



小網代通信

発行：小網代ヨットクラブ
 〒238-0225
 神奈川県三浦市三崎町小網代
 1385-18
 編集：広報委員会
 編集長：里吉美恵子
 連絡先：office@koaziroyc.jp

Koaziroyc Club

2025 年 6 月号 VOL-324

2025. 6.10 発行

今月の内容

ページ

連絡事項	(編集委員)	1
ハーバー管理・整備委員長就任のご挨拶	(さがみ 都築 保志)	2
相模湾 新浮漁礁	(編集委員)	2
テイス4 小笠原レース参戦記 前編	(テイス4 児玉 萬平)	3~5

今後のイベント予定

6 月ハーバー清掃	: 6 月 15 日(日) 集合 8 時 30 分 クラブハウス前 30 分間 各艇 1 名以上参加 周辺の清掃及びクラブハウス室内清掃
6 月 KFR	: 6 月 15 日(日) D コース (10:25 スタート予告信号 16:00 タイムリミット)
6 月 総務委員会	: 6 月 16 日(月) 19:00~ ハイブリッド(品川でリアル会議と Zoom 会議)で実施

連絡事項

1. ハーバー管理・整備委員会及びクラブハウス委員会より

6 月 15 日(日) 毎年行っておりますテンドー置場からクラブハウス周辺の清掃作業日です。

クラブハウス内の清掃も行いますので、ご協力ください。

8 時 30 分からの作業で 30 分間です。終了後に艇の点呼を行います。

***泊地のことでお困りのことがある艇は、まずホームページの会員専用ページ⇒ハーバー管理をご覧ください。

また、ハーバー管理・整備委員長は、2025 年度より新任の「さがみ」都築保志氏になりました。

2 ページに就任ご挨拶を掲載しております。ご相談事はお問い合わせください。

2. 初夏のクルージングイベント (5 月号案内の内容と同じです)

参加申込締切: 7 月 5 日(土) kyc_cruisingml@googlegroups.com クルージング委員会まで

日程: 7 月 26 日(土)~27 日(日) 場所: 千葉県 保田漁港 ばんや(新館)

※日帰り可。 係船料 日帰り 3,000 円 停泊 4,000 円 懇親会 3,000 円/人(昼食+ドリンク)

3. 相模湾内にありました相模 3 号が撤去されましたが、新しい浮漁礁が設置されましたので航行の際は気をつけてください。2 ページに設置位置の表を掲載しています。

4. 夏祭りの日程が決まりましたのでご案内いたします。

なお、開催時間等詳しい内容は 7 月にご案内いたしますので楽しみに。皆様のご協力をお願いいたします。

開催日 : 8 月 30 日(土)

ハーバー管理・整備委員長就任ご挨拶

さがみ 都築保志

小網代ヨットクラブのメンバーの皆様へ

この度ハーバー管理・整備委員長を引き継ぎましたさがみの都築です。

小網代との出会いは 35 年ほど前になります。当時 GULL オーナーの猪瀬さんから船遊びに来ないかと誘われ小網代を訪れたのが始まりです。それまでの GULL はレボトンで長年レースを楽しんできました。その後、N26 のヨットに乗り換えクルーメンバーを募集しているときでした。私がクルーになった時には船に泊まってお酒を飲み食事をしながらセーリングを楽しむスタイルになっていました。当時は、各艇がアンカーを打ち舳ロープやチェーンを自主管理していました。今のように漁協とクラブで係留ロープやアンカーの管理作業はしていませんでした。

現在のハーバー管理は小網代ヨットクラブの建物が出来てからで、漁協との協議でハーバー整備を共同で作業をするようになりました。ハーバー整備の手伝いは、各艇から自然と有志が集まりました。漁協の田中さんなどのメンバーと作業をする事になり今に至っています。私もそのころからハーバー整備に参加するようになりました。今年度より長年ハーバー管理・整備委員長をされた三浦様から委員長を引き継ぐ事になりました。ハーバー整備では長くお手伝いをしてきましたが、委員長となると勝手が違います。漁協との打ち合わせや各艇からの要望や相談事などをどのように対応したら良いか分からない点がありますが、前任の三浦様に教わりながら各艇の皆様が快適に過ごせるように精進いたします。皆様のご協力をお願い致します。



相模湾 新浮魚礁

(神奈川県 HP <URL>)より

<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/kb2/cnt/f790/p837075.html>

<https://www.pref.kanagawa.jp/documents/3870/ukigyosho.pdf>

下記の浮魚礁の位置

「ほうじょう」コラム



テイス4 小笠原レース参戦記 前編

テイス4 児玉 萬平

始めに

フィニッシュ後の Thetis-4(小笠原レース実行委員会撮影)



初めて自艇で小笠原に向かったのが22年前のゴールデンウィーク、ThetisⅢ(U38)で私、伊藤望君、高校生の息子の3人が乗り組んだ。久しく小笠原レースが行われていない時期で純粋なクルージングではあったが、八丈島の沖で強風に阻まれ一旦は神奈港に逃げ込んだけれど、その後に屈いた海から嬋婦岩も見ることが出来た。この航海が特に思い出深い航海になったのは、それまで30年近く働いた大手企業を辞めベンチャー経営に身を投じるきっかけとなったからだ。方針を巡

って社内トップと対立し悶々としていたが、小笠原に向かう海路の海と空の大きさに圧倒され、悩んでいる自分がばかばかしくなって、装備したばかりの衛星電話の先にいる友人の人事部長に向かって「俺、会社辞めるわ」と伝えた。

以来、自艇、そして友人の艇で小笠原レースが行われる度に、この大きな海を行き来することになった。そして今回、2025年大会も特に考えるまでもなくエントリーの表明をしていた。一方、昨年2024年はわが艇にとって受難の年であった。アリランレースでバウスプリットを壊し、五島列島からの帰路では黒潮の中で大波にたたかれて隔壁とハルが剥離し、パールレースではウインチのドラムが飛んでシャフトが曲がった…修理に明け暮れ、まともに走る機会が全くなかった。さらにエントリーを決めてからも3か月間の上架整備を行い、下架して初めての練習日が初島卯月レースの本番だった。それでもIRC総合4位、クラス3位に入り、小笠原レースを前にして幸先が良いかもしれないと思い始めた所だった。

ライバル

今回のライバル艇は6艇、少数だがいずれも強豪のチーム、どの艇が勝っても不思議が無い。

最有力のCrescent IV J121、平井オーナー以下練達のコルーが乗り組み多くの実績を上げている、この艇について行ければそここの成績が得られるだろうと思っていた。

Hanamizuki MAT1220、前艇では様々なシーンで前後を競いあっていたが、新艇になって日々練習を重ねられ、我艇とは同じ舞台では競えない立場になってしまった。

OceanBoy Farr40、北海道からはるばる参戦し往復2000マイルを走る。中村オーナーの強力なリーダーシップのもとに集まった活きのいい若手セーラー軍団で、極寒の室蘭で行われたサバイバルトレーニングでは私も彼らと一緒に訓練を受け、そして呑んだ仲間だ。

STARDUST X41、長距離レースの舞台では必ずといっていいほど存在感を発揮する、オーナー矢口さんはじめ経験豊かなオールドソルト集団、同世代セーラーに親近感を持つがレーティングも近くガチの対戦相手だ。

BITTER END SWAN40、若きスキッパー鈴木裕介君が指揮し、ベテランクルーが着実にそれをサポートする、私もナビゲーターとして沖縄—東海Rや小笠原Rに同艇に乗り組んだ、一方でわが艇のパラオ遠征には、かのメンバーが参加してくれる、そんな仲間同士だが、実力を知っているだけに潜在的脅威を感じていた。

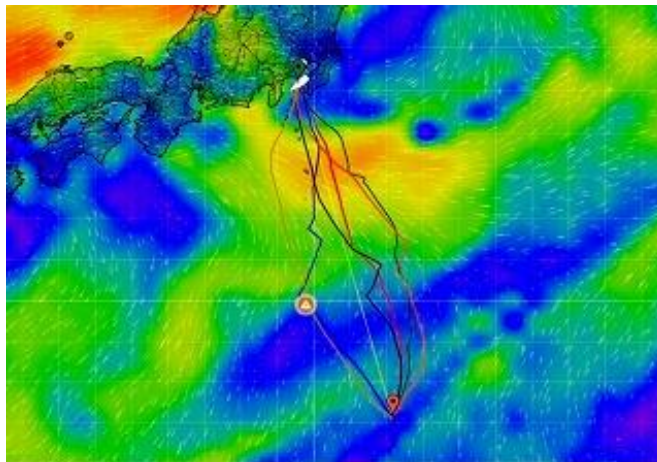
Thetis4 チームとワッチシステム

さて、わが Thetis4 はというと船齢 22 年目の First40.7、何十年来一緒に活動してきたシンジケートメンバーである児玉、伊藤望、高木信之の 3 名を核にして、パラオレース参加組であるが日頃は他のチームやウインドサーフィンで活動する堤亮介、西田耕士の 2 人、J24 や小型キールボートに乗り組む女性セーラーの中では名の知れた存在だが今回 2 回目のオフショアレースとなる橋田佳音利、沼津に自身の 41ft 艇を所有するクルージングセーラーだが本格的オフショアレースは初体験という吉川正敏の 7 名が乗り組んだ。わが艇のワッチはちょっと珍しく、私を除く 6 名が順に 1 時間ごとにワッチに入り 3 時間オンデッキ、終わりの 1 時間ヘルムを取ってから 3 時間のオフになるというローテーションワッチを採用している。つまり経験のないクルーも必ず 1 時間はヘルムを取る、とは言え荒天で操船が難しく自信が無い場合は自己申告でワッチキャプテンである伊藤・高木、あるいは児玉に代わる。もちろん、レースに勝つには上手なヘルムスマンに舵を預けるのが常識だが、せっかくの機会だから皆が楽しんだ方が良いという方針を貫いている。言ってみれば、ちょっと緩いわが艇ならではのルールだ。

ルーティング

2 日前の PredictWind 予報が定まらない

今回のルーティング（コース取り）の判断は難しかった。様々なルーティングソフトがあるが、経験的に緻密すぎるコースを提案するソフトよりは多少の経験値を加味できるソフトの方が使い易いと判断し PredictWind をよく使っている。ところが、スタート 2 日前の時点になっても各気象モデルの解がバラバラなのだ。スタート直前には漸く各モデルが収斂してきたが、スタートの日の夜間に 35kt 超の SE が、3 日目の夜間にも 40kt の前線が通過する予報だ、その間、SE からの軽風域



（と言っても 10kt 超）が行く手を遮っている。まさに前線通過による風向の変化を予想しながらこの軽風域のどこを走り、何時タックすべきかが勝負の分かれ目になると感じた。大まかには最初の夜は無理をせずできるだけ南下し、軽風域の真ん中は避けその西側を南下し、更に鳥島を越え風向きが変わる前の時点でタックし小笠原に向けるという方針を取った。結果論から言うと、鳥島を越えて南下するコース（ポートタック）を長く引きすぎフリートの中で一番長い距離を走ることになった。あと一ワッチ（3 時間）早く東に向けタックすべきだったが、その時はそこそ良い判断だと思いこんでいた。

艇長会議・前夜祭

小網代ヨットクラブ・クラブハウスでの艇長会議と安全ブリーフィングはそれまでの実行委員会による内容の詰めが的確だったおかげか、簡潔で実質的な会議となった。前夜祭も飲み物、食事が豊富にあり、三浦 OSC、小網代ヨットクラブのメンバーのホスピタリティーのおかげで楽しくも多少の緊張をもった会となった。前回大会の前夜祭の二次会でボトルを空け、ひどい二日酔いの状態でスタートし往生した反省を踏まえ、艇に泊まるメンバーは早々に引き上げ精一杯一杯だけあおって就寝することにした。

わが艇の食事

前回 2023 年大会、大荒れのレース中にストーブのジンバルが外れて壊れ、風が落ちたフィニッシュ寸前まで暖かい食事がとれなかったことから、昨年の冬にギャレーを大改造し、重いオープン付きコンロを外し IH コンロと電子レンジを導入、オール電化とした。これによってごはんパックとレンチン用具材の組み合わせを各自ワッチ明けにチンして暖かい食事をとることにした。そうは言っても最初の 2 日目までは食が進まず、ゼリー、バナナ、リンゴなどを取っていたが、唯一例外は全く船酔いを知らない吉川で、ワッチ明け毎に様々な組み合わせの食事を楽しんでいた。ビールは常備在庫に加えて 2 ケースを積み込んだが、結局私だけが、わがソウルフード柿ピーをつまみに、寂しく一人宴会をしていた。橘田、吉川も普段は飲む人達だが見習いワッチの緊張からか手を付けなかった様だ。

スタートとトラブル

4 月 26 日晴天、スタート当日は 8:30 集合。メンバー揃って白髭神社に安航を祈願に行く。その後のトラブルを考えるとお賽銭がちょっと足りなかったかな。

9:00 出航、ストームジブ・トライスルのデモンストレーションに向かう。前回大会から採用されたイベントだが、ファストネットレースでは 400 に近いレース艇がオレンジのセールを上げてコミティーボードに向かう姿がまるでオレンジの羽を広げて海上を往く蝶々の群れの様で楽しかった、が残念ながら 6 艇ではその楽しさは味わえない。



最後尾でスタート [Bulkhead Magazine](#) より

応援艇も多く集まってきて、大きな声援を受けながらスタートラインを流し始める。NE6kt の風ではファーリングジェノアを展開しないと 8.3 トンの重量艇を前に走らせられない。ハルヤードを上げきってラフテンションを掛けたとたん、ガーンという音とともにファーリングジェノアのラフが弓のように弛み、スタートラインに上れなくなった。その時スタート 3 分前のコール。確認するとファーリングジェノアのタックを留めるベルトが引きちぎれていた。大急ぎで応急処置をし、ラフテンションを掛け直し、走らせ始めたが時既にスタートのホーンが鳴った後だった。最初の回航マーク、小網代灯浮標には全艇の後塵を拝し最後に回ることになり地元艇としては甚だ餓鬼が悪かった。スタート前に起きたトラブルを運が良いととるか悪いととるか、これからの困難を考えると穏やかな海況で起きたことに感謝、夜間荒天時に起きたらとんでもないことになっていた。やはり運が良かったのだと考えることにした。

(後編 7 月号に続く)