

1997年度第6回理事会

(要旨)

日時 平成9年11月21日(金) 16:40~19:05

場所 社団法人 関西ヨットクラブ応接室

出席者 理事30名中 出席者数28名(委任状14名)

議題

- (1) 新入会員の承認
- (2) 理事の辞職及び選任
- (3) 支部及び専門委員会報告
- (4) 外洋レース開催方針
- (5) 名誉会員(終身会員)制度
- (6) 会費の改訂、会員制度と艇登録制度の改訂
- (7) 1998年度予算
- (8) 繰越金の訂正
- (9) <たか>裁判
- (10) その他

ア JYAとの統合問題
イ ORC国際会議等出席報告

議事

(1) 新入会員の承認

【加藤常務理事】 1997年8月1日から9月20日の間、金一主ほか57名が特別会員及び正会員として入会届の提出があった。本理事会で承認いただきたい。
【原案審議決定】

(2) 理事等の辞職及び選任

【尾島専務理事】 辞表提出、逝去退会等があったので報告する。

加藤忠男理事 1997年 3月 8日逝去
黒瀬知周理事 1997年 9月29日逝去
大儀見薫理事 1997年10月15日辞表提出
平松栄一顧問会議長 1997年10月30日辞表提出
平賀威彦管理委員長 1997年11月 4日辞表提出
新任について報告する。
小田泰義氏を理事に選任したい。(内海支部選出)
横山勝重氏を選挙管理委員長に推薦したい。

【戸田会長】 大儀見薫理事の辞職時機については会長に預らせていただきたい。(11月21日迄理事)

なお、同理事は国際的な活動をしており、ORCカウンスル及びISAFオセアニックコミティーの任務は、任期終了までそのままとしたい。

【原案審議決定、小田理事参加】

(3) 支部及び専門委員会報告

【古川関東支部長】 関東支部は2年前本部と支部の事務分離を実施し、この1年間は関東支部の分割に取り組み、さる11月15日関東支部代議員会及び総会において、全員一致で1998年1月1日から東京湾、三崎、三浦、湘南(いずれも仮称)の4支部に分割することが決まったので報告するとともに、4支部設立について理事会の同意をいただきたい。追って会長あて支部設立申請を行いたい。
【原案審議決定】

(4) 外洋レース開催方針

【野口理事】 外洋レース開催規程の制定については、いろいろと議論したが、「NORC外洋レース規則1997」

附則に資料⑥の案文を加えることにしたい。本件の規定化についてはさらに各種の検討が必要であること、また、レース参加者はどの範囲までNORCの会員とする必要があるかについて討議され、帆走委員会が検討のうえ再提案することになった。

(5) 名誉会員(終身会員)制度

【加藤常務理事】 NORCの特別会員又は正会員として、連続して20年以上在籍し、現在70才を越える者で、本人からの希望があり、支部推薦、理事会審議、代議員会推薦議決手続を経た者を名誉会員とする方策を創設したい。

本件の名誉会員は、会費納入不要、選挙権及び被選挙権が無いほか、総会においては議決権が無いことが確認された。NORCに長く在籍し高令となった方への功労に報いる制度を創設することが必要であると言った。

【原案審議決定】

(6) 会費の改訂、会員制度と艇登録制度の改訂

【鈴木理事】 会費、会員制度、艇登録制度の改訂の考え方、金額は資料①、②に記述した通りである。会友艇制度を解消する。但し会友艇からの移行には経費的に大きな負担をかけないようにする。特別会員、正会員の会費額は同一とする。今後はセールナンバー管理のため毎年艇登録更新料をもらうこととする。また、会費、登録料等は本部料金のみを決め、支部料金は支部の規模運営方法によりそれぞれ決定出来ることとする。さらに、レース出場艇にはIMS計測料金、特別規定料金を従前よりアップしてレースに出ない艇との差を設けること等が基本になっている。会友艇所有者が特別会員になるときは、初年度の臨時会費は免除するとの案に対しては臨時会費は<たか>裁判費分担金であり免除は筋違いの意見もあったが、最終的には臨時会費相当額とすることで了承された。

さらに、本年度新規登録した艇の翌年度の艇登録更新料を免除したらどうかという意見があったが、いずれかの時点でアンバランスが表面化すること、来年度から実施予定の本部の会員管理・艇管理の変更で例外が多いと事務的に整理が難しくなることから見送ることになった。また、艇登録更新料についても支部で経費が必要な場合は徴集できることが確認された。

【原案審議決定】

(7) 1998年度予算

【鈴木理事】 例年当該年度予算は2月に提出し承認を受けているが、当該年度予算はその前年度末に提出して審議決定をすることが筋ということで今回初めて提案した。すべてが確定できないので当然暫定予算であり、来年2月の総会等において審議決定を得たい。

1998年度予算説明は資料③のとおりで、予算は資料④のとおりである。

1997年度予算10月現在の執行状況表資料を席上配布した。収入では会費収入が予算より少ないが、計測料収入が上廻るなどにより大きく落ち込まないですんだ。支出については年度末支出があるため判然としませんが、予想外の支出はない状況である。臨時会費の状況は総予算13,152千円のうち未収金が3,232千円となっている。支出は6,742千円である。

本年度の予算も厳しい状況下にあるため、特別会

員には本年10月NORC本部財政再建寄付をお願いしたところ、11月20現在124万円送金をいただいた。また、昨年有志の方にお願したNORC財政救済基金は本年9月末返却のところ、1年の延期及びその中からの寄付をお願いしたところ、170万円寄附をいただいた。合計294万円で、これは全く別会計として運用したい。

以上1998年度予算の審議決定をいただきたい。

【芦田理事】 従前の赤字となった経理の問題点をふまえて、一般論では、基本となる収入金額(会費、登録費等)より管理費と総務費を除いた差額(経常収支)が黒字か赤字を見極め、これがNORC財政の基本となるものでなければならない。また、事業収支は独立精算を保たなければならない。今回の予算案も一見したところでは、赤字体質のようであるので、さらに、これを改善するよう検討が必要であると思う。

【戸田会長】 忠言感謝する。2月総会までの間に更に検討する。

【原案審議決定】

(8) 繰越金の訂正

【鈴木理事】 資料⑤のとおり本部、全体(連結決算)とも平成5年度次期繰越金と平成6年度前期繰越金に3,664,479円の差があり、この単純な数字違いが放置され、本年7月運輸省の指摘で判明した。

直ちに帳簿等をチェックしたが原因が判明しなかった。当然貸借対照表、財産目録の数字も変わるようになる。とりえず報告ということで推測理由を掲げた文章を作成した。

【尾島専務理事】 鈴木財務委員長は個人的に相当な努力を投入して調査したが判明しなかった。本件について11月15日関東地区代議員の方々に関東地区の代議員会終了後説明したところ、徹底的に調査をすべきだとの意見だった。重大な問題なので公認会計士に調査依頼をした。また、必要あればNORCに調査委員会を設置して解明したい。

【鈴木理事】 実は平成8年度決算でも数字が合わない部分があった。これは未収金の内容か、臨時会費の未収金の内容か判明しなかった。さきの総会でも述べたが、本年度の決算時に全部整理することとしている。

【戸田会長】 残念ながら繰越金の差異は運輸省の指摘まで気づかなかった。

【尾島専務理事】 現在の執行部での調査は限界なので、調査費を支出して調査をする件について承認いただきたい。

【調査実施審議決定】

(9) <たか>裁判

【尾島専務理事】 訴訟全体の流れは本日配布したA B Y C通信をご覧ください。本件について当協会正会員で<たか>裁判弁護人の山本隆弁護士に説明願う。

【山本弁護士】 11月6日17:00<たか>裁判和解兼弁論期日に、裁判長から職権和解の提案があり、次回期日12月17日の一週間前に和解に応じるか否かの回答をするようそれぞれ原告、各被告に申出があった。NORCに対しては内意として300万~500万の和解金と外洋レースにおいて事故防止に務める旨の文章を原告から仮に要求があった場合和解書の中に記述を承知するかの点に集約される。

当方としては見舞金の名称が望ましいが、裁判長からは和解金の提示であると説明された。裁判の通

例では損害賠償請求2億3千万円に対し1/50~1/80の和解金は勝訴である。

【大儀見理事】 本件対応では和解はあり得ず、徹底的に裁判で争うことではなかったか。最近フランスでは2件もレース委員長がレース責任をとらされており、<たか>裁判は外国でも注目している。和解金でレース主催者責任を認めることにはならない。
【尾島専務理事】 <たか>民事裁判は和解しなければ来年には結審するようだ。ここで和解せず裁判でNORCの主催者責任が万一判決で出れば控訴することになるが、その結審のときは、年代が過ぎ、風化してしまうだろう。

法曹界で勝訴とされる時機の和解は一つの解決方法である。

【戸田会長】 和解には色々なレベルがあり、例えば請求金の半額の和解などは当然に受け入れることができない。今回の提案では受け入れるほうが得策だと思う。

大切なことは和解成立の後にこの事件の本質を公表して、レース責任を明確にすることである。

【鈴木理事】 原告側が拒否する可能性はどうか。

【山本弁護士】 頭が堅ければ拒否することもある。しかし、裁判長の今回の異例の事前金額提示和解提案案なので強い説得が行われるだろう。

【大儀見理事】 水川被告にオーナー責任があるというときは、我々がこれからヨットレースに出て行くことに法的な問題が残る。

【小田理事】 和解文書はどんなものか。

【山本弁護士】 判決と異り法的責任問題は書かれない。和解金を誰に誰に幾ら金額を払えということと、事故防止に努める旨の精神条項が記述されるだけである。

【尾島専務理事】 <たか>事故を通じての教訓は、スポーツにおける安全に関し、オーナー教育とクルー教育をより一層充実し、実施することである。今後帆走委員会を中心にシーマンシップセミナーの内容を整備して、積極的な活動に取り組みたい。12月17日に続き、12月25日に最終回答をするスケジュールになっており、本件は現在の状況を前提とするときは、和解交渉についてまかせていただきたい。

【戸田会長】 尾島専務と同意見である。和解したときは各方面への説明が裁判以上に大切である。

【和解交渉審議決定】

(10) その他

ア JYAとの統合問題

【戸田会長】 私はこれまでもJYAと大同団結して、一つのナショナルオーソリティをつくり、日本ヨット界の視野を大きく広げることにはしたいと考えて来た。統合により我々の誇りと活動が何等妨げられることのないようなものでなければならない。したがってJYAとの統合問題はこのような前提で今後話を進めていくことにする。NORCとJYAの統合は国内問題であり、いかにして二つの団体がそれぞれ活動と職責を果たしているかが評価されよう。

現時点ではNORC側が真摯に対応しているとみているが、JYAの対応に十分留意して今後統合問題検討を進めたい。
【了承】

イ ORC国際会議等出席報告

【大儀見理事】 11月初旬スエーデン国ゴテンブルグにてORC、ISAFそれぞれの年次総会が開催されたが、事前にはORC、ISAFの関係悪化が取沙汰された。結果的には例年同様それぞれの分野についてそれぞれの推進を図ることになった。

ただ、ISAFとORCの妥協によりISAFの下にオセアニックコミティーが作られ私が議長になり各種問題の調整を図ることになった。

なお、ISAFにおいて日本におけるJYAとNORCの関係に各種の情報があり、私も状況説明をしたがこれには今後十分留意し、慎重に対応する必要がある。

会員、艇登録制度及び料金改定について

財務委員長 鈴木保夫

今まで、艇登録制度は特別会員になって艇を登録する方法と、会友艇で登録する方法との2通りの方法があります。

会友艇制度はNORCの登録艇拡大の為、一旦会友艇になり、それから特別会員に加入する事を期待して作った制度です。

このため、会友艇の期限は3年間と定められており、更新についての取り決めはありません。

しかし、実状は3年たった時点で再度登録を受け付けており、更に3年間有効となっています。

また会友艇の有効期限も、NORCの会計年度と連動していないため、年度の途中(例えば平成5年9月~平成8年8月まで)となっており、期限を管理するうえにおいて、通常の登録艇に比べて事務作業が負担となっています。

当初会友艇はレースに参加できませんでしたが、現在ではCRを取得して一部のレースに参加出来るようになってきています。

この為、現在、特別会員を上回る740艇と増加してきています。

一方、会友艇は殆どが会員ではないため(会友

艇登録をして正会員となっている会員もいます)実質的に会員と同じような活動をしていながら、議決権及び選挙権を持っていません。

この様な不公平な現状を是正するために、次のような考えの基に改訂(案)作成に着手しました。

1) 会友艇制度を廃止して艇登録制度を1本化し、登録制度を簡素化する。
(会友艇登録は3年間の有効期間がある為、完全に廃止になるまでには3年間かかります。)

2) 会友艇が増加した背景には、従来の登録制度の料金に割高感があると考え、少しでも多くの方に入会して頂ける様、入会時の負担を少なくする。

3) 会友艇から特別会員に移行しやすいように、会友艇から特別会員になる場合は優遇措置を考える。

4) 会友艇制度がなくなった場合の、各支部の事情差を考慮する。

5) レースに参加する艇の負担増しを考える。
(一部は今年度すでに計測料の値上げで実施済みです)

以上の条件を考慮し、次の様に改訂する事としました。

特別規定料金を5,000円とする

注) 支部の料金は支部で設定出来るものとし、表中の数字は参考です。

新制度と今までの大きく異なる点は、

1) 全ての入会金及び、会費を本部会費と支部会費に分け、支部交付金を廃止する。(今まで、会費は一旦本部に集められ、この内の決められた金額を支部交付金として支部に交付してました。)

2) この為、支部の会費は支部で決定出来るようにする。

(表の中の支部の金額は今までを考慮した参考です。支部によっては値下げが可能な支部があるかもしれません。)

3) 会費を会員の部分と、艇の部分とに分け、艇登録(セールNO)更新料を10,000円とす

	正 会 員			特 別 会 員					
	本部	支部	計	会 費			艇 登 録		
	本部	支部	計	本部	支部	計	本部	支部	計
入会金	5,000	5,000	10,000	5,000	5,000	10,000			
会費	6,000	4,000	10,000	6,000	7,000	13,000			
臨時会費	1,000		1,000	7,000		7,000			
新規艇登録料							10,000	10,000	20,000
艇登録更新料							10,000		10,000

1997年度第2回代議員会議事録(要旨)

日時：平成9年11月21日(金)19:15～20:45
 場所：新西宮ヨットハーバー(株)
 シャイニーホール
 出席者：代議員149名中 出席者 79名
 (委任状61名)

議題

- (1) 新入会員の承認
 - (2) 外洋レース開催方針
 - (3) 名誉会員(終身会員)制度
 - (4) 会費の改訂、会員制度と艇登録制度の改訂
 - (5) 繰越金の訂正
 - (6) 1998年度予算
 - (7) 理事の辞職及び選任
 - (8) <たか>裁判
 - (9) その他
- ア JYAとの統合問題
 イ 関東支部 4分割
 ウ ORC国際会議等出席報告
 エ J. C. 問題

議事

(1) 新入会員の承認

【加藤常務理事】 1997年度第6回理事会において、金一圭ほか57名が特別会員及び正会員としてNORCへの入会が承認されたので報告する。
 【報告】

(2) 外洋レース開催方針

【野口理事】 外洋レースの開催方針について、「NORC外洋レース規則1997」の附則として規定することをさきの理事会に諮ったが、内容について再考を要する意見が提出され、継続審議することになった。
 【報告】

(3) 名誉会員(終身会員)制度

【尾島専務理事】 今後、NORCにおいては、現在70才以上で本会に20年以上連続して在籍した者のNORCへの功労に報いるため、名誉会員になることを希望した者は、支部推薦、理事会審議、代議員会議決手続きを経た者を名誉会員とすることが出来るということをしきの理事会で審議決定したので代議員会に諮りたい。
 【原案審議決定】

(4) 会費の改訂、会員制度と艇登録制度の改訂

【鈴木理事】 資料①、②が改訂主旨説明資料で、③、④、⑤が規程改正案である。

今回の改正の主眼は、登録艇拡大のため充足した会友艇制度が当初の意図と別の状況で定着したのでこれを廃止して艇登録制度を一本化する。会友艇から特別会員になる場合は、割高感を解消するため移行負担を少なくする方策をとる。セールナンバー管理のため艇登録更新料を毎年徴収する。レース艇とそれ以外の艇の負担差を計測料金、特別規定料金により明確にする。本部規程では本部徴収額のみ明示し、支部徴収額はそれぞれの支部の状況により決定する。臨時会費の額は来年度末に改めて検討を行う。以上改訂について提案する。

【西代議員】 艇登録更新料は毎年度徴収するのか。
 【鈴木理事】 そのとおりである。また、会友艇から移行するときは艇登録更新料は当該年度は要しないが、翌年度からは必要である。
 【原案審議決定】

(5) 繰越金の訂正

【鈴木理事】 資料⑤のとおり、本部、全体(連結決算)とも平成5年度次期繰越金と平成6年度前期繰越金には、3,664,479円の差があり、この単純な数字違いが放置され、本年7月運輸省の指摘で判明した。本年2月の代議員会で昨年度の決算報告をしたとき、1996年度本部と関東支部の事務分離で数字の合わない部分があったと報告した。これは今迄本部と関東支部の通帳が一緒に帳簿上数字を分け合っており、通帳をみた限りでは残高が本部のものかどうか分からない状況だったことによると思われる。しかし、今回の繰越金の違いは明白で、突然変わっていることから、本年7月以降はこれら両者を併せて調べを行った。繰越金の調査の方は平成6年度突然期首の数字が変わっており、現在追いかけていない状況である。プロの手で徹底的にやってもらう以外方法がない。今平成5年度と6年度の予算・決算等を並べてみると繰越金の相違額は誰でもすぐ分かるものであり、このような状況だとミスによるものかも知れない。繰越金の相違額はこれが増加したような経理になっている。このようなことから当初訂正を認めていただきたと考えた。繰越金の訂正をすれば貸借対照表などもすべて数字が変わることになるので、第一段階として繰越金の訂正の了解を前提と考えた。しかし、11月15日関東支部代議員会の後で在京の代議員の方々に説明したところ、徹底調査をすべきだとの意見が表明され、現在は執行部としてはプロによる徹底調査をしたいと考えている。
 【小田代議員】 連結決算のとき厳密に貸借対照表等をどの程度まで本部は確認しているか。数字について監査では間違いのないところまで現実に行っていたのか。
 【鈴木理事】 本部については内容調査をしている

が、支部については表のチェックのみである。本部と関東支部の数字の合わない部分は未収金扱いになっていた。

未収金については一年かけて調査をやり直すと先般の代議員会では報告した。併せて今回の運輸省の指摘の調査をするということである。

【小田代議員】 本年2月代議員会に出席し、承認した数字が異なっているということは遺憾である。このような事態になったことから、本部においては徹底究明をしてもらいたい。また、問題のある内容が判明したときはどうするか。
 【戸田会長】 徹底究明をする。問題のある内容が判明したときは相応の責任をとってもらわなければならないと思っている。

【小田代議員】 一般会員からみると突然このような事態が発生したと思われるのではないかと。今までの説明内容ではコンピューター入力作業ミスのように記述したことはおかしい。
 【尾島専務理事】 我々の能力には限界があり、改めて公認会計士に調査を依頼し、結果は文書で報告を求めこれを会員に報告することにしたい。また、このようになったことについての責任も追求をする。
 【小田代議員】 本問題は来年度からの新理事に引継がず、年度内解決できないか。時間的に難しい場合は年度末の財産目録等を確定し、前の年度に遡って訂正作業をしたらばどうか。
 なお、滞納の取扱を改善してほしい。

【尾島専務理事】 年度末までの期日が少なく、年度内調査完了するよう努力するが、はっきり約束は出来ない。提案の年度末の財産目録確定については検討する。滞納管理の改善をする。現在は2年度に検討する事務手続きをしてから除名しているのを改善したい。
 【鈴木理事】 臨時会費の未収金の取扱について改善を図る所存である。臨時会費は1996年度から一般会計と別個の会計にした。しかし、NORCの財産なので、財産目録等では一緒にしている。
 【小田代議員】 未収金を損金計上したことがあるか。
 【尾島専務理事】 今迄はない。また、滞納者の取扱については除名でない年度内退会について研究する。来春に出来るかどうかは約束できないが努力する。会計システムは来年度から新方式に切り換え、このような問題が発生し難いようにする。
 【小田代議員】 臨時会費についてはすべて一般会計と別な会計にする方が良いと思うので検討してほしい。
 【本議題は議題(6) 1998年度予算審議に併せて審議決定することになった。】

(6) 1998年度予算
 【戸田会長】 さきの理事会において、芦田理事からNORC予算に関し、経常収支において基本的収入に対しての経常的支出部分が赤字体質にならないよう組み立てることが出来るかどうか、事業収支もバランスがとれているかどうかについて、明年の代議員会までに明確にするよう発言があったので、お知らせし、検討する所存であることを申し上げる。

【鈴木理事】 1997年度予算の収支状況をみると、会費収入は予算を下廻ったが大幅な減収は避けることができた。事業収入では計測料金をアップしたこともあり5割程度増収となった。1998年度予算収入の説明は資料③のとおりである。1997年度予算の支出状況をみると、予期せぬ支出は多く推移している。1998年度予算支出の説明も資料③のとおりである。
 なお、本年度の予算も厳しい状況下のため、特別会員にはNORC本部財政再建寄付をお願いしたところ、11月20日現在124万円送金いただいた。また昨年有志の方をお願いしたNORC財政救済基金は本年9月末返却となっていたが、1年延期及びその中からの寄付をお願いしたところ、170万寄付をいただいた。合計294万円、これは全く別会計として運用したい。
 【小田代議員】 NORCで初めて年度内に来年度予算が提出された。画期的である。従前については新年度2月に予算の審議決定とすれば、その間は本来ならば予算は事務経費のみ止むを得ず認められたということである。来年度もこのような計画をするか。
 【戸田会長】 予算と決算を分け、予算は当該年度中には翌年度予算の審議をお願いすることにした。但し前期繰越金が確定していないので暫定である。2月には本予算の審議をお願いする。
 【議題(5)と議題(6)は審議決定を一緒にすることになり、議題(5)は徹底調査、議題(6)は暫定予算として審議決定】

(7) 理事の辞職及び選任

【尾島専務理事】 代議員会に対し、①4月18日1997年度第2回理事会において尾島裕太郎理事が専務理事に互選された旨の報告、②4月11日NORC採用の加藤正義氏が同理事会で理事に選任された旨の承認、戸田会長が同理事を常務理事に指名した旨の報告、③野口隆司理事が同理事会で航海委員長に選任された旨の報告、④加藤忠男理事が3月8日逝去した旨の報告、⑤黒瀬知功理事が9月29日逝去した旨の報告、⑥後任に1997年度第6回理事会において小田泰義氏が理事に選任された旨の承認、⑦平松栄一顧問が10月30日で顧問会議長の辞職申出の報告、⑧平賀成選挙

管理委員長が11月4日辞職申出の報告、⑨横山勝重氏を選挙管理委員長とする件の議決。以上9件の審議議決及び報告をする。

【戸田会長】 大儀見兼理事から10月15日辞職申出があったが、辞職時期については会長一任の議決をいただきたい。(11月21日迄理事)

【審議決定】
 【小田代議員】 本年2月代議員会に出席し、承認した数字が異なっているということは遺憾である。このような事態になったことから、本部においては徹底究明をしてもらいたい。また、問題のある内容が判明したときはどうするか。
 【戸田会長】 徹底究明をする。問題のある内容が判明したときは相応の責任をとってもらわなければならないと思っている。
 【小田代議員】 一般会員からみると突然このような事態が発生したと思われるのではないかと。今までの説明内容ではコンピューター入力作業ミスのように記述したことはおかしい。
 【尾島専務理事】 我々の能力には限界があり、改めて公認会計士に調査を依頼し、結果は文書で報告を求めこれを会員に報告することにしたい。また、このようになったことについての責任も追求をする。
 【小田代議員】 本問題は来年度からの新理事に引継がず、年度内解決できないか。時間的に難しい場合は年度末の財産目録等を確定し、前の年度に遡って訂正作業をしたらばどうか。
 なお、滞納の取扱を改善してほしい。
 【尾島専務理事】 年度末までの期日が少なく、年度内調査完了するよう努力するが、はっきり約束は出来ない。提案の年度末の財産目録確定については検討する。滞納管理の改善をする。現在は2年度に検討する事務手続きをしてから除名しているのを改善したい。
 【鈴木理事】 臨時会費の未収金の取扱について改善を図る所存である。臨時会費は1996年度から一般会計と別個の会計にした。しかし、NORCの財産なので、財産目録等では一緒にしている。
 【小田代議員】 未収金を損金計上したことがあるか。
 【尾島専務理事】 今迄はない。また、滞納者の取扱については除名でない年度内退会について研究する。来春に出来るかどうかは約束できないが努力する。会計システムは来年度から新方式に切り換え、このような問題が発生し難いようにする。
 【小田代議員】 臨時会費についてはすべて一般会計と別な会計にする方が良いと思うので検討してほしい。
 【本議題は議題(6) 1998年度予算審議に併せて審議決定することになった。】

(8) <たか>裁判

【山本弁護士】 <たか>裁判弁護士、NORC正会員) <たか>裁判に関し、11月6日裁判長から職権和解の提示があったが、これは12月17日第2回職権和解期日1週間前に同意の有無、12月17日職権和解案提示、12月25日和解決定に向け進みたいとの内容であった。NORCの和解金予想額は500～300万円程度ということで訴訟金額からみて勝訴であるが、日本裁判の特徴で法律的義務が仮に無くとも和解金を支払われる傾向である。和解は裁判でないので判決と異なり理由文は無い。この他レースにおける事故防止に努める旨の精神条項が原告から要請があるときは和解文に記述されることが入る可能性がある。
 【尾島専務理事】 さきの理事会で審議して現在の提案の範囲で和解出来るときは、受け入れることにしたい。
 なお、今後はNORCとしてシーマンシップセミナーの開催、帆船マニュアルの整備当により事故防止に努力することにしたい。
 【和解交渉審議決定】

(9) その他

ア JYAとの統合問題
 【戸田会長】 私はこれまでもJYAと大同団結して、一つのナショナルオーソリティをつくり、日本ヨット界の裾野を大きく広げることにはしたいと考えて来た。統合により我々の誇りと活動が何等妨げられることのないようなものでなければならない。したがってJYAとの統合問題はこのような前提で今後話を進めていくことにする。NORCとJYAの統合は国内問題でありいかにして二つの団体がそれぞれ活動と職責を果たしているかが評価されよう。現時点ではNORC側が真摯に対応しているとみていたが、JYAの対応に十分留意して今後統合問題検討を進めたい。
 【了未】

イ 関東支部4分割
 【古川関東支部長】 関東支部は2年前本部と支部の事務機能を分離したが、これに引続き、地域活動に密着できる会員規模の4支部に分割する作業をこの1年間すすめて、さる11月15日支部代議員会、総会でこれが決定した。12月末で関東支部は解散し、東京湾(仮称)、三崎(仮称)、三浦(仮称)、湘南(仮称)の4支部の設立が1997年度第6回理事会で承認され新支部は1998年1月1日から発足する。
 【報告】

ウ ORC国際会議等出席報告
 【大儀見兼理事】 11月初旬スウェーデン国ゴテンブルグにてORC、ISAFそれぞれの年次総会が開催された。事前にORC、ISAFの関係悪化が取沙汰されたが結果的には例年同様それぞれの分野についてそれぞれ一層の推進を図ることになった。ただ、ISAFとORCの妥協により、ISAFの下にオセアニックコミティーが作られ私が議長になり各種問題の調整を図ることになった。
 なお、ISAFにおいて、日本におけるJYAとNORCの関係について各種の情報があり、私も状況説明をしたがこれには今後十分留意し、慎重に対応を必要がある。
 【報告】

エ J. C. 問題
 【小田代議員】 今度はKYCの専務の立場で質問する。Offshore253号のJ. C. 問題の質疑文章において、山村副会長の発言には誤解を生む言葉が掲載されている。山村副会長はKYCの会員であり、NORCの副会長兼内海支部長である人が、その発言として「KYCはいろいろと誤解してここまで進めて来たかも知れないが」と掲載されている。このOffshoreは11月1日発行である。しかし、10月4日当地で第5回理事会が行われた後でこのような議事録が掲載されたというのはどういうことか。
 【尾島専務理事】 私からお答えする。J. C. 開催については私は意見をOffshoreや理事会等で何回も述べている。J. C. 開催について理事会においても何回も討議が行われ、レース開催規程案も複数提案され、現在も航海統括チーム担当野口理事の方で検討中である。この件については私なりに定款等も調べたし、また、逗子葉山での大きなレースの状況も調査した。KYCからの相談にも回答している。この場合には山村副会長にも支部事務局にも同じ内容のファクスを送っており、すべて保存している。このような資料を取り出して討議する問題ではないと思っている。内海支部で支部内部の問題として解決してほしい。
 【小田代議員】 通常の会員がOffshore 235号を読むと

KYCが独自に主催をしたというようにとれる。この問題は10月4日の理事会の時に解決している。この記事を、事実を知らない人が見たときはKYCが独自に主催したが、NORC内海支部と調整して共同主催になったと読める。

それは私達の本意でない。KYCは初めはホストクラブとしてやる予定だったが、オーガナイザーとしてということになり、再度変わり共同オーガナイズになった。その通り書いて頂ければ良いのに全く違う文章となっており、KYCとしては指示通り進めた。
 【尾島専務理事】 この件については、理事会の開催が8月28日18:45から21:45の間の議事録で、実際に発行したのは11月1日で、これは出るまでに非常に時間がかかっている。そのタイムラグが一番大きい問題だと思っている。

【小田代議員】 それならば校正するのが本来の筋ではないかと思う。私達も同じ社団法人関西ヨットクラブとしての活動をしている。理事会で強く抗議をすることを決めた。本席には実行委員長や内海支部レース委員長もおられるので話を聞いていただきたい。しかも山村副会長はKYCのメンバーであり、経緯を十分理解している。理解をしている人がこういう発言を行ったとすれば大問題である。NORCとして何らかの形で修正して欲しい。謝罪をお願いしているのではない。
 【尾島専務理事】 私の方からも一度申し上げると、理事会においてはその様な内情が把握できる状況ではなかった。小田代議員から違うというお話なので再度文書でいただいて、これを掲載するかどうかは別問題として、山村副会長には私の方から確認したいと思っている。実は山村副会長からファクスを何通ももらっている。私なりに回答できるところは回答している。この件 について、ここまで喧嘩していることは始めて知った。小田代議員からKYCの立場で文章で私の方に提出をお願いしたい。その結果は山村副会長とお話をして小田代議員に回答することにした。

【小田代議員】 今迄のこの件の流れについて、私は実行委員会には入っていないが、山村副会長は、そもそもスタートから実行委員長やNORC内海レース委員長と話し合い進めてきた。副会長は J. C. の経緯を十分理解しておられたはずである。しかも内海支部支部長である方からのこういう発言は問題である。だからやはり校正をNORCの理事会でやっていただきたい。意図的にこういう文書を書いたということになりかねない。10月4日の理事会でこの問題は解決済の筈である。それなのに11月1日にこの問題をOffshoreに出したことが問題である。校正をしていただきたいということである。

【尾島専務理事】 よくわかった。これは意図的に当方で書いているものではない。内情はあくまでも知らずに事務ベースで進めておったもので、この件については私が処理をしたい。

ORC報告 (NORC版)
1997 ORCノベンバーミーティング

今年8月、RORC (英国) とUNCL (仏国) の共同によるIR2000ルールの計画が「IMSに取って代わる...」とセンセーショナルに発表された。この計画はISAFも支持しているとのことで、ここ数年議論され、まとまりを見たかと思われていたISAFとORCの棲み分けがまた蒸し返されるのか?と云った問題や、ORCの根幹をなすIMSの今後など気がかりな点が多く、緊張した気持ちで日本を出発した。例年、時間の関係で大儀見さんがカウンスルとして参加されている最終日のカウンスルミーティングは傍聴しないで帰国していたが、今年は最終日のカウンスルミーティング(年次総会)まで、めいりばいの日程を組んだ。

今年のノベンバーミーティングはイギリスを離れ、スウェーデン東岸のヨーテボリ市(英名ゲテボグ)である。来年はマヨルカのバルマでおこなわれることになり、以前はずっとロンドンで行われていた事を考えると、時代の変化を感じてしまう。実はIR2000等で世間を騒がせているイギリスの立場と底流では無関係では無いかも知れない。

IR2000

11月4日の計測委員会は私も委員として出席しており、単なる傍聴ではなく、仕事の出張のような緊張した気持ちで会議場に向かったが、ついIR2000に対する参加者のリアクションを顔色からとらえようとしてしまう。

第一印象を一言で言えば、まだ実体が無い(発表されていない) IR2000に対し、年々完成度を高めているIMSに対する自信が参加者から伝わってきた。実際、ノベンバーミーティング直前まで、ORCカウンスルメンバーや各ナショナルオーソリティーとRORCの間の通信のコピーがNORC経由で配布されており、想像できたことではあったが、実際に顔を見て感じることはできるのは会議に出席するメリット

<たか>提訴シリーズNO33

速報 裁判急転直下、和解か?! ドキュメント速報

JGYR92訴訟対策委員会 服部一良

すでに概要はお伝えしましたが、9月25日に現 NORC顧問の野本謙作氏が証言を行い、その終了後に、裁判長は「原告被告双方は、今後の証人の用意もあるようだが、今回で一応は一段落したと思える。そこで今回は、和解の可能性についての話し合いにしたい」と告げました。

そして当日、11月6日、正面の裁判官の席は一段と高く、その下の両翼に原告と被告が向き合っており、後方が傍聴席という、いつもの法廷ではなく、高低がないフロアに据えられた大きな円卓を囲む部屋で、会議もたれました。当然、原告と被告は同席せず、被告の3者もばらばら。裁判官側と被告3者プラス原告、計4者間の個別の折衝でした。最初は原告の代理人と関係者が呼ばれ、次がわれわれの番で、NORCの代理人と傍聴に出向いた尾島専務理事、加藤常務理事、高田関東支部副支部長、および当方が部屋に入りました。

遠くから仰ぎ見る法廷内の裁判長とは違って、初めて間近に接する裁判長が、「原告は、和解案が提示されるのなら真剣に検討する」といっている。協会(NORC)はどうか」と口を開いたときは、まったく異なる印象を覚えました。これはともかく、裁判長は和解の成立に相当な力を入れているようで、入れ替わり立ち替わりに呼ばれた回数、1者あたり平均3回程度にのぼりました。トータルすれば計12回、出たり入ったりして、その都度に代理人は裁判長に適切な返事をしなくてはならず、こちらNORC側ももちろん同じでしたが、部屋の外の廊下の隅々で、各者の集団の鳩首会議が見られ、緊張した空気がみなぎりました。

傍聴に出向いたわれわれは、いうまでもなく下素人。比較して首席検事のキャリアもあるNORCの代理人は、人と接して本音を見抜くプロフェッショナルです。そのプロフェッショナルの見解では、裁判官側は、原告の主張を認めてはいないようだが、といって100パーセントのパーフェクトではない。結果として被告側が勝ったとしても、過失相殺の割合が九対一。請求金額の1割前後の和解金を求めるようなニュアンスが伺える、とのことでした。そして裁判官の職権による和解案を拒否して判決にこだわると、和解案の条件よりも内容が不利になる場合が多い。それに加えて、やはりレースに参加したクルーが亡くなったのは事実なのだから、見舞金として相応額を負担しても、NORCの従前の主張は少しも損なわれない、ということでした。

訴訟対策委員会は、早速検討に入り、各人各様の数多い意見を集めて、11月20日に代理人と会合、NORCとしての方針の検討を重ねました。その結果、訴訟対策委員会は、原告とわれわれNORC側が鋭く対決した自己責任などの争点に、法の判断が得られない不満が残るけれども、諸般の状況を判断、現時点としては裁判官側の職権和解案を受け入れるとしました。訴訟対策委員会の報告を受けた本部執行部は、理事会と代議員会にその報告と提案をすると決めました。

11月21日に西宮のKYCでもたれた理事会には、状況を報告するために山本隆弁護士(代理人)と当方が出席しました。別稿の議事録にあるように、山本隆

弁護士の説明と質疑応答を経て、本部執行部提案の和解案受諾案は理事会と代議員会で可決されました。

裁判官からの具体的な和解案提示は12月17日に行われる予定です。それを受けて、原告被告3者は、12月25日前で済むか否かの正式な回答するように求められています。

この日取りの設定で判るように、裁判長は和解案の成立に並でない熱意を示しています。ちょっと説明しますが、裁判長が和解はどうかという打診を行ったのが9月の25日でした。そして1ヵ月少々後の11月6日に原告被告双方の意向を質しました。裁判官も当日に原告被告が、人の本音を探るプロフェッショナルです。和解に至る接点があるかないか、感触を得たはずで、そして、和解案を提示する今回はいつにしますかと原告被告双方の代理人を見渡したのです。

毎回の法廷に出席する代理人の総数は平均10数人。他にも数多い事件を抱えている多数の代理人を、特定の日に集めるのは、いつも大変でした。今回も次回の日時を、裁判長は最初に12月5日と提案しましたが、代理人の一部からすでにアポがあるとの声があがり、そこで裁判長は、いままでの木曜日と定まっていた原則を崩し、では8日は9日は10日はと続けて、10数人の代理人が出席できる12月17日と、おそらく官公庁の御用納めの前日に当たる12月25日を探し出したのです。では次々回は12月25日の17:30からにします、と裁判長が告げたときは、そこまでやるのかという一瞬のどよめきが、代理人と傍聴人の間を走りました。

いうまでもありませんが、NORCが裁判官職権の和解案を受け入れても、どこかのセクションひとつが否といえ、和解は成立しません。その場合は当然に法廷での審議を再開、判決まで行くこととなります。訴訟対策委員会は、それに備えて、12月2日に代理人との協議を終えています。

本紙が会員各位に届くのは、おそらく12月25日過ぎで、どちらに転んだか、はっきりしていると思われませんが、とりあえず以上をご報告します。

なお、オフショアNO251に、<たか>提訴の全経過概要を取録しましたが、その後の経過を補完して、再度お伝えします。発端から来る12月25日までの間を、ぜひご承知いただき、2度と事故が起きないように、また、このような事件も2度と起きないように、会員各位のご努力をいただき、ともにがんばりたいと思います。

事故発生前後の状況

☆JGYR92参加艇9隻、一路ゲーム・アブラハムバーをめぐり、1991年12月26日1200、三浦半島小網代湾沖をスタート。

☆12月27日1540頃<マリンマリン>(乗員10人)にクルー1人落水、行方不明の事故発生。

☆12月28日1205頃<マリンマリン>から衰弱の激しいクルー1人を海上保安庁の巡視船が収容。

☆12月29日2000頃<たか>(乗員7人)転覆。180度の倒立で安定。艇内でイーバープのスイッチをオンにするが発信しない。およそ1時間後に艇体、ようやく復原。しかし復原時に艇内へ多量のビルジが侵入。

排水は不可能と判断。艇体放棄を決める。ラフトはデッキ上で展開。ラフト内の救命備品袋を開けてライトとナイフを取り出す。

ラフトが風にあおられ横転。口が開いたままの救命備品袋から、ほとんどの備品が海に流れる。イーバープもその頃の前後に紛失する。艇が転覆したときに死亡した1人を除く6人が、ライフラフトに乗り漂流を開始。

☆12月30日0530頃八丈島はるか東方海上を漂流中の<マリンマリン>がキールを脱落、瞬時に転覆。急激な浸水のために艇外に脱出できたクルーは2人。艇外に逃れた中で1人は波にさらわれ、救助されたのは1人。☆ラフトで漂流中の<たか>のクルー、1992年1月10日から12日にかけて、4人が死亡。16日に1人が死亡。☆1月25日の1400頃、英国の貨物船が小笠原父島の南南東126海里の海上で<たか>のラフトを発見。唯一の生存者を救助する。

JGYR92海難審判の経緯

☆1992年12月2日、横浜地方海難審判理事所が、<マリンマリン>および<たか>の遭難に関する審判を申し立てる。

☆1993年4月23日、横浜地方海難審判庁で、審判が始まる。

☆1994年1月25日、海難審判、結審する。

☆3月29日、横浜地方海難審判理事所は、<マリンマリン>および<たか>の遭難を、事実上不可抗力、特定の責任は問えないとする裁決を下す。

損害賠償請求の事由など

☆1993年10月6日、<たか>のクルー3人の遺族が、<たか>のオーナーの遺族(オーナーは、転覆時にコクピットから脱出できず死亡)、レースを主催したNORC、および捜索にあたった国の三者に対して、総額234,844,832円の損害賠償を請求する訴状を、東京地裁に提出する。

原告は、請求の原因として、<たか>のオーナーは、<たか>が普通船舶であるにもかかわらず小型船舶を装い、法で定められたラフトを搭載しなかった。性能などで格段の違いがある本来のラフトを装備していれば、クルーは衰弱死を免れた。またセイルの破損などを被りながらもリタイアせずにレースを続行。クルーを危険に晒し事故を招いた。

NORCは、海が荒れる厳寒の季節にあえて本レースを挙行した。海上保安庁からレースの中止を要請されながらもレースを続行した。軌道指示書の規定に拘泥、捜索要請が遅れた。NORCが噴出したイーバープの取扱説明書が不明確だった。そのため<たか>のクルーはイーバープ本体とバッテリーのコネクターを接続することができず送信できなかった。

国は、捜索に空白の海域を生じさせた。捜索機は気象用のレーダーしか搭載していない。捜索のための設備が万全でなかった。ラフト内の法定備品のひとつであるレーダーフレクターも、捜索機のレーダーに映らない劣悪な性能だった、などを挙げた。

裁判の経過概要

☆NORCは麻生利勝弁護士、山本隆弁護士、田中保彦

弁護士の各位に代理人を依頼する。

☆第1回、1993年12月2日 東京地裁において口頭弁論開始まる。

☆第2回、1994年2月 3日

☆第3回、 3月 2日

☆第4回、 4月27日

☆第5回、 6月22日

☆第6回、 7月27日

☆第7回、 9月21日

☆第8回、 10月26日

☆第9回、 11月30日

☆第10回、1995年1月18日

☆第11回、 2月22日

☆第12回、 3月22日

☆第13回、 4月19日

☆第14回、 5月31日

☆第15回、 6月28日

☆第16回、 7月19日 原告被告双方、人証申立書を提出。

☆第17回、 10月12日 証人尋問開始まる。原告、被告オーナー側、および被告NORC側の三者申請の証人、佐野三治氏(<たか>唯一の生存クルー)が証言。

☆第18回、 12月 7日佐野三治氏、2回目の証言。

☆第19回、1996年 2月 1日佐野三治氏、3回目の証言。

☆第20回、 3月21日被告NORC側申請の証人、尾島裕太郎氏(JGYR92レース委員長)が証言。

☆第21回、 5月 9日尾島裕太郎氏、2回目の証言。

☆第22回、 7月 4日尾島裕太郎氏、3回目の証言。および被告オーナー側申請の証人、矢嶋滋氏(IMS計測員)が証言。

☆第23回、 9月 19日被告オーナー側申請の証人、荒昭弘氏(<たか>のマネージャー)が証言。

☆第24回、 10月26日予定された原告側証人の貝道盛孝氏(<たか>の改造工事担当)が欠席する。

☆第25回、 12月26日原告の高瀬壽子氏(ラフトで漂流中に死亡したクルー高瀬恒夫氏の母)、および橋本久恵氏(ラフトで漂流中に死亡したクルー橋本定文氏の夫人)がそれぞれ証言。予定された武市千鶴子氏(ラフトで漂流中に死亡したクルー武市俊氏の夫人)は欠席する。

☆第26回、1997年 2月20日

☆第27回、 4月24日

☆第28回、 6月12日

☆第29回、 7月17日原告側の証人、小島敦夫氏(ジャーナリスト)が証言。

☆第30回、 9月25日被告NORC側申請の証人、野本謙作氏(元阪大工学部造船学科教授、工学博士、元NORC理事、現NORC顧問)が証言。

☆第31回、 11月 6日和解に関して、裁判長は原告被告双方の代理人を個別に呼び見解を聞く。

☆次回は12月17日。当日に、裁判長は具体的な和解金を示した和解案を提示する。

☆次々回は12月25日。原告被告双方は裁判長提示の和解案を受けるか受けないかの回答をする。

以上

1997年11月 技術委員会/国際委員会

マリンデザインシステム 高橋太郎

要とスコアリング関係が中心であった。今回の見直しには計測、IMSレギュレーションを含め IMSの全般をカバーしている。ITCの作業リストにはVPP/LPPの文書化も(最後の方ではあるが)載っている。これらがそろい、IMSがいつそうわかりやすくなるよう期待したい。

ORCの各委員会活動から主なトピックを紹介すると、PSG(政策委員会) ADM(行政委員会)

VPPの固定化の提案が毎年出されるがVPPはデータや技術の進歩に従って毎年改良が続けられることが確認された。但し、VPPの改良(変更)と実施の時期については従来から短すぎるの指摘があったが、今回大幅な変更が行われた。ITCの年間スケジュールは5月 次年度のVPPにたいする準備開始

8月上旬 次年度のVPPの変更点の最終まとめ

2週間後 次年度のVPPのテストバージョンプログラム配布

11月総会前 テストプログラムに対する反応、サブミッションの検討及び対応

11月総会 次年度VPPプログラム最終版の承認

となり、9月、10月の2ヶ月にわたり、全世界でテストバージョンをテストできることになる。

なお、このテストバージョンはナショナルオーソリティーのみでなくVPPを購読しているデザイナーにも配布される。

また、1998年1月22日デュッセルドルフポートショーにおいてデザイナー、ビルダーを対象としたIMSシンポジウムがITCにより開催されるほかORCのウェブ

サイト(ホームページ)の整備などバブリックリレーションに力を入れる方針が打ち出された。

(4面へ続く)

であり、安心であった。

今後の展開についてはIR2000のルールが発表され、実際に運用されるまで予見できない。しかしこの件についてORC関係者が全世界的に反対や懸念を表明した事でかえってORCの結束を固めたように思えた。また、IMSのVPPの修正は微調整の段階に入った感もあり、ORCとしてはIMSに危機を持っている感じは全くない。

ORCはRORCに対しIR2000の開発の現状や今後について、ノベンバーミーティングにおいてディスカッションするよう案内していたが、RORCからはカウンセシルミーティングにおいて、「RORCは今後もORCの活動に参加する。ロレックス・コモダアズカップ及び1999年のアドミラルズカップのうち少なくとも1クラスはIMSで行う。その他のRORCの重要レースについては未決定」とのメッセージが届けられただけであった。今回の一件の底流にある事柄について私の知り得た情報をと想像すると次のように考えられる。

RORC(英国)はIMS導入当初の動きのまずさからスムーズなIMSへの移行に失敗し、レーティング/ハンディキャップシステムについての英国国内でのコンセンサス作りに失敗した。一方、仏国のUNCLはフランスヨット協会のIMS推進に押され、UNCLが著作権を持つチャネル・ハンディキャップ艇が減少し、同クラブの存立基盤であるハンディキャップ収入が急速に減少した。近年チャネルハンディキャップに対するヨットデザイナーの攻撃がきつくなりシステムの抜本的改革に迫られた。これらの結果、IR2000が発案され、第一幕では劇的なデビューに成功した.....

ISAFとの関係

外洋ヨットレースがヨットレースの一形態である以上、ISAFとの関係は不可分であるが、外洋レース(艇)の特殊性は単なる一クラスとしてくられるものではない。この問題については長年、裏に表に検討

されてきたようであるが、ここ数年まとまりようになってきた。先に述べたIR2000の発表の中にISAFとの関係に触れた部分があり、また議論が蒸し返されるのではないかと気がかりであった。

ISAFの年次総会で(ORC議長も出席)でこのISAFとORCの棲み分けについて取り上げられ、合意がなされた。ORCの年次総会でこの結果が報告されカウンシルの了承が得られたので一応、落ち着いたと言えるのではないと思われる。

正確に合意の内容を紹介するには私の知識では不足ではあるが、要約すると、「ORCは今後もIMSやその他の外洋レースのハンディキャップシステムを開発し、運営していく。レベルレーティングクラスの世界選手権はORCの管轄とし、ISAFの承認したオフショア・ワンデザイン・クラスの世界選手権についてはISAFの管轄とする。

オフショア・ワンデザイン・クラスはISAFの設立するインターナショナル・オフショア・クラス・コミッティーにより管理される。この委員会にはORCからも半数に近い委員を参加させる」と言った内容である。又、オフショア全般に関するISAFの委員会としてオセアニック・コミッティーが設立され、ORCのカウンシルである大儀見さんが議長を務められることとなった。「ORCクラブ」ハンディキャップ

計測委員会において「ORCクラブ」ハンディキャップが説明された。突然の発表ではあったが、その着想には素晴らしいところがあり、IMSとともに今後のORC活動の基盤となる予感がした。もちろんIR2000に対する先制パンチの要素もあるが、...

IMSと同じVPPによる最新のハンディキャップ技術を手軽にエントリーレベルとして供給する思い切った試みである。キャッチフレーズは「VPP inside」IMSとの主な違いは、計測に対する考え方とハンディキャップの計算方法である。とかく批判の多い計測の

複雑さを無くするため、計測値はオーナー申告、オフセットデータは既存のファイルがある場合は利用し、ない場合はデザイナーのラインズデータや場合によっては雛形のオフセットを修正して適用する。

スコアリングシステムについてはIMSのパフォーマンスカーブ・システム(PCS)が手計算不可能でレース中における相手艇との相対関係がつかめないことが批判されている。(IR2000の発表の中でも攻撃されていた)。この点を考慮して手計算できるように簡略化したパフォーマンスライン・スコアリングとタイム・オン・ディスタンス(GPH)、タイム・オン・タイム(TMF)の3種類のハンディキャップを計算式も含めて記載することにより簡単さをアピールしている。(サンプル証書参照)

「ORCクラブ」のもう一つの特長は正規のIMSと内部が同じであるため、混合レースが可能であることである。お遊びレースやプラクティスレースではグランプリ艇と自艇の比較をすることも興味深いことかも知れない。但し、「ORCクラブ」は正規のIMSからの移行によるハンディキャップメリットの可能性を防ぐため、やや辛めに設定されている。この点が混合レースで不満が残るかも知れない。場合により主催者の裁量が必要となりそうである。

この「ORCクラブ」に対する各国の反応は総じて好意的であった。しかし、デンマーク・ハンディキャップ(デンマーク)、アメリカキャップ(米国)、そして日本のCRなど各国独自の簡易レーティングを持っており、「ORCクラブ」をどう導入するかについては各国悩んでいるようであった。「ORCクラブ」の開発は1998年2月1日に実施可能とするスケジュールでつめの作業が行われている。

IMSガイド

IMSガイドは現在大幅な見直しが行われている。概

(3面より続き)

IMSのLが9m未満の艇のスピンネーカーの枚数が2枚から3枚に変更された。

ITC (国際技術委員会)

今年から新委員長のデブ・ベドリックが議長をつとめる。

テストフリート：毎年のVPPの変更時にテストランされるモデルフリーとは最近の実状に合わない物も出てきており、今回ワールド・テストフリートとグランプリ・フリートが新たに選択され、より現在の実状に合わせたVPPのテストが可能になった。

水力学：船体の抵抗係数の表現方法の改良案が報告されたが、本格的な見直しは来年行われることになった。1998年にはヒール時の抵抗式の見直し作業も予定されている。IMS艇の喫水が年々深くなる傾向についてドイツの協会から制限的リミットを導入するように提案されたが、喫水の浅い艇に対するボーナスの見直しも含めて1998年の検討課題とされた。1999年のVPPには確実に何らかの対策が予告されている。水槽試験データは今まで行われていたデルフト大学に加え、アテネ大学でも計画されている。またUSセーリングが独自に行っているテストデータも提供される予定である。

空気力学：非対称スピンネーカーの風洞テスト結果が紹介されたがルールへの適用は一年見送られた。

マストの大きさがハンディキャップに与える影響は97年の約1/2となった。これに伴いヘッドボードの最低値の規定は廃止される予定であり、リミットを越えるヘッドボードも計算で修正されるので理論的には可能となる。またマスト基準法 (EDMB) も廃止される予定である。なおこの変更は単にマストの風圧抵抗のみの変更ではなく、今までの風圧抵抗式がやや大まかな扱いであった点を見直し、艇体、マスト、シュラウド、スプレッダー、クルーの風圧抵抗をそれぞれ別個に吟味し、それぞれに応じた空気抵抗係数を取り入れた式としている。

ハイローチメインセールの空力中心、空力係数の式は昨年提案された通り、1998年から適用される。なおメインセールのガスのリミットは現行のまま。ダイナミックアローアンス (DA)、エージアローアンス：クルージングタイプとレーシングタイプの特徴をどれだけ持っているかによりDAを算出する方法が報告され採用された。これはVPPでは考慮されていないタッキング後の立ち上がり、風の振れや息に対する反応の良否などを考慮するもので、クローズのセールエリア/排水量、ダウンウインドのセールエリア/排水量、長さ/排水量、ガスに対するスタビリティの項目によりレース艇の特徴とクルージング艇の特徴をどの程度持っているかで統計的にDAを計算することになった。アローアンスの大きさは平均的には97年と同程度に調整されている。このDAとエージアローアンスはVPPと別個に係数として証書に記載されているので各ナショナルオーソリティーはその地域の気象やメンバー艇の内容に合わせてレース運営時に微調整することも可能である。

コックピット長さ：コックピットシートに関して解釈を明確にした。

船体構造：「軽構造」のピッチング性能をより「カーボン」に近いものと見なすことになった。

LOAが17mを越える大型艇にはC/Rディビジョンにもカーボンファイバーがレーシングディビジョンと同様に許可された。同時にピッチングの修正も適用される。

サブミッション： AYP-2：オーバラップの無いジブのミッドガスはフットの60%以下。

AYF-3：L P Sの計算には実際のメインセールウエイトではなくデフォルト値を使用する。

DSV-1：非対称スピンにはリーチライン取り付け可。

USSA-3：カーボン製パテン許可された。

ILC40-2：ILC40の基準寸法が変更された。(既存艇は適用除外)

ILC40-3：マストは途中でヒンジ禁止。オンデッキマストは垂直より前にレーキ禁止。

MC (計測委員会)

新委員長ニコラ・シロニ (伊) が議長をつとめる。全体として、理論や計測手続きなどへのこだわりより、いかにIMSをうまく運営するかに重点が移ってきている感じがした。

インクライニングテスト：精度、再現性の向上を求めてインクライニングテストの方法が検討された。従来レベルクラスのものに適用されていた、より大きな傾斜角度まで傾斜させる方法を一部修正してIMS全艇に適用することになった。

また、機械による傾斜テストのみに適用されるが、傾斜重量を簡略化した方法も採用された。振り子長さ (PL) は1.5mから2mに変更された。

セールドライブ：ヤンマー、ボルボのセールドライブの計測値の世界統一やプロダクションボートのスパー計測値をスタンダード化する案が討議された。セールドライブの標準値は1998年のルールブックに記載され、VPPプログラムにも含まれる。

ジブローチ：ジブローチの計測方法の改良案 (NORC提案) が多少の修正により可決された。ローチはリーチの4等分点からLPをはかってくれば。

非対称スピンのSMW：現行の非対称スピンのSMWの計測が実際のでない点が指摘された。

チームメジャーのインタープリテーション：TPSは水平に計測することに変更された。他のインタープリテーションは承認された。今まで発行されたインタープリテーションのすべてがまとめられて発行される予定。

サブミッション： AYP-4：レーシングディビジョン艇には世界共通のデザインによる搭載場所表示ステッカーを採用することとなった。

KNWV-5：非対称スピンにはクルーアングルの規定は適用しない。

ILC-40-5：手計測は機械計測の精度確認には必要である

るが、オフセットの修正をBMAXなどを使用して行うことはしない。微少な修正を手計測で行いオフセットを変更することはレーティングオフィスで行われている。

MXSL/MXSMW：ルールに定義を追加する。

エージアローアンスデート：ナショナルオーソリティーの判断でエージデートをアジャストする場合、シリーズデートを使用する。

排水管：トイレの排水とシンク、手洗いの配管は連結してはならない。

SR (特別規定委員会)

新レギュレーション：FICO/UNCLの規定とマルチハルの規定が組み込まれている。

サブミッション： DSV-2：セールナンバーはRRSの規定があるのでSRから削除。

DSV-8：スタンションベースはベース板がシアラインを巻き込んでいても可。

NORC-2：スタンションの間隔は2.13m(7ft)

KNWV-2：ライフラフトの検査はメーカーが保証する場合は毎年の検査は目視で可。

USSA-6：各国で差は有るが、EPIRBは406が主流となってきているようだ。但し航空機による捜索には121.5も必要で両方に対応しているものが必要。インマルサットEタイプによる新しいEPIRBシステムが紹介された。

USSA-7：カテゴリ0と1にはシーアンカーが推奨品となった。

ライフジャケット：IMO/SOLASでライフジャケット用ライトが検討されている。またしぶきよけガードが推奨された。

コックピット排水孔：ISOでは現在のORCの規定より大きな排水孔が検討されている。現在の規定は小さすぎると思え、ISOの規定に沿って変更される予定。自己復原性：SRでは自己復原性を要求しているが、この表現は現実にあてない。「転覆に対し抵抗力のあるよう設計、建造されていること」と変更される。カテゴリ0にはより現実的な自己復原性が要求される。

カテゴリ0の定義：カテゴリ0の定義に「気温または水温が5度C以下の水域を通る」が追加された。

EPIRB：EPIRBを落水地点マーカーとして投下するアイデアが大儀見さんより紹介され、世界的に紹介することになった。

ライフライン：ビニールコーティングしたステンレスは錆が発生しやすく、1999年1月よりライフラインはコーティング無しのステンレスワイヤー製とする。

オフショアクラスコミッティー：

世界選手権の報告と予定
1997年
ILC25 13隻/4カ国が参加
ILC30
ILC40 8隻/8カ国
ILCMaxi6隻/3大陸
1998年
Lubeck(ドイツ)7月
Bayona(スペイン)9月
Capri(イタリア)5月
Newport RI(米国)7月
(暫定)

M36 18隻/13カ国
X99 50隻/8カ国
Miami(米国)3月
なおILC50発足の動きもある。
サブミッション：FIV-5世界選手権2クラス同時に同じ場所で開催することができる。
FIV-6：最低参加国数は4。参加国数+参加艇数は14以上。
ILC40-32ILC40は非対称スピン禁止。
グリーンブック：

新しいグリーンブックは内容が論理的に組み替えられた。またノーティスとセーリングインストラクションの雛形が掲載される。

加盟クラス：ORCに加盟しているクラスに所属する艇の情報をORCに連絡すること。

レースマネージメント委員会

RMS97：ウインドウズで走るRMS97は成功であった。デルフト大学

FTP(ftp://dutw189.wbmt.tudelft.nl/pub/ORC/RMS97)から無料でダウンロード出来る。

EメールによるHELPデスクも設置されている。RMS98には各画面にインストラクションが追加される。

その他のルール：

IR2000未だに実体は不明である。デーニッシュハンディキャップ98：レーティングルール。VPPではない。

証書数5000。計測員数300。計測時間2時間。重量を計る。

アメリカキャップ：非公開VPPによるハンディキャップ。オーナー申告、計測無し。

特殊な艇にはIMSフル計測要求。5コース設定。パフォーマンスライン・スコアリングによりスクラッチシート可能。セール、クルー重量、プロセラーなどに制限適用。カリフォルニアでテストしようまくっている。35ドル。

ORC会長はジョン・デア (英国) からハンス・ジダバーン (蘭国) に交代した。

ルールの変更点はルールブックにより確認してください。

編・集・後・記
Eメールの文字化け。トータルしたテキストのボリュームの増加。その結果しよせを被った編集作業……というわけで、フォントが小さくなりました。すみません。でもどうにか先月のニュースをお伝えできて、これはわずかな時間で一切の編集を担当していただいた船社のD氏、M嬢のおかげです。なお、ジャパンカップ主催をめぐる各様の見解は、次号で必ずご報告します。関係者各位および会員各位にお詫びします。

Japan Cup '97

Japan Cup'97レース委員長 原均

ジャパンカップ'97に参加された皆様、特に関東・東海・西内海より厳しい回航をしてまでエントリーされた方々に心より御礼申し上げます。

レース運営に完全などと言える事はありませんが、社団法人関西ヨットクラブの総力を上げての支援を得て無事にレガッタを終える事が出来ました。運営には内海だけでなく関東、東海、近畿北陸、西内海の方々の御協力を頂いた事が、レガッタを成功させる強力な原動力となりました。御協力頂いた皆様、ありがとうございました。

「レースはプレーヤーの為にある」「乗員も安全」、当たり前の事ではありますが、そのコンセプトだけを頭において安全且つ公正な海上運営を心がけました。

レースの詳細は、「舵」「YACHTING」1月号をごらんください。この紙面では、レース結果のレザルトのみ掲載致します。

Japan Cup'97実行委員長 鈴木重行

相模湾を離れ、歴史上初めて地方で開催されたJapan Cup'97も無事終了することができました。総評と致しましては、世界のレース事情通の方からエアーニュージーランドレガッタよりも内容的に充実したレースであったというお褒めの言葉を頂き、満足致す結果となりました。

私個人と致しましては、SWINGの昨年及び今年のエントリー、アメリカ東部のキャンペーンレースを無事終了し、後は8月初旬のアドミのインシュアレースをこの目で確かめれば、その後JAPAN CUPに対応できる時間的余裕も有ると考え、実行部隊のお役目を快諾した次第です。そして甚だ僥越とは申せ、過去、山村NORC副会長、小HKYC専務理事と共に、新西宮ヨットハーバーの移転問題の実務に携わり、将来開催されるであろう国際レース等に恥じる事のないハード及びソフトを確立し、セーラーの検舞台を作るという目的が現

実となって訪れたチャンスに、当事者として、運営部隊として、参加させて戴く名誉を戴いたということもお引き受けする一因と相成った訳です。

バブル崩壊後の「まだら模様」な日本経済界、特に金融、証券筋の先行き不透明感、国民全体を困惑させております。かつて「ニッポンカップ」の冠スポンサーとして名を馳せた証券会社も、昨今の金融不安から倒産の憂き目に合うという最悪の事態を招きました。よって、我々セーラーごときに到っては、今後数年間はスポンサーの御援助等当てにせず、ホビーの原点に戻り、受益者負担の精神でレースを企画実行していかなければならないと思います。

ジャパンカップ'97に於ける我々運営部隊のコンセプトと致しましては、

- ①少数精鋭主義で小さな組織による金のかからない運営。
②改訂されたI.S.A.Fのルールと、I.M.Sボートのセーリングパフォーマンスを良く理解しこれに準じた公正なレースを実施する。
③K.Y.Cのホスト性を強調し、オーナー及びセーラーの人格を尊重し、大人のイベントとする。

情熱家で完全主義者でもある原レース委員長は少数精鋭主義に徹し、彼のブレンでもある七奉行を引き連れレースを成功へと導いてくれたのです。レース期間の問題につきましては、第一レースから最終レースまでを一週間程度で実施することが、各チームにとって集力が維持できなかつたエキサイティングなレースが期待されると判断致しました。しかし乍らどうしてもエントリー艇を増やしたいということとなりますと、日本の勤勉なセーラー諸君には連続休暇を取得する事がネックとなり、金、土、日を中心に祭日を利用し、二週にまたがる変則日程となってしまいました。

全てを忘れ一週間レースにどっぷりと漬かりたいと思っておられたセーラーの皆様、そして特に外国人のセーラーをペイメントされたオーナーの方々には大変な御負担をおかけすることとなりました。

誠に申し訳ございませんでした。エントリー艇を増やしたいという主旨は、必然的にG.P.Hのレンジを広げなければなりません。

I.M.Sボートは御周知のごとくG.P.Hが低く、しかもループホールを駆使した最新のデザインによるチームが上位にランクされるという世界的趨勢があります。(I.O.R時代もこのような傾向はあった。)

この傾向性は逆にレース結果を誰もが見て、レース運営が公正であったか否かを後で判断する好材料ともなるわけです。この世界の趨勢から致しますと、G.P.Hの高いチームはCUPから程遠いという結果が予測されますので、A及びBクラスの二段階に分けた次第です。

出場艇を増やしたことは、多くのセーラーに参加していただきJAPAN CUPを身近なレースとしたこと。また、各々のレンジのボートスピードが各々のセーラーに直に感じさせ今までの認識を新たに確認させた点等、良い面もあったわけです。

ノーティスの作成中、JAPAN CUPにチーム戦を織り込んで如何なるものかというご提案を数人のオーナーより戴きました。この問題は日本各地のフリートにもっと多くのレンジのボートが活動し、そして本レースにエントリーしていただければ、可能となりまた別の角度からレースを盛り上げる要素になるのですが、私共が理想とするアドミやサルディニアの様に各クラス三艇からなるチームを構成する為には残念ながら質及び量の点でチーム戦は未だ時期尚早と判断致しました。本レース期間中、運営及びセーラーを喜ばせたことは、何と申しましても軽風から強風へと素晴らしい風と天候に恵まれ乗り手の技量を測る上でも最高のレースコンディションとなったこと。そして全ての風域にその技量を遺憾無く発揮された優勝艇のAOBAチームには心からお祝い申し上げます。今後はN.O.R.C.に於いてJAPAN CUPに関するある程度のガイドラインを設け、出場資格、レース構成、チーム戦等の実施マニュアルを作成して戴いても良いのではないかと思います。

国際交流は文化、経済、ハイテク、スポーツ等、各方面に多彩にしかも幾久しく行われてきました。乗り手に関しても近年人的交流は激しく、只依然として運営サイドにはその気配が全くありません。情報不足はオーナーから物事の判断を奪うだけでなく、セーラーとして正当に発言する権利や勇気をも損ないかねません。運営面に於いても人的国

際交流を提案致したいと存じます。人事の刷新はマンネリ化を防ぎ、進歩的改心を求める人々にも良い刺激を与え、N.O.R.C.全体のレベルアップともなります。

それに致しましても、今回、表彰式でのN.O.R.C.戸田会長、K.Y.C.木下理事長のご挨拶は、簡潔明瞭で一分程度の短い、なかなかアカの抜けたものでした。元来表彰式とは、勝利者の名誉と参加者の健闘を讃え合い、スポーツマンがお互いの敬愛と友情を生む美しい場面なのですが、時として、無粋で長いスピーチをする御歴々が、盛り上がりをおち壊してしまう場面が多々あります。今後とも、戸田会長、木下理事長には名伯楽となって、ヨット界に君臨し、幾久しく我々をリードして頂きたいものと願います。

ジャパンカップ'97 1997.10.17~26 新西宮ヨットハーバー

クラスA 参加9艇
順位 艇名 1R 2R 3R 4R 5R 6R 7R ポイント
1 AOBA-ESCAPE I 1 1 1 5 3 1 3 15.5
2 DONKY VII 2 3 3 4 1 2 2 18.5
3 KARASU 5 2 5 1 2 3 1 21.5
4 ESMERALDA 4 4 2 2 4 5 4 26.0
5 SLED 3 5 6 7 6 6 6 42.0

クラスB 参加20艇
順位 艇名 1R 2R 3R 4R 5R 6R 7R ポイント
1 FOUNDATION 1 1 4 5 3 1 1 18.0
2 MAKI 9 2 1 4 2 2 5 25.5
3 TAKE 1 11 5 8 1 5 3 3 40.0
4 SAMMY 6 4 13 7 1 5 2 44.5
5 MARIO EXPRESS 2 13 3 6 DNF 9 4 59.5

総合 参加29艇
順位 艇名 1R 2R 3R 4R 5R 6R 7R ポイント
1 AOBA-ESCAPE I 2 1 1 7 3 1 3 18.5
2 DONKY VII 3 5 3 4 1 2 2 21.5
3 KARASU 6 2 8 1 2 3 1 27.0
4 ESMERALDA 5 6 2 2 4 5 4 29.0
5 FOUNDATION 1 3 9 10 7 6 6 46.5
6 MAKI 14 4 4 9 6 7 11 57.0
7 TAKE 1 16 9 14 5 9 8 8 76.0
8 SLED 4 15 13 13 11 11 10 83.5
9 SAMMY 11 8 21 14 5 10 7 86.5
10 PAMA DREAM 19 RET 17 3 10 4 5 95.5