

社団法人日本外洋帆走協会

平成6年1月25日発行（毎月1回25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. 232

1

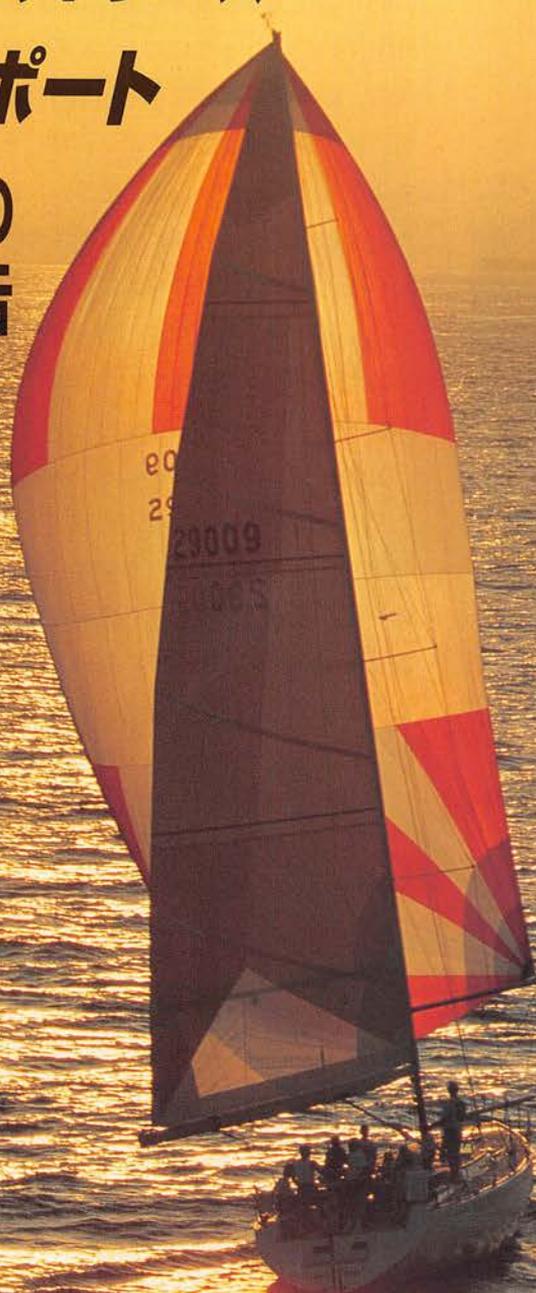
1995 JAN.

座 談 会 & アンケート

岐路に立つ外洋ヨットレース

ORC総会レポート

クルージング部会の
アンケート結果報告



新年のごあいさつ

NORC会長代行 並木茂士



明けましておめでとうございます。

本年も、NORCにとって良い風が吹く年でありますようお願いしております。

昨年は、大きな変革の年でありました。14年の長きにわたってNORCの舵取りをされてきた石原会長が勇退されるとともに、会長代行、副会長、専務理事と新執行部が選出されました。私も会長代行に推され多難な1年を精一杯頑張ってきました。今後ともご支援を下さるようお願いいたします。

本年は、アメリカズカップの年でもあります。ニッポンチャレンジの動向が気になります。健闘を心から祈りましょう。

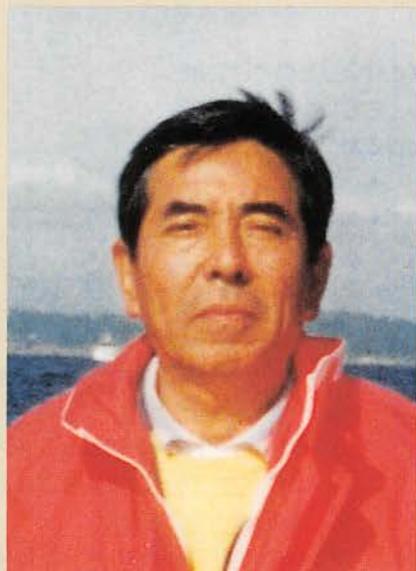
ここ何年来の懸案でありましたJYAとのナショナルオーソリティ問題も、徐々に進んでいますが、本年はさらに各論において大きく前進する年となりましょう。

NORCの本部・支部の業務分担も固まりつつあります。社団法人としての海事思想の啓発・高揚という業務も各支部のヨットレース事業をベースにしてのことです。それにはクラブとしてのフリートの発展が基本になります。NORC会員数も徐々に増えフリートも新設されています。5,000人を超える会員諸兄とともに、充実した協会・クラブとしての発展を願ってやみません。ご支援、ご協力をお願いいたします。

会員諸兄の一層のご健闘とご安航をお祈りします。

1995年新春を迎えて

NORC副会長 小林義彦



1995年、明けましておめでとうございます。会員の皆さまには、清々しい新年をお迎えのこととお慶び申し上げます。日本国も欧米並みに休暇が多くなり、いよいよ海洋レジャーブームが到来するのではという、うねりを予感させるこの頃です。外洋ヨットレース、外洋クルージングのオーソリティーとしての我がNORCのメンバーの担う使命は、これからが本番となりましょう。ヨットマンとして腕を磨き、精神を鍛え、培ってきた海を愛する仲間達の「シーマンシップ」が存在価値を発揮する時代であります。海の遊びが一般化すると、マナーの問題が表面化してきます。

海辺には海辺の、外洋には外洋のルールが存在しますが、一般にブームのような形で急速に波が広がりますと、收拾のつかない問題になってしまうやに危惧されます。一般的に外洋熱が高まってきた昨今の風潮に合わせ、昨年、我々はNORCに「クルージング委員会」を発足させました。第一回目の活動として昨年8月13日、14日の2日間、熊野灘の志摩ヨットクラブにおいて東海支部の皆さまにお集りいただき、ミーティングを行いました。外洋に関すること寄港しやすい泊地の紹介とか海上ルールのことetc…と活発に意見交換が行われました。たまたま、この会に熊野灘のクルージングでハーバーに立ち寄った沼津や関西のヨットマンがオブザーバーとして参加してくれましたが、彼等の会終了後の意見は「こんな気さくで楽しい意見交換会なら、NORCに入会してもいいなあ」といううれしい内容のものでした。今後、このできたばかりの委員会をどんな形で定着させていったらいいのか、会員諸氏のご意見、アイデアを承りたいと切望します。

さて今年も各地において行なわれる支部レース、第3回YAMAHA OSAKA CUPメルボルン～大阪ダブルハンドレース、鳥羽パールレース等々、胸躍る熱い海の戦いが待っています。外洋ヨットレースに大いに初夢を抱いて頑張ってください。

オフショア・レーシング・カウンシル(ORC) 1994年総会報告

NORC技術委員会 角 晴彦

1994年度のORC総会が11月7日から13日までロンドンで開催されましたので決定事項等重要項目について以下の通り報告を申し上げます。ただし、内容についての最終的な確認はそれぞれの規則の来年度以降の正式版によっていただきたいと存じます。

1) ORC組織関係

●ORCはこれまでIORやIMSの管理を各国ナショナルオーソリティを通じてのみ行ってきたが、新たに組織の改正を行ない、各種オフショアクラス協会を正式にORC内部に組み込み活動を進めて行くこととする。これらの協会はレベルレーティングクラス委員会に代って設置されるオフショアクラス委員会(チェアマン:マルセル・リーマン)に代表を送り、この委員会が一人のカウンシルメンバーを指名することができる。

このような組織変更は、最近のオフショアレース界で使用されるボートの多様化に伴い、それぞれのクラスの普及を国際的に進めたいというクラス組織の要望がORCに寄せられていたことに対する対応と見られる。新しい組織の基で承認されるオフショアクラス協会はIOR、IMS、ワンデザイン、開発制限ルール等の種類は問われない。

2) IMS・ILC関係

●ITC(インターナショナル・テクニカル・コミッティ)は一連のILCクラス制限の作業を進めており、ILC40、46に続いて、ILCMaxi(元ILC70)が総会期間中に発行され、ILC30が12月にも発行される予定。ILC30に関しては寸法に関するパラメーターの検討がほぼ終わり、性能に関して最終調整が行なわれる。コンセプトとして3/4トン艇がわずかな改造によりILC30に移行できるものとなり、建造コストを抑えるような制限を設けられる(Eガラスのみ使用、セール枚数の制限等)。また、全長24フィート付近のILCクラスの設置要望が強く1995年に検討が始まる。その他のクラスの設立予定はない。

●ILC40の最大喫水(DHKo)が2.4mから2.6mに変更。

●非対称スピネーカーに関して、ITCが係数の

検討を進めてきたが、ヨットの中心線上にポールを介さずに設置されるものに関して1995年よりIMSで許されることとなった。ポールやボースプリットを介するものに関してはまた許可されず、USセーリングが計画している来年度の一連の非対称スピネーカーに関する実験結果を待つこととした。

●マストヘッドスピネーカーをフラクショナルリグで使用するに関して、現行のペナルティなしに使用が認められることとなった。

●IMS証書をプロダクション艇のようにハルデータがあらかじめ揃っているものに対し、低料金を発行するIMSクラブサーティフィケートに関していくつかの案が報告され、オーナー申告によるリグ、フローテーション、プロペラ設置データによる証書の発行の必要性が強調された。こうした証書はフルメジャーの証書と互換性があり、ローカルレースでは混成したレースも可能となる。料金やその他詳細に関しての検討が進められることとなった。基本的にクラブサーティフィケートは各国のナショナル・オーソリティの裁量にまかされるが、近いうちにORCが率先して叩き台となる証書を完成する予定。

●現存するボートで新たにIMS証書を得る場合、どれほどの改造を施してもエージデート(船令)に影響しないかについて、ITCの推奨する改造範囲は次のとおり。

—アペンデージとその配置の変更

—スケグの取り外しと新しいアペンデージへのフェアリング

—アウトースキンの外側に盛られたバンプの削除

—ホローの埋め(IORのAGS付近)

—システムおよびスターンからLOA10%以内の範囲に渡る延長と縮小でフェアな表面を維持するもの。ハルの改造面積は

合計で20%を超えない。

●IMSのピッチングモーメント計算に必要なハル/デッキの構造で“サンドイッチ”構造とみなされるコア材(木)の最大密度が300kg/m³に設定された。

●IMSのスピード予測プログラム(VPP)で、船体の残余抵抗を計算する上のLCB(浮力中心)項の係数が改正された。

●IMSのVPP中で、スピネーカーの効率が浅いセーリング角度で高めにできるという指摘があり検討した結果、リフト(揚力)とドラッグ(抵抗)のそれぞれの係数を改正することとなり、浅い角度でのスピネーカーの性能がより実地的なものとなる。

●同じくIMSのVPP中、プロペラドライブのタイプ別による抵抗の計算で、ストラット・ドライブが不当に有利に扱われているという指摘があり、検討した結果、式中の係数改正が行なわれた。

3) スペシャル・レギュレーション関係

●規則10.21.1、ストーム、トライスルの展開で、ブームからのシーティングもブームとは独立したシーティングも可能となるような表現に改正。

●規則10.61、VHF無線のマストヘッドアンテナの条件で、20mの高さに対する信号損失が50%以内だったのを、高さにかかわらず出力損失を40%以内にする文章に改正。

●規則5.3.2、カテゴリ0ではフレキシブルな燃料タンクの搭載の禁止事項追加。同じくカテゴリ0にトーイングと係留用にパウフェアードの取り付け義務を追加。

●規則7.2、カテゴリ0で、全てのクルーに一つずつのボンクの設置義務追加。

●規則9.3、チャートは適切な機関によって

発行されたものという表現を追加。

●規則10.64、カテゴリー0では、EPIRBに反応するVHF方位測定機搭載義務を追加。

●規則11.6、カテゴリー0では、各クルーに信号焔の携帯義務を追加。

●規則11.0、カテゴリー0では、各クルーが次の備品を所有する義務を追加、

—ナイフ

—パーソナルEPIRB（VHF方位測定機用）

—懐中電灯

●規則6.55、カテゴリー0では、水密バルクヘッドの設置義務に関する細かな規定が追加される。

4) グリーンブック関係

●1995年のレベルレーティングイベントは次の通り、

—ILC40 6/30～7/8、デンマーク

—1トン 10/19～29、日本

—ILC30 9月初め、スペイン

—1/4トン 9/1～10、ポーランド

●グリーンブックの部分的変更；

—4項、エージファクター年（AFY）の算出で、1991年の基準年を全て1992年に変更。

—7.1項、削除

—2.5項、最後の文を削除して、最低10艇の参加艇で最低4カ国の参加義務を追加。

5) その他

●レーシングディビジョンのルール解釈

ILC40として建造され証書の発行も受けている“Aerosail Astro”に関してレーシングディビジョンのレギュレーションに適合していないのではないかという疑惑が持ち上がり、写真等を回覧しながら検討された。UKセールメジャーはこのボートが明らかにレギュレーション303及び302.3を無視し名目だけで実質の伴わない例であるとの発表があり、早急にレギュレーションの文章表現において明確にしてゆくことの必要性が強調され委員会でも同意を得た。

※次号にて、大儀見理事の総括レポート、ならびに石渡氏のIOR関連についてのレポートを掲載する予定です。

NORC総会等諸会議のお知らせ

平成7年度NORC定例の諸会議は、次の日程で開催されます。

会議名：理事会 代議員会 総会

日 程：平成7年2月25日(土) 13：00～17：00

場 所：航空会館(東京都港区)

NORC関東支部総会等のお知らせ

平成7年度NORC関東支部定例の代議員会、総会は次の日程で開催されます。

会議名：関東支部代議員会 関東支部総会

日 程：平成7年2月18日(土) 13：00～17：00

場 所：航空会館(東京都港区)

関東支部基金の増額分徴収方法についてのお知らせ

関東支部財務委員長 鈴木保夫

平成6年度の総会で支部基金が1,000円から2,000円に変更され、今年度より徴収（カード会員の自動引落しは2月5日、納付書は2月発送）の予定でしたが、当方の都合上、今年度の徴収は従来通り1,000円とし、来年度に今年度分の未徴収分1,000円と来年度分2,000円の計3,000円を徴収することとなりましたのでご通知します。

ご了承いただきますようお願い致します。

座談会・岐路に立つ外洋ヨットレース

アンケート結果から考える、 これからの 外洋ヨットレースのありかた

〈出席〉

- 児玉萬平：本部専務理事・総務委員長
- 宮坂敬三：本部理事・本部帆走委員長
- 今岡又彦：本部理事・関東支部副支部長・本部会報小委員会委員長
- 浅野英武：関東支部総務／広報委員長・本部会報小委員会副委員長
- 植松 清：関東支部帆走委員長・逗子フリートキャプテン

以上、本部ならびに関東支部のレース運営に携わるメンバーに加え、レース参加者の立場から外洋レースの経験豊富なOFFSHORE編集委員の服部一良が出席した。

〈司会〉

- 市川和彦：OFFSHORE編集長

日時：1994年11月15日

本誌10月号アンケート「岐路に立つ外洋ヨットレース」は、回答総数222通という大きな反響を得ることができました。まずはここに、ご意見をお寄せいただいた会員の皆さまにお礼申し上げます。集計結果は本誌11～12ページに掲載しましたが、この内容をもとに昨年11月に座談会を開き、本部ならびに関東支部のレースを支える幹部スタッフが、いまだどのような意見を持っているのか、率直に語ってもらいました。

司会 アンケートの回答をざっと見ますと、オフショアレース派からのものが大多数でしたが、クルージング派からのご意見も多く寄せられています。これらの回答から、オフショアレースに参加する際の問題点で一番多いのは、仕事か忙しくて休みがとれないこと。そしてレースにかかる経費や回航での泊地に不安があるということが分かります。また、これから希望するレースとしては、ワン・オーバーナイトのレースが一番多く、お盆とか連休を使ったショートオフショアレースがしたいということです。

以上、簡単ですが整理した内容を述べてみました。そこでベテランセラーである皆さんに、時間、経費、泊地といった問題を足がかりに、これからNORCが取り組むべきことを探っていただきたいと思います。

■クラブに継承されたレース運営の原点

宮坂 話を進める前に、「岐路」というアンケ

ートの表題は非常に暗い意味でダメだという意味に捉えがちになるが、「変化」してきているという見かたもできる。鳥羽レースが隆々としているなかで、沖縄や小笠原レースがダメになってきたというのだったら、逆に鳥羽レースが衰退して沖縄、小笠原レースが盛大になったら「岐路」じゃないのかということにもなる。外洋帆走協会なのだから、たまたまロングディスタンスが一つの原点になっていただけで、ワン・オーバーナイト・レースの希望が一番多いことを理由に、それを「衰退」とか「岐路」という言葉で簡単にはかたづけられない。そうではなくて「変化」してきたんだという意味で考えたい。世界的に見たって二極化している。

ただ、僕らもどちらかというと長いレースが好きで、沖縄レースや小笠原レースをコーディネートする立場に携わるようになってからは、「変化」してきたことに対して気持的にはなかなか割り切れないものがあった。だからといって、沖縄や小笠原に代わるロングレー

スの理想的な開催地を探すといっても、まさに指摘された、時間、経費、泊地という3つの問題があつてむずかしいのが実情だ。

司会 そこで、時代の流れというのか、1泊2日ぐらいのレースだったら出られるという人が多くなったということですか。

宮坂 それは確かだ。ワン・オーバーナイトの希望が222通中184と、この答えだけはずば抜けて数が多いからね。でも、昨年できたクルージング・ディビジョンや支部単位のフリートレースなどの必要性は感じるけれど、沖縄レースには1972年からおこなってきたという古い伝統がある。それが、なぜこんな状態になったのか？これに、参加者が少なくなったからという理由を押しつけるつもりはない。コーディネートする側に、どこか少し怠慢があつたんじゃないかと、僕の立場としては反省はしている。ただ、説明してくれと言われれば理由はいっぱいある。小笠原レースでの泊地問題などは、10年たつても何の解決もされていないからね。



今岡 しかし、沖縄や小笠原はもちろん、ワン・オーバーナイト・レースを含めても、全体的にオフショアレースは衰退していると思う。だから比較的短距離のオフショアレースの参加艇が少なくなってくると、そこから経験を積んで出場する沖縄や小笠原レースの参加艇も減少する。

宮坂 今年もできなかったけども、たとえばツー・オーバーナイトの八丈島レースは非常に大切なレースだと思っている。ワン・オーバーナイトを経験したからといって、いきなり沖縄というわけにはいかないからね。NORCとしては、底辺の掘り起こしから始まって、じゃあ沖縄へ行ってみようかというステップを整えておく必要がある。

今岡 このテーマを考えてみると、泊地や費用という大きな問題もあるが、同時にオーナーやクルーの高齢化という悩みもある。いままで外洋レースに出ていた人たちが高齢化して、最近ではほとんど参加しなくなってきた。それぞれのレースには発祥の歴史があって、たとえば小網代カップは小網代の人たちが、大島レースは葉山の人たちが、それぞれ仲間同士が声をかけあって続けてきた。ところがいまは、支えあって1つのレースを発展させて行くという仲間意識が希薄になってしまい、レースの価値観みたいなのものが崩れてしまっ

たような気がする。

司会 仕事が忙しくて、何日も休みがとれないという状況がありますが、昔はどんな感じだったのでしょか。

宮坂 そういう意味では、いまより昔の方がおおらかだったと思う。まだ週休2日制ではなかった頃、土曜日などはほとんど嘘をついて休んでいたというのが実態だった。それでも会社の対応は、昔の方がおおらかだった。いまは、もっと厳しいよ。

植松 ところが、いまは土曜日が普通なのにオフショアレースに出る人が少なくなりました。これは、遊びが多様化しているからかも知れない。ヨットの他にも、ゴルフやスキー、テニスもやるということで、若いクルーが定着しなくなっている。

宮坂 僕らが学生のときなど、飯炊きとか風呂焚きばかりで2年間はヨットに乗せてもらえなかったが、それでも憧れがあった。ところがいまの人は3回ぐらい来て、こんなものかって感じて、何だテニスの方が面白いやなんてことになる。

服部 いままで「オフショアに投稿お願いします」と呼びかけてもほとんど原稿らしいものは来なかった。しかし今回、アンケートの最後に一筆書いてくださいとコメントしたら、用紙の裏にまでびっしり書いてくれた人が大

勢いた。関心は持っているけれど、何かお膳立てをしないと参加してくれないということは投稿の問題だけでなく、レースのオーガナイズにも言えるかも知れない。といっても、例えば時々誘われて出かけているが、海域に恵まれていない東京湾のマリンポート・コーチャでも、皆が一生懸命になってクラブを作りクラブレースを楽しんでいる。逗子マリナーのダブルハンド初島レースにしても、100人近いボランティアがしっかり組織され、各スタッフが熱心にレースを盛り上げている。自分たちのクラブレースを育てるといふその情熱には、ほとほと感心する。ところが残念ながら、いまのNORCには、もうそういうエネルギーはない。だから、結局はボトムアップ的な形式でないかぎりワン・オーバーナイトのレースにしても育てられないのではという気がする。皆さんいかがですか？

今岡 昔は、フリートが1つずつ手作りでレースを育ててきた。特に関東支部という大きなフリートで考えると、最初に下田から黒潮南進レースを始めて、それが三宅島まで行ったり、ついには八丈島まで行った。こうやって、皆が実績を積み重ねながら1年ごとに距離を長くして行ったのだけれど、いまのように艇が増えて施設が増えるとフリートというものがある有名無実になってしまっている。だか

らクラブなりに特色を出したレースを運営し、それに各マリナーやフリートなどの艇が参加するというのが、昔のNORCの姿に戻る一番よい方法ではないかと思う。月日をかけてやってみれば、特色のあるレースができ、参加艇も多くなっていくのではないかな。要するに、自然発生的に皆が声をかけあって集まって行かないと、いくら帆走委員会がレースをお膳立てしても、急に増えるとは思えない。時間がかかると思うけど、マリナーぐらゐの単位でレースの運営を任せて、このような組み立て方にしないとダメなのかなと思う。

宮坂 NORCのレースのなかでマンネリ化しているものがあるのだったら、それを変えて行く方向で意見を吸収し、ダメなレースは廃止してもよいから新しい伝統を作っていくことが必要だろう。現状では、「あなたはレースを作る人、私は遊ぶ人」という感じが強いが、以前は「私が作って、私も遊ぶ人」のような全員参加型だった。

今岡 だからさっき服部さんがおっしゃったように、クラブが独自のレースを企画して成功させている例がたくさん出てきている。いまはもう組織の単位がフリートではなく、クラブなのだと思う。だからNORCレースも運営をクラブに任せたらよいのではないかな。

宮坂 クラブってどういう意味？

今岡 具体的にいえば、逗子マリナーやシーボニア、小網代湾に舫っているヨットクラブなどのこと。いまは、そのような単位に変わってきて、もうフリートはまったく機能していない。

植松 フリート委員会などが、逆にクラブと融合できないのだろうか。いま関東支部の9310委員会では、クラブ単位までの非常に身近なところまで対象にして論議している。

今岡 昔は、ヨットクラブがなかったからフリートでやっていたのだけれど、いまヨットクラブがたくさんできて実際の活動も活発になってきた。そんなときだからこそ、レース運営に関しても、その単位に戻すべきだろう。それは基本的な原則だと思う。

■レースの楽しさはどこにある

司会 回答のなかで、アトラクションがないとクルーの心がつかめないという意見がいくつかありましたが、これにはクラブ単位による手作りレースという発想はないですね。

植松 レースそのものよりも、アフターレースのイベントを求めようとしている傾向は確かにある。

宮坂 それは大事なことの1つだけでも、それが目的ではない。

今岡 しかし、レースが終わって皆それぞれが風呂入って、車で帰ってしまう。これでは面白くない。やっぱりクラブがそこにあって、酒を飲みながらガヤガヤすることが次のレースにつながっていくのだと思う。いま、そういう雰囲気がない。

宮坂 地域的に恵まれているところはよいが、レースを開催したのはよいがアトラクション会場を借りたりすると費用などの問題が出てくる。つまり非常に大切な要素なのだが、地域のハード面に関わってくる。

今岡 別にアトラクションじゃなくても、せめて酒を飲んで歓談できる場があればよい。レースの後、皆でもう1回顔をあわせながらレース振り返ることは、大変重要な要素だと思う。

司会 なぜ、鳥羽レースがあれだけ盛況かといえば、スタート前日ぐらゐから皆で集まってワイワイやるのが面白いからですよ。

服部 運営する側も一緒になって楽しめる要素が、鳥羽レースには自然にできているのだろう。NORCの他のレースでも、運営する人たちと参加する人たちが2つに分かれてしまうことが改善されなければいけない。あちらこちらの小さなヨットクラブが開催するレースが盛んになってきたのは、“自分たちのレース”だという意識をすごく持っているからだ。



服部氏
沖縄レース、小笠原レースの他、グアムレースやシドニーホバートレースなど大型艇での国際レースの経験も豊富。

植松 ヨットクラブの人たちは、レースを作る段階から、それ自体を楽しみの1つに取り入れている。だから、しだいに成長してきた。

宮坂 鳥羽レースに深く関わって気がついたのだが、東海支部の人たちは非常に原点的というか昔のNORCらしさを持ち続けている。スタート前日にフリート会議を開いてフリーな意見が交わされているし、ときには喧嘩までしながら1つにまとめている。彼らは、地元の観光協会や漁師などに理解を求めめるために20年、30年の時間をかけてきたが、その代

わり、お金には代えられない公共からの援助が得られている。そうした積み重ねが鳥羽レースを支え、自分たちで作って自分たちで参加することができるレース・イベントとして発展することができた。同じようなことを、例えば小笠原などに期待すると……。

服部 そういう受け皿がない？

宮坂 もともと小笠原にはプレジャーボートを受け入れる泊地がなく、だから現地へ行ったり役所の人にも相談したが、結局は地元の理解が何も得られなかった。ただお願いしますと押し、何とか許可されたという感じだった。だから役所と我々の考えにズレが生じてしまったし、地元にしても歓迎する理由は何もなかった。例えば、イベントとしての経済効果などにおいてね。

司会 鳥羽レースは最初にヨットレースありきだったのですが、小笠原の人たちは最初からイベントとして捉えていたということですか。

宮坂 地元の人たちはレースを観光資源として見ていたが、結果として効果がなかったというのが彼らの評価だった。

今岡 レースに出た人たちは、食料持参で行ったからね。だから地元の人から見たら経済効果がなかったってことになるだろう。沖縄の場合はどうだったの？



今岡氏
石原名誉会長の「コンテッサ」の大番頭として内外のレースに参加。豊富な経験でチームを引っばっている。

宮坂 沖縄では、そのような考え方のズレはなかった。僕が思うには日程につきる。

植松 艇のハード面やクルーの問題などは？
宮坂 当然それらもあるが、沖縄の場合には泊地の問題は解決されていたし、参加できるだけのハード面を備えた艇もそこそこある。問題は日程だと思う。

今岡 要するに、日程に合わせて参加できるクルーが集まらない。

司会 遊びの多様化の影響を受けてしまう？
宮坂 いまクルージング委員会と、レースというカテゴリーとランデブーというカテゴリ

一をドッキングしてはどうかという話をしている。レースができる人はレースを、そうでない人はランデブーというイベントをできるだけ作ろうという試みだ。

浅野 ただ、沖縄とか小笠原というのは、これはもう別格という感覚がある。いま僕らが考えなければいけないことは、関東支部がやっている島回りレースだ。それですら出場艇が年々減ってきているのだから、まずその辺りを検討する必要がある。ちょうど年度変わりの時期なので、支部レースを見直して来年はもう少し参加艇が増えるようなアイデアを出さなければならない。

今岡 確かに、そうしたワン・オーバーナイトあるいはツー・オーバーナイトの中距離レースをどうしたらよいか考えるべきだろう。これらが盛んになれば、長距離レースもまた盛んになると思う。

植松 そういう意味では、以前に浅野さんが言っていた、初島（三浦半島油壺から片道24マイル）レースを毎月やるなんてすごいアイデアだと思う。毎月第何週目の週末には、必ずどこそこの海面に行ったら初島レースがスタートする。そんな内容だったら、しだいに参加艇が増えてくると思う。初島レースというのは距離的にも手頃だし、季節によっていろいろな風が吹く。同じコースでも本当にバラエティに富んだレースができる。

浅野 STC（相模湾佐島沖で毎月行われている民間クラブ主催の人気インショアレース）のオフショア版みたいなものと考えたら面白いかなという発想から出たものだが、そうは言ってもクラブのレースがあったりフリーートのレースもある。そこに新たに加わるとなると、スケジュールがとれないことも出てくるかも知れない。

植松 でも、自分の好きなレースに出ればよい問題だ。

宮坂 ヨットレース自身も他の遊びのように多様化してきている。NORCでも、初島が終われば大島、大島が終われば鳥羽という具合に日程が全部決まっている。だから、例えば毎月1回やる初島レースにしても、できるだけシンプルに金のかからない方法で、とにかく場だけ作っておくことが先決かも知れない。そのなかで、どれを選んだらよいかということだろうからね。

■本部として魅力あるレース作りを目指すには

宮坂 数年前から、本部レースをなくしてしまえというテーマが語られてきた。支部レースやクラブレース、あるいはもっと小さな集

まりのレースが現実にあるなかで、なぜNORC本部が多くのことに携わらなければならないのかという話になった。以前に、やはりアンケートをとったことがあった。そしたら、本部レースだからこそ出たいという、要するにレースの格みたいなものを期待していた人もいた。このアンケートは昔のことで、いまとは感覚がちがうとは思うけどね。

植松 いまの帆走委員会は、もっと別の次元でエネルギーを使ってもらいたいと思う。



宮坂 だから、数年前から議論を重ねている。かつて本部レースが多かったときは、レースの準備に追われて疲れてしまった。そこで、安全問題とかルールや計測に関することなどデスクワークの部分だけを行い、その内容を支部に伝えることが帆走委員会の意味ではないのかという話に進んだ。その具体的な例として、できるだけレース運営を支部に任せようという動きになり、いま本部レースとして残っているのは鳥羽レースぐらいになった。だから、支部間にコースがまたがるものや外国に関わるものに関しては本部レースに入れているが、たとえジャパンカップにしても、参加艇の集まりが運営に携わることができるのなら主催は本部でも運営に関しては彼らに委ねてもよいと思っている。もともと、グアムレースなどは参加した人のやりたいようにやらせたいという時期もあつたが、その後は本部が深く関わってくれないと面白くないという意見も出た。だから我々は、本部として全体の意見を把握しておかなくてはならない。クルージング・ディビジョンが必要だというのなら、それはそれで1つの時代の流れであると思うし、そういう声を反映させるテーブルを作っておくことは絶対に必要だと思う。司会 回答のなかには、NORCは世間や会員に対してPR不足だという意見があるのですが、主催側のNORCにおんぶに抱っこしすぎているという意見も見られます。

今岡 そのように、いろいろな意見が返ってきたということは、それだけオフショア・レースに期待しているという表れだと思う。

宮坂 我々が危機感を持っているのと同じように、会員それぞれが抱く期待度が加熱してきている。それに対して、例えば組織の機能を再考するなどして応えなければならない。いまだに会員のメリット論も出ているし、全体的に飽き足らなくなってきた。だから、彼らにボランティアとして活躍してもらって場を作っておくべき。

今岡 そこで、さきほど出たように誰がレースをオーガナイズするかという話になってくる。どこかのヨットクラブに預ければ、そこが自分たちの仲間を集めて行うだろう。最初は数艇だけの参加でスタートするかも知れないが、自分たちがやるのだからということで努力する人たちが現れ、やがては10艇なり20艇の参加を集めるようになって、そのレースの歴史が始まる。思えばNORCのレース自体だって、そうやってきた。そして、やがてはものすごい数の参加があつて一時は隆盛を極めたわけだから、やはり最初は、いま言ったようなところへ戻さなければならないのではないと思う。

宮坂 いろいろあるのだろうけど、(一時は隆盛を極めたものか) 落ち込んだ原因というのはまだ読めていない。

今岡 運営する人たちがマンネリで、ただ単にコミッティをやって報告すればよいという感じになってしまった。だからクラブに預ければ、自分たちのクラブのためにも一生懸命に動くと思う。(クラブの人たちは密にNORCと連絡を取りあうことになるので) これは同時にNORCのPRにもつながるはず。それに、クラブも工夫して自分たちが運営するレースのPRをするだろう。集団の発想を変えなければいけないのではないかな。

宮坂 昔の小網代フリーートの(小網代カップのフィニッシュ後に出していた)豚汁のイメージだね。

児玉 昔とイメージが違うかどうかは分からないが、基本的に豚汁はいまも出している。たまたまこの時期は寒くて(11月後半)、しかもシーズン最後のレースという節目でもあるので豚汁のサービスが定着した。残念ながら近年、小網代カップといいながら小網代からの出場はほとんどなく、もう小網代の伝統云々ではなくなっているが、ちょうど季節の節目のレースということで幸いにも小網代以外から多くの艇が参加してくれている。考えてみれば、花の大島もそうだし、初島卯月もそうだが、季節の節目にあたるメインイベン

卜的な性格がステータスとして残ってるレースには、ちゃんと参加艇が集まっている。逗子の初島ダブルハンドレースなど、決してエントリーフィーは安くはないが参加艇は数多く集まる。こうした例からみても、クルーを集めにくいという1つの解決策を備えたショートハンドのオフショアレースが、まだまだ増えるような気がする。

浅野 添畑薫氏（ヨット・フォトグラファー）から聞いたのだけれど、フランスでは一辺が1マイルほどの四方形をしたショートコースを24時間かけて何周できるかというマラソン・レースがあるそうだ。

児玉 確かに、外洋レースなんてまさに24時間耐久レースだけど、それは数多く回った方が勝ちだから非常に勝敗の経過が分かりやすいね。きっとマスコミ受けするレースは何かということから始めたものだろう。

浅野 例えば、小網代の沖を土曜日の朝から日曜日の朝までグルグル回るわけだ。ただし、そこにギャラリーが見ていられるような環境が整えられなくては面白くないけどね。

今岡 オフショア・レースの隆盛には直接つながらないね。

宮坂 でも、ステップ論からしたら、つながりができるよ。

植松 レースも多様化しているのだから、そのようなレースに興味を持つことから始めてもらってもよいと思う。

司会 PR不足という意見のなかには、レースがメディアに取り上げられてもらえない。イベントレースを華やかに打ち上げてもらいたいという内容のものが目立ちます。しかし、これはクラブを中心に輪を広げて行こうという主旨とは逆の発想ですが。

今岡 本当は、遠い島を回って自然を満喫して、その虜になって行くことだと思うのだけれども……。そこまで意識が達していないから、華やかさに結論が行ってしまうのではないのかな。かといって、イベントレースのスポンサーを探すのは難しい。

■クルージング派との共存

児玉 スポンサーのことは別にして、方法は2通りあるのではないのかな。というのは、島回りレースは何回も経験していても実際に島に上陸したことのない人がたくさんいて、これは少し変だなと思うことがある。確かに島を回るレースはそれでよいのだけれど、純粹に海を楽しむためのイベントがあってもよいと思う。例えば往路にレースをして島で休んで、また復路にレースをしてもよいし、そのまま帰ってもよい。

今岡 そのような声はけっこう多い。思い切って八丈島レースを半分の距離にして、島にいたらバーベキューでもやって、それでまた走りながら帰ってくるようなことを、何かやってみようではないか。

司会 「どんな企画がよいですか？」という質問に、温泉宿泊付きレースを書いている人もいます。「レースに参加したことありますか？」という質問では、95%ぐらいの人が「ある」と答えていますが、こうして中身を読んでみると返答された人はレース第1主義的な人ばかりではないですね。クルージング派をとり込む工夫をしてくれ、というような意見も多少あります。

児玉 アンケートに答えてくれたのは、現状に問題意識を感じている人たちだろうね。



1968年以降の鳥羽レース、関東の島回りレースには数多く参加。第1回沖繩〜東京レースに参加、その後レースコミティを長年つとめる。「テティス」スキッパー。

今岡 八丈島の片道レースなら、温泉も入れられる。

植松 往路と復路の2レグにしてもよい。

今岡 5月の連休なら時間がとれるし、八丈島なら飛行機の便もあるから往路と復路でクルーの交替も可能だ。

宮坂 具体的に既存のレースを見直すことは大切だろう。ただし新規案の場合、日程と泊地の確保などを調整する仕事がある。最初からダメだと決めつけては何もできなくなってしまうから、いま出た八丈島レースのアイデアにしても、今年は無理だが来年の早い時期に現地へ下見とか、都の関係者に相談してレース実施のための環境を整えなくてはならない。何の裏づけもないままに、ただいきなり日程だけ決めて、八丈島の片道レースをやりますというわけにはいかない。

浅野 この他にも、(逗子マリナー・ヨットクラブの)初島ダブルハンドレースなど、50艇近くも参加しているのだから、公式レースと一緒に考えられないかも知れないが、例えば関東支部でも同じような企画を考えてもよいのではないかと。



海外レースさらにNORCレースに多数参加するかわら、本部ならびに関東支部レースのレガッタプロデューサーとして力を注いでいる。「コルバッチIII」スキッパー。

宮坂 各ヨットクラブのアイデアにうまくドッキングさせて、本部なり支部で1つの新しいレースを企画するのも一案だろう。大島や初島など既存のレースで、そこそこの艇が集まって皆が満足しているレースはそのままでよいが、とにかく今回の討論会をよい機会にして、来年は具体的にいろいろと考えよう。極端に言えば、もう鳥羽レースなどは放っておいても安心できるレベルに達している。残された課題としたら(フィニッシュ地である)三崎港におけるヨット泊地の開放に、どうつなげて行くかということぐらいで、最近の参加艇の数はうれしい悲鳴になっている。

今岡 鳥羽レースはよいだろうが、参加艇が集まらないで赤字になっているレースがけっこうあると思うが。

児玉 本部の資料しか見ていないので、ジャパンカップと鳥羽レースのことしか言えないが、鳥羽レースにしても収支的にはだいぶ厳しくなっている。本部としても、レース・イベントで財政を支えて行こうとすると辛いものがある。

今岡 その問題は、いま行っている本部の機構改革のなかでも挙げられていることで、例えばクラブにレースを委ねてしまうと、上納金がもらいにくくなるという点も出てきてしまう。だから、レース収入だけにおんぶしているだけでは困るようになってきている。

植松 そうした本部のシステム機構を変えないと新たな試みもできない？

今岡 そういことになる。

児玉 クラブにすべてを預けてしまったら支部の運営にも問題が出てくる。でも、仮にもし僕の考え方でできるのだとしたら、それはもう(クラブに)参加料も何もすべて決めてもらい、一定額だけ(支部なり本部)にくださいと頼めばよい。

今岡 それで、現在の(支部や本部の)収支にあうかどうかということだ。しかも、例え

ば過分料で1レース10万くださいといったところで、もらえるかどうかも分からない。そうなってくると、他に財源を考えなくてはならない。

植松 その辺の問題を本部がしっかり調整できれば、ジャパンカップなどの大きなレース以外は、クラブ単位の小さな集まりから出る自由な発想に任せる姿が望ましい。

今岡 それは関東支部とて同じこと。関東支部が日程やルールを決め、皆が公平にできるようなレースにしてあげれば、後はクラブに任せた方が発展して行くだろう。

浅野 関東支部の来年のレースをシリーズ制にして、年間ランキングを出してみたらどうだろうか。

植松 さっき出た、毎月の初島レースなどは絶対にそのような方法をとるべきだ。そうなれば、もっと大きなレースをやりたくなくなる。

今岡 あまり気張ってはいけないよ。それはあくまで練習レースでよいと思う。こちらは単にレースの場を提供するという意味で、誰でもいつでも参加できるようなもの考えた。片方でバージンレース（インショア）があって、片方で毎月初島レースがあるみたいな、そういうスタンスでよいだろう。

司会 ここまで話されて、毎月の初島レースと、参加者が島で交流できる八丈島の2レグ・レースは、具体的にビジョンらしいものが見えてきましたね。

今岡（八丈島レースは）2レグでもよいし、片道だけの参加でもよいが。

宮坂 だから行くだけ行って、後は個人の自由でもよい。クルージングディビジョンと合流してパーティーをしてもよい。それも何も八丈島にこだわる必要はなく、三宅島などでもよいしね。

司会 クルージング派の人にしても、そういう目的があれば島に行きやすいですね。

宮坂 すでにクルージング部会と、どこかのレースにあわせてランデブーをしてみようという話をしている。いきなり小笠原や沖繩でなくて、とにかく構えないでやれるところからやろうとね。

植松 今年7月、ワントン3艇が集まって新島でレースをしたら、地元がとても協力的だった。それに、新島は浅くてブイが打ちやすい。周辺の島回りを含めた、いろいろなレースを組みやすい。

宮坂 新島は港も整備されているし、確かに条件はよいね。

今岡 ただ、それは3艇だったからよかったが、大勢が集まるとなればキャパシティの

問題が出てくるよ。

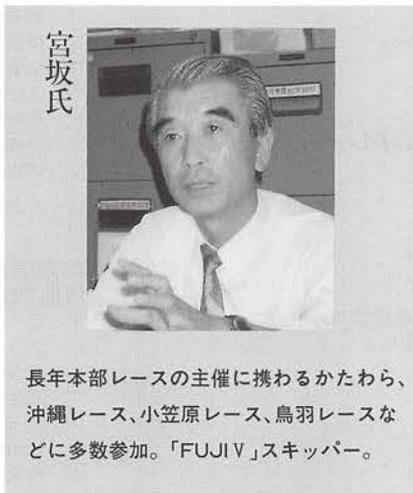
植松 時期を事前に決めておけば大丈夫ではないかなあ。それも、例えば鳥羽レースが終わった翌週に日程を組めば、回航が東海支部などの艇が参加してくれるかも知れない。児玉 帰りがけとなると、けっこう厳しいよ。

司会 ただ、新島は飛行機が飛んでいるから、オーナーは楽でしょう。

植松 けっこう条件としては、そろっているよ。島でブイ・レースをやるとしたら、あの辺では新島しかないしね。他の島は水深が深いし、港も新島ほど使いやすくない。

浅野 かつてNORC夏祭りをやっていたが、それを新島でやれたらよいね。

宮坂 5月の八丈島ランデブー、真夏の新島ランデブーについて、具体的に案を練ってみようか。レース艇以外にも、クルージングがてらお寄りくださいとね。アンケートがこれだけ寄せられたということは、NORCが活性化に対して何もしていないんじゃないかと会員の皆さんが感じていることの表れでもある。だから、我々は具体的に改善策を検討してトライしよう。



宮坂氏
長年本部レースの主催に携わったかわら、沖繩レース、小笠原レース、鳥羽レースなどに多数参加。「FUJIV」スキッパー。

児玉 イベントは人材の問題もある。優秀というか、本当に熱心なプロモーターが1人いれば、けっこうできるもの。だから人材を、もっと多く獲得したい。そういう意味では、せつかくこれだけのアンケートを寄せていただいたのだから、そういう人たちを巻き込んで協力してもらいたい気がする。

宮坂 そういう意味からすると、我々もいけないね。コーディネートする立場の人たちが新陳代謝してないからね。

児玉 これだけ多くの人が熱心にアンケートに答えてくれたのだから、やはりこちらから声をかける努力はすべきだ。きっと手伝ってもらえるのではないかな。期待をしてもよいだろう。

宮坂 期待と同時に、とにかく我々も具体的

にここで語られたことを実現する努力をしよう。（了）

●座談会を終えて

自由討論だったので多少話の流れが蛇行した部分もありますが、ご了承ください。座談会の要点は2つあると思います。1つは、ヨットクラブの存在です。ヨットの先輩諸国では、クラブが主体になってレースやセーリングスクールなどを企画したり泊地管理にあたっていますが、日本では地域ごとにヨットクラブが根ざすより先に組織されたNORCがレースの普及に力を注いできたといえるでしょう。マリナを単に駐車場のよう考えている人からすれば、「貴方はレースを作る人、私はレースを楽しむ人」という発想になるのは当然のことであり、よりイベント的な性格を求めようになります。

ところが近年、ようやく各地域のヨットクラブの活動が盛んになり、独自のレースで参加艇を集めるようになりました。そこで、NORCはさまざまなレースを育てることから、もっと公益団体としての役割を担うことが求められてきています。

もう1つの要点は、我が国のヨット人口で最大多数を占めるブルーウォーター派をどのように捉えるかということです。考えてみれば、クルージング好きなセーラーはロング・オフショアレーサーの予備軍でもあるわけです。クルージング委員会が新たに創設されましたが、今後の取り組みに期待が寄せられています。

なお、この座談会で語られたことが契機となって、1995年度関東支部のレーススケジュールの内容が大きく変革する方向にあると聞いています。

記：市川和彦

※本号の制作進行中に来年度の関東支部のレーススケジュールが公表され、座談会で語られた案の1部が早速具体化されました。詳しくは折り込みをご覧ください（関東支部会員のみ配布）。なお、異なる立場の方々から意見を述べていただくため、引き続き「若手クルーの座談会」を企画しています。

ご意見・ご提案がありましたらNORC事務局まで御連絡をお願いいたします。

「岐路に立つ外洋レースを考える」 アンケート結果

(1994.11.8締切り分)

〈質問〉

- 質問① レースに参加したことがありますか。
イ ある
ロ ない(ロの方は以後のアンケートにお答えの必要がありませんが、最終の記入欄で、会員であるのにもかかわらず、どうしてレースに参加されないのか、その理由をぜひとも教えてください)
- 質問② (前問①イの方にお尋ねします) レースは如何でしたか。
イ 楽しかった
ロ 楽しなかった
- 質問③ (前問②ロの方にお尋ねします) 何故楽しなかったのですか。丸はいくつでも結構です。
イ 負けたから
ロ スタートやマークで怒鳴られて不快になった
ハ 参加費が高い
ニ 運営に不手際があった
ホ パーティーなどがなかった
ヘ その他()
- 質問④ (前々問②イの方にお尋ねします) その後レースは何回参加しましたか。
イ まだ1回だけ
ロ 1~10回
ハ 10回~100回
ニ 100回以上
- 質問⑤ レースに参加しようと思ったとき、何で決めましたか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。
イ 開催海域が近い
ロ レースの距離、所要時間が手頃
ハ 毎回出場していて仲間が多い
ニ 季節がいい
ホ 運営がしっかりしている
ヘ 参加費が安い
ト スポンサーが付いている
チ パーティーが盛大
リ 参加艇数が多い
- 質問⑥ そろそろ肝心なところをお尋ねしますが基本として好みはどちらですか。
イ オフショア
ロ インショア
- 質問⑦ 次のコースの中で好きなのはどれですか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。(前問⑥にかかわらずなく付けて下さい)
イ 一週間前後を要するロングオフショア(JGYRなど)
ロ 数日間掛かるロングオフショア(八丈島レースなど)
ハ ワンオーバーナイト程度のオフショア(鳥羽パールレースなど)
ニ オリンピックコース
ホ ソーセージコース
ヘ 既設の浮標などを利用するクラブレース
- 質問⑧ (以下の質問は前々問⑥イの方にお尋ねします) 参加したオフショアレースの中で、楽しかったレースは何ですか。レース名を教えてください。
()
- 質問⑨ 新たな企画として、ご希望(スタートとフィニッシュの地名や開催季節など)があれば教えてください。
()
- 質問⑩ オフショアレースが今日の状況に至った原因は何だとお考えですか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。
イ ハードウェア(マストやラダーなど)の強度が心配
ロ ソフトウェア(クルー)への負担増が不安
ハ 気象海象の激変が心配
ニ 所要の日時の確保が困難
ホ 必要なエレクトロニクス製品が高価
ヘ その他諸経費の負担が困難
ト 避難港その他の泊地が不安
チ 企画とそのフォローが不十分
リ 参加艇が少なく、面白くない
ヌ その他()
- 質問⑪ 前問の他にオフショアレースを盛んにするポイントは何でしょうか。下記の中で丸を三つ付けて下さい。
イ 魅力ある目的地の開拓
ロ クルーの資格制度の導入
ハ その他の安全策の徹底
ニ 完走艇のクルーに完走証を授与、年間最多距離帆走のクルーを表彰するなどして、オフショアのアピールを考える
ホ セットした催しを充実させる
ヘ 有力なスポンサーを探す
ト その他()
- 質問⑫ オフショアレースを盛んにする有力な手段が見出せない場合、来期のレーススケジュールを大幅に見直そう(参加があまり見込まれないレースは最初から中止する)という案があります。如何ですか。
イ やむえない
ロ 反対(理由)
- その他ご意見やご要望何でも結構ですから、メッセージをお願いします。
()

〈回答〉

質問①

イ：281/ロ：9

質問②

イ：210/ロ：11

質問③

イ：4/ロ：4/ハ：4/ニ：9/ホ：3/ヘ：12

質問④

イ：10/ロ：62/ハ：112/ニ：27

質問⑤

イ：134/ロ：162/ハ：62/ニ：63/ホ：42/ヘ：17/ト：3
チ：25/リ：60

質問⑥

イ：128/ロ：92

質問⑦

イ：39/ロ：75/ハ：184/ニ：99/ホ：75/ヘ：99

質問⑧

| | | | |
|----------|-----|----------|-----|
| 鳥羽パールレース | 73件 | 沖縄～東京レース | 14件 |
| 小笠原レース | 12件 | 大島レース | 12件 |
| 環太平洋レース | 10件 | アリランレース | 10件 |

質問⑨

〈スタート・フィニッシュの地名〉

- 日本海を舞台としたレース（宮津～舞鶴など）
- 鹿児島～沖縄
- 伊勢湾～鹿児島
- 小網代～鳥羽
- 関西空港周遊レース
- 小豆島～広島
- 小笠原～小網代
- 〈開催季節〉
- お盆休みのロングレース ● 5月の連休のグアムレース ● 正月の小笠原～グアムレース
- 〈その他〉
- ソーセージコースのみ7本くらいのレース ● 昔のポイントレースの復活
- 小網代浮標を中心とした毎月レース ● 都市対抗レース ● 乗員合計年令別レース ● フィニッシュ後は温泉が必要

質問⑩

イ：53/ロ：79/ハ：36/ニ：136/ホ：40/ヘ：84/ト：29
チ：45/リ：48

又 その他

| | |
|--------------|----|
| クルー不足 | 10 |
| グランプリレーサー化 | 7 |
| 若者の弱体化 | 3 |
| ヨット以外に遊びが増えた | 3 |

質問⑪

イ：138/ロ：23/ハ：57/ニ：71/ホ：85/ヘ：76

ト：その他

| | |
|------------------------------|---|
| レース前後の停泊他の確保 | 8 |
| シリーズレースに取り入れる | 3 |
| 開催日時の見直し | 3 |
| イベントの必要性 | 3 |
| PRの強化 | 3 |
| 安全に体する規制緩和 (イーバブのレンタル制など) | 3 |

質問⑫

イ：137/ロ：60

中止したら再開は困難：17

参加艇が少なくとも継続する事が大事/オフショアレースのアピールになる/普及の基本になる/灯を消さないこと/若いセーラーがオフショアレースを経験できなくなる：4

その他の意見

以下に内容の一部を紹介しますが、座談会の中でも出てきたように●時間、泊地、経費●レース後の交流●PRの必要性などを問うものが目立ちました。

- フィニッシュ後さびしく帰るのはつまらない
- レース後の交流がない
- 日頃の支部同士の交流がない
- 先輩艇が後輩艇に親切でない
- 支部交流のため、年ごとに開催地を変えるレースがよい
- 各支部がレグを担当する日本一周レースはどうか
- 漁港に入るたびに問題が出る、NORCとして漁港に提出するものを作ってほしい
- ダクロンセールに限定するなど、CRを皆が参加しやすいものにすべき
- オープンクラスが参加できるレースを増やしてほしい
- クルージング派だが、練習のためにレースには出たい
- 勝負にこだわらない、皆が親しめるレースを増やしてほしい
- IORの外洋レースはハードだった。人にやさしいヨットで公平なレーティングで外洋レースを楽しみたい

アンケートの回答数

| | | | | | |
|-------|-----|-------|---|------|---|
| 関東支部 | 114 | 近北支部 | 8 | 津軽支部 | 1 |
| 内海支部 | 34 | 玄海支部 | 4 | 会友艇 | 8 |
| 東海支部 | 21 | 南九州支部 | 3 | 不明 | 1 |
| 駿河湾支部 | 11 | 北海道支部 | 2 | | |
| 西内海支部 | 14 | 常磐支部 | 1 | | |

※多数のアンケート回答ありがとうございました。

〈たか〉提訴シリーズ (第10回) 新年を迎えて

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

参加各艇は海面から湯気のように立ち昇る霧に包まれ、たちまち白濁とした世界にフェイドアウトしていった、あのスタートから、丸3年が経ちました。いつもこのような場合、もう3年なのかまだ3年なのか、どちらでもおかしくはなく、JGYR92はとくにその両面を行き来する思いが強く、悩みます。

スタートの前日に久しぶりにお会いした武市さんは、記憶が鮮明なだけに、3年前ではなく3日前としても、少しも不思議ではなく、とってグアムでの緊迫した時間、殺到するメディアへの対応、報告書の作成、海難審判、そして損害賠償請求事件と、一連のアクションを時系列で追うと、やはり丸3年の経過は

納得できて、さらに困ります。

しかしこれらの思いはともかく、事故の衝撃の波紋が四方八方に広がり、あちこちを揺さぶった結果は、当然ですが予想をはるかに超えていて、この3年間に学んだこと、いや正確には学びたいと思うことが膨大に生まれています。艇のシーワージネス、波浪のエネルギー、気象海象の予測確率などの物理的な問題から、オーナー責任や艇長責任、レースの運営責任、クルーの自己責任、操船技術や危機管理能力の法的責任などのソフトな面の問題にまで、さらにそもそも責任とは何かとか、遊びとか文化とかの定義に至るまで、正直にいて、難問だけに曖昧な箇所がなく

もない数々との、正面切った対峙が求められているわけです。

したがって、訴訟を受けたことは事故後に残されたわれわれの責務の、ごく一部に過ぎないと思っています。ただし、訴訟対策に追われ、なかなか他の事項に手が回らないのが実情ですが、訴訟に勝っても一件落着ではないことを、十分に自覚して、今年もがんばりたいと思っています。

なお、NORC弁護団の団長、麻生利勝弁護士から、下記のようなご挨拶を頂きました。今年も応援のほど、よろしくお願いします。

法廷の傍聴を希望します

NORC弁護団 団長 麻生利勝



新年明けましておめでとうございます。

NORCの会員の皆様におかれましては、ますますご清栄のことと存じ、お慶び申し上げます。

私は、山本隆、田中保彦両弁護士と共に、「第7回グアムレース」における遭難者の遺族から提訴された損害賠償請求事件で、NORCの訴訟代理人を務めています。既に9回の口頭弁論を経ましたが、現在なお、双方の主張や証拠を整理している段階です。

この訴訟では、

①ヨット・レース参加者の自己責任

②艇長責任

③オーナー責任

④ヨット・レース主催者責任

⑤イーバブ取扱説明書表紙の記載に関する責任

⑥搜索等における国家責任

が問題とされています。

NORCは、遭難者及び遺族に対する哀悼の念を表すと共に、外洋帆走レースにおける参加艇の艇長及びクルーの「自己責任」が、終始、貫徹されるべきであるとの立場から、原告の主張するいかなる責任も負担しないとの主張を維持しています。

③のオーナー責任については、これまで余り論じられなかった問題で、NORCと法的に直接関係しませんが、今後のレース開催に大きく影響する重大な問題を含んでいます。外洋帆走をスポーツとして受入れ、海上における自己責任に同意してのレース参加艇への乗り組みをしたクルーが、参加艇のオーナーに対して賠償責任を追求する場合に、法的責任の有無を判断するだけで良いのか、それとも法的責任の有無の他に何らかの制限があるのか、例えば、故意又は重過失に該当する場合以外はその責任を問えないとすることで、クルーの自己責任とオーナーの参加艇管理責任とのバランスをとることはできないか、なかなか難しい問題を含んでいます。クルーもオ

ナーも、ヨットに対する安全性への信頼度は変わらない分けですから、当該ヨットに関する製造・設計から使用に至る過程で、積極的に何らかの作為もしくは不作為がオーナーにない限り、自動車賠償責任法に規定する自動車の保有者責任と同じような法的責任を問えるのか、疑問なしとします。

世界的に、IORもIMSも次第に「グランプリ化」して、少数精鋭のプロ集団としての艇とクルーそれぞれにオーナーの独占的な領域になりつつあるとの認識が広まっている折り、本件訴訟を契機に、外洋レースのあり方の原点にまで遡った幅広い論議が求められています。この訴訟を単に賠償に絡んだ紛争とみないで、NORC会員の皆様が、自分の問題として、また、NORCの存続に少なからず影響するとの認識をお持ちいただき、忌憚のないご意見を私たちにお寄せ下されば幸甚に存じます。私たちは、全力を投じてNORC並びに会員の皆様のために尽力いたしますが、出来るだけ多くの皆様が、法廷を傍聴されることを希望します。期日、法廷等については、NORC事務局又は私たちの事務所にお問い合わせ下さい。

本年も、皆様にとってより良き一年でありますよう、お祈りいたします。

関東支部に吹き始めた新しい風（その7）

9310委員会委員長 高田尚之

選挙？ やったの…？

各フリートにまかせられた代議員の選挙はどんな風に行われたでしょうか。会員のあなたは、積極的に関心をもって行動したでしょうか。あなたの意見を代弁するために、誰か代議員になったかを、ご存じですか…？ あなたも、また、「他力本願会員」ですか…？

関東支部では平成7・8年担当のNORC代議員の選挙の告示が遅れてしまったため、先月号の本誌で告示を行い、本誌が会員のお手もとに届く数日前に立候補の締切をし、割当られた定数をこえる立候補のあったフリートでは数日前に郵便投票が行われたはずですが。

もともと、規則からいえば、フリートでの選挙は「総会です」となっています。しかし、よくまわりを見回して下さい。総会が成立するフリートなんて、ひとつもないのです。NORCの選挙規則では「選挙は他人に委任できない」ことに決まっています。この決まりは世の中のごく常識的な規定です。

ほんの数人、あるいは、十数人しかあつまらないフリートの総会で、代議員を決めるなんて違反もいとこ。現状ではフリート総会での選挙なんて成立しないのです。

そこで、やむなく、関東支部では、現実に合わせて、定数をこえる立候補者のあったフリートでは郵便投票をすることにしました。ここ1・2年のうちに、本部においてはJYAとの併合問題、支部においては支部の細分割問題等、将来に重大な影響をもつ事柄を決断しなければならぬ状況にあるのは明白で、従って、従来のように「適当に」だれかを出して置くなどということは許されず、今回の代議員選挙では、真に末端会員の意見を的確に代弁することができる人を代議員に選ぶ必要があったのです。

幸いなことに、新しい風が吹いてきたのを感じて、過日の常任委員会では各フリート・キャプテンは、「最低、定数プラス1人の立候補者を探し出し、関東支部はじまって以来、全部のフリートで、投票による代議員の選出をしよう」と申し合わせをしました。全く、1年前には考えられなかった程、関東支部は大きく変化してきています。

フリートで郵便投票をしなかったところはありましたか…？

あなたは投票をしましたか…？

これほどに皆が会員の声を真剣に吸い上げようと努力しているのに、まさか、一番簡単な郵便投票すらしない会員は、いなかったでしょうね。関東支部を民主的に運営するのは、容易なことではないのです。こんなに多人数なのに支部広報がありません。誰がフリートから代議員として出たのかもすぐには皆に知らせようがないのです。

フリートの崩壊…

いま、関東支部では、建前上、フリート単位で活動することになっています。選挙もフリート単位で行われることになっています。

長い歴史の中で、関東支部会員が5、6百人くらい、せいぜい多くても千人くらいまでの時はフリートが間違いなく機能していました。

しかし、いまや、フリートは完全に崩壊し、いま関東支部はクラブが単位の活動になっています。一見、フリートがやっているように見える活動も、実は、あるフリートで責任をもたされた「誰か」が自分の仲間を「個人的に」頼んで、レースなり、行事なりをやっているにすぎないのです。関東支部でのフリート活動は見かけ上、「フリートが活動している」と見えているに過ぎないのです。

フリートで何かを決めたり、フリートでまとまって行動するなり、ましてや、責任をもたされ止むに止まれずやっている「誰か」にフリートがフリートとして協力をする事なんて、全くといってないのが実情なのです。

それは、自分が「誰か」の立場になったとき、身にしみて分かります。

例えば、選挙です。今回、各フリートキャプテンは代議員の選挙をフリート単位でまかされました。しかし、誰かがアドバイスし、誰かが発送を手伝ってくれたのでしょうか。支部広報もありません。もし、フリートでキッチンと選挙をやろうとしたら、会員には最低2、3回は通知を出さねばならないのです。それは、皆、フリートキャプテンの自腹にまかされているのです。全く信じられないことです。これでは選挙をするなどという制度・組織と同じなのです。

告示を見て、立候補してきた候補は定数を相当に下回ったはずですが。それでも、今回は、関東支部に新しい風が吹き始めたのを感じて、かなりの人々が自主的に立候補したはずですが。不足だった候補数は各フリートでどうやって選考したのでしょうか？

フリートはフリートキャプテンを助けてやってはいないのです。

では、どうしたのでしょうか。

多分、クラブが知恵を貸したに違いありません。

関東支部を実質的に動かしているのは、いまは、フリートではなくクラブなのです。ですから、代議員も各クラブの意見がストレートに反映されるように各クラブからも出てくるのがいいのです。また、それが関東支部の実情に合っています。

各フリートは、代議員の選出にあたって関東支部の行く先をみすえた選択をしたのでしょうか。

支部の細分化→フリートの支部化→クラブ単位の支部

多分、関東支部が早くから組織の再点検をしていたら、支部の細分化の議論はフリートの支部化という議論で済んでいたでしょう。ところが、今はもう、フリートに力がないのです。ですから支部の細分化を考えると一気に「クラブを中心として支部をどう再構築するか」がテーマにならざるを得ないのです。

簡単にいえば、関東支部水域ではクラブが主導権をにぎって経済的にも独立したかたちになって活動するのが現在の实情に一番合っています。つまり、「クラブの支部化」がいいか、「いくつかのクラブの連合体の支部化」がいいのか、を検討することから支部の細分割問題が解析されてゆくことにならうかと思われまます。 (つづく)

クルージング委員会アンケート報告

NORCクルージング委員会

この度実施させていただきましたクルージング委員会アンケートに、多数ご返事いただきありがとうございました。クルージング委員会もまだ発足したばかりで、どのような事業をしていいのかが試行錯誤している段階であります。会員の皆様のご意見・ご希望を多数お寄せいただき大変参考になりました。ここにアンケートの一部をご報告いたします。

総数：231通

質問1：クルージング委員会をどう思われますか？

- イ よいと思う 214件
- ロ 必要ない8件
- ハ その他7件

(ハの内容)●今後の活動に期待する

- 運営、企画次第
- なにかわからない
- オフショアレポートぐらい
- 実績次第

質問2：クルージング委員会の企画に参加しますか？

- イ 参加する 133件
- ロ 参加しない21件
- ハ その他70件

(ハの内容)●企画による

- 時間的に無理
- 年齢を考え様子眺め
- 企画が分からないので返答が出来ない
- 協力はする方向
- 日程次第
- 活動場所による
- 都合が付けば
- クルー会員なのでオーナー次第
- 海外からの参加企画なら

●チャーター艇があれば

質問3：これからもNORCの会員でいられますか？

- イ 会員でいる 204件
- ロ 会員をやめる 0件
- ハ その他23件

(ハの内容)●艇を売った後は分からない

- 大会も含めて考慮中
- メリットが有る限り会員でいたい
- 社団法人とクラブを分離すべき
- 運営次第
- 現状のままだとやめる
- 今のままではメリットがない
- 会友艇でいる
- 会友艇会員
- 会友艇でなければ負担が大き過ぎる

質問4：現在下記のような事業計画がでております。関心のある項目に○印をつけて下さい。

- イ 年1回(又は数回)クルージングイベントを計画(各支部) 149件
- ロ ボランティア活動(交通遺児、身障者

等の招待クルーズを行う(各支部)

- 73件
- ハ 沖縄、小笠原、鳥羽等のレース部門との合同でクルージングをする 68件
- ニ 今回(8月21日)行われた関東支部主催湘南バージンレース初心者及びスリーピング会員の方々、NORCの会員による会員のための無料レース等のレース 61件
- ホ オフショアにクルージング委員会のページを設ける 120件
- ヘ 講習会(帆走技術、安全等)を行う 93件
- ト クルージングについての泊地に関すること 171件

質問5：その他当委員会へのご意見、ご希望等がありましたらお願いします。

この項目については、意見が多数のため取りまとめて別の機会にご報告致します。

以上のような結果になりました。さらに詳しい内容を決定するために再度アンケート(オフショアにて)をとらせていただきたいと思います。より皆さまのご要望にこたえられるような事業にしていきたいと思っておりますので、次回のアンケートにも今回同様多数のご意見・ご要望をいただきますよう、よろしくお願いたします。

第7回日本ミドルボート選手権のお知らせ

レース日程(予定)

4月29日 第1、第2レース インショア
30日 第3、第4レース インショア
5月3日 第5レース ショートディスタンス
4日 第6レース インショア

レーティングリミット

IOR 18.50~25.99ft

CR 6.50~9.00m未満('92年バージョン)

IMS GPH 720~600/M (LOA 36ft迄)

(1994年バージョン)

IMSレーサーのCRバージョンへの参加はおことわりします。

お申し込み、問い合わせは、関東ミドルボートオーナーズクラブ事務局

〒110 東京都台東区東上野2-11-2

STYビル2F

佐藤歯科医院内 佐藤文昭

TEL 03(3835)8160 FAX 03(3835)8172

NORC 「第34回東京国際 ボートショー」 に出展

- 1995年2月7日(火)~12日(日)
- 東京国際見本市会場(晴海)

今回もNORCのPRブースをC館に出展します。
ご来場の節にぜひお立寄りください。

計測委員会CR部門からのお知らせ

本部計測委員会 大橋 且典

本部技術委員会 林 賢之輔

第6回全国連絡会議(11月26、27日)における確認事項をお知らせいたします。この確認事項は95年版レーティングとして95年3月1日から適用され、この証書の有効期限は発行日から98年2月28日までとします。

特に、今回の確認事項はクルージング派、ファミリーセーラー等に多くみられるファールリングジブ、スピンなし又は非対称スピン(クルージングスピン等)を使用する艇と船齢の高い艇の救済(レーティングの軽減)およびTAの数値変更とコースタイプの設定を行いより公平なハンディキャップに変更いたしました。

さらにハイテク素材(カーボン等)とガンポール(通称)にも対応することにより、多様化していくセーリングクルーザーに適用していけるようにしました。

以上の変更により、95年版レーティングは一般的に現行より下がる傾向となります。

1. クルーザーレーティング算出式の変更

$$R=1/2 \times (L-BWL+2/3 \times G/W+0.75 \times RFX \sqrt{s}) \times PFX \times AFX \times WFX \times MF$$

●カーボン等のハル、デッキ(MFH)・スピンポールを除くスパー(MFS)・ラダー、ラダーシャフト(MFR)に対して、マテリアルファクター(MF)を導入することで対応。(MF=MFH×MFS×MFR)

●ファールリングジブの救済として、最大ラフ長さ(FJL)を実測し、このFJLとJL(1とJから算出するリグの上での最大ラフ長さ)を比較し、小さい方をJLとする。

●クルージングスピン(不利)／スピンなし(有利)およびにスピンエリアがレーティング算出に対し寄与が大きいため、これらを是正するため対称スピンエリア(SSPA)、非対称スピンエリア(ASPA)、最小スピンエリア(MSPA)を導入し、スピンエリア(SPA)の算出式を変更した。

さらにTPS(Tack Point of Spinnaker)通称ガンポールを計測し、使用によるスピンの効率向上の分を算入した。

$$SPA=MSPA+(SSPA-MSPA) \\ + (ASPA-MSPA)$$

$$MSPA=0.75 \times I \times J$$

$$SSPA=0.05 \{2 \times SL + (SMW + 1.8 \times SPL) / 2\}^2$$

$$ASPA=0.05 \{2 \times ASL + (ASMW + 1.8 \times JS) / 2\}^2$$

$$JS=SPL \text{ と } 0.8 \times TPS \text{ のいずれかの最大値}$$

●エージファクターの開始年度を現行の1975年から1985年に変更する。

2. タイムアローアンス(TA)の変更／追加とコースタイプの設定

現行のTAでは風域／コースにより小型艇または大型艇に有利／不利が発生する場合がありますために従来のTA算出式の値を変更し、コースタイプを追加設定によるTA値の追加(計6パターン)で、より実状にあった公平なハンディキャップになるようにした。

タイムアローアンス

$$TA=K/Rm^n$$

●ラウンドブイコース(風域I、II、III)
オリンピックコースや上／下のソーセージコースの場合に適したTAの設定で、今回追加したものです。

ラウンドブイコース

| | I | II | III |
|---|------|------|------|
| K | 2035 | 1600 | 1550 |
| n | 0.39 | 0.4 | 0.42 |

●オーシャンレーシングコース(風域I、II、III)

島廻りなどのレースに適したTAの設定で、上記のラウンドブイコース以外の全ての場合を含みます。

オーシャンレーシングコース

| | I | II | III |
|---|------|------|------|
| K | 1850 | 1335 | 1120 |
| n | 0.39 | 0.4 | 0.42 |

ただし、風域レンジは従来通り(I:風速5m/s以下、II:風速5m/s以上9m/s以下、III:風速9m/s以上)です。

3. スタンダード艇種一覧及びHSC対象艇一覧

スタンダード艇種一覧はオーナーおよび計測員の参考であり、リミット値ではないこと、またHSC対象艇一覧は各支部の風域、海象などの違いにより幅広く運用する必要があり、ルールブックには記載せず別資料とします。

なお、ルール変更によりHSC値が変更となる艇種もありますが、具体的には各支部の運用となります。

※TAの運用方法の変更など各支部、各フリートのレースコミティの皆様にはご理解の上、レース運営方法の準備等、よろしく願いいたします。

4. 計測申し込み時の費用(支部ごとに異なる)

●更新 4,000円
●全計測他 8,000円 } (関東支部の場合)

5. スタンダード艇種

●YAM 26II S、YAM 23、YAM 23IIの3艇種を追加、計11艇種となります。

●現行はEDV30、EDV30PB、SWING31、SWING34、YAM 28S、YAM 30S2、YAM 31S、YAM 34Sの8艇種です。

関東支部 IMS 勉強会

関東支部IMS委員長 稲葉文則



自艇のレーティングが高すぎると思う人、他艇のレーティングが気になる人、IMS全艇集合のL旗が揚がった。1994年12月2日(金)、関東支部においてIMS勉強会がおこなわれた。参加者は自艇のIMS証書のコピーを持参し、各テーマの講師に熱心な質問をあげていた(内容は次号から連載いたします)。

昨年の関東フリート対抗レースの参加艇はIMSクラスが29艇、IOR・CRが12艇とIMSボートが大半をしめるようになった。これからのレースはIMSの世界だ! しかし、せっかく高い費用を支払ってIMS証書を手に入れたが略号記号だらけで自艇の水線長もわからないオーナーが大半。これではせっかくの証書が宝のもちぐさである。

証書には自艇のすべての能力が記載されており、おらゆる風に対するスピード、角度、復原力、重量、長さ、幅、深さ、セール面積等々である。レーティング証書を正しく理解して、自艇のポテンシャルを知るのが楽しいヨットライフをすごせる事だと気がついた私は、迷えるIMSの羊たちを救うためNORC技術委員会の先生方に救助願を発令した。

12月2日、林委員長を先頭に錚々たる講師陣が国立教育会館にはせ参じ、新参の高槻和宏電能研究所長は乗艇(エスメラルダ)のIMSスクラッチシート理論を教授すべきと、オトリガタナで駆けつけた。

NORC会員優待で会費はタダという勉強会、30数名前後の会員が熱心に講師のわかりやすい、IMSの解説を聞き入ったしだいであつという間の3時間が過ぎました。帰路はまだ話したりない講師たちを囲んで、千円で飲みほうだい喰いほうだいの今年流行の価格破壊パーティ(新橋飲屋横丁の立ち放して少々疲れる)までやって、有意義な勉強会となつ

た。

次回は多数の会員の参加を期待します。

〈IMS勉強会の内容〉

①IMS証書の見方

大橋且典講師

個々の艇の予測スピードをあらわしているIMS証書について説明があった。

②パフォーマンスカーブシステム(PCS)について

沢地 繁講師

ゼネラルパーパスハンディキャップ(GPH)を代表とするシングルウィンドスピードよりも公平なPCSの考え方について説明があった。

③IMSレースマネジメントプログラムスクラッチシートの見方

高槻和宏講師

公平なレース結果が得られるPCSにおいて、レース結果を算出するプログラムと、レース途中でスクラッチシートを使い、相手に勝っているか否かを知る方法について説明があった。

④IMSレースマネジメントプログラムシミュレーション

風祭徳行講師

1994年関東フリート対抗のレース結果をシミュレーションし、なぜGPHをレース結果に適用すると不公平になるかの説明があった。

IMSクラブ証書(クラブサート)について

日本国内でもIMSを取得する艇が100艇を超えるまで普及してきており、IMSのシステムがより公平なレースを実現する上で認知されつつあると考えております。

NORCでは、すでに実施している国もありIMSクラスの普及版として、IMSクラブ計測を本年度より実施し、レースに適用していくこととなりました。

IMSクラブ証書とは、従来からのIMSクラスと互換性のあるもので、しかも計測については簡易なものとなります。取得資格、計測内容/料金、適用レース等詳細につきましては現在検討されている段階です。決定されしだいOFFSHORE等にて発表の予定です。

第132回理事会議事録

1 日時

平成6年12月3日(土) 14:00~17:00

2 出席者

理事30名中 出席29名

3 議題

- (1)一部規程改正の件、新入会員承認の件
- (2)支部及び専門委員会報告
- (3)補助金経過報告
- (4)JYAとの問題、その他

議題1)一部規程改正の件、新入会員承認の件

* NORC組織及び運営規程第2章専門委員会の一部改正

久保常務理事から資料に基づき、次のとおり総務委員会提案の理由説明があった。

NORCの専門委員会は、協会の発展に伴いその時期における特定事案対応のため理事会マターで適宜設けられてきたが、運営規程上の常設委員会とするには時期尚早ということで規程を改正するには至っていないが、今回、設立時の特定事案が一般化し既存委員会で対応できる状況になった等の理由に基づき整理した結果、財務委員会の下部委員会としての「保険小委員会」及び「クルージング委員会」を常設委員会に加えることとしたい。それに伴い上記規程第2条及び第3条を資料のとおり改正し、即日施行することとしたい。

並木議長から諮られ、第3条(委員会の職務)について多少の字句を訂正のうえ承認された。

* 新入会員承認の件

久保常務理事から、7月から10月の間の新入会員は資料のとおり特別会員6名、正会員157名、準会員6名の計169名で、総計では特別会員987名、正会員4,285名、準会員24名、計5,296名となる、旨説明があった。

議題2)支部及び専門委員会報告

* 支部

●メルボルン大阪ダブルハンドヨットレース

内海支部松木理事・同レース実行委員から、実行委員会組織の概略説明があり、さらに、同レースの進捗状況についての報告があった。

池内通信委員長・同レース実行委員から、レースでの通信は、長距離の場合は従前通りSSBによるペンタコムスタットとの交信となるが、大阪湾内ではVHFによる大阪市ポータラジオを利用する方向で推進中である。との報告があった。

●西南海岩田支部長から、西南海支部ではアジア大会に総力を挙げて協力をした旨、近畿北陸三井支部長から、近北支部では異常渇水による琵琶湖の水位低下のため実施できなかったレースがあった等の報告があった。

* 専門委員会

イ 総務委員会

●たか裁判対策臨時会費納入状況

古川理事から次の報告と依頼があった。

納入済みの支部は北海道、一部納入が駿河湾、沖繩、東海の3支部である、未納の支部は早急に納入方を願う。

●NORCカード会員会費引き落しの件

久保常務理事から、資料に基づき次の説明と依頼があった。

11月2日現在のカード応諾者数は424名であり、応諾者増について各支部のご協力を更にお願う。また、本部事務局で支部ごとに異なる会費として引き落す金額を把握しなければ引き落とし事務ができないので、配布した表に支部基金金額及び臨時会費金額を記入し、本部事務局までご送付願いたい。

ロ 国際小委員会

●ORC会議

大儀見理事から、資料により大要次の報告があった。

ORC総会は11月7日から13日までの間ロンドンにおいて開催され、大儀見、角(技術)、石渡、(ワントンクラブ)、山崎(同)の4名が出席した。

会議の状況

IMS艇が6,006隻(日本は112隻)に増加し、IOR艇は996隻(日本は53隻)に減じた。

ORCは、今まで各国N・Aを通じてIOR、IMSを管理してきたが組織を改正し、各オプショークラス協会を従来のレベルレーティングクラス委員会に替わって設置されるオプショークラス委員会に取り込み活動することとした。従って、外洋レースの全てのクラスを包含することとなった。IOR、IMSのグランプリを対象としていたのが外洋レースの全てを対象とすることとなったものだが、底流では依然としてグランプリ指向が残っている。

ルール面からは、ORC各国メジャーラー及びメーカーに対し、IMS基準遵守に関する注意を喚起することが決定された。また、特別規則に明示されているオーナー責任に、さらにクルーの自己責任を付加すべきである、との意向が強まってきている。

林技術委員長から、IMSクラブ・サーティファイケート発行を検討しているが、95年~96年度から実行に移したい。との発言があった。

●IYRUルール委員会報告

秋山理事から、次の報告があった。

JYAからの委員として出席したが、IYRUでは、4年後のルール改正に織り込む予定として次の項目が挙げられた。今後検討される。
①後進中の艇は他艇を避ける ②720度回転(ベナルティ)のルール化 ③ウエート・ジャケットの禁止 ④ワールド・ユースの中止 ⑤1994年版試験的航路権規則の95年改正版発行 ⑥リコール旗をX旗からR旗へ変更 ⑦レースマネージメントマニュアル、ジャッジ及びアンパイアマニュアル発行 ⑧スタン

ダード・マッチレース・セーリングインストラクション及びダイレクト・ジャッジング・ガイドンス作成中 ⑨国際ジャッジ、国際アンパイアの年齢制限新設、申請は65才まで、再申請は75才まで(特別理由があれば77才まで)

ハ 会報小委員会

今岡委員長から、「支部だより」を新設する企画がある。ご協力をお願いしたい。との報告があった。

ニ 財務委員会

久保常務理事から、9月30日現在の収支は、資料のとおり収入108,414千円、支出74,357千円で、今後の見込みは収入では臨時会費、支出では関東支部基金への返済がある、旨報告があった。

ホ 帆走委員会

宮坂帆走委員長から次の報告、提案があった。

●グアムレース中止の件

グアムレースは、当初からスポンサーの協力を得られた場合に開催することとされていたレースであるが、本年はスポンサーの協力を得るに至らなかったため中止することとしたい。また、その旨運輸省へ本年度事業計画の変更届を提出したい。との提案があり、承認された。

●銚子市のヨット関連事業による地域振興に対するNORCの対応

1990年から、(社)銚子青年会議所は地域振興対策の一環としてヨットレースの実施を考え、NORCに対し指導・助言を依頼してきた。資料のとおり、名洗港マリーナ関連の会議に、運輸省、海上保安部、千葉県等とともに出席したが、今後も、事案によっては関係委員会と協議し同様な対応を継続することとしたい旨提案があり、承認された。

ヘ ルール委員会

石井ルール委員長から、ニッポンカップ報告および試験的航路権規則(イクスメンタル・ルール、簡略化ルール)の報告があった。

ト 通信委員会

池内通信委員長から、次の報告があった。

NORCでは、レース指向の艇はORC基準で義務付けられている国際VHFを、以外の艇は安全面からマリンVHFを、の二つの使い分けを推進している。国際VHFは、開局に際し加入証明を求められるので会員艇としての登録が必要である。

マリンVHFは、NORC経由(サーフ90交流協会)に加入する必要がある。マリンVHFを開局しようとする艇には、加入証明を発行することとしている。

1995年度団体ヨット保険改訂速報

NORC保険デスク

保険小委員会は、1995年度NORCヨット保険の内容改訂について、94年3月に実施したアンケートに寄せられた会員の皆様方のご意見を集約し、引受保険会社である東京海上火災保険と住友海上火災保険2社に対して次のとおり提案書を提出しました。その概要をお知らせします。

1. 無事故割引と事故割増について

現在のNORCのヨット保険の無事故割引・事故割増制度は、「認可料率」の範囲内で実施しております。91年度に導入された割引割増制度における94年度船体等級「-2」等級取得者で、本年度無事故者（90名：全契約者の30%）への割引継続についてご配慮いただきたい。

現行認可の最低料率という前年回答内容をふまえ、その優良契約者に対する船体免責金額の削減を提案致します。

| | | | |
|----------|-------|------|-----|
| 3～5年間無事故 | …………… | 免責金額 | 5万円 |
| 6～8年間無事故 | …………… | 免責金額 | なし |

一方の事故割増に関しては、同一の契約者（被保険艇）の事故多発化傾向を踏まえて公平な引受条件とするには、現行の割増料率に追加して1保険年度の事故件数により、次年度の免責金額の引き上げを提案致します。

| | | | |
|---------|-------|------|------|
| 1事故/1年度 | …………… | 免責金額 | 20万円 |
| 2事故/1年度 | …………… | 免責金額 | 30万円 |
| 3事故/1年度 | …………… | 免責金額 | 50万円 |

2. 引受プランの多様化について

現在のレーサープランとクルーザープランの2種類による引受を、レーサープランにクラスAとクラスBを設定し、3種類とする引受を検討していただきたい。クラス分けは、保険小委員会による艇種別クラス認定基準と、NORC指定検査員によるコンディションサーベイ受検による事前相談の結果との両面から決定する方法を提案致します。

| | | |
|--------------|-------|--------------------------------------|
| レーサープラン/クラスA | …………… | 現行レーサープラン |
| レーサープラン/クラスB | …………… | 現行クルーザープランとレーサープランの間の料率で、レースを補償するプラン |
| クルーザープラン | …………… | 現行クルーザープラン |

なお、レーサープランクラスB加入時にコンディションサーベイを受検した艇は、免責金額を引き下げる。ただし受検結果から、改善を指摘された箇所は免責とする。改善後はその免責を解除するものとする。

3. セール・ドライブユニット損害の補償について

ヨットにおけるプロペラ、シャフト等はドライブユニットと分類する根拠に乏しく、ヨット特約の納得感が薄いという現状があります。ヨット特約条項の解釈をご検討いただきたい。

セールに関し消耗品扱いの妥当性は一致した見解ですが、現行のヨット特約を付帯することなく、セール単独損害を補償する引受の

存在を認めざるを得ません。その善し悪しは別としても、現行保険事故による同時発生の際のセール損害については、セール耐用年数やセール免責金額の設定などによる、縮小補償の方向で引受をご検討いただきたい。

4. 残骸撤去費用について

船体修理費用と別枠補償の方法を前年度ご回答いただいております。

船体部分保険料の32%（料率5円/千円）相当の割増に対し補償は船体損害保険金の10%でかつ実額限度による全員加入との内容ですが、会員が利用しやすい料率の再考をお願いするものです。

5. 保険金額の拡大について

搭乗者傷害保険金額の引受限度額を1名1億円とする。

賠償責任保険金額の引受限度額を5億円とする。

これらの提案内容が採用になる初夢が見られればと願っています。

会員の皆様方にとって良い1年でありますように。本年もよろしく御願いたします。

1995年度NORCヨット保険決定速報

提案1の割引割増制度について

95年度から船体等級「-3」等級が新設、-3等級の免責金額は5万円に決定となる。事故割増では、「+5」「+6」等級が新設。提案2、3、4については継続審議となる。提案5については、引受限度額の拡大が提案どおり引受可能となる。

OFFSHORE 1995年1月号(No.232)目次

| | | |
|----------------------------|-------|----|
| 新年のごあいさつ NORC会長代行並木茂士 | …………… | 1 |
| 1995年新春を迎えて NORC副会長小林義彦 | …………… | 2 |
| ORC1994年総会報告 | …………… | 3 |
| 座談会・岐路に立つ外洋ヨットレース | …………… | 5 |
| 「岐路に立つ外洋ヨットレースを考える」アンケート結果 | …………… | 11 |
| 〈たか〉提訴シリーズ(第10回) | …………… | 13 |

| | | |
|---------------------|-------|----|
| 関東支部に吹き始めた新しい風(その7) | …………… | 14 |
| クルージング委員会アンケート報告 | …………… | 15 |
| 計測委員会CR部門からのお知らせ | …………… | 16 |
| 関東支部IMS勉強会 | …………… | 17 |
| 第132回理事会議事録 | …………… | 18 |
| 1995年度団体ヨット保険改訂速報 | …………… | 19 |
| 関東支部表彰式 | …………… | 20 |

編集長より

新年あけましておめでとうございます。初日の出を海の上で迎えた人も多いかと思いますが、みなさんの今年の抱負は何かかなもののでしょうか。関東支部では、本号の座談会で出された意見をもとに早速、新たなレース企画が盛り込まれました。ゴールデンウィークを利用して新島に集まる企画は、同支部にとって新たな時代の幕開けになるかも知れま

せん。成功の鍵を握るのは、ヨット人口の大多数を占めるクルージング派との交流を具体的にどのようにするかなど、残された問題も多いと思いますが、同支部の帆走委員会ならびに本部クルージング委員会の方々の努力に期待します。

●今月の表紙：新年号らしく朝日に輝くヨットを題材にしました。寒さに震えながら朝日を迎える瞬間は、オーバーナイトならではの感動です。（写真/添畑 薫）

OFFSHORE 232号

第232号 平成7年1月15日発行
毎月1回25日発行
昭和52年7月21日 第三郵便物認可
1部定価300円（郵送料別）
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
発行人 今岡又彦
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船船振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911
FAX・東京03(3504)1914 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 株式会社気生堂印刷所

関東支部1994年度表彰式



1994年度関東支部 公式レース表彰艇リスト

■初島卯月レース

(レース委員長：川久保史朗) 1994.4.2 参加35艇

| クラス | 順位 | 授賞艇 |
|--------|------|--------------|
| IMSクラス | 総合優勝 | ファンデーション |
| | 2位 | ドリームビック |
| | 3位 | カリフォルニアドリーマー |
| IORクラス | 総合優勝 | マテンロウ |
| | 2位 | アーカンベイ |
| | 3位 | シルフィードIII |
| CRクラス | 総合優勝 | ラハイナV |
| | 2位 | マウピティ |
| | 3位 | アフロディーテ |

■第44回大島レース

(レース委員長：田中一美) 1994.5.28 参加23艇

| クラス | 順位 | 授賞艇 |
|--------|------|-----------|
| IMSクラス | 総合優勝 | しょうかく坊S |
| | 2位 | タートルV |
| IORクラス | 総合優勝 | シルフィードIII |

■初島レース

(レース委員長：北村勝彦) 1994.6.18 参加32艇

| クラス | 順位 | 授賞艇 |
|--------|------|----------|
| IMSクラス | 総合優勝 | ファンデーション |
| | 2位 | エスメラルダ |
| | 3位 | トレーサー |
| IORクラス | 総合優勝 | リップルIII |
| | 2位 | マテンロウ |
| | 3位 | アスタマニアーナ |
| CRクラス | 総合優勝 | マニジュ |
| | 2位 | 未央II |
| | 3位 | ホリディー |

■第39回神子元島レース

(レース委員長：高村宏) 1994.9.17 参加9艇

| クラス | 順位 | 授賞艇 |
|--------|------|-----------|
| IMSクラス | 総合優勝 | U.F.O |
| IORクラス | 総合優勝 | シルフィードIII |
| | 2位 | あずさ |
| CRクラス | 総合優勝 | アドバンテージ |
| | 2位 | WISHIII |

■第32回小網代カップレース

(レース委員長：垣内邦昭) 1994.11.19 参加27艇

| クラス | 順位 | 授賞艇 |
|--------|------|-----------|
| IMSクラス | 総合優勝 | BJ 7 |
| | 2位 | アルファ |
| IORクラス | 総合優勝 | サエラ |
| | 2位 | シルフィードIII |
| CRクラス | 総合優勝 | アドバンテージ |
| | 2位 | フリユードリスVI |

■第1回湘南バージンレース

(レース委員長：植松清) 1994.8.21 参加32艇

| 順位 | 授賞艇 |
|------|----------|
| 総合優勝 | コルバッチIII |
| 2位 | ルージュ |
| 3位 | アデレード |

■第2回湘南バージンレース

(レース委員長：植松清) 1994.11.20 参加38艇

| 順位 | 授賞艇 |
|------|----------|
| 総合優勝 | コルバッチIII |
| 2位 | トレーサー |
| 3位 | ルージュ |

アメリカズ・カップ観戦ツアー

| 旅行代金 | 旅行期間 |
|--------------------------|------------------------|
| 178,000 (お1人様) | 1995年3月1日水～3月6日(月) |
| | 1995年3月5日(日)～3月10日(金) |
| | 1995年3月20日(月)～3月25日(土) |
| | 1995年3月24日(金)～3月28日(火) |

- ※一人部屋追加代金：36,000円
- ※最少催行人員：2名
- ※利用ホテル：ハンプリーズ ハーフ ムーン イン HUMPHREY'S HARF MOON INN
- ※利用航空会社：アメリカン航空
- ※食事：なし
- ※添乗員：現地係員がお世話いたします。

ツアー日程表 (全コース共通)

| 日数 | 都市名 | 現地時間 | 交通機関 | スケジュール(宿泊地/食事) |
|----|----------------------------|------|---------|---------------------------------------|
| 1 | 東京(成田)発 サンノゼ サンディエゴ着 | 午後 | アメリカン航空 | 着後、自由行動 <サンディエゴ泊>□□□ |
| 2 | サンディエゴ | | 観戦ヨット | 終日：レース観戦 <サンディエゴ泊>□□□ |
| 3 | サンディエゴ | | 観戦ヨット | 終日：レース観戦 (もしくは4日目) <サンディエゴ泊>□□□ |
| 4 | サンディエゴ | | | 終日：自由行動 <サンディエゴ泊>□□□ |
| 5 | サンディエゴ発 サンノゼ | 午前 | アメリカン航空 | <機中泊>□□□ |
| 6 | 東京(成田)着 | | | 着後、通関解散 |

【旅行代金に含まれるもの】

- 旅行日程に明示した航空運賃(エコノミークラス団体割引運賃)
- 旅行日程に明示した送迎バス料金(空港～ホテル間等)
- 旅行日程に明示した宿泊地における1級ホテルの宿泊料、税、サービス料(2人部屋に2人ずつの宿泊を基準とします)
- 観戦ボート代(2回)

【旅行代金に含まれないもの】

- 渡航手続関係諸費用(旅券印紙代、査証料、予防接種料金、渡航手続取扱料金)
- オプションツアーの代金
- 成田空港までの国内旅費
- 超過手荷物運搬料金
- 米国イミグレーションフィー¥2,400.-



日通旅行グループ

旅行主催：株式会社 **エヌ・ティ・エス**

運輸大臣登録一般旅行業務第826号
日本旅行業協会会員

東京都中央区新川1-1-7 新川ビル4階

TEL 03-5543-0782

担当：林田

Enjoy Sailing & Safety Sailing

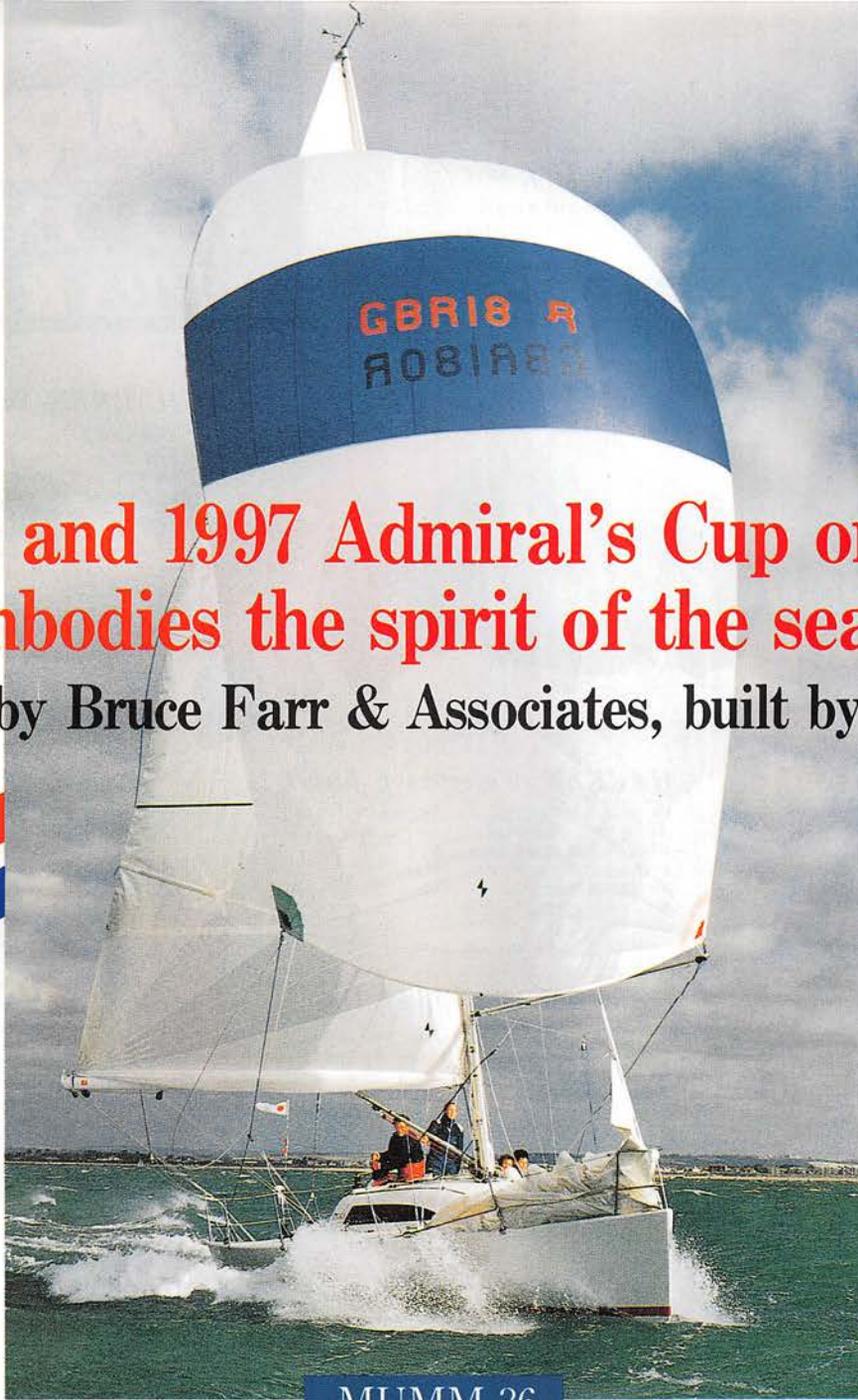


グッドセーリングを支えるもの。

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

お問い合わせ・お申し込みはNORC保険デスクまたは会員代理店まで
☎フリーダイヤル0120-024-410



The 1995 and 1997 Admiral's Cup one-design embodies the spirit of the sea...

Designed by Bruce Farr & Associates, built by *bénéteau*.

MUMM 36

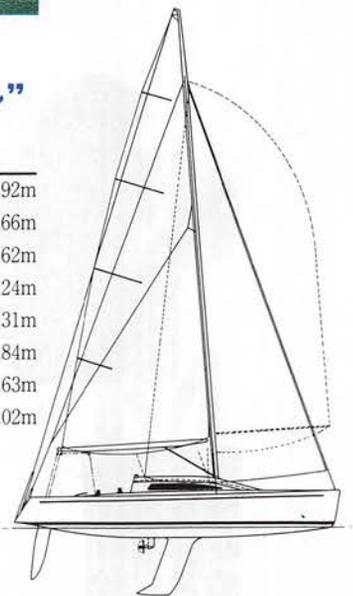
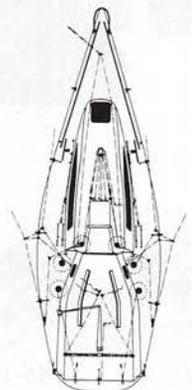


ハイパフォーマンス! “オフショア・ワンデザイン”

オフショアレースに長くその歴史を刻んだI.O.R.から、I.M.S.レーシングへと移行しつつある潮流の中で、時代の先鋭艇“マム36”は、R.O.R.C.よりアドミラルズカップのワンデザインクラスに採択されました。スポンサーの「シャンペーン・マム」は、サザンクロスカップ、エアーニュージールランド・レガッタ、ケンウッドカップ、コルムカップと転戦するワールドカップ・シリーズを開催中です。日本のレーサーに、このベネトゥ“マム36”をワールドプライスにてお届けしているのは、私達ファーストマリナーです。

SPECIFICATION

| | |
|--------------------|-------------------------|
| L.O.A. : | 10.92m |
| Waterline length : | 9.66m |
| Max Beam : | 3.62m |
| Draft : | 2.24m |
| I : | 13.31m |
| J : | 3.84m |
| P : | 13.63m |
| E : | 5.02m |
| Displacement : | 3700Kgs approx. |
| Ballast : | 1590Kgs approx. |
| GPH IMS 93 : | 590-595sec/mile approx. |



世界で最も愛されているヨット、ベネトゥ。フランスから。

BENÉTEAU®



日本総輸入販売元 **ファーストマリナー**

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

HARKEN

SAILING APPARELS



HARKEN Dry Suit

Nylon oxfordでラミネートされた素材は耐水性に優れ、その上縫い目もシールドされ、高耐水性を保障しています。
また、LATEXラバーネックはリスト、くるぶしを完全に保護し、セイラーをサポートしています。更に自然排水ネックポケット、キールヤード、耐久ジッパー、またダブルレイヤードの自然排水ひじ、シートパッチに加え、アジャスタブルコード付ウェスト等万全の装備です。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2427: Royal w/black trim
PRICE: ¥58,000



HARKEN Sailing Jacket

マルチシーズン対応の3 in 1 ジャケットはセイラーのためにつくられたジャケットです。気象条件に応じてジャケット、ライナーのみの着用が可能です。また、ジャケットとライナーの組み合わせ(ジッパーによるフィッティング)は非常に暖かく、ハードなセーリングに適しています。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2391: Red shell/navy liner
COLOR: 2392: Navy shell/navy liner
PRICE: ¥28,000

HARKEN Watch Hat

HARKENの刺しゅうロゴが入った100%ニットウール素材のワッチハットは、おどろくほどの暖かさをもたらしてくれます。
SIZE: Free
COLOR: 2417: Navy
PRICE: ¥2,400



HARKEN Waterproof Jacket

軽いナイロン素材でありながら、高耐水性に優れたジャケットです。しかもナイロン素材にコーティングに加え縫い目もシールドされ耐水性を増しています。またポケットにはバイルライン素材が使用され手の保温に最適です。裾はアジャスト機能付。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2426: Royal w/black trim
PRICE: ¥12,000

HARKEN Cotton Hat

コットン100%素材のサンシェイド用キャップ。
SIZE: Free
COLOR: 2419: Washed navy
PRICE: ¥2,500



HARKEN Vests

シーズンを問わず快適さを誇るベストです。Expedition Cloth taslan製、ポーラフリース素材採用で暖かく、また強風時でもフラップを立てることでより耐寒性もアップし、更にフリースハンドウォーマーで保温性も抜群です。胸にはHARKEN刺しゅうロゴ入り。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: 2421: Red w/navy
2422: Black w/black
PRICE: ¥11,000

HARKEN Waterproof Hat

雨、スプレーから護る、高耐水性素材を使用したキャップです。インナー素材は水分を寄せ付けないUltrtexを採用しています。HARKEN刺しゅうロゴ入り。
SIZE: Free(アジャストバンド付)
COLOR: 2418: Royal
*クリップ付アタッチメントコード付。
PRICE: ¥2,600

HARKEN BOAT SHOES



HS-1はスウェードとメッシュのコンビジット製造。
HS-2は軽量、且つ通気性に優れた合成皮革を採用した速乾性、高ノズスリップとセイラーのために開発された、運動性に優れたボートシューズです。
SIZE: 5inch~14inch
2020 TYPE: HS1 (Suede & mesh) PRICE: ¥10,800
2021 TYPE: HS2 (Synthetic leather) PRICE: ¥14,200

HS-2

HS-1



HARKEN LA-Z Laces

定期的なスリップオンシステムのLA-Z Laces(くつひも)です。取り付けはラバーピンでフィットするだけです。*あらゆるシューズにフィットします。
COLOR: 2389 B-Black 2389 W-White 2389 G-Grey 2389 P-Purple
PRICE: ¥1,600

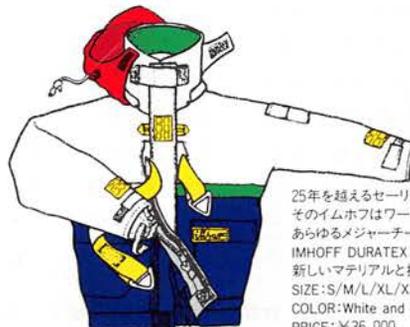
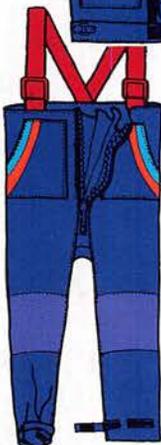
HARKEN Sailing Gloves

ハーケン[®]フィンガーグローブはAMRA LEATHERを採用し、耐久性、且つソフトです。また、ナイロンスパンDEXメッシュは常にドライで通気性に優れています。更に手のひら、指部はダブルステッチでハードセーリングにも最適です。
SIZE: XL/S/M/L/XL/XXL *2385 ¾ FingerとFull-fingerタイプの2種。
PRICE: ¥4,800



CHANNEL JACKET OCEAN TROUSERS

このチャンネルジャケットがセーリングの新しい楽しさを提供します。スプレー、風、耐寒性に優れたチャンネルジャケットはセーリングシーズンを引きのびし、ヨットライフを長くエンジョイさせてくれます。その性能は、スポーツ性、運動性の良さもさることながら着こちの良さも特筆できます。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: Navy/Red
PRICE: ¥28,000 (CHANNEL JACKET)
¥20,000 (OCEAN TROUSERS)



OCEAN JACKET

25年を超えるセーリングの歴史を持つイムホフ。そのイムホフはワールドチャンピオン、オリンピックセーラーをはじめあらゆるメジャーチームが愛用しています。IMHOFF DURATEX 2000ラインは、新しいマテリアルと技術で快適なセーリングを可能にしています。
SIZE: S/M/L/XL/XXL
COLOR: White and Navy
PRICE: ¥36,000

HARKEN

ハーケンジャパン株式会社 〒662 西宮市西宮浜2-21-9
TEL.0798(22)2520 FAX.0798(33)2100

OSPC
OSAKA BAY
SAIL PRACTICE
CLUB