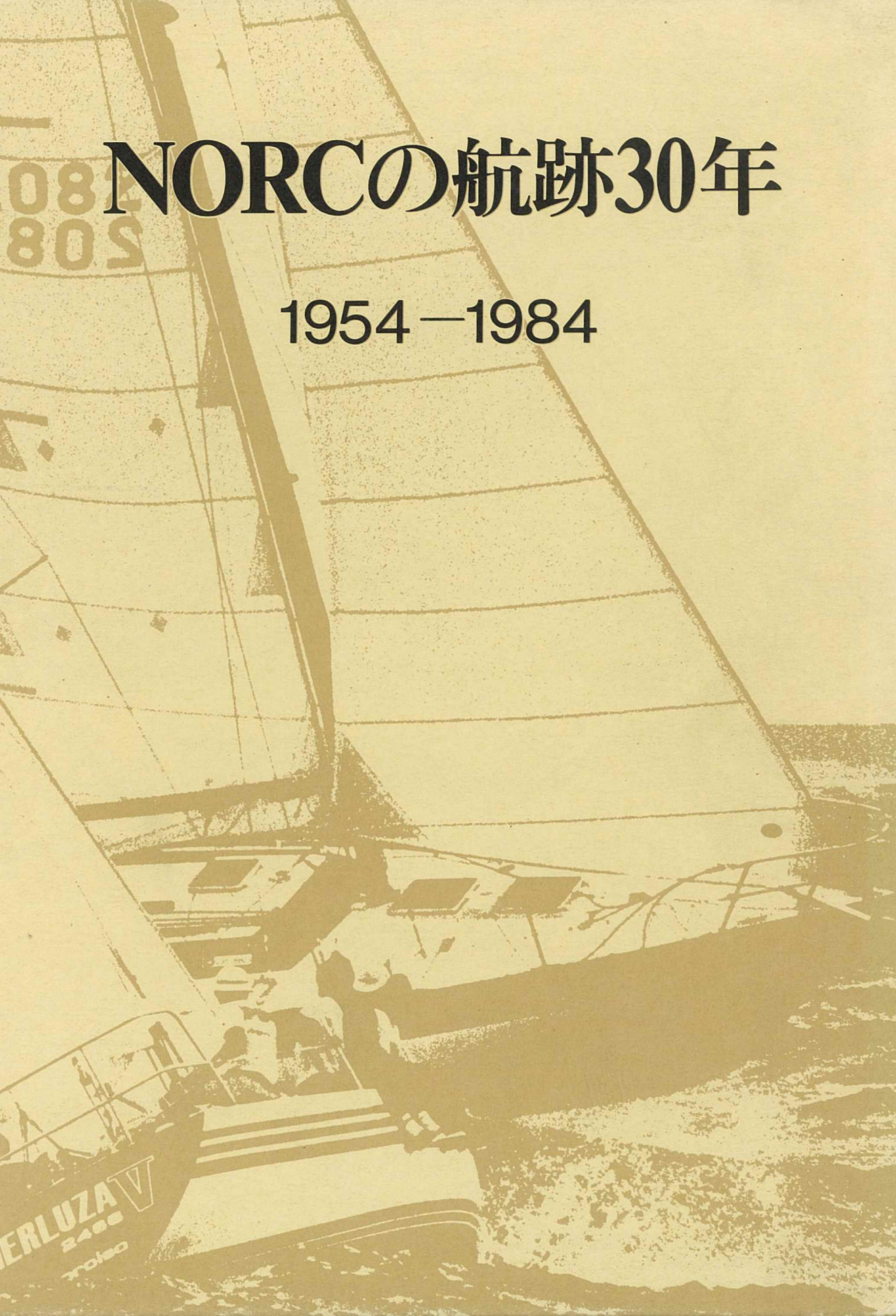
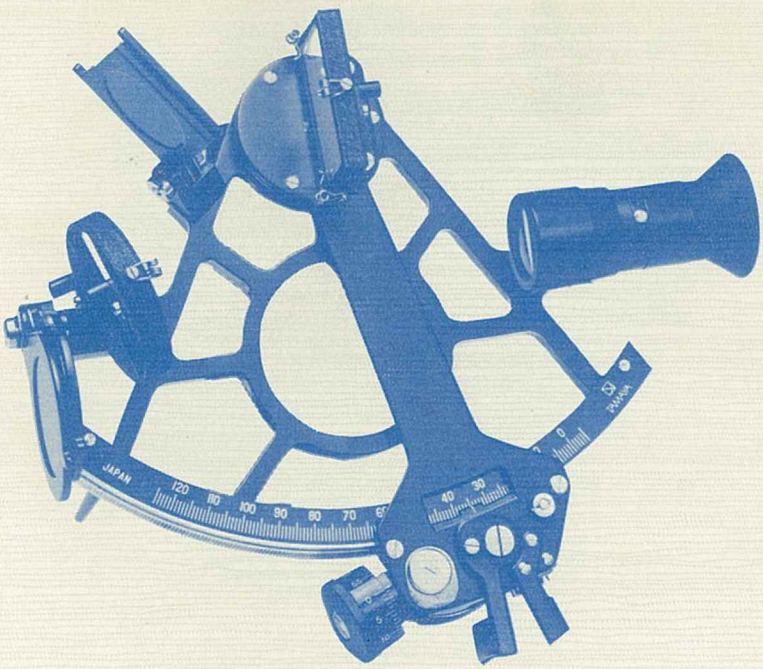
NORCの航跡30年

1954—1984

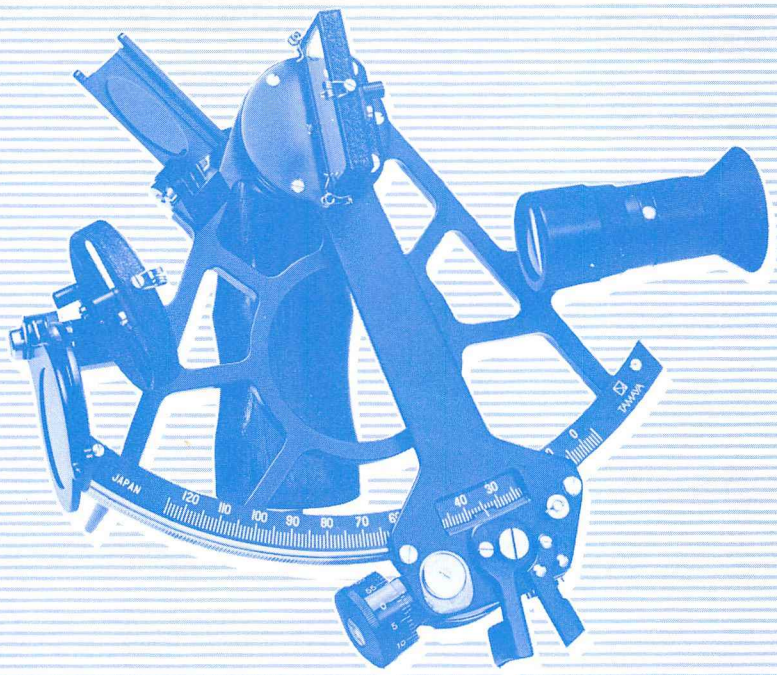


NORCの航跡30年



NORCの航跡30年

1954—1984



写真で綴るNORCの30年

日本が敗戦のショックから立ち直り、
戦後の興隆期を迎えようとした頃、
日本の外洋ヨット界もまた
新しい時代を迎え、それからすでに30年の時を刻んだ。
在日外国人を中心に組織されたＣＣＪの時代、
日本人の手で日本人に相応しい外洋レースとクラブ作りを
目的に発会した任意団体ＮＯＲＣの時代、
そして、社団法人日本外洋帆走協会が設立されて後、
今日に至るまで、それぞれの時代に
幾多の名艇が日本の外洋ヨット史にその名を刻んだ。
われわれの知らなかった、
あるいは遠い思い出となった時代の外洋ヨット――。
ここに、それぞれの時代に活躍した
外洋ヨットの懐しい写真により、
ＮＯＲＣ30年の航跡をグラフで綴ってみた。

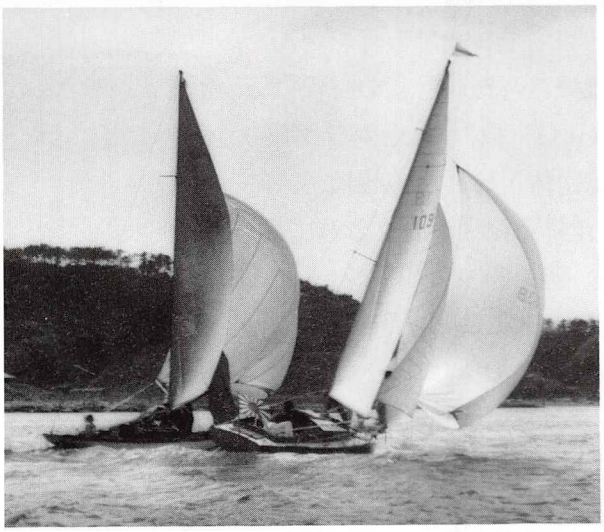
戦後のCCJ時代

1948–1953

黎明期の外洋ヨット界

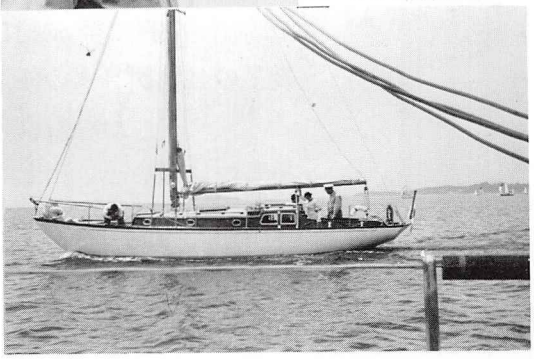
撮影：中島房徳

CCJ 時代の懐しいレース・シーン。1950年代初期の頃は，まだドラゴンも JOG も一緒に走っていた



〈仰秀〉（セール No 105，6 メーター・クラス）と23 ft JOG〈MAYA〉（セール No 109）の競り合い。1950年代初期の外洋レースより

山口四郎氏は当時の CCJ 会長。名艇〈天山〉（全長34 ft，セール No 106）のオーナー／スキッパーとして活躍した



当時のレース艇のマストトップにはクラブバージ(クラブ旗), スターンにはエンサイン（国籍旗）が掲げられていた

CCJ 設立の中心メンバー, A. A. マッケンジー氏の愛艇〈MUYA〉（全長33 ft）の豪快なスピネーカー・ラン

外洋レースの草創期に活躍した〈アルバトロス〉は，JOG発展の基礎を作った横山晃氏設計の21 ft JOG クラス

関根久氏が舵をとる〈SHARK Ⅵ〉は，横山晃氏設計の20 ft JOG クラス

静かな油壺湾に舫われた往時の名艇〈Red Wing〉（Photo by Z. Shiga）

NORC充実の時代

1954–1969

任意団体NORCの発足から本格的外洋レースの誕生

撮影／志賀仁郎　岡本甫

NORC の発展とともに外洋レースも盛んになり，数多くの名艇が歴史にその名を刻んだ

1960年，横浜～鳥羽間で行なわれた第１回鳥羽レースに参加した名古屋の〈チタ〉（Y 21クラス）は，初陣でこのビッグ・タイトルを手中に収めた

下田～三宅島～小網代のコースで競われた黒潮南進レースは,八丈島レース開催の大きな布石となった

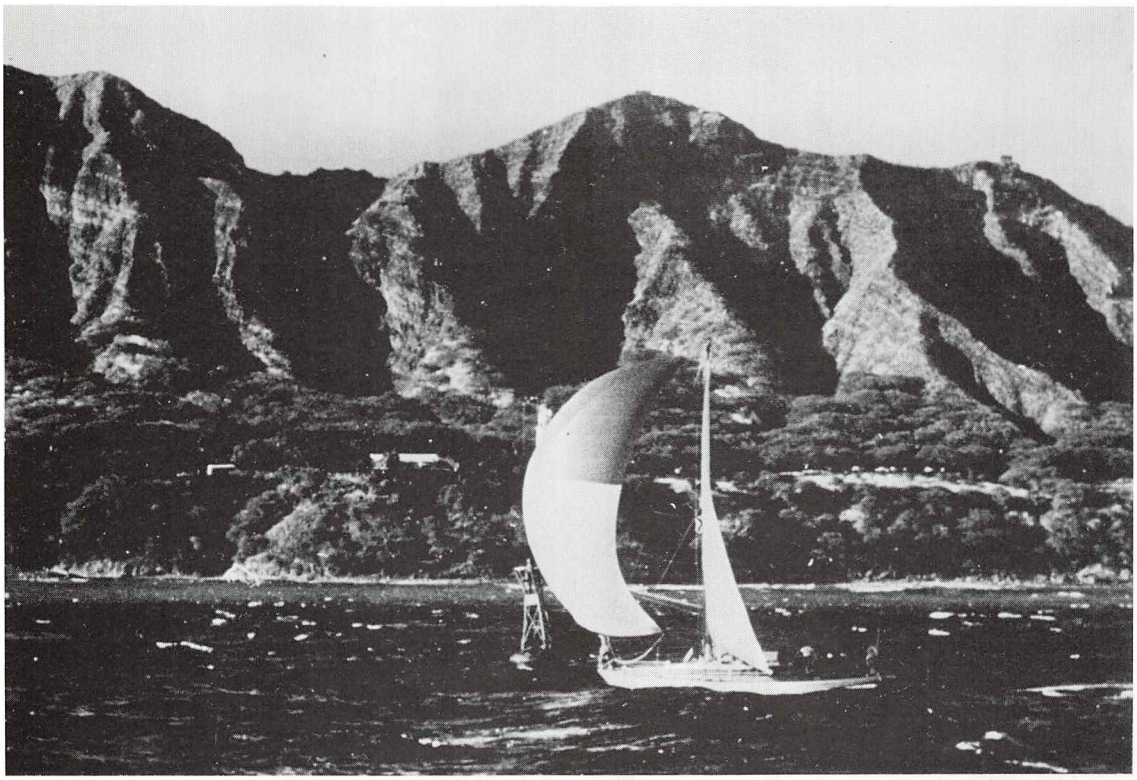
大島レースのスタート風景。このレースはCCJ時代に誕生した伝統あるレース。優勝杯「シルバー・カップ」には名だたる名艇の名が刻まれている

名艇〈シレナ〉の誕生は1961年。その直後からレース界にデビューし，当時の外洋レースを席巻した。24年を経た現在も，その勇姿を相模湾で見ることが出来る

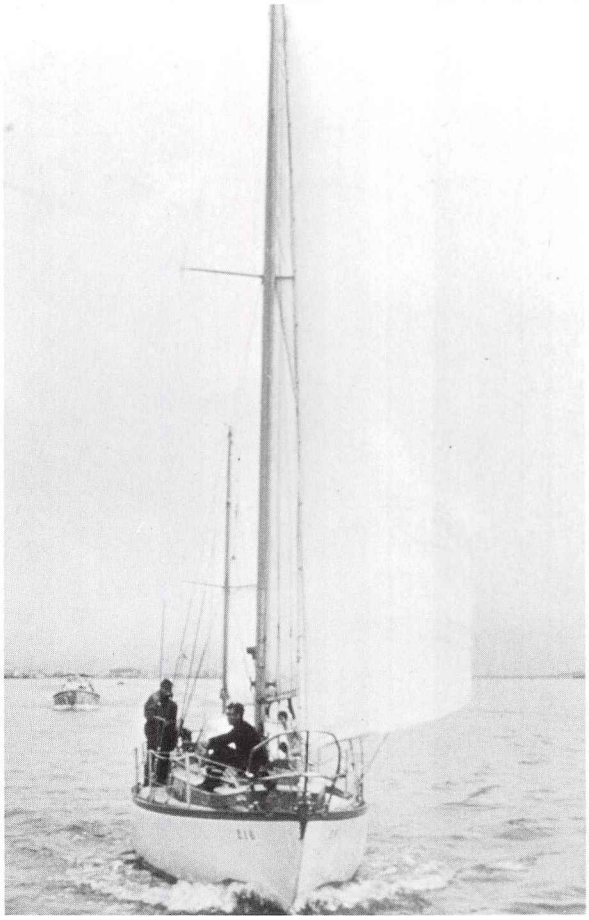
シケの海を豪快に走る〈マイグレーダー〉。潮気のある外洋クルーザーであった（Photo by T. Ihashi）

我国の海外遠征史に先鞭をつけた〈コンテッサⅡ〉の懐しい姿

大型新鋭艇として登場した〈ロータス〉の走りも当時注目を集めた

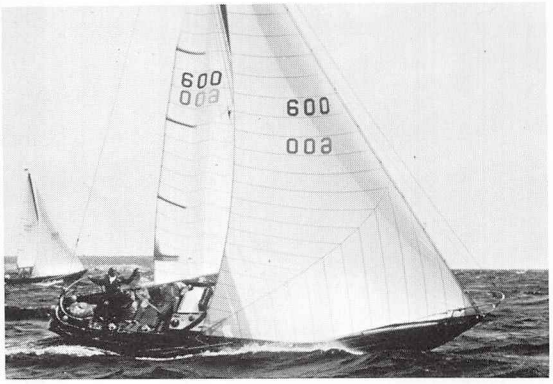


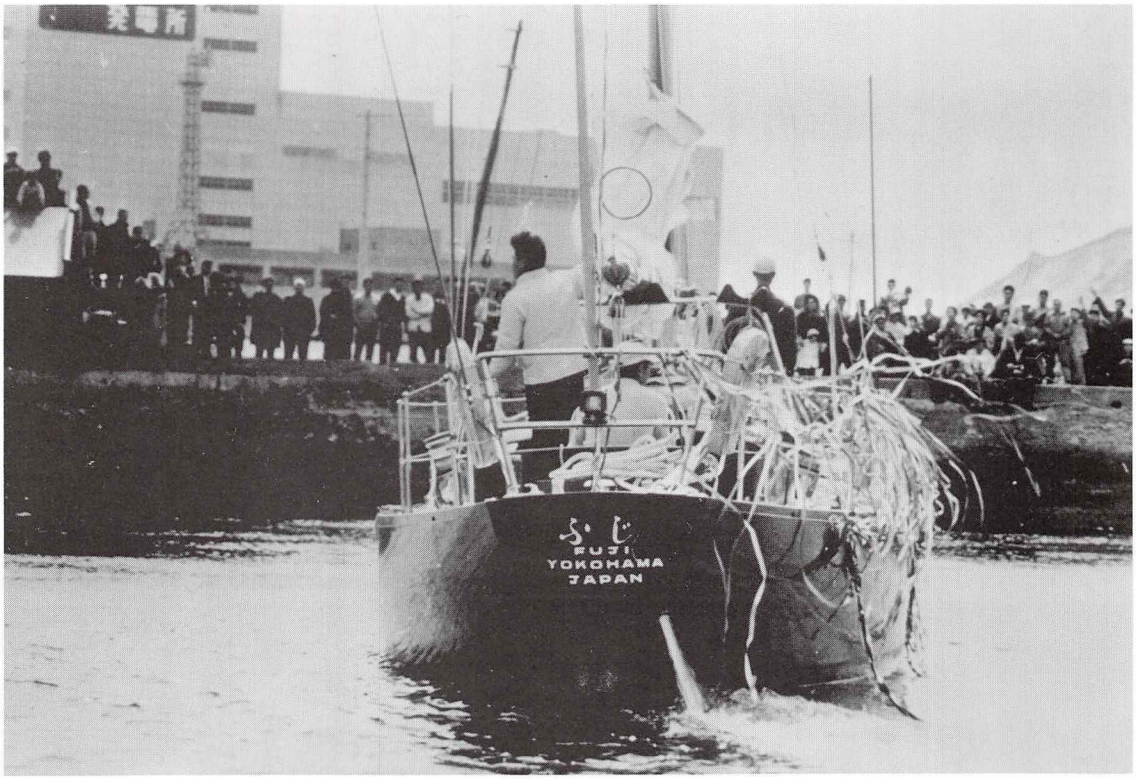
ダイヤモンドヘッド沖のフィニッシュ・ラインを，まさに横切ろうとする〈コンテッサⅢ〉の劇的な瞬間――1963年のトランス・パック・レースより



太平洋横断航海の実績に物を云わせて，第1回八丈島レース（鳥羽～八丈島～三崎間約200マイル）に優勝した〈チタ Ⅱ〉

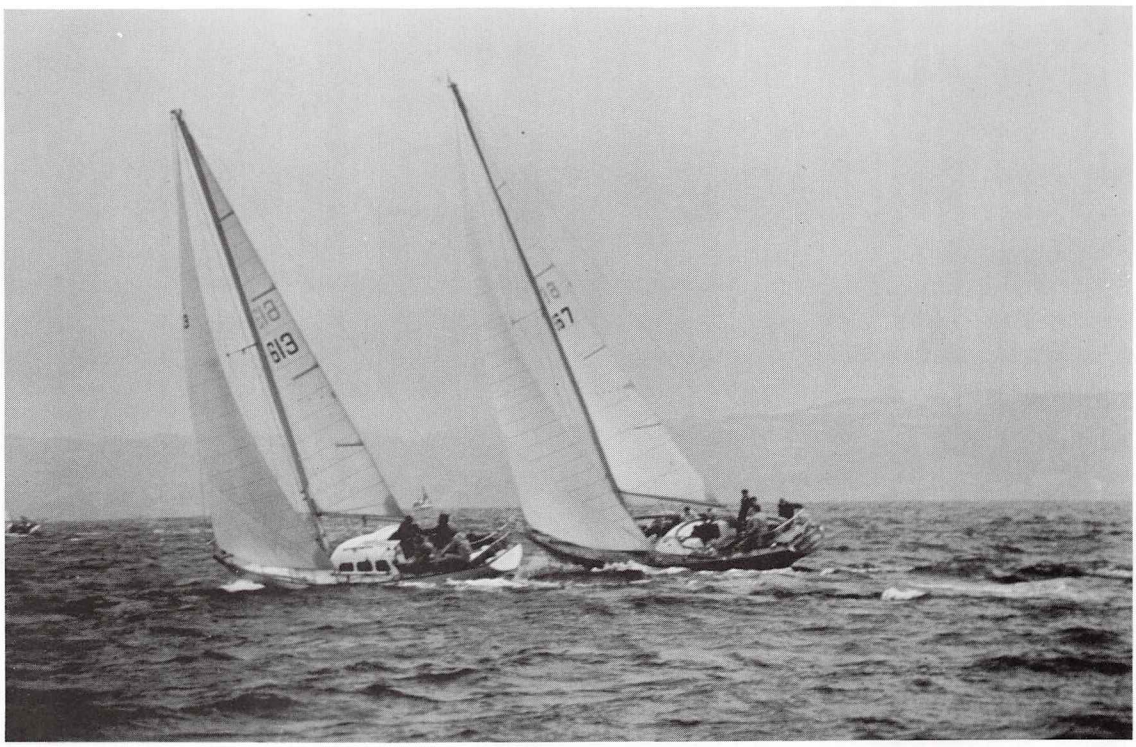
〈竜王〉のセーリング・シーン。同艇は世界的に著名なS＆Sの設計。本格的な外洋レーサーの時代の先駆となった名艇で，数多くの実績を残した

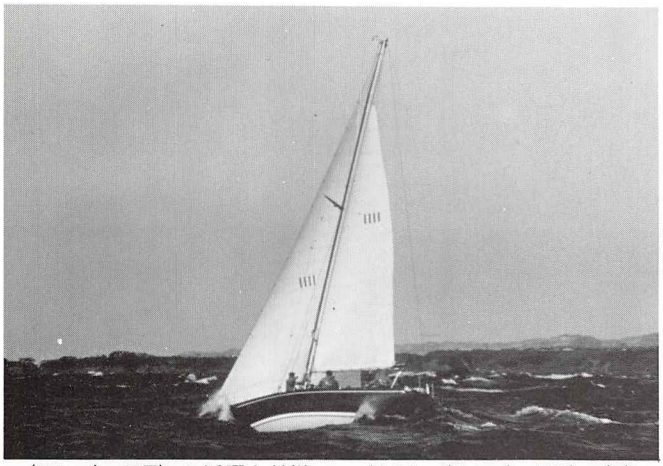




1966年3月，香港～マニラレース出場のため，久里浜港から香港へと旅立つ〈Fuji〉

〈はやまる〉（No 613，武市俊氏設計），〈K-7〉（No 667，小田達雄氏設計）の両艇も，ともに日本を代表するクルーザーとして一時代を築いた





〈サンバードⅡ〉の活躍も外洋レース史上永く記憶される。初のワントン・カップ挑戦，シドニー・レースの健闘など，日本のヨット界に与えた功績は大きい

〈竜王〉，〈サンバードⅡ〉，〈バーゴ〉に刺激された外洋ヨット界は，やがて新鋭レーサーが続々と誕生し，世界の海へと飛躍していくことになる

日本人の設計による本格的な外洋レーサーとして誕生した〈バーゴ〉（武市／村本氏設計）は，1969年のシドニー～ホバート・レースに参加し，その実力を海外で遺憾なく発揮した

IOR時代の到来

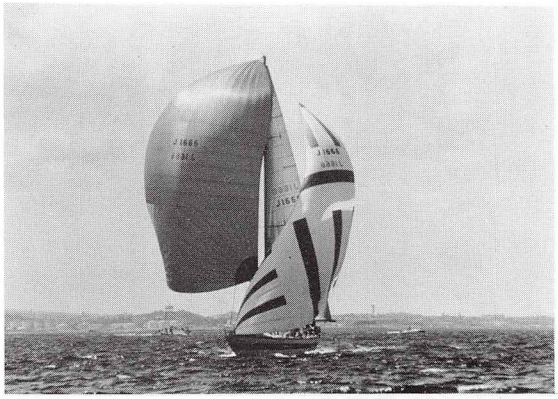
1970–1984

社団法人日本外洋帆走協会設立以後 世界への飛躍

撮影/岡本　甫

国際的にも注目された本格的な外洋レース，第1回沖縄～東京レースは，1972年4月29日，参加12隻によってスタートが切られた

トランス・パック出場，チャイナシー・レース優勝と，世界の海を転戦した〈チタIII〉は，この沖縄～東京レースに，平均8ノットの驚異的なスピードで優勝した



〈都鳥III〉（全長54 ft，S&S設計）は，アドミラルズ・カップ挑戦を目的に1975年に進水。トランスパック，シドニー～ホバートなどに出場の後，アドミラルズ・カップに挑んだ

1978年10月28日から始ったクォータートン・ワールドは，外洋レースのレベルを飛躍的に発展させた。そのクォータートン・ワールドで優勝した〈マジシャンV〉の活躍は，まだ我々の記憶に新しい

1982年のパンナム・クリッパー・カップに，艇別総合優勝した〈飛梅〉。日本の外洋ヨット界の実力を世界に知らしめた快挙は，外洋ヨット史に永く記憶されるべきものとなった（Photo by K. Shoehata）

1981年，アドミラルズ・カップに挑戦した〈月光VI〉。僚艇〈TOGO VI〉，〈コ・テルテルII〉とともに健闘し，19ヵ国3位の成績を残した

世界の海を転戦した歴戦の〈サンバードV〉

クォータートン・カップ・ワールドに総合２位と健闘した〈神風エキスプレス〉

単独世界一周レースでクラス優勝を果した多田雄幸氏（写真提供／文芸春秋社）

現在の日本を代表する大型外洋レーサー〈ZERO〉

NORC30周年に寄せて

会　長
石原慎太郎

30年前，在日アメリカ人を中心としたCCJを前身として，日本・オーシャン・レーシング・クラブとして創設された当協会も，四半世記をこえる歴史を経て，いま，ひとつの転換期を迎えています。

例えば，造船技術の著しい進歩は，ヨット界に一種の革命をもたらしました。それは，船体構造の開発，工法の進歩，あるいは，セールの新素材研究の成果などによって実証され，現在のヨットを大きく変貌させました。

他方，130余年の歴史を誇った伝統のアメリカズ・カップがオーストラリアに奪取され，レース史上初めてニューヨーク・ヨットクラブを離れたという事実，あるいは，前回（1982年）のパンナム・クリッパー・レースにおける，日本艇〈飛梅〉の総合優勝という快挙によって明らかにされたように，世界のヨット界全体の動勢が，ひとつの大きな転換期にきているという現実も否定できません。

また，目を転じて我国の社会状況を見るに，従来，海が周囲にありながら，海のレジャー，ホビーが白眼視されてきた状況が，近年，それを嗜好する人口も増え，世界の潮流の中で，日本のヨット界もひとつの過渡期を迎えていると思われます。

そうした流れの中で，オーシャン・レースがオリンピックの正式種目として採用される可能性や，J24のようなクルーザーの国際規格級が興隆を見たり，新しい時代を示唆するいくつかの注目すべき動きもあります。しかし，反面，別の過渡現象として，国内における従来の伝統あるオーシャン・レースが衰退しているという事実は，深く反省しなければならない現実でもあります。

私自身，今年から仲間と一緒にレーサーを整えてレース最前線に復帰します。そして，プレーイング・マネージャーとして現場の声を組み上げてゆきたいと思っています。

NORCが創立30周年を迎えたいま，日本におけるレースがさらに活況を呈し，そこから優秀な艇，人材が育くまれていくような状況作りに，会員諸兄のご意見，ご協力を仰ぎながら，努力して行く所存であります。

日本の社会が大きな成熟を見つつあるいま，外洋レースこそ，海を持つ国家民族の心意気の表示であるという自覚のもとに，みんなして力を出し合い，ヨット界における新しい繁栄を築きましょう。

創立30周年に当って

副会長
秋田博正

日本外洋帆走協会も創立30周年を迎えました。早いようでもありますが，その間の当協会の発展は今昔の感に堪えぬ誠に素晴しいもので感慨深いものがあります。

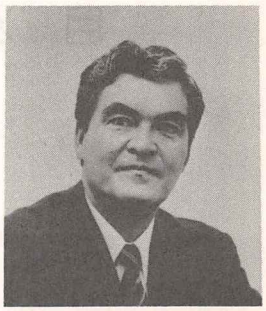
関西においても昭和30年頃からクルーザーが遂次姿を見せ始め，昭和33年には内海クルージングクラブが出来ましたが，翌年，当時は関東だけでありました日本・オーシャン・レーシング・クラブからの話しかけに応じてNORC内海支部となりました。私も昭和29年でしたか，ツインスター（41呎）を外人より譲り受け，西宮港を基地としてクルージングを楽しんでおりました。この艇は森繁久弥さんのメイキッスと大体同型でしたので，昭和36，37年頃大阪湾横断レース（西宮～洲本間）に2，3年にわたって共に参加し競ったことも懐かしい想い出であります。

その後のNORCの量，質両面においての充実は目覚しいものがあり，現在登録艇815隻，会員約3100人，活動範囲は北海道から沖縄にまで拡がり10支部と発展しましたが，一方英国でのアドミラルズ・カップやハワイでのクリッパー・カップレースには毎回当協会所属艇が参加し優勝したこともあるなど力をつけて参りました。

今この30周年に当って当協会の今後の発展を考える時，当然まず内部の充実をはかり，協会として活発な活動を行うことが緊要な問題であります。現在当協会会員は非常に高度の性能を有する艇を駆使して世界のオーシャンレースのトップレベルを競うグループと，クルージングないしはレースにおいても，クラブライフをエンジョイする延長においてのレースを楽しもうとするグループの2タイプに分れているように思います。前者は日本ヨット界の技術，艇の性能の向上のために是非更に一段の飛躍が望まれ，協会においても海外との情報の交換，審判制度の強化を始め諸対策を講じております。一方，後者，これが圧倒的に多数であると思われますが，この方々の期待にそえるような協会の活動が絶対に必要であり，そのためにはセーリングの現場に近いフリート，支部のきめ細かい適切な具体的対応を何よりも願っております。何れにしても安全に愉しくセーリングが出来る環境づくり，ヨットハーバーの建設，ヨットマンの行動を制約する法規，税制への対応，安全の確立の指導等に大いに力を注いで，わが国クルーザーの健全にして充実した発展が出来る基盤づくりに努力し，実をあげて行きたいものであると存じております。

それと共に会員が互いにより潮気溢れるシーマンシップを高め，それに基いた会員同志の海の男として友情を深めて行きたく願っております。小さくはハーバー内，続いてフリート，そして支部内と深め更に進んでは，互いに他の水域へもクルージングして海の仲間を拡げたいものです。まだNORCに入っていない艇の方々とも交流すると共に，大きな懸案である当協会と日本ヨット協会との提携も着実に進めて，日本の全ヨットマンが皆協力し合ってシーマンシップを発揮し，愉しい海の仲間の友情、協力の輪を拡げて行きたいものと心より願っております。

「30年史」刊行に当って



副会長
大儀見　蕉

日本の外洋ヨットの歴史は浅くも華麗である。戦後40年のその歴史は，暗黒の戦争の時代が終った時点では，文字通りゼロからの出発であり，その後のわずか40年の間に今日の多様にして，多彩な展開と，世界の外洋ヨットレースの修羅場でトップレベルの連中と種々の勝負ができるようになった。この質，量両面での素晴しい発展は，世界に類を見ない程のものであることは間違いない。

30年前，NORCの発足時は，わずか20隻のJOG型ミニクルーザーがその全勢であり，レースといっても，正確にはインショア・レースといった方が正確な，相模湾内の数十浬のレースだった。その後30年の発足後の軌跡を振り返って見ると，本格的外洋レースへの取り組み，三宅島への南進レース，八丈島レース，沖縄レース等，文字通りの外洋レースの展開が，一つの太い線としてNORCの発展の歴史をつらぬいていることがはっきりする。

もう一つの顕著な事実は，外洋レーサーとしての国際的な水準への目を見張らせるようなレベルアップの実体であろう。1967年に第1回八丈島レースが実施された頃には国際的なレベルの外洋レーサーは1隻もなかったことを思えば，今日のトップレベルのIOR艇群の活躍は驚異的といって良いだろう。

このような発展と，量と質の両面での急速な拡大とレベルアップは素晴しいことではあるが，同時にいくつかの大きな問題も提起しているといえそうだ。

その一つは，外洋を自らの責任で，他からの援助を一切期待せずに，安全に航海を全うするという，外洋に取り組むシーマンの基本に対する姿勢が甘くなってしまっているのではないかということだろう。

ファミリークルーザー在り，デーレーサー在り，プロダクションヨットと並んで，カスタムデザインのスーパー・レーサー在りと，外洋ヨットの艇そのものと，その乗り方，楽しみ方の多様化は素晴しいことである。

しかし，どういう乗り方，楽しみ方をするにしろ，海を侮ることは許されない。クルーザーだろうが，IORのレーシングマシンだろうが，海は平等に，公平に，そして極めて厳しく立ち向って来る。日本の外洋ヨットが様々な型でエンジョイされ，その数もどんどん増えて行けば行く程，「自らの責任で安全に」という海の鉄則が見失なわれてはならないということになる。

NORCは今日，その規模が大きくなっただけに様々な問題と課題をかかえている。NORCの近日までの発展を支えてきた基本は，そのヨットマンによる，ヨットマンのための，ヨットマンの組織であるという「自前」の姿勢であり，自分たちのことは，自分たちの責任でやるという「手造り」のスタレスではなかったかと思う。

この「30年史」の刊行が，会員各位による，一層の活発な意見の展開と，楽しく安全なヨットライフの充実につながれば幸いである。

目　次

口　絵 …… 1

NORC 30周年に寄せて……石原慎太郎 17

創立30周年に当って……秋田博正 18

「30周年史」刊行に当って……大儀見薫 19

NORC の組織と活動 …… 22

航跡30年

日本の外洋クルーザー草創期の頃 …… 福永　昭 26

CCJ 時代の懐かしい思い出……N.グレーン 44

CCJ 時代から今日までの足跡を辿る …… 志賀仁郎 46

艇の変遷に見る1960年代の外洋クルーザー……白崎謙太郎 62

私と NORC の30年――つれづれに思うこと……関根　久 72

21世紀への展望

座談会―転換期を迎えた NORC の将来…… 80

レクリエーション・ボーティングの将来を展望する……渡辺修治 95

外洋クルーザー界と NORC が直面する大きな課題…… 大儀見薫 100

NORC 安全委員長20年の経験で得たもの……横山　晃 103

IOR ルールと外洋レーサーの今後……林賢之輔 116

NORC のレーティング・ルールの変遷……渡正修治 119

船検・免許問題の10年……嶋田武夫 127

通信委員会10年の歩み …… 篠原　要 132

海外交流の歴史

海外遠征史 …… 136
クルージング・ヨットマンの記録 …… 140

支部活動の現況と将来

北海道支部 …… 144
津軽海峡支部 …… 145
駿河湾支部 …… 145
東海支部 …… 147
近畿北陸支部 …… 150
内海支部 …… 152
西内海支部 …… 154
玄海支部 …… 155
沖縄支部 …… 156

資料

NORC 30年年表 …… 160
NORC 歴代役員系譜（1954-1984） …… 189
奥　付 …… 191

表紙／「'84ミキモト・カップ」より／撮影・添畑薫

NORCの組織と活動

NORCは，任意団体NORC時代から数えて30年を経て，その組織，活動も大きく発展した。

日本全国に10支部，登録艇815隻，会員数約3,100人を数える現在のNORCの概要は次の通りである。

イラストのセールプランは，NORC発足当時の登録艇で，最初の登録艇はセールNo. 100〈アーゴノート〉，当時の登録艇はNo. 118〈YOYO〉まで19隻であった。

●NORCの設立

第2次世界大戦後の日本における外洋ヨットの歴史は，わずか4隻のクルーザーで始った。

まず昭和23年には在日米人と日本人10数人が中心となってCCJ（日本クルーシング・クラブ）が結成され，昭和25年には第1回大島レースが行なわれた。

その後，クラブの中心メンバーだった米国人たちが次々と帰国していったこともあって，CCJの存続が困難になってきた。そこで日本人有志がCCJの実績を受け継ぐ任意団体NORCを発足させることにした。昭和29年1月のことである。

その後昭和39年2月には，運輸大臣から「社団法人・日本外洋帆走協会」（NORC）として認可されるに至り，昭和59年現在，登録艇約815隻，会員約3,100名，会友約250名に数えるまでに成長した。

●NORCの設立目的と事業

NORCは外洋帆走に関して，調査研究，航海術の向上および強靱な精神力の養成，艇の安全性の確保と性能の技術的改善などを図ることを目的としている。そしてまた，国内または国際的外洋レースを行ない，それによって海事思想の啓発・高揚に寄与するという目的も持っている。

これらの目的を達成するためにNORCが行なっている事業は次のような内容である。

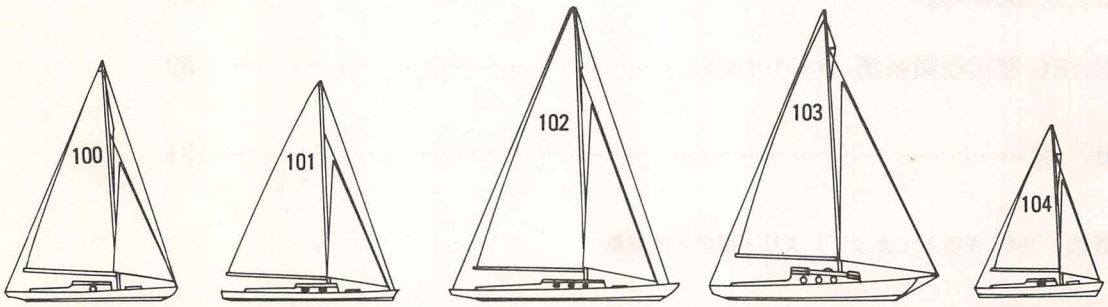
外洋帆走艇に関する調査研究，情報収集，技術指導，講習会開催，施設保有および供用，艇の登録，安全検査，計測，証書類発行，レース開催，国際組織参加，その他NORCの目的を達成するために必要な事業，などである。

●組織と運営

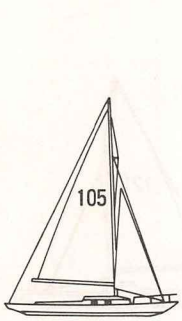
1．会員

NORCは会員が主体をなし，会員自らが運営する社団法人である。会員には，特別，正，準の3種類が定められている。

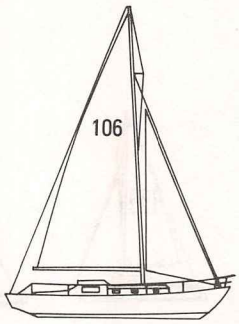
会員総会において，定款の変更，協会の解散および残余財産の処分などの基本的事項を審議決定



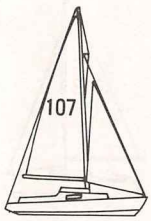
ARGONAUT　BACCANEER　KAZAHAYA　HI-UN　DONGGAMEIII



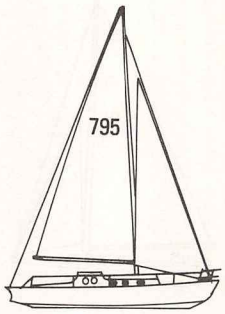
GYOSYU



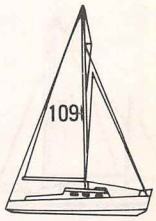
TENZAN



ALBATROSS



MUYA



MAYA

する。

2．役員

NORC の会務を処理するためには，会員の中から選ばれた次のような役員が置かれている。

会長１名，副会長２名，専務理事１名，常務理事２名以内，理事30名以内，監事２名以内。

これらの役員の任期はいずれも２年である。理事は理事会を組織し，事業運営の関係規定類の整備および運用，諸問題の処理などを行なう。監事は，理事らの会務執行の適否および経理について監査を行ない，会議に出席して意見を述べる。

常勤の常務理事以外の役員はすべて非常勤であり，無報酬である。

3．代議員

会員約30名に１名の割合で，支部単位で会員自身が代議員を選出する。代議員は，代議員会を組織して次に掲げるような NORC の重要事項を審議決定する。

(1)役員の選出，(2)事業計画および収支予算の決定，(3)事業報告および収支決算の承認，(4)会費などの決定，(5)選挙管理委員の選出，(6)総会に付議すべき事項など。

4．専門委員

NORC 事業の円滑な運営を図るため，次に掲げる11の専門委員会を設け，それぞれに委員長１名と委員10名前後が会員の中から任命される。

(1)総務委員会

NORC の事業全般の企画と総合調整を行なう。この委員会には，国際小委員会と会報小委員会が含まれる。

(2)財務委員会

(3)海事思想普及委員会

(4)安全委員会

(5)計測委員会

IOR という世界共通のルールによって艇体の計測を行ない，レースにおけるハンディキャップの基本となるレーティングを算出し，計測証書を発行する。

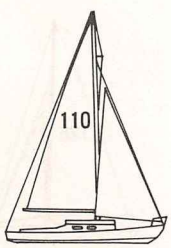
(6)技術委員会

(7)帆走委員会

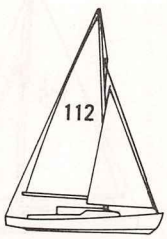
NORC 本部および支部が主催するレースの企画・運営にあたる。

(8)ルール委員会

(9)通信委員会

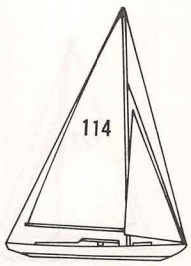


FLEUR BLUE

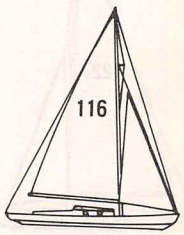


SAKURA

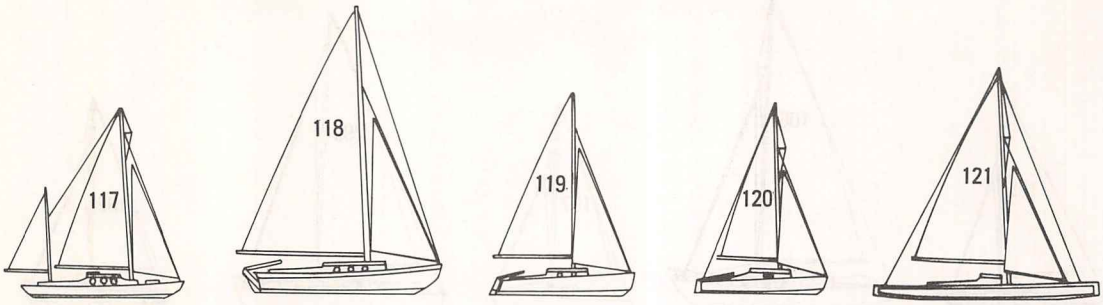
BRIGITTA



MOCHA DICK



SIOKAZE



HAGOROMO　YOYO　TART　DONGGAMEⅣ　FLYING FISH

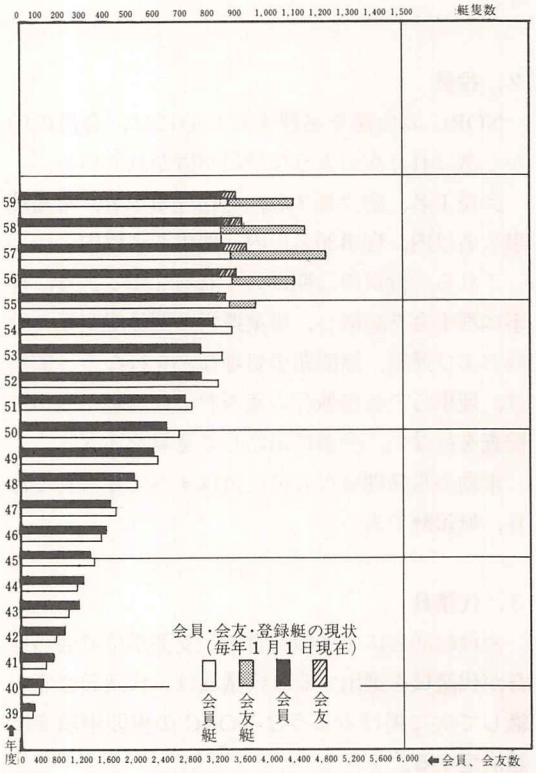
⑽法政委員会　⑾泊地対策委員会

5．支部

NORC の地方組織として10カ所に支部が設けられ，NORC 事業を全国規模のものにしている。支部にはそれぞれ支部長，常任委員，フリートキャプテン，専門委員，事務局などが置かれている。

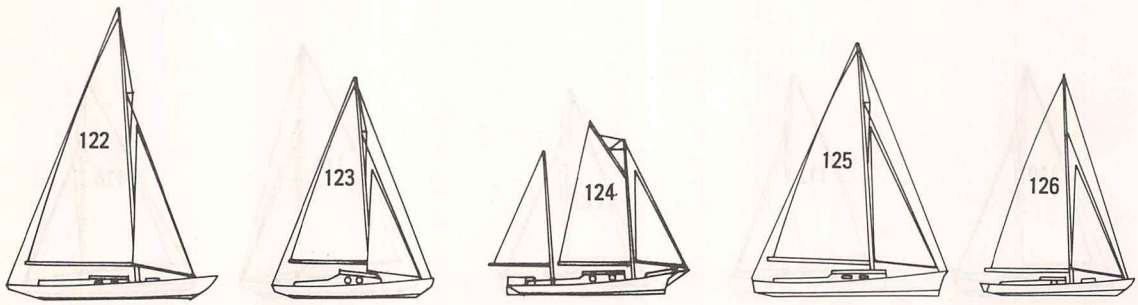
支部の名称は次に掲げるとおり。

(1)関東支部　(6)西内海支部
(2)駿河湾支部　(7)玄海支部
(3)東海支部　(8)沖縄支部
(4)近畿北陸支部　(9)津軽海峡支部
(5)内海支部　⑽北海道支部



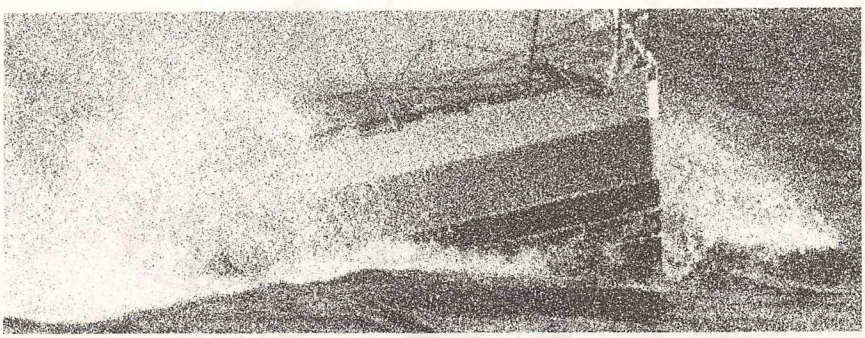
6．事務局

NORC の事務局には，常勤の常務理事，事務局長，事務・経理・庶務を担当する３名の職員，合計５名が日常の事務処理にあたっている。事務局では会員のサービスに手抜かりがないよう心掛けている。



HAYAKAZE　PERKIOMEN　JUDYMAE　MUSTANG　HANAHUZI

航跡30年



日本の外洋クルーザー草創期の頃

CCJの誕生、そしてNORCの発足

福永　昭

CCJ の受皿となった シーホース・クラブ

戦後，日本に駐留していた英米人が始めたのが，CCJ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）である。米軍の占領が終わり，日本の独立後これを引き継ぐのがNORCだが，そのためには受皿となるべき人の集まりがなければならない。その人達は，主としてシーホース・クラブのメンバーだった。

シーホースは，1948年10月に横山晃氏が設計した，全長５ｍのディンギーで，今日でも愛好者の多い寿命の長いフネだ。

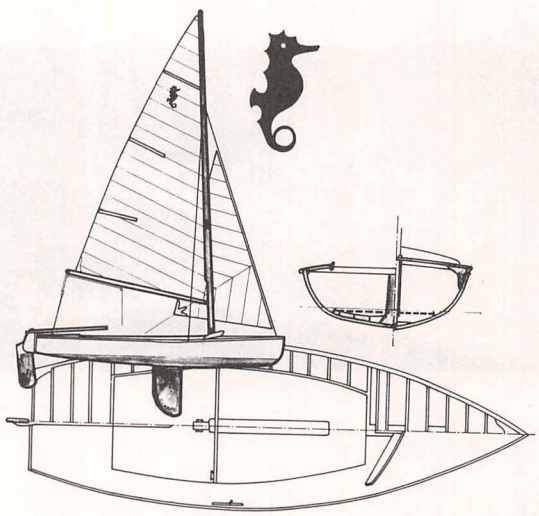
第二次大戦直前のベルリン・オリンピックに際し，採用されたオリンピヤ・ヨレの流れを汲む，素直なラインを持つ万能ディンギーである。

私は，海軍から復員し，大学で建築を学び八重洲口にあった建築事務所に勤め始めたが，兵学校で教わったカッターでの帆走（セイリング）や巡航（クルージング）の楽しさが忘れられなかった。休日になると、あちこちの造船所を見て歩いたが，最後に新山下町の岡本造船を訪ね，シーホースに試乗し，今は亡き岡本酒造氏，また設計者の横山晃氏にめぐり会う機会を得た。そして1950年暮れ，シーホース31号艇を手に入れることが出来た。有難いことに，岡本社長は，月払いでの支払いを心よく承知して下さった。

既に横山氏は1949年８月初旬に，独りで式根島往復クルージングを，この年の２月に進水したばかりのシーホースでやりとげ，舵誌上に詳しい記事が載っていた。

私はコクピット前半に，コンジット・チューブ（電線管）組み立て式のフレームを差し込み，この上にキャンバスのオーニングをかけ，トランサムには船外機がとりつけられる櫂座（ステアリング・オール用）を設け，中古の2.5馬力のジョンソン・モーターを積み込み，巡航に行ける用意をした。

休日毎に，岡本造船のポンドを基地にシーホースに乗り始めたのだが，寒い冬の日でも雨が降っても風が強くても必ず岡本造船に来ているシーホース仲間がいた。それが関根久氏だった。また進水当初からシーホースに乗っていた土井悦氏，岡本酒造氏の子息の岡本豊氏もいつもシーホース



全長５ｍの万能ディンギー「シーホース」

に乗っており，１日のセイリングを終え，造船所の事務室で図面を引いて居られる横山氏のもとで，これ等の方々と楽しく語らえる時間を持つことが出来た。

シーホースの愛好者は徐々に増え，横浜港外のレースの外，夏には横浜→葉山レースに加わったり，横浜→浮島レースなども行い，岡本造船のひと隅に皆で金を出しあい，小さなクラブハウスを建てるまでになった。

1951年にはCCJの第１回大島レースが行われ，横山氏が設計者兼スキッパーの日本大学の「さくら」が１位となり，グレーン中佐寄贈のシルバーカップが与えられた。この時の所要時間は24時間３分だった。優勝した「さくら」が横浜のヨットハーバーへ戻って来た時の乗組員の誇らしげな顔は，いまだにはっきり憶えている。私は横山氏に，来年の大島レースには是非クルーとして乗せてもらえるようお願いした。

横山氏設計の小型クルーザー「アルバトロス」が岡本造船で進水したのはこの年の秋，11月だった。

JOG ２号艇は「インディペンデンス」

岡本造船では「アルバトロス」に続き，横山氏設計，全長22フィート８インチ（6.90 m）のJOG第２号艇を建造中だった。全長6.70 mの「アルバトロス」よりやや大きく，舵は，「アルバトロス」のセパレート・ラダーと異なり，比較的長いキールの後端に取り付けられた，従来からのクルーザーと同じ型式である。

今日では，舵はキールから離れたトランサムやスケグに取り付けられるか，あるいはスケグなしの舵だけのフネが大部分である。もし流木などの浮遊物に当たった場合，舵故障の原因となりかねない。その点，キールの後端についた舵は，キールの前面が浮遊物に当たることで，損傷を免れる。大きなフネでも舵故障が致命傷となることがある。

シルバー（左），マッケンジー（中），山口四郎氏らはCCJ時代の中心メンバー

第二次大戦が始まって間もなく，ドイツ海軍が誇る新鋭戦艦「ビスマルク」がイギリス海軍に撃沈されたのも，もとをただせば，英空母「アーク・ロイヤル」を飛び立った雷撃機の魚雷に舵をやられ，操縦の自由を失ったからであった。

舵の位置については小型クルーザー（JOG）では，大いに迷う点であった。私も「MAYA」（全長７ m）の次に造った「古鷹」（全長20フィート）で，２度程，舵については痛い目に会った記憶がある。

このJOG第２号艇は1952年５月14日完成，翌15日進水した。注文主，故山口四郎氏（巴工業社長，蔵前の学生の頃から長兄の乗り組んで居られた軍艦のガンルームをたびたび訪ねられたり，戦前からの数少ない，海を愛しヨットを愛された方である）によって「インデペンデンス」と命名された。氏は，戦後建造する最初のフネに，米軍の占領が終わり，日本が独立したのを記念して，この名を付けられたのだった。

横山さんは，前年の私の望みをかなえて下さり，この新艇に，第２回大島レース参加のクルーとして乗り組めるよう取り計らって下さった。乗組員は，横山艇長と私，兵学校のクラスメートで，ずっ

とシーホースに一緒に乗っていた加藤松夫君と，慶応の学生だった高村孝君の４人である。

大西に見舞われた第２回大島レース

５月17日，1630横浜出港，シェイク・ダウンと海流調査のため，大島へ向かった。翌18日，0740岡田入港，1550三崎に着き，私共はここで下りた。横山さんはその後真鶴まで行き定置網漁業をやっている漁協の人達に潮の模様を尋ねた上，葉山へ「インデペンデンス」を回航された。

年によっては，５月頃に黒潮が本州に近づき，南の強風や大潮を引き金に，伊豆半島と大島の間に強い分流が流れ込み，時には流され伊豆寄りから大島へ渡れないことがある。黒潮の状況を知る手がかりは，大島の南，大室出(おおむろだ)しで“さば”がよく獲れだすことによってわかる。そのためには土地の漁師によく聞くことだ。……これがこの初航海で横山さんから伺った貴重な教訓であった。

５月23日(金)，2100，葉山スタート，参加艇12艇で第２回大島レースは始まった。北東の風，曇後晴，翌24日初島を回り，熱海・伊東の沖にかかった頃，伊豆の稜線に“のろし”が上がった。何だろうかといぶかるうちに，漁船が，大西が来るぞと叫びながら続々と港へ帰っていく。

「さくら」，「インデペンデンス」，「アルバトロス」と，横山氏設計の３艇が共に大島を目指す。元村沖でとうとう大西につかまってしまった。直ちにストーム・ジブにとりかえ，波浮沖へ向かう。潮は上げ潮，伊豆列島沿いでは東から西へ流れる。横山艇長は潮を避け，岸べったりに竜王崎を回るコースをとる。「アルバトロス」は沖を回っていく。あとは追手で一気に葉山に着けると初陣の勝利を夢見たが，自然はそんなに甘くなかった。

大島の東では三原山からの猛烈な吹き下ろしのど真中を走るハメになった。やっとの思いで走り抜け，岡田の沖あたりにさしかかる頃，あやしく風向きが変わったと見る間に北東のブローが来た。ローラーリーフをする。ブームエンドが下がって仲々メンスルがタイトにはれない。ますます強くなる真冬のように冷たい北北東の強風の中，タッキングを繰り返すが思った程上れなかったようだ。

当時は今日のような良いオイルスキンもなく，

大島レースの参加艇でにぎわう葉山・鐙摺ヨットハーバー（1959年当時）

着ていた海軍のレインコートなどほとんど防水の役に立たず，体の芯までスプレーで冷えてしまった。この夜頑張っていたのは他に「アルバトロス」，「仰秀」と「さくら」の4艇だけだった。

ようやく冷たい透き通るような朝を迎え，佐島の沖にさしかかる頃，西から「アルバトロス」が姿を見せクロスするが，あまり冴えた走りではなかった。1045「インデペンデンス」が葉山にフィニッシュ，やがて，「アルバトロス」がフィニッシュ，「仰秀」は夕刻近く葉山にたどりつく。「さくら」はしばらく行方不明だった。この時の「インデペンデンス」の所要時間は37時間45分39秒である。

第2回大島レースの賞品授与のセレモニーは，米軍が未だ接収中の三井クラブで行われた。オーナーの山口氏，横山晃艇長とクルー一同起立し，グレーン中佐寄贈のシルバーカップが渡され，CCJのメンバーのアメリカ人達や，イギリス人のマッケンジー氏に紹介された。

クルーのうち，高村氏は現在も「タキヨン」のオーナーとして活躍中だが，加藤松夫君は今は亡い。彼はその後もずーっと「MAYA」の頃まで一緒に乗っていたが，しばらくして海上自衛隊に入った。間もなく好きな飛行機の道を選び，航空自衛隊に入り，やがてブルーインパルスの隊長となる。1961年7月21日，独りでジェット機訓練中，遠州灘に落ち，殉職してしまった。ちょうどその前，「天山」次いで「レッド・ウィング」のオーナーだったアメリカ人のシルバー氏（E. J. SILVER）が琵琶湖で水上機のテスト飛行中，墜落，死亡したというニュースを，在仏中の私の所へ来た加藤松夫君の手紙で知った直後だけにショックだった。

「MAYA」の設計番号は38番

「インデペンデンス」と同型の「ともだち」は，関根さんの知人のアメリカ人艇として，この年8月進水した。シーホースに乗るかたわら，関根さんに誘われて何回かこの艇に乗るうちに，お互いのシーホース2艇を売って，JOGを造ろうということになった。

イギリスのJOGルールによると，JOGレースに参加出来るフネの大きさは，水線長16フィートから20フィートと定めてある。水線長20フィート（約6.1 m）だと全長は23フィート（約7.0 m）ぐらいになる。そこでフネの大きさはメートル法できりのよい全長7 m，幅2 mと決めた。ゆるいリバース・シャーで，トランサムが内傾したクルーザーのスケッチを書き，ハルを真赤に塗り，横山さんに設計をお願いした。

設計番号38番，力強いデザインの図面が出来上がったのは翌1953年早々である。1月11日，岡本造船で建造の契約をした。

艇名はローマ字で「MAYA」とすることにした。

クルーザーとは英語で巡洋艦の事を言う。この戦争でほとんど沈んでしまった日本海軍の軍艦の中で，特に「夕張」以後の平賀造船中将の造った巡洋艦には，勇ましい見事なデザインのフネが多かった。私は短い期間，軽巡「大淀」乗り組みだったが，海上保安庁の巡視艇に「大淀」というのが既にあるので，重巡「愛宕」クラスの「摩耶」という名前をとり，関根さんに相談した。「マヤ」とは西洋の女性の名と同じ音でもあるためか，関根さんも承知して下さった。

この1953年は，3月6日にスターリンが死に，1人残っていた戦前からの世界の指導者が消え去った年である。

5月1日に第3回大島レースが行われ，所要時間31時間22分の「アルバトロス」（新兄弟所有）が1位，マッケンジー氏の「MUYA」が2位，3位はロビンソン氏の「QUEST」だった。

このレースを最後に，アメリカ人メンバーの大部分が帰国してしまったCCJは，その運営がおぼつかなくなっていく。

「MAYA」は7月9日ようやく進水した。

最新艤装の「MUYA」誕生

マッケンジー（Angus A. MACKENZIE）氏は，その名が示すように，スコットランド生まれのイギリス人である。当時，ホンコン・イースタン・シッピング・カンパニーの東京支店長として日本に駐在し，私の勤め先のすじ向いにある，京橋の千代田ビルに事務所を持っていた。

氏は退役予備海軍中佐で，第二次大戦中はイギリス海軍の駆遂艦長として対独戦に活躍した。予備海軍（ネイバル・リザーブあるいはマーチャント・ネイビィ）とは，日本も同じしくみであったが，商船乗りの士官や船員が所属し，戦時には海軍々人として勤務するシステムで，各国とも似たような制度があった。

RORCのメンバーでもあるマッケンジー氏は，ホンコンから持って来た「HI－UN」という名のクルーザーを，アメリカ海軍横須賀基地ヨットクラブに譲り，岡本造船で新艇「MUYA」を建造中であった（1952年）。この艇は「天山」と同じく，イギリス人，アーサー・ロブ（Arther Robb）の設計で，全長33フィート，オールチーク製，岡本造船の見事なクラフトマンシップで造られた本格的クルーザーであった。

フィッティング，エンジン，内装からセイルまですべてイギリスの最新のものが取り付けられた。特に目新しかったのは，アルミマストとセイルである。アルミマストは日本で初めて見るものであった。セイルは氏と同名のMACKENZIEという名のセイルメーカーのもので，すべて色とりどりに染めてあった。まだテトロン（ダクロンあるいはテリレン）のセイルは存在せず，ナイロンのスピンネーカーを除けば，セイルはエジプト綿から作ったものが最良とされていた時代である。

マッケンジー氏の説明によると，白いセイルは太陽の熱線を反射して，ぬれた場合に乾き難いうえ，水洗いを怠るとたちまち「かび」が生えて，

「MUYA」のオーナーA. A. マッケンジー氏

見られないものになってしまう。セイルを各種の色に染めてあるのは，セイルの区別をわかり易くするとともに，太陽の熱線をよく吸収し，早く乾かすためだと言うことであった。

岡本造船で，度々顔を合わせているうちに，内装が未だ完成していない「MUYA」のギャレー回りの設計について，私にアドバイスを求められた。

「MUYA」は1952年12月17日，1615の満潮時に，岡本造船のスリップから進水し，かねてマッケンジー氏が泊地にと目をつけていた，三浦半島の小網代湾に直ちに回航された。

小網代湾は戦前から要塞地帯に属し，戦争末期には海軍のマルヨン（ベニヤ製の高速モーターボートで，火薬を積み，敵艦に体当たりするよう計画された）の基地として使われていた所で，現在でもマルヨンを格納していたトンネルが残っている。戦後は南側の民家側に漁船がつながれているのみで，広い湾には「MUYA」を除けば，ヨットは一杯も見当たらなかった。

この湾は西から西北西に湾口が開け，真正面に富士を望み素晴らしい眺めではあるが，いつも静かな油壺と異り，冬の季節風がまともに吹き込み，時には湾の奥でも磯波がたち，よほどしっかり係留していないと安全とは言えない入江である。

日本人の手による ヨットクラブを作る

1953年の6月，「MUYA」の停泊する小網代湾の北側に，マッケンジー氏はイギリス陸軍払い下げ品の「かまぼこ」兵舎（クォンセット・ハット）を利用して，別荘を設計するように私に依頼された。アメリカ軍占領下の日本のあちこちには「かまぼこ」兵舎が建てられていたが，これ等は半円形の断面をしているため，端の方は頭がつかえて使い難い。これに比べ，イギリスの「かまぼこ」兵舎は半円より少し大きい断面なので，端の方まで使えるようになっている。私はこれに庇をかけ，すのこの床のバルコニーをつけ，丸い屋根は緑色のペンキを塗って仕上げた。別荘が完成すると，マッケンジー氏はバルコニーの手摺に大きな表札をつけた。表札の文字は「GREEN SPINNAKER」とあった。

その後，毎週末，氏は夫人と娘さんを連れてこの別荘を訪れ，風の弱い日にはバルコニーでバグパイプを吹きならし，「MUYA」でセイリングを楽しむのを常としていた。バグパイプを吹けば，必ず良い風が吹いてくると言うのが，スコットランドの言い伝えであるという。

CCJのメンバーとして，マッケンジー氏は大島レースのハンディキャップ・システムにRORCの方式を用いていた。大部分のメンバーはアメリカ人であったにもかかわらず，RORC方式を使わせたのは，氏がRORCのメンバーでもあり，オフショアレースの経験と知識が，アメリカ人メンバーより豊富であったためと思われる。

前述のとおり「MUYA」の最初の大島レース（第3回）では，レーティングの小さい，JOGボート「アルバトロス」に勝ちを譲っている。

1953年秋のある日，マッケンジー氏の事務所を訪ねている時，日本人の手でクルーザーのクラブを作ってはどうか，という話になった。氏は手元の紙に英語で，「Japan Ocean Racing Club」と書いて私に示された。

横山さんをはじめ，関根さん，私などシーホースの仲間のなかでも，ちょうど同じような事を考えていたところである。

また，マッケンジー氏は，グレーン氏に手紙を書いて正式にCCJの大島レースに出ているシルバーカップを譲り受けられるよう手配するとも言ってくれた。このシルバーカップは，初島・大島を反時計で回る，5月に行われる大島レースに対してグレーン氏から寄贈されているのだと念をおされた。その後NORCはこの大島レースを引き継ぐのだが，このカップの寄贈された由来を忘れ，大島レースを6月に行うという間違いをおかしてしまった。伝統を尊重し，伝統を作るということに対する考えが，日本人とイギリス人では異っていたようである。

NORCの名前が決まる

1953年の秋から年末にかけて，新しいクルーザーのクラブを作る準備にかかった。従来の日本の体協の下にある，人の金にたよる「たて」組織のスポーツ団体と全く異るクラブにするのが，我々一同の願いであった。その下地となるやり方は，既にシーホースクラブで経験ずみである。ヨーロッパやアメリカでは当たり前の事が，戦後民主化されたはずの日本では仲々育っていないのが実情であった。

第一の考えは，外洋レースを行う場合，レースを主催するのは，レース参加者自身であるということである。レース・コミッティーは参加者のうち当番にあたったものが担当するにすぎないのだ。

第二は，すべての責任は参加者自身がとるということである。実際問題としても，レースにスタートした後は，レース・コミッティーには出場艇の様子を知ることは出来ない。レースを続けるか，やめるかの判断は，レース出場艇自身，その責任

者の艇長（スキッパー）の決定によるより仕方ないのである。

第三は，クラブを運営する委員（コミッティー）は，現役のオーナーの代表がなるべきであって，実際にフネに乗ってない人が会長をはじめクラブ委員をやるようなことは避けようということである。

後になって思いおこされるのは，NORC 創立後何年かたって，副会長のマッケンジー氏から手紙をもらったことである。手紙には，現在の NORC 会長はもはや，アクティブなメンバーではないから交替すべきではないか，とあった。あまり海に顔を見せなくなったら，会長はすべからく引退するのが，ヨットクラブの会長たる所以である，というのが氏の考えというか，ヨット先進国の常識なのであった。

第四は，台風以外，一旦決めたレーススケジュールは絶対に変えないということである。出る出ないは，出場者自身が決めることだからである。

以上の 4 つの考えは，海を知らない，日本の新聞記者諸氏には未だに理解出来ないことのようである。

先ずクラブの名前を決めなければならない。マッケンジー氏は「ジャパン・オーシャン・レーシング・クラブ」と書いて示してくれた。英語では日本は「Japan」に違いないが，これでは英語国の植民地である。やはり，「日本オーシャン・レーシング・クラブ」でなければならない。ローマ字で書く時も「Japan」はやめて「Nippon」にしようということで，「Nippon Ocean Racing Club」は決まった。

オリンピックや，その他の国際競技に出場する日本の選手の胸には「Japan」とあったり「Nippon」とあったりまちまちである。これは，郵便切手と同じく Nippon に統一するのがすじであろう。

クラブ設立の発起人となる委員の人達は，シーホースクラブの横山晃，関根久，土井悦，岡本豊の各氏と私，CCJ のレースに度々参加し，横須賀のアメリカ海軍ヨットクラブとも親しい東造船の小山捷，渡辺修治の両氏。以上の方々と連絡をとり，度々桜木町の中華料理屋に集まっては，翌春のクラブ設立を目指し，打ち合せを行った。

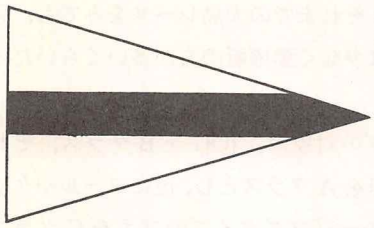
マッケンジー氏は参考にするようにと，RORC ルールブックを貸してくれた。これをもとに，和英両文の簡単なクラブ規則を作った。

また，氏はクラブを作る以上，クラブ・バージ（クラブ旗）とエンサイン（国籍旗）を決め，ロイドに登録するものだと教えてくれ，緑の表紙の「ロイド・レジスター・オブ・ヨット」という本を手渡された。開いてみると，世界中のヨットクラブの名称，所在地等のデータとともに，色刷りのクラブ・バージ，エンサインの一覧表が載っている。このなかで，アメリカの CCA（クルージング・クラブ・オブ・アメリカ）のバージが目についた。白地三角旗の中央に青い横線が一本入った，すっきりしたものであった。日本では白地と赤の線がふさわしい。早速，白地三角旗に太い赤の横線一本の絵を画いてマッケンジー氏に見せたが，あまりあっさりして物足りないと思ったのか，赤線の上にカモメを画いてはどうかと言われたが強制はしなかった。

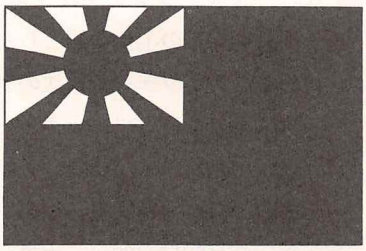
ロイドに登録する以上，エンサインを決めなければならない。日の丸の旗は，海上で見ると少し淋しいし，アメリカやイギリスもヨットには国旗を掲げない。そこで委員一同の意見が一致したのは，当時誰も使うことなく捨てさられている日本帝国海軍の軍艦旗を使おうということであった。

こうして NORC のクラブ旗と国籍旗は定まり，マッケンジー氏はポケットマネーで早速ロイドに登録の手続きをとってくれた。1955年版の「ロイド・レジスター・オブ・ヨット」にはこれ等が載った。

やがて，海上警備隊が，もと海軍の人達を大量に採用して海上自衛隊となった。いつの間にか今まで使っていなかった軍艦旗を自衛艦に掲げるよ



CCA バージをヒントに白地三角に赤の線が入った NORC バージ



後に軍艦旗から海の青をあしらったエンサイン（国籍旗）に変えた

うになった。NORC から防衛庁に対し，軍艦旗はヨットエンサインとしてロイドに登録してある旨手紙を書いたところ，軍艦旗を使うのは困るという返事が来た。戦後長いことほったらかしにしておいて，今頃何を云うのかと思ったが，いさぎよく，軍艦旗を返し，新しくヨットエンサインを考えることにした。

海の色の，濃い青地の上の1/4隅に帝国海軍の大将旗を入れた。全体の感じはイギリスのブルー・エンサイン（予備海軍旗）に似ている。社団法人・日本外洋帆走協会（NORC）が現在使っているのがこの旗で，ロイドに登録し直した。

「MAYA」進水後

「MAYA」は進水後シーホースクラブの母船として，シーホースのレースの手伝いをしていた。7月の小網代レースでは，横浜を12日0335スタートし，北東のさわやかな良い風に恵まれ，0805小網代に着いた。

その後しばらく，「MAYA」は小網代湾の奥に停泊することにした。重油で汚れた横浜の海にくらべ，水のきれいな相模湾は別の国へ来たように思われた。当時，油壺に1，2杯外人のクルーザーが停泊する他，小網代にはマッケンジー氏の「MUYA」と，ノリス氏のクリンカー張りニス塗りのダブルエンダー・モータークルーザーが係留しており，残りの大部分のクルーザーは葉山・鐙摺ハーバーにつながれていた。

私はマッケンジー氏の別荘を設計した後，次々とアメリカ人の別荘を担当することになったので，小網代を訪れる機会は多くなった。

関根さんも，家族の方や，友人の岡野さんを連れて小網代まで出かけて来られた。東京からは，逗子か久里浜からバスを乗り継いで来るより方法がなく，道路は未だ舗装されておらず，フネにたどり着くのは一苦労だった。

「MAYA」建造後，岡本造船ではアメリカ人の注文で，同型艇「BRIGITTA」が作られた。以後「MAYA」クラスはその性能の良さを買われて，アメリカへ多く輸出されることになった。

7月25日夜，満月の小網代を出港，走水により，26日1800横浜へ戻り，またシーホースのレースにつきあうことになる。この年，シーホースクラブでは1月から10月まで，8月を除き毎月レースを行っている。

JOG「MAYA」が進水した

NORCの組織作り

NORCの事務局は，日比谷の日活ビル地下に店を持って居られる関根さんのところで引き受けて下さることになった。以後数年，NORCの会計から通信連絡，レース成績の発送と，ほとんどのクラブの事務を関根さんと店の方がやって下さった。

委員の分担は，技術委員として小山捷，横山晃，渡辺修治の各氏。レース委員は土井悦，岡本豊の各氏。総務委員は関根久氏と私。会長には山口四郎氏，副会長にはマッケンジー氏になってもらおうということで皆の意見は一致した。

レーススケジュールを作る

初年度（1954年）のレーススケジュールの相談などの打ち合わせにマッケンジー氏を訪ねるたび，色々と有益なアドバイスをもらった。カップとウイニング・フラッグについてもそのひとつである。

各レースにはシルバーカップのように，回り持ちのトロフィーの他に，上位の艇に銀のサケカップとウイニング・フラッグを出すように言われた。旗のことまでは考えつかなかったので，成程いい考えもあるものだと思った。サケカップとは昔から日本にある銀の盃のことである。氏は，あのシンプルで，日本的であると同時に美しい形をした盃が気にいっていたようである。

ウイニング・フラッグについて，氏は，三角の旗に1，2，3と字を入れたらよいと言われたが，数字では芸がないので，桜の花を入れることにした。1位は桜の花を3個，2位は2個，3位は1個として，全クラスの総合の1位から3位までに出し，完走した艇には参加の記念として白い丸1個の三角旗を出すことにした。なお旗の色はレース毎に変えた。現在はやめた完走旗を出すもう一つの理由は，それまでの大島レースをみても，完走するフネは少なく棄権艇の方が多いくらいだったからだ。

サケカップの対象は，JOGをBクラス，それ以上の大型艇をAクラスとし，後にヨールやケッチなど，クルージングタイプのフネをCクラスとし，各クラスの上位の艇とした。

1954年のスケジュールは次のように定めた。

※　1月7日　コミッティー打ち合わせ
※　1月21日　発会式
※　3月27日～28日　館山レース
※　5月28日～29日　大島レース
※　6月10日　シルバーカップ授与式
※　7月17日～18日　小網代ランデブー
※　9月18～19日　館山レース
※　10月9～10日　初島レース
※　12月16日　総会

後に，11月，さらに木更津レースを加えて実施したが，初年度としては欲張ったスケジュールだった。

NORCの発足

当時唯一のヨット雑誌「舵」の編集長，土肥さんを訪ねNORCへの援助をお願いした。今日に至るまで，NORCの活動，レーティングルールの解説からレース成績や講評など，細大もらさず「舵」の記事としてとりあげて下さった事は，今日のクルーザー界の隆盛のもととなった。

日本オーシャン・レーシング・クラブの発会式の案内，クラブ規則，レーススケジュールを印刷し，各オーナーあて発送した。

1954年1月21日夕刻，日本橋三越前の精養軒で盛大に発会式を開催した。席上山口四郎氏が会長に，A.A.マッケンジー氏が副会長に選任された。その後3月の第1回レースまでに行った作業は，NORCに加わった各艇にセイルナンバーを与え，レーテイング（R）を計算し，TCF（タイム・コ

規　　則

1.名前
日本オーシャン・レーシング・クラブ
(Nippon Ocean Racing Club)
2.目的
(1)外洋レースとクルージングを盛んにすること。
(2)健全なオーシャン・レーサーの設計、建造を促すこと。
(3)ヨットの航海術、運用術の研究と実習を奨励すること。
3.会員
外洋レース及びクルージングに興味を持っている人は誰でもクラブに加わることが出来る。乗る艇のないメンバーには、希望によってコミッティーが乗る艇の世話をする。クルーの足りない艇には、コミッティーが世話をする。
4.会費
入会金—なし
年会費—500円(最初の会費を納めれば、会員となる)
これは主に通信費、小型クラブ旗、会報の費用にあてる。別に費用をとりルールブックをつくる予定。
5.艇の登録料3000円
(1)セイル・ナンバーを与える(年代順に100番から)
(2)個有識別旗を与える(進水年代順に国際信号旗A.B.C.順)
(3)マスト頂上に掲げるクラブ旗(Burgee)を与える。
(4)メジャリングの費用を含む。
6.バージ及びエンサイン
(1)クラブ旗(Burgee)は白地三角旗の中央に赤線1本を入れる。
(2)エンサイン(Ensign)—オーナーの国旗を示す旗として、日本人は、軍艦旗を用いる。旗は「とも」の旗竿に掲げる。
7.ルール
(1)R.O.R.C. Rating Rule を用いる。
(2)スタートは、一斉、フライング・スタートとする。
(3)安全規則を作り、レース艇はこれに従う。
(4)帆走規則は日本ヨット協会の競技規則による。
(5)艇のレーティングによりAB二つのクラスにわける。(区別は追ってメジャリング委員が決める。
(6)カップ
(I)毎年のチャレンジ・カップ(両クラスを通じて、最小修正時間の艇)
(II)サケ・カップ(クラスAの最小修正時間の艇)
(III)サケ・カップ(クラスBの最小修正時間の艇)
(V)サケ・カップ(両クラスを通じ、最初にフィニッシュした艇)
以下、略。

レクション・ファクター)を決めることであった。当時のTCFは次の式で計算した。

$$TCF=(\sqrt{R}+2)/10$$

各艇のデータを集め，レーティングを計算するやっかいな仕事は，ほとんど横山さんがやって下さった。

セイルナンバーは，将来各地方毎にNORCの支部が出来る事を予想して，100番台を関東，次に出来る支部に200番台をあて，地方毎に区別しようと考えた。今思えばこれは失敗だった。NORC発足後，日本経済の進展とともに，登録艇数はどんどん増え，100番台は直ちにふさがってしまった。関東についで設立された内海支部は1番から始め，次いで東海支部が200番台を使ったため，関東では次に300番台を使わざるを得なかった。地方毎にセイルナンバーを分ける考えは無意味になってしまった。(現在，NORCのセイルナンバーは日本全国一本で，登録申し込み順に本部で与えている。またオーナーが以前登録した番号を新しい艇につけることも出来る。)

最初の登録艇

100	アーゴノート	110	フルールブルー
101	○BUCCANEER	111	○VIKING
102	○風　早	112	さくら
103	○HI−UN	113	○BRIGITTA
104	どんがめ	114	○MOCHA DICK
105	仰　秀	115	○お吉丸
106	○天　山	116	しおかぜ
107	アルバトロス	117	○はごろも
108	○欠番→795 MUYA※	118	○YOYO
109	MAYA		

※○印は外国人所有艇　※MUYAはRORCのセールナンバー

レース中，セイルナンバーの他に艇を識別し易いよう番号順に国際信号旗のアルファベットを識別旗(Distinguishing Flag)としてスプレッダー

に上げることにした。また参加艇オーナーも外国人が多いことから，スターンに国籍旗を掲げることにしたので，我々日本人の艇は皆軍艦旗を掲げてレースに出た。戦後9年目に海の上にはためく軍艦旗の眺めは仲々よいものだった。

セイルナンバーは古いフネからつけたので，慶応大学の「アーゴノート」（ARGONAUT）が100番で，118番の「YOYO」までの19艇が最初の登録をした。

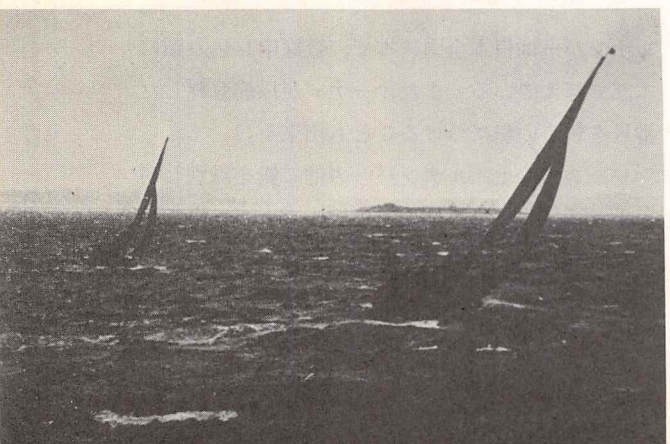
NORCの第1回レース

NORC第1回のレースは3月の館山レースで，横浜スタート，館山のマークを回り，横須賀のアメリカ海軍ヨットクラブのハーバーにフィニッシュする50マイルのコースである。このハーバーはもと日本海軍・横須賀砲術学校のポンドで，私にとっては戦争末期，対空射撃を学んだ懐かしい場所だった。

3月27日のレース当日には，アメリカ海軍のヨットクラブの各艇や，日本人のJOG艇等が横浜に集まった。折から春一番の大西が吹き始め，ますます風力を増して来た。

スタート時刻が近づくにつれ，南西の強風は一層強まって来た。各艇がスタートラインに向かおうとした時，横須賀米海軍基地司令官から，米海軍の艇はレース参加を中止せよという命令が電話で届いた。そこでコミッティーは各クラブの人達と相談し，レースのスタートを翌日に延ばし，コースも横浜～木更津～横須賀の22マイルに変えた。

大西の東京湾を航くNORC初期のレース艇群



館山レースが木更津レースとなってしまった。

翌朝，風は相変わらず強いがこれ以上にはならないだろうという判断で，レースを行うことにした。私はコミッティーとしてアメリカ海軍の飛行機救難艇にシーホース仲間の写真家，中島房徳さんと一緒に乗り組んだ。

0905，12杯の参加艇は一斉にスタートした。ところがコミッティーボートの救難艇（AVR）は操舵系統の故障で1時間ばかり出港が遅れてしまった。修理完了後，直ちに参加艇を追い木更津沖へ向かったが，スピードを増すとともにスプレーはマストの上まで飛んだ。あっという間に木更津沖へ着いた。わずか10分ほどである。このフネは、なんと40ノットは楽に出るということである。日本海軍の魚雷艇など，高速艇と言われたフネにくらべ，この性能の違いは何故だろうか。日本海軍は，このような高性能のマリンエンジンを持っていなかったのだ。

国民一般が海が好きで，楽しみの対象としてヨットやモーターボートが普及しているアメリカの大きな底辺の上にこそ，このようなエンジンと艇を生むことが出来るので，100年たっても日本は到底追いつけないのではないかと思った。

1329，米海軍の「風早」フィニッシュ，一番大きなラボダ氏の「お吉丸」（全長60フィート，ケッチ艇）がラストで，「羽衣」は棄権し，修正で日大の「さくら」が一位となった。

最初のレースからシケられた事はNORCのその後の活動に良い影響を与えたと思っている。

この最初の1年はレース毎に風が強く，NORCがシェイクダウンされたようなもので，その後数年レース中の事故は一つもなかった。

人の繋がりと豊かなクラブライフ

NORC第1回レースは大西のため，湾内レースに変更されてしまったが，レース成績表(別表・

木更津レース）を見ればわかるように，参加12艇のうち日本人の艇はわずか３杯だった。講和条約成立後，アメリカ陸軍は占領任務を終え，ほとんど帰国しCCJも活動を続けられなくなったが，アメリカ海軍は西太平洋で最も設備の整っている横須賀海軍基地に，また木更津の昔の日本海軍航空隊のあとにはアメリカ空軍が引き続き駐留していた。この二つの海軍と空軍の司令官をはじめ，士官連中にはヨットの好きな人達が多かったとみえて，両方のヨットクラブでは夫人達や家族とともに，クラブライフを楽しんでいた。彼らは発足後のNORCのレースやランデブーには必ず参加し，我々日本人に，ヨットクラブにおいてはいかに楽しみ，人とのつながりを豊かにするものであるか，と言うことを教えてくれた。

戦前，長野県の野尻湖には，英米人の教会関係者，教師，あるいは上海の工部局勤務の人や外交官たちが夏を過ごすための別荘を建て，外人村と言われていた。ここでもスナイプ（日本で一番古いスナイプがある）やスノーバード（52年前のロス・オリンピックで使われた？）とか大小とりまぜたディンギーにハンディキャップをつけて毎日，日本海からの海軟風が吹く午後になると，レースを楽しんでいた。このヨットクラブを運営していた人達はヨット好きな宣教師達であった。

NORCも，各泊地（フリート）毎にそのようなヨットクラブが育つ事を夢見て作ったつもりであったが，30年たった各地のフリートの状況をみると，フネという“物”の面では欧米に負けないかも知れないが，ソフトの面を育てるのには，成功したとは言えないようである。

ヨットは「ゴール」でなく「フィニッシュ」

３月の木更津レースに続いて，４月24日1700，横浜ヨットハーバーをスタートし，館山のマークを回り，横須賀フィニッシュの50浬の館山レースが行われた。

参加艇の3/4は英米人の艇のため，帆走指示書やレース成績表など，和英両文で作った。この原稿を持って，マッケンジー氏に見てもらいに行ったところ，スタートはいいが，ゴールインとか，ゴールラインと書いてあったのを見つけ，「ゴールイン」とはフットボールなどで，ヨットは「フィニッシュ」するものだと指摘された（ヨットはマストがゴールにつかえて入れない！）。

その他，棄権はDNF（did not finish），失格はDSQ（disqualified）など略語も教わった。そう言えば，スキー競技でも「FINISH」と書いた大きな垂れ幕がフィニッシュラインの上に張ってあり，最近はフィニッシュも一般的になったが，当時は耳新しい用語であった。

館山レースは日本人参加艇も４杯と増え，外人艇にもスキッパーとして日本人が２人加わった。

前回と打って変わり，このレースは微風の中で行われ，最後に南風に恵まれたため，後からフィニッシュしたJOGボートが有利だった。

風が弱く，全艇が動けない場合，タイム・オン・タイムのハンディキャップ方式では，レーティングの小さい艇に有利になり，大型艇は勝つチャンスがないという不合理が起きる。この問題は今日でも解決されていないが，NORCの小網代フリートレースで使っている「SCANDICAP」方式は，時間，距離と風の強さにより，ハンディキャップを変える事ができるうえ，計測も割りと簡単で，古いフネも新しいデザインのIOR艇も，共にレースが楽しめる。

マークボートは土井悦氏のLクラス艇「ポリネシヤ」で，既に24日午前，館山湾に待機していた。

翌25日1000頃より吹き出した南々西の順風を受け，館山のマークを回った各艇はスピンを張って東京湾口を目指し北上，1125，前回と同じく，米海軍の「風早」が横須賀のヨットハーバーに最初にフィニッシュ，最終艇の「羽衣」は1900のタイムリミットに間に合わず，気の毒にも失格となった。

木更津レース／スタート：1954年３月28日0905

級　別	艇　　名	全　長	オーナー	所要時間	修正時間	総合順位	級順位
A	BUCCANEER	29	U.S.Navy (3)	6h－03m	4h－07m	10	A5
	風　早	36	〃 (5)	4－24	3－15	5	A2
	HI-UN	32	〃 (5)	6－04	4－00	9	A4
	MUYA	33	A. Mackenzie (7)	4－38	3－06	4	A1
	MOCHA DICK	28	T.A. Wright (4)	5－00	3－24	7	A3
	お吉丸	60	R.K. Laboda (9)	6－05	4－34	11	A6
B	どんがめ	20	渡辺修治 (4)	5－27	3－16	6	B4
	MAYA	23	関根、福永 (4)	5－04	3－05	3	B3
	桜	25	日本大学 (8)	4－46	3－00	1	B1
	BRIGITTA	23	R.B. Swatosh (5)	4－59	3－02	2	B2
	潮　風	27	J.E. Schrengohst (6)	5－25	3－28	8	B5
	羽　衣	26	H.M.Fetters	——	——	DNF	——

横浜—木更津ブイ—横須賀　21.8浬（　）内は乗員数

館山レース／スタート：1954年４月24日1700

級　別	艇　　名	全　長	スキッパー	所要時間	修正時間	総合順位	級順位
A	MOCHA DICK	28	T.A.Wright	19h－08m	12h－49m	3	A1
	HI-UN	32	C.W.Russel	19－46	13－03	6	A2
	風　早	36	C.F.Willie	18－25	13－38	9	A3
	BUCCANEER	29	N.C.Foster	20－14	13－46	10	A4
	MUYA	33	A.S.Mary	——	——	DNF	——
B	アルバトロス	22	新　昭一	20－54	12－32	1	B1
	MAYA	23	関根　久	20－40	12－36	2	B2
	仰　秀	27	新井賢之助	20－41	12－49	4	B3
	BRIGTTA	23	岡本　豊	21－16	12－58	5	B4
	桜	25	幸田紀典	21－15	12－23	7	B5
	潮　風	27	川井郁夫	21－08	13－32	8	B6
	羽　衣	26	H.M.Fetters	——	——	DSQ	——

横浜－館山マーク－横須賀　50浬

「MUYA」はあまりの微風にいや気がさしたのか，スキッパーのマレー氏（マッケンジー氏不在のため）は，館山のマークを回ってから棄権して小網代へ帰ってしまった。

今回も私は渡辺修治氏，中島房徳氏と共に東造船の機動艇「夏島」に乗り組み，防潜網（当時は東京湾入り口に防潜網が張ってあった）の入り口で，フィニッシュする艇を待った。

「仰秀」と「MAYA」は南々西の追手の風を受け共にスピンで10マイルも競り合ったが，レーティングの異る両艇は本当の競争相手ではなく，「仰秀」に遙か離れた「モカディック」に修正で0.2分負け，「MAYA」は後続の「アルバトロス」より修正では４分時間が多くなり，14分遅れてフィニッシュした「アルバトロス」に優勝カップを持っていかれてしまった。

艇，レース技術も向上

５月大島レースは28日(金)1200，例年通り葉山湾口をスタートし，初島・大島を回り，葉山にフィニッシュする約100マイルの三角コースで行われ，マッケンジー氏の「MUYA」が優勝した。

北東，風速10ｍの中を各艇スピンを張って快

走し，1532「風早」，1分遅れで「MUYA」が初島を回り，1，2分間隔で次々と「HI-UN」，「MAYA」，「アルバトロス」，「桜」，「モカディック」，「ヨーヨー」，「仰秀」，「バッカニヤ」が回航，各艇20～21時の間に波浮沖通過，12 m の北東の強風の中を風上へ切り上がって行く。

その後艇団は3つのグループに分かれる。あくまでも切り上がって三浦半島にとりついた第1グループは「MUYA」，「MAYA」，「仰秀」でいずれもよい成績だった。第2グループは風波に逆らわず，初島，小田原方面へ向かった「モカディック」，「HI-UN」，「アルバトロス」，「ヨーヨー」，「バッカニヤ」等で翌29日無風につかまり，第1グループより相当遅れた。今日に至るまで，大島レースや神子元島レースの帰りのコースで，相模湾の奥へ突っ込んでよい結果を得た艇はない。

第3グループの「桜」は，強風と激浪に疲れ果て，岡田港に入港，「羽衣」は波浮から東へ進出できず戦意を失い，保安庁の巡視艇に曳航を求めた。

「MUYA」は29日0755，19時間55分の所要時間（ET（elapsed time））で葉山フィニッシュ，CT（corrected time）13時間17分で1位となる。その後長らく，この19時間55分の所要時間を破るフネはなかった。

毎年1/4位しか完走しなかった大島レースであるが，このレースでは2/3が完走し，棄権艇もほとんど自力で処理できた。これは出場艇に大島レースの厳しさがよくわかってきたことや，木更津レース以来，艇の艤装やクルーの練度が上がったことと，外洋レースに向いた設計の新艇が増え，特にRORCのレーティングルールを考慮して設計・建造された艇が安全性，性能の点でバランスがとれたフネであること，また，JOGの安全規則を参考に作ったNORCの安全規則が実用的であること――などが効果を表したものと思われた。

7月にはマッケンジー氏の別荘「グリーン・スピンネーカー」のある小網代湾に各艇が集まり，楽しい交歓の場を持った。

忘れられない館山レースの完走

この年の夏から秋にかけてやたら台風が襲来した。（8月19日には5号，次いで12号が9月13日，14号は18日）

9月18日～19日に予定していた館山レースも台風のため，25～26日と1週間繰り延べられた。ところが次の台風15号（米軍はMarieと女性の名をつけていた）が，当日近づきつつあった。スタートは25日の1600，風向南，風速5 m，薄曇り。「MAYA」，木更津米空軍の2艇，「MUYA」，「風早」の順にスタートし，本牧鼻に向かう。

今回から新たに加わった木更津の2艇は，なかなかユニークな良い性能のフネであった。名前も「春風」，「ゲイシャガール」と多少ふざけているが，ハルはモールデッドプライウッドで作られていた。これは戦争中，爆撃機の胴体に吊り下げられて，パラシュートとともに海へ落とす救命艇（Airborne Lifeboat）として造られたものである。

イギリスの有名なネイバル・アーキテクト，ウーファー・フォックス（Uffa Fox，1972年10月27日，74歳で亡くなった）の設計によるもので，全長30フィート（9.1 m），Mk Ⅱ Airborneはエンジン，セイル，サバイバルキット，浮力体とセイリング・インストラクションを積み，500マイルの機走能力を持っていた。後にこれは1000マイルまで可能となり，非常に多くの優秀なパイロットの命を救った。このような構造のフネができたのも，イギリスやアメリカで戦時中に性能の良い接着剤が発明されていたからである。今日になっても日本の耐水ベニヤは，アメリカやカナダの米松合板に，耐久性の点においてかなわない。

この救命艇のハルを，ヨット好きな木更津の米空軍司令官は基地内で兵隊達のレクレーションの

ため，ヨットに改造させたのである。米空軍ヨットクラブはこの2杯の他に「ベッピン」，「レッドウィッチ」と，計4艇（スループ3，ヨール1艇）を所有していた。

1900，「MUYA」防潜網通過，1930「MAYA」，2040「ドンガメⅣ」通過。風速は，既に8～9mに達し，ラジオは台風の九州上陸が近いことを伝えていた。参加艇はそれぞれの能力に応じて態度を決め，上の3艇がレース続行，他の8艇は棄権した。私は関根さんと共に，「MAYA」に乗っていたが，湾口を出て館山へ向かう途中，激浪にパンチングする艇内で，体が空中に飛び上がったのを憶えている。

南風はやがて10 m/sに達し，館山に近づく頃，驚いたことに，この強風の中をスピンネーカーを張って横須賀を目指す「MUYA」と暗やみの中ですれちがった。「MAYA」は「MUYA」より3時間遅れて，26日0225，館山のマーク回航（台風が鹿児島に上陸した頃），「ドンガメⅣ」は更に4時間遅れ，26日0620，マークを回った。帰路は豪雨と風速12 m/sの中，「MAYA」はジブをおろし，メインのみで長いプレーニングを繰り返し，両舷に盛り上がる波はデッキを越すばかりであった。

「MUYA」は0240，横須賀フィニッシュ。「MAYA」は0557（台風は猛スピードで，既に四国に達していた），「ドンガメⅣ」は0934，フィニッシュ，風は15～20 m/sに達し，米海軍の駆逐艦は岸壁を離れ，東京湾内をゆっくり回りながら，台風に備えていた。

このレースでは，強風，激浪の中で，33フィート艇と23フィート艇の上りの性能の差をつくづく感じさせられたことと共に，完走した3艇がいずれもRORCルールの下に設計された艇であったことが興味深い。戦前からのクルーザーと全く別の新しい考えの安全で性能の良い，オーシャンレーサーが生まれたことを，実例で示したのである。

この日の夕方から夜にかけ，函館では洞爺丸をはじめ，多くの連絡船や貨物船が沈没，転覆するという大惨事が起きた。前代未聞の猛スピード(55ノット）で，日本の南端から北端までを，1日で走り抜けた台風15号は，洞爺丸台風として名を残した。この大惨事をたどった上前淳一郎著「洞爺丸はなぜ沈んだか」（文藝春秋刊）はヨット乗りにとって一読の価値がある本である。

私にとっては，この時「MAYA」で参加し，無事完走した館山レースのことは一生忘れられないだろう。

秋の初島レースと木更津レース

葉山をスタート，伊東フィニッシュの上一泊し，翌朝伊東スタート，初島を回り葉山フィニッシュの往復合計61マイルが秋の初島レースのコースである。スタート日時は10月9日，0900。

当日は大島レースと同じ北東の強風10 m/s，曇天，参加9艇，各艇スピンを一斉に上げ走るなかでNORC会長山口四郎氏の「フライング・フィッシュ」はスピンなしで先頭に立ち，滑走の連続で伊東への直線コースを4時間9分30秒で走り抜いた。この艇はクルーザーではなく，レイモンド・ハント（Raymond Hunt）の設計により岡本造船で建造されたもので，全長が35フィート3インチに対し，幅が5フィートと細長く，レーティングも参加艇中最大（32.23フィート）であった。他のスピンなして走った「天山」，「タルト」，「春風」の3杯は，いずれも5時間前後の所要時間であった。

各艇の乗組員一同NORCで予約した「えびな」旅館で温泉に入り，艇内に一泊，翌日のレースに備えた。

10日早朝，風は相変らず北東10 m/s，コースは真上りである。0600スタート，小型の各艇は波高1.5 mの急ピッチの波にたたかれ，初島を回るまで2時間もかかった。JOG艇や波に弱い「フ

大島レース／スタート：1954年 5 月28日1200

級別	艇　　名	全長	所要時間	修正時間	総合順位
A	MUYA	33	19h-55m	13h-17m	1
	MOCHA DICK	29	26-36	17-23	3
	仰　秀	27	28-49	18-11	4
	HI-UN	33	28-55	19-35	5
	ヨーヨー	30	33-52	22-45	7
	BUCCANEER	27	43-38	28-45	8
	風　早	36	DNF	——	——
	お吉丸	59	DNF	——	——
	パーキオメン	25	——	——	——
	花　藤	27	——	——	——
	ゲイシャガール	27	——	——	——
	春　風	27	——	——	——
B	MAYA	23	22h-01m	13h-24m	2
	アルバトロス	22	36-44	22-04	6
	ドンガメⅣ	20	——	——	——
	桜	25	DNF	——	——
	羽　衣	26	DNF	——	——
	ジューディーメイ	26	——	——	——

館山レース／スタート：1954年 9 月25日16:00

スキッパー	所要時間	修正時間	総合順位
マッケンジー	10h-40m	7h-10m	1
——	——	——	——
——	——	——	——
——	——	——	——
——	——	——	——
ヒウスデン	DNF	——	——
ピーターセン	DNF	——	——
ラ ボ ダ	DNF	——	——
ケネディ	DNF	——	——
ギブソン	DNF	——	——
フォスター	DNF	——	——
ディボール	DNF	——	——
関根　久	13h-57m	8h-31m	2
——	——	——	——
渡辺修治	17h-34m	10h-12m	3
——	——	——	——
——	——	——	——
ジョンソン	DNF	——	——

初島レース／スタート：1954年10月 9 日0900

級別	艇　　名	全長	オーナー	所要時間	修正時間	総合順位	級順位
A	ム　ヤ	33	A.A.マッケンジー	12－59－05	8－43－33	1	A－1
	モカディック	28	T.A.ライト	14－21－40	9－32－09	2	A－2
	早　風	32	早稲田大学	16－06－00	11－56－48	6	A－4
	春　風	27	U.S.A.F.木更津	15－08－28	10－18－41	5	A－3
	アーゴノート	27	慶応大学	——	——	——	——
	マスタング	30	E.A.ルソー	——	——	——	——
	ベッピン	27	U.S.A.F.木更津	——	——	——	——
	天　山	35	E.J.シルバー	17－19－35	12－06－55	7	A－5
	フライング・フィッシュ	35	山口四郎	16－19－35	12－31－20	8	A－6
	パーキオメン	25	F.B.イウイン	——	——	——	——
	ヨーヨー	30	J.A.ペンダーグラフト	——	——	——	——
	花　藤	27	U.S.N.横須賀	——	——	——	——
	バッカニヤ	29	〃	——	——	——	——
	風　早	36	〃	——	——	——	——
	ゲイシャ・ガール	27	U.S.A.F.木更津	——	——	——	——
B	ドンガメⅣ	20	渡辺修治	16－52－38	9－47－20	3	B－1
	摩　耶	23	関根・福永	16－35－55	10－07－31	4	B－2
	タ ル ト	22	篠原　端	23－30－30	14－09－07	9	B－3

Aクラス：レーティング20以上

木更津レース／スタート：1954年11月14日0700

級別	艇　名	全長	オーナー	所要時間	修正時間	総合順位	級順位
A	ムヤ	33	A.A.マッケンジー	6－13－20	4－10－53	3	A－1
	モカディック	28	T.A.ライト	——	——	——	——
	早風	32	早稲田大学	6－31－35	4－50－33	7	A－5
	春風	27	U.S.A.F.木更津	——	——	DNF	——
	アーゴノート	27	慶応大学	6－33－13	4－18－44	4	A－2
	マスタング	30	E.A.ルソー	6－32－41	4－32－41	5	A－3
	ベッピン	27	U.S.A.F.木更津	6－59－10	4－43－47	6	A－4
	天山	35	E.J.シルバー	——	——	——	——
	フライング・フィッシュ	35	山口四郎	——	——	——	——
	パーキオメン	25	F.B.イウイン	8－44－04	5－44－19	8	A－6
	ヨーヨー	30	J.A.ペンダーグラフト	8－44－06	5－44－52	9	A－7
	花藤	24	U.S.N.横須賀	8－51－11	5－45－16	10	A－8
	バッカニヤ	27	〃	——	——	DNF	——
	風早	36	〃	——	——	DNF	——
	ゲイシャ・ガール	27	U.S.A.F.木更津	——	——	DNF	——
B	ドンガメⅣ	20	渡辺修治	7－5－48	4－7－23	1	B－1
	摩耶	23	関根・福永	6－50－45	4－10－33	2	B－2
	タルト	22	篠原　端	——	——	DNF	——

ライング・フィッシュ」は小田原方面から岸よりのコースをとり，大型艇は城ヶ島を目指した。

マッケンジー氏が舵をとる「MUYA」はワンタックで三崎に達し，大きくタックを繰返し，8時間35分5秒で葉山フィニッシュ，往復合計12時間59分5秒，修正でも1位となった。

相模灘中央は北東の風の場合，大島の西岸を北東に流れる潮と風が逆になるため走り抜くのに一苦労するが，これを越せば三浦半島の影となり，風のわりには波が立たず走り良い。また一般に江の島から小田原，真鶴，初島と潮が流れているので，岸よりを東へ向かうコースは不利である。

冬も真近い11月14日，北の風7 m/s，雲厚く荒れ模様，この年最後の木更津レースが0700横浜沖をスタートした。参加艇は15杯と今までのなかで一番多い。

スタート後50分，「タルト」はターンバックルを飛ばし棄権，初島レースの不振を挽回せんとした土井悦艇長，オーナー篠原氏無念やる方なし。

0810「花藤」のジェノア破れる。横須賀米海軍の「風早」は巨大なマストを折る。0820 PT ボートで曳航開始。1000曳航を終え，PT ボートは木更津マークへ向かおうと方向を変えたが，沖合からライトブルーのスピンを張った「MUYA」が向かって来る。横須賀沖に設けるはずのマークボートはまだ出て来ない。PT ボートはクラブバージを立てマークボートの代用を務める。1012，「MUYA」マーク回航，北東の風12 m/s，10分遅れで木更津米空軍の「春風」が新調のスピンを展開しマークに近づく。上りに入ってもスピンが下りず，とうとうフォアステーのターンバックルを飛ばしマストを倒す。

横浜までの上りは各艇岸よりのコースをとり，トップ艇の「MUYA」は1313フィニッシュ。が今回は余り水が開いていないので，JOG ボートに勝ちを譲らざるを得ないだろう。結局修正で，最小艇，渡辺修治氏の「ドンガメⅣ」が1位，「MAYA」2位，「MUYA」は3位であった。

5杯もの棄権艇が出たことは，湾内レースとい

NORC1954年レース成績一覧表

級別	艇名	全長	オーナー	レース順位（A、B総合）					
				木更津	館山	大島	館山	初島	木更津
A	ムヤ	33	A.A.マッケンジー	4	DNF	1	1	1	3
	モカディック	29	T.A.ライト	7	3	3	—	2	—
	ハイウン	33	U.S.N.横須賀	9	5	5	—	—	—
	バッカニヤ	27	〃	10	10	8	DNF	—	DNF
	風早	36	〃	5	9	DNF	DNF	—	DNF
	仰秀	27	東京大学	—	4	4	—	—	—
	早風	32	早稲田大学	—	—	—	—	6	7
	ヨーヨー	30	J.A.ペンダーグラフト	—	—	7	—	—	9
	潮風	27	J.E.シュレンゴースト	8	8	—	—	—	—
	春風	27	U.S.A.F木更津	—	—	—	DNF	5	DNF
	お吉丸	60	R.K.ラボダ	11	—	DNF	DNF	—	—
	パーキオメン	25	F.B.イウイン	—	—	—	DNF	—	8
	花藤	24	U.S.N.横須賀	—	—	—	DNF	—	10
	アーゴノート	27	慶応大学	—	—	—	—	—	4
	マスタング	30	E.A.ルソー	—	—	—	—	—	5
	ベッビン	27	U.S.A.F.木更津	—	—	—	—	—	6
	天山	35	E.J.シルバー	—	—	—	—	7	—
	フライング・フィッシュ	35	山口四郎	—	—	—	—	8	—
	ゲイシャ・ガール	27	U.S.A.F.木更津	—	—	—	DNF	—	DNF
B	摩耶	23	関根　久	3	2	2	2	4	2
	ドンガメⅣ	20	渡辺修治	—	—	—	3	3	1
	桜	25	日本大学	1	7	DNF	—	—	—
	アルバトロス	22	新　昭一	—	1	6	—	—	—
	ブリジッタ	23	R.B.スワタッシ	2	5	—	—	—	—
	タルト	22	篠原　端	—	—	—	—	9	DNF
	ドンガメⅢ	20	渡辺修治	6	—	—	—	—	—
	羽衣	26	H.M.フェッタース	DNF	DNF	DNF	—	—	—
	ジュディーメイ	26	A.W.ジョンソン	—	—	—	DNF	—	—

えども外洋レースと同じ気構えでレースに臨まなければならないという教訓を残した。

発足1年を振り返って

NORC発足1年をふりかえって見ると大型艇では「MUYA」の優勝，JOGボートでは「MAYA」と後半に現れた「ドンガメⅣ」の活躍が特筆される。

いずれもRORCルールによって設計された外洋クルーザーで，戦前からの乾舷の低い，幅の狭いクルーザーに比べ，性能と安全の両面において各段の差のあることを実証した。

特に「ドンガメⅣ」は全長20フィートと最も小型であるが，優れた性能と安全性を持ち建造費も安く，その後の日本の小型クルーザーの先駆となった。また1954年の6レースの参加艇（上表参照）を見ると，28艇中，外人所有艇は18艇と6割以上を占め，日本人所有艇10艇中大学に所属している艇が4艇あり，個人所有艇は6艇と2割そこそこであった。

NORCの初年度の活動の結果，1955年以降，日本人の間で小型クルーザー建造の気運が盛り上がってきた。

CCJ時代の懐かしい思い出

N. グレーン

CCJ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）の草創期における逸話はいろいろあるが，残念なことに当時の記録はほとんど残されていない。

従って，この小文は私の記憶に基づいて記したものであることを，初めにお断りしておきたい。

☆

第２次世界大戦が終って，日本に進駐したアメリカ人の幾人かは，戦争中に中断していたセーリングを始めるようになった。

戦前における外国人グループの強い特権意識（優越主義あるいはエリート意識）を知った数人のグループは，これを嫌い，日本でヨットを建造しながら，戦後の日本における新しい基盤でのヨッティングを始めようと決意した。

進駐軍はやがて帰国すると判断していたこれらのヨットマンたちは，日本で今後ヨットを続けるためには，日本人とパートナーシップを結ぶのが最良の方法だとの決論を下した。

CCJ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）のオリジナル・メンバーの幾人かは，東京の芝パークホテルに集って会合を持った。その時，クラブのメンバーが集まり，正式にクラブの役員が決められ，クラブを結成することが決定された。

しかし，当時は，日本で私的なクラブを結成するのにも進駐軍の認可が必要だった。そして，CCJ の認可は手紙によって申請された。

当時のオリジナル・メンバーはケネス・ロビンソン氏，もう１人のロビンソン氏（名前は忘れてしまった），サミュエル氏などがいた。そして，彼らは日本人の山口四郎氏，マックス・クラッカー夫妻，タウンジェント氏らを仲間に加えた。

その他にも，認可がおりる前からのメンバーがいた。その中で，クラブ創設の後に仲間に入った，より注目すべき外国人会員の１人に，香港のスチーム・シップ会社のマッカンガス・マッケンジー氏[1)]がいた。

CCJ 設立の許可はなかなかうまくいかなかった。申請書が GHQ 本部の司令官のところにやっとのことで届いた後，米国陸軍の少将が私を訪ねて来ていった。

「グレーン，君のこのクラブの申請書によると，君は日本人をメンバーにしようとしているらしいが，タバコやウイスキーを売るために，君はいったい何をしようとしているのかね？」

この当時（現在でもそうだが），これらの品物は軍隊の施設以外では転売することが出来なかった。

私は彼に，CCJ 設立の目的は，メンバーにウイスキーやタバコ，そのどちらも売ることを意図しているのではない，と説明した時，逆に彼は私にこう質問した。

「それではグレーン，いったいどうしてクラブが必要なのかね？」と――。

私の見たところ，この会見での説明は申し分のないものだった。なぜなら，この申請書は，驚いたことに，その後ダグラス・マッカーサー元師のデスクに届いたというニュースを聞いたからだった。

マッカーサー元師は，彼の幕僚ホイットニー将軍を呼び出して，どうしてこのような申請書が，最高指令官のデスクに届くのかと聞いた。

ホイットニー将軍は，この申請書は，進駐軍のクラブが日本人をメンバーに加えることに関しての最初の申し入れだから，マッカーサー元師のもとに送られてきたのだと答えた。

その時，マッカーサー元師は，「では君は，他のクラブが日本人をメンバーに入れないという意味のことを言っているんだね」と言って，ホイットニー将軍に，すべての進駐軍のクラブが日本人をメンバーに加えるための規則を設けるようにと，１年間の期間を与えた。

1)CCJ の草創期に活躍した１人。愛艇「MUYA」は当時俊鋭レーサーとして有名だった。

グレーン氏は駐留米軍の１人（当時中佐）として1946年来日，翌47年に28 ft ケッチ「タータン」を進水させるなどして，CCJ 創設に活躍した中心メンバー。現在はハワイで悠々自適の生活を送っている。この手紙は NORC 30周年によせて，ハワイより送られてきたものである。

私たち CCJ のメンバーは，この話を聞いて大変誇りに思った。

終戦直後の日本は，経済状況が非常に悪く，日本人による大型ヨットの建造が困難だった。しかし，CCJ はオフショア・レーシングを奨励したかった。ところが，CCJ 設立の主旨がクルージング・クラブだったので，完全にレーシングを巻き込もうとは望んでいなかった。そんな状況の中で大島一周レースを後援することが決定され，そのレースではアメリカ式ではなく，イギリスの RORC[2] のハンディキップ・システムが採用された。

RORC（Royal Ocean Racing Club）のルールは，日本人が造っているタイプの，小さくて軽排水量の船に活気を与えた。そして，我々の重いクルージング・ボートはレースに勝つチャンスがないということが明白になった。

こうした状況は，マッケンジー氏が大きくて軽い排水量の船を建造するまで続き，やがて，重いクルージング・ボートは一掃され始めた。

このマッケンジー氏の船は，米国で“Tuder Rose”クラスと呼ばれていたものである。

CCJ が最初にレースを計画した時は天候が悪化し，アメリカの出場艇はすべて棄権したが，唯一，日本艇“ドンガメ”が完走し，もちろん優勝した。

当時，日本人は“フルール・ブルー”，“ドンガメ”など，たくさんの素晴しい船を持っていた。「マヤ」クラスの船をアメリカに輸出さえした。

不思議なことだが，ハワイのアラワイハーバーで，1966年に私がチャーターしたヨットは「マヤ」クラスだった。また，1984年の現在でもまだ“フルール・ブルー”をハワイのカネオへ・ヨット・クラブの桟橋で見ることが出来るのである。

日本のデザイナーは，素晴しいデザインを描き続けて来た。中でも横山晃氏は最高だったと思う。私と横山氏は，H[3]-28のケッチで岩手県の塩釜から横浜まで航海した思い出がある。その時，幼児だった彼の息子が，いまでは有名なヨットデザイナーになっていると聞いて驚くと同時に素晴しいことだと思った。

また，当時，横浜に大原さんという大変素晴しいセール造りがいた。彼の造ったセールはとても素晴しかった。

最初，数回の大島レースを行った後，1954年に NORC（Nippon Ocean Racing Club）が組織されたのを機に，草創期の CCJ のメンバーは，日本のすべての外洋レースの運営を，若い活気あるグループに引き渡した。

NORC が誕生して30年，私は，CCJ が今日の NORC の母体となり，組織の礎となったことを誇りに思っている。と同時に，その課程においては悲しい事故の思い出もあった。日本やイギリスの海は特に天候の厳しいところだ。そんな厳しい海でレースをする人は，誰でも危険なスポーツの個有の部分であることを悟っている。そんな悲しい思い出もいまとなっては大変懐しく思い出されてくる。

私たちクルージング・クラブ・オブ・ジャパンのメンバーは，戦後の日本で，外洋レーシングやセーリングを奨励したということを，非常に喜ばしいことだと思っている。

今日，CCJ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）は存在しない。しかし，NORC（日本オーシャン・レーシング・クラブ）は，国際的なイベントでの活躍振りを見ても分かる通り，立派に成長して世界の一流ヨット国になったこと，そして，そのきっかけを私たち CCJ が造ったということを非常にうれしく思っている。

2)1950年代より英国の外洋レース界で用いられていたレーシング・ルール。

3)1947年塩釜で建造された全長28フィートのケッチ。進水後，塩釜～横浜間の長期航海を果している。

航跡30年

CCJ時代から今日までの足跡を辿る

志賀　仁郎

四面を海に囲まれた海洋国，日本の外洋レースは，アメリカ，イギリスというこのスポーツの先進国からの情報と，在日外国人たちの協力によって，その歴史が開かれたといえるだろう。

それは，第二次世界大戦が終って平和が戻った頃に始まる。その当時日本の海にセイルを上げて出て行ったのは，占領軍であった米軍関係者たちだった。戦前日本にもあった，外洋ヨットのほとんどが，米軍に接収され，それらのフネを走らせるのは，その関係者ばかり，わずか数人の日本人がそのクルーとして乗り込むチャンスを持っていたに過ぎない.

ヨットにあこがれる日本の若者たちは，海岸から，遠くを走るヨットをうらやまし気にながめていたのである。

日本の外洋ヨット界の草分けのひとり，デザイナーの横山晃さんは，そんな時代に外洋ヨットに乗るチャンスをいくつかつかんでいた。1947年，米軍のグレーン中佐の発注した，28フィートのケッチ「タータン」の工事監督として気仙沼に行き，その「タータン」を横浜へ回航するクルーとして、20日間をかけた長距離クルージングを体験したのをはじめ，多くの外洋での経験を積んでいた。

そして1948年，横山さんはグレーン中佐らによって，CCJ(クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）が創設された時，日本人会員として，山口四郎氏と共にメンバーに推され，日本における外洋ヨットクラブの最初のメンバーとなった。

1950年 CCJ は，７月21日横浜から大島の岡田港までの外洋レースを行なった。そのスタートの前夜，朝鮮動乱が始まり，米軍関係者は，レースどころでなくなり，このレースは，日本人の乗る「アーゴノート」１隻が岡田へフィニッシュするというレースになった。その学生のクルーでかためた「アーゴノート」に横山さんは外洋での経験を買われてアドバイザーといった名目で乗り，このコースを完走した。

その所要時間は12時間51分であった。

このたった１艇が完走という奇妙な外洋レースが，日本の外洋レースの歴史の最初の夏に記録されることになった。

この岡田レースのあと，次の年に，葉山―初島―大島―葉山の大島レースが行なわれることが決まった。

1951年の舵誌に『外洋ヨットレース日本でも本格化』と題する次のような記事が掲載されている。「外国で，バミューダレース，ホノルルレース，ファストネットレース，シドニー・タスマニアレースなどの長距離レースが人気を集めている。日本でも，日本のバミューダレースともいうべき大島レースが，CCJ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）によって，昨シーズン開催されたが，今年は，葉山スタート初島大島まわり葉山の110マイルの本格的外洋レースとして，開催される。このレースに参加するヨットは，予想される外洋の波浪と強風に対して安全を確保するため，上部をクローズしたものなら，いかなるタイプの

ものでも良く，それらの船にはRORCのレーティング・グループによるハンディキャップが与えられる」

1951年5月18日，“シルバーカップ”と呼ばれた大島レースがスタートした。

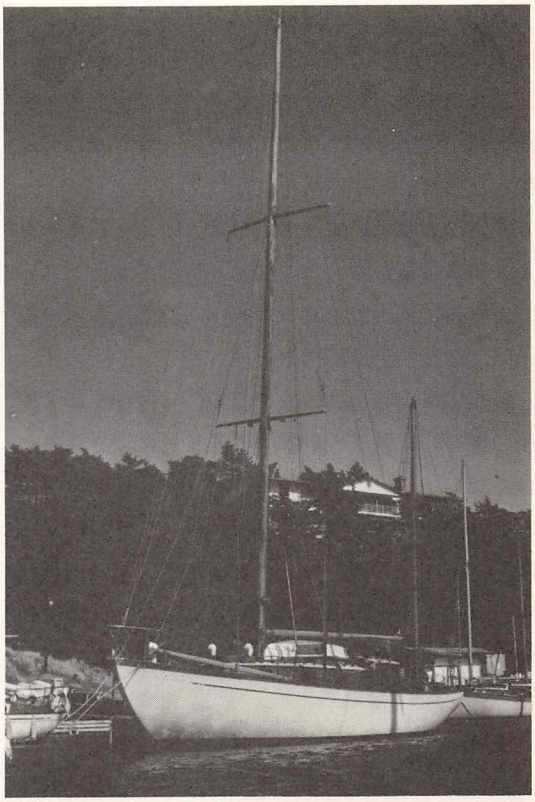
このレースにエントリーした艇は17隻，そのほとんどが米軍関係者などの持ちブネで，日本人の所有は，「さくら」，「アーゴノート」，「しおかぜ」の3隻であった。

スタートは，参加艇のレーティングの低いもの順に，16時30分から24時05分までの間にそれぞれアンカーを上げてスタートして行くという方式が採用された。

日本で初めての外洋レースの輝かしい勝者は，日大所属の25フィートのスループ「さくら」で，艇長はその前年「アーゴノート」で独走した横山晃さん。2位も日本人の乗る「アーゴノート」，3位にアメリカ人の「ジュニ」が入った。完走艇は6艇，DNS 2艇，6艇が途中棄権，2艇が失格，という記録が残されている。

優勝の「さくら」の所要時間は21時間03分，このタイムは，30年後の今でもそうおそくないタイムといえるだろう。「さくら」は，抜群のナビゲーションと精度の高いセイリングによってこの日本最初の外洋レースの覇者となったのである。

この大島レースについての面白い，しかもいい話を横山さんが書いている。『傑作だったのは「ラブダブダブ」という名前の艇で，共稼ぎのクラッカワー夫妻の持ち船だが，ローイング・カッターを改造して，頭デッカチのキャビンを付けたセンターボード型（セミキール）のケッチで，どう見ても外洋艇という格式ではなかった。そして，オーナーの息子（14才位）が，父母から給料をもらって備われているクルーなので，先にハーバーへ来て艇を整備する。そこへオーナー夫妻が愛犬を連れてガタガタのジープで到着し，3人と1匹が乗り組んで海へ出て行くという全く歌の文句のラブ，ダブダブを地で行くご愛嬌だった。それが何



油壺湾に舫われた名艇「レッドウイング」

時もの3人と1匹のメンバーで大島レースに参加したのだから恐れ入った。しかもこの珍艇が全コースを30時間で完走したのだから，そのファイトのほどは恐るべきものである。しかも驚いたことはそれだけではない。クラッカワー氏はフィニッシュすると直ぐに「大島の近海で息子が落水し，それを救うためにエンジンを使った。だから自分は失格である」と自ら申し出たのである。洋上にてトラブルを独力で処置し，しかも，誰にも知られなかった失格を，自ら申し出たのである。……それは当然の事には違いない。しかし，完走の名誉を平然と振り捨てた態度は，一種の勇気ではなかろうか』（“舵”1951年2号）

大島レースは次の1952年以降，毎年同じ5月に同じコースで行なわれることが決まり，日本の外洋レースの歴史の扉が開かれた。第2回シルバーカップは，52年，5月23日金曜日午前9時，参加12艇の一斉スタートで開始された。

このレースは，強い低気圧の東進する中での暴風雨のきびしいレースとなり，完走わずかに３艇、日躍日の夕刻までに葉山に帰港したフネ６隻、大島回航が確認されたもの４艇というすさまじい結果となった。

完走の３艇はいずれも、日本人所有，日本人クルーのフネばかり，１位は「インデペンデンス」で，艇長は横山晃，オーナー山口四郎，クルー福永昭，加藤松夫，高村孝。

艇長の横山さんは，このシルバーカップに２連勝の輝かしい戦歴を日本の外洋レースにきざみつけた。

２位は，「アルバトロス」，オーナースキッパー，新昭一，ヘルムスマンとして岡本豊，他に内村孝也，ジミー・上野の名前が残されている。３位は東大の６メータークラスの練習艇「仰秀」であった。

優勝艇「インデペンデンス」と２位の「アルバトロス」の２艇は，その年にはじめて日本の海に浮いた小型軽量艇で，JOG（ジュニア・オフショア・グループ）と呼ばれるタイプの日本における第１号と第２号だった。

この２隻の JOG は，強風に吹き荒れる大島沖の三角波の中を，苦戦する大型艇群をしり目に，風に吹かれるピンポン球のように走り切った。

所要時間は１位「インデペンデンス」37時間45分39秒，２位「アルバトロス」40時間30分05秒，３位「仰秀」は45時間を要して完走と，苦しい闘いの時間が記録されている。

この第２回シルバーカップレースの行なわれた1952年には，日本ヨット協会が主催するはじめての外洋レース，東京―清水レースが７月25日午前５時25分にスタートしている。このレースは，その135マイルの長いコースを三区間に分け，Ａ区間を横浜―三崎，Ｂ区間三崎―下田，Ｃ区間下田―清水として行なわれた。このレースに参加したのは，「風早」（米軍），「HI-UN」（米軍），「アルバトロス」（慶応），「潮風」（山本グループ）の４艇。

全区間をトップで走り切った「風早」が優勝した。「風早」は1940年に予定されていたオリンピック東京大会のために建造された C. ニコルソン設計の国際６メータークラスで，米軍に接収されて，横須賀軍港をホーム・ポートに活躍していた美しい快速艇であった。

1953年に入ると，日本人の生活もようやく戦後の混乱を脱して，横浜，葉山に，白いセイルが浮ぶようになった。その年３回目を迎えたシルバーカップには，12艇の参加艇が記録されたが，米軍関係者のヨットと日本人所有のヨットの数は，ほぼ半々になっていた。第３回シルバーカップレースの勝者は前回２位の「アルバトロス」，２位は CCJ の創設メンバーの A. A. マッケンジーさんの33フィートのスループ「MUYA」，３位に36フィートのスクーナー「クエスト」が入った。

日本の外洋レースの草創期に名艇として記憶さるべきは，この21フィートの軽量艇「アルバトロス」であろう。52年大島レース２位，清水レース２位，53年大島レース優勝，54年館山レース優勝といった素晴しい成績を上げ，日本における JOG 発展の基礎を作ったのである。このフネは30年の船令を数える今も昔と変わらぬ美しい姿で葉山沖を走っている。

NORC の誕生と最初のレース

1953年の夏，CCJ のA. A. マッケンジーさんらの呼びかけで，日本人の手で外洋レース，クルージングを目的とするヨットクラブ設立の準備が進められ，RORC（ロイヤル・オーシャン・レーシング・クラブ）の会則，ルールを参考に，NORC が次の年54年１月21日に創立された。

会長に，CCJ 時代からのメンバー山口四郎氏，副会長に A. A. マッケンジー氏，そしてコミッティーメンバーには横山晃，渡辺修治，土井悦，福永昭，関根久といった人々の名前があった。

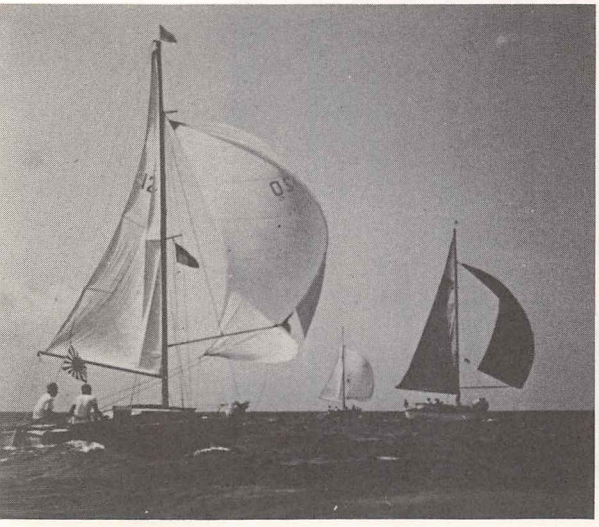
NORC生みの親ともいえるマッケンジーさんは，イギリスの名門ヨットクラブRORCのメンバーで，世界中のヨットマンにとって最高の栄誉といえるファストネットレースにおいて47年，49年，イリングワースの名艇，「Myth of Marham」のクルーとして出場し優勝するという輝かしい戦歴を持つヨットマンで，その当時，ホンコン・イースタン・シッピング会社の日本支社長であった。

NORC主催の最初の外洋レースは3月27日の館山レースで，コースは横浜をスタート，館山沖のマークを回り横須賀基地の海軍ヨットハーバーにフィニッシュするというコース，参加艇は12艇であった。

強風のため一日延期され，コースも木更津に変更，28日朝9時スタート。このレースの優勝艇は，第1回シルバーカップの優勝艇「さくら」，2位は「ブリギッタ」，3位に「マヤ」となった。「ブリギッタ」と「マヤ」は，このレースが初陣の新造の23フィートJOGの姉妹艇で，設計は横山晃さん，「マヤ」のオーナーは福永昭，関根久の両氏であった。このフネは，MAYAクラスと呼ばれ，その後多くの同型艇が日本の海に浮き，米国へも輸出された。

木更津レースに続き4月24，25日，館山レースが行なわれ，1位に「アルバトロス」，2位「マヤ」，3位「モカディック」と記録されている。

JOGの名艇「ドンガメⅣ」（手前）



NORCに主催が移った大島レースは，シルバーカップから数えて5回目のレースとなったが，この北東風の吹き続けたレースにマッケンジーさんの「MUYA」は19時間55分15秒のコースレコードでファーストフィニッシュ，総合1位，クラス1位の完全優勝を果した。2位は，関根久艇長の「マヤ」，わずか数分の差でビッグタイトルを獲り逃したが，新鋭JOGの耐航性を見事に実証したといえるだろう。

1954年，渡辺修治さんは，自分自身の乗るJOGを自設計自作で造り上げた。その20フィートの軽量小型艇の名は「どんがめⅣ」，戦争中に海軍将校として，潜水艦に乗務していた渡辺さんが、潜水艦につけられたニックネームを，そのまま自分の愛艇の名にしたのである。横山さんの21フィートから23フィートのJOGよりもさらに小型のこの「どんがめⅣ」は，その名に似合わない快速艇で，NORCのレースを荒しまわった。

「どんがめⅣ」は，初陣の年1955年には，木更津レース1位，初島レース3位の成績を上げ，続く56年には，館山レース優勝，大島レース優勝，神子元レース2位，初島レース優勝と，4レースに優勝3回，2位1回と，まさに，「どんがめ」旋風と呼べる大活躍を見せた。

この年以降，渡辺修治さん設計，東造船，加藤ボートの美しくたくましい外洋レーサー・クルーザー群が，関東のヨット乗りたちの憧れの的となった。「どんがめⅣ」に続く「ふるたか」，「ホワイトクレスト」，そして「月光」，「さがみ」，「バレリーナ」，「コンテッサⅡ」，「竜王丸」，「サルモンⅡ」といったフネがそれである。

NORCの3年目となった1956年，新らしいレースとして神子元レースが行なわれた。このレースを提唱したのはマッケンジーさんで，彼はRORCのファストネットレースの，あの有名なファストネットロックに似た神子元島を回航する

レースを，日本のファストネットレースにしてはと提唱したのである。外洋レースの回航点として、この神子元島ほどふさわしいマークはちょっと外にない。本場のファストネットロックを見たことのある者ならきっと，あまりに似たムードに驚かされるはずである。ファストネットレース優勝の経験を持つマッケンジーさんにとって，この神子元島はなつかしい島であった。

7月26日16時，梅雨前線が南に遠く後退した晴天の良い風の中で，第1回神子元レースがスタートした。コースは横浜―神子元―葉山の約125マイル。このレースの勝者は，新鋭JOG「ふるたか」の福永昭さん、所要時間は54時間59分00秒，2位は渡辺さんの「どんがめⅣ」で55時間34分05秒，以下3位「タート」，4位「マヤ」，5位「ジョビアルファイブ」となった。上位5艇の全てが，小型軽量の新鋭JOGであった。「ふるたか」には，神子元島の岩をけずり，その上に銅製の神子元灯台をのせた，見事なトロフィーが与えられた。

1957年第2回神子元レースには，この神子元トロフィーとともに高松宮杯も併せて与えられることになり，学生クルーばかりの「くろしお」がその栄誉をつかんでいる。

NORC創設当時，日本の外洋レースのリーダーとなった，渡辺さんの「どんがめⅣ」は，自設自作としては日本最初の外洋ヨットであろう。それまでの「インデペンデンス」，「アルバトロス」という横山さんデザインの，まる味のある柔らかなラインとはちょっと違った，チャインのあるかなり戦闘的なムードのフネだった。そして，その乗り方も，まさにサムライ的で，旧海軍の生き残りといった豪気さを感じさせていた。20フィートの大きさに4人のクルーが乗るこの「どんがめ」には，今のクルーザーのようなギャレーなどあるはずもなく，炭をおこしてめしを炊き，レース中に引き釣をして，それを刺身にして食べていたという。

1960年，NORCは横浜から三重県鳥羽までの本格的な外洋レースを行なうことになった。このレースを提唱したのは，今でも横浜市民ヨットハーバーで，後進の指導に当たっているエッチャンこと土井悦さん。彼は，『外洋レースとはいっても，東京湾，相模湾内でのレースで，イギリスのファストネット，アメリカのバミューダ，オー

第5回鳥羽レースのスタート。セイルナンバー302は優勝した「ノブチャン」

ストラリアのシドニー・ホバートといった本格的な外洋レースにはほど遠いもの。日本の外洋ヨットがJOGから24.5フィートを越える，重排水量艇へとその主流が移りつつある今、より長い、よりきびしいレースを行なって，その実力を高めなければならない』といった考え方から，まずその第一歩として，150マイルを越えるこの鳥羽へのレースを企画したのである。

そしてこのレースによって，関東地方にしかなかった外洋レースを東海，関西方面の人々にもひろげることができるといった期待をも抱いていた。

しかしながら，この計画は，その当時，爪木埼，石廊埼を越えたものは数えるほどしかなく，まして，駿河湾，遠州灘を行った人などなかった時代とあって，それはとてつもない大冒険のプランと思われた。

スタートは1960年８月５日正午横浜。参加艇は，関東から，「さがみ」，「白鷗」，「月光」の３艇，名古屋から，「チタ」の１艇とわずかに４艇であった。「さがみ」は，渡辺修治さん設計の28フィートの新鋭スループで，このレースには渡辺さんが艇長として乗り込んでいた。「白鷗」は中央大学所属の６メータークラス，「月光」は渡辺さん設計の26フィートの新鋭艇。そして「チタ」は，横山晃さん設計のＹ21クラスと呼ばれたJOGであった。

横浜をスタートし，強い潮流の東京湾を南下，観音埼，剣埼，城ヶ島をまわり相模湾を横断，石廊埼から駿河湾そして遠く遠州灘を行くこの長大なレースは，そのスケールこそ小さいがイギリス南西岸から，アイリッシュ海峡をわたり，ファストネットロックに至るファストネットレースに似たレースといっていい。

「さがみ」は４日目の８月９日鳥羽海上保安部当直室に，そのフィニッシュを告げてファーストホーム。その所要時間は91時間20分と記録された。

このレースで，レース委員長の土井悦さんは，４日間鳥羽駅前の旅館に泊って，毎日，海上保安部に出勤してレース艇の到着を待っていた。そして，各艇のフィニッシュはその保安部前の岸壁に接岸し，上陸，保安部に上陸の報告を行なった時間をもって計時すると決められていた。

２着は「白鷗」，３着は「チタ」，「さがみ」におくれること約２時間で両艇はほとんど同時に接岸してこのレースは終了した。

修正順位は，１位「チタ」，２位「さがみ」，３位「白鷗」，「月光」は途中棄権して油壺へ帰港していた。

名古屋の「チタ」グループの初めての外洋レース出場は，このビッグなタイトルによって輝しいものとなった。

この第１回鳥羽レースについて，「さがみ」の艇長，渡辺さんは，そのレースの経過を克明に，舵誌上に残しているが，そのレポートはその後このレースに臨む人々に大きな勇気を与えることになった。その渡辺レポートの終りの部分に，渡辺さんはいくつかの理由を上げて次回からは，このレースのスタートを逆に鳥羽からにすべきだと主張している。

鳥羽スタートにすることによって，東海，内海方面の人々が，スタート前に関東のクルーザー乗りたちと交歓する機会が生れ，外洋ヨットの普及発展に大きな力となるということがその提言の中にうかがえる。

続く1961年鳥羽レースは，その渡辺提案によって鳥羽スタートに改められた。第２回鳥羽レースは，７月28日スタート，コースは鳥羽―横浜となり，１位「どんがめ」，２位「チタ」，３位「バレリーナ」となった。

第３回鳥羽レースは32隻がスタート。台風７号の残した追手の強風に「バレリーナ」が30時間を切る29時間41分53秒の驚異的なタイムで優勝をかざった。

美しい新鋭大型艇「クリスチーナ」，「サルモン」，「竜王丸」といった，堂々たるフネのスピンラン

が，見送る人々をしびれさせたのもこのレースである。草創期の鳥羽レースの勝者には，「チタ」，「どんがめ」，「バレリーナ」，「竜王丸」，「ノブチャン」，「モサ」の名前が刻み込まれている。

鳥羽レースは，回を重ねる度に盛況となり，その人気は大島レース，神子元レースをしのぐほどになっていった。

関東のヨット乗りたちにとって，このレースへの参加は，行きの長距離クルージング，鳥羽での仲間達との交歓，そして，はなやかなレースと，限りない魅力を持ったレースとなった。どのフネも，この鳥羽レースへの回航によってクルーをきたえ，楽しい前夜祭に仲間を増やし，レースで自分たちの力を試した。

若いクルー達による回航に多くの物語りが生れていた。中には，2週間近い日程を回航にかけて，伊東，稲取，下田，妻良小浦，御前埼，神島巡りなど楽しいクルージングを経験したフネもあった。

梅雨明け近い南西の強風にしごかれたフネ，遠州灘の濃霧に本船と接触したフネ，また舞坂港に入港をはかって坐礁，新聞ダネになったフネ，あのピンクの渡鹿野島に行ったきりレースにあやうくおくれそうになったフネと，数え上げればこのレースに参加したどのフネにもなつかしい思い出があるはずである。

恒例の前夜祭では，東海，内海の人々を交えてのなごやかなムード，それをさらに盛り上げる「さがみ」の飯島元次さんによる各艇紹介の名調子，それは，のちのち，それだけ聞くのが楽しみで前夜祭に来るというファンをも生んだ楽しいものだったのである。

NORC初期の3大レース

花の大島レース，男の神子元レース，そして夏の鳥羽パールレースの3つのメインレースが軌道に乗って，日本の外洋レースは，地についたものになった。

以下にその3大レースの概要を記してみよう。

大島レース

昨年第33回を迎えた，日本の外洋レースのクラシックレース，大島レースは，複雑怪奇とすらいいようのない空と海の中で闘われる，勝つことの難しいレースである。

それは，このレースが5月中旬から下旬にかけて行なわれるということにもひとつの原因がある。それは，ちょうどその頃，日本の天候は，春から梅雨へ向けて移り変る季節に当たり，移動性の高気圧と低気圧が交互に西から東へと，割り合い早い周期で移動するためで，天候の予測が難しいといった点がまず上げられる。

高気圧に支配される晴天となった場合にはこの時期の相模湾は，朝のうち北寄りの風が吹き，午後南風になるというきまったパターンとなるのだが，その陸風と海風との入れ替る時間が，レースの勝敗のカギを握るといった展開になることが多い。スタート時刻が従来の11時とすると，晴天の日の葉山では，ちょうど北風が終って，南風がちょっと吹き始めるといった時間になって，スタートラインに近づく各艇は，スピンをセットしたりライト・ジエノアに替えたりと，かなり戸惑わされる。そして，南風が吹き始め，初島へのレグを快走していた艇団は，初島付近に到達する頃に，南風が落ち夕凪につかまることになる。先行していたフネも，この凪にはばまれて先へ出られず，吹き残りの南風で追いつく後続艇にイライラすることになる。

初島から大島へのコースの選択がまたこのレースの最大の難しさで，直線的に風早埼から元町沖をねらうか，一旦伊豆半島沿いを南下して，門脇埼あたりから，千波をねらうかというコースの判断は，その時，潮は上げか下げか，そして，黒潮の分岐がどの程度の強さでどの辺りを流れているかの読みによって下されなければならない。

晴天の日なら，北から南へ徐々に吹き始める北東風にスピンを上げて，このコースを走ることになるのだが，潮のいい岸沿いをねらうと風が止まり，風のいい沖を行くと潮に戻されるといった，難しさがこの部分にはある。

千波埼から，竜王埼の大島まわりは，夜の北東風の中でのレースとなるのだが，大島のブランケットは思いのほか深く，またこの島の周辺の潮の流れは，複雑で速い。その風と潮とを暗い海面に読みとってどう走るか，ナビゲーターの力量がここでも大きく物を言う。

さて，真夜中に竜王の灯台をかわしたレース艇は，暗い大きな大島を左手にみて，城ヶ島の灯台を求めて北上するのだが，このコースもまた，島に寄るか，離れて回るか，また島をかわしてからタック、タックで，ラムラインにからんで走るか，相模湾の中央に出て，葉山を目指すかと，いろいろなコースが引ける。そして，城ヶ島から葉山にかけてのコースにも一瞬も気をゆるせない難しさがある。

この大島レースでは晴れた時のレースほど難しいというのも，こうした各レグにおける複雑な風の変化，潮の流れがあるからで，初島までどんなに快走しても，竜王までに逆転されるといったケース，竜王回航に何時間かのおくれをとりながら，葉山のフィニッシュで先行するといったケースなど，まったく，フィニッシュするまで気の抜けないレースなのである。

南に低気圧があるといった天気図でスタートする場合のこのレースは，晴天のレースとくらべれば，それ程複雑ではない。それは，常に北東風が吹き続けるからで，その場合には大島の西にあるブランケットと大島の南に発生する，極端に悪い波のある部分をさけることが戦略のポイントになる。こうしたケースでかつて「MUYA」のコースレコード19時間が生れ，続いて「竜王」の12時間，そして「ビッグ・アップル」の11時間という新たな快記録が生れている。

初めてヘリコプターが取材にきた大島レースのスタート風景

大島レースは，こうした海と空の読みの難しさが，レースの魅力となっているのである。

神子元島レース

このレースほど，多くの男の物語りを残しているレースはない。何度かこのレースを走ったことのある人なら誰でも一度や二度はハッとした一瞬，心の凍りつくような恐怖を味わったことがあるはずだろう。

毎年，秋から冬に移りかわる時期に行なわれるこのレースは，冬の季節風の底力のある冷い力に押したおされ，爪木埼から神子元島までの海域の極端に悪い波と，河のように流れる潮にほんろうされるレースである。

小網代から神子元へのコースは，伊豆半島へ寄せるか，直線的に走るか，２つの判断があるのだが，それは，相模湾のどの部分にどんな潮が流れているか，そして，風は，どう変化するのかの資料を分析して決定される。

そして，爪木埼から神子元へのコースは，時には４ノット以上で流れる速い潮流をどうかわすかにポイントが絞られるが，かつて，爪木埼から須佐利埼まで半島沿いに走り，大きくまわり込んで神子元をねらうコースが有利といい伝えられたの

も，この海域を流れる強い潮の流れから当然の作戦だったはずだ。

神子元島の回航を終えたヨットは，北東風の季節風の中では、苦しい上りコースを走るわけだが，この上りコースの選択は，かなり難しい。回航後，そのまま東へのタックを引いて大島に接近して北上するコース，中央をタック，タックで上るコース，伊豆半島に沿って走るコース，とさまざまなコースが考えられるが，この海域ではわずか半マイルの差で，悪い波の海につかまって，わずか半マイルで，強い逆潮に戻されるといったことが生じるのである。走るコースを注意深くさぐりながら，勝利へのコースを見つけ出さなければならないのである。

この季節，北から吹いて来る風は，暖かい海になれた体にはきびしくこたえる。

鳥羽パールレース

参加艇120余，その数は，ヨーロッパ，アメリカのビッグオフショアレースに匹敵する艇数である。夏のこの楽しいレースのために全国の精鋭艇の全てが，梅雨明け前後にホームポートを離れ，鳥羽を目指す。レース派のヨット乗りだけでなく，クルージングの魅力は格別で，夏の楽しいクルージング計画の中にこのレースへの参加を加えるフネも多い。

鳥羽レースのムードは，ちょうどイギリスにおける，ヨットのお祭り，カウズウィークを想い起こさせるのである。鳥羽レースは実に楽しくはなやかなムードのレースである。

このレースは例年7月最終の金曜日の正午に，鳥羽港の入口，加布良古水道を一斉にスタートし，一路小網代沖のフィニッシュラインを目指すのだが，この時期は，梅雨が明けて小笠原高気圧が日本の上をおおい始める時期に当たり“梅雨明け10日”と呼ばれる夏の安定した天気の中で行なわれるので，突き抜けるように青い空，深いブルーの海，そして満天の星空の中での快適なレースになる。

このレースの24回の歴史の中で生れた神話が

鳥羽レースのスタート風景

「鳥羽は１度しか勝てないレースだ」というもの。24回の勝者で２回勝ったオーナーはわずかに陳秀雄、高村孝の２人だけ，２度勝ったフネは，高村さんの「タキヨン」ただ１艇なのである。名艇とたたえられた精鋭艇たちも、その全盛期にさえ１度勝つことがせい一杯，２回その名を刻むことはなかった。

その理由は，このレースは，ただ走りが良いということだけでは勝てない。そこにはきめ細かな気象の読みと海の流れへの対応が必要だからなのである。

この季節，黒潮は，潮岬近くへ北上し，熊の灘から，石廊埼にかけての海に複雑な流れを作り出す。沖に強い東への流れがあれば岸沿いには西への反流がある，といった図式は想像がつくのだが，レース艇の走る海域ではわずか，数10メートルの幅で，西へ東へ強い流れが出来ている。そうした複雑な潮の流れと，夏型の好天の中での海陸風のクセといったものを判断してコースを引くことによって勝者となるチャンスがあるのだが……。「運が良く勝つことはあっても，運が悪くて負けることはない」というオフショアレースの原則が，このレースでは実感として残る。

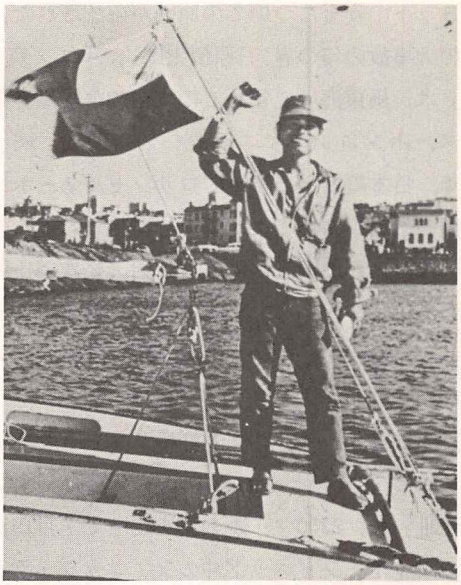
空と海とを見通す知力と，微風に辛抱強く耐える精神力，そして，精度の高いセイリングと，外洋レースに要求される，全ての資質がこのレースに試される。

日本艇として初めて海外レース出場

1962年という年は，日本の外洋ヨット界に記憶されるべき年となった。

堀江謙一青年による太平洋単独航海の成功があり，その同じ年，日本の外洋ヨットレース史上空前の遭難事故が起きた年であった。

堀江青年の，全長わずか19フィートの耐水ベニアの「マーメイド」は，このたったひとりの孤独な航海者を乗せて，94日間で太平洋を渡り切った。



サンフランシスコ湾に到着した堀江謙一青年
（写真提供 WWP）

史上最年少の大航海者に世界中が驚嘆の声を上げ，心からの拍手を送った。

この堀江青年が，日本の若者たちに与えた夢と勇気は，それに続く多くの優れた単独航海者を生み，また世界一周などの長距離クルージングの可能性をひらいたといっていい。

その同じ年の11月，ワン・オーバーナイトの外洋レース，初島レースで，世界外洋レース史上，最悪の遭難事故が起きた。突然襲った強烈な暴風雨の中で「早風」，「ミヤ」の２艇のクルー10名と，「ノブチャン」の落水者１名の計11名の命が失なわれたのである。79年のファストネットの15名死亡の事故が起きるまでこの11名死亡は，世界の外洋レース史上最悪の遭難事故となっていた。

大島レース，神子元レース，鳥羽レースとその規模を拡大しながら順調に成長していた日本の外洋ヨット界は，この事故に打ちひしがれた。しかしながら，その悲しみの中から外洋ヨットの安全に関する，多くの討議が進み，安全委員会が設けられ，安全対策が強化され，「ひとたび港を離れたら，ヨットはヨット自体，クルーはクルー自身で身を守り，あらゆる悪条件を克服する」という

外洋ヨットの安全についての原則が確認された。

この大事故の年の春，石原慎太郎氏の「コンテッサⅡ」は，極東海域で初めての本格的な国際外洋レース，ホンコン～マニラレースに参加，続く1963年，日本艇として初めてロサンゼルス～ホノルル間のトランスパックレースに参加した。このレースには，石原慎太郎氏と共に弟の裕次郎氏も参加する予定で，ラップウォース設計の「コンテッサⅢ」（39フィートスループ）が新造され，アメリカに送られた。

7月4日正午，サンペドロ沖のスタートラインを32隻のレース艇とともにスタートした「コンテッサⅢ」は，2200マイルの海を走って7月19日16時，ダイヤモンドヘッド沖のフィニッシュラインを切った。所要時間は15日6時間と記録された。

この日本の外洋レーサーによる，世界一流の外洋レース初参加の名誉を誇るクルーたちは，艇長・石原慎太郎氏をはじめとしてセイリングマスター・岡本豊，マネージャー・田中淑郎，クルーに福吉信雄，市川元造，清水栄太郎，石川昇の諸氏で，アメリカ人のジョー・ミラー氏がナビゲーターとして乗艇した。

この「コンテッサⅡ」及び「コンテッサⅢ」による，ホンコン～マニラ，ロス～ホノルル2つの国際レース参加の記録は，石原氏の筆によって，雑誌「舵」に連載され，またエッセイ集「大いなる海へ」，小説「星と舵」の2冊の本に収録されて，日本の若者たちに大いなる海への夢をかき立てた。

「コンテッサⅢ」トランスパックレースへ出場

「コンテッサⅡ」は1964年には再びホンコン～マニラレースに参加，「コンテッサⅢ」は1965年トランスパックに再度挑戦を果たした。

その1965年のトランスパックには，東海の雄「チタⅡ」が参加しているが「チタⅡ」はレース参加のため，太平洋を往復横断して，外洋ヨットの耐航性を実証した。また1966年3月，陳秀雄氏をオーナーとする「ふじ」（渡辺修治氏設計，41フィートスループ）は，春の荒天をついて，ホンコンへ回航，ホンコン～マニラレースに参加。再びマニラ，台湾，沖縄を経て帰国した。この航海もまたいかなる荒天をも走り切れる外洋ヨットの高い安全性を認めさせる実験クルージングでもあった。

JOG時代から 30フィートを超えるフネへ

1967年5月，第1回八丈島レースが実施された。この八丈島レースの実施について「NORCの航跡1954～1974」の中に次のように記載している。

「八丈島レースはようやく全長20～24フィートのJOGタイプの小型艇を中心とした時代から脱皮しつつあったNORCにとって，初の本格的外洋レースとなり，1972年に実施された第1回沖縄～東京レースが実現するまでは，日本の外洋ヨットレースの主要な行事となった。

外洋ヨットの実効ある安全策ならびにシーマンシップの確立のためには，本格的外洋レースという厳しい条件でのシビアなテストが不可欠であり，この意味から八丈島レースは画期的なものであった」

日本における初の本格的外洋レース，八丈島レースの開催を熱心に唱えたのは，「シレナ」のオーナースキッパーとして輝かしい戦歴を誇る大儀見薫，そして，あの「どんがめ」の渡辺修治の両氏であった。

外からの援助を期待することなく，海が与えるであろうあらゆる苦難に耐えて完走すること，そうした厳しい経験の中から真の外洋レーサーの心をつかむことができる。大島レース，鳥羽レースといっても，その距離はたかだか120マイルから150マイルであって，しかも，避航する港があるといったコースではオフショアレース本来の厳しさを求めることは出来ない。参加するクルーの心のどこかにまだ甘さが残る。八丈島レースの300マイルはそうした甘えをゆるさない海であり，空であった。

第1回八丈島レースは，1967年5月3日12時，鳥羽レースのスタートと同じ，ヨセマル浮標とコミッティーボートを結ぶスタートラインであった。コースは鳥羽～八丈島～城ヶ島の305マイル。出場艇は「さがみⅡ」，「チタⅡ」，「マイグレーター」，「チルデ」，「ミス・サンバード」の5隻。いずれも，クラスⅢ以上の大型外洋レーサーばかりであった。

その日，南の海上にあった前線が西からの高気圧に押し下げられて，快晴，微風のまさに行楽日和とあって，緊迫したレースは，なごやかなムードでスタートした。風はゆっくり東から，南西，西南西と振れ，快適なスピンランのレースとなった。

このレースの戦略の基礎になるのは，日本の東を流れる黒潮をどう読み，その強い流れをどう利用するか，そして変転する気象をどう分析して，どう対応するかという2点にあった。精度の高いナビゲーションが要求されるレースだった。

レースは快適なペースで早い展開となった。24時間後の5月4日正午には，全艇，八丈島を視認，八丈島の回航にかかった。ところがこの時間には強い高気圧の支配下に入ったため風は弱まり，トップ艇「ミス・サンバード」の船足を止めてしまった。そして八丈島の南を流れていた強い反流に入ったために，その日の夕刻，ようやく石積の鼻を回航した時には，「ミス・サンバード」は内側を走った「チタⅡ」に30分遅れ，回航のトップを奪われた。「チタⅡ」は18時15分に回航，「ミス・サンバード」は18時55分と記録されている。後続の3艇もまた，ダンゴとなって石積の鼻を21時10分から35分，40分と回航した。

八丈島の回航を終えた4日の夜から風は北東に安定し，片上ぼりの快調なペースで美しい星空を眺めながらのレースとなった。全艇がほぼ，ラムライン（直線コース）沿いのコースをとって伊豆諸島の東側を北上，フィニッシュラインの城ヶ島を目指した。

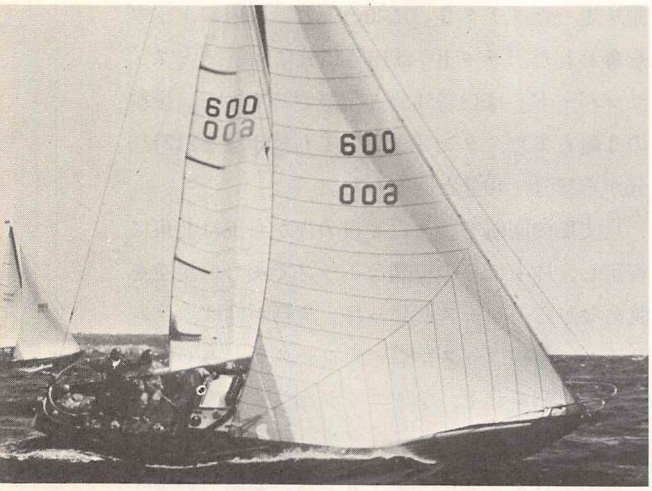
この上りコースに「チタⅡ」は，素晴しいセイリングの精度を見せて，レーティングで約2フィート大きい「ミス・サンバード」をマークして130マイルを平均5ノットを上まわるスピードで走破した。

城ヶ島へ最初にフィニッシュしたのは「ミス・サンバード」で5日18時06分18秒，所要時間は54時間06分18秒。2着は「チタⅡ」でわずか16分遅れで，所要時間は54時間22分35秒となった。残る3艇は，その時刻，大島の竜王埼沖を北上中で，3艇そろって6日の2時半から3時半までに相ついでフィニッシュラインを切った。

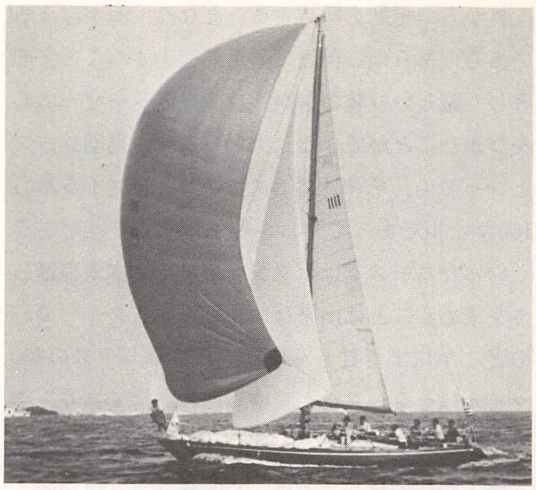
この第1回八丈島レースのファーストホームは「ミス・サンバード」（総合2位），そして総合優勝は「チタⅡ」となった。3位「さがみⅡ」，4位「チルデ」，5位「マイグレーター」であった。

「竜王」を始め新鋭艇続々とデビュー

さて，第1回八丈島レースは天候に恵まれて全艇完走で終った。参加した各艇のクルーたちは，スタート前から予想し，胸をしめつけられる思いで持ったメイストームにも会わず，快適なセイリングを楽しんだわけだが，このレースの成功の後で，レースの帆走委員長を務めた大儀見氏は，このレースの総括の中でいくつかの問題点を指摘している。それは――



「竜王」



「サンバードⅡ」

●今後ともこのレースを実施するためには優れたナビゲーターを多数養成する必要がある。

●レース艇の掌握について，将来は，レース艇にハムなどの無線通信施設を積み，陸上本部との連絡の途を考える必要がある。

●また，SOS自動発信機について，これを強制備品とせず，推奨備品としてはどうか，コースも，三崎から八丈島—三崎と変更してはどうかといった意見をのべている。

八丈島レースは，1968年にはコースを変更して下田スタート～八丈島～三崎とし，1969年以降は，小網代スタート～八丈島～小網代の現在のコースになった。

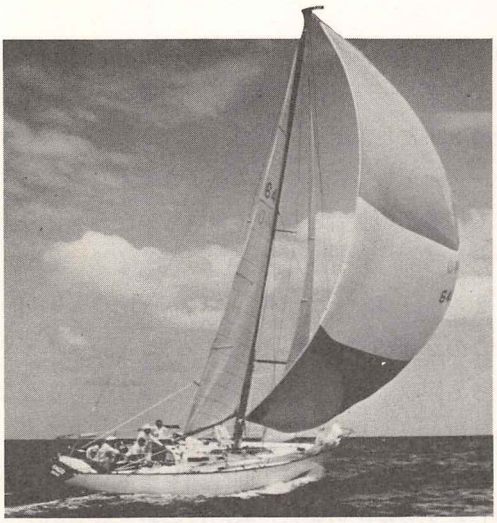
八丈島レースが実施される基礎になったのは，日本が戦後の混乱から，高度成長期に入って日本人の中にも，24フィート以上の本格的な外洋クルーザーを求めうる人々が出て来たことと無縁ではあるまい。その大型の外洋レーサー建造の口火を切ったのは「コンテッサⅡ」に代表される30フィートを超える本格的なクルーザー／レーサー群であった。そして，それらのフネによる海外レース参加を含む，外洋レースでの活躍のニュースは，さらに，大型艇建造のムードを高めて行ったはずである。

「コンテッサⅡ」，「さがみ」，「サルモンⅡ」，「竜王丸」，「利根」，「K—7」といった大型ヨットが相模湾を走り，超大型ケッチ「富士山丸」が日本の海を圧して走りまわった。

その日本の海に衝撃を与えたフネがある。「竜王」がそのフネである。オーナーは「竜王丸」で，鳥羽レースに優勝，「ふじ」でホンコン～マニラレースに回航参加した陳秀雄氏。氏は，NORCメンバーとして初めて，S&Sの設計図を取り寄せ，ワン・トン艇「竜王」を加藤ボートで建造した。この艇は実に美しい姿のフネで，また，あまりにも美しい走りをするフネであった。進水後約一年たった「竜王」はチューニングが完了，クルーの練度が高まると共に，69年，70年，71年と3シーズンにわたって日本の外洋レースのほとんどに勝ち続けるという抜群の成績を上げた。

「竜王」が日本の外洋レースに与えたインパクトは大きい。「竜王」に勝てるフネを求めて，オーナーたちは，S&S，カーター，バンデシュタットといった世界のトップデザイナーに手紙を書き，日本のデザイナーたちは「竜王」の快走の秘密をさぐるべく努力を積み重ねた。

「サンバードⅡ」，「旭」，「ふじ」，「わだつみ」といった一連のS&S設計の新鋭ワン・トナーが続々と進水，小型艇群の中にも，海外の有名ブランドのフネが混って走り始めた。



「バーゴ」

こうして日本の外洋ヨットは一気に近代化を果たすことになった。

「竜王」の時代，その「竜王」と互角，時には，それをおびやかし，しりぞけるレースを挑んだ「バーゴ」，「竜王」に続くＳ＆Ｓのワン・トナー「サンバードⅡ」。この３艇によるトップ争いは日本の外洋レースに新らしい時代を拓いたといえるだろう。

武田陽信氏の「バーゴ」は，日本人デザイナー武市俊氏の意欲作。そしてスキッパーに大儀見薫氏，クルーに「シレナ」の武市，村本氏らを加えて「竜王」とならぶ名艇として記憶される強豪ぶりを示した。そして1969年のシドニー～ホバートレースに参加，79隻中21位となって，日本の外洋レーサーの実力を海外に知らせる活躍をしている。また，「竜王」，「バーゴ」を追った「サンバードⅡ」は，1972年の12月には，シドニーにおける，ワン・トン世界選手権大会に参加，シドニー～ホバードレースも走って帰国。1974年の第２回沖縄レース優勝をはじめ国内のほとんどのレースを勝ちとるという活躍を見せた。

「竜王」，「バーゴ」，「サンバードⅡ」は「どんがめ」，「チタ」，「シレナ」と上げられる名艇につづく名艇群であった。

日本最大のビッグイベント誕生

1972年，日本の外洋レースに，国際的にも注目されるレースが誕生した。第１回沖縄～東京レースである。

そのコース全長830マイルは，オフショアレースのクラシックレースと呼ばれるファストネットレース，バミューダレース，シドニー～ホバートレースをしのぎ，その海域は，それらのどのレースよりも複雑でまた苛酷なものである。

この第１回の沖縄レースに参加したフネは12艇，クルーは97名であった。

４月29日午前10時，那覇港外のスタートラインを切ったフネは，思い思いの戦略を秘めて激しいスコールの上がった曇り空の中を北上して行った。

初めてこのレースに挑む各艇の判断はさまざまだが，このレースの戦略の基礎になるデータは２つあった。その１つは，新たに発生した低気圧が，どういった経路を通るかの予測であり，もう１つのファクターは，黒潮の流路をどう読みとり，それをどう利用するかという点である。

この二つのデータから導き出されたコースは，大別して３通りとなった。

できるだけ早く黒潮本流の中に入り，その３ノットから時には５ノットという流速を有利に使うというもの。低気圧が日本海型になるという予想に立てば追手追い潮の最も理にかなったコースであった。だが，このコースにはいくつかの危険がともなっていた。その第１はコースの走行路離が，30～40マイルも長くなること。また，もし低気圧が，土佐沖から南岸沿いのコースをとった場合には，その低気圧の直撃を受け，さらに，前線の北側を走ることになり，強風の厳しい上りコースを長時間走らなければならない。黒潮の流れに逆らった北東風は，この海域に悪い波を作るはずであった。さらに，このコースでは，低気圧の接

近による視界のない暗夜に灯台のないトカラ列島を西から東へ横断することになり，かなりの危険が予想された。

この北上型のコースに対して，黒潮の流れを無視して沖縄の北から，列島の東島の東側に出，まっすぐ最短距離を走るコースがある。このコースは，まだ明るいうちに，危険な海域を抜けることができ，また，低気圧が南岸沿いのコースをとったとしても，前線の南側にあって常に追手の南西風が期待できる。

この２つのコースの中間を走るコースがあった。それは，夕刻前に奄美大島の近くで，東側に出，北東にコースをとって，四国沖で黒潮に乗り東へ走るというもの。

12艇のレース艇の中で北上コースを採ったのは「チタⅢ」，「ロシナンテⅢ」，「アルテミス」，直線コースは「ふじⅡ」，「コンテッサⅡ」，そして中間コースは「都鳥（旧竜王）」，「サンバードⅡ」，「レナ（旧バーゴ）」，「アルビレオ」，「潮路」，「テティス（旧ミス・サンバード）」となった。

低気圧は日本海型となった。「チタⅢ」の読みは適中し，「チタⅢ」は，強い追手の風に乗って第１日目を大きくリード。前半線で勝利を確定してしまった。

このレースにおける「チタⅢ」の快走は日本の外洋ヨット史に，永く記憶されるべきものとなった。

平均12ノットを越え，時に18ノット，19ノットという信じられないスピードを出した「チタⅢ」は，一段と強まる風の中で中ノ島水道を通過，勝利へのコースを爆走していった。そして，他のレース艇が，ようやく潮岬沖にあった頃には，はるか170マイルも引き離して，石廊埼沖を走っていた。「チタⅢ」のフィニッシュは５月４日の夜10時32分17秒。所要時間は108時間32分17秒で，平均８ノットの快スピードで全コースを走り切った。このスピード記録は，その後約10年たった現在でも破られず，また今後もかなり長い間，光り輝くであろう記録である。

チタグループは，この第１回沖縄コースに完全優勝を果たし，第１回鳥羽レース，第１回八丈島レース，そしてこのレースと３つの大レースのすべてに最初の勝者となる，素晴しい記録を作り上げた。

２着は「ロシナンテⅢ」，３着「サンバードⅡ」でこの２艇の差はわずかに４分間，830マイルを走って，フィニッシュでならぶという信じられない結果となった。

こうして終了した第１回沖縄レース。日本の外洋レース界を代表する12艇の精鋭艇と97人のトップクルーたちによって，日本のオフショアレースの新時代，新スタートが切り開かれたといっていいだろう。

クォータートン・ワールドの開催

470級を頂点とする小型ヨットの普及と併行して，1970年頃から外洋ヨットに対する若い人々の関心が高まり，小型ディンギーに乗っていた学生ヨットマンや，若いカートップセーラーが，外洋ヨットに乗る傾向が生まれてきた。彼らは，ディンギーレースにおけるセーリングテクニックやセーリングへの集中力をクルーザーの世界にもち込み，外洋ヨットの世界を変えつつあった。そして，彼らは外洋を走ることによって海への理解を深め，あらゆる苦難に耐えるオフショアレースの心を学びとっていったのである。

そうした小型の外洋ヨットでレースに出場する若者達が，1970年頃から急激にその数を増していた。若者達は，自分達の手で船を整備し，改造し，自分達の手で走らせた。かつて外洋ヨットレースは，一部の金持ちの道楽スポーツと一般に見られていたのだが，こうした若者達の出現によって，この世界は，若者達の青春を賭ける舞台となったのである。

1974年11月，ORC 総会で，1978年クォーター

トン・ワールドを日本で開催することが決定，日本の若い外洋レーサーに大きな夢が与えられた。“僕達の生涯にも一度訪れるかどうかわからないこのチャンスに，僕らは自分の夢のすべてを賭ける”。若い外洋レーサー達は，このクォータートン・ワールドに向けて，青春を燃え上がらせる目標をつかんだのである。

我国で開催された初めての国際レース，クォータートン・ワールドのスタート（Photo by H. Okamoto）

彼らの何人かは，自分で図面を引き，ひそかにデザイナーとしての名を知らしめるチャンスをねらい，ある者は，自分の手でセールを縫い上げて，ノースやフッドにひと泡ふかせようとねらっていた。

ワールド開催決定から約4年間，このレースへの参加を目標に求めた若者達の血のにじむような努力は，確実に日本の外洋ヨットの底辺を引き上げ，日本のヨットを世界に向けて前進させた。

若い新進デザイナー達の画き上げた船は，D.ピーターソン，R.ホランド，そしてB.ファーといった外洋ヨットの思想を変えた権威のそれとくらべても遜色のないものだった。

地元の開催というチャンスに，日本の外洋ヨット界ははじめてその実力を世界の尺度の中で試すチャンスをつかんだのである。

ワールド参加艇を決定する2年間にわたる厳しい予選レースは，外洋レーサーをたくましくきたえ上げ，日本のデザイナー達に，大きな試作，走行試験の場を与え，日本の外洋レース界のレベルを飛躍的に上昇させた。

1978年，10月26日から始まったクォータートン・ワールドは，日本のヨット界に大きな資産を残し，また，世界のクォータートンに新しい時代を到来させるきっかけとなった，まさに画期的なレースだったのである。

このレースで日本は，1位，2位を占め，上位10艇に6艇を入れるという健闘ぶりを見せた。このクォータートン日本開催のニュース以来の，日本の若者達によるこの日へ向けての努力が，この素晴しい成果を生んだわけだ。

レースは，無風から微風，軽風そして強風まで，現在のヨットレースに考えられるすべてのコンディションが経験でき，3つのオリンピックコース，2つの長短のオフショアレースの5つのレースが，それぞれ異なった気象・海象の中で行なわれ，クォーター・トナーの設計，建造そして，乗り手の技術，さらに肉体と精神のすべてが試されるレースとなった。

かつて，これほど大きな成功，と評価されたヨットレースはなく，この大会の運営に当たったNORCは，世界のヨット界からかぎりない賞讃をおくられたのである。

このクォータートン・ワールドの日本開催と，実り多き成功の事実は，日本のオフショアレースの歴史に，まったく新しい時代をひらくカギになり，世界のヨット先進国と比肩する実力を持つ礎となったのである。

艇の変遷に見る1960年代の外洋クルーザー

白崎謙太郎

1960年代の外洋ヨットを語るにあたり，その前史ともいうべき1950年代後半のNORCの所属艇の状況を概括してみよう。

1950年前後から在日外国人と，極く少数の日本人によって始められたわが国の外洋ヨットレースは，戦前から生き残ったキールヨット，本来救命艇であったものを改造したヨット，それに，戦勝国ではあったが今時大戦で大きな痛手を負った英国の勇気ある2人の青年,パトリック・エラムと，コリン・ミューディーによって大西洋横断が成された「ソプラニーノ」に代表されるJOGの思想をいち早く取入れた，小なりとは言え耐航性に秀れた新しいタイプの艇が共存していた。中には本来オフショアレースに用いられることのない戦前のレーターククラスも，キール・ボートということでコクピットを自動排水にするなどの改造をほどこして出場している。

1958年，第3号として発行された「舵」200号記念増大号には，この1950年代後半のNORCの現有勢力がそろいぶみよろしくグラビアページに登場している。それらを見ると新しいタイプのJOGとして「黒潮」,「マヤ」,「ドンガメV」,「ノアⅣ」,「ジョビアルファイブ」,「古鷹」,「月光」,それにインショア・キールボートタイプの改造もしくは流用として,「仰秀」,「風早」，ライフボート改造タイプとして「NOAH」,「バッカニア」とあるが，そんな艇群のなかに，アーサー・ロブ設計，A.A.マッケンジー氏所有の「ムヤ」，それとならび，横山晃氏が外人オーナーの為に設計した「NANBAE」（34フィート）が新しい思想を盛り込んだ初の大型艇として偉容を誇っていた。しかし，この時代の外洋艇の中心的な存在は，やはり20フィートから25フィートのJOGである。このJOGこそが，当時の平均的な日本人ヨットマンになんとか手がとどき，しかも外洋に出て時化にあっても生きて帰ってこられ，また外洋レースの面白さを味わえる艇として，格好なものであった。

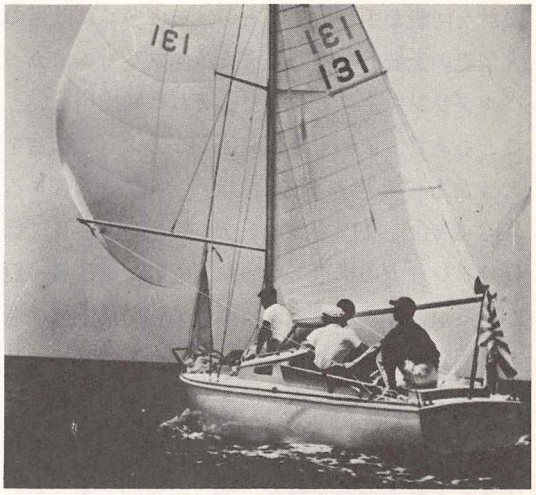
一部外国人オーナーの大型艇を眼のあたりにすることは出来ても，まだまだ日本人の手にはとどかず，外洋レース初期には用いられていた，ライ

ライフボートを改造した米軍の「バッカニア」
(Photo by F. Nakajima)

フボート改造型，それに，本来インショアで用いられるべきキール・ボートヨットの数々も，艇そのものの老朽化からくる安全性などの問題が次第に露呈し，それらも淘汰されていった。

そして，60年代に入ると，21，22フィートのJOGは爛熟期に入る。「舵」1960年3号には新しいクルーザー紹介として，渡辺修治氏が21フィートと22フィートの作品を紹介している。福永昭氏の「古鷹」，古屋徳兵衛氏の「NEPTUNE Ⅷ」，それに22フィートのC. B. クリスチャンソン氏の「バレリーナ」である。21フィート艇は，1.2～1.3トンの排水量に460 kgのバラスト，22フィート艇は，1.4～1.5トンに対して560 kgのバラストをつけた外洋への夢を託すに足る艇である。また，横山晃氏は，昭和25年第1回大島レースに自ら艇長として優勝を手にした「さくら」(25フィート）を始め，51年の「アルバトロス」，52年「インデペンデンス」，「マヤ」と21～23フィートのJOGの名艇を次々に生み出している。そんななかで，一部の日本人オーナーのなかにも，艇の大型化への夢は断ちがたく，日本人の設計，建造，所有といったすべて日本人の手になる大型艇建造の気運が次第に高まって来た。この先がけの一つとして渡辺修治氏設計，飯島元次氏所有の「サガミⅡ」が発表された。渡辺氏は，設計者のコメントを発表して，JOGから，より大型艇への発展の必然性を説き，この時代の外洋への夢をかきたてている。

「碌々ヨットハーバーもなく，また経済的にも余裕のない我々日本人にとって，JOGは確かに最適のクルーザーであり，オーシャン・レーサーである。しかし，あまりにスポーティーであり，乗心地は良くない。いわば，かん馬を乗りこなす心得が必要である。そこへいくと大型艇は乗り心地がよく，動きは悠々としていて柔い。JOGで鍛えられて，自信のある人が，一度大型艇に乗るとその包容力に魅せられてしまう。特に切り上がりコースで波をナイフィングして行く重量感は大



21フィートJOG「古鷹」

型艇でないと味わえない。また，艇内はゆったりと立って歩け，外の風波を気にすることなくくつろぐことが出来る。しかし，現在の日本の状態では大きさにも限度があり，30呎以上の艇はすべてが重厚すぎて軽快さがなく，我々には親しみが持てない。この28呎艇「サガミⅡ」は，大型艇の重量感・居住性とJOGの軽快さ，ティラーを握る時の親近感を融合しようとした試みである。船体は樺の作り，フレームに檜のダブル・プランキングで，軽く強靱で水密性が高い。大きいビーム，高いバラスト比，柔いビルジ，ファインなエントランスは，あらゆる場合に良いバランスを保ってくれるだろう。艇内は広く実戦向に配置されているが，港内停泊の折には7人分の寝台がある。この艇は設計者の夢の実現であり，潮気タップリな飯島一家の今後の活躍が楽しみである。」(舵60年3月号)

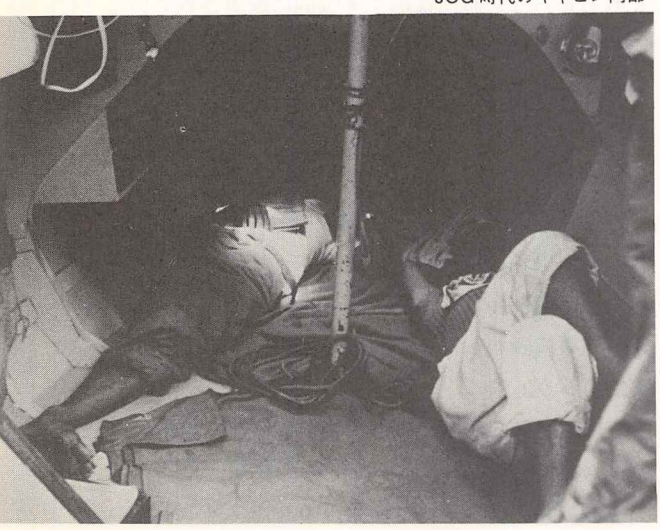
少々長い引用であるが，1950年頃から10年間，JOGを中心に外洋レースを一歩一歩発展させて来た日本の外洋ヨット界が，一歩先をうかがう気運を見事に表わしたこの時代の証明ともいえる一文であろう。

特に注目に値するのは，船体構造に樺の作りフレームに檜のダブルプランキングを採用したことである。渡辺氏はかつて輸出用の28.5フィートの

設計を何艇か手がけているが，その多くは欧米の大型艇の伝統的な構造である蒸曲フレームにカーペルプランキングであった。それは輸出用ということもあり，依頼主との関係でこのような構造をとったものと思われる。しかし，自ら所有するJOGを始め，日本人のオーナーのJOG造りには作りフレームの構造を用いた。両者には一長一短があるが，作りフレームは剛性の強い，上部構造との固着のしっかりした艇が出来上る。ピッタリと息のあった飯島一家というオーナーを得て誰はばかることなくこの構造を採用し，以後は40フィート以上の大型艇の一部を，蒸曲フレームとの併用を採用することはあっても常に変らずこの構造での設計をとることとなった。一方渡辺氏とともに車の両輪のごとく日本の外洋艇を発展させてきた横山晃氏も，この時期やはり「ブルー・リボン」，「ベンケイ」といった28フィート艇を，やはり同じような発想から描き，帆装をヨールとし，この後の小型艇のヨール帆装という独特の発展のさせ方へのさきがけとしている。横山氏の船体構造は，渡辺氏と対照的により軽く仕上り，艇内空間の広さを得るのにかなり有利な蒸曲フレーム構造を好んでいた。

このような前史をふまえ，60年代に突入してから典型的な21～23フィートのJOGが次第に発展を遂げ，24，25，26フィートといった，より大型のJOGがポツリポツリと建造されるようになった。JOGから始めた古いヨットマンには周知のことであるが，20フィートから25フィートのサイズの艇の1フィート，2フィートの大きさの違いは，乗り心地，使い心地，スピードの点で実に大きな違いがある。われわれの先輩関根氏は，「舵」（1961年第3号）に妙を得た一文をよせている。そこで「手頃なクルージングヨットを選ぶ」からその一部を引用してみよう。

JOG時代のキャビン内部



「20フィートでも立派なオーシャンレーサーであり得ます。（中略）しかし乗って見るとちょっと小さすぎるようです。船が軽いため，人間が船を走らせてやらなくてはなりません。……スキッパーの良否がすぐ船足にひびいて来ますし，耐波性は充分あっても，中に乗っている人間には波が直接こたえますから疲れます。そんなことを考えると23呎級の方がはるかに乗り易いようです。ある程度は船が走ってくれるのでハンドリングも楽です。……」

ここには23フィートJOG「マヤ」を福永昭氏との共同で所有し，後に斬新なアイデアを盛り込んだ20フィート「シャークⅥ」へと乗り継いでいった関根氏の強烈な体験が穏やかな語りくちでのべられている。

一方，自身の設計による23フィートの「ジョビアル・ファイブ」でレースに活躍していた小田達夫氏もやはりまた，艇の大型化への夢をつのらせ，25フィートの「ジョビアル・ファイブⅡ」を実現させている。小田氏は丁度この頃月刊誌になった「舵」の1962年8月号の巻頭に自らの作品を発表している。「ジョビアル・ファイブⅡ」と「シグナス」，同型艇に異った帆走と題する一文の中で氏はこうのべている。

「ジョビアル・ファイブは常に私たちの中心だった。23呎の小艇としてはゆったりとしたアコモデーション，のびのびとした艇足はオーナーの

「フルールブルー」のセールナンバーは110番

ひいき目ではなく忘れがたい。しかし，メンバーが相次いで家庭を持つようになると，家族連れのセーリングにもう少し余裕のある艇が欲しくなり，また，レース，クルージングの経験を積むにつれて，さらに乗りやすく性能の高い艇を持ちたくなって来た。……」

こうして出来た「ジョビアル・ファイブⅡ」は「シグナス」という帆走をヨールにした同型艇と共に我々の前に姿を現わす。相前後するが大儀見淮氏の24フィート「シレナ」が61年に進水。同じく横山晃氏の24フィートヨット「JUKO」，「はやとり」が完成する。その頃渡辺修治氏は自らのドンガメシリーズをⅥ世（22フィート）まで進め，その帆走性能，バランスの良さには満足していたが，アウトボード・エンジンの限界に気づき，より行動範囲の広がるインボード艇（エンジン搭載のやはり一まわり大きなサイズ）を計画中であった。このように日本のオーシャン・レースの基礎を作った20～23フィートのJOGの時代は，次の時代に移っていくことになる。

ここに降ってわいたように，物品税の問題が持ち上った。この間の詳しい事情は他にゆずるとして簡単に記すと，戦前からの物品税制はヨットにも他の贅沢品と同じく課せられていた。税率は5Cクラスという(戦後決められたサイズを基準に，それ以下を10％としていたらしいが)，徴税側にそれらを正しく計測する知識も技術もなく，大半の艇は大型艇も含めて10％の税率で申告していたらしい。しかし，当時の60年日米安保改訂後，変革期にあった日本経済の状況の中で，税の見直しの対象にヨットが槍玉にあがったのも当局側にとっては止むを得ないことだったのかも知れない。しかし，日本のヨッティングが欧米のそれと異るのは，貴族や一部有産階級の遊び，スポーツとして発展して来たのではなく，海好き，船好きの一般勤労大衆がその大部分のにない手であったことである。従ってJOG一艇作るのにも，爪に灯を灯すような思いで作り，所有形態も共同所有も多く，しかも学生もしくは学校出たてのサラリーマングループといったオーナーも少なくなかった。そのような日本のヨッティングの特殊性からかんがみ，毛皮や宝石と同じような税率が課せられるとすれば，感覚的にそぐわないばかりでなく，せっかく戦後十数年かけて発展させて来た外洋ヨットレースというスポーツに，壊滅的な打撃を与えかねないとの危惧から，当時の協会執行部は当局との粘り強い交渉の結果，当初当局が提示した6メーター以上40％，それ以下10％という案を撤回させ，7.5メーターを境にそれ以上40％，それ以下10％と改めさせた。その交渉に当った渡辺修治氏は筆者に当時を回想し，「モーターボートとヨットを共に6メーターで区切るというので，それではヨットは船型や艤装の関係で，わりに合わないと抗議した。それではモーターボートの6メーターというのはヨットのどのくらいにあたるのですか，という問いに対し，当時活躍しはじめていた小田氏や横山氏の24～25フィートがかなりの帆走性能を有し，その実績から7.5メーターをこちらから提示し，やっと折りあった」と語っている。このようにして1965年4月をもって7.5

メーターを境にして，下は10%，上は40%ということになった。上が40%というのはやはり禁止税的なものである。この決定に複雑な思いをしたヨットマンも多かったはずであるが，とにかくその結果10%上限である7.5メーターの大型JOGが他に類のない独自の発展をとげる。渡辺修治氏は10%リミットの7.5メーターの「ドンガメⅧ」を画き，建造する。ちょうど1963年「舵」新年号から始まった「日本のクルーザー」で紹介されたこの「ドンガメⅧ」の主要目は，

全長　7.473 m
水線長　6.1 m
幅　2.288 m
吃水　1.259 m（その後改造し1.45 m）
バラスト　900 kg
排水量　2.400 kg　3 HP ディーゼル付

というものである。これは平均的な21フィートJOGの排水量の倍を有し，さらに重要なことは，その信頼性において格段の差がある，充電機能を持つインボード・ディーゼルを搭載したことである。（私事になるが，筆者はこの「ドンガメⅧ」で65年の大島レースで，出場全艇リタイヤの大シケの中を一艇のみフィニッシュ，賞を総ざらいした際，しんがりのクルーとして参加した。）

この1962年という年はこのように，その後の免許制度，船検制度へと継がる政治権力のヨットへの介入の始まりとして，この税金問題がまず槍玉に挙げられた年として記憶に留められるべき年であった。一方，この時期は堀江謙一氏の19フィートJOGによる単独太平洋横断と初島レース大量遭難という，当時世界にも例のない朗報と悲報が相次ぐことになった。

前者は10年余にわたって日本のJOGを発展させて来た横山晃氏，渡辺修治氏ら設計者にとって，艇の外洋での耐航性に対して確信を与え，外洋帆走を夢みるヨットマンに希望と自信を与えることとなった。他方，湧きかえっていたヨット界に冷水を浴びせるように生じた秋の初島レース大量遭難事件は，外洋レースというスポーツの責任の所在と組織の在り方を鋭く問うことになった。

これをきっかけに，NORCは運輸省を主務管庁とする社団法人として法人格を得た。これらの大きな動きが，外洋帆走艇に直接与えた影響の最大のものは，艇の安全面への認識の強化からくる新しい安全規則の確立である。これを機に戦前生れの古い艇や，本来インショア向きであったレーター・クラスの改造艇，またはライフボート改造艇など，NORC前半の歴史で，一定の役割を果してきたが，とかく安全性において懸念があった艇がレースから姿を消し，今日的な設計思想からなるしっかりした艇がレースの主戦力となることとなった。

その中心となったのが新しい税制に基づく7.5メーター型であり，渡辺修治氏の設計所有になる「ドンガメⅧ」がその嚆矢となったことは前にのべたが，横山晃氏もすでに24，25，26フィートの実例が幾つかあって，それぞれレースで好成績をあげていた。中でも「シレナ」は子息の大儀見薫氏に代が移り，武市俊氏等の意欲的なクルーをそろえ，艇の走りと性能を，それまでの我国のヨッ

上架中のJOG「バレニーナ」と「サルモン」

小網代カップで活躍する名艇「シレナ」(Photo by Z. Shiga)

ト界に見られぬほどの高度な次元で解析し，その手の内を細大もらさず「舵」誌に発表した。1965年4月から始まったこの「船づくり物語〈シレナ〉の場合」は，一個の外洋艇が設計者，建造者の手を離れ，オーナーの手にわたってから，オーナーはその能力を最大限に引き出すべく，いかにすべきかを改めて考えさせる示唆に豊んだ問いかけになった。1965年といえば「シレナ」は進水以来すでに数年を経過している。その間に設計者にはデータの蓄積，計測ルールの変化，資材の進歩等，船の進歩は著しいものがある。にもかかわらず艇の改良，帆走技術の習練等で艇のレーサーとしての寿命をかなり引き伸すことが出来る好個の例を示してくれたのである。

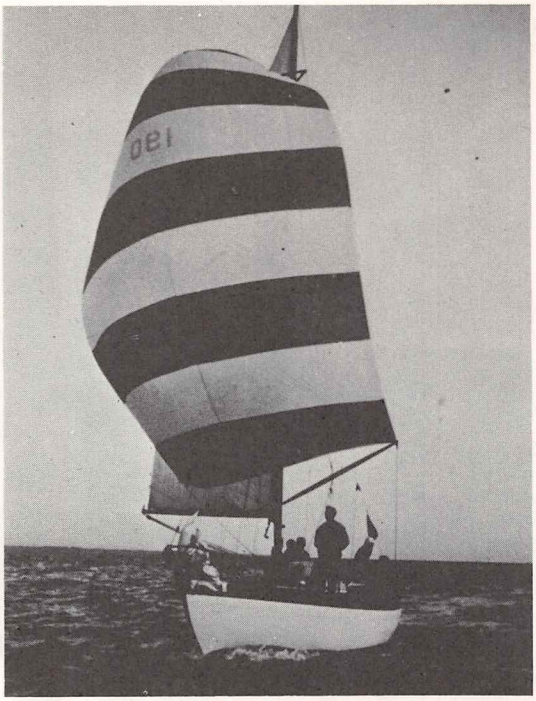
この事実は，今日，我々関東水域に艇を置くオーナーにとって，特に公共の水域を定係地にしている場合，艇の大型化に制限があり，そのため，艇の新造が極めて困難になっている状況にこそ極めて鋭い解答を与えているのではなかろうか。

その後の7.5メーター型を渡辺修治氏の設計の変遷で追ってみると，「ドンガメⅦ」の進水した翌年の1964年に今井金次氏，名和幸夫氏の「妙義」，「飛車角」を画いている。その年の「舵」5月号に紹介されたこの2艇は，まったく同型のいわゆるツインズである。

渡辺氏は自らの「ドンガメⅦ」を発展させ，ビームをおよそ7センチ広く，吃水はおよそ16センチも深くしている。この吃水の大きな違いは当時の計測ルールで浅吃水のボーナスを狙ったものだが，その後の走りで，ボーナスを返上しても深い吃水のメリットが大きいという判断からそうしたもので，「ドンガメⅦ」もその後改造し，「妙義」，「飛車角」と同等寸法になっているし，「シレナ」も，またこの時期改造して深くしている。しかし，幅を広げたことは顕著な帆走性能の向上には継ながらなかったようである。セールエリアについては，ここにそのデータは無いが，ほとんど変らない。また，翌1965年に守谷克巳氏等モサ・グループからの設計依頼に「モサⅢ」を画いているが，それまでの二例と大きく異り，完全なデープキールを採用している。排水量は2650 kgと前2例に比べおよそ400 kgも重くなり，バラストも150 kg

重くなり「妙義」,「飛車角」型より幅はわずかだが狭く，明らかに強風の上りに主眼を置いた設計になっている。「モサⅡ」（21フィートJOG渡辺氏設計）で，当時レース皆勤でがんばって腕を上げていた守谷氏らのグループという強力な乗り手を得て，この「モサⅢ」は当時破竹の勢いの「シレナ」の最強のライバルであった。翌々年の1967年4月号の「舵」に，渡辺氏は津端修一氏のための「青Ⅱ」を発表している。英国のデザイナーC. RHOLMANの「ツイスター」（28フィート）に範をとったその7.5メーターは，トランサム・ラダーを大きな特長とした力強い船だが，なんと排水量は3000 kgと初期の「ドンガメⅦ」に比べ800 kgも重く，バラストは1.25トンと，ほとんど今日のハーフトンの標準的な重さである。この艇は関東でも何艇かの同型艇が造られ，レースにも好成績を上げているが，記憶されて良いのが，これらの重量級の7.5メーターが，むしろ軽風や微風で良いすべりを見せてくれたことと，あまり練度の高くないクルーの艇でも，水準を行くスピードを保てたということである。このように渡辺氏設計の7.5メーターは，その進展と共に重量化への道をたどっていた。そして，これらは明らかな改良進歩に継ながっていた。その後，渡辺氏はFRP時代を迎えそれらを集大成した25フィート艇「SK-25」を画いている。この艇は，セパレート・ラダーの中庸なこれといった特色のないものであったが，バランスの取れたあつかいやすい艇で，今日でも生き生きとした走りを各地の水面で見せている。

横山晃氏は，1962年に神田壱雄氏の「アストロ」型として7.5メーターを画いて，その後4年間に6種類の7.5メーターを設計したが，その中で特記されなければならないものに，7.5メーターウィークエンダーとして発表した合板艇がある。我国における既製品の耐水合板については，その信頼性に欠ける所があったが，その製作の容易さ，経済性等に大きな利点となり，合板は次第に用いられるようになって来た。横山氏はこの合板の有利さを生かし，さらに信頼性の高い艇を作るために，合板そのものを既製品にたよらず船用のものを作ることを建造者に課した。それと合板艇特有のチャインのある船型をラウンド・ボトムに近づけるためコールドモールドルによる曲率の大きなチャインを作り用いたのである。しかしこのような工法は，一定の隻数の建造がみこまれなければ，安い船価といった当初の目標は達し得ない。この意欲作は，今日，歴史的観点からながめれば，来るべきFRP時代への橋わたしに表われた艇といえよう。この艇のあるものが遭難さわぎをおこしたりして薄幸な艇種であったが，量産艇時代の先駆けとして記憶に留められる船であった。



渡辺修治氏設計の「月光Ⅱ」

横山氏はこの頃からレーサーもしくはクルーザーレーサーばかりでなく，レースを全く考えない限定したニーズの艇をいくつか手がけている。その好古な例として「シードルフィン」クラスがある。全長20フィートのこのキャット・リグ艇は，浅い吃水と異常に広いビームから30フィー

トに匹敵する艇内空間を持ち，強力なインボード・エンジンを搭載して，ある艇は南西諸島までシングルハンドのクルージングを実行している。このような艇の出現は，発足当時の日本の外洋ヨットの大半が何らかの型でレース出場の可能性をもっていたのに対し，レースを当初から念頭に置いていない設計思想が話題を集めた。

そしてその結果はともすればレース主催団体としてのみ映る当協会だが，他の存在理由が正しく認識されないまま，協会と無縁のヨットライフを送ってしまういわゆる“一ぴきおおかみ的ヨット乗り”を多数生むことにもなったのである。

この頃から徐々に顕在化してきたこのNORC離れの傾向は，もちろんその主要な原因は他に求められようが，一方見方を変えれば，それまでの一つの艇にあれもこれもといった使い方を求める乗り方と異り，その艇の使い方にオーナーが明確なイメージを持った上で艇を持とうとする傾向の表われであり，対極をなすような，純粋レーサー誕生の前ぶれともいえよう。この頃，7.5メーター型は爛熟期を向え，横山氏は岩瀬弘一氏の「龍飛」を画き，すでに60年代を終りに近い「舵」69年2月号に発表している。排水量2300 kg に対し760 kg のバラストに大きめのセールエリアをもったこの艇は，先にあげた渡辺氏の7.5メーター「青Ⅱ」の3000 kg の排水量1.25トンのバラストと極めて対照的な存在であるが，この両艇は抜きつ抜かれつのレースを展開した。

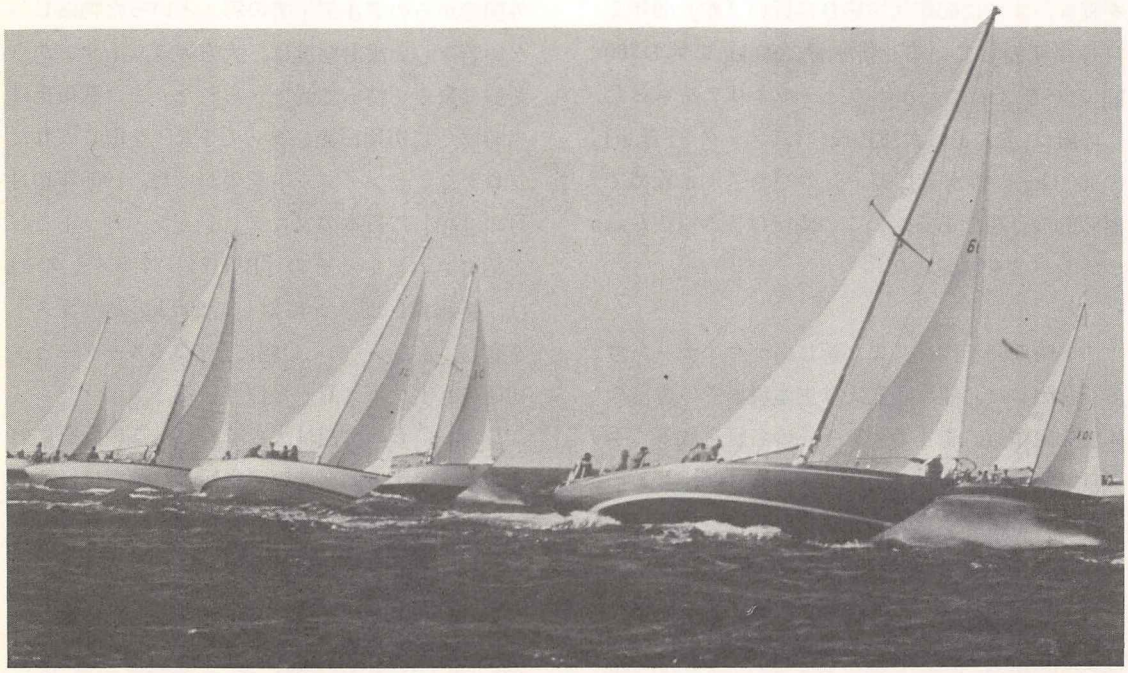
この時期60年代は，また新しいデザイナーを数多く輩出した。熊沢時寛氏は生産現場での豊富な体験を生かし，まずディンギーの名艇を数多く手がけ，60年代中頃よりJOGを始め，24.5フィートを中心に自己の世界を発展させていった。自作愛好家への指導もきめが細かく，根強い多数のファンにめぐまれた。戸田邦司氏は，やはり60年代中頃，彼の豊富なレース体験を盛り込んだ7.5メーターを世に問うている。66年7月号に発表された「オコゼ」は2.75トンの排水量に対して950 kg のバラスト，中庸のセールエリアを有している。渡辺氏の「モサⅢ」に似たディメンションを持った艇だが，高めのフリーボードと，充分とったスターンオーバーハング等に彼の個性がうかがえる。この後の彼はいっそうレース指向を強くうち出した「彩雲」を画いた。木造7.5メーターの最後期にふさわしい力強いプロフィルの名艇であったが，時はすでにFRPの時代に移りつつあった。

横山晃氏の下でデザインを学び，自らも「シレナ」の中心的なクルーとして活躍し，我国でもトップクラスの外洋ヨット乗りであった武市俊氏は，1968年の2月号の「舵」に彼のデビュー作「はやまる」を発表した。33フィートのこの艇は，水線下の形状がディープキールで，同サイズのフィンキール艇「くろしおⅡ」と共に，満を持していた彼が，思いのたけをすべて出しきったような斬新なもので，そこには現代に継ながる，セーリングマシンという言葉がそのままあてはまるような走りに徹したものであった。数々の新工夫，最新の外国艇からのアイディアの導入といった物おじしない若々しい設計態度は，大方のヨットマンから新鮮な驚きを持って受けとられた。また武市氏は当時すでに実用段階にあったFRPを取り入れたプロダクション・ヨットを手がけた。1969年10月号の「舵」に日本のプロダクション・ヨットとして紹介されているその「BW 24」（7.5メーター）は，排水量2.25トンに対して900 kg のバラストを有し，2.3メーターの幅に全長7.5メーターと，初期の「ドンガメⅦ」と似ている。

しかし，その性能は大きく異り，この両艇におよそ6，7年の間を置いて乗艇した筆者は，新しいFRPのJOGが，軽快な小型スポーツカーのように初速の速い敏感な動きがティラーから伝わって来たことを昨日のことのように憶えている。この武市氏の7.5メーターFRP艇は「ケロニアⅡ」始め，レースで活躍した艇も多く，木造

艇に比べると4割がた安い船価格と，何よりもメンテナンスが比較にならないくらい楽なことなどから急速に普及し，個性豊かで，一時は百花繚乱のおもむきのあった木造7.5メーターの時代に終止符を打った。やがて，70年代を迎えた我国の外洋ヨット界は，FRPの量産時代に入り，ヨット人口も急速に増加していくことになるのである。

筆者は60年代の我国の外洋ヨットを，この「標準的なサイズ」の艇として，税制との関係からも大いに普及した7.5メーターを中心にざっと眺めて来たが，この時期はまた，今日に継ながる大型艇の建造意欲も，財力と勇気に豊んだオーナーの間からふつふつとたぎって来た時代でもあった。石原慎太郎氏は渡辺修治氏の画いた「コンテッサⅡ」(36フィート)を62年に建造し，我国の外洋ヨット界としては初めての海外遠征をしている。ホンコン～マニラレースへの参加がそれであるが，進取の気性に富んだこの挑戦は，ある意味では堀江謙一氏の偉業に匹敵し，外洋レースを生涯の友とし，海外に夢を馳せる我国のヨットマンに計り知れない影響を与え，大いに鼓舞する結果となった。1982年のパンナム・クリッパー・カップでの「飛梅」の優勝，そして昨今の12メーター級への挑戦の気運などすべて，石原氏が20年前に数人の仲間とほとんど独力で切り開いた道をたどっているといえるだろう。「コンテッサⅡ」は当時我国で採用していたRORCレース規則の本格的な外洋レースへの出場資格であったウォーターライン24フィート以上という条件を十分満たしたオーバーハングを持ち，また海外のレースでも勝つチャンスの多いサイズの艇であった。渡辺氏は，当時バミューダ・レースに3連勝を遂げた米艇「フィニステアー」等を解析し，この美しい艇を画いた。しかし，62年当時の我国には「コンテッサⅡ」がその能力を存分に引き出すべく，トライアルホースというべき艇があまり無かった。そんなわけで，60年代前半は，今日のように大型艇同士が自らの能力の限界まで出し切っての高い次元での競走を行っていたとは言えないかも知れない。しかし，60年代も半ばを過ぎると，海外の外洋レース事情も活況を呈し，折々に入って来るそれらの情報は，



「竜王」を始め本格的な外洋レーサーが数多く誕生した60年代後半の外洋レース　(Photo by H. Okamoto)

デザイナーのみならず熱心なオーナーの血をたぎらせた。66年には三橋美智也氏の44フィート・ヨールを渡辺修治氏が画き，それに刺激を受けた陳秀雄氏はS・S設計の「ファーアー・ブランド」に範を取り，我国の海象に合った44フィート艇を同じく渡辺修治氏に画かせている。そうして出来上った「ふじ」は，設計者自ら乗り組み，自力回航してホンコン～マニラレースに参加している。30フィート以上35フィートくらいまでの艇も，この時期続々と建造されている。そしてより顕著なことは，それらの艇の中に，はっきりレースだけを意識した艇が次々に登場したことである。ホンコン～マニラレースに大型艇で参加した渡辺氏はウォーターライン24フィート以上の艇における強風の中でのJOGとは次元の違う走りを説き，熱心なオーナーに多大の影響を与えると共に，自らも7.5メーター型の「ドンガメⅦ」から一気に33フィートの「天城」を設計建造した。その「天城」の最大の特長は，当時海外の設計事情からフィンキール・トリムタブを設けたことである。当時，30フィートくらいから上のサイズは，例外なくディープキールを採用していたが，フィンキールは，ヴァン・デ・スタットの各艇にその実績があり，彗星のごとく現われて海外のレースを席巻したディック・カーターの一連の作品「ラビット」，「オプテミスト」，「ティナ」等が大活躍し，海外のデザイナーもこぞって採用しはじめていた。渡辺氏は，「天城」の結果に自信を得て，ひとまわり小さい「レッド・シャーク」と「足柄」(31フィート）を関根久氏と福永昭氏の為に画き，やがてそれをもとに，我国初のウォーターライン24フィート，クラスⅢのFRPプロダクション艇を設計し，大型艇の大衆化に道を開いた。

このころ，7.5メーターからこのクラスⅢに乗り換えていったオーナーが多数現われた。しかし，横山晃氏はすでにそれに先立つ約1年前に，トリムタブ無しの37フィート・フィンキール艇「智美」を画き，レースで好成績をあげていた。武市俊氏は，「はやまる」，「くろしおⅡ」の実績を生かし，武田陽信氏の36フィート艇「バーゴ」を設計している。この艇は，当時考えられる最高のオーシャン・レーサーとして，船価にとらわれず計画されたもので，やはり数々の工夫がなされ，「シレナ」で数々の好成績を残した大儀見薫氏をふくめ，シドニー～ホバート・レースに参加して好成績をあげ，それまでの海外遠征が，とかく参加することに意義があるといった状況から，一気にあなどれない相手という認識を海外のヨットマンに与えた。

1960年代の外洋ヨット界は，7.5メータークラスを中心にしっかりと根づき，艇の大型化と，FRPによる大衆化が一気にその後半にいたって成された時代で，来るべき70年代への基礎を作った時代でもあった。

しかし，増加しつつあるヨットの泊地問題，そして，その後の免許，船検といった法制の問題，また，NORC離れの問題といった，今日，協会の抱えているさまざまな問題が，いまだ顕在化していないとはいえ，その萌芽が表われてきた時代でもあった。

私とNORCの30年——つれづれに思うこと

関根　久

NORCが創立30周年と言うこと，長い間にはいろいろなことがあった。外国のクラブの100年とか200年とか言う歴史と比べてたった30年……という気がしないでもない。その歴史の長さもさる事ながら，内容を比較したら，月とスッポンと言うより，もっと違うかもしれない。30年間，まともに育ってきたのなら，その歴史が100年，200年と続いた時には外国と対等にお付き合い出来るクラブになって行くだろうが，日本のクラブが果してそこまで行かれるだろうか，こんなことを考えるのは，私だけかもしれないが，何か心もとないように思えて仕方がない。

NORCの出来る前に，横浜の岡本造船所の中に，“シーホースクラブ”という小さなクラブがあった。もちろん主力はシーホースクラスだったが，このクラブは小さくてあんまりきれいでなかったが，クラブ員の努力，資力で作られ，運営されていた。福永さん（足柄オーナー）もそのメンバーで31号艇，土井悦さんもメンバーだった。アメリカで素晴しい写真を撮っている中島さんは39号艇，他のメンバーには東芝の現在の社長佐波さんも入っていた。シーホースクラブは，実業団のグループに活躍してもらう様，リードしたつもりだったが，クラブ活動は今でも続いているようである。お世辞にもきれいとはいえないクラブハウスでもシャワーやトイレも欲しくなるし，寒い日にはお茶とかコーヒーも飲みたい。そのうちに昼飯を作ることになり，メンバーの一人藤原氏が日本精粉に勤めておられたので，ウドンやソーメンを作って楽しんだ。艇置場もコンクリートを敷いて艇の移動が楽に出来るようにした。こんな設備の資金も，会費とかパーティー，ヨット教室等自分達で調達した。

第1回の教室は75名集って東京駅へ集合してもらってバスで横浜まで運び，25隻のシーホースに2名ずつ分乗して50名を走らせ，残りの25名は陸に残ってもらい，私がロープワークや操船法などを講義した。この教室の開催は，当時としては大事業だったが，それでも，次の週末には走水まで，夜間クルージングを行った。前後をクルーザーでガードして，小型のモーターボートを1隻用意し，離れたシーホースが出るとすぐ曳航して列に戻す。ちょうど羊飼いのようなクルージングだったが，この週末でヨットの楽しさを身に泌みて感じとり，ヨットのとりこになった人もおられると思う。現在，シーボニアでワントンクラスのオーナーになっているDr. K. もその1人らしい。

ダンスパーティーも2～3度開いたが，仲間に松屋のグループがいたので，シーホースのマークのついたコップやバッグを作って好評だった。

横浜スタートのNORCレースでは，このシーホースクラブが基地となっていた。また，森繁さんが初めて大阪までクルージングされた時に無線の基地になって，現在ソニー（アメリカ在住）で活躍中の，鬼木氏が一生懸命やっていた。大儀見さんの父上が“シレナ”を作られて進水した時も，このクラブを使ってパーティーが行なわれた。残念ながらこの目で現在の姿を確かめる機会を失っ

ているが，大変懐しい思い出である。

当時，シーホースの新艇の船価は始め10万円だった。そのうちに，12万になり，15万になり，段々と高くなってきた。もうひとつ，重量がデリックで釣り上げる作業に時間をとって困ったので，小さくてもよいからもう少し軽く，安く出来る船はないかと考えていた時に小田達夫さんと知り合い，“シーラス”が生れた。その頃ヨットに乗っていた方ならば，「ワン・オブ・ア・カインド」の第１回レースで，“シーラス”がもの凄い走りを見せたことを覚えていて下さると思うが，この船には，私と長男の雅久が乗って出場したのだった。1961年のことだ。風速15～20メートルで，素晴しいプレーニングをして，これこそがディンギーの走りだと初めて感激を覚えた。

クルーザーのクラブ，NORC の30周年の原稿に，ディンギーの話で横道にそれてしまったが，そこからクルーザーに入って行くのが出来れば希ましいと思う。やはり，直接クルーザーの世界に飛び込むと，いろいろとまどうこともありそうだ。私の主宰するクルーザー教室で教える時には，いきなりクルーザーに乗っても，しっかりやれば上達しますといっているが，クルーザーのデッキはディンギーと比べて水面から遠い。バラスト・キール，セルフベーリング・コクピットなどのおかげで，「沈」することはほとんど考えないで済む。結局，「沈」という身の危険に直面することがないのである。ディンギーでは，風が強くなったら，風上に乗り出すのは当り前の話，そのままで風が弱くなったら風上側へ転覆するから，急いで風下へ降りる。この動作がいきなりクルーザーに乗った人には，なかなか分かってもらえないのである。

ヨットの乗り方なんて，NORC のメンバーにお話してもおかしいが，そのおかしいことが（もちろん他のことだが）いつも事故の度に目につくのである。

荒天になったら，ライフジャケット，ハーネスを身につける。これは規則でもなんでもないことで，風が強くなったらハイクアウトする。弱くなったら風下に降りてヒールさせるのと同じことで，いまさらいうまでのことではない。だが，今まで起った事故で，ほとんどがライフジャケットを着用していないのである。どうしてか分からないが事実である。

この事実も問題だが，新聞などの事故の取り上げ方がすっきりしない。救助に保安庁が出動すると，何かひどく悪いことをしたかの如く報じられる。

マラソンが大都市で行なわれる場合，交通は完全にストップをかけられるし，それに出動する警官殿の数は相当なもの。そして先頭は白バイが走る。しかし，ヨットレースに，その海面の交通が止められた話は聞いたことがない。

商売で走りまわる機械船の間で小さくなって，保安庁にお伺いを立てながらささやかに行われるのがヨットレースである。

こんな海でクルーザーがまともに育って行くとは思われない。そのためには，国民全部が好意を持ってヨットというスポーツを見てくれることが望しい条件となる。

外国では，レース中に死亡事故が起きても，次の港へ入って船の整備をして，またレースを続けている場合もあるが，日本ではまずそんなことは出来ない。船長以下生き残った乗員が過失致死罪に値するか否かで，当局による取調べを受けるし，レースの主催者ももちろん呼び出しを受けて，そのレースが無暴であったかどうか，天候はそのレースが無事に行われるだけおだやかであったかどうかと厳しく追及される。陸に残って待機しているコミッティーは，千里眼を持っているわけではないから，遠くの海の天候を見ることは出来ない。そして，天候が悪化したからレースを中止して引き返す様にと言われてたってどうにもならない。引き返す様にというためには，レースを続行するのと同じ海を走って行かなくてはならないの

である。それが理解してもらえない。

NORC の発足当時は，スタート時間が近づくと保安庁の巡視艇がレース海面に現れて，クラブのコミッティーを同乗させて全コースを伴走してくれた。それでこそ，ヨットとヨットレースを理解出来るのだ。現在は，業務が忙しいためか，ヨットは取締りの対象であって，その走りを理解する気など毛頭ないらしい。大変残念である。

海上衝突予防法はしっかりと守るべきである。しかし，定置網のライトなどもしっかりとチェックして欲しい。

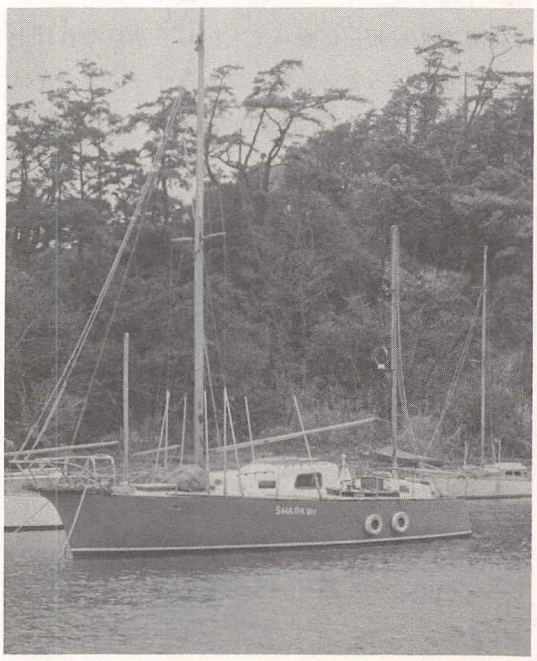
船検とか，海技免状は残念ながら，クルーザーには，果して必要か？　船の安全を守るのは乗員の責任であって，船を安全な状態に保守するのも乗員の仕事である。また，レースを行うときに安全備品をきちんと持っているかどうかを調べるのは主催する NORC の仕事である。

ヨットの免許を持っていないと乗れないというのは，どうもおかしい話である。ヨットは，モーターボートと違って，機走しても 5 ～ 6 ノット，ひとさまに害を加える速力はとても出せない。帆走では10ノットも15ノットも出ることがあるが，これは天候が許せばの話である。こんな海を走るには相当の経験と実力が必要である。クルーザーをまともに走らせるには，10日や20日の練習では不可能。少なくとも 3 年以上の経験がないと走れない。

もちろん事故がないとは言えないが，これは誰にも害は及ぼさない。ただし，そのための捜索に，保安庁が出動する時は，それだけの御苦労をおかけするのだが，それも年に 1 度か 2 度のこと，山の遭難の様に多発しているわけではない。手前勝手な言い分ではあるが，長い目で物事を見てもらいたいものだ。

もちろん，ヨットマンの中にも感心しない品性の持主もいることは確かだ。シーボニアで，プールとハーバーの間に柵が出来ているが，この柵を越えてプールに入る人もいるらしい。鳥羽レースでは，もめ事があって地元の人から総スカンを喰ったとか。もめ事はうやむやにしないではっきりさせて，問題を起こした船には責任をとってもらえば，不心得者はいくらかでも減ると思う。千葉の漁港に，クルーザーで遊びに行くのを楽しみにしていたところが，ある時，遊びに行った船が夜遅くまで騒いでいて，それが原因かどうか，はっきりしないが，ヨットお断わりと言われたとか，事実を調べたわけでないから，はっきり述べられないが，相手にその口実を与える行動が見られたのは非常に残念である。外国のヨットマンも，時にはハメをはずすことがあると聞いているが，国民性の差かあるいは長い歴史があって，少しぐらいのことでとやかく言われない実績を持っている。キチンとレースを運営するとか，安全に走るとかいうことをおろそかにして，飲んでさわぐ方だけ一人前に……と言うわけにはいかない。

レースに参加するのに，どうしてあんなに費用がかかるのかと言うことも大きな問題だ。年会費は年に一度だから仕方がないが，レース・フィー



1960年代の初め，まだ閑散としている油壺湾に浮かぶ“Shark Ⅶ”

はどう考えても高い。小網代沖から葉山ぐらいまでのレースで（沿岸レースと言っていた），一艇2,000円，乗員が一名500円かかる。ハーフトンで６人乗ったら５千円かかるわけ。同じ様なレースが，小網代フリートでは2,000円，SSCR も立派なコミッティー・ボートが出て2,000円から3,000円となると，NORC のレースに出る艇はいなくなる。

入会金，艇の登録，安全検査，計測と，少なからず費用がかかった上で，またレースに出るのに大金がかかる。何とかしないと，レースに出る艇は数が少なくなる。それと，レベルレースのグループの会費がまた相当なものである。我々の様に，船を維持するのがやっとのセーラーには高嶺の花。

外国では，そんなに費用をかけないでレースに出られるらしい。これは，創立当時に我々がしっかりしたクラブと言うものに，建物とメンバーを作っておけば，もう少し違ったものになっていたのではないのかと悔まれる。昔，自分の船を作る金は何とかしたが，それが精一杯でそれと同じくらいの金をクラブ建設に出資することが出来なかった。そこにも問題があるらしい。責任はメンバーの個々にある。

外国のクラブでは，はるか昔にクラブを作った連中がお金を出して，それでクラブハウスを作ったり基金を作って運営しているとか。関東支部基金と言う名目で集めてる分が相当の額になっているらしいが，何とかうまく運用出来ないものか。

レースをするのにコミッティーは，クルーザーを使うから便利だが，ハーバーからそのコミッティーボートへ行くのにテンダーが無い。この頃は，シーボニアで借用しているが，クラブで持っていたらいいと思うのだが，誰が管理するのか分からなくなるとか，故障した時に誰が直すのか分からなくなるとか言う理由で，許可にならなかった。これはもう大分前の話だが，現在でも，コミッティーをやる人は，自分達のテンダーが欲しいと思っているのだろうが，もしかすると，面倒だから買わない方がいいと思っているのかも知れない。

“ロータス”は大型の外洋レーサーとして活躍した思い出深い船だった

昔話の面白そうなのを思い出して書きたいのだが，つい年寄りの愚痴が出てきてしまった。放言をお許しただきたい。

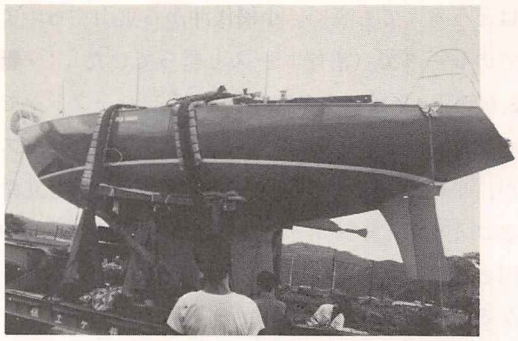
昔話に話を戻すと，NORC 発足の頃は，「テーラー関根」を事務所にして，封筒は全部私が書いていた。会員は200名くらいだった。レース・スケジュールや帆走指示書，航跡図記入用の略チャートなどは，福永さんが作ってくれていた。よく２人で銀盃やフラッグを頼みに歩いた。現在のように会員が3,000余人となると，手で封筒の上書きをするわけにはいかない。だからその頃は，本業よりそちらの方に力が入って，約10年ぐらいは親父から厭な顔をされ続けた。

葉山スタートが多かったので，金曜日の夜葉山のあぶ擢のハーバーへ行くことが多かった。湘南の中心も，昔はひっそりとしたハーバーだった。スタートの時は，何故か曇り空の日が多く，マッ

ケンジーさんはスタート前バグパイプを吹奏してくれた。彼がデッキで太いマニラロープをスプライスしていた姿は，現在でも鮮明に思い出すことが出来る。

5～6年経った頃の大島レースに福永さんの“古鷹”がスタート直前に横浜から回航して来て，すぐスタートして，優勝してしまったことがある。よきシーマンのサンプルの様な人柄を，何時も感心しながら現在でもお付合している。

第1回の大島レースでは，17隻が出場したと思うが，いい風で昼の12時に葉山をスタート，初島回航が15時，18時には大島へとりついて竜王をまわったのが20時，全部スピンで走った。17隻が一列に並んで初島からの南下は素晴しい光景だった。私の乗る“MAYA”は4番目だった。一番の“MUYA”はマッケンジー氏が外遊中で，マレーさんがスキッパーだったと思う。1マイルぐらい前にかすかに船影が見えた。その後がライトさんの28呎“MOCHA DICK”，3番目は土井悦さんの乗る“YOYO”でこの船は30呎のダブルエンダー。その順位で大島にとりついたが，“YOYO”はいつの間にか遅れて，“MOCHA”は千波の沖でリーフしてる時に風下から抜いた。われわれのローラーリーフが役立ったわけだ。波浮をまわって岸寄りを北上するつもりでタックしたが，波が悪くて走れない。仕方なく，1000メートル位沖を走る。22時30分頃大島を離すことが出来たが，1マイルぐらい前にかすかに見えていた“MUYA”がすぐ前にいる。100メートルぐらいだったがそれから後は“MUYA”に走られて，2位だった。この時のうねりは大きかった。乗っている“MAYA”が23呎で小さかったからかも知れないが，ひとつのうねりを越えると，はるか向うに次のうねりが見える。うねりの間，底では風が無くなってバタバタする。うねりを登って行くと段々風が強くなり，頂上では3番のジブで2リーフぐらいでちょうどよくなる。それ以来あんな大きいうねりは見たことがない。



1968年に新艇“Red Shark”を進水させた。全長31フィートのこの艇は，当時，関東の外洋レースを席巻した

私は大島を離れたところでバースにもぐりこんで白河夜船，葉山につくまでに何回か後向きで走ったらしい。5分ぐらいで“MUYA”に負けたが，その時のBクラス1位の可愛いいカップが当時を思い出させてくれる。

木更津航空隊ヨットクラブでは，自分の隊に工場があるので，いろいろと可愛いいプレートを作ってくれた。55年の9月に，KCSC（意味はよくわからない）からNORCに対して“GOOD WILL PLAQUE”というプレートがプレゼントされ，私の店の壁にかけてある。ざっと30年近く経っているが，このカップはいまでも真新しい。

葉山の鈴木さんにも御世話になった。大島レースで皆が葉山に集るといっては，港外にブイを打ってくれた。まだ若かったから，その元気のいいのには，力づけられた。

何回目かの大島レースで，スタート前，葉山の堤防を入ってすぐ左側に航いをとっていた時，入港してきた“フルール・ブルー”が，どうしたことかバウを私たちの“SHARKⅦ”の横腹に突っ込んだ。もしかしたらエンジンの調子が悪くてセーリングでの入港だったのかもしれない。直径20センチぐらい，外板がへこんで孔があいてしまった。うちのクルーはちっともさわがず，表と裏から合板を当てて修理し，そのままレースへ出てしまった。水もれはなかったらしい。もともとつぎはぎの船だから，何も驚くことはなかったわけだ。その“フルール・ブルー”の井上正春さん

も亡くなってしまった。山口四郎さん，良一さん，皆さん先にあの世へ御出になって，「4004」の会員番号が一番古顔になってしまった。現在生きているヨット乗りが，そのクラブの一番古顔だというのでは，まだクラブが若すぎる。あと100年たったら，ヨット界も変っているかも知れない。ヨットを仕事として活躍された方の中にも亡くなられた方が年々増える。岡本酒造さん，大原弘山さん，加藤ボートの親父さんと，昔なじみの顔を見られなくなって淋しい。昔からよく遊びに行く岩井の渡辺金次郎さんは，私の知っている一番の長老で，頭の毛が１本もないオジイサン。昔は西郷隆盛みたいな人だった。それから私と同年配のアツシ君，３代いなくなって，今はその息子さんの政久君とその子供達と５代にわたってお付き合いさせてもらってる。こっちの長生きを驚く方がよいのかも知れない。

この10年間の船の進歩はいちぢるしい。シーボニアが出来た頃は，アルミのマストがなかなか手に入らなくて，街灯のアルミパイプを使うことなど考えていた。“LOTUS”に乗せていただいている頃は，船が重かった。ランニングでブローが来ると，スピンに風を受ける。ところが船がついて行かない。自然とスピンが破けてしまう。こんなことが２度ばかりあった。“LOTUS”を作ったトーアヨットの永田工場長も亡くなった。

船と共にフィッティングもよくなった。その“LOTUS”の頃は，ウインチがなくて人力でジブシートを引いていたようなものだった。たった36呎なのに，それに使うウインチが手に入らないのだ。今では考えられないことだ。その頃は走る船が少なかったから，その重い“LOTUS”でもレースに出ればよく勝った。ちょうど油壺から葉山，江の島の海域で，毎月１回「サントリーカップ」と言うのがあって，石原会長が主として運営されていたが，そのレースでもよく入賞した。最後は石原氏の“コンテッサ”とファーストホームが同じ回数になり，カップをわけることになったが，いまだに実現されてない。この「サントリーカップ」が今盛んなSSCRの前身だ。

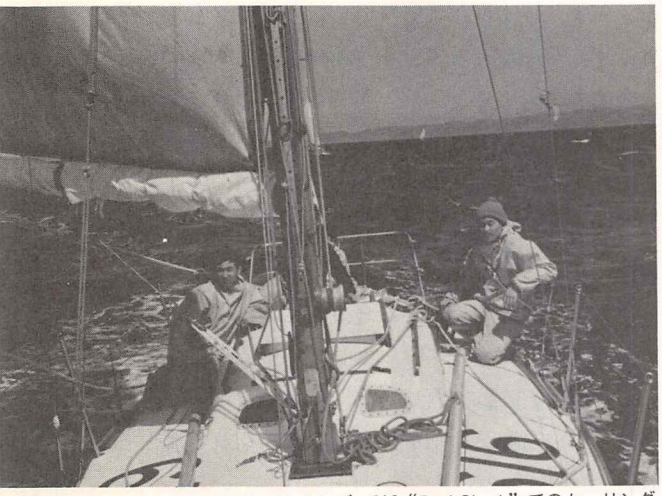
着るものもよくなった。当時は漁師のゴムカッパなど着ていれば上出来。“SHARK Ⅶ”の頃は大きなビニール袋を頭からかぶって，口のところだけ孔をあけて煙草を吸っていた。物質には恵まれていなかったが充実していた。

伊東レースと言うのがあって，土曜日伊東へ入り日曜の朝，伊東をスタートして帰ってくる往復のレースだ。土曜の夜はひどく吹かれて，ワイヤーで舫っている船は全部そのワイヤーが切れて流された。

こっちはロープだから大丈夫だったが，あんな時は，ワイヤーは伸縮性が無いからプツン，プツン切れてしまう。そんな経験がひとつずつ積み重なって一人前になって行くのかも知れない。

初島レースの遭難事件は1962年。もう20年以上前になる。雨が降って厭な天気だった。NE７～８メートルで，葉山スタートだったと思う。スタートして１時間ぐらいで，皆先へ行ってしまって我々は取り残される。どうせ夜になれば，何隻か怪しげなコースを引く船が出るから，そこでビリよりマシなところへ入れると思って素直に走り続けた。初島をまわって，三崎に近づいたのが夕方の６時頃だ。

初島をまわる頃から雨風共にひどくなっていたが，見通しが極端に悪い。バウの舷灯が見えない。大きい懐中電灯を照らしても，５メートルぐらい先に白い幕を下した様に視界がふさがれている。それに何だか走り方がおかしい。よく考えると風はNE（北東）なのに波がS（南）から来ている。相当大きな波で，ヒールしてる風下側から打ちこんでくるのだ。沖ではS（南）が相当吹いているぞと注意をする。風が止る，約１分後にはS（南）がひどく吹きつけてきた。ラットをもっていた岡田君（防大OB，航空自衛隊）から，“もう帆走する海ではありません”との報告があり，タックしてNW（北西）に走って夜明けを待つことに



セールナンバー616 “Red Shark” でのセーリング

する。三崎の SW（南西）まで来てから東京湾に入り，久里浜のフィニッシュ・ラインまではランニングのコースだ。だが，この視界では安全に走る自信はない。真鶴の近くまで小さいセールで行く。空は段々と晴れてきて星が見える。風もそれ程吹いてはいない。タックして，また三崎へ向かうと雨風がひどくなる。朝６時，ひき返したあたりまで来て夜明けを待つ。最後はミズン１枚だった。岡田と長嶺（海上自衛隊）の両氏は，一晩コックピットで頑張ってくれた。途中で何度も交代を申入れたが，“どうせ濡れてるからいいですよ” と平気な顔をしていた。私は船内のビルジ汲みと艇の位置出しを受け持つ。若い学生クルーが座って見てる。“手伝いたいんですがね，駄目なんです”，酔っぱらってたらしい。あと３名はバウに入ったまま出さなかった。夜が明けて視界もよくなったので，久里浜へ向かう。ラジオで，初島近くで１名落水して行方不明と放送している。１人位で済んでよかったと思って横浜まで帰った。久里浜のコミッティーは全艇の無事を確認して（？）解散。

翌々日，月曜の朝岩井の渡辺さんから電話があり，“ヨットの人が１人流れてるよ” とのこと。合宿によく来る早稲田の学生さんだとも言う。早速，集合をかけて，委員連中に集ってもらう。調べて見ると，早稲田の “早風” と，慶応クルージングクラブの “ミヤ” の２隻が行方不明だとのこと。それからが大変だった。

結局 “早風” は房総半島まで行って，竹を積んだ船（２人乗船，行方不明）に衝突したらしい。行方不明のクルーのもう１人はあとで発見された。“ミヤ” は私が前に乗っていた “SHARK Ⅵ” で，乗員も私が教えた連中だった。あとでライフジャケットが１個房総南端で見つかったが，私の自作したものに間違いなかった。

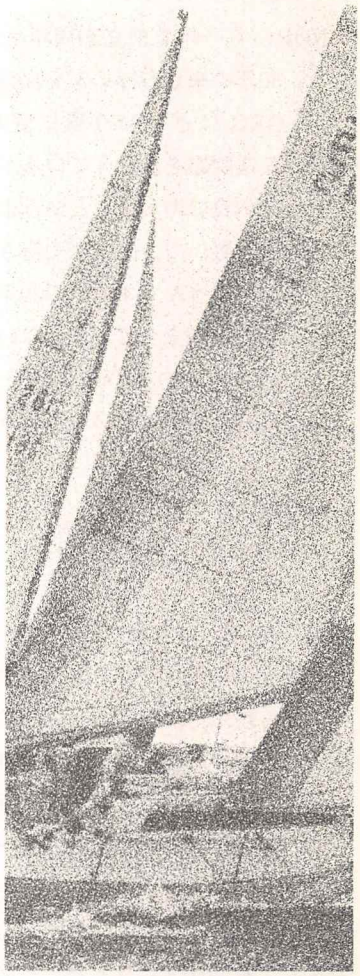
その後，“翔鶴” とか “オリンパス” とかの事故はあったが，この初島レースでの事故は，自分も走っていた海での出来事であり，責任をとってクラブの役職を辞した忘れられないレースである。

長いヨット生活の中で，仲間も大分海でやられたが，不思議に生き残っている。海が好きだが，虫が知らせると言うのか，動物的感覚で何だか出港したくない時や早く帰りたい時がある。“LOTUS” の大島レースで西風が吹き，何だか走る気がしないで伊東へ入港。その夜ひどく吹いて “ドンガメ” １隻だけ完走したこともある。あとの約50隻は棄権したわけで，私たちはその一番初めだった。

１度は下田の近くの八幡浜へ遊びに行っていて，何だか気持が落着かなくて，伊東まで全速力で帰ってきたら，急に荒れてきたこともある。科学的な裏付けがあってのことなら説明も出来るのだが，天気図から見ての話でもないし，説明も出来ない。しかし，誰でもそんな気がすることはあるのだと思うが，はっきり行動に現わすところが，生命を全うしている原因かも知れない。

NORC も飛躍した。ヨッティングも年々盛り上っていると思う。反面国内レースはいまひとつ盛り上がらない。メンバー各自が奮闘して，何とかよりよいクラブに育てていきたいものだ。

21世紀への展望



座談会 NORC30年の足跡を顧みて

転換期を迎えたNORCの将来

［出席者］大儀見 薫／福永 昭／渡辺修治／小林義彦／横山 晃
清水栄太郎／飯島元次／武市 俊

大儀見　皆さん，お忙しいところをおいでいただいて有難うございます。

NORCも今年で創立30周年を迎えました。そこで，30年の来し方行く末を現時点において検討し，NORCはどういう風に変わってきたか？現在どんな問題をかかえているか？　これから先どうしたら良いのか？　というようなところにアクセントを置いて，出席者の皆さんにお話しいただきたいと思うんです。この30年の歴史の重みみたいなものを踏まえて忌憚のない問題提起をしていただければ，いろいろな意味で，NORCの将来に役に立つのではないかと思うんです。

NORCのクラブ性とアソシェーション機能

飯島　僕はいつも思ってるんですけど，NORCは社団法人になったけれど，その前はまあ“クラブ”だったんだよね。いうなれば“同族会社”だ。親方のドンブリ勘定でやっていれば良かった。しかしNORCというのは日本外洋帆走協会なんで，同族会社的な運営をしてたんじゃ進歩しない。決算とか会長や理事の決め方とか，色んな問題をかたづけて，そこで今度はもう“上場会社”になったのだ。社団法人になった，ということは上場会社の基礎を作ったという気持ちだった。

しかしNORCが同族会社じゃ悪いのかというと，これはやはり捨て難い味があるわけです。“クラブ”というものはひとつの同族会社でしょうからね。そういう意味で，NORCの中にその二つの要素が現在でも混在しているから，そこからいろいろな問題が出て来るな，というふうには思っています。

渡辺　西洋人はクラブのメンバーとしてパブリックのヨットの為に働くときには，もう夢中になって，私財を投げうってやるボランティアの精神があるね。ワイキキYC（ハワイ）なんて，日本で言えば奄美大島みたいなとこだ。奄美大島のメンバーが作ってるクラブが堂々とパンナム・クリッパー・カップを運営し，あれだけのヨットを呼んでやるのはすごいと思う。日本のクラブは逆立ちしても追いつかないね。

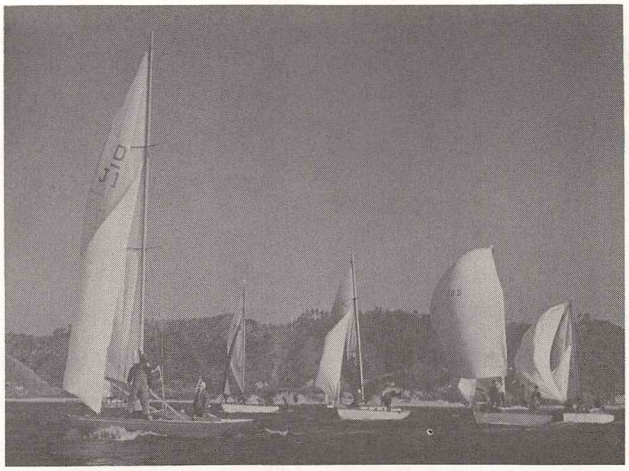
大儀見　アメリカには，最も素晴らしい，最高水準の，IYRUの規格にも合致したレースを運営したクラブを表彰する制度があるんです。クリッパー・カップの運営は非の打ちどころが無い，満点だ，IYRUの規則にのっとり，かつ，ヨットレースは斯くあるべしというマネージメントで，ワイキキYCはその表彰をもらってるんです。

しかし一方でワイキキYCは，IORやORCに振り回されているかというと全くそうじゃない。クラブ・ライフの母体はまさに伝統的で，マイ・ペースでメンバーそれぞれがシー・ライフをエンジョイしている。古い艇も量産艇もいっしょになって，それこそ同族会社的なところでモタモタやって楽しんでる。夜になればクラブのバーに集

まってイッパイやるなんてことやって。

小林　レース派の人たちと，シー・ライフを楽しんでる人たちの間のコミュニケーションがとれるんですね。

渡辺　サンフランシスコYCの人たちを見たって，マキシ・ボートを持ってる人もいれば，船が無い人もいれば，エルトロ級で登録している人もいる。クラブというのは“船”じゃないんだ。日本人はすべて“もの”からスタートするから，日本人のヨットの世界は自分のヨットの上にだけ築かれている。ヨットを売っちゃったら何もあとに無くなっちゃう。我々も，ヨットを売っ払っても残るようなものを築いていかなければ，と思うんです。



昭和30年前半の外洋レース・シーン。当時はまだCCJの時代，ドラゴン級も一緒にレースをする古き良き時代だった(photo by F.Nakajima)

飯島　そうかといって，いまNORCにヨットクラブ的なことをやれといっても，無理だと思うんだ。そこに問題がある。

ただクラブで不思議に思うのは，経済的な面だ。渡辺さんと香港YCへ行ったとき，会費のことを聞いたら，これが安いんだなー。運営出来るのかなあと思って，どうやってるんですか？　ときいても，寄付があるとか，ないとか，あまりはっきりしたこと言わなかったけどね。

武市　ヨットクラブが金をどこから得てるかっていうと，クラブハウスが非常に便利なところ，皆の家の近くやヨットに乗るところの近くにあるから，メンバーや家族が昼に飯を食いに来，晩飯も食いに来，皆で飲むんです。けっこうレストランやバーの上がりみたいなものでヨットクラブの運営ができるんですね。

飯島　そういえば，シドニーのヨットクラブにスロットル・マシーンが置いてあったな。

「これ何だ？」と聞いたら，

「いや，これで結構稼ぐんだ」と笑ってた。夕方になるとクラブに集まってやるらしいね。

横山　日本では，いわゆるヨットクラブが育ったのは京都だけですね。京都YCでも琵琶湖YCにしても，京都の旦那衆が支えている。京都の旦那衆というのは，お金を持っているのは確かだけど，友禅とか，ああいう一時斜陽になったような産業を支えている心意気みたいなものがあるんですね。

渡辺　古い文化があるから，遊びの楽しさというものを知っているんだね。サンフランシスコのヨットの年鑑を見ると，サンフランシスコ湾を中心の200浬圏内にヨットクラブが71あるっていう。要するに，地域社会の社交場なんですよ。

日本人は野球，ゴルフ，ヨット，なんでも輸入するけど，その依って来たる所を知らない。ものだけをバーッと輸入する。それが野球やゴルフみたいに日本流に落ち着くものもある。でもヨットは日本では落ち着かないんだね。

結果としてそれがはっきり分かるのは東京湾。東京湾でまるっきりヨットが走れなくなった。こ

大儀見　薫（おおぎみ　かおる）
社団法 NORC 設立当時より主要メンバーとして活躍。名艇“シレナ”のオーナー。現在は副会長，国際小委員長，会報小委員長を兼務。

れが外国だったら，ソレントでもシドニーでも，いわゆる大都会の周辺というのはきれいにヨットが走る海にしてあるはずだし，もちろん漁船とヨットが並んで走ってるところもあるし……。日本人はそもそも，海を残しておいてヨットを走らせる，という気が無いんだ。とにかく今はエネルギーの50％近くが東京湾に入ってくる。東京湾はいまや産業専門の海ですよね。

だから日本人っていうのはヨットをやるのに向かないんだよな。日本人は一生，会社に片足つっこんで，駆足で生きてるんですよ。西洋流のヨットを直接日本に入れようとしても駄目なんで，日本流に変えていかないと。

クラブライフとIORルール

大儀見　日本のヨットレーシング熱は相当のものだけれど，ヨットが一つのスポーツとして行くとこまで行ってしまって，1/1000秒の差で勝負をしているのは，なにも日本だけじゃないわけですよ。では，彼らと日本とどこが違うかというと，そこへ行くまでに，シー・ライフをエンジョイする，古い船を楽しみ乗りこなしていくという長い伝統があって，その上のスポーツとしてのヨットがある。日本にはその伝統が無くて未成熟なところへ，上に急にスーパー・レーサーが育っちゃって，その他のレース以外の遊び方は置いてきぼり食っちゃっている。なんか後ろめたいというか，落ちこぼれ的な感覚でね。

飯島　大儀見さんが昨年１月号の『オフショア』に書いているでしょう。あのとおりだと思ったね。

大儀見　ORC に行って一番印象的だったのはケブラー・セールに関する討議だったんです。

1982年11月の ORC 会議で，ケブラーは，一年間の猶予期間をもって，今年から全面的に禁止ということを決めた。ところが，一年の猶予期間の間に，アメリカ勢を中心にして猛烈な巻き返しがあったんですね。それで，一昨年（1983年）の11月の ORC 会議で，ケブラーを禁止するのは間違っている，あれを取り消せ，という動きが出てね，ずい分しつっこく，朝から午後までかけて，手を変え品を変えて，色んな決議案が出るんですよ。

一同　ふーん。

大儀見　それに対する票決が全部，10対11なんです。巻き返し派が10票。最終的にはケブラーについて妥協案が出たんですけれども，そのときの討議をきいていて，こう思ったんです。

「ケブラーを制限するのは間違いだ」と言っている人たちの立っているところは，スピードに繋がるものであれば1/1000秒でも，鼻でも，先に出れば勝ちだ。もうヨットレースはそういうスポーツなのだと。だから，その意味でプラスになるもんだったら禁止しなくてもいいじゃないか，まあ，こういうことですね。それは他のスポーツの世界も辿ってきたことで，もうヨットも極限のところまで行っちゃってるよ，ということでしょう。

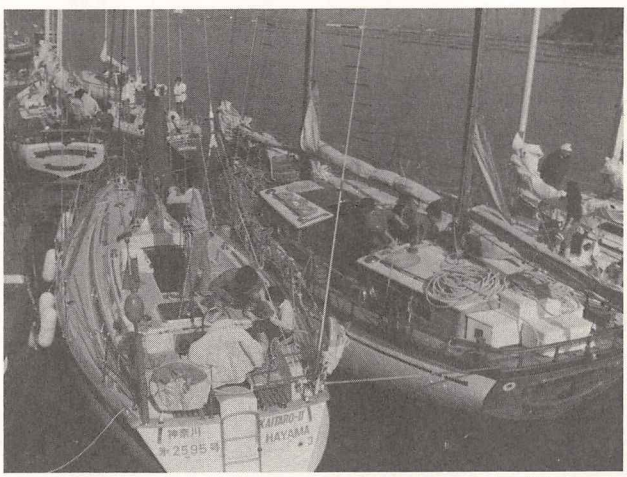
ところがイギリスの，RORC 時代からやってたようなおじさん達の方は，金がかかっても材料としての不安があっても良いと言っている人たちは，オフショア・ヨット界の一番頂点にいるホンの数％にすぎないじゃないか，ごく一部だ。ORC は彼らの為にあるんじゃないだろう。もっ

と広い，全体のオフショアの世界を見るべきじゃないか，と論じるわけです。

これはもう議論にならないんですよ。何べん裁決しても10対11なんです。

飯島　両方とも理屈があるもんね。

大儀見　それで，日本のヨット界をそういう目で見てみれば，確かに「ワーッ」と一部は先に行っちゃってて，それに「従いて行けないよ」と言ってる，取り残されたマスがこっち側にある。何でも良いから，クリッパー・カップにも行くわ，アドミラルズにも行くわという部分と，そうでない部分とがきれいに分かれてるのが日本のヨット界じゃないかと思う。その現実を踏まえて考えなければ，という結論になったんですがね。



NORCのメンバーは先鋭なIORレーサーばかりでない。'83熱海ケッチミーティングに集ったクルーザー群(Photo by H.Okamoto)

飯島　あれを読んで，ごもっともだと思った。

「NORCメリット論」を越えて

小林　私も１月号の大儀見さんの記事を読みました。それで現場を振り返ってみると，例えば東海支部の中で，ある一部はレース派，ある方たちはブルーウォーター派，その構成を見ますとブルーウォーター派の方が数が多いわけです。すると必ず，その方たちから“NORCのメリット論”みたいなものが出て来るわけです。この２つの世界をうまく調和させてやっていかなければ，NORCの未来はないな，ということは感じますね。

飯島　NORCに入って何のメリットがあるんだ，ということですけど，これはメリットは必ず出てくるんです。ただ，説明しろと性急に言われたら弱いんだよ。今の人はすぐ，

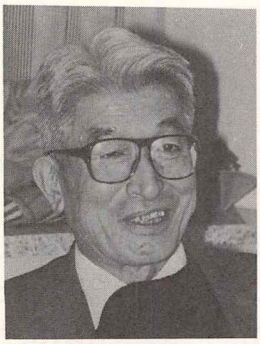
「何のメリットがあるんですか」と言うけどこれは説明に困るよ。(笑) 答えようとすると精神論になっちゃうけど，御理解の無い人はしょうがねえなあ，と……(笑)。だって，ヨットに乗って歩く人間がNORCに入ってなくってどうやって……(笑) 世界各国を回って歩ける。

大儀見　そうそう。インターナショナルのオーソリティとしてのIORっていうものをNORCは含んでいる……。

飯島　それは大事なことですよ。

大儀見　それに，30年の歴史というのは，伊達(だて)や粋狂(すいきょう)で逆立ちしたって出来っこないものですよね。その伝統のシンボルとしてNORCのペナントも掲(かか)げ，NORCのマークも使い，そういう古いものとつながっているんだという，まあ精神論ですけどね，そこに価値があるんだということが分かるようなことを，NORCはもっと沢山やらなければいけないんじゃないかと思うんです。

清水　そうですね。NORC設立の頃も“NORCメリット論”があって，いわゆるブルーウォーター派の人たちに何をやってあげたかというと，催(もよおし)



渡辺修治（わたなべ　しゅうじ）
“ドンガメ”に始まったヨットの設計は，日本の外洋ヨット界に一時代を築く。NORC 創生期より主要メンバーとして活躍。現在は理事・技術委員長。

事で「ランデブー」というのよくやりましたね。これでブルーウォーター派の人たちをある程度満足させていたんじゃないかと思うんです。

ところが，ある時期から「ランデブー」は消え去って完全にレース一本になっちゃったわけですよ，NORC は。

武市　そうじゃないんですよ，清水さん。そういうことの好きな連中自身がそういうものを企画して自分たちでやれば，ちゃんと盛り上がるんです。これはね，我々 NORC が手をつけるものじゃないと思う。そういうものをやったって，彼らにとって面白いものなんて出来ないんですよ。

渡辺　そりゃ，武市君の言うとおりだな。

清水　両方を兼ね備えている人もいるわけですよ。それからレースしか知らないという人もいるし，ルールばっかりで生きちゃった人も……。

自分たちで作るレースは面白い

横山　外国のレースに参加すると，とにかくレースが面白い。特にアフターレースが面白いとよく言われるでしょ。ところが日本には面白いレースが無いけれど，これはどういうわけだ，と。

それはね，面白いレースが有るとか無いとか言ってるあんたが悪いんだと僕は言うんです。レースはもともと面白いんだと。彼らのやるレースが何故面白いかっていったら，自分が計画して，自分が準備してやってるから面白いんだ，と。

我々だって昔は自分で汗水たらして計画して，準備して，ルールも作って，みんな楽しんでやったんだと。あんた方もレースを楽しみたかったら自分でやってみろ，とこう言うわけです。（笑）“レースをやる”っていうことをこの頃の人が何故やろうとしないのか，そのへんに問題がある。

武市　この状態を NORC が作っちゃったんです。なんでも NORC がやってくれる。だからお遊びだろうとレースだろうと，自分たちが運営するなんてことは全然考えない。

渡辺　これは，御上に頼むっていう日本人の昔からの習慣なんだよ。

武市　昔はヨット・レースをやれば，勝った船は何回かに一遍は自分たちがコミッティーをやるもんだという考えがちゃんとあったんですよ。

横山　ぼくなんか大島レースの初めに 3 回連続勝ったおかげで，その後10年くらいコミッティーやらされたんだから。（笑）

飯島　日本人はボランティア精神が無いとさっき渡辺さんが言ってたけど，確かにそうなんだな。すべて物事をやるには金がかかる。今 NORC には会員が 3 千人居るんでしょ。それだったら一人 3 万円出しなさい，というの。そしたら一億だよ。3 年たったら 3 億で，なんだって出来るんだよ。

3 万円出すというのは大変だと思うけれども，本来のボランティア精神があったら，金で済むことなら，3 万でも 5 万でも……。皆が出し合えば出来るんですよ。それをやらないでしょ。

大儀見　いや，それはメリット論と裏腹なんですよ。メリットを言ってる限りはね，千円だって出ないですよ。

飯島　だからそこにボランティア精神が欠けてるというか……。

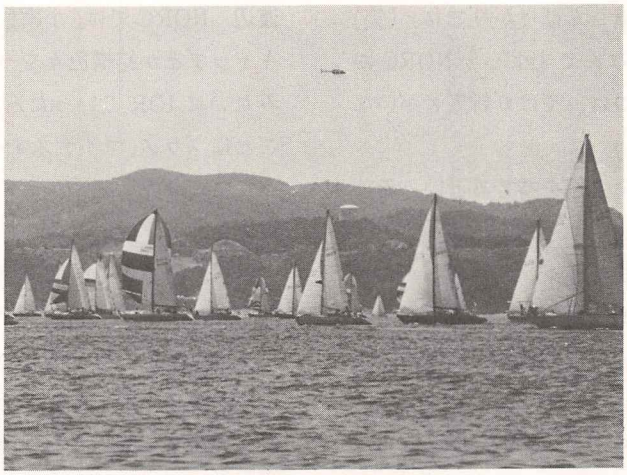
渡辺　人間の気持ちも高度成長の暗い面と，コミュニティの崩壊っていうのがあるんだろうな。

武市　ですからね，“クラブ”っていうのは，本来メリット論なんていう話とは，全然，別の問題でね，好きな連中が集まって何をやるかっていう問題でしょう。ところが今はNORCに入ったら何をやってくれるかということで，まったくヨットクラブからは考え方が外れちゃってる。

ただ，そのクラブ機能とアソシエーション機能とはやはりNORCのどこかで分けて行かないと……。

渡辺　分けたら分散，いや分解しちゃう。(笑)

ヨットというものを，日本流にどう料理していったら一番居心地が良いのかという問題だな，こりゃ。



毎年100隻を越す参加艇が各水域から参集する鳥羽パールレースの人気はどこにあるのだろうか(Photo by H.Okamoto)

小林　そうですね。

武市　クラブというのは，分散していっても結局排他的なものですね。そこでは好きな連中，同じ地域にいる人間がクラブを作っているはずだ。そしてそれを統轄するような形，クラブとは別のアソシエーションというものが当然必要なわけです。

飯島　そうなればいいんだけど。

現代ヨットマン気質は理解に苦しむ？

小林　僕がNORCに入ったときに，まずパール・レースに出てみたいという気持ちでメンバーになって，船を買った。当時はNORCにいわゆる権威というものがあった。入会することにプライドがあったような気がしますね。

ところが，今，うちのクルーたちにお前たちもメンバーになれと言いましても，“自分も外洋帆走協会のメンバーだ”というプライドというんですか，そういうものが感覚的に無いんですね，今の若い者に。それが第一に淋しいですね。

これはその当時の先輩たちが僕たちに持たせてくれたものであって，僕たちがいま考えなくてはならないことのひとつだと思いますね。

武市　昔ヨットをやってた人たちは，ヨット以外には何もやらなかった。ヨットだけにうつつを抜かしてたわけですよ。この頃は，オーナーでもクルーでも，ヨットはやります，テニスはやります，スキーには行きます，自動車は乗りますでしょ。その内の一つがヨットなんですね。だから，ヨットの手入れをしている暇があったら他の遊びをやりたいわけ。これは全般的な傾向ですね。

清水　我々の頃は，冬はヨットに乗れないからスキーをやるっていうのが多かったけど，それも体力作りというような意味でね。

武市　今はもう同時進行ですよ（笑)。

清水　そういった若い人たちをつかまえて新入者を入れなければ，このまま日本のヨット界はこの程度のレベルにしかならないと思うんですよ。

横山　晃（よこやま　あきら）
CCJ時代より日本の外洋ヨット界の発展に寄与。また，ヨットデザイナーとして数多くの名艇を誕生させている。現在は理事・安全委員長。

渡辺　もう駄目だね。爺さんばっかりでね。（笑）

清水　ですから，そこなんですよ。今NORCが不振である原因のひとつは，やはり新入者がいないということですよ。

渡辺　だって将来は自分も船を持てるという希望が全然ないんだからね。

清水　ぼくらのときはまだチャンスがあったわけですよ。ひとつこと一所懸命やって，近い将来には自分の船を持とうという望みはあったんですよね。

渡辺　普通のサラリーマンじゃ，いよいよクルーザーを持てなくなったね。買うのは買えても維持できない。

清水　メンテナンスができないし，置く場所も高くなっちゃったし……。

大儀見　三浦半島の係留料の相場が30フィートで年間100万位ですからね。

渡辺　絶望的ですよね。結局，投資のためにやるようなもんですよね。週刊誌にゴルフの会員権売りますと出てるでしょ，あれと同じ。日本人は何でも投資の対象にしちゃうからね。

大儀見　マリーナの側からすれば，どうぞおやめ下さい。新陳代謝おおいに結構，ということでしょう。新しい別の人種と契約すればもうかるわけだ。

渡辺　やっぱりNORCの目的というのは，底辺作りだもんな。選挙の票みたいにね。

清水　その底辺を作っていくのに何をしたらいいかというと，参加できるようなムードを作ること。そのためには何が必要か？　色々やっていくと，やっぱり「じゃあレースをやってみようか」ということになる。問題はそこで，またハンディキャップの問題が出てくるわけですよ。誰しもが楽しめるレースのためのハンディキャップ。言ってみればIORもへったくれも無いと……。

渡辺　NORCでは，小網代フリートがスカンジ・キャップとか結構色々やってるんですよ。ゴルフみたいにIORでいったん決めておいて，レースごとにプラス，マイナスすることもやってみたし，パフォーマンス・ハンディキャップとか色々やってみた。

ただ，日本と外国の違うのは，一艇種の隻数が非常に少ないってこと。だから，PHRFがアメリカではすごく流行っているけど，これはクラスの隻数が多くないと無理だ。例えば武市くんの設計したBW21だと，総建造数は200杯といってたでしょ，その200杯の連中は何らかの形で通信網を発達させて，その船の連中がレースに出るような動きをするわけ。ところが日本人っていうのは，買ったらもう1人1人になっちゃってね，コミュニケーションもなにも無いからね。せっかく同じ船を買ったんだからという気持ちが無いねえ。

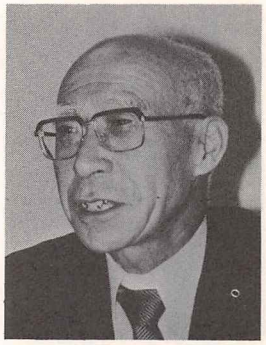
武市　もっとも，それをやっても，あっちに2杯，こっちに5杯なんですよ。（皆笑う）同じ地域に集まってないのね。

清水　そのへんの問題，また渡辺さんにご出馬願って新しいハンディキャップ方式を……。

渡辺　ハンディキャップは訳無いけど，それがそのフリートに合うかどうか，合うように作るっていうのが大変ですよ。

清水　各地方支部なり，地方支部の中のフリートで色々意見を徴集したりなんかして……。

渡辺　小網代は，一応，みんな満足してやってるからね。



飯島元次（いいじま　もとじ）
社団法人 NORC 設立に貢献。“さがみⅡ”のオーナーとして活躍。現在は監事。

横山　小網代の永年かかってやった結果が貴重なんじゃなくて，これでも駄目，あれでも駄目といってやった事が貴重なんですよ。

渡辺　うん，試行錯誤ね。

横山　これは京都ヨットクラブと同じでね，やっぱり限られた人数の閉鎖社会をね，永く持続するということが一番大事なことなの。

（皆笑う）

飯島　小網代は同族会社だから，強いよ。（笑）

横山　そうそう，その同族会社であることが一番の決め手だと思う。クラブっていうのはそういうものなのよ。

武市　乗ってる連中が集まって作ってるわけですよ。他所（よそ）は皆，業者がいらっしゃい，いらっしゃいで集めてますからね。

大儀見　ハーフトンの場合には，さっきもちょっと出てたけど，器というか，泊地の問題がある意味で致命的ですよね。需要と供給の関係で係留料がどんどんあがっている……今は100万だけど来年は120万だとかいって。それでも良いよ，という人がいくらでも居るわけですから。

渡辺　そんな金を払える人はヨットマンじゃないんだ。

大儀見　そういう新しいタイプの，金を払って，整備もやらせて，金を払って最新の船を作ってという人が多くなった……そういう人たちが金で何でもするようになってきてる。だから外国へ行くときは，チームで行ったっていいけど，通訳も付けてくれ，弁護士も付けてくれ，ルールの解説者も付けてくれ，宿の心配も皆やってくれ……。

清水　揚句の果ては，ツアーやるからそのときの案内もやれってね。（笑）

（全員，笑）

渡辺　“NORC 交通公社”だね。

清水　いや，本当なんですよ。だから，いつだかもね，交通公社になっちゃいけないということを強く言ったことがある。それがたかが沖縄レースでさえそうなんですから，外国へ行くチームの編成だなんていうことになったら，ものすごい要求になってくるわけですよ。

横山　飯島さんの名セリフが，「ガイドに雇われちゃった」っていうの。（笑）

渡辺　やっぱり我々は外洋ヨットの利益を代表するという原点に帰る必要があるな。ことに，社団法人を作ったのは，国に対して我々の利益を主張するために作ったというのが元々の原点だから。

任意団体なんかだったら，日本では全く弱くって発言力が無いんだ。社団法人じゃなきゃ駄目なんだ。

これは我々が，いつでも，あくまでも，会員の利益を代表しているということが原点ですよね。

NORC の原点は何か？

横山　私は NORC の理事でありながら，それとは正反対のことを十数年も前からやってるの。

「自分の乗る船は自分で作りなさい。自分で作るんだったらディンギーから作りなさい」。

これはもう NORC の理事というのと正反対でしょ。船が全然正反対，やり方が正反対。とにかく乗る船を自分で作りなさい。

なぜそんなことをやったかっていうと，僕は不景気の真最中に育ったの。戦争の真最中に青年期

福永　昭（ふくなが　あきら）
創生期の NORC 当時，その主要メンバーとして活躍。JOG “ふるたか” を経て，現在は “足柄” のオーナー・スキッパーとしてヨットライフを楽しむ。

を過したの。そんなふうに苛められ通した人間であるだけにね，世の中に反逆して全然逆なことをやるのが好きなの。ヘソ曲りの大将みたいなもんなの。

ところが，その頃からディンギーの自作建造を始めた人たちがね，今やクルーザーや第一級のオーシャン・レーサーを建造できるような腕前になって，そういう人ならメンテナンスも自分の力で全部出来るの。しかも，船を置ける穴場を皆，よく知ってますよ。例えば，茨城県のはずれのどこそこへ行けば，ハタンキョウな金をとられない置き場所がある，とか。十何年も鵜の目鷹の目，穴捜しをしてれば，分かっちゃうわけ。だからシーボニアがどうのこうの，世間のヨットマンが騒いでたって，そんなことどこ吹く風。ちゃんと対策を築いてますよ。

そうやって，正反対なアプローチを10数年前からやってたということがだんだん実を結んでくると僕は信じてます。

福永　NORC のもともとの７，８割というのはシーホースなんです。その中心に関根さんも僕もいたんですが……。シーホースというのは万能艇でしてね，性能はいいしクルージングも出来るし。いわゆるディンギーレースというの，僕なんか嫌いだった。そういう発想が自然に NORC に発展していったのだと思う。

渡辺　いわゆる体協じゃねえというやつだ。

福永　御上の日本ヨット協会ではなく，我々が自分でクラブを作って，自分でやりたいというのが NORC の根本の発想だった。今は，人がやっているレースに参加するっていう感じでしょ。しかし，レースは自分がやってるんだ。レース・コミッティーに文句言うなんて，とんでもない話だ。自分に文句を言ってることになるんだから。その辺が今の若い人の感覚と違うんですね。

渡辺　そう，根本的に違う。

清水　手作りでやってきたっていう感じですね。

福永　あまり規模を大きくしちゃうと，フリートなり，地区なりにどんどん分散していく。そのとき NORC のやるべきことは，大事なことはうんと少なくして，経費も少なくし，会費もあまり上げず，その代わり支部に全部を移さざるを得ないんじゃないですか。

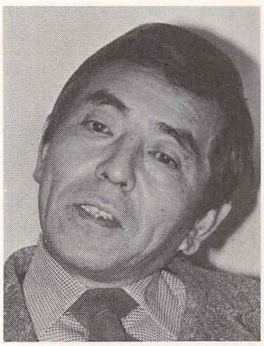
清水　全国あまねく支部が出来ましたし，フリートも出来てますし……。

福永　渡辺さんのおすすめで，デンマークと連絡したりして，ノルウェーの方も回ったことがあるんですが，我々みたいな古い船でもレースに出る意欲を起こすムードなんですね。NORC の中にも，そんな感じで別の流れを作った方がいいみたいですね。

横山　僕の提案はね，さっき福永さんが言っておられた，追従していくという姿勢を止めたところに NORC の原点があったと。正にそれと同じことを言いたいわけ。

国際的な IOR にしても ORC の伝統にしても，そういう国際的なものがあるから，そのとおりにやればいいというのも結構だけれども，そういうのを２回やったら，３度に１度は別なことをやる，という習慣をこれから作った方がいいと思う。

何故ならばね，日本も最早，世界のトップに立ちつつあるんだから，パイオニアの立場に立たなきゃならない。とすれば，尻にくっついて行くこ



小林義彦（こばやし　よしひこ）
“ビンド7”のオーナー。主に東海水域で活動する。現在は理事・東海支部長。

とは，もうこのへんで一部分おしまいにしたらいいんじゃないかと思う。

パイオニアに立つにはどうしたらいいか？　といったら，1回ごとに新しいことをやってみること。だからハンディキャップのつけ方も，例えば全長そのものズバリでつけてみるというのもいいし，水線長そのものズバリでつけてみるのもいいし，あるいは誰か名人をひとり決めて，その名人の腹芸で，これは何点，これは何点と決める方法でやってみるのもいいし，とにかく，どんな方法でもいいから，今まで誰もやったことの無い方法を3度に1度ずつやってみる。それが成功する必要はない。毎回失敗するのが当り前でね，失敗してみることによって新しい道が開ける。

わざわざ失敗してみるということも，敢えてやる必要がある，ということを僕は提案したいの。

新しがりスポーツの危険性

渡辺　僕はね，ひとつは遊び方を知らないと思うんですけどね。例えば武市さんの設計したBW21はずい分たくさん作ったよね。200杯以上造ったでしょ？

武市　270隻です。

渡辺　外国人だったらたちまちフリートを結成して，それで遊ぶんですよ。それが日本人にはやっぱり出来ないんだねー。

武市　あれは270隻造って，そしてクラブも出来たんです。ところが，日本人というのは1年か2年乗ると大きい船に移っていっちゃうから，クラブがすぐバラバラになるんです。

渡辺　この間，外国のヨット雑誌を読んでいたら，例のサンダーバード・クラス，あれの30周年記念のインターナショナル・レガッタをやったっていう。サンダーバードは日本でも一時すごく流行った。ベニヤ屋さん——オレゴンパインの——が設計募集して，レースもワン・デザインで楽しいし，クルージングも出来るし，建造費も安い26フィートの船ということで，図面は2万5,000枚も売ったらしい。実際に出来た船は2,500ぐらいだけど，いまだにこの間のインターナショナル・レガッタで一号艇が走ってる。

一同　ふうーん。

渡辺　ああいうものを大事にしてるって，それがやはり日本の文化と外国の文化とが違うとこだね。

飯島　僕は船に愛着さえあれば，と思うんだ。だから僕はもう絶対に〈相模〉は変えないぞって。今に見てろって……（笑）

一同　ピカピカにして下さいよ，ピカピカに。

飯島　いやー，それくらいの気骨がなきゃ，駄目だよ。ヨットなんか気骨の問題だと思うんだ。

横山　外国ではヨッティングというのは「古がり」スポーツなんです。ところが日本では「新しがり」スポーツなんですね。そこがもう180度違う。

渡辺　日本人の向上癖っていうところかな？

横山　IOR艇の問題でも，外国ではトップにだけいる特殊存在だからいいんだけれども，日本では“IORの船が良いんだ”となると，ヤマハを初め，あらゆる量産艇がこいつをワーッと量産させて，100％右へならえさせちゃう。そのへんが一番悪いんですよ。

清水栄太郎（しみず　えいたろう）
チャイナ・シー，トランスパックと海外レース経験も豊富。“月光Ⅲ”のオーナー。現在は専務理事。

大儀見　ちょうど2週間前かな。スーパー・レーサーの〈ロシナンテ〉がチューニングをやってるというので，乗りに行ってみたんです。朝の9時半ごろ出ようか，なんて言ってフィッティングして，その頃，風速15メーターなんだな。それがだんだん強くなって17～18メーターぐらいになった。〈ロシナンテ〉は〈カラス〉と無線で話して「この風じゃ訓練にならないから止めようや」って，止めたんですけど，小網代のウイスキー・カップに出る連中は，皆ストーム・ジブに3ポン・リーフで出て行くわけなんですよ。それから〈ガメラ〉も出るのを止めたんだ。ケブラーのセールをぶっこわすという心配もあるし（笑）。それにマストも細くて……IOR艇はみんな出ないわけですよ。

午後になってやっと風が12～13メートルに落ちたころIOR艇はみんな出て行ったんですけど，それと入れ替りに小網代の連中は，レースやって帰ってくるわけですよ。彼らが帰ってきた頃になって風が落ちて，IORの連中が出て行くというのは象徴的なんですね。

武市　昔は「外洋ヨットの安全性というのは何万トンの汽船にも匹敵する」と言ってましたね。今，そんなことを言ったって全然通用しないですからね。

大儀見　昔は我々，みんな，それを信じてたよ（笑）。

飯島　台風だって胸張って啖呵切って出たんだけど，今はもう，そんなこと臆気（おくび）にも出せない。

大儀見　やっぱりIORの船というのはヤバイ船だよと，一種の“裸の王様”なんですよね。ヤバイ船なのにあれが一番のモデルだ，見本だと皆が乗っている。ヒイヒイ言いながらね。またちっとも面白くない，しんどい，楽に乗れない……なんてこと体験してながら続けてる。

渡辺　外国の場合は，違う船がたくさんあって，その上にちょこっとあるから……。

大儀見　そうそう。それだから救いがある。それを新しいからっていうだけで，ワーッと全部そっちへ行っちゃって……。

渡辺　他の連中はつまんなくなって，結局レースに集まらなくなっちゃうわけ。

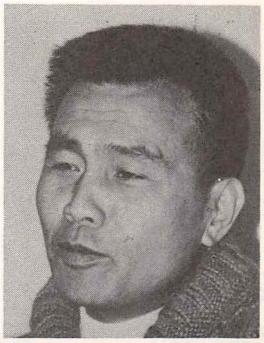
不在オーナー十只乗りベテラン＝事故？

飯島　僕はなんとしてもまず船を頑丈にしなきゃ駄目だと言いたい。時化が来て，こっちの腹がぶち破れたのって，冗談じゃねえと。まず船が基本ですよ。ところが，今は，大儀見さんが言うようにスポーツの道具だからね，考え方が。最初からの発想が違うんですよ。

横山　世相の変化に非常に敏感ですね，ヨットの遭難というのは。

例えば終戦直後の1950年代というのは，これは外人ヨットばかり遭難してるんですよ。しかも成り上がりのアメリカ人。本国じゃヨットの出来るような身分じゃなかった人たちが，占領軍の御大将だから，俄（にわか）成り金になって，ヨットに乗った。そういう連中がかたっぱしから遭難してる。こいつは明らかに戦後成り金の遭難というはっきりしたものだった。

それから1960年代の学生ヨットです。学生運動やってた，なんでもかんでも若いもんにやらせろっていう身の程知らずな飛び跳ねの連中がね。



武市　俊（たけいち　しゅん）
太平洋シングルハンドレースなど豊富なレース経験を持ち，またヨットデザイナーとしても活躍。現在は理事・帆走委員長。

死んだ連中は飛び跳ねて死んだんじゃない。だけど，そういう世相の尻馬に乗せられて，艇長を選ぶのまで選挙制度をやったような，世相に右へならえしちゃった正直な連中が死んだんです。早稲田にしても慶応にしても，学習院にしても。

それから今現在はどうかというと，これは1970年代から始まっているんですけど，“不在オーナー”と“タダ乗りベテラン”の組み合わせがそうなんです。

福永　横山さんは名前つけるのが上手い(笑)。“只乗りベテラン”なんて。

横山　どうしてそんなことになったのかというと，ディーラーたちが悪い。船を売るのに，何も知らない素人の金持ちを狙え，と。素人の金持ちは皆，尻ごみする。で，尻ごみさせないために“ベテラン”を世話する。それで，スキッパーじゃなくて，うできききのクルーを拾い集めて，「スキッパーに昇進させてやるから，俺の売りつける船のスキッパーをやってくれ」ということで，手懐けるわけです。素人に船を買わせて，ベテラン・クルーをスキッパーに当て嵌める。その手で売った船が片っ端から遭難したんですね。

現在もこの傾向は続いてるんですね。これはディーラーが面倒見過ぎてるわけです。電話一本かけると安全検査から何から何まで全部ディーラーがやってくれるんです。そういうことがヨットマンに怠け者にしてる。オーナーが怠け者であれば，クルーまでみんな怠け者になる。

清水　勉強しなくなっちゃう。現状がそうなわけですよね。結局ルールについても，出る人は“おんぶに抱っこ”でやってますから，自分で勉強することしないし，結果，日本に非常にトラブルが発生している。

横山　レースの面倒を自分たちでみるなんてことは，我々の時代だったら当り前のことだった。それをやろうとしないね……。

渡辺　底辺が無いってことだな。NORCの一番大きな目的は，底辺をなんとか作るということ。

大儀見　とにかく行って，ただで乗せてもらって楽しめばいいっていうことになっちゃう。自分が将来船を持つために乗るんなら，勉強しますよ。

一種の悪循環なんですよね。要するに，新しがり屋のオーナーが，IORで売る商業主義に乗っかって，クルーはあてがい扶持で，「お金，いくらかかってもいいよ」っていうんで最新デザイナーの最新ギヤー，最新セールをとり揃えて，それでヨット界が成り立つような。ところがマリーナにしてみればそういうお客は鴨なわけで，一番いいお客です。どんどんそういう人たちを対象にした運営が行われる。昔ふうの，ひとつの船にしがみついて，自分たちでこつこつ手入れしながらやってるなんていう人たちはまさに置いてきぼりになっちゃうわけですよね。

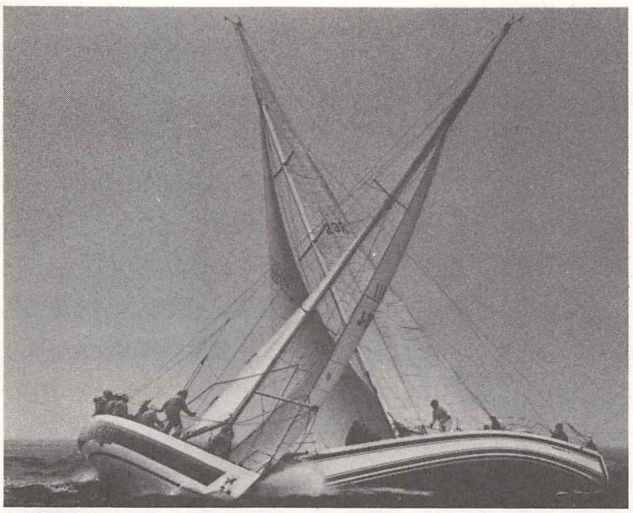
マリーナに電話一本かけとけば，チューニングも何もやっといてくれて，自動車から降りてポンとヨットに乗っかって，パーッと走ってハイお終まい，それで帰って行っちゃうような人は，マリーナにとっちゃ，いいお得意なんですよ。全体としてのそういう仕掛けも，大きく在るんですよね。

清水　金持ちというか，それこそ勉強を全然しない殿様的なヨットマンしかいなくなるな……。

大儀見　ぼくはNORCがこういう問題で果たす役割は，事務クラブ的なことをやるということ

じゃないと思うんです。こういう問題を大いに喋り，問題提起し，そんなベラボーなことがあっていいのかということだと思う。簡易ルールを作り，要するにインストラクターとして普通の人たちが普通の素人が，レーサークルーザーで，レジャーとして楽しめる……当然泊地の問題然りね。

今やらなきゃいけないことは，もう一度30年の歴史を振り返って，置いてきぼりっていうか取り残された方が肩身の狭い思いをしないようにすること，逆にそれこそが本来の姿なんだというような状況にもってゆくことだと思う。



欧米の外洋レーサーに勝るとも劣らない俊鋭レーサーが誕生している現在のNORCだが……（Photo by H.Okamoto）

一同　そう，そう。

大儀見　振り子がビューンとIORの方へ行っちゃって，気がついてみたらそれだけ突出しちゃって，他と断層が出来て，うまくいかないでギグシャクしてる。NORCとしてもそれをうまく調整する企画が必要なんだ。

一同　そうそう。

ノンIORへの提案

大儀見　例えばニューヨークYCが「ニューヨーク40」というクラブ・ボートを作った。IORとは全く無関係に。要するに，クラブ・ライフとヨット・ライフをエンジョイするためのボートで，アコモデーションもちゃんとあって，それで寿命も十分あるし，性能も強風の雨天になったらジャジャ馬みたいに扱い難いような船じゃない。レーティングなんか無視してわりと素直な船型で……。例えばそういうようなボートをクラブがデザイン募集して，セレクション・コミッティーを置いて，まとめて何杯というような形で作りたいね。

そういう意味で，例えばNORCがノンIOR艇のデザイン・コンペをやって，そういう考え方がアンチテーゼとしてもうひとつあるんだよというふうにしたいな。

素人のオーナーが素人のクルーを掻き集めて，自分でティラー握っても走れるボート。シャカリキになって，目の色変えてウェザーサイドで目方かけたり，荒天になったらブローチングなんてする船じゃなくて，程々のアコモデーションがあって，一年経ったら古くなるというようなことじゃなくて，したがって下取りの値打ちもちゃんとあるよというような船を採用する企画があってもいいよね。

横山　その大儀見さんの提案を，近い将来にNORCは何をやるべきかもいう提案の材料に，実は僕はまずそれを考えてたんです。まずNORCがやるべきことは，IOR一本槍じゃなくて，IORにまったく関係のないレースをやるべ

きだ。

渡辺　それをNORCがやるの？

横山　いや，NORCがやるから価値がある。

渡辺　どうかな？　NORCが出来るかねえ。

武市　いやー，やりゃあいいんですよ。

横山　なぜそんなことを言うかというと，私の設計事務所に，この頃お客が大勢集まってくるの。集まってくるお客が何を言うかというと，IORの船は面白くない。あれに関係無い船を設計してくれとまず最初に言うわけです。だからアンチNORCでうちの事務所が繁盛するの。これはまことに悲しむべきことなのよね。

渡辺　でもね，結局IORへすべてがいつも引き戻されている。それはアメリカのせいなんですね。アメリカ人は永い歴史から“良いヨット”という観念，コンセプトがあるんだね。これはルールじゃないんですよ。IORというのはずいぶん先鋭的に見えるけど，そのベースには絶えず，アメリカ人の経験からくる“これが良いヨットだ”という意見が入っている。

横山　ところが今の日本のヨット界の過半数のヨットマンが，IORヨットは良いヨットではないと言ってるの。良いヨットのイメージとは逆のものであるというふうに，まず考えちゃっているのだと思うの。ぼくは，よくそこまで考えてくれたと思う。

ヨッティングを“文化”として見直す

渡辺　それと，西洋人のヨットみてると，ヨットというのは“モノ”じゃなくて，人間のつき合いなんだね。もちろんパンナム・クリッパー・カップだってそうですよ。日本人はハワイへ行って良い気持ちになってやってるけど，主催する方は大変ですよ，あれは。

ところが日本人にはそうやって皆で気を合わせてもてなそうっていう気持ちが無いね。だからやっぱり日本っていう国は，だんだんヨット向きじゃなくなってきたね。

横山　初めっから向かないんですよね。だけれども……。

渡辺　野球とかゴルフみたいに，なんとか日本流に落ち着かせようと思ったけど……。それに日本人というのは統制が好きですね。徳川時代以来，非常に統制好きの国民ですね。ところがヨットというのは，どっちかっていうと自由な，海の上を伸び伸びと自分の力で行くというもんでしょ。日本人みたいに他人に統制されたり，きちっと暮らしたりするのが好きな人間に向かないですよ。

横山　それだけに，やっぱり，無理ではあってもヨットについて行こうという努力をすることによってね……日本自体が変わってゆく可能性が……。

渡辺　やはりヨットは人間のつき合いですよ。ことに日本じゃこれから貿易以外に食っていけないんだから。貿易っていうのは金と物の売り買いだけじゃなくて，文化の交流っていうのがベースにあるんですね。だから日本人みたいに文化の交流しないで，俺は悪いことしてないんだから買ってくれ，売ってくれって言ったって，だんだん嫌われるばっかりで。

そういう意味でヨットは，IORを含めてひとつの大人のつき合いというのかな，完全な文化の交流ですよね。しかしまあ，そういうことは日本の政府とか役人とかには分かってもらえないみたいね。

むしろ，今NORCの直面する問題というのは，社会とか国が，ヨットというものを外国ほど認め

ないという点……。つなぐったって，金がべらぼうにかかるっていうことで。

横山　それなの，それなの。その為にはね，ヨットというものはいかに有意義であるか，ということをアピールする必要があるの。

渡辺　民意を汲みあげるっていうのかな。皆がそれぞれ，もう諦めてる。ヨットを作りたいけど，高いし，しょうがねえと。それが皆，空中に空気の如く，モヤーンとしている。それをなんとかNORCという社団法人が解決の糸口を……。

横山　そうやってね，なんかガヤガヤガヤとね，空論を戦わすのはもう飽き飽きしたというのが，だいたいのムードです。だからねえ……。

渡辺　だからどうしたらいいの？

横山　だから，どうしたらいいのかって言ったら，今まで誰もやらなかったことを1回ずつやってみろと言うの。渡辺さんが1回やって失敗に終ってもいい。次は大儀見さんがやる。順ぐりに，当番決めて，その人のやりたいようなことを……やりたいようなというか，やりたくなくても，誰もやらなかったことをともかくやれと。

渡辺　それ，皆がやってくれれば，それ一番だけどね。

横山　だから当番制で，それをしゃむにやらしてしまう。そういうムードを作ることが必要だと思うの。

大儀見　一番の問題はね，今日のこういう話を，我々同志でやっているのは一番意味の無いことなんです。ここに居ない多くの人たちに聞かせることこそ必要じゃないかな（笑）。ある意味じゃ，きわめて不毛な話だな（笑）。

横山　ここに居ない人たちが聞かなければ。

渡辺　やっぱりNORCのお陰で泊地が安くなったとかさ，つなげるんだとか言やあ，金，払うだろうな。

小林　ただ，NORCというものが，ナショナル・オーソリティー的な存在であるということだけは，どうしても守らなきゃいかん。

渡辺　こりゃしようがない。こりゃ国際社会のね，いわゆる文化の交流ですからね。

大儀見　それをちゃんときちんとやっていてテーゼを明確にしておけば，アンチテーゼにも取りあげることができるんですよ。

渡辺　そういう意味じゃ，IORなんてのはひとつの大きな貢献をしてますよね。大人の付き合いっていうことでね。

飯島　そりゃ，そうですよ。

横山　こういう，言いたい放題言う会っていうのは，ちょいちょいあると面白いね。

大儀見　では，こんなところで。本日は本当にありがとうございました。またこういう会をちょくちょく開きたいと思います。

（1984年3月，船舶振興ビル会議室にて収録）

レクリエーショナル・ボーティングの将来を展望する

渡辺修治

1）ボーティング

欧米の海洋国にヨット遊びが始まって，ヨットクラブが生まれ，上流社会の文化として定着したのは19世紀の始めであったが，現代では，ヨットを中心とするレクリエーショナル・ボーティングは大衆のものとなり，市民生活の大切な部分を占めている。

欧米のボーティングの特長は，ヨットクラブをベースにしていることと，遊び方に関して普遍的なルールを持っていることである。

例えば，サンフランシスコを中心にした200浬圏内にある71のヨットクラブは，それぞれの地域コミュニティーの社交の中心になっている一方，PICYA（北カルフォルニア・インタークラブ・ヨット協会）を組織して月1回代議員会を開き，ボーティングの共通の目的の為に，ヨット，ボートの公式組織，コーストガード，パワースコードロン，州政府，ボート産業間の相互連絡を計っている。また，傘下のサンフランシスコ湾ヨット協会は，主要31ヨットクラブがメンバーになっており，ヨットレースをプロモートする為に，ヨットの性格別に下記の4協会（Ass.）を組織してレーススケジュールの調整を行っている。

Handicap Division Ass.
IOR Division Ass.
Offshore Yacht Racing Ass.
One Design Class Ass.

71ヨットクラブの合計オーナーメンバー数は，ヨットが約6500人，モーターボートが約3500人である。サンフランシスコ湾ヨット協会の31のメンバークラブは，概して創立が古く，ヨットの数の方がモーターボートより多い。例えば，おなじみのサンフランシスコ・ヨットクラブは，創立1869年で，ヨットのオーナーの数390人に対してモーターボートは80人である。71ヨットクラブの中には，パワーボートだけの4～50人の小さなクラブもあるが，いづれも新しい。最近のアメリカのボート・マーケットで売れているモーターボートの数は，ヨットの3～4倍である。この数字とPICYA傘下のヨットクラブの数字から判断すると，ヨットはクラブをベースに普遍的なルールによって楽しむのが主流になっているが，モーターボートは，若干のオーナーは社交的なクラブに所属しているが，大部分はクラブと関係なしに個々に楽しんでいる，と見ることができる。

欧米海洋国の人達は，何故ボーティングに首ったけになるのだろうか。

"There is nothing like it. All buisiness presures disappear like a cloud in a windy sky"

（日頃の仕事の重圧から生れた心にかかる暗雲を吹きとばして晴々した気分になるのには，ボーティングに勝るものはない。）

"It's the joy of being free. Once you have your ocean yacht, you can go anywhere.

The wind is free."

（ヨットのよろこびは，自由になれることである。外洋ヨットのオーナーになれば，地球上の海は行きたい所へ行ける。風はどこでもただである。）

以上の文章は，Newsweek誌が，世界中にひろまっている"Boating：A World Afloat"の特集号（July, 1976）の巻頭の言葉である。

この言葉がボーティングへの誘因とすると，高いガソリンを使い，行動範囲の狭いモーターボートは，ボーティングの主流とはなり得ないと言える。

2) 日本のボーティング

このところ，日本でも欧米を見習って，国民の海洋性レクリェーションの主役としてのボーティング待望論が官，民の間に出始めている。その歌い文句は，経済の高度成長に成功し，所得と自由時間が増えた日本国民は，これからはやみくもに働くばかりではなく，余暇を有効に活用しなければならなくなる。それには，欧米の海洋国で生まれたボーティングが，四面環海の日本にとって最もふさわしい，と言うものである。

この論調は日本のボーティングにとっては朗報である。しかし，欧米海洋国の伝統の中で生れた，国民文化としてのボーティングが，彼等とは異った史観（価値観）を持つ日本国民に理解されて根付くのには，かなりの努力と時間がかかることを覚悟しなければなるまい。

戦前も，隅田川にはモーターボートが走り，葉山の海や琵琶湖にはヨットが浮んでいた。しかし，これは極く限られた人達の個人的な楽しみに過ぎなかった。

昭和に入ると，大学にヨット部ができて小型ディンギーによるレースが始まり，ヨットの楽しさを知ったOB達もやや大型のセンターボーダーでレースをやるようになった。しかし，臨戦態勢の当時の日本社会の中では，ささやかなスポーツでしかなかった。

日本人がヨット遊びを普遍的な文化として見る様になったのは，終戦後，進駐軍のヨットマンに見習ってからである。

進駐後，彼等は早速，横須賀海軍ヨットクラブや，木更津コリンシアンヨットクラブを作ってヨット遊びを始めたが，クルージングヨットのオーナー達はCCJを発足させて外洋ヨットレースを始めた。

我々日本人ヨットマンも歓迎され，仲間に入れてもらってレースに参加した。

やがて対日講和条約が調印され，朝鮮事変が終ると，アメリカ人のヨットマンの大半は帰国してしまい，CCJは日本人に引きつがれ，昭和29年にNORCとなって再発足した。

NORCは，レーティングルール等はイギリスのRORCのルールを使わせて貰って運営を始めた。しかし実体は，ナショナルオーソリテーのRORCと違って，同好者の「倶楽部」であり，新聞に載ることもなく，国民の知らない存在であった。

ところが，昭和37年には，日本の外洋ヨットが新聞種になり，有名になった出来事が次々におきた。それは，4月，石原艇長の「コンテッサⅡ」が，600浬のチャイナ・シー・レースに参加して完走したことと，8月には，23才の堀江謙一君が，19呎の「マーメイド」で，シングルハンド太平洋横断に成功したことである。

しかし，11月には，天下の耳目を聳動させる悲惨な事故がおきてしまった。

NORC主催の初島／利島レースで，荒天の為，早稲田大学の「早風」（6名乗組）と慶応大学の「ミヤ」（4名乗組）が遭難して行方不明となり，更に他のヨットに乗っていた慶応大学生1名が落水して姿を消してしまったのである。

遭難と判ってから，海上保安庁を中心に，在日米海空軍，海上自衛隊，各地の警察，消防団，漁業組合が参加して空前の規模の捜索が開始された。家族，友人，ヨット仲間も，広範囲の海面，海岸を丹念に探したが，2名の遺体と若干の船具，備品を残して，2隻のヨットは完全に消息を断ってしまった。

NORC は「悪天候にレースを強行した責任者」として海上保安庁に事故原因の究明を求められ，世論の厳しい非難をあびることになった。

NORC が手本にしたイギリス RORC の外洋ヨットの安全に対する考え方は，現在の ORC の特別規程と同様で，「外洋上のヨットとクルーの安全確保に関する全責任はオーナーにあり，逃れることはできない。その為にオーナーは，耐航性が充分あるヨットと，悪天候に対処できる，経験深いクルーを確保することに努力しなければならない。」と言うものであった。

救助の手段のない外洋では，頼りになるものはヨットとクルー以外にはないから，これは当然の考え方である。しかし，日本の社会に受け入れて貰いにくい考え方であった。

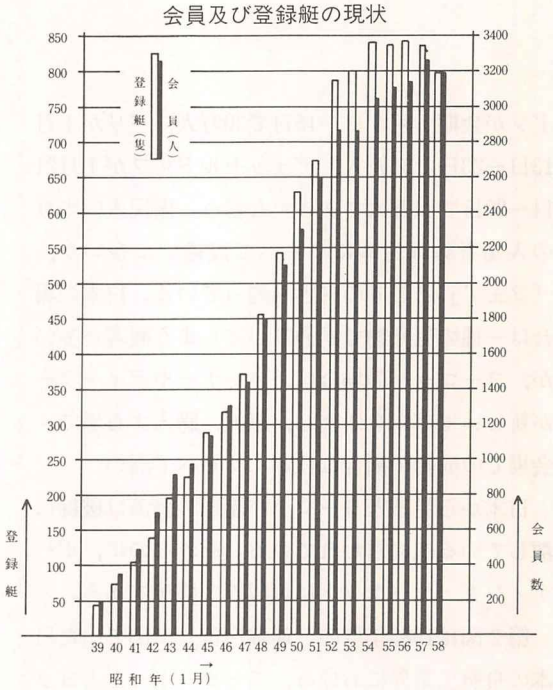
（NORC の安全規程は，日本の実情に合わせて，「オーナーの全責任」は抹消し，「レースコミッテーはレースの安全を期して，艇長，クルー，ヨットの資格を審査し，備品の点検を行う。」となっていた。）

NORC に対する一般社会の反応は冷たく，特にジャーナリズムは悪意に満ちた非難をあびせた。

前途有為の掌中の玉を奪われたご両親の悲しみは深く，お慰めの言葉もなかったが，NORC 関東支部のコミッティー全員が辞任して，遺族のお許しを請うことにした。

前述の Newsweek 誌も安全問題に言及している。「当時は，世界的にボーティング熱が高まり，ボート人口が急増した為，未熟なシーマンによる事故が多くなって，1975年中に，オーストラリアでは103人，アメリカでは1466人も死亡したが，ボーティング熱の冷めるきざしは見えない」と報じている。

会員及び登録艇の現状



事故のあと，NORC は同好者の「倶楽部」では済まされなくなって，昭和39年には，社団法人日本外洋帆走協会に改組して，運輸省の指導の下に運営することになった。

第１図は，昭和39年から現在までの NORC のヨットと会員の数のグラフである。

昭和46年には ORC に加盟し，NORC は外洋ヨットの国際舞台に登場した。この年から昭和52年までの６年間は，オイルショックの年であったのにもかかわらず，登録艇は毎年70～80隻の割合で増加した。しかし，昭和53年以降は，艇も会員数も頭打ち気味である。

3）ボーティング・マーケット

毎年３月，東京晴海埠頭と，神戸ポートピアで「国際ボートショウ」が催される。昨年（'84），東京の５日間，神戸の４日間を通じての入場者は11万人であった。

ヨーロッパの「国際ボートショウ」は，冬期，シーズンオフに催される。昨年の入場数は，ロン

ドンが会期1月5日～15日で30万人，パリが1月13日～23日で33万人，デュッセルドルフが1月21日～29日で34万人であったと言う。国民人口当りの入場者数は日本にくらべて段違いに多いが，「フェア」としての内容も違っている。日本の場合は一種の見せ物で素通りしてしまう観客が多いが，ヨーロッパの場合は，オーナーやディーラーが新しいモデルを研究し，選択，購入する場で，会場での成約の割合は日本にくらべて高い。

日本から見るとヨーロッパ諸国の経済は破綻に瀕している様に言われている。それなのに，ボーティング・マーケットは可成りの盛況である。

第2図は1983年度の「運輸白書」に出ていた日本の舟艇工業界における，モーターボートとヨットの生産状況のグラフである。

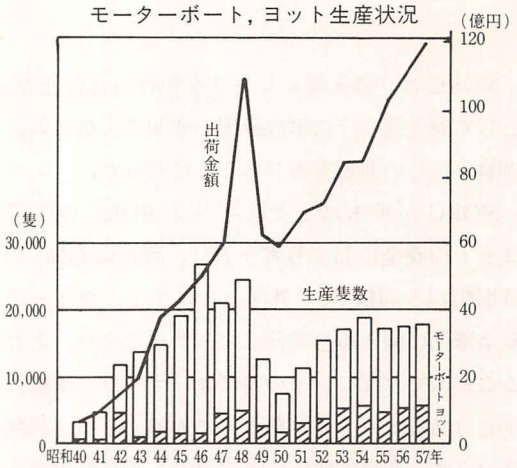
昭和57年度の生産量は，ヨットが5,800隻，金額で37億円，モーターボートが12,500隻，金額で83億円，合計120億円となっている。

ここ数年，金額は伸びているのに隻数では頭打ちである。その理由は，主として材料費，人件費の高騰と，艇の仕様の高級化によるものであろう。

ヨット5800隻の内訳を見ると，5m未満のディンギーが5300隻で14億円，5～9mが430隻で15億円，9m以上の外洋ヨットは僅か70隻，8億円である。（ヨットの物品税は，5m未満が10%，5～9mが15%，9m以上は30%である。）

第2図には含まれていないが，昭和52年頃からセイルボード（ウインドサーファー）が流行し始め，最近は年間19,000隻，26億円のマーケットに成長し，保有隻数60,000隻と言われている。

アメリカの1982年のマーケットを見ると，ヨットは30呎（9m）以上の外洋ヨットが2,400隻，金額で300億円，16呎～30呎（5～9m）が6,400隻，16呎以下（5m未満）が23,000隻，ヨットの合計



注 (1) （社）日本舟艇工業会資料による。
(2) 57年度の生産隻数約18,500隻を材質別にみるとFRP製が約87%，ゴム製が約11%を占めている。

金額550億円となっている。この外にセールボードが50,000隻，75億円売れた。モーターボートは160,000隻，金額1900億円である。

この年は，アメリカ経済は不況で，ボーディングのマーケットは落ちこんだ，と言われていたのにこの数字である。最近ではもっと回復している。

日本舟艇工業会は，アメリカと日本のボートの保有数と総人口を保有数で割った，1隻当りの人数を発表した。

	保有隻数	1隻当り
USA	13,245,000	17人
日本	（推定）240,000	487人

1隻当りの人口は，日本がアメリカの28倍である。数字だけから判断すれば，日本のボーティング・マーケットの前途は洋々たるものに見える。

4） ヨット文化

昭和40年から50年にかけ，力強く伸びるきざしを見せた日本のボーティングが，ここへ来て頭打ちになった原因は何だろうか。

考えられる問題点を列挙してみると，

イ）大都市周辺のボート泊地の絶対量の不足と，

停係料金の異常な高騰。

ロ）海岸利用に関し，漁業者とレクリエーショナル・ボーティングとの摩擦。

ハ）波，風を相手に時間を十分使うボーティングは，日本社会特有の忙しいペースになじまない。

ニ）小型船舶検査制度や，小型船舶操縦士免許制度等，欧米に例を見ない認可行政の介入がある。

泊地不足は，欧米でも同様らしいが，年々増えるボートに対し，国や地方自治体は常に泊地拡大の施策を採り続けている。

日本でボーティングが伸びない根本的な原因は，この新入り文化に対する，日本社会の自眼視の風潮から来ているのではなかろうか。

最近私は，山崎正和氏と司馬遼太郎氏の「日本の田舎と都会」と云う対談を読んで，思い当るふしがあった。そのポイントは，

「江戸幕府は公（おおやけ）の文化と私の文化（庶民のしていいこと）をはっきり分けてしまったが，明治政府はその傾向を更に徹底させた。江戸幕府より，はるかに強大な権力を持って日本の運営に当った明治政府は，重点的に公に投資して，私を切りすてた。結果，政府の関与するところは皆，洋服，大礼服の世界になり，反動として私の世界は，ゆかたがけの尻まくりの風俗の世界になってしまった。近世の西洋の文化のあり方は，日本とは全く違っていた。西洋の文化は，公と私の中間地帯にできている。昼間，正服を着て政治をしていた連中が，寝室に退く前の中間の時間に，イブニングドレスを着て劇場，宴会，音楽，文学を楽しみ，ここから文化が生じた。教会の広場のような，半公，半私の空間も文化の重要な母体となっている。都市文化は，見知らぬ人間とつき合う世界で，いぎたなくならない範囲内において親しくなる，一つの価値基準，美意識の世界である。」であった。

欧米のヨット文化の基盤はヨットクラブにある。ヨットクラブは，まさに半公，半私の社交の場で，王様も市民も，ビジターの日本人も，ヨッティングと言う共通の価値基準によって親しく付き合うことができる世界である。

終戦後の約15年間，東京湾は汐干狩も，ヨットレースも自由にできる半公，半私の海であった。

昭和35年から池田内閣の所得倍増政策によって，官民一体となった産業の重化学工業化が始まると，東京湾はたちまち埋め立てられてコンビナートが林立し，全く公の空間になってしまった。ヨットの泊地の多かった三浦半島でも，地方自治体や漁民は東京湾に準じて公の立場を主張し始めたので，ボーティングに必要な半公，半私の海岸はなくなってしまって，前にのべた問題点イ），ロ）が生じた。

これからの日本国民の余暇活用の目玉として待望されるボーティングが伸びる為には，まずイ），ロ）の解消が必要で，欧米に見られる様に，漁船とレクリエーション・ボートが共存できる泊地の出現が望ましい。

産業，技術の導入と違って，欧米海洋国民の史観から生まれたヨット文化の導入は，ハードウェアだけ導入しても物にはならない。

ボーティング関係者はもちろん，政府も国民も海洋国民であることを自覚し，ヨット文化を理解した時，はじめて日本のボーティングの未来がひらけて来る。

〔参考文献〕

1. Yachting Year Book of North California 1981
2. 日本舟艇工業会々報 1983
3. National Marine Manufactures Association. Statistical Report.

外洋クルーザー界とNORCが直面する課題

大儀見薫

NORCが30周年を迎えた。この30年の日本における外洋ヨット界の発展は目を見張らせるものがある。もちろん，大きく発展したのは日本の外洋ヨット界ばかりでなく，世界の外洋ヨット界もまた,この間に素晴しい勢いで発展した。外洋ヨットは世界的に，ここ20～30年の間に一人前のスポーツとして完全に成熟したと言えるのではないだろうか。

RORCルールからIORへの移行

1970年，世界中の外洋ヨットに共通のレーティング・ルールとしてIOR（International Offshore Rule）が制定された。それ以降の外洋レーサーはこのIORのもとに，スピード性能をギリギリの極限まで追求し，無駄のない洗練されたマシーンとして進化しつづけている。世界共通のルールとしてのIORの採用は，外洋ヨットのスポーツとしての急速な成熟を促した。そして，結果として単にレーティング・ルールが変ったという，表面的な変化だけでなく，外洋ヨットの世界に従来見られなかった，本質的に違う新しい要素を持ち込むことになった。

IORが制定される前，世界で最も普及していたレーティング・ルールはRORC（Royal Ocean Racing Club）ルールだった。このRORCルール時代の外洋クルーザーを代表するのは，S＆Sのオリン・ステフェンスの一連のデザインである。オリン・ステフェンスは，常にこの時代の外洋デザイナーのトップの座にあった。

1965年，初のスクラッチ・レースとしてワントン・カップが行なわれたが，このレースで大活躍したのもオリン・ステフェンスのデザインだった。

オリン・ステフェンスのデザインは日本の海にも浮かんだ。セールNo. 600の〈竜王〉，セールNo. 1111〈サンバード〉などである。〈サンバード〉は当時オリン・ステフェンスの最新艇として，シドニーで開かれたワントン・カップにも出場している。

ワントンで始められたスクラッチ・レースは，その後盛り上がりを見せ，1966年には1/2トン，1967年には1/4トンの世界選手権が開催されるようになっていった。そしてこれらのクラスで，ホランド，ピーターソン，G. マルといった気鋭の若手デザイナーが頭角を現わしはじめたのだった。

NORC時代の外洋レース艇の原点は，600マイルのファストネット・レースに求めることができる。しかし，そのファストネットも突然出現したわけではなく,永い帆船の伝統をひきつぎながら，アマチュアが，小型の帆船（ヨット）で航海をするというテーマを具体化したものだ。その前のいくつかの大西洋横断レース，アメリカのバーミューダー・レース等の実績をしっかりと踏まえた上でのファストネットであった。だからこそ，ファストネットを開催したオーシャン・レーシン

俊鋭が集まっての本格的な外洋レースが始まったが…。

グ・クラブの発想の原点は“本格的なオフショア・レースを素人がレジャー用の小型帆船で走ってみる”というところにあったのだ。

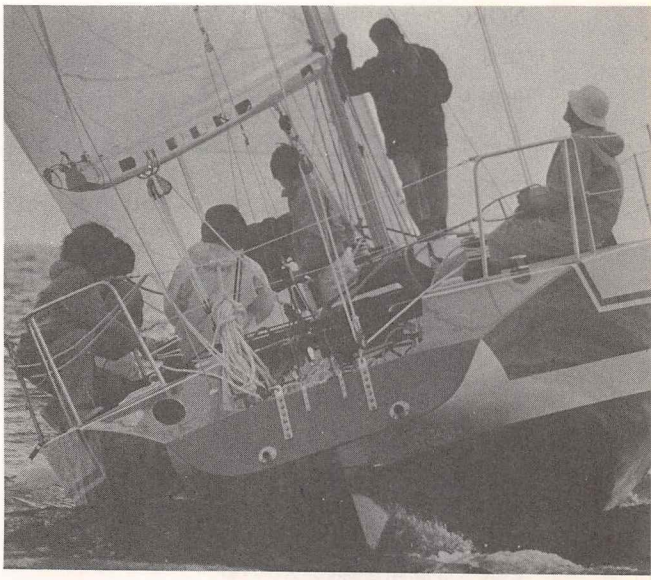
RORCルールのもとに，外洋ヨットは大きく発展していった。レースに勝つために性能も向上していった。近代外洋ヨットの原型は，このRORCルール時代に造られたのである。ただし，RORCルール時代には，外洋での航洋性，生活の場といった外洋クルーザーのルーツとも言える考え方がその基本線として，ゆるぎなく貫ぬかれていた。遠く，航洋帆船にまでさかのぼれるセーリング・ボートの考え方が，この時代の外洋クルーザーの基本になっていたのである。

1970年のIORへの切り換えとともに，1/4トン，1/2トンといった小型艇で力をつけてきたG.マル，R.ホランド，D.ピーターソンといった若手は，ディンギー的発想による軽くて速い新しいタイプのスーパー・レーサーを描き出し，それがレースで成功を納めるようになっていった。彼らはステフェンスに替わって世界の外洋レーサーの代表的なデザイナーとして認められるようになった。

IORがもたらしたものは，単に新しいルールの導入にとどまらない。外洋ヨットの，クルーザーからレーサーの完全なる脱皮である。スピードを上げるために他のすべてを犠牲にし，勝つことだけが目的である完全スポーツとしての進化への質的転換だったのである。このような進化のプロセスは他のスポーツでも見られ，当然のなりゆきである。

IORによって完全に二分化した外洋ヨット

現在，世界の代表的な外洋レースを勝つ艇は，ほとんどすべてレースに勝つためだけを使命とするマシーンである。これらの艇は，一昔前までには考えられなかったようなスピードで，迫力に満ちたレースを展開している。これらのマシーンはその性能を極限に追求しているが故に，それを乗りこなすために非常に高度な技術が必要とされる。



'82バンナム・カップで総合優勝した「飛梅」

これら最先端のIOR艇を乗りこなして世界のトップレベルのレースで勝つためには，この難しい艇をコントロールし，その性能を充分に引き出しながら走らせることのできる，高度なテクニックを持ったクルーが必要である。これは，サンデー・セイラーが仲間や家族と乗り組み，オーナー自らがティラーを持つ従来の外洋レースとは，まったく異なる勝負の修羅場なのだ。

最近のORC（Offshore Racing Council）で取り上げられている主要な問題を見ても，IORボートがスーパー・ディンギー的に進化発展してきていることがわかる。新素材導入の問題，クルーの人数制限，コンピュータ連動の各種航海計器の採用に関する問題などなどである。

このようなIORの世界の実情をふまえて，

NORC が今後考えなければならないことは，外洋ヨットの世界が純レーサーとしての IOR 艇の世界とプロダクションボートを中心とする一般クルーザーの世界に，完全に二分化したという事実である。

つまり，プロ的な IOR 艇によるシビアなレースの世界。そしてアマチュア的な素人セイラーによるレジャーとしての外洋レース，そしてクルージングの世界である。但し，違う点は IOR 艇がスピードの極限を追求する過程で，基本的なシーワージネスを犠牲にする傾向（例えばスタビリティーをクルーの重量に求めるなど）が出ていることであり，そしてこれは見過ごすことのできない大きな課題を提起している。

将来，NORC が取り組むべき課題

数の上では，世界的にも日本国内でも仲間と気楽なレースを楽しみ，クルーシングを愛するヨットマンのほうが圧倒的に多い。しかし問題とすべきは，どちらの数が多いか少ないかとか，どちらを重視すべきかといったことではない。大切なことは，今や質的にかなり異なる 2 つの外洋ヨットの世界が存在するようになったという事実を，はっきり認知することだと思う。

RORC ルールの時代には，これら 2 つの世界は明確に分離していなかった。それぞれが分化していく傾向があったにしても，今ではほとんど死語となってしまった“良いクルーザーは良いレーサーでもある”といったことばが生きていた時代であった。しかし，現在では外洋ヨットの世界は基本的に二分化している。この事実をふまえた上で，NORC はこれら二つの世界に対して個別に対応する必要にせまられている。

まず，IOR の世界への対応だが，全日本チャンピオンシップ・シリーズなど，アドミラルス・カップ（約600マイルのロング・オフショア，約200マイルのショート・オフショア，3 本前後のオリンピック・コース）に類する国際的なレベルの本格的なシリーズ・レースを日本で育て定着させることが最重点課題とならなければならない。この中で特に，ロングオフショアに耐えられるような艇の基本的シーワージネスと，乗り手の本格的シーマンシップのレベルアップが追求されるべきだろう。

そしてその一方，絶対的多数を占めるウイークエンド・クルージング・セイラー，素人レーサーへの対応も充分にしなければならない。世界各国では，クルージングはもちろん，楽しく気楽なレースが展開されている。日本においてもこれらの分野を充実させたい。簡易レーティングの開発，泊地問題，シーマンショップの向上など種々の課題が残されている。

厳しい IOR レーサーの世界と，ブルーウォーター・クルーザーの世界。同じ海を走るということではつながっているこの二つの世界が，昔のように再び一つの世界に統一されることは考えにくい。であれば，NORC はそれぞれ個々に対策を確立して，それぞれに具体的に対応するという方向に進むべきだろう。これは口でいうほど簡単なことではない。しかし，外洋ヨットの原点が，小型のヨットで素人が文字通り外洋を航海することにあるということをしっかり踏まえて，これらの課題に真剣に取り組む必要があるだろう。

NORC安全委員長20年の経験で得たもの

横山　晃

スポーツの安全性と危険性

日本のスポーツ指導者は，外国の指導者に比べて安全性という言葉を好み，危険性という言葉を嫌うようだ。この二つの言葉が，「一つのことを表から見るか裏から見るか」の違いだけならば，一向にかまわない。けれど関連する思考のなかで，この二つの言葉が，日本の指導者が安全面には注意しても，危険の現実は見ようとしない姿勢の表れならば大問題だ。

たとえ室内ゲームであろうとも，負傷や過労や骨折などの危険を予期しないような，無防備なアプローチはスポーツマンシップに反するはずだ。

「(敵が) 来ないことをたのむなかれ，待つあるをたのむべし」という孫子の兵法を引用するならば，「負傷，過労，骨折，遭難などのトラブルが来ないことに期待を賭けてはならない。トラブルに対処する準備があって，トラブルを待つ姿勢があることに期待を賭けなさい」という標語になり，その「トラブルを待つ姿勢」が，指導者だけでなくてスポーツ現場の全員に普及しているならば，トラブルは未然に回避できるのだ。その意味で，この孫子の兵法を，すべてのスポーツマンの兵法としたい。

だから，「安全の基本は，第1に危険の可能性を残らず予想すること。第2に，その危険を待ち受ける姿勢を整えること」とする必要がある。

とりわけ，登山やヨットや格闘技のような危険なスポーツは，入門の第一歩から，その危険性に目を向ける習慣が必要である。

だからヨット界の指導者は外部に向かっても，「ヨットは安全なスポーツである」などといわずに，「危険なスポーツである」と広言する勇気を持たなければならない。

たとえ，そのために多くの青少年や親達が，ヨットに近づくのを中止しようとしても，「そのような“事なかれ主義者”は，来ない方が幸い」なのだし，役人や政治家が援助を打ち切ろうとも，弾圧しようとも，

「スポーツに価値があるのは，その危険性が人間の体力・気力・精神力を鍛えたり，試したりするところにある」

「だから，危険度の高さは，スポーツ価値の高さである」

「その意味で，価値あるスポーツは，すべて危険なのだ!!」

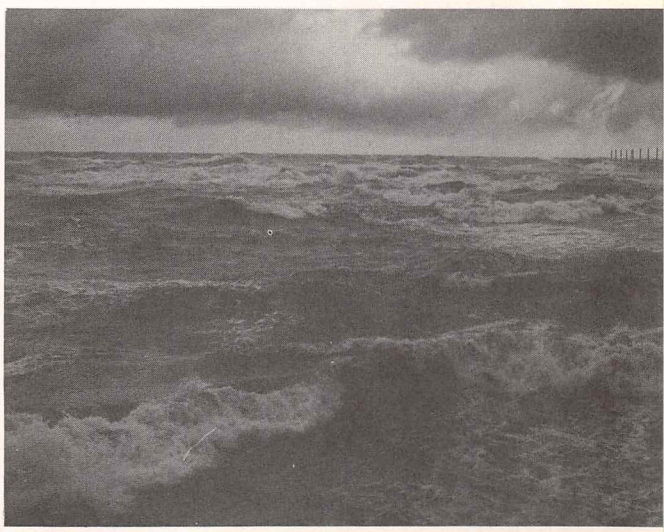
「貴方達は，すべてのスポーツを弾圧する勇気があるのか？」

などと言い返して，戦う勇気が必要である。

海は，最も素朴で逞ましい大自然である。

だから，どんな巨大な財力でも政治力でも，管理できる海面は「僅かに港内だけ」と言っても過言ではない——その港内でさえ，大シケの最中は

海は素朴で逞ましい大自然である（Photo by H.Okamoto）



管理不能なのだ――。

まして，開放された海面では，短距離レースや練習のために，マーク・ブイを打ち，監視艇を配置し，クラブや学校や協会の組織力で，役員達が監視の眼を光らせてさえ，管理できる時間帯は長くない。

私たちがその方式を「幼稚園方式」と呼ぶと，協会や学校の役員達は限りない屈辱感を覚えるらしい。ナゼなら，ブレザーコートで武装し，肩をゆすって闊歩しながら，鷹のように眼を配る彼らの威力をフル稼動した管理でも，陸上の幼稚園に比べれば，管理効果の完璧さの面では，大人の前の幼児ほど貧弱で底が浅いことを，彼ら自身が百も承知しているのだから，「何も，陸上の幼稚園を引き合いに出して，管理力の貧弱さをヤジることもなかろうに……」というウシロメタサが，心の底でチクチクするためだ。

まして，外洋ヨットレースの場面では，レース主催者が管理できるのは，スタートの瞬間とフィニッシュの瞬間という「合計，タッタ２秒間に過ぎない」という現実を，ご存知の人は意外に少ないようだ。

さらにクルージングともなれば，計画段階の第一歩から非公開だから，政府や協会などの管理は一切拒絶した次元で，すべてが進行する。

以前に，ある一流大企業の企画部が第一級のマーケット調査会社（たぶん電通？）と契約して，日本では最初で最大という本格的正攻法のマーケット・リサーチ作戦を展開したことがあった。

それは，「今後10年間に日本で最も有望な，成長株のレジャーは何か？」というテーマだったが，そのシュミレーション調査の結果は，何と，「ヨットだ!!」という答であった。

そのリサーチ・シュミレーションの経過は，

㈠日本人がたしなむレジャーを，マージャン，パチンコから，ヘリコプター所有に至るまで，すべて書き出して，所属人口の現状を調べ上げた。

㈡それぞれのレジャーごとに，サンプル人口を引き出し，「次にやりたいレジャーは何か？」，「次の次にやりたいのは何か？」を克明に聞き出して統計を取った。

㈢上記㈠の一覧表を源流にして，１年後の人口移動は？，２年後は？，３年後は？と，川の流れが分流したり，合流したりするように，人口移動が延々と続くのを，克明に追跡するシュミレーション作戦が，㈡の統計結果をシナリオにして，延々と大がかりに展開され，累積されていった。

サテ，その大作戦の結果は，何と，「10年後にはヨットだ!!」と出てしまった。

㈣そこで，その大企業の企画部員が，おっとり刀で私の事務所に相談に来た……という次第なのだ。

このように，多くの人々から憧れの眼で注目されるヨットの，何処に，そんな魅力があるのか分析してみよう。

その第一理由は，「管理され尽した文明社会からの脱出」だった。

すなわち，陸上の近代社会では一人一人に背番号がつけられ，「ポケット・ベル」という首縄がつけられて，その首縄の端末は管理者に握られて，昼夜24時間監視されている。その「ウンザリする管理社会から，土・日だけでも脱出して，管理者の手が届かない所で過ごしたい」という願望をかなえてくれるのは，山？，国内旅行？，海外旅行？などなど，色々とあるのだが，陸上にいる限りは，直にポケット・ベルで，背番号の世界に呼び戻されてしまう。

となると，管理者の手が届かない場所なんて，果してあるのだろうか？……あるある。それが海上だったのである——たとえ領海200マイルの外側まで逃げ出さなくても——。

第二の理由は，「自然への回帰」だった。

まず，庭。そして畠……だが，タネも農具も肥料も，そして土までが，デパートの商品になっているし，庭で焚き火でもするとすぐに，「ケムリ公害だ」と近所から電話がかかってくる。それでは，庭も畠も「自然への回帰」にはほど遠い存在に思われてくる。

だから次には山歩きに挑戦する。けれど電車も田舎道も人，人，人。山道になっても，銀座や新宿と同様に人の列が続くし，狭い山頂には人間がギッシリ。

そこで今度はヨットに挑戦すると，江の島ヨットハーバーは，やはり銀座・新宿並みの混雑だし，海上へ出てもフネ，フネ，フネである。ところが，真南へ向かって１時間走ると，後方は霞のように帆が群らがっているのに，前方の帆影がマバラになってくる。そしてさらに１時間も走れば，殆んどフネに行き会わない水面があるのではないか！

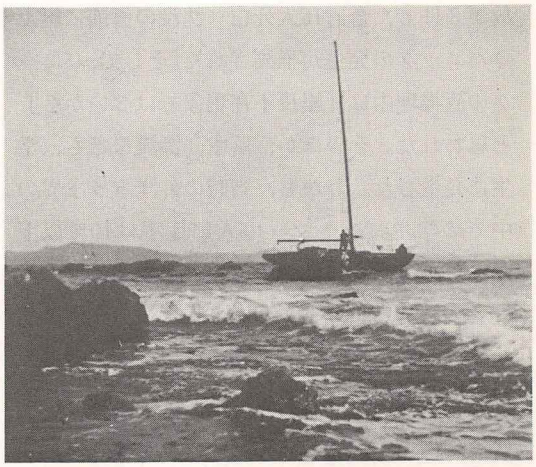
こうなると，その海の，「水，魚，鳥，波，風，そして雲までが，千年前の海と同じかも知れない」などと，幻想にひたる時間があるだけでも，素晴しいことではないか!!

そして第三の理由は，「危険がある素晴らしさ」であって，これこそ本物のスリルなのだ。

だがこのことだけは，人に話せば誤解されるのは必至だから……内緒，内緒。

遭難の背景

NORC（日本外洋帆走協会）安全委員会の委員長を，20年もやっているうちに，「すべての遭難は，世相の背景を代弁するモノである」という世相哲学の面白さに，何回も出会う機会があった。極言するならば，「偶然に起こる遭難事件でも，その結果を分析すれば，80％までが世相哲学から切り離せないケースで，世相と無関係な遭難は，僅か20％以下に過ぎない」と思われた。



岩礁に乗り上げた外国人所有艇（1950年代の中頃）

その結果を紹介すると，

Ⓐ1951～55年の５年間は，在日外国人の船が遭難例の100％を占めた。遭難状況は沿岸の岩礁への乗り上げ，または激突による大破沈没だった。

理由は状況判断と操船の未熟，トレーニング不足，気象海象の変化と自分の疲労に対する予測の甘さ，であって，当時の世相は，日本占領軍兵士と軍属の経済力が急上昇してルン，ルン時代だった。だから彼等は当時，俄成金で，浮かれていた。

Ⓑ1956～62年10月，無事故。世相は落ちつき，経済復興に一致協力した時代である。

Ⓒ1962年11月～68年，日本人大学ヨット部の学生の遭難が85％以上を占めた。

遭難状況は，艇が沈没して全員が死亡した事

故が3件で，合計15人死亡。沈没の直前に艇上でパニックの発生が推測された。そして，パニックの直接理由は「艇長不在現象ではないか？」と思われた。そのほか，落水，漂流なども，学生に発生した。しかも，当時の外洋ヨット界の中での学生ヨットマンの人口比率は10％以下だったから，人口に対する遭難発生率は，一般社会人に比べて学生が200倍という，異常な高比率だった。そして，当時の世相は，まさに大学紛争の最盛期と一致していて，学生達ははき違えた民主主義を振りかざし，主導権への参加要求から，奪取要求まで唱えた時代である。

Ⓓ1969～71年，再び無事故の時代が来た。大学紛争が下火になる前から，学生遭難は終った。たぶん，学生達が自らの非に気づいたことで，すぐに遭難が出なくなり，続いて学内でも紛争を起こさなくなった，と思われる。

Ⓔ1972年以後，一般社会人など，不特定，無差別に，落水事故などが散発。NORC 安全委員長の私は，上記ⒶⒸの経験から，「今度も何か，世相との関連があるに違いない」という推測に立ち，遭難発生のたびごとに，'72年以後のケースの，最大公約数でも最小倍数でも，生物学的共通項でも，社会科学的共通項でも，「何でもいいから，何か共通項があるはず」という模索を続けた。そして，ついに探し当てたのが，「不在オーナーと，ただ乗りベテランとの組み合わせ」という共通パターンが，60～80％を占めつつあるという現象だった。

その現象の中で，徐々に気づいたことは，その不在オーナーを言い替えれば未熟オーナーで，悪意も失策もなくて，ただ，ヨットメーカーやディーラーに乗せられた金主に過ぎないように見えた。

また，ただ乗りベテランは，極めて熱心なベテラン・クルーで，ヨットメーカーやディラーのおかげで，スキッパーに昇進できた出世組なのだが，統率力や総合判断の力量に欠けるために事故を起こすケースが多かった。

結局そのように共通する動機は，メーカーやディーラーがフネを売る作戦の上で，未熟な金持ちに熟練ヨットマンを紹介する商法は行き過ぎではないかと，想像された。

このような商業主導型という点は，ⒶⒸとまったく異質ではあるが，艇長の不適格，力不足という点はⒶⒸとまったく共通だった。「(クルーがスキッパーに直行した)急速昇進の犠牲」という点は，Ⓐの，日本占領外人の俄成金と共通に思われた。また「リーダーシップのはき違え」という点は，Ⓒの戦後派学生と共通のように思われた。

この，現在でも引き続き進行中のパターンを避けるために，とりわけ注目すべきことは，敗戦直後のⒶの時代に，日本人ヨットマンたちのグループから1件も遭難が出ていないことである。それには，当時の在日外国人たちが自家用車を乗り回す俄成金だったのと比べて，日本人ヨットマンは，ボロ衣服で空腹で，ハーバーへ徒歩で往復する極貧だったことに注目してほしい。

それでも，ボロボロのA級ディンギーで長時間帆走をマスターした私が，「帆走の神様」のように重宝がられて，外人達から常に利用されていた。だから，私などを利用しなかった人や，利用しなかった時に遭難が集中したのだ。

だから今，現在でも，遭難したくない入門者は，たとえ財力はあろうとも，ディーラーの甘言に乗せられて豪華艇を買う前に，粘り腰のディンギー

を買って，長時間帆走の練習コースをマスターしてほしい。

けれど，もしも高齢者が「チンしない練習だけは，とても無理」と思った場合は，その練習だけ見送る代りに，排水量1000～2000 kg の最小型キール・ボートグループの中で，ディンギーに固定フィンキールを追加したような，保針性と凌波性と復原性能の完璧な艇を最初に買って，「気象予想の適中率90％」を目指す練習とか，激烈な突風に対処する帆走練習とか，とにかくディンギーの場合と同等の，長時間帆走練習に，500～1000時間は没頭してほしい。

豪華艇を買うことや，ベテラン・クルーを募集することなどは，自分がベテランになるまでは，保留する方が賢明である。そうしないと，いくらヤル気が強くても，金出し係りにされるし，乗艇まで拒否されて，不在オーナーにされたり，クルーやスキッパー遭難死の責任だけ追及されたり，という丸損の世界に追い込まれるのだ。

大型遭難の教訓：責任の所在
シドニーからの手紙

1955年から1962年までの７年間，日本の外洋ヨット界に遭難は起こらず，最大のニュースは1962年８月の，堀江青年による「マーメイド号」（19 ft 合板艇）の太平洋横断というホット・ニュースだった。

ところが，秋が深まった同年11月３日，初島レースの艇団が大暴風雨に遭遇して，早慶の２隻が姿を消し，他に慶大学生１名の落水を加えて11名死亡という，日本のヨット史上最大の遭難が発生した。

そのレースを主催したNORC（日本外洋帆走協会）の理事達は，何回も集まって対策を協議した。

その席上「安全委員会を作ろう」と提案したのは私で，そのために初代委員長を拝命して，その後20年間も安全委員長を務めることになった。

安全委員会は，最初に在京理事の全員が委員になり，適任の人材を連れてきた理事に限って交替が許された。だから最初の安全委員達は物凄い実行力があり，その筆頭はモートン大佐だった。

モートン大佐は横須賀米軍基地の司令官であり，ヨットマンの彼はNORC横須賀フリート・キャプテンを務め，NORC理事だったから，安全委員でもあった。

その大佐は，すぐに全世界のヨット・クラブに手紙を出した。その内容は，前半に大事故の経過を説明し，後半には，「レースを主催したNORCは，どんな責任を負ったらよいのか？」，「遭難による死亡と損失は，誰の責任なのか？」，「遭難の再発を防ぐ対策は，どうすべきか？」などの質問が書かれ，それを教えてほしいと結ばれていた。

さて，世界中から続々と集まった回答を紹介すると，「遭難による損失に責任を負うのは，その艇のオーナーである」という回答が大多数に共通

〈早風〉（セールナンバー122）の在りし日の姿

していた。

「レースを主催したクラブには，行方不明者や不明艇の捜索，遺品の収集など，多くの人手と公的機関との連絡が必要な活動の面で，オーナーに協力する道義的責任が存在する場合が多い。けれど，遭難自体には，刑事責任も経済責任も存在しない場合が多い」という回答が，２番目に多かった。そして「遭難発生の原因を分析研究し，事故再発の予防に向かって，広域ヨット界の多くの仲間のために，最大限の努力を現在も将来も続けることが，NORC にとって重要な課題になるだろう」という激励も何通か見られた。

それらの回答の中で，ひときわ異彩を放ったのは，暴風圏を横切るヨットレースとして有名なシドニー～ホバート・レースの，中心的な役割を果し続けてきた C. Y. C. A. からの手紙である。

「我々のクラブは，いままで世界で最も多くの遭難事故が発生し，多量の人命とヨットを失った。我々は，その対策として，たくさんの試みを次々に実行した。けれど我々は，あらゆる試みに失敗した。

それでも近頃は，遭難の減る傾向が見えてきた。その理由は，多くの勇気あるクラブ員が次々に出てきて，世代交替した結果であって，成功理由のすべては，人材にあった。」

という手紙だった。「あらゆる試みに失敗した」というくだりに，安全委員達の顔は青ざめた。想えば日本も南半球の暴風圏に劣らない，気象変化の激烈な海を持っていて，アジア大陸から，太平洋へ張り出してくる低気圧と高気圧が，集中的に発達する曲りかどに存在する国なのである。

結局は彼らが言うとおりに，バイタリティーに富んだ若者達が，ゴキブリのように生き残る能力を持つ以外には，どんな妙案もあり得ないのかも知れない。それでも，だからといって成人のリーダー達が，何も試みることなく，若者への期待に溺れていたら，若者達の奮起はあり得るだろうか？　否!!，否!!。

やはり，最初におとな達が，安全規則の制定とか改良とか，安全備品の開発，整備，検査，改良，船の改良，自分自身のトレーニングなど，何でもすべて余すところなく，全力を尽して体当りして，それが次々に失敗に終っても，くじけることなく，また試みて失敗する――という不毛の努力を繰り返すことによって，若者達がどんな他力本願も通用しないという現実を長年にわたって見せつけられて，はじめてゴキブリ志向が始まるのであろう。

その失敗を繰り返す「不屈の挑戦」こそが現代を担うおとなの責務であることを，シドニーからの手紙が私達に教えてくれた。

例えば，遠洋漁業の船上では，最初から遠洋漁業の船に乗り組んだ大多数の人間と，磯の小舟で半生を送った後に転向してきた少数派の人間との混成なのだそうだ。そして，イザという危機の時に，的確に状況を判断して，率先して行動の手本を示すのは，磯の小舟からきた人なのだそうだ。

とすれば，全員が死んだ早慶ヨット（初島レース）の中に，各艇１人ずつでもディンギーの長時間帆走で鍛えたゴキブリ・セーラーがいたならば，その艇は遭難を回避でき，同乗５名の全員も死なずにすんだことだろう。

私が前々から主張してきた「シングルハンドの長時間帆走」という自己開発方式は，多くのベテラン・ヨットマンから「シングルハンドなんて，第一線のヨット界に１隻もない帆走法を練習するのはナンセンスだ!!」と反対されることが多かった。けれど私は逆に「多人数チームの中に，わずか１人でもゴキブリ・セーラーがいたら，全員死

ぬか？，全員生き残るか？の瀬戸際を乗り切れるのだ」と唱え続けてきた。その私の少数意見の根源には，このシドニーからの手紙があったようだ。

鎖国時代の終幕

全世界のヨットクラブからの手紙で，責任の所在が明確になった。

だが私達の前には，暴風圏よりも何倍も恐ろしい怪物が，二つも現れた。それは，日本のマスコミと日本の一般大衆だった。

私達が全世界から仕入れた「責任の所在」の筋道を話すと，その瞬間に彼らの表情は一変して，「極悪非道の冷血漢は，こいつらだ!!」と指差して騒ぎ出すのだ。

ナゼ，全世界の常識が彼らの逆鱗に触れるのかといえば，たぶん，日本の大衆は「レース主催者が全責任を負って，レースをお膳立てした。だから選手は安心して出場した。なのに事故が起きると，主催者には刑事責任も経済的責任もない，などと逃げ腰になる。それではまるで，学童を引率する教師が敵前で逃亡するのと同じに，死刑に値する!!」という論理が動かし難い大前提なのだろう。だから私どもが，そこで「その考え方は，全世界の先進国の人々と逆向きだ」などと抗議しようものなら，「日本は欧米の属国ではない」などとより以上に激怒して，火に油を注いだように手がつけられなくなる。その状況はまさに尊王攘夷にいきり立つ，鎖国末期の志士達が，「寄らば斬るぞ!!」と身構える思考過程そのものだった。

まことに意外なことに，マスコミ社会部の人々は，デスクに至るまで，全世界の常識には耳を傾けようとせずに，まったくヤジ馬代表の立場から一歩も出ようとしない頑固な体質には，一片のインテリジェンスも見えないことに，私達は唖然とした。

思えば当時の日本は，半年前まで鎖国時代だったのは確かで，その転機が「堀江青年の密出国事件」に見られた。その時，私は当局に出頭を命じられ，「密出国ほう助の疑い」という罪名で調書を取られた。それがつい数カ月前のことなのだから，記憶に新しかった。すなわち――。

官「あなたは，堀江がヨットでアメリカ渡航を計画しているのを，事前に知ってましたか？」

私「彼はヨットの設計図を買いにくる前に，そのフネで太平洋横断は可能ですか？という質問をハガキで問い合せてきました。私は不可能ではない，と返事したので，彼は大阪から買いにきたのです。だからもちろん承知していました。」

官「あなたはなぜ，その計画を制止しなかったのですか？」

私「私は冒険奨励主義者です。だから，よほどの無謀さでない限り，制止するはずはありません」

私はその時，吉田松陰がアメリカへ密出国しようとした瀬戸際で逮捕され，処刑された時代が「別な時代ではない」という実感を持った。

官「その時のあなたには，堀江が密出国するのを，そそのかすような言動があったと思いますか？」

私「結果として，あったと思います」

官「その状況を説明して下さい」

私「彼が設計図を買ってから，『私がいろいろな努力の末，最後にアメリカに到達する過程で，１番困難なことは何だと思いますか？』と私に質問したので，私は即座に『出国手続きです』と答えました。それだけでなく，さらに付け加えて『ヨットで出国するのは，不可能に近いほど困難ですから，あなたは今からすぐにその困難さの実態を調査して，なるべく早く対策研究

を始めるべきだ』などと助言しましたので，彼はそのとおりに調査し，その困難さが予想以上なのを知って，密出国に踏み切ったものと思います。だから，彼が密出国を決断した，第一原因に点火したのは私だと思うのです」

そこで私と担当官の対話は，3時間も途切れるのだ。しかし，当時の私はすでに，数年前に五十嵐保夫君がイレイン号で出国した時に，アメリカ船籍のイレイン号で，そのオーナーと一緒という状況でもなお，五十嵐君が担当官と数カ月も押し問答を繰り返すという困難があったのを知っていた。

しかも，法のたてまえは，自力航海のヨットであろうとも，出国禁止ということではないのに，窓口役人の臆病だけが原因で，ぬらりくらりと，手続き拒否が続けられる現実を知っていた。だから，もしも私が「密出国ほう助」の疑いで逮捕されれば，私も堀江青年という英雄に次ぐ次席の英雄になるであろう風潮の中で，必ずマスコミが書き立て，世論が動き，窓口役人の「事なかれ主義」が，堀江を密出国という犯罪に陥れ，横山の逮捕という暴挙に発展したことを，徹底的に騒いでくれるはずと予想した。

だから，私を調べる役人が，調書を取るのを1時間も中止して考え込んだ時に，私は「言ったとおりに書いたらどうですか？」と意地悪な攻撃を始めた。

けれど役人は，顔を歪め，油汗を流しながらも，無言でさらに2時間も考え続けたのは，私の意地悪い攻撃意図を見破ったうえで，関係者を1人も傷つけることなく，この難問を終わらせる方法を模索し続けていたようだった。やがて彼は，奇妙な言い回しで調書を書き上げ，私は待ちくたびれて，どうでもよくなっていたので，「それでもよいでしょう」と同意し，調書に捺印した。

その結果，堀江青年も私も，そして不届き者の窓口役人までが傷つくことなく，この事件は不起訴となり，以後は誰がヨット出国を申請しても，困難がなくなった。いい換えれば，400年近く続いた鎖国が，この時に終わったのだ。

と思ったのはぬか喜びで，遭難事件が起れば，やはり「責任の所在」という大問題では，鎖国思想の壁に直面したのである。

結局，我々は口を閉じ，黙って頭を下げて，嵐の通過を待つ以外になかった。

そして，責任の所在を国際常識に近づけるには，10年でも20年でも年月をかけて，平静な時に粘り強く，近い人から段々に洗脳を進める以外にないと思った。

責任の所在

その1962年の事故艇，早大の〈早風〉は，ヨット部OBの寄付金をもとにし，学校からの出費も加えて建造され，運航も維持もヨット部に任せ切りだと聞いた。他方の慶大の〈ミヤ〉は，そのヨット部がインターカレッジのヨット部とは別の，学内同好会だったので学校からの出資はなく，この遭難で死亡した宮坂兄弟に母親が買い与えたフネで，兄弟はこのフネをヨット部に無償で貸与した形だった。また，落水死亡者を出した〈ノブチャン〉は，このヨット部の後援者の安岡氏の所有艇で，常時はヨット部に無償貸与してクラブ艇として使わせ，自分が乗る時だけクルー付きで個人所有艇にもどす方式だった。

だから，この遭難に関係した3隻のすべては，オーナー不明もしくはオーナー不在という状況だったので，オーナーが責任を負うような状況ではなく，単なるスポーツ用品として扱われていた

ことが，全世界の常識と違うという意味で，何か不吉な要素のように思われた。それでも，そのことをいい出すとすぐに，マスコミから極悪人呼ばわりされるので，私達は黙って，いい出す時期を待った。

すると1965年3月，今度は学習院大学の外洋ヨット〈翔鶴〉が遭難し，乗員5名の全員が死んだ。やはりヨット部が維持も運航も任されたフネだった。

NORC理事の数名は，学習院大学の学長を訪問して，「先進諸外国には，遭難艇のオーナーが全責任を負うという原則があって，国際ヨットクラブのNORCは，その方式を採り入れています。〈翔鶴〉のオーナーの学習院大学は，どのように責任を取るお積りでしょうか？」と，真正面から質問すると，学長の山梨勝之進氏（元海軍大将）は，少し驚いた様子だったが，怒らずに善処を約束してくれた。

その直後に，〈翔鶴〉はOB会が寄付したフネだと知った山梨学長は，OB達に「学校当局は，今度このフネに学生を乗せることに，責任を負う能力がない。だからOB会にフネを返却する。今後は一切，学生を乗せないで欲しい」という処置を言い渡して，善処の約束を果してくれた。

その後，早大の代艇〈稲竜〉も同様にOB会に返却されて学生用ではなくなり，この「責任の所在」は，ようやくヨット界に「新しい秩序」の波紋を広げはじめたが，それは1960年代も終わる頃だった。

大学ヨット部の問題点

事件の発端は1962年11月の初島レースで，〈早風〉（早大）と〈ミヤ〉（慶大）が10名の学生（一部にOBを含む）と共に消息を断ち，〈ノブチャン〉から慶大生1名が落水死亡して，合計11名死亡という悪夢のような大事故だった。

次いで1965年3月には〈翔鶴〉（学習院大）が沈没して5名全員死亡し，それと前後して大学ヨット部関係にだけ遭難騒ぎが続いた。

結局，外洋ヨット人口の中では5～10%に過ぎない大学ヨット部だけが，日本中の外洋ヨット遭難の85%を独占するという異常発生が続いた。（その間に大学以外の一般社会人ヨットマンの遭難は大学ヨット部よりもフタ桁低い遭難率に留まるのだが，それでも1950年代にゼロだったレベルから見れば，格段の増加だった。）

学生ヨットマンの1人1人を，社会人ヨットマンに比べると，マジメで練習熱心で，体力も技術力もモラル水準も，社会人より高くはあっても，

荒天（シケ）の海を航く外洋レーサー（Photo by H.Okamoto）

決して低くはなかった。事実，社会人所有のヨットでクルーになっている学生を沢山知っているが，彼らが遭難を招いた例は絶無だった。だから，学生個人に問題があるのではなくて，大学ヨット部のあり方に問題があるのは明白だった。

だから，NORC 安全委員長の私にとって，彼らにワナを仕掛けるアリ地獄の正体が何なのか？全く不可解で不気味だった。

けれどその正体は，1965年の「翔鶴」が，沈没現場の三浦半島南端のビシャモン漁港の港口付近で発見され，引き揚げられて，精密調査が進むにつれて，次のように解明されたのである。

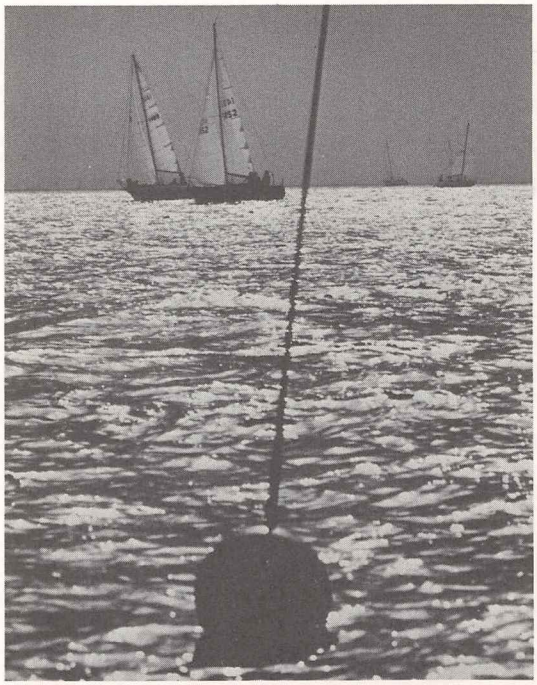
①船体もマストも損傷が無くて，フネは大きなウネリと共に暗礁の上に乗り，ウネリが去って谷になった時に，キールを空中へ突き上げられた形で横転以上の大ヒールとなり，ハッチから海水が乱入して沈没し，海底へ斜めに滑り込んだ。

②フネが数秒間で沈没した時に，乗組の全員はデッキ上にいた様子で，バラバラに転落して，その場で溺死していた。

③艇内にライフジャケットがあるのに，１人も着用していない。しかも１人は，長い長いロープを体に縛り，水泳する服装だった（３月の海水は冷たく，しかも闇夜なのに）。また，１人だけ，現場から数キロ遠方の葉山寄りで遺体が発見された。

メインセールは，ブームエンド金具がメインシートと共にもぎ取られ，帆走に役立たない状態だった（バック・ステイにも，キズ跡があった）。ジブとスピンのハリヤードは，すべてマスト上へ逃げ失せ，ジブを上げられない状態だった。

エンジンはフライホイールに航海日誌を巻き込んでストップし，再始動困難な状態だった。



艇長不在のヨットほど危険なものはない（Photo by H.Okamoto）

すなわち，フネの航行能力は，総（すべ）て「お手上げ」の状態で，従って操舵しても，方向制御は不可能だった。

⑤「それなら，クルー全員は，何もやる事がなかったわけだ。」

「だからこそ，ライフジャケットを着てないのはおかしい。」

「それよりも，メインもジブも，エンジンまで，全部ダメになるような，おかしな事件て，いったい何だろう？」

「その，長いロープを体に付けた人は水泳の達人だったはずだ。しかも泳ぐ身仕度までして，至近距離のビシャモン漁港まで泳がなかったのは，おかしい。」

⑥その時に「おかしい事などないよ」と言ったのは私だった。

「事件の発端は落水!!　落水したのは，数キロ葉山寄りで発見された彼だ。」
「暗闇の海へ飛び込んで，助けに掛かったのは，長いロープの水泳達人だ。」
「たぶん彼は，海中で落水者に絡み付かれて，二重遭難になるのを恐れた。だからロープを身に付け『オレが叫んだら，ロープをたぐって引き寄せてくれ』と言って飛び込んだ。」
「それからは，このロープに引かれるようにして，フネを伴走させるのが大変だった。だから，ワイルド・ジャイブでブームエンドがバック・ステイに引っ掛かって，もぎ取られた。」
「あわてて，暗闇の中でエンジンの始動を焦るうちに，航海日誌を巻き込んで，どうにもならなくなった。」
「ますます焦って，ジブ帆走を試みるうちに，ハリヤードを皆，マスト上へ逃がしてしまった。」
「これですべてお手上げ，しかも水泳の達人はクタクタに疲れてるし，落水者は見失って打つ手も無く，全員気が抜ける。その時フネは，ウネリと共に暗礁に乗り上げ，次の瞬間に横転。しかもウネリが去って，キールは空中へ突き上げられる。全員はライフラインをつかんで，フネが起き直るのを待った。けれど海水が多量になだれ込んだ船体は，起き直る事もなく，海底へ滑り込んだ。」
……というシナリオに載せれば，すべての物証が，納得できるではなかろうか？
⑦「ところで，シナリオの何処にも艇長が登場しないのは，なぜだ……」と誰かが言った。
「それだ!!　この事件のミステリーは，それなのだ!!　……もしも艇長が采配を振っていたら，こんな事件にならなかったはずだ。おそらく，……艇長は最初からいなかったと思うよ!!」と私。
この時に，一同の背筋には，冷水が流れるような戦慄が走った。
なぜなら，一同の胸中には次の２つの連想があったに違いない。そして，２年以上も謎だったアリ地獄の正体を，ついに見てしまったのだから……。
その２つの連想とは，
「リーダーのいない集団が，こんなにも，もろく崩壊して行くものだと，今まで誰が予想しただろうか？」
「たぶん，1962年の〈早風〉も〈ミヤ〉も，艇上の終幕は大同小異だったに違いない。」

思えば1960年代の大学は「止めてくれるな，オッカさん」の東大を筆頭に，全国ほとんどの大学に学園紛争が起こった時期で，学生達は学校当局と文部省という支配体制に反抗した。その学生達には，「学生の自治」という理想があって，旧来のリーダーをすべて排除するのが理想だったのかも知れない。
それゆえ「船長がいないフネ」は，彼らの理想だったのかも知れない。
だから，NORC 安全委員長としての私は，NORC 会員の大学ヨット部のすべてに呼びかけ，ヨット部のキャプテンとマネージャーを招集して，ヨット部運営の理想と現実を聞き出した。すると予想通りに，彼らの部活動は，文部省や学校当局から独立した自活を理想とし，ほとんど理想に近い形で運営されているので，フネのオーナーは実在せず，従って艇長を任命する人はいなかった。だから彼らは，
「ティラーを持つのがスキッパー，という事で

すね。」

「先輩だとか，実力があるとか，スキッパーは自然に決まるわけですね」

とか，全く漠然としていた。だから，フネが順調に走っている時は，艇上の秩序も順調で，それが平和だと信じられているようだった。そこで〈翔鶴〉の事故分析を話して，

「そのような混乱の状況下でも，冷静に全員を指揮しうる艇長を，誰が，どうやって任命するのか？　それぞれのヨット部で，結論を出して，知らせて欲しい」

と要望した。しかし，何処からも結論は出て来なかった。

そこで，何回も同様の集会を招集して「艇長任命」と「オーナー代行者の決定」の問題を，大学ヨット部の遭難防止のための，最優先の課題として，説得し続けた。

吊し上げを喰った安全委員長

「外洋ヨットの安全対策について，ご高説を伺いたいので，○月○日○時，渋谷体協の○号室へご足労ください」という手紙が学生ヨット連盟から届いたのは，1968年だった。

私は「来たな!!」と覚悟を決めて出向くと，それは意外に大きな部屋で，すでに数百人の学生が待ち受けていて，すぐ私をとり囲んで，艇長問題とオーナー問題についての詰問が始まった。

「艇長の任命などと，時代錯誤の封建主義を強制するのは，横山さん個人の考えなのか？，それともNORCの体質なのか，聞かせて欲しい」などなど，似たような詰問が次々に出て来たので，なるべく多くの質問や意見を，丁寧に聞いてから，私は大要つぎのような意見を述べた。

「順序立てて説明するから，落ちついて聞いて欲しい。日本の外洋ヨット界は1951年から活動を始めたが，1962年まで11年間に，日本人のフネは１隻も遭難しなかった。それに比べて在日外国人のヨットは，約10隻遭難し，それは1955年まで５年間に集中してから終わった。終わった理由は，大多数の外国人ヨットマンが帰国して日本にいなくなったためと，少数の残留者が熟練して，日本人ヨット界のレベルに同化したためだ。

ところが1962年に早大と慶大のヨットが遭難して11人が死んだのは，諸君の記憶にも生々しいはずだ。それから1965年には学習院大のヨットで５人死んだ。それらは1950年代には無かった大事故だし，死亡者も異常に多い。

そのように1960年代の遭難は日本人に集中し，しかも大学生諸君に集中している。その上，日本中の外洋ヨット人口の中で，大学ヨット部員は5～10％に過ぎない。だから，もしも学生の遭難が，日本中の全遭難の5～10％に留まるならば，私は何もいう必要はない。ところが遭難件数からいっても死者の数からいっても，学生層が大部分を占めているのは特異な現象だし，偶然とは言い切れない何かが，そこにはあるに違いない。

私は大勢の学生ヨットマンと懇意だった。一緒のフネに乗ったし，一緒にレースも闘った。だから，君達が有能である事も，マジメである事も，良いセンスを持っている事も，よく知っているつもりだ。それなのに，良い仲間を次々に失った。だから，これ以上もう，一人も死なせたくないのだ。

だから私は何日も眠らずに「なぜ遭難するのか？」考えたけれど，分からないのだ。同じ日本人の中で，一般社会人のフネと君達のフネと，どこが，どう違うのか，教えて欲しいのは私の方なのだ。

もしも違う点があるならば「艇長の決め方」と「オーナーの在り方」だけしか，私は思い付かなかった。

艇長と船長は同じ意味なのだが，世界中に沢山の国があるだろう？　けれど世界中の，どの国の船でも，船長は必ずいるし，その船長はオーナーが任命している。それは，議会政治の本家のイギリスでも，自由の国のアメリカでも，共産主義のソ連でも，船長を選挙制にした国は一国も無い。必ずオーナーが任命しているのだ。……日本でも一般社会人のフネは諸外国と同じにやっている。

ところが大学ヨット部のフネだけは任命制でなくて「皆が集まれば自然に決まる」という，世界に例のないユニークな方法で決めている。……というよりも「決めてない」という方が当っているかも知れない。

けれど私には「それが悪い」などと決めつけるつもりは全く無い。「それが遭難の原因なのかどうか」など全く判断できず，困っているのだ。だから私は，全く個人の意思でここに提案しているのだ。提案というよりも頼んでいるのだ。試しに……「試しに」で良いから，世界中の常識と同じ事を，やって見て欲しいのだ。

それで，遭難が終われば拾い物だし，終わらなければまた別の試みを探り，やる以外にない。

私は，私の提案が，無茶な当てずっぽうなのを，百も承知だ。けれど，もうこれ以上君達の誰かが死ぬなんて，私には耐えられないから頼んでいるんだ。——分かってくれるだろうか？——。」

その時，学生達の中から「横山さんの言う通りにやって見ようじゃないか!!」という声が上がると，各所でガヤガヤと騒がしくなった。それは，「安全委員長は横暴だ」という説と，「試しにやる以外にないじゃないか」という2説の議論が，学校それぞれに燃え上がったのである。

やがて，「あとは学生達だけで話し合いたいので，横山さんはご自由に，お引き取りください」という事になった。

それ以来，学生遭難はプッツリと出なくなったし，学園紛争の嵐も納まって来て，70年代の紛争は高校に移り，結局は，中学校と家庭内の暴力傾向という形になり，現代につながるのである。

こうしためまぐるしい歴史の流れの中で，たった一駒の場面ではあったが，とんだピエロを演じる機会を持った事を，私は誇りに思っている。

IORルールと外洋レーサーの今後

林 賢之輔

IOR（インターナショナル・オフショア・ルール）は，国際間レースが盛んになってきた時に，各国別々のレーティング・ルールを持っていたのでは不便であることと，IYRUもオリンピックに外洋レースを導入する考えを持っていたことから，共通のルールとして作られたものである。

ルール作成のために世界の頭脳が集ったのがITC（テクニカル・コミッティー）であり，イギリス，アメリカ，オランダ，スウェーデン等からメンバーが構成され，1969年にIORが発表された。70年にはMK Ⅱが発表され，以後毎年改訂が重ねられて現在のMK ⅢAに至っている。

ヨットレースは，オリンピック・タイプに代表されるインショアレースと，外洋レースに大別することができる。ITCが考え出したルールは，もちろん外洋レースのためのレーティング・ルールであり，他の如何なる助けも考えられない場所で，自己の責任で自己を全とうするという，本来の外洋レースに適合する艇を前提としている。従って，外洋レーサーと云えども十分な居住設備を持ち，「最良のオーシャン・レーサーは最良のクルーザー」という言葉がそこに存在していた。そこには，生活の場があり，乗員の命を預ける絶対の信頼感があり，レースをするための単なる道具以上のなにかを持っていたのである。

外洋レースや外洋クルージングには，スポーツとしては，捉え切れない部分が含まれている。特にクルージングの場合には，その楽しみ方によって千差万別であり，とてもスポーツとは云えない楽しみ方もあるし，また，集中力，勇気，忍耐力，適確な判断と行動力などを発揮して，我々を勇気づけてくれるような，スポーツ性に富んだクルージングも存在している。外洋レースは，これらのスポーツ性に富んだクルージングをする人達，いわゆるブルーウォーター派の人達によって提唱され始ったものであり，いろいろなタイプや大きさの艇が，それぞれベストを尽して闘うところに面白さがある。従って他艇との競走というより，自分との戦いという面を持っているし，酒や煙草をのみながら出来る唯一のレースと云われる面も持っていた。

レースの歴史を振り返って見ると，いつの時代でも，レーティング・ルールとの競走があり，そのルール内で，デザイナーは最も有利な形を考え出している。そして，レースが過熱してくると造艇競走が始まり，プロフェッショナルな乗り手を集めてのレースとなり，不健全な艇の出現や経済的理由も加わって，レースは最高潮に達しながらも衰退の道をたどり始めている。不公平なレーティング・ルールや，ハンディキャップを嫌う同一レーティング・クラスによるレース（12 mクラスはその生残りクラス）や，過激な造艇競走を嫌うワンデザイン・クラスによるレースが盛んになってきたことは当然と云える。特に，ワンデザイン・クラスは，不公平なハンディキャップもなく，乗り手の技倆によって勝敗が決まり，新しいスポーツとして多くの人を惹付けた。さらに，比較的安価なこともあって，ヨットの普及に大きな貢献をしている。

NORC計測委員会では，1970年からIOR（MK Ⅱ）の勉強を始め，渡辺修治氏のチーフ・メジャラー就任と共に計測を開始し，当時の計測委員長，鬼の周東英郷氏の下，泊り込みの特訓が行われ，何人かのIORメジャラーを育成した。IOR計測を行い，世界に通用する証書を発行することは，外洋艇のナショナル・オーソリティーとしてどうしてもやらなければならないことであった。

NORCは国内レースにもIORを採用，計測のための時間がかかり過ぎるという苦情が多かったが，それまでのRORCルールによる図面計測から，初めての実艇計測ということもあって，その厳密さを維持するためには止むを得なかったのである。

そして，1972年〈サンバードⅡ〉によるワントン・カップ参加（計測はパーフェクト），1978年クォータートン・ワールド開催，1982年パンナム・クリッパー・カップで〈飛梅〉が総合優勝した事実など，海外レースでの活躍に継がることになったわけである。

1979年，IORの面倒な計測を省力化し，もっと安価に，より多くの艇がレーティングを取得できることを目的として，計測委員長嶋田武夫氏の指揮下，J. O. R. が発足し，大成功を収めた。これは，IOR，スタンダード・ハルの考え方を利用し，デリケイトな傾斜テストを要求するCGFを省力したものだった。ところが，残念なことに，このルールは本来のIORと混同して運用され始め，IORを管理すべき立場からは，容認しがたい面がでてきてしまった。従って，現在のJORは，同型艇3隻以上がIORを取得し，データ整合性があること，簡易傾斜テストが導入されたこと等，管理が強化されている。

IORレーサー〈ZERO〉（Photo by H.Okamoto）

ハンディキャップ・ルール（レーティング・ルールとは異なる）は，それを使ってレースする人達が満足できればよいのだから，どのような形でも，例えば，実績から決められるヤードスティック・ナンバーとか，場合によっては，独断と偏見によるハンディでも良いと思う。IORは，一部の軽量艇を除いて，よく艇のスピード・ポテンシャルを表わしているが，ハンディキャップの公式は，いまのところ，風の強さや向きによって，大型艇，小型艇間に必ずしも公平とは云えない式となっている。さらに，IORレーティング出場艇とそれ以外の艇が一緒にレースをし，公平と思えるハンディキャップを与えることは至難の業であるが，レースを運営する各クラブや組織が，レースの内容，出場艇の意向を吸みとって，ハンディキャップを決めていくことが大切であり，クラブ間レースに発展した場合には，当事者間の摺合せにより，より良い形が生れる可能性がある。そして，遂には自前の共通ルールが成立することが理想的な発展形態と云える。

現在のIORレーサーは，どこに位置するのだろうか。世界の外洋レーサーを生み出したO. スティーブンスやE. G. バンデシュタット……等の名匠達の中へ，外洋レースをサンドイッチとコカコーラだけで頑張ったR. カーター（フルート奏者でアマチュア・デザイナーだった）や，レーティ

ングが有利で且つ非常にバランスのとれた中排水量船型を開発したD.ピーターソンが現われ，さらに，ディンギーのようなフラット・ボトムの軽排水量とフラクショナル・リグを外洋艇に導入したB.ファーが出現した。このディンギーのような艇は，ルール・メーカーの意表をつき，与えられるレーティングよりも一段と優れたスピードを持つことが明らかになった。これらの艇が持つ要素は取捨選択され，さらに発展して，今日のIORレーサーを形作っている。

軽量で幅広く，人間の重量を復原性能に勘定し，細いマストに壊れたくもの巣のようなリギン，つぎはぎだらけのセール，新しい材料と工法（航空産業からの転用が多い）による船体，軽量で効率のよい艤装品，流体力学に裏付けされたセール・カッティング，コンピューターとリンクした航海計器など，ソフト，ハード合せて，艇のスピードは飛躍的に増大している。造艇には各分野における，正しいエンジニアリングが必要なことは言うまでもないが，同時に，勝つための道具と化したF1マシーンを運転するだけの技術を乗員に要求してきている。

過去，波にたたかれてフレームが折れたり，ディスマストする艇，ラダーが曲ったり失なったりする艇，強風で横倒しとなり，起き上がらずに沈没した艇もあった。これらの原因は，デザイン，工法，操船テクニックのどこかが間違っていたはずである。

レースで勝つことを追求すると，より速いボートに，より優れた技術を持った乗り手を揃えることが必要である。このようなトップ・レーサーが数多く生れてくることによって，全体のレベルは高くなり，相乗効果によって，さらにレベルアップされることになる。

一方，並のセーラーにはついて行けなくなり，並のセーラーが楽しめる形式が存在していなくては，そのスポーツそのものが衰退してしまうはずである。

ORCでは，各国でIORからドロップ・アウトする艇が急増していることを心配しており，ルールによる規制も加えているが，一度進みだした進歩発達の勢いを止めるほどの効果はなく，逆に，IORが進歩発達の妨げとなっていてもいけないわけだから，その対策は大変難しいものとなっている。いわゆるクルーザー・レーサーやI.O.O.D.（インターナショナル・オフショア・ワン・デザイン）の考えも，これからの傾向にハドメをかけようとして生まれてくるものだが，これらの艇で，グランプリを獲得することは至難の業であることも事実だ。IORとはまったく別世界のマルチハル外洋レーサーの先鋭化には，目を見張るものがあるし，脱IORに属するULDB（超軽排水量的）群も，確かなファンを集めている。

ORCは多極化するヨッティングに対応すべく，ルールの検討，計測方法の改良，MHS等ハンディキャップ方法の改良，各国で使われている国内レーティング・ルールの収集など，積極的に活動している。

NORCもORCの構成メンバーの1員として，我々がいまどこにいるのか，何ができるのかを考えることにより，より良きヨッティングの発展に，少しでも寄与することができるのではないかと考えている。

NORCのレーティング・ルールの変遷

渡辺修治

CCJ時代

敗戦日本に駐留していたアメリカ軍のクルージング・ヨットマンのクラブ，CCJは，昭和26年（1951年）5月，大島レース（シルバーカップ・レース）を始めることにした。

CCJはレースの運営を日本ヨット協会に依頼してきたが，ハンディキャップ・ルールは本国のCCAルールではなく，イギリスのRORCルールを使う様に申し入れた。

日本側は，横山晃さんが中心になって，RORCルール（1949年）に従って，参加艇のレーティングとTCFを算出した。

終戦後間もないころのことで，図面のあるヨットは少なく，どちらかと言うと得体の知れない古いヨットが多く，おまけに参加艇17隻中，日本艇は僅か3隻だったから，外人オーナーのヨットを次々に訪ねて計測するのは大変な仕事であったに違いない。

ただ計測者にとっての救いは，この時のRORCルールは非常に簡単で，計測値も少なく，計測し易かったことであった。

Fig 1で見る様に，最大幅の場所でBを測り，チェーンガースの長さが1/2BのFGSと，3/4BのAGSのステーションを見い出し，ステーション間の距離をLBGとする。

L（レーティング長さ）の公式は，

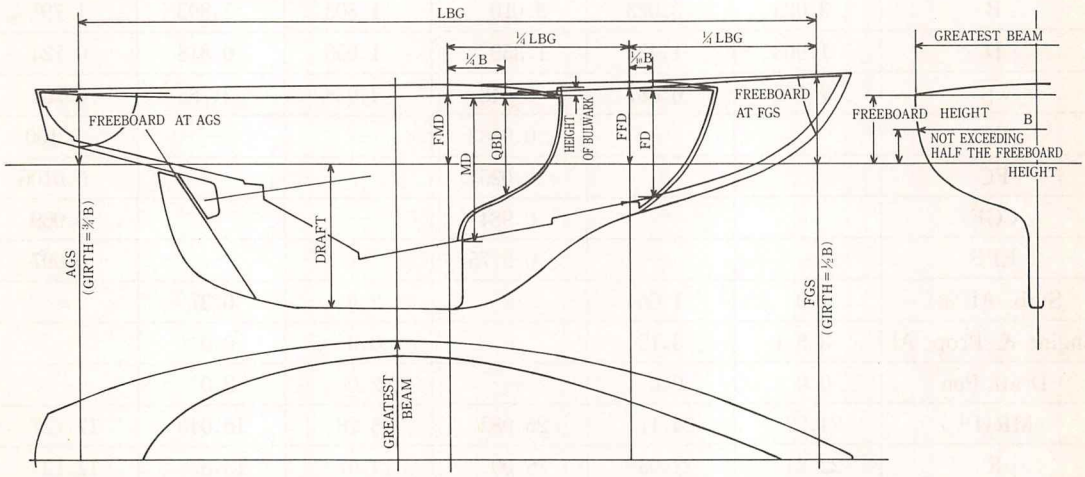
L＝LBG±（乾舷修正）

乾舷修正は，FGSとAGSの乾舷の和を，標準乾舷（0.1×LBG＋2.5）呎と比べて出す。

トランサムが大きくて，AGSより内側にある場合は，標準乾舷の60％とFGSの乾舷を比べる。

D（レーティング深さ）は，FGSの後方½LBGのステーションでMD, QBDを測り，¼LBGのステーションでFDを測って，次式で計算する。

Fig 1　RORCルール（1949年）



$$MR=0.15\frac{L\sqrt{S}}{\sqrt{BD}}+0.2(L+\sqrt{S})$$　　R＝MR－Iron Ballast Al.－Prop. Al.＋Draft Pen.

$$TCF=\frac{\sqrt{R}+2}{10}$$

$$D=\frac{1.5FD+MD}{2}+0.2\times(\text{ブルワークの高さ})$$

MD はデッキ下面からキール上面までの垂直距離であるが，1.5×QBD より大きい値はとれない。

このルールでは，ヨットの抵抗の大きさを左右する排水量と船体の前後の型状の影響が無視されていたので，イギリスの〈Myth of Malham〉によって代表される，軽排水量で，船首尾が寸ずまり（chopped off ends）の，トランサムの大きいヨットが生れた。

また，ジブはメインセールより効率が低いと見做し，セールエリアはメインの（P×b)/2 に対して，フォアトライアングルを0.85×(I×J)/2とし，アスペクト比を無視していたので，〈Myth〉の採用したアスペクト比の高いマストヘッド・リグは断然有利であった。

当時の CCA ルールを Fig 2 に示したが，こちらはループホールだらけの RORC ルールに比べて，はるかに密度が高いものであった。しかし，CCA ルールは，当時のアメリカの様に，ヨット界全体のレベルの高い国でないと実施は不可能であった。

NORC 時代

昭和29年（1954年）に発足した NORC は，CCJ から引き継いだ大島レースの外に，春，秋

レーティング・ルールの変遷の比較

	CONTESSA II			どんがめ Ⅳ		
	RORC (1949)	RORC (1957)	IOR MARK Ⅲ	RORC (1949)	RORC (1957)	IOR MARK Ⅲ
L(m)	9.254	8.802	8.742	6.134	6.193	6.072
B	3.023	3.023	3.010	1.803	1.803	1.791
D	1.908	1.427	1.359	1.056	0.818	0.724
$\sqrt{S}$	7.106	6.687	7.648	4.038	3.785	4.261
DC	—	—	−0.0682	—	—	−0.100
FC	—	—	−0.0254	—	—	0.0106
CGF	—	—	0.984	—	—	0.969
EPF	—	—	0.9775	—	—	0.997
Stab. Al(%)	2.0	1.664	—	2.0	0.37	—
Engine & Prop. Al	3.8 1	3.15	—	0.0	0.0	—
Draft Pen	0.0	0.0	—	2.0	2.0	—
MR(f+)	24.22	24.11	25.982	15.28	16.045	17.727
R	22.81	22.95	25.00	14.67	15.67	17.13
		(+0.6%)	(+9.6%)		(+6.8%)	(+16.8%)
TCF	0.678	0.791	0.760	0.583	0.696	0.674

の館山レース，10月の初島レースを加えた。

熱心な日本人のメンバーは，次々にJOGタイプの外洋ヨットを建造してレースに参加した。

JOGの元祖となった〈Sopranino〉は，〈Myth〉のデザイナー，ローレント・ジャイルス設計の，全長19呎の軽排水量艇で，「フィンキールの付いたディンギー」と呼ばれた。

NORCでは，横山さんの設計になる22呎の〈アルバトロス〉や24呎の〈ヤマ〉等のJOGが出現して，大島レースを始め各レースの上位を独占した。

私も20呎のJOG〈どんがめⅣ〉を建造して昭和29年9月の館山レースに初参加したが，偶然，洞爺丸台風に遭遇し，JOGの耐航性の高さに感心し，自信を持った。

昭和31年度のNORCの総合成績は，〈どんがめⅣ〉が，館山1位，大島1位，神子元2位，初島1位の好成績で，正にJOG時代の感があった。

新NORCルール（1957年）

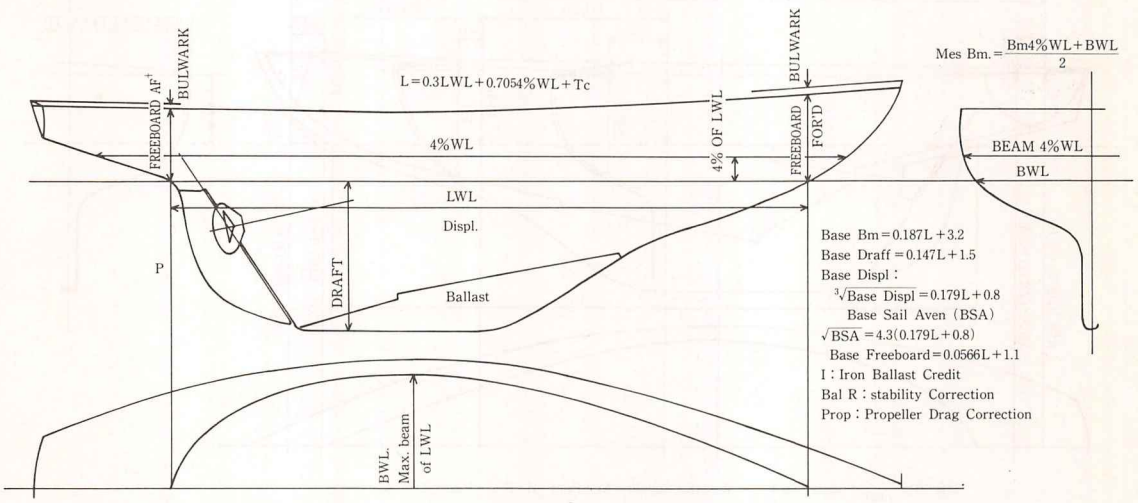
NORCは，CCJ以来の旧RORCルール（1949年）を，昭和39年（1964年）まで使っていた。

大西洋をはさんだイギリスとアメリカの外洋ヨット界は，ヨットの交流が盛んになってくると，お互いのルールの精粗が問題になり，RORCは，1957年にルールを全面的に書き直して，CCAルールに匹敵できるものにした。

1957年は，RORCが「アドミラルズ・カップ」を始めた年である。

NORCでは，1962年に石原慎太郎艇長の〈コンテッサⅡ〉が，日本の外洋ヨットとして最初の海外レース，「第1回チャイナシー・レース」に参加した。ロイヤル・ホンコン・ヨットクラブが主催するこのレースは，新RORCルールで行われたが，〈コンテッサⅡ〉を送り出したNORCでは，新ルール採用の準備ができていなかったの

Fig 2　CCAルール



R=0.93(L±Bm±Dra±Displ±S±F−I)×Bal. R×Prop
Time Allowame Table

で，計測はホンコンで実施され，オーナーは苦労された様であった。

石原艇長は，次の年もアメリカのラップウォース設計の〈コンテッサⅢ〉で，トランスパック・レースに参加した。CCA ルールによる計測は，アメリカ西部のオフシャル・メジャラーが行い，NAYRU がレーティング証書を発行した。

昭和39年（1964年），社団法人に改組された NORC は，昭和40年から，新 RORC ルールを採用することにして計測委員会を発足させ，ルールの内容，計測法の勉強を開始した。

新ルールと旧ルールが大きく違っている点は，LとDの考え方である。(Fig 3)

FGS, AGS の計測法は旧ルールと同じであるが，それらの内側に FIGS（ガース＝¾ B）と AIGS（ガース＝7/8 B）を設定することにより，オーバーハングの船型を表わす FOC, AOC を計算し，

$$L = LBG - (FOC + AOC)$$

と，Lを有効水線長として表現する。

トランサムが大きくて，AGS や AIGS の内側に来る場合は，トランサムのガースと¾ Bの差の GD（ガース・ディファレンス）を求め，新たに GD によって修正した AGS, AIGS から AOC を計算する。

Dは，水線下の深さ（immersed depth）を表わす。Fig 3 の計測値から，

$$QBDI = QBD + t - FMD$$

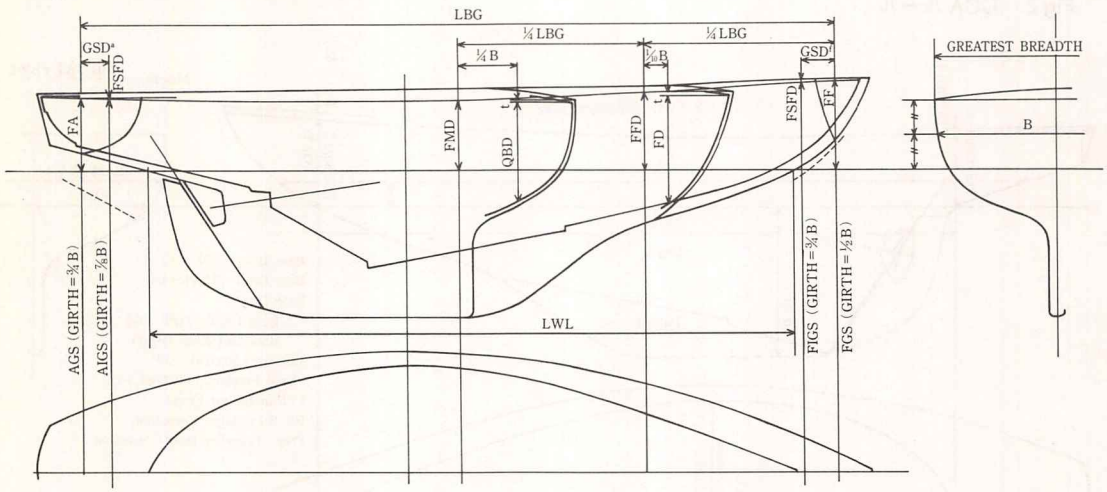
$$FDI = FD + t - FFD$$

を計算し，Dを次の公式で求める。

$$D = QBDI + FDI + \frac{3FOC - AOC}{1b} + \frac{L+10}{30} + \frac{B}{20}$$

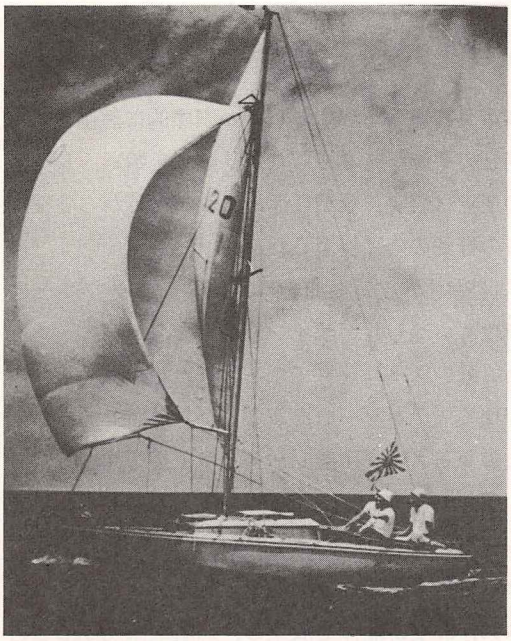
S（レーティング・セール面積）は，メインもフォア・トライアングルも同じ扱いで，合計 SA を出す時に ARA（アスペクトレシオ・アローワ

Fig 3　RORC ルール（1957年）



$$MR = 0.15\frac{L\sqrt{S}}{\sqrt{BD}} + 0.2(L+\sqrt{S}) \qquad R = MR \pm \text{Stability Al.} - \text{Prop. Al} + \text{Draf} + \text{Pen.}$$

$$TCF = \frac{\sqrt{R}+3}{10}$$



JOGタイプの「どんがめⅣ」

ンス）を入れ，

$$ARA=20\times(J+b)/(I+P)$$

$$S=\frac{MSA(90-ARA)}{100}$$

MRの公式に，L, B, D, Sを入れMRが出ると，STA（スタビリティー・アローワンス）とプロペラ・アローワンスを計算し，MRの％として加減し，レーティングRを出す。

STAはScC（スカントリング・コンポネント），SdC（浅吃水コンポネント），IBC（鉄バラストコンポネント）とEWC（機関重量コンポネント）から成っている。

ScCは，トップサイド外板とフレーム，デッキとビームの夫々1平方呎当りの平均重量の和W（ポンド）と，Lに対する乾舷の高さから計算する。

プロペラ・アローワンスは，B, Dに対するプロペラの寸法とプロペラ・ファクターから計算する。

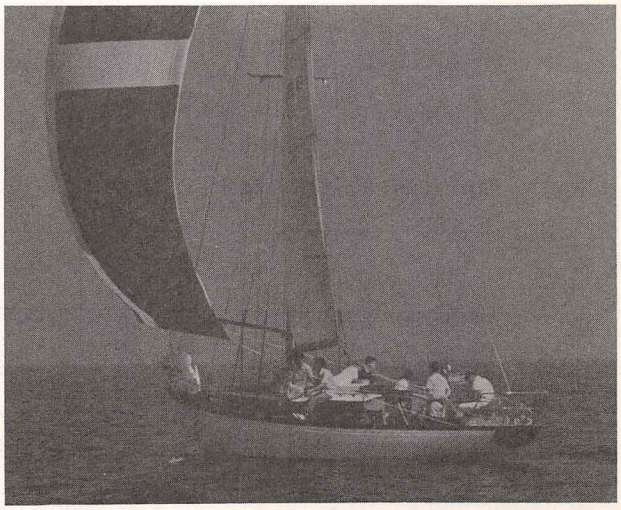
1965年のNORCの登録艇は75隻に達していたが，殆どの艇が線図，構造図を持っていたので，計測委員会は，図面を併用して全艇のレーティングを求めることができた。

IOR MARK Ⅱ

1970年には，世界共通の外洋ヨットのハンディキャップ・ルールとしてIOR MARKⅡが設定され，IORの維持，管理の為にORC（オフショア・レーティング・カウンシル）が発足した。

その頃，NORCの登録艇数は300隻に達し，海外レースへの参加艇も増え始めていたので，IORの導入を急ぐ必要に迫られていた。

ORCは，IOR計測の指導と管理の為に，加盟国毎にインストラクター・メジャラーを任命していた。



外洋レーサー「コンテッサⅡ」

アメリカでは2人で，1人は東海岸のニューカナーン市に住むR. ブルーメンストック氏であった。

1971年の夏，仕事でアメリカ東部にいた私は，ブルーメンストック氏の好意で彼の家に泊めてい

ただきながら，直接指導をうけてIOR計測法を修得した。そして引き続き，9月にサンフランシスコで開かれたORCにオブザーバーとして出席した。

ブルーメンストック氏は，ORCに対して私を日本のインストラクター・メジャラーとして推せんして下さり，ORCは承認した。

IOR設定以後の，世界の外洋ヨット界の進歩は目ざましいものがあった。特に国際化とヨットデザインの進歩，建造技術の「ハイ・テク」化はいちぢるしかった。ルールメーカーであるORCと，ルールを攻撃するデザイナーとの激しい攻防戦が始まって，

“The name of the game is to beat the rule”
（Rod Johnstone）

と言われる時代になった。

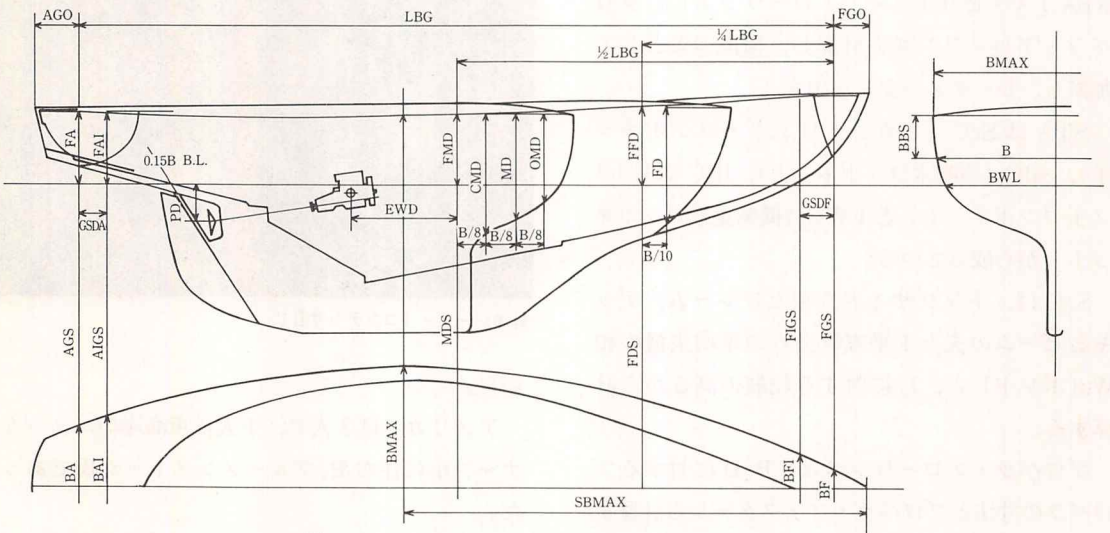
1978年には，NORCは，クォータートン・クラスの世界選手権レースを主催した。これは，日本の外洋ヨット界のレベルが国際的に評価される絶好のチャンスであったが，計測を始め，レースの運営は着実，順調に進められ，海外からの参加者の好評の内に終了した。

世界中からの参加艇は，IORのループホールを攻めつくしたデザインばかりで，ビーミーで極めて軽いストリップアウトされた船体は，水線巾が狭く，テンダーであることが共通点であった。このレースの長距離レースでは1隻が沈没した。

翌年1979年8月，RORCのファストネット・レースでは，台風並に発達した低気圧の急襲によって，参加艇303隻の内，半数がノックダウンされ，23隻が船体を放棄し，15名が溺死すると言う，外洋ヨットの歴史始まって以来の大惨事が出来（しゅったい）した。

それまで，外洋ヨットの設計は“grand prix”化の傾向がいちぢるしく，短距離レース向きの，軽くて，腰の弱い，きゃしゃな船体と，細いマス

Fig 4　IORルール MARKⅡ



$$MR=\frac{0.13L\times\sqrt{S}}{\sqrt{B\times D}}+0.25L+0.20\sqrt{S}+DC+FC \qquad R=MR\times EPF\times CGF$$

$$TCF=\frac{\sqrt{R}+2.6}{10}$$

トに大きいセールの耐航性の低いヨットが主流になりつつあった。この傾向に鉄鎚が下ったのである。

ORC はその傾向に歯止めをかける方向に変針し，DLF，SV，CGF の内容を変え，スカントリングガイドで船体の強度を維持し，MARKⅢAによって，重くて，適当なセール面積を持つ耐航性の高いヨットを優遇する現代の姿になった。

ルールの変遷による　レーティングの変化

先に述べた3つのレーティング・ルールを，実在のヨットに適用した場合どうなるであろうか。

1954年に進水した典型的な JOG タイプの「どんがめ　Ⅳ」（Fig 5，6）と，1961年に進水した，

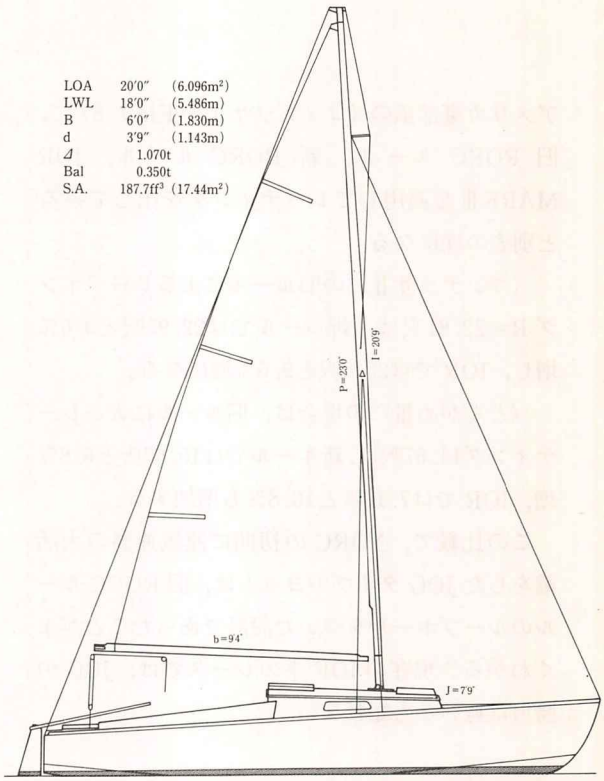
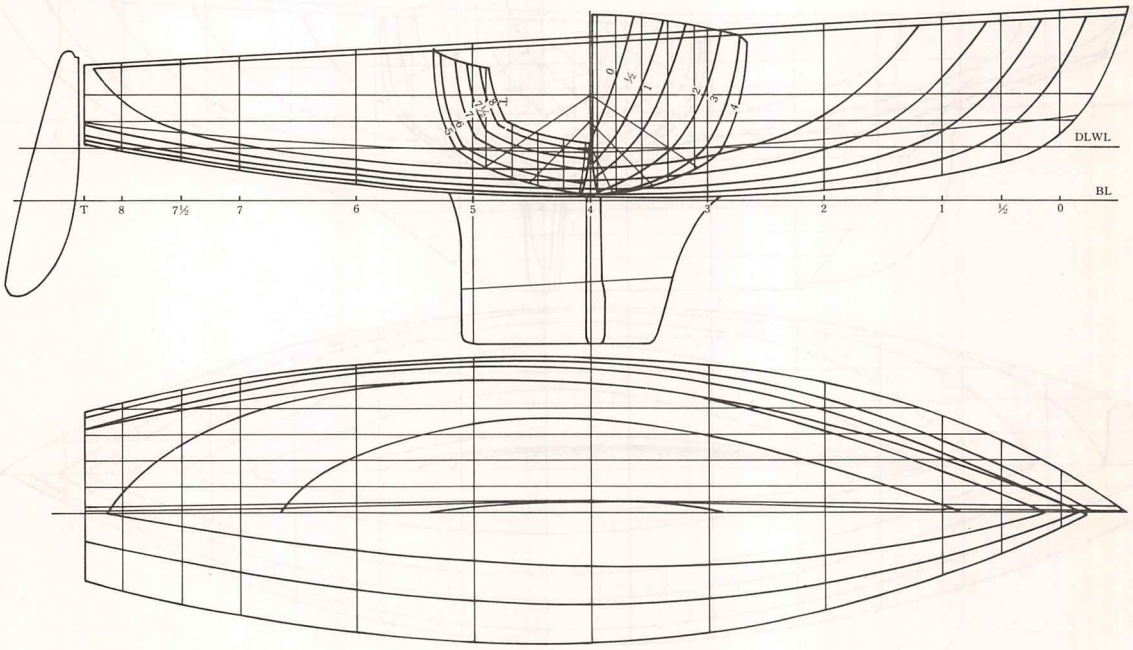


Fig 6　「どんがめⅣ」のセールプラン

Fig 5　「どんがめⅣ」のライン図



アメリカ東部風の〈コンテッサⅡ〉(Fig 7, 8) に，旧 RORC ルール，新 RORC ルール，IOR MARKⅢを適用してレーティングを出してみると別表の様になる。

〈コンテッサⅡ〉の旧ルールによるレーティング R＝22.81呎は，新ルールでは22.95呎と0.6％増し，IOR では25.0呎と9.6％増になる。

〈どんがめⅢ〉の場合は，旧ルールによるレーティング14.67呎は，新ルールでは15.67呎と6.8％増，IOR では7.13呎と16.8％も増加する。

この比較で，NORC の初期に連戦連勝の大活躍をした JOG タイプのヨットは，旧 RORC ルールのループホールをついた設計であったことがよくわかる。現在の IOR 下のレースでは，JOG の勝目は無いかも知れない。

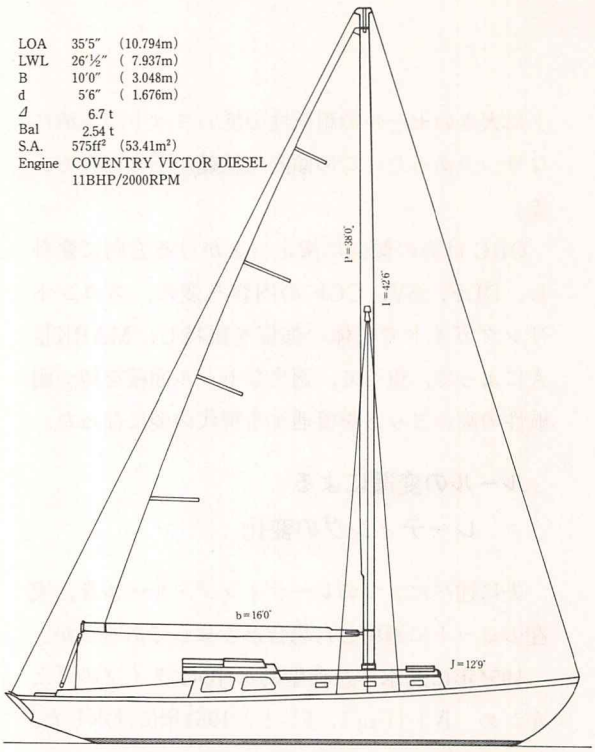
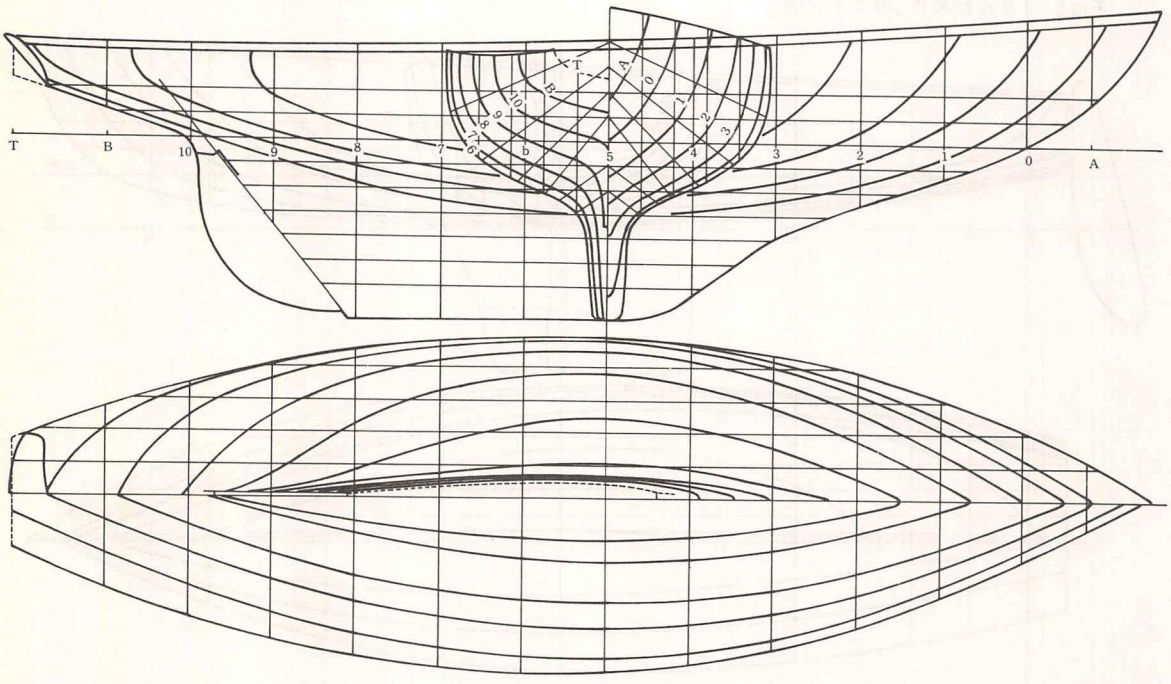


Fig 8 「コンテッサⅡ」のセールプラン

Fig 7 「コンテッサⅡ」のライン図



船検・免許問題の10年

鳴田武夫

免許問題および船検問題について，共通して云えることがある。

そもそもの発端は，モーターボートが海水浴をしている群集の中に飛び込んだとか，モーターボートやヨットが事故を起したと云ったことである。このような事故では，加害者，被害者，責任者と云ったものが明白であり，もし加害者，被害者関係にあるとすれば，刑法および民法に基づいて，罪になるも求償するも法の定めるところに従うことになるし，もし自分で事故を起したとすれば，その責任は自己に帰すべきことは明白なはずである。ただし，事故が非常に多いということであれば，国民保護的な立場から国が何等かの法制的な対応をすることも考えられようが，事故は法的な網をかぶせなければならない程多くはなかったはずである。

ではどうしてかと云えば，いつも繰り返されるわが国における事故反応パターンが存在するからである。即ち，事故が起る——新聞などが無責任に書き立てる——新聞などで書き立てられたことが国民の声であるかの如く受け取って，正義の味方でもあるかの如く国会が政府の責任を追求する——パーキンソンの法則に従っている政府は，自分に責任があることを認め何等かの対応をするため法律案を国会に提出する約束をする——法等が国会に提出されると国民を代表する国会はこれを承認して法が成立する——政府は法を執行する——と云うパターンである。

ここには，いくつかの誤りが重ねられている。

まず事故に対する新聞の論調は，常に法の不備と政府の責任を追求するし，国会は政府を悪者に見立てなければ気がすまないし，政府当局は法の真の効果を見極めることなしに法案を作成し，国会は関係者の意見を十分に聞くことなくこれを承認するのである。

外洋帆走協会としては，これらのいずれの段階においても関係者を説得するよう努力したが，その結果は現状を見れば明らかなように失敗に終ったのである。

開き直った云い方をすれば，どこかに保護者がいなければ，あるいは自分で保護者になったつもりにならなければ気がすまないわが国の世相を反映して立法府が下した判断の結果である。

その間，免許にしても船検にしても国の代行権を手に入れようとして運動したヨット協会の言動が，免許，船検制度賛成と政府当局に受け取められた事は，大変残念なことであった。

免許，船検問題を考える場合，そこに明らかな違いがあることは認めざるを得ない。

つまり，ヨットに免許制度というものは世界に類例がなく，また何等実効がないことである。

船検については，方法は違うにしてもいくつかの国において実施されている例があることである。

これらの違いは当局の姿勢にもあらわれ，免許問題についてはほとんど意見を取り入れてもらえなかったのに反し，船検については，基準の作成について法制委員会の地道な活動の結果，大巾に意見を取り入れてくれたことである。

以下に，船検・免許問題10年闘争の契機となった，国会の模様を，当時の公式会議録第11号から，その概要を紹介し，今後の NORC 法制委員会に対する会員諸兄のより一層のバックアップをお願いしたいと考える。

*

昭和48年７月11日（水曜日）午後１時30分開会。第71回国会，参議員交通安全対策特別委員会が開催された。

出席は，委員長の西村関一氏（自民党）を始め，16名からなる匆々たるメンバーである。

国側としての国務大臣は，運輸大臣，新谷寅三郎氏。

政府側委員としては，運輸省船舶局長，田坂鋭一氏，海上保安庁長官，野村一彦氏。

そして，この特別委員会の議論を経て，レジャーボート，ヨット界に多大な影響を与えた『船検』は日の目を見ることとなったのである。

委員長の開会宣言のあと，政府から「船舶安全法の一部を改正する法律案」（これが船検を誕生させた法律の正式名称で，一部改正がポイントである。）の提案理由（趣旨説明）に入る。

国務大臣（新谷寅三郎氏）。

「前略――小型の船舶につきましては，従来，船舶安全法による検査の対象とせず，一部の都道府県知事が運輸大臣の認可を受けた規則に基き行っていた検査を除き，主として使用者側の安全対策にゆだねてまいったのでありますが，最近におきましては，小型の船舶の増加が著しく，特に，海洋レクリェーションの活発化に伴い，いわゆるモーターボート等が急激に増加し，かつ，広範囲に航行する機会が多くなってきたこと，また，漁場の関係から小型漁船が遠方海域へ出漁する機会が多くなってきたこと等のため，それらの船舶の安全性を確保することが強く要請されております。

このような実情にかんがみ，小型の船舶に対しても安全基準を定めて検査を統一的に実施することにし，その安全性の確保のための施策の一層の充実強化をはかることが，今回の改正の趣旨でございます。――後略」

そして，誰から強く要請されたのかは知らぬが，われわれの外洋ヨットは，いわゆるモーターボート等の中にくくられて，主として使用者側の安全対策にゆだねてまいった（船舶安全法をよく読む

プレジャーボートの海難隻数及び死亡・行方不明者数の推移（昭和49年～54年）

（単位：隻・人）

船型	モーターボート		ボート		ヨット		その他		計	
隻数・死亡・行方不明者	隻数	死亡・行方不明者	隻数	死亡・行方不明者	隻数	死亡・行方不明者	隻数	死亡・行方不明者	隻数	死亡・行方不明者
49年	144	23	24	16	84	1	41	1	293	41
50	143	20	34	11	53	3	54	11	284	45
51	188	18	37	10	85	8	68	9	378	45
52	161	21	30	4	61	3	85	32	337	60
53	165	16	26	7	99	8	93	15	383	46
54	137	8	27	3	95	3	119	10	378	24

（注）その他は，モーターボート，ボート，ヨット以外の船舶（遊漁中の漁船を含む）である。

と，正にこの通りで，元来小型船も国に検査する責任（権限とも読む？）と義務があったのを，一時自主安全対策にゆだねていたことがわかる。）安全対策としての船検を，この際，安全基準を定めて検査を統一的に実施することにしたいと言うことなのである。

改正の概要説明が運輸相から続く。

第1に小型船の検査の義務づけと有効な検査証書を受有しない船の航行禁止である。

第2に小型船の検査実務は，国の認可を受けて設立される小型船舶検査機構（JCI）に専ら行わせることである。

第3にJCI（小型船舶検査機構）は全額政府出資の法人とすることである。

第4に小型船の改造，修理，整備について，国の認可を受けた認定事業場制度及び国の型式承認制度の適用である。（検査を要する部分について，誰でも自由に改造，修理，整備ができなくなると言うことでもある。）

この後，質疑応答に入る。

専ら，黒住忠行氏が1人で発言し，他の理事及び委員の発言はひとつも記録されていない。

黒住氏は実に上手に，政府側の新谷運輸相，田坂船舶局長及び野村海上保安庁長官の答弁を引き出してゆく。

Q.（黒住忠行氏）「前略――今回の分（改正）は，レジャーボート等を主たる改正であるとすれば，それを取り出して新らしい法律をつくると言うのが立法技術上からのひとつのやり方ではないか――後略」

A.（新谷寅三郎氏）「――今度の改正案は，条文の数は多いんですけれども，ほんとうにそのうちの一部分でございまして，まだ基本的に船舶安全法の安全基準というものを根本的に改めるというところまではいっていないわけでございます。――」

いろいろやっかいな反対運動が派生しやすい新法を避け，「ほんの一部改正」と言いつつあれだけの大改正をやって見せる手際は，あざやかですらある。

Q.（黒住忠行氏）「船舶局長に，現在の船舶検査の概要と改正点の説明を求める。」

船舶局長は，当時の安全法対象船4万2千隻であるが，この改正で更に18万9千隻が検査の網に

新制度の免許取得者数（昭和49年～54年）

年　度	免許取得者数	国家試験	養成施設	3　条	4　条
49	223,505	——	——	——	——
50	284,183	35,358	3,735	241,490	——
51	349,134	63,774	8,378	32,080	244,902
52	92,800	56,376	20,045	15,681	698
53	80,736	45,672	28,245	8,729	——
54	78,886	——	——	——	——

（注）54年度よりデータがコンピュータに入ったため，内訳は細分できなくなった。
附則3条とは旧小型免許所有者（366,357名）であって1級に切替えた者。
附則4条とは業として船長の職務を行っていたもので申請のあった者。

かかること，全国約60ヶ所に214名の検査官を配し検査を実施していること，更には，18万９千隻の内容は，いわゆるモーターボート（多分補機付ヨットはこれに含まれていると考えられる）が10万3千4百隻，遊漁船５万９千３百隻，その他の櫓櫂による旅客船（矢切の渡し舟はかくて船検対象となるのである）が9千5百隻であること，遊漁船以外の20トン未満の専業漁船29万隻は，運輸省令で除外すること（船舶局長「――非常に多数の漁船に急激に検査を適用いたしますことは，非常にその実態から申し上げまして，混乱を起こす心配もございます。――」今後外洋ヨットも30万隻にもなれば，ムシロ旗で船検除外ができることになるかも知れぬ重要答弁でもある。）JCIは，48年度政府出資金3,000万円と49,50年度同額で9,000万円の資本金をもって全国に船検実施機構を整備し，昭和52年には何と９億4千4百万円の検査料収入を予定，昭和54，55年度には完全黒字化を見込めること，当面JCI検査員は150人とし，昭和52年度に機構整備が終るときには240人となることを明らかにするのである。

次に黒住氏は，海上保安庁長官に対して，海難発生の現状と保安庁側から見た本改正の必要性のダメを押す。

野村海上保安庁長官は答える。47年の海難船舶は2,657隻で，このうち20総トン未満の小型船は993隻で非常に多いこと，このうち海難原因が施設面，船舶の構造，設備に起因するものは259隻26％にも及び，今回の改正による設備面の整備強化が海難防止に役立つと思うので「非常に賛成でございます。」と。

別の極秘資料に依れば海上保安庁〇管では，ディンギーの転覆を「海難１件」と数えたと言うわさもあるが，海と船の何たるかを知る海上保安庁が，自転車転倒でひざをスリむいた事件を「交通事故１件」と数える警察がないのと同様，そのようなミスをする筈はなく，誤報であろう。しかし，パーセンテージのみによる早急な判断が危険なことは，ダレル・ハフの「統計でウソをつく法」に詳しく書いてある通りである。

話を戻そう。このあと野村長官は，その後の全国各地で発生した外洋ヨットと巡視艇との「オイコラッ式」トラブルを予言するような重大な発言をしている。

「なお，本日の議題にはなっておりませんが，船舶職員法の一部改正の案もただいま御審議をお願いしているわけでございますが，これとあわせて両方，施設の面と人の面と，両方からこの小型船に規制を加えていくことによってより安全が確保されるという見地から，私ども船舶局の今回の御提案に対してはこれを積極的に支援をし，また御協力をしたい，かように考えております。」

最後に黒住氏は，陸上の安全，事故防止については関係官庁がたくさんあり，横の連絡が問題になるが，海は，人間の船員法，船の船舶安全法と全部運輸省所管とされているので，今後は総合的に総合的海難事故の防止，安全の確保の努力を要請し，新谷運輸相の結論を求める。

運輸相は，今回の安全基準に従って構造，設備を維持するのは，JCIでなく所有者，運航者，船舶職員が責任を持たねばならぬこと，今後レジャーボートが100万隻（どこに置くつもりか知らぬが……）にもなろうかと言うことになってくると，「航行の仕方についても何等かのやはり取り締まりを強化する必要が生じてくるのではないか」と考えていることを披露し散会となっている。

これで賢明な読者諸兄は，何が起ったかを明ら

かに理解できたと思う。運輸省は「錦の御旗」を手に入れた。

筆者は，最初にこれを読んだときに正直言って勝負あったと思った。唖然とし，次に腹が煮えくり返り，絶望し，茫然とした。

レールは敷かれ，駅は新築され，車輌は発注済である。しかし，拱手傍観は許されない。ここから騒音公害交渉にも似たNORC法制委員会の10年にわたる「条件闘争」が始まったのである。

紙面の都合で，その小史をここにすべて明らかにすることはできないが，何れかの機会にはこれを明らかにできると思うが，興味のある方は，NORC本部で閲覧して欲しい。

特に青木洋氏をはじめ，田辺氏らの舵誌上でのNORCユダ論はこたえたが，「条件闘争」の力しかわれわれにはないことが明らかである以上，あえて今日まで弁明を避け，地道な活動に専念したつもりである。

最後に，朝日新聞の「今日の問題」欄のコメント全文を紹介しよう。今後われわれが「ヨットマン天動説人種」などと言われない為にも，広い視野にたった息の長い対応が必要だと思うからである。（注・傍点は筆者）

今日の話題——レジャー船

大阪の堺泉北港で，大型船とヨットやモーターボートなどが交錯して，衝突の危険が急速にふえている。

同港に入る1,000トン以上の船は年間約3,600隻。一方，港内に係留されているヨットやモーターボートは約350隻だが，これからシーズンにはいると，他県から乗り入れたり，車で運び込まれたりしたモーターボートで，岸壁はいっぱいになる。

モーターボートは速いものになると40 kmものスピードが出る。これで20万トン級の大型タンカーの前後を走り回ったりされると危険きわまりない。ヨットやモーターボートが大型船にぶつかればひとたまりもないし，また大型船の方がヨットやモーターボートを避けようとして，操船をあやまるおそれもある。

大型船とレジャー船との関係は，陸上のトラックと歩行者とのそれに似ている。大型船の船長やパイロットは，目の前を横切るレジャー船を，どなりつけたい思いをするだろうし，なによりも積んでいる石油やその他の貨物は経済活動に重要な役割を果たしているのだ，という自負がある。海上保安署にしても大型船の側に立って取り締まるのも，職責上やむを得ないだろう。

だがレジャー船のほうにも言い分はある。航行規則を無視した無謀操縦ならともかく，きちんと規則を守っている船まで一律に取り締まるのはおかしい。それにこのあたりはもともと白砂青松の景勝地で，レジャーなどという言葉が一般化する前から，人々がきれいな空気を吸い，水に触れて心の疲れをいやす場ではなかったか。埋めたてや大型タンカーの出入りはすべて，あとから割り込んできたのではないか，という思いがある。

大型船と小型船の問題は，“海の銀座”といわれる瀬戸内海でも同じだ。大型船からみれば，航路へはいってくる釣り舟は邪魔っけだし，釣り船からすれば自分たちの職場だった海をわがもの顔に押し渡っていくのはだれか，ということになるだろう。

ただひとつ確かなことは，海上交通にしてもレジャー対策にしても，それぞれが相互関連なく，ばらばらに進められてきたことだ。船は，船底が海底につかえない限りいくらでも大きくつくられたし，海のレジャーをすすめるためには小型船舶操縦士の免許がとりやすいようにされてきた。

経済や産業の振興と，レジャーを含めて広い意味の心の問題との相克。ここもまた，高度成長期のつけが回ってきている。　（朝日新聞より転載）

NORC通信委員会10年の歩み

篠原　要

昔から，情報通信手段としてジャングルの奥から聴えるドラムの響き，山から立登る狼煙のリレー，あるいは，現在の社会を見渡せばVAN, INS, MCAなどの頭文字で表される通信情報システムが急速に発展，我々の日常生活にとけ込みつつある。

送れる通信情報量は，膨大な量がわずか1分間で，新聞数頁分も送れることは，すでに皆さんが良く御存知の通りである。

無線通信手段は，イタリア人マルコニーが，1895年にコヒラー検波器や接地アンテナなどを開発し，明治23年（1901年）大西洋横断通信に成功して以来，送れる情報量はモールスコードで送っても1分間で100字前後とわずかな量ではあったが，対船舶や船間通信として急速に普及した。1分間に30万キロメートルと云う光の速さで相手と通信出来ると云う事は，今日のVANやINSの出現より，当時の人達は驚きの声をあげた。

そして，日露戦争が起こるや，ロシアのバルチック艦隊の極東回航を東支那海で発見し，信濃丸から打電した——敵艦見ゆ——の通報で迎え撃ち，東郷艦隊を勝利に導いた無線電信。モールス・コードSOS（トントントン・ツーツーツー・トントントン）が船舶の遭難を表わす符号として制度化されて，初めてこのSOSを打電した英国の豪華客船「タイタニック」号の信号を受信した附近航行中の商船が駆けつけ，多くの人命を救助した無線電信等。

マルコニーが無線電信を発明してから，海上における無線通信による情報伝送は，軍艦や大型航洋船から普及し，我国でも，それまで官優先の無線通信システムを大正4年（1915年）に無線電信法を制定して外航，遠洋漁船に搭載を義務付けてからは，急速に海上における無線通信は普及した。

戦争の度に通信システムは発達して来たが，第2次世界大戦が終ってしばらくの間は，ヨットやプレジャーボートには無線通信があまり見られなかった。現在，NORCのメンバーで昭和一桁生れの連中が，西宮や横浜のハーバーで部活動で先輩にシゴカレながらディンギーに乗っていた頃，当時はまだ，対日平和条約がサンフランシスコで調印される前だったが，在日米軍の将兵がパワーボートに運用無線機を搭載して運用するに過ぎなかった。

世の中も敗戦の混乱から次第に落着き，ヨットも横山晃氏や渡辺修治氏らが設計したJOGクルーザーが普及したちょうどその頃，我国でも半導体を利用したトランジスターが製品化され，これらを利用した電子機器が開発市販される様になった。ラジオ放送が始まった頃の天然鉱石を使った半導体に，較べシリコンやゲルマニウム等で作られたものの性能は格段に良くなり，ハンディトランシーバー機器などが市販される様になり，これを使って近距離の通信に用いられる様になった。

昭和32年，電波法の大幅な改正に伴ない，アマチュア無線の免許の取得が容易になってきたが，それに歩調を合わせるかの様に大出力トランジスターの開発，これを利用した機器が価格3～4万円と云う手軽さもあり，無線好きの連中に急激に普及した。

これらの動きに目をつけた諸磯フリートの「オリンパス」の今は亡き落合さんがまとめた，アマチュア50メガ帯によるマリンネットワークや，個人的に自宅と艇を結んでの通信など，安全航行のためアマチュア局を開設する艇が各地に広がった。この頃になると米国を初めとして，各国では安全航行の見地から，国際マリンVHF通信がプ

レジャーボートに搭載され普及した。

昭和47年，米軍政下の沖縄レースが計画され，レース運営や航行安全の見地からも，アマチュア局ではなく，海上保安庁や商船無線局で運用している2メガ帯の中短波帯を，レース時に運用するようにと海上保安庁から勧告され，これらに対応するためNORC内部に落合，清水，横沢，大谷，鈴木さんなどが集り通信委員会が結成された。そして，運輸，郵政など関係政庁と周波数の割当，無線従事者の免許，無線機材などの手当と，本格的な活動が始まり，参加艇の皆さんと一諸にスタートまで駆けずり廻った。

無線機材にしてもマリン用の小型のものは入手出来ず，漁船用の真空管式の電池の消耗の激しい，重くて艇がヒールする様なものを搭載してのレース参加となったが，その結果は，海上保安庁海岸局を経由して入ってくる船位報告で，レースコミッティも無線があると便利だと，その有用性を改めて認識した。

昭和50年，沖縄返還海洋博で，太平洋横断シングルハンドレースが行なわれたが，この時は，日米電波行政の違いや周波数割当から，止むを得ず21メガ帯アマチュア局で運用したが，他のアマチュア局と混信するなどの障害も発生し，遠距離通信に必要な短波周波数割当を得るため対官庁交渉が始った。免許や運用などソフト面とは別に，ヨット用としては安価，軽量機材の開発も第1回沖縄レースの経験を基に無線機メーカーに要請し，各種仕様を検討して，安立電気の協力でマリン中短波帯業務用機種として初めてオールトランジスター機SS16型が郵政省型式検定を取得し，それまでの100万円の機種に変って40万円台で，ヨット用として会員に領布出来る様になった。

三崎NORC海岸局の内部

昭和50年9月，念願のNORC海岸局が，船舶振興会の補助金で，油壺湾の月光ハウスに開局し，自前の局として会員艇と直接2メガ帯による交信が出来る様になり，その後の長距離外洋レースに大きな偉力を発揮する様になった。

昭和56年6月，神戸海洋博記念太平洋シングルハンドレースが計画され，新たに短波帯の免許割当も受け，船舶振興会補助事業基金で短波帯150ワット機を増設，局舎も月光ハウス裏に新設，アンテナも指向性ビームアンテナを設置したが，参加艇に搭載する機材の開発検定が大幅に遅れ，止むを得ず前回と同じ21メガ帯にてサンフランシスコ・ヨット・クラブの協力によって運用した。

このレースで特筆すべき事は，サンフランシスコ・コーストガードの要請で搭載した救命無線機（Emergency Position Indicating Radio Beacon）が，参加艇“かざぐるま”の遭難救助に大きな効果を発揮した事で，これが無かったら，救助活動も思う様に行かなかったのではないかと思う。後日，この事が新聞で報道された為，電波法違反で郵政省に呼出され事情聴取されたが，これを機会に，救命無線機の使用を認める様要請した。

NORC会員に割当られた周波数　昭和59年10月現在

周波数	通信の相手方
2150 KHz	対海上保安庁局，三崎ヨット局，日本船
2182 KHz	呼出し，遭難通信，全世界共通波
2638 KHz	船間波
4143.6 KHz	対三崎ヨット局及び船間遠洋漁船とも共通
8291.1 KHz	〃 各国ヨットクラブとも共通波の一部
12429.2 KHz	〃
16587.1 KHz	〃
22124 KHz	〃
121.5 MHz, 243 MHz	二波同時送信，EPIRB用に使用 全世界共通

割当申請中の周波数

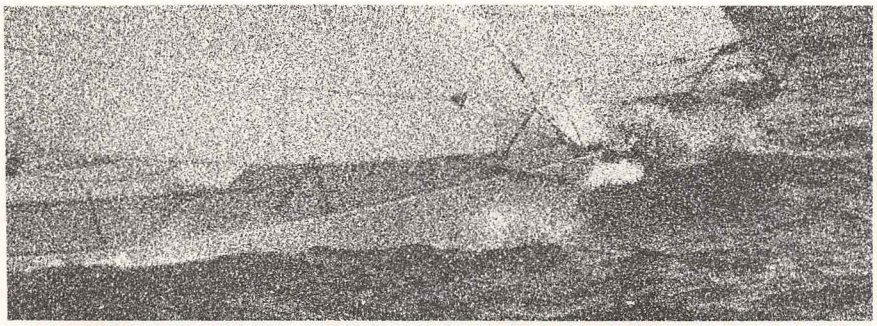
周波数	摘要
4125 KHz	南太平洋（第三地帯）の北緯25度以南では呼出及び遭難のための2182KHzを補足する周波数
6215.5 KHz	〃
156.3 MHz CH 6	船間波
156.6 MHz CH12	対海上保安局
156.8 MHz CH16	呼出し応答，遭難通信波，全世界共通
156.425 MHz CH68	各国ヨットクラブ運用波
156.475 MHz CH69	〃
156.525 MHz CH70	〃
156.575 MHz CH71	〃
156.625 MHz CH72	〃
157.1 MHz CH22	コーストガード聴守波

当初ヨット用に開発された安立SS16型無線機も，昭和57年12月で型式検定が失効し，変って，短波帯も使用出来る機材の開発に協力してくれた八重洲無線から，FT400C型50ワット機が発表され会員に領布塔載が始った。58年には電波航法機器がレース時の使用を解禁され，ロランC，デッカシステム，オメガシステム，サテナブ航法機器などが，ヨットに装備される様になった。

昭和58年末，三浦～グァムレースが開催されたが，NORCに割当られた中短波及び短波帯を運用して，エンジントラブルを起してバッテリーが消耗した1艇を除いて，全艇1日2回の定時交信を，グァム入港まで完全に実施する事が出来た。

今後の外洋帆走艇の無線通信，電波航法について考えると，塔載する機器，ハードウェアについては，国産電子機器の性能で十分であるが，電波法，レースルールなど，関連するソフトウェア面でまだまだ検討する事が多くあるのではないかと思う。現在NORCは，国際マリンVHFの周波数割当（昭和60年を目標）を申請しているが，これらの免許を併せると，NORCの会員艇は全世界のヨットクラブ，海上保安庁，コーストガード等の救難機関，出入港先の港湾機関，本船などと共通通信体系が出来るし，また，NORC海岸局も，三崎局に加えて大阪北港マリーナに計画している内海支部大阪局（昭和62年春開局予定）が出来ると，中短波，短波帯を運用して国内のすべてのレースを初め，国際レースに大きく役立つ事になると思われる。また，オーストラリア東岸のニューサウスウエールズ州ホルゲイトにあるヨット，プレジャーボート海岸局「Penta Comstat局」（コールサイン“VM 2 PC”）が，タスマニア，ニュージーランド，ハワイ群島など，南太平洋方面をNORCと同じ4，8，12メガ帯でカバーし，三崎ヨット局でも良く受信出来ており，現在，業務提携の接渉中であるが，この局とNORC海岸局がネットワークを作れば，太平洋の80％近くを完全にカバーする事が出来る様になる。

ロラン，サテナブ，ウェザーファックス，レーダーなどの電波航法機器と，パソコンで武装した電子帆船による，高性能通信機でのラジコンヨットレースが楽しいか，短波での日に1度の定時交信と，国際マリンVHFによるポートキャプテンとの出入港通信，あとは太平洋の島々へのクルージングと，どちらが好きかは人それぞれの考えではないだろうか。



海外交流の歴史

海外遠征の歴史

日本チームが初めて海外の外洋レースに挑戦したのは，1962年3月，第1回チャイナシー・レースに「コンテッサⅡ」が参加した時に始まる。

石原慎太郎氏によるこの挑戦の結果は4位（参加6隻）であったが，翌年のトランスパック・レース参加への貴重な布石となり，その後のわが国外洋ヨット界の海外遠征史に大きな足跡を残した。

1970年代に入ると，当時の最新鋭艇であった「VAGO」によるシドニー～ホバート・レースへの参加，「サンーバードⅡ」によるワントン・カップ・ワールドへの挑戦，「チタⅢ」によるトランスパック・レースの再挑戦といった，日本の頂点に立つ新鋭レーサーによる海外遠征が相次ぎ，日本の外洋ヨット界は世界へと大きく飛躍していった。

ところが，当時の海外遠征の結果を見るまでもなく，その実力はまだ世界のヨット国と比肩しうるものではなかった。持っていった船がその海域に合わない，クルーの編成が力不足だった，海外の生活になじめなかったなど，情報不足やメンタルな面で，十分な力を出し切ったとは言い切れない状況下のレースだったわけである。

しかし，こう言った海外遠征の歴史は，日本の外洋ヨット界が世界と交流を深め，実力を培うのに十分な礎となった。

1978年，わが国で開催された初の国際レース，クォータートン・ワールドでの「マジシャンV」の総合優勝，あるいは，1982年のパンナム・クリッパー・カップにおける「飛梅」の総合優勝といった快挙は，永年培った海外遠征の成果が実を結んだ結果にほかならない。海外遠征の歴史は別表の通しだが，ここでは，外洋レースのオリンピックと呼ばれるアドミラルズ・カップを始め，世界の

“折れたマスト”でトランスパックを完走した「Chita Ⅱ」

我国最大の大型外洋レーサーとして注目を集めた「都鳥Ⅲ」

年　月	レ　ー　ス　名	開催地・コース	浬	艇　　名	オーナー／スキッパー	総合順位
1962年3月	第1回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	Contessa II	石原慎太郎	4位
1963年7月	トランスパック・レース	ロス～ホノルル	2225	Contessa III	石原裕次郎	26位
1964年3月	第2回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	Contessa II	石原慎太郎	
1965年7月	トランスパック・レース	ロス～ホノルル	2225	Contessa III	石原裕次郎	49位
〃	〃	〃	〃	Chita II	丹羽由昌	53位
1966年3月	第3回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	ふじ	陳　秀雄	DNF
〃	〃	〃	〃	月光II	久保田正敬	12位
1968年3月	第4回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	ミス・サンバード	山崎達光	9位
〃	〃	〃	〃	ミネルバIII	貴伝名一良	5位
1969年12月	シドニー～ホバート	シドニー～ホバート	630	VAGO	武田陽信	21位
7月	トランスパック・レース	ロス～ホノルル	2225	Chita III	丹羽由昌	47位
1970年3月	第5回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	Chita III	丹羽由昌	総合優勝
〃	〃	〃	〃	EPICUREAN II	榊原嘉男	2位
1971年12月	シドニー・ホバート	シドニー～ホバート	630	VAGO II	武田陽信	36位
1972年3月	第6回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	Chita III	丹羽由昌	3位
12月	ワントン・カップ	オーストラリア	シリーズ	サンバードII	山崎達光	14位

主要レースに挑んだ外洋レーサーたちの足跡を辿ってみた。

アドミラルズ・カップへの挑戦

1977年，日本の外洋ヨット界は初めて「都島Ⅲ」，「サンバードⅤ」，「BB Ⅲ」の代表3艇によって，世界最高のアドミラズ・カップに挑んだ。

この初挑戦の結果は，情報不足，微風に終始したレースにその実力を発揮することが出来ず，成績の面ではまさに完敗であったが，日本の外洋ヨット史に大きな足跡を残した。

続く1979年のレースには，「TOGOⅤ」，「コテルテルⅡ」，「月光Ⅵ」の3艇が出場し，19ヵ国中12位と健闘した。代表艇選考レースの開催，レース海域に合わせた新設計，新造艇の編成がその成果を生んだものと考えられるが，その結果，日本の外洋ヨット界もようやくこのビッグレースへの足がかりをつかんだといえよう。

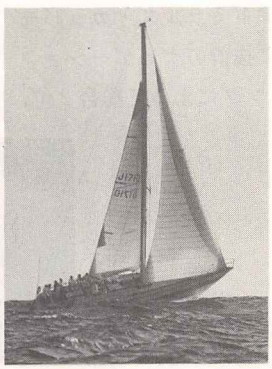
1981年以降もこのレースへの挑戦は続けられ，日本は，外洋ヨット大国の一角にその地位を固めつつあった。

しかし，続く1983年には，NORCは代表を送ることを見送り，1985年に「TOGO Ⅶ」を中心とした関西ヨットクラブが代表をイギリスに送った。成績は3艇中2隻がチャーター艇ということもあり，15位（15ヵ国参加）という不本意な結果に終った。

しかし，次のレースへの準備も始動しており，今後も，このビッグレースへの挑戦は続くものと思われる。

「都鳥Ⅲ」トランスパック総合2位

トランスパック・レースほど，日本のヨット乗



「サンバードⅤ」は歴戦の強者。数多くの海外レースを転戦した。

年　月	レース名	開催地・コース	浬	艇　名	オーナー／スキッパー	総合順位
1972年12月	シドニー～ホバート	シドニー～ホバート	630	サンバードII	山崎達光	24位
〃	〃	〃	〃	VAGO II	武田陽信	50位
1973年6月	ハーフトン・カップ	デンマーク	シリーズ	サラブレッド	伊藤　正	8位
7月	トランスパック・レース	ロス～ホノルル	2225	Contessa Ⅲ	石原裕次郎	53位
1974年3月	第7回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	わだつみ	金子一芳	2位
8月	クオータートン・カップ	スウェーデン	シリーズ	TRACER	三宅智久	16位
〃	〃	〃	〃	Chita V	丹羽由昌	21位
1975年7月	クオータートン・カップ	フランス	シリーズ	ECLIPSE	瓜生昭一	32位
〃	〃	〃	〃	PHYSALIS	林　基	34位
7月	トランスパック・レース	ロス～ホノルル	2225	DICK CHITA	川村勝巳	14位
〃	〃	〃	〃	ビンド・フェンペデル	小林義彦	49位
〃	〃	〃	〃	都鳥Ⅲ	岡崎　弘	41位
9月	太平洋横断シングルハンド・レース	サンフランシスコ～沖縄	4200	WING of YAMAHA	戸塚　宏	1位
〃	〃	〃	〃	SUN BIRD Ⅵ	武市　俊	2位
〃	〃	〃	〃	MERMAID Ⅲ	堀江謙一	3位
〃	〃	〃	〃	OKERA Ⅲ	多田雄幸	4位

りたちの夢を育んだレースもない。

太平洋のまっただなかで戦われる2225浬のレースに最初に挑んだのは石原慎太郎氏で，氏は「コンテッサⅢ」で1963年に初参加，その体験をまとめて発刊された『大いなる海へ』（集英社刊）は，日本の外洋ヨットマンたちに大きな夢を与えた。

「コンテッサⅢ」は初参加以来，続く1965年，そして，1973年にも参加し，トランスパック・レースにその名を刻んでいる。この「コンテッサⅢ」に続いて，名古屋のチタグループが２度の挑戦，また，アドミラルズ・カッパー「都鳥Ⅲ」，「月光Ⅴ」，「ビンド・フェンペ・デル」，「カレラ」，「摩利支天」と，多くの参加艇があり，日本の外洋ヨットマンにとって，このレースは海外レースと呼ぶにはあまりにも身近なレースとなった。

1979年のレースでは，アドミラルズ・カッパー「都鳥Ⅲ」がそのコースに抜群のナビゲーションを見せ，精度の高いセーリングによって総合２位，外国参加艇クラスで優勝するという快挙を成し遂げた。

シドニー～ホバート・レースへの挑戦

世界の外洋ヨット界で３大クラシックレースと呼ばれるのは，バミューダ，ファストネット，シドニー～ホバート・レースである。その中でも，シドニー～ホバート・レースは特別な感慨を持って受けとめられている。それは，このレースが厳しい気象・海象の中で展開されるという舞台設定（シドニーからタスマニア島のホバートまで，約630浬の強風の吹き荒れる，吠える40度線をレースコースに持つ）がそうさせている。

この厳しいレースに日本から初挑戦したのは1969年，武田陽信氏率いる「VAGO」であった。

当時，まだ日本に，本格的な外洋レーサーが数少なかった時代に，日本人設計の外洋レーサーとして誕生した「VAGO」はこのシドニー～ホバー

純国産の新鋭レーサーとして誕生した「月光Ⅵ」

年　月	レ　ー　ス　名	開催地・コース	浬	艇　　名	オーナー／スキッパー	総合順位
1975年９月	太平洋横断シングルハンド・レース	サンフランシスコ～沖縄	4200	RIB	小林則子	５位
10月	太平洋横断ハワイ～沖縄レース	ホノルル～沖縄	3400	無双	山崎芳夫	１位
〃	〃	〃	〃	KAWAMURA	川村勝巳	２位
〃	〃	〃	〃	大世	岡村欽一	３位
〃	〃	〃	〃	ラプソディ・ビバーチェ	蔭山陽三	４位
〃	〃	〃	〃	ビンド・フェンペデル	小林義彦	５位
12月	サザンクロス・カップ	オーストラリア	シリーズ	サンバードⅤ	山崎達光	９位
〃	〃	〃	〃	都鳥Ⅲ	岡崎　弘	９位
〃	〃	〃	〃	VAGO	武田陽信	９位
12月	シドニー～ホバート	シドニー～ホバート	630	潮路Ⅱ	池田裕之	
1976年３月	第8回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	都鳥Ⅲ	岡崎　弘	
〃	〃	〃	〃	わだつみ	金子一芳	
８月	クオータートン・カップ	コーパス・クリスティー	シリーズ	RIO DE SUR	南川佳三	16位
〃	〃	〃	〃	ミッドナイト・ハンマー	羽柴宏昭	21位
〃	〃	〃	〃	CHOU-CHOU	吉川誠一	24位
〃	〃	〃	〃	SAKE	木原俊男	31位

ト・レースに挑戦，総合順位21位，クラス別８位という好成績を残し，日本の外洋レース界に新時代を築いた。

続いて，1971年には「VAGO Ⅱ」が再挑戦，翌1972年には，「VAGO Ⅱ」とシドニーで開催されたワントン・カップに出場した「サンバードⅡ」が参加した。

さらに，1975年には「VAGO Ⅲ」，「サンバードⅤ」，「都鳥Ⅲ」，「潮路Ⅱ」が自力回航して出場し，「風来坊」，「ZERO」といったフネも参加しており，このレースは日本の外洋レーサーにとって大変なじみ深いレースになっている。

パンナム・レースに「飛梅」優勝

1978年に第１回レースが開催されて以来，毎回代表艇を送り込むNORCは，パンナム・カップの主要構成国の一員としてレースを盛り上げている。そして，最も身近な国際レースとして，日本の外洋ヨット界にすっかり定着した。

このパンナム・レースでの日本艇の活躍ほど，世界に日本の外洋ヨット界の実力を評価させたことはない。

1980年の第２回シリーズで，新鋭艇「雲柱」が第３ショート・トライアングルに優勝し，国際的な評価を得たのを皮切りに，続く1982年の第３回シリーズには，艇別総合優勝を「飛梅」が手中に収めるという快挙を成し遂げ，さらに，総合６位に「スーパーウィッチ」，８位に「雲柱」と，上位に３艇が入賞するという，日本の外洋ヨット界始って以来の成果をあげ，海外遠征史にひときわ輝く足跡を残した。

「TOGO Ⅵ」も世界の外洋レースを転戦した強者

「コ・テルテル２」は「月光Ⅵ」と同型艇

年　月	レ　ー　ス　名	開催地・コース	浬	艇　　名	オーナー／スキッパー	総合順位
1977年７月	トランスパック・レース	ロス～ホノルル	2225	月光Ⅴ	並木茂士	37位
７月	アドミラルズ・カップ	イギリス	シリーズ	サンバードⅤ	山崎達光	18位
〃	〃	〃	〃	都鳥Ⅲ	岡崎　弘	18位
〃	〃	〃	〃	BB Ⅲ	沢野裕治	18位
７月	クオータートン・カップ	フィンランド	シリーズ	ブラック・アロー	吉村一平	27位
1978年２月	SORC	アメリカ	シリーズ	サンバードⅤ	山崎達光	７位
３月	第9回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	TOGO Ⅴ	山田東吾	５位
７月	カウズ・ウイーク	イギリス	シリーズ	TOGO Ⅴ	山田東吾	チャーター艇
８月	第１回パンナム・クリッパー・カップ	ハワイ	シリーズ	サンバードⅤ	山崎達光	７位
〃	〃	〃	〃	月光Ⅴ	並木茂士	７位
〃	〃	〃	〃	チャスパ	佐々木研一	７位 チャーター艇
1979年７月	アドミラルズ・カップ	イギリス	シリーズ	TOGO Ⅵ	山田東吾	12位
〃	〃	〃	〃	コ・テルテル２	山口照雄	12位
〃	〃	〃	〃	月光Ⅵ	並木茂士	12位
1979年７月	トランスパック・レース	ロス～ホノルル	2225	都鳥Ⅲ	岡崎　弘	２位
〃	〃	〃	〃	ノミ	野村　侃	

クルージング・ヨットマンの記録

1962年，堀江謙一青年が「マーメイド」で単独太平洋横断に成功して後，数々の海外クルージングが行なわれてきた。

その航海のすべてを記録に留めるわけにはいかないが，ここでは，当協会に関係のある海外クルージングの足跡を辿ってみた。

●1964年

「チタⅡ」（全長10.95 m ヨール，吉田弘明他3名）。6月6日，名古屋出港→7月29日，ロスアンゼルス着。1965年ロ出港→同11月1日，名古屋着。

「コラーサⅠ」（19 ft スループ，鹿島郁夫）。10月12日，ジェノバ（イタリア）出港→1965年7月12日ニューヨーク着。

●1966年

「パイオニア」（21 ft，天尾律他2名）。11月22日，スペイン領ラスパルマス→大西洋横断→パナマ→南太平洋→1967年9月，日本着。

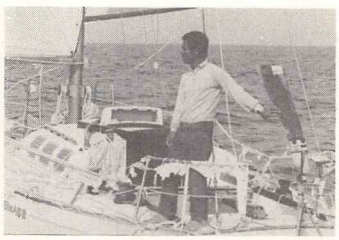
●1969年

「チタⅢ」（40 ft スループ，吉田弘明他3名）。2月17日衣浦出港→1970年5月2日帰港。世界一周航海。

「白鷗」（7.5 m スループ，栗原景太郎他2名。5月5日，江の島出港→1970年8月22日帰港。世界一周航海。

「サナトス」（24 ft スループ，牛島龍介）。5月6日，博多港出港→7月25日，サンフランシスコ着。1970年3月25日，エンセナダ出港→6月21日，博多着。太平洋単独往復航海。

「白雲」（10.9 m スループ，榊原伊三他3名）。5月29日，衣浦出港→1971年6月29日帰港。世界一周航海。



1973年，単独無寄港世界一周航海を成し遂げた堀江謙一氏

年　月	レ　ー　ス　名	開催地・コース	浬	艇　　名	オーナー／スキッパー	総合順位
〃	〃	〃	〃	カレラ	渡辺行彦	
12月	シドニー～ホバート	シドニー～ホバート	630	風来坊	富岡／上田	86位
1980年3月	第10回チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	ティダ	伊志嶺　亮	
〃	〃	〃	〃	風来坊	富岡／上田	
8月	第2回パシナム・クリッパー・カップ	ハワイ	シリーズ	ティダ	伊志嶺　亮	9位
〃	〃	〃	〃	雲柱	佐々木研一	9位
〃	〃	〃	〃	朝鳥	田村慎一	9位
1981年9月	第3回太平洋横断シングルハンド・レース	サンフランシスコ～神戸	4500	太陽	今田福成	1位
〃	〃	〃	〃	RAY KEN WOOD	岡本　頼	2位
〃	〃	〃	〃	シャルレ	小田義秀	3位
〃	〃	〃	〃	タサキパールオブティダ	岡田豪三	4位
〃	〃	〃	〃	タカラブネ	東山洋一	5位
〃	〃	〃	〃	Spirit of Suntory	リ　ン　ダ	6位
〃	〃	〃	〃	スプリットオブハーフムーン	畠中正人	7位
12月	シドニー～ホバート	シドニー～ホバート	630	サンバードⅤ	山崎達光	
12月	J24世界選手権	シドニー	シリーズ	チャイナタウン	石田幸博	23位

●1970年

「ガメツヤⅡ」（8mスループ，竹内美好）。4月28日サンフランシスコ出港→8月27日，三重県和具港入港。単独航海。

「カリプソⅡ」（永吉稔）。5月7日，二見港出港→9月4日サンフランシスコ入港。単独航。

「秋津洲」（11m，松下紀生他3名）。6月17日，広畑港出港→1971年12月3日帰港。

「ひねもすⅡ」（林宏他2名）。10月17日大阪港出港→1973年11月3日帰国。

●1971年

「信天翁Ⅱ」（6.4mスループ，青木洋）。6月13日，石津港出港→1974年7月58日帰港。単独世界一周航海。

●1973年

「そらとぶあひる」（31ftスループ，能崎知文他2名）。11月3日，横浜市民ハーバー出港→1975年8月25日帰港。世界一周航海。

「マーメイドⅣ」（8.8mスループ，堀江謙一）。8月1日，生穂港出港→1974年5月4日忠岡港帰港。単独無寄港世界一周航海。

●1974年

「テケⅢ」（9.32mスループ，松村賢治他1名）。7月11日，コービング（デンマーク）出港→1975年12月2日徳之島入港。

●1975年

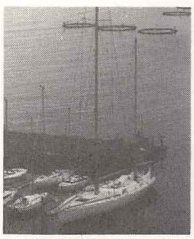
「さちかぜ」（8.4mスループ，太平雄三他3名）。5月11日，小倉港出港→1977年5月22日，父島着。世界一周航海。

●1976年

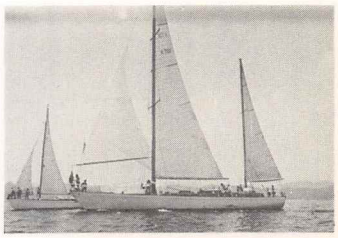
「鷗盟」（25ftスループ，池川富雄）。10月10日，松山港出港→1978年6月19日帰港。

●1977年

「紅子」（9mスループ，石浜恒夫他2名）。7月28日，アナポリス出港→9月2日，リスボン入港。大西洋横断航海。



「キアロア」など海外からの日本寄港も多くなった



鳥羽パール・レースに出場した「ストーム・フォーゲル」

年　月	レース名	開催地・コース	浬	艇名	オーナー／スキッパー	総合順位
〃	〃	〃	〃	オリーブ	萩原重一	26位
〃	〃	〃	〃	光	市川　徹	29位
〃	〃	〃	〃	ホーネットII	波多江研一	34位
1982年8月	第3回パンナム・クリッパー・カップ	ハワイ	シリーズ	コ・テルテル2	山口照雄	34位
〃	〃	〃	〃	TOGO Ⅶ	山田東吾	25位
〃	〃	〃	〃	雲柱	佐々木研一	8位
〃	〃	〃	〃	レイジー・アルバトロス	津村重孝	55位
〃	〃	〃	〃	サンバードV	山崎達光	42位
〃	〃	〃	〃	飛梅	才田忠利	総合優勝
〃	〃	〃	〃	つばくろ	幸村至峻	61位
1982年8月	第3回パンナム・クリッパー・カップ	ハワイ	シリーズ	かづ	有田一郎	43位
〃	〃	〃	〃	月光V	並木茂士	45位
〃	〃	〃	〃	ビッグアップル	松田栄夫	39位
〃	〃	〃	〃	スーパーウィッチ	ヤマハ発動機	6位
〃	〃	〃	〃	摩利支天	武田勝彦	38位
3月	チャイナ・シー・レース	香港～マニラ	600	風来坊	富岡／上田	37位

「シンシアⅢ」（6mスループ、岡村精二）。5月17日，宇部出港→10月10日，サンフランシスコ入港。単独太平洋横断。

●1978年

「パル」（9.7mスループ，内海勝利他3名）。5月4日，清水港出港→1982年5月19日帰港。世界一周航海。

●1979年

「レディ・ドリンカー」（6.4mスループ，永山昭二）。8月5日宇部港出港→10月29日，サンフランシスコ入港。単独太平洋横断。

「アルビレオ」（9.5mスループ，岡本卓也他1名）。7月22日，洲本港出港→9月14日，サンフランシスコ入港。

「モニ」（8.4mスループ，増田隆美他1名）。10月28日焼津港出港→1980年1月15日シドニー着。

「アポリマ」（9mスループ，大滝明他1名）。7月1日，青森出港→1980年8月1日帰港。

「らくらく」（8.5mスループ，立石泰之他1名）。12月16日，江の島出港→1983年4月22日帰港。世界一周航海。

●1980年

「シーガル」（11.9mスループ，野村輝之他3名）。6月22日，小樽出港→1981年5月24日帰港。

「ほうき星」（上村彰）。12月31日，小笠原出港→1981年3月9日トンガ入港。

●1981年

「招福」（9mスループ，笹岡耕平他1名）。4月26日，石津港出港→11月22日洲本港帰港。

「屯田兵」（26ftスループ，小田原章）。7月12日，佐島マリーナ出港→1982年7月23日帰港。

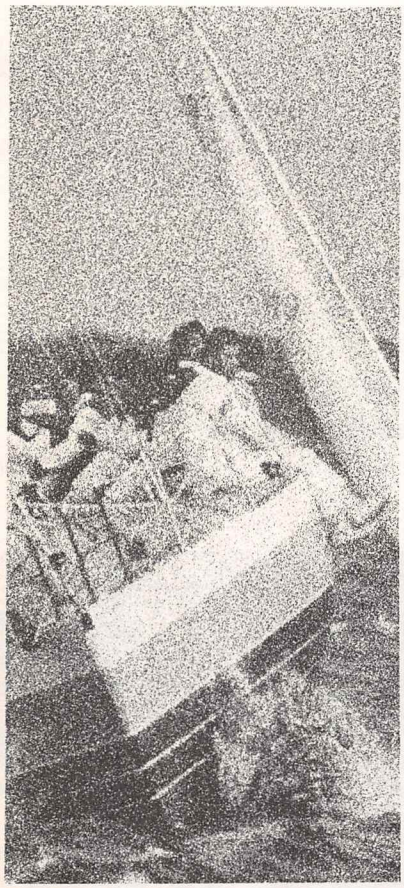
「プカプカⅡ」（31ftスループ）丸田博人他1名）。5月24日，海南市出港→1984年帰港。世界一周航海。

以上の他，「エリカ」，「貿易風」，「青梅」，「シーガル」など，まだ航海を続けている船もある。

「ウィンドワード・パッセージ」も日本に立ち寄った

年　月	レース名	開催地・コース	浬	艇名	オーナー／スキッパー	総合順位
〃	〃	〃	〃	月光Ⅴ	並木茂士	15位
〃	〃	〃	〃	ティダ	伊志嶺　亮	11位
〃	J24世界選手権	サンフランシスコ	シリーズ	J of J	庄崎義雄	49位
〃	〃	〃	〃	エスメラルダ	植松　真	58位
〃	〃	〃	〃	光	金指昭郎	55位
〃	〃	〃	〃	コ・マルジェ	前田　博	52位
1983年3月	世界一周シングルハンド	ニューポート〜ニューポート	世界一周	コーデン・オケラ	多田雄幸	クラスII優勝
	J24世界選手権	スウェーデン	シリーズ	アポロニア	福本征四郎	16位
	〃	〃	〃	コ・マルジェ	前田　博	21位
	〃	〃	〃	ホンキートンク	林　基	27位
1983年2月	SORC	アメリカ	シリーズ	ゼロ	津村重孝	31位
7月	アドミラルズ・カップ	イギリス	シリーズ	TOGO Ⅶ	山田東吾	15位
	〃	〃	〃	フロート・オブ・パジェ	古川浩二	15位 チャーター艇
	〃	〃	〃	フォーミーダブル	大谷良治	15位 チャーター艇
7月	トランスパック・レース	ロス〜ホノルル	2225	摩利支天	武田勝彦	クラスC2位
12月	シドニー〜ホバート	シドニー〜ホバート	630	ゼロ	津村重孝	60位

支部活動の
現況と将来



北海道支部

会員26名　登録艇９隻

NORC 北海道支部の現状

北海道支部は1983年，会員数は30名，登録艇わずか４杯といった小さな組織で発足した。しかし所属するフリートは札幌地区を中心として道南を除く北海道全域に広がっており，今後外洋クルーザーの普及につれて急速に大きくなる可能性を持っている。

北海道での外洋クルーザーは，1970年なかばまで小樽，室蘭に数杯の小型クルーザーがあったに過ぎなかった。その後祝津マリーナが出来て，泊地が曲りなりにも整備され，1976年現支部長城丸隆君の〈メイフラワー〉，私達の〈ウラノスⅢ〉と２艇の30フィート艇が小樽に入った頃から急速に艇数が増えると同時に大型化も進んだ。現在小樽地区では祝津マリーナと小樽港を中心に約70杯のクルーザーがひしめいており，ご多分にもれず泊地問題が持ち挙っている現況である。その他フリートの室蘭12，釧路，網走各８，岩内３，増毛３と次第にクルーザーの姿がみられるようになった。

このような外洋クルーザーの増加の中で，NORC 北海道支部が発足したわけであるが，会員，登録艇共に延び悩んでいるのは，一つの地方から見て NORC が中央，特に太平洋側を中心としたレース主体のクラブ組織であり，地方では殆んどそのメリットがないと思われている点にある。

近年，このようにクルーザーが全国的に普及し，地方にもマリーナの建設が計画されるようになって来た現在，NORC としても大いに地方にも目を向けてしかるべきである。また，その場合今までややもすると地方に対しては，事業目的の一つである海事思想の普及高揚といった面でお茶をにごしていた所があるが，今後はもっと積極的に，地方における NORC 主催のレースの開催等に力を入れるべきでないだろうか。

更に北海道支部設立の契機の一つに，小樽港での公営マリーナ建設の運動がある。

これについては支部設立以前から，現在の事務局長の海老名俊男君や，野村輝之君，猿渡肇君それに私などを中心に小樽市に働きかけを続けていたが，当初全然話にも乗らなかった当局も，最近では小樽港内にマリーナ港区を設けることを検討しようという所まで歩み寄って来ており，我々を力づけている。これを海上保安部から講師をまねいて行う支部主催の安全講習会や，ヨット試乗会等，折にふれての PR 活動のたまものと会員諸兄の協力に感謝している。

このような地道な活動を今後共続け，更に支部主催レースへの参加を積極的に呼びかけ，NORC の理解を得ながら会員組織を確固たるものにしようと考えているのが現状である。

支部主催レース

現在北海道支部は日本海横断ヨットレースとオロロンラインヨットレースという主要な２つのレースを持っている。

● 日本海横断ヨットレース

昨年７月，ナホトカ～小樽間で第１回日本海横

第１回日本海レースの表彰式風景

断ヨットレースが行われた。日本艇11艇，ソ連艇２艇，計13艇が参加し，結果はソ連艇“ヴェチェル”の圧倒的な強さの中での完全優勝で終った。その後，ソ連スポーツ委員会側からの強い要請もあり，このレースを沿海州と北海道との間の定期的な国際レースとすることが決まり，さしあたって第２回レースを今年開催する計画が進められている。

第１回レースは多分に親善レース的な意味でレースに臨んだ日本側も，今度は本格的な外洋レースとして，日頃の修練を競う場となって行くことが考えられ，それがこのレースが日本海における本格的な外洋ヨットレースとして定着していくための鍵となることと思い，改めて会員諸兄の御支援を願うところである。

●オロロンラインヨットレース

小樽の北にある増毛町は近年，太陽熱，風力，波力等の自然エネルギー利用の推進を計っている町として有名な所である。昨年から秋に町が主催でエネルギーフェスティバルが行われることとなり，これに共賛するかたちでヨット，ウィンドサーフィンのレースが取りあげられ，昨年９月その第１回レースが小樽港と増毛港との間で行われた。参加艇９艇，レース後のレセプションでウィンドサーフィンのグループを含め100名を超す盛況となり，町理事者も力が入り今後毎年続けて行くことになった。

小樽から増毛への海岸線は，暑寒別，増毛連峰が海岸にまで迫り，風光明眉なオロロンラインとして有名な場所であり，変化に富んだ海岸線を見ながら走るレースは豪快であり，増毛港には将来マリーナを建設する計画もあると聞き，支部レースとして続けるには格好と考えている。

その他支部主催レースとして石狩湾を中心とした三角レース，ファミリーレース等が行われている。

以上２つのレースは支部発足と殆んど同時に具体化したビッグイベントであり，これらが今後順調に発展し素晴しいレースとして定着していくことが，また，北海道支部が対外的に認められることになると思って頑張っていくつもりである。

“シーガル”の活動

会員野村輝之君を中心とした“シーガル”は乗員４人で1980年５月小樽港を出港，太平洋を横断し，札幌の姉妹都市ポートランドを訪問し，その後太平洋を一周して1981年５月無事小樽に帰港した。

その後1984年７月，野村君はホーン岬，喜望岬を抜ける世界一周のクルージングを計画し，小樽港を出港，９月ポートランドに寄港した後，家族全員で北米西海岸を南下中である。（広報委員長船木幹也）

津軽海峡支部

会員6名　登録艇2隻

1983年，NORC 北海道支部とともに誕生した津軽海峡支部だが，現在の状況は組織作りの真最中といったところで，従って，組織的な活動もまだ行なわれていない。

今後，北海道支部と協力して，積極的な組織作り，会員，登録艇の確保に努力し，近い将来，NORC の東北地域における外洋ヨットの拠点となるように活動していきたい。

駿河湾支部

会員191名　登録艇34隻

誕生の経過

10年ひと昔，今をさる昭和49年３月２日，源頼

朝源氏旗揚げの地である伊豆長岡・古来ホテルにおいて，駿河湾支部設立総会が60余名参加のもと，盛大に開催され支部の歴史が始まった。

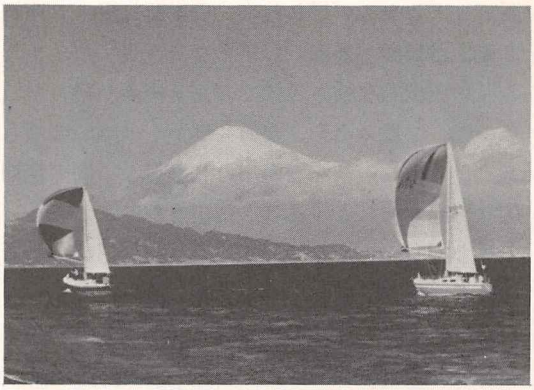
昭和38年頃“フラミンゴ”（セールナンバー185，25 ft）が岡村欽一初代支部長によって清水に持ちこまれ，NORCの名前とクルーザーを広める切っ掛けとなった。40年代に入り清水では“MINI”（390：岡村欽一氏），“BOREAS”（1103：望月国平氏），“潮湧”（1005：山本泰久氏），沼津では“WINDY”（1057：西田兼義氏），“022”（1072：湯浅明彦氏），“ROY-Ⅱ”（1026），“ROY-Ⅲ”（1222：臼井優太郎氏），“青雲”（1085：杉本光明氏）等々が関東支部会員として華々しく活躍されておられた。特に臼井氏が率いる“ROY”軍団は国体ディンギー選手をそろえ，また“青雲”は，自作の名艇にて良く走っていた。時の流れと共にクルーザーに対する関心も高まり，団結と支部設立の機運がもえあがり，前記岡村氏の熱意と行動力が相いまって，昭和48年12月本部役員会にて支部設立内定，翌49年３月発足の運びとなった。富士山を頂点に駿河湾をはさんで東と西に位置する沼津と清水のそれぞれに泊地があり，共通の活躍の海を持つ喜びをレースにクルージングに分ち合うことが一層支部設立に拍車をかけたように思われる。

同年５月“チェリブラ”（1509：杉山四郎氏），太平洋横断に出発。同年７月第１回江の島～清水レースが開催され，59艇の出艇数を数え駿河湾支部の名を広めた。

現在の活動

支部としての活動は，レースにおいては春秋２回行われるフリート対抗レース，神子元島レースの３本が支部主催のレースである。また，海事思想普及活動に伴う市民招待クルージング，帆船展，その他海上保安庁指導による安全講習会，本部指導員による計測ルール講習会等を毎年行っている。

レース関係で人気のあるのはフリート対抗レースで，春は清水水域で，秋は沼津水域でと，場所



富士山をバックにフィニッシュ・ラインへ向う。フリート対抗レースより

を変えて２日間行われる。１日目のオリンピックコース２レースの後の船上パーティは盛大なもりあがりをみせ，清水では，静岡観光汽船所有の双胴船のデッキで焼き鳥，おでん等の模擬店を中心に，沼津ではかつての北欧の名艇“スカンジナビア”スポーツデッキにて，ディナーパーティーが催される。レース成績もさることながら，歌や余興の楽しさは格別である。２日目のショートオフショアでは，同クラスの競走相手をもとめて，マッチレース並の楽しさとなる。

支部発足以来の神子元島レースは，参加艇の減少により開催があやぶまれている。

現在支部レースはもちろん，本部レース，国際レースにおいて活躍艇も少なくない。沼津フリートの“つばくろ”，“ボンフリー”。清水フリートの“マルジェ”，“ダンディライオン”等は，パンナムクリッパーレース，沖縄レース，日本選手権，ビックボートレース等に出場している。

支部活動と共に各フリート活動も活発で，それぞれの特色を生かしながら活動している。

問題点

近年，フリート単位のレースが定例化し，NORCに属さない艇による地域独特のデイレースが盛んに行われ，ロングレース，オーバーナイトレースの参加が非常に少なくなって来ている。

艇の大型化と共に海のスポーツの多様化，それに伴うクルー不足，平均年令が上っている事実，

10年前の若者がしだいに中堅幹部となり，社会的地位の向上による時間不足。

“IOR”，“JOR”をほとんど無視した様なレースにわいわい無秩序に集まる傾向は，主体性を失なった集団の様に思えてならない。

当支部の課題の一つに，浜松フリートの設立がある。会員の中には東海フリートに所属している方もある様だが，浜名湖を中心としたフリート結成が待たれる。幸い岩崎正幸氏，土平秀三両氏が熱心に動いて居られるので，支部全体でサポートし近々実現することと思われる。

今後も，支部独自の特色あるイベント，フェスティバルを考え実行し，会員の増加をはかり海事思想の普及につとめたいと思っている。

所属艇については，徐々にではあるが大型化しつつある。やはりレース派，クルージング派に分れる様だ。

この10年間劇的に変化するデザイン，より高度な技術を持つスキッパー及びクルーが求められている現在，それについていけないオーナーが多いのではないかと思われる。

泊地等の関係で，艇数，会員共沼津フリートは増加傾向にある。清水フリートは多少減少気味である。（塩川孝二）

東海支部

会員407名　登録艇63隻

当水域におけるクルージング発達前史

1932年頃，東海水域にはじめて現れたヨットが，伊勢湾・三河湾という子宮の中で成長し，伊良湖水道を抜けて太平洋へ出る迄には実に20年という星霜を至，自由に外洋を帆走する迄には更に10年を要している。

1934年東海ヨットクラブの18呎ヘビーキール艇HOY—1号2号による伊勢・三河両湾130浬大巡航，また5 m単一型「鯱」クラス各艇の活躍など，当水域のクルージングはかなり活発であった。しかし，戦局の拡大はこれらの航跡を途絶えさせ，戦後のヨット界にクルージングの芽が吹くにはしばらく待たねばならなかった。

1950年の国民体育大会をはじめ，復興期のいくつかの大レースがこの水域で持たれた。会場の半田や蒲郡へ，当時のレース艇A級ディンギーやスナイプが名古屋から頻々と数十浬の自力帆走で廻航された。その途上，南知多方面の青螺に接し，志摩・伊良湖の水平線を望んで，遠航・外洋熱は急速に再燃して来た。

1954年，I・Sクラス〈ブライザー〉の大王埼遠征を頂点として，伊勢湾・三河湾から志摩方面までディンギークルージングの航路が開拓され，踏み固められて行った。即ち，東海水域の大航海時代と呼ばれる。

外洋指向の確立から東海支部の活動

1956年のある晩，千鳥ケ浜にあった名古屋大学ヨット部の合宿で，一枚の海図を囲んで夢を語る一座があった。当時関東ではCCJからNORCが創立され，「花の大島レース」は外洋を志すヨットマンの当面の指標であった。「大航海時代」の主役連を直系の先輩に持つ彼らが，ディンギーレースも未経験，外洋ヨットを見たこともない2年部員にして艇の設計図より先に「相模湾の海図」を睨む気運になっていた。これが後のチタグループである。

一方，先年来，私（大橋）は東京・横浜のNORC諸先輩に伝手を求め連絡をとりはじめていた。有楽町のオフィスに伺い，英語で電話していた関根氏に痛く感服し，以来毎号会報を受領して世界が広がって来た。

1957年の館山レースには私が参観に行き，岡本（父子）・土井各氏にお世話になった。東海のメンバーが外洋レースを見た最初である。

1958年，憧れの大島レースに私は土井艇長の〈南々風〉（もとイレイン号）に乗せて頂き参加

した。この重量級ケッチを，テンダーで漕いてアブツリ港口を曳き込む有様に又々感銘を深くした。

同じ年の神子元レースにはチタグループの丹羽と吉田が参加，また大いに勉強をして帰って来た。

1959年秋，伊勢湾台風が東海地方を襲った。東海地方における JOG の第１艇であった〈チタ〉が完成直前の船台上で小破した他，多くのヨットが流失・破損した。さきの「大航海時代」の花形であった大型ディンギーの大多数が失われ，これらのオーナーが復興機運と特需景気に乗ってクルーザーに乗り替えるチャンスとなった一面もあった。

この年末から翌年春にかけて，〈チタ〉を中心とするグループは精力的に外洋開拓に手をつけた。まだエンジンも持たず，帆だけを頼りに21呎の合板艇に時には７人も詰込んで西は紀伊尾鷲から東は伊豆下田まで，すべての港々にツバをつけて廻ったという。そして８月，第１回パールレースに〈チタ〉は粘り勝ちで優勝，更に翌年八丈島緒戦で NORC に新設されたクルージングトロフィを獲得する。

東海支部の創立

1960年４月15日，NORC 東海支部の創立総会が名古屋栄町のプランタンで開かれた。出席者は〈チタ〉の丹羽，吉田，中村，〈ライラ〉の曽我，〈ルナ〉の大橋，水上，〈トヨペット〉の亀井，それに杉山製帆所の杉山，学生の内田の面々であった。

すでに分立していた関東・関西（内海）の両支部や横山氏ら専門委員の御助言を元に用意された東海支部規約，それにローカル安全規則として「東海三種」規則が定められた。艇の登録番号は201が〈ライラ〉，202が〈チタ〉，以下となった。

支部メンバーは若年者ばかりで支部長に立てるべき顔がなく，年長の私が差し当り事務長として会報雑用一切を引受け，実質的に外洋進出可能な唯一の実動部隊であるチタグループを自由に行動させる，他のメンバーはチタを見習って各々練度を上げるといった体制になった。

のちチタグループに入った曽我氏は，水上氏と共にこの頃開発された鬼崎基地の条件整備に尽力され，鈴木（弘）氏は新聞社や官庁など対外折渉に得意の腕を揮って頂いた。

８月27日には，パールレース優勝を祝って設計者の横山氏を名古屋へお招きし，にぎやかな会合を持った。このとき関西より〈チタ〉の実績を聞きに来てみえたのが，後の〈コラーサ〉の鹿島氏であった。

８月24日には大阪で内海支部の会合があり，私が傍聴，関西の事情や気風をまのあたりにして来た。

支部レースはじまる。

1960年10月22日23時，東海支部として初のレースが鬼崎港外からスタートした。フィニッシュは鳥羽港内真珠島の御木本氏銅像からの見通し線，参加艇６隻は名古屋クルージングクラブの〈小町〉，日本ミシンの〈ブラザー〉，岡谷鋼機の〈ささかぜⅡ〉，トヨタ自販の〈ひねもす〉，それに名大 OB の〈チタ〉および〈ライラ〉であった。

朝日新聞社に御協力頂き，無線のテストを兼ね〈小町〉に乗組んだ同社通信部員から，朝熊山頂経由で鳥羽と名古屋の保安部，それに真珠島へ先行した委員の間に連絡網が設定され，スタートの情景は朝日の飛行機から照明弾投下による夜間空中撮影が試みられ，翌朝の紙面をかざった。

東海支部オータム・シリーズレースのスタート風景

拂暁の5時47分，軽量の〈ささかぜⅡ〉がまずフィニッシュ，〈ライラ〉，〈チタ〉と続き，7時20分最終の〈小町〉が入り，9時には御木本真珠島貴賓室に招かれて表彰式となった。真珠島の加藤支配人，山村課長以下大変お世話になりお土産迄頂いた。前夜泊り込んでいたフィニッシュ委員の吉田氏など，海女さんの宿舎でずいぶん好い目を見たとの伝説がある。

このレースのために，関東から土井委員長自ら大きな関東支部寄贈カップを抱えて持って来て下さった。まだ新幹線が開通する前である。

1961年に入ると，早々鬼崎～四日市往復レースの計画が始まった。四日市側で丹羽秀夫氏に御世話頂き，四日市海上保安署前の旧港船溜りを折り返し点とし，現地のヨットマンや海洋少年団の参観に供することとして4月23日実施された。往復各2時間少々と記録されている。

5月，海軍記念日を期して〈ネービイブルー〉が進水し中島・角田氏らが入会，さらに〈うずしお〉，〈ルナⅡ〉などJOGが続々増えて行った。蒲郡では〈うらなみ〉の市川氏が地元の人々と組織づくりを進められた。

四日市レースのほか7月上旬，鬼崎～鳥羽，下旬にはパールレース(鳥羽～横浜)と一諸にスタートする大王レース，10月に鬼崎～蒲郡と年間4レースのポイント制を企画，各レース毎に優勝旗・完走旗を色ちがいで制定したので，出席率の良い艇など連掲すると仲々壮観であった。各レースの固定得点はコースの浬数の平方根に最も近い整数とし，これに逆着順位点を加えて各艇の年間成績とした。

クラブライフあれこれ

1962年，〈マーメイド〉の太平洋独航成功で急に外洋ヨットに世間の眼が集まった年であった。東海支部もこの年の末で会員60名余，加盟艇も10隻程になり，やや形が整った。月報が出され，月例会もプランタン（栄町角），喜多八，時に主税町クラブで，東西のヨットマンを招いたり講習会を兼ねて開かれた。

62年は5月蒲郡，7月鳥羽，9月四日市へいずれも鬼崎発，さらにパールレースと同時スタートで神島廻り師崎と4レースが組まれた。続く数年，浜島へ，さらに尾鷲へとレースを南に伸ばした。まだ近鉄は鳥羽へ乗り入れ以前，国鉄も紀勢線全通前で，道路も無舗装の田舎道にルノーの小型車で，一日がかりで現地へ先行した委員の方々本当に御苦労様でした。

*

レースと並んで頻々と計画された行事にランデブーがある。内海支部を見習ったわけだが，〈チタ〉や〈ライラ〉の先鋒部隊が新しく見付けて来て来た好寄港地へ，話を聞いた後続艇が日時を期して集結し，半日遊んで帰る，附近の漁村などへヨットの顔を売り，将来の寄港にそなえるというわけである。この時代，レジャーボートは本当に少数派で，珍しがられもしたが，現地の人々に好感を持ってもらえるよう充分に気を使ったものであった。

現在の主な活動

新年をゆっくり迎え2月になると，さっそく話題になるのがスプリングシリーズレース。これは，各フリートでセレクトされた代表3艇により東海チャンピオンシップを決めるレースである。ルールにシビアーなレースを，そして東海チャンピオンシップを決定しようと，1982年から始まったレースである。3月初旬に各フリート代表艇を決定し，春分の日前後にオリンピックコースで2レースと野島レースの3レースで競われる。まだ寒い日が続く中，硬い体をトレーニングでほぐしたチームが良い成績をとる。秋にも1年間の成果でチャンピオンを決めようと，オータムシリーズレースが開催される。秋のレースは各フリートでのセレクトなしに，希望艇は全て出場できる。

3月の野島レース(30M)，6月の熊野レース(60M)，11月の東海レース（50M）が支部の3大レース，どのレースも，幡豆の日産マリーナ沖をスタート，フィニッシュとしている。これらレースと鳥羽パールレースの4レースで，年間総合成績を競

う。熊野レースは以前，紀伊大島を回航する150Mレースだったが，参加艇の拡大を模策し，何度かのコース変更を経て，現在は的矢沖の回航でその名と違うコース（熊野灘へいかない）だが，これは伝統を守るというか，先輩達の残してくれた名を守っている。東海にも，一つぐらいはオフショアレースをと思うので，そのうちには復活したいものである。

これらレースの他に，NORC会員の拡大と各フリート地区での親睦を深めるために，4月の五ヶ所湾合同レース，5月の伊勢湾合同レース，9月の東海フェスティバル合同レース，10月の津合同レースがあり，会友艇，非会員艇も参加し，レースの前または後にかならず親睦パーティーを開催している。

次に，9月の東海フェスティバルを紹介する。10数年前の伊良湖安全訓練から発展し，伊良湖ランデブーレース，伊良湖安全フェスティバル，東海安全フェスティバル(幡豆)，そして現在は東海フェスティバル（衣浦）として定着している。海上保安署と合同の安全訓練，人命救急法講習，地元JCの協力を得ての児童体験，合同レース，東海テレビの山寺アナ司会による前夜祭，フリート対抗ゲーム，焼肉パーティー……等，盛りだくさんの行事を24時間で消化し楽しむためには，いつもたくさんの裏方さんあってのことである。

事務局に近い華寿殿（総合結婚式場）は，隔月に開催する支部例会と常任委員会の他に，総会，代議員会等にも利用している。支部例会は，毎回だしものを用意し，過去には堀江夫妻の講演会，石井氏によるルール講習，——予報官によるパールレースの気象解説，ビッグレース報告会，VTR観賞会等々，会員の情報交換，親睦の場としている。

最後の行事は，年末パーティーである。1年をふりかえり，レースのことクルージングのこと，翌年にかける夢に話しの花が咲き，その年をしめくくる。（大橋郁夫）

近畿北陸支部

会員189名　登録艇46隻

1965年（昭和40年）6月，NORC近畿北陸支部の前身である京都支部が発足した。そして，6月13日には京都支部の記念すべき第1回堅田～沖ノ島レースが参加6隻によって開催された。

現在の会員は，特別会員が34名，正会員が155名，登録艇の総数は46隻である。近畿北陸支部は琵琶湖を主活動水域としているが，北陸水域，あるいは西宮ハーバーなどにも会員艇がおり，実際にこの琵琶湖で活動しているのは25隻位である。

支部の問題点と活動

支部活動の問題点として，最近，どの支部でも同じ悩みを持っていると思われるが，会員，登録艇の伸び悩みにある。

例えば，支部開催のレースに参加する艇はせいぜい6～7隻，オープン参加でも10隻が限度である。ところが，NORC以外の仲間うちのレースでは40～70隻ものレース艇が集ってくる。

どうしてこうゆう状況になったかと考えると，仲間うちのレースでは参加料も安く，安全検査など面倒な手間もなく気軽に参加出来るということが大きな要因にある。NORCに入っても何のメリットもないという声も多い。彼らはレースを楽しんでいるわけだが，だからといって，安全を無視し，ルールを無視することは非常に危険であり，そこでわれわれが考えた接点が，現在，近畿北陸支部の最大イベントとなっているビワコ・フェスティバルの企画であった。

つまり，40～70隻のクルーザーを集めてレースを行なうグループに，NORC主導のルール，安全面を折り込むイベントの開催である。

このイベント開催のきっかけは，支部会員のあるメンバーから，「NORCは何をしている。琵琶

湖の連中を一堂に集めてレースをするくらいの企画を考えたらどうだ」という意見が出たためだが，現在は，このイベントによって，NORCの活動と組織を会員外の人たちにも理解してもらうように務めている。最後に，昨年（1984年）開催されたビワコ・フェスティバルの模様を「舵」の記事を引用してご紹介しよう。これによって現在の近畿北陸支部の考えと活動状況がご理解いただけると考える。

『ヨットレースに参加することが，本当に楽しくなる大会が今年も開催された。

恒例となった「キャビン85・ヨットフェスティバル・ビワコ1984」は，琵琶湖水域のヨットが一堂に会するビッグ・イベント。今年もクルーザー175隻，ディンギー112隻が参加して，5月27日，柳ヶ崎の滋賀県ヨットハーバーをベースに行なわれた。

琵琶湖を代表するグランプリレーサーがいるかと思えば，年に一度のこのレースが楽しみで家族ぐるみで出場したファミリー・チームなど，参加艇も多種多様。加えて，今年から観覧船に乗って，船内放送によるレース観戦。レース艇に乗って実際のレースを体験するクルーザー体験，あるいは湖畔からの観戦や地元放送局による実況生中継など，各種の催しも企画され，フェスティバルを盛り上げた。

このフェスティバルのうち，クルーザーフェスティバルは今年で第4回目。参加艇は175隻。レースコースは，名鉄マリーナ沖～におの浜～際川沖の約8マイルが設定された。

フリーのスピンスタートで始まったレースは，大津文化会館沖の回航マークからクローズ・ホールドの競り合い。観覧船からの声援が一段と高まったマーク回航では，色とりどりのユニフォームを着たクルーたちが，日頃鍛えた腕の見せ場とばかりに大ハッスルしていた。

一方，ディンギーフェスティバルは今年で第2回目。コースは柳ヶ崎沖より浜大津沖の三角コース。

ビワコ・フェスティバルのセレモニー風景

OPクラスからプレーニングディンギー505クラスまで112隻が参加して，ノーハンディキャップ，ゲートスタート方式で行なわれた。

ディンギー参加艇の中には，このフェスティバルのため，遠く，宮城県石巻，富山県小杉，愛知県半田などからの参加組もあり，大会関係者を喜ばせた。

レースは，クルーザー，ディンギーとも約2時間ほどで終り，夕方からは，場所を琵琶湖ホテルに移して盛大な表彰式が行なわれた。

この和やかなパーティと盛りだくさんのユニークなトロフィーも，このフェスティバルの特徴のひとつ。ファーストホーム賞，各クラス優勝カップのほかに，船齢の最高艇に贈られるゴールド賞，平均年齢の最高艇にはシルバー賞，また，親子三代で参加したチームには三代賞，そしてレディース賞，ユニークなユニフォームにはベストユニフォーム賞など，数々ある。

ちなみに，シルバー賞を受賞した〈シーファルコン〉の平均年齢は54歳。スキッパーの宮脇孝さんは，

「ヨットはこんな年寄りでも乗れる素晴しいスポーツ，レースに勝つよりも参加するだけで面白い。また来年も出場してこのシルバー賞を狙います」と元気一杯のあいさつをして，満場の拍手を

浴びた。

大会を無事終って，実行委員長の三井祥功さんは，

「ヨットの楽しさ，ヨットレースの面白さを味わってもらうのがこのフェスティバルの目的。と同時に，琵琶湖のヨット乗りたちの年に１度の親睦会でもあるわけです。

ですから運営する側もすべてボランティア。レースの勝ち負けは二の次で，参加艇が十分満足出来ればいいわけです。

今年はいろいろなイベントを企画し，ヨット乗り以外の人たちも喜んでもらえました。こうした機会をもっと充実させ，少しでも多くの人がヨットの楽しさを理解してくれればと思います」と語っていた。』（舵'84　８月号）

内海支部

会員399名　登録艇168隻

現在の主な活動

内海支部の主な活動は，ヨットレースを主体として，大別すると次の通りである。

(1)ヨットレース

(2)ヨットの集合クルージング（ランデブー）

(3)ヨットの無線・安全の啓もう活動

ヨットレースは，支部主催，各フリート主催そして各ヨットクラブレースの後援レースがある。

支部主催レースには現在次の５レースがある。

(1)関西ビッグボート選手権レース

レースは毎年３月下旬に西宮沖で行われ，3/4 TON 以上の艇で争われる。比較的に新しいレースではあるが，内海，近畿北陸，西内海支部の新鋭レース艇が参加し，高度でシビアーなレースが展開される。参加艇数は毎年約20艇でレースコースは主としてオリンピックレースコースである。

内海支部ビックボートレースより

(2)紀伊水道レース

レースは本年で27回となり，内海支部の代表的レースであり，紀伊水道で盛大に行われる。出艇数も毎年30数艇に達する。新旧交えたレーサーの島回りレースで，10月上旬の距離100浬より140浬のコースレースである。

(3)幡磨灘レース

レースは的形フリートのオープンレースであったものが近年支部レースとなり，登録艇グループと非登録艇グループに分けて実施される。参加艇は20数艇で，的形沖を起点とし幡磨灘北部で展開する。10月下旬のレースである。このレースが内海支部のレース熱の起爆剤となったといっても過言ではない。現在ではローカル的色彩をおびた20浬の三角コースレースである。

(4)小豆島レース

旧名高松レースであり，紀伊水道レースと比肩されるレースであったが，近年備讃瀬戸の多数艇の横断帆走が難しくなり，コースを従来の的形・高松より的形・小豆島琴塚に変えて以来，出艇数が少なくなってしまった。10艇前後で60浬の島回りレースである。今年はスタート地点を逆に決めている。

(5)フリート対抗レース

内海支部の各フリートが３艇を選出，チームを編成，前年の優勝フリートの指定海域で開催される。オリンピックレースコースとオフショアレースを組み合せたレースで，一時期中断さ

れたが，近年復活し西宮フリートの独占場となっている。しかし，他フリートも刺激を受け，レース艇の建造が除々に増加の傾向にあり，優勝争いが今後は面白くなると思われる。24艇8チームが参加する。

各フリート主催レースには，須磨・東大阪湾フリート共催の大阪湾横断レースが6月中旬にあり，8月中旬には阿波踊レース前日の徳島フリートレース，8月下旬には岡山フリートのマスカットレースがある。

各ヨットクラブ主催レース等で支援するものとして，4月上旬には舵杯レース（舵社・内海支部共催）があり，4月下旬より5月上旬にかけて，名実共に関西水域春のオープニングレースとして，この10年定着したサントピアヨットクラブのオレンジカップレースと，オールド艇およびクルーザーのオレンジフェスティバルレースが大阪湾南部で華やかに開催される。また8月中旬には徳島の阿波踊レース（徳島外洋帆走協会主催）を後援する。その他，牛窓町主催の牛窓町カップレース，クルージングクラブオブ琴塚のオリーブラインレース，土庄町主催の土庄町オータムレガッタがあり，昨年のファイナルレースとして，サントピアヨットクラブの洲本～五ヶ所湾レース150浬があった。

次にヨット集合クルージング，いわゆるランデブー行事が5月上旬に行われるが，この行事は紀伊水道・高松レースと同等の歴史を有し，毎年紀伊水道・大阪湾・瀬戸内海の各所で各フリートが順番で担当，セットして行われる。昔ヨットレースで鳴らしたオールドボーイの年1回の楽しい懇親会といってもよかろうと思われる。各所のハーバーから往路復路の楽しいクルージング行事である。

また，会員の会合として，前年の決算，レース表彰，当年の行事を決める総会と懇親パーティーが3月に開催される。

啓もう活動としては各フリートにおける安全・無線等の活動が活発化しつつあり，特に無線については，今後充実されていくであろう。

最後に内海支部の全国的な行事として，過去に，アドミラルズ・カップ出場チーム艇の選出，日本ビッグボートレース，全日本レベルレース，1981年サンフランシスコ・神戸太平洋シングルハンドレース，1983年大阪帆船祭歓迎レースを担当し，今後は，1986年メルボルン・大阪太平洋縦断レース，鳴門架橋を記念したくみうみ祭典レースを担当することを付記する。

支部活動の問題点

ニッポンオーシャンレーシングクラブという名称からして，ヨットレース活動が最重要であると考えるので，その問題点を抽出してみることとする。

まず，遠い過去の内海支部レースは，スタートにレース運営担当がレース艇をスタートさせてしまえば，フィニッシュ泊地に待機し，フィニッシュ時刻はレース各艇の自主申告時間をまとめて修正し，勝敗を決めるケースが多かったが，接戦になっても異議もあまり表面にでず，参加することに意義がある傾向の時代であった。

10数年前より，レース参加艇の数が増えるに従って，各種ケース発生が多くなり，それまでの各フリート内で回り持ち責任制では手に負えなくなり，内海支部としても帆走委員会の確立が必須条件となって誕生した。当面支部主催レースを重視してコミッティ要員を固定化することとし，帆走委員長には当時あまり勝つことのなかった大形艇のオーナーが就任して現在に至っているが，近年では内海支部関係のあらゆるレースに首を突っ込まざるを得ない状況である。

就任当時から数年前までは，固定化したコミッティ・グループでレースは運営されてきたが，最近になり，コミッティ要員の高齢化と社会的地位の向上により，レース運営どころの騒ぎではなくなってきつつあり，また，各フリートに応援を依頼しても，レース艇への乗艇希望者ばかりで，孤立した帆走兼レース委員長は，知人，友人に無理をお願いし，委員長個人は家族の総動員でなんとかしのいでいるのが現状である。無難に運営でき

ている現状であるものの，今後永続きするとも思えない。高度でシビアーなレースであっても楽しいお祭レースであっても，ルールの上でレースは成立するものであり，あまり経験のない方達のレース委員の回り持ち制度に対し危倶を感じるのは，委員長のみではないと感じられる。

今後，プロ的な員数が確保でき永続する体制が確立されれば問題はなくなるが，これは至難としか感じようがない。

そこで委員長としては，当面現状のままで運営するとしても，近い将来には，レース関係者各位の平等負担を原則に，各フリートには高度なレース運営技術を有するコミッティ要員を養成配置することとしたい。

対策として次のことが考えられる。

(1)豊富な知識・経験者により，レース運営・レース規則・計測・安全・無線を含めた機関を支部内に設ける。この機関は各種委員会の運営に対し，連絡を密にし，助言とバックアップを行うものとする。

(2)帆走委員会・レース委員会はレース実施面の委員会活動とする。

(3)レース運営は，レース海域の各フリートがレース委員会を組織して運営する。

(4)全日本的なレースにおいては，新機関が運営を主掌し，各フリートはその要員を負担するものとする。

(4)支部レースにおいては，新機関がプロテスト委員会を組織する。

(5)支部レースのみならず，フリートレース，支援レースにおいても，担当レース委員会は，新機関はもちろん各フリートに対し，応援を求めること（相互援助）ができる。

(6)新機関は帆走委員会・レース委員会のメンバーを招集して，レース全般の運営に関し指導会議をもつことができる。

以上，内海支部帆走委員長の基本的な今後の対策をのべてみた。

次に各レース出場艇数の問題であるが，新旧艇の交替が激しく，またその性能差により，勝敗はおのずからあきらかであるという旧艇オーナーの判断（？）で，参加艇数は各レースにもよるが，現状保持または減少の傾向大である。これに対しては，艇種およびエイジを考慮した高速艇のレース（もちろん旧艇の希望により，参加を拒むものではもちろんないが）と旧艇およびクルージングボートでもって(もちろん新鋭艇の参加も歓迎し)レースを行い，どの艇が上位になるか全く不明のローカル・レーティングを適用して，セーリングボート全艇がレースを楽しめるふん囲気を盛り上げ，多数の艇が楽しくレースに参加できるようにしたいと常に考えている。

新機関の設立は,以上の狙いも含むものであり，その設立に期待したい。

西内海支部

会員156名　登録艇51隻

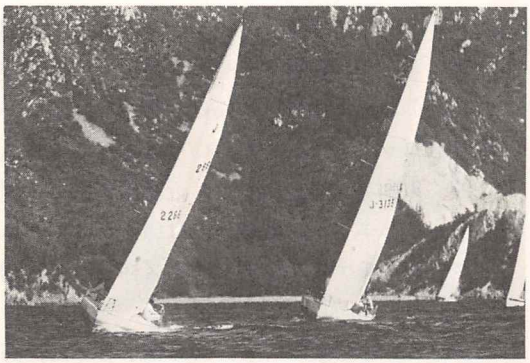
西内海支部の活動状況

西内海支部は,現在156名の会員が6つのフリートにわかれて活動している。

各フリート名は，広島フリート，別府フリート，松山フリート，柏豊フリート，布刈フリート，周南フリート，各々独自の年間活動計画をつくり，地域での外洋帆走スポーツの普及に一役買っている。

レース活動としては，まず支部主催の伝統の別府レースがある。このレースは昭和43年から始まり，今年で17回目を数える。まさに西内海支部の歴史を刻んだレースといってよいだろう。

このレースは，西瀬戸内海の外洋帆走艇が外洋帆走らしさを体験する起点として，オーナーやクルーに大きな夢を与え続けてきた。パンナムクリッパーカップレースやチャイナシーレースへチャレンジした艇のメンバーも，皆このレースでの体験からスタートしている。



SSKカップレースより

そのほかでは各フリートが各々の拠点で例会レースを開き腕をみがくほか，オープン参加の交流レースを行っている。その主なものとしては，1月，松山フリートの初夢レース，3月，周南フリートのグリーンカップレース，5月，別府フリートの支部合同別府レース，そして11月，広島フリートの瀬戸内海汽船カップレースがある。

特に瀬戸内海汽船カップレースは年々盛況となり，最近では60艇を余す艇の参加があり，西瀬戸内海一のビッグレースに成長している。

活動はまたレースのほかにも健全なスポーツとしてのクルーザーの認識を広めたり，海事思想の普及をめざして市民試乗会や招待クルージングなどが各フリート単位で定例的に続けられている。

広島フリートが毎年夏に施設の子供達を招いて行う招待クルージングなどでは，日頃機会のない子供達があこがれの大型ヨットで広い海と風を体験し，一生の思い出と大きな夢を作文に託してたくさん送ってきてくれている。

また近年はメンバー艇の中から海外ビッグレースへの遠征もはじまり，1982年には山田元久特別会員の〈アルゴノート〉がチャイナシーレースにチャレンジしたのをはじめ，同じく82年のパンナムクリッパーカップレースに有田一郎特別会員の〈かづ〉が，また84年には同レースに金井準一特別会員の〈美美〉が挑戦し，西内海支部の会員も国際レースを身近に感じるようになってきた。おそらくこれからも次々と国際レースへのチャレンジャーが誕生してくるであろう。

西内海支部の課題であるが，支部が中心となってより広く会員相互の交流機会をつくるよう努めると共に，海域内の未加入クルーザーの組織化をすすめる必要がある。

またレースも幅広い参加が得られるように考える一方で，アンチレース派の交流を広めてゆく企画がほしい。

玄海支部

会員142名　登録艇55隻

玄海支部は1976年（昭和51年）3月1日に設立された。九州は古くからヨットが盛んなところであり，支部結成前にも九州外洋帆走協会等が活発な活動を行なっていた。

現在，玄海支部は40名の特別会員，102名の正会員，そして，登録艇は55隻で構成されている。

玄海支部の活動で特記すべきことは，支部主催のアリランレースの成功にある。

大原敦前支部長のもと，多くの先輩諸氏の努力が実り，14年前にスタートしたこの国際レースは，韓国の釜山～博多間で隔年毎（奇数年）に実施され，今年（1985年）で第7回を迎える。オリンピックを3年後にひかえた今年のレースには韓国のヨットマンも参加（2隻）することになり，名実ともに国際レースとなり，玄海支部のビッグ・イベントである。

玄海支部を代表する活躍を世界に見せてくれたのは，1982年のパンナム・クリッパー・カップレースで艇別総合優勝を成し遂げた〈飛梅〉である。会員の才田忠利艇長率いる〈飛梅〉チームの優勝は，玄海支部のみならず，日本の外洋ヨット界にとって特記すべき快挙であった。

その他，玄海支部は佐世保～博多レースの開催，あるいは，九州外洋帆走協会による中国訪問航海など，レースにクルージングに活発な活動を行なっている。

玄海支部のＪ24レース

沖縄支部

会員16名　登録艇5隻

沖縄支部結成の経緯

1980年４月28日，沖縄県自治会館において，第５回沖縄レース前夜祭と沖縄支部結成式が併催され，第１回以来の多年の念願が，８年目にして，８番目の支部が設立されましたことは，全国組織を目標としているNORCにとって，大変喜ばしいことであると思います。

当日は，県知事をはじめ，御来賓各位，石原会長以下，レース参加艇のメンバー，第１回以来大変御世話になりました地元沖縄県のヨット関係者の方々の出席のもと，石原会長より，支部長旗が，副支部長に就任の新城哲男氏（県会議員）に手渡され，列席者一同の暖かい拍手で結成の運びとなりました。石原会長の「ヨットには最良の条件が整っているこの地，より一層の発展をお願いする」との言葉に対し，新城氏の，「たしかに支部長旗を頂きました。より一層の努力を重ね，NORC沖縄支部の発展のため，一生懸命頑張ります」と力強いあいさつがありました。

毎回，泊地では御配慮を頂いて，特に今回は，米国施設の那覇軍港使用にあたって御面倒をおかけした県庁より，西銘知事の代理として，比嘉副知事（前琉球大学教授）のごあいさつで，「沖縄は古来より，海路利用するしかなかった海洋民族で，交易のために山原（やんばる）船（沖縄レースのマスコット・マーク）という沖縄独得の帆船で，遠く東南アジアへ出かけ，近海向きには，現在だからこそエンジンが載ってはいるが，サバニ（スケール・モデルを沖縄タイムズ杯として寄贈されている）が時には魚を求めて二，三泊の漁に利用されているのをみても，海を相手とした，海洋民族としての血が流れている沖縄県民にとっては，一つの足がかりとしての支部が結成されたことはこの上もない喜びであり，その発展の大いに力になりたい」と，学者らしく，又積極的に協力を約したありがたい御祝辞をいただきました。次いで第十一管区海上保安本部より栗田本部長の，さすがシーマンらしいお言葉を頂きまして，幸先きの良いスタートを切りました。

さて，この機会に支部結成に至る経緯を述べてみたいと思います。

沖縄レース創設の気運の盛り上ったのは，石原会長が口火を切った海外レース参加が刺激となり，多くの艇が，続々と諸外国の本格的外洋レースに参加し，先進技術，思考等を持ち帰り，我国の外洋帆走の急進の発展に寄与しました。当時では考えもつかなかった黒潮横断の八丈島レースが成功するや，安全対策，艇自体とその帆走技術が確立され，試行が現実のものとなり，併せて，本格的外洋レースが我国でも開催の見通しがついて来ました。IORの採用で，世界共通のルールのもとにレースの運用が可能になり，シドニー～ホバート，チャイナ・シー，沖縄レース，トランスパックと，太平洋で行なわれるレースがサーキットになるのではないか，また，外国のレースに出るばかりでなく，日本に外国艇を引き寄せることが出来るレースになるのではないかと，その構想が出来ました。折しも，1969年，〈VAGO〉（オーナー武田陽信氏）でシドニー～ホバート・レースに初参加した大儀見薫氏が，その帰路，沖縄に立寄ったところから，このレースが，実現へと動き出したのです。当初，素晴しいシーマンであり，

このレースの良き相談相手の沖縄タイムズ故上地社長に，沖縄ヨット連盟を紹介され，一歩前進して行きました。当時の沖縄は，軍政下にあり，一部の在日米軍人の人達が，泡瀬にヨット・ハーバーを造り，海を楽しんでいました。こんな時，沖縄で小型を主体にした唯一のヨットマンの集まりであった琉球大学ヨット同好会が中心となって，沖縄ヨット連盟が組織され，国体にも参加し，沖縄のヨットの歴史的な年でもありました。こんな時，城間支部長はじめ，平良，東江諸氏に御世話になったものでした。調査が度々行なわれ，その都度，現地不案内のため皆さんには多忙のところお付合いして頂きました。このころ，沖縄にも，中心メンバーの東江氏が，横山さんの設計の20 ftの艇を本土より廻航し，外洋帆走の道が開かれようとしていました。計画は着々と進行し，実現に向けて本部には沖縄レース実行委員会が設置され，沖縄本土復帰を記念してのレースと銘うって，1972年（47年）４月29日スタートとゴールデン・ウィークに引っかけて実施の運びとなりました。計画は順調に進みましたが，ここで一つの大きな誤算に出くわしました。返還を４月１日と見込んでいたのが，なんと５月15日に決まってしまったのです。会員へのPR，出場艇の顔ぶれもほぼ決まっていたので，もう後には引けなくなっていました。半月余の返還延期のため，艇も，人も，全て，外国へ行く手続きが必要となりました。廻航組はまだしも，船積み組は無為替輸出の申請やら大変面倒な手続を要します。皆さんは御存知の如く，日本の役所のこと，税関，入管，検疫もガッチリとやられました。勿論，フィニッシュ後も同じことが要求されました。琉球海運さんは，地元側よりの協賛ということで運賃を無料にして下さいました。スタートも近づき地元側も受入れに忙しくなり，県の口添えで市管理の泊漁港に，参加艇が集まってきた時には，地元の人々はものめずらしさも手伝ってか，見物の人が訪れ，艇のそばから仲々離れなかったものです。

当初の計画のレース・サーキットともいえる北上組は，チャイナ・シー・レースで総合３位となった調子上々の〈チタⅢ〉が加わり，関東９艇，東海１艇，内海２艇と，計12艇の参加艇となりました。この勢揃いは沖縄のヨットマンにはどのように感じられたでしょうか？　大いなる刺激となったことは確かでしょう。

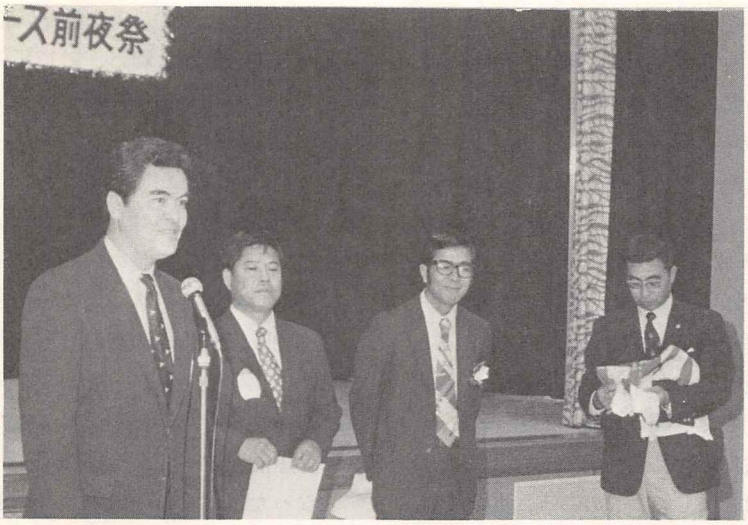
一方，本土側の参加艇クルーは，協力者の泡瀬ヨット・クラブ会長のシー・ビーさんが，全員を泊漁港より送迎バスつきで招待して下さり，飲物，食べ物，音楽つきの到れり尽せりのパーティーでは，本土の連中には，せめてこのくらいのクラブがあったらと，逆に刺激となったようでした。

この記念すべき第１回沖縄レース前夜祭は，新装なったばかりの東急ホテルで催され，ここでも又，ハプニングで，従業員がストに入ったため，管理職の方々がにわかボーイとなり，又隣りの琉球ホールよりお手伝いが来て，これは願ってもない拾い物でした。

ところで，この日，既に支部長旗を城間先生に渡し，出来るだけ早い機会に，正式の支部として，正々堂々とマストに掲げて下さいと，宿題にして先渡し済みであったのが真相なのです。

翌日のスタートの時，城間先生は自分の乗船する見送り船に，その支部長旗を堂々と掲げているではありませんか。いかにも自信にみちた行動で，最早や支部が出来たも同然と喜んだものでした。第１回レースは調子にのった〈チタⅢ〉が，第１回八丈島レースを優勝した手前，このレースも優勝と意気込んで，４日12時間と，立派な成績で優勝。第５回を終っても，未だ破られてないコース・レコードとなっています。参加12艇，リタイアはあったものの成功裡に終了し，次回には是非と思っていた方々は自信を深めたに違いありません。

ここで忘れてはならないこととして，この沖縄レースを機会に，過去NORCが度々無線周波数割当を申請していたが，世界三大レースを200浬もしのぐ830浬の日本列島に沿っての長距離レースに無線は欠くことの出来ない装備で，特に海上保安庁の御指導で，取得することが出来たことは，このレースの開催と同時に大いなる進歩であった



第1回沖縄～東京レースの前夜祭風景

と思います。

第2回，返還されて2年目，沖縄の事情も変り，多くの米人が引揚げ，米人のみで構成されてた泡瀬ヨット・クラブも，城間先生や東江氏が，その運営に加わって，沖縄ヨットの基礎づくりが始められていた時期で，再度，クラブに招かれた時には，メンバーも日本人が多くなり，ヨット・クラブも復帰の感がありました。クラブの運営と同じく，沖縄レース参加の気運が沖縄の人々のなかでだんだんと盛り上っていた時期でもありました。翌年には沖縄海洋博もひかえ，沖縄全体が，海洋博ムードにつつまれていた背景に，地元のマスコミも大きく取りあげて，一般の人々にも沖縄～東京レースは認識されたものでした。海洋博記念レース中は，地元関係者の方々には本当に協力して頂きました。外国からの参加艇の中には艇を置き放しで，沖縄の人達で，神戸まで廻航をレースの練習になると喜んで引き受けてくれたこともありました。

第3回にして，沖縄より初めてのエントリーが実現しました。城間先生を中心にしたサシバグループです。「1艇だけでなく，もっと多くと思いましたが，とりあえず〈サシバ〉だけが出場します」と，消極的に城間先生が言われた事を思い出します。

結果は参加13艇，総合7位の成績で，初参加にしてはまずまずの出来でした。

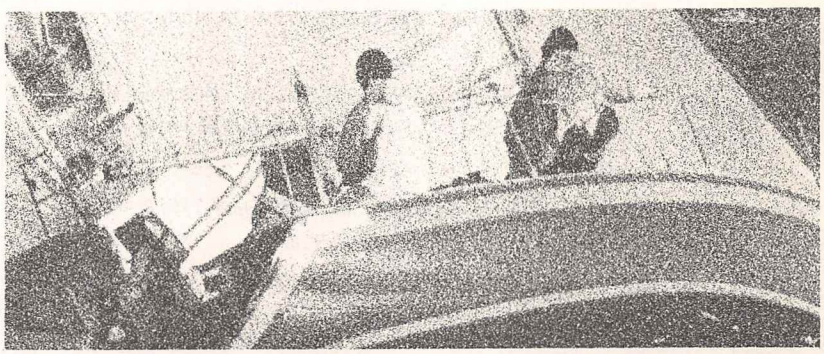
前回に倍する参加の第4回には，沖縄も2艇と倍の参加となり，沖縄本島代表〈サシバ〉，宮古島代表〈TIDA〉と共に最下位を争ったのは印象的でした。これに奮起した沖縄勢は，〈TIDA〉はU35を新造し，79年の小網代カップ・レースでは足ならしのつもりが優勝。片や〈サシバ〉は，前々回優勝艇の〈マジシャンⅡ〉を手に入れて，第5回に再度出場。〈TIDA〉は総合3位に入賞，堂々の出来でした。ただ，僚艇が振るわなかったのは残念でした。

参加クルーも張り切るならば，陸勤も張り切りまして，今回の沖縄レース実行委員会は，泊地の手配，これにまつわる手続きに，積極的な活動をなし，泊地確保には，我々も気の付かなかった米軍施設の借用と地元の人々ならではのことをやってのけ，その上，県より相当額の事業資金を受けることまで，海に出ることばかりでなく運営も立派な出来であったと思います。このような環境が育った現在，支部設立には絶好の機会と，支部設立が実現した次第です。今後の益々の発展を期待したいと思います。皆様の暖かい御指導御鞭韃を，沖縄の人々に代りまして，お願い申し上げます。

（清水栄太郎記・オフショア第62号）

資料

NORC年表



年号	主要事項	関連/社会事項
	〔世界ヨット史〕	
1660年	オランダから英国王に Jaght タイプ小型帆船（全長52 ft, 幅19 ft, 100トンカッター・リグ）寄贈。	徳川家康，江戸幕府を開く(1603年)。
1720年	アイルランドで Cork Water Club 創立。世界初のヨットクラブとされているが，ヨット・レースは開催しなかったとも言われている。	
1775年	ロンドンのテームズ河で全長20 ft 前後の艇によるヨット・レースが行なわれる。このヨット・レースを主催するクラブとして Cumberland Fleet 創立（英国初のヨットクラブ。カンバーランド侯がスポンサーで，今日の Royal Thames Yacht Club の前身）。	アメリカ独立戦争(1775～1783年)。イギリスでは産業革命起る(1775年～)。フランス革命起る(1789年)。
1815年	英国で The Yacht Club 創立（英国王室ならびに貴族で構成。後の Royal Yacht Squadron の前身）。	
1826年	Cowes Week（カウズ・ウィーク）始まる。The Yacht Club 主催，40トン未満のヨットを対象とした。このとき初めてスターボード艇の航路権を認めたルールが採用されたと言われている。	
1833年	The Yacht Club が Royal Yacht Squadron となる。	
1834年	Boston Boat Club 創立。アメリカ初のヨットクラブ。	
1844年	New York Yacht Club 創立。会員 8 名，16～45トンの艇 9 隻。	アヘン戦争起る(1840年～42年)。
1851年	New York Yacht Club の〈America〉号が，大西洋横断航海。ワイト島一周レースで14隻の英国勢相手に優勝。アメリカズ・カップが始まる。	アメリカ使節ペリー浦賀に来航(1853年)。
1854年	テームズ計測ルールが制定された。	アメリカ南北戦争勃発(1861年)。
1866年	3 隻の大型スクーナー（Henrietta, Vesta, Fleetwing）によるニューヨーク～カウズの大西洋横断レースが行われる。	明治維新(1868年)。
1880年	Royal Cruising Club が英国で創立される。10トン以下のヨット対象。	
1891年	アメリカの〈Gloriana〉(Herreshoff 設計)，外洋艇として初めてディープキールの外部バラスト採用，現代外洋ヨットの基本概念が確立したとされている。	日清戦争起る(1894年～95年)。
1895～98年	ボストンの Captain Joshua Slocum が〈Spray〉号(全長41ft, 幅14ft 2 in）で単独世界一周航海に成功。	
1904年	ニューヨーク～マーブルヘッド間の沿岸ヨット・レース開催。“Rudder” 誌主催，6 隻参加。	ライト兄弟，飛行機発明(1903年)。日露戦争起る(1904年～5年)。
1905年	大西洋横断ヨット・レース開かれる。ニューヨークから英国リザード間3014マイルの世界初の本格的外洋ヨット・レース。英，米，独 3 ヶ国から11隻が参加。〈Atlantic〉（3 本マスト，全長187 ft，スクーナー）が優勝。	

年号	主要事項	関連/社会事項
1906年	Bermuda Race 開催される。LWL 19～30 ft の外洋ヨット 6 隻参加。Alden 設計のスクーナー〈Malabar〉優勝。 ロスアンゼルス（サンペドロ港）よりホノルルまでのレース開催される。初の Transpac Race。	
1907年	International Yacht Racing Union（IYRU）創立。J-クラス，12 m，8 m，6 m の 4 クラスによるレースが中心。	
1911年	Thomas Fleming Day が〈Sea Bird〉（全長26 ft 3 in）にて大西洋を横断。小型外洋ヨットによる初の大西洋横断となった。（なお，〈Sea Bird〉と同型艇の〈Sea Queen〉は Captain Voss による太平洋航海中，日本近海で台風に遭い，横転後無事横浜に帰港している）。	第一次世界大戦起る（1914年～18年）
1922年	Cruising Club of America（CCA）創立。	大正デモクラシー。
1922～25年	Harry Pidgeon〈Islander〉（全長34 ft ヨール）にて世界一周成功。	関東大震災（1923年）。
1923～29年	Alain Gerbault〈Firecrest〉にて世界一周成功。	
1925年	初の Fastnet Race 開催される。参加資格 LWL 30～50ft のヨット。参加艇 7 艇。全長52 ft のカッター〈Jolie Brise〉が優勝。 Fastnet Race 終了後，Ocean Racing Club 創立（会員34名。今日の RORC の前身）。	リンドバーク大西洋横断飛行に成功（1927年）。
1928年	アメリカの〈Niña〉（全長59 ft，Starling Burgess 設計，アメリカンスクーナー・タイプ）が大西洋横断レースとファストネット・レースをそれぞれ優勝。オフショアヨット・レース専用の外洋ヨット設計が本格化した。〈Niña〉は全員アマチュアのクルー。これ以降プロのスキッパーとクルーは登場しなくなる。	ウォール街の株価大暴落，世界的な不況始まる（1929年）。
1930年	アメリカズ・カップ，J-クラスを採用。アメリカの〈Enterprise〉，初めてアルミマスト採用。	
1931年	アメリカの〈Dorade〉（LWL 37ft 3 in のヨール，Olin Stephens 設計，当時23歳）が大西洋横断レースとファストネット・レースにそれぞれ優勝。 英国の Ocean Racing Club に Royal の資格が付与され RORC となる。 RORC レーティング規則確立。 英国からアメリカへのトランスアトランティック・レース開催される。	満州事変起る（1931年）。 満州国建国宣言が発表され（1932年），ヨーロッパではヒットラーがドイツ首相に就任（1933年）。
1932年	アメリカ CCA 独自のレーティング・ルール制定。これ以降1970年に IOR が世界の外洋ヨットの共通ルールとして採用されるまで，RORC と CCA との両ルール併立時代が続く。	
1934年	アメリカズ・カップのアメリカ艇〈Rainbow〉初めてロッ	

年号	主要事項	関連/社会事項
	ド・ステイ採用。	
1936年	RORC が Time Correction Factor（T. C. F.）によるハンディキャップ・システムを採用。	第二次世界大戦起る（1939年～45年）。
1944年	Cruising Club of Australia 創立。	太平洋戦争始まる（1941年）。
1945年	初のシドニー～ボバート・レース開催される。参加艇9隻。	日本，ポツダム宣言を受け終戦（1945年8月）。
1947年	英国の〈Myth of Malham〉がファストネット・レースに優勝。新しい軽排水量タイプの外洋レーサーの登場。 Buenos Aires～Rio de Janeiro Race（1200マイル）開催。	
1950年	アメリカズ・カップに12 m を採用。 Patrick Ellam の〈Sopranino〉（全長19 ft 8 in，Laurent Giles 設計カッター）英国～スペイン航海に成功。 Junior Offshore Group（JOG）創立。〈Sopranino〉の成功がキッカケとなる。LWL 16～20 ft が対象（後に24 ft まで拡げられる）。	朝鮮戦争起る（1950年）。
1951年	〈Sopranino〉大西洋横断に成功。	サンフランシスコ講和条約調印（1951年）。日米安保条約調印。
1952～53年	Ann Davidson が〈Felicity Ann〉（全長23 ft）で女性による初の大西洋単独横断に成功。	エベレスト初登頂成功（1953年）。
1954年	アメリカの Midget Ocean Racing Club（MORC）創立。	
1955～59年	John Guzwell〈Trekka〉（全長20 ft 6 in，Laurent Giles 設計ヨール）で世界一周に成功。	スエズ動乱起る（1956年）。
1956年	Sail Training Association（STA）英国で創立。初の Tall Ship Race を開催。12隻参加。	
1957年	Admiral's Cup 始まる。	ソビエト人工衛星スプートニク1号打ち上げ成功（1957年）。
1965年	One Ton Cup 始まる。レーティング27.5 ft。	ケネディ大統領暗殺される（1963年）。
1966年	1/2 Ton Cup 始まる。	東京オリンピック開催（1964年）。
1967年	1/4 Ton Cup 始まる。	
1969年	IOR（International Offshore Rule）制定。1970年より発効。	
1984年	One Ton Cup のレーティングが30.5 ft となる。	
	〔CCJ 前史〕	
1922年（大11）	8月　琵琶湖に「日本ヨット倶楽部」発足。	
1931年（昭6）	6月　「日本モーターボート協会」発足。	9・18　満州事変起る。
1932年（昭7）	2・17　慶應義塾体育会水泳部内に「慶應ヨット倶楽部」発足。 5・27　日本モーターボート協会機関誌として〈舵〉創刊。 6・14　慶應義塾水泳部 OB を中心に「三田ヨット倶楽部」発足。 この年，「東京湾ヨット倶楽部」，「東京ヨット倶楽部」，「日	

年号	主要事項	関連/社会事項
	本ヨッチング協会」,「ヘルメス倶楽部」発足。	7・30 第10回オリンピック・ロスアンゼルス大会。
	8・21 慶應義塾水泳部の主催で第1回湘南ヨットレース開催。湘南地方で初のヨットレースとなる。	
	9・4 琵琶湖にて第1回大毎杯争奪ヨットレース開催。	9・15 満州国建国。
	10・22 日本ヨッチング協会の第1回ヨットレース開催。	
	11・23 「東部日本ヨット協会」(慶應義塾水泳部，三田ヨット倶楽部，日本ヨッチング協会，ヘルメス倶楽部他) および「西部日本ヨット協会」(日本ヨット倶楽部，九大玄海ヨット倶楽部，名古屋東海ローキング倶楽部，プレセント・ヨット倶楽部，大阪帝大ヨット倶楽部，大毎ヨット倶楽部，クレセント・ヨット倶楽部) が発足。	
	11・27 東西両ヨット協会の合意により，「日本ヨット協会」発足。会長/平沼亮三氏。国際12呎，国内5米を制式艇に採用。	
1933年 (昭8)	4月 27呎クルーザー〈若草〉(西園寺氏所有) 進水。	1・30 ヒトラー政権誕生。
	4・29 日本ヨット倶楽部が「琵琶湖ヨット倶楽部」と改称。	同志社大ヨット部誕生。東海ローイング (倶) HOY 1号，2号 (18フィート) 建造。
	6・18 西部日本ヨット協会主催，琵琶湖ヨット倶楽部後援第1回名古屋医科大学，同志社大学対抗ヨットレース開催。「早稲田大学ヨット部」発足。	6・2 九大ヨット部員遭難。阪大ヨット部誕生。
	7・30 時事新報社主催，東京日本ヨット協会後援東京湾縦走ヨットレース開催。	6・17 第1回関東インカレ。東大ヨット部誕生。京大ヨット部誕生。
	8・18～20 第1回西部日本ヨット選手権競争，琵琶湖にて開催。	
	8・19～20 第1回東部日本ヨット選手権競争，品川にて開催。	
	9・23～24 第1回日本ヨット選手権レース品川にて開催。12呎優勝/吉本善多 (同志社大)，5米優勝／〈初風〉(白石・坂倉・阿藤／三田YC)。	スター級 Bally-Hoo (財部)，スター級玄海1世 (九大)，スター級紺碧 (早大)，の3艇進水。
	9・24 日本ヨット選手権と併せて,第1回インターカレッジ・ヨットレース開催。優勝／吉本・鈴木 (同志社大)。	
	11・3 第7回明治神宮体育大会ヨット競技大会,品川にて開催。「全国学生対抗競技」では平松・伊藤 (慶應) が優勝。「東西対抗競技」は同点引分け。	
1934年 (昭9)	6・24 「神奈川ヨット倶楽部」発足。	
	6月 北辰YC，三田YC，ヘルムスYC，トリトンYCが合同し，「横浜セーリング倶楽部」発足。	
	7月 24呎補機付セーリング・クルーザー〈あけぼの〉進水。同艇は初めて〈舵〉(8月号) 誌上に紹介されたクルーザー。	1935年3月 日本ヨット協会国際ヨット競技連盟 (IYRU) に加盟。
1936年 (昭11)	9・4～10 ベルリン五輪ヨット競技。日本は五輪に初参加。吉本祐一監督,小澤吉太郎コーチ以下,スター級〈明星〉(財部實・三井卓雄,補欠龍野一彦) は11位,オリンピック・ヨレ級〈燕〉(藤村紀夫，補欠吉本善多) は22位。	2・26 二・二六事件起る。 11・25 日独防共協定調印。
1937年 (昭12)	7・24，25 横浜セーリング倶楽部主催の下，日本で初めての外洋レース，大島周航外洋ヨットレース開催。コースは逗子～	6・4 第一次近衛内閣成立。 7・7 支那事変起る。

年号	主要事項	関連/社会事項
	大島（反時計）～逗子。参加4艇で，1位〈アオイ〉（27呎，進藤光之助，所要時間26時間01分），2位〈モカディック〉（28呎，財部四郎，27時時間10分），3位〈わかくさ〉（27呎，大村泰敏，27時間40分）。〈朝風〉（36呎，西園寺八郎）はリタイア。タイム・アローワンスは，〈朝風〉以外の3隻はその所要時間より〈朝風〉の所要時間の1/6を引くという簡単な方法。	
	11・5　日本モーターボート協会の下に「国防自動艇隊」発足。	
1938年（昭13）	2月　「ヨット・ペンクラブ」発足。初期メンバーは，関谷健哉，小田千馬木，安田貞治，小澤吉太郎，大川緩，寺山喜樹，小野暢三（顧問），土肥勝由。	4・10　三田ヨット倶楽部L級（18フィート）〈SION〉進水
	6月　造艇銅材の統制始まり，東京オリンピック用練習艇以外の娯楽船の銅材は配給されないこととなる。	東北帝大ヨット部誕生
	7・15　東京オリンピック中止。	4月　国家総動員法発令。
	7・24　横浜セーリング倶楽部主催，第2回初島レース開催。1位〈花藤〉（進藤光之助／所要時間 23 h 59 m），2位〈若草〉（西園寺愛子），3位〈葵〉（大村泰敏），4位〈朝風〉（西園寺八郎），〈神風〉（山口良一）＝失格。	
	10・3　米人医師 E. A. ピーターセン氏とその夫人（吉原）たねさんの乗る〈ハンメル・ハンメル〉（8 t）が無事太平洋を横断，7月12日に横浜を出発して85日間を要した。	
1939年（昭14）	9·24　「日本学生ヨット連盟」発足。	9月　第二次世界大戦勃発。
1940年（昭15）	10月　横浜港で軍機等の理由で，一部航行禁止区域が設けられる。	
1941年（昭16）	8月　ヨットは公式には「帆艇」と称するようになる。	12月8日　太平洋戦争起る。
1943年（昭18）	「日本学生ヨット連盟」は解消し，「大日本学徒体育振興会」に吸収される。	
1944年（昭19）	ほぼすべてのレースは中止され，セーリング自体もできなくなる。〈舵〉休刊。	1944年　Cruising Club of Australia 創立。
1946年（昭21）	11・1　「第1回国民体育大会」琵琶湖にて開催。併せて「全日本インカレ」復活。	1945年8月15日，日本はポツダム宣言を受諾し終戦，平和が訪れる。同年12月，オーストラリアでは初のシドニー～ホバート・レースが行なわれている。
1947年（昭22）	日本ヨット協会および学連で「スナイプ」の採用が決まり，次第にレース熱も再興する。	

年号	主要事項	関連/社会事項
	〔CCJ から NORC へ〕	
1948年 (昭23)	在日アメリカ人を中心に CCJ（クルージング・クラブ・オブ・ジャパン）が結成される。当時の主な会員は，グレーン，アイスター，ロビンソン，サンプソン，山口四郎，横山晃らの諸氏。	1・26　帝銀事件 5月　〈舵〉復刊。
1950年 (昭25)	7・21　戦後初の外洋レースである大島レース（横浜→大島岡田港片道）開催。〈アーゴノート〉（慶應大ヨット部／増田一義）が単独完走優勝。朝鮮戦争のためアメリカ艇の参加は〈ブルーワンダー〉（28 ft ケッチ），〈はごろも〉（25 ft ヨール）の 2 艇のみであったが荒天のためリタイア。 8・26～29　CCJ. メンバー藤井敏男氏，12 ft ラグ・キャット艇にて瀬戸内海をクルージング。 11・17～24　横山晃氏〈ミス・シオガマ〉（28 ft ガフ・ヨール）で宮城県塩釜から横浜まで回航クルージング。	6月　朝鮮動乱始まる。 7月　金閣寺消失。 アメリカズ・カップに12 m クラスを採用。
1951年 (昭26)	2・24　日本ヨット協会会長に関谷健哉氏就任。 5・18　第 1 回シルバー・カップ・レース“大島レース”（鎧鐙～初島～大島～鎧鐙）を日本ヨット協会協力のもと開催。参加17艇。優勝〈さくら〉（25 ft 日本大学　所要時間21 h 03 m），RORC ルールを採用。	9・18　サンフランシスコ講和条約調印。 〈ソプラニーノ〉大西洋横断に成功。
1952年 (昭27)	5・23　第 2 回シルバー・カップ・レース“大島レース”。参加12艇，完走 3 艇。優勝〈インディペンデンス〉（23 ft 山口四郎）。 6・1　49 ft ケッチ〈わたりどり〉太平洋横断に横浜を出港。7・17　サンフランシスコに到着。 7・25　日本ヨット協会と CCJ が協同で日本外洋ヨット・レース（A 区：横浜～三崎，B 区：三崎～下田，C 区：下田～清水）を開催。参加 5 艇。優勝〈風早〉（国際6 m　U. S. 海軍）。ハンディキャップを付けずに着順による得点の総計で競技した。	
1953年 (昭28)	5・1　第 3 回シルバー・カップ・レース“大島レース”。参加12艇，優勝〈アルバトロス〉(22 ft, 新昭一)。荒天のため完走は 3 艇。 7・19　オリンピック・ヘルシンキ大会。日本選手団（小沢吉太郎団長，フィン級海徳敬次郎）派遣，27位。 7・24　日本ヨット協会主催第 2 回日本外洋レース。参加 6 艇。優勝〈アルバトロス〉。日本ヨット協会のハンディキャップを使用。	4・9　日航「もく星号」三原山で墜落。 5・1　二重橋血のメーデー事件起る。 5・19　ボクシングで初の世界チャンピオン白井義男誕生。
1954年 (昭29)	1・21　CCJ を改組し，日本オーシャン・レーシング・クラブ（Nippon Ocean Racing Club＝NORC）結成。設立当時の登録艇数は19艇。会長：山口四郎，副会長：A. A. マッケンジー，技術顧問：小山捷，委員：土井悦，福永昭，岡本豊，	

年号	主要事項	関連/社会事項
	関根久，渡辺修治，横山晃。	3・1　第5福竜丸水爆被災事件発生。
	3・28　NORC初の主催レースである木更津レース（横浜～木更津～横須賀）開催。参加12艇。総合優勝〈さくら〉（日本大学）。ファースト・ホーム〈風早〉（U.S.海軍）。	
	4・24　館山レース（横浜～館山～横須賀）。参加12艇。総合優勝〈アルバトロス〉（新昭一）。ファースト・ホーム〈風早〉（U.S.海軍）。	
	5・28　第4回大島レース。参加艇12艇。総合優勝〈ムヤ〉（A.A.マッケンジー）。	9・26　青函連絡船「洞爺丸」転覆。
	9・25　秋の館山レース。参加11艇。完走3艇。総合優勝〈ムヤ〉。	10・4　〈鳳凰丸〉太平洋横断に広島港出港。三上，未光，不島の3氏が同行し，10・26高松を出港，48日後にホノルルに到着。
	10・9　第1回初島レース（葉山～伊東＝1泊～初島～葉山）。往路と復路の2レグに分けてその合計タイムで競技。参加9艇。総合優勝〈ムヤ〉。	
	11・14　第2回木更津レース。参加10艇。総合優勝〈ドンガメⅣ〉（渡辺修治）。ファースト・ホームは〈ムヤ〉。	11・15　保守合同，自由民主党結成。
1955年（昭30）	5・6　第6回大島レース。参加12艇。総合優勝〈フルール・ブルー〉（25 ft. 井上正春）。	
	7・12　〈フルール・ブルー〉大阪に向けて横浜を出港。7・26　大阪に到着。	
	8・5　第2回初島レース。参加12艇。Aクラス優勝〈風早〉（U.S.海軍），Bクラス優勝〈ドンガメⅣ〉（渡辺修治）。	
1956年（昭31）	1・19　NORC関東支部が「関東ヨット協会」に加盟。	
	3・31　第4回館山レース。参加19艇。総合優勝〈ドンガメⅣ〉（渡辺修治）。	7・29　アドミラルズ・カップ・シリーズ始まる。
	5・25　第7回大島レース。参加18艇。総合優勝〈ドンガメⅣ〉（渡辺修治）。ファースト・ホームは〈フルール・ブルー〉。	9月　アメリカズ・カップ復活。〈コロンビア〉vs〈セプター〉。4―0で〈コロンビア〉がカップを防衛。
	7．26　第1回神子元島レース（葉山～神子元～葉山）。参加15艇。総合優勝〈古鷹〉（20 ft　福永昭）。ファースト・ホームは〈フルール・ブルー〉（井上正春）。	11．25　メルボルン・オリンピック。日本代表選手派遣はならず，岩田幸彰氏を視察員として派遣。
	10・19　第1回初島レース。以前の初島レースをやめ，横浜～初島回航～葉山のコースとする。総合優勝〈どんがめⅣ〉（渡辺修治）。	12・18　日本の国連加盟決定。
1957年（昭32）	NORC安全規則制定。	
	3・30　第5回館山レース。参加15艇。	
	4・30　小豆島に瀬戸内海のクルーザー6艇がミーティング。	
	5・17　第8回大島レース，参加15艇。総合優勝〈古鷹〉（福永昭）。	
	7．18　第2回神子元島レース。コースを鐙鐙～神子元～横浜（125浬）に変更。参加16艇。総合優勝〈黒潮〉（千葉大）。	
	10・11　第2回初島レース。参加11艇。総合優勝〈古鷹〉（福永昭）。	
1958年（昭33）	NORC内海支部設立。	
	3・22　第6回館山レース。	

年号	主要事項	関連/社会事項
	5・3　第9回大島レース。参加17艇。総合優勝〈ムヤ〉(A. A. マッケンジー)。	3・27　フルシチョフ，ソ連首相に就任。
	7・6　〈わたりどり〉クルーの1人鎮目守治氏，米艇〈Ramona〉にて日本人として初めてホノルル・レースに参加。	6・1　仏ド・ゴール内閣成立。
	7．31　第3回神子元島レース。	12・1　1万円札発行。
	10・24　第3回初島レース。	
	内海のレース活動が活発化。関西ヨット協会主催第2回関西長距離ヨットレース開催（西宮～洲本)。	
	内海支部主催西宮～和歌浦レース開催。	
1959年	3・21　第7回館山レース。参加15艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈シャーク8〉(吉川)。	
(昭34)	5・3　第10回大島レース。参加16艇。総合優勝〈フライング・フィッシュⅢ〉(巴工業)。ファースト・ホームは〈ムヤ〉(A. A. マッケンジー)。後半暴風のため5艇がDNF。	4・10　皇太子殿下御成婚。
		9・26　伊勢湾台風。
		11・11　貿易の自由化。
	7・18　関西ヨット協会主催第3回関西長距離ヨットレース。参加9艇。総合優勝，ファースト・ホーム〈ツイン・スター〉(秋田博正)。	
	7・24　第4回神子元島レース。コースを葉山～利島～神子元～葉山に変更。参加16艇。総合優勝〈仰秀〉(東京大学)。超微風のため完走は6艇のみ。	
	10・17　第4回初島レース。台風接近のためコースを短縮。初島を回らず横浜～葉山間で挙行。参加13艇。総合優勝〈ジョビアル・ファイブ〉(小田)。	
1960年	東海支部発足。	
(昭35)	4・28　第1回下田レース。この年から館山レースはなくなり，下田レース（小網代～下田）となる。Aクラス優勝〈黒潮〉(千葉大学)，Bクラス優勝〈マヤⅡ〉(市川・池田)。	
	5・27　第11回大島レース。参加16艇。総合優勝〈月光〉(久保田)。	6・11　第1回大西洋シングルハンド・レース・スタート。参加5艇。タイム・アローワンスなしで行なわれ，優勝は〈ジプシー・モスⅢ〉(フランシス・チチェスター)。
	6・15　NORC会長山口四郎氏（巴工業社長）急逝。	
	7・16　紀伊水道横断洲本レース。Y19（塚本修）が優勝。	
	8・5　第1回岡田レース（横浜～大島・岡田)。参加16艇。総合優勝〈シャークⅦ〉(関根久)。ファースト・ホームも〈シャークⅦ〉。	
	8・5　第1回鳥羽パール・レース(横浜～鳥羽)。参加4艇。総合・Bクラス優勝〈チタ〉(チタ・グループ　所要時間93 h 32 m)，Aクラス優勝〈さがみⅡ〉(飯島元次　所要時間91 h 20 m)。ファースト・ホームは〈さがみⅡ〉。	8・25　第17回オリンピック・ローマ大会。日本より堀江喜三監督の下，フィン（穂積八洲雄＝23位)，スター（山田水域・酒井原良松＝26位)，ドラゴン（石井正行・川田節郎・岡本豊＝22位）が参加した。
	10・9　関東学生外洋レース開催（横浜～初島～葉山)。参加5艇。優勝〈黒潮〉(千葉大学)。	
	11・5　第5回初島レース（走水～初島～葉山に変更)。参加22艇。Aクラス優勝〈さがみⅡ〉(飯島元次)，Bクラス優勝〈バレリーナ〉(クリスチャンセン)。	10月日本ヨット協会関谷健哉会長が辞任し，山県勝見会長が就任。同氏で3代目となる。
		京急油壺ヨッテル開設。

年号	主要事項	関連/社会事項
1961年（昭36）	1960年6月に前会長山口四郎氏急逝以来空席となっていた会長に，前日本ヨット協会会長関谷健哉氏が就任。	
	3・18 第1回伊東レース（小網代～伊東，20日伊東～小網代の2レグで行なう）参加26艇。総合優勝〈さがみⅡ〉（飯島）。	
	4・23 東海支部主催四日市レース（鬼崎～四日市～鬼崎）。優勝〈Lyra〉（NUYC）。	
	4・28 第2回下田レース。総合優勝〈しおかぜ〉（山本）。	
	5・27 第12回大島レース。参加24艇。総合優勝〈マヤⅡ〉（市川）。	
	7・28 第2回鳥羽パール・レース（コースを鳥羽～横浜に変更）。参加19艇。総合優勝〈どんがめⅥ〉（渡辺修治）。ファースト・ホームは〈白凰〉。	7・4 ホノルル・レース（トランスパック・レース）。参加41艇。練習帆船〈日本丸〉〈海王丸〉が特別参加。
	8・12 関西ヨット協会主催第5回関西長距離ヨットレース（西宮～洲本）。参加10艇。優勝〈リトルキング〉（山口，長畑　Y19）。	8・7 西宮，須磨，的形のY19セーラーが集まり「Y19クラブ」結成。会長D. J. カイリー氏。
	8・15 内海支部主催第4回紀伊水道レース（新和歌浦～友ケ島～沼島～蟻島～新和歌浦）参加9艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈コラーサ〉（Y19　鹿島郁夫）。	9・23 Y19クラブ主催第1回大阪湾横断レース（須磨～淡輪）。優勝〈ボレアス〉（合田，井上，佐藤）。
	10・14 学生外洋レース（横浜～初島～横浜）。優勝〈べんけいⅡ〉（法政）。ファースト・ホーム〈早風〉（早大）。	12月 日本舟艇振興会（業者団体）発足。
	10・15 東海支部主催蒲郡レース。優勝〈ネイビーブルー〉（NBCC）。	
	11・7 関東支部主催第6回初島レース。参加27艇。総合優勝〈ドンガメⅥ〉（渡辺修治）。	12月 日本ヨット協会，岸記念体育館内に新事務所開設。
	12・4 伊豆急開通記念下田レース。参加16艇。総合優勝〈イーグル〉。	
1962年（昭37）	3・23 神子元島レース。参加9艇。総合優勝〈さがみⅡ〉（飯島元次）。ファースト・ホーム〈サルモンⅡ〉（富永弘）。	
	3・23 初島レース。参加20艇。総合優勝〈フラミンゴ〉。	
	3月 〈コンテッサⅡ〉（石原慎太郎），第1回チャイナシー・レースに出場。日本の外洋ヨット初の国際レース参加。成績4位。	
	4・14 下田レース（下田～小網代）。参加11艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈シレナ〉（大儀見薫）。	
	4・15 東海支部主催オープン・レース。参加5艇。優勝〈ライラ〉。	4・17～19 第1回東京ボートショー開催。主催日本舟艇振興会。会場＝東京体育館
	5・5 第13回大島レース。参加32艇。総合優勝〈アーゴノート〉，ファースト・ホーム〈さがみⅡ〉（飯島元次）。	
	5・5 東海支部蒲郡レース。優勝〈ルナ〉。	4・29 Y19クラブオープニング・レース。参加8艇。優勝〈ミネルバ〉（貴伝名，杉本，大橋）。
	7・7 内海支部第5回紀伊水道レース（新和歌浦～沼島～蟻島～新和歌浦）。優勝〈コンパス・ローズ〉（林茂）。ファースト・ホーム〈ツインスター〉（秋田博正）。	
	7・27 第3回鳥羽パール・レース。参加32艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈バレリーナ〉（クリスチャンセン）。	
	8・12 堀江謙一氏〈マーメイド〉（19 ft）にて単独太平洋横断に成功し，サンフランシスコ到着（5・12に西宮出港）。	
	9・7 半年の予定で「NORCヨット教室」開催。	9・15 アメリカズ・カップ。〈ウエザリー〉vs〈グレーテル〉（豪）4-1で〈ウエザリー〉が防衛。
	11・3 初島および利島レース。参加43艇（内32艇は初島，11艇が利島回り）。初島レース〈翔鶴〉がファースト・ホーム。利島	

年号	主要事項	関連/社会事項
	レース〈イーグル〉のみ完走。このレースで〈早風〉（早大），〈ミヤ〉（慶応）の2艇が行方不明。乗員10名（早風＝三原隆四，小島信浩，青柳充洪，手塚次夫，上田淳一，斉藤元紀，ミヤ＝寺田辰六，松宮雄一，松宮清，吉岡義哲の各氏）が行方不明。及び〈ノブチャン〉の井関幸雄氏が落水して行方不明となる。	
1963年（昭38）	関東支部組織刷新。東京湾，横須賀，油壺，小網代，葉山の5フリートを結成。	
	3・23 初島レース。参加26艇。総合優勝〈モサⅡ〉ファースト・ホームは〈さがみⅡ〉。	
	4・28 第14回大島レース。参加21艇。総合優勝〈アオレレ〉（住友S. C.）。ファースト・ホーム〈シレナ〉（大儀見薫）。	4・28 〈コンパスローズⅡ〉（林茂，柏村勲）日本一周に的形を出港。
	5・2 内海支部主催小豆島ランデブー。参加13艇。	
	7・4 トランスパック・レースに〈コンテッサⅢ〉（石原裕次郎）が参加。26位。	9・24 日本ヨット協会理事山口良一氏死去。行年44歳。
	7・26 第4回鳥羽パール・レース。参加24艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈竜王丸〉（陳秀雄）。	10・4 セール・メーカー大原弘山製帆所主大原多美雄氏死去。行年60歳。
	9・20 神子元島レース。参加10艇。総合優勝〈シレナ〉（大儀見薫）。	11・22 ケネディー米大統領暗殺される。
	10・20 東海支部第3回蒲郡レース。参加4艇。優勝〈ネイビーブルー〉。	
1964年（昭39）	1・23 日本外洋帆走協会設立のための発起人会が開かれる。関谷会長，飯島元次，植田一信，渡辺修治，土肥勝由，横山晃，福元弘，田山のメンバー（銀座オリンピックにて）。	
	2・1 NORC（日本オーシャン・レーシング・クラブ）が，社団法人日本外洋帆走協会（略称・呼称は従来通りNORC）に改組。初年度役員は（会長）関谷健哉。（副会長）古屋徳兵衛，秋田博正。（専務理事）飯島元次。	
	2・16 第1回理事会（飯島商店にて）	
	3月 第2回チャイナシー・レースに〈コンテッサⅡ〉（石原慎太郎）が参加。	3・10 岡本造船所の岡本酒造氏が急逝。行年70歳。
	3・20 学習院大学ヨット部〈翔鶴〉（29 ft）が3・21小網代スタートで行われる予定だった初島レース参加の為廻航中，三浦半島南岸の岩場にて遭難。市村善忠，大野繁郎，麻生次郎，松平永忠，若林克人の各氏が死亡。	8・15 関西ヨットクラブ結成。 8・22 ドラゴン級を除くオリンピック4種目（フィン級，FD級，スター級，5.5 m級）の日本代表選手最終選考会。
	5・4 神津島レース（下田～神津島～城ヶ島）。	9・19 東京ボート株式会社社長鈴木享氏が急逝。行年61歳。
	5・3 野島レース（鬼崎～野島～鬼崎）。	10・10 国鉄東海道新幹線開通。
	5・22 NORC海技教室が朝日新聞社後援で開講。	10・10 第18回オリンピック東京大会開催（江の島）。成績はフィン級15位(33隻)，FD級15位(21隻)，スター級13位(17隻)，ドラゴン級17位(23隻)，国際5.5 14位(15隻)。
	5・23 第15回大島レース。参加24艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈シレナ〉（大儀見薫）。	
	7・24 第5回鳥羽パールレース。参加19艇。総合優勝〈ノブチャン〉ファースト・ホーム〈K—7〉。	
	8・15 第8回洲本レース。参加12艇。優勝〈叉玄〉。	
	10・31 神子元島レース（コース：小網代スタート，神子元島反時	

年号	主要事項	関連/社会事項
	計廻，城ヶ島フィニッシュ。出場16艇。総合優勝〈シレナ〉（大儀見薫）。	
	10・11　蒲郡レース。参加９艇。優勝〈ネイビー・ブルー〉	
	11・22　小網代カップ・レース。参加17艇，優勝〈コンテッサⅡ〉（石原慎太郎）。	
	11・23　第２回高松レース。優勝〈ミネルバⅡ〉（貴伝名一良）。11・21　竹生島レース。	11・24　千葉県沖でシーホース68号艇遭難。
	12・13　第１回相模湾ポイントレース。参加24艇。優勝〈イーグル〉（松田）。ファースト・ホーム〈コンテッサⅡ〉。	
1965年（昭40）	1・17　第２回相模湾ポイントレース。参加21艇。優勝〈ジョヴィアルⅤ〉。	
	2月　第３回相模湾ポイントレース。優勝〈シレナ〉（大儀見薫）。ファースト・ホーム〈汐風〉。	2・7　米機北爆開始。ベトナム戦激化。
	4・3　初島レース（小網代湾外スタート）。参加20艇。総合優勝〈モサⅡ〉。ファースト・ホーム〈ロータス〉。	
	4・10　NORC 事務局，中央区日本橋北新堀町から港区琴平町35船舶振興ビル日本海事広報協会内へ移転。	「テンペスト」国際級に採用。江の島ヨットクラブに OP 級入る。
	5・2　下田南進黒潮レース。参加13艇。優勝〈シェダー〉。	少年ヨット活動始まる。
	6月　京都支部発足。（後の近畿北陸支部）横浜～神戸レース。	ヨット協会誌「YACHT」復刊。
	6・13　京都支部第１回堅田～沖ノ島レース。参加６艇。	7・1　名神高速道路全通。
	7月　トランスパック・レース。〈コンテッサⅡ〉（石原裕次郎，49位），〈チタⅡ〉（丹羽由昌，53位）。東海支部熊野灘レース（浜島～鬼崎～尾鷲崎）。参加５艇。優勝艇〈ケリダ〉（ブラザーミシン）。ファースト・ホーム〈タートル〉（竹内佐知彦）。	ワントン・カップ始まる。（レーティング27.5 ft）。
	7・12　紀伊水道レース。参加６艇。優勝〈ビーバーⅢ〉。ファースト・ホーム〈さちかぜ〉。	
	7・23　第６回鳥羽パールレース。全艇タイムリミットで，ノーレース。	
	8・14　第９回洲本レース。参加12艇。優勝〈ドルフィンⅢ〉。ファースト・ホーム〈琴塚〉。	
	8月　東海支部三河湾レース。	
	9・25　初島レース。	
	9・26　東海支部蒲郡レース。参加９艇。優勝〈カレン〉（大野）	
	10・22　神子元島レース。参加８艇。優勝，ファースト・ホーム〈チルデ〉。	
	11・20　小網代カップレース。参加13艇。優勝およびファースト・ホーム〈シレナ〉（大儀見薫）。	
	11・20　内海支部高松レース。的形港～高松港。	
	12月　関谷健哉氏（NORC 会長・横浜海洋科学博物館長），勲２等瑞宝章授与。	12・8　日韓条約調印。
1966年（昭41）	1・30　第１回相模湾ポイントレース。第２コース（小網代～江の島～葉山～小網代）で行なわれる。優勝〈コンテッサⅡ〉。	1月　大学紛争始まる。

年号	主要事項	関連/社会事項
	2・27　第2回相模湾ポイントレース。優勝〈ロータス〉。 3月　第3回チャイナシー・レースに〈ふじ〉(陳秀雄，DNF)，〈月光Ⅱ〉(久保田正敬，12位) が参加。 4・2　初島レース。20時小網代スタート，小網代～初島～小網代。総合優勝〈ジョビアル-5Ⅱ〉。ファースト・ホームは〈ロータス〉。 5・4　黒潮南進レース（下田～神子元～城ヶ島)。暴風雨のため1日延期，コースも変更して行なわれた。総合優勝〈はやとり〉。ファースト・ホーム〈コンテッサⅡ〉。 5・15　第3回相模湾ポイントレース。18隻参加。優勝〈モサⅢ〉。 5・28　第16回大島レース。正午葉山スタート，参加21隻。総合優勝〈トンガ〉。ファースト・ホーム〈コンテッサⅡ〉。 6・12　第4回相模湾ポイントレース。参加19隻。優勝〈〈コンテッサⅡ〉。 6・25　初島レース。参加19隻。総合優勝およびファースト・ホーム〈コンテッサⅡ〉。 7・17　第5回相模湾ポイントレース。江の島～葉山～小網代湾フィニッシュ。参加14隻。優勝〈コンテッサⅡ〉。 7・29　第7回鳥羽パールレース。参加艇17隻。総合優勝〈モサⅢ〉(小泉信一)。ファースト・ホームはオランダの 73 ft. 外洋レーサー〈ストーム・フォーゲル〉。 8・7　NORC「熱海ランデブー」開催。 東海支部三河島湾レース。優勝，ファースト・ホーム〈ライラ〉。 8・14　第6回相模湾ポイントレース。参加17隻。優勝〈トンガ〉。 9・11　第7回相模湾ポイントレース。参加20隻。優勝〈トンガ〉。 10・2　東海支部蒲郡レース。参加9隻。総合優勝〈タートル〉。 10・2　第8回相模湾ポイントレース。参加9隻。優勝〈コンテッサⅡ〉。 10. 21　神子元島レース。参加13隻。総合優勝〈モサⅢ〉。ファースト・ホーム〈稲竜〉。 10・22　初島レース。参加13隻。ファースト・ホーム及び総合優勝〈ロータス〉。 11・13　第9回相模湾ポイントレース。参加15隻。優勝〈K-7〉。 11・2　内海支部高松レース。的形～高松（43マイル)。参加9隻。ファースト・ホーム及び総合優勝〈リヒト〉(甲南大学)。 11・26　第4回小網代カップレース。参加17隻。優勝〈シレナ〉(大儀見薫)。ファースト・ホーム〈稲竜〉(栗原宣明)。 12・11　第10回相模湾ポイントレース。参加17艇。優勝〈コンテッサⅡ〉。	2・4　全日空機羽田沖に墜落。 4月　中国社会主義文化大革命起る。 5月　第1回ワン・オブ・ア・カインド・レガッタ開催。½トン・カップ始まる。 11・12　極東選手権が香港にて開催。(日本総合3位)。
1967年 (昭42)	1・22　第1回相模湾ポイントレース。参加23艇。優勝〈竜王丸〉。 2・19　第2回相模湾ポイントレース。優勝〈コンテッサⅡ〉。 2・26　西部内海支部を改め，西内海支部の名称により結成。NORC レース旗を制定。 3・19　第3回相模湾ポイントレース。 4・1　初島レース。参加19艇。総合優勝〈ケロニア〉。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉。	

年号	主要事項	関連/社会事項
	4・16　第4回相模湾ポイントレース。参加19艇。優勝〈コンテッサⅡ〉。	キングフィッシャー協会の第3回親善レース。
	5・3　第1回八丈島レース。参加5艇。優勝〈チタⅡ〉（丹羽由昌）。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉（山崎達光）。	
	5・5　第1回大島廻航レース。参加艇13隻。優勝〈ケロニア〉（大谷正彦）。ファースト・ホーム〈竜王丸〉（馬場邦彦）。	
	5・14　第5回相模湾ポイントレース。参加艇21隻。優勝〈竜王丸〉。	
	5・27　第17回大島レース。参加艇28隻。総合優勝〈モサⅢ〉（守屋克己）。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉（山崎達光）。	
	6・11　第6回相模湾ポイントレース。参加艇24隻。優勝〈竜王丸〉。	6・11　全日本学生モーターボート選手権。優勝福岡大。
	6・24　初島レース。参加艇29隻。総合優勝〈ケロニア〉（大谷正彦）。ファースト・ホーム〈潮風Ⅲ〉（竹下政彦）。	
	7・9　第7回相模湾ポイントレース。参加艇16隻。優勝〈竜王丸〉。	
	7・16　関東支部上半期表彰式（江の島ヨットクラブ）。	
	7・28　第8回鳥羽パールレース。参加艇22隻。総合優勝〈ミス・サンバード〉。	9・12　アメリカズ・カップ〈インレピッド〉が防衛。
	8・13　第8回相模湾ポイントレース。参加艇24隻。	9・17～20　第22回国体開催。ヨット競技優勝茨城。
	8・27　関東支部主催「クルーザー海洋教室」。協賛艇12隻43名。	10・8　第1次羽田事件。
	9・3　第9回相模湾ポイントレース。総合優勝〈モサⅢ〉。	10・20　吉田茂死去（戦後初の国葬）。
	10・1　第10回相模湾ポイントレース。	〈ジプシーモスⅣ〉でフランシス・チェチェスター（65歳）が単独世界一周（226日間）に成功。
	10・20　第12回神子元島レース。参加艇21隻。総合優勝〈シレナ〉（大儀見薫）。	¼トン・カップ始まる。
	10・28　第3回初島レース。	11・25　Y-15遭難。
	11・3　相模湾葉山沖にて〈ジョビアルV-1〉（武蔵工大所有）遭難。	
	11・25　第5回小網代カップレース。参加13隻。総合優勝およびファースト・ホーム〈飛車角Ⅱ〉（名和幸夫）。	
1968年（昭43）	1・21　第1回相模湾ポイントレース。参加22艇。優勝〈天城〉。他艇は全艇DNF。	
	2・18　第11回理事会にて，小笠原レース計画案が出される。（渡辺，角田理事）。役員は関谷健哉氏（会長），古屋徳兵衛，秋田博正氏（副会長），大儀見薫氏（専務理事）。	
	4・5　〈ミス・サンバード〉（山崎達光）と〈ミネルバⅢ〉（貴伝名一良）の2艇がチャイナシー・レースに参加。〈ミネルバⅢ〉，〈ミス・サンバード〉は，それぞれ5位と9位。	
	4・28　大島廻航レース。	
	5・2　第2回八丈島レース。下田スタート。参加艇6隻。優勝およびファースト・ホーム〈天城〉（渡辺修治）。	
	5・25　第18回大島レース。	
	6・8　京都支部多景島レース。沖の島～多景島～白石～沖の島。	6月　神奈川県小網代湾にシーボニア・ヨットハーバー開設。シーボニア・ヨットクラブ設立。
	6・9　第6回相模湾ポイントレース。参加艇27艇。前期6戦終了。前期総合優勝〈はやまる〉。JOGカップ〈明日香〉（加藤栄美）。	
	6・29　初島「舵」杯レース。参加艇17隻。優勝〈明日香〉（加藤栄美）。ファースト・ホーム〈モサⅢ〉。	
	7・20　内海支部紀伊水道レース。	
	7・25　第1回太平洋横断レースにおいてスローカム協会に協力す	

年号	主要事項	関連/社会事項
	ることを決定（第13回理事会）。	
	7　26　第９回鳥羽パールレース。参加艇26隻。強風の為，全艇 DNF。	
	8・10　NORC 主催クルーザー夏祭り。シーボニア・ヨットクラブ前にて開催。	
	8・15　西内海支部にて別府フリート結成。	
	8・17　第１回別府レース（別府湾第４号灯標～山口県八島）。参加８艇。優勝〈牛若丸〉。ファースト・ホーム〈琴塚〉。	
	8・18　「NORC 海洋教室」開催。	
	10・5　西内海支部柱島レース（宮島～手島～絵の島）。優勝〈やしろ〉。	10月　第19回オリンピック・メキシコ大会。NORC のメンバー陳氏，メキシコ五輪ドラゴン級に出場。
	10・5　京都支部竹生島レース。	
	10・18　神子元島レース。	10・17　川端康成ノーベル文学賞受賞。
	10・26　初島レース。	
	11・3　相模湾クラスⅤ親善レース。参加13艇。優勝〈あすなろ〉。	12・10　府中で３億円事件起る。
	11・22　内海支部高松レース。参加10艇。優勝〈甲竜Ⅰ〉。	
	11・23　第６回小網代カップレース。参加22艇。優勝〈オリンパスⅢ〉（落合公平）。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉。	
	12・5　東海支部，年度表賞式ならびに年末例会。	
	12・8　相模湾ポイントレース。参加21艇。優勝〈はやまる〉。	
1969年（昭44）	太平洋横断シングルハンド・レース（スローカム協会主催）に協力。IOR 制定。1970年より発効。	1・18　東大安田講堂事件。
	1・26　東海支部，〈チタⅢ世〉の壮行会が行なわれる。	1・20　ニクソン米国大統領就任。
	2・9　相模湾ポイントレース。	
	2・20　内海支部，オーナー会議が開催される。	
	3・9　東海支部，第８回海技教室が開かれる。	
	3・16　第２回相模湾ポイントレース。参加26艇。	3・15　太平洋単独横断レース（サンフランシスコ～城ヶ島）で〈ペンデュックⅤ〉（タバルリー）優勝（39日間）。
	3・21　東海支部第２回伊勢湾ポイントレース。優勝〈しゃち〉。	
	4・2　東海支部第１回造艇懇話会が開催される。	
	4・5　初島レース。参加23艇。優勝およびファースト・ホーム〈くろしおⅡ〉。	
	4・6　東海支部伊勢湾レース。優勝〈あや〉。	
	4・19　東海支部，小牧救難航空隊を見学する。	
	4・20　第３回相模湾ポイントレース。	
	4・26　第３回大島廻航レース。参加14艇。総合優勝〈レッドシャーク〉。（関根久）。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉。	
	5・1　第３回八丈島レース。小網代スタート。参加６艇。優勝〈はやまる〉。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉。	
	5・3　西内海支部ランデブー開催。	
	5・24　第19回大島レース。参加25艇。総合優勝〈竜王〉。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉。	フィン級太平洋選手権開催（11カ国28隻）。
	6・8　相模湾ポイントレース。参加29艇。	6・8　ベトナムの米軍撤退開始。
	6・28　初島レース。参加23艇。優勝〈ベラ〉（武市俊）。ファースト・ホーム〈シマ〉（長谷川喜一郎）。	7・20　アポロ11号で人類月に第１歩を記す。
	7月　トランスパック・レースに〈チタⅢ〉（丹羽由昌，47位）が	

年号	主要事項	関連/社会事項
	参加。	
	7・25　第10回鳥羽パールレース。参加28艇。総合優勝〈ベガⅢ〉（宮沢秀夫）。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉（山崎達光）。	
	8・2　シーボニアヨットクラブにて「夏まつり」開催。	
	8・17　内海支部洲本レース。参加18艇。	
	8・31　第3回「クルーザー教室」開催。参加者40名。	
	9・7　相模湾ポイントレース。参加34艇。	
	9・21　西内海支部ダイヤモンドレース。優勝〈アンタレス〉。	
	10・12　相模湾ポイントレース。	
	11・6　相模湾ポイントレース。	
	11・14　第14回神子元島レース。参加23艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈竜王〉。	
	11・15　西内海支部柱島レース。	
	11・22　第7回小網代カップレース。参加28艇。総合優勝〈くろしおⅡ〉（小林敏男）。	
	12・26　シドニー～ホバート・レースに〈バーゴ〉（武田陽信，21位）が参加。	
1970年（昭45）	1・15　中部支部伊勢湾ポイントレース。参加5艇。優勝〈ゼロ〉。	
	2・8　相模湾ポイントレース。 2月の理事会にて、関谷健哉氏（会長），古屋徳兵衛，秋田博正氏（副会長），大儀見薫氏（専務理事）を再選。	
	3月　第5回チャイナシー・レースで〈チタⅢ〉（丹羽艇長）が総合優勝を果たす。総合2位は〈エピキュリアンⅡ〉（東海支部）。	3・15　大阪万国博覧会開幕。 3・31　日航機「よど号」乗っ取り事件。
	4・4　初島レース。参加27艇。	
	4・25　大島廻航レース。参加17艇。	
	5・1　第4回八丈島レース。参加9隻。総合優勝およびファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉（山崎達光）。	
	5・9　第20回（緊急）理事会。角田東海支部長より会員艇〈エピキュリアンⅡ〉の密輸事件の経過詳細説明あり。	
	5・23　第20回大島レース。参加29隻。	
	7・24　第11回鳥羽パールレース。参加47艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈竜王〉。	
	8・1　「NORC夏まつり」シーボニア・ヨットハーバーで開催。	
	8月　第8回相模湾ポイントレース。参加31艇。	
	9・6　第9回相模湾ポイントレース。参加34艇。サマーシリーズ・レース総合成績。クラスⅠⅡⅢ混合，クラスⅢ優勝〈竜王〉。クラスⅠ優勝〈K―7〉。クラスⅡ優勝〈コンテッサⅡ〉。クラスⅣⅤ混合，クラスⅣ優勝〈ベガⅢ〉。クラスⅤ優勝〈ホリデイ〉。	
	10・9　第15回神子元島レース。参加24艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉（山崎達光）。	
	10・9　第13回紀伊水道レース。参加7艇。優勝〈白峰Ⅱ〉（松岡敏）。	11・25　三島由紀夫割腹自殺。
	11・15　第11回相模湾ポイントレース。参加28艇。	

年号	主要事項	関連/社会事項
	11・23　第8回小網代カップ・レース。参加21艇。総合優勝〈メルジーネ〉（武部喜一）。ファースト・ホーム〈K—7〉（栗林定友）。	学連制式艇に470級採用。
	12・6　NORC 内海支部主催第1回高松ポイントレース。参加8艇。優勝〈でんぷくⅡ〉。	第6回アジア大会ヨット競技にFD，OK，モス級優勝。
1971年（昭46）	1・30　第1回相模湾ポイントレース。参加33艇。	1・22　ドラゴン世界選手権大会。参加16艇。
	3・14　第1回相模湾小型クルーザーレース。参加17艇。優勝〈さら文〉。	
	3・21　内海支部主催岡山ヨット・クラブ結成記念レース。参加12艇。優勝〈ごんべえ〉。	
	4・10　初島レース。参加36艇。総合優勝〈竜王〉。	
	5・1　第5回八丈島レース。参加15艇。優勝〈竜王〉（陳秀雄）。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉（山崎達光）。	
	5・2　西内海支部主催別府レース。参加17艇。優勝〈しらみねⅠ〉。	
	5・8　第5回大島廻航レース。参加22艇。総合優勝〈竜王〉。	
	5・23　大阪湾横断レース。参加16艇。優勝〈アルティミス〉。	
	6・12　第24回理事会にて翌年の1972年に那覇～城ヶ島国際レースを実施することを決定。	6月　沖縄返還協定調印。
	6・19　初島レース。参加43艇。総合優勝〈竜王〉。	
	6・29　東海支部の〈白雲〉（榊原伊三氏2名）が世界一周達成。	
	7・18　衣浦再発足記念レース。総合優勝〈アヤ〉。ファースト・ホーム〈エピキュリアン〉。	7・14　トランスパック・レース。〈ウインドワード・パッセージ〉が完全優勝。
	7・30　第12回鳥羽パールレース。参加62艇。鳥羽～城ヶ島。総合優勝〈ベガ〉。ファースト・ホーム〈ミス・サンバード〉。	7・29　アドミラルズ・カップ。英国が優勝。
	8・14　NORC 内海支部夏まつり。	
	8・16　NORC 関東支部夏まつり。	9・5～9・8　第26回国民体育大会ヨット競技。
	9・12　ジャパンカップ・レース（稲取レース）。Aクラス1位〈コンテッサⅡ〉，Bクラス1位〈竜王〉。	
	9・12　第3回衣浦ポイントレース。参加10艇。総合優勝〈サイキ〉。ファースト・ホーム〈チタⅢ〉。	
	10・1～3　第16回神子元島レース。参加27艇。ファースト・ホーム〈ロシナンテ〉。クラスⅠ～Ⅴ優勝〈旭Ⅱ〉。クラスⅣ優勝〈昌代〉。	10月　中華人民共和国，国連に加盟。
	10・24　第6回播磨灘クラスⅤレース。参加26艇。優勝〈ドンジリⅡ〉。	12・5　シーラス148号艇遭難。稲村ヶ崎沖。3名死亡。
	11・20　第9回小網代カップレース。参加艇20隻。優勝〈サンバードⅡ〉。	
	12・2　東海支部冬まつり開催。	
	12・4　高松レース。参加18艇。	
	12・12　内陸支部第5回高松ポイントレース。	
	12・22　関東支部冬まつり開催。	
	12・29　シドニー～ホバート・レース。日本艇〈バーゴⅡ〉は総合36位。	
1972年（昭47）	2・26　クラブハウス委員会により，クラブハウスとして城ヶ島灯台博物館護受案が出される。関谷健哉氏（会長），古屋徳兵衛，秋田博正氏（副会長），大儀見薫氏（専務理事）再選。	1・24　グァム島で横井庄一元日本兵発見。

年号	主要事項	関連/社会事項
	3・12　相模湾ポイントレース。参加19艇。優勝〈サンバードⅡ〉。	2・3　札幌冬期オリンピック開幕。
	3・19　相模湾ポイントレース。参加18艇。優勝〈バーバリアンⅡ〉。	
	3・20　三崎沖にて〈オリンパスⅢ〉が遭難。3名死亡。	
	3・27　第6回チャイナシー・レースに〈チタⅢ〉(丹羽由昌，3位)が参加。	
	4・1　NORC事務局が港区芝琴平町の船舶振興ビル3Fに移転。	
	4・16　相模湾ポイントレース。参加艇37隻。総合優勝〈シマⅡ〉。	
	4・29　第1回沖縄～東京レース。参加12艇。830浬。総合優勝〈チタⅢ〉(所要時間108 h 32 m 17 s)。	
	4・29　第6回大島廻航レース。参加艇34隻。総合優勝〈シーファーラーⅢ〉。	
	5・3　内海支部ランデブー。	
	5・13　第1回玄海レース。参加15艇。優勝〈山笠〉(福岡フリート)。	5・15　沖縄祖国復帰。
	5・27　第22回大島レース。参加39艇。総合優勝〈くろしお〉。	6・4　第90回キールウィーク。参加国33ヶ国，参加艇800隻。
	6・17　内海支部臨時総会，関西ヨットクラブにて開催。	6・11　大西洋横断シングル・ハンド・レース開催。
	6・24　第2回初島レース。参加50艇。優勝〈クレージー・ブルー〉。	6・16　バミューダ・レース開催。
	7・28　第13回鳥羽パールレース。参加艇68隻。総合優勝—IORクラス〈レナ〉，RORCクラス〈たけし〉。	6・18　ジャパンカップ参加12艇で開催。
	8・13　第3回相模湾ポイントレース。参加艇13隻。優勝〈旭Ⅱ〉。	7・14　470級ヨーロッパ選手権に日本チーム出場。
	9・10　第3回高松ポイントレース。参加14艇。総合優勝〈ドンドロ〉。	8・28　キールにおいてミュンヘン・オリンピック・ヨット競技開催。日本フィン級27位，FD級19位。
	9・16　佐世保レース。27浬。参加11艇。総合優勝〈志摩〉。	9月　日中国交回復。
	10・10　第1回葉山カップレース。参加16艇。ファースト・ホーム〈サンバードⅡ〉。	
	10・20　第17回神子元島レース。参加33艇。総合優勝〈シー・ファーラーⅢ〉。	
	11・3　第3回初島レース。参加艇53隻。総合優勝〈リーディング・レディー〉。	
	11・18　第10回小網代カップ。参加27隻。総合優勝〈ローデムⅢ〉。ファースト・ホーム〈旭Ⅱ〉。	
	12・9　ワントン・カップ(シドニー)に〈サンバードⅡ〉(山崎達光，14位)が参加。〈サンバードⅡ〉はシドニー～ホバート・レースにも参加した(24位)。〈バーゴⅡ〉(武田陽信)は50位。	
1973年(昭48)	2月　初代会長関谷健哉氏，会長を辞任し，名誉会長となる。	1月　ベトナム和平協定調印。金融引き締まり，円為替を変動為替制に移行。
	3・4　第1回相模湾ポイントレース。参加46隻。	4月　ウォーターゲート事件。
	3・18　第2回相模湾ポイントレース。参加46隻。	
	4・1　第3回相模湾ポイントレース。参加45隻。	
	4・14　初島レース。参加54隻。クラスⅠ～Ⅴ総合優勝〈サンバードⅡ〉。クラスⅥ～Ⅷ総合優勝艇〈トレーサー〉。	
	5・3　八丈島レース。参加25隻。ファースト・ホームおよびクラスⅠ～Ⅲ優勝〈サンバードⅡ〉。クラスⅣ～Ⅴ優勝〈ローデムⅢ〉。	
	5・5　東海支部熊野レース。総合優勝〈グランパス〉。ファースト・ホーム〈ナイトⅡ〉。	
	5・19　第23回大島レース。参加46隻。クラスⅠ～Ⅴ優勝〈サン・ス	

年号	主要事項	関連/社会事項
	ピナー〉。クラスⅥ～Ⅶ優勝〈トレーサー〉。	
	5・27　内海支部大阪湾横断レース。13隻参加。総合優勝〈多賀Ⅱ〉。ファースト・ホーム〈シェラザード〉。	
	6月　NORC 事務局，船舶振興ビル３Ｆから４Ｆに移転。	学連はこの年からＡ級ディンギー廃止，国際470級採用。
	6・10　内海支部西宮ポイントレース。参加12隻。修正１位およびファースト・ホーム〈フジコⅢ〉。	
	6・3　第４回相模湾ポイントレース。参加52隻。	
	6・16　初島レース。参加56隻。クラスⅠ～Ⅲ優勝〈旭Ⅲ〉。クラスⅣ優勝〈クレージー・ブルー〉。クラスⅤ優勝〈さら文〉。クラスⅥ優勝〈ミストラル〉。クラスⅦ優勝〈トレーサー〉。ファースト・ホーム〈ロシナンテⅢ〉。	
	6月　ハーフトン・カップ（デンマーク）に〈サラブレット〉(伊藤正，８位）が参加。	
	7月　トランスパック・レースに〈コンテッサⅢ〉(石原裕次郎，53位）が参加。	
	8・1　堀江謙一氏〈マーメイドⅢ〉単独世界一周（西回り）航海のため生穂港を出港。翌74年１月５日ホーン岬通過，５月４日忠岡港（大阪）帰港。275日13時間10分。	
	8・3　第14回鳥羽パールレース参加97隻。クラスⅠ～Ⅴ総合優勝〈トシⅢ〉。クラスⅥ～Ⅶ総合優勝〈トレーサー〉。	8・8　金大中事件起る。
	9・15　沼津・清水フリート共催第１回神子元島レース。清水～神子元島～沼津間約70マイル。参加15隻。Ａクラス優勝〈ウィンディー〉。Ｂクラス優勝〈トキⅡ〉。	
	10・12　第18回神子元島レース。参加51隻。総合優勝およびファースト・ホーム〈旭Ⅱ〉。	10月　第４次中東戦争起り，石油危機，狂乱物価現出。
	11月　ORC 国際会議（英）において，NORC がグループⅪに正式に記載されることになる。NORC が正式のナショナル・オーソリティーに指定公認されることになった。	10・23　江崎玲於奈博士ノーベル物理学賞。
	12月　駿河湾支部発足。	
	12・1　第38回緊急理事会において会長に古屋徳兵衛氏が選任さる。副会長は秋田博正，飯島元次両氏。専務理事には大儀見薫氏が選任された。	
1974年（昭49）	1・20　清水フリートしもやけレース。参加14艇。優勝〈翻車魚〉。	1・17　日本ヨット協会副会長・上田健治郎氏死去。
	1・21　NORC 発足20周年。	
	2・1　社団法人日本外洋帆走協会認可10周年。古屋徳兵衛氏（会長），秋田博正，飯島元次氏（副会長），大儀見薫氏（専務理事）再選。	
	2・10　横浜フリート東京湾カップ。参加21艇。優勝〈エマノンⅢ〉。	
	3・10　高松フリートポイントレース。参加10艇。優勝〈カプリス〉。	3・10　小野田元少尉ルバング島より救出。
	3・21　相模湾ポイントレース。参加48艇。	
	3月　沼津フリートウインターシリーズ。	
	3月　第７回チャイナシー・レースに〈わだつみ〉(金子一芳，２位）が参加。	
	4・6　初島レース。参加39艇。クラスⅠ～Ⅴ優勝〈サンバードⅡ〉。	

年号	主要事項	関連/社会事項
	クラスⅥ～Ⅷ優勝〈レキュメール〉。ファースト・ホーム〈バーゴⅡ〉。	
	4・28　第2回沖縄～東京レース。参加17艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈サンバードⅡ〉。	
	4・28　第24回大島レース。参加39艇。総合優勝〈サン・ボーイ〉。ファースト・ホーム〈天城Ⅱ〉。	
	5・3　第1回三宅島レース。参加11艇。総合優勝〈せらびⅡ〉。ファースト・ホーム〈ダボハゼⅢ〉（土肥丈志）。	
	5・3　第8回大島廻航レース。参加14艇。	
	5・3　駿河湾支部神子元島レース。参加11艇。クラスA優勝〈ミミⅡ〉。クラスB優勝〈青雲〉。	
	5・3　東海支部熊野～志摩レース。参加30艇。優勝〈ナポレオンⅡ〉。ファースト・ホーム〈アヤⅡ〉。	
	5・19　高松フリート第3回ポイントレース。参加11艇。優勝〈讃州〉。	
	6・9　沼津フリートポイントレース。	
	6・16　駿河湾支部用宗レース。参加16艇。優勝〈サムシング〉。	
	7・19　第1回江の島～清水レース。参加50艇。優勝〈サンボーイ〉。	6・27　ニクソン米大統領辞任。
	7・21　沼津フリート田子島廻航レース。	7・28　青木洋氏〈信天翁〉で世界一周を達成し，石津に帰港する。
	8・2　第15回鳥羽パールレース。参加119艇。総合優勝〈タキオン〉。	
	8・18　第1回“油壺ちびっこカップヨットレース”開催。	
	8・5　クォータートン・カップ（スウェーデン）に〈トレーサー〉（三宅智久），〈チタⅤ〉（丹羽由昌）が参加。	
	9月　第1回全日本レベルレース選手権（相模湾）。参加51艇。	
	9・15　内海支部第2回オリーブレース。参加16艇。優勝〈讃州〉。	9・10　アメリカズ・カップに米国防衛。
	10・10　第7回八丈島レース。参加17艇。優勝およびファースト・ホーム〈サンバードⅡ〉。	10・8　佐藤前首相ノーベル平和賞。
	10・12　第1回大島～初島レース。参加19艇。	
	10・13　沼津フリートポイントレース。	
	10・20　内海支部第1回サントピアレース。参加艇40艇。優勝〈猪牙〉。ファースト・ホーム〈アルビレオ〉。	
	11・2　第19回神子元島レース。参加57艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈サンバードⅡ〉。	
	11・23　第12回小網代カップレース。参加56艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈コンテッサⅥ〉。	12・26　シドニー～ホバート・レース開催。
1975年（昭50）	NORC安全規則改訂。内容はORC特別規則を導入。軽クルーザーの名称を廃止。登録艇に安全検査を実施。事故報告書提出の義務付けなど。	1　SORC '75。総合優勝〈S-Tinger〉。
	1・19　近畿北陸支部1月ポイントレース。	
	2・9～11　内海支部主権第1回フリート対抗レース。参加11艇。〈ゆうなぎⅢ，黒猫，讃州〉が上位独占。	
	2・16　近畿北陸支部ポイントレース。	
	2・19　横浜フリート第2回東京湾レース。参加20艇。IORクラス優勝〈パサート〉。	
	3・2　第1回相模湾ポイントレース。参加43艇。	

年号	主要事項	関連/社会事項
	3・9　高松フリート第1回ポイントレース。参加7艇。優勝〈黒猫〉。	
	3・21～23　春のレベル・レース・ウィーク。参加44艇。優勝ワントン〈都鳥〉，3/4トン〈プルメリアⅢ〉，1/2トン〈ジンⅥ〉，1/4トン〈サンバードⅢ〉。	
	4・5　初島レース。参加60艇。	
	4・13　第2回相模湾ポイントレース。参加37艇。	
	4・27　サントピア・オレンジカップ。参加41艇。総合優勝〈サンバードⅢ〉。	4・27～29　ナゴヤボートショー。
	5・2　第1回洲本～小網代レース。参加22艇。総合優勝〈モーランⅣ〉。ファースト・ホーム〈コンテッサⅥ〉。	4・3～7　東京国際ボートショー開催。
	5・3　第9回大島廻航レース。参加47艇。ファースト・ホーム〈サンバードⅡ〉。優勝クラスⅠ～Ⅳ〈マウピティ〉，クラスⅤ～Ⅵ〈サンバードⅢ〉。	4月　ベトナム戦争終結。 5・7　エリザベス英国女王来日。
	5・24　第25回大島レース。参加65艇。優勝クラスⅠ～Ⅴ〈サンバードⅡ〉，クラスⅥ〈サンバードⅢ〉。	
	6・1　洲本フリートオープンレース。参加21艇。総合優勝〈風来坊〉。	
	6・15　近畿北陸支部ポイントレース。参加13艇。	
	7月　近畿北陸支部ポイントレース。参加12艇。	7月　沖縄海洋博開催。
	7・4　トランスパック・レース。〈都鳥Ⅲ〉（総合41位クラス5位），〈ディック・チタ〉（14位，5位），〈ビンド・フェンペデル〉（49位，13位）。	7月　アドミラルズ・カップ75。英国チーム5度目の優勝。
	7・8　'75クォータートン・ワールド(仏)にNORCより山田，高城両氏を派遣。1978年日本開催の準備。	
	8・18　第16回鳥羽パールレース。参加105艇。総合優勝〈龍飛〉，ファースト・ホーム〈コンテッサⅥ〉，Nクラス優勝〈アクアクⅡ〉。	
	9月　沖縄海洋博協会主催第2回太平洋横断シングルハンド・レース。参加8艇。戸塚宏氏〈ウイング・オブ・ヤマハ〉が優勝。	
	9・6　全日本レベル・レース・ウィーク'75。参加50艇（3/4トン9艇，1/2トン20艇，1/4トン21艇）。3/4トン優勝〈天城Ⅱ〉，1/2トン優勝〈エミリーⅡ〉，1/4トン優勝〈サンバードⅢ〉。	
	9・13　第2回三宅島レース。参加40艇。総合優勝〈龍飛Ⅱ〉。	
	9・22　初のヨット専用SSB海岸局として三崎ヨット開局。	9・30　天皇皇后訪米。
	10・9　第8回八丈島レース。参加10艇。優勝〈コンテッサⅥ〉。	
	10・10　第2回大島～初島レース。参加41艇。総合優勝〈チャチャ〉。ファースト・ホーム〈裕明〉。	
	10・10　内海支部第18回紀伊水道レース。参加26艇。総合優勝〈翔雲〉。ファースト・ホーム〈カノープス〉。	
	10・12　沖縄海洋博協会主催ハワイ～沖縄レース。参加5艇。〈無双〉が優勝。	神子元島レースでは強風に本船との接触事故が続発。
	10・18　近畿北陸支部第2回多景島レース。優勝〈ダークホース〉。	
	11・1　駿河湾支部焼津レース。総合優勝〈ニュー・ノビア〉(加藤武)	11月　第1回先進国首脳会議開催。
	11・11　第20回神子元島レース。参加43艇。総合優勝〈裕明〉。	
	11・22　近畿北陸支部第2回竹生レース。参加13艇。総合優勝〈カリー	

年号	主要事項	関連/社会事項
	ニョVI〉。	
	12月　サザンクロス・カップ・レースに〈都鳥III〉,〈サンバードV〉,〈バーゴIII〉がナショナル・チームを組み参加。	
	12・6　第13回小網代カップ。参加30艇。特別参加の米艇〈ソーサリー〉ファースト・ホーム。総合優勝〈トレーサー〉。	
	12・7　内海支部トナー委員会設立記念レース。参加1/2トン16艇,1/4トン15艇。優勝1/2トン〈バロネス〉,1/4トン〈ジャンゴ〉。	
1976年（昭51）	古屋徳兵衛氏（会長），秋田博正，飯島元次氏（副会長），大儀見薫氏（専務理事）再選。	
	1・18　近畿北陸支部ポイントレース。	
	2月　ニュージーランド・ダンヒル・カップレースに〈サンバードV〉,〈バーゴIII〉が参加	
	2・8　第1回横浜カップレース。参加11艇。	
	2・11　第3回東京湾レース。参加11艇。	
	3・1　玄海九州支部が発足。	
	3・7　諸磯フリートポイントレース。参加36艇。	
	3・20　近畿北陸支部第3回春季竹生レース。参加18艇。総合優勝〈スピリット・オブ・ビー〉。	
	4月　第8回チャイナシー・レースに〈都鳥III〉,〈わだつみ〉が参加。	
	4・3　'76初島レース。参加47艇。総合優勝〈ジャンゴ〉。	
	4・18　内海支部第1回舵杯大阪湾レース。参加23艇。優勝〈イブII〉。	
	4・29　第3回沖縄～東京レース。参加13艇。総合優勝〈マジシャンII〉。このレースに参加中の〈トシV〉からクルー1名が落水,行方不明となる。	
	5・2　第2回洲本～小網代レース。参加11艇。優勝〈カタリナTOO〉。	
	5・2　第10回大島廻航レース。	
	5・18　近畿北陸支部ポイントレース。	
	5・22　第26回大島レース。	
	6・20　駿河湾支部清水フリート20浬レース。参加21艇。優勝〈王白〉。	
	7月　'76クォータートン・ワールド（米国，コーパスクリスティ）の視察のため，山田敏雄，松田菊雄，歌田道教の3名を派遣。	6・22　バミューダ・レース。 7・19　モントリオールオリンピック開催。日本チームの成績：フィン21位(28カ国)，470級10位(28カ国)，FD級18位。
	7・16　第3回江の島～清水レース。参加65艇。総合優勝〈ユキ〉。	7・27　田中角栄前首相逮捕。
	7・25　沼津フリート田子島レース。	8・2　ワントン・カップ世界選手権開催。
	7月　近畿北陸支部ポイントレース。	
	7・30　第17回鳥羽パールレース。参加104艇。総合優勝〈スルガII〉。	
	8・1　横浜フリート主催大島ランデブー。参加21艇。	
	8・15　第3回“油壺ちびっこカップ・ヨットレース”。	
	9・19　近畿北陸支部ポイントレース。	
	9・23　第3回三宅島レース。参加47艇。優勝〈マジシャンIII〉。	
	10・8　第9回八丈島レース参加8隻。総合優勝〈マジシャンIII〉。	
	10・9　第3回大島・初島レース。参加47隻。III～IVクラス優勝〈ベガV〉，Vクラス優勝〈クレージー・ブルーD〉。VIクラス優	

年号	主要事項	関連/社会事項
	勝〈チャチャ〉。	
	10・24　相模湾ポイントレース。参加28隻。	
	10・31　第11回三河湾レース。	10・29　山県勝見日本ヨット協会会長急逝。会長代行に小沢吉太郎氏。
	11・5　第21回神子元島レース。参加28隻。総合優勝〈チャチャ〉。	
	11・27　第14回小網代カップレース。参加36隻。総合優勝〈がめらⅢ〉。	
1977年（昭52）	2・20　近畿北陸支部ポイントレース。参加14隻。	
	3・6　諸磯フリート主催相模湾沿岸レース。参加27艇。	
	3・19　'77 レベルレース・スプリングシリーズ。参加36隻。3/4トン優勝〈龍飛〉，1/2トン優勝〈セラビⅢ〉，1/4トン優勝〈チャチャ〉。	
	3・19　近畿北陸支部第4回春季竹生レース。参加18隻。優勝〈楽浪〉。	
	3・20　東海支部熊野レース。参加12艇。優勝〈コンコードⅤ〉。	
	4・2　関東支部初島レース。参加43隻。総合優勝〈セラビⅢ〉。ファースト・ホーム〈月光Ⅴ〉。	
	4・3　西内海支部広島フリートスプリング・レガッタ。参加21隻。	
	4・10　内海支部第2回「舵」杯播磨灘レース。参加22隻。優勝〈ヒグラシ〉。	
	4・16　近畿北陸支部第4回白石レース。参加18艇。優勝〈めるへん〉。	
	4・24　西内海支部南フリート第4回笠戸島一周レース。参加14艇。優勝〈マッド・キャップ〉。	
	4・30　第11回大島廻航レース。参加34艇。	
	5・2　第3回洲本～小網代レース。参加14艇。優勝〈慎記郎〉。	
	5・3　玄海支部第3回アリラン・レース。参加18艇。釜山～博多。優勝〈ネオアンタレス〉。	5月　領海12海里，漁業水域200海里法成立。
	5・3　西内海支部第10回別府レース。参加35艇。優勝〈ブラックラット〉。	5月　第3回先進国首脳会議開催（ロンドン）。
	5・15　近畿北陸支部ポイントレース。参加19艇。	
	5・15　広島フリートポイントレース。参加14艇。	
	5・21　第27回大島レース。参加46艇。クラスⅠ～Ⅲ優勝およびファースト・ホーム〈コンテッサⅥ〉。クラスⅣ優勝〈波勝〉。クラスⅤ優勝〈ドルセ・ヴィタ〉。クラスⅥ優勝〈アイア〉。	
	6・5　相模湾ポイントレース。参加39艇。	
	6・11　広島フリート安芸灘レース。参加22艇。	
	6・19　近畿北陸支部ポイントレース。参加19艇。	
	7月　第11回アドミラルズ・カップ・レースに〈サンバードⅤ〉，〈都鳥Ⅲ〉，〈BBⅢ〉がナショナル・チームを組んで初参加。18位。	
	7月　トランスパック・レースに〈月光Ⅴ〉が参加。	
	7・15　駿河湾支部第4回江の島～清水レース。参加40艇。クラスⅢ優勝〈無双〉，クラスⅣ優勝およびファースト・ホームは〈雲柱〉，クラスⅤ優勝〈トーネードⅡ〉，クラスⅥ優勝〈アリアドネⅡ〉，Nクラス優勝〈雷電〉。	
	7・17　近畿北陸支部ポイントレース。参加17艇。	
	7・29　第18回鳥羽パール・レース。参加121艇。総合優勝〈アグア	

年号	主要事項	関連/社会事項
	アズル〉，Nクラス優勝〈サイキⅡ〉。	9月　日本赤軍ダッカで日航機ハイジャック。
	9・4　シーボニアフリート沿岸レース。参加45艇。	9・13　アメリカズ・カップ77'。〈Courageous〉4―0のストレートで〈Australia〉を降す。
	9・11　近畿北陸支部ポイントレース。参加20艇。	9・18～25　470級世界選手権大会が浜名湖で開催。(16ヶ国，45隻)
	9・23　第3回三宅島レース。参加23艇。	
	10・7　第10回八丈島レース参加8艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈波勝〉。	
	10・8　駿河湾支部　秋の神子元レース。参加15艇。	
	10・9　近畿北陸支部第4回秋季竹生レース。参加21艇。優勝〈フルールブルー〉。	
	10・9　第4回大島・初島レース。参加30艇。クラスⅠ優勝〈コンテッサⅥ〉，クラスⅡ優勝〈月光Ⅴ〉，クラスⅢ優勝〈無双〉，クラスⅣ優勝〈ダズンA〉，クラスⅤ優勝〈トーネードⅡ〉，クラスⅥ優勝〈竜馬〉。	
	10・9　東北外洋帆走協会TORC杯レース。参加15艇。	
	11・5　第22回神子元島レース。29艇参加。総合優勝〈ダズンA〉。	
	11・19　近畿北陸支部第4回多景島レース。参加15艇。	
	11・26　第15回小網代カップ。参加36艇。総合優勝〈ノースウインド〉。	
1978年 (昭53)	1・15，16　近畿北陸支部ニューイヤーシリーズ。参加14艇。	1月　SORC'78。
	2・19　駿河湾支部三角レース。参加6艇。	3・17～21　東京国際ボートショー開催。
	3・26　'78レベル・レース・スプリング・シリーズ。参加33艇(1/4トン8艇，1/2トン13艇，3/4トン12艇)。総合優勝3/4トン〈ダズンA〉，1/2トン〈ニンバス2〉，1/4トン〈フジJr〉。	3月　チャイナシー・レース開催。
	3・26　西内海支部広島フリート第2回スプリング・ヨット・レガッタ。参加17艇。総合優勝〈ブラックラット〉。	5月　成田空港開港。
	4・1　初島レース。参加33艇。総合優勝〈ニンバス2〉。	5・12　日本ヨット協会会長に竹下登氏就任。
	4・9　第3回「舵」杯大阪湾レース。参加14艇。総合優勝〈カリブV〉。	第8回アジア大会ヨット競技タイで開催。日本，FB，OKの2種目に優勝。
	4・9　西内海支部広島フリート第1回ポイントレース。参加13艇。総合優勝〈オーパス〉。	
	4・16　九州外洋帆走協会主催熊本県知事杯レース。参加25艇。	
	4・22　古屋徳兵衛氏会長に再選される。副会長は秋田博正・飯島元次両氏，専務理事は大儀見薫氏が再選。	
	4・29　第4回沖縄～東京レース。参加27艇。総合優勝〈シンドバッドⅡ〉，ファースト・ホーム〈月光Ⅴ〉。	
	4・29　関東支部大島・神子元島レース。参加24艇。ファースト・ホーム〈BBⅢ〉。Aグループ優勝〈雲柱〉，Bグループ優勝〈トルネードⅡ〉。	
	4・29　駿河湾支部春の神子元島レース。参加7艇。クラスA優勝〈イビザ〉，クラスB優勝〈夕凪〉。	
	4・29　東海支部春のレベルレース。3/4トン優勝〈ナルミⅢ〉，1/2トン優勝〈大王〉，1/4トン優勝〈レッドホートⅡ〉。	
	5・3　第4回洲本～小網代レース。参加7艇。総合優勝〈がめらZ〉。	
	5・3　東海支部五ヶ所湾合同レース。参加26艇。総合優勝〈モーニングミスト〉。	
	5・20　第28回大島レース。参加34艇。ファースト・ホーム，総合	

年号	主要事項	関連/社会事項
	優勝〈コンテッサⅥ〉。	
	6・4　関東支部油壺フリートレース。	6月　バミューダ・レース'78開催。
	6・10　西内海支部安芸灘レース。参加16艇。ファースト・ホーム〈シルバーシャーク〉。クラスA優勝〈シルバーシャーク〉，クラスB優勝〈コアンタ〉。	
	7・14　第5回江の島～清水レース。参加42艇。総合優勝〈トレーサー〉。ファースト・ホーム〈龍飛〉。	
	7・29　第19回鳥羽パール・レース。参加111艇。ファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。総合優勝〈パサート〉。	
	7・29　九州外洋帆走協会第4回五島外洋レース。参加14艇。ファースト・ホーム，総合優勝〈エスポワールV〉。	
	8月　第1回パンナム·クリッパー·カップ・レースにナショナル・チーム〈月光V〉,〈サンバードV〉,〈チャスバ〉(チャーター)を派遣。	8月　日中平和友好条約調印。
	8・5　東北外洋帆走協会第11回親潮外洋ヨットレース。参加26艇。総合優勝〈フーリッシュ〉。	
	9・2　東北支部金華山回航レース。参加15艇。総合優勝〈仁王〉。	
	9・9　西内海支部柏豊フリート第4回ナイトレース。参加12艇。	
	9・19　第5回三宅島レース。参加22艇。総合優勝〈マウビィティ〉。	
	9・22　駿河湾支部神子元島レース。参加11艇。	
	9・23　第5回秋季竹生レース。参加18艇。総合優勝〈ペッカーⅡ〉。	
	9・24　西内海支部広島フリート　安居島回航レース。参加26艇。総合優勝〈バジェナ〉。	
	10月　クォータートン世界選手権レース(ORC主催，NORC主管)を相模湾で開催。参加32艇。優勝〈マジシャンV〉，2位〈カミカゼ・エクスプレス〉と日本艇が活躍。また，〈パラダイス〉(センター・ボーダー)が沈没。乗員はライフラフトで漂流の後救助される。	
	10・7　第11回八丈島レース。参加17艇。ファースト・ホーム，総合優勝〈裕明〉(所要時間36 h 46 m 29 s)。	
	10・7　第5回大島・初島レース。参加36艇。クラスA優勝〈バイバイⅠ〉，クラスB優勝〈イホ〉。	
	10・8　西内海支部広島フリート第5回ポイントレース。参加16艇。	
	10・15　東北外洋帆走協会TORC杯レース。参加18艇。総合優勝〈ネプチューン〉。	
	10・22　第23回三河湾レース。参加15艇。総合優勝〈ミール〉。	
	10・22　第26回小網代フリートレース。参加15艇。	
	10・29～11・3　近畿北陸支部第1回琵琶湖ウィーク。参加12艇。3/4トン優勝〈カリーニョV〉，1/2トン優勝〈フルール・ブルー〉，1/4トン優勝〈風小僧〉。	
	11・11　第23回神子元島レース。ファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。総合優勝〈バイバイⅠ〉。	
	11・25　第16回小網代カップレース。総合優勝〈イホ〉。	
	12月　JORの具体化案が，第67回理事会に出される。	

年号	主要事項	関連/社会事項
1979年 (昭54)	1・1　内海，西内海，玄海支部共催別府～洲本レース。参加7艇。 1・14　アドミラルズ・カップ日本代表艇選考レース（第1，第2，第3レース）。参加8艇。 2・10　アドミラルズ・カップ日本代表艇選考レース(第4レース)。総合優勝〈コ・テルテル〉。 3・24　関東支部　'79レベルレーススプリング・シリーズ。1/2トン優勝〈チュブリンコV〉，3/4トン優勝〈雲桂〉。 3・31　初島レース。参加艇41艇。優勝およびファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。 4月　JORを制定。 会友艇制度が発足。 4・1　内海支部第4回舵杯大阪湾レース。優勝〈コ・テルテル〉。 4・8　西内海支部広島フリートポイントレース。参加15艇。 4・28　第2回大島・神子元レース。参加20艇。優勝，ファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。 4・30　近畿北陸支部彦根レース。優勝・クラスA〈クンビイラ〉。クラスB〈フルール・ブルー〉。クラスC〈マリソル〉。 5・1　第1回小笠原レース。参加18艇。総合優勝〈ベガV〉(古川保夫)。 5・2　第5回洲本～小網代レース。参加6艇。優勝〈ジャストⅢ〉。 5・3　東海支部五ヶ所湾合同レース。参加30艇。優勝〈くんてるⅢ〉。 5・4　駿河湾支部神子元レース。 5・13　東海支部三河湾レース。優勝〈ベンダバール〉。 5・13　関東支部沿岸レース。 5・26　関東支部大島レース。 6・3　関東支部沿岸レース。 6・3　東海支部伊勢湾合同レース。 6・22　東海支部熊野レース。 7月　トランスパック・レースに〈都鳥Ⅲ〉，〈カレラ〉，〈ノミⅢ〉が参加。〈都鳥Ⅲ〉は総合2位。 7・8　関東支部フリート。沿岸レース。 7・13　第6回江の島～清水レース。参加33艇。総合優勝〈チュブリンコ〉(菅原)。ファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。 7・23　第20回鳥羽パール・レース。参加123艇。総合優勝〈タキオン〉。ファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。 8月　第12回アドミラルズ・カップ・レースに〈コテルテルⅡ〉，〈月光Ⅵ〉，〈トーゴⅥ〉がナショナル・チームとして参加。12位。 この年のファストネット・レースは大荒れとなり，遭難艇が続出した（死者15名）。〈月光Ⅵ〉はハルにダメージを受けてリタイアした。 8・11　第1回NORC海事思想普及委主催「三浦市ヨット・フェスティバル」。 8・19　第28回三河湾レース。参加8艇。 9・2　関東支部沿岸レース。	1月　米中国交樹立。 IYRUでボードセーリングを正式採用。 イラン王制廃止，ホメイニ実権掌握。 5月　英国サッチャー保守党内閣成立。 6月　東京サミット(先進国首脳会議)開催。 8月　ファストネット・レース遭難事故の結果(参加302隻，完走85隻，艇体放棄17隻，死亡15名，救助者136名)。

年号	主要事項	関連/社会事項
	9・14　関東支部三宅島レース。参加35艇。優勝〈メルルーサV〉。	
	9・14～10・10　'79，1/2トン，3/4トン全日本選手権。優勝1/2トン〈チャイナタウン〉。3/4トン〈ベガV〉。	
	9・30　関東支部沿岸レース。	
	10・6　東海支部東海レース。	
	10・6　関東支部八丈島レース。参加10艇。総合優勝〈アズサ〉。	
	10・6　第6回大島・初島レース。参加33艇。総合優勝〈メルルーサ〉。	
	11・3　第24回神子元島レース。参加50艇。総合優勝〈ローデムV〉(戸田浩)。ファースト・ホーム〈ロシナンテ〉。	10・26　朴韓国大統領暗殺される。
	11・3　関東支部第2回フリート対抗チームレース。参加38艇。優勝・油壺フリートA〈月光V〉，〈慎記郎〉，〈ローデムV〉。	11・8　竹下登日本ヨット協会会長辞任。山本房生会長代行。
	11・24　第17回小網代カップレース。参加49艇。総合優勝〈ティダ〉(伊志嶺亮)。ファースト・ホーム〈サンバードV〉(山崎達光)。	
1980年 (昭55)	1・27　駿河湾支部しもやけレース。	
	1・28　近畿北陸支部　ニューイヤーシリーズ・レース。	
	2・23　第75回臨時理事会において会長に石原慎太郎氏が選任される。前会長古屋徳兵衛氏は名誉会長となった。副会長は秋田博正・大儀見薫両氏，専務理事には清水栄太郎氏が選出された。	
	3・29　'80レベル・レース・スプリングシリーズ。参加16艇。優勝3/4トン〈慎記郎〉。1/2トン〈チュブリンコV〉。1/4トン〈ペガサス〉。	
	4月　沖縄支部発足。	
	4・5　初島レース。参加48艇。優勝Aグループ〈サンバードV〉。Bグループ〈ドリー〉。	
	4・13　西内海支部広島フリート安芸灘レース。優勝〈アクアベル〉。	
	4・29　第5回沖縄～東京レース。参加21艇。総合優勝〈シンドバッドII〉。ファースト・ホーム〈サンバードV〉。	
	5・3　近畿北陸支部竹生レース。	
	5・3　第3回大島・神子元島レース。参加19艇。総合優勝〈月光VI〉。	
	5・18　西内海支部広島フリートポイントレース。	
	5・24　第30回大島レース。参加43艇。総合優勝〈サンバードV〉。	
	6・21　東海支部熊野レース。	
	7・12　第7回江の島・清水レース。参加43艇。優勝〈トレーサー〉。ファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。	7月　鈴木内閣成立。
	7・25　第21回鳥羽パール・レース。参加117艇。総合優勝およびファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。	7・19　第22回オリンピック・モスクワ大会。日本不参加。
	8月　第2回パンナムクリッパー・カップ・レースに〈雲柱〉，〈ティダ〉，〈朝鳥〉がナショナル・チームを組んで参加。	
	9・13　第7回三宅島レース。参加22艇。総合優勝〈慎記郎〉。	9月　イラン・イラク戦争起る。
	9・13　'80レベルレース全日本。参加24艇。総合優勝，3/4トン〈パラフレニアン6〉。1/2トン〈フルールブルーZ〉。1/8トン〈バイバイ・チャピー〉。	
	9・27　第7回大島・初島レース。参加30艇。優勝クラスI～IV〈ハ	

年号	主要事項	関連/社会事項
	ニービー〉。クラスⅤ～Ⅵ〈翻車魚Ⅳ〉。このレースで〈トマホーク〉のクルー2名，落水により行方不明。	
	10・10　第13回八丈島レース。優勝〈梓〉。	
	11・2　第25回神子元レース。参加44艇。総合優勝〈ローデムⅤ〉。	
	11・2　第3回竹生レース。優勝クラスⅠ〈スエコ〉，クラスⅡ〈フロッグⅤ〉，クラスⅢ〈バイバイチャピー〉。	
	11・23　第18回小網代カップレース。総合優勝〈雲柱〉。	
	11・2　第3回関東支部フリート対抗チームレース。フリート優勝は油壺チーム〈ローデムⅤ〉，〈慎記郎〉，〈月光Ⅵ〉。	12・30　470級選手権大会佐島で開催。（3カ国，30隻）
1981年（昭56）	3月　関東支部下田フリート発足。	1・1　レーガン大統領就任。
	第3回ビッグボート・レースにおいて帰港中の〈エキスプローラ〉から2名落水し，うち1名が死亡。	3月　神戸ポートピア開催。
	4・5　第6回「舵」カップレース。参加40隻。総合優勝〈チサトⅤ〉。	
	4・28　第2回小笠原レース。参加12艇。総合優勝〈光〉。	
	5月　第1回黒船カップ・レース。	5月　フランスミッテラン政権成立。
	第1回琵琶湖クルーザー・フェスティバル。	
	5・3　大島～神子元島レース。クラスⅠ～Ⅳ1位〈ビッグ・アプル〉。クラスⅤ～Ⅵ1位〈カラス〉。	
	6・7　太平洋シングルハンドレース（サンフランシスコ～洲本）スタート。参加7隻。優勝〈太陽〉〈今田福成〉。	
	7・22　九州外洋帆走協会が中国訪問航海へ出発。	
	7・24　第22回鳥羽パールレース。参加艇117隻。総合優勝〈ローデムⅤ〉。ファースト・ホーム〈摩利支天〉。	8月　アドミラルズ・カップ開催。
	8・13　徳島フリート結成記念レース。総合優勝〈コ・テルテル〉。	
	9月　NORC夏祭り，安全フェスティバル（船の科学館）。	8・29　第3回ホイットブレッド世界一周レーススタート。
	9・12　第8回三宅島レース。参加16艇。総合優勝〈ビッグ・アプル〉。ファースト・ホーム〈サンバードⅤ〉。	
	9・20　第4回琵琶湖シリーズポイントレース。	
	9・26　第8回大島・初島レース。参加艇29隻。総合優勝およびファースト・ホーム〈ビッグ・アプル〉。	
	10・9　第14回八丈島レース。参加2艇。2艇ともDNS。	10月　米国スペースシャトル打ち上げ。
	10・10　第4回琵琶湖シリーズポイントレース。総合優勝〈チャイルドオブフォーチュン〉。	10・15　J/24全日本選手権。
	10・31　第26回神子元島レース。総合優勝〈ローデムⅤ〉。ファースト・ホーム〈摩利支天〉。	
	11・22　第19回小網代カップレース。総合優勝およびファースト・ホーム〈雲柱〉。	
1982年（昭57）	石原慎太郎氏（会長），秋田博正，大催見薫氏（副会長），清水栄太郎氏（専務理事）再選される。	2月　ホテルニュージャパン火災事故。
	4・3　初島レース。総合優勝〈ドリーⅠ〉。ファースト・ホーム〈摩利支天〉。	日航機羽田墜落事故。
	4・29　第6回沖縄～東京レース。参加20艇。総合優勝〈サマーボーイ〉（辰井栄一郎）。ファースト・ホーム〈エピキュリアン〉（榊	4月　フォークランド紛争起る。

年号	主要事項	関連/社会事項
	原嘉男)。	
	5・2　第5回大島～神子元レース。参加18艇。クラスⅠ～Ⅳ優勝〈慎記郎Ⅴ〉。クラスⅤ～Ⅵ〈シルフィードⅢ〉。	
	5・29　第32回大島レース。優勝，A グループ〈摩利支天〉。B グループ〈エミリー〉。ファースト・ホーム〈摩利支天〉。	
	6・4　第1回東京～仙台レース。参加6艇。優勝およびファースト・ホーム〈あこやおおみずなぎどり〉。	6月　東北新幹線開通。
	6・21　第1回仙台～函館レース。参加7艇。優勝〈仁王〉。ファースト・ホーム〈あこやおおみずなぎどり〉。	
	'82日本縦断オーシャン・カップ（沖縄～東京，東京～仙台，仙台～函館の全レース）総合優勝〈がめら〉（朝河清)。	
	7・10　第9回江の島～清水レース。参加23艇。優勝およびファースト・ホーム〈衣笠〉。	
	7・23　第23回鳥羽パール・レース。参加107艇。優勝〈エミリーⅢ〉。	
	8月　第3回パンナム・クリッパー・カップ。〈飛梅〉(才田忠利)艇別総合優勝。	
	9・11　第9回大島・初島レース。	
	9・23　第9回三宅島レース。参加5艇。完走〈ロシナンテ〉のみ。〈ポイシンアナⅡ〉落水事故発生。1人行方不明。	
	10・10　内海支部第25回紀伊水道レース。優勝〈ウイザード〉。	
	10・10　玄海支部第2回佐世保～博多レース。	
	10・10　沖縄支部那覇～宮古島レース。	
	10・10～17　'82関西フリート対抗レース。参加24艇。優勝西宮Eフリート〈コ・テルテル2〉,〈トーゴⅦ〉,〈ノミⅢ〉。個別優勝〈トーゴⅦ〉。	
	10・30　神子元島レース。総合優勝〈カラスⅤ〉(斜森保雄)。	10　1982年J-24世界選手権。
	11・20　小網代カップ・レース。優勝〈がめら〉(朝河清)。	11月　上越新幹線開通。
	11月　ORC 年次会議に，日本代表 ORC カウンセラーとして野本謙作氏が出席。	11・27　日本ヨット協会創立50周年。
	11・7～20　関東支部フリート対抗レース。艇別優勝〈フォーティー〉。チーム優勝，江の島チーム。	
1983年（昭58）	1・16　近畿北陸支部ポイントレース。参加12艇。	SORC '83。総合優勝〈スカーレット・オハラ〉。
	2月　'83 SORC に〈ゼロ〉(津村重孝)が参加。総合31位。	
	3・21　東海支部野島レース。参加10艇。総合優勝〈長良〉。	3・23～27　東京国際ボートショー。
	4・2　初島レース。参加32艇。総合優勝〈慎記郎〉。	
	4・10　西宮ポイントレース中落水事故。1名死亡。	3・31～4・3　神戸国際ボートショー。
	5・1～6　第3回小笠原レース。参加9艇。総合優勝〈青海波〉(清田博)，ファースト・ホーム〈ナチⅦ〉(二村昭治)。	
	5・17　BOC シングルハンド世界一周レースで多田雄幸氏〈コーデンオケラ〉がクラスⅡで優勝。	
	5・21　初島レース。参加34艇。総合優勝〈カザ7〉。ファースト・ホーム〈フジⅢ〉。	
	5・28　第33回大島レース。参加40艇。グループA総合優勝〈慎記郎〉。クラスB総合優勝〈がめら〉。	

年号	主要事項	関連/社会事項
	5・21～6・4　第6回関東支部フリート対抗レース。参加9ブロック27艇。総合優勝〈慎記郎〉。	
	6月　6月末現在で，会員数2987名，登録艇795隻，会友艇276隻。	
	7月　大儀見薫氏がORCカウンセラーに任命される。	
	国際レース参加艇に対してダブル・メジャメントを行なうことが決定される。	
	トランスパック・レースに〈摩利支天〉が出場。クラス2位。	
	7・16　第10回江の島～清水レース。参加25艇。ファースト・ホーム〈マルジェ〉。総合優勝〈ブルーノート〉。	
	7・29　第24回鳥羽パール・レース。参加97艇。総合優勝〈トライアングル〉。ファースト・ホーム〈ビンド7〉。	
	8月　アドミラルズ・カップに日本チーム〈トーゴⅦ〉,〈フロート・オブ・パジェ〉,〈フォーミダブル〉(チャーター艇)が参加。15位。	8月　フィリッピンアキノ氏暗殺事件。 9月　ソ連軍による大韓航空機撃墜事件。
	10・9　第28回神子元島レース。参加27艇。総合優勝〈ビッグバン〉。	10月　三宅島大噴火。
	11・3　'83全日本熱海オフショア・チャンピオン・シリーズ。参加13艇。総合優勝〈スーパーサンバード〉(山崎達光)。	
	11・19　第21回小網代カップ。参加27艇。総合優勝〈エミリーⅢ〉。ファースト・ホーム〈カラス〉。	
	12・1　NORC北海道支部，津軽海峡支部発足。	
	12・26　シドニー～ホバート・レースに〈ゼロ〉(津村重孝)が参加。	
	12・30　シーボニアカップ三浦～グァム国際親善ヨットレース。参加6艇。ファースト・ホームおよび総合優勝〈摩利支天〉。	

NORC歴代役員系譜(1964～1983年)

名＝名誉会長／会＝会長／副＝副会長／専＝専務理事／常＝常務理事／理＝理事／監＝監事

氏名	'64～'65	'66～'67	'68～'69	'70～'71	'72～'73	'74～'75	'76～'77	'78～'79	'80～'81	'82～'83
関谷健哉	会	会	会	会	会					
古屋徳兵衛	副	副	副	副	副	会	会	会		名
秋田博正	副	副	副	副	副	副	副	副	副	副
飯島元次	専	専	常	理	理	副	副	副	監	監
則武勝馬	常	常								
渡辺修治	理	理	理	理	理	理	理	理	理	理
横山晃	理	理	理	理	理	理	理	理	理	理
岡本豊	理									
福永昭	理			理	理	理				
植田一信	理									
久保田正敬	理	理								
田山英世	理									
松木哲	理	理	理	理	理	理	理	理	理	理
野本謙作	理	理					理	理	理	
頴川三郎	理	理	理	理	理	理				
津田郁太郎	理	理	理							
野間誠三	理	理								
大橋郁夫	理	理								
角田博	理	理	理	理	理	理				
丹羽由昌	理	理	理	理	理					
富永弘	監	監	監							
土肥勝由	監	監	監	監	監	監	監	監		
外山賢三		理	理	監	監	監				
関根久		理	理	理	理					
大儀見薫		理	専	専	専	専	専	専	副	副
井上正春		理	理	理	理	理				
高村信			常	常	常	常				
吉谷竜一			理							
佐藤充弘			理							
秋山福夫			理	理	理	理	理	理	理	理
田中敬一			理			理				
名和幸夫			常	常	常	理	理	理		
伏原幹一郎				理	理	理				
樽谷博				理	理					
伊藤武夫				理	理					
中戸将治						常				
石原慎太郎						理	理	理	会	会
大谷正彦						理	理			
近藤禎之						理				
清水栄太郎						理	常	常	専	専

氏名	'64～'65	'66～'67	'68～'69	'70～'71	'72～'73	'74～'75	'76～'77	'78～'79	'80～'81	'82～'83
周東英卿						理	理	理	理	
平松栄一						理	理	理	理	監
山崎達光						理	理	理	理	理
岡村欣一						理	理			
榊原伊三						理				
平野喜美夫							監	監	監	
三井祥功						理	理	理	理	理
貴伝名一良						理	理	理	理	理
谷川晴彦						理				
岩田行史						理	理	理	理	理
山口久次							常	常		
石井正行							理	理	理	理
嶋田武夫							理	理	常	常
松田菊雄							理	理		
臼井優太郎							理			
大谷隆							理	理	理	
曽我二郎							理			
都築勝利							理	理	理	理
大原敦							理	理	理	
富川則之							理			
烏山睦郎								理	理	
塩川孝二								理	理	理
杉本光昭								理		
加藤蔵男								理	理	理
鈴木幹夫								理		
小林和太郎									常	常
岩田禎夫									理	理
塩路一郎									理	理
篠原要									理	理
武市俊									理	理
加藤武									理	
小林義彦									理	理
名当英臣										理
林賢之輔										理
秋山欣徳										理
市川勇										理
山田東吾										理
福元征四郎										理
城間祥行										理

歴代事務局長●1964～1967年 則武勝馬 ●1968～1969年 高村信 ●1970～1973年 麻里真三
●1974～1979年 高沢好一 ●1980～1981年 稲富敬 ●1982～1983年 歌田道教

企　　画 ● NORC 会報小委員会
構成／編集 ● 本橋一男
デ ザ イ ン ● 粕谷造本設計室
写 真 提 供 ● 中島房徳　志賀仁郎　岡本甫　添畑薫
伊橋照美　渡辺修治　石原慎太郎　福永昭
WWP　文芸春秋社
取 材 協 力 ● 舵社〈舵〉編集部　マリン企画〈セール〉編集部
初　出　誌 ●「日本の外洋クルーザー草創期の頃」
〈セール〉1984年 5 ～11月号
「NORC 安全委員長20年の経験で得たもの」
〈舵〉1984年 4 ～ 6 月号
編 集 制 作 ● フォース 7

1985年 5 月15日発行

NORCの航跡30年

1954—1984

編集兼発行人　大儀見薫

発行　社団法人 日本外洋帆走協会

〒105 東京都港区虎の門 1-15-16（船舶振興ビル 4 F）
Tel　03-504-1911～3
定価　1,000円　　振替　東京 2 -21787

無断転載禁止　印刷・正進社印刷株式会社