

Offshore

ゴールデンウィークのビッグイベント

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1996 全日本外洋ヨット選手権
シリーズ 第22回オレンジカップレース / 新島クルージングランデブー

NORC
全国支部長への
公開質問

1996
6
June
No. 248

データ解析で 勝機をつかめ!



一台で複数のデータを表示する、液晶フルファンクション・ディスプレイ



マスト付け根などに装備する20/20液晶大型ディスプレイ



読みやすさ抜群のアナログ・ディスプレイ



11インチの大型液晶画面を採用したGPSチャートプロッター、LCD CHART

世界最高峰のシステム航海計器 B&G Hercules 790新登場

アメリカズカップをはじめ、ヨットレース界の頂点で活躍する多くのプロ・セーラーたちから絶賛されている、英国B & G社のハーキュリー・システム航海計器。その最新バージョンアップモデルとして790シリーズが誕生しました。

従来機種690との大きな違いは、レース専用ソフト「タクティシャン」を標準でバンドルし、IBM系パソコンとの連動を可能にした点。IMS計測データを入力することにより、自艇だけのベスト・タクティシャンをはじき出すほか、さまざまなコンディションを分析しながら、風向風速の変化をも予測します。



ボアダイアグラム表示中の画面。そのときの風によるターゲットボートスピードを計算する

レース専用ソフト「タクティシャン」の動作条件

- ・IBM系パソコン CPU 386以上
- ・メモリー4MB以上、HD20MB以上
- ・Windows 3.1 (英語版OS)

※日本語版Windows 3.1は未対応

Hercules 790システムの構築は、レーシングバック ¥1,158,000円よりさまざまな組み合わせが可能です



マーク到達までのタクティクスに必要なさまざまなデータを表示



風の変化をグラフ表示

クルージング派にも朗報! パソコン用気象ファクス 表示ソフト ICS-III

ICS-IIIセット内容

- ・英文ならびに日本語マニュアル
- ・3.5インチFDD×3
- ・受信デモ用カセットテープ
- ・ラジオ接続用モジュラーケーブル×1 (パソコンのシリアルポートとラジオのイヤホン端子を結びます)

動作適応環境

- ・IBM-PCコンパチ(DOS/V) パソコン
- ・VGA以上の画面(640×480×16 階調レベル以上を推奨)
- ・メモリー640K以上
- ・ハードディスク仕様

短波ラジオ(パナソニックRFB-65)とパソコン(東芝ダイナブックSS-450)を組み合わせた例。なお、写真のデモテープは含まれておりません。



お問い合わせ

輸入発売元

(株)エイジツ

東京都世田谷区弦巻4-25-16
TEL:03-3426-1247 FAX:03-3426-8581

西日本地区販売元

コスモマリン (株)

大阪市浪速区稲荷2-7-5
TEL:06-567-2397 FAX:06-567-2398

テイク1号(エイジツ・ショールーム)

浦安市鉄鋼通り2-6-16
TEL:0473-80-0481 FAX:0473-54-8812

テイク1号青森店(青森船用(株))

青森市本町5-8-8
TEL:0177-23-5831 FAX:0177-77-3957

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1996

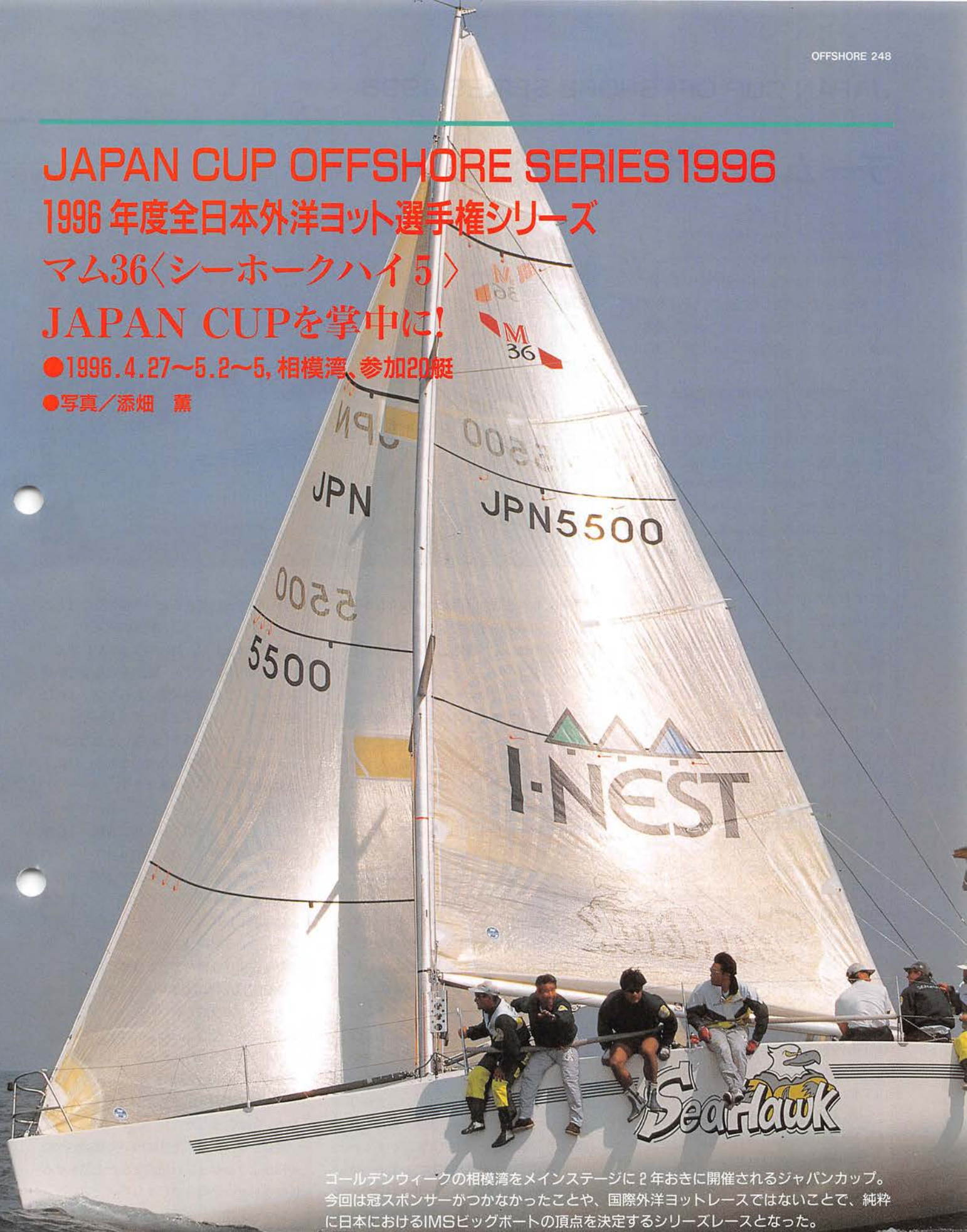
1996 年度全日本外洋ヨット選手権シリーズ

マム36〈シーホークハイ5〉

JAPAN CUPを掌中に!

●1996.4.27~5.2~5, 相模湾、参加20艇

●写真/添畑 薫



ゴールデンウィークの相模湾をメインステージに2年おきに開催されるジャパンカップ。今回は冠スポンサーがつかなかったことや、国際外洋ヨットレースではないことで、純粋に日本におけるIMSビッグボートの頂点を決定するシリーズレースとなった。今回は台頭めざましいマム36の全日本選手権シリーズを併催。レース構成は、インショア4本、ショートディスタンス1本、ショートオフショアとロングオフショアが各1本の計7レース。参加20艇のIMSボートは、連日エキサイティングなバトルを演じた。熱戦の末、JAPAN CUPの栄冠を手にしたのは〈シーホークハイ5〉(マム36/逗子/世良直彦オーナー)。事実上の今年度IMSボートの最強艇となった。

チーム〈シーホーク〉優勝記 ●レポート／野村竜史

今回のジャパンカップ参戦に当たって、世良オーナーはじめ我々シーホークチームのメンバー全員の胸の内にあったのが、前回のジャパンカップでの悔しさであり、全日本ワントン、関東選手権を通じて少なからず芽生え始めた自分たちへの自信による優勝への期待感でした。

カップ獲得にむけての準備は世良オーナー、桑原マネージャーを中心にソフト、ハード面において入念に行われることとなりました。セールに関してはノース・ダイヤモンドセールメーカーズの菊地氏、中嶋氏を中心にオーガナイズを受け、ヘッドセールの一部とメインセールの3DLその他等を導入。艇体に関しては特にダウンウインドでの問題点を解決すべく船底塗装の塗り直し（クルーのみなさんおつかれさま）、マストチューニング等で改善を図りました。

クルーにおいては、今回は2ポートによる参戦でしたので銀唇のワントンプレイヤーズであるオリジナルクルーをワントンに、そしてMUMMには世良オーナー、ノース・ダイヤモンドセールメーカーズの中嶋氏他オリジナルクルーとともに日本を代表するセーラーである谷路氏、早福氏、吉田氏を迎え、タクティシアンには菊地氏を、そしてヘルムスマンにはワントン時代から我々とともにシーホークチームの思い出を築き上げたB.ベッキン氏を迎え練習を積み重ねてきました。

さてレースでの感想ですが、まずスタートがMUMMだけ別だったことにより他クラスの艇と絡みがあまりなかったこと、実際に私がレース中他のMUMMしか見えてなかったことから、MUMM中心の話になってしまうことをご了承下さい。

インショアレースにおいてまず感じたのは、自分達が行ってきた準備、もしくは練習を他艇が同等もしくはそれ以上に行っていたという事実を、いやと言うほど思い知らされたことでした。全般的に中風域が多く、かつあまり大きなシフトがなかった今回のインショアレースでは、MUMMに限っていえば他艇と併走している状況が最初から最後まで続いたということにつきます。チューニング等に関して言えば、各艇熟成段階を迎えたのか速度・角度ともに突出している艇がなかったため、タック1回が順位に影響してくるといっても過言ではないほどの、終始ビリビリしたある意味では非常におもしろいレー



ス展開となりました（実際はかなり胃が痛くなるほどの緊張の連続でした）。

レース中は、常に併走している艇の高さ、スピードをコールし、それをうけて走らせ方を（各トリム）調整する作業が延々と続けられました（中嶋さん、谷路さん、お疲れさまでございました）。ハイクアウトをしてコールを行う身としては、レースが始まったと同時に鬼神に変身してしまった菊地氏、ベッキン氏（普段はいい人です）へ、いい情報を流せる間（例「今、higherアンドfasterで一す」云々）はいいのですが、悪い時になって沈黙が少し多くなり「今よくない」云々の情報を流すと、重苦しい空気が流れたものです。また、かといって沈黙が長いと、「情報ないのか」と怒鳴られてしまいます。情報の中間管理状態に陥ったのは、私だけではなかったと思います（というのは私の思い過ごしでしょうか）。

冗談はさておき、ヨットのレースというものはいかによいシフトを捕まえることができるかが勝負の明暗を分ける大きな要因でしょう（当然のことですが）。特に、シフト幅があまり大きくなかった今回のインショアシリーズにおいて、フリートから大きく離れることはあまり得策でない（よほど確信があるかよほど離されているかは別として）ため、少しでも前に出るためにはショートレンジでの微妙なシフトを拾うことが重要な要因になったと思います。そのため、各艇ともどんな海面の変化も見逃すまいと、まさに「視線はもう海に釘づけ」状態であったことは想像に難くありません。

マークランディングにおいては、ワンミス

が即順位を入れ替えるという超緊迫したものでしたが、クルー全員の練習の成果か、いい回航ができました。特にパウマン早福さん、ビット吉田さんですが、私個人の今までの経験からは「これは絶対間にあわない、これは無理だろう」というようなアフターガードからのマークまで数艇身しかないとこでのオーダー変更にも神業的な対応をみせ、いたく感動させられた印象があります。

我が艇はスタートを失敗し、追い上げかならず3位になった第1レースの他は、1位をとることができました。MUMMフリートの単独スタート制により、全艇がほぼ一列のジャストスタートを切っていたので、今まで過去に体験した「グッドスタートそのまま逃げ切り」という展開は1つもなく、まさに「もぎ取る」ような勝ち方となりました。

他艇では、特に第1レースでMUMM1位をとった〈カラス〉がいい走りをしており、気になる存在でした。今まではダウンウインドの走りで差をつけられるケースが多かったのですが、（船底の効果もあり？）同等のパフォーマンスを引き出すことができたので「イケる」気がしました。

逆にクローズでの走りについては〈カラス〉が以前よりかなり試行錯誤をしたと思わせる性能を見せ、恐怖を感じました。

ショートオフショアレースは、初島までの往路もおもしろかったのですが、強風下での初島からの帰路が、各艇同様我が艇もかなりのハイテンションのなかタイトリーチングを楽しみました。

ロングオフショアについては、みなさんそ

れぞれの想いがあることと存じますが、我が艇にとっては百数十マイルの航行の後、気がつけばIMS順位でポイント差がわずかになっていた〈SEA HAWK IV〉(ワントン)と利島の手前でタッキングマッチを交わすというドラマ仕立てのような展開になってしまうとは夢にも思いませんでした。ここまでレースが長引くとは思ってもいなかったため、食糧不足からくる慢性飢餓状態に陥り、たび重なるセールチェンジで何度もマストハンドとセールパッキングを繰り返された世良オーナー

一をはじめクルー全員の脳裏に「なんでここで、しかも相手が……」という思いがよぎったことでしょう。残念ながら全艇がリタイアという結果になりましたが、非常に思い出深いロングオフショアレースでした。

最終レースは強風によりノーレースになり、その時点で〈SEA HAWK HIGH 5〉の優勝、〈SEA HAWK IV〉の準優勝が確定しました。しかし、その成績を残すまでの道程は、前回のJAPAN CUP敗退から今日の優勝、準優勝にいたるまでの世良オーナーにとっての長い

戦い、そしてそれに力添えたクルーの成果が1つの答えとなって返ってきたものと受け止め、素直に喜びを噛みしめたいと思っています(竹中さん、中林さん、愛作くん、ごくろうさま)。

最後に、素晴らしいレガッタを提供してくださったレース委員をはじめ、NORC他関係各位の皆さまへの感謝の念を込め、終わりの挨拶とさせていただきます。

JAPAN CUP 1996 総合成績表(参加20艇)

総合 順位	セール No.	艇 名	艇 種	オーナー名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		第6レース		第7レース		総合得点
					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	5500	SEA HAWK HIGH 5	MUMM36	世良直彦	4	17.000	1	20.250	1	30.375	1	20.250	2	19.000	RET	2.500	ノーレース		109.375
2	5445	SEA HAWK IV	J/Viton	世良直彦	5	16.000	2	19.000	6	22.500	2	19.000	5	16.000	RET	2.500	ノーレース		95.000
3	4959	FOUNDATION	HKL42	藤巻正人	6	15.000	9	12.000	8	19.500	10	11.000	1	20.250	RET	2.500	ノーレース		80.250
4	4700	ESMERALDA-B	TAYLOR43	植松真	7	14.000	5	16.000	12	13.500	3	18.000	6	15.000	RET	2.500	ノーレース		79.000
5	3000	SUMMER BOY	IMX38	辰井榮一郎	1	20.250	20	1.000	7	21.000	5	16.000	3	18.000	RET	2.500	ノーレース		78.750
6	4500	KARASU	MUMM36	斜森保雄	2	19.000	8	13.000	2	28.500	DSQ	0.000	7	14.000	RET	2.500	ノーレース		77.000
7	5363	MARIO EXPRESS	MUMM36	池田真理雄	9	12.000	7	14.000	3	27.000	4	17.000	17	4.000	RET	2.500	ノーレース		76.500
8	5222	SANTA RED	MUMM36	笠原文和	3	18.000	3	18.000	4	25.500	DSQ	0.000	9	12.000	RET	2.500	ノーレース		76.000
9	5366	FLAWLESS	MUMM36	森幸美	11	10.000	4	17.000	5	24.000	8	13.000	18	3.000	RET	2.500	ノーレース		69.500
10	4033	ARE CAN BAY	FARR40	後藤裕	10	11.000	6	15.000	10	16.500	6	15.000	16	5.000	RET	2.500	ノーレース		65.000
11	2221	AZUSA	FARR34	杉村直樹	8	13.000	14	7.000	13	12.000	9	12.000	4	17.000	RET	2.500	ノーレース		63.500
12	2112	FUJI V	FAE45IMS	藤本達雄	14	7.000	13	8.000	11	15.000	11	10.000	10	11.000	RET	2.500	ノーレース		53.500
13	5333	BJ-7	BNT40.7	猪狩光清	13	8.000	20	1.000	9	18.000	7	14.000	12	9.000	RET	2.500	ノーレース		52.500
14	4970	LIBERTE EXPRESS	YAMR44	川村安正	15	6.000	15	6.000	14	10.500	13	8.000	8	13.000	RET	2.500	ノーレース		46.000
15	3335	ORIHIME	FRE-41	古川保夫	16	5.000	14	7.000	18	4.500	16	5.000	11	10.000	RET	2.500	ノーレース		34.000
16	4722	DREAMPIC	FARR44	高城昌彦	12	9.000	17	4.000	17	6.000	15	6.000	15	6.000	RET	2.500	ノーレース		33.500
17	180	DABOHAZE SUPER6	FST42S7	土肥丈志	20	1.000	19	2.000	15	9.000	14	7.000	13	8.000	RET	2.500	ノーレース		29.500
18	4737	TURTLE 5	ELT12	増田順一	19	2.000	20	1.000	16	7.500	12	9.000	19	2.000	RET	2.500	ノーレース		24.000
19	4241	G'NET	J-39	神部静江	18	3.000	18	3.000	DSQ	0.000	17	4.000	14	7.000	RET	2.500	ノーレース		19.500
20	4111	CORVATSCH III	BLT43	加藤忠男	17	4.000	18	3.000	19	3.000	RET	1.000	DNS	1.000	RET	2.500	ノーレース		14.500

マム36全日本選手権シリーズ1996(参加5艇)

総合 順位	艇 名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		第6レース		第7レース		総合得点
		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	SEA HAWK HIGH 5	3	3.000	1	5.250	1	7.875	1	5.250	1	5.250	RET	2.500	ノーレース		29.125
2	KARASU	1	5.250	5	1.000	2	6.000	DSQ	0.000	2	4.000	RET	2.500	ノーレース		18.750
3	MARIO EXPRESS	4	2.000	4	2.000	3	4.500	2	4.000	4	2.000	RET	2.500	ノーレース		17.000
4	SANTA RED	2	4.000	2	4.000	4	3.000	DSQ	0.000	3	3.000	RET	2.500	ノーレース		16.500
5	FLAWLESS	5	1.000	3	3.000	5	1.500	3	3.000	5	1.000	RET	2.500	ノーレース		12.000

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1996



強風下のスピランとなったショートオフショア



ショートディスタンスのスタートシーン



史上初の回航マークとなった平塚沖ブイ



追上げならず、惜しくもmam36
クラスで2位となった〈カラス〉



mam36のファイファイブとともに念願のオーバーオールワン・ツを獲得した総合2位の〈シーホーク〉



クルーザーレーサーの雄。総合3位の〈ファウンデーション〉



カテゴリーBで出場した〈コルパッチIII〉



随所に小型艇ならではの技を見せた〈アズサ〉



九州から遠来、博多っ子の意地を見せてくれた〈リベルテ・エクスプレス〉

大盛況となった、恒例のサントピア・オレンジカップレース

第22回オレンジカップレース/第15回オレンジフェスティバルレース

●リポート／貞松 猛郎(〈アルビオ5〉・オーナー) ●撮影／香山 光宏、写真提供／舵社

5月3～5日の3日間、恒例となった第22回オレンジカップレースが、淡路島サントピアマリーナをベースに開催された。今回は、IMSクラス20艇、CRクラス26艇の計46艇。IMSクラスで総合2位になった〈アルビレオ5〉の貞松猛郎オーナーよりリポートしていただいた。

サントピアオレンジカップレースに参加して

大阪湾南西部の淡路島サントピアマリーナで行われるオレンジカップレースも今回で22回を迎えました。回を重ねるたびに、そのロケーションのよさとホストクラブの運営の素晴らしさに参加者は大満足。関西ではレーサーからファミリーセーラーまで人気のあるおなじみのシリーズレースとなりました。

シリーズは3クラスに分かれ、IMSクラス、CRクラスの日程は5月3、4、5日の3日間。初日はソーセージコース2本、2日目はショートオフショア島回り約30マイル、最終日はソーセージ2本の計5本のレース、ファミリーレースクラスは5月4日に用意されました。例年、早い潮と微風、強風と気象変動が大きいことで頭を悩ませますが、そんなレース展開も楽しみの一つです。

このレースレポートは本来優勝艇の〈スレッド〉が順当であると思いますが、都合により総合2位の〈アルビレオ5〉がレース雑感として書かせていただきます。

〈アルビレオ5〉は共同オーナー艇でサラリーマンや自営業者等11名の共同所有です。94年5月関西新空港開港記念環太平洋レースの上海～大阪ルート出場のため旧艇を手放し、新艇ファア40.7フィートを進水させた以後アランレース、鳥羽パールレース、内海のレースと大阪湾中心に時間の許す限りセーリングを楽しんできました。



第5R IMSスタート

さて、今回のオレンジカップレースのIMSクラスは、広島より同型艇〈グランド綾〉、今評判のファア39ML、ファア34、j/V9.6のニューボート、CRクラスではマム30と、話題に事欠かないフリートとなり、そのなかでどこまで戦えるかととても楽しみでした。世間では、やっと景気が回復基調に戻つつあるといわれている昨今、ここサントピアマリーナではいかにも華やかなムードで別世界の趣を見る思いで、各艇の頑張りがりを充分に見せていただきました。

レースは5月2日21時、艇長会議が始まり、滞りなく説明も終わりました。ところが、質疑応答となったところである提案がなされたのです。

「レース中たばこの吸い殻は海に捨てないようにしよう、海を愛し親しむ我々のすることではない」という内容でした。さっそく、レース委員長濱永寛氏より、その場の出席者に趣旨説明があり、動物愛護の立場から、海洋汚染防止からも協力同意の要請が行われました。全員のOKは当然のことでした。この提案で少なくともレース中煙草のフィルターが捨てられなかったと思います。これを食べて死ぬ動物は少なからずいるはずで、本当によかったと信じます。ヨット乗りの皆さま、今後もこの紙面お借りしてご協力ご賛同をお



IMS 1位 (SLED)

願いたします。レースは次のように行われました。

5月3日 風弱く第1レース中止。第2レース延期

5月4日 島回りオフショア

5月5日 風良好18～26ノット。第4レース、第5レース成立。第2レース中止

3レース成立で我〈アルビレオ5〉は総合2位となりました。レースでの印象はいつもいわれていることながら、いかに手を抜かずにボーラダイアグラムに忠実にセーリングしたかが大きな要素ではないでしょうか。今回、内海支部の元レース委員長故谷川晴彦氏にちなみ、同氏のカップが用意されました。これは、ベストシーマンシップ艇に授与されることとなり、その栄誉に〈アルビレオ5〉が選ばれたのです。大変名誉なことであると感じます。レース中のマナーの然ることながら、一番のポイントは艇長会議での提案が評価されたのだと思います。失礼ながらレース委員会も、ずいぶんと粋な計らいをするものだと思われ入りました。今回のオレンジカップレースは十二分にセーリングもでき、楽しませてもらいました。今後は、我々NORCのメンバーも、海の環境をもっともっと守るための啓蒙を、1人1人進めて行くことが求められているのではないのでしょうか。

第22回オレンジカップレース総合成績 IMSクラス(参加20艇)

総合 順位	セー ル No.	艇 名	艇 種	オーナー	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		総合得点
					順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	
1	5095	SLED	FARR-39ML	大 倉 俊	ノーレース		ノーレース		2	2.40	5	5.00	1	0.75	8.15
2	5175	ALBIREO-5	BENET-40.7	貞 松 猛 郎	ノーレース		ノーレース		3	3.60	8	8.00	4	4.00	15.60
3	2228	MAKI	IMX-38	小 田 泰 義	ノーレース		ノーレース		10	12.00	2	2.00	3	3.00	17.00
4	5030	SWING-BEKKAN	IMX-38	鈴 木 重 行	ノーレース		ノーレース		12	14.40	1	0.75	2	2.00	17.15
5	5507	RYUSEI6	FARR-34IMS	古 賀 正 行	ノーレース		ノーレース		1	0.90	9	9.00	8	8.00	17.90

CRクラス

総合 順位	セー ル No.	艇 名	艇 種	オーナー	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		総合得点
					順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	順位	得点	
1	5405	PAMA SELECTION	JEAN-350/D	田中久米四郎	ノーレース		ノーレース		1	0.90	1	0.75	1	0.75	2.40
2	3583	SERVER	MUMM-36	大 西 宗 元	ノーレース		ノーレース		2	2.40	2	2.00	2	2.00	6.40
3	3871	MIGHTY DUCK 3	ネルソンマレック10	小 林 恒 美	ノーレース		ノーレース		3	3.60	16	16.00	16	16.00	35.60
4	3989	TOKIWA	X-382	清 水 孝 雄	ノーレース		ノーレース		DNF	33.60	4	4.00	5	5.00	42.60
4	5475	SUPER BITCH	ELT-770	東 郷 秀 行	ノーレース		ノーレース		DNF	33.60	5	5.00	4	4.00	42.60

佐野三治証人の調書抜粋最終

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

先月号の続き、「原本番号平成7年民第625号の3第19回口頭弁論」速記録の残りをお伝えします。シリアルナンバー167から最後の285までの抜粋です。

(注：以下尋問、オーナー側代理人)

「前々回のご証言の速記録の69項によりますと、プロペラシャフトのやや後方上のところに、丸い穴の跡がありましたと、こうなっていますね」「はい」

中略

「その穴の位置についてお聞きしたいんですが、その丸い穴の跡というのは、舵の位置と比べて船首側にあったんですか、それとも船尾側にあったんですか」「船首側です」

中略

「小型船舶の長さの測度がなされるに際して、現状のままの舵頭材の中心から船首までであった場合に、12メートル以上になってしまう船というのはありますよね」「はい」

「その場合は小型船舶としては登録できないということになりますね」「はい」

「そういったケースで、舵頭材の中心から船首までの長さを12メートル未満になるように舵の位置を船首側に移動しますよというふうに測度官の方に申告して移動する予定の穴を開けると、そういう方法で小型船舶として登録してもらうということがあると私のほうはヨットマンの方から聞いていますけれども、証人は、そういう事例があるということは聞いたことがありますか」「聞いたことがあります」

「だれからか覚えていますか」「いや、覚えていません」

以上シリアルナンバー187～217

「〈たか〉号のメインセイルが一部破れた時のことについてお聞きしますが、武市さんの口から、このままだと危険だと、レースを続行すればクルーの生命に危険があると、危険を伴うという趣旨の言葉を聞きましたか」

「聞いておりません」

「セイルの一部が破れた後で、他のクルーの方から、このままレースを続行すれば命の危険があるという趣旨の言葉を聞いたことはありますか」「ありません」

「証人は、そのセイルが一部破れた当時、このままだと生命の危険があるというふうにお感

じになったことはありますか」「ありません」
以上シリアルナンバー219～221

(注：以下尋問 国側代理人)

(証人著作の「たったひとりの生還」を示して)
「この本のカバーの表紙側の裏ですが、そこにライフラフト漂流の航跡という図がございまして、その中に1992年1月9日の8時15分のP3C、それから9時15分のYS11の視認地点というのが書いてありますね」

(証人うなずく)

「この位置を特定したのはあなたですか」

「これは雑誌社の方が、あくまでも想定をして示したと思います」

「その雑誌社の方が、何を根拠に特定したかということは知っていますか」「——ちょっと分かりません」

「では、あなた自身は、この位置だと思ったということでしょうか」「まあ、この辺ではないかという漠然とした部分です」

「証人は前回の証言の257項で、この視認地点について、記憶というか、想像に基づいてこの辺だろうと特定したといった趣旨のお答えをしておりますが、この視認地点の特定については、特に根拠がないということによろしいでしょうか」「はい、確固たる根拠はありません」

以上シリアルナンバー226～230

(注：以下尋問 原告側代理人)

「平成6年3月2日付の被告協会の準備書面の第1の2の外洋レース規則の中に、オーナーは、船体、スパー、リギン、セイル及びすべての備品を確実に整備し、また安全備品が適正に維持格納され、それらの使用法と置き場所をクルーに熟知させておかねばならない、という文章がありますが、ここで言っているオーナーというのは、だれのことを言うんですか」「水川さんです」

「ヨットマンとしてベテランであるという武市さんは、この〈たか〉号のオーナーなんですか」「違います」

「それでは、〈たか〉号のオーナーである水川さんから、あなた方乗組員が、安全備品であるイーバブの使用法について熟知させられたことがありますか」「ありません」

「やってくれていないですね」「はい」

「同じ準備書面の第1の3の中に、船舶の運行

責任がその船舶の所有者（オーナー）及び船長にあることは、帆船時代から培われた海上社会の慣習であり全世界共通の法的原則であると、こういう表現があるんですが、ここでご言っている船舶の所有者（オーナー）というのは、〈たか〉号の場合だれなんですか。水川さんですか、武市さんですか」「水川さんです」「じゃ、この船舶の所有者（オーナー）及び船長にあるという、この場合の船長というのは水川さんですか、武市さんですか」「水川さんです」

「そうすると、水川さんというのは、世にいうオーナー船長という立場の人なんですね」「はい」

「水川さんというのは、この船長になれないほど無能な人だったんですか」「そんなことはないと思います」

以上シリアルナンバー257～264

「甲第二号証（注：証人著作の「たったひとりの生還」）の本の被告協会が引用した236頁のところで、あなたは、このままグアムレースを中止してほしくないと、ただ危険だからやめてしまおうというのでは、海に逝った6人の仲間は浮かばれないと思うと、こういうことを言っていますね」「はい」

「その次の237頁のところで、私が言うのもおこがましいかもしれないが、それならば、我々の事故を教訓として、今度は事故の起きる確率をいかに少なくするかを考えることが必要だろうと、こう言っていますね」「はい」

「あなた方の事故を教訓として、あなたは事故の起こる確率をいかに少なくするかを考えるということが大事だと言っているんですが、あなた方のこの悲惨な犠牲にたって、確率を少なくしようと考えている教訓というのは、例えば、これとこれだということがあったら言ってください」「——ちょっと簡潔には言えません」

「では、私のほうから、こういう場合は入りましかということをお聞きしますが、イーバブの装備、取扱いについて、この教訓として何か考えていることはありますか」「電池の有効期限というのがあると、またイーバブは定期的に検査を受けなければならないということを知っています。ですから、定期的に検査を受ける範囲内で電池が有効であれば、電池の消耗を防ぐというよりも、結線は常時して

おくべきだと思いますし、また、乗る私たちも点検を怠ってはいけないだと思います」「海上保安庁などから、天候が非常に荒れているのでレースの中止を検討したらどうかという勧告があった場合に、あなたの方のように外に出て無線設備を持っているヨットに、そういう勧告が出ていますよということを連絡したほうが良いと考えておられますか、それともそれはどうでもいいことだと。いまの時点の教訓としてどう考えておられますか」「それは非常に難しいんですけど、確かに情報としてはそういったインフォメーションも必要かと思いますが、ただ単にそれだけの情報ではなくて、もっとより広い情報を与えなきゃいけないと思うんですが、レースの公平を期するには、すべての艇に同一の情報を与えられるのであれば可能だとは思いますが、そのところは非常に難しいと思います」

「すべての艇は、しかし、協会のほうから出る無線が聞けるんじゃないんですか。協会が情報を与えれば」「ただし、機械ものですから、故障とか、また電波の状態が悪いというときもございますので、逆に、その情報をもらったことによって迷ってしまうということもあると思います」

「こういう本件レースのような状況でのいろいろな事故が相次ぐときに、協会の捜索は、やはり今回のような時間をおいたほうが良いと考えておられますか、それとも臨機応変だというふうに教訓として考えておられますか」「助けてもらった自分として言うのはあれなんですけれども、もう少し早く助けてもらいたかったと思います」

以上シリアルナンバー276～282

(注：以下尋問 NORC側代理人)

「先程、本件グアムレースに参加することについて無謀ではないと、無謀とは思っていないというふうなご証言がありましたけれども、この点について、スタート当日であった平成3年12月26日の時点での気持ちとしても、無謀ではないというふうにお思いでしたか」「あまり天候がよい状況ではありませんでしたから、嫌だなどは思いましたが、けっして無謀だとはそのときは思いませんでした」(証人著作の「たったひとりの生還」を示して)「その30頁の4行目に、体調、やや重馬場の感

じながら、気合は入る。勝負に賭ける気持ちが私にはあったし、それは〈たか〉号の全員にあったと思うと、そのような記載がありますけれども、この出発当時のあなたの気持ちとしては、ここに書いてあるような気持ちでよいというふうに伺ってよろしいですか」「はい」

以上でもって、年末年始を挟み正月5カ月に及んだ、佐野三治証人への原告被告双方の尋問は一切終了しました。

それにしても、ご報告したレポートでおわかりのように、尋問は周知の事実の確認に止まり、新たに発掘された事実など、ひとつもありません。いったい、証人の負担、要した月日、関係者双方の費やしたエネルギーは何のためなのか、毎度ワンパターンの感慨で申し訳ないのですが、むなしい限りを覚えます。

わかったことは、唯一、自分のことは棚に上げて、相手の非と思えるところを最大限の形容詞を使ってアピールする自己正当化の論理だけです。あれで裁判官はどのような心証をもつのか、とても当方にはわかりません。サスペンスドラマのように、刑事や検事、それに弁護士の主張は、それぞれに説得力があれ、手に汗を握る法廷のシーンで、ついに真実があらわれるなどは、しょせん絵空事の世界。比べてしまうのは素人の悲しいところかも知れません。

以上

速報

3月21日の法廷に尾島裕太郎JGYR92レース委員長が、証人として初登場しましたが、5月9日に裁判長の真ん前の証人席に、再び登場しました。初回は、NORC側の代理人からの、はっきりいえば打ち合わせができていた一問一答でしたが、今回は原告側の尋問で、質問を受けるご当人はもちろん、傍聴席のこちらを含めNORC関係者も緊張気味でした。

原告側代理人の尋問は、すでに前回の人定質問などで「会社役員」と明らかにされている証人の職業を、執拗に問い質すところから始まりました。レース委員長の職種やもしかしたらその貴賤などが、レースの事故とどのような関係があるのかさっぱりわからず、当方は第3回のJGYRでレース委員長をつとめさせていただいていますが、もしもあのとき、〈たか〉と同様な事故と〈たか〉と同様な提訴を受けたら、当方は証人席で「あなたの職業

は会社員となっておりますが、その年齢でまだ平社員なのですか、具体的に何をやっているんですか」などとともに聞かれたかも知れないと、とにかく冒頭から啞然となりました。

その他、証人の返答が質問側の意図通りに運ばない場合も異様でした。たとえば、前会長の石原慎太郎氏は、著作の中で日本近海は世界でもっとも凶暴な海と認識されていますが、証人は、というような問いに、たしかに日本付近の海は荒れることで定評はありますが、日本の海だけが荒れるわけではありませんなどという答えをすると、問うた側はカリカリ。あなたは石原慎太郎前会長よりもキャリアがあるんですか、などといって、最後は鼻先がフンの「まあ、いいでしょう」で終わったのもショックでした。

この「まあ、いいでしょう」の表現は、再三におよび、質問者の口癖、常套句であるのを匂わせていますが、通常の社会通念では、この種のいいかたは捨て台詞のはずです。試しに辞書を開いたら、捨て台詞とは、相手をおどしたり軽蔑したりする言葉とありました。びったりあの場の雰囲気似合います。

だいたい証人は着席したまま、質問者は立ち上がっていて、証人は常に見下ろされていて、声も斜め上から響くのです。設定からして決して対等ではなく、証人の人権は軽んじられています。しかもそのうえ捨て台詞さえあびなくてはならないのですから、たまりません。またまた裁判の不可思議な面を発見しました。

また海上保安庁からのレース中止の検討要請に関して、原告側代理人は、あなたは、こんなもの、参加各艇に伝える必要がないと思ったんですね、と聞いてきました。

NORCの関係者は、海上保安庁からの要請を、内部でも、あんなものとかこんなものとかというような代名詞を一度も使ったことはありません。愚弄するかのような表現を使っても得られるものは何もないという程度の常識は、全員がわかまっています。

それにしても原告側代理人は、よくよく品位のない用語がお好きようで、そのうえ悪辣です。自らの品位はともかく、相手の品位をおとしめるのに何もいとわないのですから、これにもおどろきました。

なお、今回の2時間で原告側代理人の尋問は終わらずに、あと30分は欲しいということで、次回(日時7月4日13:30 場所東京地裁627号室)も尾島裕太郎JGYR92レース委員長が登場します。次々回は日時が9月19日10:30、場所はいまでも同様が決まりました。

以上

NORC全国支部長への公開質問

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。また、その解決策としてどんなことが考えられますか？

質問2. 貴支部が、特に本部に要望したい点は何ですか？

質問3. 貴支部が、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. 貴支部における今年のメイン・イベントとして、どんなものが挙げられますか？

北海道支部 支部長／田中義治

(回答がありません)

津軽海峡支部 支部長／米山良勝

(回答がありません)

常磐支部 支部長／川崎貢

(回答がありません)

関東支部 支部長／古川保夫

- ① 会員がNORCに何を求めているか、を的確に判断すること。一見、無関心をよそおってはいるが、批判を静かに秘めている会員にひろく心を開いてもらえる政策を打ち出せるかどうかが最重要課題と考えます。執行部のやる気如何でしょう。
- ② 支部が改革のみちのりを模索しているのを、最低、妨害しないこと。長い間、たまりに溜まった官僚体質を払拭すること。いまこそ、真の公益法人としての活動を切に要望したい。
- ③ 財政の逼迫。一部の活動している人々だけではなく、支部、ひいてはNORCに所属していることに多くの会員が意義がみだせるよう種々の提案をし、執行部は有言実行。誠意をもって、すべてを処理すること。
- ④ 各フリートやクラブが真剣に取り組むものが、即、支部にとってのメイン。軽重はつけられません。もし、現在の関東支部の動きが、時間の重みに耐えて評価されれば、支部にとって、それが今年のメイン・イベントだったと言えると思います。(副支部長 高田尚之)

駿河湾支部 支部長／松永一生

- ① ・一國を代表する団体の会員としてのステータスの失墜。
・無効セールナンバーの処置。
・機関誌の内容は毎月必要とは思えない。内容を充実して季刊にすべき。
・新任理事には経過不明。
- ② フリート活動事業が中心の状況ではNORC会員が「変わり者扱い」されかねません。前記の通り「外洋帆走を志す者の団体」としてのアイデンティティの確立が大事と考えます。
- ③ ・プロテストに対する対応を公開等の手段で明確にして下さい。グアムレースの流言的伝言が聞こえるのは不快です。
・会員（フリート）の集合。酒盛りでも行い、先ず会員相互を知る事から始めます。
- ④ ・フリート（浜松、清水、沼津）対抗レース
・駿河湾チャンピオンシリーズ(松永一生)

東海支部 支部長／小林勝彦

- ① 財政問題。会員減少の傾向です。
本部、関東分離による小さな本部、リストラを積極的に行うこと。Offshore誌は地方会員とのコミュニケーションとして重要。前向きに考えて会員増強の場とする。
- ② 支部の各地の事情があると思いますが、支部でまとめることの出来ることは支部にまかせる。本部はORC・行政・学術・安全・計測・会員・艇登録の業務を行う。オフィシャルな部分のみとする。
- ③ 会員・艇登録の増強。NORCのメディアに対しての理解を得る。当支部は役員のボランティアによって会費90%の内でもうにか運営しています。社団法人としてのNORCの会員にプライドを持っていただく様に努力しています。
- ④ エリカカップレース(第10回を迎え約160艇のエントリーがあります)
鳥羽パールレース(海の祝日記念事業として)
伊勢湾カップレース(東海テレビの後援で8月4日に行います)
(小林勝彦)

全国12支部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。

近畿支部 支部長／三井祥功

- ① 財政の建て直し。
出費の見直しと、予算内での執行。
- ② 本部職員と支部職員との円滑を計るため、定期的に支部の訪問を望む。
- ③ 支部の会報の遅れ。
会員の増加。
- ④ 5月26日 ヨットフェスティバル
9月14～16日 ヘインズカップ

(三井祥功)

内海支部 支部長／山村 彰

- ① 財政問題だ。NORCの会員でなくてもレースを行う現状をどうするか、ルール、安全面でNORCのノウハウを利用しながらNORCと関係のない所でレースが行われていることにメスを入れれば、会員数は増え問題は解決すると思う。
- ② 本部のスリム化だ。レースを主催しない方向に行く事は正しいと思うが、収入減をどうするのが問題である。支出を少なくする(事務所移転等)、支出の一部を支部に負担させる(Offshore誌等各支部に送る)。
- ③ 会員増を計る。①の事を実行し会員の増加を計り会費の値上げは極力さける。海上保安庁(運輸省)等に我々の安全に対する活動の必要性を認識してもらい、協力しながら安全に対する啓蒙を図る。
- ④ 今年は特別大きなイベントの予定はないが、来年4月に「SailOsaka'97帆船パレード」が'98には「明石架橋完成記念ヨットイベント」「メルボルン～大阪ヨットレース」等ビッグイベントが予定されている。

(山村 彰)

西内海支部 支部長／岩田行史

- ① 過去のしがらみや名称にこだわらず、海を愛する人達の集まりであるという原点に立ち帰り、日本のヨット界組織を一本化すること。名誉とか欲など捨てて素直に話し合いによる解決が必要。
- ② NORC傘下各支部設立のふしめ周年行事として、理事会をその支部地域で開催し、会員にも傍聴させたり、役員との交流行事をもち、一般会員との親近感を増長させる。
- ③ 100万政令指定都市広島として公営ヨットハーバーの実現も間近となり、その中に会員交流の中心となるクラブハウス設置に努力したい。
- ④ 宮島一周レース (37周年目)
瀬戸内海汽船レース (23周年目)
河上徹太郎杯レース (15周年目)

(岩田行史)

玄海支部 支部長／川村安正

- ① 財政問題
すでに本部の政策委員会等にて十分な討議がなされているとは思いますが、思いきったリストアの必要があると考えます。
- ② ① 計測委員の不足や地方支部に現在計測委員がいないこと。また計測機器等の問題で出費が多大になり容易に計測を受けられない。各支部に計測委員の育成をしていただきたい。
② 本部主催レース中、他支部はこれに協力し独自に開催しないよう要請する。本部レースを最優先すべきである。ジャパンカップの権威を取り戻してほしい。
- ③ ① 支部主催レース、(毎月のポイントレース)への参加艇の減少
② タイトルスポンサー獲得問題
③ VHF開局の為の講習会の実施
- ④ ① 海の日記念・対馬レース (7月17・20日)
② 三姉妹島親善レース (9月14・15・16日)

(川村安正)

南九州支部 支部長／松本四郎

- ① 財政の健全化、そのためには会員拡大及び経費の圧縮。会員拡大はだれでも入会しやすいNORC。会員がたのしめる協会
- ② 会費の値上げは禁物ですが、権威ある本部、会員のための本部であってほしい。
- ③ 会員数の横バイ状態。新入会員もいますが退会員もいる。会員各自が念のために自分になにができるかを考えていただくことによって活発な活動へとつながたい。
- ④ 国際VHF海岸局の開局

(事務局長 剝岩政次)

沖縄支部 支部長／城間祥行

- ① 会員の減少、会の活力の低下。解決策としては、若い会員の入会による会員増。会員として魅力あるためには会の活動を広くアピールし、入会によるメリットがある様にする。イベントを強く打ちだし、ヨットをもっとポピュラーなスポーツおよびレジャーとしてアピールする。そのための広報活動を行う。
- ② 1にあげた点を本部として推進して欲しい。特に末端会員にまでNORCの存在価値がわかる様な方策を立ててほしい。
- ③ 若い会員の入会が少なく会員の高齢化、組織のマンネリ化。レースの活力向上、レース及びクルージングのイベント化。
- ④ ・沖永良部レース
・伊是名レース
・沖縄本島一周レース
・忘年会

(城間祥行)

関東・執行部発 INFORMATION (その5)

●月、315円…

いま、小学校1年の子どもでも、月300円の小遣いでは満足しないでしょう。関東支部の会員は、おおざっぱに正会員・特別会員の割合は8対2。そして正会員が関東支部に払っている「会費」は、月たったの315円。年間で3,800円。特別会員でも、年間、8,800円…、これで、すべての経常支出をまかなって支部を運営してゆくのは並大抵のことではありません。

全会員に通知を一通だすだけでも20万円もかかってしまうのです。なにかをお伝えしなければと考えるときでも、「なすべきか、なさざるべきか」迷ってしまうのです。

会員が払っている会費は、本部と支部とに分けられ、本部が6、支部が4の割合で収納しています。本部も、支部もその中から家賃を払い、人件費を払い、活動しなければならないのです。

一般の会員にとっては、執行部の財務に対する逼迫感は他人ごとかもしれないかもしれませんが、ここ数ヶ月、執行部を引き受けた私たちにとっては身も細る思いで会計の推移を毎日ながめています。いちどに辞めた職員の退職金もドンと、支払わなければならないのです。

●会員のご協力に感謝します…

4月の半ば、執行部は批判を覚悟で、財政再建のため、関東支部の対面窓口を閉鎖、事務の簡素化、機械化、分散化、外注化に踏み切りました。主テーマは如何に人件費を削減するか、です。費用削減には会員のみなさまのご協力が必要です。

ちょうど原稿を書いているいま、長かった1ヶ月が経過しました。そしていま、私たち執行部は会員のみなさまのご協力に深く感謝しております。おかげさまで、総合FAX情報サービスは順調に稼働し、この1ヶ月でA4版1,300枚におよぶ申込書、実施要綱その他もろもろが会員の手にはわたりました。もし、これを対面窓口で処理していたら、すごい労力とそれ相応の人件費がかかっていたでしょう。総合FAX情報サービスの稼働にかかった初期費用はおおよそ5万円強、ランニングコストは1枚40円、7時すぎに利用していただけると26円。どうか7時すぎにご利用いただき、ぜひ、支部経費の節約にご協力ください。

まず、みなさまが多少の不便をしのんでいただければこのFAX情報サービスで、今後、人件費や印刷費は相当の節約になると考えていま

関東会員はFAX情報サービスをご利用下さい。

やり方の分からない方は

044-244-8600へ

す。この6月に修正予算を皆さまに提示しますが、いまこうした思い切った手段を採用したことにより、ようやく財政再建が見えて来たように思われます。

対面窓口を閉鎖することに伴い、家賃の節約もしました。本部と支部を完全に分離し、関東支部は広さ6畳一間、家賃月33,000円のところに引越しました。机が1個しかない事務所です。でも、対面窓口がないので、これで十分と考えております。多分、これで年間、100万円の節約にはなると考えています。

●今年会費未納の会員のみなさまへ…

会費はその年の2月までに払い込むことになっていて、すでに70%以上の会員が納入済みです。8月まで払い込まない会員には、規定でOFFSHOREの配布がストップします。このたび本部の財布と関東の財布が完全に分離しました。従来からの住友銀行の虎ノ門の銀行口座をいったん閉鎖することになりました。理由は、その口座に入金してくるものの仕訳に人手がかかりすぎるからです。本部も少しでも人手をかけないようにしなければならないのです。

まだ、会員の中で本年分の会費未納の方は、すでに送られた振込用紙は使わないで下さい。「宛先なし」「口座閉鎖」として返金手続きが面倒になります。未納入会費は「さくら銀行三田通り支店・普通6539659・口座名：「NORC会費」に振込み、03-3452-8031へFAXください。または田町事務所まで振込済み証コピーを郵送して下さい。どちらの場合も、会員番号とお名前をお忘れなく。

●安易に本部に電話をかけないで下さい…

本部と支部の分離は財務の面だけでなく、機能の面でも着々と進んでいます。

今後本部は、もっぱら公益法人の仕事に集中していきます。本部も引越します。

関東の会員は、本部と支部の区別を意識していませんので、何でも本部に電話で相談をしますが、これからは本部も「関東支部の会員」にだけかまってはられないのです。どうか、関東の会員は、本部が本来の仕事をするのを妨害しないでください。安易に本部に電話をかけないで下さい。電話を本部にかけて手取り早く何かを聞き出すのは「あなた1人」でも、相手をする人、つまり本部の電話は鳴りっぱなし…ということになるのです。一般会員が本部と直接かかわりのある受付業務は「IMS関係」と「無線関係」だけということになります。その他のものは全部支部経由です。

関東支部レース成績はインターネットで世界に発信しています。

アドレスは、「関東支部RACE INDEX」

<http://www.imasy.or.jp/~sail-jpn/norc/racekanto.html>

関東会員は本部に安易に電話をしないで下さい。

関東会員用の電話は03-3452-8021

FAXは03-3452-8031

FAX情報サービスのアドレス(BOX番号)も044-244-8600で教えてください。「ヨットのものだ」といって下さい。無料で案内してくれます。臨時アドレス以外は来年も同じところに同じ情報(実施要項など)が入る予定です。総合メニュー、メニュー便利帳もご利用ください。

●会員名簿を発行します…

NORCは1991年以来会員名簿を発行していません。費用節約のため、関東分しか収録できませんが、なんとかやりくりして秋には名簿を発行しようと考えています。支部への問い合わせのうち、会員が名簿をもっていさえすれば、相当に問い合わせが減ることがわかったからです。財政が……と言っていたのでは名簿発行がいつになるかわからないからです。それと同時に、会員の「所属フリート」の再調査をする予定です。つまり、名簿は所属フリートのフリート・キャプテンから会員へと、チェックしながら配布してもらう予定です。「所属フリート」経由は無料、その他は送料コミ2,000円を考えています。

本年末には、フリートごとに代議員の選出があります。代議員は会員30人に1人の割合でフリート別に選出されます。つまり、「所属フリート」の再調査は「選挙人名簿」の確定の意味も含んでいます。関東支部では代議員会の役目は大きな比重をもっています。規則でも総会は平時には代議員会の報告をうけ、それを承認をするという役割へと変化しています。総会の委任状の提出もありません。そのためにも「選挙人名簿」が何年も改訂されていない現状は改善する必要があるのです。

第1回 ウッディンヨットレース

大会名誉会長 渡辺 修治
主催 小網代オーナーズクラブ

「海の日」にふさわしい、美しい木造船によるヨットレースを行います。タイムトンネルしたあのレースシーンを再現したいと考えております。

1. 日 程 平成8年7月20日(海の日)
午前10時 小網代湾に集合、全艇でスタート海面へ向かいます。
2. コース 小網代沖→亀城沖のブイ→小網代湾口 約10マイル
レーティングのない艇は申し込み時にお知らせ下さい。
3. 参加資格 木造船
4. 申し込み FAX 03-3466-5491 吉岡 久光
5. 締め切り 7月10日
6. 参加費 5,000円(艇長会議でお支払い下さい)

※詳細は、162…#287-03-3452-8021-100#

大島レース(KSC第2戦)成績表

5月25日、葉山沖スタート、参加21艇

IMS-Aクラス

参加7艇

総合順位	セーラーNo.	艇名	艇種	オーナー名
1	4500	カラス	マム36	斜森 保雄
2	5363	マリオ エキスプレス	マム36	池田真理雄
3	5333	BJ7	ベネトウ40.7	猪狩 光清
4	3335	織姫	フレーズ41	古川 保夫
5	4241	ゼネット	J-39	神部 静江

IMS-Bクラス

参加7艇

総合順位	セーラーNo.	艇名	艇種	オーナー名
1	2221	あずさ	ファースト34	杉村 直樹
2	2777	光	スワン40	砂田 信一

CRクラス

参加7艇

総合順位	セーラーNo.	艇名	艇種	オーナー名
1	4604	ファースト	スウィング34	池田 栄宏

詳細結果は162…#287-03-3452-8115-50#

また、KSC第4戦のご案内のアドレスは、

162…#287-03-3452-8115-68#

第7回バーズレースのご案内のアドレスは、

162…#287-03-3452-8115-88#

臨時関東支部代議員会/総会開催(公告)

日 時: 1996年6月22日(土曜)

13:00/13:00開会

場 所: 虎ノ門・国立教育会館504会議室

議 題: 昨年度事業報告・決算の承認

本年度事業計画・修正予算の承認

その他

(代議員会と総会は、報告等重複部分を同時進行にします)

議案等詳細は6月12日より総合FAX情報サービスに掲載します

アドレス162…#287-03-3452-8021-30#

議事録は7月1日より総合FAX情報サービスに掲載します

アドレス162…#287-03-3452-8021-40#

関東支部基金臨時代議員会/総会開催(公告)

日 時: 1996年6月22日(土曜)

16:35/16:40開会予定

場 所: 虎ノ門・国立教育会館504会議室

議 題: 1. 1995年事業報告・決算の承認を求める件

2. 1996年事業計画・予算の承認を求める件

その他

代議員会と総会は、報告等重複部分を同時進行にします。

議案等詳細は6月12日より総合FAX情報サービスに掲載します

アドレス162…#287-03-3452-8021-31#

議事録は7月1日より総合FAX情報サービスに掲載します

アドレス162…#287-03-3452-8021-41#

鳥羽レースの受付開始しています

申込締切: 7月6日(土曜)まで必着

実施要項はoffshore3月号12ページ掲載と同文

実施要項FAX情報サービスのアドレス

162…#287-044-233-1658-01#

申込用紙のアドレス

162…#287-044-233-1658-02#

裕次郎レースはまだ、実施要項も準備中です

準備が出来次第、実施要項のFAX情報サービスのアドレス

162…#287-044-233-1658-10#でサービスを開始します。裕次郎レースFAX情報サービスが準備中か、サービスを開始したかは、044-244-8600(NTT神奈川ハローダイヤル)で「ヨットのものだ」といい、会員番号と名前をつけて聞いて下さい。無料です。

日頃の練習の積み重ねがものを言う

●リポート・写真提供／日本ミドルボートオーナーズクラブ事務局



相模湾におけるミドルボートのシリーズレースとして定着したタカキューカップ（主催：日本ミドルボートオーナーズクラブ）。今回で8回目を数え、遠来艇を含め参加61艇（IMSクラス31艇、CRクラス24艇、IORクラス6艇）を集めて開催された。今シリーズは風に恵まれ、上下のインショアレース6本が成立。特にレース3日目は強風下で激しいバトルを演じた。各クラスの総合優勝は、IMSクラスは（サモア）（ファーストIMS）、CRクラスは（ラハイナ）（スウィング31）、IORクラスは（シルフィード）（ファースト4）となった。

LOA26ft～36ftのキール・ボート61隻が参加してゴールデン・ウィークに相模湾で開催された日本ミドルボート選手権大会は、幸運というべきか？ 4月28日に順風の中で開幕し、連休中の悪天候の合間を縫って、微風あり、強風あり、レース条件が変わる中で全6レースを予定通り行なうことができた。レース（内容）としては参加艇にとっても満足できる大会であったと思う。レース運営については全く申し分なし。レース委員長・運営委員長御苦労さまでした。

レース艇については、このようなレース条件を自艇に対応させて、その性能を限りなく引き出して走る楽しみ、正にヨットレースの醍醐味を十二分に堪能することができたヨットもあれば、レーティングに相応しいボート・スピードが得られず、他艇の前を走っていながらレースの成績が芳しくなくて苦労していたヨット（特にIMSレーサー艇）もあった。また、軽量マストのチューニングの問題からディスマ

ストしたと考えられる艇が数艇あったが、海象条件（波）がより悪ければ、その数はさらに増えていたであろう。

いずれにしても、日頃、忠実に練習を重ね、自艇について研究を怠らないヨットに勝利の女神が微笑んだことは間違いない。

ルール上の問題としては、風上マーク付近のレイライン上におけるタッキング（IYRR-41）と風下マークにおける回航ループ（IYRR-42）に関わるケースが見られたが、概ねルールに従って素晴らしいレースを行っていたと思う。

最後に、日本ミドルボート選手権大会では、常に「縁の下力持ち」であり、かつ、成否の鍵を預かる事務局・野口隆司君ならびに実行委員会諸兄の御苦労をねぎらい、大会が大成功裡に閉幕したことに拍手を送りたい。

（第8回日本ミドルボート選手権プロテスト委員長 周東英卿）



タカキューカップ／日本ミドルボート選手権1996



(サモア) 写真右

●IMS優勝艇(サモア) 大石好幸

初めに大会関係者の皆さま、お疲れさまでした。さて、私たち〈サモア〉チームは今年もタカキューカップを手にすることができました。これもレース1週間前になって、セールのリカットをお願いして、快く引き受けて下さったセールメーカーの皆さん、またさまざまな形でアドバイスして下さいましたサポーターの方々など、皆さまには何とお礼を言ったらいいかわからないほど感謝しております。ありがとうございます。また〈サモア〉クルーの面々も、この半年間よく頑張ったと思います。口では言えなかったけど、私は君たちを誇りに思っています。さらなる〈サモア〉の可能性を引き出すため、また頑張ります。こんな〈サモア〉チームではありますが、皆さんまたよろしくをお願いいたします。

●遠来艇(海星丸) 山田克弘

日本のヨットのメッカ相模湾、それもシーボニ



(海星丸)

アのボンツーンへ船齢14年のクルーザー・レーサー〈海星丸〉が浮かんでいる。ただそれだけで広島からやってきた田舎侍たちは大満足だった。

思い起こせばIMSは現在一番フェアなレーティングと言うことで、昨年の夏IMSレーティングを取得し、その秋の「SKK CUP」で優勝して「豚もおだてりや木に登る」でついに日本ミドルボート選手権にエントリーしてしまった。

経費節減のため、3日半かけて自力回航。着いてみると他のエントリー艇はどれも最新のレースボートでデッキレイアウト、船型も全然違う。ウェイトインでは、まだ30kg残っているの食事制限している人たちが横目に我々は荷物を持って体重計に乗る。どうも場違いなところに来てしまったようだ。

さて、レースが始まってみると、各レースともレーティングでは一番遅いはずの〈海星丸〉の後ろに数艇引連れてのフィニッシュ!! ひょっとしたら、なんて思っているとIMS・Bクラスで4位(3位入賞まで0.5ポイント差)と思ひもよらない



(JUST7)

成績で大満足でした。

今度は広島で待っています。秋の「SKK CUP」に瀬戸内セーラーのレベルを試しに来てください。

最後になりましたがレース運営の方々、素晴らしいレースをありがとうございました。

●遠来艇(JUST7) 五十嵐浩志

我々が〈JUST6〉のころからミドルボート選手権に参加してはや7回目。ここ3、4年で、やっと遠来賞以外で表彰台に上れるようになってきました。最初のころは蒲郡からはるばる150マイルも往復しながらまともな成績も取れず、関東のレベルの高さに圧倒され「来年は必ず……」と悔しい思いをしてきましたが、毎回終わってしまえばすべてが楽しい思い出です。今回のシリーズは、兄弟艇の〈シャラク〉、〈サエラ〉のトラブルで救われた感がありますので、秋にまた関東でBESTな状態で戦いたいと思っています。最後に事務局の皆さまありがとうございました。

タカキューカップ／日本ミドルボート選手権1996総合成績

IMSクラス(参加31艇)

総合 順位	セール No.	艇名	艇種	オーナー名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		第6レース		総合 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	3055	SAMOA	FARR3IMS	大石 巖	1	31.250	2	30.000	6	26.000	3	29.000	1	31.250	9	23.000	170.500
2	5208	JUST7	N/M IMS35	堀田 和正	6	26.000	9	23.000	5	27.000	2	30.000	3	29.000	2	30.000	165.000
3	5072	ELEUTHERA	YR 10.3 IMS	鈴木 秀明	8	24.000	7	25.000	4	28.000	7	25.000	2	30.000	1	31.250	163.250
4	324	AKIZUKI	FARR 31	和久井喜治郎	9	23.000	3	29.000	10	22.000	4	28.000	6	26.000	7	25.000	153.000
5	5015	CHOVECHUVA	ツボイIMS10.3	山本 秀紀	10	22.000	8	24.000	12	20.000	9	23.000	5	27.000	8	24.000	140.000

CRクラス(参加24艇)

総合 順位	セール No.	艇名	艇種	オーナー名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		第6レース		総合 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	3592	LAHAINA	SWING31	佐藤 文昭	1	24.250	1	24.250	2	23.000	3	22.000	5	20.000	6	19.000	132.500
2	4577	ELFIN	YAM-28S	松井 久芳	3	22.000	6	19.000	4	21.000	4	21.000	4	21.000	1	24.250	128.250
3	4316	MANIJU	SWING34	吉田 比呂充	4	21.000	10	15.000	1	24.250	1	24.250	1	24.250	8	17.000	125.750
4	3387	BASIC	YOK-28	小坂橋 博行	5	20.000	8	17.000	8	17.000	5	20.000	3	22.000	3	22.000	118.000
5	4240	LUSTER2	YAM-30S II	金澤 喜久治	2	23.000	3	22.000	3	22.000	10	15.000	11	14.000	5	20.000	116.000

IORクラス(参加6艇)

総合 順位	セール No.	艇名	艇種	オーナー名	第1レース		第2レース		第3レース		第4レース		第5レース		第6レース		総合 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	3002	SYLPHIDES	FARR3/4	蒲谷 和行	1	6.250	1	6.250	1	6.250	1	6.250	5	2.000	2	5.000	32.000
2	3018	DONKEY-IMPULSE	X-3/4	内藤 恒夫	3	4.000	2	5.000	3	4.000	3	4.000	1	6.250	1	6.250	29.500
3	1088	INDEPENDENCE V	YOK-30SR	平松 栄一	5	2.000	PMS	1.000	4	3.000	2	5.000	2	5.000	3	4.000	20.000
4	3825	ROUGE	YR-30 II	能條 秀夫	2	5.000	3	4.000	2	5.000	4	3.000	DNS	1.000	DNC	1.000	19.000
5	3414	ASIANSTORM	YOK-32SR	井上 一典	6	1.000	4	3.000	5	2.000	5	2.000	3	2.000	4	3.000	15.000

読者 プレゼント

SPERRY
TOP ~ SIDER

夏のヤングセーラーの定番 スペリー・トップサイダーのセーリングサンダルを5名様に。

製品の問い合わせ先：アキレス株式会社シューズ宣伝課03-3225-8159(直)

セーラー待望の半ソデ、短パンのシーズンになりました。今月号の読者プレゼントは、夏のシーズンに最適な、アメリカが誇る伝統のデッキシューズブランド「スペリー・トップサイダー」のセーリングサンダルです。

日本輸入発売元のアキレス株式会社のご提供により5名様にプレゼントします。

リゾートカジュアルに対応する斬新なデザインのスペリー・トップサイダーサンダルは履き心地の良さと抜群のグリップ力を装備しオンデッキのハードな動きにもフィットします。

色は深紺、サイズはS、M、L(24.5、25.5、26.5)の3種類です。標準小売価格は¥4,800。

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・希望サイズと「スペリー・トップサイダーサンダル」と明記・今月のOFFSHORE誌の感想をご記入の上、6月28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。

5月号のジャパンカップ1996オリジナルウィンドブレーカー及び

ボロシャツのプレゼント当選者は抽選の結果、辰井栄一郎様(兵庫県)、小村年則様(神奈川県)がウィンドブレーカー、井上卓郎様(京都府)、中嶋由美子様(大阪府)、森川武義様(静岡県)、鈴木喜博様(北海道)、名方俊介様(福岡県)がボロシャツに決定しました。



'96 海の日 福岡・対馬オフショアヨットレース実施要項(抜粋)

財団法人スポーツ財団SSFスポーツエイド助成事業

- 主催：社日本外洋航海協会玄海支部
- 共済：対馬セーリングクラブ
- 後援：財団法人スポーツ財団SSFスポーツエイド事業
対馬厳原町合併四十周年記念事業実行委員会
福岡市、長崎県、厳原町、対馬島観光協会、厳原町観光協会、
対馬物産振興協会
- コース：福岡～厳原(62マイル)
- 日程：1996年7月19日金18:00 艇長会議(小戸ヨットハーバー会議室)
20:00 スタート(小戸沖)
20日土17:00 タイムリミット
18:00 表彰式・懇親会

6. 問合せ/参加申し込み

【申込先】〒819 福岡市西区小戸3-58-1 市立ヨットハーバー内「文楽」気付
NORC玄海支部 Tel.092-884-1414 Fax.092-881-6207

【申込期間】開始：1996年4月14日

締切：7月7日正午

※申込書および登録料の納付をもって申込受付の完了とする。

【提出書類】

- ①参加申込書(レース部門・クルージング部門)
- ②クルーザーレーティング証書のコピー(レース部門)
- ③安全検査証のコピー(レース部門)

OFFSHORE 1996年6月号(No.248)目次

JAPAN CUP OFFSHORE SERIES 1996 ... 1
第22回オレンジカップレース/第15回オレンジフェスティバルレース ... 5
〈たか〉訴訟シリーズ(第26回) ... 6
NORC全国支部長への公開質問 ... 8
関東・執行部発INFORMATION(その5) ... 10

タカキューカップ1996/第8回日本ミドルボート選手権 ... 12
読者プレゼント ... 15
'96海の日福岡・対馬オフショアヨットレース実施要項 ... 15
新島クルージング・ランデブー ... 16

理事会/代議員会開催

開催日 1996年6月29日(土)

場所 虎ノ門国立教育会館会議室

第139回 理事会 13:00~14:50(501会議室)

第19回 代議員会 15:00~17:00(602会議室)

会報小委員会より

今月から、リストラの一環として本部事務局が移転した。いま、NORCはグアムレース裁判をはじめとし構造的な諸問題を抱えていることなどから赤字に悩んでおり、本部機能のリストラが進められている。

本誌に関しても発行予算や見直し求められ、休刊をはじめ隔月刊(実はこうなった場合、第三種郵便物の特典が消えてしまう)や全版モノクロでよいといった声が上がっている。すでに本誌も第三種の規制ぎりぎりの編集内容、減ページ及び最小限のカラーページ設定に変更

し経費減の努力をしつつある。

現在の制作予算(年間11回発行)は、80円の郵送関係費を含み一部300円前後。会報小委員会としては、5,000名を超える会員とのパイプ役を果たすには、これ以上の経費削減は難しいと考えている。ぜひ、会員のご意見をお聞かせ願いたい(本部新事務所へFAXしてください)。

ちなみに全頁モノクロにした場合、年間400万円強ある現在の広告収入は、激減することが予想される。通巻248号を迎えた「OFFSHORE」もついに岐路に立たされた。

(A)

表紙：全国からの精鋭艇を集め熱戦が繰り上げられたジャパンカップ／撮影：添畑 薫

OFFSHORE 248号

第248号 平成8年6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)

発行人 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 東京都港区芝5-15-5 泉ビル4階

電話・東京03(3452)5812

FAX・東京03(3452)5815

印刷 株式会社気生堂印刷所

新島クルージング・ランデブーに参加して

●リポート／落合 豊(アリアドネー7) ●写真／榎田敏雄(アリアドネー7), 舵社



5月2日、気象通報を取り終えた頃、仕事終えたメンバーが集まり23時に神奈川県三浦市の三崎マリンを出港した。出港準備をしていた頃の視界50m以下の濃霧も、吹き出した西風に吹き払われ満月の下、風速14ノットの真上がりでの今回のクルージングは始まった。

今回のクルージング・ランデブー(本部クルージング委員会主催)には総勢21艇が参加。前年よりはじまったこの企画は、今後ゴールデンウィークの花形イベントになりそうだ。

我々は、2年前の5月には小笠原へ、昨年は潮岬までクルージングしており、長距離には慣れているが夜間航海に順応するためワッチは3人のチームの1時間交代でスタートした。

同時刻に出港した〈モアジョイ〉と〈倭建〉の2艇の航海灯がすぐそばに見える。国際VHFで交信したが、レース以外で夜間に伴奏するヨットを見るのは初めての経験。競争相手ではなく、航海を共にする仲間のマスト灯はいつもより明るい感じがする。やや落ちた風に機帆走をするが、波浮沖から北に戻った風が20~30ノットと強まり、艇速も8~14ノットを示し出した。長距離クルージングが初体験の2人には厳しいようだ。しかし、そのおかげで3日の午前9時には新島港に着くことができた。東京湾から駿河湾支部までの参加艇21艇のうち、すでに3・4艇が着いていた。港内でも風が強くアンカーが少し気になるところである。舳いをとって朝食を済ませ、4時のパーティまでのんびりタイムとする。

いままでの〈アリアドネー7〉のクルージングは走ることがメインで、寄港地でこんなにのんびりしたことはない。露天風呂や島内散歩に行く者、釣りをする者、各自好きなこ

とをやっている。

ところで港内でキスの大きいのが何匹も釣れ、明日のビールのつまみとなるべく、さっそく開かれてライフラインにぶら下げられている。こういうことにかけては、〈アリアドネ〉のメンバーにぬかりはない。

4時からのバーベキューパーティも、いつものレースの興奮を残した雰囲気とは異なり、各参加艇の自己紹介などありとてもなごやかに進行する。とはいっても、新島の南東岸でヨットが座礁し船体放棄、全員が保安庁のヘリコプターで救出されるとの報に緊張する。

今回のフリート参加艇ではないことがわかったが、楽しいクルージングだからといって気を抜くのは禁物、といった空気が全員に伝わる。

パーティののち、我々は式根島の民宿に向かう。翌日もいつものあわただしい早朝出港と違ってのんびりと朝食を楽しんだあと、新島に戻る。なにかこの艇は連絡船になってしまったようだ。

レースが始まるまでの間、昨日のキスはあつという間にメンバーの胃袋に、「もっと塩をまぶしてから干すべきであった」とビールの



つまみに関してはレースの反省以上に厳しい指摘が出てくるのがこの艇の特徴。

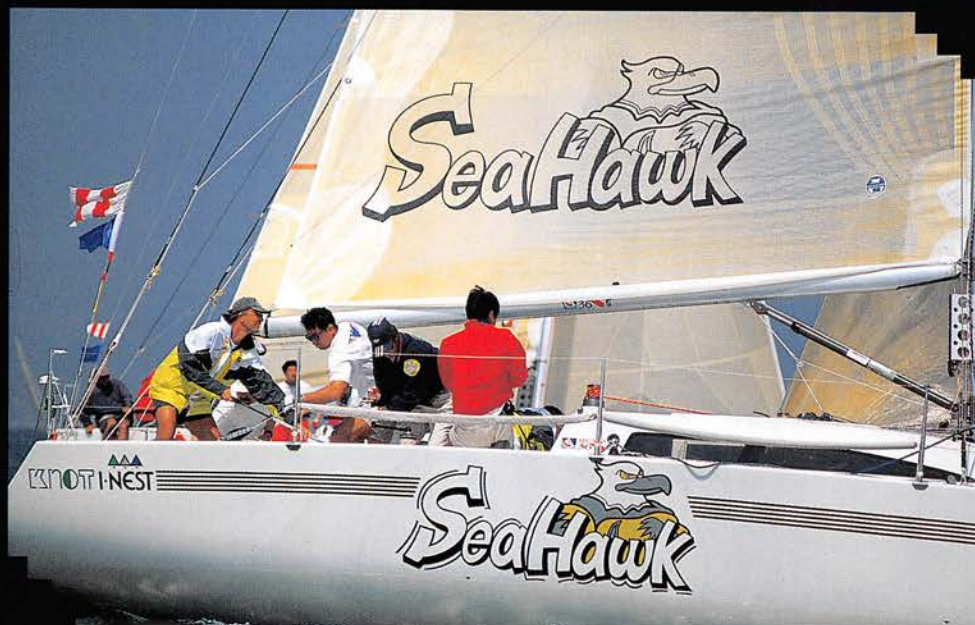
我々が本部艇をつとめるレースは、風の弱い中、島の子供達を体験クルージングで乗せている艇など8艇が参加。振れまわる風を2マイル程度の短いコースの中で、どうとらえるのか各艇苦勞している模様。我々は、朝市で買ってきたシツカを煮て、ビールを片手に本部艇の重責を果たしておりました。

2日目のパーティは昨日知り合った同士、体験クルージング参加の地元の子供達もまじえて、さらに和やかな雰囲気。自転車を使った封筒捜しレースは、午前のレースにまさるとも劣らない盛り上がり。印象に残るパーティだった。

パーティが終わり、天候の悪化情報に各艇早めの帰港。我々も予定より早く18時30分出港。小雨の中、風もだんだん強まる。幸いのこと海面は穏やかで、対地速度が対水速度を2~3ノットを上回る状態が続く。そんななか低気圧の接近よりも早くホームポートに帰れるように予定の浮波港にも寄らず、闇夜の海をひたすら走り続け、5日午前4時9時間余りの航海で油壺に戻ることができた。

入港直後から台風並みの風が吹き始め、改めて低気圧よりも一足先に帰り着くことができた自分達の幸運に感謝しつつ、フリートの他の艇はどうしているのか案じたりもした。後日談だが、翌5日にも殆ど同じ新島南東岸でクルージング艇が座礁、船体放棄したということだった。

また、艇間の通信には国際VHFが大いに活躍した。今回の新島クルージングランデブーはいつもの1艇だけで行くクルージングとだいぶ趣が異なり、レースとはまた違った他艇との交流があり、とてもたのしいもので、かつ気象の変化も激しく海の厳しさも改めて感じさせられた体験だった。関係者の皆さん、大変ありがとうございました。そしてまた来年もよろしくお願い申し上げます。



1996年ジャパン・カップ総合優勝
〈シーホーク〉(世良直彦オーナー)



1996年ミドルポート選手権IMS優勝
〈サモア〉(大石巖オーナー)

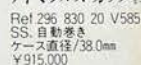
勝利の条件

最高のセールを作ること、最速のセールを作ことは、もともとそんなに簡単なことではありません。
長期間にわたる研究・開発、信頼できるトップクラスのセーラーとの協力関係と彼らからのフィード・バック、
時代の最先端のテクノロジーを常に取り入れることのできる技術力、そして、セール作りに妥協を許さないスタッフの情熱……。
これらすべてがそろって初めて、最高かつ最速のセールを生み出すことができるのです。
私たちは、最高・最速のセールを作ることのできる数少ないセール・メーカーのひとつだと自負しています。
私たちのロフトで作られたセールが世界の海で活躍しているのも、そのひとつの証明です。
この夏のアトランタで戦う8カ国のオリンピック・セーラーからのオーダーも続々と入ってきています。
世界最高のセールを望むトップ・セーラーたちも、私たちのセールをそれらにふさわしいセールとして認めてくれたようです。
最高のセール、最速のセールをより多くのセーラーのみなさんに提供し続けることが私たちの目標です。
私たちは価格をこえた価値をお届けします。



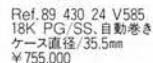
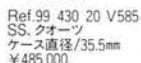
NORTH DIAMOND
SAILMAKERS JAPAN

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



CORUM

SUISSE



●各記の価格は希望小売価格(税抜価格)です。●(ニュー・アドラブルズ・カップ)には、紳士用、婦人用、中間サイズ、クォーツモデル、自動巻モデル、SS製、18K PG/SS製等各種のバリエーションをご用意しております。

[illegible]