

Offshore

新春特別企画

女性セーラー座談会「Be One チーム」

ORC総会

JYAとの合同問題

ジュリールーム「難しいマッチ・レースの解説」

1996
1
January
No. 243

新年のごあいさつ

会長 並木茂士



明けましておめでとうございます。

新しい年1996年が会員の皆様にとって良い年でありますようお願いしております。

昨年、私は会長に推されNORCにとってはかつてないほどの多難な1年の舵取りをおこなって参りました。本年も微力ではありますがNORCの益々の発展のために努力するつもりでおります。

どうか皆様のご支援をお願いいたします。

皆様すでにご高承のとおり、「海の恩恵に感謝するとともに、海洋の繁栄を願う日」として、本年から7月20日が国民の祝日「海の日」となりました。

海との関わりを強く持っている私どもにとりまして、誠に喜ばしいことであります。皆様とともに「海の日」をお祝いしたいと思います。

本年は、NORCの体制強化ならびに公益法人としての事業をさらに推進させる年ではないかと考えております。幸いにも本年は新執行部も決定し強力なスタッフでNORCの改善・改革に取り組むことになりました。皆様の声にも耳を傾け本来のNORCのあるべき姿を求めていきたいと考えております。ご理解ならびにご協力をお願いする次第です。

会員の皆様のご健康とご安航をお祈り申し上げます。

新年を迎えて

副会長 小林義彦



新年おめでとうございます。

昨年は1月の痛ましい阪神大震災をはじめとする各地での地震・猛暑など天変地異が続き、騒然とした社会情勢と相俟って大変な年でした。被害を被られた各地の皆様には改めてお見舞い申し上げます。

さて、新年を迎えるにあたって明るい話題をあげてみますと、

- 我々海の仲間にとっては嬉しいことですが7月20日が「海の日」として新たに国民の祝日に制定され、今年は伊勢湾をはじめ各地の海辺での「海の祭典」の企画が進められております。
- 大変読みやすくなったOFFSHOREに毎号掲載されている関東支部に吹き始めた新しい風は並木会長、古川関東支部長を始め、9412委員会役員諸氏のNORCに対する思いの情熱とエネルギーそしてそのご努力が推察されます。そして本部と支部の望ましい関係を模索する動きとして清新な期待を抱かせてくれます。
- 150年の歴史とそのprestigeから世界最高のヨットレースといわれているアメリカズカップにニッポンチャレンジの山崎会長が3回目の挑戦をすることも、我々ヨット仲間にとっても大きな明るい話題のひとつと思います。近年NORC所属の各支部におかれましては、レースはもちろんのことですが、クルージング愛好メンバーの方々を主体としたクルージングの新しい試みが見られるのは誠に喜ばしいことです。

例えば、関東支部での「新島クルージング」の企画。瀬戸内海の名物となった「阿波踊りレース」それに東海海域で定着してきた春の「熊野麗ランデブー」。さらに日本海側での「華山」「ウラジオストック」など、国境を超えた国際的交流など各地で趣向を凝らした企画が見られます。

周囲を海に囲まれ諸外国と一衣帯水の間柄にある日本では、昔からこのように海を通して文化交流があったのでしよう。それが「クルージング」という現代的な形で復活しようとしています。

やがて迎える21世紀を前にして、1996年が会員の皆様にとって良い年になることを願って新年のあいさつとさせていただきます。

'95 ORC総会

ORCはOffshore Sailing Councilを指向する?

1995年ORC総会レポート

理事 大儀見 薫

「ORC新体制、全ての外洋ヨット組織に参加の道を開く」というのが昨本年誌で報告した1993年度のORC大会についてのレポートの表題であった。

昨年度の大会は、1993年の文字通り画期的なORCの組織としての「大改革」をさらに推し進めることがその主たるテーマだった。

その基本的な内容は、下記の四つのテーマに集約できる。

1) 全てのセーリングの形態を包含するインターナショナル・オーソリティとしてのISF (International Sailing Federation-IBIYRU) にAffiliate (加盟) しながら、その外洋ヨット部門を所管する組織としてのORCの位置付けと役割 (組織間の「線引き」) とがはっきり明確にされた。

2) それに伴って、ORC自体の所管範囲がさらに拡大され、従来からのレーティング・ルールとスペシャル・レギュレーションの制定・運営といった多分に技術的な性格の強いその主要任務の他に、レース艇以外に一般外洋ヨットの安全基準に関わる問題、さらにISO (International Standards Organisation)、IMO (International Maritime Organisation) 等の国際的な海と船の諸規制に関する機関の動きに、外洋ヨットの健全な発展を保障するという立場から対応すること、そしてマルチハル、シングルハント等の分野にも関与することがORCの今後の方向として打ち出されてきた。

3) 「全ての外洋ヨット組織の参加」というテーマがさらに具体化した。グランプリ・レーサーはもちろんのこと、ワンデザイン、クルーザー・レーサー等、IMSクラブルール指向のグループにいたるまで、ORCが対応するということは、文字通り外洋ヨットの全てに対して、インターナショナルなオーソリティ的に機能することになることが、いっそう明らかとなった。ORCとしての大きな構造変化とそれに伴う組織としての対応が迫られることとなった。

4) このようなORCの守備範囲の多様化と表裏一体のテーマだが、欧米中心の従来の運営実態から真のインターナショナルな、各国、各地域での外洋ヨットの (特にアジア太平洋、あるいは南米等での) 活動が十分に反映されるような民主的運営の態勢づくりが急務であることが明らかとなった。

以上、いずれのテーマも世界の外洋ヨット界そしてNORCにとっては重大な関心事となるものであるが、今回の大会でのORCの対応は、我々日本の外洋ヨットに乗っている者の立場から見ても、あるいはヨット全体の今後の健全な発展という視点から見ても、「黙って安心して見ていればよい」といったことでは済まされず、いくつかの重要な問題を我々自身に投げかけたと言える。

ORCとISFの線引きなる

このORCのISFの中における位置付けは、すでに1993年の大会 (ISF、ORCとも) で確認されたものであるが、その後、新任のISF会長 (Paul Henderson) とORC会長 (John Dare) との間に、ISFがどの程度外洋ヨットの部分に直接関与するかを巡ってかなり激しいやり取りがあった。これでは不毛の「縄張り」論争となりがねないということから、ORCの会長がイニシアチブを取って、ISFとORC合同の調整委員会 (Working Party) が設定された。同委員会はISF名誉会長であるノルウェーのハラルド国王を委員長とし、双方3名ずつの計6名により構成され、以下の点が合意された。

1) ORCは従来から所管の外洋ヨットに関する諸ルールとその運用を司り、さらに外洋ワンデザインクラスの制定・認証のISFに対する推奨母体となる。

2) ORC特別規則 (Special Regulations) は、ORCの枠外でも広く外洋ヨットによって活用されているが、今後とも安全装備に関する単一の基準 (single authority) としてそれが定着するよ

うとする。

これとの関連で、マルチハルおよびインシヨア・クラスにも適用できる条項を加えることが検討される。

3) ISF及びORCは、ORC会長がその委員長を務めるISFの「外洋フォーラム」 (Oceanic Forum) に外洋ヨットの組織が参加することを促す。

4) ORCが所管する外洋ヨットのワンデザインクラスは、以下の最低基準を満たすものでなければならない。

- a) LOA 8.5m以上
- b) バースを2つ以上装備
- c) 調理用バーナー及び食料貯蔵設備を持つ
- d) トイレ設備 (当該船籍国の基準を満たすもの)
- e) 補助エンジン
- f) ORC特別規則 (カテゴリー4の基準以上) を満たす
- g) スタビリティに関する何らかの規定のあるもの

さらに、上記の基準のほか、クラス協会が適切に設定され、それがORCにより所管・認証され (administered/sanctioned)、そしてORCによりISFに報告 (reporting) されるものであり、かつ下記の艇数に関する一定の条件を超えるものについては国際クラスとしてISFによって認証される。

- 1. LOA 8.5-10m 6ヶ国以上、各国に6隻以上
- 2. LOA 10-12m 計40隻以上、6ヶ国以上
- 3. LOA 12-15m 計30隻以上、6ヶ国以上
- 4. LOA 15m以上 計15隻以上、4ヶ国以上

この他、いずれの場合でも、クラス艇は2大陸以上に分布していなければならない。

5) 外洋ヨットの世界選手権の開催基準については調整委員会で検討することとするが、ORCは所管するレーティングクラスおよび上記ワンデザインクラスの世界選手権レースを主催する権利を有する。

6) 外洋ヨットのクラスは、いかなるものでもORCに加盟することができる。

以上であるが、ISFのインターナショナル・オーソリティとして全てのセーリングを所管しているという建前と、現実には外洋ヨットの分野では長年にわたるそれなりの実績を持ち、かつISFからもそれを前提にAutonomous Constituent Organisationとして位置付けられるORCとの責め合いの結果が、一応、常識的な「住み分け」という形で決着が着いたといえるだろう。

なお、上記LOA 8.5m以上等のいくつかの外洋艇を規定する条件は、ワンデザインクラスの場合の規定であって、ILC、IMSその他ORCの所管するレーティング・ルールの「適用を受けるワンデザイン以外の外洋艇」には当てはまらないことである。つまり、LOA 8.5m以下であってもIMSによる艇であれば、当然ORCの所管する分野に入ることである。

ORCは外洋ヨットをトータルで所管する?

IYRUがISFとなることは名称の変更には止まらず、ヨットのインターナショナル・オーソリティとしてのIYRUの性格が大きく変わったことを意味している。この名称変更に伴う組織の変更の過程で、IYRUはヨットの「レーシング・ユニオン」から、セーリング全ての形態と分野を包括的に所管する「オーソリティ」となることを宣言したといえる。

ISFがその国際的オーソリティとしての性格を強調する過程で、ISFに加盟し、外洋ヨット分野を担当する組織としてのORCの位置が明確となった。しかし、このことは反面、ORCの守備範囲をも拡大することになったといえる。

ORCのSpecial Regulations Committeeの会議が、半日 (予定は丸1日) に切り詰められ、ISFのInternational Regulations

Committeeとの合同会議に当てられたことが、このORCの性格の変更を示している。

そのなかでSpecial Regulations自体が、本来の「外洋レースに参加するヨットの備品と装備に関する最低基準を定めるものである」と明確に限定されていたものが、外洋艇一般の安全基準 (Safety Standards) とされるという方向で、ISFの方からの働きかけもあって、ORC内部でも従来から一部に見られたこの傾向が、いっそう強まった。

ヨットにとってその安全性の問題は最重要課題であることはいうまでもない。ましてや、他から援助を求めることが期待できない (すべきでない) 外洋に出るヨットの場合は、文字通り死活問題であることはいうまでもない。

外洋に出る艇の安全確保は、その艇自体が自ら対処する以外の方法・可能性が「皆無」だという、もっとも厳しい自己責任をその艇と船長に要求することが最善の安全対策である、という立場に立ってORCのSpecial Regulationsは制定されている。だからこそ、Special Regulationsであり、Safety Regulationsではないのであり、この規定の中にも繰り返しの考え方の基本は明文化されている。

ABSの問題についても類似した問題が発生した。IMSルールと一体となって制定された船体構造の最低基準を定めるABSのルールは、その名前の示す通り、American Bureau of Standardsという公的に認証された検定機関とORCの共同作業で作成されたものである。作成の過程でORCサイドからのインプットが大きな役割を果たしたことは当然のことであり、だからこそ外洋ヨットの設計、建造の面で非現実的な (不要な) 規制がABSルールに取り込まれないで済んだといえる。しかし、そのこととルールそのものによる検定の業務を、ORCが自ら行うということとは混同されるべきではない。事実、検定業務はABS (もしくはその委任、認証を受けた他の公的検定機関) が自ら行ってきた。

昨年のORC総会で、突然ABSがその検定業務を中止するという通告をしたことが報告された。これに対して、「外洋ヨットに関してはORC内部に優れた技術者が多く存在しているので、ORCが自らこの仕事をやるほうが、安くあがり、かつ能率的である」との提案が提出された。

ABSの基準とそれによる検定の問題は、グアムレースの事故の時に (特にキール脱落の問題との関連で) クローズアップされたことから明らかなように、艇そのものの安全性とそれをめぐる法的責任という問題とがからんでいる。

ABS制定の動機は、「レーティングルールの公正な運用ということから、構造・建造面での最低基準を定める」というSpecial Regulationsの場合と類似したものだった。しかし、ここでも「最低基準」と「安全基準」との根本的な差異と、ORCという組織のそれとの関与の仕方との問題が極めて重要な意味合いを持ってくることは避けられない。

ORCのSpecial Regulations Committeeでも、ECおよびISOによるプレジャーボートの建造基準制定に関する報告が行われ、ISFのInternational Regulations Committeeと共同して、過度の規制とならないよう対応策を検討することとなった。「過度の規制」による弊害を防止することは極めて重要であるが、このこととORC (もしくはISF) が自ら建造の「安全基準」の制定主体となり、それによる検定作業をやることは全く次元の違うことである。

ORCの「守備範囲」が拡大していくこと自体は、外洋ヨットの多様な展開とその普及と関連しており、むしろ不当な規制等が制定されないためにもいかに取り組まなければならないことは当然である。しかし、この過程で、「上からの」規制・検定等を自ら司るオーソリティ的な組織となってしまうことは極力避ける必要がある。

(以下次号に続く)

ORC総会

1995ノベンバーミーティングに出席して

NORC技術委員会 高橋太郎

今年のノベンバーミーティングはロンドンを離れ、ドイツのハンブルグ市で行われた。ドイツヨット協会の所在地で、ORCは1961年にドイツのプレーメンにヨーロッパのヨットマンが集まったことに端を発しているそうである。今年はILC40クラスの世界選手権が成功を納め、IMSグランプリレーシング元年となったが、いろいろ顕在化したIMS運用上の問題や、ますます増えていくワンデザインクラスに対するORCの対応が注目された。また、ILC40世界選手権やアドミラルズカップで問題となった、計測の精度、再現性については特にノベンバーミーティングの直前にメジャーズコンファレンスを開いて対策が練られた。今年のノベンバーミーティングのトピックスを紹介する。

カーボンスパー (マストおよびブーム)

カーボンスパーは去年の会議において1995年はアメリカにおいて試験的に採用して様子を見ることになっていたが、その結果出されたアメリカの提案にそって、レーシングディビジョン、クルーザーレーサー(C/R)ディビジョンの両方において許可されることが決定した。この決定に当たり、すでにある程度のフリートを形成しているILC40クラスと船価の低減をめざしてクラスルールでダブルスプレッダーに制限されているILC30クラスをどうあつかうかが本会議(カウンシルミーティング)で議論となり、ILC40クラスは1996年はカーボンスパーが禁止、ILC30はカーボンスパーが許可された。この決定の背景には、いずれすべてのスパークはカーボン製になるのではないかと感じた多くの人が感じていたようだ。

カーボンスパーの計測については、今後計測されるすべてのカーボンスパーの重量と重心が計測され、その計測値を使用してピッチングモーメントが計算される。アルミスパークと現在すでにカーボンファイバースパーを持っている艇は今までのリギンのとりかたによる推定法を引き続き使用するが、ILC30のみアルミスパークもVPPの計算の都合上重量を計測する。なお、現在すでにカーボンスパーをつけているIMS艇に使用される既定値は、かなりレース向けのデザインのマストとみなされるので、クルーザーレーサーは計測を要求するほうが得策といえる。

非対称スピネーカー

多くのワンデザインクラスに使用されている非対称スピネーカーも1996年から全面的に許可になった(昨年の会議でみとめられた非対称スピンはセンターラインにタックをとるいわゆるクルージングスピで、この場合、普通のスピンをあわせて使用することは禁止されていた)。本会議において、ITC委員長はこのセールのVPPにおける取りあつかいが納得いくまで研究が完了していないとの意見を述べたが、カウンシルの多数はたとえ少々不利にあつたとしても認めるべきだとの意見だった。特異な(しかしポピュラーになりつつある)艇を門前払いですましてしまうことへの危機感がみなざっているように感じ

られた。

1996年から、1)今まで通りのスピネーカー、2)センターラインのみにタックをとる非対称スピネーカー、3)今まで通りのスピネーカーに加え、センターラインまたはスピンポールにタックをとる非対称スピネーカーの3種類の中から選択することができるようになった。

VPP (速度予測プログラム)

IMSグランプリレースが本格始動した現在、大きな変更をせず、安定させた方がよいのではないかという提案も出されたが、性能を予測する技術は毎年進歩していくもので、進歩にあわせて、VPP改良され続けていくようである。今年の主な変更は以下のとおりである(1996年版VPPより適用)。

- バルブタイプのキールが有利であった点を是正し、船体とキールの抵抗を別々の計算で求める。
- 過去2年間に度々指摘されていた小型艇有利の傾向の原因は波浪中の抵抗増加を計算するプログラムの中で艇のサイズをあつかう部分に誤りがあることが発見され、修正された。
- 非対称スピ (前出)
- カーボンマスト (前出)
- フルバテンに対する特別な取り扱いが廃止され、IORタイプ、フルバテン、どちらでもハンディキャップに影響なく選択できるようになった。

IMSレギュレーション

グランプリレースの開始に伴い、レーサーディビジョンの規定の適用/解釈に(予想されたことだが)各国間で隔たりがあることが明らかになった。レーシングディビジョンの要求をより簡略にすることにより明確にする提案が(なくしてしまえという極端なものも)出され、計測小委員会が熱心に討議したが時間不足で結論を出すにいたらず、来春春までに案をまとめることになった。

オフショアワンデザインクラス

オフショアワンデザインクラスを、IYRUが管轄するのかORCがするののかについてはオフショア艇はORCの管轄とする流れができあがってきた。といっても、IYRUとORCは対立するのではなく、ヨットイングという大きな世界の中で、外洋帆走の部分をORCが受け持つといったほうが現実に近いようだ。ワンデザインクラスを“オフショアワンデザインクラス”と認めるための基準がORCとIYRUで以下のとおり合意された。

- a) 全長 8.5m (以上)。
- b) 寝るためのバンク2個。
- c) コンロおよび食料貯蔵設備。
- d) 登録国において合法的なトイレ。
- e) 補助エンジン。
- f) ORCスペシャルレギュレーション (カテゴリー 4 以上)。
- g) スタビリティの要求

ORCにより運営または承認されるこれらの基準を満たすワンデザインクラスは艇数、および世界における分布の条件(艇のサイズにより異なる)を満たした場合、ORCを通して、IYRUよりインターナショナルワンデザインクラスとして認知される。ORCが承認する場合、マム36のようにIMSのイン

ターナショナルワンデザイン証書も発行される。

ORCに加入しているオフショアクラスの代表(マム36、ILC30、ILC40、ILCマキシクラスが出席)によるミーティングが今回はじめてORCのオフショアクラス委員会の直前におこなわれた。ORCのカウンシルミーティングにもカウンシルを送ることとなった。

ワールドチャンピオンシップ

1995年にはILC40クラス(デンマーク)、3/4トンカップ(ポーランド)、マム36クラス(イギリス)が開催された。

ワールドチャンピオンシップの開催にあたっての条件が討議されより厳格なガイドラインが決まった。環太平洋諸国にとって、今までに増して世界選手権の開催が困難となる。強烈的なロビー活動があったそうだが、ハワイに予定されていたILC40の1996年世界選手権が覆されたことが残念だ。

1996年レースのスケジュール

レース	開催時期	開催地
1/4トンカップ	1996年7月19日	ドイツ(Travemünde Lubecker YC)
ILC30	1996年9月末	イタリア
ILC40	1996年7月	ギリシャ(Pireaus) YC of Greece
ILC46	1996年5月	アメリカ東海岸 Storm Trysail Club
ILCマキシ	1996年9月後半	サンフランシスコ St. Francis YC
マム36	1996年10月	サンフランシスコ St. Francis YC
1997年(提案)		
ILC30	フィンランド	
ILC40	ポーランド	
ILCマキシ	サルジニア	
マム36	1996年1月に決定	

スペシャルレギュレーション

スペシャルレギュレーションは、今までORCの管轄するレースにおけるレギュレーションとの位置付けだったが、ORCとIYRYの棲み分けの明確化にともない、より広い(ある意味ではすべての)外洋を帆走するヨットレースを対象とすることになった。スペシャルレギュレーション委員会はマルチハルおよびショートハンドレースにもORCスペシャルレギュレーションを適用できるように検討をすることになった。スペシャルレギュレーションは2年に一度更新され、次回は1996年1月に発行される。

レースマネージメントソフトウェア

いまでもこのソフトはお世辞にも使いやすいものではなかった。使いやすく、トラブルの起こらないソフトの開発が待たれたが、今回、ウインドウズ版のレースマネージメントソフトが開発され、デモが行われた。トラブルなくデモを終了したようだ。おおむね良好な反響だったので期待しよう。1996年1月1

'95 ORC総会

日には各ナショナルオーソリティーに配布できる予定だ。

IMSルールブック

いままでは1991年以来、ほとんどメンテナンスされてないIMSルールブックしかなく、かつセール計測、スタビリティ計測などは「IORルールブック参照」となっていた。以前、11月会議において私がある質問をしたときなど「それは1980年ごろの・・・に載っている」などといった返事が返ってきたりしていたが、1996年1月15日に一冊にまとまったIMSのルールブックが発行されることになった。遅れに遅れていたもので信じていない人もいたが、今回はジョン・グリーンコンピューター画面に確かにあったので大丈夫だろう。うれしい限りである。

ノベンバーミーティングは各国から出されたサブミッション（提案）に添って検討が進められる。NORCから出したサブミッションとその結果を紹介したい。

1) IORレーティングを持たない艇がIMSレーシングディビジョンへのレギュレーション救済を受けられる場合、全長を基準としてよい（OFFSHORE

95年7月号参照）は「全長11.5m以上はすべて1トン」と修正されたのみで、NORC案のとおり採用された。

- 2) VPPのなかで、クルーによる前後トリムも最適にしてハンディキャップを出す案は、原則的にはよいとの反応だったが、コンピューターにかかる負担が大きくなるので、今年は採用されなかった。
- 3) 寝室の私物ロッカーとしてバースの下も認めてはどうかとの提案だったが、採用されなかった。
- 4) インベントリーリストのアップデートを提案したが、十分意図が通じていなくて採用されなかった。
- 5) セッティのヘッドクリアランスの測りかたの明確化を提案したが、今までと異なる要求となる場合があり、採用されなかった。
- 6) VPPの中のセールの計算式に不合理が見つかり、指摘した。採用。
- 7) 三色灯を機走時にも認められるようにしたらどうかと提案したが、法規とのからみで採用されなかった。

ABS図面承認

ABSが会議の前に図面承認のサービスを停止

すると発表した。会議の時点ではORCより、引き続きやって欲しいと依頼していたが、油壺ポートサービスよりの最新情報では1996年6月で図面承認のサービスは停止するそうだ。スペシャルレギュレーションで要求されているのでORCの対応を確かめる必要がある。

誌面の都合ですべてをカバーできないので、その他気がついた点を箇条書きする。

- IMSクラブサーティフィケートは、今後も推奨していくことになった。
- 25-26のILCクラスが企画されることになった。来年2月に素案が出る。
- インクラニングテストの精度向上のために、15m未満の艇は長さに応じて今までより大きく傾斜させることになった。
- メインセールのバラストをつけることが禁止された。

ORCメジャラーズコンフェレンス1995

日時：1995年11月3日、4日／場所：ドイツ、ハンブルグ、コングレスセンター／出席者：本部計測委員会 大橋且典

表記会議に出席したので報告する。本会議の内容は高橋太郎氏の方でまとめたので、そちらを参照いただきたい。技術的な内容については計測委員会の資料を見ていただきたい。以下のレポートはそれらとは別に会議の内外で垣間見た各国のIMSの現状をまとめたものである。今後、日本のIMSはどういう方向に進べきかを考える上で、非常に参考になるものと思われる。最後の数字は各国のIMSボートの艇数である。

各国IMS事情

●オーストラリア (John Green)

メジャラーの他にIMSインスペクターがおり、彼らがIMSレギュレーションのインスペクションを行っている。インスペクターのチーフ（ひとり）が見解の統一をはかっている。559

●フランス (Jean-Louis Conti)

フランスのCHS（イギリスとフランスにまたがる簡易レーティング）はFFV（フランスのオーソリティー）が管轄しているわけではない。カラー表紙の立派なIMSガイドブック（A5版）があり、無料で会員に配布している。スペインにも、カラーではないが、同様のものがある。169

●デンマーク (Flemming Nielsen)

IMSレギュレーションは基本的にビルダー（またはオーナー）が申告している。24

●ギリシャ (Evangelos Karapanagiotis)

IMS艇の内訳は、C/R艇80%、レース艇20%。簡易レーティングの艇数500。基本的にIMSレギュレーションは採用していない。C/R艇とレース艇の区分けは（性能で分けるということも含めて）IMS責任者が決めている。J-24にIMS証書を与えている。192

●スウェーデン (Preben Olesen)

IMS艇の内訳は、C/R艇50%、レース艇50%。簡易レーティング艇数200。IMSレギュレーションは

メジャラーが行っている。201

●フィンランド (Timo Sarainmaa)

IMS艇のほとんどはC/R艇。IMSとは別に計測なしで与えられる簡易レーティングがある。アメリカ方式のIMSクラブ証書がある。現在15艇。費用はDM30（約2,000円）。IMSレギュレーションはオーナー申告。IMS証書の見方、IMSレギュレーションの内容、スタンダード・オフセットファイルを持つ艇種のリスト、安全規則、その他が入った「YEAR BOOK」（A4版）を無料で発行している。190（注）アメリカ方式のIMSクラブ証書＝既存艇のデータを使用して、原則として実艇は計測しないで証書を発行する。ただし1年間の限定使用。その後はIMSの一般証書へ移行しなければならない。ORCへのIMSレビ（ロイヤリティ）は払っていない（その分発行費用が安い）。

●オランダ (Edward Walter)

ライン図があるIOR艇に関しては、図面からオフセットファイルを作り、IMSの別グループとして登録している。その費用はHfl 400（約26,000円）。IMSレギュレーションはオーナー申告。全長10m艇の場合の計測費用は、ハル計測を含むフルメジャーでHfl 1,700（約110,000円）。全長10mのスタンダード・ハルデータを持つ艇の計測費用（ハル計測なし）はHfl 1,100（約70,000円）。ただしオランダの場合はIMSナショナル・ワンデザイン制度があり、そのクラスの艇はほとんど計測なしで証書を獲得できる。J-24にIMS証書を与えている。566

●ドイツ (Friedrich Judel)

IMSレギュレーションはオーナー申告。ドイツではすべて、レーサー、C/Rを分けない混合レースである。レーサーに対する1%ペナルティは採用していない。IMSナショナル・ワンデザイン制度がある。702

●アメリカ (John Wright)

IMSレギュレーションはオーナー、またはヨットク

ラブが計測して申告する。メジャラーはタッチしない。アメリカにはIMSコミッティーという制度があり、ここがレギュレーション等の微妙な問題に当たっている。IMSレギュレーションに対する抗議は受け付ける。ただし些細なことなら却下する。アメリカ方式のIMSクラブ証書がある。678

●イギリス

IMSレギュレーションはオーナー申告。ただし来年から計測委員会がインスペクションをする。アドミラルズカップ、コモドアーカップ、ともにレース前のインスペクションをした。数値の上ではクリアしたが、形だけのものがあって、問題となった。来年のコモドアーカップ（今後はC/Rを重視して、レーサーを排除する方向にある）の準備はすでに始めている。IMSアコモデーションを各クラス別に事前チェックしている。319

●ニュージーランド (Jim McElrea)

IMS艇はほとんどがレーサーである。ただしIMS以外ではクルーザーが80%を占めている。IMSレギュレーションのチェックはJim McElreaチーフメジャラーが計測時に行っている。判断に迷う時は計測委員会に相談する。70

●日本

レーサー80%、C/R艇20%。簡易レーティング（NORCクルーザーレーティング）艇数300。IMSレースはレーサー、C/Rを分けない混合レースがほとんどである。レーサーに対する1%ペナルティを採用する人が多い。IMSレギュレーションはオーナー申告。全長10m艇の計測費用は、ハル計測を含む全計測で115,500円（別途NORC申込料16,000円）。全長10mのスタンダード・ハルデータを持つ艇の計測費用（ハル計測なし）は49,500円（別途NORC申込料16,000円）。傾斜テスト、等を省略するという（IMS、IORの）ルールに定められた方式（に近い）のクラブ証書制度あり。1995年度のIMS証書発行艇数は109。

日本ヨット協会との

JYA問題検討委員会

はじめに

日本におけるヨットの関係団体としてNORCと財団法人日本ヨット協会(以下JYA)は外洋ヨット、ディンギー、それぞれの分野で国を代表する機関としてその役割を果たしてきた。また、昭和39年(1964年)、NORCは社団法人の発足にあたり、小型船舶としての外洋ヨットを所轄するとして運輸省をその監督官庁とし、一方、同年JYAはヨット競技を体育、スポーツ行政の一環としてとらえ文部省を監督官庁として財団法人化をおこなった。

こうして別々に始まったたかひの公益法人活動ではあったが、当初から組織を越えてヨット界全体を横断的に見る必要性が指摘されていた。にもかかわらず、外洋ヨットに関してはわが国を代表するナショナルオーソリティー(以下NAと略す)であるとするNORCに対し、NAは一国に一組織しかないとするJYAの立場があり、おたかひに認め合い、協力し合う中にも公式な関係は持たずに現在にいたっている。

そうした中、昭和54年(1979年)JYAによる運輸、文部両省に対する共管申請に端を発し、両組織の幹部を中心に、おたかひの関係の在り方、役割の分担、さらには大同団結についての話し合いが続けられてきた。しかし、これらの問題は両組織の根本問題に抵触する性格を持っていることから、たかひに議事録は非公開とし、機関誌での報告も最小限に留めてきた。

国内でこうした議論を行っている間にヨット界をとりまく環境は急速に変化してきた。たとえば外洋ヨット界ではIMSの普及、オフショアワンデザインの急激な台頭、ルールに縛られないイベントの隆盛などがあり、一方、ディンギーの世界でも爆発的なボードセールの普及、レースの商業化などが大きなうねりとなって押し寄せてきた。

また国際的にも、IYRUの中心メンバーである米国のUSYRUがレースルールの管理にとどまらずより広範なセーリングに関わる活動をめざしてUSS(US SALING)に改組され、今またここにIYRU自身も同じ目的を持ってISF(INTERNATIONAL SALING FEDERATION)に改組されようとしている。そこで、こうした情勢変化に対し、両組織の執行部はともに、今の議論を急ぎ集約させ、一体となって新しい流れに対応できる組織を作るべきだとの共通認識を持つにいたった。

そのため、現時点でのおたかひの主張・考え方の違いはあるにせよ、今までの経緯と相違点、そして目指そうとする方向性をそれぞれの会員に示し、オープンな議論を起し、会員全員でこの問題を共有していく必要があると考えた。そこで、まずはおたかひの機関誌でそれぞれに問題提起を行っていく(JYA側の見解は昨年12月に機関誌“YACHT”に掲載された。編集部注)こととし、本稿としてオフショア誌に掲載することになった。

合同の意義について

ここで、「なぜ合同しなければならないのか」、両組織の合同の意義について考えてみたい。

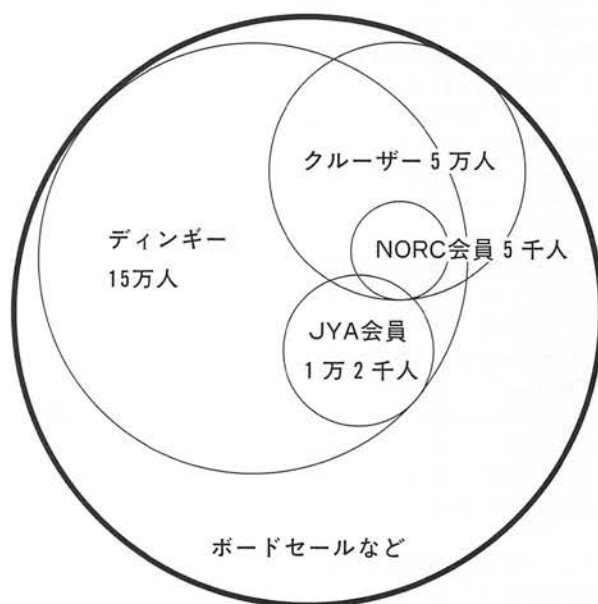
「合同の必然性があるのか」という問いに対し、多くの会員にとってNORCの組織内に顕在化された問題点はほとんどないかのように思えるだろう。外洋ヨットの競技を楽しむものにとってレースルール

の管理・運営はしっかり確立されているし、計測、ジャッジにしても余人には変えがたい実力を持ったメンバーが数多くいる。会員自身も社会的な地位は高く夫々の分野で第一人者の方々がそろっている。現在のクルーザーの乗りの大多数はディンギー乗りの原点ともいわれる学連ヨット部とは無関係にヨットに入り、自分自身の責任でヨットを楽しんでいる。

JYAのメンバーにしても、JYAのやるべきことはいかに早くオリンピックで日の丸を掲げることができるかを考えるのであって、今のところオリンピック種目でも国体種目でもない外洋ヨットに関心は向けられていないという意見も多い。このように日常におけるメンバー相互の気持ちには大きな隔たりがあると予想される。

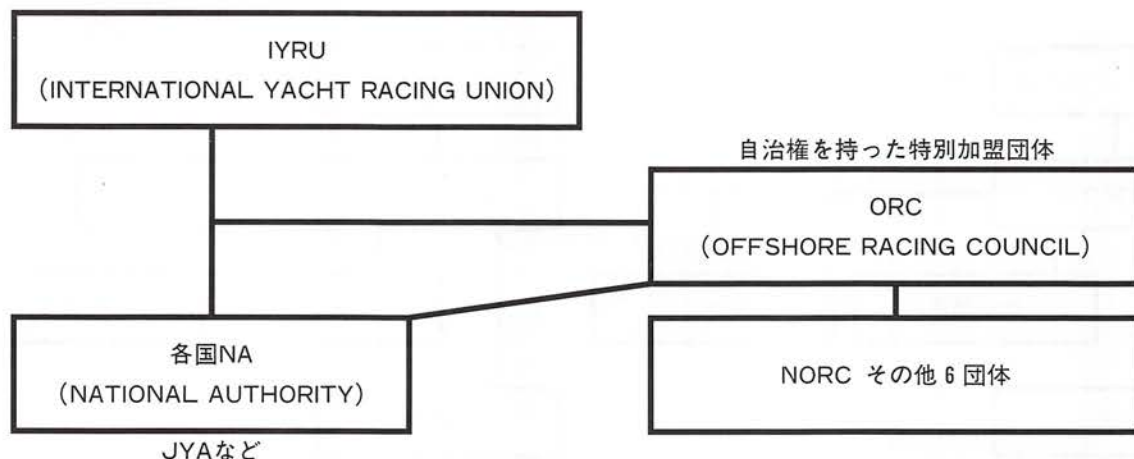
しかし、よくよく考えてみれば、世界のトップレベルのセーラーは優れたディンギー乗りでもあり、優れたクルーザー乗りでもある。子供、学生の時代からあらゆる形態のセーリングに親しみ、経験を積み、自分の特性にあった競技を選択し実績をあげている。競技ばかりではなく生涯スポーツとしてあらゆる年代がセーリングを通じて同じ海(湖)と自然を楽しんでいる。我が国では、親はクルーザー乗りでNORCに、子供はディンギー選手としてJYAに所属し、親子でも別々の遊び方をしている。このように脈絡のない現在のセーリング環境で、我が国に本当の実力を持った強いセーラーは生まれてくるのだろうか。組織や艇種にこだわらず底辺を広げていく努力が必要な時ではないのか。今30万人といわれるセーリング人口の中でJYAの会員は1万2千名、未組織のセーラーの大半がボードセーラーとはいえその総数の割には比率は低く、NORCにしても5万人のクルーザーセーラーのなかで会員は5千人に過ぎない。両者ともにこの状態でナショナルオーソリティー云々を議論するには余りにもおこがましい現状といわざるを得ない(図1参照)。

図1 セーリング人口 約30万人



合同問題について

図2 両団体の国際的位置付け



こうした問題提起の上で、ワーキンググループのメンバーの共通認識は以下の通りに集約できる。

- 1) 新しい組織は真のナショナルオーソリティーとしてわが国におけるあらゆるセーリング形態全般を統括する。
- 2) 新しい組織の元に全国に散らばる組織、未組織のヨットマン個人、団体の団結を計り、ヨットマンの利益代表として活動する。
- 3) 次の世代のために、艇種や年齢に関わらず幅広い階層でセーラーを育て、多くのレガッタで実績を残し、セーリングの普及と社会的認知を獲得する。
- 4) こうした努力を組織のメンツや行政のくくりの壁の中で阻害してはならないことを確認する。

現状でのそれぞれの組織に対する意見の相違

一方、そうは言いながらも現時点での両者の間には見解に相違もあり、経過から見れば、過去多くの時間がこれらの問題の検討に費やされてきた。端的にいえば、おたがいのメンツの問題なのだが、それぞれの組織に思い入れの深い人間にとっては、組織の存在意義を問う重要な問題であったといえる。そこで、簡単に両者（といっても必ずしも全員の意見ではないが）の主張の違いをまとめてみたい。

- 1) NORCは外洋ヨットにおける我が国のナショナルオーソリティー（以下NAと略す）であるかの問題（IYRU憲章の解釈をめぐって）

JYAの主張：IYRU憲章によれば、IYRUの正会員たる各国NAはその国のヨットおよびセーリングスポーツを統括していると認められた団体であると規定されている。したがって、JYAはIYRUの正会員なのだから外洋ヨットを含む我が国のNAといえる。

NORCの主張：NAは実質的にその国の代表となりうるかが問題であって、形式でその資格を語るものではない。現実の外洋ヨットを統括しているのはNORCであり、IYRU憲章にはすべてのセーリングを統括できていることがNAであるとも書かれている。その意味では（NORCが

加わらない）JYAはNAの資格を満たしていない。

- 2) IYRUとORCの関係（図2参照）と両団体の関係

JYAの主張：ORCはIYRUの（自治権のある）特別加盟団体となっている。我が国でもこの仕組みをうけて、NORCもJYAの特別加盟団体となつてはどうか。

NORCの主張：両者を競技団体としてのみ考えるのであればことさら異議はない。しかし、NORCは定義上、船舶行政のもとで広く海事思想普及や安全航行に関する事業目的がうたわれている。NORCがJYAの加盟団体になるにはJYAの事業目的の中にこれらの広い事業領域が含まれていなければならない。

- 3) NORCがORCのノミネーティングボディー（評議員の指名権をもつ重要な団体）になっている問題

JYAの主張：ORCの定款によればノミネーティングボディーはNAによって承認された団体（もしくは云々）と定めている。NORCがその立場にあることはJYAが承認していないのでおかしい。

NORCの主張：1)と同様、実質的にNORCが外洋ヨットの世界で、長年に渡って、我が国を代表する機関として認められてきたことの証であり、ことさらJYAに承認をもらう必要は感じていない。

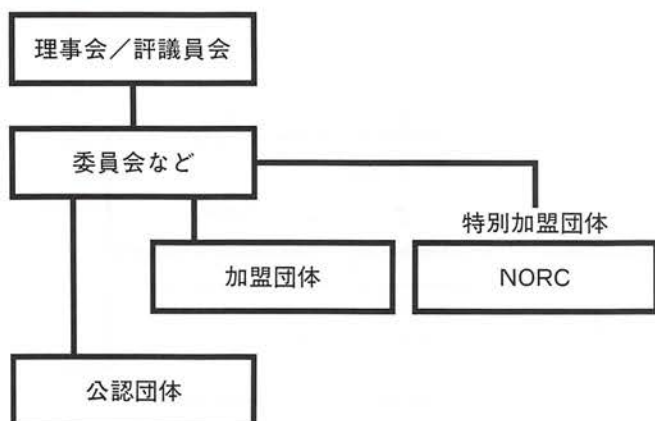
とまあこのような様子で、正直なところ一般のヨットマンには全く関係のない観念的な議論を続けて来なければならないかつたともいえる。

合同のシナリオ（合同の形態をめぐって）

さて、そこでもう1つ、具体的な合同のシナリオを書くに当たっての現在のそれぞれの考え方を紹介してみたい。

JYAの意見：平成3年（1991年）当時検討した案（JYAにNORCが特別加盟団体として加わるとした秋田提案）が望ましいのではないかと。JYAはそのためにNORCの事業を包含できる寄付行為（定款にあたる）の大幅な改定を行

図3 JYA(文部、運輸共管団体など)



う用意がある（図3参照）。

NORCの意見：完全な合体が望ましい。存続母体は財団法人とし、事業目的をJYAの目的とNORCの目的を合体したものとして、新しくJSA（JAPAN SAILING ASSOCIATION）を設立し、NORCは新組織の外洋部会を担う。地方支部は部会の下部団体として変わらず活動することとしたい（図4参照）。

以上の意見について、行政の側から合同の形についての見解をいただいた。

運輸省海上交通局の見解

- 1) 合同の形は両組織の合意が前提であり、行政から、こうあらねばならない等の指導は行方立場にない。
- 2) 同一目的の公益法人を2つ持つことはない（JYAとNORC、同時に2つの公益法人は現在の社会情勢の中で認められることはないだろう）。行政改革の流れの中では1つの公益法人に統合されるのが望ましい。その意味では文部、運輸両者とも（1つの合体化）に諸手を挙げて賛成するだろう。

NORC/JYA協議の経緯について

NORCとJYAとの協議がどのような経緯で行われてきたかを時間の経過順にまとめてみたい。

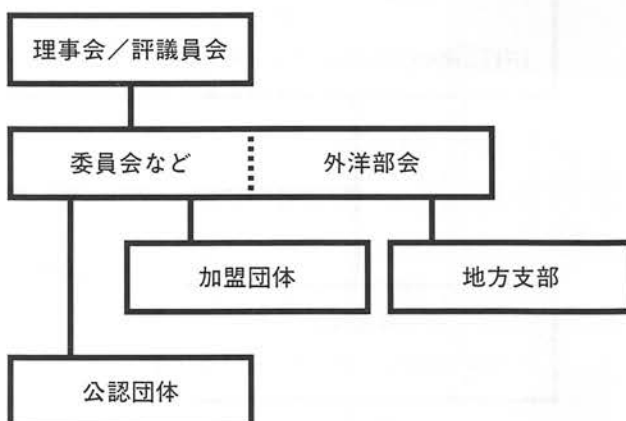
1978～1979年

1978年、JYAから、クルーザーを含めたヨット全体を統括したいとして、JYAが文部、運輸両省の共管団体になるべく申請が準備された。運輸省は「JYAの文部省との共管には異議はない。しかし、すでに運輸省所管のNORCが存在しているので、JYAとNORCの区分を明確にしてもらいたい（具体的にはNORCは、全長5メートル以上の耐航性のある艇、JYAはそれ以外の艇）」との提案があり、NORCとしては異存はないということになったが、JYAは結論を出さないまま、この構想は流れた。

1983～1986年

NORCとJYA両者は両者間の協議の場として、それぞれの理事

図4 JSA(JAPAN SAILING ASSOCIATION)
文部、運輸共管団体



会の承認を得て連絡協議会を設置し、両組織の活動の領域調整や、情報交換、意思の疎通をはかることにした。NORCからは大儀見副会長(当時)、清水専務理事(当時)、石井理事、平松顧問らが委員として参加した。

1987～1990年

この協議会ではこの当時、アメリカズカップ艇のあつかいや広告表示問題などが話し合われたが、組織問題については「JYRU」構想が検討された。これは文部省がスポーツを所管し、運輸省が船と海上の安全等を所管している以上、両団体がそれぞれの省に分かれている状態を一本化するのには困難であり、両団体を現状のまま残し、両協会の理事会の決定により任意団体としてJYRU(仮称)を両団体共通の国内、国際問題を処理する機関として設置する案であった。JYAでは、任意団体ではIYRUがNAとして認知しないだろうとの意見もあったが、IYRUではNAの条件としては、「任意、公認を問わず、ヨットという全てのスポーツを所管している団体」がNAとしての唯一の適格条件であることが明らかとなった。しかし、任意団体として国際的にクリアされたとしても、やはりこれでは実質「連絡協議会」的性格に止まらざるを得ないため、この考え方はやはり無理だということになった。

1991～1993年

NORC副会長であった秋田氏がJYAの会長に就任し、今までの各種合同形態の検討過程を踏まえ、抜本的解決策として秋田提案が示された（図3参照）。これは、JYAが運輸省・文部省共管の団体として改組し、その中に外洋部門を専管する組織としてNORCを受け入れる「受け皿」を用意するという思い切ったものであった。NORCではこの案を理事会に諮り、この構想を原則的に了承し、その具体化をJYAと共に協力して行うこととした。JYAとNORCとの協議の結果、それぞれの所管官庁の意向打診が行われ、運輸省側からは、運輸省所管の公益法人としてのNORCがそのまま運輸省・文部省共管のJYAの下部組織となることは組織論から見て構造上無理があるとの見解が示された。一方、JYAではNORCを特別加盟団体として位置付けるのであれば、他の艇種別

協会もそれに準じた位置付けをなすべきではないか等の意見が出て、せっかくの秋田提案も、その具体化のための進展を見られないうまま棚上げ状態となった。

一方、IYRUでは従来からORCは相対的な独自性を持った「加盟団体」(Recognised Affiliated Organisation)という位置付けであったものを、より明確にした方がよいのではないかということが、IYRUの組織全体の見直しの過程で取り上げられるようになった。その結果、1994年のIYRU総会ではORCは改めて「自治機能を保持した構成組織」(Autonomous Constituent Organisation—ACO)として、より明確な形で位置付けられた。

このIYRU総会では、IYRU自体がInternational Sailing Federationと名称も変え、全てのセーリング(外洋もボードセーリングも、そしていずれの艇種でも必ずしもレースに限定されない)を所管するインターナショナル・オーソリティとして改めて位置付けられたことが最大の特徴である。また、外洋部門についてはORCのACOとしての位置付けとの関連で、ORCと直接組織的に関わりのない他の国際外洋ヨット組織については、ORCの議長がその委員長を兼ねるIYRUのOffshore Committeeで対応することとされた。

1994年

たかひの執行部の交代に伴い、JYAとNORCとの合同問題の協議を改めて始めるに当たり、NORCとしてはこれを打開する方策として、秋田提案をさらに明確に発展させた考え方をJYAに提案した(1994年9月29日)。

- 1) 運輸省・文部省所管の新たな合併団体を設立する。この新たな合併団体は、当然既存のJYAが主体となるが、外洋部門を改組されたNORCが(社団法人としてではなく)独自性のある構成組織として従来のその外洋に関わる事業の主たる部分を引き継ぐ。
- 2) 新合併団体は、USYRUがUSセーリングと改名したのに準じて、全てのセーリングを所管することを明確にするためにJSAとしてはどうか(これにはこだわらない)。
- 3) NORCとしては新合併団体の理事の数等については拘泥しない。
- 4) 以上の基本的合意を前提に、従来のJYA・NORCの協議会は、「設立準備委員会」としてはどうか。

というものであった。

これはNORC総務委員会での討議を経て、理事会としても承認されたものであるが、この案の基本はヨットというスポーツは船を使って海で行われるものである以上、セーリングの全てを包含する組織としてはスポーツを所管する文部省と、海と船を所管する運輸省との共管の組織を作る以外にないという基本認識がある。さらにもう1つ、NORCは外洋部門以外の従来のJYA所管の分野に関与するという考え方は当初からなく、外洋ヨット所管の組織として相対的独自性のある部門という位置付けが明確であれば、JYAとの合同については基本的に解決できない問題はないということがそのベースとなっている。

この提案を検討した結果、同協議会では

- 1) 運輸省・文部省共管のセーリングの全てを所管する組織を共通の課題として確立する。
- 2) この組織は、基本的にはJYAの寄付行為に準拠し、外洋部門を所管する組織をその中に設け、基本的にNORCをここに位置付ける。
- 3) 当然のことながら、新組織の寄付行為には運輸省所管の分野も包含する。

といった点がJYA・NORC双方で確認され、また、この目的の早期達成のため合同の「設立準備委員会」をそれぞれの機関に諮って設立することも申し合わされた。なお、この合併事業の早期実現のため、この一連の作業に関わる情報管理にはそれぞれ充分配慮することも申し合わされた。

以上の結果は、NORCの理事会にも報告され、この方向でJYAと作業を進めるという方針も承認されたが、その後具体的な対応が見られなかった。JYAから1995年10月になって「NORC問題について」というJYAの「NORC問題検討委員会」が作成した文書が協議会に提示された(10月17日)。

この文書では、IYRU、ORCと共にJYA、NORCの「上部団体」であるとし、それぞれの定款には「両者の関係を規定する条項があり、JYAとNORCの関係はそれによって規定される」ことを基本としており、従って「NA問題は存在しない」と結論付けている。そのため、現在までのJYAとNORCとの協議のベースとなっていた共通認識、つまりJYA、NORCがそれぞれ文部省、運輸省の所管となっていることが合併組織を構成する上での基本的な問題であるということとは次元の異なる問題を提起した形となっている。

大儀見薫(記)

これから

以上のように、初めて会員の皆様にNORCとJYAの合同をテーマにした協議の経緯をお伝えすることになった。こうした流れに賛成の方も、疑問に思う方も、それぞれの立場でいろいろな感想をお持ちになっていたかと思う。もちろん本稿は、なるべく客観的に書くことは努めたが、我々NORCの立場で述べたもので、JYAメンバーからの反論や指摘があるだろうと思う。しかし、こうした動きをきっかけに、両組織の会員による幅広い意見を募り、真剣に討議し、組織の枠を超えて、次代のヨット界にとって一番望ましい組織はどうあらねばならないかを模索していく努力が求められると思う。

こうした議論を進めていく中では、すでに大きく組織を変えてきたUSSのような先進国が何を考え、あるいは目指したのかを取材し研究することも含まれる。一方で純粋に国内の問題として国や自治体、さらには未組織のヨット関連団体などの意見聴取も必要になってくるだろう。こうしたプロセスを通じこれからの組織をデザインする、このデッサンを描くに当たり、ぜひ多くのメンバーの参画を求めたい。

難しいマッチ・レースの解説

第9回ニッポン・カップ1995のテレビを見て

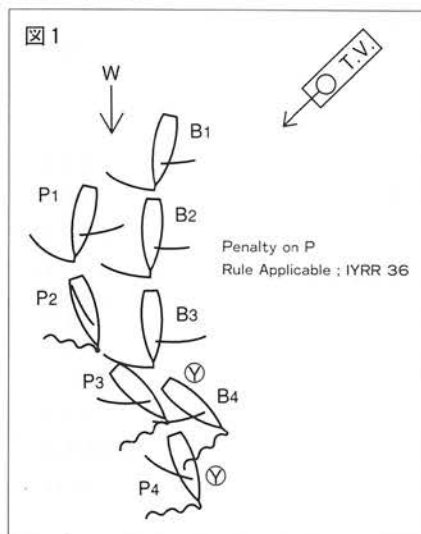
チーフ・アンパイア 石井正行 (NORCルール委員長)

いうまでもなくテレビの影響力は大きい。したがってTV解説は正確でなくてはならないのだが、実際にはしばしば誤った解説が横行している。

少なくとも一般の視聴者や若いヨット・マンを惑わせない配慮が欲しい。

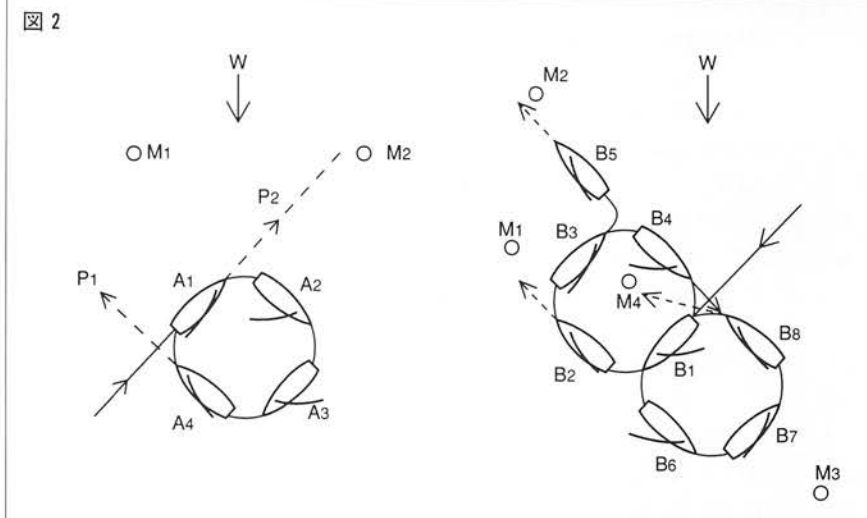
それはアメリカス・カップでもニッポン・カップでも起こった事実である。

例えば、今年のニッポン・カップでは、エド・ベアードとバートランド・パセとの間で行われたファイナル・マッチの第4レグのケースである(図1)。



風上マークを回航したPとBは共にスターボード・タックでダウンウインドのコースを帆走していた。Pの後方にいたBがクリア・アスターンからPの風下側にオーバーラップした時、Pはジャイブしてポート・タックとなり (P_2)、そのままラフして、スターボード・タックのBと衝突しそうな位置となった (P_3 B_3)。Pのラフィングがあまりにも強引であったため、権利艇のBがそのままのコースを維持すれば接触は不可避である。Bが接触を回避するためにはジャイブせざるを得なかった。ジャイブしてこれを避けたBはY旗を掲げた (B_4) が、Pが接近しすぎていたためBのジェネカークがPのバックステアに接触した (P_4)。ここでPもY旗を掲げた。

テレビカメラは、図で示したようにBの風下後方からこの場面を映しているため、Pがジャイブしている状態はBの陰になって見え



にくかった。しかし、P₃でラフしている状態は反対側からのカメラで捉えているが、明らかにポート・タックであった。つまりP₃B₃の状態では、PはIYRR36（ポート・タックのヨット）は、スターボード・タックのヨットを避けなければならないに違反していた。

アンパイアは P_3B_3 におけるPの違反を見逃さず、ブルーの旗を掲げた。すなわちPにペナルティーを課した。

しかしながら、テレビ解説者は P_4B_3 を見て、「Bペナルティーです。Bは後ろからぶつかった、あるいはBが風上でぶつかった。いずれにしてもBは不利です。Bはフィニッシュまでにペナルティーをやらなければなりません」と解説していた。この解説者は肝心の P_3B_3 を見落として、 P_4B_3 の状態だけを見て判断したものと思う。

解説者はアンパイアではないから、この重要な瞬間を見落としたとしても責められない。しかしアンパイアの判定がでる前に、どちらが悪いと断定的な発言をするのは避けた方がいいのではなかろうか。その判断が正しければ被害はないが、まちがっているときには視聴者を惑わせる結果となる。

このテレビを見て、Bがまだスターボード・タックの時に (B_3) ポート・タックのPがこれを妨害した事実 (P_3B_3) を見逃さなかった人は意外と少ないのではないだろうか。大部分の人は、テレビ解説を聞いて、あるいは P_4B_4 の状態だけを見て「IYRR37.1でBが違反して

いる」と錯覚したようである。

また、ルールを正しく解説しなければなら
ないと痛感したのはペナルティーの履行につ
いてである。解説者は、ペナルティーを「270
度回転」と繰り返し言っていたが、正確には
270度回転ではない。

現行マッチ・レース・ルールのペナルティーは

(i) 風上に向かって帆走している場合は、
ジャイブ

(ii) 風上に向かって帆走していない場合は、タック

である。

1989年から1992年までのルールでは、ペナルティーは270度回転であった。しかし、これは1993年に改正されて、タックとジャイブになったのである。270度回転もタッキングも結果的には同じではないかという人もいる。確かにタッキングのペナルティーも、ジャイピングのペナルティーも、結果的に270度になることが多い。しかし厳密には違うのだ。同じなら改正の必要はなかったはずだ。どのように違うかという例を示そう(図2)。

風上に向かうコースでペナルティーを受けた A_1 は、ジャイブすることによってペナルティーの履行は完了する。つまり A_3 で罪の償いは終わったのである。これを A_1 からの角度で表せば180度である。しかしレースを続行するためには風上へのプロパー・コースをとら

なければならない。そのプロパー・コースがP₁であれば(マークがM₁の場合)、A₃からA₄までラフしなければならぬ。A₄は、A₁から計測して270度となる。

ところがマークがM₂の位置であれば、プロパー・コースP₂をとるためにはもう一度タックしてA₁の向きになる。これを最初のコースからの角度で表せば360度となる。

このようにペナルティーそのものはジャイブであるから、強いて言えば180度であるが、その後のコースまでの角度の和を計算するなら、コースの取り方によっては270度になったり360度になったりする。

次に、風上に向かっていないときにペナルティーを受けた場合を考えて見よう。ペナルティーを受けたB₁は、B₂からB₃にかけてタックしたのでここで解消している(180度)。ところがマークがM₁(時計回り)ならば、さらにB₄B₁B₂と回転を続けなければならない(450度)。また、マークがM₂の位置であればB₃からB₅にタックすることとなる(B₁のコースから測れば90度)。マークがM₃ならばB₃からB₄に向かうことになる(270度)。しかし、最も一般的なペナルティー履行は、マークがM₄の位置で行われる。その場合B₁はまずジャイブしてB₂となり、ラフしてB₂からB₃へとタックする。ここでペナルティーは完了となり、M₄の廻航に入る。この場合は270度となるが、それは結果的に一致したに過ぎない。

以上の通り、ペナルティーはあくまでもタッキングまたはジャイビングであって、270度回転ではない。

このようなTV解説の誤りは、アメリカスカップでもいくつかあった。

例えば、B旗を掲揚してフィニッシュした艇について「あれは航路権以外の問題に対する抗議です。例えばマーク・タッチとか……」と解説していたが、これも誤りである。

IYRR付則B6 マッチ・レース規則の6.1によれば、B旗で抗議できるのは、相手艇が下記以外の規則に違反した場合だけである。

(a)IYRR第IV章B節(航路権)及びC節(マーク回航、障害物タック、リコール艇の回

避義務、その他)

(b)IYRR52(マーク・タッチ)、IYRR54(推進方法—例えば、バンピング、ロッキング、スカリング等)

(c)付則B6 1.4(他レグの艇やペナルティー履行中の艇に対する妨害禁止)、2(ペナルティーはアンパイアのシグナルによる、IYRR33、52.2の削除、他)、4(スタート前の要件)、5(Y旗による抗議)

つまり、マーク・タッチはB旗で抗議することとはできない。これはアンパイアが発議することとなっている(B6の7)。他艇のマーク・タッチを見てもB旗やY旗で抗議することはできないばかりでなく、マーク・タッチした艇もアンパイアからシグナルがなければペナルティーを履行する必要もない。このようにマッチ・レースのルールは、レース艇からのY旗による抗議、B旗による抗議、アンパイアによる発議が夫々厳然と分けられているのである。

このような誤り(TV解説だけでなくヨットの専門雑誌も同様)は枚挙に暇がない。解説者も正確を期して一生懸命にやっていることは分かるが、TVの影響力の大きさを十分に認識されて、なお一層慎重に発言されることをお願いすると同時に、それを見るヨット・マンも全部鵜呑みにせず、「おや! 変だな?」という部分に気がつくように注意深く見て欲しい。こうしたチェック機能が働けば、おかしいと思った部分を自分で調べることもできる。それにより一層正確な知識が身につくだろう。

最後に1つお断りしておかなければならないことは、今まで述べてきたことはすべてマッチ・レースのルールであるということである。一般のヨット・マンが従来なじんできたフリート・レースのルールと違う部分もある。ポート・スターボード(IYRR36)、風上・風下(IYRR37.1)、クリアアヘッド・クリアアスターン(IYRR37.2)等の基本的なルールは同じだが、違反に対するペナルティーは違う。

フリート・レースでは、違反は原則として失格である。しかし帆走指示書に「失格に代わる罰則」として720度回転(または得点ペナ

ルティー)が記載してあれば、これを実行することにより失格を免れることができる。ただしこの720度回転は他から指示されて行うものではなく、自発的に、直ちに行わなければならない。

一方、マッチ・レースでは、アンパイアの指示によりペナルティーを履行することが原則である。そのペナルティーが先ほども触れたように、以前は270度回転であったものが今はタッキングまたはジャイビングとなった。

マーク・タッチにしても、マッチ・レースではアンパイアの指示に基づいてペナルティーを履行すればよいが、フリート・レースでは自発的に、直ちに行わなければならない。先ほどの解説の中で「マーク・タッチした艇もアンパイアからシグナルがなければペナルティーを履行する必要はない」と述べたが、これはあくまでもマッチ・レースでの話である。フリート・レースでマーク・タッチした場合、アンパイアの指示がないからといってペナルティー(360度回転)を履行しなかったら失格となる。フリート・レースには普通アンパイアはいないものである。

今まで述べたペナルティーの種類とその変遷を一覧表にしてみた。ルールを理解していただくための一助となれば幸甚である。

年度	1965	1969	1973	1989	1993
マーク・タッチ	失格	回り直し	同左	720°	360°
失格に代わる罰則	なし	なし	720°	720°	720°
マッチ・レース	—	—	—	270°	タック、ジャイブ

お詫びと訂正

OFFSHORE1995年4月号(No.235)に掲載された「試験的航路権規則及び定義1995」の解説に誤りがありましたので下記の通り訂正するとともに、お詫び申し上げます。

誤) 8頁 ● [定義] Proper Courseの1行目
「X-6.2及びX-5.2の後半の規定はスタート前には適用されない」

↓
正) 「X-6.2及びX-6.3の規定はスタート前には適用されない」

(編集部より)

石井ルール委員長にご質問、お聞きになりたいこと、ご希望などありましたら、OFFSHORE編集委員会あて、郵便またはFAXにてご連絡下さい。

みんなでレースして、勝って、負けて、 みんなで喜んで、悲しんで、悔しがって、 それが魅力です。

Be-One(関東支部・シーボニアフリート)チーム

佐野晴美さん／中川うららさん／根岸栄子さん

(会員番号：A-2-92084)

(会員番号：A-2-96001)

(会員番号：A-2-92029)

インタビュー・構成／井上雅恵

佐野さん、中川さん、根岸さんの3名は、長谷工コーポレーションのヨット部に所属するセーラー。ヨット歴も社内での配属先もまちまちながら、幅広い趣味を持ち、ヨットも仕事もプライベートも目いっぱい楽しんでいる。

女性も全員総合職という会社で揉まれる3人だけあって、ヨットでも一人前に扱ってもらえるよう頑張るが、海に対する謙虚な気持ちも忘れない——そんな、スマートで爽やかな女性セーラーたちを紹介したい。

「次の目標はジャパンカップです」

——まず、皆さんの今のポジションや、ヨット部の活動について教えて下さい。

根岸：私は、今は一応トリマー……。一応っていうのは、練習のときはちゃんとやるんですけど、レースになるとまだちょっとご迷惑をかけるときもあるんで。「引くのは任せて」という感じです。レースでもトリマーをやるのが今の目標ですね。

佐野：私も同じくトリマーです。

ヨット部としては、初島レースが終わったところなので、次のレースは具体的にはまだ決まってないんです。

根岸：基本的な練習スケジュールは、前までは毎週だったんですけど、今は合宿所がなくなった関係もあって、月に2～3回ですね。

佐野：年の始めに年間スケジュールを決めて、近くなったらレース練習の出欠をとってやっていくスタイルをとってます。

——年間で50日ぐらいは乗っている感じですか？

佐野：そうですね。それくらいですね。

——当面の目標となるレースは？

根岸：次のジャパンカップ。

佐野：そう、次のジャパンカップになりますね、大っきいになると。

根岸：もうケンウッドは無理なんで。

——本当に？

根岸：業界的がこういう景気だと、他社の手

前もありますし、浮かれている場合じゃないぞということで。

佐野：社内的にもそういう場合じゃないぞ、というのもありまして(笑)。

根岸：やっぱり国内レースが中心ですね。

——いま部員は何人ぐらいですか？

佐野：名簿上だと30名で常時出てくるのが15名くらい。社内にはそれくらいで、あと、外部の方で来てくださる方が5名くらいいらっしゃいます。これは土日のチームで、他に水曜チームというのがあります。

——中川さんはその水曜チーム？

中川：そうです。昨年から定休日が水曜日になってしまったので、日曜日にはあまり出られないんですよ。

水曜日チームっていうのは、フルメンバーで7～8人なんですけど、そんなにレースの経験がない人ばかりで、ただ大学時代にちょっとディンギーをやっていた人たちが集まって、もともとはクルージングしてお酒を飲んで楽しくやりましようっていうクラブだったらしいんです。それが、だんだんみんな面白くなってきて、そのうち水曜チームだけでもレースやりたいなんて、真面目に練習はし始めてるんですよ。ただ、人が少ないのもあるんで、すぐには……。

水曜チームの良いところは、ある意味ではみんなが下手クソなんで、みんなで一緒に練習して上手くなっていくっていうところがあります。私なんか、初めに土日チームに入

ったときは、まわりが皆さん全部できるわけですから、私は重りの役しかないんですよね。だから、シートなんて絶対触らせてもらえなかったし、何か仕事をするといってもクランクくらい。そんな感じだったところに水曜チームに移って、自分も何かやらないと船が動かないっていうところからやっているから、

今はもう、何から何まで、それこそスピンのトリムもやらせてもらえるし、この前ちょっと2番をやらせてもらったんで、今度は水曜チームのパウをやってやる～って思ってるところなんですけど。和気あいあいと楽しくやっているチームなんですね。

——中川さんには良いチャンスかもしれないですね。

中川：そうですね。そういう意味ではすごく勉強になります。土日チームでは、みんなが動いているのは分かっているけど、どうしてそれがそうなるのかが全然分からないんですよ。それが、水曜チームだと、スピン上げてジャイブするのに土日チームの5倍ぐらい時間がかかるんですよ(笑)。だからね、やっている間に、あっ、こういうことをやってたんだっていうのがやっと分かって(笑)。

「ほんと、今だから言えるけど、生きてて良かったって」

——ヨットを始めて何年になるんですか？

佐野：私は本当にうちのヨット部から始めたので、クルーザーから入って5年。

中川：私は昨年の1月に入部したので、まだ丸2年になろうとしているところですかね。

根岸：今の(Be-One)になる前、まだ横浜に置いてるときから乗ってたんで。

——90年のケンウッドも行かれたんですか？

根岸：そのときはまだ大学4年生だったかな。だからケンウッドは92年からなんです。



——ざっと思い出して、一番印象に残っている出来事やシーンというのはありますか。

佐野：最初に乗った大きなレースがジャパンカップだったんです。92年の。ヨットで外洋に出たのはそれが初めてだったんですけど、荒れたんですよ。すごく荒れて、リタイアしたんです。で、下田に行ったんですけども。……こんなに怖いものかという、全く体験したことのない世界でした。自分はまだクルーワークも全然できないし、本当にバラストとして乗っただけでしたから。そういう経験もして、ショートレースも含めて全部通してレースっていうものを初めて体験したときでしたから、それが一番印象に残ってますね。——まず怖いというのが？

佐野：ええ、楽しかったんですけど。初めてなわけですよ、すべて初めて。そのうえ自分で何もできないわけですね。だから、そういう意味ではすごく印象深い。センサーショナルというか、印象的でしたけどね。

——根岸さんは(Be-One)の始めからのメンバーですが、楽しかったという思い出としてはやっぱりハワイですか？

根岸：そうですね。ハワイは大きかったですね。私が乗ったのはカウラロックレースで、結局50時間かかったんです。まるまる2日ですよ。そんなに長く乗ったのは初めて。でも寒くもなくて。女の子は私1人だけでした。

本当にゴールしたときはすごく感動しました。あれは忘れられないですね。

——50時間というとフィニッシュは夕方くらいですか。

根岸：ええ、感動的でもう。

佐野：良かったよね。夕日を浴びてこうやって……。私はそれを待ってたんですが。

根岸：今でも写真とか見ると「ああ、こんなこともあったなあ」なんて思って、すごくあれは良い思い出になりましたね。

——中川さんはヨット部に入ってから、すごい経験をしておられるようですが……。

中川：はい、落水ですね(笑)。

——やっぱり(笑)。

中川：今だから笑い話でみんなに言ってるんですけども、真剣に考えると死んでもおかしくなかったんですよ。もう陽が落ちてて、結構吹いてたんですよ。20ノットくらいかな？

波もけっこう高かったんです。ショート・ディスタンスのレースだったんですけど、暗くなってきたんで、根岸さんに「ハーネス着けないとまずいよ」なんて言われててね、その前は、実は居眠りしてたりして(笑)。

根岸：ハーネスのシャックルの先がどこにも付いてなかったんですよ。そろそろ付けたほうが、と思って……。

中川：まだ、私以外は誰も用意もしていなかったんだよね。わたしは一応初心者ということで着用してはいたんですけど、ただどこに付けていいかも初めてで分からない状態で。ちょうど(落水の)10分ぐらい前に「みんなそろそろハーネス着けるよ」なんて感じてみんなにハーネスが配られて、着用して、カシヤンてやって、その10分後？

根岸：そう。

中川：本当にすぐだったね。

根岸：本当にすぐだったんですよ。

中川：ええ。結構ヒールして、みんなハイクアウトしてたんですよ。で、舵が故障した。

根岸：そう。

中川：ガーンて利かなくなって、突然反対向きにアンヒールしちゃって。みんなは、とりあえず船のバランスが崩れたら真っ直ぐにすればいいというのが分かっているんで、飛び移ったんですけど、私は何が起ったか全然分かんなくて、ふと見たらみんな真ん中へ乗り移ってるんで、私も移んなきゃって、行こ

うとした瞬間に波にすーっと飲まれて、そのまま体ごと出ちゃったんですよ。

ヒモ一本で、体はもう完全に船から出た。その前に1回練習のときに落ちかけた人がいて、そのときに、抵抗が大きくなっちゃうから無理に上がろうとしないで、ただもうこうやって掴まってろっていうのを聞いてたんで、とりあえず「私は繋がっている、繋がっている」って言い聞かせて。しばらくは船がそんな状態だから、船のコントロールがちゃんとできてから、みんなにこう引き上げられて。

そのレースは、佐野さんが部長に「中川も一生懸命やってるから乗せてやってくれ」って掛け合ってくれて、ケンカまでしてくれて乗せてもらったという事情がありました。そんなレースで死んでたら……。

佐野：死んでたら、もう(笑)。

中川：ハーネスで繋がってなかったら、たぶん、捜せなかったと思うんですよ。波がひどくて暗かったんで。

佐野：生きてて良かったあ(笑)。今だからね、本当に、そんなふうに言えるけど。

——そんな思いをして続けようと思ったのは？

中川：なんでしょう……。死なないで助かって、お前はもうちょっと乗ってろっていうことだったのかな、と思って。

「ヨットに乗っている時は、格好良く見えますよ」

——佐野さんは、ヨットを始めてから男性の逞しさを再認識したとか？

佐野：さきほどの、リタイアしちゃったジャパンカップのロングオフショアもそうですし、鳥羽の時もそうなんですけど、ああいうとき、私は何もできないんですよ。ハーネス着けて、とにかく自分の身を守るだけで動くこともできないわけですよ。動くといけないのでじっ



中で、男性のクルーは動いてるわけですよ。船は動いてるわけですからね。ヘルムとって、トリムして、セールチェンジしてやってるわけですよ。私はできないわけです。だから、すごいなあって思いましたよ。本当に。

ただそれだけですけど、自分ができないことができる。だからもう、自分の力のなさを痛感しましたし、同時に男の人はすごいなっていうのを実感しましたね。頼るしかないですからね、もう。本当に尊敬しましたね。

——今でも変わらないですか？

佐野：それは変わらないです。今でもできないですから。荒れた海に出たときにはもう、じっとしているしかないですからね。人に気を配ってあげることもできないし、自分はこうやっているだけなのに、男性陣は操縦するうえに私たちの心配もしてくれるわけですよ。



佐野晴美さん (28歳)

大学時代はゴルフサークルに所属。「ハンディは聞かないでください」と言いつつ、今はヨットとゴルフを立派に両立。社会人2年目にヨット部に入部した。「ヨットを始めて男性の力強さ、遅しさを再認識した」との発言が素直で謙虚な人柄がうかがわれる。

——根岸さんは学生時代にディンギーに乗っていて、クルーザーに乗ってからヨットに対するイメージが変わったということですが、それはどういう意味ですか？

根岸：ディンギーって、陸が見える所で乗ってて、安心感もありますよね。クルーザーだと外洋に出るのは分かってたんですけど、夜とかは想像してなかったんですよ、どんな世界かって。それに、クルーザーって高級とか優雅なイメージがあったんですけど、乗ってみて全然ワイルドだになって、こんなにワイル

ドなスポーツなのかなあ、と思って、それで全然イメージが変わりましたね。

——それは特にオフショアレースで学んで？

根岸：ええ、感じました。さっき佐野さんが言っていましたけど、エキスパートの人たちって本当に力強いなと思って。

佐野：格好良く見えますよ。

根岸：本当にそうですね。格好良く見えます(笑)。ヨットをしているときの姿とスーツを着て仕事をしているときと全然違いますよ(笑)。

佐野：普段が悪いというわけではないんですが(笑)。

「育ててくれることって、本当に恵まれていますね」

——体力や腕力の点で男性に劣る部分があるのは確かですが、それ以外に、不利だなとか感じることはありませんか？

根岸：私が思うのは、その2つもそうですけど、精神力がやっぱり。荒れたときに女の子だけのチームだったら、自分がやらなきゃ誰がやってくれるっていうのがあるじゃないですか。だから自分もできるようにならなきゃいけないんでしょうけど、(男性と)一緒だとどこかで甘えがあるはずですよ。だから、自分が多少できなくてもまだ“女の子”って見てもらってるところがあるんで、いつまでたっても進歩しないのかなって、自分で思う。分かってるんですけどね(笑)。

佐野：甘えちゃうんだよね。

根岸：やりたいとも思うんですけどね。やっぱり男女一緒にやっている中で、一人前にあつかってもらいたいっていうのはあるんですけど。

——そのためにも自分のスキルアップをやっているわけですよ。そうやって徐々にエキスパートに混じって一緒にやっていけるようになるのは楽しいですよ。ところで、一生懸命トレーニングする動機の中では、何が一番なんでしょうか。

佐野：私にとっては、ケンウッドカップに参加できること自体がすごいことだったんですよ。で、出られるってことであればスキルアップしなきゃいけないし、ヨットに乗れるってこと自体が楽しかったし、練習することも楽しかったですし。まだまだ本当に何も分からない状態、経験が浅い状態で、毎日毎日



違うことを覚えていってましたから、すべての意味で楽しかったっていうか。

Q：根岸さんは？

根岸：私は……、そうですね。やっぱり毎週行ってるんで、自分でわずかなりとも上達したなっていうのを感じていって、スピントリムなんかをやらせてもらえると嬉しかったですね。このままだとどんどん自分も一人前に近づいていく、この調子で頑張ればいいんだなと思って、そればすごく楽しかったですね。



根岸栄子さん (26歳)

大学のサークルでディンギーに乗り始めた。「まさか社会人になってもヨットを続けるとは夢にも思っていなかった」とのことだが、オフショアレースでは毎回「もうやめよう」と思いながらヨットを続けている。「やっぱり好きなんだろう」と本人は分析する。

——トレーニングのときもいろんなチャンスをおみんなに与えていくという感じなんですね。

根岸：そうです。

佐野：それは、うん。

——今お聞きしているとすごく恵まれた環境という感じがするんですけど。

佐野：恵まれた環境だと思います。比較をしたことはないですが、たぶん、すごく恵まれていると思います。あんな大きなボートでクルーとしてやれて、実力がないわけですから普通はバラストに乗っけてもらおうところがせいぜいなんですけど、ちゃんと練習させてもらい、いろんな機会を与えてもらえます。トリムもそうですし、パウやマストも。そういう練習もできて、しかもそれがお金がかからないでできてますから、すごく恵まれています。

根岸：私の大学時代のヨット仲間では、女性



はほとんどヨットを続けてないんですよ。男性はディンギーじゃなくてクルーザーをやっている人がけっこう多いんですね。でもそれは、役にたつようになってようやく乗らせてもらえるわけじゃないですか。でも、私なんかは初めただ乗りに行っただけで、ケンウッドなんかに乗れちゃって。だから本当に同期の友人に「お前は恵まれているよなあ」ってさん言われました。でも、ヨットがやりたくて長谷工に入ったわけじゃないんです（笑）。たまたま入ったら「あれ？ ヨットがあった」みたいな感じだったんで。だから本当にラッキーだったなって言うしかないんです。

— お金の面だけじゃなくて、今おっしゃったように、育てようっていうことが……。佐野：育ててくれるっていうのはありがたいですね。お客さんあつかいは最初からされませんでしたから、どんどん覚えていくようにって。

— やはり、あまり女性セーラーだっていうことを意識しないんですね、まわりが。

佐野：うん、全然。あまり女性セーラー、女性セーラーって特別あつかいされる方がなんとなく居心地悪いですね。

中川：でも、うちのメンバーなんかは女の子がいると張り切っちゃいますけどね。どうも私たちだけじゃ嫌みたいで。私たちはもう女の子に入っていないらしいんですよ（笑）。

根岸：ああ、それはある。

中川：誰か連れてこいよって必ず言われます。私たちがいるのにね、そこまで言わなくてもいいじゃない、みたいな（笑）。

佐野：全然ね。だからそういう意味では女性扱いされていないというか……。

中川：でも華やかで楽しいですよ。なんか野太い声ばかりしてるよりは、可愛い女性の声が混じると。だから、例えば女性が1人しかなくてヨットに乗りにくい事情の人がいたら、日曜日とか水曜日とかやってるから、ぜひ来てください。常にうちは人が足りないんで、一緒にやりませんか？ って感じで。社員でなくても全然関係ないですから。

「40歳とか50歳になっても、今と同じようにできたらいいな」

— それぞれ違うと思うんですけど、ヨットの面白さって佐野さんは何だと思います？

佐野：クルーザーの場合は、全体で1つのこ

とをやる、みんなで一緒にちゃんと動かないとフネは動かないですよ。タックするにしても、ただ真っ直ぐに進むにしても、自分1人だと動かないじゃないですか。皆が一緒に協力してやっていかないと。みんなでレースして、勝って、負けて、みんなで喜んで、悲しんで、悔しがって。すごくそれが魅力ですね。

— 根岸さんは？

根岸：私はヨットに乗ってると何も考えてないんですよ。海もすごく好きだから、マリンスポーツやりたいなって始めたのがきっかけだったんですけど。海へ出ると、なんだか、いやな気分で行っても、きれいごとに聞こえるかもしれないけど、本当に全然何も考えないですごく爽やかになれるっていうか、それがすごく魅力が続いているのかな、なんて思いますけど。気持ちいいですからね。

佐野：雨が降ってなければ（笑）。

— 今後はどんなふうにヨットに乗っていききたいと？

佐野：国際レースじゃなくてもいいんです。そんな大きなレースとかじゃなくて、40歳とか50歳とかになっても今と同じようにできたらいいなっていう気持ちがあります。それと、来年からはディンギーもやりたいんです。



中川うららさん（28歳）

競技スキーをやっていたという中川さんは、「スピードを競うことではヨットも似ているが、解放感にはヨットのほうが……」と、今は冬でもヨットに乗りたいたいとのこと。ヨットを始めてまもなくの落水経験が、彼女をそこまでのめり込ませたのだろうか……。

中川：ディンギー、面白いよねえ。

佐野：私たちはクルーザーから入ってますが



らディンギーができないんですよ。1人でちゃんとできないんですよ。基本はそこにあると思うんで、それをやりたいなと思って。暖かくなってからですけど……。じゃないとちょっとつらい（笑）。

— 中川さんは？

中川：とりあえずはもう、船のことをもっともっと分かるようになりたいっていうのがありますね。だから、なんでこうなったのかとか、どういうセールの形が一番良いのかとか、まだ全然分からないんです。今はやっと、どうするとどう機能するっていうのが分かったくらいなんで、どうしたらもっと速くなるのかな。とりあえずはそういうのが全部分かるように、まずはなりたいですね。

— コースが引けて。

中川：うん。最終的にはね。自分でヘルムもとれたら楽しいでしょうし、バウもやってみようって思っていますし。

— 最後になりますが、NORCに注文というところを工夫したらいいんじゃないかというところはありますか？

佐野：私たちだけでなく、〈Be-One〉全体の意見ですが、もっとチーム間の交流の場があってもいいな、と。レース後のパーティとか……。例えば、ジャパンカップの三崎マリンでも最後にちょこっとパーティやってますが、知ってる人同志という雰囲気なんです。交流の場がもっと増えるといいですね。

中川：特に他の船に乗っている女のひととかと話してみたいですね。

佐野：船の上で見つけて「あ、いるいる」ってよく言ってるんですが。

根岸：最近よく見かけますよね。佐野：あのひとたち何をやってるんだろう、私たちと同じような乗り方してるのかな、と。すごく興味がありますけど、海の上だと遠いから話ができないんです。

佐野：そうなんですよ。もっと交流の場があったらいいなあと思います。

— そうですね、陸の上での交流が深まれば、もっとヨットの楽しみが広がると私も思います。NORCとして、そのような機会をできるだけ作ってもらえれば嬉しいですね。今日はどうもありがとうございました。これからも頑張ってください。

佐野三治証人の調書抜粋

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

10月12日の第17回口頭弁論における佐野三治氏の証人調書を、ご紹介します。

調書は、原告の代理人と証人との間に交わされたシリアルナンバーがふられた一問一答329項目の公式な速記録です。調書はB5版71頁におよんで、興味津々の箇所が数多く、できれば全部をお伝えしたいのですが、OFF-SHORE誌の全頁を独占しても不足するボリュームで、残念ながら整理しました。しかしこの作業も、どこが重要でどこを省いていいのか、非常に難しく、今後の展開によってはお伝えしなかったところがクローズアップされるかも知れず、不安です。万一のときは、ただちに続報でお知らせしますので、お含みおきをお願いします。

「最初に〈たか〉に乗ったときの印象はどういう印象でしたか」「腰が軽い船だなと感じました」

「腰が軽いということは、素人にも分かるように言うかどうかですか」「風や波に反応しやすいと」

「風や波に反応しやすいということは、操船上

どういう注意が必要になってくるんですか」

「風と波に合わせて舵をとらなきゃいけないと思います」

「逆に言うと、腰の重い船というのはあるんですか」「あります」

「それはどういう特徴があるんですか」「いまの逆の部分だと思うんですけども」

「具体的には、操船上、風や波の影響を受けにくいということですか」「受けにくいというよりも、反応が遅いと思います」

「ちょっとよく分からないんですけども、ヨットは波を切って、こう斜めに進みますよね」「はい」

「そういう場合に、腰の軽い船だと風や波の反応を受けやすいということで、風や波に反応するたびに舵を切りなおしたりとか、あるいは帆を切りなおしたりとか、そういう必要が出てくるんですか」「そういうことです」

「逆に腰の重い船だと、そういう必要がなくなるということですか」「繊細さはないかと思いますが」

中略

「素人には繊細と言われてもよく分からないんですけども、具体的にはどういうふうに繊細なんですか。向かい風とか横風の場合には」「横風も、まあ、向かい風の場合も風に対して上がっていかなきゃならない部分だと思うんですが、メインセール及び舵を、その波と風に合わせてトリムというか、調整をしてあげなければならないと思います」

「そうすると、日常的に、その風や波に気をつ

かっていないと操船が簡単ではないということとでよろしいんですか」「本来の船の性能を引き出せないと思います」

(以上シリアルナンバー11～19, 14～25)

「これは貝道盛孝さんという方の陳述書なんですけど、貝道さんのお名前は知っていますか」「はい、知っています」

「この貝道さんによると、この〈たか〉が輸入されて、そして、最初に長さの測度がありま

すね。それが平成2年12月なんですけれども、その前に水川さんに頼まれて、先程の原設計図から30センチ船首側に移動した〈たか〉の舵を、さらに60センチぐらい前に出して船の長さを縮める工事をしたんですということ

が記載されているんですけども、この本件レース前、あるいはレース中に、水川さんから、〈たか〉についてそういう改造をしたことが

あるというふうな説明を受けたことはありましたか」「ありません」

「一般に、舵の位置を船首側に持っていくとどう

いう影響が出てくるんですか。操船上」「舵利きは悪くなると思います」

「先程、〈たか〉に乗っていて、腰の軽い船だと

おっしゃいましたね」「はい」

「で、武市さんのにもほぼ同じ記載がありますけれども、腰が軽いということは波や風の影響が受けやすいと、非常に繊細だと、こうおっしゃいましたね」「はい」

「風や波の状況に合わせて舵やセールの位置を変えなくちゃいけないということですね」

「はい」

「一般論として、舵の位置が船首寄りにかかなり前にあると、その操船といいますか、腰の軽い船に対応した操船というのは、かなり難しくなるんじゃないですか」「一般的にはそうだと思います」

(以上シリアルナンバー38～44)

「上架してどういう作業をしたんですか」「船底を磨きました」

「当然、船底を見ましたよね」「はい」

「そのときの〈たか〉の舵の位置というのはどういうものだったですか。記憶にありますか」「もちろん記憶にあります」

「佐野さんの第一印象では、舵の位置はどんなふうな感じだったか記憶にありますか」「特別に通常と変わらないと感じました」

(以上シリアルナンバー63～67)

「ところで、ヨットもチームワークですから、いろんな任務の分担があると思うんですけども、任務の分担というのは明確に事前に決められていたんですか」「特別にありません

した」

「特別にはない」「はい」

「外洋レースで1000キロ以上というのは、かなり長い距離を走る航海なんだけれども、そのときに明確な任務分担というのは決められていなかったんですか」「オールハンスのときに全員がデッキに出てきたときのポジショニングはありました」

「全員がデッキに出たときの任務の配置はあったと」「はい」

「ただ、佐野さんのご本によると、4時間毎に交代していますよね」「はい」

「休息に入って直直に入ると、そういう場合には、任務の分担は決められていたんですか」

「特別にはなかったと思います」

「そういう任務分担を事前に決めないのは普通ですか。佐野さんのご経験でいいんですが」

「長距離のレースになりますと、全員が常に艇上にいるというケースはありませんので、いま申し上げたとおりに、何か特殊な作業をする場合は個々の任務分担はありました。しかし、長いレースですから、4時間交代とかい

う部分の中では、一人の人間が他の人間のフォローもしていかなければなりませんし、ですから、そういった細かい、だれだれが何をしなければならぬとか、そういった任務分担というのはありませんでした」

(以上シリアルナンバー120～126)

「佐野さんの印象で結構なんだけれども、〈たか〉の出航前の準備状況、これはかなり慌ただしいという感じですか。それとも、しっかり準備をして出航したという感じですか。どちらですか」「慌ただしかったと思います」

「非常に慌ただしかった」「非常にというのはちょっとあれですが、慌ただしかったと思います」

「佐野さんの感じだと、どたばたという感じですか」「はい」

「ばたばた」「ばたばたです」

(以上シリアルナンバー137～140)

「それまでの間に、天気図を作成したのは何回ありましたか」「一度だけです」

「それはいつのことですか」「まだスタート当初だったと思います」

「26日の午後ごろ」「スタート当日の夜だったと思います。ちょっとはっきりしません」

「いまかなり便利になっていて、契約していくと、自動的にファックス等で天気図等が送信されてくる機械がありますね」「はい」

「そういう機械は〈たか〉には積んでいなかったんですか」「積んでいませんでした」

「どうして天気図は一回しかつくらなかった

んですか」「ラジオで天気図をとったんですけども、天気図をとるという作業は、かなり狭い船内で、細かい作業ですので船酔いをしてしまうんで、当時波風が強くなっていましたんで、船の動揺もかなりありましたから、天気図をとると船酔いしてしまうということです」

「天気図を作成する担当者というのは特に決めていたんですか」「とくには決めていなかったと思います」

(以上シリアルナンバー177～183)

「〈コンテッサ〉のセール破損、それからリタイアを目の前にして、佐野さんはどう思いました。正直なところ」「正直なところは、〈たか〉にとってはライバル艇でしたので、やったなと、イッパイいなくなったということで、まだそのころ私たちはレースで勝つ気でいましたので……」

(以上シリアルナンバー213)

「〈コンテッサ〉のセール破損を目の前で見ましたよね」「はい」

「そうすると、この時点でレースをリタイアして避難の措置を取っていれば、この事故は発生しなかったと思いますが、佐野さんはどう思いますか」「……分りません」

(シリアルナンバー251～252)

「27日の15時のメインセールが破損した時点で、もし〈たか〉が避難するとすれば、どこが一番安全だったでしょう」「……非常に難しいです。……分からないです」

中略

「今度は八丈島測候所の27日、253丁(甲第26号証を示す)を示しますが、15時以降の風向及び風速を見ると、これはほとんど真西の風ですわね」「はい」

「15時が2.4m/sぐらいだけれども、16時、17時で、7m/sないし10m/s、8m/sという台風並みの風速ではありませんね。これを見ますとね」「八丈はそうですね」

「27日の午後の時点で台風並みだと言われたころは、風速は18m/sから20m/sぐらいありましたよね」「はい」

「だけど、それを見ると、それほどの風向、風速ではありませんね」「はい」

「それを考えると、八丈島付近でセールが破損したんだから八丈島の神楽港に避難するのが一番安全だったというふうに私には思えるんですけども、そうは思えないですか」「非常に難しく、今提示された資料にも、三宅と八丈では、風向が90度違いますし、また風力、風速も5m/s以上違います。ですので、そ

住 所	職 業	年 齢	氏 名	期 日	証 人 調 書
横浜市金沢区釜利谷西五丁目一七番八号	会社員	昭和三十五年六月三日生	佐野三治	平成七年一月一日 午後一時三十分	証人調書 この調書は、第一七〇号調書と一体となるものである。
状況 佐野三治は、宣誓の趣旨を告げ、証人がうそを言った場合の罰を注意し、別紙宣誓書を読み上げさせてその誓いをさせた。					裁判長 佐野三治

のときに〈たか〉のいた位置というのはそれよりももっと北におりましたので、三宅と八丈の資料においてどこどこに行くのが一番ベターだったという判断は、洋上では非常に判断しにくいと思います」

「判断しにくいというのが、佐野さんの答えですか」「はい」

中略

「そうだとすると、それを南下するというのは非常に危険だったんじゃないかというふうに思えるんですけども、そうは言えませんか」「〈たか〉の艇体の特性も含めて考えると、判断というのが難しかったです。北上すること自体が楽だったかという、〈キティ〉とか〈コンテッサ〉の船体と〈たか〉の船の形というのは異なっていると私は思いますので、風、また波に向かって走るよりも、それを背に受けて走ったほうが安全の場合もあると思います」

「先程のあなたの証言だと、追い風には強い船だという印象ですね」「はい」

「そうすると、27日の15時以降、それから28日午後、風向は230度から240度、追い風になったんじゃないですか。北上する場合には、もう一度14頁(丙第6号証を示す)を示しますが、南南西ぐらいですよ」「そうですね。南っ気が入っていますね。確かに南が少し入っていますね」

「だから、ずっと230度ないし240度だから、追い風に近い左斜めからの風で、〈たか〉にとっては逆に強い風だったんじゃないですか。北

上する場合」「北上する場合には、いいや、そんなことないんじゃないですか。真西ですから、強いとも言い切れないんじゃないですか」「そうすると、南下するにしてもそんなにいい風じゃありませんよね」「ええ」

「そうだとすると、出来るだけ本土に近い八丈島のほうが私には安全のように思えるんですけども、そうは言えないんですか」「その当時、私が艇上にいた限りでは、西から北っ気が入っていたように感じましたので、この資料と、私が感じた記憶にある風向とは若干違っています」

(以上シリアルナンバー273.278～284.289～295)

というような展開でした。話をとかくオーバーに、また特定の方向へ誘導しようとしている原告代理人の意図が十分に伺え、比べて証人のフェアな姿勢が際立ちます。

以上

〈速報〉

罵声が飛んだ第2回

11月7日に、原告側の証人尋問の続きが行われました。

転覆時の状況、クルーがまだ元気だった漂流中に至近を通った客船に発見されなかったこと、これも2度に渡って飛来した航空機にも発見されなかったこと、そして武市俊氏を始めてラフトに搭乗したクルーの相次いで死亡などを、原告代理人は、きわめて具体的に質しました。すでに周知の事実を、証人が声を詰まらせているのにも関わらず、改めて確認する必要があるのか、これまた不可解でしたが、およそ1時間半を費やし、原告側の尋問は終了しました。

裁判長が、あと30分ありますがと述べたのを受けて、NORCの麻生代理人が今回の尋問と証言に限っての反対尋問を行いました。イーバブの内蔵電池に関して、また漂流中に〈たか〉の遭難に関して、誰かの責任を問う話がでたかなど、するとい質問をされましたが、その過程で原告代理人は異議の申立てというよりも、一方的な野次、罵声を発しました。

最初はその激しさにびっくりしましたが、法廷も国会も同じ。NORC側の代理人の方々にはこれを読んで欲しくないのですが、国会議員も弁護士もしょせん同じ人間と気付いて、妙に安心、苦笑した次第です。速記録が間に合えば次号で詳しくお伝えします。ご期待ください。

なお、次回(2月1日、13:00～、東京地裁627号室)は、NORCの証人尋問です。ぜひお出掛けください。

新しい風に、新しい帆を(その10)

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

関東支部では選挙できめる……

執行部の任期切れにともない、関東支部では選挙により新執行部を選出します。

11月17日立候補の受付がはじまり、27日にメ切られました。結果的に、関東支部の支部理事に8名が立候補しました。締め切り前日まで4名しか届け出ていませんでしたので、どうなることかと思っていましてところ最終日に4名が立候補しました。

顔ぶれをみますと各地域から立候補があり、前支部理事は古川支部長お一人で残りは全員が新人です。そのうち、9412委員会から4名が届け出をすませ、まさに「新しい風に、新しい帆を」の実践に入ろうとしています。

定数7を1名オーバーしましたので代議員会で選挙をすることになります。選挙は12月12日です。もう、本誌は印刷にまわっていて、結果は次号ということになります(雑誌の宿命です)が、どうか関心をお寄せ下さい(本部理事候補は2名のオーバーでこれも選挙になります)。

立ち会い演説もします……

関東支部では、前回の臨時代議員会で選挙にそなえ規則をととのえました。公示もキチンとしました。立候補届に略歴や理事就任歴を記入することにもなっていて、それを投票前までに資料として代議員に送付することにもなっています。

また、従来は立候補者の「顔みせ」すらなく、ややもすると話し合いで執行部を決めていたのですが、今回からは投票前に候補者が5分以内で考えを披露することが定められました。「質問も!、応援演説も」という声もあります。

しかし急には舵を切れません。関東支部では、ここ数年をかけて一歩一歩会員・代議員サイドが判断し、決定権をもつようになりました。また、透明性があり、会員が参加意欲を刺激されるような組織でなくてはならないと考えます。制度として会員にそれを保証するために、候補者サイドが恣意的に、またコソソリできないように選挙法を改正してきています。

ところが、問題が起こっています……

ひとつはボランティアの組織であるがための欠点で、みずから組織のために貴重な時間を割こうという人が少ないことです。組織が大きくなればなるほどその傾向が強くなります。みなか他人まかせにしがちだからです。いま関東支部がそうになっています。組織が大きくなるに従い「自分たちの会だ」との自覚が希薄になりました。ここまではなんとか誰かが犠牲になってやってこれました。犠牲になるのは誰だっていやなのです。もう押しつけ合いがはじまりました。このままでは組織は淀んでしまう結果になります。

立候補する人がまだ少ないのです。役につくと負担が大きすぎるからです。2500人のためにボランティアとして活動するには膨大なエネルギーが必要なのです。

これらのことも、9412委員会が関東支部を小活動単位に分けて活動するのがベターだと考えている根拠のひとつなのです。自分たちが自分たちのために、たかいいにボランティアを交代でやらない限り、今後関東支部はやっていけないのです。新たなボランティアの発掘ができないのです。ボランティアの不足は会費の値上げに連動してしまうのです。

しかし、この問題には明るい展望があります。代議員会でも圧倒的に多数が、関東支部を小活動単位に分けて組織しなそうと考えているからです。いま、自然発生的にできたクラブは非常に活発に活動しています。また、古くからの会員の方はまだ関東支部が少数者だったころの活動状況を思いおこしてください。それらを考えれば、関東支部を近い将来どういった姿に再編成しなおさなければならないかがよくお分かりになると思います。

代議員はこれでいいか……

もうひとつの問題。それは選挙する側つまり代議員の「質」についての疑問です。

まず1つは、代議員をひきうけたにもかかわらず代議員会に出てきませんし、委任状や書面議決に返信すらよこさない人々か何人もいます。長い間関東支部では、代議員はカザリ程度の役割しかしていなかったのも原因です。現在フリート単位で選出している関係もあり、まだその名残でむりやりに名前だけを出されたという人もいます。フリートが有名無実になっているのです。

せっかく、関東支部が民主的にものごとを決めていこうとしているのに、こういう代議員は迷惑そのもののなのです。フリートが自覚をしてくれて処置してくれるか、みずから辞任してくれるのを待つしかなのです。早急に、何らかの方策を考えなければならないと思われます。

また、代議員でありながら、まだ今年分の会費を納めていなかったり(何回も督促しても)、とにかく「全くモウ!」ということが多すぎるのです。代議員は88名。いつも定足数の確保に苦勞しています。

選挙は委任できません。代議員がみずから出席して会員になりかわって執行部を選び政策を判断するのです。

会員のみなさん、どうかこのへんにも目を光らせてください。

関東支部の今後の展望……

関東支部の細分割については、1～2年の演習期間を設け実施に踏み切ることになろうかと思われます。会員にも大きな影響がでます。1～2年の間に、関東支部の活動を事務面と事業面(事業に付随する事務はこれに含む)に分け、分析をすることになりましょう。

どうか関心をもってどの選択肢を選ぶのかを決めてください。

事業面は事業をフリートに完全に落して、小活動単位での自主的運営にまかせ、小活動単位の区割り形成に向け準備をはじめ、問題点の摘出をしなければなりません。1～2年の期間をかけて(形骸化しているとはいえ)フリートはクラブとの連携を模索しながら活動することになるでしょう。一方、事務面は従来の事務局を中心に、当面は従来からのやり方を踏襲しながら執行し、同時に業務分析をして、関東水域全体で考えなければならない事務・各小活動単位に分担してもらうべき事務に業務をわけ、経済面および労力積算を加味して考察することになるでしょう。これらの演習を経て関東支部の分割単位の範囲を決定することがベストと考えられます。ここ1～2年、関東水域での活動方向が落ち着くまで、代議員を通じて数多くの選択肢が会員には提示されるはずで、最終的には会員が全てを決めるのです。

何はともあれ、会員は意志を明らかにすることです。会員はたくさんの方の事を自らの問題として決断していかなければなりません。会員は代議員をキチンと出し、支援し、執行部には格段に努力してもらわなくてはなりません。会員のための会にするためには、会員自身が力を出す必要があります。いま会員にも自覚が求められているのです。

(つづく、次回は最終回)

告示(関東支部)

平成7年12月5日

NORC関東支部選挙管理委員会委員長 平賀 威

平成7年11月27日締切の平成8・9年担当関東支部役員および本部役員候補者の選出選挙に関して本部監事候補および関東支部監事の立候補者が定数に満たなかったために下記の通り再告示します。

1. 選挙の定数: 関東支部監事 1名
本部監事候補者 2名
2. 被選挙権者: 会員になって2年を経過するもの。
3. 立候補受付の期日: 平成8年1月23日(火)から
平成8年2月2日(金)午後5時まで
4. 選挙の期日: 平成8年2月17日(土) (定時代議員会)
5. 選挙権者: 関東支部代議員
6. 以上の選挙は関東支部の選挙に関する規則にもとづきおこないます。
詳細は選管までお問い合わせ下さい。

以上

第33回小網代カップレース

航跡図から見たレース展開

レース委員長 古賀 靖

伝統の第33回小網代カップレースが11月18日に参加13艇を集めて開催された。

今年は最高のコンディションのもと、早いレース展開となった。今回はレース委員長より「航跡図から見たレース展開」をリポートしていただいた。

10:00スタート後、北からの良い風に恵まれて全艇がほぼ一直線に竜王崎を目指している。

今回のレースのファースト・ホーム艇のくカリフォルニア・ドリーマー〉がトップで竜王崎を13:27に回航、6分遅れでフジVが回航、その後〈BJ7〉、〈ナポレオン〉等が続き14:00までに9艇が回航し、最終艇の回航が14:16でその差は約50分、ハイピッチのレース展開となっている。

大島回航後のコースは竜崎回航5番手の「織姫」までが門脇崎の沖までかそれ以上に北上した後に針路を東に転じ、小網代のフィニッシュへと向かっている。その後の艇は一部に北上した艇はあるものの大半の艇が大島から直接に小網代へ向かうコースを引いている。

30分毎の位置が記入されている「織姫」の航跡図によれば、16:00にほぼ門脇崎の東沖で針路を東よりに転じ、小網代を目指している。また、大半の艇の航跡図にタックを思わせる直角の変針点の記入がないことから、風向きはスタート時の北から徐々に東へ振れていったものと推測できる。ファースト・ホー



ム艇のフィニッシュ頃から風速が落ち、竜王崎回航時点の約50分の差がフィニッシュ時点でのトップと最終艇の差が約2時間33分に拡大したとはいえ、全般に10~20ノット程度の風速に恵まれた。加えて快晴で絶好のコンディションにより、予想以上に早いレース展開になったものと思われる。

最後にレース委員会よりのお願ですが、提出された航跡図を見ますとほぼ全艇がフリーハンドでかつ、毎正時の位置の記入がありませんでした（毎正時の位置の記入があったのは〈織姫〉の他に1艇）。

今回はなかったものの、航跡図は抗議等の
ケースが発生した場合等に重要となりますの
で可能な限り正確に記入の上、提出くださ
るようお願いいたします。

第33回小網代カップレース総合成績
IMSクラス（参加艇数9）

1	3335	ORIHIME	FRE 41	古川保夫	油壺
2	4218	NAPOLEON	TAK 34 IMS	石田和久	佐島
3	4014	ALPHA	J 33	長谷川孝男	小網代
4	5333	BJ 7	BNT 40.7	猪狩光清	油壺
5	2112	FUJI V	FRE 45 IMS	藤本達雄	油壺
6	4071	DAICHI HANAMARU	HAY 34	福田祐一郎	油壺

IORクラス（参加艇数 4）

順位	Sail No.	艇名	艇種	オーナー	フリート
1	3002	SYLPHIDES IV	FARR 3/4	蒲谷和行	シーボニア
2	4272	PROPAGANDA	FARR 40	石渡一夫	熱海・伊東
3	4790	CALIFORNIA DREAMER	N/M 50	羽柴宏昭	佐島
4	3606	BOY	FARR 40	山田 隆	シーボニア

CRクラス (参加艇数 3)

1	4323	TERESUKO 3	SWING 28	三浦征幸	油壺
2	1985	HAGACHI	SK 32	吉岡久光	小網代
3	1521	CYGNUS V	FRE 38	嶋田武夫	江ノ島

1995 関東相模湾サーキットSERIES(KSC) 総合成績(全8戦)

IMS-Aクラス 参加艇数16

			初島卯月			大島レース			初島レース			KSC#4		KSC#5		KSC#6		KSC#7		KSC#8		
SAIL#	NAME	Rating	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	総合点	
1 3335	ORIHIME	599.7	1	20.25	1	20.25	1	20.25	2	(19)	2	19	2	19	4	(17)	DNS	(16)	88.25			
2 4722	DREAMPIC	551.3	7	14	2	20.5	8	(13)	1	20.25	3	18	3	18	9	(12)					89.75	
3 1733	U.F.O.	599.7	3	18	3	18	5	16	6	(15)	1	20.25	5	16	7	(14)	DNS	(16)	88.25			
4 4591	LUCKY LADY V	567.5	5	16	4	17	7	(14)	4	17	4	17	6	(15)	10	(11)	DNS	16	83			
5 2112	FUJII V	558.9	4	17	5	16	6	(15)	5	16	5	16	7	(14)	12	(9)	DNS	16	81			

IMS-Bクラス 参加艇数25

SAIL#	NAME	Rating	初島卯月		大島レース		初島レース		KSC#4		KSC#5		KSC#6		KSC#7		KSC#8		総合点
			順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	
1 324	AKIZUKI	636.4	4	(17)	1	20.25	3	(18)	1	20.25	1	20.25	1	20.25	5	(11)			101
2 4218	NAPOLEON	612.5	1	20.25	3	18	2	19	DNS	(12)	4	17	2	19	6	(20)			93.25
3 2777	HIKARI	623.4	6	15	2	19	8	(13)	3	18	2	19	3	18	14	(12)	DNS	(15)	89
4 4111	COVRYATSCH	604.4	2	19	4	17	5	16	2	19							DNS	(15)	86
5 4014	ALPHA	622.3	3	18	5	16			4	17			DNC	(4)	18	8	DNS	15	74

IORクラス 参加艇数14

				初島卵月		大島レース		初島レース		KSC#4		KSC#5		KSC#6		KSC#7		KSC#8			
SAIL#	NAME	Rating	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	総合点
1	5050 SEA HAWK	30.67	1	20.25	1	20.25	1	20.25	DNF	(13)	3	18	2	19							93.75
2	3606 BOY	30.67	2	19			2	19		1	20.25	4	7	(14)	DNS	18	93.25				
3	3306 RIPPLE III	23.21	4	17	6	(15)	4	17	4	17	5	(16)	5	(16)	4	17	DNS	18	86		
4	3002 SYLPHIDES IV	24.58	5	16	5	16			3	18			DNC	(4)	3	18	DNS	18	86		
5	4272 PROPAGANDA	31.05	6	15	4	17	3	18	DNF	(13)	4	17									80

CR-Aクラス 参加艇数18

		初島卯月		大島レース		初島レース		KSC#4		KSC#5		KSC#6		KSC#7		KSC#8			
SAIL#	NAME	Rating	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	総合点
1 4604	FIRST	7.95	1	20.25	3	18	5	(16)	1	20.25	1	20.25	4	17	DNS	(17)	95.75		
2 3802	E2	7.95					1	20.25	3	18			7	14	4	17	DNS	17	86.25
3 4600	YUKIKAZE VI	10.45	RET	13			6	15	DNF	16			3	18			DNS	17	79
4 1311	TACHYON	7.90	4	17					DNC	4			6	15					36
5 2662	ARIADNE 7	8.15							2	19	5	16							35

CR-Bクラス 参加艇数17

			初島昇月		大島レース		初島レース		KSC#4		KSC#5		KSC#6		KSC#7		KSC#8	
SAIL#	NAME	Rating	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点
1 3531	KAGEROW	7.55	1	20.25	1	20.25	4	(17.25)	2	19	3	18	2	19	3	(18)	DNS	(14)
2 1985	HAGACHI	6.40	3	18	4	(17)	1	20.25	DNC	(4)	1	20.25	3	18	2	19	DNS	(14)
3 3480	SOYOKAZE VII	7.65	3	18	DNC	(4)	2	19			2	19	1	20.25			DNS	14
4 3592	LAHAINA V	7.55	RET	(13)	2	19	7	14	1	20.25					1	20.25	DNS	14
5 3485	ISIS	7.55	2	19			9	12			5	16	4	17			DNS	14

④●得点の()扱いは捨てレース。

●95KSCは全8戦のうち上位5戦の得点で争われた。

●96KSCは4月から開始。詳細は関東支部レースカレンダーを参照して下さい。

'96 JAPAN MIDDLE BOAT CHAMPIONSHIP taka-Q Cup 第8回日本ミドルボート選手権

日程

4月18日(木)
19:00 艇長会議 (八重洲国労会館)
4月28日(日)
7:30~8:30 ウェイトイン
10:30 第1レース インショア(佐島沖)
第2レース インショア(佐島沖)
19:00 ウェルカム パーティー
4月29日(祝)
10:00 第3レース インショア(佐島沖)
第4レース インショア(佐島沖)
5月3日(祝)
10:00 第5レース インショア(佐島沖)
第6レース インショア(佐島沖)
5月4日(祝)
10:00 オーナーヘルムレース
16:00 表彰式 (シーボニアベイショア)

参加資格

IORクラス

IOR/JORの有効なレーティング証書を有するRf18.5~25.99の艇。

IMSクラス

IMS1996による有効なレーティング証書を有するGPH600/Mから720/Mまでの艇で

LOA11m未満とする。

CRクラス

NORCクルーザーレーティング95バージョン6.0の有効なレーティング証書を有するRm6.0~8.95の艇。

但し、IMSレーサーと本会で判断された場合はIMSで出場して頂きます。

*参加艇多数のクラスは、クラス分けの予定です。艇長会議時に発表します。

全クラスORC特別規定1995カテゴリーIV、及びNORC設備規定C以上を有する事。及び、NORC外洋レース規則第4条参加資格2-2「全乗員の二分の一以上は会員である事」の規定を満たす事が必要です。義務として、第三者賠償責任保険に加入して下さい。

参加申し込み

申し込み締切日 4月5日

参加料

各クラス共通¥65,000(パーティーフィー含む)
ただし、ミドルボートオーナーズクラブ会員艇は¥50,000(パーティーフィー含む)

提出書類

1. 所定の参加申込書

2. 有効なレーティング証書のコピー
 3. 有効な安全検査証のコピー
 4. 乗員登録リスト
 5. 第三者賠償保険の保険証のコピー
- 以上を艇長会議時に必ず提出して下さい。

艇長会議

艇長会議は次の1回のみとし、本シリーズの共通事項を連絡します。

日時: 96年4月18日(木)19:00~21:00

場所: 八重洲国労会館 (東京駅八重洲口)

泊地、宿泊

遠来艇には、泊地を用意しております。また、宿泊場所をお探がしてしたら、早めに、事務局にご相談下さい。(限りはございますが、確保してあります。)

お問い合わせ、資料請求

関東ミドルボートオーナーズクラブ事務局

野口 隆司

〒274 千葉県船橋市二和東5-32-20

野口歯科医院内

FAX 0474-49-3331

(申し訳ございませんが、FAX又は郵送とさせていただきます。)

Advanced Marine Stage Marine Vance

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

★秋、冬物大量入荷

在庫豊富

NEW セーリングトラウザーズ
HSU 7553 ¥18,000

NEW パイルジャケット
クラシック
HMR 7456
¥16,000

NEW セーリング
ジャケット
HSU 7552 ¥21,000

NEW ポーラライト
フルオーバー
HMS 7565 ¥20,000

NEW ポーラライト
フルオーバー
HMS 7566 ¥22,000

NEW マルチ
フルオーバー
HOB 7555 ¥18,000

2F



プラスチモ マイボートフィッシング
200=全長200cm 全幅115cm
深さ38cm 重量22kg
¥58,000

4 Step商品 異の洗浄力!!

ファイバークラス用
クリーナー&ワックス
9009 473ml
¥7,100

プロテクティブ
リキッドワックス
9026 473ml
¥7,300

ファイバークラス用
レストア&ワックス
9005 473ml
¥7,700

ボートソープ
9034 473ml
¥7,160~

特価提供品

フエンダーラック2連/3連
各種 ¥17,800~¥28,000→
¥8,900~¥14,000
高圧洗浄機(東芝)HP-400A(100V)
¥65,000→¥45,000

アキレスナビ
フォーゲル 上下
¥15,600→¥5,000
CAVINESS パドル
3FT ¥3,900→¥3,120
2FT ¥3,300→¥2,640

『マリンヴァンス海外 通販カタログ会員募集中!!』

話題のUSAトップマリンカタログ

WESTMARINE 社製 Port Supply のカタログ掲載商品が手に入ります。

詳しくはお問合せ下さい。

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 ①19081
振込は電話にてお願いします。
TEL: 045-681-0943 FAX: 045-641-1503

Marine Vance

マリンカタログ
定価¥5,000
総発売中

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



読者 プレゼント

ナビゲータバック(1名様)と ダブルバック(黒・2名様)を計3名様に

提供/株式会社ダイヤモンドセールメーカーズジャパン

今回は㈱ダイヤモンドセール社より、ナビゲーターには必需品のナビゲーターバック(1名様)とダブルバック(2名様)を計3名様にプレゼントいたします。

希望される方は、ハガキに住所・氏名・年齢・電話番号・希望商品の別、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、1月31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。

★12月号のピアス(18K)とオリジナルスカーフのプレゼント当選者は抽選の結果、高橋直美様(東京都)、神長明生様(東京都)の2名様に決定しました。



謹賀新年

今年もよろしくお願い致します

1996年元日

〈NORC事務局〉

専務理事：埴原洋利／大野健作／風祭徳行／
伊藤望／寺澤寿一／猪俣沙代子／向坂美加子

〈OFFSHORE編集委員会〉

理事：浅野英武／編集長：市川和彦／添畑薫／
服部一良／安田勝彦／松尾征夫／寺澤寿一

1996年ケンウッドカップ ナショナルチーム選考について

今年も8月5日～16日までハワイ沖にてケンウッドカップが開催されます。前回'94も6艇2チームが日本代表で参加しました。

各艇エントリー締切り 4月30日

ナショナルチーム各団締切り 6月15日

となっております。

つきましては参加決定チーム、参加予定チームはなるべく早くNORC本部事務局担当：風祭までご一報下さい。ナショナルチームの選考方法など詳細は後日連絡いたします。

Tel: 03-3504-1911

Fax: 03-3504-1914

飲料水は海水から造ります。 NORC会員の方は平成8年8月まで20%引です。 サバイバーシリーズ造水器

SURVIVOR-35

造水能力：4.6ℓ/時±15%
重量：3kg 寸法：14×56×9cm
型式承認：米国 USCG 160.058/6/0
日本 運輸省 第3717号
船員災害防止協会認定 0097
¥400,000



SURVIVOR-06

造水能力：180ml/10分±15%
重量：1.1kg 寸法：13×20×6cm
型式承認：米国 USCG 160.058/7/0
日本 運輸省 第3716号
船員災害防止協会認定 0096
¥160,000



P.SURVIVOR-80

造水能力：12.5ℓ/h±15%
電源：8A、12V、DC 重量：19.5kg
寸法：23.6×52.8×43.2cm ¥800,000



P.SURVIVOR-35

造水能力：5.0ℓ/h±15%
電源：4A、12V、DC 重量：9.5kg
寸法：14.6×69.0×36.0cm ¥500,000



◆分割払例

型 式	定 価	回数	初回金額	2回目以降金額
SURVIVOR-06	160,000	18	10,420	9,900×17
SURVIVOR-35	400,000	36	14,100	13,700×35
POWER SURVIVOR-35	500,000	36	18,500	17,100×35
POWER SURVIVOR-80	800,000	36	28,200	27,400×35

株式会社 **救命**

〒411 静岡県駿東郡長泉町下土狩991-19
TEL 0559-87-8811/FAX 0559-87-8812

保険デスクより

NORC保険サービスのご案内

社団法人日本外洋航海協会(NORC)は外洋ヨットセーラーが、国内および海外でのクルージングやレースを安全に楽しむために、各種保険を取りあつかっております。

ヨットオーナーには愛艇管理と帆走中の事故に備えて責任ある対応がとれるように、各種の団体保険でサポートします。

また、クルー自身が安心してセーリングができるようワイドでお得な保険情報をご案内します。安心できるヨットライフにお役立てください。

1 ヨット乗りがつくった、ヨット乗りのためのNORCヨット保険

- 登録艇・会友艇だけの独自のメリット
- 割引・割増制度を採用した公平な保険
- マストトラブルも怖くない、新価補償
- クルージング艇専用の割安プラン登場
- 自主管理泊地の安全泊地認定を採用
佐島・油壺・諸磯・小網代・重須・鬼崎・碧南・白谷・重極の各係留艇は断然割安
- 風水害による船体損害を完全に補償
- 傷害事故死亡補償1名1億円
- NORC指定検査員によるクレーム処理

2 全世界をカバーする、海外ヨット保険

- 海外のクルージングや海外レース参加艇用にお勧めします
- 登録艇に限らず、チャーターヨットもOK
- 引受時には、オーナーインタビューを含むコンディションサーベイ受検が条件
- レース参加艇にはレース割増を採用
- 世界に通用する海外ヨット保険
- 事故現場に対応する事故処理の実施

3 安心のセーラーズ保険。 申し込みば、あとはNORCの カードで毎年1600円自動引き落とし

- 日本海域でのセーリング活動中をフルカバー
- 自宅を出てから宿泊も含んで帰宅するまで補償
- 登録艇以外のヨットでのNORC以外のレース中もOK
- 死亡時2000万円補償で年間1600円を毎年2月5日引き落とし
- 申し込みは、4月1日スタート分を前年11月30日まで締切
- 最初の申し込みだけは忘れなく

4 ヨットレースの運営も完全主催者保護保険

- NORC国内公式戦はカバーされます
- 本部・支部が主催・共催する全ヨットレースが対象です
- 第3者の身体損害と財物損壊によりNORCが負担する法律上の賠償損害を補償します
- コミッティが安心してレースの企画・運営活動ができるようNORCが一括加入しています

5 クルー自身が手配するクルー傷害保険

- プライベートのクルージングや時折参加するレースのときにご検討ください
- 自宅を出てから帰宅するまでの傷害事故を補償します
- 個人別に事前の申込が必要です
- 計画が決まったらご相談ください
- カード会員でない方や次期セーラーズ保険申込までの空白期間中にご利用ください

6 レースや会員会運営時のコミッティ傷害保険

- レースごとの実行委員会および計測委員会等の依頼によりコミッティ活動中の傷害事故を補償します
- 委員会から事前の申込が必要です
- コミッティメンバーが決まったらお申込ください

7 ヨットの輸送と貨物保険

- 安全にヨットの輸送をするためのコンサルタントとして会員の皆様を強力に安全をサポートします
- ヨット輸入時のプランや通関手續のご相談
 - 海外レース参加時の輸送プランニング
 - 輸送に関わる貨物保険の企画

8 海難時サルベージネットワーク

座礁、エンジントラブル等、緊急時のサルベージは

もちろんのこと海洋調査、海洋土木工事、マリーナ建設のプランニングなど海に関することは何でもご相談ください

- BANによる緊急時の救助およびサポート
- 深田サルベージ建設(株)による海難救助、曳航の利用
- 海洋調査・工事・建設のプランニング

ご相談はお気軽に

保険事故でのトラブルの相談をはじめ何なりとご相談ください。

適切な窓口のご紹介・情報を提供します。
NORC保険デスクまでご連絡ください。

フリーダイヤルサービス変更 オフショア ヨット (0120-024410)

NORC保険デスクのフリーダイヤルのご案内が変わります。24時間対応のFAXサービスにより、必要な資料が必要なときに、FAXで取り寄せられご検討いただけるようになります。なおメッセージは録音され希望日時に、当方からご連絡いたします。

FAXサービスのプログラムは、当初の内容でご案内する予定です。

- * 団体ヨット保険
- * セーラーズ保険
- * 保険サービス全般
- * 事故のご相談

プログラム内容は時期により追加されます。ご利用くださいますようお願いいたします。

96年度団体ヨット保険の募集予告

96年度団体ヨット保険(平成8年3月1日)の募集が、平成8年2月初旬から開始します。新規申込および満期更改手續のご案内を特別会員・会友の皆様へ直送いたします。案内状の紛失等にご注意いただき、必ず開封していただきますようお願い申し上げます。

96年度は、クルージング派の皆様へ大割安なプランを新設します。

ぜひともはご案内状をお読みください。

OFFSHORE 1996年1月号(No.243)目次

年頭のごあいさつ.....	1
'95NORC総会レポート.....	2
日本ヨット協会との合同問題について.....	5
ジュリールームより(その3)・難しいマッチ・レースの解説.....	9
女性セーラーのページ(その4)・Be-Oneチーム.....	11

(たか)訴訟シリーズ(第21回).....	15
新しい風に、新しい帆を(その10).....	17
第33回小網代カップレース.....	18
1995KSC総合成績.....	18
読者プレゼント/お知らせ.....	20
保険デスクより.....	21

編集長より

新年あけましておめでとうございます。各地のみなさん、めでたく初日の出を拝むことができたでしょうか。こう書くと、太平洋沿岸の東京や大阪などでは、ヨットのうえて御来光を迎えたかどうかという意味に取る人が多いと思います。

しかし、日本は小さいようでも南北に長く、日本海側と太平洋側では、冬の天気はまるで違います。雪が多い地方では、積雪で沈むのをふせぐため、冬の到来を前に愛艇を陸揚げするところもあるそうです。自分たちとはまるで異なる環境の

なかで、ヨットに親しんでいる仲間もいることを忘れないようにしたいものです。

かつてオーストラリアがア杯を奪取したとき、「カップがダウンアンダーへ行ってしまった」と欧米が騒ぎましたが、地球という丸い物体には上も下もありません。個人的に言わせていただければ、そのカップが昨年ふたたび赤道を超えたのは痛快なできごとでした。

さて、今年はヨット界にどんなニュースが登場するでしょうか。明るい話題ばかりになってもらいたいものです。

表紙：朝日を浴びながら大海原をバワフルに走るレース艇。撮影/添畑 薫

OFFSHORE 243号

第243号 平成8年1月15日発行
毎月1回15日発行 第三郵便物認可
1部定価300円(郵送料別)
発行 社団法人 日本外洋航海協会
発行人 浅野英武/編集人 市川和彦
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船橋振興ビル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



CORUM

Maîtres Artisans d'Horlogerie

SUISSE

RÉSERVE DE MARCHE



Temps Mécanique
Ref.74 111 21 M84
(自動巻)



Temps Mécanique
Ref.74 111 20
(自動巻)



Temps Mécanique
"S-Line"
Ref.89 111 20 M84
(自動巻)

純粋な伝統的技法によって、優美さと機能性を完成させた時計「リザーブ・ド・マルシェ」。コルムから。

《写真/上》Ref.73 109 56 (18K YG 自動巻、秒針、日付、自動巻残量表示、ストラップ付)

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ビル秋葉原TEL.03(3253)1331/〒542大阪市中央区西心斎橋1-15-7心斎橋アサノビル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。