

社団法人日本外洋航海協会

平成7年4月25日発行（毎月1回25日発行）昭和52年7月21日第1種郵便物認可 定価300円

Offshore

NO.235

4

1995 APR.



簡略化ルールの解説

ルール委員会/石井正行

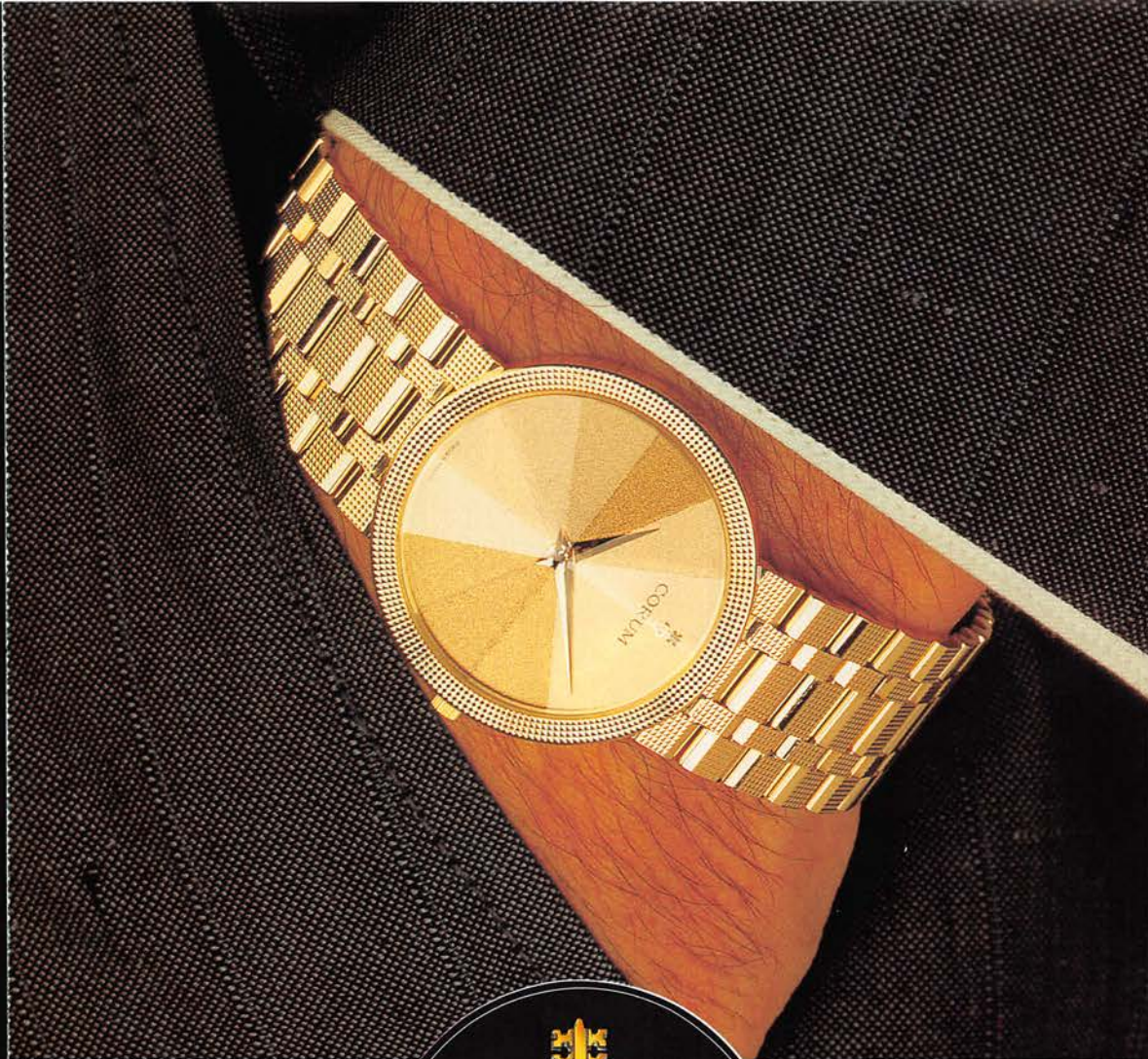
座談会

「岐路に立つ外洋ヨットレース」

若手クルー編

関東支部IMS勉強会

RMSとスクラッチシート



CORUM

Maîtres Artisans d'Horlogerie

SUISSE

OLYMPE



Ref.50.137.56
(18KYG クォーツ)
¥600,000



Ref.50.127.59
(18KWG クォーツ)
¥620,000



LION HEART
Ref.64.801.56.FM12
(18KYG クォーツ)
¥590,000

古代ギリシャ…“オリンポス”の12神をかたどった12面サファイア仕上げ。その優美なる発想。コルムから。
《写真/上》Ref.50.138.56 H42(18K YG、クォーツ、ブレスレット付、意匠登録済み第775729号)¥1,940,000(税抜価格)

コルム日本総発売元 **日本タイムト株式会社** 〒101 東京都千代田区神田松永町18ビオレ秋葉原 TEL.03(3253)1331/〒542 大阪市中央区西心斎橋1-15-7心斎橋アサビル TEL.06(281)1831
●カタログご希望の方は、ハガキに住所・氏名・年齢・職業・電話番号を明記の上、上記のカタログ係までご請求ください。

■写真の製品は全国のコルム・ウォッチ正規特約店にてお取扱ひしております。 函館 西武/札幌 三越・東急・そごう・丸井今井・審美堂・オハラ・徳永時計店/旭川 西武・秋田堂/仙台 amss西武・三越・藤崎/郡山 丸井/水戸 丸井/土浦 丸井/筑波 西武/日立 ポンベルタ伊勢丹/宇都宮 西武/大宮 高島屋・そごう・丸井/浦和 伊勢丹/川口 三越・丸井/草加 丸井/柏 三越・丸井/松戸 伊勢丹・そごう/船橋 西武・そごう/千葉 三越・そごう/東京・近郊 高島屋(日本橋・立川・玉川・横浜)・西武(渋谷・池袋・川崎・所沢)・三越(日本橋・銀座・池袋・新宿)・大丸(東京)・伊勢丹(新宿・立川・相模原)・京王(新宿)・小田急(新宿・町田)・松坂屋(上野・銀座)・松屋(銀座・浅草)・東急(本店・東横・吉祥寺・町田)・近鉄(吉祥寺)・三越(横浜・多摩・有楽町・八王子)・丸井(中野・上野・錦糸町・渋谷・池袋・新宿・国分寺・大井町・町田・横浜・戸塚)・ヒサ(東京プリンス)・和光・天賞堂(銀座)・ヨシダ(麹谷)・さいかや(横須賀)・レクレドール(インベリアルプラザ)/新潟 伊勢丹/松本 フキザワ/沼津 西武/静岡 西武・タカラ堂・松坂屋・丸井/浜松 西武・松家/焼津 ムラマツ/豊田 三越/金沢 大和・名鉄丸越/福井 ハリ/名古屋 名鉄・松坂屋・丸栄・三越・長谷川時計舗/豊橋 西武/大津 西武/京都 高島屋・大丸・喜多山・近鉄・寺内/奈良 三越/和歌山 ジョイマツバ/大丸・近鉄・丸正/大阪 高島屋(難波・堺)・三越(心斎橋)・西武(八尾・高槻)・近鉄(阿倍野・上六)・大丸(心斎橋・梅田)・阪急(梅田)・阪神(梅田)・松坂屋・三越・やぶ内時計舗・オームラジュエリー・ケルエ・京阪・志す屋・ヤマシナ(虹の街・生野)・大北(岸和田)・こやなぎ時計店・仲庭(総本店・三番街店)・尚美堂・まるき宝飾/神戸 大丸・三越・カミナ(サンプラザ・トアロード)・三宮時計店/塚口 西武(つかしん)/加古川 三越/姫路 ヤマトヤシキ/岡山 高島屋・天満屋・小ミヤ/広島 三越/下村時計店/松山 ダイアン・いよてつ三越・三越/香川 ダイアン・三越/徳島 三越/高知 西武・大丸/福岡 タイムブティック(岩田屋ソラプラザ)・大丸/小倉 井筒屋/久留米 岩田屋・長野時計店/熊本 岩田屋/長崎 イノウエ・グレイスタカニ/佐世保 ミツノ/佐賀 シルクロード/宮崎 ジュエリーボックス八木・橋本時計店/鹿児島 山形屋

Japan-Guam Sailing Rally⁹⁵/₉₄

天気図から目が離せない航海

ジャパン—グアム セイリングラリー航海記 (その2)

〈VOLANSIII〉 高田尚之



小笠原父島をバックに第2レグのスタートをきった〈VOLANSIII〉。後方は〈良速〉

スタートが間近になると、天気予報に敏感になる。利根川水系の渡良瀬遊水地。その野鳥の楽園にこの冬も遠く北から飛んできた渡り鳥。11種類1万羽だという。羽を休める姿が淡い冬の日差しの中でまぶしく輝く。それをバックにテレビが暮れから正月の予報を伝える。「今年もあとのこり5日。年末の天気は全般に変わりやすく、気温の変化も大きいでしょう……」

出発後、北緯25線までの海域。ここは冬の低気圧の通り道である。冬季のグアムまでの航海はまずここをどう乗り切るかだ。風・雨・波・スプレーの他に寒さがある。JGYRの常連、〈マリシデン〉の羽柴スキッパーは、余りの寒さにホカロンを腰、背、腹、脚、ブーツの中にも入れ、それでもラットを握りながらガタガタ震えていたという。もちろん私たちも多量のホカロンを用意した。グアムに無事

到着後、不要になったものを、陸揚げしたのだが、ポリバケツ山盛り2杯のホカロンがでてきたのにはビックリした。グアムの人々に「差しあげましょうか」と言ったら、目を丸くしてあわてて横に手を振られてしまったが、全く当然なことだ。

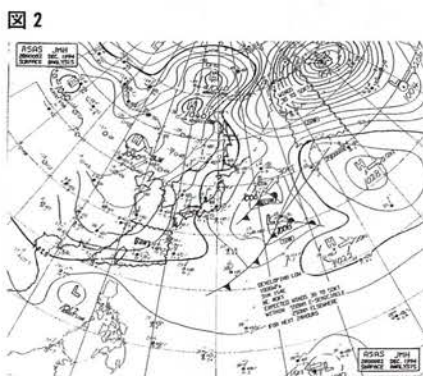
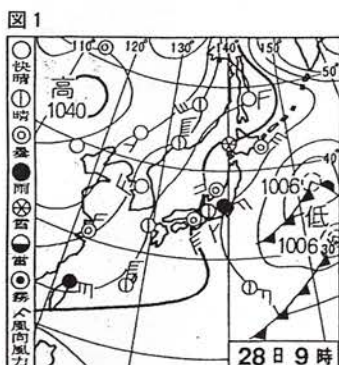
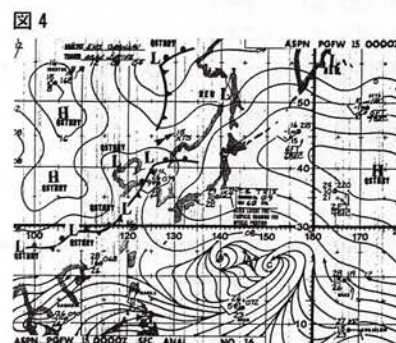
さて、以下、サバイバル海域の気象海象は今冬の場合はどうだったのかに話を進めたいと思う。

グアム航海にはぜひ、気象FAXを…

図1は新聞に載った天気図、図2と3は私たちが気象FAXでとった天気図と衛星雲写真である。これらを一瞥していただいて、いかに気象FAXが有用であるかがお分かりいただけるかと思う。天気図はともに28日0000Zタイム(JST0900)、衛星雲写真は0600Zである。

まず、雲写真をごらんいただきたい。そして、グアム付近に雲の固まりがあるのにご注目いただきたい。この雲の固まりが台風になった。冬季にこのあたりから発生し日本本土に影響を与える台風はほとんどないといわれているが、グアム航路をおびやかすルートを通ることもある。これがこわい。この台風は緯度線に沿うようにしてフィリピン方面に向かった。前回にもふれたが、グアム航路の場合、一番いやなものは、グアム付近で発生する台風である。突然に発生し、突然におそいかり、船足の遅いセイリング・クルーザーでは手のほどこしようがない。

ご承知のこととは思いますが、日本・グアム間の航海ならば、日本からの気象FAX放送(JMH)が役に立つ。その中でもっとも注目すべきものはこの衛星雲写真なのである。というのは、JMHは幸いグアム付近を下限として気象図を送っているが、私たちが心配な台風の発生場所はカバーしていない。また、グアムで放送している気象図は、流線気象図(図4)であるため、きわめて理解しにくい。ところが、雲写真は気象図よりもさらに南を広



めにとっていて素人にも雲の固まりの異常さがすぐにわかるのである。日本の新聞やテレビの雲写真は気象FAXで送ってくるものより南が15°ほどカットされている。だから日頃から、グアム付近で発生する台風を新聞やテレビで目することはほとんどない。つまり、眼力を高めるためには日頃から自分で雲写真を受信して訓練するのがベストだ(注)。

高気圧のへりにゲイル警報…

図1と2をもう一度ご覧いただきたい。

大陸の高気圧1040hPaの張り出しの縁にゲイル警報(GW)が出ているのにお気づきいただけたらどうか。高気圧の勢力範囲内であるから、また、気圧が高いからといっても、決して安心はできない。ゲイル警報の範囲は広く、そのあたりの気圧は1020hPaもある。

本州の南東海上にある発達しつつある低気圧は足速に東南東に去り、その後に大陸の高気圧が張り出してくるだろう。そのとき、このゲイルが気にかかる。いずれにせよ、フィリピン東には低気圧もあり、たぶんゲイルによる空気の騒乱により低圧部が活性化され、東進し、やがてそれが私たちの航海に影響を与えるものになるだろう。私たちはこう予想した。

この気象図時点の3時間後28日1100、友艇「浪速」は和歌山を出発。私たちは「浪速」におくれること18時間、油壺を29日0500スタートした。気圧配置からいうと実はもっと早くスタートしたかったのだが、皆、勤務が忙しい身、これが可能なもっとも早いスタート時刻であった。もしも私たちが1日早くか、「浪速」と同じ時刻くらいまでにスタートできたのなら(後にご報告するが)低気圧との遭遇を回避できたと思う。冬季のグアム行きの場合、南岸低気圧に会いたくなければ、出発のタイミングが重要になる。

「浪速」とは父島沖で元旦の午後にミートし、小笠原・グアム間をスクラッチレースとする約束であった。相手はスワン、こちらはベネトウ、いずれも42ftである。

図5

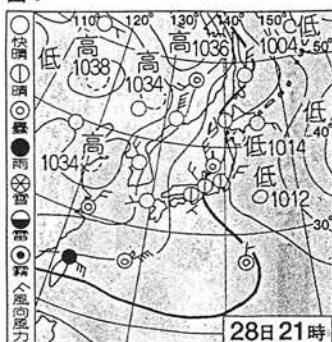


図6



図5、図6は28日、29日の天気図である。〈浪速〉も〈VOLANS〉も日本を出てからフリーの風をうけ順調に航海を続けている様子がこれでも分かるだろう。

天気図からは北系のフリーと予想するかと思うが、実際には西系でビューフォート4(13~18kt)から5(19~24kt)の風で、暗いうちは2ポン、ジブは95%で走った。波は多少悪かったが、いつもの八丈航海の程度だった。また、夜でもムチャクチャに寒くはなかった。気圧は1030hPaあたりで安定、航海の出だしとしては上々、デイ・ランは185マイルだった。

低気圧のまっただ中に…

天気図からもお分かりのとおり、28日に気圧の谷が東にぬけて、西高東低の冬型の気象配置となった。いったん冬型になると、例年だと2・3日それが持続し、強い北西の季節風を日本にもたらすが、暮れから正月は

冬とは思えぬほど天気の変化が激しく、29日には、もう、冬型がくずれ次の低気圧が東シナ海から四国の南海上に向かって進みはじめた。

図7は新聞の30日0900の予想天気図であ

図7



り、図8は私たちが気象FAXで受信した30日0900の外洋波浪解析である。低気圧は1016hPa、その付近の波高は4m程度と分かる。

同図の●は小笠原である。◇は0900時点の私たちのポジションで、そこでは波高3m、西の風・風力4、くもり1030hPaで、フルメイン、130%ジュノアでガンガン南に走っていた。

大陸の高気圧は1052hPaにもなり、すごい寒気を日本に送り出しはじめた。東シナ海にある低気圧は発達しながら東進し、私たちを襲うのは間違いなかった。問題はその低気圧が私たちに接近したときにどのくらいにまで発達しているか、であった。

図9は気象FAXで30日1600にとった31日0900の予想図である。これを受信して、私たちは小笠原に到着する前に、この低気圧の中心付近に捕まることを覚悟し、まさにいまサバイバル海域を走っているのだと改めて自覚したのであった。(つづく)

(注)もし、流線図の勉強をいとわないのであれば、JMHでも1日2回流線図を放送している。これは、太平洋台風センターの業務の一部で、南緯20°までをカバーしている。台風の卵と動きをキャッチするのに最適である。雲写真と併用し眼力を高めるのに役立つ。

図8

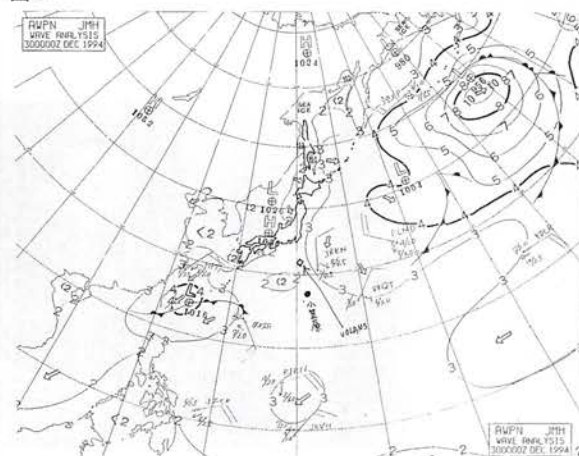
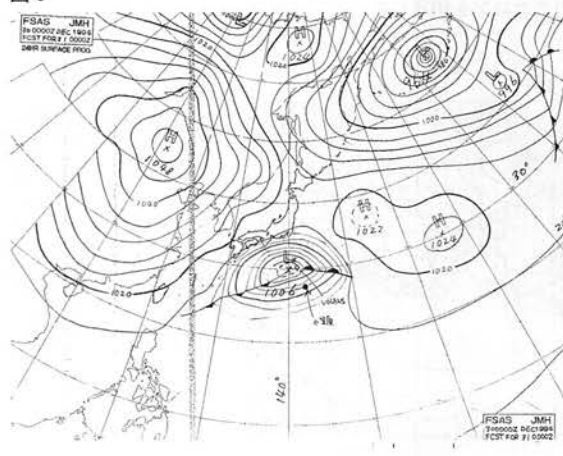


図9



第133回理事会議事録

1 日時:平成7年2月25日(土)

13:00~14:30

2 出席者:理事30名中、出席29名。理事以外の出席3名

3 議題

- (1) 会長の互選
- (2) 欠員理事の選任
- (3) 1994年度事業報告案及び収支決算報告案
- (4) 1995年度事業計画案及び収支予算案
- (5) 新入会員の承認及び会員・登録艇の現状報告
- (6) 1994年度会費滞納者(除名予定者)について
- (7) 1995~1996年度担当選挙管理委員候補者の選任
- (8) 支部及び専門委員会報告
- (9) その他

議事

兄玉専務理事の司会により開会、出席理事は29名で本理事会の成立を確認。並木会長代行が議長となり、議事録署名人名に内藤、今岡両理事を指名、議事を進行した。

始めに、並木会長代行からこの度の神戸を中心とする災害で被害を受けた内海支部会員の方々に心からお見舞い申し上げますとの発言があった。

兄玉専務理事から、議事進行の都合上議題の順序を一部変更したい旨発言があり、了解の上議題に入った。

議題2) 欠員理事の選任

兄玉専務理事から、次の説明があった。
関東支部から、前清水専務理事の理事の後任として浅野英武氏の推薦があり、また、内海支部から、秋田、平岡、松本3理事の辞任届が提出され、その後任として芦田照夫、細川邦子、黒瀬友近3氏の推薦があり、この件については理事各位に書面決議を求め承認されているが、両件について定款第12条第2項に基づき本理事会において選任し、代議員会の承認を得ることとした。任期は4氏とも前任者の残任期間の1年である。

並木議長から諮られ承認された。
さらに、兄玉専務理事から、関東、内海、南九州各支部から、支部長の交代について、関東支部は並木茂士氏から古川保夫氏へ、内海支部は秋田博正氏から山村彰氏へ、南九州支部は池田時也氏から松元四郎氏へ、それぞれ提議があったので本理事会の同意を得たい、旨提案があり、並木議長から諮られ同意された。

議題1) 会長の互選

並木議長から、本議題審議中は専務理事に議事を進行を願うこととした旨諮られた。承認された。

兄玉専務理事から、昨年当初の理事会において、戸田理事の次期会長が指名された後、運輸省側の意向で1年間の就任猶予としたが、今後についても運輸省の兼任許可を得られないことが判明した。従って新たにNORC会長を選出する必要があるとの見解があり、意見を述べた旨発言があった。

戸田理事から、会長代行の並木氏を適任と思う旨の発言あり。兄玉専務理事から、さらに意見を求める旨発言があり、大儀見解理事から運輸省の意向を知るためより緊密な連絡を取ることが重要であろうとの発言があった。

石原理事から、並木氏を適当である、との意見があった。

兄玉専務理事から、並木会長代行を次期会長として本理事会で互選したい旨諮られ、承認された。

並木議長から、欠員となった副会長には、関東支部選出理事である関東支部長代行の古川氏を互選することとした旨諮られ、承認された。

新会長並木茂士氏及び新副会長古川保夫氏から、新任の挨拶があった。また、兄玉専務理事から、会長、副会長、及び4理事の新任に基づき、専門委員長等の役職の異動が必要となるので、人事については後刻書面決議を求めるとしたい旨の発言があり、並木議長から諮られた承認された。

議題3) 1994年度事業報告案

及び収支決算報告案

久保常務理事から、資料に基づきレース事業、国際交流事業及び賠償請求裁判の問題、日本船舶振興会への補助事業申請の件等、主として総務委員会の事業を中心とした事業の主要報告があり、兄玉専務委員長から、収支決算について資料に基づき概要的な報告があった。

概況

94年の本部収支は、前3年間にわたる事故対策関連支出、及び訴訟費用の財政負担を、会員からの臨時会費の徴収をもって軽減するという課題を重点として執行された。加えて本部特別事業の独立採算化、船舶振興会への補助金申請、本部・関東支部分離を主体に財政運営を行った。引続き各事業予算

の削減を実行し厳しい資金繰りを行ったが、会費徴収の落込み、新規会員・艇登録の伸び悩み傾向のため経常収支は、全体、本部ともマイナスとなった。前年度の経常収支がバランスしていたことを考えると、会員の維持拡大は重大なテーマと考える。

収入

会費収入は、正会員と新入会員の落込みが著しく入会実績は前年の70%でしかなかった。臨時会費は各支部との協力を得て予定どおり徴収されていた。艇登録は24%減、計測は15%減であった。特別事業では環太平洋レースの事務費とジャパンカップであり後者は600万と大幅拡大をいただいた。以上、94年度の本部収入総額は予算679万円マイナスの1億115万円となった。

支出

管理費の予算減少分は職員1名の退職による人件費の減少に起因するもので、会議費については、予算を上回る会議開催によるものである。事業支出は航走委員会の鳥羽レース収支が悪化しているが出場艇の大幅減少が影響している。計測委員会の支出大幅増はORCへのロイヤリティ2年分の支払いが発生したためである。各委員会は、全国会議などの開催は合同開催とするなど事業費の削減に努めていただきたい。関東支部基金へは900万円を返済した。

総支出は1億968万円で、本部の真の財政状態を示す正味財産計算の結果は、マイナス137万円に留まった。前年度プラス723万に対し経常収支のマイナスが足を引っ張ったといえる。引続き財政基盤は脆弱で今後の財務運営は相変わらず気の抜けないオペレーションになる見込みである。

次いで、横山監事から2月6日鳴田監事とともにNORCにおいて監査した結果は、会計関係報告書の内容は事実かつ適法正確で、理事の業務執行は法令及び定款に違反する事実のないことを認めたとの監査報告があった。

質問等はなく、並木議長から本案を代議員会へ提案することについて諮られ原案どおり承認された。

議題4) 1995年度事業計画案及び収支予算案

久保常務理事から、資料に基づきレース事業、国際交流事業及び船舶振興会への補助事業としての外洋航行安全総合対策事業の申請、また官庁への規制・規制の働きかけ等の事業について説明があり、兄玉専務委員長から、収支予算について資料により大要次の説明があった。

概要

95年度予算案は、船舶振興会による事業補助金対象事業の格格的運用の初年度として従来とは大きく異なった方針を組み入れたものとなっている。つまり、補助金対象事業の総予算のうち2割の自己負担があること、特に技術、計測、安全対策特別、国際小各委員会の通常活動経費のうち補助金対象事業のそれと重複する事業があると考えられることからして、それらの経費を通常の委員会経費から削減したことである。しかし、現時点では事業補助金の内容が確定されていないので予算の組み立ての中では概算として計上した。

昨年に引続き収入の伸びは若干なものにとどめ、各委員事業経費は極力絞らせていただいた。しかし、訴訟関連ではまだ費用負担が予測されるため、返済金を含めた資金繰りはなお厳しいものがある。昨年度のような臨時会費の徴収は予定していないものの各委員活動費用、事業費の圧縮に引続きご協力いただきたい。

収入予算

会費収入は若干の増加にとどめた。昨年度の会費収入の落込みは財政再建に大きなプレーキがかかった。本年度は、各支部で様々な会員拡大の企画が進められているので予算には直接反映しない大きな期待を持っている。

登録収入の昨年の落ち込みは極めて激しかったが、本年度は例年並に回復を見込めるとして一昨年の数字をとった。

レース関係収入のうち、鳥羽レースは担当支部に委託する方向で、本部発生収支と差額のみを収支計上する形とした。

計測収入はIMSが格格的に普及することを考慮した。

特別事業はDHースの収支を計上した。

支出予算

管理費のうち特筆すべきものは、常勤理事の交代による人件費増加を見込んだことである。そのほかは従来の延長上とした。

レース関係事業費は鳥羽レースの収支を外したことから大幅に減額した。また各委員会事業費も方針で説明したように大幅に減額されていた。

会報事業費は補助事業との連携を計って大幅なコストセーブを行っていただくこととし総務委員会は会員管理システムの内製化等により相当額減少させた。

関東支部基金への返済は700万円を計上した。

以上の結果、95年度の本部予算案は返済金を除くと収支はイーブンとなるが、資金繰り的には余裕を持てる状況が予想されるので、あえて返済を実行し、収支はマイナス700万円、正味財産の増加を若干のプラスとして考えたい。さらに、補助事業について資料により次の説明があった。

事務局体制の整備ということで、関連する規定類の手直しを行ってきたが、一応の了解が得られた結果、平成6年度については無線局の整備事業について申請している。

池内通信委員長から、東海地区及び三宅島に海岸局設置の方向で進んでいる。船舶局の増が必要となるが来年も3局の開設を目標に推進したい。6年度設置の方向で進んでいる2局はかなりの海域のカバーが可能で安全上から大きく前進したと言える。各支部とも安全上から船舶局設置増を推進していただきたいと説明があった。

次いで、並木議長からJYAとの合併問題については、次期構造改革委員長を戸田理事にお願いし、同委員会の中で問題を詰めていくこととしたとの提案があり、異議なく決定された。戸田理事から、合併は対等合併、1年で大筋を決めたい。皆さんの合意を得られるところまで進めたい。構造改革委員会の中で論議し、本件を推進したい。との発言があった。

大儀見解理事から、平成7年度補助事業に関し船舶振興会からNORCの目的と一致しないように思われる調査研究テーマがある、との考えを示されているようであるが、本テーマについてはNORCの事業である旨を更に重ねて説明し了解を得ることが必要であろう、との発言があった。

並木議長から、95年度事業計画案、予算案を代議員会へ提案することが諮られ、原案どおり承認された。

議題5) 新入会員の承認及び会員・登録艇の現状報告

兄玉専務理事から、昨年11月から本年1月の間の新入会員は資料のとおり特別会員6名、正会員16名、準会員1名の計23名で、総計では特別会員952名、正会員3919名、準会員23名の計4894名となる。また、1月1日現在の登録艇は982艇で友友艇は767艇である旨説明があり、並木議長から23名の入会が諮られ承認された。

議題6) 1994年度会費滞納者(除名予定者)について

兄玉専務理事から、会費滞納者は資料のとおり527名で、除名手続きは従来どおり猶予期間において行うとの報告があり、並木議長から会費滞納者の除名が諮られ承認された。

議題7) 1995~1996年度担当

選挙管理委員候補者の選任

並木議長から、次期選挙管理委員候補者は資料のとおりであるが、このうち関東支部の記載順序を平賀威氏・大石敏氏・横山勝重氏と変更し、代議員会へ提案したい旨諮られ承認された。

議題8) 支部及び専門委員会報告

総務委員会

(1) 平成8年度補助事業申請の件

兄玉専務委員長から、平成8年度の補助事業については、総務委員会において審議、提案することとなるが、本理事会において平成8年度補助事業を船舶振興会へ申請したい旨代議員会へ提案することの承認を得る必要があるとの提議があり、並木議長から諮られ承認された。

(2) NORC選挙規則改正の件

兄玉専務委員長から次の提案があった。

関東支部からの提案に基づき、NORC選挙規則を次のように改正したい。

第1条 「本会の選挙は」を「本会の定款第12条第1項及び同第25条の規定に基づく役員及び代議員に関する選挙は」に改める。

関東支部の提案主旨は、現行の選挙規則では、支部の選挙もこの第1条に拘束されて、支部が支部選挙規則を制定することができない。従って、この拘束を外したいとするものである。

並木議長から、本件を代議員会へ提案することについて諮られ承認された。

議題9) その他

古川副会長から、次の発言があった。

兵庫県南部地震被災者の皆さんに対する義援金募集について、オプショア2月号に掲載された。この呼びかけは、関東支部が窓口ということで全国的な呼びかけであるので、各支部におかれては宜しく協力をお願いしたい。義援金の贈呈先は「日赤」を予定している。他に、質疑意見等は以上で審議を終了した。

※引き続き第17回代議員会が行われ、上記理事会の議題内容が審議され、すべて了承された。

第39回総会議事録

1 日時

平成7年2月25日(土) 16:15~17:00

2 出席者

998名(出席71名 委任状927名)

3 議題

- (1) 新役員選任報告
- (2) 1994年度事業報告及び収支決算報告
- (3) 1995年度事業計画及び収支予算報告
- (4) 新選挙管理委員の選任報告
- (5) その他報告

議題(1) 新役員選任報告

児玉専務理事から、新役員等について次の報告があった。

- * 会長 並木茂士氏
- * 副会長 古川保夫氏
以上、理事会互選
- * 新理事 芦田照夫、額川邦子、黒瀬友近、浅野英武 4名
以上、理事会選任・代議員会承認
- 退任理事 秋田博正、平岡英信、松本哲、清水栄太郎 4名
- * 支部長交代
関東支部 並木茂士氏から古川保夫氏へ、
内海支部 秋田博正氏から山村彰氏へ、
南九州支部 池田時也氏から松元二郎氏へ、
以上、理事会同意・会長任命
- * 専門委員長
役員の交代等に伴う専門委員長の交代については、人選の上後刻オブショアにおいて報告する。

議題(2) 1994年度事業報告

及び収支決算報告

久保常務理事から、資料に基づきレース事業、国際交流事業及び賠償請求裁判の問題、日本船舶振興会への補助事業申請の果等、主として総務委員会の事業を中心とした事業の大要報告があり、児玉財務委員長から、収支決算について資料に基づき概要次の報告があった。

概況

94年の本部収支は、前3年間にわたる事故対策関連支出、及び訴訟費用の財政負担を、会員からの臨時会費の徴収をもって軽減するという課題を重点として執行された。

<収入>

会費収入は、正会員と新入会員の落込みが著しく入会実績は前年の70%でしかなかった。臨時会費は各支部のご協力を得て予定どおり徴収させていただいた。艇登録は24%減、計測は15%減であった。特別事業は環太平洋レースの事務費とジャパンカップであり後者では600万と大幅拡大をいただいた。以上、94年度の本部収入総額は対予算679万円マイナスの1億115万円となった。

<支出>

管理費の対予算減少分は職員1名の退職による人件費の減少に起因するものである。各委員会は、全国会議などの開催は合同開催とするなど事業費の削減に努めていただきたい。関東支部基金へは900万円を返済した。

総支出は1億968万円で、本部の真の財政状態を示す正味財産計算の結果は、マイナス137万円に留まった。前年度のプラス723万に対し経常収支のマイナスが足を引っ張ったといえる。引続き財政基盤は脆弱で今後の財務運営は相変わらず気の抜けないオペレーションになる見込みである。

課題(3) 1995年度事業計画 及び収支予算報告

久保常務理事から、資料に基づきレース事業、国際交流事業及び船舶振興会への補助事業としての外洋ヨット安全総合対策事業の申請、また官庁への規制緩和の働きかけ等の事務及びJYAとの問題については構造改革委員会の審議の中で論議を重ねる方針である、との説明があり、児玉財務委員長から、収支予算について資料により大要次の説明があった。

95年度予算案は、船舶振興会による事業補助金対象事業の本格的運用の初年度として従来とは大きく異なった方針を組み入れたものとなっている。つまり、補助金対象事業の総予算のうち2割の自己負担があること、特に技術、計測、安全対策特別、国際小各委員会の通常活動経費のうち補助金対象事業のそれと相当重複する事業があると考えられることからして、それらの経費を通常の委員会経費から削除したことである。しかし、現時点では事業補助金の内容が確定されていないので本予算の組み立ての中では概算として計上した。

昨年に引続き収入の伸びは若干なものにとどめ、各委員会事業経費は極力絞らせていただいた。昨年度のような臨時会費の徴収は予定していないものの各委員会活動費用、事業費の圧縮に引続きご協力いただきたい。

収入予算

会費収入は若干の増加にとどめた。各支部で様々な会員拡大の企画が進められているので予算には直接反映しないが大きな期待を持っている。

登録収入は例年並に回復を見込んでいるとして一昨年の数字をとった。

レース関係収入のうち、鳥羽レースは担当支部に委託する方向で、本部発生収支と差額のみを収支計上する形とした。

計測収入はIMSが本格的に普及することを考慮した。

特別事業はDHレースの収支を計上した。

支出予算

管理費のうち特筆すべきものは、常勤理事

の交代による人件費増加を見込んだことである。そのほかは従来の延長上とした。

レース関係事業費は鳥羽レースの収支を外したことから大幅に減額した。各委員会事業費も大幅に減額させていただいた。

会報事業費は補助事業費との連携を計って大幅なコストセーブを行っていただくこととし総務委員会は会員管理システムの内製化等により相当額減少させた。関東支部基金への返済は700万円を計上した。

以上の結果、収支はマイナス700万円、正味財産の増加を若干のプラスとして考えたい。

議題(4) 新選挙管理委員の選任報告

児玉専務理事から、代議員会において新選挙管理委員が次のとおり承認され、会長から任命された、との報告があった。

関東(平賀威 大石巖 横山勝重) 駿河湾(峰田昌矩) 東海(大橋郁夫 長尾好泰) 近畿北陸(提章 磯田康夫) 内海(松本国照 辰井栄一郎) 西内海(豊谷昭範 坂本真) 玄海(松尾貴比古) 沖縄(桃原秀明) 津軽海峡(加藤寛治) 北海道(大屋良治) 常磐(織田好幸) 南九州(池田時也 宇都光伸)

議題(5) その他報告

① 児玉専務理事から次の報告があった。

- * NORC選挙規則の改正
- * 事業補助金申請及び運営に関する規程の承認
- * 平成8年度補助事業申請の承認

② 訴訟問題報告

大儀見理事から、大要次の報告があった。

たか損害賠償請求訴訟では、艇の安全に関するオーナー責任、レースの企画運営に関する責任、クルーに関するオーナーの責任等が問われているが、NORCとしては、妥協することのない対応を進めている。ORCも、NORCが本件を報告していることもあって、レースルールはレース中のみに限って適用されるものである、ことを基に自己責任の貫徹を明確にすることを基本スタンスとして対応している。

③ ポートショー

内藤理事から次の報告があった。

本年2月のポートショーは、会員のみでなく広くクルーザーヨット愛好者へのアピールをメインに展示した。アンケートを相当いただいたが整理次第オブショアに発表する。ご意見をいただいて来年の出版に結びつけたいので宜しくお願いする。

④ 並木会長から、次回総会は時間の都合上代議員会との合同会議とする予定である、旨の発言があった。

新理事紹介

「日頃思うこと」 内海支部 芦田照夫



このたび、はからずも当協会の理事に就任することとなりました。様子がよく判りませんが、私なりにヨット乗りとして、お役に立てればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

当会の情報と云えば、送られてくる「OFF-SHORE」誌が唯一であります。最近思うことは、「グアムレース」にともなう発生した一連の訴訟について、特に、当協会が被告と

なっている案件についてです。もしもこの裁判で当協会が敗訴した場合、いったいどのような事態が起るのであるかということです。

最近、弁護士費用が各支部より徴収され、私の属する内海支部からは、永年積立てられた、海難救助基金より支払われたわけですが、もし敗訴となった場合は、恐らく多額の金額は、誰が負担することとなるのでしょうか。

「いやいや、敗訴することなど考える必要は絶対にありませんよ」とそうなることを望みませんが、誰もそう言い切ることはできないでしょう。

関係者のご努力を前にして誠に申しわけありませんが、会員、理事者または会長および危険にさらされる組織の危険管理は、その後手当てがされたのかどうか一番気かりになるところです。

今や安全管理は、艇の安全、乗組の安全という次元を越えて、レース主催者の安全という危険の認識が重視され、これは各支部で主催されているレースにも、その蔭がしのび寄っているということです。

すべて起こりうる危険を認識し、そしてそれを測定し、そしてこの対策を考えるという危機管理が必要な時代となって来ています。

ヨット、レースに関する危険管理のマニュアルが必要となっています。そして外洋帆走協会に入会したヨットクラブは、そのノウハウを使うことができ、次の時代は危険管理・泊地対策、規制緩和のノウハウを使うために団体で入会しなければ、安閑とヨットライフを楽しめなくなる時代が来るのではと、夢見ています。

「理事就任のごあいさつ」 内海支部 黒瀬知周(友近)



この度、はからずもNORCの理事に就任することとなりました。

特別会員番号690の黒瀬知周(通称友近)です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

子供の時から、海が好き!! 舟が好き!! 暇があれば海に出て、ただ潮風に吹かれ、海の匂いをかいでおりました。

15~6年前からヨットに転向し、今は1人

で、または家内と乗る時は22フィートの手軽なヨット(フリーダム)、また7~8人でクルージングを楽しむ時は、N30(アサヒ)のヨットでと、気の向くままに、瀬戸内の海を自然とたわむれながら楽しんでおります。

岡山県営の牛窓ヨット・ハーバーが建設に入り、財団法人岡山県牛窓海洋スポーツ振興会が設立した時に理事に就任し、以来振興会の役員として、会の運営と、ハーバーの建設、クラブハウスの建設と、微力ながらお世話させていただいております。

ヨットに乗り始めは、初夢杯(岡山市長杯)、小豆島一周レース、牛窓町主催の第1回の牛窓杯、等々とレースに参加し、いくつかのトロフィーもいただきました。

年齢(よわい)60才を過ぎた今、ただヨット

を楽しむ、そして自分の健康管理としてヨットとたわむれているといっているのでしょうか。

そうした私が岡山フリーートの門田久志さんにすすめられ、はからずも、名誉ある高嶺の花であると思っていた、NORCの理事に就任となりました。

NORCにとって、どこまでお役に立つことができるのか、また会員の皆様や岡山フリーートの方々のお役に立つことができるかどうか分かりませんが、私なりに努力させていただきたいものと思っております。

皆様のご指導とご鞭撻をお願い申し上げます。終りになりましたが、NORCのますますの発展と会員皆様のご繁栄とご多幸を心よりお祈り申し上げます、ごあいさつといたします。

関東支部 阪神大震災 義援金のご報告

義援金を寄せられた方々のお名前

大野健作、古川保夫、菅野道、内藤恒夫、稲葉文則、川久保史朗、山岸弘、鈴木保夫、植松清、今岡又彦、浅野英武、和久井喜治郎、

植松・古川結婚パーティ、松尾征夫、市川和彦、戸田邦司、児玉萬平、高田尚之、並木茂士、山本高貴、大儀見薫、市村俊明、加藤正敏、藤田弘治、横沢真則、大川和好、野口隆司、加藤忠男、加藤幸輝、中村寛、伊藤彰男、丸山茂木、若原英己、古屋静男、佐藤三三、寺澤寿一、斉藤晴彦、萬里小路昌秀、原田八郎、能條秀夫、清田博、石原慎太郎、未央ヨットクラブ、富沢清美、平松栄一、岩瀬慶一、

北村勝彦、NORC本部募金箱、辻村満三郎(近畿・北陸)、竹内敏夫(岩手)、土生幸次(大分)
(順不同・敬称略)

各位より寄せられた義援金は、去る4月10日、大野健作事務局長の手により日本赤十字社に持参いたしました。皆様のご協力に対し、心より御礼申し上げます。

関東支部長 古川保夫

試験的航路権規則及び定義(1995)解説

NORCルール委員長 石井正行

1994 OFFSHORE12月号に掲載した簡略化ルールの解説です。

この解説では、試験的航路権規則をX、現行のIYRRをCと表記する。

その他の記号は次の通りとする。

L：風下艇、W：風上艇、P：ポート・タックの艇、S：スターボード・タックの艇、

A：クリア・アヘッドの艇、B：クリア・アスターンの艇、O：外側艇、I：内側艇

A節 基本原則

1. 接触の回避

「努力する」(try)がキーワード、「成否は問わない」とも読める。

「可能な限り」ということは、時には努力することもできない場合があることを認めている。

これは、C-32(重大な損傷)に似ているが、C-32と違って、重大な損傷が起こるかどうかに関わりなく、すべての接触を対象としている。

航路権を持つ艇が、他艇の反則を立証するために故意に接触すれば、航路権のある艇も違反したことになる。

2. コースの変更

航路権艇がコースを変える場合は、航路権のない艇に航路権艇を避けるためのルームと時間を与えることを条件としている。従って、C-39で認められていた任意のラフィングはできなくなった。LがWをラフする場合、LはWに対応する時間とルームを与えなければならない。

3. 航路権を得ること

ここでは、C-37.3(同一タックの原則…オーバーラップの成立)、C-41.2(タックの変更…タッキング及びジャイビング…経過規定)、及びC-44(スタートラインのコース・サイドにいるヨット)の最後の文章を、原則として述べている。

4. レース中でない場合

これは、C-30.1(レース中の他艇を積極的に妨害してはならない)に代わるものであるが、「積極的妨害」だけでなく、レース中の艇に対して行うすべての妨害を規制している。

「可能な限り」「努力する」という表現は、X-1と同じである。

B節 航路権規則

5. 反対のタック

5.1 C-36と同じ。

5.2 C-35をベースとしているが、判定条件として2艇身の適用範囲が採用された。

(図1)

6. 同一のタック

6.1 (a) C-37.1と同じ。

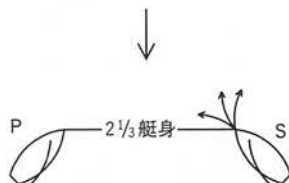
(b) C-37.2と同じ。

6.2 基本的にはC-39.1と同じであるが、次の2点が変わった。

(1) C-39.1は、WのヘルムスマンとLのマストの位置関係であったが、X-6.2はマストとマストの関係で判断することとなった。

(2) Lに対する制限(プロバーコースより風上を帆走してはならない)が現在の艇位置だけ(今現在マスト・アビームかどうか)となった。(図2)(図3)

図1



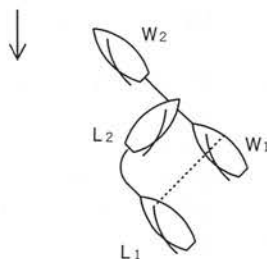
両艇の間隔が2艇身以上離れていればSは自由にコースの変更ができる。但し、PがSの2艇身以内となった場合は、PがSを避けるために、それまで以上に余分な行動をとらなければならないようなコースの変更をSはしてはならない。(5.2)

図2



(1) Lが追越艇(マスト・アビームより後方からこの位置となった)の場合、LのマストがWのマストより前になれば、Lはプロバーコースより風上を帆走することができる。(6.2)
(2) Wが追越艇の場合、WのマストがLのマストの真横又は前となった時は、Lはプロバーコースより風上を帆走してはならない。(6.2)

図3



L1はW1の2艇身以内であり、L1のマストから真横に引いた仮想線がW1のマストの後方にあるから、本来ならL1はプロバーコースより風上を帆走(ラフ)してはならない。(6.2)
しかし、L2のようにタックする場合(WがLを避けるためにコースを変更しないで済むようにタックする場合)は、タッキングのためのラフをすることは差支えない。

図 4

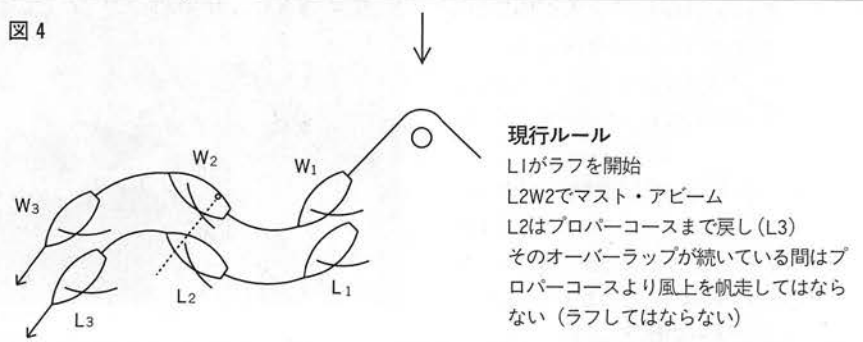


図 5



C-39.1は、一旦マスト・アビームとなった場合は、そのオーバーラップが続いている間はプロパー・コースより風上を帆走してはならないのであった(図4)が、X-6.2では、マスト・ラインとなってプロパー・コースに戻した時にマスト・ラインより前方となれば再度ラフすることができることとなった。(図5)

但し、「スタート前には適用されない」ということは現行ルールと同じである。(スタート信号前にはプロパー・コースは存在しない—定義—)

- 6.3 基本的にはC-39.3と同じであるが、3艇身が2艇身に変わった。

C節 タッキング；マーク又は障害物の通過その他の規則

C節の規則はB節の規則に優先する。

7. タッキング

基本的にはC-41と同じであるが、C-第1章の「タッキング」の定義をこの条文の中に入れて、全体的にはC-41を簡略にした。

8. マーク又は障害物の通過

- 8.1 マーク又は障害物を通過する時に適用される規則であるが、スタートのマークにおいては適用されない。スタート・マーク

ークが障害物であろうとなかろうと、或いは、航行可能な水面に囲まれているか否かに拘らず、スタート・マークではX-8は適用されない。(図6)

- 8.2 Iが次のレグに入った時に本規則の適用は終り、航路権規則が適用される。後半の規定は、現行ルールも同じであるが、次のような場合に適用される。複数の艇がオーバーラップしたままマークに接近している時、マークから2艇身のサークルに入る前に、他の1艇が後方からこれらの艇群にオーバーラップした。Oが1～2艇であればIにルームを与えるという通常のパターンであるが、Oが多数である場合、2艇身の直前でオーバーラップしてきたIに最早ルームを与えることができないこともある。このような場合は、たとえマークから2艇身となる前にオーバーラップしたとしても、ルームを要求する事はできない。

- 8.3 C-42.2と同じ。

- 8.4 風上マークにおけるタッキング

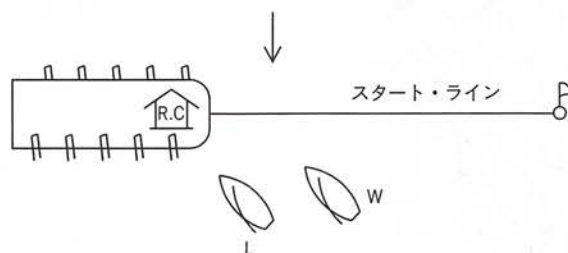
これは大幅に変更された。

反対のタックで風上マークに接近している艇のうち、マークから2艇身以内にタックした艇は、窮地に立たされることになる。

マークをポート側に見て回航する風上マークで、マークをかわすことのできるSにPが接近した状況を想定して見よう。

- (a) PがSの風下側又は前方でタックする場合には大きなリスクがある。も

図 6



第8条と第9条はスタート・マークでは適用されない。Lはラフしてかわすルームを要求することもできないし、障害物タックの要求もできない。

しSがPの風上側にオーバーラップしたら、Sはベアーして、Pに対してドアを閉じることができる。(図7)従って、PがSの風下側又は前方でタックしようとする場合には、SがPにオーバーラップする前にマークを通過できるという確信がない限り、Pはタックすべきではない。

X-8(マーク又は障害物の通過)が適用される場合は、X-6(同一のタック)は適用されない(C節の前文)から、PはX-6.1(a)(風下艇の権利)で保護されることはない。

- (b) PがSの前方を通過してSの風上側でタックした場合は、Sの回航中Sにルームを与えなければならない。従って、Sがマークを通過するためのルームを確保してやれるだけの距離を走ってからタックしなければならない。(図8)

9. 障害物を避けるためのタッキング

スタートの場合を除き、本規則はいかなる障害物(マークである場合も含む)においても適用されるという点で、基本的にはC-43と同じであるが、次のように簡略化されている。

C-43.3(b)(障害物がマークでもある場合…声をかけられたヨットがかわせる場合、風下の先行艇はタック要求できない)の複雑な規定や、殆ど使われなかった例外規定は削除された。

つまり、C-43.3(b)では障害物と見做されるマークを風上艇が交わせる場合は、風下艇のルーム要求を拒否することができたが、X-9では応じなければならないこととなった。

10. ペナルティーの履行

ペナルティー・ターンを開始する前は、他艇を避けている間でも航路権はある。しかし、ペナルティー・ターン開始と同時に航路権はなくなる。(定義参照)

11. 転覆、坐礁、投錨、又は救助

C-46と同じ。

定義

●Keeping Clear

他艇との衝突を回避しただけでは、定義通り「避けた」ことにならない場合もあることに注意しなければならない。

●Proper Course

X-6.2及びX-5.2の後半の規定はスタート前には適用されない。



逐条解説は、大体以上の通りであるが、現実のレースを想定しながら全体を復習してみよう。

スタート信号前

レース中における基本的な航路権は、現行ルールと同じである(X-5.1(C-36)及びX-6.1(C-37)参照)が、スタート前は若干違う。

C-42(マーク及び障害物の回航又は通過)やC-43(障害物タックのルーム要求)と異なり、X-8(マーク又は障害物の通過)とX-9(障害物を避けるためのタッキング)は、スタート・マークやそのアンカー・ロープには適用されない。

又、C-38.1(スタート前、マスト・アビーム、クロス・ホールドより風上帆走の禁止)

図 7

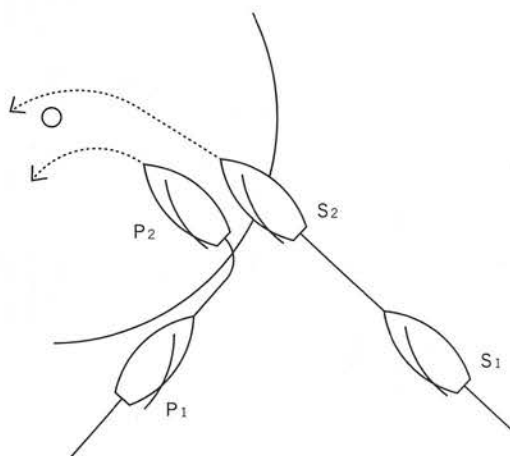
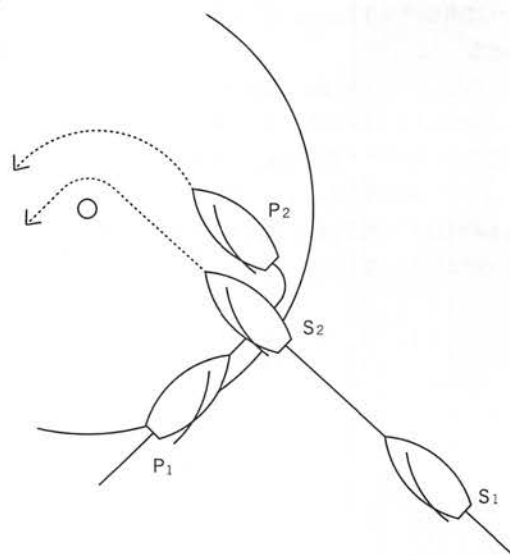


図 8





は削除された。この事とX-6.2(風下艇は、マスト・ラインより後方の時はプロパー・コースより風上を帆走してはならない)がスタート信号前には適用されない(プロパー・コースの定義参照)という事実により、風上艇に僅かにオーバーラップした風下艇は、クロス・ホールドより風上を帆走することができるようになる。

最終的にX-2(コースやスピードを変更する権利艇は、他艇に避けるルームと時間を与えよ)が、新しい規定としてC-38.2(スタート前のラフィングは緩慢に、ルームと時間を与えて)のラフの制限によって代わった。即ち、ラフする(コースを変更する)風下艇又はクリア・アヘッドの艇は、他艇に避ける時間的余裕を与えなければならない。

風上のレグで

「タッキング」と「ジャイピング」の定義は削除されたが、タッキング中の艇がどこまで他艇を避けなければならないかということ、X-7に明記されている。これはC-41と同じである。

従来C-35(コースの変更に関する制限)はX-5.2(2艇身以内でSはPを余分に避けさせるようなコースの変更をしてはならない)となり、PとSの出会いのみに適用されることとなった。

Pが避けている場合、Sは、X-5.2によりPが避けるために余分な行動をとらなければならないようなコースの変更をしてはならない。

又、C-35と違ってX-5.2は、両艇が大きい方の2艇身以内に入った場合にのみ適用される。X-5.2では、C-35と違ってObstructとかPreventの意味を考える必要もない。問題は、

Pが既に避けていた以上に更に行動を起こさなければならなかったかどうかという事だけである。

X-9(障害物を避けるためのタッキング)は若干短文になったが、基本的には殆どC-43と同じである。(逐条解説参照)

風上のマークで

ここは大幅に変更されたが、逐条解説で十分説明済み。

全レグで

ヨット・レースにとって最も重要な変化は、C-39(スタート後のラフィング)が、X-2(権利艇がコースを変更する場合は、他艇に避けるルームと時間的余裕を与えよ)及びX-6.2(風下艇は、マスト・ラインより後方の場合は、プロパー・コースより風上を帆走してはならない)に置き換えられた事であろう。

風下艇又はクリア・アヘッドの艇は、もはや「任意に」ラフすることは許されない。しかしながら他艇に避けるルームと時間を与えれば(X-2)ラフしてもよい。他艇は、X-6.1(クリア・アヘッド・クリア・アスターン、風上・風下)により直ちに避ける行動を起こさなくてはならない。

X-6.3はC-39.1(スタート後のラフィング…プロパー・コースより風上の帆走に対する制限)及びマスト・アビームの定義によって代った。そしてX-6.2は、C-39.1よりも単純である。というのは、X-6.2が適用される

かどうかは、マストが今どこにあるかということだけによって決まる。オーバーラップ中の少し前にマストがどこにあったかではない。

又、風下艇がそのプロパー・コースより風上を帆走していいかどうかを決定するマスト・アビームの基準は、マスト・ラインの基準に変わった。

風下のレグで

ランニングでポート・タックの艇がジャイブした場合、X-5.2(2艇身以内でSはPを余分に避けるようなコースの変更をしてはならない)の制約を受けるのであるが、X-2により、Pに避ける時間を与えれば、スターボード・タックのプロパーコースまで上ってよい。

マーク及び障害物に於いて

X-8(マーク又は障害物の通過)の原則は、本質的にはC-42(マーク回航)と同様である。簡略化は2つの方法で行われた。

X-8が適用されている場合、X-5(反対のタック)とX-6(同一のタック)の航路権規定は適用されない。

又、X-8.2は、高速道路の交通規制と同様の権利と義務を確立している。内側艇は自分のレーンの中にいなければならない。外側艇も外側のレーンをキープしなければならない。レーンの幅はルームの定義で規定されている。両艇とも走れる場所が制限(航路が規制)されており、いづれにも航路権はない。

お詫びと訂正

前回(1994.12月号No231)掲載の「簡略化ルール」に誤りがありましたので次のように訂正いたします。

(誤)

(正)

航路権規則(5頁)

前文の下から2行目

「第2条の違反」

「第4条の違反」

B節 航路権規則(5頁)

5.1 1行目

ボード・タック

ボード・タック

5.2 3行目

ポート・タック

ポート・タック

RMSとスクラッチシート

解説：高槻和宏

「レース・マネイジメント・システム」

IMSは大変良くできたシステムですが、その利点を最大限に生かすには、修正時間を計算する際にPCS（パフォーマンス・カーブ・スコアリング）を使うことが重要です。

PCSの理屈については前回の解説で理解していただけたと思いますが、実際に計算を行うにはRMS（レース・マネイジメント・システム）というコンピュータ・ソフトウェアを使わなくてはなりません。RMSはORCが開発し、各国のナショナルオーソリティーに配付されており、日本ではNORCが管理しています。

これまでに説明があったように、IMSのハンディキャップは風向／風速毎に細かく表されています。レースに参加している全艇のデータを入力するだけでも大変な作業になり、そこには人的な入力ミスが生じる可能性も多くなるでしょう。しかし、RMSでは、日本で登録された全IMS艇のハンディキャップデータがナショナルオーソリティー（NORC）よりファイルで提供され、プログラム内で参加艇の分だけ選択、利用する事ができるので、このようなミスの心配は無用。様々なコースやクラス分けにも対応し、スクラッチシートのプリントアウトから、レースの成績を出すまで、レース運営に必要なあらゆる作業をこなすことができるようになっています。

これまで、クラブレースレベルでは、GPH（ジェネラル・パーパス・ハンディキャップ）を使い、電卓、或いは表計算ソフトを使って計算するという方法が採られることが多かったと思いますが、本来GPHはクラス分け等に利用すべき数字で、これではIMSも宝の持ち腐れ。ぜひともRMSを使ってPCSでの時間修正を行う必要があると思います。

講習会当日は、参加者がレースに出場する立場の方中心でしたので、RMSの使い方についての説明はしませんでした。今後、IMSが本格的に普及するに従い、RMSについての講習会を行う必要が出てくるでしょう。

「スクラッチシートの使い方」

PCSでは、コースレイアウトや風の強弱による有利／不利も、最大限に時間修正の中に盛り込むようになっています。その上、コミッティーがその日の風速を決める、というような人為的な決定をする必要もありません。

（変則的なコースや潮流の影響を加味すると、人為的な判断が必要になりますが…）

と、いいことづくめなのですが、欠点もあります。それは、コンピュータを使わなくてはならないので、その為の機材や多少の知識を持ったオペレーターが必要になることです。さらに、時間修正の計算をすべてコン

ピューターが行うので、選手にとっては結果が分かりにくく、ともすれば、レース中、一体自分達は勝っているのか負けているのか、どの船にどれだけ差を付ければいいのか、さっぱり分からない、といった状況も起きてきます。

そこで、必要になってくるのがスクラッチシートです。スクラッチシートとは、参加各艇のハンディキャップを書き並べた物で、レースコースのタイプ毎に違う物が必要になってきます。

通常、レース前にコミッティーから配られるのは、以下のようなものです。

(表1)

sample. 94R
6. % B-R-Run
List of Entries

Sail Number	Yacht Name	crew wt	6	8	Windspeeds (Kts)				
					10	12	14	16	20
-4700	BE ONE	913	982.0	809.0	718.7	661.8	624.9	602.4	576.1
-	MUMM 36 ONE-DESIGN	655	988.5	809.5	722.7	670.3	637.2	616.6	590.2
-4821	ESMERALDA	646	1018.8	836.3	747.9	694.6	662.8	645.1	623.3
JPN-4959	FOUNDATION	753	1033.9	850.8	755.8	696.6	658.8	636.2	612.7
JPN-3055	SAMOA	465	1048.7	865.0	779.5	728.4	697.9	679.5	656.8

IMS RACE RESULTS PROGRAM, COPYRIGHT 1994 ORC LONDON
Date(M/D/Yr) 10-04-1994 12:35

例に挙げたのは上りが60%を占めるソーセージコースのものです。それぞれ風速毎に1マイルをXXX秒で走りなさい。あるいはXXX秒で走れるはずだ。という意味です。

しかし、この表では、走る艇上で、自艇と他艇の差を比べるのは至難のワザです。そこで、自艇を中心にした表を作ると、ずっと見やすくなります。

(表2)

sample. 94R
6. % B-R-Run
List of Entries

Sail Number	Yacht Name	crew wt	6	8	Windspeeds (Kts)				
					10	12	14	16	20
-4700	BE ONE	913	-36.8	-27.3	-29.2	-32.8	-37.9	-42.7	-47.2
-	MUMM 36 ONE-DESIGN	655	-30.3	-26.8	-25.1	-24.3	-25.7	-28.5	-33.1
-4821	ESMERALDA	646	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
JPN-4959	FOUNDATION	753	15.0	14.6	8.0	2.0	-4.0	-8.9	-10.7
JPN-3055	SAMOA	465	29.8	28.7	31.6	33.8	35.1	34.4	33.5

IMS RACE RESULTS PROGRAM, COPYRIGHT 1994 ORC LONDON
Date(M/D/Yr) 10-04-1994 12:35

ここでは自艇と他艇の1マイルあたりの差が秒数で出ています。負の値は自艇より早く走らなくてはならない、という事を意味します。

これでだいぶ分かりやすくなりました。〈エスメラルダ〉と〈ファウンデーション〉を比べると風速13ノット位を境にして、立場が逆転しているのが分かると思います。特に艇数が多くなると、(表1)を眺めるだけではこのような違いがピンと来ません。

(表2)もRMSで出力することができますが、もちろん、コミッティーから配られた(表1)から各自が作成することもそれほど難しくはありません。

どうせ自分で作るなら、と考えたのが(表3)です。

これはコースタイプにさらにコースの距離を掛け合わせたものです。

自艇の欄(網掛けしてある)は、単位が「時間」です。つまり、〈エスメラルダ〉がこのコースを1.9時間(1時間54分)で走りきったとすると、IW(インブライド・ウインド)は10ノットになるということです。

自艇以外の欄は、単位が「分」です。つまり、その時〈ファウンデーション〉を1.2分(1分12秒)以上離していれば〈エスメラルダ〉の勝ち、ということです。〈ビーワン〉に4.4分(4分24秒)以上離されていると〈エスメラルダ〉の負け、ということになります。どうです、わかりやすいでしょう。

汎用の表計算ソフトを使えば、数字の入れ替えは自由自在。たとえば、インシュアレースの場合など、距離は当日の朝にならないと分からないことが多いのですが、左上の数字を入れ直すだけで、瞬時にすべてのデータを再計算してくれますから、何通りか印刷しておいて、その日のコースレングスに合った物を使うようにすればいいわけです。

この表の考え方は必ずしも正確にPCSを捉えてはいませんが、実際レース中の艇上では、それほど厳密に他艇との時間差を測ることができないので、正確さよりも、わかりやすさを追求して、この形に落ちつきました。この

表を使うだけでも、十分にレースの緊迫ぶりを楽しむことができると思います。

最後の上りのレグ。ボツンと1艇で走ってはいても、5分後ろの敵と秒差の争いをして

いる、なんてことが多いもの。その時この表があれば、集中力を維持し続けて最後までレースモードで走ることが可能になるのです。

(表3)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1									
2		WS6	8.0	10.0	12.0	14.0	16.0	20.0	
3	BE-ONE	982.0	809	718.7	661.8	624.9	602.0	576	この部分は(表1)と同じ
4	MUMM 36	988.5	809.5	722.7	670.3	637.2	616.6	590.2	
5	ESMERALDA	1018.8	836.3	747.9	694.6	662.8	645.1	623.3	
6	FOUNDATION	1033.9	850.8	755.8	696.6	658.8	636.2	612.7	
7	SAMOA	1048.7	865	779.5	728.4	697.9	679.5	656.8	
8									
9									
10									
11									
12	コースの長さ								
13	単位はマイル								
14									
15	9	6KN	8KN	10KN	12KN	14KN	16KN	20KN	
16	BE-ONE	-5.5	-4.1	-4.4	-4.9	-5.7	-6.5	-7.1	自艇のランには =H5×\$A\$15/60/60 という式を入れる。 単位は時間
17	MUMM 36	-4.5	-4.0	-3.8	-3.6	-3.8	-4.3	-5.0	
18	ESMERALDA	2.5	2.1	1.9	1.7	1.7	1.6	1.6	
19	FOUNDATION	2.3	2.2	1.2	0.3	-0.6	-1.3	-1.6	
20	SAMOA	4.5	4.3	4.7	5.1	5.3	5.2	5.0	
21									
22									
23									
24									

= (B3-B\$5)×\$A\$15/60という式を入れる。
あとはただコピーしていただく

エスメラルダがこのコースを1.9時間で走った時
ファウンデーションを1.2分以上離せば勝ちということがすぐわかる

IMSクラブ証書 適合艇種 一覧

NORC計測委員会

現在、IMSクラブ証書取得可能な艇種は以下のとおりです。

[B]: BALTIC 35、BALTIC 43、BEN 375、BEN 41 S5、BEN 45F5、BEN 53F5

[C]: CAPE 35

[D]: DEH 36DB、DEH 38

[E]: ELLI 935

[F]: FARR 31、FARR MRX、FRERS 33、FRERS 38、FST 38S5、FST 40.7、
FST41S5、FST 42S7、FST C CHAL

[H]: HNK 42C

[I]: IMS 10.3、IMS 950、IMX 38

[J]: J 29、J 33、J 39、JEAN O.D.、JONMERI 40、JEAN 41

[N]: NSX

[S]: SIGMA 38、SWAN 36、SWAN 40、SWAN 44、SWAN 53、SWING 34

[T]: TRIPP 36

[X]: X 79、X 99、X 119、X 372、X 402、X 412

[Y]: YAM 9.5、YAM 31S

ただし、この中には傾斜テスト(計測実施料はIMS委員会が負担する)が必要な艇種が含まれています。詳しくは前月号のオフショアを参照して下さい。

NORCの反論

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

NORCは、前回にお伝えした原告の主張に対する反論を計25頁に及ぶ「準備書面(5)」「準備書面(6)」にまとめ、2月22日に地裁へ提出しました。以下がその概要です。

原告はNORCを「悪しき商業主義にとらわれた」と非難するために、「被告協会は、年間財政規模も2億円を上回る大組織に発展している」「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。(甲第43号証の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)」などという恣意的な記述をしていますが、これらに対して「準備書面(5)」は、JGYR92が催された1991年度と最新の昨年度の収支計算書を掲載、ともに決算は赤字なのを明示しました。また「準備書面(6)」でJGYR92の収支計算書を示し、(株)東急エージェンシーを経て得たJGYR92の実施運営費1230万円には、現地グアムのマリアナス・ヨットクラブへの運営協力費やマスコミへのパブリシティ経費が含まれていて、NORCに渡った実施運営費は517万円余であって、92年1月31日に於けるJGYR92収支計算の残金は、51万円余に過ぎないのを明らかにしました。

このような金銭の出入りでも「悪しき商業主義」なのであれば、一方を正当化するために一方を貶める術を生業とする方もまた「悪しき商業主義」だと呼ばざるを得ません。

原告の「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」などには、「ヨットレースの主催者は、ヨットレースというスポーツにおける公平さを確保するための責任を負っている」「一方、海上衝突予防法など船舶関係法規に定められた船舶の運航に関する責任や船舶管理上の責任が常にオーナーあるいは船長にあるのは、船舶に関する権利義務の大前提であるから、これらのオーナーや船長の権利義務が、ヨットレース中、レース委員会やNORCなどの組織に一時的にせよ委譲されることは全く有り得ない」「レース中であっても、船舶の運航や管理に関する責任は常にオーナーあるいは船長にあり、この船舶の運航領域あるいは管理領域に属する場面に対しては、被告協会は関与し

てはならないし関与できない」「このことは事前に明示され、ヨットレースに参加する全ての人々が合意して作成されたいわゆるORCのスペシャルレギュレーションには、オーナーの責任として、艇と乗組員の安全の確保はオーナーまたはオーナー代理の避けられない責任であると定められ、また被告協会の外洋レース規則にも、艇と乗組員の安全の確保はオーナーの避けられない責任であり、オーナーは、所有艇が十分に機装され、かつ必要な耐航性を保ち、荒天の海にも適した経験豊かなクルーを乗組ませるように全力をつくさねばならない」「オーナーは、船体、スパー、リギン、セール及びすべての備品を確実に整備し、また安全備品が適正に維持格納され、それらの使用方法と置き場所を乗組員に熟知させておかねばならない」と規定され、しかも「NORC外洋レース規則、NORC安全規則及びその他の規定の制定、適用及びこれらの諸規定に基づく検査の実施によって、オーナーの全面的な責任は何ら軽減されるものではない」また「参加艇や乗組員の事故(死亡、障害、沈没、破損等)及び第三者に与えた損害についてはNORCはいかなる責任も負わない、と明記されている」と反論しました。そして「肝心なことは、外洋レースに参加する全てのヨットのオーナー及び乗組員は、これらの規定に従うことに同意し、その上でそれぞれレースに参加しているのである」と続けました。

原告の「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、無謀というほかはなく、」には、「そもそもJAPAN-GUAMヨットレースは、原告武市千鶴子氏の夫であった故武市俊氏ら外洋航海の経験豊かなヨットマンらが中心となって、厳寒期の日本をスタートして低気圧の通過する太平洋を南下し常夏のグアムまでの耐久レースとして企画立案されたもので、」故武市俊氏は、このレースの生みの親ともいえるほど、このレースの企画には深く関わっていたのである。そして、故武市俊氏は、第一回JAPAN-GUAMヨットレースが行われた当時、NORCの帆走委員長であり、その帆走委員長のもとに組織された第1回の同レースの副委員長を務め、積極的にJAPAN-GUAMヨットレースを推進する中心的人物の一人であった」と述べました。

続けて「また、故武市俊氏は、本件たか号について事前に試乗を行い、そのレポートを

ヨットینگ誌に発表して、明らかに中風以上のコンディションを意識したデザインで、とくに強風のダウンウインド時にはかなりの高性能が期待できる艇だ、などと評している」「故水川秀三氏は、外洋ヨットの運航と管理に関する経験と実績において極めて優れたヨットマンであった故武市俊氏をたか号に乗り組ませ、たか号の安全な運航を期待していたものであり、」などとし、さらに「一番大事なことは、今回のヨットレースのオーナー及び乗組員らは、海上で遭遇するかもしれないあらゆる危険に対処する全ての責任は自らにあるということを事前に承知し、かつ、それを前提にしてレースに参加している」「あらゆるスポーツには、そのスポーツ固有の危険があり、そのスポーツに参加する者たちは、その危険を承知しているのである」なども加えました。その他、海上保安庁の中止勧告に関する事項や情報の提供に関する事項、搜索要請の遅れに関する事項などにも、従前の主張を補完した的確な反論を行いました。

以上です。それにしても原告は、オーナーはまだしもクルーの自己責任を一切認めていません。原告は「社会通念上」という表現を使っているの、それに倣っていえば、通常、責任を担うからこそ権利も義務も、そして名誉も生まれるのだと思います。参加したいレースの選択はもちろん、艇の性能やオーナーとスキッパーを含めたチームが、信頼に価するか否か、クルー自身の判断を尊重しないのは、クルーの名誉も認めないのに等しく、「社会通念上」、これを差別と呼びます。

もっとも、原告は「厳寒期の日本近海でのヨットレースの開催は無謀」というからには、春先の天候の変化が激しく突風が吹くのが予測される季節の開催は無謀、台風の影響が十分に考えられる夏期も、影響どころか直接の遭遇もあり得る秋口の開催は当然無謀、ということになりそう、原告が展開する論理の行方は、間違いなく外洋レースの否定に向かっています。安全の確保のためには、他者からの援助が得られないはるか彼方の外洋で、時化の海を渡るなどはナンセンスの極致で無謀な行為に名誉など論外、なのでしょう。

なお、原告側の代理人は、原告側が質した、艇の自己復元性に関するORC5.2とNORC安全規則8.2の關係に、被告協会の準備書面は答えていないと詰問してきましたので、現在その作業を進めています。以上

新しい風に、新しい帆を（その2）

関東支部9412委員会 高田尚之

委員会のメンバーは9310委員会からひきつづきの委員が6名、新しく就任した委員が7名です。全員が代議員です（新代議員の方は2名です）。

9412委員会の使命は、関東支部の将来を考え、そのため現行の組織をどう整え、どう運営していったらいいかを検討し、提案してゆくところにあります。関東支部の会員はNORCの中では圧倒的に多数をしめていますので、関東支部はこうあるべきだと考えますと、必然的にNORC本部との関連がでてきてしまいます。

2月の代議員・総会で、NORC本部の新執行部が発足しました。そして、本部にあらたに構造改革委員会が発足し、当委員会からも数名の委員が参画することになりました。ここでは当然、本部と関東支部との仕事の分担が話し合われることになるでしょう。

9412委員会は、2月にスタートし、すでに3月に2回の委員会を開きました。この2回の委員会で、9310委員会やその前身の委員会でこれまで審議してきたことのおさらいをし、新任の委員からそれらについての質問やご意見をうかがいました。つまり、ここまでの総括をし、委員どうしの意見の調整をしたのです。

今回は、その意見交換会で、9310や9412の委員会がめざしているものについて会員に説明がたりないのではないか、との指摘がありましたので、再度、要点をご説明することにします。

NORCは昭和36年に公益法人として発足しました。しかし、当時の規模は今の地方支部程度でしたし、構成員も関東の方々为主体で、事業内容もどちらかといえばレース主体でした。また、会員の大部分が積極的にレースに参加するような文字どおり日本オーシャン・レーシング・クラブ（NORC）でした。

その後、会員が増えるに従いレースをする人ばかりが集まる集団から、外洋帆走艇を中心として活動する集団へと発展し、年とともに公益法人としての活動も必要になってきました。クラブ的な活動と、公益的な活動をどう調和させるかはNORC発足以来のテーマとして会員の間では浮いては消え、消えては浮かぶ議論となっていたのです。もともと、NORCの運営は会員のボランティア活動に負っているため、公益的な仕事をそうたくさん出来るわけではなく、また、会員数からいっても、それを専任の人にまかせるだけの会費を集め得ませんでした。

一方、昔とちがい、次第に新艇を持ってもレースで活躍する期間は短くなり、またグランプリ化する傾向に追いつかず、いきおい、レースを楽しむグループとNORCを維持するだけの会員とに分かれてしまったのです。NORCで活発に活動している人々は自分たちのレースを運営することに夢中でしたし、レースを離れた維持会員は活動する

人々を横目で眺めているだけとなり、両者とも、新規参入者を増やすように働きかけたり組織を再編したりするエネルギーに欠けていました。

新規参入者には目に見えるようなメリット、すなわち公益的な活動とか、底辺を大事に活動してゆく施策が欠落していましたので、簡単に言えばNORCに魅力がなく、次第に新規参入者たちを取り込むのがむづかしくなってきました。しかし、新たに外洋帆走の遊びに入ってくる人々がなくなったのではなく、相変わらずかなりの人々が新規に参入してきていて、いま、その人々はNORCを相手にせず、自分たちで身近にクラブを作り、そこで結構楽しく遊ぶことができるようにしてしまっただけです。

船検を簡単にするとか、サクラマークの課題を解決するとか、いわば公益的な仕事を成就するには、外洋帆走を楽しむ人々の力を結集する必要があります。また、いまNORCの会員でいる人々は、外洋帆走を楽しむだけでなく、自分たちの遊ぶ環境をよくするために外に向かっても何かをしなければならぬと考えている人々が多いでしょう。

いま、NORCは衰退の危機に立っていて会員減に直面しています。会員減は、事業の縮小か会費の値上げへとつらなり、それがさらに会員減を呼び、雪だるま式に状況が悪化するのではないかと危惧されています。本部でも関東支部でも同じです。

そこで9310委員会は前身の委員会とともに、関東支部、ひいてはNORCのあり方を今こそ再検討すべき時だ、として、いくつかの提案をしてきたのです。ちょうど今、問題点の抽出が済み、解決策への総論がすんだ段階といえると思います（詳しくは中間答申・本誌94年10月号をご参照ください）。これから、9412委員会で各論にとりかかります。

関東支部と本部とを分離し、本部はもっぱら公益法人的なものを、支部はクラブ的に運営しよう、とすでに代議員会で決めてもらいました。また、関東支部をクラブ的に運営するには、いまの大きさのままがいいのか、細分割し、地方支部程度の大きさにして活動してゆくのがいいのか、あるいは、もっとフリート単位にまで細分割するのがやりいいのかなどを検討してゆきます。自然発生的にできたクラブとどう共存してゆくのかも考慮中です。いま、フリートは個人の活動に頼っていてフリートとしての機能を果たせなくなっています。そうした状況の中で、会員の意見をよく聞きながら将来の関東支部、ひいては、NORCのあり方について検討し、その審議結果をできるだけ早く会員に提示しようとしているのです。

みなさまのご意見を、ぜひお聞かせください。

中堅・若手セーラーが語る本音のヨットライフ

(最終回)

<出席>

丸山茂木(37歳):「ドンキー・インパルス」

山本浩資(34歳):「フラム」

石井智浩(32歳):「ラハイナV」

林 伸樹(31歳):「あずさ」

古川龍文(24歳):「織姫」

<司会>

市川和彦: OFFSHORE編集長

日時: 1995年1月23日

現役の中堅・若手クルーのみなさんによる座談会を前号に続いて紹介します。前回は、ヨットを始めた動機から外洋レースをとりまく現在の環境について語ってもらいました。

引き続き今回は、若い世代のビギナーの動向から今後のレース展望、NORCの在り方などについて話題を広げてもらいます。

オーナー受難の時代になった?

※「続けて同じ艇に乗るかどうかは、その艇のオーナーやクルーのキャラクターに左右されるのでは」と語った、山本さんの話から後編が始まります。

●クルーの数が減ってきたということは、オーナーや先輩クルーの責任?

山本: そのフネの雰囲気がか左右するのではないかな。若い人の気質というのは年ごとに変わっていくものですが、そうした変化に対応しながら新しい気質の若い人たちを掘り起こす努力を、オーナーサイドというか今ヨットに乗っている人たちがしなければいけないでしょうね。例えば私が学生を指導している、思わず口と同時に手が出してしまうこともあります。すると理解のある学生は、「よく分かりました」と言いつつ「今まで親にも叩かれたことがなかった」とか、「初めてこんな大声で怒られました」などとそんなことで感心したりしているわけですよ。だから、教えるほうだって一生懸命やれば、100人の若者のうち100人は無理だとしても10人ぐらいは「ああ、もうちょつとやってみよう」と思うのではないのでしょうか。そういう若者が、雰囲気合ったそれぞれのフネで育てられていくのではないかと思います。掘り起こしの努力をしないで、ただあれやれ、これやれって言うて

るだけじゃ、やっぱりだめなんじゃないですか。

●: 石井さんの艇のメンバーは先輩後輩の間柄ですよ。

石井: オーナーとは親しみを感じながら、先輩として接しているという感じです。私のいた大学自体が体育会系といっても上下関係がそんなに厳しくなかったんで、卒業してから今も今のオーナーとは気軽な接し方をさせていただいています。でも、最近卒業したばかりの後輩にクルーを頼むと、オーナーはかなり目上の人という感じになるようで、すぐには溶け込めないですね。今、若いOBのなかで自分たちのフネを買おうという会ができて、毎月積立をしています。だから、卒業した後もヨットを続けたいと思っている学生や若いOBは、けっこういるのです。ただやはり、若いということは当然お金に余裕がないということですから、すぐには自分たちのフネは持てませんよね。だからといって、今フネを持っている先輩たちの所に「乗せてください」と言っても気軽に行けるほど、世代のギャップはやさしくないといったところでしょうね。

●: いきなり自艇を買おうという時代になっているんですね。

石井: そうですね。先輩のフネに馴染む努力をするよりは、自分たちのグループで何とかしようという感じが強いんです。今、私は母校で学生の指導をしています、クラブ自体に

入らない学生が多く、そういう組織自体を嫌う傾向があります。私のような医科歯科系の者だと世界が狭い部分もあって、学生時代に何らかのクラブに入らないと先輩後輩の関係で苦労したのですが、今の人は半分以上がクラブに入りません。そういう意味では、かなり時代が変わってきた気がします。だから、それに従ってオーナーの方々も考え方をある程度切り換えていかないと、若い人を集めることは難しいと思います。

●: 古川さんはこの中で一番若いのですが、自分の周りを見てどう思いますか。

古川: 確かに「乗せてください」「今度1回乗せてよ」という人はいますが、いざその段になると「ああ、やっぱりいいや」みたいな感じで断って来ることが多いですね。以前、ある学生が3人来たのですが、ちょうど大切なレースの日だったので「今日は降りてね」ということになりました。するとその後、彼らの親から「うちの息子は朝早く行ったのにフネに乗れなかったから、もう行かないって言っている」と電話があつて、ものすごく呆れたことがありました。それは、私とか他の若いクルーがフォローしなかったのが原因なのですが、大切に扱わないとすぐに離れていってしまうんだと痛感しました。

山本: 私らもそうだったのかも知れませんが、今の私よりずっと若い人達ってカッコつけ過ぎだと思ふんですよ。例えばスキーなどでも、



丸山茂木氏



山本浩資氏



石井智浩氏



林 伸樹氏



古川龍文氏

ゲレンデでカッコ良く滑らないと女の子に変な目で見られるからといって、コソコソと小さなゲレンデに通って練習したりする。ヨットでもそうです。私はシーホッパー（シングルハンド・ディンギー）にも乗っていますが、初心者若くは人たちは少なくとも彼らよりは経験のある私たちに乗り方のコツなどをめったに聞きに来ません。極端なことをいえば、自分たちでコソコソと練習し、なんとかカッコがつくまでは表に出ないという考えなんです。それでは、いつまでたっても上手にならないですね。

●：それに当てはめると、ロングオフショアなどは一人で勝手に練習できませんね。

山本：まず何より公の場でカッコ悪い面を見られるのはいやだ、という気持ちが先立つと思います。さきほど古川君が言ったように、「乗ったらカッコ良さそうだな」と思ったけど、いざ乗る段になると「もし失敗したらどうしよう」とか「無様な姿を他人に見られたくない」とか思っただけで踏み止まってしまう。

●：バック旅行などでジェットスキー半日コースとかが組まれていると思いますが、お膳立てしてもらわないと動かない人が育っているのかも知れませんね。

山本：マニュアル通りにしないと気が済まない「マニュアル人間」という言葉を、よく聞きますよね。ヨットでも、学生に「こういうときは、こうやれよ」となどとレースの組み立て方を教えた場合、その通りの風が吹けば良いが、その風が吹かないとたちまちだめになってしまう。風が振れたとか、たまたまそこに別な要因が現れると全く動けなくなってしまう。応用が効かないです。

●：（外洋ヨットの）マゾ的な楽しさを教えるまでには、なかなか難しい。

山本：難しいですね。ただ、私が学生を指導する場合、教えやすいのは都会より地方出身の学生です。一般的に地方出身者は、「何も分

かりませんが、よろしくお願いします」という感じですので、こちらも指導しやすい。学生たちが一人一人いろんな顔に見えるわけですよ。だけど都会から来た学生は、みんな同じ顔に見えます。地方出身の方が素直というか、なんでも受け入れる心の広さがあります。

●：なんか一般的な教育の話になってきましたが、＜AZUSA＞さんではクルー募集はしていますか。

林：継続的にはしていませんが、去年雑誌に募集案内を出した例で言えば、女性の反応が多かったですね。

山本：ああ、それ全体的な傾向ですよ。付属高校のヨット部の先生とも話をしますが、



部員の募集をかけるとまず女子が集まり、それに釣られて男子が来るんです（笑）。とにかく、女子の応募の方が多い。女のほうが強くなっているのかなという気はしますよね。

●：NORCとしても女性会員の募集に力を入れなければなりませんね。

全員：賛成（笑）。

会員のメリット

●：NORCはどうやったら会員を増やせると思いますか

山本：NORCって日本外洋帆走協会の略ですよ。だけど、英語ではニッポンオーシャンレーシングクラブです。日本語とは、ちょっとニュアンスが違いますよね。私は、どっ

ちかという外洋帆走の意味で組織の広がりを持たせた方が良いと思います。普段レースに出ない人はヨット乗りじゃないみたいな極端な意見を持つレース派の人がいたとすれば、それはヨットの底辺人口を抑える要因になってしまうと思います。外洋帆走という意味なら別にレースに出なくて良いわけです。狭い観点で見ないで、誰でも入れるような組織にしないと、「ああ、年間1万円も会費を取られて、ただコミティやって終わっちゃった」みたいなことになってしまいます。

石井：会員のメリットといえば、確かに安全講習会を開いていただけたらとか他にもあるにはあるのですが、直接自分たちで感じるのは会員ならレースの参加費が安いということですね。NORCの主催とか共催するレースだと、会員が半分以上いなければならないという規定がありますから、そういう理由で入っている人もいます。

山本：楽しくなければ、レースでもクルージングでもヨットをやる意味がないと思うのですよ。それこそ＜AZUSA＞さんみたいに伊東に焼き鳥食いに行くのだって、楽しいからやるんであって、命を賭けてやっているわけではないでしょう。遊びの範囲のことですから、なんでも押し付けるのではなくて、「ここで、こういう日に走れば富士山が見えるんだよ」とか、「つらいけれど、あそこをぐるっと回れば終わった後のラーメンが美味しいんだよ」とか、そういうことを伝えてあげられるような雰囲気作りというか、体制を取ったら良いと思います。

丸山：年配の方も若者も、本当に心から遊んでもらいたいですよね。楽しいフネの雰囲気作りですよ。自分が楽しいわけですよ。自分が楽しいことはみんな楽しいですから、あえて飴玉を与えて「ぜひ来てください」と言う必要もなくなる。

林：私もそう思いますね。ある意味では、ヨ

ットのオーナーというのは「絶対権力者」みたいな存在だと私は思っていますが、それで良いと思うのです。持ち主なんだから、ある程度は自分の好きなようにして良いと思います。ただ、その下にいる私らクルーがそれを少し、舐めるとは言わないですけども、直に鞭にならないように何かのフォローを心がけることが大切でしょう。

こんなレースをしてみたい

●新人も楽しめるような、こんなレースがしてみたいという意見はありますか。

古川：(NORCの)レースの本数が少ない気がします。結局は、フネを走らせないことには人も集まりませんからね。毎週とは言いませんが、インショアも含めてレースの本数を多くもつとしたら良いと思います。バージンレースなどは、けっこう盛況ですよ。別にエントリー費が無料だから出るという人はあまりいないと思います。今シーズンは初島レースを行って年間ランキングを出すことになった(KSCシリーズ)ようですが、ものすごく魅力的ですね。

石井：私もレース自体は好きなので、そういう指向もすごくうれしいと思うんですよ。ただ、そこまで望まない人たちがフォローしたいですね。例えば、初島とか伊東あたりなど適当な目的地を決めておいて往路のレースをやる。そして、楽しくパーティーを現地でやって、次の日に現地でインショアのレースをする。それでまた表彰式などを絡めたパーティーをやって、3日目に復路のレースをしながら帰る。そういう形なら、ブルーウォーター派の人たちもけっこう参加してくれると思います。なにか工夫されたものが必要なんじ

やないかな、と思いますね。

山本：私が過去に参加したNORCレースのなかで、よく覚えているのが「江の島～清水レース」です。江の島を昼の12時ぐらいにスタートして、次の日の朝5時から6時ぐらいにはフィニッシュしていたと思います。マゾの話じゃないですが、夜中に石廊崎あたりをアプローチするわけじゃないですか。あの岩礁の中を、当たるか当たらないか寸前のところをドキドキしながら攻めるわけです。そしてオーバーナイトで走って、次の朝に「ああ夜が明けた、さあフィニッシュだ!」となるわけです。そんな一夜の緊張感を解く瞬間が好きでした。

また、レースをするのに予算が必要なのはわかりますが、もっと工夫すれば安上がりでみんなが楽しめるレースも可能ではないかと思っています。特に専門業者も使う必要はないと思うんですよ。各艇が持ち寄りで人材を出して、今月はどこ、来月はどこという感じで、担当になった艇をコミティボートにすれば良いと思います。何々レースなら黒字になるから、よしやろうというケースがあるなら、それは頭の中から抜いていただきたい。極端な意見を言えば、運営サイドはもっと規模を縮小しても良いと思うんです。

●：前回の座談会で本部帆走委員長の宮坂氏が、できるだけ本部主催のレースを少なくして各支部にレースを主管してもらおうとコメントしていました。

山本：本部はレースから退いてくれなどとは決して言いませんが、ある程度みんなで作っていくようにすればお金もそんなにかけられないですし、エントリー費だって安くできるわけですよ。実際、昨年の関東選手権などは

スポンサーがつかなかったですよ。けれども、そんなに赤字にはならなかったと聞いています。やろうと思えばできるのです。

●：古川さん、レースの回数を増やすのは良いですが、集まらないと話にならないですよ。そのへんは心配ないですか？ 場さえあれば大丈夫？

古川：バージンレース(関東支部がおこなっているビギナークルー対象の無料レース)の場合、最初はみなさん集まってくれるかなと思いつながら始めましたよね。だけど2回目には、初回の1.5倍以上の艇が集まったと思います。私もコミティをお手伝いさせていただきましたが、シーボニアさんからモーターボートをお借りしてアンカーを打ちました。若い人にアンカーの揚げ下ろしをやってもらうことなど、全然かまわないと思います。アルバイトとしないで、お手伝いとして順繰りにやってもらえば済むんです。

●簡単な仕掛けて、いっぱい集まるようなレースを増やそうということですね。

古川：それで、エントリー費を手頃な値段にしていれば言うことはありません。とにかく、そうすれば若手や初心者の人でも「今日は別にシビアなレースじゃないんだから、お前、今日はバウをやってみよう」「ヘルム取ってみよう」となります。

●：若手や初心者にチャンスが広がりますね。

古川：ですよ。そうすれば若い人に「降りてろ」って言うことはなくなります。たいていの場合、新人だと練習のときはやらせてくれますがレースのときは降ろされますよね。そういうことが、なくなるのではないのでしょうか。

●：要するに、勝ち負けに関係なくして新人が活躍できるようなレースをもっとやったら良いのではないかということですね。

山本：〈ラハイナ〉さんと私ら〈フレーム〉は同じマリーナのクラブ所属なのですが、去年は「サマーズ」という3湾合同のレースを数回やりましたよ。これには常時40、50艇、多いときには70艇ほど出てきました。エントリー費は5000円。それでパーティーもやりました(3名分込み、追加は1人1000円)。しかも、参加艇を見ると、普段全然出てきたことのないセールナンバーもないフネもいたりするわけですよ。レースに慣れていない艇がい





れば邪魔だなど思うこともありますが、そういうフネが出てきてワイワイガガヤやりながらやるレースも、それなりに楽しいですよ。参加艇の数が多ければ多いほど、活気が出ますからね。

●：クラブレースの楽しさですね。

石井：うちのオーナーはミドルボートオーナーズクラブの幹事で、連休のレースなどでもいつも忙しくしています。その中で、直接私などに苦労話をするのではないのですが、レースのバッティングなどでNORCの執行部の人たちとの確執みたいなものがあるようです。そういう話が間接的にでも耳に入ると、クラブとか地元のハーバーのレースの方が親近感を覚えてきます。

●：クラブは現実的に身近な存在ですからね。

石井：去年の関東選手権など、出場しても私らCRクラスに数艇ぐらいしかいなかったりすると、レース自体も活気がなくて面白味が薄れます。そのような中でたとえ勝っても、いろいろな艇と競って「ああ、勝った」というのと比べて、やっぱり面白味がちがいます。そういう意味では、ゴールデンウィークのミドルボート選手権などは本当に競う相手がたくさんいるし、クラス分けとかもある程度みんなそれぞれ考えられていて頑張れば勝てるかも知れないという緊張感が得られます。ですから、レースの環境作りという点をもう少し大切に考えていかなければならないと思います。

●：クラブレースとNORCのフリートレースが混在する、今はまさに過渡期なのかも知れませんが。ただ、クラブレースはクラブレースで盛んになって、それで底辺のヨット人口が増えれば大いにけっこうなことだとは思いますが。

石井：クラブレースなどに出る層を上手に拾い上げていかないと、NORCは将来的にシビアな状況に陥ってしまうんじゃないかなとい

う感じがするんですよ。

●：オフショアレースに視点を移つてみましょうか。

林：そうですね。個人的には、今年決まった月1回の初島レース（KSCシリーズ）というのは非常に面白そうです。ぜひとも全部出られるように、予定表を見ているところなんです。さらに、私のように長いレースが好きな者としては、例えば昔あったと聞いている三宅島レースなどもしてみたいですね。大島を回ってくるレースや新島を回ってくるレースなど、伊豆七島全部とは言わないまでも、その手のロングレースがあったら燃えるものがさらに出てくるのではないかなって個人的には思っています。

NORCのレースを全体で考えると、確かこれからはフリートごとに運営を任せるとな話ですが、例えばそれをバラしてしまい、前回のレースで成績が良かったところからコミティをボランティアで出してもらおうとか、そういう手作りのところに戻る方向になっても良いような気がします。私ら〈AZUSA〉は、よく小網代のフリートレースに参加させてもらっています。これなどは毎月1回やっていますが、前の月の上位のフネ、1位、2位だと思いますけども、これらのフネが次のレースのときはコミティを担当しています。この場合、フネを提供してもかまわないし、人を提供してもかまいません。あるいはそのフネがレースに出たいのだったら、他に責任をもってコミティボートになるフネを探してきてレースの運営は必ず手伝う、というようなことになっています。これは、非常に良い方法だと思っています。

●：（NORCの）レース運営をクラブ単位に任せても良いのではないかとすることは、さかんに前回の座談会でも言われました。

林：そうです。ただ、単純にフネのレーティングだけで勝ち負けを判断してしまうと、どうしても上位にくる顔触れが決まってくると思うんですよ。たまたま去年、諸磯でエーリアローワンスのような特別なハンディキャップを付けてレースをしました。これはもう端から見たら滑稽なほど無茶苦茶な（ハンディキャップの）付け方だったからかも知れませんが、今まで常に修正でも上位にいたフネが大分下について、今までレースに出て来な

かったようなフネが上にきたという面白い結果にもなりました。こういったことは、常に勝ってる人間は「今回はしょうがないか」ぐらいだとは思いますが、めったに上位になれない人たちにしてみれば、結果はどうであれ、やはりうれしいですね。もともと、これは単純に1つのクラブレースとして楽しむものかも知れませんが。

●：自由な発想というのはクラブならではのものだと思います。

丸山：NORCのレースでも、裕次郎カップ（毎年8月の最終日曜日におこなわれているメモリアルヨットレース）は参加艇数が多いですよ。クルージング派の方でも、基本的にというか潜在意識の中にはレースをやってみようという気持ちがあるのでしょうか。レースに出て楽しいと思う人がけっこういるような気がします。それを求めて、裕次郎カップに出てくると思うのです。だから、あまりコースにこだわらないで、底辺を広げる意味で簡単な「行って来い」のレースなども行ってみたら良いのではないかな。とにかく、毎週レースを何かやりたいですね。（完）

※貴重な意見が百出しました。とくに、最近の若い世代の考え方については、オーナー世代の方々にとっては良き参考になったかと思っています。また、レースそのものについては前回の座談会でも出たように、クラブとフリートの関係について今後どうあるべきかが問われているようです。NORCに対しても耳の痛い話が出ました。謙虚に耳を傾ける必要があると思います。若い世代の支持があってこそNORCだと思います。レース派、ノンレース派にかかわらず楽しいレースは誰もが望むものであり、組織の盛衰に関わる大きな問題でもあります。出席者の方々にはあらためて御礼申し上げます。座談会に関してのご意見は広く集め、ふたたび誌面に反映させたいと思います。異論・反論含めて、どしどし事務局OFFSHORE編集部宛までお寄せください。

（市川和彦）

三崎ヨット

通信委員長 池内貞二

1995年3月末現在NORCが開設する無線通信海岸局は、全国に4局。中長距離通信用中短波・短波(HF)帯SSBと近距離用極超短波(VHF)帯のFM送受信機を装備する三崎(神奈川)、淡輪(大阪)、宮津(京都)、博多(福岡)の各局である。

NORC海岸局の生い立ちは、1980年にオフショア・レース運営用としてHF帯/SSBの海岸局が三崎に開設されたのが始まりである。その後、博多—オークランド、メルボルン—大阪、室蘭—ナホトカ、宮津—ウラジオストックといった海外レース開催を契機に、各局が誕生した。

ヨット用の通信手段としては、衛星を利用した移動通信の実用化が待たれるところだが、インフラ整備、利用コストの面で実用化はまだ先であり、既存海岸局ネットワークの拡充として東海・知多と関東・三宅島に、さらに本年中に数局のVHF海岸局開設を計画している。

VHF通信普及に向けオフショアでは、各地の海岸局にスポットをあててその概要を紹介していく。第1回目は、神奈川県三浦市の「三崎ヨット」。

静けさの中にふと外を見やると、長いしっぽを振りながら音も立てずに枝々を飛び回ります。音はすれども姿は見えず何だろうかと訝しげにしていると細い幹をまわってコゲラが仲良く虫をついばむ姿を見かけるなど、なんとも長閑(のどか)な自然の中にあるのが、「三崎ヨット」局です。

油壺湾に浮かぶヨットのデッキから南の空

を見上げると、樹々の上に辺りをへいげいする様に大きなアンテナが見えます。これを目標に小路を登ると、林の中の小さな局舎にたどりつきます。

先ほどのアンテナは通信社などにあるのと同じ回転式遠距離通信用ログペリ・アンテナ。他に中距離用固定アンテナ数本と国際VHFの小さなアンテナがあります。局舎はプレハブの6畳大。無線機は短波帯送受信機が2セット、国際VHF1セット、その他受信機が数台用意されています。他にはFAX、電話、パソコンといった設備があります。

局の運用は、スケジュールされた時間に来てスタンバイすれば良いのですが、フル・ワッチの時は、ボリュームを絞って耳を澄ませながらソファベッドで仮眠となります。とは言うものの世の中が寝静まった深夜、国際VHFチャンネル71をワッチしていると、どこの国の言葉かわからない外国語の話が始まり、局舎内は思いのほか賑やかで、なかなかグッスリとは眠れません。

数年前移設された時から湿気から開放され、労働環境は格段に向上しました。局舎が建つこの地域はよく手入れをされた雑木林で、扉

を開放できる季節には部屋の中にも自然が入り込みます。夏は蚊がすごく蚊取り線香が欠かせませんし、無人の時は大蜘蛛が運動会をしています。

グアム、沖縄、小笠原などの長距離・海外レース、多くの参加を見る鳥羽レース、関東支部主催の島周りレースなどの通信サポートを行っています。悩みはワッチ要員。資格者は多いもののレースに参加したいとか、ここでも要員不足・後継者難です。現在第1級総合無線通信士である榎正寛局長ほか専任従事者は10名。3総通、4総通、2海特を持つメンバーです。

アンテナ高海拔30メートルの三崎ヨットの通信範囲は国際VHFの場合、相手側ヨットがマスト・トップ・アンテナで大島以北の相模湾全域が充分にカバーできます。スターン・パルビットやトランサムなどアンテナが低い位置に設置されているとか、マリンVHFのハンディ機などの場合、マストやシュラウドの影響もあり、10マイル位の距離でも、交信が困難という場合もあります。

本年、VHF海岸局の拡大を計画しておりますが、相模湾では(財)サーフ90交流協会の「さがみわんセンター(88ch)」にも協力働き、マリンVHFを用いた安全航行のための通信とレース支援をしていきたいと思います。

近くではチャンネル71で、遠くからは2182 KHzで。お声掛け下さい。お待ちしております……
ボン ボヤージ!



関東のセーラーに朗報!! 城ヶ島南西沖に新大型灯浮標設置される



去る3月中旬、三浦市城ヶ島沖に新しい灯浮標(浮魚礁)が設置されました。位置は城ヶ島の南西沖で、油壺湾から約220°方向、距離約4マイルで色は黄色、高さ約8m、直径8mの大型灯浮標です(写真)。向う10年以上設置するとのこと。トレーニングブイなどに活用することが可能と思われます。また相模灘沖合からの帰投の際も、とりあえずの目印として有効です。是非GPS、ロランなどに定点位置としてのインプットをお勧めします。

新灯浮標の概要は以下の通りです。

標体名: 城ヶ島南西沖浮魚礁灯浮標
位置: 35°-05'-36N 139°-32'-38E
塗色・構造: 黄色X形頭標1個付 黄色やぐら形(鉄造)
等質: モールス符号黄光
毎8秒にD(一・一)
光度: 140カンデラ
光達距離: 7.5海里
灯高: 7.9m
付設物: レーダー反射器

専務理事就任にあたって

埴原洋利 (はにはら ひろとし)

桜の花も咲き始めようやく春らしくなってきました。

皆様方におかれましては、お元気にご活躍をされておられることと思います。

このたび、(社)日本外洋帆走協会に勤務することになりました。

私は、これまで運輸省に入省して以来ほとんどを人事・労務関係の業務に従事し、本年3月までは航海訓練所事務局に勤務しておりました。

皆様はすでにご承知のことでしょうが、航海訓練所は帆船二隻(日本丸・海王丸)、汽船

四隻(大成丸、北斗丸、銀河丸、青雲丸)計六隻をもって、商船大学、商船高等専門学校、海技大学校など海員学校の学生・生徒を元的に乗船訓練をしているところであります。

私は、帆船および汽船とも2日～3日位の航海を体験したことがありますが、なんといっても帆船ではないかと思っております。

海王丸に乗船して、自然を相手に帆走をしたときのことを昨日のことに思い出されます。

これも多少のご縁があったかと思われま

す。これからは、当協会の一員として皆様と共



に当協会の今後益々の発展のために努力するつもりであります。

どうか、皆様方のご指導並びにご鞭撻のほどよろしくお願いしまして、私のご挨拶いたします。

(埴原氏は昭和12年生れ、58才。前運輸省航海訓練所事務局長。4月5日、NORC本部専務理事として着任。なお、7年間に渡り本部常務理事をつとめた久保和男氏は3月31日退任された。編集部記)

第3回湘南バージンレース

LIKE A VIRGIN

関東支部フリート委員会委員長 能條秀夫

バージン好きなおじさん達が40隻余りエントリーしてきた。



3月12日の第3回バージンレース(今年度第1回)は朝方、前日来の北寄りの風が強く残っていたが、10時にマーク打ちを完了し、チェックインを受ける頃は風も弱くなってきた。11時スタート時には微風となり途中12時頃には無風状態。午後からは安定し、さまざまなコンディションのセールトリムができ、よい練習レースになった。参加艇を見渡すと、種々な船がある。IORレーサーあり、IMSレーサー艇あり、船底に“ふじつぼ”がびっしりついた船あり、いろいろなヨットマンに楽しんでもらえた。セールもダクロンからブラックカーボンセールあり、幅広い人気を得たレースになってきた。

ブルーウォーター派より、かねがね「NORCはオリンピックコースや島廻りコースばかりで面白くない。ファミリーで楽しめ、遊べるレースをやれ」との声があり、それならば全てのヨットマンが楽しめて、気軽に参加出来るようにと無料レースにしたわけである。

今回は新たにショットガン方式を採用した。

レースは、シーボニア沖の小網代灯浮標、シーボニアマリーナ提供の本部艇との見通し線をスタート、葉山マリーナ提供の長者ヶ崎沖マークを反時計廻り、約10マイルのコースである。このコース設定だと江の島、逗子、葉山、佐島からの参加艇はスタートラインのシーボニア沖までいったん来て、シーボニア沖フィニッシュで、ホームポートまで帰らなくてはならない。10マイルの2倍は走らなければならない。それではこの4マリーナのオーナーは参加しにくいであろうと考え、今回から逗子マリーナに御協力を御願いし本部艇を提供してもらい、ホームポート近くにスタートをもう1ヶ所設けた。そして、シーボニア沖スタートをAリーグ、葉山マークスター

トをBリーグとした。両リーグとも、11時を期しての同時スタートである。

これがショットガン方式であり、バージンレースならではの「かゆいところ」に手が届く企画である。NORCは、こんな粋なこともやるんだぞということを知ってもらいたい。Aリーグは予定の30隻エントリーを見たが、Bリーグは10隻を満たないエントリーである。いい企画も大衆の支持が得られなければ、ただの駄作となる。みんなのためによかれと思ってやっているのになぜ出てこない。ここまでフリートのヨット離れ、海離れが進んでしまったのか。特に江の島、逗子、葉山、佐島の各フリートの今後の奮起を望む。次回の第4回(7月9日)には50隻のエントリーがなければ、もう勝手に「慎ドバット」。

信じる者がいなければ神話も神話でなくなる。次回のレーステーマは「神話復活」とする。

第7回 初島ダブルハンドヨットレースのお知らせ

逗子マリーナヨットクラブ

“楽しくなければヨットレースではない” そんなスローガンを掲げたこのヨットレースも、はや7回目となりました。誰のためでもなく参加者の楽しさを最優先したレースを、そしてルールに縛られるのではなく、ルールを活用したレースを目指しています。“レースも楽しく、パーティーはもっと楽しく”を基調にした初島ダブルハンドヨットレースを逗子マリーナヨットクラブは今年も開催します。

日 程：スタート：6月24日(土)06:00

(タイムリミット：6月24日(土)21:00)

主 催：逗子マリーナヨットクラブ

コ ース：逗子マリーナ沖⇒初島(反時計廻り)⇒逗子マリー

ナ沖(距離46マイル)

参加費：¥20,000

申込み：参加申込書とレーティング証書のコピーを郵送または、ファックスで下記宛にお送りください。

〒249 逗子市小壺5-23-10 逗子マリーナヨットクラブ初島Wハンドレース係

参加申込書は上記の逗子マリーナヨットクラブまで ☎/0467-24-4610 (土、日曜日)

締 切：6月9日(金)先着60艇

問合せ先：初島Wハンドレースインフォメーション

☎03-3984-3761 ☎03-3982-1976 (担当：沼田)

Advanced Marine Stage マリンアクセサリ・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

さくらさちょう

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ョアレインスーツの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: 鵜飼、中村

TEL: 045-681-0943
FAX: 045-641-1503

2F 船具・機具・船用品

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
フエント・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、発送させて頂きます。又は、代金引換発送とさせて頂きます。
- 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します。
- TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

HARKEN • LEWMAR

Marlow RUNSWAY

SPINLOCK



●●4級ボート免許 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 日・祝・祭日 ●各種クレジット取扱い及び通信販売取扱い



OFFSHORE 1995年4月号(No.235)目次

ジャパングムセイリングラリー航海記(その2).....	1
第133回理事会議事録.....	3
第39回総会議事録.....	4
新理事紹介.....	5
阪神大震災義援金の報告.....	5
試験的航路権規則及び定義(1995)解説.....	6
関東支部IMS勉強会(最終回).....	10
(たか)提訴シリーズ(第13回).....	12

新しい風に、新しい帆を(その2).....	13
座談会・岐路に立つ外洋ヨットレース続編(その2).....	14
NORC海岸局訪問記(第1回)・三崎ヨット.....	18
城ヶ島南西沖に灯浮標設置される.....	18
専務理事就任あいさつ.....	19
第3回湘南バーズンレース.....	19
第7回初島ダブルハンドヨットレースのお知らせ.....	19
メルボルン/大阪ダブルハンドヨットレース1995.....	21
清水栄太郎メモリアルデー.....	21
読者プレゼント.....	21

編集長より

今回のルイ・ヴィトンカップで残念ながらニッポンチャレンジは敗退したが、「我々が生懸命やってきたことが、次の世代の励みになってくれたら幸せだ」といった内容のコメントを述べた南波スキッパーの談話が印象的だった。

南波スキッパーが言うように、今回のテレビ放映などで触発された若い世代から今後、凄い選手が登場するかも知れない。前回挑戦したとき、マスコミを通じてヨットに乗ったことのない多くの人がアメリカズカップを知り、そして今回、その勝負の厳しさを知った。種がまかれて、今ようやく芽が出たところである。多くの人々から養分をもらい、いずれ花咲くことだろう。

(表紙: アメリカズカップ・ディフェンダーシリーズで大いに気を吐く、史上初の女性チーム、アメリカ・キューブ。写真/添畑 薫)

このたび1995年度のNORC新体制が決まり、新たに理事に選任された浅野英武氏が“OFFSHORE”会報小委員会委員長となりました。思えば、これまで我が編集スタッフの紹介を一度も行ったことがありません。これを機に、

委員長を含めここに紹介させていただきます。

●浅野英武

“OFFSHORE”発行人。これまでも副委員長としてらつ腕を振るっていたが、前号から本誌の総括責任者となる。本業はPR会社社長。NORC歴25年。

●今岡又彦

前、会報小委員会委員長。某大手広告代理店部長ということで、今後も委員長と二人三脚で広告営業ほか全般にわたってスーパーバイザーの役割を果たす。NORC歴30年。

●市川和彦

編集長。フリーランスのエディター・ライター。ヨット歴15年、ヨット雑誌社勤務8年の経験を活かし、マリン関連情報に強さを発揮。本誌には1990年から携わっている。

●安田勝彦

表紙デザイナー。本業は某大手広告代理店シニア・アートディレクター。毎号、添畑カメラマンから届く素材と格闘。葉山フリート所属。

●松尾征夫

ページデザイナー。本文全ページのレイアウトを担当。本業はデザイン制作会社の専務。土日は油壺で43フィートのメイントリマー。

●服部一良

編集委員。フリーランス・ライター。現在、

JGYR新設関連記事を執筆中。NORC歴31年の超ベテラン・セラー。OFFSHOREのこ意見番。

●添畑 薫

編集委員。昨年5月号から表紙写真を担当。ヨット乗りの間で巨匠の名を欲しいままにする写真家。海外情報に強くOFFSHOREの強力なスタッフ。

●戸塚由理恵

編集委員。旅行代理店の女性経営者としての人脈を活かし、広告営業にも力を入れるインタビューアー。

●寺澤寿一

編集委員。関東支部事務局員でもあり、常駐スタッフとして制作進行を担当。土日はワントンに乗る。

OFFSHORE 235号

第235号 平成7年4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 日本外洋航海協会

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

YAMAHA OSAKA CUPスタート!



写真／荒田 純（舵社提供）

3月26日、3回目を迎えたヤマハ大阪カップ・メルボルン／大阪ダブルハンドヨットレースが、メルボルン沖でスタートを切った。

今回の参加は29艇。注目のレーサークラスAには、3連覇を狙う〈ネットワーク・リゾート南勢・波切大王〉他、巨大なセールをケッチリグに収めたエリオットの野心作〈エリオットマリーン〉や、昨年の環太平洋ブリスベンコースで完全優勝を果たした〈ワイルドシング〉（当時の名は〈ワカヤマ・マリナシティ〉）、および同レース上海コース優勝の〈ベンガルII〉などがエントリー。激しいデッドヒートが予想されているなかで、ロス・フィールドが乗る〈ネットワーク・リゾート南勢・波切大王〉は、マスト修理が間に合わず42時間遅れのレイトスタートとなった。

なお、前回のトップ艇は28.5日目にフィニッシュしており、今回のレース展開も本誌が発送される4月下旬には大勢が判明していると思われる。（本誌：市川和彦）

清水栄太郎メモリアルデー

多数のセーラーが出席、氏の功績をしのぶ。

去る3月12日、三浦市油壺湾の油壺ベイヨットクラブ（ABYC）において、前NORC専務理事 故清水栄太郎氏（1994年3月14日死去）の生前をしのぶ清水栄太郎メモリアルデーが開催されました。

午後3時、それぞれのセイリングを早めに切り上げたセーラー達がABYCのテラスに集合。遺影を前にした並木NORC会長が挨拶に立ち、故人がヨット界に果たした多大な功績を讃え、出席者全員での献杯をおこないました。

当日集まったセーラー達は約80名。故人と何らかのかかわりを持ったオーナー、クルーがほとんどでしたが、清水さんの大好きだったビールを片手に大いに盛り上がり、故人の思い出話に花を咲かせました。ABYCのメン



バーの方々には全面的なご協力をいただきましたことを、あらためて御礼申し上げます。（A）

読者プレゼント

ルイ・ヴィトン カップ記念 オリジナルネクタイ 5名様に!

提供／ルイ・ヴィトン ジャパン株式会社

OFFSHOREでは、新企画として読者プレゼントを開始します。第一回はあのルイ・ヴィトン ジャパン株式会社より、ア杯の挑戦艇決定シリーズであるルイ・ヴィトン カップを記念したオリジナルネクタイです。5名様にプレゼントします。ご希望の方は、ハガキに住所・氏名・年令・電話番号・NORCの会員番号・所属艇名・OFFSHORE誌の感想をご記入の上5月10日までに「OFFSHORE編集部」係までお送り下さい。多数の場合は抽選。発表は現品の発送をもってかえさせていただきます。



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。
更に自然排水ネットポケット、キールニード、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: Wached 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、ボア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

HARKEN LA-Z Laces

画期的なスリッポンシステムの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

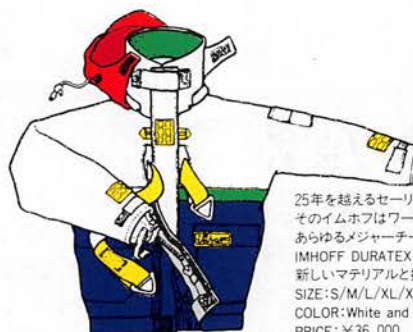
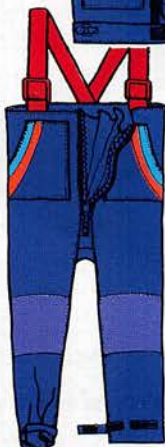
HARKEN Sailing Gloves

ハーケン $\frac{3}{4}$ 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 $\frac{3}{4}$ Finger & 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、ヨットングライフを
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
着こなし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