

社団法人日本外洋航海協会

平成7年3月25日発行(毎月1回25日発行)

昭和52年3月21日第三種郵便物認可 定価300円

Offshore

NO.234

3

1995 MAR.

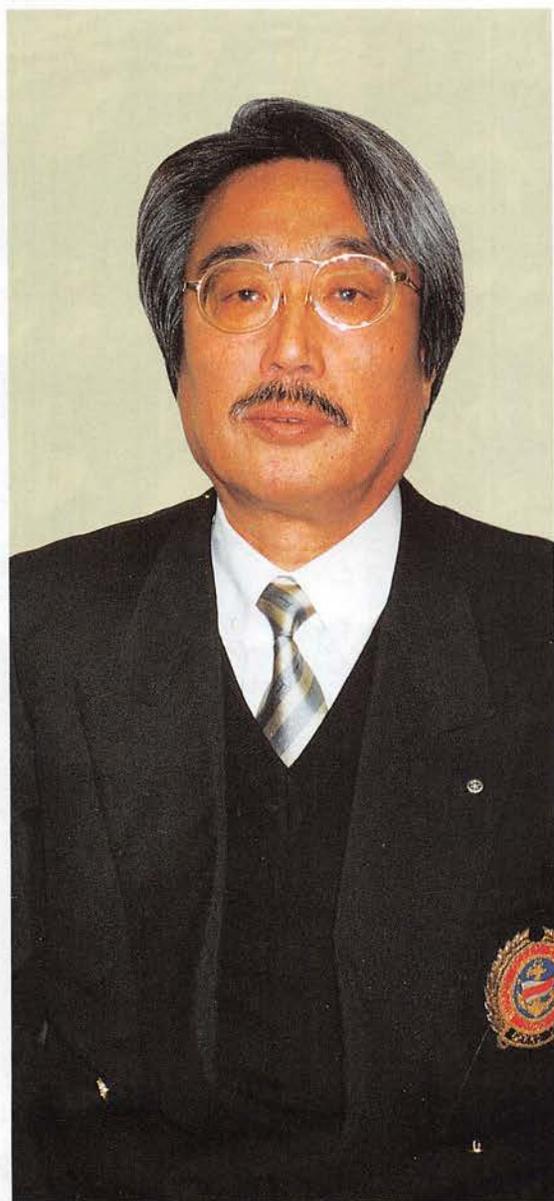
並木新会長:就任インタビュー

座談会「岐路に立つ外洋ヨット」若手クルー編

関東支部のIMS勉強…PCSについて

NORC第4代会長に並木茂士氏就任

副会長に古川保夫氏、内海支部長に山村彰氏



平成7年度NORC通常総会は去る2月25日(土)東京・港区の航空会館で開催されたが、それに先立ち第133回理事会が開かれ、席上、出席理事の互選により、昨年より会長代行の任にあった並木茂士氏が満場一致でNORC第4代会長に選出された。

これは会長含みで理事職にあった戸田邦司氏の去就にあたり、戸田氏の現職(造船業基盤整備事業協会理事長)との関連問題で、氏より「これ以上関係者にご迷惑をおかけするのは忍び難い」との理由で固辞したい旨の申し出によってあらためて理事会にはかかったため、並木氏の任期は来年改選期までの1年間となる。

会長に就任した並木茂士氏は1935年生まれの59才。早稲田高等学院、早稲田大学と学生時代に本格的に外洋ヨットをはじめ、油壺フリートの〈月光〉のオーナーとして、内外のレースに参戦。190cmを越える偉丈夫で、ヨット界の文字通りの猛者として各方面に大きな影響力を持っている。関東支部長時代は支部の全面的改革に着手し、独特のパーソナリティでスタッフを掌握し、その実績については高い支持を集めている。難題を抱えている現NORCを会長職としてどのように舵さばきするか、氏の手腕に期待する声は多い(氏のインタビューは別項)。

なお、同理事会において、会長人事にともなう副会長人事の互選もおこなわれ、関東支部長代行の古川保夫氏が新たに副会長に就任した(古川氏は同時に関東支部長に就任した)。

また、清水前専務理事死去にともなう本部理事の補充については、関東支部総務委員長の浅野英武氏の就任が決定した。

さらに理事会では、内海支部より理事改選および支部長の交替が下記の通り報告され承認された。

理事・内海支部長	山村 彰氏
理事	芦田照夫氏
理事	穎川邦子氏
理事	黒瀬友近氏

新しく理事に就任した穎川(えがわ)氏は女性としてNORC史上初の理事である。

●理事会・通常総会・全国代議員リポートは次号にて掲載します。

並木茂士新会長大いに語る

●会長になられたご感想は……

「これまでの三代の会長さんは、非常にこの世界では功成りて名を成した人ばかり。私なんか、まだ現役のヨット乗りだと思っているから、そんな意味でちょっと重い役じゃないかなというのが率直な感想です。しかも今、NORCは非常に重要な時期を迎えており、会員の増強やJYAとの関係、さらにはいかにしてNORCを建て直すかという経済的な問題などが山積みされています。こうした問題は全部絡み合っているから、どこからほぐしていかなければならないか慎重に考えなければなりません」

●NORCの入会メリット論もよく出ますが……

「NORCに入ったらどんなメリットがあるかということも、最近になって非常に多くの会員から聞いています。30、40年近く前になりますが、私がNORCに入ったときはメリットが云々というのではなしに、「NORCに入れた」ということで良かった。「これで、やっと外洋ヨットのメンバーとして、相模湾なり駿河湾に出て行ける」という喜びを得たものでした。ところが最近ではヨットの数も非常に増えてきて、どんな形でも乗れるという時代が変わってしまった。そんなことから、私などがメリット云々という質問を受けても最初のうちはなかなか理解できませんでしたが、ここ2、3年、いろいろな人たちから意見を聞いているうちに、これはなんとかしなければいけな

いと思うようになりました。これは会員の増強という問題と一緒になんです。メリットがあれば会員が増えるし、そうなれば運営も楽になる。どういうことをしたら会員を増やせるか、大いに語り合う必要があるでしょう」

●日本ヨット協会との合併問題も気になります

「会員のメリットを語るうえで避けて通れないのが、ナショナルオーソリティの問題。今、日本には日本ヨット協会（JYA）とNORCと2つの組織がありますが、双方の話し合いが昨年から本格的に始まっており、一本化に関するさまざまな問題が討議されています。また、NORCの会員5千数百人という数は日本全国のヨット人口からすれば少数で、ほとんどの人はプライベートのいろいろなヨットクラブに参加しています。私どもがいる相模湾の三浦半島の周りのいろいろなプライベートのヨットクラブを見ても、例えば300人のメンバーのうちNORCの会員がその1割ぐらいしかいないところがいくつもあります。そういう人たちに、クラブを1つの単位としてNORCに入ってもらいたくできないものかと考えています。もちろん簡単にはいかないだろうし、勉強しなければならぬこともたくさんあると思います。けれども、それを早い時期にすれば会員は増えると思います。特に、関西地区の瀬戸内海から大阪湾にかけては、おそらくNORC会員の何十倍かのヨット、クルーザー愛好者がいると思いますから、

ぜひそういう人たちにも入っていただけるよう努力したい。また、構造改革委員会とか総会などでも質問があるけれど、船の安全に関することや免許証の問題などを運輸省と一緒に詰めていき、ヨットに合った適したものにさせていただこうと思います。そうした運動も会員のメリットにつながります」

「会員のメリットのために今すべきことは、大きく分けて3つあるのではないのかな。JYAとの合併と、各プライベートのクラブとの連携、それとJCIの検査の問題とか免許証の問題、運航上のルールなどを運輸省と話し合うことです。これら3つの問題に関してNORCとしてやらせていただける部分においてできるだけ努力することが、会員のメリットや会員の増強につながるでしょう。ただ、そうした仕事を今年1年でやれと言われてもこれは無理。まず何をやっていくかということ、現在全国の支部が持つ100近いレースに関して、できるかぎり乗員の半数以上はNORCの会員に乗っていただくよう各支部長にお願いしたい。まずは、具体的に手がつけられる点から始め、会員の増強というか会員を減らさないよう努力すべきだと思います」

●関東支部では9412委員会を中心に組織の見直しが行われています

「今、関東支部では9412委員会が積極的に組織改革に乗り出しています。私も関東支部長を7年やりましたが、前支部長から引き継いだとき思ったことは、やはり関東支部と本部の境目が全くないということでした。（関東支部が）支部なのか本部なのか全く分からない状況が続き、あるときには本部の方が関東支部より資金的に足りなくなったこともありま



した。そういうところを見て、これははっきり分けたほうがいいんじゃないかと痛感しました。それで、あるときには関東支部基金が約1億円近くあったので、それを使って三浦半島に関東支部を移動したらいいんじゃないかと、本部とは別に東京の他の所に作ったらいいななど、いろいろな意見が出されてきました。また一方では、地方の支部からは逆に、関東支部が本部に依存しているんじゃないかというような意見も出されたこともありました。それで、よく言われる支部と本部との性格分けに力を注ぎ、私が支部長に在籍したなかで、やっとこの2年間で先が見えてきました。関東支部は、(9412委員会などで討議を重ねながら)このまま歩んでもらえればいいと思います」

●本部組織についてはいかがですか

「本部構造改革委員会については、各支部や一般会員から機能していないのではといったご批判も少なくないようです。これについては、(本部の)内部にいてもどういった形で成果が表に現れるか、なかなかすぐには判断できません。ましてや、昨年から今年にかけての1年間は、会長代行だった私を含め、いろいろな面で代行的な役割に就いた人が多く、(本部組織は)足が地に着いていないのではないかという印象を多くの会員の皆さんが抱いたかと思います。しかし、今回でいろいろなスタッフが正式に決まりました。決まったからには、しっかりと動けると思います。本部の構造改革についても、ここで先日の関東支部の代議員会にしる本部の代議員会にしる、皆さんからきちんとやれということで委員長が決まりましたから、今後は期待してください。本部の仕事というのは、要するに公益法人として何をやるかということに尽きると思います。それは要するに全ての各地方の支部の皆さん、あるいは全てのヨット乗りのために何をしたらいいかということだと思います。だからヨットレースそのものについての細かい運営などは、各支部に任せていいでしょう。それで支部が困ったり応援してくれとか言っ

たときに、本部としてお手伝いすればいいんです」

●NORCの国際化が叫ばれています

「国際的なNORCの役割を考えた場合、会員の皆さんはおそらく対ORCの折衝とか、外国における日本の地位の向上に努めることだと思います。これについては、やっぱりナショナルオーソリティが一本化されていないというのが一番大きな問題じゃないかと思います。また、NORCとしても長い間、大儀見さんがさまざまな外国やORCの会議とかに行っていて非常にご苦労されていましたが、これからは意欲を持った若手にもオーバーラップしてもらいたいと思っています。情報は共有化する必要があります。加えて、今後は日本でもいろいろとクラスポートが多くなってくると思うので、それぞれのクラスポートクラブの人たちにも、ぜひ代表になって外国へ行っていたいただきたい。そのあたりが国際化の糸口となるのではないのでしょうか」

●：世代交代が叫ばれていますが、若手スタッフを使うのが上手だと聞いています。

「最近いろいろな会合で「もう60近いですね」なんて言われると、もうそんな歳かと思ったりもしますが、精神的にはみなさんと同じような年齢でいるつもりです。若い人を上手に使うのではなく、私が上手に使われているの

でしょう。若手の人から見て、段々私は使いやすい人間になってきたのではないのかな？決して人使いが上手いというわけではないのです。そんな才能があったら、もっと私の会社は大きくなっているはずですよ」(笑)

●最後に、地方支部との交流についてお聞かせください

「昨年、会長代行になったときもそうでしたが、各地方の会員の方から私にいろいろな意見が寄せられています。ただ、組織としては各地方には選ばれた支部長がいらっしゃるので、私としては支部長を通じてコミュニケーションを図って行きたいと思っています。もちろんそれで支部長の要望があれば、これはもう日本全国どこでも行って会員の方とお話したい。私には北海道から沖縄までヨットの友人はいっぱいいますが、それは友人としての関係で置いておき、NORCの会長になった以上は公式な話は支部長を通じていかなければ仕事上まづいのではないかなと思っています。だから、もしこの話が誌面に出るのなら、いろんな話は支部長としたいということを強調しておいてください」

聞き書き：市川和彦(OFFSHORE編集長)

並木さんのプライベートなヨットライフ

「〈月光〉は昭和28年だったかな？ それから〈月光VI世〉を造ったのが1979年でしょう。だから1951年からやって、II世、III世、V世、VI世、VII世、VIII世って〈月光〉はあったの。でも、2年前〈月光VIII世〉でトランスバックをやった後は今の〈月光〉は伴に持っていきました。だから、もうウチのヨットは若いクルーと伴に世代交代。だけど自分じゃあ現役だと思ってるし、もう一度ひと花咲かせてみたいとも思っている。まだ、ウチの若いクルーには負けなつもりです。でも、自分じゃあ若いつもりだけれど、皆さんからは相手にしてもらえないですね。オーナーはヨットクラブで一杯飲んでいてくれと言われてしまう」

「もっとも、これからの1年間はNORC本部の仕事をやらなきゃいけない。ただ、週末には自分のホームポートの油壺に行って、逆に言うと皆さんのヨットライフを見て、皆さんの帆走を見てビールを飲みながら楽しむというのが、今年1年の楽しみになりますかね。その間に、いろいろな人とコミュニケーションができるだろうし、それが大事なこと。それに、いろいろな友人が地方にいますから、すでに電話がかかってきて「たまには遊びに来い」と誘われています。だからこの1年、NORCの組織を離れたときのヨットライフは、友人として酒を飲みながらヨットや地方の話聞いて歩く感じになるのかな」

NORC 1995年度理事担務及び主要役職者

(1995年3月15日現在)

名誉会長 石原慎太郎
 会長 並木茂士
 副会長 小林義彦 古川保夫
 専務理事 児玉萬平
 常務理事 久保和男

支部長

関東支部 古川保夫 駿河湾支部 柴田邦敏
 東海支部 小林義彦 近畿北陸支部 三井祥功
 内海支部 山村 彰 西内海支部 岩田行史
 玄海支部 末松 明 沖繩支部 城間祥行
 津軽海峡支部 米山義勝 北海道支部 田中良治
 常磐支部 川崎 貢 南九州支部 松元四郎

特別委員会

●訴訟対策委員会

委員長 大儀見薫
 副委員長 尾島裕太郎
 委員 小林義彦 古川保夫 石井正行 今岡又彦
 児玉萬平 服部一良(事務局)

●構造改革委員会

委員長 戸田邦司
 委員 小林義彦 大儀見薫 古川保夫 宮坂敬三
 石井正行 都築勝利 山村 彰 児玉萬平
 今岡又彦 浅野英武 高田尚之 尾島裕太郎

●外洋ヨット安全対策委員会

委員長 大儀見薫
 委員 野本謙作 戸田邦司 尾島裕太郎 古川保夫
 林賢之輔

●メルボルン/大阪DHレース

委員長 秋田博正

専門委員会

委員会名	担当理事	委員長	副委員長
総務		児玉萬平	浅野英武
国際小		戸田邦司	鈴木一行
会報小		浅野英武	
財務		児玉萬平	鈴木保夫
保険小		児玉萬平	新田 肇
法制	今岡又彦	渡辺康夫	
クルージング		小林義彦	和久井嘉治郎
安全	古川保夫	長江博人	
計測	林賢之輔	大橋且典	
技術		林賢之輔	
帆走		富坂敬三	尾田英明

ルール	通信	海事思想普及	泊地対策	安岡信一	横山 晃	嶋田武夫	顧問会議長	顧問
							平松栄一	福永 昭
							福永 昭	加藤忠男
							塩路一郎	野本謙作
								名和幸夫
								飯島元次
								渡辺修治
								大原 敦

全国代議員名簿 (任期 1995年1月1日~1996年12月31日)

関東支部 (88名)

横浜 (4名)
 安部 浩章 沢地 繁 松浦 孝志 山本 高靖

諸磯 (6名)
 川久保史朗 前田 泰明 佐藤 文昭 中川 敏彦 鈴木 利夫
 若原 英己

油壺 (19名)
 安高 知二 市村 俊明 榎田 敏雄 小河原 隆 尾島裕太郎
 加藤 忠男 加藤 正敏 清田 博 高田 尚之 高村 宏
 中谷 林平 西元 健彦 初鹿野幸生 服部 正敏 平田 克己
 藤田 弘治 別部 尚司 方 栄世 和久井嘉治郎

シーボニア (13名)
 植松 真 大石 好幸 大口 眞司 大杉 文哉 蒲谷 和行
 菅野 道 北村 勝彦 小坂橋博行 周東 英卿 中村 寛
 平野喜美夫 藤山 勝濟 萬里小路昌秀

小網代 (7名)
 伊藤 彰男 垣内 邦昭 国方 成一 佐々木英二 鈴木駿一郎
 古屋 静男 横澤 真則

佐島 (3名)
 大貫 一郎 羽柴 宏次 松野 敬宣

葉山 (7名)
 石川 雅夫 田中 一美 鳥本 洋一 中山 善光 長束 盛隆
 野崎 輝夫 松崎 義邦

江ノ島 (6名)
 五十井 進 大野 健作 小澤 美弘 松永 武士 山岸 弘
 山田 忠雄

下田 (1名)
 伊藤 秀利

逗子 (6名)
 市川 徹 植松 清 釜田 博久 佐々木康治 多田 將三
 山下 保

東京 (7名)
 大川 和好 齊藤 晴彦 佐藤 三次 野口 隆司 畑田 晴彦
 林 明夫 丸山 茂木

浦賀 (3名)
 岩澤 文男 原田 八郎 古川 利勝

柏崎 (1名)
 高橋 哲郎

熱海・伊東 (3名)

石渡 一夫 岡田 敏久 堀口 三備

東京中央 (2名)

赤星 博之 坂田 修一

駿河湾支部 (9名)

浅井 一省 岩崎 正幸 小野田 泉 柴田 邦敏 白井 義博
 杉本 光昭 西田 兼義 林 政幸 松永 一生

東海支部 (23名)

阿部 嶺男 大矢 隆 岡田 守功 加藤 正樹 河内 道夫
 坂谷 定生 桜井 勝己 鈴木 幹夫 瀬古 和也 竹内 聡一
 寺田 順 富川 則之 富田 佳永 西 信介 丹羽 英夫
 早川 俊克 二村 昭治 堀田 和正 郵頼 愛彦 森下 一義
 山田 邦彦 吉田 貴彦 渡辺 行彦

近畿北陸支部 (7名)

荒木 義正 上羽 正男 笹原 文和 栗林 裕之 田中康一郎
 中川 行一 藤田 雅己

内海支部 (20名)

猪上 忠彦 植松 由量 臼杵 良仁 大川 勲 小林 昇
 佐々木光義 妹尾 達樹 寺川 良孝 濱永 裕 平岡俊一郎
 船山 泰文 松本 剛一 宮内 雅治 村野 裕 室井 誠
 山下 浩史 山本 昌弘 山本 善徳 (2名欠)

西内海支部 (17名)

井岡 裕昭 五十川純一 久山 栄一 阪田 栄一 佐藤 克則
 辻 文治 長浦 勝則 永沼 勝也 広本 賢郎 布田 康人
 山内 義典 山下 文徳 山田 克弘 吉田 哲郎 吉村 明久
 余田 実 頼田 昭

玄海支部 (4名)

川村 安正 末松 明 田中 昭愛 伊達健太郎

沖繩支部 (1名)

識名 朝典

津軽海峡支部 (1名)

上河 睦美

北海道支部 (2名)

早瀬 次郎 船木 幹也

常磐支部 (2名)

関野 文夫 藁谷 俊哉

南九州支部 (2名)

剝岩 政次 松元 四郎



航海中に行った'92グアム・レース事故の慰霊祭

Japan-Guam Sailing Rally⁹⁵/₉₄

「厳寒のサバイバル海域は…?」

ジャパングアム セイリングラリー航海記 (その1)

〈VOLANSIII〉 高田尚之

'92グアム・レースの不幸な事故を検証するために、NORCは事故報告書を作成した。皮肉なことには、14名の命と引き替えに、第1回から事故発生の第7回までのレース報告書ができ上がったということになってしまった。

本州をはなれて南下をつづけ、できるだけ遠くへ、遠くへ、とコースを伸ばしながら、日本のクルーザー界は自分たちの力を試してきたといえる。はじめは、大島。ついで三宅島、八丈、小笠原。そしてグアムへとあしをのぼした。これらのいづれもが、レースの形態であり、そこではレースの勝ち負けだけがクローズアップされ、「勝者のみが栄冠、その他は雑魚」あつかいであった。あしが遅く、完走だけを目標にするような艇は参加してくれるな、迷惑だ、とばかりの運営であったと思う。

特に島まわりのレース運営ではこうした傾向が強く、はじめは誰でも初心者であるというのを忘れ、底辺への配慮を、長い間にわたって欠いてきた結果が、島まわりレースへの参加艇が減少するということへとつながり、NORCは一部のレース派にのみ奉仕しているのではないかと、との不満を会員の間で醸成する結果となった。

その上(レースが次第にグランプリ化するのはレースという性格上やむを得ないとしても)成績のとりまとめをすれば、それで全てが終りで、天気・海況の報告や肝心の事故やそれをどう凌いだかなど、クルージング指向の人々が参考になるような内容をも含んだ報告書が作成され、公表された例を知らない。

極言すれば、NORCは、会費をあつめ、その会費を使ってレースを運営し、レースを通じて得た蓄積をごく一部のレース出場者とその関係者で共有し、それにより得たものを公表するという努力を怠ってきた。

レースは「勝つ」という命題のもとに「危険を承知で」勝負するという性格上事故はつきものであり、逆にいえば、そうした事故が危険につながるものであり、それを検証し、その経過や処置、その状況を公開すればクルージング指向の人々にも大いに参考になる。「外洋航行での安全」という一点では、レース派もクルージング派も全く同一の立場に立っているからである。

結果として、事故のあったJGYR(グアム・レース)第7回に関してはかなり詳細な報告書ができあがり、NORCでは、はじめて、クルージング派にも役立つグアムへの航海の資料づくりをしたのだといえる。全く皮肉なことだ。

さて、前置きが長くなったが、私がこれから試みようとしていることは、実は、その資料としての報告書に8回目の資料をつけ加えようという試みなのである。メインテーマは、「サバイバル海域」への準備とその状況である。紙面の都合で多くは語りきれないが、3年間のブランクはあったものの、JGYRと同じ時期に同じ海域を航海したことの報告をしておけば、いつか、誰かの役に立つこともあるのではないかと、との発想でOFFSHORE編集サイドの求めに応じこのレポートをまとめてみようと思いついたのである。

「サバイバル海域」をどう考えるか…

厳寒期のグアムまでの航海には、3つのサバイバル海域のことを考えておかねばならないだろう。その第1は、出発後、北緯25線までの間の海域。ここは、冬の低気圧の通り道である。その第2は、グアム近海における台風が発生に巻き込まれた場合である。たぶん出発の時点では、そこには台風の卵の形跡さえもない。そして、第3のサバイバル海域は、「心の海」にある。

「心の海」、聞き慣れない言葉かもしれないが、安全といえば、すぐ安全備品のことが頭にうかぶ。だが、いちばん大事なことは、その事態に立ち至ったとき、乗組員がどう心を整えるか、という心理側面なのである。これを語ると、それだけで予定の紙面を覆い尽くさねばならなくなりそうなので、分かりにくいかも知れないが、数行で表現すると、まずはシーマンシップであり、パニックを避ける心の訓練、とっさの場合のシミュレーション、非常備品の取り扱いの習熟、非常時の生への執着、取えてつけ加えれば、乗組員をとりまく環境へのマネージメント、であろう。

「事故処理より、予防」。これは鉄則であり、まずは〈VOLANSIII〉の準備の一端をご披露することから始めよう。

クルーの命、一人1億円…

8名が乗り組むとすると、8億円。保険をかける以外には支払えない。艇体は、マストを含め全損見積もりで1500万円。こちらは、

全損でも問題はない（保険をかけるにしても、保険金額を査定してもらってサバイバーの費用だけでも、7万5千円＋上架が必要。ご存知でしたか？）。結局、艇体保険はつかなかった。

'92の事故の教訓では、金銭のケアが後処理の明暗を分けた。

〈M号〉の場合は、学校にも慰霊碑がたち、昨年11月には事故現場をはるか見通す八丈島の大淵浦に大きな石碑を建立し、海に散った仲間を深く悼む言葉を刻み、多くの関係者が集まり、悲しみの慰霊祭をおこなった。

一方〈T号〉の場合は、クルーの遺族が残されたオーナーの遺族に損害賠償の裁判をおこすなど、従来には考えられもしなかった事態がおきて、なお、不毛の裁判が数年もつづく。

そこで、私たちは傷害保険の最高額、クルー各自に一人1億円をかけさせたが、一人で1万円でオツリがあった（1億以上は保険会社が引き受けてくれない）。1億円？…もつと！という家族がいた。今後の研究課題である。

12月30日正午、遭難現場付近を目前にして、私たちは海上慰霊祭を行った。クルー一人一人が、フォグホーンを長く鳴らしつつ海に神酒を捧げ、海に逝った人々の冥福を祈った。涙があふれくるのを押さえきれなかった。

沈んでゆくライフラフト…

私たちは、第4回JGYR（ゴム・レース）に出場したので、'92の事故はひと事とは思えなかった。そこで、事故のあと自分たちの経験を強化するために、手持ちのライフラフトで漂流実験をしようということになり、ある風の強い日に小網代の沖で船体放棄・ライフラフト移乗実験を行うことにした。

実験に使ったライフラフトは、前のオーナーがヨーロッパから積んできていたフランス製の6人用のものであった。私たちはその艇

を中古で購入したのち、遠洋の定員を8人に改めたため、そのライフラフトは2年ほど倉庫にしまわれていたものだった。

定説のとおり、ライフラフトの展開をした。うまくいった。一人目、二人目、三人目とライフラフトに移乗していった。波があると移乗もかなりむずかしい。4人目…というところで、ライフラフトに水が入ってきて、たちまち沈みそうになってしまった。なんだ、これは、ということで、あわてて艇に登り帰ったものの、ビショリ。

回収して陸で調査をしたところ、水もれの原因場所は、空気挿入口のプラスチックとゴムとの接合部に力がかかり、ヒビ割れし、そこから海水が浮き室の方に進入して行くのであった。多人数になってライフラフトが沈むにつれ、水圧がかかり、たちまち水ラフトになるのであった。しかし、中にくくりつけてある非常備品・食料・水には問題はなく、それらには感心もし、「非常読本」にはとくに興味をもった。また、格納時のゴムの折り目も要注意とわかった。

ひっくりかえったライフラフト…

このたび、セーリング・ラリーに出場することが決まった段階で、積載のライフラフトはまだ有効期限内ではあったが、沈んだラフトの経験から出航前に訓練と点検を兼ね、ふたたびライフラフト移乗訓練をすることになった。乗艇クルー全員で非常備品の取り扱い方、持ち出し分担を確認した後、ライフラフトを風下に放り出す。ところが、なんとしたことか。ラフトはヒックリ返って膨張した。つまり、見る見る膨らんだのだが、底が上…。こんな事態は想像していなかっただけにビックリした。

その経験を何人かの業者や経験者に話したところ、以外にもライフラフトはヒックリ返って膨らむことがよくあるものだ、ということを知った。

そして、起こし方は、イギリス人から聞い



スタート前ためしたライフラフト

ただが（彼は故国のクラブで引き起こしの講習を受けていた！）デインギョーの沈時の起こしと同じ要領。つまり、ガスボンベを体に引き寄せ、底についている手掛けか、まだ水の入っていないウォーター・バラストの袋をつかんで風を利用して引き起こす！のだという。これは、あわてないために、要訓練の事項である。

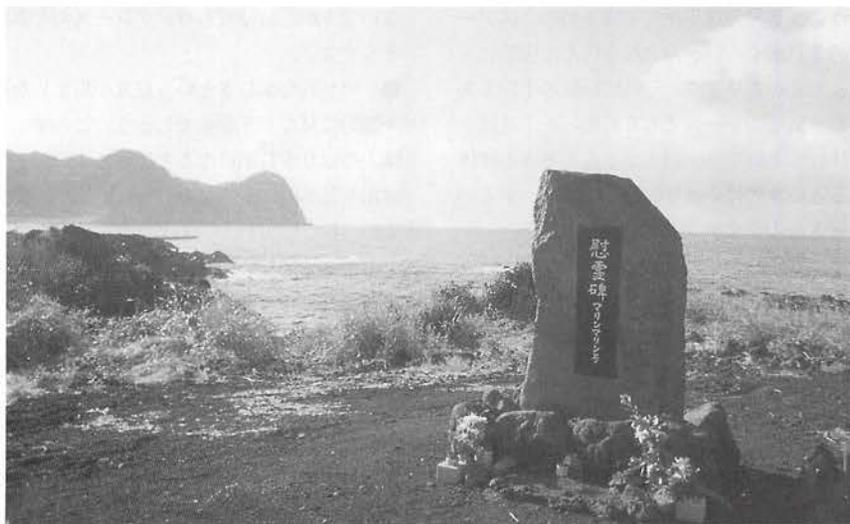
友から借りた備品の数々…

予備の備品は友から借りたものが多い。3つのGPS、気象FAX、落水者用ワンタッチ救助器具投下装置（アメリカ製）、予備のEPIRB等々。このうち、気象FAXは一番有効であった。次回に語ろうと思うが、第1のサバイバル海域で低気圧にぶちあたった。それをキッチンと予測できたのもこの気象FAXのお陰であった。

前回のゴム・レースの時には、自作の気象FAXで作画したのだが、今回は衛星雲写真も受信できる高性能のものであり、気象FAXはゴム航海での必需備品と考えた方がよい。

そして、もちろん上架点検。キール・ボルトOK、水面下OK、ハル・デッキOKに完全整備。まだ、欠陥は見つからなかったが、用心してスタンディング・リギンも全交換。特に報告しておきたいことは、ストーム・ジブをグループ方式をとりやめ、ストーム専用の移動式ジブ・インナー・フォアステイを新設し、ハンクス方式に戻し、どんな強風にでも耐えられるように改造した。これはデンマークで前オーナーの艇に乗った折りに学んだことであり、慎重な彼のシステムを採用することにした。驚いたことに、彼の自作であったが、探してもらったら同じ用途の部品が既製品で販売されていたのであった。

設備・備品はORCカテゴリー0に順じ、用意万端ととのった。'92での事故の教訓と、勝手に大洋を走るのだとはいえ、社会的責任があるのだからと、陸での艇ポジションの把握は必須事項とした。今回は衛星で監視するアルゴス・システムを採用した。そのシステムのテストも済み、いよいよスタートの日がやってきた。（つづく）



昨年八丈島に建てられた'92ゴム・レース事故の慰霊碑

中堅・若手セーラーが語る本音のヨットライフ

<出席>

丸山茂木(37歳)：「ドンキー・インパルス」クルー

山本浩資(34歳)：「フラム」クルー

石井智浩(32歳)：「ラハイナV」クルー

林 伸樹(31歳)：「あずさ」クルー

古川龍文(24歳)：「織姫」クルー

<司会>

市川和彦：OFFSHORE編集長

日時：1995年1月23日

昨年10月号で行った「岐路に立つ外洋ヨットレース」アンケートの結果をもとに、NORCレースの運営に携わる本部・関東支部のベテランスタッフを対象にした座談会を前々号にて企画したところ活発な意見が出され、提案の一部が本年の関東支部レーススケジュールに加わるなどの成果を挙げました。

今回は、前回とは対照的に比較的若い世代のセーラーに集ってもらい、NORCのレースに参加する立場から率直な意見を交わしてもらいました。話の内容は、外洋レースをとりまく今の環境についてから、オーナー世代との交流、将来のヨットライフ像など、さまざま。前編、後編に分け、本号と次号にて紹介します。

マゾ的な楽しみ

●前回は、NORC本部・関東支部の幹部スタッフを対象にした座談会でしたが、それなら若手の意見も反映させようということで、今回、皆さんに集まっていただきました。いきなり難しいテーマに入っても雰囲気は固くしてしまうので、まずは話題の皮切りとしてオフショアレースの好きな点嫌いな点を述べてください。

古川：インショアは(短時間に)サッと勝負が決まって楽しい面もありますが、強風が最初から吹いていたら中止になってしまいます。ところがオフショアの場合、スタート後に吹いてきても決して中止にならないでしょう。吹いてきたら最初は怖いですが、それをクリアした後の充実感がたまりません。だから、けっこう私はロングが好きです。

石井：確かに、長い時間いろいろな条件のなかで仲間と一緒に艇を走らせる充実感がオフショアレースにはあります。でも、素直に言ってしまう部分もたくさんあるから、のめり込むほど好きだというわけではありません。

丸山：オフショアレースの最中は無我夢中なので、好きとか嫌いとかは考えないですよ。フィニッシュしてハーバーにフネを着けたときの喜びは大いに感じますが、私は基本的にオフショアレースはあまり好きではありませ

ん。

●：どういうところが問題なのですか？

丸山：やはり日数的な問題ですね。人がちゃんと集まらないために、クルーがいつものポジションで乗れない場合も出てきます。それに準備が大変です。日曜日のデイレースなどは、ポッと行ってすぐ終わることができるから、どちらかと言えばインショアのほうが好きです。

林：実力は別にして、何か一時的にカッと燃え上がるようなところが、ロングにしてもショートにしても好きですが、ロングの場合、やはり準備が大変です。沖繩レースに出たときを思い出すと、4月後半のスタートに間に合うよう2月の後半から準備を始め、スタートの5日前ぐらいから会社を休んで現地に入った覚えがあります。それに回航の手間もあるし、実際のレースでも5日間とか1週間とか休むことになり、例えば8人まるまる確保するというのはやはり難しいですよ。乗るのは好きなんですけど、大変なことが多い。

山本：基本的に、私はあまり好きじゃないんですよ。ただし好き嫌いというのは、オーナーやスキッパー、フネの雰囲気などにすごく左右されると思います。でもね、たぶん私が思うに基本的にロングが好きなんっていうのは、マゾ的なところがあると思うんですよ。例えばセールを何度もチェンジしなくても、

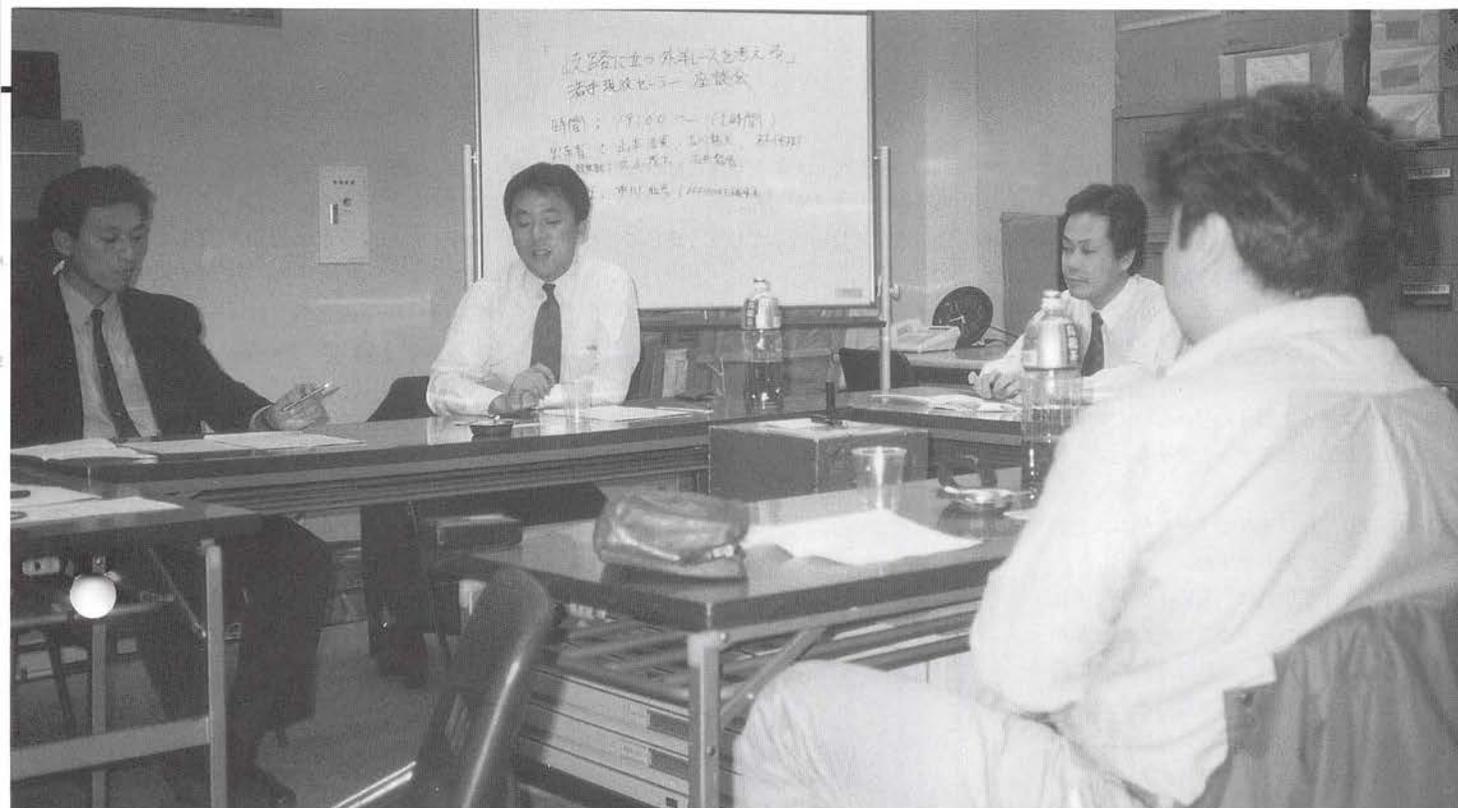
フネは走るわけじゃないですか。だけど、自分を苦しめながらギリギリのところまで走るわけでしょう。そういう極限状況に自分を追い込むことで喜びを見出すみたいところがあると思うんですよ。そういうのが好きな人がロングをやるんじゃないのかな。

●：山本さん自身は、そうではない？

山本：精神的には、そういう面があると思います。ディンギーに乗ったときでも、ギリギリの力でタッキングマッチを仕掛け、勝っても負けても満足しますからね。ただロングの場合、相手が見えなくてもやるわけです。10日間とか20日間とか緊張を持続できるマゾ的な要素が、すごく満足感につながるんじゃないですか。自分でもロングレースのときは、そうですよ。

●：マゾ的な楽しさという意見が出ましたが、一般的に見てどうなのでしょう。この楽しさは、やはり少数派になると思いますか。

古川：基本的に、危ないことって楽しいですよ。車でも、例えば200キロぐらい出せばものすごく楽しいですが、一步間違えればヤバイですよ。フネもそれと同じで、例えば夜に落水したら、もう大体は死ぬ。ちょっと飛躍的な考え方ですけど、危ないことって楽しい。だからロングで危ない状態に陥って、そのとき全然楽しくなくても、後日「ああ、あのときのレースは楽しかったな」と思うん



ですよ。

●：そういう楽しさを、フネの仲間以外の友達などにわかってもらえる要素がありますか？

古川：とにかく、一回乗せて走っちゃうしかないですね。

山本：でも、馴染めない人は絶対に馴染めないと思います。

一般的なイメージと現実との落差

●：若手が入ってこない理由の1つに「遊びの多様化」があると、前回の座談会で言われました。テニスもやりゴルフもやるというなかでヨットにきているから、なかなか定着しないんじゃないかという意見でしたが、そんな感じはありますか？

山本：すごいありますね。

一同：そうですね。

●：皆さん自身も、そういう感じなんですか？

丸山：私も、熱中で燃えられるものがあれば、ヨットでなくても何でもよかったんです。熱しやすく覚めやすい性格なのですが、たまたま長く続いているのがヨットなんです。ヨットにも乗るがスキーもやる若い人が多いじゃないですか。夏にはけっこうヨットの活動をしているけど、冬になったらマリナーには全然足を運ばない人がいるでしょう。何で

も熱中でできれば、今の若い人はいいんじゃないですかね。そういう類の方が多んじゃないかなあ。

山本：私は、母校の大学ヨット部で学生をもう10年ぐらい見ているんですが、彼らには今言われたように自分たちのスタイルがあるんです。スキーやりたいとか、どこかの女の子と遊びに行きたいとか、皆やりたいことがいっぱいあるわけです。私らも学生のときはもちろんそうでしたが、今の人達と比較して、そのなかでヨットが占める割合が多いか少ないかなんですね。体育会ヨット部に入ってくる今の人達で、「下働きでも何でもやるからヨットをやらせてください」という連中がとても少ないのです。彼らが卒業した後にヨット続けるかといえば、だいたい私が集計するところでは5%もいないです。

●：そういう話をよく聞きますね。

山本：ええ。体育会でも同好会でも、普通の学生さんは3年生か4年生に上がるときに就職のことを考え、ここでヨットのために留年するようなことはしません。そこまでしてヨットをやる必要はないという考えですよ。

林：ヨットをやる前に、私はテニスを10年ぐらいやっていました。そうしたなかでヨットを始めたわけですが、そのとき同級生などに「ヨットにこない」と誘ってみると、だいたい彼らはヨットなんてすごい！綺麗な女の子

がもうウロウロしていて何か良いことがあるんじゃないか、というような期待をもって来ていたと思います。けども、実際に来てみるとビルジを汲んだり泥臭いことをやる。しかも、乗ってみれば風にビュンビュン吹かれて凍える思いをして、「もう二度と来ない」ということになってしまう。なぜこうなるかといえば、今は休日の過ごし方がいろいろあるからでしょう。それこそ、土曜日はテニスをやり、日曜日はゴルフの練習に行くとか、そういう手軽なパターンが用意されているから、わざわざ面倒なメンテナンスまでしてフネに乗ろうなんていう気にはならないのかも知れません。ちょっと乗せてもらう程度なのに、わざわざボランティアみたいに作業を手伝うこともないなって、おそらく私の友人なんかは思ったといえます。

●：要するに、一般的なヨットのイメージと現実との落差ですね。

林：そうですね。初めに、そういうふうな期待を大きくしないで来てほしいとは予め断ってはいたのですが、どこか何かやっぱり捨てきれないものが、その水着のお姉さんとかそういうか頃のこのへんにあるみたいで(笑)。

石井：ヨットを知らない人は、未だに加山雄三の映画のような綺麗で優雅なイメージを抱いていますよ。

山本：それでも、最近ではアメリカズ・カップ

がメディアで取り上げられているでしょう。「ああいうふうになりたい」って言ってヨット部に入ってくる学生もいます。

●：あれは、画面で表面的な部分だけでも正直な姿を出しますから、そこで加山雄三の世界とは違った面白さを発見する人も出てくるでしょう。

山本：カッコイイと思うんじゃないんですか、やっぱり。女の子にモテると思えるんでしょう。

●：やっぱり原点はそれですか。テニスと似たようなところがありますね。

林：テニスが上手ければ、女の子が見てくれるし、いっしょのコートでプレーできますからね。良い格好すれば、それなりの期待に応えてくれるものがあるんじゃないかと思えますよ。ただ、なぜだかは分からないのですが、ヨットというのはいざその世界に入ると、その世界は広いのだけれども、入り口はすごく狭いような感じがします。「入り口が分からないんだよ」という人がけっこういますよ。

●：皆さんの入り口はどうだったんですか。

石井：私は大学のクラブから始めました。そして卒業して、そのままOBの人達がやっていたので引っ張られようとして続けました。

●：ヨット部に入った動機は？

石井：親父が海が好きだったんです。釣りなどに連れていってもらい、海に行くヨットを眺めていました。

石井智浩氏



大学ヨット部在籍6年。その後、母校ヨット部OBが中心の「ラハイナ」グループに加わり、ミドルボート選手権などで活躍

●：印象として残ってたわけですね。

石井：そうですね。それで、たまたま入った大学にクラブがあったのです。私はどっちかというとやりたくて入った方でしたが、他の同級生なんかは卒業するまでにいつ辞めよう

かっていう感じでした。クラブにはかなりつらい部分がありますからね。

●：他の遊びに目が行ってしまっただけですか。

石井：そうですね。楽な遊びの方がやはり良くなっていく目を皆が持っていたようでした。

●：丸山さんはどうだったんですか？

丸山：友人の親父さんがY-15を持っていたんです。「行かないか」って言われて「ヨットに乗れるの、ああ、良いな」と思って行ったのが最初ですね。

丸山茂木氏



ヨット歴15年。過去に「風見鶏」のクルーとしてガムレースや沖縄レースなどに出場。現在「ドンキーインバルス」のヘルムスマンとして、おもにインシヨアレースに参加

●：そのときのヨットのイメージっていうのはどうでした。

丸山：やっぱり、華やかな、華やかというか綺麗な感じがしましたが、実際には全然風がなくてブームパンチ食らったり、重たいフネ担いで出し入れしたり、いやな印象しかなかったです。

●：それがなぜ今まで続いてきたんですか？

丸山：う～ん、そのときは「もういいや、あんまり乗りたくないな」なんて思ったのですが、何か月かしてまた誘われて行って、それを繰り返しているうちに段々操船の手伝いを始めました。すると、「ああ、自分でこうやると、こういうスピードになってるんだな」なんて分かってきて、「ああ、まあまあ面白いな」という具合で入って行きました。

●：ただ単に乗せてもらっているだけではないにしても、理屈が分かって操船を覚えてくると楽しくなる。テニスやゴルフなどでは楽しい部分が想像しやすいけれど、ヨットの場合は時間がかかりますね。

丸山：ええ。そこまで行かないうちに来なくなってしまっただけの方が多いでしょう。

●：林さんの場合、テニスからヨットというのいつごろのことですか。

林：大学2年ぐらいですかね。私は中学からテニスをやっていたのですが、テニス仲間が入っているテニスクラブで毎日のように来ていたご婦人がいて、その旦那様がフネを持っていたのです。「土日はどうか分からないけれども、平日だったらフネは空いてるから乗りにいったらどう？」というのがきっかけでした。ヨットを覚えてた頃、真冬で雪が降りそうな日に乗ったことが強く印象に残っていて、今思えばそれが私のマゾ気の始まりだったんですよ。全員(笑)。辛かったのに加えて、セーリングの後でラーメンを食べたのがやけに感動的だったこともあって、それがヨットを続けることになった1つの動機になっているようです。

●：つらいが後で考えると楽しい、この部分を知るまではなかなかのめり込めない。

林：そうですね……。逆に、たぶん、それが初めてヨットらしい経験になったんだと思うのです。その前に2、3カ月は乗っていたと思うのだけれども、その間の思い出はあまり残っていないのです。

●：山本さんは。

山本：先ほども言いましたように私は体育会系のヨット部出身ですが、大学に行ったのは船乗りになるためだったんです。実際、卒業後に船乗りを5年ぐらいやっていたのですが、要は海が好きなんだと思います。だから、ダイビングなど他の海の遊びもいろいろ好きです。でも、大学に入ったときにブルジョア的なことがしたかったこともあり。その選択肢としてヨットか乗馬が頭に浮かんだのです。なんかカッコイイじゃないですか。きらびやかで、お坊ちゃんのスポーツみたいじゃないですか。そしたら、大学に乗馬クラブがなく、ヨット部しかなかったんです。

●：では、ひょっとしたら乗馬に行った可能性もあるわけですね。

山本：そうですね。もともと今、競馬はやっていますけど。それでヨット部に入ったら、体育会系ですから最初はカッコイイことを言いますよね。だけど1年間、ヨットにほとんど触らせてもらえなくて、草むしりと弁当作りと先輩の肩揉みと靴磨きばかり。なぜ続けたのかよく分からない。

●：大学出た後ヨットをやらなくなる人が多

いって言いましたが、山本さんは特殊な例になるわけですね。

山本：そういうことになりますね。ただし、今は私が指導する側になっていますが、昔みたいなことはしていません。そんなことをしたら、今の学生はまずやめますからね。実際、ひっぱたいたらやめてしまった例もあります。だから、「こんなことをしては、もういけないんだ」と思った時期がありました。

山本浩資氏



東海大学海洋学部体育会海洋部（ヨット部）出身、現在は母校で後輩の指導にあたった。「摩利支天」チームマネージャーとして、グアムレースやトランスパックスレースなどに出場する他、ディンギーで国体などでも活躍。現在NORCレースではクルーとして「フラーム」に乗る

●：林さん、テニスの場合はどうなんですか？

林：私がテニスを始めた頃、もう18年ぐらい前ですかね。その頃は中学生のクラブに入っていました。やはり最初はボールを打たせてもらえないとか、放課後ずっと帰る時間まで素振りだけをやらされるとか、そんなことばかりでした。それが、私が大学生になった頃から、もともと皆が持っているテニスのイメージのような感じになって、上手い下手よりも取りあえずボールを皆で打てば楽しいじゃないか、という同好会的な感じが浸透し始めました。今、中学のときの顧問の話を人伝に聞いたりすると、「大分変わった」ということで、よく私などは正座をさせられましたが、今そんなことをすればやめちゃうか、父母からクレームがくるようです。

オフショアレースの入口はどこに

●：時代の流れとともに、スポーツに対する考え方も大きく変化しているようです。ヨットに関して、これまでNORCのフリートが一生懸命レース作りをやってきたのに加え、

最近ではクラブ単位のレースも盛んになり、フリートの存在が前回の座談会でも話題に取り上げられました。

山本：確かに、フリートという名前が有名無実化しているところがあります。例えば先日、あるフリートの人に会ったら、そこではフリートとして活動するのは本部から頼まれる年に何回かのレースのコミティーだけとか。その代わりに、個々の艇はいろいろ別のクラブレースに出ている状況のようです。

●：他の皆さんの場合はどうですか。

石井：そうですね、関東選手権のときにフリート対抗があるので、その仲間同志で「じゃあ、このフネで組もうか」という話が出るぐらいで、日頃はあまりフリートということ意識してませんね。だから、むしろクラブとかその所属しているマリナーのレースなり、こじんまりしたものの方が結び付き自体は強いと思います。

●：普段はクラブレースをしながら、大きな目標、例えば関東選手権みたいなものがあつたときに初めてその存在が見えてくる。丸山さん、東京湾ではどうでしょうか

丸山：私らは、けっこうフリート活動をしている方だと思います。お遊びレースみたいのものもありますし、私らのフネのオーナーがフリートキャブテンですから、企画されたものは何でもかんでも出ています。

●：普段、フリートで集まって、ヨットレース以外で何かガヤガヤやることはありますか。

丸山：まあ、年末のパーティーぐらいですね。

●：特にクラブ的な雰囲気でもないわけですね。

丸山：そうですね。浦安マリナーがレースの本部になることが多いのですが、そういうときにはけっこう集まります。

●：林さん、いかがですか？

林：昨年、フリート活動ということで、私のグループが年間を通じて全部のフリートレースでコミティーをやりましたが、それまでは私もフリートの活動にはあまり時間を割かない方でした。何でそうだったかといえ、私らはロングレースばかりをやっていますので、どうしてもフリート全体のなかでは少数派なんです。フリートのなかでレース派がもう少数であつて、そのなかでもロングを走りたいといったら、さらに少数派になってしま

います。だから、お互いに自分達とは違うと思っているようなところがあります。

●：ロング派とインショア派に分かれてしまう？

林：というか、ロング派と単純なクルージング派ですね。クルージングをやる人達とは、お互いに何かちよつと話づらいな、みたいなところが出てきてしまう。もつとも去年、コミティーをずっと1年間担当して感じていたことは、お互いに何かきっかけがほしいという点はあるんですよね。また、コミティーの活動のなかで、他のフリートとの合同レースがあつたのですが、そうなるに出てくるフネが少なくなってしまう。社交性がないのでしょうか、なぜだか分からないのですが、自分たちのフリートからの参加が少なくなってしまうと、コミティーをやっている寂しい気持ちになってしまいますよ。

●：これまで、クルーザーとレーサーとの付き合い方ということ考えたことは特になかったと思いますが、最近、NORCのなかでクルージング委員会ができました。

古川：クルージングって大切ですよ。

古川龍文氏



ヨット歴6年。「織姫」のクルーとしてグアムレースなどに参加するかたわら、サンフランシスコ・ビックボートシリーズなど海外レースの経験も積んでいる

●：実際にクルージングに行かれることはありますか？

古川：フリート活動としてはないですが、他のフネに呼ばれて「伊東に行くから、一緒に行かない？」みたいな感じで行くことはよくあります。クルージング艇の方々も、夏の裕次郎レースにはたくさん出てきますよね。確か200艇ぐらい集まります。そういうことができるわけですから、やはりクルージングの人たちを無視してはいけませんよ。レース艇とは指向は違いますが、海に出て走っ

ているのは同じですから、知らん顔するのはものすごく失礼なことだと思います。

石井：私ども〈ラハイナ〉はR&Cだから、夏には伊豆七島や熱海などへ行きます。それに私は別のところで、クルージング派の艇に乗ったりもします。クルージングの人達もワイワイ楽しく乗るなかで、セーリング自体はけっこう真面目にやっていますよ。

●：いい加減では走りませんからね。

石井：クルージング派の人達も楽しめるレースが年に何回でもあれば、しだいに彼らも積極的なのだと思います。裕次郎レースのような、季節が良くて風もさほど吹かなくて、パーティーでワイワイやって面白い企画があれば、クルージング艇もどんどん参加するようになるでしょう。

●：それが、ロングオフショアレースの土台ともいえるべき、一つの入り口になり得るということですか。

石井：そうですね。ロングをどこまでロングにするかという問題があると思いますが、例えば鳥羽レースなどはクルージング派の人達も出てみようかなって思っていますよ。

●：ところが、鳥羽レースにはあんなにいっぱい出るのに、沖繩や小笠原になると途端にだめになってしまう。このへんのギャップをどう考えますか？ 確かに距離はぜんぜん違うけど。

林：距離イコールそれだけの日数をかけてというのがあってと思います。あと、体力的に不安を感じるとか、あるいは例えば突然吹かれたらどうしよう、と。例えば岸沿いを走っていれば、ある程度避難できるかもしれないけども、あるいは鳥伝いに走っていればどこかに避難港が見つかるかも知れません。しかし、沖繩から東京へ向かうときに、周りに何も見えない所も当然あるわけです。そういう話を私ら経験者が言ってしまうのが逆にいけないのかも知れませんが、いざというときの避難の手段が少ないものについては、簡単には飛びつかないのかも知れません。

●：要するに、安全が保証された中でのマゾ的な楽しみだったらいいと(笑)。でも、さほど長いというほどでもない、神子元島レースなどでも参加艇数が少ないですよ。往復60マイルぐらいですか？ もっとも、季節がちやうど秋になって寒いということもあります。

林：寒いですね。あと、神子元島あたりでは暗礁がありますよね。何かそういう点からしても、単に怖いというイメージで終わってしまうのではないですか。



1984年からヨットを始める。鳥羽レース、沖繩レースなどに参加。現在「あずき」のクルー

●：本当のマゾ的な楽しさを求める人ってやっぱり数少ない？

林：だと思えますね。例えばチャートを見て、このへんは行ったらまずいとか判断するわけですが、私などのグループでも船酔いする人間がどんどん出ますから、そうすると結局キャビン内のチャートワークなどは、皆やりたがらないですよ。あるいは1時間ごとのログですら取りたくないというような感じになってきます。結局、しゃきっと生きていながら最後に残った人間というのは限られた数になってしまう。

●：そうすると、だんだん出てこなくなってしまう？

林：うちのグループに関してそれはいいですね。(船酔いしてダメになったら)その他の部分で何かやってもらわなければいけない、という役割分担みたいなものがありますから。

●：辛い思いが待ち受けていても、いやになることはない。一般的に言えば不思議ですよ。

林：私の乗ってるフネなどは、どちらかといえばレースをやっているのに生活感あふれるフネと言えるでしょう。レースのために鍋を1個降ろしたぐらいでも、だいたいオーナーから怒られたりします。クルージングの延長みたいな感じはありますよね。例えば、寒いときでも連休などでは、「じゃあ、伊東に焼き鳥でも食いに行くか」みたいな感じで、土曜日に

出て行ったりとかします。

●：そんなときは、けっこう集まるんですか？

林：そうですね。ひどい人間になると電車で向こうへ行っただけ待機して、帰りだけ乗るとか、そういうような感じです。

●：話を聞いていると、若い人すべてが乗らなくなったということでもなさそうですね。

林：うーん、それでも残っている人間は少ないですよ。それまでに、今いるメンバーの雰囲気に馴染む人間と馴染まない人間がいますし。

●：さきほど山本さんがおっしゃった、フネの雰囲気ですら左右されるということですね。

山本：それは多分にあると思いますよ。私も、たまたまクラブ艇に乗せてもらっていますけど、例えばセールメーカーさんの手伝いなどで、いろいろなフネに乗せてもらう機会も多いのですが、そのとき「ああ、何だこのフネ」と思うことが何度もありまして、逆に「このフネは面白そうだから、もうちょっと乗らせてもらおう」という場合もありました。今乗っている〈フレーム〉などは進水から手伝って、すごくオーナー、クルーが良い方々ですから、「こんな人達とだったら楽しくやっていけるな」と感じています。

●新しい人がついてくるかどうかは、オーナー以下、先輩セーラー達のキャラクターが大きく関わってくるわけですね。

※以下次号に続く。

※文中、オフショアとロングという2通りの言葉が出てきましたが、あえて統一せず、本人の言葉どおりそのまま掲載しました。

阪神大震災義援金の中間報告 3月10日現在

NORC関東支部では、阪神大震災義援金の募金を会員の皆様をお願いしておりました（OFFSHORE 2月号参照）が3月3日現在まで、

292,321円の義援金が寄せられております。会員の皆様には心よりお礼申し上げます。次号にて、最終のご報告と義援金をお寄せいただいた会員の

ご氏名を掲載させていただく予定です。

海難防止用ポスター図案及びキャッチコピー（含標語）の募集について

主催：社団法人 日本海難防止協会
財団法人 海上保安協会
後援：海上保安庁

（社）日本海難防止協会と（財）海上保安協会は、海上保安庁の後援により、平成7年度実施予定（9月16日～9月30日）の全国海難防止強調運動等の海難防止キャンペーンに用いるポスターの図案及びキャッチコピー（含標語）を、次の要領により募集しております。

募集要領

●テーマ

「基本的な操船マナーの励行」
基本的な操船マナー（例：居眠り運転をしない。船橋を無人にしない。操船に専念する。飲酒運転をしない）をテーマとしたポスター図案及びキャッチコピー（含標語）で、海難防止に対する意識の高揚に役立つものであり、世間一般の人々にわかりやすくアピール性のあるもの

●募集作品

募集作品は、ポスター図案及びキャッチコピー（含標語）とし、本人の作品で未発表のものに限

ります（それぞれ別個に応募願います）。

キャッチコピー（含標語）は、七五調にとらわれることなく、口語体の作品も積極的に応募して下さい

●お問い合わせ、応募先

（社）日本海難防止協会 企画部

TEL 03(3502)2233

〒105 東京都港区虎ノ門1-14-1

郵政互助会琴平ビル

●締切日

平成7年5月6日(土) (当日必着)

第21回オレンジカップレース開催のお知らせ

オレンジカップ実行委員会

第21回オレンジカップレースは予定通り5月3～5日の3日間、サントビアマリーナをベースに開催いたします。詳細はサントビアマリーナにご

連絡下さい。

TEL 0799-24-0401 FAX 0799-24-4591

無線従事者国家試験のお知らせ

本部通信委員会

平成7年度6月海上特殊無線技士の国家試験の申込受付をお知らせいたします。

- 試験日 第1級：6月6日 第2級：6月5日
- 科目は、電波法、無線工学、電気通信術(和文)

- 第1級は、英語（記述式）、通信術（欧文）を加えた5科目
- 申込は、2カ月前の4月1日から同20日まで。期間中の消印有効

- 勉強会（5月中下旬）希望者は、申込期間中に事務局まで
- 次回試験は、第4級海上無線通信士。8月1日。申込は6月1～20日

内海支部会員の皆様にお詫びと訂正

先月号(2月号)の各支部レーススケジュールに誤りがありました。以下のとおり訂正いたします。

- 第37回紀伊水道レース
8月6、7日→8月5、6日
- 第13回徳島レース 8月12日→8月13日
- 第23回阿波踊りレース 8月13日→8月14日

東海支部会員の皆様にお詫びと訂正

先月号(2月号)の各支部レーススケジュールに誤りがありました。以下のとおり訂正いたします。

- 第9回NTTエリカカップヨットレース
5月28日→6月4日

関東支部主催

安全講習会開催のお知らせ

関東支部安全委員長 前田泰明

スキーシーズンもそろそろ終り、いよいよヨットのシーズン。各艇、整備も万全、活動開始かと思えます。さて、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、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いただき、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を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、下記の通り開催いたしますので、ヨットだけでなくパワーボート、海に関心のある方、お誘いのうえ多数の参加をお待ちしています。

記

日時：平成7年4月23日（日曜日）13：00～17：00

場所：シーボニアヨットクラブ

プールサイドレストランベシヨア

三浦市三崎町小網代1286 ☎0468-82-1212

参加費：無料 参加自由

メルボルン～大阪 YAMAHA OSAKA CUP ダブルハンドヨットレース1995エントリーリスト

1995年3月25日(土)スタート/帆走距離:約5,500海里/第1レグ:オーストラリアポートフィリップ湾内/第2レグ:ポートフィリップ～大阪

レーシングディビジョンA

艇名	スキッパー	クルー	国籍
BEYOND THE FRINGE	A.C.Nosedo	D.H.Reed	オーストラリア
MULLOKAIIII	C.Wilkinson	未定	オーストラリア
ベンガルII	萩瀬愛彦	伊藤陽一	日本
ネットワークリゾートなんせい 波切大王	R.Field	未定	ニュージーランド
BT GLOBAL CHALLENGE	K.G.French	R.A.Lock	オーストラリア
FREE SPIRIT	I.R.Cook	未定	イギリス
WILD THING	G.Warington	未定	オーストラリア

レーシングディビジョンB

艇名	スキッパー	クルー	国籍
KOMANDOR BERING	V.Gamanov	S.Sipotenko	ロシア
未定	S.Kellett	I.A.Rushton	オーストラリア
FONTANA	R.Foreman	J.Duncan	オーストラリア
TILTING AT WINDMILLS	T.Gunnersen	A.Lambert	オーストラリア
CORF TRANS OCEAN	G.Arbouzov	V.Arbouzov	ロシア
MELTEMI OF MELBOURNE	M.Bengert	I.Reichelt	オーストラリア
岐阜LUCKY LADY	渡辺輝雄	棚橋祐司	日本
ICEFIRE	P.Taylor	未定	ニュージーランド

レーシングディビジョンC

艇名	スキッパー	クルー	国籍
WATERMARK	D.L.Kelly	K.L.Robinson	オーストラリア
OUTRAGEOUSIII	T.Warren	C.Warren	オーストラリア
招福	笹岡耕平	大村幸一	日本
GRANNY APPLE	N.Cook	A.Clyde	ニュージーランド
CELEBRATION	K.Jones	H.Jones	ニュージーランド
KIDNAPPED	D.Jarvis	M.Couey	オーストラリア
未定	M.Hart	P.Schohten	オーストラリア
CARMEN	M.Wignall	未定	オーストラリア
未定	小田義彦	片山彰造	日本
BRINDABELLA	R.K.Sayers	未定	未定

クルージングディビジョンA

艇名	スキッパー	クルー	国籍
YOKO	R.Hewitt	未定	オーストラリア
TOKUMARU	丹羽由昌	フクハラユウジ	日本
SWAN SONG	K.Baker	D.Baker	ニュージーランド

クルージングディビジョンB

艇名	スキッパー	クルー	国籍
FINE TOLERANCE	P.S.Hogg	S.L.Hogg	オーストラリア
BRIGHT STAR	J.W.Campbell	未定	アメリカ

クルージングディビジョンC

艇名	スキッパー	クルー	国籍
第一花丸	福田祐一郎	福田しょうこ	日本
PROSPECTOR	O.R.Stuart	未定	ニュージーランド
DJENAHII	L.Serge	L.Ehlyani	フランス
NARUTOII	堺 克也	ハラミノル	日本
SCORPIOII	M.Haller	C.D.Shimmin	オーストラリア
CONSEQUENCE	G.Brown	N.Elliott	オーストラリア

未定

艇名	スキッパー	クルー	国籍
未定	B.Oxley	W.Oxley	オーストラリア
未定	B.Petersen	未定	ニュージーランド
未定	B.Jackson	C.Smith	ニュージーランド
未定	隈本裕之	宮田幸広	日本
未定	森本 昇	未定	日本
未定	M.Ross	未定	ニュージーランド
未定	B.Mckay	未定	ニュージーランド

1995年度NORC各支部レーススケジュール(追加)

■西内海支部 TEL082-222-1656

期 日	レース名
1月	別府FポイントレースNo.1
1月15日	IYO SPRING CUP
2月	別府FポイントレースNo.2
2月11日	オイスターCUPヨットレース
3月	別府FポイントレースNo.3
4月9日	広島FポイントレースNo.1
5月4日・5日	周防灘レース(仮称)
5月20日・21日	柱島レース 広島FポイントレースNo.2
6月3日・4日	クレイトンベイCUP
6月18日	広島FポイントレースNo.3
6月	別府FポイントレースNo.4
7月	別府FポイントレースNo.5
7月22日・23日	ヒロシマカップ 宮島ヨットレース
8月	別府F 招待クルージング
8月27日	広島F 招待クルージング
9月3日	別府FポイントレースNo.6
9月22日・23日	安曇島レース 広島FポイントレースNo.4
10月	別府FポイントレースNo.7
10月	倉橋CUP
10月	青島回航レース
10月22日	広島FポイントレースNo.5
11月5日	広島FポイントレースNo.6
11月8日・10日	SKK CUP '94
12月4日	別府FポイントレースNo.8
12月12日	松山F忘年会レース

■北海道支部 TEL011-666-6588

期 日	レース名
6月25日(予定)	石狩湾レース第一戦
9月2・3日(予定)	小樽・岩内オーシャンカップ

■常磐支部 TEL0292-67-3155

期 日	レース名
1月15日	正月レガッタ
3月26日	95-1ポイントレース ソーセージ2R
4月30日	95-2ポイントレース(ショートオフショア)
5月4日・5日	クルージング(大洗-小名浜)
5月28日	マリンピア オリンピック1R
6月25日	95-3ポイントレース ソーセージ1R
7月16日	レディースカップ ソーセージ1R
8月6日	ヨット教室(1)地元元少年少女
8月13日	大洗夏祭りレース(第14回)
8月27日	第5回ボランティアセーリング
9月17日	大洗→小名浜レース(第10回)
10月22日	95-4ポイントレース(ショートオフショア)
11月26日	95-5ポイントレース ソーセージ2R
12月24日	95-6ポイントレース ソーセージ1R

「'95年G.W.新島クルージングランデブー」 の お知らせ

主催：NORC本部クルージング委員会

クルージング委員会発足以来はじめての活動になりますが、5月連休に「新島クルージングランデブー」を開催いたします。ブルーウォーター派を自認する会員の方、奮ってご参加ください。

記

期 日：'95年5月3日(休)～7日(日)

(参加艇にはこの期間係留スペースを確保いたします)

ランデブーポート：新島・新島港

パーティ：5月4日(休) 15:00

(5月5日もイベントを予定しております)

参加費：1艇1万円。以下の特典があります

- 記念ポロシャツ5枚 (追加は1枚に付¥2,000)
- 係留料金無料
- パーティー参加費(NORC会員は無料。非会員は1名に

付¥1,000)

申込み方法：●参加希望艇は、本部より所定の用紙を受取り
4月14日(金)までに本部にFAXして下さい

●参加費は、申込み時までに本部指定の銀行口座に振込んで下さい

●係留スペースに限りがありますので、先着15艇とさせていただきます

スキッパーズ・ミーティング：4月下旬に開催いたします。参加艇スキッパーの方にクルージング委員会よりご連絡いたします

宿 泊：各艇手配として下さい (1人1泊¥6,180くらいと聞いております)

※新島ガイド：新島観光協会 TEL04992-5-0048

Advanced Marine Stage マリンアクセサリー・マリンカジュアルウェア・マリンインテリアのトータルショップ

Marine Vance

さくらさちよう

HH[®] 仲間が2人以上集まったら
オリジナルマーキングウェアを楽しもう。



1995年、第29回アメリカズカップに挑む(ニッポン)のクルー達が、今着用しているレインウェア。オフショアレインスーツとインシュアレインスーツの2タイプ。



HENRI LLOYD



1F マリンウェア・マリンインテリア

ヘリーハンセン シナコバ ウィットブレッド
ヘンリーロイド カンタベリー

セールバック
キャップ
トレーナー
オイルスキン
ウインドブレーカー



“個人輸入代行”

世界の良い品物を!!是非ご相談下さい。

担当：鶴飼、中村 TEL:045-681-0943
FAX:045-641-1503

2F 船具・機製品

ロープ・船舶安全備品
アンカー・シーアンカー
コンパス各種
フェンダー・ライフジャケット その他全般

便利な全国通信販売をご利用下さい。

- お電話、FAXでもご注文いただけます。
 - メーカー、型番、色、サイズ、納期を確認の上注文して下さい。
 - ご注文の商品は銀行振込確認後、発送させていただきます。又は、代金引換発送とさせていただきます。
 - 振送料はお客様負担になります。
- 〈振込先〉 マリンヴァンス 三和銀行 横浜支店 ①190810
振込は電話にてお願いいたします。
TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

HARKEN ● LEWMAR

Marlow ● QUINCY

IRIMO SPINLOCK



●●●4級ポート免許 学科教習(夜間有り)随時受付中!!●●●

Marine Vance

マリンカタログ
定価¥5,000
好評発売中

マリンヴァンス/〒231 横浜市中区相生町6-104 TEL (045) 681-0942代
平日 AM10:00~PM7:00 休日・祝・祭日 ●各種クレジット取扱い及び通信販売取扱い



IMSパフォーマンスカーブ・システムについて

本部技術委員会 沢地 繁

IMSのタイムアローワンス・システム

IMSは各風向・風速に応じたレース艇の艇速を予測して、レーティングを計算するシステムである。また、計算されたレーティングを使用してレース結果を修正するために、様々なタイプのタイムアローワンス・システムが用意されている。

IMSのタイムアローワンス・システムを大きく分けると、IORと同様な固定数値のジェネラルパーパス・ハンディキャップとコースタイプや風速によってタイムアローワンスを変えるバリエブル・ハンディキャップにわかれる。

このうち、バリエブル・ハンディキャップは、IMSの特徴を最大限にいかし、上に強い船や追っ手で速い船・強風や微風向きの船など様々な特性を持ったレース艇に公平なハンディキャップを付けることができるシステムである。

コースタイプとしては、オリンピック、サーキュラーランダム、オーシャンレーシング、バリエブルコース等が用意されている。

風速は6～20ノットの7つのFIXED WIND SPEEDから選ぶか、パフォーマンスカーブ・システムと呼ばれるシステムが使われる。

パフォーマンスカーブ・システム

IMS証書に記されたタイムアローワンスの数値は、各タイプのコースを走った時の艇速毎の予測スピードそのものである。レースコミッティは、これらの値の中から、そのレースにいちばん近いと思われるコンディション、またはいくつかのコンディションの時の予測スピードの組合せを、選ばなければならない。風が安定していて、あらかじめ風速が分かっていたら、なんの問題もないが、そうでない場合には、これはかなり難しい選択となる。レース後に適用風速を決めてもよいが、風速の変化が激しいレースの場合には、なかなか難しい、また適用風速が決まっていなくて各レース艇はレース中に自分のポジションを計算することができない。

この問題を解決するために考え出されたの

が、パフォーマンスカーブ・システム（別名インプライド・ウインド・システム）である。

パフォーマンスカーブ・システムでは、各レース艇の所要時間からそれぞれの艇が走ってきた風速を逆算し、計算された風速（インプライド・ウインド）の速い順で勝敗を決める。

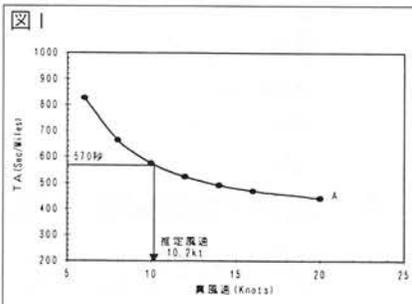
このシステムを使う場合には、ジェネラルパーパス・ハンディキャップや、他のシングルナンバー・ハンディキャップのように、適用風速を決める必要はない。レース・コミッティはオリンピックやサーキュラー・ランダムといった、コースタイプだけを決めてやればよい。

インプライド・ウインドの計算

例えば、あるポート「A」のサーキュラーランダムのタイムアローワンス（秒/マイル）が、次のようにIMS証書に載っているものと

TRUE WIND	CIRCULAR RANDOM
6 KT	826.9
8 KT	663.9
10KT	576.0
12KT	524.6
14KT	492.3
16KT	470.7
20KT	442.1

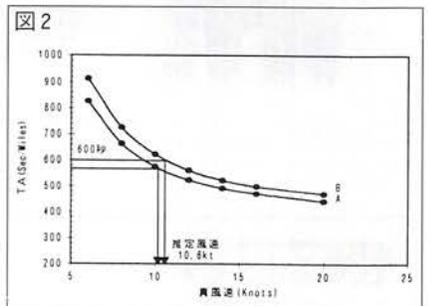
この数値を、横軸に真風速、縦軸に艇速（1マイル当たりの秒数）をとってグラフにプロットしてみると、図1のように「A」艇の性能曲線が描ける。



「A」艇が、120マイルのレースを19時間でフィニッシュしたとすると、この艇は1マイルを平均570秒で走ったことになる。グラフを逆にたどると、約10.2ノットの風のときに、この船が570秒/マイルのスピードを出せることがわかる。この風が、「A」艇のインプライド・ウインドである。もちろん、これは実際の風速ではない。多分レース海面の実際の風速よりも小さな値であろう。この風速の差は、ポート「A」が、他より風のないところを走ってしまったか、あるいは十分に船の性能を引き出すことができないで、証書に記されたスピードより遅かった結果である。

次に、もう1艇のレース艇「B」が、20時間でフィニッシュしたとする。平均スピードは、1マイルあたり600秒である。この艇のタイム・アローワンスは、以下の通りとし、これもグラフにプロットしてみる（図2）。

TRUE WIND	CIRCULAR RANDOM
6 KT	914.0
8 KT	725.5
10KT	622.6
12KT	561.9
14KT	524.3
16KT	499.8
20KT	470.0



「B」艇のインプライド・ウインドをこのグラフから求めると、約10.6ノットになる。さてどちらの艇が勝つのだろうか？

「A」艇が走ってきた風が10.2ノット、「B」艇が走った風は10.6ノット、この風速の差は、前述したように、「B」艇の方がより良い風をひろって走ったか、あるいは、より少な

いロスで走らせたことを意味する。当然「B」艇の勝ち、つまりインブライド・ウインドの大きい方が上位ということになる。

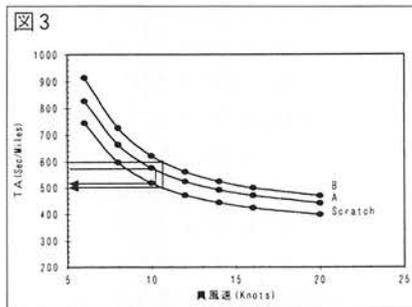
スクラッチポート

最後に、これらを直感的に理解し易くするために、インブライド・ウインドを修正時間に換算する。このためにスクラッチポートと呼ぶ標準艇を設定する。

「A」艇または「B」艇のインブライド・ウインドとまったく同じ風を受けてスクラッチポートが走ったと仮定した場合の所要時間が、それぞれの艇の修正時間となる。

スクラッチポートは、レースフリート中最大の艇か、または十分に大きな仮定の艇のデータを使うが、スクラッチポートの大きさや性能はレースの修正順位には影響しない。スクラッチポートの性能曲線もグラフにプロッ

トする (図3)。



まず「A」艇のインブライド・ウインド10.2ノットの風の時、スクラッチポートは、何秒/マイルで走ることができるかを、グラフから求める。この値510秒/マイルにコース長さ120マイルをかけた値、61200秒=17時間0分0秒が「A」艇の修正時間である。

同様に「B」艇の修正時間もグラフから求めると、500秒/マイル×120マイル=60000

秒 (16時間40分0秒) となる。

「A」艇は、修正時間で20分0秒だけ「B」艇に負けただけである。修正スピードで比較すると、「A」艇は510-500=10秒/マイル遅かったことになる。

この方式を使うとほぼ一定の風という条件は付くが、異なるコースを走るクラス間の総合成績を出すことも可能である。

スクラッチシート

これらの面倒な処理は、もちろんレース後にコミッティが、コンピューターを使って行う。またコミッティは、レース前にスクラッチシートと呼ばれる全艇の性能を記した表を配る。スクラッチシートの数値を使って各艇の性能をグラフにプロットしておけば、レース中に他艇との差を知ることができる。

IMSクラブ証書のご案内(続報) IMS委員会

IMSクラブ証書の概要が決まりましたのでご案内申し上げます。運用は即日開始とします。

IMSクラブ証書

- プロダクション艇を対象として、より取得しやすくしかも精度の高い、IMS証書の普及版を設ける。
- 証書のタイトルは「BASED ON CLUB MEASUREMENT」とし、「IMSクラブ証書」と呼ぶ。対して現行の証書はIMSフル計測証書と呼ぶ。
- IMSクラブ証書は国内レースに限って有効とする。ただし、最終採用権は当該レース委員会が保有する。
- 実際に計測するのはフリーボード (FFM、

FAM) と、リグ、セールとする。

- 傾斜テストのデータは、スタンダード重心位置から算出する。スタンダード重心位置は、既存数値のうちで最も低いものを使用する。
- インナーパラストはスタンダード重心位置を採用した艇の量を最大値とする。それを超える量の艇はクラブ証書の対象とはならない。
- マストはビルダー標準仕様のものとし、それ以外はクラブ証書の対象とならない。
- プロペラ (およびその取り付け) は、スタンダード・データとする。その値はビルダーの標準仕様値とする。標準仕様と異なる場合、実測する。
- スタンダード・データは、本部計測委員会

がこれを定め、時に応じて更新する (原則として一年更新とする)。

- 計測実施料は、フル計測料金から傾斜テストとプロペラ関係 (実測の場合は必要) を除いたものとする (下記比較表参照)。
- 際立って優秀なレース成績を収めたクラブ証書ヨットに対して、IMS委員会はフル計測証書に移ることを要求できる。ただし、それに必要なNORC計測料金はIMS委員会が負担する。

IMSクラブ証書適合艇種の決定基準

原則；3艇以上のフル計測データを有し、その整合性が見られた場合、クラブ証書適合艇種とみなす。

- 当面の過渡的措置；上記原則を満たさない場合でも、1艇以上のフル計測データを持つプロダクションヨットはクラブ証書適合とみなす。ただしこの場合は、クラブ証書計測であっても傾斜テストが必要となる。この傾斜テストのNORC計測実施料は当面、IMS委員会が負担する。

計測料金 例

	23フィート艇			30フィート艇			40フィート艇		
	全計測	スタンダード	クラブメジャー	全計測	スタンダード	クラブメジャー	全計測	スタンダード	クラブメジャー
申込料	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000
計測料	110,500	44,500	28,400	135,000	55,000	34,000	170,000	70,000	42,000
合計	126,500	60,500	44,400	151,000	71,000	50,000	186,000	86,000	58,000

原告、NORCは悪しき商業主義にとらわれていると非難

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

すでにお伝えしたように、被告が三者いるのは三通りの裁判が重なっているわけで、その分時間もかかります。そのせいか昨年の後半の原告は国とオーナーサイドを難ずるに忙しく、NORCはほとんど無視されていました。ですが今年に入って、ようやく順番が回ってきたようで、1月18日の裁判長を囲む円卓会議に、原告は「被告協会の責任」という項目を掲げた「準備書面(9)」を提出しました。

久しぶりにNORCをターゲットに据えたからか「準備書面(9)」の表現は、このような言い方をすると、こちら側の代理人に叱られそうですが、これが論理の帰着を求める法的な文書とはとうてい思えないほどに、一方的な牽強付会はもちろん、情緒的な誹りにも満ちていて、正直に言って仰天しました。

裁判とは、理と理が相対しどちらの主張が説得力に優るか、そのような場ではすでになく、なりふりかまわず相手憎しの全力投球のぶつかり合いなのを、ひしひしと感じました。

被告協会と呼ばれても、協会は会長のものでも執行部のものでもなく、会員が主体です。だから裁判の費用も全会員が負担しています。したがって原告「準備書面(9)」は、会員ひとりひとりの問題でもあって、以下にその抜粋をお届けします。ぜひ一読下さい。

「被告協会は、年間100回にも及ぶヨットレースを開催している」被告協会は、本件レースの主催者であると表示して、参加者を募ったうえ、参加料を徴収している。また、スポンサーのトーヨーグループからは、高額の後援料が被告協会に支払われている(1992年度収支予算案によると本件レースによる被告協会の予定収入は1800万円となっている)」「右のような事実に加えて、前記のような被告協会におけるヨットレース開催の持つ意味合いからして、被告協会は、名実ともに本件レースの主催者であって、そのレースの組織、運営の全般にわたってその参加者の安全確保について責任を負うべきは当然のことである」

「ヨットレースもスポーツであるからには、安全を無視することは許されない。自然を相手とするスポーツである以上、危険を皆無とすることはできないとしても、主催者が社会通念上求められる注意義務に違反したために事故が生じた場合に、その法的責任が問われるのは当然のことである」最近の外洋ヨットは自力復原性に問題があるものが多い。被告協会は、その事業として外洋帆走艇に関する

調査研究、情報収集を行うものとしてこの事実を知っていたのであるから、過酷な気象条件が予測される厳寒期の日本近海でのヨットレースの開催は、無謀というほかなく、そのこと自体が被告協会に課せられた注意義務に違反したものと言うべきである」

「さらに、被告協会は、参加艇のIMS証書や安全検査等によって各艇の復原力を含む性能を把握していたのであるから、遅くとも、低気圧の接近で著しい悪天候となり、海上保安庁から中止を勧告された時点でレースを中止すべきであったことは明らかである。被告協会は、スタート後にレースを中止するなどの関与は禁止されているなどと主張しているが、このような主張は、全く根拠がない。現に、被告協会の外洋レース規則第5条5項には、レースの取消、中止の場合に関する記載があるのである。右のような被告協会の暴論に接すると、レースの中止や取消に伴う経済的負担(参加料や後援料の払戻)を嫌忌したのだという世間の噂が真実味をもって聞こえてくる」また、被告協会は、各船舶の運航に関しては、他の誰もが関与、介入することは禁止されているなどとして、被告協会が知りえた情報を各参加艇に告知する義務はないと主張している。しかし、実施時間の選定、参加資格の決定、安全検査など、被告協会は本件レースの組織運営の全てに責任を負っており、さらに、被告協会が、外洋帆走に関し一舟艇の安全性の確保を目的として設立認可されていることからすれば、被告協会が参加艇の安全確保のためにその知りえた情報を提供するべきは当然のことである」さらに、被告協会は、前記のように、たか号を含む参加艇が荒天下を帆走するのに相応しい自力復原性を欠いていることを知っており、しかも、参加艇の事故が多発し、海上保安庁からも中止要請があったほどの悪天候下でのレースであったことに鑑みれば、遅くともたか号からの連絡が途絶えた後速やかに捜索を要請すべきであったことは明らかである。ところが、被告協会は右の点を無視して、1月6日12時以降連絡がない場合には捜索を要請することがあるという、帆走指示書に拘泥し、同日時以降まで捜索要請をしなかったのであるから、この点において過失は免れない」運航は艇長の責任で協会は関与できない、レースの主催とは日本語の主催とは異なるなどという責任逃れの主張に終始する被告協会の態度に接すると、

初島レース事故以降の30年がまるでなかったの如くである。いかに被告協会が立派な報告書を作り、表面上、反省や再発防止を口にしたとしても、このような姿勢が根本から変わらない限り、事故が絶えることはないであろう」「本件レースでは2隻が遭難し、14名の尊い命が失われた。被告協会も、2度とこのような事故を起こさないために(前記報告書末尾)と対策を検討しているかの如くである。しかし、本準備書面で述べた、悪しき商業主義にとらわれた無謀としか言いようのないレースの開催や無責任な参加艇の選定、そして見殺しにしたと言われても止むを得ない捜索要請の遅れ、さらに、レースに勝つことだけを目的としたようなヨットの改造などの問題は、真剣に取り上げられているとは思われない。本来その責務を果たすことが期待された海難審判も、全くおざなりな審理に終始し、結果として、いたましい大遭難事故は、核心にふれた原因解明の糸口に至らないまま、行政上は一件落着とされた」「さらに、捜索機が間近まで来ながら救助されなかったのは何故か、安全備品についての問題はなかったのかという点について、国や被告協会の責任が正面から問われることすらなかった」そして、「14名の尊い犠牲を無駄にしないため、そして、真の事故防止策の立案の上でも事故の原因解明は不可欠である。そして、今や、本訴訟がその重責を担っているのである」と大見栄を切って終わっています。

レース運営が、多数のボランティアによって支えられている実態を無視し金銭面だけにスポットを当てたり、営利を目的とした興行としての主催の意と、参加側も運営側も同一のルールに拘束されるヨットレースの主催の意を、意図的に混同した主催者責任追求。国の法律よりもシビリアンな規制を行う義務があるという奇妙な論理。当時NORCの先頭に立ちグアムレースの開催を推進、第一回のときは運営を担った故武市俊氏の業績を貶めるのも躊躇わない、無謀との決めつけ方。理解が及ばない論理は暴論と見做す短絡思考。世間の噂などという下世話な用語を安易に登場させる感覚。故武市俊氏も十把一束で悪しき商業主義にとらわれていたと解釈せざるを得ない表現など、個人的ですが、久しぶりに思考の脈絡が異次元としか思えない文に接しました。

NORCの反論は、ほぼ完成していますので、次号でお伝えできると思います。以上

新しい風に、新しい帆を (その1)

関東支部9412委員会 高田尚之

2月18日に、関東支部の代議員会と総会が開かれ、「9412委員会」のメンバーが決まりました。まず、今回は、どのようにして委員会が構成されたのかをご報告します。

新しい代議員が各フリート単位で選出されましたので、その全代議員の方々に「9412」の規約を同封し、ご自分から積極的に委員に立候補していただくよう要請しました。以下は新代議員にお送りした全文です。

平成7年2月3日

9412委員会 委員就任への勧誘

9310委員会委員長 高田 尚之

副委員長 尾島裕太郎

別紙のとおり、現在、関東支部では、関東支部の将来を考えるために、代議員会の直接の諮問期間として、「関東支部運営・規約等検討特別委員会」を設けて、執行部から完全に独立した形で、鋭意検討を続けています。

このたび、代議員が改選されるに伴い、委員の構成が変わります。つきましては、このたび代議員になられたみなさま（まだ、確定していないフリートにあっては、代議員に立候補しておられるみなさま）の全員にこの手紙をさしあげ、みなさまからの新委員会への積極的な委員就任をお願いするものです。

委員会は、2ヶ月に3回程度開催される予定です。時間は18:30~21:00NORCの予定です。弁当代1,000円程度がかかります（たぶん予算がありませんので...）。就任後、委員は各自分担したことがらなどについて調査、レポートの提出等、積極的な委員会活動をしていただくことになろうかと思います。

委員を引き受けて下さる意向のある方は、2月13日までに FAX 044-244-2944 または 川崎市川崎区小川町8-21 高田尚之あて
氏名、住所、連絡先TEL、FAX 通知日付 を文書にて 通知してください。

9310委員であった方々も、新規就任のみなさまと同様、忘れずにご自分から就任の意思を示してください。

委員会構成の決定は、2月18日の関東支部代議員会での議決によります。それまでの庶務は同封の規約に基づき、高田・尾島が担当いたします。

変わりつつある関東支部

従来、関東支部では、委員を決めるのに、公募をした例がありませんでした。もともと全体の流れが、「誰かがやってくれば…」という流れであったため、みな「自分の貴重な時間を割いてまで…」という感じでした。そのため、どうしても委員や役員が固定しがちであり、いわば「お気に入り仲間が集まる委員会」や「やってやってる役員」の様相を呈していました。新しい発想や新しい観点を求めるならば、

どうしても人材を広くもとめ新陳代謝をよくするのが最善の手です。また、積極的に助力を申し出ていただけた方をお願いするのが最良です。

「人材が不足しているから」とはNORCでよく聞く言葉ですが、そんなことはないはず。なにしろ、関東支部には2500(昨年から250ほど減りました)もの会員がいるのです。

ただ、いままでは自分たちの声が入って通っていく手だけがハッキリしていなかったとか、意見を言っても無視されつづけられたとかのために、一見、会員が意見を持たないように見え、また、それにより、他人まかせにし勝ちの風潮を助長したのではないかと思います。

一人一人と話してみると、実はみな頑固なほど自分の意見をハッキリ持ち、どちらかといえば妥協しないのがヨットマンではないか、とさえ思える程意見を明確に持っています。その多様な意見をうまく集約できないのは、組織として欠陥があり、組織としてうまく機能していないところが多々あるからなのだと考えられます。

「9310委員会」では、会員の中に「こうした風潮はよくない、なんとかせねばならない」との変革への潜在力がたくさん蓄積されているのではないかと考え、関東支部の民主化や風通しをよくする方策をいろいろ考えてやってきました。その考え方は確実に「9412委員会」に継承されるでしょう。

関東支部は、いま確実に変わりつつあります。いま、その変化に本部が追いつかず、関東支部から制度変革への代議員会決議を申し入れられるほどになっています。つい数年前には、関東支部では「選挙」なんて考えられませんでした。また、「9412委員会」のように自発意思での委員の公募など、誰も応じてくれる人がいなかったのが現状でした。今回は10人もの方々が自発的に応募してくれているのです。

新しい風に、新しい帆を…

関東支部が変わりつつあるのが事実である一方、相変わらず傍観者で、他人ごとでしようとする会員が多いのも、また事実です。しかし、考えてください。もし、会員の多くがいつまでもこうした新しい動きを傍観するだけで過ごすなら、やがてこの新しい風も力を失ってゆくに違いないことを。

いつまでも多数の傍観者のために誰もが自分の貴重な時間を割くことができないのが普通だからです。

9412委員会は、これからまず、「9310」で検討してきた現状認識のおさらいをし、新規に就任していただいた委員のご意見をつけ加え、その上で、正副委員長や今後の方針を決めて行くという手順で本格審議に入ってゆくものと思います。

今後とも委員会の考えていることをOFFSHOREをつうじてご報告してまいりますので、よろしくお願いたします。

なお、委員会は開かれた委員会です。みなさまのご意見をいつでも受け入れる用意があります。ぜひ、ご連絡ください。

「9412」のメンバーは以下のとおりです。(50音順・敬称略)
植松 清(逗子)、岡田敏久(熱海・伊東)、尾島裕太郎(油壺・海)、清田 博(油壺・海)、鈴木駿一郎(小網代)、周東英卿(シーボニア)、高田尚之(油壺・海)、田中一美(葉山)、中村寛(シーボニア)、初鹿野幸生(油壺・陸)、平田克己(油壺・陸)、丸山茂木(東京)、山本高靖(横浜)

団体ヨット保険とセーラーズ保険

内海支部の会員・会友の皆様には、阪神大震災の被災に対し心からお見舞いを申し上げます。

一日も早い復旧を願って止みません。

95年度団体ヨット保険とセーラーズ保険の募集案内を、2月初旬に送付いたしました。ご検討される中で、会員の皆様からお問い合わせをいただいておりますが、その中から2つの保険を比較してご紹介します。

まず、基本的な保険種類の話から始めます。団体ヨット保険は、ヨット自体を動産とする物保険で、その動産であるヨットの所有・管理・使用上のリスクを保険で補償するものです。例えば、所有管理に関する保管保留中のヨットの損害補償、使用（航行）に関するヨットの損害補償、第三者への損害賠償補償、搭乗中の全ての乗員の傷害補償、乗員の捜索救助費用補償が主な補償内容です。

一方のセーラーズ保険は、申込者に限定したNORC会員活動中の傷害保険で、主な補償は会員が自宅を出発してから帰着するまでの傷害補償、第三者への損害賠償補償、突然死への見舞金補償です。

ここで会員の皆様は混乱をおこされるのは、2つの保険に傷害補償と損害賠償補償の文字があたかも同様に現れるためです。

少しでも判りやすく説明したいと思います。

1. セーラーズ保険の賠償責任保険があれば、ヨット保険の賠償責任保険は必要ないようですが……？

セーラーズ保険の賠償責任保険は、主に会員活動の内でも日常生活部分を補償するものです。例えば、ハーバーに向かう途中の最寄駅構内に走り込んで、他人にぶつかり他人の貴重品を壊してしまった際に損害賠償責任を負う場合などです。

ヨット航行中の賠償責任事故が補償できる

条件は次の通りです。

- ①申込者がそのヨットの所有者であること。
- ②その航行が人力または風力のみで帆走中と立証できること（レース中のみ）。

また正会員が申込者であって、乗艇し操船しているヨット自体に損害を与えた場合、オーナーに対して負担する賠償責任は免責となっています。

団体ヨット保険の賠償責任保険は、ヨットの所有、使用、管理に起因する第三者への損害賠償責任を負った場合に補償するもので、ヨット航行中全般が補償対象となります。

2. クルー全員がセーラーズ保険に入れば、団体ヨット保険の搭乗者傷害保険は必要ないようですが……？

セーラーズ保険の被保険者は申込者一人だけですが、団体ヨット保険の傷害保険の被保険者はそのヨットに搭乗する人全てが被保険

者になります。特定したクルーだけが乗艇し、セーラーズ保険の補償額で充分とお考えになるのであれば、答えは「そのとおり」となりますが、団体ヨット保険の傷害保険では、ケガによる通院・入院日額1万円とワイドな補償内容になっていますので、1名1,000万円です。事故1名の補償による引受条件でご契約くださいますようお願いいたします。

ちなみに95年度団体ヨット保険は搭乗者傷害保険の引受を1名様1億円限度で募集していますが、かなり高い保険料にも関わらず1億円で契約される会員が増えていきます。安全に対する関心の向上を望ましいことと思えます。

代表的な質問を挙げてお話ししましたが、参考になりましたでしょうか。比較表をご用意いただき、さらにご理解いただき多くの皆様にご利用いただきますようお願いいたします。

傷害補償比較表

	95年度団体ヨット保険	3期セーラーズ保険
募集期間	随時	95年11月30日締切（締切日以降到着分は4期分申込となる）
申込者	特別会員・正会員・会友	特別会員・正会員・準会員
申込条件	登録艇・会友艇	NORCメンバーズカード所持者
申込料	NORC保険口座へ払込	カード決済（96年2月5日）のみ
保険期間	95年3月1日から96年3月1日まで1年間	96年4月1日から97年3月31日まで1年間
中途加入	随時お引受できます	できません
加入者証	申込者あて送付します	カード決済を加入証明に代えます
被保険者	搭乗者全員	申込者1名
死亡保険金額	1,000万円～1億円まで任意	2,000万円
通院入院保険金	1日1万円を1日目から支払う	通院・入院合計日数4日以上について支払う 通院1日1,500円、入院1日4,000円

OFFSHORE 1995年3月号(No.234)目次

NORC第4代会長に並木茂士氏就任 ……………	1	メルボルン～大阪W.H.ヨットレースエントリーリスト……………	13
並木茂士新会長大いに語る……………	2	1995年各支部レーススケジュール(追加)……………	13
NORC'95年度理事担務及び主要役職者 ……………	4	'95年G.W.新島クルージングランデブーのお知らせ ……………	14
全国代議員名簿……………	4	関東支部IMS勉強会 ……………	15
ジャパングラムセイリングラリー航海記(その1)……………	5	〈たか〉提訴シリーズ(第12回) ……………	17
座談会・岐路に立つ外洋ヨットレース続編……………	7	新しい風に、新しい帆を(その1) ……………	18
安全講習会開催のお知らせ 他 ……………	12	NORC保険デスクより……………	19
		第34回東京国際ポートショー……………	21

編集長より

岐路に立つ外洋ヨットについて若手クルーの意見も反映しようということで、今月号の座談会が企画されました。内容的には各人がヨットを始めた動機からライフスタイルまでさまざま。こんな機会はめったにないので、来月号に連載となりました。外洋ヨットに関する直接的な討論はむしろ少ないかもしれませんが、クルーの立場から見た

最近のヨット界、彼らが感じる若年層の意識などは、今後のヨットレースを考えるうえで少なからず参考になると思います。

今年もいよいよシーズン到来。NORC本日も並木新会長のもと、新たな活動を開始します。

●今月の表紙：ア杯で注目を浴びるサンディエゴのハーバー。海上の熱戦から視点を移せば、老若男女が集う憩いの場所に変身する。(写真/添畑 薫)

OFFSHORE 234号

第234号 平成7年3月25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 浅野英武
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
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

Enjoy Sailing & Safety Sailing



グッドセ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

第34回東京国際ボートショー

THE 34th TOKYO INTERNATIONAL BOAT SHOW

期間：平成7年2月7日(火)～12日(日)

会場：東京国際見本市会場(晴海)

NORC 2ブースを出展。多くのヨット愛好家に本会をアピール。

報告：海事思想普及委員長 内藤恒夫



1995年2月7日～12日の6日間、「第34回東京国際ボートショー」が晴海でおこなわれました。NORCではC館に2ブースを出展。今回は、NORC以外のヨット愛好家にNORCをアピールし、なるべくレース派以外の方々にも気軽に立ち寄っていただけるように、カジュアルなスタイルで応対にあたりました。

スローガンを「一般の方々への情報提供」に置き、安全、通信関係をメインに、クルージングを全体にわかりやすくNORCをアピールしました。

〈ご協力いただいた各専門委員会〉

[本部]

- 帆走委員会…今年度レーススケジュール一覧
- 計測委員会…IMSクラブサートのお知らせ
- ルール委員会…IYRR簡易化ルールのお知らせ
- 会報小委員会…会報誌「Offshore」無料配布
- 通信委員会…マリンVHF海岸局加入のご案内
- 保険委員会…ヨット保険、セーラーズ保険のご案内、NORCカード案内
- クルージング委員会…クルージング委員会では、ボートショーにおいて会員・非会員にアンケート(2種類)を行いました。総計273(会員104・非会員169)のアンケートをいただきました。随時、OFFSHOREで発表していきます。また、昨年会員の皆様へのアンケート質問5(クルージング委員会へのご意見)がまとまりましたのでこの紙面をおかりして掲載いたします。

特に、無料安全講習会のお知らせ、国際VHFの通信に関すること、会報誌「OFFSHORE」の無料配布、クルージング委員会におけるアンケート調査などNORC各委員会からの情報を提供しました。

全体の感想は、NORCの存在は知っていつつ、会員になるための手続や費用等のようなことが必要なかわからない方が多く、今後もっとNORCをアピールすることを検討したいと思います。また今回は、阪神大震災の影響で、「大阪国際ボートショー」の開催

が未定だったためか、全国からヨット愛好家が集まったことが印象的でした。ちなみに6日間で、10万8487名(前年度比:97.2%)が来場しました。

最後になりましたが、今回NORCブースをお手伝いしていただいた関東支部会員のボランティアの方々、また、多くの情報をご提供していただいた本部・支部の各専門委員会の方々に、心より御礼申し上げます。

アンケート質問5の分析

	1994.12.15 クルージング委員会
クルージング委員会の活動に期待する	43
泊地情報の確立	19
講習会〔操艇技術、気象海象、安全〕の実施	6
レースの活動のみでよい。	5
環境汚染防止活動の実施。	4
支部・フリート間の交流イベントの開始	3
オフショア誌のクルージング情報の拡充	3
一部のレースで会友艇の参加も可とすべし	3
海業〔漁業、海運〕との交流	2
通信運用の開始	2

〔評価〕質問1、2、4と重複する項目が殆どであり、結論としてはクルージング委員会とその活動に期待してる。

[支部]

- 関東支部安全委員会…安全講習会のお知らせ
 - " フリート委員会…第3回湘南バージョンレース告知
 - " CR委員会…'95クルーザーレーティングの更新について
- 以上

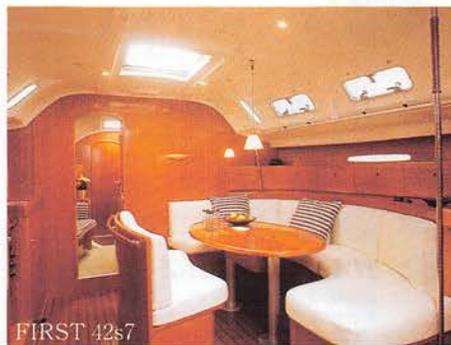


[FIRST]

スピードが、これほど美しかったことはない。

▲FIRST 42s7

FIRSTの着想を得るために、ベネトゥは、巨匠たちに助力を求めた。すなわち、ジャン・ベレ、グループ・フィノ、ブルース・ファーといったアーキテクト。そして、フィリップ・スタルク、ピニン・ファリーナなどのデザイナーにも…。未来のレーサークルーザーとしてのFIRSTを生み出すためには、どうしても超一流の才能が必要だったのだ。パーフェクトなデザインにプラスしてベネトゥは、機能性の向上にも全力を傾けた。その結果が、ランニングバックステーの無い中間リグ、不連続ロッド・リギン、ハイパフォーマンスキールなどに具現化した。さらにベネトゥはFIRSTに優れた居住性を持たせた。内装の MATERIAL、カラーリング、ライティング等の美しく落ち着いたハーモニーは、クルー達に心地よい休息を与えるだろう。美、喜び、スピード、フリー、自由…。さあ、FIRSTと共に、新しいプレジャーワールドへ。



FIRST 42s7



FIRST SERIES LINE-UP

FIRST
210
Spirit
New

FIRST
260
Spirit
New

FIRST
300
Spirit
New

FIRST
35s7

FIRST
45f5

FIRST
53f5

ハイパフォーマンス!
“オフショア・ワンデザイン”。
時代はMUMM36へ。

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。



世界で最も愛されているヨット、ベネトゥ。フランスから。

BENETEAU®

FIRST MARINE Ltd.

日本総輸入販売元 ファーストマリン TEL ☎0120-487-410

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、キーラニヤード、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 Waterproof Hat

雨、スプレイから護る、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Ultrex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 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に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 BOAT SHOES

HS-1はスウェードとメッシュのコンビソルト製造。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、高ノン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



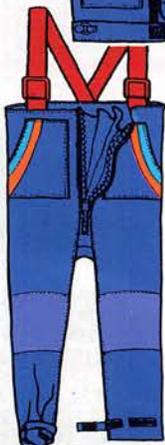
HARKEN LA-Z Laces

画期的なスリッポンシステムのLA-Z Laces(くつむ)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



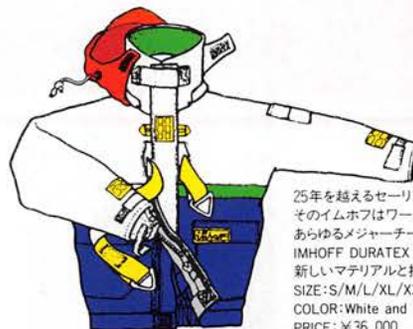
HARKEN Sailing Gloves

ハーケン3/4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、ナイロンバンデックス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:XS/S/M/L/XL/XXL ※2386 3/4 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ばし、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こ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 〒663 西宮市今津西浜町2-16 今津パワーボートセンター2F
TEL 0798(22)2520 FAX 0798(33)2100

OSPC
OSAKA BAY
SAIL PRACTICE
CLUB