

# RECENT RECORDS

近年の足跡

# ヨーロッパクラスの導入

## Intruduction of EUROPE Class

1968年

ヨーロッパ級は、1968年に西之園氏がベルギーから設計図を持ち帰り、岡崎造船で建造した艇が日本への最初の導入となりました。西之園氏の日本一号艇、J-1は今もBYC艇庫に保管されています。ヨーロッパ級は、それがきっかけで、BYC、KYCを中心に導入が図られ、西之園氏、城氏の音頭取りで、1968年に琵琶湖フリートが結成され、フリートレースが始まり、翌1969年には柳が崎にてBYC主管で第一回全日本ヨーロッパ級選手権大会が開催されています。

当時、シングルハンドはフィンかOKディンギーしか

なく、軽量の日本人でも手軽に乗れるヨーロッパ級は、個人ベースで活動するBYCにとっては、レースを楽しむのに最適であり、その後、クラブ内でも多くの導入が図られ、BYC、KYCを中心に、フリート活動が活発になりました。

その後、レーザ級が発達するに従い、その活動は廃れていきますが、女子のオリンピッククラスに採用されるなど、別途発展を遂げていきます。このクラスの日本の原点はBYCにて発祥しました。

写真集のページへ



1971年 全日本選手権大会



## ■ ヨーロッパ級のモールドは、今も岡崎造船に眠る

ヨーロッパ級の日本一号艇は1968年、岡崎造船で誕生したが、そのオス型モールドは今も小豆島の岡崎造船の倉庫2階に保管されている。

2008年に岡崎造船を訪ねた際にその現物を見ることが出来た。

これを元に製作された最初のヨーロッパ級J-1号は、今も、BYC艇庫に保管されている。



岡崎造船に保管されているヨーロッパ級のモールド  
左端は西之園氏、右端は岡崎社長



1974年ヨーロッパ級世界選手権（ノルウェー）に遠征



現地の新聞に載る 参加メンバー（左から）  
船越（KYC）、城、浜崎、吉本、小堀（KYC）

**E ヨーロッパ級ヨット協会だより No. 1**  
1969. 8. 20

- ① ヨーロッパ級ヨットの普及につきましては、生産体制を確立することが遅れていて、大変御迷惑を掛けています。近くツボ舟ヨットからFRP製を売り出すことになりました。価格は12万円程度の予定です。(セール別) 注文は直接、造船所の方に行ってください。
- ② 協会の中に技術委員会を設け、その責任者を渡部明治さん(東京都足立区八谷田町974)にお頼り致しました。渡部さんは現任、石原正信さんと相談しながら、東京方面でのFRP製のヨット生産体制を整えるために努力されています。協会としては最初、ツボ舟ヨットだけに注文を集中させて、大量生産方式を確立する予定でしたが、造船を下げるためには競争することも必要と考え、東京方面での生産を検討しております。この場合でも、価格が同じ程度になるようでしたら、造形を同一に保つために一ヶ所に集中させるつもりです。
- ③ 合板製につきましては従来通り、岡崎造船所、ツボ舟ヨットで製作してごいます。価格は普通艇(セール別) 127000.- 優秀艇(セール別) 148000.-、セイルは2万円程度です。
- ④ 合板製ヨットを協会の指導の下にアマチュア製作できる御製を南発したいと考えております。モールドを必要とします。協会がこのモールドを所蔵し、モールド使用料を徴収しながらアマチュア製作を認めます。最初に琵琶湖水域で試みたいので、近畿方面で艇を自作することを希望する方は連絡して下さい。協会の認めないモールド以外のモールドを使って製作されたものは将来とも公認艇とはなりません。
- ⑤ 琵琶湖水域で、やと定期的な競技を実施することができるようになりました。毎月、オ1、オ3日曜日をレースの日とします。
- ⑥ One of a kind Regatta 9月28日、29日に江の島で行なわれますので参加することになりました。なお、9月22日から江の島ヨットハーバーで展示会が行なわれますので艇を御覧下さい。

- ⑦ 現任のところ、まだ初心者教育体制が確立しておりません。この方面で活躍して頂ける方は御連絡下さい。
- ⑧ ヨーロッパ級ヨットの記事を雑誌に発表して以来、沢山の方から問い合わせがあり、その数多いに驚いています。この艇は今後とも協会を中心とした組織を確立し、会員相互の協力によってヨットレースを楽しめるようにしたいと考えておりますので皆様の御前刀をお願ひ致します。
- ⑨ 改めて会費を広く募集致します。(入会金1000円 年会費1000円)。艇を所有していただける方も今後ヨーロッパ級ヨットで楽しみたい希望の方は申し込んで下さい。申し込み用紙を同封致します。

ヨーロッパ級協会だより No.1 1969年

69年度 ヨーロッパ級ビワコフリート レース日程

- 1) ヨーロッパ級の今年度のレースは、シーネース級のメインレースの日程と一致させ、同一のレース場を使用させて頂くことになりました。
  - 2) 春季レース
 

6月15日	K.Y.C.沖	
" 22日	奥ハーバー沖	スタート
" 29日	"	A.M. 9.00
7月6日	K.Y.C.沖	
" 20日	K.Y.C.沖	

なお、5月にKYCで行なわれましたレース戦績を加えて、最終成績とします。
  - 3) 秋季レース
 

9月7日	K.Y.C.沖	スタート
9月21日	ハーバー沖	A.M. 9.30
10月5日	K.Y.C.沖	
10月10日		
11日		

全日本ヨーロッパ級選手権
  - 4) 春季レース、秋季レースを通じて、レース実施回数3分の2以上(端数切り上げ)の回数分の上位の成績を合計します。
- (注) ヨーロッパ級の艇数が少なすぎたため、OKディナーも同レースに参加することがあります。
- (1) 協会が初心者用のカラーフィルムを購入し、そのご利用して下さい。
  - (2) フリートのレース計画が遅延したことをお詫言致します。
- 連絡先 宇治市木幡西浦1098  
西園 晴夫  
Tel. 0774-32-0251

ヨーロッパ級ビワコフリート レース日程 1969年



ヨーロッパ級 全日本選手権 於・蒲郡 ?年

# ビワコ・カインド・レガッタ

BIWAKO KIND REGATTA

1973年5月～

ビワコカインドレガッタは、1973年、セールボートならだれでも参加できるオープンヨットレースとして城氏の発案の元、企画されました。ヨットレースは通常同型艇種同士で競い合うもので、異なる艇種間では通常ルールでは競技になりません。当時、ワン・オブ・ア・カインド・レガッタという異なる艇種から各一艇ずつが参加し、艇種差を競うレースが江ノ島で開催されていました。また国際的にも艇種間ハンディキャップの数値を定める動きがあり、「ヤードスティックナンバー」という艇種別のハンディキャップを定められ公表されていました。BYCでは、その動きをいち早くとらえ、ヤードスティックナンバーを参考に、その数値をビワコの状況に合わせ、また国内クラスに新たな数値を振り分けて、新たに「ビワコナンバー」を策定し、カインドレガッタで採用しました。恐らくハンディキャップオープンレース

の開催は国内最初ではなかったかと思われます。ビワコナンバーは、レース結果を元に、年々修正されるもので、ビワコでの実績としてのデータ蓄積として今もSAILもおおつでも引き継ぎ使われています。

レース開催の趣旨は地域でのヨット振興です。より多くのヨットを集める祭典として、年中行事になっていけば、という願いで始められたもので、以降毎年開催されました。

1998年の大津市制100周年行事の一貫として举行されたSAIL おおつにその名称を変えて、同じヨット振興として地域に貢献する同様の趣旨で引き継ぎされています。

BYCは外部貢献という意味でも、ヨッティング先導を果たしてきたのではないかと思います。



第3回大会 ゲートスタート採用 1975年

## ■ 新たなスタート方法、レース方式の採用

ビワコカインドレガッタでは、時には100艇を超える、しかもサイズも大きく異なる艇が同時に帆走します。通常のスタート方法では混乱が起きやすいこともあり、ビワコカインドレガッタでは、第3回大会（1975年）からは、これも恐らく日本で最初の取組と思われますが、ゲートスタートが採用されました。これはパシファインダーという役目の艇がスタートラインを帆走しながら開いていくもので、その役にBYCのシンボルでもある、木造のEZ級（Einheits Zehner：ツェナー）が毎回演じるという形で実施されました。

また、1994年のレースでは、また新たなスタート方法として「パシュートレース」方式が採用されました。これは、ハンディキャップを元に艇種別に決められたスタート時刻で分けてスタートさせるもので、一定時間の後に、先頭艇の位置でフィニッシュラインを設け、順位カウントする方法で、特徴は、通常なら、同時スタートした後、早い艇と遅い艇は離れる一方ですが、

遅い艇からハンディキャップ先だしてスタートさせるため、早い船が追いかける構図になります。計算通りだと、フィニッシュラインでちょうど追いつくことにな

り、フィニッシュ間際のデッドヒートが楽しめるというメリットがあるレース方法です。当時英国ではこの方式のレースが行われているとのことで、BYCでもビワコカインドレガッタにおいて、この方式を採用しました。レースはでフィニッシュ間際のデッドヒートもあり、レースとしては成功でしたが、スタート運営の繁忙、慣れない参加艇のスタートでの混乱が見られ、一度のみの実施となりました。

この方法のオープンレースでの採用も、日本では最初でなかったかと思われます。



ゲートスタート 1975年



パシュートレース 1994年



パシュート方式の本部船

## ■ ヨットレースとコンピュータ

通常のヨットレースにおける成績処理は、着順を得点とする順位得点法を用いますが、ハンディキャップレースでの修正順位算出は、時間ベースに艇種固有のハンディキャップ数値で除すという、時間計測と算出作業が必要になります。多くの参加艇があると、その作業は大変繁忙で、毎回レース終了後はその成績処理で混乱します。カインドレガッタにおける成績処理も例外ではなく、毎年、レース後は模造紙に書いた表を多くのメンバーが電卓片手ににらみ、修正タイムの計算、ソーティング作業を目視で行う状況でした。

その中で、1977年当たりから、当時ようやく普及し始めたパソコンをいち早く使い、ヨットレース向けの成績処理プログラムを作り、ビワコカインドレガッタで使い始めました。

当時使用したパソコンは、NECのPC-8001という初期のもので、記憶媒体もオーディオテープに書き込むもので、今では考

えられないほどの幼稚なシステムですが、当時はそれでも大いに重宝しました。

## "琵琶湖カインドレガッタ"10年のあゆみ回顧録

BYC 60周年記念誌より（1982年）

琵琶湖ヨット倶楽部 城 章

### ◎企画の始まり

1972年に創立50周年を迎えたBYCの祝賀会で、次の半世紀に向けて抱負が語り合われたが、「学連と実業団によって支えられて来た日本のヨット界も、我々の様な倶楽部が中心になってジュニアの養成に本腰を入れ、息の長いヨットライフの中から優秀な選手を生み出して行く土壌を耕やさないと、根元的に欧米のレベルとの格差を縮めることにならない」「特定クラスの選手権大会が果して来た功績は大きいし、今後共発展させて行くべきであるが、もう一方で、もっと“開かれた”楽しいヨット競技会があるべきではないか」「BYCとしては、排他的閉鎖的なレースの殻を破って、だれでも参加の出来る混合レースを企画してはどうか」「琵琶湖のヨットが一同に集まり、それぞれのハンディを持って競い合うことで、艇種間の目に見えない障害をとり払い、横のつながりと理解が深まって、競技人口の拡大が計れば…」「ニューヨークヨットクラブがアメリカンズカップを運営している様に、BYCがすべてのヨットマンに門戸を開くビッグイベントとして、毎年定期開催を計ってはどうか」等々、そうした意図からB.K.R.の企画は始められたことでありました。

### ◎ヤードスティックナンバーについて

艇種間のハンディキャップについては、BYC先輩の鈴木英氏が舵誌“ヨット話の種”で紹介されていた“ヤードスティックナンバー”を用いることが関係者の頭の中にもありました。それほ1951年にイギリスのラングストーンセーリングクラブで考案され、ポーツマスレガッタの統一のハンディキャップとして確立、1961年には英国ヨット協会が採り上げて、現在60ヶ国以上で用いられており、その比較係数は、艇の性能、乗員の練達度等の平均値によって、20年間にも及ぶ統計結果の集積を、さらに年々修正してR.A.Y.から発表されているものであります。この方法によればコットンセールとテトロンセールでナンバーを変えた例もあるように、レーティング算式では表われない要素も加味することが容易に可能であって、公平に妥当なハンディを与え得る、すぐれたシステムであります。また、このシステムでは時間をベースとしており、距離については問題にしない点も特色で、コースの設定等レース運営が容易であることも採用を決定づける大きな要素でありました。

### ◎びわこナンバーについて

B.K.R.を開催するについて、BYCレース委員会では、YNに“ポーツマスナンバー72年改正分”をそのまま借用し、国内クラスには、スナイプの91を基準として、日頃の走りっぷりと二三の比較帆走テストから、より速い艇種には適当に小さく、より遅い艇種には適当に大きいナンバーを付して“びわこナンバー”と名付け、実績資料を集積して毎年修正を加えて行く方針を立てたことであります。

### ◎開催期日について

年一回の定期開催を前提とし、より多くのヨットマン早期に湖上に引き出す効果をねらって、シーズンを開く、春一番のビッグイベントとして5月のゴールデンウィークに決めたことであります。

### ◎第1回 混合レースの幕あけ

1973年5月5日に17艇種55艇のエソトリーを得て第1回B.K.R.を実施しましたが、その参加者の顔ぶれが、7歳の小学生から65歳のOMに至る幅広い層に及び、兄弟チーム5組、女子チーム4組、オシドリチームも加わって艇種もOPからソリングに至る大小、新旧、老若入り交ったの同時スタートはまさに画期的な混合レースの幕あけでありました。そして大略ナンバー通りの序列を構成してのフィニッシュを迎えた本部船上では、電卓を片手に修正作業を行い、最も小兵のOPが所要4時間になんなんとする長丁場をフィニッシュした瞬間、総合優勝と決まった時の興奮は感動的なものであります。子供の日にふさわしく、小学生の徹君が優勝杯を手にして盛大な拍手喝采を受け、和気あいあいの中で全表彰を終えて目出度く第1回大会は終了したことであります。

### ◎第2回 運営の大失敗

30艇種、86艇にエントリーが増加した第2回大会は、太混合集団を如何にスタートさせるかについて論議の末、可能なかぎり同じ風の中で計時が出来る様にとの意図も加わってびわこナンバーを3つのグループに分け、遅いグループから順に時間差スタートでの実施を決めたことであります。しかし結果的にこれが大失敗で、速い艇が後から追いつき、追い越す場面が各マークでのトラブルになったり、フィニッシュラインにダンゴになっ

てなだれ込んだり、運営が大混乱を呈し、冷汗ものの処理でもって成績表の配付が間にあわないまま歯切れの悪い閉会式をしたことであります。

#### ◎総括点検 スタート方法の再検討と記録プロジェクト

失敗を教訓として、3度目の正直に向けて反省会を持ったことでありますが、その第1はスタート方法についての討議でありました。何とかして全艇同時スタートを行いたいという願いと、大小様々な艇種が入り混つての100パイ近い大艇団のラインスタートは不可能だとの意見から、鈴木先生のご指導で“ゲートスタート”の採用を決定したことであります。第2は、本部船での計時記録をテープに採っておくこと、第3は、修正結果を表彰式までに全チームに配付出来る様に、修正計算とタイププロジェクトチームを本部船要員とすること等を決めたことであります。

#### ◎第3回 本邦初演のゲートスタート大成功

1975年の第3回大会は、29艇種95艇のエントリーを得て、ゲートスタートの初採用ということもあり、前日にその説明会とトライアルを数回実施して、いやが上にもムードの盛り上がった中、風にも恵まれて、BYCのシンボル艇“EZ”が見事にパスファインダーを演じ、素晴らしいレースが展開されて、何もかもが大成功、表彰式には参加者全員に英文タイプされた美事な成績表のコピーが配付され、出場者も運営側も共に満足を得ることの出来た大会でありました。あの時の満足感と自信が今日までB.K.R.を継続し続けるに至ったエネルギー源になったことは間違いのない事実であります。

#### ◎びわこナンバーの評価について

回を重ねる毎に艇種別の実績資料もかなり充実し、毎年修正発表する“びわこナンバー”が全国的に認められる様になって、各水域の普及レース企画者から問い合わせが来たり、また採用されたレースの実績表が送られて来る様になったことを大いに自負したことであります。

#### ◎開催費用の補助をめぐって手弁当でBYCが単独運営を続けることの確認

開催毎の赤字補填がクラブ予算の中に大きなウエイト

を占めていたところへ、日本ヨット協会が同趣旨の普及レースに対して始めた助成金が、連盟主催にしなければ出せないと対象からはずされていることをめぐって論議がかもされたこともありました。結果的にはBYC独自の事業として、手弁当で単独運営を続けることを確認しあったことであります。

#### ◎第4回 アフターパーティと参加賞の特製タンブラー

レース終了後、表彰式までの時間に“キャブサイズパーティ”と称して、テーブルとアイスボックスに早変わりしたレーザー艇を並べ、飲み食いダベル楽しい場を設けることで、成績表の確認とコピーの時間をかせぎ出し、適当にアルコールが回ったところで表彰式というパターンが、きわめで自然に生み出されたことであります。尚、参加賞をパーティ用のダラスにしてはとの発案から、パスファインダーのEZと開催年度をプリントしたタンブラーを作製したところ、これが大好評でB.K.R.の名物として毎回期待されている様です。

#### ◎開催時期の変更について

近年、ほとんどオフシーズンがなくなって各艇種フリートとも、5月のゴールデンウィークにレースが企画され、一方、ジュニアやレディスにとっては、家族とのスケジュールのからみもあって、開催時期を見直すこととなり、より底辺に開かれた大会とすべく、第8回より、夏休み最初の日曜日ということで、7月の4日曜日に変更を決めました。

#### ◎次の10年に向けて

電卓とタイプによる成績表作成と事後処理がマイコンに引き継がれ、セールボードの参加も受け入れて、新たな流れに期待を掛け10年間のあゆみを記録したことであります。

私どもはより多くのKIND（種類）の艇の参加と、より多くのKINDLY（親切な心のやさしい）な仲間たちの集まりを期待し、運営の努力を惜しみません。

何卒、今後ともど支援ご指導の程、よろしく願い致します

# BYCシンボル艇の復元

Restoring old boats

1992 and 1996

1992 (H4)年に老朽化していたEZ艇を吉本哲男氏が手作業で修復、1995 (H7)年にこれも艇庫奥に立てかけられていた、パイオニア号(テリーボート)を長谷川

和之氏の厚意により空兵衛造船で帆走可能な状態に復活させた。日本でも最古級のディンギーが2艇帆走可能な状態になった。



EZ試乗会 1998年10月



パイオニア 於・SAILおおつ 1999年10月10日



試乗会 1998年10月



SAIL おおつ 1999年10月



試乗会 1998年10月



修復披露 1996年



パイオニア修復完成 1996年1月



再進水式 1992年7月



再進水式 1992年7月

# 新艇庫完成とBYC変革

New Building Open and BYC reformation

1996年11月

1996年、滋賀県ヨットハーバーの改築計画が起案され、今まで慣れ親しんだ旧カマボコ型の艇庫が取り壊され、第一期工事として新艇庫棟が建設されることになった。ハーバーの運営もそれまでの、ハーバー管理委員会による運営でなく、県営として、指定管理制度の元、運用される形態になることとなった。これをもって、柳が崎の浜に最初に活動を開始し、その指導的立場から、県ヨットハーバー建設時もその場に残り、活動を続けてきたBYCも、あくまで一利用者としての立場となる事になった。

ついでに、BYC内部でも、予想される、艇庫使用料の大幅アップに際し、当時、活動も低調・沈滞気味で、カインドレガッタをようやくこなせる程度であった中、今までと同規模な契約面積では年会費の大幅増額が必須となり、契約面積を半減して、規模縮小するべきではないか、との意見もあり、この時期、何度か、BYCを今

後どうしていくかの議論を何度か行った。

BYC改革案を何パターンか検討した結果、会員を大幅に増強し、効率良い艇置きを行い、負担額を分担することで、従来とほぼ同じ面積を借り受け、活動は盛り上げていく案でBYC決議を得た。その結果、旧ディンギー部会で外置きにて活発に個人活動していた、主にレーザ級級のシングルハンダーのメンバーを取込み、18名の新入会員を一挙に迎えることとなった。

旧メンバーと新たに加入した活発な若いメンバーとの意識の違いもあり、旧メンバーの足が遠のかないかとの懸念もあったが、各位の努力で、今日の活動に続いている状況である。



新艇庫竣工式でのEZの展示

### ■ シングルハンダーペアラックの考案・製作

1997年3月

新艇庫が完成し、多くの新入会員を迎え、効率的に艇収納を行うため、種々検討した結果、青木氏と桜木氏（レーザーフリート）で共同考案し、桜木氏の自宅工房で製作された。現在も便利に使っている。

当初、艇庫内に固定設置するラック建設も考えたが、艇庫内を広く利用するケースも考え、またシングルハンド艇は一人で出し入れできる要望が高いことから、キャスターで船台ごと移動できて、収納面積を取らず、更に個人艇としての備品置きスペースも兼ねるという一石二鳥のアイデア。当初、特許申請とも考えたが、登録費用を考え、未出願のまま。



一人でトロリーから収納可能



艇収納状態



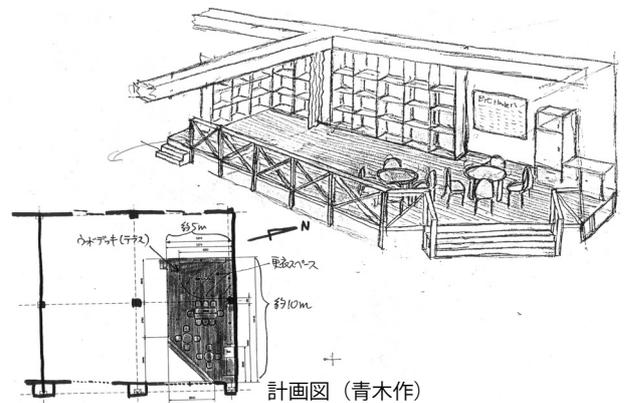
記念撮影

### ■ 新艇庫クラブルームの建設

2002年2月

新しい新艇庫が建ち、多くの艇収納は図れたものの、クラブ活動にはくつろぐスペースは欠かせないものです。ガレージのような環境では、人が集うにも限りがあります。しかし、まともな建設となると、クラブ予算も潤沢になく、豪華なものは困難です。そこで、青木英明氏が中心となり、自設計自作で、ウッドフロアと本棚の製作を行いました。これにより、アフターヨットでくつろぐ場や、BYC所蔵の資料の閲覧所蔵

できるスペースができ、現在も活用しています。



フロア基礎敷設



ウッドフロア敷設



完成



記念撮影

# クラブ艇の購入 (テザー)

## Installing Club Boat (Taser) "SAILIN" and "SAILEY"

1997年5月

1997 (H9) 年、BYC 活動がレーザーの個人活動が中心になりがちなか中、従来のクラブ艇 (シカーラ 2 艇) も老朽化し、自艇を持たないメンバーの便宜を図るため、テザー級 2 艇をクラブ艇として購入し、シカーラと同じく由緒ある「SAILIN」「SAILEY」と命名した。

テザーは、ファミリーでも楽に乗れ、しかも高性能な国際クラスで、1999 (H11) 年には、浜名湖で開催された世界選手権に蜂須賀氏、森氏、奥村氏で参加、女性スキッパー部門で優勝する等、活躍もあり、大いに活用している。

[写真集のページへ](#)



Taser 進水式

# レスキュー「夕凧」の導入

## Installing Rescue Boat "Yunagi"

2008年9月

BYCのレスキューボートは、レーザーフリートから移管した、和船の「BYC RESCUE」を長年使用していましたが、荒天の際は、レスキューの走行も危険な状況があり、クラブレース等の行事を安全に行うには、しっかりしたボートの導入が必要でした。資金確保が課題でしたが、総会で、レスキューボート導入の討議を行ない、2

年間の艇置料の上乗せ（艇置料は戻す）＋寄付金募集で資金調達を行い、中古艇ながら、程度の良い、23ftのボートを購入しました。エンジンはスズキの115HPで簡易キャビンにトイレも装備し、荒天でも安心です。以降、月例のBYC CUPやイベントで頻繁に利用し、活躍しています。

[写真集のページへ](#)



進水式の様子



海津大崎への花見（海津まで1.5時間） 2009年4月

BYC CUPの運営 2010年6月

## ■ レーザークラスとBYC

青木 英明

BYCにおける活動は、1962年滋賀県ヨットハーバーの誕生によって、その公的な主体も滋賀県連や京都府連に移行し、BYCの活動は個人ベースの活動になる中、BYCは活発なメンバーの高齢化もあり、その活動も沈滞化した。

その中で、西之園氏や城氏の努力で、ヨーロッパ級の導入がなされ、BYCを中心にフリート活動が活発になった。この流れで、比叡レガッタやビワコ・カインド・レガッタなどのイベントが企画実行されたわけである。社会人クラブであるBYCにおいても個人的な活動が主になる中、一人で乗艇できるシングルハンド艇を個人所有で楽しむ形態となり、クラブ艇はあまり利用されなくなった。この頃からシングルハンド中心のクラブ形態となり、当時は、ヨーロッパ級が艇庫内に詰めて置かれる状況であった。

その後、レーザー級が生まれ、国際クラスとして普及が始まる中、確か、琵琶湖

にレーザー級を最初に導入したのは、西之園氏ではなかったかと思われるが、シンプルな艦装で、艇ではなく腕前を競うための国際規格化クラスとして、急激に普及が始まった。ヨーロッパ級は、艇の造艇競争も関わることから、費用もかさみ、徐々に衰退、レーザー級にその位置付けが移行することとなった。

BYCにおいても、秋山紀夫氏、青木英明氏が若手でレーザー級の活動を行う中、全国のレースを転戦、大いに活躍した。

秋山紀夫氏は、レーザー全日本選手権を2度制すると共に、1994年に和歌山で開催されたマスターズ世界選手権で優勝するなど輝かしい成績を残した。レーザー級は国際クラスとして世界的に活動が活発で、青木英明氏も海外でのレースや海外との友好を深めた。また、レーザーの地域選手権等が柳が崎で開催される際はBYCをホストとして主管運営するなど、レーザーの拠点としての役割を果たす様になった。

1996年に県営柳が崎ヨットハーバー新艇庫棟が建設された際に、BYCの改革につき議論する中、それまでクラブ外で個人活動していた、レーザーフリートメンバーを多くクラブに迎え入れ、更にレーザー級の活動がBYCでの中心としておこなわれるようになった。各メンバーはそれぞれレーザーのレースで活躍している。また、月例のフリートレースもBYC主催(BYCカップ)として取込み今日のBYCの姿となっている。

若手中心で活発に活動してきたレーザークラスも、最近は当時の若者も高齢化、また、仕事で余裕がない状態となり、最近はその活動も少しずつ陰りを見せている。

オリンピック種目となった今日、和気合い合いの楽しさも少なくなったが、その活気を今一度取り戻したいものである。



Laser World Wakayama 1994

## ■ AクラスディングーとBYC

長谷川 和之・水上 真吾

琵琶湖ヨット倶楽部は 1933 年(昭和 8 年) A 級 12ft を 10 艇建造した。そして京大、同志社をはじめ九州帝国大までこの普及にお手伝いしたと書いています。BYC に在った当時のディングーには あ、か、さ、た、な・・・と頭文字を使い、あかつき、かすみ、さざなみ、たまも、なぎさ、・・・と言う艇名が付いていました。ニス塗りで、白いウォーターライン、船名が白文字でした。

同志社はライトブルー、京大はダークブルーの船体で鷗盟舎という共同艇庫にいました。当時、琵琶湖疎水は舟運の運行が可能で、A 級ディングーで疎水を下り、大阪湾まで行った話も聞きました。戦後、駐留軍にすべてを接收されて、A クラスとの縁は切れてしまいました。

それから数十年を経て、平成 24 年 6 月 1 日、琵琶湖ヨット倶楽部前に、A 級ディングーが集結しました。タイムスリップしたかのような光景でした。「第 22 回全日本 A 級ディングー選手権」に集まった往年の名艇です。その数、約 56 艇名。

今回の大会は、琵琶湖ヨット倶楽部と関係の深い、同志社大学体育会ヨット部 OBOG 会である「鯨会」の主管で開催され、鯨会運営委員長で、当倶楽部の会員でもある水上真吾氏がお手伝いすることになりました。

所有するレスキュー「夕凧」も運営艇として参加しました。

◆以降、水上氏の報告です。

選手は、戦後～昭和 46 年頃にかけて活躍した皆さんで、平均年齢は約 70 才。昨年葉山大会は東日本大震災で中止となり、今回は二年ぶりの大会となりました。



閉会式の様子

FRP 艇 20 艇と木造艇 36 艇の計 56 艇が参加。北東から東の軽風で、予定通りスーパーシニア(艇長 70 歳以上)クラス 1 レースと本戦 5 レースが行われました。

6 月 2 日 17 時半からは、恒例のレセプションが「大津館」のガーデンパーティーにて開催されました。このレガッタのもう一つ大イベントがこのパーティーです。大津館は旧琵琶湖ホテルを改修した施設で、A 級ディングーにピッタリのレトロな雰囲気でした。38 クラブ、約 350 人が参加し盛大に行われました。

参加した皆さんはヨットの草分けの人た



スーパーシニアレース

ちです。全国から集まり、再会を喜び合うようすは、ほほえましくその姿は、憧れすら感じます。年を重ねることへの不安と希望そして勇気。A 級ディングーの歴史は、ヨット界の歴史であったとともに、戦後の日本そのものだったと言っても過言ではないでしょう。



スタート



まさに昭和、レトロな大津間でのガーデンパーティー

### ■ レース結果

スーパーシニア(参加 33 艇)

- 1 位 九大帆友会(九州大)
- 2 位 櫻門 A 級ディングークラブ(日大)
- 3 位 同志社鯨会 A 級保存会(同志社大)

FRP 艇(参加 20 艇)

- 1 位 乙艦セーリング(横浜市大)
- 2 位 清和御門ヨット倶楽部(立命館大)
- 3 位 甲風 A 級倶楽部(甲南大)
- 4 位 さぬき A 級ディングー倶楽部(高松商業高校)
- 5 位 松島 A 級セーリング倶楽部(東北大、東北学院大)
- 6 位 修猷ヨットクラブ(修猷館高校)

木造艇(参加 36 艇)

- 1 位 櫻門 A 級ディングークラブ(日大)
- 2 位 九大帆友会 2 号艇(九州大)
- 3 位 白翠・旭水ディングーチーム(東北大、仙台二高校)
- 4 位 九大帆友会 1 号艇(九州大)
- 5 位 福高でんすけ会(福岡高校)
- 6 位 チーム・あたまさん(関東学院大)

\*( ) 内は母体組織

## ■ スナイプとA級ディンギー

長谷川 昭

戦前からの、A級ディンギーに戦後、スナイプ級が入ってきて、同志社や京大のヨット部は両方を使っていました。今ではAクラスディンギーは姿を消して、スナイプ級と470級ヨットが大学の各ヨット部で使用しています。

スナイプは《snipe class》日本ヨット協会が公式戦で採用しているヨットで、SNIPEは鳥のシギ、セールに鳥のマークがついています。

全長4.72メートルの二人乗りの艇は今はFRPの船体やアルミのマストですが、戦後アメリカから入ってきた当時は設計図により木造のヨットを日本の造船所

で作りました。従ってレースの始まる前にはレース委員が船をそれぞれ計測したものです。

当時のことですが、設計図に船体の外板の厚みは書いていましたが、船の重量は書いていませんでした。杉材などを使って作るのが価格的にも主流でしたが、私は風呂桶に使う檜を使ってスナイプを作ってもらいました。

桑野造船所の船大工は「檜は杉と比べると軽い値段が高い」と言いました。重量の規定がなかったのを考えての軽いスナイプは琵琶湖の風に乗って快走し、どのレースでもよい成績を上げました。

琵琶湖ヨット倶楽部が本年、創立90周年の機会に1939年建造のEZ級の大改修が行われ、建造当初の美しい姿を見て、木造のスナイプを懐かしく思い出しました。



## ■ びわこ花噴水

長谷川 和之

日ごろ帆走中に見慣れている大津港の噴水にまつわる思い出を・・・

琵琶湖ホテルは平成10（1998）年10月 浜大津に新築移転オープンしましたが、それに先立って 大津港の改修の仕上げで 沖合180メートル防波堤上（堤長450メートル）に何か樹木を植える計画を耳にしました。広い琵琶湖を木で見えなくするなんてもってのほかと、当時の稲葉県知事の奥さんに動いてもらい、噴水の取り付けを提案しました。早速、稲葉県知事、山田大津市長の賛同を得て計画は進みました。

かねて噴水市長と言うほど市内各所に噴水を作っていた山田市長は、JR大津駅前から湖岸まで延びる大通りのまっすぐ沖に スイスのレマン湖にあるような大きい噴水をと考えられました。しかし琵琶湖は建設省の所管で、河川の扱いで、市長として簡単に湖上に固定物を作るわけに行かないと、そこで考えたのが、ミシガンやピアンカのような 大きい噴水船を提案、しかし選挙前のアドバルーンは 市民の賛同を得られず幻の噴水となりました。

そうこうする中で、私の噴水計画は渡

りに船で、工事費4億円余を県と市が半分ずつ負担することで進みました。知事からは民間の寄付も要ると言われ、その1割を京阪グループが負担しました。当時、総経理で ギネスブックに登録の可能性がありますでしたが、事務的なことで実現しなくて、今思うと残念でした。

噴水66本（3本束×22機）長さ：約440メートル（約40メートル×11箇所）高さ：上段噴水 約30メートル、中段噴水 約22メートル、下段噴水 約15メートル .直上噴水2本高さ 約40メートル .10階建てのビルの高さに相当しコンピューター制御で放水します。夜間は3色の光（透明、橙、緑）によりライトアップします。

平成7年3月琵琶湖開きに完成 最大電力量450kwh 水中ポンプ14台（ポンプ1台が消防車約10台分に相当）照明灯194灯（レクリエーション用野球場の明るさに相当します。）

今日の電気事情から大量の電気を消費する噴水は ちょっと悪者扱いです。いまや琵琶湖の名物となった花噴水ですが、

世情は厳しく、何時まで噴水が上がるのか心配です。



西山順三氏 撮影



西山順三氏 撮影

