

Offshore^{No.} 215

JUNE 1993 6月号



Bōy



『第5回日本ミドルボート選手権』

大会会長 蒲谷 和行

この大会は6年前ミドルボートのオーナーが集まり、自分達の手でレースを楽しみ、仲間との親睦を計る目的でスタート致しました。回を重ねるたびに皆様の御支持も広がり、第5回を迎えた今年は巷の不景気風に影響を受ける事もなく、過去最高の75艇の参加を数え、その内24艇は遠来艇で占められ、この大会がゴールデンウィークの一大イベントとして深く定着した証と心強く思っております。今年は第1レースより雨で始まり、5月晴れは一度もありませんでしたが、その分風には恵まれ、迫力あるレース展開となり、良い乗り手も多く参加し、ハイレベルな充実したレース内容は『TAKAQCUP日本ミドルボート選手権』に相応しいものでした。

このレースがここまで成長したのも参加者各位の熱意と御支援いただいた皆様のお力添の賜とミドルボートオーナーズクラブ一同深く感謝いたしますと共に、皆様との再会を楽しみに来年のより良き大会のために頑張ります。

写真提供／舵社

実行委員長 高村 宏

まず、大会実行委員長という名誉あるポジションを頂き、ミドルボートオーナーズクラブの皆様に、御礼申し上げます。

期間中は、例年の5月の如く、バラエティに富んだ海況となり、75艇と多くの参加艇があったにも拘らず、大禍なくシリーズを終了することができました。

本シリーズは、ミドルボートクラブのクラブレースであり、延べ150人のボランティアにより運営されました。これはクラブレース本来の姿であり、今後レースの参加だけでなく、運営に当たる事により、より大きな誇りを持てる様なシリーズになって行くと思います。

より公平なレースをするためには、よりファインなルールを用いる様、皆で努力しなくてはなりません。今回ルール上の不満をお持ちの方もあったと思いますが、'94年は大幅に改善される予定です。また、'94年春、相模湾でお会いしましょう。最後に、御協力頂いた方々に厚く御礼申し上げます。

レース委員長 尾田 英明

開催を重ねる度に増加する参加艇。増加するのはすべてCRクラスです。第1回から選手・運営と関わってきたミドルボート選手権に「来るものが来た」と感じているのが今回の中を騒がしているCRの問題です。日本生まれのCRは、1000隻以上の取得あり日本全国に普及している簡易レーティングです。簡単な計測で料金もすこぶる安いCRは、各フリートの活性化を計る目的で発案され、ボランティアのCR委員が管理しているアマチュアセイラーのためのレーティングシステムです。

こんな根底から生まれたCR、ルールブックに書かれていないから何でもOKというわけではないのです。造船・艇の販売の方へご理解戴きますようお願いいたします。

みんなで楽しく遊ぶ道具にすぎないハンディキャップシステムを、今後どの様に使っていくか名案がございましたらお聞かせください。

来年、第6回ミドルボートの指標1、ゼネリコを防ぐ手段をとる。
2、CRのクラス分けをする。



I ORクラス優勝

“再見” 高橋伸博

“再見”チームを結成以来初めての総合優勝を獲得する事ができました。

今回のレースを振り返りますと艇主会議の時に冗談でお願いしたとおりに“シルフィード”が1レース失格となってくれた事、“サエラ”が絶不調であった事が我チームを夢にまで見た優勝に結び付けてくれたものと思っております。(普段では勝てなかった) また、最後まで近差で最終レースに全てを掛けていた内藤さん、すいませんでした。

表彰式の時に表彰台にいる私を見ながら涙を流してくれたチームのメンバーがおりました。その顔を見た時、レースで勝った事よりもチーム作りを行って来た事が最高に良かった事だったと改めて思いました。

“リューセイ”、“リザーブ”の皆様今回は勝たせて頂きましたが、来年一緒に走りましょう。お願い致します。

また、スタッフの皆様本当に有り難うございました。

ORクラス優勝

“APHROS” トリマー 森信秀

4月29日、待ちに待ったミドルボート選手権が始まった。艇上で簡単なミーティングをすませ、8時20分に出航した。初日4-3位、翌日ショートオフショア9位と、この時点で1位“フローレス”2位“風神丸”、3位“ティク1”、4位“アフロス”と総合4位につけ、翌日からの残りレースにかける。第4レース“風神丸”との接戦の末、ほぼ同時にフィニッシュ。しかしホーンが1回しか鳴らない。後で“フローレス”と“風神丸”がリコールだと聞き、艇上はすさまじいほどの大騒ぎとなった。そして残りの2レースは中止となり、“アフロス”の優勝が決まった。今回の我々の勝因は、完璧な整備と、レースをあきらめない姿勢、そして何よりもチームワークの良さ。クルー全員が少しでも船を速く帆走らせる努力をしたことに尽きると思う。最後になりましたが素晴らしいレース運営をして下さった、オーナーズクラブの方々に感謝致します。



IMSクラス優勝

“エスメラルダ” 植松眞

西川、飯島、高槻らいつもの“エスメラルダ”常連クルーに、オーストラリアからフレーザーセイルのボブ・フレーザー、京都からは元ニッポンチャレンジの西川松吉と、昨年ニューポートで一緒に乗り、気心の知れたメンバー構成で挑んだこのシリーズ。IMSクラスのエントリーはわずか7艇と寂しい限り。こうなると1位以外は皆同じ…と、逆にプレッシャーはありました。

それだけに、全レースストップでの優勝には大満足。特にオーナーヘルムが義務付けられた第4レースでもなんとか1位に滑り込み、クルーにもメンツが立ったし。

今後はもっとIMSに多くの船がエントリーしていただきたいところ。特に同形のトリップ36が増えていただければ、うんと楽しくなるのですが。

ちなみに、シリーズ中に飲んだビールや酒は合わせて100本以上。依然として意気軒昂の中年チームです。



※成績表はP.16~17に掲載



多数の参加艇でにぎわうサントピア・マリーナ

『第19回オレンジカップ』

最後まであきらめたらアカン 『オレンジカップ』は小型艇が優勝!

瀬川光城

オレンジカップといえば、毎年5月のゴールデンウィークに行われる関西のビックイベント。最新鋭のレーサーや、日本代表するような有名艇も、ベースの淡路島・サントピア・マリーナに集まる。

クルーザーの実質的な春の関西選手権といった趣があり、今年で実に19回目。

今年のゴールデンウィークは前半は天気恵まれなかったが、オレンジカップの初日の5月2日は、好天のうえに7~8メートルの北よりの風がコンスタントに吹き続けるという、絶好のコンディションに恵まれた。これもサントピアヨットクラブならびにサントピアマリーナの関係者の精進が実ったにちがいない。

40フィートクラス10数艇を含め、50艇が潮流によるおかしなうねりを乗り越えてスタートラインに殺到する様子は迫力満点。州本沖に設定されたソーセージコースは2時間余で

全て消化されてしまった。

午後からの第2レースも、この海面ではめずらしく風がコンスタントに吹き続け、第1レースと同じく速いペースでの展開となった。

このコンディションでは“ドンキー”、“シエスタ”といった大型艇が先頭を走る。これに続いてファーマン、さらに進水したばかりのIMX38の“スイングベッカン”と“アオブV”の両艇がしのぎを削る。

この2レースとも“ドンキー”がトップを取り“シエスタ”が2位をキープした。

2日めのインショアレースは沼島

回り。これは沼島特有のトリッキーな風に大型艇が苦しめられるなか、小型艇がガンバリ、ヤマハ26S IIの“サウサリート・シスター”がトップをとり総合優勝も決めた。相手が大型艇といえども、この海域では最後までアキラメたらアカンということを実証した。

第3日めは風も無くノーレースになった。

5月4日に並行して行われたオレンジフェスティバルレースでは55艇参加“ザ・フィユ”(X372)が優勝した。(オレンジフェスティバルレースの成績表はP.18に掲載)

『無線局免許申請書作成ガイド』頒布のお知らせ

通信委員会

かねてより改訂中であった『無線局免許申請書作成ガイド』(1993年第4版)が出来ました。

価格は1部、会員は1000円、非会員は2000円(共に送料込)です。

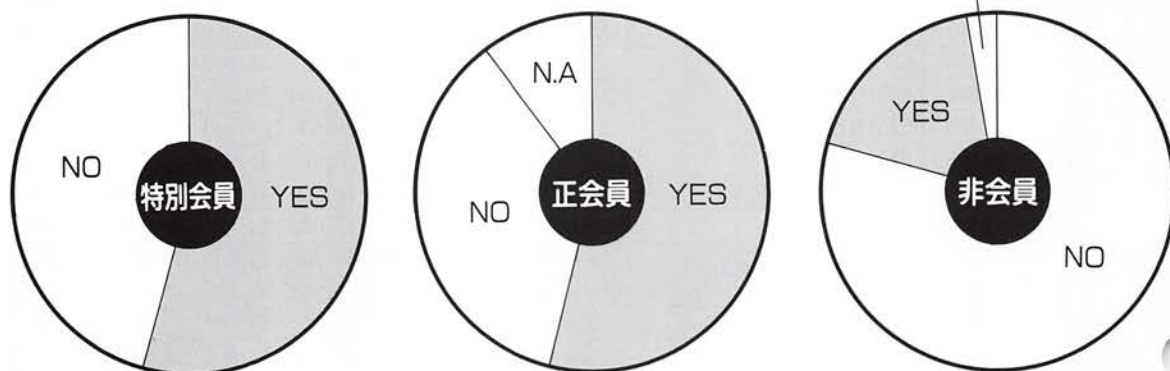
お問い合わせ、申込は事務局小山あてお願い致します。

●『第19回オレンジカップ』総合得点表

順位	クラス	SAIL	艇 名	艇 種	T.C.F.	1レース	2レース	3レース	合 計
1	III	5041	SAUSALITO SISTER	Y-26 SII	0.6843	36.000	46.000	75.375	157.375
2	II	5025	KINGTAM	Y9.5M IMS	0.7570	45.000	40.000	64.500	149.500
3	III	3533	WIZARD VI	HITEC 1/2	0.7319	37.000	37.000	73.500	147.500
4	II	3607	PENELOPE III	DAVIT-34	0.7550	44.000	42.000	61.500	147.500
5	III	3455	IZUMO	Y-30 SII	0.7364	34.000	36.000	67.500	137.500
6	II	4614	HOUND DOG	SWING 31	0.7489	39.000	33.000	63.000	135.000
7	III	3809	CLARIS	J-24	0.7150	29.000	28.000	72.000	129.000
8	III	G-106	I'M A ZULU	ZULU 27	0.6890	20.000	38.000	70.500	128.500
9	I	5030	SWING BEKKAN	IMX-38	0.8077	48.000	47.000	33.000	128.000
10	I	5033	AOBA-V	IMX-38	0.8077	47.000	44.000	30.000	121.000
11	I	1725	SUMMER GIRL	FARR 40	0.8130	46.000	45.000	25.500	116.500
12	I	3215	DONKY IV	FARR 45	0.8532	50.250	50.250	13.500	114.000
13	I	4735	SIESTA	REICHEL	0.8514	49.000	49.000	15.000	113.000
14	I	3695	TRYANGLE	FARR 40	0.8108	42.000	41.000	28.500	111.500
15	II	4720	BRUTUS	Y-31 S	0.7489	18.000	27.000	66.000	111.000
16	III	1203	KORYU VIII	YOKO-30	0.7301	30.000	30.000	51.000	111.000
17	I	2211	CARINO VIII	FARR 40	0.8145	40.000	48.000	22.500	110.500
18	II	4765	DESPERAD	Y-31 S	0.7489	24.000	26.000	57.000	107.000
19	II	4410	DECISION III	DEHEK 36d	0.7679	31.000	32.000	42.000	105.000
20	III	2266	KAISEIMARU	YOKO-30	0.7301	16.000	29.000	58.500	103.500
21	II	4370	SYLPHID	CYBEL 325	0.7489	22.000	25.000	55.500	102.500
22	I	2055	MARMALADE III	J-35	0.7939	38.000	39.000	18.000	95.000
23	III	3571	CROW	TAKAI 26	0.6959	10.000	15.000	69.000	94.000
24	II	3721	FAIRY-III	SWING 31	0.7489	28.000	24.000	37.500	89.500
25	I	3400	AR 2	BEN EUR36	0.7939	26.000	21.000	40.500	87.500
26	II	1633	RELAXIN	TUBOI 950	0.7509	15.000	18.000	54.000	87.000
27	I	6705	RATTLE AND HUM	マイクミュア 40	0.8257	41.000	34.000	12.000	87.000
28	III	4903	TWO TON	FARR 1/2	0.7269	19.000	19.000	48.000	86.000
29	II	3999	EMI	YOKO 33R	0.7613	35.000	14.000	34.500	83.500
30	III	1914	KORYU X	YOKO 30	0.7343	13.000	22.000	46.500	81.500
31	II	2311	BLUE WAVE	TAKAI 34R&	0.7580	14.000	12.000	52.500	78.500
32	III	3020	SCARECROW	YOKO-FS32	0.7375	11.000	16.000	49.500	76.500
33	II	4516	ENYA	X-99	0.7815	25.000	11.000	39.000	75.000
34	II	4674	KARAO VI	SWING 31	0.7489	21.000	17.000	36.000	74.000
35	I	3538	SACHI	FARR 40	0.8122	43.000	6.000	24.000	73.000
36	II	4508	SAUSALITO	Y-31 S	0.7489	33.000	31.000	4.500	68.500
37	II	4721	NOPHOZO	Y-31 S	0.7489	12.000	7.000	45.000	64.000
38	I	3738	PAL&PAL III	YOKO 46	0.8669	32.000	23.000	7.500	62.500
39	III	4080	CHUN	J-24	0.7150	1.000	1.000	60.000	62.000
40	I	4647	KONAKAI	X-412	0.8168	6.000	35.000	21.000	62.000
41	III	3827	HANAE	YOKO-30R	0.7383	8.000	9.000	43.500	60.500
42	II	5002	VENT VERT	ELIOT 935	0.7844	23.000	10.000	27.000	60.000
43	I	3287	FAT CAT	YOKO 43	0.8388	27.000	20.000	10.500	57.500
44	I	2333	TOGO-X	TAKAI 44	0.8540	1.000	43.000	9.000	53.000
45	II	4688	WHITE WAVE	Y-31 S	0.7489	9.000	8.000	31.500	48.500
46	I	3853	SOUTHRN BREEZE III	JEAN35 OD	0.7920	17.000	13.000	16.500	46.500
47	I	4200	PIED PIPER-A	X-1TON	0.8105	1.000	1.000	19.500	21.500
48	II	3232	AQUARIUS	BEN F38S5	0.7796	1.000	1.000	4.500	6.500
49	II	4695	NENE	SWING 31T	0.7509	1.000	1.000	1.500	3.500
49	III	2867	TOUMEI	TAKA 32	0.7406	1.000	1.000	1.500	3.500

ボートショー アンケート報告PartⅡ

今年100マイル以上のクルージングの予定がありますか？ YES・NO



以下にあげた島の中でクルージング(レース・回航)で行った事のある所はどこですか？

	大島	三宅島	八丈島	小笠原諸島	沖縄諸島	N.A.
特別会員	10人	5人	4人	1人	2人	—
正会員	33人	14人	12人	6人	8人	2人
非会員	65人	23人	8人	6人	5人	69人

今後クルージングで行ってみたい所はどこですか？

特別会員

1. 小笠原諸島(4人)
2. 瀬戸内海(2人)
3. 和歌山(2人)

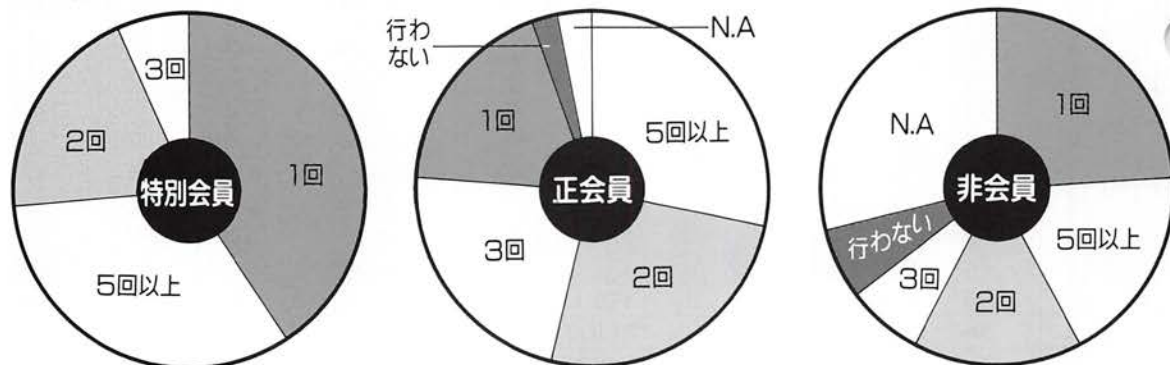
正会員

1. 小笠原諸島(11人)
2. 沖縄諸島(5人)
3. 八丈島(3人)

非会員

1. 小笠原諸島(31人)
2. 沖縄諸島(10人)
3. 三宅島(10人)

安全備品のチェックは年に何回行いますか？ 1回・2回・3回・5回以上・行わない



あなたのヨットライフのモットーを教えてください。

特別会員

1. 安全第一(7人)
2. 安全で楽しく(4人)
3. 楽しく速く 等

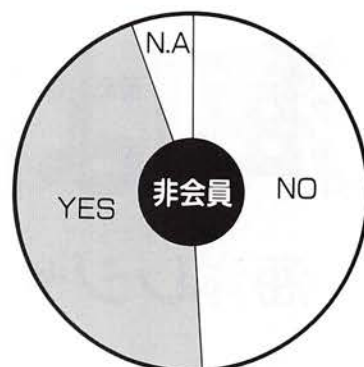
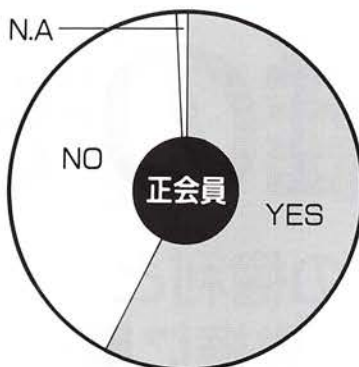
正会員

1. 安全第一(17人)
2. 楽しく(5人)
3. 安全で楽しく(3人)

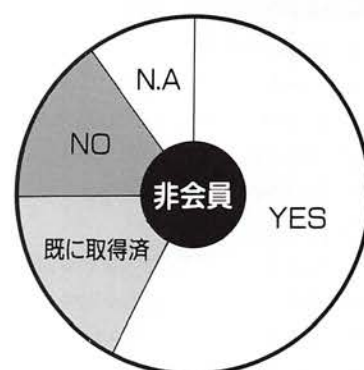
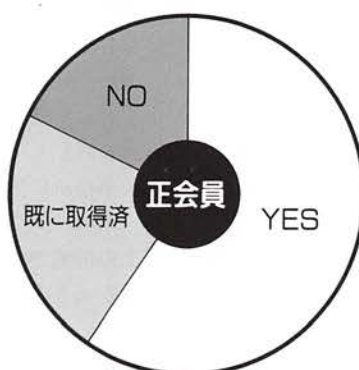
非会員

1. 安全第一(43人)
2. 安全で楽しく(15人)
3. 楽しく(9人)

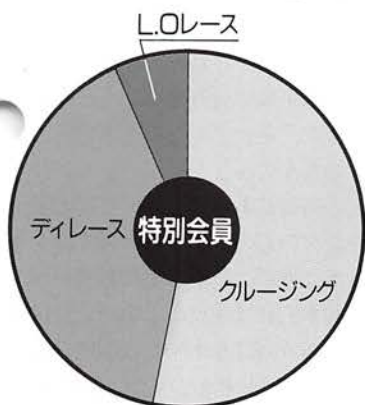
落水者救助の練習をした事がありますか？ YES・NO



今後国際VHFは増々必要不可欠なものになると思われますが、あなたは無線の免許を取得しようと思いませんか？ YES・NO・既に取得している



下記に掲げた項目のうちNORCが特に力を入れて欲しいと思うものはどれですか？
クルージング派の為の企画・ディレースの企画・ロングオフショア(L.O)レースの充実



NORCに望む事があればお聞かせ下さい。

特別会員

1. クルージング派のための企画
2. NORCに入って良かったと思う様な企画
3. 全員参加のクラブ化
4. 泊地対策

正会員

1. ロングオフショアレースの継続
2. クルージング派情報の提供
3. 本来のクラブとしての活動
4. レース以外の活動の拡充

非会員

1. 安全対策講習
2. レースの企画
3. 広報活動
4. 事業内容のアピール

海は誰のものか

—海洋レジャーの権利と 漁業権についての国会質問—

於 平成4年12月8日 衆議員法務委員会 衆議院議員 石原慎太郎

内需喚起のためのかつての前川リポートが引き金なり、レジャーのための税法改正でヨットやモーターボート購入の際の物品税が廃止されたのは慶賀でしたが、それで新規に船を購入して海に出かけていっても、日本の海には気象以外の要因の危険が相も変わらず満ち満ちています。

泊地の不足、不整備、海上障害物の放置、海技免許の不合理性、レジャー船舶の規格の不合理性等々枚挙に暇がありませんが、いずれも行政が時代の状況に全く追いついていない証左です。

特に、海を仕事の間としている漁民たちの海に関する一方的な権利の主張は、レジャーで海を使う国民の権利と真っ向から抵触しています。ことが我々の生命の危険にも及ぶだけに看過出来ぬものがあります。

海面を公共の利益のために埋め立て等で開発する際も、漁民のほとんどいはれのない漁業権の主張で膨大な補償が払われ、それは結局国民の負担するところとなります。

もしも彼等の水面に関する主張がその通りとするなら、現行の税法の体系にそって、そうした一種の財産権に関しては当然固定資産税や相続税が払われてしかるべきとも思われます。

そもそも、海はいったい誰のものなのかということ、この時代、この時点で国民全体で考え直す必要があると思います、レジャーを通じて海を愛する者たちの日頃の不満、不安、疑問を代表するつもりで先般この質問を国会で行いました。

自民党の税務調査会でもようやく漁業権については本格的に洗いなおす必要があるとの認識が持たれるようになり、関係筋からのヒアリングを行おうということになりました。

今後広く関係各位から御意見をうかがいたいと思っています。この質問が広く新しい世論の台頭のきっかけ

になれば幸いです。

ユーザーの海における実際の被害状況や不満不安について詳しく聞き取るためにも、こうした案件について、行政に対してなにか御意見なり御注文があれば是非とも私の事務所に御連絡ください。

石原慎太郎

以上の前書きは本稿掲載にあたって寄せられた手紙の内容から引用させていただきました。（編集部）

○浜田卓二郎法務委員長 石原慎太郎君。

○石原慎太郎委員 冒頭に基本的なことをお伺いしたいと思いますが、法務大臣、海は一体だれのものなんでしょう。陸には個人の所有が認められておりますが、しかしこれは公共の目的に利用されるときには私権も制限されるというケースがありますけれども、海の場合には、個人の所有権あるいは企業の所有権というのは海面に関してはないようですが、それでもなお海というのは一体基本的にだれのものなんでしょう。

イギリスでは、個人の所有があってもイギリスの国土というのは基本的にキングのもの、クイーンのものとしておられるけれども、日本は逆で、いかなる所有者がいうと国土というものは基本的には国民のものだと私は思いますが、国土の一部である海は基本的には国民のものだと思いますけれども、いかがお考えですか。（役人が答弁しかかるのを制して）いや、それは常識的なことを聞いているんだから、政治家同士でね。

○田原隆国務大臣 私は余り定かではないのですが、常識的にお答えしますと、私かつて海岸法を制定するときに携わったことございますが、それから海洋管理法というのを一度出して廃案になったことがあるのですが、そのときの経験からすると、原則として国のものであるということだったように記憶しております。

○石原委員 国を構成しているのは国民ですから、その中にはいろいろな職業の人がいるけれども、私はやはり海は国民全体のものだと思うのですがね。ちょっとすれ違ったようだけれども、それは別にしまして、中曽根内閣時代、前川リポートというのが突然晴天のへきれきのごとくつくられた。随分勘違いしたところもあって今になれば、予想の狂ったのがあちこちありますが、基本的には日本人がライフスタイルを変えていこうということを、端的に言えばもうちょっと遊んで金使えといううなことがしきりに言われていた。

あたかもバブルの初めころでありましたから、政府が督励してレジャーをしろレジャーをしろということでレジャーに関するリゾート法なんかもできまして、通産省も頑張ってくれて、もともとけしからぬ税法だったのだけれども、物品税なんというのを取っ払われて、従来無念としては金持ちの持ち物だと言われていたモーターボートやヨットというものを割と国民が買いやすくなった。結果船がたくさん売れて海洋レジャーを楽しむ人がふえたのですが、どうも督励するのは督励してもその後の行政が、法律の内容、体系あるいは条例の体系、その施行、徹底ということも含めて、時代の進みに決して追いついていない。

事が海洋のレジャーで、私は一種の専門家ですけれども、非常に危険な背景であるものですから、それをすすめている行政は、ホビーとして、趣味として海に出て行く国民の安全をきちっと保障する責任があると思うけれども、それがどうも足りないという感じがしてなりません。通産省は物品税も取っ払って国民に船を買えということで、それは大変結構なんです、随分船も売れたようすな。今はバブルがはじけてモーターボートの売れゆきはとんざしているようですが、国民の所有の船の杯数がかなりふえました。それはそれで結構ですけれども、その後の、例えば泊地その他の整備に関してユーザーとして満足できる状況にあるとお考えですか。

○野口泰彦通産省立地政策課地域活性化企画官 リゾート整備につきましては、ゆとりある国民生活の実現とか地域振興策の展開ということでその重要性は十分認識しておりまして、こうした観点から、御指摘のとおりいわゆるリゾート法が施行し運用になったところでございまして、関係省庁六省庁ございまして、御指摘のユーザーサイドの安全性をも含めまして、運用の面からこうした関係省庁と密接に連携をとりまして、適切な運用に努めてまいりたいと思っております。

○石原委員 そんなことを聞いているんじゃない。今の現況を国民が満足していると思うか思わないかということなんです。

もう少し言いますとね、海洋レジャー先進国ではあり得ないような事象というのは日本では枚挙にいとまがな

いのですよ。通産省の責任については後から言いますけれども、運輸省なり法務省なり農水省なり、とにかくもろもろの役所の権限の及ぶべきところにそれが及んでいない。そういう不整備がそこら中にあるわけで、あなたは手元の書類か部下の誰かが書いたものを読んでいるだけだろうけれども、そんなことで国民はまったく満足していませんよ。言われるままに船を買ってみたいけれども、買ったはいいいけれども一体どうして使ったらいいか、安全に使えるのかどうか、その他いろいろ問題がある。皆さんにレクチャーするのは遅すぎるかもしれないけれども、日本の周辺の海というのは世界でも最も危険な海なんです。

昔ハリウッドの映画に「紅の翼」とか「脱出」となかなかおもしろい映画があった。この原作者はアーネスト・ガンという人で、1950年代までノースウエストのパイロットで、戦争中は軍のパイロットで飛んでいたベテランの飛行士です。その人のエッセーの中に、世界中の海の上を飛んできたが、大西洋というのは非常に危険な空域だけれども太平洋はとても女性的でおとなしい、ただ一つ日本の周辺の空域、海域というのは非常に危険で怖いということが書かれている。

昔の遣隋使や遣唐使は随分犠牲を払って大陸に行って文化を吸収してきたが、やがて菅原道真が天皇に、もう日本も大分文化的に成熟したから、犠牲が多すぎるからやめようと建言して中止になったというくらい、あのシナ海を渡るだけでも大変な苦労だったわけです。実はきょうも太平洋側と日本海を二つ低気圧が通過してこのようなストームな天候になっているけれども、これは日本では当たり前のことで、外国人がストームと呼ぶ低気圧が年平均1日2つ以上の数、日本の海を通過している。こういう海は世界じゅう眺めても、地勢的に他にはマダガスカル周辺しかないのです。そういうところで、政府に督励されて国民の皆さんが海洋レジャーもいいじゃないかと海に出ていくのですが、その海の状況は人為的に調整され得るものがいまだに調整されずに非常に危険なまま放置されている。

大臣、いろいろ海洋関係の法律に従事されたということだが、そういう経験を踏まえて、海面に関する所有というのはじかにないでしょうけれども、つまり海を利用する者、漁業に利用する人もいるでしょうし、レジャーに利用する人もいるでしょうが、国民が海に対して持っている水利権というのでしょうか、その優先順位というのはあるんですか、ないんですか。もう少し詳しく聞くと、国民がそれぞれの職業、ホビーに応じて海を使うときの優先順位があつて、漁業権は、漁民が海を使って生活するんだからそれは最優先されるべきであるというふうな解釈はあるのですか、ないのですか。

○本田進水産庁振興部沿岸課長 答えいたします。

海の利用についてということでございますけれども、水産庁としましては、漁業法等水産関係法令に基づき付与された諸権限及び諸権利の範囲内で海を漁業目的で利用することは可能であるということでございます。

優先するのかどうかということについては、ほかの法律とそういう意味では同等であろうというふうに考えております。

○石原委員 当然そうだと思います。

それで、このごろ内需喚起ということもあって、日本に足りないものはいろいろあるけれども、とにかく社会資本を充実しようということであちこちで、いろいろな開発が行われているが、日本の国土は非常にヒリー、マウンテニアスで、平地がない。だから、海を埋め立てする。そのときにいちいち、漁民がそこに漁業権を主張して、非常に膨大な補償をしなければいけない。

私は何も漁民の敵じゃないですよ。私の選挙区にもすばらしい漁民がたくさんいるし、そういう人たちは男同士、海の男として非常に共感するけれども、しかしそうでないかってな漁民もこのごろかなりいる。例えば今新関西空港を建設していますが、あのために政府が漁民に払った補償は600億でしょう。べらぼうなものです。それじゃ、あそこに何年かにわたってそれに該当する漁獲があるのかということは、どうも信じられない。

私のホームポートの油壺も迷路みたいところで、入り口がふさがっているものだから一番奥の奥はすばらしい泊地だけれども、魚なんかいない。しかし、そこにも漁業権がずっとありましたが、ついにそこを完全に利用するために漁業権を放棄してもらって、私たちが協力して、三崎のその地域の漁協の人々はアイデアがないものだから、私たちがそれを提供して、市も協力し第3セクターをつくって、その海域を一部埋めてレジャーボートの管理という新事業に漁協が乗り出し、今大変な収益を上げている。それでもそれが実現する前まではそこにも漁業権があったわけです。

もっと平たく言うと、あの辺りでだれかが海岸にそって家を建てる。潮のかげんで海も変わってしまっただけで魚の姿を見たこともないようなところに、船を買って、船を係留するくいを1本打とうとすると、そこではエビがとれるから、見積り年間何万円でも補償をしてくれと言ってくる。くい1本打つだけで数万円の金を取られた事例なんぞは事欠きませんよ。

泉州沖の関西空港のあの用地の水域にどれだけ漁獲があるか知りませんが、そういったものを測定するとき、水産庁はどのような基準をかまえているのか、つまり漁協の言い分をそのまま聞くのか、それとも専門的に、その漁業権を喪失させるときどれぐらいの金額に相当するかということを一体どうやって調べているのですか。

○本田水産庁振興部沿岸課長 お答えいたします。

現実に漁業を営んでいる場所でその漁業に影響を与える行為を行うとする場合にどういった補償が支払われるべきかということでございますが、それは当事者間の話し合いで決めるものでございます。

○石原委員 当事者というのは施行者と漁民ということなんでしょうけれども、要するに施行者、例えば空港公団あるいは関西空港の会社はどうやって漁民と話をして、何の権威を持ってあなた方の言い分は多いとか少ないとか言うのですか。それは水産庁なら水産庁が問い合わせてこないのですか。

○本田水産庁振興部沿岸課長 お答えいたします。

個々の漁業補償交渉において具体的にどのような交渉がなされたかということについては水産庁は関知しておりません。

○石原委員 そうすると、専門官庁の意見も聞かずに、もう全くどんぶり勘定でやるわけだ。そういうことだな。つまり、第三者的な漁業の専門家が来て、ここではこれだけの漁獲が上がるだろうかという試算をやらずに。水産庁は全く関知しないのですか、例えば空港公団なら空港公団が埋め立てするようなときに、どういう人に補償についての参考意見をお聞きになったらいけないですかというアレンジはしないのですか。

○本田水産庁振興部沿岸課長 お答えいたします。

公益目的による漁業権の消滅等に対しましては、閣議で決定しております公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱により、国としても一定の基準を定めていると承知しております。

○石原委員 そんな木で鼻をくくったみたいな答弁をしてもしょうがない。その基準の個々のケースでの信憑性について検討もしないのですか。政府のする補償だって国民の血税ですよ。常識的に魚が一匹もない海が埋め立てられるときに、そこを一応管轄していると称する漁協が出てきて金を払えと言う。そして今言った経緯で、訳のわからぬ金が払われるわけだ。それは結局航空運賃だとか空港の利用税とか、そういったものに全部かぶせられてくる。空港を使う国民から見ればどうも理不尽でしかない。漁民が全部とは言いませんよ。しかし、一部の漁民のそういうエゴというものを国民が負担する現象はいまだに続いているわけだ。

例えば、まあ具体的に名前は言わないけれど、私の非常に親しい千葉県のある代議士に、油壺の第3セクターの話をしたら、なるほど、自分の県も東京から近いし、東京湾もどんどん開拓され、いろいろな形で変わってきているから、自分の関係している漁協のメンバーを向けるので、ぜひ参考に視察させてほしいということやってきた。相模湾というとヨットとかボートینگのメッカですから、日本の代表的なマリーナが幾つかありますし、それらも見学させて、特に三崎のボートサービスを

やっている漁協の人たちと会って、帰ったそうです。

どうだったと言ったら、彼が頭をかくて、いや参ったと。要するに、彼の選挙区の漁民の意見は、あんな面倒くさいことをするよりも、何かできるのだったらごねて金を取った方がずっと楽だという結論だったそうですよ。彼は慨嘆してましたが、今日こういう現象が選挙にいとまがない。

さて、今までは、序言でありまして、実は一番肝心なことをお聞きしたい。昭和37年に、農水庁当時の水産庁ですか、それと運輸省の事務次官の了解事項があって、これが都道府県通達された。それをふまえて、38年の水産庁の通達をさらに受けて都道府県漁業調整規則というのができたのです。その第60条に「定置漁業その他知事が必要と認め別に定める漁業を営む者は、漁具の敷設中、昼間にあっては別記様式第13号による漁具の標識を当該漁具の見易い場所に水面1.5メートル以上の高さに設置し、夜間にあっては電燈その他の照明による漁具の標識を当該漁具に設置しなければならない。」とある。

もう1つ、その了解事項の方を見ますと、1の(2)に「都道府県知事は、定置漁業及び特定の第2種共同漁業については、漁業調整規則又は漁業権の条件制限による漁具の標識(2海里以上の距離において視認できるもの)の設置を厳格に励行させるものとする。」とあります。

航行の安全上これは当たり前のことですが、これが日本の海ではほとんど実行されていない。そして、事故が絶え間ない。不思議なことに、国民はお上に奨励されて海へレジャーに出ていくけれども、漁民がおっかなくて、網にひっかかって、網を切ってほうほうのていで脱出す

る人たちが、被害者意識じゃなしに加害者意識で、漁民にみつからぬだけよかったとし、見つければ見つかったで法外な補償を取られる。

しかし、沿岸の漁民は余りしけたときは海に出ない。夜は一切出ない。私たちは時間の都合もありますし、夜も走ります。国際レースなどは遠くから走ってくるから、昼着く船もあるし夜着く船もある。初めてその水域を走る外国人というのは本当に危険極まりない状況の中で走らされているわけです。つまりこの通達あるいは都道府県の規則というものがほとんど実現されていないという現状なんですよ。

特に夜間に灯火がついている定置網というのは、私の知る限りでは、私が漁業組合と訴訟するしなでかけ合って実現したホームポート周辺の1、2カ所であって、他に定置網で明かりのついているものは1つもないですな。この現況を海上の航行安全というものを監督するまた保障する海上保安庁は認識しておられますか。

○赤石憲二海上保安庁警備救難部管理課長 お答えいたします。

今おっしゃいました定置網、養殖いかだ等の設置とか変更というような要件の設定に当たりましては、その漁業の水域の全部または一部の港の区域また船舶交通の……

(石原慎太郎委員「そんなこと聞いてない。定置網の話、定置網」と叫ぶ) 定置網につきまして、その設定、漁業権の設定でございしますれば……。

以下次号へ続く(数回にわたって全文掲載予定)。

ヨットにおけるGMDSS関連規制の適用状況

NORC法政委員会

本稿は前号にも掲載しましたが、その後多少の変更等が見受けられたので、要点を整理し、わかりやすくまとめ

かねてから運輸省においてNORC等の意見を聴取しながら、GMDSS関連の法令改正作業が進められていたが、平成3年10月、運輸省令第33号により、船舶安全法関係諸規則が改正され、平成4年2月1日施行された。

レジャーボートについても、この改正法令が及び、より厳しい規制を受けることとなったが、「旅客定員を持たないヨット(以下、第二種帆船又は第二種小型帆船)」についてはNORCの意向が大幅に反映され、昨年末帆船特殊基準等により緩和されることとなった。この概要は次のとおりである。

わが国の船舶安全法関係の法体系ではヨットは、一般船舶と同様長さ12mで区分され、GMDSS関連機器の備え付けの規制において、無線電信等については船舶設

られたものがNORC法政委員会より出されました。本号を「正」の参考資料として下さい。(本誌編集部)

備規程(以下「設備規程」という。)が、その他の機器については、長さ12m未満のヨットは小型船舶安全規則(以下「小安則」という。)、長さ12m以上のヨットは船舶救命設備規則(以下「救命規則」という。)及び設備規程が適用されることとなっている。

従来のこの種の機器の備え付け規制は、

長さ12m未満のヨットには、小安則により近海以上の航行区域を有するものには、「遭難信号自動発信器」(以下「SOSブイ」という。)の備え付け(小型帆船特殊基準により、アマチュア無線又は無線電話(SSBを含む)を備え付けた第二種小型帆船は除かれる。)が、

また、長さ12m以上のヨットには、救命規則により、沿海区域以上の航行区域を有するヨットには、「SOSブ

イ」の備え付けが必要であった。ただし、次の各号に掲げるものが除外されていた。

① 沿海区域を航行区域とするものであって、航行区域が瀬戸内海に限定されているもの。

② 航行区域が平水区域から最高速度で2時間以内に限定されているもの。

(以下①②合わせて「限定沿海等」という。)

しかし、これらの規則は、次に述べるように今回改正された。

新しく備え付けの規制を受けることとなったGMD S S関連機器のうち、ヨットに関係するのは、

* 浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 (以下「浮揚型イーパブ」という。)

* 非浮揚型極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置 (以下「非浮揚型イーパブ」という。)

* レーダー・トランスポンダー (以下「トラポン」という。)

* 持ち運び式双方向無線電話装置 (以下「双方向電話」という。)

* デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴取装置 (以下「DSC等」という。)

* 無線電信等

の機器である。

ヨットに備え付けが必要とされる機器及び数量

《長さ12m未満のヨット》

小安則では、近海区域以上の航行区域を有するヨットには、

① 浮揚型イーパブ1個 (小安則第58条第1項第9号)

② トラポン1個 (同 第58条第1項第10号)

③ DSC等1組 (同 第84条の3第1項)

④ 無線電信等 (設備規程第311条の22第1項)

の備え付けが必要とされている。

但し、レーダー反射器を備え付けた第二種小型帆船にはトラポンを備え付けることを要しない。また、アマチュア無線又はSSB (NORCの運用するHF海岸局との間で連絡することができるHFで運用する無線電話をいう。以下同じ。)を備え付ける第二種小型帆船には、無線電信等及びDSC等を備え付けることを要しない。

なお、沿海区域以下の航行区域を有するヨットには、航行する水域に応じた無線電信等の設備以外は、当該機器を備え付ける必要はない。

〔経過措置 (要約)〕

* 浮揚型イーパブ

① 平成5.7.31.以前に建造され、又は建造に着手さ

れた船舶 (以下「平成5年限存船」という。) については、平成5.7.31.までの間は、浮揚型イーパブ備え付けの規定 (小安則第58条第1項第9号) は適用しない。

② 平成5.8.1.において平成5年限存船に備え付けているSOSブイを引き続き備え付ける場合に限り、当該SOSブイは平成11.1.31.までの間は、浮揚型イーパブの規定に適合しているものとみなす。

③ 現存船については平成7.1.31.までの間、現存船以外については平成5.7.31.までの間は、旧小安則のSOSブイ備え付けの規定 (旧小安則第58条) は、なお効力を有する。ただし、浮揚型イーパブを備え付け、かつ、引き続き備え付ける場合は、この限りではない。

④ アマチュア無線又はSSBを備え付ける平成5年限存船の第二種小型帆船には、平成11.1.31.までの間 (新基準の無線設備により検査に合格したヨットは、その検査に合格した日までの間) はSOSブイ又は浮揚型イーパブを備え付けることを要しない。

* トラポン

① 現存船については、平成7.1.31.までの間は、トラポン備え付けの規定 (小安則第58条第1項第10号) は適用しない。

② 平成7.2.1.において現存船に備え付けている遭難発信器を引き続き備え付ける場合に限り、当該遭難発信器は平成11.1.31.までの間は、トラポンの規定に適合しているものとみなす。

③ 現存船については平成7.1.31.までの間、現存船以外については平成5.7.31.までの間は、旧小安則の遭難発信器備え付けの規定 (旧小安則第58条) は、なお効力を有する。ただし、トラポンを備え付け、かつ、引き続き備え付ける場合は、この限りではない。

* DSC等

平成7.1.31.以前に建造され、又は建造に着手された船舶 (以下「平成7年限現船」という。) である小型船舶については、平成11.1.31.までの間は、DSC等備え付けの規定 (小安則第84条の3) は適用しない。

《長さ12m以上のヨット》

救命規則では、長さ12m以上のヨットは、第4種船 (国際航海に従事する500トン未満の船舶で旅客船及び漁船以外のもの、並びに国際航海に従事しない船舶で旅客船及び漁船以外のもの) に該当する。

* 浮揚型イーパブ (救命規則第77条)

沿海区域以上の航行区域を有するヨットに1個の備え付けが必要とされている。ただし、限定沿海等のヨットを除く。

* 非浮揚型イーパブ (同 第77条の2)

浮揚型イーパブの備え付けを要求されているヨットに1個の備え付けが必要とされている。ただし、浮揚型イーパブを適当な場所に備え付けた場合は不要とされている。

* トラボン (同 第78条)

遠洋区域及び近海区域を航行区域とする500トン未満のヨット並びに沿海区域を航行区域とするヨットに1個の備え付けが必要とされている。ただし、限定沿海等のヨットを除く。

更に、レーダー反射器を備え付けた第二種帆船にはトラボンを備え付けることを要しない。

双方向電話 (同 79条)

300トン未満のものであって沿海区域を航行区域とするものを除くヨットに2個、及び国際航海に従事する300トン未満であって沿海区域を航行区域とするヨットに1個の備え付けが必要とされている。ただし、限定沿海等のヨットを除く。

更に、第二種帆船には双方向無線電話を備え付けることを要しない。

* DSC等 (設備規程第146条の38の2)

A3又はA4水域 (注) を航行する船舶には、HF DSC 1台の備え付けが必要とされている。ただし、アマチュア無線又はSSBを備え付ける第二種帆船にはDSC等を備え付けることを要しない。

* 無線電信等 (同 第311条の22)

船舶には、その航行する水域に応じてそれぞれ無線電信等の備え付けが必要とされている。ただし、アマチュア無線又はSSBを備え付ける第二種帆船には無線電信等を備え付けることを要しない。

[経過措置 (要約)]

* 浮揚型イーパブ

① 平成5年限存船については、平成5.7.31.までの間は、浮揚型イーパブ備え付けの規定 (救命規則第77条) は、適用しない。

② 平成5.8.1.において平成5年限存船に備え付けている遭難発信器を、引き続き備え付ける場合に限り、当該遭難発信器は平成11.1.31.までの間は、浮揚型イーパブの規定に適合しているものとみなす。

③ 現存船については平成7.1.31.までの間、現存船以外の船舶については平成5.7.31.までの間は、旧救命規則の遭難発信器備え付けの規定 (旧救命規則第78条の2) は、なお効力を有する。ただし、浮揚式イーパブを備え付けかつ引き続き備え付ける場合

は、この限りではない。

* 非浮揚型イーパブ

平成7年限存船については、平成11.1.31.までの間は、非浮揚型イーパブの規定は、適用しない。

* トラボン

① 現存船については、平成7.1.31.までの間は、トラボン備え付けの規定は、適用しない。

② 平成7.2.1.において現存船であるヨットに備え付けている遭難発信器を引き続き備え付ける場合に限り、当該遭難発信器は平成11.1.31.までの間は、トラボンの規定に適合しているものとみなす。

③ 現存船については平成7.1.31.までの間、現存船以外の船舶については平成5.7.31.までの間は、旧救命規則の遭難発信器備え付けの規定 (旧救命規則第78条の2) は、なお効力を有する。ただし、トラボンを備え付けかつ引き続き備え付ける場合は、この限りではない。

* 双方向電話

① 現存船については、平成7.1.31.までの間は、双方向電話備え付けの規定 (救命規則第79条) は、適用しない。

② 平成4.2.1.において、備え付けている双方向電話を引き続き備え付ける場合に限り、当該双方向電話は平成11.1.31.までの間は、双方向電話の規定に適合しているものとみなす。

③ 現存船については、平成7.1.31.までの間は旧救命規則の遭難発信器備え付けの規定 (旧救命規則第78条の2) は、なお効力を有する。ただし、双方向電話を備え付けかつ引き続き備え付ける場合は、この限りではない。

* DSC等

平成7年限存船については、平成11.1.31.までの間は、DSC等備え付けの規定 (設備規程第146条の38の2) は適用しない。

(注) 水域の概要 (船舶安全法施行規則 第1条第10～13項)

[A1水域]: 海岸局とVHF電話により連絡可能な水域。(距岸約30海里)

[A2水域]: 海岸局とMF電話により連絡可能な水域。(距岸約100海里)

[A3水域]: インマルサット電話等により海岸地球局と連絡可能な水域。

[A4水域]: 湖川、A1、A2、A3以外の水域。

今日ばかりは貴女が主役 春風にファミリーレース

5月9日、シーボニアヨットクラブと共催で関東支部レースとしては初めての試みの、女性、お子さんを中心としたファミリーレースが行なわれた。

いつもはレースというスミに追いやられ、肩見のせまい思いをしている女性、お子さんには修正時間にボーナスが与えられるということで、今日は大イバリで乗艇していた。

スピンを使用しない艇にもボーナスが与えられ、クルージング派が優遇され、勝負は2の次。アフターレースは参加者全員で準備し、食べもの飲みもの共豊富に用意されたバーベキューパーティが好評だった。そして、参加された女性(30名)に全員参加賞が渡された。



ホストクラブのシーボニアヨットクラブは運営、パーティ設営等クラブ員一丸となってお手伝いし、場を盛り上げた。なお、パーティ会場でチャリティーの寄付が3万3千円集められ三浦市善意銀行へ届けられた。

シーボニアヨットクラブでは年6、7回創設以来ファミリーレースを続けているが、年に1、2回は関東支部と共催し、多くの艇にクルージング気分で参加され喜んでいただければとクラブ員は願っています。

ジャパン・グアム・ヨットレース'94 開催のお知らせ

本部帆走委員長 宮坂 敬三

このたびトーヨコ・グループおよびグアム政府観光局の御厚意により、ジャパン・グアム・ヨットレース'94を開催する運びとなりました。今回は事前に安全講習会などを開催し、また参加艇動向把握のためアルゴス端末の搭載を義務付けるなど、安全については万全の体制で臨みます。会員各位におかれましては奮って参加されますよう、ご案内致します。

なお、実施要項の概略は以下のとおりです。

記

- 1) 日程 93年12月25日(土) 出国手続き、艇長会議、前夜祭
12月26日(日) 12:00 小網代スタート
94年 1月 4日(火) カクテルパーティ(於:グアム)
1月 5日(水) 親善レース、表彰式

2) 参加資格

NORC登録艇または会員がチャーターする艇
IORまたはIMSの有効なレーティングを所有する艇
ORCカテゴリー1、NORC設備規定A
LOA 10m以上

無線設備 国際VHFおよびSSB義務

3) アルゴス

参加艇動向把握のためアルゴス端末の搭載を義務付ける。
費用(参加艇数により変動するが、最高約60万円)は参加艇負担とする。アルゴス端末はNORCが斡旋する。

4) 参加申込締切

93年7月15日(木) NORC本部事務局必着

5) 参加料

¥200,000/1艇
(申込料のうち事前登録料として¥50,000を7月15日までにNORCあて振り込むこと)

なお、7月15日現在で申込みが規定の艇数に達しなかった場合は開催を中止することがあります。

実施要項、所定の申込用紙その他お問い合わせはNORC事務局まで。

以上

NORC保険デスクより

実践, 団体ヨット保険チェックシート

どんなにメンテナンスに手間どったとしても、4月下旬には会員艇は走り出すようです。

修理・補強・交換等、今シーズンのクルージング計画やレース参加を目標に準備が完了し、ロングクルージングから帰った方や1・2レース参戦し、目標とするレースに自信を持った方もいることでしょう。

団体ヨット保険開始日の3月1日頃は、出艇計画の立案段階といったチームも多く、「保険が切れるからとあえず、前と同じでいいから」と言って、継続されたことに思い当たる方は、是非この時機に保険加入者証を捜して、保険内容の確認をお願いしたいと思います。

また、「ヨット保険はこれから」という会員の皆様も団体ヨット保険チェックシートを参考にしながら、オーナーはオーナーの責任として、チームのメンバーはクルーの責任として検討していただければと思います。

ヨット保険は強制されるものでもなく、任意加入のものですが、団体ヨット保険はクラブレース等で仲間とヨットを楽しむ会員の安全面と経済面を、その保険の案内を通して少しでも認識していただくためにお勧めています。

少なくとも、賠償・捜索救助費用・傷害保険くらいは、掛けておいていただきたいものです。

賠償責任保険は避けきれずに他艇と接触して相手艇に損害を与えた場合等、自艇過失割合分の相手艇の損害額が保険金として支払われます。

傷害事故で入院に至らなくても通院を要するケガは結構多いものです。スポーツとしてのレーサーでなくても、数々の機装品を駆使して走らせるセーリング中に、一度や二度は「ドキ」とした経験があると思います。

問合先：NORC保険デスク

(フリーダイヤル：0120-024410)

団体ヨット保険チェックシート

(NORCヨット保険加入者証による)

- ①契約艇の艇名・セールNo・艇種は正しいか。.....☐
- ②契約艇の全長・建造年月/価格・造船所は正しいか。.....☐
- ③契約艇の最大搭載人員は船検証どおりか。.....☐
- ④被保険者の船体/賠償担保の記載は正しいか。.....☐
- ⑤保管形態/施設名・認定安全泊地名は正しいか。.....☐
- ⑥船体保険はレース補償(レーサープラン)でOKか。.....☐
- ⑦船体保険はレース補償なし(クルーザープラン)でOKか。.....☐
- ⑧船体保険の風水害危険補償コースはOKか。.....☐
- ⑨船体部分保険金額は標準船価(時価)で正しいか。.....☐
- ⑩マスト部分保険金額は国産引受では航空運賃補償なしで国産新品価格として正しいか。.....☐
- ⑪マスト部分保険金額は輸入品引受では航空運賃補償ありで輸入マスト新品価格として正しいか。.....☐
- ⑫賠償責任保険金額/免責金額はOKか。.....☐
- ⑬搭乗者傷害保険金額は1名分として正しいか。.....☐
- ⑭通院・入院日額は1名分1万円になっているか。.....☐
- ⑮乗員人数は前述③以内で希望どおり正しいか。.....☐
- ⑯捜索救助費用保険金額/免責金額はOKか。.....☐
- ⑰装備類の特殊セール/無線計測機/電気製品一式は船体部分保険金額に含んでいるものが正しく表示されているか。.....☐
- ⑱船外エンジン搭載艇は、メーカー/型式/製造Noが正しく表示されているか。.....☐
- ⑲合計保険料は振込保険料と合致しているか。.....☐
- ⑳保険期間は正しく表示されているか。.....☐
- ㉑前述⑦でソーセージコースやトライアングルコースのレースに参加を予定していないか。.....☐
- ㉒前述⑦で補償されるレース条件を知っているか。.....☐
- ㉓前述⑦をレース補償に切りかえる手続を相談したか。.....☐
- ㉔保険期間中に艇を変更する場合に相談したか。.....☐
- ㉕保険期間中に装備類の増減があった場合連絡したか。.....☐
- ㉖保険担保海域は、北海道、本州、四国、九州の各本島および沖縄諸島陸地から、半径200km以内の水域ないし内陸および領海に至る海域として、十分か。.....☐
- ㉗前述㉖を超える計画は全くないか。.....☐
- ㉘ロングクルージングの寄港地に長期で艇のみ残すという可能性はないか。.....☐

①～㉘が簡単にチェックできた方は、ほぼ安心です。ペンが少しでも止まった方は、この機会に問い合わせをおねがいします。

●『第5回日本ミドルボート選手権』成績表

IORクラス

順位	SAIL No.	艇名	艇種	Rating	第一レース 順位 得点	第二レース 順位 得点	第三レース 順位 得点	第四レース 順位 得点	総合得点	アマチュア ・クルー	シニア ・ボート
1	4379	再見 II	YOK 30R	23.28	2 26.00	1 27.25	6 33.000	2 26.00	112.250		
2	3018	DUNKEY-IMPULSE	X 3/4	24.62	1 27.25	9 19.00	1 40.875	3 25.00	112.125		1
3	3306	RIPPLE III	YOK 31	23.25	5 23.00	5 23.00	2 39.000	5 23.00	108.000		
4	3926	RYUSEI 5	YOK 30SR	23.07	4 24.00	3 25.00	8 30.000	1 27.25	106.250		
5	4259	RESERVE	YAM 30R2	23.10	6 22.00	6 22.00	3 37.500	6 22.00	103.500		
6	4128	海坊主	FARR 33	24.57	3 25.00	2 26.00	7 31.500	8 20.00	102.500		
7	3561	サエラ	FARR 3/4	24.55	7 21.00	4 24.00	4 36.000	7 21.00	102.000		
8	3710	Je Reviens	X 3/4 II	24.56	11 17.00	13 15.00	5 34.500	13 15.00	81.500	1	2
9	3841	JUST 6	YOK 33R	24.88	10 18.00	11 17.00	9 28.500	10 18.00	81.500	2	
10	4834	ハングリーキャット	YOK 33R	23.23	12 16.00	10 18.00	11 25.500	12 16.00	75.500		
11	4147	チャーチャン	TAK 3/4	24.55	13 15.00	12 16.00	12 24.000	9 19.00	74.000		
12	3530	サマーノウズ	TAK 34	24.74	14 14.00	8 20.00	10 27.000	18 10.00	71.000	3	3
13	3002	SYLPHIDES	FARR 3/4	24.58	9 19.00	7 21.00	DSQ 0.000	4 24.00	64.000		
14	1088	インデペンデンス V	YOK 30SR	23.09	17 11.00	18 10.00	14 21.000	11 17.00	59.000	4	
15	4324	APHRODITE Jr	YOK 32S	23.05	8 20.00	15 13.00	17 16.500	20 8.00	57.500	5	4
16	3414	ASIAN STORM	YOK 32SR	22.91	15 13.00	16 12.00	23 7.500	14 14.00	46.500	6	5
17	3001	ハーftime	YOK 35	25.94	20 8.00	14 14.00	20 12.000	16 12.00	46.000	7	6
18	3055	SAMOA V	U 31	22.11	18 10.00	DSQ 0.00	16 18.000	15 13.00	41.000	8	7
19	3825	ルージュ	YAM 30R2	22.94	21 7.00	24 4.00	13 22.500	24 4.00	37.500		
20	3510	TRACER	TAK 31F	22.30	16 12.00	20 8.00	24 6.000	17 11.00	37.000	9	8
21	3515	ベルム	X 3/4	24.57	27 1.00	21 7.00	15 19.500	21 7.00	34.500	10	9
22	2219	PEGASUS	TAK 26	18.93	23 5.00	17 11.00	18 15.000	RET 2.00	33.000	11	10
23	4218	NAPOLEON	YOK 31N	22.76	22 6.00	19 9.00	22 9.000	19 9.00	33.000	12	
24	2182	KELONIA	YOK 33	24.18	19 9.00	DSQ 0.00	19 13.500	25 3.00	25.500	13	11
25	3387	BASIC	YOK 28	21.58	26 2.00	23 5.00	21 10.500	23 5.00	22.500	14	12
26	1659	HASTAMANANA	TAK 30	22.32	24 4.00	22 6.00	25 4.500	22 6.00	20.500	15	13
27	1155	一乗 III	YOK 31N	22.46	25 3.00	RET 1.00	DNC 1.500	DNC 1.00	6.500	16	14

IMSクラス

順位	SAIL No.	艇名	艇種	Rating	第一レース 順位 得点	第二レース 順位 得点	第三レース 順位 得点	第四レース 順位 得点	総合得点	アマチュア ・クルー
1	4821	エスメラルダ	Tripp36	626.5	1 7.25	1 7.25	1 10.875	1 7.25	32.625	
2	1118	BONANZA	ELT 935	635.9	2 6.00	3 5.00	2 9.000	3 5.00	25.000	
3	3719	FLAMME	N/M 9.5	660.0	3 5.00	2 6.00	5 4.500	2 6.00	21.500	
4	4889	NOZOMI	CYB 325	667.5	4 4.00	4 4.00	4 6.000	6 2.00	16.000	
5	2765	OSEANID	FARR MRX	652.4	5 3.00	5 3.00	3 7.500	DSQ 0.00	13.500	1
6	4302	C-sky	YOK 33RC	671.9	6 2.00	RET 1.00	6 3.000	5 3.00	9.000	2
7	3901	スプリング	J-33	640.4	7 1.00	6 2.00	7 1.500	4 4.00	8.500	3

CRクラス

順位	SAIL No.	艇名	艇種	Rating (m)	第一レース 順位 得点	第二レース 順位 得点	第三レース 順位 得点	第四レース 順位 得点	総合得点	アマチュア ・クルー
1	4417	APHROS	YOK 950	8.00	4 38.00	3 39.00	9 49.500	3 39.00	165.500	
2	4512	TAKE-1	SWING 34	8.25	6 36.00	6 36.00	3 58.500	10 32.00	162.500	1
3	4954	ミンクス	ELT 935	9.20	8 34.00	4 38.00	10 48.000	6 36.00	156.000	
4	3954	夕焼け小焼け	YAM IMS9.5	8.35	5 37.00	5 37.00	22 30.000	1 41.25	145.250	
5	5011	フローレス	TUBOI 10.3	8.90	1 41.25	1 41.25	2 60.000	PMS 1.00	143.500	
6	3592	LAHAINA V	SWING 31	7.65	10 32.00	16 26.00	5 55.500	13 29.00	142.500	
7	3373	Aphrodite	F-CHALLENGE	8.00	2 40.00	11 31.00	17 37.500	8 34.00	142.500	
8	4984	COUP DE VENT	YOK 30CB	9.20	14 28.00	7 35.00	14 42.000	5 37.00	142.000	
9	3749	Starboard Jr.	YAM 31S	8.05	16 26.00	9 33.00	8 51.000	11 31.00	141.000	
10	3714	風神丸	YAM IMS9.5	8.35	3 39.00	2 40.00	6 54.000	PMS 1.00	134.000	
11	2466	メルルーサ	SWING 31	7.65	12 30.00	13 29.00	20 33.000	4 38.00	130.000	2
12	4792	MINT BREEZE	YAM 31S	8.05	15 27.00	10 32.00	15 40.500	12 30.00	129.500	
13	4026	SWEET BASIL	N/M 9.5	8.55	17 25.00	20 22.00	16 39.000	2 40.00	126.000	
14	5048	グッドバイバイ	TAK 32	7.75	7 35.00	DSQ 0.00	1 61.875	14 28.00	124.875	
15	2690	くろしおIV	SWING 34	8.25	20 22.00	21 21.00	12 45.000	9 33.00	121.000	3
16	4191	乙天馬	X-99	8.50	13 29.00	8 34.00	4 57.000	PMS 1.00	121.000	
17	1733	U.F.O	YAM 30S2	7.10	11 31.00	12 30.00	11 46.500	PMS 1.00	108.500	
18	5029	ブルーマーキス II	YAM 26S2	6.80	9 33.00	PMS 1.00	18 36.000	7 35.00	105.000	
19	4316	摩尼珠	SWING 34	8.25	19 23.00	17 25.00	7 52.500	PMS 1.00	101.500	4
20	368	赤城	TAK-31	7.35	30 12.00	14 28.00	23 28.500	23 19.00	87.500	5
21	4577	ELFIN	YAM 28S	6.65	26 16.00	22 20.00	27 22.500	15 27.00	85.500	6
22	5034	SSIZZ	YAM 30S2	7.10	18 24.00	18 24.00	33 13.500	22 20.00	81.500	
23	4151	LIBRA	X-99	8.85	23 19.00	15 27.00	25 25.500	32 10.00	81.500	7
24	4843	シンデレラ エクスプレス	YAM 28S	6.65	28 14.00	19 23.00	29 19.500	21 21.00	77.500	
25	4919	ZETA 12	T-301	8.05	27 15.00	28 14.00	26 24.000	19 23.00	76.000	8
26	4823	クレッシェンド	T-301	7.90	29 13.00	23 19.00	32 15.000	17 25.00	72.000	9
27	4091	ハートオブニッポン	FARR MRX	8.70	DNS 1.00	DNS 1.00	13 43.500	18 24.00	69.500	
28	2640	サンビーム 3	ELAN 331	6.95	32 10.00	26 16.00	30 18.000	20 22.00	66.000	10
29	3554	VALKYRIE II	YOK 28	6.70	21 21.00	PMS 1.00	31 16.500	16 26.00	64.500	11
30	5031	バーゴ	YAM 30S2	6.85	25 17.00	24 18.00	35 10.500	27 15.00	60.500	
31	2011	SAVAGE	TAK 31	7.45	22 20.00	27 15.00	38 6.000	24 18.00	59.000	
32	4323	テレスコ 3	SWING 28	6.65	24 18.00	25 17.00	40 3.000	25 17.00	55.000	12
33	4280	SaRa	YAM 30S2	7.10	37 5.00	31 11.00	19 43.500	PMS 1.00	51.500	13
34	4511	GUANDALINA II	FST 38S5	8.95	35 7.00	RET 1.00	21 31.500	31 11.00	50.500	14
35	4749	WISH III	SWING 31	7.65	31 11.00	RET 1.00	28 21.000	26 16.00	49.000	15
36	3967	カリビアン III	YAM 30S2	7.10	33 9.00	30 12.00	34 12.000	28 14.00	47.000	16
37	3869	勇魚	YAM 30ST	6.95	34 8.00	29 13.00	36 9.000	33 9.00	39.000	17
38	2602	リポキャンプ V	CYB 325	7.95	RET 1.00	33 9.00	24 27.000	PMS 1.00	38.000	18
39	4025	SUPER WIND UP	X-79	6.60	36 6.00	32 10.00	41 1.500	29 13.00	30.500	
40	4475	TSURUGI	YAM 34S	8.15	RET 1.00	DNS 1.00	39 4.500	30 12.00	18.500	19
41	3990	URSA MAJORS	N/M PC34	8.20	RET 1.00	DNS 1.00	37 7.500	34 8.00	17.500	20

●『第12回オレンジフェスティバルレース』総合成績表

順位	ゼッケンNo.	艇 名	艇 種	オーナー名	スタート時刻	クラス
1	151	ザ・フィユ	X-372	堀内 一廣	12:53	I
2	142	サムシング	Y-30 SII	岡田 正弘	12:43	H
3	155	パッフィー II	YOKO 39	島 正博	13:02	J
4	153	トキワ	X-382	清水 孝雄	12:55	J
5	152	カイエン	X-99	長谷川 勇次	12:55	J
6	141	エレファント II	Y-30 SII	松本 博文	12:43	H
7	144	コム II	X-342	森川 泰秀	12:48	I
8	148	ピーターサラー	BALT 35	沼田 裕正	12:50	I
9	134	オーラム V	ツボキ 30	河村 公逸	12:38	G
10	150	スーパーチャレンジャー	WHITE 33	松岡 弘道	12:53	I
11	132	ウィングハート	AUKLET 26	植田 圭治	12:38	G
12	126	シーサー	Y-30 S	大箇 春雄	12:32	F
13	114	マッドスキッパー	JOY-26	田坂 吉平	12:23	D
14	131	セントエルモ	AUKLET 26	川添 正行	12:38	G
15	121	クッキーモンスター	Y-28 SLTD	中田 康二	12:27	E
16	119	シーガル	X-79	松宮 一郎	12:27	E
17	100	シエスタ チコ	FS-28	松田 正敏	12:23	D
18	156	タック	X-412	小出 拓巳	13:07	J
19	135	ピエロ	YOKO-31	岩本 圭司	12:38	G
20	105	トロ	Y-23 IIE	瀬下 知	12:15	B
21	154	ドラド R	HOLL 11m	平野 孝明	13:02	J
22	122	バンブラン	VND・F30	川崎 望	12:27	E
23	138	リブロック	Y-30 SII	工藤 俊彰	12:40	G
24	112	ラーク	JOY-26	日塔 義弘	12:23	D
25	116	D & G	FS-28	川田 貢	12:23	D
26	139	オンディーヌ 30	Y-30 SII	養田 進彦	12:43	H
27	143	アルゴ Z	Y-30 SII	寺西 淳	12:43	H
28	113	ウィズダム	JOY-26	堤 信幸	12:23	D
29	128	ノア	DEHEL 31	安藤 卓	12:32	F
30	107	ソアレ	Y-23 IIE	青山 圭佑	12:15	B
31	137	ジュノー V	DEHEL 34	村野 裕	12:40	G
32	125	ホライズン	Y-30 S	富田 泰章	12:32	F
33	149	パッカス	JEAN 36	小林 秀行	12:50	I
34	127	カゼ	エスプリデュバン	谷口 高義	12:32	F
35	130	ジョイスジョイ	AUKLET 26	阪口 積司	12:38	G
36	108	センスエリート	Y-25 ML	中島 均	12:18	C
37	133	スイキョウ	YOKO-30	森脇 一薫	12:38	G
38	147	サンペイ III	シーベル 320	三谷 和宏	12:48	I
39	110	シグマ	NAKA 26	塩見 昇	12:18	C
40	117	ウインガー	ジュピター-30	越前谷 尚登	12:25	E
41	129	スターダスト	FEELI 850	大平 洋和	12:32	F
42	157	インフィニティー	BALTIC 43	廣崎 利洋	13:07	J
43	111	アーリーバード	FEELI-285	富岡 達造	12:18	C
44	109	ベーシック	Y-26 C	玉岡 幸男	12:18	C
45	103	プリマベラ	Y-25	山根 義弘	12:07	A
46	118	エル スール	BENET 32	藪野 恒明	12:25	E
47	104	ジー イーグル	TEKIR 24	鷺沢	12:07	A
48	140	チョコ&チャーリー	Y-30 SII	田中 尚明	12:43	H
DNF	101	レディーレディー	Y-21 JOG	坂東 浩	12:00	A
DNF	106	チャック	Y-23 II	赤松 啓二	12:15	B

ゴールデンウィークシリーズ1993・ビッグボード選手権 (第4回関東IORワントン・カップ)

IORクラス 総合成績

順位	SAIL No.	艇名	艇種	Rating (feet)	大島初島R 順位 得点	第二レース 順位 得点	第三レース 順位 得点	第四レース 順位 得点	第五レース 順位 得点
1	4033	アーカンベイ	FARR 40	30.23	3 10.500	4 6.00	2 8.00	3 7.00	1 9.25
2	4305	ブルーノート	FARR 40	30.52	1 13.875	7 3.00	3 7.00	2 8.00	3 7.00
3	4790	カリフォルニアドリーマー	N/M 50	40.27	7 4.500	2 8.00	1 9.25	1 9.25	4 6.00
4	3606	ボーイ	FARR 40	30.42	4 9.000	1 9.25	6 4.00	6 4.00	6 4.00
5	4870	アマトラ	FARR 40	30.63	6 6.000	3 7.00	4 6.00	7 3.00	2 8.00
6	4500	カラス	TAK 1ton	30.70	2 12.000	8 2.00	5 5.00	5 5.00	5 5.00
7	4272	プロパガンダ	FARR 40	30.36	5 7.500	5 5.00	7 3.00	4 6.00	7 3.00
8	3705	マテンロウ	YOK 40R	30.65	8 3.000	6 4.00	8 2.00	8 2.00	RMS 1.00
9	4040	シャドウ	BRIAND40	30.41	9 1.500	9 1.00	9 1.00	9 1.00	8 2.00

IMSクラス 総合成績

順位	SAIL No.	艇名	艇種	Rating G.P.H	大島初島R 順位 得点	第二レース 順位 得点	第三レース 順位 得点	第四レース 順位 得点	第五レース 順位 得点
1	4700	ビーワン	TAYLOR43	593.2	1 13.875	3 7.00	2 8.00	2 8.00	5 5.00
2	4241	ゼネット	J-39	596.1	2 12.000	2 8.00	3 7.00	7 3.00	1 9.25
3	3810	ミワ	TRIPP44	586.4	3 10.500	6 4.00	1 9.25	1 9.25	4 6.00
4	4966	ハート	ELT 11	603.8	5 7.500	1 9.25	4 6.00	5 5.00	2 8.00
5	3335	織姫	FRERS 41	610.4	7 4.500	4 6.00	7 3.00	4 6.00	3 7.00
6	1579	ショウガクボーエス	MUIR 41	573.5	8 3.000	5 5.00	6 4.00	6 4.00	6 4.00
7	4777	ノープロブレム	BNT 41S5	636.1	6 6.000	8 2.00	8 2.00	3 7.00	7 3.00
8	4722	ドリームピック	FARR 44	567.8	4 9.000	7 3.00	5 5.00	9 1.00	9 1.00
9	4591	ラッキーレディ V	SAYER 12	575.7	9 1.500	9 1.00	9 1.00	8 2.00	8 2.00

関東IORワントン・カップ 総合成績

順位	SAIL No.	艇名	第一レース 順位 得点	第二レース 順位 得点	大島初島R 順位 得点	第四レース 順位 得点	第五レース 順位 得点	第六レース 順位 得点	第七レース 順位 得点
1	4033	アーカンベイ	3 5.00	2 6.00	3 7.500	3 5.00	1 7.25	2 6.00	1 7.25
2	4305	ブルーノート	2 6.00	3 5.00	2 9.000	5 3.00	2 6.00	1 7.25	3 5.00
	4500	カラス	1 7.25	4 4.00	1 10.875	6 2.00	3 5.00	4 4.00	4 4.00
4	4870	アマトラ	5 3.00	1 7.25	4 6.000	1 7.25	4 4.00	5 3.00	2 6.00
5	4272	プロパガンダ	4 4.00	5 3.00	5 4.500	2 6.00	5 3.00	3 5.00	5 3.00
6	3705	マテンロウ	6 2.00	6 2.00	6 3.000	4 4.00	6 2.00	6 2.00	PMS 1.00
7	4040	シャドウ	DNF 1.00	7 1.00	7 1.500	7 1.00	7 1.00	7 1.00	6 2.00

1993・05・01 大島初島レース

CRクラス

順位	ENTRY No.	SAIL No.	艇名	艇種	RATING (m)	TIME h:mm:ss	着順	E-T	C-T sec	POINT	修正 (%)	OWNER	FLEET	TA
1	C-2	3480	そよかぜ VII	BLT 35	7.95	22:28:27	1	12:28:27	6196			古川 三郎	浦賀	583
2	C-1	3802	E 2	YAM 31S	8.05	23:14:00	2	13:14:00	9128			市原 恭夫	諸磯	580

※ IOR, IMSクラスについては、ビッグボード選手権総合成績を参照のこと。

OFFSHORE 第215号 平成5年6月15日発行
毎月1回15日発行
昭和52年7月21日 第三種郵便物認可
1部定価300円(郵送料46円)

発行 社団法人 日本外洋帆走協会
東京都港区虎ノ門1-11-2(第2船舶振興ビル5階)
電話・東京03(3504)1911~3 〒105
郵便振替番号2-21787
印刷 明宏印刷株式会社

80日間世界一周ジュール・ベルヌ・トロフィー

ティトワン・ラマズー氏とともに
日本人セーラー西村一広氏が同乗か

レポート／豊崎謙

ジュール・ベルヌ・トロフィーというのをご存知だろうか。英国の空想冒険小説「80日間世界一周」にちなんで、ヨットでの世界一周航海を80日以内に達成したものに与えられるトロフィーである。昨年の10月にコンセプトが発表されて以来、すでに3隻のヨットがこのトロフィーに挑戦している。蛇足ながらジュール・ベルヌとはその小説の作家の名前である。

この新しい試みの提唱者の一人ティトワン・ラマズー氏が先頃、日本を訪れた。ティトワン氏は単独世界一周航海のスピード記録保持者(109日8時間48分)で、そのときの経験とヨットのハイテク化の進歩ぶりから80日以内で世界一周することへの可能性を確信し、ジュール・ベルヌ・トロフィーのコンセプトを立案した。そして彼自身もこのトロフィーを狙い144フィートのスクナー〈タグ・ホイヤー〉を建造、今年12月にスタートする予定。また、今年8月には事前キャンペーンを兼ねて大西洋横断の新記録を樹立するためにニューヨーク〜ロンドン間の横断記録に挑戦する。

今回の来日は、世界から集められたクルーと共に大西洋横断航海に同乗することになった唯一の日本人ヨット



ラマズー氏とタグ・ホイヤー号



マン西村一広氏との打ち合わせ、同トロフィーのパブリシティ、日本におけるスポンサーの開発をするのが目的。すでに4月にはフランスのカタマラン〈コモドア・エクスプローラー〉(全長26.3メートル)が79日6時間15分で80日間の壁を破っており、それを上回る記録を打ち立て世界に強烈にアピールするためにも日本に対する戦略重要といったところのようだ。

クルーに抜擢された西村氏は、「この新しい試みのことは詳しくは知りませんでした。しかし、最終的には日本人の手でウィットブレッド世界一周レースに挑戦したいと考えており、その実績をつけるためにも是非とも80日間の試みに参加したい。まずは、8月の大西洋横断が私自身のテストの場となるのですが、ティトワンの期待に応えたいと思います」と語っていた。

FOR THE RACING 究極のデータ・システム **B&G HERCULES 690**



フルファンクション・ディスプレイ



大型液晶20/20
ディスプレイ

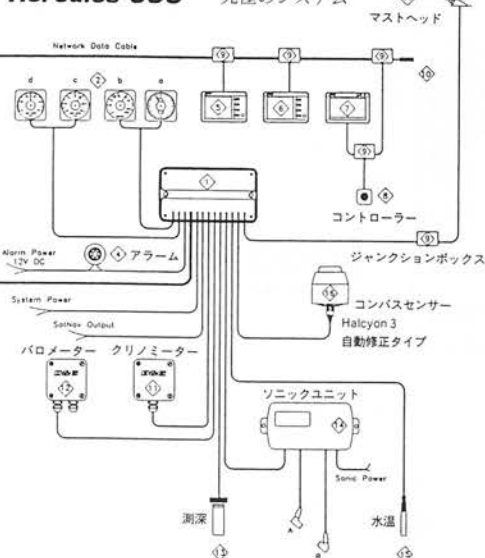


アナログディスプレイ

パフォーマンスユニット



Hercules 690 究極のシステム



高い精度と信頼性で、世界のヨットレースシーンで定評のB&G航海計器。

その豊富なアイテムのなかで、究極のデータを提供するのが、ハーキュリー680シリーズ。艇速の音波測定(ソニック・システム)など、あらゆる航海データを一括管理。VMGを始めとするレースに不可欠な情報を、各種ディスプレイはもちろん、専用の防水コンピュータ(デッキマン)やお手持ちのパソコンにも供給します。

※機能は多岐にわたります。詳しくはお問い合わせください。

問い合わせ先

輸入販売元：株エيجツ TEL:03-3426-1247 FAX:03-3426-8581

関西販売元：コスモマリン株 TEL:06-567-2397 FAX:06-567-2398

●テコ1号 TEL:0473-80-0481 ●テコ1号青森店(青森船用) TEL:0177-23-5831 ●九州エيجツ TEL:092-851-1626

レーシングドラム仕様

ハーゲンジブファラーの鍛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本のピスの脱着だけで完璧。作業は簡単、所要時間はわずか10分です。

ドラム部はヒスだけで簡単に消滅できます。ドラム部をはずせば、今までどうリブ交換が可能。レーシングセールも無駄になりません。

UNIT-0(20〜29フィートの小型艇) Sビン〜ピン9.5mまで	Cモデル ¥210,000
UNIT-1(28〜37フィートの小型艇) Sビン〜ピン11.8mまで	Cモデル ¥308,000
UNIT-1.5(35〜38フィートの小型艇) ピン〜ピン14.2mまで	Cモデル ¥373,000
※35〜38フィートの小型艇でヘッドステイが8mmの艇	
UNIT-2(36〜46フィートの中型艇) Sビン〜ピン16.2mまで	Cモデル ¥472,000

UNIT-2.5(36〜46フィートの中型艇) ビン〜ビン18.4mまで ※40〜50フィートの中型艇でロードステイ-22の艇	Cモデル ¥588,000
UNIT-3(44〜70フィートの大型艇) ビン〜ビン20.0mまで	Cモデル ¥787,500

- 畑の長さだけカシ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・ファアラー取付工事・レーシングドラム仕様は別途料金です。

ハーケンジグザグ・フィッシング＆フールリングはあくピットから簡単にセイルを降ろれるシステムです。しかもスムーズな回転や、強度を備えています。通常のクリーピングシステムではローリングするときにセイルが深い凹み/過激な軌道性能に悪影響をおよぼしていますが、ハーケン・ジグザグ・フィッシング＆フールリングシステムは、これらのすべてを解決しています。(通常はローリング時、スプリットドラムと上部ビンが回転するのみでヘッドスライ中心部が強く巻き取れます。また、ハーケンはヘッドスライ(フィール)中心部がドラムとまじり合い速く回転し始め、ドラムとビンが選れて回転するのめまい共に一巻に巻く、フールリングしてもセイルが深い凹み心配がありません。)

ハーケンジブリーフィング&フ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

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」水分、温度、紫外線を感知する素材、技術と90年のハイクォリティから製造されたデザインは本物のポーションでも 軽く、通気性は優れた吸気装置のエアーションに加え、Lycra採用のボディは速乾性を配慮し、また3ウェーのトップシリアル、プラスW.E.トップのボトムは水はけの 良さとポーションでも使えるインサット構造だからゆめおき状況下に対応しています。薄のキアを代表するSHARKENの海のノウハウと、ポイントアを代表するSanctoryのハイテクロジが、次世代のポーションを完成させました。



**OSAKA BAY
SAIL PRACTICE
CLUB**
関西セーリングスポーツ振興協会(KPABS)
のSBCコースを主催しています。

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

第4回SOGOカップヨットレース

レポート：西内海支部広報／西 啓 写真：そごう海洋開発(株)

西内海支部では、1993年西内海シリーズヨットレースの春のレース、第4回SOGOカップヨットレースを、5月2日・3日の両日、沖野島マリーナをベースに開催しました。

今回で4回目となるこのレースは、別府レースと沖野島マリーナ沖でのインショアレースとを交互に行うこととしており、今年は沖野島マリーナ沖でのインショアレースとなりました。レースは、初日にA・Bクラスのオリンピック2本、BWクラスのオリンピック1本を、2日目に沖野島マリーナ沖から手島を回航する島廻りレース（A・Bクラス12マイル、BWクラス10.7マイル）を行う予定でしたが、初日の午後から風がなくなりA・Bクラスの第2レースとBWクラスの第1レースが中止となり、A・Bクラスがオリンピック1本と島廻りレースに、BWクラスが島廻りレースのみとなりました。

初日は早朝から雨が降り続き、A・



Bクラス総合優勝スパージュリー（手前）とAクラス総合優勝キラウエア

Bクラスの第1レーススタート時の前後は視界が非常に悪く、各艇はスタート地点の本部艇を見つけることができず1時間遅れのスタート。その後、風は徐々に弱くなり各艇やっとの思いでゴールする状況のなか、「スパージュリー」、「VOYAGER 5」の2艇が他を大きく引き離しゴールしました。午後のレースは風がなく、各艇雨の中で辛抱強く風を待っていました。ついに中止。BWクラスの艇は、ただ雨の中を走っただけの一日という残念な状況でした。

しかし、18:00から沖野島にあるNTTマリントーク瀬戸内で開催されレセプションパーティーではゲームで大いに盛り上がり、翌日のレースへの意気込みが感じられました。

翌日は、前日一日中降っていた雨も止み、風も北の風5～6mと良いコンディションの中、A・Bクラス、BWクラスと、順次、手島を目指しスピンドスタート。

終始安定した風のため、2時間余りで各艇がフィニッシュするという早いレース展開となりました。

第4回SOGOカップ(西内海シリーズヨットレース1993)

Aクラス総合成績 (5月2日, 3日 沖野島沖)

順位	艇名	セーラーNo.	艇種	C/R	得点
1	VOYAGER 5	5010	ジャス--35	9.70	0.00
2	ブルーエンジェル	4989	YOK-37	8.90	6.60
3	WIND KISS	3245	YOK-40	10.15	16.84
4	Mプロジェクト	3765	BEN-45F5	10.00	17.60
5	KILAUEA	3931	E-935	9.45	17.70
6	シルバークロウ	4104	TAK-41	9.95	25.74
7	Dimple	3142	ROS-10.6	11.5	28.60

Bクラス総合成績 (5月2日, 3日 沖野島沖)

順位	艇名	セーラーNo.	艇種	C/R	得点
1	スパージュリー	(3434)	TAK-1/2F	7.60	0.00
2	ホワイトホース	4273	YAM-R34	7.95	6.60
3	アルゴノート	2929	TAK-26	6.95	15.3
4	エクスプレス26	タイヨ 3	YAM-26IIS	6.85	16.84
5	プリマドンナ	2415	NIC-30	6.80	22.04
6	神風エクスプレス	4164	KIH-26	6.30	23.70
7	BLUE DIAMOND III	4769	YAM-28S	6.65	30.60

BWクラス総合成績 (5月3日 沖野島沖)

順位	艇名	セーラーNo.	艇種	C/R	得点
1	スケアクロウ	4007	YAM-31S	8.05	0.00
2	AKI-III	2059	YAM-33	7.45	3.60
3	安芸八世	5008	OCEANIS440	9.35	6.84
4	ウイング	タイヨ 5	Farr 10.20	8.95	9.60
5	アマンタ	4764	FIRST 310	7.25	12.00
6	WISTARIA	4713	YAM-23	4.95	14.04
7	ブレアデス	4459	オークレット26	6.80	15.60
8	スキップドック	タイヨ 4	YAM-23II	5.40	16.80
9	PEPPERMINT	4173	YAM-26CEX	5.70	18.00
10	サザンクロス	4928	YAM-30CII	7.00	19.20
11	RED TUXEDO	2622	YAM-33	7.50	20.40
12	BARRACUDA II	5046	ノーティック22	4.50	21.60

ゴールデンウィークシリーズ1993

ビッグボート選手権／第4回関東IORワントン・カップ

5月の連休を利用して行われた同シリーズレースは相模湾を舞台に大島初島レースを間に組んだビッグイベントとなった。以下はその勝者の談である（成績表は19ページ）。

IORクラスならびにワントンカップ総合優勝

アーカンベイ・スキッパー 植松清

IORのクランプリで、5年の船令は決して新しい艇とは言えない“Arecan Bay”で今シリーズ優勝できたのは、第一に後藤オーナーの深い洞察と、奥さん、家族の皆さんの協力をいただいて、冬の間ほとんど毎週チームが休まずセーリング出来たこと。第二に限定された予算と時間（実際には湯水の如く）を深い考慮の上に最大の効果を挙げる事が出来るようなチームに近づいて来たこと。第三にチームメンバーとして長い間、ダイヤモンドセールの菊池誠の協力を得られたこと。第四にクルー各人が艇をより正確に、より速く走れる事ことを身につけるようになって来たこと、つまり科学的なセーリングをするようになって来たことが等が、大きな勝因だと思っている。

今までに、このチームは優勝の回数は多くても、シリーズレースで優勝した経験はなく、オーナーに万年2位と言われ続けて来ただけに喜びも大きなものがある。

’89年の春にチームを結成した時、後藤オーナーは最初に、どんなに時間が掛かろうとも真の実力を持ち、勝てるチームを作ることが何よりも大切な事だと言われた。このことが今にして、それに近づいたのではないかと思う。この先IORが国内でどの様な変遷を辿るのか、はっきりしない今、他のクラスには見られない程、ワントンクラスは盛んになっているので、“Arecan Bay”に残さ



関東の強豪レーサー総勢18艇が連休の相模湾で熱戦を展開した

れた時間を最高のものにしようと思っている。この途方もない金と時間とを消費して続けるものへの価値をより確かなものにしよう地道な努力を重ねて、その成果を出して終わる時、そのオーナーは掛け替えのないものを手にすることが出来るはずだし、“Arecan Bay”の輝かしい時代を築くために惜しみない努力を重ねたクルーもまた、同様に最高の思いが出来るはずだ。

IMSクラス総合優勝

ビーワン・バウマン 柳田茂

私達ビーワンチームは（株）長谷工コーポレーションのヨット部として5年前に発足し、経験は浅いながらもレースを中心とした活動を行ってきました。今回のビッグボート選手権においては関東を代表するレースボートが参加するということで、部員一同はりきって挑みました。レースで一番大切にすることは、基本動作をスムーズにすること。週末の練習終了後はセール倉庫でビール片手に反省会を実施、主にコンビネーションを中心に全員で話し合いを持ちました。この結果はレース中の大

きなミスがなかったという点において十分成果が表われたと思います。

シリーズレースではトラブルなしで全レースを走ることを基本にし、得点の高いロングレースが順位を大きく左右することは昨年のケンウッドカップで経験してきました。今回もその大島・初島レースにおいて、微風の走りに課題は残したものの、上りのレグとなった初島からは艇のポテンシャルを十分に生かした走り、風に恵まれ1位となったことが最後まで大きかったと思います。

第3、第4レースのあった4日は第3レースでフィニッシュ時のフォーンが聞こえず、リコールかと思い、結果の出た夕方まで部員一同シリーズ優勝を諦め落胆していたところ、リコールはなく、総合1位である掲示が出され、俄然最終日のレースに向けて全員で熱いものを覚えました。

最終日は信頼をおくタクディヤンが急用で乗艇できず、私達にとっては厳しいレースとなりましたが、今回ヘルムをとった水嶋君のシリーズを通しての抜群の風の読みもあり、なんとか優勝することができました。

オースターリングの予感。



ヨット・モーターボート総合保険

東京海上火災保険株式会社

住友海上火災保険株式会社

お問合せ先：会員代理店またはNORC保険デスク(フリーダイヤル0120-024-410)