

Offshore

NO. 236

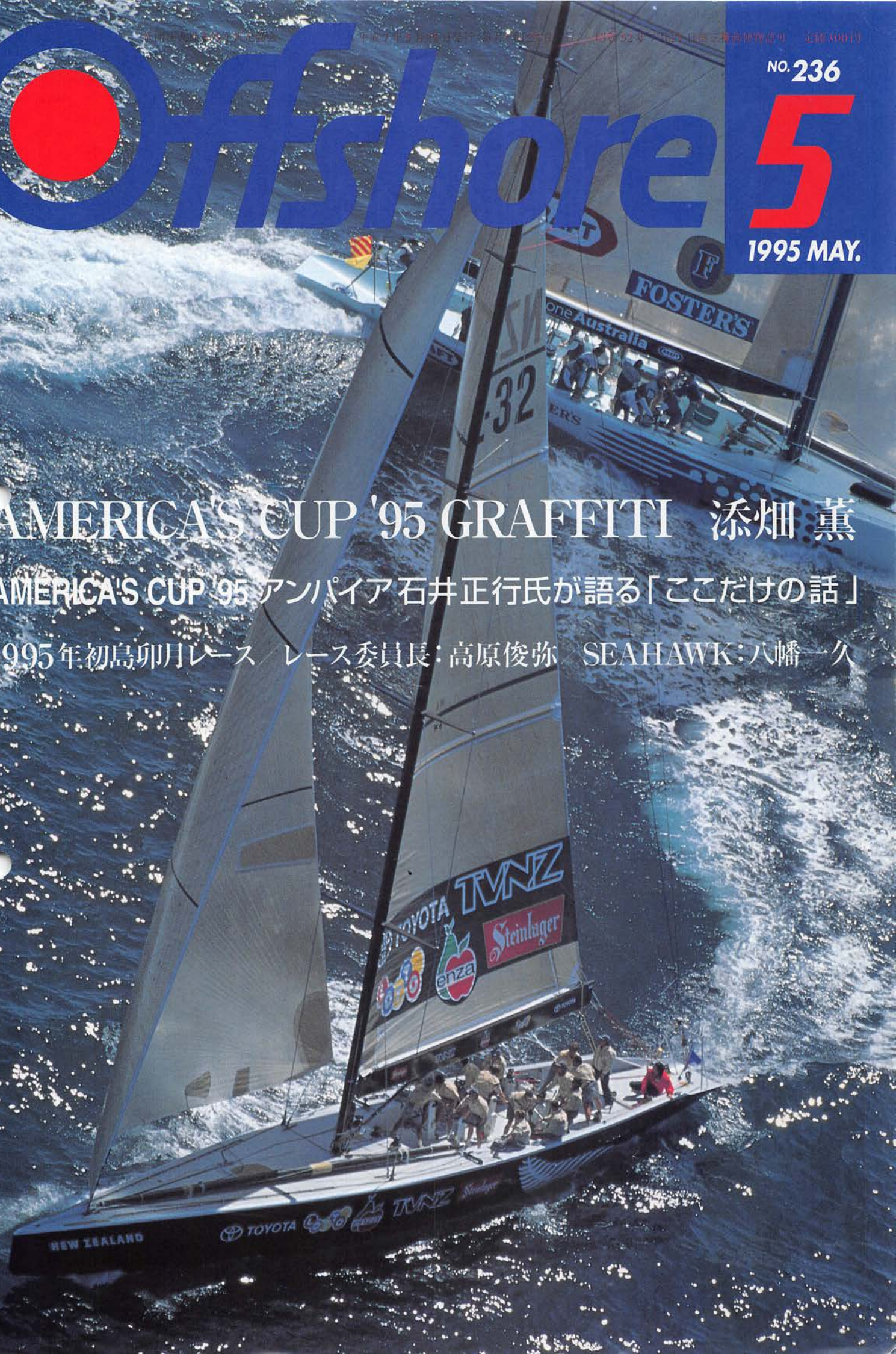
5

1995 MAY.

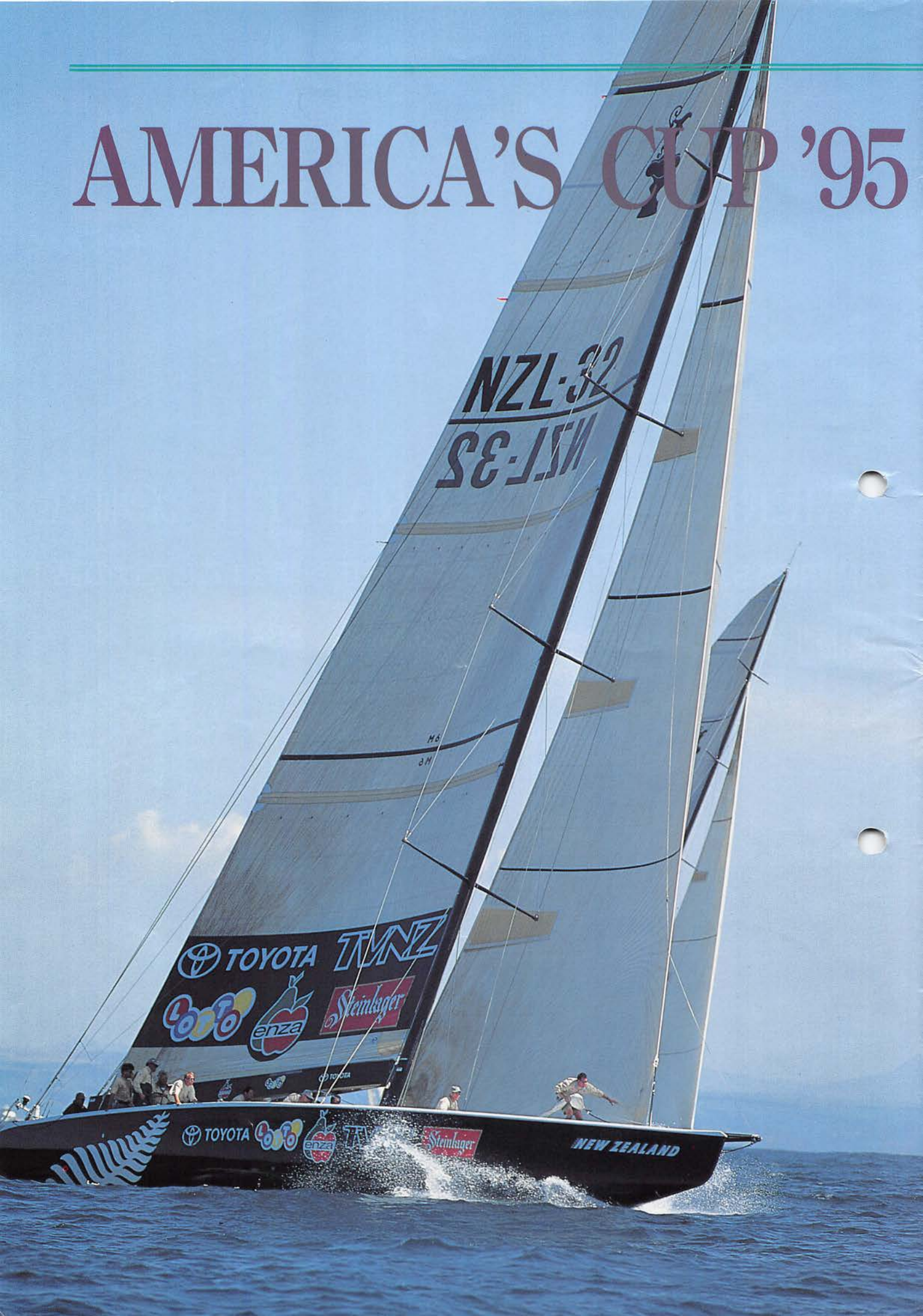
AMERICA'S CUP '95 GRAFFITI 添畑 薫

AMERICA'S CUP '95 アンパイア石井正行氏が語る「ここだけの話」

1995年初島卯月レース レース委員長：高原俊弥 SEAHAWK：八幡一久



AMERICA'S CUP '95

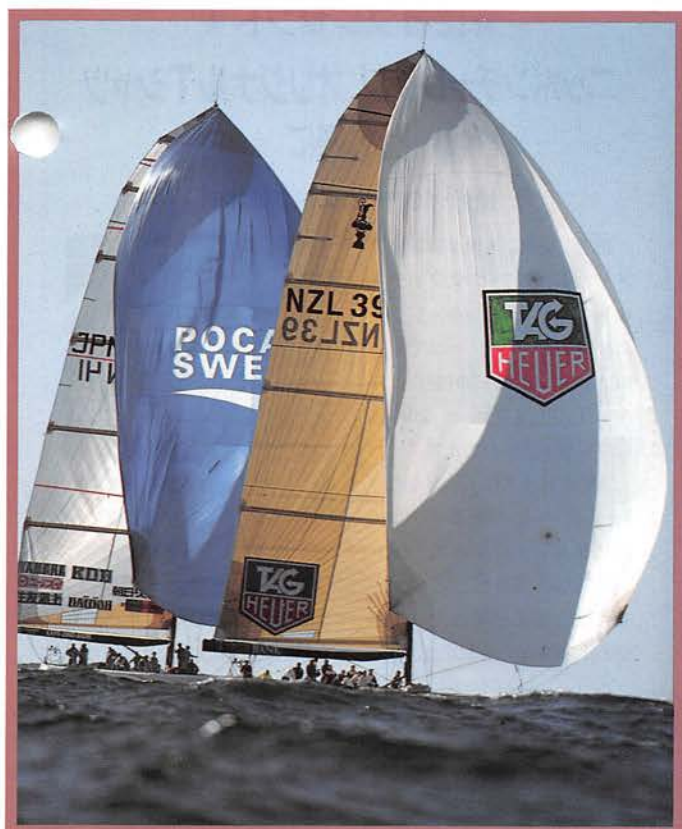


GRAFFITI

Photo by Kaoru Soehata



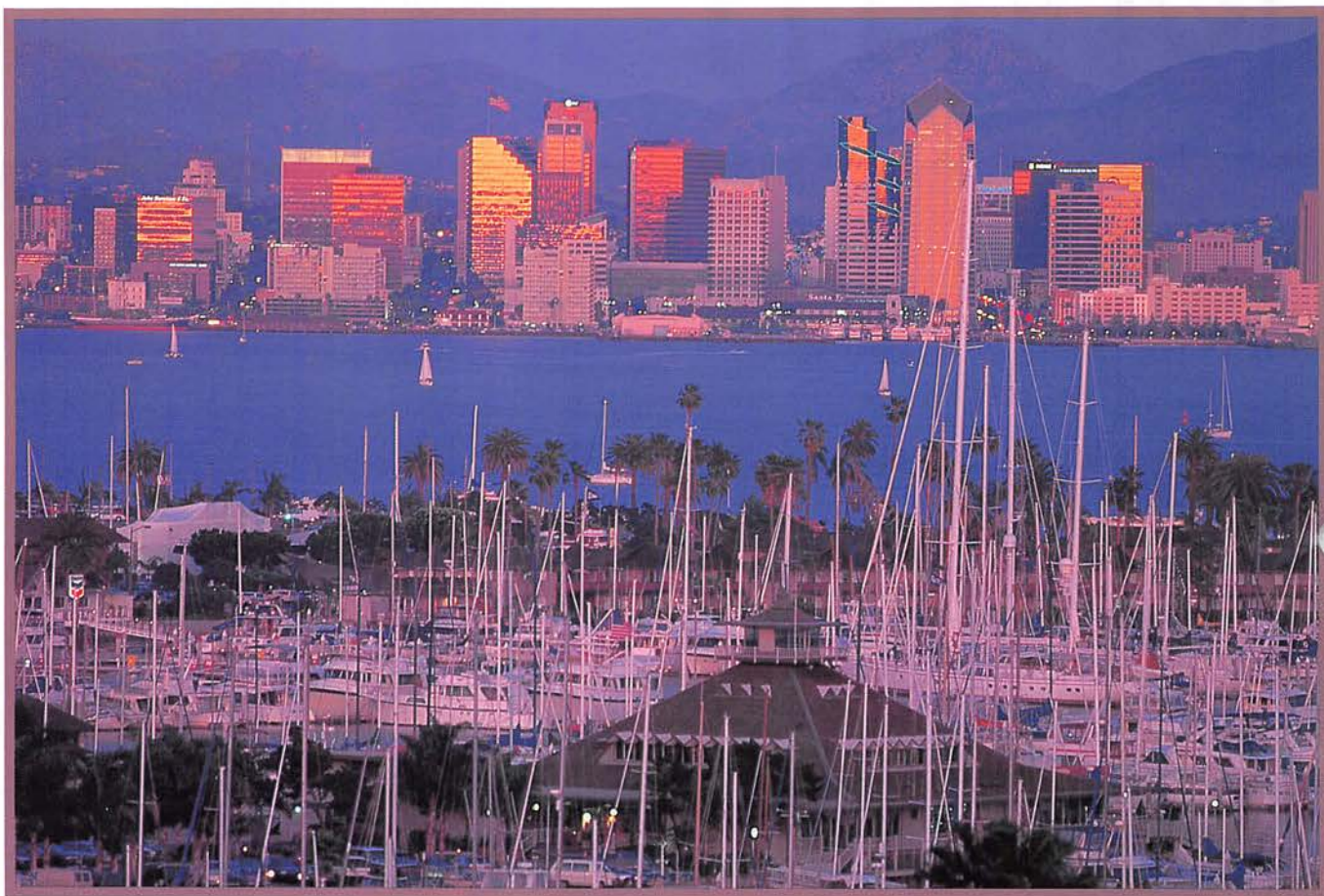
シリーズ戦を通して圧倒的な強さを見せたチームニュージーランド（写真左ページ、上）



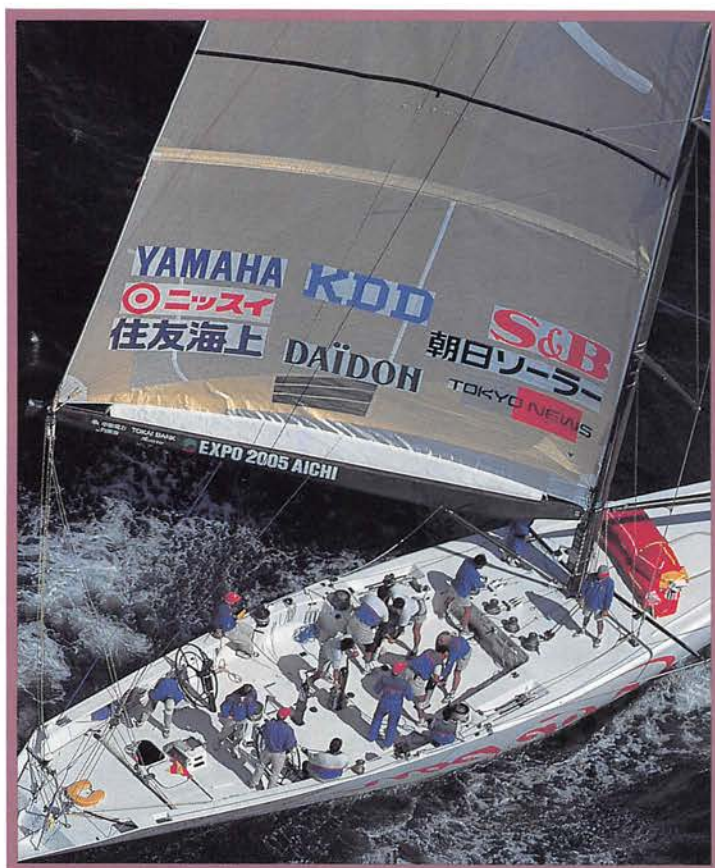
昨年末から続いた激しいレース。半年間の長き戦いのなかで我々の目に焼きついたものは、ラッセル・クーツ率いるチーム・ニュージーランドの圧倒的な強さと、デニス・コナーの底力。世界最高峰といわれるヨットレースのカップを手にしたのは、チーム・ニュージーランドだった。

我がニッポンチャレンジは、チャレンジャー・シリーズ/ルイ・ヴィトン カップのセミファイナルで残念ながら敗退した。だが、2度目の挑戦で得た貴重な経験はかならず将来へ結びつくにちがいない。我々にとって、130年以上の歴史に挑む崇高な戦いは、まだはじまったばかりなのだから、そんなに焦ることはない。カップを手にした日が国民の祝日になるような、そんな熱気を受けながら挑戦艇を繰り出すとき、かならずや勝利の女神が微笑むにちがいない。

クリス・ディクソン率いるタグホイヤー・チャレンジと競りあうニッポン



アメリカスカップの舞台となったサンディエゴ



★読者プレゼント★ ニッポンチャレンジ オリジナルTシャツ 20名様に

提供/OFFSHORE編集部

読者プレゼント第2弾は、アメリカスカップ グラフィティにちなんでニッポンチャレンジのオリジナルTシャツです。NCAC'95委員会のご好意により、OFFSHORE編集部から20名様にプレゼントいたします。

希望される方は、ハガキに住所・氏名・年齢・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、6月10日まで必着にて「OFFSHORE編集部」係までご応募ください。

なお、前月号のルイ・ヴィト



ン ジャパン株式会社提供のオリジナルネクタイの当選者は抽選の結果、下記5名様に決定しました。(敬称略)

村松哲太郎(長崎県)、郷田義史(愛媛県)、藤森孝雄(東京都)、松本由里子(神奈川県)、中井英貴(滋賀県)

善戦したニッポン

AMERICA'S CUPのアンパイヤ 石井正行氏に聞く、ここだけの話(前編)

ゲスト：NORC ルール委員会委員長/インターナショナル・アンパイヤ 石井正行

インタビュアー：〈OFFSHORE〉市川和彦、戸塚由理恵

インターナショナル・アンパイヤでNORCルール委員長の石井正行氏が、アメリカスカップ'95（ルイ・ヴィトン カップ）にアンパイヤの1人として招へいされ、約2カ月間にわたって熱戦のジャッジを務められた。

ヨット界の頂点と目されるこのレースに、世界中のインターナショナル・ジュリーのなかから指名を受けたことは大いなる名誉にちがいないが、それだけに苦労も多かったはず。

そこで今回はレースの舞台裏に視点を移し、石井氏でなければ語れない世界最高峰のヨットレースにおけるこぼれ話をいくつかお聞きした。



ジュリーをするため会社に特別休暇を願い出る

●：招かれたとはいえ、足代はご自分持ちだったそうですが。

最近、世界中が不況でスポンサーがつきにくく、インターナショナルジュリーとして外国に招かれても、自腹で来てくれというケースがかなり増えています。そのため、ジュリーの中には自腹で行くのはいやだと言って断る人もかなりいるんですよ。しかしルイ・ヴィトン カップともなれば、どんな条件であってもジャッジに任命されたらものすごく名誉なことですし、行けば必ずいろいろ勉強になります。だから、今回は費用などの条件を尋ねないままとにかく行きますという返事を出し、一番安いチケットを自前で買ってサンディエゴへ向かいました。すると、さすがにルイ・ヴィトン カップですね。現地のレース本部が1往復分のエアー・チケット代とコンドミニアムの滞在費、それにレンタカー代や食費、電話代などが賄える程度のお金を用意してくれました。

●：ご自分の懐は痛まずに済んだわけですね。

ラウンドロビンとラウンドロビンの間に日本へ帰っていましたから、やはり足は出ました。私の場合、去年から有給休暇をかなり消化して残りがありませんでした。今回のレースは2カ月間続きましたから、簡単に休暇を取ってというわけには行きません。それで、特別休暇を会社からいただいたのですが、これはもう無給休暇でした。つまり、休んで

いる2カ月間は給料カット、給料返上ですよ。しかも、ラウンドロビンの合間には帰ってきて仕事をするという条件が付きまして。だから結局、日本を3往復しましたが、これに関しては全部自腹を切りました。まあ、それを承知のうえで行ったわけですから、しかたありません。ラウンドロビンの合間に骨休めでラスベガスやグランドキャニオンなどへ遊びに行ったジュリーもいましたが、私はその間に日本へ帰って仕事をしていたというわけです。

●ジュリーの仕事に関しては無給だったのですか。

そうです。ただし、先ほど述べたように生活経費としていただいたお金がありましたから、私みたいに3回も日本を往復をしなければ、少しは余裕があったと思います。普段、無駄使いしなければ、ラスベガスへ遊びに行く程度の費用は賄えたでしょう。

〈ワン・オーストラリア〉の沈没の瞬間、特ダネを取り損ねた

●レースで特に印象深かったことは何ですか
やはり何と言っても〈ワン・オーストラリア〉が沈んだときでしょうね。あのとき私が乗ったアンパイアボートが、風下側のすぐ真横にいたのです。ちょうど、あのフネの担当アンパイアだったのです。

普通、アンパイアボートはレース艇の後ろについていますが、あのとき相手艇とのミーティングで〈ワン・オーストラリア〉がタックしたので、ちょうど私が乗るボートが下手の横に並んだ格好になりました。タックした直後、バリバリというすごい音がしたので、とっさに私はマストが折れたと思いました。誰もがそう思いますよね。そして、もしマストが折れたのなら、風下側にいる私のボートに残骸が降ってくるかも知れないから、パッと風下へ逃げました。

50mぐらい離れてから、もう一度振り返って見るとマストは立っていて何も異常がない様子でした。「あれ、おかしいな。あの音は何だったのだろうか」と思いつつよく見ると、もうすでにハルが“くの字”になっていました。

これは大変だということでもた近づいて行きましたが、そのとき私のボート以外まだ誰も近くにいませんでした。ウイングジャッジボートは、リードしていた〈ニュージーランド〉の方にいたし、〈ワン・オーストラリア〉のチェイスボートやビデオカメラを積んだテレビ取材艇は、私のボートよりずっと後方で

した。

それで私は、すぐに写真を撮ろうかと思ったのですが、実は「レース艇の200m以内で写真を撮ってはいけない」というルールがありました。第1ラウンドロビンのときに、何を隠そう我々ジュリーが決めたのです。というのは、レース艇同士がミーティングなどで接近したときに、各チームが相手の状況を知るために写真を撮ろうとするんですよ。それを、みんながお互いに嫌っていました。だから、レース中は例えアンパイアであってもレースコミティーであっても、艇の200m以内で写真撮影はしないことにしたのです。

アメリカス・カップ150年の歴史の中でレース艇が沈んだことはないし、普通のレースでもフネが壊れて沈むのを目の当たりにすることは、めったにありません。だから、これは大変な出来事だということで、私には記録に残すべきだという意識もありました。カメラも持っていましたからね。しかし、アンパイアという自分の立場からそのルールを破ることはできませんでした。

そして、「さあ、どうしよう」と躊躇しているうちに、チェイスボートや取材艇が近づいてきましたが、そのとき“くの字”になっていたものの、まだフネは沈んでいませんでした。ところが、クルーがトランサムの方に移動して“くの字”のハルが元に戻る格好になるとともに沈んでしまいました。最初の音から2度目の音までが約2分、2度目の音から沈むまでは30秒ぐらいでした。あっという間に



沈んでしまったという感じでした。

沈み始めると同時にクルーが海に飛び込み出したので、私は、「このフネはもうレースなんか続行できるはずがない＝もうレース中ではない」と判断し、「レース中でなければ写真を撮ってもかまわない」と自分に言い聞かせながら写真を撮り始めました。だから、写真を撮るタイミングとしては遅かったわけです。テレビに放映されたビデオカメラのボートより近くにいたのですから、もっと早くから写真を撮っていれば完全に浮いていて水が入るぐらいの状態から記録に残せたでしょうね。それがちょっと残念でしたが、そのときのタイミングとしてはレース中と解釈できる状態だったから、しかたがありません。ただし、私が撮ったものが世界で唯一のスクール写真となりました。だからメディアの人が「あの写真がないんだよ」と溜め息をついていたとき、「私は撮ったよ」と言ったら、みんなびっくり。それからというもの、いろいろな雑誌社から譲ってくれないかと言われ、かなり話題になりました。

ジュリーの1日

●〈ワン・オーストラリア〉が沈んだときの、現地の反応はどうでしたか。

いつも、アンパイアやジュリーはジュリールームに缶詰の状態、外界と遮断されている感じです。だから、選手や一般メディアがどんな反応を示したかは、よくわかりませんでした。



ワン・オーストラリア艇の沈没シーン(石井氏撮影)



市川編集長のインタビューを受ける石井氏

ジュリーの生活といえば、毎朝8時頃からジュリーオフィスでブリーフィングがあります。これは要するにルール解釈だとか、その日のレースにおけるアンパイアボートとウイングボートとの位置関係をどうするかなどの打ち合わせですが、昨日のレースに対する反省会みたいなことも行われます。そのようなことを話し合っているうちに、10時の出港時間が来てしまいます。そして、レースが終わるのが3時ないし遅いときだと3時半頃。ハーバーに帰ってくるのに1時間ぐらいかかりますから、陸に上がるのが4時半頃。それから5時には再びブリーフィングが始まって、7時から7時半頃までかかります。

毎日そのスケジュールの繰り返しですから、1日の仕事から開放されると、もうヘトヘトに疲れています。特に私などは、時差ボケが直らないうちに日本とサンディエゴを行ったり来たりしていましたが、かなり体力的には厳しいものがありました。仕事が終わればすぐに部屋に帰って寝たいという感じでしたから、ニッポンチャレンジだとか他のチームのコンパウンドへ行って様子を聞くなんていうことはとてもできませんでした。また、ジュリーやアンパイアはなるべく特定のコンパウンド、特定のチームと接近しないように心がけていました。だから、〈ワン・オーストラリア〉が沈んだときでも、外でどのような反応が出ているかは、よくわかりませんでした。ただ、夕方のブリーフィングのときには、各シンジケートの代表がジュリーオフィスに来て、ジュリーやアンパイアと一緒にいろいろ

話し合いをします。例えば「今日のレースで、こういうペナルティーを食らった」とか、「あれは何でペナルティーなんだ、俺は別に悪くないと思うよ」といった意見が出され、こちらが「それはルールの第何条に書かれている」と説明をするわけです。〈ワン・オーストラリア〉が沈んだその日、彼らはジュリーオフィスには来ませんでした。翌日に顔を見せたときには、みんなで「大変だったね」と言って労いました。ジュリーオフィスには3人のセクレタリーがいるのですが、そのうちの1人が〈ワン・オーストラリア〉のスキッパー、ロッド・デビスのお父さんでした。だから、特に彼には同情の言葉が集まりました。

●アフター・レースの生活についてお聞かせください。

コンドミニアムで、みんな12万~14万円ぐらいのワンベッドルームを借りていましたが、ソファやダイニングテーブルから食器なども別に借りなくてはなりませんので、トータルすると15万円ぐらいになってしまいました。基本的な費用はいただいだけれど、それを超えるものは自分で払うわけです。いただいたお金は、慎重にやかにやれば多少残るという程度でしたから、贅沢をすると足が出てしまいます。そのため、ジュリーの中には2人で1部屋借りる人もいました。ツイン・ベッドルームでも14、15万円でしたから、2人で半分になれば7万円です。1~2組ぐらいしかいませんでしたけど。一回のラウンドロビンで集まるジュリーは13人なのですが、ラウンドロビンごとに入れ

代わる人もいたので、延べ人数にすると25人ぐらい来ていたと思います。その25人ぐらいが、マリナスコープという何百所帯も入る大きなコンドミニアムに、点々と住んでたわけです。仕事が終わった後は、「今日はどこかへステーキでも食べに行こうか」とジュリー一同士お互いに誘いあって4、5人でどこかへ食べに行ったり、私のように「今日は家でラーメンを作って食べるよ」という人もいて、まちまちでした。

●自炊された回数は多かったですか。

向こうにいた日は正味51日間でしたが、そのうちの1/3ぐらいは自炊していました。もっとも、ジュリーはみんな同じコンドミニアムに点在していましたから、お互いに部屋へ招いて食事をするのも多かったです。「今日はオレが晩飯を作るから、みんな食べに来ないか」という感じでね。一人暮らしがほとんどで十分な数の食器は揃えていないから、そんなときは招かれた人たちが各自の食器を持って集まったものでした。フランスから来ていたジュリーの奥さんの誕生日には、みんながシャンペンを買って持っていったりしましたよ。まあ、自炊とはいっても、あつちに行ったりこっちに行ったりして、けっこう楽しくやっていました。(次号に続く)

※AMERICA'S CUPの日本語表記については、「アメリカズ・カップ」あるいは「アメリカスカップ」のどちらでもよいと各マスコミの間で取り決めています。OFFSHORE誌では前者を使っていますが、本稿においてはインタビューということで、石井氏のご発言そのままにしています。

'95年初島卯月レース開催

KSC(関東相模湾サーキット)第1戦

リポート／レース委員長 高原俊弥(諸磯フリート)

写真／高尾建二

桜も満開に近い春たけなわの4月1日、シーズン開幕を告げる初島卯月レースが開催されました。このレースは関東支部主催の新しい企画で今年から始まったKSCの第1戦でもあり、40艇という賑やかなフリートとなりました。当日は晴天に恵まれ、各艇今年初めての初島回航を満喫したと思います。

レースは小網代灯浮標から予定通り午前10時にスタート。朝からの風は落ちる一方で、スタート時には南東の風4ノット。また潮流も影響し各艇ともラインを切るのにこずっていました。その中、本部艇のすぐ下から出た〈BJ-7〉が素早いスピン展開で、順調に風をつかみ混戦から抜けて行きました。マム36のスピードには驚かされます。しかし、風の方は一向に上がらず、スタート後2時間が経過してもシーボニアからレースフリートが見えるありさま。フィニッシュは夜中になるのではと心配されました。

昼過ぎからは南風が順調に強まってきて、16時には〈雪風V〉より初島回航の連絡。日没頃にはフィニッシュがありそうで、受入れ側にもわかに忙しくなってきました。フィニッシュラインはいつもより沖目に設置し、強まる風の中各艇を待ちます。やがて、夕闇せまる南の海面にスピンの見え、18時12分〈フジV〉がファーストホーム。初島回航から約3時間という速さです。これを皮切りに大型艇が続々とフィニッシュラインを横切って行きます。風の方は北風に変わり強まるばかり。20時には30ノットを越え、運営艇もアンカーを足しました。この頃には小型艇が中心となり、日が変わった2日0時9分に最終艇を迎え7時間余りのフィニッシュ運営が終わりました。恒例のおでんとビールもMYOC(諸磯ヨットオーナーズクラブ)の女性陣のおかげで各艇にサービスできました。

航跡図からコースの善し悪しをみると、初島までは岸側の潮流を利用した艇がリード、



回航後は、沖に出し過ぎずに早めに岸にジャイブをした艇が、風が変わっての上りで高い位置になり、一気にフィニッシュできたようです。

各クラスの優勝艇はIORが〈シーホーク〉、IMS-A〈織姫〉、IMS-Bがタカイ34の新艇〈ナポレオン〉、そしてCR-Aが〈ファースト〉、CR-Bが〈陽焰〉でした。

リタイヤも数艇あり、装備の破損が主な原因ですが、大謀網へ乗り揚げた艇もありました。リタイヤした時は直ぐに運営に連絡を入れ、帰着申告・事故報告書も規定通りに提出して下さい。忘れていた艇が2艇ありました。また、このレースに限らず関東の島回りや鳥羽レースでは夜間に大謀網に乗り揚げた艇が必ずあります。小網代付近がフィニッシュになることが多いので、参加する艇は日頃からこの辺りの海面をよく調べておくべきです。そして、運営側からもフィニッシュの入力方などの細かい指示がなされるとよいと思います(今回は安全のため小網代灯浮標を右に見てフィニッシュとしました。今年の小網代フィニッシュは全てこのコースとすることが支

部で決定しました)。今年は島回りレースが多数あるので検討してはいかがでしょうか。

レースで一番感じたことは、無線の重要性です。運営側では陸上と海上とのやり取り、またレース艇との連絡、さらには、気象情報の入手と大いに力を発揮します。今回大謀網から〈雪風V〉を救出するやりとりや、パラシュートフレア騒ぎ(ウインドサーファーの遭難救助のため海上保安庁が発した)の状況把握に役立ちました。レース艇では緊急時の連絡はもとより、对外情報の源にもなります。最近ではVHFを搭載している艇も増え始め、標準的な通信手段としての地位が固まってくれることを期待します。

最後にレース運営にご協力下さったシーボニアをはじめ山下ポートサービス、九十九、MYOC、NORCの皆さんありがとうございます。この場を借りてお礼申し上げます。そしてレースに参加した皆さんご苦労さまでした。今年はKSCとして島回りがシリーズ化されました。年間の楽しみとして今後も参加していきましょう。

優勝艇SEAHAWKによる 初島卯月レースフィニッシュ後の人命救助

〈SEAHAWK〉クルー 八幡一久

レースフィニッシュ後、網のなかから助けを呼ぶ声を聞いた優勝艇「SEAHAWK」。勝利の喜びをわちあう間もなく、急きょ救助に向った。

4月1日午後6時24分 NORC初島卯月レースフィニッシュ。同時に、大変な出来事を運んだ風が吹いて来た。

「エンジン ストップー」

エンジン、シャフト、接続部のゴムプレートが消耗してしまった。ゴムプレート、スベア残り一本。機走はこれ以上できない。スベアは逗子マリーナ入港時のために取って置かなければ……。

「トライスル、ステイスル UP！」

「ハーネスをしろ！」

強い風は雨を運び、雨は痛い。高い崩れた波……。IORトップを取ったうれしさの分、逗子マリーナまでの距離は長く、辛さへと急変した。

ヘリコプターの低空飛行、旋回する飛行機、9時くらいの出来事。

「オレ等を探してんのか？」

フィニッシュ後、今になっても逗子マリーナへ帰ることのできない艇。ヘリコプターは低空飛行で荒れた海面を照らし、飛行機はフレアーを落とし、その光は暗闇を照らしていた。その2機の行動がわからなかった。強風、雨、高い崩れた波、不可解な2機の行動、クルー1人1人に不安が宿り疲れていた。

「助けてー」

「オーイ」

貧弱な男の声。逗子マリーナを目の前にしたクルー全員が聞いていた。声のあるはずのない海。

クルーは一気に緊張した。

Qビームでその声を探した。しかし、暗闇の中、網を気にしての中、声を探すのは大変だった。

「いた！10時の方向！」

Qビームは照らした。なんと、網にウインドサーファーが捕まっていた。そのボードの上に声の主、男が乗っていた。最後の力を振り絞っての様子に見えた。しかし、その人は網の中にいるため、むやみに近づけない。2次災害につながる恐れもある。救出に関する

多くの意見のなかから、最良であると思われる手段をとった。

Qビームでその人を照らし、フレアーが数多く落ちている中、飛行機やヘリコプターをQビームで照らして確認を急いだ。その間、その人の周りをタック、ジャイブで目を離すことなく周り照らしていた。

確認をしてもらうことができたのは、11時頃のことだった。緊張している中、最悪のコンディションの中、疲れは溜ってきている。逗子へと戻る短い時間の中、クルー達の声は聞こえなかった。しかし、1人1人の顔からは、安堵と自信を感じとれた。

午後11時30分頃 逗子マリーナ着。

その人は、ヘリコプターからの救助で病院へ行き、1、2日の入院で回復したらしい。海の恐ろしさを経験したその人でも、また、ウインドサーフィンに乗って海で遊んで欲しいと思う。

ちなみに、クルーの安堵と自信の顔は、人を助けることができたあの状況ででも、艇をコントロールし、適切な判断ができたとの、顔だった。

'95年初島卯月レース総合成績

IORクラス 参加艇8艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	5050	シーホーク	J/V40	世良直彦	逗子
2	3606	ボーイ	ファー40	山田 隆	シーボニア
3	5040	マテンロウ	J/V40	青山 紀	逗子
4	3306	リップルIII	YOK3ISR	碓 俊弘	油壺
5	3002	シルフィードIII	ファー3/4	蒲谷和行	シーボニア

IMS-Aクラス 参加艇8艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	3335	織姫	FRE-41	古川保夫	油壺
2	5333	BJ-7	マム36	猪狩光清	油壺
3	1733	UFO	エリオット35	川島正通	油壺
4	2112	FUJI V	FRE45IMS	藤本達雄	油壺
5	4591	ラッキーレディV	SAY12	稲葉文則	熱海伊東

IMS-Bクラス 参加艇10艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	4218	ナポレオン	TAK34IMS	石田和久	佐島
2	4111	コルバッチIII	バルティック43	加藤忠男	油壺
3	4014	アルファ	J-33	伊藤彰男	小網代
4	324	あきづき	ファー3I	和久井喜治郎	油壺
5	5203	トレサー	TAK34IMS	三宅智久	諸磯

CRクラス 参加艇16艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	4604	ファースト	スウィング34	池田栄宏	油壺
2	3531	かげろう	スウィング34	川久保史朗	諸磯
3	3768	フレンチキス	X-402	山科 誠	シーボニア
4	3485	ISIS	ヤマハ30R	大杉文哉	シーボニア
5	3480	そよかぜVII	バルチック35	古川三郎	浦賀

関東支部安全講習会開催

関東支部安全委員長 前田泰明



レスキュー隊長の講話

NORC関東支部では、その公益性から海事思想の普及、海上安全を目的として毎年、各界講師の協力を得て、広く会員のみならず一般の方の参加を呼び掛けて開催していますが、今年もシーズンに先駆けて4月23日(日)、三浦市三崎町小網代のシーボニアマリナーナベショアーにおいて開催されました。

主催者としていつも気になるのが当日の天気。一人でも多くの参加者をとの期待も空しく、当日は強烈なメイストーム。予想もしなかった選挙の投票日とのバッティングもあり、票読みならぬ参加者読みが気が気ではありませんでしたが、それでも例年の1/3の120名の参加者を得て内心ホッとしました。午後1時古川支部長の挨拶に続き、池田横須賀海上保安部、警備救難課長の講話。当日の風速20mを越える気象を例に、当日発令されていた千葉県では警報、神奈川県では注意報の違いは気象台により若干基準が異なり、それは、あくまで平均データに基づいての発表で、実際の最大瞬間風速は2倍、波高も千波に一回は2倍～3倍もの大波が発生するので注意が必要というような、安全運行のためのノウハウについて貴重な内容でした。

次に、パフォーマンス・パッケージについて林賢之輔氏の解説。過去に発生した遭難、設計上のデータを集約したIMSについての話は、自艇の能力を知って走ることが安全かつ重要であるとの内容でした。

今回は、保安庁によるヘリコプター吊り上げ救助訓練が予定されていましたが訓練には余りにも悪天候で中止。代わって東城、羽田特殊レスキュー隊長の、吊り上げに際しての注意、方法、ビデオを使って実際の救助の場面、日常の訓練について説明がありました。また、ヘリコプターから船上に降下するのは小型艇ほど難しく、実際レスキュー隊員が失敗。骨折してしまう場面を見せられて、隊員にとっても我々を救助するのは命懸けだと改めて救助されることのないよう、安全に対して認識を新たにしました。

最近海図も見ないGPS頼りの航海。でも「泣き笑い航海術」の著者中川キャプテンの著書を読んで、基本的な航海術を知らずして安全な航海はないと考え、講演をお願いしたところ快諾を得ました。戦時下での航海、その後の保安庁巡視船での遭難救助の苦労話、沈没し漂流していた漁船員を救助したが、1人は救助10分前に力ついて浮環から手を放して亡くなり、1人は救助された話を聞きました。体力の限界を越えて生き残ったその船員に、何

が生き残った理由かと尋ねたところ、妻子と答え、時間と共に体力の低下と戦い、次に襲ってくる恐怖との戦いの中で、妻子のことを思い続けたことが生還の大きな理由であったとの話は、まさに他人事ではなく、妻子の大切さを思い知らされる話でした。また初めて艦臨丸で太平洋を渡った勝海舟は航海の前に十日間の断食をして長い航海に備えたというエピソードは、今も昔も海の厳しさは変わらないということでしょう。

続いて、池内通信委員長の国際・マリンVHF開局の奨め、サーフ90協会のマリンVHF局[相模湾センター]から送られる電波を直接会場で受信しその有効性について説明がありました。

昨年に引き続き長沢ドクター指導のもと、全員参加で人形を使った人工呼吸、心臓マッサージ訓練は、まず意識、脈、呼吸の確認、気道確保、一人で行なう場合と、二人で行なう場合の違いなど、実際に体験をしなければ分からないことが多く、「心停止から3分で脳のダメージは始まり、海で命を救えるのは、貴方だけ」というドクターの話と体験は、とても有意義でした。

最後に、ライフラフトを展開して、その使用法、備品の説明を受け、漸く雨の上ったプールサイドで、信号紅炎点火実習をして5時間にわたる講習会を終了しました。今回も横須賀海上保安部を始め、朝日海洋シーボニア 三洋商事 東洋ゴム 興亜化工(株)各社の御協力に感謝し、貴重な一日ご参加下さった方々、ご苦勞さまでした。



グミー人形を使って全員で参加した人工呼吸

INFORMATION

From

Marianas Yacht Club & Aburatsubo Bay Yacht Club

Japan-Guam Sailing Rally ⁹⁶/₉₅

Let's set sail for Guam



新装なったマリアナ・ヨットクラブ

両クラブは、ロング・オフショア・セーリングに関する数々のイベントが身近に存在することが、互いのヨット界にとってよい刺激になると考えています。中でも従来のジャパン・グアム・レースは日本のオフショア・セーラーの格好の目標であり、よい刺激でした。

こうした考えから、私たち両クラブはジャパン・グアム・レースを実質的に支えて来ました。クラブ所属艇からの出場は、グアム側1艇、日本側15艇にもおよんでいます。いま、不幸にもジャパン・グアム・レースが中止されていて、その復活にはまだ若干の時間が必要かと思われます。

そこで、グアムのマリアナス・ヨット・クラブがメイン・オーガナイザー、油壺ベイ・ヨットクラブがコ・オーガナイザーとなり、日本とグアムとを結ぶ「セーリング・ラリー」を開催します。大西洋では数々のラリーがおこなわれ、レースとともに多くのセーラーの格好の目標となっています。

昨年末、私たち両クラブの呼びかけで、初の日本発グアムまでの「セーリング・ラリー」が挙行され、2艇が完走しました。従来のグアム・レースは「速さ」だけを競うものでしたが、このラリーはグアムまで「安全に完走」が主目的です。出場艇の間でレースをすることも奨励します。

完走艇表彰のほか、個人にもディプロマを発行します。今年も年末に各地からスタート、正月に現地（96年日時、未決定）パーティーです。

興味のある方はFAX044-244-2944「MYC & ABYC Rally」係へ。



MYCコモドア ジョージ・ジョンソン氏からのメッセージ

MARIANAS YACHT CLUB
Telephone: (671) 472-1739



Post Office Box 2297
Agaña, Guam 96910

April 27, 1995

TO: Members and Board members of NORC

From: George L. Johnson Commodore, Marianas Yacht Club - Guam

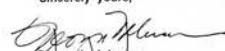
Hello! I have recently been selected as the commodore of Marianas Yacht Club and wanted to send you the warmest greetings from your southern neighbor, Guam, "Where America's Day Begins".

Marianas Yacht Club has hosted many sailors from around the world for many years, and also became involved in International yacht races in the past such as Auckland-Fukuoka Yacht Race, Japan-Guam Yacht Race, Asia Pacific Laser Worlds and invitational Laser championships. Our history goes back a long way but most of all, we enjoyed the tremendous strengthening of friendships between NORC members and its affiliated yacht clubs throughout Japan.

We have now grown to 132 active members plus 28 off-island members. We have re-located with a new club building. (A special thank you for donations received from our sister yacht clubs such as Aburatsubo Bay Yacht Club, Fukuoka Yacht Club and our friends from Tsushima Island.) We also have two permanent NORC mooring buoys ready to be used, and we welcome all of you!

So come and sail down to our island where the gentle trade wind brows and sun shines like a smile that never stops. The new Japan-Guam sailing rally will be on again sponsored by ABYC and MYC and we encourage you to participate and get to know at least one MYC member when you come. You will be making a friend for life as I did.

Sincerely yours,


George L. Johnson
Commodore

表面化した価値観の相違

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

この度の訴訟には様々な特色があります。すでにお伝えしましたが、原告は「国民から徴収した税金により物的・人的に組織された捜索・救助手段を独占している国の機関こそが、海難により生命に切迫した危険に遭遇している国民を捜索し、救助する義務を負うと解釈すべきなのである」と主張しています。そこで、この「国の機関」による「捜索し、救助する義務」が、広大な大洋で演じられる外洋レースで全うされる場合を考えてみました。原告の要求水準を実現するには、まず参加各艇に国費による衛星利用の最新モニター装置を取り付け、数隻のヘリ搭載巡視船がレースコースを伴走してそれを監視、参加艇にトラブル発生の場合は、ディンギーレースのレスキューボートと同様にただちにヘリが飛来する、といったフォローしかありません。われわれにとってはまことにありがたい話？ になりますが、ヨットを贅沢な道楽とされている一般の納税者が、怒り狂うのは目に見えています。それにこのような至れり尽くせりの配慮をしても〈マリンマリン〉のように、至近の巡視船からの曳航用のロープが渡らないほどに、海は時化します。

また原告の「メインセールが損傷した時点で、レースを中断すべきだった。にもかかわらず亡水川は本レースを続行し、本事件事故を発生させた」という箇所も理解に苦しみます。

サーキットのレースなどでは、リタイアしてコースから離れれば、少なくともその後には発生するかも知れない事故には巻き込まれません。しかし外洋レース参加の艇が、荒天を理由にレースをリタイアしても、天候は穏やかになるわけがなく、レース中と同じ風と波を受け、自力で航海を続けて港に向かわなくてはなりません。そしてリタイア後の針路によってはレース続行中よりも艇とクルーが受けるストレスがかえって増えてしまいます。

〈マリンマリン〉は、ご承知のように青ヶ島東方海上で落水事故を発生させ、その後、避難のために最寄りの八丈島に向かいましたが、風向は不運にも真正面。大時化の中、長時間に渡って風上舳を強いられ、あの艇体破壊の重大事故に遭遇したのです。〈マリンマリン〉が、もしクルーの落水事故を起こさずにレースを続けていれば、受ける風はアビーム。艇とクルーが受けるストレスは段違いに少なく、

もしかしたら無事にフィニッシュできたかも知れません。

原告はこのようなシミュレーションをいったいどのように考えているのか。〈マリンマリン〉遺族は訴訟を起こしていませんが、原告が〈たか〉ではなく〈マリンマリン〉だったら、「メインセール程度の損傷でレースを中断し、艇と乗員の安全が十分に確保できない危険な針路に変更、本件事故を発生させた。したがって損害賠償の責任がある」とでもいうのでしょうか。

さらに原告は、NORCの責任として「海上保安部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」という主張を、再三繰り返しています。しかしこの場合も、勧告通りにレースを中止していたら、どのような状況が生まれるのか、十分に検討した上での主張とはどういふ思えません。

横須賀海上保安部からJGYR92スタート後、30時間余経過した12月27日の1600過ぎ、2回に渡ってレースの中止の要請を受けたのは事実です。しかしながら、横須賀海上保安部は卓上の受話器を取り上げ、03-3504-1911とブッシュすれば直ちに本部を呼び出せますが、本部とレース参加艇との連絡は陸上の電話のようにつながりません。JGYR92のロールコールは一日2回、1305と0105に定められ、もしも海上保安部からの要請を各艇に伝えようとしても、電話を受けてから9時間余を経た28日の0105まで待機しなくてはならなかったのです。この9時間余で各艇は一番の難所の八丈島付近を乗り切り、一気に南下しています。フリートの先頭に立つ〈魔利支天〉は、すでに鳥島の南方北緯30度に達していました。

この時点でのレースの中止が、参加各艇の安全にどのように貢献するのか、ここも理解できません。ケースは前述の「レースを中断すべきだった。にもかかわらず亡水川は本レースを続行し」とまったく同じで、リタイアすれば、レース中止をすれば、それで安全とする原告の発想は、ナンセンスそのものです。

以上は、思い付くままに拾ったこの度の訴訟での争点ですが、これらは、知っていたVS知らなかった、何々をやったVSやっていないとかいう単純な事実関係の有無を争う次元ではなく、概念の解釈が対立するという、はなはだしい特色を備えています。だからか、原

告被告はどちら側かが問題にしたいことは、反対側ではさほどの問題ではなく、前述したエピソードのようにとにかく同じ土俵の上でがっぷりとは行かず、困ります。それにしても概念の違いは、宗教とか思想とかの相違に似て、それだけにこの度の訴訟の当事者は、それぞれ異なる文化のバックボーンを背負い、その正当性を比べているに等しく、一切は平行線のまま、人類発祥以来の絶えることがない宗教戦争を思うほどに、やんぬるかなです。

すばらしい海で遊ぶ。でも海は怖い。まれでなく海は人を襲う。そして人は往々にして過ちを犯す。だから自分の遊びは自分の責任で、何が起きても、それは誰のせいでもないという、われわれにとっては当たり前の常識さえ、通じないのですから、ほんとにやんぬるかなです。

なお今回は、原告が準備書面(11)で述べた、艇の復原力に関する事項の、国の検査基準とNORCの登録基準、それにORCが定めるIORやIMSのレースに参加するために必要な資格などをまったくごちゃ混ぜにした、一読では主旨が判らなかつた原告の主張への反論をお伝えする予定でしたが、ORCを始め、IORやIMSの英文原本の念を入れての和訳の作業が若干遅れ、わずかな差で間に合いませんでした。この必要に応じた和訳の作業は原告被告双方とも必需で、このあたりもこの度の訴訟の特色といえます。

以上

お知らせ

今回の法廷は5月31日(水)に、次々回は6月28日(水)に、ともに東京地裁702号室(北ブロック民事7F)で、11:00から開かれます。まだ争点整理の段階で原告被告双方の準備書面の交換が続く、緊張する場面は少ないのですが、ときには、それぞれの代理人の間で小さな火花がスパークする瞬間もあります。ぜひ傍聴にお出掛け下さい。

当方は幸か不幸か今まで一度も裁判に関係したことがなく、今回の事件で初めて霞ヶ関の18階建ての立派なビルを訪れましたがやや大型の黒いアタッシュケースを抱え、忙しげに出入りする一見して判るプロフェッショナルに混じって、何の事件に巻き込まれたのか、杖を引く痛ましい高齢の方もまれでなく見受けられ、裁判の重みに改めての感慨を覚えました。この点に限っても裁判所は非日常の世界で勉強になります。ぜひお出掛け下さい。

新しい風に、新しい帆を (その3)

関東支部9412委員会委員長 高田尚之

どうか、調査にご協力を…

これまでやってきたことの復習と新委員の意見発表の段階がすんで、本格的に委員会の活動がはじまりました。

基本的に、まず、会員が「ほんとうのところ、何を考えているのか、何を望んでいるのか、どうしたいと思っているのかを知りたいと思っています。自分自信でエネルギーを提供しようと思っているのか、他人まかせてやりたいのか、他人まかせてでも、金を出して人を雇ってでもいいのか、金をだすのはイヤなのか…。もう、NORCをなげくしめおもうと思っているのか、いやいや、まだまだ、と思っているのか…。などなど、無作為抽出で本格的な会員意識調査をはじめます。

一方、現在NORCで活躍している人々…裏返しに言えば、たぶん一番NORCからメリットを受けている人々…の考えていることも調べたいと思っています。たぶん、その方々の考えで、今後の関東支部の方向が決まって行くことになると思われからです。

さらには、関東支部は財政的にも運営面でもいろいろ問題をかかえています。そこで、現執行部の方々のご意見も詳しく伺いたいとおもっています。

9412委員会では小委員会を作り、分担制で調査研究を進めることにしました。前回にもお伝えしましたが、委員会は目下、総論がすんで、関東支部の将来像の各論に入って行くところにいます。いま、ばくぜんとした未来像ができあがりつつありますが、それらを会員に提示し、みんなで議論をしてゆく資料を提供できるよう、いろいろな面からの調査と考察が必要になります。

以下、復習もかねて箇条書きで9412の方針を説明します。

関東支部構造改革の方向：

支部細分割がベターと考える理由 中間答申の通り。

「本部は、もっぱら公益的な仕事を、支部はもっぱらクラブ的な仕事を」が大前提。

関東支部の基礎問題点はつぎの通り。

1. 組織が大きくなりすぎてしまって、いろいろな歪みや硬直化が目立ち、柔軟性に欠ける事態になってしまった。
2. NORCはボランティアで成り立っているのだが、関東支部は大きくなりすぎて、新しいボランティアの発掘が困難になっている。
3. 組織を活性化し、真に民主化しようとする、会員はさらに会費増しに追い込まれるのが実情である。
4. いまの支部活動はフリート主体の活動とは言えず、実態は自然発生的にできたクラブ主体の活動に変わってしまっている。これらクラブと連係をすべきだ。さもないとNORCの基盤にまで大きな影響を及ぼしてくると思える。

それらの打開策

「活動単位を小さくし、会員同志がお互いに目に見える範囲に関東支部をくくりなおし、できる限りの権限をその小さな活動単位に

直接下ろす。そうすれば、その小さな単位を民主化することは容易であるし、いままて経費のかかっていたものを再びボランティアにまかせることができるようになる。ボランティアそのものも、身のまわりに見える活動のためになら、「今度はおまえ、次は俺」のやり方で発掘が容易になり、それが結局は、活性化につながる」表現を変えて整理すると、

「この際、関東支部を、他の地方支部程度の大きさを念頭におきつつ小集団に分割し、その各集団が支部としての機能を発揮できるような方策を模索して行く」

組織は大きくても小さくても、必ず何か問題はある。先ゆき見通しとしてどれがベターか、組織する一般会員やリーダーがなにを考えているか、などをこの際キチンと整理しておく。問題は会員自身が何をどうしたいかである。それをどう選択するか、は会員自身の問題である。

財政的には会員の選択肢は

- A 会員がボランティアで事務処理をおこなう。→分割案へ
- B 会費値上げで事務処理を行う、のいずれかになる。

分割推進の場合の原則

クラブ・フリートの会員の大部分の支持が必要。皆がその気にならなければ（理解がなければ）、上からの改革ではダメ。

地域が決めるのが原則。

9412の審議の方向とスケジュール

そこで、今後の9412の審議の方向は、

1. 会員の意識調査
 - a. 無作為抽出による一般会員の意識。
 - b. 会をリードしている集団の意識調査。
 - c. トップ集団、特に本部役員の考え。この面のリサーチ。
2. フリート・クラブの実態調査とそのリーダーの考えの調査。
3. 何をフリート・クラブに任せてゆけるのか、具体案の提示。本部との仕分け。
4. 当面の運営。とくに理事選挙がらみの規則制定。および、移行期間の法体系の整備、代議員会決議を中心とした運営の方向づけのための諸決議案・諸規則案の立案。その根底は、いかに会の民主化を計るか、にある。

の作業を早急に進める。同時に、現在の関東支部のもつ「行きずまり」状況を、執行部・常任委員会がどう認識しているか、を考え、委員会に関係者を招致し、執行部の方向・方針を聞くとともに、細分化しないで考える場合の具体策の提示を求める。

その上でレポートをまとめ、代議員会に9412の素案を提示する。もし細分割するのであれば、細分割は、

1. 現在のフリート中心にしたフリート支部的な考え方。
2. フリートのかたまりの5～600人位でブロックを形成する考え方。
3. 自然発生のクラブとの連携を最重視するクラブ支部的な考え方
のどれか、であろう。（つづく）

〈ワイルドシング〉、フィニッシュ手前で逆転勝利!

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1995

3月26日、メルボルンをスタートした29艇は順調に太平洋を北上。参加艇唯一のケッチ〈エリオットマリン〉が終始リードを保ちファーストフィニッシュの最右翼とされたが、フィニッシュ手前の風上レグで〈ワイルドシング〉が激しい追走を見せ、ついに逆転勝利を収めた。

なお、無念のレイトスタートを切った〈ネットワーク・リゾート南勢・波切大王〉は42時間遅れのハンディを乗り越え、着順3位にすべり込み、レース所要時間新記録を打ちたてた。

クラス別表彰艇 5月6日 09:00現在

クラス	エントリー No.	艇名	クラス 別順位	総 順 合 位
レーサー グループ クラスA	41	ワイルドシング	1位	1位
	13	エリオットマリン	2位	2位
	31	ネットワークリゾート 南勢 波切大王	3位	3位
レーサー グループ クラスB	8	ファースト・フォーワード	1位	6位
	5	コマンドールベ어링	2位	10位
規約により2艇のみ表彰				

クラス	エントリー No.	艇名	クラス 別順位	総 順 合 位
クルーザー グループ クラスA	4	ヨーコ	1位	9位
クルーザー グループ クラスB	12	ファイントレランス	1位	25位 (予定)
クルーザー グループ クラスC	11	第一花丸	1位	22位
特別賞	25	ベンガルII	-	4位

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ョアレインスーツの2タイプ。



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・船具製品

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。
- 振込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 ①90810
振込は電話にてお願いします。
TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503



●●●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



新理事紹介

「酒を酌み交わしながら喧々囂々」

えがわくにこ
理事（内海支部） 穎川邦子



思い返せば、ヨットに乗り始めて、いつの間にか40有余年の時が経ってしまいました。その頃、25フィートのクルーザーといえは、私など一生かかっても乗ることの出来ないヨットのように思えましたし、手造りベニヤの船に、陸で着られなくなったボロセーターにズボンで乗りながらも、夢があつて豊かなヨットライフを楽しんでいたように思います。

ヨットのオーナーというのは個性の豊かな方が多いのは今も昔も変わりませんが、酒を酌み交わしながら^{けんけんごうごう}喧々囂々。しかし、仲間であることを皆大切に思っていました。特に女性のヨット乗りなんて極く少なかったものですからあちこちのヨットから声をかけていただいて本当に楽しい、良い時代を過ごさせていただきました。その頃はレースといっても木造船ばかりですので、夜中必死に走っても、夜が明ければ潮に流され、無風の海のアチコチに昨夜の敵がブブカと浮かんで「オーイ ココどこやー」等と声をかけあつていたのも、なつかしい思い出です。

今は亡き元理事、貴伝名一良氏や穎川三郎にはヨットを通じて多くのことを教えてもらいました。白いみかんの花と甘い香りで一杯の瀬戸内海を潮と風にまかせてたどいながら、菱島のうまいソバの話、壱岐の海から上った李朝の白磁と高麗青磁、^{じょうろう}沖の上臈島

^{じょうろう}の上臈の話、そして人間とは何か、生きるとは何かなど、まあのおんぴりしたものでした。

ヨット乗りの女房になると、いつもこのようにヨットに乗れると思ったのは、若氣の大間違いでしたが、この度、女性初の理事に就任させていただき大変光栄に思いますとともに、身のひきしまる思いかいたします。最先端のヨットのことはわかりませんが、我々が先祖から受けついでこの大なる美しい海を、充分に楽しみながら大切に謙虚にかかわって汚すことなく、海に住む多くの生物や、次の世代の人々のために引きついでゆくことが出来ればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

安全帆走のために、的確な通信手段を 今年中に開設の準備をしてください

通信委員会

最近、外洋ヨットの通信手段については、レース運営というより安全面でその必要性がより強く叫ばれています。NORCでも、ORCカテゴリ3以上適用のレースにおいて、国際VHFの搭載が1994年より義務づけられています（1995年までは緩和措置として当該レース委員会が定める他の通信手段でよい）。また、ロング・オフショア・レースでは、NORC特別規則で中短波・短波（HF）帯SSB無線機の搭載が必要です。

来年、沖縄レースや日本一周レースなど本格的なレース開催の計画もあり、これに備えて、また安全航海への備え、さらに資格取得への挑戦として、今年の無線従事者国家試験の予定をお知らせいたします。

一方、今年三宅島と知多半島に国際VHF海岸局が、また小樽にはマリンVHF海岸局も開設予定で、安全のための無線設備開設計画も着々と進んでいます。

なお、従事者資格取得のための勉強会や講習会も順次計画しますが、国家試験が早道ですので、会員各位にはぜひとも早めの準備をお願いいたします。また、勉強会などの受講希望者は通信委員会

でお問い合わせ下さい。

第4級海上無線通信士（HF/SSB、国際/マリンVHF用）

試験日 8月1日（火）

科目は、電波法、無線工学、電気通信術（和文）。

申込は、6月1日から20日まで、期間中の消印有効。

第1/2級海上特殊無線技士（国際/マリンVHF用）

試験日 第1級10月4日（水） 第2級10月3日（火）

科目は、電波法、無線工学、電気通信術（和文）。

国際航海用の第1級は、英語（記述式）、通信術（欧文）を加えた5科目。申込は、8月1日から20日まで。期間中の消印有効。

受験申込用紙は、日本無線協会もしくはNORC事務局でお求め下さい。

※なお、マリンVHF用の第3級海上特殊無線技士は1日で取得可能な講習会がありますが、より上級資格の講習会は延べ5日間無遅刻無欠席の認定講習会の受講が必要など、我々スポーツや趣味でヨットをするものにとっては無理かと思われます。上記定期国家試験受験が早道です。

会員の皆さんが団体ヨット保険でセット加入している賠償責任保険では、「契約上の被保険艇の所有、使用または管理に起因して、他人の生命もしくは身体を害することにより、または他人の財物を滅失、毀損もしくは汚損することにより、会員が法律上の損害賠償責任を負担することによって被る損害に対して保険金を支払う」と、保険会社の責任を約款に明記しています。

このような賠償責任保険事故として報告されるものは、対物事故と言われるものがほとんどを占めています。今回はこの対物事故について話を進めます。

代表的なものとしては、帆走中の漁網破断による事故・レース中の衝突による事故・係留中の隣艇との接触による事故などが挙げられます。

このいずれの事故も他人の財物を毀損する(壊す)案件には間違いありませんが、賠償責任保険事故の前提には、会員が法律上の損害賠償責任を負うこと、つまり不法行為に基づく賠償責任として会員の過失が存在することが必要になります。

このことから、過失がある場合だけが賠償責任保険事故になり、さらに過失の有無や過失の割合などは事故の客観的な調査により保険会社が判定し、契約者に提示し承認をいただくことになります。このため、事故直後に過失について断定できるものは少ないのですが、相手にある事故の場合事故現場で交渉が進んでしまうことがあります。

契約者の事故発生時の義務として、「損害賠償の請求を受けた場合に、あらかじめ保険会社の承認を得ないで、その全部または一部を承認しないこと」とあります。

つまり賠償責任保険事故として処理できる

か不明なような場合には、その場で第一にできることは相手の方に誠意を持って対応し、保険事故処理への協力をお願いすること以外なさそうです。

保険加入者の過失が100%になる場合はトラブルありませんが、事故調査の結果によっては、常に解決が簡単な結果にならない場合もあり得ます。仮に事故現場で法律上の賠償責任が100%あると考えて、相手の損害の全額を弁済すると決めてしまった場合でも、事故調査で自艇の過失が少ないと判定され保険金で充当できなくなると、不足分は免責金額とは別で、さらに自己負担していただく結果になります。

その後は、損害額を保険金として請求するまで損害調査へ協力し、相手方には必要な状況報告を行い、保険金請求に保険会社が必要と認められている書類(示談書等)が速やかに提出できるよう事故の当事者として主体的に事故解決に当たらなければなりません。

相手方が保険金でのお支払いを待つことができないようであれば、保険金の支払い前に自腹で賠償せざるを得ない事態になることもあり得ます。

円満解決の第一歩は事故直後の初動にあるようですので、参考にさせていただきたいと思っています。

保険会社は事故解決に協力いたしますが、事故当事者の常識的責任として事故の示談書等は、事故の当事者ご自身が相手方に了解を取り円満にとりつける必要があります。そのような主体的で良識ある行動を通して、誰もが「明日は我が身」となる事故に対して、寛容で公正な解決が可能になると考えます。

事例をひとつ紹介します。

会員同士がお互いに協力しあって、円満に

解決した事例です。

レースフィニッシュ後、所定の泊地に帆走中漁網に接触し、数艇のヨットが漁網から脱出できなくなるといった事故の例です。

絡網したヨットは漁協関係者によって最寄りの漁港に曳航され、乗員も全員無事救助されました。

この場では漁網の賠償責任事故だけを取り上げますが、漁網自体はヨットを引き出すために、やむを得ず漁協関係者が自ら切断したものでした。

しかし、許可を得て敷いた漁網に接触し破損した事実から、その漁網の所有者はそのヨットに対して、損害賠償を請求しました。

話は長くなりますので請求内容は省略しますが、損害賠償請求する側も、その請求内容が公正であると客観的に判断できる資料を用意して事故処理に協力いただきました。

それは、絡網したヨットの乗員がそれぞれ救助された直後に漁協関係者に速やかに面談し、今後の対応を示し協力をお願いしたからに他ありません。

そのヨットには遠来艇も含まれていましたが、遠来艇のオーナーが同行できない交渉には他のヨットのオーナーが代行して、遠来艇の同席を強いることなく共通の立場として処理したケースでした。

このように、共にヨットオーナーとして加害者・被害者の利害にとらわれず、真摯な協調が事故処理の場面で実行できれば、すばらしいと思います。

なお、一般のスポーツ試合等では、被害者の承認として賠償責任が発生しない場合もあることをお知らせして終わります。

OFFSHORE 1995年5月号(No.236)目次

AMERICA'S CUP GRAFFITI	1
読者プレゼント	3
アメリカスカップ石井正行氏に聞く(前編)	4
'95年初島卯月レース	7
関東支部安全講習会	9
Information from MYC & ABYC	10

〈たか〉提訴シリーズ(第14回)	11
新しい風に、新しい帆を(その3)	12
メルボルン/大阪ダブルハンドヨットレース1995	13
新理事紹介	14
通信委員会だより	14
保険デスクだより	15
ジャパン・グアムセイリングラリー航海記(最終回)	17

編集長より

皆さん、GWはどのように過ごしましたか。各地でも華やかにレガッタが開催されたようです。関東支部では、レーサーとブルーウォーター派が伊豆七島の新島に集まり、交流を深めました。初めての試みです。次号にて詳報しますが「こんなきれいな海でレースができて幸せ」などと、各々が楽しい思い出を作ることができました。ご協力いただいた新島

の皆様へ、深くお礼申し上げます。

先月号からはじめた読者プレゼントは、多数の応募が集まり盛況でした。ハガキのなかに「関東支部の記事が目立つ」というご意見もありましたが、情報が集まらなければ記事にしようがありません。ことあることにお願ひしていますが、地方支部の皆さんに記事情報を提供を重ねてお願い申し上げます。

●今月の表紙：圧倒的な強さで勝利をおさめたNZのブラックマジック。AC杯はNZに？

(写真/添畑薫)

OFFSHORE 236号

第236号 平成7年5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

Enjoy Sailing & Safety Sailing



カッドセーリングを支えるもの。
ヨット・モーターボート
総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

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

Japan-Guam Sailing Rally⁹⁵/₉₄

1日が1ヵ月の割合で暖かくなる

ジャパン・グアム セイリングラリー航海記(最終回) <VOLANSIII> 高田尚之

長距離の航海をするときには、低気圧の1つや2つに遭遇する覚悟はできている。とはいうものの、実際に低気圧の中心付近にぶつかりと分かったときには、ほんとのところ、イヤな気分になるものだ。

油壺をスタートして、2日目の夕刻(30日16:00)、気象FAXを受信して、およそ15時間後に低気圧の中心付近につかまることを覚悟した。そのとき、すでに<VOLANS>は油壺一八丈島の2倍の距離を走りきり、鳥島の北東約100マイルの地点を南に向けて走っていた。

低気圧に遭遇すると予想される場所、そこは、かつてJGYRで<タカ>が転覆遭難した海面の近くでもあり、その当時、事故報告書づくりに参画した私には深く脳裏に刻まれた数々の記録や当時の混乱の状況がしきりに思い出されてならなかった。

低気圧の中心付近につかまることが分かったとはいえ、まわりにはもうどこにも逃げ込むところなどはなかった。ましてや、低気圧は艇のスピードの4倍の早さで接近しつつあり、セイリング・クルーザーのスピードでは易航海面へ逃げることでできず、Uターンをしても低気圧の影響から脱することなどできない相談だった。その上、冬季の気象のセオリー通り低気圧は次第に発達してきていて、

どうやっても発表された低気圧の予想進路の扇形の中からは逃げられないのが分かった。^{あし}脚のおそいセイリング・クルーザーの宿命であった。

航海日誌の気圧の値は、まだ高気圧の支配下にいることを示していた。当面、私たちにとって問題は低気圧が艇に最も接近したとき、どの程度にまで発達し、どの程度の風が吹き、どの程度に海面が荒れるか、であった。

気象FAXからの情報では、東側の半円800マイルおよび半径500マイル以内では場所を限らず、風速30~50ノットとの予報であった。はたして中心付近は・・・?

嵐のまえは一瞬、静かになる。30日18:40、南の風、風力2、雲り、1029hPa。すでに日は落ち、真の暗闇の長い夜がはじまった。21:00、メイン・3ボン。ストーム・ジブをセット。完全荒天準備に入る。「心配するな。万一に備え、今までの訓練を反すうしろ。体の確保だけは絶対に忘れるな。落ちたら拾えないのだから・・・」。クルーで口をきくものは誰もいない。・・・数時間後には、嵐の中に取り込まれてしまうのだ。

31日00:00をすぎると、気圧は急激な下降を始めた(図参照)。いよいよ、やってきたか。小雨も降ってきた。だが、以外に静かだ。波

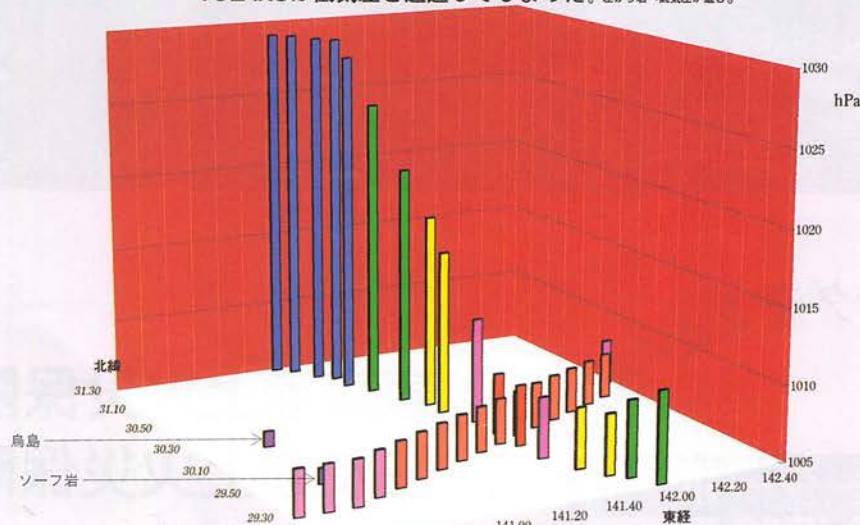
も1メートル程度だ。

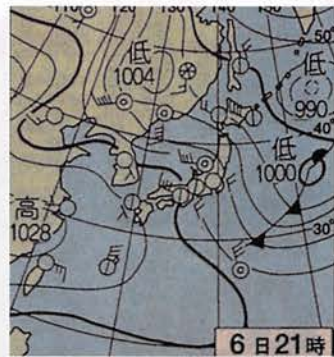
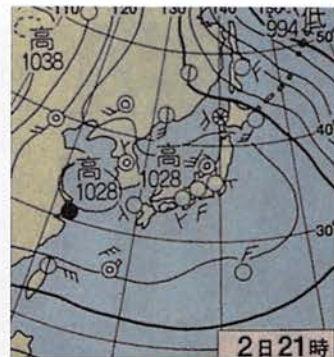
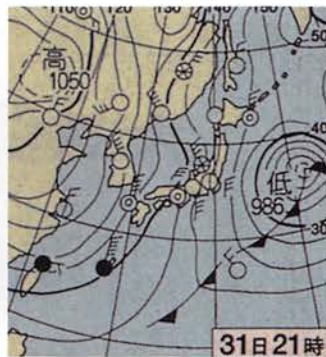
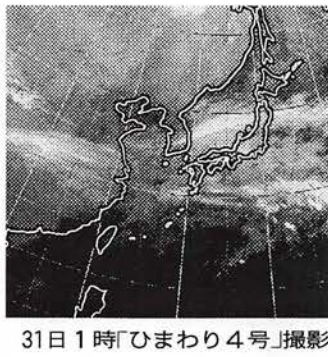
02:40、風がSからSEに振れたとたん、ビュンと風が吹きはじめ、一気に風力5(19~24kt)になった。瞬間では40ノットを軽くこえ、逆にいえば、<VOLANS>はセーリングに風を一杯に受け、気違いのようにはしり始めた。

05:10、風がさらに東にふれ、いよいよ低気圧に近づいたのを感じた。波は3メートル程度であり、平均的な風は風力5、6程度。覚悟していたほど急速には荒れて行かなかった。気圧は、まだ、1016hPaで、ひきつづき1時間に1hPaの割合で確実に落ちつつあった。私たちは低気圧の中心を示度は1009hPa、最接近時刻を午前9時ころと予想していた。真の暗闇から脱し、まわりがようやく明るくなり、ホットした。だが、まだ、まだ、だった。

7、8、9、と時間がすぎ、待望の09:00、気圧はついに1010hPaを示した・・・。だが、以外だった。平均的な風は明け方から変わらず、瞬間では60ノット程度は吹いたものの波は4メートル程度であり、大時化と言うにはまだまだだった。10:00、風がNEにかわり、気圧はさらに下がり、1009hPaを示し、海も5メートルになった。だが、もう、確実に低気圧が私たちの進路をすでに越えていったのを感じた。

VOLANSは低気圧と遭遇してしまった。左から右へ低気圧が進む。





波高は11:00のころ6メートルに達したが、もう風は落ち着きの方向にあり、雲の様子にも変化がみられた。〈VOLANS〉は峠を間違わずに越えていた。たぶん低気圧はその後どんどん発達し、季節風の吹き出しがじはまるだろう。だが、もうそれは私たちの知識の範囲内であり、風力も予測以内に収まるはずだった。

12:30、南行きの貨物船がすぐそばを通った。ひどく、ピッチングしていた。無線で呼んでみたら、日本からオーストラリアに向かうコーン船だという。船名は「GOLDEN-

SETTLE」号。乗組員は全員がフィリッピン人で12人だという。互いに安航を祈ったときには、すでに貨物船は小さくなっていった。

こうして、〈VOLANS〉は厳寒のサバイバル海域の1つを乗り切った。数字や時刻の羅列ではいやになるし、記録としてのレポートをお約束したので、低気圧と〈VOLANS〉の遭遇の模様を3Dの図に工夫してみた。専門家に見てもらえば、私が述べたことよりも、さらにたくさんの示唆を私どもに与えてもらえるのではないかと、という期待のもとである。底面は海、緯度経度で航跡と低気圧の進

路を、高さと気圧変化を、色で時間を示したつもりである。また、ラリー期間中の天気図も記録のために掲示しておきたい。

〈VOLANS〉にとって今回のラリーではサバイバル海域はこの1つしかなかったの、ご報告はこれまでです。

テーマをかえれば、このラリーを通じ、お話ししたいことはたくさんあります。サバイバル海域を越えてからの忘れ得ぬ航海のはなし、毎日がフリーの、絶えることのないいい風。同じ風が何日もふくので、もう、ラットをにぎるのにあきあきしてしまった話。セーターの寒さから、1日が1ヶ月の割合で暖かくなり、やがてTシャツの世界へ。スカッパから覗いて感激した、すばらしい瑠璃色の水。たまたま航海中に誕生日を迎えた誕生日パーティーの料理とワイン。そう、いつもおなじヒール角で走るのでベニヤを切って傾斜したテーブルを作り、テーブルクロスを敷いて豪華に食べた昼食のはなし。それも、何回も。…夜空、星空、日の出……。小笠原。海底火山。そう、太平洋のと真ん中に、水深3メートルしかない浅瀬のはなし。グアム、アブラハム……、向こうでのパーティーの話、etc. etc.

ぜひ、ご自分で走りましょう！ 日本、グアムの間を。十分の準備と、信頼できる仲間たちと、そして、自分たちの艇の耐航性を高めるためにも。

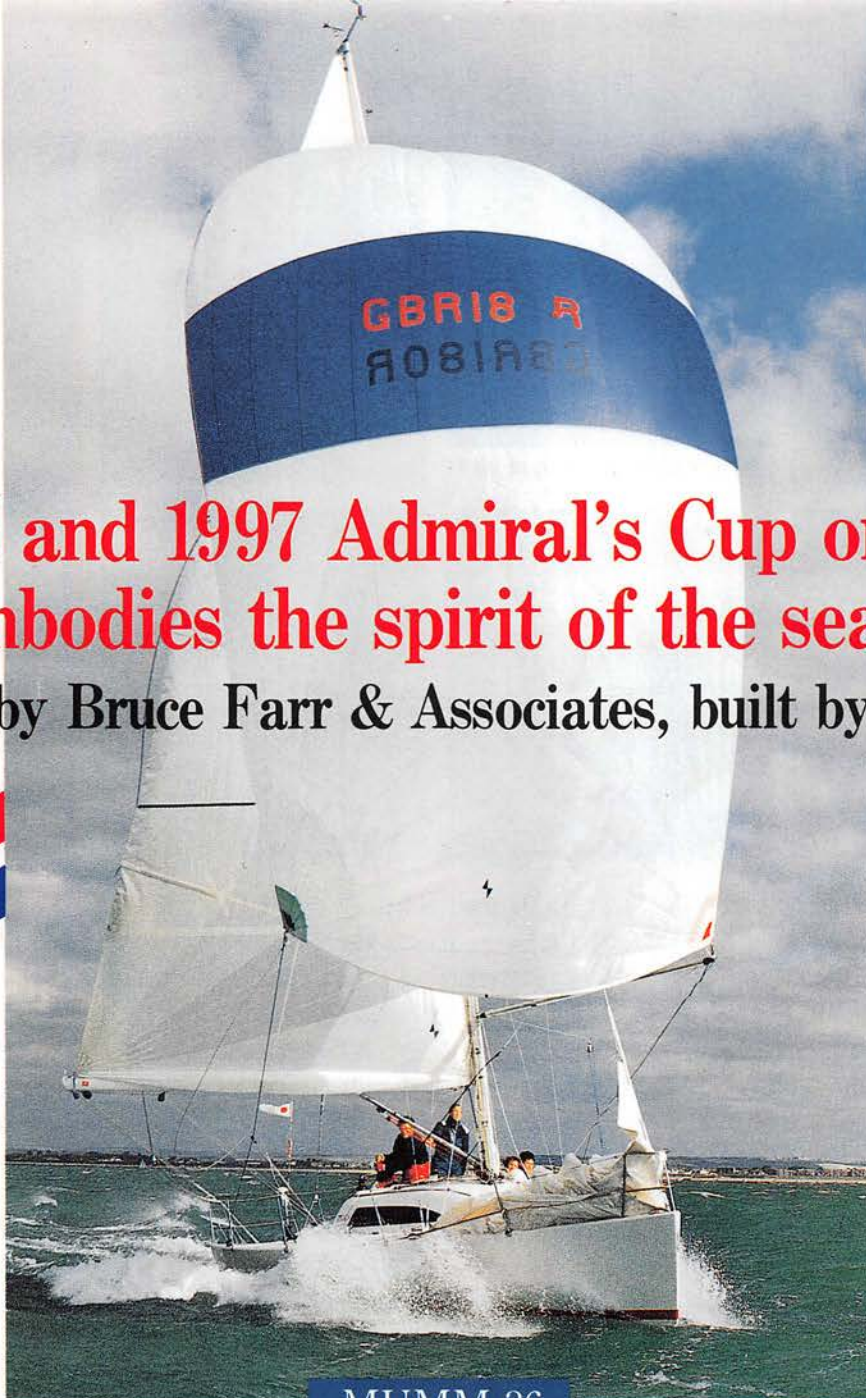
日本-グアム間の航海が、あなたにヨットにまつわる忘れ得ぬ数々の思い出を作ってくれるものとなることには、絶対に間違いありません。

(おわり)



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

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



MUMM 36

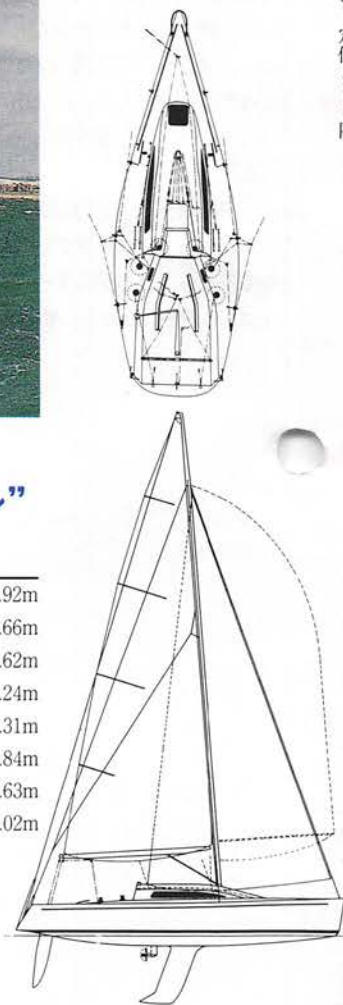


ハイパフォーマンス! “オフショア・ワンデザイン”

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

SPECIFICATION

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



世界で最も愛されているヨット、ベネトゥ。フランスから。

BENETEAU®



日本総輸入販売元 ファーストマリーン

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