

1995 JUN.

新島クルーザー
シンデレラ
'95
新島クルーザー
シンデレラ
'95

●全日本ワントン選手権 19995 ●第7回ミドルボート選手権 ●第21回オレゴンカップレース ●第12回アサランレース

レース&クルージング、思い思いに楽しんだ新島の海

1995 GOLDENWEEK SERIES

新島クルージングレガッタ'95／新島クルージングランデブー'95

共催：新島村

協力：新島村商工会・新島建設業協会・新島観光協会・新島漁業協同組合・東海汽船株式会社（順不同）

取材：OFFSHORE編集部／市川和彦

「インショアレースだけではつまらない」「何度も島を回ったことはあるが、上陸したことがない」などの意見が飛び出したのは、昨年末に行われた本誌の座談会「岐路に立つ外洋ヨットレース」でのこと。「関東なら新島に集まってレースができれば理想的なのだが」と誰かがつぶやけば、「新島ならクルージング艇と合流できる」と、話が進んだ。気がつけば、それから1ヵ月もたたないうちに実施が決定。地元のご協力を得て、先のゴールデンウィークを利用した5日間の日程が固まった。

島をベースにしたシリーズレースが初の試みなら、クルージング派との交流イベントもこれまでになかったこと。関東支部常任委員会を中心とした運営スタッフの苦労も多かったはず。しかし、関東支部のレース派、クルージング派が一堂に会する一大イベントは何とか天気にも恵まれて大成功。美しい島の海と陸を十分に堪能した参加27艇（レース8艇、クルージング19艇）は、楽しいGWの思いをあとにオーバーナイトで追い風を受けながら、すべて無事に帰港した。



第4レース、22マイルの式根・新島周回レースで新島の北端・根浮岬の急潮付近を回航するレース艇、風速22～24ノット





美しい海と点在する小島。普段では味わえないロケーションのなかでレースが進んだ

新島クルージングレガッタ'95を終えて

レース委員長 植松 清 (関東支部帆走委員長)

NORCの主催する外洋レースの長い歴史の上で、今回、初の試みとして企画されたこのシリーズレースは、“OFFSHORE”での座談会が発端となった。それは去年の10月に「岐路に立つ外洋ヨットレースを考える」と題したアンケート調査が会員を対象に“OFFSHORE”誌で行なわれ、その翌月に「アンケート結果から考える、岐路に立つ外洋ヨットレース」という座談会があった。その座談会が実際のきっかけだった。レース派とクルージング派が同時期に同じ場所に集まり、それぞれのヨットライフを楽しんでお互いのコミュニケーションをはかり楽しく過ごすことが出来ないものだろうか？——皆の思いは同じだった。

計画を練り、レースの実行が可能か否かを検討するために年が明けた1月の中旬に自分の生まれ故郷でもある新島に渡り、レースを実施する前提で関係各方面の意見を広く聞いてみた。その結果を総合すると、実施は可能となった。新島村、そして東京都の支援も可能となった。東京に戻り、関東支部の月例の常任委員会で新島での調査結果を報告し、5月の連休にレース派とクルージング派が合体し実施する方向で決定をしたが、開催するとその準備は実に繁雑で超多忙な毎日と

なってしまった。計画が進むにつれ、島をベースに何日もかかるシリーズレースを運営するとなるとさまざまな問題が浮上してきた。本部の確保、宿舎の確保、資材の搬入、地元関係者との調整などなど解決しなくてはならないことばかりだった。3月と4月の初旬に現地に入り準備を進めた。開催までに確定しない要素が多いからだった。とりわけ、今回は泊地の問題が大きかった。このイベントの参加者以外の一般のプレジャーボートの来島に対しての配慮も重要なテーマであったが、泊地のスペースの確保に漁業関係者を中心に地元の関係者の協力は大きく、ありがたかった。開催数日前に参加艇分のブイとアンカーの敷設も無事完了した。レガッタ本部のプレハブ小屋もハーバーのレース海面を見渡せる一等地に設置を完了した。残る天候の問題は運を天に任せるしかなかったが、5月2日にはコミッティ関係者・参加艇も勢揃いし、いよいよ開催となった。

レガッタはIMSのみのエントリーで8艇と少ない参加ではあったが、すべての日程を予定通り消化することができた。全般に渡って、雨は少なく、風は吹きと、上々のコンディション。第4レースの22マイルの島廻りではファーストホームのタートル (ELT12) と

2着のカラス (ILC40 “NO-PROBLEM”をチャーター) は3時間を切ったのフィニッシュで、この潮流の速い季節にも関わらず、ほとんどの艇が3時間20分の内にフィニッシュするという、風に恵まれたシリーズを終えることができた。レガッタの成績は別表を参照していただきたい。レガッタにつきもののアトラクションは毎日のレースが終るとハーバーの近くの特設会場で日替りメニューのBBQパーティをして、のべ27艇にもなったクルージングランデブーの人たちと、地元の人たちといっしょに新鮮な魚介やビールと地酒を楽しんだ。期間中さしたるトラブルもなく参加した約300名のセーラーたちが実に楽しそうにヨットと島の毎日を満喫したようだった。初回ではあったが我々の企画の趣旨は100%達成できたと思う。

このイベントの成功は、ひとえに新島村を始め、地元の各団体、協会の皆様のヨットスポーツに対する深い理解と多大な協力が導いたものと確信し、誌面を借りて厚くお礼を申し上げます。また、このイベントの企画立案運営に携わった関東支部常任委員会メンバーをはじめとするすべての人々に万歳！参加をしたセーラーにも万歳！有難うございました。



クルージング委員会の呼びかけで行われた5月5日のチビッコ体験乗船。地元の小生が多数参加して、はじめて乗るヨットに歓声をあげていた



さよならパーティーでは、このイベントにご協力いただいた地元各位に感謝状が贈られた。並木会長と新島村村長の市川文二氏

有意義だった新島クルージングランデブー

関東支部クルージング委員長 和久井喜治郎

今回、本部クルージング委員会として初めての事業である「新島クルージングランデブー」を5月3日から7日まで、関東支部主催「新島クルージングレガッタ'95」と共催で開催いたしました。

19艇のエントリーがあり、4月19日に東京虎ノ門において説明会を実施し、この新島クルージングランデブーの主旨をご理解いただきました。

連日、天気にもぐまれ、5月3日より各艇がクルージングを楽しみながら、順次新島に到着。2艇を除き、5月4日までに全艇集結しました。艇泊港である新島港には、地元ならびに関東支部帆走委員長植松氏のご努力により、アンカーおよびブイを設置していただき、各艇がそこに舫うことができました。

レース艇・支援艇を含め、参加艇が新島港に集結している様子は、連休でにぎわう新島に新しい観光ポイントができたかと思まじうほどでした。

5月5日子供の日に、新島村の子供達の体験クルージングを実施するにあたり、ダフネV、モアジョイ、ヒナノ、テティス、光、B上海の6艇のご協力をいただきました。当日、朝、雨にもかかわらず、式根島からの3名を含め、35名の子供達に集まっていただき、乗



レース派とクルージング派の合同パーティー。釣りたてのカツオをさばく手も軽い

船するところには天候も回復し、クルージングを楽しんでいただくことができ、大変好評を得ることができました。チビッコたちの笑顔が印象的でした。また、今回チビッコたちを集めてくださった新島村教育委員会の紀野虎吉様に心から御礼申し上げます。

午後からは新島を後に、大島をまわるなど、クルージングを楽しみながら帰途につくなど、5月6日までにレース艇を除き全艇帰途につきました。トローリングは大漁だったそうです。また、新島クルージングレガッタ参加艇との合同パーティーも、4日、5日の両日盛大に開催しました。4日には、クルージング中に釣れたカツオ、メジマグロのさしいれな

ど、うれしいハプニングもあり、ふだん接することの少ない他のフリートの方々とこの新島へのクルージングを話題に、交流を深めることができ、大変有意義な時を過ごすことができました。

クルージング委員会として初めての事業であり、いろいろ準備不足などもありましたが、参加各艇のご協力により、大変良いイベントが開催できたと思います。なお、今回関東支部各フリート（逗子、東京、東京中央、葉山、江の島、諸磯、油壺）が、おもな参加艇となりましたが、これからは全国的かつ各地域で開催したいと思います。各会員のご協力をお願いしたいと思います。

末筆になりましたが本イベントにお骨折りをいただいた東京都ならびに新島村の皆様にご心より御礼申し上げます。

また、新島で目にかかります。

90マイル彼方であげた祝杯

〈タートルV〉 那須 裕 (東京フリート)

ホームボートの浦安から90マイル南を目指す。オーバーナイト、向かい風、向かい潮雨、クルー不足と悪条件が重なり、クルージング気分のはずの回航が、思わぬ我慢大会となってしまった。『酒が余る!!』

昨年のケンウッド参戦から9ヵ月、一軍クルーは仕事の都合で半分しか乗れず、第1

〜3レースはミスが目立ち結果が出せない。しかし毎夜、遊びに行かず体力を温存したおかげで第4レース(ショートオフショア)では待望のファーストホームを成し遂げた。その夜の祝杯では、新鮮な海の幸と島的美酒?でやっと派手な夜を楽しむことができた。終わってみれば、総合3位でシリーズレースの

緊張感と、クルージングの開放感を同時に楽しめて、それなりに満足できたGWだったと思う。

最後になりましたが、レース関係者各位、特に新島村の方々に深く感謝します。ありがとうございました。

拝啓、新島村の皆さまへ

〈だばはぜVI〉 桑原俊太郎 (油壺フリート)

ゴールデンウィークの数日間、新島という初めて上陸した(沖を通過することは度々ありました)島で、楽しくレースをさせていただきました、ありがとうございました。

もちろんレースも、毎夕のバーベキューパーティーも楽しかったのですが、何よりも商

店のおばさんや民宿のお母さん、おやじさん、タクシーの運転手さんなどのお人柄と親切なこと……。東京都といってもまったく異質の空気に触れることができ、幸せに感じました。

最後に村長さんへ——。港での水道の不備

を謝られていらっしゃいましたが、そんなことはあまり気にしないでくださいね。

またあそびに行きます。

敬具

新島クルージングランデブーに参加して

〈ブルメリア〉 オーナー代表 涌井和広 (葉山フリート)

レンタカーの軽自動車を駆って新島・羽伏浦へ到着した我々を迎えたのは、エメラルド・グリーンの海にふちどられた何処までも続く白砂の海岸だった。無風の相模湾、視界ゼロの濃霧、利島/新島間の強烈な潮と50ノットを越える南西の突発的なブローなどを乗り越え、葉山から新島にいたったブルメリアのメンバーにとって、この海岸はまさに天国。「こりゃ、カンクーンとタメを張るぞ」と

か「いやー、こりゃイケルわ(何が?)」と訳の判らぬことを言いつつ、T-バック水着の女の子に声をかけて逃げられてとはしゃぎまわった。まあ、何にせよ島はいいもので、下手が故のヤバイ/怖い/辛いも、一運托生というスパイスとして離島独特の解放感に相まって、最高の仲間意識を醸し出す。

我々のようなサラリーマン・セーラーにとって、共同オーナー一同が集まってるのクルー

ジングといえば、鳥羽レース前の回航とこのGWの島巡りぐらいなもの。なのに仕事で忙殺され泊地も旅館も確定できぬ我々には、NORCの新島クルージング・ランデブーは救いの天使でした(運営の皆さんありがとうございます)。最後に新島の皆さん、素晴らしいGWをどうもありがとうございました。また来年も明日葉の天ぷらを食へに行きます。



新艇が間にあわず、チャーター艇でレースに挑んだ(カラス)がみごと優勝。遠路はるばる参加しただけに、表彰慣れているメンバーのよろこびもひとしおだ

新島クルージングレガッタ'95総合成績(全5戦)

IMSクラス 参加艇8艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	1R順位	2R順位	3R順位	4R順位	5R順位	総合得点	オーナー名	フリート
1	USA29168	カラス	FAR 40.7	1	1	4	1	1	9.750	斜森保雄	油壺
2	3335	織姫	FRE 41	3	4	2	3	3	19.000	古川保夫	油壺
3	4737	タートルV	ELT 12	2	3	6	2	4	22.000	増田順一	東京
4	180	ダボハゼスーパー6	FST 42S7	5	2	1	6	6	26.125	土肥丈志	油壺
5	4591	ラッキーレディV	SAY 12	4	6	3	5	5	29.500	稲葉文則	熱海伊東
6	4111	コルパッチIII	BLT 43	6	5	5	4	7	33.500	加藤忠男	油壺
7	2112	FUJI V	FRE 45IMS	DNC	DNF	7	7	2	42.500	藤本達雄	油壺
8	4307	クリスターII	BLT 35	7	7	RET	8	8	50.000	堀口三備	熱海伊東



イベントに参加したすべてのセーラーの思いをこめた感謝の言葉(島のVIPに贈呈した感謝状)

〈HOUND DOG〉初陣を飾る

第21回オレンジカップレース／第14回オレンジフェスティバルレース

レポート／平岡俊一郎 写真提供／朝日新聞社



5月3日、今大会で21回目を迎えた伝統のオレンジカップレースが淡路島サントピアマリーナで開催された。阪神大震災の関係で一度は中止を考えたレース実行委員会も、開催を希望している艇が多かったことや、地元の観光協会、洲本市等からの要請もあり開催を決定したのが4月の初めであった。準備期間や資金面等の問題があったと思われ、大変苦勞をしてレースを開催、運営していただいた。今年からIMSディビジョンが設けられ、OHSディビジョン（オレンジ・ハンディキャップ・システム）との2グループに分かれることになった。参加艇は、IMSディビジョンがMUMM36を4艇含む17艇、OHSディビジョンが29艇となった。

レースは、ソーセージコースが4レースと30マイルの沼島回航レースの合計5レースで行われた。スタートはIMSディビジョン、OHSディビジョンの順に5分間隔でスタートする。

初日はソーセージコースが2レース行われ、北の風10～20ノットのコンディション。IMSディビジョンは〈TACK〉(X-442)がトップに立った。〈TACK〉は唯一クルーザー／レーサーディビジョンのレーギュレーションを持つ艇で、IMSクラスの参加艇とはとても思えない豪華な内装を持っている。しかし乗手のレベルも非常に高く安定した走りを見せ、所用時間の1%減じてもらうこともでき、初日のトップに立った。

2日目の沼島回航レースは、約30マイルの島回りレースである。サントピアマリーナ沖をスタートし、友ヶ島水道をぬけ、沼島を回航して帰ってくるレースだが、今回は友ヶ島水道が非常に潮流が早く、沼島付近に大きなブランケットゾーンがあり、おまけに得点係数がこのレースだけ1.5倍されるちょっとキケンなレースである。しかし、一発逆転を狙えるこのレースを楽しみに参加している艇も

多い。北の風8ノットのコンディションの中、IMSディビジョンからスタートした。予想通り沼島付近には大きなブランケットゾーンがあり、帰りの友ヶ島水道付近まで広がり、先行していたIMSディビジョンがストップして

しまい、OHSディビジョンの小型艇が追いつき、集団で友ヶ島水道へアプローチすることになった。悪いことに、ちょうどこの時間は逆潮の最強時で約3ノット近く流れている上に、風はライトでフィニッシュライン方向から吹いて最悪の状態。潮の流れを避け、反流を狙って淡路島側へギリギリまで突っ込んでタックを返す。そのためオンザロックする艇が続出した。さらに風速が弱くなりIMSディビジョンは全艇フィニッシュできたが、OHSディビジョンの9艇がタイムリミットまでにフィニッシュできなかった。この日サントピアマリーナ沖では、第14回オレンジフェスティバルレースが開催され、41艇が参加した。レース終了後には、クラブハウス横のプールサイドでパーティーが盛大に行われた。

最終日はソーセージコースが2レース行われ、1レース目は北西の風10ノット～15ノットで安定していたが、2レースめは風速も安定せず、風向も振れまくるトリッキーなオレンジカップらしいレースになった。このレースのIMSディビジョンのスタート時にコミッティーボートのゼネラルリコールフラッグの展開方法に問題があり、単なるリコールと勘違いした艇が次のスタートまでに復帰できなくなるハプニングがあった。

全てのレースが成立し、第21回オレンジカップレースは終了した。IMSディビジョンは初陣の〈HOUND DOG〉(J/V 9.6IMS)が、OHSディビジョンは〈RELAXIN〉(TSUBOI-950)が、それぞれ総合優勝を飾った。

'95 21回オレンジカップレース総合成績

IMSクラス総合成績 参加艇17艇

総合順位	セールNo.	艇名	艇種	1R順位	2R順位	3R順位	4R順位	5R順位	総合得点
1	5400	HOUND DOG	J/V 9.6IMS	2	3	2	4	1	86.250
2	2228	MAKI	IMX 38	6	6	3	7	6	69.500
3	3336	TACK	X 442	1	4	10	9	YMP	64.250
4	5095	SLED	FARR IMS36	5	11	7	3	9	60.500
5	5363	MARIO EXPRESS	MUMM 36	4	5	PMS	2	5	57.500

OHSクラス総合成績 参加艇29艇

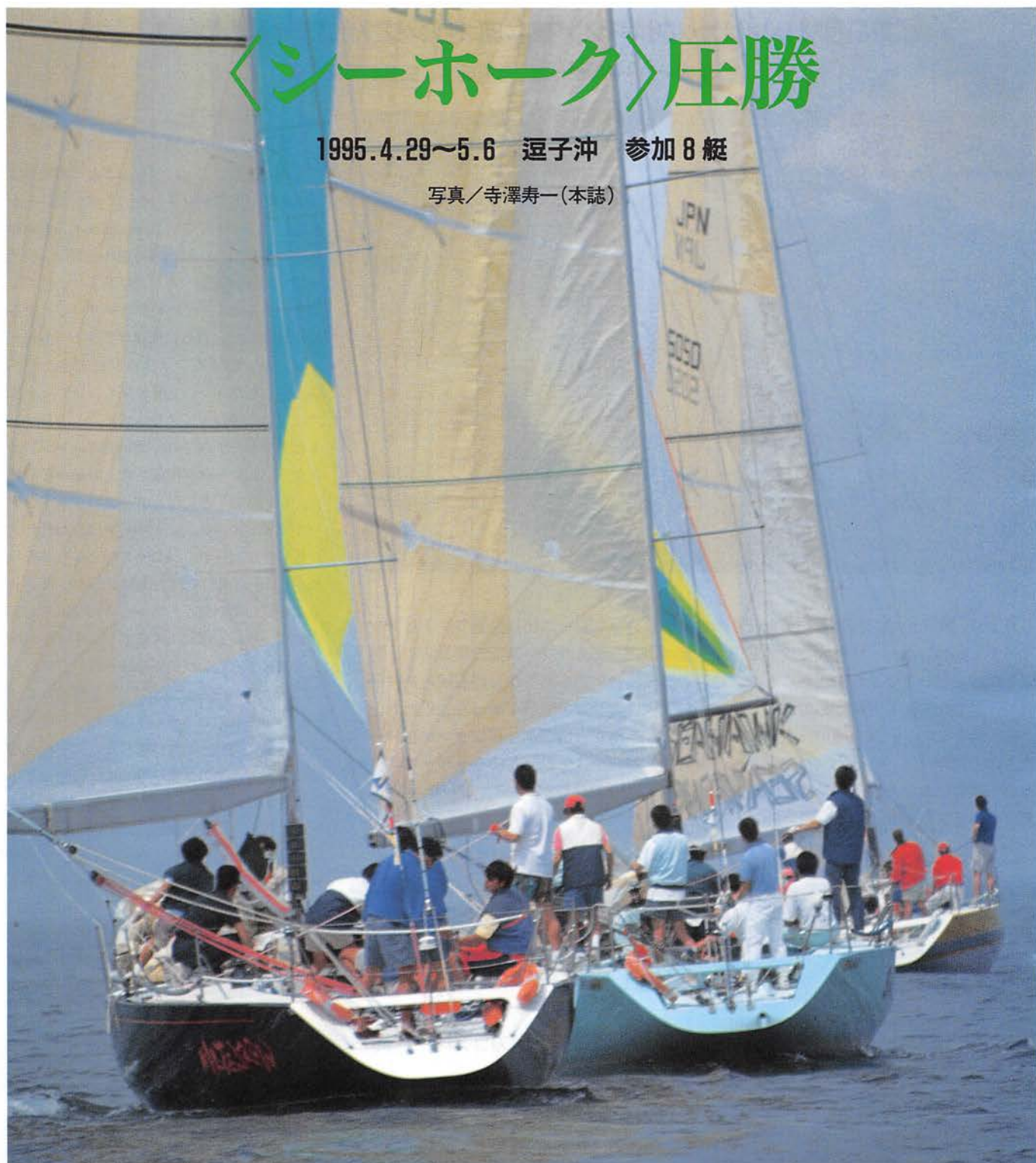
総合順位	セールNo.	艇名	艇種	1R順位	2R順位	3R順位	4R順位	5R順位	総合得点
1	1633	RELAXIN	TUBOI 950	5	2	1	5	7	144.875
2	3999	EMI	YOK 33	7	5	5	10	8	127.500
3	3280	MIMI	FARR 44	PMS	1	11	1	2	117.000
4	5086	TOP OF THE MORNIG	Y 31S LTD	17	9	2	11	9	116.000
5	5010	VOYAGER V	JEAN 35	9	7	9	3	18	114.500

ワントン全日本選手権1995

〈シーホーク〉圧勝

1995.4.29～5.6 逗子沖 参加8艇

写真/寺澤寿一(本誌)



「どの艇にもワールドで優勝できる可能性はあります」。表彰式でのワントンオーナーズクラブ会長の石渡氏の一声だった。すでに今年10月のIORボートによる最後のワントンワールドに向けて秒読み段階になっている日本のワントン勢にとって、この全日本は重要なシリーズレースだったに違いない。

このシリーズを制したのは〈シーホーク〉。「勝つための準備はすべてした」と世良オーナーの言葉どおり、他艇を圧倒した走り、タイトルを獲得。今年は初島

卯月レースでのIOR優勝、全日本のあとの大島レースでも優勝とKSCシリーズを独走しており、絶好調なところを見せつけている。

今回の全日本は昨年のパシフィックワントンチャンピオンシップ同様、ワントンボートオーナーズクラブの各オーナーが手弁当で開催。ワールド開催国としての運営能力、イベントとしての魅力は充分にあるといえるだろう。あとはワントンカップを日本艇が取ること。これを祈りたい。



優勝艇「SEA HAWK」

〈シーホーク〉 悲願のシリーズレース制覇

〈シーホーク〉をワントンにしてから、丸2年が過ぎた。その間、数多くのレースに参加し、何度か優勝の経験はありましたが、シリーズレースでの優勝の味は知りませんでした。

オーナーとクルー一同、今年こそ心機一転をはかるため、1～2月の週末は整備にあって、3月にマストを立てチューニング。そして3月末、3日間の合宿練習。4月の初島月レースではみごとに優勝した。我々にもついに来るべきものが来た。全日本ワントン選手権に向けて士気は上がり、勝利への執着心が高鳴り負ける気はしませんでした。

「今年の全日本は獲れる」

世良オーナーには勝つための全てを備えて頂き、クルーも勝つための努力、準備をして全日本選手権に挑みました。

まず第1レースで3位以内に入ることを目標にスタートしました。

ところがうれしい誤算で、全てのマークをトップ回航でトップフィニッシュ。我々は大きな自信と勢いをもちました。

当初は〈マテンロウ〉、〈アマトラ〉を常にマークして走っていた。しかし、両艇共、伸びが悪い。今回は〈プロパガンダ〉の走りがよかった。3レース終了時点では2位につけている〈プロパガンダ〉とは0.5点差しかなかった。第4レース、第5レース共に〈シーホーク〉は2位。僅差の〈プロパガンダ〉は両レース共7位。他艇が混戦状態で我々とは増々ポイントが開き、第6レースのショートオフショアでファーストホームを獲り総合優勝が決定。第7レースは気分的には楽でしたが、〈プロパガンダ〉〈ブルーノート〉〈ボーイ〉そして〈シーホーク〉が最終レグまで凌ぎを競い、最後のジャイブで〈プロパガンダ〉の前に、我々が踊り出てトップフィニッシュ。

表彰式・パーティでは、クルー全員で美酒に酔いしれました。

全日本では全てがうまく噛み合い、優勝することが出来たことは、10月のワントンワールドを控えた今、我々にとって大きな自

信になりました。

最後になりましたが、ワントンボートオーナーズクラブ並びにレース運営の皆様、逗子マリーナの方々、素晴らしいゴールデンウィークをありがとうございました。

〈シーホーク〉 八幡一久

ワントン全日本を 振り返って

IORルールでの最後のワントン世界選手権まで半年あまりを残すゴールデンウィークに、NORC後援による全日本ワントン選手権が逗子マリーナにて開催された。阪神大震災の影響で、関西艇が参加できず残念ではあったが、関東のみで8艇の参加があった。各艇のオーナーは世界選手権をにらんで艇の改造やクルーの訓練に余念がないが、途中経過として、この全日本選手権は重要なレースとなったにちがいない。

IOR艇は非常に微妙なチューニングを必要とし、その成功のいかんでシリーズの成績が左右される。昨年まで常にワントンのサーキットをリードし、優勝候補の筆頭にあげられていた〈マテンロウ〉は、4人のニッポンチ

ャレンジのクルーを乗艇させレースに挑んだが4位に終り、オランダのパウアーベッケンを乗艇させた〈シーホーク〉が超ド級の走りを見せ優勝した。また〈プロパガンダ〉は、アールウィリアムズを乗艇させ2位に食い込んだ。彼らの艇のチューニング技術とタクティクスは学ぶべきことが多かったようだ。

しかし世界選手権をゴールとすれば今回のレースは通過点であり、各艇のオーナーが今回のレースをデーターとして艇を仕上げてくるので、結果はどうなるか、まった予想がつかない。

ワールド終了後に艇を売却しても二束三文の値段しかつかないとわかっていても、金をかけなければ勝てないというジレンマと戦いながら、最後の準備にとりかっている。それでもこのレースに夢中になっているオーナー達は、そんなことを気にせず勝つことに執念を燃やしている。結果的にどの艇が勝つか、外国艇に勝てるのかまったく余談を許さない。

ワールドでは、4～5艇の外国艇と10～12艇の日本艇が見込まれているが、厳しい経済状態の中で、はたして何艇集まるかわからないが、良いレースをして最後のIORワントンカップをしめくりたい。

ワントンボートオーナーズクラブ会長 石渡一夫



2位「PROPAGANDA」



3位「BOY」

ワントン全日本選手権1995総合成績 参加艇8艇

艇名	艇種	1 R	2 R	3 R	4 R	5 R	6 R	7 R	総合 得点
SEA HAWK	J/V 40	1/8.250	7/2.000	1/8.250	2/7.000	4/5.000	1/12.375	1/8.250	51.125
PROPAGANDA	FARR 40	2/7.000	5/4.000	2/7.000	7/2.000	7/2.000	2/10.500	2/7.000	39.500
BOY	FARR 40	5/4.000	6/3.000	5/4.000	1/8.250	3/6.000	5/6.000	4/5.000	36.250
AMATORA	FARR 40	3/6.000	8/1.000	7/2.000	3/6.000	4/5.000	4/7.500	6/3.000	30.500
MATENROW	J/V 40	4/5.000	8/1.000	8/1.000	4/5.000	1/8.250	3/9.000	8/1.000	30.250
BLUE NOTE	FARR 40	6/3.000	8/1.000	4/5.000	DSQ/0.000	6/3.000	8/1.500	3/6.000	19.500
ARECAN BAY	FARR 40	DNC/1.000	8/1.000	6/3.000	6/3.000	5/4.000	8/1.500	7/2.000	15.500
SHADOW	BRIAND40	7/2.000	8/1.000	8/1.000	8/1.000	8/1.000	6/4.500	8/1.000	11.500

第2レース PMS；AMATORA、ARECAN BAY、BLUE NOTE、BOY、MATENROW、PROPAGANDA、SEA HAWK；50%得点ペナルティ

第3レース PMS；AMATORA、MATENROW、SHADOW；50%得点ペナルティ

第4レース BLUE NOTE；IYRR36条違反

第5レース SEA HAWK；IYRR付則B1-2に基づく20%得点ペナルティ

第6レース ARECAN BAY；IYRR付則B1-2に基づく20%得点ペナルティ

第7レース PMS；MATENROW；50%得点ペナルティ

タカQカップ'95 第7回日本ミドルボート選手権

無風の戦い

リポート／大会会長 熱田二士行 写真／野口隆司



この大会も7回目を迎え参加艇数66艇、遠来艇も例年のごとく多数認められ、相模湾におけるシリーズレースとして深く定着し、名実ともに日本一のレースとなった感があります。また、今回よりIMS部門に話題のママ36が3艇参加し、昨年同様熱戦が繰り広げられました。

風には恵まれない大会となり、予定された5レースの内2レースしか消化できず、歯がゆい思いをしたクルーも多かったであろうと思います。

最終日のオーナーヘルムによるレースは、ミドルボートクラブ発足

当初の主旨であるアマチュアリズム維持のため第一回より行っているものであり、この日は好天に恵まれ久しぶりにヘルムを航ったオーナーも多かったものと思います。

以上、特別な事故もなく無事この大会を終了することができましたことに対し、関係者、参加者各位の熱意とご支援、また例年と変わりがなくご支援を続けてくださっている株式会社タカキュー、DDI、ノーチカ、協賛各社に対し深く感謝いたします。

IOR総合優勝〈サエラ〉沼田尚文

何が幸いし何が災いするか分からない。ヨットレースは水もの、無風の中、長い風待ちの末のたったの2レース。「サエラ・チームは今年はまだ3回しか練習していない。メインセイルはつぎはぎだらけ。クルー達も高齢化し平均年齢はとくに30歳を越えている」。7年目にしてミドルボートの優勝カップを手にしたとき、われわれのチームは比較的クールにこのレースに取り組んでいたことに気づいた。これが良かったのかもしれない。尖鋭なワントナーの影に隠れて目立たない存在だったミディアムサイズのヨットたちもミドルボート選手権で一気に花が咲いた感がある。今後ともIORレースを存続させていただける限り精進しレ

ースを続けよう。

IMS総合優勝〈サモア〉大石好幸

タカキューカップが終わってから早10日。5レース中3レースがノーレースとなった厳しい条件の中、勝てたことが実感として湧いてくる今日この頃であります。思い起こせば1年前、私達は新しいボートを手に入れることができましたが、そのボートは乗り手の努力を素直にスピードに表すため、初めは非常に戸惑ったものでした。そこで私達は、彼女が気持ちよく走れるように時間の許す限り練習しました。こ存じの通り、私達サンデーセイラーの年間休日日は100日程度ですから、80日間練習してきたサモアチームは我ながら良く頑張ったものだと思います。この度、タカキュー

カップを手にすることができたことは、そんな私達にとって最高のごほうびとなりました。

CR総合優勝〈LAHAINA V〉

スキッパー 小倉祐一

スタート前のジブセイルの選択ミスから、今シリーズは幕を開けた。徐々に落ちてゆく風の中、ベストスタートにもかかわらず我が艇は1上までNo.2をはりつづけ、苦しい展開を余儀なくされた。最後まで諦めず、北のシフティな風を丁寧に掴みながら挽回し、修正2位でフィニッシュ。ショートディスタンスでは、ここで勝敗が決まることを考え、クルー全員気持ちを引き締めレースに臨む。前レースの上位艇のポジションを常にチェックしながら走りも良く、ウェザーマークを2番



手で回航、その後も後続艇を視野に入れ優勝を確信しながらフィニッシュラインを切った。今大会は風に恵まれず、少々物足りなさを感じたが、結果にはチームとして大変満足している。

遠来艇〈アグネス〉(琵琶湖)

田中慎一

我が〈アグネス〉は、琵琶湖でレース活動をしております。2年前に今のヤマハ31Sに乗り替え、昨年は琵琶湖のヤマハ年間シリーズ総合優勝をしました。それで次に目指すレースはと思い、このミドルボート選手権に参戦しました。さすがに海のレースとあって風が吹き出すとなかなか強く、波高も琵琶湖とは違って高く、良い経験をしたと喜んでおります。今回は少々奮いませんでしたが、来年もできれば参加して上位を狙いたいと思います。大変楽しいレースを有難うございました。琵琶湖もレースが盛んで、ヤマハ31Sオーナーズクラブを12艇で作り、シリーズ戦もしています。皆様もぜひ参戦してみてください。

タカQカップ'95 第7回ミドルボート選手権総合成績

IMSクラス総合 参加艇25艇

総合 順位	セール No.	艇 名	艇 種	1R 順位	2R 順位	3R 順位	4R 順位	5R 順位	総合 得点	オーナー名	フリート
1	3055	サモア	FARR 31	ノ	ノ	3	ノ	2	47.00	大石 巖	京急
2	4417	アフロス	YOK 950	1	1	9	1	1	42.25	森 正人	油壺
3	324	あきづき	FARR 31	レ	レ	7	レ	3	42.00	和久井喜治郎	油壺
4	5208	JUST 7	N/M 35IMS	1	1	1	1	10	41.25	堀田和正	幡豆
5	3954	夕焼け小焼け	YAM9.5IMS	ス	ス	8	ス	4	40.00	西脇 豊	葉山

IORクラス総合 参加艇11艇

総合 順位	セール No.	艇 名	艇 種	1R 順位	2R 順位	3R 順位	4R 順位	5R 順位	総合 得点	オーナー名	フリート
1	3561	サエラ	FARR 3/4	ノ	ノ	1	ノ	2	21.25	沼田尚文	逗子
2	3002	シルフィードIII	FARR 3/4	1	1	2	1	3	19.00	蒲谷和行	シーボニア
3	4379	再見	YOK 30R	レ	レ	5	レ	1	18.25	高橋伸博	油壺
4	3306	リップルIII	YOK 31SR	1	1	4	1	6	14.00	碓 俊弘	油壺
5	3018	ドンキーインパルス	X 3/4	ス	ス	3	ス	7	14.00	内藤恒夫	東京

CRクラス総合 参加艇30艇

総合 順位	セール No.	艇 名	艇 種	1R 順位	2R 順位	3R 順位	4R 順位	5R 順位	総合 得点	オーナー名	フリート
1	3592	ラハイナV	SWING 31	ノ	ノ	2	ノ	5	55.00	佐藤文昭	京急
2	1965	波勝	SK 31A	1	1	11	1	1	50.25	吉岡久光	小網代
3	2466	メルルーサ	SWING 31	レ	レ	4	レ	8	50.00	杉田泰一	諸磯
4	4577	エルフィン	YAM 28S	1	1	10	1	3	49.00	松井久芳	京急
5	4604	ファースト	SWING 34	ス	ス	3	ス	12	47.00	池田栄宏	油壺

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

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、アメリカズ・カップチャレンジャー決定戦に招へいされ、約2ヵ月間にわたって熱戦のジャッジを務められた。これは、そのときのこぼれ話。前号に続きお楽しみを。



抗議書やインシデントレポートなどにケースの状況を記載するとき、ボートのコースやマークとの位置関係などの図を描かなければならない。そこで石井氏は専用のテンプレートを考案し、さまざまなレースに活用。それが世界中のジュリーの間で評判になっていたが、今回のアメリカズ・カップで公式に採用され、「ジュリー及びアンパイヤのレポートはこのプレートを使って描くこと」という指示がチェアマンから出された。これを使えばフラッグや波、カタマラン、それに2艇身サークルも正確に描ける



右ページで紹介のアンパイヤが描いた、クルーがマストに登って失格となったケースを風刺したマンガ

ニッポンチャレンジのコンパウンドに顔を出す暇もなし

（※前号に続き、現地での生活について話が進みます。）

各アンパイヤは最初に生活費を支給され、レースの期間はすべて自分でやり繰りすることになっていた。けっこうみんな慣れまじやかでした。アンパイヤが揃ってみんなで食事に行ったときなども全部完全に割り勘。「君はステーキだから12ドル」、「君は魚、これは9ドル50セント」といった感じでね。

もっとシビアだったのは、ジュリーオフィスで使う電話とかファックス。市内にかけるのは無料だが、みんな外国から来ているから自分の国へかけるわけですよ。その場合は、何月何日にどこへ電話したとかならずノートに記録し、後で全部請求が各自に来ました。それくらいシビアにやっていました。コピーにしても、2、3枚私用で使うのはいいけれど、10枚以上の場合にはちゃんと名前を書いて代金を取られました。まあ、公平といえは公平なのですが、何かちょっとさびしいなあっていう感じがしたね。

ニッパレのオフィスへ行けば、日本食だってふんだんにありましたから、ときどきニッパレの人たちが「石井さん、今日はこっち

に飯を食いにいらっしやいよ」って言うてくれました。しかし、なかなか行くチャンスがなく、とうとう一度も行けませんでした。

●ジャッジする側として、自国のチームに出入りすることを意識的に遠慮していたのですか。

それは特に意識しませんでした。いろいろ忙しいというか、その日その日に何かしら用事が入ってしまったたり、ジュリー仲間で会食したりという感じです。

●スキッパーの記者会見が何かと注目されましたが、ご覧になったことはありますか。

各ラウンドロビンの最初に組み合わせを決める抽選会がありましたが、そのときだけはアンパイヤも顔を出していました。それ以外の、毎日行う記者会見などはとても見ている暇はありませんでした。レースが終われば、こちらは抗議の審問をやらなくてはならないし、抗議が出なくてもシンジケートの代表とのブリーフィングがありましたからね。ちょうどその頃に記者会見をやっていたのです。

記者会見を盛り上げた 南波スキッパー

●南波スキッパーの記者会見は評判が良かったと聞いていますが。

組み合わせの抽選の後で、インタビュアーが

各スキッパーに「今度の組み合わせどう思う」とか「新艇の具合はどう」などと聞いていくのですが、特に英語に長けているわけでもないから、彼が「質問の意味が分かりません、もう一度言ってください」と、とぼけた調子で言ったりすると、みんなドツと笑うわけですよ。こうしたユニークな彼の人柄が記者たちにウケたのでしょう。それに彼はすぐ涙ぐむんです。阪神大震災のときなど、涙を見せながら言葉を詰まらせたことが、震災に対する同情の最中でしたから効果的でしたね。そんな姿も外国の人たちからすれば東洋的な雰囲気を感じたのかも知れません。

●日本人がスキッパーの記者会見に臨むなどしたこともあって、今回のア杯は前回よりも一般的な関心が高かったように思いました。私もそう思いました。会う人みんなが「テレビを見たよ、日本は残念だったね」などと声をかけてくれましたからね。もっとも「石井さん、せっかく頑張ったのに残念でしたね」と、私がニッポンチャレンジの一員だと思っていた人もけっこういました。私はアンパイヤで国際審判員だから特定のチームとは関係なかったし、ニッポンチャレンジのスタッフではありませんでした。でも、同じ日本人としてはニッポンチャレンジが勝てなかったことは残念だと思います。

AMERICA'S CUP 95
UMPIRES' REPORTCITIZEN CUP ☐ LOUIS VUITTON CUP ☒

Date: 2/2/95 ROUND ROBIN n°: 2

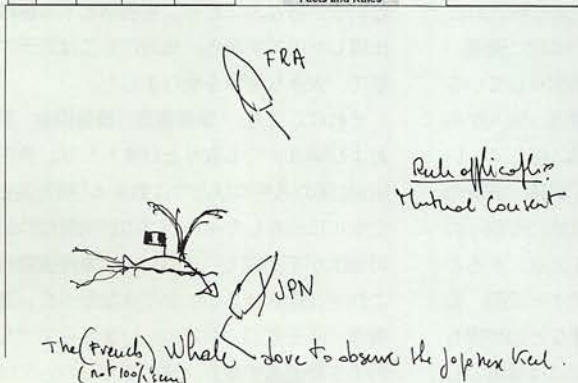
[Umpire Port]: General Bork [Umpire Starboard]: Pete Yano
WING:Port Yacht: Nippon Challenge Starboard Yacht: FRA
Sail n°:

INCIDENT Time: Location:

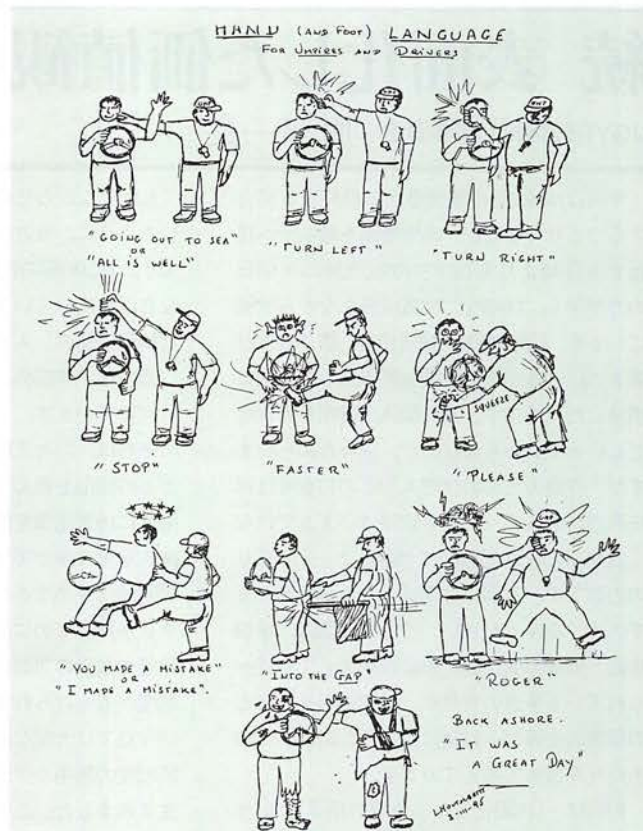
Flight N°	Match n°	Display n°	Display n°	Display n°	Display n°	Umpire's Signal
3	3	P	S	P	S	P S Green Black

Protest initiated
by the Umpire

Facts and Rules



スペインのアンパイヤは漫画が得意で、描いてはジュリールームを和やかな雰囲気にしたという。イラスト1は公式な抗議報告書に描いた冗談。レース海面付近はホエールウォッチングの名所だそうで、2月2日に日本がフランスに負けたのはフランスの鯨が日本艇の邪魔をしたからだという内容である



アンパイヤボードを巧みに動かすためには、ドライバーとの呼吸が要求される。ボディラングリッジで確実に意思の疎通を図れという冗談である

まあ、自分のことはさておき一般的な関心という面では、確かにテレビでも衛星放送でもかなり放映していたし、新聞にもずいぶん出ていましたから、今までヨットに関心をもっていなかった人達も「ヨットってなかなか面白いスポーツだね」などと言葉をかけてくれるようになりましたね。

次回に臨んで

●やはり回を重ねるごとに関心は高まっていくということですね。次回はどのようなでしょうか。

お金次第でしょうね。私が思うのに、アメリカス・カップというのはお金の競争です。それはIYRUの上層部の人たちも言っています。あるとき、「アメリカス・カップはスポーツではない。お金の競争であり、これはゲームである」という怪文書が回ってきたことがありました。同じことを言う人はたくさんいますし、私もそのとおりだと思います。要するに、まず資金です。スポンサーが集まるかどうか、いくら集まるかです。それによって、勝つか負けるかが大体分かるでしょうね。それに、ボートのデザイナー。今回の日本艇は、決して悪くはなかった。だから、もし次回も挑戦するのなら、良いボートができると思いますよ。今回、セミファイナルで日本が負けた後、

「ボートがスローだった」とか「このボートでは勝てなかった」などと言う人もいました。サンディエゴへ行って実際にレースを見ていなかった人は、そういったコメントを頭から信じたことでしょうが、私はアンパイヤとして間近で実際の競り合いの一部始終を見てからすべてわかるんですけど、決して日本艇は悪くはなかったですよ。確かに、スペインやシドニー95などは艇の性能が劣っていました。だから彼らは敗因をボートのせいにしても仕方がないと思います。前回のピーター・ギルモアもそうでした。非常に良い腕を持ちながら彼が勝てなかったのは、資金がなくて良いボートが用意できなかったからです。でもね、今回の日本の艇は他のチームと比較しても決して悪くはなかった。集金力もハイテクも欧米を上回っています。だから次回のことを聞かれば、日本は良いボートができるでしょう。後は腕ですよ。

●ということは人材の問題。

たとえば高本裕とか戸谷壽男などのマッチレーサーは勿論のこと、470の選手でもレーザーの選手でもみっちり鍛えれば、日本人だけでやってみても勝てる可能性はあります。もし、それで勝ったら気持ちいいじゃないですか。外国人がアフターガードをやって、日本人はウインチばかり回しているようなメンバ

ーで勝ったとしても、うれしくないでしょう。私の友だちは、みんなそう言ってますよ。プロ野球のチームに外人選手を入れるのとは、少しわけがちがいます。プロ野球のチームは日本国内同士でやるゲームのなかの1つのチームですが、ニッポンチャレンジというのは日本を代表するチームですからね。やはり、日本人がキーマンという要職を占めるメンバーで臨んでももらいたいですね。人材がいない訳ではないんですから。もっとも「他のシンジケートだって外国人がいるじゃないか。国籍の障壁を作るのは良くないよ」という議論もあります。たしかにその通りです。しかし、私の主張は「外国人にアフターガードを独占されて（今回は南波が艇長となったが実は名目だけで、実質的には前回同様外人がアフターガードの実権を握っていた）、日本人クルーは単なる機械としてあるいは艇のパーツとしてウインチを回すだけというのでは情けない。しかもその結果、「日本にはいいヨットマンがいない」とか「やはり外人に頼らなければ勝てない」という無気力な発言が自信喪失となり、日本のヨット界を一層弱体化させることになるのを心配しているのです。過去にもスナイプ、470、レーザー等のワールドで上位に入賞した選手もたくさんいますよね。

(丁)

続 表面化した価値観の相違

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

今回はNORC側の準備書面の最終をご紹介するつもりでしたが、準備書面を裁判所へ提出する日時よりもOFFSHORE原稿の〆切日の方が早く、詳細なご披露は残念ながら次回にします。「準備書面、被告協会、第7および第8」は、NORC側の主張を再点検して強固に構築した力作です。裁判関係の書類を力作などといったいいものなのか、少々ためらいますが、作成のための代理人側との打合せは再三再四に渡って、しかも論議はいままでになく白熱、NORCの基盤まで検証した、文字通りの力作です。次回には間違いなくお伝えしますのでご期待ください。そこで今回は「準備書面、被告協会、第7および第8」でも述べられている争点の背景や、裁判に訴えるほどの原告の主張が、何故に生まれたのか、このあたりを改めて考えてみます。

前回は、「表面化した価値観の相違」という少々いいタイトルを掲げましたが、おそらくお判りのように、タイトルは本文ができてから、さてと考えてつけました。提訴を受けてから一貫してわだかまっている戸惑いに似た感慨を、とどのつまり名付けると、あのようにはか呼べないのです。

前会長石原慎太郎氏は、OFFSHORE誌93年10月号で「勇者たちの尊厳のために」と題し、訴訟によって何が得られるかを問うています。全文が凝縮していて、部分的な引用がかなり難しいのですが、「オーシャンレースに私たちが敗れて出かけていくのは、自分という人間の实在を自らに向かって証明するためであり、そこから得られる高揚と満足と充実をいかなる肉親にも与えることなど出来はしない」「誰しも、自分を愛し、自分が愛してる者たちだけは、そんな危険な行為を選択する自分を許し共感してくれると信じるがゆえに、あの危険な海へ、あくまでも自分自身の責任で出かけていくのである」「海は不可知に満ち々々てい、さまざまな罟が張り巡らされているが、そう知るがゆえに彼等は自分の人生の光背に海をこそ選んで乗り出していったのだ」「人生の高揚についての公理を、人々が裁判という手を借りなくては知れぬというのはなんとも惨めな皮肉でしかない」「死者たちの勇気ある者としての栄光と尊厳を、一体誰が金銭をもって計量出来るのだろうか。死者はもう決して蘇りはしない。なのになおまた彼等から一体何を奪おうとするのだろうか」などと、われわれの当惑を格調高い筆致で見事に代弁しています。

しかしながらその後の展開は、ご報告しているように、双方の間の溝は深くなるばかりです。NORC側の代理人は法的な対応に大きな自信を持っていますが、当方個人は法律的な解釈以前の、人々のそれぞれが信じているに違いない常識の、あまりの段差に、圧倒され続けています。

それは、たとえば、外出のために隣人にとどもの面倒を頼んで、こどもが事故に遭遇、隣人に損害賠償を請求とか、雨宿りしている隣人を車に乗せて交通事故に遭遇、隣人から損害賠償を請求されたとかの話に接して、いささか戸惑うのに共通します。戦後、弱者の保護や救済の思想が普及し行政的にも数々の制度がもうけられました。人を大事にするという点では大変な進歩です。ですが反面、救済制度の悪用や保護の行き過ぎなどの弊害も生まれました。ことに数十年前には言葉としても存在しなかった過保護が、あちこちで取り沙汰されています。いつだったか、海外の修学旅行先で列車事故に巻き込まれ、また海岸でお弁当を広げていた生徒たちが津波に襲われて、それぞれの被害者の親が、引率の先生や学校などを訴えた事件もありました。その他、鉄棒から落ちた、プールの底に頭をぶつけた、グランドのボールが倒れたとかの理由による訴訟は、それこそ日常茶飯事のように頻発しています。

このような時代が、自分の責任を一切棚に上げて誰かに責任をなすりつける、悲しい風潮を育てているのは否めません。個人的に、訴状を読んで受けた衝撃は、自己に所在する責任には一言もふれない論理が、ともかく堂々と展開していたからです。

あまり公言したくはないのですが、「レースを続けていけば、万一の場合にいつかは遭遇する。そのときは結婚の相手が、またこどもがかわいそうだから——」というポリシーを断固実行している知り合いがいます。また「息子がオーシャンレースに興味をもたなくてほっとしている。危ない遊びはこちら一代で十分」と呟いたオーナーも知っています。だからこそ、ときにはこのような犠牲をはらうからこそ、ロングオフショアレースのフィニッシュ時などでは、オーナー以下クルー全員が生涯最高といえる素晴らしい笑顔をみせるのです。リスクを担い切った者だけに与えられる至福の笑顔です。

それがまさか、国の機関には救助義務があ

るから、最悪のときでも命は必ず助かる。オーナーは荒天時にはレースをリタイアして危険を避ける。NORCも荒天が予測されるときはレースを催さず、したがって荒天の対策などいらない。海上保安庁も常にレースをフォローして、必要に応じてレースの中止などを求める。海上保安庁の指示にしたがえば安全という、おんぶにだっこを当然とする論理が出現したのですから、当方にしては仰天の事態で、大きな衝撃を受けました。

それにしても、「準備書面、被告協会、第7および第8」でも取り上げましたが、原告がNORC側の過失のひとつに数える「被告協会が亡水川に頒布したイーバップの説明書は作動法の指示が不明確で、そのために本件遭難時にこれを作動させることができなかった」(準備書面、原告第13)などに、いまさらではないのですが遭遇すると、決してオーバーではなく人間不信におちいります。

原告の論拠の前提である「説明書は作動法の指示が不明確」が万一正しいとしても、それを受ける「そのためには」は、真っ赤な嘘です。唯一の生存者の証言や刊行されたレポートなどによると、〈たか〉のクルーは誰一人も「作動法の指示が不明確」な「説明書」を読んでいません。にもかかわらず何故に「本件遭難時にこれを作動させることができなかった」とNORCを非難できるのでしょうか。

当方が承知している世の中は、たかが知れています。ごく狭く、しかもいちじるしく偏向していると思っています。ですが、知らないことを知っているふりをして、そのために被害をこうむったなどという主張が、まかり通る世界ではありません。

備品類のハンドリングを知らなくてはならないのは、自身の安全のためにも必須です。それを何故に指摘することができないのでしょうか。人はときには自身の誤りを認めることによって名誉が保たれます。石原慎太郎前会長がしみじみ言うように、クルーの「自分の人生の光背に海をこそ選んで乗り出していった」自身の自負とそこから生まれる名誉を、まったくかえりみずに、金銭の支払いを要求した今回の訴訟は、あまりにも不毛だけでなく、志なかばで彼岸に渡ったクルーの尊厳を冒瀆するといわざるを得ません。

というわけで、今回もまたタイトルは後からで、イージーに前回はなぞりました。アイデアが乏しくてすみません。 以上

新しい風に、新しい帆を (その4)

関東支部規約・運営等検討94年12月設置特別委員会

略称 9412委員会委員長 高田尚之

いま、9412委員会では、委員が4つの分科会にわかれて活発な調査活動をはじめています。とくに、一般の会員の皆さんからは無作為で抽出された会員にご協力いただき、いろいろな面からお考えを直接お聞かせいただくことになろうかと思います。

ところが実は、私たちはいま困っていることに直面しています。

それは、私たち委員は「関東支部」とか「本部」とかを機能・組織・運営の面から別個に考えて分析しようとしているのですが、実際に予備調査をした段階で、一般的に会員は「NORC」ということで「本部」も「関東支部」もまったく切り離して考えていないようなのです。

地方、というのは語弊があるかも知れませんが、関東以外の支部では「支部」と「本部」とが事務所的・距離的にもはなれており、人の面でも接点が少ないせいか意識の中でも明確に区分されているようです。

ところが、関東の会員にとっては「本部」も「関東支部」も一緒なのです。関東の会員は、関東支部の問題と本部の問題とを「NORC」という枠組みの中で、ゴチャゴチャにしてしまうのです。

関東支部の将来を検討するためには、当然、本部との仕事の分担や関係を規定せざるをえません。本部のする仕事、関東のする仕事が区分けされませんと政策や規則がきまってゆきません。

長いあいだ、その辺のところをアイマイにしてきて、あまり議論しませんでしたし、実質的に本部の仕事を関東支部の人々がささえても来ていました。そのために、関東＝本部というような錯覚に関東会員が陥り、それだけではなく財政的にも本部と関東の財政がゴチャゴチャに混じり合う結果になってしまったのです。

関東支部は、2年も赤字。どうする…?

93年10月の関東代議員会で、本部と関東支部とを「できるところから、分離しよう」ときまったのですが、1年半を過ぎても一向に分離はすすまないのです。

さきごろから委員会では、関係役員を委員会にお呼びして「分離がすすまないわけ」を究明しつつあります。そこで明らかになったことは、財政的に急迫しているだけでなく、実際に関東と本部との財布を分けると当面の運転資金さえも枯渇してしまうことがあると分かりました。

では、それを今までどのようにしのいで来たのでしょうか。じつは財務担当の役員が、個人的に銀行から短期借入れをしたり、支部交付金をやりくりしたりして運転資金を捻出してきたのです。それでも数年前には、本部にも繰越金が相当にありましたが、入会者も少数でしか存在したため、なんとかしのいだというわけです。

特に関東支部は、今年度は予備費も「ゼロ」という緊急事態に陥っているのです。運転資金のショートは本部とまったく同様です。

私たちは、「入り」や「出」を考えるのと同時に、この運転資金をど

うするか手当を早急に考えなければならないでしょう。臨時会費を集めることが一番安直な手ではありますが、たぶんそれは「我が首を自らかぎめる」ことにつながるおそれが大でしょう。

ここでも、抜本的な考察とその対策が必要とされているのです。

7月に、いろいろと、提案します…

この7月には「関東支部の将来のあり方」の方向づけを決めていただく代議員会が必要でしょう。委員会では、そのとき同時に運転資金が必要ときには「特別基金を短期的に使用してもよい」という提案をしていく予定です。

会員のみなさんは、ご承知かご承知でないか、どうもはっきり分らないのですが(だから調査させていただくのですが…)、本部も関東支部も、いま財政的には赤字体質に陥っています。特に、関東支部は去年は200万もの赤字でしたし、今年も相当の赤字が予想されます。これを、どのようにしたらよいと会員はお考えなのでしょう。代議員を通じて、「将来」だけでなく「直近」についても考え方を整理してまいります。代議員の皆さんの使命は重大です。

会員も1年間で250人も減ってしまうのです。

何か、抜本的な対策をたてなければならない、というのは火急の命題です。

本部も、動き始めました…

関東支部の変革はNORC本部の変革とも密接に関係しますので、ここで「本部構造改革委員会」も頻繁に開かれることになりました。9412委員会から正副委員長のほか、必要に応じて数人の委員が発言する機会をいただけることになり、いよいよ関東支部を中心とした変革の議論が本格化しようとしています。

たまたま、さきごろ開かれた本部の構造改革委員会にご出席の内海の委員の発言では「他の支部でも、実は関東支部とほとんど同じ問題を抱えている」とのことです。

「新しい風に、新しい帆を」のシリーズでは、できるだけ正確に委員会の進捗状況や考え方を説明しようと思っています。どうか、関東以外の地区の方々も関東支部の動きにご注目ください。参考にいただけるものが多々あると思います。

とくに関東の会員の方々にはこの夏、私たちが提示してゆく問題点を真剣にご考慮いただくために、まずは私たちが外洋帆走をつうじて、何をしたいのかについて、よく思いをめぐらせておいていただきたいとお願いたします。(つづく)

関東代議員会開催のお知らせ

関東代議員会が下記の通りに開催が決定いたしましたのでお知らせいたします。必ずご出席をお願いします。

日時：7月26日(水) 18:30～21:00

場所：国立教育会館 501会議室

みやづヨット

近畿北陸支部 通信委員会 森井幸治



本部通信委員会より運営、活動等についての紹介を、との依頼を受け、支部通信委員会としては改めて海岸局「みやづヨット」開設に至る経過に思いを巡らせております。

近北支部では、3年前に「JAPAN SEA YACHT RACE 1992」を主催しました。レースは福井県敦賀とロシアのウラジオストック間500マイルで、主にロシア、日本の17艇が参加しました。このレースでは、ロシアFESCO LINEの4,000トン客船がレース観戦ツアー客とレーススタッフを乗せて、敦賀〜ウラジオストック間を往復しました。通信手段は敦賀のアマチュアグループの支援により、敦賀スタートからウラジオストックのフィニッシュ、レース後の回航終了まで約2週間にわたり、朝夕のロールコールが行われました。本船からも機器を搭載してサポートする予定でしたが、ロシア船では許可されず、本船上のレースコミッティはレースの進展状況を掌握できず、船舶電話もウラジオストックに近付いたところでやっとつながるという状況で、コミッティがフィニッシュラインに到着した時点ではトップ艇は60時間余りでフィニッシュした後でした。コミッティにとって通信手段の確保は必須事項であることを改めて認識した次第です。しかし、敦賀のレース本部ではアマ無線でのレース艇とのコンタクトが完全に行われ無線でのサポートは万全でした。

1992年のイベントが好結果に終わり、翌年も続いて開催をという機運が高まり、平安建

都1200年記念のプレイベントとしてウラジオストックスタートで舞鶴フィニッシュの環日本海交流レースが企画されました。レース実施が具体化した段階で、前回の通信手段についての指摘がありました。強力な支援の元に実施されたアマチュア無線による前回のサポートが、7MHz21MHzというメインバンドで長期間のロールコールであったので、目的外通信としてアピールされ、NORCには特定の電波帯を付与しているという所轄官庁の配慮もあり、2回目の通信手段はNORCのHF帯で運用せざるを得ないことになりました。無線局の設置はイベントの資金計画を大きく左右するものでしたが、レースの安全性の確保のためには必須条件と考え、開設の方向で作業を始めました。

幸いに、設置場所は京都府立宮津ヨットハーバーが候補となり、倉庫の一部を借用することで見込が立ちましたが、資金的にはイベントの総合的な調達計画が困難を極め、京都府からの無線局開設に見合った支援はあったものの、グロスでは大きくバランスを崩す要因となりました。

その上、設置場所の借用申請、開局手続き等に予想外の期間を要し、8月初旬のレーススタート時には落成検査待ちで受信のみOKという状態となり、関東支部（ヨット衣笠）、内海支部（ヨット120MO）等のご助力によりレース進展状況を掌握することができました。

レースの結果は出場が日本艇2 ロシア艇9

でロシア艇が優勝でした。レース終了後もロシア艇1艇の消息がつかめずコミッティを心配させましたが、早くにリタイアしていたことが解りホッとしたと同時に即時リタイアの通告がないことに腹立たしさを覚えました。また、全艇を無線で掌握が出来ない国際レースのあり方にも課題を残しました。

海岸局「みやづヨット」は以上のような背景から1994年1月18日に免許されました。ロングレース開催を機会に設置されたHF/SSB、国際VHFの局ですが日本海側ではロングレースが数多くある訳ではなく、HF搭載のヨット局も数局に留まりVHF活用の機会を多くもつようにPRが続けたいと考えています。HF帯の運用は他支部のレースのサポートが出来ればお手伝いしたいと思います。

設置場所の府立宮津ヨットハーバーでは近い将来にマリンVHFの基地局の開設を予定しており、手軽に設置ができるVHFから普及を促進してゆきたいと考えています。

「みやづヨット」

設置場所 京都府宮津市宇田井小字下ヶヶ277番地
京都府立宮津ヨットハーバー内
TEL0772-22-6776

東経135度13分56秒

北緯35度34分52秒

設備 HF SSB日本無線JSB-110 (2~25MHz)
VHF FM日本無線JHS-25 (CH 71)
アンテナ HF 15M HIGH ダイポール
VHF 15M HIGH グランドプレーン

オペレーター 四海通5名 一海特2名

第45回大島レース

(関東支部主催・KSCシリーズ第2戦・5月27日11:00スタート・葉山沖→初島→大島→葉山沖85マイル)

IMS-Aクラス 参加艇5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	4722	ドリームピック	ファー44	高城昌彦	逗子
3	1733	UFO	エリオット35	川島正通	油壺
4	4591	ラッキーレディV	SAY12	稲葉文則	熱海伊東
5	2112	FUJI V	FRE45IMS	藤本達雄	油壺

IMS-Bクラス 参加艇6艇 (DNC1艇)

総合 順位	セール No.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	324	あきづき	ファー31	和久井喜治郎	油壺
2	2777	光	スワン40	砂田信一	逗子
3	4218	ナポレオン	TAK34IMS	石田和久	佐島
4	4111	コルバッチIII	バルティック43	加藤忠男	油壺
5	4014	アルファ	J/33	伊藤彰男	小網代

IOR-Aクラス 参加艇6艇 (DNC1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	4033	アーカンベイ	ファー40	後藤 裕	逗子
3	4305	ブルーノート	ファー40	五十井進	江ノ島
4	4272	プロバガンダ	ファー40	石渡一夫	熱海伊東
5	4040	シャドウ	BRND40	梅本寛	浦賀

CRクラス 参加艇7艇 (DNC1艇)

総合 順位	セール No.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	3531	かげろう	スウィング31	川久保史朗	諸磯
2	3592	ラハイナV	スウィング31	佐藤文昭	諸磯
3	4604	ファースト	スウィング34	池田栄宏	油壺
4	1985	波勝	SK32	吉岡久光	小網代
5	4749	WISHIII	スウィング31	赤星博之	東京中央
6	3387	BASIC	YOK 28	小坂橋博行	シーボニア

IOR-Bクラス 参加艇3艇 (DNC1艇)

総合 順位	セール No.	艇名	艇種	オーナー名	フリート
1	3002	シルフィードIII	ファー3/4	蒲谷和行	シーボニア
2	3306	リップルIII	YOK 33	裕 俊弘	油壺

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

さくらざちよう

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。オフショアレーンスーツとインショアレーンスーツの2タイプ。

HH[®]
Helly Hansen
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



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、発送させて頂きます。又は、代金引換発送とさせて頂きます。
 - 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 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 • RUSSELL
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
お祝い券

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



第12回日韓親善ヤマハカップヨットレース

ゴールデンウィークを目いっぱい使ったアリランレース

リポート・写真／玄海支部広報委員長 木内学



アリランレーススタート前

1995年5月4日、12時ジャストスタート。第12回日韓親善ヤマハカップヨットレースが韓国・釜山のオリンピックハーバー沖を福岡へ向けてスタートして行った。

今回は日本全体に広がる不況ムード、震災の後遺症やサリン事件等の影響が日韓合わせて31艇といつもより、かなり少ないエントリーではあったが50フッターから最小艇26フィートまで老若男女300名の参加をいただき大会を盛り上げていただいた。このアリランレースは、日本で行われている国際レースとしては最古のレースで2年に一度開催され、今年で12回を数え、毎回全国各地からの参加をいただき親睦の輪を広げているヨットレースです。今年から国際VHFの搭載を義務付けたため準備不足など参加を断念した地元の艇もあったようだ。

レースは、4日正午リコール艇3艇があったものの真のぼりの軽風の中、対馬の三ツ島（ヘディングは158°）へ向けスターボート一本のコースとなった。スタートして1時間程は7～10ノットのSSEの風の中順調に艇速を延ばしていたが、三ツ島を視認したあたりから風が落ちヘディングが125°～140°と振れまわり風速も2～4ノットとなったうえに、東流れの潮流に各艇なやませられていた。その間トップ集団のブランケットを嫌ってポートにかえた2～3艇が西からの、わずかに強いブローをひろって艇足を伸ばした。艇団のトップは、博多の〈リベルテエクスプレス〉、その後方に岡山から参加の〈ネオコスモス〉、

この2艇は環太平洋ヨットレース上海コース以来の因縁の対決である。その上手後方〈スーパーマリオ〉が博多の宿敵〈リベルテ〉を追う。また、韓国のオリンピックセーラーが乗るIOR50フッターの〈チャヤ〉、関西の〈アルビレオ5〉とこの5艇がトップグループになっている。

以後リベルテの川村安正艇長にリポートして戴いた。

「たよりない南からのブローをひろいながら対馬の三ツ島をクリアしたのがほぼ太陽が沈む頃となつてしまい、狙っていたコースレコードも絶望となってしまった。30マイルを7時間かかったことになる。風は相変わらずS→SSW→Sと2～3分おきに20°～30°ぐらい振れ回り、潮流ともあいまって対馬が全然動かない。イカ釣り船の灯がポツポツと出てきて、回りはあたかも中州の街の中にいるような錯覚を感じさせるぐらい明るい。21時頃から風は少しずつ西の方へシフトを始め、しかも風速が上がってきた、ヘディング164°の博多へ向け、ライトジェノアからのセールチェンジだが、ここでもまたセールの選択で頭を悩ます。大きく振れ回る風のため、マストヘッドジェネカーかスピンもマストヘッドにするかミディアムリグの小さいスピンにするかで非常に悩んだあげく安全策をとってミディアムリグからの0.75オンススピンネーカーにしたわけだが、一時つめられていた後続艇との差を一気に引き離す。結局最後まで、

このセールで帆走したわけである。しかし風向・風速とも安定せず大きく20°ぐらいシフトする。ぎりぎりのスピンランを維持しながらトップ集団の一番下手より博多の玄関、玄海島へ向けてアプローチ、この頃から〈リベルテ〉と〈ネオコスモス〉の一気に打ち合ってきた。お互い相手が見えているので、ひとときも気を抜けない長い戦いであった。勝敗を分けたのは玄海島からフィニッシュまでの残り5マイルで地元の利のある、我々〈リベルテ〉は玄海島のブランケットを避け、志賀の島寄りを、〈ネオコスモス〉は一路ラムラインを。風は上がったものの玄海島のブランケットは両艇の差になったようだ。GPSでのフィニッシュラインまで残り0.4マイル、オンコースだが福岡タワー・福岡ドームなどの陸上の灯で本部艇を確認できない。〈ネオコスモス〉がマストヘッドスピンの威力でジリジリとその差をつめてくる、能古島の影響で振れ回る風に苦労しながら200m程先に本部艇を確認2時56分25秒ファーストホーム。着順2位の〈ネオコスモス〉との差1分30秒。環太平洋上海コースでは5日走って10分差をつけられたが、これでやっと一矢むいた格好となった。15時間のレース中一時も気のぬけない苦しいレースであった反面、クルーの顔は皆一様に疲れてはいながら満足した様子で久しぶりにレースをした気分ひたっている、そんなクルーの顔を見ていると少々苦勞も報われた気になる。

レースを主催・運営していただいたタイトルスポンサーのYAMAHA、NOCR玄海支部、対馬セーリングクラブ、韓国外洋帆走協会の皆様に紙面を借りてお礼を申し上げます。ありがとうございました。

以上、このようなレース展開でありました。上位艇にとってハードなファーストホーム争いは、今年もまたアリランレースにドラマを作った。スタート後のベタのために対馬沖で後続艇が先にブローをつかみ、再スタートになって大型艇にとっては、非常に苦しい展開となってしまった。

最終成績は、このアリランレースには最古参で最多の参加経験を持つ〈キャプティヌ〉が念願の初優勝を飾った。優勝した松雪艇長は、表彰会場でカップを手に感慨深げに永かった道のりを思い浮かべているようだった。

第5回から出場の〈キャプティヌ〉総合優勝

レポート・写真／〈キャプティヌ〉オーナー 松雪 満



『追跡・発砲・だ捕、またも日本漁船が李ラインで韓国警備艇にだ捕される』。このようなニュースが毎朝のごとく紙上を賑わした。発砲・だ捕事件が遠いところではなく目の前の玄海灘のできごとでした。今の若い人には信じがたいことと思われそうですが、これも歴史の一駒なのです。厳しい波を乗り越えて日韓親善のため、初代玄海支部長大原氏の発案でヨット仲間と始められたのが第12回を数えるアリランレース。玄海灘の波以上に厳しい諸々の問題があり苦労されたことと聞いております。

〈キャプティヌ〉は第5回から参加しています。艇長として第5回～12回の8往復（往路：対馬レース、復路：アリランレース）をヨットでわたったのは私だけになったと思います。今回はアリランレースのスタートまでトラブル続きでした。まず、対馬レースでは気合いがはいりすぎたのか〈キャプティヌ〉のみりコール。はずかしい思いで釜山に入港しました。そこでまたまた入国審査のEDカード紛失。また、前夜祭ではホテルのエレベーターの故障で数分間カゴの鳥。パーティー会場へ行くところ席はなしと、これはこれはの三隣亡だった。気分をとり戻すため、クルーと美味ものを食べて明日はがんばろうと床につきました。しかしいつもながらレース前は眠れない。しかたなしに、あちこちに秘密の電話をして天気情報を調べました。

いよいよアリランレースのスタート。私のヨットの師匠であるフレイザー・セイルの長谷川氏と相談して海図にラインを入れる。コースは、長谷川氏も私の7回の経験を取り入れてくれた。スタートしてすぐに〈キャプティヌ〉はポートタックに返し、対馬を狙う。ほどなく前回よい走りをしたタラことミスター荒瀬の〈スウィング〉とミーティング。荒瀬氏がいうには、ここでもう勝ったつもりだっ

たそうです。しばらくの間、〈キャプティヌ〉は〈バアンガド〉（韓日混成チーム）と同行した。昨夜の天気情報での南西の風を信じて走っていた〈キャプティヌ〉は、釜山港沖で西へ振れてきたところでスターポートタックに返す。長谷川氏も「来た来た」と喜んでいて。そのまま対馬三島灯台にコースをひいてひたすらに走り続けた。風下の大型艇団はポートスピードがなく、〈キャプティヌ〉は強くなってきたブローにのって、5時間余りで三島灯台をかわした。この時の喜びはひとしおでした。ここで、昨夜の作戦会議で決めたコースに変針してスピナーカーを展開した。

〈キャプティヌ〉がスピナーを揚げると、周囲にいた艇もアップ。しかし、針路が保てず落ちていく。コンパスコースより0.1海里が限度としていたので、針路を保持するのがやっとの状態ではしばしばコースよりずれた。私の气象台によれば風が西へ変わると信じ、西を注意するように指示をしていた。30分もしないうちにクルーが「空に星が見えます」（神の声）と叫んだ。やっと西に回って、スピードも上がってきた。長谷川氏が「もしかしたら優勝できるかも……」といった。〈キャプティヌ〉の前後を大型艇が、壱岐の方へ上っていく。同方位に十数艇の灯火が見える。不安にならなかったといえは嘘になるが、ここまでできたのだから自分のコースを信じて走れない。7回も玄海灘を走っているのだ。しかし、真夜中に走っていると、ヨットはスポーツなのか遊びなのか、なぜ真夜中にこんなことやっているのか、こんな苦労はなんのためなのか、などと自問自答しながら、ひたすら舵を持っていた。まだまだ修業が足りない。

小呂島を3時方向に見ながら、無線に耳を傾けるとトップ艇団の声が入る。やがて玄海島を視認したところ、長谷川氏が残りマイルを盛んに聞いてくる。「残り15マイルだけど、

朝風前にゴールできれば優勝かな」とクルーの声。私は心の中で勝って兜との緒をしめよと呟きながらニコニコ顔で走る。やがて玄海島通過のコールを本部に報告。我ながらウキウキ声。風が前に回りスピナーを降す。周囲を見回すと先行艇が待っているではないですか!? オッこれは過ぎた発言でした。しかし、このようなことは2度とないと思いますから許して下さい。福岡タワー下の本部艇の横を抜ける。プー。なんて気持ちのよい朝でしょう。トップ艇の時間を聞いて疲れも一発で吹き飛んでしまいました。

レース中に、私がソレユルボン26ftで初参加した第5回の時のことを思い出した。その時の風に今回の風位がよく似ていたからだ。成績は〈ジグザグ〉より3時間40分くらいの遅れで、17時間24分。今回は17時間58分で、私の自己最高時間を越えることができなかった。しかし、再度アリランレースに挑戦するならば、自己再往時間を越えたいと思います。せめて16時間くらいでゴールしたい。これは夢なりかな…。

最後になりましたが、実行委員のみなさま大変ご苦労さまでした。今回参加できなかった艇も、第13回アリランレースで玄海灘のやさしい波の上で元気に闘いましょう。

第12回 日韓親善ヤマハカップヨットレース 総合成績

参加艇数29艇

総合 順位	艇 名	セール No.	着順
1	CAPITAINE	3120	17
2	VANGUARD	3284	12
3	HELTER SKELTER	4763	15
4	MEDICASTER	4531	14
5	TAMIE V	3623	16

輸入マリン用品は高い! そんな常識をWave Frontが破りました

*** 独自の輸入システムにより実現できたこの低価格 ***

米国製マリン用品なら殆どのメーカーを取り扱っております。また日本製も逆輸入いたします。
以下にその一例をご紹介します。



TASCO 双眼鏡
OS54 ￥34,800



Alden 気象FAX
Fax TR IV ￥297,000



PUR 造水器 Survivor 06
￥64,800



Autohelm
800/2 Tiller Autopilot ￥59,800
ST1000 Tiller Autopilot ￥69,400
ST2000 Tiller Autopilot ￥88,900



SONY PYXIS760 GP
￥132,000

ST50 Plus Speed System
(スルーハル方式銅製センサー)
￥68,000

ST50 Depth System
(スルーハル方式銅製センサー)
￥68,000

ST50 Plus Tridata
(スルーハル方式銅製センサー)
￥98,000



Lifesring ￥19,200

*上記価格は為替レート等の変動により予告なく変わりますのでご注文の際には最新の価格をお問い合わせ下さい。

一度でもアメリカに行ったことのあるかたなら、日本との物価の違いに驚かれていますことでしょう。とりわけ、マリン用品に関してはその差は顕著です。そうは言ってもアメリカにわざわざ自分で買いに行けばかって赤字ですし通信販売は英語が不安、そんな皆様の悩みを解決するのが当社のシステムです。当社では米国現地業者と直接提携することにより、無駄な中間業者の介入を避け、かつ様々なコストを極限にまで削減することで、今までの常識を覆すような低価格にてアメリカ製品をお客様にご提供させて頂くことが実現しました。お客様の手続きはとてもシンプルで：
お客様からの発注→弊社受注及び御見積書発行→お客様からの御入金→米国業者への発注→製品の着荷→お客様へ発送 と国内通信販売システムとさほど変わらぬ迅速さにてサービスさせて頂けるかと思ひます。

**まずは一度下記までお問い合わせ下さい。
きっとご納得いただけるお値段をご提示いたします。**

お問い合わせ先：ウエーブフロント

〒168 東京都杉並区宮前5-21-34-301 TEL(03)3333-7176 FAX(03)3333-4792 担当：和多田
取扱製品価格一覧を無料にて送付致します。

Wave Front

INTERNATIONAL AGENTS & DISTRIBUTORS

NORCの新時代に期待を寄せ、 大いに盛り上がった「並木会長の 就任をお祝いする会」



挨拶に立つ並木会長夫妻



会場風景



久野三浦市長の音頭で乾杯

平野運輸省海上交通局長からも
祝辞をいただいた石原名誉会長の機知に富んだスピーチで
「お祝いする会」が幕を開けた日本ヨット協会会長(前NORC副会長)の秋田氏。
ともに日本のヨット界を支えてきた仲である。

これまで会長代行を務めてきた並木茂士氏が今年2月の第36回総会において会長に選任されたのを祝い、石原慎太郎名誉会長(前会長)をはじめとする8名の発起人によって「並木会長の就任をお祝いする会」が企画され、5月19日、東京有楽町のフォーリンプレスセンターに200名を越す多数の関係者を集めて盛大に催された。

NORC会長のポストは昨年来約1年間にわたって空席が続いていたが、並木氏就任により晴れて組織の新体制が決定。これを機に、大いに並木氏を励まし5000人余が集まる

NORCの今後の発展を願おうということで、今回の「お祝いする会」には官界をはじめ並木氏と交流の深い友人知人、そしてJYA関係者の姿も数多く見受けられた。

久野隆作三浦市長による乾杯の音頭に先立ち、石原名誉会長がまず一言挨拶。長年務められた国会議員を辞職したこともあり、「これからゆっくりヨットに専念できると思えば、NORCの会長を辞めなければよかった」と、いきなりジョークを飛ばして一同爆笑。続けて「(並木氏は)この歳でなお未知数に満ちた男、何をやるのか分からないところが良い

のです」と、旧知の友らしい肩の張らない言葉でエールを贈って席を盛り上げた。

並木会長は令夫人を伴っての出席。聞けばヨットをはじめて以来、公のパーティーに令夫人を伴ったことがほとんどなかったとのこと。皆からヤンヤの喝采を浴びたが登壇した氏は「運輸省管轄のNORCと文部省管轄の日本ヨット協会が真摯に話し合いを行い本来の形のナショナル・オーソリティを整え、堂々と世界に出て行くのではないかと。本日、皆様から寄せられた温かい励ましを糧として職責を全うしたい」と謝辞を述べた。

1 法制委員会とは

「法制委員会」。法制委員会とは皆さんには耳慣れない言葉だと思います。実は、NORCには、クラブ活動の円滑な運営を図るために13もの専門委員会があります。

レースや艇と関わりの深い帆走委員会、安全委員会や通信委員会は、よくご存じでしょうが、法制委員会は目に見えない縁の下の力持ち（多大な希望かもしれませんが）、地味な委員会です。

「法制」という言葉から連想すると法律や制度がすぐ思いつきます。実は、これまで法制ではなく法政という名称が使われていたもので、法律に政治が加わって立法する委員会などと大袈裟に思われてきましたが、簡単に言えば「規制緩和」を進める委員会です。

法制委員会

「外洋帆走艇に関係する海事法令すなわち船舶法、船舶安全法、船舶職員法、海上衝突予防法その他についての調査、研究を行って、会員に対して最新の情報を提供するとともに、不合理な法令およびその運用については関係団体とも提携して、改正の陳情、意見具申等の活動を行う」。

2 ご意見、ご希望をお寄せ下さい

法制委員会の成果の一つとして、小網代沖の灯浮標があります。

小網代沖を夜間に航行するヨットはもちろんのこと、すべての船舶の安全確保のために灯浮標の設置を関係行政、団体をお願いした結果です。

法制委員会では、これから、世の中に吹き荒れている「規制緩和」のフォローアップ

を受けて会員の皆さんのプラスになる何かを、例えば、外国製のライフラフト、ライフジャケットが使える、ようにしたいと考えています。「こんな事ができたら」、「こんな事をしてほしい」、「こんな事で困っている」等なんでも結構ですからご意見、ご希望をお寄せ下さい。

宛先 郵送：〒105

東京都港区虎ノ門1-11-2

第2 船舶振興ビル5 F

(社)日本外洋帆走協会

法制委員会

FAX：03-3504-1914

(社)日本外洋帆走協会

法制委員会

なお、すでに輸入品の船灯については、国内で使用可能な合格品がリストされておりますので、本部または支部長までお問い合わせ下さい。

大幅緩和!!IMSレギュレーションの救済措置

本部IMS委員会、本部計測委員会

本部IMS委員会は、既存艇に対するIMSレギュレーションの救済措置の範囲を、はっきりさせると同時に、実質的に大幅に拡大する決定をくだしました。今までIMSレギュレーション

に適合しない特殊なアコモデーション故に、IMSレースを断念してきたチーム(各種ワンデザイン、ヤマハなどの普及仕様のもの、IORボートでレベルレースのサイズから外れ

たもの、等々)にとっては、大変な朗報となるはずだ。

詳細は次号で特集します。(編集部)

★読者プレゼント★

スペリー・トップサイダーの新製品 M1 Off Shore を 10名様にプレゼント

SPERRY
TOP ~ SIDER

提供/アキレス株式会社



定価：15,000円

アキレス株式会社 ☎03-3225-8259

50年以上も語り継がれた伝説とともに先進の機能を追求した米国が誇る伝統のデッキシューズ、スペリー・トップサイダーの日本総代理店アキレス株式会社では、履き心地の良さと安定性に加え、究極のグリップ性能と防水性を装備した新製品M1 Off Shoreを10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・年令・電話番号・NORCの会員番号・所属フ

リート・所属艇名・足サイズ(24.5~28.0cm)・OFFSHORE誌の感想を御記入の上、7月10日まで必着にて「OFFSHORE編集部」係まで御応募ください。なお、前月号「ニッポンチャレンジオリジナルTシャツ」の当選者は抽選の結果、下記5名様他15人の方々に決定しました(敬称略)。

村野裕、佐藤彦彦、大串成久、岡本周造、萩沢昌次 以下15名様

OFFSHORE 1995年6月号(No.237)目次

新島クルージングレガッタ'95/新島クルージングランデブー'95	1
第21回オレンジカップレース/第14回オレンジフェスティバルレース	6
ワントン全日本選手権1995	7
タカQカップ'95第7回日本ミドルボート選手権	9
アメリカスカップ石井正行氏に聞く(後編)	11
(たか)提訴シリーズ(第15回)	13

新しい風に、新しい帆を(その4)	14
NORC海岸局訪問記(その2)「みやづヨット」	15
第45回大島レース成績	16
第12回日韓親善ヤマハカップヨットレース	17
並木会長就任を祝う会	20
お知らせ・読者プレゼント	21

第36回鳥羽パールレースへのお誘い

本部帆走委員会

本年度鳥羽パールレースは以下の要項で行います。鳥羽における泊地に関する詳細につきましては東京及び東海支部での連絡会議で説明いたします。艇長もしくは代理人の方は必ず出席して下さい。また、スタート前の艇長会議後に安全セミナーを開催し、義務づけとします。

なお、本年より「IYRR93〜96のI章とIV章を試験的航路規則及び定義1995に置き換えて」適用します。艇長会議で説明しますがよく勉強して参加ください。

スタート日時：

Aコース 7月21日(金) 12:00

Bコース 7月21日(金) 12:20

タイムリミット：7月23日(日) 18:00

コース

Aコース 鳥羽→神津島(反時計)
→三崎港(180M)

Bコース 鳥羽→三崎港(150M)

参加料：出艇料(登録艇) 6,000円
(会友艇) 10,000円

(申し込み締切りまでに納入して下さい)

・乗員参加料 会員1名 2,000円

非会員及び会費未納者 6,000円

15歳未満 2,000円

・鳥羽協力費(泊地、ゴミ、水道等) 3,000円

・パーティー費(一般)

全長 40フィート以上 30,000円

35〜40フィート未満 25,000円

35フィート未満 20,000円

(出艇申告時に納入して下さい。)

参加申込：7月1日(土)18:30までに所定の申込用紙に必要事項を記入し、出艇料を振り込んでNORCの本部またはNORC東海支部事務局にお申送ください。

出艇申告：7月20日(木) 10:00〜14:30

(時間厳守)

於 鳥羽グランドホテル(4F しんじゅ)

提出書類：A、Bコース共通

出艇申告書(2部)、会員証のコピー、
「鳥羽パール特別規定」申告書(連絡会議で配布)

NORC安全検査証コピー

賠償責任保険コピー

艇長会議：7月20日(木) 15:30〜16:30

於 鳥羽グランドホテル

(4F 三つ島)

安全セミナー：7月20日(木)16:30〜17:00

於 鳥羽グランドホテル

(4F 三つ島)

連絡会議：東京

7月7日(金) 18:30〜

於 国労会館

東海

7月12日(水) 18:30〜

於 シャンテ(旧華寿殿)

※必ずどちらかの連絡会に出席をお願いします。

新設VHF海岸局から「呼んでみて!」レースの展開も聞けます

本部通信委員会

今年の鳥羽レースでは、新設の海岸局(知多ヨット、三宅ヨット)開設を機に、両局と従来の三崎ヨット局を含めたVHF(国際・マリンVHF)ネットでレース展開把握を行う予定です。定時交信、レース展開の案内放送などを計画していますので、参加艇以外のクルージング・ヨットも、VHF CH71及びCH74をワッチしてください。自艇の無線設備操作に慣れて戴くほか、各海岸局では各艇との交信データ収集をしたいと思っていますので、定時交信以外の時間を利用しレポート交換を、是非ともお願いします。具体的なスケジュール等については、いつものテレフォン・サービス(0468-81-0005)で、7月15日からレース期間中ご案内します。

第9回 石原裕次郎メモリアル・ヨット・レース'95のお知らせ

開催日：1995年8月27日(日)

コース：佐島沖(スタート/フィニッシュ予定海面)、葉山沖、辻堂沖の3点を結ぶ海域内に2種類のトライアングルコースを設定する。コース距離は9〜13マイルの予定。

参加資格：NORC登録艇(会友艇登録可)

クラス分け：IMS、IOR、CR、ノンレーティングの4クラス

スタート予定時刻：8月27日(日)

10:00 IMS・IORクラス

10:10 ノンレーティングクラス

10:20 CRクラス

タイムリミット：8月27日(日)15:00 各クラス

順位決定：IMS、IOR、CRIについては定められたルールによる。ノンレーティングは到着順とする。

表彰式・パーティー：8月27日(日)

18:00〜20:00

会場 シーボニアマリーナ
プールサイド

賞：各クラス・総合

1位〜3位(ただしノンレーティングは副賞のみとする)。

4位〜8位(各クラスとも副賞のみ)。

参加申込み：8月1日(火)〜8月18日(金) 17:00

所定の申込み用紙を使用のこと。

エントリー費の払込みをもって申込み完了とする。

実施要項及び申込書の入手はFAXサービスにてお願いします。

03-3504-1910

エントリー費：1艇につき¥10,000(パーティー費3名分含む)

※申し込みの締切りに遅れた艇は、レイトエントリーとして受け付ける。ただし、22日(火)正午までとする。その場合ペナルティとしてエントリー費は¥13,000とする。

参加申し込み先：日本外洋帆走協会(NORC)
TEL 03(3504)1911

FAX 03(3504)1914

〒105東京都港区虎ノ門1-11-2

(第2船舶振興ビル)

振込口座：住友銀行東京公務部

普通預金289150

パーティー費：1名につき¥2,000(3名まではエントリー費に含まれる)

記念ポロシャツ：予約受付中

1枚¥3,500(税込) NORCにて

出艇申告・艇長会議：8月24日(木)

会場：国労会館 8F

東京駅八重洲口より京橋側へ徒歩3分

●出艇申告17:00〜19:00

※出艇申告時提出書類：

1. レーティング証書コピー
2. 所定の出艇申告用紙(裕次郎レース用)

●艇長会議 19:00〜20:00

※艇長会議に欠席の艇はレース出場不可とする。

編集長より

チームNZのプロモーションビデオをご覧になりましたか。子供が乗った1艇のOPが中で「ブラックマジック」に出会い、「今度こそカップを取ってきてね」と言葉をかけるシーンが印象的です。ありふれたストーリーですが、誰れもがヨットに親しむ国情が映し出され、底辺の広さを感じさせられます。

今月の表紙は、添畑 薫氏によるカップを持ち帰ったチームNZのパレードシーンです。

最終レースのTV視聴率が90%を超えたそうですが、国を挙げてのそうした熱気が伝わってきます。

こちらは、梅雨がなければいよいよ夏本番。恒例の鳥羽レースが控えています。各支部のみなさんも、どしどし地元の近況をレポートしてください。イベントだけでなく、名物会員の横顔など何でもOKです。

OFFSHORE 237号

第236号 平成7年6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

Admiral's Cup. Named after the famous Champagne Mumm Admiral's Cup series with the approval of the Royal Ocean Racing Club, London.



CORUM

Maitres Artisans d'Horlogerie

SUISSE

Admiral's Cup



Ref.99 810 30 V550
(SSガンブルースチール、クォーツ)
¥520,000



Ref.99 810 21 V52
(18K YG/SS、クォーツ)
¥600,000



Winner
Ref.263 810 20 V350
(SS、クォーツ)
¥390,000

海とそのスポーツをこよなく愛する人に。勝利の象徴「アドミラルズ・カップ」。コルムから。

《写真/上》Ref.99 810 31 V52(18K YG/SSガンブルースチール、クォーツ、カレンダー、ブレスレット付) ¥710,000(税抜価格)

コルム日本総発売元 日本タイム株式会社 〒101 東京都千代田区神田松永町18ビレ秋葉原 TEL.03(3253)1331/〒542 大阪府中央区西心斎橋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いしております。 面館 西武/札幌 三越・東急・そごう・丸井/金沢・喜美堂・オバク・徳水時計店/旭川 西武/秋田堂/仙台 amio西武・三越・華崎/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・三越/船橋 西武・三越/千葉 三越・三越/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・平塚)・セサ(東京・大宮)・和光・大宮堂(銀座)・ヨシタ(麹町)・さいかや(横浜)・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・松坂屋・ムラマツ/豊田 三越/金沢 大和・名鉄丸越/横井 三越/名古屋 名鉄・松坂屋・丸井・三越・長谷川時計店/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 ジョイマツバラ・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・上本)・大丸(心斎橋・梅田)・阪神(梅田)・松坂屋・三越・三越/内時計店・オームラジュエリー・ケルエ・京阪・志保屋・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・はるき宝飾/神戸 大丸・三越・カミネ(サンアラ・アロード)・三宮時計店/姫路 西武(つかし人)/加古川 三越/姫路 ヤマヤシキ/岡山 高島屋・大丸・三越・ミヤ/広島 三越・下村時計店/松山 ダイアン・三越・三越/徳島 三越/高知 西武・大丸/福岡 タイムアタック(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 イノエ・グレイスタカチ/佐賀 三越/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

社団法人日本外洋帆走協会 平成7年6月25日発行(毎月1回25日発行) 昭和52年7月2日第三種郵便物認可 定価3000円