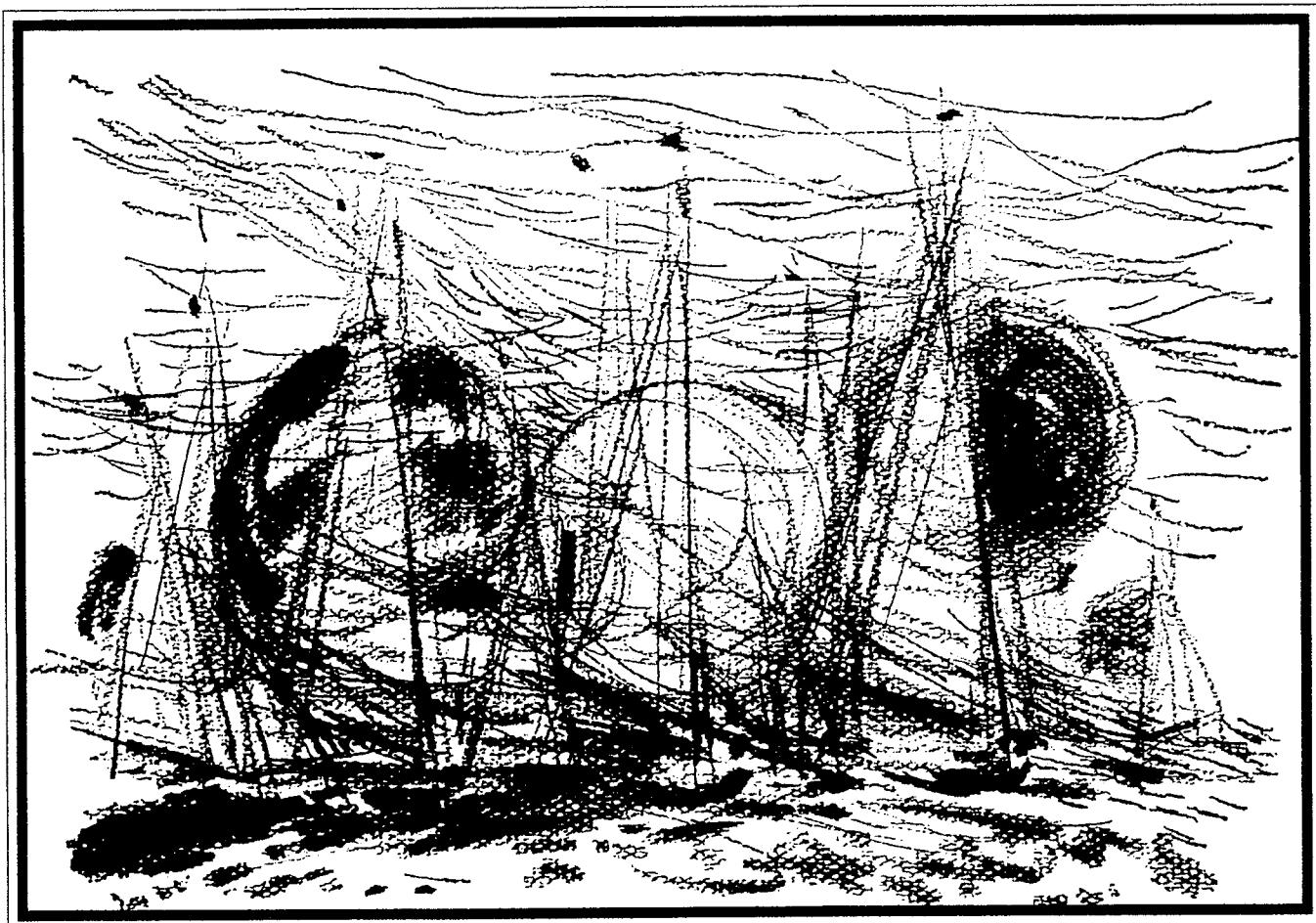


ENOSHIMA YACHT CLUB

40th  
Anniversary

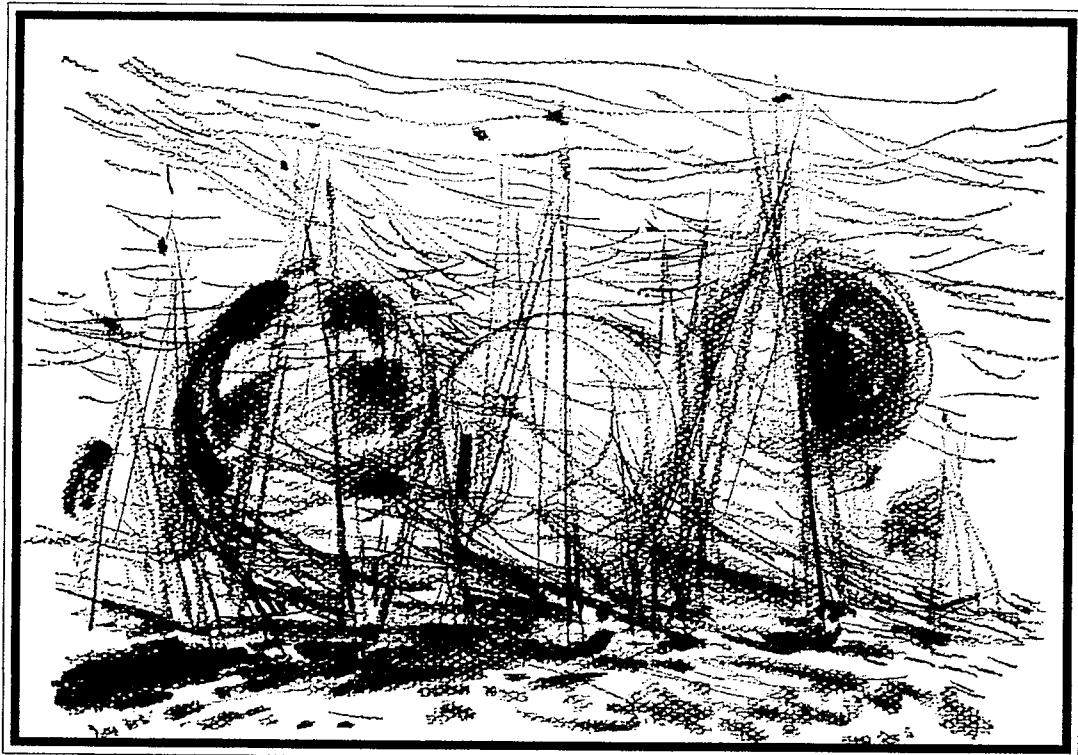


江の島ヨットクラブ 創立40周年記念誌



ENOSHIMA YACHT CLUB

40th  
Anniversary



「ネプチューンの子孫たち」柏村 熟



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## ネプチューンの子孫たち

トンガ友の会主宰 画家 柏村 勲

東京オリンピック当時、毎日新聞だけが各種目を毎日イラストと何かコメントを大きく載せ写真だけではない新しいスポーツの報道として評判になったシリーズです。

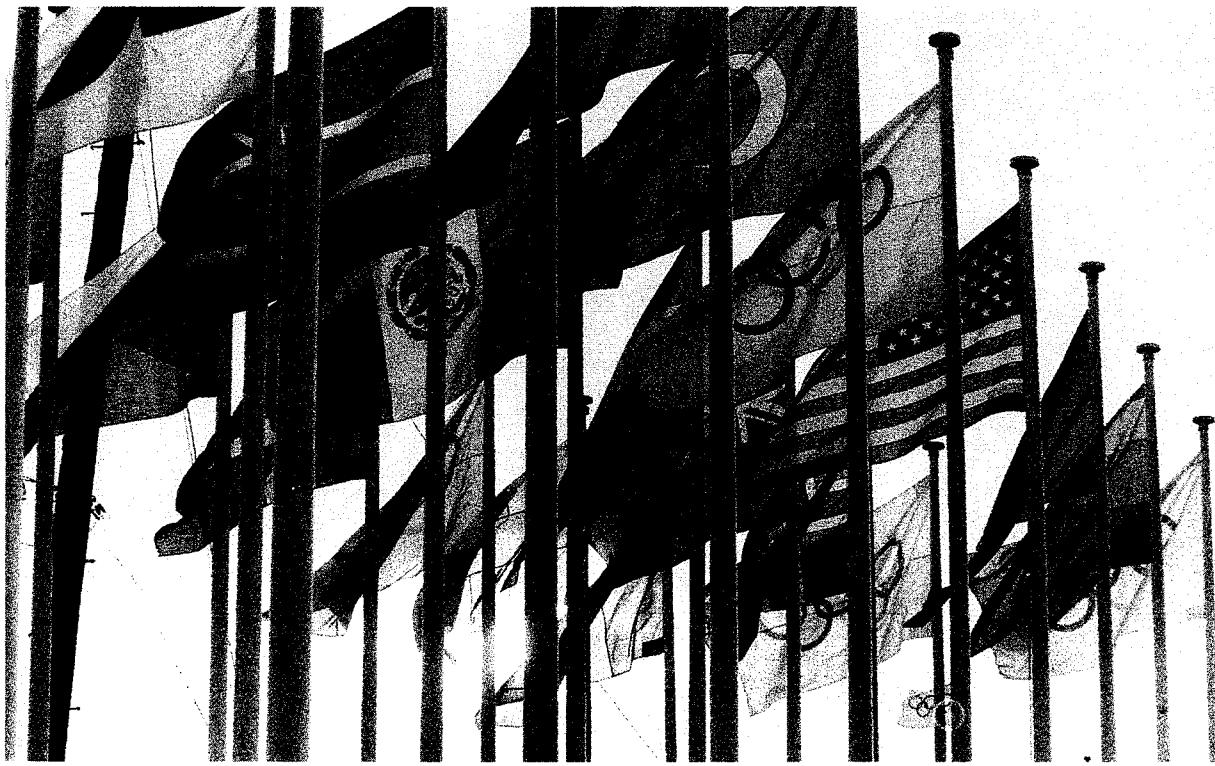
突然私が抜擢され、驚いたり喜んだり、期間中の中休みの日に、一気に描いたのを覚えています。イメージは5.5メートル、クラスのスピンドルです。白いスピンドルはノルウェーのハロルド皇太子でした。

『太陽がかけり、海は色を失って、水平線だけが光ると、小さくなつたヨットはシルエットになつた。雲が流れて日がさすと、再びすべての色はよみがえり、ゆれ、動き、漂い、浮かんで走つた。

やがて、フィニッシュ。ラインが設定され、ヨットは静かな雪崩のように、ゴールする。乗る人の顔には初めて笑顔が浮かび、私たちの拍手に、誰もが手をあげて答えた。

ヨット競技は、並んで走つてみなければ、その艇が良いか、この人が強いかわからない。千変万化する海は、決して同じ貌をすることがないからである。そして艇も人も、他の競技のように、孤独に襲われることは決してないと、私は信じている。それは、この海が世界の果てまでもつながり、青い風は壮大な夢をのせて、どこまでも吹き続けてしてくれるからなのである。』

(毎日新聞昭和39年10月19日夕刊より抜粋)

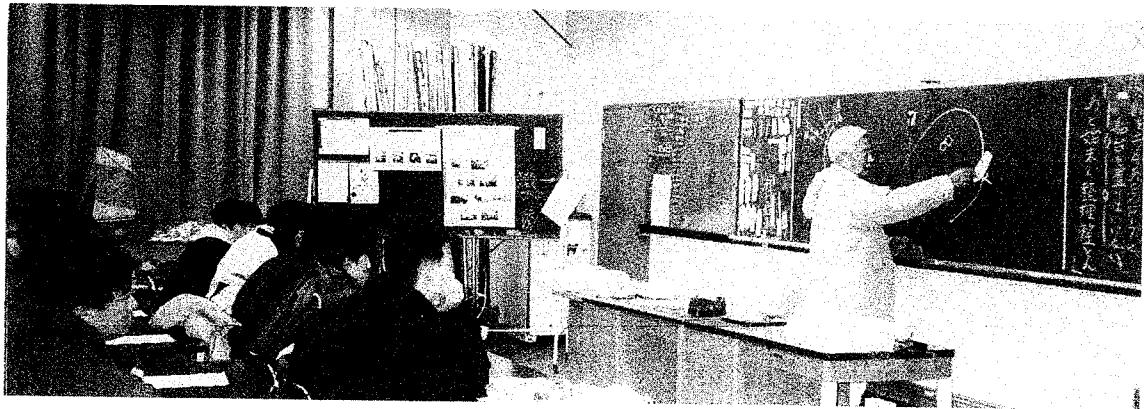


## 東京オリンピックから40年――

▼2001年にノルウェー・ハロルド国王、江の島再訪（写真・尾澤征昭氏）



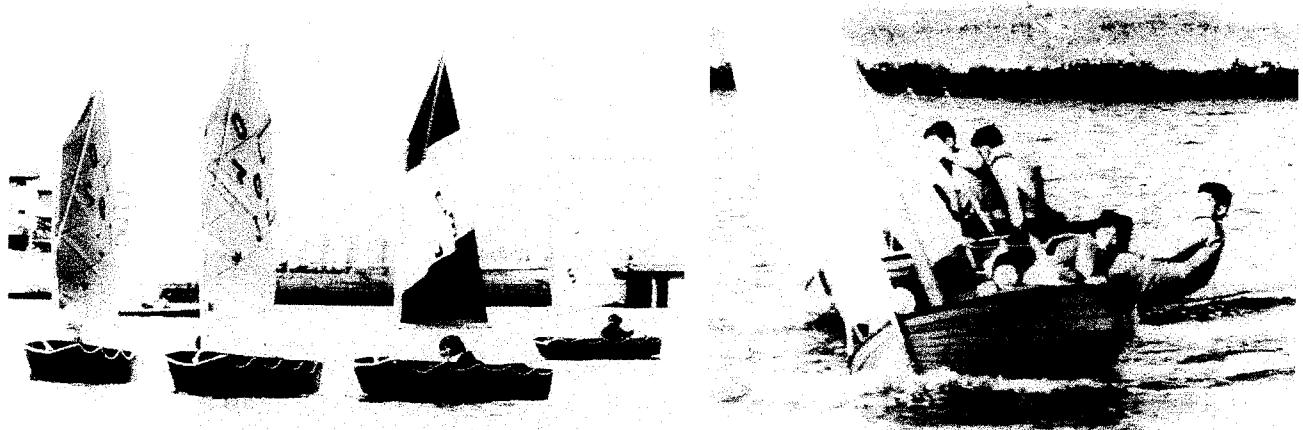
# 航跡



▲平成5年頃のヨット教室、講師は山本房生会長



▼昭和41年頃の江の島ジュニアクラブの光景（写真提供・広瀬哲之氏）

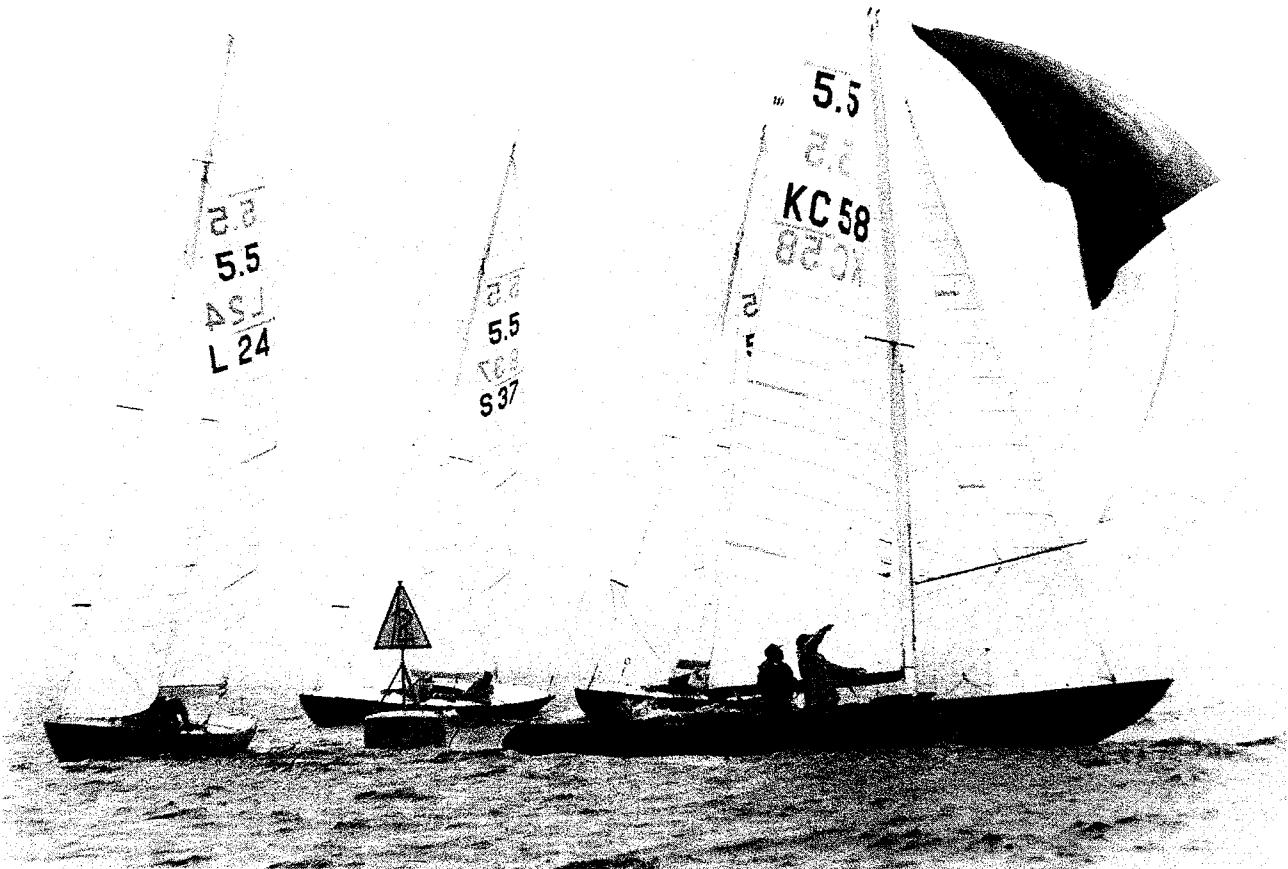


# 江の島ヨットクラブの

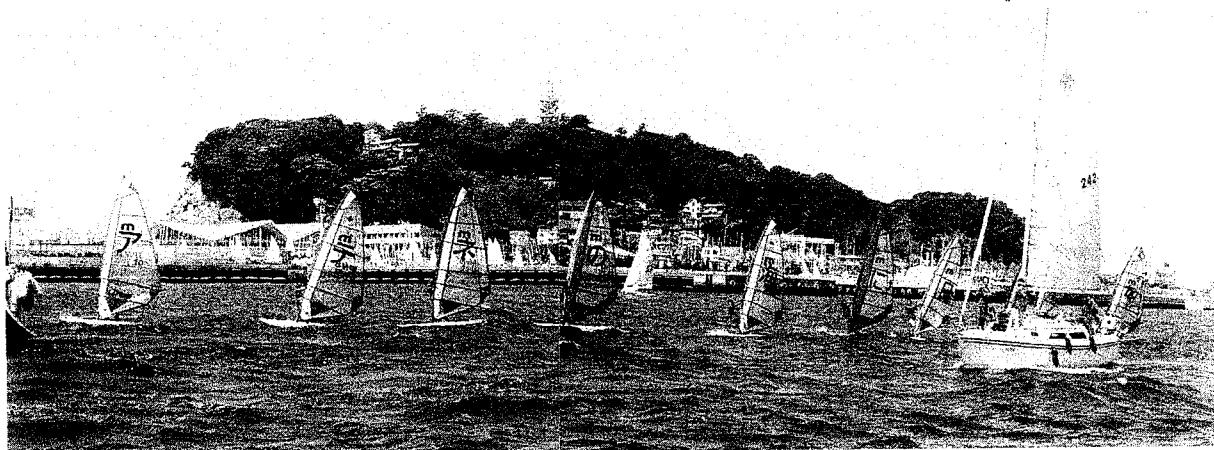


▲昭和54年3月、日比親善ヨットレース記念写真（マニラ）

▼東京オリンピック（1964年）5.5級レース（写真・中嶋房徳氏）

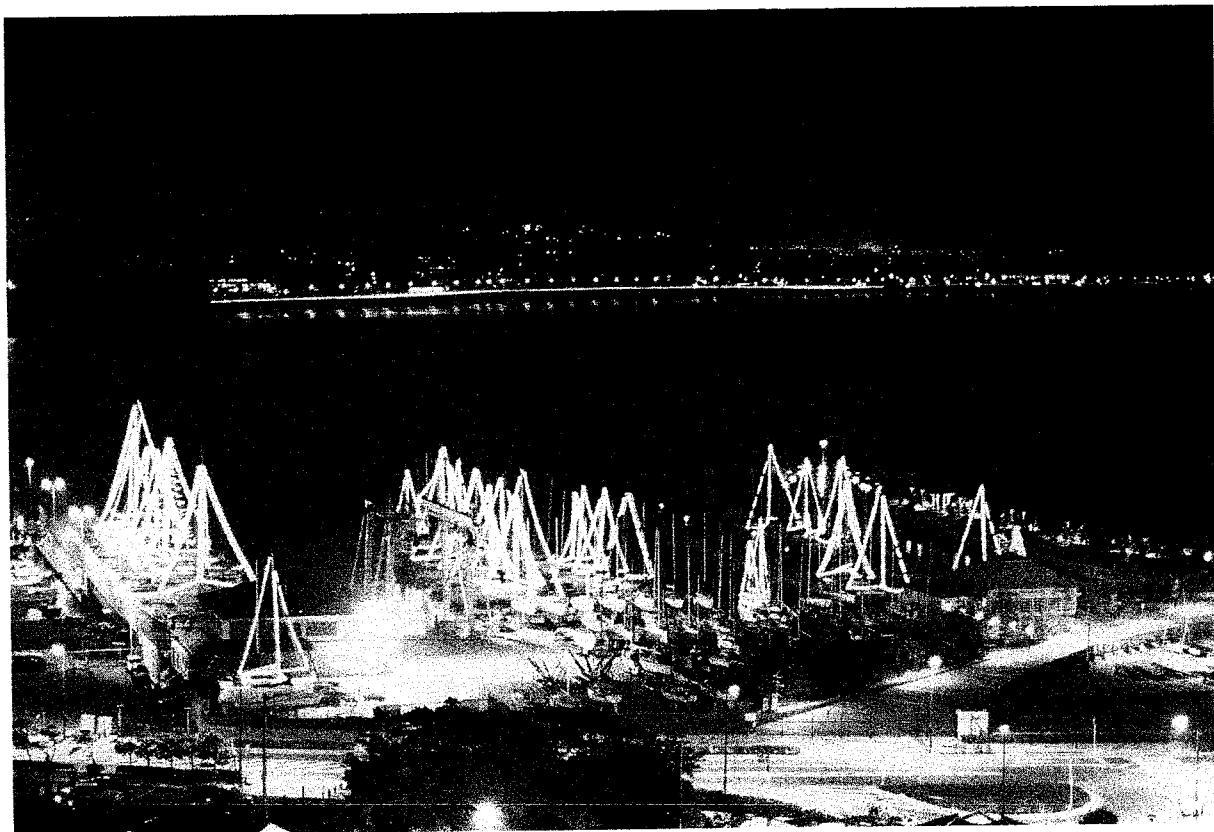


# アテネの海に 日の丸を――



▲「アテネの海に日の丸を」を合言葉に日本一周フラッグリレー

▼2001.1.1.00:01 (写真・星野博正氏)



---

## (社) 江の島ヨットクラブ 創立40周年記念にあたり

—刊行に際して—



会長 浪川 宏

40年余り前オリンピックの熱気の中で相模湾でオリンピックヨット競技が展開されることになり、欧米並みのヨットクラブを創って大会のホストをしなくてはならないと様々な方々が日本ヨット協会を中心に動かされました。当時大学ヨット部の私たちにはその意図するところの意味がどれだけわかつっていたかは、今にして思えばお寒い限りのものでしたが、それでもなんとなく立派なクラブや施設が出来、一流ホテル並みのレストランが営業を開始すると、五輪後の施設利用権を手に入れようと夢中になって申し込みをしたものです。その頃が江の島ヨットクラブの歴史の幕開けです。

爾来40年、国内にも次々と公営、民営、大小のヨットクラブが出来て来るようになりましたが、私たちの江の島ヨットクラブは国内での唯一のオリンピック競技会場であったという歴史にすがりついて誇りを培ってきました。しかしいつのまにか公営施設に間借りするただのヨットクラブとなり、景気の低迷やセーリングスポーツに限らずアマチュアスポーツの退潮などで会員数は減少多難な時代を迎えています。

その間、長年の懸案でありました日本ヨット協会と日本外洋帆走協会が統合され、セーリングスポーツはディンギーとクルーザーが一体となってますます盛んになってゆくものと思われたのですが、二つの伝統的なナショナルオーソリティーの間には互いに見えないバリアも存在し、江の島のように両者がいっしょになって存在するクラブやハーバーではかえって動きがぎこちなくなつた面もあったことは否めません。こうしたこと背景に、日本のセーリングスポーツのこれからを考えると、今こそ自発的で自由な参加意識で形成されるクラブという文化が必要になると思われます。過去のしがらみや伝統の絆を大きく包み込んでさらに発展させてゆくことができるの

---

は、行政の絆や学校の枠、あるいは様々なしがらみにとらわれないで自由に活動する組織であり、一人一人の自発性こそがその活動の原点になる時代になるのではないかと思います。

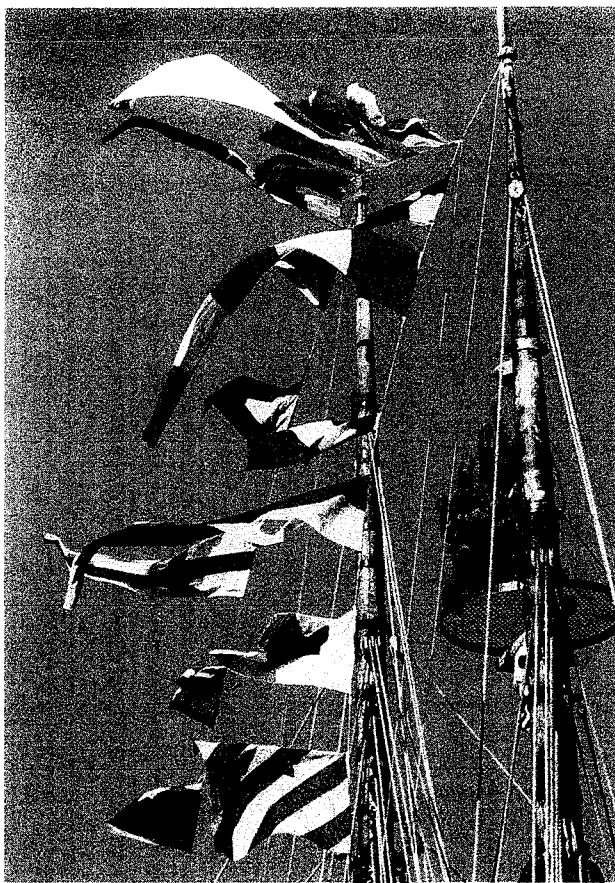
日本には海の文化が育っていないといわれます、またクラブ文化が育たないともいわれます。江の島ヨットクラブのこれからの課題は、江の島という恵まれた環境全体を生かして40年の歴史の上に改めて海文化を育み、海文化に根ざしたクラブ文化を築いてゆくことであると思います。レースもブルーウォーターもあるいは海での社会貢献もそうした観点から見直す必要があります。

時あたかもアテネオリンピックの期間を迎え、セーリング連盟に限らずヨット界全体の悲願であった“アテネの海に日の丸を”がまず一つ実現いたしました。江の島ヨットクラブの法人会員でもあります関東自工株式会社のヨット部の男子470チームの快挙です。心から快哉を呼びたいと思います。これによって松本前会長たちを中心にセーリング界の行なってきた年来の活動が一つの大きな成果を手にしたわけです。喜びをもたらしてくれたオリンピックセーリングチーム全体に感謝です。

今わが国セーリング界には時代の流れとしてクラブ問題が各所で話題になっています。ヨットクラブという私人の集まりをナショナルオーソリティーとしての（財）日本セーリング連盟の傘下でどう扱うか、どのように位置付けるかという問題です。判断の仕方によっては従来の体系の存続にかかわる問題ともなります。世界的に見ればスポーツはクラブ組織によって支えられるのが趨勢であるのは否めません。一方世界標準の規則規約「ルール」に縛られる国際スポーツはその運営のために公的な維持活動や利用料の問題が発生します。その公的義務を草の根レベルでどのように負担してゆくかが問題になります。

ここにクラブ問題の難しさがあります。また、日本は歴史的にスポーツは学校教育の一環としての流れの中から発達してきており、いわゆる学校体育系の活動が行政組織と一体となって正統派として国体、オリンピックへつながってきました。それに比べてジュニアヨットや少年ヨットの私的活動は外洋ヨット活動とともにこれらの流れの外にいたのも事実です。ヨットクラブはこの傍流（？）活動の中心を造ってきました。ここにもクラブ問題の扱いの難しさがあります。そして21世紀を迎えてわが国も市民意識とともに新しいスポーツ活動のあり方を求めるようになっています。さあ、江の島ヨットクラブはどのように進んでゆくべきでしょうか。

40周年の記念誌を編纂するにあたりまして、このようにして今に続く先人たちのご努力を改めて思い返しながら、若人たちの新しい活動にも眼を見張っております。社会の大きな流れの中でこれからクラブの進む道を見極めてゆくことが私達クラブ員の一人ひとりに課せられた使命であると思うのです。セーリング界に正当な位置付けを持った、全江の島の活動が一丸となった新しいEYCが必要なのだと思います。これからも変わらない皆様のご指導とご協力をお願い申しあげる次第です。



刊行によせて

---

(社) 江の島ヨットクラブ創立40周年記念にあたり…1  
会長 浪川 宏

目 次…3

祝 辞

---

- 江の島 1964の素晴らしい思い出…8  
国際セーリング連盟会長 ポール・ヘンダーソン  
江の島、心の故郷——お祝辞…10  
財団法人日本セーリング連盟会長 山崎達光  
創立40周年によせて…11  
藤沢市長 山本捷雄  
江の島ヨットクラブ40周年記念誌によせて…12  
神奈川県セーリング連盟会長 石井照周

クラブの創立

---

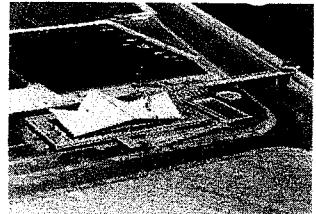
- 江の島決定の裏話…16  
元会長 山本房生  
オリンピック東京大会組織委員会（OOC）ヨット実録…18  
会員 青淵隆督

---

## ヨットクラブについて

---

- 江の島ヨットクラブと私…32  
元副会長 平田克己
- 我がヨットライフ…33  
会員 (Maupiti) 岩田禎夫
- 東京オリンピックとヨットクラブの思い出…35  
有限会社寿司政代表取締役 山口 旦
- 江の島の海にオリンピックの旗がはためいた40年前の思い出…37  
海洋写真家 中嶋房徳
- 江の島は今は昔！ 長くて短い40年の思い出…39  
前常務理事 平野喜美夫
- 我が心の江の島ヨットクラブ 江の島ヨットクラブ40周年によせて…41  
副会長 青山 篤
- 過去から未来へ～オリンピックにこだわる理由…43  
会員 斎藤愛子
- 私と江の島ヨットハーバー…45  
顧問 貝道和昭



## 想い出の人びと

---

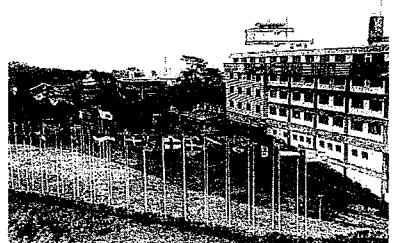
- 父（小澤吉太郎）の思い出…48  
会員 山口紀子
- スチュアート・モンローさん (Stuart · L · Monro) …51  
監事 福島拳人
- モンローさんのこと…53  
会員 川島正通
- シイラ、ターチ親子…56  
日本OP協会副会長 占部雄三
- 江の島ジュニアとターチの思い出…58  
江の島ジュニアヨットクラブ第一期生 森 一博
- カイ・ウォルハートさんの思い出…59  
顧問 松本富士也
- 亀谷彰夫さんの思い出…61  
NTT東京ヨット部 中島通夫



## オリンピックの思い出

---

- ペアトリクス王女（現オランダ女王）の東京オリンピック観戦記…64  
元ヨット協会理事長 和田欣之介
- 東京オリンピックの思い出…66  
元副会長 平田克己
- ハラルド・ノルウェー皇太子との思い出…72  
日本セーリング連盟名誉会長 秋田博正
- 東京オリンピック・ヨット計測の思い出…73  
元日本ヨット協会理事 戸田孝昭
- 東京オリンピック裏方話…77  
東京都ヨット連盟会長 佐藤精知夫
- こんなこと、あんなこと…79  
日本セーリング連盟顧問 米澤 一



東京オリンピック・メータークラス・ノルウェー王室…83

日本セーリング連盟副会長 戸田 邦司

東京オリンピックで感じたこと…85

元日本外洋帆走協会理事 松木 哲

今だから云える裏話…87

日本ジュニアヨットクラブ連盟理事 福吉信雄

東京オリンピックの裏話…88

会員 橋本健作

江の島 ヨットハーバー…91

副会長 広瀬興郎

明暗を分けた最後のタック “準優勝がない五輪選考レース” …93

ソウル オリンピック ヨット競技：監督 松田菊雄



## ジュニアクラブの誕生・

江の島ジュニアクラブと日本OP協会の誕生…96

日本OP協会名誉会長 馬嶋 勉

江の島ジュニアヨットクラブ…98

元ジュニアコーチ 井上 明

ジュニアクラブの思い出…100

会員、慶應義塾大学教授 清家 篤

ジュニアクラブの思い出…101

会員 井上 進

ジュニアヨットクラブ…103

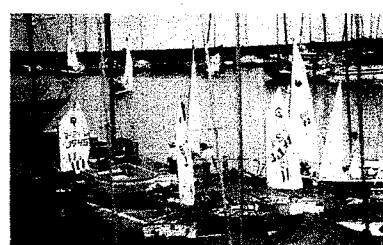
大久保叶子

江の島ヨットクラブジュニアセクションの思い出…104

EYCJC一期生 上原一之

江の島ヨットクラブジュニアセクションの思い出…108

江の島ジュニアヨットクラブ一期生 廣瀬哲之



## 主なレース・

インターナショナル505クラス世界選手権大会…110

元505協会会长 505ワールド総責任者 福島挙人

スナイプ級西半球&東洋選手権大会…112

顧問 松本富士也

インターナショナル ファイヤーボール・クラス世界選手権大会…115

監事 福島挙人

ノルウェー国王の訪問と友好レースのこと…117

顧問 松本富士也

オリンピックウィーク、江の島ウィークについて…119

顧問 貝道和昭

最近のレース活動…120

会長 浪川 宏



---

## 東京オリンピック選手団・

---

- 「1964年・東京オリンピック」から40年…124  
　　ドラゴン級 棚町三郎
- 東京オリンピック・ヨットの思い出…128  
　　ドラゴン級 舟岡 正
- 東京オリンピックの思い出…130  
　　5.5メーター級 松本富士也
- 東京オリンピックの思い出…133  
　　5.5メーター級 吉田正雄
- 東京オリンピックの思い出…135  
　　5.5メーター級 萩原 毅
- 東京オリンピックの思い出…137  
　　スター級 石井正行
- 東京オリンピックの思い出…139  
　　フライングダッチマン級 田上泰利
- 往事の記憶…142  
　　FD級クルー 故 松田健次郎
- 東京オリンピック報告書…144  
　　ヨット団長 故 小田千馬木



---

## 座談会・

---

- 江の島ヨットクラブの過去、現在、未来…147  
出席者 松本富士也 現顧問  
　　貝道和昭 現顧問  
　　浪川 宏 現会長  
　　広瀬興郎 現副会長  
　　青山 篤 現副会長  
　　平野喜美夫 現監事  
　　福島拳人 現監事  
　　青洲隆督 会員

---

## 特集・江の島ヨットクラブの航跡・

---

- 歴代会長・副会長任期一覧表…166  
年表…168
- 編集後記…175

---

表紙・本扉絵——柏村 熱  
目次・中扉写真——尾澤征昭  
(P.147を除く)

---

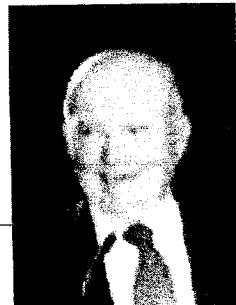
# 40周年に寄せて——祝辞



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## 江の島 1964の素晴らしい思い出

国際セーリング連盟会長 ポール・ヘンダーソン



私が1964年の東京オリンピックに、カナダのFD級代表で参加できる栄誉を持てたのはつい昨日のように思えます。

トロントの若者が日本に行けることは、日本でなにを経験できるか判らなかったので、全く信じ難い体験でした。

私達が江の島に到着した時は台風のさなかで、そのためレースは出来ずその代り日本人たちの素晴らしい歓迎と文化に接することができました。

ヨット競技の為の設備は、今まで見たことが無いようなベストなもので、各国から参加のSailorsは堪能しました。

私達が艇を降ろす時には、ボランティアの人たちが私達をまるで天皇のように扱ってくれ、そして艇に乗せてくれました。

いつものようにSailorsには、最高のHotelを準備してくれました。

他の競技に参加した人達は、東京にある軍のバラックのような所に泊っていましたが、私達は海沿いの富士山が見える5つ星ホテルでした。

オリンピックの開会式の日には台風が去り、素晴らしい青空でした。

20万のスタジアムを皆が“カナダ、カナダ、カナダ”と連呼するなか、行進したのは今でも憶えています。

素晴らしい経験でした！

レースはうまく運営され、1964年の夏の2~3週間のことでしたが、これは一生の思い出です。

江の島で会った多くのSailorsと受け入れてくれた人々は、以降40年も私の友人達です。

私は“江の島1964”を、いつまでも温かく記憶に留めていくでしょう。

ありがとう江の島。そして、日本の素晴らしい人たち！

## Fond memories of Enoshima 1964

*It seems like only yesterday that I had the honour of representing Canada in the FD Class at the 1964 Tokyo Olympic Games.*

*For a young person from Toronto to go to Japan was an incredible experience as I had no idea of what I would experience there.*

*We arrived in Enoshima in the middle of a very bad typhoon which meant we could not sail so we all experienced the wonderful hospitality and culture of the Japanese people.*

*The Yachting facility was the best we had ever seen and the sailors were very pampered.*

*When we launched the volunteers carried us like Emperors and put us in our boats.*

*As usual the sailors had the best accommodations. The other athletes were in an army barracks in Tokyo and we were all in a 5 Star Hotel right on the ocean with Mt. Fuji in the background.*

*On the day of the Opening Ceremonies the typhoon abated and it was a spectacular blue sky day. I will always remember marching into the 200,000 seat stadium with all the hosts chanting "Canada, Canada, Canada". What an experience!!*

*The races were well run and although it was only a few weeks in the summer of 1964 it has been a lifetime of memories. Many of the sailors and hosts that were met in Enoshima have remained my friends for now what is forty years.*

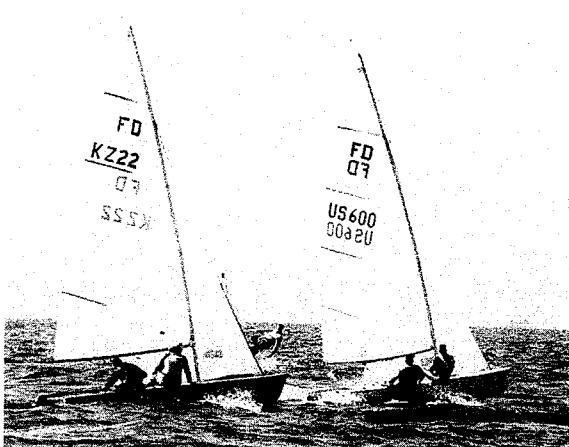
*I will always keep the memories of Enoshima 1964 warmly in my heart.*

*Thanks to Enoshima and the wonderful people of Japan.*

*respectfully,*

**Paul Henderson**

*President Int. Sailing Federation*



## 江の島、心の故郷——お祝辞

財団法人日本セーリング連盟会長 山崎達光



社団法人江の島ヨットクラブ設立40周年を心からお喜び申し上げます。

思えば、1964年、東京オリンピックのヨット競技会場として、江の島の一角に東洋一の規模を誇る江の島ヨットハーバー、湘南港が建設され、世界から参集したオリンピックセーラーの熱い戦いの場となったのであります。

爾来、数々の主要大会を開催し、多数の名選手を輩出したのも江の島であり、まさに、日本のセーリングスポーツ的一大拠点としての機能を果たしてきました。

時を同じくして、当時の神奈川県知事内山岩太郎氏を初代会長として誕生したのが江の島ヨットクラブであり、会員を中心にセーリング活動の活性化と普及活動に力を注いでいただけます。特に、デンマークのカイ・ウォルハート氏から寄贈された6隻のOPディンギーを基に江の島ジュニアヨットクラブが発足し、多くのジュニアセーラーが巣立ち、育ち、日本のセーリング界の中核を築いてきました。

また、東京オリンピックに5.5メーター級の選手として出場されたノルウェー皇太子が現在は国王となられ、江の島ヨットクラブとの親交を深められるなど、国際的にもますます発展しているのであります。

しかし、名門ヨットクラブの地位に安住せず、最近は初心者や障害者を対象にセーリング体験、親と子のヨット教室などを積極的に実施するなど社会的にも開かれたヨットクラブへの転進を示して存在感を高めています。

今後もさらに活動の幅を広げ、10年後の50周年にはアメリカズカップ挑戦計画なども具体化することを期待しております。

終わりに、江の島ヨットクラブが、オールドソルティーにとっては心の故郷であり、若いセーラーにとっては世界への入り口であり、古くて、新しい、常に進化するヨットクラブであって欲しいと願って私の祝辞といたします。

## 創立40周年によせて

藤沢市長 山本捷雄



社団法人江の島ヨットクラブが創立40周年を迎えられましたことを、心からお祝い申しあげます。

江の島ヨットクラブは、昭和39年（1964年）にわが国で初めて開催された東京オリンピックのときに、世界各国から参加したヨット選手を歓迎するクラブとして誕生いたしました。素晴らしい環境に恵まれた湘南の海は、日本におけるマリン・スポーツのメッカであります。会員の皆様は、今日に至るまで、ここで開催された多くのヨット競技を支えてこられました。その一方、セーリング体験、親と子のヨット教室など、さまざまな体験活動を幅広く実施しております。

湘南の海を、そしてヨット・セーリングを深く愛しておられる皆様が、日頃より積極的な事業運営に努めておられることに、深く敬意を表します。

江の島ジュニアヨットクラブは、昭和40年（1965年）、国際チームの監督経験をお持ちのデンマーク人・カイ・ウォルハート氏とのご縁で、所属されるローヤルデニッシュヨットクラブから、6隻のオプティミスト級ヨットの寄贈を受けられて、設立されたわけです。このうちには、マホガニー製のすべて木製の艇もあったと聞いております。ヨットを通じて高校生が小学生の面倒を見たりするなかで、団結力の強いクラブがつくられてきました。2002年には、韓国・釜山で開催されたアジア大会で、男子・女子でそれぞれ金・銀メダルに輝くという快挙を成し遂げました。

今年4月には、第3回となる「ノルウェーフレンドシップヨットレース」が盛大に開催されたところですが、このレースは、東京オリンピックに選手として参加されたノルウェー国王が、平成13年（2001年）に江の島ヨットハーバーへ再訪されたのを記念して始められたもので、江の島ヨットクラブの歴史を彩るイベントとして、またヨット競技を通じた国際親善として、これからも末永く続きますようご期待申しあげます。

終わりになりますが、日本を代表するヨットクラブのひとつとして、江の島ヨットクラブのますますのご発展を心より祈念いたします。

## 江の島ヨットクラブ40周年記念誌によせて

神奈川県セーリング連盟会長 石井照周



2004年、今年のオリンピックはその発祥の地アテネで開催され、日頃江の島のハーバーで顔を合わせている選手達が、ヨット競技の日本チームの主要メンバーとして選ばれました。そして1964年の東京オリンピックの懐かしい思いでとともに、江の島ヨットクラブ40周年の歴史がひときわ鮮明に輝いて居ります。

この40年の間、江の島ヨットクラブは日本のヨット界、神奈川県、相模湾、江の島のヨット活動の中核にあって、輝かしい歴史を刻まれ、セーリング愛好者を育て、多くの有名選手の輩出に貢献されて来られました。

江の島ヨットクラブは世界的にも有名なヨットクラブでありながら、常に開放的な雰囲気を漂わせ、ハーバーを利用する人々の中心的な役割に務められ、一方日本のヨット界の将来を見据えて、OPクラスの子供達の育成と、ディンギー、クルーザー部門の密接な連携とによりバランスのとれた発展を進めて来られて居ります。

神奈川県セーリング連盟の諸活動にも、日頃から多大なご支援とご協力を賜っており、1998年の第53回「神奈川ゆめ国体」のヨット競技が開催されました折には、ヨットクラブの設備をはじめ、メンバー各位の全面的なご協力を仰ぎ、参加した各県代表選手から記憶に残る素晴らしい大会であったとの評価を得ております。

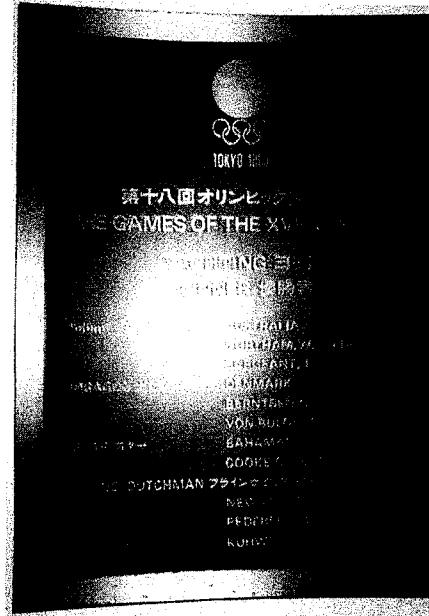
神奈川県セーリング連盟はその性格上、県内全般のセーリングスポーツの愛好者を対象として居りますが、その活動の中心拠点は必然的に江の島となり、各種大会、イベント、ハーバーの運営、施設の改善その他多くの点で、江の島ヨットクラブと力を合わせて進めていく場が広がって居ります。一方近年の社会環境、市民の意識の変革の流れから、ヨット界も学生、企業中心の時代から、各種クラブ中心への活動に移って来ております。

こうした中で、40周年を迎えたこの栄光ある江の島ヨットクラブが、日本のクラブの中心としてまた新たな第一歩を踏み出し、世界のヨット界との連係も視野に入れ、益々発展される事を心から祈念致して居ります。

江の島ヨットクラブに関係の有る事例として、クラブルームの前の廊下に飾られている東京オリンピックの各種目の優勝者の名前を刻んだ銅板があります。先の神奈川ゆめ国体の折に、本来はハーバーの整備と共に老朽化して来たハウスの建て替えが計画されて居りました。残念ながら予算の大額な削減により一部修理、補修に切り替わりましたが、その折に当時玄関脇の公衆電話の横にひっそりと錆と埃にまみれていたものを、神奈川県の湘南なぎさ事務所にお願いし、そのご尽力により他の東京オリンピックの写真などと共に整

備され装いも新たに掲示されました。

世界でも数少ない貴重なメモリアルとして江の島ヨットクラブの輝かしい歴史と共に永く保存されていくことを希望致しております。



東京オリンピック優勝者名銅板



ノルウェー国王を迎えて

# クラブの創立



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## 江の島決定の裏話

第五代会長 山本房生



昭和39年開催の東京オリンピック大会がIOCで正式決定されたのは昭和34年であった。その後ヨット会場は何処になるのかなかなか発表されず、関係者の間では憂慮されて時間が過ぎていった。

東京オリンピック組織委員会の田畠政治氏は本件は神奈川県側に最終決定をお願いすると腹は決めて居るようだった。

是を受けて神奈川県知事内山岩太郎氏は、永年の懸案たる2000屯級の船舶の碇泊可能な地方港湾を江の島東側に作り、同時にその港湾用の防波堤内にヨット港を造りオリンピックに提供する。又此の防波堤は鎌倉市腰越漁港一帯の砂浜が永年にわたる波浪の浸蝕を受けて居るのを防止するにも役立つと云う洵に多目的な立派な案であった。

「日本ヨット協会が決断しないから駄目なんだよ、理事長しっかりしろよ」とばかり田畠さんは私を責めた。

ヨット協会側の内部では、それ迄東京付近唯一の横浜ヨットハーバーが横浜市の新港計画の埋立地になる為の接収目的で、立ち退きを求められていた。元々此のハーバーは昭和15年の実現できなかった幻のオリンピックの為、横浜市が急いで作って呉れたものだから立ち退きに応じざるを得ない、然し現実は横浜市も種々考えてくれたが適地がない為に、二十数校の学生ヨット基地は宙に浮いて困っていた。

東京の学校のヨットは横浜でも遠くて、交通費、時間の負担に耐えない。江の島に移転絶対反対の意見も強かった。

ヨット協会内部でも横浜ヨットハーバー移転にオリンピックをからませて、東京湾内の適地を提供させたい虫のよい事を考える一部もあったようである。

海図を拡げて、東京湾の横浜から湾口迄の間に直径2海里のコースを3カ所作ることは本船コース、沿岸港の出入航路を避けて全く不可能な事は直ぐ判る筈だ。

横浜ヨットハーバー代替問題はヨット関係と横浜市との間の問題、オリンピック会場はオリンピック組織委員会と神奈川県との問題。

此の異種を混同して、江の島オリンピック会場の決定をヨット協会が引き延ばして居た事は全く申し訳ないので直ぐに決定した。

尚、蛇足乍ら横浜学生ヨット港の件は、約30年経て、金沢八景に横浜市が立派なハーバーを作ってくれて解決した。然し海面の狭い事は解決出来ず、練習用に使われ、レースなどには使われない。

江の島ハーバーは最初からオリンピック用に作られた為、5種目の参加全艇が单一の港から同時発着出来る規模で管理も完璧で、参加各国からも又IYRU（国際ヨット連盟）役員からも絶賛を受けていた。一時外人観光用バスが横浜一箱根のルートで立ち寄り、横浜ニューグランドホテルの昼食と共に評判良かった事が懐かしい。



ハーバー完成前



ハーバー完成後

## オリンピック東京大会組織委員会(OOC) ヨット実録

会員 青淵隆督



### はじめに

昭和36年9月に第17回岡山国体ヨット競技を地方の開催県で初めて優勝、国体閉会式が終わったその夜、小澤先生（小澤吉太郎日本ヨット協会副会長）から「君は来月から、神奈川県教育委員会（オリンピック準備室）転勤しなさい。そして東京オリンピック組織委員会（以下OOCと略）事務局に出向して貰いたい。組織委員会の田畠政治事務局長には話してある。細かいことは岩田君（岩田幸彰ヨット協会理事、当時OOC事務局企画室長）に相談するように。君を東京にと言うことは、三木さん（三木行治岡山県知事）の了解も頂いているので心配はいらんよ。もちろん受け入れ先からの内山さん（神奈川県知事）とも相談の上だ。と言うことで、ろくにヨットも分からぬ田舎者がこうして東京に出て来てオリンピックに携わる事になりました。以下ヨット競技にまつわる当時の出来事を資料と記憶に基づいて記してみたいと存じます。ご笑覧の程を。

### 1. ヨット競技場はどこに

- (1) 当初ミュンヘンIOC総会でのヨット競技会場に関する日本の回答は横浜であった。  
(2) 第3回組織委員会 (S34.11.30開催)

・内山岩太郎委員（神奈川県知事）より、神奈川県では決められない。オリンピック組織委員会（OOC）で決めていただきたいとの発言あり。

- (3) 第2回競技特別委員会 (S35.2.26開催、組織委員会への下部諮詢組織)
- 当時、横浜市は富岡（米軍基地）を希望、神奈川県、日本ヨット協会の大半は横浜開催を、一人小澤吉太郎と内山知事のみは江の島に東洋一のヨットハーバーをと考えていた。

小澤先生曰く。ヨット協会の中には、横浜でやれば銀メダルくらいは取れると言っている人が何人かいるらしいが、オリンピックはそんな甘いものじゃない。横浜でやつて銀でも銅でもとれればほんとに万々歳だが、とてもそうは行かない。どうせ勝てないなら、将来のヨット界の発展のためになるよう、次の日本を背負って立つヨットマン達の役に立つ施設を！。東洋一のヨットクラブを江の島に作ろうと内山さんと約束したのさ。横浜市の連中は富岡なら4億くらい掛ければすむから経費が少なくて、なんて言っているが、日本で初めてのオリンピックだぜ。何を言っておるのかといいたい。それにアメリカが、オリンピックの為に空軍の基地を返還するわけがないよ。

情けないね。

と言うことで、競技特別委員会で議論があり結局

イ. コースの取り方

ロ. コース整備

ハ. 環境及び交通

ニ. 施設の諸点

を勘案して競技特別委員会としては江の島を採択、OOC委員会に答申ということになった。なお、前後して施設特別委員会（小澤吉太郎委員出席）でも江の島を採択。

#### (4) 第8回組織委員会 (S35.6.10.開催)

ヨット競技場については答申通り江の島に決定。

OOCとしては江の島にかぎらず、すべての施設をS38年度末までに完成するよう、予算措置も含めて政府、関係省庁、東京都、神奈川、埼玉県に申し入れる事になった。特に重森委員（当時参議院議員）よりヨット競技場について、いわゆるお役所仕事というものは運びが悪いのでその辺この趣旨に沿って運輸省神奈川県に強く要請する事を条件にして賛成との動議があり、議長これを可決。

小澤先生曰く、青淵を急いで呼んだのは、こんな背景があって今後の大蔵省との予算折衝と37年度の予算獲得の為だ。ヨット関係で100億取ってこい。との無茶苦茶な命令であった。

## 2. オリンピック競技種目と会期の決定

### (1) IOCミュンヘン総会 (1959)

東京都は全種目22種目開催の用意があると回答したが、IOCでは15種目にしほれとの意向だったので、NOC、96カ国に15種目のアンケートを採った。

陸上が1位で2位にボクシング、射撃、水泳、と並び、ヨットは11番目ではずされる心配はなかった。

### (2) IOCアテネ総会 (1961.6.20)

紆余曲折の後、組織委員会から柔道とバレーボール（オリンピック初参加）を入れて18種目を提案したが、カヌーと近代5種が総会で追加されオリンピック史上初めての20種目（他に野球と剣道はデモストレーション公開競技として参加が決まり、結果ハンドボールと洋弓がはずされた）競技となった。

会期は1964.10.11（日）～25（日）の15日間

このとき岩田さんが田畠事務総長の特別秘書として総会に出席した。

## 3. 江の島ヨットハーバー（湘南港）建設工事着工

### (1) S36.5.11.五輪関係初の工事として、着工式が行われた。

内山知事が着工式で海底の岩礁を爆破するダイナマイトのスイッチを押された。

### (2) ヨットハーバー工事費

OOC.S36年度予算として

ヨットハーバー工事費	869,800,000円 を計上
続いてOOC.S37以降	1,575,000,000円 を計上
合計	2,444,800,000円
神奈川県予算として	2,100,926,000円
総計	4,545,726,000円

工事は神奈川県土木部がおこなった。

#### (3) ヨットクラブハウスの設計者決定の経緯

小澤先生から「クラブハウスの設計はローマオリンピックのヨット選手で東大の山田水域にやらせるように、久富さんには俺から御願いしてある。あとはお前の仕事だ。OOCの施設部にヨット協会推薦だと言って施設特別委員会できめてもらうように」またまたの難問。

というのは当時、S36年度に基本設計、S37年度実施設計と言う計画で進められていた国立屋内総合競技場の設計をめぐって、OOC、建設省、文部省で対策が練られていて（国立の競技場だから、建設省が基本設計から実施までやるべきであるが、人員の点からも困難ということで外部に設計委託してはどうかと言うことで議論がなされていた）やっと設計は外部へ全委託と言うことがきまつたばかりのときであった。

そして設計者を決める選考委員会のメンバーとして文部省杉江体育局長、久富国立競技場会長、東大、岸田日出刀教授（OOC施設特別委員長）学識経験者として中山克己、高山英華両東大教授、田畠OOC事務総長の6名が選ばれ、その選考結果は文部大臣の裁定事項として示されると言うものであった。

こうして国立競技場の設計は丹下健三東大助教授、坪井善勝東大教授（構造）、井上宇一早稲田大学教授（設備）に決まった直後であった。

小澤先生という人はそう言う流れをきちんとつかんで命令したのかと今さらその慧眼に驚くばかりであるが、多分、久富達夫会長（小澤先生が体協で師事していた文部省の実力OB）から国立競技場の事を聞いてよし、ヨットもと思いつかれての話ではなかったかと思う。一見無茶を言っているように見えても、ちゃんと手は打ってくれていたのだと、温情感謝に耐えない。

こうして、江の島ヨットクラブハウスの設計者決定については紆余曲折はあったが、東京工大谷口吉郎教授、及び山田水城建築設計事務所に委託された（山田水城建築設計事務所単独名義では特命委託はむつかしいとの岸田施設特別委員長の裁定で谷口教授の指導のもとにと言うことになった）。

S37.9.20に第1回打ち合わせ、OOC（ヨット特別委員会）、ヨット協会と打ち合わせを重ねS38.1基本設計、3月に実施設計を完了した。設計委託費は11,637,000円であった。

#### (4) 江の島ヨットクラブハウスの誕生

基本設計構想の段階から、ヨット協会とその周辺の学識経験者で、色々意見が出されたが、このクラブハウスはヨットを表現すると云うことで、「大きく風をはらんだ帆が船体のうえに、（3階屋根のデザイン）1階部分は船体であり2階3階は3角屋根の帆に囲まれたコックピット」この東洋一のクラブハウスに日本で初めての本格的なヨット

クラブを発足させ、そのクラブライフを通じて日本のヨットのメッカに、というのが、小澤先生と内山知事の夢であった。

#### (5) 工事金額

発注は指名競争入札でおこなわれ、

建築主体工事は清水建設（株） 180,655,000円

電気工事は（株）共栄社 14,250,000円

暖房工事を第一設備（株）に 10,880,000円

（冷房については当初計画にあったが小澤先生の冷房は不要の一言でとりやめになった）

### 4. 馬鹿者！すぐ岡山へ帰れ！

S36.11月のある朝、小澤先生から電話だという交換手からのtelに出てみると、いきなり「馬鹿者！」である。「何でしょう」「何でしょうも、へったくれもあるか！OOCに労組を結成するとは何事だ！前代未聞！」と、どえらい剣幕。「確かに職員組合を作ろうという話はありますが、ご説明に参りますので——」と何とかその場を納めて、その夜、新宿柏木の小沢邸に出向いた。説明の要点は次の3点

#### (1) OOC法人化とオリンピック特別措置法国会成立

S36.7.10、OOCは財団法人として認可され、それに伴って公務員がOOC職員として各親元から出向してきた場合、OOC在職期間については財団法人であっても、国家公務員とみなす。従って、年金（恩給）、退職金についても継続するというオリンピック特別措置法がスポーツ議員連盟（松永東会長）の提案で、超党派で成立。

#### (2) 東京都、ほか各県からの出向者受け入れそれに伴って、各県の国体実務経験者をOOC事務局に出向させることになった。

それまでは、大蔵省に対する予算要求にしても「これは1億かかる」ということで積算根拠も示さずに予算折衝するケースが多く、このことにより、事務処理が的確におこなえるようになった。

#### (3) OOC職員組合創設

ところが、出向者受け入れに当たり、大蔵省、文部省はじめ、各大学職員、東京都各部局、消防庁、大手銀行職員等、多種多様にわたったため、OOC総務部ではこの人事管理に対応仕切れず、待遇待遇についてはOOC各部局で横の連絡を保ちながら、効率のよい職場環境作りのためにOOC職員連絡会議のような協議機関をもうけてはどうか、という話になり、地方からOOC出向第1号の青淵（競技部）が書記を、出張、残業等で業務量の多い施設部から加藤隆主事（東大、岸田日出刀研究室）を座長に、ということで話が進み、名称はどうせ御用組合なんだからOOC職員組合でいいじゃないか、加藤委員長、青淵書記ということで吉田総務部長（警視庁出向）、田畠事務総長の承認もいただいたことであった。1晩かかって、やっと話は聞いてくれたものの、書記はだめだ、と言う。結局、施設部の小林一郎主事に書記をお願いして、打ち首寸前、やっとの事でご赦免。やれやれのことであった。なんでこんなことが小澤

先生の耳に入ったのか、どうも岩田企画室長（岩チンさん）あたりからの情報ではなかったかと思われる。

## 5. ヨット競技特別委員会設置の経緯

S36年が暮れて翌、S37.4月、先年港夫人を亡くされた小澤先生は藤子夫人と再婚された。柏木のお宅が急に賑やかになった金曜会（小澤先生を囲む勉強会）の席で、OOCにヨット特別委員会を作れと言う。OOCには競技特別委員会がありますが——と言うと、また馬鹿者。何のために君をOOCに出したんだ！ヨットはほかの競技と違うぞ。

クラブハウスの建設、競技海面の設定、選手村、運営役員の確保、海上自衛隊の協力、漁業組合との折衝、やることは山ほどある。競技特別委員会では、話が進まんと言っておるのだ。大会準備について、他の競技より先に決着をつけるように、ヨット特別委を発足させろと言っているんだよ。明日から取り組むように。また難問である。

### (1) 第31回組織委員会（S37.8.18）で内山委員怒る

OOC事務局、他の競技団体からの個別の特別委設置反対を押さえて、やっと、「ヨット競技運営特別委員会」の設置が上程され審議されたのは8月であった。まず競技運営では諮問機関とはいえないと言う意見があり、名称をヨット競技特別委員会とした。

ところが委員の委嘱について、内山委員の名前があるのを柳田秀一委員（衆議院議員）から指摘され、「特別委員会は諮問機関である、この委員を組織委員が兼任するのは賛成できない」との意見開陳があり、内山委員は私はヨット競技開催の当事者であると意見を述べられたが、他の委員は全員柳田案に賛成。やむなく保坂周助神奈川県オリンピック担当参事が内山委員の代わりに委嘱された。ヨット協会からは山県会長、小田、小沢両副会長が委員に委嘱された。他の競技団体には特別にヨットだけがなんだと云うやっかみの空気があったことは確かであったからそんなとばっちりが内山委員に及んだのかもしれない。

### (2) ヨット競技特別委員会幹事会

ヨット競技特別委員会の設置に伴いその下部組織として、各関係機関の実務に携わるもの代表者をもってヨット競技特別委員会幹事会が構成され、ここでヨット競技の諸準備の推進が図られ、原則的には隔週の木曜日を開催日として大会間近まで継続して諸般の準備が進められた。ここで、小澤先生を中心に、神奈川県オリンピック準備室、船田室長、ヨット協会和田理事長はじめ神奈川県ヨット連盟柳下理事長等々熱気に燃えた実務のエキスパートにより、競技運営組織、大磯選手村、海面設定、魚業補償、自衛隊支援、仮設施設、用具機材、大会実務に関する問題はすべてここで議論され、ヨット特別委員会を通じて、OOCに上程され可決されたのである。ここでも小澤先生の慧眼に驚くほかはない。

## 6. OOC神奈川分室の発足

### (1) 第44回組織委員会（S38.6.25.）で神奈川県にヨット競技、カヌー競技運営に関する

る連絡調整のため組織委員会の分室をおくことが承認された。

(2) これを受けて神奈川県では、オリンピック準備室を解消し、新たにオリンピック実行委員会事務局にオリンピック課を設けて、競技運営、聖火リレー、広報宣伝、観光、医療、選手村、交通警備の任に当たることとした。

(3) 江の島事務所競技運営関係者は保坂周助（県オリンピック事務局長）、船田幸一（県オリンピック課長）、宮原孝雄（課長補佐）、青淵以下11名、ほか藤沢市職員42名

(4) 大磯選手村関係

OOC船越主事以下、県、大磯町から30名であった。

## 7. 大磯ロングビーチ選手村（第28回組織委員会S37.5.11）

ヨットの選手を代々木ワシントンハイツ選手村から江の島へというのは無理と云うこと、検討した結果、江の島付近のホテルは収容人員も少なく、一括してヨット選手を宿泊させるのには足りないので、大磯ホテルを増築してここに選手村を設置することが第28回組織委員会で決定された。

それには経営者の西武鉄道との調整が必要で、これは内山委員に折衝がゆだねられ、結局、西武側が増築（鉄筋5F83室275人収容）し、OOCがそれを借り上げると言うことで話がまとまり、その結果S37.9着工、38.6竣工の予定で工事が進められることになった。内山知事がいらっしゃらなかつらどうなっていたであろうか。

## 8. 漁業補償と和田欣之介理事長に念願の子宝

### (1) ヨット競技参加艇数と競技海面

第18回オリンピックヨット競技は10／12. 13. 14. 15. 19. 20. 21. の7日間にわたり5. 5m級、ドラゴン級、フライング・ダッチマン級、スター級、およびフィン級の5クラスのレースが別図のように黄海面、E139° 30'40"N35° 15'50"を中心に直径2海里3700m (5.5m級15隻、ドラゴン級23隻) 赤海面E139° 26'50"N35° 16'25"を中心に同じく2海里 (スター級17隻、フライング・ダッチマン級21隻) 青海面E139° 29'15"N35° 15'05"を中心に1.3海里2400mの円周 (フィン級33隻) の3つの海面をそれぞれ8等分してブイを打ち、参加40カ国、109隻、328人の選手が参加して開幕された。

それぞれの海面は発煙筒、ブイの色で区別された。ブイは直径1.3m高さ2.4mの浮標に180kgアンカーと1tの沈錘をつけて海中に投入した。価格は1個30万円であった。（日本選手の各クラス選手選考過程と大会の各々の成績については小田千馬木オリンピックヨット選手団長、当時ヨット協会副会長のレポートに詳しいのでここでは省略。）

### (2) 漁業補償22,456,000円

ところで、いくらお国の為だと言っても、競技運営上、また衝突等による災害防止上、漁船および一般船の競技海面への立ち入りを規制することで、直接、間接に漁獲制限を受ける相模湾沿岸の16漁業組合との漁業補償について、数回にわたる交渉の結果、S38.9.19.日、競技海面の外周500m以内を制限範囲として、2カ月分の協力謝金を支払うことでやっと競技海面への立ち入りを規制の合意が成立した。

それに先立ち、第46回組織委員会（S38.9.12開催）でヨット競技海面の漁業補償はOOC予算外義務負担とすることで承認を受けた。

漁業補償金額は22,456,000円であった。補償額の算定は各漁組の9、10月の過去5年間の平均漁獲高（納税実績）を参考として算出された。

### (3) 競技海面の変更

当初、フィン級とフライング・ダッチマン級は葉山ヨットハーバーを、スター、ドラゴン、5.5m級は江の島ハーバーを使用する計画で準備を進めていたが、S38.10.12~15に行われたプレオリンピック、東京国際スポーツ大会のヨット競技にIYRU（国際ヨット連盟）から派遣されてきたイタリアのベッペ・クローチェ国際審判員の指導により、大磯選手村から交通に時間がかかりすぎること、江の島で全艇収容できるとの助言で、競技艇は全部江の島へ、葉山港は運営船舶の基地にということになった。江の島ヨットハーバーの広大な規模と完備された設備は、内外のヨット関係者の驚嘆と賛辞の的であり、同時に全種目のヨットが一つの基地で行われるのは東京大会がはじめてであった。

ただし、それと同時に、競技海面を全般的に0.3海里沖に出すようにとの指導もあり、海面の変更についてはヨット競技特別委員会を経て、第55回組織委員会（S39.4.15）で承認された。

### (4) ところが、その時、小澤先生が、漁業補償の追加をとれ、まあ、300万円もあればいいだろう、とおっしゃる。それには正直参った。漁組とは去年の9月18日に契約を交わし補償額についてもすでに支払い済み。

一議不再議、役所と云うところは一度議題に乗せて結論が出た事は二度と審議しないと言うルールになっていますのでと言って、やっと了承をもらったが、このまま、漁組に黙ってやるわけにはいかない。予算の出所はない。さてどうするか。みんなで色々案を出し合ったが、結局、和田理事長案、「酒でも持つてお国の為だ。目をつぶっておくれ」と言って頭を下げて頼んで回るしかないよ。それには山県会長にお願いして「天下の春」（山県家特製辰馬酒造の酒）を100本も頂戴して、（結果は天下の春は品が揃わず日本橋の酒屋から和田さんが自前で銘酒「誠心」230本を購入）協力をお願いするしかないよ。俺がやるよ。と言うことで、この件は和田欣之介理事長、小田千馬木副会長（オリンピック選手団長、浦賀ドック副社長）海幕、橋本1佐にお願いすることとなった。

こうして、春子夫人愛用のルノー（いくらオリンピックであっても春陽堂の会社の車を使うのは公私混同だと云うことで）に積める限りの酒を積み込んで、海幕、橋本車を先頭に、3台の車を連ねての、三崎から伊東までの16漁組参りが始まったのである。どんと10本～15本の酒を積んで、日本オリンピック選手団長、浦賀ドック副社長のお願い、日本ヨット協会理事長夫妻のご挨拶、海幕の高官が制服姿で挙手の礼、どの漁組も組合長以下喜んで協力を約束してくれたことは云うまでもない。まさに至誠天に通ずであった。

実はそればかりではなく、それまで子供に恵まれなかった和田夫妻にオリンポスの

神々がご褒美として授けてくださったものが子宝であった。時に和田欣之介45歳。現在、春陽堂社長、和田佐知子さんが、当のご本人である。

## 9. 競技役員は日本全国から呼べ。総勢500人だ

小澤先生から、今回を逃しては、日本でオリンピックを経験する機会は二度とこない。人生においてただ一回のことだ。全国からヨット関係者を呼べ。その数は500人。ヨットは500人の役員枠をとるように。役職等はなるべく細分化して、具体的な役員組織表を作れ。と言う命令。500人なんてとんでもない、第一ヨット協会にオリンピックの役員ができる人間がそんなにいるのか。なんて思いが走ったが、四の五の言つてはいられない。ヨット協会事務局のハム（田窪公子）さんに過去の国体役員の名簿、各大学OB会、学連、どれだけの人数が使えるのか、リストアップしてもらった。枠はとったわ、人数が集まらないではヨット協会が恥をかく。必死であった。

一方で、ヨット競技の運営の特殊性という点から、神奈川県連柳下理事長の助けを借りてOOC、神奈川県、海上、陸上両自衛隊、海上保安庁、を巻き込んで、ヨット競技実行委員会を構成することとし、ヨット協会役員との協力体制を作り上げる事を考えてすぐさま実行に移した。柳下理事長、神奈川県保坂事務局長、船田課長の助けなかりせばと、振り返って今も感謝に堪えない。

こうして、ヨット競技役員組織図と役員編成表ができあがった。

### (1) 別図のとおり、

審判	46
役員	174
補助役員	197
合計	417

これに外国人審判	12
賃金職員（アルバイト）	57
被服費対象職員	10
合計	496

オリンピック20競技中、実に陸上競技に次いで二番目の人数であった。

### (2) 競技役員等に対する支給物品

- ・各競技団体制服
- ・オリンピック徽章
- ・身分証明書、通行証、ネームプレイト
- ・感謝状、記念メダル
- ・ヨットについては別にウールのセーター

というものであったが、制服については、松屋社長の古屋徳兵衛さん（ヨット協会副会長）にお願いしたがご迷惑をかけた。各役員ごとに採寸と言うことであったから、員数があわず、また補助員との差し替え等もありこれが誠に混乱を極めた。

## 10. 仮設建物と競技備品について

### (1) 修理工場

先に述べた江の島クラブハウスはS39.7.21工期どおりに竣工されたが、できあがつてみると、セール、および艇やマストなどの修理の場所がない。さあ大騒ぎ。小澤先生はすぐ何とかしろ、と言う。結局プレハブで、天井の高い二棟の建物を修理工場として仮設でたてることになった。(これは大会終了後撤去の約束であったが、一棟については、修理工場は今後も必要と言うことで、岡本造船に引き続き使用させることとし、それが岡本造船の現在につながっている。またもう一棟については後に江の島ヨットクラブにジュニアセクションをおくことになり、ジュニアのための合宿所として残して貰うことになった。

### (2) 競技機材備品

またまた、小澤先生から、指示があり、競技備品については特殊なものばかりである。従って、日頃学生たちが無理を言って不義理をしている業者に発注してやって貰いたい。高い買い物をせよ、と言っているのではない。適正価格できちんと入札で決めればいい。ところで、君、賄賂は絶対にいかんぞ！酒は俺が飲ませてやる。三木知事から預かった君の将来を案じての親心だ。わかったか！とのお説教。おそれ承って、発注業務をこなしていったものである。

主なものをあげてみれば、

(日). フィン級ヨット54艇マスト等備品1式	大日本ガラス
(月). レース用浮標34個	日本光機
(火). 係留用浮標100個	アルミニューム商事
(水). 船舶標識旗200組	日本信号機
(木). 各クラス船台、ポンツーン、修理用具等	岡本造船
(金). モーターボート3隻	日東ボート
(土). 練習用フィン級、足船借り上げ	ヨット協会（学連）

まあ、こんなものであった。

### (3) ヨット信号用大砲

和田理事長から、ローマで使った信号用の大砲オリンピオニコを日本でも使ってはどうかという提案があり、小澤先生もそれはいい。ローマオリンピック監督の堀江喜三理事もあれはよかった。ということで決まり。ところが大蔵省の役人は、海上自衛隊がいるのになぜ、その上に信号用の大砲かと言う。アメリカズカップ以来のヨットレースのしきたり、これをスタート信号に使わねばならぬ規則になっている。礼砲用にも使用。とか何とか訳のわからぬ事を言って、予算を取ったはよいが、何しろ発注先がイタリア、ガンバーレーナ社（嘘のようなほんとの社名）である。

結局、イタリアに詳しい岩田理事に泣きついで何とか間に合わせた経緯が今は懐かしい。

## 11. 海上自衛隊と海上保安庁のヨット競技支援

S38.5.15.防衛庁および、海上自衛隊横須賀地方総監部に「オリンピック準備室」を作るについてはOOCからの要請は当然のことであったが、特にヨットについては、シイラ（竹下政彦理事——初代日本ヨット協会会長、海軍大将、竹下勇の長男当時新三菱重工勤務）を窓口として、前回のローマ大会にヨット協会視察員として派遣した橋本一佐の起用（当時舞鶴勤務だった）を防衛庁並びに、横須賀地方総監、石黒海将に強く要望、橋本一佐のヨット競技支援隊指揮官が実現した。こうして橋本指揮官のもとに、

### (1) 海上自衛隊支援兵力

- ・旗艦、護衛艦「きり」ほか艦船72隻、2,222名
- ・航空機2機、8名
- ・陸上要員、338名
- ・車両、10台
- ・通信機、120台
- ・音楽隊員、100名、総勢2,500名が編成され、その役割は、
  - (日). 海上における支援、コース設定、救難
  - (月). 本部船業務
  - (火). 海面警備
  - (水). 審判員の乗船、競技艇先導、オナーゲスト、各国チームマネジャーの乗船、報道、交通艇
  - (木). 浮標の設定、入れ替え撤去
  - (金). 陸上支援、各国艇の保管、表彰式の奏楽、国旗等の掲揚
  - (土). ヘリコプター2機、浮流物の監視、救難

ということであったが、若い隊員たちが、レース、海面の警戒、通信はもとより、膝まで浸かっての艇の上げ下ろし、スロープの清掃などそこには涙ぐましい光景がいくつも見られた。また、10月19日には皇太子ご夫妻（現天皇ご夫妻）がヨット競技ご観戦、ノルウェーのハラルド皇太子の帆走ぶりをご覧になるなど、各国皇族、名士貴族の観戦の多いヨット競技の運営が、各国の賞賛を浴び、世界一の機能を発揮、無事故で円滑に行われた陰には、この自衛隊の献身的な協力があった事を忘れてはならない。

### (2) 海上保安庁の支援

海上保安庁は第3管区海上保安本部を中心に、

- むろと、はたぐも（横浜）
- しきね（下田）
- うらなみ（勝浦）
- たまなみ（大阪）
- ちよなみ（尾道）
- ふゆつき（鳥羽）
- むつき（清水）

しののめ（名古屋）

やえぐも（小松島）

あさぐも（広島）

いわかぜ（銚子）

ゆうかぜ（東京）の13隻の巡視艇で、

(日) 国外から来日した選手、役員、観光客等の事故防止、海上における安全、治安の維持、ヨット競技に対する警備救難に当たり、競技の運営に協力することとした。

(月) 海上自衛隊との業務の協力分担は、一般船舶の競技海面進入による指導は海上保安庁に。競技中のヨットの救難は原則として、海上自衛隊に。そして、競技海面の陸側は保安庁が、沖側の警戒は自衛隊が、と言うことであった。

### (3) 支援観戦に基地

海上自衛隊72隻の基地を横須賀とすることは、往復7時間を要し、燃料費もかかりすぎる所以、江の島ヨットハーバー、葉山ヨットハーバー、腰越、三崎漁港、武山港に分散係留し、残りは錨泊とした。

海上保安庁支援艇は、三崎漁港に9隻、江の島、葉山に各1隻、2隻は錨泊した。

## 12. 聖火

1964.8.21オリンピアの遺跡ヘラの宮殿で採火された太陽の火、聖火を江の島ヨットハーバーの聖火台に点火（ガス代1日5万円であった）するに当たり、ハーバーから堤防の聖火台への足船について、当初は、海上自衛隊か、モーターボートでと考えていたところ、又もや小澤先生の「馬鹿者！」A級ディンギーがあるじゃないか、聖火ランナーをディンギーに乗せて、中央防波堤の聖火台まで、まっすぐ漕いで渡すんだ。真っ直ぐ漕ぐというのは、短い距離でも結構難しいぞ。担当係員はよく訓練するように。こうして1964.10.10.の夜、A級ディンギーを足船として聖火台に火は燃えあがったのである。聖火台の構造、点火皿、ブロンズ製径1.8m、脚、御影石製高さ2.7m。工事費とも4,250,000円であった。

## 13. オリンピックのエピソード2つ

### (1) フィン級東西ドイツ選手Wエントリー事件

フィン級で東西両ドイツからのエントリーを受けて、国際審判団は10/10午前10:00から江の島でレースを行いどちらか1艇に決めるという決定をしたが、東ドイツはそんな通告受けていないとして、江の島に来なかった。そのため、ピーター・スコット国際ヨット連盟会長（オリンピック競技審判委員長）が、東ドイツは予選を放棄したため、1国1艇の原則を守りドイツ代表はクーバイデ選手（西ドイツ）とすると発表。これに対して、東ドイツ側は、ブランデージ会長に提訴する、レースには出場すると抗議したが、もしレースに出てもレース妨害で失格と宣告され、一時東ドイツ選手団そう引き揚げとの声も聞かれたが、この問題は結局西ドイツ、クーバイデ選手（結果的にはフィン級優勝）の出場で決着した。

### (2) FD、スウェーデン艇がレース中オーストラリア艇選手を救助

10.14.FD級第3レース、曇、北の風18m～20m。この日は五種目105艇出場中、27艇が故障でリタイア、沈艇続出のレースで、スウェーデンのキエル兄弟が、レース中、「救助するのが海の男の友情」とロープを投げて落水したオーストラリア艇のクルーを救助、その後レースに復帰、12位でフィニッシュ。レース終了後に開かれたジュリー会議でも話題となり、再レースの案も出たが、再レースはしないことになった。新聞紙上、これぞ人間愛の金メダルと当時オリンピックの話題を呼んだ。

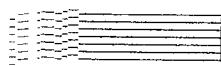
#### 14. おわりに

こうして、10／11～25の15日間（ヨットは10／12～21の7日間）そして閉会式を江の島ヨットハーバーで行った。10／22午前0時が閉会式の開会があった。東京オリンピックは幕を閉じた。サヨナラ！満月と光を競っていた聖火も閉会式には消え去った。

閉会式を彩るたいまつの輪、空いっぱいの花火。新宿御苑のサヨナラパーティ。

燃え尽きた私の青春がそこにあった。虚脱状態が続いた一ヶ月。晴天の霹靂、岡山県三木行治知事急逝す。享年61歳。これで、帰るところがなくなった。そうでなくとも三木知事の愛顧を笠に着て、勝手な言動をしてきた跳ね上がり者に対する視線は厳しい。古今東西藩閥の昔より、殿様が変われば、家来は総入れ替え。おかげに、続いて行われる知事選には自民党加藤武徳衆議院議員と秋山長造社会党参議院議員（実はこれが母方の親戚と來たものだ、社会党で勝てるわけがない）万事休す。

その時、時のヨット協会、山県勝見会長から、「君、うちの会社でよければ、来なさい。興亜火災海上と、山下新日本汽船どちらでもいいよ。課長くらいの待遇はできると思うよ」との話。有り難くて涙が出て、小澤先生のところへすっ飛んでいって、会長からこんなお話をいただきました。どちらの会社がいいでしょうか。小澤先生、しばらく黙って、静かに「山県会長は何歳になられる」67歳か68歳と存じ上げておりますけれど——「うん、分かっているのなら、この話お断りしなさい」えっ！何という意地悪な、と目をつり上げた私に、諄々と説いてくださったのは、「君は今31か32歳だ、山県会長が今後10～15年お元気で会長職をお勤めになっても年というものには勝てない。いずれご引退の時は来る。その時君は幾つになる。東大を出たわけでもない。その会社に仲間がいるわけでもない。会長がご引退されて勤まる訳がないじゃないか。男盛りを前にして又食い詰めさせるのは忍びないんだよ」と言うお話。シイラ（竹下政彦ヨット協会理事、三菱重工、機械部次長）に話してある。シイラも同じような事を言って、三菱へと言うから、だめだ！三菱の一番小さい子会社、それも出来たてのホヤホヤのような会社がいい。これが四谷の、古びた二階建てのビルの名もない、とてもシンリョウなどとは呼べない会社、新菱冷熱（当時年商20億足らず）に一兵卒での入社の経緯である。私が今日あるのは実に、小澤先生、竹下さんを始めヨットの皆さんとの暖かい友情あればこそと、改めてお礼を申し上げる事は言うまでもない事であるが、特にOOC事務局時代、ヨット競技に大変ご理解をいただき、さんざんご無理を聞いて頂いたいまは亡きOOC藤岡端競技部長（毎日新聞運動部長、相模ゴルフ俱楽部名誉書記）千葉久三課長、（順天堂大学教授、文部省）佐野雅之課長（体協、フェンシング協会専務理事）お三方に心からの感謝を申し上げ、謹んでご冥福

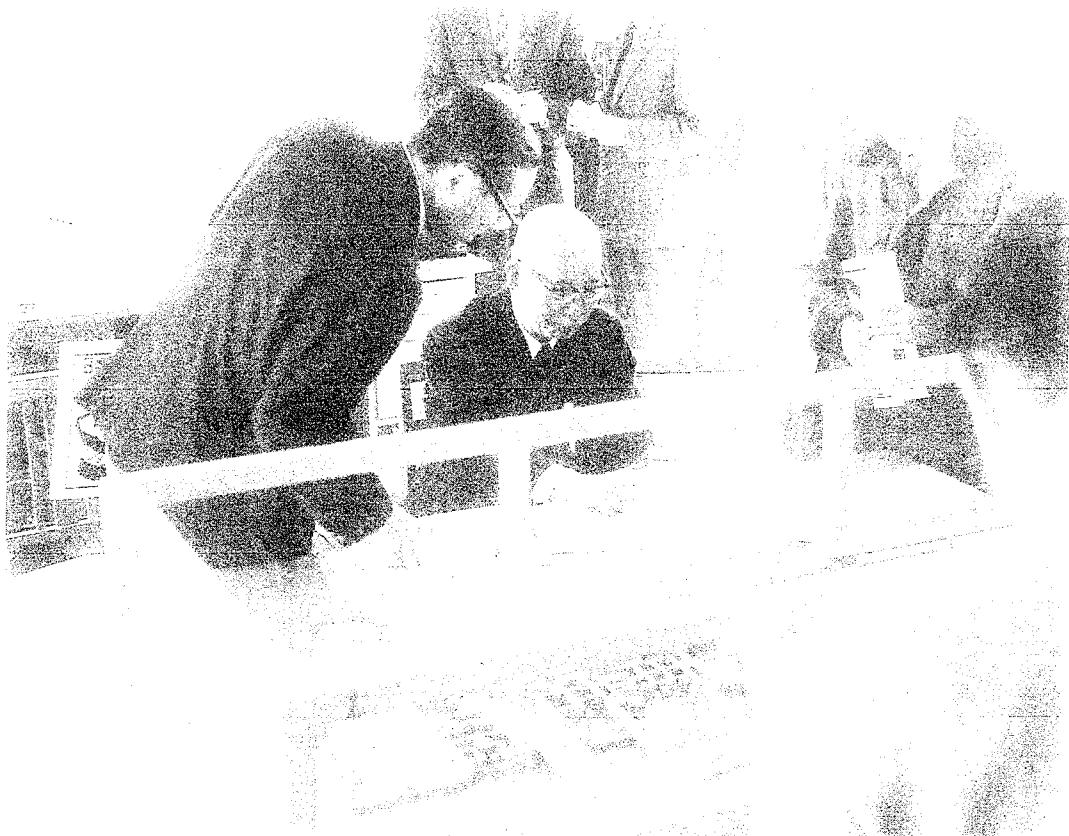


## クラブの創立



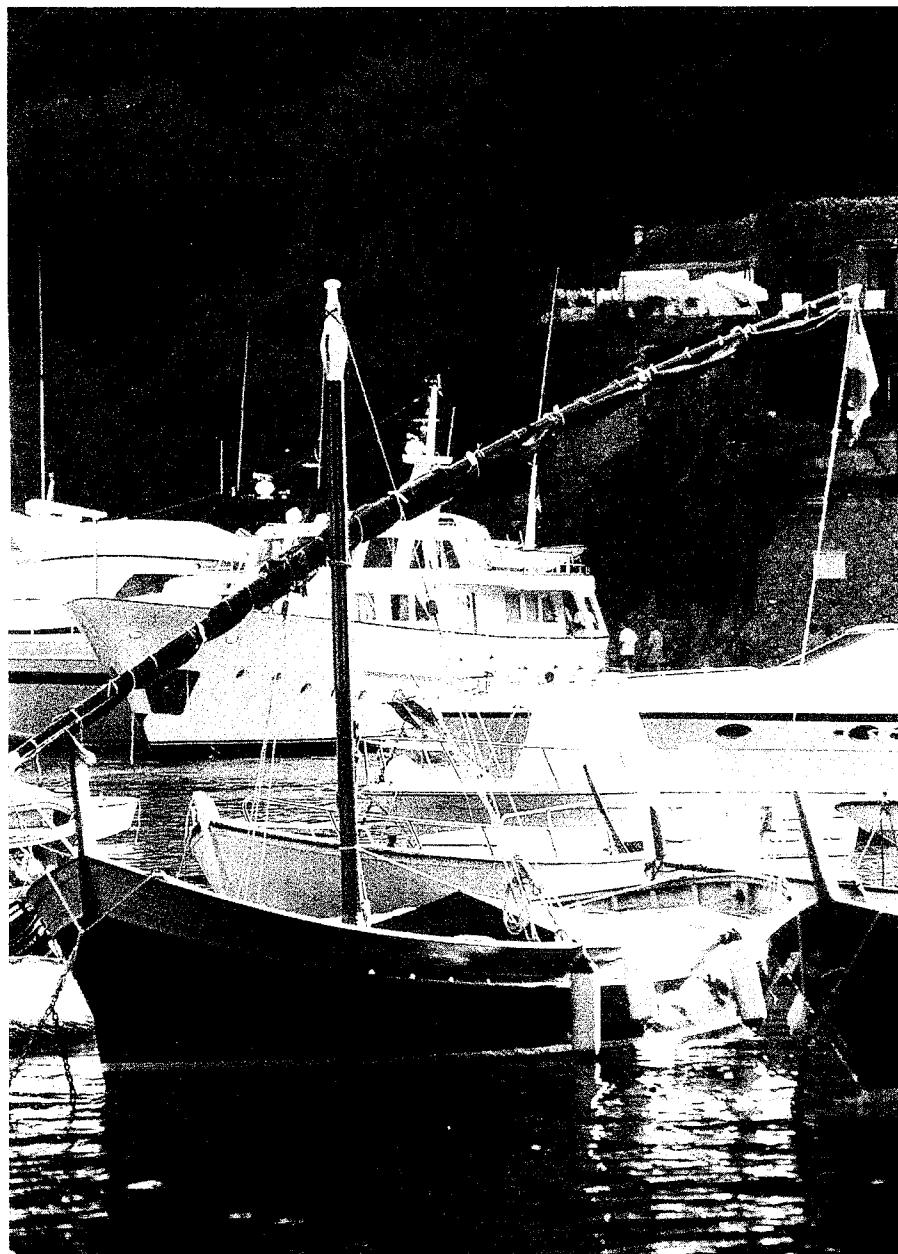
をお祈り申し上げたい。また、江の島ヨットクラブの設立、カイ・ウォルハートデンマークヨットスコードロン理事との出会い、ジュニアセクションの創設、藤村江の島ヨットクラブ事務局長の「貴様ら何者だ」事件、S47年ホテルニューグランドの江の島撤退等々については、また機会を見て書き残しておきたいと思う。

オリンピック40周年を迎えるに当たり、共に東京オリンピックに命を燃やし今は幽遠を異にされた諸先生方のご冥福を心からお祈りしてこの稿を終わります。 合掌



設計図を見る内山初代会長

# 江の島 ヨットクラブについて



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## 江の島ヨットクラブと私

元副会長 平田克己

私は幼い頃から夏を逗子で過ごし、和船を漕いだことから江の島にはよく遊びに来たし、長じて国内5メートルヨット“あさみどり”を入手、横浜セーリングクラブに入会、横浜でのレースに精をだしたもの三浦半島廻航レースもあり船を逗子に置いて江の島を訪れる機会も多かった。

1964年 東京オリンピックが終わり江の島ヨットクラブの創立と共に会員となり、“あさみどり”をクラブ常置したこともあったがやがて国際12呎ディンギー2年、スナイプ級3年目で全国優勝となってみると“あさみどり”から足が遠去かって、遂に舵社土肥社長の勧めるまま“あさみどり”は船の科学館に展示されることになって江の島との縁は切れた。ところがクラブの常務理事 小沢吉太郎氏からクラブの理事に加われといわれ故平田豊理事長死去の後を受け松浦光利氏が否応なしにこの難局に奮闘するようになってからは、弘済会との折衝や理事会の運営に私は松浦氏のバックアップに苦労することになった。

はっきりいってバブル崩壊の後、指導者の脱落に加え、入会を誘う魅力なしとすれば、クラブの運営に苦労するのは当然で故平田豊の後を受けた松浦氏の苦労は大変なものであったと思うが、私も非力で彼の力になれなかつたことを申し訳なく思う次第である。

理事増強を図るべく、石井正行、松本富士也の各氏を誘い、松本会長の実現を待って、会員権を次男邦彦に譲って一応クラブと縁を切つてみると既に90才になろうとする我が身を振りかえり、果たしてクラブのお役に立ったのかと忸怩たるものがある。しかし既にクラブ創立40周年を迎へ港湾も整備されクルーザーの外、ディンギーを擁する江の島ヨットクラブを誇りとして、更に発展されんことを祈っております。

因にIYRUはじめて世界各地のヨットクラブを訪れる度に会長に江の島ヨットクラブを誇りバージを交換した結果、世界各地のヨットクラブのバージをクラブに飾る事ができたのは、私の大きな喜びである事を伝えて筆を置く。

## 我がヨットライフ

会員 (Maupiti) 岩田禎夫

1964年10月、東京オリンピックが開催され、ヨット競技会場となった江の島ヨットハーバーをホームとする江の島ヨットクラブが設立されたときの、胸の高鳴りをどう説明したらよいだろう。江の島の対岸、腰越に生まれ、育った私は高校生のころからディンギーに乗るようになったが、波が碎ける砂浜から艇の出し入れ、台風がくれば重い艇を上の道路まで引き揚げるなどヨットを楽しむといつてもつきまとう苦労は大変だった。高校同級生、石原慎太郎のように葉山鎧摺ヨットハーバーを使える連中がうらやましくてならなかった。ハーバーができることになり、工事の進行具合を見るのが楽しみでヨットを乗り入れては、何回叱られたことだろう。オリンピック当時、スポーツ新聞記者だったが、大会が近づくにつれて、理由をつけてはハーバーに取材と称して足を運んだ。クラブの松本富士也・前EYC会長や、ドラゴンの棚町三郎、舟岡正、日色輝幸、5.5の吉田正雄、荻原毅など日本代表選手、ノルウェーのハロルド皇太子などの取材を重ねていくなかで、大会が終わってからのクラブの姿などがだんだんイメージとして描かれていった。そんなわけで、クラブへの特別な思い入れが私にはあったのだ。

外国のヨットクラブとはちがい、いろいろな制約はあったが、クラブライフを存分に楽しんだものだ。大御所“シイラ”こと竹下政彦の名艇「潮風」が油壺から江の島に移動してきて中心的な存在になった。さらに“ソンちゃん”的通称で親しまれた岡本豊がいた。いうまでもなく横浜の岡本造船の御曹司だが、飾りっけなく、サミー・デイビスJr.ばかりの笑顔がいつも魅力的だった。ソンちゃんは夢を抱いていた。いまは火山性有毒ガスで孤立状態になっている三宅島にみんなが楽しめるクラブハウスをつくろうとか、三重の鳥羽の島に安い土地が手に入るから、将来を見据えて土地を買っておこうと、持ちかけられ、土地視察ツアーに出かけたこともあった。クルーザーの中心地は油壺であり、島回りのレースは5月に行われる「花の大島レース」が葉山スタートだった以外はすべてのレースが小網代湾口スタート・エンド・フィニッシュだった。江の島のヨットは遠くから参加し、レースが終わるとすぐにUターンして江の島帰航となるので、油壺の連中とは、それほど密な接触があったわけではない。だがソンちゃん、シイラなど影響力の強い人たちを介して、気心通じるセーリング仲間の輪は確実にひろがっていった。これもソンちゃんから持ち込まれた話だが、1965年石原慎太郎、裕次郎兄弟の36フィート・スループ、コンテッサで、ロサンゼルス—ホノルル間のトランスペック・レースのクルーとして乗り込むことになった。レースをはさんで約一ヶ月、行動をともにしたが、それまでとはちがった、共通の意識をレースに参加した全員が持てるようになった。いまから思えば、「湘南マフィア」の出発点だったと思う。マフィアといつても血の縛があるわけがない。レースだけでな

く、もっと思い切り遊びの頻度と範囲をひろげようというおよそ非生産的な目的意識の集団であり、別に参加資格といった規定などなにもない。集団に入りこんでいるうちに、いつしか周囲がマフィアの一員として認めるようになるという性質のものだ。

いまでもクラブルームはあるが、以前は陸にあがったヨットメンが集まり、酒盃をかわし、ダイス・ゲームに夢中になって時を過ごしたものだ。そこで終わらずにソンちゃんの岡本造船内の部屋に移動して、さらに酒盛りとなって夜がふけるのもおかまいなし。

そのような雰囲気のなかで話が盛り上がり、慎太郎チームとサッカー試合をおこなったり、クリスマス・パーティーの余興にと、わざわざ東京で第一人者、エセル・中田さんからフラ・ダンスを教わり、パーティーで披露したこともある。そのグループのなかにはソンちゃんはいうまでもないが、山本房生（元小松製作所常務）の姿もあったのをいまでも思い出す。

忘れ得ぬ人に亀谷彰夫がいる。新橋で郷土料理「石狩」を開いていて、クラブメンバーはじめ、ヨットメンの東京におけるクラブルームだった。石狩の亀谷さんは別称「パーティーのカメヤ」でもあった。「パーティーをやりましょう。ヨットライフはパーティーからはじまる」が持論であり、商売柄、築地の市場で新鮮、格安な材料を仕入れてきてはパーティーで供してくれた。カメさんが中心になりハワイワイキキ・ヨットクラブからも参加したソーリング対抗レースも行ったし、その翌年はこちらからホノルルに行ってワイキキ沖でのレースもした。

ディンギー時代から数えて現在の40フィート・スループMaupiti（マウピティ）は七番目となるが、それぞれの艇でレース、遊びとも本当に楽しんできた。それも、周囲のすばらしい人たちの助けがあって、はじめてできうことだ。時代とともに生活スタイルの性質も変化していくだろうが、心の底に海を、そしてヨットを愛する気持ちがあれば、いかようにもヨットライフをエンジョイできる。

（文中敬称略）



Maupiti

## 東京オリンピックとヨットクラブの思い出

有限会社寿司政代表取締役 山口 旦

江の島ヨットクラブ創立40周年おめでとうございます。東京オリンピックのヨット競技場として作られた事もあり、まず思い出されるのはヨットクラブとの出会いより、オリンピックでの思い出が先に頭をよぎります。

当時は、木造であった橋もオリンピックで現在の物に架け替えられ、歩行者用の橋では料金所があり通行料を徴収していた時代がありました。

私も、商売柄江の島にはよく出入りしていました、江の島ヨットクラブにも当時より付き合いが始まりました。

その様な関係で、オリンピック東京大会組織委員会より江の島ヨットクラブ経由にて江の島ヨットハーバーへの通行証を頂いて、オリンピック開催期間中でも自由に入りが出来るようになりました。その時に現在江の島にて開催されているノルウェーカップの由来ともなりましたノルウェー皇太子殿下にも会うことが出来、興奮したのが思い出されます。

ヨットとの出会いは、オリンピックが開催される遙か前に岩田禎夫（EYC会員、マウピティオーナー）と出会い、腰越の海岸より下半身を波に洗われながらAクラスディンギーを出したのが始まりでした。

当時のヨットのセールは、素材も木綿で一度水にぬらすと砂をかぶせて乾かさなければ、次のセーリングができず、なにしろ沈をしようものならセールが水を吸って重くなりなかなか立ち直れず苦労しましたが、何しろヨットなどまだ珍しかった時代でしたので、沖から浜を眺めては優越感の様なものを感じたりしていました。もちろん俺たちのヨットだと言うことなのですが、若かったんですね。

その後、オリンピック開催に伴い江の島ヨットハーバーが建設され、岩田さんも24フィートでヨールリグのセーリングクルーザー「マウピティ」を手に入れ、オリンピック終了後に一番乗りで江の島ヨットクラブに入会し同時にヨットハーバーに船を係留することとなりました。

初代局長は藤村氏で、当時職員でありました井上明氏（現井上総本舗社長）、伊藤正富氏、仁藤氏（現シーボニア造船所工場長）らと知り合い、夜は一緒に酒場に繰り出してヨット談義に花を咲かせたものでした。

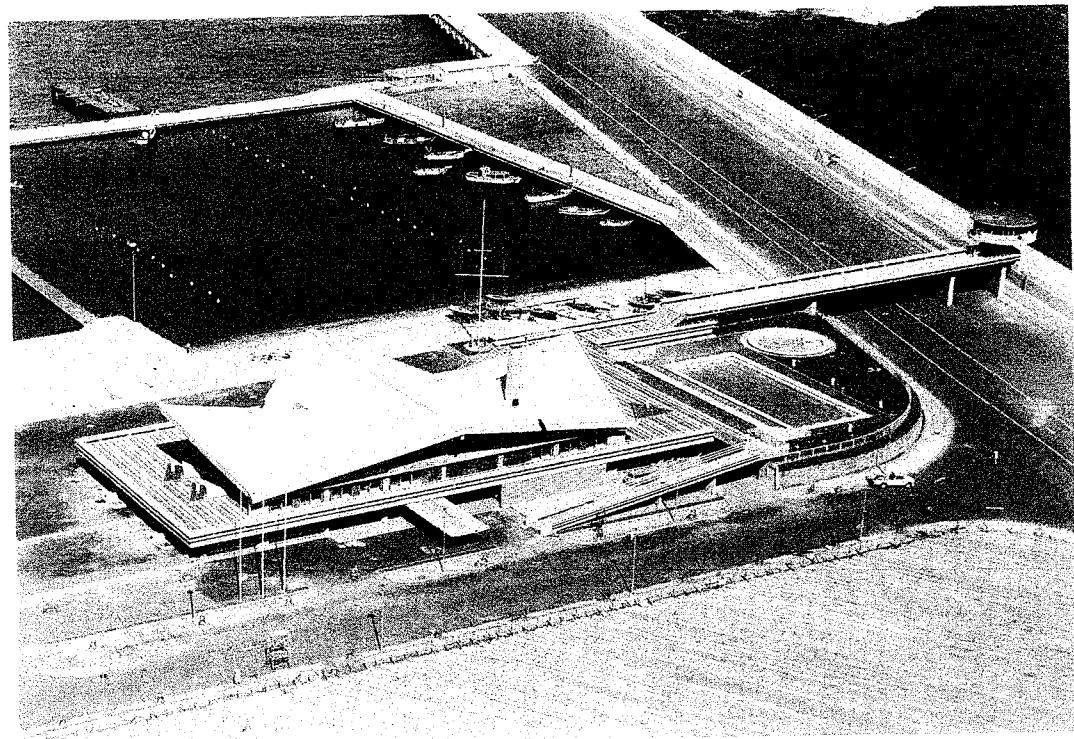
もちろんその後の局長、浅利氏や竹下氏など長い付き合いになり現代に至っています。

たまたま私の子供3人も、次々と江の島ジュニアクラブに入会して、小澤吉太郎氏や山本房生氏を筆頭に諸先輩方の指導を仰ぎ、ヨットとのかかわりがより一層濃くなっていき、またそのころに石原慎太郎氏（現東京都知事）とも知り合い、ついには湘南魔火矢

(湘南マフィア) 組など自分たちのグループを作り、外洋レースやクラブレースに参加、江の島ヨットクラブを基点にして益々活動が盛んになっていき現代に至っています。

都心よりの交通のアクセスもよく、また日本でも屈指の観光地である湘南江の島に、日本を代表するオリンピックホストクラブとして誕生した江の島ヨットクラブに、創設当時よりかかわりが出来、私の人生の中でも一番の思い出となっています。

今後も、益々ヨット人口が増えて、海に自然に親しむ人たちの憩いの場となり、より一層江の島ヨットクラブが発展して行く事を願っています。



## 江の島の海にオリンピックの旗がはためいた 40年前の思い出

海洋写真家 中嶋房徳

1961年（昭和36年）9月、ニューヨーク郊外ライのアメリカンヨットクラブ沖で、スナイプ級世界選手権が行われた。これに参加していた米国のヨット仲間からRoyと呼ばれた巴工業の山口良一さん率いる日本選手団の中に、若き日の松本富士也さんがいた。

ちなみにこの頃のヨット乗りは潮っ気のかたまりで豪快、それでいて孤独を内に秘めた人が多かった。歌手の佐良直美さんの叔父さんにあたる山口良一さんもそんな一人だった。マンハッタンの我が家に、突然、マンハッタンのホテルから電話てきて、「ロンドンに飲みに行こう」といったぐあいだ。なんともスケールの大きい飲みのお誘いである。当時、山口さんはガンにおかれ、かなり進行していたはずだったが、数日後、私と山口さんはロンドンのピカデリーの酒場にいた。

それから四十余年、久しぶりにあるパーティーで、山口さんの信頼するクルーの一人である松本富士也さんと再会した。2003年のことである。松本さんは、思い出深い江の島ヨットクラブの会長となっており、いっぽう私は、未だにアメリカをベースにした海洋写真家として活動しており、共に海にのめり込んだままの現役であった。

1950年代、私がアメリカに移住する前であるが、私は東京湾、相模湾で黎明期の日本の外洋ヨットシーンを撮影していた。スローシャッターしか切れない大型カメラしかない時代だったが、日本外洋帆走協会が誕生して間もない頃の大島レース、伊東レースなどの写真は、貴重な記録写真として私が保管していた。

パーティーで旧交を温めた私達であったが、当時のヨットマンたちはすでに高齢であり、天国に船出した方々も多く、我々もそろそろ出航準備をしなければならないと私は感じていた。そこで前述の貴重な写真を永久保存出来ないかを、松本さんに相談してみた。

そんな話の流れで、40年前の思い出をここに寄稿させていただくことになった。

40年前といえば1964年、東京オリンピックの年である。当時、私はすでにアメリカに移住していたが、当時の日本ヨット協会副会長であり、オリンピックレースのクラスチーフオフィサーであった小澤吉太郎さんと、ディレクターであった岩田幸彰さんから、オリンピックのヨットレースの撮影を頼むとの手紙をいただき、日本へ一時帰国した。

オリンピック会場となる江の島に行ってみると、立派なヨットハーバーが出来上がり、西側の防波堤には聖火台が造られていた。

オリンピックを期に、首都高速1号線（横羽線）も開通、東京～江の島間の車での往復は、格段に便利になっていた。カメラマンの撮影機材は重く、撮影フィルムの現像は東京の現像所で行わなければならなかつたので、私は車を借りることにした。

しかし私の日本での運転免許証は、有効期限が過ぎていた。さっそく更新手続きに行つ

たところ、「米穀通帳を持ってこい」と言わされた。アメリカの永住権を取っていた私に、そんなものがあるわけはない。さらに、当時の日本は国際免許の非加盟国で、運転免許は日本で取ったものだけが認められていた。

困りはてた私は、雑誌『舵』の創刊時からの編集長であり、現在の舵社の創立者となる土肥勝由さんに相談した。数日後、電話があり、当時の警視総監・原文兵衛さんの指示で、「今回は特別に無免許運転を許す。但し、オリンピック組織委員会の身分証明書は持参すること」とのお達し。今では考えられない超法規的措置である。そういう時代だった。

東京オリンピックのこの年、アメリカ・ロードアイランド州ニューポートでは、世界的なヨットレース「アメリカズカップ」が行われていた。12メータークラスで争われたこのレースは、アメリカ《コンステーション》と、イギリス《ソプリン》の間で熱戦が繰り広げられたが、ニューポート沖はそれを見るために集まった数千隻のヨット、ボートで真っ白に埋め尽くされた。

一方、江の島にヨットハーバーができたとはいえ、当時の日本は、海でヨットの帆影を見ることはめったになかった。それほどのヨット後進国であった。そんな国がヨット先進国の一級選手を迎える、レースを開催するのである。それは想像以上に大変なことだった。撮影を受け持った私の方もけっこう苦労した。海上自衛隊が提供してくれた取材艇は掃海艇（MSB）で、レース艇のそばには寄れなかった。そこで前出の小澤吉太郎さん、土肥勝由さんたちが心配してくれて、《どんがめ》の渡辺修治さんを通して東造船のモーターボートを私の専用艇として提供してくれたのだった。その時、米国から連れてきた撮影助手兼運転手のアメリカのH・ゴールドは、そのまま日本に居付き、京都で日本人の有名なフラメンコダンサーと結婚、TVの時代劇に出演するようになった。

世界的に商業化された現在のヨット界とは異なり、40数年前までのヨットの世界は塩気のかたまり、海が好きで好きで朝から晩までヨットの事、海の事ばかり考えていた人達のボランティアスピリットで総ての大レースが運営されていたと言っても過言ではない。

久しぶりに江の島ヨットハーバーを訪問し、松本さんにハーバーを案内された。40年前には想像も出来なかつたような発展、特にディンギーを中心とした江の島のようなヨットハーバーは世界でも数少ない。

アメリカズカップもよいが、先ずディンギーで風を見、波を見ながら相模の海のセーリングを楽しむ。それがセーリングボートの原点だと思う。

江の島ヨットクラブの更なる発展を祈る。

## 江の島は今は昔！ 長くて短い40年の思い出

前常務理事 平野喜美夫

工事中の湘南港江の島ヨットハーバーを訪れたのは昭和38年12月であった。結婚間もない家内と一緒にいた。藤沢市の分譲地「善行」の分譲地を入手し、新居を構えた頃である。また、油壺に共同所有の“シャーク10世”を建造した関係で住むのは海に近いところと決めていたからである。その後、現在は鎌倉市内に住んで、シーズンオフであれば車で10数分程度で江の島に着く所に住んでいる。東京オリンピック後に縁故募集でクラブの会員となった。ヨットクラブのパーティーは、ヨットハウス2階の横浜グランドホテルがテナントで入った直営食堂であった。

その頃家内が赤ん坊の長女を抱えて、時々ハーバーに来ていた。それから次女と長男も生まれ、その長男が江の島ジュニアヨットクラブの16期生として、お世話になった。

この長男には大学の学生時代に、小型船舶一級の免許を取らせ、今ではこの長男達と、江の島ヨットハーバー係留中のクルーザーと一緒に乗っている。次女は学卒でヤマハ東京本社に入社した。

ヨットのセーリングは昭和19年に始まる。高等商船学校（東京商船大学の前身）でカッタ帆走だった。

終戦後に名古屋大学ヨット部でA級ディンギー、スナイプに乗った。常滑で行われた国体のヨットレースにA級ディンギーで参加した。大学卒業後に会社員となり昭和35年に勤務していた鹿島建設の東京本社に転勤した。その本社で昭和35年に会社所有のシーホース197号艇と213号艇を建造、会社のヨット部を創設した。横浜市民ヨットハーバーの大学のヨット部に間借りしてセーリングを楽しんだ。昭和38年に“鎧摺”に移動した。

東京オリンピックのヨット競技終了後、昭和40年のヨットハーバーには殆どヨットは置いていなかった。この江の島ヨットハーバーに移転した。シーホース江の島フリートを結成し、そのメンバーとなった。

会社のヨット部員は60名余で、私がヨット部長であった。

油壺の特別泊地には前述のクルーザーシャーク10世号があり、江の島のシーホース197号、213号と共に利用、ディンギーとの忙しいセーリングライフを経験した。シーボニアが昭和43年に誕生した。私は会員ナンバー19でシーボニアの正会員となった。油壺からシーボニアにクルーザーを移動、その後に私は単独オーナーとして27ftのシャーク12世をこのシーボニアに置いた。同時に江の島ヨットハーバーにも係留バースを獲得した。そこで今日はシーボニアから江の島へセーリング、次の週には江の島からシーボニアに帰るということをしていた。現在、シーボニアは会員のみで、ヨットではなく、江の島一本になっている。

会社のヨット部は部長を後任のヨット部長に託した。会社のヨット部は現在シーホースからシードスポーツに変わっている。

クルーザーも30ftのシャーク15世から34ftのシーストークとなり、現在はいろいろな関係で、41ftのケッチ“みなも号”を現在は“TUMURA110号”と改名し、ハーバー中央のポンツーンに係留している。湘南港の中ではブルーウォーター派として、ジュニアヨットクラブの子供達を乗せたり自由にセーリングを楽しんでいる。

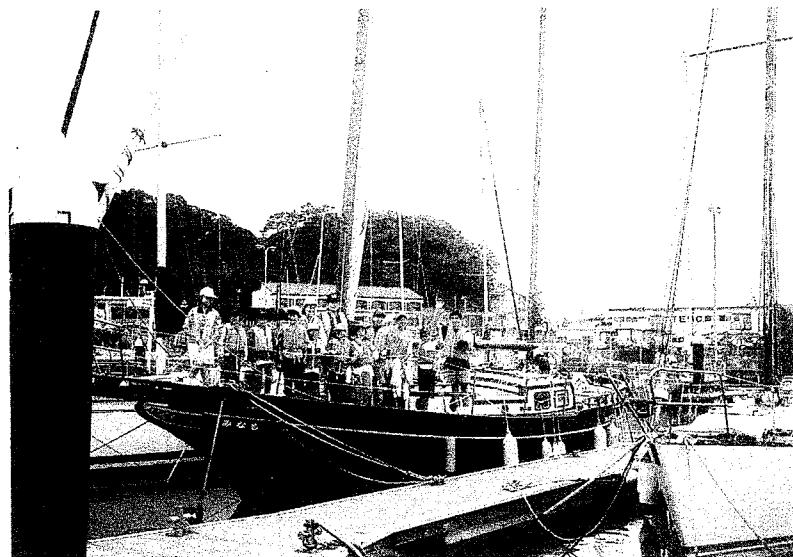
平成10年から3期6年間、クラブの常務理事を引き受けた。この間に平成12年3月に天皇、皇后の行幸啓があり、ノルウェー国王、王妃をご案内しての江の島訪問であった。

江の島を訪れる6ヶ月も前に宮内庁の侍従から最初に問い合わせ電話があり、東京オリンピックヨット競技の日程がいつからいつまでであったかということだった。天皇も国王もオリンピック当時、いずれも皇太子であられた。国王の来日と日本国内のご案内に江の島を選ばれた理由がうかがい知れる。

平成13年からはこれを記念してのノルウェーフрендシップレースが、毎年4月に開催されている。

平成12年12月クリスマスに湘南港所在のクルーザーをイルミネーションで飾り、湘南港イルミネーションフェスティバルを始めた。陸置を含めて、湘南港にある120余艇のクルーザーのうち、何艇が協力してくれるのか、判らないため、最初に30艇分のイルミネーションを神田の電機店に発注した。結局さらに20艇分の追加注文をすることになった。問題はクルーザーヤードの許容電気がどれほどあるかであった。幸い容量はあったが、湘南港の電気使用料が大幅にアップし(株)湘南なぎさパークにご迷惑をお掛けすることになった。いずれにしても無事、6年間を過ごすことができ感謝している。

ジュニアの子供達をのせた  
41ftのケッチ“みなも号”



## 我が心の江の島ヨットクラブ 江の島ヨットクラブ40周年によせて

副会長 青山 篤

1962年（昭和37年）夏、中学生であった私は、葉山の森戸海岸にほどちかい同級生のおじいちゃんの家に招かれて、生まれて初めての湘南の海辺での夢のような夏休みを心ゆくまで楽しんでいた。

真夏の炎天下の海岸、荒れた日のエアーマット波乗り、竹とチューブの鉛、森戸海岸の夜店、川辺にあったよしす張りの菊水亭のてんこ盛りの氷（母親が一緒であれば、絶対に食べさせてもらえたかったろう）、かぎ家旅館、等など想い出はつきないが、そんな或る日、元海軍出身のおじいちゃんに連れられて訪れた鎧摺港で、初めて間近にヨットというものを見た。それは、少年の私にとっては正に衝撃的な出来事で、われわれの目には巨大で、しかも絵本か写真集でしか見たことのない優雅なその姿に、訳もなく興奮し、自分も将来こんな立派なヨットを操れるような男になるんだと、勝手に決心したものであった。

（後にそれがドラゴン級であったと判明）これが私のヨットとの出会いであり、ヨット人生の始まりとなったのである。

その頃は、東京オリンピック開催への準備と、経済復興に世の中は大いに賑わいを見せ、活気に漲っていて、我々の世代にとっては、太陽族をはじめとした、憧れの人達の世界がすぐそこに見えていた時代である。

早速、察しのよいおじいちゃんの手引きで、森戸海岸の貸しヨットになじみの漁師の船頭さんに友人共々乗せてもらい、すっかりその魅力の虜となり、「ヨット百科」なる当時唯一の専門書を手に入れて、夏ごとに嬉々として海に出掛けることになった。この頃、遠く沖にみえる江の島では、オリンピックの為のヨットハーバーが建設中で、近代的ヨットハーバーとは、どんなものかと一日がかりで、自転車に乗って幾度か見に行つたものである。

完成間近になると、建物は白く、洗練された形で、広大な敷地には、芝生に白く塗られた高いフラッグポールがあって、別世界がひろがっていた。

その金網の向こうで、一体どのようなヨットマン達が世界中からやってきて、何をし、何を語り、いかに戦うのだろうかと空想を廻らし、今に自分達もその中に入れようになりたいものと、大いに憧れと夢を抱いて帰ったのである。

1964年（昭和39年）10月東京オリンピック開催。江の島へも当然、世界中から一流のヨットマン達が集い、中には欧州の王族の方々も複数参加されていると聞き及ぶにつけ、ヨットとはそう言うものかと、何の手立てもない我々としては、遠くから別世界の出来事として江の島を眺めるほかなかった。

その後、何かの折に大人たちに連れられて、昔クラブハウスの2階にあった、白いテー

ブルクロスと立派なパントリーが印象的であったレストランで、姿勢を正したボーイにサービスされて、少々緊張きみにビーフカレーを食べながら、水に浮かぶ大型のクルーザー や陸に置かれたディンギーやドラゴン、スターなどのレース用のヨットを特別な大人たちの持ち物として、食い入るように見つめていた事を思い出す。

月日は経ち、大学を卒業した頃、広尾のお宅お近くであった事から、その後も大変親しくご指導頂いた会員の黒川規矩雄氏にご縁を頂いて、めでたく江の島ヨットクラブの会員として入会させて頂ける事になり、505級の自艇を陸置する事となった。

とうとう憧れの地の住人になれたことにいたく満足し、大いに感激したことであった。

その頃には、時代の変遷もあってか、かつてのいかにもヨットクラブ然としたあの格調は相当に失われてしまって居たものの、2階のメンバーズオンリーのクラブルームでは、あい変らずヨット界の重鎮達が語らい、扉からは、厳然として、少々近寄り難い雰囲気が漂い出していた事を思い出す。

それから、幾星霜2000年（平成12年）11月、英國エジンバラでのISAF（国際セーリング連盟）の会議に出席した折、世界のヨット仲間としてハラルド・ノルウェー国王陛下とお話をさせて頂く機会があり、陛下ご自身が参加された東京オリンピックと江の島ヨットクラブの事をお話したところ、独身時代の思い出として大層懐かしがられたことが有った。その翌年、陛下が日本を公式訪問されたおり、天皇皇后両陛下と共に王妃を伴って江の島ヨットクラブを訪問される事になった時には、少々驚かされた。以来、クラブ役員各位の尽力によってノルウェーカップなる親善レースが江の島ヨットクラブ主催として定着した事は、クラブにとって誠に栄誉ある喜ばしい出来事である。

かつて、我々が何がしかの畏れと共に憧れを感じながら、接し、あるいは親しく語りかけて頂いた先輩諸氏の、その年齢に、自分自身が知らぬうちに達してしまっている事にふと気づき、一体自分はヨット乗りとしていかばかりのものなのか、世代の交代とともに無言の内に託された我がヨットクラブを、会員の一人として、立派な姿として将来につなげて行かなければならない立場にありながら、いささか希薄な自覚に自らうろたえたりするのである。

将来を担うであろう若きヨットマン達に、我々、今の大人のヨットマン達は、どう映っているのだろうか。どのような世界でも同じであろうが、趣味の世界では、とりわけ純粋に腕前、経験、知識、生き方、姿、道具など、あらゆるものがひとつの雰囲気となって何がしかの光を帯びていなければ、価値もなく、面白みも興味さえも薄れてしまうであろう事を思うとき、いかに自らを律し、鍛え、生かしてゆく事が出来るのか、などと思いを馳せながら、江の島への橋を、この週末も渡るのである。

江の島ヨットクラブは、少年時代に憧れ、奥深く終わりのないその魅力に魅せられた私の40余年のヨットマンとしての心の港なのである。

## 過去から未来へ～オリンピックにこだわる理由

会員 齊藤愛子

江の島でディンギーに乗るようになってから、早35年（以上かもしれませんが…）が過ぎました。江の島ヨットクラブの歴史よりも少し短いのが私のヨット歴ですが、東京オリンピックが終わった後、江の島ジュニアの3期生でヨットを始めたのがきっかけになります。

その頃の江の島ヨットハーバーは今とはレイアウトが全然ちがっていて、ハーバーの防波堤の中心に聖火台がありました。東京オリンピックで日本列島が盛り上がった後でしたが、正直なところ、私はオリンピックにヨットがあったのを全然知りませんでした。江の島ジュニアに入ったのも母が気に入って、なれば強引に入部させられたわけで、ヨットを操ることが楽しくなったのはもう少し後の話です。オリンピックのシンボルの聖火台も、私にとってはOPで上手に走れないと岸壁に流されてしまう時のランドマークでしかありませんでした。よく、小沢先生に怒鳴られながら一番最後に桟橋へたどりついて練習が終わったものです。

私はジュニアクラブ時代、ずっと小沢先生の話に矛盾を感じていました。先生からはヨットレースよりも子供達の面倒を良く見て、いいお母さんになりなさいという話をよくされました。それでない時は先生の話のあちこちに、江の島ジュニアを作ったのは、東京オリンピックのヨット競技で良い成績がとれなかったのは、欧米では子供の頃からヨットに親しみ、ヨットレースを自転車に乗るような軽い気持ちで遊びといっしょに覚えてくるからだとありました。先生は海のさまざまことを教えてくれましたが、レースでどう勝つかということになると、舵を読んだり、OBでレースに出てきた人の話を聞いたりしながらレースというものを理解していました。ジュニアクラブの活動日をさぼってレースに行っては、よく怒っていました。レースしたほうがいいのか、悪いのか。それが矛盾でした。

小沢先生が本当はオリンピックに出てメダルをとるような選手が日本からでてほしいと願ってジュニアクラブを始めたことがわかったのは、1980年のことでした。私は当時英国に留学していましたが、最後の夏休みにレーザーを車の屋根に積んで、自分で運転、小さなテントを張りながらレースを転戦していました。その最初のレースがデンマークのレンビゲであり、私はレーザー級女子の初代ヨーロッパチャンピオンになりました。そのレースの後に、江の島ジュニアを始めた時にOPを寄付してくださったカイ・ウォルハートさんの家を訪ねたのですが、もちろん、大喜びで迎えてくださいました。ウォルハートさんと小沢先生とは江の島ジュニアを作った時に、いつかこのクラブから海外レースでチャンピオンが生まれるといいと話していたそうですから、矛盾はここで終わりました。

その後はソウルとアトランタ五輪にヨットの代表選手として出していただきましたが、小沢先生はソウルの直前に、他界されてしまいました。ソウル五輪の時は直前のヨーロッパ選手権で3位に入ったり、自分達でもメダルが狙える場所に並んだと思っていましたから、本番の時に私が病気になって全てをふいにしてしまったのが悔やまれました。その悔しさが、あまりにも強かったので、私はその後もバルセロナ、アトランタ、シドニーとソウルを入れたら合計4回、オリンピックに挑戦してきました。アトランタでは自分の成績はとてもいえるものではありませんでしたが、重・木下組が銀メダルをとり、オリンピックは参加することに意義があるのではなく、参加することはメダルをとるための通過点でしかないのだということも感じました。最初はでることが目的かもしれません、一度出てしまうと、入賞ができないとだめで、入賞してしまうとメダル、メダルがとれた人は金メダル、金メダルの人は連勝か他のクラスでのメダル……という具合に向上心の塊みたいなセーラーが集まっている場所です。ある種の麻薬みたいなものでしょうか。厳しい勝負の世界ですが、その刺激がやみつきになってしまいます。

まもなくアテネ五輪が始まりますが、今回は若いチームのコーチをしながら4年間のキャンペーンをやってきました。自分のチームは最終選考会で負けてしまったので、アテネには行きませんが、選手の時とは異なり、さまざまなことを勉強してきた4年間でした。ヨットレースの基本は何だろうか——こればかりを考えていました。それは風であり、海であり、自分のヨットの性能や走らせる能力であったり。自分の経験からではなく、もっと基本に戻っていろいろなことを考えていました。若い選手との付き合い、ゲームセンターにも行きました。彼らがゲームで何を勝負しているのか、ゲーマーといわれる人達の様子も観察してみました。若い選手に自分の経験だけでアドバイスするようでは、もう進歩がありません。次の世代の良いところは何かを理解して、それを伸ばす方法を更に新しく考えていかなければなりません。彼らは何でそう考えるのだろうかって、冷静に観察していくことが最初は苦痛でしたが、段々、楽しくなりました。甘えていいだけなら、叱りますが、「そういう考え方もある」と納得したことも多いです。自分よりも20歳以上若い世代といっしょに過ごした時間は貴重なものでした。アテネにはEYCメンバーである関東自動車工業の中村・高木が49er、関・轟が470男子、松本真也がコーチで出ます。どうぞ、お忘れなく。

江の島は東京オリンピックを開催したハーバーです。いつか、ここにメダルが戻ってくることが私の夢です。自分では力が足りなかつたので、これから世代には、21世紀らしい方法でコーチしていきたいと思いますし、ヨットレースはこうしたらおもしろい、楽しいということをこれからも大勢の人々に広めていきたいと思います。

## 私と江の島ヨットハーバー

顧問 貝道和昭

私が江の島ヨットハーバーを初めて使用したのは、昭和39年（1964年）春ヨットハーバー完成前に、スター級の練習のために利用したのが最初です。当時はクレーンも完成していないため、手巻きのウインチでスロープを使用して艇を引き上げていました。

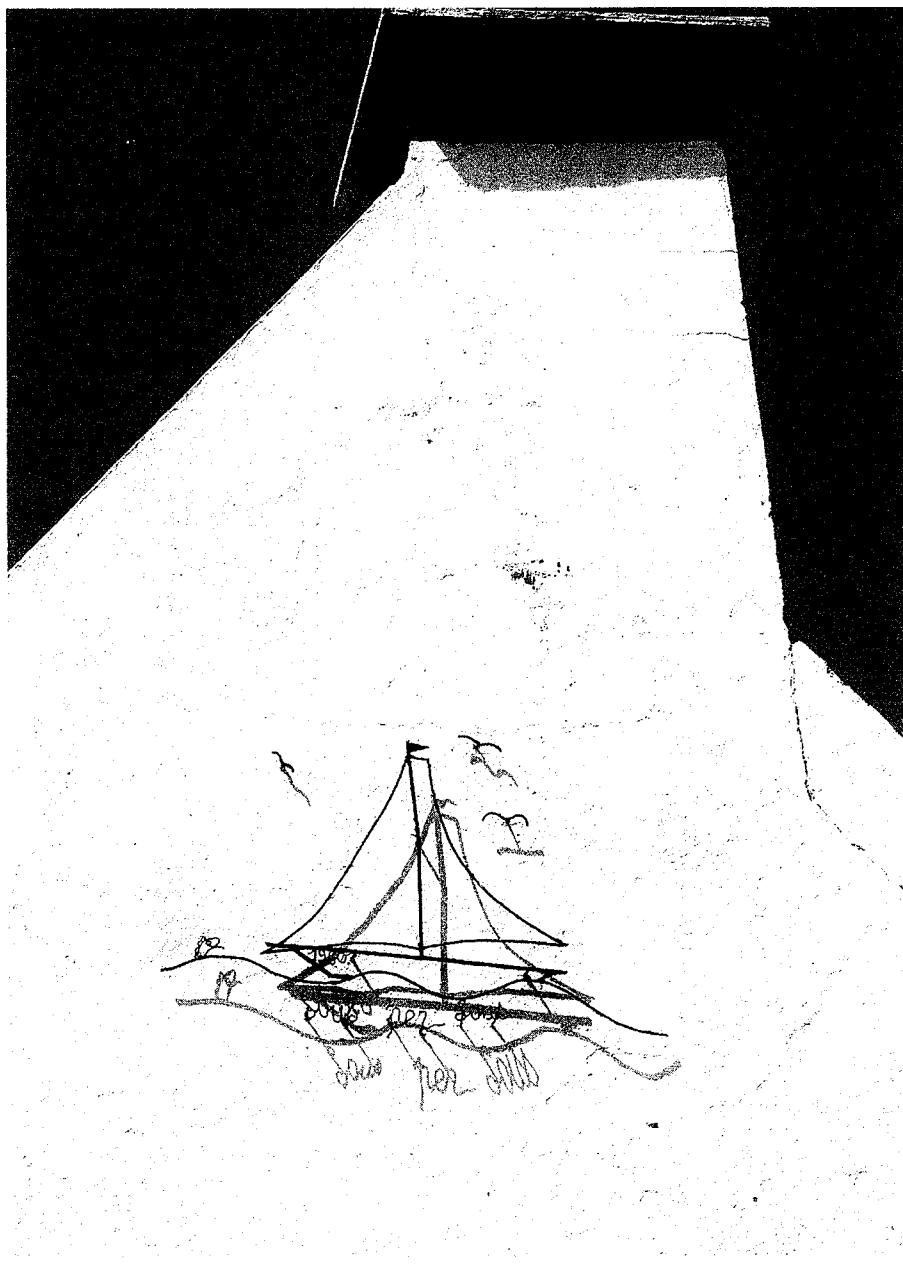
東京オリンピック以後は当時、神奈川県が県内オリンピック強化選手用に建造したフィン、FD、スター、ドラゴン級を江の島ヨットハーバーが置場になり、昭和40年以後は江の島に於いて練習をしたので、江の島には毎週通いました。

江の島ヨットクラブに入会したのは、昭和60年12月平田豊ヨットクラブ常務理事兼神奈川県ヨット連盟理事長が死去され、61年に私が神奈川県ヨット連盟理事長に就任、江の島ヨットクラブにも入会しました。昭和63年7月よりヨットクラブの理事になりました。平成16年5月まで約16年間理事を続けました。

江の島では昭和39年より約40年間通い、いろいろ思い出はあります。

1. 昭和59年の505級太平洋選手権大会、60年505世界選手権大会、2つのレースでレース委員長を務めたことや、平成2年ファイヤーボール世界選手権大会の打合せでイギリスまで行った事。
2. 平成元年度オリンピックウィークで470級が行方不明となり、翌日伊豆大島沖で発見されるまで、一晩眠れない夜もありました。
3. 平成10年の神奈川ゆめ国体が大成功に終わったこと、但し、平成6年江の島ヨットハーバーのクラブハウスの建て替えが国体前に行うことになり、5社指名で建物の設計コンペが行われ、私も審査員の1人となり、日本設計の和風のデザインのものが当選したが、神奈川県の財政が悪化して、建設延期にあり、非常に残念に思いました。何年後かに、クラブハウスが建て替えてほしいと願っています。
4. 1992年（平成4年）“第1回J.Y.A.ユースセーリングチャンピオンシップ1992”をJ.Y.A. 岩田直幸理事、清水昭理事の協力で開催出来たこと。

# 想い出の人々



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## 父(小澤吉太郎)の思い出

会員 山口紀子

“タンカ、タンカ、タンカ、タンカ…”まだ少し冷たい風の中、手をつないでスキップのやり方を教えながら田無の畑の間を小学校に送ってくれたやさしい父。いたずらが過ぎて、買い出し用のリュックに詰められて井戸につるされそうになった時の怖い父（弟が泣きながら謝ってくれて助かったのですが）。幼い頃のそんな思い出がます浮かんできます。

東京オリンピックの頃、私は母の病気と死、卒業試験、就職、父の再婚等が重なったために、父の仕事を手伝うこともなく、その後も30年ほどヨットから離れていましたので、本誌でご紹介するのにふさわしい記憶がありません。取りとめもないセンチメンタルな思い出話しかできませんがお許しください。



### 勉強会

「ばかやろう！」誰かをしかっている父の大声に眠気が吹っ飛びます。子供の頃から、そばで聞いていなさいと言われて出ていた毎週金曜日の勉強会です。柏木の家は父が自分で設計した、丸い船窓こそ無いものの帆を張れば走り出しそうな、大工さん泣かせの木造の家でした。椅子はお客様の分しかなく、シップの後尾楼のようなガラス戸に囲まれた食堂兼応接室の出窓が私の指定席でした。目の前で毎回交わされる話は、造船理論からセールプラン、ヨット指導の理念、ヨット部員の身の上相談、等々で、小さい頃の私にはさっぱりわからず、子供の寝る時間が来てお許しが出るまで、毎回くっつきそうになるまぶたと戦っていました。この勉強会は1950年頃から始まり、私が結婚して家を出た後も、1964年まで続いたようです。

子供の私に傍聴を命じたのはヨットについての教養をつけさせるためだったようです。門前の小僧くらいにはなると思ったのでしょうか。ですからヨットに関して父から直接に教えてもらったおぼえはほとんどありません。はじめてディンギーのティラーを持った時に、「フィール(Feel)をつかめ」と言われたことだけが頭にのこっています。

勉強会のことは、始めの頃を中央大学ヨット部50年史に多くの方々が思い出として綴っ

て下さっていますし、終わりの頃の話を青淵隆督さんがYouth Sailing（ジュニアヨット指導書）で書いてくださいますのでこのくらいにします。

### カボネ岩

「名島の突端に普段波に隠れている岩がある、そこまで泳いでもぐってみるとまるでギヤングの巣窟みたいだった。だからカボネ岩と名づけてよく遊んだものだ」と少年時代のことを懐かしそうに話してくれました。少年期に複雑な背景をもつ父は、葉山の堀内で過ごした夏を実母との貴重な思い出の時として生涯大事にしていました。ヨット遊びに夢中になっていつまでも戻ってこない父を、森戸の浜でその帰帆が見えるまで待ちつづけていたという、人伝てにきいた実母の姿がその後ヨットにのめり込んで行く原点になったのではないかとも思われます。

### 焼き入れビール

ある日、どこで作らせたのか、軸の先にハート型の鉄の塊がついた一種の焼き鎧を持てきました。冷えたビールにガスの火であぶって熱くした鎧を突っ込んですぐに取りだし飲むのです。ビールがなんともうまくなるはずでしたが、グラスの大きさのせいか、ビールが十分に冷えていなかったせいか、試飲者の方々の評判はいまいちでした。どこかのビヤホールで本格的に試してみると書いていましたが、その後、焼き入れビールがブレイクした話はききませんでした。

### モーターボートはゴースタンが利く

戦後、ヨットのことばかり考えていてちゃんとした会社勤めをしていなかったため、我が家は相当苦しく、ある時モーターボートの陸送ならぬ海送のアルバイトをしたことがあります。家族は臨時収入を期待して待っていましたが、帰ってくるなり、「モーターボートはゴースタンが利くのをうっかり忘れていた」と言いました。岩にぶつけて舟を壊したそうです。当然お金はいただけませんでした。ヨットの帆走ではとっさにゴースタンをかけることなどありませんものね。

### フェミニスト？

実母に対する思いの延長でしょうか、女性に対してとてもロマンチックな考えを持っていました。理想の女性が次々に現れたようです。高校受験の当日に好きな女性を見送りに行って試験を受けそこなったこともあったそうです。夢のようにかわいくて実務能力に優れた若き日のT夫人が結婚するときいて酔っ払ったあげく吉祥寺の櫻並木を片っ端から登った話も有名です。それと同時に当時の男性には珍しく女性だからと差別することはありませんでした。それぞれに魅力や能力のある女性達のことをよく話してくれました。また、「男女の差別なくできるスポーツは、ヨットと乗馬だけだぞ、がんばれ」とはげましたことがありました。残念ながら私は力不足で父の期待にこたえることはできませんでした。現在、国内や海外のレースで活躍する女性達を見たらきっと喜んだことでしょう。

う。重さんがオリンピックで銀メダルを取った時は真っ先に報告しました。470級は日本人が一番メダルを取りやすい種目だと話していました。

### 安全について

ヨットの遭難をどうしたら無くすことができるかは長い間の宿題だったようです。遭難や事故が生ずると苦惱しながらその原因を細かく調べていました。すべての条件がそろった時に遭難が起きるので、気象の知識から、日常の動作や心がけまで、条件の一つでも無くせるように心を碎いて指導していたようです。ある日、ヨットに使える無線の許可が取れたと本当にうれしそうに話していたのを忘れることはできません。

### 最後の船長

父から教わった大きなことの一つは死に方でした。診断で肝臓に複数の癌が見つかり、治療法も進んだ今ならどうかわかりませんが、当時の技術では手術を繰り返しても最後は病院のベッドでチューブにつながれて終わるケースだと判断した時、自宅で生活しながら自然に死ぬことを選択しました。本人は良くても、藤子夫人にとっては大変な負担だったことと思います。しかしご存知の頑固者です、自分でもなまじの医者より知識があると自負しておりましたので、周りのものがいろいろな治療法を勧めても、「今、沈もうとしている船の船長は自分だからしなければならないことは自分できめる」と耳を貸しませんでした。近くの開業医の先生に時々様子を見に来ていただくだけで、普通の生活を続け、弱ってきても家の中を歩いたり、体操をしたりして体力を保ち、いよいよ食べられなくなつてもできるだけ食べる努力をし、自然に生きられるだけ生きて亡くなりました。あらかじめ献体の手続きも済ませていました。枕元には自分の赤ん坊の時の写真がありました。なすべきことを終えた船長はお母さんの待つ海に旅立っていました。

“ドンとドンとドンと波乗り越えて  
一挺、二挺、三挺、八挺櫓で飛ばしゃ… “  
ご機嫌な時に出た十八番が聞こえています。



## スチュアート・モンローさん(Stuart L. Monro)

監事 福島拳人

モンローさんは、江の島ヨットクラブは勿論のこと、彼を知るヨット乗りに大きな影響を与えた。今でも陸置艇の間からモンローさんが現れて来るような気がする。

東京オリンピックが終わった1965年（昭和40年）の夏ごろ頭が半ば禿げ上がり、鼻筋が何かに衝突して曲がってしまった大男の外国人が江の島ヨットハーバーにやってきた。

彼はアメリカ人だというが、山高帽のようなものを頭に載せボロボロの半ズボンにバンドの代わりにヨット用のシートを腰に巻き付け、自転車に乗ってやってきた。始めは当時流行のヒッピーかと思ったが実に秀れたヨット乗りで、私の陸置の隣の川島正通さんのスタイルに通いつめるようになった。

モンローさんは、片言の日本語と英語のごちゃまぜでヨットのチューニング技術や、レースの方法を教えてくれた。彼の技術がもの凄さを示したのは、ドラゴン（ロータス号）を岡本造船で作った事と、クラブ使用艇にライトニング・クラスを二隻を使ったことであった。

モンローさんは当時の一流技術を日本に入れる為アメリカのローウェル・ノース氏から情報を採っていた。横浜の岡本造船所の床に凸凹があったので、キールの据え付けには土木用の測定器を使用、また外板やフレームの乾燥度測定に計器を持ち込んだ。これら最新式建造方法は10cm以上の厚さの契約書を造船所と取り交わしていた。社長の岡本豊さんは、英語はうまかったが、アメリカ流の契約社会には不慣れだったのでつい印を押してしまったよう。

「コレ、ナオサナイト・ケイヤクカイジョヨ」とのモンローさんの声に悩まされ続けたといわれている。

1987年1月3日がモンローさんの命日となった、藤沢の鵠沼ルーテル教会で告別式が営まれたが、これには大勢のヨット乗りが集まった。驚いたことに当時経団連副会長で東芝会長の佐波正一氏も参加していた。モンローさんはヒッピーではなく東芝の系列会社の役員であった。友人を代表して石原慎太郎さんが挨拶をした。「モンローさんは海の詩人であり、哲学者だ。ヨット界にとってかけがえのない人を亡くして本当に残念です。」と弔辞を結んだ。私はよく彼とは“寿司政”や“井上食堂”で酒を呑んだ。酒が回ると、彼は私に「日本人ダメネ、ビジネス100%、遊び0ヨ、コレイケナイ」「ビジネス100%、遊び100%、ヒフティー、ヒフティーヨ、コレヨイ」「ビジネス0、遊び100%、コレイケナイ、ドコカノ国インボーヨ」、それアメリカだろうと言うと大笑いしたのだ。これは当時日本で流行した「余暇論」とは全く違うのだ。葉山で開かれたテーザー・ワールドでイギリスの選手が私にいっていた「イギリスの家庭では、ビジネスの外に、ヨットやテニスなど

を教養として身に付けるのだ」と余暇論は不況なり金が無くなるとヨットをやめることになる。モンローさんが陸置の間から現れ「日本人ダメ、不況ニナルトヨットヤメル」と大声で怒るのではないか。



帆走中のモンロー氏



石原慎太郎氏と一緒に

## モンローさんのこと

会員 川島正通

東京オリンピックが終わって1年後の1965年の夏、江の島ヨットハーバーはまだ陸置きディンギーで半分程が埋まっている頃であった。ある日曜日の朝、いつものように会社ヨット部所有のスナイプに乗りにゆくと、私の船の脇に立ってジロジロと船をながめている、見かけない欧米人がいた。私が帆装を始め、まず重い木のマスト（当時は日本ではまだマストは全部木製であった）を立てようすると一緒になって支えてくれ、手伝わせてくれないかと言うのでお願いしますと言うと、この船は江の島の中で一番良いレース艇だなどと言いながら、全ての帆装を手伝ってくれた。

そして、いざ船を海面におろすとなると、彼は自ら先にたって腰が水に浸かるまでスロープを下りていって船を浮かせてくれた。私はクルーが来るのを待っていたので、彼に感謝の意を表し、桟橋に船をつないだ。ところがクルーが待てど暮らせど姿を見せないので、しごれを切らし、お礼の気持ちもあって、その外国人に良かったら一緒に乗らないかと誘ったところ、彼は両手をこすり合わせながら、How nice! などと言いながら乗ってきた。その日は自己紹介などをしながら1日セーリングを楽しんで別れた。その次の日曜日、また江の島に行くと、なんとその外国人が私の船のオーニングを取り外し、私の来るのを待っているではないか。私はビックリしたが、これがモンローさんと知り合った馴れ初めである。

その後、モンローさんは江の島に毎週姿を現すようになり、当時発足して間もない江の島ヨットクラブの会長であった小沢吉太郎氏とも親交を深め、クラブの名誉会員としてクラブメンバーとなつた。クラブの所有艇としてライトニング級を4艇建造導入したのもモンローさんの紹介、アドバイスによものであった。

当時、オリンピック種目であったドラゴン級が巴工業ヨット部を中心として毎週のように10隻程度集まって葉山沖でレースをやっており、メキシコオリンピックを目指していた。それを見ていたモンローさんも、いつまでもスナイプやライトニングでは飽き足らなくなつたようで、とうとう自分のドラゴンを作ることを決意した。そのころのドラゴンは殆どがデンマークのボーラッセン社製のものであり、日本製の船は全く太刀打ちできない状況であった。そのなかでモンローさんは岡本造船の岡本豊社長と掛け合い、岡本造船でドラゴンを建造することとなった。その後のモンローさんの努力は大変なものであった。

先ずドラゴンのクラスルールの研究、知り合いであり東京オリンピックでドラゴンで銅メダルを取ったローウェル・ノース氏（ノース・セールの創始者で、ノース氏独自の仕様のドラゴンに乗っていた）にアドバイスを受け、船形、マスト位置の決定、クラスルールの最低比重となる外板の材料の考案など、私にとって大変勉強になることが多かった。

1967年2月、真冬の寒いさなかに、捻挫した足を引きずりながら、江の島の岡本造船の床にペニヤ板を並べて、その上に線図を書いていた姿が今もまぶたに浮かぶ。

このドラゴンを建造中にモンローさんから、私にセールメーカーをやらないか、お前がやれば絶対成功するから、という話があった。普通のサラリーマンであった私には驚くような話であったが、結局家内の了解もとれたのでセールメーカーの修行にオーストラリアに渡った。帰国の前にドラゴンのセール一式を自分で作りモンローさんへの土産として持ち帰った。そして帰国後、まだ仕事もはじめないままにモンローさんのドラゴンを借りてオリンピック選手選考会に参加した。日本で作ったドラゴンに、自分で作ったセール、そして始めて乗ったドラゴンでかなりの成績を収めたのを覚えている。

その後モンローさんはドラゴンを快く私に貸してくれ、オーストラリアでの世界選手権、ヨーロッパでのゴールドカップ、キールでのプレ・オリンピック大会に参加することが出来た。この頃は全てが自費で経済的なサポートはゼロであって、大変厳しい状態であったが、このお蔭で私のセーリングに対する目が開けたものと、モンローさんには深く感謝している。今日本では普通に行われている、スタート、コース取りなどのセーリングテクニックはその多くがモンローさんによって教えられたものであり、その意味でも日本ヨット界に彼のもたらした恩恵は大きい。日本中にいる多くのセーラーは彼の孫弟子、孫孫弟子とでも言えようか。

ドラゴン級がオリンピック種目から外れてから、日本ではドラゴン級はすっかりさびれてしまい、レースも行われなくなってしまったので、モンローさんは愛艇を売却し、私と2人オーナーでクルーザーに転向した。

この間彼は日本人の奥さん、キヨさんと結婚し、双子の男子を授かった。

また、私は彼の紹介により、ノース・セールとフランチャイズ契約をし、より良いセールをつくるために再出発をした。昔は海外遠征をする選手は100%外国製のセールを買ったものであるが、今日ではディンギーから、クルーザーまで、余程特殊なクラスではない限り、日本で作ったセールが広く使われるようになっている。セールメーカーの技術向上にもモンロー氏の貢献は大きなものがあったと言えよう。

その後、クルーザーを何回か買い替え、レースにクルーイングにと2人で時には喧嘩しながらもセーリングを楽しんでいた。

しかし、1987年1月2日、モンローさん宅で、ノース・セール本社と複雑な交渉を電話でして貰っている最中に、彼は突然倒れ、そのまま帰らぬ人となってしまった。脳卒中であった。

享年66歳、今日の平均で言えば、まだまだ若い年で彼を失ったのは誠に残念なことであった。

今モンローさんはボストン郊外、マーブルヘッドの小さな教会の墓地に静かに眠っている。

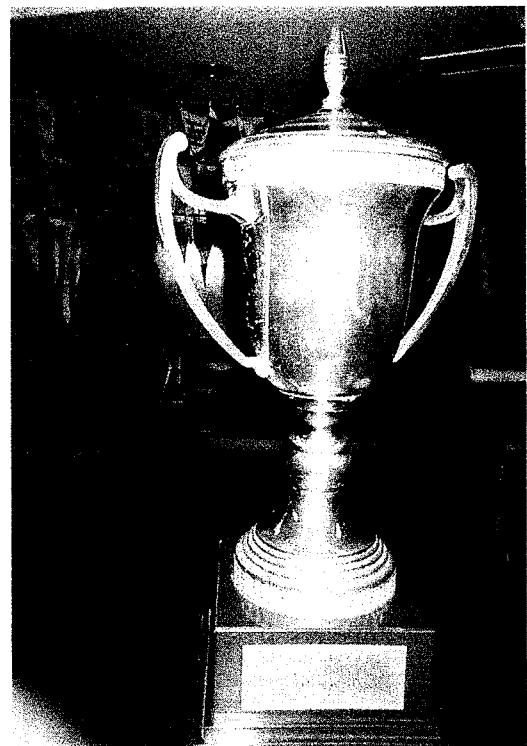
St. Michael's Episcopal Church  
26 Pleasant Street, Marblehead, MA. 01945, USA

Tel 617-631-0657 「変更の可能性あり」

末筆ながら、現在クラブルームに置かれているモンローカップは、彼への感謝と思い出のために、私が寄贈したものである。末長く有効に活用してくださるようお願いいたします。



EYC創立20周年記念パーティーにて



モンローカップ

## シイラ、ターチ親子

占部雄三

この度江の島ヨットクラブが40周年を迎えるとのことで、感無量というか思い出が尽きないものがあります。江の島のハーバーが出来る半年前から江の島に住みつき東京オリンピックが終った後もヨット人生の大半は江の島にあり、あまりにも多くの思い出が頭のなかをよぎりますが、いちばんの鮮明な思い出はシイラのことです。竹下シイラとは50年もまえの昭和29年に松島のスナイプ全日本のときシイラがプロテスト委員で（たしか吉ちゃんも一緒だった。当時はあの人たちがジュリーだった）審問を受けたのが最初でした。そのときは雲の上の偉い人だという印象だけが残っていましたが、その後「しおかぜグループ」の一員に入れて貰ってシイラの後ろを付いて歩いたおかげで江の島がオープンする半年もまえから江の島に住みつき、その後も大きな顔で江の島に出入り出来ました。

年は忘れましたが11月のことです。クルーザーレースに出るためシイラを乗せて江の島に午後8時頃に着き、食器を洗いにしおかぜに背をむけていた時後ろでなにか音がしたため振り向いたら水面にシイラのカーデガンが浮かんでいるんです。しようがないなと思い近くに行ったらなんとカーデガンの中にシイラが入っているじゃないですか。それからはどこをどうしたか全く憶えていませんが、シイラが気絶したまま水を「カポッ・カポッ」と飲んでいたので早くしないと溺れてしまうと、とにかくあし舟でシイラの頭を膝のうえに抱え上げて顔を水の上に出したのが精一杯でした。あいにくハーバーには誰もいない。オーイだれかー、叫んだら、ドーしたんですかー、のんびりした声は嬉しいことにジュイさん。助けてくれー、シイラがたいへんだー。さすがのジュイさんが飛んできてくれましたがその有難かったこと。やっとの思いでクラブハウスに抱え込んだあとはジュイさんの出番で僕はお役ごめんになった次第。もうレースどころかジュイさんがシイラを連れて帰ったあとで気がつくと両方の膝が血だらけでした。あわてて岸壁を走っている時躓いたらしいんだけど全く記憶になく、疲れ果ててしおかぜで寝てしまいました。

憶えたことが二つ。人は気絶していても溺死する。パニくると多少怪我しても気付かない。

こんなことを言っちゃシイラに申し訳ない。

### シイラの息子のターチ

最初にターチに会ったのは彼が中学生の頃でした。しおかぜグループのみんなで可愛がっていたんですが高校生のとき僕の母が手術する際に血液型が同じだったためターチの血を貰いました。お礼にシイラの家に行ったらターチが晩御飯をおいしい、おいしいと食べていたことが妙に印象的だったことと、慶應受験のときヨット部に体育会推薦を頼み、無

事入学してやっとシイラに少し恩返し出来たと嬉しかったこと。そこまでは良いとして、彼をOP協会の理事に引っ張り込んで苦労をさせた結果が彼の寿命を縮めたかもしれないと思うと一生心残りです。彼とお別れをしたときの最後に見た顔が今でも頭に浮かびます。



## 江の島ジュニアとターチの思い出

江の島ジュニアヨットクラブ第一期生 森 一博

昭和40年の夏に、日本で最初の子供のヨットクラブがスタートしました。初日に当時のプレハブ小屋のクラブハウスの教室に20数名が集まったのですが、そのメンバーが小学生の低学年から大学生までの多彩な顔ぶれでちょっと戸惑いました。

最初の先生方の紹介と、各自の自己紹介がありそこで「ターチ」と初めてであったのです。ターチは私と同学年の高校2年で、上に大学生で加藤木・饗庭の両名がおられましたが、暫くすると余り練習にも来られなくなり、必然的にターチと私が最上級の生徒であり、また先生たちの助手でもあるという立場になってしまいました。

よく亡くなられた小沢吉太郎先生に「君たちは指導者なんだから……」と指導者としての心構えが出来ているかどうかということでお叱りを受けたように覚えています（でもそういう場面にターチの顔が見えないことが時々ありました）。

当時は東京オリンピックの開催された翌年で、江の島ヨットハーバーといえどもまだヨット人口も少なく、夏の休日でも今とは比べ物にならないほど空いていました。特に平日の練習日など（子供は夏休み）ハーバー中がジュニアの貸切状態に近く、また殆どが会員の子供でしたから、ハーバーの各職員の方や、レストラン（ホテルニューグランド経営）の従業員の方達とも本当に親しくさせて頂きました。

メンバーの半数以上が東京・横浜方面から藤沢経由で練習に通っており、まだ合宿所も無く、帰りは殆ど一緒に帰るのですが、天候が悪く早く練習が終わったりすると、場所が江の島という観光地ですから、島の中まで遊びに行き島を一周しようとしたり、土産物屋をひやかしたり。でもよく考えますと小学三年から高校三年までの十数人がお互いタメ口で和気アイアイで楽しそうにしている集団で、何だろうと思われていたかもしれません。

ところでターチと私は日本で最初にOPデインギーに乗ったんです。江の島ジュニアは東京オリンピックのあとデンマークの王室ヨットクラブから寄贈された6艇のOPを核として、それに岡本造船所で6艇のジュニアデインギーを新造して設立されたそうです。

当初はジュニアデインギーだけで練習していたんですが、ある日寄贈されたOPデインギーの梱包を解き試乗をすることになり、最初に私とターチが乗ったんです。それ以降江の島ジュニアといえば、JDとOPが練習の主力でしたが、そのJDも今は1艇も残っていないそうです（最近JDクラブが出来たそうです）。

今思い返して見ますと、当時ジュニアに行くことがあんなに楽しかったのは、ヨットの魅力も大変大きいと思いますが、それより何より皆と一緒にいることが、何より乐しかったのだと思います。皆が家族兄弟姉妹と同じなんです。その家族のターチが亡くなってしましました。

ターチのご冥福をお祈ります。

## カイ・ウォルハートさんの思い出

顧問 松本富士也

江の島の設立時代の資料を見るとカイ・ヲールハルト氏と出ているので、そちらの方が日本字にしたときには正しいかも知れませんが、呼び慣れた英語読みで書かせて頂きます。

氏は長年にわたりデンマークのヨットの監督をつとめ、エルブストローム氏を世界一の選手に育て上げた人です。当時のデンマークは王室ヨットクラブが中心で、一般市民のクラブとは大きな差別があったそうですが、そんな偏見をもたず、ハンスフォッグ氏なども含めて大勢の優秀な選手を育成されました。ビジネスマンとしても特にアジア地域での縁が深く、日本でも東京京橋に事務所を持つ貿易会社ウォルハートブラザースの社長でもありましたが、東京オリンピックの準備に入った日本ヨット界に大変な支援をして下さいました。ヨーロッパ遠征、ヨット購入の手配、日本に於ける選手強化の為のコーチ派遣など、当時の選手達は小澤さんを通じて随分お世話になりました。私たち巴工業ヨット部でもドラゴンの購入、ヨーロッパ遠征では3年にわたりお世話頂き、クルーとして一隻に一人ずつデンマークの若手選手をつけてくれ、一緒にスウェーデンでの合宿、ゴールドカップ参加をした楽しい思い出もあります。その時のクルーの一人は造船所ラスマッセン氏の息子でありもう一人のクルーは東京オリンピックにも出場し、現在まで交友関係が続いています。東京オリンピック5.5メートル級出場を夢見て建造したスイス製のヨットが、発注オーナーであった山口良一氏が癌のためオリンピック1年前に急逝され、宙に浮いてしまいました。そのヨットを日本のために輸入が実現するよう最大の骨折りをして頂いたのもウォルハートさんでした。ヨットに山口さんの愛称“ROY”という名を付けることにも賛成して頂きました。江の島ヨットクラブが発足すると、早速理事になってくださいり、普及指導委員長としてジュニア育成の必要性を説かれ、OPをデンマーク王室ヨットクラブから寄贈され、東京オリンピックの翌年にはジュニアクラブを作り上げてくださいました。無責任な意見百出、肝心な実行力も資金もないままに小田原評定の多い世の中で、こんなに早く内容の充実したジュニアクラブがスタートできたのは、発足当時の理事、指導者の積極的な判断力、実行力に加えて、氏の熱意、説得力のお陰であると思っています。

日本のヨット界の近代化、国際化にウォルハートさんの果たされた功績は非常に大きいものであり最大級の感謝を何回でも送りたいと思っています。

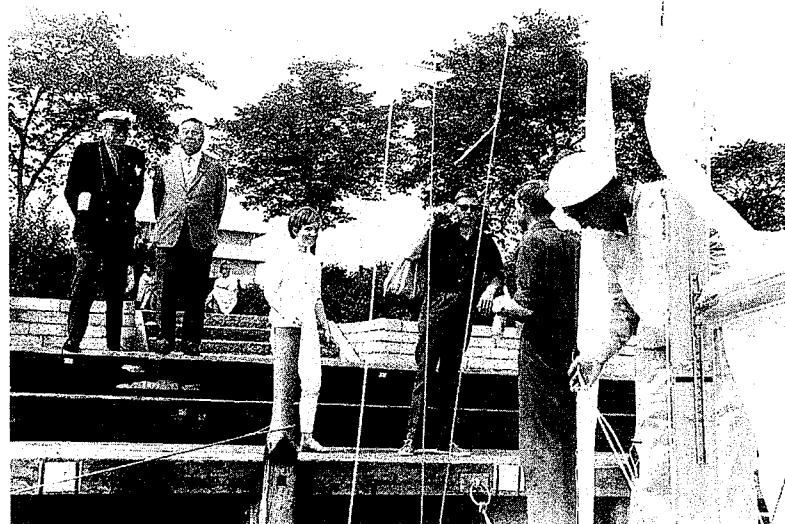
白髪で赤ら顔で一見怖そうな方でしたが、何時も微笑みを浮かべて親切に優しい声をかけてくださいり、美人の上品な奥様と一緒に、本当に日本を愛してくださいった方でした。

お亡くなりになってから、甥御さんが日本や台湾、香港などの仕事を続けておられましたが、現在は日本から撤退されてしまいました。もうご縁が切れてしまったことが寂しい

です。

江の島ジュニアの現在の活動を見るたびに、小澤先生、山本先生のお陰は勿論ですが、  
氏のことが懐かしく思い出され、何時までも語り継いでいきたい方のお一人です。私の人  
生の師のお一人でもあります。

合掌



ウォルハート氏と小澤先生 デンマークにて

## 亀谷彰夫さんの想い出

NTT東京ヨット部 中島通夫

私はNTT東京ヨット部の中島と申します。松本さんから江の島ヨットハーバー40年誌を作るので、亀谷さんの思い出を書いてほしいとのご依頼を受けた時、私なんぞが40年誌を汚してはいけないと思いつつ、つい持ち前の軽率さから引き受けてしまいました。亀谷さんのことを書くにはもっとふさわしい方がたくさんいらっしゃると思いますが、私なりの思い出を書かせていただきます。

私が亀谷さんに初めてお目にかかったのは、新橋のお店へ先輩のお供をしていった時でした。当時私なんぞは一番年下の三等兵であります、お店の中に入るのは、10年早いということで、お店の外で、ビールのケースに座って飲ませていただくという感じでした。現在は長男の慎二君が仕切っていて、30年も通わせていただいたおかげで、今では店の真ん中で大きな顔をして飲ませてもらっています。

さて、江の島では亀谷さんといえば、もちろんソリングです。亀谷さんは故郷、函館西高のころからディンギーに乗られており、東京にこられてからも、立教大学ヨット部で活躍されたと聞いております。そんなことから亀谷さんは我々江の島で練習しているディンギーのりの大御所様のような存在でした。なにしろレースが好きで、江の島ではいろいろなレースを企画され、またそれを即実行に移しておられました。ソリング関連のレースはもとより、5月の連休には全日本オープンレース、秋の連休にはネプチューンヨットレースと多彩な種目を集めてのレースも楽しい企画でした。特にネプチューンレースには100杯を越えるエントリーがあることから、ゲートスタートを取り入れて運営されました。また、賞品も豪華で優勝者には運輸大臣杯が授与されました。

また、亀谷さんはヨット競技をメジャーなものにしたいと思う気持ちを強く持っておられ、長野国体のときにヨットのレース会場を山国長野では不可能という世間の常識を覆し、諏訪湖でレース海面（？）を岸辺ギリギリまで引っ張って、一般の方々の目の前でレースを展開するということを実行されました。のちにはソリングも諏訪湖へ持つて行かれ何度もレースをやられておりました。

私は亀谷さんと一緒にレースに参加したことはほとんどないのですが、一度だけ出たことを昨日のことのように覚えています。それは、シカーラという船がデビューするときに、オープン戦がひらかれました。そのときに後にも先にもたった一度ですが、亀谷さんのクルーをつとめさせていただきました。何しろ亀谷さんはあのとおり布袋様のようなおなかをされていましたので、船も新艇のためよく滑りまして、タックをするたびにキャビ

ンのなかを笑いながら転がっていました。

それと亀谷さんの大きな思い出は、あの根っからの明るさでみんなを集めてのパーティーです。毎週のように「おい、パーティーーやろう」とよく声をかけていただきました。生ビールのビヤ樽を持ってきたり、亀谷さん特製の大きな鉄板をだしてきて、バーベキュー・パーティーをやるのです。私たちは練習が終わって帰ってくると、もう宴もたけなわで、よくご馳走になりました。私どもヨット部でもこの鉄板をよくお借りして、バーベキューを時には亀谷さんもまじえて楽しんだのですが、最近ではそんなこともあまりなく、懐かしい思い出となってしまいました。

亀谷さんのヨットに対する情熱は並々ならぬものがありました。当時私たち現役選手はもちろん毎週のように江の島で練習していたわけですが、亀谷さんはご家庭ももたれ、商売もご自分でできりもりされ忙しい身でありながら、ほんとうに毎週、毎週ハーバーへ来られておりました。とくにEYCのクラブルームによくおられて、クラブライフを大事にされていたようでした。また、昔は岡本造船さんの裏のほうにも隠れ家（？）があったようにも聞いています。「いつかEYCから、オリンピック選手を出すんだ」というのを口癖のようにおっしゃっていたのを覚えております。

だからと言って、家族をないがしろにしていたわけではなく、その証拠に愛艇のソリングには『マキ号』という、愛してやまないお嬢さんの名前が命名されていました。

私と亀谷さんのお付き合いはほんの20年あまりですが、ヨットのイロハから、お酒の飲み方まで、また結婚式のときには会場の手配から、ダンドリまですっかりお世話になり、夫婦そろって面倒をみていただきました。亀谷さんを通して、お付き合いをさせていただいている方々は今でも私のおおきな財産となっており、今後も長いお付き合いをお願いしたいと思っております。

いろいろ申し上げましたが、亀谷さんは江の島の顔であったところは誰でも認めるところであると思います。あの明るさで、誰とでも優しく温かく付き合ってくれたカメサンでした。まさしく私にとっては人生の師匠でした。



カメヤカップレースのパーティー

# オリンピックでの思い出



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## ベアトリクス王女(現オランダ女王)の 東京オリンピック観戦記

元ヨット協会理事長 和田欣之介

1964年秋、快晴の湘南の海、順風6、7メートルの風が海面にやや波を立てて吹き渡っていた。絶好のレース日和であった。

オリンピック・ヨット競技のレースも、7回戦の中盤を迎える。これから上位グループと下位グループとに分かれる時に入る。沖の赤・黄エリアでの熱戦に入って来た。

ハーバーに係留されていた競艇は全部出払い、スリップにも人影がなくなった。

私(運営委員長)と橋本一佐(競技の支援部隊の海上自衛隊の連絡長)は本競技の開催前より打合せ、ハーバーのスリップ中央に小さな机を一つ置き、その場所に三週間前より、二人で定位として着席していた。最も皆の目につく場所である。

総ての要件を持ち込む中心であるが、レースの始まる前の静けさであった。沖のレースが終わるまで何もなく、たまたま私一人で腰かけていた時のことである。

男性が近づいてきて、

「オランダのベアトリクス王女様です」という。

これには驚いたが、連絡も全く無く、自分一人しかお出迎えもいない。勿論、レースの観戦に来られたことは明白であるが、沖合遙かでハーバーからでは全く観戦にならない。

レースも白熱化の中盤で、役員艇も、観覧艇も全て沖合で、通訳の女性達も全員乗船出航観戦である。然しこのままお帰しする訳にもゆかずどうしようかと全く困惑してしまった。

連絡のなかったのはご承知であったようだが、王女様の乗るモーターボートやクルーザーの一つや二つはあると思ってのお出ましたただろう。当時の江の島ヨットハーバーには何もなかったのだ。大いに背伸びをした東京オリンピックだったのだ。

一隻が目にとまった。突堤の先の方にもやっている通船である。でも、どう見ても王女様をお乗せするような船ではない。今大会の雑用のため雇った横浜港の業務連絡や船員の上げ降ろしに使用する船である。(当時は現在と異なり、よほど客船以外は、沖繩りであった。)

手を上げて呼ぶと乗務員二名が気が付き、船を正面にまわしてきた。それをご覧になつたか、浮桟橋の方へ来られた。

先ほどから恐縮して船を探していた私に気づいておられたのか、船の方に歩いて来られ乗船なさる。王女様とお付きの女官さん二名、私服の神奈川県警一名と私の五名である。船員の二名も、何となく雰囲気の異なつた乗客だと感じているようだつた。

船は走り出し、沖のエリアへと向かった。

レースはもうスタートされていた。船は性質上、スピードの出せるものではなく、レー

ス海面まで時間がかかった。

王女様は、体躯堂々で、薦色の髪をして、身長も170センチ以上。当時」173センチあつた私と全く同じ背丈であった。お渡ししたレースのプログラムを片手に、外国籍を示すセール・マークを眼鏡で見ておられた。

日本人男性としては、やや大型な私と同じ大きさのパンプスをはき船の揺れに合わせてスックと立っておられた、船には慣れていられるご様子だった。

海と風の状態は絶好であり、各国選りすぐりの精銳であり、艇速が出る。商業港の実務用のこの船より、はるかにスピードが出る。併走すると、ぐんぐん抜かれていく。風上マークの外側に出て、マーク廻航を見る。各国艇が鮮やかにマーク廻航するのを、熱心に見ておられた。

半数くらいの競艇が、廻航をおえて、追手に入った時点で、当方艇も、併走して追手に入ったが、船が船なのでスピードが出なく、グングン抜かれるので、次の艇種の上手マーク廻航を見る為に、今一度上手マークに引き返す。

何度かこの状態を繰り返し、帰港に向かう時間になった。

女官さんの一人が、ご持参のバスケットを持ち出した。もう一人がテレモスを出す。バスケットの女官さんは、長身でやせ型、頭髪は硬そうな白髪まじりで、鼻は高く鷺鼻。なんとなく西欧のおとぎ話に出てくるほうきにまたがって空を飛んでいる老婆を連想させる。バスケットを開いて丁重に王女様に向けると、王女様は手を伸ばし、大振り三つ重ねと見えるサンドイッチを取り出され、パクッ（失礼な表現かもしれないが、まさにそうなのだ）と、お口に入れられた。

片方からさし出されたコーヒーか紅茶のカップを片手に、二人を相手に談笑、楽しげな洋上ピクニックのランチタイムであった。

船はハーバーに着いた。無事に上陸され、クラブハウス二階のニューグランドホテル食堂にお送り申し上げ、観戦ご案内の任務は終了した。

40年間の歳月を経た今も、王女様を、あの雑用船にお乗せした事に恐縮している。

現オランダ国の女王陛下には全く、ただ一度のご経験に違いない。半分荷台のライトバンでF1レースを見る様なものだ。

また、敗戦後20数年を経ず、オリンピックを主催する日本第一のハーバーのクラブは、全くクルーザーもモーターボートも持っていないかったのだ。

また、ヨット協会役員として、国体その他で、日本のロイヤル・ファミリーの方々を多くお目にかかっていたが、その容姿、動きが全く異なって大きく自由でおられた。

また、私自身、運営その他に全く、治安その他のリスク感がなく、民族の祭典を祝う心いっぱい競技運営のみに意識が集中していた。

4年後のメキシコ大会も、お国柄全くお祭りと平和の祭典であった。

8年後、ミュンヘン大会に、ヨット協会応援団一同と参加し、パレスチナゲリラ事件に遭遇し、一夜にして大会の雰囲気が激変するのを見る。

これを契機として、オリンピック運動も激変し現在に至る。

世紀が変わり、今後の方針は……。

## 東京オリンピックの思い出

元副会長 平田克己

### 1. 1961年度IYRUレース・ルールの疑義

ヨット・レースでは、英国始め欧州各国が所属するIYRU (International Yacht Racing Union) のレース規則が広く用いられてきたが、これを不満とする北米ではNorth American Yacht Racing Union (NAYRU) が定めた別の規則が作られて、一時2つのレース規則が用いられたことがあった。そこでIYRUとNAYRUが協議の上、NEW Rules Committeeが設けられて、両ルールの統一が計られた結果、世界共通のヨット・レース規則が制定されたのが1961年のIYRUレース規則である。

このルールでは、従来北米レースで定められていたスター・ボードタック艇の優先が大きく認められて、どのコースでもポートタックの艇はスター・ボードタックの艇を避けるべしとされた点が注目された。

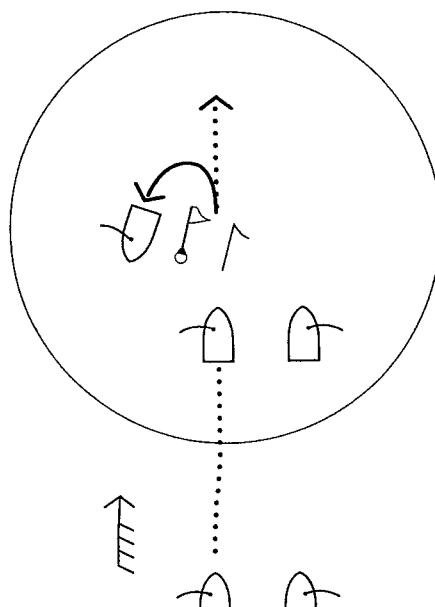
処で、日本ヨット協会に送られて来た1961年度のIYRUのレース規則を見た処、そこには特別規則として、次の項が定められていたので驚いた。

「風下マークの廻航に当り、ポートタックの艇の内側にいたスター・ボードタックの艇は、マーク廻航が可能となれば、直ちにマークを廻航しなければならない。」とあったのである。

新ルールは、総てのコースでスター・ボードタックの艇の優先権を認めているのに、マーク廻航に当り、スター・ボードタックの艇はポートタックの艇に先んじてマークを廻航しなければならないのか。スター・ボードタックの艇はそのコースを維持して真っ直ぐ走ってもよいのではないかと、私は早速IYRU宛に手紙を書いた。

処が、IYRUの答えは「この項は特別規則であるからスター・ボードタックとポートタックの艇について定められた一般規則に優先する」とし、疑義があればIYRUのレースルール委員会に照会せよということであった。

よって、私がビルマに滞在中入手した本Yacht Racing (抗議及び判決の紹介) の著者



Sambrooke Sturgess（英）氏にも手紙を出したが、よい返事は得られなかった。

丁度その頃、NAYRUのHinmam会長（後に東京オリンピックのI.J.）が来日、小澤吉太郎氏と会食の折、この件を訴えたが、彼の返事は本国に帰って考えてみようということであった。

処で、1963年IYRUの総会から帰国された小澤氏から私に対し「Yachting World」（英国のヨット誌）に君の名が出ていたよと言わされたので、米国から何等かの示唆があったかと思ったものの、小澤さんから詳しい話しませんま1964年の東京オリンピックを迎えることとなってしまった。

私が小澤吉太郎氏からJury Room担当を命ぜられたのは8月に入っての事で、急遽藤原宣夫、塩路力両氏の外、タイピスト4名（三井物産に入社が内定した津田英学塾の生徒）と仕事を始める事となった。大会が近づくと共に、私は来着するInternational July（I.J.）のため毎朝江の島駅での出迎えを繰り返したが、ある日一人の英国人から「君が平田君か。あの件は今回は君の説で行くが、次の改正では変わる」と言われてはっとした。彼は10年前、私がビルマのラングーン・セーリング・クラブでレース中第3艇の抗議で失格された事から、急遽本屋で入手、判例を勉強したYacht Racing（IYRU関係の抗議・判例の解説）の著者Sambrooke Sturgess氏であったからである。

やはり Yachting Worldの記事は私の主張をNAYRUのHinmam会長がやってくれた、我々は正しかったと塩田清君ともども喜んだことであった。

我々は葉山の日影茶屋旅館をベースに葉山マリーナ・ホテルのI.J.と連絡、毎朝開かれた新ルール検討会を傍聴できた外、I.J.のレース観戦に従い、夕刻はI.J.と共に江の島に赴いて抗議の審問に立ち会った。

終われば葉山に戻って、帆走指示書や抗議の結果のタイピングを持ち、3時を過ぎる事もあった。Scott会長（水鳥の権威）から野鳥の会の人連絡したいと言われても出来ず、Sturgess氏から藁葺きの農家を見たいと言われて案内出来ず、無学を恥じたが、I.J.は我々チームに極めて親切で無事大会を終えてはっとしたことであった。

処で、すべてが終わりJury達とも愈々お別れの日、Greg Bemie（米）とSturgessの両氏に呼ばれ、何か語りかけられたが意味が解らぬまま日本側のI.J.に対する感想を聞かれたものと思い、I.J.を迎えたのは初めてだが大いに勉強になって感謝すると言いかけたら“Mr. Hirata我々が知りたいのは、ホテルへのチップを幾何払えばよいのかだ”といわれてがっかり、学校では独乙語を学んだ私が東京オリンピックを前に、3年も英語を勉強したのに何たる醜態かと改めてhearingの勉強を誓ったことであった。

最後の日、Scott会長から「ローマは良かったが、東京はもっと良かった」と誉められたが、11月のIYRUの総会に出席した小澤吉太郎氏はScott会長以下13名のI.J.のサインを刻込んだ銀の皿2枚を持ち帰り、私にその1枚が渡されて感激したことであった。

ともあれ、日本ヨット協会の会員は始めての大仕事をこなして、誤りなく大会を無事に

終えた事は、日本の誇りといってよく、私自身高名なI.J.に触れて大きく成長したばかりか、翌年銀皿のお礼に渡英した折はIYRU Race Rules委員会への参加を許されたのみか、1968年のメキシコ・オリンピック大会のI.J.にも推挙されて、私の道は大きく広がったと感じたことであった。

## 2. オリンピック代表決定に関する西独と東独との紛争

フィンクラスにおけるドイツの2つのエントリーぐらい日本ヨット協会を悩ませたものはなかった。日本はじめてのオリンピックであるだけ、新聞も黙っていなかつたし、多くの人々の関心をひいたこの事件については、巷間誤り伝えられている処なきにしもあらずと思われる所以、以下私の知っているままを述べて見たいと思う。

事の次第は次のとおりである。まず統一ドイツのフィン代表決定レースは東西それぞれ6杯ずつのレースであったそうだが、このレースで東独側がチームレースを行ったため、西独側が棄権し、結局4位にあった東独のBernd Dehmelが代表に選ばれたというのが事のはじまりである。処が東西両ドイツのオリンピック委員会が東西2つのエントリーを認め、正式にこれを提出した処から、問題は意外な内紛を見ることになった。

I.O.CのAvey Brundage会長はこの2つのエントリーに関し、Scottに電話をかけ、もしI.Y.R.Uが希望すれば2つのエントリーを認めたいと思うがどうか、と述べたので、レースを前に日本に集まったジュリーとしてはその態度を決定せざるを得ないことになった。

こうして10月8日の晩に引き続き、9日の朝ジュリーの会議が開かれたが、その結論は次の通りであった。

- (1) 1964年のオリンピックには、ドイツからただ一つのチームのみ出場できると決められている。
- (2) 今回のオリンピックのヨット以外の競技で、2つのエントリーが認められた例はない。
- (3) 2つのエントリーを認めれば、他の国々から抗議が出されるであろうことは必定である。
- (4) 東西両ドイツでメダルを争うこともあり得る。
- (5) 東西両ドイツともI.Y.R.U.に加盟しており、且つ事件を決定する権限はI.Y.R.U.の任命したInternational Juryにある。

ジュリーとしては、代表を決めるのは本来東西ドイツの問題で、ジュリーの関知したことではないし、大体ドイツが2つのエントリーをI.O.C.に提出すること自体おかしいし、I.O.C.がこれを取り上げるに至っては全然筋が通らぬと考えていたわけである。

こうして9日の朝Scottの名前で次のような手紙がドイツチームに送られた。

ドイツからフィンクラスに2つのエントリーがでているが、その中の1つだけしか認められない。International Juryはドイツが9日（金曜日）の午後4時までにその1つを指名することを要求する。もしドイツ側でこれができる場合にはInternational Juryは2人の選手が短縮コースで一連のレースを行い、3回のレースに勝ったものを正式のエントリーとして認められる。

---

いずれのエントリーが認められるにせよ、帆走指示書中フィンクラスに関する特別規則第1項に従い、10月6日に割り当てられた艇を使用するものとする。

この手紙は東西両ドイツの代表に手交されたわけであるが、たまたま両独の代表が艇に乗って練習中だったため時間がおくれ、西独がこれを受け取ったのは殆ど4時であった。いずれにせよ、この手紙を両ドイツの代表が受け取り、しかも受領書をだしたことは大きな意味を持つものであって、これは後でわかることがあるが、東独が最後までがんばり切れなかったのもこの辺に原因がなかったか。

この日午後2時から江の島ヨットクラブで再びジュリーの会合が行われたが、散会後Scottは第2の手紙をドイツチームに送った。

フィンクラスのどのエントリーを認めるかを決めるため、東西両ドイツは一連のレースを行うべしとするInternational Juryの決定に従い、分科委員会が任命され、フィンクラスの2つの短いコースを設定することになった。

帆走指示書は次の通りとする。

1. 帆走指示書第22頁所載の第2図に示された三角コース。
2. 同図に示された風上と風下のコース。

この2つのコースによるレースを交互に行うものとし、第1レースを三角コースとするか否かは銅貨を廻して決める。

10月10日（土曜日）に3回のレースを行うが、必要なら11日（日曜日）に追加のレースを行うものとする。

第1レースのスタート時刻は11時とし。第2レースは第1レースにおける第2着艇のフィニッシュ後15分後にスタートするものとする。

この手紙は第1の手紙に従い、レースのやり方を指示したものであるが、同夜おそらく西独はこれを受け取ったものの、東独は読み下した上で受け取ることを拒否した。

以上お分かりのように第1の手紙が遙かに重要で、東独はこれを受け取りながら、なぜ第2の手紙を拒否したか、これは永遠の謎である。私に云わせれば、拒否すべきは第1の手紙で、レースの指示書ともいべき第2の手紙を拒否した処で意味がないように思うのだが。

10月10日はオリンピックの開会式の日であったが、日本の役員の一部はジュリーの指示に従い、レースの準備を整えて江の島に待機し、西独のWithelm Kuhweideは艇を用意してレースを待ったが、30分待ったも東独のDehmelはついに現れず、結局レースは放棄されてしまった。こうしてジュリーはその宣告通り、西独のKuhweideを統一の代表と認めることとなったのである。

11日は無事に過ぎたが、12日の朝、いよいよ本番の第1レースを前に、葉山マリーナで定例のレース規則の検討が行われていたさ中、突如東独の代表が乗り込んできたことから、事態は一変、再び緊迫した場面を迎えることとなった。

私はたまたま、この会議に出席していたが、9時過ぎ東独の団長が東独ヨット連盟の代表2名と通訳を連れて現れ、会議に出席して意見を述べる機会を与えてほしいと申しでた。これを許可するかどうかがしばらく論議されたが、やがて東独の代表達が入ってきた。団長がドイツ語で何か云うと、通訳が立ち所に英語でまくし立てる。アクセントが強く、速射砲のようなしゃべり方だから、迫力があることおびただしい。私程度の英語の理解力ではなかなかついていけなかったが、彼等の主張は、I.O.C.が2つのエントリーを認めているのに、なぜジュリーはこれを認めないかということであった。これに対しScottは

- (1) 1国1艇であるべきこと。
- (2) 両ドイツ間で決められないというから、決定レースを準備したが、東独は現れなかつた。従って西独をドイツ代表と認めざるを得ない。
- (3) エントリーを決めるのはI.Y.R.U.によって任命されたジュリーの責任である。

旨をじゅんじゅんと説いたが、相手がなかなか承知しないので、結局I.O.C.のBrundage会長から代表を決める権限はジュリーにある旨を云つて貰おうということになった。そこで私が電話をかけたが、帝国ホテルは出ても、肝心のBrundage会長がなかなかつかまらないのに業を以てて、Scott自ら電話をとつて彼を呼び出し、東独の説得を依頼した。受話器は通訳の手に渡り、通訳はBrundageの言葉をドイツ語で団長に伝える。この時ジュリーの1人Stutterheimが“Louder”（もっと大声で）と叫んで立ち上がり、ツカツカと電話のすぐそばに仁王立ちとなって通訳のいうドイツ語を英語でBrundageに伝え、その返事をドイツ語になおす。まさに緊迫した瞬間である。このような問答が15分も続いたらどうか、ようやく電話は終わったが、団長は依然不服で改めてオリンピックの第1レースから第4レースまでの4回のレースを東西両ドイツ2つのエントリーを1つにしほるための予選に使わせてもらいたいと申し出で、これがジュリーの拒絶にあうや、“ドイツの代表を決める権限はドイツのヨット協会にある。我々の主張が認められないとすれば、エントリーを撤回する外はなく、従ってKuhweideを参加させるわけにはいかない”と主張した。

聞いている私でさえ、脅迫ときいたのだから、ジュリー達は本当に腹が立ったにちがいない。口々に東独を非難する声が高くなつたが、その中で私の耳に残っているのは、誰が云つたか“Justice is most important”（正義が最も重要である）という言葉であった。たしかに筋を通す以上、力に負けてはならないはずで、やはりジュリーはジュリーだけのことはあると思った次第である。それからしばらくあった“もう会議は終わった”というわけでドイツ側は外に出されてしまい、一方本日はレース処ではないというので、委員長のBenzonが散会を宣してこの日の会議をおわった。

さて、問題は果たしてKuhweideが無事にレースに参加できるかどうかである。

Scottは自ら江の島の小沢氏を呼び出した上、私を呼んで、小沢氏に次のように伝えるように命じた。

Scott：Kuhweideは果たして出られるかどうか。

小沢：大丈夫だせます。

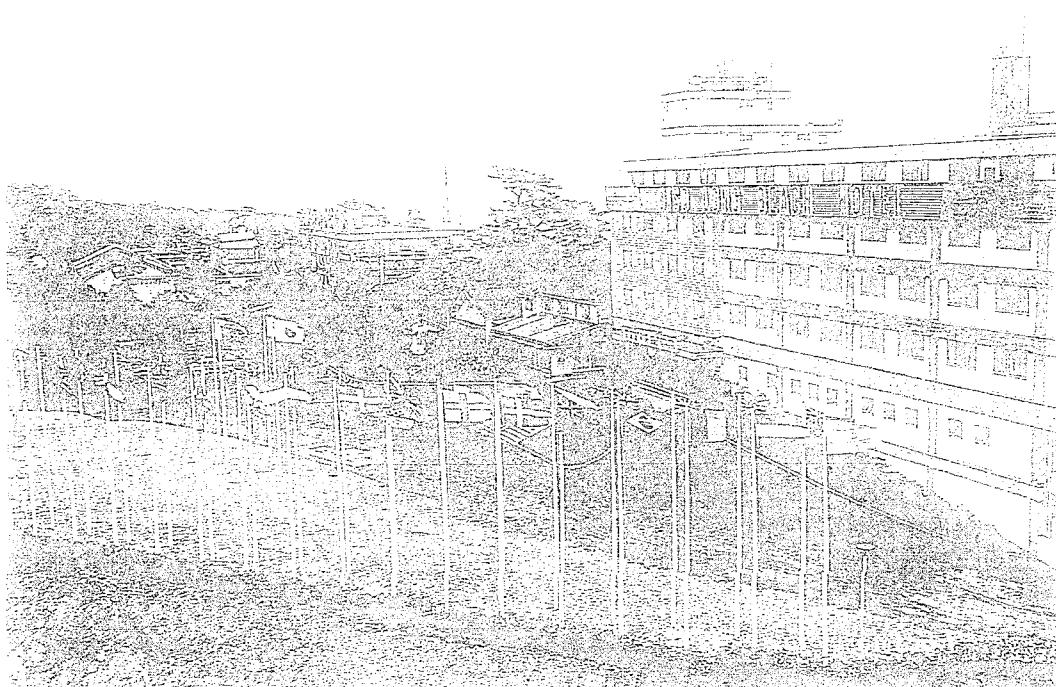
Scott：東独はKuhweideが出るのを妨害する権利がある。このことをミスター・オザワは十分承知してもらいたい。

---

小沢：承知しました。

5分位たって小沢氏にからKuhweideが出航し、Dehwelはまだハーバーに残っている旨の連絡があると、居合わせたジュリー達は喜色を浮かべ、よかった、よかったと日々に述べたが、Scottが私をかえりみて静かに、日本ヨット協会に迷惑をかけてすまぬ、といった言葉が印象的だった。

江の島の状況については、小沢氏から詳しい説明があると思うが、今回の事件を通じて特に感じたのは、ジュリーのうち1人として東独を支持するものがおらず、全員一致Scottを支持して揃るがなかったということである。考えてみれば、ジュリーのいう通りなのであるが、ジュリーの措置について多少冷たく感ぜられた向きもあったかと思うので、あえて筆をとった次第である



大磯ロングビーチ・オリンピック村

## ハラルド・ノルウェー皇太子との思い出

日本セーリング連盟名誉会長 秋田博正

国を挙げて待望した東京オリンピックから今年は40年になります。

過日、松本富士也氏から東京オリンピックの年に設立された江の島ヨットクラブに関する正史ではなくエピソードのような話をまとめた記念誌を作りたいのでと原稿を依頼されました。

私は東京オリンピックのジュリーアシスタントを務めておりました。

オリンピックの間は役員宿舎に泊まっておりましたが、家内が一日オリンピック見学にやってきましたのでその夜は葉山のかぎ家旅館に泊まりました。全く偶然でしたがその日、ノルウェーの5.5m級の選手でしたノルウェーのハラルド皇太子が同旅館に夕食に招かれて別室に来ておられました。その席は神戸の田崎真珠が設営したようでしたが、神戸のオリンピック役員の秋田が泊まっているとのことを聞いて、田崎真珠の社員の方から私も来られませんかとのお誘いを頂きました。それで私は食後行ってみました。当日は皇太子とクルーを招かれたのでしょう。そのお三人と田崎真珠の人が三人でしたが、皇太子は日本座敷の床の間に腰かけられ横にこれも田崎の女性が腰をかけてさかんに日本の歌を教えていました。大変に賑やかでその時はズンドコ節を一生懸命練習しておられました。私も一緒に騒いで適当に私の部屋に戻りましたが東京オリンピックの折の懐かしい想い出でした。

これにはまた、その後の後日談があります。

平成13年3月28日、日本を国賓としてご訪問されたノルウェーのハラルド国王はかつてオリンピック選手としてご活躍された想い出深い江の島ヨットハーバーを訪れたいとのご希望があったのでしょう。天皇・皇后両陛下のご案内でご夫妻揃って江の島ヨットハーバーをお訪ねになり東京オリンピックの時の選手、役員と大変懐しそうにご歓談せられました。私も会場に参加しましたが、その後江の島ヨットクラブのクラブハウス2階で天皇・皇后両陛下ご臨席のハラルド国王ご夫妻との昼食会がありました。私は当時日本セーリング連盟の会長をしておりましたのでご陪食の栄に浴しました。部屋に入って判りましたが私の席はハラルド国王の右隣で天皇陛下が国王のお向かいでした。国王とオリンピックやアメリカズカップのことなど色々とお話ししましたが、食事が進みアルコールが入るとかっての想い出話にもなりハラルド国王にその昔のかぎ家のことも申し上げ懐しくご歓談させていただきました。

ハラルド国王はご立派なヨットマンで私はたまたま若い選手時代と国王のお立場の陛下と同じオリンピック会場の江の島、葉山でこのような機会を持ち得たことが誠に幸せに嬉しく存じております。

## 東京オリンピック・ヨット計測の想い出

元日本ヨット協会理事 戸田孝昭

### はじめに

東京オリンピック大会で行われたヨット競技における計測に関して私なりに想い出を書くことにしたい。と言っても、当時の資料を家中を探してみたが、40年も前のことであり、さらに2度も引っ越しをしたのでなかなか出てこない。やむを得ず、私の記憶を思い出しながら記すことにする。これらの記憶の中には間違いがあるかも知れないが、ご容赦下さるようお願いする。

日本ヨット協会には非常に長い間お世話になったが、最も多忙だったのは東京オリンピックの前であった。日本体育協会がお茶の水駅前から現在の渋谷に引っ越ししてきた。この時、小沢吉太郎副会長から、「君の家に近くなったのだから頑張ってくれ」と言われた。

しかし、実際にはお茶の水の時には電車が使え、しかも駅のすぐ前であったが、渋谷に移って来たら我が家から乗り物は何も無く30分掛かってテクテク歩く方法しか無かった。しかも当時は電話を引きたくとも全てオリンピックに使われて余分な回線は全く無く、連絡も儘ならない状態であった。

昭和39年のオリンピック開催の2年前に、フィン級とドラゴン級のヨーロッパ遠征チームのテクニカル・アドバイザーとして野本謙作さんと私の2人が選手達と40日間同行して、特にフライング・ダッチマン(FD)級を調査して協会に報告書を提出した。この時期にはオリンピックに備えて大日本硝子工業(株)ではフィン級ヨットの試作を終わらせて大会本番用の艇の建造を行っており、その責任も任されていた。それより数年前に、日本スター級協会の小沢信三郎会長より依頼を受けて「国際スター級計測員」を引き受けていた。スター級の計測員には「造船専門の学校を卒業し、しかも自分のスター級艇を持っていない人」という制約があり、私がそれに合致するというのが理由であって、オリンピック時にはスター級イヤーブックには私の名前が載せられていた。そんな訳で5種目のヨット競技のうち2種目の責任を持たされていたほかに、計測全般の準備もしなければならなかった。防衛庁技術研究本部に勤めていたが、オリンピック前の半年間は給料日のほかはすべてヨットで暮らすことになってしまったが、これを黙認してくれたのが高速艇で有名な丹羽誠一第2設計室長であった。

### 東京オリンピック時のヨット計測について

オリンピックのヨットの計測は1964年10月3日から9日までの7日間であり、場所は江の島ヨットハーバーの一隅に建てられた2つの建物の内外で実施したが、その前の9月には日

曜日ごとに計測員が適宜に江の島に集合して計測の練習を行い、本番における万全を期すようにした。

計測全般の責任者はIYRUから派遣されたマック・グルア (McGruer) さんで、他にホフマンさんが来日した。国内の総責任者は山本房生さんで、計測員は全員で26名のほかに通訳の日本女子大のお嬢さん方10名が活躍してくれた。

各級の計測員は、山本さんと相談して次の方々にお願いし、快諾が得られた。

5.5m級は「ドンガメ・シリーズ」の渡辺修治さんが主任となり、鳥養鶴雄さん、戸田邦さん、日本海事協会 (NK) の技術者3名の6名で15隻の計測を行った。5.5m級は英国のロイド船級協会で登録や構造規則などを扱っていたので、わが国でもこれに対応してNKから若手技術者を派遣してもらった。

ドラゴン級は戦前の名著「帆船の科学」で知られた安田貞次さんが主任を務め、内田四郎さん、菰淵さん、鳥井雅之さん、鈴木重和さん、園田義朗さんの6名で23隻の計測を行った。

スター級は私が主任を務め、吉本繁行さん、加藤久直さん、角田慧さん、山路恒夫さんの5名で17隻の計測を行った。

FD級は「春一番」の野本謙作さんが主任で、松本哲さん、吉本正彦さん、上河睦美さん、森島省三さん、川島正通さんの6名で21隻の計測を行った。なお、FD級については昭和37年に野本さんと私がヨーロッパで調査を行った経緯がある。

フィン級は大日本硝子工業（株）の相模原工場内で完成させ、同社の平林利之さんに協力してもらって大会前に私が45隻の計測を終わらせていた。参加国数は33カ国で、レース前に抽選で各国に割り当てられた。私はレースに出てゆくフィン級全艇について、スロープで機器などの搭載物品のチェックを行う日課が続いた。

### 特殊な計測器具について

特殊な計測器具としては、5.5m用水槽、精密秤2個（2t [ドラゴン級用]）及び3t [5.5m級用] 9、FD級アルミ製艇体計測用型、各級のセール計測台などである。

5.5m級の艇体計測用水槽は私が設計図を描いて銅板で作らせたもので、レース海面と同じ海水を入れて艇を浮かべて横の透明窓から吃水を計測した。水槽の海水は藤沢市消防署に頼んでハーバーから汲み入れたが、消防車のポンプは海水を嫌うので、あまり喜ばれなかった。この水槽は大会終了後に、次のアカブルコ大会に無償で供与して非常に喜ばれた。計測が終了した後に、海上自衛隊の警備隊員たちが、暇な時に魚を釣ってきて放したのが賑やかに泳いでいるのを計測窓から見ることができた。

重量計測用の秤は京都の（株）守随（しゅずい）に注文したが、計測誤差を可能な限り小さく抑えるために、同社を口説くために何回も通わなければならなかつた。その結果、精度を上げるためにゼンマイ式では無く天秤式を採用して、計測誤差を僅か1kg (1/2,000 ~ 1/3,000) という驚異的な数値に抑えることができた。この秤を使うには、計測員が秤に付いている椅子に乗って艇と一緒に釣り上げて行った。この秤による計測の結果、特にドラゴン級ではメーカーで完全に重量計測を行っているものが非常に少なかつたり、正確

な計測が行われていないことが判明した。同級の計測チームは準備したバラストの鉛が不足して、集めるのに苦労させられた。同級主任の安田さんは急遽木製艇の含水についての実験を行い、木製ドラゴンを2日間水に漬けておくと約220g、3日だと約360g、10日だと約2kg重量が増加し、単に艇体に水を掛けただけならば約720g、30分経つと1/3に減ることなどを実験で確かめた結果、同級の重量計測にはほとんど影響が無いとの結論を得た。この秤によって、ノルウェーのハラルド皇太子（現国王）の5.5m艇がレーティング算式の計算結果より約1kg重いことが判明し、その分だけ鉛片を外し、渡辺さんがその鉛片に皇太子からサインを貰ったというエピソードもあった。

FD級に使うアルミ製の艇体計測型は国際FD級協会から取り寄せたが、この計測型は艇体の片側分だけしかなく、型の当て方によってはシャーの高さに誤差を生じることを野本さんが発見し、型板を正確に当てて計測したところ、大部分のFDがシャーの高さが高くて不合格となり、シャーを削って修正する必要に迫られた。合格させるためにはシャーを下げる作業をしなければならなかったが、これらの作業はほとんど選手自身が行っていた。ただし、日本の鉋（かんな）は引っ張る方式であり、洋式の鉋は押すものなので、選手達は苦労していた。

### スター級とその計測について

スター級はアメリカのウイリアム・ガードナー（William Gardner）が1906年に設計し、1911年にスター級協会が設立された。当時の帆装はガフ・リグであったが、1921年にマルコニー・リグが出現して1930年に規則が改正され、1967年にアルミ製のスパーが採用された。スター級はコックピットが狭いので艇内に浸水することは無いと思われていたが、実際に沈没するFRP製艇が出た為に1979年浮力体の設置が義務づけられた、などという長い歴史を持っているクラス・ボートである。

東京オリンピックの時にはまだ全てが木製艇であり、スター級の規則は国際ヨット競技連盟（IYRU）とは完全に一致していない上に、私が同級の公式計測員なので、グロアさんから「スターの計測に関しては全責任を取ってくれ」と言われた。スター級には艇体などの専用の計測用型は無く、セールマークや文字などの計測には私が作成したFRP製の型板を使った。

スター級の世界選手権大会では優勝艇にはセールにゴールドスターが、準優勝艇にはシルバースターが付けられる特権があり、アメリカ・チームのセールにはシルバースターが付いていた。現在では常識になっているスパーを曲げてセールのカーブや面積を調整する所謂ジャーマン・リグは、1936年にドイツのフィッシュラーがスター級で初めて行ったもので、これに似た艇が翌年の世界選手権でダントツで走ったのは有名な話である。

スター級の船型はアーク型で、艇体下部にフィンキールを付け、コックピットの小さなデッキに、大きなメインスルと小さなジブというオーバーキャンバスなセールを持ち、今では珍しい取扱い面倒なランニングバックステーを持った2人乗りの艇で、ヒールするとクルーもスキッパーも舷側に張りついてバランスするのが普通であり、強力な体力が無いと乗ることができず、身長6尺（1.8m）、体重20貫（76kg）以上でないと乗るのは無理

であると言われるのも当然であろう。そのためにスター乗りは、筋骨隆々の人が多いわりには沈思黙考の人が多い。このような関係からなのか、昔はヨット・クラブルームの一番奥の良い席にはスター乗りが座るというのが常識であったと聞いたことがある。アメリカのスター・チームはまさにその通りの容貌と体格であり、計測中の挙動一つ取ってもスター乗りの伝統が感じられたのが今でも強く印象に残っている。

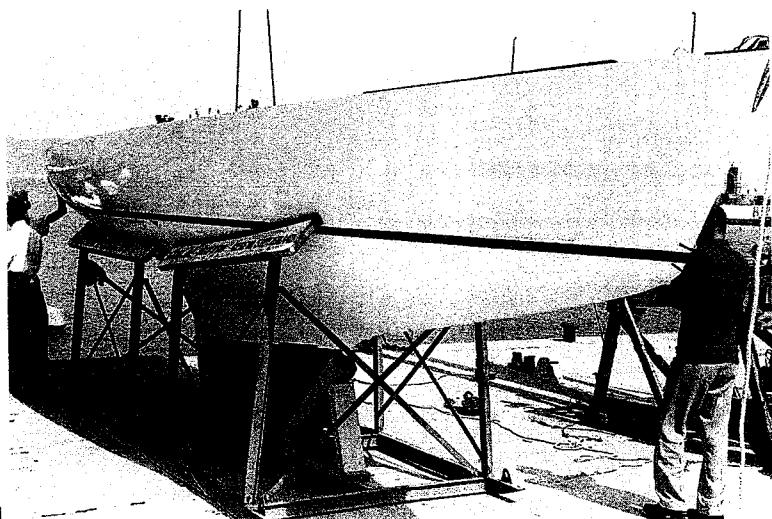
### 終わりに

ヨットの計測という仕事はレースを行う選手達は誰でも知っているが、一般の人達には誠に馴染みが薄く、まさに縁の下の力持ち的な仕事といえよう。しかし、計測が完全に行われないと立派なレースは出来ないのは常識となっている。東京オリンピックでは日本選手団の成績はあまり芳しいとは言えなかったが、大会後に運営などについては各国の監督も選手も絶賛を惜しまなかつた。さらに計測に関しては、「実に見事であった」というのが監督や選手達が残してくれた言葉であった。

東京オリンピック・ヨット競技が終わりを告げ、各国選手団と数多くの艇が居なくなつた江の島ヨット・ハーバーの片隅に5.5m用の計測水槽が1つだけポツンと残っていた。

その風景を見て、「やれやれ終わったナ」と肩の力が抜けたのを感じたのは私一人ではなかつたろう。

40年という月日は長いもので、計測を行った人達の中でも安田さんや野本さんをはじめ数人の方々が亡くなられた。これらの人達のご冥福を祈って止まない。



5.5m級の計測

## 東京オリンピック裏方話

東京都ヨット連盟会長 佐藤精知夫

プレオリンピックが東京大会の前年に葉山で行われた。その年の春に月日は忘れてしましたが、小澤先生と柳下先輩に銀座のビヤホールに呼ばれビールをご馳走になりながら、今年にプレと来年のオリンピック東京大会の終了迄、裏方の仕事を手伝ってくれと云われ何の仕事をするのか判らないまま「ハイ」と云ってしまった。ヨット乗りの表芸の海上勤務でなく陸上の地味な仕事をしてくれといわれたのであった。オンランド・サービスと云われしゃれた言葉ではあったが、選手と国際審判団の輸送をバスとタクシーですれば良いのかと思っていたところ、各国選手のレース艇の荷受け通関、輸送、大会終了後の荷造り、港までの輸送立ち会い迄、貴賓の交通路の打合せ、白バイ隊との連絡業務、貴賓のお出迎え、お見送り等も含まれておりビックリした。

場内関係の安藤先輩と協力して二人でしっかりとやることにしたが、前例が無く小澤先生に聞いたらイタリア語が出来れば此を使えと電話帳くらいのローマ大会の報告書を出されて万事お手上げであった。小澤先生も「俺も知らない事ばかりだよ。君が考えてやるしかないね」と云われた。江の島場内係の安藤彦先輩と選手村の三原正司君と三人でプランを練った。

プレオリンピックは小規模であったが海上自衛隊のアメリカ払い下げの駆逐艦が集まってレースをしたり、横須賀の海幕で図上訓練をしたり初めての事が多かった。本番の年の新潟国体の折、小澤先生が我々下積み集団15名ぐらいと思ったが、国体に顎足付きで期間中、佐渡島で遊ばせてくれた。「9月中旬から準備をするが昼夜働いてもらう事になる。江の島で泊まり込みになるから今回しっかり楽しんで休養して」と云われ、毎日島内見学に出かけ飲んで騒いでいた。遊び代は自費だから皆仲良くなつてチームワークが出来て、初めてあった人も多かった。ワイワイ云いながら新潟をサヨナラした翌日あの新潟大地震が来て万代橋が落ちてしまった。

東京に帰って早速、後輩の東島君、花村君の二名に協力してもらい、警察、消防、日本通運、県庁、市役所、県体協、バス会社、タクシー会社等の幹部とそれぞれ会合を開き打合せを重ねていった。海外から来るレース艇の情報を取り、船が着くバースに日通の車を手配し、通関に立ち会い、江の島に輸送する事が一番心配であった。

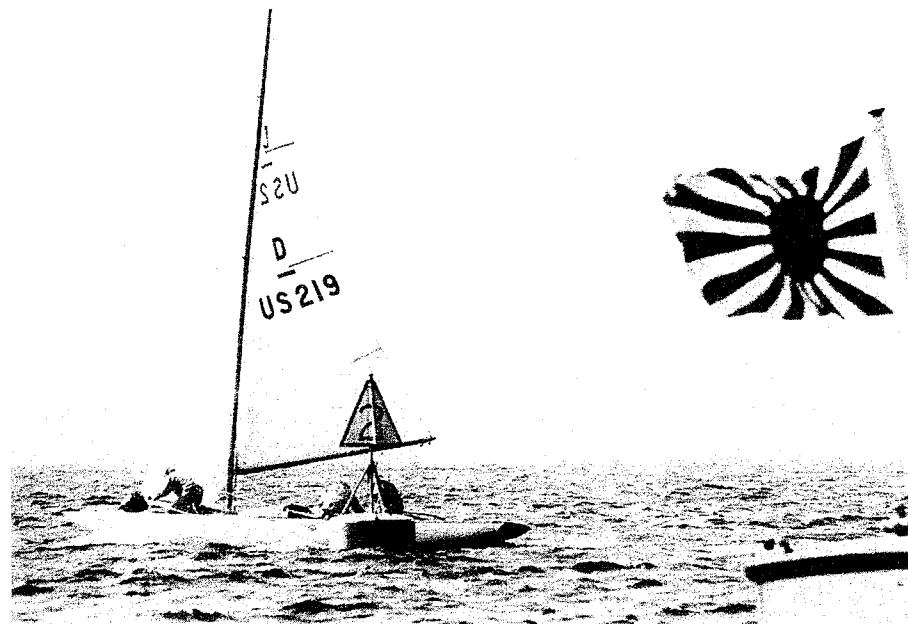
大切なレース艇が事故のないように、見たこともないピカピカのヨットにビックリするのみであった。ゴムボートの中にワインが何ダースも入っていて税関にクレームをつけられ色々と説明して通してもらった事が何回もあった。時には新潟に船が着いて税倉庫に入っているから取りに来いと電話があり、日通と一緒に東島君が現地に行って引き取って来た事もあった。未だ高速道路がない時代で道中艇が無事である事のみ祈りつつ国道を走つ

て来たが、三国峠やトンネルがあり日通も苦労したようであった。

開会式の前日はハーバーに大波が打ち寄せ大荒れの天気であったが、神宮会場まで参加の役員、選手を輸送しなければならず、大雨の対策を練りバス会社、タクシー会社と夜遅くまで打合せをしたが、翌日の朝は全く素晴らしい天気になり皆で万歳をした。

大勢の選手、役員を大磯、江の島、葉山から開会式場に送り、またそれぞれの所に事故なく迷子もなく、無事に帰着させることができた。

その日のビールは美味極上であった。



ドラゴン級銅メダル（US219）軍艦旗が印象的

## こんなこと、あんなこと

日本セーリング連盟顧問 **米澤 一**

### ①役員担当役員業

私のしたためる東京オリンピックのお話は、華やいだ表舞台の雰囲気とはかけ離れた話ばかりで、晴れやかな40周年の記念史に日本の最大イベントの蔭にはこんな事もあったのか、色々なことがあったんだなあと、ご覧いただければと記すこととした。

私の任務は役員担当の業務、担当は糸川護三郎さん始め立教大ヨット部OBの方3名に私の4名。当時、私の年齢は33才、役員の中では若年であったが、学生連盟の指導をしていたのと小澤吉ちゃん先生の教え子だったので関東ヨット協会の人達を始め、若い学連OBを中心にヨット関係者の知人が多かったこともあります、補助役員に関連の強い役割がまわってきたのではなかろうか。それに大会前の準備期間中に補助役員214名の候補者をリストアップする仕事に携わったり、長期に亘る準備段階での下働き、雑事をこなしてきたことも手伝って、この役向を命ぜられてきたのであろう。

本来望んでいた海上での勤務或いは競技運営に関する役は来なかつたが、これも因果と諦め、与えられた任務を全うすべく心を切り換えるのに苦労した記憶は今も多少残っている。

さて仕事の内容であるが、正役員225名が全国各地から郷土の誇り、お国のためにと崇高な思いで着任したが、各担当業務遂行に必要な支援と補助役員を各担当部の要請に基づき各々の部署に配属し、役員がスムーズに仕事を運べるように補助させることが仕事であった。

補助役員214名は開会式の10月10日から10月21日の大会期間だけでなく、10月1日の大会10日前から10月23日の終了後迄就業任務があったのが、全期間を通して勤務可能な人は微少であり、大会中でも配属のやりくりには大変頭を痛める仕事であった。部署によってずっと忙しい所、忙しかったり、暇だったりする部門、急に忙しく多数の人員を要する緊急作業などもあり、適切に入替、移動、増減など配置転換の手配には大変苦労したものだった。

私自身は個人事業者で比較的自由な身であったが、それでも大会数カ月前からの準備期間からの継続的勤務は大変辛く、きついものであった。大会前は通いで勤務する日もあり、マイカーで自宅と江の島の往復では疲労と睡魔に負け途中駐車、仮眠をしたこともありしばしば、休養を取る為に唯一不可能なオアシスではなかったか。

そんなこんなで選手団や多くの役員の方達のように連夜のパーティーや外国人との交流などは云うに及ばず、ハーバー内の活力ある雰囲気での作業などとは無縁であった。

しかし、大会には欠くことの出来ない業務、地味な仕事だが自分は必ず全うすると、自

らを戒め、励まし続けて頑張り通したのである。

日程が終了した時は、“あゝ、終わった。良かった”と何とも云えない感情と今までの緊張感と責任感から解放され、ただただほーとしたと云うのが偽らざる実感であった。

## ②聖火よ、うまく聖火台へ着いてくれ

40年前の事であり、記憶が全て鮮明ではないが今でも忘れていない状況経過を書くことにしよう。

大会数カ月前のある日、小澤吉太郎副会長より、“聖火台へランナーを確実に運び間違いなく点火できるように考えろ、失敗は絶対に許されない。”とのお達しがあり、これは大変なことだと思ったのである。

聖火台は現在も湘南港に残されており、港の形態は改造工事により多少変わってしまったが、聖火台の位置は、ハーバーのディングヤード入口の海に向かって左側にある突堤の中間辺りに設置され、現在の場所と同じ位置と思われる。ランナーはトーチを掲げ持ち、クラブハウス前スロープ横の浮桟橋より約80m程の水面を越えてゆかなければならなかつたのである。

聖火が燃えるトーチを持って泳いで渡るわけにはいかず、仮設の橋を架けることも出来ない。だがパワーボートに乗って渡れば簡単な事と思ったが、小澤先生からは“ヨット競技会の式典のクライマックスにかかる時に動力船を使うことは何たることか、何を考えているのか”と叱られ考え直したが、セーリングで聖火ランナーを運ぶ事は難しく天候次第では無理、従つて失敗する確立が非常に高かつたので、相談の上、ローイングボートで渡ることでお許しを得たのである。

いよいよ実行についての準備にかかるのだが、ローイングボートに用いる艇は昭和15年の幻の東京オリンピックの候補にも上がり、当時のインターラッジの主力艇であったA級ディンギーのハルを使用することとし、各大学が使用しているA級の中から比較的新しい艇を選び出し、下地をバーナーで剥がし、サンドペーパーで磨き、外板は白ペンキで2度塗、内側は全て和ニスを丁寧に塗り直し、新艇と見違えるばかりに、その上フェンダーには太めのマニラロープに白布を巻き立派に仕上げたのであった。

一方、艇の化粧作業と共にボートマン2名を決定し、立ったまま燃えているトーチを持つ聖火ランナーを揺らさず安定した状態で突堤に無事着岸させるための特練に入ったのである。漕ぎ手は成蹊大学ヨット部4年の木田武君といま一人は中央大学ヨット部4年の中山吉史君ではなかったと思う。相当の日数を掛けてのローイング訓練には、時として私も立ったまま同乗し、バランスなどに色々注文をつけたりする事もあったが、成果は十分であった。

開始式の当日は天候も大変良く、最終ランナーは定時に到着、直立のランナーが転ばないように、揺らさず真っ直ぐ漕いで行ってくれと願っていたことは今も忘れられない。

訓練の甲斐あって衆人全員注目の中、首尾よく直線で向かい軟着、聖火台の横に立ったランナーがトーチを高く掲げた後、無事点火に成功し、赤々と炎が燃え上がった時は正に安堵の瞬間だった。2人のボートマンよ、良くやてくれた、誠にもって感謝の気持ちで

いっぱいであった。

### ③ヨット弁当（弁当売りの話）

大会中の或る日、大変困った事が発生した。過剰に注文した弁当を善処してくれと頼まれたのだ。総務の弁当担当者が何らかの手違いで2ヶ所の弁当屋（いつもはその内1店に発注するのだそうだ）にいざれも500個以上頼んでしまい、役員+関係者用の2倍が配達され困った、何とか処理してもらえないかとのお達しがあった。配達されない大量の弁当を業者に持ち帰ってくれるよう頼んだが、大量なのでそれは出来ないと断られたが予算にも影響があるので1人に2個づつ配るわけにはいかず、棄ててしまうことなど出来ない。

そこで何とかしてくれないかと云うことになったので思案の末にヨットハーバーを見に来た人（ハーバー内に入れない一般の人々）に売り、いくらかでも損を少なくしようと話がまとまった。早速、私と一緒に販売をやってくれる補助役員を集めることにしたが、全員各部署に配属済みであったので、担当上司の了承を得るのが難しかったが、やっとのことで青山学院ヨット部4年の青柳義雄君と高垣勝六君の2名をまわしてもらい、いよいよ販売となった。

販売の場所は現在の艇搬入口の外側の左横辺り、マジックインクで太字のヨット弁当と書いた大きな紙をぶら下げ、弁当を積み上げ、通行中の人達に“さあ、いらっしゃい。選手も役員も皆が食べているヨット弁当！今日は皆さんにもお分けします！オリンピック弁当おいしいですよ！”と両君が大声を張り上げ呼び込みをやってくれたお陰で500個の内310個がさばけるという大成果を上げた。昨年彼等と会った時、昔懐かしいヨット弁当の話となつた。両君もオリンピックで弁当売りをやるとは思わなかつたろう。これもお国のために仕事の一つに違ひないのだ。

### ④真夜中の悲しい出来事

大会が始まってまだ何日も経っていないある夜のこと、勤務の後、補助役員の幹部連と打合せも終わり、懇親の一杯をやって室に戻ったが、疲労が蓄積していることも手伝つてすぐに寝入ってしまった。

その時、同室の糸川さんは既に就寝されていた。

未だ夜も明けきらぬ早朝、糸川先輩に振り起こされた。“なんですか”と寝ぼけ声で返事をしたところ、“顔中痛くてしようがない、見てくれ”と言われ、目を開きびっくりした。顔中腫れ上がり赤い所、青く腫れ上がったところなど激しく変形していた。尋ねた処、深夜接伴担当の役員に呼び出され、彼等の宿舎となっている江の島荘に行ったとき、割り当てられた室割が気に入らないと因縁をつけられ、二三人の連中に袋だたきに厳しくやられてしまったとのこと。これは大怪我だ、大変なことだ、すぐに医者に行かねばと総務関係の総責任者の故柳下達之（立教大ヨット部OB）さんに連絡し、直ちに医者に連れていってもらい応急処置を施したところ生命、大きな後遺症の心配は先ずなかろうとの報告を聞き、一安心したのだが、それにしても言語道断、許し難い暴挙としか言いようがなかった。

宿舎の割り振りに関係していた糸川さんが受難に遭っていたというのに、全く気づかず朝方まで知らずに熟睡していたことは誠に申し訳なく、不覚の至りであった。

大勢の役員が江の島の島内、片瀬それに鎌倉寄りの旅館と何箇所にも分宿しなければならない状態の中では、同一条件の宿舎施設などないのが当たり前、多少の不公平はどうしようもない。お国のために大事業、誰もが我慢して頑張らなければ成り立たない時に、自己主張が通らないと暴力を振るった不心得者もいたことも記録の一頁として留めておいて頂きたい。



聖火を運ぶ

## 東京オリンピック・メータークラス・ノルウェー王室

日本セーリング連盟副会長 戸田 邦司

1974年の初夏の夕刻、私は友達と連れ立ってオスロフィヨルド奥のビアガーデンでグラスを傾けながら近くの王室ヨットクラブに帰るヨットを眺めていた。午後の8時をまわったとはいえ、空はあくまでも青く日は暮れそうもないほどに高い。多数のヨットのなかにひときわ目立つ真っ赤なハルの5.5メーター艇を見つけた時の驚きといつたら云いようもなかった。やや離れて後を追う白い5.5メーター艇はセールナンバーと船型から東京オリンピックに参加したノルウェーのプリンスハラルドのフラム号に間違いないが、真っ赤な5.5メーター艇は紛れも無く東京オリンピックに参加してブロンズメダルを獲得したアメリカ艇バランジョイ号だったからである。なぜアメリカ艇がオスロフィヨルドにとの疑問はまもなく氷解した。

この真っ赤な5.5メーター艇は東京オリンピックの後、ノルウェーの有志がアメリカから買いとてオラブ国王に贈ったとのこと、オラブ国王とプリンスハラルドが5.5メータークラスでレースをしていたのだ。私は東京オリンピックで5.5メータークラスの計測を担当したのでこの両艇についてもその設計上の特徴、性格などをよく記憶していたので、懐かしさもひとしおだったのである。数年後お目にかかる時オラブ国王は「今でも時々乗っているけど非常によい艇で満足している」とのことであった。

東京オリンピックの計測チームは多士済々であった。ヨット界の大御所山本房生氏をはじめ外洋レーサーの設計者として有名な渡辺修治氏、大阪大学の野本兼作教授、防衛庁の戸田孝昭氏など技術屋を中心に構成されていた。私は渡辺修治氏とともに5.5メータークラスの計測に当たったが、全ての艇の長さ、排水量、セール面積がそれ異なるので、艇を計測用のプールに浮かべて計測上の長さをチェックし、大きな天秤で重量を測り、マストやセールを計測して計測証明書の記載どおりレーティングが5.5メーター以内で、ハル形状などがクラスルールを満足していることを確認するという作業を進めた。小修正が必要な艇もあったが、大部分の艇は計測証明書に記載されている状態を保持していたので、計測作業は滞り無く終了することができた。

艇の計測をしてじっくり眺めていれば嫌でもそれぞれの艇の特徴が見えてくる。一位のオーストラリア艇、二位のスウェーデン艇、三位のアメリカ艇など上位を占めた艇は当時アメリカズカップに使用されていた12メータークラスの流れを汲むバランスのよいオーソドックスな設計であったが、長い間アメリカズカップ艇の設計を手がけてきたオーリンスチーブンスの設計による日本艇だけは他のどの艇とも明らかに異なり、設計者の徹底した思想が斬新なハルとなって衆目を集めた。

他の艇のステムは水線上なだらかに前方に立ち上がるメーターバウであるのに対し日本

艇のステムは水線前端からほとんど垂直にたちあがっていた。後々のことであるがこのバウの形状はIORバウと呼ばれることになり、アメリカズカップへの1995年のチャレンジに際して日本チャレンジチームも実艇でテストしてみたが、波のある海面では良い結果は得られず採用には至らなかった。中央断面はV型で、キールは極端に短くその後ろにキールと一緒にとなった小さなラダーが付いていた。この短いステムと艇体中央に近い小さなラダーは操縦性能、特に強風のダウンウインドのコントロールに疑問を持たせたが、結果はその通りで特に強風のスピンでスキッパーを相当てこずらせることになった。

1908年のロンドン大会から1952年のヘルシンキ大会まで長きに涉りオリンピックに欠くことのできない種目とされてきた6メータークラスも新艇建造競争の負担に耐えられなくなったので、これに替るやや小型の艇として5.5メータークラスをヘルシンキ大会から採用したが、これもメルボルン、ローマ、東京、メキシコで終わりとなり、オリンピックに刻まれたメータークラスの輝かしい歴史も永遠に幕を閉じることになったのである。1908年のロンドン大会から1920年のアントワープ大会までの公式種目の一つであった12メータークラスのみが唯一アメリカズカップ艇として生き残ったが、これも1992年からは全く新しいアメリカズカップクラスに取って替られ、メータークラスは完全に世界の公式レースから姿を消したかに見えた。しかし、アメリカズカップクラスこそが現代の先端技術の導入を最大限可能にした新たなメータークラスで、長さ、排水量、セール面積をレーティング式に入れた数値が24メーター以下と規定されたれっきとした24メータークラスである。

1974年初夏以降オラブ国王とプリンスハラルドがオスロフィヨルドでセーリングしているのを度々見かけたが、腕の方はオラブ国王が一枚上だったのではなかろうか。1928年アムステルダム大会の6メータークラスの金メダリストで、ナチスドイツのノルウェー侵攻の際には時のホーコン国王とともに軍を率いて戦い、戦後皇太子時代にはISAFの前身であるIYRUの会長として戦後の国際ヨット界の再建に大きく貢献した。オラブ国王時代のノルウェーでは、「国王に会いたかったら週末クロスカントリースキーにいけ、犬をつれて走っているから」といわれていた。若い時にはジャンプの選手でもあったとのことで、冬になると週末のクロスカントリースキーを欠かしたこととはなかった。

江の島でのプリンスハラルドは注目の人であった。セールの計測ですと伝えると自ら山ほどのセールバッグを担いでくるし、セーターを着ても寒いような雨の日に上半身裸で一日中黙々とボトムを磨いていたり、今は亡き岡本豊氏が呼びかけた深夜のどてらパーティーにどてらで現れたり。江の島での成績は残念ながらメダルには僅かにとどかなかったが、キールボートや外洋レースの世界選手権などでの優勝経験も多く、ISAFとORCとの関係を整理するなどISAF運営への貢献にも大なるものがある。

2001年の春には、国王としてソニア王妃とともに天皇、皇后両陛下に伴われて江の島を訪問されたので、東京オリンピックの選手役員一同で歓迎申し上げたことは記憶に新しいところである。最近のノルウェーからの情報によれば、ハラルド国王は病を得て闘病生活を送っておられるとのこと、一日も早いご回復を心からお祈り申し上げたい。

## 東京オリンピックで感じたこと

元日本外洋帆走協会理事 松木 哲

東京オリンピックは、二次大戦のためお流れになったオリンピックを24年ぶりに実現するだけでなく、国際社会に戦争の打撃から立ち直った日本を世界にアピールしようと、日本の総力を挙げて取り組んだ大事業だった。そこでヨット競技のために江の島にヨットハーバーを建設し、選手として参加する各国の王族を迎えるも恥ずかしくない立派なクラブハウスも建てたのだろう。

参加艇の計測には、技術的な知識を買われて造船出身のヨット関係者が動員され、私もフライングダッチマンの計測担当として早くから江の島に出掛けた。計測は開会前には大部分の仕事が終わってしまい、レースが始まれば修理などによる再計測が多少ある位で、特に艇がレースに出ている間は全く仕事がない。そこで毎日レース見物に出掛けたが、中でも報道艇はレース艇に近い位置に寄せる事が多く、めったに見られない迫力のある場面が目の前で展開するのを楽しめた。

レースで最も印象に残っているのは5.5メータークラスの最終レースで、アメリカ艇がオーストラリア艇に勝てば逆転優勝というスリリングなレースであった。結局オーストラリア艇がリードしていた最後の上りコースでアメリカ艇は反対のレグに向かい、逆転を狙ったがやはり勝てなかった。

ハーバーに帰って来たアメリカ艇のスキッパーに、この艇に乗せてもらえないかと頼んでみたところ、金メダルを逃がして気落ちしている様子もなくああいいよ、と帰って来たばかりの艇を出してくれた。ポンツーンを離れるときも帰って来るときも、スキッパーが指示するまでもなく皆的確に仕事をこなしているのはさすがに手慣れたものであった。

5.5メーターの手応えは、大きさの割には反応が早く扱い易い艇で、これならスタート時の競い合いでも細かい動きができるが、それだけに一瞬の油断も許されずレース中の緊張は相当なものに違いない。レースと違って沖をのんびりと走りながら、さっきのレースでは最後にギャンブルを張ったのかと聞いてみたところ、あの場面ではあれ以外に方法はないだろう、しかしやっぱり駄目だったよと意外にサバサバした話しぶりだった。

ところでこの艇はあなたの艇かとの問いには、いや我々は頼まれて乗っているだけで、オーナーは箱根でゴルフだ、今頃はクラブハウスでビールでも飲んでいるだろう。私の艇は35フィートだったかのクルーザーで、レースに出たり気楽にクルージングしたり、時にはディンギーのレースに出る事もあるとの話であった。オリンピックに出るくらいだから5.5メートルではトップクラスのスキッパーに違いないが、大小さまざまな艇を楽しんでいるようで、おそらくどの艇でレースに出ても上位につけるのだろう。

その時の話から欧米のヨット界は日本とだいぶ違っているようだと感じたが、その後ア

メリカで知り合った知人の紹介でヨットに乗せてもらった事があり、クラブに戻ってから何歳ごろからヨットに乗り始めたのかと聞いたところ、多分生まれる前からだろう、ママはパパと一緒にレースに出ていたからな、私も妻と一緒にレースに出てはいたが今は見物だけだと返事で、ヨット界の層の厚さはこういう環境から生まれてくるのかと再確認した次第であった。



日本の海に浮いた最初のドラゴン 中嶋房徳氏撮影

## 今だから云える裏話

日本ジュニアヨットクラブ連盟理事 福吉信雄

東京オリンピックが数カ月に迫ったある日、潮風のオーナー竹下政彦氏（竹下政義の父上）通称シイラに「オリンピックを手伝え、これは命令である。」と云われ、サラリーマンの小生は一ヶ月も会社を休むのは至難の事なので困ってしまいました。シイラ曰く、「日本でのオリンピックは俺達の生きている間はもうない。それに役員で参加出来る事は素晴らしい事だ。会社を辞めても手伝え。」と囁され、首肯悟で社長に休暇願を出したところ、快く休みをくれました。結局、潮風のクルーで慶應ヨット部OBの高橋、猪俣、栗原、高村、小生がシイラの配下になりました。ところがどんな事をやればよいのかさっぱり分からず、シイラ親分の命令で、皆それぞれの役に就きました。小生と高村はドラゴン級のクラスオフィサーで、これは一言で云えば、ドラゴン級の選手のサービスをやる係でした。

大会間近になると、ぞくぞく選手團が到着しました。その中に1961年マニラで行われた第1回横東選手権（ドラゴン級）に出席した時、随分お世話になったフィリピンのジェシー・ビラリー選手、大会後、タイのバタヤビーチでタイのレースをやろうと招待してくれたプリンスピラ、マダムビラ夫妻も選手として来ていました。そしてプリンスピラが親戚の美女を連れて来ていって「一人でホテルに泊めるのは心配だから選手村に入れてくれ。」と云っていました。オリンピック村長にさりげなく打診したところ、熟考の末、「よし、補欠選手にしろ、後は俺が責任を持つ。」と云うので、とてもヨット集まりとはかけ離れたモデルさんみたいな美女を補欠選手で選手村にいれました。アルゼンチンの選手は日本のサムライに大変興味をもち、刀を差して写真を撮りたいというので、休みの日両親の家へ連れて行き、羽織、袴で刀を腰に差し写真を撮り、後は近所の人も集まり大宴会になりました。某国の選手はどうしてもゲイシャガールと飲みたいと云うので、当時はまだあった大森新地の待合いでゲイシャ遊び。フィリピンのジェシーは日本のクラブで飲みたいというので、新宿のゴードン（当時新宿で有名なクラブ）へ連れて行ったりしました。あれやこれや大分金も使いましたが、今となっては楽しいオリンピックでした。

大会が終わってからシイラに報告したところ、「オーバーサービスのところもあるがお前なりによくやった。」と云われ、ほっとしました。4年後メキシコ大会に台湾チームのコーチとしてアカブルコへ行った時、東京オリンピックに出場した選手が大勢来ており、再会を喜びあいました。そして東京大会は素晴らしかった。江の島での日本のヨット乗りのフレンドシップ、運営は世界に誇れるものだと云われ、大変嬉しい思いをしました。

シイラ親分のお陰で小生にとって貴重な東京オリンピックでした。

## 東京オリンピックの裏話

会員 橋本健作

### 5.5M級 Roy号

東京オリンピック間近のある日、小田千馬木さんが、5.5M級Roy号の試走を伴走して観察した。

私の本職が物理屋なので、一緒にモーターボートに乗って写真を撮りながら意見を聞くか様に頼まれた。既に、5.5M級日本代表の松本—吉田—萩原組がスイスから到着したばかりのRoy号で練習を開始したところであった。

この日は7~8m/sの風 波高1m 波長5mくらいであった。Roy号は、向かい波の上りで、艇全長のバウから2/3ぐらいのところを軸に5秒ぐらいの周期で大きくピッキングを繰り返していた。そして、バウを叩かれながら帆走していた。バウは海面に突っ込む感じであつた。小田さんに「どう思う」と聞かれたので「バウの浮力が足りないので?」と答えた。「そう、Royは元々スイスの湖用の設計だから、海の波のある海面には向かないのだろう」と半ば独り言のように小田さんが言われた。

結果は、ドラゴンそっくりな設計のオーストラリア艇「バランジョイ号」が優勝した。Royはこれとは対象的に、オーバーハングの無い、後のIOR艇のような垂直なプロフィールのバウで、ルールの範囲内で水線長を最大にする設計であり、平面図的にはバウはやせたシャープな形状であった。時代を先取りした斬新なデザインの美しい艇だった。静水面であれば、素晴らしい性能を発揮したであろう。

また、松本—吉田—萩原組にはあまりにも練習時間が少な過ぎた。ドラゴンで練習レースを繰り返し、海外でもドラゴンでレースし、本番1カ月そこそこで全く違うタイプのRoyに乗り換えて試合に臨むのは、如何に優れた選手にとっても過酷であったと思われる。

### スター級

東京オリンピックの第3レースは、寒冷前線通過に伴う台風並みの荒天で見ているだけでも恐怖であった。風下マークでウォッチしていると、スター級日本代表の石井—大久保組がこの強風（15 m/sを超えていた）で4mの波高の中で見事なジャイブをした。胸が熱くなる思いがした。巨大なメインセールとランニング・バック・ステイのシステムでトラブル無しに荒天でジャイブするのは容易ではない。

その石井組は、第4レースでアルゼンチン艇の抗議で失格とされた。このとき不運にも抗議が遅くアナウンスされたために、石井選手は既に大磯の選手村に引き上げた後であった。そのため石井選手は審問に間に合わず欠席裁判同様に不利な判決となってしまった。これには後日談がある。

東京オリンピックが終わって数ヶ月後、京浜急行の六浦近くの山中の道路で私の車と東京オリンピックの審判の事務局を担当された三浦さんの車が奇遇した。そして、石井組の失格の証拠写真であった一連の写真を見せられた。この時のスター級のスタートは、ビン(風下) 優利ラインで、アルゼンチン艇は、日本艇のクリアスタンから、その風下側に割り込んでオーバーラップした直後に接触していた。抗議は「風上風下」であったが、写真で見る限り抗議艇の方が違反していると思われた。私はつい三浦さんに「これでは、悪いのは逆ではないですか」と言った。もし、石井選手が江の島ヨットハーバーにいる時に抗議を知っていたら、反対抗議によって、相手艇が失格していたであろう。真に残念だった。

## FD級

FD級では多くのドラマがあった。

第3レースの寒冷前線通過の荒天下、トップ艇がトラブルで次々に入れ替わった。最初にダントツを走っていたのはソ連艇であったが、マストを折損してリタイヤした。次は、この年のヨーロッパ・チャンピオンのデンマークのハンス・フォツグ組でトップでフィニッシュの目前、フィニッシュ・ラインの100m手前でブームを折損した。そのまま無理をして帆走を継続したが、艇速の落ちた間にニュージランドのヘルマー・ピターセン組が先にフィニッシュした。この結果、前者は総合4位でメダルを逸し、後者は金メダリストとなつた。

私はこのデンマーク艇「ミス・デンマーク4世号」を五輪直後に購入し、後に世界選手権に参加した。

この荒天の第3レース中に別のドラマがあった。上位を帆走中のオーストラリア艇が沈をして、クルーが50m以上流され、艇には艇長のジョン・ダウが取り残され危険な状態となつた。私たちの海自の大型艇は大き過ぎて安全に接近ができなかつた。この時、スウェーデンのキエル兄弟のFDがわざわざレース・コースから離れ、流されているクルーの救助に向かつた。クルーが自艇に戻れてオーストラリア艇は無事に起こすことが出来た。その後、キエル兄弟は再びレースを続行した。このシーンを撮した私の写真が「毎日新聞」の一面を飾つた。翌年キエル兄弟は国際ヨット競技連盟IYRU（現ISAF）により人命救助の美談として正式に表彰された。

FD級の田上一松田組は総合7位でベストであった。田上組は賢明に、荒天の第3レースは、「サバイバル・ゲームだから。無理してリタイアするよりも、完走しよう。」と決断。ジブをリーフして帆走した。結果は正に生き残りゲームとなって正解であった。ところが、日本チームが得意とする軽風の第4レースで、ベスト・スタートをした直後にラダー金物が折損してリタイアを余儀なくされた。この舵金物については、かねてから不安があつた。それで、予選で私が乗っていたイタリア製FD艇のガッチリしたラダー金物付ラダーソケットの提供を申し出ていた。しかし、田上さんが遠慮から国産の舵金物を使用しての事故であった。残念でならない。当時はまだ日本の溶接技術が遅れていた。

さて、この東京オリンピックにカナダ代表でFDで参加していたのが、現ISAF会長のポール・ヘンダーソン氏である。

また、このときFD級で銀メダルをとった英国のケース・ムストー氏は後に日本ヨット協会の松本富士也強化部長の依頼でコーチとして3回来日し470級を中心に熱心に指導した。その成果が470級で甲斐幸組の世界チャンピオンであり、小松一憲組の世界選手権準優勝となった。

また、東京五輪のFDで銅メダルとなった米国のバディ・メルジェス組は、ミュンヘン五輪にソリング級で参加した。それに先立つヨーロッパ選手権はポール・エルブストロームの快勝に終わり、USチームは惨敗であった。US-1のセールナンバーで参加したUSチームは、五輪ヨット会場のキールに着いてからセールナンバーを東京五輪で銅メダルを取ったFDのラッキーなセールナンバーUS-600に変更した。そのためか、本番では、フランス・たFDのラッキーなセールナンバーUS-600に変更した。そのためか、本番では、フランス・チームの風下からのスタート毎の執拗な体当たりに激怒してエルブストロームが五輪を途中で去り、メルジェス組は連続トップで金メダルを獲得した。これも東京五輪に端を発したドラマと言えよう。

### マジックサークル（2艇身ゾーン）規則の裏話

東京オリンピックで、私達元強化選手も役員としてレセプションに参加した。小沢吉太郎氏の了解を得てその会場で神様ポール・エルブストロームに「風下艇のラフィングの権利がマーク回航で風上側で内側艇のルーム要求の権利と入れ代わるのはいつですか?」と図々しく質問した。神様は「ラフの権利は、マークのぎりぎり数センチ手前まである。」と答えた。「それでは、ルームをもらうのは殆ど不可能ではないですか?」と思わず言った。

この話にも後日談がある。ミュンヘン五輪で前記のように中途帰国して以来、彼がオリンピックに参加することは無かった。それが12年ぶりに、末娘をクルーとしてロサンゼルス・オリンピックにトルネード級で参加した。それで、ロサンゼルス・タイムズ紙はトップ・ページ全面に彼の特集記事を掲載した。その中で「有名なマジック・サークル規則は、どのように着想されたのですか?」というインタビューに次の様に答えている。「東京オリンピックの前夜祭で、あるセーラーにマーク回航について質問されました。私は帰りの機内でその問題を考え続け、ついに回航の2艇身ゾーンを思い付きました。そして、IYRU（現ISAF）にそれをアドバイスしたのです。」

## 江の島 ハーバー開港記念式典

副会長 広瀬興郎

ここは私がFD級で東京オリンピックの日本代表になろうと青春の血をたぎらせたハーバーです。

1962年大学生4年の時横浜國大ヨット部の先輩で明星さんが日立製作所にてオリンピックに挑戦しようと声を掛けってくれ、当時夢の快速艇だったFDに乗れると一も二もなくクルーとしてコンビを組むことになりました。

当時日立は余裕があったのでしょうか—オリンピック協賛企業として代々木のオリンピックプールに一億五千万の電光掲示板を寄贈し、余力で我々にオランダスコネフェルト社製のフライウッドの美しいFDを購入してくれました。FDの115号艇です。

同時にFinn級に挑戦することにしていた小島さんにも最新艇を購入、日立グループとしてのチームが形成されました。

FDでは田上・松田組、山村兄弟組、有馬/野崎組が主な競争相手で第4次強化合宿までは鐘摺で、以降第8次の最終選考レースまでハーバーとしては未完でしたが、防波堤やスロープが完成していた江の島ハーバーでの強化合宿が行われました。

1963年—64年の冬は北北東の雪の降る強風下で、何度も沈しながらまた起こしてスピンをあげてレースを繰り返したことが、つい昨日の様に想い出されます。レース練習はキツかったのですが、当時の洗心亭が合宿所でFD、Finn、Star各級の候補選手が入り混じり先輩、後輩の序列はあっても暖かく楽しい雰囲気だったのを懐かしく思い出します。

1964年3月の最終選考レースでFD級は田上・松田組（松田健次郎さん一去る4月に急逝されました）が代表と決まり、我々明星・広瀬組は補欠となりました。同時に突貫工事のハーバーの諸設備（独特的のクラブハウス、プール、監視塔など）が続々完工し、現在の江の島ハーバーがほぼ完成しました。

1964年10月に東京オリンピックヨット競技がいよいよ開催され、各國からそうそうたるSailorsが来日し、ヨット競技補助役員として準備、後始末含め約1カ月間江の島ハーバーに詰め特にFD級のレース運営、各國選手へのSupportなど担当しましたが、自分達がFDで2年以上いかに速く走らせるか苦闘してただけにGBRのKieh Musto（優勝艇）、NZLのLeonard Wells、USAのHarry Melges等々の艇のチューニング状況や走りっぷりは“眼からウロコ”とゆう驚きと、そして何とゆう我々との落差を感じる連続でした。

FD級では現ISAF会長のPaul HendersonがCAN代表で参加しておりましたが、中位の成

績だったと思います。

日本の田上/松田組は“我らの代表”でしたが並みいる世界の強豪相手に思うように上位に入れず悔しい思いをされたとおもいます。

私達のJ15艇はトルコチームに貸しTK6として出場しましたが21艇中20位でした。

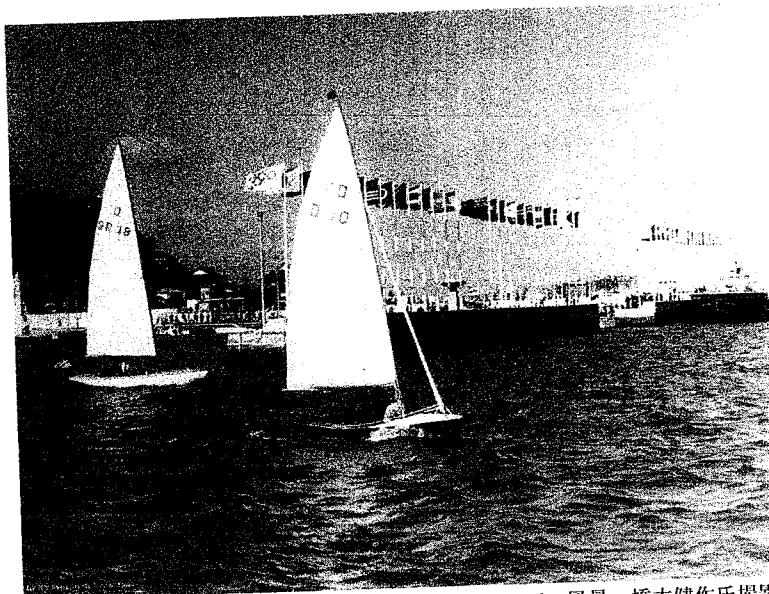
東京オリンピックに挑戦しそして参画できたことは私の青春時代、そしてその後のヨットライフに大きな足跡となりました。

当時の日本ヨット協会の重鎮やリーダーの人達と直接お話を伺う機会がもて、ヨットへの情熱や思い入れを熱くすることになりました。

一方当時最速・最新のFDで勝つ為には金がいるということもイヤとゆうほど実感しました。最初の艇、セール、帆装品こそ日立に購入してもらいましたがレースの度毎に必要となるロープ類、ブロック類、セール、スピinnの補修や艇の改造など金は幾らでも必要で会社は有給休暇は認めてくれましたが、こうした諸費用は認めてくれず明星さんと二人で四苦八苦したことを想い出します。

この時の経験は、ヨットは自分の金で楽しむものだという当たり前のことを身にしみて感じました。人の金ではレースに勝てないしレースのみならずクルージングでも同じと思ひます。

あれから40年が過ぎ未だに江の島に通っているのは東京オリンピックを通じてヨットや海への情熱を燃やした青春時代の名残でしょうか、それともロマンを追いつづけるHeartでしょうか――。



オリンピックハーバー風景 橋本健作氏撮影

## 明暗を分けた最後のタック “準優勝がない五輪選考レース”

ソウル オリンピック ヨット競技：監督 松田菊雄

東京オリンピックのヨット競技は、フルエントリーとなり、各クラスの本格的な強化合宿は確か3年前頃から、そして選考レースは2年前頃から始まったと記憶しております。

我々立教OBチーム（松田、栗田、中内）は、ドラゴン級：J—3号艇（スパデリア号）でオリンピック出場を目指しておりました。

我々チームは、このクラスでは最年少、年功序列の厳しい時代とあって、陸（オカ）では、諸先輩から学籍を越えた、温かく厳しいご指導を賜った記憶が思い出されます。

さて、ドラゴン級の選考レースは、圧倒的な強さを發揮した巴工業の棚町チームが早々に代表権を獲得、東京大会から採用となった5.5m級もドラゴン乗りから選抜されることになり、引き続き5.5m級の選考レースが行われました。

最終選考レースに残ったのは、松本チーム、占部チーム、そして我々チームの3艇でした。

このシリーズは10回戦を戦いましたが、最後まで息詰まる接戦となり9回戦終了時点での累計得点（当時の得点方法は“ログ得点”で1回=数千点となる）は、我々が1位、そして松本チーム、占部チームの順位でしたが、ログ得点方式のため最終戦でトップを取った艇が優勝することとなる、同順位とも言える全くの混戦状態でした。

そして、代表を決定する最終レースのスタート信号が鎌倉沖で発せられました。

確かに風向は不安定な南東、4~5mの軽風であったと記憶しております。

3艇のため、当時はあまり行われなかったマッチレース的なレース展開となり、最終下マークでは、松本艇がトップ、微差で我々チームが続いて回航しました。

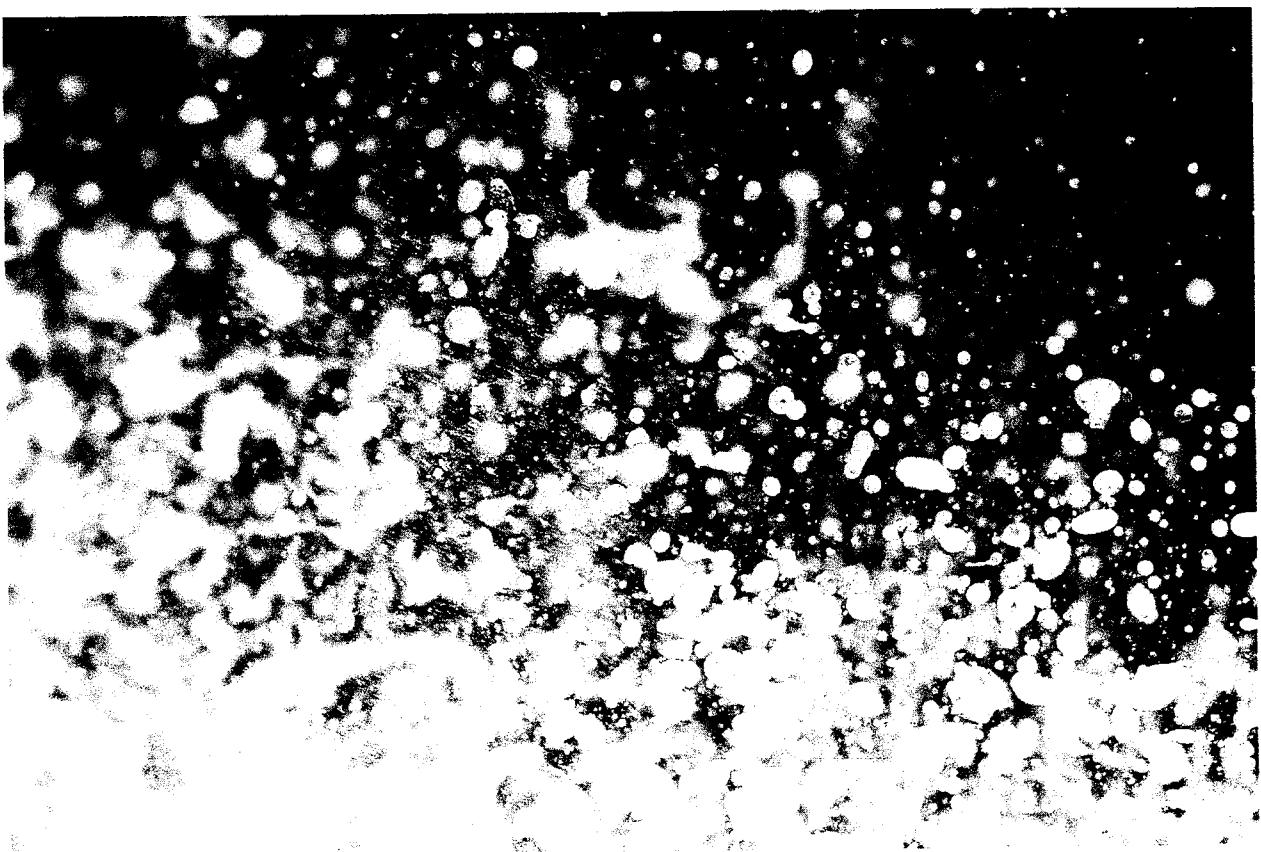
それまでのレグでは、抜きつ抜かれつの“ベタ押さえ”が繰り返されておりましたが、このレグでは、2回程押さえられた後は、松本艇が“左コース”へ、そして我々は“右コース”へと大きく“一本で延ばす”レース展開となりました。

そして“最後のタック”フィニッシュ・ラインへの最終アプローチ、我々の10艇身以上も前を横切った松本／吉田／萩原チームが、日本代表になった瞬間でした。

あれから40年、胸に“日の丸”を輝かせ、堂々と行進する代表選手の晴れ姿をテレビ等で見るにつけ、その陰に同じ数の“選考レース準優勝選手”がいることに思いをはせ、青春の素晴らしかった日々の、そしてほろ苦い思い出が今も頭をよぎります。

散って行った五輪候補選手に栄光あれ、そしてオリンピック 万歳、万歳、万歳！！

# ジュニアクラブ誕生



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## 江の島ジュニアクラブと日本OP協会の誕生

日本OP協会名誉会長 馬嶋 勉

江の島ヨットクラブ40周年おめでとうございます。やはり小沢先生の事が一番思いだします。「ヨット、小沢吉太郎」とだけの名刺、剣道柔道の様にヨットも道として完成するのが先生の生涯の夢だったと聞きます。94才まで日本ヨット協会、江の島ヨットクラブのためにヨット一筋に尽され、多くの人が慕い教わり感謝と尊敬された人でした。

1964年10月東京オリンピックヨット競技は相模湾で行われ、その為に東洋一の江の島ヨットクラブが出来ました。小沢さん、山本さん等の万全な計画と大変な努力によってその運営は大成功で世界の選手、監督、役員から賛辞を浴び、日本の面目をはたし、江の島ヨットクラブを有名にしました。そのお礼として小沢先生の親しい友人、カイ・ウォールハルトさんがデンマーク王室ヨットクラブから江の島の小沢先生に6隻のOPを送って戴きました。先生は前から次の世代を担う青少年のヨット普及に強い関心を持っておられ、先ず江の島にジュニアクラブを始めとして日本中に広める事を考えられ、一期生はヨット関係者に呼びかけ、その結果、26名の高中小男女が応募し、最年少は小3のチビでした。さて一つの教室でのヨット講義は大変な苦労だった様です。日曜日と春夏冬の学校の休日に合宿をしたり、子供達の為に勉強を教えたり、大好きな酒を止めて常に水風呂に入つて「人様の大切な子供を預かるのだから、もし万が一子供達が遭難した時のためだ」と、責任感の強い方でした。江の島ジュニア一期生として誇りを持っていた様で、その思い出は強く、小沢先生に対する尊敬の念も重い様です。次年度からは小3を基準に集められ、年々順調に年を経ている。先生はジュニアクラブと同時にOP協会設立を考えられ、ある日突然OPの会長を君がやるんだと云われて、「私は不適任です、他の方に」と何人かの名前を出して、何度もお願ひしたのですが「私が手伝うからやりなさい」と云つてガンとして聞いて戴けない。その後すぐ四国の造船所の方の名前と住所電話番号を書いたものを渡されて、この男は協会を作った経験があるから電話をしておくから行って来る様にと、すっかり嵌められてしまい、君は岡本豊（義兄）にさせたらよいと思っているだろうが、彼は造船所の長男で生来造船所を継ぐ様になるから協会の会長はさせられない。よく相談しなさい。と先の先まで読んでいて決めたら絶対に変えない頑固な人でした。しかしやる事はキチッとするし笑顔が可愛くて憎めない所のある明治の男でした。

OPの事で何度もドナられたり苦労もありましたが設立に至りました。

### J.O.D協会設立趣意書

現在日本では明治100年が歴史への関心を呼び、21世紀のわが国の展望が将来への注意をかため、青少年教育に国民各層から現状への批判と未来への期待をもたれている事はご

承知の通りであります。

今から3年前、東京オリンピック大会直後、江の島ヨットクラブ内に『江の島ジュニアクラブ』が誕生し、少年に強い体力と困難な時でもこれを乗り越える根性を養い、あわせて海洋日本の恵まれた自然に親しみ、明日の日本の建設に役立つ人間の養成につとめてまいりました。幸い関係者の絶大なるご努力により国内はもとより遠く海外にまで報ぜられるほどの成果をあげる事が出来ました。このように発展した陰には少年たちが安全にして基本的なヨット技術が習得できるような少年用ヨット（OP）があった事によります。

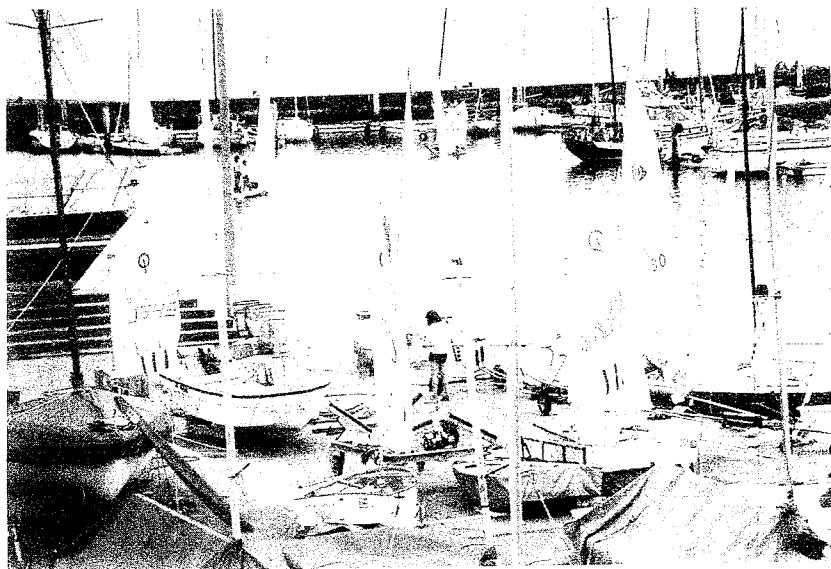
最近では日本各地より少年ヨットクラブ設立の気運がたかまり多くの人々が関心をもって参りました。そこで日本各地に江の島ジュニアクラブのような立派なクラブをつくり青少年の教育に新たな方向を開拓する為に是非とも少年用ヨットを代表する日本オプティミスト・ディンギー協会（J.O.D.A.）を設立し、その趣旨を皆様にご理解いただき絶大なるご協力とご支援により21世紀を『日本の世紀』にするために礎にしてゆきたいと存じその趣意を申し上げる次第です。

（これは、日本オプティミスト・ディンギー協会設立のために昭和42年末に作成されたものである。原文のまま）

皆様に助けられ、子供達も頑張り月日の過ぎるのは早いもので、20年記念、横浜万博に併せて行いましたOP世界選手権も大成功でしたが、小沢先生の亡くなられた後の事で残念でした。

多くの人に助けられ、24年会長を終える事が出来ましたことを感謝します。現、浅野会長が非常に良く協会の面倒を見て戴きまして立派な協会になり選手も非常に強くなって世界の上位になり、特に江の島ジュニアは強くなりました。

偉大なるヨットの指導者を無くしましたが山本房生先生をはじめ松本富士也前会長と立派な指導者が続いておられます。伝統と歴史のある江の島ヨットクラブの燈をいつまでも輝かして戴きます様お願い致します。



ジュニアの出航準備

## 江の島ジュニアヨットクラブ

元ジュニアコーチ 井上 明

1964年にデンマークの王室より、オリンピックの御礼にと子供用のヨットを寄贈したいとの事で、会員であったカイ・ウォルハート氏が代理人として小沢常務理事に話があった。

小沢氏は子供達の為にジュニアヨットクラブを作る事を考えておられました。それに子供達を国際的に通じる教育とオロティア精神を作ることを目的として行うことと考えてスタートした。

1965年江の島ヨットクラブの一環として行い、ジュニア委員会を設立し、委員は8名を選出したと記憶しております。ジュニアクラブは小沢氏により教材は3艇A級ディンギーを改造（スループ）ジュニアディンギーと命名した。また、デンマークより、OP7艇とキッドを6艇と計13艇で行う予定である。

1966年、ジュニア委員会は委員長に清家清氏がなりジュニアクラブは2月に募集し、小4～高校生までの会員の親族の子息を15名、第1期生として入部が行われた。

指導者には小沢氏、藤村氏とアシスタントには各大学ヨット部にお願いした。

クラブハウスはプレハブハウスで作り教室、艇庫を兼ねたハウスであったが、風通しがよく寒くて閉口した。初めは大学生を乗せセーリングをさせて基礎を学ばせていました。それと小沢先生の講義をしていた。その後デンマークより遅れていたオプティミストが到着し、やっとジュニアヨットクラブになってきた。オプティミストには小4～6年、ジュニアディンギーには中学生から高校生と分かれて訓練を行った。

1970年代にはジュニア委員長には山本房生氏が就任し、レース方式の練習を取り組み出した。その後、徐々にレース型に変わりジュニアだけの選手権を行うようになった。それが発展し全日本オプティミスト協会を発足し全日本OP級選手権を行うことになった。

この年より、夏・冬には48名の子供達と合宿に入り、小沢先生と私の二人で泊まり、早朝は6時からランニング、昼はセーリング、夜は座学で終わり、高校生は子供達の宿題及び勉強と遊びを行っていた。消灯は9時であった。

冬の合宿には恒例の餅つきを行うことになった。提案者は小沢ご夫妻であり、これがヨットハーバーの人気を博し、ヨットマンにも餅を配ったことがあった。その後ジュニアクラブが膨れあがり約160名になり募集すると大変な数で面接を行い入部を制限した。

この頃より練習は1班～4班に分け、月3回に分けて行い、小沢先生、山本先生と私とOBに手助けしてもらい機動力を發揮した。この時小沢先生は父兄の手助けをさせなかった事はジュニアクラブは将来ジュニアOBにて行われる事を願っていた。

また、カリキュラムは山本先生が作り、大変よく出来ており指導がスムーズに行われる

ようになつた。また、艇種も多くなり、OP、ジュニアディンギー、モス、レーザー、420、プラッパー、トラピース、計7種類に膨れあがつた。

1972年のミュンヘンオリンピックには江の島ジュニアヨットクラブの子供達（高校生）が日本ユースの代表となり各国との親善を深めた。後日、小沢先生のお話を聞くと一人で引率して行き神経を使い6kg痩せて帰ってきたとの事だった。

1975年には沖縄海洋博に高校生10名が世界の子供達にセーリングの教室を開き指導を行い各国との友好を共にした。

1978年には山本氏が指導して海洋訓練を行い、伊東、下田、波浮と回り三角方位、DF、コンパス、緊急時などの指導を行つた。使用艇は江の島ヨットクラブ所有のやまゆりを借りてクルージングを行つた。

1980年代には台風が発達したので伊東より急遽帰港したが波が高く、風が強くなつたので子供達を安全の為にキャビン内に入れた時にデスマストが起つて一瞬の出来事であり肝を冷やしたことが思い出されます。

1980年にはマニラヨットクラブより親善ヨットレースの招待があり、子供達小6～中学10名と石川氏、OB森氏に引率をお願いし、マニラヨットクラブとの友好を行つたが、マニラの子供達はおらず、欧米の子供達とレースを行つたが、マニラヨットクラブは欧米人で運営されており、フィリピンの子供達は入れなかつた事に驚いた。また大変な歓迎でVIPなみであったことを記憶している。

1980年にはジュニアヨットクラブ総指導者であられた小沢先生が突然引退との事をジュニアハウスで聞かされた時の私は頭の中が真っ白になつたことを思いだします。

1982年、私の家庭の事情により退職いたしましたが、17年間共にした江の島ヨットクラブの会員とジュニアヨットクラブの子供達にいい人生を味わつたことを感謝しております。ありがとうございました。



ジュニアクラブパーティー

## ジュニアクラブの思い出

会員、慶應義塾大学教授 清家 篤

江の島のジュニアクラブには1期生として入れていただきました。おそらく日本初の少年ヨットクラブだったと思います。創設者にして熱心な運営者であったのは、言わずと知れた小澤吉太郎先生です。

最初は、クリンカーボトムのA級ディングリーのパウにデッキをつけてジブセールを張れるようにした少年のための訓練艇を“Jディングリー”と呼んで使っていました。やがてオプティミストディングリーが加わり、さらに上級の艇も増えていきましたが、やはり印象に残っているのは、初めて乗ってセーリングを覚えたJディングリーです。当初のメンバーはほとんど江の島ヨットクラブの会員ないしはその関係者の子弟だったように思います。文字通り江の島のジュニアクラブとして始まったのでしょうか。

東京オリンピックから始まる江の島ヨットクラブということからも、小澤先生はジュニアからオリンピック選手を出すことを夢見ておられたと思います。しかしだからといってヨット教室やヨット道場を作るつもりはなく、あくまでもクラブとして発展させるというお考えを貫いておられたように思います。さあ今日は何をして遊ぼうかと嬉しそうにおっしゃるなかに、ヨットは危険をともなう厳しいスポーツであっても、その本質は楽しみだ、という気持ちを込められていました。しばしばカミナリも落とされましたが、本当にヨットと子供が好きな素晴らしい方でした。ちなみにオリンピック選手のほうは、後に井上愛子さんによって実現されました。

そして当時の頼りになる上級生がターチこと竹下政義さんでした。すでに父君のクルーザーなどで経験を積んでおられたセーリングの技量と、そのお人柄からくる抜群のリーダーシップで、当時小学生であった私たちや少し年上の中学生たちをしっかりと指導してくださいました。そういう竹下さんが後年ジュニアクラブの運営にあたられたのは本当にうってつけでしたし、それゆえにその竹下さんが亡くなってしまったことは、われわれOB・OGも含めたジュニアクラブ全体としても、大きな損失でした。

## ジュニアクラブの思い出

会員 井上 進

私と妹の愛子がジュニアクラブに入会したのは昭和42年春でした。もともと我が家にはヨットクラブの会員はおろか、ヨットに触ったことのある者は一人もいませんでした。亡くなった祖父が大正時代に勤務でシドニーに駐在していた頃、ヨットに親しんだ経験があるくらいでしたので、今から思うと実に奇遇であったと思います。当時、私たちは東京に住んでいたのですが、夏休みなどの休日に片瀬に住む祖父母の家を訪れていました。当時の片瀬海岸は水質が悪く、海水浴は体に悪いということで、母はどこで子供を泳がせようかと逗子や鵠沼の辺りをあちこち捜していました。ちょうど東京オリンピックの後、ヨットハーバーのプールが県営で公開されており、あまり混雑もしていなかったので、毎日ヨットハーバーのプールに通い始めたのです。子供たちをプールで泳がせているときに、母がたまたま桟橋の方を眺めると、色鮮やかなセールを張ったOPが走っているのが目に留りました。興味を持った母が桟橋まで行って関係者らしき人に尋ねると、子供にヨットを教えているのだというので、母はうちの子にも教えて欲しいと頼みました。会員の子供か近所の子供しか入会できないと言わされたため、母は咄嗟に我が家は片瀬なので入れてくれと嘘をつきました。これが私と妹がヨットを始めるようになったきっかけです。嘘はすぐにはれましたが、ヨットクラブのご配慮でジュニアの3期生の一員に加えていただけました。OPが走っているのを見て「乗ってみたい」と思った最初の世代かもしれません。

3期生の入会した年は初めて会員以外の子弟が大勢入会した年で、それまで家族的な環境であったジュニアクラブが組織的な構成に変貌を始めた年でもありました。

親は大変満足しましたが、子供にとってはたまりません。毎週日曜日に早起きして小田急線で江の島まで通うという生活が突然始まったのです。しかもハーバーに行くと小沢吉太郎という怖い先生が待ち構えています。今でもあの大声で怒鳴られている我が身の姿を思い出す方は少なからずいらっしゃることと思います。山本先生、藤村先生も厳格でしたが、大声で怒鳴られることはありませんでした。ジュニアクラブの子供たちは小沢先生の嫌う非合理的な行動をする輩の集団でしたので、1日中どこかで怒鳴り声が聞こえていました。私は最近まで大学ヨット部の監督をしていましたが、監督になってから息子たちの世話を始めたとき、はじめて小沢先生の苦労が理解できたように思います。小沢先生のように誰彼の区別なく叱る人に早く出会えたことは幸せだったと思います。その後、大声で怒鳴る大人には数多く出会いましたが、小沢先生のように一撃でしかも説得力のある叱り方のできる人にはあまりお目にかかるなかったように思います。それまで親にも怒鳴られたことのない子供にとっては衝撃的な生活の始まりでした。小沢先生は一方で、遠路通ってくる子供たちが休まず来るようにいろいろ気を遣ってくださいました。そのはじめ

は、当時大学を卒業したばかりの息子のポンちゃん（南彦さん）が一緒に小田急で通ってくれるようになったことです。それがきっかけで、東京から通うグループができ、電車の中で騒ぐのが楽しみで休まなくなりました。ポンちゃんがいなからとくにヨットをやめていたかもしれません。また、入会後まもなく母が亡くなった後、小沢先生は私たち兄妹のお弁当を毎週こしらえてきてくださいました。これほどの気遣いが果たして自分にできるだろうかと今なお、感謝の気持ちとともに感慨深い思い出として記憶しています。

変なエピソードですが、入会した年は月謝が1,000円でした。それが翌年から2,000円になりました。値上げの理由を説明する小沢先生の話が面白くて記憶に残っています。要するに、最近勝手に欠席する子供が多くなってきたが、これは月謝が安いからで、月謝を高くすると親が休ませないようにするはずだから値上げするのだというのです。小学生の私にとっては非常に説得力があって、思わず納得してしまいましたが、今のジュニアのご父兄が聞いたらどう思われるでしょうか。小学生の子供にも理屈はこうだからこうだというような接し方をされていたのが小沢先生の人柄で、小沢先生に教わったジュニアの卒業生にはどことなく同じ習性があるように見受けられます。

当時は指導員以外の父兄は子供に付き添うことはできませんでした。これは指導体制を組むという点で、当時でも大変な苦労だったのではないかと思います。しかし、親から子供を離すという考え方方は小沢先生や山本先生、藤村先生の共通した方針でしたので、私たちはクラブに来たら指導員と仲間との関係のなかで自立して過ごすことが当たり前でした。クラブハウスの側で我が子に付き添っていた親を大声で追い帰す小沢先生の姿を見た記憶があります。もっとも、子供にとって親と一緒にいないということは楽しいことでもあり、怒鳴られることは分かっていても徒党を組んでいたずらをするのがヨットに行く目的のひとつでもありました。記憶に残るあの三段ベッドで騒いだり、水温計をいたずらして血まみれになったり、入場料を払わずに勝手にプールで泳いだり、（そのときのプールの番人はバイトの学生で大谷たかをという人でした）ジュニアクラブのワルガキの伝統をつくったひとりとして、反省する一方、楽しい伝統の継続を強く望むものもあります。

今年はジュニアクラブに40期生が入会されました。クラブの指導の仕方は時代に応じて様変わりするものだと思いますが、指導している方々の苦労は小沢先生のころから変わらず大変なものであると敬服しています。

ジュニアクラブが益々盛んになることを祈念します。きっとこれからも片瀬の海岸からOPが走っているのを見て「乗ってみたい」と思う子供がいるはずで、そのなかからきっと未来のオリンピックセーラーができるはずですから。

## ジュニアヨットクラブ

大久保叶子

前略 何時も見ない則子宛の書類がハガキだった事と、ジュニアという文字が目に入りなつかしくペンをとりました。

大久保茂（現・雅晴）、則子の母です。50才になる息子、娘が小学校の時です。

早朝、飯田橋駅まで走り飛ぶようにして江の島までいきました。

どんなにたのしかった事か……

あの頃は父兄も仲良く家族もまた海の好きな人は集まっていた様にも思われます。

年末でしたか年頭でしたか、さだかではありませんが、小澤先生、奥様、父兄、母親等もまじって餅つきなどをした事もありました。

ジュニアを聞んで父兄もまた…家族というフンイキでどの親とも、どの子供達とも息が通っていた様に思われます。

今でもジュニアと耳にすれば心温まる想いです。

親にとっては大切な想い出タイムだと今でも心から感謝しています。

あの頃のジュニアの方々、その後ジュニアの方達に心からお礼申し上げます。

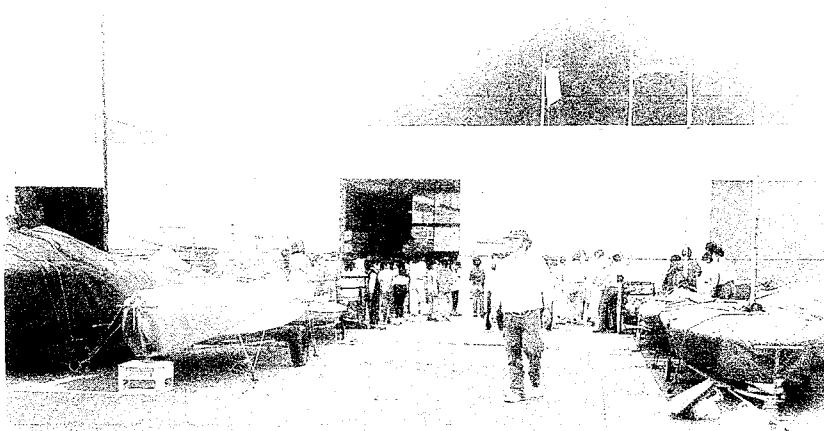
そして是非心に残り生涯の宝になる様なジュニア生活を送っていただける様、心から声援致します。

親にもステキな想い出を送ってくれたジュニアの方達に感謝をこめて

ありがとう！！

お礼まで

草々



移動前のジュニア教室

## 江の島ヨットクラブジュニアセクションの思い出

EYCJC一期生 上原一之

EYC40周年おめでとうございます。

現在もそうですが小生はボーッとしていることが多い、あまり詳細に当時のことを覚えておらず、また大まかなことも忘れやすいので間違った事実認定がそこそこ出てくることをお許しください。

江の島ジュニアは当時題名のようにジュニアセクションと聞かされていました。EYCJCとペイントされた新品の船台を見るとうきうきしたのを覚えています。

1965年に江の島ヨットクラブジュニアセクションに一期生として入会することが出来ました。入会時は最年少が小生の妹いづみで小2、最年長は加藤木さん饗庭さんの大学一年生と各年齢層が混在していました。それまでの生活では自分の周りは同じ年のみでしたからとても新鮮な印象でした。

小沢吉太郎先生と山本房生先生、井上アチャさん、藤村さんがいつも面倒を見てくれる先生でした。

### 小沢先生のこと

小沢先生は中学生にはとても怖い存在でした。全てのことに対して厳しく、全く反論の余地が無いほど完璧な理論に裏付けられた理由を説明され、こそこそと逃げ回ることもありました。小沢先生は普段は大酒飲みですが、ジュニアのある日の前日は禁酒を実行していました。小沢先生は練習が終わった後のクラブハウス2階でおいしそうに飲んでいる姿を何回か拝見したことがあります。御自分にもとても厳しくあったと今でも尊敬しています。

小沢先生はあまりセーリングについて細かなことは言いませんでした。そのかわり安全について、生活について、学校での勉強まで教えてくれました。その頃50歳代だったと思いますが、高校の数学、物理は全く苦にせず回答されていました。夏合宿で宿題のお世話になったジュニアも少なくなかったと思います。

当時子供のセーリングクラブは初めてでしたので、テレビの取材が時々ありました。小沢先生は取材でスリルがあるかと聞かれたら“無い”と答えなさいと言っていました。スリルは予期しない危険なので、われわれは危険を予期して海に出ているからだと説明されました。ご自身がインタビューを受けたときに“将来オリンピック選手が出ることを期待するか？”との質問に“オリンピック選手は出ないが総理大臣が出る”とおっしゃっていました。残念ながらオリンピック選手が出てしましたが、大臣も出ています。総理大臣はもう少し先かもしれません。

---

小沢先生の親友で、ともにジュニアの立ち上げに尽力してくださったデンマークのカイ・ウォルハートさんのことも忘れられません。カイさんはやさしくて厳しい方でした。今も付き合っている孫（実際は奥さんの孫）、ピーター・ウォーラーを紹介してくれました。このときから世界が広がった気がしました。ピーターはうちにホームステイし、親交を深めました（小沢先生とカイさん、ピーターの名前を出してエルブストロームに握手してもらった経験があります）。

1972年ミュンヘンオリンピックのとき、小沢先生にヨットに乗る子供が江の島ジュニアを中心に10名くらいドイツにつれて行ってもらいました。ミュンヘンでオリンピックの開会式を見た後キールまで移動し、ユースキャンプに参加するためです。各国からきた同年代の子供同士で心もとない英語を使いささやかな交流が出来ました。日本チームだけ残ったキャンプも終わりのころ、ミュンヘンではアラブのイスラエル選手に対するテロが発生し、キールにも“日本人を皆殺しにする”との脅迫電話があったと、マシンガンを持った警察官がガードに来ました。夜になってから安全が充分でないと警察の宿舎まで移動しての保護となりました（留置所ではありません）。ちょっとどきどきした、今考えればとても貴重な体験でした。ジュニアセーリングの創世紀だったこともありますが、良い体験を独り占めした感は否めません。

## 山本先生のこと

山本先生は原則的に練習を子供たちの自由に任せました。その為か山本先生が担当の日はみんながほっとして練習していました。残念ながら山本先生の担当はとても少なかったのですが、先日NHKの番組、プロジェクトXで山本先生の特集を見て、どんなに忙しいなかを教えに来てくれたかを知りました。練習方法の違いは先生の本業が研究開発だったからかもしれません。現在もお会いすると昔のままの微笑を返していただけます。

## 合宿所

ジュニアの建物が初めは平屋のプレハブでした。これは大きいのですが、本当に工事現場でよく見る、あのプレハブでした。この中にJD（たぶん最初は6艇だったと思います）とOP7艇を格納していました。JDとは“Junior Dinghy”的略で“A Dinghy”をスループにした小沢先生設計の艇です。これに子供たちは3～5名乗艇し練習していました。ある夏台風が江の島を襲い、レンガづくりだったハーバーのフェンスをなぎ倒し、ジュニアのクラブハウスも数メートル流されました。そのため50メートルほど北西の岡本造船の隣で大きな、背の高い、スレートの（やはりプレハブの）建物に移動しました。建物の中には多分5.5メーターと思われるレース艇がおいてありました。カイコ棚の寝床と冷水シャワーがあり夏、冬の合宿はここが宿舎になりました。東海汽船のターミナルが江の島の堤防にあったので、そこから食事をリヤカーにのせてクラブハウスまで運びました。米が余ると夜食用にみんなでおにぎりを作るのですが、面白半分でソフトボールのような大きさで同様に弾むくらい硬く握ったおにぎりを作りました。ターチが“まずい！”といいながら完食してくれたのを覚えています。冬の合宿はニス塗りなどメンテナンスを行ないました。

## ジュニアでの練習

練習は国旗とクラブ旗掲揚で始まります。余談になりますが、海外遠征に行ってレース会場に自国の国旗を見るととても懐かしくうれしくなるものです。学校で国旗に対する敬意を教えない、起立しないなどをニュースで見ると、残念に思います。

掲揚後自分たちで配艇、担当の先生からその日の練習を指示されます。低学年を高学年  
が一緒に船に乗せて指導します。子供が子供を教えているのですから内容は幼稚なものだ  
ったと思います。JD、ライトニング、デンマークからのOPが練習艇でした。のちにトラ  
ピーズ、フリッパーが来て、小生は特にトラピーズがお気に入りでした。レスキューも自  
分たちで操船し、コースの設定もしていました。現在の法律では考えられないことです。  
でもそうした経験からどこにいれば沈した船を早く見つけて対処できるかなど大切なこ  
とを学びました。先にも触れましたが、小沢先生はほんとうに細かいことは言いませんで  
した。ただ海が荒れる前には帰港の指示を出したり、後でなぜ早く帰港したか説明してく  
れたのみでした。きっと自分で考えることを教えてくれたに違いありません。一回だけほ  
めてもらった経験がこのような状況にありました。その日は小沢先生の指示が遅れたの  
か、変化が早かったのか、帰港する前に時化になってしまいました。バタバタと沈する  
OPを先生がレスキューしている間にJDも一艇沈をして腰越方面に流されました。小生は  
急いで帰港して年少者をおろし、オールで（JDにはクラッチもついていた）流されたJD  
をレスキューしてきました。後で小沢先生に呼び出されたので、無茶をしたと怒鳴られる  
と覚悟していたのですが反対だったので、いまだに思い出になっています。

竹下さんのこと

当時の江の島ジュニアは竹下さんを全員がターチと呼んでいました。ターチは人会時に多分高校生でした。中学一年生の小生にはとても大人に見え、今までと違う世界を見ているようでした。ターチとは数年間ジュニアで一緒にいたので、いろいろな話をしました。年上の人から声をかけてもらうことはとても少なかったのでうれしかったことを覚えてます。高校生やOBが夏休み等ハーバーに（船の中に）泊まっているのを見て、海の生活にあこがれていました。われわれはハーバーに泊まるのは合宿のときだけでした。でもその合宿は親の監視を離れ“汚い格好でも大丈夫”のとても楽しい、ターチたちにちょっとでも近づけるような時間でした。

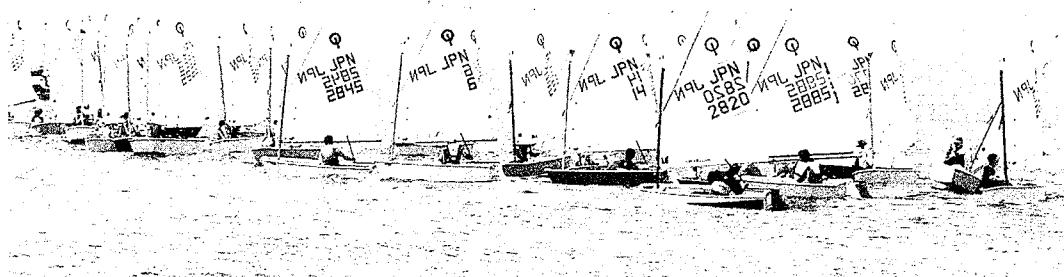
卒業してお互いに足が遠のき、会うのは数年に一度になっていましたが、ターチが中国から帰国し、OP協会の仕事をするようになってから、海で会う機会が増えました。お互いに年齢を重ね、それぞれ違う生活をしていましたが、ターチは昔のターチでした。いつも味方になってくれて、頼もしいターチは少しも色があせていませんでした。少しだけ一緒にアルコールも飲み、これからOP、ジュニアセーリングを通じて一緒にやっていくことを思っていたところでいきなり他界してしまい、辛いこと。

とても良いお兄さんをしてくれて、その30年後良い仲間になってくれて、これからを楽しみにしていました。ご冥福をお祈りいたします。

江の島ジュニアのおかげで、成長期にとても多くのすばらしい方々のお世話になり、す

ばらしい経験をすることことができ、たくさんの友人が出来ました。その幸せをこれから子供たちに少しでも味わってもらいたいと、微力ながらお手伝いしたいと思います。

(JSAF医事・科学委員会委員長 日本ジュニアヨット連盟理事)



## 江の島ヨットクラブジュニアセクションの思い出

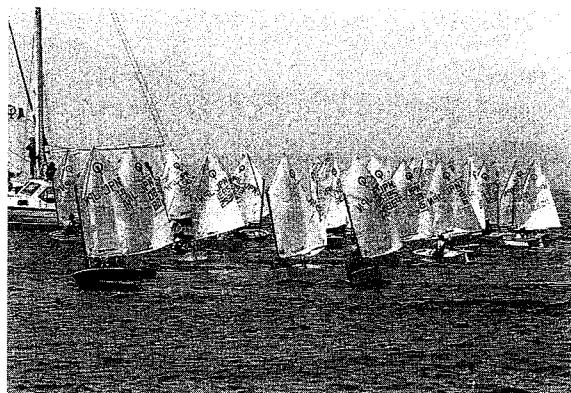
江の島ジュニアヨットクラブ 一期生 廣瀬哲之

東京オリンピックが終わった次の夏、1965年7月18日に日本で最初のジュニアヨットクラブが江の島で始まった。小学校低学年から大学一年生までの26名が集まり、東京オリンピックで使用した平屋のプレハブ小屋で、開所式が行われた。練習艇はA級ディンギーをスループに改造したニス塗りの3杯のジュニアディンギーでスタートには日章旗、マストトップにはペナントが翻っていた。今でも眼を閉じると真っ青な空と海、白い帆が瞼の裏に映し出され、クリンカー張りのハルと水面が奏でる独特の音色が蘇る。「ジュニアディンギーでの帆走」を想いうかべる事ができるのである。

子供達の指導にあたったのは、小澤吉太郎先生、山本房生先生、藤村紀雄先生、日本のジュニアヨットクラブの黎明期であった。

その年の冬にはデンマークの王立ヨットクラブから江の島ジュニアに、木造ニス塗りの日本では初となるオプティミストディンギー6杯が贈られた。中でも3号艇はボーラッセン造船所の手になる高級家具のように美しい艇で、マホガニーで作られた艤装を眺める自分の顔が映ってみえるほどであった。正月の寒風吹きすさぶ中、ハーバー内で初乗りが行われた。最初に乗艇したのは、最近までジュニアの面倒を見られていた竹下政義さんで、当時高校2年で既に立派な体格であった為、タックの際には危うく沈をするところであった。

数年前に長男がセーリングを始めた事が契機となり、再び海に出向くようになった。あれから39年、少年少女が人生の後半戦に突入するに十分な時間が経過したことになるが、江の島に出かけると39年前と変わらず白い帆を掲げたヨットが水面を滑っている。そしてジュニアや若者に混じり、私と同年代の50歳を超えた、いや60歳70歳代の現役セーラーがディンギーでの帆走を楽しんでいる。小澤先生が「ヨットは生涯楽しめるスポーツだ」と言っていたことが思い起こされた。



OPのスタート

# インターナショナル・レース

## —その主なレース—



## インターナショナル505クラス世界選手権大会

当時505協会会長 505ワールド総責任者 福島肇人

505クラス第30回世界選手権大会は1985年（昭和60年）10月14日から24日まで、江の島ヨットハーバー沖で開かれた。この大会は12カ国55隻が参加する大規模なものだった。参加選手のレベルは高く、ヨットの神様といわれるデンマークのエルブストロームも参加した。この大会の主催は国際505協会だが、サポートは神奈川県ヨット連盟と（社）江の島ヨットクラブであった、行事としては江の島ヨットクラブの創立者の一人である小沢吉太郎先生（日本ヨット協会顧問）が東京オリンピック30周年を記念して作られた江の島ウイークの一環として実施することになった。その関係でスポンサーはレッツゴー・セーリング・クラブの五島徳雄会長の尽力により“マリーナデルレイ”として支援いただいた。

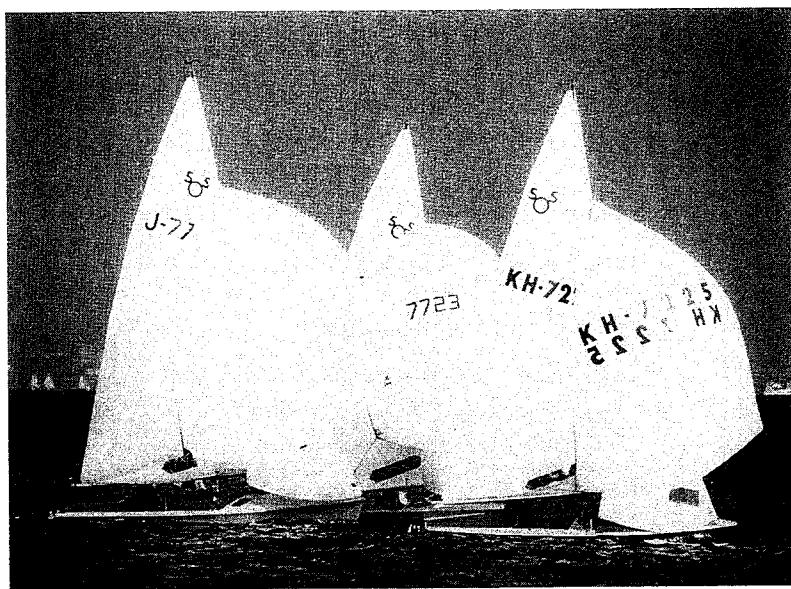
この大会の準備段階で、国際505クラス協会から「一隻でも走っている艇があるときは、レースを中止するな」との連絡がよこされた。もともと505クラス・ワールドは強風が好まれ、平均18m/sくらいまで実施されていた。運営のシュミレーションを行った結果、われわれが動員できる運営艇では無理との結論がでた。そこで国体ヨットレースの運営をいただいている海上自衛艦をお願いしようということになった。当時江の島ヨットクラブ常務理事の松浦光利提督と“たかつき艦長”長嶺公成一佐（日本ヨット協会国体委員）にお骨折りを願い、海幕の支援をいただくことが出来た。

第1レースは沖を低気圧が通り、南西平均20m/sが朝まで吹き、レース開始時にNE平均17m/sに変わり瞬間最大23m/sの強風となった。ゲートスタートの基準ブイが3回風圧で海中に潜るトラブルがあったが、13時を回る頃やっとスタートが出来た。さすがトップレベルの選手達で、物凄いプレーニングでレースは成立した。このレースでマストを折った艇が6隻、センター、ラダー破損が17隻でした。1位はオーストラリアのブルニジス／ガーディナー組であった。終了後、陸に上がったらジュリーから批判されると思っていたが「よく、あの風でレースをやったな」と誉められた。日本人の運営に不安を持っていたジュリーも「だいじょうぶ」と安心したよう。ホンコン・ローヤル・ヨット・クラブのレジ・メナード氏は私に「一番よ、一番よ」と指を出して喜んでいた。恐らく自衛艦の力が無ければ、このレースはできなかつたと思われる。この勢いで、その後のレースは順調に進んだ。第2レースはN15m/s、第3、4がN15→10m/s。第5、6がN6m/s→0→36m/sであった。成績は優勝・ブルニジス／ガーディナー組、二位・プラッチフォード／ウッズ組、三位・コルクロー／バーンズ組であった。

特筆すべきは、10位に日本の斎藤愛子、埜口史朗組が入った。女性スキッパーの10位は505協会始まって以来で大騒ぎとなった。

この大会の運営要員は極めて意氣が高かった。ワールドが日本で開かれたは3回目で、

あとにはFJ、14フッター・ワールドを控え絶対に失敗が許されなかつた。特に海上運営は成功させると、レース委員長に貝道和昭氏（神奈川県ヨット連盟）、副委員長に505ワールド経験者の辻正明氏（日本505協会）、もう一人副委員長に大庭秀夫氏（神奈川県ヨット連盟）をお願いした。海上運営要員は大庭氏と意志の通じる3人を集め、いわゆる“大庭サーカス”を作つた。インターナショナル・ジュリー編成は江の島ヨットクラブ理事平田克己氏（日本ヨット協会顧問）が友人であるニュージーランドのハル・ワグスタッフ氏にチーフとして来ていただいた。イギリスから国際レーザー協会セクレタリーのジェフ・マーティン氏、日本505協会育ての親ホンコン・ローヤル・ヨット・クラブのレジ・メナード氏、これに平田克己氏と米澤一氏（（財）日本ヨット協会ルール委員長）の5名で構成した。これにセクレタリーとして大谷たかを氏があたつた。計測はイギリスのインターナショナル・メジャラーのデット・メイ氏と副委員長に宮本展男氏（日本505協会）があたつた。陸上の運営は日本モス協会の小倉正明氏が当たり、多くのヨット乗りをボランティアとして参加させることに成功した。特に多くの湘南、鎌倉に住むヨット乗りの家庭でホームステイ（18軒14人、三井健保組合20人）を行ってくれた。これは、江の島ヨットクラブ。同ジュニアの力が物をいった。また、英語を話せる女性ヨット選手が、艇種、グループの枠を超えて支援を頂いた。抗議にオフィスに見えた選手が「美しい彼女達を見て、抗議を諦めた」という人もいた。表彰式には彼女らは美しい着物で現れ、エレクトーンの演奏のなか表彰を行つたが、素晴らしい雰囲気を作り出す事ができた。私が挨拶で「日本は女性の時代になる」と言つたら選手達は大歓声をあげた。最後に外国選手達は会場を去るとき、立ち並ぶスポンサーに対し、一人ひとりが丁重な挨拶をした。日本では、スポンサーに対する礼儀は彼等と比べ劣ることを痛感した。



## スナイプ級西半球&東洋選手権大会

顧問 松本富士也

### 日本のスナイプと世界との縁

1956年日本はスナイプ級国際競技連盟（SCIRA）に正式加盟、次の年の世界選手権大会（ポルトガル・リスボン）に山口良一・松本富士也組と棚町三郎選手が初参加しました。その後石井正行・川田節郎組が世界選手権3位、二宮・河村組が西半球選手権優勝とスナイプニッポンとして大いに活躍し、毎年の海外レースに誰かが参加していました。

しかし主要選手はオリンピック種目に転向し、東京オリンピックもあり、日本での開催は長い間出来ずに来ましたが、江の島ウイークの主要イベントとしてサッポロビールの支援を受けて、初参加以来30年を経た1986年10月スナイプ級西半球&東洋選手権を行うことが出来ました。当時既にスナイプの保有数はアメリカに次いで世界第2位でしたが、国際的活動の面では随分遅れていたと思います。西半球という言葉もヨーロッパから見ての西半球で従来から北、南アメリカ大陸の各国を指しており、極東と言われる日本はじめアジア地域は範囲外でした。韓国、インドなど僅かですがスナイプがある国もあるので、今後は西半球&東洋と東洋の名前を入れるべきだと日本として主張し、この時から正式呼称となりました。

### 準備状況

当時私は日本のスナイプ協会の会長であり、ナショナルセクレタリーを務めていました。当時の日本スナイプ協会の中核であった竹下政義氏が資金係。シャツによるカンパを全国的に展開し随分多くの方達に助けて貰いました。山田敏雄氏は受け入れ設営係。出来たばかりの藤沢市のホテルオーシャンテラスに宣伝になるよと破格の価格で貸し切りVIP用とし、これもサーファー用として出来た片瀬東浜のシルフィドを選手用として貸し切り協力願いました。大会は勿論自艇で参加できますが、遠方南アメリカからの参加も考え、貸与艇を同一条件で揃えることとし奥村造船の協力で新艇を揃えました。（セール自分持ちは従来からのパターンです。）

### 参加者

SCIRAの会長は一年ごとに交代します。この年の会長はバミューダのウエイン・ソアレスさん、西半球のセクレタリーはアルゼンチンのジュリオ・ラバンデイラさんでした。

参加チームはアルゼンチンから前回チャンピオンのジョン・マッコールはじめサンチャゴ・ランゲなど3チーム、バハマからはジミー・ローなど2チーム、バミューダはソアレス親娘組など2チーム、その他ブラジル2、カナダ2、インド1、アメリカ2、日本からは千葉・

鈴木組（関東自工）、歌田・杉谷組（本田技研）の2チームでした。計16チーム、その中に親子1、兄弟1、男女ペア4、VIPの中で夫人同伴5組と、家族的参加も多く、これぞスナイプファミリー！の楽しい雰囲気と共に錚々たるレーサーの顔ぶれの選手達からも、その後のSCIRAのリーダーとして、またオリンピック選手として活躍している人たちがいました。

### ロイ山口メモリアル盃レース

日本スナイプ界の国際化発展に関する最大の貢献者は故山口良一氏です。東京オリンピックの前年5.5メーターを建造し出場を夢見ながら42歳で早逝されました。SCIRAの理事でもありました。トライアルレースはロイ山口メモリアルレースとして彼の功績を偲び冠レースとして行われ、1位アルゼンチンのサンチャゴ・ランゲ（彼は続いて本番でも優勝）2位歌田組 3位千葉組で山口未亡人からメモリアル盃を授与されました。（その後ロイ山口さんの名前はスナイプの女子世界チャンピオン盃としても残っています。）

### 西半球＆東洋選手権レース

連日穏やかな軽風のレースでした。それでもレイディにはしっかり遊び7レース消化、一つ切り捨て出来たのでまあまあと言えると思います。ズバ抜けて背の高いランゲが優勝、前回の勝者、これも大柄なマッコールが4位でしたから、強風でも微風でもアルゼンチンの力はズバ抜けて居り、体重には関係ありません。（クルーは両チームとも小型のがっちり型）スナイプの艇数は少ないのですが、伝統とクラブの育成力と言えると思います。

後日アルゼンチンを訪ねたとき、小学5年の少年が学校から帰ってから、自宅の庭から一人でウインチを動かしOPを川におろしてセーリングしにいく姿を見ました。なるほどと感心した覚えがあります。

2位ブラジル3位日本の歌田組でした。何時もどん尻は1マークはなされたインドチーム、でも一番陽気だったのもインドでした。

### 楽しかったレイディ

前夜のBBQも大騒ぎでしたが、バスにのってまず鎌倉観光、それから関東自動車工業（株）で車の生産工場見学、そこで昼ご飯をご馳走になって、東京へ、東京見物後八芳園で夕食会とたっぷりの一日コースでした。関自工の菅原さん、八芳園の長谷社長さんはじめ多くの会社や支援者のお力添えのお陰です。我が家は家族も総動員でした。特に当時大学生だった娘の真里は準備段階の通信業務からVIP、選手の出迎え、大会中は外国人選手の世話係、閉会式では司会と頑張りました。彼女にとって大変良い経験だったと思います。外国のレースではクラブのメンバー家族が総てを運営します。我が家にとっても大きなイベントでしたし一家でこの大会をやったと誇りにもしています。ここで多くのスナイプファミリーとの国境を越えた親しい輪が出来、日本もやっとSCIRAの仲間入りが出来たと実感しました。体当たり手作りで、本当に多くの方達に支えられた有り難い感謝感謝の

大会でした。

### 後日談

大会後、元SCIRA会長であったスワンソン夫妻（アメリカ）を案内して唐津を訪ねました。スナイプ世界選手権に立候補したいと進藤三郎先生や松山和興君達が考えていたからです。すっかり唐津を気に入ったスワンソンさんの強力なアピールのお陰で1989年立派な世界選手権大会が唐津で出来ました。唐津の大会の素晴らしいはその後長くSCIRAで語り継がれるものになりました。その功績か、その後、私や篠田さんそして山本さんと日本からSCIRA会長を出すきっかけにもなりました。1994年のワールドマスターズ、ワールドジュニア、更にSCIRA最初の女子ワールドの3大会を蒲郡、三ヶ日、横浜八景島で一夏の間に行い、それでもう一度1998年、江の島での西半球＆東洋選手権と日本のスナイプの国際イベントが続き、更に来年2005年には世界選手権が蒲郡で行われます。日本も国際的に大きなレースを主催できる事を証明しているわけですが、その最初の意義ある大会がこの江の島で行われたのです。

残念ながらスワンソン氏も進藤先生も竹下君もそしてバスの中で一番騒いでいたミスラさん（インドの太ちょさん）も、もうこの世に居られません。合掌。



## インターナショナル ファイヤーボール・クラス 世界選手権大会

監事 福島挙人

1990年（平成2年）9月27日から10月9日にわたって江の島沖にて、インターナショナル ファイヤーボール・クラス世界選手権大会が開かれた。この大会は当時神奈川県が湘南海岸一帯の活性化のため開催されていた、サーフ'90の一環として開催された。サポートは（株）キリンビール、平和学院、アーバンデザインカレッジ、ホストクラブは（社）江の島ヨットクラブであった。参加はオーストラリアを始めユナイテッド・キングダムが主力となり15カ国60チームが集まり、華やかな大会となった。

日本でのヨットの世界選手権大会は505、14フッター、OPクラスが行われ、参加した日本選手も運営する側も、国際レースには慣れてきたこともあり、非常に楽しいレースとなつた。

ワールドを準備した日本ファイヤーボール協会も山本房生会長のもと、早くから対策が練られ、セクレタリーの小阪康司氏を中心に準備が行われた。このクラスは、タイのパタヤビーチに大きなフリートがあり、良く交流が行われ、クラス特有の風習にも通じていた。

レースは、3日間5レースに亘るプラクテスと世界選手権1日1レースで7レース行われた。このシリーズは風が余り強くなかったが、N、NE、S、SWとほとんどの風向があり、風の強弱、振れもあり大変難しいレースとなつた。優勝はオーストラリアのジョン・ドライズフィールド、アンドリュ・ペエリー組、2位はUKのイアン・ピネル、ジャロード・シンプソン組、3位はオーストラリアのチャンプベエル・メモリス、クリス・ペロン組であった。日本勢は11位に中野茂、永井純組が入つた。日本勢は艇速では上位チームとそれ程の差はなかったが、このクラスでの大レースでの経験に乏しく、一つ一つの行動の積み重ねで遅れていつた。然し、上位のオーストラリア、UKの選手は、風の読みが的確であった。

江の島沖でN系の風で振れがあるときはコースが極めて難しいものだ。しかし、外国から来て、この海を知らない彼らが、どちらに振れたら、どのコースが得かをすぐに読んでしまうことだ。本部船上で「やっぱり、海の男だよ」と、感嘆の声があがる。

この世界選手権の運営で、感心したのはプログラムに示されたソーシャルプログラムに、毎日公式パーティーがあることであった。通常、世界選手権大会での公式パーティーは、3回から4回である。毎日というのは、外国での場合は良くあることだが、日本もここまで来たかと感じた。オープンファイナルなどの外に、デラ・マンチャ・ヨット・クラブ・レセプション、藤沢プライズギビング・イブニング、藤沢の夜などがあった。これはサーフ'90が主催でもあり、大会名誉副会長の竹下登氏（日本ヨット協会名誉会長）、長洲

一二氏（神奈川県知事）、小此木彦三郎氏（江の島ヨットクラブ会長）等、有力者の名が並んでいたこともあったと思われる。

この大会の役員は

大会会長	A. R. Procter (国際F. B協会会长)
大会組織委員長	貝道和昭 (神奈川県ヨット連盟理事長)
大会事務局長	小阪康司 (日本F. B協会)
インターナショナル・ジャッジ	L. Fornaciari (イタリア) M. Maynard (ホンコン) 秋山福夫 (日本) A. R. Procter (U. K) P. Withers (U. K)
事務局	齊藤愛子 (日本505協会)
レース委員長	福島隼人 (神奈川県ヨット連盟副会長)
〃 副委員	大庭秀夫 (神奈川県ヨット連盟理事)
〃 〃	校條紳一 (日本F. B協会)



## ノルウェー国王の訪問と友好レースのこと

顧問 松本富士也

東京オリンピックの5,5メートル級ノルウェー代表ハラルド皇太子殿下（当時27歳）は、ノルウェー王国の次期国王候補であり、独身と言うこともあって、当時も大変な人気、注目の的で、毎日のように新聞紙上に載っていました。大変気さくなお方で大磯の選手村に選手と一緒に入村され、殿下の部屋に日本選手達が飲みに行ったり、葉山の割烹旅館かぎ家にお忍びで遊びに行かれたり、大会中に天皇、皇后両陛下（当時皇太子、同妃殿下）と江の島で歓談されたりと色々な思い出をお作りになられました。その当時は選手村に家族・親族は自由に出来る夢のようにのどかなオリンピックでした。当時のVIP担当は岡本豊さんでした。選手のフィアンセと称して殿下の女性ファン達を選手村に入れたり、内緒で葉山にご案内したりと豊さんらしい接待で大活躍でしたが、残念ながら亡くなられ今回の機会に再会する事はできませんでした。

平成13年3月、ノルウェー国王になられたハラルド殿下が、今21世紀初の日本の国賓とし王妃と共に来日され、その歓迎スケジュールの中に江の島ヨットハーバーご訪問が組み入れられるのでと協力要請に接したのは前年末のことです。

同じ5,5メートルで東京オリンピックで競い、たまたま江の島ヨットクラブの会長でもあった私は、その巡り合わせに大感激で早速EYCとして、色々なアイデアを練り、ヨット界をあげて大歓迎をしたいと張り切ったのですが、国賓であり、天皇、皇后両陛下のご案内でおこられ、昼食会もハーバーでおとりになる約2時間半滞在されると言うことなので、宮内庁中心の綿密な分割みのプログラムであり、事前の現地視察、打ち合わせと続き、交渉窓口は神奈川県になるので、とてもヨットの希望通りにはいきません。

それでも、ヨットを全くご存知ない関係者の方達に何度も説明、お願いをし、その結果ヨット界に大変なご配慮を頂きました。お茶会参加者について、最初の案ではごく僅かでしたが、東京オリンピックとヨット協会関係者20人までと増やし最終的には更に10人追加され、シドニーのオリンピック選手やEYC関係者を加え、国王、王妃両殿下、天皇、皇后両陛下と親しくお話する機会を持つことが出来ました。また昼食会にも秋田会長と私が参加できることになり、隣席のノルウェー大使とお話が出来、ノルウェー友好ヨットレースのきっかけにもなりました。また、ジュニアの花束贈呈、ヨットのデモンストレーション、整列してのご挨拶、ノルウェー国旗を約50隻のヨットのマストに掲揚することなどの許可ももらいました。ジュニアヨットのデモはまあよいとして、整列歓迎は、お喜びになりました。ジュニア達にお声をかけられたりして、スケジュールから時間が伸びてしまうからと宮内庁の許可が貰えそうにもありませんでしたが、何とかお願ひしました。実際にその通り

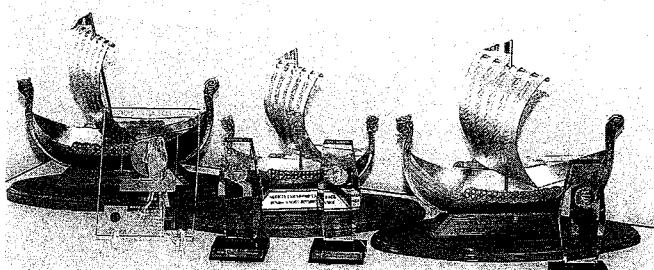
になり王妃、皇后様にお声をかけて頂き、分刻みのスケジュールに少し影響をしましたが、ジュニア達にとっては大感激のシーンでした。

ハーバーは出来るだけ自然にという配慮で前日まで出入り自由で、警備担当の県警ではディンギーのオーニングの中、クルーザーの内部点検など大変だったようです。報道陣、特にカメラマンは、予め許可された者が、指定された場所で撮る事と制限されました。

3月28日、当日は雨との予報が見事にはずれた晴天に恵まれ、沿道は歓迎の市民の小旗に埋まり、素晴らしい一日となりました。特にお茶会には県知事や市長を始め議会関係などの関係者などと一緒にでしたが、ベランダに早めにお誘いし、ヨット関係者が取り囲んでのお話となったので、他の出席者には失礼をしましたが、素晴らしい会話を楽しむことが出来ました。お茶会に出席できなかったヨット関係者や許可されなかったカメラマンをベランダの前に繫留した“やまゆり”に待機させたお陰で、最高の写真も撮ることが出来ました。予めレース海面を調査するヨットマンの作戦勝ちと言えます。

江の島ヨットクラブでの休息の時間にはオリンピック当時のアルバムをご覧頂き、ゲストブックにもサインを残してくださいました。我がクラブの誇りとする行事でした。ただ国王とノルウェーのアクアビットで乾杯できなかったのは残念でしたが。

この行事を記念して 日本ノルウェー友好記念ヨットレースを、春のヨットシーズンの蓋あけとして、毎年行いたいとノルウェー大使オッド・フォスアイドブローテン殿にお願いし、翌年からクルーザー、ディンギー両部門で、第2回目からはジュニアも加わり、各3部門にバイキングシップをかたどった大使杯を頂き、江の島ヨットクラブの名物イベントとして定着してきています。参加艇数も毎回150隻をこえ、当日は大使ご夫妻はじめノルウェー大使館職員、日本ノルウェー協会関係者など多くの方達が観戦され、その後のノルウェーのサーモン、アクアビット中心のパーティを楽しんで頂くのも恒例になってきました。このような催しを通して、両国の友好に貢献すると共に、ジュニア達がノルウェーのみならず海外のヨット界やオリンピックに対して興味を持つきっかけにもなって欲しいと願っているところです。



ノルウェー王国大使杯の  
バイキングシップ

## オリンピックウィーク、江の島ウィークについて

顧問 貝道和昭

1976年のモントリオール オリンピックが終わり、1980年モスクワ オリンピックへの強化策の中で、オリンピック種目を集めた大会を行うことが必要との強化案を当時、日本ヨット協会、松本富士也強化委員長（現・江の島ヨットクラブ顧問）が発表、1977年11月19～23日に第1回オリンピックウィークを行うこととなった。当時、J.Y.A.の役員にも各艇種の全日本を纏めて行う意見もあり、ウィークを開催する時期にきていたようであった。第1回は全日本を兼ねて行う艇種はソリング、FD、フィン、ドラゴン、トルネードで、1978年からは10月に行うことになった。1978年には中国スポーツ代表団一行10名がレースを観戦された。1983年春、江の島ヨットクラブ、神奈川県ヨット連盟及び日本ヨット協会役員が、翌年東京オリンピックの20周年を記念していろいろなイベントを検討する中、ドイツのキールウィークやスペラガッタ等に日本のオリンピック強化選手が参加することから、江の島で行われているオリンピックウィークを中心に、レースウィークを作り、海外より選手が出場してもらえるレースを10月10日を中心に行うこととした。

1983年10月には江の島ウィークプレ大会を開催、1984年10月には第1回江の島ウィークを開催、このウィークはオリンピック種目が中心でレースは「オリンピックウィーク」として以後2001年まで行われた。日本セーリング連盟が、福岡に開催場所を移したので、江の島ウィークの柱がなくなりました。しかし、OP級レース、各艇種の全日本選手権、ネプチューンレース等は毎年開催されています。

江の島ウィークの第1回は当時、江の島ヨットクラブ常務理事兼神奈川県ヨット連盟理事長平田豊氏とレツツゴーセーリングクラブ五島徳雄代表の尽力で東京トロイ（株）が特別協賛をしていただき、江の島ウィークが軌道に乗ったと言えます。

近年の主なレース

オリンピックウィーク

小沢記念少年少女ヨットレース

ネプチューンヨットレース

マスターズレース

各艇種全日本選手権大会（K16、505、Int14フッター、シーホース、シードスポーツ、ソリング、ファイヤボール、470等）

## 最近のレース活動

会長 浪川 宏

### ジャパンカップ2003

国内クルーザーレースの一つの頂点であるジャパンカップが久しぶりに相模湾で開かれました。18回目を数えるジャパンカップは京浜急行を冠スポンサー、江の島ヨットクラブをホストクラブに2003年10月31日から11月3日にかけて江の島で開催されました。江の島での外洋艇のグランプリレースの実施もさることながら、この大会はJSAF本部と外洋関東4団体である東京湾、三崎、三浦、湘南が共同主催をし、神奈川県連が協力する形で外洋系、ディンギー系が一体となって開催する新しい試みとなりました。この取り組み体制には懸念を表する向きもありましたが、今後のセーリングスポーツのあり方を確信する運営関係者は県や市や海上保安庁の協力のもとに大会を実施しました。

関東は風が吹くぜと関西勢に豪語してきた関東のフリートでしたが、レース前の下馬評の高かったスペイン船籍のグランドソレイユ42と40.7艇団との熾烈な戦いなどは、微風の連続でレース回数が少なく結果が定かではありませんでした。全体的にレースにかける執念は最近の活動の厚みの差のように西高東低の気配が濃厚でした。最終の、三浦半島の先端、伊豆半島の先端を回航してくる90マイルのオフショアレースでは、微風のなか全艇団から抜き出た関西のカリーニョが圧倒的な差で進みながら、フィニッシュを前に結局カムの中で漂い、全艇タイムリミットかと懸念された午後遅くに、突然の神風がレース海域を吹きぬけ、その時まで辛抱できた艇は強風の中で劇的なフィニッシュを果たしました。ヨットレースをもっと見せるスポーツにできないかとの願いから、フィニッシュラインを市民に見てもらえる、江の島の旧オリンピック聖火台の下に敷設したため、フィニッシュ直前の陸岸の間近の吹き出しの中でデッドヒートが展開され、ブローチング気味の大型艇のスピランが陸上の観客にも興奮を呼びました。

このレースでは全艇に位置表示装置を配布し、陸上本部でスクリーンにリアルタイムで位置を表示していたため、陸上の観客にも全艇の好不調が見えたり、海路の難しさを連想させたりしました。加えて海国ノルウェー王国大使が賞杯を手渡すなど、選手にも、見る側にも楽しみを提供できたと思います。日頃瀬戸内海の風と汐に慣らされた関西の艇からは、ジャパンカップを構成するオフショアに対する恨み節が出たり、コース管理に強い希望が出されたりして、セーリング文化の地域差や意識差も感じられた大会でした。ディンギレースでは全日本大会をやりなれている江の島ですが、ホストクラブとしての江の島ヨットクラブが外洋レースに関してもしっかりと基盤を築きつつあることを示せた大会となりました。

この1週間後にはJSAF本部と江の島ヨットクラブの共同主催で神奈川県連が運営を担当

するというジャパンカップと同じ形式でドラゴン全日本選手権が実施されました。

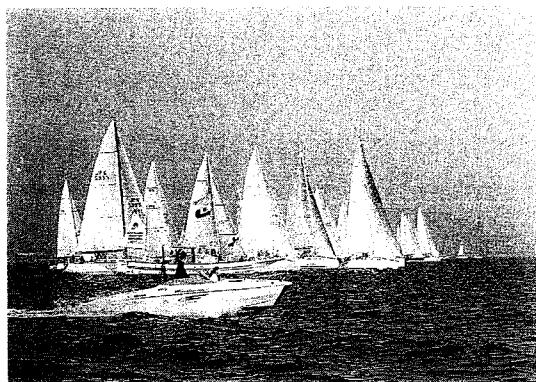
### ドラゴン全日本選手権大会

かつてはドラゴンと言えば江の島というのが東京オリンピック以来の伝統であったのですが、そんな歴史的な流れも、この艇種がオリンピックから消え去ると共にいつのまにか途絶え、気がついて見れば国内では絶滅の危機に瀕していた艇種でした。そのドラゴンが一部の愛好家の手により復活し、90年に久しぶりの全日本が開催されました。それ以来ゆとりのある美しい大人のセーリングとして着々と復活発展を続けてきましたが、いつのまにかドラゴンと言えば関西が主流で、全日本も西ノ宮で開催されることが定着していました。

東京オリンピックの40周年を翌年に控えた2003年11月8、9日、オリンピックの会場であった江の島で久しぶりにドラゴンの全日本選手権が実施されました。関西から5艇、江の島から3艇、シーボニアから1艇の9艇の出場艇でしたが、微風から中風までの環境で5レースの全レースをこなしました。大会の華は往年の江の島ヨットクラブのレストランで挙行された往時をしのぶ美しいドラゴンパーティーで、参加者も運営関係者も満足感を持って大会を終えることができました。そしてこれらの成功が呼び水となって、2004年度の鳥羽パールレースのフィニッシュを是非江の島で行って欲しいとの要望が関西や東海水域から出されました。

### 2004年度第45回なんせい鳥羽パールレース

こうした関東フリート、関西フリート、ディンギー系、クルーザー系の様々な協力が実を結んだ形で外洋レースのもうひとつのビッグイベントである鳥羽パールレースが2004年7月に江の島をフィニッシュに行われました。定置網の障害など様々な困難が予想されますが、今回は海上自衛隊の多用途支援艦「すおう」が協力出動することで定置網の外側の海面でレースフィニッシュを行い、そのあと江の島ヨットクラブ主催で表彰式パーティーをヨットハーバーレストランで行いました。経済的にも苦しい会員数の減少を抱えている江の島ヨットクラブもヨットクラブという枠を越えながら確実に活動の領域を広げつつあり、日本セーリングスポーツ界で確実な位置を取り戻そうというクラブ員の願いが少しづつ実を結びつつあるといえます。



2003 ジャパンカップレース

# 東京オリンピック選手団



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

## 「1964年・東京オリンピック」から40年

ドラゴン級 棚町三郎

### 日本オリンピックヨットの歴史

日本のヨットが初めて五輪大会に出場したのが1936年（昭和13年）のベルリン大会でした。その時IOCは次の第12回（1940年）五輪の開催地を東京に決めました。しかし2年後の1938年には重大時局を理由に日本はその開催地を返上、その後東京の代替都市ヘルシンキも返上、戦争激化で1940年、1944年の五輪大会は中止されました。

中止となった戦前の東京五輪の遺産として残った横浜のオリンピックヨットハーバーはその後長年に亘り学連を中心とした練習と競技大会の場として利用されました。

1948年、12年振りにロンドン大会で復活しましたが敗戦国日本は招待されず、1952年のヘルシンキ大会に戦後初めてフィン級で海徳選手が出場しました。

次の1956年のメルボルン大会はヨット技術と総合的な力不足で参加せず、日本ヨットの発展は足踏みどころか一歩後退だったと、私は思いました。

1960年ローマ大会の前年の1959年、IOCは「第18回オリンピック東京大会」を決定しました。1936年オリンピックヨット初参加から28年、ヨットでは4回目の参加となり、日本開催では初めての東京オリンピックでした。

### 夢と目標

昭和29年、巴工業（株）専務（当時）の故山口良一氏から声を掛けられ、強力な実業団チームを創りたいので協力して欲しい、と話がありました。当時の巴工業の社長は元関東ヨット協会会長の故山口四郎氏、更に次男が山口彰夫氏、いずれも日本ヨット界の功労者です。

それから2~3年、学連のエース級が集まり、実力日本一の実業団になりました。

監督の良一氏は、戦争で遅れた日本のヨットのレベルを上げる為に、海外のヨット情報を集め、昭和32年にはSCIRA（スナイプ級インターナショナル・アソシエーション）に加盟、自ら、棚町・松本を引き連れてポルトガルのスナイプ世界選手権大会に出場しております。

山口監督と我々巴チームの目標は単に実業団の日本一では無く目は世界に向けていました。

その夢は「オリンピック出場」だったのです。

### 改革と犠牲

1960年の五輪大会がローマに決まった昭和31年頃、我々巴チームはスナイプの実業団か

らローマオリンピック出場に目標を変換、早速その準備を始めました。

ドイツからドラゴン艇を輸入、片貝造船にフィン艇を発注してローマに備えました。

ところがドラゴン級の選手選考方法を日本ヨット協会は公平を期す為、の理由で艇の乗り回し方法に決めました。国内レースならともかく、国際レース最高のオリンピックの選考レースを間違った方法で決めた協会に対し、山口監督は激しく抗議しました。妥協点は全く無く、最終候補選手として残っていた6名の巴チームと監督は強化合宿を飛び出し、将来の選考方法の改善を強く要求してローマ大会の候補選手を辞退しました。

世界の常識はその当時の日本では非常識でした。夢を追い続けていた私達には余りにも厳しい体験でした。物事を改革するには犠牲も伴うこともある事を実感しました。

## 1964年第18回オリンピック東京大会

1940年、戦争で中止になった幻の東京大会から24年、初めての日本開催で大いに沸きかえりました。

開催国の日本はヨット5種目にフルエントリー、私達巴チームは6名を選出、ドラゴン級と5.5米級出場を目指すことになりました。

1962年はノルウェー・ハンコにはポルトガル製の新艇でドラゴン級ゴールドカップとデンマークのオープンレースに、1963年はデンマークの造船所に巴が1艇、協会が2艇計3艇を発注、小沢吉太郎監督と巴6名のメンバーで艇の引き取りとスウェーデン・マルストランドのドラゴン級ゴールドカップ、デンマークオープンレガッタに参加しました。

この2回のヨーロッパ転戦でまずまずの戦績で少しほと風が見えて来ました。

1964年1月から始まったドラゴン級のオリンピック最終選考レースでは棚町・舟岡・日色のメンバーで、20回戦中17回の一位で圧倒的な成績で5月中旬にはヨット種目では一番目に東京オリンピックの代表に決定しました。

一方、5.5米級はドラゴン級最終選考レースの2位以下のドラゴン艇で再レースを行い、優勝艇を5.5米級の代表選手とする事になり、巴の松本・吉田・萩原組が選出されました。

5.5米艇は山口監督がローマ事件の直後に建造をスイスに、世界最高の設計者に依頼して東京オリンピック出場の夢を描けました。

しかし、山口監督は「ロイ」と命名した5.5米艇を一度も乗艇する事も無く、ローマの無念を晴らす事も無く、東京大会の前年の9月に目的達成直前の他界で私も大きな衝撃を受けました。

山口良一氏は戦後のヨット界の発展とその功績は小沢吉太郎氏と共に最高の評価が与えられています。

## 政治とオリンピック

アジアでも初めての世紀の祭典もその参加国は97カ国に上りました。民族の祭典・美の祭典・平和の祭典であるべき五輪も時々政治に、戦争に侵されています。1964年当時は東西両陣営の対立が激しい時代でした。

IOCは人種差別政策を理由で南アの東京大会参加を拒否、又、新興国スポーツ大会参加

選手を排除し、それに抗議した北朝鮮とインドネシアの選手団が引き揚げました。ヨットも大磯の選手村から二人のインドネシア選手が開会式前日に本国の命令で帰国しました。その日は選手村の事務局から連絡を受けましたので、ホスト国の大磯選手団を代表してゲートに行って見送りの握手をしてきました。悔しく、悲しい彼等の目には涙が見えました。

### 1964年10月10日東京オリンピック開会式

33カ国のヨットの選手団は江の島ヨットハーバーからさらに西へ25キロの大磯町に増築しリフォームされた「大磯ロングビーチホテル」が選手村になりました。9月上旬に入村した選手もいましたが毎日決まった時間に大磯一江の島間に選手専用のバスが運行されました。

10月10日午前10時、夜来の雨も上がり素晴らしい秋日和でした。開会式場の国立競技場まで約80キロ、バスに分乗してパトカーの先導で代々木に向かいました。

日本選手はソ連選手と同乗、バスが動き出したら直ぐにソ連の選手は大声で合唱を始め、日本人も知っているロシア民謡の時はバスの中全員で目的地の代々木まで唄い続けました。国境も人種も政治も存在しない楽しいひとときでした。

残念だったのが、アメリカチームだけが大磯の選手村に入らず、江の島に近くのホテルを借り切っての単独行動でした。アメリカの特権意識とみられた態度に、他国の選手達のヒンシュクをかっていたようです。

### 緊張

私はヨットチームで一番の年長だった為か、日本チームの「主将」に選出されました。勿論、名誉な事ですが、一面名目上の事で特にやる仕事は無いと思っておりました。しかし、練習を休み監督代行として渋谷の岸体育館にJOCの打ち合わせ会に二度程出席しました。ホスト国日本は準備から運営まで膨大な仕事が待ち受けています。

後で或る人から、選手を東京まで行って会議に出席させるとは何事か！と怒られました。

10月12日、第一レースのスタートの日です。私もそれなりの緊張を感じました。

ドラゴン級と5.5米級のイエロー・エリヤのレース海面には早めに行き、ドキドキしながらスタートの号砲を待ちました。ところがその日は風が北から北東に大きく振れ、なかなか決まりません。やっと決めた10分前の予告信号後も5分前には大きく東に振れたので、当然スタート延期と全レース艇は思いました。その気配が無いので慌ててジュリーに合図したが通じずアビームでスタートてしまいました。レーサーよりも本部船のスターターが一番緊張したのでしょうか。

### アマチュアリズムと商業主義

アマチュアスポーツの最高峰だった世紀の祭典オリンピックの「理念」や「心」が曲がりはじめました。それは1980年にサマランチIOC会長が就任してからです。五輪の価値を高めるために、巨額のTVマネーやスポンサーからの協賛金を集めました。選手の五輪に

対する意識は大きく変わりました。

サマランチ会長は「テレビに向かないスポーツ（ヨット）の将来は暗い。」の暴言は許せません。長野やソルトレークシティーなどの開催地招致に関するIOC委員買収事件が起きました。大会の肥大化で商業主義の広げ過ぎで選手に薬物も招く危険も指摘されました。

「五輪は参加することに意義がある」、「すぐれたアマチュアスポーツは、人間に何かをもたらす」、私達の時代の「五輪理念」でした。

時が変わり、風も変わってプロ化も全面的に否定も出来ませんが、私は五輪の原点に戻って欲しいという考えは変わりません。

### アテネの海に日の丸を

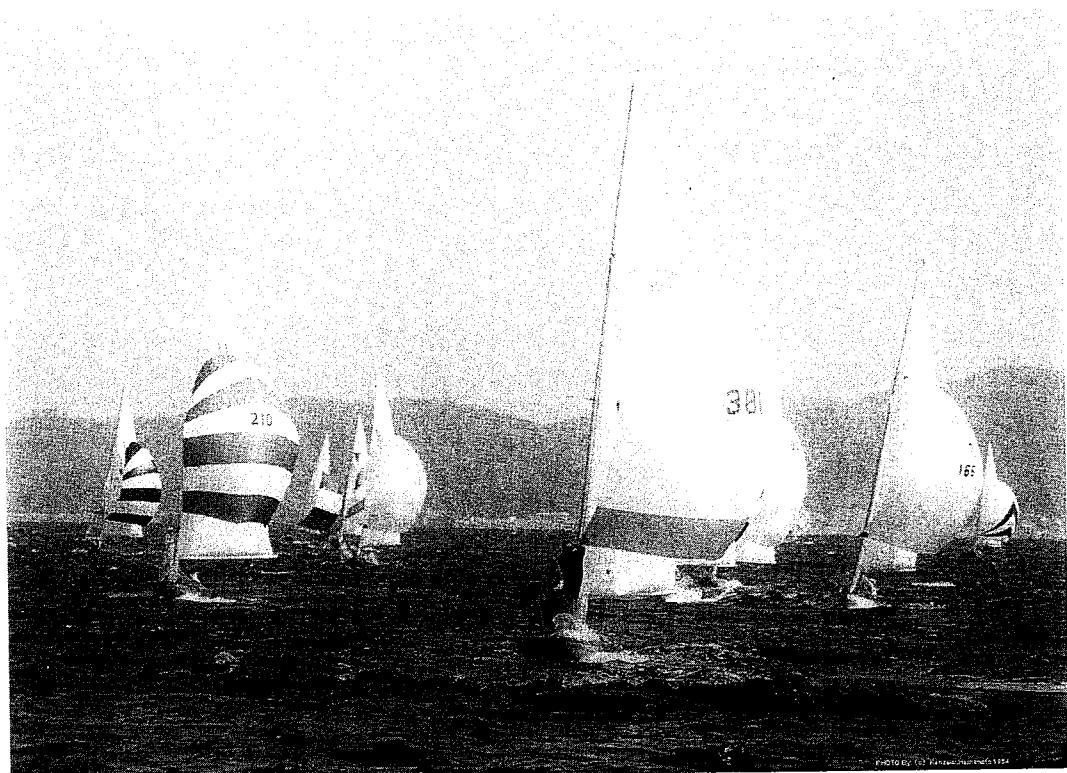
JSAFが法人化されオリンピック強化も組織化されて、支援体制も万全になってきてるようです。40年前とは天地の差があり、比較のしようもありませんが、若い選手の中には恵まれ過ぎて、自己責任が薄い人がいる、と時々耳にします。

最終的には人に頼らず、自分の責任で、自分で風を掴む事が大切だと思います。

### 節目

東京オリンピックから40年、大学卒業してから50年、ヨットに出会って60年、多くのヨット仲間や家族のおかげで73年も幸せな人生を送っています。

以上



ドラゴン級のレース 橋本健作氏撮影

## 東京オリンピック・ヨットの思い出

ドラゴン級 舟岡 正

私は当時ドラゴン級日本代表チームのクルーとして、スキッパーの棚町さんクルーの日色さんとともにJ-15（ミスニッポン5世）でオリンピックレースに出場しました。

このオリンピックでは、日本ヨット界としては史上初めてのフルエントリーで、5.5M級、ドラゴン級、スター級、フライングダッチマン級、フィン級の5種目に選手をおりだしましたが、私が所属していた巴工業からは5.5とドラゴンの2種目に総勢6名の選手が参加していました。レースの結果は残念ながら思い通りにはいきませんでしたが、オリンピック選手に選ばれるまでの道のりをたどってみたいと思います。

私がヨットにはじめて乗ったのは東京の千住新橋脇にあった貸しボート屋のA級ディンギーでした。その翌年早稲田大学に入り、ヨット部で本格的にヨットの訓練を受け、4年生の時全日本学生選手権で早稲田が優勝しました。私はA級ディンギーでこのレースに参加していました。当時巴工業ではシーホースとスナイプでヨット部が作られており、A級を追加することが計画されていたらしく、このレースの後私に入社の誘いが松本先輩（現江の島YC顧問）からありました。私は家業の跡継ぎでしたので他に就職するつもりはありませんでしたが、好きなヨットを続けられる魅力に勝てず家業は義兄にお願いして巴工業へ入ることになりました。入社後A級、スナイプ級などで国内のレースに出ていましたが、ローマオリンピックの選手選考合宿ではスター級のクルーをやりました。この合宿中に選手選考方法で日本ヨット協会と巴工業ヨット部との間に意見の衝突があり、合宿選手中の半数以上を占めていた巴の選手は全員合宿を引き払い、ローマオリンピックへの出場はあきらめることになりました。その後私たち巴工業ヨット部はつぎの東京オリンピックには5.5M、ドラゴン、フィンに選手を出すことを目指しました。

私はドラゴンの選手としてフィリピンより輸入した中古艇‘スパデリア’のスキッパーになり、翌年の'61より始まった日本ドラゴン協会のポイントレースや全日本選手権などに出場しました。この中古艇は20年以上前にスウェーデンで作られ、ノルウェーのコネリウスという人が最初のオーナーで、私が管理を任せられた時はかなり傷んでいましたが、造船所で整備した後帆走してみるとかなり良く走り、全日本では'61には2位、'62には1位の成績でした。

1962年6月に巴工業の山口良一社長が監督としてハンケ（ノルウェー）でのドラゴン級ゴールドカップとコペンハーゲン（デンマーク）でのヨーロッパ選手権に日本チームがはじめて参加しました。選手は加藤、棚町そして私の3名でした。われわれの艇はポルトガルの造船所に発注していた‘サウダーデ’という新艇でノルウェーに着いてから受け取り

ました。レースの結果は話にならないくらい惨めなものでしたが、ドラゴン級のチューニングの仕方やセールのトリミングについて色々教えられるところがありました。それとデンマークのカイ・ウォルハート氏（ロンドンオリンピックのデンマークヨットチーム監督）のお陰でKDY（デンマーク王立ヨットクラブ）の有力な選手やボーラッセン造船所を紹介され、日本で初めて開催するオリンピックヨット競技の運営準備にも役立ったと思っています。コペンハーゲンのレース後、山口監督はデンマークのビヤック氏の所有艇ドラゴン‘チョック’を購入し、次いでボーラッセン造船所に巴工業用に1艇、日本ヨット協会用に2艇の新艇建造を依頼しました。

翌年の1963年に東京オリンピック候補選手の強化のため、日本ヨット協会は各クラスの選手を海外のレースに派遣しましたが、ドラゴン級では派遣選手選考レースの結果巴工業チームから棚町、松本、加藤、吉田、日色、舟岡が選ばれました。遠征先はコペンハーゲンとマルストランド（スウェーデン）でした。前年にボーラッセンに発注していた3艇のドラゴンの引き取りと、デニッシュオーブンレガッタとゴールドカップレースに出場するのが目的でした。レースではこの6名が2名ずつ3組に別れ、各艇1名の不足クルー合計3名はデンマークの学生で補充することになりました。海外のレースでこの様なことが出来たのは前出のウォルハート氏のご尽力によるもので、同時に同氏との親交を深めておられた小沢吉太郎さんや山口良一さんたちのお陰です。私は棚町スキッパーのクルーとしてJ-15に乗り、補充クルーはカール・クリスチャン・ラッセンという20歳くらいの学生でした。ウォルハートさんによると3人のうち最も優秀なセーラーは彼であるとの事でした。今回の遠征では、棚町艇の成績が良くデンマークでは参加艇37隻中11位、マルストランドのゴールドカップでは77隻中23位くらいだったと記憶しています。前年の成績と比べ大きな前進だったと思います。

帰国後翌年に迫ったオリンピックに備え、巴工業ヨット部はドラゴン級の候補選手を2チームにしほりました。1組はJ-15（ミスニッポン）棚町、日色、舟岡、2組はJ-14（チョック）松本、吉田、萩原でした。日本ドラゴン協会（JDA）ではオリンピックチームの選抜方法を検討し、20回のポイントレースの優勝艇を日本ヨット協会に推薦することにしました。ポイントレースがいつから始まったのか記憶があいまいですが、'64の1月早々から開始したように思います。J-15の成績は上々で1位17回、2位3回だったと思います。このレースはJDAの財部会長と、JYAの選手強化委員竹下政彦氏が毎日曜日に本部艇に乗り運営して下さいました。JYAが私たちをオリンピック選手に内定したのは6月中旬でした。

このポイントレースのあと東京オリンピック開催までの5ヵ月間、私たちは練習や艇の整備に精を出しましたが、厳しいレースに出場するチャンスが無く、今思えばオリンピックの成績はこの5ヵ月の消化の仕方にかかっていたのでしょう。オリンピック終了後感じたことですが、あのオリンピックレースを1週間後にもう一度やり直したら、かなり良い成績を残すことが出来たのではないかということでした。

## 東京オリンピックの思い出

5.5メートル級 松本富士也

### 5.5メートル級のこと

東京オリンピックヨット競技に全種目参加という事になり、当時ドラゴンの主任コーチだった巴工業（株）社長山口良一氏がアメリカの有名なヨットデザイナーS&Sに5.5の設計を依頼し、スイスで建造後、ドラゴンから選抜されたチームが、アメリカで合宿トレーニングする強化方針であったのが、オリンピックの前年9月山口社長が急逝されたため、建造された5.5が宙に浮いてしまいました。このヨットを日本のために輸入しオリンピックで使用できるようにしてくれたのは、デンマークのカイ・ウォルハートさんであります。勿論、山口彰夫氏（良一さんの実弟、巴三代目社長）と小澤吉太郎先生のチームワークの結果でもあります。

そして選手選考は8月末に終わりましたが、ヨットが江の島に着いたのは9月の4日のことです。オリンピック村入村が9月20日、オリンピックは10月12日が第1レースだったので、その間実質的には1カ月しかありませんでした。当時の5.5はドラゴンを一寸大きくし、マストを高くメインとスピinnのセールエリアが大きいものが殆どであったのに、到着したヨットを見てアッと驚きました。殆どの5.5がニス塗りなのにハルは淡青色、水線下は真っ白と実に鮮やかでしたが、さらに船型は従来のイメージと全く異なる斬新なものでした。ハウは切り立ち、前1/3はやせて、後半のハルは張り、アビーム寸法はドラゴンと同じ、フィン型キールで小さいラダーがキールの後ろに付いていました。現在の多くのクルーザーの形状に似ています（セパレートラダーである点は大違い）。10月の軽風の相模湾を想定した、ひとつの大きな賭であり、進歩的なデザインであることは確かです（その後のクルーザーのデザインの変化を見ると、先端を行くコンセプトではある事は証明できます）が、試走、改善のプロセスなしで、1カ月しか時間的余裕がないのは何としても口惜しかったです。乗ってみては色々な疑問が沸き、設計者に質問をしてみましたが、的確なアドバイスは得られませんでした。設計者も自分で乗ってみないので、指示の出しようもなかったと思います。また木製ブーム、スピinnポール各2度、セール修理数回の故障にも泣きました。スペアはないし、毎晩のように造船所、セール屋にお願いに走りました。皆さん良くサポートして頂きました。

一番のショックは日本代表のドラゴンと中風のコンディションで併走してみてスピードで勝てないことでした（いかに棚町さんが好調であったとしてもです）。レース中10メートルの風で三角コースのダウンウインドではブローチングを止められず、風上に追い越しづつがいるときは風下艇でありながら衝突を防げないと恐怖を感じました。怖いとオリンピックのレース中にスキッパーが思うなんて情けないことです。ハウへ行って

のスピンドルの上げ下ろしもままならず、吉田君をスキッパーと同じ位置まで後ろに下げたりした覚えがあります。バウマンの萩原君も大変だったと思います。

マストのレーキの変更、スピンドルの上げ下ろしの工夫、スピンドルの形状の変更、セパレートラダーの検討など今考えるといろいろな点で気が付くことがあります。

結局は、与えられたヨットを短時間で乗りこなすことの出来なかった未熟な選手であったと言うことに尽きるわけで、勝てなかつた理由にはなりません。

### 予選のこと

今考えても、この代表選手決定はスリリングで、運が良かったとしか言いようがありません。5.5メートルは日本に1隻もありませんでした。従ってドラゴンから選手を出すことは早くから決まっていました。自艇自セールの主張が通らずにボイコットしたローマオリンピック予選の時とは違って東京の時は、フィン以外は全部自艇での選考レースでしたが、5.5だけはドラゴンの乗り回しで行いました。艇がないのですから当然のことです。第1次予選で5艇から3艇に絞られ、ボーラッセンの3艇を使っての乗り回しでした。セールだけは自分のものを使ったのかも知れません。一寸記憶にありません。

フリート数が多いのと違って3隻だけのレースでは相当の実力差がないと差が付きにくいものです。9レース中の第4レースまでは合計点でトップだったのですが第5、第6レースに3位を引いたのが祟って、8レースまでの結果は松田、松本、占部の順で点差は僅少、最終レースでトップを引いたものが勝ちというような接戦でした。

最終レース三角の下マークを殆ど差がなく占部、松田、松本の順で回りました。このまま負けたら、山口さんの遺志を継げず他人に5.5の座を渡さねばならぬのか！ 申し訳なくて会社にも顔を出せない。良一さん何とか勝たせてください！ と葉山にある良一さんのお墓の方に向かって祈ったのを覚えています。ドラゴンでの予選会やポイントレースでも常に棚町さんついで2位は絶対キープしていたのに、この本番前一番大事なレースでの勝たねばならぬという重圧に多分負けていたのだと思います。更にこの予選会が合宿方式の延長で敵味方吳越同舟、朝から晩まで、寝るのも一緒であることも精神的には応えました。随分協会も無神経な処置だったと思います。マークを回って2番手の松田君がタック。それを見てトップの占部さんもタック。私がフリーになりポートタックを伸ばしました。風が若干東に触れ、（まさに神風！ 良一さんに祈りが通じた！）その後は逆転トップでソーセージ2回回ってフィニッシュ。

最後ののぼりの長かったこと。早く早くゴールしたいと切望した数分でした。まさに山口さんが勝たしてくれたのだと今でも信じています。

### オリンピックのこと

惨敗でした。世界はそんなに甘いものではありません。

優勝のオーストラリア、ノーザム氏は60歳、誕生日には赤いちゃんちゃんこを着て、舟に積んできたワインを選手達の全テーブルに配って還暦を祝いました。余裕の勝利でありました。

毎晩のように県知事や市長の主催パーティがありました。テロの危険など全く考へることもない平和な時代の、新生日本の喜びの中でのオリンピックでした。

アメリカの有名なマクナマラ、イタリアのスターメダリストのステラリーノ、デンマークのドラゴンのメダリスト、バーンチェン、クルーザーで大活躍の英国のエイシャー、そしてノルウェーのハラルド皇太子、などヨット界の有名人に混じっての即席クルーでの挑戦は、歯が立たないのは当然でした。オリンピックに参加することに意義ありの参加でありました。その後日本には5.5は1隻も増えず、メキシコ大会でオリンピック種目からも消えてしまいました。

ただ、個人的にはオリンピックに出場できたことは、その後の人生に大きな大きな財産として与えられました。ヨットと共に生きる熱い思いをその時に得られたと深く感謝しています。



## 東京オリンピックの想い出

5.5メートル級 吉田正雄

東京オリンピックというとローマオリンピックの選考レースを思い出します。自艇にするか、乗り回しにするか、ヨット協会と意見が対立になり結果として乗り回しに決定しました。

我々、巴工業ヨット部は自艇によるレースを主張していたので最終選考レース途中にて全員が抗議の為に出場を断念し悔しい思いがあり、この悔しさを糧に全員が東京オリンピックに向けて練習を始めました。

私もローマの選考レースではフィン級で参加しておりましたが、東京オリンピックは主催国でもあり、5種目フルエントリーが決まりフライングダッチマンと5.5メートル級が追加されました。当時巴工業ヨット部にはドラゴン級が5艇あり、私もフィン級からドラゴン級に移り、5.5メートル級出場を狙い練習を始めました。

あの頃、故 財部会長がコーチとして毎週末に練習が行われていました。オリンピック前年には（棚町、舟岡）（松本、吉田）（加藤、日色）の3チームで、各々クルー1名はデンマーク調達、コペンハーゲンでデンマーク選手権、その足でスウェーデンまで艇を回航してマルストランドにて世界選手権に出場、レベルを上げる事に努力していました。

巴工業ヨット部は、山口会長を中心に活動しておりましたが、その年9月に社長が急逝された為、東京オリンピック向け艇とメンバーの最終組み合わせを選定しドラゴン級は（棚町、舟岡、日色）、5.5メートル級は（松本、萩原、吉田）とメンバーを決め再スタートしました。

5.5メートル級の選手の選考レースにあたっては、5.5メートル級に類似したドラゴン級で行われ先に代表権を獲得した棚町チームを除いて5チームで強化選手を決め1次予選15レースを行い、最終選考レースは3チームで行いました。最終選抜のメンバーは（松本、萩原、吉田）（占部、福吉、鮫島、慶大OB）（松田、栗田、中内、立教OB）の3チームに絞られ、9回戦を行いました。

3艇については、ポイントレースの常連で問題なく勝てると思いましたが、ところが8回戦終わった所で3チームとも僅差で競っており最後のレースに望みをかける事となりました。

絶対に勝たねばという重圧感がただよい、開きなおって最後のレースに望みを託し途中まで3位であったが風の振れをうまく掴み待望のフィニッシュラインを1位でゴールでき代表権を獲得しました。

あの重圧感から抜け出したのは気力と豊富な練習量だと思いました。

もし、負けていたら社長の夢だったオリンピック、ローマの途中脱会の悔しさ、東京オ

リンピックを目指し、長い厳しい練習等々を思い出しますと如何にあの最後のレースでの勝敗は我々3人の人生の分かれ道になるような大きな1勝であったと思います。

東京オリンピックは10月12日から江の島で行われ我々の艇は社長がオリンピックの為、米国のS&Sに設計を依頼し相模湾の気象状況など考慮したヨーロッパ型とは違った斬新な微風用の艇でした。

レースは7レース中、3レースは順風でしたがあと4レースは10メートル以上の風が吹き、この艇は微風用のためか、やせたビームに短い水線長のため風が強くなると艇の保針性が悪くクローズホールドでもヒールが大きく舵で調整が出来ない。

アビームでもスピinnネーカーシートで調節がしきれず、艇が振り回される状態でした。

1ヶ月たらずのチューニングと練習ではこの艇の性能を發揮する事が出来ず、また風にも恵まれず、レースは15艇中14位と惨憺たる結果に終わりました。

オリンピックとは世界のより優れた選手が参加、世界のレベルがいかに高いかを思い知らされたものです。

今、あれから40年が過ぎ、考えてみると東京オリンピックに出場出来た事は人生最大の喜びであったと思っています。



東京オリンピックヨット日本選手団

## 東京オリンピックの思い出

5.5メートル級 萩原 翼

日本で初めての5.5m級の「ROY号」を私達が入手したのはオリンピックのレースの約1カ月前で独特なスタイルの艇であった。

この艇の設計者は、アメリカの有名な12m級コロンビア号やコンステレーション号を設計したオリン・ステフェンスが相模湾を見て、十月の海と風に合わせて、水槽実験の上デザインされ、スイスのコルシアポートで建造された艇であった。

参加各国の出場艇と違い、当時では画期的なデザインで、比較的小さなセール、艇を軽くするのにV型のボットムで、パウラインは独特なもので排水量に比べて出来るだけ喫水線を長くとるために、従来のスパン型でなく、水槽実験の結果、ヒールしたときの性能は若干おちても、相模湾の微風のとき、直角にマストを立てて走るビーデングやフリーのとき効果的である様、ラムシステムにしたことと、小さなラダーはデザイナーがベストと信じ設計された斬新な艇であった。

船首が非常にやせており、艇中央部より船尾にかけて広くなつており、スコックピットが比較的前にあったため、クローズホールド、ランニングのとき、船首が沈み、クルー、スキッパーがコックピットにいるだけで喫水線が保てない状態であった。

この為、クローズホールドのときは常にクルーの一人がアフターデッキに乗り、もう一人のクルーはぴったりとついて乗り、行動上いろいろ制約が出来てしまった。スピinnネーカーのあげおろしのとき、クルーが前のデッキに出られず、コックピットで操作しなければならず、艇のバランスを取るのに全員非常に苦労しました。

最新にデザインされた優秀艇を乗りこなすためには私達の技術の問題と艇を乗りこなす時間が少なかったと思います。

オリンピックレース前に行われたトライアルレースのときは、一位スウェーデン、二位オーストラリア、三位英國、四位デンマーク、五位イタリア、六位日本の順であり、順風から微風の時は艇のスベリも良かったと思っております。

オリンピックレース期間中は、微風が少なく比較的強風が多く、艇のバランス、セールのトリムがうまく出来ずに終ってしまいました。

5.5m級に参加した各国のスキッパー、クルーは殆んど年期の入った強豪であり、永年ヨットに取り組んだ人々で国際的にもトップクラスのヨットマンであった。

優勝したオーストラリアのW. H. Northamは年令60才、40代後半よりヨットを始めて、5.5m級の経験も12年間であった。

二位のスウェーデン、L. R. V. Thornは年令60才、メルボルン大会金メダリスト。1963年全米選手権、同年世界選手権2位の経歴。

三位アメリカ、J. J. McNamara. jrは年令32才、ローマ大会クルーで出場で優勝している。

四位、イタリア、A. Straulinoは年令50才、メルボルン大会スター級優勝、1963年キールウィーク4位。

五位、ドイツ、F. Kopperchmidtは年令25才、1963年ヨーロッパ選手権5位、64年キールウィーク優勝。

六位、フィンランド、J. E. Gullichesen、年令28才、1963年世界選手権に設計者、R. ハントが乗って優勝している。

その他ノルウェーのCrown Prince Haraldは年令27才、1963年世界選手権8位。

バハマ、R. H. Symonettは年令39才、1962年世界選手権2位、1963年世界選手権10位、ローマ大会8位。

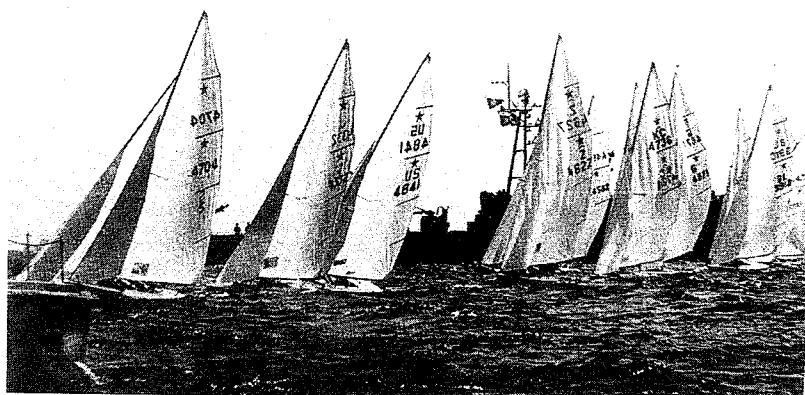
イギリス、R. A. Aisherは年令30才、ローマ大会4位、1963年世界選手権4位、同年キールウィーク優勝。

デンマーク、W. E. Berntsenは年令52才、ローマ大会2位、1964年キールウィーク4位の経歴。

この様な世界の強豪ヨットマンとレースを出来たことにチャンスを与えて下さった日本ヨット協会の役員の皆様始め、御支援御協力戴いた皆様のお陰と心より感謝致します。

以上

スター級のスタート  
中嶋房徳氏撮影



## 東京オリンピックの思い出

スター級 石井正行

私は大久保君と組んでスタークラスで参加した。予算も時間もなかったので、前年にバハマのD・ノールス氏から中古艇を買い、限られた1年間で猛特訓した。予選を勝ち抜くためにタックとジャイブの練習を重点的に行つた。ライバルの1艇とマッチレースになることが予想されたので、もしスタートでリードされた場合にはタッキングマッチで抜き返そうと考えたからだ。まだマッチレースという概念もなかった時代にマッチレースの練習をしたわけである。選考レースではスタートも良かったのでタッキングマッチをする機会は少なかったが、練習は無駄ではなかった。

スターは非常にデリケートな艇で、細いテープ状の藻が1本キールに引っかかっただけでティラーが振動する。また大きなメインセールのチューニングには細心の注意が必要だ。

例えばメインシート・トラベラーの位置が数センチ違っているだけで艇速は明らかに変わる。マストベンドやレーキも然り。風上マークを回航してフリーのコースに入るとアウトホールやダウンホールを緩めてセールのドラフトを深くしたり、マストホールの楔を入れ替え、バックステイを調節してマストのレーキやベンドを変えたりするのはクルーの仕事だ。それを間違えたら勝ち目はない。このようにデリケートな艇だからチューニングやトリミングの勉強には絶好である。

そんな艇で、本番のレース中に思いがけないアクシデントが連発した苦い思い出がある。

快調な走りでトップグループにいた時、突然メインシート・ブロックのシャックルが破損したのだ。ステンレスのシャックルが破損するなんて考えもしなかったこと。予備の細いラニヤードで応急処置をしたが、シートを引くと直ぐに切れてしまった。途方に暮れていたところ、グレーティングの下にステンレスの針金が落ちているのを見つけた。不幸中の幸いである。これをシャックルの代わりに使って走り出したが既に最下位である。

今までに経験したこともないこんなアクシデントが、しかも良い位置で走っている時に起くるから皮肉だ。

10月の相模湾の天候は安定している筈だったが、瞬間最大風速19mという日があった。風下マークで大部分の艇がジャイブできずにタックしていた時、我々はジャイブして数艇を牛蒡抜きした。艇がサーフィン状態に入つて相対風速が小さくなつた時にやれば簡単である。こうしてピートのコースに入った時にアクシデントが起こつた。マストのベンドやレーキを調節するための楔は大小とりませてマスト・ホールに入つてゐるが、ハウが波に叩かれたときにマストの前に入れてあつた一番大きな楔が抜け落ちてしまった。落下防止

のショックコードでもつけておけばよかったと反省したが後の祭り、マストは極端にオーバーベンドしてセールのカーブは崩れ、まともなセーリングはできなくなってしまった。

このように、今まで決して起きなかつたトラブルが本番で発生し、結果的に13位に終わったのは極めて残念である。

スポンサー企業もないサラリーマン選手が、休日を利用しての練習では、如何に集中的にやつたとしても、僅か1年では不十分だったと言わざるを得ない。

私が中古艇を譲り受けたバハマのD・ノールス氏は新艇で参加し、見事金メダルを獲得した。いろいろな意味で彼我の差は大きかった。

その反面、楽しい思い出もある。

本番のレースが始まる前の練習日、かなりの強風が吹きまくっていた。みんな躊躇って出艇しなかつたが、以前から気の合う友人でローマオリンピックの金メダリストであるソ連（現ロシア）のピネギンと一緒に出ようと誘いにきた。断って臆病と思われるのも悔しいから誘いに応じた。2艇で1時間ほど練習した後、沖から追手で帰ってきた。南西の強風で江の島附近は特に波が高く白波が砕けていた。そこでバウ沈して膝下まで水に入り、あわやというところで水をくみ出すのに手間取り帰りが遅れ、ピネギンに心配をかけたりした。

翌日のトライアルレースで私は1位でフィニッシュし、新聞記者に囲まれた時には「ひょっとしたら本番も」という期待と同時にプレッシャーも感じた。しかし、ピネギンが「おめでとう」と言ってソ連のメダルをくれたのは嬉しかった。半沈と共に懐かしい思い出である。

大磯ロングビーチ・ホテルの選手村では、最上階のスويートルームにノルウェーのハラルド皇太子（現国王）がいた。5.5メートルクラスの選手だがとても気さくな人で、我々日本の選手を部屋に招待してくれた。我々は一升瓶をぶら下げて行き、絨毯の上にあぐらをかいて車座になり、皇太子を囲んで茶碗酒で乾杯した。その皇太子が国王になり、ISAFの名誉会長となって、3年前に来日された。このとき国王のご希望により江の島ヨットクラブをご訪問された。国賓であったから天皇皇后両陛下もご一緒に越しになり、我々当時のヨット選手一同でお迎えするという光栄に浴した。

天皇陛下は当時皇太子であったが、オリンピックの時に江の島においてになり、我々日本の選手一人ひとりと握手して激励してくださったのだ。

私は天皇陛下にお礼を述べ、ご期待に添えなかつたことをお詫びしたところ、「アトランタで女子の選手が銀メダルを取ったじゃないですか、あなた方の努力が実ったのでしょう」と労ってくださった。この気配りには感激した。

ハラルド国王と当時の思い出を語りつつ旧交を温め、ソニア王妃とアメリカズカップの話などしているうちに40分のレセプションはあつという間に終わった。

## 東京オリンピックの思い出

フライングダッチマン級 田上泰利

東京オリンピックは、昭和39年（1964年）10月10日（土）の開会式から10月24日（土）の閉会式までの15日間21競技種目で行われました。

ヨット競技は、江の島ヨットハーバーをメインポートとして、10月12日より10月22日の閉会式までの11日間江の島沖の海面を中心に、東から5.5m級とドラゴン級、真ん中にフィン級、西にスター級とフライングダッチマン級の三つのレースエリアで行われました。

10月12日、レースに参加する、5.5m級、ドラゴン級、スター級のすべての艇はハーバー内に整然と係留され、フライングダッチマン級とフィン級はマストを立ててスロープに並ぶ、夕闇せまる江の島ヨットハーバー、海上自衛隊のローポートの上に立つ聖火、向かいの防波堤の中央の聖火台に点火されるや、腰越海岸の空いっぱいに花火が打ち上げられた。オリンピック東京大会ヨット競技の開会式。それは2日前の10月10日国立競技場で行われた開会式での興奮とともに、東京オリンピックに選手として参加することの出来た喜びを身体全体で感じたものでした。

今では懐かしい思い出となっております。

日本選手団は、団長小田千馬木氏、コーチ宮川清氏（早大OB）、選手はフィン級：山田貴司（中大OB）、フライングダッチマン級：田上泰利（中大OB）、松田健次郎（日大OB）、スター級：石井正行（慶大OB）、大久保隆史（慶大学生）、ドラゴン級：棚町三郎（慶大OB）、舟岡正（早大OB）、日色輝幸（早大OB）、5.5m級：松本富士也（早大OB）、吉田正雄（日大OB）、萩原毅（立大OB）というメンバーで全ての艇種に出場しました。

私の出場したフライングダッチマン級という艇は、昭和27年にオランダで設計され、昭和35年のローマ大会からオリンピックの種目に採用された当時としては、比較的新しいクラスボートであり、船型はプレーニングタイプのラウンドボトム、全長6m5cm、最大幅1m80cm、重量は、スキッパーとクルーの二人で持ち上げられる程の軽さで、ミニマムセーリングウェイト175kg、小さなセーリングボートとしては、大きなゼノアジブが特徴で、スピinnネーカーをもち、条件によっては20ノットのスピードを出せるという、当時は、セーリングマシンと呼ばれたほどの、素晴らしい艇でした。

昭和35年のローマ大会が終わり、昭和39年のオリンピック東京大会開催にむかって、昭和36年末、日本ヨット協会（現日本セーリング連盟）が、当時、我が国に一艇も無かったフライングダッチマン級を輸入する者には、補助金を出すことになりました。

当時、私はリッカーミシンに勤務しており、A級ディンギーとスナイプ級で実業団として活動しておりました。我々ヨット部もフライングダッチマン級でオリンピック出場に挑戦しようと検討にはいりました。

日本ヨット協会の呼び掛けにいち早く名乗りをあげたのは、東大OBの淡青セーリングクラブと甲南大OBの山村彰氏で、ローマ大会の優勝旗と同じイタリアのアルパー社製のFRPボートを輸入しました。我々もローマ大会の資料を参考にモールデットプライウッドボートを輸入することに決め、西ドイツのノルトドイッチェスポーツボートヤードに造船を依頼しました。この選択が、この輸入艇で国内予選を勝ち抜きオリンピック出場を果たすことが出来た、大きなキーポイントとなったと思います。

東京オリンピックのヨット競技の選手村は代々木の選手村とは別に、大磯のロングビーチホテルがあてられ、開会式、閉会式のフォーマルなパーティの他に神奈川県知事、藤沢市長、江の島ヨットクラブなどの主催のパーティが開催され各国チームの選手が招待されたり、また、夕食の時に各国ご自慢のアルコールが交換されたり非常に明るい楽しい雰囲気がありました。5.5m級で優勝したオーストラリアのノーザム氏も大会期間中に60才になり、選手村での夕食時に、各国チームのテーブルにオーストラリアワインが配られ各国の選手みんなで彼の誕生日をお祝いしました。

この大会は、ノルウェーのハラルド皇太子（現国王）、タイのプリンスビラ、デンマークのバーンツエン兄弟、アメリカのノース（ノースセール）などヨット界の多くの有名選手が顔を揃えていました。フライングダッチマン級の参加選手は、前年の世界チャンピオンでプレオリンピック優勝のハンス・ホッグ（デンマーク）、ローマ大会4位のバトラー（南ローデシア）、この年のヨーロッパ選手権イギリスのムストー、前年ヨーロッパ中をあばれ回ったと言われるニュージーランドのピーダセン、ローマ大会優勝のペータ・ルンデを破りノルウェーの代表となったコーホード、オーストリーのカール（この年のヨーロッパ選手権3位）、微風の神様と言われるイタリアのマリオ・カピオ、アメリカのバディ・メルゲエス（後1972年ミュンヘンオリンピックのソリング級金メダル、1992年アメリカズカップの防衛艇アメリカキューブの第二艇長、第一艇長はビル・コーク）、カナダのポール・ヘンダーソン（元IYRU、現在ISAF国際セーリング連盟の会長）などなどF.D級（フライングダッチマン級）のベストスキッパー達、我々のペアは、私がスナイプ級に乗るようになった時からのペアで、学生時代からスナイプ級の選手であったベテランの松田健次郎氏（日大OB）です。一緒に組んで昭和35年の全日本実業団選手権に優勝、スナイプ級全日本選手権（個人戦）でも2位となるなどF.D級でも一緒に色々苦労をしたペアです。

外国の選手が持ち込んだ艇はオランダのディスバーグ社製、西ドイツのノルトドイッチェ社製など、これまた一級品、殆どがプライウッドボートでFRPボートはメキシコヒスイスの2艇だけでした。マストは殆どがイギリスのイワンプロクターのアルミマストを使用していたが、各自、自分達の体重、帆走方法に合わせたフィッティングは、レース艇として極限まで研究され設計されたと言われるこの艇に、彼らの長い豊かな経験がプラスされた素晴らしい艇ばかりでした。その中で我々の艇、F. DJ-7RICCAR号もセーリングウエイトでミニマムを5~6kgオーバーしている程度で、各国の艇と比べても何ら遜色の無い艇でした、メインセールは国産の大原セール、ジェノアジブはオーストラリアのローリィ・タスカーのジブセールを使用しました。

レースは、第1レース北の風4~5m、我々は最終の上りコースでアメリカのメルゲエス

に追い上げられたが辛うじてせり勝ち9位でフィニッシュ、1位はイタリアのカピオ、第2レースも北の風4~5m、イギリスのムストーが独走1位、イタリアのカピオが5位、5~6艇身遅れて我々は6位でフィニッシュ、3日目の第3レースは北の風17m、瞬間最高22mという強風下で行われ波も非常に高く3度転覆13位でゴール、このレースで一度も転覆せずにゴールしたのは2艇だけと聞きました、死にものぐるいのレースでした。

また、スウェーデンのキエル兄弟がレース中転覆、離艇してしまったオーストラリアのクルーを救助した美談が生まれたのもこの第3レースでした。我々がハーバーのスロープに着くやカナダのポール・ヘンダーソン（このレース10位）が駆け寄ってきて、完走したのだから立派と褒められたり、オランダの大男ピーター（このレース8位）には自分達も2度転覆したよと慰められたりしました。第4レース、北の風7m、スタート良く飛び出したが10分後にラダーのピンドルの溶接部分がとび帆走不能となってリタイア、言い訳となりますがこのレースが勝負の分れ目となった気がします。3日目以降、終始強風下でレースが行われ、最終成績は21艇中15位という結果でした。3日目以降、強風下で3回トップをものにしたニュージーランドのピーダセンが金メダルを獲得、微風でも強風でもうま味を発揮したイギリスのムストーが銀メダル、アメリカのメルゲエスが銅メダル、10月22日の閉会式で、それぞれ表彰されました。

他の日本選手も強風を強いられ、フイン級33艇中21位、スター級17艇中13位、ドラゴン級23艇中17位、5.5m級15艇中14位と不本意な成績であり、結果がありました。

その後、私もオリンピックで日の丸を揚げることを夢みて、モントリオール（1976年）、モスクワ（1980年）、ロサンゼルス（1984年）の大会まで日本ヨット協会の選手強化委員会のメンバーとして強化選手のお手伝いを続けておりましたが、1992年のバルセロナ大会で、470級女子、重由美子、木下アリーシア組が、オリンピック史上初の5位入賞、1996年のアトランタ大会サバンナで見事に銀メダルを獲得、我々の成し得なかった夢を果たしてくれました。

東京オリンピックから、40年、今年は、第28回オリンピックアテネ大会の年であり是非“アテネの海に日の丸を”実現していただきたく各選手の活躍を期待しております。

江の島ヨットクラブも今年が、創立40周年ますますの発展を祈念しております。

## 往事の記憶

FD級クルー 故 松田健次郎

1964年10月10日東京オリンピック開会式・オリンピックに出場することを確認した時期  
1961年に入ってから・FD級について・コーチをお願いする、乗艇経験者無し・小型艇でのスピネーカー装備クラス・クルーがトラピーズでのバランスの艇・アルミマスト<表面アルマイト加工>・木製センター<従来の引き上げるから……押し下げる>・ゼノアセールのローラーリーフ装置・レース会場の基地となるメインハーバーの構築・この他にもはじめてのものが色々あった。

この様な与件の中で1961年年末からトレーニングに入るが、艇のフィッティングでも判らない事ばかり、艇はドイツの「ノルト・ドイツチェ社」製 (J-7号艇) を輸入、はじめのアルミマストのチューニングは困難の連続であった、先ず加工する道具が乏しく「アイ」ひとつ取り付けるのに造船所までマストをもってゆき作業をするような状態が続いた、艇については身長の大きな選手を基準に色々な造作が設定されているものを、自分にあったポジションに変更する、このためデッキは穴だらけ、さいわい木製の艇であった為「ウメキ」をして何とかしのげたがいきなり中古艇の様相となってしまったような感じであった、またセールについては、当時の帝人社からセール生地を寄付いただき、大原セール社で仕立てていただいた、しかし是も経験不足は否めず結果として、スピネーカーとゼノアはオリンピックでは使用しなかった、使用したのは大原社製—メインセール・ローリータスカー社製—ゼノアセール・エルブストローム社製のスピネーカー（このセールはオリンピック出場を掛けて最終まで競いあったJ-1号艇の大野さんの好意により貸して頂いたもの）であった。

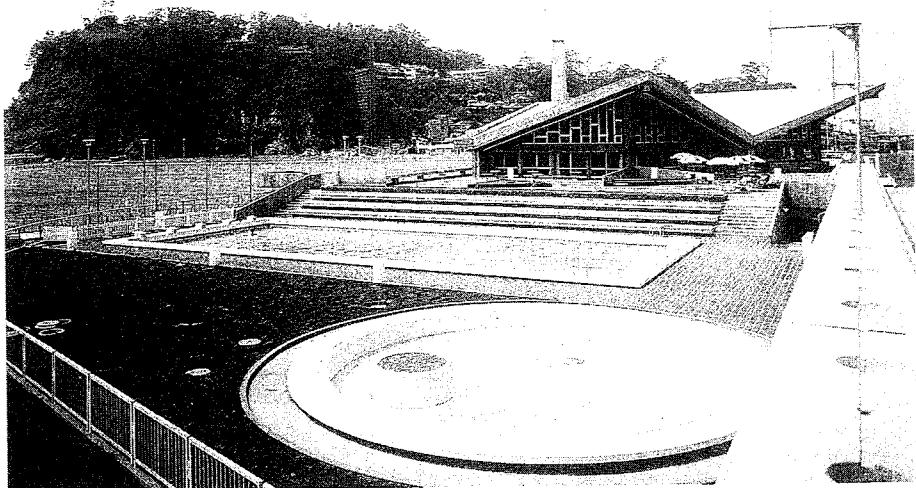
また練習は葉山の鎧摺港をベースにして、本番の行われる江の島沖まで行っての練習となった、このときボートに乗って色々面倒を見ていた野本さん（阪大教授当時・最近新西宮ハーバーでの不慮の事故で故人となられた）更に早大OBの宮川さんには考え方など色々教えて頂き頼りにさせて頂いた。江の島ハーバーは正に構築最中でハーバーの枠組みが出来、その枠の中に海水と一緒に砂をくみ上げ流しこみ堤防の基礎を作っていた事が、なぜか今でも記憶に新しい、やがてスロープが出来FD級はフィン級と一緒にスロープに置き練習する事が出来、ずいぶん身に付く練習が出来るようになり、また工事の人たちからも応援されたりした練習期間であった。

合宿練習を行うにも、江の島内の今は廃業してしまった旅館の数々、江の島外では「まんが温泉」などは特に印象深く合宿中は迷惑をかけた事と思う。

FD級のコンペチターとしては、イギリスのムストー選手シルバーメダル（現ヨット関係の仕事を世界的な規模で行っている）更にカナダはポール・ヘンダーソン選手（現ISAF会長）らがいた。個人的にここ3~4年アテネオリンピック関連の特別委員会の仕事とともに、各国のハーバーを含め歴史的な施設を目にする機会が多くあるが各国ともそれなりの改修を加え現在でも整然として歴史を重ねている様子が伺われ感動を与えて貰うことが多いが、江の島にも同じ事を要求する事は無理と思うが少なくとも日本で初めて行われたオリンピックのヨット競技の会場で、しかも参加できた選手の一人として世界に誇りたいハーバーであり続けてもらいたいと思うのは私一人だろうか。40年を契機にわが国を代表するハーバーとしてさらに充実した活動を期待すると同時に憧れのハーバーであって欲しい。

アテネオリンピック日本ヨットチームの強化責任者であり、（財）日本セーリング連盟の事務理事でもあった松田健次郎氏は、トルコで行われたミストラル級日本代表決定戦（世界選手権）から帰国した直後の4月25日くも膜下出血のため急逝されました。

3月7日に書かれたこの文章は遺稿といえます。



完成直後のクラブハウス

## 東京オリンピック報告書

ヨット団長 故 小田千馬木

### 1. 選手最終決定の経験（抜粋）

#### \* ドラゴン

山口主任コーチのもと中期強化方針で海外遠征も毎年行い、候補艇18隻。1964年春の決定レースで1位、毎年の実績、海外成績とも申し分なく棚町、舟岡、日色組に決定。

#### \* 55.メートル

オリンピック参加艇は1963年夏までに入手、ドラゴンの選手から選抜、乗り回しレースを実施、63年からアメリカで合宿トレーニングの基本方針が強化一任されていた山口氏の63年急逝にため国内トレーニングに変更、ドラゴン選考レース上位5艇（棚町組を除く）で3レース毎の乗り換え計15レースを実施、第2候補松本組、占部組、松田組でボーラッセの3隻の乗り回し、1週間9レース実施、僅差であったが成績通り松本、吉田、萩原組で決定。

#### \* スター

いろいろな情報があり、2年遅れた。63年アメリカから2隻輸入されたので選考レースを行い5チームを候補とし、（武部組、石井組、森組、貝道兄組、貝道弟組）64年第4次までの選考レースを行い（計27レース）その成績、過去の実績などから石井・大久保組に決定。（選考委員会、別意見あり）

#### \* FD

63年末までに数次の強化合宿、第4次候補5チーム（山村組、田上組、大野組、寺倉組、明星組）にチャレンジャー選抜の橋本組を加えて最終選考レースを行い（7レース）過去の実績と最終レースの結果がおおよその予想に反するものであると意見が分かれたが、結果を尊重すると言うことで田上・松田組に決定された。

#### \* フイン

数次に亘る合宿訓練レースにより候補8人に絞られたが、64年ゴールドカップに2名送り5位以内を取れば決定したが、両者5位以内に入らず改めて山田、小島、川瀬の3名で選手決定レース（7レース）を行い山田が代表に決定した。

### 2. 選手決定後の活動

省略

### 3. レース経過

省略

#### 4. IYRU主催の監督会議など 省略

### 5. 大会参加の感想、反省、将来に対する方策と決意

#### (A) 感想

オリンピック大会というものの、その中でも特にヨット競技は、想像していたよりも華やかなものであり同時に、シビアなものであった。この大会の持つ雰囲気が、知らず知らずの間に選手団に及ぼした影響は小さくない。冷静で謙虚であるべきヨットマンに平素の心がまえを忘れさせ、一種の興奮状態に陥ってしまった。このことは特に日本チームに大きく働いたようである。それは過去四年に亘る選手強化活動に原因をもっている。自己犠牲の数カ年、国内の相手に打ち勝つ苦闘、周囲からサポートしてくれる物資援助の目に見えない働き、友人、後援者の期待、ジャーナリズムの影響等々が、それである。

わが選手は最も冷静なものでも、大会の雰囲気に酔わされてしまった。日常の行動までがふだんとは変わってきた。だからヨットのように、深い考察と注意と、早い判断と活動力とを要求するスポーツでは、平素鍛錬の効果が発揮されなくなってしまった。

人々はこれをあがりと簡単に片付けてしまうだろうが、それは当事者にとっては解決すべくそんなにやさしいものではない。スウェーデンのフィン選手ヤコブソンが、スカンジナビアではこの2、3年間トップ・レベルにいたのに、この大会では14位にしか入れなかつたのを見ても、選手がどんな状態におちいっているかが伺えると思う。

オリンピック・ヨット競技は、勝てない競技者にとっては無慈悲残酷なものである。勝てそうか、いい所に入れそうかは、競技者には第1日目に殆ど察しがつく。2日目、3日目はそれを駄目押ししているようなもので、勝てない事がいよいよははっきりしてくる。だが人には言えない。自分でも過去のレース経験からこんな筈はない。明日のレースでは、ああしよう、こうしようと苦悩する。3日、4日、5日、自分では気が付かないが、平素の自分ではなくなっている。もう勝てないことが確定的になって、レースに出るのが苦痛になって来る。7日目最後のレースここで一発やろうという気になる、そしてレースが終るのである。

国内の予定、過去の国際レースの経験が殆ど効果を現さなかったと思う。これから何にファイトを燃やしたらいいのか、そんなことを考えさせて、オリンピック・レースは勝てなかつた選手を残して去って行くのである。ここで、コーチや監督は考えるのである。国内のベストを選んで出場させた。これに悔いはない。しかしその選手達にはある点で敗ける要素があり、ある点では平素の実力を出せないものがあつて、この成績に終わった。非難はわれわれにある。この経験を活かして、次に備えよう。そうして次の大会に向かって歩き出していくのである。

#### (B) 反省

- イ レース経過の考察、
- ロ レース中の事故について
- ハ 着順位と総合順位について 以上省略
- ニ 結論

## 1. 敗戦の諸原因

選手は彼を決めた時点においては国内で最も強い競技者であった。ただ各競技者に出来、不出来の波があって、2、3の種目では本命選手と考えられていたものが選抜で落ちた。そしてあるいはその者たちを選手にしていたら、成績はもっと良かったのではなかろうと考えられる現象も見られないではなかった。

しかしこういう事は結果論の一つであって、協会関係者の全員が納得した方法で選ばれた者が良しとせざるを得ないのは当然である。選手の選び方に間違いはなかった。だが、選手として選ばれる候補群の作り方に何か欠けていたのではないかと思われるものがある。それが最後まで影響していたと考えられる。その1は体力の問題、2は気力の問題、3は科学性の問題、4に艇整備の問題等がある。

## 2. 将来への対策

将来への対策は、ほとんど前条の中に示されている。すなわち日本ヨット界の選手層の体质改善が第1であるという事から端を発すると思う。

ヨット競技というものの本当の要素を見出して、それに適する選手であって貰いたい。体力も、意力も、頭脳も、知識も、従来より数等優れた者を選ばなければならない。

第2は、日本ヨット協会の競技会の指導の改革である。従来、国内レースでは各クラスのクラス・ルールの適用がきわめて寛大であった。このことは二つの弊害を引き起こしていた。1つは、インチキな艇に頼って本当のレースを軽んずる傾向を作り、2つは、艇を科学的に研究する意欲をスパイロイしていった。

日本ヨット協会が創立されてから34年もたつので日本選手権レースがマンネリ化して、優勝への誉れが失われかけている。そのために、海外派遣選手になるとか、オリンピック選手にある事が目的として浮かんできて、レースの面白さ、レースに勝つ事の喜びを感じ事が失われかけている。これでは本当のレーサーは生まれにくい。もっと小さな競技会をよく指導しなくてはならない。

次にもっと研究欲をかりたてるべきである。ロンドンにフィオルという書店がある。ここにはヨットに関する売場があり、凡そ100以上のヨットの本が並べられている。それだけ読者があるわけである。わが国では年にたかが1、2の普及本が出版されるに過ぎない。

外国の本を読む者は非常に少ない。ましてそれを研究して自分のものにしている人はまれである。これでは良い競技者も、優れたコーチも生まれない。

以上のベーシックな改善があれば、後は従来の強化方法でやって行けると思う。もちろん、前条で分析した改善点を取り入れての事である。

(東京オリンピック公式報告書よりの抜粋)

# 江の島ヨットクラブの 過去、現在、未来



江の島上空より撮影(1964年)



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

オリンピック聖火が燃え、参加国の旗がハーバーではためいた東京オリンピックから40年、日本ヨット界の期待と願望を具体化する形で誕生した江の島ヨットクラブは、欧米の名門クラブの雰囲気と日本で初めてのジュニアクラブ、数多くの国際レース、全日本レベルレースの主催、クルーザー部門との共存などの成果を生み出しましたが、クラブ員の高齢化と意識の変化などの影響などを受けて、クラブの性格も変化し、経済的にも難しい問題を幾つか抱える状況になってきました。

そこで、過去を振り返ると共に、江の島ヨットクラブの存在価値を高め、将来に対するクラブ運営の方向性を、この機会にしっかりと作り上げていきたいとの願いから、新旧のリーダー達が集まり、座談会形式でこの問題を語りあってもらうことにしました。

海の文化、ヨットの文化、クラブ文化面を考える一助になれば幸いです。

出席者	松本富士也	現顧問	(前会長)
	貝道 和昭	現顧問	(前副会長)
	浪川 宏	現会長	(前副会長)
	広瀬 興郎	現副会長	
	青山 篤	現副会長	(前監事)
	平野喜美夫	現監事	(前常務理事)
	福島 拳人	現監事	(前監事)
	青渕 隆督	会員	

平成16年7月4日クラブルームにて



貝道 今回、40周年の記念誌を発行するにあたり、5月末にヨットクラブの役員も大幅に変わり新旧役員にお集まりいただき、ヨットクラブの現状と今後の方針をお話いただきたい。

松本さんから経緯を説明していただきたい。

松本 40周年は半端であり、本来であれば50周年誌だろうと思いますが、日本ヨット協会が江の島ヨットクラブを作ったのであり、東京オリンピック50周年誌を作るのであれば日本セーリング連盟でやるべきと思います。私達は東京オリンピックはなぜ江の島になったのか、どのような方たちがどのような考え方で江の島ヨットクラブをつくったのか、東京オリンピックを一体どのような形でどのように運営されてきたか、その後の流れはどうだったかを、今の内に振り返っておかないと、記録が薄れてしまうのではないかと危惧しました。特に当時の方々が三途の川を渡ってしまっているため、あと10年も待てない。最初は東京オリンピックの裏話を今のうちに大事にしておかないといけない。正式な記録はあるが、皆さんの思い出話を集めようと言うのが主旨でした。所が皆さんの原稿

を読ませていただきながら、編集委員会で討議していくうちに、きっかけは東京オリンピックだったが40年のうちにどのように変わってきたのか、全て思い出話ではなくどのように変わってきたのかの分析と今後の江の島ヨットクラブはどのような思いで存続させていかなくてはならないのか等、このような事をしっかりと骨組みにして発行しないと思い出話の無駄使いになってしまってはいかとの思いがしてきました。原稿依頼では思い出話をお願いしたので将来については原稿をいただいていないので、現役の理事にも原稿をお願いしたが原稿が集まらない。40周年誌を発行することになって、大きな流れを掴まえ将来に向けてのコメントがなかつたら、このクラブの40周年誌として寂しいとの思いがあったので、新旧執行部の皆さんにお集まりいただき、意見交換をしながらまとめていくことにしました。

原稿は沢山集まっており、広瀬さんのご尽力でポール・ヘンダーソンさんやJSAFの山崎会長、山本藤沢市長の原稿も頂戴していますので、格調の高いものになるのではと思っています。

貝道 松本さんからの話でもあるように、みなさんそれぞれヨットクラブに入会され、思い出もあるでしょうが、大事なのはこれからどうするかだろうと思いますが。

### ◆◆◆欧米型クラブを目指して

松本 江の島ヨットクラブは欧米型の格調高いクラブを目指して作られたわけです。その一部の例がレストランのグランドホテルであって、なんでそれが3、4年でギブアップしてしまったのか。

貝道 江の島ヨットクラブが設立した時に施設の管理を全部任せられた。それに対して神奈川県とクラブが契約していたが、3年位で契約先が県弘済会に変わってしまった。ヨットクラブの設立趣意書にあるように東京オリンピックのヨット会場であるヨットハーバーを大いに活用してヨットの進歩発展、海洋思想の普及、スポーツマン精神の育成、ヨット愛好家の親睦、文化的、指導的な社交の場も目的としてきたわけであったが、ヨットクラブだけで維持管理が出来なかったので県の外郭団体に移行してしまったが、現在のようにこれだけヨットが普及してきたので、昔のスタートに戻り民間委託になるのもゼロではないと思う。そのような雰囲気の世の中になってきてるので、原点に帰れるかどうか、原点に帰す努力を新執行部にしていただいて、ヨットクラブはどうするのかなど話していただいたらよいのではないか。



貝道和昭現顧問

福島 常務理事をしていました時に調べましたが、当時内山知事は小澤さんとでクラブ運営を決めたようです。内山知事が考えたクラブのスタイルは、知事がスペインにいたとき加入していた社交性を備えたヨーロッパ一流のヨットクラブであったと思われます。初めに江の島に集めた会員も、どちらかというとヨットをやっている人というより、そんなスタイルのクラブに賛同する艇なしの方々だったようです。



福島 勝人現監事

またクラブの法人会員も、当時企業内にヨットを持つ一流企業でした。レストランも一流企業を入れ、オリンピック施設をフルに利用した設備を備える計画であったようです。そして、湘南港でのヨット利用は全てクラブが独占をするクローズなものであったし、この方向は県議会で承認をされていました。しかし、東京オリンピックも終わり日本の経済は高度成長期に入り、多くのサラリーマンは戦後とは違ってスポーツを始めだし、ヨットも葉山の鎧摺や、湘南海岸で盛んとなっていました。たとえばK16クラスの上田義一さんなんかは腰越に舵セーリングクラブを作り、各人がお金を出し合い、共同オーナー制の立派な組織をつくっていました。新橋のレッツ・ゴー・セーリング・クラブなどは会員制のヨット学校とあわせて、共同オーナー制のクラブを大規模に作り、会長の五島徳雄氏や、元全学連委員長が活発に動いていた。私は鎧摺でカシオペア・クラスを共同オーナーでセーリングをしていましたが、こういった動きに当時の神奈川県連は支援をしていました。こういったグループはホームポートを江の島にするつもりでいたのです。ところが、県の方針は、前記のように江の島ヨットクラブに入らなければ、湘南港は利用できないとの方針を取り決めていたので大変な問題となってしまったのです。当時のクラブ入会金（個人）は30万円で、その時代のサラリーマンの給与は3万円程度なので、普通のサラリーマンでは負担には耐えないことです。

こんなことで江の島を利用する予定のヨット乗り達は、こぞって反対となって、県会への請願運動に発展をした。県会の方針を変更させてしまったのです。

松本 まず、貴族的なクラブが出来たが維持出来なかったのではなく、ヨット界の中の造反があり、社会党政権になったときに江の島ヨットクラブの権限がなくなったというわけですか？

福島 いや、まったく違いますよ。当時の高度成長期の主力となったサラリーマンの変化を貴族的スタイルのクラブではその後も組織化できなかったということではないのですか。政治的意見によるヨット界の反乱などは、全くなかったですよ。

青淵 クラブが始まって2年位たち、クラブハウスに社会党だか共産党の先生方が視察

に来られたが、前もって視察に来られる事を知らなかつた事もあって、ぞろぞろと誰だか分からずに入ったので、藤村事務局長（当時）が「貴様ら何ものだ、ここは江の島ヨットクラブハウスだ。誰のメンバーの紹介で来たのか」と言った時に、「私達は県会議員だ。江の島ヨットクラブは一部の特権階級のためにあるという噂を聞いて視察にきた」ということで、後で、このハーバーを作るのに神奈川県は25億円も出している、国も25億円出している。それを一部の特権階級の為に提供していいのかと議会で問題になり、内山知事も仕方なく、県民のために公平な扱いを、ということになり、ずるずると後退したのが、きっかけと聞いている。昭和41～2年頃（内山知事はS22.4.12～S42.4.22まで知事として5期ご在任、あと津田知事）ではなかつたか。

当時、内山知事や、小澤さんは江の島ヨットクラブを東洋一のヨットクラブに、ノルウェーやイギリス皇太子が何時おいでになつても、皆がここで、お迎え出来る様なクラブにしようという夢を、お持ちであったが……。

福島 ヨーロッパ式の貴族主義でした。

松本 高度成長で大衆社会となりクラブがその波を被つた。クラブが溢れるようになり、ヨットは欲しいが置き場所はなくつては駄目、バースの権利が売買されるようになった。それに対して江の島ヨットクラブはどのようなポジションであったのでしょうか。

メンバーは素晴らしい人を集め、入会金も入つたが利用がなく閑古鳥が鳴いていた。

貝道 EYCの歴史を見ると3年目の昭和41年に赤字となり、縮小して県弘済会に返してしまつた。理想は2年で崩れた。

知事のクラブで全部を経営しようというスタートに対して、当時の日本のヨット界はそれほどヨットが普及していなかつた。

青淵 一階でホットドックか、ラーメンでも食べる事が出来るライフスタイルの食堂でもおく知恵があれば良かったがそれがなかつた。グランドホテルのジャケットにネクタイ着用の白いシーツの椅子に海水着で来られてはたまらない。

貝道 スタート時は理想に燃えてクラブ中心であったが、3年目くらいから縮小傾向で現状の施設しか使えない状態となり、県から弘済会が借りて、個人が直接バースを県から借りる時代になり30数年きつてゐる。平成10年の国体の為にハーバーが拡張され、クラブハウスの立替案もあったが、県の財政難もあり中止となつた。その中でここ何年かは定款の変更、特別会員の基金を返したりの現状で、今日の一番大事なのはこれからどうしていくのか、会長、副会長に意見を出していただいた上で、皆さんの意見を伺いたい。

### ◆◆◆クラブ文化を維持するために

浪川 私も当時施設の利用を希望して抽選を御願いした経緯もあり、ヨットクラブに何とか参加したいとの想いでいました。今の話を伺ってもそうなのですが、社会がそれを求めていなかった時代ではヨットクラブはだめになってしまったという感じです。セーリング界の歴史をみていくと、セーリングの人口減少があり、外洋系という存在とJYA系の存在があり、どちらかというとヨット協会とJYA系は本流の意識であってこれが大学体育会系を中心とする大きな構図でした。2000年を前後してセーリング界が統合され、改めて何が求められているかという事になりました。

今までやってきた遊びとしてのセーリングをどうやろうか、体育会系のセーリングをどう続けようかの話であったが、突き詰めるとこれからのクラブ文化とは何かとか、クラブを文化として持続させるためには一人ひとりの個人が自由意志で参加していく事が必要である事が意識されるようになりました。クラブ文化が成長して行けばセーリングをやる人が社会的責任をもって社会貢献するとかを通して、一つの社会文化を形成していくことになります。また、日本では海文化が育たなかつたが、これは徳川以来の政府の大きな方針として育てなかつたのでありここにきて改めてトータルな海文化とはなんですか、という時期にきた。たまたま松本会長からお引き受けし、青山、広瀬、浪川の3人がクラブ運営に参加させていただいたが、丁度その時期を迎えていた。もう少し見方を変えてセーリング界に於ける江の島ヨットクラブの位置について考えてみると、少しずつずれてきている。もともと中心にいたものですから“俺達中心よ、中心よ”といっている間にどうやら片隅になっていた。素晴らしい先輩方がいらっしゃるが、ヨット界全体から見ると江の島はディンギーの活動の問題とか、クルーザーはクラブではないとか言われて、結局のところはヨットクラブとは何かといったら、身内の草レースをやっている同好会の集まりだという話になってくる。これを改めてクラブ文化ということで社会に対して正しい働きかけをするべきだと思います。セーリング界に於いても正しい位置取りをする。ここにいらっしゃる皆さんのようにそうそうたる人がいるのだけれどヨットクラブとしての位置取りはかなり本流から外れて来てしまった。それをもう一度正しい位置において江の島ヨットクラブがこのような事を言ったよ、このような事をしたよというようになりたい。安全に関してもこれからはどうしてもトレーニングがルール上必要となる。トレーニングカリキュラムを江の島が始めていることや、或いはルールの変更があった時の講習会、オフィシャルなレースの実施、江の島でこのような事が行われている位置づけがどうしても欲しい。それを構成している方々はやはり江の島ヨットクラブがこれをやってくれている

のだ、という位置取りをもう一回しっかり認識する事が必要と思います。

このハーバーの利用権の問題もそうなのですが、3セクを含めて官が管理するハーバー施設は限界がありますので、どこかでこれを本来のクラブの運営に委ねられたハーバー施設にしなければいけない。更に、島全体として産業を含め、観光協会がもう少しクラブに対して真っ正面から見据えてこれをしてほしい、あれをしてあげましょうとの相互関係ができたらよい。

結局はトータル文化としてのヨットクラブを構築しようということになります。それはあるように見えてまだそう根付いているものではありませんから、江の島發で改めて文化を創ろうではないかと思います。

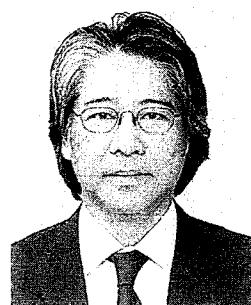
廣瀬 浪川さんの言われた通りだと思いますが、これから江の島ヨットクラブのありようというには、私自身はヨットとは長い付き合いですが、基本的にヨットをやる人は会社の金でセーリングするのではなく、自分の金でセーリングする人が集まっているのではないかと思っています。人の金でセーリングすると永続きしません。そういう人達まで相手にしてしまうと問題がある。その人達が自分の金を払う事を望み、我々が受け入れられるようなその時に江の島ヨットクラブはどうあるべきかいうと、貴族的なクラブではなく、日本的な社会が受け入れられるような、自分の金で遊ぶような人達を欧米とは違う日本的なクラブが出来てくるのではないかと期待感をもっている。クラブの活動というのは当然、お金がいることだし、そう言った部分というものをどういうふうに資金的に裏付けしていくのか。たとえば個人が、毎年100万出しますと、そういう話ではないと思う。

議論されている、その高邁な理想というのを、高邁なというか、あるべき方向に向かっていくために、金を集めると、一番思いつくのは、係留料ですね。クルーザー、ディンギーを含めて、係留料の一部をそういう目的のために、江の島ヨットクラブとしては、県だとか（株）湘南なぎさパークなどの資金というものを、クラブに持ってくる。それをひとつのファンドにして、さっき言った方向に、利用できないかなと思っております。

青山 諸先輩方がたくさんおいでになるなか、私は間違いなく、最年少でございます。

今お話を伺っていると、ヨットクラブが出来た時には、皆様方はもう現役のセーラーとして活躍をすでにされていた。その時に、それを見て憧れてヨットを始めたのが我々で、その世代が今、このような席で、このクラブの運営に携わろうという、それだけ歴史が重なってきたということの表れだとつくづく感じました。

私が子供の頃から憧れて、こういう歳になるまで、江の



青山 篤現副会長

島ヨットクラブに長年、いろいろな方にご指導頂いてきましたけれども、その中で、ざっくばらんに感じていることを申し上げると、江の島ヨットクラブというのは、どうやら喪失の歴史だと。

最初の頃には話のあった、貴族的とも言われたような独特の雰囲気があった。しかし、それはそれとしての魅力もあったし、その時には、大型艇、それを操り、所有される、そうそうたる方たちがいた。それを見て、我々も今に、ああいうことが出来る大人になろうと思って、ヨットの世界に足を踏み入れ、それなりの努力というか、頑張ってやってきた訳ですが、それがそのうちに次第に、施設が失われるのと同時に、有名艇、競技としては非常に有力な艇も減っていました。いろいろな方たちも去っていったということで、ここへたどり着いてみて、少し寂しいなと。ヨットクラブとしては、寂しい状況になってしまっていると、つくづくそう思います。

特にオリンピックウィークというレースが、ここからが失われていることがありました。ことここに極まれり、という感情を、個人的には持ちましたけれども、その後、ノルウェーのハロルド国王がおいでになるという、いい機会に恵まれて、国際交流的な、かつてあったものが、失われてきたものが、また復活するいいきっかけが出来たなど、つくづく思います。次の歴史へのページの始まりというように、今は感じられます。

過去に学び、未来に思いを馳せるということを考えた時に、いろいろ日本的には難しいこともあるかもしれないけれど、やはりヨット文化という、さきほど会長がおっしゃったこと、いろいろ排他的と言われますけれども、クラブというのは、ひとつの仲間の、同好の士の集まりであるから、排他的は当たり前であり、それを上手に構成することによって、外部から魅力的なものとして、私も入りたいというような形になっていって、クラブが段々発展していくわけで、そういういたような魅力作りというものを、もう一回考え直してやらなければ、これは未来はない。

今やヨットクラブとしては、いろいろな諸施設について、たとえば、プールがあるとかシャワールームがあるとか置き場の権利があるとか、今は無いわけですから、その中でヨットクラブの魅力を作るとなれば、やはり人材とノウハウ以外は無いわけで、日本にだって、強烈なクラブみたいなものがあるわけですね、柔道や剣道のような伝統の武道でも、道場といって、ある種のクラブであり、入門して、そこでやるわけです。それに入らないで、路傍で喧嘩の練習しているのとわけが違うですから、もちろん、クラブはきちんとした意識を持って、人を集め、それを指導できるだけのノウハウを醸造してくる必要がある。大風呂敷を広げたようですが、一枚一枚、紙をめくるように、それを積み上げていくことで、ヨット界に対する発言力を増していくという、地道な努力

をしない限りは、同好の士の集まりは、茶飲みグループというレベルから、脱することはできない。ひどく大変な道かもしれないけど、それを積み上げない限りは、今度は我々の後をいく、次の世代の人たちが、魅力あるものとして、そのあとを継いでいってくれるはずがないと、つくづく感じ、非常に責任を感じている次第です。

貝道 そういう、新執行部の素晴らしいご意見の中で、前会長が今後にどういう期待をもっているか考え方を。

松本 その前に、会長として4年やりました。その前に副会長は2年かな。その前は、ジュニアのほうの責任者をしばらくやっていました。

今になって感じているのは、私が理事に入った頃、今の執行部の人たちや木村學さんたち若手理事達が入って、相當に議論をされながら、クラブのあり方について、やってこられました。それがそのまま、理事の多数が交代し、松本が責任者になったために、うまく継続して育てることが出来ないで来てしまったかなというのを、実は感じています。

実はなにをやってもうまく機能していかない感じがしてました。責任者の私から言うと、大変失礼なことになるけれども、要は私が会長になる頃から、ずいぶん、クラブというものがまた大きく変わりつつあったと思うのです。今までの会長と違って、一サラリーマン、ただ単にオリンピックに一回出ただけの男が、なんの金もない、コネもないのが、会長にまでなってきたクラブの体質です。ある意味では大衆化したクラブのシンボルになってきたのかもしれないけれど。

ふたつめは、ディンギーと、クルーザーのバランスが、物凄く崩れ始めている。クルーザーのほうは、クラブのメンバーが中心になって、大きな動きが発生してきた。一緒になってやってくださっている人たちは、言ってみれば、みなさんの言う、自分でお金を出して、自分で楽しんでいる人たちで、そういう人たちが、江の島ヨットクラブのメンバーになってほしいものです。ディンギーのほうは、どんどんクラブから、背を向け始めている。一体これを、どうしていくべきいいのだ、というように思いながら、もう4年経ってしまったというのが、実感なんですね。

みつめはそれと、会員を増やしたいということで、入会金とか、いろんなものを下げてみたり、クルー会員というものを作りてみたり、いろんな形の試行錯誤はやりました。一方で、今までの基金関連に対しては、全部整理がつきました。ある意味の試行錯誤の時代はこれで終わった。今から6年前、みなさん



松本富士也現顧問

が、若手の理事たちとして考えていたようなものに戻って、それを伸ばしていくしかないと思う。もっとメンバーを減らしていくから、それでもメンバーが楽しいクラブにしていくべきではないでしょうか。与えられることは大好きだけれども、自分から何かをやっていくということが大嫌いという傾向が日本人の本質の中にはありますね。私はそう感じるんですよ。これもサムライ時代から、明治時代、全部、与えられてきた。それにおんぶにだっこだった。会社もヨット部にお金をくれた。そういうものに対する、甘えがまだ日本人の中にいっぱいあるわけです。

外国は自分たちでクラブを作っている。一番最初は。土地を埋め、島を作り、そこに自分たちで小屋を作り、それからクラブが作ってきたのと、我々のクラブは生まれから違います。やはり神奈川県知事から、与えられたクラブなんです。根本から違う。その意識の変換は、まだとても出来ていないけれど、なんかそこを変えない限り、クラブの価値がないと思います。今のままだと、クラブの価値はない。ただ江の島ヨットクラブという、今までの伝統のおかげで、県だととか、いろんなところへ発言権を持っている。その責任はあると思う。社会貢献に対しても、江の島ヨットクラブという形の中では、いろんなことを他の人たちが認知してくれる。そういう面はあるけれど、自分のウチがスッカラカンになっていて、なにが社会貢献だと、いうような気がして、この4年間振り返ってみると、そんな思いがします。

今からのチャンスとして言えることは、管理者制度が、世の中でスタートしますね。これをうまくクラブが勉強し利用しながら、このヨットハーバーをもっと使いやすい、みんなのためのヨットハーバーにしていく活動を、クラブのためじゃないかもしれないが、ヨットの、ここのハーバーの人たちのためにということで、動いていくことによって、クラブを再認識させていくようなことが、ひとつだと思います。

福島さんが努力された、レースを続けていこうよ、これも結局は、与えられたから参加しているだけで、自分たちが代わりばんこにやっていこうよ、というところまで、結局は育たなかった。シーホースにお金を出して、そういう段階でしか出来ないというのは、この日本人のサガは今日明日で直るものじゃない。従ってクラブ員の為のクラブ作りと共に社団法人として県に対して、ものを申し、ハーバーのみんなが、これは江の島ヨットクラブがやってくれているのだ、というような存在価値を示しながら、生きていくしかないと思う。いずれにしても、江の島ヨットクラブの歴史と日本社会の動きをしっかりと見据えた上で、今後のクラブを時代の要請に応じて改革していくいただきたい。若い執行部にお願いし期待するところです。

福島 最初からディンギーでやってきて、やはり今に生きているのは艇種別協会なん

ですよ。一番その中で、今生きているのがKSC（K16舵セーリングクラブ）です。これは、やはり自分たちで金を出して、クラブを作っています。それで、船置き料も自分たちでプールして、やっている。あと、505は船がだいぶなくなつて、潰れてきちゃったけど、ファイヤーボールは生きているし、艇種別に県連は乗っているから生きています。決して神奈川県連というのは、学連だけに乗っているのではなく、学連にも乗っているけれども、その他の組織に上手く乗って続いている。やはりクラブが大事なんだけど、そこまではいかないわけですよ。県連のこれからが難しい。政府や自治体からの補助金は少なくなつてくるし、だんだん。そうなると、自分たちの金でやらなくちゃならない時代がやってくるでしょう。そのことは目に見えているわけです。ここから先が、県連の難しいところ。やはり先ほど、お話を出た、自分のお金で船を買って、自分のお金で運営をしていくというところに、進むのが難しいのが日本人の風習となっている。その壁を、どうやって突破して、どういうふうな装置を備えていたらよいのか。それが進むと県連もクラブと同じ次元のヨット文化にいどむことになるのではないかでしょうか。

### ◆◆◆クラブの危機

平野 クラブが危機であるという認識を、みなさんお持ちであると思います。私はこれまでも、當時、クラブ危機だと申し上げてきた。会員の減少に歯止めがかからない。現在、クルーザーのメンバーが27名ぐらい、ディンギーで船を持っている人が66名ぐらい。あとは、船を持っていないメンバーです。過去に賛助会員制度を作った、執行部、クルー会員を作った。15年度までの人たちの努力も、申し訳ないけれどいずれも失敗ですよね。それと同時に、危機感を本当に持っているのかと考えさせられます。私が常務理事になってから、批判もあったが、クルーザー利用者の会を166paiのクルーザーに呼びかけて、毎月、ポイントレースを始めた。クラブルームを開放してしまった。会員になるかと思ったら、会員になる人が、わずかしかいなかった。これはもう失敗なんですよ。今、ディンギーの数は減っていますよね。

青淵 江の島ヨットクラブの未来の有るべき姿といえば、少なくともクラブライフが楽しめるクラブでないといけない。日本で一番初めに出来たヨットクラブなのだから、このクラブを、どう守ってどう大事にして、どういうふうに子供たちに受け継いでいくかという、そのところが……。たとえばここで結婚式をや



平野喜美夫現監事

るとか、家族でおいしい物を食べにくるとか、そういう雰囲気のクラブになつてほしい。少なくともそのための努力をしなければと思います。

広瀬 お話伺いながら、ちょっと感じていたのが、ディンギーとクルーザーというふうに、従来JYAと、NORCを分けていたので、そういう人たちの位置付けが、江の島ヨットクラブとして、どうしてきたのかなと思っています。今は、さっき話が出たように、JYAとNORCが合体して、いわゆるJSACになった。3年経ちますよね。

本来、ヨットというのは、ディンギーだろうと、クルーザーだろうと同じなので、セーリングに出るということから言えば、ディンギーのレースだとか、あるいはフリートレースだ、マッチレースだというところに行く人はそういう人でいるのでしょうかけれど、ディンギーを卒業、僕なんか典型的な例だと思っているのですが、そういうところを卒業するという言い方はおかしいですけれども、それから、クルーザーに移るという人たちも、かなりの伝統を持っている。そういう人達に対して言えば、江の島ヨットクラブが、受け入れるというか、対応していく、これから問題でしうけれども、置き場はもちろん、係留料もそうだし、メンバーとしての取扱いもそうだし、そういったところの、筋道みたいなものを、ある程度示してあげないと、途中でみんな消えちゃうとか、さつきクルー会員かどうかという話がありましたけど、その連續性の中に、もう少し道があるんじゃないかな、という感じですけどね。

今おっしゃったように、県連という組織、これは関東だけじゃなく、全国そうでしょうけど、県連という組織を、各地域のクラブというものと、間にもっと前に結びつきみたいなものを、積極的に、結びつける形のものが出来ると、さつきお話があったような、クラブの位置付けや、あるいは、ディンギーからのクルーザーに来る人、クルーザーがまたいろいろとディンギーに協力するという、いろいろな形の和がもうちょっと明確になるんじゃないかな、という感じがずっとしています。

青淵 いや、芽としては、今日はみんながクルーザーに乗りにおいでとか、アクセスディンギーがあるよ、ほら、松本さんが今日乗っていたヨットだよ、という会話から芽が生まれてくるのではないかと……。

松本 クラブの原点は、ファミリーにあるように思います。日本は男だけのクラブだけど、本来はファミリーであるべきです。それではじめて親、子、孫と継続性が出てくるのです。江の島ヨットクラブはジュニアだと、ジュニアの子たち、親たちが、どうクラブに溶け込んでいくかと、ということだと思っていた。そのために、会員制度を変えてみたりした。ジ



青淵隆督現監事

ユニアからクルーザーに行くのもいるだろう。いろんな格好の展開が出来るだろうと、そういう可能性をまだこのクラブは持っている。それをどうやって生かすか。とにかく場所がある。しかしクラブメンバーの交流が出来てない。たとえば、ジュニア出た子は今49erに乗り出した。

じゃあ49erのメンバーがどれだけ語りかけてくれているか。その次に、クルーザーのほうへジュニアの子が遊びにいけるか。あまりにもクラブとしたら、このハーバーは広過ぎる。東洋一の広さだ。あっちとこっち。ということで、ファミリーの中の、交流がほとんど、なされてない。

浪川 それに関して、ふたつ見方がある。ひとつは、ここにいらっしゃる方はそのまま歳をとっていって、新しい人が入って来ない。もうひとつは、今のお話の続きなのですが、乗ってたクルーが、あるいは、ジュニアが、今度俺、金貯めて、5人でヨット買ってここのクルーザーにはいるよという継続性がない。それをどうしても、クラブの中で誘発しなきゃいけない。今まででは、クラブの入会金を世襲制にするみたいなことをやってたのを、ああいうことじゃなくて、今ジュニアとおっしゃったけど、ジュニアの次にユースがあり、そのユースはもっと整備しなきゃいけないと思っています。レースの時に、舵を持たせる。おのずから、俺今度クルーザー乗るしさ、という感じになってきて、人の繋がりができていく。じゃあ次は二人呼んでくるからいいとか、そういう人が集まって、初めてだけど船持つかな、といってくれたら、成功だと思う。そういうことを誘発し、おだて上げることが、クラブとしては必要。

松本 そういう意味で、ジュニアクラブそのものが、江の島ヨットクラブから、完全独立しちゃっている。これもひとつの問題だと思います。もうひとつ、目を向けてみますと、今、アクセスディングギーがありますが、ボランティアで、“障害者やなんかの面倒を見ましょうよ、見ますよ。あなた自身もヨットを楽しみなさいよ、その喜びを分けましょうよ”という呼びかけに、応募されたのは、70人いるんですよ。

今年一杯でアクセスディングギーの、セーリングが出来る人が70人増えたら、毎土日曜もうどなたでもいらっしゃいと、体制が出来てきますよね。その中の人たちに今、小型のディングギーにも少しずつ乗せていくこうと思っています。動きは少しずつだけど、ヨットの潜在者はいっぱいいるんです。

福島 広さの問題。交流の問題。もうひとつ言い方を変えると、たとえば、ジュニアに入ってきたいる子供の中には、学連の出身のヨット好きな人の、子供が入ってきました。大学のヨット部なんか、MAUPITIのクルーもそうだけども、クルーザーにクルーとして参加する人が多くなっています。

松本 ジュニア出身でクルーザー買ってるのもいますよ。

貝道 これまで過去から現状、将来の、大体の流れというのは出て來たので、また、最

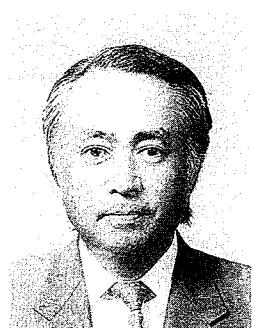
後に浪川さんにまとめてもらうと思いますが、自分も一言、意見を述べれば、自分も40年間、ここへずっと通ってきて、ヨットクラブに入会したのは昭和61～62年なんです。それまではディンギーに乗っていたので、クラブに入ったけど、正直いって、自分はヨットを江の島に置いていない訳で、県連の関係を手伝っていたから、クラブ自体が、どういう存在かというと、やはり、社団法人として、ジュニアや、今最近アクセスをやってるように、会員のみなさんが、それぞれ、自分たちが楽しむとともに、社会貢献していくのがクラブのあり方。ただ、確かに、外国のクラブを見ると、日本のクラブはクラブではないという、一言で終わってしまう。松本さんやみなさん言ったように、家族ぐるみで楽しめる場所じゃないし、やはり、外国に行けば地域、地域にヨットクラブがあるから、それはもう離れ過ぎているから、そうすると、今、ヨットクラブの場合、ジュニアとそういうものが、ちょっと、松本さんがジュニア委員長をやっている頃、自分も理事になってから見ていると、ジュニアが離れている。独立している。やはり、あの辺を、もっとちゃんと利用して、互いにして行って、子供たちが、それこそ今、第一期生がこうやって大人になって、子供が高校生で、またジュニアに入る人たち、親子2代になった。だけど、親クラブである、こちらが、まとめきれないというか、福島さんや平野さんは、努力されても、結局、平野さんの時はクルーザー、福島さんの時はディンギー、やはり自分の得意分野なところには、かなり、それなりの動きがあって、クルーザーのポイントレースはうんと伸びた、その前は、ディンギーでよく、土曜日の午後のサマーナイトとか、いろいろなレースが出来た。やはり、指導する中心の人が、どうしても、得意分野では、かなり、伸ばせたが、それ以外のところでは、伸ばせていない。それはやはり、もっとみんなが、本当に話し合って、それでお前なにやってるかと、能書き言ってるだけで、年中来ても、具体的にはヨットクラブにはなにも貢献していないかもしれないが、ただ、これから言えることは、広瀬さんが言ってるように、横浜なんかもベイサイドのクルーザーの連中が言うと、400艇くらいあったって、100艇くらいクラブ作っているが会費5,000円払うのが、せいぜいという話。年間のレースも交代で、年に何回かやったり、クルージング行ったりしているが、本当にもう今の世の中の、8割方のヨットマンはサラリーマンであり、年間に使えるお金も少なく会費を払うんだって、大変だという人が半分。ところが、1割か2割の人たちは、江の島や関西ヨットクラブのように、飲む場所を作って、ちゃんとした、クラブらしく、外国的なことを理想として、なんとかしたい、といってくれる人がいます。現状、ヨットクラブというのは、今まで、お金持ちは集まりで、なんとなくイメージでここまで来てしまっている。最近、ここ5～6年、一生懸命、改革しようとしてクルー会員とかやったが、結局、みんな失敗している。というのは、ヨットクラブに

入っても入らなくても、江の島でヨットに乗ることは出来る。ヨットクラブで、こここの施設がもっとクラブ会員として、もうちょっとメリットを望みたい。確かに、艇のある方については、台風とか、そういういろいろなサービスはしているでしょうけど、やはりそれも、過去と比べれば、かなりサービスの率が下がっている。そうすると、だんだん会員も減るし、お金も少なくなつて、全体に動きが小さくなる。そうなると、これからは、やはり自分たちの費用で、自分たちがやるクラブだが、なにか、みんなで、懇親の場とともに、海外交流とかステータスをなにか作り出すものをやっていかないと、いけないのである。ただ、ディンギーとクルーザーとの問題もあるが、ディンギーの人が、歳とってやってる人は一部あるけど、やはり徐々に大型艇に移ってくる。今日みたいなA級ディンギーは昔の人だから、実質的には、年間通せば、大型の船に乗れるようになってくる。そうすると、早くジュニアから昔はヨットクラブのライトニングとか持っていた。そういう人たちを、もっとクラブが与えてあげて、ヨットに乗せる。そういうことは、出来ればしてあげて、今のアクセスディングではないが、ああいうふうに、船をこっちが与えてあげると言えば、多少入ってくるかもしれないが、現状、今ままやつてると、確かにジリ貧の一方になつてしまふ。ただ、このアクセスディングをどういうふうにしていくか、ひとつの社会貢献としてやつて、ボランティアがたくさん集まれば、たとえ、ひとりかふたりでも、クラブに入る人が出てくるかも知れないし、昔はライトニングなどがあつて、いろいろレンタル的なクラブ艇があつた時代もあった。

そういうものを、もっと表に出していくようなクラブにしていきたいと思うが、これは自分の勝手な意見ですから、最終的に、浪川さん、まとめて頂いて終わりたいと思います。

### ◆◆◆クラブの新時代

浪川 まず、日本社会は変わっていくことがありまして、総人口が減るから、今までのようすに、人口が増えていくから、若者がたくさんいるからという時代じゃなくなりまして、2025年には間違いなく、人口が頭打ちになり、減少していく。高齢者率が増えていき、今までのようす社会とは少し違つてくる、ということがひとつと、行政が管理していくとして、市民が使わせてもらつてお上がるが与えるという文化だった、これも、おそらく変わっていく。我々がお願いして、我々がこれをやりた



浪川 宏現会長

いんだ、とお願いしていかに行政がそれを実現するか、ということが、本来の行政の役目でしようから、そういったことを含めて言えば、もう少し、江の島を含めてヨットクラブもセーリングも変わってくると思います。

この間、青山さんと広瀬さんと私と、会食するござりまして、同席するお客様が少しいましたのですが、なにやら楽しそうね、という感じをクラブについて言っておられまして、つまり、なにやら樂しそうね、というヨットクラブにならない限り、絶対に客は入って来ないだろうと。の人たちが集まってるんだ、楽しいかもよ、というのを、是非、外からも見えるようにしていきましょう。ここにあります、村役場みたいな一階のヨットクラブの事務所は、早く少しキレイにして、ちょっとサロン的に、人が集まれるようにしておくとか。もう目に見えて、そういうところも変えていかなければいけないし、世の中も変わっていくから。素晴らしい楽しいヨットクラブが、これから育ち始めると思いたい。今まで肥料を与えて、土壤を耕してきた事が、これから実を結ばせていく時代なのかな、と思います。そのためには、自分で金を負担する事が必要で、クラブというのは、自分達で金を出すものだよという鉄則で、そんなふうに思って、希望は大いにつないでいます。

**広瀬** 先ほども話にでました県連の問題、日本全国の問題だと思います。たまたま、こういうクラブのやっているところもあって、なおかつ、県連のほうも、今までのようには、補助金とか国体の組織に乗っかってというような形では運営できなくなったり。こういうものを、どうやったら結びつけてくるのかということだが、人材はやはり、それがある。県ごとに。こういうクラブも、そんなたくさんないが、こういうのを、もうちょっと融合させるというのは、JSAFで働きかける必要もあると思う。

**貝道** 日本セーリング連盟が、21世紀は、クラブの時代と言っているが、たとえばスイミングとかサッカーなどは競技中心のクラブである。ヨットの場合は競技プラス、セーラー全体が楽しみながら、みんながお金を出し合って、若い人を育てる。クラブ自体が金を出して育てていく、外国と同じようなヨットクラブにしなければいけない。現状は、少子化の時代で、こうやって不景気が長く続くと、企業は撤退するので今までのように期待はできない。

県連というのは、日本の体協とかJSAFや国体が続く以上、県連は必要です。

**青淵** JSAFというのは、たとえば、職員が2人か3人いてJSAFの理事会というのは、年に2回あるぐらいで、あとは、各クラブが県連なりクラス協会と一緒にいろいろな行事を各々がこなしていくというふうになりたいね。そうすればJSAFの位置付けも変わってくる。



広瀬興郎現副会長

貝道 日本のセーリング連盟というか、時代は変わる。だから、地域、地域でもっと。江の島は江の島の人たちで持っていると。我々、艇なし会員じゃなくて、艇あり会員のみなさんが中心に、自分たちの艇を利用して、クラブを運営していくかないと。我々、自分も最近、ベイサイドにクルーザーを置いて週末にはベイサイドマリーナで乗っています。ベイサイドマリーナはパブリックなところでは、こういうクラブルームひとつない。そういう点では、江の島とか関西ヨットクラブとか、ちゃんとしたクラブルームがあって、メンバーが休める場もあるから、もうちょっと、みなさんが利用すべきである。

ところが、クルーザーの人は、クルーザーの上で一杯飲んじやうから、クラブルームは使わない。ディンギーは、断然今、実業団が減っちゃって、あまり使わない。本日みたいにシーホースのようにクラブルーム使うけど。

浪川 葉山は、クルーザーを陸置きしますから、みんな上がってくると、クラブルームで、朝はコーヒーがただです。クラブで負担する。三々五々来ては、コーヒー飲んでいる。上がってくると、みんな集まってきます。

貝道 それは、江の島は、艇置き場とクラブルームが遠いから、ここまで上がって来ない、

あそこで一杯飲んだ方がいい、とか。そういう中で、ヨットクラブがあって互いの交流がない。

福島 JSFのほうは、どうなるか知らないけど、ここは神奈川県連の理事長の浜崎さんとクルーザーのレースによく一緒に、相互協力というのが徹底してやっている。全国は良く知らないけど、神奈川は、クルーザーと関係は、だんだん良くなっています。その意味でも、クラブメンバーに浜崎さんが入会してくれると嬉しいですね。

広瀬 県連も昔は全部ディンギー、クルーザーの人は、NORC。それが今は、一緒になりつつある。JSFはもちろんそうですけど。江の島ヨットクラブは、そういうのにこだわらないという形の中から、なんか芽が出るという期待感はある。

貝道 県連という所は、こういういろいろなクラブとか艇種別協会の連絡組織である。各クラブを、県下全体のクラブとか高校生とか実業団とか、組織を全部統括して、いろいろ対外的に、いろいろ困ったことを、JSFとかいろいろなことをPRすればいいことであって、たまたま国体があるから必要なところもあるが。江の島ジュニアクラブは日本で最も伝統があり、ジュニアのメンバーの数も多く、斎藤愛子選手を始め、トップクラスの選手を出している素晴らしいクラブである。こういった人達が魅力を感じて、自分たちの出身のクラブを育っていって欲しいと思います。

ただ、最終的には、もっとこの施設は民活になっていくと思う。そういう中で、県連とかヨットクラブとか、利用者の代表として、いかにクラブの人たちが、自

分たちで、昔のように、パーティーをやる時代が、あと3~4年でくるかもしれない。そのように変わっていくことを期待しています。まだまだご意見もあると思いますが、この辺で終わりにしたいと思います。

この江の島ヨットクラブが魅力あふれる素晴らしい楽しいクラブとして今後共繁栄していくようにみんなで力をあわせてがんばっていきましょう。本日は皆さんご多忙中のところお集まりいただき有難うございました。



# 東京オリンピックから40年

## —江の島ヨットクラブの航跡—



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964



## 歴代会長・副会長 任期一覧表

年	S39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58
<b>名誉会長</b>																				
山縣 勝見	8月																10月			
<b>会長</b>																				
内山 岩太郎	8月																			10月
河野 謙三																				
小此木 彦三郎																				
清家 清																				
山本 房生																				
松本 富士也																				
浪川 宏																				
<b>副会長</b>																				
佐々木 秀雄	8月								4月											
小田 千馬木	8月				4月															
浜野 弥一					5月															
山口 久像																				
野村 光正																				
平田 克己																				
清家 清																				
山本 房生																				
山下 長兵衛																				
松本 富士也																				
貝道 和昭																				
浪川 宏																				
青山 篤																				
広瀬 興郎																				



初代会長  
内山 岩太郎



二代会長  
河野 謙三



三代会長  
小此木 彦三郎



四代会長  
清家 清



五代会長  
山本 房生



六代会長  
松本 富士也



七代会長  
浪川 宏

60 61 62 63 H1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

5月

11月

5月

4月

5月

4月

5月

4月  
5月

4月

5月

5月

4月

4月

5月

5月

4月

4月

5月

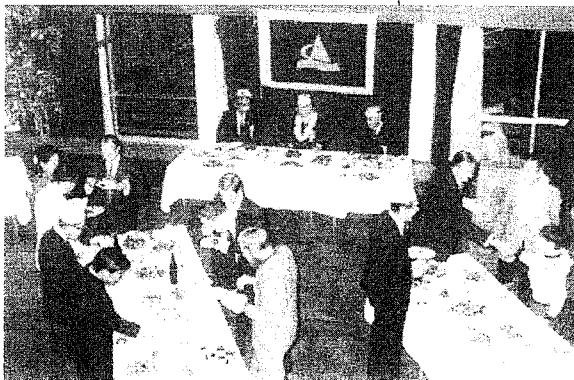
5月

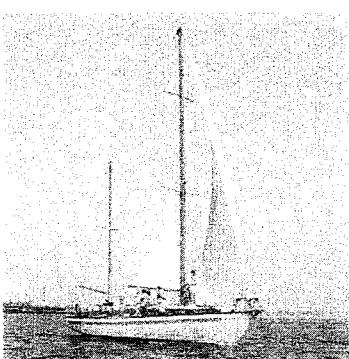
4月

5月

4月  
5月  
5月

年月日	主たる経緯	主なレース・行事	備 考
昭和39年1月16日 (1964年)	設立発起人会(内山岩太郎ほか) 江の島ヨットクラブ設立準備委員会発足		2月1日 日本外洋帆走協会 運輸省より社団法人認可
8月18日	創立総会 第1回理事会 社団法人設立申請 名誉会長 山形勝見 会長 内山岩太郎 副会長 佐々木秀男 △ 小田千馬木 常務理事 佐々木典比古 小澤吉太郎 理事 山口久像、濱野弥一、金子一郎 筒井佐太郎、古屋徳兵衛、山本房生 カイ・ラルハート、石原慎太郎 金子小一郎、 監事 谷川武、竹下政彦 設立許可 法人登記完了 県所有財産等賃貸契約 ホテルニューグランド食堂契約	第18回オリンピック東京大会 ヨット競技 江の島 10月11日～21日	第18回オリンピック東京大会 (10/11～21)
10月1日			
10月15日			
昭和40年4月17日 (1965年)	第2回総会 会員数 203名 特別会員 55名 正会員法人 13名 正会員個人 135名 定款一部変更 ジュニア部活動開始 (ジュニア委員長カイ・ラルハート)	江の島葉山対抗レース (10/1059艇以後 昭和57年まで毎年継続) 1周年シップレックパーティー 創立記念レース(以後継続) 第1回江の島ヨットレース ポイントレース(延500艇) (以後毎年継続)	9月 日本ヨット協会ブリテン "YACHT" 復刊1号発行
6月15日			
7月25日	ジュニア部開設 ジュニアデインギー6隻建造(7月) ライトニング4隻建造(9月) OP7隻(デンマーク王室ヨットクラブより寄贈) ジュニア第1期生 21名		
9月28日	クラブボートとして「ライトニング」3艇建造		
昭和41年4月23日 (1966年)	総会(第3回) 赤字克服決算 (施設の借用範囲縮小) (契約先県から県弘済会へ変更) ジュニア第2期生 25名 ジュニア移動(旧セール工場へ)	ドイツ・スポーツ少年團来訪 スイス・スターフリートセクレタリー來訪 モスワールドチャンピオン来訪 アメリカ・ライトニング協会コモドア來訪 ポイントレース63回延978艇	第1回OOAKR実施
昭和42年 (1967年)	ジュニアクラブハウス宿泊設備第1期工事完成 ジュニア第3期生 35名 ジュニアデインギー8隻入手 OPデインギー15隻入手 A級デインギー2隻寄贈(松田栄夫) モスワールドチャンピオン6隻寄贈(富士コカコーラ(株)) OP2隻寄贈(小澤吉太郎) 定款一部変更	在日外国人特派員ヨットスクードロン來訪 (50名)4月 ドイツ・スポーツユゲント80名來訪 ブラジル艦隊士官候補生100名來訪 ポイントレース延740艇	高体連FJ採用 極東選手権大会(江の島) ジブシーモス世界一周226日 女子ヨット連盟 全日本公式レース承認
5月28日			
昭和43年5月23日 (1968年)	通常総会 会員数 201名 特別会員懇談会		
12月14日	EYCニュース発行(2/1) 艇保管業務のため弘済会へ3名出航 クラブ事務所移転		
昭和44年 (1969年)			

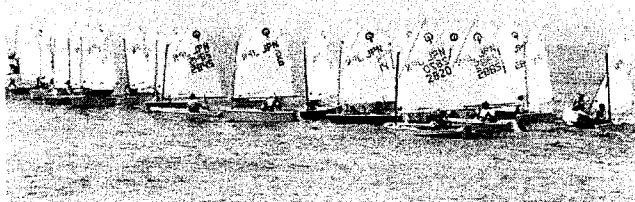


年月日	主たる経緯	主なレース・行事	備考
昭和45年9月27日 (1970年)	フリッパー3隻寄贈(カイ・ヲルハート) 王室ヨットクラブより やまゆり披露パーティー	横須賀ヨットクラブメンバーと親善レース OP級全日本選手権大会 江の島六社対抗レース (都庁、日本鋼管、日産、三菱、北辰、千代田化工)	係留料6m以下52,800円 8.5m以上132,000円 学連470採用を内定
11月	日米親善パーティー		
昭和46年5月9日 (1971年)	「やまゆり」神奈川県より譲渡(80万円) 2月8日 やまゆり遭難事故(1名落水水死)	成人の日祝賀パーティー 第1回家族親睦パーティー(4/4) 江の島ウイークレガッタ	JYA初のバッチテスト実施 全日本モス 大谷たかを3連勝 セールクロスにテトロン使用
11月19日	内山岩太郎会長(元県知事)急逝	下田ヨットクラブジュニア部員20名来訪 20名来訪(11/23)	
昭和47年2月2日 (1972年)11月22日	内山岩太郎追悼会 河野謙三会長就任披露パーティー 会員数 193名 名誉会長 山形勝見 会長 河野謙三 副会長 浜野弥一 常務 小沢吉太郎	バラグアイ国大統領非公式来訪 オリンピックユースキャンプ参加17名 団長小沢吉太郎 OP級全日本選手権大会 ヨット講習会(90人参加) 全国高校ヨット選手権大会(江の島) (8/8~12)	ミュンヘンオリンピック 学連A級ディンギー廃止
昭和48年 (1973年)	レディース委員会の活躍 湘南港内整理等業務委託契約200万円	キースムストー(英)コーチ招聘 ポイントレース延9回(305艇) 西ドイツ・スポーツ青少年団来訪(10/1)	学連470採用
昭和49年1月15日 (1974年)	EYC創立10周年記念パーティー	OP全日本選手権大会(ジュニア1,2,3位) 10周年記念レース ポイントレース延9回(320艇)	
昭和50年 (1975年)	特別会員野村光正氏叙勲	ポイントレース延10回	
昭和51年 (1976年)	県のクラブに対する姿勢、方針に変化あり クラブよりバース管理数の増加、管理バースを一ヶ所に纏める事、港内委託事業等の増額要求など土木部長へ要請した。	ジュニア高校生やまゆりクルージング 伊豆方面(8/16~18)	太平洋横断単独レース (沖縄海洋博) 1.戸塚、2.武市、3.堀江 モントリオールオリンピック
9月17日 11月1日	八木教育長、山口副会長、小沢常務会談 〔ジュニアクラブへの補助金増額、基金継続の他、陸置権をクラブ名義とする件など〕 会員数 195名 特別会員 39名 正会員法人 18名 正会員個人 138名 名誉会長 山形勝見 会長 河野謙三 副会長 山口久像、野村光正 常務 小沢吉太郎	やまゆりをエンジョイする会(11/28) 	関谷健哉JYA会長死亡 (4/25) 江の島ヨットハーバー 使用料値上げ(4月)
10月29日 昭和52年 (1977年)5月21日 10月17日	山形勝見名誉会長逝去JYA会長 会員数 197名 河野会長、八木教育長、宮川土木部長会談 個人会員使用の32バース(陸置28、係留4)のクラブ名義への変更が承認された 業務委託費230万円 小沢吉太郎氏勲四等瑞宝章叙勲	ヨットオリンピック強化レース支援(11/19~11/23) 第1回オリンピックウイーク(11/19~11/23) 第42回全日本学生選手権大会 (8/25~28)	470世界選手権(浜名湖)

# 特集 江の島ヨットクラブの航跡

年月日	主たる経緯	主なレース・行事	備考
昭和53年5月11日 (1978年)	クラブの在り方について河野会長と県幹部会談 EYC改組問題(河野会長、野村副会長、小沢常務、 陌間副知事、八木教育長、宮川土木部長) 通常総会 理事2名増員可決 役員改選(従来は会長一任、本年度より会員の推 薦書をとることに変更) 業務委託費250万円 定款一部変更	ヨット安全講習会100名(7/2) 小型船舶検査受験促進 援助業務開始 公共期間への協力(やまゆり) 県湘南児童相談所、里親研修会ヨット体験 (以後隔年実施) 第2回オリンピックウイーク(10/7~10) 中国ヨット視察団レース見学(10/8)	5/12 竹下登JYA会長就任  バルチックレガッタ 小松、箱守470優勝 世界クオーターツン選手権(佐島)
5月27日			
7月11日			
昭和54年7月29日 (1979年)	江の島クルーザーサミット (竹下登JYA会長、佐藤文生大分県連 EYC小澤吉太郎常務ほか)	日比親善少年ヨット交歓行事14名派遣 フィリピン(3/22~27) OP世界選手権へジュニアクラブより 2名派遣(タイ・バタヤビーチ) 中国ヨット視察団来日EYC見学(5/2~9) 第3回オリンピックウイーク(11/2~5)	470ワールド(8/10~16) メデンブリック(オランダ) 甲斐、小宮優勝 レーザーワールド齊藤愛子6位 アドミラルカップ大遭難 IYRUボードセーリング正式採用 戸塚ヨットスクール事故  モスクワオリンピック 日本不参加
9月	救助艇えぼし購入450万		
昭和55年 (1980年)		日比親善交歓行事10人招待 OP世界選手権ジュニア3人派遣 やまゆり稼働41日公共機関への協力等	
昭和56年 (1981年)2月11日 4月27日	ジュニアハウス内装完成 県との話し合い △	クルーザーに乗ろう会(10/25)91名 以後毎年継続 ヨット教室	
昭和57年 (1982年)	ジュニアハウス改築祝賀会	全日本OP選手権(江の島) ヨット教室2回(延16人)以後継続	JYA会員一人突破 創立50周年
昭和58年2月14日 (1983年)10月1日	県原副知事、高木土木部長と会談 △ やまゆり大修理、改装(600万円) 県理事 原正義	江の島ウイーク(プレ大会) 春分レースと懇親パーティー やまゆり心身障害児40人体験	
昭和59年5月26日 (1984年)	通常総会 会長に長洲知事の就任をお願いしたが、 承認得られず(EYCへの批判があるの為) 新会長 未定 小沢吉太郎氏常務理事辞任 平田豊氏常務理事就任 会員数 199名 特別会員 33名 正会員法人 16名 正会員個人 155名 副会長 山口久像、清家清 県理事 欠(2名) 市理事 葉山峻	創立20周年記念行事 祝賀パーティー 東京オリンピック20周年を記念して、 本年より江の島ウイークレース開催 第1回江の島ウイーク(10/7~19)以後継続 ネプチューンヨットレース オリンピックレガッタ 505太平洋選手権大会 神子元レース (いずれもマリナデルレイ東京トロイがスポンサー) やまゆり稼働45日 藤沢市心身障害児40名 湘南児童相談所里子20名など	ロスオリンピック
昭和60年 (1985年)	会長に小此木彦三郎氏就任 平田豊氏(常務理事)病気入院 松浦光利氏参与就任 会員数 198名 特別会員 32名 正会員法人 16名 正会員個人 150名 平田豊氏死去 人事60年11月付き 事務局長兼管理部長竹下勘造 庶務・経理担当羽田節子 運営サービス部長兼えぼし艇長桑名真彦	505世界選手権大会 海上運動会 会員親睦レース3回 やまゆりにより会員親睦2回27名 ヨット教室2回 公共機関への協力(50+44名)	
12月29日			

年月日	主たる経緯	主なレース・行事	備考
昭和61年 (1986年)	やまゆり艇長運営サービス補佐東幾治郎 ジュニア指導部員兼運営サービス補佐酒井敏裕 松浦光利氏常務理事就任 平田克己氏副会長就任 やまゆりは從来救助艇として係留料を免除されていたが61年度から規定料金の半額(478,000円)を支払う事になった。	第19回スナイプ西半球及び東洋選手権大会 フェスタ湘南ヨットレース(113艇)	
昭和62年 6月27日 (1987年)	理事竹下政彌氏死去 会員数 196名 特別会員 32名 正会員法人 16名 正会員個人 148名 アマチュア無線局設置 やまゆり新エンジン(43馬力)	ネプチューンヨットレース 江の島花火見物の夕(やまゆり)	小田急セーリングクラブ開設
昭和63年 (1988年)	通常総会 役員改選 会長 小此木彦三郎 顧問 古屋徳兵衛 副会長 清家清、平田克己 常務理事 松浦光利 県理事 欠 市理事 葉山峻 理事 葉山峻、江ノ島電鉄(株)、 小田急電鉄(株) 石原慎太郎、山本房生、亀谷彰夫、 林幹雄、福島拳人、岩田禎夫、 川島正通、亀井澄夫、貝道和昭、 朝日生命、富士コカコーラ(株) 監事 平野喜美夫、堀内繁樹、須原真司 事務局長 竹下勘造退職 後任 日高和重	小沢記念少年少女ヨットレース EYC・小田急セーリング親睦レース	
3月31日	定款一部変更		
7月20日	副会長山口久像氏死去		
2月25日	ジュニア指導部員小林栄二		
8月8日	会員名簿発行		
11月22日	フォーリフトの購入(322万5千円)		
平成元年 (1989年)	平田克己氏歿五等双光旭日章 松浦光利氏歿四等旭日小綬章 ジュニアYellowチームの構想(420)	ソウルオリンピックヨット選手団激励の会 (江の島にて)(7/30)	ソウルオリンピック
5月	係留艇整備用鉄船台修理(125万円)		
平成2年 5月 (1990年)6月21日	亀谷彰夫理事死去 新理事 日高和重事務局長退職 定款一部変更 内海会計事務所から土屋公認会計事務所に	藤沢市津波対策訓練協力(以後継続) ファイヤーボール級世界選手権大会 (参加艇数49,8カ国) 県弘済会焼却炉の灰によりクルーザーに灰が飛散し デッキ、オーニングなどス焼損(横浜海事検定協会の 査定により62万円で示談が成立)	新見陽司氏死亡(8/30) オリンピックウィーク中 行方不明事故あり サーフ90開催 亀谷彰夫氏死亡(6/21)
5月24日			
平成3年 11月4日 (1991年)	小此木彦三郎会長死去 会員数 201名 特別会員 32名 正会員法人 16名 正会員個人 153名	シンガポールチャンギヨットクラブとジュニアの 交歓レース(6/7~1218名来日) キリンカメヤカップヨットレース(7/21)	
平成4年 11月7日 (1992年)	古屋徳兵衛氏死去 清家清氏会長代行 新理事	ネプチューンヨットレース(以後継続) サンセットレース(以後継続) シンガポールチャンギヨットクラブとの交歓レース	神奈川県警湘南港内に 事務所開設
6月6日			



年月日	主たる経緯	主なレース・行事	備考
平成5年 6月5日 (1993年)	会長 清家清 副会長 平田克己 常務理事 松浦光利 理事 葉山峻、江の島電鉄(株)、 小田急電鉄(株)、石原慎太郎、 岩田禎夫、山本房生、貝道和昭、 福島拳人、川島正通平野喜美夫、 須原真司、富士コカコーラ(株)、 日本郵船(株) 監事 丹羽文雄、堀内繁樹、福田豊 ジュニア指導艇さがみ購入(280万円) 通常総会	(8名シンガポールへ派遣) 県教育長主催「マリンスポーツ講習会」へ協力 (6/24~26)以後継続 藤沢市津波対策訓練海上避難指導 (えぼし)以後継続 藤沢市国際市民大学体験航海協力 (やまゆり)	
平成6年 (1994年)	賛助会員制度教育庁より認可 会員総数 198名 特別会員 32名 正会員法人 16名 正会員個人 150名 平成10年神奈川県国体ヨット競技開催のため湘南港大改造を機に、公共ハーバーの役割や運営の在り方が検討され、「公営ハーバーに西洋型のヨットクラブは必要か」との声も聞こえてきた。 新しく選出された理事会メンバーが精力的な活動を行い、「ヨットクラブの在り方」「公営ハーバーにおけるヨットクラブ」、「ヨットクラブとヨット協会、県ヨット連盟の違い」、「陸置、係留の在り方」など、多くの論文を関係方面に発信した。	マスターズレース(新設) チャンギヨットクラブ交歓レース14人派遣 EYCNEWS年5回発行	
平成7年 (1995年)	県理事復活 副知事山下長兵衛氏、教育長野村靖夫氏が (社)江の島ヨットクラブ理事に就任 山下長兵衛氏は副会長となる。 また、藤沢市長山本捷雄氏が理事に就任 定款一部変更	オリンピックウィーク(日本ヨット協会に協力) 藤沢市ボイスカウト海上訓練(やまゆり)	
6月22日	新役員 会長 清家清 副会長 山下長兵衛(県副知事)山本房生 常務理事 福島拳人 理事 野村靖夫(県教育長)、瀧上隆司 佐藤安弘、青山篤、石井正行 押小路実弘、貝道和昭、木村学、 西田勝彦、林幹雄、平田克己、 松本富士也、山分信、柴田善昭、 熊川晋治 監事 堀内繁樹、福田豊、吉川圭二 桑名運営サービス部長横浜海上保安部長より海難救助、海難防止に貢献したとして感謝状を受ける(7月)	シングポール11人来日 女性センター親子教室60人 親子の為のヨット教室(以後継続)	
11月	平田克己理事、ISAF1996年のゴールドメダルを受賞した。長年にわたり世界のヨット界に貢献した功績を与えられた。 やまゆり大修理キール、ラダー		
平成9年 3月15日 (1997年)	制度改革委員会設置 沖電気(株)から英國製訓練艇を寄贈	リハーサル国体開催(10月) 体験学習相模原市立共和中2年(6/12)	



年月日	主たる経緯	主なレース・行事	備考
平成10年 (1998年)	新役員 会長 山本房生 副会長 松本富士也、貝道和昭 常務理事 平野喜美夫 理事 山下長兵衛(県副知事) 小森良治(県教育長)、 山本捷雄(藤沢市長)、 北中誠、佐藤安弘、石井正行、 沖尚武、貝道和昭、児玉登、清家清、 中村満夫、浪川宏、平田克己、 山分信、柴田善昭、熊川晋治 監事 藤木幸太、曾我壽郎、島田清四郎 会員数 213名 特別会員 34名 正会員法人 16名 正会員個人 150名 賛助会員 13名 定款一部変更	第53回国民体育大会(かながわゆめ国体) (9/12~15)  湘南地区ボーイスカウトのサブリーダー研修 セーリング体験(12/12.13.23)  スナイプ級西半球東洋選手権(11·1~7) 	
7月27日 平成11年 (1999年)11月3日	レンタルヨット(県連と共同で行う) 臨時総会定款変更	やまゆり社会貢献 藤沢市老人福祉センター(5/9、9/21) 県市町村行政シンポジウム(5/23) 私立湘南学園体験学習(6/16) 社会福祉法人マハヤナ学園(8/27) クルーザー体験セーリング(以後継続)	第31回全日本OP級選手権大会 (江の島)(10/30~11/2)
平成12年 (2000年)	新役員 会長 松本富士也 副会長 貝道和昭、浪川宏 常務理事 平野喜美夫 名誉会員 清家清、平田克己 顧問 山本捷雄(藤沢市長)、山本房生 理事 沖尚武、竹下政義、中村満夫 西田勝彦、山分信、吉川勝巳 児玉達雄、荒井孝一、 監事 曾我壽郎、久野桂、福田豊 会員数 187名 特別会員 28名 正会員法人 11名 正会員個人 131名 賛助会員 18名 定款変更	スパ・マリーナ熱海を訪問し1泊2日による 熱海ランデブーレース(11/28)  イルミネーションフェスティバル(以後継続) 参加艇60艇 	
平成13年2月24日 (2001年)	臨時総会 年内特別行事に伴う200万円を最高限度とする臨時支出の件	チャンギヨットクラブ来日交歓レース	第11回A級デインギー選手権 (江の島)(6/30~7/1)
3月28日	ノルウェー国王ハロルド五世と王妃をご案内し天皇、皇后両陛下の行幸啓		
10月25日	「えほし」「世号」購入(アルビン27.5)		
平成14年3月31日 (2002年)	桑名職員(株)湘南なぎさパークに転籍 新役員 会長 松本富士也 副会長 貝道和昭、浪川宏 常務理事 平野喜美夫 理事 沖尚武、竹下政義、中村満夫、 西田勝彦、佐野充、中瀬昭、 成田松義、平林滋、高橋雅之	ノルウェーフレンジップ(4/14)(以後継続)  県女性センターと共に親子体験セーリング (4/22) ミニトン全日本選手権(9/14·15)  アジア大会OP級で江の島ジュニアの	JSAF日本一周フラッグリレー (5/12)  油壺創立25周年記念レース の協力

特 集 江の島ヨットクラブの航跡

年月日	主たる経緯	主なレース・行事	備 考
6月30日 平成15年5月25日 (2003年)	<p>監事 青山篤、久野桂、福島拳人          竹下政義氏死亡          高橋雅之氏死亡          特別基金の返還          (株)湘南なぎさパークとの湘南港ポートサービス          補助業務委託契約によりえいばしかGHを提供          さがみエンジン取り替え          臨時総会          クラブ基金取扱に関する細則変更の実施時期は9          月1日から(8月31日までに退会を申し出た場合は旧          細則により基金を返還する)</p> <p>定時総会</p>	<p>男子優勝(飯束潮吹)          女子準優勝(木内春子)</p> <p>SSFスポーツエイド補助事業          (7/13.23.30.31.8/7.9/8.11/11.17.12/8          2/2.3/27.28.29)</p> <p>ノルウェー杯レース(4/6)          ジャパンカップ(10/30~11/3)          ジャパンカップ表彰式(11/16)          於・品川パシフィックホテル          ドラゴン全日本選手権(11/8・9)          鳥羽パールレース(7/23~7/25)</p>	
平成16年3月28日 (2004年)	<p>予算総会          会員総数 294名          特別会員 19名          正会員法人 7名          正会員個人 116名          賛助会員 113名          クルー会員 39名</p>		アテネオリンピック



---

## 編集後記

この度、四十年というひとつの節目の年を迎えて、薄れてしまいそうな江の島ヨットクラブの歴史をしっかりと保存して、先輩達の理想と行動を再認識し、今後続いて来る新しいメンバー達にも、クラブの誇りと伝統をいつでも見ることの出来るよう冊子として残しておきたいと考えました。

クラブの最大の誇りは日本でただ一つのオリンピックをホストしたクラブであるということから始まります。ただ東京オリンピックなどの記録は既に多く残っています。そこで、もっと生きしい人間としての記録を収録することに努めました。今だから言える裏話などを中心に思い出の読み物にもなるように編集に努めました。

またクラブ創立時代の方達の功績や面影、日本で初めて作られたジュニアクラブなどの思い出話も収録しました。

素晴らしいスタートを切ったクラブは、時を経て、県民の為の公共ハーバーの一角を借りて運営しているクラブとなり、会員の老齢化、法人会員の脱落、運営経費の不足などに悩みながら存続しています。クラブ創立時の理念もその後の多くの苦悩の歴史も知らない年代の人達が、クラブの中心を占めるようになってきました。そこで過去の歴史を認識し、トップ、ステップ、の時代を経て、さあ次は新しいジャンプの時代だ！という思いを新旧理事による座談会形式でまとめてみました。

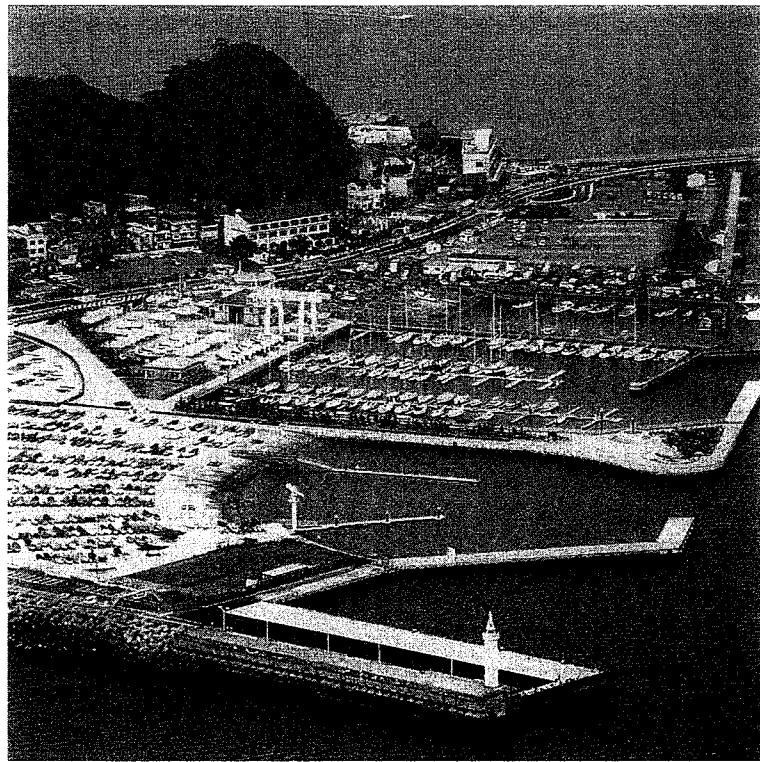
ジャンプの時代は、オリンピックに出場されたノルウェー国王の訪問から始まりました。ジャパンカップやパールレースのホストもしました。更にちょうど四十年経たアテネのオリンピックで、日本の男子470級が日本ヨット界史上初の銅メタルを獲得しました。江の島ヨットクラブで始まったジュニアからの一貫育成プランがやっと結実し、江の島ヨットクラブの法人会員である関東自動車工業（株）ヨット部の関、轟両選手の快挙でした。クラブの歴史に更に輝かしい一ページを飾り新しいスタートに素晴らしい花火が上がりいました。

このようなクラブの記録と歴史が、クラブの将来を築く方達に、そして日本のヨットクラブの皆さんに少しでも参考になり、お役に立てることを願っています。

この小冊子作成に当たりましては、大変多くの方達のご協力を頂きました。文章以外にも写真や記録のご提供や編集、製本、印刷など、総て皆様のお力添えのお陰です。

誌面をお借りして、ここに深く感謝申し上げます。

平成16年8月吉日



発行日	平成16年9月
発行	社団法人 江の島ヨットクラブ
	〒251-0036 藤沢市江の島1-12-2
印刷所	三恵印刷興業株式会社
編集委員長	貝道 和昭
編集委員	松本富士也 平野喜美夫 福島 拳人 青山 篤 青渕 隆督 野中 光代



ENOSHIMA YACHT CLUB  
SINCE TOKYO OLYMPICS  
1964

ENOSHIMA YACHT CLUB  
40th Anniversary

---

江の島ヨットクラブ