

【小網代湾・ヨット泊地としての始まり】

1952年12月にA. A. マッケンジー氏(退役イギリス海軍予備中佐、RORCのメンバー)が<MUYA>(33ft)を小網代湾の氏の別荘前に係留した。1955年7月に福永昭氏が<古鷹>(20ft)を横須賀から小網代に回航して係留し、同年11月に<WHITE CREST>(21ft)(ゲイン氏、シーバー氏共同所有艇)が係留した。その時点で小網代湾に係留しているヨットは<MUYA><古鷹><WHITE CREST>の3艇となった。

このように、1955年は、日本人艇を含め少ないながらも小網代湾にヨットの艇団(フリート)としての形ができたといえる年で、後に、この年を「小網代フリート」(現在の「小網代ヨットクラブ」)の創立年とした。

1960年にかけて、フリート艇は<月光><さがみ><どんがめ><ネプチューン><サーモン>と徐々に増えてきた。1960年5月24日にチリ津波が小網代湾を襲い係留艇に大きな被害を与えた。その後、<モサ><竜王丸><RION><かまくら><ケロニア><利根><飛車角><はやとり>等が係留、年々艇数が増え、1964年に17艇、1967年に24艇、1969年に32艇となった。

なお、初期の頃、フリート艇とは別に北岸の外人別荘前に大型の<RED WING><NORTH LADY(ダブルエンダー)><SEA KING>等が個別に係留していた時期もあった。外人艇は帰国とともに引き上げていった。また、<蒼龍><妙義><明日香><エル・ドミンゴ>などが係留していた時期もあったが、後に油壺湾や新設されたシーボニア等に移動していった。(いずれも入出の後先は不詳)。

【NORC小網代フリート】

1954年にマッケンジー氏の声かけで、当時在日アメリカ人中心に結成されていた「クルージングクラブ・オブ・ジャパン(CCJ)」を改組し、任意団体の「日本オーシャン・レーシング・クラブ(NORC)」が結成された。これには横山晃氏、関根久氏らと共に小網代の渡邊修治氏、福永昭氏らが中心となってその設立に寄与した。「小網代フリート」もその所属フリートとして登録し、活動した。1962年の初島レースにおける<早風><ミヤ>の遭難事故以後、外洋ヨットの安全基準の見直し強化が行われ、運輸省の指導により1964年2月に「社団法人日本外洋帆走協会(NORC)」が発足した。上記各氏に加え当フリートの古屋徳兵衛、飯島元次、富永弘各氏もその中枢で活躍した。

1964年10月江ノ島で東京オリンピックヨット競技が行われた。

【小網代艇の活躍】

小網代艇の初期の外洋ヨットレースでの活躍は目覚ましく、<どんがめV、VI、天城><さがみII><サーモンII><竜王丸、竜王、ふじ><モサII、III><飛車角><チルデ><くろしお><波勝><八丈><ケロニアI、II>等が健闘した。1965年の「香港マニラレース」には、<ふじ>が陳秀雄オーナー、渡邊修治艇長のもと、<ふじ>チームに<どんがめ><さがみ>のメンバーが応援参加する形で、当フリートとして初の海外レースに参戦した。一方、1964年3月に学習院大学ヨット部の<翔鶴>(小網代フリート所属艇)が毘沙門沖で遭難し、若い命が失われるという悲しい事故が発生した。

時代は下がって1980年代には、<一乗>がジャパンカップやミドルボート選手権で大いに気を吐いた。

【小網代カップレース】

1963年11月23日に第1回小網代カップレースが行われた。小網代スタート、フィニッシュで大島を時計回りに回航してくる68海里のレース。毎年、島回りレースの最後のレースとして11月下旬の厳しい気象条件の中で行われた。第1回レースは、<さがみII>が優勝し、オーナー飯島元次氏に寺田保之助氏<利根>寄贈の銀杯が授与された。小網代カップレースは、11月上旬に行われるようになったが、毎年の島回りレースの最後であることに変わりはない。現在は、小網代ヨットクラブがレース運営を担当し、2015年で第53回を数える伝統レースになっている。半世紀にわたって受け継がれてきた銀杯は美しく磨き上げられ、持ち回りで毎年の優勝艇に授与されている。

【小網代フリートレース】

1976年6月フリート内の親睦レースとしてクラブレースを始めた。参加料はダルマウィスキー1本で、すべて優勝艇に与えられた。帰港後、優勝艇に参加艇が横付け係留して賞品授与と酒盛りが行われた。「ウィスキーレース」と呼ばれたゆえんである。このレースが、後に「小網代フリートレース(KFR)」となった。1979年からスキャンディキャップ(ハンディキャップルール)を採用した。レースは“毎月第三日曜日開催”を続け、2015年8月で第480回を数えている。1982年に小冊子「小網代フリートレース15年」を発刊した。

【湾口防波堤完成】

小網代湾は大きく西に開いていて、冬の北西の季節風が吹くと湾内には直接波浪が入って大荒れ、テンドーで艇までたどりつくのが困難だった。また、湾の南岸一帯は、干出岩や浅瀬がありヨットでは近づけない場所だった。1967年頃より湾口の防波堤工事が始まり、南岸、北岸から張り出した湾口防波堤ができ上がった。同時に南岸の岩場や浅瀬の浚渫、埋め立てが行われ、そこに1968年9月「シーボニアヨットハーバー」がオープンした。湾口防波堤のお蔭で小網代湾泊地は北西の波浪からかなり守られるようになった。

【泊地整備】

艇数が少ない時は各艇自由な場所に係留していたが、次第にフリート艇が増えてきて係留を整列化する必要に迫られた。そこで、縦列、横列の係留位置決めのために、縦、横にワイヤを敷設してその交点から各艇がもやいロープを取るようになった。1964年に全員総出の泊地整備の共同作業を行った。この時の艇位置、艇間隔の基準が現在まで続いている。ワイヤは長持ちしなかったため、1969年、5mの鉄筋丸棒(ロッド)をシャックルでつないで埋設した。前後方向はそれぞれ自前のアンカー、チェーンを打ち、隣接艇に迷惑をかけないように係留することになった。(追記資料参照)

これらの作業を通して、業者に頼らない自主管理、共同作業の気風が培われた。

【陸上拠点】

1965年頃、何も設備がなかった陸側の施設として、富永弘氏から中古の「大発動機船」(略称:ダイハツ)の寄贈を受け、現在のコンクリート棧橋があるあたりに係留した。ダイハツまでの手摺のついた棧橋も作り、ポンツーン兼ロッカーとして利用した。また、湾奥の寺田倉庫の建物の一部屋を借りて、ここをクラブハウス(初代)とし、電気、水道、トイレ、電話設備等を設けた。前庭の一角に約6mの鉄柱を立て、ここに沖に向けて蛍光灯3本を正三角に配置し赤色ガラスをはめた赤色導灯を設置した。何も明かりがなく夜は真っ暗になる小網代湾への夜間入港は困難で、明け方まで沖で待ってから入ることが多かったが、これにより泊地への夜間入港が可能になった。恒例の夏祭りもこの前庭で行われた。このように、ささやかではあったが、大いに活用された陸上拠点だった。なお、上記赤色導灯は1988年、石原慎太郎運輸大臣指令の下「網代崎沖灯浮標」が設置され、夜間入港が容易になったのでその役目を終え、消灯した。

【オーナーズクラブ結成】

「小網代フリート」は、NORC加入を条件にしていたため、その後、湾内に係留していてもNORCに加入しない単独の艇も増えてきた。数年にわたる話し合いを経て、1982年にフリート(NORC所属艇)とそれ以外の艇とが一緒になり、「小網代オーナーズクラブ(KOC)」を結成した。所属艇数は56艇となった。

【艇の拡大条件の緩和】

これまでは艇の寸法変更(拡大)は許されなかったが、「オーナーズクラブ」ができ、ばらばらだった艇が一つにまとまったのを機に県(神奈川県東部漁港事務所)との交渉を始めた。3湾(油壺湾、諸磯湾、小網代湾)合同で、数年にわたる折衝を経て、1986年に県との間で艇拡大基準が決まり、約20%の艇拡大が可能となった。これを待っていたかのように許可寸法内での艇の大型化が始まった。

【「小網代通信」「ホームページ」】

1998年7月クラブ誌「小網代通信」創刊。以後、毎月定期発行で続いている。当初はフリートレースの結果とともに全オーナー宛に郵送していたが、次第に電子メールでの配信に切り替わった。2002年10月に開設した「ホームページ」とともにクラブ員の情報交換、意志疎通の場となっている。ホームページは、2007年1月「KYCウェブサイト」にリニューアルされた。

【「チーム小網代」ハワイ遠征】

2000年7月に「チーム小網代」がハワイに遠征し、ワイキキ沖で行われた「アサヒスーパーカップ」に参戦した。2004年にも第2回ハワイ遠征を行った。「チーム小網代」は小網代艇のオーナー、クルーメンバーの中からの有志で編成し、現地でヨット＜PUFF(J-105)＞をチャーターした。この遠征により、参加メンバー間、特にクルーメンバー、家族を含めた艇相互に協力し合う仲間意識が強まり、後のヨットクラブ設立の機運となった。

【地元漁協との関係 対立から協調へ ⇒ 本格的「クラブハウス」の実現】

地元漁業協同組合との関係は、当初の険悪な対立の時代から、粘り強い話し合いを経て、徐々に協調の関係を築いてきた。漁協の協力を得て、1999年4月突堤に水道栓と100V電源の設置、2005年5月テンドー置場が完成した。更に話が進み、漁協の土地に本格的な「クラブハウス」を建設できることになった。2006年6月「クラブハウス」が完成、開所式を行った。クラブ創立から半世紀を経て、ようやく“永年の夢”だったクラブハウスが実現した。

【小網代ヨットクラブ】

2006年クラブハウス開設と時を同じくして、「小網代オーナーズクラブ」から「小網代ヨットクラブ(KYC)」に名称を変更した。構成員も、オーナーだけのクラブからクルーメンバーも一体になって活動することができるヨットクラブとなった。その時点で、所属艇数50艇、所属会員283名であった。

【係留の安全化】

泊地係留の安全化を目指して漁協の提案に基づき、それまで各艇が個別に打っていたアンカー、チェーンを取りやめ、前2列をコンクリート製のトーフ、後5列を大型の共同アンカー、艇まではロープを使う方法に変更することになり、2007年2月に前列のトーフ打ち作業が行われた。以後、毎年1～2回の作業を続け、捨てアンカー、チェーンの引揚げ撤去、漁協アンカーと漁協ロープの敷設を行った。捨てアンカー、チェーンは無数にあり、その引き上げは困難を極めた。ようやく5年後の2012年10月に最後列まで漁協アンカーに入れ替えることができた。漁協関係者とクラブ員有志の労力奉仕の賜物である。

【結び】

これまで様々な問題や困難に直面したが、その時々に関係者の地道な努力の積み重ねの上で環境改善が進み、現在のクラブの形が出来上がってきたと言える。

2015年「小網代ヨットクラブ」は、1955年にわずか3艇で始まったフリート時代から数えて60年の節目を迎えた。来年2016年には、「小網代フリートレース」は40年、第500回、「クラブハウス」は開設10周年を迎える。

文責：大谷 正彦(2015年9月)

お願い：本記事の内容に事実誤認、誤記等がありましたらご指摘いただければ幸いです。(大谷)

【追記資料】(情報提供：飯島征四郎、吉田義明、大谷正彦)

【泊地係留・艇の位置決め等について】

1964年、クジラ解体のため捕鯨母船に巻き上げ用30mmφの鉄ワイヤ(富永弘氏寄贈)を泊地に縦、横に張り、これに各艇が係留するようにした。艇は基準位置にバウを揃えて係留することになった。この時の艇位置、艇間隔の基準が現在まで続いている。しかし、ワイヤによる方法は特に横方向の位置決めにはあまり効果なかった。そこで5年後の1969年5月に、19mmφ-5mの鉄筋のエンドにアイを作り(ロッドと名付け)、それをシャックルでつないで横方向の艇位置の基準(艇間隔10m)となるようにした。この時も縦方向はワイヤを用いた。前後方向はそれぞれ自前のアンカー、チェーンを打ち、隣接艇に迷惑をかけないように係留することになった。

【CQRアンカー】

係留用アンカーとしては、小網代湾にはCQRアンカーが最適であるが、本物のCQRは輸入品で高価だったため、似た形のアンカーを鉄工所で作成した。CQRのヘッド部分には鉛が埋め込んであるが、鉛は高価だったので鉄くずとコンクリートを埋め込んだ。

これを20個作り、希望艇に安価で販売した。

この国産CQRは、非常に効果的で長持ちした。約40年後の掃海作業時にいくつかが使える状態で引き上げられた。そのうちの1個が記念として、KYCクラブハウスのフラグポールの下に置かれている。クラブの自主販売品の第1号である。

【参照文献】

「NORC の航跡 1954～1999」(社)日本外洋帆走協会刊
同書の中の福永昭氏寄稿文「外洋クルーザーレースのはじまり 1950年～1958年」の関連箇所から引用した。
興味深い記述が多いので、原文のままコピーさせていただいた。(項目を除く)

最初の係留艇 1952年12月17日に<MU YA>が係留

<MU YA>は1952年12月17日、16時15分の満潮時に、岡本造船のスリップから進水し、かねてマッケンジー氏が泊地にと目をつけていた三浦半島の小網代湾にただちに回航された。小網代湾は戦前から要塞地帯に属し、戦争末期には海軍のマルヨン(ベニヤ製の高速モーターボートで、火薬を積み、敵艦に体当たりするよう計画された)の基地として使われていた場所で、いまでもマルヨンを絡納していたトンネルが残っている。戦後は南側の民家側に漁船がつながれているだけで、広い湾には<MU YA>を除けば、ヨットは1艇も見当たらなかった。この湾は西から西北西に湾口が開け、真正面に富士を望み素晴らしい眺めではあるが、いつも静かな油壺と異なり、冬の季節風がまともに吹き込み、ときには湾の奥でも磯波がたち、よほどしっかり係留していないと安全とはいえない入江である。

2艇目 1955年7月9日に<古鷹>が係留

5月31日に東造船で建造の契約をし、2カ月後の7月8日、東造船のスリップで<古鷹>は進水したが、潮が引いていて海に浮かばないのでクレーン車でつり上げ、岸壁から進水のやり直しをした。ハルは素晴らしい仕上がりで自動車のボディのようになめらかだった。翌7月9日、早朝に東造船を出港、夕方に小網代に着いた。ちょうどこの日はNORC恒例の小網代ランデブーの日で、各ハーバーからの参加艇が続々と集まり、マッケンジー氏の別荘「グリーン・スピネカー」の前にもやいをとった。小網代ランデブー以後、<古鷹>は小網代湾の奥に係留することになる。広い湾内にはマッケンジー氏の<MU YA>と、小さなJOG<古鷹>が浮かぶのみで、今日の小網代の姿からは想像もできないのんびりとした状況だった。湾口から係留ブイにいくまでは、北東の風の場合、何度も間切っていかなければならない。もちろんエンジンなどは積んでいないので、風の弱い時など、見かねてマッケンジー氏のお嬢さんがテンダーで引張ってくれたこともあった。パドルも2本積んだ。2人で両舷で漕ぐつもりだったからだ。これはあとになって大いに役に立った。

3艇目 1955年11月19日にホワイトクレスト

<MU YA>のクルーのニュー氏の紹介で、東京クラブでゲイン氏に会った。氏は友人のアメリカ人シーバー氏と共同でJOGを作りたいということだった。さっそく7月24日、ゲイン氏はニュー氏と共に小網代の<古鷹>に乗りきた。おおいに気に入り、渡辺さんに21フィートのJOGを依頼することになる。9月10日、東造船で<ホワイト・クレスト>の起工式を行う。11月19日完成。渡辺さんと横須賀港でテストセーリングに乗る。進水後この艇も小網代に回航

され、〈MUYA〉、〈古鷹〉について小網代艦隊の第3艇となった。