

社団法人日本外洋帆走協会

平成7年9月15日発行(毎月1回25日発行) 昭和52年7月21日第三種郵便物認可(定価300円)

Offshore

NO.239

09

1995 AUG.-SEP.

合併号

第36回鳥羽パールレース解析

新連載「女性セーラーのページ」

阿波証券杯第26回阿波踊りヨットレース

マム36レガッタ・トウキョウズカップ'95



第36回鳥羽パールレース解析

前半は風が不足、後半は余計。毎年、舞台を一新する鳥羽パール

●リポート／服部一良（本誌） ●写真／添畑 薫（フォトウエーブ）



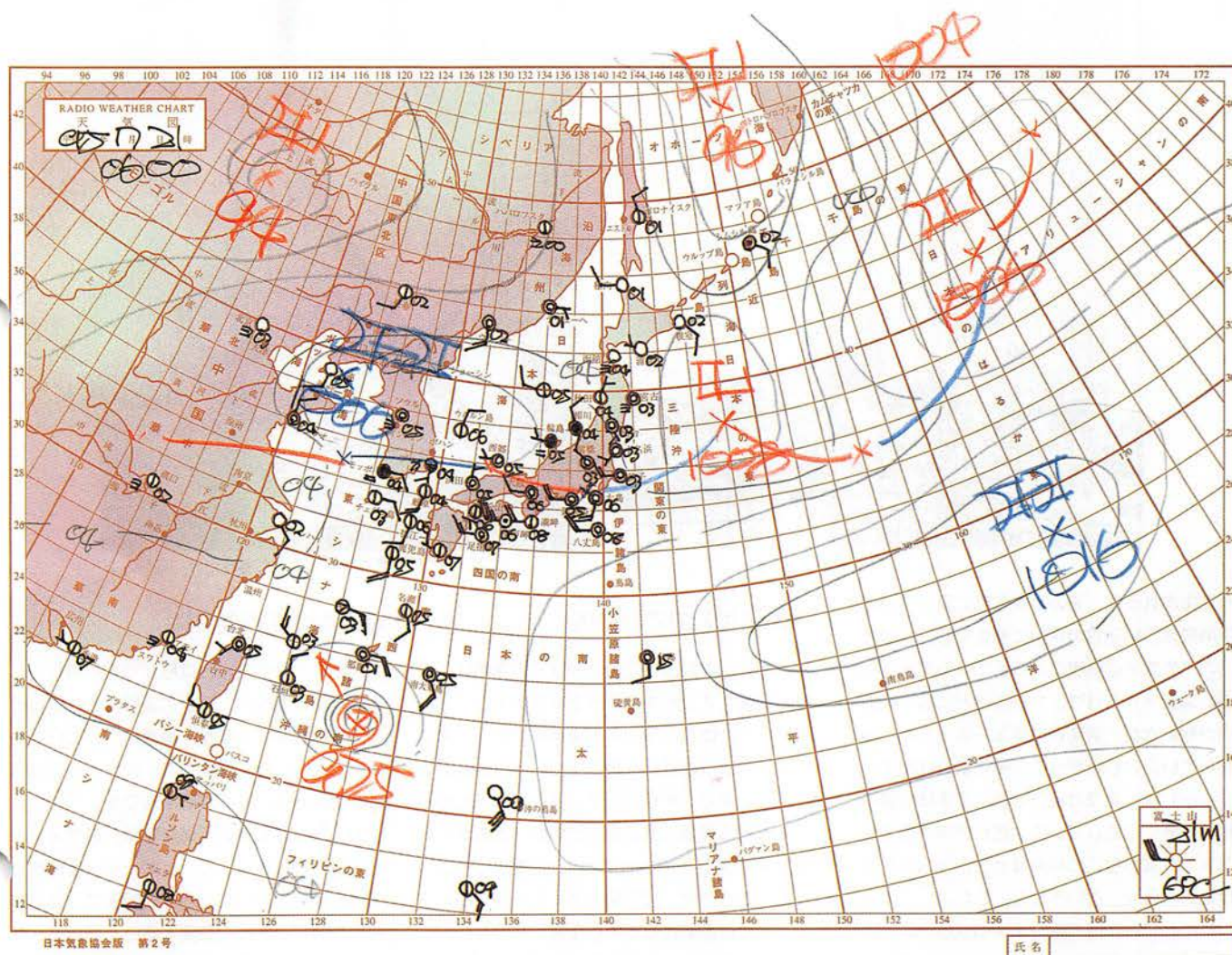
180マイル走って、数秒から10分台の差で続々フィニッシュ、IMSクラスを席巻したママ36軍団

恒例の鳥羽パールレースが今年もやってきた。「今年はクローズホールドの展開かもしれない」、「いや、ビール片手にスピンランだ」と、風を占うのがいつもの楽しみ。それぞれが期待を胸に7月21日、スタートを切ったのはAコース52艇、Bコース86艇。さて、今回はどんなレースになったのか……。本誌編集スタッフでAコースに出場したベテランセラー、服部一良が徹底的に今年のレースを解析した。

今年は、数年続いたコース正面からの風が少なく、比較的に楽だったと思います。しかし後半は40ktのブローに遭遇した艇も多く、トラブルが続出しました。そしてこのような状況にもかかわらず、IMS部門の総合1位と2位は5秒差、3位と4位の差はわずか1秒という大接戦をひろげました。もはや鳥羽パールレースは、フロックの行方に夢見る真夏の祭典などという、おどろかな側面を失い、直面する状況を的確に判断、しかも艇の性能を長時間にわたってパーフェクトに維持し続

けなくてはならない、きびしいオフショアレースに変貌してきています。そこで、今回の重要なポイントは何だったか、各方面から探ります。もっとも、昨年の経験が今年にまったく役立たないというところが、このレースの最大の特色であって、また魅力にもなっています。したがって今年のデータは過去の累積の1/36の例に過ぎません。本文中の見解をそのまま来年にご利用にならないように、くれぐれもお願ひします。

レース



読み切れなかったスタート当日の風

スタート前の数日間の気象情報の中で注目が集中したのは、フィリピン東方海上に発生した台風3号の行方でした。しかしこの季節のセオリー通りに沖縄の西方に向かい、ひと安心。本州中部を横断する梅雨前線も台風の影響は受けそうもなく、動きは緩慢。本州南岸では、前線への吹き込みと思われる安定した西寄りの風が、連日、続いていました。

掲載の別表(1)はスタート直前の0900に放送された21日0600現在の天気図ですが、足摺岬、室戸岬、潮岬、御前崎は相変わらず西風が残っていて、久しぶりにコース全域のスピランが期待できそうでした。しかしながら、例年の灼熱の鳥羽が嘘のような、とくにスター

ト前日からのすずしさが、いぶかしさの前兆だったようで、参加各艇がパレードを開始した頃になっても残る北風の正体が、天気図からはわからず、不安が次第につりました。

そして、スタート直前に風は一瞬風模様をみせ、これで天気図通りの風がくると思わせたのも束の間、戻ってきた風は前と変わらない北寄りでした。この微風は、その後多少アンクロックに回ったものの、おそらく場所によって違いはあったでしょうが、日没後の2000前後まで残ってしまったのです。

その昔、東の風が続いたケースのとき、駿河湾の沖で伊豆半島のプランケットを避けるために、横走りの不利を承知してポートにタック、沖に出るコースをしばし走り続け、結局このタッカー本が大きくものをいってファ

ーストホームを得たことがあります。だからこの風は、紀伊半島の巨大な影が生んだきわめて閉鎖的な区域内の風で、大王崎の南か御前崎まで行けば、データ通りの風をつかめるのではないかと、一時は考えたのですが、さらに踏み込む能力がなく、それで終わりました。レースが終わってから、あの終日続いた風の正体をどうしても知りたく、十数年前の頃、何回か乗せていただいた艇のオーナー、〈とらふぐ〉の馬場邦彦氏(気象海洋コンサルタント代表取締役)を久し振りに訪問、教えをこいました。同氏は、商業誌から同様なテーマの執筆を依頼されているとお話でしたが、こちらの質問にはいいいな説明を頂戴しました。

同氏によれば、積乱雲は強い上昇気流によ



Bコースの参加艇も変化に富んだ風を十分に楽しんだ

って生まれるが、その上昇気流に見合う分の下降気流が積乱雲の周辺に発生する。周辺外側の下降気流は地表に沿う風になってひろがる。スタート当日は、名古屋地方に激しい雷雨が観測され、積乱雲は停滞前線を東へ移動していた。したがって、遠州灘を横断するフリートは、発達と衰弱を繰り返す積乱雲の帯の南側に位置していて、積乱雲周辺の下降気流、すなわちこの場合は北方からの風を受けたのだろう、ということでした。

いわれてみれば、当日イメージしたことは半分ぐらいは正しかったようで、よく理解できました。

ただし、事前にあの風の成因が読めていたら、レースに役立ったかどうかという点が新たな問題になります。心理的な不安が解消されるだけでもプラスになりますが、同氏が「Aコースの場合、北風を受けてスピランで一気に南下、いち早く本来の風をつかんでジャイブをすれば、神津島までは一番早く到着したかも知れない。でも実際には大冒険でとても無理ですね」といわれたように、大胆なコースを引けるほどの確信には到らなかったと思います。もしも決断を得たとしても真面目な推論が半分、残りの半分は賭になったはず。それにしてもスタートの直後に、一か八かのルートが秘められていたわけで、やはりレースは面白いと思わざるを得ません。

神津島付近のこわい風

神津島の東側から北側にかけての海域は、狭い範囲ですがあまり癖がよくないようです。92年のときは島のほとんど真南のポイントまでスピランが続いたのですが、回り込んだとたんに風が止まり、ブランケットだったのかそれとも偶然に風が止んだのか、ともかく困り果てました。昨年は風向きと潮目の相性が悪かったのか、波の質がよくなく決してスムーズには回航させてもらえませんでした。そして今年は強烈な吹き下ろしに見回れたのです。もちろん時間による違いがあるでしょうが、南端によるにつれて10~15ktに落ちた風が、東側の祇苗島付近で25kt、その先では一瞬ですが40ktに達したようです。詳しくは後述しますが、ディスマストやラダー流失、幸いにもダメージはなかったようですが、マストトップが水没するほどのブローチングに出合って、クルー2人が海に落ちかけたトラブルも、このきわめて限られた海域で発生しています。島を越えた風と崖を回り込んだ風が局地的な一点に集中したとしか考えられませんが、風向と風速をしっかりと覚えて、今後は不意打されないように、十分な注意が必要でしょう。

潮を意識する度合い

潮の判断はほんとうに厄介です。満ち引きを繰り返す潮汐は、多少の経験があれば比較的容易にわかりますが、海流となると日替わりメニューに近く変化して、昨日と今日は異なる場合も多く、予測は至難です。

海上保安庁発行の「海洋速報」のコメントも「と思われる」とか「となっている模様」とかに終始していて、とくに最後の「流況は変化が激しいため、急変することがある」などの断り書きを目にすると、読まない方がかえってよかったと思うほど混乱します。関東地方から回航してきた艇の話も若干混乱していました。同じ頃に回航した各艇の話は、神子元島を抜けてから次第に逆潮が強くなり、遠州灘の天竜川沖から浜名湖沖までは3kt前後の強い東流にぶつかった、というところまで一致していましたが、一週間早く回航した艇は、潮の影響は受けなかったといっていて、潮の得体がますます遠のきます。

といって無視するわけにはいきません。かつての島回りのレースで、強烈な逆潮のためにフリート全体が岬を越えられず、立ち往生した例がいくつかあります。しかしだからといって、このあたりがまったく難しいのですが、こだわり過ぎるのも新たな問題を生みます。今回、大島の西側で、北上する潮を意識

別表(2) Bコース CRクラス航跡状況

総合順位	クラス	御前崎沖	神子元島	風早崎
1	II	6マイル	内側	近い
2	II	10マイル	内側	沖
3	III	近い	外側	沖
4	I	5マイル	内側	沖
5	I	10マイル	内側	近い
6	II	5マイル	内側	沖
7	II	5マイル	内側	沖
8	I	近い	外側	近い
9	II	6マイル	外側	近い
10	II	8マイル	外側	沖

別表(3) Aコース IMSクラス航跡状況

総合順位	クラス	恩返島	祇苗島	式根島の	地内島の	新島の	利島の	伊豆大島の
1	I	南	内	東	東	西	西	西
2	I	南	内	西	西	西	西	西
3	I	南	内	東	東	西	西	西
4	I	南	外	東	西	西	西	西
5	I	南	内	東	西	西	西	西
6	I	南	外	東	東	東	東	西
7	I	北	内	西	西	西	西	西
8	II	南	外	東	東	西	西	東
9	I	北	外	東	東	東	東	東
10	II	南	内	西	西	西	西	西

してか、沖コースをとった艇群が、風のシフトのためにデットランになり、左右にひろがった両側エンドの、風早崎をかすめたポートタックの艇と門脇崎寄りのスターボードタックの艇に、あっけなく先行されたケースがあったようです。結局、存在は確かだが得体は

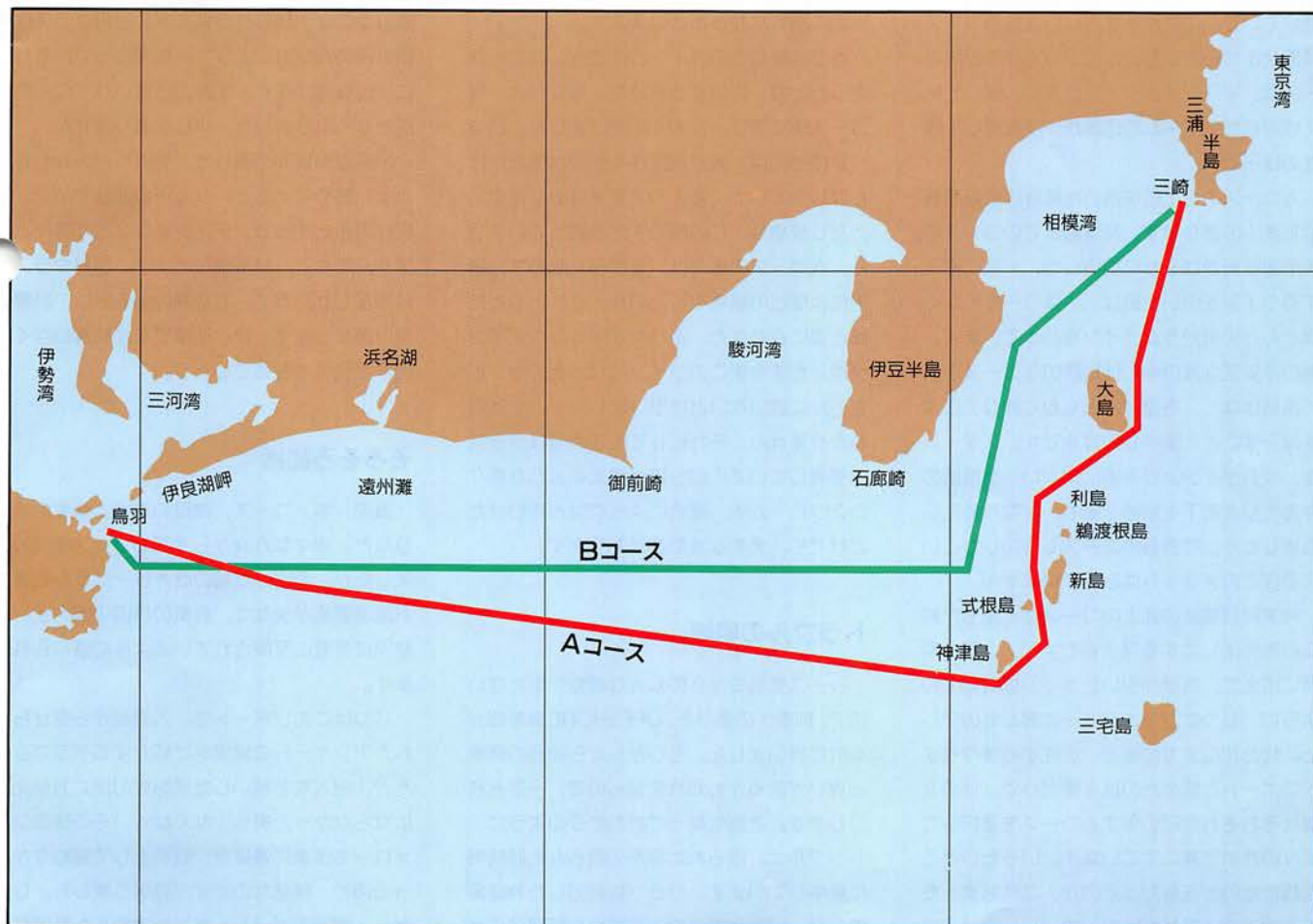
不明、味方にするのも敵にまわすのも、どちらも厄介、というところから後が続きません。

コースの競演、その最右翼と最左翼

ダイレクトのBコースの前半部、スタート

から石廊崎までは、御前崎から離れた沖側のラインがよかったようです。前述の潮がプラスにはたらいたのかも知れませんが、神子元島の外側内側の差はよくわかりませんが、別表(2)の通り、内側を通った艇が上位を占めています。その後のコースの引き方も各艇の選択

別表(4) 「ユニークだったで賞」に値する航跡図



別表(5) トラブル一覧

種類	数	日時	場所
ディスマスト	1	22日0715	神津島の北1.5マイル
ラダー流失	1	22日0620	神津島の北東 34°-14N、139°-11E
ワイルドジャイブ マストが曲がる。スピンボール破損	1	不明	不明
クルー負傷 スピンボールを破損。作業中のクルーが軽傷。 程度は不明	1	22日0710	神津島の東1マイル
クルー負傷 ジャイブの作業中にスピンボールがクルーを 強打。顔面打撲出血。フィニッシュ後三浦市 立病院へ	1	22日1400	城ヶ島沖4マイル
リギン損傷。程度は不明	1	不明	不明
スピンハリヤード切断	1	不明	不明
スピンボールネック破損	1	不明	不明
メインセール損傷	2	不明	不明
スピン破損	27	日時と場所の記入ある艇は7隻。 他の艇は不明	

は様々にわかれ、そしてそれぞれは艇速を維持していて、これが正解といえるコースは探せませんでした。したがって今年のBコースは、平凡なラムラインがよく、強いていえば御前崎アビームの位置が少々影響した程度の様子です。

Aコースの、上位を占めた艇群の位置関係は別表(3)の通りです。神津島までのコースで、馬場邦彦氏がひそかに期待した、一気に南下するラインを引いた艇は、やはり一隻もなく、ほとんどの艇がラムラインを辿っています。あの不安定な風の中では戦略的なコースを引く余裕はなく、各艇は、ともかく残りのログを減らすことに集中したはず。スタート後、ラムラインよりも東に向かい、御前崎の沖あたりで南下を始めた艇も、かなり数えられましたが、こちらのコースも成功したといえるほどのメリットはみせていません。

神津島回航後の北上のコースは、誰もが好奇心を丸出しにする見せ場ですが、今回も期待に添えて、各艇が引いたラインは別表(4)のように、じつにバラエティーに富むものでした。総合10位までの艇で、点在する島々をすべてポートに眺めたのは1隻だけで、他の9隻はそれぞれ自己の信ずるコースを選択して島々の西側海域にでています。いったいどこを抜けたのが正解だったのか、これもまったく不明です。あれだけの、20、30、40ktの追

い風を得ていたからには、多少の潮の影響は表面に現れなかったといえます。

さて各艇自在のラインの中でも、「ユニークだったで賞」に値する航跡を、Aコース、Bコース別に選び、別表(4)に掲げました。Bコースのものは、我が道を往く強固な信念がほとばしっていて、個人的ですが尊敬します。ただし成績は、この際ですから問うていません。Aコースのものは、しばらく眺めて、事前によほどの調査をしたのか、それともただ風と波に合わせた、走りやすかったヘディングが、たまたまこのラインになったのか、どちらかに違いないとは思いましたが、やはりわかりません。それにしてもこの艇はクラスで優勝していて、回り道が増えるような島々のスラロームも、場合によってはと思わせただけでも、大きな貢献度があります。

トラブルの明細

レース委員会からの公式な報告がまだないので、別表(5)の集計を、OFFSHORE編集部が私的に行いました。もしかしたら後日の発表と違いがあるかも知れませんが、一応お断りします。ご覧になっておわかりのように、トラブルは、限られた場所の限られた時間帯に集中しています。ひとつは前述した神津島の北側、時間は22日の06過ぎから07過ぎのわ

ずかな間です。もうひとつは、大島を後にした相模湾のほぼ中央、時間は同日の午後、フリートは一気に吹き上がった西風を受け、多くの艇、おそらく20隻前後の艇が、この頃はこの場所でスピンを破いています。

改めてトラブルのケースを数えていくと、当然ですが、レースは体力の消耗戦と同時に、物質の消耗戦でもあるのに圧倒されます。

コース前半の走り後半の走りの比較

前半ヨチヨチ、後半ギンギンが今回のレースの特徴でした。前半は、夜半にかけて、台風のうねりにゆさぶられながら風を丹念に拾い続けなくてはならない、ひたすら忍耐のレグでした。後半は一転、一歩間違えばサバイバルに果てる、瞬時の反応が試される豪快なスピンランのレグになりました。だから今回は、異質の要素が絶妙に組み合せて、非常に中身の濃いレースになったように思われます。そこでちょっとお遊びですが、前半部と後半部の順位を、別々に計算、比較してみました。試みたのは1MSクラスです。CRクラスは集計用のパソコンもソフトも異なって、それに少々艇数が多く、手が回らないうちに、時間がなくなりました。申し訳ありません。

結果は別表(6)の通りで、やはり興味がわきます。眺めていると、クルーの適性や能力、艇が得意とするコンディションなどが次々と浮かんできて、結構楽しめます。CRクラスに参加された方で、お時間のある方は、計算をお薦めします。ひと仕事ですが間違いなく何かが発見できるでしょう。

そろそろ総括

風向、潮、コース、微風の走りや強風の走りなど、様々な方向から今回のレースを眺めましたが、今回は伝統のセオリーに反して運不運の要素が少なく、各艇の日頃の実力が、結果に素直に反映されているように感じられます。

じつはこのレポートで、入賞艇から寄せられたアンケートの結果をご紹介します予定でしたが、記入をお願いした表彰式の席にお見えにならなかった艇も少なく、その後のフォローもままに運ばず、資料として揃わなかったのも、残念なのですが見送りました。しかし、勝因のポイントをおたずねした質問に、



クラスAのファーストホーマー〈コンテッサX〉

別表(6) IMSクラス レグ比較

総合順位	前半レグの順位	後半レグの順位
1	8	2
2	9	1
3	3	9
4	2	23
5	1	36
6	6	15
7	4	13
8	7	17
9	5	21
10	10	4

注：前半はスタートから神津島まで115マイル
後半は神津島からフィニッシュまで65マイル

「夜間が勝負と思い、がんばった」とのお答えが多く、やはりと感じました。

夜に入って、あのうねりの中で、変わり身が激しい風向風速に合わせるために、セールチェンジの数は多かったはず。そのうえもちろんトリムにも手を抜けずに、ヘルムにいたっては細心の集中力が必要でした。そして後半は、絶対にトラブルを起こさないデッキワークとヘルムの技が要求されたのです。間違っても、たなぼたの期待や不運をなげく愚痴の介入の余地はない、すばらしいレースだったと思います。

なお、大型艇群をあわてさせ、結果的にフリートを引っ張ったMUMM36集団の、大健闘というよりも正直に言えば第36回鳥羽パールレース制覇には圧倒されました。残念ながらはるか彼方からは、大接戦の模様を伺い知ることではできませんでしたが、さぞギャラリーをわかせたことと思います。

お願い

以下は、レース委員会マターで他からのアピールは僭越の限りなのを承知していますが、あえていわせていただきます。

参加各艇から提出される航跡図や事故報告書のひどさに関してです。記入がラフであるのは、いまに始まったわけではありませんが、今回は入念に調べたせいか、とくにひどく感じました。例をあげれば、Aコースの航跡図で神津島からのラインが、一本調子に式根島や利島に上陸、横断しているのが、複数あったのです。しかもこれらは活躍を続ける著名な艇で今回も入賞している艇からのものです。事故報告書の記入もおなざりに近く、艇名とオーナーの住所氏名以外、一切白紙なのが多数ありました。

いうまでもありませんが、レースの経過を知るにはこれらの報告書の類の参照が不可欠です。もし参加各艇からの報告が、いい加減だったら、この本文で述べた様々の事項も比例していい加減になります。航跡図のラインのラフもさりながら、例えば神津島通過の時間の記入が間違っていただけでも、前半と後半の走りを比較したデータには、何の価値も生まれません。

海外のロングオフショアレースでは、ポジションレポートをうっかり読み間違ただけでも虚偽の報告とみなされペナルティーの対象にされます。自分のしたことには責任をもつという点で、正しいスタートを切るのも正しいレポートを提出するのも、まったく同じ認識があらには徹底していて、残念ながらこのあたりの彼我の温度差は大きいようです。

また現在のような、フィニッシュの直後に、あわただしく記入して、とまかく渡せば、運営側も、とまかく受け取ればという、形骸化したシステムの抜本的な改善も、当然に必要でしょう。しかし運営側にもっとも期待したいのは、回を重ねるといことは歴史をつくらせているのに他ならなく、さまざまな資料のかたちで新たに加える歴史を、嘘でなく正しくするために、何が必要なのかという基幹の認識です。このセオリーが確率されていれば、実務面のチェック機構が有効に稼働、ふざけた航跡図や事故報告書が目立たなくなることはなかったと思います。

実態を直視した関係各位の奮起を望みます。

第36回鳥羽パールレース総合成績

Aコース (180マイル)

IMSクラス (ファーストホーム: <コンテッサX> 23H52'44")

順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー名
1	5366	FLAWLESS	MUMM36	森 幸 実
2	5177	RIVAGE	MUMM36	横 井 恵 二
3	5222	SANTA RED	MUMM36	笠 原 文 利
4	5555	SEA HAWK HIGH 5	MUMM36	世 良 直 彦
5	5266	SEXY YOU	MUMM36	壁 谷 辰 巳
6	2211	CARINO CHICO	MUMM36	古 川 浩 二
7	3336	TACK	X 442	小 出 拓 巳
8	5095	SLED	FARR IMS36	大 倉 俊
9	4500	KARASU	MUMM36	斜 森 保 雄
10	4959	FOUNDATION	ヒンクリー42	藤 巻 正 人
11	4417	APHROS	YOK-950	森 正 人
12	5208	JUST 7	N/M IMS35	堀 田 和 正
13	4014	ALPHA	J-33	長 谷 川 孝 男
14	4983	BOOMERANG X	J-35	加 藤 強
15	5118	CENTURY FAST II	TRIPP36	蝦 名 久 美
16	5175	ALBIREO 5	ベネトウ	真 松 猛 良
17	1733	UFO	E 35	川 島 正 通
18	2765	OCEANID	FARR MRX	吉 田 節 美
19	2677	GREAT PEOPLE	FARR 31	藤 野 眞 子
20	5203	TRACER	TAKAI34MS	三 宅 智 久
21	5333	BJ 7	BNT40.7	猪 狩 光 清
22	4591	LUCKY LADY V	セイヤー12	稲 葉 文 則
23	2112	FUJI V	FRERS IMS45	藤 本 達 雄
24	180	DABOHAZE SUPER 6	FIRST 42S7	土 肥 文 志
25	4755	LOVE A LUCK IV	E-12	荒 木 義 正
26	188	CONTESSA X	FRER 48	石 原 慎 太 郎
27	3426	DANCE OF MAGIC	ジャヌー35.0.D	原 田 八 郎
28	4091	HEART OF NIPPON	FARR MRX	太 田 祥 一
29	4737	TURTLE V	E-12	増 田 順 一
30	4218	NAPOLEON	TAKAI34IMS	石 田 和 久
31	5401	DECIMATOR	リドガンド	丹 波 由 昌
32	2777	HIKARI	SWAN 40	砂 田 信 一

順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー名
33	1393	BLUE SHANGHAI	SWAN 36	坂 田 修 一
34	3465	TIBURON	FARR 44	高 橋 敏 男
35	5072	ELEUTHERA	YR 10.3	鈴 木 秀 明
36	4722	DREAMPIC	FARR 44	高 城 昌 彦
37	3333	TABATHA	ツボイIMS950	久 保 田 茂
38	4542	ELDORADO	JAN O/D	五 藤 敏
39	4241	G'NET	J-39	神 部 静 江
40	4071	D A I I C H E HANAMARU	ハヤシ34	福 田 祐 一 郎
41	3373	APHRODITE	ベネトウチャレンジ	菅 野 道
RET	4111	CORVATSCH III	BLT 43	加 藤 忠 男
RET	4966	HEART	E-11	吉 塚 正 文
DNC	2228	MAKI	IMX 38	小 田 泰 義
DNC	3711	BIG BLUE	エリオット935	弘 義 行
DNC	3803	NIOH	YOK 40	山 形 淳
DNC	1122	RATTLE & HUM	MUIR 40	新 田 肇
DNC	5030	SWING BEKKAN	IMX-38	鈴 木 重 行

IORクラス (ファーストホーム: <SEA HAWK> 24H09'33")

順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー名
1	5050	SEA HAWK	J/V 40	世 良 直 彦
2	5040	MATENROW	J/V 40	青 山 紀
3	3002	SYLPHIDES IV	FARR 3/4	蒲 谷 和 行
4	1088	INDEPENDENCE V	YOK 30R	平 松 栄 一
5	4272	PROPAGANDA	FARR 40	石 渡 一 夫
6	3839	KAIENTAI	HOL 33	永 田 敬 二
7	4305	BLUE NOTE	FARR 40	五十井 進
8	3130	ISSUNBOSHI	YR-34	土 手 秀 三
9	4040	SHADOW	BRND 40	梅 本 寛
10	3001	HALF TIME	YOK-35	朝 河 清

Bコース (120マイル)

CRクラス (ファーストホーム: <ベンガルII> 23H29'34")

順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー名
1	4980	SAIKI	SWING 31	壁谷 繁雄
2	4749	WISH III	SWING 31	赤星 博之
3	2230	BYE・BYE	TAK-33	清川 恒
4	3749	STARBOARD JR.	YAM 31S	村越 一夫
5	4316	MANIJU	SWING 34	吉田 比呂充
6	4333	MER AMI	SWING 31	林 正幸
7	5298	HORNET 3	IMS 950	十八日 信夫
8	4613	PICARO	SWAN 44	海老名 俊則
9	1311	TACHYON	J 34C	西岡 一正
10	4311	LITTLE STAR	YOK-31N	後藤 賢治
11	4842	REVEIL	JAN 31SF	山口 龍郎
12	1985	HAGACHI	SK 32	吉岡 久光
13	4323	TERESUKO 3	SWING 28	三浦 征幸
14	5178	PLUMERIA	DHL 31	涌井 和広
15	1960	HIPPO	SWING 31	安高 知二
16	1250	HINEMOSU V	YAM 30S2	出口 武治
17	4377	ASAMA	SWING 31	松本 勲
18	1234	DABOHAZE V	FST 375	土肥 丈志
19	1085	SEIUN	FC-EUP	杉本 光昭
20	5431	FUGUE	FST 41S5	大澤 圭三
21	5219	PAWA	DHL-34	伊勢 順治
22	2570	MANBOW	SWING 31	小川 精二
23	2028	SAKIGAKE 3	SWING 31	入月 一夫
24	2580	MEG-7	FC-11	竹内 保史
25	4968	SUPER ESCARGOT	YAM 31S	宇都 木員夫
26	1606	ARMIS-3	SWING 31	稲垣 錦一
27	4604	FIRST	SWING 34	池田 栄宏
28	3889	MIZUNEZUMI	シグマ400	重松 良周
29	4214	SHICHIFUKUZIN	YAM 30S2	原 尚
30	3592	LAHAINA V	SWING 31	佐藤 文昭
31	4178	MIROKU 1	U-30	太田 宏
32	2640	SUNBEAM 3	ELAN 331	中村 正三郎
33	5297	DENIZ	FST 35.7	加村 知世
34	4919	ZETA VII	T-301	高原 俊弥
35	4956	WIND MACHINE	YAM 28S	亀井 正仁
36	3833	MONA LIZA	YAM 31S	守屋 弓男
37	2994	SHANGRILA 3	OCNS1100	丹波 由昌
38	4058	INFINI	YOK-29	水沼 昇
39	380	THETIS III	U-38	山崎 利治
40	4512	TAKE-1	SWING 34	武部 芳宣
41	4994	SENPO	FST 310	田中 一正
42	4775	MAYU-III	FRE-41	山田 良昭
43	3869	ISANA	YAM 30ST	水野 廉弘
44	3949	SUN RISE II	YAM 26HS	山本 昇
45	3054	TIGHT LASS	YAM 30S	岩崎 洋右
46	5075	URANAMI 8	YAM 31S	市川 勇
47	2662	ARIADNE 7	SWING 34	榎田 敏雄
48	5054	SATSUKIKAZE III	YAM 30S2	登坂 嘉和

順位	SAIL NO.	艇名	艇種	オーナー名
49	4991	TESESA III	YAM 31S	佐古田 正美
50	5111	BARONESS	FST 45F5	館 広
51	4300	BLAZER	SEBRE38	加藤 民夫
52	3518	HAGUMI	YAM 26HS	野口 隆司
53	4455	SEA HAIL	FST 45F5	岡田 興一
54	4957	LOLENE	SWING 34	永井 直裕
55	1044	TELEMATIQUE	JAN 34	高城 昌彦
56	4730	FUJI TOKYO	YAM 30S2	藤沢 正治
57	5368	GRACES	YAM 31S	藤森 功吉
58	5422	SUMMER QUEEN	CT 47PII	興津 弘志
59	2182	KELONIA	YOK 33	大谷 正彦
60	4621	ARIESU	EDV 30	牧野 秀明
61	3877	DOLPHIN	FST 305	中林 靖治
62	3295	SOUJI	Y-38R	佐藤 三三
63	4004	PARAPHRENIAN	X-119	荻須 文一
64	5020	MERRY SUN	BNT FCC	田中 良尚
65	5253	DAIDO II	YAM 40	青山 耕三
66	4985	FURU・TORA	CAPE 31	山本 智
67	5173	YUMI	ブリアン34	中島 由貴夫
68	3768	FRENCH KISS	X-402	山科 誠
69	4600	YUKIKAZE VI	FST 45F5	斉藤 昌邦
70	4076	ESPOIR	CON46S	宮崎 正憲
71	668	AURORA	VEN 30	船越 康男
72	3988	ARIADNE	YOK-31N	松木 武男
73	4557	ESPERANZA III	YAM 30S2	高橋 年正
74	305	RYUOMARU VI	OCNS 400	倉持 和夫
75	1405	HACHIKUMA	ODAY 34	行方 邦次
76	5412	SAYOMI	JAN36SF	山本 信弘
77	5443	PRISCILLA	イングリシス37	岡 松平
78	4955	GARYU 3	YAM 31S	石川 三郎
79	4136	NAIADE	JANU 990	加藤 千鶴子
80	3521	NACHI-X	YOK-40	二村 昭治
81	4010	ZAWAWA	CON 35S	小西 眞治
82	4865	NIJORD	KEA-45	新井 明
83	2210	CARRERA	FARR-43	渡辺 行彦
84	1771	SHIOJI V	FST 41S5	池田 晴秋
85	4888	SPLENDID ISLE	スワンケッチ	小林 義彦
86	2480	BENGAL II	OHA 16M	小林 正和
DNC	1990	HERIOS 3	PION 10	宮崎 順吉
DNC	3110	ENGLEBORN	NEW K-30	安田 勝彦
DNC	2011	SAVAGE	TAK-31	中村 寛
DNC	5161	APPLE III	FST 310	菊地 裕司
DNC	3757	KAZEKOZO TOKYO	YOK 33	加藤 亨
DNC	334	JUNE BRIDE 4	DUF-39	鈴木 禮三
DNC	1465	MAUPITI	FRE-38	岩田 慎夫
DNC	1950	ROI 6	YAM 30S2	白井 優太
DNC	2466	MERLUZA	J/V 9.6	杉田 泰一

鳥羽レースを戦った女性セーラー

●リポート／戸塚由理恵(本誌)

三浦半島突端、城ヶ島手前、深い緑の小半島の入江をくぐり抜ける地、油壺湾。その突きあたりに三崎マリンはあります。グレーの淡い薄曇りの雲達が、ゆっくりと南西の風に追いたてられ、房総方向に姿を消してゆきます。一瞬、強烈な夏の日差しが、集まったセーラー達の浅黒い膚を照らし、白色の姿が多い人々に熱い夏の陽を浴びせる、ここは第36回鳥羽パールレース表彰式の会場です。参加艇の多くは、各々のホームポートに帰ってしまったのか、満足とけだるさのために、もはや充足してしまったのか、百余名の方々が見当たりません。表彰されるべき連絡が入った方々がまた、時の余裕がある方々が残ったのでしょうか。各々のカップ、楯を受け取る海の覇者達にはにかみながら、それを掲げる姿に女性達が多かったことがとても印象的でした。

海に抱かれ、風と対峙する優しさと手厳しさの魅力を、悟ってしまったのは男性ばかりではありません。微笑み、ある日はたじろぎながら、クルーワークを、舵取りを奪取し自らの爽快な「スポーツ」の場を満喫する女性セーラー達。ここ数年NORCのレースへの女性セーラーの進出はめざましいものがあります。関東のKSCシリーズにも多くの女性セーラーが参加しています。今後、OFFSHOREのこのページではこうした彼女達の生の声を幅広くご紹介したいと願っています。名声をとどろかした勇気と潮気ある女性会員の方々から、たとえ憶怯者で、悩み多き青春の海に漂っている海辺の女性セーラーまで、当OFFSHORE誌は、活発な女性達の海とヨットに向ける熱く、時には冷たい思いも混じえて、いろいろな形でお知らせしたいと考えています。日頃のヨットライフを通じ、純な思いを海とヨットに寄せる「生」をかみしめている女性セーラーをご存知の方は、ぜひご遠慮なく、編集部までご一報下さいませようお願いします。

OFFSHORE誌上、ひさびさの女性セーラーのページ。まずは、'95年7月23日、鳥羽レース、表彰式の会場より鳥羽レースを戦った女性セーラーの声をリポートします。

福田笙子さん

(第一花丸、林賢之輔オリジナルデザイン34F、IMSクラスIIIで8位、総合40位)



諸磯京急マリーナに在籍のこの〈第一花丸〉で、今年5月、ご主人、福田裕一郎氏とともに、メルボルン〜大阪のダブルハンドヨットレースに出場し、クルージングクラスで優勝したことも、我々の記憶に新しい。専業主婦、ヨット歴10年、鳥羽は2回目。今回は、遠州灘のウネリが大きくて初めに船酔い、長距離のためか、時間が解決してすぐ直り、「そう困ったことと言えば……男性7名中、女性1名なので、暑さしのぎにノーブラしたいけどはすせないもとがしさに困ったくらい。その他には、危険な目には会いませんでした」。今回、ご主人より釘をさされ、「今回は、お前よりベテランが何名も乗るので手出しするな!」。辛い言い渡しを受け、お料理当番に専念したとのこと。もちろん海での食事はお手のもので、まずスタートは手作りおにぎり。次に各種カレー、果物と陸上のノウハウが凝縮されている。日頃、ティラーを握るのが大好きで、シドニー〜ホバートに4日半かった時、できるだけ長く舵取りをしたとのこと。今後、グアムレースが復活すればぜひ参加したいという意気軒昂ぶり。女盛りの45歳、魅力溢れる方だった。

中野智子さん

(アフロス、Y31、IMSクラスIII、優勝、総合11位)

西宮でJ24をご主人中野誠氏とともに2艇所有する27歳零歳児の母。一応、専業主婦。だが週末は、そのJ24内に荷物用ハンモックに愛児を寄せ、夫婦交代で面倒をみながら、



レースに練習に励んでいるというヨットに首までつかった女性である。一度目の鳥羽は「カラス」のコブみたいに乗ってたが、今回の〈アフロス〉では、「舵取りがあらへん? そんならイコカー!」と軽い乗りで参加。歯科医のご主人も愛児も置いてである。「大阪湾は、ウネリ余りありまへんやろ!」ウネリの初体験に少々戸惑った。また、何度か船が強風にあらわれブローチングに会う。「少々真青になりましたけど……。ベテランが3名ほど乗ってたので安心していました。いつもJ24だと数時間でしょ。こんなロングでとってうれしい! 舵交代のタイミングが判らなかつたけど上手く交代できました。でもティラー大好き! 眠気さえ来なければ、何時間でもティラー握っていたい! そう、私ワールド貧乏って言われてますねん!」1990年のダブリンからはじまり、本年8月、米国ロチェスターで開催されるJ24ワールドに出場予定という。成績と活躍が楽しみである。

西阪良恵さん

(サンタレッド、ママ36、IMSクラスIで3位、総合3位、関西ヨットクラブ)



ヨット歴10年。最初スキーに熱中していたが、ヨットに誘われて以来はまってしまった。

琵琶湖で最初乗った船のメンバーは、レース派、クルージング派と分かれていて、練習したくても余りさせてもらえなかった。今回の鳥羽で辛かったことと言えば、トイレ側がアンヒールなので行かせてもらえなかったこと。ヨットに乗るのは楽しいけれど気を使うのが人間関係とか。今年のレースはご存知の通りIMSクラスの上位にはママ36がずらり。ママのすばらしい走りには彼女も満足気の様子。

高校卒業後、父上が華道専修の副家元であるため、花の道を手伝う。暗室にこもり、テキスト用の写真を現像、編集作業などの「静」の世界に閉じこもりがちであったため、「太陽の下で動きたくらい海へ来た」という。現在、西宮の〈サンタ〉に乗る。そのメンバーに船のサービス会社をしている滋賀の人がいて、「バイトしに来てくれと言われて…」船底磨きやパフかけ、男2名に彼女が加わって2泊3日位の回航の手伝いもしている。「時間はあるし……。この次〈サンタ〉さんがケンウッドに出たいと言うてますから、私もぜひ行きたいの!」と激しい「動」に魅せられたバリバリの26歳である。

小林万希子さん (会員番号A-2-95141)

(サンライズII、YAM26F、CRクラスIIIで11位、総合44位、葉山)



共同オーナー7名中、今回は男3名に彼女1名の最少人数、最小艇で参加。おもにパウ中心のデッキワークに男まさりの腕前を発揮するが、前日の二日酔いのため、途中でダウンする。しばし安息の睡眠を得るが、「呑気に寝てる場合か! カップ着て、上へ上って来い!」とスキッパーの見幕に押され再び頑張った。ナイトセーリングは八丈島、三宅島を

3回位回っているが、葉山沖で、30knot他大波の経験は40knot以上ない。「これが弱いところ…」と強風への恐怖と憧れを少々吐露。今回の鳥羽は2回目。1回目に魅せられて参加したという。「今回のメンバーと乗っているのが一番安心!」と誇らし気で、「女の人と乗っていると私、気を使っちゃうんです。男の人の方が気楽。エンジン修理から、プロットもとれ、一人でアンカリング出来るセーラーでなければ一人前とはいえない! 女の人って、つい男の人を頼るじゃないですかあ?」と結構手厳しく、「今年のニッポンカップでの葉山選抜にエントリーしているし、8月のTOKYO'Sカップにスキッパーとして出場するつもり!」と目下自信満々上昇中の女性である。そんな彼女でも、代表オーナー山本 昇氏に怒鳴られ、泣きながらヨットを体得した過去もある。

「この頃では、怒鳴り返す」までに成長した。写真のポーズに、「ちょっと口紅つけていい?」と念押しあたり、まだまだ愛くるしさ漂う27歳の独身である。

寺川智子さん (会員番号T-2-90031)

(ラブブラックIV、エリオット12、IMSクラスIで14位、総合25位) ヨット歴6年



コンピューター会社でソフトの仕事をしている23歳、独身。

東海支部に所属しているが、東海にはJ24を女性だけで乗るチームがなく、毎週末、愛知県名古屋から三崎へ駆けつけ、女性チーム〈LuLL〉で活動している。

「今回は〈LOVE A LUCK〉の金子純代さんのところに混成チームの一員として参

加。女性が5名乗りました。Aコースのファーストホームを狙ったのですがあの〈コンテッサX〉にわずか47秒差で着順2着。少し残念。今回で6回めの鳥羽でしたが、Aコースは初めてでした。

まだ経験不足もあるかも知れないが、憧れの金子純代さんに指導を仰ぎながら、女性だけで鳥羽レースに出たい!と意欲的。「ちょっと体力的に無理かしら?」と未知への不安も多少ある。「女性セーラーについて」聞いたところ、ウーンと唸りながら、「男性セーラーと同じで、自分の意見をはっきり持ってる人が多いと思います。やはり船で控えめにしたら、何もやらせてもらえないから、私は率先して動きます。自己主張もしなければ、ポジションを与えてもらえないでしょ?」と、働いた月給を新幹線代、ヨットの費用に大方は費やしているヨット大好き娘。「9月中旬、米国ニューポートで開催されるJ24のウィメンズキールボートに〈LuLL〉で行ってきます!」と元気一杯、青春まっ盛り。「今は未熟やから」まだ舵をもたしてもらえないけど、きっといつか、確実なスキッパーになることが、目下の願望のようだった。

インタビューを終えて……

数年ヨットから遠ざかっていた私にとり、女性セーラーの印象は鮮烈でした。

多分彼女達はたとえ幾多の困難に直面しようとも、めげない挫けない、積極的な人生をつかみとってゆく生き方をしている面を見せてくれたからでしょう。かつて海へ乗り出し航海の辛さを味わい、また実はそれに変えがたい海での満足は陸では味わえない至上の喜びであることを、秘かに大事にしていた男性セーラーの内緒事、それらを女性セーラー達は多分わかってしまったからでしょう。とどまるところを知らず、彼女達の潮流はいきおいを増してゆくことでしょう。大きくはばたき、風と海を相手に、ますます活躍されることを願うばかりです。

第134回理事会議事録

1. 日 時 平成 7 年 7 月 8 日(土)

2. 出席者 30名(出席29名)

3. 議 題

- (1) 一部規程改正の件、新入会員承認の件及びナショナル・ジャジ認定の件等
- (2) 補助金について
- (3) 支部及び専門委員会報告
- (4) JYAとの問題
- (5) 構造改革の進捗状況
- (6) その他

議題(4) JYAとの問題

戸田理事から、資料として提出のあったレポートについて説明があった。骨子は以下の通り。

JYAは目的と事業が競技ヨットに関するものに限定されており、NORCの持つ船舶としてのヨットに関する広範囲な事業領域と異なっている。

統合問題に関しては広い視点から見ることが必要なので、JYAの問題をよく理解することが大切である。

●並木議長 一昨日JYAの幹部メンバーと会った旨報告あり、これから何人かでお会いしていきたい。「資料3(JYA問題)」を討議した結果、JYA側に提出したい旨発言があった。

●児玉常務理事 何のために一つになるのか認識が薄い。なぜ一緒になるのか、なぜ必要なのか、それぞれの立場でつめていく作業が必要ではないか。

一般の方々にとっては、こういう案がポンと出てきたとき、場合によっては相当抵抗があるような気がする。従って両面からやる必要がある。

●戸田理事 どちらも立派な組織を持っているが、両方が協力しながら、全体のためになるような活動が出来ていない。将来はクラブ活動か、地方では重視している。ヨットの裾野を広げていくのか。

●秋山理事 一緒にならなければならない、一般のヨット乗りが別れている。なんで一緒ではないのか、単純な疑問が一般的にある。

●児玉常務理事 JYAとの話では戸田レターを一旦検討をし、いい面悪い面をよく理解しよう、そう単純には話が進まない。一般の会員の方々にここまでの内容を理解してもらうことも大変である。協力出来るところは、どんどん協力していくという話し合いをした。

戸田レポートは、組織をやるためクリアしなければならない大事なところに触れている。まずは実質的なところから協力していく。あくまでもパーソナルレターの形になっているが正式な文書ではない。戸田レポートという形で、とりあえず提示をしていきたい。

●並木議長 こちらから正式な問題の提示はしてない。こんな問題がくるだろうとJYA側はだんだん理解してもらって来ている。

●大儀見理事 戸田氏の資料をNORCからJYAへ出すことは異存はない。合併すべきかすべきではないかは、この点昨年9月29日NORCとJYAとの会合をしたが、そのとき両組織としてきちんと合意している。

①文部省、運輸省との共管の組織を一緒に作る…確認済み

②いままでの連絡協議会ではなく、両方の組織から

実際に早い時期に、名前はどうか、推進のための具体的な委員会を作るということであった。

議題(5) 構造改革の進捗状況

戸田構造改革委員長から、次のとおり説明があった。

構造の問題は、2つに分けて検討してきた。本部サイドの機能をどうするのか、本部では何をやるのか、全国共通でNORCの事業の中に書いてある事業を全国共通の問題として、NORCが代表として取扱っていくと言うことにつくる。

その際一つの問題がある。正負・政府関係団体たとえばJCIと言ったことに、いろんな事を言っていく窓口になる。NORCの本部が表に出てやった方がよいと思われるような問題、そのようなものは本部が扱う。

新たに活動のテーマとして上がってきたもので、本部である程度パイロット事業をやってやらないと地方で扱いかねる問題を本部が扱って、将来地方の事業にしていく。

そういった問題点を本部がやる。

共通問題であるから、計測の実施は地方、計測のルール、レーティングルールも含めて、技術的な問題全て本部が扱っていく。

地方が出来るとは、レースの実施を含めて地方でやってもらう。そのような整理になると思う。あとは関東支部の問題がそれぞれに付随しておこってくる。

問題点で言うと、ヨットクラブ的なものを地方の支部に出来るかどうか、今の規則のままでも認めることは可能である。

関東支部で検討した、関東支部問題も核心に触れる点、どなたか紹介していただけたと思う。

NORCが今後存続していくための業務的な点を考えるに、関東支部の構造改革をきちんとしていかなければいけない。

相当突き詰めた分析をやっている。高田、尾島氏は相当深い分析をやっている。

会員について、一時的には若干減ることもあるが、将来的な運営、長期的な視点から運営を考えると、そちらの考え方にいかざるを得ないと認識している。

本部機能が重要である、NORCに参加するメリット、インセンティブをきちんとつくりあげていかなければならない。

例えば、NORC発行のセールナンバーを持っている船は、NORCが安全関係については、きちとチェックしているから、海上の臨検の対象にしないとか、検査の問題でNORCの安全検査員が検査したものについては、証書の発給だけ等会員に相当のメリットとなる。

本部機能とはそういうところで強化されていくべきである。法制上の問題もあるが、法制委員会でやっている。運輸省等にいろいろと言うべき点がある。

もう一点はあとで検討してもらうが、提示だけしておく。

いま一水会で政策問題等を話し合っているが、政策委員会的なものをおくべきでないか。今まで総務委員会がやっていたものは政策委員会ではないか、という指摘。

政策委員会が政策をきちんと打ち立てていく。政策は基本的な運営についての問題、JYAの問題、構造の問題、それから基本的な財政問題。このような基

本的なポリシーについては、そういうところで検討をしていく。

国際的な問題も含めている。いままで集まっている方々(専門委員会の長)、内容及び呼び名が変わるが、そういう場でポリシーを検討してもらいたい。

議題(1) 一部規程改正の件、新入会員承認の件及びナショナル・ジャジ認定の件等

*一部規程改正の件

埴原専務理事から資料に基づき、社団法人日本外洋帆走協会 組合及び運営規程の一部改正について、次のとおり総務委員会提案の理由説明があった。

①「法政委員会」を「法制委員会」に改める。

当該委員会で扱う事項からして、委員会の名称は「法政」ではなく、「法制」が適切であるため。

②「常勤の常務理事」を「常勤の理事」に改める。従前は、常勤の理事は常務理事であったが、平成7年5月から専務理事が常勤となったことに伴う改正。

これに伴い上記規程第2条、3条及び11条を資料のとおり改正をし、即日施行することとしたい。並木議長から諮られ資料のとおり承認された。

*新入会員承認の件

埴原専務理事から、2月から6月の間の新入会員は資料のとおり、特別会員16名、正会員232名、準会員4名の計252名で、総計では特別会員971名で、正会員4、148名、準会員27名、計5、146名となる、旨説明があり、並木議長から諮られ252名の入会が承認された。

*ナショナル・ジャジ認定の件

石井ルール委員長から資料に基づき、4名の申請人に対して理事会の承認が必要である旨説明があり、並木議長から諮られ4名が承認された。

*ルール委員会の一本化について

石井ルール委員長から資料に基づき、NORCとJYAとの合併問題が進んでいない状況下、ルールは一本であるので、ルール委員会だけでも一本化したらと、両者で新たにルール調整協議会(仮称)の設置について理事会の承認をされたい旨説明があった。

議題(2) 補助金について

児玉常務理事から、資料に基づき次のとおり説明があり、そして決議をしてほしい旨発言があった。

①本年度事業の補助金申請を昨年度の理事会で決定をいただいて、その結果は正式に査定0であった。最近になって新規事業所として申請を受け付ける旨を受け、平成7年度事業に予定していた補助金事業を一部修正して申請したい。これについて承認をいただきたい。

②来年度事業については、今年の9月末締切である、この点についても理事会の承認が必要である。内容について、やることについては代議委員会に既に決まっているのでよいが、概略の内容についてご了解をいただきたく、今回の理事会に諮らせていただく。ただし数的なものはまだ固まっていないが、一応説明させていただくと、今年度再申請をするものは「平成7年度事業(予定)」のIMS船内設備規程の調査研究・VHF船舶局塔載推進この申請をさせてもらいたい。

レースに親しみ、ヨットの設計家でもある 国会議員が誕生!

NORC理事・戸田邦司氏、参議院議員選挙当選

聞き手：市川和彦（本誌）

NORC理事で、構造改革委員会ならびに国際小委員会の委員長をつとめている戸田邦司氏（前、運輸省海上技術安全局局長）が、先の参議院議員選挙において新進党から比例代表区に推され当選を果たした。氏は、横浜国大で造船工学を勉強するかたわらヨット部に籍を置き、スナイプ級で活躍。昭和34年、大学卒業と同時に運輸省へ入省。以後、〈しおかぜ〉や〈K・7〉などでレースに参加するとともにヨットの設計においても才能を発揮。〈しおかぜIII〉、〈マウビティIII〉、〈インテペンテンス〉、〈コンテッサVII〉などを進水させた。海をあずかる運輸官僚としての長年の行政キャリア、そしてヨットに関する幅広い知識と経験は、まさにヨット乗りを代表する国会議員。さっそく本誌は氏にお会いして、今後の抱負を語っていただいた。



発想豊かな人が増えればヨットは普及する

●仕事の立場が変わりましたが、これからは運輸関係の仕事が中心になるのですか。

「まずは、いろいろご支援いただいたNORCの皆さまにお礼を申し上げます。いまの政界で大切なのは、どこの党ということではなく、どちらがより積極的に政策を進められるかという点にあります。そこを、まずご理解いただきたいと思います。今後も運輸関係の仕事が中心になると思いますが、他にもしなければならぬことがたくさんあります。省内にいると何とか立場の制約がついて回るものですが、これからは物事を鳥瞰的にとらえなければならないし、判断の物差しもちがいます。特に参議院は、長期的に物事を考えるところだと心得ています」

●その物差しをお借りして長期的に見た場合、いまのヨット界はどのようにうつりますか。

「これだけ海に囲まれて、これだけの人口を抱えながら、これだけ海洋レジャーが発展していない先進国はありません。発展できない原因は、教育にあると思います。ことなかれになってしまい、自分で物事を考えることが阻害されています。押しつけ教育ばかりで、実践的方法が欠如しているのです。家庭でも、いまの子供は勉強中心で家事を手伝わないでしょう。東北大学の西澤学長が、「このままだと、大きな災害のときに、どう対応していいのかかわからない人ばかりになってしまう」と言っていました。これからは発想豊かな人を育て、一人ひとりが異なった価値観を持つようにしなければなりません。そうなれば、ヨットに興味を持つ人も増えるでしょう。教育に関する提言は、機会あるごとにアピールするつもりです」

JYAとの合併は積極的に進めたい

●このようなとき、NORCはどのような役割を担いますか。

「ヨットは、家族単位やクラブ単位で遊ぶ時代にきていると思います。親が沖でクルーザーレースをしているとき、子供が湾内でディンギーに乗る、こんな世界ができてしかるべきです。そのとき、クルーザーとディンギーに協会が分かれていたらおかしいのです。ディンギーとクルーザー、両方に乗る人だっていますからね。私は、NORCとJYAの合併は積極的に考えるべきだと思っています」

●双方、管轄官庁が異なるという問題もあると思いますが。

「それが一番大きな壁だとは思っていません。むしろ、おたがいに垣根があると思ひこんでいるのではないのでしょうか。とにかく、いまのままだと、おたがいに活動の制限に縛られたままです。たとえばJYAはオリンピックを頂点としたヨット競技の団体なので、しっかりした県連組織ができていながらもかわらず、海事思想の普及といったテーマを事業としては掲げられません。2つの協会が持つ機能が有機的に働かない部分があるのです。安全問題など、ヨットの大小に関係ないはずで、一

括してやるべきなんです。それぞれの本部事務局を1つにまとめるだけでも、おたがいの予算を有効に使いながら実のある仕事ができると思います」

●もし合併したら組織はどのようにになりますか。

「組織の調整は、大どころが決まれば自然に収まると思います。活動の中心は、これまでのNORC地方支部とJYAの県連、それにクラス別協会等になるでしょう。理想的なのは、各地域にサークル的な組織ができて、そのなかにニューカマーの相談役となるボランティア指導員がいることです。ヨットに乗りたいと思った人が、実際にどこに行ったら遊べるかを気軽に相談できる窓口が必要なのです。普及させるために何かイベントをやるのではなく、受け皿を常に用意しておくという考え方です」

●NORC本部の機能はどうになりますか。

「合併問題と並行して、いまのNORC組織の改革にも取り組まなければなりません。本部は、ガイドラインやインストラクションを作成して全体の活動を誘導する旗振り役に徹するべきです。いま、NORC本部の仕事のなかには、支部がすべきことが入っていたり、大きな支部が本部のように機能している部分も見られます。本部は公益法人としての仕事に専念し、支部は自分たちの創意工夫でそれぞれの地域に合った活動を目指すべきです」

●NORCの理事はボランティアの仕事ですが、これからは忙しくなって個人的な時間をNORCに注ぐことがむずかしくなりませんか。

「これまでさせていただいてきたNORCの仕事すべてはできないまでも、意見を述べさせていただくことは、いままでも可能だと思います。国際小委員会の委員長はご辞退申しあげるつもりですが、一人の理事としてJYAとの合併問題とNORCの構造改革については、従来どおり取り組んで行きたいと思っています」

*スケジュールに追われるなか、戸田氏は短い時間とはいえ、いくつかの問題を整理して簡潔に答えてくださいました。いまでも、月に2〜3度は故郷の小名浜に帰り、クラブレースを楽しんでいるとのこと。石原名誉会長以来の、NORC理事国会議員の活躍に大きな期待を寄せたいと思います。

新しい風に、新しい帆を (その6)

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

7月26日関東支部では臨時代議員会を開催しました。9412委員会からは5つの議案を提出し、そのうち4議案は可決成立しました。「支部を細分割する議案」は9412委員会が提案したとおり、代議員の出席数不足のため、9月に再度代議員会を開くことにして、そこで議論をつくして決定することにしました。

紙面の都合で代議員会での模様をすべてご報告できません。ここでは要点だけをお伝えします。詳しくは、代議員から報告を聞いてください。

本部と関東支部は、機能、人、もの、金とも分離することに決定しました。早期に実施にふみきります……

関東支部では、かねてより、本部と関東支部とが「NORC」という一言でくられていて「機能＝仕事、人、もの、金」とも本部も関東支部もなかったのです。

つまりNORCは、日本外洋帆走協会という公益法人としての事業活動と、オーシャン・レーシング・クラブとしてのクラブ活動とが、関東では入り乱れていて、特に事務局や財布が本部と関東支部とが一緒になっていた関係から、いままでゴチャゴチャになっていて分離を考えてはいたのですが、なかなか進捗しませんでした。

そこで今回、関東代議員会は本格的に分離にともなう財源処置までを考えた上で、本部と関東支部との分離の早期実現を計ることを再確認したのです。分離は、すでに93年10月に関東支部代議員会では決まっていたことで、まともに事が運ばれていたのなら、今頃はとくに分離が済んでいたはずの事柄なのです。

一般の会員の方は、ほとんど本部も関東支部も同じ「NORC」ということでいいではないか、と思いがちですが、関東支部の仕事や機構をつきつめて考えてゆくと、この辺を整理しないと関東の会員が「何をすべきなのか・何を負担しなければいけないのか」や「NORCに入っていて何のメリットがあるのか」がハッキリしてこないのです。

要は、自分たちの要求や負担をこの際ハッキリさせてゆこうではないか、ということなのです。

NORCの中で、本部の仕事＝機能と関東支部の機能＝仕事とは本来別なのです。いま「NORCに入っているけどメリットがない」などとよく聞きますが、それは、NORCの本部が本来しなくてはならなかった公益的な仕事が多分会員に満足されていない・やっていたとしても、周知されていない、からなのです。あるいは「遊びだけのために、ヤタラ金ばかりとられる」と考えている会員が多いからなのです。

例えば、船検を簡単にしたいとか、航海灯をなんとかしてほしいとか、ライフラフトや備品類をなんとかしたいとか、こうした公益的な仕事は本来ヨット乗りにとっては基本的で大切なことなのですが、こうした会員の声を集約して、行政や国に対決しながら自分たちの権利を獲得してゆくという仕事をNORC本部として十分にやれなかった、あるいは、怠ってきたということが言えるとおもいます。

また一方では、関東支部も遊びのクラブとして徹底していればよいのですが、そういう訳でもないところに会員の不満が醸成されてきて

いるのです。

本部の機能とは……

そこで本部の機能が問題となります。もちろん定款に方向づけはされていることですが、本部では目下、関東支部の動向をにらみながら、本部の仕事を改めて規定しようという方向で動いています。それは、本部理事が委員の大部分をしめている本部構造改革委員会のしごとで、最近では9412委員会から、委員長と副委員長がその委員となり議論にぐわわっています。

いろいろの議論をつうじ、本部の仕事は定款に則り敷衍すれば、およそつぎのようになるはずで

1. 外洋帆走協会の事業に関し、国または国に準ずる機関（地方公共団体、JIC等）や公益法人に対し全国統一的な働きかけをする。
2. 協会の諸事業の実施に関し、基本的な、または、全国共通な問題を取り扱う。
3. 本部が所掌すべき問題に関する国際的な対応をする。
4. 支部との関係は
 - a) 支部それぞれの問題であっても、支部から要請があつて本部がその任に当たった方がよいと思われる問題に関する対応。
 - b) レースの主催・運営等、支部において行いうる問題の扱いは、原則として、支部がおこなう。
 - c) 支部が扱うべきものであつても、支部において十分扱いきれないような問題については、パイロット的に本部が扱う場合がある。

この際、私たちは、本部の公益的な仕事は、本部のテクニカル集団に実施してもらい（もちろん私たち会員が後押しして）、あとは関東支部が遊びのクラブとして、現状にあつた形で楽しいクラブライフを徹底してやってもらう、というのが基本的に考えていることなのです。

最近では、地元のヨットクラブが主催するレースも活発になり、遊びのレースは地元のクラブで十分できるようになってきています。しかだつて、NORCの存在価値は、いまやトップレーサーのためのレース運営が公益的仕事しかありません。公益的仕事がおろそかにされるのでは、トップレーサーでない大部分の会員は、いまやNORCに残っている意義がないのです。

関東支部・2500人の大きさと、一塊としてクラブとして遊んでゆくのは委員会では難しいと考えています。もっと小さい塊にして、みなが集まって簡単に意見が通じよう単位に関東支部をくくりなおしてクラブライフを楽しんでゆき、そのクラブ、クラブの中から自分た

大きすぎ、民主的に運営するのは、むずかしい……

— 14 —

ジュリー・ルームより (その1)

NORCルール委員長 石井正行

7月号のOFFSHOREに対する読者の感想が、OFFSHORE編集委員から送られてきました。アメリカズ・カップ「ここだけの話」に興味をもった人が多かったこともさることながら、ルールの解説を毎月掲載してくれという要望がかなりあることに驚きました。

一般的に「ルールは複雑で難しい」という観念が強く、積極的に研究してみようというタイプと、諦めて敬遠するタイプがありますが、どちらかという後者の方が多いように思われます。

しかし、安全にかつ公平でフェアなレースをしたいと思えばルールを無視することはできません。だから、今回「ルールの解説をもっと」という声を聞いて、健全な思想が根強く生きていると実感し、誠に心強く感じた次第です。



J24世界選手権をジャッジしたジュリーの面々

J24世界選手権大会で感激した話

1994年1月にメルボルンで開催されたJ24のワールドの話です。J24のワールドともなれば、かなりエキサイトしたレースで抗議も多く、ジュリーを引き受けたがらないジャッジもいるくらいです。

このレースのインターナショナル・ジュリーのチェアマンは、日本でもおなじみのベテラン・ジャッジ、デービッド・リナカ氏でした(J24ワールド蒲郡1985、メルボルン〜大阪ダブルハンド・レース1991及び1995、パンパシフィック1994等々)。ジュリーのメンバーは、ニューヨーク・ヨットクラブ元会長ハリー・アンダーソン氏をはじめ、かなりのベテランがそろっていました。このインターナショナル・ジュリーのもとに一つの抗議書が提出されたときのことで

(レースの概況と抗議の内容)

レースは、前年度チャンピオンのケン・

リード(USA2934)が終始リードしていた。第1レース、第2レースともトップでフィニッシュ、第3レースでは11位となったが、トータル・ポイントでは12.5でトップをキープしていた。これを追うのが同じUSAのクリス・ラーソン(USA4467)で、3位、3位、7位とトータル・ポイントは13点。その差は、わずか0.5に迫っていた。

こんな具合に白熱したレース展開のなか、第4レースでオーストラリアのボブ・ヘーガンからケン・リードに対して抗議が出たのである。抗議の内容は次のとおり。

風上に向かう第1レグで、スタート後まもなく、スターボード・タックのクロス・ホールドで走っていたAUS179(ボブ・ヘーガン)の前方を、USA2934(ケン・リード)がポート・タックで横切った。このときAUS179は、衝突を避けるために大幅に舵を切らなければならなかった。権利艇がコースを変えて避けたのだから、USA2934はIYRR36に違反した。

証人: Love Shack (USA4467)

(審問における被抗議艇の説明)

抗議の審問で、USA2934の主張は大きく食い違っていた。

USA2934はJPN4351とは接近していたが、AUS179とはかなり離れており、余裕をもって前方を通過した。

ところが、AUS179の風上側(約1.5艇身)

この声に励まされて解説をする気になったのですが、国内だけでなく海外でもジュリーやアンパイアとして酷使されている多忙な近況からすると、毎月連続というわけにはいかないかもしれません。

ルール解説の必要性は常に感じており、ルール委員会としても時折講習会を開催しておりますが、原稿を書く時間がなかったためにOFFSHORE誌には掲載していなかったのです。しかし、今回はNORCの会員のために頑張ってみます。

ルール解説だけでは肩がこるという人もいでしょうから、いろいろなレースで見聞きしたエピソードも織り込んで、なるべく分かりやすく話を進めたいと思います。

前方(約0.5艇身)でオーバーラップしていたJPN4351の前方を通過することは困難と判断したので、ベアーしてJPN4351を避けた。この時USA2934はJPN4351とAUS179との間を通り抜けたが、AUS179がベアリング・アウェイをしたという事実はなかった。AUS179はコースを維持しても接触の危険はまったくなかった。

証人: JPN4351及びAUS171

(証言)

証人AUS171は、AUS179のクリア・アスターンでケースがよく見える位置にいた。そして「AUS179がコースを変更していないことについては300%の確信がある。AUS179とJPN4351との間隔は、USA2934が通過する前と後とでまったく変わっていない」と証言している。

もう一人の証言JPN4351は、「早く帰りたい」という理由で証言を拒否した。

ここで、インターナショナル・ジュリーの意見は「避けた」(チェアマン)、「避けなかった」(その他のジュリー)で2つに分かれた。

(最後の証人)

抗議艇の指定した証人(USA4467)は、前述のとおり被抗議艇と激しいトップ争いを演じている利害関係者(IYRR定義参照)である。しかも被抗議艇USA2934が失格となれば、この証人USA4467がチャンピオン

博多ヨット局

玄海支部通信委員会委員長 水上博信



博多ヨット局外観

「漢委奴國王」金印出土の志賀島、卑弥呼が統治したかもしれない糸島半島、その間を抜けて博多湾に入る。正面の鈍く光るチタン屋根の福岡ドームに針路を取り「帰ってきたな」と感じるときが、私はわりに好きです。

福岡ドームの少し西には福岡タワー、その大きな二つの目標の間隔分さらに西に位置するのが小戸ヨットハーバーで、NORC博多ヨット局はハーバハウスの2階に間借りしています。

博多ヨット局は、アジア太平洋博覧会・福岡'89、および博多港開港90周年を記念して行われた「オークランド〜福岡ヨットレース」サポートのため計画され、平成元年4月3日から運用を開始しました。

SSB電話の運用歴は今まで4回くらいですが、国際VHF電話の方は、月例のポイントレースや、会員艇からの要請があったときなどに（月1〜4回くらいの頻度）で運用しています。国際VHFでの通信可能な距離は、約10マイル離れた博多湾の入り口までは、ほぼ明瞭度5が得られますが、湾外に出ると湾を取り囲むような地形のためあまり伸びず、一般的なヨットの場合で沖合5マイルから約15マイルの範囲がサービスエリアと言えると思います。もっともそれ以上でも通信可能な場所があるのは無線の常で、1000メートル級の筑紫山脈に阻まれ、かつ50マイル近く離れた有明海のフェリーの交信が明瞭度5といった状態で飛び込んでくるのはちょっと驚きでした。

この混信の恐れのある件について電気通信監理局から「双方で共有する71chであるから円滑な運用について話し合ったほうがいい」との指導を受けたので、電波割当したのは一体どこ？と若干の不満を漏らし、いや貴重な電波財産を守る使命をもって打ち合せに伺った結果「特に混信はありません。大きなレースのときは念のためレース計画書を頂戴したい」とのことで、有明フェリー様のご厚情に感謝しています。

一方SSB電話は、過去2回のオークランド〜福岡レース、第2回メルボルン〜大阪ダブルハンドレース、環太平洋ヨットレースの釜山コースのサポートで運用を行いました。オークランド〜福岡の場合、当局はおおむね北半球側を、南半球側はオークランドのロイヤルアラカナヨットクラブが担当しました。レース参加艇の1艇がラジオポートを引き受けてくれて、彼らがロールコールを行った結果を報告してきましたが、当局がラジオポートとアラカナヨット局との交信を初めて傍受したのは、ポートが南緯3度に達した位置、ラジオポートとの初交信は北緯7度付近で、いずれも22MHzであり、4MHzで交信可能となったのは、沖縄の少し南であったと記録されています。VHFと異なってSSBの難点は、やはり混信（それとウッドベッカ雑音）で、当局は4、8、12、16、22MHzの各帯域についてプリセットされた各1波のみのため、混信しても他の周波数の変波が行えません。この点



無線室

外国艇はフリーシンセサイザ式を備えているので、ヨット側を変波してもらってオールバンド受信機で受け、返信は当局のもつ周波数で行うことで混信回避したこともあり、各帯域もう1波欲しいところです。

運用資格者の確保については、当局の開設に先立って第1級海上特殊無線技士の講習会を開催したので、VHFの資格者はまず十分ですが、SSBは出力150Wであるため、第2級海上無線通信士が必要であり簡単にはいかないので、必要ときに部外から選任することで行っています。また今年開催した第12回アリランレースから出場艇に国際VHF無線機の搭載を義務付けました。これは'94年からORCカテゴリ（III）以上に義務づけられた規定を満たすため、今後玄海支部主催のオーバナイトレースはすべて国際VHFが必要になります。

これからの計画としては、無線技士（VHF）および無線通信士（SSB）の講習会を行い、今後の国際レースの運営に対処していきたいと思っています。

設置機器

第1装置

中短波

および短波帯SSB電話送受信機

出力 中短波50W 短波最大150W

中短波用ホイップ、
短波用扇型アンテナ

第2装置

オールバンド受信機（0.1〜35MHz）
逆L型アンテナ（16m高）

第3装置

国際VHF電話送受信機 出力25W
λ/4ホイップアンテナ（20m高）

〈たか〉提訴シリーズ(第17回)

原告「準備書面」から学ぶ罵詈雑言の使い方

JGYR92訴訟対策委員会
服部一良

じつは、などと切り出すと続きは「隠されていた衝撃の事実」とか、週刊誌の見出しみたいいが似合っただけで本意ではないのですが、じつは、いままでの経過で、意図してお知らせしなかったことがあります。

原告「準備書面(9)」にみられる表現のあくどさは、すでにお伝えした通りです。いくつかを繰り返しますが、「右のような被告協会の暴論に接すると一世間の噂が真実味をもって聞こえてくる」「責任逃れの主張に終始する被告協会の態度に接すると、初島レース事故以後の30年がまるでなかった如くである」「悪しき商業主義にとらわれた無謀としか言いようがないレース開催」などという文面です。ところが、これらをご紹介した以後、NORCサイドの代理人から「法的にまったく無意味な言葉尻を相手にするのは、みっともない泥仕合になる」とやんわりですがたしなめられました。たしかに挑発に乗ってカリカリきても裁判には直接プラスにはなりません。しかしながら、じつは、というしかないのですが、その後の原告の台詞は、ますますエスカレートしてきています。NORCサイドの諸先生方はまったくとりあわないので、当方もひたすらそれにならっていますが、NORC名指しのアピールを、会員の一部が知って一部が知らないというのは、あまり歓迎できませんので、以下、意見を極力排した原文の抜粋をお伝えします。

「準備書面(11)」から。「被告協会が提出した第一次事故調査報告書の冒頭、石原理事長が述べた、今回の悲劇はある意味で起こるべきして起こったとしかいいようがない。私たちはなにか最も大事なことを迂闊に忘れていたのでは無かろうか、という言葉はただの飾り言葉だったということなのだろうか。そうではあるまい。—深い見識をもつ石原氏の—という言葉には、なすべきことを怠っていたという痛烈な反省が込められているはずである」

「ヨットの船型が今日のように変化してきたのは、より早く、より軽くを目指したためであるのは常識である。外洋ヨットの船型が座礁を避けるために変化する道理がないではないか」(注：NORC側は、先に、初期の帆船はアビームから風上には向かえなかったが、リグや船型の改良が進み、斜め前方からの風でも航行が可能になり、かつての船乗りをおびやかしたリーショアの危険をかなりの程度へらしていると述べていて、上記の原告反論は、

これに対してだと思えます。原告の主張にしたがえば、外洋ヨットは四六時中、座礁の心配がない沖にいてはなりません)「亡武市俊氏が、レースの草創期にレースの企画に携わってきたことも被告協会の責任を減ずるものではないことも言うまでもない」「危険を承知で参加しているのだから、事故が起きても文句を言うな、まがいの主張は無責任きわまりない。亡くなった14名を含めて、本件レースの参加者たちは、かくも無責任な法人がレースを主催していたなどとは思ってもみなかったであろう」「情報というものは、基本的に多ければ多いほど人の正確な状況判断を可能にするものである。被告協会のような議論の立て方をするなら、無線もラジオもない時代の方が船舶は安全に運航できたことになるだろう」。

「準備書面(16)」から。「前回の口頭弁論において、被告代理人は、本件事故については、被告協会には一切責任がなく、本件事故は単なる事故であったとする姿勢を鮮明にした。これには驚くというよりも呆れたが、当日提出された被告協会の右準備書面を読んで、このような協会が主催したレースだからこそ本件事故のごとき悲惨な事故が発生したことを改めて理解できた」「被告協会は、危難を絶対的に回避する方法は、外洋レースを開催しない以外にありえないという。本件事故から何ものを教訓としないような協会ならばその言に従って、被告協会は今後海洋レースを主催すべきではなかろうか」「被告協会の石原前理事長の一あの世界に例無い事故に責任のあるNORCが、もしその反省をなしくずしにしてはばむというのなら、協会は協会としての資格を社会に対して喪うことになるだろう、という言葉は併せて読めば、どう自分たちに有利に理解したとしても、被告協会代理人のような理解はでてくるまい。第一、石原氏は、被告協会の前会長で現名誉会長なのである。解するなどと他人事のように言っていないで、本人の意見を聞いてくれば済むことではなかろうか。もっとも、右のような手前勝手な理解を石原氏に面と向かってはなせるほどの心臓の持ち主は、さすがの協会の幹部にもいないであろうか」「被告協会は、相も変わらず、レースの続行か中止かは、参加艇が自らの意思で決する以外にないなどと言う。当然のことであるが、レースの中止と棄権は異なる。—レースを中止するか否かはレースの主催者である

被告協会が決めるべきことであるのは明白である。参加者には棄権はできても、レース自体を中止する権限などあるはずがなかろうか」

「被告協会は、たか号のクルーがイーバブの作動確認をし、使用明細書を熟読していなかったことが、本件事故の被害拡大につながったという。しかし、そのことと、捜索要請が遅れたことは別の問題である。あのような荒天下では、仮にイーバブの作動確認をし、使用説明書を熟読していたとしてもイーバブを作動させられないことも十分に考えられるのであるから、たか号が連絡を絶った後、速やかに捜索を要請するべきであったことは明らかである」。

およそのところは以上です。

さて、やはり一言加えたくまりました。

以前にもお伝えした通り、当方がディングーに乗っていた頃、すでに武市俊氏は憧れのスターでした。葉山鰐摺港の岸壁で何回も花の大島レースのスタートを見送り、翌日、同じ海岸でフィニッシュを待ち、ファーストホームの〈シレナ〉の艇上で、軽く手を挙げ晴々とした笑顔をみせる武市俊氏を、眩しく伺ったものでした。その後チャンスを得て、憧れの武市俊艇長の指揮下で、初めて八丈島レースに参加した、かけがえのない思い出も残っています。武市俊NORC帆走委員長の下でスタッフとして数々のレース運営にあたったこともありました。そして第1回のJGYRで当方も乗艇した〈摩利支天〉がファーストフィニッシュを決めたとき、早々とコミッティの武市俊氏がボートを駆って接近、お疲れさんの声とともに、ギンギンに冷えたビールを差し入れてくれたのも、さらにJGYR92の運命のスタート前々日だったか、油壺のABYCのカウンターで、久しぶりにお目に掛かって話が弾んだことも、ほんとに昨日のこのように鮮やかによみがえります。だから、武市俊氏のご遺族も加わっている原告側の代理人から、口汚い非難を浴びると、それに値する自身の罪の所在が判らず、ひたすら混乱するのです。

自分の命は自分で守れ、誰も当てにするな、は、武市俊氏を含めた諸先輩の基本的教えでした。原告が望むようにNORCがレースを催さなくても、ヨットは相変わらず海に浮かび、多くの人々は誰にもおんぶにだっこせずに自由に遊ぶはずで、原告代理人を支えるモラルは一体何なのか。この歳になっても考えなくてはならないことが多くて大変です。

KSCシリーズ 第4戦

(7月1日 逗子→初島→逗子)

リポート/レース委員長 植松 清 (逗子フリートキャプテン)

このKSCシリーズも第4戦を迎え、逗子フリート担当で開催されることとなった。逗子マリナーヨットクラブは前週、第7回初島ダブルハンドレースを開催しており、2週連続でオフショアレースの運営をするようになった。フリート担当で運営するとはいうものの、実際には逗子マリナーヨットクラブが運営することになる。レース本部はクラブルームに設置し、電話もFAXもクラブのものを使用。コミッティメンバーも大半がクラブメンバーで構成され、コミッティボートは〈アルカマク〉の協力を得るといように遺憾ながらフリートとは名ばかりの運営であった。

取りも直さず、この“フリート”についてはOFFSHORE誌に連載されている「新しい風に、新しい帆を」の9412委員会が問題視し解決しようと努力しているひとつの大きなテーマである。

このKSCシリーズの大きな特徴の一つに、毎回持回りて各フリートが担当してレース運営をするというのがある。第1回(4月)は諸磯フリート、第2回(5月)は葉山、第3回(6月)がシーボニアで、この第4回が逗子。この後佐島と続くわけだが、各フリートごとに特徴があり、違う環境があってシリーズレースの運営をする。参加する各レーサーには、私自身そうであったようにレースコミッティが抱える種々雑多に及ぶ諸々の問題に関心はなく、唯々レースの楽しみだけを追求しようとする。

当り前の話ではあるがエントリーフィーを払いレースに参加している以上、コミッティの抱える問題などに興味があろうはずはないが、参加者の義務であるはずの提出書類の不備(出艇申告時とレース報告時)は依然として多いし、艇長会議に出席する人もその艇の責任者が若しくはそれに代る者が出席することが前提であるにもかかわらず、俗に言うバシリが代行して参加している艇が1、2割はある。ほとんどの艇が完全であるのに、こうしたごく一部の人達が問題を残している。一連の艇長会議がマンネリ化していることは否めないがスキッパーが一同に会することによってレースの内容を充実させていくとか方向性を変えとか参加者が面白く楽しめるレースを運営するためにもスキッパー全員が集まること望ましいことではないだろうか。また、航跡図についても自分が帆走ったラインとかけ離れた所に線を引いて提出されているが、この人達はこの意味をもう一度考えて欲しい。そして前月号にも記したがこのKSCの意義目的をよく判って欲しい。

さて話を戻すとこの第4戦は風に恵まれたレースだった。朝から15ktを超える風がコンスタントに吹いていた。スタート海面は逗子マリナー沖の大崎の定置網の外側に設置する。水深は60mと深くないが波浪が悪くコミッティは苦闘する。11時スタートの予定で準備信号を上げるが、5分前の計時を読み間違えてスタートのやり直しとなった。音響信号は故障してなく、AP旗で繋ぎ11:10のスタートとなった。風は良くレースの動きは速かったがアウター付近にいた艇は何か起きたのか解せぬままスタートしたのではないかと思う。明かせばコミッティの不手際が原因だった。

全艇オールフェアでスタートしたが、この時点でリタイアした艇があった。潮流を考えた時、小網代沖のスタートより逗子スタートは、風向にもよるがコースの選択肢は多いようだ。風速は20kt前後で左に振れた時に弱く、220°まで戻ると20ktを超えていた。スタート後に本部艇のアンカーを上げて陸上本部に戻る。1200を過ぎると風速は35ktを超え、マリナーには出艇禁止の赤い吹き流しが揚る。13:00〈コルバッチ〉より情報が入る。各艇ハイペースで真鶴沖のバトルを楽しんでいる様子で付近は風が弱く20kt~25ktと、いつもより展開が早い。逗子マリナーでは相変わらず35ktを超えている。12:05横浜気象台より強風波浪警報と濃霧注意報が発令される。リタイア艇が続出し、15:00には7艇となった。各艇ともオーバーパワーが原因のようだが、この結果の分析は折があればしてみようと思う。15:00には初島アプローチをしている各艇のロールコールを聞く。この調子だと、2時間プラスでトップ艇群は明るいうちにフィニッシュが予想されるので、16時にはフィニッシュラインを設定しなければならない。スタート時のアウターブイをそのまま使用し、コミッティボートからアンカーを入れるが風向が定まらずラインが長過ぎてしまった。17:00を過ぎると次第に風も弱くなるが、それでも25kt~28kt。17h 40'22"〈ドリームピック〉がファーストフィニッシュ。20h 53'10"が最終艇のフィニッシュをもって終了。過去4回のKSCでは一番風が良かったが、リタイア艇が多い(8艇)ことが多少の気がかりとなった。「レースが終ってからの帰投のセーリングが一番ハードだった」とは参加艇の声。KSCシリーズは全開だ。

最後に逗子マリナーヨットクラブをはじめ支部通信委員会スタッフ、そして大揺れの中での海上コミッティの面々など、この運営に携わった全ての人々にお礼を申し上げます。

初島レース (KSC 4戦) 成績表

IMS-Aクラス 参加艇 7 艇

総合順位	セール No.	艇 名	艇 種	オーナー名	フリート
1	4722	ドリームピック	ファア44	高橋昌彦	逗子
2	3335	織姫	FRE-41	古川保夫	油壺
3	NZL 5555	シーホーク HIGH5	MUMM36	世良直彦	逗子

IMS-Bクラス 参加艇 9 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	ファア31	和久井喜治郎	油壺
2	4111	コルバッチIII	BLT43	加藤忠男	油壺
3	2777	ひかり	スワン40	砂田信一	逗子

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	5040	マテンロウ	J/V40	青山 紀	逗子
2	3561	サエラ	ファア3/4	沼田尚文	逗子
3	3002	シルフィード III	ファア3/4	蒲谷和行	シーボニア

CR-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	4604	ファースト	スウィング34	池田栄宏	油壺
2	2662	アリアドネ7	スウィング34	樺田敏雄	油壺
3	3802	イーゾー	ヤマハ31S	市原恭夫	諸磯

CR-B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	3592	ラハイナV	スウィング31	佐藤文昭	諸磯
2	3531	かげろう	スウィング31	川久保史朗	諸磯
3	2008	オーディンVII	ヤマハ30S2	吉田定治	諸磯

'95ワントンワールド日本開催中止にあたって

ワントンボートオーナーズクラブ会長

石渡一夫



我々は、本年8月2日オーナーが集まり予定されていた本年のワントンワールドカップの中止を決定いたしました。この事実は8月3日のNORC一水会（在京理事会）において、並本会長はじめ多くの理事の方々に御報告いたしましたが、NORCの会員の皆様にも中止にいたる経過を報告させていただきたく、我々の活動に御理解をいただき、協力していただいた皆様にあらためて誌面を通してお詫びいたします。

我々は5年に渡る活動を通し、1978年のクォーターンワールド以来のワールドを日本で開催すべく夢を持ち、過去3年に渡りNORCの大儀見氏やその他多くの方々の協力をいただきながら、誘致運動を繰り広げてまいりました。最後の仕上げとなる昨年のORC総会にあっても、カウンスルである大儀見氏や国際小委員会の協力を得て、最終的に開催の許可を取り付け、NORCからアポイントされた主催クラブとして、最後の準備に入りました。一番の問題である最低5000万はかかるであろう費用の問題は、東京都にお願いし、1996年の都市博の前哨戦として、東京都がスポンサーになりバックアップするという筋書で企画書を都に提出し、昨年12月に都から御返事をいただき、本年4月の都知事選挙終了後に都市博覧会からの予算として執行していただく旨の約束をいただきました。また、NHKにお願いしてあったテレビの放映も、総合テレビで放映していただけることになり、IOR最後のワールド開催がNORCおよび東京都が後援していただけた、NHKが総合テレビで放映していただけるという、私どもとしては最高の運営になるはずでした。

また、地元三浦市も久野市長より全面的にバックアップしていただけることとなり、すでに役所の中にワールドの担当者も選出していただきました。シーボニアヨットクラブも、受け入れヨットクラブとして様々な支援活動をしていただけることとなり、全て順風満帆の状態であった訳であります。また、本年4月に全世界に送付する英文による実施要項のドラフトも全て3月に作成が終了し、あとは知事選終了後の予算の執行を待つばかりとなっております。

ところが、まさかの都市博中止の問題が起きました。それでも我々はまさか本当に中止はしないのではないかと希望をもちながら、

5月31日の知事による最終的な決定を一喜一憂しながら見守ってまいりましたが、ついに青島知事による中止の決定がなされ、自動的に我々の予算も消滅してしまった訳です。

我々は急遽会議を開き、出来る限りの力を出して新たなスポンサー確保に努力し、「最悪ならば自分たちでお金を出し合っても開催に向けて全力を尽くそう」と誓い、20社以上の会社へ声をかけましたが、ワールド開催まで4ヶ月しかなく、また準備を考えると最終期限はどんなに待っても7月31日だということになり、全員が奔走して様々な会社へコンタクトをとりましたが、この不景気のなか2ヶ月でそんな予算を出してくれる会社は見つからず、自分たちで出し合ってもせいぜい2000万円程度であり、とても必要な予算には届かない状態でありました。また、海外のオーナーもすでにILCの世界選手権や、アドミラズカップに夢中で、 SHIPPINGやクルーの滞在費全てを出してくれれば参加してもよいという有様でした。このような状態の中で、われわれは断腸の思いではありましたが、ここに中止を決定した訳であります。

ワントンの世界選手権開催は、NORCにとっても一大イベントでありますし、今後の日本のヨット界の進歩となるはずのワールドを中止せざるを得なくなったということは、理由がどうあれ我々ワントンボートオーナーズクラブと、会長である私の責任と考えており、改めて深くお詫び申し上げます。

ただ我々は、この5年間サーキットを行い、新しい技術を学び、海外レースに挑戦し、多くのことを学びました。また、様々なレースに参加した若いクルー達にとっても無駄ではなかったと確信しております。IORもグランプリレースでは採用されませんが、ルールとしては完成された立派なルールとして存在しており、我々は引き続きクラブを維持し、レース活動を通じ少しずつILCに移行していきながらグランプリレースに挑戦していくことを決議しました。

今回の我々の経験が、新しくスタートしたMAM36やその他のさまざまなクラスのオーナーの方々に少しでも参考になり、多くのクラスで世界のグランプリレースに挑戦し、そこで得た知識や技術が日本のレース界のレベル向上につながれば幸いです。

ママ36の魅力

●リポート／吉田豊（ママ36オーナーズクラブ事務局） ●写真提供／舵社

1995年7月15～16日、日産マリーナ東海、参加9艇

いよいよママ36クラスが本格的に始動しました。

今回日本に存在するママ36を集めてクラブレースが開催された動機と今後の動向を、ママ36オーナーズクラブ事務局である吉田豊氏よりリポートが届いたので紹介いたします。

ママ36クラブレース開催まで

今回のレースの開催については、昨年の12月に当時ママ36を所有するオーナー笠原氏〈サンタ・レッド〉、壁谷氏〈セクシーユー〉、今は亡き原氏〈コナカイ・ベビー〉による「ママ36のレースをやろう」という呼びかけで、ミーティング（8名参加）が開かれたことだった。

ミーティングでは、①まずママ36のレースを開催して、レースとパーティを存分に楽しむ②開催場所は、他のママ36が集まりやすく、開催の協力を全面的に受けられる日産マリーナ東海にする③オーナーがレースに関しての意志決定と負担をする④開催日時は7月15、16日とする、が決定した。

その後、2回の会議を経て、国際ママ36協会への連絡、NORC本部と東海支部への協力要請、レース内容に運営と予算、パーティの担当および予算、そして参加資格等を決定し、レース開催を具体化していった。

実際の仕事も各オーナーやそのクルーに負担してパーティは壁谷氏、レース運営等の打合せは〈フローレス〉、会計・連絡は〈サンタ・レッド〉の分担とした。このようにオーナー相互の親睦、協力体制ができていたので、今回のレースを十分に楽しめたといえよう。

参加艇も9艇（関東3隻、中部2隻、関西4隻）となり、今年もママ36クラスのチャンピオンを選ぶに十分な隻数となった。また、参加クルーも、ニュージーランドから、この2月のニュージーランドレガッタに優勝した〈ハイファイブ〉のクルー3名の参加に、今の日本のレース界を引っ張っている乗り手が集まり、充実した大会になった。レース内容は他で読んでいただくことにして、私が現在感じているママ36について報告したいと思います。



日本におけるママ36の存在と今後の動向

IORからIMSへの移行期である現在、レースを中心にレベルの高い活動を続けたいチームは、当面乗る船としては、ママ36以外にはないのではなかろうか。

IMSのカスタムボートを作るとしても、勝てる船を作ろうとすればIOR艇に匹敵するような費用がかかる上に、さらに進水した船を計算して、これを超える新造船が次々と進水してくることにより、レース艇としての耐用年数としては相変わらず短くならざるを得ない。これは物を使ったレースには何にでも当てはまることだと思う。

今後の方針として、ママ36のような単一ボートで、少ない費用で、長くレースを楽しむか、多大の費用をかけてワンオフを建造して、乾坤一擲の勝負にできるかは、各オーナーの判断だが、私自身が今回のママ36クラブレースや、鳥羽パールレース（上位6隻をママ36が独占）に参加してみると、ママ36はレースを楽しめる船としては十分な要素を揃えていると思われる。

レース艇の要素といっても判りにくい、例えば過去のIORボートと比べてみても遥かにスピードが速いし、居住性も、乗り心地も、操作性もすべて優れている。特にボートスピードは魅力的だ。さらにその品質が厳重にクラスルールにより管理されているので、各艇の艇速はほとんど変わらない。

鳥羽パールレースの優勝〈フローレス〉森実美オーナーと2位の〈リバージュ〉の時間差が24時間走って6秒。3位の〈サンタ・レッド〉と4位の〈シーホーク〉との時間差にいたってはなんと1秒差。1位と6位の〈カリニョ・チコ〉との時間差は19分でしかなかった。これは、そ

のレース中は、視認範囲にあることを物語っている。いかに均一なボートスピードであるかということの証明だ。乗り手の技量だけでレースが決まるのは、オーナーとクルーが探し求めていた船ではなかろうか。これこそママ36だ。

確かに何年かすれば、レーティングではIMSカスタムボートには勝てなくなる時期がくるだろう。しかし、私はチューニングによるスピードアップや、高いレベルレースを通じての練度の向上等によりレーティングの上でも思ったより長いレース生命を備えていると思っている。また、将来ILC40への移行を考えている場合でも、ママ36をマスターしておけば、クルーもすぐにILC40に移行できる力と技量を備えていることになる。

日本でも1996年全日本選手権や関東、関西選手権が予定されている。また、海外では、ヨーロッパやアメリカでママ36のサーキットが行われるし、1996ケンウッドカップでママ36の太平洋選手権が開催されることになっている。ワールドやアドミラルカップにもつながる船であるし、楽しみ方は多い。ママ36は、少ない費用負担でどのような絵でも描くことができる艇種である。

MUMM36クラブレース成績表

順位	艇名	1R	2R	3R	4R	総合得点
1	Sexy You	1	4	2	8	14.75
2	WINDWAR	2	6	6	1	14.75
3	Seahawk high5	PMS	3	1	6	19.75
4	KARASU	PMS	2	5	5	22
5	SANTA RED	PMS	1	7	7	24.75
6	Flawless	PMS	9	4	3	26
7	PRESTO	PMS	5	8	4	27
8	CARINOchico	PMS	7	3	9	29
9	RIVAGE	PMS	8	PSQ	2	30

1996年第13回沖縄〜東京レースの開催について

1972年に第1回の沖縄〜東京レースが開催されて、来年で13回目になります。ロングオールショアレースが敬遠されがちな昨今ではありますが、沖縄〜東京レース開催については根強い要望もあります。

今回はオープンクラスを設けて、幅広く参加を募ります。詳細な実施要項は次回になりますが、下記の要領で実施しますので奮ってご参加下さい。

1. スタート日時 1996年4月29日(月) 12:00
2. コース 沖縄県宜野湾港マリナ沖〜神奈川県小網代湾沖(約830里)
3. クラス分け IORクラス、IMSクラス、オープンクラス(参加艇数によりクラス分けを変更することもある)
4. 適用規則 本レース特別規定、IYRR(1994〜1996)、ORC特別規定(1996)、IMSスペシャルレギュレーションズ、NORC外洋レース規則 他
5. 参加資格 1) ORC特別規定カテゴリーI、NORC設備規定A、NORC特別規定、本レース特別規定の安全検査に合格している艇
2) 船舶局が設置され、衛星系EPIRBを搭載している艇
3) IORはレーティング21.5ft〜70ft迄、IMSは全長8.5m以上、オープンクラスは全長10m以上
4) IMSクラスはStability Indexが115もしくはCalculated Limit of Positive Stabilityが115以上である艇
6. 参加申込 1艇5万円 NORC本部へ
7. 申込締切り 1995年2月23日(金)18:00
8. 催行最少エントリー 5艇

新刊のご案内

「プレジャーボート・インUSA」

保有隻数1,700万のボート天国、
アメリカのマリン事情

田村義正著

並製84頁/B5判/1,800円(1,748円)

発行・舵社 TEL03-3434-4531

本書は、日本の50倍以上、約1,700万隻のプレジャーボートを保有するアメリカのマリン事情を、日本の政府機関のスタッフが総括的に調査してまとめたもの。ボートの普及度、マリナ開発、メーカー事情などに関する貴重なデータを駆使し、わかりやすく解説を加えた。業界関係者、ウォーターフロント開発関係者必読。

内容：アメリカのプレジャーボート保有状況／アメリカのプレジャーボート発展史／アメリカのプレジャーボート利用施設／特色あるマリンレジャー地域／アメリカのボートショー／アメリカのプレジャーボート産業／アメリカのプレジャーボート関係団体



相模湾へ来たら湘南ビーチFM78.9MHzを聞こう!

毎週日曜朝8:00〜10:00に湘南ビーチFM(旧ハヤマFM)でON AIR中の「NORTH35」は、国内外のヨット界情報を中心にマリンに関する話題を幅広く取り上げている番組です。

レギュラーコーナーは、各ハーバーから直接いただいたその日の気象・海象情報をはじめとして、レース結果速報やNORCニュースコーナー、JYAニュー

ースコーナーなどハーバーへ行く途中で仕入れておきたい情報ばかり。一般のリッサーでは聞いてもよく解らないヨット用語がバンバン飛び交うのも、番組のアドバイザーがあのヨットジャーナリスト豊崎謙氏とくればうなずけるでしょう。

7月からはハヤマFMから湘南ビーチFMへと名称を変更し、出力も従来の0.25Wから一気に40倍

の10Wへとアップ。湘南湾エリアはほぼ全域カバーできるようになりました。以前のように、聞きたくても入らないよおといふことは少なくなりましたので、ぜひ一度FMの78.9にラジオをチューンしてみてください。

問い合わせ：TEL0468(75)0121

FAX0468(76)0185

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

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



HENRI LLOYD



1F マリンウェア・マリンテリア

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

便利な全国通販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、納期を確認の上ご注文して下さい。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致します。
TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

HARKEN • LEWMAR

Marlow • RUDOLPH

SPINLOCK

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



傷害保険について

NORC保険デスク

今年は鳥羽パールレースの頃から、真夏の好天つづきのせいか、海・山・高速道を問わず人命におよぶ事故が多発しているようです。

保険担当として事故受付は日常的であっても、つい人身事故でなく物損事故であってほしいと願ってしまいます。

事故報告の詳細は書面で提出していただきますが、事故の状況を伺いますと、その事故場面が想起され、被害者と事故の痛みを共有しながら、事故処理を進めることになります。

今回は、保険デスクからご案内している傷害保険をまとめて、お知らせします。

傷害保険は「急激かつ偶然な外来の事故」によって被った被保険者の「傷害」を補償する保険です。

会員の皆様は、ご自身のおよその傷害事故時の保険金額に見当がつきますか。

ヨット保険に搭乗者傷害保険が含まれているように、自動車保険や種々のスポーツ保険といわれるゴルフ保険やつり保険などにも、傷害保険がセットになっていますので、相当な保険金額になるかもしれません。

人命の価値を何人も決定することなどできるものではありませんが、保険契約上の目安は、被保険者の年齢・職業・収入および社会的地位等を勘案し妥当と認められる金額の範囲内とします。

また、下記傷害保険全科目通算の保険金額が、引受限度額を越えないようにすることも契約の条件とされています。

引受限度額

死亡・後遺障害保険金額 1億5千万円

入院保険金日額 2万円

通院保険金日額 入院保険金額の2/3以内

全科目通算に含まれる保険種類は、普通傷害保険・家族傷害保険・交通事故傷害保険・ファミリー交通傷害保険・国内旅行傷害保険・海外旅行傷害保険およびこれらの積立型保険です。

このことから、ヨット保険の搭乗者傷害保険金額は、前述の傷害保険全科目通算とは無関係に設定できることが判ります。

これは、前述の傷害保険の被保険者が記名されるのと異なり、ヨット保険の搭乗者傷害保険の被保険者は特定されないためです。

団体ヨット保険では95年度から、会員の希望にお応えして搭乗者1名1億円までお引受けできるようになりました。保険料とご相談の上、必要があればご相談ください。

蛇足ですが、ご注意いただきたいのは、前述の傷害保険の内、交通事故傷害保険とファミリー交通傷害保険では、「ヨットによる競技(練習を含む)を目的とする運転または操縦中の事故によって被った傷害に対しては、保険金を支払わない」と明記されていることです。

クルー傷害保険とコミティ傷害保険について説明いたします。

クルー傷害保険は、特定のレース(鳥羽パール・石原裕次郎メモリアル)時に、ご案内している保険で、そのレースのために自宅を出発してから帰宅するまでの傷害事故を補償します。クルー自身が申し込まれるケースを予想していましたが、オーナーの申込も多い保険です。また、レース時に限定する保険ではありませんから、クルージング時にもご利用いただけます。お問い合わせください。

コミティ傷害保険は、レース運営時や計測時のコミティの傷害事故を補償する保険で、各レ

ース委員長・計測担当者からの申込により手続きされています。

セーラーズ保険について説明します。

94年7月15日から団体加入して、現在第3期の募集中です(締切は95年11月30日ソニーファイナンス必着)。

NORCメンバーズカードの申込と同時にセーラーズ保険申込ができます。この保険申込料(1期分1,600円)は毎年2月5日にカード決済するため、会員であることと、メンバーズカードを持っていることが、申込資格となります。申込後は自動継続です。

補償内容は、日本国内における会員活動によるセーリング中及び往復途上の傷害事故が対象となります。

保険金額は次のとおり。

死亡保険金額 2千万円

入院日額 4千円

通院日額 千5百円

ただし、入院・通院保険金の支払は、入院日数と通院日数の合計が4日以上に傷害に限られますが、健康保険や他の保険からの給付賠償金などと関係なく支払われます。

セーラーズ保険の保険期間は、毎年4月1日0:00から翌年の3月31日24:00で、現在募集中の第3期保険期間は、96年4月1日から97年3月31日までの分です。

セーラーズ保険は、申込したいと思っても申込期間が限られていますので、最初の申込だけはお忘れなくお願いします。

傷害保険についてご紹介しましたがご不明な点は、フリーダイヤル(0120-024410)までお問い合わせください。

以上

第2回K.Y.C.WEEKのご案内

- 主催 社団法人関西ヨットクラブ
- 共催 新西宮ヨットハーバー株式会社
- 後援 兵庫県、西宮市、サンTV、神戸新聞、日本ヨット協会、日本外洋帆走協会
- 日程
 - KYCビッグボートカップ 平成7年10月10日～15日
 - KYCミドル・スモールボートカップ 平成7年10月7日～8日
 - KYC J-24カップ 平成7年10月7日～8日
 - KYCドラゴンカップ 平成7年10月7日～8日
 - 新西宮ヨットハーバー開港記念オープンカップ 平成7年10月8日
 - KYCオープンカップ 平成7年10月10日
- 参加資格 20ft以上の艇で賠償責任保険に加入している艇
 - ①K.Y.C.ビッグボートクラス IMSの有効なレーティングを保有している艇
 - ②K.Y.C.ミドル・スモールボートクラス 有効なIMS又はCRレーティングを保有している艇
 - ③K.Y.C. J-24クラス J-24クラスルールに適合する艇
 - ④K.Y.C.ドラゴンクラス ドラゴンクラスルールに適合する艇
 - ⑤K.Y.C.オープンクラス 3名以上乗艇し、本レース委員会が決定するレーティングを承認して安全検査アンケートの要件を満たす艇

6. 出艇料

●K.Y.C.ビッグボートクラス 35,000円

乗員登録料3,000円(パーティー参加料含む)

●K.Y.C.ミドル・スモールボートクラス 20,000円

〃 3,000円(〃)

●K.Y.C. J-24クラス 20,000円

〃 3,000円(〃)

●K.Y.C.ドラゴンクラス 20,000円

〃 3,000円(〃)

●K.Y.C.オープンクラス 10,000円

〃 3,000円(〃)

※艇の他クラスとのダブルエントリーは乗員登録料は1回のみ、但し、乗員が他クラスに移乗する場合は、乗員登録料が必要。

7. 申込締切日 1995年10月6日(金)

8. 参加申込先 〒662 西宮市西宮浜2-42 社団法人関西ヨットクラブ
K.Y.C.Week実行委員会 TEL0798-26-0691
FAX0798-33-2768

9. 申込方法 ①レース申込書と振込通知書(コピー可)を郵送又は、FAXによる。
②参加料は銀行振り込み又は、現金書留による。
③参加申込艇には後日、実施要綱及び帆走指示書を送付します。

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。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



MAGELLAN
CHARTMATE/GPS
￥138,000



NAV MERIDIEN GPS
￥42,000



Tailor フェンダー各種
￥4,800～￥14,000
(直径150mm/長さ375mm～直径300mm/長さ850mm)

DAVIS ハンディー電子風速計
￥15,000



Lifesling ￥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ることがありますのでご発注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え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



85艇が疾走するスタート

阿波証券カップ 第23回阿波踊りヨットレース

帆走る、踊る、元気がでる。



●リポート・写真／寺澤寿一（本誌） ●1995.8.14、徳島港沖、参加85艇

“ぞめき”のリズム（チャンチャチャンチャ、チャンチャチャンチャ）にのって一気に白熱する徳島の“阿波踊り”。踊るあほうに観るあほう、そして帆走るあほうもこの地にやってきた。

「阿波踊りが楽しみです」参加者が声を揃えて言う。23回を数える伝統の「阿波踊りヨットレース」は、帆走って、踊って、ヨットマンに元気を与えてくれるのだ。

阿波証券カップ「第23回阿波踊りヨットレース」（徳島ヨットクラブ主催、NORC内海支部後援）は、今年も8月14日（例年この日に開催）、「阿波踊り」真っ最中の徳島で参加85艇を得て開催された。このヨットレースは、徳島ヨットクラブの歴史とともに成長した関西ヨットマンの祭典。毎年遠来艇が多数参加するのは、徳島までの回航、レース、そして阿波踊りを楽しめるからだ。また、今年のテ

ーマは「元気がでるヨットレース」。阪神大震災など暗いニュースが多いが、明るく、楽しく、元気を出してほしいという主催者の願いが込められている。

定石は岸寄り有利？

過去22回のレースにおいては、無風の展開が多かった。しかし、昨年は台風に見舞われエントリーが半数近くになるという大荒れの



狂喜乱舞する“ヨット連”

レースとなった。このときレースを制したのは、〈ウインドウオー〉（マム36）。3時間9分23秒という驚異的な記録を残したことは記憶



総合優勝の〈デスペラード〉(ファール31 IMS)のフィニッシュ



に新しい。このように、阿波踊りヨットレースは無風でなければ台風に悩まされることもある。

レースコースは、徳島港沖～阿南市沖舟磯灯台往復の25マイル。定石は岸寄りが有利といわれている。潮流の影響を考えての策である。そして、もっと重要なカギとなるのがスタート。ホームボートのケンチョピアマリーナからスタート海面まで1時間はかかり、毎年スタート時刻に遅れる艇があるからだ。

総合優勝は〈デスペラード〉

レースは、ここ数年にない快晴・東南3～5 m/sと、絶好のコンディション。予定どおり8:00に、花火の号砲とともに85艇が舟磯灯台を目指して一斉にスタートした。すべりいいスタートをきったのは、昨年優勝の〈ウィンドウォー〉(マム36)。続いて〈ビーワン〉(FRE-52)、徳島ヨットクラブ会長大川勲氏

の〈バル&バルIII〉(横山46)、メルボルン～大阪に出場した〈ブリシーラ〉(イングリス37)が艇団を引っ張る展開となった。舟磯灯台回航後は、5～7 m/sの南風を受けて一気にフィニッシュラインへスピンラン。ファーストホームは〈ビーワン〉となった。

レース中、浅瀬に突っ込み過ぎて座礁した艇があった。昨年は荒天のなかクルーが落水するという事故があったが、オープンレースといえども今後課題を残す結果となった。

総合優勝は、〈デスペラード〉(FARR31-IMS、泉大野)。「ディフェンディングチャンピオンとして来年の目標ができました」と豊田オーナーは表彰式で語っていた。

狂喜乱舞する“ヨット連”

いい成績をとった艇もそうでなかった艇も“ぞめき”のリズムが鳴りだすと、ヨットマンたちははやる気持ちを抑えられず両国橋円

舞場に馳せ参じる。「阿波踊り」はそこかしこで踊るのではなく、徳島駅中心部に設けられた円舞場(4～5ヶ所)で踊るようになっていいる。そこにはこの日のために毎日練習している有名連が、「これぞ阿波踊り」という豪快で洗練された踊りを披露する。そこへ、約500名の“ヨット連”がなだれこみ、狂喜乱舞するのだ。掛け声は「ヨットせえ～、ヨットせえ～」(ヤットサーという掛け声をもじっている)。

帆走って踊る「阿波踊りヨットレース」は、今年のテーマどおり元気が出るヨットレースだ。ぜひ来年のお昼休みは味わっていただきたい。

阿波証券CUP 23回阿波踊りヨットレース 総合成績

総合順位	艇名	艇種	オーナー名	ホームポート
1	デスペラード	FARR31-IMS	豊田桂三	泉大津
2	PANDORA	F-29	藤川芳春	福山港
3	JUST ECSTASY	J-92	辻井元弘	西宮
4	ブリシーラ	イングリス37	岡松平	鳴尾
5	HOUND DOG	J/V 9.6IMS	大藤雅久	倉敷UWIMリーナ
6	HANAE	J92	佐川久司	淡輪
7	WINDWAR	MUMM 36	諏訪雅男	西宮
8	Desse Osaka	DEHLER 36db	川崎望	サントピア
9	UMADORI V	ELLIOT 11M	大園健二	堺出島港
10	トップオブザモーニング	YAM 31LTD	高山智光	浜寺
11	海鳥	ESPRITDUVENT	渡辺一弘	鳴尾
12	友遊	J-35	井坂哲	ケンチョピア
13	PAL & PAL III	YOK46	大川勲	ケンチョピア
14	EMI	YOK33	宝迫皓一	淡輪
15	ペラミ	OKAZAKI 34	渋谷幸彦	ペラガス

阿波踊りレースとともに23年



NORC内海支部監事・徳島ヨットクラブ事務局
瀬川洗城氏

徳島市の中心部、県庁の目の前に広がるケンチョピアマリーナ。ここを拠点に活動しているのが徳島ヨットクラブだ。NORC内海支部監事・徳島ヨットクラブ事務局である瀬川洗城氏が、昭和47年当時、徳島のヨット仲間20名くらいで出資し合いヨットマリンショップ・シーマンライクを作ると同時に、同年12月に徳島ヨットクラブを結成したのが前身となった。

「クラブができる以前から、県外からの艇が来てくれていたんですよ。そこで阿波踊りを兼ねてレースをしようではないかということになったのが阿波踊りレースのキッカケでした。クラブができた翌年の昭和48年から始めて毎年倍々に参加艇が増えていきました」と瀬川さん。阿波踊りとともに23年の歴史を持つ徳島ヨットクラブは、自他ともに認める元気がでるヨットレースを築きあげてきた。

〈ステータスとしてのNORC加盟から現在に〉

徳島ヨットクラブが、NORC内海支部徳島フリートとして認められてから13年になる。加盟した当時は、登録艇が10艇前後だった。「フリートにしたいという大きな理由は、NORC内海支部伝統の外洋ナイトレース『紀伊水道レース』(淡路島サントピアマリーナ沖スタート→徳島牟岐大島フィニッシュ)に参加したいと思ったからです。また、クラブとしてもステータスとしてNORCに加盟したいと考えてもいました」(前出・瀬川氏)。

現在のNORC会員は、増減はあるがフリートとしては20名前後。「入会にメリットがあるかないかになってしまっていますが、ヨットを愛するという面から幅広い視野で会員獲得に努

めています。NORC本部・支部は、地方組織にもっと情報をあたえて、底辺のヨット人口を増やすとともに楽しいレースをこころがけてほしいと考えます。NORCがステータスとして考えられていたころはともかく、現在抱えているジャパン〜グアムレースにおける裁判の件も含めて、広く一般にヨットを告知していくことが肝要と考えます」と瀬川さんは語ってくれた。

現在、NORC内海支部徳島フリートとしての活動は、フリート結成記念に始めた徳島フリートレースが主なもの。阿波踊り集まってくるレース好きのヨットマンを対象にしたレース以外のところで、フリートの活性化を願いたいものだ。

第13回 NORC徳島フリート レース

徳島ヨットクラブでは、年間10回のクラブレースを開催している。NORCのレースとしては、阿波踊りヨットレースの前日に行われるフリートレースのみ。今年はオリンピックコースを採用し、19艇の参加を得ておこなわれた。優勝は〈友遊〉(J35)。運営・参加艇ともに、お祭りレースを前にコンペティティブなレース展開をみせた。



徳島県庁の前に300艇は停泊できるヨットハーバー、ケンチョピア。ところが数年前より交通渋滞緩和のために下流に橋を架ける計画が進んでいる。徳島ヨットクラブでは、景観的要素またケンチョピアのように魅力のあるハーバーを移転するのは受け入れがたいと主張しつづけている。今後どうなるかは未定だが、交通渋滞緩和論が市民の強い風潮のようだ。日本のマリーナ発展のためにもぜひ残しておきたいものだ。

徳島ヨットクラブ・NORC徳島フリート
〒770 徳島市万代町ヨット通り
(シーマンライク内)
TEL 0886(25)3706

クルージングにレース、 そして島の人々のあたたかい心に酔いしれた3日間

トウキョウズ・カップ'95 ヨットフェスティバルレース

開催：1995年8月4日～6日／場所：東京都大島

レポート・写真／本誌・市川和彦



利島を目指しフィニッシュ目のBコース参加艇

「大島へ行ってみたい」。東京湾や相模湾でヨットをはじめた人なら、誰もが最初にそう思う。この憧れの島に終結し、伊豆諸島を巡るレースを楽しむ「トウキョウズ・カップ」は早くも今年で4回目を迎え、もはや夏の大島には欠かせないビックイベントとして定着した。今回の参加は、IMSレーサーから純クルージングボートまで総計82艇。集合場所の大島波浮港はヨット一色となり、憧れの地に訪れを取ったセーラーたちは地元の人々のあたたかい歓迎のもと、8月4日から6日までの3日間に用意されたレースイベントを十二分に堪能した。

相模湾の南、三浦半島から約30マイル沖に浮かぶ大島は、恰好のクルージングポイントであると同時に、関東支部の島回りレースを支えてきた重要な存在だ。そのためか、「大島の沖を通ったことは何度もあるが、上陸した



青島都知事夫妻も開会式にて笑顔であいさつ



毎晩、島の人々による歓迎行事が繰り広げられた

ことはない」というレーサーは少なくない。「トウキョウズ・カップ」は現地集合のため、レーサーといえども島へ上陸してクルージング気分を味わえるし、ブルーウォーター派はクルージングがてらレースが楽しめる。その点においては今年、新島を拠点に開催された「新島クルージングレガッタ」と共通している。レーサーとブルーウォーター派との二極分化や外洋指向離れが懸念される今日、こうしたレースイベントは大いに歓迎されよう。

このレースは、大島をスタートして利島～神津島～三宅島を反時計で回って大島へ戻るAコース(105マイル)と、大島～利島沖フィニッシュのBコース(12マイル)の2タイプを用意。レーサーが存分に腕を競えるAコースには7艇、ブルーウォーター派でも気軽に参加できるBコースには75艇が集まった。

8月5日10:30、濃霧のため30分延期の後



Bコースには75艇が参加。鳥羽レースを彷彿させるスタートとなった。

にスタートを切ったAコースの参加艇は、夏のそよ風を巧みに拾いながら順調にレースを展開。所要時間16時間18分でファーストフィニッシュを飾った〈カリフォルニア・ドリーマー〉(N/M50)が、修正でも他を抑えて優勝。翌日の9:00、晴天のもと風にも恵まれて絶好のスタートを切ったBコースは、島間の直線1レグとはいえ真向かいの風のなか醍醐味あふれるレースを展開。圧倒的な速さを見せた〈セクシー・ユー〉(MUMM36)が、修正でわずかに〈魁III〉(SWING31)を抑えて勝利をものにした。

このレースは、3日間という余裕のある日程を組んでいるため、陸のイベントも多彩。毎晩のように島の人々による手作りの料理でパーティが催され、開会式にはレースを企画した東京都から青島都知事も出席。ヨットレースを通じて島と都会の人々が交流を深めることができた。

なお、NORCは次回からレースに積極支援することが決定。東京都や伊豆諸島各町村、そして日本ヨット協会など、これまでレースを盛り上げてきた関係各位から期待が寄せられている。

Aコース成績(上位3艇)

- 1 〈カリフォルニアドリーマー〉
- 2 〈風小僧 東京〉
- 3 〈スターボードJr〉

Bコース成績(上位3艇)

- 1 〈セクシー・ユー〉
- 2 〈魁III〉
- 3 〈コード・デュ・バン〉

読者
プレゼント

ビデオ

アメリカ製の完全防水ポーチ "WATER SAFE" を3名様にプレゼント

提供/インフィニティ株式会社



レースやクルージングにしろ、大事な物がいつもビショビショになってしまい困ってしまった経験は、誰しもあると思います。インフィニティ(株)では、そんな方々へ40cmまで完全防水の"WATER SAFE"を3名様にプレゼントいたします。用途に合わせて3サイズあります。

小サイズは17.8×12.7cm、中サイズは22.9×15.2cm、大サイズは32.1×32.1cm。小、中はウエストポーチ式、大はショルダーバック式。御不明な点は当社までお気軽に御連絡下さい。値段は小サイズ¥2,200円、中サイズ¥3,000円、大サイズ¥4,500円。

〈問〉インフィニティ(株) 03-3442-4712

America's Cup '95 を3名様にプレゼント

提供/株式会社エクスプレス



①America's Cup '95

VHS: ¥68,000円(税・送料込) 英語版 全8巻

アメリカズカップ'95のオフィシャルビデオ。世界の強豪を相手に、わがニッポンチャレンジがいかに戦ったか。そしてアメリカと対戦したニュージーランドの底知れぬパワーは…。予選から本戦終了までの迫力ある映像を、余すことなく集大成した全編英語版の全8巻。オリジナル・ビデオバッグ付。限定200セット。

②America's Cup '95

The glory is in the blowing wind (ミュージック・バージョン)

VHS: ASVG-1000 ¥38,000円(税込) 60分

世界最高峰の海のレース、アメリカズカップ'95。予選から本戦終了までの5ヶ月間をまとめたダイジェスト版。アメリカズカップTV公式映像から名場面をチョイスし、ニッポンチャレンジとチーム・ニュージーランドの軌跡を追う。サウンドと映像が一体となった今までにないイメージビデオである。

③America's Cup '95 ビデオCD ¥3,800円(税別)

チームニュージーランドの圧倒的な強さで幕を閉じたアメリカズカップ'95。"ブラックマジック"と呼ばれた彼等の戦いを中心に、日本艇の健闘を含め全レースを収録。実況チャンネルとミュージックチャンネルの2チャンネル選択方式を使用。

〈問〉株式会社エクスプレス 03-5485-1262

希望される方は、ハガキにポーチまたはビデオかを明記し、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・OFFSHORE誌の感想をご記入の上、9月30日まで必着にて「OFFSHORE編集部読者プレゼント」係までご応募ください。

★7月号「スワンス・ガルウィングのサングラス」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)

高橋直樹(東京都)、谷村哲夫(神奈川県)、古井学(福井県)、大興太郎(東京都)、萩澤昌次(岐阜県)

〈お詫びと訂正〉

OFFSHORE 7月号(No.238)の表紙の言葉に誤りがありました。読者の皆様には、謹んでお詫びするとともに訂正いたします。

誤: 6月にサンフランシスコをスタートしたトランスバックレース

正: 7月にロサンゼルスをスタートしたトランスバックレース

OFFSHORE 1995年8・9合併月号(No.239)目次

第36回鳥羽パールレース解析	1
女性セーラーのページ	9
第134回理事会議事録	11
NORC理事・戸田邦司氏参議院議員選挙当選	12
新しい風に、新しい帆を(その6)	13
ジュリー・ルームより(その1)	15
NORC海岸局訪問記(その4)	17
〈たか〉提訴シリーズ(第17回)	18

KSCシリーズ(第4戦)	19
ワントンワールド中止にあたって	20
マム36クラブレース	21
お知らせ	22
NORC保険デスク	23
阿波証券カップ第23回阿波踊りヨットレース	25
支部情報・NORC内海支部徳島フリート	27
トウキョウス・カップ'95 ヨットフェスティバルレース	28
読者プレゼント・目次・編集長より	29

編集長より

今月号では、大型の特集として商業誌とはひと味違った「鳥羽レース解析」を服部氏にお願いしました。レースを振り返りながら読むと興味深いと思います。来年はどんな風が吹くかわかりませんが、スタート前にまた読みなおすと思わぬヒントが得られるかも知れません。服部氏も文中で指摘していましたが、レース後に提出義務の航跡図や事故報告書は、後の貴重な資料となります。フィニッシュ後

はあわただしいものですが、正確な記載を私からもお願いします。

今月の表紙: 今年の鳥羽パールレースでフィニッシュを目指し、最後の力を振り絞る〈ラブ・ア・ラックIV〉
撮影/添畑 薫

OFFSHORE 239号

第236号 平成7年9月15日発行
毎月1回25日発行
昭和52年7月21日 第三郵便物認可
1部定価300円(郵送料別)
発行 社団法人 日本外洋帆走協会
発行人 浅野英武/編集人 市川和彦
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船舶振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911
FAX・東京03(3504)1914 105
郵便振替番号2-21787
印刷 株式会社気生堂印刷所

Enjoy Sailing & Safety Sailing

グッドセイリングを支えるもの。

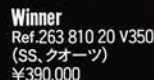
ヨット・モーターボート
総合保険

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



Admiral's Cup



●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。

[illegible]