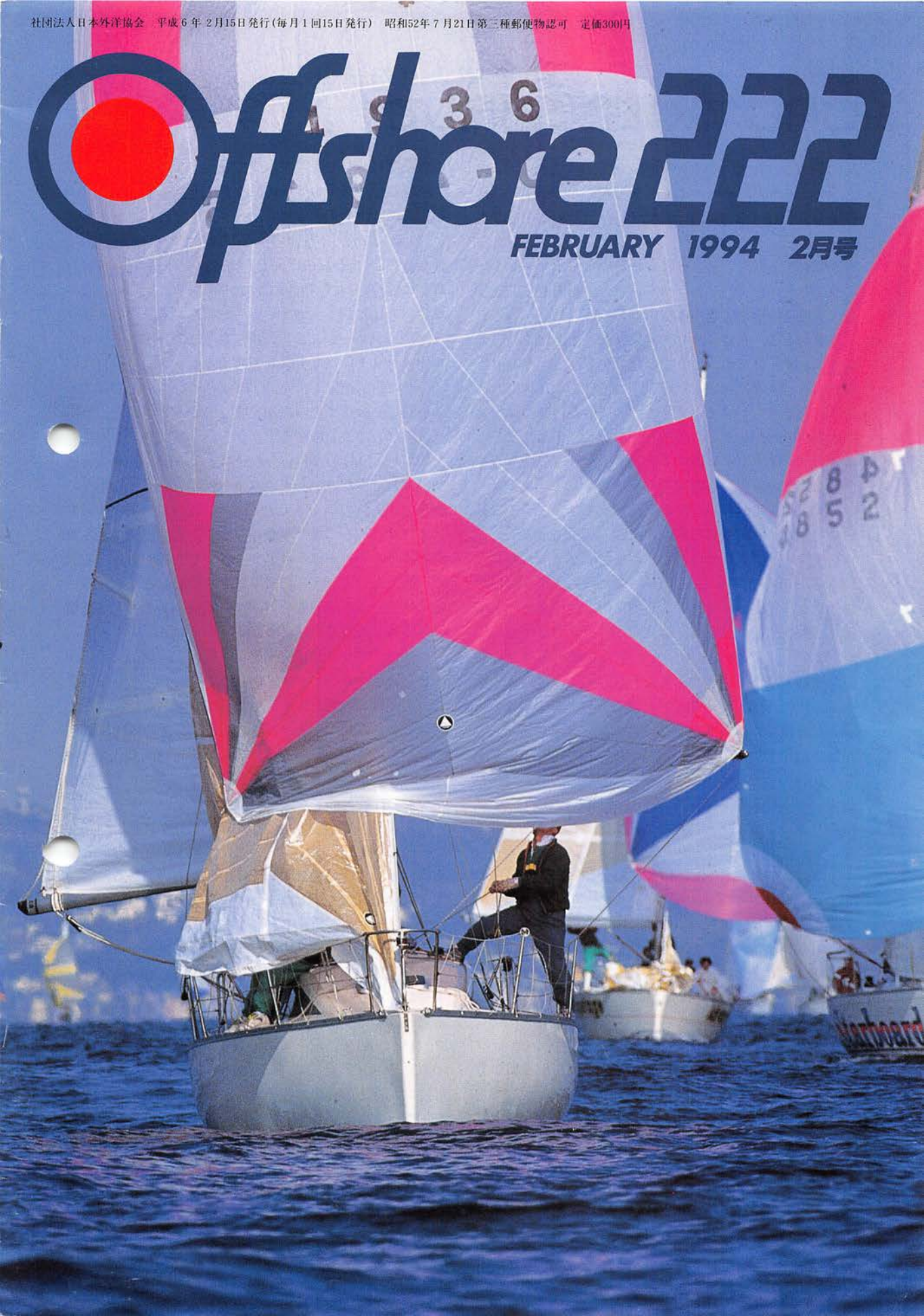


社団法人日本外洋協会 平成6年2月15日発行(毎月1回15日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可 定価300円

Offshore 222

FEBRUARY 1994 2月号



ORC年次総会に出席して

ワントンボートオーナーズ
クラブ・チェアマン 石渡一夫

95年ワントンカップ日本開催を立候補するために、ワントンボートオーナーズクラブを代表して1993年度ORC総会に出席する機会を得た。ORC総会は各国のナショナルオーソリティの代表や、安全、ルールに関する専門家が集まり、さまざまなルールやレギュレーションの改正を行い、また、各レベルレースの開催地の決定など、重要な事柄を決定する総会である。

日本からは、長年に渡り大儀見副会長が出席され、ナショナルオーソリティとしての発言をされ、世界の中での日本ヨット界における立場を守り続けてこられた。また、メジャメントコミッティでは、技術委員会の専門家である高橋氏が日本から参加し、IOR、IMSなどの重要なメジャメントに関する決定事項を日本に持ち帰り、会員のための重要な情報源になっている。

今回私は、レベルレーティングクラスコミッティに参加した。ワントンカップは100年以上の歴史を持ち、レベルレーティングクラスの中で一番重要なクラスである。100年以上の歴史の中で、そのレースに使用される艇種がさまざまに変化し、1971年より現在のIORルールを採用して大きな進歩をとげ、歴史をつくり上げてきた。しかしながら、技術の進歩はあまりにも急速であり、高価な新艇が2〜3年経つともう時代遅れとなり、オーナーは、次々と艇を廃止しなければならない。このように膨大な費用がかかるIORルールによるグランプリレースは、近年参加オーナーが激減し、ついに1996年よりILC40にとって変わるようになったわけである。日本は世界一のIORワントンを所有する国であるので、最後のワントンカップを誘致できたことは、意義のあることだと思う。

話は変わり、私が今回のORC総会に参加して感じたことであるが、他の国のナショナルオーソリティとそれを構成している会員との関係は、日本のそれとは大きな違いがあるということである。たとえば、日本では、過去いく度かに渡り、海外レースへ代表を送ってきたが、その選考をめぐって何度かトラブルが生じ、感情的なしこりを残してきた。また、ORCの各決定機関においても一部の代表が参加するだけで、各クラスのオーナーの代表者とか実際にレースを行なっている人達が参加して生の意見を出すことがなかったのではないだろうか？

外国では、ナショナルオーソリティは、代表してその国の主張をORCに反映するよう手続きをとるが、それだけの組織であり、主導権は参加する側にある。これは当然のことなのであるが、その証拠に、ORCの会議でも各オーナー組織の代表や、ヨットクラブ、セイルメーカー、デザイナー達が直接意見を述べている。世界選手

権の主権に関しても、主催するヨットクラブまたはオーナー組織が、スポンサーの確保から運営まで自らが計画し、その計画をナショナルオーソリティに承認してもらい、ORCに伝える行為のみを委託しているにすぎない。たびたび、「NORCは何もしてくれない」という意見を耳にするが、それを期待するのが間違いなのである。ヨーロッパではワントンのオーナーで組織する「ワントンクラスアソシエーション」の決定事項は、各国のナショナルオーソリティより大きな発言力をもっている。自らのレースは自ら運営し、その実績に基づいて発言の場であるORCにおいても自らを主張しているのである。今回、私は参加して良いのだろうか？という疑問さえも持ったのだが、ORCに問い合わせたところ、「もちろん、ぜひ参加してください」との返事を得た。会議は、中央に議長と8人位のコミッティが円卓に着席し、そのまわりにオブザーバーの席が多数用意され、各組織の代表、設計者、セイルメーカーなどさまざまな人達が自由に着席し、議長とコミッティのやりとりを傍聴しながら、時に意見を述べる、議長もその議題に関係のある人を傍聴席から指名して意見を述べさせる。

グリーンブックには、世界選手権の立候補は、その国のナショナルオーソリティが行うことになっている。また、大先輩の大儀見氏が同席されているので、私はただ聞いていれば良いと思っていたのだが、「次の議題は95年ワントン世界選手権開催地に関してですが、ミスター・イシワタ、このことについて説明して下さい」と突然指名を受け、傍聴席にいた私は一瞬戸惑い、しどろもどろの説明になってしまったのだが、全員静かに私のつたない英語の話を聞いてくれた。また、説明の足りないところは補足してくれ、心強い思いがしたものである。このように会議に参加することは関係者ならば誰でも良いわけで、一度参加してしまえば身近に感ずるものである。この時私は、日本の他のトン・クラスのオーナーが世界選手権開催の希望を出していれば、過去に多くの世界選手権が日本で行なわれていたはずだという印象を受けた。その他、ORCの決定事項は翌年制作されるグリーンブックや、ORCレギュレーションで初めて入手し、艇の改造やルールをそれらに合わせるよう努力するのみだったが、そのルールそのものを決定する会議にもっと参加すべきだと痛感した。会議に参加し、自ら主張をしなければ、これだけたくさんのヨットをかかえる日本が「かやの外」におかれたまま、重要な事項が決議されてしまうのである。そのことが理解できただけでも、大きな収穫であった。

IMSスタンダード計測とスタンダード艇種について

(社) 日本外洋帆走協会
計測委員会

IMSのレースに参加するためには、IMSの計測を受けIMS証書の発行が必要となります。IMS計測はワンオフ艇の全計測とスタンダード艇と認定されたプロダクション艇のスタンダード計測とに分けられます。スタンダード艇とは、同一モールドにより建造された同型艇がすでにハル（艇体）計測を受けており、そのハルデータが同型艇の標準データとして認定されている艇種のこととして、そのハルデータを使用することができると、ハル計測を省略することができます。スタンダード計測の項目と時間は下記のとおり、全計測と比較すると大幅に時間が短縮されます。

計測項目	時間	場所	全計測	スタンダード
ハル（艇体）の計測	8	陸上	○	×
プロペラの計測	1	陸上	○	○
フリーボード、傾斜試験	2	水上	○	○
備品目録の作成	1	水上	○	○
リグの計測	1	水陸	○	○
セールの計測（セール計測員のロフトで実施）			○	○

さらに、下記のように計測費用も全計測と比べるとかなり少なくなり、プロダクション艇には取得しやすくなっております。

1. 計測申し込み料（単位：円）

コンピュータのチャージ料、ORCのレヴィやデータの保管等に使用され、NORC本部事務局へ申込書に添えて事前に納入すること。

全計測およびスタンダード計測	16,000
----------------	--------

2. 計測実施料（単位：円）

実際の計測に対する費用で、a、b、cの合計金額となります。その他、上架やハーバー利用料が必要な場合もオーナーの負担となります。計測後、担当計測員より請求がありますので指示に従って納入すること。

a. 計測実施手当（1チーム、1艇当たり）

全計測艇	3,500×全長(ft)+30,000
スタンダード艇	1,500×全長(ft)+10,000

b. 交通宿泊旅費（1人当たり）

全計測およびスタンダード計測	実費
----------------	----

c. 旅行時間手当（1人当たり）

全計測およびスタンダード計測	1時間当たり1,800
----------------	-------------

* 35フィートの艇を例にとって計算すると、

全計測 …… (3,500×35+30,000)+b+c+16,000

=152,000+b+c+16,000

スタンダード …… (1,500×35+10,000)+b+c+16,000

=62,500+b+c+16,000

となり、全計測よりかなり少ない費用ですむこととなります。

スタンダード艇種は世界各国のナショナルオーソリティーから集められたデータからORCが認定しますが、その数は千数百艇種にもおよびます。代表的な艇種を次に列挙しますが、各艇種のうちスタンダードになっている艇のサイズ、他の艇種等詳細はNORC本部事務局計測委員会までお問い合わせください。

IMSスタンダード艇種（一部）

海外：Baltic, Bavaria, Beneteau, Bianca, C&C, Cal, Carter, Catalina, Centurion, Chance, Comar, Comfortina, Contest, Crealock, DB, Dehler, Dufour, Dynamic, Ecumo, Elan, Elvstrom, Ericson, Etap, Evelyn, F&F, Farr, Feeling, Finngulf, First, Freedom, Friendship, Frers, Gib Sea, Grand Soleil, Hallberg-Rassy, Hinckley, Hunter, Islander, Jeanneau, J (Johnstone), Little Harbor, Maxi, Moody, Najad, Newport, Norlin, O'Day, Olson, Omega, Pearson, Pion, Ranger, Sabre, Schock, Sirena, Swan, Tartan, Tayana, Trintella, Tripp, X, 等の様々な艇種

国内でIMS計測を受けているスタンダード艇種：

Baltic 35,40,43 Beneteau 38S5,41S5,45F5
Dehler 36DB Elliott 935,10.5 Farr MRX
Frers 38 Hayashi 10m Jeanneau O.D. J
29,33,39 N/M 9.5 Northshore NSX
Sawaji 41 Swan 36,44,53 Swing 31,34
Thuboi IMS950,10.3 Tripp 36 X
79,99,119,372,402,412, IMX 38 Yamaha
30S2,31S,9.5M IMS 等

1994年相模湾新春親善レース



平成不況をフツ飛ばすように、みごとに晴れあがった1月2日、相模湾周辺のクルーザー乗り恒例の年賀レース『相模湾新春親善レース』を関係者のご協力を得て盛大に、かつ無事に開催することができました。

12月17日の艇長会議の時点では31艇の参加しかなく、今までにない淋しいレースになるのかと心配しました。準備作業の不慣れのせいか広報の方法に問題があったようで、再度「ハマラジ」や「FM葉山」で呼びかけをした結果、12月27日最終締切では62艇となり、さらに当日4艇のエントリーがあり都合66艇の参加を得ることができました。

㈱朝日海洋シーボニア事務所の全面協力によるオペレータ付モーターボートの本部船とレース運営は、超ベテランの関東支部帆走委員長尾田さんの強力コンビのおかげでスタートラインとマーク間2マイルのソーセージコースがアッという間に設定でき非常に助かりました。GPSという近代兵器の活用も大きかったよ

うです。

11:00にCRクラス34、オープンクラス12艇の46艇が、10分後にIORクラス10、IMSクラス8艇の18艇が、トラブルもゼネリコもなく、順調にスタートし上マークへ向かいましました。

スタートの頃は20~40°4~5mだった風が、先行艇が最終レグの半ばぐらいに達した12:00過ぎた頃から、例によって南へ変わる気配を見せはじめ、特に下マーク付近では一時完全なベタ風状態。運営サイドからは「タイムリミットまで我慢の長い日になるなあ」の溜め息が出たが、その心配が結局現実となり、タイムリミットに間に合わないRETTが1艇、最後の最後まで諦めず頑張ったがついにDNFとなったのが1艇で、なお昨年の雪辱はなりませんでした。

なお、各クラス別のレース結果は、14ページの通りです。

レース後のパーティと表彰式は今や“名司会者”の誉れ高いルージュ

の能條さんにより、15:00からシーボニアベイショアレ스토랑にて参加費無料で実施、大いに盛りあがりました。特にN.O.R.C.副会長の大儀見氏の挨拶の中“シーマンシップの原点に還れ!!”に対し、会場からは、雄叫びと拍手で応える盛り上がりでした。

できたけのお餅、菰かぶりの日酒、それに会場へ来た人全員に何らかの商品が渡ったのもご協力いただいた方々のおかげでした。ありがとうございました。

レース運営を手伝ったことはあっても、責任者としては全くの初めての経験のため関係者の方々に多大のご迷惑をおかけしましたが、それにもかかわらず心良くご協力いただいたことに深く感謝お礼申し上げますと共に、ここにお詫びいたします。

また来年(1995年)も1月2日に『相模湾新春親善レース』を開催しますので、ぜひ参加して下さい。

シーボニアフリート 北村 勝彦

1994年1月25日

NORC技術&計測委員会

IMSのディビジョン化について

ORCの92年11月会議でドラフトが作成され、93年11月会議で改正されたIMSレギュレーションが本年より適用されるに従って、IMSのレースではレーサーディビジョンとクルーザー／レーサーディビジョンに分けられることになります。

IMSレギュレーションは、第1章総則、第2章制限と除外、第3章居住設備基本要、第4章クルーザー／

レーサー居住設備要求の4つの章から構成されており、ディビジョンの違いにより必要となる設備に関してかなりの差が生じます。今日現在、ルールブックが届いていないので、旧ルールとORC議事録から相違点を表形式で作成してみました。正式なものとはいえませんが、レギュレーションの内容と違いの差について多少なりとも理解していただければと思います。

レーサーディビジョンとクルーザー／レーサーディビジョンの相違点 (*はXの意味)

	レーサー (Rと略)	クルーザー／レーサー (C／R)
203 許可材料	ハル、デッキ、ラダーシャフト、スピンポールにのみカーボンの使用可。	ラダー、ラダーシャフト、スピンポールにのみカーボンの使用可。
304 アコモデーション レングス (AL)	ALは右の値の小さい方 全長(LOA)または最大幅(MR)＊3.25 ALの値は、以下の各項目の下限値、基本値、上限値を知るための重要な値です。	
305 インテリアボリューム	シリーズまたはエージのデイトが94年1月以降の艇に適用。	
1.	下方基本線(LRD)とは船内最深部から(0.001＊AL ^{1.9})上がった高さの線。船内最深部とはビルジ溜まりなどある場合には、内部ハル表面をフェアに延ばした線の交点。	
2.	インテリア高さ(IH)の計算 AL ≥ 8.5では IH = 1.5758 + 0.1656(AL - 8.5) ^{0.5} AL ≤ 8.5では IH = 1.5758 - 0.2220(8.5 - AL) ^{0.5}	
3.	100％IHの高さが長さ(0.2＊AL)以上で面積(0.007＊AL ²)以上必要	100％IHの高さが長さ(0.2＊AL)以上で幅(0.035＊AL)以上必要
4.	90％IHの高さが長さ(0.25＊AL)以上で面積(0.026＊AL ²)以上必要	90％IHの高さが長さ(0.3＊AL)以上で幅(0.105＊AL)以上必要
5.	最小全幅(0.105＊AL)で前後方向に(0.2＊AL)以上であること。	
	今年以降に進水する艇のみに適用され、船内に定められた高さ(100％IHと90％IH)が一定の広さ以上必要であることが求められています。高さはLRDから計られ、床からではありません。 Rでは、面積とすることで多少の柔軟性をもたせ、C／Rでは幅により極端に狭いドッグハウスを制限しています。 昨年までの艇については、312.8に天井高の規定があります。	
306 キャビン床	バース側面等まで延びており、船体とは独立した構造であること、ソリッドウッドと同じ強度であること。	
307 ギャレイ	AL別の必要ストーブ数 <8.5 8.5-10.9 11-14.9 > 15 1 2 3 4 用具食器等の収納庫が必要。 AL ≥ 8.5ではシンクが必要。	左記に加え、睡眠区域内にないこと、および作業場所が100％IHの高さの範囲内にあること。(404.4)
308 トイレ	メインキャビンから独立のこと、	左記に加え、

	便器は基準に準拠したもの $AL \geq 11$ では手洗い必要	$AL \geq 8.5$ では、堅固な扉と壁で完全に囲まれており、十分な広さがあること。90%IHの高さの範囲内にあること。(404.5)
309 ナビゲーション テーブル	$AL \geq 8.5$ では、収納庫を備えた専用テーブルであること。 $AL < 8.5$ では、カウンターやポータブル海図板でも可。	左記に加え、 $AL \geq 11$ では、独立した場所にあり、 $AL \geq 10$ では最小面積は0.5sq.m(404.3)
310 ハンキング ロッカー	バース数の人数分の衣類 最小総容積は(0.06)cu,m以上	左記に加えて、 最小総容積は(0.04*バース基準値)cu,m以上のこと。(404.6)
311 居住設備の計算	312の各項目のアコモデーション テーブルによる下限値を満足しなければならない。	94年1月より前の艇は、312の各項目の下限値を満足して、313項で定義される計算での合計得点が100点を越えなければならない。 94年1月以降の艇は、312の各項の基準値を越えなければならない。 (402)
	C/Rの94年1月より前の艇を除き、得点方式による計算はなくなりました。Rでは年月を問わず下限値を満足ということで緩和されたことになり、C/Rの94年1月以降の艇は基準値を満足ということで強化されたこととなります。	
312.1 バース	少なくとも半分以上は堅い底（ハードボトム）であること。 $AL \geq 8.5$では長さ1.9m以上、幅0.6m以上のこと。 $AL < 8.5$では長さ1.83m以上、幅0.55m以上のこと。 ダブルバースの最小幅はシングルの2倍。足と頭付近はハルの形状にあわせて細くてもよい。バースマットレス表面から上の高さは0.5m以上のこと。 マットレスは全体をカバーし、柔らかい底での厚さは0.03m以上、堅い底での厚さは$AL \geq 8.5$で0.1m以上、$AL < 8.5$で0.075m以上のこと。 (バース数基準値) = $AL / 2.13$ (下限値) = $0.8 * (\text{バース数基準値})$ (上限値) = $1.2 * (\text{バース数基準値})$	
.2 清水タンク	$AL \geq 8.5$では、ポンプがシンク等に備えられており、固い構造または浮き袋タイプのタンクであること。 (基準値) = $3.0 * (AL / 0.61 - 10) * (\text{バース数基準値})$ (下限値) = $2 / 3 * (\text{清水容量の基準値})$ (上限値) = $1.5 * (\text{清水容量の基準値})$	
.3 燃料タンク	インボードエンジンでは、恒久的に設置されたもので燃料が直接エンジンに供給されること。 (基準値) = $18.88 * AL - 136$ (ディーゼルエンジン) (下限値) = $0.625 * (\text{燃料容量の基準値})$ (上限値) = $1.5 * (\text{燃料容量の基準値})$ ガソリンエンジンは各値の1.25倍	
.4 冷蔵庫	$AL \geq 8.5$では、設置されたアイスボックスか冷蔵庫が必要。 ポータブルタイプは認められない。 (基準値) = $0.03 * (\text{バース数基準値})$ (下限値) = $0.0 * (\text{冷蔵庫の基準値})$	

	(上限値) = 1.5 * (冷蔵庫の基準値)																												
.5 食料庫	上記に加えて、堅固なロッカーなど必要。床下は認められない。																												
	(基準値) = 0.03 * (バース数基準値) (下限値) = 0.9 * (食料庫の基準値) (上限値) = 1.5 * (食料庫の基準値)																												
.6 私物収納庫	扉や蓋つきの堅固な収納場所が必要。ハンキングロッカーと床下のスペースは含まれません。 バース下の場合は全面より引き出し形式のこと。	左記に加え 総容積は (0.06 * バース基準値) 以上のこと。(404.7)																											
	(基準値) = 0.04 * (バース数基準値) (下限値) = 0.9 * (私物収納庫の基準値) (上限値) = 5 / 3 * (私物収納庫の基準値)																												
.7 テーブル	AL ≥ 8.5では、下限値面積以上必要。	AL > 12では、座席が備えられた恒久的に設置されたものであること																											
	(基準値) = 0.11 * (バース数基準値) (最大値は1.1) (下限値) = 0.9 * (テーブル面積の基準値) (上限値) = 1.2 * (テーブル面積の基準値)																												
.8 天井高	床よりの高さが前後方向 (0.2 * AL) の長さ以上あること。																												
	AL ≥ 8.5では (基準値) = 1.5758 + 0.1656 * (AL - 8.5) ^{0.5} (最大値は1.98) (下限値) = 0.965 * (天井高の基準値) (上限値) = 1.038 * (天井高の基準値) AL < 8.5では (基準値) = 1.45 (下限値) = 0.895 * (天井高の基準値) (上限値) = 1.07 * (天井高の基準値)																												
313 アコモデーションレーティングの計算	94年1月より前のC/R艇に適用 各項目の得点は次式で表され、AL ≥ 8.5では (得点の合計) AL < 8.5では (得点の合計 + 22) が100以上のこと。 (実際値) / (基準値) * (ファクター) = (得点) 実際値は下限値より小さくってはならず(不合格)、上限値を越える場合には上限値とする。 各項目のファクターは次の通り。 <table> <tr> <th></th><th>AL ≥ 8.5</th><th>AL < 8.5</th></tr> <tr> <td>バース (312.1)</td><td>30</td><td>30</td></tr> <tr> <td>清水容量 (312.2)</td><td>12</td><td>N/A</td></tr> <tr> <td>燃料容量 (312.3)</td><td>8</td><td>8</td></tr> <tr> <td>食料&冷蔵庫 (312.4)</td><td>5</td><td>N/A</td></tr> <tr> <td>食料庫 (312.5)</td><td>10</td><td>10</td></tr> <tr> <td>私物収納庫 (312.6)</td><td>10</td><td>10</td></tr> <tr> <td>テーブル面積 (312.7)</td><td>5</td><td>N/A</td></tr> <tr> <td>天井高 (312.8)</td><td>20</td><td>20</td></tr> </table>			AL ≥ 8.5	AL < 8.5	バース (312.1)	30	30	清水容量 (312.2)	12	N/A	燃料容量 (312.3)	8	8	食料&冷蔵庫 (312.4)	5	N/A	食料庫 (312.5)	10	10	私物収納庫 (312.6)	10	10	テーブル面積 (312.7)	5	N/A	天井高 (312.8)	20	20
	AL ≥ 8.5	AL < 8.5																											
バース (312.1)	30	30																											
清水容量 (312.2)	12	N/A																											
燃料容量 (312.3)	8	8																											
食料&冷蔵庫 (312.4)	5	N/A																											
食料庫 (312.5)	10	10																											
私物収納庫 (312.6)	10	10																											
テーブル面積 (312.7)	5	N/A																											
天井高 (312.8)	20	20																											
以下の項目はクルーザー/レーサーディビジョンにのみ適用されます。																													
403 構造	バルクヘッド、仕切板等は、合板構造に匹敵する重量であること。																												
404 居住区域	表の区域数とバルクヘッド数を満足すること。AL > 12では、固い構造の扉がついていること。 AL < 8.5 8.5-14.0 14.1-18.0 > 18.0																												

	生活(リビング)区域	1	1	1	1
	睡眠(スリーピング)区域	1	1	2	3
	バルクヘッド数	0	1	2	3
	生活区域: 90%IHの高さの範囲にテーブルがあり, 囲んで座れるセッティがあること。区域の80%以上は90%IHの高さの範囲にあること。				
	睡眠区域: シングル, ツインまたはダブルのバースがあり, 私物収納に適した設備があること。				
	最小幅(0.3)は最小長($0.035 * AL$)にわたって90%IHの高さがあること。				
405 セッティ	次の基準の堅い底のセッティ(長椅子)が必要。 長さの合計は($0.60 * \text{バースの基準値}$)以上。奥行き0.4以上。背もたれの高さは0.3以上。床からマットレス上面までの高さは $AL < 8.5$ で0.3, $AL \geq 8.5$ で0.4以上。座高の高さは $AL < 8.5$ で0.8, $AL \geq 8.5$ で0.9以上 セッティがバースとしても申告された場合には, 残りのバースの半分以上が堅い底であること。				
406 コンパニオン	90%IHの範囲内にあり, 出入りしやすいもので傾斜したステップ等が備えられていること。ステップの間隔は0.36以下。				
407 コックピット	長さの合計は($0.3 * AL$)以下のこと。前から75%に高さ0.2以上の背もたれまたはコーミングがあること。座席の面積は($0.2 * \text{バースの基準値}$)以上で, 奥行き0.3以上, 座席の高さは $AL < 8.5$ で0.3, $AL \geq 8.5$ で0.35以上のこと。				

締切り迫る! 第12回沖縄～東京レース



- スタート日時 : 1994年4月29日(金)
- コース : 神奈川県小網代沖より沖縄県宜野湾港マリーナまでの約830マイル
- 参加申込み締切り: 1994年3月25日(金)

参加資格などは, オフショア219号(1993年11月号)11ページに掲載。
詳細はNORC本部までお問い合わせください。

第126回理事会議事要旨

社団法人日本外洋帆走協会

1 日時

平成5年10月27日(水) 1800~2040

2 場所

東京都港区虎ノ門1-11-2

社団法人 日本外洋帆走協会 会議室

3 出席者

理事30名中 出席29名(うち委任状14名)

(出席)

大儀見薫 小林義彦 久保和男 並木茂士 朝河 清
児玉萬平 内藤恒夫 古川保夫 宮坂敬三 安岡信一
川端治夫 都築勝利 松木 哲 川村安正 東江正喜

(委任状)

石原慎太郎 清水栄太郎 石井正行 鈴木康之 林賢之輔
山崎達光 柴田邦敏 長谷川富延 三井祥功 秋山福夫
秋田博正 平岡英信 山村 彰 岩田行史

(理事以外の出席)

松井利簡(常磐支部長) 剝岩政次(南九州支部長代理)

4 議題

「たか」遺族からのNORCに対する損害賠償請求訴訟
問題

5 議事

1800開会,出席理事は29名で本理事会の成立を確認,
大儀見副会長が議長となり,議事録署名人に古川,内藤
両理事を指名,議事に入った。

議題 「たか」遺族からのNORCに対する損害賠償請求問題

大儀見議長から,資料に基づき大要次の説明報告問題
提起があった。

「たか」遺族の高瀬,橋本及び武市3家族6氏から,
6氏を原告とし,有限会社サンスイ,「たか」遺族水川氏,
NORC及び国を被告とする2億3484万4832円を訴訟価
額とする損害賠償請求事件の提訴があった。

NORCは,11月17日までに答弁書を提出し,12月2

日及び以後の東京地裁民事部の裁判に出頭を求められて
いる。

原告らは,NORCに対して次の責任があるとしている。

① 荒天の下でのレース続行の責任

参加艇の乗員及び艇体の安全確保の最終的責任
は,参加艇のオーナー,艇長にあるとしても各参加
艇艇長がレースを続行するか否かの判断,事故の発
生,拡大を防止するための判断を的確に果たす上で,
各艇長が知りえず,NORCが知っていた情報につい
ては,各参加艇艇長に告知し,さらにレースの中止,
不成立とする措置,早期搜索の開始等事故の発生・
拡大を防止すべき義務があるにもかかわらず,横須
賀海上保安部の中止要請を全く告知せず事故を拡大
させた責任及び「たか」からの連絡が途絶し,「マリ
ンマリン」が沈没したにもかかわらずNORCは,
漫然とレースを続行し,レースの中止ないし不成立
とするこゝも,搜索の体制もとらず,事故を発生拡大
させた責任

② イーパブをめぐる責任

イーパブ説明書が不正確で誤解を生む説明であ
り,明確な指示を与えなかったため「たか」転覆時
点で乗員がイーパブのスイッチを入れても作動せず
事故を発生させた責任

NORCは,10月20日石原会長,大儀見副会長,清水
専務理事,尾島グアムレースレース委員長による基本的
対応の打合会議及び同日の総務委員会において,基本方
針をNORCの組織を挙げて対応し,勝訴に全力を尽く
す。こととした。

弁護士については,麻生法律事務所の麻生利勝弁護士
及び田中保彦弁護士,山本隆法律事務所の山本隆弁護士の
3弁護士の承諾を得,弁護団長として麻生弁護士の了解
を得ている。

NORCの体制は,取り合えずは大儀見,清水,尾島
の3氏で対処し,事務的対応は服部一良氏にお願いする
こととしたい。

11月16日に3弁護士との対策打ち合せを行う予定であ
る。

ついて、各理事の質問及び大儀見議長からの回答があった。

* 小林副会長

オーナー・クルーの関係を明確にする判例を出すため、オーナーに負担を求めることは良いと思う。

* 並木理事

NORCの対応を明確に定めなければならない。裁判は、長期かつ費用も嵩む。理事会決定を受けて代議員での審議が必要ではないか。長期に互るのであれば特に必要であると思う。

* 大儀見議長

NORCの対応の基本方針は理事会で決定し、費用の手当については代議員会で決定する、ことではどうか。

* 朝河理事

会員の理解を得るためには、オフショアへの掲載が必要だと思う。原稿は服部氏にお願いしたい。

・大儀見議長

弁護士の目を通すことが必要であろう。

* 並木理事

訴状をオフショアへ掲載することはどうであろうか。主観をいれずに経過説明となろう。

* 松木理事

裁判は、ヨット仲間の常識ではなく、社会通念を基準として判定される。社会にアピールして社会通念をNORC側になるように醸成することが肝要である。

* 都築理事

オフショア掲載は、主義主張が入っても良いと思う。

* 川村理事

オーナーに対する、損害賠償のための保険はないのか。

・児玉財務委員長

賠償価額を肩代りするための保険はない。本部レースでは、対人、対物の賠償責任保険の加入を義務付けている。日本では、ヨットレース期間に限定した生命保険はない。国内旅行障害保険は、ヨットレースに認められている。

* 松木理事

本件は、NORCの根幹を揺るがす大問題である。解決には長期間を要するので、費用調達方法を考慮しなければならない。会員の理解と社会へのアピールが大切である。

* 朝河理事

クルーにはオーナーが説明し、理解を求めるのが最良の方法である。

* 児玉財務委員長

代議員会で基本線を決め、支部代議員会で確認する方法が良いと思う。

* 大儀見議長

JYAとの打ち合わせ会で、ヨット界全体の問題として取り上げるについて理解を求め、確認を得た。

* 小林副会長

各支部でオーナー会において先ずオーナーの理解を求めることとしてはどうか。

以上で本件審議を終了、大儀見議長から、総括して

本件は、①NORCの組織を挙げて対応する。

②特別対策委員会を設置し、弁護士と連絡を密にして取り組む。

③特別委員会の委員については、前述した本件の取り合えずの対応者である大儀見、清水、尾島で相談して決定する。

④財務措置については、会員に特別提出を求める、こととし代議員会での議決を得る。当面は、財務委員会及び総務委員会で対応する。

⑤金額面は、予算化を含めて後刻明確にする。

以上について、諮りたい。旨提案があり、承認された。

大儀見議長から、関東支部へ、本件訴訟に関する弁護士への着手金については、特別会員から臨時の提出を求めることとしているが、早急に必要であるので関東支部基金からの借用をお願いしたい、旨依頼する。ことについて諮りたい。との提案があり承認された。

議題 その他

① 財務状況

児玉財務委員長から、9月30日現在の収支計算書に基づき、次のとおり説明があった。

対予算では、収支とも健全に推移している。収入は現在7,500万円であるが、若干の広告費と鳥羽レースの収入見込みにより約8,000万円となろう。支出は7,500万円から7,600万円を見込んでいる。

しかし、一方で各支部からの拠出協力金関係が、予算では1,000万円の収入1,200万円の返済を組んであるが、9月末現在では634万円の収入728万円の返済支出となっている。残念ながら約300万円不足する。広告収入の落込みも含めて厳しい予測となっている。

各支部からの協力金拠出感謝いたします。また未拠

出支部のご協力をお願いいたします。

② 事業補助金の申請

児玉財務委員長から、概略次の報告があった。

9月30日、日本船舶振興会へ補助金申請の概要を説明したが、その際、過去の補助金返上に関する経緯の報告を求められ、10月18日経緯報告書を提出受理され、申請書提出の了解が得られた。

一両日中に申請書を提出する予定である。

申請概要は、次のとおりである。

事業名 外洋ヨット安全総合対策事業（5年継続）

① 調査研究開発事業

② VHF船舶局搭載推進事業

③ 長距離安全通報機器の普及促進事業

事業費総額 48,000,000円（平成6年度）

補助金交付申請額 38,000,000円（平成6年度）

③ 新入会員の承認

大儀見議長から、9月中の新入会員は、資料のとおり特別会員9名、正会員22名の31名で、総計では特別会員982名、正会員4,221名、準会員52名、計5,255名となる、旨説明があり、31名の入会が承認された。

④ ワントンカップの日本開催

大儀見議長から、資料に基づき次の説明提案があった。

ワントンボートオーナーズクラブ石渡会長から、95年ワントンカップを三浦市において開催することをORCに要請することが10月6日京都での総会で決定された。ついては、ワントンカップ95年日本開催についてNORCの承認及びORCに対する働きかけの承認をいただきたい。なお、開催に関するすべての運営、経済上の責任は同クラブが負うことを確認する。旨の要望書の提出があった。本件について、諮りたい、との提案があり、承認された。

さらに、1994年ジャパンカップの枠組みの中でのパシフィック・ワントンカップの併催についても諮られ承認された。

⑤ ORCサブミッション

大儀見議長から、技術委員会からORCへIMS艇の材質に関してカーボン使用可と報告し、それがORC会議の提案に入っている。川村氏以下3艇のオーナーからは、材質の問題は制限こそすれ緩和されるべきではない、との意見が資料のとおり提出されている。これを踏まえてORC会議では討議の中で、使用可の意見は日本のIMSオーナー全体の意向では必ずしも

ない。旨発言することとしたい。なお、サブミッションに関する意見は、理事会もしくは総務委員会での検討の上提出する、という手続きをとることを確認していただきたい。旨発言があり、了承された。

⑥ 94年J C

大儀見議長から、総務委員会の審議を踏まえて、シャンペンカップ運営委員会へNORCは94年J Cを引続き開催する旨通報した。総務委員会では、シャンペンマムの冠がなくてもNORC独自で開催するという意見であった。との説明があり、さらに、同委員会の意向に基づき、94年J C実行委員長を児玉氏にお願いしたい、との提案があり、承認された。

・児玉J C実行委員長から、次の発言があった。

各クラブの応援を得て委員長をやらせていただきます。開催海域は関東であり、今後関東を始め各支部には運営、人員等諸種の協力についてよろしくお願いいたします。

また、イベントの押えとして大会委員長を並木関東支部長にお願いしたい、との提案があった。

・並木関東支部長から、各クラブ及び関係者の意見を求めているいただき、その上で返答したい。旨回答があった。

⑦ オフショア掲載広告の獲得依頼について

朝河会報小委委員長から、オフショアへの広告掲載が漸減してきた。広告要綱、広告料金表等をお配りしたので、広告獲得について各理事のご協力をぜひお願いしたい、旨発言があった。

他に、質疑応答等はなく以上で審議を終了し、2040、第126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5年10月27日

議長 大儀見 薫（印）

署名人 古川 保夫（印）

署名人 内藤 恒夫（印）

安全講習会にご参加下さい

日本外洋帆走協会関東支部 東京中央フリースト(共催)

桜の花も満開、シーズンを前に各艇、整備も万全、愈々活動開始かと思いますが、その前に今一度安全に関して認識を新たにすることがエンジョイヨットライフであると考え、日本外洋帆走協会関東支部では、毎年、海上保安庁を始め、各界の講師をお迎えして、会員非会員を問わず、広く一般の方々にも参加して頂き、〈事故についての検証〉〈気象〉〈艇の設計〉〈無線通信〉〈救急法〉〈ライフラフト、フレアー等安全備品の扱い方〉〈保安庁による海上安全の講義、訓練〉など、あらゆる安全に対するテーマで開催しています。今年は、東京中央フリースト〔夢の島マリーナ〕と共催で、下記の通り開催致しますので、ヨットだけでなくパワーボート、海に関心のある方、多数の参加をお待ちしています。

記

日時 平成6年4月24日(日曜日) 13:00~17:00

場所 夢の島マリーナ 東京都江東区新木場3丁目先

☎03-5569-2710

有楽町線〔地下鉄〕新木場駅 徒歩15分

京葉線〔JR〕新木場駅 徒歩15分

車 首都高速 新木場インター 駐車場有

参加費 無料 参加自由

日本外洋帆走協会関東支部

〒105 東京都港区虎ノ門1-11-2(第二船舶振興ビル)

☎03-3504-1911

今月の表紙: 恒例の「相模湾新春親善レース」が1月2日、晴天に恵まれて盛大に開催。66艇が新年の海にスピンの華を咲かせた。(写真提供/舵社・寺沢寿一)

OFFSHORE 第222号 平成6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1-11-2(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

Yacht of the Year '93

各支部が選ぶ'93年間最優秀艇

オフショア誌恒例の『年間優秀艇』を選んでいただくべく、'93年も年末に各支部長あて依頼をした。残念ながら今回は4支部のみよりの回答となった。以下その4支部5艇（チーム）を紹介する。

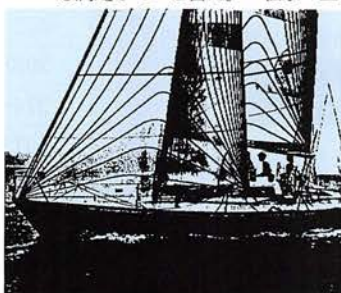
駿河湾支部

乙天馬

4191 X-99

木造ヨール型26ftディーブキール、C & C30、シルバービルビー30、と乗り継ぎ、X-99は3代乙天馬になる。木造ヨール26ftは別名で、C & C30以後共同オーナーでチームを結成した。メンバーも歳を取った、岬を回り島を巡り、島酒に酔い島唄を聞くクルージングを夢見ないでは無いが、時間がそれを許さない。“ヨットに乗った”実感は、弛んだ腹、よろめく足、薄い髪にもめげず、生傷に耐えてクラブ・レースに出ることだ。風やレース距離のファク

ターの無いレーティングには泣かされるが、乗り手の腕為りの走りにメンバーも満足している筈だ。 松永一生



東海支部

うらなみⅧ

5075 ヤマハ31S

蒲郡に“うらなみ”ありと言われるほどの歴史を持つ艇が8世となり昨年進水した。早々、『鳥羽パールレース』において、大半の艇がリタイヤするなか、見事完走、優秀な成績を残した。 広報



近畿北陸支部

サンタ・チーム ラブ・ア・ラック

SANTA YELLOW 4797 ヤマハ31S 4755 ELLI-12

SANTA GREEN 3737 TAKAI-1/2



内海支部

ドンキーⅦ

3215 FARR-45



撮影／市川和彦

相模湾新春親善レース 1993

NORC 関東支部 シーボニア・フリート

IORクラス

参加艇数10艇

順位	SAIL No.	艇 種
1	4379	再見 II
2	5050	シーホーク
3	3660	青海波
4	4500	からす
5	4218	ナポレオン
6	3825	ROUGE
7	3501	SONNBLUME
8	3387	BASIC
PMS	3001	ハーフタイム
PMS	3002	SYLPHIDES III

IMSクラス

参加艇数 8 艇

順位	SAIL No.	艇 種
1	4417	APHROS
2	4959	ファンデーション
3	2523	サウザン クロス
4	3719	フラーム
5	3035	MARTHA
6	3360	ビッグスマイル
7	3901	SPRING
PMS	3088	バンブルビー

オープンクラス

参加艇数12艇

順位	SAIL No.	艇 種
1	4692	HAZEDON-V
2	4728	スーパーキッズ
3	4731	バトラー
4	2899	トムキャット
5	157	ブルーリボン
6	4288	ウイングス III
7	2870	ラル
8	4194	PRE STIGE
9	1881	アンギラ
10	4586	ナルビック II
RET	4245	メリーココナッツ
PMS	3551	FIN MARCHEUR

CRクラス

参加艇数36艇

順位	SAIL No.	艇 種
1	2466	メルルーサ
2	3821	セブンシーズ
3	4524	JOJO
4	4936	シャーク ジェイ
5	3373	アフロディーテ
6	3531	陽 焰
7	2850	パサート
8	4113	アドバンテージ
9	3494	アルカンシエル II
10	3333	タバサ
11	4026	SWEET BASIL
12	3988	アリアドネ
13	3749	スターボード ジュニア
14	2675	ミュ II
15	4545	チェントロ II
16	4852	ミスタースターボード
17	1437	スーパーレディ L
18	4577	ELFIN
19	2011	サベージ
20	4507	トルネード III
21	334	ジュンブライド IV
22	667	KAY SEVEN
23	4475	つるぎ
24	2549	かるの 9
25	368	赤 城
26	4448	スケジュール
27	2835	アランフェス III
28	2690	くろしお IV
29	4403	BIG DEAL VI
30	4920	ENDEVOR
31	3367	PAULISTANA
32	3715	ミストラル
DNS	3807	AKURI
DNS	4919	ZETA 12
DNF	4302	シースカイ
PMS	1311	1 3 1 1

NORC保険デスクより

団体ヨット保険募集中//

'94年度NORC団体ヨット保険を募集しています。1月末までに特別会員と会友の皆様には、新しいパンフレットをお届けしています。正準会員の方で、パンフレットを希望される場合は、最寄りの各支部または保険デスクにお知らせください。

団体ヨット保険は、一般のヨットモーターボート総合保険について、会員が外洋ヨットのユーザーの代表の立場で提案事項をまとめ、引受保険会社（東京海上と住友海上）2社と毎年協議を続けながら、その内容を改訂し、会員だけの特典として利用いただいています。

'93年度の団体保険加入艇は、登録艇・会友艇総数の約2割を占めるまでにご利用が広がってきました。

無保険艇も多いものと思われますので、今年一年の活動計画を検討するこの時期に、保険の必要性をテーマとして、オーナー・スキッパー・クルーのそれぞれの立場から、保険加入をご検討ください。

事故になれば、その事故を公正に判定し解決への道程を誘導する手助けが先ず必要となります。その上で経済的な修理費の支払や損害賠償への補償に当たることになります。

この一連のサービスが、保険加入によって得られる訳ですから、慎重に保険内容を理解し、万一の場合に信頼できる保険に加入することが、何より重要となります。

パンフレットの内容・見積依頼・申込方法などご不明な点は団体窓口までお問合せください。

〈特長〉

- ①無事故割引・事故割増制度により公平な保険料率を適用します。
- ②船体保険引受は、船体部分を船体

時価100%、マスト部分は新品価格により各々の保険金額とします。

- ③レーサープランとクルーザープランの2種類の船体保険料率があり、クルーザープランは割安です。
- ④保管保留中の風水災補償は、泊地の状況で選択できます。NORC安全泊地認定制度も有利です。
- ⑤第3者への賠償責任は対人対物合算で1億円まで補償します。
- ⑥搭乗者傷害保険は、死亡時1名5千万円まで、通院・入院時は1日1万円補償で、艇の定員いっぱいまでお引受します。
- ⑦搭乗者の搜索救助費用は最高補償4百万円です。
- ⑧事故時の損害調査や適正な修理指導に、NORC指定検査員が対応します。

〈申込〉

☆3月1日から初めて加入する場合
2月中にお問合せの上、2月末日までに申込書の提出、保険料振込をおすませください。

☆3月1日以降の日から保険加入する場合

保険期間の月割保険料による加入となります。保険加入の開始日をお知らせいただければ、開始日からの見積書をすぐにお届けします。その開始日までに申込書の提出、保険料振込をおすませください。

〈テレマーケティング〉

2月中旬から団体保険加入へのおすめとして、特別会員と会友の皆様宛、電話による募集を実施致しますので、ご理解とご協力をおねがい申し上げます。

つい問合せを忘れている場合などこの機会をご利用いただき、ご検討

のきっかけになればと思います。

なお、すぐその場に対応できない場合には、折り返しのご回答になることもありますので、予めご了承ください。

保険全般について、日頃から思いについているご意見など併わせてお聞かせいただければ、今後のテーマとして取り上げることもできます。

主旨ご理解の上ご活用ください。

〈アンケート実施にご協力を〉

保険小委員会は、'94年度NORCヨット保険の募集に先がけ、引受保険会社に対して、次の3項目の内容改訂を提案し協議を重ね、結論として、'93年度と同じ内容での募集となった経緯をご報告致します。

提案1. 無事故割引の2等級以降の割引範囲の拡大

提案2. セールとドライブユニット損害を補償する引受

提案3. 残骸撤去費用を船体修理費用と別枠補償する引受

回答1. 大蔵省認可の最低料率を既に適用済で割引拡大は不可能

回答2. ヨット特約付帯条項で困難ではあるがセール損害補償はロス実態により継続検討

回答3. 割増保険料(0.5%)の全加入者徴収による引受可能。船体損害保険金の10%で実額限度

以上のとおりですが、今後も会員各自の意見を集約し、よりよい内容とするよう進めます。'94NORC団体ヨット保険パンフレットに同封したアンケートに、会員皆様の要望事項を記入して、2月末日までにご回答くださいますようお願いいたします。

お問合せは **フリーダイヤル:0120-024410** (オフショアヨット)

NORC保険デスク ☎101 東京都千代田区神田錦町1-9 天理ビル6F 東南興産株式会社 東京営業所内

オーストラリアの予感。



ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

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