人が海中に落ちた。 |
| AP | こちらは…人の死傷者がいる。 |
| GZ | 全員救助された。 |
| HM | 至急医療援助がほしい。 |
| HM2 | 生存者の状態は良い。 |
| HM4 | 生存者の状態はどうか。 |
| HP | 生存者はまだ揚収されていない。 |
| HP1 | 生存者は揚収されたか。 |
| | 【船　体】 |
| AC | 本船を放棄する。 |
| AF | 本船を放棄するつもりはない。 |
| DV | 私は、漂流している。 |
| DX | 私は、沈没しようとしている。 |
| HV | あなたは衝突したか。 |
| IB | どんな損傷を受けたか。 |
| IB1 | 本船は重大な損傷をうけた。 |
| IB2 | 私の損傷は軽い。 |
| IB3 | 私はどんな損傷もうけていない。 |
| IC | 海上で修理できるか。 |
| ID | 海上で修理できる。 |
| IF | 海上で修理できない。 |
| | 【速　力】 |
| SM | 私は速力試験中である。 |
| | 【行　動】 |
| UT | あなたの行先はどこか。 |
| JT1 | あなたは、どこから来たか。 |
| UU | 私は……向けである。 |
| UV | 私は……から来た。 |
| | 【出入港】 |
| UN | 貴船は直ちに入港してよい。 |
| UO | 貴船は入港してはならない。 |
| NK | 水深は十分ではない。 |
| NL | 水深が十分ある。 |
| NL1 | 水深が十分あるか。 |
| | 【錨　泊】 |
| QS4 | 貴船は適宜投錨されたい。 |
| QU | 投錨は禁じられている。 |
| QW | 本船は投錨しない。 |
| QY1 | 本船は、どこに投錨したらよいか。 |

### 通　信

| | |
|---|---|
| K | あなたと通信したい。 |

### 天　候

| | |
|---|---|
| VL | 暴風が近づく。適当な警戒手段をとれ。 |
| WT | 低気圧が、指示方向から近づいている。 |
| XT | 天気の予想は悪い。 |
| XT3 | 天気の見込みはどうか。 |
| XU | 天気が回復するまで待て。 |

### 援　助

| | |
|---|---|
| | 【援　助】 |
| V | 私は援助がほしい。 |
| NC | 遭難している。援助がほしい。 |
| CJ | あなたは、援助がいるか。 |
| CK | 私は援助を必要としない。 |
| CV | 私は援助することができぬ。 |
| | 【えい航】 |
| KK1 | えい航は非常にむづかしい。 |
| KM | 本船は、えい航できる。 |
| KM1 | えい航しようか。 |
| KN | 本船は、えい航できない。 |

| | |
|---|---|
| | 【操　縦】 |
| D | 私を避けよ。操縦困難である。 |
| F | 操縦できない。私と通信せよ。 |
| L | あなたはすぐ停船されたい。 |
| PP | 本船を十分避けよ。 |
| PP1 | 本船を追い越すな。 |
| PP2 | 本船の前方を通過するな。 |
| SF2 | 貴船はいつ航行できるか。 |
| | 【航海灯】 |
| PD | 貴船の航海灯は見えない。 |

### 一　般

| | |
|---|---|
| C | イエス（肯定） |
| N | ノー（否定） |

### 一字記号の補足的用法

| | | |
|---|---|---|
| 方位角 | Aの直後に | 3けたの数字 |
| 針　路 | C | 〃 |
| 日　付 | D | 〃　2けた、4けた、6けたの数字 |
| 経　度 | G | 〃　4けた、5けたの数字 |
| 緯　度 | L | 〃　4けたの数字 |
| 距　離 | R | 〃　1けた以上の数字 |
| 速　度 | S | 〃　〃（ノット） |
| 〃 | V | 〃　〃（粁／時） |
| 地方時 | T | 〃　4けたの数字 |

# OFFSHORE WOMAN'S INTERVIEW

## “フレンチキッス”スキッパー
# 菱山夕美さん

初めてお会いする菱山さんは、スキッパーとして船を動かし，何千(何万？）マイルもの海を渡ったと思えないほど華奢な方でした。(156cm・38kgだそうです。）しかし，本当に素敵な方で，船が楽しくてしょうがないと言う感じ，……。私も菱山さんのように魅力的なヨットレディになりたいとつくづく思いました。

**「いつ頃からヨットを始められたのですか？」**

20年前です。その頃はヨットが買えず，平塚で漁船を改造して乗っていました。その後，諸磯でケッチに，その後4～5年ブランクがあり，浦賀で25ftに乗りました。

**「その頃はどんなふうにヨットについて勉強したのですか？」**

とにかく人手が足りなくて何でもやりました。アンカー揚げ，スプライス…。教えて欲しいという気持ちがあり何でもやったので，徐々に覚えていったんだと思います。

**「スキッパーとしての苦労話などありますか？」**

今回，『グァムレース』中にあだ名をつけられてしまいました。『皇后陛下』って。口うるさくて，わがままだからだと思います。しかし，象徴のスキッパーであっても一応スキッパーですから，レース中にクルーのことが気がかりで眠れないこともあります。

**「『メルボルン大阪ダブルハンドレース』について話して下さい」**

4年前のレースは女性艇が一艇だけでした。艤装にかける時間がなく，船が壊れてしまいましたけれど，あんな楽しいレースはないですね。セイリング暦25年という，29才のオーストラリア人女性と乗ったのですが，印象に残っていることがあります。

ラットを持っていて落水した時のこと。(もちろんハーネスはつけていました。)彼女に船上へ引き揚げてもらったのですが，彼女はワッチオフになったばかりで休むのを心待ちにしていたはずなのに「夕美に今一番大切なのは気持ちをリラックスさせること。そうなるまでは，何時間でも休んでていい」と言ってくれたのです。人間の大きさを考えさせられました。

もう一つ，スポンサーのことも印象に残っています。スポンサー捜しで奔走してした時，「あと十年若ければよかったのに…」と言われてばかりで，年齢に対する信用度より若さに対する注目度が勝つのかとがっかりしました。しかし，アルファーキュービックに「年代と考え方が社風に合っています」と言われ賛同を得た時，とても嬉しく思いました。

**「『グァムレース』はいかがでしたか」**

とにかく，本当に楽しかった！ 10

日間宴会をしっ放しでした。スタートと同時にビールを飲み始め，ワッチオフになっても皆寝ないんです。寝ている間に楽しいことがあったらもったいないから。

もともと「菱山さんはずっと寝ていて何もしなくていいから船を出して」と誘われたのに，うまく騙されたみたいです。三日目に電気系統が故障して，その後はドライバッテリーを使ったロールコール用の無線機が動くだけ。夜はコンパスも見えませんでした。でも，グァム行きの直行便の飛行機の明かりがあるから安心でした。それに沿っていけばグァムに着くだろうし，ラムラインですから……。

気象の厳しさも考えて，レース前の準備が大変でした。IMSのレーティングをとり，インナーバラストを積み，ブロックもすべて新品に付け替えました。国際VHFのアンテナをマストにつけるのにも手間がかかりました。今，船はグァムに置いたままなので，5月の連休に遊びながら待って帰ってきます。

**「女性セイラーとして心がけていることや苦労している点は何ですか？」**

昔は女性だからと生意気に思われることもありましたし，オイルスキンひとつでも，女性用のサイズはありませんでした。近頃は，男女の柵が無くなってきていると思います。

でも男性と全く同じことをする必要はないと思います。船を自分に合わせて変えていくなど，工夫すれば良いのです。早めにセールを小さくする，ウインチを大きめに付け替える，ラットの足もとにステップをつける，ヒールがきつければインナーを入れるなど…。

また，操船より中のことを進んでやるべきです。女性は片付けや食事の支度ができて，やっと一人前に扱ってもらえるのが現実ですから。できないことを無理してやって迷惑をかけるより，自分にできることからはじめたらいいと思います。

そして，社会生活がちゃんとできる人でないと，船の上での生活もできません。狭いキャビンの中のルール（長い髪のままでいるため共有の場所であるバースに髪の毛を落とすなど）も守れなければ，女性であることがデメリットになってしまいます。私も『グァムレース』のため髪を切りましたが…さすがに寒かったです。

船に乗りに来てすぐに来なくなる女性については，女性側の問題として，いつまでたっても毎回ゲストで来てゲストで帰ってしまうこと。男性側の問題としては，信用できない・教えるのが面倒だと思ってしまうことがあるのではないでしょうか。女性はどんどん自分の仕事を見つけていってほしいと思います。

女性であるがゆえ，得をすることも度々あります。船に限りませんが，レース規則のわからないところは女性が聞けば優しく教えてもらえたりする点など。

逆に悔しいこともあります。メルボルンからのレースでリタイアした時，修理して帰って来ようと思ったら，危ないから乗って帰って来ないよう言われた時がそうです。女性だから信用してもらえないのかなと…。

女性セイラーへのアドバイスが二つあります。一つは，女性しかできないことをもっと活かしていくこと。もう一つは，お洒落の船の生活を楽しんでいくこと。いつもジャージの上下のヨットレディはあまりステキじゃありませんからね。

**「“フレンチ・キッス”のみなさんのヨット観について教えて下さい」**

クルーのほとんどが40代です。若い人より，船に対する愛着があると思います。船の楽しみ方をよく知っています。

とにかく楽しい船です。乗ったあとの印象が苦しいばかりでは，長続きしないし人も集まりません。あくまで趣味ですから，楽しくなくちゃ。“フレンチ・キッス”では，ウイスキーを飲むのはガラスのグラス（ラットの前にはグラスホルダーがある）。でも若い人がいないので，バウのワークはじゃんけんかくじびきという状態です。

レースが終わると，よくマスコミの取材を受けます。勝ちたいと言わないから不思議なんでしょうね。クルーを募集しなくても，乗せて欲しいと言う人がたくさん来ます。来てみて，まさかこんな船とは思わなかったという人もいます。宴会ばかりで，熱心な練習をしないからと…。楽しい船であっても，いざという時に判断できる人がいるから，安心して楽しめるんだと思います。とにかく楽しくなくっちゃ。

## ★インタビューアー自己紹介

本誌編集のお手伝いをしています，五十嵐薫と申します。ウィークデーは丸の内のOL，ウィークエンドはヨットレディ（横浜市民ハーバーの“BLACK SHEEP”クルー）と，仕事と遊びの合い間を縫ってのお手伝いなので至らない点もありますが，よろしくお願いします。

楽しい誌面作りと，NORC女性会員増のため，私にHOTな情報を下さる方を募集中です。

（ちなみに20＋α歳，90−60−90ぐらい？？？です。）

撮影／藤掛昭雄

# 祈る安全航海，多田雄幸さん！

玄海支部　片倉静江

それにしても慌ただしいご出港でしたね。友人から億万浄土へ出港されたお話を聞いた時，アレ？もうですか？という気持ちが4分，やっぱりという気持ちが6分でした。理由は同じ歳でありお互いに自由気ままは独身貴族で，そしてヨットという世にも稀なる不思議な魔力を持ったスポーツにのめりこんでいるから，なんとくなくわかるんです。

同じヨッティングでも，多田さんと私では勿論大きな違いがあります。それは登山にたとえると，登りつめた人と，まだ三合目を汗だくだくで登っている人との違いです。世界一周の距離に比べわずか110 マイルの『釜山～博多レース』にさえ優勝した事がない，それでもまだ諦めず今年7回目の挑戦をする私です。世界一周だっていつかは…と，まだ夢見ています。登山をやめた理由もそこにあります。たとえ私が若かったとしてもエベレストの頂上に立つなんて不可能です。でも海は違います，可能性が残っています。レースでなくても，クルージングでゆっくりと地球が回れる可能性があります。

私の愛艇が浮かんでいるあの海面をみる度に，この水があのホーン岬に通じているんだと思った途端，ヤッホー！と叫びたくなる感動を覚えます。そしてそこからホーン岬への憧れ，果てしない楽しい夢が広がっていきます。

サイン入りで戴いた『オケラ五世優勝す』の本の中で印象に残ったのは，破れたスピンの修理に手回しミシンで40メーターの長さを縫ったという事実でした。右手の指はちょっと不自由だと本にも書いてありましたし，レース中揺れる船の中で，右手が動力になる手回しミシンを左手で動かすスピンの縫製作業がどんなものであったか，ただただ感動しました。その他にも飛びこんできた小鳥との生活です。その小鳥がゴール前に死に，陸にあがって墓をたて法名をつけお葬式もしてあげたお話には目頭が熱くなりました。

多田さんはマジで，優しく，はにかみ屋でそして繊細な神経の持ち主だとの印象を受け，その1年後博多で初めてお会いした時益々その感を強くしました。

まあ，急なご出港にはいろいろご事情もおありだったと思います。あちらにはお友達の植村直巳さんをはじめ，大勢の仲間がいるから淋しくはないでしょう。久しぶりにサックスでも吹きますかな？　そうです，ひとつ損した事がありますよ？　なにかわかりますか？　こちらでのお寺さんへのお布施ですよ。自分でやればよかったのに。

Happy Sailing！

"オケラ七世"と多田雄幸氏(中央前列)。小戸ヨットハーバーにて

## 英語に強い編集者募集

『オフショア』では，外国人の方にも読んで頂ける雑誌づくりを目指し，英文ページを設けることを現在検討中です。そこで，和文英訳のできる方を会報小委員として広く募集いたします。

詳しくは朝河清☎03-3503-4781までお問い合わせ下さい。

**今月の表紙**：順風を受けて、5500マイル，約一カ月に及ぶ長い戦いのスタートを切った，ダブルハンド・レーサーたち。　(写真／舵社　矢部洋一)

OFFSHORE　第191号　平成3年4月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日　第三種郵便物認可
1部定価300円（郵送料46円）

発　行　社団法人　日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船舶振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911～3　〒105
郵便振替番号2-21787
印　刷　明宏印刷株式会社

# ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

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

FFSHORE 平成3年4月15日発行（毎月1回17日発行）昭和[illegible]年7月[illegible]日第[illegible]郵便物認

ベネトウ・ファースト 45 f 5「カップ・ソジェア」号

# 1990年、キャップ・ソジェア号の航跡。

熾烈なビッグレースに挑み、高度な性能を存分に発揮。1990年度R.O.R.C.チャンピオンボートの栄冠に輝いた、ベネトウ・ファースト45 f 5「キャップ・ソジェア」号の、名誉ある戦績を報告します。

## FIRST-45f5 "CAP SOGER"

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ミッドナイトカップ | = | YACHT OF THE YEAR（トップスコア艇） | | |
| サラウンドトロフィー | = | 優勝（13レース中10レース1位） | | |
| スピウェストフランスレース | = | 1位 | | |
| ノルマンディカップ | = | 1位 | | |
| カウズ／サンバーストレース | = | 1位（R.O.R.C.レース） | | |
| ドゥギンガン／ボールレース | = | 1位（R.O.R.C.レース） | | |
| モーガンカップ | = | 1位（R.O.R.C.レース） | | |
| チャンネルウイーク | = | 総合優勝 | シェルブール／ダートマスレース | 1位 |
| | | | ダートマス／ヤーマスレース | 1位 |
| | | | ヤーマス／カウズレース | 2位 |
| | | | カウズ／サンマロレース | 3位 |
| カウズ／ディナールレース | = | 1位（R.O.R.C.レース）<br>ファーストホーム及び1985年、51フィートのエンタープライズの作ったコースレコードを更新。 | | |
| チャンネルレース | = | 1位（R.O.R.C.レース） | | |
| ドゥベールチャレンジ | = | 総合優勝 | ボーンマス／ジャージー島レース | 1位 |
| | | | ジャージ島／ブライトンレース | 1位 |
| | | | ブライトン／サザンプトンレース | 1位 |
| カウズ／ウィスルハムレース | = | 2位（R.O.R.C.レース） | | |
| カウズ／シェルブールレース | = | 1位 | | |
| ニウラルグレース | = | 1位（CHS Bクラス） | | |

チャンピオンボート：指定されたレース中、ベスト6レースの合計最多艇に贈られる栄誉。

Specifications

| | |
|---|---|
| Hull length | 13.90m |
| Max beam | 4.25m |
| Draft | 2.40m |
| Sail area | |
| Mainsail | 53m² |
| Genoa | 58m² |

アーキテクト／ブルースファー　デザイナー／ピニンファリーナ

世界で最も愛されているヨット。ベネトウ

**BENETEAU®**

日本総輸入販売元　ファーストマリーン

神奈川県三浦郡葉山町一色370 TEL.0468(76)1771 FAX.0468(76)1044
大阪事務所／大阪市西区新町1-17-8ハイネス新町公園503 TEL.06(532)9211