

Offshore

16 委員会
理事・委員長に聞く
●
本部特別・専門委員会への
公開質問

〈たか〉訴訟シリーズ
●
佐野三治証人
全証言終わる

1996

5

May

No. 247

本部特別・専門委員会への公開質問

質問1. ご自身がお考えになる、現在のNORCが抱える最重要課題とは何ですか？

質問2. 質問1について、どのような取り組み方が考えられますか？

質問3. 貴委員会が現在抱えている課題、あるいは実行したい仕事とは何ですか？

質問4. 質問3について、どのような対処で臨まれますか？

訴訟対策特別委員会 委員長／大儀見 薫

① いわゆる「構造改革」が最重要課題であり、これは再三代議員会、理事会等で確認されてきたものである。NORCの活性化は公益法人としての本部活動を明確に位置づけ、支部代議員会の議決機関としての機能を充実する。

② 現在進められている構造改革に係わる具体的な提案の実現。その過程、仕事の進め方を、万機公論に決する、機関中心に責任と権限の所在を明確にする必要がある。一言で言えば、規則等、ルールに基づいて民主的運営。

③ 言うまでもなく、たか号の民事裁判に勝訴することである。この中で特に重要なことはレースへの参加は参加各艇の自己責任に基づくものであることばかりでなく、クルーもまた、外洋に出るリスクを承知の上で参加していることを明確にすること。

④ 第一義的に裁判対策を強力に進めることである。第二にNORCの会員全体の問題として取り組める様、理事会としての最重要課題であることを具体的に進める。

海外でも注目されているこの裁判の理解のベースを拡げる。 (大儀見)

外洋ヨット安全対策特別委員会 委員長／大儀見 薫

① 訴訟対策委員会として述べたものと同じ

② 同上

③ ORCのスペシャル・レギュレーションの運営、検査等の活動は「備品」チェックで終わっているか。本委員会の主要任務は、オーナー（及びクルー）の自己責任思想の徹底である。US sailingの安全セミナーの日本判実現。

④ 本委員会の委員の補強とその活動の充実。日本財団の事業補助金事業としての理事会による明確な位置付けと、バックアップ体制の確立。

OFFSHORE誌面でのこのテーマの継続的な採り上げ。 (大儀見)

総務委員会 理事／石井 竹彦 委員長／埴原 洋利

① ●ショートレンジでは赤字体質財政の改善

●ロングレンジでは普通のヨットマンが誰でも参加して一緒に活躍したくなるような、クリーンなイメージの魅力あるNORCになること。

●JYA問題の積極的推進。

② 本部機能の効率化。支部機能の活性化(楽しさのアピール)、本部機能の充実のための規約改正、OFFSHORE誌を活用した積極的PRを通じ、風通しのよい、クリーンなイメージの創造をはかる。

③ 本部事務局の効率化。地方支部の交流を密にして、情報の一体化を促進する。

④ 《メッセージとして》支部の方々が東京へこられた時は、お互いが抱える諸問題をダバリ合える機会をつくりたい。 (石井)

会報小委員会 理事／浅野 英武

① ①赤字体質からの脱却

②本部事務局スタッフの質的向上、補強

③潜在会員の発掘・増強

④執行部と各委員会・各支部の円滑なコミュニケーション

② ①リストラばかりではなく収入増(ex賛助会員制度)をはかる施策をとることが必要。②現在のスタッフでは満足な会員サービスをおこなうには不足、有能な事務局長を置くこと。③④ひとえに各理事、支部長のやる気の問題だと思っています。

③ "OFFSHORE"はNORCと会員を結ぶ唯一のコミュニケーションツールとして考えています。赤字体質の元凶の様に思われがちでスタッフ一同ツライ思っていますが現在、第3種の郵送料と発送手数料(これだけで1号あたり45万円)、制作費、印刷費を含んで一部あたり¥300で作っています。

す。最低コストで年11回を発行していることをご理解いただきたいと思います。

④ 広告スポンサーの発掘をボランティアで進めています。会員各位のご協力・ご紹介をよろしくお願い致します。経費の節減には一番効果的です。編集内容はゼネラルな情報サービスを主眼に硬軟とりまぜて全方位で進めていくつもりです。各支部の広報ツールとしてもご活用下さい。ご支援をお願い致します。 (浅野)

財務委員会 理事／鈴木保夫

① 現在、NORCは財務内容が非常に悪くなっており、95年度は赤字決算となりました。96年度予算は暫定予算となっていますので、一日も早く本予算を組み、96年度を黒字決算にする事が最重要課題です。

② 財務問題は財務委員会のみでは解決できない所までできています。構造部会、政策委員会等、協会をあげて取り組んでいく必要があります。

③ NORC本部及び、事務局の仕事が増えている様に思われます。公益法人として事務局でやらなければならない仕事と、委員会または支部がすべき仕事との仕分けをして、それに合わせた予算組みをしたいと思います。

④ まず、各専門委員会の委員長にお集まり頂き、活動計画について意見を聞く。事務局の移転も含め、管理費の見直し等を行い。どこまで経費を削減できるか検討し、6月までに予算編成を行います。 (鈴木)

政策委員会 理事／戸田 邦司

(政務多忙につき回答未到着)

海事思想普及委員会 理事／能條 秀夫

① 赤字体質の改善

公益法人だから、大幅な黒字は必要ないが、収支のバランスのとれた経営が大事。

② 経常経費(固定費)の削減。各委員会予算をゼロ計上しても赤字となる。事務所移転問題はクリアしたのだから今回は専務理事以下、有給職員の人件費の見直し。財政再建にタブーはない。

③ 会員の拡大・増員。海は楽しいもの、ヨットはやさしいもの。マリンスポーツの中でとりわけヨットは費用がかからず、一生つきあえるスポーツレジャーである事をアピールしていきたい。

④ 全支部の理事及び、FCに各マリーナに入会申込書を置いてもらう事を徹底する。月一回ハーバーとのミーティングを開く。特に新設マリーナ(例：横浜ベイサイドマリーナ)には強力なアプローチが必要。 (能條)

安全委員会 理事／古川 保夫 委員長／長江 博人

① 委員会機能の見直し

ここ10年間でヨットの楽しみ方は大きく変化していると感じています。ところがNORCにおいては活動の中核をなす各種委員会の構成が旧来のままであり、変化に対応できていません。これを早急に新しい委員会の構成と機能に生まれ変わらせる必要があると考えます。例えば安全委員会の場合はルールなどの技術的内容に関しては他の技術的分野の委員会に統合して一元的に管理すべきであろうと思いますし、安全セミナーなどの実践的な内容に関しては他の実践的内容の委員会と統合して統一的なイベント等を実施すべきだろうと考えております。

② ③ ④ (回答無し)

(長江)

計測委員会 理事／林 賢之輔 委員長／大橋 且典

① 会員を増やすこと。誰にでも、わかりやすい協会とすること。

② 各会員が、会員としてのメリットを提出前に、会のために自分に何がで

16委員会理事・委員長からのアンケート回答

※()内は回答者、回答はいずれも原文のまま。

きるかを考えていただきたい。

③ 計測業務は厳正中立公平正確かつ迅速が要求されている。実行体制を整備すること。ORCから管理を委任されているルールを遵守すること。国内CR部会との一層の連携を保つこと。

④ 当委員会の作業内容を会員によく理解していただき、協力をお願いしたい。将来ヨット協会との連合を見据えながら、レーティング・オフィスの将来像を画く必要がある。(林)

技術委員会 理事／林 賢之輔

① 門戸をより広く開き、より多くの人達の賛同を得て、より多くの会員を確保すること。ヨット乗りが誰でも持っている、無意識的に潜在する排他的要素を自覚し、メリット論的協会から脱出すること。

② 当協会を創設した人達のスピリットをよく理解したうえで、公益法人として、なすべき仕事を確実に実行していくこと。将来あるべき姿のイメージを明確にし、誰にもわかりやすい協会とすること。

③ 法制委員会に協力し、規則緩和を推進すること。EUを中心にボート／ヨットに関する基準作成が進んでいるが、日本標準化協会を通じてオフショアヨットに関し、積極的に参加したい。

④ 当委員会と計測委員会はメンバーが重複し、作業内容を同一視されることが多いが、実戦部隊として協力してくれる人材不足が原因である。将来に向けて役割をより明確化し、人材補強する必要がある。(林)

帆走委員会 理事／児玉 萬平 委員長／宮坂 敏三

① JYAとの合同問題。早期の実現が、公益業務とクラブ領域の事業との区分を加速させ、NORC・JYA互いに、真のナショナルオーガナイザーとして戦略的な組織拡大を図ることができるようになる。

② 過去の経緯、互いの組織の上にのみ立った論議を止め、合同後のナショナルオーガナイザーとしての有るべき姿を議論し、その実現に向けて具体的な行動を起こすべく早急のワーキングが必要。

③ 帆走委員会の課題は、本部レース実行部隊としての活動から、これからNORCのレース活動のポリシーを固め、それを周知徹底することができるステアリングコミッティーに変革すること。

④ 実勢にそぐわなくなって来たNORC外洋レース規則を見直す事。レースの多様化に対応する運用マニュアルを策定する事。レースを社会への外洋ヨット活動の告知の手段としてアピールしていくこと。(児玉)

ルール委員会 理事／石井 正行

① 財政の健全化、赤字体質の改善。そのために必要な事は増収と経費の圧縮である。増収のためには会員の増加が不可欠であるが、会員としてのメリットがないという不満が横溢している。この点の改善が絶対に必要。

② 安易な会費値上げは禁物。クルージング・ランデブー、夏祭り、安全フェスティバル等の企画を支部またはフリート単位で、あるいは内容の充実した魅力ある講演会や講習会を有料で開催、会員は割引料金等、会員メリットを。

③ 新ルールの衆知徹底、ルール遵守習慣の浸透を図り、ルールを守った正直者が馬鹿をみない公正な環境作り。良質なジャッジの育成。帆走指示書作成要領の指導。限られた予算の範囲内でこれらを効果的に実行すること。

④ 新ルール又はタクティカル・ルールの講習会等を有料で開催する。NORCの外洋レース規則の見直しを行う。ジャッジの勉強会とルール解釈の統一を図って全国ルール委員会を開催し、支部における講習会の充実を図る。(石井)

通信委員会 理事／稲葉 文則 委員長／池内 貞二

① 会が存続していくのに一番大事なものは会員である。今NORCは会員が減少しつつある会であり、それをくい止め、会員を増やす事をしなければならない時である。「会員拡大」、これにつける。

② 会員の減少をくい止める案、永く会員でいればそれなりのメリットやステータスがある様にする。会員カードを有段制にする。会員を増やす案。ヨットに乗るのに必要な資格、知識、経験を給える社団法人とする。多様な会員制度を作る。

③ 来年度までにORCカテゴリーに合うよう、国際VHF無線機の搭載を積極的に進める。またカテゴリー4以下の艇にはマリンVHFの普及を計る。

④ 国際VHF局開設の方法。免許講習会。VHF基地局の新規開局を進める。また免許等の規制緩和を当局に働きかける。(稲葉)

法制委員会 理事／戸田 邦司 委員長／渡辺 保夫

(政務多忙につき回答未到着)

クルージング委員会 理事／小林 義彦

① ●本部運営に対しての財政問題。各支部においては各地の事情に合わせた独立採算による運営が行われている。

●JYAとの合同問題

●現在数年にわたって会員数は横ばいであり会員増加をはからねばならない。

② ●本部機能と支部機能の一線を引いた組織確立。それに伴い本部運営のリストラ。10%~15%のリストラをすることによって、数年はかかるが健全運営の方向に向かうと思う。

●積極的な会員増強。各支部に会員(増強)委員会の設置。NORCのPRによって、かなりの会員増加は期待出来ると思う。

③ 各支部との関係の確立。情報交換(関東支部では新島を中心に活動されている。東海支部も年一回クルージングミーティングを行っている)。各支部の状況と意見交換。「海から見よう。日本」の様な企画があれば、全支部クルージング委員会で各地ごとにバックアップする。

④ まず各支部において、クルージング委員会を確立していただきたい。各支部選出のクルージング委員長会議を行い、意見交換をしたい。支部単位で委員会は活動を積極的に行っていただきたい。全国的なクルージングに出る会員には、全支部のクルージング委員会でそのエリアはホストしていただきたい。(小林)

泊地対策委員会 理事／周東 英卿 委員長／大塚 英

① 本部と関東支部を完全かつ早急に分離させて、本部の関東支部依存体質を改善すること。また、本部は何をなすべきか? そのための組織は如何にあるべきか? 本部もしくはNORCの意義について会員に明示すること。

② 現行の本部の業務と体制を否定し、新しい時代・新しい環境に相応しい業務と体制の青写真を白紙の上に描くことが肝要である。

③ 現行の本部委員会の中には、他の委員会と統合または常設委員会としては廃止すべき委員会がある。その中の一つが泊地対策委員会であると考え。泊地に関わる問題は、本来的には地域の問題であり、従って、当該支部が取り扱う問題である。もし、本部の協力・支援を要するような場合には、特別委員会を設置して対応すればよい。

④ 上記理由(質問3の回答参照)により、コメントは差し控えたい。

(周東)

まちがいだらけのヨット用語—その2

NORCルール委員長 石井 正行

OFFSHORE 3月号 (No.245) で、シートという言葉がすべてのロープの代名詞のように使われているのは誤りであると指摘したが、その中で「Bow Lineをボーリンと書いた雑誌がある」と書いた。

すると、早速「あれはボーリンでいいのだ」というお手紙をいただいた。それも、ベテラン・セラーでもある海事関係の専門家からである。それによると「パウ・ラインでも間違いではないが、海の専門家の間ではボーリンと呼んでいる」とのことである。そこで今回は「パウ・ライン」か「ボーリン」かという点をすこし掘り下げてみたい。

1. Bowの発音

Bow (①弓、②お辞儀する、③船首)の発音には大別して2通りある。

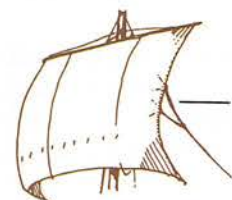
①弓の発音はボー (bou) であるが、②お辞儀する、と③船首の発音はパウ (bau) である。それはどんな辞書にも間違いなくそう書いてあるし、私たちがそう信じて今でもそのように使い分けしている。

2. ボー

ところが、以上は陸上人種の一般的な使い分けであって、船乗りが③の意味で使う場合でも、ボー (boh bou bo) と発音する場合がある。例えば；

Bow Eye (boh ai) 弓型の端末をもったボルトで、リギンがとりつけられるように着脱式となっている。デッキ上に多い。(NT)

(**Bough** ai) 小型艇の最前部パウに固定されたアイボルトで、舳いまたは曳航に用いられる。(NT)



Bowlines
(第1図)

Bowline (boulin ; 米boulain) ①はらみ網。②舳い結び Bowline-Knot (EJ) 上では多くの用途がある(舳い結び、ボーライン・ノット—筆者注—)。

②スクエア・リグの帆船のセールのリーチにとりつけて前方にリードしたロープ。クロース・ホールドの時にこれを引いておけばセールの風上側のエッジはしっかりとタイトになる。(第1図参照)

スクエア・リグの帆船がクロース・ホールドで走っている時、これをsail on a bowline (ボーリンで帆走中) という。(SS)

(bólin) ①船舶で一般に使われるループを作る結び方で、滑って自然に解けることはなく、食い込むこともない。(舳い結び)

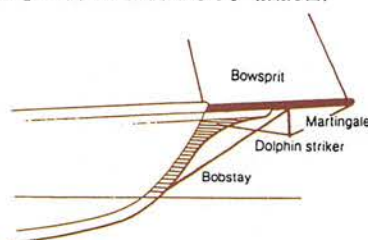
②スクエア・リグの帆船の動索の一種で、セールのエッジにとりつけられ、セールの風上側を調節するのに用いられる。(NT)

(ボーライン) ①はらみ網。②一杯開きの時、横帆の風上部が風でばたばたするので、これを防ぐために帆縁を前方に張り出すための索。(KJ)

(ボーリン) 横帆の風上リーチを船首方向に引いて、開き帆走における帆の漂動を防ぐロープ。

普通に「舳い結び」と呼んでいる結び方はこのbowlineに使ったのが始まりで、この結び方はボーリン・ノットと読むべきである。

江戸期の弁財船にもbowlineは使われており、普通は「両方網」と呼ばれたが、「ボーレン」と書いた文書もある。(指摘者)



(第2図)

Bowsprit (bousprit又はbausprit) 第一斜橋、帆船の船首から突き出した円材 (EJ)

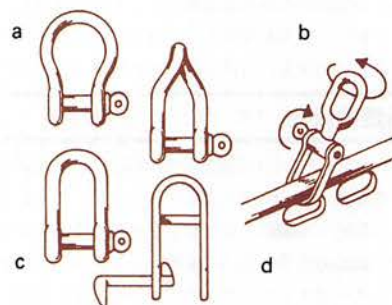
(bo-sprit) 同上 (SS) (第2図参照)

(bóspit) 船の最前部から突き出された円材。マストを支えるロープをできるだけ前方から取るためである。このロープはフォア・ステイと呼ばれ、ここにセールを取り付けることもある。従ってジブをセットすることがBowspritのもう一つの目的である。(NT)

(パウスプリット) 〃 (KK)

Bow Xhackle (boh) 弓型のシャックル、主としてロープの接続に用いる。(NT)

(パウシャックル) 丸形シャックル。(KK) (第3図参照)



(第3図)

3. パウ

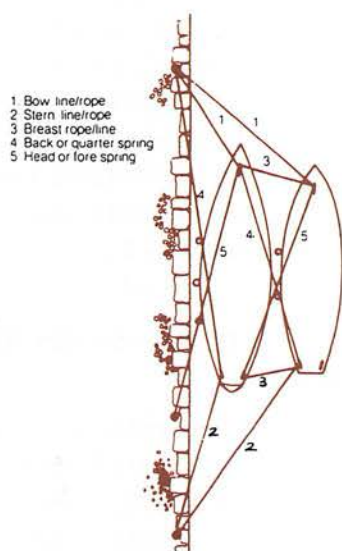
以上のようにBowを「ボー」と発音する場合もあるが、やはり「パウ」という場合の方が多い。その例は次の通り。

Bow-line (bau-lain) 船をドックまたは桟橋に舳うのに使うロープはいくつかあるが、パウ・ラインは船の前部から直接岸壁にリードするもの。(NT)

(これに対してStern-lineスターン・ラインがある)

Bow line (発音記号はないが、Bow-lineとは別項に掲載されている)

英国ではbow rope、米国ではbow fast。船のパウにとりつけてあり、陸上のビットまたはリングに結んで船を繋留するロープ。(SD) (第4図参照)



(第4図)

Bow line (パウ・ライン) 横着係留。
Head line。(KK)

その他、次の単語はすべて (bau-)。

Bow Chaser (NT) 帆船時代の軍艦の
パウに設けられた2門の砲で、敵を追っている
時に撃つ。

Bow Door (NT) 船の最前部に設けた
ドア (あまり一般的ではない)。

Bow-fast (NT) パウから前方に延びた
ロープで紡われている船の状態。

Bow-fender (NT) 古タイヤまたは屑
ロープなどを工夫して船の前に取り付け、繫
留中の船の舳先を保護するもの。

Bow-grace (NT) 流氷から船を守るた
めに、パウから垂らした古いチェーン。
(KJ) 船首防氷物 (極寒海域を航海する船が
流氷との衝突を避けるために、船首につける
古ロープなどで作った緩衝物)

Bow-handle (NT) 小艇の前部に固定
されたハンドル。艇を釣り上げたり、固縛し
たりするのに使う。

Bow Locker (NT) 船の前部に作られ
たロッカー。

Bow plate (SD) ヘッドスルのタック
やフォア・ステイをつけるためにステムに取り
付けられた金物。

Bow rail (SD) パウのバルピット。

Bow wave (SD) 船が水上を進む時に
生じる波。パウから斜めに広がって行く八字
波。Diverging wave ともいう

(KJ)。

以上の通り、はらみ綱または両方綱は
Bowとlineが一語となった複合語で
Bowline、発音は「ボーリン」(英)または
「ボーライン」(米)であるから、もやい結び
も「ボーリン・ノット」または「ボーライン・
ノット」となる(下記(注)参照)が、もや
いに用いるパウの綱はBowとLineの二語
で、発音は英米ともに「パウ・ライン」であ
る。

つまり、「ボーリン」と「パウ・ライン」と
は、あくまでも別である。

(注)現在一般的に「ボーライン・ノット」と
呼ばれている結び方は、その邦訳が「舳
結び (もやいむすび)」であり、実際にパウ
の舳を結ぶ時に使われる結び方だから、
いかにも「船首舳綱の結び方」(パウ・ラ
インのノット)と誤解されそうであるが、
本来は「はらみ綱」をセールに結ぶ時に使
われたのが始まりであるから、「ボーリン・
ノット」でもいい。

しかし、その邦訳が「舳結び」だから、
いかにも「船首舳綱の結び方」(パウ・ラ
インのノット)と誤解されそうである。(筆
者注)

「舳結び」と訳した時にすでにbow-
lineのlineと解したのかもしれない。(指
摘者)

4. 外来語のカタカナ表記

本職の船乗りが「ボーリン」と呼んでいる
「はらみ綱」でさえもKJにはカタカナで「ボ
ーライン」と書いてある。それは、我々日本
人がlienを日本語化してラインというのに
慣れ過ぎた結果ではなからうか。

Bowspritも同じである。「ボー・スプリ
ット」が正しいのかも知れないが、「パウ・ス
プリット」と言っても誤りでないと思えば、
やはり現代の日本のヨットマンにとっては
「パウ・スプリット」の方が分かりやすい。

古くから馴染んで日本語化された外来語の
発音は、たとえ本来の単語として正確でなく
ても日本語としてカタカナで書く場合が多い
し、その方が理解しやすい。例えばトンネル
をタナル、ポケットをパキット、ペナルティ
をピノティ、リーワード・ヨット (風下艇)
をルーワヤツと書けば本来の発音に近くなる

が、それでは日本語としての意味が分かりに
くい。

Glassは、ガラスと書けば窓ガラスの硝
子と理解するが、グラスというコップやワ
イングラスが頭に浮かぶ。このように外来語
のカタカナ表記は、本来の発音と違って、
それ自体日本語として意味を持ってしまった
のだ。

レースの時にマークとして使われる
Buoyは、辞書には (boi) と発音記号が書
いてあるし、実際の欧米人の発音は「ブイ」
ではなく「ボイ」に近い。「ブイ」と言っても
絶対に通じない。しかし日本語では「ブイ」
と書くべきであろう。

ましてBowは、英語でも「パウ」である。
一部例外的に「ボー」と発音されるとしても、
それが船の舳を意味する場合は「パウ」の方
がいい。つまり本職の船乗りではないヨット
マンにとっては「ボー・スプリット」よりも
「パウ・スプリット」の方が分かりやすい。

しかし、「ボーリン」と「パウ・ライン」と
では意味が異なるので、これは明確に使い分
けなければならない。

さらに細かく言えば、ボー・シャクルの
場合は、船の舳というよりはむしろ弓なりの
形から来た言葉だから「ボー」が正しいと思
う。同じスベルの「ボーガン」も弓と銃のド
ッキングだから「ボー」でいいし、「ボータイ」
の「ボー」も正しい。それでは、舳にリード
する「はらみ綱」が「ボーリン」と呼ばれた
り、船の最前部から突き出された円材が「ボ
ー・スプリット」と呼ばれるのはなぜだろう
か? それは、語源である古代フランスの
BoelineやオランダのBogsprietの発音
が受け継がれているためである。

参考図書略号

AZ An A-Z of Sailing Terms by Ian Dear & Peter Kemp
Published by Oxford University Press

EJ 新英和大辞典 市河三喜 岩崎民平 河村重治
郎 研究社刊

KJ 海事大辞典 三重県立大学教授 逆井保治編
成山堂刊

KK 航海辞典 浅井栄資 横田利雄 監修 天然社
編集部編 天然社刊

NT The Overlook Illustrated Dictionary of Nautical
Terms

by Graham Blackburn Published by The Overlook Press

SD The Sailing Dictionary(Second Edition)by Adlard
Coles Nautical Published by Sheridan House Inc. NY

SS The Oxford Companion to Ships and the Sea
Edited by Peter Kemp Published by Oxford University Press

ST Origins of Sea Terms(Second Edition) by John G.
Rogers Published by Mystic Seaport Museum, Inc. USA

佐野三治証人の調書抜粋(その4)

JGYR92訴訟対策委員会 服部 一良

2月1日に、佐野三治証人に対する被告三者の反対尋問が行われ、これで昨年の10月12日から始まった同証人への尋問がすべて終了しました。回数3回、調書の完成までを含めると、所要期間およそ5ヵ月ちょっと。証人のご苦労さまもさきながら、費やした月日の膨大さに毎度のことながら嘆息します。

さて、ぐちはともかく「原本番号 平成7年民第625号の3第19回口頭弁論」の速記録からの抜粋をお届けします。

最初はNORC代理人の質問です。

「その後、28日の昼頃ということですが、ストーム・ジブからレギュラーに変えた、そういうことですね」「はい」

「ストーム・ジブとレギュラー・ジブの大きさをお尋ねしたいんですが、ストーム・ジブのほうが小さいですね」「はい」

「レギュラー・ジブというのは、その面積比にして、ストーム・ジブの何倍ぐらいあるんですか」「正確には分かりませんが、2倍近いと思います」

「ストーム・ジブからレギュラーに変えた理由は何ですか」「ストーム・ジブよりも大きいセイルのほうが帆走性能がよくなると武市さんは判断したんだと思います」

中略

「風が強いときは、ストーム・ジブで走っていたわけだけれども、それをより大きな面積のレギュラーに変えたということは、少し風が弱まったんじゃないかと思われるんですがどうですか」「確かに、このころから天候の回復の兆しは感じられましたので、正確に風が20から、例えば15に落ちたかという記憶は今はありません」

「ストーム・ジブ、その約2倍くらいの帆の面積を持つレギュラーに変えたということは、ジブのセイル面積を大きくしても走れる、大丈夫だという状況だったということは言えますね」「はい」

以上シリアルナンバー39～49

「次に、〈たか〉号の乗組員についてお尋ねしますが、武市さんは非常に著名で、外洋レースの経験豊富なヨットマンなんですが、どういういきさつでこの〈たか〉号に乗り込むようになったんでしょうか」「私も詳しくは存じませんが、ヨットingの雑誌の取材で、水川さんと何年かぶりにお会いになられたと。そ

の後、水川さんがグアムレースに参加したいということをお話されたというようことは伺っております」

「水川さんの要請で、今回〈たか〉号に乗ったということでもいいわけですね」「だと私は伺っています」

「届け出では、〈たか〉号の艇長は水川さんなんですが、実際の操船指揮は〈たか〉号では誰が取っていたんですか」「セイルプラン等は武市さんの指示でした」

「セイルプランというのは、どんなセイルを積むとか、あるいはどういう風のときにどういいうセイルにチェンジするとか、そういうことですね」「そうですね。帆走中のセイル交換のタイミングとか、そういったことです」

「今回のグアムレースにおけるセイルチェンジの重みと言いますか、レースにおけるセイルチェンジの意味というのは、どの程度のものであるんですか」「セイル交換等またタイミング等は、とてもレースの勝敗に大きいと思います」

「今回のレースに一番重要なセイルチェンジのタイミング等を武市さんが指揮していたと、こういうことですね」「はい」

「〈たか〉号が転覆して、水川さんが亡くなりました。その亡くなられた後の事実上の艇長はどなたでした」「武市さんの指示で私たちは動いていました」

「指示を出したのは武市さんで、事実上の指揮者は武市さんだと、こういうことでよろしいわけですか」「はい」

「それはどういう理由からですか」「武市さんの過去のご経験とか、そういったものだと思います。自然とそうなっていました」

「そのことについて、つまり武市さんが事実上の艇長だったということについて、乗組員の方々は了解していましたか」「はい。していたと思います」

「〈たか〉号が転覆した後、ラフトに乗り組むことになりましたね」「はい」

「そのときのことをお尋ねしますが、まずラフトを膨らますという指示は誰が出したんですか」「武市さんです」

「そのラフトに乗り込むように誰が指示したんでしょうか」「最終的には武市さんの指示だったんですが、その前に何人かラフトの中に入ってしまったんです」

「何人かのクルーが事実上乗ってしまったと

いうことですか」「はい」

「あなたは どうでしたか」「私はどういう行動を取ったのか、あまり記憶にないんですけど、まだ当時は乗っていなかったと思います」

「その後、全員がラフトに乗り移って、〈たか〉号、船のほうは、いわば放棄してしまうわけですけども、その船を捨てると言いますか、船を放棄しようという判断は誰がしたんですか」「最終的には武市さんです」

以上シリアルナンバー59～74

続いて、〈たか〉のオーナー側代理人の質問です。

「それから、先程武市さんの話ができましたけれども、甲二号証の「たったひとりの生還」の中では、証人は武市さんをヨットの神様とお書きになっているんですけども、武市さんのどういう点をとらえて神様と記載されているんですか」「ご経験とか、皆さん、ヨット仲間が武市さんのことをそういうふうにおっしゃっていました」

「そういうふうというのは」「武市さんのことをヨットの神様というふうに言っていました」

「武市さんはヨットの設計もされていたんですか」「と伺っています」

「それから、本件レースのスタート時ですけれども、〈たか〉号の舵を握っていたのはどなたですか」「武市さんです」

「なぜ武市さんがスタート時に舵を握ることになったんですか」「よく分かりませんが、武市さんのご経験とか、そういったものからだと思います」

「武市さんが握るのが相応しいということですか」「そうだったと思います」

中略

「それから、〈たか〉号の性能について、前回、それから前々回の証言についてお尋ねしたいんですが、まず前々回、平成7年10月12日の法廷で、〈たか〉号は追い風には強いという印象を持ったという趣旨の証言をされていますけれども、そこで言っている強いというのは、これはどういう意味なんですか」

「速いという意味です」

「逆に仮に、弱いと言ったらどういう意味になるんですか」「遅いですね」

「強いとか弱いというのは、速い遅いの問題であって、危険だとか安全だとか、そういう問

題じゃないんですね」「危険とか安全性というのはまた違うものだと思います」

「それから、向かい風、それから横風の場合についての証言の趣旨をちょっと要約してみますと、要するに、繊細なトリムをしないと本来の船の性能を出せないというご証言と聞いてよろしいんですか」「もう一度お願いします」「繊細なトリムをしないと、本来の船の性能を出せない」「上りに対してですか」

「向かい風、横風です」「——」

「この証言の趣旨は、船の本来の性能を出せないと危険であるという、そういう趣旨なんですか」「危険というのはまた違うと思います」「どういう意味なんですか」「操船をする人とセイルを調整する人がタイミングを合わせて行わないと、艇の持っている性能が引き出せないという。ですから、先生は私の答えだけをご指摘なさってますけれども、その前の原告側の弁護士の方々の質問に対して私は答えているわけですから、すみませんがそこまで溯ってご質問していただけますか」

「そうしないと答えられないんですか。私の理解では、要するに、繊細なトリムをしないと本来の性能は出せないかもしれないけれども、ということは、繊細なトリムをしないと速く走れないという、そういう趣旨なんじゃないですか」「——」

注：原告代理人が発言

「裁判長、異議があります。やや誘導じゃないでしょうか。船の性能には、速く走れるという性能もあるだろうし、荒天の中で転覆しないという性能もあるでしょう、ヨットの性能を考えると性能はたくさんあるということでしょう。本来の性能を出せないといったときに、スピードに限定して聞くというのは誤導じゃないでしょうか」

注：裁判長

「そこを正に確かめられているんでしょう。もう少し砕いて質問されたらどうですか。結論的なことをあなたのほうでおっしゃったから異議が出たんだろうと思いますけど」

以上シリアルナンバー93～113

「エンジンを使うと、どうして保針性がよくなるんですか」「少しでも推進力があつたほうが、舵利きもよくなると思いますので、舵利きがよくなれば、針路を保つことも出来るんじゃないかと私は思います」

「それから、ベアボールの状態からストーム・ジブを張られて、それでその後にレギュラーの大きめのジブ一枚で帆走されるようになりましたね」「はい」

「その大きめのジブセイルで帆走されているときの、保針性とか操舵性というのについては、どのような印象を持たれましたか」「ストーム・ジブよりも、操作性はよくなりました。で、スピードも上がりました」

スピードは何ノットぐらい出ていたんですか」「6ノットぐらいはあつたと思います」

「その6ノットというのは、保針性を保つためには不十分なんですか」「十分です。ただ、そのときに波のうねりがありますので」

「それから、レギュラーのジブを張った状態で、例えばエンジンを併用することというのは、どの程度意味があるんですか」「まったく同じような状況で、南に下った状況という意味ですか」

「それで結構です」「あんまり意味はないと思います」

以上シリアルナンバー122～129

「それから、甲二号証の「たったひとりの生還」の56ページに、29日の昼の定時連絡のころの「たか」号の乗組員の方たち様について記載があるんですが、もうその時は、エンジンをかけて戻ろうなどと考えている者はいなかった、その記載がありますけれども、この記載の内容自体は間違いないですね」

「と思います。戻ろうというようなことを考えている人はいなかったと僕は思います」

「皆さんがそのころにはそのように考えられていたのは、どうしてなんですか」「艇速も出ていましたし、天候も少しずつですが、回復の兆しが感じられましたので」

以上シリアルナンバー142～143

「結局は退船したんですが、退船した理由は何ですか」「先程も申し上げましたけれども、ラフトを広げましてすーっとラフトの中に入ってしまったんですね。これは私の感覚なんですけれども、最後の逃げ道のライフラフトを広げてしまった瞬間に、みんなの張り詰めていた気持ちがラフトの中に吸い込まれてしまった、そんなような状況だったと思います」「そうすると、船が救えない状況になったから退船したということじゃないんですね」

「確かに本船の中はかなり水が入ってましたので、喫水面はかなり下がってあったんですけども、それと差し板が一枚ありませんでしたので、デッキ上も波が洗うような状況でしたので、水がコックピットからかなり船内に入っていたというような状況です」

「流失してしまった一枚の「たか」号の差し板のことなんですけれども、この差し板には、何か機械的な方法による流失防止装置が付いていたように聞いているんですが」「はい」

「その装置というのは、一般的なものなんですか」「あまり一般的なものではないと思います」

「珍しい」「あまり一般的ではない」

「ほかの艇でご覧になったことはありますか」「ないです」

「この装置は、どなたが考案されたものかご存じですか」「分かりません」

中略

「朝日新聞社のヨットが呑まれたというご本はご存じですね」「はい」

「その56ページから57ページにかけて、船を救うための系統的な作業をするのは、かなり困難な状況のようだった。それでも佐野さんは今、船を捨てるべきではなかった。もしまた同じような状況になったら、絶対に最後まで船を捨てないと言い切る。との記載があるんですが、取材に対してこのように答えたご記憶はありますか」「はい」

「また、当時そう考えていた理由はどういうものなんでしょうか」「やはり、ライフラフトに退船するには、今思えば少し早かったと思ってます」

以上シリアルナンバー151～166

この後も、引き続き被告オーナー側代理人の質問が59項目。被告国側代理人の質問が5項目。原告代理人からののが52項目。さらに再度、被告オーナー側から1項目、NORC側から2項目加わって、シリアルナンバーとして計119項目が残っています。佐野三治証人への最後の質問ということで、原告被告双方ともにボルテージは上がり、内容は一段ときびしく、とても省略するわけにはいきません。といって上手に取捨選択ができたとしても、1頁分の量は間違いなくありそうで、やむをえず次号に回します。ご了承ください。

以上。

関東・執行部発 INFORMATION (その4)

●事務局は移転、サービスが変わります

関東支部事務局は4月下旬、虎ノ門から田町に移転しました。本部事務局もまもなく移転の予定ですが、本誌が会員に配布される時点では、多分、まだ虎ノ門にいます。

今回の移転は単純な住所の移動ではなく、これを機会に事務の機械化と事務所での対面窓口の廃止に踏み切りました。それと同時に、総合FAX情報サービスを開設しました。

今後は、申込用紙の取り寄せ、申込等、従来事務局の窓口で扱っていたものは、すべて、FAXの利用か郵送によるか、に変わります。くわしい利用方法は本誌先月号および今月号の別冊差込みをご覧ください。

会員みなさまにはご不便をおかけすることになりますが、どうかご協力のほど、よろしくお願いいたします。

NORC関東支部・田町事務所 関東支部メイン事務所

機械電話（録音／転送／留守番）：03-3452-8021

FAX：03-3452-8031

住所：〒108 東京都港区芝5-15-5 泉ビル4F

●総合FAX情報サービスについて…

本誌の別冊（関東のみ）を読んでください。

間違いなくつなぐには、162の後、ほんの一呼吸おくことです。そして、コンピューターが「サービスを受付ました」といってから、画面処理に40秒程度かかりますので、その間、FAXにさわらぬことです。何回も同じ番号を入力すると、同じものか何枚も出るようになります。ご注意ください。4/24現在すでに150人の会員が利用しています。

●「レース成績ホットライン」を新設……

総合FAX情報サービスにはたくさんの情報を格納できるのですが、ただ欠点は、総合メニューがないと、必要な情報かどのBOX番号に格納されているかが分からないことです。レース成績も入っています。

執行部は5月初めから、会員が気安く使えるようにと、外部委託で「BOX番号の案内サービス」を始めることにしました。

また、同時に、従来はレースの成績も、暫定が入っていたのか、確定成績が入っていたのか、アクセスしてみないと分からなかったもの

**NORC関東のお問い合わせ、申込は
FAX 03-3452-8031
へお願いします。**

を次の電話で、聞き出すことができるようにしました。メニューを開くのもOKです。

電話番号は044-244-8600です。この番号はNTT神奈川ハローダイヤルです。電話をかけたら、「ヨットのものだ」と言ってください。これがキーワードで、無料です。

案内サービス時間は、土曜を含む平日9:00~20:00、日曜祝日、9:00~17:00、12/29~1/3は休みです。

総合FAX情報サービスは、できるだけ夜7時以降ご利用ください。

支部の支払費用を少しでも少なくするのにご協力ください。

レースの成績はレース委員会からの転送があり次第このサービスに回します。2ヶ月目以後からは、FAX情報サービスの指定BOX入りとなり年間を通じていつでもご利用いただけます。

●関東支部と本部の分離……

さて、関東支部の一般の会員にとっては、関東支部とNORC本部とはハッキリと区別がつきにくいとは思いますが、もし自分が東海とか内海の会員と考えていただければ、直ちに理解できることと思います。本部はもっぱら公益法人としての仕事を、支部はもっぱらクラブ的な活動を分担することになります。

そこで、いま関東支部と本部の間では、機能、人、もの、財務の面を分離する必要があることから、その仕分け作業をしている段階です。ここ数ヶ月の間、精力的に話し合いをつづけています。しかし、これはNORC発足以来では初めてのことであって、互いにカラムが複雑で、一挙に作業が進む状況にはありません。

たとえば、財務・お金ですが、従来から本部も関東支部も住友銀行虎ノ門支店の1ヶの銀行口座で全てを処理してきました。年会費から、安全検査の申込金から、レーティングの費用から、講習会の会費etc…と入金とは全てこの口座に入ってきました。おのおのが、単独で入金されたものならわかりやすいのですが、会費やら検査料やら、レース申込金やらが一回で振り込まれると、その仕分け作業だけでも大変に時間がかかりました。こうした非効率さを改善しようと、いままで何回もアイディアとしては案が浮上してはいたのですが、本質的に本部と関東支部との関係をどうするかの議論が決着をみなかったため、全く非効率のままで推移してきました。

2年前の秋、本部と関東支部の分離が関東支部で議決されたのですが、そのままに放置されました。そして昨年夏、ふたたび関東の代議員会で圧倒的多数のもとで本部と関東支部との分離が再決議されたのちも、一向に分離作業が話し合われず、ようやくここにきて話し合いが進展しているというのが現状です。

●なぜ今、やらねばならないか……

さて、関東支部も本部もいま、財政が緊迫しています。これは今にはじまったことではなく、構造的な問題を先送りしてきたツケが一挙

「レース成績ホットライン」を設けます
「BOX番号案内サービス」もOKです
「ヨットのものだ」と言ってください
電話番号は044-244-8600です

に集約されてきたことといえます。また、世の中の景気の悪さが余計それに拍車をかけたのだといえると思います。スポンサーを取ることが極めて難しくなった上に、企業ぐるみで入っていた会員がつぎつぎに辞めていくのが現状です。つまり、会員数も減少しています。

いま、関東支部は未曾有の財政危機に見舞われていて、よほど思い切った手を打たないかぎり、会費の値上げを回避できないところにあります。

このたび、本部と支部の機能分離作業にともない、また、本部、支部とも事務局員がまとまって退職したことをキッカケとして、予想していた時期より早く、また、現状では会員へのPRが十分でないことを承知の上で、この際、関東支部の事務の合理化、分散化、省力化、外部委託化、機械化などを積極的に進めることを決断しました。

この機会を逃がしたら、関東支部の財政危機の乗り切りがはるかに先送りされ、会員のみなさまには、さらなる負担をおかけすることになってしまったと考えたからです。

●具体的に、変えるのは……

具体的には、事務局での対面窓口を廃止させてもらうことにしました。各種書類の引き出しのFAX化、申込手続き等のFAX・郵送化を推進することになりました。また、各種料金は、それぞれ決められた口座へ直接、振込んでいただくことにしました。

単にこうして仕組みをかえるだけで、数百万円の人件費を削減できるからです。また、事務局も古くて家賃の安い狭いところに引越しました。これで、たぶん100万円くらいの節減になると考えられます。新執行部はみなさまのご理解を頂戴しながら、精力的に経費の節減に努力し、この非常時をなんとか会費の値上げをしないで渡さねばならないと固い決意をし、いろいろな変革をさせていただくことに踏み切りました。どうか、ご協力ください。

●十分に気をつけて……

現状では会員へのPRが十分でないため、総合FAX情報サービスのご利用にあたっては、会員が混乱をおこさないよう、申込先、振込先等は、それぞれの申込書またはその案内に、それぞれ記入しておきましたので、ごめんどうでも、お間違えのないようよろしくお願いします。

事務局は機械化され、電話も収録、後刻、整理してご返事を差し上げるシステムとなりました。ご用件、ご質問はできるだけFAXまたは郵便（ハガキを希望）でお願いします。できるかぎり会員同士で教え合い、聞き合い、事務方での負担を減らすようご協力ください。

以上、一見、会員サービスが低下したようにも見えますが、走りはじめの多少のギクシャクをご容認いただければ、短い時間でシステムがキチンと機能するようになるのは間違いなく、その折には、逆に従来よりは、より良いサービスができるようになることを確信してお

ます。

しばらくのあいだ、また、慣れるまでの間、会員のみなさまの戸惑いもあろうかと思えます。どうか、諸般の状況をご理解をいただき、よろしくご協力をお願いいたします。

なお、ご要望・苦情の処理センターを設置いたします。何かございましたら、下記へFAXお願いいたします。

NORC関東・川崎事務所 住所：〒210 川崎市川崎区小川町8-21

FAX/TEL：044-233-1658

臨時関東支部代議員会／総会開催

日時：1996年6月22日（土曜）

13：00／13：10（総会）開催

場所：虎ノ門・国立教育会館 504会議室

※総会資料はFAXサービスに入れてあります。ご利用ください。

初島卯月レース(KSC第1戦)成績表

4月6日、小網代沖スタート、参加36艇

IMS-Aクラス

参加13艇

総合 順位	セール NO.	艇 名	艇 種	オーナー名
1	5500	シーホークハイ5	マム36	世 良 直 彦
2	5445	シーホーク4	IORワントン	世 良 直 彦
3	4033	アーカンベイ	ファア40	後 藤 裕
4	4111	コルバッチIII	バルティク43	加 藤 忠 男
5	3465	ティブロン	ファア44	高 橋 敏 男

IMS-Bクラス

参加12艇

1	2850	バサート	J/V9.6CR	鳥 山 睦 郎
2	2466	メルルーサ	J/V9.6CR	杉 田 泰 一
3	324	あきづき	ファア31	和久井喜治郎
4	3426	ダンスオブマジック	ジャヌー35	原 田 八 郎
5	4014	アルファ	J/33	長谷川 孝男

CRクラス

参加13艇

1	3387	ベーシック	YOK-28	小坂橋 博行
2	1311	タキオン	J-34	西 岡 一 正
3	3306	リップルIII	YOK30R	裕 俊 弘
4	380	ティテスIII	U38	山 崎 利 治
5	4919	ゼータXII	T301	高 原 俊 弥

大阪湾水域の幕開けレース MUSTO KYC SPRING REGATTA

●リポート・写真／社関西ヨットクラブ事務局

大阪湾の幕開けレースとして、MUSTO KYC SPRING REGATTAが開催された。このレガッタはIMS関西選手権、DRAGONクラス、J-24クラスの各レースにより構成されており、IMS関西選手権は参加18艇を得て、3月20日～24日（祝、土、日）3日間で5レース成立。

DRAGONクラス、J-24クラスはDRAGONクラス参加6艇、J-24クラス参加16艇により、3月30日～31日（土、日）で4レース成立と多数の参加艇とまぎまぎのレースコンディションで無事レガッタを終了した。

今回のレガッタには、メインスポンサーの協力依頼に対してMUSTO（株デサント）が快く引き受けていただき、質の高いレガッタとなり、秋のKYC WEEKと合わせて大阪湾のメインレースとして定着することを確認した。

IMS関西選手権 FARR 2 トン改造IMS、ILC40、からFARR31、X-442を交え、関西水域では初めての本格的なIMSレーティングによるオーバーオールで、IMSレーサーの覇者を選ぶため開催されたIMS関西選手権は広島、岡山からの遠征組を含め、参加18艇により戦われた。

レースは微風から強風と変化のあるコンディションで、全艇がその艇のポテンシャルを遺憾なく発揮し、白熱したレースが展開された。結果は、〈MARIO EXPRESS〉（MUMM36）が安定した走りでIMS関西選手権を制した。また、唯一IMSクルーザークラスで参加した〈TACK〉（IMX-38）は惜しくも2位であったが、〈TACK〉の活躍がレース離れているクルーザータイプ所有の各オーナーのレース復帰の起爆剤となることを確認した。

IMS関西選手権各レース概要

3月20日「第1レース」午前10時、上下レグ2マイル、風力3m/sで第1レースの幕が切れておとされた。全艇クリアスタートで順調な滑り出しを見せたが、途中で風が落ちたので運営サイドはショートニングも考えたが、6ノット以下での不公平を考慮してショートニングせず、全艇タイムアウトを待ってN旗を掲揚した。風待ちの後、13時15分、風も安定したのでスタートが切られた。各レグと



大阪湾の幕開けのIMS関西選手権は18艇の参加を得て開催された

も全艇が20分以内での白熱したレース展開で〈MAKI〉（IMX-38）が第1レースを制した。

3月23日「第2レース」午前10時スタート、風力12m/sのレースコンディションとなり、エキサイティングなレース展開となった。唯一クルーザークラスで参加の〈TACK〉（X-442）が、抜群のテクニックと走りでこのレースを制した。また、ミドルクラスには少し厳しいコンディション下で〈DESPERADO〉（FARR31）がタクティクスと走りに冴えを見せ、トップ艇から20分差で中位に付けた。

3月23日「第3レース」午後1時20分スタート、風力10m/sと少し風が落ちたが安定した絶好のレースとなった。白熱したレースを展開するレース艇群に少しでも公平なコース設定をと運営サイドも細かな風の振れに対応したマーク打ち換えを心がけた。結果は〈SWING BEKKAN〉（IMX-38）が安定した走りでこのレースを制した。

3月24日「第4レース」微風の風待ちで午前10時25分スタート、トップ艇〈SWING A〉〈FARR45〉と後続艇の間が開いたのでショートニング、〈SWING A〉がこのレースを制した。また、この微風下で2位に付けた〈TACK〉

の走りは立派でありIMSレーティングの有効性を確認した。

3月24日「第5レース」午後1時35分スタート、相変わらずの微風下でMUMM36の〈MARIO EXPRESS〉と〈CARINO CHICO〉が巧い風の読みを見せ〈MARIO EXPRESS〉が制した。

アフターパーティは3月31日各レースの終了後、800名の参加で各レース表彰式とアフターパーティが開催された。会場は共催である新西宮ヨットハーバーの全館を使用し、参加者はバンド演奏を楽しむ者、次々に発表されるレース成績に一喜一憂する者等思いの春の到来を告げるMUSTO KYC SPRING REGATTAアフターパーティを楽しんだ。

最後になりましたが、今回のMUSTO KYC SPRING REGATTA開催にあたりご後援いただいた関係各位、ご協賛各社、ならびにジュリー各位、運営須スタッフとしてボランティアいただいた各位に厚くお礼申し上げます。このレガッタが定着し、年々発展することを願っております。今後ともよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

NORC保険デスクより

団体保険の 申込方法に ついて

会員の皆様への保険サービスとして、各種団体保険をご案内していますが、一斉に全部の資料をお届けできていない現状があります。

それは、保険対象に制限があったり、資格が該当しなかったりとか、特殊事情もありますが、やはり郵送費の問題から全会員にお知らせできていないのです。

たとえば、団体ヨット保険は特別会員と会友対象で、正会員へは案内されていません。

セーラーズ保険は、会員に限定されているため、特別会員・正会員・準会員で、会友の皆様へは届きません。

その他にも、帆走・計測委員会等の運営に従事する会員のためのコミッティ保険も、案内が十分とはいえません。

そこで、各種団体保険の申し込み方法についてお知らせして、会員メリットを大いに活用していただくようお勧めしたいと思います。

保険サービス一覧は、Offshore 1月号の21ページに掲載していますので、各保険の概要をご覧ください。その紹介順に申し込み方法をご案内します。

1. NORC団体ヨット保険

登録艇・会友艇に保険をつけることができます。会員と会友の区別なく、お申しいただけます。パンフレット最終ページにある申し込み手順でお申し付けいただければOKですが、次の簡単な方法もご利用ください。

- 1) とにかく書ける範囲で、申込書の左側半分を埋めてください。
- 2) いつから保険をつけたいかを、申込書右下の通信欄に書いてFAXしてください。
- 3) 3種類のプラン別の見積書をご指定先に郵送またはFAXいたします。
- 4) 見積書をご検討後、正式にお申しください。
- 5) 保険希望開始日までに見積書の合計保険料をお振り込みください。
- 6) 保険料の振り込みにより契約手続きは終了しますが、申込書は必ず返信用封筒で提出してください。
- 7) 申込書受理後、加入者証を発行します。

2. NORC海外ヨット保険

登録艇に限らず、会員がチャーターするヨットにも保険をかけることができます。海外レースだけでなく、国内海域を超えてクルージングする場合に必要な保険です。

- 1) 希望条件を専用の見積依頼書(3枚)に記入して、FAXしてください。
1枚目: 見積条件
2枚目: ヨット船体に関する事項
3枚目: クルーリストとヨット歴
- 2) 暫定見積書を作成します。
(最良のコンディションの場合)
- 3) コンディションサーベイ受検を手配します(オーナーインタビュー含む)。サーベイ費用は契約者負担です。
- 4) サーベイレポート提出後、確定見積書を発行します。
- 5) 正式な申し込み後、保険料の振り込みにより、指定日から保険がスタートします。原則、サーベイ受検後3ヶ月以内。
- 6) 保険証券(英文・和文)を指定先に送付します。

3. セーラーズ保険

NORCメンバーズカードの会員だけが申し込みできる傷害保険(死亡時2千万円補償)です。申込料がカード決済だからです。

日本海域での、登録艇以外のヨットでも、レース中・練習中を問わず、自宅を出てから宿泊も含んで帰宅するまでを補償します。

- 1) 申込みは4月1日スタート分を前年11月30日で締切。
- 2) メンバーズカード申し込み時に所定の申込書をソニーファイナンス宛に郵送してください。
- 3) カード決済が可能になれば、翌年2月5日に申込料(1,600円)をカードで引き落とします。
- 4) カード引落ができれば4月1日から保険

開始となります。引き落せなければ来年度申は込み分となり、引き落せてから保険開始です。

- 5) 保険の引き受けは2月5日カード決済で確認していただきます。会員別の加入証明は発行されません。
- 6) 自動継続のため次年度の申し込みは不要です。

4. 主催者保護保険…省略

5. クルー傷害保険

- 1) 所定の申込書に記入し、事前にクルー自身がFAX等で申し込んでください。
- 2) 事前に保険料をお振り込みください。
- 3) 後日、引受確認書を送付します。

6. コミッティ傷害保険

レースコミッティや計測委員のために、各委員会からの事前の申し込みにより手配します。記名式ですので、コミッティメンバーが決定してからの申し込みとなります。

- 1) 所定の申込書を記入し、申し込み責任者がFAX等により依頼してください。
- 2) 事前に保険料の請求書を発行します。
- 3) 会計担当者に振り込みを依頼します。
- 4) 後日、保険証券を送付します。

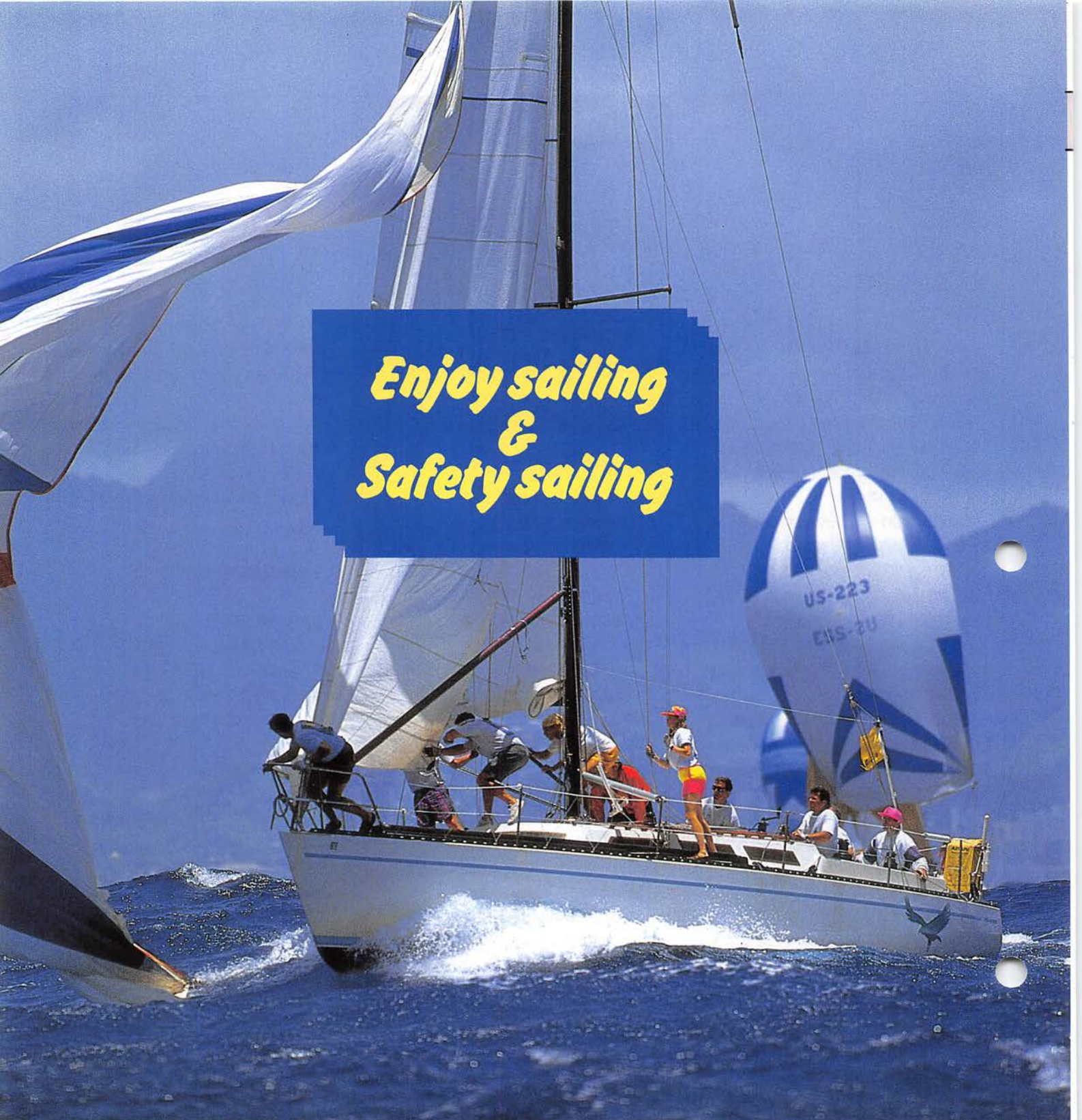
7. ヨット輸送時の貨物保険

- 1) 輸送方法等の概要がわかり次第、まずはフリーダイヤルでお問い合わせください。
- 2) 詳細をお伺いしたうえで、概算見積書を送付します。
- 4) 引き受けに必要なINVOICE等の提示により、お申し込みいただきます。
- 5) 貨物海上保険証券を送付します。

各種保険の申込方法の概要をお知らせしました。詳細のパンフレットはご請求ください。

お問い合わせ先: NORC保険デスク
フリーダイヤル: **0120-024410**

以上



*Enjoy sailing
&
Safety sailing*

グッドセーリングを
支えるもの。

ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社
住友海上火災保険株式会社

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

読者 プレゼント

カンタベリーオブニュージーランドジャパン社製 JAPAN CUP 1996 コミッティウェアと記念ポロシャツを プレゼント。(7名様)



熱戦をくりひろげたJAPAN CUP 1996。

今月号の読者プレゼントはジャパンカップ1996実行委員会のご好意により、会期中、セーラーの羨望の的となったコミッティウェア2着と(写真)と同じく記念ポロシャツ5着を用意しました。いずれも大会を協賛したカンタベリーオブニュージーランドジャパン社のオリジナルデザインで、一般の店頭には登場しない限定作品です。希少価値のジャパンカップグッズ、奮ってご応募下さい。

希望される方は、ハガキに住所・氏名・年齢・電話番号・NORCの会員番号・所属フリート・所属艇名・「ジャパンカップウェア」と明記・今月号のOFFSHORE誌の感想をご記入の上、5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。

4月号のクロスボールペン及びSAIL OSAKA'97ポスターのプレゼント当選者は抽選の結果、正木 宏様(岐阜県)他12名様に決定しました。



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



◆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

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



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

マリンジャーナリストたちのユニークな共同企画

オーナーの協力で試乗会開催を呼びかける「海と遊ぼう720」

マリン専門誌の編集長などマリンスポーツに関心の深いジャーナリストたちが集まり、いま、ユニークなキャンペーンを展開している。海の日7月20日に、全国各地で無料の試乗会をどんどん開き、海の仲間を増やそうという企画で、「海と遊ぼう720」がキャンペーン名称だ。

提唱しているマリンジャーナリスト会議の座長・本橋一男ヨットینگ誌編集長は、「海の日をマリンスポーツの方面でも盛り上げ、しかも、海について考えを深める企画が、誌面を使えば何か出来るのではないか」という発想がきっかけで」と語る。普段は競争関係にある各専門誌の編集長が足並みを揃えた結果、この企画は異例の共同キャンペーンに発展し、マリン専門誌が共通内容の広告を毎月掲載している。

キャンペーンのシステムは、①専門誌が、ボランティアとして試乗に協力する艇を募集②応募してきた艇あるいはクラブやマリーナの名称・開催場所・連絡先を専門

誌に掲載

③試乗体験の希望者はそれを見て、直接連絡する。という簡単なもの。

ユニークなのは、提唱者のマリンジャーナリスト会議は呼び掛けに徹し、実施自体はオーナーの自由意思にゆだねられているという点。無料であるということを除けば、実施内容はオーナー次第。もちろん決定も責任も、オーナーにある。

「みんなで海に出よう、新しい仲間を増やそうというのがキャンペーンの趣旨です。こちらで細かい枠を決めるよりも、オーナーの自主性を尊重した方がスムーズに行くでしょうし、自己責任という海の遊びの原則にも合致するのではないかと考えています」(本橋氏)。

全く初めての試みで、どの程度の応募があるかジャーナリスト会議の内部でも不安の声があったというが、4月初旬の協力艇募集に応じて、すでに20近くの個人と

クラブから参加の意思表示があったとのことだ。

「関西以西のヨットクラブの反応が早いですね。試乗者のキャパシティは(4月中旬の時点で)500名分を超す勢いです。6月まで募集を続けると1万名分を超えるかもしれません。われわれとしては試乗希望者の募集に力が入ります」(副座長・田久保雅己KAZI編集長)。

マリンジャーナリスト会議はもう一つの企画としてヨットによる日本一周の「海から見よう!日本」キャンペーンも展開中で、今年の夏は海は大変に賑やかなものになりそう。本橋・田久保両編集長は「マリンジャーナリスト会議として、NORC会員のご理解とご協力を非常に期待しています」と口を揃えていた。

*海と遊ぼう720キャンペーンの詳細については、キャンペーン推進中の下記専門編集部に問合わせください。オーシャンライフ、KAZI、ジェットライダー、ポートプラス、ヨットینگ

「海から見よう!日本」キャンペーン進行中。 5月11日に、横浜港から日本一周に出発!

NORC協力キャンペーン

好調航海中〈うみまる〉(セールNo.4397)が、あなたの港を訪ねます。

Offshore 4月号で紹介した「海から見よう!日本」キャンペーンが現在順調に進行中です。全長11.2mのスループ艇〈うみまる〉は、予定通り5月11日に横浜ベイサイドマリーナを出港し、反時計回りで日本一周する旅を続けています。

〈うみまる〉は、この後右図のようなスケジュールで全国20港に立ち寄り、7月19日に横浜へと戻る予定。〈うみまる〉に乗り組んでいるのは、南波誠艇長ほか山本秀夫、秋和良、高桑秀明のクルーたちで、陸上サポート隊としては、海洋写真家・添畑薫、日高茂樹、小池祐司らも陸路〈うみまる〉に同行しています。この航海の一部始終は、インターネットの〈うみまる〉ホームページにてリアルタイムで追跡することができます。

今後の航海には、世界的なダイバーであるジャック・マイヨール氏ほか、ラリーストの篠塚健次郎氏、登山家の高橋和之氏、シーカヤック愛好者である内田正洋氏など、十数名のゲストが〈うみまる〉に乗って航海をともにする予定となっています。さらに、南波艇長以下、クルーたちも全国のNORC会員の皆様との出会い、ふれあいを楽しみに旅を続けております。ぜひお近くの港に寄港する機会に、NORCのエンサインをかかげた〈うみまる〉をお尋ね下さい。出入港時の伴走も大歓迎いたします。

また、NORC各支部の皆様には、寄港地の情報提供や現地でのイベント開催、安全対策等に関してさまざまな形でご協力を仰ぐことになるかと思います。どうか、〈うみまる〉の日本一周航海と「海から見よう!日本」キャンペーン成功のために、ご協力いただけますよう、お願い申し上げます。

■「海から見よう!日本」キャンペーン

〈うみまる〉日本一周の旅 事務局

玄株式会社内TEL03-5413-6880

FAX03-3404-7147

〈うみまる〉ホームページアドレス:

<http://www.flex.co.jp/umimaru>



海から見よう!日本
うみまる 航海予定

モーターボート・ヨット用品の 無料カタログ!

世界最高級の製品をアメリカ最大のボート用品会社がお届けします。お電話で、または、下記のカatalog請求用紙に必要事項をご記入になり、郵送でお申込みください。

電話: 001-1-408-728-4430 ◆ ファックス: 001-1-408-728-4360

イエス!

カタログを送ってください!

必要事項をご記入になり、下記までお送りください。
West Marine Catalog International Dept.
P.O. Box 50050
Watsonville, CA 95077-5050
USA

氏名 _____

住所 _____

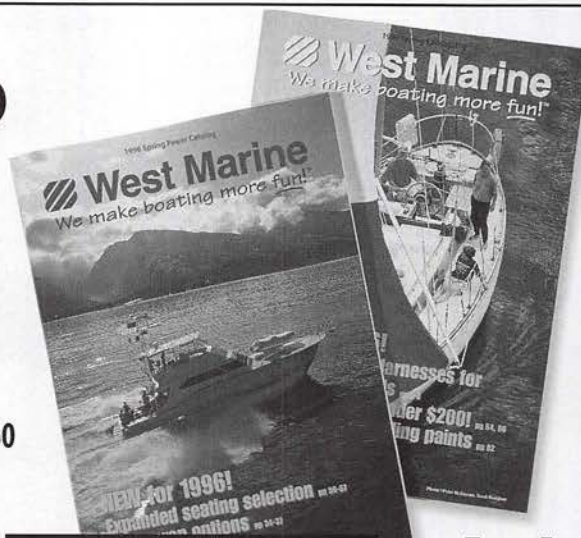
国名 _____

お持ちの船は

☐ モーターボート ☐ ヨット

☐ どちらでもない

West Marine
We make boating more fun!



ユニークな用品や稀少品も
取り揃えています。

- 低価格オーダーも簡単
- エキスパートが無料でアドバイス
- ご満足を保証します

エレクトロニクス用品 ● マリンウェア ● アンカー&ドッキング用品 ● 膨張式ゴムボート ● エンジン部品 ● 燃料用具 ● 安全救命用具 ● 航海計器類 ● 専門書籍&ビデオ ● 厨房システム ● 内装品 ● ヨット用ハードウェア ● メンテナンス用品 ● 電気関連器具 ● ベンチレーター ● 配水管用具 ● このほかにもマリッジズを満載!

Apelco

FORTRESS
MARINE ANCHORS

MAGELLAN
WE BRING GPS DOWN TO EARTH

RITCHIE

Raytheon

DAVIS

rule

GARMIN
COMMUNICATION & NAVIGATION

1996年6月30日まで有効

OFFSHORE 1996年5月号(No.247)目次

「OFFSHORE誌特別企画」本部特別・専門委員会への公開質問... 1
ジュリールームより(その6)まちがいだらけのヨット用語—その2... 3
(たか) 訴訟シリーズ(第25回) 5
関東・執行部発INFORMATION(その4) 7

MUSTO KYC SPRING REGATTA 9
NORC保険デスクより/団体保険の申込方法について 10
読者プレゼント 12
「海と遊ぼう720」キャンペーン 13
「海から見よう! 日本」〈うみまる〉日本一周の旅キャンペーン 13

無線通信国家試験のお知らせ

第4級海上無線通信士
(HF/SSB、国際/マリンVHF用)
試験日 8月1日(火)
科目は電波法、無線工学、電気通信術(和文)。試験手数料 5,080円。
申込は、6月1日から20日まで。
第1/2級海上特殊無線技士
(国際/マリンVHF用)
試験日 第1級 10月4日(水)
第2級 10月3日(火)
科目は電波法、無線工学、電気通信術(和文)。試験手数料 3,530円。
国際航海用の第1級は、英語(記述式)通信術(欧文)を加えた5科目。
申込は、8月1日から同20日まで。
受験申込用紙は、日本無線協会(03-3533-6022)でお求め下さい。また詳細、勉強会受講希望者は本部通信委員会までお問い合わせ下さい。

◆お詫びと訂正

「Offshore」4月号1~2ページに掲載された前田多満枝さんのインタビューの中で、「1992年のケンウッドカップに参加」とあるのは編者の間違いです。ここに訂正してお詫びいたします。(井上)

編集長より

皆さん、大型連休をどのように過ごされましたか。と言っても、この原稿を書いているのは4月27日、ジャパンカップ初日を終えた夜である。この日、印象に残ったことが2つ。1つは、ジュリーボートを引き受けたベテランのオーナー・スキッパー1氏の談。「○○たちは風のある海面に向かったけど、結果的に潮でロスした。たかだか3mの高さだが、ボートのフライブリッジで見ているとレースの駆け引きがよくわかる」。コミッティの仕事もレースの勉強になるという証しである。

2つ目。この日、明日以降のレースの段取りについて、コミッティの方々が夜遅くまで打ち合わせをされていた。私も取材艇の運行を任されていたので途中まで同席したが、レースを陰で支える方々の苦労は並ではない。1つ目の意味も含め、まだ経験のない方は、

ぜひ一度コミッティをお手伝いしていただきたい。

今月号の各委員会への公開質問は、いかがでしたか。来月号では同様に、全国の各支部長への公開質問を予定しています。

表紙: 今年3月に行われた、エアー・ニュージーランド・インターナショナル・レガッタより。

撮影/添畑 薫

OFFSHORE 247号

第247号 平成8年5月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三郵便物認可
1部定価300円(郵送料別)
発行 社団法人 日本外洋航海協会
発行人 浅野英武
編集人 市川和彦
〒105 東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船泊振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911
FAX・東京03(3504)1914
印刷 株式会社気生堂印刷所

価格以上の価値をセールに込めて。

常に世界一のセール・メーカーでありたい、
その時代の至高のセールを市場に提供したい、という意志を持ち続け、
ついに究極のセールともいえる3DLセイルを世に送り出したノース・セイル。
最速のセールはどんなセールか、新しい時代にふさわしいセールとは
どんなセールか、その問いかけに常に答えを出し、進歩し続けることを
自らに課して急速な発展を遂げてきたダイヤモンド・セール。
長い間宿命のライバルと目されてきたこの2つのセール・メーカーが
ガッチリと手を組んだ。
二者に共通していたことは、開発費がいかに莫大なものになっても、
それに割かれる時間がどんなに膨大なものになっても、
世界で最高のセールを提供してきたという熱い情熱。
2つのセール・メーカーがそれぞれに磨きあげてきた技術と、
その技術を実際のセールの形に仕上げていくスタッフの優秀な能力とが、
高い次元で融合し、私達のロフトから生み出されるセールは
さらなる進化への道を歩き始めました。
セールが完成し、入念なチェックを済ませ、ブルーとホワイトのNとSを
あしらったマークを貼り付けるとき、私達はとても誇らしい気分になります。
私達は価格をこえた価値をお届けします。



NORTH DIAMOND
SAILMAKERS JAPAN

本社・鎌倉ロフト 鎌倉市台4-3-17 〒247
Phone 0467 (45) 3666 Fax 0467 (44) 6777
横須賀ロフト 横須賀市長井3-23-26 〒238-03
Phone 0468 (57) 1262 Fax 0468 (57) 0370
神戸ロフト 神戸市須磨区衣掛町4-1-25平野ビル301号 〒654
Phone 078 (734) 1125 Fax 078 (734) 1124