

日本ミニトン協会 独断と偏見の歴史

菅原 留意

昨年10月に12回目のミニトン全日本を終え、例年通り NORC の会誌 Offshore にそのレポートを寄せる準備をしていた。ところがその連絡を頼んだ元本誌編集部の豊崎氏から電話連絡があり驚いた。Offshore の編集陣が先ごろ一新されたが、その中で若い人が「ミニトン協会は NORC と関係ないのだから、そのレース記事を会誌に載せるのは問題がある」と言ったというのが本当かという問い合わせだった。

「冗談じゃない。日本ミニトン協会は NORC が創った協会だぜ」と多少の憤懣を当事者でもない豊崎氏にぶつけて返事をした。編集者のこの錯覚と誤解はすぐに氷解したが、私は考えてしまった。そして、十年一昔というが、日本ミニトン協会も創立以来12年。そろそろ歴史の中に足を突っ込んできたんだな。若い人が創成期のいきさつや、当時のヨット界の実情を知らないのも当然だ。むくれるばかりが能じゃない。ここでこれまでのことを、私なりの独断と偏見が混ざってもよいから、書き留めておかねばと思うに至った次第である。

幸い本誌にその場を提供していただけた。想いいずるままに語ってみよう。断っておきますが「その時代 A 氏が」とか「ある人がどうした」などと、当たりさわりのない語り方では面白くないだろうし、歴史を語ることにもならない。だから行きがかり上、善きに付け悪しきに付け、実名がポンポン飛び出しますよ。筆が過ぎたら（今はワープロだからキーを押し過ぎたら）平にご容赦。

年のように艇を新造しなければならない。必然的に艇の寿命は短くなる。そして新造のつど高価な新素材、手のこんだ新構造が採用され、必然的に艇価は高騰する。このダブルパンチに堪え切れぬオーナーは1トンから3/4トン、1/2トンへと下のクラスに移行し始め、レベルレースの小型化はこの当時1/4（クォーター）トンにまで下がってきた。話はそれるがこのクラス IOR 艇は、当時ですら既に皆の JOG とは似ても似つかぬ軽量、高速かつシビアなレース艇だった。だから潮っ気の多い外洋セラーの中には「あんなものクルーザーじゃない。ディンギーだ」と鼻も引っかけない面々もいたんですよ。蛇足だが今の若い人は JOG なんて言っても知らないだろうな。外洋帆走に耐えうる小型クルーザーを総称して Junior Offshore Group と言い、略して JOG、イギリスが発祥の地だ。堀江さんが単独太平洋横断したのも横山晃氏設計のこの JOG で、また蛇足の蛇足だが横山さんの JOG は海外で評価が高く、結構輸出されていたことも知らない人が多いだろう。

閑話休題。こんなクォータートンでも勝ち続けるにはやはりお金が掛かる。プアーセラーの多いヨーロッパでは、さらに小型のミニトンクラスのレベルレースが始まった。日本でクォータートンの世界選手権を開催した2~3年前からである。自然発生的に始まったので、イギリスとヨーロッパ大陸諸国が各々勝手にルールを作って、各々勝手にレースをやっていた。

両者交流してレースが行われるうちに、二つのルールでは至極不便になり、一本化が図られ国際ミニトン協会ができた。ちょうど、日本でクォータートン世界選手権が行われた1978年（昭和53年）末のことである。

1978年（昭和53年）、今から13年前、クォータートンの世界選手権大会が日本で開催された。今でこそヨットの国際レースの日本での開催など、別に目新しくも何ともないが、当時国内でマイナースポーツに過ぎなかった（今でもそうだが）ヨットの、それも世界選手権を日本に招聘できたという初めての経験に、NORC は燃えたわけですよ。

大会はこういうイベントの運営に長けた日本人が燃えたのだから旨いかぬはずがない。大成功裏に終わったが様々なしこりも残り、要するに燃え尽きた。大会が終わってクォータートン協会は世話を見る人もいなくなり抜け殻と化した。華やかな思い出だけは残して。

さて、その頃のヨットレース界の国際的傾向を見てみよう。大小艇混合レースの成績はご存知 IOR で修正されるが、これが完璧なものではない。完璧でなく、レースに参加した人なら誰でも知っているように、修正計算が終わるまで自分の成績が分からない。小型艇にはダントツの快感がないし、大型艇は前を走っても常に不安が付きまとう。

ならば一定の IOR レーティングでフォーミュラを決め、より明白に厳しく艇の性能と乗り手の腕をスクラッチで競おうということで、いわゆるレベルレースが始まった。当然デザイン競争が始まり、開発の原則から去年の艇より今年の艇の方が高性能。勝つためにはオーナーは毎



さて、今度は国内のヨット業界に目を転じてみよう。ヤマハは当時既に YA21 R&C という、幅のヤケに広いミニトンサイズのクルーザーを量産販売していた。特異な形をしていたが、なかなか良い艇で速かった記憶がある。ところが一本化された新ルールではこの幅が災いして、ルール内に納まらない。それがあらぬか、当事者ではないから私にはそうだとは言え切れぬが、新ルールを察知したのか、ヤマハはこの年に、よりスリムな YA21 S を開発中で、翌54年発売を計画していた。余談だがこの艇はその後10年販売され、記録的長寿を誇る天下の名艇である。一方、私の会社、関東自工では昭和45

年にボート開発を始め、オイルショック後ヨット開発に転身、話せば長い苦労話もあるがそれはひとまずおいて、とにかくヨット業界に参入した。そして、昭和52年までに一通りのディンギーシリーズを揃え、この年からいよいよクルーザーの開発に手をつけ始めた。当然一番小さい21ftクラス即ちミニトンサイズの艇である。昭和53年、その開発を完了、レプトン（量子力学で言う軽量子。軽いという意味で。実際は重い艇ではがね）とネーミングし、たまたまヤマハと軌を一にした昭和54年からの発売を決めていた。これも余談だがこの艇も自画自賛ではないが天下の名艇でしたよ。

ディーラーを見てみよう。昨年小説現代新人賞をとって文士の仲間入りをしたらしい二宮君が、当時名古屋でセールロフトをやりながらヨットを販売していた。その中にニューオセアン23というミニトンサイズの艇があり、これもなかなか良い艇で結構売れているようだった。その実績と天下の形勢を見て、彼は同じく昭和54年から純粋な IOR レーサー、デュボア23を販売する計画を持っていた。

期せずして JOG から脱皮したスモールボート計画があちこちで具体化し始めた。

「あれはクルーザーじゃない。ディンギーだ」と言われたクォータートンクラスは、だからこそレースギンギンのディンギー乗りのクルーザーへの参入を助長した。三角レースを含むクルーザーレースに、世界選手権後興味を持つオーナーも増えた。

最初に述べたように、燃え尽きたが華やかな思い出を残した国際レース。その夢ももう一度、今度はどのクラスが最も手近かと考えていた NORC の人々もいた。

業界も乗り手も組織もスモールボートを指向し、それぞれの思惑があり、これに国際ルール的一本化も加わった。それが1978年（昭和53年）、日本ミニトン協会設立の動きが始まった年である。

次号ではこの機運のもとでの設立のいきさつを語ろう。

記事の訂正

本誌91年1月号掲載の「日本ミニトン協会のこれまでとこれから」記事中に誤植がありました。P.419右段の「4. そのためにも我々は国際ミニトン協会と…」の文中「…艇価も抑えられた5〜6年前の」を「艇価も抑えられ、5〜6年前の」に訂正させていただきます。

日本三ニトン協会 独断と偏見の歴史

(その2)

菅原 留意

関東自工のレプトン。ディンギーなみの3枚
ばりで、葉山沖をテストセーリング中の試作
1号艇。スキッパーは当時オリンピック候補
だった波多江氏



1978年(昭和53年)6月13日、私の会社で初めて開発したクルーザー、レプトンの試作1号が進水した。チーフの都外川君はディンギーデザインで良い仕事をし、その腕は信頼していたがクルーザーは初仕事で多少の不安があった。しかし心配は杞憂で出来は上々。舵にウルサイ私がなかなかOKを出さないの、何枚作ったか忘れるほどの舵の改修以外チューニングで手を入れたところは殆ど無かった。

だからテストセーリングの初期から翌年の量産販売を考え始め、チューニングしながらも心は「どうやって売るのが」の方ばかり向いていた。クルーザーは21ftのこんな小さな艇ですら売るのが苦労

する贅沢品だったんですよ当時は。私の本業だった自動車と言えばちょうど昭和30年以前の状況ですな。

自動車屋は今でこそ苦難の貧乏時代が無かったような顔をしているが、昭和30年以前は酷かったですよ。販売拡張のためにはなりふり構わなかったね。セールスマンが門付けしたり、団地の奥さんをターゲットに女性ドライバーズクラブをデッチあげたり、イベントを組んで兎に角買いそうな人を集めたり等々。要するにメーカーやディーラーが自分で需要を掘り起こさなけりゃ、それこそタクシー以外にはほとんど売れなかったんだから。

ヨット業界に参入した昭和50年、私は

この業界に自動車業界の原始時代を見た。だから自動車屋がやったことと同じ事を試みた。最初に始めたディンギーには、上手いことにクラス協会というものに既に数多く存在し、それなりに各々活動していた。新艇を発売する毎にそのクラス協会を創り、会社の宣伝広告販拓費を注ぎ込んだ。いわゆる「お仕着せ協会」を創って増販を計ったわけだ。成功して一本立ちしたのもあるし、消えてなくなったのもあるが或る程度効果はあった。想いは同じでヤマハさんも当時から同じ事をやっていましたね。

さて、クルーザー界はディンギーに比べ更に規模が小さく、モノクラスの協会など考えられもしない状況だった。J24



協会が生まれたばかりの頃で（考えてみりゃ今でもクルーザーのモノクラス協会はこれひとつしかないな）。どうやって数売するかを考えた挙げ句、私はクルーザーという新しい分野に参入するに当たって、ディンギーで或る程度効果のあったこの方式をトライしてみようと決めた。

長々と私事を述べたが、つまるところ私は専らそういうことを考えており、レベルレースのことにもミニトンの国際事情にも、情報は持っていたが特別の興味はなかった。一般のヨットマンと同じ程度だったということを言いたかったわけだ。

そういう私のところに、昭和53年11月クォータートンワールドが終わった直後、先月号で触れた名古屋の二宮君や、当時ヤマハのファクトリーチームのマネージャーをやっていた横内氏から電話が何回か掛かってきた。ミニトン協会を作りたいから発起人になって協力してくれという電話だった。

モノクラス協会を考えていたので「考えておく」くらいのいいから加減の受け答えをしていたが「兎に角一度あって話を聞いてくれ」と食い下がられた。生来野次馬ではあったので、それではと12月4日所用で名古屋に行った時、錦通りの夜の巷で二人に会った。横内氏とはこの時が初対面だった。

高い金を払い、その見返りに隣に座った美女を放ったらかして、二人は交々熱っぽく日本ミニトン協会を今設立することが、いかに日本のヨット界にとって意義があるかを語った。曰く

1. 日本のセーラーの懐具合からみて、多数参加が見込める最適のクラスである。

2. したがってこのクラス協会を創り活発なレース活動を展開すれば…

a. 乗り手のレースチャンスが増えレベルアップが期待できる。

b. 艇が小型安価だからディンギーのエキスパートスキッパーがクルーザーに入りやすく、その面からもレースレベルが上がる。

3. 当然クルーザーの裾野が広がり、その普及、参加人口の拡大に効果がある。

4. 大中型に比べ値段が安いからオーナーも気楽に新艇を造れ、それは即デザイナーの新開発チャンスが増えることになり、そのレベルアップも望める。

5. ルールが一歩化され国際ミニトン協会が年内にでき、今が結成のチャンスだ。等々、確かに大義名分は立っている。

しかし言葉の端々に「このクラスのIOR艇を今度ウチで売ることにした」とか「来年全日本をやり2年後にはワールドを日本に持ってきましょう」とか、メーカー、ディーラーの家庭の事情が見え見えではあった。

だから初めは「なんだ。結局は自分のところの艇を売るためか。それなら他人を巻き込まないで自分だけでやれよ」という感触だった。私はレプトンをワンデザインクラスで売るつもりで、方針が違うから協力はするが渦中には入らないと答えた。

だが二人は諦めなかったし、生来大義名分や建前に弱い私だったから最後には説得された。なにしろすべて日本ヨット界のためという筋は通っているんだから……。

かくして私は日本ミニトン協会の発起人の一人として名を連ねることになった。ただし

1. 発起人になっても名前だけで積極的な活動はなにもできない。

2. メーカー、ディーラーは絶対に前に出ないで、大義名分通りにやる。

という条件を付けた。

シングルハンドのディンギーから45ft

のクルーザーまで満遍なく乗ってきたのに、大方のヨットマンは私を見るとミニトンに見え、私のことをミニトンのドンなどと言う。だが実はミニトンとのそもそもの付き合いはここまで述べたように、たまたまメーカーサイドにいたばかりに、余り気の進まぬままにヤマハと二宮君に引きずり込まれたのが真相だ。ワンデザインクラスの構想に未練を残しながら……。

要するに日本ミニトン協会設立活動はメーカーの思惑と主導で始まったのであって、動機に多少不純なものがなかったとは言えないようだ。

それからは早かった。約束通りに私が何もしないのに、予めシナリオができていたのか（多分できていたのだろう）、アレオアレヨというまに協会結成は具体化していった。

二宮君は地元のNORC東海支部と全国各地のユーザーを口説き、横内氏はヤマハを背負ってNORCに食い込んでいたようだ。

年明け早々の昭和54年1月10日。横内氏に呼ばれてNORC本部に出向いたら、当時の事務局長（だったかな）高沢氏同席で、いきなり日本ミニトン協会運営会議の具体的打ち合わせで、素案も既にできていた。いつの間にかNORC本部の同意も得ていたらしい。

そして当時の日記を繰って見るとそれから2週間も経たぬ1月22日、名古屋の東レ・チャンピオンで第1回の運営会議が開かれた。NORC現東海支部長小林義彦氏、当時からJ24で活躍していた九州の林氏等各水域の錚々たる面々の出席を記憶している。後で小林氏に聞いたところによるとNORCが直接囃んだのはこの時が初めてらしい。

会長、役員、各水域の代表、会則、今



年の全日本を何処でやるかなどが議題で4時間ぐらい掛かったと覚えている。もちろん夜の巷にも繰り出しましたよ。皆嫌いじゃないからね。

それから暫くは、思い出したように二宮君や横内氏から電話で状況を知らせてくる程度で、小休止の感があった。気が抜けたのか上手くいかぬのか、それならそれでいいやと発起人としてはいささか無責任な私ではあった。繰り返すようだが私のミニトン協会への思い入れはそんなものだったんですよ。ところが彼らの思い入れはそんなものじゃなかった。

やってたんだね、色々な根回しと下準備を。5カ月ほどたって6月2日に召集が掛かり私は都合で出られず、ヨット開発のスタッフだった470オリンピック候補波多江君を代理出席させた。帰社後の彼の報告書が手元に残っているが、開催場所は名古屋のターミナルホテル、出席者はNORCの各支部代表（玄海、駿河湾は欠）、議題は理事選出と全日本レース運営の件となっている。会議で使われた資料が添付されているが、これを見ると設立趣旨、規約、組織（会長、理事名まで入ったもの）、1979年（昭和54年）年間スケジュールから全日本の運営要領までで

きている。全部横内氏の字で書かれているから、彼の協会設立への思い入れはやはり尋常一様ではなかったんだな。3年後にはワールドを日本にと書いてあるのがちょっと引っ掛かったが、この案は良くできていましたよ。

いずれにしてもこの会議で実質は兎も角として、日本ミニトン協会設立はNORCにバトンタッチされ、以後NORC主導という形で事は運んでいく。

7月13日東京赤坂のホテルニューオータニで日本ミニトン協会の発会式兼パーティーがNORC主催で開かれた。所帯も艇も小さな協会の発会式にしては、やけに派手なことをするな、この費用誰が持つのかな、後でヤマハやうちにツケが回ってくるのかな、などと考えながらも発起人のくせに招待客のような顔をして出席しましたよ。もっとも、出席者14、5名の小規模なパーティーでしたがね。だが石原会長、大儀見副会長、小林現東海支部長、山崎達光氏等、少人数ながらNORCのトップメンバーは一応顔を揃えていた。私は今でこそ年の功でデカイ面をしているが、当時は業界でこそ多少顔も広くなったがNORCでは新参者で（入会して2年も経っていなかったんだから）彼らとの面識も薄く、当然共通の

話題も少なく借りてきた猫だったわけ。

が、とにもかくにも1979年（昭和54年）7月13日、色々な人の色々な思惑が絡みながらも、かくして日本ミニトン協会はNORC帆走委員会の下部機関として、石原慎太郎氏を会長に呱呱の声を挙げたのである。そしてまたまた繰り返すが、ことほど左様に私は発起人としては担ぎ上げられたが、未だ渦中の人ではなかった。ズルズルとミニトンに引きずり込まれるのは、まだまだ2~3年後のことである。

さて、きっとこうなると思って予め「独断と偏見の歴史」とサブタイトルを付けたが、読み直してみると独断と偏見どころか、まさにミニトンに関わる自分史みたいになってしまった。本人は回顧談で自己満足しているが、読まされる読者はあたかも結婚披露宴で本人だけが良い気持ちのスピーチを長々と聞かされる陪席者と同じ思いではなからうかといささか反省する次第だ。だがこうなったらもう後には引けない。あっちは我慢してきていなければならないが、こっちは嫌な人は読まなければ良いのだから。来月からもこれでいきますよ。

日本ミニトン協会 独断と偏見の歴史

(その3)

菅原 留意

1979年(昭和54年)7月13日、曲がりなりにも盛大に、日本ミニトン協会が発足したいきさつは前号に述べたとおりである。

この勢いを駆って9月には第1回のミニトン全日本が、NORCの東海支部主管で、日産マリナー東海をホームポートとして開催される予定だった。ところがこの予定が遅れ遅れて開催に漕ぎつけたのは11月1日。

東海支部のご努力にケチを付ける気持ちには毛頭ないし、事実スポンサーの獲得から運営準備までご苦労もされた。なにも手伝わなかった私が文句を付けられる筋合いのものでもない。当時私も忙しかったし、ああ遅れたか程度の受け取り方だった。

だが今にして思えば、これには相当な「曲がりなりの理由」もあったような気がしてならない。時効だからもう良いだろう。……ちょっと言わせてもらおうかな。

前号で述べた私の会社の「レプトン」は、予定通り昭和54年のポートショーで発表。以後順調に(でもないが)販売し、8月には既に18艇を量産していた。

ところが前号でも紹介した二宮君がチタに造らせていた「デュボア23」と、ヤマハの「YA21」は予定通りにできなかった。9月開催ではユーザーに艇が渡らず、したがって全日本に出場できない。最近確認したら、二宮君に口説かれ、本人もその気になって「デュボア23」、艇名〈ミニビンド〉を買った〈ビンド〉オーナーの東海支部長小林義彦さんが艇を入手したのは9月末で、本番まで1カ月もなかったとのこと。ヤマハは遂に量産が間に合わなかった。

全日本が11月にズレ込んだ原因の中に、こういう業者のお家の事情がなかったとは言いきれない。と私は思うのだがどん

なものだろうか。

一方「レプトン」が手離れした私のところの開発屋は、全く新しいギンギンのレーサーを造りたいと言ってきた。しかし考えるとところあって許可しなかった。量産艇だが「レプトン」はレース艇と互角の走りができる、という実績をこの大会で示し拡販に繋げたいという、業者の打算があったんですよ。他人のことは言えないな。だから19号目のハルをそのまま使い、そのかわりマストほかフィッティングは好きなように変えてよいということにした。こうしてできた「レプトン」が艇名〈バックミラー〉。

さて直接は手伝わなかったと前述したが、私の協力は参加艇を1艇でも多くすることということで、これは大分強引にやりましたよ。9月に入ってから「レプトン」のオーナーに集まってもらい(夕食で釣って)、レース好き、ブルーウォーター派お構いなしに参加をお願いした。レースのレの字も知らないオーナーには「一度出てご覧なさい。こんな面白いものはないですよ。不安ならちゃんとしたスキッパーを付けますから」とか「艇の整備は全部うちで面倒見ますから」など甘い汁を存分に撒いてね。

それやこれやで「レプトン」クラスは大会参加19艇中6艇を占めたのだから、まあ間接的には十分手伝ったことにはなっただ。

口説いたズブの素人の中からレースの面白さにのめり込み、ミニトンの名物男になった篠さん(今では諸磯スモールボートの大ボス)のような貴重な人も出てきた。強引、甘い汁で、当時は多少気が引けたところもなくはなかったが、大衆化の一助にはなったと思う。

こうして相模湾から出るようになった艇を約束通り整備し、ついでに輸送の面倒もみるため、葉山マリナーに集めた。

計4艇。昭和54年10月の中旬頃だった。

ところがこの好意が仇となり、えらいことになっちゃったんですよ。まあ続きを読んでください。

社用で私は台湾に行かなければならなくなり、後事をスタッフに託した。任台中に日本に大きな台風がきた。心配したが、台湾の人は自分のところに来なければ無関心で、情報はサッパリ入ってこない。気になりましたね。10月20日に羽田着。迎えにきたスタッフへの帰朝第一声は「オイ、フネは大丈夫か」。大丈夫じゃなかったんですよ、これが。事態は最悪で、台風は相模湾を直撃、葉山マリナーはメチャメチャだとの返事で、翌日素っ飛んでいったらハーバーはさんたんたるものだった。

集めた「レプトン」は全滅に近く、船台が傾くは、ハルに穴はあくは、マストは折れるは、で満足な艇は一つもない。全日本が始まるのは11月1日。搬入その他のことを考えれば、あと一週間もない時期にこれですよ。参ったねー。

荒天準備をしなかった潮っけのないスタッフを説教しても始まらないし、保管責任のあるハーバーとの補償問題の解決を待つ暇もない。とにかく突貫作業で修理した。今考えてみてもよくも間に合ったものだと思う。第一回全日本という真っ先に思い出すのがこのことで、私にとって忘れられないミニトン史上の大事件だった。

話が飛んだり脇道にそれたりしながら、ようやく第一回ミニトン全日本選手権大会にたどり着いた。

日産マリナー東海をベースに、10月31日艇長会議、11月1日から大会は始まった。参加は「レプトン」6、「ニューオセアン」5、「デュボア」3、「オセアン」2、「高井」「ヤマハ21R&C」「ヤマハ21」各1で計19

ミニトンレースのために特に設計されたデューボアの「デュボア23」は、1979年の第1回ミニトン全日本で優勝を飾った

艇。初回にしては、手前味噌でなく、当時としては大成功、大盛会だった。「ヤマハ21」は遂に量販が間に合わず、参加したのは、これも前号で紹介の、協会発起人の一人であるヤマハ横内氏率いるファクトリーチームの試作艇1艇のみであった。それぞれに初めての国際ルールに合うよう多少の改造をして出てきたが、中でも「ヤマハ21R&C」は、前号で述べた国際ルールからはみ出した全幅をそぎ落とす大手術をして出てきたので、その熱意には感激したものだ。確かヤマハの設計の同好者が横山一郎君の協力で仕立て上げてきたと当時聞いたが、その後横山君に確認はしていない。

石原慎太郎さんは会長を引き受けるとき「お飾り会長ではなく、引き受けるからには俺もミニトン造ってレースに参加する」と言って戸田さん(通称ボパイ)にデザインを頼まれたが、これも結局間に合わなかった。ちなみにこの艇は、〈コンテッサVII〉として第3回ようやく間に合ったが、詳細は後に譲るが、いろいろ問題児で話題に事欠かなかったな。

この大会のために新しくデザインして間に合ったのは、高井君設計の〈バイバイ・チャビー〉1艇だけ。高井君はミニトン12年を通じ、初回から今に至るまで常にニューデザインにチャレンジしたデザイナーで、協会の今日に寄与した功績は大きい。功績即影響が大きすぎて最近ちょっと問題が起こっているのも事実だが。

会社業務の関係で、私がマリナ東海に顔を出したのは2日目の午後だった。〈ミニビンド〉オーナーの小林義彦さんがレース委員長でロビーにおり、えらく親切に面倒をみてくれた。現在彼は私の最も親密なヨット仲間の一人だが、その付き合いはこの時から始まった。長いミニトンの活動の中で、こうして得難いヨットの仲間が増えていったことは、私に



とって幸いなことだったと思う。石井正行氏ほか名前を挙げればまさに限りがない。もっとも、嫌なやつにも随分会いましたがね。そういうやつはいつの間にか消えていったな。

レースに話を戻そう。予想通り「デュボア」と「ヤマハ21」の争いになった。というより、二宮君が舵を引く〈ミニビンド〉(もちろんオーナーの小林さんも大会役員出場OKの規則を勝手に決めて何レースかは舵を握っていたが)と、三船スキッパーのヤマハファクトリーチーム〈ヒント#1〉との競い合いだった。

3日目最後がロング、当時国際ルールでナイトセーリングが許されていたので、夕方5時スタートのオールナイトレース。翌朝、各艇はゲッソリやつれて次々にフ

ィニッシュしてきた。なにしろミニトンは3人乗りで、まともに勝とうと思ったら寝てる暇がないからね。

疲労からか気が急いたのか、艇長会議で航行禁止区域になっていた海域に入ったということで〈ヒント#1〉がプロテストされた。ジュリー委員長の石井さんたちが十分な審議をした結果は失格。〈ヒント#1〉はあえなく優勝戦線から脱落した。

ちょっと付け加えておくと、長い審判活動をしていた関係でレース屋は石井さんを、融通の利かない頑固な「艇の殺し屋」と思っている人が多いかもしれないが、そうじゃないですよ。このときも何とか生かそうと、周りを走っていたと思われる艇の艇長を次々に呼んで確認をしたのだが、誰も三船君の「禁止区域を走

The Winning Sails!

Ullman

1990年 470級世界選手権
ウルマンセール使用艇が男女共優勝!!
優勝フンガー(ドイツ)
女子優勝スタムラー(ドイツ)

NEWS!

470級

●スパレガッタ

優勝フンガー(ドイツ)
女子優勝メイヤー(ドイツ)
優勝2艇の他、出場艇の50%以上のチ
ームがウルマンセールを使用

●キールウィーク

優勝ソビエトチーム(ティニステ兄弟)
もウルマンセールを使用。女子優勝は
西ドイツのメイヤーチーム。こちらも
ウルマンセールを使用。

スナイプ級

●関東スナイプ選手権

1、2、4、6、9位
上記入賞チームがウルマンセールを使
用し、圧倒的な強さを見せつけました。

全日本選手権で

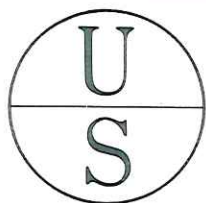
優勝!!

SHOGUN IIジブ

#5メイン

英国の名門・パーカーボート

ウルマンセールは国内総代理店と
して、名艇パーカーボート(英)
を取り扱っております。お問い合わせ
をお待ちしております。



Ullman Sails

パーカーボート(英国)国内総代理店

ウルマンセール

〒251 藤沢市藤沢630

☎ 0466-26-6310

質問等ありましたら、甲斐までご連絡下さい。

らなかった」という主張をサポートしな
かったのだから、どうしようもなかった
んですよ。三船君はウソをついたのでは
なく、そう信じていたんだからさぞ
や無念であったろうが、これには深く沈
潜したオーナーたちの多少の怨念があっ
たんだな。

要するに開幕以来のヤマハファクトリ
ーチームのあり方が多くの人々のひんし
ゅくを買っていたのだ。チームマネー
ジャーの横内氏は悪気でなしに、クルー
ザーレースを学生レースか470のそれと間
違えていたらしい。会社の名誉のために
三船君に必勝のプレッシャーをかけ、支
援の人やボートは自分のチーム一筋。だ
から無風でスタートラインを行かれずモ
タモタしている艇が何艇いても、支援ボ
ートは自分のところの艇だけ曳航してド
ンドン行っちゃ。レースが始まって
陸番は大会本部を手伝いもしない。レー
スが終われば〈ヒント#1〉だけ整備し
て帰ってしまう。大会発起人だったのを
忘れてチームマネージャーに徹しちゃっ
たんだな。こりゃあプライベートオー
ナーの多いクルーザー連中は頭にくる。

私は?……私は違いましたね。別にヤ
マハに当てつけたわけではないが、無風
なら誰の艇でも数珠繋ぎに引っ張ったし、
整備屋にはレプトン軍団(オーナーの結
束が堅かったのもそう呼ばれていた)に

限らずどの艇でも面倒をみさせ、レー
ス中暇になったサブには陸上本部で手伝
わせた。菅原さんのところの評判に反比
例してヤマハは「あいつら」になっちゃ
ったんですよ。だから気の毒に三船君は
そのトバッチリを多少受けてしまったん
だな。

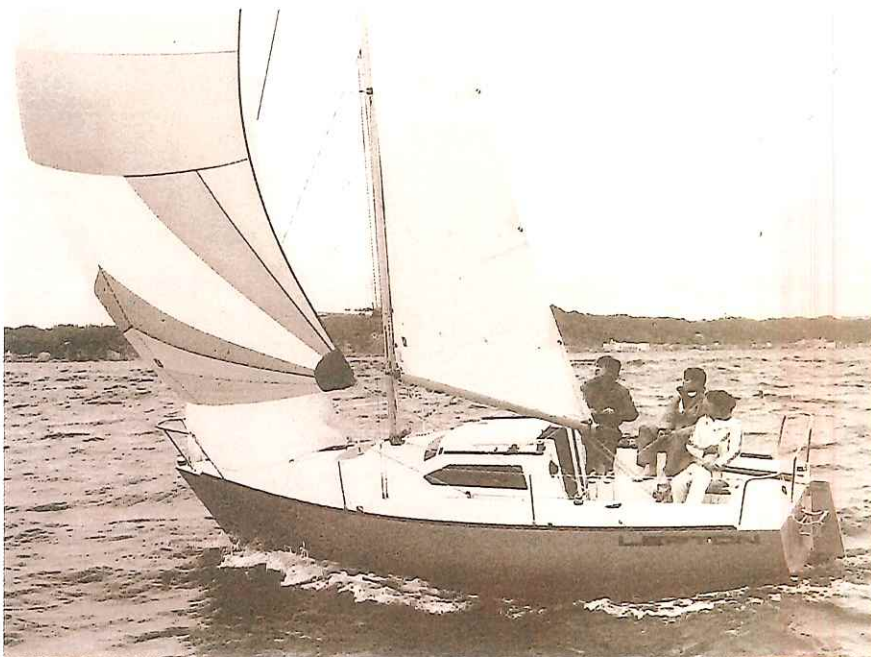
さらに悪いことに、この裁定が下った
ら、横内氏は「このまま引っ込んじやい
ないぞ」の捨てぜりふを残し、表彰式を
チーム全員でボイコットしてしまった。
ヨットマンの付き合いと仁義を知る、当
時まだヤマハにいた横山一郎君が、独り
残って何とかミニトンにヤマハを繋ぎ留
めようと努力していたのが、今でも目に
浮かぶ。

かくして第一回の全日本チャンピオン
は小林さんの〈ミニビンド〉に転げ込ん
だ。多少タナボタで「悪いなあ。悪いな
あ」と言いながらも嬉しさ見え見えだっ
たな。本賞は銀製帆船の置物で、慎太郎
杯は間に合わず目録だけ。トヨタカップ
はまだなかった。

*

ここと思えばまたあちら。第一回で紙
数が尽きた。この連載来月で終わりとい
われているんですよ。果たして終わるか
不安になった。が、とにかく創成期だけ
でもまとめてみるか。(つづく)

量産艇がレース艇と互角の走りができる実績をミニトン全日本で示
したかったという関東自工の「レプトン」



日本ミニトン協会 独断と偏見の歴史

(その4)

菅原 留意

1980年(昭和55年)、第2回のミニトン全日本は淡路島のサントピア・マリナーで行われたが、これがひどいものだった。まあ聞いてください。

ミニトン協会設立意義の一つに「クルーザーの底辺拡大」が挙げられている。小型で輸送も容易かつ安価だから、全日本は東日本(関東海域)、中日本(東海海域)、西日本(瀬戸内海)を持ち回り、全国的にスモールボート・オーナーの活動を掘り起こそうということが、協会設立当初から決められていた。

自分で「メーカーは前面に出るな」と言いながら「あんたはミニトンのオーナーなんだから」などとうまいことを言われて、何時の間にか私は関東支部長にさせられていた。それやこれやで第1回の始まる前から、第2回は関東海域で開催することがほぼ決まっていた。ところが、第1回にサントピアのハーバーマスター平岡氏(だったかな)が観戦に来て、第2回を是非やりたいと申し入れてきた。東海支部長の小林義彦さんに相談され、私は肩透かしを食ったような気がすると同時に内心ホッとした(レースの主権は何といっても大変で気が重いからね)。もったい付けて了承しましたよ。サントピア・マリナーは当時オープンして間もなく、何かイベントが欲しかったんですね。

一方、レベルレースはそれまで各クラス単独で行われていたのが、世界的に全クラス一堂に会して開催される傾向が出てきていた。別々にやるというわけの「只乗りベテラン」がどのクラスにも雇われスキッパーで出てくる弊害を防ごうということも一因。一遍にやって運営の苦勞を一度で済まそうというのも大きな理由だったのでしょ。

この年 NORC がこれをやったんですよ。ミニトン全日本がサントピアで決まっているならそこでやろう、となったのかどうか知らないが「レベルレース全日

本選手権」と銘打ってサントピアでミニトンも含めて開催することに決まっちゃった。サントピアにしてみればイベントが大きくなるんだから万歳だが、ミニトンはこれでえらい目にあった。主催をする内海支部はミニトンの事情もいきさつも知りませんからね。

ミニトン協会は第1回の前に企業を回って協会の趣旨に賛同してもらい、既に固定したスポンサーを確保していた。その協賛金を大会本部に上納しろと NORC のさる役員が言ってきた。我々がミニトンのために協力してもらっているのに何故、と腹も立ったがこれには参った。

第1回に東海支部が肩を入れてくれ、現在まで使われているグッドデザインのパンフレットにバッチリ広告を載せ、大会後の報告あいさつで宣伝効果をアピールしていたのに、今度はミニトンだけの大会ではないからそういうパンフレットも作らないという。これじゃあスポンサーに合わせる顔もない。抵抗しましたよ。というより知らん顔をした。そして協賛金の大半を止むをえず副賞賞品、参加賞、記念品に変えて、せめてミニトン仲間に変える対抗策に出た。

表彰式で山のように賞品を出し、本賞のほかに石原慎太郎杯、トヨタカップも間に合い、他クラスを羨ましがらせて、ざまを見ろで出走ミニトン仲間は溜飲を下げた。ちなみに今は若い人の意見もあり2,3位にもカップが出るが、ミニトン全日本は「準優勝だ、3位だ、などは過保護もよいとこ。レースは1位があつて後は2位も10位も負けは負け」という考えでカップはすべてトップにゆき、後は本賞は何もない。だからトップは全部カッサラって持ち切れないほどになる。確か4回目ごろまでそうだったと思う。

閑話休題、ざまを見ろには以下に述べるもう一つの大きな理由があり、これに

一番腹を据えかねていた。

私は相変わらずの業務多端で二週目に初めて顔を出した。その夜私の行くのに合わせてくれて役員の会合が持たれた。そこまでは感謝だったが、それからがいけない。

席上、大会の責任者から「ミニトンを一緒に開催するのは二つの大会を同時にやるようなもので、運営が面倒くさくて仕方がない」「だから初めから一緒にやるのは嫌だといったんだ」などなど愚痴とも文句とも付かぬ話をコッテリ聴かされた。

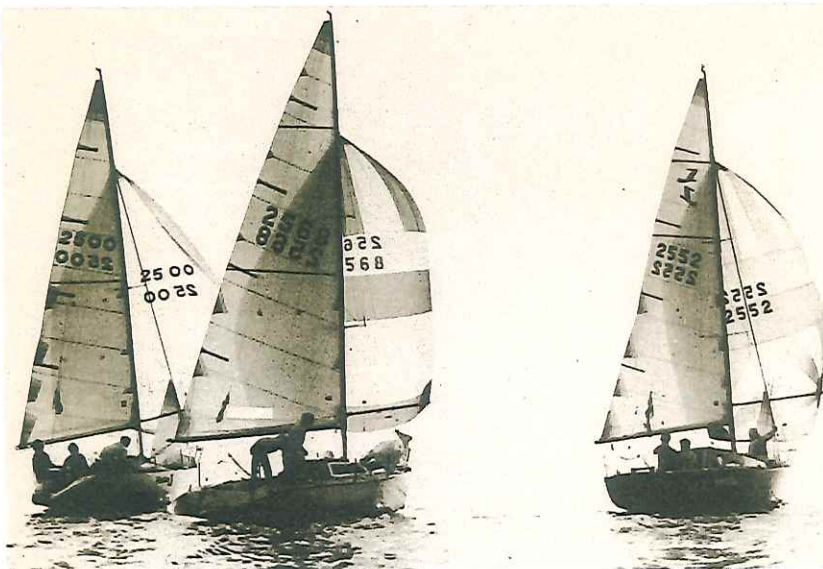
頭にきましたね。いきさつを知らずに運営だけ任された当事者にしてみれば、文句の一つも言いたくなるのは良く分かる。しかし時(会期中)と場所(役員慰労の宴会)と相手(石原慎太郎会長が出られぬので来たミニトン協会会長代理)をわきまえてもらいたかったね。率直な意見だといえばそれまでだが、ほとんど無礼に近い。

ミニトンをママ子扱いするが、なにもこっちが一緒にやってくれと頼んだわけじゃない。後から割り込んできて何言うかですよ。

だが当時既に私も若くはなかったからその場では我慢しましたよ。そのかわりミニトン軍団の威力を見せてやれで、派手にミニトンだけのパーティーをやったり前述のように賞品、カップで見せつけたわけ。やっぱり、大人気なかったか…。

もちろん大会運営の労は労として感謝していましたから、終了後多少の事情説明と記念品を付けて丁寧なお礼状は出しましたよ。

さて、そんなこんなあったせいかレースも観戦しているのだが、潮にまたがったスタートラインで、本部船側が押し出されリミットマーク側が後ろに下がると



第2回ミニトン全日本（1980年）は淡路島のサントピア・マリーナで開かれくバイバイチャピイ（中央）が優勝した

いう、珍妙なスタート風景を覚えているだけでその他の記憶は全くない。ここに述べた出来事の印象がほとんど強烈だったからなんでしょう。なにしろ後で考えてみると、これが私がミニトン泥溝づかりになる、間接的な引き金になったんですから。

そう、肝心のレース結果に触れるのを忘れるところだった。優勝したのは1回目3位だった高井君デザインのくバイバイチャピイ。前回優勝のくミニビンドは二線級の乗り手だったせいかブービーだった。といっても参加は9艇、そのうち市販され始めたヤマハのYA21が5艇。他レベルと合同だったこともあり初回に比べ半減した。

1981年（昭和56年）第3回。持ち回りの順（ちょっと狂ったが）が東日本となり関東支部長を押し付けられた私の出番となった。

前回各レベル合同大会で痛い目にあったのでNORCとは一定の距離を置き、ミニトン独自の大会とすることをまず決めた。帆走委員会の下部組織だが他クラスとはやや異なるクラスということが前回で分かったのか、本部は大目に見てくれたようだった。だが、そう決めたのはよいが、結成間もないミニトン協会は関東支部といたって支部長の私がいるだけで、実態なんか何もありません。第1回は独自の大会だったといってもNORC東海支部の主だった方々が肩を入れて、その主催だったようなもの。今回関東支部に同じような期待は持てない。考えましたねー。しかし、いくら考えた

って、これじゃ答えの出ようがない。

結局、どこでどうやるかは独りで決めて、後は自分の顔で集めたヨット仲間にも助けてもらいより他に方法がないですね。

石原慎太郎さんの秘書に兵藤君というヨットマンがいて、NORCの帆走委員会のメンバーでもあり、設立のときからミニトン協会に関係もあったので、まずこの人を事務局、連絡係に引きずり込むことに勝手に決めた。マメでよくやってくれましたよ。最後には私の私設秘書みたいになっちゃって、慎太郎さんに文句言われるんじゃないかと気が引けたくらいだった。

当時私はNORCの新参で、業務やスタッフの関係から日本ヨット協会の方に知己が多かった。だから、オリンピック強化の監督をしていた松本富士也氏に、運営の相談を掛け依頼するしかなかった。彼は快く引き受けてコーチの松田、山田両氏を推薦してくれた。

こうして第3回はクルーザーレースをディンギー屋が運営するという、変わった趣向になったが私はこだわらなかった。お互いにヨットマンであることに変わりはないんだから。

この二人もよくやってくれた。レース運営はお手のもので、それまで多少いい加減だった帆走指示書をほぼ完璧なものに仕上げてくれたし（現在までミニトン全日本の原典になっている）、運営の人員、資材すべて手配してくれた。時効だから言うが松本氏黙認で、安上がりにするた

JRC 日本無線



信頼の75年
JRCマリンエレクトロニクス

高輝度・多階調表示の7インチ画面。
マイクロレーダ JMA-2141

JRC



■標準価格：¥430,000

1台2役。GPSとプロッタを一体化。

GPSプロッタ JLU-121



■標準価格：¥730,000

小形機にアスコブ表示とプロッタ機能を搭載。

8インチカラー魚探 JFV-86



■標準価格：1周波 ¥250,000 2周波 ¥280,000

※標準価格には、申請・工事費・消費税は含まれません。

■お問い合わせ先

JRC 日本無線株式会社

東京都港区赤坂2-17-22 赤坂ツインタワー本館
海上営業部・営業3課 ☎(03)3584-8783(直通)

- 北海道支社（札幌）☎(011)261-8321(代表)
- 東北支社（仙台）☎(022)225-6831(代表)
- 関西支社（大阪）☎(06)344-1633(直通)
- 九州支社（福岡）☎(092)761-2636(代表)

WEATHER SIDE

ロッカー ストッパー

ROCKER STOPPER

MADE IN U.S.A.

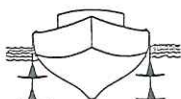
材質はハル・船底を傷つけないABS樹脂を採用しています。
魚釣、ダイビング時等、用途は広く、取扱いは簡単です。

ロッカーストッパーの仕様

商品名/ロッカーストッパー
材 質/ABS樹脂
価 格/¥9,600-(1st6枚入り)
サイズ/φ350mm×H150mm

ボートサイズ別使用枚数

ボートサイズ	26フィートまで……3枚(片側)
	27~36フィート……4枚(片側)
	37~42フィート……5枚(片側)
	43~50フィート……8枚(片側)
	51~65フィート……12枚(片側)



BOSTON CLOCK Chelsea

MADE IN U.S.A.

—ニューポートシリーズ—



フラッグ模様で、
カラフルな文字盤
の卓上クロック。

ザ・フラッグオフィサー
定価¥26,000



時計、気圧計、温度計が、
コンパクトに1つになった
壁掛けタイプ。

ウェザーステーション
定価¥25,000

BURKEグローブ

MADE IN Australia



オーストラリアのバーク社製
フィンガーカットタイプの
セーリンググローブ
手のひらには最高級のレザーが
使われハードなシートワークにも十分耐えたと同時に
ピッタリとフィットし握りやすくなっています。
価格をひとクラス上回るグローブの登場です。

サイズM. L. XL
定価¥3,800

ウエザーサイド

(株)友会

〒659 芦屋市東山町7-21ウエザーサイドビル

ショップ Phone: 0797-31-1900

オフィス Phone: 0797-31-1000 FAX: 0797-31-2234

営業時間 10:00AM~7:00PM 定休日: 毎週火曜日

地方発送承ります。



江の島で開かれた第3回ミニトン全日本(1981年)は激しい競り合いの結果、筆者のバックミラー(左)が優勝を飾った。左端に筆者の姿が見える。

めオリンピック強化用の資材もフルに提供してくれましたね。

大会運営はこれで何とかメドがついたが、問題は参加艇。相模湾海域はヨットの歴史も古く、かつてJOGで活躍した連中も年毎に中、大型艇に移行していた。したがってミニトンサイズのレース活動は当時ほとんどゼロに近く、だから参加を呼び掛けようと思っても、小型クルーザーに、だれが、どこで乗っているかも分からない。

そこでまずその戸籍を調べるために、8月に小型艇のイベントを組んだ。相模湾スモールボート・ミーティングと銘打って、レース派もブルーウォーター派もない、スモールボート仲間よみんな集まろうということで、レースともレガッタともいわず敢えてミーティングといった。結構集まりましたよ。余談だがこのミーティングは毎年開催されるようになり、その後木村太郎さんの大活躍でSSBMに発展。現在ではミニトンに留まらず相模湾海域の一大パワーとなっている。

いろいろ努力をして9月下旬江の島で開催しようやく漕ぎつけたが、相模湾で果たしてどれだけミニトンが集まるかという杞憂は残念ながら現実となり、参加艇はわずかに6艇。

ヤマハは前2回とも優勝できず興味を失ったのか、言い出しつべなのに参加しなかった。相模湾海域以外の参加も、自分で四国からトラックを運転して艇を運んできたミニトンの女傑中平達子女士と、レプトンをリースして参加してくれた小林義彦さんの2艇だけ。ようやく間に合

った石原慎太郎会長の<コンテッサVII>が辛うじて花をそえてくれたが、いかにレベルレース衰退の傾向とはいえちょっと淋しかった。

だが大会は盛り上がりましたよ。運営は前述したように本格的かつ完璧だったし、慎太郎さんほか NORC の主だったメンバーが選手、役員や観戦で顔を出し、江の島のクラブハウスは時ならぬ NORC ロビーと化し談論風発した。

たった6艇のレースのためにこれだけのお膳立てと顔触れが揃ったので、「菅原さん、こりゃ大名レースだよ。ミニトンはこれだけの体制が取れるんだから、来年からは何とか参加艇を増やすことを考えようよ」と励ましとも慰めともつかぬ小林さんの一言が印象的だった。

レースは参加艇の少ないドサクサに私の<バックミラー>が初めて優勝した。<コンテッサVII>は慎太郎さんが保管場所の関係でセンターボーダーに固執したのと、戸田さん(ボパイの方)の新しい傾向を全部入れちゃったデザインのせいで異常に腰が軽く、良い成績を残せなかった。レース後慎太郎さんが文句を言っていたら、具合が悪くなったボパイはいかにもボパイらしくいつの間にか消えていた。

やはり4回じゃ終わらなかったなあ。土肥社長に頼んでこの記事はもう1回続く。

訂正: 4月号の240ページ左段で上から16行目に「無風でスタートラインを行かれず…」とあるのは「無風でスタートラインに行けず…」の誤りでした。

日本ミニトン協会 独断と偏見の歴史

(最終回)

菅原 留意

ハンディキャップレースのレーティングによる修正を、どんな条件でも公正にすることは土台無理というものだ。

そこで考えられたレースが、一定の制限をしたIORレーティングによる無修正のスクラッチレースである。レベルレースといわれるのがこれだ。

これなら「天象海象による大小艇の有利、不利もなく、より公正に乗り手の腕を競える」と考えられたが、ドッコイそうは間屋が卸さなかった。ワンデザイン艇のスクラッチではないから、たちまち造艇競争が始まった。不公平をボヤクのは金が掛からないが、造艇競争は莫大な金が掛かる。

レベルレースの衰退は意外に早くやって来た。1970年代後半に始まり、次の時代のヨットレースの本命になると思った人も多かったが、80年代初頭にはもう衰退の陰が見え始めた。つまり日本ミニトン協会は結成と同時にこの衰退期に遭遇したわけだ。ツイてなかったね。

全日本第1回19艇、第2回9艇、第3回6艇と参加艇が激減していることが、如実にこれを物語っている。今考えてみるとこの頃がミニトン協会の転機だったな。諦めてクォータートン協会のように消えちゃうか、何とかしがみついて好転を図るか迷いましたよ。創立の時あれほど熱心だったのに、何時の間にか知らん顔の人たちも増えてきた。「始めたら止めない」これが生活信条の私は、結局、痩せ我慢という男の美学も加えて、何とかしようという方に賭けた。なんて言ったら協会設立の主旨に間違いはないんだから……。かくして私はミニトンにのめり込む羽目になった。

幸い同じ考え方をしてくれる仲間も少なくはなく、運の良いことに、第4回開催予定の東海海域にそういう人たちが多かった。市川、小林、都築、加藤、竹内等々の諸氏がそれだ。

NORCもレベルレース衰退には手を焼いていた。その対策として前年各レベルレースで開催していた全日本クラス別選手権を、1982年(昭和57年)はA、B、C、D、Eのレーティング修正によるグループ別選手権に変更した。またもやミニトン協会に連絡なしに、ミニトンはEクラス(17.4ft以下。いわゆるグループ7)で括られ、厳密な意味におけるミニトン全日本ではなくなった。そしてこれまた、またもやミニトン全日本の開催地に相乗りしてきた。

シンパの多いNORC東海支部の幹部は、第2回で各クラス総合の全日本選手権の運営に憤慨していた私を知っていたので(前号参照)、ミニトンに対してえらく気を使ってくれたようだった。小林氏から頻々と電話が掛かってきて運営の諒承を事前に求めてきた。のめり込む羽目になった私は、何時の間にかミニトンのドンと思われ始めたらしい。何しろ声はデカイし頑張りし、頑固オヤジと思われていたんだろうな。

だが私だってただ頑固なだけじゃないですよ。クルーザーの底辺拡大のためには、先ず何といっても参加艇を増やさなければならない。国際ミニトンルールに拘わっているのは参加艇が減るばかりなのだから、NORCが勝手に決めたことに抵抗はあったが、グループ7に拡大することに異議はなかった。というより大賛成だった。

ミニトン全日本は以後昨年までこのグループ7、レーティング17.4ft以下で行われてきた。だから厳密な意味でレベルレースではなくなり、この1982年(昭和57年)第4回から日本ミニトン協会は国際ミニトン協会とは異なった道を歩いて行くことになった。そういう意味で、この年は協会の歴史上大きな意味をもつ年となった。

もう一つの大中型艇との合同大会に関

しても、ミニトンの特殊性をよく知る東海支部の方々は、物凄く煩雑かつ大変な労力を必要とすることを承知で、同じ海域だが全く違う海面でEクラスだけ独立した運営をしてくれるという。またパンフレットもミニトン仲間やスポンサーのことを考え、NORCの全クラス共通の帆走指示書の他にミニトン専用のものを用意するという。文句があるどころか大変恐縮大いに感謝ですよ。一切任せました。

私の協力は、第1回同様参加艇を1艇でも増やすことであり、これに関連して多くのヨットマンの怨念を代表し、今でも語り草になっている大爆弾をヤマハに落とした。

当時私は舟艇工業会の理事をしており、会長のヤマハ社長小池氏とは多少の面識があったので、彼宛にレターペーパー4～5枚ビッシリと書いた意見書を送ったのだ。

曰く「ミニトン協会はヤマハ主導で、我々はその主旨に賛同し結成されたものなのに、3年も経たぬ内に知らん顔はないでしょう」。曰く「派手な国際レースに参加するのも結構だが、ヨット界の将来を考えれば地道な底辺拡大に繋がる、こういう協会のサポートこそ大事なのではないのでしょうか。等々思いのたけを書き連ね最後に「第4回の今年は貴社のお膝元の東海海域で開催されます。協賛金もさることながら、せめて地元売った艇のオーナーに、参加を口説いて大会に協力するぐらいのことはしてください」というような、相当に激越な内容だった覚えがある。

小池社長は当然なにも知らないから驚いたらしいな。社内の海洋普及室にご下問あって担当者がNORC東海支部に飛んできた。協会設立に奔走した横内氏は既に配転になり、担当は松田氏になっていた。大企業はこれだから困るね。申し



第4回ミニトン全日本（1982年・ニッサンマリナ東海）の前日行われた三角レースで「コンテッサVII」の舵をひいた石原慎太郎氏。翌日の本レースで、思い違いからとんだ失敗をやってしまった……（本文参照）

送りも何もないから「ミニトンって何ですか」「ヤマハ21Sを持っているオーナーを紹介して下さい」から始まって東海支部も面食らったらしい。

だけどそれからはヤマハも変わりましたよ。だからヤマハの悪口はここまで。以後は現在に至るまでその協力には感謝感激雨あられである。

当初石原慎太郎氏の秘書の兵藤君、関東自動車の私のスタッフと続いたミニトンの事務局は、何時の間にかヤマハが引き受けてくれるようになった。私の会社がヨット事業から撤退した後はSSBMも含め、スモールボートまで拡大して細かい面倒を見てくれたヤマハの協力、殊に神戸君の功績は大きい。

スモールボートだけではないですよ。社長が江口さんに替わってからは昔の「ヤマハが売れば良い」式の考えではなく、アメリカズ・カップやメルボルン〜大阪等「こんなにして経営が成り立つのか」と心配になるほど、ヨット界全体のための援助をしてくれるようになった。昔のヤマハの悪口を言い過ぎてきてちょっと気が引けるので、今のヤマハは全く違うことをこの際特記しておく。

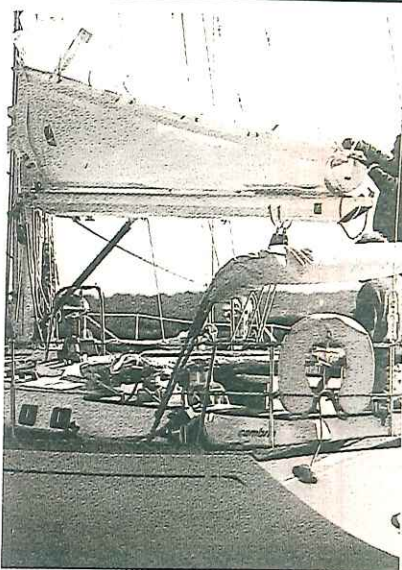
こうして第4回は1982年（昭和57年）10月3日から5日ニッサンマリナ東海で開催された。ヤマハも頑張ってくれたが、結局参加艇は8艇。前回江の島の6艇より

はマシだが二桁にはならなかった。そのかわり地元は1艇で、関西、三重、相模湾と各水域からの参加が多く、全日本の体裁は十分だった。

この大会で思い出強烈なのは石原会長と彼の「コンテッサVII」。この年は日程の都合でオフショアレース（といっても三河湾内）はショートだけ。彼が舵を握るというので私もクルーを一人降ろしてレースに出た。スタート後風が振れてほとんどスターボード1本のウェザーマークへのレグなのに、慎太郎さんはポートでドンドン沖の馬草マークへ1艇だけ出ていってしまった。初めは「慎太郎さんのことだ。あのレグの方がウェザーマークに有利と見たのか」と思ったが、そのうちウェザーマーク回航を忘れてるのが分かった。本部も相手が会長なので弱ったようだ。後で聞いたところによると、都合でこの日来られなかったジュリーの石井正行さんのところに、電話を掛けて相談したらしい。答えはそりゃ決まっていますよ。土井たか子じゃないが「駄目なものは駄目」。もう馬草を回ってダントツに見える「コンテッサVII」に本部艇を寄せて、恐る恐るマーク回航が一つ抜けていることを知らせた。艇長会議に出ていた今岡さん（俗称マースケ。今じゃ東急エージェンシーの偉いさんですよ）がド忘れしていたんだな。「アッ」と言ってキ

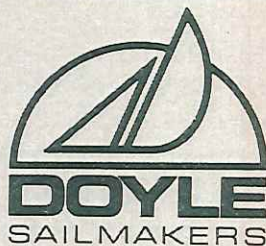
StackPack

Mainsail Furling System



ドイルセールメーカーズが完璧なメインセール・ファールリングシステム（レイジージャック「屈伸ジャッキ」と完全なファスナー付のカバーがついたもの）をご紹介します。フルバテン付セールのシェイプは完全にスムーズなエア・フォイルをラフからリーチまで造りあげる完璧なものです。タック、ラフィング、メインセールの上げ下げが静かで完全なものとなります。セールを降す間、フルバテンがセールをマストとブーム間にはられたレイジージャックラインの間にキープします。補助無しにデッキの上やデッキからこぼれることなくメインセールはブームの上にきれいに、しかも静かにたたまるのです。そして、セールの下のパネルに造りつけられた我々の完璧なカバーのファスナーをします。ブームの上にきれいなパッケージの出来あがりです。

このシステムの有利な点は、まずそのセーリング能力です。このメインセールには妥協というものがありません。多くの状況下でその優れたシェイプによって標準的なセールを上まわる走りを見せセールの寿命も向上させます。しかも、コストパフォーマンスに全力をあげた結果、価格は購入者にとって大変有利なものになりました。もし、貴方がいつも骨折りしてメインセールを降したり、たたんだりするのは止めにしたいと思い、そして同時にセーリング能力を高めたいとお思いでしたら、どうぞ電話でドイルスタックバック・フルバテンメインの詳しいインフォメーションと見積表をお問い合わせ下さい。



レーシングセールからクルージングセールまで

お問い合わせは

☎0468-48-2665（前田まで）

〒239 横浜須賀町津久井264

ャビンに逃げ込み、ボスの爆弾から避難したとか。それまで「三角レースはともかく、オフショアなら潮っ気の多い俺たちのもんだ」と良い気持ちになっていた僕太郎さんは、やる気をなくしてここでリタイア。結局このレースは、風がなくなってノーレースになったから、無風でイライラしなくて済んで彼が正解だったかも……。

あれこれあって優勝は皮肉なことに、ファクトリーで如何にしても勝てなかったヤマハの「ヒント#1」を買って改名した、奥部君の〈インフィニティ〉だった。確か今ニッポンチャレンジで頑張る田中君がスキッパーだったと思う。

会期中のパーティーを兼ねた総会で、前回に紹介した四国の女傑中平達子女士から、来年は是非松山で全日本をやりたいと提案があった。嬉しかったですね。私はこういうのを待っていたんですよ。元来ヨットライフの楽しみの一つにクラブ活動があり、その一環としてレース活動があると思っていましたから……。レース参加者は常に据膳を食い、据膳は協会のようなオーソリティーが準備するもの、と思ひ込むのはどこか間違っているんですよ。こういう形でレースが行われれば協会本部はいやでも膨れ上がり、最後には無償の活動の限度を越え権威だけを振り回すか、あるいはクォータートン協会のように消えてなくなることになる。日本ミニトン協会本部が会長一人に事務局一人の最小構成で昨年までガンバッタのは、こういう提案が出るヨットクラブの集合体が即協会というもんだと考えていたからですよ。だから協会の天下りでなく参加者から「ウチでやる」と手が上がったのは、繰り返しますが嬉しかったですね。

聞けば松山は全日本どころか、クルーザーレースも減多にやったことがないと中平さんは言ったが、いくらでも相談に乗るからということで、第5回は松山開催と決まった。

それからが大変だった。中平さんから毎晩のように電話が掛かってくるんですよ。女房に邪推されるんじゃないかと思うくらいね。石井さんのところにも随分相談の電話が掛かったようだ。熱心さにはだされて牛に引かれて善光寺詣りでは



第5回ミニトン全日本（1983年・松山・島マリーナ）で、ボンズンに集まった関係者たち。筆者（右2）と、向かって左隣にジュリーの石井正氏の顔も

ないが、途中で一度松山まで開催地の様子を見に行った。現地のミニトン仲間の熱気に触れた懐かしい思い出。

いろいろあったが、1983年（昭和58年）第5回は松山の島マリーナで盛大に開催された。参加15艇。元に戻ってきた。レプトンの評価も定着したので私はスタッフの都外川君に、好きなようにIORレーサーを造らせた。これが彼の傑作の一つで、ミニトン史上に残るレプトンターボ。この大会でデビューし、全レース1位の完全優勝をした。高井君も新たにこの大会でニューデザインにチャレンジしてきた。このような動きに触発され、その後熊沢さん、横山君、歌田君とデザイナーが次々にこのクラスのデザインに参入してきた。協会設立主旨の一つ「デザイナーのデザインチャンスを増やす」もこの大会辺りから本格化してきた。

レースは豪快かつ独特のものだった。何しろ河の急流のように、潮がというより海が流れ湧くのだ。嘘だと思ふかもしれないが横を向いた艇と前向きの艇が、

潮に乗って同じスピードで走るんだから。マークは流れるし、停泊中の本船が波をけたててこっちに走ってくるように見えるし、とにかく我々の常識は通用しない。しかし面白かったですよ見てる方は。

さて、この第5回までにその後のミニトン協会の方向を暗示する、大方の問題は連載中随所で述べたように出尽くした。そういう意味でこの5年間は日本ミニトン協会の創生期といえる。これ以降のことは今ミニトンに乗る人々を含め知る人も多いことと思ひ、限られた連載紙面なので割愛させてもらい、今や伝説となったここらあたりで筆を止め、この後は何れ他の機会に譲らせてもらおう。

連載が後先になったが、12年の歴史を通り過ぎこれから何を考えるかは本誌今年1月号418～419頁に具体的に述べたのでそちらを読んで頂きたい。

拙文放言にもかかわらず続読頂いた方々、無理を聞いて頂いた編集部にも多謝。

（おわり）