

## NORCの原点とは

会長 戸田邦司

日本外洋帆走協会の前身であるクルージング・クラブ・オブ・ジャパンが発足して、明年は50周年に当たります。その後協会は任意団体として、また昭和39年には正式に社団法人として足元を固め、徐々に活動を拡大し、登録艇数、会員数ともに現状を大きく凌ぐ集団として発展してまいりました。バブルの崩壊など、その後の社会情勢の大きな変化があったにしても、ここ数年の現状は見るに忍びがたいものがあります。

しかし、幸いにも構造改革は着々と進み、財政再建も今年度を初年度として多少の曲折はあるにしても、より積極的な活動を展開することにより、達成可能であると確信しております。

ここで、私たちは日本外洋帆走協会の活動の原点に戻り、我が国における唯一の外洋ヨット集団としてレースやクルージング活動を通じ、技を磨き、強靱な精神力を養いつつ誇り高きヨット仲間を日本中に溢れさせようではありませんか。

## 執行部報告

専務理事 尾島 裕太郎

### 会友艇登録制度の廃止が代議員会に提案されます

会友艇制度がNORCの機能維持に障害を起しはじめました。登録艇を持つ方は当然特別会員です。そのなかからNORCを退会し、会友艇に移行する方が出はじめました。これは本来の目的から外れることです。これから起こる金銭的負担は、すべての会員と登録艇にのしかかります。

会友艇制度は、NORCの目的の1つである海事思想の普及をより一層高めるためにはじめたものです。気軽にご入会いただき、セールナンバーを取っていただく。NORCの疑似体験をしていただき、ご入会の動機付けとなるよう願ってはじまりました。しかし、CR艇の普及にともない会友艇にもCRレーティングの使用を許し、レースに参加できるようになったことから、会員制

度と艇登録制度に大きな歪みが生じました。いままでも艇登録をし、特別会員として活動されている方々と会友艇の権利の差が少なくなり、会友艇の方々の経済的負担が有利になったためです。

これでは会員の負担が増大し、本末転倒です。そこで艇登録制度および会員制度の新しい提案を次の代議員会に出せるよう、小委員会で研究することとなりました。いままでも理事会に提案されてきた会員制度と艇登録制度は、現在の会員の方々によりきめ細かく対応できるよう検討されます。入会がよりやさしくなるよう研究されます。成果は次回11月15日に予定される代議員会に託されます。

## 1997年度第5回理事会(10月4日)の概要報告

常務理事 加藤正義

1997年度第5回理事会は、中部関西方面での開催をとの要望にこたえ10月4日(土)、兵庫県西宮市の(社)関西ヨットクラブにおいて行われました。

関東から戸田会長、関西からは山村副会長が出席。その他中部、関西、中国地方から多数の理事の参加があり、活発な議論が行なわれました。(出席理事15名)事務局では今回の理事会において政策が決まったことを受けて、関係統括チーム打合せ等を開催して代議員会向けの資料を作成することになりました。理事会の概要はつぎのとおりです。

### 議題 検討概要

#### 1. 各制度の見直し

会員制度と艇登録制度の改訂審議に先立ち、1997年度予算執行状況について9月20日現在の歳入状況からみると、会費、艇登録費歳入が予想より悪く、年度末約500万円の歳入不足が予想されることと、一方、支出は予定外の突出した支出がないとの報告がありました。

討議は会友艇問題からアプローチすることとなり、会友艇の創設当時の意図や、現状の運用状況について討議を行い、次いで会友艇制度の廃止時期、会友艇廃止による会費、艇登録費の見直しの進め方を検討しました。結果は採決により賛成多数で、早急に会友艇制度を廃止することが決定。作業部会によりバランスのとれた(値頃感のある)会員制度・会費、艇登録制度・艇登録費を検討し、年度内に代議員会を開催して、来年度からは新制度により実施することになりました(会友艇制度の完全廃止は3年後となります)。

#### 2. 外洋レース開催規程(案)

前回理事会では、本議題で本年10月大阪湾で開催するJAPAN CUP(以下J.C.)の取りあつかいをどうするかという具体例を討議し、理事会の了承を得ました。今回は規則制定について具体的に審議する予定のところ、規則制定は必要ないとする見解に加え、新たな規則案が提出されたので、次回理事会までの間に帆走統括チーム打合せを開催して問題を整理して成案を提出することになりました。

なお、前述の打合せにおいて議題第1項に関連し、NORC公式レースのクルーを全員NORCの会員とするかどうかについて、改めて検討することになりました。

また、今回のJ.C.については公式レースとしての位置づけ、他のレースとのスケジュールの調整等についての問題提起もあったので、今後は本部、支部が行う公式レースは適応ルールを明らかにして、各支部より帆走統括チームで調整のうえ、理事会において承認、発表することになりました。

さらに、1999年実施予定のメルボルン/大阪ダブルハンドヨットレースの組織についても検討のうえ大阪市と今後打ち合わせすることが決まりました。

#### 3. その他

##### (1)賛助会員

本部の財務が厳しい折から、休眠の賛助会員の活用を図る必要があるとの見解が出されたが、執行部では目下作業中である旨回答しました。

##### (2)終身会員

前回理事会において、戸田会長から提案のあった終身会員は、名誉会員として次回までに具体案を提示して、来年度から実施することが確認されました。

##### (3)財務からのお願い

本年度予算の歳入が不足するため、会員から協力いただいた救済基金の返済を1年延滞した件と、とくに特別会員の方々に本部財政再建のため寄付をお願いしたい件について、理事会の了承をいただきました。

##### (4)黒瀬功氏の総務委員会委員同意

関東支部所属正会員、黒瀬功氏(株式会社朝日新聞東京本社広告第五部勤務)に、当協会の総務委員会委員になっていただく件について理事会の同意を得ました。

##### (5)理事選挙

1998~1999年理事の選出を各支部代議員会で本年度中に行うようお願いしました。

(6)小型船舶操縦士技免状更新時における乗船履歴による証明方法

前回理事会時、戸田会長からのお話を受けて運輸省船舶職員課に行き乗船履歴による証明ができることになりました。詳細はOFFSHORE今月号の本部事務局短信を参照してください。

## 社団法人日本外洋帆走協会・理事、監事選挙告示

10月15日 選挙管理委員会委員長 平賀 威

社団法人日本外洋帆走協会選挙規則に基づき、1998年・1999年担当の理事及び監事選挙の告示を致します。各支部においては、12月15日までに下記により理事(候補者)・監事(候補者)の選定をしてください。

### 記

- 1 被選挙権者：選挙の日において2年を経過する特別会員・正会員。
- 2 選挙権者：各支部において定めた規則による。
- 3 選挙の期日：各支部において12月15日までに定めた日

- 4 選出定数：A理事定数30名を支部所属会員数に比例して配分した数  
B監事2名

- 5 選挙方法：選挙規則に基づき各支部ごとに行う  
詳細については、各支部の選挙管理委員会におたずねください。

各支部より選出された理事候補者は、1998年2月に開かれる代議員会において理事として選出され就任します。

## ナイトセーリングの必需品!

夜間の安全航行を守る抜群の明瞭度、解析度そして増幅度。



米国ITT社が開発・製造し、これまで軍需用に使用されていた「ナイトマリーナ」が日本でも発売。「ナイトマリーナ」は星明りで300m、満月では620m先まで景色が確認できます。F/1.4光学系の視野角度40°で、ほとんど肉眼に近い視野が得られます。又高い防水・浮水性を要し、軽量でコンパクトな設計で片手の操作にも簡単に出来ます。

●NORC会員のみなさまには特別価格を設定しております。

ITT  
NIGHT VISION™

光増幅型暗視装置

ナイトビジョンビューアー

ナイトマリーナ

■正規代理店

有限会社 ジュコー商会

横浜市中区太田町6-73 ハマビルディング302  
TEL.045(212)5058/FAX.045(212)5139

日時：平成9年8月28日(木)18:45～21:45  
出席者：理事30名中 出席28名（委任状13名）

## 議題

- (1) 会費の改訂、会員制度と艇登録制度の改訂
  - (2) 外洋レース開催規程(仮称)
  - (3) 事務手続書式の改正等
  - (4) JYAとの統合問題
  - (5) <たか>裁判状況
  - (6) 支部及び専門委員会報告
  - (7) その他
- ア 新入会員の承認  
イ 終身会員制度の創設  
ウ 理事会開催についての提案  
エ 関東支部4分割問題  
オ 常務支部の設立  
カ 連絡事項
- (a) プレジャーボート3省報告〔概要版抄〕
  - (b) 海難防止依頼文書
  - (c) 海保灯浮標設置問題
  - (d) 海保臨検問題
  - (e) オメガ局の廃止
  - (f) 海技免状更新問題

## 議事

- (1) 会費の改訂、会員制度と艇登録制度の改訂
- ア 提案説明(鈴木理事)
- (a) 前理事会では改訂の趣旨説明を行ったが、今回は改訂具体案で説明する。なお、改訂案は定款を変更しないで済むということを前提にしている。1997年5月末現在で会費納入済特別会員は453名(艇)で、未納入会員のうち納入が期待できる会員数を加え653名(艇)、5月末現在会費納入済会友艇数は786艇となっており、特別会員艇数より会友艇数の方が多い。一方特別会員と正会員については、会則上の議決権は同じであるが、会費、入会金とも2倍以上の差がある。会友艇制度の実施により会員、会員の艇の数の拡大には貢献したが、特別会員艇から会費の安い会友艇への移行も見受けられる。一方、艇登録は艇の寸法により差を設けているが、事務的には複雑な状況にある。また、合理的な事務管理を考えてみると会員と、艇登録は現在の仕組みを変え別個とすることが適当であり、さらにセールナンバー管理も毎年登録の更新をすることが必要である。
- (b) 現状の問題点から準会員は現行のままとするが、特別会員と正会員を一本化する。また、特別会員艇と会友艇を一本化するとともに艇の大きさによる艇登録を廃止し、セールナンバー更新料の徴収、特別規定チェックリスト料金(レース参加の場合)の徴収、セールナンバー登録保証金(返金)制度の創設を提案する。
- (c) 現在定款上では賛助会員制度は休眠であり、今回提案が承認された場合は特別会員または正会員のいずれかを休眠とする。また、会費に関する収入はあらかじめ本部、支部を分離し、本部へは本部分のみ納入するものとする。
- (d) この改訂案では、支部の収入がほとんど変わらない案となっている。
- イ) 質疑
- 都築理事：東海支部では臨時会費の徴収がやっと定着したところであり、この時期に定款にもふれるような改正をなせなければならないのか。臨時会費収入の1/2を予算に組み替えれば予算収入不足は補えるのではないのか。
- 鈴木理事：本制度の改訂は代議員会に提案する必要がある。もし今理事会にて賛成が得られないようであれば、さらに討議を重ね1～2年後に実施することでもよい。
- 周東理事：会員制度、艇登録制度については具体的な金額の検討の前にポリシーを決める必要がある。
- 鈴木理事：昨年の理事会にて、児玉前専務理事から会員制度、艇登録制度についてタキキ台案が出されたが、その後も理事各位からの提案がなく、今回の提案は財務担当として出したものである。
- 都築理事：特別会員と正会員の一本化は定款からみてできないのではないのか。
- 戸田会長：特別会員又は正会員の会費が同じであっても定款には抵触しない。艇登録制度では会友艇のあつかいが一番の問題である。会友艇の制度は早い機会に止めたいと思っている。賛同が得られるのなら本年度をもって終了したい。

# 1997年度第4回理事会議事録(要旨)

- 石井(竹)理事：会友艇の問題については、特別会員艇の廉価版として発足し、制度化したものである。その制度が悪いのではなく、基本理念について理事会で討議することが大切である。
- 鈴木理事：会友艇が特別会員艇より多くなったのは、会費の値頃感からだと思う。むしろ特別会員艇の会費を会友艇の会費に近づけることだと思う。
- 大儀見理事：会員制度はNORC会員の根本的な問題である。改正が必要ならば、万機公論で決めることが必要である。定款の改正は手続上の条件を満たすことが難しく、ほとんど不可能ではないのか。現実の対応策は運用上の措置を考えると止むを得ない。
- 稲葉理事：1人の特別会員が数艇持っている事例がある。
- 戸田会長：セールナンバー管理はコストが若干かかっても整理が必要だろう。NORCのステイタスを示すためには、一貫性ある整理がないと他の機関から信用してもらえない。
- (2) 外洋レース開催規程(仮称)
- ア) 討議概要：外洋レース開催規程(仮称)の審議に先き立ち、本年関西地区で実施するJAPAN CUP(以下J.C.)の問題について討議をすることになり、今回はこれの質疑に終始して、外洋レース開催規程(仮称)については原則としてその制定に向け、具体的内容については次回理事会への継続審議になった。
- イ) 質疑
- 周東理事：J.C.について色々取沙汰されている。本件について説明願いたい。
- 山村副会長：昨年12月開催の理事会でJ.C.を内海支部主催で開催したいと提案し、理事会の承認をいただいた。これは内海支部主催で、ホストクラブをKYCとして計画したものであったが、ある時点からは内海支部も知らない状況の中でKYCが主催する方向に変わっていった。具体的にこれが判明したのは、KYCからJ.C.を開催するのでNORCの人に特別委員になるよう依頼があったことによる。NORC本部では職員のリストラに取り組んでおり、また、クラブの活動拡大の方向を考えておられ、このような方向づけもあったものと認識している。内海支部では現在KYCに対し、主催問題はさておいてレース実行委員に3人が加わり活動している。最近東海支部からNORC本部に質問書が提出されたことを知り、内海支部内での検討、KYCの協議により、主催NORC内海支部、KYCとすることに合意した。KYCはいろいろと誤解をしてここまで進めて来たのかも知れないが、現在これを問題として取り上げ追求するとホストクラブとしてのKYCが今まで進めて来た準備作業等を投げつけてしまうことになり、このままでは今年J.C.開催は困難になるので、今年に限り特別な配慮をお願いしたい。
- 尾島専務理事：今春KYCの原氏と会ったが、その際に原氏からKYCが主催の方向で検討している旨の発言があった。私はその際に主催の文言は困る、ルール上のオーガナイザーにしてほしい旨を要請した。これは後日内海支部には正式に知らせた。この件は異例なので大儀見、石井(正)両理事にも相談し、また野口理事とも打合せて現在の状況になったものである。
- 戸田会長：今回のJ.C.の主催問題はこれ以上の混乱を避けるため、山村副会長の説明を了承することにしたい。かつては、NORCの公式外洋レースは前年中に翌年度の外洋レースについて了承とはいわないが報告があり、そこで決定していたように思う。NORCの外洋レースを今後本部はしないという決定はしていないが、その方向での議論は行った。とくに運輸大臣杯を運輸省に要請するようときは、本部主催にしないといけないだろう。このような場合は実行面は支部かレース実行委員会が行うことになる。少なくともレースに関する全責任はオーガナイザーであり、実施主体の実行委員会等については、NORCのルールを使ったレースを実施するのであれば、NORC本部又は支部が責任を

持つと考えている。

- 都築理事：主催については2つの内容がある。ルール上の主催とイベント上の主催である。J.C.についてはルール上の主催はNORCが責任を持たなければならない。KYCはNORCの組織でなく、このような団体がルール上の主催をすることはおかしい。
- 周東理事：NORCの行う外洋レースの主催者は本部、支部、フリートであって、クラブは入っていない。KYCとの交渉は内海支部を通じて行うものである。このような内容については理事会の機関決定が必要である。
- 戸田会長：機関決定の話が出ているが、その場合公式外洋レースとは何であるかが問題である。機関決定を要するレースには仲間うちの単なる外洋レースは含まれないだろう。
- 都築理事：私はNORC会員が行う外洋レースはすべてNORCの外洋レースと考えている。保険についてもフリート主催でも支払いができるようになっている。
- 大儀見理事：理事会資料では外洋レース開催規程が大儀見案として出ているが、所管はレース委員会(軌走統括)である。今回J.C.の問題で現実にいろいろな混乱が生じたため、6月下旬J.C.問題について有志による検討会が開催され、私も出席した。席上、外洋レース開催に関する規程の必要性を痛感したので、直ちにメモを本部事務局に提出したが、これを基に外洋レース開催規程(案)が前回の理事会、今回の理事会に議題として提案された。定款、外洋レースルールに基づいて明確な位置づけをした。本部は財政的に運営の主体にならないことはすでに決めている。しかし、全日本外洋レース、国際外洋レースではNORCは日本における外洋ヨットのナショナルオーソリティである以上、その責任を果たすため基準とルールに基づいて実施するときは、申請者に対し「認証」の用語に適切、不適切は別として、この種の行為は必要である。ルール上の主催者団体とは、即ちレース委員会の委員を任命し、およびプロテスト委員会の委員を任命して外洋レースの組織運営をする団体である。一方、財政的問題が絡んでくるとスポンサーを見つけてイベントを主催するのが実行委員会ということになる。したがって、主催には前述のルール上の実施運営を行う団体としての主催と定款における外洋レースの開催をナショナルオーソリティとして行う主催がある。我々はNORC40年の歴史を尊重しなければならない。このためには本質を議論して基準とルールを定めなければならない。
- 戸田会長：運輸省後援をいただく外洋レースは名目上、NORC本部でないといけないようである。このようなときは、本部主催にして実行委員会を作るか支部に実施してもらうかの方法がある。またNORC本部要員が支部におもむき随時外洋レース指導する方法もある。
- 石井(正)理事：今後も同種の問題が生ずる場合もあると思う。大儀見案について若干の修正はあるかも知れないが、規程を制定しておくことが良い。
- 戸田会長：オーガナイザーは日本語の主催者とは若干内容が異なっている。これは外洋レース実行上の責任者であると思っている。
- 大儀見理事：開催規程を早急に整備する必要を持つ事例がある。それは1999年メルボルン大阪ダブルハンドレースである。かつて大阪市とNORCが協議して、財政責任は大阪市、外洋レースの主催はNORCでやることになり、レース委員長はNORCが任命した。今回大阪市からのプロポーザルはセイルオオサカの制度で行事の運営の企画をすることになった。外洋レースの主催の部分はレース実行委員会を作り内海支部関係者を中心にして構成することになっている。これは本部がレースを主催しないことから発生したものである。今迄のレースにおいても財政的責任はすべて大阪で、その代わりレース運営はまかせてもらうということであった。本部がレースの主催をしなくなったことは別問題である。
- 戸田会長：ここで議題(1)と議題(2)についてま

とめをしたい。議題(1)に関しては今後の問題として検討を継続する。出来るだけ早く結論を出す。特に会友艇問題について早急な結論を出してもらいたい。

議題(2)に関し、関連事項のJ.C.の取りあつかいについては、先ほど山村副会長からお話のあった件については今回に限り承認することにする。外洋レース開催規程については、いままで色々議論があったことを踏まえ、継続して次回までに結論を出したい。

——戸田会長提案発言時には、小林理事、都築理事、稲葉理事が中途退席していたが、残出席理事11名全員賛成で承認された——

## (3) 事務手続書式の改正等

提案説明(加藤常務理事)

- (a) 特別会員、正会員、準会員の管理に関する事務実施要領は昭和61年制定されているが、一方、会員の申込書は第1号様式によっているものの、前述の事務実施要領との関連は不明である。関東支部では事務合理化が進み資料3の様式で成果を得ているので、各支部においてもこの簡易型を暫定的に使用して不要な項目の削減に努めてもらいたい。
- (b) 関東支部において、会員管理、セールナンバー管理をパソコンで行って見たところ、ナンバー抹消もれや、重複付与、自動車や電話のナンバー同様の希望番号付与要望、優先順位決定などが改めて表面化した。このため、セールナンバーの決定の仕組みを作成して、この考え方によりセールナンバーの整理を行っている。良く出来た資料なので理事会資料として配布し、各支部での実務の参考にさせていただきたい。ただし、これは現行の方式を整理したもので、関東支部からはセールナンバーの取りあつかいについて別途意見が出されているので、ご承知願いたい。
- (c) JYAとの統合問題
- ア) 説明(尾島専務理事)：8月20日JYAとの統合打合せを行ったが、その際に7月2日第3回議事録を双方調印したので先日これを送付した。現状は分科会を設置して双方が経理資料を持ち寄り、会員1人当たりの費用分析を試みた。JYAとの統合は当然国際的な動向も関連する。11月のORC会議においてORCとISAFの関係についてかなり明確になるようである。JYAの穂積委員から、ISAFの会議でもこれを聞いてくるので統合の組織問題はこれらをふまえて検討を進めたいという申し出があり、委員会では了承している。NORC側は11月のORCの会議には大儀見理事、高橋理事が出席する予定である。
- 大儀見理事：11月のORCとISAFの会議が、円満に進むことが望めないような事態になっている。一言で言えばISAFがORCの中に手をつた込みRORCと結託してIMSのルールとは別に外洋ハンディキャップルールを独自に作るというペーパーが来ている。ISAFは従前はハンディキャップルールには関与しないと聞いていたのかかわらずである。RORCというORCの中核加盟組織自身がORCを抜きにしてISAFと事前に連絡をとってルール作りのすり合わせをしている。ISAFは機関決定を固らないうでヘンダーソン氏自身その動きを支持しているということである。たぶんJYAも関心を持っていると思う。
- 戸田会長：今回、大儀見理事の発言内容だけでは先の見通しが分らない。もう少し情報を収集し慎重に見守りたい。
- (5) <たか> 裁判状況
- 時間無く省略(9月発行Offshore号に尾島論文にて原告側証人小島敦夫氏の証言内容を紹介する)——
- (6) 支部および専門委員会報告(省略)
- (7) その他
- ア) 新入会員の承認(省略)
- イ) 終身会員制度の創設
- 戸田会長からNORCに名誉会員を創設したいとの提案があった。名誉会員は70才以上でNORCの正会員又は特別会員で20年以上在籍した者のうち、本人が希望した者とする。各種会費中の年会費のみ免除とする。議決権については今後検討する。近日中にペーパーを作成する。以上について出席各理事は全員異論なく、早急に成案を審議して来年度から実施することになった。
- ウ) 理事会開催についての提案
- 都築理事から、8月26日近畿北陸支部、内海支

部、東海支部の3支部会談を行い、最近の理事会は平日の夕刻に東京で開催されるため地方支部は非常に出席しにくく、時間もなく発言も充分できない。最近の書面議決も要領を得ない。交通費が出ない今、在京理事会にならないようするため、第5回理事会から名古屋、大阪、東京と持ち廻り開催するよう提案があり、本件は今後運用上検討することになった。

#### エ) 関東支部4分割問題

高田関東支部副支部長が発言を求め、ご承知のように関東支部は先般の関東代議員会で4分割の方針が決まり、きたる11月の関東代議員会で正式分割が決議され、本部に対しNORC組織及び運営規程の改正発議をすることにしている。関東支部4分割に反対の理事がおられるようであれば、早急にご意見をお知らせいただきたい旨の

発言があったが出席理事から特に意見はなかった。

#### オ) 常警支部の設立

都築理事から1997年度第1回理事会において常警支部の設立が提案され、議決したと記憶しているが、議事録に記載がない旨の発言があった。これに対し戸田会長から、確かに議決はしたが1997年度内の設立は困難で、1998年度当初の設立を進めている。本年度末の理事会においてNORC組織及び運営規程を改正する所存である旨回答した。

#### カ) 連絡事項(加藤常務理事)

(a) プレジャーボート3省報告 [概要版 抄]  
平成8年度においてプレジャーボート放置艇問題に端を発し運輸省、水産庁、建設省、三省庁合同で地域振興方策までふまえた報告書が完成

し、これを入手したので抄本を配布する。

#### (c) 海保灯浮標設置問題

すでに三浦半島諸磯沖に灯浮標が1基設置されたが、残る2基の葉山沖および江ノ島沖灯浮標について、改めて法制委員会の方針に従い8月7日、NORCから陳情書を提出したい旨の意向を第三管区海上保安本部に伝えた。同本部は直ちに最高幹部まで報告したが、現時点の予算状況、管内全般の設置要請とのバランスがとれず、NORCの要求は当面受けられないとの回答を得て、本件は終止符を打った。

#### (d) 海保臨検問題

NORC会員には外洋レース中等における臨検に再考を求める声がある。会員は外洋艇セラーの中でも安全を含め高い技術を持つ集団であり、これらの艇にはNORCのセールナンバーがついて

いることを海上保安庁側に積極的に知ってもらえるよう、海上保安本庁及び管区海上保安本部、海上保安部に、NORC本部、各支部の各責任者がおもむき説明出来るPR文書を作成中である。

#### (e) オメガ局の廃止

海上保安庁灯台部からオメガ局は9月30日をもってすべて廃止されたとの通知があった。

#### (f) 海技免状更新問題

戸田会長から、先般現役時代部下だった現運輸省船員部富取船舶職員議長と会った折に、NORC会員が海技免状更新について更なる規制緩和を期待している旨話をした。加藤常務理事の方でアプローチするよう発言があった。

## <たか>提訴シリーズNO32

# 野本謙作証人登場

9月25日の法廷の、裁判長の真ん前の証人席に、野本謙作氏が座りました。同氏は、いうまでもありませんが、長らく大阪大学工学部造船学科の教壇に立たれた著名な教授です。キャンパス以外でも、専門分野の権威として、学会や運輸省、文部省の方面でも活躍されています。JGYR92の事故に関する海難審判には参審員の立場で合議にも参加されました。

ヨットとのつきあひも古く、旧制高校時代からはじまり、ご自身のデザインによる伝統の和船型ラインの〈春一番〉〈春一番II〉のオーナースキッパーとして、日本沿岸や島々のほとんど全部を、また北欧沿岸の大半を航海されています。こちらの航跡もヨット専門誌に掲載され、広く知られています。

NORCとの関連も法人組織以前のクラブの時代にすでに参加されていて、その後およそ10年にわたって理事も務められました。現在は経験豊かな大先輩と目し、顧問をお願いしています。

野本謙作証人の証言内容の骨子は、一般の船舶と比べたヨットの構造上の特徴。「転覆耐性」「耐航性」「究極的復原能力」などの専門用語の定義。ヨットの安全対策の責任の所在。スタート後のレース中止ができない理由。内外を通して史上最大なヨット遭難事故といわれる1979年ファストネットレースの教訓。JGYR92海難審判の争点の内容。外洋に乗り出す場合のリスクの認識。〈たか〉に限らず他の艇でも起きる事故の可能性。〈たか〉はさまざまな不幸の事例が重なっていて、それらの事例の特定な個々を、直接の原因とみなし責任を問うのは無理、などでした。

証人は、その経歴にふさわしく、緻密な論理をわかりやすい平易な語り口で述べて、常に冷静な裁判官の、ひらくくえは無表情な面が思わず崩れて頷くほどの、説得力にあふれた証言でした。

そのせいか、原告代理人の反対尋問は、いつにも増してきびしかったように思えました。まず証人が、1960年頃までの外洋ヨットは重くてスリム、反面復原力消失角度は150度におよぶ艇もめずらしくなかったが、構造の素材が木造からFRPに移ってレースも盛んになった現在、艇は軽く、復原力消失角度は120度前後が普通になったと述べたのを捉え、だったら最近のヨットは昔に比べて危険ということではないかと迫りました。

しかし証人は、ひとつのスペックだけで安全性や危険性を論議するのは妥当ではない。一切の道具、いわゆるハード類は、ヒューマンな要素、適切にあつかう人の能力、いわゆるソフトな面と組み合わせ、はじめて正しい評価が生まれる。

ハードのあつかいをまちがえれば、常に危険が生じる。ヨットの場合も例外ではない。荒天に対する艇の能力を充分に知り、適切に操船することが、最初に求められる。したがって最近のヨットが単に危険というのは正確な判断ではない。そして〈たか〉が他の艇と比べて、とくに転覆耐性に劣っていたとはいえない、という趣旨をはっきりと述べました。

また、スタート後のレース中止がかえって危険を招く理由に、証人は主催者側の判断でレースの中止があり得るとすれば、参加艇側は自主的な判断を放棄して、まだ中止の通告がないから大丈夫などと思ってしまうケースが考えられる。海の上ではすべてが自己の責任。他人任せになるのが一番最悪。頼るのは自分だけという覚悟が、結果的に危機を乗り越えたと述べました。原告側の代理人は、この箇所ではいささか困ったのか、あなたのような艇長だったら中止の通告があっても感わされないのだから、中止の通告があってもいいのではないかと、少々漫才めいて頭がこんがらがるともありません。

また原告側の代理人は、遠慮のない質問にもまったく動じない証人に業を煮やしたのか、尋問の途中で、いまはあなたの意見を聞いているのではないからイエスかノーかの返事だけで結構。長くしゃべられるとこちらの持ち時間がなくなると苛立ちました。しかし証人は、ご質問には、ケースバイケースの但し書きを前提にしなければご返事に誤解が生じると、非常にいいながらも筋を通して一歩も引かず、NORC側代理人も重要な説明を聞かない方がおかしいと異議を申し、裁判官も同意、証人の発言続行を認められたシーンもありました。

原告側の反対尋問の終了後に、陪席の裁判官が証人に向かって、ヨットのことはまったくわからないのでいくつか教えて欲しいと、

### JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

発言しました。主だったところのひとつは、前回の証人尋問で原告側の証人小島敦夫氏が述べた、安全確保のためにもエンジンを使った方がよかった、という証言についてでした。証人は、ヨットのエンジンは平水の港の出入りに使うための、あくまでも補機に過ぎず、荒天時に使用してもパワー不足のために艇体を風上に向けることすら困難になる場合が多い。それに、大きな波にもまれ大きく傾くヨットでは、燃料はもちろん潤滑油も回らなくなる可能性もあって故障の原因にもなる、などと証言しました。

もうひとつは、同じ原告側証人からの、危険な冬の海のレースは世界にも前例がなく無謀という証言についてでした。これに関して、証人は、日本近海の冬はたしかに強烈な季節風が吹くが、反面、南方の海は統計的に年間を通して一番台風の発生が少ない。日本からグアムへ渡るには、冬が最善の季節と、明解に述べました。またヨットにおけるオーナーと艇長、そしてクルーの関係についての非常に率直な質問もありました。証人は人間的な信頼関係が大前提と、自分の艇に友人を乗せる場合と、自分が友人の艇に乗る場合の例を上げ、望ましい人間関係を、豊かな表現で述べました。

この陪席の裁判官と証人のやりとりは、およそ30分間。予定の時間をオーバーしたもので、裁判官の真剣さが伺える異例な一幕

でした。

最後に裁判長が、原告代理人に向かって、どの法律を根拠にして損害賠償を請求するのか、いま一度整理して書面で提出するように告げ、法廷内が一瞬緊張したように思えました。さらに裁判長は、まだ原告被告双方に証人の用意があるようだが、一度和解について、その可能性、具体的な条件などを、原告被告双方から聞きたいと続け、こちらの方も、ついにその時期がきたかとの思いが走りまわりました。

次回11月6日(木)は、そのミーティングです。会合は、裁判官側と原告被告三者それぞれ個別に、もちろん非公開で行われます。

ともあれ今回は、野本謙作証人を通してNORCの主張が、駄目押しの裁判官の耳に届いた感触が充分。大先輩にひたすら感謝の数時間でした。

※口頭弁論の際、裁判に先だって陳述書を作成し、裁判所および関係者に取付することになっています。野本氏のご了解をいただきましたので、陳述書抜粋を転載します。なお、紙面の都合上、第9項からご紹介します(会報小委員会より)。

## 陳述書(1~8は省略) 証人 野本謙作

9:次にヨットにおける安全対策の責任者についてですが、これは一般船舶における船長責任と同一であって、艇長にその責任があることに疑問の余地はありません。外洋レース規則も、明瞭に各艇の安全対策は各艇の責任であることを示しています。

10:ヨットレース時の安全対策については、スタート前と後とに分けて考えなければなりません。

(1) レーススタート前、レース参加各艇は十分な気象海象情報を集めるなどして、それぞれの安全対策を再確認する必要があります。他方、レースの運営に当たる組織も、レース運営に必要な範囲で気象海象情報を集め、台風等特に重大な危険があると判断される場合には、スタートの延期またはレースの中止も考慮しなければなりません。

(2) スタート後は、参加各艇の安全は各艇長の判断と責任に任せざるべきであって、運営側が中止等の措置をとることはかえって混乱を招き危険です。

11:次にヨットレースを中止することの可否・是非についてですが、レース開始後レースを続行するか否かは、各艇の艇長が判断して決断します。なお、スタート後、レースの主催者が中止を判断することはかえって危険です。スタート後に主催者によってレースが中止されることがあることになっているとすると、「中止の通告がないから、まだ良いだろう」と判断する艇長があるかもしれません。これは非常に危険です。判断を他人委せにしてしまうからです。陸の方でどのように考えようと、いったん海に出たからには、レースを止めるか止めないかも含めて、すべて自分の判断でしなければなりません。それをしないのは危険につながります。

12:外国におけるヨット事故に関する責任については、1979年に発生した英国ファストネットレースの大量海難の例があります。これは、参加艇303隻のうち完走したのはわずか85隻。194隻は自力または曳航されて避難。24隻は船体放棄され、犠牲者は15名という大惨事でした。このときには、王立救命艇協会、英海軍、付近航行船舶まで参加して、空前の救助活動が行われ、さすがの英国でもこんな危険なヨットレースに大量の税金を投入してよいのかなどの論議がありました。この救助作戦に参加した英海軍の1人の高級士官の発言は有名です。

その士官は、「今回の事故は誠に遺憾である。わが将兵、特にヘリコプターの乗員は非常に危険な救助作業を余儀なくされた。しかし、だからといって、このような競技を禁止せよとの意見に英

海軍はくみしない。それは、英国国民の誇りとする海洋冒険の精神に背くからである。ヨットマン諸氏は、さらに周到なる準備の下にレースを続行されることを希望する。不幸にして再び事故が起これば、英海軍は全力を挙げて救助に当たるであろう」という趣旨の発言をしたのです。

この一言で世論は一挙に沈静化し、この教訓を生かして、さらに健全な外洋レースの発展を指向することになったと言われていきます。

13:次に、本件「たか号」事件に関する海難審判の争点とその内容についてですが、海難審判ではまず被告に当たる受審人の艇長が死亡していたので、受審人なしの審判となりました。そのため事故原因の究明が主眼となり、責任を追求する争点が一一般の海難審判のように対立的ではありませんでした。この審判において私は、ヨットの安全性、特に復原性能や構造強度、近年の外洋ヨットの設計・構造の傾向等について専門的な意見を求められました。私は、本件海難審判においては、参審員としてその合議に十分参画しておりますので、裁決書について異論や付加すべき意見はありません。

14:最後に、本件「たか号」は現在のヨットのなかでとりわけ転覆耐性に劣った船とまでは認められませんから、同様な転覆が他のヨットで起きて、さほど驚くべきことではありません。そのようなリスクを負って外洋レースをしているのだという認識が、外洋レースに参加者するすべての人たちに望まれます。その認識があれば、荒天下の帆走の方法やレースのリタイアの判断もより安全なものになるでしょう。この一般的な状況に加えて、本件「たか号」では、復原後の排水作業の乱れと上部構造の防水の問題点、ラフトの不適切な展帳など、さまざまな不幸な事例が重なったようです。これらの1つでも起きていなければ、このような重大事故にはならなかったと思われまます。

海難審判の裁決書でも述べられているように、これら個々の不幸な事例のどれも、それが直接の原因であって何らかの責任を問うべきもの、とまでは認められないと考えています。

以上 平成9年8月28日  
東京地方裁判所 民事第31部 合議係 御中 野本謙作 (印)

