

目次	1 頁	執行部報告	2 頁	専門委員会報告	4 頁	海上保安庁通達
	5 頁	各支部お知らせ	7 頁	事務局通信	8 頁	編集室より

執行部報告

日本ヨット界統合準備委員会報告

専務理事 尾島 裕太郎

● 3 月 31 日に予定されていた第 12 回日本ヨット界統合準備委員会は 4 月 10 日にひらかれました。この会合の目的は、すでに総会資料で会員諸氏にお伝えし、代議員会で承認をいただいた、会員数比例による意思決定機関の理事数配分の仕組みを決め、合意書の基本部分を作ることでした。

● 社団と財団、異なる性格を持つ二つの団体を統合するには、夫々の基本的な約束事である NORC の「定款」と JYA の「寄付行為」を合わせ検討し、合意書の中にその基本概念を入れておく必要があります。二つの団体が統合し、財団になると、我々 NORC の活動範囲を決めている「定款」の名称は「寄付行為」に代わります。

● 新団体の「寄付行為」は、多くのセーラーを包括し、すべてのセーラーの合法的活動がそこなわれないように決める必要があります。新しい団体の会員数とエネルギーでセーリング活動の環境を整える目的も盛り込まねばなりません。

● 2 つの団体の約束事の一つにまとめるための手順として、NORC 各委員会より必要な約束事を出して頂き、外洋セーラーの活動方針に取捨の無いよう詳細に検討する必要があります。検討の結果を日本ヨット界統合準備委員会において討議し、新しい団体の運営を円滑に行うため、「寄付行為」やその「細則」にこれらを盛りこまねばなりません。

● 寄付行為の運用に関する細則を緻密に組上げるためには、外洋に出てゆく人たちの目的は何か。その目的ごとに分科会を作り、外洋におけるセーリング活動の基本概念をまとめる必要があります。各人がヨットに乗り続ける動機は何かの分類、また分類別に乗る場合の阻害要因の抽出を行い、整理整頓すると外洋ヨットのセーリング概念がまとまると考えられます。それには大勢のボランティアの方々が必要です。日本で唯一のセーラーの団体を作るか、現状のままセーリング活動を続けるか、新しくまとめる概念を見れば判断が出来ることでしょう。

● 私たちが新しく作る団体の活動方針は、ヨットに乗る環境整備が、競技などスポーツが主体なのか、多くの会員はどちらを向きたいのか。

会員が協会に要求するものは何であるか。会員諸氏の考えている先のビジョンをしっかりと把握し、寄付行為や運用細則に反映したいものです。これらのビジョンを整理してゆることが肝要なこととなります。

● 外洋に出る方々のビジョン構築に、いま理事諸氏は高田常務を中心に調査に精力を傾け、それらを早急にまとめるべく活動しております。お手伝いいただける方は事務局まで申し出下さい。

● 会員諸氏は今後、Offshore 紙上や総会資料で上記を反映した概念を盛り込んだ総会資料や、提案されるビジョンに対し、考えた結果のご意見を、総会資料中の幾つかの選択肢に置き換え検討し、お選びいただくことになると思います。会員の皆様には、過去にない重大な選択が託されることになり、今後の活動がどう変わるかが決められることとなります。執行部からの情報は、まるめて、ポイ、ではなく、よく吟味していただき、ご検討いただくよう心よりお願いいたします。

理事紹介 (続)

大谷正修理事 (三浦支部)

ヨット歴：高校時代、片瀬海岸で貸しヨット (A 級ディンギー) に乗ったのがきっかけ。大学ヨット部でディンギー。3 年生の夏、インカレ優勝。病み付きの始まり。就職後、横浜シーホースクラブでクルージング & レースを楽しむ。'63 < KELONIA-1 > 宮城県塩釜で進水、小網代へ回航、以来 35 年小網代フリート所属。この 4 月に艇を更新。(6 艇目)。中高年パワーですが、外洋レースへの復帰をもくろんでいます。

NORC: '63 入会。小網代フリートキャプテンを経て、'74 ~ '77 年本部理事。初代の通信委員長。保安庁海岸局に通信を委託した第 1 回沖縄〜東京レース、最初の無線波 (2 メガ帯) の申請と認可、海岸局「みさきヨット」の開局等に参画しました。

その後、NORC 会員ではありましたが、小網代でフリートレース中心でレースを楽しんできました。

この度、21 年ぶりの「何を今更」の理事ですが、微力ながら次の世代への橋渡し役として努力したいと考えています。

将来の夢：クルージング & ダイビング、湊港を巡り心ゆくまで海を満喫したいと思っています。

馬場益弘理事 (内海支部)

この度、伝統ある NORC の理事に就任させてい

ただきました馬場益弘です。日頃は内海支部において < サマーガール > ジャヌー 44 にてセーリングを楽しんでおります。

以前、国内にてワントンが華やかなりし頃、ファースト 40 にてジャパンカップなどのレースにエントリーをし、NORC のスタッフの皆様にはたいへんお世話になりました。今年からは、私自身がスタッフとして NORC におかれている財政問題、会員増強、JYA との統合など、将来に向けてのやるべきことは、多々あると思われます。もう 20 世紀も残すこと後僅かです。新しい世紀にむけての NORC の発展に微力ながら一助できればと思います。

今後ともよろしくお願い申し上げます。

平賀 威理事 (三浦支部)

私は 1942 年生まれの 55 歳です。

ヨットとの出会いは、1962 年千葉大学ヨット部に入部したからです。36 年になります。

当時は体育会全盛の時代でしたので、ただただ、辛い苦みの連続ばかりで、あまり楽しい思い出はありませんでした。1966 年に卒業し、しばらくブランクがありましたが、先輩より 24.5 フィートのヨット (確か日本の FRP の 1 号艇だったと思います。) を譲り受ける機会があり、1968 年から NORC との係わりが始まりました。大学時代はディンギー (スナイプ) 乗りだった

ので、どちらかといえばソーセージやトライアングルのレースが好きです。しかし、最近は体力的な限界もあり、もっぱら楽なポイントレースや、近場の島周りレース、また毎月第三日曜に行われる小網代フリートレース等に出場するのを楽しみにしております。

現在小網代フリートの < KAMAKURA - II > の共同オーナーです。

日頃から NORC に対して、「次の世界を担う若者の入会が少なく、高齢化がすすんでおり、このままで良いのだろうか？」また、体質がきわめて「自己中心的で、排他的な、閉ざされた集まり」のような気がしてならない。もっと会員が楽しく、公平にヨットライフを満喫でき、若者が魅力を感じ、集まってくるような団体にしたいと考えております。そうした思いでこの度理事を引き受けることとなりました。今年は、JYA との合併問題を抱えて大きな転換期になることと思います。この期に会員の皆様が真のクラブライフを楽しむことができるよう、微力ではありますが努力してまいります。皆様のご協力をよろしくお願い致します。

専門委員会報告

総務委員会より

古いセール No. は原則として古い艇につけたまま 古いセール No. 使用時には、支部経由で本部許可、念書提出の義務あり

新艇登録

申し込み:支部事務所

費用:20,000(年途中でも、旧艇支払い分は割引なし)中古艇の登録でも旧艇・旧オーナー支払い分の割引なし(会計簡素化のため)
艇登録申し込み用紙記入、振り込み済証を添付 FAX、リターン FAX 先記入をお忘れなく。

登録証は本部にて発行・郵送。No 交付の基準あり。

古いセール No は原則として古い艇につけたままとする。

**セールナンバーは「人」から「艇」へ
売却時には、セールナンバーをつけたまま
新艇には、新ナンバーを**

NORC のセールナンバーは、1 艇 1 セールナンバーが原則です。長い間この原則は守られてきていましたが、次第にセールナンバーが「人」についてしまい「艇」が変わっても新艇に新ナ

ンバーをつけず、古いセールナンバーを使用するオーナーが見られるようになりました。しかも、スピンなどセールナンバーをはずすのが困難であることなどもあり、売却した艇には、古いセールナンバーをそのままつけて艇を売却してしまうオーナーも現れました。

事務処理の不備も過去にあったのは事実ですが、主としてオーナーのセールナンバーに対する認識の不足から、最近では同じ海域に同一セールナンバーが2艇以上に存在する例すら出てしまいました。これは全国的に PC による艇登録管理をすすめるうち、より多く発見されました。

このような事例を解消するため、すでに、1997 年の理事会で、特に2艇以上同じセールナンバーが存在する場合には、「オーナーが登録艇を変更するときは、新登録艇には原則として新しいセールナンバーにて登録するようお願い」してきていましたが、会員の中には現行規定を理由に承知していただけない事例がでています。

今年1月からは事務の合理化のため、会員管理と艇登録管理を分離したこともあり、今後、セールナンバーは「艇」につく固有番号である旨を規定上明記して船艇登録管理の合理化、徹

底化を図ることになる予定です。これは、事務現場の混乱を整理するため、早急の実施することになります。

ただ、古いセールナンバーに愛着をもつオーナーもいることから、「古いセールナンバーを使用する場合」の特例(誓約書の提出義務の予定)をもうけ、今後、同一セールナンバー艇の存在・発生を防ぐことになりました。会員各位からのご意見お待ちしております。

新規規定の骨子(理事会で継続審議中)

●登録艇のオーナーが、その登録艇を変更するときは、旧登録艇の登録番号の新登録艇への使用は認められない。

●旧登録艇の登録番号を新登録艇に使用することをとくに希望するときは、誓約書を提出して継続使用が認められる。

*誓約書の骨子(理事会で継続審議中)

A) 旧登録艇の全セールのセール番号は、責任をもって撤去し譲渡すること

B) 上記は写真の添付が要求される

C) その他検討中

(1998 年度第 5 回理事会資料より抜粋)

計測委員会より

IMS の TA 変化

**1998 年版 IMS のタイムアローワンス
の変化について**

1997 年から 1998 年における変更の主なもの、艇の性能を見積もる計算プログラム(VPP)において、マストの大きさが与える影響が従来の1/2に訂正されたこと、また、船体、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個別に吟味することにより、それぞれに応じた空気抵抗係数を取り入れて、より実際に即した値になるように訂正しています。

その結果、艇により差はありますが、GPH で平均して2~3秒速くなっているようです。

この件については、NORC 会報 OFFSHORE の NO.254 に ORC 報告 1997ORC ノベンバー会議として記載報告しています。IMS 関係ばかりでなく、スペシャルレギュレーションなどのルールについても記載されていますので、参照して下さい。

また、インターネットの NORC ホームページ(<http://www.norc.com>)でも情報を掲載するようにしていますので、ご利用下さい。

NORC Rating Office

IMS ルール差し替ページ '98 (参考訳文付き) の頒布について

'97 年版 IMS ルール本を '98 年版にするための改正があった項目の差し替ページが出来上がりしました。

ご希望の方は、本部事務局までお申し込み下さい。頒布価格 ¥3,000 (送料含)

NORC クルーザーレーティング Ver7 (CR98) ルールブック頒布のお知らせ

本年より改訂されたクルーザーレーティングのルールブックが完成致しました。

ご希望の方は本部事務局までお申し込み下さい。頒布価格 ¥1,000 (送料含)

帆走委員会より

本年度4月4日に本部帆走委員会より下記のアンケートを特別会員に出しました。

参加予定艇の情報が集まりましたら、ご報告いたします。

1998 年 4 月 4 日

NORC には、いつもご協力いただき、有り難うございます。以下 1998 ケンウッドカップのアンケートです。回答・お問い合わせは FAX03-3452-5815 本部・帆走宛 お願いします。

記

●1998 年 8 月のケンウッドカップに

参加 不参加

●NORC の NATIONAL TEAM としての参加を望みますか

YES NO

●4 月末のエントリー締切後に NORC 選考会を開催の予定です。

NORC の NATIONAL TEAM に参加できる条件

<1> KENWOOD CUP NOTICE より
INSHORE の HELMSMAN が日本人
登録 CREW の 50% が日本人
乗艇 CREW の 30% が日本人
ダブルメジャーを受けていること

<2> NORC の条件
NORC 登録艇であること

安全委員会より

本部安全委員会議事録要旨

野口理事より安全委員長候補として浪川宏委員を指名した。野口理事より前安全委員長の長江博人委員に委員として引き続き業務を遂行してほしい旨、要請し了承された。

1. NORC 安全規則

1998年度第2回本部理事会でNORC特別規定検査とIMS艇登録の実効期間の差異の調整に関して決定された内容(注1)について、安全委員会としてはORCからの変更通知(通知が届くのが2月である、(注2)の関係で特別規定検査は3月にならないと事実上受けられない実状である。

特別規定検査はいずれにしろ毎年受けるべき物であるので、同じ年に2回検査費用をとらないようにすれば良いとの趣旨から、個々のレースの実施要領で前年の特別規定検査を1~3月の間有効にすることとして、これに対処することとした。

注1 NORC 特別規定の実効期間を従前の4月1

日から翌年3月31日までを改め、IMSレース艇登録の実効期間にあわせて1月1日から12月31日までとする

注2 ORCの議事録はインターネット上で比較的早く入手できる

2. IMS 計測と安全備品の関係

本計測と特別規定はリンクしていない。かつてIORのときにレース毎に要求されるカテゴリー別の安全備品と計測時安全備品の差異の問題があった。

IMSレースにおいてもカテゴリー2でとった船が、カテゴリー4のレースに出場するときに規則外の安全備品をおろして良いかの問題が池田理事より提起された。

安全委員会の見解としては、安全のカテゴリーは船ごとに持っている証書に規定されているので、その船のカテゴリーに必要なとされる安全備品はレースのカテゴリーにかかわらずおろしてはならないとした。

3. 委員会名称

特別規定委員会として呼称を統一する。(従前は

安全委員会であった)

4. 安全規則

ORC 特別規定

NORC 安全規則——特別規定

NORC 設備規定

安全規則に関しては上記3規則が微妙に絡み合っている。

帆走委員会がすでに決定しているORC特別規定3-B、Sの創設に関しては安全委員会の中から強い異論が提起された。決定済みの事項であることから、混乱を避けるために試行期間として1年間を定め各支部の意見を聞くこととした。

NORC特別規定の内、ライフラフトの有効期限は船検に整合させる意味で3年とし、水タンクの項目は実質効果の見地から削除する。

5. 事故の際の対策

リスクマネジメント委員会の創設を検討する。

本安全委員会メンバーに加えて16支部の安全委員長に参加してもらう。

6. 安全委員会委員名簿作成中

責任者のあなた、もう一度確認しよう、愛艇チェック。

出港について 余計なお世話かもしれないが、あなたのヨットは大丈夫?

艇体の整備

クラック 水漏れ がたつき 錆付き

電装品のチェック

各種センサー、電装品の作動

リギンの整備

チェーンプレート ターンバックル ステイ シャックルのゆるみ

エンジンの整備

燃料 オイル バッテリー 充電器 電気関係

セールのチェック

ほつれ 破れ 伸び

乗員の技量

経験 コンビネーション

乗員のコンディション

体調 睡眠不足 疲労 二日酔い 性格

備品の管理

法定安全備品 シート ロープ 予備部品 水 食料

出港前にもう一度

天気図確認

高気圧 低気圧 前線 の位置、時間の確認。天気予報の聴取 潮回り

乗員は

役割分担 責任分担(艇長 クルー) 体力 体調 技量 性別

艇体は

整備は大丈夫?

船底は

汚れ具合 スクリューは?

エンジンは

異音 振動 排ガス

最後に、船検 保険 免許の期限は

よし! 出港

漂流事故へ海上保安庁が通達

オフショアヨットの漂流事故について

1998年2月28日福島県いわき市所在のマリーナを出港したA大学ヨット部のオフショアヨット(全長14.67m、全幅4.50m、NORC登録艇)が、千葉県勝浦向けクルージング中、3月1日関東地方に雪を降らせた発達した低気圧に銚子沖で遭遇してSOSを発信、種々の荒天対策により転覆・沈没は免れたものの、遂に3月2日漂流状態になり、圧流されて犬吠埼南東60海里において発見され、全員救助されました。

本漂流事故にかんがみ、出港前の気象、海象情報の十分な把握が必要であるとして、海上保安庁警備救難部長からNORC会長宛に以下のような文書が来たので、全文を掲載します。今後の事故防止に役立てて下さい。なお、同様の文書が(財)日本ヨット協会及び(財)日本海洋レジャー安全・振興協会にも送達されています。

なお、海上保安庁文書(参考)「3月1日のヨット漂流事故の概要」には記載ありませんが、救

常務理事 加藤 正義

助状況は3月2日LNGタンカーによる発見後、同日12時過ぎから乗組員17人のうち船酔いのひどい11人がヘリコプターで救出され、さらに同日19時過ぎ残り6人が現場に到着した巡視船に移乗、オフショアヨットは銚子港に曳航されました。

海上保安庁文書

保安第21号

平成10年3月25日

(社)日本外洋帆走協会 会長 戸田邦司殿
海上保安庁警備救難部長 桑原康記

出港中止基準の設定及び出港前の気象・海象の把握について

貴協会におかれましてはますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

さて、さる3月1日に貴協会登録艇の福島県の

大学ヨット部が運航する17名乗りの外洋帆走型ヨットが、暴風雨の中、銚子沖で遭難し、幸い全員けがもなく無事に救助致しましたが、一步間違えば大惨事となるとところで、まさに九死に一生を得るといった海難が発生しました。

当該海難の原因については、出港前に正確な気象・海象情報等を確実に入手しなかったことに端を発しております。事故を起こしたヨットは、外洋を航行するにもかかわらず気象等について

十分な情報を持たないまま出港し、暴風雨に採られ事故に至っています。気象・海象の変化を正確に把握し、出港を延期するなどの対応をしていれば、未然に回避できたものと思われます。

これまでも気象・海象情報の把握と無理のない航海計画作成については会員等に指導されてきたものと思いますし、言うまでもないことです。が、シーズンを控えたこの時期にかような海難が発生したことにかんがみ、今一度会員に注意喚起して頂きますようお願い致します。

3月1日のヨット漂流事故の概要

1 出港時の状況

(1) 該船は平成10年2月28日福島県いわき市所在のマリーナをA大学ヨット部指導教官ほか学生16名が乗船し、春期合宿の目的で8日間の日程で勝浦向け出港した。

船長は、前日の天気予報で、関東海域は前線通過で海上は荒れ模様の気配と聞いていたが、該船が同海域に到着する頃は、前線は通過しているものと臆断し、出港することとした。

(2) 該船が出港時に出されていた気象情報は以下の通りであった。

- | | |
|----------|--------------------|
| ① 福島県浜通り | 波浪注意報(2月26日1650発表) |
| ② 三陸沖 | 海上警報なし |
| ③ 関東海域 | 海上風警報(2月28日0535発表) |

(3) 上記マリーナの出航中止基準は、クルーザーヨット及びモーターボートを対象としたものとしては以下の通りとなっていたが、出航時の付近海域の風速は5m程度であった。

- ① 風速:瞬間最大15m以上、ただし、風向がS、SSEの場合は12m以上
- ② 波高:2.0m以上、ただし波高がS、SSEの場合は、1.6m以上
- ③ 視界:800m以下

(4) A大学ヨット部では、出航中止基準は定めていなかった。

2 出港後の状況

(1) 出港後は、メインセイルは1/3に縮帆し、ジブセイルは2枚展開し、乗員を3直に分け、2時間毎の当直体制とした。

(2) 3月1日0100頃、風浪が激しくなってきたことから、ジブセイルを2枚とも縮帆し、0530頃銚子沖通過後、北寄りの風速が30m/s以上、うねり7~10mとなり、犬吠埼沖の変針点に達したので、勝浦沖(南西)に向けようとしたものの、変針できず、約20海里航行した。

しかし、この針路では陸岸から離れることから不安を感じ、正確な位置は把握しないまま針路を北西とした。

(3) 正午頃、縮帆していたジブセイル2枚が破れ、メインセイルも破れ始めたことから、メインセイルをブームから抜き、機関使用のみによる航行としたが、風浪が大きく、まともな航行ができず、シーアンカーを入れ漂流しようとしたものの、シーアンカーを流失したことから、機関を微速、針路を60度とし、船首を風浪に立てた。

その時、SOS発信器のスイッチを入れ、コクピットに固定した。(なお、当該SOS発信は海上保

安庁を含めて受信されていない。)

(4) その後、操舵チェーンが切れたので、緊急用の応急操舵とし続行、キャビンへの海水流入により、発電機が停止したものの、機関はは微速で運転可能であった。

(5) 夕方になり、VHF16chは、受信できていたものの、小名浜保安部をいくら呼び出しても応答がなかった。(海上保安庁では、通信を受信できる体制をとっていたが、該船からの呼び出しについて感度はなかったため、この時点でも救助発動をしていない。)

(6) 2日、日出後、風浪はますます大きくなり、40度以上の傾斜を繰り返していたが、ブームが切断し、室内は海水の打ち込みが激しくなり、そのうちエンジンが停止し、漂流を始めた。

(7) 0900頃犬吠埼の南東約6.0海里にて航行中のLNGタンカーを発見、信号紅炎を焚き、必死で合図を送ったところ、同船が気づき、VHFで交信を交わし、同船は巡視船が来るまで監視を続け、その後全員救助された。

各支部のお知らせ

東海支部主催 湘南支部 共催 第39回鳥羽パールレースへのお誘い(実施要項)

第39回鳥羽パールレースは以下の要項で行います。ふるってご参加下さい。遠来艇は熱海港に泊地を用意します。また、前回よりクルージング部門(機走可)を新設しました。ブルーウォーター派も鳥羽パールレースの雰囲気を楽しんで下さい。

また、艇長会議後に安全セミナーを開催し、参加を義務づけします。参加申込艇には帆走指示書等を郵送で案内します。

スタート日時

IMS部門	7月18日(土) 10:00
CR部門	7月18日(土) 10:15
クルージング部門	7月18日(土) 10:30

タイムリミット

IMS,CR部門	7月20日(月) 10:00
クルージング部門	7月19日(日) 15:00

コース

全部門共通 鳥羽→神子元島(反時計)→初島(130M)

参加資格

IMS部門: IMSの有効なレーティングを所有している艇。アコモデーションノンフィールド艇にはTAの1%ペナルティを課す。

CR部門: 有効なNORCクルーザーレーティング(CR)を所有している艇。

IMS, CR部門共通

- 1) NORC登録艇、又は、会友艇であり、艇長はNORCの会員であること。乗員は4人以上であること。また、1/2以上はNORCの会員であること。
- 2) 安全セミナーに出席した艇。
- 3) レース期間中、ヨット賠償責任保険に加入し

ている艇(鳥羽でも加入出来ます)。

- 4) ORC特別規定カテゴリーⅢ以上及び、NORC-B以上の特別規定検査に合格している艇で、『鳥羽パールレース特別規定』としてライフラフトを搭載のこと。(乗員の1/2以上が乗れるもの)。

注) カテゴリーⅢの通信手段は国際VHFです。レース中のロールコールは原則として御前崎までch74でそこからフィニッシュまでch71で行います。自艇の無線局免許状の無線設備の項を確認して下さい。

クルージング部門

- 1)、2)、3)はIMS、CR部門と共通
- 4) 日本小型船舶検査機構の「沿海区域」以上に合格している艇で『鳥羽パールレース特別規定』としてライフラフトを搭載のこと(乗員の1/2以上が乗れるもの)。
- 5) 通信手段として国際VHFか船舶電話を搭載していること。

参加料: 全部門共通

出艇料(事前振込)

登録艇 30,000円

会友艇 45,000円

但し、鳥羽協力費3,000円、パーティー費2名(義務付け分14,000円を含む)

IMS, CR部門(クルージング部門はなし)

乗員参加料

会員1名 2,000円

非会員及び会費未納者 6,000円

15歳未満 2,000円

パーティーはナビゲーターパーティーとし、2名を超える分、又はゲストの分はフリー券として1人7,000円で当日販売します。

於 鳥羽グランドホテル 7月17日 18:00～
参加申込: 7月4日(土)までに参加資格を整え
所定の申込用紙(東海支部のFAXサービスで取
下さい)に必要事項を記入し、出艇料を振り込
んでNORC東海支部事務局にFAXでお申し込
み下さい。

出艇申告

7月17日(金) 13:00～14:30(時間厳守)

於 鳥羽グランドホテル(4F しんじゅ)

提出書類: IMS、CR部門共通

事前レーティング証書のコピー

(参加申込時に提出)

当日一出艇申告書(2部)、会員証のコピー、
「鳥羽パールレース特別規定」申告書、
賠償責任保険証書コピー

クルージング部門

当日一出艇申告書(2部)、「鳥羽パールレース
特別規定」申告書、賠償責任保険証書コ
ピー、船舶検査証コピー

艇長会議: 7月17日(金) 15:30～16:30 於
鳥羽グランドホテル(4F 三つ島)

安全セミナー: 7月17日(金) 16:30～17:00
於 鳥羽グランドホテル(4F 三つ島)

表彰式: 10月10日(土) 於 蒲郡ニッポンチャ
レンジベースキャンプ西海賓館マリンセンター
ハウス

東海支部事務局 TEL 052-971-5835

申込専用 FAX 0566-52-6833

東海支部のFAXサービスは 052-971-5836で
取り出せます。

銀行口座 東海銀行桜通支店 普通 1309686
口座名 (社)日本外洋帆走協会東海支部

第39回 鳥羽パールレースTシャツ・デザイン募集について

毎年、ご好評をいただいていますTシャツのデザインを、下記のとおり募集いたします。今年も多数のご応募をお待ちしています。

〔募集要項〕

1 デザインの条件

- (1) ヨットまたはヨットレースに関するもの
- (2) Tシャツ等に使用できるもの
- (3) 次の文字が入っていること
ア『第39回』英文字の場合『39th』または『The39th』
イ『鳥羽パールレース』または『TOBA PEARL RACE』
ウ『98』または『1998』
エ『日本外洋帆走協会』または『NORC』

または『NIPPON OCEAN RACING CLUB』
ただし、英文・和文・字体・書体および入
れる位置は自由とする。

2 デザインの提出方法

- (1) Tシャツの実寸法、着色図とする。
- (2) 他色も含めたカラーバリエーションの指定があれば、併せて提出する。

3 提出先、提出の締切

NORC東海支部事務局・平成10年5月29
日(金)必着

4 選考

応募作品は、第39回鳥羽パールレース・
スタート側実行委員会で選考する。

5 賞

- (1) 特賞 1点 賞金2万円

佳作 3点まで

- (2) 賞金総額 5万円

6 版權、その他

- (1) 応募作品は返却しない。
- (2) 版權は東海支部に帰属する。
- (3) 入選作品には採用したデザインのT
シャツを送付する。

詳細についての問い合わせは、下記東海支部
事務局まで

〒460-0002 名古屋市中区丸の内3-21-21
丸の内東桜ビル902号・ミヤコ内

TEL 052-971-5835 FAX 052-971-5836

TOKYO'S CUP '98

参加のお誘い

夏の伊豆諸島をめぐる恒例の「TOKYO'S CUP '98」がNORCとJYAの共催レースとして今年も開催されます。

昨年はAコース33艇、Bコース76艇の大フリートが大島の波浮港に集結し、大きな盛り上がりを見せました。

今年も奮ってご参加ください。

TOKYO'S CUP '98

主催：トウキョウズカップ'98ヨットフェスティバル実行委員会

共済：東京都大島町・NORC・JYA

主管：(Aコース) NORC 東京湾支部

レース日程：8月1日(土) 大島元町港スタート

集合：7月31日(金) 大島波浮港

コース予定：昨年と同じコースを予定

・Aコース(IMSグループ) 大島・元町→神津島→大島・元町

・Bコース(CRグループ) 大島・元町→式根島→大島・元町

・Bコース大島・元町→大島・波浮港

参加受付：6月より開始予定(NORCパソコンFAXサービス5月中旬よりアクセス可)

詳細問い合わせ先：レース委員会事務局(TEL 03-3289-1899)

朗報！グアムレース 再開気運、高まる

第1回JGYRは、1983年、参加艇6隻でスタート。以後、厳寒の過酷な季節風が吹き荒ぶ海を越え、やがて常夏の貿易風帯に入る波乱と興趣に満ちたコースが人気を呼び、延べの参加艇数は64隻に達しています。

しかしながら、ご承知のように、第7回JGYR92において痛恨の事故を発生させ、あまつさ裁判沙汰に見舞われ、中止を余儀なくされてきました。

ところが、訴訟問題も落着き目先の障害もなく、現在の、トップダウンではなくボトムアップの形で、グアムへ行きたいという声が聞こえる、嬉しい状況になっています。すでに執行部と参加希望のオーナーの方とのミーティングも数回行われ、もしかしら、いやおそろく間違いなく、次号では「第8回JGYR99、実施要項」をお伝えできそうな雰囲気です。

日本最長のロングオフショアレース、それも半端ではない厳しい気象海象に挑み、夢破れ散ったクルーのためにも、ぜひご協力ください。

関東水域 4 支部だより

●ハローダイヤル案内サービス終了

FAXサービスに慣れない会員のために、ハローダイヤル案内と契約してサービスに当たっていましたが、問い合わせ件数がめっきり減ったため、4月30日をもって、案内契約を解除しました。

今後は、どうしても分からないことは、支部にお問い合わせ下さい。

●www.norc.comでも会務書類・案内とれます
最近インターネットが急速に広まってきたことから、関東水域FAXサービスの会務関係(FAX03-3452-8355)の内容をNORCのホームページ・三崎支部に転載しました。
これにより、会務の書類や案内がインターネットで簡単に取り出せるようになりました。会員・野田裕二氏のボランティアによるものです。



逗子IMSレガッタより

関東外の会員が利用なさるときは、宛先等、関東独自のものがありますので、所属支部にお問い合わせの上ご利用ください。

* 関東4支部間の移動、解禁(10月30日まで)

会費収納事務の簡素化のために、関東4支部間の移動が禁じられていましたが、10月30日まで解禁になりました。正会員は、＜住民票＞の登録と同様に考えてください。

特別会員は、艇の停泊泊地が所属支部です。まだ、4支部発足時の混乱のため停泊泊地が所属支部でない特別会員は、早めに正規の支部に移って下さい。

本年は、代議員の改選年です。所属会員数により、代議員数の割り当てもあります。また、4支部代議員数も所属会員数により、見直すこととなっています。特に、「新組織への移行」という大きなテーマをかかえ、代議員数は、会員の意志の代弁をすることになりますので、会員の移動は、早めをお願いいたします。

●通信申請事務が大幅に変わります。

詳しくは、FAXサービスでござん下さい。

FAX03-3452-8377

●会友から会員への切り替えのお願い

本会では特別会員と会友との間にあまりに格差がありすぎることから昨年、会友制度を廃止し、会友の皆様は特別会員への移行をお願いいたしております。

会友艇・会友の制度は、NORCに入会する前の準備入会と位置づけられていましたが、金銭的に正規入会より有利なため、会友艇・会友のまま更新を重ねるオーナーが多く、会員の負担と不平等がひどくなったために廃止されたものです。

クルーザーレーティング、FAXサービス、事務も、すべて会員が勤務しながらのボランティアで処理されています。本部は公益事業に傾注して、ほとんどの業務は支部でしています。

新制度は、会友・会友艇の方々には少々値上げとなりますが、艇の登録料が安くなり、毎年の更新制を取り(年度ステッカーを配布)、海上保安庁に毎年名簿を提出することになります。また、期限切れと

ともに、セールナンバーの使用はできなくなり、返還していただくことになります。

会友の皆様にはこの際、会友から会員への切り替えをお願いいたします。期限切れ時に切り替えより、今がズットお得ですのでお勧めする次第です。会友から会員への切り替えのキャンペーンが終わりますと、切り替え費用も、一挙に割引がなくなり、ずっと高くなる予定です。

お気軽に支部にお問い合わせください。

東京湾支部 03-3662-0528 FAX03-3633-3098

三崎支部 044-244-2944 FAX044-233-1658

三浦支部 010-779-1024 FAX045-973-9334

湘南支部 0468-53-5267 FAX0468-83-7250

●初島月レース(KSC)1戦成績表

IMS-A

1	4111	CORVATSCH3	BALTIC43
2	4500	KARASU	J/V43
3	4272	PROPAGANDA	FARR ONE TON

IMS-B

1	3002	SYLPHIDES	FARR3/4
2	2677	GREAT PEOPLE	FARR IMS31
3	5670	FIRST	YAMAHA33S

CR

1	5537	RAIA	SLOT31
2	3802	E2	YAM31S
3	1088	INDEPENDENCE5	YOK30R

●逗子IMSレガッタ成績表

IMS-A

1	5402	ESMERALDA	ILC40
2	4033	ARECAN BAY	FARR ONE TON
3	3880	NINJA	FARR40

IMS-B

1	5070	SHARAKU	N/M36
2	5520	CAETLA	N/M36
3	5118	CENTURY FAST 3	N/M34

IMS-C

1	3340	HUSTLE	N/MILC30
2	5659	YOUNG G'NET	PLATU25
3	3757	KAZEKOZO	FARR31

南九州支部より

「鹿児島カップ 火山めぐり」ヨットレース実施要綱抜粋

レース主管：鹿児島県ヨット連盟

レーススケジュール：

1998年7月17日(金) 艇長会議・開会式・歓迎パーティ

18日(土) 第1レース(錦江湾インショアレース)

19日(日) 第2レース(錦江湾トライアングルレース)

20日(月) 第3レース(火山めぐりオフショアレース)

問合わせ先：鹿児島市観光課 099-224-1111(内3114)

事務局通信

関根久追悼集刊行される トピックス 関根久追悼集「風と波と潮」刊行される

1990年、享年73歳で去られた、故関根久氏を偲ぶ私家版の本が出版されました。

同氏は、現NORCの前身、任意団体のNORCが結成された1954年当時の設立メンバーとして活躍。以後も理事を担い、組織の発展に大きく貢献されたことで著名です。しかしどちらかといえば、親切丁寧な語り口が評判の多くの入門書の著者として、また多数のビギナーを直接に指導された大先輩として、史上に比肩する人がまったくいないパーソナリティー、という側面の方がはるかに著名です。

本書の編集責任者は、1950年代に早くも同氏の門を叩き師とした最古参のクルーのおひとり、岡田政典氏。氏は膨大な資料を収集整理し非常に完成度の高いドキュメントに仕上げています。当然に伝記的な扱いが柱ですが、弟が師を仰ぐ視線は、通常の一方向的な思い入れだけではなく

第三者の冷徹な見方も加わっています。したがって図らずも、NORCの正史では判らない裏面の外史も、様々な人間関係も、バブルに翻弄される首都圏近郊のマリーナ事情も、その他etc、が迫力さえ備えて伝わってきます。

会員各位に、ご一読をお薦めします。

本書は、A5版、207頁。モノトーンですが約80葉のフォト入りです。

書店では扱っていませんので、入手ご希望の方は下記のどちらかに直接お申込みください。

海流社 TEL 03-3821-9724 FAX 03-3821-9722

岡田政典 TEL/FAX 0473-53-5619

Email: bxb04252@niftyserve.or.jp

頒価 1,500円 送料 310円



第3回舟艇利用振興懇談会について

1998年1月28日午後2時～5時まで、運輸省海上技術安全局船用工業課主催で、第3回舟艇利用振興懇談会が運輸省内会議室で開催されました。毎年1回の開催で、今回で3回目です。各地方運輸局においても舟艇利用振興対策連絡会議がすでに1～4回開催されており、各支部でも参加されていることと思っています。主な内容は次の通りです。

1 放置艇対策

平成9年3月にプレジャーボート全国実態調査結果の報告書が、運輸省港湾局、水産庁、建設省河川局共同で提出されました。全国には34.2万隻のプレジャーボートがあるとされ、今回調査した確認艇数は20.8万隻で、その66%の13.8万隻が放置艇であり、これの早期解消のため、

簡易な係留・保管施設であるボートパークの整備を図るとの説明がありました。

2 廃船処理体制の整備

平成9年度廃船処理に関するアンケートを実施した結果、年間FRP製船舶約700隻(内2/3は漁船)の処理を実施、全体の処理隻数の85%は粉碎処理、処理コストは輸送費を別としてトン当たり5万円以下との回答が大半で、今後の問題は、産業廃棄物処理業者の活用と、中古艇の回収体制の整備が課題である旨の説明がありました。

3 小型船舶へのHIN(船体識別番号制度、Small Craft—Hull Identification Coding System)

(社)日本舟艇工業会では、船体の戸籍ともいえるHIN制度が必要であるとして、1997年4月か

ら委員会を発足させ、次により実施する予定との説明がありました。

対象製品 24m以下の小型舟艇識別番号付方法
平成10年早々に制定予定の
JISによる。

実施時期 平成11年7月(予定)

制度の管理運用機関 (社)日本舟艇工業会

4 プレジャーボート製品相談室の相談状況

PL法関連で(社)日本舟艇工業会内に、プレジャーボート相談室が昨年7月開設され、その後12月までの間に19件の受付相談(内9件は相対交渉への取次)があったとの説明がありました(ヨットは0件)。

平成10年度全国海難防止強調運動について

「海の旬間(7月20日～7月31日)」にあわせて、例年どおり(社)日本海難防止協会、(財)上保安協会、海上保安庁3機関共催にて標記の運動が7月16日から31日の間実施されます。

本年度の重点事項は、昨年7月2日東京湾で発生した原油輸送タンカーダイヤモンドグレース号の乗船事故により、湾内に大量の油を流出させたことから、「船位確認の励行—正しい海図使

用—」ということになりました。オフショアヨットも下部にキールが突出していることから、船位確認を励行して座礁することの無いよう注意しましょう。

なお、海上保安庁で集計している「要救助海難統計」では、終戦直後からしばらくの間は、機帆船(帆走設備のある木造小型貨物船)の海難事故が目立ち、高度成長期は漁船と小型鋼船の

海難事故に問題が多く、最近では米国、ヨーロッパ諸国と同じくプレジャーボート海難事故が多くなり、遂に平成9年からは、船種別ではプレジャーボート海難が一位になりました。勿論貨物船、漁船に比べて隻数が圧倒的に多いことではありますが、十分な見張り、気象海象の把握をして楽しいヨットレース等を心がけましょう。

「平成9年度海面利用円滑化環境整備推進委託事業」について

常務理事 加藤正義

漁業と海洋性レクリエーションとの円滑な海面の利用の確保を図り、両者の相互理解を深める場としての漁港等水産関連施設の高度利用管理マニュアルの作成及び海面・漁港を利用する海洋性レクリエーション活動者への海面利用ルールの浸透を図るため、海面利用や施設利用の標識・記号の全国共通化を図ることの検討が、水産庁から(社)フィッシャリーナ協会に委託され、同協会は検討委員会を設置することになり、縁あって私も委員となりました。私以外の委員は、座長 横内憲久氏(日本大学工学部教授)、委員 近山道正氏(神奈川県農政部水産課)、委員 中野和文氏(全国漁業協同組合漁政部)、委員 高橋征人氏(小田原市漁業協同組合)、オブザー

バー 水産庁担当官でした。

会議は第1回を1998年1月26日に提案説明及び検討作業方針(アンケート調査、実態調査要領等)について審議し、第2回は3月20日本年度の作業結果について簡単な報告を受けて終了しました。

今回の会議に出席して私個人として感じたことを2～3述べます。

1 水産庁は海洋性レクリエーションの進展により、海面利用の競合が著しくなり、トラブルの未然防止を図ることが緊急課題ということで、とくに平成6年度から、漁港における漁船以外の船舶の利用、海面利用協議会の設置、漁業と海洋性レクリエーションとの共存を推進するた

めの調整指針等一連の通達を出して解決を図るべく努力しています。放置艇対策との関連無しとはしませんが、水産庁側のニーズとして取り組んでいます。

2 水産庁側の悩みは、海洋性レクリエーション者側の関係者の組織率が低く、話し合い、ルール化が難しいことです。

3 沿岸漁業の不振、後継者の不足から、漁村の活性化が急務となっているが、海レク者との間は、漁港の利用のトラブル等により相互不信があり、行政側にて漁港本来の目的を阻害しない範囲での海レク者による漁港の利用を認める方向になっているにも係らず、解決に向かっていないということです。

編集室より

会報小委員会からのお知らせ

☆ご挨拶

自己紹介は前号のオフショア誌の「新理事紹介」にメモしましたので省きます。ともあれ海で遊び続けて、それなりに NORC のお手伝いもししてきましたが、今回は年齢的にもラストチャンス。しかも NORC の史上を通して、選ぶ選択肢に誤りが許されない時期に重なって、いささか緊張しています。会員各位からの叱咤激励をお待ちします。

☆スタッフご紹介

横山勝重氏 (A2062284)

会員番号でお判りのように、当方よりも古参の会員です。1960 年代、一世を風靡した<シレナ>のクルーとして活躍されたお方です。現在は比較的にお時間がご自由のようで、そこに付け込みました。

富田稔氏 (A2074090)

<ボランスⅢ>の共同オーナーのおひとりです。ロングオフショアのクルージングとそれに伴う夜毎の宴会を得意にされる大人の風貌をお持ちになられています。しかし社会人として、かつてのお仕事は IBM の開発部門。それも米国滞在が 10 年に達するという大変なキャリアを秘められていて、今後、いかなる方向の戦力に化けて頂けるか、期待するところ並ではありません。

浪川宏氏 (A2092143)

ヨット界には希有の、自己主張に抑制が利く紳士です。だからその円満な人格を頼りに、所属のヨットクラブを始めとして様々な組織の役員を押し付けられています。もちろん当会報小委員会も例外ではありません。さらに最近、本業の傍ら、商業出版の翻訳も手掛けるという才能が人に知れて、人使いが荒い NORC が氏の特技を見逃すわけがなく、本部支部を問わずあちこちのセクションが氏の袖を引いています。時間の問題で専門委員会委員長間の綱引きが綱引きで終わらず険悪になりそうです。

黒瀬功氏 (A2097060)

現職の朝日新聞東京本社広告部次長のお方です。お仕事柄、その幅広い人脈が、近い将来きっと何かになどいう、はなはだしく浅ましい魂胆で加わって頂きました。

竹内総一氏 (TI00093)

東海支部選出の理事のお方です。きわめてユニークな自己紹介が前号のオフショア誌に掲載されています。

話がいきなり堅くなりますが、NORC の運営は関東が主導し過ぎていると、過去現在を問わず、アピールがあります。しかしオフショア誌の編集に限って言えば、作業の進行に沿って、スタッフが集まらなくてはならず、批判を解消する術がありません。ところが最近、コミュニケーションツールの急激な進歩によって、だいぶ状況が変わり、新たな可能性が身近になってきたようです。

氏にはまだお目に掛かっていませんが、氏からの事務局宛の E メールを覗くと、パソコンのなかなかの遣い手、チャットの達人も同えて、もしかしら流行の最先端、在宅勤務のパターンでお手伝いをお願いできるかも知れません。今後を楽しみにしています。

以上、怖くなるほどの錚々たる人材がスタッフメンバーです。なおその他に、寺澤寿一本部事務局要員の強力なフォローと、尾島専務理事、高田常務理事、加藤常務理事の監督と助言を頂けるシステムになっています。

☆編集方針

- 末端の会員が、何をニーズとして会費を支払っているのか、常にそのポジションに戻って考える。
- したがって、組織の各セクションが、何を目的に、いかに考え、いかなる手段を講じようとしているのか、それらを的確迅速に周知することを最優先する。
- 紙面構成は、当然に、会長の意志表明、理事会議事録、専門委員会報告、その他の執行部活動状況報告から始める。公報まがい、面白味がなくとも、やむをえない。
- 現状では、主に経費の問題で、新たな企画を立てる余地はほとんど望めない。これまたやむをえない。

以上を先日のミーティングで確認しました。

別に際立ったところなく、平凡ですが、会員のニーズを間違いなく捉えるのは、国家と国民の間の齟齬にも似て、決して容易ではないと認識し、試行錯誤が生まれるのを覚悟しています。

☆コストについて

ビジュアルに冴え内容も充実していた一頃のオフショア誌は、年間 1,500 万円前後の経費がありました。だから有能なプロフェッショナルのエディターやデザイナーに、年間 200 万円前後の支払いも可能でした。しかし今期の予算は 500 万円です。経費の大半は送付に必要な切手代で消えてしまいます。昨年の暮れの第 254 号からは、素人のボランティア、編集経費ゼロで制作しています。

幸いにも第 3 種郵便の復活申請が受理され、次々回あたりからは郵送費が格安になって経費に多少なりとも余裕が生まれると期待しています。

申し遅れましたが、財政がパンクした昨年、舵社の並々ならないご厚意で無償 (1 回の原価おそろく 15 万円前後) で、タブロイド版の「オフショア」を制作して頂きました。しかしながら危機がどうやら凌げた現在、いつまでもご厚意にすがっているわけには行かず、現在、執行部中枢の判断を仰いでいます。

☆会報誌の変遷概要

今期を担当するにあたって、会報誌のバックナンバーの形態などを調べてみました。ただし残念なが

服部一良

ら当方の手元には法人に変わったときからのものしかありません。それに当時の会員数、総予算の規模、その内訳としての会報誌発行の経費などが判れば、資料価値も生まれますが、まだそこまで手が回っていません。でも当方自身も知りたいので、早急に調べます。

●「NORC ニュース」の時代

B5 版謄写版印刷。1964 年 4 月 7 日発行が創刊号?

およそ季刊で 1970 年 3 月 15 日発行の第 24 号まで続く。

●「NORC だより」の時代

1970 年 6 月号の第 25 号から誌名を変更。現在に続く号数の第 1 号とする。

同時に、B5 版活版印刷に、季刊から隔月発行に、グレードアップする。

●第 1 期「オフショア」の時代

第 3 種郵便の申請に伴い、1977 年 2 月号から誌名を変更し月刊で発行。

●第 2 期「オフショア」の時代

1989 年 1 月号第 166 号から多色版印刷を導入。

●第 3 期「オフショア」の時代

1994 年 5 月号第 224 号から大型の A4 版にグレードアップ。

●第 4 期「オフショア」の時代

経費がなくなり、1996 年 7 月号第 249 号をもって「オフショア」は休刊する。

同年 12 月 15 日、モノクロ版第 250 号を発行。

1997 年、舵社が無償で、年 4 回程度、タブロイド版 4 頁前後の制作を引き受ける。

同年 4 回、今年の第 256 号も舵社に制作を依頼。

☆おわりに

以上を、「オフショア」誌周辺の状況をご理解頂くための報告とします。台所事情の改善が、ある程度は紙面のクオリティ向上に直結しますが、いうまでもなく、これらは会員各位のニーズ次第です。各位からのご意見を切に望みます。なおご連絡は、できれば E メールで、office@norc.com まで頂ければ幸いです。よろしく願います。

編集後記

● やっと新たな陣容で作業を進めましたが、積み残した箇所は多く、スタッフにも不満が残っています。いましばらくご猶予ください。

● フォントの大きさなども大きな懸案のひとつです。次回の編集会議で標準をつくります。

● 全体のバランスからみると、最終頁のボリュームが膨らみ過ぎました。他の委員会からのメッセージも極力頁を割きます。ゴメンナサイ。

● 水温み煩悩でる風も心地よくなった季節、すでにレースは真っ盛りですが、リザルトをお伝えする方法も懸案で残っています。紙面の確保もさりながら、ランクによる載せるか載せないかの線引きが容易ではなく、帆走委員会の見解も頂戴し、その都度に悩まないですむ基準をつくるつもりです。

● JYA との統合問題もいよいよ大詰めの時期を迎えようとしています。統合によって何が得られるか、また失うものは何か。オフショア誌としても様々な判断材料をお伝えしたいのですが、何分にも問題は交渉ごとで、経過のすべてを直ちに披露して会員各位の活発な討議を頂くわけには行かず、ここも悩んでいます。(H)

NORC ホームページ会員専用ページの

アクセス方法

NORC ホームページのメニューで「会員専用」をクリックし、半角文字で

- (1) ユーザー名に member,
- (2) パスワードに yacht と入力すると、NORC 会員専用のページに入ることができます。

近畿北陸支部のホームページを移転しました

新しい URL は下記のとおりです。

<http://www.evsnas.co.jp/kinhoku>

また近畿北陸支部宛のメールは下記に願います。

kinhoku@evsnas.co.jp