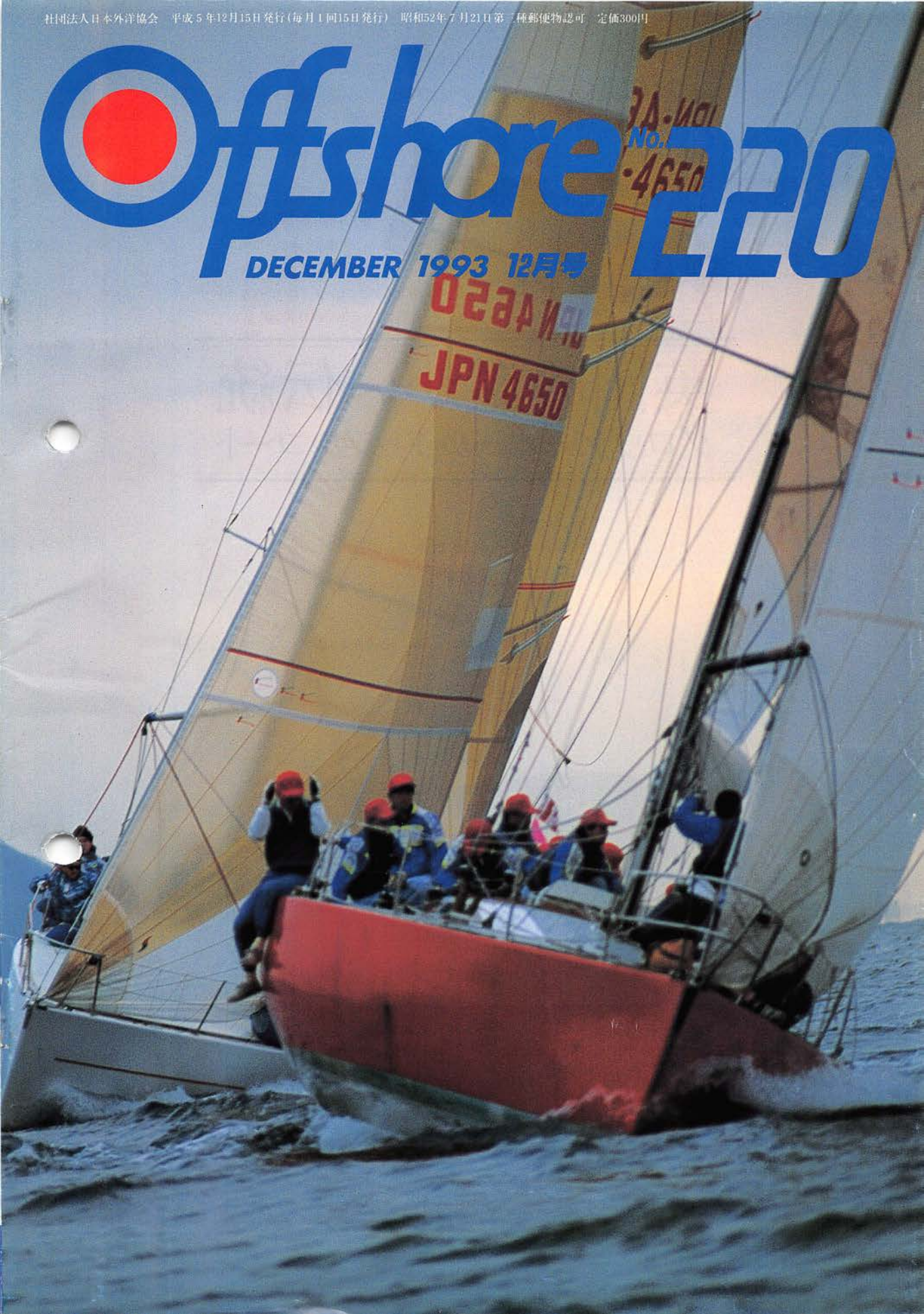


Offshore 220

DECEMBER 1993 12月号





厳しく荒れる冬の北大西洋、
船乗りを冷たい北風から
守りつづけたダッフルコート。

この歴史をいまに伝えるグローヴァーオール
ダッフルコート、英国が世界に誇る実用防寒外套の逸品です。

英国の温かい伝統 グローヴァーオールダッフルコート



ASSOCIATED
INTERNATIONAL

アソシエイトッドインターナショナル株式会社 ■ 〒107 東京都港区南青山2丁目2-8 DFビル5F・PHONE:(03)3479-3311 FACSIMILE:(03)3479-3315



ヘインズカップ選手権・ヨットینگシリーズ1993

ヘインズカップ事務局 NORC近畿北陸支部 大西宗元

本年度3回目を数える通称『ヘインズカップ』。Yachting Trophy Raceを含めると8回となる。そもそも、このレースの発祥は、お祭的なファミリー要素をふんだんに取り入れたフェスティバルを、ダイワボウアパレル株式会社『Hanes』の協賛を得て、NORC近畿北陸支部が主催するに至り琵琶湖において初の本格シリーズレース（ミニトンは以前から盛んに開催されていたが）となった。レースはシリーズレースとオープンクラスの2本立てで開催され、オープンレースは『ヘインズ Yachting Trophy』としてそのまま継続されている。

9月23日、雨天の開会式後第1レ

ース、ソーセージコースがスタートした。いつもどおり琵琶湖特有の振れ回る強弱の風に悩まされながらの展開は、参加艇もさることながら、運営側も苦勞を強いられてしまう。安定した風を待つこと1時間30分、ゼネラルリコールを繰り返しながら13時30分、微風の中全艇ウェザーマークに向かった。飛び出したのはヤマハ31Sの3艇、高桑が乗る“ファイアーバード”が終始リードを続けるが、最後の最後に思わぬ風の振れで同型艇の“アグネス”に10秒の遅れをとってしまった。総合で、“アグネス”2位にはミニトンの“DOOBIE”，3位には“ファイアーバード”が入り、このシリーズの行方はY-31Sとミニ

トンの闘いになるものと予想されたが…… 結局、第2レースはノーレースとなり、2日目の2本のソーセージコースがこのシリーズの運命を分けるレースとなった。

1日をおいて25日、風は次第に高まりスタート時にはブローで15~16 ktにアップし、琵琶湖には珍しく安定した北西が吹きつけた。第1レースで抜群のスピードを披露した“アグネス”は精悍さに欠け、中盤に蹴落されてしまう。変わって名乗りを上げたのは、柄澤が乗る“アルファマリン”（ジャヌー35ワンデザイン）と、西岡が乗る“イビザ”（ジャヌー36.5）が総合で1位2位を、3位にはミニトンの“ポワソンルージュ”



がくらくつき、“ファイアーバード”がその後につづいた。

第4レースには風も少し上がり、琵琶湖らしくないレース展開となり、本来の実力艇が上位に姿を見せはじめた。ブローで20kt、何度目かのゼネリコ後、“アルファマリン”、“イビザ”、“ファイアーバード”に続いて、飛内がヘルムを務める、“リザーブ”

(YR302)がクラス2ながら上位をピタリマークした。このレースを終え、順位はすっかり入れ替わり、総合トップに“アルファマリン”、2位に“ファイアーバード”、“ポワソソルージュ”、“リザーブ”、“イビザ”が続いた。クラス別では、クラス2のトップは“リザーブ”、クラス3は“SAYUTO”(Y-232)クラス4は“ポワソソルージュ”がそれぞれ最高位をキープし最終第5レースに望んだ。

最終日の26日、シリーズ、オープン合わせて112艇が狭い琵琶湖南湖の9マイルを競い合う、このレースにはオープン、シリーズ共通のファーストホーム賞が賭けられ、この名誉の為にだけの参加艇も数えられる。レースは比較的安定した風域の中、

9マイル先の最後のマークをめざして112艇がスタートした。レースは終始“アルファ”がリードし、その直後に“リザーブ”、“イビザ”、“ファイアーバード”、“オリーブ”、がフリーをリードし、“ポワソソルージュ”はミニトンながら、総合の座を十分に狙えるハーフトナーの艇団にまざり健闘している。“リザーブ”は同クラス艇を全く寄せ付けず、ましてクラス1のトップを脅かすスピードを見せつけている。ビッグレース常勝の“イビザ”は、今回どうしても“アルファ”のスピードに勝てず、最後まで“アルファ”の後塵を拝まされてしまった。このシリーズ最高のレース運びをする“ファイアーバード”は中盤、少し遅れ総合優勝の座から後退、形では見えない修正時間の“アルファ”と“ポワソソルージュ”の一騎打ちとなるが、両艇走り続け、“ポワソソルージュ”がこのレースをものにすが、“アルファ”も2位に付け、乗りに乗った“アルファマリン”が、そのファーストホームと、3回目の総合優勝を手中に納めた。3位争いは“ファイアーバード”、“リザーブ”、“イビザ”、“オリーブ”の3艇に絞られた

が、徐々にスピードをましてきた“リザーブ”が着順で4位、着順5位の“ファイアーバード”に82秒の差を付けることに成功し、その82秒の中に3艇が入り込み、総合点が“リザーブ”、“ファイアーバード”が同点となり、総合3位を分かち合った。

今、琵琶湖が徐々に大きく変貌を告げている。ミニトンワールドにも出場したIOR艇“クリーク”を始め、この『Hanes cup』に参加した、“ポワソソルージュ”、“DOOBIE”、“AKAVIT”、ハーフトナーでは、琵琶湖に留まらず、国内の主レースに顔を見せる、“サンタグリーン”、“リザーブ”が共に好成績を納め、そのレースノウハウを琵琶湖に持ち帰っている。3年前までは、NORCの名もおぼろげなセイラーが現在、『Hanes cup』を機に艇の登録、新会員へと発展している。更にここに来て、はじめてレーティングについても各艇、真剣に考えはじめた。今まで、琵琶湖は主に楽しむためのヨットレース(レースと呼べないが)を行ってきたが、また違う意味の楽しみ方を理解しはじめた気がする。

Hanes cup '93 総合成績

最終 順位	クラス	SAIL	艇 名	第1レース 順 位	第3レース 順 位	第4レース 順 位	第5レース 順 位	総得点
1	I	4747	ALFA MARINE	8	1	1	2	158.500
2	IV	3950	POISSON ROUGE	6	3	5	1	155.875
3	I	3556	FIREBIRD	3	4	3	7	150.500
3	II	4259	RESERVE	7	5	4	3	150.500
5	I	3792	IBIZA	15	2	2	4	146.000
6	I	4933	OLIVE 5	4	13	8	5	138.500
7	I	5001	AGNES	1	14	10	8	134.250
8	IV	4155	DOOBIE	2	7	12	12	132.000
9	I	4608	NOSIDE	16	8	7	9	126.500
10	II	3678	安清丸	5	12	13	11	124.500
11	II	3737	SANTA GREEN	11	6	14	14	119.000
12	II	4080	Noah Express	14	10	9	17	112.500
13	I	4780	BOUGA	22	15	6	15	105.500
14	I	4105	ADRIAN	20	17	15	10	104.000
15	I	1195	FRONT RUNNER	17	11	22	13	101.500
16	II	5134	BACCHUS	18	9	17	18	100.000
17	I	4513	SEA BLUES V	10	19	19	16	99.000
18	II	3337	SCOOT	28	21	27	6	86.000
19	I	2833	SUPER EROS	25	16	11	23	84.500
20	II	2847	S STRAWBERRY	13	25	20	20	83.000
21	IV	3300	AKVAVIT	9	24	16	28	80.000
22	III	3969	SAYUTO	21	20	18	24	76.000
22	IV	342	SUPER HERO	12	29	21	22	76.000
24	I	4655	AMABENGER II	19	22	24	25	68.500
25	II	4022	HYSTERIC KIDS	23	18	23	32	59.000
26	II	592	AUSPICE	32	23	29	19	58.500
27	III	4809	ILBOC	30	32	25	21	52.500
28	III	4426	SOLLE NANDES	31	28	26	29	42.500
29	II	5147	NON NON	26	26	30	33	39.500
30	III	3971	MICHIKO	24	34	34	27	38.500
31	III	4415	A.M.Heart	29	31	31	30	35.000
32	III	4918	RACoon	DSQ	30	33	26	31.000
33	II	4492	大地	33	27	28	35	30.500
34	I	4446	Tracer	27	33	35	31	29.500
35	IV	4854	LADY BEETLE	35	37	36	34	12.000
36	I	4937	GG TOP	36	36	32	37	11.500
37	I	4975	PAMAI	34	35	37	36	11.000

*第1～第4レースの得点は、1位=参加艇数の数プラス0.25。2位=参加艇数マイナス1、以下3位=マイナス2、4位=マイナス3。DSQは0点。
第5レースの得点はその1.5倍。

第9回小名浜・大洗間外洋ヨットレース

いわきフリートキャプテン 実行委員長 岡山 寿

平成7年、ふくしま国体ヨット会場になる、来春オープン予定のいわき市小名浜サンマリーナに出場艇を係留してもらい、9月11日(土)17:00より前夜祭会場の式場『パレスいわき』にて艇長会議、引き続いて18:00より130名からの参加者による前夜祭を行った。福島県いわき市、茨城県大洗町両助役、大会名誉副会長の前運輸省第五港湾建設局長・新井洋一氏、常磐支部顧問の前運輸省海上安全技術局長・戸田邦司氏等が御多忙中、出席され賑やかに盛大なパーティとなった。

9月12日(日)当日は曇り空なが

ら、北東の風3~6m、波高1.5~2mのまずまずのコンディション、オープン参加を含めて26艇が出艇した。6:00のスタートからフィニッシュまでスピランの40マイル。“ウォーゲームス”(VD40)“シーズン”(BNT ヨーロッパ)“バイブレイヤー”(DUB-37)“ホライズン”(Y-34S)の大型艇に“ノバ”(林-30)の5艇がトップ集団となるも、風がまいち弱く、大型艇団が後続艇を引き離せず進行。トップを走っていた“バイブレイヤー”がスピランに失敗、ちょうどうちんを作り遅れる。岸よりコースをとった“シーズン”、“ウォーゲーム

ス”、“ノバ”、“ヒミコグレース”が順次フィニッシュ、トップフィニッシュの“シーズン”はスタート時のリコールを解消せずのままの帆走のため失格、“ウォーゲームス”が2年連続のファーストホームに輝いた。

今回のレースよりNORC会員が1名以上乗艇、マリンVHFの運用に参加資格とした。(今後、会員の乗艇率をアップしていくつもり)

トップ艇12:00(所要時間6H)、最終艇13:51(7H51M)フィニッシュと早い展開で小型艇有利のままレースが終了しました。

順位	艇名	艇種	セーラーNo.	レーティング C R	フィニッシュ タイム	着順	アローワンス T A (II)	修正時間 C T (S)
1	エッグプラント	J-24	3587	6.25	12.45.42	7	641	-1,298
2	ヒミコグレース	PIO-10. II	1313	7.00	12.29.52	3	613	-1,128
3	ノバ	HA-30	3699	7.60	12.17.51	2	593	-1,049
4	ヨットマン	VAB-300	8254	6.10	12.56.06	17	648	-954
5	ミルキーウェイ	J-24	4054	6.25	12.54.57	14	641	-743
6	二合半	J-24	4068	6.25	12.56.34	15	641	-646
7	アスガードIII	EV-30	3627	6.90	12.42.24	6	617	-536
8	シーガル	VDF-30	3630	6.65	12.48.34	9	626	-526
9	ウォーゲームス	VD40	4873	9.35	12.02.35	1	546	-85
10	レオ	YOK-30	4337	6.95	12.49.29	11	615	-31
11	弥勒	U-30	4178	7.00	12.48.54	10	613	14
12	清海	K-30	2946	6.40	13.04.45	18	635	85
13	ヴィーナス	Y-33	2401	7.05	12.57.09	13	611	589
14	ネオバンテ	YOK-32	4898	7.10	12.56.34	15	610	594
15	ホライズン	Y-34S	5016	8.15	12.35.19	4	577	639
16	バイブレイヤーVI	DUB-37	5006	8.35	12.46.43	8	571	1,563
17	ストローバリー	JAN-28	5141	6.05	13.40.04	20	650	1,604
18	松風	STM-33	3644	6.05	13.40.04	20	650	1,604
19	エクセルシオールV	P-30	4881	6.65	13.35.00	19	626	2,260
20	ディバージョン	Y-33	4157	6.65	13.51.14	23	626	3,234
21	アルバトロスII	CEL-32	4899	7.05	13.51.09	12	611	3,829
22	オケラVII	SAI-48		10.30	13.39.11	5	525	6,551
23	ウェーブ	P-42		9.75	13.47.44	22	537	6,584
24	シーズン	BNT-37	3804	8.95	PMS		556	

●第31回小網代カップレース成績

実施日1993/11/20 スタート10:00:00 距離65海里
レース委員長：長谷川孝男 レース副委員長：国方成一

IORクラス

順位	S.No.	艇名	OWNER	艇種	RT	TA	フィニッシュT	竜王回航T	E-T	C-T	着順
							H:M:S	H:M:S	Seconds	Seconds	
1	3387	BASIC	小坂橋博行	YOK-28	21.58	245	21:41:18	13:35:00	42078	26153	7
2	3308	RIPPLE III	裕 俊弘	YOK-30	23.25	225	21:47:56	14:10:00	42476	27851	9
3	2221	あずさ	杉村 直樹	YOK-33	24.60	210	21:42:32	14:37:00	42152	28502	8
4	4040	シャドウ	梅本 寛	BRN-40	31.16	153	22:29:11	14:05:00	44951	35006	11
	3606	BOY	山田 隆	FAR-40	30.67	156	RET				—
	3501	SONNBLUME	戸田 宏	YOK-31	22.52	233	RET				—

IMSクラス

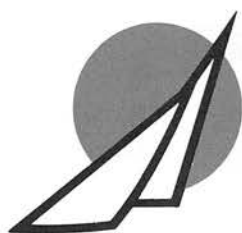
*パフォーマンスカーブ/オーシャンレーシングコース/リアルスクラッチ

1	4722	DREAMPIC	高城 昌彦	FAR		567.8	18:42:05	13:05:00	31325	30406	1
2	1579	しょうがく坊	神保 和也	HIK		573.5	19:03:33	13:20:00	32613	31460	2
3	4737	タートルV	増田 順一	ELIOT		570.8	19:04:09	12:55:00	32649	31651	3
4	188	コンテッサX	石原慎太郎	FRE-48		556.5	19:18:17	13:06:00	33497	32831	5
5	4444	ロシナンテ9	大口 眞司	BEN		550.2	19:10:06	13:15:00	33006	33006	4
	4700	ビーワン	合田 耕平	TYL-43		594.5	RET				—
	4417	APHROS	森 正人	YOK950		664.4	RET				—

CRクラス

*風域III

1	2690	くろしおIV	藤村 真示	SWG-34	8.25	572	21:06:12	14:10:00	39972	2792	6
2	2662	アリアドネ7	榎田 敏雄	SWG-34	8.25	572	21:49:07	14:10:00	42547	5367	10
3	3802	イーツー	市原 恭夫	Y-31S	8.05	580	23:31:17	15:08:00	48677	10979	12
4	1465	マウピティ	岩田 禎夫	FRE-38	9.65	525	23:11:38	14:46:00	47498	13373	13
	4919	ZETA12	高原 俊弥	T-301	8.05	580	RET				—
	3768	FRENCH KISS	山科 誠	X-402	9.70	523	RET				—



CORUM JAPAN CUP INTERNATIONAL OFFSHORE SERIES

『'94コルム・ジャパンカップ』開催要項 抜粋

1. レガッタ・タイトル

相模湾ゴールデンウィークシリーズ

CORUM JAPAN CUP 外洋ヨット選手権シリーズ
1994

- ・1994年度全日本選手権シリーズ
- ・1994年度ワントンクラス全日本選手権シリーズ

2. 主 催

(社)日本外洋帆走協会

3. 主 管

'94 CORUM JAPAN CUP 実行委員会
／NORC関東支部

4. 特別協賛・タイトルスポンサー:

CORUM/日本タイマート株式会社

5. 主要大会役員

大会名誉会長 加藤 忠男(日本タイマート株式会社社長)

大会会長 並木 茂士(理事/'92 J C 実行委員長)

実行委員長 児玉 萬平(理事/'94準備委員長)

6. 日 程

インショア 3 本, ショートディスタンス 1 本, ショート
オフショア 1 本, ロングオフショア 1 本の計 6 レースに
てシリーズを構成する。

'94年 4 月 23 日(土) インспекション, ラジオチェック

24 日(日) " "

28 日(木) 20:00 スキッパーズミーティング
／前夜祭

29 日(金) 09:00 開会式
12:00 第 1 レース(インショア)

30 日(土) 11:00 第 2 レース(ショートオフショア)

5 月 1 日(日) 16:00 J C ウェルカムパーティ

2 日(月) 10:00 第 3 レース(インショア)

13:00 第 4 レース(")

18:00 CORUM パーティ

3 日(火) 未定 第 5 レース(ショートディスタンス)
J C ミドル合同レース

4 日(水) 10:00 第 6 レース(ロングオフショア)

14 日(土) 16:00 表彰式

7. 参加艇の制限: (暫定 但し'93年度更新済みレー
ティング証書による)

I O R 艇: 45.00~20.00 (F)

I M S 艇: 550.0~680.0 (S/GPH)

8. 安全規定: (暫定)

	レーティング('93)	安全規定
A グループ	I O R 30.56(f) 以上~ I M S 550~611.9GPH	カテゴリ-III 以上 特別規定: ライフラフト, VHF or TEL
A-I グループ	I O R 30.00~30.55(f)	
B グループ	I O R 20.00~25.99(f) I M S 612.0~629.9GPH	A グループに同じ
C グループ	I M S 630.0~680.0GPH	A グループに同じ

9. クラス分け:

・エントリー状況にて決定するが, 前項の通り I O R 最大 2 クラス (A/A-I, B), I M S 最大 3 クラス (A, B, C) を予定とする。

・ただし A-I グループはワントン全日本を兼ねるため, 単独グループによるスタートを行う。

10. ミドルボート艇に関する特別条項(ダブルエントリー):

ほぼ同時期にミドルボートを対象とするタカキューカップが, 別海面コースではあるが J C と同様相模湾ゴールデンウィークシリーズの一環として開催される。J C 委員会としてはミドルボート艇に限り, 両レガッタの友好を深めるため又両レガッタ参加を促進するため, 相互乗り入れ方式を採用する。ジャパンカップにエントリーを希望するミドルボート艇つまり I O R クラス B グループ艇(レーティング 20.00~25.99f), I M S クラス C グループ艇('93年度更新済みレーティング証書 GPH 630.0 以上)に関し次の特別条項をプラスする。

1) 当該艇は, 決められたタカキューカップシリーズのインショアレース (4/29~5/1) 4 レースのうちの 3 レース(後述)に出場すること。(ダブルエントリー)

2) 合わせて当該艇は J C の第 3 レース (5/2) 及び第 5 レース (J C・ミドル共通のショートディスタンスレース), 第 6 レース (ロングオフショア) に出場すること。(ダブルエントリー)

3) 当該艇については前項 1) のうちのインショアレースのハイスコア 3 レース (全 4 レースに捨てレース

を1レース含む)及び、前項2)の3レース計6レースのトータル成績にてジャパンカップランキングを決定する。

4) 当該艇の適用規則(ルールとレギュレーション)は原則としてJ Cに準拠することとする。

5) 現状におけるタカキューカップ選手権シリーズ日程(全5戦)

4月29日(金) 第1インショアレース

30日(土) 第2 "

第3 "

5月1日(日) 第4 "

3日(火) ショートディスタンスレース/表彰式

6) その他の細部についてはタカキューカップ実行委員会と協議決定する。

1. 指定係泊地: (予定)

ワントンクラス艇...シーボニアマリーナ

その他の艇.....シーボニアマリーナ/油壺湾特別泊地/三崎マリン

12. エントリー締切:

1994年3月31日(水)

13. レースコース: (予定)

インショア.....佐島沖

ショートディスタンス...タカキューカップコース(コース海面は未定)と同一とする

オフショア.....下表の通り

	ショートオフショアレース・コース	ロングオフショアレース・コース
Aグループ	小網代~風早マーク(C)~	小網代~初島(U.C.)~
A-Iグループ	初島(C)~小網代	神津島(U.C.)~新島(東側)~大島(西側)~小網代
	68マイル	135マイル
Bグループ	小網代~風早マーク(C)~	小網代~初島(U.C.)~
Cグループ	小網代	利島(U.C.)~小網代
	50マイル	100マイル

14. エントリーフィー: (予定)

I O Rクラス Aグループ ¥100,000.

Bグループ ¥80,000.(タカキューカップ含む)

I M Sクラス Aグループ ¥100,000.

Bグループ ¥80,000.

Cグループ ¥70,000.(タカキューカップ含む)

*個別広告表示(カテゴリーB)艇は2.0倍。

15. 実施要項:

1994年1月中旬完成予定

16. 問い合わせ先:

- ・'94コルムジャパンカップ事務局 TEL03(3404)6172
FAX03(3404)8287
- ・NORC本部事務局 TEL03(3504)1911
FAX03(3504)1914

平成5年12月20日

NORC 関東支部代議員・被選挙権者 殿

NORC 関東支部支部長 並木茂士

NORC 関東支部選挙管理委員長 大石 巖

公 告

平成5年12月31日をもってNORC本部理事の任期が満了します。次期理事の候補として関東支部より14名の候補者(すでにこの内3名は規約により正副支部長に決定済み)を選出することになりますので、之の選挙を行います。また、同時に、関東支部代議員会選出常任委員(関東支部執行部)および監事に各1名の欠員がありますので、之の補欠選挙を行います。これらの選挙は関東支部代議員会において諸規則にもとずき次のとおり行います。

1. 告示の期日 平成6年1月13日

2. 選挙の期日

平成6年2月12日(土)開催の関東支部代議員会

3. 選挙の場所

決定次第、関東支部代議員に通知します。

4. 選挙権者

関東支部代議員(選挙では委任は認められません)

5. 選挙の定数

A 関東支部代議員会選出常任委員(執行部) 1名

B 関東支部監事 1名

C 関東支部選出NORC本部理事候補者 11名

6. 関東支部入会後2年を経過する会員は候補者となることができます。立候補・推薦候補者の届出にあたっては、A・Bについては「関東支部代議員会選出常任委員および監事選出細則」第4条、Cについては「関東支部選出本部理事および監事候補者選出細則」第4条に準拠した書類をそれぞれ必要とします。

7. 立候補・推薦候補者の届出日および届出締切時間

平成6年1月13日より平成6年1月28日午後5時まで

8. 届出の場所 NORC 関東支部事務局

以上

関東支部からのお知らせ

94年度・関東支部 CRの運用方法

11月1日開催、関東支部常任委員会にて下記の通り方針が決定しました。

1. HSC (ハイスピードコレクション) の適用

'93年度で一部実施したルール3.8項目にもとづくCRの目的に合わない艇種(クラス)へのHSC適用を'94年度は関東支部主催の全レースに適用する。

1.1 CRの目的に合わない艇種とは

- ①CRによるハンディキャップ以上に速く走ることができる艇
- ②IOR/IMSのレーサーを目的にデザインされた艇
- ③レースを目的としてデザインされたワンデザインクラス艇
- ④内装などがクルーザーとしてふさわしくない艇
- ⑤使用材質がIMSルールに合わない艇
- ⑥極端なルール対策を行っている艇

1.2 具体的な艇種および運行

- ・ELT 935(エリオット), IMS 950/1030(ツボイ), YR9.5IMS(YAMAHA)他YAMAHAのIMS/IORレーサー, NEWS IMS9.5(ネルソンマレック), FST Class Challenge(ベネトウ), カーボンハル艇
- ・上記について、HSC=10を各レース毎に付与する。
- ・艇種の追加、HSC値の見直しは必要に応じてCR委員会にて検討し、常任委員会/帆走委員会へ提出する。
- ・全国連絡会議でHSCの統一が図られた艇種、CR証書にHSCを参入する。

2. CRの計測受付について

CRの計測申込を受けた時点で艇種、デザイナー等を確認してCRの目的に合わない艇種の場合、できるだけIMSまたはIORのレーティングを取得してもらうようにお願いしている。

3. 安全関係について

安全関係についてはCRクラスとして特例を設ける必要はない。したがって安全委員会、通信委員会および帆走委員会の方針通りとする。

関東支部レースの 参加資格について

1. CRクラス

'92.'93の過去2年間に、支部レース参加資格の軽減処置として行ってきた「支部レース特別規定」を解除し、「ORC特別規定」が参加条件となります。関東支部レースの参加資格要件に合致した安全検査が必要となりますので、各フリートの安全検査員との相談の上、'94レースシーズンに備えるようお願いいたします。

2. 通信手段

ORCカテゴリー3は、'94から国際VHF(20W以上)が義務化されます。しかし、国内では国際VHFの普及速度が非常に遅いため「支部レース特別規定」を設けます。

'94.'95の2年間は、経過処置として「VHFまたは電話」を通信手段とします。(八丈島レースを除く)国際VHFの開局されていない艇の安全検査証には、「関東支部限定」とされます。(関東支部レース以外のレースに参加する場合は要注意)

'94.'95の2年間で国際VHFの開局を、是非進めてください。

関東支部帆走委員会

書き下ろし 好評発売中!

江戸をつくった海の男たちの
フロンティア精神にみちた海洋時代長篇

「江戸の風」

著者：二宮隆雄

出版：講談社

7月20日を国民の祝日「海の日」に

(社)日本外洋帆走協会

座談会 “事故の向こうに 見えてくるもの”

●グアムレース事故の海難審判から得られる教訓、そして今後の課題とは

出席者

- ・大儀見 薫／事故調査対策委員会 委員長 NORC副会長
- ・清水栄太郎／事故調査対策委員会 副委員長 NORC専務理事
- ・古川 保夫／事故調査対策委員会 情報分析調査担当 NORC理事
- ・尾島裕太郎／事故調査対策委員会 情報分析調査担当 '92ジャパンシーグアムレース／レース委員長

日時：1993年9月1日

場所：NORC本部会議室

司会：オフショア編集担当 市川和彦

司会：まず、先日行われた海難審判にレース主催者側の証人に立った大儀見副会長から、現在行われている審判の経過について簡単に述べてください。

大儀見：皆さん、おおよそのことは新聞その他でお分かりのことと思う。〈マリンマリン〉と〈タカ〉は、一応別々の事故なのだが、海難審判庁からの要請もあって、結局、両方並行審議ということになった。

このなかで、まず最初にそれぞれのオーナーが受審人として指名されることになるが、両オーナーはともに亡くなられてしまっている。そのため、事故に関係したという立場から、日本海洋技術専門学校と〈タカ〉の佐野氏が指定海難関係人として指名を受け、それぞれの審議の対象とされている。

佐野氏の場合は特に大きな問題は出されていないが、日本海洋技術専門学校からは、艇の事故原因とレースを主催したNORCに関し、審議内容に対する反論が行われた。

〈マリンマリン〉の事故に関しては、海難審判庁がいろいろ調査をしたうえで「86年に座礁事件を起こし修理したが、簡単な点検をただけでレースに参加した」ことが大きな要因になったのではという見解が出された。

それに対し日本海洋技術専門学校側は、第一に、〈マリン

マリン〉の設計構造、製造過程に欠陥があったのではないかと。第二に、最初に座礁事故を起こしたオーナーは別の人で、その修理が完全ではなかったのではないかとこの旨を述べ、座礁事故後、新たにオーナーとなった者が、果たして前の座礁事故の修理の仕方について管理責任があったのでしょうかと反論。NORCに対しても、主催者としてレースのやり方や安全対策について問題があったのではないかと、また、指定海難関係人として審査の対象になっていないのはおかしいとの意見が出された。海難審判庁は、NORCは直接的な事故原因に関係する指定海難関係人としては見ておらず、私はNORCの主催者側の証人ということでは呼ばれていた。

このようなことは私も初めての経験だったので、審判庁に行ってNORCの立場について説明することができるのか少々不安もあった。

古川：前もって、どのような内容について証言しなければならないのか、具体的な指摘はなかったのか。

大儀見：指摘は受けていないし、質問に答える形なら協会の考え方はいくらでも言えるのではないかと考えていたので、質問の内容に関していろいろな想定をしていたわけでもなかった。しかし実際の証言の際は、できるだけ質問に答えてくださいとの要請があり、こちらの主張

を述べる点では制約があった。

清水：話から伺えば、日本海洋技術専門学校はオーナーの立場で出廷している印象を受けるが、指定海難関係人の立場なのでしょう。実質的なオーナーは、亡くなられた方だと思うが……。

大儀見：NORCの登録では、オーナーは亡くなられた山村氏になっている。

清水：ところが、学校がオーナーと見なされているのか？

大儀見：審議の上では、学校がそのような立場でとらえられている。

尾 島：指定海難関係人ということで、佐野氏も日本海洋技術専門学校も同じレベルで捉えられているとすれば、事故の一番強い関係者ということだけで、この場合、受審人となるオーナーの意味からは外れる。日本海洋技術専門学校では、事故後、校内に救援本部を設けたが、このあたりから立場上オーナーとしての認識が生まれたのだろうか？ ちょっとわかりにくい。

清水：受審人というのは被疑者でしょ？

大儀見：受審人は普通の裁判での被告の立場になる。

清水：だったら、オーナー責任は山村氏ということにならないか？

大儀見：海難審判では、被告に相当する受審人を指定して裁決になり、免許取り消し、業務停止、戒告といった三段階の行政処分を決定する。また、受審人のいない場合もあって、そのときは原因究明に必要な関係者を指定海難関係人にして審議を詰める。

今回〈マリンマリン〉の事故で問われていることは、保守管理責任ということで、その対象とされるのは船長というか、オーナーだ。

落水事故を別にすれば、〈マリンマリン〉の事故の原因はキールの脱落だけである。キールが脱落しているということは、当然設計までたどって十分な強度があったかどうかなどが問われるし、座礁したときの修理の問題が初めてここで出てくることになる。いわゆるスキッパー責任という問題ではない。

今回起きた〈マリンマリン〉と〈タカ〉の事故は、両方ともスキッパーのミスによって起きたわけではなく、最も重要な物的証拠である船体が沈んでしまっているの、確証をあげられないが、構造的に問題があったからである。片方は大した時化でもないのに転覆したし、片方は絶対外れるべきじゃないキールが外れてしまったのだから……。

司 会：日本海洋技術専門学校側は、NORCが指定海難関係人になっていないのはおかしいと、理事官側に対して反論していますが、この点についてはどうですか。

大儀見：レースに参加するときはオーナーの責任において出場しますということで参加しているわけだが、事故

が起きたら責任はオーナーではないと海難審判で主張している。

理事官側は、海上での事故責任は基本的にオーナー／スキッパー側で取るべきものという考えに立っている。

ただ、私が一番今度のことで思ったのは、今まで艇長とオーナーという言葉が、同義的に使われてきたということに問題があるということだ。

今度のグアムレースで何が一番はっきりしたかということ、オーナー自身がえらい責任を負うことになるということ。事故を起こさないような、ちゃんとしたスキッパーを任命する責任はオーナーにあるし、艇の建造段階から進水して走るようになってからも、ずっとオーナーは責任を持つ。

昔は、艇を造るにしても設計者や造船所といろいろなやり取りが必要だった。そうしたプロセスのなかで、オーナーは自分の艇が出来るまでに艇の構造やその航法などを身につけることができた。

しかし、今ではカタログで買える時代になり、極端なことを言えば雑誌なんかで見た「この設計者の艇はすごいのだ」といった情報をもとに、簡単にオーナーになることが出来るようになってしまった。自分の艇の構造や性格などを把握する必要も機会もないままオーナーになり、オーナーの責任というものも自然に薄らいでしまっているのではないだろうか。

司 会：一般の船の場合、事故があると船長と船主が責任を問われるわけですけど、それがそっくりヨットに当てはまるんだということですね。

大儀見：つまり、レースルールがある前にね、船舶法、船舶安全法、船舶職員法などがあるわけだ。レースでスタートする前に、すでに船主としての責任とか船長としての責任がある。

基本的に、第一番のポイントはそこにあった。だから、スタートの5分前から艇や船主の責任の一部を、主催者が「これから先、艇の運航管理の責任はレースの主催者の方にあります」といって、これを委譲するプロセスがあるのなら、レースの主催者責任というのは分かる。しかし、それを委譲するどころかレースに出るかどうかが、あるいはリタイアすることも艇の責任で決めるというルールがある以上、また日本の国の法律の建前から言ったら、艇の運航管理の全責任は、レース中だろうがその前後だろうが船主とその船主が指名した船長、スキッパーにある。

司 会：艇に関しては一般的な船舶の法律は当てはまっているんですけども、レースというか、艇を単純に走らせる以外の部分に関して、今回の場合、責任をどうするんだというふうなことを被されてしまっているわけですね。

大儀見：これには翻訳上の問題もあろう。「主催」とは「主

として事にあたる」と辞書には書いてある。しかしレースの場合、「主として事に当る」のは出場艇であり、ヨットクラブはレースを組織し、運営する、つまり「オーガナイズ」することになる。帆走指示書を書いたり、スタートラインやフィニッシュラインを設定したりするわけだ。

古 川：そのへんの主催とオーガナイズの関係というのは、日本語に訳したら主催になってしまうね。

大儀見：では、他のスポーツ競技はどうなんだろうといった場合、一般のオートレースにしたってレース場がある以上、レースの主催者はコースの管理運営責任がある。だから操縦上の間違いが何もなく、コース上の欠陥のために事故になったのなら主催者の責任ということになる。

清 水：でも、それはレース場という限られたスペースですよね。

大儀見：第一、主催者がそのスペースの所有権と管理権を持っている。例えば、レース中にF1の運転上のミスで死んだって、誰も主催者責任なんか問題にはしない。主催者責任に問題があるとすれば、その場の管理上の原因で事故になった場合になる。

それが海の場合、そこの所有権もなければ管理能力すらないわけだ。

清 水：しかも人工のレース場ではなく、相手は自然だ。

古 川：今回の事故の場合、もし主催者責任を問えるのだったら、当然NORCが指定海難関係人になっていなければならないが、そうではない。そこがおかしいと学

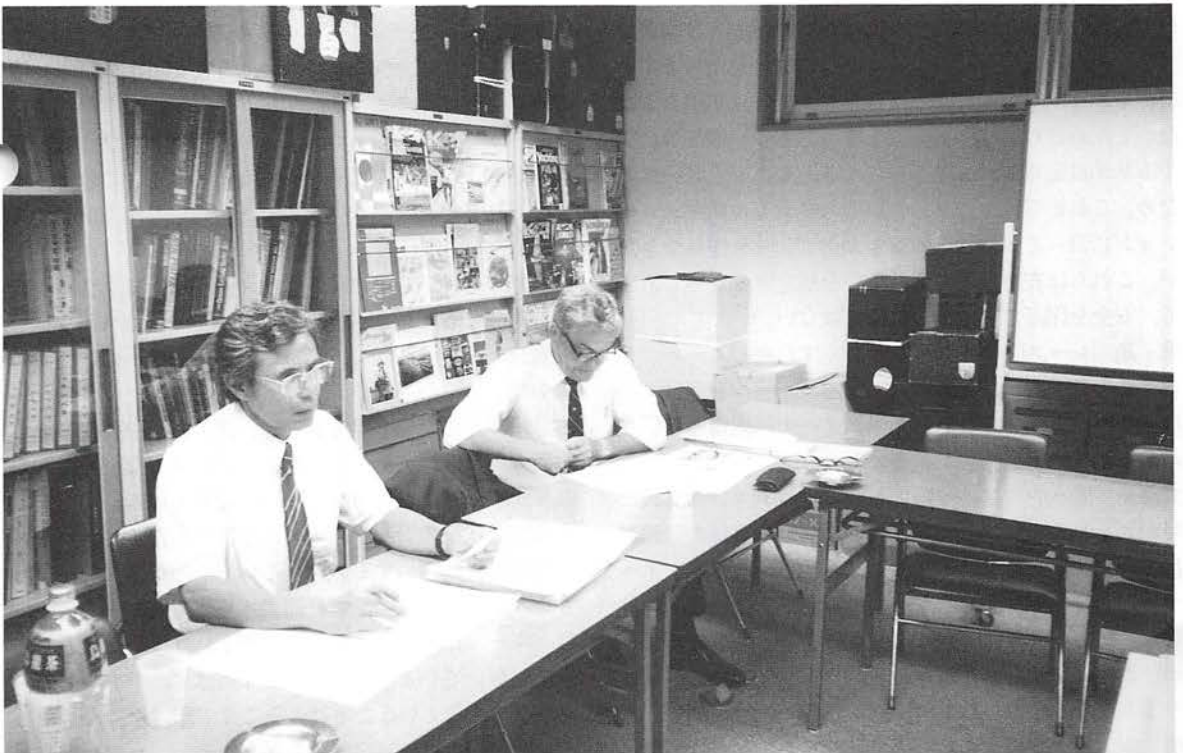
校側は言っているのですね。

それはそれでも、そんなことは海難審判庁にしたって、NORCを指定海難関係人の中に入れるということはしていないわけでしょう。

大儀見：日本海洋技術専門学校側の言い分は終始、レースの「主催者」がレース中止の決断をしないから事故が起きたのではないかと、という主張だ。

尾 島：マスコミも、世間一般もそれぞれの角度から解釈しているけど、本当の意味での視点から判断してくれていない。ということは、ヨットレース自体というか、その組み立て方や、ヨットレースに参加する人たちの艇を持つ権利と義務、乗っている人たちの権利と義務などが、世間の人たちに明確になっていないのである。知っているのは我々と参加する人たちだけだ。

参加する人たちはヨットレースに出る以上、当然ルールは知っていなければいけない。そして艇を所有している以上、免許を持ち船の法律もわかっているはず。世の中の人たちがヨットが特殊だと思うのは、そうした海の上のきまりを全然理解していないからだ。大儀見さんもおっしゃっていたが、今はプロダクションボートが簡単に買える状況だ。そうすると、当然オーナー責任などはもうちょっと違う観点から見ていかなければならない。カタログで選んで買えるという状況に環境が変わってしまった以上、法律的なものか、あるいは教育というものでもう少し別に（オーナーの責任を）補足していく必要もあるだろう。



しかしNORCは船を持っている人が入る協会では、これから買おうという人が入る協会ではない。そこでもう一つ、また別の団体が必要なのか、それとも我々がもう一步踏み出して、これから買おうとする人にもアピールしていくのか。今のNORCの性格というのは、買う人にアピールする協会じゃないから、少なくとも帆走を楽しむ一般的なセーラーを対象にすることから始まるのかな？

古川：尾島さんが言っている役を担うものがあるとするれば、基本的にはオフショアなんだよね。でも、オフショアを見る読者はNORCの会員で、皆わかっているのじゃないかな。まあ、会員の家族が見れば良いけれど。

司会：会員に対して、改めてオーナー責任を認識させるということだけでもいいのではないかと思うのですけど。

大儀見：会員の認識という問題で今回非常に残念だったのは、誰のコメントが引用されたのかは分からないが、「次回のグアムレースは、安全対策上の問題がまだ解決されていたから延期した」などと新聞に出ていたこと。NORCとして正論で持っていこうとしても、表に向けたもう一つの顔が「NORCにも安全責任はあるんだ」などと言っていたら、それこそ身も蓋もないし、逆に安全対策上はむしろ後退する。

清水：その人が安全対策の問題といっているのは、実質的な必要条件やアルゴスなどの装備をルール上の問題として言っていたのではないかな。

大儀見：1艇1艇の安全管理責任についてはだいたい、お国の法律の上から言ったら、船主が全責任を持っているわけである。だから協会にはないのだというスタンスを貫かなければならない。ここを曖昧にしたらまずい。だからこそ、安全検査はやるけれども責任は主催者にはないと、わざわざ特別規則でも書いてある。備品等に関する基準は定めるけれども、これはあくまでもレースのため。これまで我々は、ORCのスペシャルレギュレーションに習ってNORCの安全カテゴリーを作ってきたが、これらは安全装備の最低条件を規定するためであって、安全を保証するための条件ではない。

尾島：レース上の不公平さをなくすためのルール、ということしか言えないのでは。実際、ルールを理解すればそういうふうになるわけです。オーナー教育っていうのか、オーナー再教育が必要になろう。

大儀見：基本的には、今のいわゆるベルトコンベア式に艇が売られるようになったときから、製造責任の問題が出てきた。我々はマニュアル作りはできるが、実際、オーナーの心得というのは艇と一緒にしていかなければいけない。船というのは怖いことなんだよ、という心得が。ホイホイと車かなんか買うのと同じような感じで艇を買うようになると、これは危険だ。

清水：カタログ販売的な市場になると、お客は不特定

多数ということになってしまう。それこそ設計を頼んで建造過程を見たりしながら自分の艇を完成させる、ということにはならない。出来上がった商品を買う……。ということは、PL（製造者責任）か。

大儀見：PLと、その産業の基準、それとABSルールみたいなものがレーティングルールの一部で現在使われている。だが、レースのための条件を均一にして、レーティングルールをフェアにするための基準になっているものを、もっと発展基準として詰めていかねばならない。一種のJISマーク的な、製造基準を要求するという問題かも知れない。

尾島：実態と法律がマッチングしていないのが現状ということになる。

清水：だから、今のところそのへんの問題の解決の1つは、買ったオーナーが艇のことを勉強し、また運行責任が誰にあるのかを知ることだ。しかし、十分ヨットのことを分かっているオーナーであればそういうことも理解できるだろうが、そうでないオーナーの場合は、そんなこと言ってわかるものでもない。そのようなオーナーの言い分としたら、いま話題に出た製造責任といったものが出てくることになる。

尾島：オーナーになる前の教育というのは成すべきかというところか……。

清水：それはやはり、やれるところと言ったらNORCだけになろう。ただ、我々はこれまで団体登録はさせないことにしていた。理由は責任の所在がはっきりしないから。特に学校なんかの場合には責任者が学長なのか、運動部長なのか、学生のそのときのキャプテンなのかよく分からない。学生なんかだと途中で退部したりというケースも出てくる。

ところが今は、若い人たちがオーナーグループで艇を買って、名義上、誰かがオーナーとなっている。これも、本当の責任者は誰なのかということが把握しづらいケースだ。

大儀見：いろいろな意味で、スキッパーとは別に船主責任を明確にしておくべきだ。スキッパーにはスキッパーの責任がある、しかし、それ以外にオーナーの責任もあるのだ。

古川：今のヨット界を見ると、グアムレースに参加する者もいれば、デイ・レースで昼しか乗らない人たちや強風が吹いていけば海へ出ない人たちもいる。

そうした状況のなかで、レース全部にわたって（レースの主催を）問題にするのはいろいろ無理があるのかな、という気もする。沿岸で昼間乗っている人たちのなかには、キールが取れたり転覆したりという事故をほとんど意識しないている場合が少なくないはず。一方、グアムレースに出るということは、そこまで階段を踏んでやっていかなくてはいけない。もうちょっと、レベルが違う

と思うのだが……。

大儀見：だけど、今年の鳥羽レースがいい例で、グアムレースが特別に厳しいことでもない。海の怖さは基本的に変わらないと思う。

「夏のお祭りレース」の場でも相当シビアな状況というのはありえるということ。

今年の鳥羽レースでは、事故といえばディスマストもあったし、SOSも出したりしたが、結果的には人身事故につながるところまではいかなかった。しかし、ある意味ではたまたまそこまでいかなかっただけで、一般論として言えば遭難する可能性はいくらだってあったはずだ。ただ、非常によかったのは、それぞれの艇長が適切な判断をしてリタイアを決めたということだ。これは本来あるべき姿となったわけで、そうなるマスコミも「棄権するような状況の中でレースを強行したのは問題がある」なんて誰も言わなくなるだろう。

このような無事に済んだことは、グアムレースでも頑張った安全管理責任の原則がある程度浸透した結果とは言えないだろうか。

古川：まったくおっしゃるとおりなのだが、今日私は海難審判の問題で座談会に出てきたわけではない。現在、なぜグアムレースが中止になるような状況にヨット界がなってしまうのか、ということをお話するつもりで参加したのだが……。

レースのことを言えば、初島レースでも確かにグアムレースみたいなことはあるし、鳥羽レースにしても同様だ。ただ、そういうことを年月かけて我々は経験を積み、初めてロングレースに出た。

このように経験を積み、「これで大丈夫だ、艇も良い」ということで段階的に大きなレースを目指すような状況にならないと、グアムレースの参加は少なくなってしまう。

こうした経験の積み重ねという場をしっかりとって、1艇1艇が経験を積んで自信を付けていくような状況にならないと、グアムレースの再開はなかなか難しいのではないと思う。

大儀見：やはりIORの問題なしでは、このことは考えられない。

古川：特に最近の傾向はね。

大儀見：F1化して行くところまで行ってしまい、今ではIORは格好だけの外洋ヨットになってしまった。

古川：それもいわゆるオーナー責任ということになるのかなあ。軽い艇を造ったということはオーナー責任か、そうすると。

清水：そういうルールにしてしまったというのは、あいつもやったんだからこうなった、というおたがいの競争原理の傾向に行っちゃったんだ。

大儀見：行き着く所まで行って自滅しちゃったわけでしょう、IORというのは。

古川：ぼちぼちIMSということで、新たな世界が出来るつつあるのかな。

大儀見：IMSとは、単に新しいハンディキャップルールが出来ただけではない。新しいタイプの、どんなレースだって出られる艇が生まれて来たわけだ。外洋の、例えば小笠原レースだって出ようと思えば出られる。アコモデーションもちゃんとあるし、スタビリティも別に悪くはない。そんなに簡単に壊れないし、強風で乗っていてもブローチングしながらのサバイバルレースみたいなことをやらなくたって走れる。

清水：逆に今ある土俵というのは、過去に比べてすごく良くなっている。情報が豊富になったしね。条件的には昔と比べて揃っている。

大儀見：それでも外洋レースに出てこないというのは、艇が駄目なんだろうな。

古川：船が駄目なのか、オーナーが駄目なのかどっちなんだろう。

清水：オーナーだね。

古川：でも、駄目だとは言切れないんだな。俺は昼間しか走らない、それしかやらないといったら、それはそれで良いということになるだろう。

大儀見：そこで一つ問題をきちんと整理した方が良いのは、IMSだから良いとは言えないことだ。〈タカ〉もIMSである。グアムレースの事故全部がIORというならこれは話が別だけれども、IMSですら同じ問題があるということだ。だからIMSに限らず、艇を選ぶところから始めなければならない。軽排水量タイプの、スピードが出るような艇を選んで乗るということは、それなりの負の財産も背負っているのだという自覚が必要だ。

あるいはディープキールだとスピード感がないし、レースにも勝てないからといって敬遠するが、ただし安心して乗れますよ、と付け加えなければなるまい。それが、軽快な艇ということになれば、軽快なりのマイナスの要素をそこで背負ってますよ、ということになる。

尾島：でも鳥羽レースのようにあれだけ数が出ていると、もし何か起きた時に日本だったらまず救助体制が整わないと思う。ただ、今回の鳥羽レースで感じたことは、結末としてやはりNORCの会員というのは賢い人が多かったかなということ。

だから人身事故にならなかったと、そう考えた方が良いと思う。

清水：これはやはり〈マリンマリン〉、〈タカ〉の教訓があるからだ。

尾島：清水さんもさっきおっしゃっていたが、それ以前の問題の、艇をこれから買おうとか持とうとかする人たちの、船主たる責任を教える場、あるいは教える団体はどこになるのだろうか。



清水：それはやはりNORCの実施しかない。

古川：教える場も良いのだが、このあいだ(写真家の)添畑氏が「ファストネットには300パイ近くが出て、今でもみんな一生懸命走っているんだ」と言っていた。そのへんなんだよね。イギリスの連中は誰か教えてくれたの？ってことになる。

大儀見：英国と大きく違うのは、オーナーの経験のなさだ。良いか悪いかはともかく、イギリスではIORなどはかなり前から見切りをつけている。IORにそっぽを向いてチャネル・ハンディキャップでやっているわけだからね。

日本では、IORじゃなければレース艇じゃないといった型に流れてしまった。これは我々の反省点だ。オフショアにグランプリレースの記録しか載らないみたいな偏りがこれまで続いてきた。他のクルーザーレーティングだとか、もっと背伸びしていない地に足が着いたような人たちは、十分に吸い上げて来なかった。

尾島：しつこいようだが、オーナーになった人が入るNORCが、例えばオーナーの事前教育をやるんだとしたら、委員会を設けてどういうことをやるべきかということをしきりと決めていき、そしてスタートしないと駄目なのだろう。

大儀見：安全委員会などではスキッパーズマニュアルみたいなことを色々と考えているのだけれど、それこそ運輸省に働きかけて、メーカーやディーラーが艇を売るときに利用してもらう。現場のセールスマンにしたら、売

る時は色々なことは言いたくないのだから、それはやはりメーカーやセールスの段階から考えてもらいたい。

清水：実態を言えば、艇を売ってる営業マンなどは「走れるまでは私が面倒みますよ、今だったら置ける場所がありますから」などという甘い言葉で売る。そして、実際にその営業マンが行かないと本当に艇が出ない……。そのようなオーナーでは、どうしようもないね。

尾島：オーナー事前教育は、そうすると安全対策特別委員会あたりで助成金をいただいてオーナーズマニュアルなどを作って、そこからスタートかな。

清水：私は、書物を頼りにするなんてことではなく、体で会得してもらいたいと思う。そして、今日のような会合などにどんどん参加してもらう。新しく入った人は必ずどこかで委員会に入るようにして、それで下積みをしながらか情報を収集する。

そんなやり方が良いと思うが。

大儀見：それは言う通りで、安全セミナーなども考えられているわけだが、問題なのはオーナーのスキッパー教育なんだよ。本当に浅い伝統しかない日本なのだから……。

オーナーというのは違うんだという意識を作らねばならない。特にマスプロでメーカーがどんどん造ってカタログで買えるような今の時代は、なおさら責任の部分というのが一番手抜きになっている。

尾島：事前にマニュアルを作らないとだめだね。

清水：そういうことをやらないで、一般的には運輸省

なんかの方針に基づいて、マリーナ不足だからマリーナをすぐ造りましょうとか、そんなものを一生懸命やっているわけだ。マリーナに入って利用する人たちのことなんて、表面的なことだけしか考えていない。オーナーの心の準備というか、艇を持つ責任については全然触れられていない。

尾 島：基本を知ってもらわないといけない。

清 水：(売る側は) 置き場所がないから艇が売れない、造ってくれとプレッシャーをかける。役所側も、どこどこがすぐに開放だなんて言う。あれは、今まで見過ごしていたとか、黙認していたのを公言しただけなんだよ。後で法体制を作るわけでもないし、(特定の場所に) 御墨付を与えるわけではないんだから。

大儀見：自動車となれば、欠陥があれば回収してメーカー責任で修理するが、人間にはどうにもならない厳しい環境の海に出る乗り物を造って、それで商売しているというのは、大変なこと。オーナーが自分で造っているわけではないのだから、何か欠陥が出て自動車同様それはオーナーの責任ということにはならない。メーカーの製造基準とかABSみたいなものも、レーティングルールのスタンダード化のためのミニマム基準というものから、もっと踏み込んで本当に構造上の強度を求めるといふようなところまで持っていかなければならぬ。

清 水：ただ、これをいったん狭い意味で日本だけを見てみると、買手は基礎がないわけだ。同じプロダクション艇を売るのにも、イギリスあたりと比較して、お客の対象が違うと思う。イギリスなどの場合、長い月日を経て色々な経験を積んできて初めてオーナーになるわけだが、日本の場合はへたをすれば一日にしてオーナーになってしまうケースもある。

大儀見：日本でも、ヨーロッパの設計で、ヨーロッパの船所で造った、基本的には同じ艇が走っている。今回の事故の場合、あの程度の時化が極端に例外的な時化だったとは思えないが、〈タカ〉は沈んだ。もっともフリークウェーブだったのではないかということは言えるが、それならばフリークウェーブは日本だけでしか起きるわけではない。

清 水：最近のプロダクション艇、特にアメリカなどの艇を見ると、水密についてはかなりルーズといえる。ハッチなども、ストレージのハッチなんか開けるとエンジンルームまで水が行ってしまうよ。

我々から見るとハッチの部分に該当するのだが、ハッチと言っても物入れ程度の感覚なんだ。

大儀見：レギュレーションでは、水密の蓋が付いてないとダメなんだが。

清 水：水密構造と言っても、現在のハッチなどは簡単な造りになっているよ。パッチンパッチンで止める程度でさ。

古 川：どんどん水が入ってきて、そのままドブドブと行ってしまう……。水が増えてしまうなら復元なんて待つてられない。

清 水：ただ、蓋になっているようなタイプだったら大丈夫だろうが……。これからは、水密構造ということに関して、もう少しシビアになるべきかも知れない。最近では、ガラスに代わる物として比較的丈夫なアクリル板を使ったりしているが、かなり大きな面積の窓を持つ艇もある。こうした部分の取り付けは、板っぺらの後ろだけなのではないか。あんなもので、どう止めるかっていう感じが。

尾 島：それからヨットレースのルールも法律もマッチしていないね、現状に。

清 水：それと実態とね。

司 会：東京湾だけで乗るのだったら、そのような艇でも良いのでは……。

古 川：東京湾といえども荒れることだってあるよ。

清 水：日本の場合、確かに諸外国と違うね。天候の変化が速いから。

大儀見：しかし、イギリスと日本を比較した場合、そんなに変わらない。

古 川：あそこは厳しい所だからね。

清 水：イギリスの方がひどいかもわからないよ。

大儀見：ニュージーランド、オーストラリア、それにイギリスは日本と基本的には変わらない。

清 水：環境はね。

尾 島：ただ少なくとも言えるのは、日本のオーナーあるいはスキッパー、これは海外並みに責任だとか、義務と権利、これらを理解しきっているとは言えないと思う。このへんだけはちょっと遅れている。

ただ、最近の傾向として全世界的に見た場合、法律とヨットレースのルールと実態とのミスマッチは間違いない。世の中が進みすぎて、法律とルールが追いついていないというのが現状なのだろう。

大儀見：それと甘えがある。主催者に責任があるなんていうことを言ったら、もう甘えている証拠。それに寄っ掛かってしまっているのだから。

古 川：それともう一つは、グアムレースを本当に開催していくことを考えた場合、初島や神子元島、大島などの外洋レースが不可欠だと思うのだが……。八丈島はなくなるし、小笠原もなくなってしまった。

ちょっと遠くなると、参加艇がなくなってしまうんだよね。大儀見さんはIORのせいだっておっしゃるけど、それだけでもないように思う。外洋帆走協会の外洋を外せなんて言っている人もいるけどね。風潮として……。

大儀見：IORの問題ということもあるが、オーナーの質がやっぱりね、下がってきている。オーナーも海が怖いことが分かっているから、外洋レースには出ない。

古 川：レベルが下がってきていることは確かかも知れない。でも、ワントンなどは今、皆で一生懸命頑張っている。質が下がっているなんていうと彼らに怒られちゃうな。

清 水：ただ、対象が変わってしまったんだよ、レースの対象が。

尾 島：カテゴリーがね。

古 川：だから、多様化していても良いと思う。多様化の中の1つに、グアムレースのような外洋レースを狙っていけるような風潮がないとだめ。私らみたいなのは、外洋レースを目指すのがヨットだと教育されたからね。多様化の中で、こっちが良いか悪いかの問題はない。

大儀見：全部一様に、結果としてIOR主体のレースになってしまった。だから、IORとは違ったレースが他にあっても良いわけだ。メルボルン・大阪レースでやっているような、クルーザー・ディビジョンを必ずヘッドに置くとか、あるいはクルーザータイプの重排水量の艇が楽しめるような、レースを考えると、そういうレースをする必要はある。レースという、すぐ全部IORのレースになってしまうような、同じ企画になる。当然、IOR艇が早くフィニッシュして、賞をみんな取ってしまうから、他の人たちは行き場がなくなってしまう。

だから、グアムレースの本当の悲劇は、最初は手作りレー

スで、クルージング・タイプの艇でも参加できるようなものにしようとしたが、いつのまにかグランプリ化していったことだと思う。反省点はレースについてだけではないと思うけど、明らかなのは、多様化という流れの中で色々なオーナーが色々な艇でヨットの遊びができるようにしていかなければならないということだ。

古 川：我々にもお手伝いができるのかなあ。

大儀見：最初のところに戻れば良いと思う。皆で集めて、どういうレースにしたいのかということで、それぞれのレースを頂点に振り返って考え直せば答えが出る。

清 水：前回の沖縄レースがそうだった。

司 会：皆さんから色々なご意見が出されましたが、他に何かございましたらどうぞ。

大儀見：この座談会は、ここで終わりにしないで、今度は他の顔触れも入れて続けたら良いと思う。

清 水：今日の座談会の後半は、外洋レースそのものの問題になった。次回は、それこそ外洋レースをやらない、インショア派の人たちも集めて話をしたら良い。

古 川：それぞれに言い分があるからね。

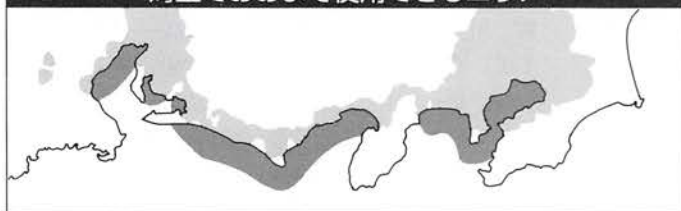
大儀見：とにかく、座談会を続けた方がいいと思う。色々なことが、グアムレース事故の問題の向こうに見えてくるだろうから。



Tokyo phone
T-61Ⅱ(M0)

IDOは海の上も
サービスエリアです！

海上でおおよそ使用できるエリア



IDOPLAZA 横浜ウエスト 川崎イースト
フリーダイヤル:0120-100-3711



日本移动通信の自動車電話・携帯電話
株式会社ワイエスシー

今なら、電池で電話がかけられる
乾電池パックプレゼント！



グアムレース事故の民事訴訟について

海難審判とは別に、〈たか〉のクルー遺族が、〈たか〉のオーナーと艇長、ならびにレース主催者として日本外洋帆走協会、そして国に対して民事訴訟を起こした。

以下はその訴状の要旨である。

訴状の要旨

損害賠償請求事件

請求額 234,844,832円

原告側

事故で死亡した〈たか〉のクルー、故高瀬恒夫氏の遺族、高瀬良夫と同壽子。

事故で死亡した〈たか〉のクルー、故橋本定文氏の遺族、橋本久恵と同雅之および同侑樹。

事故で死亡した〈たか〉のクルー、故武市俊氏の遺族、武市千鶴子。以上6人。

被告側

〈たか〉の所有者、有限会社サンスイ（代表者 水川富久子）。

事故で死亡した〈たか〉の艇長、故水川秀三氏の相続人、水川富久子、同享とおよび同竜秀。

レースの主催者、社団法人日本外洋帆走協会（代表者 石原慎太郎）。国（代表者 三ヶ月章）。

請求の原因

その1 被告〈たか〉のオーナーと艇長の責任

〈たか〉の所有者、有限会社サンスイは〈たか〉の船の長さを偽り、「小型船舶」を装って「普通船舶」の検査を免れた。したがって本来備えるべき、より堅牢で救命備品もさらに充実した「普通船舶用」のライフラフトを搭載していなかった。本来搭載すべきこのラフトがあれば、クルーは衰弱死することなく救助されたはずである。したがって被告有限会社サンスイに責任がある。

また〈たか〉の艇長はレースリタ

イアのタイミングを逸し、クルーの安全を十分に確保できないまま危険なレースを続行した。被告艇長の相続人は責を負わねばならない。

その2 被告日本外洋帆走協会の責任

日本外洋帆走協会は、当該レースの主催者である。同協会は当該レースの実地要領で「艇とクルーの安全の確保はオーナーの避けられない責任であり」といっているが、最終的な責任は、参加艇のオーナーあるいは艇長にあるとしても、各参加艇の艇長がレースを続行するか否かの判断、事故の発生、拡散を防止するための判断を的確に果たす上で、各参加艇の艇長が知りえず、主催者である被告協会が知っていた情報については、各参加艇の艇長に告知し、さらにレースの中止、不成立とする措置、早期の捜査の開始など、事故の発生・拡大を防止する義務があるといわねばならない。しかしながら同協会は、〈マリナー〉の落水事故に代表される異常な事故の多発に見舞われ、海難事故の拡大が予想される状況の中で、横須賀海上保安部から二度に渡ってレースの中止を要請されたにもかかわらず、この要請を拒絶、しかもこの要請を受けた事実を各参加艇に告知もせず、漫然とレースを続行、本件の事故を発生させた。同協会の責任は重い。

また同協会が頒布したイーパープは、メーカーの英文説明書には電源が接続されていないと記されていたが、同協会が翻訳添付した説明書はバッテリーおよび作動試験済みとなっていた。この不正確で誤解を生みやすい説明のために、〈たか〉のクルーはイーパープを作動させることができなかった。明解な指示を与えなかった被告の同協会は、この点でも責任を免れない。

その3 被告国の責任

〈たか〉の捜査にあたった海上自衛隊と海上保安庁は連携に不備があり、1992年1月9日に海上保安庁が、捜索担当した海域に空白を生じ、この海域を漂流していた〈たか〉のライフラフトは発見されなかった。また海上保安庁のYS-11機は、人命救助のための広範囲の海域を捜索可能なレーダーを搭載していなく、捜査は目視に依存していた。したがってラフトの至近まで接近したにもかかわらず、ラフトを発見できなかった国は、責任がある。

さらにラフトの法定備品であるレーダー反射板は、対船用のもので、航空機のレーダーで感知可能な性能を要求されていない。このような実際上効果のない備品を法定備品としておいた不備も重大である。この点でも国は責任は免れない。

原告側の損害

1991年12月29日に〈たか〉が沈没してからラフトは十数日に渡って漂流、この間、クルーは被告らの行為によって、ほとんど満足な食事も暖も得られないまま衰弱死した。その精神的苦痛は察するに余りある。したがってそれぞれの逸失利益および慰謝料は下記の金額が相当である。

原告 高瀬良夫、同壽子

総計額 70,013,986円

（慰謝料3,000万円、弁護士費用600万円を含む）

原告 橋本久恵、同雅之、同侑樹

総計額 112,927,241円

（慰謝料3,000万円、弁護士費用1,000万円を含む）

原告 武市千鶴子（相続分1/2）

総計額 51,903,605円

（慰謝料1,500万円、弁護士費用400万円を含む）

●第20回瀬戸内海汽船(SKK)カップ 成績表

IMSクラス 参加艇数：3

総合 順位	艇 名	第1レース 順位	第2レース 順位	第3レース 順位	総得点
1	リベルテ エスクプレス	1	1	3	6.000
2	波夢波夢	3	2	1	6.125
3	ボージャー5	2	3	2	8.000

CRAクラス 参加艇数：17

総合 順位	艇 名	第1レース 順位	第2レース 順位	第3レース 順位	総得点
1	MARIO	4	1	2	7.750
2	MIMI	2	5	1	8.125
3	ADVANTAGE	3	4	3	11.500
4	SUMMER BOY III	1	2	6	11.750
5	パイドパイパー	RET	3	4	27.000
6	スピリット オブ ヒロシマ	8	7	8	27.000
7	セカンドラブ	13	9	5	29.500
8	KIRAEUA	9	6	11	31.500
9	COSMOS 7	10	14	7	34.500
10	国士無双	6	13	12	37.000
11	DIMPLE	7	11	13	37.500
12	GRAND AYA	15	8	10	38.000
13	ブルーエンジェルIII	5	12	14	38.000
14	ロブスター	11	15	9	39.500
15	TOM BOY	14	10	15	46.500
16	シルバークロー	12	DNS	17	55.500
17	卑弥呼	16	16	16	56.000

CRBクラス 参加艇数：17

総合 順位	艇 名	第1レース 順位	第2レース 順位	第3レース 順位	総得点
1	サントイエロー	3	1	1	4.875
2	NENE	1	2	2	5.750
3	セレナーデ	6	3	3	13.500
4	ノラ	2	6	4	14.000
5	ブルーダイヤモンドIII	5	4	5	16.500
6	スキンヘッズ	8	11	6	28.000
7	KIKILALA	11	5	8	28.000
8	ホワイトホース	9	13	7	32.500
9	海星丸	4	8	15	34.500
10	VISCOUNT	9	12	11	37.500

11	カイミロア	12	9	12	39.000
12	シンシア	15	10	10	40.000
12	アルゴノート	7	14	13	40.500
14	マリオエスプレッソ	13	7	14	41.000
15	プリマドンナ	14	15	9	42.500
16	神風エクスプレス	16	16	DNS	60.500
—	プレイボーヤーズ	DNC	DNC	DNC	—

BWクラス 参加艇数：28

総合 順位	艇 名	第1レース 順位	第2レース 順位	総得点
1	Be Free II	1	1	1.875
2	SPICA	2	2	5.000
3	バジエナ	3	6	12.000
4	サテンドール	11	2	14.000
5	WING	4	7	14.500
6	安芸VIII	13	4	19.000
7	TAIKO	14	5	21.500
8	FAIRWIND	6	11	22.500
9	AKI-III	9	10	24.000
10	RED TUXEDO	7	13	26.500
11	MARY-III	16	8	28.000
12	きねきねVI	5	16	29.000
13	ラブソディ・ビバークチェ	17	12	35.000
14	ロータス	8	19	36.500
15	ペパーミント	19	14	40.000
16	トリトン	15	17	40.500
17	CRYSTAL	12	19	40.500
18	アマノジャク	DNC	9	43.500
19	サザンクロスV	18	18	45.000
20	BARRACUDA II	20	21	51.500
21	かづ	DNC	15	52.500
22	WISH	10	DNC	55.000
23	ポアソンII	DNF	25	59.500
24	くぶくぶ5	DNC	22	63.000
25	ブルームーン	DNC	23	64.500
26	ブロー	DNC	24	66.000
—	飛鶴	DNC	DNC	—
—	MAHORO	DNC	DNC	—

*第1～第2レースの得点は、1位=0.75、2位以降=順位と同じ数字が得点。DNF、DNS、RETは完走艇数プラス2が得点。DNCは参加艇数プラス2が得点。第3レース(BWクラスは第2レース)の得点はその1.5倍。

'94 Middle Boat Championship



レーティングリミット

I O R 18.50~25.99ft

C R 6.50~ 9.00m未満

I M S GPH 620/M以上(かつLOA 40ft未満)

以上の条件を満たす艇(I M S '92年バージョン)

I M SレーサーのC Rバージョンへの参加はおことわりします。

レース日程(予定)

4月29日 第1レース インショア

30日 第2、第3レース インショア

5月1日 第4、第5レース インショア

3日 第6レース ショートディスタンス

関東ミドルボートオーナーズクラブ会員募集中

申し込みは、関東ミドルボートオーナーズクラブ事務局

〒110 東京都台東区東上野2-11-2 STYビル2F 佐藤歯科医院内 佐藤文昭 TEL・FAX 03(3835)8172

1994年版カレンダー頒布

オールカラー7枚綴り 2,000円(送料・税込)

申込は現金書留で〒105東京都港区虎ノ門1-11-2 NORCカレンダー係まで。

1・2月



表紙



3・4月



5・6月



11・12月

7・8月



9・10月





CRAクラス1位の“マリオ”(左)と2位の“ミミ”。第1レース1上マーク近く

西内海シリーズヨットレース1993

第20回SKKカップヨットレース

レポート／西内海支部 西 啓 写真／西内海支部 藤川龍生

今から20年前の1974年の11月、倉橋島の重極に14艇のヨットが集まり始まった、『瀬戸内海汽船(SKK)カップ』は、今回で20回目を迎えました。今回のSKKカップは、西内海支部では初の試みとしての『IMSクラス』を設けてのレースとなり、新しい時代への第一歩を踏み出すレースとなりました。



フェリー船上で行われたレセプション

シリーズは、11月20日・21日の両日、日本三景“安芸の宮島”南東沖でのオリンピックコース2本と、宮島を1周する島回りコース1本の計3レースで構成され、IMS、CR(A・Bの2クラス)、BWの3クラスに、西内海支部の各フリートを中心に、近畿北陸支部内海支部、玄海支部からもエントリーがあり、65艇(IMSクラス3艇、CR-Aクラス17艇、CR-Bクラス17艇、BWクラス28艇)の出走となりました。

20日の第1レースは、北北東の風5～6mの中、9:00にIMSクラスがスタートし、以後、CR-A、CR-Bの各クラスが、これまた西内海支部初の5分間隔で順次スタートしま

した。次第に風が落ちてくる中“リベルテ エクスプレス”が他の艇を大きく引き離しフィニッシュしました。

続く第2レースも、北北東の風5～6mという条件のもと、予定どおり13:00にIMSクラスがスタートし、以後CR-A、CR-B、BWの各クラスがリコールもなく順調にスタートしました。風が良かったためか“MARIO”“リベルテ エクスプレス”、“SUMMER BOYIII”等の大型艇がレースをリードする結果となりました。

第2レース終了後、次々に上陸するクルーを持ち構えるのは、『SKK CUP』名物立ち食いうどん。マリ



第2レース、1上マーク回航後のフリート

ンテクノのかわいい！女子学生が、冷たい雨に打たれたクルー達に、熱い熱いどんを次々サービスします。冷えた体を、芯から暖めたクルーたちは、なぜか優しく、おとなしくなります？

恒例のSKKパーティは、包ヶ浦桟橋とフェリーポートを一体とした設け場で行われ、雨模様にもかかわらず約400名の熱気のなか盛大に始まりました。今回は20周年記念として、第1回から第19回までのレースの様子をスライドで上映したところ、会場のあちこちから歓声が上がっていました。

翌日の21日は、早朝から雨が降り続き、スタート時刻の8:00頃には風もなく、雨の中の風待ちとなりました。北西の風1~2mとなった8:50にIMSクラスがスタートし、以後、C

R-A, CR-B, BWの各クラスがスタートしたものの、風が弱い上に、宮島瀬戸の潮が強く、各艇ともスタートラインを離れるのにかなりの時間を費やしたようで、陸上からは、いつまでも同じ所にいるように見えました。トップグループが阿田多島沖のマークを回航する頃には、前線通過による突然の豪雨と突風にブローチング艇が相次ぎ、スピンを破るなどトラブルが続出したようです。その後、風は6~7mと落ち着いたものの、狭く浅い大野瀬戸での事故を憂慮したものか、コース短縮で可部島フィニッシュとなりました。このレースでは、“リベルテ エクスプレス”、“MARIO”、“サンタ イエロー”、“安芸VIII”が各クラスのファーストホーマーとなりました。

総合成績は、IMSクラスの優勝

が“リベルテ エクスプレス”、CR-Aクラスの優勝は“MARIO”、CR-Bクラスの優勝は“サンタ イエロー”という結果になり、優勝はすべて遠来艇という、地元として残念な結果となりました。また、BWクラスの優勝は前回優勝の“Be Free II”という結果になりました。

阪田レース委員長によると「遠来艇のクルーワークの良さが目を引いた。今回初めて、IMSクラスを設けたが3艇でのレースとなったのが残念であった。今後IMSの艇も多くなることが予想されるので、次回はこのクラスに多数の艇の参加を期待したい」とのことであった。

今月の表紙：今年で20回目を迎えたSKKカップには、今回からIMSクラスも加わり総勢65艇が参加。2日間の日程で熱戦が展開された。（写真／藤川龍生）

HARKEN

JIB REEFING & FURLING FEATURES



レーシングドラム仕様

ハークンジブファラーの跟えぬかれたエアロダイナミックフォイルは、レースでも大きな威力を発揮します。クルージングモードからレーシングモードへの変更は、巻き取りドラムの6本のビスの脱着だけで完了。作業は簡単、所要時間はわずか10分です。

ドラム部はビスだけで簡単に着脱できます。ドラム部をはずせば、今度とどうリペア交換が可能。レーシングセイルも無駄になりません。

1993 ジブファーラー価格表

UNIT-0 (20~29フィートの小型艇) Sビーンビーン5.5mまで	Cモデル ¥210,000
UNIT-1 (28~37フィートの小型艇) Sビーンビーン11.8mまで	Cモデル ¥308,000
UNIT-1.5 (35~38フィートの小型艇) ビーンビーン14.2mまで ※35~38フィートの小型艇でヘッドステイが8mmの艇	Cモデル ¥373,000
UNIT-2 (36~46フィートの中型艇) Sビーンビーン15.2mまで	Cモデル ¥472,000

UNIT-2.5(36〜46フィートの中型艇) ピン〜ピン18.4mまで	Cモデル ¥588,000
UNIT-3(44〜70フィートの大型艇) ピン〜ピン20.0mまで	Cモデル ¥787,500

- 幅の長さだけかシステムを選ぶ基準ではありませんから注意してください。ヘッドステイの直径・全長によってユニットNoが変わります。
- ワイヤーのみスウェージ加工・フーラー取付工事・レーシングドラム仕様は別料金です。

ハーゲン・ジャブリー・フーリングとフーリングはコピッドから簡単にセイルを縮められるシステムです。しかもスーズナシステムではリーフリングすることによりセイルが深くなり過ぎ、航走性能に悪影響をおよぼしていますが、ハーゲン・ジャブリー・フーリングとフーリングシステムは、これらのすべてを解決しています。(通常はリーフリング時、スプリッドドムと上部ピンが回転するのみでヘッドステイ中心部が強く巻き取れませんが、ハーゲン・ジャブリー・フーリング(フォール)中心部がドラムとピンにより速く回転し始め、ドラムとピンが連れて回転するため美しい均一に巻け、フーリング時にはセイルが深くなる心配がありません。)

ハーケンジブリーフィング&ファーリングシステムはフッド・スターンの特許のもとに製造されています

BOAT SHOES

世界のトップセーラーのノウハウから誕生した「HS-2/HS-1」は、水分、塩分、紫外線を遮断した素材、技術と90%のハイクラスから厳選されたデザインは本物のポートシューズです。軽く、通気性に優れた独創的なユーロビーストに追加し、Lycra採用のボディは速乾性を配慮し、また3メーターのトップグラビタル、プラスW、E、Lメーターのボトムは水はけの 良さ とポートシューズの足を入れるランニング構造 どちらも優れた状況下に対応しています。海のギアを代表するHARKENの海のノウハウと、フットウェアを代表するSancoryのハイテクノロジーが、次世代のポートシューズを完成させた。



OSPC
OSAKA BAY
SAIL PRACTICE
CLUB

HARKEN

ハーケンジャパン株式会社 〒662 兵庫県西宮市西宮浜2-21-9 TEL 0798-22-2520/FAX 0798-33-2100