



# NORCの航跡 1954-1999

CCJ改組からJSAF誕生まで45年のあゆみ

社団法人 日本外洋帆走協会史

# NORCの航跡

## 1954-1999

### CCJ改組からJSAF誕生まで45年のあゆみ

# CONTENTS

## NORCの航跡 1954-1999

表紙写真：撮影／岡本 甫 提供／(株)舵社

- 3 外洋帆走協会の新たな出発に寄せて

戸田邦司

- 4 記念誌発行のご挨拶

秋田博正

## 6 NORC Yachting Photographically

## 17 NORCの時代を語る

- 18 伝統が無ければ未来を語ることはできない

大儀見 薫

- 21 外洋クルーザーレースのはじまり

福永 昭

- 40 鳥羽パールレースの思い出

丹羽徳子

- 43 外洋へ、外洋へと歩み続けた20年

稲葉文則

- 46 ケンウッドカップ・ナショナルチーム優勝

鈴木重行

- 48 グアムレースの復活

高田尚之

- 49 よりよき大会を目指して—日本ミドルボート選手権

蒲谷和行

- 50 ジャパンカップのあゆみ

市川和彦

- 52 レーティング・ルールとハンディキャップ・システムの変遷

林賢之輔

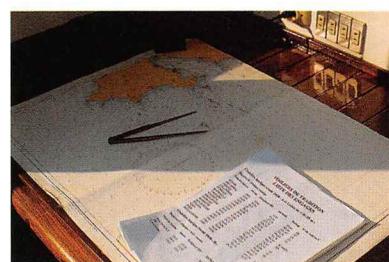
- 56 NORCとJYAとの統合

高田尚之

## 57 各支部それぞれのあゆみ

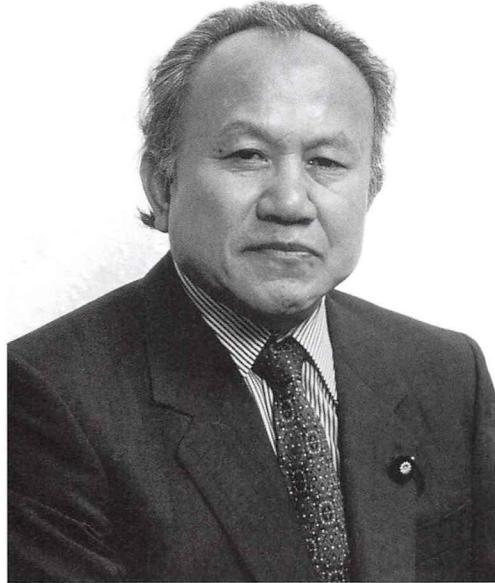
## 資料・データ

|           |    |                       |
|-----------|----|-----------------------|
| 58 北海道支部  | 78 | 玄海支部                  |
| 58 東京支部   | 79 | 南九州支部                 |
| 60 三浦支部   | 80 | 沖縄支部                  |
| 61 三崎支部   |    |                       |
| 62 東海支部   | 81 | ジャパン・グアムヨットレース92      |
| 71 駿河湾支部  |    | 損害賠償請求事件余話／服部一良       |
| 72 近畿北陸支部 | 84 | NORC歴代役員と会員・登録艇・財政    |
| 74 内海支部   | 86 | NORCインターナショナルレース参加艇一覧 |
| 77 西内海支部  | 87 | NORC年表                |



# 外洋帆走協会の新たな出発に寄せて

前(社)日本外洋帆走協会会长  
(財)日本セーリング連盟副会長 戸田邦司



戦後間もなく在日アメリカ人を中心に結成されたCruising Club of Japanが、やがて日本人が主体になってNippon Ocean Racing Clubとして活動を開始したのは1957年1月のことです。

当時はまだ任意団体としての活動でしたがJOGと呼ばれる全長20フィートから24フィートくらいの艇が次々に建造され、恒例の大島レースともなると戦争のために開催中止となつた夢の東京オリンピックのために建造された国際6メートルクラスの〈朝風〉(戦後米国海軍に接収されて〈かざはや〉と呼ばれていた)などの姿も見られました。

その後活動の拡大に伴い、1964年2月に正式に運輸省の認可法人である社団法人「日本外洋帆走協会」としての活動を開始することになりました。

この法人認可申請にあたっては、定款の原稿を団体を所管する運輸省海運局総務課長で後に事務次官になられた住田正二さんが自ら書いてくれたとのことです。

1960年以降になると、石原慎太郎さんの歴代〈コンテッサ〉、栗林さんの〈K-7〉、歴代〈潮風〉など当時としては大型の新造艇が続々とレースに参加し、外洋レースの黄金時代が始まったのです。

私がNORCの会員になったのは1960年5月の下田レースの折で、現在の会員番号であるA1060110は、1960年入会で110人目の会員ということになります。

外洋帆走協会の役員としてその運営に深い関わりをもつことになったのは1994年の2月であり、会長に就任したのは1996年の9月であります。

1994年に石原会長が引退され、1996年9月に並木会長が

引退された後を継いだわけですが、文字どおり問題山積の中での会長就任がありました。財政は危機的状況にあって活動の方向を失い、〈たか〉号裁判は係争中で結果の予想もつかず、一方で長い間の懸案でもありました日本ヨット協会との関係も一向にらちがあかないという状況にあって会長をお引き受けしたのは、長い間会員としてその歴史の一端を眺めて来た人間としていやとは言えなかったからです。

幸いなことに極めて積極的な仲間を得て、その一つ一つに短期間に一応の解答を得ることができました。

財政問題については、先ず本部と関東支部を完全に分離した上でリストラを行い、歳入に見合った事業予算を守ることとし、その結果、本部は何をなすべきかということも明確にしました。放漫財政の途上で関東支部から借り入れた3,140万円は、返済不能ということで関東支部に債権放棄をお願いしました。

〈たか〉号裁判については、レースにおける責任が参加艇自身にあることを社会的に認識してもらうためにもあくまでも主催者の性格について主張していくこととしておりましたが、現在の民事裁判の枠内での限界もあり100パーセント満足ということではありませんでしたが、裁判所が提示する和解に応じることとしました。代理人を引き受けいただいた麻生法律事務所ならびに参考人として決定的な弁明をしていただいた大阪大学の野本謙作名誉教授に心から感謝申し上げます。

裁判への対応として、レースの主催者、オーナー参加者、特に艇長とクルーの責任の在り方等について論議を整理することができました。

また日本ヨット協会との合併問題は、もう20年以上にも涉って議論されてきたことですが、今後の基本的理念を確認して現実的具体的問題を1つずつ解決するということなしに双方がどのように納得するについて恰も神学論争のような長い議論を続けてきましたように思われます。これも双方の交渉者が現実の問題として整理した上で答えを出してくれました。その結果が今年4月からの日本セーリング連盟としての新たな出発となった訳です。

外洋帆走協会のこれまでの会員にとっては、いろいろな思いがあることでしょうが、全てのセーリング愛好家が一体となって、活動のポテンシャルを拡大するという基本的認識に立ってご理解いただきたいと思います。

最後になりましたが、これからはできるだけ地方の特色を生かし自由にそれぞれの創意によりセーリング活動を楽しむことができるよう、また、日本セーリング連盟の使命はそのようなセーラー達の活動が容易になるようにしていくことではないでしょうか。

会員の皆様のこれまでのご協力に心から感謝すると共に今後の活動、ご発展をお祈り申し上げます。

# 記念誌発行のご挨拶

元(社)日本外洋帆走協会副会長  
(財)日本セーリング連盟会長 秋田博正

財団法人日本ヨット協会と社団法人日本外洋帆走協会は、我が国ヨットの今後における大きな発展を目指し、現下の国際ヨット界をとりまく情勢の変化を念頭に入れ、大局的な見地から両者統合の上、文部・運輸両省共管の新組織として財団法人日本セーリング連盟 (JAPAN SAILING FEDERATION/JSAF)を創設いたしました。

私はこの組織の初代会長としてその任に就くこととなりましたが、今改めてその責務の重大さを痛感いたしております。

顧みますと、日本ヨット協会は1932年にセーリングヨットの愛好者によって設立され、以来1935年に国際ヨット連盟に加盟、1961年東京オリンピックを目前にして文部省所管の財団法人となりました。

また日本外洋帆走協会は1954年に外洋ヨット愛好者によって設立され、1964年、外洋ヨットを管轄する運輸省所管の社団法人を取得、1973年にORCに加盟するなど、両協会とも先人が残された輝かしい航跡が物語っているような発展の途を辿り、今日に至っております。

この間において、私どもに我が国セーラーのためにセーリングを統括する機関は1つであるべきとの認識から、お互い永年にわたる努力を重ねてまいりましたが、このたびその宿願が叶えられましたことは日本ヨット界にとり筆舌に尽くせぬ事蹟であり喜びに堪えぬところであります。

この統合の願いは、両協会の間に永年にわたって色々な形で提案されてまいりました。日本ヨット協会側からも二度三度にわたって持ち出されてまいりましたが、実をみのることが出来ませんでした。

私は、日本外洋帆走協会(以後NORC)創立以来、副会長兼内海支部長を日本ヨット協会会长に就任するまで37年余務めまして、両組織の内容も、また会員の気風もよく存じておりました。

近年に至って、国内的にも国際的にも日本ヨット協会(以後JYA)とNORCの一体化を求むる声は日増しに強いものがありました。

これに対応しようとする機運は両団体の中で嘗てない力強い高まりとなって、遂に両者統合準備委員会を設け、その組織も整え何十回となく会合を得、大乗に就いて小異を捨てたことが、この度の大同團結即ち両者の統合の実現に大きな力となりました。

心から喜びますと共に、統合準備委員会の委員の方々の努力に衷心より敬意と感謝を表したいと思っております。

この度の統合に依って、世界に対して日本ヨット界を代表するナショナルオーソリティーが確立されました。これは今後日本があらゆるヨット界の事象に対してき然とした態度がとれる訳で誠に心強いことだと考えております。

なお、この件の決定についてNORCの決断があったことに



は深く敬意を表しますと共に、感謝に堪えぬところであります。

こうして日本ヨット界は完全に統合できましたが、私はこれを契機として「全ての人にセーリングを」、今一つ「生涯を通じてのセーリングを」を、この2つを強く訴えたいと思っております。

前者は国際ヨット競技連盟(IYRU)が国際セーリング連盟(ISAF)と名前を変えた最大の理由であり、われわれは一人でも多くの日本人がセーリングを楽しめるよう努めたいと思います。

後者、即ち「生涯を通じてのセーリングを」はセーリングは幼少期から老年まで楽しめる数少ないスポーツであります。私はセーラーは一生を通じてセーラーであるべきだと思っておりますが、我々にはそうした体制をつくりあげる責任があります。

この点の実現には、レーシングディンギーを中心とする組織と大型艇の組織の合体は何よりの力となります。日本の現状を見れば、少年期にヨットを学びながら、受験のためにヨットを離れる。大学対抗レースで活躍しながら、社会人となるとヨットを忘れるという例があまりに多い。日本のヨット界に固有の、こうした欠点を克服するにはクラブライフの充実が必要であります。この点でもNORCの経験は貴重であると思っております。

今回の日本ヨット界の統合は、国際的にも高く評価されております。ISAFとORCとの関係はORC事務所のISAF内移転などですっきりした形になりましたが、世界のヨット界を見渡すと組織的には統一性となっているものの、実際にはなかなか円滑に行っていないところも少なくないようです。

その点、この度の日本の真の統合はISAF会長をはじめ多

くの人に高く評価され、今後の世界の動きを先取りしたものといえると思います。

それだけに今後、JSAFの中央、地方を通じてどうして一体化の実をあげるか、一体化によるメリットを出すかが重要な問題となっております。

セーラーのための施設、環境の整備についても全てのセーラーにを考えた充分な配慮をなすべきであります。例えば国体のための施設整備に当っても、さらに大型艇や将来のクラブライフを視野に入れた新たな施設環境整備に取り組みたいと思います。

安全についても同様の諸施策を行うべきと思っております。

色々とJYAとNORCの統合について記したいことがあります。私はNORCの創設以来、JYAの会長になるまで37年、NORCの副会長兼内海支部長を務め、NORCには限りない愛着や想い出がありますので、若干触れたいと思います。

私は、関東の大学のヨット部OBですが、戦後、仕事の関係で昭和22年以来、関西住まいとなりました。当時、関西のヨット界は全く壊滅状態がありました。

まず、西宮ヨットハーバーの整備にかかりましたが、組織としては昭和23年、兵庫県ヨット連盟、続いて関西ヨット協会を組織し、自ら理事長となりまして各大学のヨット部のOBや愛好の士をまとめることから努力しました。

そして、西宮市の西宮ヨットハーバー(現在は旧西宮ヨットハーバー)に各大学の艇庫を作り始めると共に、自らも関東の大学OBに地元の愛好の士を加えて「阪神ヨットクラブ」を作り、小さいながらも艇庫も持ちはましたが、台風のためにクラブハウスを始め所有していたヨットすべてを一夜にして失いました。

その後昭和26年でしたか、縁あって〈TWINSTAR〉とのつながりができました。この艇は戦前、上海ドックで造られた41フィートのクルーザーで、香港の海運財閥が所有していました。

それを日本海軍が戦時日本に持ってきて、江田島に繫留しておりました。戦後、旧所有者の香港の海運財閥に返還することになり、兵庫県相生の播磨造船現在の石川島播磨重工で整備しました。

私は当時船会社を経営しております、その香港の海運会社の日本代理店と親しく、相生からの神戸への回航を依頼されました。その後、香港のオーナーが日本で処分してくれとのことになり、その代理店が購入ましたが、この会社も持ちあぐねて結局、私が購入して譲り受けすることになりました。

これが、私がクルーザーと直接結びつくことになった端緒であります。

偶々昭和28年でしたが、小豆島に瀬戸内海のクルーザーが会合して、大阪から広島高松一帯にかけてのクルーザーが「内海クルージングクラブ」を組織することとなり、私が会長になることになりました。

これを関東のクルーザーグループの方々が聞いて一緒にやろうではないかとのことになって、昭和29年に日本オーシャンレーシングクラブを結成、東に関東支部、西に内海支部の2支部となり、その時、私が日本オーシャンレーシングクラブの副会長兼内海支部長に就任いたしました。

セール番号を決めようとのことになって、西が1~100、関東が101から300までとなりましたが、私の〈ツインスター〉が当時関西で一番大きく、また速かったので内海で1、従って日本オーシャンレーシングクラブでセーリングナンバー1を頂きました。

その後、オーナーが変わらなければ艇が変わってもセールナンバーは続けて使用できることになりました。現在の〈ツインスター3〉はセールナンバー1であります。このツインスター1世は、森繁久彌氏の〈MAYKISS〉と大体同型で、森繁さんが2年に亘って西宮に来られ毎年大阪湾横断レース(西宮～洲本ナイトセーリング)を楽しみましたが、2年目は淡路島の洲本近くで凄い雷雨に遭遇し近くに落雷が続き、今も森繁さんに合うと「あんな恐ろしいレースはなかったな」と想い出を語っております。

内海支部では統々と基地ができ、西宮を中心として西にかけては須磨ヨットハーバー、姫路近くに的形ヨットハーバー、岡山にもハーバー、淡路島には洲本にサントピアマリーナ、東にかけては大阪北港ヨットハーバー、さらに大阪南港に淡輪ヨットハーバー、和歌山に新和歌浦ヨットハーバー、さらに徳島に、高松ハーバーができ、さらに和歌山マリーナシティヨットハーバーができ、これを基地とするクルーザー乗りのメンバーで内海支部の活躍をいたしております。

また、内海支部の特色としてはロングディスタンスのレースを度々主催し、あるいは実際に運営してきたことが挙げられます。1980年の神戸ポートピア博覧会に当たってはサンフランシスコ～神戸のシングルハンドヨットレース、大阪港開港を記念して、大阪市と姉妹都市のメルボルンから大阪までのダブルハンドヨットレース(4年に1度で本年第4回目を実施)、関西新空港完成記念のPAN PACIFIC YACHT RECE(高空に向かっての東西南北の5都市、すなわちロサンゼルス、ウラジオストック、釜山、上海、ブリスベンと高空を結ぶレース)等、長距離レースに積極的に取り組んできました。いずれも私が創設に参画し実行委員長、レース委員長を務め、感慨深いものがあります。

このように想い出深いNORCが、この度JYAと一緒にになりましたことは誠に感慨深いことであります。両者が力を併せてさらにさらに発展し、クルーザーも一段と伸びて行くことを心より祈っております。



NORC Yachting



6頁：日本外洋ヨットレースの発展に貢献したA.A.

マッケンジー氏の「MUYA」。H.Nakajima

7頁上：微風の中スタートする「MAYA」と「HI-UN」。

50年代初めの横浜外防沖。H.Nakajima

7頁下：NORCが発足した54年の第1回館山レース。

「MAYA」(左)と「天山」。H.Nakajima



# Photographically

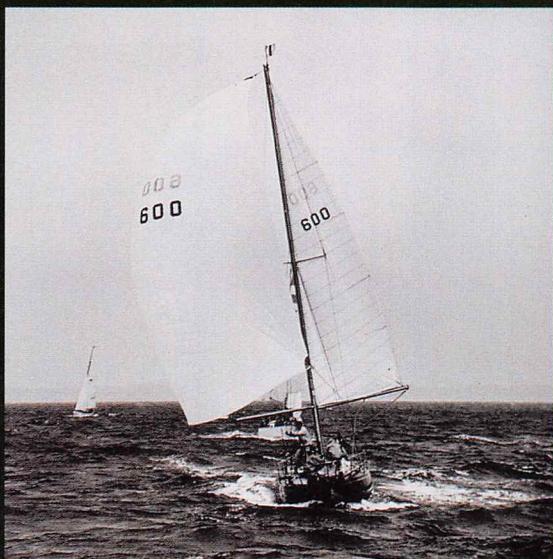
# NORC Yachting Photographically

8頁 :富士山を背景に走る〈コンテッサII〉。68年相模湾。T.Ihashi

9頁上:チャイナシーレースに出場するため香港へ向けて出発する〈ふじ〉。T.Ihashi

9頁下:70年鳥羽レースでファーストホーム、総合優勝した〈竜王〉。T.Ihashi





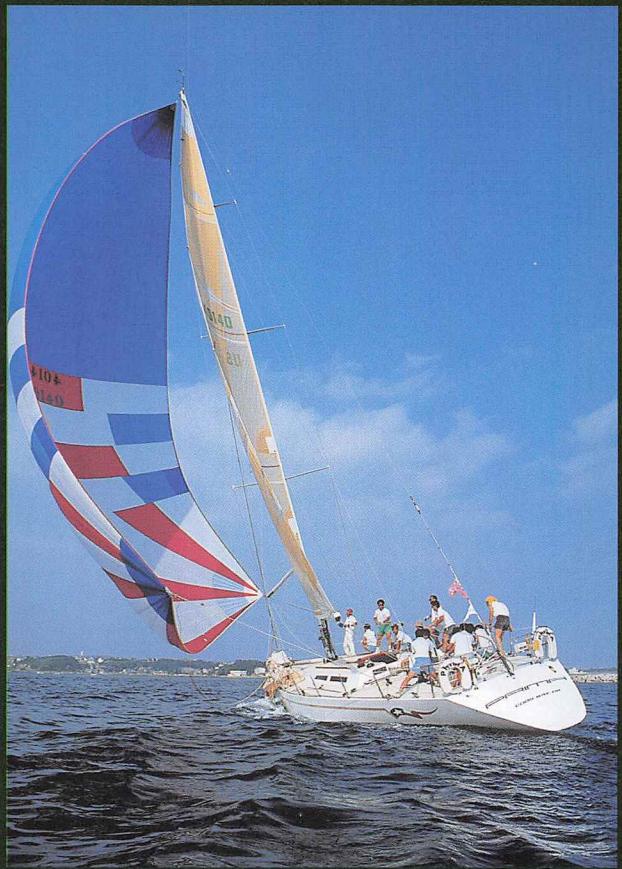


## NORC Yachting Photographically

10頁:185艇の参加があった91年の鳥羽レース、スタートシーン。H.Okamoto

11頁:レース直前になると浜辺浦には参加艇が続々と集まってきた。H.Okamoto

11頁:89年から3年連続でファーストホームした〈プリマ〉。H.Okamoto





# NORC Yachting Photographically

12頁左：南半球から北半球へ。メルボルン・大阪ダブルハンドレース。T.Yamazaki

12頁右：クオータートンワールドで優勝した「マジシャン V」。T.Yasoshima

12頁下：92年関西選手権から「スウィング」と「ウィル&タイガー」。J.Arata

13頁：日本グランプリレースの最高峰だったジャパンカップ。H.Uemura



# NORC Yachting Photographically

日本チームが初優勝した90年ケンウッドカップ。Y.Yabe







## NORC Yachting Photographically

上:ミドルボート選手権の激しいスタートシーン。Y.Yabe  
下:NORC最後のレースとなった98関東選手権。K.Hattori

# NORCの時代を語る

ここにご紹介するテーマだけでは、  
とても45年間の思い出を全て語ることはできませんが、  
NORCの歴史を飾ったさまざまなレース・イベント、  
活躍した艇などについて旧会員有志各位に  
誌面が許すかぎり熱く語っていただきました。

P18~56

# 伝統が無ければ 未来を語ることはできない

## ——NORCと私

大儀見薰

### 〈SIRENA〉から〈波切大王〉、そして〈海星〉へ

横山さんの設計による24フィートのヨール〈SIRENA〉が進水したは1961年の2月のことであり、本年で39年目を迎える。この〈SIRENA〉は、実は“2代目”であり、同名の初代はLクラス、18フィートのセンターボーダーで、〈L-9〉の中古艇だった。おやじが横浜の岡本さん(岡本造船)のつてで見つけてきて、手塩にかけて、鎧擣のヨットハーバーをホームポートに、相模湾、東京湾を縦横に走りまわり、下田～大島まで遠征したりした。重いセンターボーダーのこの艇には、銅の浮力タンクがコクピットの両舷に造り付けられ、“不沈”構造にして、ミニ・クルーザーとして活用していた。

鎧擣のヨット仲間が〈天山〉のシルバーさん。このArthur Robb設計の本格的木造クルーザーには、おやじ共々よく乗るようになった。1950年代の後半、私がアメリカの大学での4年間の留学生活を終えて帰ってきてからである。私がNORCの会員になったのは、〈天山〉で当時NORCのレースに出るようになった1958年のことである。

〈天山〉に家族ぐるみでつきあっている頃に母の熱心な参画のもとに育まれたのが、24フィートのヨール、今の“2代目”〈SIRENA〉の構想だった。このちっぽけなヨールには、私たち一家のブルーウォーターの夢が託されていた。“物の本”で読んだ〈Dorade〉、〈Stormy Weather〉そして1956年のバミューダ・レースで優勝した〈Finisterre〉等、Olin Stephensの設計による名艇群(いずれもヨール)のイメージが重なっていた。

私たちの最初のヨットは、しかし、おやじが“終戦”的翌年に焼け野原同然の廃墟に囮まれた横浜のハーバーで見つけてきたAクラスディンギーだった。私たちも戦災で焼け出されて、親戚を頼って移り住んだ二宮で、見よう見まねで浜の漁師から、波の間合いの取り方、潮と風の読み方等々を教わりながら乗り回したのが、そもそもの始まりだった。この頃、丸善等で洋書が手に入るようになり、アメリカのヨッティング雑誌“Rudder”等を貪り読んだものだ。スローカム船長の世界周航記等、Mariners Libraryで次から次へと刊行された小型ヨットによる大航海の物語を片っ端から読みこなしていった。

今、振り返ってみると、このAクラスディンギーの時代がその後の私の海と船とのかかわりの原点であり、Lクラス、ヨールと2代の〈SIRENA〉の延長線上に、1969年シ



〈SIRENA〉。進水時はヨール、初代はLクラス (L-9) だった

ドニー・ホバート・レース初参加の武田さんの〈VAGO〉があり、更に、1987年のメルボルン・大阪ダブルハンド・レースに、アメリカの大学時代の友人、ワリック・トンムキンズを相棒に出場した〈波切大王〉が、連綿と、しかし確実に1つの太い線となってつながっているように思われる。そして更にその延長線上にあるのがセイルトレーニング帆船の〈海星〉である。これこそおやじが生きていてくれたらもう手をあげて祝福してくれただろう事業である。

1991年秋、〈海星〉がロンドンのセントキャサリン・ドックで竣工式を迎えた時、当時92歳だった母が、妻とはるばるロンドンまで足を運び、“命名式”で点鐘を鳴らしたもの、亡きおやじの気心を汲んでのことだった。おやじは〈SIRENA〉が進水した1年半後に急逝し、その愛艇も限られた期間しか楽しめなかつたのは、運命の為せる業とはいえ、残念なことだった。

### 日本の外洋ヨットを代表する ナショナル・オーソリティー

私はNORCのレース委員会、ジュリー等の仕事を手伝うようになっていったが、1966年には“公益法人”となつたばかりのNORCの2期目の理事に選出され、更に、3期目、1968年からは(さがみ)の飯島元治さんの後を継いで専務理事を仰せつかり、1980年まで12年にわたりNORC

の運営の中核にかかわることになった。1980年には専務理事を清水栄太郎さんにバトンタッチして、私は秋田さんと共に副会長になった。この時点で、古屋徳兵衛会長は名誉会長に、石原慎太郎さんが会長となり、執行部体制は一新された。

NORCがその前身CCJを含めてささやかな“産声”をあげてから約半世紀、日本の外洋ヨットは文字通り目覚ましい発展をとげた。終戦後の廃墟からの、限りなくゼロに近い状況からのスタートであり、日本全体の社会・経済の“奇蹟”といわれた復興のペースと軌を一にしたとはいえ、その量的、質的な躍進、また国際的な舞台での活躍、いずれの面から見ても大変な成果である。この日本の外洋ヨットの輝かしい歴史は、そのままNORCの歴史でもある。

50年といえば、長いようで短い。発足当初からNORCが“お手本”にしたイギリスのRORCは、1925年にイギリスでファストネット・レース(600マイル)を実行するためのクラブとして生まれており、その歴史は75年。アメリカのCCAが創立されたのは、その3年前の1922年、パミューダ・レースの本格的展開がキッカケであり、似たりよったりの歴史である。オーストラリアのCYCAは、1945年にシドニー・ホバートレースを手がけて、その後のオーストラリアでの目覚ましい外洋ヨットの発展の基礎を作った。

NORCの八丈島レース(300マイル)は、第1回が1967年、32年前であり、沖縄・東京レース(840マイル)は、その5年後の1972年、沖縄復帰の年のゴールデンウィークにかけて実行された。1978年には日本で初めて外洋ヨットの世界選手権シリーズ(1/4トンカップ)が行なわれ、NORCはようやく世界の主要な外洋ヨットセンターの一つと



1962年第3回鳥羽レースに出場、横浜にフィニッシュした〈SIRENA〉の面々。おやはこの2カ月後に急逝。これが最後のレースになってしまった。後列は、武市俊（後列中央）と星野孝夫、輝夫の兄弟

して、国際的に高く評価されるようになった。

NORCは、1964年には、運輸省所管の社団法人日本外洋帆走協会として改組されたが、1980年代には登録艇数が1,000艇を超える、会員数も3,000名前後、組織も北海道から沖縄まで10支部に達する文字通りの全国組織となつた。また、国際ヨット連盟の傘下ながら、外洋ヨット部門を所管する組織として独自の活動を展開していたORC(Offshore Racing Council)によってNominating Bodyとして認知され、名実共に日本の外洋ヨットを代表するナショナル・オーソリティーとして機能するようになった。更に、1992年のアメリカズカップへの“ニッポンチャレンジ”による1回目の挑戦の時のチャレンジング・クラブはNORCだったことも忘れるわけにはいかない——NORCは正真正銘のクラブでもあったのだ。

その後、日本の外洋ヨットは量質とも大きく、かつ多様な形で展開されていくようになった。NORCはその規模も大きくなり、様々な問題をかかえるようになっていったが、その発展を支えてきたのはこの「ヨットマンによる、ヨットマンのための、ヨットマンの」組織であるという創立時以来の自前の精神と自己責任の基本スタンスではなかったかと思う。むしろ、ある意味では、NORCの活力がそれがれていたのは、規模の拡大による組織の硬直化もさることながら、その基本であるべきこの自前の精神、オーナー主体の“手作り”的スタンスが十分に活かされなかったからと言えるのではなかろうか。

## 会員主体か、組織主体か

1964年にNORCが社団法人として改組された時点では、組織の在り方としては一種の“二重人格”を持つことになった。それは「クラブ」としての下意上達(自主運営)の立場と、行政の指導監督を受ける上意下達の制度としての側面との併存である。しかし、多くの公益法人が、様々な形で役所の仕事の延長線上にあり、かつ、退職した役人の“受け皿”ともなっている中で、“ボトムアップ”的主体性を持ったNORCは、公益法人としては特異な存在だった。

NORCが日本特有の制度である“公益法人”化を図る直接のキッカケとなったのは、1962年の利島レースにおける〈風早〉、〈ミヤ〉の遭難事故で10名もの仲間が亡くなつた(他に落水者1名)悲劇的な事件だった。この事故の教訓の1つとして、公益法人として“官”によって認知された立場に自らを位置付けるという厳しい選択が行なわれたと言える。

この時、その“公益性”的証として定款に「海事思想の啓発、高揚に寄与することを目的とする」と定められることになった。NORCの法人化がキッカケとなって、JYAが1937年の創立以来の歴史に一区切りをつけて、同じ1964年に文部省所管の財團として“官”的正式な認知を受けることになった。その“寄付行為”には、「わが国にお

けるヨット界を代表し、その中枢機関としてヨット競技の健全なる発達ならびにヨットの普及を図り、併せて海事思想の普及を期することを目的とする」と定められていた。この目的規定の前段は、文部省の所管にかかるスポーツ組織としての位置付けをしたものであるが、後段の「海事思想云々」は、海と船を(そして海事思想の普及をも)所管する運輸省の領域にもその足掛かりを求めていたからであった。

JYAとNORCの“統合問題”は、実はこの両組織の1964年の公益法人化の時点では、すでに始まっていたと言える。NORCはそのクラブとしての原点を貫いて、外洋ヨットは外洋ヨットに直接かかわっているヨットマンによる、ボトムアップの主体性の維持を基本としていた。これに対し、JYAはスポーツ全体を所管する体協のヨット部門として、全てのヨットを包括しようとする姿勢が当初より一貫していた。同じ公益法人でも、NORCが会員総会が最終の意思決定機関である社団法人となったことに対し、JYAは基本財産である基金の運営責任を理事会が執行するという財團としての組織を志向したのは、決して偶然ではなかった。

世界のセーリングの国際機関であるISAFは、各国のセーリングを所管している各国協会(ナショナル・オーソリティ)によって構成されているが、この各国協会にもとめられる唯一の“資格”は、それぞれの国における全てのセーリングを代表する(また、それができる)組織でなければならないということである。日本のナショナル・オーソリティとしてのJYAは(文部省所管の公益法人である以上)、名実共に日本における外洋ヨットの部門をも代表できる立場になかった。従って、ISAF(当時のIYRU)としても、日本の全国組織が2つに分かれていることは問題であり、自主的に両組織が一本化に合意することを期待していた。

運輸省(海と船)と文部省(スポーツ)共管の単一の公益法人の設立が統合・統一の唯一の方法であることは早くから指摘されてきた。その意味では、JSFAの結成は当然のことであり、むしろ遅きに失したと言える。また、過去の両者の交渉の過程で統合について合意する機会がなかったわけではない。1992年に秋田博正さんがJYAの会長となった時に、JYAを改組して、NORCを“特別加盟団体”として受け入れる方向で統一組織を共同して創ろうとの画期的な提案があったことは記録に留めておく必要がある。今回のJSFA設立の最大の問題は、この組織が「わが国を代表する機関として、すべての形態のセーリングスポーツを統轄」とされることである。従来からNORCは勿論「すべてを統轄」するというトップダウンのスタンスとは無縁であり、JYAも今までの寄付行為では「わが国におけるヨット界を代表し、その中枢機関として——」と大上段に構えてはいたが、「すべてのセーリング——を統轄する」とは定めてはいなかった。

## 「統轄」に未来はない。 世界に通じる素晴らしい伝統の継承こそを

日本のヨットの歴史は、戦前にまでさかのほるが、国家総動員体制が日本の社会全体を覆い尽くす中で、少数ながら海を愛し、ヨットライフの醍醐味を自ら“発見”し、開拓してきた先駆者たちが、「こんな非常時に、ヨットなど」といった官・民の冷たい逆風に、文字通り身を挺して切り開いてきた歴史である。

1932年8月に第1回の湘南ヨットレースが、発足したばかりの三田俱楽部を中心に行なわれ、同じ年の11月には、琵琶湖、玄海等の各地での萌芽的は様々なヨット俱楽部が結集して日本ヨット協会が設立された経緯については、白崎謙太郎さんの“日本ヨット史”に詳述されている。風雲急を告げるあの物騒な時代に、よくぞ日本におけるヨットの世界を切り開いてくれたものだと、ひとしお感慨深いものがある。同じ頃に土肥勝由さんが“舵”を創刊しており、この時期に戦後の日本のヨットの各分野で中心的な働きをした、私もよく付き合わせてもらうようになった非常に多くの人達が、この極めて困難な社会状況の中で、「ヨットマンによるヨットの」領域を創りだし、戦後の全面的なヨット界の再出発・展開につながる“橋頭堡”を確保し、その素晴らしい伝統の魁となったものだと、今更のように感慨深いものがある。

昨年、“統轄”を旨とするJSFAが発足したちょうど1年前に、いわゆるNPO法が日本でようやく制定された。“官”的お墨付を“トップダウンの公”ではなく、市民一人一人の自主的、主体的な“ボトムアップの公”への道が大きく開かれることになったことは画期的なことである。まぎれもなく、大きな世界の流れは、國家の権限は小さく、市民の自主活動の領域は広くということにある。NPO法案の成立は、それが日本でも1つの流れとなってきていることの証である。

日本のヨットマンは、多くの先達の嘗々たる実績の上に、世界に通じる素晴らしい伝統を築き上げてきた。その伝統を亡くして、どういう未来を語ろうというのか。

単一のナショナル・オーソリティとして両組織が一本化することは当然としても、セーリングというスポーツ／レジャーの分野に包括的なトップダウンの“統轄”権限を一方的に制定するということとは、全く別問題である。

NORCの“消滅”はかえすがえす残念である。1954年にその創立時に制定されたクラブバージビ“エンサイン”が、いずれ再びクラブの旗として、はためく日が来る事を願うのはノスタルジアではない——それは苦難の時代にあえて世界の大海上にチャレンジしてきた数多くの日本のヨットマンの心意気と意地の証でもあり、海に挑むということは、その全責任を自らが背負ってゆくのだという自己責任貫徹のシンボルでもあるからだ。

# 外洋クルーザーレースのはじまり

## —1950年～1958年

福永昭

### CCJの受け皿となったシーホースクラブの面々

戦後、日本に駐留していた英米人がはじめたのが、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。その人たちは、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ェスだ。第二次大戦直前のベルリン・オリンピックで採用されたオリンピア・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、海軍から復員して大学で建築を学び東京八重洲口にあった建築事務所に勤めはじめたが、兵学校で教わったカッターの帆走(セーリング)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所を訪ね、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できた。ありがたいことに、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。

すでに横山氏は1949年8月初旬にひとりで、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。

私はコクピット前部に、コンジット・チューブ(電線管)の組み立て式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。

私は休日ごとに、岡本造船でシーホースに乗りはじめたのだが、そこには寒い冬の日でも雨が降っても風が強くても必ず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、岡本酒造氏の息子の岡本豊氏もいつもシーホースに乗っており、1日のセーリングを終え、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できた。

シーホースの愛好者は徐々に増え、横浜港外のレースのほか、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き、岡本造船のひと隅に、みなで金を出し合い、小さなクラブハウスを建てるまでになった。

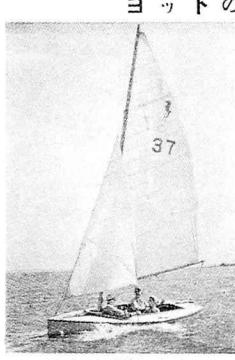
### 小なりとも外洋艇の条件はすべて満たしていた〈ソプラニノ〉

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ぜひ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。ある日、この新艇のテストセーリングに便乗する。横浜港外を、冬には珍しい南の軽風を受け、適度にヒールして快走する〈アルバトロス〉の乗り心地は、ディンギーとまったく異なる感激だった。これなら天気に一喜一憂することもない。シーホースでのクルージングも楽しいが、安全性を考えるとそれなりの限度がある。

〈アルバトロス〉は、第二次大戦後、イギリスで生まれたJOG(ジュニア・オフショア・グループ)の基となった〈ソプラニノ〉の活躍に刺激を受け、設計されたものであった。〈ソプラニノ〉は大戦中イギリス陸軍砲兵大尉だった、ヨット好きのパトリック・エラン氏が〈シータ〉というディンギーで長距離クルージングを経験した後、生まれた考案で建造された。

当時、外洋を走るクルーザーの最小は、水線長が24



横山晃、関根 久氏をはじめ多くのセーラーが岡本造船に集まつた。  
写真は54年の舵誌の広告から

フィート、全長33～36フィートの大きさが常識とされていた。それ以下では、凌波性・安全性に問題があると思われていた。

戦争に勝ったとはいえ、経済的に苦しいイギリスの人たちにとって、標準的なクルーザーを手に入れるのは容易なことではなかっただろう。エラン氏が考えたのは、外洋を走れる最小限のクルーザーだった。リミントンに事務所を持つ、有名なヨットデザイナー、ローレント・ジャイルズ氏に彼の構想を伝え設計を依頼し、当時RORC(ロイヤル・オーシャン・レーシング・クラブ)会長だった、海軍機関大佐で外洋ヨット界の第一人者、ジョン・イリングワース氏にアドバイスを求めた。イリングワース大佐は〈ミス・オブ・マラーム〉(Myth of Malham)という軽排水量の清新なデザインのクルーザーを持ち、外洋レースに大活躍していた。

〈ソプラニノ〉の要目と構造は次の通りであった。

|     |            |
|-----|------------|
| 全長  | 19フィート8インチ |
| 水線長 | 17フィート6インチ |
| 幅   | 5フィート4インチ  |
| 吃水  | 3フィート8インチ  |

ボルトでとめたフィンキールを持ち、船体は3/8インチのマホガニー板のクリンカー張り(よろいぱり)、リブは4インチ間隔でイングリッシュ・オーク材を使い、多くの隔壁で強度を持たせてある。船体重量は410ポンド、フィンキールは350ポンド、搭載物品とフィッティングを入れ、帆走状態で1/2トン、通常の構造では2トンにはなるところである。マスト、ブームは中空のスプルース材。艇内のパンクは6フィート6インチの長さをとり、バーナー2個の料理用ストーブ、流し、フルサイズの海図が拡げられるチャートテーブルを備え、小なりとはいえ、クルーザーとしての必要な条件はすべて満たしている。更に前後部の隔壁内には発泡ゴムを充填し、不沈性を確保した。

## 大西洋横断で実証された 小型クルーザーの安全性

エラン氏は、1950年8月、艇が進水すると設計者のジャイルズ氏に乗ってもらい、テストセーリングの結果には大満足であった。さっそく遠距離帆走の練習のため、RORCのブリマス→サンタンダー(スペイン)レースに伴走できるようイリングワース大佐に頼み、心よく同意を得た。

レースは、スタート直後相当に時化られ、ビスケー湾でもまれたが、大型艇のフィニッシュ後、無事サンタンダーに入港し、ヨットクラブで大歓迎された。しかし、世間はいまだJOGの安全性に信頼をおいていない。

エラン氏は、安全性を実証するには、大西洋を横断するのが一番だと考えた。造船所勤務の経験のあるコリン・ミューディー氏にクルーになってもらい、準備にかかった。マストを短くし、艇の後半部に高さ30cmの手すりをつけた。

1951年9月6日、ファルマスを出港、カナリー諸島のラス・パルマスを1952年1月11日に出帆、大西洋横断3000海里のスタートを切った。2月9日西インド諸島のバルバドス島に到着。正味2700マイルを29日で帆走した。その後西インド諸島の島々を訪ね、フロリダを経て16カ月、1万マイルを走りニューヨークに着く。

このニュースはヨットの雑誌や本(SOPRANINOという本は1953年ニューヨークのW·W·NORTON & Co.,Incから出版された)で世界に知れ渡り、日本でのJOGの建造と活躍、アメリカのMORC(Midget Ocean Racing Club)の活動、ヨーロッパ各国での小型クルーザーの建造と〈ソプラニノ〉は戦後の外洋レース発展の基礎となった。

横山晃氏の〈アルバトロス〉、これに続く〈インデペンデンス〉、〈MAYA〉クラス、また渡辺修治氏の自作艇(ドンガメ4世)にはじまるドンガメシリーズは、敗戦から立ち上がった日本外洋ヨットの大いなる発展への源となった。日本艇の外洋時代の幕開けである。

## JOG2号艇は山口四郎氏が 〈インデペンデンス〉と命名

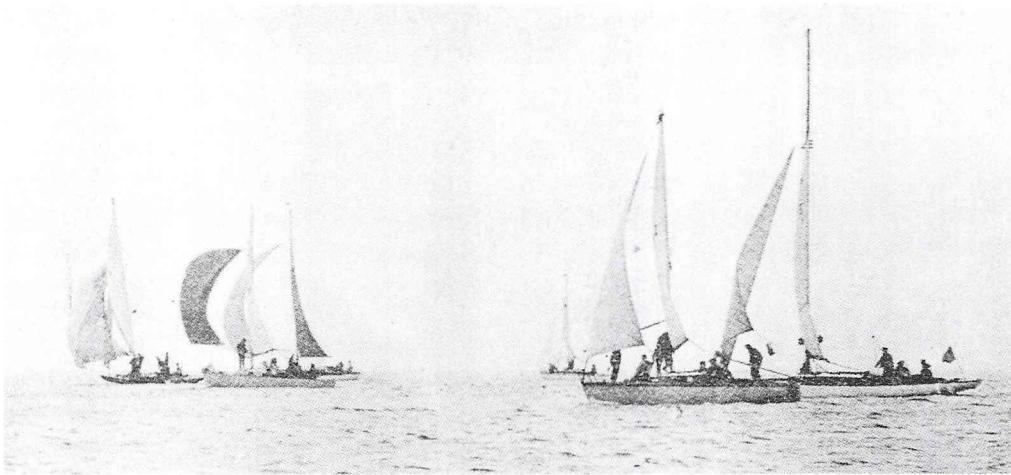
岡本造船では〈アルバトロス〉に続き、横山氏設計、全長22フィート8インチ(6.90m)のJOG第2号艇を建造中だった。全長6.70mの〈アルバトロス〉よりやや大きく、舵は〈アルバトロス〉のセパレート・ラダーと異なり、比較的長いキールの後端に取り付けられた、従来からのクルーザーと同じ型式である。

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船が大部分である。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。大きなフェでも舵故障が致命傷となることがある。

余談になるが、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、操船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、大に迷う点であった。私も〈MAYA〉(全長7m)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。そのことについては後に記す。

このJOG第2号艇は1952年5月14日完成、翌15日進水した。注文主の山口四郎氏(当時巴工業社長、蔵前の学生のころから長兄の乗り組んで居られた軍艦のガ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ェに、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つけられたのだった。



'56年の大島レーススタートシーン

横山さんは、前年の私の望みを叶えてくださり、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はからってくださいました。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、慶應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回大島レースで無事葉山フィニッシュ

5月17日、16時30分に横浜を出航、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、7時40分に岡田入港、15時50分に三崎に着き、私たちはここで船を降りた。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たちに潮の模様をたずねてから葉山へ〈インデペンデンス〉を回航された。

年によっては、5月ごろ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、時には潮に流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、大室出で鮎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聞くことだ。……これがこの初航海で横山さんからうかがった貴重な教訓であった。

5月23日21時に葉山をスタート。参加艇12艇で第2回大島レースははじまった。北東の風、曇後晴、翌24日初島を回り、熱海・伊東の沖にかかるところ、伊東の稜線に“のろし”が上がった。なんだろうかといぶかるうちに、漁船が大西が来るぞと呼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（元町沖）でとうとう大西につかまってしまった。ただちにストーム・ジブに取り替え、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、岸べったりの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ん中を走るハメになってしまった。やつの思いで走り抜け、岡田の沖あたりにさしかかるころ、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インセー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ほど上れなかつたようだ。

当時は今日のようによいオイルスキンがなく、着い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、体の芯まで冷えてしまった。この夜がんばっていたのは他に〈アルバトロス〉、〈仰秀〉と〈さくら〉の4艇だけだった。

ようやく透き通るような冷たい朝を迎える佐島の沖にさしかかるころ、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。

10時45分、〈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〉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、米軍がいまだ接收中の三井クラブで行われた。オーナーの山口氏、横山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たちや、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。彼はその後もずっと〈MAYA〉のころ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、ひと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〉ついで〈レッド・ウイング〉のオーナーだったアメリカ

人のE・J・シルバー氏が琵琶湖で水上機の飛行テスト中、墜落、死亡したというニュースを、在仏中の私のところへき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。

### 関根・福永の共同艇〈MAYA〉は 横山晃設計番号38番で誕生

〈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の艇として、この年の8月に進水した。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乘るうちに、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レースに参加できるフェネの大きさは、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6.1m)だと全長23フィート(約7.0m)ぐらいになる。そこでフェネの大きさはメートル法できりのよい全長7m、幅2mと決めた。ゆるいリバース・シアード、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ことをいう。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、とくに〈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ェネが多かった。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。MAYA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日にスターインが死に、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〉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。

### すべて最新の艤装がつけられた マッケンジー氏の〈MUYA〉

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かいにある、京橋の千代田生命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

海軍の駆隊艦長として対独戦に活躍した。予備海軍とは、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きた〈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・ロブ氏の設計で、全長33フィート、オールチーク製、岡本造船の美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。

〈MUYA〉には、フィッティング、エンジン、内装からセールまですべてイギリスの最新のものが取り付けられた。とくに目新しかったのは、アルミマストとセールである。アルミマストは日本ではじめて見るものであった。セールは氏と同名のマッケンジーという名のセールメーカーのもので、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)のセールは存在せず、ナイロンのスピネーカーを除けば、セー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、白いセールは太陽の熱線を反射して、ぬれた場合に乾き難いえ、水洗いを怠るとたちまちカビが生えて、見られないものになってしまう。セールを各種の色に染めてあるのは、セールの区別をわかりやすくするとともに、太陽の熱線をよく吸収し、早く乾かすためだということであった。

岡本造船で、度々顔を合わせているうちに、内装がいまだ完成していない〈MUYA〉のギャレー回りの設計につ



マッケンジー氏の〈MUYA〉。'52年に岡本造船で建造された

いて、私にアドバイスを求められた。

〈MUYA〉は1952年12月17日、16時15分の満潮時に、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ただちに回航された。

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場所で、いま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だけで、広い湾には〈MUYA〉を除けば、ヨットは1艇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なり、冬の季節風がまともに吹き込み、とき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いえない入江である。

### 日本人の手によるクルーザーのクラブを作る話が持ち上がる

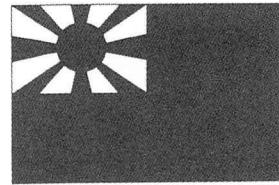
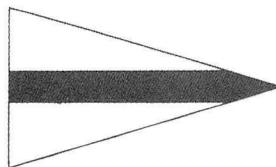
1953年の6月、〈MUYA〉の停泊する小網代湾の北側に、マッケンジー氏はイギリス陸軍払い下げ品の“かまぼこ”兵舎(クォンセット・ハット)を利用して、別荘を設計するよう私に依頼された。アメリカ軍占領下の日本のあちこちにはかまぼこ兵舎が建てられていたが、これなどは半円形の断面をしているため、端の方は頭がつかえて使い難い。これに比べ、イギリスのかまぼこ兵舎は半円より少し大きい断面なので、端のほうまで使えるようになっている。私はこれをひさしにかけ、すのこの床のバルコニーをつけ、丸い屋根は緑色のペンキを塗って仕上げた。別荘が完成すると、マッケンジー氏はバルコニーの手摺りに大きな表札をつけた。表札の文字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

その後、毎週末になると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〉でセーリングを楽しむのを常としていた。バグパイプを吹けば、必ずよい風が吹いてくるというのが、スコットランドのい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、他のアメリカ人メンバーより豊富であったためと思われる。

前項で述べたように、〈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たとき、日本人の手でクルーザーのクラブを作つはどうか、



CCAバージをヒントにNORCバージは作られた(上)。  
エンサインは濃い青地に帝国海軍の大将旗をあしらった

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ようど同じようなこと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いってくれた。このシルバーカップは、初島・大島・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月におこな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。

### ニッポン・オーシャン・レーシング・クラブが決まり、クラブ・バージも作る

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まったく異なるクラブにするのが、われわれ一同の願いだった。その下地となるやり方は、すで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ことだが、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1の考えは、外洋レースをおこなう場合、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である。

第2は、すべての責任は参加者自身がとることである。実際問題としても、レースにスタートした後は、レース・コミティーには出場艇の様子を知ることはできない。レースを続けるか、やめるかの判断は、レース出艇者自身、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3は、クラブを運営する委員(コミティー)は現役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4は、台風以外、いったん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。でるでないは、出場者自身が決めることだからである。

以上4つの考えは、海を知らない、日本の新聞記者諸氏にはいまだに理解できないことのようである。

ま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。ローマ字で書くときも「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」とったり「Nippon」と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たちは、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、たびたび桜木町の中華料理屋に集まつては、翌春のクラブ設立を目指し、打ち合せをおこなった。

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)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、所在地などのデータとともに、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1本はいった、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。さっそく白地三角旗に太い赤の横線1本の絵を書いてマッケンジー氏に見せたが、あまりあっさりしてもの足りないと思ったのか、赤線の上にカ

モメを書いてはどうかといわれたが強制はしなかった。

ロイドに登録する以上、エンサンも決めなければならぬ。日の丸の旗は、海上で見ると少しさびしいし、アメリカやイギリスもヨットには国旗を揚げない。そこで委員一同の意見が一致したのは、当時だれも使うことなく捨てさ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のクラブ旗とエンサインは定まり、マッケンジー氏はポケットマネーでさそく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」にはこれらが掲載された。

やがて、海上警備隊が、もと海軍の人たちを大量に採用して海上自衛隊となった。いつの間にかいまで使っていなかった軍艦旗を自衛艦に掲げるようになった。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きた。戦後長いこと放つたらかしにしておいて、いまさらなにをいうのかと思ったが、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)が使っていたのがこの旗で、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3時35分にスタートし、北東のさわやかなよい風に恵まれ、8時5分に小網代に着いた。

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きたように思われた。

当時、油壺に1、2艇外人のクルーザーが停泊するほか、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・鎌倉ハーバーにつながっていた。

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こられた。東京からは、逗子か久里浜からバスを乗りついでくるより方法がなく、道路はま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よさを買われて、アメリカへ多く輸出するこ



関根 久氏(左)と筆者(右後ろ)の共同艇となった  
〈MAYA〉は、'53年はじめに建造された

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18時に横浜へ戻り、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月をのぞき毎月レースを行っている。

## 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い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、岡本豊の両氏。総務委員は関根久と私。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みんなの意見は一致した。

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、持ち回り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いわれた。旗のことまでは考えつかなかったので、なるほど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の形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と数字を入れたらよいといわれたが、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ごとに変えた。現在はやめた完走旗を出すもう1つの理由は、それまでの大島レースをみても、完走する船は少なく、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のクルージングタイプの船を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     | コミティー打ち合わせ  |
| 1月21日     | 発会式         |
| 3月27~28日  | 館山レース       |
| 5月28~29日  | 大島レース       |
| 6月10日     | シルバー・カップ授与式 |
| 7月17~18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          |

後になって11月に木更津レースを加え実施したが、初年度としては欲張ったスケジュールになった。

## NORC発足

当時唯一のヨット雑誌・舵の編集長、土肥勝由さんを訪ね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ことは、今日のクルージング界の隆盛のもととなつた。

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回レースまで行った作業は、NORCに加わった各艇にセールナンバーを与え、レーティング(R)を計算し、

TCF(タイム・コレクション・ファクター)を決めることがあつた。当時のTCFは次の式で計算した。

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

各艇のデーターを集め、レーティング計算するやっかいな仕事は、ほとんど横山さんがやってくださいました。

セールナンバーは、将来各地方ごとにNORCの支部ができる事を予想して、100番台を関東、つぎにできる支部に200番台をあて、地方毎に区別しようと考えた。いま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番台はたちまちふさがってしまった。関東について設立された内海支部は1番からはじめ、ついで東海支部が200番台を使つたため、関東では次に300番台を使わざるを得なかつた。地方ごとにセールナンバーを分ける考えは無意味になつてしまつた。

レース中にセールナンバーの他に艇を識別しやすいよう、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、スタンに国籍旗を掲げることにしたので、われわれ日本人の艇はみな軍艦旗を掲げてレースに出場した。戦後9年目に海の上にはためく軍艦旗は仲々よいものだつた。

セールナンバーは古いフェネからつけたので、慶應大学の〈アーゴノート〉が100番で、118番の〈YOYO〉までの19艇が最初の登録をした。

## NORC第1回レース

NORC第1回のレースは3月館山レースで、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・横須賀砲術学校のボンドで、私にとっては戦争末期、対空射撃を学んだ懐しい場所だつた。

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艇などが横浜に集つた。折から春一番の大西が吹きはじめ、ますます風力を増してきた。

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きた。各艇がスタートラインに向かおうとしたとき、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。そこでコミティーは各クラブの人たちと相談し、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。館山レースが木更津レースとなつてしまつたのである。

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、レースをおこなうことにした。私はコミ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。

## 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 | ドンガメ          | 114 | MOCHA DICK* |
| 105 | 仰秀            | 115 | お吉丸*        |
| 106 | 天山*           | 116 | 潮風          |
| 107 | アルバトロス        | 117 | 羽衣*         |
| 108 | 欠番(795 MUYA)* | 108 | YOYO*       |
| 109 | MAYA          |     |             |

\*印は外国人所有艇。また MUYA は Rorc のセールナンバー

9時5分、参加した12艇は一斉にスタートした。ところがコミティーの救難艇〈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、ただ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水飛沫がマストの上まで飛んできた。〈AVR〉は、あっという間に木更津沖へ着いてしまつた。わずか10分ほどである。このフェネは、なんと40ノットは楽にできるということである。日本海軍の魚雷艇など、高速艇といわれたフェネにくらべ、この性能の違いはなぜだろうか。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できるので、100年たつても日本は到底追いつけないのではないかと思った。

13時29分、米海軍の〈風早〉がフィニッシュ。いちばん大きなラボダ氏の〈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1位となつた。

最初のレースから時化られたことはNORCのその後の活動によい影響を与えたと思っている。この最初の1年はレースごとに風が強く、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1つもなかつた。

## 楽しみ人とのつながりを豊かにする 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、参加12艇のうち日本人の艇はわずか3艇だった。

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つたが、アメリカ海軍は西太平洋でもっとも設備の整つて横須賀海軍基地に、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2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たちが多かつたとみえて、両方のヨットクラブでは夫人たちや家族とともに、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必ず参加し、われわれ日本人に、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、ということを教えてくれた。

戦前、長野県野尻湖には、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すごすための別荘を建て、外人村といわれていた。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、大小とりませたディンギーにハンディキャップをつけて、日本海からの海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々はヨット好きな宣教師たちであった。

NORCも各泊地（フリート）ごとにそのようなヨットクラブが育つこと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”的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、成功したとはいえないようである。

### ヨットはゴールインではなくフィニッシュ

3月の木更津レースに続いて、4月24日17時、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マイル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いったところ、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！）。

そのほか、棄権はDNF(did not finish)、失格はDSQ(disqualified)など略語も教わった。そういうれば、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艇と増え、外人艇にもスキッパーとして日本人が2人加わった。

前回とうって変わり、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。

マークボートは土井悦氏のLクラス艇〈ポリネシヤ〉で、すでに24日午前、館山湾に待機していた。

翌25日、10時頃から吹き出した南南西の順風を受け、館山のマークを回った各艇はスピンドルを張って東京湾口を目指し北上し、11時2分、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19時のタイムリミット間に合わせず、気の毒にも失格となった。〈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〉は南南西の追手の風を受け、共にスピンドルで10マイルも競り合ったが、レーティングの異なる両艇は本当の競争相手ではなく、〈仰秀〉ははるか離れた〈モカディック〉に修正で僅差で負け、〈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。

### 完走艇が多くなり、艇・レース技術も向上

5月の大島レースは28日の12時ちょうどに例年の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/sの中を各艇スピンドルを張って快走し、15時23分〈風早〉、1分遅れて〈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〉、〈さくら〉、〈モカディック〉、〈YOYO〉、〈仰秀〉、〈バッカニヤ〉が回航、各艇20~21時の間に波浮沖通過、



横浜貯木場のホームポートに帰る〈アルバトロス〉

12m/s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〉、〈YOYO〉、〈パッカニヤ〉などで、翌29日無風につかり、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〈さくら〉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もとめた。

〈MUYA〉は29日7時55分、19時間55分の所要時間=ET(elapsed time)で葉山にフィニッシュした。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ぐらいしか完走しなかった大島レースであるが、今回は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つてきしたことや、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、とくに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したものと思われた。

### 忘れられない洞爺丸台風時の館山レース完走

この年の夏から秋にかけてやたらに台風が襲来した(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16時、風向南、風速5m/s、薄曇り。〈MAYA〉、木更津米空軍の2艇、〈MUYA〉、〈風早〉の順にスタートして本牧鼻に向かった。

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よ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、パラシュートで海へ落とす救命艇としてつくられたものである。

イギリスの有名なネイバル・アーキテクト、ウーファー・フォックス氏(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(9.1m)、〈MkII Airbones〉はエンジン、セール、サバイバルキット、浮力体とセーリング・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。のちにこれは

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に性能のよ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リエーションのため、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艇の他に〈ベッピン〉、〈レッド・ウイッチ〉と、計4艇(スループ3、ヨール1艇)を所有していた。

19時に〈MUYA〉防潜網通過、30分後に〈MAYA〉、20時40分〈ドンガメIV〉通過。風速はすでに8～9m/sに達し、ラジオは台風の九州上陸が近いことをつたえていた。参加艇はそれぞれの能力に応じて態度をきめ、上の3艇がレース続行、ほかの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10m/sに達し、館山に近づくころ、驚いたことにこの強風の中をスピ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2時25分、館山のマークを回航(台風が鹿児島に上陸したころ)、〈ドンガメIV〉はさらに4時間遅れ、26日6時20分にマークを回った。帰路は豪雨と風速12m/sの中、〈MAYA〉はジブをおろしメインのみで長いブ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2時40分、〈MAYA〉は5分57分に横須賀へフィニッシュした。そのころ台風は猛スピードで、すでに四国に達していた。〈ドンガメIV〉は9時34分にフィニッシュ。風は15～20m/sに達し、米海軍の駆隊艦は岸壁を離れ、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。そして完走した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も興味深い。戦前からのクルーザーとまったくべつの新しい考え方の安全で性能のよい、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、たった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」(文芸春秋刊)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1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。スタートは10月9日9時だった。

当日は大島レースと同じ北東の強風10m/s、曇天、参加9艇、各艇スピンドルを一斉に揚げて走るなかでNORC会長山口四郎氏の〈フライング・フィニッシュ〉はスピンドルなしで先頭に立ち、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・ハント氏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。他のスピンドルなしで走った〈天山〉、〈タルト〉、〈春風〉の3艇は、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1泊して翌日のレースに備えた。

10日早朝、風は相変わらず北東10m/s、コースは真上りである。6時にスタート、小型の各艇は波高1.5m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〈フライング・フィニッシュ〉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、大きくタックを繰り返し、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やすい。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、岸寄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7m/s、雲厚く荒れ模様、この年最後の木更津レースが7時に横浜沖をスタートした。参加艇は15艇とこれまでのなかで一番多かった。

スタート後50分、〈タルト〉はターンバックルを飛ばして棄権、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。8時10分に〈花藤〉のジエノアが破れる。横須賀米海軍の〈風早〉は巨大なマストを折る。8時20分、PTボートで曳航開始。10時に曳航を終え、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ドルを張った〈MUYA〉が向かってくる。横須賀沖に設けるはずのマークボートはいまだ出てこない。PTボートはクラブバージを立てマークボートの代用をつとめた。10時12分、〈MUYA〉がマーク回航、10分遅れて木更津米空軍〈春風〉が新調のスピンドルを展開しマークに近づく。上りに入ってもスピンドルが下りず、とうとうフォアステイ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13時13分にフィニッシュ。だが後続艇とはあまり差が開いていないので、JOGボートに勝ちを譲らざるをえないだろう。結局修正で、渡辺修治氏の最小艇〈ドンガメIV〉が1位、〈MAYA〉2位、〈MUYA〉は3位であった。

5艇もの棄権艇が出たことは、湾内レースとい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ぬという教訓を残した。

NORC発足1年をふりかえってみると大型艇では〈MUYA〉の優勝、JOGボートでは〈MAYA〉と後半にあらわれた〈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。

とくに〈ドンガメIV〉は全長20フィートともっとも小型であるが、優れた性能と安全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レースの参加艇を見ると、28艇中に外国人所有艇は18艇と6割以上を占め、日本人所有艇10艇中に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割そこそくであった。

NORCの初年度の活動の結果、1955年以降は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くる。

## 〈Shark VI〉と〈古鷹〉

2年近く関根さんと〈MAYA〉に乗り今度は各々全長20フィートのJOGを作ることになった。

関根さんは〈Shark VI〉の設計を横山晃さんに依頼された。私は渡辺さんに〈ドンガメIV〉と同じJOGの設計を



'54年秋に行われた第1回初島レース



渡辺修治氏が設計し、東造船で建造された20フィートJOG〈古鷹〉

お願いした。1955年2月12日、東造船で〈ドンガメIV〉に乗る。今度も艇名を〈古鷹〉と日本海軍の重巡の名前をとった。重巡は日本の山の名前をつけていた。古鷹山は3年間学んだ海軍兵学校のあった江田島の一番高い山だ。

渡辺さんが設計してくださった〈古鷹〉は〈ドンガメIV〉をさらに改良したものであったが、一番の違いはマストヘッド・リグになったことである。内側にさらにもう1つのジブを張ったカッターリグで、アビームからリーチングでは実によく走った。

私は渡辺さんに設計をお願いした際、ひとつの間違いをおかしてしまった。〈MAYA〉より3フィートも小さい艇なのに、大きなクルーザーと同じようにキールの後端に舵を取りつけることをお願いしたことである。

5月1日に東造船で建造の契約をし、2カ月後の7月8日、東造船のスリップで〈古鷹〉は進水したが、潮が引いていて海に浮かばないのでクレーン車でつり上げ、岸壁から進水のやり直しをした。ハルは素晴らしい仕上がりで、自動車のボディのようになめらかだった。

翌7月9日、早朝に東造船を出港、夕方に小網代に着いた。ちょうどこの日はNORC恒例の小網代ランデブーの日で、各ハーバーからの参加艇が続々と集まり、マッケンジー氏の別荘「グリーン・スピニネカー」の前にもやいをとった。

一方、関根さんの〈Shark VI〉は8月1日、岡本造船で進水した。

1955年の大島レースは、5月6日の20時に葉山をスタートした。南南西の風8~15m/s、晴、出場艇12艇。私は新艇建造中なので、コミティーとして海上保安庁の

〈玄海〉に乗った。今回は、京都の井上氏の新艇〈フルール・ブルー〉に土井悦氏がスキッパーとして参加している。この艇はレース後、琵琶湖へ持って行く予定である。

夜半から風は落ち、明け方北西の風2~3m/sが吹いたが、日がのぼるにつれふたたび南南東から、やがて午後には南南西の風4~5m/sにかわった。平穏な海上だった。初島回航後伊豆半島寄りに南下、大島へ向かった艇は大島仙波崎にたどりついたが、〈MUYA〉、〈ドンガメIV〉ははやく大島へ向かいすぎたため、乳ヶ崎沖の潮に流され苦戦。〈フルール・ブルー〉は波浮回航後、三原山のブランケットを避け、ななめ後ろのよい風を受け快走し、土曜の22時14分に葉山へファーストフィニッシュ。総合およびクラス1位で優勝した。2位〈MAYA〉、3位〈アルバトロス〉。完走艇は半分の6艇だった。

〈アルバトロス〉は大島と葉山の中間で、流木にセパレートラダーをもぎとられ、悪戦苦闘し、舵なしで最後の20マイルを完走した。

この戦訓も〈古鷹〉や〈Shark VI〉でセパレートラダーを採用しなかった理由のひとつであった。

### 〈古鷹〉の初陣レース、 伊東レースで舵が問題となる

小網代ランデブー以後、〈古鷹〉は小網代湾の奥に係留することになる。広い湾内にはマッケンジー氏の〈MUYA〉と、小さなJOG〈古鷹〉が浮かぶのみで、今日の小網代の姿からは想像もできないのんびりとした状況だった。

湾口から係留ブイにいくまでは、北東の風の場合、何度も間切っていかなければならない。もちろんエンジンなどは積んでいないので、風の弱い時など、見かねてマッケンジー氏のお嬢さんがテンダーで引張ってくれたこともあった。パドルも2個積んだ。2人で両舷で漕ぐつもりだったからだ。これはあとになって大いに役に立った。

〈古鷹〉の初陣のレースは8月5日におこなわれた伊東レースだった。張りきって葉山の沖のスタートライン付近を走っていると、これまた初陣の関根さんの〈Shark VI〉が後を追ってくる。ハーバー近くでタックするが、舵の効きが悪く、危うく〈Shark VI〉と衝突しそうになった。

真追手の北東の微風、9時に葉山をスピinnを開いて一斉にスタートした。こころよく晴れあがった真夏の空である。夕刻までに全艇が伊東にフィニッシュ。

翌8月6日は伊東市長杯レースが行われたが、風が弱く初島回りをとりやめ、航海訓練所の〈銀河丸〉が途中でマークとなり〈Shark VI〉が優勝した。

復航のスタートは7日、6時の予定だったが、コミティーボートの〈サリー〉が〈銀河丸〉に泊まっていたコミティーを迎えにいくのが遅れ、6時20分となった。北東の風、雨、〈古鷹〉はちょっとオーバー・キャンバスでヘルムもよくないまま走ってしまい、あまりよい成績でなかった。去年の進

水以来調子のでてきた〈ドンガメIV〉がクラスおよび総合で優勝した。

このレースの結果、やはり舵の位置が問題であるということがわかった。8月8日付で渡辺さんから手紙をいただいた。その内容は次の通りであった。

「艇が小さくなるほど舵は、ただ艇の方向変換、保針の道具だけでなく、波浪中の艇の運動の感知器であることを思えば、外にあるほどよいわけで、〈古鷹〉のような小さく短い艇に大きい艇のように内舵にしたのは完全に失敗でした。その時どうして気がつかなかったか不思議に思っています。」

外舵はたしかに舵の性能からいって合理的です。〈ドンガメIV〉のよい性能もこれに負うところが大きいと思いますが、欠点は、いつも水面に出ているので高速で舵角の大きい時、空気の吸込みをやります。各風速に応じてセールエリアをまめに変えて、ヘルムの中止を計る必要があります。

やはりAlba.やGiselle式のスケグラダーが最上と思われます。

案を同封しておきましたが、数値的にみて、ぜんぜんべつの艇のように改善されることと思います。ただ、Alba.の例をみると(注:大島レースで舵を失ったこと)、かなり丈夫にしなければ不安と思われる所以、スチールでやるものも一案と思います」

さっそく渡辺さんを訪ね、東造船で上架し、スケグも舵も鉄板で作ることにした。私は重量をへらすため、舵軸はムクのバーでなく鉄管でお願いした。これがまた、あとでトラブルを起こす原因となったのだが……。

8月21日、上記の改修工事のため小網代を出港、渡辺さんに同乗していただき、南西の風10m/sの追手で東造船に着いた。

## 神子元レースを加えた1956年のレース計画

7月21日、〈MUYA〉のクルーのニュー氏の紹介で、東京クラブでゲイン氏に会った。氏は友人のアメリカ人シーバー氏と共同でJOGを作りたいということだった。さっそく7月24日、ゲイン氏はニュー氏と共に小網代の〈古鷹〉に乗りにきた。おおいに気に入り、渡辺さんに21フィートのJOGを依頼することになる。9月10日、東造船でホワイト・クレストの起工式を行う。11月19日完成。渡辺さんと横須賀港でテストセーリングに乗る。進水後この艇も小網代に回航され、〈MUYA〉、〈古鷹〉について小網代艦隊の第3艇となった。

1955年の3月26日に館山レース(横浜～館山～横須賀、16時スタート)を行い、ついで大島レース(前記)、夏の伊東レース、秋には10月1日18時に横浜スタートの葉山レース(横浜～葉山～小網代)と11月13日の木更津レースの5レースを実施した。

来年度からはさらに足を延ばし、伊豆下田沖の神子元

島を回るレースをあらたに加えようということになった。イギリスのファストネット・ロックを回るファストネット・レースにならったわけである。将来は伊豆諸島沿いに南下するレースを計画しようという基本方針を立てた。当時の日本人の懷具合や、大部分の日本人の所有艇がJOGボートであったことを考慮するとそのあたりが精一杯というところだったし、また底辺をひろげることが、背のびして失敗するより大切だと思ったこともある。

1956年度レース計画は次のように定めた。

### 1. 館山レース(横浜～館山40マイル)

スタート:3月31日、7時

### 2. 大島レース(葉山～初島～大島～葉山100マイル)

スタート:5月25日、12時

### 3. 神子元レース(横浜～神子元島～葉山125マイル)

スタート:7月26日、12時

※ 実際は16時のスタートに変えた。

### 4. 真鶴ランデブー 8月18日～19日

※ 台風9号のため中止となった。

### 5. 初島レース(横浜～初島～葉山72マイル)

スタート:10月19日、15時

※ 実際は19時のスタートに変えた。

なおクラス分けを新しくし、従来のA、Bクラスの他にCクラスを作った。Cクラスは長いキールを持つクルーザーでスピネーカーやオーバーラップ・ジブを持たない艇とした。

## ブローチングがひどく、 スピントリムで勝負がついた1956年館山レース

この年最初のレースは日・英・米19艇が参加した館山レースであった。今までの館山沖のマークボートを回ってすぐに引き返すのを変更し、全艇を館山港に入れるよう計画された。

北北東6m/s、重苦しい曇天、やがて各艇スピントリムを張り、クォーターリーの風の中を東京湾口を目指す。〈古鷹〉はマストヘッドの大きなスピントリムでブローチングをくりかえす。舵を一杯引いてもヒールはひどく、舵が効かずコースに戻れない。こんなブローチングは初めての経験だった。風速は8～9m/sといったところである。やがて風は東に振れ、館山湾内は弱風、クローズリーチの乱戦となった。午後1時ごろ、19艇全艇がフィニッシュしレースは終わった。

このレースの勝敗の分かれ目はスピントリムの優劣によってきまった。見事なスピントリムで走ったのは木更津の米空軍の3艇と〈ドンガメIV〉および〈MUYA〉だった。成績は総合1位、Bクラス1位の〈ドンガメIV〉と総合2位Aクラス1位の〈春風〉(木更津米空軍)、3位は〈潮風〉、4位〈MAYA〉、5位〈古鷹〉、6位〈Shark VI〉(以下略)という結果であった。

このレースはシーズン初頭の艦装テストと乗員の手ならしを目的としたレースなので、全艇が完走したことはレースの目的を十分に果たしたといえる。また、新艇として

千葉大の〈黒潮〉、小田グループの〈ジョビアル・ファイブ〉、〈ホワイト・クレスト〉、〈潮風〉などが加わり、1年ごとにレベルも向上し盛大になってきた。

## 大島レースに備えて

〈古鷹〉での最初の大島レースに備え、5月5日〈ドンガメIV〉とともに大島に出かけた。

11時40分に小網代出港。乗りこんだのは私と小林和夫氏の2人。天気は晴れからうす曇りだった。風は南東から東への微風でなかなか大島へ近づけず、〈ドンガメIV〉は途中から小網代へ引き返してしまった。

大島の岡田港には20時30分に入港したが、錨の効きが悪い。底質はかたい岩盤の上に玉石が転がっているので、錨が食いこまないのだ。仕方ないので港の一番奥にもやいをとった。やがて東大の〈仰秀〉もやってきた。天気は段々悪くなってくる。

艇内で1泊。翌5月6日は朝から大雨で猛烈な南西の風が吹いている。とうてい出港などできない状況である。

昼まで待つが風は一向におとろえない。しかし、小林氏は三菱重工横浜造船所勤務で、明日は出社しなければならない。意を決してストーム・ジブにメインは半分までリーフして小網代に向かうこととした。

13時30分に岡田を出港。〈古鷹〉が出港するのを見て〈仰秀〉も出港したがあまりのひどさに岡田へ引き返していく。追手の風、すごいスピードで小網代へ向かう。風速20m/sはあるようだ。

岡田を離れてしばらくすると波が非常に悪くなってきた。大島の西側と東側からくる波がクロスして、波を真うしろに受けて走るのが困難だ。波高は5m。ちょっと角度がついて波がスターインに当たるとたちまち切り上がって、波で横倒しになってしまう。「Deep Sea Sailing」(Erroll BRUCE著)という本に書いてあったことを思い出し、スターインからアンカーロープをバイトにして流すことになった。

ジブは左右のシートをともにいっぱいに引きこんだ。ラフしたときシバーさせないためである。ハッチは差し板を

NORC1954年レース成績

| 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  | MUYA        | 33 | A.A. マッケンジー   | 4             | DNF | 1   | 1   | 1  | 3   |
|    | MOCHA DICK  | 29 | T.A. ライト      | 7             | 3   | 3   | —   | 2  | —   |
|    | HI-UN       | 33 | U.S.N. 横須賀    | 9             | 5   | 5   | —   | —  | —   |
|    | BUCCANEER   | 27 | U.S.N. 横須賀    | 10            | 10  | 8   | DNF | —  | DNF |
|    | 風早          | 36 | U.S.N. 横須賀    | 5             | 9   | DNF | DNF | —  | DNF |
|    | 仰秀          | 27 | 東京大学          | —             | 4   | 4   | —   | —  | —   |
|    | 早風          | 32 | 早稲田大学         | —             | —   | —   | —   | 6  | 7   |
|    | YOYO        | 30 | J.A. ベンダーグラフト | —             | —   | 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 | —  | —   |
|    | バーキオメン      | 25 | F.B. イワイン     | —             | —   | —   | DNF | —  | 8   |
|    | 花藤          | 24 | U.S.N. 横須賀    | —             | —   | —   | DNF | —  | 10  |
|    | アーゴノート      | 27 | 慶應大学          | —             | —   | —   | —   | —  | 4   |
|    | マスタング       | 30 | E.A. ルソー      | —             | —   | —   | —   | —  | 5   |
|    | ベッピン        | 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  | MAYA        | 23 | 閑根 久          | 3             | 2   | 2   | 2   | 4  | 2   |
|    | ドンガメIV      | 20 | 渡辺修治          | —             | —   | —   | 3   | 3  | 1   |
|    | さくら         | 25 | 日本大学          | 1             | 7   | DNF | —   | —  | —   |
|    | アルバトロス      | 22 | 新 昭一          | —             | 1   | 6   | —   | —  | —   |
|    | BRIGITTA    | 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 | —  | —   |

差しこみ、密閉した。大島と三崎の中間あたりでは潮と風が同じ方向のせいか、波の高さはますます大きくなってきた。雨はあがり、晴天となる。波の頂きに上がるると富士山がよく見えるが、波の谷底ではビルの谷間に入ったように思われた。フネは東造船でしっかり造ってもらつてあるので、ハルやマスト、リギンもまったく不安はなかつた。

スタートから流したロープのお陰で多少舵はとりやすくなり、うしろから襲いかかる大波が崩れなくなったようだ。それでも時おり波を斜めに受けとると艇は切り上がり、横倒しとなり、キャビンの上を波が1、2度越して行った。やがて低い三浦半島が見えだした。

小網代にもやいをとつたのは18時30分だった。艇を片づけ、小網代の坂道を上りはじめたら冷たい北東の風が吹いてきた。吹きかえしである。第2回の大島レースで、大島を回つてから北東の吹きかえしで一晩もまれたことを思い出し、今回は陸へ上がってからの吹きかえしでホッとした。〈古鷹〉のあとで岡田を再び出港した〈仰秀〉は、この吹きかえしに海上でつかまり、戻ってきたのは翌朝だったと後で聞かされた。

この貴重な経験で、しっかり造られた20フィートのJOGボートがいかに強いものであるかがわかった。また、乗っている人がフネから振り落とされないようにすることの重要さを痛感した。

## 第6回大島レースと第1回神子元島レース

5月25日の大島レースには、18艇参加があった。例年12艇止まりだったのが大幅に増えた。東の風6~8m/s、小雨。海上保安庁から〈玄海〉と〈睦月〉が派遣されてきている。コミティーは〈玄海〉に乗りこんだ。12時にスタート、各艇スピンドルで初島に向かう。20時ごろにトップ艇の〈風早〉が仙波崎沖に錨泊する〈玄海〉の近くを通過、日没とともに風も落ち、大島西岸はブランケットで各艇大島回航に苦労した。

翌26日、日がのぼるとともに南東からやがて南西の風となり、またもや各艇スピンドルの競争となる。正午過ぎ、〈フルール・ブルー〉が〈風早〉を抜き、トップで葉山にフィニッシュ。最後の〈潮風〉が16時43分にフィニッシュした。

第1回神子元島レースは、修正で渡辺修治氏の〈ドンガメIV〉が総合およびクラス1位となった。横浜スタートし、城ヶ島沖から相模湾を横断して伊豆下田沖にある神子元島を回り、葉山にフィニッシュする125マイルが、第1回神子元島レースのコースだった。

7月26日、太平洋高気圧は南鳥島から南西に張りだし、三陸沖には1010ヘクトパスカルの高気圧が東に向かい本州南岸はるか沖の鳥島から九州にかけて名残りの梅雨前線が横たわっている。風力1~3で風は弱いがよい天気である。

16時、南西の風のなか〈フルール・ブルー〉を先頭に15

艇の参加艇が堂々と横浜をスタートした。このうちで一番小さいのが〈ドンガメIV〉と〈古鷹〉の20フィートJOG2艇である。〈古鷹〉はジェノアの内側にNo.2ジブを張り〈ドンガメIV〉を抜く。22時、観音崎沖、西の微風。剣崎沖を目指す。風が弱い。

翌日12時、ようやく南風が吹き出した。沖には英海軍のフリゲートとアメリカのコーストガード・カッター、さらに潜水艦が見える。やがて艦尾の旗竿高く、ホワイト・エンサインを掲げた英艦は〈古鷹〉の右舷近くを反航する。〈古鷹〉はNORCエンサインを下げて敬意を表した。「さてイギリスさん、どうするかな」と双眼鏡で見ていると、ブリッジから伝令が艦尾へ飛んで行った。スルスルとホワイト・エンサインを降ろし、また上げて答礼してゆく。さすが海の国の海軍だ。こちらもエンサインをいっぱいに上げた。

18時15分、川奈・門脇崎間。19時40分、日蓮崎沖合1.5マイル。21時30分、熱川沖。

風が弱いが南下流に乗り実速3.6ノット。3時、爪木沖1.5マイル。4時、初めて見る神子元島が見えてきた。左前方に木更津米空軍の〈レッド・ウイッチ〉がスピンドル2枚、ミズンステール、メインにミズンとすべてのセールを展開して神子元島へ向かっている。われわれもすぐにスピンドルを張った。

5時15分、〈レッド・ウイッチ〉のすぐ後ろを神子元島回航。コース80度、上り一杯である。〈風早〉はとうに回航し、爪木沖を東へ向かった。〈古鷹〉は神子元島を大型艇の後3番手で回った。

10時10分、4回目のタックで大島へ向かう。風が南に変わるために伊豆と大島の間に出て出なければならない。

やがて海は朝凧ぎ、鏡のごとく真夏の太陽はジリジリ照りつけた。南風はようやく力を得て、スピンドルで3.5ノット。

20時、城ヶ島を東に見るころ、波も出て、実速6ノットに達した。やがて、大きな赤い月が上り、1時間後に南風を受けスピンドルのままフィニッシュした。実航程143マイル。54時間59分の所要時間であった。修正の結果〈古鷹〉は総合およびクラス1位で、コミティーの土井悦氏が神子元島から持ち帰った石の上に灯台を型どって作られた、神子元島トロフィーが授与された。乗り手は私と小林和夫氏、そして同じ造船仲間の服部幸英氏の3人だった。〈古鷹〉進水以来はじめての優勝でうれしさはひとしおであった。

## 小型艇の優位はなぜか

神子元島レースに先立ち、7月22日(日)渡辺修治氏が設計した、全長21フィートのJOG〈月光〉が東造船で進水した。オーナー久保田正敬氏は海軍の予備学生出身で、夜間戦闘機の「月光」から艇名をとったとのことであった。この艇も進水後、小網代を母港とすることになった。

この年最後のレースは横浜スタートの初島レース(10月

19日)で、歴戦のベテラン〈ドンガメIV〉が1位、〈古鷹〉は2位、3位は千葉大の〈黒潮〉だった。

1956年度のNORCの4つのレースは、神子元を除き、〈ドンガメIV〉がすべて優勝し、各レースを通じ小型の軽排水量艇がほとんど1~3位を占めた。これらの20フィートJOG群は、修正時間ばかりでなく、所要時間もよい時間で走っているのでレーティング・ルールが小型艇に有利だとはいえない。

この小型艇の優位はなぜなのだろうか? この疑問は戦後はじまつた第1回大島レースからの問題でもあった。レースの勝敗にはつきの条件を考えられる。それ等はいまの言葉でいうハードな面とソフトな面と運の3つであろう。ハードな面は乗る艇(よい設計と建造、セール帆装、整備、レーティング)、ソフトな面は乗り組員(艇長の判断、戦術、クルーの士気、操船やセールのトリミング)、それと運である。さらにこれ等は互いに影響しあう。経験を積み、クルーの練度が上がれば運のファクターは減ってくる。

NORC創立30年経った今日でもオーシャンレースに勝つ条件は、勝つべく艇を計画、整備し、クルーを訓練し、勝利の時をつかむ艇長とそれを支える乗り組員の人格と腕が最大の要素であることは、パンナム・クリッパー・カップレースの報告を読んで痛感した。

### 日本の外洋レースの基礎を作ってくれたマッケンジー氏と〈MUYA〉

日本オーシャン・レーシング・クラブの創立から10年近く、自らの実践と有益な助言で、日本の外洋レースの基礎を固めてくれたのはA.A.マッケンジー氏だった。

氏の初めての海とのかかわりは、少年のころ、24人の見習生と共にイギリスの〈バーク〉と〈オリーブバンク〉に乗り組んだときであった。〈オリーブバンク〉での初めての航海は18カ月におよぶものだった。

以後マッケンジー氏は人生のよき時代を、イギリス商船隊の色々の船で過ごした。後にはイギリス王国海軍(ロイヤル・ネイビー)の士官として勤務し、予備海軍中佐のとき退役した。その間、クルーとして、多くの有名なイギリスのヨットに乗組んでいる。その中には唯一のスクーナー・リゲのJクラス〈ウエストワード〉もあった。イギリス国王ジョージ五世(エリザベス女王のおじいさん)にあたる)が、有名なJクラスヨット〈ブリタニア〉でセーリングを楽しんでいた時代である。

1947年、イーリングワース大佐の〈ミス・オブ・マラーム〉が、RORCの有名なファストネット・レースで優勝したとき、マッケンジー氏はクルーの一員であった。

氏は戦後、日本占領軍として駐留していたアメリカ陸軍のグレーン中佐等と共に、第1回の大島レースを企画したメンバーの一人である。

当時はホンコン・イースタン・シッピング・カンパニーの



NORC創設時に多大なアドバイスを与えてくれたA.A.マッケンジー氏。氏はRORCのメンバーでもあった

東京支店長として京橋、後には丸の内にオフィスを構えていた。

ある時、私は氏の田園調布の住まいを訪ねた。玄関の扉の脇には1本の太いマニラ・ロープが軒下からぶら下がっていた。何のマジナイかとたずねると、毎朝夕、玄関を出入りするたびに手でロープをしごくのだということであった。ふだんから手の皮を鍛えておかないと、ヨットでハリヤードやシートを引くとき役に立たなくなるのだ。

マッケンジー氏はファストネット・レースやRORCの外洋レースでの教訓を十分考えて、〈MUYA〉(全長33フィート・水線長24フィートのスループ)を日本で建造することにした。〈MUYA〉のデザインは、外洋での快適さを最大限求めるというよりも、上りでの速さに重点をおいている。

進水後、NORCレースでの数々の成功は、このことを裏づけている。それは、オーナー・スキッパーと共にこの艇のデザイナー、アーサー・ロブ氏も満足したことであろう。なお1954年の大島レースにおいて、スキッパー、ヒュー・マレー氏が〈MUYA〉で優勝したときの所要時間の記録は、その後ながいこと破られなかった。またこの艇の凌波性と、海上での一般的帆走性能の優秀さは、建造者である岡本造船所が信頼すべき造船所であることを示している。

氏の話によると、〈MUYA〉の艇内の組織は、外洋を航海する帆船のそれに基づいているとのことであった。クルーは2班に分けられて、非番のクルーは当直交替のときか「オール・ハンズ!」の号令のときのほかは働かない。

食事は定時に、クルーが船酔いになろうがなるまいが

用意される。私は一度、大島レースに〈MUYA〉のクルーとして乗りこんだことがある。大島の元村沖で、上りでかなりヒールしていた艇内で規則通り、定時に昼食が出された。コック担当のクルーは額から汗を流しながら、傾いたギャレーで食事を作っている。ヒールに合わせて水平になるように作られている食卓の中央にタイプで印刷したメニューが置いてあった。私はピッ칭する艇内でメニューのコース通りの食事を終えた。最後にホーローの大きなカップのミルクティーが出た。食後はしばらく横にならざるを得なかった。

〈MUYA〉の艇内では、乾いた衣類に着替えずには休むことは許されない。またイギリス海軍の習慣に従い、ラム酒が食事の一部として供された。

この33フィートの外洋レーサーは、マッケンジー氏と最小4人のクルーでレースに出場していた。クルージング・コンディションでは2人で十分帆走できる。

当時の最高の艦装をもった〈MUYA〉は、NORC以後に建造された各艇のよい手本であった。

## 月齢を考えて作った 1957年レーススケジュール

1957年のレース・スケジュールは、ほぼ前年と同じように計画された。大島レースを5月に行なうことは、シルバーカップをCCJ(クルージング・クラブ・オブ・ジャパン)からNORCが引きついだ時の約束であった。神子元島レースのみスタートとフィニッシュの場所を反対にして、葉山スタート、横浜フィニッシュとした。

当時の東京湾は出船・入船は少なく、ヨットの帆走にはなんの差しつかえもない、広い湾内だったのだ。

レースの日程を決めるとき、なるべく満月に近い週末を選んだ。とくに神子元島回航が昼間になるようにスタート時刻を定めたのだが、これは風まかせで必ずしもうまくいかなかった。月のない暗夜、まして雨でも降ったら楽しむべきレースも台無しだ。満月なら曇天でも多少は明るい。それで晴れた満月の夜に、金波銀波を引きながらスピンドルで走れたら最高だ。暗夜に比べれば、安全の面でもプラスになる。以後レースは極力月齢を考えて、スケジュールを作った。

## 1957年の館山、大島、神子元島レースと 小網代ランデブー

この年の最初のレースは3月30日スタートの館山レースである。〈古鷹〉はレースに備え、3月10日葉山・あぶずりで上架し船底を塗りかえ、春分の21日に降ろし小網代へ戻った。3月24日早朝に小網代を出港、17時に横浜の岡本造船に着いた。風は北から北東、東へと振れ、晴天ではあるが冷たい風だった。

3月30日、7時スタート。風は南、3~5m/s、参加16艇。初出場の〈月光〉の姿が見える。風は段々強さを増

し、南南西にシフトした。

観音崎を過ぎてしばらくした後、前方にいた〈潮風〉がマストを折った。風下の房総半島へ向かって流されていく。こちらは20フィートの小艇だが、曳航ぐらいできると思って近づきロープを投げるが、強風でなかなかうまくいかない。2度、3度とタックして近づき、曳航索を投げたが失敗した。〈潮風〉のクルーのなかにはベテランの岡本豊氏がいる。自力でなんとか戻れるとの合図で、とうとう曳航はあきらめレースを続けることにした。この経験から、強風中、帆走で他艇の曳航を試みることはもやいを取るのさえ非常に難しい。はたして曳航できるかもはなはだ疑問に思った。

だいぶ時間を費やしてしまったが、再び館山へ向けレースを続け、何度もタックをくりかえして19時30分にフィニッシュした。完走したのは16艇中7艇で、米空軍の〈レッド・ウィッチ〉、〈春風〉、〈風早〉、マッケンジー氏の〈MUYA〉、あと3艇はJOGの〈Shark VI〉、〈ホワイト・クレスト〉と〈古鷹〉であった。各艇は、冬の間も乗り続け整備もよく行き届いていた艇ばかりである。前年素晴らしい成績をあげた渡辺修治氏の〈ドンガメIV〉は人手に渡り、あらたに〈ドンガメV〉が建造中であった。順位は1位〈春風〉、2位〈Shark VI〉、3位〈MUYA〉。

館山レースでの〈古鷹〉の走りはあまりよくなかったので、横須賀の東造船到着で上架、連体中に整備することにした。5月11日、東造船で艇を降ろす。富士山には横にのびた雲がかかり、いかにも風が吹きそうな空模様である。翌12日は南西の風が強く、葉山までとうてい行けそうにない。走水に入港し、防衛大のボンドにフネを預かってもらうことにした。

5月16日の夜、走水に乗員3名が集合し、翌日の正午に葉山をスタートする大島レースのため、走水を出港した。葉山には翌朝入港した。スタートまでひとねむりする。

5月17日、風は南、5m/sぐらい。参加15艇。平塚沖あたりでは風力が増し、7~8m/s。先頭の〈MUYA〉が初島に近づくころから風は西へ振れ微風となる。伊豆の山々のプランケットである。〈古鷹〉、〈バッカニヤ〉は真鶴近くからよい北西の風を受け、初島にすべりこみ先頭艇群に近づいた。

先行艇は川奈、日蓮崎の無風地帯に入りこみ、ぜんぜん動いていない。〈古鷹〉も無風地帯に入りこんでしまったが、0時30分ごろから風を受け得意のカッターリグでジブを2枚張って、南西の風の中を快走し元村沖にたどりついた。1番艇の〈レッド・ウィッチ〉は3時30分、波浮を回り大島のプランケットを避け、コース70°でしばらく走り、葉山への最終コースに入った。

夜が明けてみると大島の西側では、ようやくよい風を受けた〈MAYA〉が大島に向かう。ところが川奈、日蓮にかけての海上には9艇、依然として風のない海面に漂っている。日がのぼり徐々に沖の南西風は岸に近づき、

ようやく全艇が動きだす。11時30分ごろには先頭艇が波浮を通過した。JOG艇群の何艇かはさらに遅れ、夕刻近くに波浮沖を通過、また何度も大島に近づこうと奮闘したがとうとうあきらめて棄権するものもでた。木更津米空軍《春風》は不屈の努力で乳ヶ崎にたどりつき、20日の夜に波浮通過、葉山に向かった。

18日の正午近く、《レッド・ウィッチ》が7ノットの快速でフィニッシュ。ついで午後1時過ぎ、《古鷹》が大きなマストヘッドのスピンドルでフィニッシュ。2時から3時にかけ《MAYA》、《MUYA》、《潮風》がフィニッシュ。翌朝、最後の《春風》が真赤なスピンドルをはらませ葉山に着き、レースは終わった。《古鷹》は所要時間25時間7分と45秒で、2番でフィニッシュし、いつかは手にしたいと思っていたシルバーカップを手に入れることができた。完走は10艇だった。

神子元島レースは、7月18日、北東2~3m/sの風のなかを16のレース艇は葉山沖をスタートして行く。やがて全艇が無風帯に入り、翌19日の9時ごろからようやく南々西の微風を受け、徐々にレース艇は動き出した。翌20日の0時15分に先頭艇が濃霧の神子元島を回航、4時を過ぎるとつぎつぎと各艇が回航、東京湾口へ向かう。《レッド・ウイング》が18時44分に横浜へフィニッシュした。しかし、無風中、エンジンを使ったため棄権するという申し出があった。続いて《MUYA》、《黒潮》がフィニッシュ。翌朝に《月光》、《古鷹》がフィニッシュした。総合優勝は千葉大学の《黒潮》だった。

8月10日、満月の小網代湾、マッケンジー氏の別荘の前に13艇が集まる小網代ランデブーが行われた。スライドを見せ、レースの賞品授与などを行った。

### 1957年度最後の初島レース、 帰路スピンドルを上げた《古鷹》が 修正で優勝を飾る

1957年度最後のレースは、前年と同じく、横浜スタートの初島レースだった。参加は11艇、10月11日、20時のスタートだった。

スタート後は風向が定まらず、微風のために走りにくいか、やがて安定した北風となる。先頭から《風早》、《MUYA》、《レッド・ウィッチ》、《白鷹》と続く。北風は徐々に強まり、各艇はスピネーカーを張り、下げ潮に乗って、東京湾口に向かった。23時になるとレース艇はいつの間にか見えなくなる。霧の中に入ってしまったのだ。本船の霧笛が不気味に聞こえる。

先頭艇は24時に観音崎通過、剣崎へ向かった。観音、剣崎の間は北の風3~5m/sで、快調に南下。夜明け前、風は落ちる。《MUYA》は輝くような新調のテトロンのメインセールをはっている。テトロンのセールが日本の艇にいきわたるには、しばらくの年月を要した。

9時ごろ、風は落ち雲が切れはじめた。風は東から南東へ、さらに南に変わることを示す。南寄りのコースを

とっていた《白鷹》がよく滑り、その前方、3~4マイルに《MUYA》、さらに前方に《風早》が走っている。やがて風は南に変わった。11時前に《風早》は初島を回り、続いて《MUYA》が初島南端を通過、緑色のスピネーカーを上げて《風早》を追い葉山へ向かう。

初島から葉山へのコースは60°。南風なので、スピンドルを張るかジエノアで上り気味に走るかが案のしどころである。風はさらに南南西に変わり、沖コースをとっていた、《古鷹》はスピンドルを上げた。15時3分に《風早》、50分おいて《MUYA》がフィニッシュ。夕刻から夜にかけて各艇がフィニッシュした。

この年最後のレースは終わった。修正で《古鷹》優勝。2位は小田達雄氏設計、小田氏をはじめ5人の仲間の所有艇《ジョビアルファイブ》(23フィート JOG)。3位は千葉大の《黒潮》(横山晃氏設計)だった。

### 5月にNORC内海支部が発足。 関東では木更津の米空軍が ヨットと共にハワイへ引揚げる

1958年は、1939年(昭和14年)以来行われなかったアメリカズカップが再開された年である。イギリスのチャレンジ艇《セプター》に対するのは、アメリカのディフェンダー4艇の中から選ばれ、オリン・スティーブンス設計の《コロンビア》だった。

第17回アメリカズカップは9月にアメリカ東海岸のニューポート沖で行われ、圧倒的強さで《コロンビア》は《セプター》を破り、アメリカズカップは依然として、ニューヨーク・ヨットクラブにとどまった。

日本においては、5月によくNORCの内海支部が発足した。西は広島・三原から、四国、大阪・神戸、和歌山をふくむ広い範囲のクルーザーの組織である(後に広島方面は西内海支部となる)。元来、クルーザーは内海の方がはるかに関東より古い歴史を持っていた。瀬戸内という絶好のインランド・シーを持ち、各所によい泊地と、アメリカのロングアイランド・サウンドのようなセーリング・スポットに恵まれた。この地域からクルーザーの組織が早く生まれて欲しかったところである。

内海支部はその後、秋田博正氏を中心として育ち、今日では関東をはるかに凌ぐすばらしい活動を続け、海外へのクルージングに、また外洋レースに参入している。

関東で残念なことは、いつもわれわれ日本人仲間と愉快につきあってくれた木更津の米空軍の仲間が、ヨットと共にハワイへ引揚げたことである。

2月8日に《さがみ》が進水。渡辺修治氏設計、オーナー飯島元次氏。全長20フィートのセンターボードを持ったクルーザーである。ついで、3月21日には、渡辺修治氏の自艇、全長21フィートの《ドンガメV》が、同型艇《ノアIV》(津端グループ)と共に東造船で進水した。

これらの新艇群の参加を得て、1958年度第1回のレー



'60年代初頭の大島レース

ス、恒例の館山レースが3月22日に横浜スタートで行われた。今回からあらたに純然たるクルージングボート(オーバーラップ・ジブを持たない艇)のためにCクラスを設けた。近年にない16艇の参加があった。

総合優勝は〈古鷹〉で、2位が〈月光〉、3位が〈MAYA〉、初陣の〈さがみ〉4位、〈ドンガメV〉および〈ノアIV〉は5、6位だった。

### 亜鉛メッキのチューブ製舵軸が壊れ、パドルを応急舵とし伊東へ向かう

続いて5月3日、第8回大島レースが葉山スタートで行われた。参加は17艇。〈古鷹〉は昨年に続き、もう一度優勝をねらい、快調に北東の風を受け、17時に初島を回航。スピンドルで大島へ向かったが、19時に突然舵が効かなくなり、ブローチングする。急いでスピンドルをおろす。舵軸が折れたのか、全然舵が効かなくなってしまった。

先年、スケグラダーに取り換えた際、軽量化をはかるため、舵軸をムクのバーでなく、亜鉛メッキのチューブで作るようお願いしたのがまずかった。チューブの舵軸が4年近く使って、疲労のため、破壊してしまったのだ。さっそく小さいジブに変え、パドル(2本持っていた)をスタン・バルビットの根元に結び、応急舵として伊東に向かうことにする。

ところが、その舵を切った途端、パドルの柄は折れてしまった。案外大きな力がパドルにかかっていることがわかり、今度はもう1つのパドルの柄に、ポートフックをそえてロープでしっかりと結び補強した。この応急舵で、ジブとメインのトリムを注意して伊東へ向かい走り出す。伊東へ入港し、もやいをとったのは23時だった。すぐにコミティーに棄権の旨を連絡する。

翌4日、マストを折って棄権した千葉大の〈黒潮〉と共に

に、海上保安庁の巡視艇(はたぐも)が曳航してくれるこことになった。巡視艇から投げられた曳航索の太いのには驚いた。直径が50mm近くあるのだ。フォアステイの下部にしっかりと結び、さらにマストに巻きつけてとめた。

14時に伊東を出港して、さらに驚いたことに、巡視艇は10ノット近いスピードで走り出した。巡視艇にとっては遅すぎるスピードなのだが、JOG艇にとってはプレーニングの連続である。応急舵で舵をとるのも一苦勞だった。17時に葉山へ到着。3時間で葉山までたどりつけるのは、大西のなかを追手でプレーニングの連続で走るぐらいのものだ。

翌5日、葉山上架、舵軸をムクのバーに変えることにした。

この事故の結果、痛感させられたのは応急舵についてである。舵は艇の方向変換ばかりでなく、キールと共に艇の保針のために重要な役目をしている。これがなくなれば、保針性は極度に落ち、セールのトリミングだけでは艇は真っ直ぐ走らない。これを補うための応急舵には相当の力がかかることを覚悟しなければならない。従ってあまり大きなブレードの応急舵は1人の力の手におえない。

また応急舵の柄はけやきやかしのように丈夫な材料で、十分な太さを持つ必要がある。支点から手元の柄の先端までも操船に必要な長さがいる。

これらの点をよく考えた応急舵を各艇の安全備品の1つとして、ぜひ備えられることをおすすめしたい。この応急舵一本を備えることがヨットの真の安全のために役に立つことを知るべきであった。

また、外洋を走るヨットの安全は乗組員自身の判断と責任で守るという原点を、つねに思い起こさねばならない。

'99年3月末で(社)日本外洋帆走協会は解散し、1954年NORCとして発足してから45年の短い歴史を閉じた。

あたかもバブルにおどった金融機関の後始末に似た思いがする。戦争に負けて与えられた民主主義の国は、自ら戦って勝ち得た民主主義の国のようにはなれなかったようだ。45年前の方がはるかに自由があった。

日本人は上から統制されコントロールされるのが好きのようだ。徳川300年の歴史がしみついているのか、あと300年ぐらい経たないと本当の自由は理解されないだろう。外洋を帆走するということは、陸の束縛を受けずまったく自由に走れるということである。そのかわり己の危険はすべて自分自身でとらなければならない。そのためには、古くから外国では保険制度が存在した。

近年はあまりにも多様で手軽な楽しみやスポーツが増えているため、年々外洋へヨットで乗り出そうという若者が減ってきたように思われる。NORCの原点は島回りのレースにあった。

今後とも新組織の外洋本部は原点を引き継ぎ、眞の民主的な若者を引き付ける組織に育ってほしいものだ。

# 鳥羽パールレースの思い出

丹羽徳子

## 東海水域で最初のクルーザーだった〈チタ〉

'99年、鳥羽パールレースは40回目のレースを迎えた。逆にいえば、第1回のレースに参加したのが40年前だったわけで、いまさらながらあらためて時の経過を考えてしまう。

40年前にこのレースが企画されたのは、戦後の耐乏生活から、すこし余裕が出始めたころのこと。私は大学を卒業したばかりだったが、在部したヨット部で覚えた海への憧憬が忘れ難く、同期の仲間が作ったクルーザーグループに入れてもらい、週末ごとのセーリングを楽しんでいた。

クルーザーといつてもわずか21フィートで、キャビンを持ちやつと外洋耐航艇と認められた小さなヨット(JOG)である。まだ東海地方では、ヨットというのは大学ヨット部のディンギーがほぼすべてで、本格的なクルーザーは存在していなかった。

〈チタ〉と名付けられた私たちのクルーザーが進水した翌年、パールレースの企画が届いた。

〈チタ〉は東海水域では最初のクルーザーだったが、すでに関東では、戦後の駐留米軍の将校たちのヨットクラブから引きついだ組織が活動をはじめており、大島レース、神子元島レースといったクルーザーによるオーバーナイトレースが行われていた。

日本外洋帆走協会の前身に当たるNORCでは、さらに長く厳しい外洋レースを行うことで、クラブの成長と各艇の実力アップを目指んだのである。横浜から鳥羽まで

の150マイルを超える本格的な外洋レース、というのがふれこみだったが、企画・実行に当たったコミティーは大変な覚悟をしたという。

このレースに参加を決めたチタ・グループは、参加資格を得るためにNORC東海支部を設立し、ゴールデン・ウイークには下田までの下見クルージングを行った。そして、7月の終わりには〈チタ〉を横浜まで回航し、レースに臨んだのである。

参加艇は、〈チタ〉の他はみな関東の艇で、〈さがみ〉、〈月光〉、〈白鷗〉の計4艇。いずれも21フィートの〈チタ〉よりは、はるかに大きな艇ばかりだった。とくに28フィートの〈さがみ〉は進水したばかりの新鋭艇で、ピカピカの白いハルはとても大きく立派に見えた。この〈さがみ〉と並ぶと、われわれは一番のチビで田舎者なんだ、という気後れを嫌でも感じざるを得なかつたが、逆に、よし、あいつらに勝ってやろう、とのファイトが盛り上がってきた。

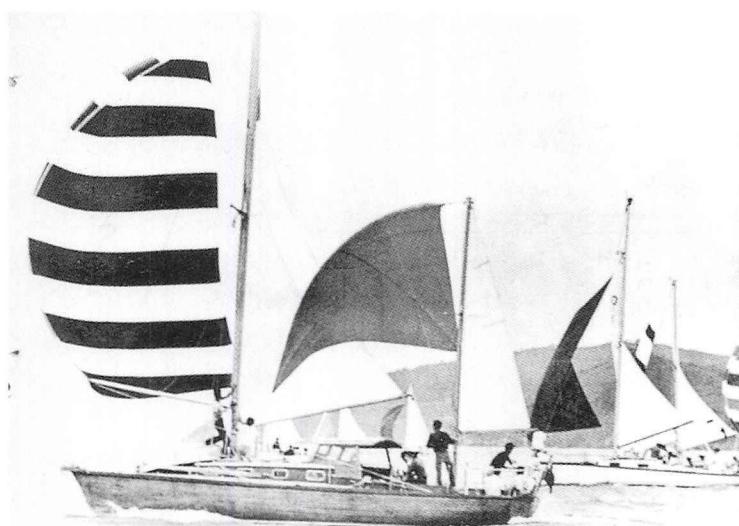
## はじめての鳥羽パールレース参加

スタートは、大島・岡田レースとの同時スタートで、スタートの緊張感よりも、舵誌でしか知らなかつた関東のクルーザー各艇に目を奪われてしまつたように記憶している。なにしろ私にとっては、はじめてのクルーザーレースのスタートだった。

この時の〈チタ〉は、デッキの前後にブッシュピット、パルピットはあったけれど、スタンション、ライフラインはなく、かろうじてギャレー設備はあったがヘッドはなかつた。21フィートのサイズでは、キャビンを立って歩くことのできるヘッド・クリアランスは、当然なかつた。

ギャレーはシンクがその設備であることをしめしていただけで、登山用品のアルコール・コンロが積んであつたが、まともな調理ができるはずもない。食べるものは、あらかじめブタの塊を茹でて持ちこんだものを薄くスライスして、クラッカーと一緒に食べるのが、唯一食事らしいもので、あとは缶詰とクラッcker、粉末ジュースを一升瓶の中の水へ溶かしこんで作ったジュースで喉の乾きを癒す、といった具合だった。

ヘッドがないので、スツーンにあるハッチの蓋を立てて目隠しとし、ハッチに座り込んで海中に向け用をしたが、いまから思うと平穏な海が続いたからよかったものの、



第3回鳥羽レース(1962年)。参加は32艇だった

荒れた時にはどうしたのだろう、と思わずにはいられない。いずれにせよ40年前のことである。

レースは微風に終始し、強い逆潮に全艇はかなり苦労した。第1回目の大冒険、と考えていたレースの関係者は、コースのなかばで各艇の安全確認のため、下田の保安署で確認の印をもらうように寄港の指示を出していた。しかし大型艇が微風をひろって先行しても、風が落ちると逆潮に押し返され、全艇が潮溜まりに寄せられて1カ所に集まることがままあり、下田寄港もほぼみんな同時となってしまった。こうなるとフェネから保安署まで走って行き、確認印をもらってくるのにだれが一番足が速いかを真剣に検討することになる。

下田を出て石廊崎を回ったとき、〈白鷗〉の茶ずんでみすぼらしかったセールが、夕日に映え、絵のようなヨットだと、見とれてしまった。〈さがみ〉のセールも少し前方に見えていたが、〈月光〉はここで方向を換えリタイア。微風で予想以上の時間がかかってしまったことに、タイムリミットとなって、完走をあきらめたようだった。

駿河湾沖から遠州灘にかけては、いまほど黒潮についての知識も情報もなく、ただやみくもに西を目指して走り、〈さがみ〉も〈白鷗〉も、その帆影はいつも目に入っていた。

鳥羽、真珠島へのフィニッシュは、さすがに大型艇の〈さがみ〉が一番乗りを果たした。すこし遅れて〈チタ〉は、〈白鷗〉とそれほどの差なく、フィニッシュしたように覚えている。

所要時間93時間32分。修正で優勝を勝ち取ったが、150マイルに要したこの時間は、第1回の沖縄レースで、〈チタ3世〉が記録した800マイル108時間32分を考えると、何とも言葉がでない思いである。

## レースの変遷

翌年、第2回のレースでは、コースが鳥羽から横浜へと変更され、外洋レースへの魅力を感じた多くの艇が参加して、一挙に19艇によるレースとなった。横浜のフィニッシュラインは、氷川丸からの見通しで引かれ、長女を身ごもっていた私はこの氷川丸の上で、〈チタ〉の帰着を待った。着順はちょうど半分の位置だったが、小型艇のレーティングを得て2位の成績を残している。

第3回目のレースも忘れない思い出がある。スタートの前日、台風の直撃襲来を受け、スタートは1日順延となった。レース参加艇は真珠島の岸壁に係留していたが、菅島水道からの波、風がまともに襲う悪条件に、各艇はそれぞれに見つけた避難場所へと逃げ出していた。

〈チタ〉も小浜へ移動することになったが、リーフしたメンスルとジブを揚げ、セーリングで避難しあじめたのを、〈ドンガメ〉の渡辺修治さんが眺めて、びっくりしている。小浜から帰ってきたオーナーの丹羽由昌に、「エンジンも掛けないで、セールだけで行っちゃたんだねー」と少し無茶ではないかとの非難めいた言葉。



国内外を問わず数々のレースに出場したチタグループ。写真は〈チタ3世〉

渡辺さんの驚きに丹羽は、

「エンジン？ あんな波の中、エンジンなんていつ止まるか分からんですよ、それよりセーリングの方がよっぽど信頼できますよ」と答えた。渡辺さんは、あとから「チタグループの連中は潮氣があるんだねえ」との感想を漏らしたと聞く。

参加艇はさらに増えて、30艇を超えていたのではないかと思う。台風の余波を受けて、優勝した〈バレリーナ〉は快走し、一昼夜少しだけフィニッシュした。いまなら、パールレースの所要時間として、なんの疑問もない時間だが、この時はこの記録にみんなが驚いた。〈バレリーナ〉もクルーが少人数だったため、不眠不休だったそうである。

その後、10回目くらいまでは参加艇は20艇から30艇を数え、お互い顔見知りの仲間たちといった雰囲気があり、内輪の行事のイメージが強かったような気がしている。

## 前夜祭パーティーの思い出と 現在のパールレース

スタート前日の前夜祭では、今でも語り草になっている、〈さがみ〉オーナー、飯島元次さんのべらんめえ調子による各艇の紹介があり、大いに盛り上がった。パールレースの名物行事として受け入れられたが、これも仲間内の意識があったからこそ、できたものだったのだろう。

パーティーには、クルーの家族たちも参加して、「またお目にかかりましたね」と、年に一度の再会を楽しみ、話題も広がって、充実の時間を持ったものである。

私自身、パールレースの前夜祭パーティーは、1年の楽しみのひとつで、〈チタ3世〉がトランスペック・レースに

でかけ、当然フネも丹羽も留守となり、レース参加の家族とはいえない無関係者でも、子供たちを連れてパーティーだけには、毎夏でかけた。

年が経つにつれ、ヨットが普及してくるのに合わせて、パールレースへの参加艇は爆発的に増えてきて、1970年代のなかばには、ついに100艇を超えるようになった。ヨットのオーナーとなったからには、1度はパールレースに出なければ、と考えるオーナーもいて、はじめて参加するときには家族と水杯を交わしてきた、という話を聞いたこともある。

確かに、パールレースは外洋レースとはいっても、遠州灘から駿河湾、伊豆半島の岸沿いにコースが引かれており、いつでもどこかに逃げこむことのできる安心感がある。本当の意味での外洋レース、たとえば沖縄レースとは違って、はじめての遠航であってもそれほどの気合いもなく参加できるからだ。

また、夏の盛りを充実して過ごすことのできた思い出づくりには、時間的にも場所的にも、条件がよかったのではないだろうか。7月最終の金曜日にスタートするレースでは、はじまったくばかりの夏を、安定した天候の中で過ごすことができた。

さらに、鳥羽という観光地には魅力があり、少し早めに関東からやってきた人たちは、鳥羽湾の島々を巡るクルージングをしたり、伊勢神宮や二見の夫婦岩見物の行楽を楽しんでいたし、また東海からの参加艇は、フィニッシュ後、伊豆半島を中心に、未知の水域でのクルージングができる楽しみがあった。

ところが、一昨年の38回目のレースでは、台風の直撃による中止が、艇長会議の合意のもとに決まった。長い

パールレースの歴史のなかで、はじめての中止である。翌年、つまり昨年の再開に当たっては、参加艇は激減し、関係者を驚かせた。今年のレースも32艇という、最盛期の3分の1から4分の1にしかならないさびしい数字に、コミティーは戸惑っている。

理由はいろいろあるだろうが、パールレースは魅力を失ってしまったのだろうか。台風による中止という事態が、いまだに後遺症として尾を引いているのだろうか。海の日が祭日になったことで、スタートをここに合わせたことは、地方で企画されているイベントと重なってしまったとか、40回もやってくれば、マンネリになってしまふとか、さらにはいろんなところで魅力あるレースが盛大に行われる所以、たとえば、鹿児島の火山島巡りレースとかハウステンボス・レースのようなレースに参加艇が流れている、との説もある。

いずれにせよ、時の移り変わりにあわせて、栄枯盛衰の歴史があるのだ。もし40回という回数を数えながらも、パールレースがここで歴史の幕をひくことになるのなら、それもいたしかたないことだろう。

そして、むしろ日本のヨット史に果たした功績を評価すべきだろう。パールレースにまつわる思い出を、どれほどの人たちが共有していることか。

第1回のレースで優勝した、というのがたぶん理由となり、私の思い出を駄文に書かせていただいたが、これまでのパールレースに参加したクルー1人1人、みんなそれぞれに思い出があるはずである。その思い出はきっと、これまでも、そしてこれからも各人のヨット活動に潜在的な自信を与え、活力になっていると信じたい。それが、パールレースなのである。



1995年の鳥羽レーススタートシーン

# 外洋へ、外洋へと歩み続けた20年

稻葉文則

## 〈ラッキーレディ〉が外洋レースに出会うまで

自分の意志と力で世界の海を駆け巡りたいという思いで、外洋ヨットの世界に入りこんだ。艇は大きいほど安全かつ楽に遠くへ行けると思っていたので、当時外洋レース界で名をとどろかせていた武市俊氏設計の国産最大のプロダクション・クルーザーのBW33を買い求めた。それが〈ラッキーレディI〉である。はじめ4年間は伊豆七島を徘徊しクルージング術を習得していった。

2号艇は居住性に優れたヤマハの34ケッチで、四国や紀伊半島までのロング・クルージングや、地元熱海に數十艇のクルージング・ヨットを集めたケッチミーティングを7回ほど開催した。そんなときNORCのレース委員長で、いまは亡き武市さんから、日本チャンピオンを決める外洋ヨットレースを熱海で開催したいとの申し入れがあった（第1回ジャパンカップ）。わたしは観光地熱海の海への発展を望み快諾した。

わたしはすぐに武市さんの紹介でNORCに入会し、地元対策委員長となった。種々の難問はあったものの何とか第1回のジャパンカップを開催することができた。あの小さな突堤1本しかない泊地に全国のオーシャンレーサーたちが集まってきて、いまでは語り草の名勝負がいくつも繰り広げられた。ディスマスト12本、神子元島でオンザロック、沈没などレースにつきものの物損事故も多々あったが、外洋レースとは、こんなものだということで、参加者はみな満足した熱海のジャパンカップだった。

ジャパンカップも4回目を迎えると、外洋レースの真髓もわかってきて、わたしは毎回レース運営だけではプラストレーニングがたまってきた。そんなとき、ファーストマリン代表関口徹夫氏よりトランスペックレース出場の話を持ち上がり、その出場を条件に名艇〈ロシナンテ〉（タカイ46）のオーナーになってしまったのが、〈ラッキーレディIII〉で、念願の自艇でジャパンカップ出場が実現した。

買ってしまったものの46ftレーザーの運営はなかなか大変で、クルーの手当、艇の整備、無線局開設、IMSレーティング取得などNORCの各専門委員には非常にお世話になった。NORC本部がある東京・虎ノ門に通ううち、いつしかその恩返しをこめ、その中にはまっていってしまった。

外洋ヨットレースの楽しさをPRして、NORCの会員を増やそうとのもくろみで、わが〈ラッキーレディ〉がテレビ企画に協力することになった。それは、第2回グアムレースに素人の女の子を乗せて出場し、そのドキュメンタリーの映像をTV東京のDO スポーツという番組で放映するというものだった。番組では3週間にわたって全国放映さ

れ好評をえた。そのとき乗艇したクルーが、外洋レース界で活躍している〈プロバガンド〉の石渡一夫君で、その他大勢の外洋ヨットマンが〈ラッキーレディ〉をベースに育っていた。

第3回グアムレース、その後ニュージーランドへ回航、第1回オークランド福岡レース出場には、自薦他薦の意欲的なクルーたちが大勢押し寄せ、TV効果をあらためて実感した。

## サバイバルとなった第7回グアムレース

そのなかで私と同年輩の浅生重捷氏から、〈ラッキーレディ〉をチャーターし、第2回メルボルン・大阪ダブルハンドレース出場したいとの申し入れがあった。浅生氏のチャレンジ魂に惚れこみ、わがラッキーレディチームとして支援するということで無償チャーター契約をした。浅生氏はダブルハンドの相棒として、葉山あぶずり港で目をつけていた20歳も年下の梨里さんを口説き落とし、すばやく結婚、永久クルー（？）を確保した。なかなかの手腕である。

2人はオーストラリア・メルボルンまでの回航を兼ね、第4回グアムレースに出場。その後は2人きりで赤道をこえて、ソロモンのギゾを経由してシドニーに入港した。途中浅生氏がマラリアに感染、なかなかたいへんな新婚航海を続け、3月下旬に無事メルボルン到着した。第2回メルボルン・大阪ダブルハンドレースでは、見事RBクラス優勝となった。

そのとき浅生氏が、メルボルンで目をつけていたレーサーCクラスの〈フライング・フィッシュ〉は、わが艇より80時間もはやく大阪にフィニッシュ。その俊速さに度肝を抜かれた浅生氏は、大阪に出迎えにいった私に会うとすぐに〈フライング・フィッシュ〉の購入をすすめた。ジュリーの石井正行さん、〈ドンガメ〉の渡辺提督もほめちぎり、「もし君が買わないなら私が買う」といいだしたので、ここ一番即決勝負。その日のうちにオーナーのピーター・モンジャー氏と売買交渉。翌日引渡完了となり〈ラッキーレディV〉と命名する。

艇は、ジョンセーヤー設計製作、木造ウエスト工法の純オフショアレーザーで、日本で活躍の場は少ないと思われたが、IMS全計測をして、その性能を他艇と数値で比べてみると、風速20ノットを越えた風なら勝負になると踏んだ。すぐ7月下旬の鳥羽パールレースに照準を合わせ、セールオーダー、チューニング、安全検査と慌ただしい時間が過ぎた。



フィニッシュ直前の〈ラッキーレディV〉。'92年の沖縄・東京レース

1991年の第32回鳥羽パールレースはよい風に恵まれ、スタート直後から南西25ノットのリーチング、もっとも〈ラッキーレディV〉の得意とするコンディションとなり、Aコース神津島廻り180マイル、並みいる強豪レーザー、〈コンテッサ〉や〈トーゴ〉、〈海太郎〉をごぼう抜きし、平均艇速10.3ノット、17時間35分でIMSファーストホームをはたし、デビュー戦を完全優勝で飾ることができた。

この勢いで、日本のオフショアレースを総なめにしようとしたその年の暮れ、第7回グアムレースに出場した。TV東京のディレクター、カメラマン3名を乗艇させ、不気味な海象霧のただよう小網代沖をスタート。20時間後、発達中の南岸低気圧に突入した。南西の風、風速45ノット、波高は10mだった。

ライバルの〈コンテッサ〉は八丈島沖でメインセールトラブルにより戦線離脱し、〈タカ〉も視界より消える。翌日〈マリンマリン〉からの落水者ありとレース本部より無線が入り、その後救助協力の無線が海上保安庁より出されたが、大時化のなかでは自艇を守るのが精一杯で、巡視艇が見守っているとの情報もあり、2次遭難を避けるため、低気圧の南方へ避航するのが自艇の安全を守る艇長の役目と決断して南進する。

〈タカ〉は定時のロールコールに出てこなくなったので、気になり1時間ごとに無線で呼び出しをするが応答はなく、何となく不安になる。しかしふてランの武市氏が舵を取っているので、事故があればイーパープが発信されるだろうとの思いが強かった。

小笠原を過ぎても時化はおさまらず、相変わらず40ノットの真のほりだった。ストームジブにメインスル3ポンのサバイバル・セーリングとなっていて、大波を越すたびにパンチング音が艇内にひびき渡る。大時化は4日間も続き、北緯20度を越えてようやく太陽に巡り合うことができた。

そこからは、北東貿易風に恵まれ、今までのうっぷんを晴らすようなスピンドルの快走となった。レースの結果も気になりだし、クルーのセールトリムも気合いが入ってくる。ゲアムに近づくと、後方よりマストライトが接近てくるのが発見され、VHF交信により〈メイセイヤー〉と確認された。

日の出前、薄明かりのアラハーバー入口でポートオーソリティーに入港予告のVHF交信をすると、大型船入港作業中につき入港を拒否される。大時化を乗り越え、やっとたどり着いたゲアムで

の入港待機はあまりにも冷たい仕打ちだと腹が立ったが、〈メイセイヤー〉はそのまま入港していく。IMSのファーストホームがとれないのではないかとスキッパーの浅生氏に「はやく許可をとれ」と当たり散らすが、氏は冷静で、「このまま入港すると入国拒否されるだろう」という。フィニッシュ後レース委員会に申し込めば救済されるのでここは待つしかないと頑固にはねつけられた。〈マリシテン〉、〈メイセイヤー〉につぎ、着順3位でフィニッシュ。IMS優勝となつたが、〈マリンマリン〉の事故、〈タカ〉の行方不明などがあり、静かな優勝パーティーとなった。艇はゲアムの米海軍基地に係留した。

〈ラッキーレディV〉はつきの沖縄レースに備え、3月下旬に那覇へ回航中の際、糸満の沖で珊瑚礁にオンザロックしてしまう。キールに大きなダメージを受けた。糸満のマリンサービスに修理を依頼して帰ったが、4月下旬、レーススタートのため宜野湾マリーナに行くと、修理は中途半端、船底塗装もされていなかった。クルーが全員2日徹夜で修理をして何とかレースに間に合わせた。

この沖縄レースは第1回レースで私の尊敬するヨットマン丹羽由晶氏が打ち立てた〈チタ〉の101時間の記録を切ることを丹羽さんに約束した。その実現に向けた大事な一戦である。さいわいまたも南西の神風が吹き、黒潮に助けられ830マイルを98時間32分で小網代にフィニッシュ。コースコードを塗り替え、男の約束を果たすことができた。

外洋ヨットレーザーのオーナーに求められるのは、つねに高い目標を掲げ、クルーたちを鍛えあげることだ。〈ラッキーレディV〉も大きな目標を定めた。それはこの艇の故郷オーストラリアのムールラバに里帰りして、設計製作者のジョンセイヤーにもっとはやい艇に改造してもらうことだ。

そんなことを夢見ていたところ、94年に大阪府主催で環太平洋レース企画が持ち上がり、その中にプリスベ

ン・大阪コースが組み込まれた。すぐにエントリーを決め、資金や乗組員、艇の改造計画を立てる。一番困難なのは、1,000万円を越える資金と、回航を含めての4ヵ月にわたる休暇だったが、さいわいクルー3人が自由業で、後の5人は交代でこれに参加することとした。資金計画はスポンサー募集等もいろいろ企画したが、バブル景気も終わり、他人の遊びに資金を出すような人はいなかつた。すべて自腹自己責任、これが外洋レースの鉄則になっていた。

94年3月、オーストラリア・ブリスベンに向か、ワッチャヤプテン岡田敏久君を頭に三崎港出港。グアムから私も乗りこみんだ。ソロモン海で熱帯低気圧に遭遇。マスト損傷、ルイジアード群島ミシマで仮修理などのトラブルがあったが、何とかブリスベンにたどり着いた。ムールラバに回航してジョンセイヤーに大改造を依頼(プレーニングボード、カーボンラダー、ニューマスト)、およびレーシングセールを発注する。この改造は大成功した。5月8日にスタート、大阪までの4,000マイル、環太平洋レースを26日5時間で快走しBクラス優勝ができた。

### 〈ラッキーレディV〉の2年間にわたる大航海

97年8月、大島でのTOUKYO'S CUP。スタート1時間後、ポート艇に乗り上げられディスマスト、バルグヘッドが大破し、このまま廃船かと覚悟したが、気を取り直して再度オーストラリアへ修理に出した。そのとき私のオフショアレーサーとしての永年の夢、シドニー・ホバートレースにチャレンジすることを決意した。今回の修理・改造もジョンセイヤーにまかせたが、彼も多忙になりなかなか修理・改造ははかどらなかった。

98年8月、艦装その他多くの課題を残してムールラバ・ヨットクラブで進水。シドニー・ホバートレース参加へ備えてIMS全計測、安全検査をした。チューニングはシドニーのマクダミットセール社長のイアンに依頼した。

オーストラリアから日本への回航は、運よく、メルボルン・大阪ダブルハンドレース参加するシャングリラグループの丹羽徳子さんにチャーターすることで解決した。念願だったシドニー・ホバートレースは、ベストクルーが集まらず、翌12月27日スタートの少し楽なコフスハーバー・レースに変更した。コフスハーバー・レースは、シドニーの北、ピットウォーターRPAYCから北上のリゾート地コフスハーバーまでの240マイルのレースで80艇のエントリーがあった。レースを変更したのが幸運だった。大荒れとなったシドニー・ホバートレースに登場してたら、同クラスの艇とともにタスマン海の露と消えていただろう。

コフスハーバー・レースでは、ジャストスタートで常にトップ集団をキープ。バス海峡の大低気圧に吹きこむ30ノットの西風を受けて艇は本領を發揮した。プレーニングの連続で30時間弱でコフスハーバーにフィニッシュ。IMS総合3位となった。

99年4月、メルボルン・大阪ダブルハンドレースに出場するベテランの丹羽徳子さん、新鋭の寺川智子さんを乗せてバス海峡に向かう〈ラッキーレディV〉を、友人の軽飛行機から見送る。その3日後のタスマン海は、60ノットの大荒れで、大半の艇が大きなダメージを受け1艇沈没、7艇がリタイヤする苛酷なサバイバル・レースとなったが、〈ラッキーレディV〉は、ベテラン丹羽さんの操船で、スタンション1本の損傷とオートヘルムの故障だけですみ、タイミングよくムールラバにピットインした。1日で修理を終え、レースへ復帰。その後のコース取りは、大ブリテン島の西を回るという大胆なコースをひき、着順4位とすばらしい成績でフィニッシュした。

その後、〈ラッキーレディV〉は志摩VOCで整備。7月にスタートの第40回鳥羽パールレースで、熱海にフィニッシュした。〈ラッキーレディV〉は、2年間にわたる大航海を無事完了したのである。そして7月18日に今年4月にオープンした熱海スマリーナの自艇バースに最後のもやいをつないだ。

私たちラッキーレディチームが永年にわたり外洋レースを楽しんでこられたのも、NORCメンバーをはじめとする海の仲間の支援の賜物で、すばらしいヨットライフを過ごせたことを、この誌面をお借りして、感謝申し上げます。熱海に寄港するときは、〈ラッキーレディIII・V〉に気楽に声をかけてください。オフショアレースを語りましょう。



数々のロングレースを経験し、2年間に渡る遠征を終えた〈ラッキーレディV〉

# ケンウッドカップ・ナショナルチーム優勝

鈴木重行

## 勝利に対する執念が優勝へ導いた

1990年8月15日、プライスティングの盛大なパーティーが行われる午前、ワイキキプリンスホテルに設けられた大会プレスセンターで、ケンウッドカップの勝利インタビューが行われました。また、この日は日本人にとって意味深い終戦記念日でもあります。

プレスセンターには優勝したジャパン・ブルーチームの〈ウィル〉の小田良司、〈タイガー〉の小林正和、〈スwing〉の私、および各々スキッパーのジェフ・スタッガ、ピーター・レスター、三船清治が内外のプレス諸氏を前に勝利者インタビューに応じていました。

チームキャプテンの小田良司は、片手にシャンパングラス、もう一方の手には最終カウラロックレースで破損し、3分の1程に小さくなったラダーを手に始終笑み満々。そして誇らしげにアクシデントをなんとか克服した経過を説明していました。

これまでジャパン・ブルーチームは苦戦を強いられていました。最終ロングレースを残し、トップのオーストラリアチームに27ポイントもの差をつけられ、カウラロックへとスタートを切ったのです。

第5レースを終了するまで、IORディビジョンで1位につけていたオーストラリアのポイントゲッター〈サイクロン〉はロングレースのスタート直後、ココヘッドの崖先でモロカイ・チャンネルから吹き寄せる風と悪い波のためマストトラブルに見舞われリタイアしたのです。この状況を真横で見た〈ウィル〉は内心喜んだのもつかの間、その後オアフとカウアイ島の中ほどの位置でラダーを破損してしまいました。

しかし、バランスを失った〈ウィル〉は泣いてリタイアしませんでした。カウラロックを回航し、残り約200マイルを観音開きでなんとかフィニッシュラインを横切ったのです。小田良司の勝利に対する執念が実ったのです。

スピードを追求するあまり先鋭化されたIORボートはますます軽量化に歯止めがきかず、現実問題として、アクシデントの原因が金属疲労なのか、もともと耐抗性がないものなのか、あるいはクルーウークのミスなのか各オーナーはまったく判断しかねるという困った問題を抱えていました。

このころ、カーボンファイバーはハルの軽量化、および硬度によるメリットが優先され、普及しつつありましたが、造船所における温度管理はまだ未熟なものでした。そもそも合成樹脂を加熱すれば、なんらかのガスは発生するという当然の結果に対する対策が不十分であったように思われます。レース期間中、デラミネーションによる

メインテナンスのため、せっかくの楽しいハワイの夜を台なしにしたクルーの方もいたことでしょう。最終的には、トラブルの有無がレースの結果を左右したということです。

当時、IORの世界では、50フィートクラスがエキサイトイングな集団として、アメリカ東海岸を中心に、アグレッシブな活動を組織的に展開していました。艇のサイズが持つ有利性に加え、欧米の名だたるオーナーが所有したこともあり、クオリティーの高い集団となっていました。

一方、わが日本のIOR界は、東の〈海太郎〉(千葉オーナー)、西の〈ウィル〉(小田オーナー)と両巨頭の存在感が大きかったように思われます。確かにこの2人のオーナーは、レース期間中はちょっと近寄り難いほどの特別な世界に入っているような感じさえしました。

チーム編成については、当然のことながら、レベルの高い50フッターの〈ウィル〉と〈タイガー〉、それに加えこのレースに向け2トンを建造された〈海太郎〉の3艇に間違いないと、私自身想像していましたし、納得もしていました。海外レースでの経験と情報も豊富、しかも徹底的に勝利にこだわる小田オーナーのことゆえ、準備は十分に行われていると思っていたのですが、船積み1週間程前になって、小田氏より〈スwing〉とチームを組みたいとの意向を受けました。

小田氏と私は同じヨットクラブに所属していて、お互い住まいも近いとあってのことだと思いきや、私にプレッシャーのかかる発言が飛び出しました。「今回のケンウッドカップに対する〈海太郎〉の入れ込みようは確かに認める。しかし〈海太郎〉には今勝運がない。それに引き替え〈スwing〉にはいま勝運がある」とのことでした。

当時の〈スwing〉は新参者でしたが、ジャパンカップや関西で行われたシリーズレースでよい結果を出していました。ケンウッドカップは3艇からなるチーム戦であることぐらい私もわかつっていましたが、最初で最後の海外レースと思っていたし、受験中の長男もふくめ、家族、クルー総勢26名で3週間を楽しくエンジョイしたいものだ、と軽い気持ちもあったのです。

## グランプリレースのこれから

ハワイのロケーションと貿易風は、確かにセーラーたちを魅了します。ケンウッドカップの風物詩はいろいろありますが、私はインショア・レースのジャイビング・マークポイントがなんといっても好きです。スピネーカーを微動だにしない、そしてボートだけ回すパーカクトなジャイビングを完了したボートは、観覧艇から大きな拍手喝采を受けます。

初陣でのケンウッドカップ、およびクラス優勝と幸運に恵まれ、この上ない感激でした。そして、海外レースでプロ集団を相手に勝つため、今後の〈スティング〉の運営にあたり、いろいろなことをこの目で確かめ、学びました。最初で最後の海外レースのつもりがこのトロフィーをきっかけとして、次々へと夢が膨らんでいきました。このケンウッドカップの経験から、従来からの運営体制だった、オーナー・スキッパーとボーンという古くさい体制では海外レースはもはや、スマートな準備、展開が難しいということになってきました。

新艇を企画、建造する際のスーパーバイザーは、海外の造船所でボートをつくる場合、とくに不可欠なことだと思います。ボートキャプテンにクルー以外のヘルパーをつけること、チームづくりに当たっては人望と経験豊かなスキッパー、そしてタクティシャン、電気およびパソコンに強いナビゲーターも必要です。そして各クルーの中から、マスト、セール、ウィンチ、シートなどの担当者を任命し、彼らに責任と権限を与えることなど一般社会と同様に業務分掌と職務権限を明確にし、これを遂行するということでした。

スポーツの世界ではごく当たり前のことなのですが、永年、日本型の経営基盤となっていた年齢による序列を廃止し、能力に応じた扱いを徹底することがオーナーとして最も公平な態度ではなかろうかと判断しました。

3ボートからなるチーム戦はお互い過去の経験やデータを交換し話し合い、気象や潮流などの検討から戦略を決定しなければなりません。よって第1レース、第2レースと順調によいレース結果を残していくこそ、はじめてチームも盛り上がるというものです。この2週間におよぶ長いドラマの演出はその日その日のレース結果がチームのミーティングにも夢と花を添え、また逆に沈滞ムードとなるものです。

この辺の調整をチームキャプテンは、ほどよいカリスマ性と統治能力を持ってポイントの高い最終ロングレース

に臨むことが理想ではないでしょうか。

ケンウッドカップのインショアレースは、スタート直後のスター・ポートタックをいかに長く伸ばし、ダイアモンドヘッド側に寄れるかということで大体各艇のポテンシャルがわかります。この最初のビーティングにねばり負けすると右海面へとはじき出され、悪い波の中でタッキングの回数を多く取ることを余儀なくされます。

私はこのような経験を踏まえ、帰国後2年後のハワイにおける2トンカップ、およびケンウッドカップに向け新艇を企画しました。コンセプトは、なんとか1上をトップで回航するボート。そうすればクルーがほどよいプレッシャーを感じられ、志気の高揚につながると思ったからです。

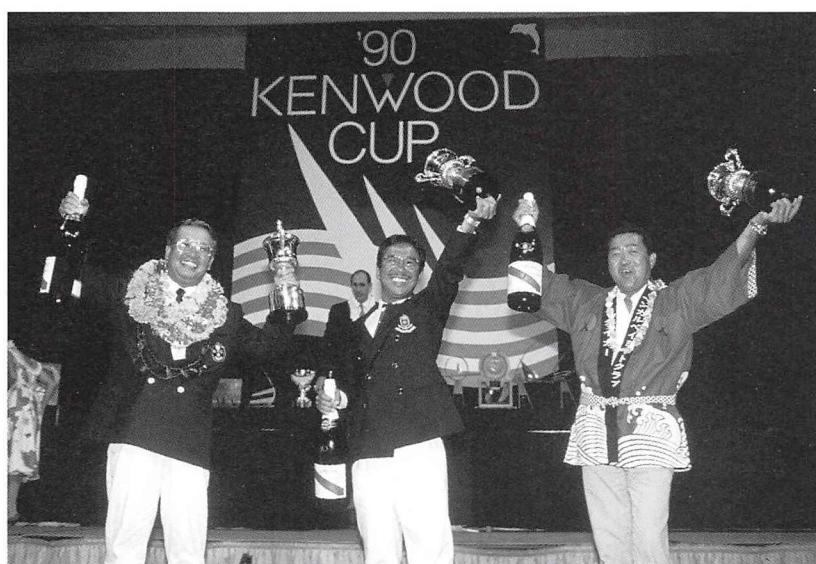
92年2月に予定通り新艇がイギリスから届きました。関西ビッグボートシリーズに勝ち、大きな期待を持っていざワイキキへと参戦しました。結果は期待とは裏ハラにみじめなものでした。

〈スティング〉は、インショアレースでラダーのネックが飛んでリタイアしてしまい、全員の集中力はなくなってしまいました。また〈ウィル〉はマストトラブルでリタイア。2度と外洋レースには顔を見せることはありませんでした。

私は翌年、こりもせずカウズの2トンカップとアドミラルズカップに参戦したのですが、再度ラダートラブルに見舞われ、惨めにも英仏海峡を機走にてカウズへとさまよっていたことが、昨日のことのように思い出されます。

自然はセーラーの夢と希望を軽く踏みにじる残酷なものです。いつになったら、軽量化の歯止めやボートの安全性に対するガイドラインやルールが確立されるのか。また快適でスタビリティーが十分にあって、頑丈な太いマストでは、エキサイティングなレースを望めないのか。そしてこの様な疑問を抱きだしたらレース界から去らねばならないのか。

グラントプリと呼ばれるレースは、オーナーの投資に対する効用がほとんど保障されない残酷、無慈悲なスポーツなのです。



ケンウッドカップで初めて優勝した日本チーム。  
左から〈スティング〉鈴木重行、〈ウィル〉小田良司、〈タイガー〉小林正和各オーナー

# グアムレースの復活

高田尚之

## グアムレースの歴史。そして海難事故

厳冬の日本を出て、日増しに暖かさを実感できるレース。シーワージネスを確かめながら目に見えない相手との戦い。そして、自艇との戦い。グアムレースは日本の外洋セーラーにとっては格好の目標なのであった。1983年12月30日、前年の試走を経て第1回グアムレースのスタートが切られた。出場艇は6艇、31日の最大40ノットを超える時化を乗り越え、全艇が1330マイルを無事に走り切り、ここにグアムレースの歴史がはじまった。

長距離レースはドラマそのものだ。艇を外から描いても作品となり、乗組員各々にも、胸深く刻まれる思い出として、それぞれのドラマがつくれられる。

生死を分ける“本物の”ドラマが起こったのは1991年、第7回レースであった。〈マリンマリン〉と〈タカ〉が、NORCの歴史上最大の海難事故にかかわった。両艇で都合14名の人命が失われた。

〈マリンマリン〉は、八丈島を越え、青ヶ島沖で風下のランナーが航法機器のアンテナポールにからんだ。それをはずそうとしたクルーが落水、長時間捜索するも落水者は発見できずに風下に流れ、緊急避難のチャンスを逃した。その後プロペラシャフトにロープをからませ、巡視船に曳航を要請するが、荒天のため曳航索の導索を切断する。巡視船に人のみ移乗を希望するが荒天のためできなかった。そして、ヒーピツーの最中にキールが脱落し沈没。結果計8名が死亡した。

〈タカ〉は、鳥島を越えてからメインセールが破損、ジブだけでセーリングするが大波に巻き込まれて転覆する。180度裏返して安定するが、このときオーナー・ヘルムスマンが死亡してしまう。キャビンは浸水し、復元したときには浸水がはなはだしく排水が不能な上体だった。

そして、キャビン出入り口の差し板が流失し、艇上でラフトを展張させることになる。展張ラフト積み込みの懷中電灯とナイフを探す際に、ラフトが風に煽られて転覆。そのとき非常食料をほとんど流失してしまう。そして残ったクルーは漂流する。イーパーブも作動しなかった。2度にわたって捜索機を仰ぐが発見されず、結果計6名が死亡した。

## 海上と陸上の論理の食い違い

これらの事故は『構造上の問題点から惹起してしまった2次の行動をもふくめて、いずれもヒューマンファクターの影響が大きく、残念ながら不可避の事故であったとは言い難い(事故報告書より)』にもかかわらず、報道メディアの格好の標的となった。正当な反論もないまま“庶民の

正義”づらをした報道メディアによる冷たい批判で世の中にオフショアレースに対する誤解を定着させてしまった。報道メディアが「海に出て行く責任」を国際原則に反する方向で解説するのを聞いて、私たちは胸の中に深く傷を負った。

ドブに落ちても道路管理者が悪いと他人に責任を転嫁する風潮の中で、ほかからの援助が容易に得られない隔離された海上では、自分を守るのは自分であるというセオリーがある。それは歴史で育まれた航海の大原則であり、「自己責任」こそ人が海とかかわり、陸を離れて乗り出すときの最も必要な心構えであることを報道メディアは認めようとはしなかった。

同時に私たちは「外洋ヨットは不沈・不転である」という常識が破られたことにより、べつの強い衝撃もうけた。その後、これは事故報告書により「負の復元力」として解明が加えられ、その対処法も解説されひとまずの安寧をとりもどしたのだが……。

さらに私たちはもっと大きな衝撃を受けた。〈タカ〉のクルーの遺族から国・オーナー・NORCの3者を相手に総額1億3000万円の損害賠償訴訟がおこされたのである。そして、ハタと気がついた。乗組員とその家族は違う考えを持つことがあるのだということを。原告団の中には実質的に〈タカ〉のスキッパーであり、外洋ヨット界ではベテランのヨットマンの遺族もふくまれていた。ここでも私たちは心に深く傷を負った。海に出て行くものの責任や安全教育は、ただ単に艇に乗りこんで行く人々に理解してもらうだけではだめなのだ。家族や世間にも分かってもらわねばならないのだ。

こうして心深く傷ついた長距離レースのオーガナイザーたちは一様に裁判の経過を見守るとの判断もあって、グアムレースの復活を正面きいていいだすことはなかった。裁判は長引いた。法廷では重箱のすみをつく非難が繰り返され、“陸上の論理”を海上にまで適用するかのような議論が展開された。

一方、出場艇のサイドでも耐航性の低い軽いレース艇でのインショアレースが圧倒的となり安全対策への重圧ともかさなり日本の外洋ヨット界は長距離レースへ二の足を踏むという状態になっていた。

## グアムレースの灯を消してはならない

かつて関東のセーラーたちは、艇がレースで勝ち目があろうとなかろうが関係なしに、レースという機会を利用して艇を整備した。初島から大島へ、大島から三宅島

へ、三宅島から八丈島へと足をのばし、自らと艇のシーワージネス高めていった。やがて八丈島から沖縄へと飛躍し、小笠原、グアムへと南進してゆきながら自分たちと自分たちの艇に課題を与えつづけていった。

こうしてセーラーたちは海の喜びと怖さを身に覚え込ませて育っていたのだ。先輩たちが切り開いてきたこうした伝統をすたれさせてはならなかった。NORC最長距離レースのグアムレースの灯を消してはならなかった。グアムレースは日本の外洋セーラーにとっては格好の目標なのである。

心深く傷ついた長距離レースのオーガナイザーたちの中でも、油壺ベイヨットクラブ(ABYC)の仲間たちは立ち直りがはやかった。もともとグアムレースは実質的にABYCが先頭になって実施したこともある、ABYCの面々にはグアムレースに対する思い入れもひとしおだった。

裁判で「厳冬期のあんな時期にレースをするのは無謀だ」との弁護団の発言に、「いや、グアムレースはあの時期が一番安全なのだ。たくさんあの時期に普通の艇が走って安全さを実証しよう」と燃え上がり、仲間を集め、1995年に2艇、1996年に3艇の参加をえて“セーリングラリー”と称しグアムレースと同じ時期にレースをおこない、艇を完走させた。そして、現地グアム・マリアナスヨットクラブとの友好関係をも保ちつづけ、水面下でグアムレースの灯をともしつづけていたのであった。

1997年12月25日、判決こそ出なかつたものの「自己責任の原則」は確立したとして裁判所の職権による和解に応じた。翌年に第8回グアムレースを挙行、グアムレースの灯はふたたび赤々と点つたのであった。普通の艇と普通のヨット乗りが目標にできる長距離レース、それがグアムレースなのである。

## よりよき大会を目指して —日本ミドルボート選手権

蒲谷和行

思い興こせば12年前、相模湾のミドルボートのオナー12名がミドルボートの発展と相互の親睦を図るため、これまでのレースに参加するだけでなく、5月のゴールデンウイークにミドルボートのシリーズレースを行うべく話し合いが持たれました。さっそく運営母体として関東ミドルボートオーナーズクラブを結成し、自分たちのレースを開催するために各自が運営基金を拠出しました。しかし、欠損金が生じた場合は会員が均等に負担することとし、プレーヤーである自分たちの手作りレースのよさを参加者の皆様に提供し、ご満足いただける大会を目標と致しました。

また“レースはシビアにパーティーはより楽しく”をモットーとして、広く皆様の交流を深めるべく運営にあたりました。'89年5月3日、第1回関東ミドルボート選手権はNORCの共催をいただいた開催となり、参加艇総数は28艇でした。内訳はIRO25艇CR3艇で関西よりIORレーサーの参加をいただきました。新しい手作りのクラブレースとして参加者並に運営側も大変盛り上がり、パーティーでは各艇互いの健闘を称え合い、来年の再合を誓いました。

翌年より(株)タカQがメインスポンサーとなり名称も新しく「タカQカップ関東ミドルボート選手権」としてスタートしました。参加艇も56艇と増え、大々的な記者会見も行われマスコミにも大きく取り上げられました。これもミドル

ボートの皆様ご支援ご協力の賜と存じます。

また、この大会のよさは参加者の皆様と運営を行うミドルボートの会員が、自分たちで作りあげた選手権大会という一体感の中で行われていることへの共通意識があるからだと思います。第3回タカQカップからは日本ミドルボート選手権のタイトルをいただき全国規模で遠来艇も多くなり、第4回からは参加艇も70以上となり大きく成長いたしました。運営サイドは、この熱気に応えるべく、大会終了後の6月には反省会を開き、参加者から新たな意見を取り入れ、新たな人選も行い、皆様の期待に対応すべく、よりよき大会を目指してまいりました。この参加者の支援と運営サイドの努力が相乗効果を上げ、皆様よりメジャーな大会としての認知を得るまでに発展いたしました。

しかし、その反面この11年の間には、バブルとその反動の大不況にみまわれた変動の時代でしたが、大きな影響も受けず'98年は記念すべき第10回タカQカップを迎える57艇(内CR8艇)の参加艇によりハイレベルのレースが行われました。しかし今年は永きにわたりご支援をいただいたタカQ様も降板されました。

今年から新たにJSAFの共催による全日本ミドルボートオーナーズクラブも初心に戻り、皆様との今まで以上の強い結束により第11回の大会を開催いたしました。

私共は今後とも皆様のご協力をいただき、この大会を大事に大きく育てて行く所存です。

# ジャパンカップのあゆみ ～Offshore誌に綴られたレースの歴史

市川和彦（元、会報小委員会）

## 熱海で産声をあげた本格的なシリーズレース

1983年に開催された「熱海チャンピオンシリーズ」は、翌年から「ミキモトカップ・熱海オールジャパンチャンピオンシリーズ」と名を変え、文字どおり日本の年間チャンピオンボートを決めるレースへと発展した。第3回目からは国際化をめぐらんで「ジャパンカップ」と呼ばれるようになり、やがて舞台を熱海から三浦へ移して黄金期を迎えた。17年の歴史を刻むこのシリーズレースの足どりを、NORC機関誌「Offshore」の記事から追ってみた。

「OFFSHORE RACERによる全日本のチャンピオンを選ぶレースがあつてもいいはずだという声が出てからすでに久しい。NORCの支部も2桁になった現在、全国ネットのシリーズレースを通じて日本のチャンピオンボートを選ぶことをまじめに考えるときがきたという認識のもとに、今回の「ミキモトカップ」シリーズが企画されました。～中略～思うことは、このヨチヨチ歩きを始めたイベントが、大きく立派に育つといつて欲しいということだけです。～中略～世界的に見てもシリーズレースが主流を成してきたレース形態を考えるとき、今回のようなシリーズレースを早く育てる必要性を痛感しています。海外でのレースに参加する艇が年を追つて多くなりつつある昨今、単独で参加するにしてもナショナルチームとして参加するにしても、国内でそうした場を持つか持たないかによって、実際に海外での高いレベルのレースに参加した場合、大きな差となって現れるのも事実だといえるでしょう。そうした場を作り、運営側も、参加する側も一体となって、その技量からマナーに至るまでを磨き上げることも、このシリーズを育てていこうとしている大きな意義のひとつでもあると考えられます」

第2回大会が終わった後の、宮坂敬三レース委員長のコメントである。前年の初回大会では限られた地域から13艇しか集まらず、「オールジャパン」を付けられなかつたという経緯があった。しかし、この第2回大会では、関東19艇、内海8艇、駿河湾3艇、近畿北陸2艇、東海1艇、玄海1艇と、全国6支部から34艇が参加。真珠のミキモトが冠となり、一気に全日本選手権らしい姿となつた。ちなみに、初回の総合優勝は〈スーパーサンバード〉、第2回大会では〈ZERO〉が勝利を手にしている。

第2回大会が成功に終わると、1985年の第3回大会からは「ミキモト・ジャパンカップシリーズ」に改名、ここに今日まで呼ばれ続ける「ジャパンカップ」が正式に誕生した。ジャパンカップという言葉には、国内ばかりでなく国際レ

ースとして広く世界からも参加してもらおうという気持ちが秘められていた。

## 熱海から三崎へ

関東屈指の観光地、熱海で大きなヨットレースができれば、広く世間マスコミにアピールできる。そんな思いが実現できたのは、地元でレース活動に励んでいた〈ラッキーレディ〉の稲葉文則氏らの努力に負うところが大きい。初回から運営に携わった稲葉氏は関係諸官庁等の陳情に奔走。港内の突堤使用許可のほか、県知事杯も実現した。レース運営にしても、駿河湾支部が単一でこれを引き受けた1987年、150名の支部会員のなかで140名のスタッフを確保しなければならなかつたが、実際には他支部等各方面から協力者が名乗りを挙げ、180名ものスタッフを確保できた。

こうした心意気に呼応するかのように年々レースは盛りあがつていったが、充実したレースを目指すうえで難問も出てきた。1つは熱海沖の水深が2マイル沖で600mもあり、マークのアンカーロープの長さは800mにもなってしまうこと。もう1つは台風が来たときに参加全艇が避難できる大きなヨットハーバーが周囲になかった点である。

このようなことから、1988年の第6回大会を最後に、ジャパンカップはヨットハーバーがひしめく相模湾対岸の三浦へ舞台を移すことになった。ちなみに1988年の大会では初の外国艇〈SWITCH BLADE〉が香港から参加。ジャパンカップが国際レースへの足がかりをつかんだ年でもあった。

## 国際化が進んだ黄金期

翌1989年、三浦（城ヶ島）で開催された初のジャパンカップは、新しい国際ルールIMSディビジョンも予定されたが参加艇数が満たされず、従来通りIORのレガッタで日本一を競うことになった。〈摩利支天〉のようなマキシボートや〈アーカンベイ〉、〈スウィング〉（旧ニュージーランドの〈リブラ〉）といったアドミラルズカップで活躍のボート、クルーの参加が目立ち、R.ヘインズ、E.ペアードといったアメリカを代表するセーラー（この2人は〈カラス〉に乗艇）も顔を見せていた。こうした国際色豊かで華やかなレースを制したのは、完成度の高いレース運びが光った関西から参加の〈スウィング〉だった。

続く1990年は、乗り手だけでなく外国艇と日本の精銳艇が火花を散らすエキサイティングなレースとなった。外国からは、ニール・プライド率いる香港の〈ステッドファー

スト〉、オーストラリアの〈サイクロン〉、ノルウェー船籍でデザイナーのニール・イエプセンがオーナーの〈グレート・ハンディドー〉の3艇が参加。また、国内艇のなかにも昨年同様、外国人クルーの顔が数多く見られ、実に参加外国人は総勢80名にもおよんだ。初回大会で宮坂氏がコメントした、国際的にも通用するシリーズレースの夢は、ここにきて花開いた感があった。

レースは台風の影響で日程が変更されたが、そのなかで日本の〈BLUE NOTE〉、〈海太郎VI〉、〈SYLPHIDES V〉らが健闘。強豪の外国勢を退けて、〈BLUE NOTE〉が総合優勝を手にした。

## IMSの時代へ

1989年の大会では予定したものの参加艇数が満たないため取りやめとなったIMSクラスも、1991になると登録艇数がまとまりはじめ、この年になって事実上ジャパンカップ初のIMSレガッタが行われた。初のジャパンカップIMSクラスはIORから転身の〈織姫〉をはじめ〈MIWA〉など8艇。総合優勝に輝いたのは〈KRYPTON〉だった。また、総勢29艇がしのぎを削ったIORクラスでは、2トンの〈IM SORRY〉が総合優勝を手中に収めた。

ちなみに、この大会の参加者は4レースの出艇申告の合計で1557名。その13%にあたる203名が外国人で占められた。外国艇の参加は2艇、チャーター1艇であった。

翌1992年の大会は、コルム時計の日本タイマートが冠となり、コルム社のスポンサーによる「コルム・セーリングチーム」が操る〈コルムルビー〉も参加した。同艇はシャンパン・マム・ワールドカップのシリーズ戦を消化しながら、はるばる日本にやってきたのだった。その理由は、ジャパンカップもこの年からシャンパン・マム・ワールドカップのシリーズ戦の1つに組み込まれることになったからである。そのため、大会名も「コルム・ジャパンカップ・インターナショナル・オフショアシリーズ」と、インターナショナルが付けられた。

同ワールドカップ・シリーズは2年サイクルで世界を転戦することになっていたので、ジャパンカップはこの年から隔年の開催となる。しかし、ワールドカップシリーズ戦の1つとしてインターナショナルが名に付いたのは、諸般の事情によって、続く1994年大会までとなった。

1994年の大会になると、世界の趨勢にしたがってIMS艇が急増。9艇参加のIORクラスに対し、その3倍にあたる27艇がIMSクラスに集まつた。その激戦区となつたIMSクラスで勝利をものにしたのは、IMS-Aが〈WIND WAR〉、IMS-Cが〈ESMERALDA〉だった。IORクラス総合ではレーティング調整をしてワンツンで出場した〈カラス〉が優勝した。



ワールドカップのシリーズ戦に組み込まれた1992年のレースシーン

この大会を境にレースシーンは本格的なIMS時代を迎える、続く1996年の大会では長年親しまれてきたIORクラスは姿を消すことになった。

## その後のジャパンカップ

1996年の大会ではIORの終焉とともに、コルムの冠とインターナショナルの2文字が消えたという大きなできごとがあった。折しも国内経済はバブル崩壊の後遺症が激しさを増し、どの企業もレースのスポンサーがむずかしくなりつつあった。また、これもバブル崩壊の影響であろうか、年を追うごとに外国艇はおろか外国人クルーの姿も少なくなっていた。そのため、気が付けばジャパンカップは国際レースを目指すことからIMSにおける国内のチャンピオンシップという位置づけになっていた。

この1996年大会で注目されたのは、ワンデザインのマム36の走りだった。20艇が参加のうち、実に上位10艇中5艇がマム軍団で占められた。これは、ジャパンカップのなかにマム36全日本選手権シリーズが併設されていたことも影響があろう。

その後は、国際シリーズ戦ではなくたため隔年開催の意味もなくなり、翌1997年にもジャパンカップは開催された。ただし活性化を目指し、各地で持ち回りにしようということになり、史上初めて相模湾を離れ、新西宮ヨットハーバーをベースに実施された。参加は29艇と従来同様の数が集まり、総合優勝は〈AOBA-ESCAPE 1〉が獲得した。

しかし続く1998年、今度は三河湾で開催する予定だったが、参加申し込みが5艇しかなく、やむなくレースは中止となった。1999年、新組織JSAFとなって初のジャパンカップは、相模湾に戻って17艇を集めて開催。どうにか復活の道をあゆみはじめた。

時代とともにレースの形態は変わっていくものであろう。しかし、わが国には多数のレース艇が存在するのだから、ぜひとも全日本選手権と名がつくレースは活性化させたいものである。

# レーティング・ルールと ハンディキャップ・システムの変遷

林賢之輔

## NORC創立直後のレーティング

日本では、CCJの時代からRORCルール(49年版)が使われていた。技術委員のメンバーのうちヨット・デザイナーの草分けである横山晃さんが、ほとんど一手に引き受けたレーティングとTCFを算出された。計算尺とそろばん、手回し計算機の時代である。

NORC創立直後はJunior Offshore Group時代といつてもよいかもしれない。 $TCF = (R^{0.5} + 2)/10$  が用いられ、小型艇が主流だったことがわかる。

64年に社団法人になったとき、RORC57年版を採用することになり、計測委員会が発足し、ルールの内容、計測方法の勉強がはじまった。初代委員長は渡辺修治さんである。

計測方法は本来実測主義なのだが、75隻の登録艇(当時)のほとんどが線図、構造図等を持っていたので、図面計測を有効に利用し、レーティングを計算していた。

RORCから計測道具(例、ガスを測る道具は細いワイヤーに鉛の重りがついたもの)を購入し、試行したことはあるが、有効なレーティングを算出するまでにはいたらなかった。

## International Offshore Rule (1971年)

アメリカのCCAルールとイギリスのRORCルールはまったく異質なルールであり、国際間レースではお互いに困るし、IYRUではオリンピックにオフショア・レーサーを導入することを検討していたこともあって、統一ルールを作ることになった。Olin Stephensを中心とするITC(国際技術委員会)がつくられ、ORC(外洋レーティング評議会、後に外洋レーシング評議会に改名)の設立(1969年)につながる。

渡辺さんは71年にアメリカで講習を受けた後、ORCのインストラクター・メジャラー(後にチーフ・メジャラー)となった。これにより、NORCはORC傘下のナショナル・オーソリティーとして認知されたのである。

実計測をしようとする、艇を上架し計測できる場所と水面が必要になる。また、計測員は各支部、各地域にいることが望ましい。このため、メジャラー養成のための講習会が開かれ、各地から自薦他薦で選ばれた人たちによる合宿特訓がはじまった。このときから勘定すると約60名を超える公式メジャラーがいたことになる。後にNORC事務局長になった歌田さんもその1人である。

渡辺さんは職務多忙なため、実務上の委員長は周東英卿さんが担当した。周東さんはヨーサイ家(洋裁ではなく要塞)になりたかったそうである。蟻1匹這い入る隙もない要塞で、ヨット遊びの感覚とは異質で、行き過ぎるとケムタがられる面もあったが、ルールの管理者としてはこれ以上の適任者はいないと思われた。国際ルールを厳密な正確さをもって取り扱うことの重要さを計測委員会に浸透させた人である。

当時、まだパーソナル・コンピュータはなく、計算はすべてIBMのキカイを使っていたのだが、計算料金を減らすため、自分たちでキーパンチまで実行していた。プログラムはNAYRU(アメリカ)から購入し、内容の確認、作業手順、メインテナンスなどをふくめて、〈そよかぜ〉の倉本泰治さん(IBM勤務)の絶大な協力があって、できたことである。パンチされたカードはデータファイルとして保存しなければならず、どんどん増える一方なので恐怖すら感じた。

初期のIOR計測で忘れられないのは72年にワントンカップに参加した木造の〈サンバードII〉である。シーボニアに勤務していた宮木さん、児島さん(現マリンサービス社長)と計測を担当。開催地のオーストラリアでは東洋の片田舎でどんな計測をしたのか半信半疑でチェックしたであろう、結果は“パーフェクト”。一同胸をなでおろしたが同時に「アタボーよ」と感じたことを憶えている。

## メジャラーたちの結束

計測の仕事はきつく、うまくいってモトモト、ちょっと間違えばクソミソ、波のない早朝早出は当たり前、風が吹けば下振りは止まらず、炎天下にはしごを何十回も登り降りし、火の気のない深夜の造船所で震え、ヨノタメヒトノタメ、ケイソクの御旗の下に頑張るのである。この状況は今のIMS計測になっても、あまり変わっていない。むしろデリケートなコンピュータ関連の道具が増えて作業量も増えているだろう。

タダ働きのボランティア仕事では限界があり、メジャラーの日当も次第に増えていったが、いまでも一般常識のレベルに達しているわけではない。公式メジャラーであるという誇りを支えに忍耐と努力を続けている。社会的地位や家庭の事情で辞めていった人も多いのだが、苦楽を共有するメジャラーたちの結束は固く、他の委員会とは一風変わったグループを形成している。

初期のIOR艇は比較的排水量が大きく、マストヘッド・リグをもつものが多かった。「最良のオフショア・レーサーは最良のクルーザー」という言葉が生きていた時代である。

IORはスピード・ポテンシャルをよく表現していたので、世界各地で受け入れられ、最盛期(75~80年頃)には12,000隻(日本では約150隻)を超えていた。

しかし、いくつかの欠点も持ち合わせていた。それは船体計測が点計測だったこと。決められた点の約40カ所を測るのだが、この点をレーティング上有利になるように膨らませること(パンプ)が常識となり、スタンにおけるデフォルムも常套手段だった。傾斜テストを要求するCGF(重心係数)はレーティング調整の手段となり、アウトサイド・バラストを減らしインサイド・バラストを増す方法が多用された。当然、重心位置が上昇し、正の復原性範囲が小さくなり、外洋ヨットの自己復原性が損なわれていった。

IORの世界に軽排水量艇、フラクショナル・リグを持ちこんだのはBlues Farrである。ルール・メーカーはこのタイプのボートを念頭に置いていなかったから、ルール上の抜け穴となり、一気に軽排水量タイプの波が押し寄せってきたのである。これらは、いわゆる、IORタイプとよばれるレーサー群を生み出した。

### Time On Time と Time On Distance

レーティングとハンディキャップはしばしば同じ意味に使われる。レーティング・ルールは大きさの異なるさまざまなタイプのボートに階級をつけるためのルールであり、歴史的に長さの単位(フィートが多い)で表されてきた。この“レーティング長さ”を基にハンディを決める(ハンディキャップ・ルール)わけだから、正確にいえば2つは異なるものである。

ハンデを決める方法としてレーティングからTCFやTMF(時間修正係数)を算出する方法と、TA(タイム・アロウランス=持ち時間)をだす方法がある。前者ではレースの所要時間にTCFまたはTMFを乗じて修正時間を出し(TOT)レース結果を出す。後者ではレースコースの距離にTAを乗じて、そのレースの持ち時間を出し(TOD)所要時間との差によってレース結果を出す。いずれも一長一短があり、どちらがよいというものではない。さらに、これらのTCFやTAの算出式の中に定数がふくまれており、この定数の大小によって、大型艇が有利になったり小型艇が有利になったりするのである。

IMSが登場する前にNORCが採用していた係数はつぎのとおりである。

$$TCF = (R^{0.5} + 2.6) / 10$$

$$TA = 2360 / R^{0.5} - 282$$

IOR計測の精度に比べて、直接レース結果に関わる修正方法にこのような曖昧さがふくまれると、クラス分けが必要になる。そして、同一レーティングの艇が集まり、ハンディなし、早いもの勝ちという、わかりやすいレースが盛んになった。いわゆるトンクラスによるレベルレースである。このトンは排水量トン(重量トン)や総トン数(容積トン)とはまったく無関係で、IOR以前に行っていた6メータークラスなどに使われたカップの名称を受けついだもので、IORレーティングによってクラス分けされたものである。

### 面倒な傾斜テストを省略したJOR

IORがひとまず定着した。計測に必要な費用、時間、場所の問題は依然として解決されておらず、IOR取得艇の数は各支部により開きがあって、IOR艇クラスのレースが成立しにくいところもあった。各支部では旧RORCによるTCFを下敷きにしたり、独自の簡易レーティングを運用するところが多かった。なかでも、内海支部のIORメジャラー飯塚功二さんによるカンピューター・レーティングは早く安く、関西的合理主義にマッチし、お祭りレースでは好評を博したようである。PHRF方式に近く、実際の走り振りと艇の要目をにらみながら「エイヤッ」とTCFを決めるのである。神様ではないから間違えもおこるが、レースを楽しむことを第一にすれば、これで十分なのだ。

やや硬直した感じのIOR計測をなんとかしようということになり、嶋田武夫さんが委員長に就任された。メジャラー養成講習はもちろんのこと、ルールの簡易化も検討されてJORが誕生した。



70年代前半、数々の海外レースで活躍した〈サンバードII〉

JORはIOR計測を実施した同型艇に適用され、船体関連のデータを流用し、面倒な傾斜テストを省略したものである。計測は迅速で格安にできたから大成功を収めた。最終的には、約100艇種、450隻に達した。現在のCRに匹敵する数である。

しかし、ナショナル・オーソリティとしてIORを管理する立場にあるNORCとしては、レビュ(賦課金)を支払っておらず、ルール・メーカーに義務を欠いた部分があつたことは否定できない。

その後、武市俊さんが委員長に就任され、嶋田さんの路線を引き継がれた。武市さんは快男児だった。スポーツマンで船乗りではないヨット乗りだった。ヨットデザイナーだったからヨットに精通していたし、ルールについても熟知していた。沖縄まで走っていき、現地の海上保安庁の人と例の笑顔で話しながら、「操縦士の免許なんてくだらないものは持っていない」と平気でいう人だった。管理することもされることも嫌いな人だから、計測委員長に最適な人ではなかったかもしれない。私は82年に武市さんから委員長を引継いだ。

大発展を見せたJORは各支部における管理上の問題点もあり、データの整合性に疑問もではじめていた。苦労してレーティング調整し、正規のIORを取得した艇より

も、同型艇でなんの調整もせずに低いレーティングを持ち、レースでは上位を占める艇がでてきたり、同型艇の他艇の計測を互いに待つような本末転倒な現象もはじめた。本家のIORまで侵されそうな危惧を感じ規制を加えざるをえなかった。摩擦もあったし、これがJORの終焉につながってしまうのだが、自分としてはやむをえない処置だったと考えている。

82年にパンナム・クリッパー・カップで〈飛梅〉が優勝した。ところがオマケがついてきた。レーティング対策で計測ポイントに盛ったバンプの陰にホローがあったのである。ホローは許されておらず、当然抗議の対象となり、大もめにもめたが、実行委員長のKen Morrisonさんの善意ある判断(バンプがついて艇は遅くなっているはず)により結果は変わらずにすんだ。私はNORCの合同委員会で吊るし上げられ、原因を明確せよと命ぜられ調査したが、その結果は公表しなかった。公表しても誰の得にもならず、再発防止の役に立つとは思えなかった。

当時、海外レースに参加した艇の意見として、レース前のインスペクション(主に特別規定関連)でひっかかり、同じルールを使っているのに、なぜ日本と違うのか、というのがあった。ルールやレギュレーションの解釈の問題、契約社会との文化差異に起因する問題、参加者自身の不勉強などが原因だった。

その後はじまつたジャパン・カップでは、ルールやレギュレーションにかかわって、インスペクションを実施し、海外レースへのステップとしての役割を持たせた。自分で自分の首をしめるようなものだが、それが望まれていたのである。レースやレガッタの性格によってインスペクションに対する考え方と実施方法が変わるのは当然であり、レース・オーガナイザーは、そのレースのポリシーを明確にすべきであって、それにそって、レーティング、ハンディキャップ、適用規則等が検討されるべきである。

### Cruiser Rating (1985)

JORが締めつけによって衰退すると、また簡易レーティングが欲しくなる。各支部では、それぞれ簡易ルールを使っていた。小網代フリートでは渡辺提督の下に、Scandicapを用い簡便な計測によりハンデを算出していた。これをNORCのルールとして採用することになった。

実はこのとき、本家のScandicapはイプセン設計の軽量艇の出現によって変更をせまられ、すでに排水量を算入したものになっていた。計測委員会としては、排水量をオーナー申告、カタログ数値、実測値、どれでもよいから算入することを検討したが、渡辺技術委員長の裁量により無視することになった。極端ないい方をすれば、すで



激しいスピinnランを見せる'93アドミラルズカップの2トンクラス

に破産したルールをNORCの簡易ルールとして「できた!」と採用したのである。

しかし、いろいろな不公平が目立ち、沢地繁さんを筆頭とするコンピュータボイたちによるルール変更が試みられた。渡辺さんからは「ポリシーのない変更はやめよ」とお叱りも受けたが、レース結果を集計分析し不公平の解消を目指して、現在でもその努力は続いている。

CRは「レースに参加する人たちが楽しむことができる」と唯一の目的であり、各支部各フリート内で完結すべき性格を持っている。データやメジャラーの管理を本部が担当するのは妥当ではなく、CR部会として支部管理の下、それぞれの水域事情に合わせて運営されている。

鳥羽レースを抱える東海支部の強い要請から、同レースにCRが導入され、インター支部レーティングとなり、擦り合せが必要になった。鈴木利夫さん(関東)大矢隆さん(東海)たちの献身的努力が続くことになる。

その後、ハル・データの標準化も進み、更新制度も取り入れ、現在約500隻がCR証書を所有している。ハンディは風の強弱によって3通りのTAが与えられている。(TOD方式)

また、どうしてもCRからはみだす艇に対して、High Speed Correctionという伝家の宝刀的修正項を持っており、レースコミティーまたは委員会の裁量によって採用できる。

## International Measurement System (1985)

アメリカでもスケールは違うが似たような状況があり、IOR艇が3000隻を超えたものの減少はじめ、簡易ハンディのPHRFの数は圧倒的に多かった。

IORの欠点を補い、それに付随するハンディキャップの不合理を除くことができないだろうか? さまざまな風向風速に対する帆走スピードができるかぎり正確に計算すれば、レーサーだろうがクルーザーだろうが適正なハンディを与えることが可能になるはずである。これがIMSの基本なコンセプトである。

篤志家の寄付金を基に、74年マサチューセッツ工科大学を中心に研究開発がはじまった。水槽実験と実艇テストを積み重ね、VPP(速度予測プログラム)を構築した。船体はハルスキナーとかメジャーメントマシーンと呼ばれる道具を作って、40以上の断面形状、ハル表面上1000カ所以上の点を採寸し、LPP(ラインズ処理プログラム)に取り込み、排水量、浸水表面積その他造船工学的に必要な数値を計算する。リゲ・セールのデータとともにVPPに入れて、速度を計算する。復原性については、傾斜試験によって重心位置を求め、デッキ上のキャビンやコクピットの形状は無視してはいるが、正立(0°ヒール)から倒立(180°ヒール)までの復原モーメントを計算し、外洋ヨットとしての適性を判断する。

これまでのレーティングやハンディキャップ・ルールと異

なる点は、いろいろな状況に対応した速度を計算しているから、連続的なマトリックスによるハンディを出力できることである。究極のハンディキャップ・システムといえるだろう。

だが、状況に応じてハンディが変わりうることが、実際のレースシーンでは逆にセーラーにとって、相手に勝っているのか負けているのかわかり難くしている。もちろん、GPHと称するシングル・ハンディに相当するタイム・アロウワーンズも与えており、これだけでも今までのハンディよりも精度が高いはずなのだ。

初期のIMSにはデュエル・パーパス(レースとクルージング)ヨットを対象とし、プロ・セーラーを排除する意識が働いていた。レースでの栄光を求めるオーナー、デザイナー、セールメーカーたちが存在し、情熱は常に論理よりも強く、規制は次々と打破された。

IMSレギュレーションは材料やアコモデーションについての規制だが、ルールの一部のでもあり、本来の精神規定の部分も含まれていて、取扱い注意しなければならない。レース参加者自身が仲間として認めるか拒否するか決めるべき性質を持っている。

私は85年にイギリスのリミントンで行われたIMS最初の講習会に出席した後、マシンをドイツから購入し国内での計測に向けてトレーニングを開始した。プログラムにはバグがあるし、マシンは原因不明で停止したり、先が思いやられたが、海外担当の高橋太郎さん(ORC計測委員)など全員一丸の努力が実り、2年後にサンプル艇の証書を出力することができた。

96年、大橋且典さんに委員長を交代し、長年計測に携わってきた矢嶋滋さんが、レーティング・オフィスを開設するに至った。

## レーティングのこれから

現在、IMSを簡易化したルールについて検討が進んでいる。これを採用するニーズがあるか、CRとの関係はどうか、どのような形で運用されるべきか、「レースを楽しむ」という原点に帰って考える必要があるだろう。

大昔からいろいろなルールが存在してきた。レースが盛んになり過熱してくると造艇競争がはじまり、プロ・セーラーが活躍し、華やかなレースを繰広げながら衰退が進行する。およそ、20~30年周期で繰返してきた。

IMSもこれを繰返すのだろうか。現在のIMSのロジックの中で、ピッチング・モーメントの算入式は曖昧であり、タッキング後の加速性能は考慮されていない(軽量艇有利)。VPPはデザイナー・ブルーフを意図してブラックボックスになっているが、すでにIMSタイプとよばれる艇も出現している。より正しく、より包括的なVPPを目指して将来も研究開発が実行されなければならない。資金も必要になるし、私たち自身の姿勢が問われているともいえるだろう。

# NORCとJYAとの統合

高田尚之

## NORC本部と関東支部の分離

もし、NORCの本部と関東支部とが分離されていなかったら、そして世の中の動きが組織の再編成やあらゆる機構の見直しのムードに包まれていなかつたら、99年4月にNORCとJYAが1つの組織に統合されることはなかつたに違いない。

名専務であった故清水榮太郎氏の音頭で、本部と関東支部との関係の本格的再検討がはじまったのが、93年10月。当時、本部と関東支部は、人・もの・金とも一体であり、本部は関東支部であり、関東支部は本部そのものの関係であった。この状況に東海から「関東だけがいい思いをしている」との異議がでて、清水氏が反発。執行部サイドの構造改革委員会の活動とは別に、代議員会に対し「本部と支部のあり方について」の諮問が出され、以来、代議員を中心にしてNORCの組織の徹底的見直しがはじまった(9310委員会=正式名称:関東支部規約運営等検討特別委員会)。

9310委員会の活動は機関誌Offshoreに「関東支部に吹き始めた新しい風」と題して毎号掲載され、94年9月、中間答申が出され9412委員会に引き継がれた。以後、本部と支部のあり方、および関東支部の行く先は、この中間答申の路線上を歩むこととなる。

NORCは公益法人的なものとクラブ的なものを分離する必要があり、公益法人としての活躍とクラブ的な活動の活発化を同時にはかることが課題とされ、「公益法的な活動はもっぱら本部が、クラブ的な活動は支部が分担する」ことがNORCの進むべき道としてベストであるとした。

また、同時に支部は単にクラブ的な活動に専念するだけでなく、会員の意見を集約し、会員が個人としては為し得ない事柄を関係機関に具申してゆく窓口の役割、いわば下意上達の側面を強化することが必要とされた。それにはまず、支部そのものの強化がはかられ、会員自身に、「自分たちの会であるとか、自分たちの声が通る会なのだ」とかの自覚ができなくてはならないとし、支部強化の最大の武器は、真に民主的で客観的に透明度の高い組織を会員にいかに保証するかであり、それを会員参加のもとにいかに構築するかが課題であり、同時に支部に高い自主性が与えられるべきであるとした。

これらのために、関東支部と本部の完全分離、関東支部のあり方として活動単位を小さくし、会員同志が互いに目に見える範囲に関東支部を配置し直し、できる限りの権限をその小さな活動単位に直接下ろすことが必

要であるとの結論であった。これらは代議員会での幾多の討論をへて、NORCは組織としてこの路線を是とした。

## JYAとの統合問題

その後NORCの代議員会の運営や選挙規則、本部理事の選挙規則等が整備され、こうした路線の実現にむけて会員の意志の確認がしばしば行われた。時あたかも日本のバブル崩壊の余波深刻な時代であり、NORCも財政再建にも取り組まねばならなかつた。本部、関東支部の見直しとともに人・もの・金の面でNORCの大リストラが必要であった。

執行部が96年に並木茂士会長から戸田邦司会長に変わり、この年、本部と関東支部が完全に分離した。また関東支部は翌年12月に4分割され、以後、ボランティアによる運営で支部は一層活発化することになった。この間、戸田会長により、本部のなすべきことが一段と明確に打ち出された。対外問題の最大課題はJYAとの関係の再検討であった。

JYAとの間では事業境界部分の摩擦を回避する必要もあり、国際的にもJYAの上部団体のISAFとNORCの上部団体のORCとの関係が、各々独立から協調・統合への流れが見えており、またルールの著作権問題で末端組織での混乱がおきつつあった。

JYAとの統合問題はNORC発足直後からの課題の1つであり、実は会員の知らぬところで、20年以上もいわば神学論争にも似た議論がくりかえされていたのである。

97年秋、戸田会長とJYAの秋田会長とのトップ会談で本格的に統合が可能であるか否かの検討を開始する合意が交わされ、2回の予備会談のすえ、両組織の機関決定を経て互いに5名からなる正式の統合準備委員会が発足、精力的な会合が頻繁にもたれた。

JYAとNORCの統合の本質部分は、本部機能の統合であり、新生NORCの本部としての論理は明快であり、作業は従来のいきがかりで障害となっていた意地や偏見をどう取り除くかが最大の問題であった。すべての議論を公開し、毎回議事録を作り、互いに組織承認を取るという積み重ね方式により作業は順調にすすみ、文部・運輸両省の共管の団体として99年4月、日本のセーリング界を代表する新しい組織が誕生したのである。

統合前後のいきさつ、交渉の経過、考え方の展開、統合の機関決定などについては97年、98年、99年初頭のOffshore誌上に詳細に公開されているのでご参照願いたい。

# 各支部それぞれのあゆみ

本記念誌発刊にあたっては全支部にご依頼し、  
多くの支部から各々の歴史を綴った原稿をいただきました。

支部発足までの経緯やレース活動等の思い出、  
今後の展望などが記されていますので、ここにご紹介します。

P58~80

# 資料・データ

NORCの45年間における主な資料やデータをまとめました。

内容は、ジャパン・グアムヨットレース92における損害賠償請求事件の経緯をはじめ、

NORC歴代役員と会員・登録艇・財政の推移、

NORCインターナショナルレース参加艇一覧、NORC年表となっています。

P81~95

北海道支部

# ロシアのヨットマンと積極的に交流

湯谷 武

発足して16年目、平成11年3月31日に解散総会を開き、この日をもってNORC北海道支部は解散しました。その後は継続会員数も減少し、JSAG外洋北海道支部としての今後の活動が心配されましたが、多数の新規会員に理解を示していただき、現在では解散当時を上回る会員数になったため、今後に期待が持てそうです。JSAG外洋北海道支部としての新たなスタート。今まで諸先輩方の築き上げてきた各レースや交流等、長く引き継いで行かなければと思います。

振り返ると、遠くロシアのナホトカと小樽・室蘭を結ぶ440マイルの日本海横断レースは、関東をはじめ各地からの参加があり、大変盛り上がったものでした。このレースはロシアの情勢不安の時期に中止となり、次回参加をもくろんでいた各艇を、ガッカリさせたものでした。その後、小樽ロシア両方からの行き来があり、平成9年に7艇で戦後初めて開港となったウラジオストックへ行きアムール湾レースに参加、楽しい時を過ごしました。ナホトカとの日本海レースの時と違い、自動販売

機があつたり商品が豊富で随分変わったと実感しました。

また、天売・焼尻回航レースは、金曜日の夜スタート、日曜日夕方ゴールと気合と根性が入ったレースでした。島は珍しいオロロン鳥がいて、周辺の海は今も透明度がスゴイ！……。現在、中止中の残念ですが復活を見ています。

その他、増毛レース、岩内レース等、いずれも60マイルを超す大レースを行ってきましたが、これも関係者の並々ならぬ努力によって成功したものでした。

現在、ヨットの数も増えクルージング派が多くなり、JSAGの会員になる必要がないと感じている各艇に、長距離クルージングの延長が過去行ってきたレースであり、帆走技術・安全対策・安全航海の向上につながって行くことを知ってもらいたい。そのためにも、楽しく名誉ある企画を考えて行きたいと思っています。

若い世代を含めた活動を主体に、活気あふれる支部が育てばと心から願っています。

東京湾支部

# 1都3県にまたがる大海域で活動

福田義一

1997年12月のNORC関東支部の4分割により、1998年1月に我が東京湾支部が発足した。東京湾支部の発足当時の会員数は330名。海域は、三浦半島剣先より房総半島の須崎までの東京湾全体ならびに新潟県柏崎の日本海沿岸。神奈川県の一部、そして東京都、千葉県、新潟県と1都3県にまたがる大きなものである。

当初は、浦賀フリート、横浜フリート、東京中央フリート、東京フリート、千葉フリート、柏崎フリートと6フリートで始まったが、東京中央フリートから内部事情によりフリート活動を休眠したいとの意向が出たため、5フリートでの活動となった。

新潟県の柏崎フリートはNORC関東支部に所属していたが、分割により一番近い東京湾支部に所属したいとの希望により、当支部に加入していただいた。そのため、エリアが大変大きくなつた次第である。とは言つても、東京湾支部の他のフリートの艇が柏崎まで行ってレースに参加している訳ではないのが現状で、将来、柏崎を中心に加盟艇が増えれば、(JSAG外洋)新潟支部となること正在思つている。

1950年代、1960年代は、東京湾の横浜を基点に多くのヨットレースが行われた。神子元島レース、鳥羽レース、初島レースなど現在もコースが変わって続いているが、いずれも第一回目は横浜港のスタートで始まっている。現在はなくなった、館山レース、岡田レース、横浜、木更津、横須賀を結ぶ3角レースなど横浜を基点としたレースが数多くあったのは、

NORC30年誌の年表をご覧になればわかると思う。

関東支部の多くのレース艇が、油壺を中心とする泊地に集合するようになった1970年代から、ほとんどのレースは相模湾で行われ、往復に時間のかかる横浜スタート、フィニッシュのレースは三崎、小網代、葉山、江ノ島等に変更された。現在は、東京湾を出入りする長距離レースは皆無である。

この頃より東京湾口、特に観音崎近辺の巨大船、大型、小型の貨物船、客船等の交通が激しくなり、また湾内の横浜、川崎、東京、千葉、木更津等に石油コンビナート、コンテナヤード等の港湾施設が多数作られた。これにあわせて、ますます船舶の往来が増えて、現在では1日当たり1000隻以上が湾口を通過している。

もともと速度の遅い航行不自由な小型船舶のセーリングボートは、これら船舶の交通を妨害し事故の元になるとの官庁の考え方からか? レースが自由にできる海面が少なくなってしまった。東京湾支部の発足した1998年には、観音崎より富津沖の第一海保を結ぶ線より北側の東京湾内では本船航路が鎖線しているため、インショアのレースでも最北部の浦安沖の一部の海面、木更津より第一海保までの一部の海面を除き実施できない状態となつた。もちろん、オフショアレースで東京湾口を自由に通過して外海に向かうコースの設定など海上保安庁その他の関係官庁の許可を得るのはほとんど不可能で、インショアレースを行うにも、各官庁に何回も足をはこび

許可をもらう必要があった。

以上で、東京湾内ではセーリングボートのレース活動がいかに困難であるかの一端がわかつていただけたと思うが、それでも東京湾内に基地を持ちセーリングを楽しむ人達はけっこう多い。理由としては、1990年代に入って東京、横浜近辺に大規模なマリーナが数カ所作られ、それらのマリーナの停泊料金は湘南の既存のマリーナに比較して安価に設定されたこと。そして、都市部に近いため夏のセーリングシーズンの交通渋滞が避けられるといった事情が挙げられよう。

東京湾には、おそらく大小取り混ぜ1000隻を超えるセーリングクルーザーが存在すると思われるが、その大多数はセールナンバーのないファミリーボートで、NORCの登録艇は70隻に過ぎなかった。これに、柏崎の数隻を加えたのが東京湾支部の全勢力だ。

東京湾支部には、前述の如く5つのフリートがある(現在はJSAF加盟団体)。◎東京湾の三浦半島東側の南寄り、浦賀にある高知屋造船黒船ヨットクラブ、ヴェラシスマリーナを基地にする浦賀フリート ◎横浜港のベイサイドマリーナ、横浜市民ハーバー、横浜ヨットクラブ(YYC)、おおとり運河、岡本造船横浜クルージングクラブを泊地とする横浜フリート ◎東京湾の東京湾マリーナ、浦安マリーナに停泊または上架する東京フリート ◎千葉県木更津港にあるドルフィンクルージングクラブ、館山港、船形港を基地とする館山外洋ヨットクラブの所属艇で形成する千葉フリート ◎新潟県柏崎港にある柏崎フリートである。

東京湾の各フリートは相模湾と異なり、フリートが1つのマリーナの所属艇で構成されてはいない。各マリーナとも比較的距離が離れている所が多いため、支部所属艇が増えたマリーナにはフリートを増やす予定で、1泊地1フリートを目標としている。

ところで、東京湾支部が独立し日本外洋帆走協会東京湾支部となったが、その1年3カ月後に(社)日本外洋帆走協会は(財)日本ヨット協会と合併、新たな組織である(財)日本セーリング連盟となった。そのため、社団法人としての支部は非常に短命に終ってしまった。現在は日本セーリング連盟の加盟団体の1つとして存続している。

東京湾支部の初代支部長には東京フリートの内藤恒夫氏が就任され、事務局も自分の会社に置き、会員管理、レース運営、本部との折衝等々八面六臂の大活躍をされた。しかし、支部の基礎作りが終わり、日本セーリング連盟の加盟団体となる直前に辞意を表明され、現在は監事として自由な立場から会の運営に携わっている。

外洋艇のレースを目的としたNORCの一部として活動した東京湾支部主催レースは、Tokyo's CupレースAコース、東京湾泊地対抗レースの2レースである。Tokyo's Cupレースは今年で第9回目を迎えたが、伊豆大島波浮港を基地として、毎年8月の第1週の土曜日の昼12時に元町港沖をスタート。IMSクラスは神津島を回航、元町港にフィニッシュする75マイル、CRクラスは式根島回航、元町港にフィニッシュする59マイルの外洋レースである。その他、東京都ヨット連盟が行う元町波浮港の13マイルのBコースも同時にスタートする。そのため、波浮港には例年100隻を超える外洋艇が集合する。

1998年のAコース参加艇は37隻で、IMS優勝艇は〈センチュリーファースト〉。CR優勝艇は〈トルネード3世〉。ファースト

ホームは、IMSクラスが〈カリフォルニアドリーマー〉、CRクラスが〈青葉〉であった。ちなみにこの催しは、JYA(日本ヨット協会)とNORCが協同してレース運営を行うなど、ユニークな面を持っていた。

東京湾泊地対抗レースは、もともと東京ヨット俱楽部と東京フリートが主催していたレースであったが、東京湾支部発足により支部主催となった。毎年11月の23日の祝日を中心とする3日間に、浦安沖の海面で行われるインショアシリーズレースである。東京湾支部所属の各フリートから艇が浦安マリーナに集合し、各泊地毎の上位2艇の成績を争うもので、一応、IMSその他のレーサーおよびクルーザーにクラス分けをするが、対抗の成績はクラスを問わないため、必ずしも最新のIMSレース艇を揃えても優勝するとは限らない。

ちなみに、1998年の成績はIMSクラス1位の〈風小僧〉、レーサークラス1位の〈ドンキーインパルス〉を擁した浦安マリーナが優勝した。

その他のイベントとしては、横浜ベイサイドマリーナ、JYA神奈川県連、NORC東京湾支部の共催による、第1回横浜ベイサイドマリーナオーブンヨットレースを1998年10月31日に開催。NORCの所属艇のみならず多くのファミリーボートが100艇以上も集まり、レースを楽しんだ。また、同年12月19日の土曜日には、日本高速道路公団の依頼を野口本部理事(現東京湾副支部長、事務局長)が受け、東京湾横断道路開通1周年記念のイベントの一部として、人工島“海ほたる”を周遊させる、海ほたるランデブーを行った。わずか1カ月の準備期間しかなかったが、40隻以上の外洋艇が浦安、横浜、夢の島、木更津等の泊地から海ほたるに集合した。従来、海ほたる周辺の海域では多数のヨットが集まる行事は不可能だったので、今後を考えると東京湾支部として大変意味のある行事であった。

NORC東京湾支部としてのわずか1年3カ月であったが、内藤支部長以下、執行部各役員の努力で大過なく終了したことは感謝に絶えない。1999年4月に、NORC東京湾支部は本部の統合とともになくなり、日本セーリング連盟加盟団体外洋東京湾として再出発をした。その後、従来の運営規則を大幅に変更するなどの改革を独自に行い、徐々にではあるが東京湾をセーリングが楽しめる海面にしたいと考え、希望を持って活動している。相模湾をはじめ近隣の外洋艇の皆様も、たまには東京港を覗いていただければ幸いです。東京湾内には、ゲストバースの整ったマリーナが、浦賀ヴェラシス、横浜ベイサイド、東京夢の島、浦安等多数あります。もし東京湾にクルージングで来られる時は、事務局に御一報ください、泊地のお世話なども致します。

JSFA外洋各支部の皆様方の安全な航海を祈っています。

三浦支部

# 新支部の誕生からJSAFへの移行まで

大谷正彦

## 支部設立までの経緯

NORC三浦支部は、関東支部4分割により誕生した。相模湾の網代崎から長者ヶ崎間の範囲で構成するフリートの内訳は、シーボニア、小網代、佐島の計3フリート。所属するメンバーは約400名である。

これまで、これら3フリートはおたがい近い位置にあるものの成立の時期、経緯、構成メンバーの世代等が大きく異なっていたため、特定の艇同士を除いては交流は皆無に近かった。しかも、支部の内部には「NORCの分割などどうでもよい、やりたい奴にやらせておけばよい」、「これからは、自分たちのクラブの活動を地道にやっていけばいいんだ」という考え方のメンバーも多くおり、97年に分割案が具体化しても、なかなか話し合いは進まなかった。

しかし、当時のフリートキャプテンのみがNORCと各フリートの間に立って支部結成の準備を進めた。その中にあって、中村 寛氏(シーボニアF所属)が、精力的に支部結成の準備に奔走した。

98年1月23日にNORC三浦支部の設立総会を開催し、設立が承認された。主要人事は次のように各フリートから均等に人選された(任期:2年)。——以下敬称略——

支部長:中村 寛(シーボニアF)

副支部長 兼事務局長:菌 信雄(佐島F)

副支部長:大谷正彦(小網代F)

事務局担当:石光真和(シーボニアF)

実体的には、シーボニアFの中村、石光がコンビを組んで支部運営全般を行い、支部長からの要請や依頼があれば、佐島Fの菌、小網代Fの大谷、および各フリートキャプテンが支援する形で支部の運営が行われた。

## 支部成立後の動き(98年1月~12月)

支部成立後、当初の2、3ヶ月間は新支部長のもと、月1回のミーティングや支部ニュースの発行などが活発に行われた。またレース活動についても、相模湾新春親善レースをはじめ、初島レース(KSC#3)、小網代フリートレース等、各担当フリートの責任体制で予定どおり行われた。

しかし、5月頃になって事務局担当の突然の辞任(理由不明)があり、以後、後任者も見つからないまま支部長が事務局員も兼ねて引き受け、年末まで推移した。この間、支部長も業務多忙であったためか、支部ミーティングも行われなくなり、会計処理、事務処理、会員サービスが著しく停滞する結果となった。

特に、98年度末の決算期には、本部との会員、会費関係の未処理、未清算、他委員会との間の未清算等が多額にのぼった。このため、これらの処理、集計作業に手間取り、支部の決算書確定が99年2月上旬までずれ込み、結果的に本部の決算業務を遅滞させることになった。

## JSAF移行への準備(99年1月~3月)

99年2月、中村支部長から任期途中での辞任希望があり、暫定的に小網代Fの大谷正彦、鈴木知二が支部事務作業を引き継ぎ、立て直しを図っていくことになった。

しかし、期の途中での引き継ぎであり、しかも上記決算の後処理に不明点が多く、これの処理、解決に多くの時間を費やした。

これまでの反省から、支部長一極集中を避け、支部長、事務局担当、経理担当、各フリートキャプテン、各専門委員会に、できるだけ業務責任分担を行っていく方針とした。

また、支部業務のうち会員管理、会費管理(入会手続き、艇登録、計測、検査等の申請手続き等を含む)等のルーティン業務、会員サービス業務を専任者に外注することとし、これを支部会員に緊急ニュースの形で通知した。

99年3月29日、支部代議員会を開催し、中村支部長の退任の承認、JSAF外洋三浦支部への移行と上記方針に基づく主要人事を決定した。

支部長:大谷正彦(小網代F)

副支部長 兼事務局長:石田和久(佐島F)

副支部長:馬目徳男(シーボニアF)

事務局代行:鈴木知二(小網代F)

財務委員長::山本憲生(小網代F)



三浦半島、右手前が三崎支部の管轄になる諸磯湾・油壠、その奥が小網代湾。関東のレースシーンを支え続けてきたヨットのメッカである

三崎支部

# 外洋ヨット界の「子宮」で育まれた歴史

川久保史朗

緑濃い入江、油壺湾。風致地区に指定されていたため、日本中がリゾート開発に浮かれていた時代を通り過ぎたいまも緑が十分に保存され、海面にはしづかに森と空が映る。

諸磯灯台の白を右に見て入る。トントントンと軽いエンジンの響きを確かめながら、湾口から緑の中を幾重にも曲がりくねって入っていくとき、誰もが人の手が加わっていない自然のままの泊地のすばらしさを実感するだろう。さらに奥に進んで大曲りを回り込むと、たくさんの林立するマストが急に目に飛びこんでくる。絵画の題材としても油壺湾の景色は人気があり、休日には岸辺で筆を走らせている人々もみかける。

油壺湾は、となりの小網代湾とともにヨットの『最も泊地らしい』泊地なのである。“油”の由来は、海面がいつも“油”を流したようにツルツルしている様子から来ている。それほど波の立たない良港なのだ。

NORCの創世期からの歴史を紐解けば分かるが、油壺湾はとなりの小網代湾とともに日本の外洋ヨット界を支えてきた中心的泊地であり、多くの艇と有能な人々がこの両湾にいたことが核となり、今日の日本の外洋ヨット界の発展が成就されたといえる。

小網代湾については三浦支部のページに任せるとして、数例を挙げれば(文中敬称略)油壺湾には〈コンテッサ〉の石原慎太郎、〈月光〉の故清水榮太郎・並木茂士、〈織姫〉の古川保夫、〈はやまる〉の尾島裕太郎、等々NORCの屋台骨を支えてき、またJSAFになつたいまも外洋ヨットシーンを支えている人々が艇を浮かべている。

戦時中といえば、はやくも半世紀をはるかに越えた昔のことになってしまったが、その当時、三浦半島は日本軍の要塞地域であり、油壺湾には潜水魚雷艇さえ置いてあったと聞く。戦後、三浦半島への出入りが自由となったとき、この『最も泊地らしい』ヨット泊地に米軍人が目をつけぬはずもなく、やがて米軍人にまじっての日本の外洋ヨット界の黎明期が始まる。そうした観点からいえば、油壺湾は日本の外洋ヨット界の「子宮」であったといえる。

1998年1月、関東支部が4つに分割された。三崎支部のテリトリーは東京湾境・剣崎から小網代湾境・網代崎までで、この海面に浮かぶ外洋艇は自動的に三崎支部に登録される(現在はJSAF外洋三崎支部)。1999年7月12日現在で、登録艇数122艇。艇のオーナーの数を入れて登録会員数522名。全国の支部中、最大の人数を擁している(ただ、未加入艇と会員がほぼ同じくらいの数がいると思われ、それらの艇と人々とどう連携を保っていくべきなのか課題が残っている)。

ではここで、フリートをご紹介しよう。公式には三崎支部は、京急フリート、諸磯フリート、油壺フリートの3フリートで構成されるが、現実にはさらに各クラブとの提携が緊密化しており、公式の支部とクラブとの確たる線引きもなさぬまいろいろな事業が行われている。

京急フリートは、油壺湾口に近く京急の陸置き艇からなり、フリートとともにソルティライフヨットクラブを組織している。同フリートは、誕生(諸磯から分離)してから2年にしかならないが活動は非常に活発で、特に1998年に再開した第8回グアムレースでは大いなる牽引役となり、有志がレースに出場して優勝。楽しい思い出を多くため込んだ。そのご恩返しの意味もあってか、1999年の第9回グアムレースは実質、ソルティライフヨットクラブの面々が企画・牽引力を發揮している。

諸磯フリートは、油壺湾を入って曲がらずに直進した左海面に係留する一団であり、NORCの発展期からの活躍がめざましい。ここでは諸磯オーナーズクラブをもち、独自にクラブハウスを漁協から借り受けるなどし、また県下の児童福祉施設の児童を招待してのセーリングの支援をするなど幅広い視野を持って活動している。油壺の係留艇とともに、県当局からの指導で艇の大型化やオーナーの交代が制約され、世代交代に大きな問題を抱えている。関東水域で年初に始まる伝統の「初島レース」はここが主催する。また、恒例となった「三浦～伊東ヨットレース」もその伝統をつくるに尽力したフリートである。

油壺湾の奥に、係留艇のグループとさらに奥に陸置きのグループのマスト群があり、海・陸一緒に油壺フリートを形成する。歴史的には、すべての艇が係留であったものが「三崎マリーン」を第3セクターが作るによんで、一部が陸置きになったものである。

ここでもまたクラブがオーバーラップ的に存在し、陸置きのグループは油壺ヨットクラブを、係留艇は特別泊地協議会を結成。役所からの干渉の排除とユーザーの意向集約に強い力を持っている。特に最近、特別泊地協議会を非営利特別法人化することが決議された。今後のより幅の広い活動の手法として、注目を浴びる存在となっていくだろう。

最後に、フリートではないが油壺ベイヨットクラブの存在を付記しないわけにはいかない。油壺ベイヨットクラブは油壺以外の会員をも擁す任意のヨットクラブで、NORCの要職者の多くが会員であったこともあり、会議は「クラブのことを決めるのか、NORCのことを決めるのか」と冗談が飛ぶ状況であった。第1回から第7回までのグアムレースは、実質的オーガナイザーの役を果たし、往年のジャパンカップや関東選手権等、多くのレースはこのクラブの協力なしには成功しなかったであろうこと疑いない。

こうして、現在の三崎支部はかつての関東支部の根幹部分を引き継ぎながらも、底流に流れるクラブの力ともいえつつ、今後ともより広い視野に立った事業を展開していく素地が十分であり、ひきつき関東水域での事業の牽引役を務めることになるであろう。

東海支部

# 脈々と受け継がれる東海のスピリット

支部会報「Tell Tail」90.6、90.8 “東海支部の30年を振り返る”から

◎はじまりの10年：大橋郁夫

## はじめに

1930年代、東海地方に初めてヨットというスポーツの中からクルージングや外洋指向の流れがどのように現われ、発展してきたかについては「東海ヨット風土記」に詳説した。また、その流れの中で、わがNORC東海支部が負った役割については「東海ニュース」1977-5,6,11月号で述べた。なお、Offshore別冊「NORCの航跡30年」147頁以下も参照されたい。

1960年春結成以来の歴史を展望する参考に、関係年表を編んでみた。当初からの会員は現在ごく少数で、その保存される記録は貴重である。私の手元の資料も元より完全でないが、この機会に整理を進めて、支部事務局に保存されるようにしたい。

ただし、クラブが法人になった1964年から数年間の記録が手薄である。この頃の資料の寄贈もしくはコピーをいただける方は、ぜひ御一報賜われば幸甚である。

なお、セールナンバー3桁時代のリストを、わかる限りまとめてみた。

1974年柳原支部長、大矢支部長時代以降は、会報・記録がほぼ現在に近く定期発行され、さらに都築・小林両支部長時代に入って、組織の充実と活性化は目を見張るばかりとなり、今や全国有数の支部に成長していることは喜びにたえない。それらの時代の歴史のとらえ方についてはその頃の方々にお願いしたい。

## アバンギャルド

東海支部結成の直接の動機は〈チタ〉、〈ライラ〉の進水といってよい。本気で外洋を狙えるのはチタのグループだけ。まだエンジンも持たず、帆だけを頼りに21ftの合板艇に時には7人も詰め込み、紀伊半島から下田まで港々に精力的にツバをつけた。さらに、進水の翌年、第1回の「鳥羽パールレース」に優勝してしまった。その秋、支部最初の鬼崎～鳥羽レースはまだ湾内艇や改造艇で争われ、JOGが出揃い始めたのは3年目。その年の夏（チタ）はヨットによる八丈島初到達に成功して、NORCのクルージング・トロフィーを獲得している。

〈チタ〉の存在により、支部はオーシャンゴーイングを指向しているという看板を掲げておくことが出来たし、〈チタ〉の方から見ればNORCというバックによって、醉狂だの異端だのというヨット界内外の紙つぶてを弱める利得があった。あたかもヤドカリと貝殻のような関係である。始め数年、支部事務長としては、チタ・グループを出来るだけ自由に遊ばせ、その情報を利用して他の艇がこれをフォローし、進展する形を意図した。

チタ・グループは、第2次、第3次さらに近年のチタの廃業に至るまで、一貫して日本の外洋ヨットの尖兵であった。この様な意欲と適性を持つ人達に対し、協会運営といった管理・

後方業務を期待するのは誤りであると思う。まさに適材適所、そちらにはまた別の人才を見つけなければならない。

## ローカルとノン・オーシャンレーサー

創立当時の東海支部が、オーシャンレースのクラブどころかクルーザーのクラブでさえなく、日本ヨット協会系の企画・権威・体制からハミ出した自由型ヨットの集まりであったことは以前にも述べた。関東・関西でも初期は大同小異の状態である。このため、各支部それぞれ海況と民度に応じて安全度等ローカルルールを定めており、Y19クラスなど湾内に適した軽量艇が活発に動いていた。

1963年、NORC社団法人成りの時も、関東以外からは地方分権・連合会方式のルーズな組織構成が主張されたが、当時多発した遭難事件がテコになって、運輸省の影響下、全国一本となり、当時としては高い会費が定められることになった。

またも1970年頃、軽クルーザー問題という論争が全国的に再燃した。公益法人たるNORCが、レースを好まない艇種や人といえども事業から疎外できるのか、ということである。続く数年間にレーシング・クルーザータイプが市販艇の大多数を占めたため論争は立ち消えたが、一方、旧式化した艇や古くからの人人が一斉にNORCから脱けていった。名簿や登録票を拾ってみれば明らかである。さらに、小型の艇や近年現われてきた純クルージング・ボート、エスニック・ボートは参加のメリットが少なく、加入の望みは薄い。

レースには組織と統制がつきものである。それを好まぬ自由の民やレースに付き合いきれない側から言うなれば、加入のメリットあるクラブとは、会話のある交際であり、そこで得られる情報であろう。すなわち、クラブとはクラブハウスであり、あるいは少なくとも機関紙である。

当時の各フリートの母体である各泊地単位クラブ、あるいは舵誌が先年来取り上げている全日本クルージングネットワークなどがその解かも知れない。九州や東北にNORCと別の外洋帆走協会がある理由であろう。

少し意味が違うが、1971年頃丹羽由昌氏によって唱えられたNORA・NORC分離論、すなわちORCに直結するレースの規制・管理・対外部機関たる協会「NORA」、一方クラブ・ライフの楽しみを主目的とし、行事として全国レベルのレースを主催する個一加入のクラブ「NORC」とに機能分化させる。各フリート・ローカルクラブの独立を奨励し、そのクラブ単位でNORAに加盟・維持するという考え方も、対比して興味のあることである。

## 初期のレースあれこれ

21ft艇が主力であった初期の10年ほどは速力が低く、微風や嵐に泣いた。全艇DNFで終わったりシーズン後半に再レースを入れたりもした。

支部創立の翌年から年間総合成績を取ったが、各艇のボ

イントは、√距離(マイル)十申込艇數十1一着順位、そして年間4~5レースの内、良い方3レースの合計で争うシステムであった。

レースというよりまずクルーザーであったこの時代、各艇は予備品や所帯道具を一杯積んだまま走っていた。レジャー・ボートどころか一般船舶さえまだ少数で、陸にも口な遊び方がなかった頃、皆それぞれの海の楽しみ方や可能性を追っていた。

そんな中で、本気でレースの追及を始めたのが、初代〈ケリダ〉浅見艇長、ついで竹内オーナーの〈タートル〉、さらに〈よしこ〉といった面々である。

いち早く余分なパーツや船外機、はては床板までストリップアウトし、これをレース支援専用の軽トラックが積んでフィニッシュ港へ陸送するというシステムを始めたのが〈タートル〉である。1958年には3年連続年間総合優勝の記録となった。艇長は戸塚 宏で、後の太平洋シングルハンドレース優勝につながっていく。

1970年、伊勢湾レースはFRP量産艇〈さなる〉が勝った。白子沖回航マークは小さなテンダーボートを漕ぎ出したものであった。

## 初期艇アラカルト

セールナンバー3桁時代は、ほとんど木造・注文製作である。222〈ルナ〉は船殻のみFRPの複合艇。248〈さなる〉が東海初見FRP量産艇、BW21級であった。初期はY21・Y19級など、60隻中の20隻が合板、3隻が単板の角型船型で、他はほとんどダブルプランキングであった。

初期の艇群は「舵誌」242号に紹介されている自作艇もいくつか見え、よく走っている。

他の水域からの転入艇に面白いものがあった。615〈天城〉はあまりにも有名で、世界就航を遂げた〈白鷗〉と一緒に現在も五ヶ所にある。23〈海猫〉は、亡くなられた元内海支部の谷川氏(最近では〈寅丸〉を作られた)の艇、和船に近く単板角型で神戸商船大の松木教授設計と聞く。150〈シャーク〉は関東の関根氏の艇、B17爆撃機が運ぶライフボートの船体、ウファ・フォックス設計のものの改装である。336〈びるしゃな〉は〈どんがめ〉の準同型艇(222〈ルナ〉はそのFRPバージョン)。

いずれも東海支部に属して数年鬼崎にあった。

〈チタ〉、〈エピキュリアン〉、〈白雲〉、〈がめつや〉、〈まんぼう〉など、海外遠征をやった艇の多くが合板艇もしくは自作艇であるのは面白い。目的が先にあって、それを実現するコストと実用性を考えるとそうなるのか、伊達や流行でヨットを買うのと違うようである。

鬼崎にはJOGタイプが多かったが、風光に優れた三河湾では、快速センター・ボーダー〈青北風〉(あおぎた)とか、丸々した〈はまゆう〉など面白いクルーザーがいくつかいた。

## 海難

当水域で記憶されるべきヨットの遭難がいくつかある。幸か不幸かいずれもNORCとは直接関係はない。

戦前の1940年(皇紀2600年)元旦の朝、名古屋から伊勢神宮参りに出かけた20ft程のクルーザー〈南従事星〉号が、答志島北岸へ吹きつけられて全損、乗員2名はかろうじて上陸、漁村に収容された。風雨の中で帆装を損傷し操船の自由を失ったものであった。

1962年8月の夜半、浜名湖沖の浅場へ迷い込んだ21JOGが巻波に乗って大傾斜し、クルーが落水、同時に舵柄が抜けて失われ操縦不能となった。艇は無傷のまま投錨したが、連絡の手段もなく、一方、落水者は幸運にも岸に打ち上げられ救助を求め、艇は曳航された。外洋にまったく無経験の学生がチャーターした艇で、急に遠航を企てたものである。

1972年9月、台風通過を待って遠州灘を漂泊中のオセアン22級が、同じく巻波を被って浸水沈没、乗員2名は救命胴衣によって漂流中1名死亡、1名は岸に漂着して助かった。

1977年8月、鳥羽へ帰航中の28ft艇が、紀伊水道沖で航行不能となり、乗員3名は外国船に救助され、艇は放棄された。長途航海後で日程の余裕がなく、前線の荒天を押して续航し、乗員の疲労極度となったのが主因とされる。

1980年3月、同じく遠州灘の巻波で42ft艇から2名が落水、死亡した。艇と他の乗員は故障も無く自力で入港した。

以上第1の例は「舵」誌1941年、以下同232号、366号、464号で詳細がわかるが、いずれも不可避の外力や損傷といふものでないことに注意されたい。第1の例は古い話で、艦裝



鳥羽レース最盛期の'90年代前後は例年、盛大な前夜祭パーティが催された

の信頼性やら気象情報の制度など、まったく比較できないが、人的要素が大きいと思われる。第2、3、4の例はほとんど同じ場所、似たような状況下で起こっている。ティラーの取り付けさえよかつたら、出入り口が閉じてさえあつたら、ライフハーネスさえ着けていたら、その前に、もう少し沖に逃げていたらといった仮定が浮かんでくる。第5の例は、ほとんどの人の問題である。大した損傷もないまま放棄された艇は悲運であった。

## そこで一服

記録を読み返し年表を編んでゆくと、その意味を今更ながら考えてしまう。

1970年代の前半から、艇も人も環境も、すべてが激しく変わっていた。何よりもセーリング・ヨットがフェの一種であった時代、あるいは地球の大きさがチャレンジの対象であった時代が終わってしまった感が深い。

艇は大資本によりハイテク化し、軽くなり速くなり大きくなつていったが、その道具を通して感じられる海の色は褪せて来た。艇のむこうにはすぐ艇がいて、そのむこうには人がいるだけという、花見酒的ヨットごっこばかりを良しとしてはなるまい。

1950年代、ディンギーを駆って水平線を追っていた記憶がある。今も自分の海、自分の世界を追っている人々がある。これから何をすべきか、もしくは何をすべきでないか、一度ゆっくり考えてみる機会としたい。

## ◎10年目から20年目：大矢隆

万博で始まった1970年（昭和45年）から10年間は、オイルショックに見舞われ大変な変動期であったが、ヨット界にとっても大きな変革の10年間であった。

## 免許と船検

今までのんびりと、気ままなクルージングに、レースにとマイペースで楽しんでいたヨット乗りたちは、操縦免許・船検など法規制による締め付けに戸惑い、反発・抵抗したが、結局「泣く子と地頭」の例えそのままに受け入れざるを得なかった。

もともと小型船舶操縦士の資格はあるにはあったが、プレジャーボートや小さな漁船などは免許など縁のない存在であった。しかし、1971年（昭和46年）の運輸省通達477号により5トン未満の船でも海技資格が云々されるようになり、さらに昭和48年の通達で事実上免許がなければ乗れなくなってしまった。

免許を取得するための講習も、慣れないモーターボートで受けるしかなく（今でもそうだが）、また、1種類しかなかった免許も、いつの間にか1級から4級まで区分され、ますます細かく縛られるようになった。

船検についても、1974年（昭和49年）に、まず長さ12m以上の艇が義務づけられ、ついで1978年（昭和53年）に12m以下のヨットについても検査が義務づけられることになった。どんな船でも最低の安全装備を備えるという趣旨は大変結構ではあるが、3年に1度は検査を受けねばならない繁雑さ、やれ平水だの沿海だのどうのと、海の上に線を引いてそれ以上遠くへ出るのはまかりならぬという降って湧いたような騒ぎに、ヨット乗り達は大いに戸惑い、せちがらい世の中を嘆いた。

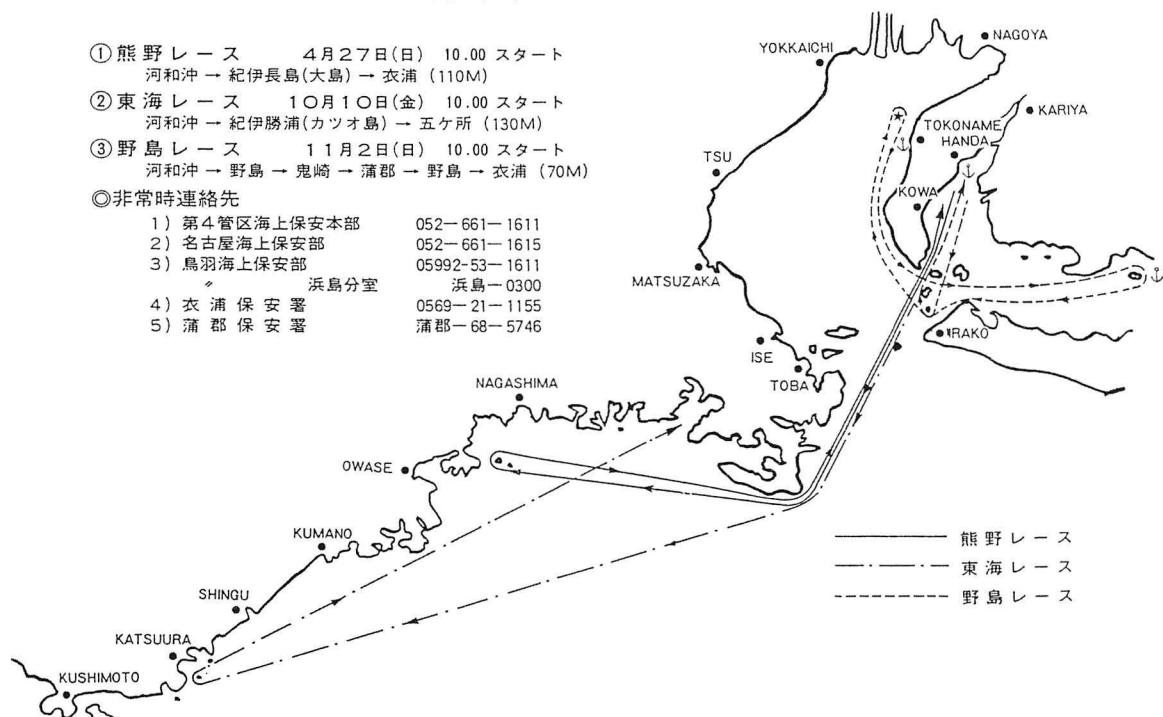
## 東海支部レース

鬼崎フリート中心であった初期の時代のレース海域も、武豊や蒲郡のフリートが盛んになるにつれ1970年代には、次第に三河湾へと変わってきた。

支部レースは1975年に再編成され、熊野レース、東海レース、野島レース、の3レースにまとめられ、あくまでも水準の高

### 昭和50年度 東海支部レース・コース

- ① 熊野レース 4月27日(日) 10.00 スタート  
河和沖 → 紀伊長島(大島) → 衣浦 (110M)
- ② 東海レース 10月10日(金) 10.00 スタート  
河和沖 → 紀伊勝浦(カツオ島) → 五ヶ所 (130M)
- ③ 野島レース 11月2日(日) 10.00 スタート  
河和沖 → 野島 → 鬼崎 → 蒲郡 → 野島 → 衣浦 (70M)
- 非常時連絡先
  - 1) 第4管区海上保安本部 052-661-1611
  - 2) 名古屋海上保安部 052-661-1615
  - 3) 鳥羽海上保安部 05992-53-1611  
浜島分室 浜島-0300
  - 4) 衣浦保安署 0569-21-1155
  - 5) 蒲郡保安署 056-68-5746



いレースということで、オーバーナイトのコースが多かった。

艇の性能が上がるにつれ、レースコースも段々長いコースが引かれるようになり、1975年には、ついに勝浦までのレース(第1回東海レース)が実施された。さすがにこれは1回きりで、それ以降は、コースが長過ぎるとして紀伊長島までに変更された。ちなみにこの勝浦までのレースの参加艇は8艇、完走は〈以穂〉、〈ブルーダックス〉、〈シースナイパー〉、〈メルキュール2〉の4艇で、コースは河和→勝浦→五ヶ所の150マイル、優勝は〈メルキュール2〉(OC25)であった(最近のレース艇はぐんと大型化して性能も良くなつたのだから、こんなレースも復活してみたらどうだろうか)。

また、パールレースへの東海からの参加艇も年々増加し、レースの運営にも深く関わっていることもあり、支部からの参加艇の成績を支部レースの年間ポイントの加えることになったのもこのころである。

支部の登録艇は、1975年頃から30ft以上の艇が増えてきた。大型の〈チタ〉や〈VIND〉は海外へ出ていることが多かったが、支部レースもだんだんと30~40ft前後の艇が主力になってきた。

支部の年間総合優勝艇は、74年の〈アヤ2〉(KQ24)、75年の〈メルキュール2〉(OC25)が小型艇の最後で、以降は76年〈なるみ3〉(PETERSON33)、77年〈CONCORD〉(ERICSON37)、78・79年〈桃太郎〉(YAMAHA 36)、80年〈なるみ5〉(PETERSON37)と大型艇で占められている。

支部所属の艇だけでは参加が少ないし、もっとオープンで大勢参加する面白いレースをやろうとの発想から、合同レースが始まったのは1976年である。その前の年に支部レースの熊野レースをオープンにしてすでに実績はあったが、合同レースを年間のシリーズとして定着させたのはこの年からである。

春の五ヶ所湾合同レースはVOC志摩ヨットハーバー、秋の東海フェスティバルは日産マリーナと、いずれも開設間もないハーバーを中心として開催されたが、ともに40艇前後の参加があり大成功であった。

翌年には伊勢湾合同レースが鬼崎と新設の津ヨットハーバーを結んで開催され、合同レースは3レースとなった。このレースは四日市フリートが結成されてからは、四日市から津へのコースになった。

東海支部のレース構想は、支部レースを頂点として、各クラブのポイントレースをベースとし、合同レースはその間を結ぶものとして組み立てられ、現在まで続いている。

## プロダクションボートの興亡

艇のタイプの流れも年とともに変わっていった。1970年にはすでにワンオフの木造船の時代から、徐々にプロダクションボートの時代に入っていたが、まだFRPは試行錯誤の時期で、強度も寿命も未知数であった。この頃ヒットした艇は、BW21・BW24に代表されるブルーウォーター・シリーズで、東海水域では〈さなる〉(BW21)が進水したのが最初であった。当時のほとんどが木造船団のなかでは抜群の走りで注目を集めた。

パールレースでもBW21・BW24は当然上位を占めることが多く、鬼崎の〈グランパス〉(BW21)が第11回(1970)のレースで優勝したのをはじめ、第10回は〈VEGA3〉(BW24)が、第12回では〈さら文〉(BW21)が優勝している。

当時の初期プロダクションボートは打倒BWシリーズを目指

し、その後、各造船所から特徴のある良い艇種がいろいろ発表された。坪ヰヨットのスプレンダーシリーズ(SP19,SP22,SP24)や、ニュージャパン系のインペリアル23、さむらい24、合気道30とか、加藤ボートのSK25、SK31、岡崎造船のFB3など、当時続々と発表された。これらが今でも各フリートで活躍している姿を見ると懐かしく、また心強い。

今や日本のヨットメーカーの中、最大の巨人であるヤマハの艇種も、当時はまだ米国設計の「ヤマハ22DX」からスタートして次の「ヤマハ25-1」が発表されたところであり、人気はいまいちであった。

これらの艇種がプロダクションボートの第1世代とすると、1972年から出現したチタのオセアンシリーズに代表される軽排水量型の艇群は第2世代といえよう。

オセアン22の出現は衝撃的で、ディンギーをそのまま大きくしたようなフラットな船型を持つ小型艇は、当時としては圧倒的なスピードであった。たまたま第1号艇〈メルキュール〉のグループオーナーであった筆者の体験では、とにかく出るレースにことごとく勝ち、しかも30ftクラスを差し置いてファーストホームする勢いはすばらしいものがあった。

この年の第13回パールレースは武豊の〈たけし〉(OC22)が優勝し、〈メルキュール〉は残念ながら2位であった。

やがてこれに続いて、OC25、KQ24、NZ25、など25ft前後の艇が出そろい、レースは白熱してきた。折りから世界的にトナーレースが盛り上がりてきて、その内で1973年に中部クオータートン協会が設立され、鬼崎・武豊・蒲郡から参加があり活発なレース活動があった。

この年の協会の中部選手権は〈美美〉(OC22)が取り、年間ポイントは〈たけし〉が取った。1976年にはクオータートン全日本選手権が幡豆の日産マリーナで開催されたが、この当時が、第2世代のプロダクションボートの最高潮の時代であった。

この頃には、すでにオセアン・シリーズは峠を越し、ファー727、ピーターソン・シリーズ、N240などが全日本の上位を競い合い、結局、関西の〈翔雲〉(N240B)が優勝した。東海の〈ゴライアス〉、〈バラフレニア〉(共にピーターソン26)、〈パンダ〉(OC22)が健闘したが、9・10・11位であった。しかし、2年後の1978年に相模湾で開かれた世界選手権では、さらに様相は一変した。参加艇のほとんどは、このレースのために設計・建造されたワンオフ艇で、すべてがストリップ・アウトされ、軽量化された純レーサーばかりであった。つまり、これまでの様なプロダクション・ボートそのままか、あるいは改造した艇ではまったく通用しない時代に入ったわけである。

かくして、第2世代のプロダクション・ボートの時代は過ぎ、クオータートンの全盛期も終わりを告げて、ハーフトン以上の大型化した、IORレーサーの時代へと移っていった。1970年代のプロダクション・ボートの変遷を、主に小型艇の立場から追ってみたが、30ft以上でも興味ある名艇がいくつかあるけれど、独断と偏見により今回は割愛し、別の機会に譲りたい。

※

NORCも10年以上経つと所属艇も増え会員も増え組織も大きくなり、それまでの仲間内だけでのんびりやっていくというような運営は許されなくなってきた。

クルーザーのレースを開催するスポーツ団体的一面と、大洋帆走艇の組織団体として立場を明確にして、新たに発生してきた免許や船検の問題などにきちんとした発言をしていくと

いう、公益法人の一面を併せ待たねばならぬため、会員の間でもさまざまな議論が湧き上がった。

1970年代に入るとNORCも会員が増加してきたため、総会を開催にあたって定足数を確保するのに困難をきたしていた。事実、支部の総会でも本部の総会でも委任状不足で流会となつたこともあった(それ以前でも厳密には成立していないという記事が会報で見受けられるが、総会の定足数が問題にあつたのは1975年前後の時期だけであった)。とにかく会員数が3,000人以上にも膨れて、しかも全国に散らばってきたとき、その過半数の委任状を集めることは至難の業で、事務局は大変な苦労を強いられた。小規模な団体からスタートして全国的な大組織になってきたとき、数々の矛盾が発生するのは当然の成り行きであるが、この時代には会の組織や運営について会員の間で長い間真剣な議論が交された。

やがて定数が改められ、代議員制度が取り入れられるなど、組織の見直しが図られ、必死の委任状集めの苦労は終わった。その過程で数々の軋轢もあり、渦の中で執行部はもみくちゃにされたが、多くの支援者に支えられ、会はますます順調に発展した。

レースについても、参加艇が増加し国際的なレースが開催されるようになり、段々とシビアな運営が要求されるようになった。

パールレースの参加艇も1969年に26艇であったが、1975年には121艇とわずか6年で100艇を超えるようになった。海外のレースへの参加も増え、国内で世界レベルのレースを開催するなど、レースのレベルも国際的となった。

1972年には、第1回沖縄レースが開催され、〈チタⅢ〉は平均8ノット以上という快速で他の11艇をはるかに離して優勝した。〈チタⅢ〉はその前年の香港～マニラレースでも優勝している。

1975年には、沖縄海洋博のイベントとしてハワイ～沖縄レースが開催され、東海からは〈VIND FEMPE DEL〉と〈DIC CHITA〉が参加し、シングルハンドの部門では戸塚氏の〈WING OF YAMAHA〉が参加し優勝したのは、記憶にある人も多いと思う。

1978年には「クオータートン世界選手権」が関東水域で開催されたが、軽量艇やセンターボーダーなど過激なデザインの艇が多く、果たせるかな強風のレース展開の中で水没やディスマストなど事故艇が続出し、「これが艇の高性能か?」と安全性が提起された。さらに、翌年1979年に英国のアドミラルズカップレースでは600マイルのファストネットレースで60ノットをオーバーする猛烈な時化に遭遇し、302艇の参加艇の中で217艇がリタイアしたが、77艇がノックダウンを経験し、船体放棄17、行方不明(沈没)5、死亡人員15という悲劇となった。この惨事は艇の安全性とクルーの鍛錬について、再び重要な問題を提起した。

レースの安全規則は1960年代からNORC独自の安全規則が規定されレースに適用されていたが、1971年にNORCから初めて渡辺氏がORC会議に出席し、IORレーシングルールがNORCに導入されるとともに、ORC安全規定もIOR艇に適用されるようになり、NORC安全規則との二本建てとなつたが、1975年にNORC安全規則はORC規定を取り入れて一本化され現在に至っている。

東海支部独特の行事である安全フェスティバル(現在の東海フェスティバル)は、1972年に伊良湖沖で開催され、各地のフリートから多数の艇が集まつた。この行事に集まる艇のため

にフリート毎に集結レースもあり、けっこう盛り上がりを見せた。

安全フェスティバルは1975年から幡豆沖に会場を移し、その後も幡豆や衣浦などで開催されている。

レーティングルールはさまざまな艇が競うクルーザーの世界では不可欠なものであり、完全に公平なルールは有り得ないため、レースの創世紀以来さまざまな試行錯誤が行われ今日に至っている。NORC本部や東海支部でも1970年から1980年に至る10年間、かなりの変遷があった。過去にも支部ニュースなどで富川氏が解説されておられるが、これらの経緯についても少し触れたい。

1979年に、それまで10年近く続いたNORCルールからRORCに準拠した新ルールに改変された。そして、1971年の八丈島レースから正式にIORが採用された。

1972年のパールレースはIORとRORC(NORC)の二本建てであったが、1973年にはこれに簡易レーティングであるNORC-Sクラスが試用され三本建てとなった。NORC-Sは北米のNAYRUを準用したもので計測が簡易化されたが、ばらつきが多く改訂が続いた。

1974年にはRORCがなくなり、パールレースはIORとNORC-Sになった。改訂されたNORC-Sは1975年から本部レースで正式に採用され、NORC-Nと呼ばれるようになった。

東海支部では、富川氏を中心とした計測委員会で独自に簡易レーティングに取り組み、1975年に新ルールが制定され、東海-Sとして東海支部のレースに全面的に採用されるようになった。

IORは最も信頼できるルールとして徐々に艇は増えたが、手間がかり計測料が高いということで普及に手間取ったために、量産艇のハルの計測値を標準化して手間をはぶこうという趣旨のJORが制定され、1979年から全国的にスタート。それとともにNORC-Nは廃止になった。1979年のパールレースからレーティングはJOR一本にまとめられた。

東海支部のレースはJORと東海-Sの二本建てで1979年まで続いたが、1980年からは支部レースはJORのみとなり、合同レースはJORの統計データから割り出した艇種毎のレーティングをテスト的に採用し、それまでの東海-Sは事実上終了した。

この合同レースで採用したレーティングはJORの普及が広まるにつれ、確度が高くなつたので、あらためて東海-Sレーティングとして支部で採用され、合同レースのレーティングとして最近まで使われていた。なお、この統計的な方法は各地の水域でも採用された(内海支部ではコンピュータ方式と呼ばれた)。

本部のレースはIORとJORが継続して使われ、しばらく簡易レーティングはなかったが、1986年に至り北欧のSCANDICAPを基にしたクーザーレーティングが簡易レーティングとして登場し、今日に至っている。

振り返ってみると、じつに目まぐるしい変遷であるが、これも公平にレースを実施するための努力の跡であり、見方を変えれば、レース主催者と参加者あるいは艇の設計者とのイタチごっこの結果もある。今後もあくなき努力が続けられるであろう。

## ◎JSAFになってから

JSAF外洋東海支部 専務理事：坂谷定生

私にとってこの1年は、NORCに対する最後のご奉公の年であります。

一昨年12月、東海支部において理事に選任されたとき、NORCとして最後期の理事であること、すなわち第一の任務は、JYAとの統合であることが前提にあったわけですので、その当時大変なことになったなあと思いつながら、統合に向けての調整などをさせてもらいましたが、一年余りの期間が長くもあり、短くもありました。

さて、いろいろ紆余曲折はありましたが、平成11年4月1日をもって、NORC、JYAはなくなり、JSAPとしておたがいに手を取り合って再出発したわけであります。

それでは「これからどうなるのか」と思われる方があるかと思いますが、私は今までと変わらないと考えています。なぜかといいますと、東海支部は統合前に将来を見据えて、会の会則や組織のあり方を見直し、統合後直ちに対応できるよう準備してきたからです。例えば、新規則では新たに「クラブ会員」の規定があるように、以前にも増して前向きに考えておりまして、東海水域における外洋ヨットの仲間が、より楽しくより親しくなればということで考案したものです。

ただ、NORC時代と違う点は、組織上本部・支部が一体ではなくなったということです。すなわち、外洋東海支部というものの独自性が強くなつた一方で、それなりの責任も負うことになります。

このような変革後、外洋東海支部への正会員の入会が激増しておりますし、前述のクラブ会員にも伊勢湾・三河湾の全てのヨットクラブが入会していただきました。

このことについては、大変喜ばしく思っておりますし、東海水域の外洋ヨット界の前途洋洋々たるものを感じます。

さらに外洋東海支部は、鳥羽パールレースやエリカカップなど、大きなイベントを保持しており、今後JSAPにおける外洋帆走部門の中心になっていくと確信していますが、より発展していくためには、会員各位の協力が不可欠です。

これからも、東海水域のセーラーの方々には、レースにクルージングに精を出され、安全で健康的な海の生活を楽しめ、イベントにどしどし参加されることを希望し、お待ちしています。

## NORC東海支部は東海地区12のフリートで活動しています。



NORC会員艇は、東海地区12のフリートで、それぞれのマリーナ、ハーバーを中心に行活動を進めています。各レースの開催海面へは、各艇事前に回航し、集まります。この東海地区は、ニッポンチャレンジの練習海面に選ばれた三河湾を始め、ロングレースが引ける伊勢湾、大小の島や美しい湾、入江が点在する伊勢・志摩など、ヨットティングが楽しめる魅力いっぱいのエリアです。

# NORC東海支部 年表

|      |  |  |
|------|--|--|
| 1932 | 東海地方に組織的ヨット活動始まる<br>日本ヨット協会創立  | 7.29 〈チタ〉ロスアンゼルス着、日本艇初の合法的渡航   |
| 1934 | 東海YC、伊勢・三河湾大巡航   | 9.24 台風20号西宮を直撃、〈ふじやま丸〉大破  |
| ~ 45 | 8 第2次世界大戦  | 10 東京オリンピック(江ノ島事件)   |
| 1946 | 11 第1回国体ヨットレース(琵琶湖)  | 10.11 東海支部蒲郡(西浦)レース(ライラ)   |
| 1948 | 5 海上保安庁創設  | 2.21 〈タートル〉伊勢湾ブルーリボン、鬼崎・波切320分   |
| 1950 | 8 第1回中日伊勢湾長距離ヨットレース<br>9 第5回国体ヨットレース(半田)   | 4.11 東海支部四日市レース  |
| 1951 | 5 CCJ 大島レース始まる<br>~ 東海水域デインギーの大航海時代始まる   | 5. 1 熊野(尾鷲)レース   |
| 1952 | 2 JOG(ソブラン)太平洋横断   | 6 NORC京都支部発足(後の近畿北陸支部)   |
| 1954 | 1 CCJ改組 日本オーシャン・レーシングクラブ結成(関東)   | 7.11 東海支部 三河湾・四日市フリート活動活発化   |
| 1957 | 3 NORC館山レース参観(大橋)<br>鬼崎港のヨット施設開く(名大)   | 東海支部鳥羽レース  |
| 1958 | 5 NORC瀬戸内海支部結成<br>~ 大島レース参加(大橋)<br>7 神子元島レース参加(丹羽、吉田)<br>9 〈シンシア〉(小町)進水(名古屋クルージング・クラブ)<br>~ 10 〈チタ〉進水、紀伊半島各港歴訪開始   | 22 NORC神戸・横浜レース遭難機帆船を救助<br>愛知県蒲郡ヨットハーバー(三谷)完工  |
| 1959 | 10 NORC東海支部結成<br>安全規則・東海3種制定<br>8. 9 第1回鳥羽バールレース(チタ)優勝<br>10.15 土井委員長来名、関東支部寄贈カップ持参する<br>10.22 第1回鬼崎・鳥羽レース(ささかぜ)<br>12. 7 支部会にてレースポイント制、TCF制採用<br>支部ニュース発行<br>この頃の支部会会場「モナミ」   | 9.26 東海支部蒲郡レース   |
| 1960 | 4.15 第1回鬼崎・四日市レース(ライラ)<br>7. 8 第2回鬼崎・鳥羽レース(ライラ)<br>7.28 第2回鳥羽バールレース(どんがめVI)<br>~ 8 第1回鳥羽・大王・鬼崎レース(ルナ)<br>8 〈チタ〉ハ丈島初航成功 NORCクルージングトロフィ獲得<br>10.15 第1回鬼崎・蒲郡レース(ネービーブルー)<br>各支部でセミナー、講習会しきり<br>この頃の支部会会場「プランタン」   | 10.23 11 〈チタ〉吉田ら、トランസパック完航後帰国<br>(以下定例レース略)  |
| 1961 | 4.23 第1回鬼崎・四日市レース(ライラ)<br>7. 8 第2回鬼崎・鳥羽レース(ライラ)<br>7.28 第2回鳥羽バールレース(どんがめVI)<br>~ 8 第1回鳥羽・大王・鬼崎レース(ルナ)<br>8 〈チタ〉ハ丈島初航成功 NORCクルージングトロフィ獲得<br>10.15 第1回鬼崎・蒲郡レース(ネービーブルー)<br>各支部でセミナー、講習会しきり<br>この頃の支部会会場「プランタン」   | 1966 4.24 佐島マリーナ開設   |
| 1962 | 4.15 東海支部オープントレース(ライラ)<br>4.17 第1回東京ボートショウ<br>5. 5 第2回鬼崎・蒲郡レース(ルナ)<br>5.27 東海支部白子ランデブー<br>7. 7 第3回鬼崎・鳥羽レース(ルナ)<br>7.28 第3回鳥羽バールレース(バレリーナ)<br>8.13 〈マーメイド〉堀江謙一 単独太平洋横断成功<br>8.19 東海支部大井ランデブー<br>8.27 浜名湖沖遭難事故<br>9. 9 〈ヤワイヤ〉日本周航完成(自作艇・冒険クラブ・京都)<br>9.23 第2回鬼崎・四日市レース(ケリダ)<br>11 魔の初島レース<br>12. 6 東海支部月例会・第1回「喜多八」                              | 5.21 東海支部パーティ開催<br>7 鳥羽バールレースに(ストームフォーゲル)参加<br>8. 6 東海支部と蒲郡YC親睦会、三谷ランデブー<br>8. 7 三河湾レース、非登録艇も参加<br>8.28 第8回NORC全国理事会 於鬼崎荘、支部長旗制定<br>鬼崎ハーバー充実計画(常滑市発議、関係各団体)<br>鬼崎ポイントレース始まる。   |
| 1963 | 1.24 NORC各支部・組織再検討進む<br>東海支部安全アピール(1月例会)<br>2 レース運営要項<br>4 第3回鬼崎・四日市レース(全艇DNF)<br>5. 4 第1回浜島・鬼崎レース(チタ)<br>~ 波切・鬼崎レース(ライラ)<br>名鉄西浦マリーナ開業<br>鬼崎ヨットハーバー協議会結成、係留施設統一計画<br>7.25 NORC全国合同委員会 於鳥羽   | 1967 2 NORC西内海支部発足<br>5. 3 第1回八丈レース(鳥羽発)(チタ)優勝<br>NORCレース旗改正、現行の四角旗となる   |
| 1964 | 26 第4回鳥羽バールレース(竜王丸)<br>~ 鳥羽・神島・大井レース(ライラ)<br>9 '63年トランസパック(コンティッサ)の福吉氏を例会に招待<br>10. 7 秋の鳥羽レース(さゝかぜ)<br>20 蒲郡レース(ネービーブルー)<br>東海支部アンケートをまとめる<br>社団法人日本外洋帆走協会発足 関谷俊哉会長<br>4.12 鬼崎ヨットハーバー大会開く<br>4 第1回名古屋ボートショウ<br>5. 3 東海支部野島レース(ケリダ)<br>5 〈チタ〉沖縄へ 占領下、日本ヨット初航<br>東海支部海技教室始まる<br>7 関西ヨットクラブ完成(西宮)<br>東海支部鳥羽レース(ライラ)<br>7.25 第5回鳥羽バールレース(ふじやま丸)の応援 | 5.28 (シブシーモス)チエスター単独世界周航完成<br>6.24 東海支部安全フェスティバル 鬼崎<br>7. 9 衣浦フリート結成、衣浦ランデブー・レース<br>7.13 (コラーサ)鹿島、太平洋横断最小艇記録<br>8.19 蒲郡ランデブー(竹島ホテル)三河湾レース<br>NORC軽クルーザー問題特別委員会設置<br>三河湾ポイントレース始まる<br>1968 1 〈タートル〉3年連続年間総合優勝、NORC会長杯<br>東海支部「NORC-HANDBOOK」発行<br>~ 雜則により名簿整理 |
| 1965 | 10.11 東海支部蒲郡(西浦)レース(ライラ)<br>2.21 〈タートル〉伊勢湾ブルーリボン、鬼崎・波切320分<br>4.11 東海支部四日市レース  | 4. 5 自衛艦乗船実習(帆船実習は中止)<br>4.23 東海支部造船懇話会(名鉄グランドホテル)<br>11 アマ無線技士講習始まる<br>シーボニアヨットクラブ開業  |
| 1966 | 5. 1 熊野(尾鷲)レース   | 1969 2. 8 東海支部第7回海技教室(天測)<br>3. 9 ~ 第8回 ~ (初步海技)<br>3 第1回太平洋シングルハンドレース(ベンデュック)<br>4. 6 伊勢湾ポイントレース始まる<br>4 ノックスジョンストン単独無寄港世界一周完成<br>5.27 東海支部5周年「外洋帆走の夕べ」(中小企業センター)<br>5 〈シーシャープ〉アダムス夫人女性単独太平洋横断<br>VOC志摩ヨットハーバー準備進行する<br>(215)奄美方面巡航                         |
| 1967 | 6 NORCだより創刊(本部)<br>8.27 〈がめつや〉竹内美好、シスコより単独航、和具帰着<br>10.10 伊良湖にて救助訓練・パーティ始まる<br>〈白鷗〉(サンス)〈カリゾン〉帰着   | 1970 1. 3 〈チタ〉'69トランസپاک、南太平洋巡航後香港着<br>30 ~ チャイナシーレース優勝、(エビキュリアン)2位<br>6 NORCだより創刊(本部)<br>8.27 〈がめつや〉竹内美好、シスコより単独航、和具帰着<br>10.10 伊良湖にて救助訓練・パーティ始まる<br>〈白鷗〉(サンス)〈カリゾン〉帰着  |
| 1968 | 6.29 小型船舶操縦士受験案内<br>東海支部第7回海技教室(天測)<br>3. 9 ~ 第8回 ~ (初步海技)<br>3 第1回太平洋シングルハンドレース(ベンデュック)<br>4. 6 伊勢湾ポイントレース始まる<br>4 ノックスジョンストン単独無寄港世界一周完成<br>5.27 東海支部5周年「外洋帆走の夕べ」(中小企業センター)<br>5 〈シーシャープ〉アダムス夫人女性単独太平洋横断<br>VOC志摩ヨットハーバー準備進行する<br>(215)奄美方面巡航   | 1971 2 NORCにIORによる計測採用<br>3 第1回相模湾SSCRシリーズ始まる<br>6. 6 昭和46年度東海支部海技教室(アナポリス・シーマンシップ)<br>6. 7 衣浦フリートシリーズレース始まる<br>6.29 〈白雲〉榎原伊三ら、世界周航から衣浦帰港<br>〈秋津州〉帰港<br>7 〈アジス〉ミルンズウォーカー女性単独無寄港大西洋横断<br>9.20 富貴泊地利用申込始まる   |
| 1969 | 10.20 E.G.VAN DE STADTを囲む会開催(ナゴヤキャッスル)<br>「最近の東海支部の問題」事件、各委員会更新  | 1972 2 東海支部簡易計測法実施<br>4.29 第1回沖縄・東京レース(チタ)優勝:108時間32分<br>5.15 沖縄祖国復帰<br>6 MCC(三河湾クルージングクラブ)姫島レース<br>~ 8 第1回中部クオータートンレース、各トナークラス活発<br>オセアン22現わる、艇の新世代開く   |

|      |      |   |             |  |   |
|------|------|---|-------------|--|---|
| 1973 | 4    | 第4次中東戦争、オイルショック   |             | 3  | 年末パーティーに〈オケラV〉多田雄幸氏を招待                            |
|      | 5    | ベトナムからアメリカ撤兵  |             |  | 会員数／410 所属艇／86 会友艇／25                             |
|      | 9    | 第1回ワットブレッド世界一周レース始まる  |             |  | TOKAI-S 採用、NORC簡易ハンディキャップシステム運用の検討                |
| 1974 | 12   | NORC駿河湾支部結成   |             | 8  | 第27回鳥羽バールレース／123艇、744名、本部「朝雲館」                    |
|      |      | 船検始まる   |             | 12   | YAMAHA OSAKA CUP メルボルン—大阪ダブルハンドレースに〈ベンガルII〉丹羽夫妻出場 |
|      | 5.4  | 〈マーメイド〉堀江、単独無寄港世界一周完成   |             |  | 11月に〈ベンガルII〉壮行会(華寿殿)                              |
|      | 7.28 | 〈信天翁〉青木、単独世界周航、ホーン岬通過最小艇津、伊勢湾海洋スポーツセンター開業   |             |  | 日本丸豊橋港入港記念ヨットレース27艇参加                             |
| 1975 |      | NORC安全規則改訂、軽クルーザー廃止   | 1987        | 年間総合優勝〈スーパーバールーシー〉、合同レース〈オセアニッド〉   |   |
|      | 9    | 〈ウイングオブヤマハ〉戸塚、第2回太平洋シングルハンドレース優勝  | 3           | 会員数／441 所属艇／86 会友艇／25  |   |
| 1980 | 3    | 〈VIC ORACLE〉天竜川河口にて遭難、1名遺体で収容、1名不明  |             | 春の野島レース、熊野レース、秋の野島レース、エリカ記念合同レース、五ヶ所湾合同レース、伊勢湾合同レース、津合同レース、東海フェスティバル合同レース、スプリングシリーズ、オータムシリーズ |   |
|      | 6    | 沖縄・東京レース〈シンドバッド〉、〈バラフレニア〉、〈ナチ〉参加〈シンドバッド〉2連勝   |             | 熊野レース、東海レースコース変更：熊野：五ヶ所湾+10マイル、東海：30マイルデイレース   |   |
|      | 7    | 鬼崎／11、三河湾／10、武豊／21、富貴／10、鳥羽／6、五ヶ所／11、四日市／14、幡豆／21、会友艇／25、会員／422   |             | エリカ記念合同レース新設／74艇   |   |
|      | 8    | 会員数／380 所属艇／104 会友艇／25  |             | クルーザーレーティング計測講習会、東海S、JOR併用   |   |
|      | 8    | 第21回鳥羽バールレース／117艇／東海34 769名 体験乗船 第2回パンナムクリッパーカップに〈朝鳥〉参加   |             | 電話級無線通信士講習会、エリカ号講演会  |   |
|      | 12   | 年間総合優勝〈NARUMI-V〉、合同レース〈MEER-V〉  |             | 第8回ミニトン全日本開催へ  |   |
|      |      | レース参加状況／支部レース：延べ36艇、228名／合同レース：126艇、646名  |             | 前年鳥羽フリート解散津フリートに併合、伊勢フリート設立  |   |
| 1981 | 2    | 代議員会：東レシャンピア 会友艇 財務委員会設置 支部長／都築勝利   | 8           | 第28回鳥羽バールレース／〈ホライズン5〉総合優勝、参加97艇、534名、直前に石原裕次郎氏死去   |   |
|      |      | 臨時 8.0西垣夫人から50万円の寄付、30万円にて無線設備購入／桃太郎ハウス   |             | 〈ビンド7〉が世界で初めて中国長江を遡行、南京往復  |   |
|      |      | 通信委員会設置   | 2           | 4月、ニッポンチャレンジアメリカ杯1991委員会発足 年間総合優勝〈ブーメラン〉、合同レース〈チアフル5〉  |   |
|      |      | 津フリート設立、東海支部基金設立、野島レース、熊野レース、東海レース、五ヶ所湾合同レース、伊勢湾合同レース、東海フェスティバル、スプリングシリーズ、オータムシリーズ JOR外洋レース指向                       | 東海ニュースワープロ化 |  |   |
|      |      | 沖縄レース／〈ビンド〉、〈シンドバッド〉 小笠原レース／〈ナチ〉、〈丸玉丸〉、〈モランボン〉、〈飛鳥〉   | 3           | 会員数／447 所属艇／84 会友艇／30  |   |
|      | 8    | 第22回鳥羽バールレース／117艇、771名／東海34艇 東海ニュース   |             | 支部レースはIOR,JOR,クルーザーレーティング、合同レースはプラス東海S   |   |
|      | 12   | 会員数／416 所属艇／108 年間総合優勝〈MEER-V〉  |             | クルーザーレーティングは非会員でも受験可能  |   |
| 1982 | 3    | 支部長／小林義彦 全日本クラス別選手権   |             | 鳥羽バールレース、AコースIOR,JOR／BコースIOR,JOR、クルーザーレーティングの3レース  |   |
|      | 6    | 豊橋港開港10周年日本丸寄港記念ヨットレース 45艇参加  |             | 支部ルール委員会、財務委員会、12メータ特別委員会設立  |   |
|      | 8    | 第23回鳥羽バールレース／105艇、667名  |             | 2月、蒲郡市にニッポンチャレンジベースキャンプ建設着手  |   |
|      |      | 第6回沖縄・東京レースに〈エピキュリアン〉、〈シンドバッド〉、〈ナチ〉、〈バラフレニア〉、〈ビンド〉、〈モランボン〉出場  | 5           | 全日本ミドルボート選手権、三河湾オープンレース開催  |   |
|      |      | 〈エピキュリアン〉がファーストホーム  |             | 6月に小笠原針之岩へ〈碧南 白雲〉、〈フジ〉、〈フライング〉が挑戦  |   |
|      | 10   | 全日本クラス別選手権、第4回ミニトン全日本選手権東海水域で開催   |             | 会報名称：「Tell Tail」に改称  |   |
|      | 12   | 会員数／427 所属艇／107、鬼崎／12、三河湾／14、武豊／20、富貴／11、鳥羽／6、五ヶ所／7、四日市／10、幡豆／17、津／6、会友艇／42   | 6           | 第3回海の祭典／名古屋港にて開催、〈マリガランテ〉入港、12m級による模擬マッチレース  |   |
|      |      | 年間総合優勝(長良)、合同レース〈CARRERA〉   |             | 2エリカ記念三河湾合同レース／71艇   |   |
| 1983 | 3    | 碧南フリート設立  |             | 鳥羽バールレース／伊勢湾フェリー〈あつみ丸〉船上にて艇長会議／前夜祭実施   |   |
|      |      | 野島レース、熊野レース、東海レース、五ヶ所湾合同レース、伊勢湾合同レース、東海フェスティバル、津合同レース、スプリングシリーズからオーブニングシリーズへ、東海チャンピオンシップ、東海チャンピオンシップにおいてフリート対抗レース実施 | 8           | 第29回鳥羽バールレース／128艇、944名、始めてのゼネラルリコール、信号艇設置、〈マリガランテ〉号見送り                                       |   |
|      | 8    | 第24回鳥羽バールレース／97艇、663名、〈ビンド7〉2年連続ファーストホーム  |             | 10 9月にクルーザーミーティング 開催／鳥羽あらみ荘前   |   |
|      | 9    | 第3回小笠原レースに〈ナチVIII〉がファーストホーム   | 11          | 10月／富貴ヨットハーバー完成  |   |
| 1984 | 1    | 会員数／429 所属艇／109   |             | ニッポンカップ国際マッチレース東海水域選抜実施  |   |
|      |      | 野島レース、熊野レース、東海レース、五ヶ所湾合同レース、伊勢湾合同レース、津合同レース、東海フェスティバル、年間総合優勝(長良)、合同レース(長良)  | 12          | 年間総合優勝〈ブーメラン〉、合同レース〈シュビュバ〉   |   |
|      | 7    | 第1回国際障害者レジャーレクリエーションスポーツ大会に協力   |             | フリート／鬼崎、三河湾、衣浦武豊、衣浦富貴、五ヶ所、幡豆、四日市、津、碧南、伊勢 10フリート  |   |
|      | 8    | 第25回鳥羽バールレース／108艇、756名 Tシャツデザイン募集   | 3           | 会員数／519 所属艇／92 会友艇／30  |   |
| 1985 | 1    | 会員数／442 所属艇／96  |             | 全レース／クルーザーミーティング適用   |   |
|      |      | 野島レース、熊野レース、東海レース、五ヶ所湾合同レース、伊勢湾合同レース、津合同レース、東海フェスティバル スプリングシリーズ、オータムシリーズ、東海チャンピオンシップ                                |             | 合同レースも合わせて年間9レース、第3回エリカからNTTがスポンサー   |   |
|      |      | 第7回沖縄・東京レースに〈ナチ〉、〈ビンド〉、〈丸玉丸〉出場、〈ナチ〉ファーストホーム、優勝  |             | 熊野レース／スプリングシリーズ中に開催、スプリングシリーズ／五ヶ所湾で実施  |   |
|      |      | 年間総合優勝〈スーパーバールーシー〉、合同レース〈フローレス〉   |             | オータムシリーズ／ピックボートレース(蒲郡)と同時開催  |   |
|      | 3    | 会員数／408 所属艇／95 会友艇／26   | 4           | 渡部起世氏〈ボヘミアン〉進水／世界一周航海へ   |   |
|      | 8    | 第26回鳥羽バールレース／100艇、722名  | 6           | 第30回鳥羽バールレース／145艇、1130名、30回記念フラッグ鳥羽市から全艇に贈呈  |   |
| 1986 | 1    | 会員数／454 所属艇／95 会友艇／26   |             | 〈エクサドア〉スプリングシリーズに参戦  |   |
|      |      | 津合同レースを南勢町30周年記念レースに変更  | 10          | 第3回エリカカップレース／86艇   |   |
|      |      | 年間総合優勝(ナルミ6)、合同レース〈チアフル5〉   | 12          | 年間総合優勝〈ホライズン6〉、合同レース〈ジャスト6〉  |   |
|      |      | 12月パラオ観察旅行、戸塚裁判、エリカ帰港   | 5           | 5月例会／林賢之輔氏ヨットデザインの講演   |   |
|      |      | 11月東海フェスティバルにてナビゲータコンテストを実施   | 3           | 会員数／569 所属艇／90 会友艇／48  |   |
|      |      |   | 5           | 4月22日／ニッポンチャレンジACボート進水／約140艇がお祝いに集合  |   |
|      |      |   | 6           | 第4回NTTエリカカップ／119艇、ニッポンチャレンジから〈スーパーサンバード〉、〈チャレンジ1〉、〈チャレンジ2〉とクリスティクソン親子参加                      |   |
|      |      |   | 8           | 第31回鳥羽バールレース／165艇、1315名、東海／40艇、  |   |

|      |  |      |   |
|------|--|------|---|
|      | Aコース(チャレンジャー)総合優勝  |      |   |
| 10   | 10月7日／東海フェスティバルにデニスコナー氏招へい、デニスコナーカップを受領、大儀見薰氏の訳で講演会／クリスディクソン親子も参加<br>9月19日の台風19号で各フリート被害発生<br>11月例会／フッド：戸谷寿男氏、セーリングテクニック講演   | 1995 | 会員数／684 所属艇／95 会友艇／120<br>年間総合優勝／IMS:《セクシーユー》、CR:《カレラ》  |
| 12   | 第2回YAMAHA OSAKA CUP メルボルン－大阪ダブルハンドレースに《ベンガルII》、《ホライズン》邑瀬氏ほか出場、12/2新川港出港<br>11/11、第1回デニスコナーカップ開催<br>11/21、ニッポンチャレンジチーム壮行会   | 1    | 94.11例会／4年間のヨーロッパクルージングを終えて帰国した、「松崎夫妻」の講演   |
| 1991 | 3 会員数／576 所属艇／89 会友艇／64<br>CR88からCR89へ移行、2/24、富貴にてCR計測講習会開催<br>オープニングレース、五ヶ所湾レース、NTTエリカカップ、東海チャンピオンシップ、デニスコナーカップ、ムーンライトレース、バールレースを含めて年間8レース<br>10月／第1回ムーンライトレース開催<br>CR艇の参加を促すため合同レースをオープンレースに名称変更<br>五ヶ所湾レースに津スタートを追加、第2レースを五ヶ所からの矢実施<br>年間総合優勝《チャレンジャー》、合同レース《CHANCE3》<br>亀崎フリート設立／11フリートに                               | 3    | 会員数／690 所属艇／95 会友艇／120<br>御津フリート、12番目のフリートとして設立   |
| 7    | 第5回NTTエリカカップ／127艇  | 3    | 会員数／690 所属艇／95 会友艇／101<br>三河湾周遊、五ヶ所湾往路、復路、NTTエリカカップ、野島レース、ムーンライト、デニスコナー、伊勢湾合同、東海東海チャンピオンシップ、五ヶ所湾でオープンレースを実施し、鳥羽パールも含めて年間11レース   |
| 8    | 第32回鳥羽パールレース／185艇、1517名、東海／37艇、本部「鳥羽グランドホテル」に変更  | 3    | 会員数／690 所属艇／95 会友艇／101<br>36回鳥羽パールレースにて安全セミナー開催<br>5月に第7回クルーザーミーティングを五ヶ所湾にて開催、賛賀へ   |
| 12   | 11月／第3回クルーザーミーティング、阿児湾：パールマリーナにて開催、8艇参加<br>年間総合優勝／IOR.JOR:《チャレンジャー》、CR:《チャレンジャー》<br>オープニング（三河湾周遊）、五ヶ所湾1.2、NTTエリカカップ、ムーンライト、東海チャンピオンシップ、デニスコナー、野島レース、8月クルーザーミーティング<br>第2回デニスコナーカップ  | 8    | 6月VHF海岸局「ちたよと」知多半島・片名「チッタナボリ」に設置<br>第9回NTTエリカカップ／177艇、「試験的航路権規則および定義」適用<br>エリカカップレースに巡視船《みづほ》、ニッポンチャレンジの南波氏参加<br>安全検査料支払方法事前振込に変更   |
| 1992 | 3 支部事務局にパソコン導入<br>レーティング／IOR.IMS.CR 取得状況／IOR:25.IMS:3.CR:144(非会員艇を含む)<br>会員数／596 所属艇／90 会友艇／85<br>衣浦4フリート合同「衣浦合同レガッタ」開催、年間3レース、参加約70艇<br>年間5回の例会を各委員会で分担企画   | 10   | 10 第36回鳥羽パールに「ちたよと」運用<br>第36鳥羽パールレース／138艇、1157名、A3-IIMS《フローレス》、B3-SCR《サイキ》優勝<br>9月例会において祝賀会開催／キャブテンズダイナー<br>支部パソコンネットワーク開設<br>6月VHF海岸局「ちたよと」開局記念式典<br>支部基金から200万円弱を負担<br>日産マリーナ東海にてMUMM36クラブレース開催<br>8月東海フェスティバルにおいてニッポンチャレンジ山崎会長、原健氏講演 |
| 4    | 3月例会「緊急事態発生時の対処の仕方」講習会開催   | 3    | 2月に丹羽由昌氏死去／御遺族から支部基金に100万円の寄付<br>会員数／615 所属艇／90 会友艇／118<br>国際VHF普及のため船舶局機器斡旋<br>7月20日海の日／国民の休日になる   |
| 7    | 第6回NTTエリカカップ／172艇<br>92上期 会員数／642 所属艇／95<br>92下期 会員数／595 所属艇／89 会友艇／89<br>第33回鳥羽パールレース／150艇、1238名、通信手段とライフライトの「鳥羽パールレース特別規定」開始<br>前夜祭を屋外にて、サンバパーティー「鳥羽でサンバ」Tシャツデザイン公募開始<br>東海フェスティバルに「ウィットブレッド世界一周レース」に参加する《YAMAHA》のロス・フィールド、小松一憲氏、ニッポンチャレンジの松原氏ほか参加<br>年間総合優勝／IOR.JOR:《JUST6》、CR:《CHIGUSA》<br>年末パーティーにて「ミスフレンドシップ」コンテスト実施 | 1997 | 3 2月に日本丸、海星、あこがれのパールレース見送り<br>四日市の海の祭典に3艇の伴走として70艇がパレード<br>第1回伊勢湾マリンカップ開催／ACボートとともにレース実施、河芸沖<br>第10回NTTエリカカップ／170艇<br>第10回エリカカップ前に市民体験レースを始める<br>第37回鳥羽パールレース／94艇、785名<br>(TAKE1)、(JUST7)、(XDream)ハワイケンウッドカップ参加                         |
| 1993 | 3 会員数／595 所属艇／89 会友艇／89<br>三河湾周遊、五ヶ所湾1.2、NTTエリカカップ、野島レース、ムーンライト、デニスコナー、東海チャンピオンシップ<br>3/7(海星)ウェルカムパーティーを名古屋港で開催<br>第34回鳥羽パールレース／183艇、1517名   | 3    | 会員数／598 所属艇／94 会友艇／96 第38回鳥羽パールレースコースを三崎から初島に変更、クルージング部門新設、VHF義務づけ、IMS,CR:鳥羽-城ヶ島南西ブイ-初島／170M、クルージング部門：鳥羽-初島／130M、台風接近のため歴史上始めての中止、三河湾周遊、五ヶ所湾往路、復路、NTTエリカカップ、野島レース、ムーンライト、デニスコナー、伊勢湾合同、東海チャンピオンシップ、五ヶ所湾でオープンレースを無くし、鳥羽パールも含めて年間10レース     |
| 1994 | 3 三河湾周遊、五ヶ所湾往路、復路、NTTエリカカップ、野島レース、ムーンライト、デニスコナー、伊勢湾合同、東海チャンピオンシップ、伊勢湾合同復活し、鳥羽パールも含めて年間10レース<br>クルージング委員会設置<br>会員数／618 所属艇／93 会友艇／94<br>7 第8回NTTエリカカップ／177艇<br>5月に環太平洋ヨットレース壮行会、《ベンガルII》、《CHANCE》   | 12   | 第3回伊勢湾マリンカップ／名古屋港<br>年間総合優勝／IMS《テイク1》、CR-A:《セルフィッシュ&カブリシャス》、CR-B:《ホーネット》<br>インターネット支部ホームページ開設   |
| 1995 | 3 9月に環太平洋ヨットレース報告会、《ベンガルII》、《CHANCE》<br>9月に環太平洋ヨットレース報告会、《ベンガルII》、《CHANCE》<br>9 第7回野島レース<br>8月に第6回クルーザーミーティング「熊野ランデブー」五ヶ所湾で開催、15艇／73名参加<br>12 「Simplified Rules」についてデニスコナーカップ 船長会議にて説明<br>東海フェスティバルに「ウィットブレッド」にハイネケンで参加した松永 香氏講演<br>第35回鳥羽パールレース／130艇、1056名<br>CR92からCR95へ、カテゴリー3に国際VHF義務化に伴い無線養成講座開催                      | 10   | 会員数／480 所属艇／80 会友艇／108<br>CR95からCR98<br>第12回NTTエリカカップ／151艇、ビギナーズセミナー開催<br>第39回鳥羽パールレースコースを神子元島-初島に変更、43艇  |
| 1999 | 3 日本セーリング連盟外洋東海支部設立<br>クラブ会員制度新設<br>会員数／382 所属艇／92 会友艇／53  | 3    | 日本セーリング連盟外洋東海支部設立<br>クラブ会員制度新設<br>会員数／382 所属艇／92 会友艇／53   |

駿河湾支部

# 次郎長の海のヨットたち

松永一生

清水湊は、多才な子分達に囲まれた、通称清水の次郎長の海にある……。

32年前、油壺のマリーナの玄関の左側の壁には、当時のヨット界の錚々たるメンバーのネームプレートがあり、リビングには暖炉があった。

奥まった食堂でシーフードカレーをご馳走してくれたのは、有志とともに日本外洋帆走協会関東支部の会員になり、後に駿河湾支部を創立した岡村欣一氏と竹下明氏だった。

当時、両氏のヨットで無能ながらクルーを努めさせていただいている私は、新設されたシーボニアヨットハーバーに繋がれた〈竜王〉、〈レッドシャーク〉、〈ケイセブン〉などに驚き憧れた。

幹線道路からマリーナに下がる小路の民家には、スタックハウンドのポール・ハーストが日本娘と住んでいた。私は、後にミクロネシアやアジア航路の古海図を、冒険談(?)とともに贈られて、外洋への傾注が強まった。

やがて岡村、竹下両氏の持ち船であった26ft木造ダブルプロランキング・ヨール型を譲渡してもらい、日本外洋帆走協会の会員になった。

北駿河湾のヨットは、海水浴場の貸しヨット(1933)から始まり、第二次世界大戦の“船乗り”の養成を神戸・東京から疎開する形で設置された、清水高等商船学校のL級ヨット2隻と同校のヨット部創立(1946)が本格的なヨット活動の開始であった。

Y型を中心としたディンギーからの典型的な「地域発祥型のヨットマン」と、「時流を感ずる意欲先行のヨットマン」には、最初から「本流・本家・元祖・争い」の無意識の葛藤があった。

ヨット愛好家即、ヨット連盟会員あるいは日本外洋帆走協会会員ではなかったのだ。好奇と羨望の眼を意識しながらチャッピリのステイタスと選民感情を満足させる「次郎長の海」でのヨット活動には、「先進のヨット感をもった全国的組織の一員」より「縦横の人間関係に配慮する地元の同好の士」が適していたのかもしれない。

関東支部基金の拠出もして、国体ディンギー選手を率いた沼津の白井氏などとともに岡村欣一氏らは1974年、日本外洋帆走協会駿河湾支部を設立した。駿河湾支部は、後に浜名湖フリートを加え3フリート構成となる。支部設立に際し、関東支部へ拠出した支部基金の返還を相談したが、返還はならず設立基金捻出の苦労は語り草となった。

北駿河湾には「ディンギーを知らずして、またはディンギーをやらずにヨットを語るなれ」、あるいは遠く英国王がオランダ亡命中に現地で贈られた「経済活動には関係ない“遊び”だけの船」がヨットであることを根拠にし、商船学校や海軍士官学校の精神の片鱗さえ無意識に包含した「頑固なアマチュアリズム」を信奉する、「北駿河湾ネイティブヨットマン・グループ」と、そのネイティブ・ヨットマンからは「お調子者の御都合主義者」と言わわれかねない「進取の気性こそ世界を開く、楽しいのが遊び」が真情の、いささか強引で奔放な「外洋を目指すフロンティア・ヨットマン」の2つのグループが存在することになった。

2つのグループの存在は、役所との折衝、地域社会との交渉・交流などに有効である反面、地域での統一した組織運営上では、イニシアチブの掌握や役員人事では騒動の元となり「善悪功罪相半ば」する状態がうまれた。

日本外洋帆走協会駿河湾支部は、フリート対抗での春秋の神子元島レース主催や、江の島・清水レースのホストクラブを務めた。両レースともに各種の事情で行われなくなつたが、春と秋の特徴のある海況を航る島巡りのショートオフショア神子元島レースは、素朴な地域(エリア)レースとして懐かしい。

江の島・清水レースは、パールレースへの回航を兼ねての出艇も可能で、相模湾のチャッピーな波を乗り越え、爪木・石廊崎の朝日の中に僚艇を見つけ、駿河湾奥になだれ込む短いながら外洋レースの要素に溢れた闘いがあった。レース後の伊豆半島クルージングも魅力的だったに違いない。

今やオリエンピックコースやソーセージコースが主体のハイパフォーマンスなレースが全盛だが、クラブ活動が主体になり卓越したアイディアと共感を得る意義と誠実なホスピタリティーが同感を得る「名門ヨットクラブ誕生」を促すJSAFの思索の中で、「古びて懐かしく、趣のあるオールドタイプのレース」としての復活を期待したい。

初代支部長から4代目、個性と統率力に優れた歴代支部長の後を、駿河湾ネイティブヨットマンとしては半端、フロンティア型ヨットマンとしては迫力不足の支部長になった。

一、小なりといえども組織。規約・規則の適用に努め中小企業の親父的運営はしない。

一、他人の専横を非難し、自らは「事務処理」だとして処理するような御都合主義は断じてしない。

一、未熟でも稚拙でも若さの正義感と可能性を信じ、任せた仕事の責任は自らがとる。

などを守って裏切られましたし、期待以上の成果も得た。

地域の2種のヨットマン双方に知己をもち、断固たる主張をもたず「遊びはアソビ」を忘れないことが、多少両グループの緩衝材になれた気がしている。

いずれにせよ、懐かしく忘れがたい日本外洋帆走協会の支部の幕引きは、双方のグループには々非々で対処し、多少冷静に見ていた者の運命だと考える。

「セーリングをスポーツや娯楽の手段として、あるいは生涯の要素として活用し活動しようとする者は、すべて個人として我が国(日本)のセーリングのナショナリティーとしてのJSAFを通じて、国際組織であるISAFに参画し、その規則に従い保護され、所属によって身分を確認できる」ことを、「次郎長の海」のヨットマンに理解してもらわねばならない。

具体的なヨットライフの施策としては、「エキサイティングで高技術を競うIMSリーグ」と「熟練の航海術とロマン溢れる外洋帆走のCRリーグ」などのリーグ別のレースを考えたい。

いつの日か、北駿河湾ヨット族が国内外のヨットマンを楽しめる興奮させる「駿河湾カップ」のホスト役を務めることを夢見たい。

近畿北陸支部

# 琵琶湖ではじまり日本海側でも活躍

近畿北陸支部有志

## 支部の発足

琵琶湖を主な活動水域として1965年、現在の近畿北陸支部の前身である京都支部が発足した。……昇るさ霧やさざ波の……と「琵琶湖周航の歌」に歌われているように、のどかで優雅、どこか郷愁の漂うこの水域にはヨットが実によく似合う。初期の10年はそんな情景ながら、多景島、竹生島回航レースといったディスタンスレースが主流であった。

しかし、近隣の大学ヨット部のほとんどの拠点が集結するこの地域で、クルーザーレースといえども当時の支部活動は、そのOB達の志向とは大きく乖離したものであった。本格的なヨットレースを志向するヨットマン達の強い要望もあり、1973年、現在の近畿北陸支部と改名した当支部は、年6~10回のポイントレースを設定し、本格的、正統派のレース組織に変貌する。

毎回15~20艇が参加するまでに成長したこのシリーズレースは、琵琶湖水域にレースを定着させるとともに、多くのクルーザーレースの愛好家を育成し、1981年に第1回を迎える『琵琶湖クルーザーフェスティバル』の開催へつながっていく。

## 支部活動の摸索

1975年~85年の10年間は、ポイントレースをこなしつつ、一方ではクルーザーフェスティバルへの参加を呼びかけることでヨット愛好家の底辺拡大を図り、多くの人達にレースの楽しさ、面白さを認識させるという、クルーザーに乗る全ての者の

ニーズを吸収し、それを満たし得る、まさに支部活動としては理想の形が形成されつつあった。

しかし、回を重ねるにつれ艇数を増し、巨大イベントに成長していくフェスティバルに対し、ポイントレースへの参加艇は減少の一途を辿っていく。80年代前半、バブル経済に向かう前の社会情勢の中で、ヨット人口の増加とともに、各クラブや親しい仲間同士による気楽なレースを楽しもうとする機運が高まってきた。難解なレース規則を遵守し、かつ、ある程度の経験と技量を有する者達で行われていたNORCのレースは、素人や初心者にとっては高嶺の花、近寄り難いエリートヨットマンの集団のように見えていたのかもしれない。30艇~40艇と集まる楽しそうな草レース集団を横目に、細々と5~6隻で1日2レースを戦う厳しさは、レース自体の厳しさ以上に過酷なものがあった。

にもかかわらず、頑なに正統派としての存在意義を主張し、それを守り続けてきた支部は、1984年、遂にIORのレベルレース、全日本規模の大会を琵琶湖に誘致することとなり、その運営の一切を取り仕切ることになる。それが後に当支部の活動を大きく変える契機となった。志賀ヨットクラブをホームポートに開催された『第6回ミニトン全日本選手権大会』である。

## 最盛期

この大会以後、琵琶湖に急速に高まったミニトン熱は、2年後の1986年、〈クリーク〉のオーナー入江学氏を中心に『琵琶



日本一大きな湖、琵琶湖で開催された「サムタイム・ヨットフェスティバル・ビワコ1987」

湖スモールヨットクラブ(BSYC)』として結実する。「小さなヨットで大きな満足」というスローガンのもとに集結したスモールボートは30艇。BSYC結成直後に行われた第1回レースには19隻が参加し、以後月1回の割で練習会レース、ルール講習会を続ける傍ら、翌87年には『第1回ミニトン関西選手権』(参加20艇)、さらに翌88年には、全国のIOR艇9隻が一堂に会した『第10回ミニトン全日本選手権』(参加30艇)とたて続けに開催。このBSYCの団結力と勢いには目を見張るものがあった。

1985年～95年に至る支部10年の活動は、この新たに台頭してきたスモールボート育成の一翼を担い、そのレース運営をサポートすることに多くの力が注がれた。

折しもバブルのさ中、ヨット界の趨勢は大型艇への移行に向かっていた。支部の方針はまさにその流れに逆行するものであった。しかし琵琶湖という水域の特殊性からすれば、ミニトンは最も琵琶湖に適した艇であるとの判断から、彼等へのサポートを何のためらいもなく行っていた。

低迷していたポイントレースは、本格的なレースを志向するスモールボート集団の積極的な参加により、再び活気を呈してきた。ビッグな大会で霸権を目指す彼等にとって、NORCのポイントレースは格好の練習場であった。このレースにより培われた技術、戦術の向上は、“強い琵琶湖ミニトン軍団”を徐々に作り上げていった。

87年のミニトン全日本第9回大会から昨年の第19回大会までに、琵琶湖勢の優勝は実に7回にもおよんだ。そのうち、88年～90年に3連覇を達成した〈クリーク〉は、翌91年、イタリアでの世界選手権に挑戦し、7レース中2レースをトップ、総合4位という戦績を挙げた。ちなみにこの年、琵琶湖で行われた『第13回ミニトン全日本選手権』には、全国から空前の40隻が集まり盛大な大会となったが、BSYCと当支部との二人三脚による見事な運営ぶりは、関係者を驚嘆させるとともに、長く語り継がれるところとなつた。

支部長の三井祥功氏が第1回ミニトン関西選手権後、「Offshore」誌に寄せた手記の中で次のように述べた思いが、このことをよく表している。「……レース運営スタッフも十分やりがいを感じたことと思う。……NORCとしては、このような運営なら何時でも支部を挙げて喜んで協力させてもらうつもりである」

一方、クルーザーフェスティバルも、ミニトン勢の活躍に符号するように最盛期を迎える。サムタイム、キャビン、アサヒZとその冠スポンサーを変えながら、年々規模を拡大し、1987年、第7回にして参加艇数は200を越え、92年、第12回にはピークの248艇という全国でも類のない大規模なヨットレースとなった。

何ヵ月間もの時間を費やして進められる運営、準備は、近隣のあらゆるヨット関係者を巻き込み、大がかりな協力体制がとられるが、そのような体制を作ることができるもの30数年に及ぶ当支部の歴史の遺産かもしれない。またこのレースは、それまで大衆にはあまり馴染みのなかったヨットレースを大きく大衆に近づけた点で、その功績は甚大である。

来年で20回を迎えるこのフェスティバルは、今までもとより、将来もきっと支部活動の根幹をなし、琵琶湖でヨットに親しむ者達にさまざまなものを提供し、貢献し続けることだろう。

さらに1991年にスタートした『ヘインズカップ』は、正統派レ

ース志向の一大イベントとして、回を重ねごとに充実していく。今まで湖という特殊性から、ややもするとルールを緩和しがちであった当支部の活動の中で、参加各艇は、安全検査、レーティング等、本来の規則を厳しくクリアしつつ、このイベントを通してさらに本格レースを目指し海に出て行く大型艇が育つていった。

西宮で現在活躍する〈KONAWIND〉(オーナー: 吉永豊一氏)がその典型である。このヘインズカップは、春のフェスティバルに対し、秋の本格派シリーズレースとして人気が高く、発足当時から毎回100艇を越える参加艇がその覇を競っている。

90年代に入ると、当支部の抱える日本海側エリアでもクルーザーレース熱が盛んになり、荒木義正氏を中心にして若狭湾フリートが結成された。1991年8月、境港～宮津を結ぶオフショアレース『ドルフィンカップ』が行われ、またこの頃始まったポイントレースは、現在、年5～6回の割で着実に継続されている。

時期を同じくして、福井でも福井フリートが創設され、1991年5月、『第1回敦賀カップ』を開催、現在9回を迎える地に定着している。また92年夏、敦賀をスタートし、ウラジオストックへ向かう日本海横断国際レース、『ジャパンシーレース1992』(優勝:〈LOVE A LUCK〉(オーナー: 荒木義正氏)を開催。当支部としては、湖から海へ大きく活動範囲を広げることとなるが、無線基地局の問題など湖のレースでは体験したことない難題を抱えながら、それらの1つ1つを解決し記念すべき大会を全うする。

これらの活動の中心人物が、1990年10月、フリート発会式の挨拶の中で、「僕の夢は、ハワイのケンウッドカップで優勝すること」と語った笠原文和氏であり、当時そのように言い放った氏は、その後サンタ軍団を率いる総帥となり、3度目の挑戦で昨年、見事ケンウッドカップでEクラス優勝を果たした。

氏の活躍はそれに止まらず、パールレース総合優勝、全日本ミドルボート総合優勝、全日本マム選手権優勝等、輝かい戦績を残し、98年秋、福井の敦賀で『J24全日本選手権』を開催。この大会で自らが優勝することになる。ちなみに「僕のレースの出発点は、第9回クルーザーフェスティバルだった」と笠原氏は述懐している。

## 次世代へ

当支部で育った艇が海で活躍する様は大変喜ばしいことながら、一抹の寂しさも拭きしきれない。それは、湖という特殊な水域をもつ当支部の宿命かもしれない。ふたび、現在の支部活動はバブル崩壊後低迷している。1973年の支部長就任以来、四半世紀の長きにわたり当支部を支え、その盛衰の中を歩んできた三井氏は、今年のフェスティバル後のパーティーの挨拶の中で、「さらなる新しい力、若い力」、「持続するエネルギー」が必要であると力説し、広く支部活動への参加を呼びかけた。

発足当時から26年間、ポイントレースを含め全てのイベント運営を1～2回しか欠席していない三井支部長と、長年常に支部長を支えて来られた5～6名の運営スタッフ。彼等の、この長年に渡る驚異的なボランティア精神を讃えるためにも、三井氏のこの呼びかけには応えなければならない。

内海支部

# 内海支部ができた頃の話

内海支部・鬼っこ

平成11年3月31日をもって、NORCは日本セーリング連盟の外洋部門として旧日本ヨット協会と合併し、1954年1月20日の発会式以来の歴史に終止符を打ちました。NORCがその歴史の幕を引くに当たって、内海支部が設立された当時の記憶ができるだけ呼び起こして、ささやかながらもその歴史を振り返って参ります。45年の間には、いろいろな事がありました。そのすべてをこの短い誌面にあらわすことはできませんので、原稿締切期日までに間に合ったところで終ります。あらかじめご了解下さい。

はじめに、その歴史の証人たる多くの先輩はすでに黄泉の住人となっています。45年前の創立から解散に至る今日までの外洋ヨットの文化と歴史を熱意と努力によって支えてこられ、故人となられた先輩の皆様にまずお礼申し上げると共にご冥福をお祈り申し上げます。

さて、NORC内海支部は1958年5月、すでにあった関東のNORC組織に合流する形で当時の瀬戸内海各地のオーナーが参考して発足しました。当時、瀬戸内海は神戸(須磨)、西宮、和歌山、岡山、広島、三原、高松など各地にヨットが分散し、山形 秀氏らの提唱でNCC内海クルージングクラブが設立され、1957年、6隻の同好者による小豆島ランデブーが行われています。NORC内海支部としての活動を始めてから、同好者の輪は、別府、徳島、などを加え広く西日本各地のヨットオーナーの組織として少数ながら親しい絆で結ばれていました(参考までにNORC内海支部の入会金は300円、年会費200円でした)。

1958年、伝統の紀伊水道レースが開始されました。しかし、それよりも2年早く、関西長距離ヨットレースの名称で、関西ヨット協会によって洲本レースの前身が実施され、32マイル(西宮～洲本)のコースを夜半スタートするオーバーナイトレースが始まりました。艇速が4ノット程度の当時のヨットでは、32マイルの距離は充分な長距離だったのです。

1960年、神戸市須磨ヨットハーバーが開港しました。大阪湾では、学生をはじめとするディンギーは西宮を、クルーザーの多くの艇は須磨を中心に活動が行われていました。

須磨ヨットハーバーでの大型艇の保管料金は、当時2,300円(1月)となっていました。料金表にはスター級等と表示され、オリンピッククラスのスター級が料金のモデルとなっていたようです。

1961年には、鹿島郁夫氏の19ft艇(キングフィッシャー)が的形の奥村ボートで進水し、紀伊水道レースなどに優勝しながら機会をうかがっていましたが、結果的にはさらに翌年の1962年、西宮ヨットハーバーを密かに出港した堀江謙一氏が日本人として初の単独太平洋横断に成功します。

Y-19(コンパスローズ)の林 茂氏が兄弟で自作の艇を完成させ、日本一周に向かいます。当時から日本一周はヨットにとって充分に価値のある冒険でした。

1962年、関東支部では初島レースの遭難事故により11名の若いセーラーが犠牲となり、後年のグアムレースをしのぐ

ット界最悪の遭難事故となりました。しかし、後のグアムレースの際の様なトラブルやNORC全会員への金銭的負担もなく、NORCがその後も存続し得た事は不幸中の幸いでした。新聞等からは文化的落差と無知にもとづく一方の非難が、今日のそれと変わりなくNORCに対して執拗に浴びせかけられましたが……。

安全に関して、当時の内海支部には「艇長資格」なる制度がありました。松岡、穎川、貴伝名、谷川諸先輩が作ったルールによって、規定の航海経験を持たない者は会員であってもレースの艇長をさせないというので、当時の若手会員はこれに大いに反発したものでした。

35年を経過してもやはり制度は当時必要なかったと思っていますが、逆に現在ではその必要性を感じる機会によく遭遇します。殊にマナーに関して……。

7月には第5回紀伊水道レースが行われ、和歌浦～沼島～蟻島～和歌浦のコースに13艇が参加し、Y-19のコンパスローズ(林 茂艇長)が優勝しています。所要時間、約37時間。今も昔も沼島付近の海域は風が弱く、多くの艇がリタイアしています。

1963年、第3回鳥羽パールレースに内海支部より〈ミネルバ〉、〈マヤII〉、〈スターダスト〉が出場。一方、第2回西島レースはY-19をはじめ14艇参加のもとに行われています。

1964年、第7回紀伊水道レースでは16艇エントリーし、和歌浦スタートお亀の瀬回航の後に白浜フィニッシュで行われました(1998年の紀伊水道レースの参加艇は10艇に満たない状況となっています)。

1965年、西宮ヨットハーバーの北角に関西ヨットクラブが建設されました。堀江謙一氏の太平洋横断成功に感化されてか、関西財界の有力者から「関西にもヨットクラブちゅうもんを作ろやおまへんか」との声が上がり、計画はまたたく間に進行します。

当時としては、超立派なヨットクラブの建物が完成しました。商船のブリッジを模した3階建ての巨大な建物は、周囲にあつた大学ヨット部のボロ艇庫を上空から睥睨し、他方、学生側では突然現れた香港植民地総督府のような傲慢な新参ヨットクラブに多いに反発を感じたものです。

しかし、その年9月に襲った台風は関西ヨットクラブの施設や周辺の艇庫に甚大な被害を与えました。その時、西宮に寄港していた森繁久弥氏の鋼製ヨット〈メイキッス〉が対岸に乗り上げ大破、西宮ヨットハーバーには高潮のため流された学生のヨットやボートが重なりあい、その修復に相当の期間を要しました。同年、〈コラーサ〉の鹿島郁夫氏はマーメイドの堀江謙一氏に先を越された太平洋横断を後回しにして、まず大西洋横断に臨みイタリア・ジェノバを出発してカナリア諸島を目指しました。

1966年、今日やっても誰も参加しないであろう、神戸～横浜レースが鳥羽パールレースと時を合わせて行われ、4艇が参加しました。紀淡海峡で貨物船の火災事故があり、参加艇が

救助にあたるという事で全艇その場からの再スタートとなりました。海上保安部よりヨットが表彰されためずらしい事故でした。

瀬戸内では伝統の高松レースに20艇以上が出場し、姫路を夜半スタートし翌日、高松フィニッシュのナイトレースが行われました。現在では、本船が多数航行する航路を夜間横断するこのレースはできなくなりました。当時は官庁(保安部)もセーラーも自己責任の原則をしっかり認識していたのでしょうか、あるいは無頓着だったのでしょうか。

1967年、広島周辺のクルーザーを中心として西内海支部が設立されました。前述の鹿島郁夫氏が太平洋を東から西への横断に成功、101日の航海でした。日本の沿岸へたどり着いてからはほとんど前に進まず、止むなく永田氏の漁船型ヨット〈黒潮丸〉に曳航されて無念のフィニッシュとなりました。

今は亡き内海支部の名帆走委員長谷川晴彦氏の鋼製ヨット〈寅丸〉が、紀州下津の大和造船で着工、帆走するまでにはさらに1年を要しました。内海支部には、以前より〈TINA〉と同設計の鋼鉄ヨット〈アルテミス〉が進水していました。しかし、外銑に指定のHITENSYLE鋼板が入手できず設計重量よりも相当重いワントン級となり、この艇のオーナーは支部の古老より「ぶんぶく茶釜丸」あるいは「下手の横好き丸」とからかわれておりました。もっとも、造費が廉価にあがるため、その後も数隻の鋼鉄ヨットが内海支部で進水しました。

1968年3月、内海支部から海外レースに初出場の〈ミネルバIII〉(貴伝名艇長)が香港～マニラレースに参加、クラス3位となりました。同じく、関東支部よりは山崎達光氏の〈サンバード〉が参加しています。この年、気象台を定年退職した神田氏夫妻による〈アストロ〉(的形)が日本一周の航海を行いました。

1969年、恒例の鳥羽レース・レセプションにおける、飯島氏による関東支部参加艇紹介は、ますます冴えをみせます。後にグアムレースで遭難死する武市俊氏の新設計〈くろしお〉ならびに〈はやまる〉のデビュー戦となりました。参加全艇リタイヤとなる大荒れのレースでした。内海支部から4艇参加、スタート前夜はアメリカのアボロ11による月面着陸の録画実況放送がありました。

当時、Y-19クラスに対抗して播磨灘クラスVレースがキングフィッシャー(19ft)クラスを中心に組織され、第1回レースに21艇が参加。内海支部はJOGクラスの全盛期をむかえました。この年行われた恒例のランデブーには、35艇75名が参加する盛大なものとなりました。参加艇の性能が格段に向上してきたのにともない、洲本レースが従来の夜間スタートから早朝スタートに改められ、18艇が参加しますが風弱く全艇タイムリミットとなりました。

シドニーホバートレースに、関東支部の〈VAGO〉(武田陽信オーナー)が初出場します。現在、〈VAGO〉は大阪北港ヨットハーバーのすぐ近く、スターダストという野外映画場のディスプレイとなって陸上に設置されています

が、彼女の輝かしい歴史を知る人は北港ヨットハーバーにはいません。Y-19(蟹)とキングフィッシャー(蛤)両クラスの争いをあざ笑うように画期的なクルージングディンギー〔玄〕クラスが進水し、支部レース参加艇をなぎ倒していきました。兎と亀の戦いの結末は、やはり兎の勝ちに決まっています。参加艇一同みんな白けてしまいました。

翌年に予定の大坂万国博覧会の親善使節として、〈ブルームスティック〉がシンガポールに向かって出発しましたが、台湾近海の岩礁にオンザロックしてリタイヤ。大阪府知事のメッセージは届かれませんでしたが、台湾では大いに友好親善を果たしたと増村オーナーの言。

姫路の的形に、神村氏を中心として自治的なハーバー運営を目指す、的形ヨットクラブが設立されました。

1970年、内海支部事務局長に和歌山の津田氏から西宮フリートの樽谷博氏に交代し、事務局が関西ヨットクラブに置かれました。

貴伝名氏が「あんな狸の泥舟が浮く訳ないやろ?」と言っていた、コンクリートヨット〈秋津島〉が世界一周の航海へ出発しました。出航直後に衝突事故があり、船殻に穴があきましたが、直ちにセメントを補給してもらい修理完了、途中で乗員間のトラブルがありました。それでも太平洋一周は果たし、泥舟が航海に耐えることを証明しました。

この年の紀伊水道レースは、120マイルのコースを7艇参加で争われています。〈アルテミス〉、〈ブルームスティック〉、〈寅丸〉の着順でした。

大阪梅田の食堂街の中に、加藤木ヨット設計事務所が開設されました。内海支部にもヨットデザイナーがいた良き時代がありました。

2月、アジア大会が開かれ日本は出場3種目に全部金メダルを獲得します。FD級には後の内海支部長となる山村彰氏が出場。当時、アジアでのヨット競技は日本が抜群に強かったです。この年大阪万博が開催されました。

1971年、岡山フリートの前身である渋川フリートが結成されました。この年よりNORCは、それまでのクラスV、IV、IIIなどと呼ばれた艇に加えてワントン、ハーフトン等の導入と普及をはかります。



大阪湾で開催された'93関西コルムカップ

NORCがORCのメンバーに加入を認められます。この年の高松レースには18艇が参加。

1972年4月、第1回沖縄～東京レースが12艇参加で行われました。内海支部からは〈寅丸〉、〈アルテミス〉、〈アルビレオ〉の3艇が参加、スタートラインの那覇まで回航して参加しました。

7年前より行われて来た播磨灘クラスVレースが、新しいトンクラスへと移行し消滅しました。

6月、内海支部事務長に樽谷 博氏から松木 哲氏へと引き継ぎされ、支部役員も大幅に交代します。この数年の間、内海支部内で役員間の紛争が絶えず、誹謗文書の配布や支部総会場での、つかみ合いの乱闘騒ぎなどの混乱があり、結局、貴伝名氏の裁定により紛争当事者双方の役員が更迭されました。

7月、BWクラス(武市・村本設計による)によるクラブレースが西宮フリートで行われ13艇が参加しました。

久々の堀江謙一氏が、単独世界一周を目指して内海のメンバーである加藤木デザイナーによる〈マーメイドII〉で出発しますが、2日目でマストを倒してリタイヤとなりました。スピードが欲しい堀江さん、どうしてもマストは2本以上欲しかった!? 彼の実験の夢は、それから27年後のビアダルヨットにおいて成就する事になります。

1973年、京都の井上正春氏死去、とてもヨットを愛したダンディーな爺さんでした。

内海支部ランデブーは香川県津田漁港で行われ15艇が参加しました。恒例の高松レースでは従来の備讃瀬戸横断のコースができなくなりましたが、それでも29艇がエントリーしています。

〈ひねもすII〉(林、国重、本庄)が世界一周のクルージングに出発しました。それぞれ勤務先の留意を振り切っての出発でしたが、幸い戻って来た時も会社での席は確保されていました。一方では不幸にも1人、クルーの奥方が旦那の航海中に家を出てしまったそうな。

徳島外洋帆走クラブ主催の、第1回鳴門海峡横断往復レースが開催されました。徳島～沼島～徳島のコースですが、おなじく後の阿波踊りレースの第1回が行われました。

この年、97隻参加の鳥羽パールレースにおい内海支部所属艇として初めてのファーストホームとなった〈ラブソディーピバーチェ〉はフィニッシュ後、追加クルーの事後申告を行って失格となりました。出艇申告書は正確に書かねばなりません。

先の事故に懲りた〈マーメイドIII〉が、林賢之輔氏設計の普通のスループとなって和歌浦港より世界一周に出発しました。276日の航海のあと日本には翌年5月帰還します。

関東女子インカレにおいてマークボートに乗っていた学生が行方不明となり、レース主催者、レース委員長が被告となる裁判が起こされました。グアムレースよりさらに10年も昔のことでした。つくづくレース委員長は引き受けたくないですね。1974年、NORC会長に古屋徳兵衛氏が就任、副会長には内海支部支部の秋田博正氏と関東支部の飯島元次氏が就任しました。

この年行われる予定だった第13回東京ポートショーが中止されました。オイルショックに伴う様々な社会現象の中で、ポートショー主催団体は役人OBらしく自己規制と消極策を選択したようです。世界では、ロンドン、パリ、ニューヨークなどのショーは当然に続けられておりましたが。

内海支部事務長職が貴伝名一良氏に引き継がれ、事務局が的形ヨットクラブ(天満酒店)へ移動しました。

第2回沖縄～東京レースに17隻の参加艇、内海支部より〈テルテルII〉が出場しましたが四国沖でマストステップが座屈、帆走不能となり無念のリタイヤとなりました。

関東におけるレベルレースの実施機運に合わせ、内海支部でも紀伊水道を舞台に140マイルのレベルレーストライアルが12艇参加により実施されました。

1975年4月、日本外洋帆走協会元会長の関谷健哉氏が逝去。5月、サントピアマリーナのオープンを記念して内海ランデブーが洲本で行われ、47隻200名が参加。恒例となるオレンジカップが始まりました。また、内海支部フリート対抗レースがこの年から始まりました。第1回優勝チームは備讃フリート、後年このレースは西宮フリートの独壇場となり、やがてフリート対抗レースは消滅します。

9月、沖縄海洋博覧会記念のシングルハンド太平洋横断レースがサンフランシスコ～沖縄のコースで開催され、8艇が参加。同じくハワイ～沖縄太平洋横断レースも行われ6隻が参加。〈ウイングオブヤマハ〉、〈無双〉がそれぞれ優勝しました。堀江謙一氏はスタート直後にブームを破損し、ブームなしで太平洋横断レースを完走しました。

トナー委員会が内海支部に設立され、記念レースに31艇が参加。前途洋々の機運、兎と亀と蝸牛は、やはり別々にレースした方が盛り上がる様です。

1976年4月、第1回舵杯が洲本サントピアマリーナで行われ、23艇が参加。優勝艇は〈EVE-II〉。その後、舵杯は支部各フリートを回り、現在では木場における恒例レースとなりました。

第3回沖縄～東京レースに13艇が参加。内海支部よりエンタリーの〈グリーンパワー〉は最小艇ながら健闘し大時化の中を大王崎沖でリタイヤ、フレームにもビームにも相当の損傷を受けあわや分解というところでのリタイヤでした。一方、〈TOSHI-V〉(武市俊氏スキッパー)から1名落水し、行方不明となります。報道の中にはいつものように「無謀なヨットレース」の記事も。

第2回洲本～五ヶ所レースに8艇がエントリー、〈アルビレオ〉がファーストフィニッシュ。総合優勝は、洲本フリートの〈アクエリアス〉となりました。

76年、全日本レベルレースウィーク、1/4トンクラスにおいて内海勢は圧倒的強さを見せ優勝。加えて2位、4位を獲得しました。

四国松山港を10月に出発し太平洋横断を志した〈鷦鷯〉、途中でディスマストしながらも翌年2月3日サンフランシスコ沖までたどり着きました。

1977年、アドミラルズカップに日本が初めてチームを送りました(関東支部所属艇)。

1978年、チャイナシーレースに〈TOGO〉が出場、3位となりました。

この頃より内海支部所属艇の活動が極めて活発となり、日本国内はもとより世界中にその活躍の場を求め、多くの艇が遠征に出て行きました。艇名をあげれば〈TOGO〉、〈KOTERUTERU〉、〈WILL〉、〈SWING〉等々きりがありません。なお、あと20年を書くスペースが誌面にありませんので、これで終わりとします。

# 西内海支部 国際レースなど精力的に活動

西 啓

瀬戸内海の西部(広島県、山口県、愛媛県、大分県)を活動の拠点とする西内海支部は、昭和42年3月に会員数33名、登録艇数8艇で設立されて以来、諸先輩や会員の精力的な活動により、平成11年3月末には、広島(広島県広島地区)、宮島(広島県広島地区以西)、呉(広島県呉地区)、布刈(広島県福山地区)、松山(愛媛県地区)、周南(山口県地区)、別府(大分県地区)の7フリートで会員数432名、登録艇(会友艇を含む)数125艇までになった。

32年の歴史を持つ西内海支部の歴史は、昭和30年10月に村越郁夫氏の24ftの〈アベンチュラ〉が進水したときから始まった。この〈アベンチュラ〉は、昭和32年4月に小豆島ランデブーに参加し、その時、内海クルージングクラブが結成され、このクラブが翌年の昭和33年にNORC内海支部になった際、〈アベンチュラ〉は西内海支部初のNORC登録艇となり、その登録ナンバーは16であった。

昭和38年から昭和40年にかけ、広島地区でJOGクラスのクルーザーが5艇ほど進水し、広島を中心に活動が活発となった。そして、昭和40年には内海支部広島フリートが設立されたが、遠隔地で内海支部との結びつきもなく、独自の活動を目指し支部を設立する機運が盛り上がり、昭和42年3月に念願の西内海支部が設立された。その際、田中敬一氏が初代支部長となり、柱島ナイトレース、安渡島レース、ダイヤモンドレースを開催し、活発な活動を開始した。翌年の昭和43年4月には、広島・別府・松山の各フリートが設立され、8月には第1回別府レース開催した。この別府レースは以後支部主催のレースとし長い歴史を持つレースとなった。

その後、西内海支部の各地に続々とクルーザーが進水し、昭和49年には玄海支部の基礎となった玄海フリートが設立された。その後、時期を同じくする形で広島県呉地区を中心とする柏豊フリート、広島県福山地区を中心とする布刈フリート、山口県を区域とする周南フリートが設立された。また、昭和63年には、柏豊フリートを吸収する形で呉フリートが設立され、平成11年には広島フリートを分割する形で宮島フリートが設立された。

昭和50年のアリランレースへの〈かづ〉の参加を契機に、西内海支部から海外レースへ参加する艇が現れ、〈アルゴノート〉がチャイナシーレースに、〈かづ〉、〈美美〉、〈アロハ〉、〈美帆〉がパンナムクリッパーカップやケンウッドカップに続々と参戦することとなった。これ以後、西内海支部ではオーシャンレースへの関心が高まり、ついには平成元年にハワイ・広島間の広島カップ'89オーシャンヨットレースを開催することとなった。

昭和61年から準備を開始した広島カップ'89オーシャンヨットレースは、西内海支部の歴史のなかでも最大のイベントで、NORC本部をはじめ広島・ハワイの政財界挙げての協力により成功した国際レースである。アメリカ、カナダ、オーストラリアなど国外からの問い合わせは100件余りあり、このレースへの関心の高さがうかがわれた。最終的には、日本13艇、アメリ



陸や島を望みながら内海を走るヨットの群れ。伝統のレース SKKカップ(98年)より

カ8艇、スイス1艇の22艇がエントリー。平成元年6月18日12時00分、レーシングクラス4艇とクルージングクラス16艇の計20艇がハワイのパールハーバー沖をスタートしたが、このうち宮島のフィニッシュラインを切ったのは17艇。ファーストホームの〈かづろう〉の所要時間は26日12時間29分30秒であった。

このレースには、西内海支部からも〈マリンテクノ〉、〈パイドバイパー5〉、〈KAZU〉、〈坊ちゃんEXPRESS〉、〈KONA WIND With an〉、〈オートラマ〉、〈一番星〉、〈美美〉が参加しレースを盛り上げた。このレースを運営し、また参加するという貴重な体験は、西内海支部にとっては大きな財産となり、多くの西内海支部の艇が以後の海外レースへ参加していく原動力となった。

昭和49年から、毎年11月に広島フリートが開催していた瀬戸内海汽船(SKK)カップヨットレースは、昭和62年の第14回大会がジャパンビックボートシリーズの第2・第3レースを兼ねたこともあり、これを契機に西宮・博多からも多数レーサーが参加するようになった。以後、このSKKカップヨットレースは西日本有数のレースへと成長したため、平成2年からは支部で開催することになった。現在では、SKKヨットフェスティバルも併せて開催しており、幅広い層を取り込む形のヨットレースとして定着した。

平成7年4月には、岩田行史支部長の御尽力と広島県モーターボート競走会の御好意により広島水交会館(広島市西区)内に待望の支部事務局を開設することができ、ここを支部活動の拠点とすることにより、一層の支部活動の充実が図れる態勢となった。

平成9年9月には、沖野島マリーナ(広島県佐伯郡大柿町)内に国際VHF海岸局「ひろしまよと」を開局。広島地区を中心とする海域のヨットの海上通信が確保され、レースやクルージング時の安全に寄与することとなった。

30年余りの歴史を持つ西内海支部では会員の世代交代もあったが、岩田行史支部長を中心に、今でも精力的に活動されている古豪会員や新しい会員により活発な支部活動を行っている。

玄海支部

# 韓国、太平洋諸国と積極的に交流

末松 明

## 玄海支部の発足

約30年ほど前から博多湾にも、ちらほらとクルーザーが走りだし、恐る恐る玄界灘へと出て行き始めた。また、クルーザーにおいて九州では先輩格である長崎のヨットマンとの交流も始まり、昭和46年に九州外洋帆走協会(会長一之江良新)が発足した。そして、その福岡支部が玄海支部の母体となった。

## アリランレース誕生

もともと博多湾はクルージングをするには最適の場所であり、西へ行けば平戸、九十九島。さらには五島列島、男女群島。南へ転すれば天草、瓶島(ここから先は南九州支部の管轄になります)。北は壱岐、対馬。そこからわずか30マイルほど行けば、外国(釜山)へ着いてしまう。このような環境の中、単独で渡韓するヨットが何艇か現れ、帰ってからのみやげ話を聞いて「来年はオレも行く」というヨットが次々と名乗り出た。

そういううちに、ある年の新年会で「どうせ行くなら多勢のほうが面白い。帰りは同日同時刻に釜山を出港すればレースになるじゃないか」ということになって、昭和48年のゴールデンウイークに10艇が朝鮮海峡を渡った。これが第1回のアリランレースの始まりである。

このレースは当時、「釜山レース」と呼ばれていた。しかし、次の年(昭和49年)の第2回レースの前夜祭の席上、レース実行委員長の大原 敦氏から「名称をアリランレースと改めてはどうか」という提案があり、日韓双方異議なく、ここに正式に「アリランレース」が誕生した。

以来、2年おきに開催され、回を重ねる毎に参加艇も増えたが、日本出国の手続をする対馬の巖原や、釜山の泊地のスペースの関係で50艇を上限とせざるをえなくなり、ずいぶんと参加希望者にご迷惑をかけることになってしまった。



韓国・釜山のヨットハーバーに集結したアリランレースの参加艇

## 〈飛梅〉ショック

昭和53年にクォータートン世界選手権が開かれたが、その2、3年前頃よりIORレース熱が高まりつつあった。そして、毎年のように関東水域で行われる全日本選手権へ挑戦していたが、九州からの参加ではあまりにもカネ、ヒマ、テーマがかかり過ぎて「これなら東京もハワイもたいして変わらんバイ」ということになって、昭和57年、第3回パンナムクリッパーカップレースに〈飛梅〉がチャレンジした。イザふたを開けてみたら、何度もやつても勝てない諸先輩を後目に「優勝」してしまっていた(それまでの日本艇の優勝は昭和45年チャイナシーレースの〈Chita〉のみ)。

ただ、表彰式での外国ヨットマンの万雷の拍手に比べ、日本人のバラバラの拍手。一部の日本ヨットマンの歯切れの悪い評判。支部の帆走委員長をやっていた私はこのことをきっかけに、本部に対して一定の距離を置くようになってしまった。

## オークランド福岡レース

「トランスオーシャンレースは、スタート地点のヨットクラブとフィニッシュする所のクラブが一緒になって企画運営をしてはじめて意味がある」をコンセプトに、「本部はだまつれ!」を合言葉に昭和61年に準備委員会を結成。オークランド福岡レースを開催した。これにはNORCのみならず、福岡の大多数のヨットマンに協力していただき、46艇のエントリーを数える大レースとなった。

New ZealandのRoyal New Zealand Yacht Squadronとの共同開催で、中継地となったFijiのRoyal Suva Yacht ClubとGuamのMarianas Yacht Clubの協力で、3ヶ月におよぶレースとなった。アリランレースの経験が随所に活用され無事終了したが、バブルがはじけた大波をくらって4年後の2回大会以後、中止となってしまった。

しかし、このレースをきっかけに海外、特に一番近いグアムとの交流が盛んになり、釜山とグアムを交えた3カ国親善レースが現在も続いている。

南九州支部

# 南九州支部の過去・現在、そして未来

剥岩政次

1981年、まだ鹿児島には外洋クルーザーが少ない頃、錦江湾内外だけのクルージング等にあきたらないメンバー数名によって、玄海支部傘下のフリートが結成されました。手始めに支部主催のアリランレースへ参加、そして翌年いきなり沖縄～東京レースに参加。こんな形で玄海支部南九州フリートの歴史は始まりました。登録艇は3艇、会員数は12、13名だったと思います。

それから、隔年の支部レースへの参加はもちろん全日本ミニトンへの参加等、徐々に外へ!遠くへ!の夢が広がっていきました。

日本本土の南端に位置する鹿児島、地理的に県外への遠征が不利な場所でもありました。数少ないヨット人口のフリートでありながら、クルージングで世界へ出帆した人々を多数送り出しています。

1993年1月に念願の支部登録が決定し、登録艇20、会員数50名で南九州支部として発足致しました。以後、会員数としては増減しつつもなんとか現状を維持しています。

## フリートから支部へ、そしてJSAF外洋支部へ

これまでの支部の歴史の中で印象が強かったことは、1989年ジャパングアムレースに初出場した〈フォクシーレディ〉の活躍です。このレースにおける同艇の初優勝は、鹿児島の会員に劇的な希望を与えてくれました。また、同年12月31日には〈海連垂乳根〉の太平洋往復があり、まさに鹿児島の正月はヨット一色になった感がありました。

そして1992年7月、〈海連〉が無寄港世界一周を達成。市民の中へ、ヨットが少しずつではありますが入り込んで行きました。そんな中、地道に活動を続けていた通信委員会へ朗報が入りました。国際VHF局の開局です。しかも1支部に2局も!「かごしまヨット局」、「さつまいおうじまヨット局」です。これら無線局は、以後の支部の安全の一役を担うことになり、1997年香港大阪レースにおいては、非常に〈かごしまヨット局〉が役立ちました。

また、支部の時代の最後、1999年のジャパングアムレース、メルボルン大阪レースに参加の〈ルナ・プロミネンス〉の活躍は、目を見はるものがありました。

支部の今までの活躍は、諸先輩方々なしでは語りつくせません。少ない会員数、そして地理的に孤立感のある地域ですが、現在は(財)日本セーリング連盟外洋南九州支部へ移行しました。今後も会員皆様方の御協力を得て、もっともっと活動を大にして行きたいと思います。

## 南九州支部の略歴、会員の主な活動

- 1981年 玄海支部南九州フリートして発足
- 1982年 沖縄東京レース参加(ウィズウィズ)
- 1983年 あわおどりヨットレース参加(エスペル)
- 1984年 全日本ミニトン選手権参加(コンディショングリーン)
- 1988年 鹿児島カップヨットレース開始
- 1989年 ジャパングアムレース参加(フォクシーレディ)  
太平洋横断往復(海連垂乳根)
- 1990年 みしまカップヨットレース開始
- 1991年 メルボルン大阪ダブルハンドレース参加(ライカ)クルー
- 1992年 無寄港世界一周(海連)
- 1993年 支部設立
- 1996年 国際VHF局(かごしまヨット局)(さつまいおうじまヨット局)開局
- 1997年 大阪帆船レース参加(HOT UU)(カリブソ)(ティダマンディ)
- 1999年 ジャパングアムレース、メルボルン大阪ダブルハンドレース参加(ルナ・プロミネンス)



今年開催されたOSAKA CUP／メルボルン～大阪ダブルハンドヨットレースで活躍した、地元鹿児島から参加の〈ルナ・プロミネンス〉、宇都兄弟

# 沖縄支部 “めんぞれ、沖縄へ”

保井明博

沖縄支部は、1980年4月28日の第5回沖縄～東京ヨットレースの前夜祭の日に、NORCの第8番目の支部として設立され、今年でちょうど20年目の節目の年になります。支部設立に当たっては、大儀見薰さんをはじめ、清水栄太郎さん、宮坂さんにたいへんお世話になりました。この場を借りて、お礼申し上げます。

設立当時の登録艇は〈サシバ〉(城間祥行)、〈ティダ〉(伊志嶺亮)、〈カンビレ〉(玉木正明)の3艇で、会員数も12名ほどでした。現在は登録7艇、会員数23名で、沖縄県内で活躍しているヨットの3割程度の艇数になっております。

支部の活動としましては、設立当時は2年に1度の沖縄～東京レースの地元側としての支援活動が主であります。設立3年目から始めた沖縄一周レース(145マイル)も今年で16回目を数えるようになっています。

設立当時は県連との共催で行っていたレースも、5年目からはクルーザーレースに関してはすべて支部が主催することになり、現在では年間、三角レース、ポイントレース、ロングレース等を含め6～8レースを主催しております。

また、ヨットレースに対して地方自治体からの要望も多くなり、自治体主催、支部共催の形でブルーオーシャンレース、本部レース、沖永良部(鹿児島県)レース、奄美(鹿児島県)レース、伊是名島レース等が行われております。

また、JTA、JAL CUP宜野湾～久米島レースは、5月の南の風を帆いっぱいアビームに受けて、ヘッディング270度に浮かぶ久米島までの83マイルのレースで、今年で8回目を迎えます。久米アイランドホテルでのアフターパーティーは、沖縄はもちろん本土から参加するヨット仲間の最高の楽しみになっております。

また、第4回沖縄～東京レースの前哨戦として、沖縄レースに参加するクルーたちに沖縄の座間味の海を満喫してもらうために亡き武市 俊さんらが企画し、現在は座見味村の主催で行っている座間味レースは今年で22回目を迎えております。第4回沖縄～東京レース優勝艇の〈シンドバッド〉の松本オーナーより寄贈されたシンドバッド杯を持ち回りで争うもので、慶良間海峡での複雑な潮と風、美しい珊瑚礁を見ながらのレースはヨットマン冥利につきる感がします。

この報告を書きながら思い起こすと、第1回座間味レースのとき、役所のバスに乗り、自ら観光ガイドをかけて出た田中村長、企画をした武市俊さん、支部設立に奔走された清水栄太郎さんも、もうこの世の人ではないことに深く哀悼の意を表すとともに歴史の重みを感じる次第です。

昨年の5月の連休に、中華民国帆船協会との共催で石垣(八重山)～花蓮ヨットレース(160マイル)が実現しました。石垣を11時にスタートし、花蓮に翌日の午後に着くワンオーバーナイトのレースです。初めての国外レースの企画であり、多少戸惑いもありましたが、無事成功裏に終ることができました。台湾側のすばらしい歓迎パーティーのほか、花蓮の観光等も企画され、大いに満足したレースでした。



1992年に開催された第11回沖縄～東京レースのレセプション。同レースは来年2000年に再開する予定である

来年は、国境の島、与那国町と花蓮市が姉妹都市ということもあって、与那国町の企画で、与那国～花蓮のヨットレースが企画されています。

このところ、我が支部の登録艇の活躍には目を見張るものがあります。SAIL OSAKA '97国際帆船レースに沖縄県から〈サシバ〉、〈ココリンIII〉、〈フォクシーレディー〉、〈エクサリーザ〉、〈レキオス〉、〈トバラーマ〉の6艇が参加しました。

香港～沖縄レグにおいて我が僚艇〈ココリンIII〉が総合優勝、鹿児島～大阪レグにおいて〈フォクシーレディー〉がファーストホームと総合優勝を勝ち取る快挙を成し遂げております。

沖縄支部の20周年を語るに当たり前期、後期に分けて考えてみると、前期には沖縄～東京レース5回出場の〈サシバ〉、4回出場の〈ティダ〉の活躍が思い出されます。後期は、〈フォクシーレディー〉の1987東京～グアムレースにおける総合優勝、第11回の沖縄～東京レースにおける〈ココリンIII〉の総合優勝、また、上海～大阪レースにおける〈フォクシーレディー〉の総合4位、また、アリランレース、火山島レースにおける〈エクサリーザ〉の活躍に特筆されるものがあります。

その他の登録艇の〈カンビレ〉、〈トレージャ〉、〈サンタナ〉、そしてアメリカ人グループの〈ナイトホーク〉、〈ウインドダンサー〉等が、県内でのロングショートレースにおいて大活躍しております。

JSAF設立に当たって、沖縄支部も来年には県ヨット連盟と統合することが決まっております。本支部にあってはオーバーラップしている連盟会員も多いことから、また、海が好き、レースが好きな気心の知れた仲間であることから、スムーズな統合が可能かと思われます。

来年の4月28日で満20歳を迎える当支部としては、楽しかったレース、寒風の中きつい思いをしながらゴールしたレース、勝った喜び、負けた悔しさなどを大切な思い出として20年間の幕を閉じることになります。

来年度からはJSAF傘下で、—meeting to the OKINAWA—を合い言葉に、楽しいレースと新しい出会いを期待し、頑張っていきたいと思います。

NORCの全国の会員の皆様にこれまでのご厚情に対し、心より感謝を申し上げるとともに、皆様のこれからのお活躍とご健勝を祈念したいと思います。

# ジャパン・グアムヨットレース92

損害賠償請求事件余話：服部一良

## 前代未聞のダブルパンチ

事故は、まさしく驚愕の経過をたどって展開しました。一連の悲劇が、もしもフィクションのシナリオだったら、あまりにも酷いカットが重なり過ぎて、真実味に欠けると書き直しを求められそうな、信じ難いシチュエーションの連続でした。

歴史を振り返って、「クレオパトラの鼻がもうちょっと低かったら——」の小話と同じように、「あのとき」の場面にさかのぼって選択肢を変えた場合のシミュレーションがよく語られます。ジャパン・グアムヨットレース(以下JGYR)92の事故にしても、キーポイントの場面のアクションが、ひとつでも変わっていれば結果は大きく違ったはずです。確率からすればあり得ないような、いわば負け続ける牌が続いて、当時も今も黙って首を振るしかできません。

しかし前代未聞のスケールは、悲惨な事故だけではなく、訴訟という形に引き継がれました。

事故の全貌が明らかになって、NORCは、スタートまでのレース本部が設置された、油壺ベイヨットクラブで合同慰靈祭を行いましたが、このとき、亡くなられたクルーのご遺族代表の挨拶の中に、「危険きわまりないレース」などの言葉がありました。後にして思うと、ご遺族の立場のご心中と、われわれの常識との間の齟齬は、裁判に至るほどに距離があるということの、いわば伏線でした。

そして、それとなく不穏な噂が流れていた最中、〈たか〉のクルー3人のご遺族が、記者会見までを行い、1993年10月6日に東京地裁へ損害賠償を請求する訴状を提出したのです。その概要はかつてのオフショア誌でお伝えした通りですが、当方は訴状を一読後、いまだからいえますけれども、一種のパニック状態に陥りました。

セーリングをはじめて、先輩の最初の教えは、「自分の命は自分で守れ」でした。その後、オーバーナイトのオフショアレースに参加できるようになって、海の上では、仲間を当てにするのはもちろん、第三者の救助を期待するなどはとても不可能なことを、身体で覚えるようになりました。そして、この金科玉条一筋で30年、人一倍に海を怖れて、どうやら無事が続いている。だからこのセオリーに一顧だましない自己の責任を棚に上げた主張が、世に存在すること自体が、信じられなかったのです。

かつて、これも30年前になりますが当方も参加したレースで、某大学ヨット部のお嬢さんが落水し行方不明になりました。そして数ヶ月後、NORC事務局にお嬢さんのお父様からの封書が届きました。当時、当方は帆走

委員会に籍がついて、それを読ませて頂きましたが、不徳でもってオーナーやNORCに迷惑を掛けたことを詫びる行からはじまり、捜索の協力などに感謝し、そしてお嬢さんの回顧につながり、短い生涯でしたが皆様とともに大好きだった海にあって、さぞかし本人は……、などで終わる、涙なしでは読めないような1通でした。その深い悲しみは痛いように伝わってきて、事故を防ぐための努力を、さらに一層誓わせるのに充分な力がありました。

しかし被告に据えられたNORCとしては、いつまでもびっくり仰天し続けたり感慨にふけっているわけには行かず、当然に訴訟を受けて立ちました。機関決定後、直ちに大儀見薰氏とJGYR92のレース委員長だった尾島裕太郎氏を中心とした特別委員会が結成され、そして当方が事務局を仰せ付かりました。重責で荷が重いと思いましたが、〈たか〉行方不明のときに、ホストクラブのコモドア代理としてグアムに渡っていて、リアルタイムで情報を耳にして、まったくの無関係とはいえない立場でした。さらに、レースを何回か一緒にしたことのあるセーリングの大好きな山本隆弁護士を、当時の清水栄太郎専務に紹介してしまったのが、運の尽きの決定打となった背景があります。ま、これはともかく、以後、大忙しの日々が始まりました。

## NORCvs弁護団 大バトル

いままでオフレコしていましたが、弁護団(麻生利勝弁護士、山本隆弁護士、田中保彦弁護士)とNORCの間は、第1回の会合時から予想外の火花が散りました。NORCは、当然ですが、まず万国共通のORC特別規定とそれに基づくレース主催の概念を説明しましたが、弁護団は、「すでに競技参加者の自己責任の原則は法律



〈たか〉と同じく事故にあった〈マリンマリン〉

的にも確立されているが、競技の主催者側の安全対策に大きな落ち度があつても、とはならない。他の競技では参加者の事故の主催者側責任が問われ確定した事例も多い」と述べ、さらに「あなた方が共通させるモラルは理解するけれども、まだ社会通念には至っていないと思った方が無難。海をまったく知らない裁判官にそれを正しく伝えて納得させるのは、決して容易ではない」と、釘を刺したのです。またNORC側の質問に対して、営業の主催ではなくボランティアの運営であつても、過失があればそれなりの責任を問われると、いわゆる隣人訴訟の例を上げての説明も受けました。大きなショックを受けましたが、問題の核心、いまなお残されている課題は、早々の段階から指摘されていたのです。

## NORCの内幕

第1回の口頭弁論は1993年12月2日に開かれ、第33回に当たる1997年12月25日に裁判所主導の職権和解案を原告被告双方が受け入れて、本件の損害賠償請求事件は終わりました。しかしながら側面で、この丸4年の間、当方にとっては生まれてはじめての体験に終始し、様々に勉強させて頂いた反面、様々に悩まされたのも事実です。そのひとつは法廷におけるNORCサイドの傍聴人の少なさでした。丸4年間の33回で、傍聴にお見えになつた方は、理事などの役職の方が12人、会員の方が9人です。もちろん複数回お運び頂いた方もおられて、延べの人数はこれよりも増えますが、後半は尾島裕太郎氏と当方のふたりだけというときが少なからずありました。たしかにウイークデイの昼間という時間帯がネックなのはわかりますが、争われているのは、オーナー責任の範疇をふくめたオフショアレースの存亡にかかわる問題です。組織中枢の理事の方々やご活躍されているオーナーの方々は、せめて年に1回、法廷にお出掛けいただいて、彼我の価値体系の乖離を生で知って欲しかったと思います。後半、傍聴席に座っていて、いったい誰のために、なんのため

に、ここにいるのかと、ときには穏やかではない空しさを覚えました。

和解案の受諾を決めた理事会には、当方は一存で同行し陪席しましたが、今回の訴訟を、われわれ自身のアイデンティティーの確立、すなわち海の上の自己責任の貫徹というモラルを、社会にアピールするための絶好のチャンスと捉えて、10年でも20年でも裁判を続けるという発想は、やはり生まれませんでした。そのために費やされる膨大なエネルギー、人的な資源や巨額な経費を考えると実現は絵空事に近く、当方から見ても当時のNORCではとうてい不可能だったと思えます。理事会は、現実を直視した冷徹な判断を下したのかも知れません。

## NORCの責務

しかしながら、和解に至った故に残された課題、まことに乗せられながらも法律的に裁かれなかつた争点は、責務としてNORC自身が総括しなければなりません。無念を間違いなく残して海に帰つたJGYR92の14人のクルーザーの最初のステップに他なりません。

たとえば、原告がJGYR92の冠スポンサー料2,000万円弱をとらえ、悪しき商業主義にまみれたNORCと非難した点もそのひとつです。非常に難しい問題で、オリンピックを先頭に商業主義が氾濫している状況の中で、悪しきと悪しくないを区別するのは容易ではありません。しかし、だからこそ誰もが納得できるオフィシャルなガイドラインが絶対に必要になります。自分たちの遊びは自分たちで賄うという、これも自己責任の一面に他なりませんが、その出発点を忘れて場当たり的に金蔓を探しに走るのであれば、あいかわらず悪しきに溺れているといわれかねません。

大きな争点のひとつだった海上保安庁からのレース中止要請を受け入れなかつたところも、再度の検討が必須です。もちろん勧告なり要請なりに一方的に従うことは、レース運営の要を「官」に委ねるに等しく、簡単に認めるわけにはいきません。しかし多数のビギナーが楽しむマリーナが主催するようなローカルレースでは、JGYR92の事故以後、運営側が神経を尖らせて、強風波浪注意報が報じられた段階でレースを中止するケースが増えています。このあたりをいかに判断し調整するか、海上保安庁との話し合いをふくめた徹底的な討議が必要と思われます。

NORCは、裁判で広大な外洋の海は管理がおよばないと主張しましたが、大昔とは違つて、はるか彼方の外洋でもコミュニケーションが可能な現在、まったく管理ができないとはいえないのではないか、という見方も生まれています。この管理の定義も課題のひとつといえます。

さらに、レース委員長に所在する責任の範疇の曖昧さ、いいかえれば権限の幅の不確かさも、大きな問題と思えます。NORCは、レースを公平に成立させるための責任



グアムレース、スタート前の〈たか〉

を担うが、艇の運航上の責任はあくまでもオーナー側に所在するという立場にあります。今回のように運航責任までもNORCに求められた場合、当該のレース委員長は大変な窮地に追い込まれます。なにもかもをひとりに担わせないで、レースリザルトに署名捺印だけでは終わらない万一のケースが起きた場合、確実にフォローする機構、たとえば訴訟代理人とは異なる顧問弁護士を中心とする委員会を直ちに発足させて、その処理に当たるとか、危機管理の最善のシステムを、一刻も早く構築させなくては、とは思うのですが——。

しかし、だいたいが、レース委員会運営のマニュアルさへ見当たらないのが実状です。裁判の初期のころ、弁護団の要望で、成文化された最新の本部運営マニュアルを探しましたが、当方の手元にまだ残っている、関東支部作成、帆走委員会の手引き1975年度版、以外は、とうとう見付かりませんでした。弁護団は、ではJGYR92はマニュアルなしで立ち上げたのかと訊ねて、こちら側としては、公示方法とか実施要項や帆走指示書は、過去の事例を参考して作成し、そのうえレース委員長は経験豊かなベテランを起用しているので、いままでは大過なく終えてきた、とか説明しました。ところが弁護団の方は、マニュアルとは、人間はときにはあやまちを犯すという前提がニーズとなっている。ベテランの経験だけに頼るのは、その人の経験が豊かであればあるほど、負担が大きくなつて好ましくないと、いささか叱咤を受けました。でもまだ、マニュアルづくりが実際のスケジュールにのほったという話は、聞いていません。だから万一の場合の危機管理のシステムなども、まだまだ先になりそうです。

## 先送りされた課題

以上のような事項は、繰り返しますが、武市俊氏以下が命と引き換えにしてわれわれに提示してくれた、NORCの万全とはいえない、はっきりいえば組織としての機能に問題が窺える箇所です。したがって、最優先の課題として、裁判の進行に惑わされない精力的な自己点検を行い、判決の結果に先立つ解決を期待しました。しかしいうまでもなく、それは実現しませんでした。そして和解の成立は1997年の年末であって、NORCの残り時間が1年ちょっとと知り、せめてこの間にと、再度焦りましたが、話の持ち込み先の諸兄各位は大繁忙。課題はひとつも新たに生まれ変わることなく、ついに時間切れになつた次第です。

諸問題の検討と新たな構築の作業は、新組織の次世代にお願いしなくてはならず、当方も旧世代の一員に他ならなく、大変申し訳なく思います。しかし、いささか手前味噌になるかも知れませんが、若干のプラスアルファは残ったのではないかとも思っています。

JGYR92の裁判で、原告は、NORCの主張を「——な

どという責任逃れの主張に終始する被告協会の態度に接すると、初島レース以後の30年がまるでなかった如くである」と非難ましたが、これは違います。参加艇2隻がクルー全員とともに行方不明になった初島レースの場合は、遭難の原因が憶測の域をでませんでしたが、JGYR92では〈たか〉だけではなく〈マリンマリン〉も含めて、その直接の原因は、すでに報告されているように、関係者によって詳細に解明されています。そして遭難に至つたヒューマンドキュメントも明らかになってきました。

最後になって、本音をいわざるを得なくなつたのがついでのですが、原告の表現を真似ると、現実は「ヒューマンエラーは30年がまるでなかった如くに続いている」が正しいのです。

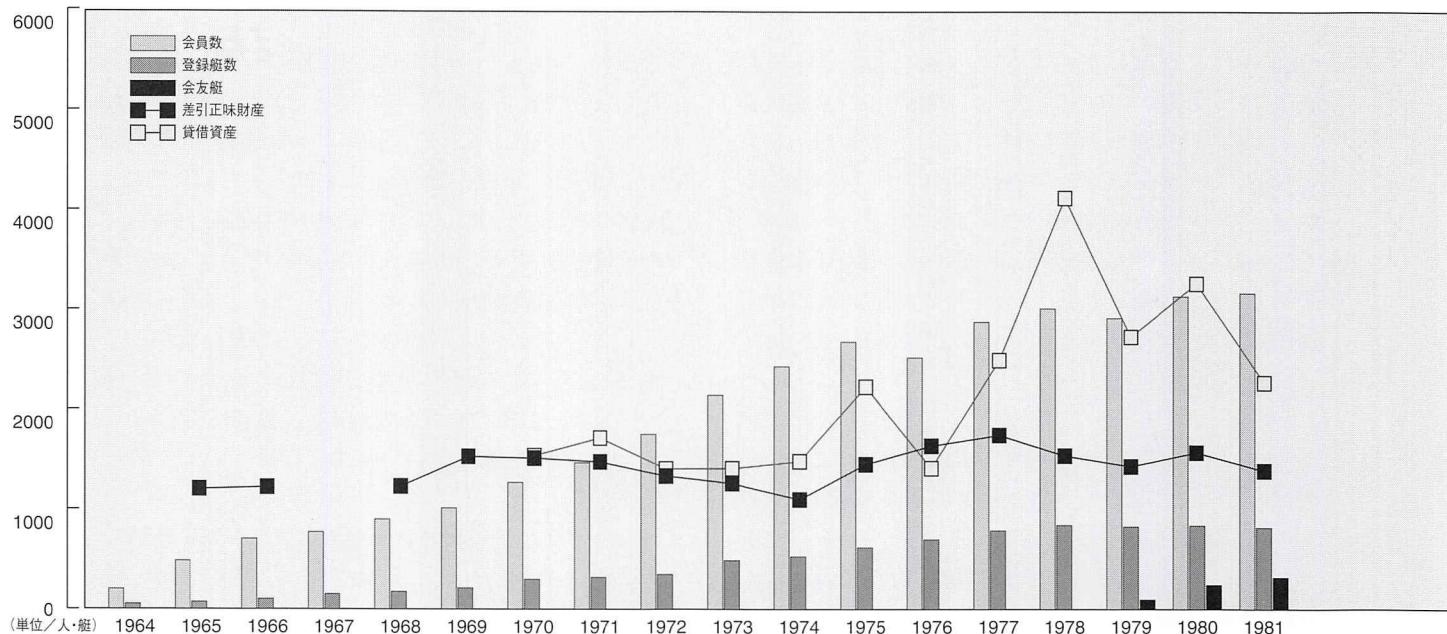
〈たか〉の場合、復原時に艇内の空気を一気に逃がし大量の浸水を許したこと、ドックハウス出入口の差し板を流失し艇内に打ち込む波を防げなかつたこと、マニュアルに反しデッキでラフトを開展、救命備品袋を開けてライトやナイフを探し、海面に降ろすときに転覆させ、口が開いたままの袋からほとんどの備品を流失させたこと、イーパープのバッテリーは、出荷時には他の機器と同様、付属していても接続されていないことを、誰1人知らなかつたこと、などの経過が明瞭に浮かんでいます。

当方の若いころの憧れの的で、紛れもなく日本の第一人者であった武市俊氏へ、これだけの失敗を犯し、その後も、世界的に著名なセーラーだった南波誠氏やエリック・タバルリー氏の、それこそ一瞬の隙に悪魔に魅入られさらわれたような事故が続いています。ヒューマンエラーへの対策は、歴史的に見ても特効薬はなく、人の業のようないいメンタルな面の不確かさと脆さを知り、人はときにはあやまることを徹底して自覚し、自身もそのひとりに他ならないとする以外に方法はありません。

事故は、また起きます。いや、不確かで脆い人間が、ふたたび繰り返すのです。しかし人の真摯な努力が、事故の発生を限りなくゼロに近付けるのは可能です。

レースの運営側も、参加艇が担うリスク、海という舞台で無償で遊ばせて貰っている代償を、等しく共有しなければならないという認識が、いまこそ必要なのが明らかになったと思います。

30年前いやNORC発足の45年前ではおさら、大冒険を覚悟しなければグアムへは渡れませんでした。しかし1983年の第1回JGYR以来、トータルで53隻、中にはファミリーで乗る艇までが、無事にグアムへフィニッシュしているのです。これはNORCの諸先輩が培ってきた結果の輝かしい実績のひとつに他なりません。社団法人のNORCは幕を降ろしましたが、かけがえのない貴重な財産は、必ずや引き継がれさらに大きく生かされること信じています。

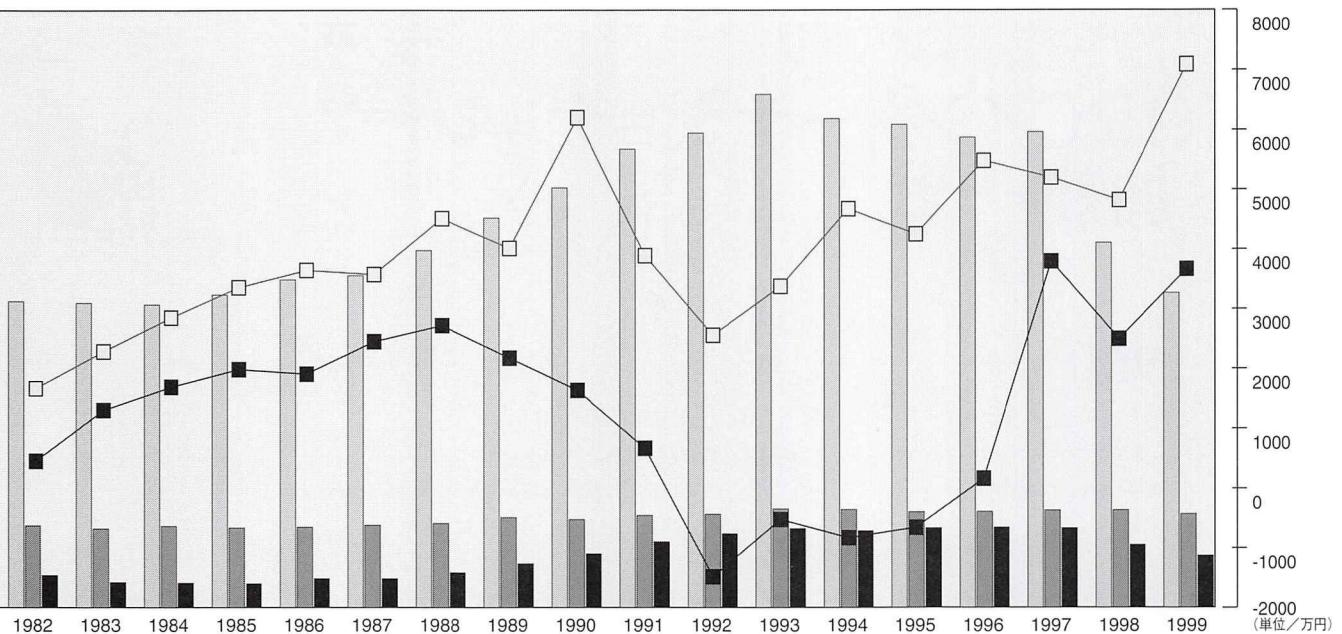


| 64-65         | 66-67         | 68-69         | 70-71         | 72-73         | 74-75         | 76-77         | 78-79         | 80-81         |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 会長<br>関谷俊哉    | 会長<br>関谷俊哉    | 会長<br>関谷俊哉    | 会長<br>関谷俊哉    | 会長<br>古屋徳兵衛   | 会長<br>古屋徳兵衛   | 会長<br>古屋徳兵衛   | 会長<br>古屋徳兵衛   | 会長<br>石原慎太郎   |
| 副会長<br>古屋徳兵衛  | 副会長<br>古屋徳兵衛  | 副会長<br>古屋徳兵衛  | 副会長<br>古屋徳兵衛  | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   |
| 古屋徳兵衛<br>秋田博正 | 古屋徳兵衛<br>秋田博正 | 古屋徳兵衛<br>秋田博正 | 古屋徳兵衛<br>秋田博正 | 飯島元次          | 飯島元次          | 飯島元次          | 飯島元次          | 飯島元次          |
| 専務理事<br>飯島元次  | 専務理事<br>飯島元次  | 専務理事<br>飯島元次  | 専務理事<br>飯島元次  | 専務理事<br>大儀見 薫 |
| 常務理事<br>飯島元次  | 常務理事<br>飯島元次  | 常務理事<br>飯島元次  | 常務理事<br>飯島元次  | 常務理事<br>高村 信  | 常務理事<br>高村 信  | 常務理事<br>高村 信  | 常務理事<br>高村 信  | 常務理事<br>清水栄太郎 |
| 則武勝馬<br>理事    | 則武勝馬<br>理事    | 則武勝馬<br>理事    | 則武勝馬<br>理事    | 名和幸夫          | 名和幸夫          | 中戸将治          | 山口久次          | 山口久次          |
| 渡辺修治<br>横山 晃  | 渡辺修治<br>横山 晃  | 渡辺修治<br>横山 晃  | 渡辺修治<br>横山 晃  | 理事<br>飯島元次    | 理事<br>飯島元次    | 理事<br>横山 晃    | 理事<br>横山 晃    | 理事<br>横山 晃    |
| 岡本 豊<br>福永 昭  | 岡本 豊<br>福永 昭  | 松木 哲<br>野本謙作  | 松木 哲<br>福永 昭  | 渡辺修治<br>横山 晃  |
| 植田一信<br>久保田正敦 | 植田一信<br>久保田正敦 | 久保田正敦<br>穎川三郎 | 久保田正敦<br>穎川三郎 | 松木 哲<br>穎川三郎  |
| 田山英世<br>松木 哲  | 田山英世<br>松木 哲  | 田山英世<br>松木 哲  | 田山英世<br>松木 哲  | 野間誠三<br>角田 博  |
| 野本謙作<br>穎川三郎  | 野本謙作<br>穎川三郎  | 野本謙作<br>穎川三郎  | 野本謙作<br>穎川三郎  | 大橋郁夫<br>丹羽由晶  | 大橋郁夫<br>丹羽由晶  | 大橋郁夫<br>丹羽由晶  | 大橋郁夫<br>丹羽由晶  | 大橋郁夫<br>丹羽由晶  |
| 津田郁太郎<br>丹羽由晶 | 津田郁太郎<br>丹羽由晶 | 津田郁太郎<br>丹羽由晶 | 津田郁太郎<br>丹羽由晶 | 外山賢三<br>閑根 久  |
| 野間誠三<br>大橋郁夫  | 野間誠三<br>大橋郁夫  | 野間誠三<br>大橋郁夫  | 野間誠三<br>大橋郁夫  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  |
| 大橋郁夫<br>角田 博  | 大橋郁夫<br>角田 博  | 大橋郁夫<br>角田 博  | 大橋郁夫<br>角田 博  | 外山賢三<br>閑根 久  |
| 角田 博<br>丹羽由晶  | 角田 博<br>丹羽由晶  | 角田 博<br>丹羽由晶  | 角田 博<br>丹羽由晶  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  | 井上正春<br>秋山福夫  |
| 監事<br>富永 弘    | 監事<br>富永 弘    | 監事<br>富永 弘    | 監事<br>富永 弘    | 監事<br>土肥勝由    | 監事<br>土肥勝由    | 監事<br>土肥勝由    | 監事<br>土肥勝由    | 監事<br>土肥勝由    |
| 土肥勝由          |               |               |               | 外山賢三          |               | 外山賢三          |               | 外山賢三          |

# NORC本部諸データ一覧

※理事の名前は順不同

\*1964～1993年までの会員数、登録艇数、会員艇数は1994年総会資料より抜粋



| 82-83         | 84-85         | 86-87         | 88-89         | 90-91         | 92-93         | 94-95             | 96-97             | 98-99              |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 名譽会長<br>古屋徳兵衛 | 名譽会長<br>古屋徳兵衛 | 名譽会長<br>古屋徳兵衛 | 名譽会長<br>古屋徳兵衛 | 名譽会長<br>古屋徳兵衛 | 名譽会長<br>古屋徳兵衛 | 名譽会長<br>石原慎太郎     | 名譽会長<br>石原慎太郎     | 名譽会長<br>石原慎太郎      |
| 会長<br>石原慎太郎   | 会長<br>石原慎太郎   | 会長<br>石原慎太郎   | 会長<br>石原慎太郎   | 会長<br>石原慎太郎   | 会長<br>石原慎太郎   | 会長<br>並木茂士        | 会長<br>並木茂士 (96)   | 会長<br>石原慎太郎        |
| 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>秋田博正   | 副会長<br>小林義彦       | 副会長<br>戸田邦司 (97)  | 副会長<br>戸田邦司        |
| 大儀見 薫             | 大儀見 薫             | 大儀見 薫              |
| 専務理事<br>清水栄太郎 | 専務理事<br>清水栄太郎 | 専務理事<br>清水栄太郎 | 専務理事<br>清水栄太郎 | 専務理事<br>清水栄太郎 | 専務理事<br>清水栄太郎 | 専務理事<br>古川保夫 (95) | 専務理事<br>古川保夫 (96) | 専務理事<br>古川保夫       |
| 常務理事<br>鳴田武夫  | 常務理事<br>鳴田武夫  | 常務理事<br>鳴田武夫  | 常務理事<br>鳴田武夫  | 常務理事<br>鳴田武夫  | 常務理事<br>鳴田武夫  | 常務理事<br>児玉萬平 (94) | 常務理事<br>児玉萬平 (97) | 常務理事<br>山村 彰 (97)  |
| 小林和太郎         | 河村次郎          | 理事            | 理事            | 理事            | 理事            | 常務理事<br>埴原洋利 (95) | 常務理事<br>埴原洋利 (96) | 常務理事<br>尾島裕太郎 (97) |
| 理事<br>渡辺修治    | 理事<br>渡辺修治    | 理事<br>渡辺修治    | 理事<br>渡辺修治    | 理事<br>松木 哲    | 常務理事<br>久保和男  | 常務理事<br>久保和男 (94) | 常務理事<br>久保和男 (95) | 常務理事<br>高田尚之       |
| 横山 晃          | 理事<br>秋田博正    | 理事<br>秋田博正        | 理事<br>秋田博正        | 理事<br>岩田行史         |
| 松木 哲          | 理事<br>山崎達光    | 理事<br>山崎達光        | 理事<br>山崎達光        | 理事<br>川端治夫         |
| 秋山福夫          | 秋山福夫          | 秋山福夫          | 秋山福夫          | 秋山福夫          | 理事<br>三井祥功    | 理事<br>三井祥功        | 理事<br>三井祥功        | 理事<br>今北文夫         |
| 山崎達光          | 山崎達光          | 山崎達光          | 山崎達光          | 山崎達光          | 理事<br>石井正行    | 理事<br>石井正行        | 理事<br>石井正行        | 理事<br>鈴木保夫         |
| 三井祥功          | 三井祥功          | 三井祥功          | 三井祥功          | 三井祥功          | 理事<br>都築勝利    | 理事<br>都築勝利        | 理事<br>都築勝利        | 理事<br>野口隆司         |
| 貴伝名一良         | 貴伝名一良         | 貴伝名一良         | 貴伝名一良         | 貴伝名一良         | 理事<br>岩田行史    | 理事<br>岩田行史        | 理事<br>岩田行史        | 理事<br>樋口克也         |
| 岩田行史          | 岩田行史          | 岩田行史          | 岩田行史          | 岩田行史          | 理事<br>塩路一郎    | 理事<br>塩路一郎        | 理事<br>塩路一郎        | 理事<br>服部一良         |
| 石井正行          | 石井正行          | 石井正行          | 石井正行          | 石井正行          | 理事<br>林 賢之輔   | 理事<br>林 賢之輔       | 理事<br>林 賢之輔       | 理事<br>今岡又彦         |
| 都築勝利          | 都築勝利          | 都築勝利          | 都築勝利          | 都築勝利          | 理事<br>林 賢之輔   | 理事<br>林 賢之輔       | 理事<br>林 賢之輔       | 理事<br>小林義彦 (97)    |
| 塙川孝二          | 塙川孝二          | 塙川孝二          | 塙川孝二          | 塙川孝二          | 理事<br>林 賢之輔   | 理事<br>林 賢之輔       | 理事<br>林 賢之輔       | 理事<br>平賀 威         |
| 加藤藏男          | 加藤藏男          | 加藤藏男          | 加藤藏男          | 加藤藏男          | 理事<br>朝河 清    | 理事<br>朝河 清        | 理事<br>朝河 清        | 理事<br>山本高靖         |
| 岩田禎夫          | 塙路一郎          | 塙路一郎          | 塙路一郎          | 塙路一郎          | 理事<br>今岡又彦    | 理事<br>今岡又彦        | 理事<br>今岡又彦        | 理事<br>渡辺康夫         |
| 塙路一郎          | 塙路一郎          | 塙路一郎          | 塙路一郎          | 塙路一郎          | 理事<br>朝河 清    | 理事<br>朝河 清        | 理事<br>朝河 清        | 理事<br>周東英卿         |
| 篠原 要          | 理事<br>今岡又彦    | 理事<br>今岡又彦        | 理事<br>今岡又彦        | 理事<br>川端治夫         |
| 武市 俊          | 理事<br>武市 俊    | 理事<br>武市 俊        | 理事<br>武市 俊        | 理事<br>鈴木保夫         |
| 武市 俊          | 小林義彦          | 小林義彦          | 小林義彦          | 小林義彦          | 理事<br>朝河 清    | 理事<br>朝河 清        | 理事<br>朝河 清        | 理事<br>野口聰一         |
| 小林義彦          | 名当英臣          | 名当英臣          | 名当英臣          | 名当英臣          | 理事<br>宮坂敬三    | 理事<br>宮坂敬三        | 理事<br>宮坂敬三        | 監事<br>古川保夫 (97)    |
| 名当英臣          | 林 賢之輔         | 林 賢之輔         | 林 賢之輔         | 林 賢之輔         | 理事<br>宮坂敬三    | 理事<br>柴田邦敏        | 理事<br>柴田邦敏        | 監事<br>長谷川富延        |
| 林 賢之輔         | 市川 勇          | 市川 勇          | 市川 勇          | 市川 勇          | 理事<br>柴田邦敏    | 理事<br>川端治夫        | 理事<br>川端治夫        | 監事<br>坂谷定生         |
| 秋山欣徳          | 山田東吾          | 山田東吾          | 山田東吾          | 山田東吾          | 理事<br>川端治夫    | 理事<br>柴田邦敏        | 理事<br>柴田邦敏        | 監事<br>小田泰義         |
| 市川 勇          | 福元征四郎         | 福元征四郎         | 福元征四郎         | 福元征四郎         | 理事<br>末松 明    | 理事<br>末松 明        | 理事<br>末松 明        | 監事<br>稻葉文則         |
| 山田東吾          | 城間祥行          | 城間祥行          | 城間祥行          | 城間祥行          | 理事<br>鈴木康之    | 理事<br>安岡信一        | 理事<br>安岡信一        | 監事<br>稻葉文則         |
| 福元征四郎         | 今岡又彦          | 今岡又彦          | 今岡又彦          | 今岡又彦          | 理事<br>峰田昌矩    | 理事<br>峰田昌矩        | 理事<br>峰田昌矩        | 監事<br>稻葉文則         |
| 城間祥行          | 林 政章          | 林 政章          | 林 政章          | 林 政章          | 理事<br>東江正喜    | 理事<br>東江正喜        | 理事<br>東江正喜        | 監事<br>稻葉文則         |
| 監事            | 監事            | 監事            | 監事            | 監事            | 監事<br>横山 晃    | 監事<br>横山 晃        | 監事<br>横山 晃        | 監事<br>浅野英武         |
| 飯島元次          | 飯島元次          | 飯島元次          | 飯島元次          | 飯島元次          | 監事<br>横山 晃    | 監事<br>横山 晃        | 監事<br>横山 晃        | 監事<br>横山 晃         |
| 平松栄一          | 平松栄一          | 横山 晃          | 横山 晃          | 横山 晃          | 監事<br>横山 晃    | 監事<br>横山 晃        | 監事<br>横山 晃        | 監事<br>高橋太郎         |

#### 歴代事務局長

1694～1697年 則式勝馬  
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  
1984～1993年 相馬雅利

# NORCインターナショナルレース 参加艇一覧

## 1960

|    |                                  |                                  |
|----|----------------------------------|----------------------------------|
| 62 | チャイナシー(香港～マニラ)                   | 〈コンテッサII〉(石原慎太郎)                 |
| 63 | トランスペック(サンペドロ～ホノルル)              | 〈コンテッサIII〉(石原慎太郎)                |
| 65 | トランスペック(サンペドロ～ホノルル)              | 〈コンテッサIII〉(石原裕次郎)、〈チタII〉(吉田弘明)   |
| 66 | チャイナシー(香港～マニラ)                   | 〈月光II〉(久保田正敬)、〈ふじ〉(陳秀雄)          |
| 68 | チャイナシー(香港～マニラ)                   | 〈ミスサンバード〉(山崎達光)、〈ミネルバIII〉(貴伝名一良) |
| 69 | トランスペック(サンペドロ～ホノルル)<br>シドニー ホバート | 〈チタIII〉(丹羽由昌)<br>〈VAGO〉(武田陽信)    |

## 1970

|    |                                  |   |
|----|----------------------------------|---|
| 70 | チャイナシー(香港～マニラ)                   | 〈チタIII〉(丹羽由昌)、〈エピキュリアンII〉(榎原嘉男)   |
| 71 | シドニー ホバート                        | 〈VAGO II〉(武田陽信)   |
| 72 | チャイナシー(香港～マニラ)<br>ワントンワールド(シドニー) | 〈チタIII〉(丹羽由昌)<br>〈サンバードII〉(山崎達光)  |
|    | シドニー ホバート                        | 〈VAGO II〉(武田陽信)、〈サンバードII〉(山崎達光)   |
| 73 | ハーフトンワールド(デンマーク)                 | 〈サラブレッド〉(伊藤正)   |
|    | トランスペック(サンペドロ～ホノルル)              | 〈コンテッサIII〉(石原裕次郎)   |
| 74 | チャイナシー(香港～マニラ)                   | 〈わだつみ〉(金子一芳)  |
|    | クオータートンワールド(スウェーデン)              | 〈トレーサーII〉(三宅智久)、〈チタV〉(丹羽由昌)   |
| 75 | トランスペック(サンペドロ～ホノルル)              | 〈都鳥III〉(岡崎弘)、〈ビンドフェンペデル〉(小林義彦)、〈ディックチタ〉(丹羽由昌)                                 |
|    | サザンクロスカップ(オーストラリア)               | 〈サンバードV〉(山崎達光)、〈都鳥III〉(岡崎弘)、〈VAGO III〉(武田陽信)、                                 |
|    | シドニー ホバート                        | 〈潮路Too〉(池田祐之)   |
| 76 | チャイナシー(香港～マニラ)                   | 〈わだつみ〉(金子一芳)、〈都鳥III〉(岡崎弘)   |
|    | クオータートンワールド(コーパスクリスティ)           | 〈CHOU-SHOU〉(近藤弘毅)、〈RIO DE SUR〉(丹羽由昌)、〈SAKE〉(木原俊男)、<br>〈MIDNIGHT HAMMAR〉(羽柴宏昭) |
| 77 | トランスペック(サンペドロ～ホノルル)              | 〈月光V〉(並木茂士、清水栄太郎)   |
|    | アドミラルズカップ(イギリス)                  | 〈サンバードV〉(山崎達光)、〈都鳥III〉(岡崎弘)、〈BB III〉(沢野裕治)                                    |
|    | クオータートンワールド(ヘルシンキ)               | 〈ブラックアロー〉(吉村一平)   |
| 78 | SORC(フロリダ)                       | 〈サンバードV〉(山崎達光)  |
|    | チャイナシー(香港～マニラ)                   | 〈TOGOV〉(山田東吾)   |
|    | PANAMクリッパーカップ(ハワイ)               | 〈サンバードV〉(山崎達光)、〈月光V〉(並木茂士)、他チャーター参加1隻   |
|    | クオータートンワールド(横須賀)                 | 〈マジシャンV〉(小池久雄)、他9隻  |
|    | カウズウイーク(イギリス)                    | 〈TOGO V〉(山田東吾)  |
| 79 | トランスペック(サンペドロ～ホノルル)              | 〈都鳥III〉(岡崎弘)、〈ノミIII〉(野村侃)、〈カレラ〉(渡辺行彦)   |
|    | アドミラルズカップ(イギリス)                  | 〈コテルテルII〉(山口照雄)、〈TOGO VI〉(山田東吾)、〈月光VI〉(並木茂士)                                  |

## 1980

|    |                    |   |
|----|--------------------|---|
| 80 | チャイナシー(香港～マニラ)     | 〈ティダ〉(伊志嶺亮)                                   |
|    | PANAMクリッパーカップ(ハワイ) | 〈ティダ〉(伊志嶺亮)、〈雲柱〉(佐々木研一)、〈朝鳥〉(田村慎一)、他チャーター参加2隻 |
| 81 | シドニー ホバート          | 〈サンバードV〉(山崎達光)                                |
| 82 | PANAMクリッパーカップ(ハワイ) | 〈飛梅〉(才田忠利)、〈スーパー ウィッチ〉(小池久雄)、〈雲柱〉(佐々木研一)、     |

|    |  |  |
|----|--|--|
|    |  | 〈TOGOVII〉(山田東吾)、〈コテルテルII〉(山口照雄)、〈摩利支天〉(武田勝彦)、〈ビッグアップル〉(松田栄夫)、〈サンバードV〉(山崎達光)、〈かづ〉(有田一郎)、〈月光V〉(並木茂士)、〈レイジーアルバトロス〉(津村重幸)、〈つばくろ〉(幸村至岐)、〈ゼロ〉(津村重孝)<br>〈摩利支天〉(武田勝彦)<br>〈TOGO VII〉(山田東吾)、他チャーター参加2隻<br>〈ゼロ〉(津村重孝)   |
| 83 | SORC(フロリダ)<br>トランスパック(サンペドロ～ホノルル)<br>アドミラルズカップ(イギリス)<br>シドニーホバー    |  |
| 84 | PANAMクリッパーカップ(ハワイ)   |  |
| 85 | トランスパック(サンペドロ～ホノルル)  | 〈サキVI〉(多胡康敬)、〈ゼロ〉(津村重幸)、〈飛梅〉(才田忠利)、〈TOGOVII〉(山田東吾)、〈CAZA-7〉(深見祐二)、〈織姫〉(古川保夫)、〈美美〉(金井準一)、〈からす〉(斜森保雄)、〈モラム絵〉(吉田信明)、他チャーター参加1隻  |
| 86 | ケンウッドカップ(ハワイ)  | 〈モ利支天〉(武田勝彦)、〈スーパーサンバード〉(山崎達光)<br>〈モ利支天〉(武田勝彦)、〈ゼロ〉(津村重孝)、〈スーパーサンバード〉(山崎達光)、〈瑠璃光〉(菅原留意)、〈セントアポロニア〉(三谷惇夫)、〈美美〉(金井準一)、〈ALOHA〉(桑本信幸)、〈シーライオン〉(西田隆太郎)  |
| 87 | サルディニアカップ(コスタスマラルダ)<br>トランスパック(サンペドロ～ホノルル)                         | 〈ウィル〉(小田良司)、〈チャチャ〉(山村彰)、他チャーター参加1隻<br>〈モ利支天〉(武田勝彦)、〈ロシナンテ〉(大口真司)   |
| 88 | ケンウッドカップ(ハワイ)  | 〈海太朗〉(千葉育夫)、〈TOGO X〉(山田東吾)、〈ヴィクトリア〉(萩野禎武)、〈からす〉(斜森保雄)、〈マテンロウ〉(杉山直行)、〈美美〉(金井準一)、〈美帆〉(濱田繁治)、〈スリーバー〉(武部喜一)、〈ニンジャ〉(西田隆太郎)、〈青海波〉(清田博)、〈モ利支天〉(武田勝彦)、〈レノマ〉(石坂啓一)<br>〈アーカンベイ〉(後藤裕)<br>〈モ利支天〉(武田勝彦)、〈ロシナンテ〉(大口真司)<br>〈ウィル〉(小田良司)、他チャーター参加2隻<br>〈モ利支天〉(武田勝彦)   |
| 89 | ワントンワールド(ナボリ)<br>トランスパック(サンペドロ～ホノルル)<br>アドミラルズカップ(イギリス)<br>シドニーホバー |  |
| 90 | ケンウッドカップ(ハワイ)  | 〈タイガー〉(小林正和)、〈ウィル〉(小田良司)、〈ボーイ〉(山田隆)、〈アーカンベイ〉(後藤裕)、〈スwing〉(鈴木重行)、〈プロバガンダ〉(石渡一夫)、〈スピカV〉(室井誠)、〈ニンジャ〉(西田隆太郎)、〈スター&スター〉(吉村茂)、〈リベルテエキスプレス〉(川村安正)、〈ブルーノートIV〉(五十井進)、〈飛梅〉(才田忠利)、〈美美〉(金井準一)、〈海太朗V〉(千葉育夫)、〈ウィルJr〉(小田良司)、〈an〉(井上美悠紀)、〈モ利支天〉(武田勝彦)、〈BE ONE〉(合田耕平)<br>〈ラトル&ハム〉(岸本信宏)   |
| 91 | シドニーホバー  | 〈モ利支天〉(武田勝彦)、〈ロシナンテ〉(大口真司)<br>〈ウィル〉(小田良司)、他チャーター参加2隻   |
| 92 | トランスパック(サンペドロ～ホノルル)<br>アドミラルズカップ(イギリス)                             | 〈シエスタ〉(川口正敏)、〈スwing〉(鈴木重行)、〈ドンキーVI〉(土井収二)、〈ウイル〉(小田良司)、〈ボーイ〉(山田隆)、〈マテンロウ〉(青山紀)、〈BE ONE〉(合田耕平)、〈ドリームピック〉(高城昌彦)、他チャーター参加3隻  |
| 93 | ケンウッドカップ(ハワイ)  | 〈ゼロIII〉(津村重孝)<br>〈月光VIII〉(清水栄太郎)   |
| 94 | シドニーホバー  | 〈チャンボサ〉(盛田正敏)、〈スwing〉(鈴木重行)、〈ニッポン〉(山崎達光)<br>〈サンタレッド〉(笠原文和)、〈ドリームピック〉(高城昌彦)、〈タートルV〉(増田順一)、〈LOVE A LUCK IV〉(荒木義正)、他チャーター参加1隻   |
| 95 | トランスパック(サンペドロ～ホノルル)<br>アドミラルズカップ(イギリス)                             | 〈チャチャII〉(山村彰)、〈プロバガンダ〉(石渡一夫)   |
| 96 | ケンウッドカップ(ハワイ)  | 〈ドリームピック〉(高城昌彦)、〈リベルテエキスプレス〉(川村安正)、〈グランドアヤ〉(猪谷茂)、〈ゼネット〉(神部静枝)、〈LOVE A LUCK IV〉(荒木義正)、〈ティクワン〉(武部宏)、〈ジャスト7〉(堀田和正)、〈サンタレッド〉(笠原文和)、〈マリオエキスプレス〉(池田真理雄)、〈シーホークハイ5〉(世良直彦)、〈オバエキスプレス〉(神野佳樹)、〈シーホーク〉(世良直彦)、〈SERVER〉(大西宗元)、他チャーター参加3隻<br>〈サンタレッド〉(笠原文和)、〈からす〉(斜森保雄)、〈オバエキスプレス〉(神野佳樹)、〈マリオエキスプレス〉(池田真理雄)、〈リベルテエキスプレス〉(川村安正)、〈夢ひょうたん〉(佐野康夫)、他チャーター参加4隻 |
| 98 | ケンウッドカップ(ハワイ)  |  |

## 1990

# NORC年表

\*はNORCとは直接関連のないヨットのできごと

| NORC   | 社会   | NORC   | 社会                                     |
|--|--|--|--|
| 1948年(昭23)<br>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   |  | 7.29 *アドミラルズカップ・シリーズ始まる<br>9. *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               |  |
| 1950年(昭25)<br>7.21 戦後初の外洋レース、大島レース(横浜→大島岡田港片道)開催。〈アーノート〉(慶應大学ヨット部／増田一義)が優勝<br>*アメリカズカップに12mクラスを採用                                | 1.26 帝銀事件<br>5. 「舵」誌、復刊<br>6. 朝鮮動乱始まる<br>7. 金閣寺焼失            | 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観察員として岩田幸彰氏を派遣   |  |
| 1951年(昭26)<br>5.18 第1回シルバーカップレース「大島レース」(葉山～初島～大島～葉山)を日本ヨット協会の協力を得て開催。参加17隻。優勝〈さくら〉(日本大学)<br>*〈ソプラニーノ〉大西洋横断に成功                    | 9.8 サンフランシスコ講和条約、対日平和条約・日米安全保障条約調印                           | 1957年(昭32)<br>NORC安全規則制定   | 3.27 フルシチョフ、ソ連首相に就任<br>12.1 1円札発行      |
| 1952年(昭27)<br>7.25 日本ヨット協会の協力を得て、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隻。優勝〈風早〉(U.S.海軍)                                   | 4. GHQ廃止<br>5.1 二重橋轍のメーデー事件<br>7. 破壊活動防止法(破防法)公布             | 1960年(昭35)<br>4.15 NORC東海支部発足<br>4.28 第1回下田レース(小網代～下田)。総合優勝〈黒潮〉(千葉大学)、Bクラス優勝〈MAYAII〉(市川元造) | 9. 国民所得倍増・高度成長政策発表<br>5. チリ津波で三陸地方等大被害 |
| 1954年(昭29)<br>1.21 CCJを改組し、日本オーシャン・リング・クラブ(NORC)を結成。設立当時の登録艇数は19隻。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、関根久、渡辺修治、横山晃の各氏 | 3.1 第5福竜丸水爆被災事件発生<br>9.26 青函連絡船〈洞爺丸〉転覆<br>11.15 保守合同、自由民主党結成 | 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隻。優勝〈ジブシー・モスIII〉(フランス・チエスター)                               |  |
| 3.28 NORC初の主催レース、木更津レース(横浜～木更津～横須賀)を開催。参加12隻。ラインオナー〈風早〉(U.S.海軍)。総合優勝〈さくら〉(日本大学)  |  | 8.5 第1回岡田レース(横浜～大島岡田)。参加16隻。ラインオナーおよび総合優勝〈シャークVII〉(関根久)                                    |  |
| 4.24 第1回館山レース(横浜～館山～横須賀)。参加12隻。ラインオナー〈風早〉(U.S.海軍)。総合優勝〈アルバトロス〉(新昭一)  |  | 8.5 第1回鳥羽パールレース(横浜～鳥羽)。参加4隻。ラインオナー〈さがみII〉(飯島元次 所要時間91h20m)。総合優勝〈チタ〉(チタ・グループ 所要時間93h32m)    |  |
| 1956年(昭31)<br>7.26 第1回神子元島レース(葉山～神子元～葉山)。参加15隻。ラインオナー〈フルール・ブルー〉(井上正春)。総合優勝〈古鷹〉(福永昭)  | 5.1 水俣病発見<br>10.4 ソ連、スプートニク打ち上げ成功<br>12.18 日本、国連加盟決定         | 8.25 *第17回オリンピック・ローマ大会。フィン級23位(穂積八洲雄)、スター級26位(山田水域・酒井原良松)、ドラゴン級22位(石井正行・川田節郎・岡本豊)          |  |
| 10.19 第1回初島レース(横浜～初島～葉山)。総合優勝〈どんがめIV〉(渡辺修治)  |  | 10. *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<br>10.9 *関東学生外洋レース開催(横浜～初島～葉山)。参加5隻。優勝〈黒潮〉(千葉大学)          |  |
|  |  | 1961年(昭36)<br>3.18 第1回伊東レース(小網代～伊東、20日伊東～小網代の2レグで行う)参加26隻。総合優勝〈さがみII〉(飯島元次)                | 4.12 ソビエト連邦、人間衛星船ヴォストーク1号成功            |
|  |  | 7.4 トランスパック・レース。参加41隻。練習帆船〈日本丸〉と〈海王丸〉が特別参加   |  |

- 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隻。総合優勝〈どんがめVI〉(渡辺修治)
- 12.4 伊豆急開通記念下田レース。参加16隻。総合優勝〈イーグル〉(立教大学)
12. \*日本舟艇振興会が発足
12. \*日本ヨット協会、岸記念体育館内に新事務所開設
- 1962年(昭37)  
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
- 7.27 第3回鳥羽パールレース。参加32隻。ラインオナーおよび総合優勝〈パレリーナ〉(クリスチャンセン)
- 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〉。4-1で〈ウエザリー〉がカップを防衛
- 11.3 初島および利島レース。参加43隻(初島が32隻、利島が11隻)。この初島レースで、〈早風〉(早大)、〈ミヤ〉(慶應)の2隻が行方不明。乗員10人〈早風〉(三原隆四、小島信浩、青柳充洪、手塚次夫、上田淳一、齊藤元紀)、〈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。加えて参加艇〈ノブチャン〉(安岡信一)から井関幸雄氏が落水、行方不明。計11人を失う
- 1963年(昭38)  
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
- 7.26 第4回鳥羽パールレース。参加24隻。ラインオナーおよび総合優勝〈竜王丸〉(陳秀雄)
- 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。メンバーは、関谷健哉、飯島元次、植田一信、渡辺修治、土肥勝由、横山晃、富永弘、田山英世の各氏
- 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(略称は從来どおりNORC)に改組。関谷健哉会長。古屋徳兵衛副会長、秋田博正副会長。飯島元次専務理事で発足
- 3.20 学習院大学ヨット部(翔鶴)が三浦半島南岸の毘沙門沖で遭難。市村善忠、大野繁郎、麻生次郎、松平永

9. キューバ危機

10.10 国鉄東海道新幹線開通  
11.22 ケネディ米大統領暗殺される

- 患、若林克人の各氏が死亡
- 5.22 NORC海技教室が朝日新聞社後援で開講
- 7.24 第5回鳥羽パールレース。参加19隻。ラインオナー〈K-7〉(栗林定友)。総合優勝〈ノブチャン〉(安岡信一)
- 8.15 \*関西ヨットクラブ(KYC)設立
- 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、5.5m級)の日本代表選手最終選考会開催される
- 10.10 \*第18回オリンピック東京大会開催(江の島)。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5.5m級14位(15隻)
- 1965年(昭40)  
2. \*「テンペスト」が国際級に採用  
\*江の島ヨットクラブがOP級を採用  
\*少年ヨット活動始まる  
\*日本ヨット協会機関誌「YACHT」復刊
- 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
6. NORC京都支部発足。(後の近畿北陸支部)
7. ワントン・カップ始まる
- 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
12. 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
- 1966年(昭41)  
7.29 第7回鳥羽パールレース。参加艇17隻。ラインオナー〈ストーム・フォーグル〉(オランダ、73ft)。総合優勝〈モサIII〉(守谷克己)
5. \*第1回ワン・オブ・ア・カインド・レガッタ開催  
\*1/2トン・カップ始まる
- 1967年(昭和42)  
2.26 NORC西内海支部発足  
NORCレース旗を制定
- 5.3 第1回八丈島レース。参加5隻。ラインオナー〈ミス・サンバード〉(山崎達光)。優勝〈チタII〉(丹羽由昌)
- 7.28 第8回鳥羽パールレース。参加22隻。総合優勝〈ミス・サンバード〉(山崎達光)
- 6.11 \*全日本学生モーターボート選手権。優勝福岡大学
- 9.12 \*アメリカズカップ〈インレピッド〉が防衛

2.7 米機北爆開始。  
ベトナム戦激化  
7.1 名神高速道路全線開通  
12.11 日韓条約調印1. 大学紛争激化  
2.4 全日空機羽田沖に墜落  
4. 中国社会主義文化大革命起こる10.22 吉田茂元首相死去  
(戦後初の国葬)

10. \*〈ジプシーモスIV〉(フランシス・チェチエスター65歳)が単独世界一周(226日間)に成功  
\*1/4トン・カップ始まる  
1968年(昭43)
- 5.2 第2回八丈島レース。下田スタート。参加6隻。ラインオナーおよび優勝〈天城〉(渡辺修治)
- 7.25 NORC、第1回太平洋横断レースに協力することを決定
- 7.26 第9回鳥羽パールレース。参加26隻。強風のため全艇DNF
10. 第19回オリンピック・メキシコ大会。NORCのメンバー陳秀雄氏、ドラゴン級に出席  
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
  - ORC、IORを制定。1970年より発効
- 3.15 \*太平洋単独横断レース(サンフランシスコ～城ヶ島)で〈ベンデュックV〉(エリック・タバルリー)優勝(39日間)  
フィン級太平洋選手権開催(11カ国28隻)
- 5.1 第3回八丈島レース。参加6隻。ラインオナー〈ミス・サンバード〉(山崎達光)。優勝〈はやまる〉(立松泰雄)
- 7.25 第10回鳥羽パールレース。参加28隻。ラインオナー〈ミス・サンバード〉(山崎達光)。総合優勝〈ベガIII〉(宮沢秀夫)
- 1970年(昭和45)
- 5.1 第4回八丈島レース。参加9隻。総合優勝およびラインオナー〈ミス・サンバード〉(山崎達光)
- 7.24 第11回鳥羽パールレース。参加47隻。ラインオナーおよび総合優勝〈竜王〉(陳秀雄)
- \*学連制式艇に470級採用
  - \*第6回アジア大会ヨット競技(バンコク)、FD級、OK級、モス級で優勝
- 1971年(昭46)
- 5.1 第5回八丈島レース。参加15隻。ラインオナー〈ミス・サンバード〉(山崎達光)。優勝〈竜王〉(陳秀雄)
- 7.30 第12回鳥羽パールレース。参加62隻。ラインオナー〈ミス・サンバード〉(山崎達光)。総合優勝〈ベガ〉(宮沢秀夫)
- 1972年(昭47)
- 4.1 NORC事務局が港区芝琴平町の船舶振興ビル3Fに移転
- 4.29 第1回沖縄～東京レース。参加12隻。830浬。ラインオナーおよび総合優勝

12.10 府中で3億円事件起こる

1.18 東大安田講堂事件  
1.20 ニクソン米国大統領就任  
6.8 ベトナムの米軍撤退開始  
7.20 アポロ11号月面に着陸人類、月に第一歩を記す

3.15 大阪万博開幕  
3.31 日航機「よど号」乗っ取り事件  
7.29 アドミラルズカップ。英国が優勝  
11.25 作家・三島由紀夫割腹自殺

6. 沖縄返還協定調印  
10. 中華人民共和国、国連に加盟

- 〈チタIII〉(丹羽由昌)
- 6.4 \*第90回キールウイーク。参加国33カ国。参加800隻
- 6.11 \*大西洋横断シングルハンド・レース開催
- 6.16 \*パミューダ・レース開催
- 7.14 \*470級ヨーロッパ選手権に日本チーム出場
- 7.28 第13回鳥羽パールレース。参加68隻。総合優勝IORクラス〈RENA〉(滝新太郎)。RORCクラス〈たけし〉(西脇正博)
- 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  
1973年(昭48)
2. 初代会長関谷健哉氏が辞任、名誉会長に就任
- 5.3 第6回八丈島レース。参加25隻。ラインオナーおよびクラスI～III優勝〈サンバードII〉(山崎達光)。クラスIV～V優勝〈ローデムIII〉(戸田浩)
6. NORC事務局、船舶振興ビル3Fから4Fに移転
- 8.1 \*堀江謙一氏〈マーメイドIII〉、単独世界一周(西回り)へ出港。翌74年1.5日ホーン岬通過。5月4日帰港。所要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〉(窪山善右衛門)。クラスVI～VII総合優勝〈トレーサー〉(三宅智久)
11. ORC国際会議(英)において、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
- 12.1 第38回理事会において会長に古屋徳兵衛氏が選任される。副会長は秋田博正、飯島元次両氏。専務理事に大儀見薰氏を選任  
\* 学連、この年からA級ディンギーの代わりに国際470級採用
- 1974年(昭49)
- 1.21 NORC発足20周年
- 2.1 \*社団法人日本外洋帆走協会発足10周年
3. NORC駿河湾支部発足
- 4.28 第2回沖縄～東京レース。参加17隻。ラインオナーおよび総合優勝〈サンバードII〉(山崎達光)
- 7.28 \*青木洋氏〈信天翁〉で世界一周を達成
- 8.2 第15回鳥羽パールレース。参加119隻。ラインオナー〈コンテッサVI〉(石原慎太郎)。総合優勝〈タキオン〉(高村孝)
- 1.24 グアム島で横井庄一元軍曹発見  
2.3 札幌冬季オリンピック開幕  
5.15 沖縄祖国復帰  
9. 日中国交回復
1. ベトナム和平協定調印  
金融引き締め。円為替を変動為替制に移行  
4. ウォーターゲート事件  
8.8 金大中事件起こる  
10. 第4次中東戦争勃発、石油危機、狂乱物価が出現  
10.23 江崎玲於奈博士ノーベル物理学賞
- 3.10 小野田元少尉ルバング島より救出  
6.27 ニクソン米大統領辞任  
10.8 佐藤前首相ノーベル平和賞

9. 第1回全日本レベルレース選手権(相模湾)。参加51隻  
 9.10 \*アメリカズカップ、米国防衛  
 10.10 第7回八丈島レース。参加17隻。ラインオナーおよび総合優勝〈サンバードII〉(山崎達光)  
 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づけなど  
 4.3~7  
 \*東京国際ボートショー開催  
 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隻。ラインオナー〈コンテッサVI〉(石原慎太郎)。総合優勝モーランIV(平岡英信)  
 7.8 NORC、クォータートン・ワールド(仏)へ山田、高城両氏を視察に派遣(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隻。ラインオナー〈コンテッサVI〉(石原慎太郎)。総合優勝〈龍飛〉(岩瀬弘一)。Nクラス優勝〈アクアクII〉(坂崎静馬)  
 9. 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隻。〈ウイング・オブ・ヤマハ〉(戸塚宏)が優勝  
 9.6 全日本レベル・レース・ウイーク'75。参加50隻(3/4トン9隻、1/2トン20隻、1/4トン21隻)。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〉  
 9.22 初のヨット専用SSB海岸局として三崎ヨット開局  
 10.9 第8回八丈島レース。参加10隻。優勝〈コンテッサVI〉(石原慎太郎)  
 10.12 沖縄海洋博協会主催ハワイ～沖縄レース。参加6隻。優勝〈無双〉(山崎芳夫)  
 11.11 神子元島レース、強風のために本船との接触事故が続発  
 1976年(昭51)  
 3.1 NORC玄海九州支部発足  
 4.29 第3回沖縄～東京レース。参加13隻。総合優勝〈マジシャンII〉(小池久雄)。このレースで参加艇〈トシV〉(窪山善右衛門)の乗員、畠成明氏が落水行方不明となる

4. ベトナム戦争終結  
 5.7 エリザベス英国女王来日  
 7. 沖縄海洋博開催  
 7. アドミラルズカップ'75。英國チーム5度目の優勝  
 9.30 天皇皇后訪米  
 11. 第1回先進国首脳会議開催  
 7.27 ロッキード事件で田中角栄前首相が逮捕  
 9.6 ミゲ25、函館空港に亡命

- 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、470級10位、FD級18位  
 7.30 第17回鳥羽パールレース。参加104隻。総合優勝〈スルガII〉(橋本健誌)  
 8.2 ワントン・カップ世界選手権開催  
 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〉(小池久雄)  
 1977年(昭52)  
 2. NORC機関誌、隔月刊から月刊へ。ともなって誌名を「NORCだより」から「OFFSHORE」に変更  
 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〉  
 7.29 第18回鳥羽パールレース。参加121隻。総合優勝〈アグアズル〉(木村勝正)、Nクラス優勝〈サイキII〉(壁谷繁雄)  
 9.13 \*アメリカズカップ'77。〈Courageous〉が4-0のストレートで〈Australia〉に勝ち、カップを防衛  
 9.18~25  
 \*470級世界選手権大会が浜名湖で開催。(16カ国、45隻)  
 10.7 第10回八丈島レース参加8隻。ラインオナーおよび総合優勝〈波勝〉(加藤鶴喜知)  
 10.29 \*山県勝見日本ヨット協会会长急逝。会長代行に小沢吉太郎氏  
 1978年(昭53)  
 3.26 '78レベル・レース・スプリング・シリーズ。参加33隻(1/4トン8隻、1/2トン13隻、3/4トン12隻)。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〉  
 4.29 第4回沖縄～東京レース。参加27隻。ラインオナー〈月光V〉(並木茂士)。総合優勝〈シンドバッドII〉(松本太一)  
 7.29 第19回鳥羽パールレース。参加111隻。ラインオナー〈ビッグ・アップル〉(松田栄夫)。総合優勝〈パサート〉(鳥山睦郎)  
 10. 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隻。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  
 1. \*SORC'78  
 3.17~21
5. 領海12海里、漁業水域200海里法成立  
 5. 第3回先進国首脳会議開催(ロンドン)  
 9. ダッカにて日本赤軍、日航機をハイジャック  
 5.20 成田空港開港  
 8.12 日中平和友好条約調印

- \*東京国際ボートショー開催
5. \*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
6. \*バミューダ・レース'78開催
- 5.12 \*日本ヨット協会会長に竹下登氏就任  
1979年(昭54)
- 5.1 第1回小笠原レース。参加18隻。総合優勝〈VEGAV〉(古川保夫)
- 7.23 第20回鳥羽パールレース。参加123隻。ラインオナー〈ビッグ・アップル〉(松田栄夫)。総合優勝〈タキオン〉(高村孝)
8. \*ファストネット・レースで大遭難事故発生(参加302隻、完走85艇、艇体放棄17艇、死亡15名、救助者136名)
- 9.14 '79 1/2トン、3/4トン全日本選手権。  
1/2トン優勝〈チャイナタウン〉。3/4トン優勝〈VEGA〉
- 10.6 第12回八丈島レース。参加10隻。総合優勝〈あずさ〉(杉村直樹)
- 11.8 \*竹下登日本ヨット協会会長辞任。山本房生会長代行  
IYRUでボードセーリングを正式採用  
1980年(昭55)
- 3.29 '80レベル・レース・スプリング・シリーズ。参加16隻。3/4トン優勝〈慎記郎〉。1/2トン優勝〈チュブリンコV〉。  
1/4トン優勝〈ペガサス〉
4. NORC沖縄支部発足
- 4.29 第5回沖縄～東京レース。参加21隻。ラインオナー〈サンバードV〉(山崎達光)。総合優勝〈シンドバッドII〉(松本太一)
- 7.19 \*第22回オリンピック・モスクワ大会。  
日本不参加
- 7.25 第21回鳥羽パールレース。参加117隻。ラインオナーおよび総合優勝〈ビッグ・アップル〉(松田栄夫)
- 9.27 大島初島レース参加の〈トマホーク〉(福原俊雄)から、乗員の坂上敦子氏と三橋次正氏が落水、行方不明となる
- 10.10 第13回八丈島レース。優勝〈あずさ〉(杉村直樹)  
1981年(昭56)
- 4.28 第2回小笠原レース。参加12隻。ラインオナーおよび総合優勝〈光〉(砂田信一)
- 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)
- 7.24 第22回鳥羽パールレース。参加117隻。ラインオナー〈摩利支天〉(武田勝)

1. イラン王制廃止、ホメイニ師実権掌握  
米中国交樹立
5. 英国サッチャー保守党内閣成立
6. 東京サミット(先進国首脳会議)開催  
10.26 朴韓国大統領暗殺される
7. 鈴木内閣成立
9. イラン・イラク戦争起こる

- 彦)。総合優勝〈ローデムV〉(戸田浩)。
8. \*アドミラルズカップ開催
- 8.29 \*第3回ウィットブレッド世界一周レーススタート
- 10.9 第14回八丈島レース。参加2隻。2隻ともDNS
- 10.15 J/24全日本選手権  
1982年(昭57)
- 4.29 第6回沖縄～東京レース。参加20隻。ラインオナー〈エピキュリアン〉(榎原嘉男)。総合優勝〈サマーボーイ〉(辰井栄一郎)
- 7.23 第23回鳥羽パール・レース。参加107隻。ラインオナー〈ビンド7〉(小林義彦)。優勝〈エミリーIII〉(田沼英明)
- 9.23 第9回三宅島レース参加の〈ポインシアナ〉(笠井章而)から乗員の飯野等氏が落水、行方不明となる
10. 1982年J/24世界選手権
11. 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  
1983年(昭58)
- 3.23～27 \*東京国際ボートショー
- 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隻。ラインオナー〈ナチVII〉(二村昭治)。総合優勝〈青海波〉(清田博)
- 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  
\*SORC'83。総合優勝〈スカーレット・オハラ〉
7. 大儀見薰氏がORCカウンセラーに任命される
- 7.29 第24回鳥羽パール・レース。参加97隻。ラインオナー〈ビンド7〉(小林義彦)。総合優勝〈トライアングル〉(長谷川隆男)
- 12.1 NORC北海道支部、津軽海峡支部発足
- 12.30 シーボニアカップ三浦～グアム国際親善ヨットレース。参加6隻。ラインオナーおよび総合優勝〈摩利支天〉(武田勝彦)
12. NORC、三宅島へ災害見舞金および救援物資を送る  
1984年(昭59)
- 1.1 レーガン大統領就任
3. 神戸ポートビア開催
5. フランスミッテラン政権成立
10. 米国スペースシャトル打ち上げ
2. ホテルニュージャパン火災事故  
日航ジャンボ機羽田墜落事故
4. フォークランド紛争起こる
6. 東北新幹線開通
11. 上越新幹線開通
8. フィリピンアキノ氏暗殺事件
9. ソ連軍による大韓航空機撃墜事件
10. 三宅島大噴火
- 1.20 NORC創立30周年記念パーティー開催

- 4.30 第7回沖縄・東京レース。参加13隻。  
〈ナチⅧ〉(二村昭治)、ラインオナー  
および総合優勝
- 7.1 第1回キタノホマレ杯日本海横断レー  
ス。参加13隻。〈ヴェーチェル〉  
(USSR)ラインオナーおよび総合優勝
- 7.27 第25回鳥羽パールレース。参加108  
隻。ラインオナー〈風見鶏〉(榎正寛)、  
総合優勝〈ELECTRON〉(小高敏夫)
- 10.21 ミキモトカップ、熱海オショアチャ  
ンピオンシリーズ開催
- 1985年(昭60)
- 4.29 第4回小笠原レース。参加9隻。ライ  
ンオナー〈ZERO〉(津村重孝)、総合  
優勝〈あさま〉(高橋高見)
- 7.26 第26回鳥羽パールレース。参加100  
隻。ラインオナー〈ZERO〉(津村重孝)、  
総合優勝〈ZERO II〉(津村重孝)
- 8.10 第2回日本海横断レース、参加15隻、  
ラインオナーおよび総合優勝  
〈ROCINANTE〉(大口真司)
9. 簡易レーティングシステムの試案完成
10. 簡易レーティング(CR)システム導入  
を決定
- 10.3 ミキモトジャパンカップ1985開催
- 12.29 第2回ジャパン・グアムレース。参加7  
隻。ラインオナー〈風見鶏〉(榎正寛)、  
総合優勝〈Mr.Mohran〉(村上勲)
- 1986年(昭61)
2. 簡易レーティングシステムの普及を目的  
的に、関東支部に簡易レーティング  
特別委員会を設置
- 4.29 第8回沖縄・東京レース。参加9隻。  
ラインオナー〈織姫〉(古川保夫)、総  
合優勝〈BORN FREE III〉(平生進  
一)
- 5.17 初島レースに初めて簡易レーティング  
(CR)クラスを設ける
7. NORC、アメリカズカップ挑戦を決定
- 7.25 第27回鳥羽パールレース。今回から  
IORクラスのコースを神津島回りに変  
更。新たに設けられたCRクラスは従  
来通りのコース。参加139隻。IOR総  
合優勝〈SACHI III〉(福原幸洋)、  
CR総合優勝〈酒雪〉(神吉勝宏)
- 7.27 第3回日本海横断レース、参加8隻、  
ラインオナーおよび総合優勝〈コマン  
ドール・ベーリング〉(USSR)
10. ミキモトジャパンカップ1986開催
12. NORC伊豆大島へ災害見舞金を送る
- 12.28 第3回ジャパン・グアムレース、参加5  
隻。ラインオナーおよび総合優勝(摩

2. 植村直己、マッキン  
リー冬季単独登頂  
成功後、消息不明

4. NTT、日本たばこ  
産業設立
5. 男女雇用機会均等  
法成立
6. ニューヨークで米  
国初の大相撲が行  
われる

- 平成景気(バブル  
景気)が始まる
2. フィリピン、アキ  
ノ政権樹立(マル  
コス失脚)
4. ソ連、 Chernobyl  
原発事故発生

- 利支天)(武田勝彦)  
1987年(昭62)
- 3.21 YAMAHA OSAKA CUP メルボル  
ン・大阪ダブルハンド1987、スタート、  
参加59隻
- 4.23 YAMAHA OSAKA CUP メルボル  
ン・大阪ダブルハンド1987、〈SDC波  
切大王〉(W.トンプキンス、大儀見  
薰)、ファーストフィニッシュ
- 4.29 第5回小笠原レース。参加9隻。ライ  
ンオナー〈FUJI III〉(藤本達雄)、総  
合優勝〈FAT-CAT〉(吉田弘三)
- 7.31 第28回鳥羽パールレース、参加118  
隻。IORクラス総合優勝〈HORIZON  
5〉(邨瀬愛彦)、CRクラス総合優勝  
〈ANGLER III〉(大塚克美)
- 8.16 \*第4回日本海横断レース、参加27隻、  
ラインオナーおよび総合優勝〈ヴェ  
ーチェル〉(USSR)
- 9.23 ミキモトジャパンカップ1987開催
- 11.12 三洋証券ニッポンカップ 第1回国際  
ヨットマッチレース開催
- 12.29 第4回ジャパン・グアムレース、参加9  
隻。ラインオナーおよび総合優勝(摩  
利支天)(武田勝彦)
- 1988年(昭63)
- 4.29 第9回沖縄・東京(小笠原父島)レー  
ス、参加4隻、ラインオナー〈LUCKY  
LADY〉(稻葉文則)、総合優勝〈月  
光V〉(並木茂士)。返還20周年記念  
東京・小笠原父島レース、参加10隻、  
ラインオナー〈風見鶏〉(榎正寛)、総  
合優勝〈HALF TIME〉(朝河清)
- 7.22 第29回鳥羽パールレース、参加128隻、  
IORAラインオナーおよび総合優勝  
〈CARINO〉(古川浩二)、IORB総合  
優勝〈SUPER LUCY〉(長谷川富延)、  
CR総合優勝〈BYE BYE〉(清川恒)
- 10.7 ジャパンカップ1988開催。シリーズの  
第1レースで、参加艇〈オッショサン〉  
(井上一典)の乗員、五十嵐努氏が  
ブームパンチを受けて落水、死亡
- 12.29 第5回ジャパン・グアムレース、参加15  
隻。ラインオナー〈摩利支天〉(武田勝  
彦)、総合優勝〈FOXY LADY〉(森  
下律子)
- 1989年(平成1)
- 4.22 オークランド福岡ヤマハカップ開催、  
総合優勝〈BBC Challenge 飛梅〉(才  
田忠利)
- 4.29 第6回小笠原レース、参加5隻、ライ  
ンオナーおよび総合優勝〈衣笠〉(鈴

3. 南極での捕鯨活動終  
わる
4. 国鉄が民営化され  
MJRグループ11法  
人と国鉄清算事業  
団に分割
10. ニューヨーク株式市  
場で、株価大暴落、  
日本の対米貿易収  
支、558億ドルの黒  
字。日米経済摩擦  
深刻化

4. アフガニスタン和  
平協定なる
6. 牛肉・オレンジ輸  
入自由化問題で日  
米間合意  
バブル景気の最盛  
期で地価高騰

| NORC   | 社会 | NORC                    | 社会                                     |
|--|----|-------------------------|--|
| 木康之)   |    | 1. 昭和天皇崩御。<br>「平成」に改元   | 6. PKO協力法可決。<br>9月にPKOでカンボジアに自衛隊派遣     |
| 6.18 広島カップ1989、参加20隻、ラインオナーおよび総合優勝〈かげろう〉(和気五一郎)  |    | 4. 消費税スタート              | 9. 日本人宇宙飛行士・毛利衛を乗せたスペースシャトル・エンデバーの飛行成功 |
| 7.28 第30回鳥羽パールレース、参加145隻、IOR総合優勝〈海太朗〉(千葉育夫)、CR総合優勝〈BE ONE〉(合田耕平)   |    | 6. 中国、天安門前広場で流血事件       |  |
| 8.5 第5回日本海横断レース、参加23隻、IOR総合優勝〈HALF TIME〉(朝河清)、CR総合優勝〈光〉(砂田信一)  |    | 11. ベルリンの壁崩壊            |  |
| 10.6 ジャパンカップ1989開催<br>1990年(平成2)   |    | 11. 新天皇、即位式行われている       |  |
| 2. NORC、IMSを導入   |    | 12. 米軍、パナマ侵略            |  |
| 4. 第10回沖縄・東京レース、フリート不成立のため中止   |    | 8. イラク、クウェートに侵攻。湾岸戦争始まる |  |
| 7.27 第31回鳥羽パールレース、参加165隻、IOR総合優勝〈チャレンジャー〉(長谷川富延)、IMS総合優勝〈CORVATSCHII〉(加藤忠男)、CR〈A-4〉(木村真章)、BコースIOR〈MAUPITI〉(岩田貞男) |    | 10. 東西ドイツの統一            |  |
| 8. 1990ケンウッドカップで、日本のナショナルチーム、〈WILL〉(小田良司)〈SWING〉(鈴木重行)〈TIGER〉(小林正和)が初優勝  |    |                         |  |
| 10. ジャパンカップ1990開催  |    |                         |  |
| 12.28 第6回ジャパン・グアムレース、参加12隻、ラインオナーおよびCR優勝〈摩利支天〉(武田勝彦)、IMS優勝〈120MO〉(堀田雄三)  |    |                         |  |
| 1991年(平成3)   |    |                         |  |
| 3.24 YAMAHA OSAKA CUP メルボルン・大阪ダブルハンド1991、スタート、参加42隻  |    | 1. 湾岸戦争の多国籍軍に90億ドルを支援   | 6. 皇太子結婚                               |
| 4. 第7回小笠原レース、フリート不成立のため中止  |    | 8. ソ連9月政変(共産党解体)        | 6. 自民党が分裂                              |
| 4.21 YAMAHA OSAKA CUP メルボルン・大阪ダブルハンド1991、〈地球俱乐部・波切大王〉(菅井英夫、ロス・ワーレンド)、ファーストフィニッシュ                                 |    |                         | 9. 米不作で緊急輸入を決定                         |
| 7.26 第32回鳥羽パールレース、参加185隻、IOR総合優勝〈サンタグリーン〉(笠原文和)、IMS総合優勝〈LUCKY LADY V〉(稲葉文則)、CR総合優勝〈U.F.O.〉(川島正道)                 |    |                         | 12. ウルグアイ・ラウンドが決着                      |
| 10.16 ジャパンカップ1991開催  |    |                         |  |
| 12.26 第7回ジャパン・グアムレース、スタートするが、〈マリンマリン〉(山村俊太)、〈たか〉(水川秀三)の2隻が遭難、クルー14人を失う   |    |                         |  |
| 1992年(平成4)   |    |                         |  |
|  |    |                         |  |

- 10.27 NORC理事会、原告の請求の棄却を求めて提訴に応じることを承認、同時に弁護団の結成と訴訟対策特別委員会の設置を承認
- 12.2 〈たか〉遺族提訴、第1回の法廷が開かれる。原告、訴状を陳述。被告三人、それぞれの答弁書を陳述  
1994ジャパン・グアムレース、エントリー3隻のためフリート不成立、中止  
1994年(平成6)
- 3.29 横浜地方海難審判庁が、〈マリンマリン〉転覆事件の指定海難関係人、専修学校日本海洋技術専門学校と、〈たか〉転覆事件の指定海難関係人、佐野三治氏に対し、それぞれの所為は、本件発生の原因とならない、とする裁決を下す
4. 第12回沖縄・東京レース、フリート不成立のため中止
- 4.29 コルムジャパンカップ1994開催
- 7.29 第35回鳥羽パールレース、参加130隻、IMSクラス総合優勝〈ESMERALDA〉(植松真)、IORクラス総合優勝〈SYLPHIDES III〉(蒲谷和行)、CRクラス総合優勝〈1311〉(西岡一正)
12. 「9310委員会」が「9412委員会」に改組  
1995年(平成7)
- 3.26 YAMAHA OSAKA CUP メルボルン・大阪ダブルハンド1995スタート、参加27隻
4. 関東支部有志、阪神大震災へ義援金を送る
- 4.22 YAMAHA OSAKA CUP メルボルン・大阪ダブルハンド1995、〈WILD THING〉(G.Wharington S.P.Gilbert)、ファーストフィニッシュ
- 7.21 第36回鳥羽パールレース、参加138隻、IMS総合優勝〈FLAWLESS〉(森幸実)、IOR総合優勝〈SEA HAWK〉(世良直彦)、CR総合優勝〈サキ〉(壁谷繁雄)
- 11.2 八丈島レース、参加4隻、総合優勝〈U.F.O.〉(川島正道)  
1996年(平成8)
1. 月刊機関誌「オフショア」NO.243に、JYA問題検討委員会が「日本ヨット協会との合同問題について」を掲載
- 4.27 ジャパンカップ1996開催
- 6.3 NORC本部事務局、虎ノ門から芝に移転
7. 月刊機関誌「オフショア」が、本部予

7. 自民、社会、さきがけ連立の村山内閣発足
7. 北朝鮮の金日成首席死去
1. 阪神・淡路大震災
2. 野茂英雄、大リーグのドジャースへ入団。この年13勝をあげる
5. 東京地下鉄サリン事件発生。オウム真理教を一斉捜査
6. O-157大量感染

- 算緊迫化のため、NO.249をもって休刊となる
7. アトランタオリンピック開幕。470女子の重由美子／木下アリーシアが銀メダル
- 7.26 第37回鳥羽パールレース、参加94隻、IMS総合優勝(HATSU)(日下正典)、CR総合優勝〈BYE BYE〉(清川恒)
12. モノクロ、24頁の「オフショア」誌、NO.250を刊行  
1997年(平成9)
2. NORCとJYA、「日本ヨット界統合準備委員会」を発足させる
7. 「オフショア」誌、モノクロタブロイド版(A3)でNO.251を刊行
- 7.24 第38回鳥羽パールレース、台風接近のために中止
- 9.25 〈たか〉遺族提訴、第30回の法廷で、裁判長が、次回の11月6日は、和解ができるか否か、その話し合いにしたいと提案
- 10.17 ジャパンカップ1997開催
- 11.6 〈たか〉遺族提訴、裁判長が職権による和解案を提示する。〈たか〉の所有者側が1,200万円、NORCは300万円、計1,500万円を和解金として原告に支払うという内容
- 11.20 NORC、弁護団と協議、和解案受諾を決定
- 11.21 NORC事会、それを承認
- 12.25 裁判長に和解案受諾を通知
- 12.26 ジャパングアム1998-1999参加3隻。優勝〈第一花丸〉(福田祐一郎)  
1998年(平成10)
- 2.1 NORCいわき支部発足
- 5.24 NORCとJYA、組織統合に関する「基本合意書」を承認
- 7.18 第39回鳥羽パールレース、参加41隻、IMS総合優勝〈LAHAINA VI〉(佐藤文昭)  
CR総合優勝〈INDEPENDENCE V〉(平松栄一)
- 12.13 NORC臨時総会において新組織移行を承認  
1999年(平成11)
- 3.25 NORC機関誌「オフショア」、NO.266(モノクロA4版8頁)をもって終刊
- 3.31 NORC解散

3. 秋田新幹線開通
4. ベルー日本大使公邸占拠事件武力解決
7. 香港返還
5. EUT単一通貨「ユーロ」の通貨統合に参加する11カ国が決定
8. 北朝鮮が発射したテボドンが日本海と三陸海岸沖に着弾

あとがきの定形ですが、最初に発行が大幅に遅れたことをお詫びします。プロジェクトが正式に発足したのは5月25日で、このスタートの遅れも当然ひびきましたが、もっとも大きな原因は、依頼した原稿の集まりの悪さと、内部資料の粗末さでした。

当初のスケジュールは、7月末が第一次の原稿締め切り日。そして延ばしたとしても8月一杯がリミット。9月の前半が編集作業。後半が実際の印刷と製本。したがって10月早々には、間違いなく各位にお届けできると計算しました。経験豊かなプロの編集スタッフを交えての設定です。

ところが、お願いした通りに頂戴できた原稿はわずかに数編で、8月末でおよそ1／3。催促を重ねながら締め切りの延期を余儀なくされたのです。併せて、分かつてはいたのですが、内部資料の散逸にも改めて泣かされました。ことに初期の時代の資料は皆無に近く、今回は、福永昭氏がきわめてお元気でおられて、非常に助けて頂きましたが、正直にいって、生き証人に頼るしかない状況を一向に改善しなかった組織は、その歴史が曖昧になってしまふ方がないと思いました。

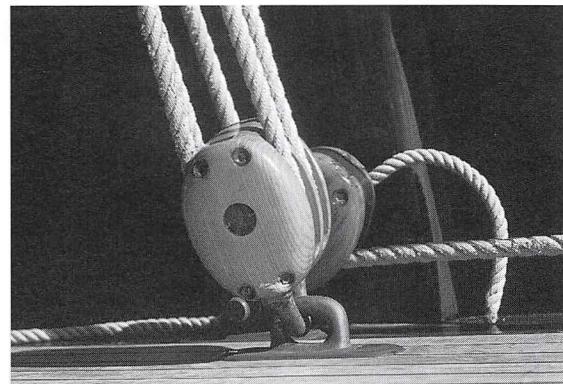
たとえば、NORCは、オーナーのクラブという側面をも備えます。そこで集大成の年表には艇名だけではなくオーナーの名を付けてと、思い立ったのですが、これが想像以上に大仕事となりました。とどのつまり、資料は「NORCニュース」「NORCだより」「Offshore」、および「舵」誌のバックナンバーと、1963年刊行の古い会員名簿、そして電話であつかましく伺う、大先輩各位のご記憶だけでした。

話は飛躍しますが、日本から多くの参加をみているトランスペックは、歴史が古く、第1回は1906年、日露戦争が終わった翌年の明治39年です。そして以降、各種のデータ、レースリザルトはもちろんオーナー以下の全クルーリストまで、しっかりと残されています。羨ましいので思い出ましたが、この彼我の差は何故に生まれるのか。単純にいえば、歴史の評価の軽重に他なりません。かつて、欧米サイドから、戦後の日本の急成長を捉え、過去にまったく囚われない日本人ならではのバイタリティとする、いささかシニカルな論評がありましたが、反論はなかなかに難しいように思えます。済んだことを一切水に流すというのは、一面はいさぎよいのですが、反面、先人のアクションをイージーに選別、業績だけを踏み台にする怖がれます。

NORCの歴史はわずかな期間ですが、今回のプロジェクトを通して、過ぎ去った昨日はどうでもよくて記録にコストをかけるなどとんでもない、大事なのは今日と目先の明日という典型的な日本を、つくづくと思い知らされた次第です。

なお、当初の企画ではNORCの歴史に不可欠な石原慎太郎元会長と大儀見薰前副会長に、「NORCと私」という共通のタイトルで、ご執筆をお願いしました。しかしながら石原慎太郎元会長におかれでは、各位ご存じのように、公務が超ご多忙ということで、ついにタイムアウト、頂戴できませんでした。ご了承をお願いします。

もうひとつ、本書は定期刊行物ではなく、次号でお詫びと訂正が不可能です。そこでスタッフ一同は、校正その他に徹夜を含む最大限の労力をそそぎましたが、一抹の不安が払拭されません。ことに年表には、出典が一つで他との照合ができなかった事項もかなり含まれています。万が一、重大な事実誤認や欠落などがありましたら、ぜひお教え下さい。なんらかの方法で、本書を手にした各位に伝えます。以上(H)



# NORCの航跡 1954-1999

CCJ改組からJSAF誕生まで45年のあゆみ

企画 NORCの航跡1954～1999刊行委員会

服部一良

尾島裕太郎

寺澤寿一

発行人 戸田邦司

東京都千代田区永田町2-1-1参議院議

員会館305号室

電話:03-3508-8305

編集人 服部一良

神奈川県横浜市中区仲尾台81-705

電話:045-662-6029

参考資料 NORC機関誌「NORCニュース」、

「NORCだより」、「Offshore」(第123号

別冊30周年記念特集号を含む)、(株)

舵社発行「KAZI」バックナンバー多数、

NORC会員名簿

写真提供 (株)舵社:岡本甫、矢部洋一、荒田純

中島房徳

伊橋てるみ

八十嶋豊治

山崎武敏

編集 市川和彦

平井淳一

デザイン 鈴木洋亮

熊倉勲

制作 (株)舵社

印刷 大日本印刷

発行日 1999年12月24日

※禁無断転載



企画発行  
**NORCの航跡 1954-1999 刊行委員会**