

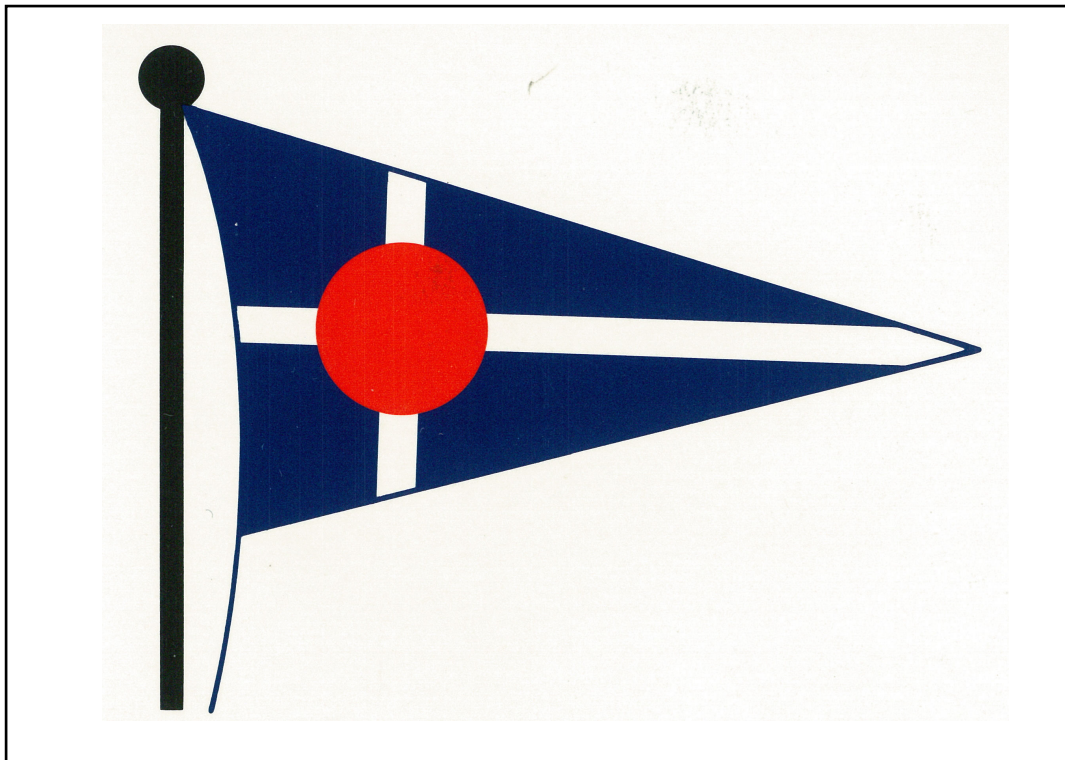
社団法人 横浜ヨット協会 125年史

**A History of Yokohama Yacht Club
1886 - 2011**

2011, October

Yokohama Yacht Club

発行 社団法人 横浜ヨット協会



社団法人 横浜ヨット協会 125年史

**A History of Yokohama Yacht Club
1886 - 2011**

2011 年 10 月
発行 社団法人 横浜ヨット協会



ごあいさつ

社団法人横浜ヨット協会は、ヨコハマ・アマチュア・ローイングクラブを母体として1886年（明治19年）に設立され、以来、日本最古のヨットクラブとして125年の歴史を刻んでまいりました。思えば、1979年に現在のクラブハウスが完成し、この地で活動を開始してから30有余年が経過し、1986年に、当協会設立100周年記念行事を行ってから、既に四半世紀が過ぎようとしております。この間、当協会では、定款に定められたミッションに基づき、ヨットその他のスポーツの普及を図ると共に、文化・教育の振興を図ることを目的として、クルーザー・ヨット教室の開催、小学生や中学生を対象にした体験乗船会、横浜市長杯ヨットレースをはじめとしたヨットレースの開催等を行い、社団法人としてふさわしい公益事業を、着実に実施してまいりました。これも、関係諸官庁、関係団体及び熱心な当協会会員の皆様の並々ならぬご支援とご理解の賜物と厚く御礼を申し上げる次第です。

また、横浜ヨット協会は社団法人でありますので、政府の進める公益法人改革の対象になっております。近年中に、当協会は、新たな法人に移行するとともに、次の四半世紀に向け新たな第一歩を踏み出そうとしております。先人から受け継いだ歴史の重みを感じながら、今後もその歴史に恥じないヨットクラブとして、広く社会のため、更にはヨット界のために今まで以上に努力してゆく所存でございます。どうぞ、これからも今まで同様、暖かいご指導、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、我が国は、平成23年3月11日に未曾有の大災害に見舞われ、かけがえのない多くの尊い生命と貴重な財産が失われました。この度の災害で犠牲になられた方々、並びにご家族の皆様に対しまして、心から哀悼の意を表しますとともに、被災された多くの皆様に対し、心からお見舞い申し上げます。

社団法人 横浜ヨット協会
理事長 阿久津 壽

目次

ページ

第一章 (社) 横浜ヨット協会の百年史 (日本語と英語の併記)	
1886 年 (設立) から 1986 年 (第 1 ～第 4 クォーター)	1
1. 1 日本最初のヨット	2
1. 2 横浜セーリングクラブ (Y S C) の誕生	2
1. 3 横浜ヨットクラブ (Y Y C) へ改称	10
1. 4 ジョン・ラフィンの L クラス誕生	16
1. 5 太平洋戦争を抜けて新しい時代へ	24
1. 6 社団法人横浜ヨット協会 (Y Y C) の誕生	28
1. 7 横浜ヨットクラブ (Y Y C) 施設の再建	34
1. 8 新たなる四半世紀 (第 5 クォーター) に向けて	36
第二章 新たなる四半世紀 (第 5 クォーター、1986 年から 2011 年)	43
2. 1 第 5 クォーター (1986 年から 2011 年) の概要	44
2. 2 (社) 横浜ヨット協会 (Y Y C) の公益事業	49
2. 3 シーマンシップ教育・外洋ヨット普及事業	49
2. 3. 1 社会人ヨット教室	49
2. 3. 2 社会人ヨット教室推移	50
2. 3. 3 社会人ヨット教室まとめ	56
2. 4 児童・青少年の健全育成事業	60
2. 4. 1 社会福祉法人日本水上学園児童生徒の体験乗船会	60
2. 4. 2 横須賀市登校拒否児童の体験乗船会	62
2. 4. 3 横浜市児童の体験乗船会	63
2. 5 海洋スポーツ普及・海洋啓蒙事業	66
2. 5. 1 セールトレーニング	66
2. 5. 2 理事長杯レース	75
2. 5. 3 Y Y C 横浜市長杯レース	76
2. 6 海洋活動に関する安全教育事業	81
2. 6. 1 講演会開催	81
2. 7 海洋活動関係者の交流事業	84
2. 7. 1 交流会 (パーティー) の開催	84
2. 8 (社) 横浜ヨット協会 (Y Y C) の施設	88
2. 8. 1 施設の改善	88
2. 8. 2 ヨット上下架用クレーンの更新	88
2. 8. 3 クラブ施設のリニューアル	91
2. 8. 4 ポンツーン (浮き栈橋) の設置	94

第三章	次の四半世紀（第6クォーター）に向けて	103
3. 1	（社）横浜ヨット協会（Y Y C）の現状と課題	104
第四章	資料	109
4. 1	会員名簿	110
4. 2	会員艇紹介	113
おわりに		127

第 1 章

社団法人横浜ヨット協会の百年史
1 8 8 6 年設立から 1 9 8 6 年まで
の百年間（第 1 ～第 4 クォーター）



Photo. 1.1 明治時代の横浜外国人居留地（ Yokohama Foreign Settlement ）

1. 社団法人横浜ヨット協会の百年史（1886年から1986年）

1. 1 日本最初のヨット

横浜は日本のヨットの発祥の地である。開国と同時に戸数百戸ほどの小漁村にしか過ぎなかったこの地に造られた新しい街は、外国人居留地を中心に欧米文化の最大の受け入れ口となった。次々に訪れる帆船、蒸気船は一船ごとに日本の近代化を進めていった。やがてそれらの船の修理をしたり、小型艇を建造する外国人船大工が定住したりした。そのひとり英国人ヘンリー・クックが居留地はずれの掘り割りぞいに造船所を開業したのは1861年(文久元年)のことであった。この年、長崎では英国人商人オルトが「ファントム」という60フィートのスクナー型ヨットを造ったのが日本では最初といわれている。それでは横浜の最初のヨットは何か。

1. 2 横浜セーリングクラブの誕生

1870年代、ヘンリー・クック造船所が移転した後、同地で造船所を引き継いだ英国人ジョージ・ウィットフィールドのヨール型ヨット「ゼッファー」と山手一般病院長・ダリストン博士の小さなカッターリグ型ヨット「タンティヴィー」の2隻が最初のヨットとして知られている。これらの建造・もしくは輸入がいつ頃であったかは分かっていないが、おそらくは横浜で造られたものであろう。

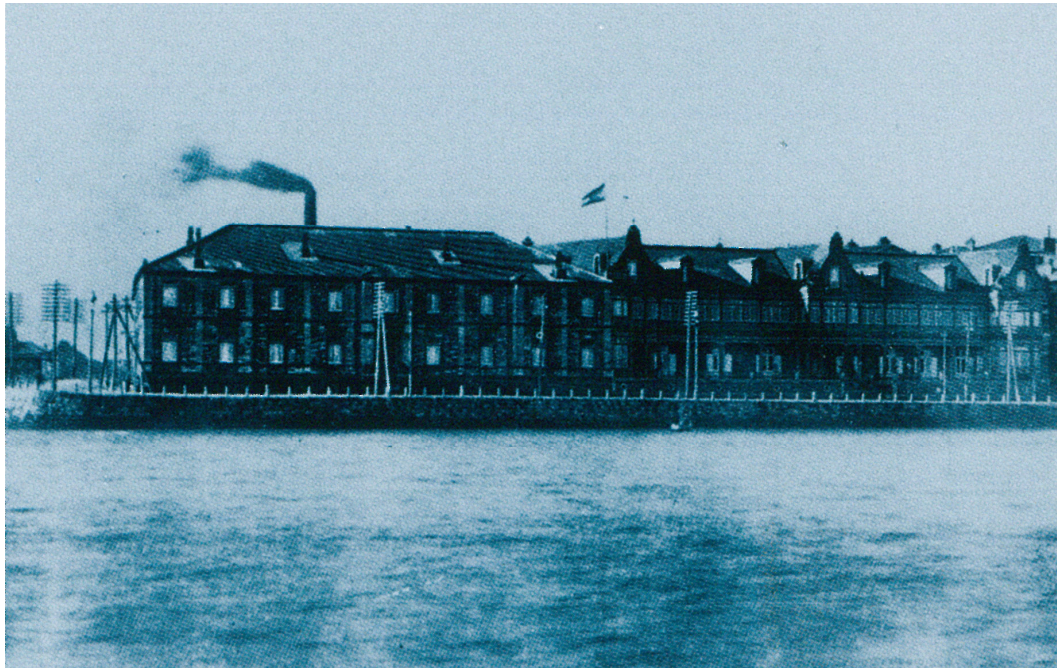


Photo. 1.2 旧横浜グランドホテル (Old Yokohama Grand Hotel)

1. The Yokohama Yacht Club An Outline (1886~1986) **Which is also a Brief History of YACHTING in Japan?**

1.1 The First Yacht in Japan

The city of Yokohama, close to thirty kilo-meters southwest from the centre of Tokyo, capital of Japan is the birthplace of yachting in Japan. Until Japan was a small fishing village with just a hundred house ; now a new town sprang up centered around the foreign settlement, and it became the biggest receiving centre in Japan for western cultures. With each sailing ship and steamship that came to Yokohama and after the other, the modernization of Japan progressed smoothly and steadily like the turning of the pages of a book.

In due course, ship's carpenters, who would build small boats, came to live in Yokohama. It was in 1861 that one of these carpenters, an Englishman named Henly Cooke, opened a shipyard along the river on the outskirts of the foreign settlement. It was also in this year built a 60-foot schooner, the <Phantom>, in the city of Nagasaki on Kyushu, the southernmost main island of Japan. Let us see about Yokohama's first yacht.

1.2 The Yokohama Sailing Club is Born

Record show that in the 1870's, there were two yachts, the <Zephyr>, a yawl built by George Whitfield, another Englishman who took over Henly Cooke's shipyard after it moved from its original site, and a small cutter rig sailboat, the <Tantivy>, owned by Dr. daliston, head of the Yamate General Hospital.

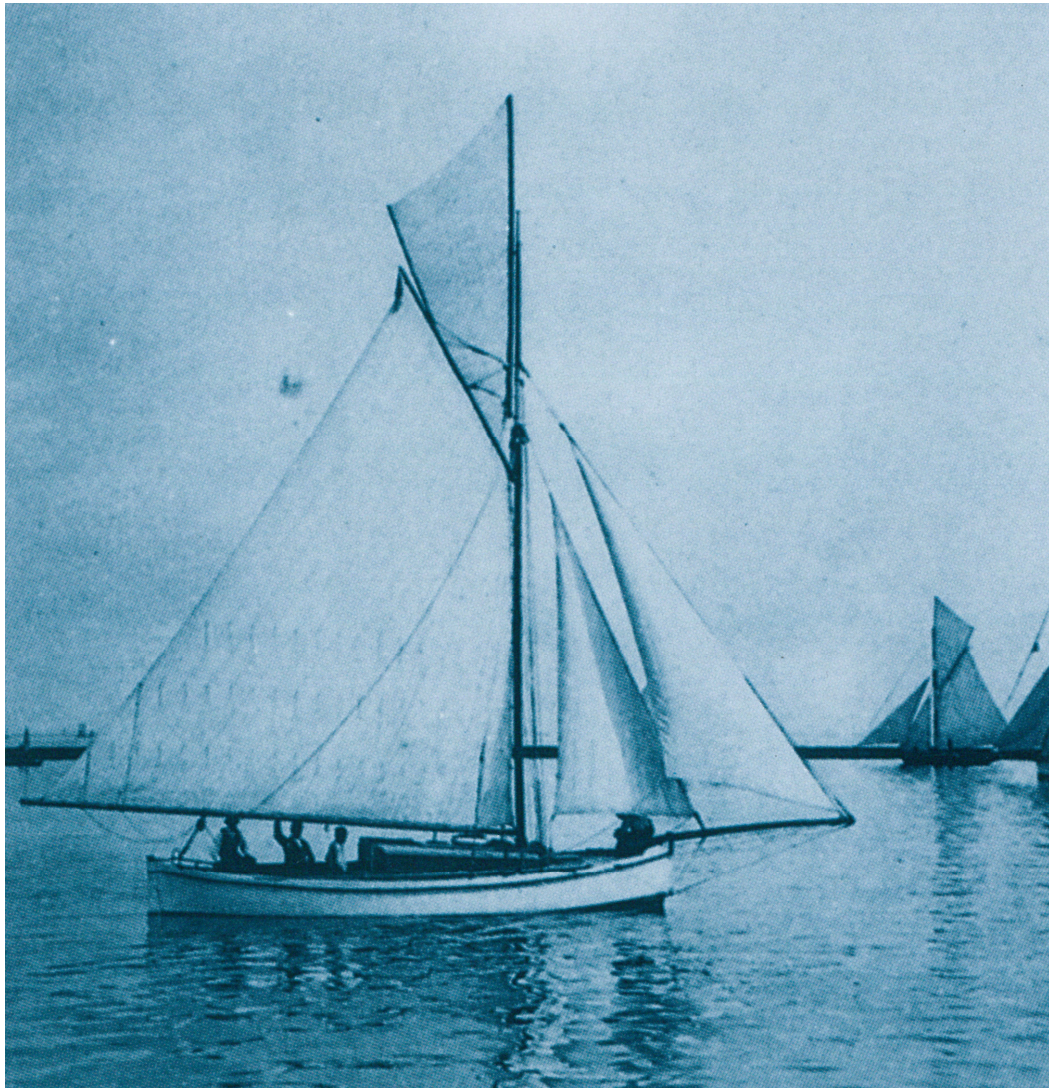


Photo. 1.3 明治時代の横浜港をセーリングする大型ヨット
(Meiji-Era(1890s) Large-scale Yacht)

この2隻のヨットは、本クラブが設立された1886年(明治19年)以前にたった一回レースを行っているが、船体の大きな「ゼッファー」が圧勝した。ダリントン博士は、1875年(明治8年)に没しているので、この日本最初のヨットレースは、ジョージ・ウイトフィールドが横浜に来た1868年(明治元年)からダリントン博士の没年までの11年間のいずれかの年に行われた。その後、個人で横浜の港にヨットを浮かべる外国人もぼちぼち現れ始めた。その当時、横浜・神戸で盛んになった水上スポーツはボートレースであった。神戸では万能スポーツマンであったアレキサンダー・キャメロン・シムの手で神戸レガッタ・アンド・アスレチック・クラブ(KRAC)が設立され、横浜でも同クラブの母体である横浜アマチュア・ローイング・クラブ(YARC)が設立された。横浜のボートレースは、現在の山下公園の前で行なわれていた。



Photo. 1.4 YYC 設立時の初代理事 アラン・オースチン
(Alan Owston)

These two sailboats engaged in a race even before the founding in 1886 of what was later to become the Yokohama Yacht Club [YYC], and the <Zephyr>, which was much larger than the <Tantivy>, scored resounding victory. Dr. Dalliston passed away in 1875, and so this race, which was probably Japan's very fast yacht race, must have taken place in the 11 years between 1868, when John Whitfield came to Japan, and the death of Dr. Dalliston.

Subsequently, some foreign residents came to own yacht in the port of Yokohama. However, it was boat races [rowing boat races] that first became popular both in Yokohama and its counterpart in western Japan, the city of Kobe. In the latter city, Alexander Cameron Sim, an all-round sportsman, established the Kobe Regatta and Athletic Club [KRAC], while in Yokohama, there was established the Yokohama Amateur Rowing Club [YARC], parent body of the YYC. Boat races in Yokohama used to be held in the waters facing what today is Yamashita Park. They were festive and flowery events that attracted many spectators. In 1886, when the Spring Regatta of the YARC was held, a yacht race was also held at the instigation of one H. C. Litchfield. Nine sailboats of various types and sizes assembled for this race. Also in this year, a number of additional yacht races were organized by yachtsmen such as Captain J. J. Efford and Alan Owston. Thus, interest in yachting started to wane, and the yachts-men decided to establish their own club. This club was named the Yokohama Sailing Club [YSC], which subsequently was renamed the Yokohama Yacht Club [YYC]. The rules of the club were carried in the 9th October, 1886 issue of The Japan Gazette, an English-language newspaper that was being published in Yokohama at the time. The rules of the club were as follows:



Photo. 1.5 YYC 設立時の初代理事ジョージ・ワイトフィールド
(George Whitfeid)

当時のボートレースは多くの見物客を集め、華やかなものであった。1886年(明治19年)YARCの春季レガッタが行われた際、H・C・リッチフィールドの提案でヨットレースが行われた。この時はいろいろな型のヨットが9隻集まった。同年さらにJ・J・エフォード船長、アラン・オーストンといったヨットマンの手で数回のヨットレースが行われ、居留地の外国人の間で急速にヨットへの関心が高まりだした。一方ボートレースはやや下火になり、ヨットマン独自のクラブを作ることとなった。このクラブこそ横浜セーリングクラブ(YSC、Yokohama Sailing Club)と名付けられ、後に横浜ヨットクラブ(YYC、Yokohama Yacht Club)と改称した当クラブである。クラブの会則は1886年(明治19年)10月9日付の当地の英字新聞「ジャパン・ガゼット」に掲載された。ここにその全文を紹介してみよう。

1. クラブの目的は、セーリングとセーリングレースを向上させるためだけに限る。社交的なつきあいや、その他いかなる目的にもこのクラブを使用してはならない。
2. クラブの目的は、社会的地位、国籍や階級的偏見に一切とらわれない。
3. 会員資格は投票で決定すべきでなく、セーリング愛好者でセール・ボートの所有者になりたい者、クラブ入会の動機がクラブ設立目的と一致している事を何らかの実践的方法で示した者は、すべて投票権を持つ会員として入会権利を保有すべきである。
4. 会員の価値は本人がクラブ目的に対して示す熱意の多少のみを基準とし、その他何ものにもよらない。



Photo. 1.6 明治 20 年代、横浜近郊をセーリングするヨット
(Turn-of the century yachts near Yokohama)

1. The object of the Association should be to promote Sailing and Sailing Races, and not to facilitate social intercourse, or for any other purpose.
2. Social position, nationality, or class prejudices or any kind have nothing to do with the object of the Association.
3. Qualification for membership should not depend on the ballot, but everyone who has the necessary enthusiasm to become the owner of the sailing boat, or to show in some other practical way that his object in joining the Association is to advance the purpose for which it is formed, should have a title to the privilege of becoming a member, with a right to vote.
4. The value of a member to the Association depends entirely upon the amount of enthusiasm he displays in the object of that Association, and upon nothing else.
5. The members of the Committee hold that honorable position by virtue only of their representing the opinion of the majority of the members-that being the true object for which they are appointed. For instance, any proposed alteration of rules, or other measures of any importance, should be submitted to the members by the Committee, and if such proposed important measures be rejected by a majority of the members, such action should be considered as a vote of want of confidence, and the Committee should resign, and a few Committee be appointed which might more nearly represent the opinion of the Association.
6. The expenditures of money on such things as Club Premises, or other property incurring material responsibility to the members, is unnecessary.

5. 理事会員は、会員の多数意見を代表する場合だけ、理事会員としての名誉ある地位を保持する。なぜなら、会員の代表であるが故に任命されたからである。例えば、規則変更に関する提案やその外いかなる重要事項も、会員から理事に提出されるべきである。もし、このような重要事項が、会員の多数決によって却下されたならば、会員が理事会に不信任決議したと見なすべきである。従って、クラブの意見が、より正確に代表される理事会を任命すべきである。
6. 会員は、クラブの土地建物、その外所有物に関する出費など金銭的負担を一切負わない。（「横浜市民クラブ」による）

このほればれするような会則は必ずしも現代に適合するものではないが、会則の第一条にクラブの目的をセーリングとレースに限ると高らかにうたいあげたことは当時のヨットマンが、いかに純粋にセーリングそのものに熱意を燃やしていたか、硬派のレース指向であったかを読み取ることができる。もっとも明治も中頃になると、居留地の文化活動・スポーツ活動も充実し、社交界も華やかさを増し、それに伴って社交的なつきあいは他でも得られたのであろう。そしてなにより、セーリングが他のすべてを犠牲にしても補って余りあるだけの喜びが得られるスポーツなのを当時のヨットマンは、きちんと認識していたのである。

このすばらしい会則を作った初代理事たちは、G・ウイットフィールド、J・J・エッフオード、J・O・アヴェリル、アラン・オーストン、E・ビアートの諸氏であった。このうちG・ウイットフィールドは横浜で多数のヨットを作り、日本人に洋式造船術を教えた造船家であった。アラン・オーストンは造船用の資材や機械を輸入する貿易商であった。クラブ発足と同時に行われたYSCのヨットレースは横浜居留地の人気をさらった。現在のホテル・ニューグランドの前にはフランス波止場という突堤があり、その付け根にクラブのボート・ハウスがあった。クラブの周辺には多くの人々が集まり、夏のシーズンには毎週のようにいろいろな名目のレースが行われた。その中で、英国ヴィクトリア女王の誕生記念レースのすばらしいカップが今日残されている。

山下公園は関東大震災に倒壊した居留地の建物の瓦礫を集めて埋め立てられて作ったものである。関東大震災前のバンド(海岸通り)はその前で行われたヨットレースの絶好の見物席であった。色とりどりのパラソルを持った婦人たちが着飾って集まり、時には楽隊が人々の興奮をいやが上にも高めたのであった。この時代、居留地の人々の人気を集めていたもう一つのスポーツに根岸の競馬があった。競馬場のにぎわいもまた語り継がれている。そこではかなり日本人の姿が見受けられ、当時の新興成金が人気騎手のパトロンとなり、娘たちが馬上のヒーローに熱い視線を送るようすは、吉川英二著の「カンカン虫は歌う」に生き生きと描かれている。しかし根岸の競馬に勝るとも劣らないにぎわいの港のヨットレースに関心を示す日本人はまだ少なかった。後の日本ヨット界のリーダーの一人となる大河原太郎や、セールメーカーの草分け渡辺清司等が幼い眼で遠くから眺めていたにすぎない。

While it is true that not all of these delight-fully whimsical rules are applicable to contemporary society, one must also read in these lines the and straightforward enthusiasm of the yachtsmen of the day. Article 1 indicates that the objective of the Club is sailing and racing, and express a will to exclude any other social activities. However, around the 1890s, cultural and sports activities, and social activities, were taking place actively in the foreign settlement, and so there probably were plenty of other places for those who wished to indulge in purely social activities. And the yachtsmen of the day were fully cognizant of the fact that sailing, more than any other form of sport, provided the greatest possible enjoyment.

The Committee that penned these fine rules consisted of G. Whitfield, J. J. Efford, J. O. Averill, Alan Owston, and E. Beart. Of these gentlemen, G. Whitfield in particular is note-worthy as a shipbuilder who built many yachts in Yokohama and who taught western shipbuilding technologies to the Japanese of the time. Alan Owston was a trader who imported materials and machinery for shipbuilding.

As soon as it came into being, the YSC [subsequently to become the YYC] became the most popular establishment in the foreign settlement of Yokohama. In front of the present New Grand Hotel, there used to be a pier called the French Pier; many people would gather together around the Club House of the YSC that was at the shore end of the pier, and during the summer, races of many different names were held practically every weekend. To this day, there remains in existence, in the possession of Harriet and Allen Drew of Sea Cliff, New York, a splendid trophy, the “Queen’s Birthday Cup”, the Queen of course being Queen Victoria of Great Britain, that had been won by their uncle, Ralph Lane, and his sailing boat <Sea Gull>, in May 1894.

What today is Yamashita Park in Yokohama was built using the rubble of the buildings of the foreign settlement that had been destroyed in the Great Earthquake of 1923. Therefore, before the earthquake, the Bund was an ideal location to watch the yacht races that were held right in front of it, and many fine ladies, bedecked in gorgeous costumes and carrying colorful parasols, would gather together; and sometimes, a band would be on hand to stir up the enthusiasm. Another centre of social activity that is still talked about to this day was the old racetrack at Negishi which was also a most popular establishment. Many Japanese of the day also were regular visitors there. Descriptions of how the popular jockeys and young ladies would direct described in the novels of Eiji Yoshikawa, one still very few Japanese who showed any interest in the yacht races in the harbor, which were just as popular, if not more so, among the foreign community as the horse races at Negishi. About the only persons who watched these yacht races from afar through youthful eyes would be personages such as Taro Okawara, later to become one of the leading lights of yachting in Japan, and Seishi Watanabe, pioneer sail maker of Japan.

1.3 Yokohama Yacht Club is formed

But as the Club enthusiastically went about its racing activities, a new problem arose. This was the issue of handicaps. The sailboats that were being used in the races consisted of a variety of sizes, ranging from 25-foot day sailors to 40-foot class sailing boats capable of ocean cruising. It was therefore very difficult to provide truly fair handicaps for these widely diversified vessels. In those days, in Europe and America, there were such formulae as the Dixon Kemp Formula and the William Froude Formula, and studies and research had already begun on rating rules.



Photo. 1.7 1890年代の横浜を代表するヨットレーサー
YYC 会員 T. M. ラフィン氏 (T. M. Laffin)

1. 3 横浜ヨットクラブ (YYC) へ改称

しかし当クラブは熱心にレース活動を行うに従って、ハンディキャップという新しい問題が生じてきた。当時レースに用いられていた艇は、25フィートほどのデイセーラーから40フィート級の外洋クルージングに適した艇までいろいろなサイズがあり、それらの艇に公平なハンディキャップを与えるのはむずかしかった。この時代、欧米においても、ディクソンケンプの公式、フルードの公式等が現れレーティングルールについての研究・模索が始まっていた。また、近年ヨットの出発点とされるN・ハーショフの<グロリアナ>が現れるなど、ヨット史のうえでも重要な時代であった。それらの新知識はすぐに横浜にも導入された。その結果レーティングルールの変更は、そのつど有利な船型の変化をもたらし、オーナーは船型の改造や、造艇競争に明け暮れるようになった。しかも、現代以上にヨットレースは多くの見物が集まる人気スポーツである。美しい艇とスキッパーはスターであった。当時の横浜の代表的なレーサーであった、T・M・ラフィンの<マリー>は、わずかの年月に、リグばかりでなく、船体まで改造して性能の向上を図っている。この頃のレースがいかに熾烈に行われていたかの一つの例である。しかし猫の目のように変わるレーティングルールについていけるオーナーは次第に少なくなり、もっと気楽にレースや、クルージングを楽しみ、社交的な楽しみも盛り込んでいこうという人々が出てきた。そしてクラブが成熟してくると、会員の中には、発足以来のパブリックなクラブをより閉鎖的にして、プライベートなものにしようとの考えが出てきた。

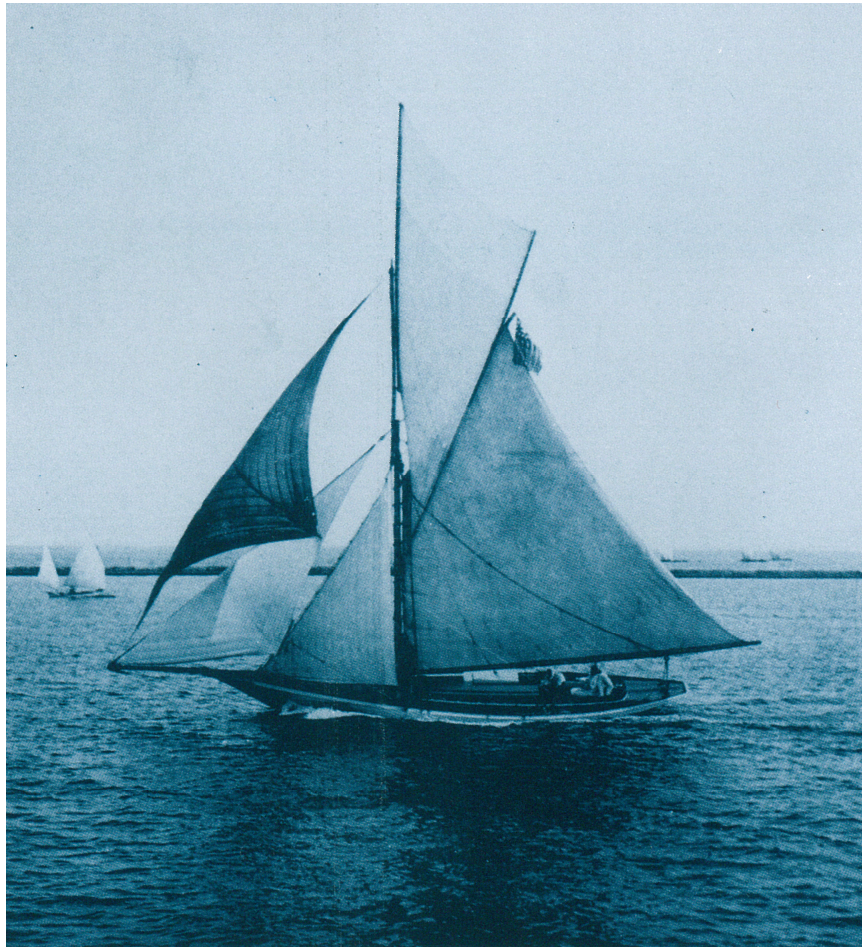


Photo. 1.8 T. M.ラフィン氏所有のマリー号 (T. M. Laffin's Mary)

This period is also considered to be the starting point of modern yacht racing as we know it today. It was also an era of much significance in the history of yachting, with the emergence of vessels such as N. Herreshoffs <Gloriana>. This new information quickly made its way into Yokohama. As a result, changes in racing rules promptly brought about changes in hull forms to more advantageous forms, and yacht owners were busily engaged in modifying the hulls of their vessels or in building new vessels. Moreover, yachting was a popular sport which attracted even more spectators than today. The beautiful yachts and their skippers were the stars of the time. T. M. Laffin's <Mary>, which was one of Yokohama's most well-known racing yachts, underwent modifications not only to its rig but even to its hull in order to achieve better performance. This is an instance that bespeaks of the intensity and seriousness of yacht races that were being conducted in those days. But as time went by, keeping up with the constantly changing rating rules, and there came into being more and more people who wanted to enjoy racing or cruising in a more relaxed and easy-going manner, and who also wanted to incorporate social pleasures. As the Club grew and matured, feelings emerged among the members that the Club, which ever since its founding, had been virtually a public organization, should become more exclusive and private.

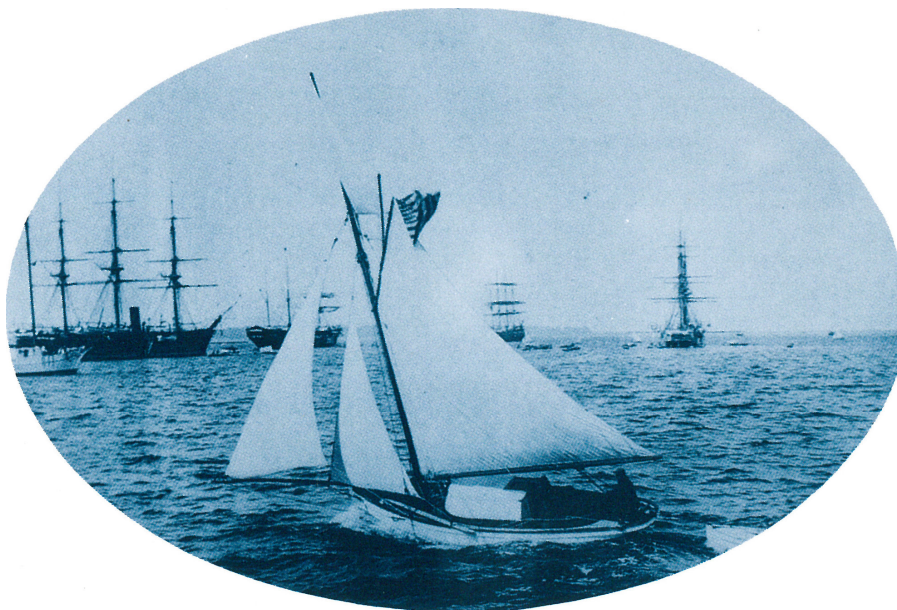


Photo. 1.9 明治時代の横浜港をセーリングするヨット、停泊する気帆船を縫う様にセーリングしていた。(Sailing at Yokohama Port)

YSC発足11年目の1896年(明治29年)、会員の意識の変化に沿ったモスキート・ヨットクラブが結成された。初代の理事にはW・W・キャンベル、W・H・カルー、K・ウイルソン、A・ブルックスミス、P・S・ベント、F・J・ホールの各氏が就任した。このクラブは横浜市富岡にクラブ・ハウスを持ち、ランデブー・セーリングを行ったり、ピクニックやキャンプを行ったり、セーリングだけでなくいろいろな楽しみを盛り込んだ活動に特長があった。当クラブとの関係は分派ではなく、ナショナル・オーソリティーとローカルクラブのような関係であったようである。日本的に言えば、クラブ内の親睦会であった。この年、YSCは横浜ヨットクラブ(**Y**okohama **Y**acht **C**lub、YYCと略記)と改称された。

この時代を伝えるすばらしいアルバムが残されている。当時のクラブが作った艇の名鑑で、1893年(明治26年)日本人写真師・小川一真によって作られたものである。同名鑑は、当時最高の写真印刷術コロタイプで刷られ、おそらくは100部ほどの少部数作られたものであろう。震災戦災と90年の歳月をくり抜けて生き残ったこのアルバムは、唯一クニ・ラフィンさんが持っておられる。このアルバムは、もとはO・Mプールのものであった。彼の義父であるW・W・キャンベル船長は当クラブの理事を務め、モスキート・ヨットクラブの中心人物でもあり、大型クルーザー〈ダイミョウ〉のオーナーであった。この〈ダイミョウ〉が震災の時、多くの人を乗せ沖に逃れ活躍した。この震災時の横浜を記録したO・M・プールの「古き横浜の壊滅」は優れたドキュメントである。O・M・プールはその〈ダイミョウ〉の写真一枚だけを自らの手元に残し、ラフィン家に贈った。このアルバムには、写真だけでなく、各艇の詳細な解説と各部の寸法、レーティングが記録されていて、当時のヨット

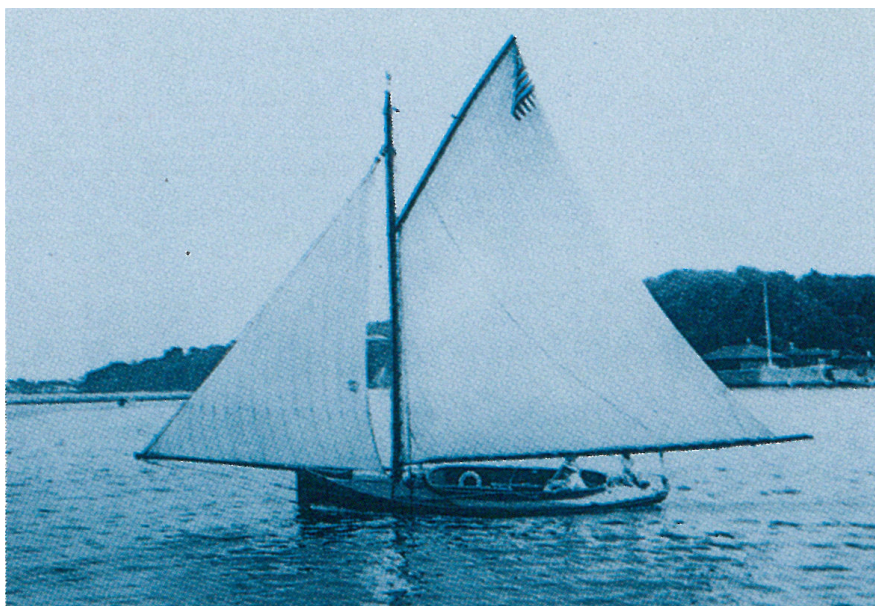


Photo. 1.10 明治 20 年代に横浜近郊をセーリングするヨット
(Yachting in Yokohama at Meiji 20s)

In 1896, ten years after the founding of the origins of the Club, the Mosquito Yacht Club, which conformed to these feelings, was formed. Its first governors were W. W. Campbell, W. H. Calew, K. Wilson, A. Brooke-Smith, P. S. Bent, and F. J. Hall. The Club had a Club House at Tomioka, some 10 kilometers southwest of downtown Yokohama and held rendezvous and sailing meets, went on picnics or camping trips, thus featuring many social activities that were not limited just to sailing. Apparently, the relationship between the yacht club and this club was not one in which the latter was a splinter faction but rather a relationship in which the yacht club could be likened to the 'national authority' and this club the 'local club'. It was also in this year that the Yokohama Sailing Club became the Yokohama Yacht Club [YYC].

There remains to this day a wonderful publication that depicts this era. It is an illustrated listing of vessels that was compiled by the YSC. It was produced by a Japanese Photographer of the time, Kazuma Ogawa, and it was printed employing the most sophisticated Photolithographic collotype techniques of the time. It is estimated that only 100 copies were printed. Ninety years after its publication, probably the only copy still in existence after natural calamities such as the Great Earthquake and the fire bombings of World War 2 is now in the hands of Ms. Kuni Laffin.

The original owner of this publication was O. M. Poole. Captain W. W. Campbell, who was his father-in-law, was at the time the Commodore of the Club, and one of the key figures of the Mosquito Yacht Club; he owned a large sailing cruiser named the <Daimyo>. At the time of the Great Earthquake of 1923 when Yokohama was engulfed in flames, the <Daimyo> was very active in picking up many people from the conflagration. The book, *The Death of Old Yokohama* written by O. M. Poole, that records the story of Yokohama at the time of the 1923 earthquake is an outstanding documentary of the era, O. M. Poole presented the publication to the Laffin family, retaining for himself just one Photograph of the <Daimyo>.

を知る得がたい唯一の資料になっている。一例として名艇として有名なT・M・ラフィンの<マリー>についての記述を紹介してみよう。

「このカッター・ヨットは、オーナーのT・M・ラフィン氏によって1891年に建造されました。もとはセンターボードを持ったキャットボートでしたが、かんばしい成果が挙げられなかったので、スループに改造されました。そのリグはまた改められ、今度はカッターになりました。しかしオーナーは満足せず、3シーズン目にグロリア型のバウト、長いカウンターを付けた姿で登場しました。この改造は大いに成功を収め、今や<マリー>は非常に速くて有能なヨットです。」

この文章に、当時のオーナーが、性能の向上を求め、短期間に何度も艇を改造し、レースに臨んでいたかが分かり、当クラブがこの歴史の初期に密度の濃いレースを行っていた状況が読み取れるのである。しかし日本人がYYCにかかわりを持つようになるにはまだしばらく時を要した。明治も末期になって、中央大学の初代学長で、横浜在住の増島六一郎が日本人第一号の会員となっているが、ヨットのオーナーであったり、熱心にセーリングを行ったりはしなかった。氏は英国ミドル・テンプル大卒の法律家で、居留地の外人とも知人が多く、社交会員の存在であったようである。

その頃YYCに世界的に著名なヨットマンがいたのを忘れてはならない。<ティリカム>による歴史的な世界一周航海で有名なヴォス船長である。ヴォスが、いつ横浜に現れたのかは明らかではないが、名高い世界一周航海を成し遂げて13年目の1911年（明治44年）、チチジマ丸というスクナーの船室にいた。彼はラッコやオットセイ猟のためのこの船での航海を終え、横浜に帰って来たところであった。そこをYYCの若いメンバーが訪れ、三人で、横浜で作られた26フィート<シークイン>という小型クルーザーに乗って世界一周に行こうということになった。この艇は小型クルーザーで初めて大西洋を横断したフレミング・デイの<シーバード>と同型である。彼等の出発は居留地の外国人ばかりでなく、日本人の間でも大いに話題となった。当時の横浜毎日新聞によれば、理事たちをはじめYYCあげて見送りを行った。洋上には見送りのヨットがひしめいたほどであった。しかし同艇は金華山沖で大時化にあい艇のあちこちを痛め満身創痕になり、大島の波浮港を経て横浜にボロボロの姿で帰って来た。この事件は彼ら三人がYYCのメンバーでもあり、平穩に推移していたこの時代にあって特筆すべき出来事であった。

ヴォスたちが帰り着くと、時代は大正に変わっていた。当時のYYCの中心人物は理事のシェノマーの他、<マリー>のオーナーでヨットの設計家で、横浜でも広く事業を営んでいたT・M・ラフィン、キャプテンの愛称で親しまれていたW・W・キャンベル等、皆理事の経験者であった。W・W・キャンベルの<ダイミョウ>はおそらくは外国人教師で、東大工学部船舶工学科の創設者のW・D・ウエスト博士の艇を、博士の没後譲り受けたのであろう。この艇やウエスト船長の<キングフィッシャー>約50フィート等が当時のYYCを代表する艇であった。

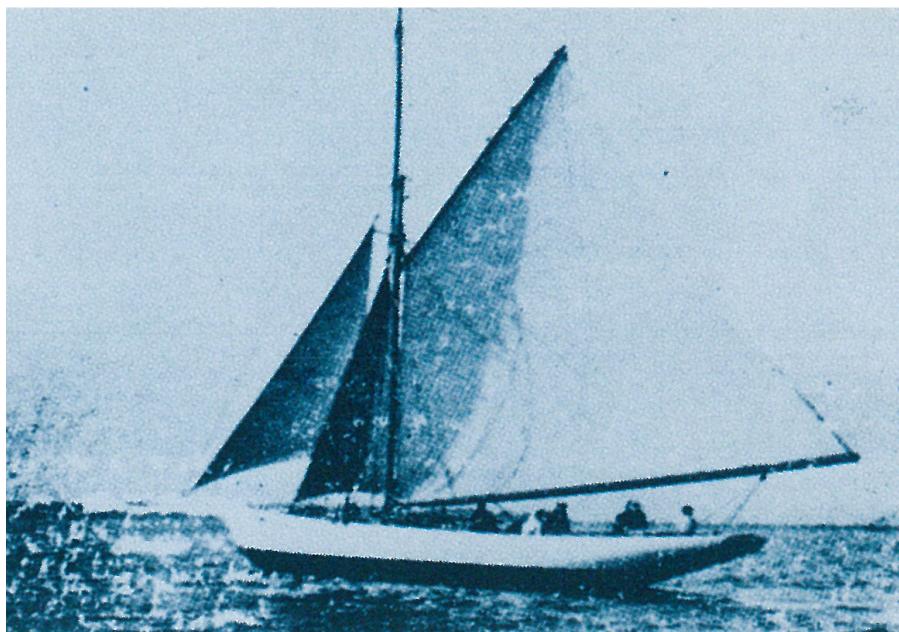


Photo. 1.11 Y Y C 会員 ウェストン氏 所有の キングフィッシャー号
(Captain Weston's The kingfisher)

In addition to the photographs, this publication also contains detailed explanations of each of the vessels, their major dimensions and ratings, and as such, it constitutes an invaluable source of information on the yachts of the time. The following is the section covering the renowned <Mary> owned by T. M. Laffin.

“MARY”

This cutter yacht was built in Yokohama in 1891 by her owner, T. M. Laffin, Esq. She was originally a cat boat with a centerboard. She did not prove a success, and her rig was changed to a sloop. The following year, she was further improved by taking out the centerboard and putting on a keel with some of her ballast outside. Her rig too was again changed, this time to a cutter. But her owner was not yet content and the third season saw her appear with a Gloriana bow and a long counter. At the same time, her owner was not yet content and the third season saw her ballast was all put successful, and now she is a very fast and able little craft.

This description depicts how her owner modified the vessel over and over again within a very short period so as to improve her performance in preparation for entering races, and thus indicates the seriousness of the Club.

But it was still to take some time before Japanese were to become involved in the activities of the Club. The first Japanese member was Rokuichiro Masujima, a resident of Yokohama who was the first President of Chuo University, one of Japan's oldest private universities, but he did not become a yacht owner, nor did he actively engage in sailing. He was a legal expert, having matriculated from the Middle Temple in London, England, and had many friends in the foreign settlement, and appears to have been more of an honorary member.

この頃米誌「ラダー」に発表された「ラーク」という平たいスコアタイプのディンギーは、横浜で瞬く間に広がり、人気を集めた。このよく沈をするスリリングな艇は見物人の人気を集めた。このラークは我が国でも「ゲタヨット」と称され普及した。主として貸しヨットに用いられ、初期の日本人ヨットマンが、この艇でセーリングの楽しみを知った。

大正12年の関東大震災は、横浜の大半を廃墟と化した。数隻の艇が失われただけでなく、創立時からの古いメンバーも失った。居留地で生まれた外国人や、多くの混血児を取り上げた山手一般病院のドクター、エドウィン・ウィラーや、＜デイジー＞のオーナーであったトム・アベイは瓦礫の下敷になって死んだ。一面の廃墟を見渡し、もはや横浜は死んだと見切りをつけて帰国したり、神戸に移ったりした外国人も多かった。YYCは有吉横浜市長の世話で横浜市磯子の八幡橋近くの海浜に新しいクラブ・ハウスを建てジャーディン・マチソン日本支社長の、R・Jベルが理事に就任した。しかし震災前のような大型艇によるフリートは作れず、ガフ・リグ型の18フィート艇でレースを再開した。これらの艇は名船匠ヘンリー・クックの養子の岡本造船の設計・建造であり、昭和に入ってから数年間、YYCの制式艇であった。しかし数は20隻に満たなかったであろう。他の艇種を含め、当時YYCの保有艇数は全部で30隻ほどが登録されている。

1. 4 ジョン・ラフィンのLクラス誕生

やがてT・M・ラフィンの長男で横浜生まれのジョン・ラフィンが留学先の米国から帰って来た。彼は本場仕込みの最新の知識をすべて盛り込み、一隻のすばらしい18フィートのセンターボーダーを建造した。キールやガーボードストレーキ（キールに接する一枚の外板）は、しばらく海水につけて船虫に対する強さを確かめてから使用するほどであった。その結果インド産の紫檀が用いられ、外板には日本の杉の最高の赤身材が使われた。建造は名人大工板倉某、J・ラフィンがつきっきりで作業を進めた。でき上がったこの艇＜シャムロック＞はそれまでの18フィート艇の性能をはるかにしのぐものであった。

この艇はラフィンの頭文字を取ってLクラスと称された。Lクラスの特長は、最高の材料が用いられただけでなく、多くの特長を持っていた。その第一は、J・ラフィンが艇を完全なワンデザイン・クラスとして建造させたことである。建造は板倉某だけに限り、用いる材料もすべて同じものを使用、セールは水野セールの渡辺清司一人がすべて製作した。このように、クラブとしてワンデザインを用いた同じ艇でレースを行うという思想は、ヨットレースをスポーツとして、より純粋な域に押し上げたといえる。オーナーはレーティングルールの変更に振り回されることなく無用な造艇競争に多額の支出を強いられることもない。J・ラフィンは現代のレーザーやJ24といったワンデザイン艇に勝るとも劣らない厳密さで、この艇の普及に賭けたのであった。しかし、一方では、いったんクラブの制式艇を決めると、安易に変更することは許されない。艇は長期間にわたって建造時の性能を維持し続けなくてはならない。J・ラフィンはそれらのすべてに意を注ぎ、当時としては驚くほどの先見性を持つ

Not to be overlooked is the fact that at the time, there was a world-renowned yachtsman in the Club. He was Captain Voss, renowned for his historic global circumnavigation on the <Tilikum>. It is not quite clear when Voss first appeared in Yokohama. However, it is recorded that in 1911, 13 years after he had accomplished his famous global circumnavigation, he was in a cabin of a schooner named the <Chichijima Maru>, having just returned to Yokohama after a seal-hunting expedition, when two young members of the Club called on him, it was decided then and there that the three of them would set out on a global circumnavigation in a small 26-foot cruiser, the <Sea Queen>. This cruiser was of the same type as Fleming Day's <Sea Bird>, the first small cruiser to make a transatlantic crossing. Their imminent departure was talked about widely not only in the foreign settlement but also among the Japanese too. According to newspapers of the time, the waters were filled with the yachts of the entire membership of the Club led by the Commodore. Unfortunately, however, the yacht ran into a severe storm off Kinkazan on the coast of northeastern Honsyu, the main island of Japan, and sustained damage throughout. It had to straggle back to Yokohama via the port of Habu on the island of Ooshima in much damaged condition.

The fact that all three of these valiant sailors were members of the Club, embarking upon such an endeavor at such a peaceful time as that, is indeed an event worthy of note.

By the time Voss and his companions returned to Yokohama, the Emperor Meiji had already passed away and the nation was under the reign of the Emperor Taisho. The key members of the Club at the time included the then Commodore Shenomar, T. M. Laffin, owner of the renowned <Mary>, yacht designer and active in a wide range of business activities in Yokohama, and W. W. Campbell, generally affectionately called "the Captain", each of whom had served as Commodore of the YYC at one time or another. W. W. Campbell, skipper of the <Daimyo> was probably a foreign teacher hired to teach in Japan and had probably taken over the vessel of Professor W. D. West, founder of the Naval Engineering Department of the School of Engineering of the Tokyo Imperial University, now the University of Tokyo and Japan's most prestigious State University. This vessel, along with Captain Weston's 50-foot <Kingfisher> were the representative vessels of the Club at the time.

It was also around this time that a scow type dinghy called the <Lark> class, that had been unveiled in the American yachting magazine Rudder, rapidly became widely known and highly popular in Yokohama. It was an extremely thrilling [hazardous?] boat in that it was prone to sink frequently, and thus was highly popular among spectators of races. The <Lark> class also became popular in Japanese yachting circles with the nickname "GETA YACHT (Wooden Clog Yacht)". It was used mainly as a rental yacht, and many early Japanese yachtsmen had their first experiences of sailing in this class of vessel.

The Great Earthquake of 1923 that struck the Tokyo-Yokohama and Kanto region reduced a large part of Yokohama to ashes and ruins. The YYC not only lost a number of its fleet but also a number of its charter members. People such as Dr. Edwin Wheeler of the Yamate General Hospital, who delivered many foreign and Eurasian babies in the foreign settlement, <Daisy>, died buried beneath the rubble of the earthquake. Many foreign residents, upon seeing the ruins of the city spreading as far as the eye could see, gave up Yokohama for good and went back to their homelands or moved to the city of Kobe. Mayor Ariyoshi of Yokohama arranged to have a new Club House built on the waterfront near Yawata Bridge in Isogo[very close to the current

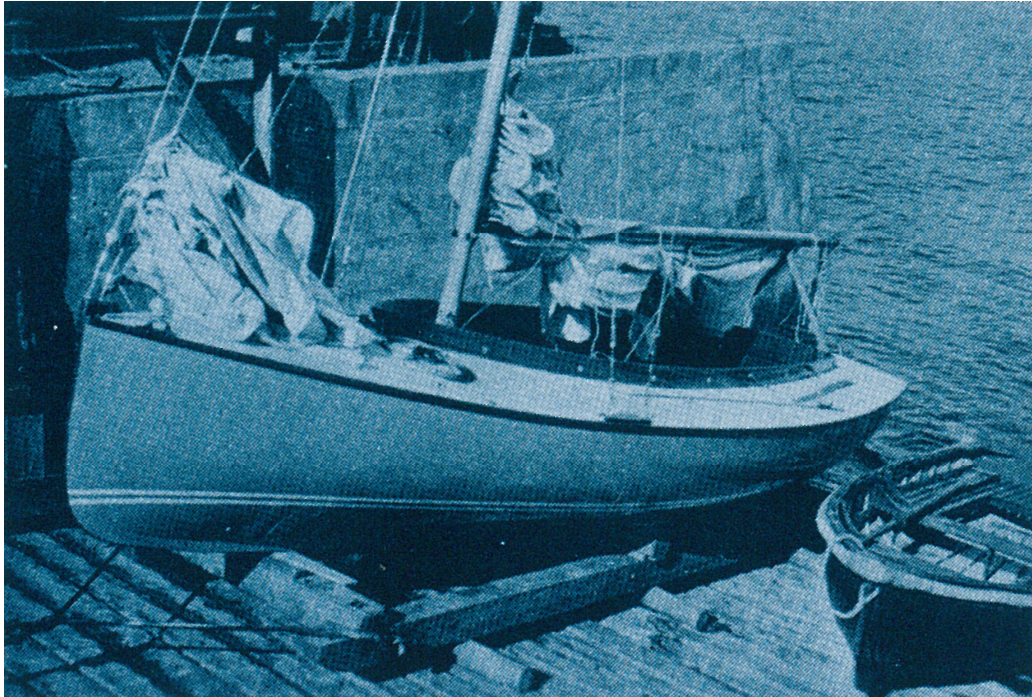


Photo. 1.12 Lクラス艇－18 f t センターボーダー、1920 年代
(L-Class, popular from 1920s)

てこのLクラスを建造した。YYCのメンバーは、瞬く間に従来のガブリグ艇をLクラスに乗り替えた。短い間に12隻ほどのLクラスのフリートができた。Lクラスは、全長5.5m、108kgの重いセンターボードを持った排水量700kgという、今日の小型クルーザーに匹敵する大型のセンターボーダーで、日本に現れた最初のマルコニー・リグ艇で、リギンも複雑なこの時代の最先端をいくヨットであった。

ここで、当時のYYCと日本人とのかかわりについて記述しよう。増島六一郎が日本人会員第一号になった頃、慶応大学水泳部の若者が、ローイングクラブの水球チームに指導を受け、対抗試合を行った。彼等は近くをスイスイ走り回るLクラスに眼を奪われ、やがて東京の造船所で自分達のLクラスを建造した。日本人のヨットのオーナーの最初期の一隻であった。次第に日本人のヨットマンが現れ、Lクラスが現れた1932年（昭和7年）、日本ヨット協会が設立され、その後、日本人による横浜セーリングクラブ（YSC）が設立され、YYCとの交流がすぐに始まった。YYCはできたばかりのYSCのメンバーを招待し、対抗レースを行った。艇は勿論Lクラスである。しかしその時は、YYCの外人たちは日本人のヨットマンの腕に疑いを待っていたらしく、貸与した艇には外人オーナーが乗り込んでいた。勝負はYYC外人勢の圧勝に終わったが、YSCの日本人ヨットマンの操船技量への疑いは完全になくなり、以後の対抗レースには空船で艇を提供し、レースは続けられた。これが機運となり、YSCの中からこのLクラスを建造したいとの希望者が現れてきた。J・ラフィンがYSCのメンバーに限り建造を許可したのである。

facility of the YYC], and R. J. Bell, manager of the Japan Branch of Jardine, Matheson, assumed the post of Commodore. But it was not possible to assemble a fleet composed of large vessels as in the pre-earth-quake days, and races were resumed using gaff rig 18-foot sailboats. These boats were designed and built by Okamoto of Okamoto Shipbuilding, who had been adopted into the family of the renowned boat builder Henry Cooke, and for several years from the mid-1920s they were the official boat of club. Yet the number was probably around 20 at the most. It is recorded that the fleet of the Club, including these and other type boats, consisted of some 30 vessels duly registered with the Club.

1.4 Rise of John Laffin's L-class

In due course, John Laffin, Yokohama-born eldest son of T. M. Laffin, returned from his studies in the U.S. He incorporated the very latest information acquired in the U.S. in building a splendid 18-foot centerboard sailing boat. He went to the extent of immersing the garboard strakes in seawater beforehand so as to render them impervious to sea lice.

He used a great deal of red sandalwood imported from India, while for the outside planking, he used the best the best cuts from Japanese cedar. The ship's carpenter was one Japanese cedar. The ship's carpenter was one Itakura (first name unknown), and John Laffin was in attendance throughout the building of the boat. The completed boat, which was christened <Shamrock> far surpassed other 18-footers in its performance.

This sailboat was called the L-class, taking the L from Laffin's name. In addition to the fact that it was made of the very best quality materials, the-L-class had many other features. The first of them was the fact that J. Laffin had the vessel built as a full one-class design. In addition, he allowed only the aforementioned ship's carpenter, Itakura, to build the vessels. All the sails were fabricated by one person, Kiyoshi Shimizu of the Mizuno Sail Company. This concept of a club using identical boats built to a single design for yacht racing served to make yacht races even more pure and undefiled by external factors as a sport. The owners were not at the mercy of changes in rating rules, nor were they forced to put out large sums of money to compete needlessly in building ever-sophisticated vessels. J. Laffin wagered his all on the population of this vessel, with a strictness that was in no contemporary racing vessel or one-design vessels such as the J-24 class. On the other hand, however, having once decided upon an official Club sailboat design, casual changes were no longer possible. A sailboat must be capable of maintaining its original performance over a long period of time. J. Laffin poured his all into each of these aspects in building the L-class, with what, for the time, was incredible foresight. The then members of the Club quickly started changing from gaff rig sailboats to L-class sailboats. Within a very short time, a fleet of some 12 L-class sailboats came into being. The L-boats, with their overall length of 5.5 meters, and displacement of 700 kilogrammes and heavy centerboard of 108 kilogrammes, were large centerboard vessels comparable to today's small 'pocket' cruisers; they were the first Marconi rigged sloops of Japan, and with their complex rigging, were in the very forefront of the times.

Let us next take a look at the relationship between the Yokohama Yacht Club and the Japanese.

Around the time that Rokuichirou Masujima becomes the first Japanese member, youth of the Keio University Swimming Club were receiving training in water polo

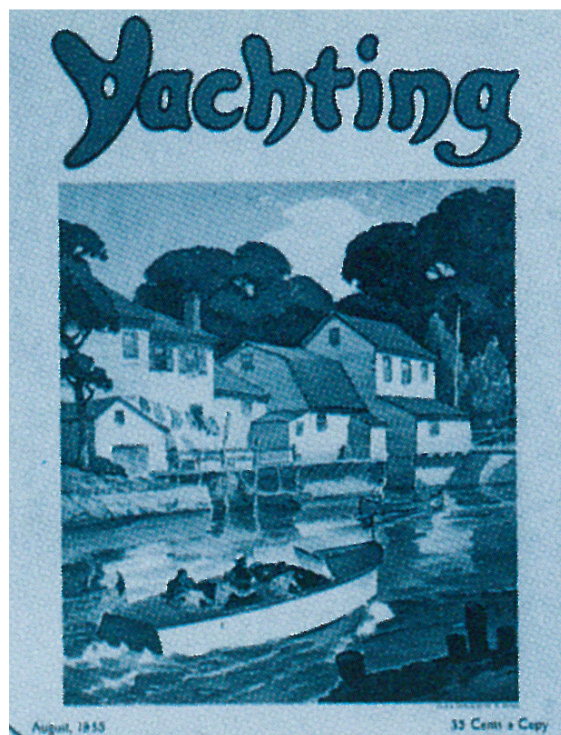


Photo. 1.13 1935年8月号の“ヨッテング誌”
(August 1935 issue of *Yachting*)

建造にはヘンリー・クックの直弟子、岡本知一が当たり、設計者監修のもとに、これも完全な単一型の規格のものがやはり12隻でき上がった。一挙に20数隻に増えた横浜の海は再び華やかさを取り戻したのである。

この時代、YYCに他の艇種もなかったわけではない。ドイツ人レムケは母国から取り寄せた図面で＜デイジー＞を建造した。この艇は全長20フィートでLクラスより大きく、リグは旧式のガフリグ型であったが、Lクラスより大きく、のちに「時事新報」の主催で行われた東京湾縦断レースでは他のすべてのLクラスを抑えてクラス優勝を果たしている。この＜デイジー＞は当時の隠れた名艇で、当時の日本人ヨットマンの中でも、進取の気性に富んでいた小沢吉太郎に影響を与えた。

1935年（昭和10年）当時理事であったゴードン・ベルは米誌「ヨッティング」の8月号に「Yacht Racing In Yokohama」という記事を寄せ、Lクラスを線図入りで紹介している。その中でYYCがLクラスを制式艇として採用する前に、20フィート艇にすべきではないかとの声が一方にあったと記している。ゴードン・ベル自身もLクラスを幅はそのままに、長さだけ20フィートに伸ばした艇を作り、実験すべきであったと述べている。この考えの底にはレムケの＜デイジー＞の存在があったのは疑いない。彼はまた発刊間もない「舵」誌にも同じ考えを記している。これら二つの文章で、ゴードン・ベルは、将来日本人のヨッティングが盛んになるであろうとの期待を語っている。

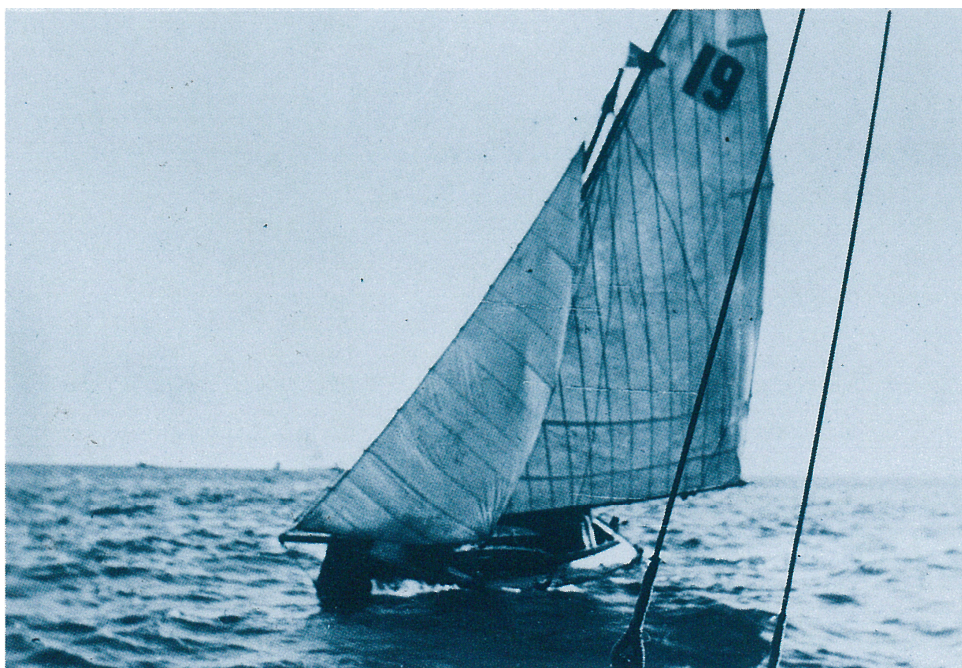


Photo. 1.14 Lクラス以前の18ft艇
(18-footers, in use before advent of L-class)

from the water polo team of the Yokohama Amateur Rowing Club and engaged in inter-collage matches. But these youth were much distracted by the sight of the L-class sailboats gliding gracefully on the water around them, and in the course, had their own L-class sailboat built in a Tokyo shipyard. This was one of the first Japanese-owned sailboats of the early days. Gradually, more and more Japanese yachtsmen emerged, and by the time when the L-class sailboats made their appearance in 1932, the Japan Yachting Association had been founded. Subsequently, the Yokohama Sailing Club comprising Japanese member was established, and exchanges quickly began with the Yokohama Yacht Club.

The YYC invited the member of the newly formed YSC to take part in races. Of course, the vessels were L-class boats. However, it seems that the member of the YYC, who were all non-Japanese owners of the boats, insisted on sailing in the boats that had been loaned to the Japanese yachtsmen. The race ended in an overwhelming victory for the YYC members, but nevertheless, all doubts about the sailing abilities of the Japanese yachtsmen disappeared completely. This served to trigger off requests from the members of the YSC. The construction was handled by Tomokazu Okamoto, who served his apprenticeship as a ships carpenter directly under the tutelage of Henry Cooke, and once again, 12 L-class sailboats were completed under the supervision of the designer, under a single set of specifications. In this way, the waters around Yokohama which virtually overnight had two dozen more sailboats, once again assumed an atmosphere of gaiety.

But this does not mean that the YYC did not have other types of boats. A German member by the name of Lemke built a sailboat named <Daisy> according to drawings that he had sent from his homeland.



Photo. 1.15 東京湾横断レースのスタート風景
(Start of Trans-Tokyo Bay Race)

この頃YYCには数隻のクルーザーがあったが、その中でロバート・トウタン (Robert Tautan) の<ラ・フリバス>は輸入された29フィートのクルーザーで、日本では見られない優れたワークマンシップで建造された美しい艇であった。この艇も先の東京湾横断レースで、スタークラスと競いキャビン付きクルーザーでありながらトップでフィニッシュしたが、大きさが少しこのカテゴリーをはみ出し参考記録となってしまった。

このレースは、YYC、日本人のYSC、それに結成されたばかりの日本ヨット協会の手で行われた日本ヨット史の中でも画期的な大レースであり、YYCのメンバーは艇を整備し、スピンネーカーを新調し、準備を整えて臨んだ。だが当時は軍部の圧力で外国人の海上での行動は制限されていた。直前までレース開催が危ぶまれたが、前日になって、やっとレース開催許可がおりるありさまだった。

このように暗雲立ちこめる世相は、次第にYYCの行動にも制限を加えるようになった。付近の海面は軍用の水上機の発着場に近かったり、南には横須賀の軍港があったりで、帆走エリアは次第に狭められてしまった。

1940年(昭和15年)に東京でオリンピックの開催が決まり、日本ヨット協会は横浜の小港近くにヨットハーバーを建設した。それを機にYYCは近くにクラブハウスを移転し、そのハーバーを利用するようになり、日本ヨット協会の傘下に加加入した。思えば、YYCの設立以来50年、日本のヨット界の最先端を歩み続け、日本人に有形無形のセーリングというスポーツの手本を示してきたが、ここでその成果が実ったともいえるのである。



Photo. 1.16 YYC会員ロバート・トウタン氏所有のラ・フリパス号
(Robert Tautean's "La Fleuves")

This vessel had an overall length of 20 feet and was thus larger than the L-class sailboats, while it had an old-style gaff rig, but because of its larger size, in the trans-Tokyo Bay yacht race organized by the Japanese newspaper JIJ SHIMPO, It defeated all the L-class sailboats and scored a class victory. The <Daisy> was a relatively unknown star performer, and strongly influenced Kichitaro Ozawa, one of the pioneers of Japanese yachting, who among the yachtsmen of Japan of the time, abounded in foresight.

In 1935, Gordon Bell, who was Commodore of the YYC then wrote an article in the August issue of the American magazine *Yachting* entitled "yacht Racing in Yokohama", and introduced to American yachtsmen the L-class sailboat including line drawings of the class. In the article, he writes that prior to the adoption of the L-class as the official Club design there were some who propounded that a sailboat with the same beam but with an overall length extended to 20 feet should have been built and tested thoroughly before making the final decision. There is no doubt that behind his thinking was the existence of Lemke's <Daisy>. Bell also expressed the same idea in the Japanese yachting magazine *KAJI (Helm)* that had just started publication. In these two articles, Commodore Gordon Bell expressed his expectations that yachting would become very popular among the Japanese in the future.

At the time, the YYC had several cruisers in its fleet. One of them was Robert Tauteans 29-foot cruiser <La Fleuves>, a beautiful vessel built to outstanding standards of workman-ship that were non-existent in Japan at the time. This yacht vied with the Star class sail-boats in the fore mentioned trans-Tokyo Bay race that was organized by the YYC, the one epoch-making race in the history of yachting in Japan. Although the members of the two Clubs and the Association worked hard to put their



Photo. 1.17 クラブに置かれた整備済みLクラス艇（ L-Class Yachts ）

1. 5 太平洋戦争を抜けて新しい時代へ

しかし、その後の数年間は、YYCにとって関東大震災以来、最も不幸な時代を迎えることとなった。太平洋戦争が始まると、それこそセーリングどころではなくなってしまった。横浜の外国人の受難の時代である。帰国した人も多かった。しかし横浜で生まれ育った外国人や、日本女性との間に生まれた人々にとっては横浜こそがふるさとである。とどまった人の多くが、憲兵に尾行されたり、強制収容所に収監されたりした。この時期、クラブ・ハウスは外国人の収容所になったが、古くから横浜で商売を続けてきたヘルム家の一人が日本国籍で、クラブの灯をともし続けることができた。

戦争が終わり、再建の槌音の中で、ハーバーに通うヨットマンたちの努力によってYYCはよみがえった。しかし横浜の破壊はすさまじく、セーリングに関連した物資は極度に不足していた。幸いなことにLクラスの多くは無事に戦火をくぐり抜けた。横浜港はすべて進駐軍の管理下に置かれていたが、YYCの再開は早かった。戦前からのメンバーも次第に戻り始め、戦後新たに横浜にやってきた軍関係者や民間人も入会してきた。しかし戦前からの生え抜きの当クラブメンバーと、戦後の新しいメンバーとがすべての点でしっくりいったわけではない。戦前からのメンバー（Pre War Member）に特権意識（優越主義、あるいはエリート意識）を感じた数人の戦後派は独自に日本外洋帆走協会（NORC）の前身、クルージング・クラブ・オブ・ジャパン（CCJ）の結成の一翼を担った。しかし大半の新メンバーの入会はクラブを活気づけ、Lクラスは再び整備され美しい姿を取り戻し、レースが再開された。

boats in best condition, purchasing new spinnakers and making meticulous preparations, the participation of non-Japanese was touch and go right up to the very last moment because of pressure from the Japanese military, who wanted to restrict movements on the water by non-Japanese, but this problem was resolved at the very last moment.

The social conditions of the time, when dark war clouds were looming on the horizon, gradually came to impose restrictions upon the activities of the YYC. The waters immediately adjacent to the Club were takeoff and landing areas for military seaplanes, while immediately to the south was the sprawling Yokosuka Naval Base of the Imperial Japanese Navy, and the areas in which sailing was permitted gradually became smaller and smaller.

By this time, it had been decided that the Olympic Games would be held in Tokyo in 1940, and the Japan Yachting Association built a yacht harbor near Kominato in Yokohama, some three kilometers from the centre of Yokohama. The YYC took the opportunity to move its Club House to the vicinity of the new yacht harbor and use it, and also placed itself within the folds of the Japan Yachting Association. Looking over the 50 years that had continually been in the vanguard of Japanese yachting circles, serving as a shining example of the sport of sailing for the Japanese people in both tangible and intangible ways, now its efforts over the preceding half-century were bearing fruit. In any event, however, the Olympic Games had to be cancelled because of the outbreak of war in Europe.

1.5 The New Era Following World War II.

During the several years that followed, the YYC had to go through its most unfortunate period ever since the Great earthquake of 1923. With the outbreak of the Pacific War in December 1941, no one had time for sailing. It was a period of trials and tribulation for the foreign residents of Yokohama. Many of them went back to their homelands. But for those foreign residents who had been born and raised in Yokohama, or who were born of foreign and Japanese parents, Yokohama was their home. Many of those who stayed on during World War II were frequently followed by members of the Japanese 'Kempeitai (military police)' or were confined in concentration camps. During this period, the Club House served as a dormitory of the concentration camp, but thanks to the efforts of a member of the Helm family engaged in business for many years in Yokohama, who had adopted Japanese citizenship, the lights of the Club continued to stay on even during the war.

With the end of World War II, amidst the sounds of the reconstruction and rehabilitation of Yokohama, the Club also started to be revived by the hands of yachtsmen who started showing up one by one at the harbor. But the damage sustained during the war by Yokohama was incredibly bad, and there was an extreme shortage of equipment and materials required for sailing activities. Yet fortunately, the majority of the L-class sailboats survived the war without mishap. Yokohama's entire waterfront was placed under the control of the Allied Occupation forces, but the reopening of the Club did not take long. Prewar members started to show up, while people associated with the military occupation forces and civilians who had newly arrived in Yokohama after the war started joining the Club. Yet this did not mean that the dyed-in-the-wool prewar old members and the postwar new members were able to get along smoothly in all respects. Some of the latter detected what they perceived to be a sense of superiority or elitism on the part of the prewar members, and moved on to

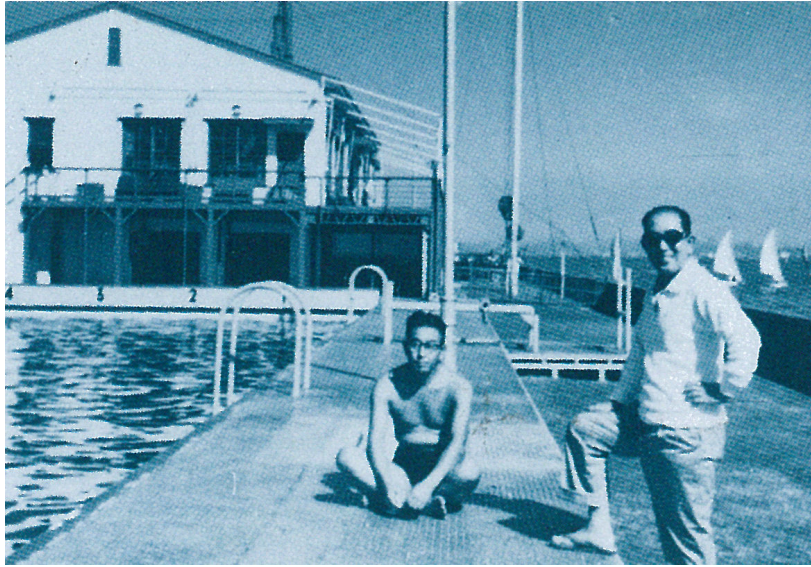


Photo. 1.18 1945 年、クラブハウス・プール前でくつろぐYYC会員平松氏(右)
(Eiichi Hiramatsu (right) in front of old Club House)

クラブ・ハウスには日本人の管理人も常駐し、時にはメンバーの夫人たちの華道の講習会が行われるなど、クラブライフもゆとりを取り戻してきた。この頃木更津の米軍航空隊と横須賀の基地にもヨットクラブができた。それらのクラブの艇の建造やクラブの運営に指導的役割を果たしたのはJ・ラフィンであった。後には木更津の空軍がLクラス数艇を岡本造船に建造させ、Lクラスの対抗レースを行った。

昭和20年代の半ばになると日本人の入会も許される様になり、大儀見准がメンバーとなった。彼はLクラスの中古艇を入手し、艇を葉山に係留し、相模湾を縦横に航行し、クルージングを楽しんだ。しかし艇は葉山にあり、レースには出場しなかった。このクルージングにしばしば同行していた子息の大儀見薫は、当時まだヨットの処女地のような伊豆の港々でLクラスのcockpitにオーニングをかけて夜を過ごし、満天の星の下でヨットへの夢を広げていった。その後大儀見薫は父准の建造した<シレナ>を引き継ぎ輝かしい戦績を残し、1987年(昭和62年)メルボルン大阪ダブルハンドレースに<波切大王>で米人パートナーと共に参戦して優勝した。そして日本外洋帆走協会(NORC)会長代行を務め、外洋レースの国際機関であるORCの会議に出席したり、数々の国際レースにインターナショナル・ジュリーとして参加したりするなど豊富な国際経験を生かし、日本のヨット界の発展に尽くした。そしてYYCの名誉会員に就任した。1945年代後半になると、平松栄一、白石広三郎、千野純次等が入会した。彼等は戦前の日本人によるYSCのメンバーで、YYCとの交流は古く、Lクラスを用いた第一回の招待レースが行われた1935年(昭和10年)代初め頃からのつきあいであった。平松等の入会でYYCはさらに活気づき毎週のようにレースが行われた。そしてYYCのバージを印刷した用紙にタイプ印刷された成績表とクラブニュースが定期的に

form the Cruising Club of Japan [CCJ], forerunner of present Nippon Ocean Racing Club. Nevertheless, the majority of the newly joined members revitalized the Club; the L-class sailboats were put into good shape to regain their precious handsome forms, and races began once again. The Club House now had a Japanese custodian on duty full-time, and on occasion, courses in the art of Japanese flower arrangements were conducted for the members or their wives. Club life resumed its previous placidity. It was also around this time that yacht clubs were formed at the U.S. Naval Air Station at Kisarazu on the coast across Tokyo Bay, and at the Yokohama Naval Base now being used by the U.S. Navy. And it was none other than J. Laffin who fulfilled a role of leadership in the construction of vessels and in the management and operation of these clubs. Subsequently, the U.S. Naval air units at Kisarazu had a number of L-class sailboats built by Okamoto shipbuilding, and L-class races were held between the Kisarazu and YYC L-class sailboats. Around the early 1950s, the entrance of Japanese into the YYC was permitted, and Yosoe Ohgimi, renowned pioneer Japanese yachtsman, became a member. He obtained a used L-class sailboat, moored the boat at Hayama, a seaside resort area some 20 kilometers southwest of Yokohama, and enjoyed cruising back and forth across Sagami Bay. The L-class sailboat was capable of withstanding the high waves of the Pacific Ocean and displayed its capabilities to the full. However, because the boat was moored at Hayama, Ohgimi did not participate in races at Yokohama. His son Kaoru, who frequently accompanied his father on these cruises, would often rig an awning over the cockpit of his father's L-class boat and spend the night in the harbors of Izu Peninsula which was still virgin territory for yachting, and dream about yachts and yachting beneath a canopy of stars. Subsequently, Kaoru took over the yacht <Sirena> that his father had built and established a brilliant record in yacht racing, culminating in a victory in the Melbourne-Osaka double-handed race aboard the yacht <NAKIRI DAIO> in 1987, and is currently serving as acting President of the Nippon Ocean Racing Club [NORC]. Kaoru Ohgimi, who from time to time attends conferences of the Ocean Racing Club, an international organization for ocean racing, participates in many international races as a member of international juries and occupies a position of leadership in Japan's ocean racing activities putting to good use his international experiences. He is also an honorary member of the YYC.

Around the early 1950s, people such as Eiichi Hiramatsu, Kozaburo Shiraishi, and Junji Chino joined the YYC. They had been members of the prewar YSC, and thus had had a long association with the YYC that dated back to the Mid-1930s when the first invitational L-class race was held. With Hiramatsu joining the YYC, its activities were stepped up, with races being held almost every week. Typewritten results of the races and club news bulletins were published regularly.

It was also around this time that C.B. Christianson, a civilian attached to the U.S. forces in Japan and a member of the YYC, was enjoying racing in an L-class sailboat. In due course he changed to a Seahorse class sailboat (designed by Japanese naval architect Akira Yokohama) and became the winner of the All-Japan Seahorse Championship series. Later on, he built a JOG class pocket ocean cruiser which was designed by Shuji Watanabe and named the <Bllerine>. It became known worldwide, following the British <Sopranino>, and participated actively in NORC races. Of particular note is Christianson's performance in the third Toba Race (spanning a distance of some 280 kilometers as the crow flies between Toba and Yokohama). Despite the fact that his was a small vessel, he was first home out of 32 sailboats, and won first place overall. In this way, he was a very ardent yachtsman who



Photo. 1.19 昭和30年代、クラブハウスのデッキでくつろぐYYC会員
ジョン・ラフィン氏（左）とYYC会員C. B. クリスチャンソン氏（右）
(John Laffin (left) and C. B. Christianson (right))

発行され続けた。

この頃米軍々属のC・B・クリスチャンソン（YYC会員）は関東周辺でLクラスに乗ってレースを楽しんでいたが、やがてシーホース（横山晃設計）に乗り替え、琵琶湖で行われた全日本選手権大会の覇者になった。さらに戦後英国の＜ソプラニーノ＞以来世界的に普及していた小型外洋クルーザーJOGの＜バレリーナ＞（渡辺修治設計）を建造、NORCのレースで大活躍する。とりわけ1962年（昭和37年）第3回鳥羽レース（鳥羽―横浜）で出場32隻中、小型艇であるにもかかわらずファースト・ホーム総合優勝を勝ち取った。彼はこのように熱心なヨットマンであり、欧米の最新情報を熱心に研究、日本の外洋ヨット界に大きく貢献した。そして1970年代に米国に帰国した。YYCのクラブ・ハウスのテラスで、J・ラフィンと共にくつろぐ、C・B・クリスチャンソンの姿をなつかしむベテランヨットマンも多いはずである。

1964年（昭和39年）、東京オリンピックが開催され、そのためのヨットハーバーが江の島に建設された。約10年間メンバーとして熱心にレースに参加してきた、平松栄一は江の島に艇を移し退会した。当時を振り返り平松会員は「約10年の間、不愉快な思いをしたことは一度もなかったですね。レースが終わると彼らといっしょに風呂に入り、和気あいあいでした」と語った。

1. 6 社団法人横浜ヨット協会の誕生

昭和40年代に入ると新たに日本人の会員が増加し、YYCも少しずつ変化してきた。1971年（昭和46年）、長い歴史を誇った横浜ヨットハーバー



Photo. 1.20 YYC クラブハウスに展示されている 1953 年（昭和 28 年）から 1963 年（昭和 38 年）までのレース優勝艇の記録、本編の登場人の J.Laffin の名前が刻まれている。

enthusiastically studied the latest information from the western world, making great contributions to Japan's ocean yachting circles through the good offices of Shuji Watanabe, leader of ocean yachting in Japan. Christianson returned to the U.S. close to 20 years ago.

There are probably many veteran yachtsmen who recall seeing C.B. Christianson together with J. Laffin in repose on the terrace of the Club House of the YYC during the mid-1960s.

In 1964, the Tokyo Olympic Games were held, and a yacht harbor was built at Enosima in Sagami Bay, some 30 kilometers southwest of Yokohama. Eiichi Hiramatsu, who had participated actively in races for some 10 years as a member of the YYC moved his boat to Enoshima and left the YYC. Hiramatsu speaks fondly of those days: "During those ten years, not once did I have an unpleasant experience. After the races, I would have a bath together with my fellow members, and we were all one happy family."

1.6 The Establishment of Shadan Hojin YYC

From the mid-1960s, many new Japanese members joined the YYC, and the Club started changing little by little.

In 1971, the Yokohama yacht basin that had such a long history behind it was filled in as part of a reclamation project, and the YYC had no choice but to move. The vessels were moved temporarily to the newly established Yokohama Citizens' Yacht Harbor at Isogo, and the temporary office of the Club was established in the *Missions to Seamen* building in downtown Yokohama. It was at this time that the YYC had to face



Photo. 1.21 YYC クラブハウスに展示されている 1964 年（昭和 39 年）から 1967 年（昭和 42 年）までのレース優勝艇の記録、本編の登場人の E. Hiramatsu の名前が刻まれている。
1968 年以後、クラブ施設移転のためレースは中断した。

は埋め立てられ、YYC も移転せざるを得なくなった。移転先の新設された磯子の市民ハーバーに一時艇を移しクラブの仮事務所として ”MISSIONS TO SEAMEN” の一室が定められた。この時期、YYC は大きな決断を迫られた。それは従来任意団体であったのを県認可の社団法人にすべきか否かの問題が持ち上がったのである。従来、クラブは在日外国人が戦前・戦後の激動期を経て、大変な困難を克服しながら保持し続けてきた。古いクラブのメンバーにとっては有形無形に多大のエネルギーを注いできた。それらは、メンバーの私有財産であった。しかし社団法人になると、クラブが解散したら不動産その他は神奈川県のものになってしまう。しかし一方で法人格を得れば、税法上の特典はあり、公共用地の払い下げなどで今後有利に展開するのは明らかである。YYC は熟慮の末、法人格取得の方向で意思を固めた。しかし戦前からの一部のメンバーからは、かなり強い反対意見があったことも記しておかねばならない。たしかに欧米のヨットクラブはプライベートなメンバーシップがその基調にある。良い意味での排他性によって成り立っている。それは長い伝統から、それこそが最良の方法であるとの知恵であろう。しかし開国以来、急速に近代化を成し遂げなくてはならなかった日本は独自の官僚国家とならざるを得なかった。そのようなわが国の現状では、行政との円滑な関係を保たないとスポーツ活動といった個人的な営みさえ、時として困難を伴うのである。これは 3000 人の会員を有する日本外洋帆走協会（NORC、現 JSAF）が運輸省認可の社団法人になって、その後に立法化された小型船の船検制度、



Photo. 1.22 1980年代、横浜近海をセーリングするクラブ艇
(A yacht skims the waves)

a momentous decision. This was the question of whether to change its status from that of an unofficial voluntary group to an official, non-profit public interest corporation. Until then the Club had been maintained for over 30 years by foreign residents in Japan through the turbulent prewar and postwar years, overcoming during those years many trials and tribulations. The older members had poured much energy and effort, both tangible and intangible, into the Club. But if the Club were to become such a non-profit public interest corporation, should it ever be disbanded, then all its real estate and worldly belongings would revert to Kanagawa Prefecture. On the other hand, it was quite clear that if it were to achieve such a status, then it would enjoy benefits such as tax relief and also advantageous consideration in acquiring public lands. After much debate, the decision was taken to acquire the status of a non-profit public interest corporation. But it should also be noted that there was considerable opposition to the concept from some of the prewar members.

Certainly in yacht clubs in the western world, the basis is private membership. They rest upon exclusivity, in the good sense of the word. This no doubt stems from the idea that this was the best possible way to go, which in turn comes from their long traditions. But Japan, which had to undergo a very rapid modernization process after the nation was opened up to the rest of the world, had no choice but to become a bureaucratic nation with a unique character of its own. Given this situation, unless smooth relations were maintained with administrative authorities, even individual human activities such as sports could well face difficulties at times. Thus the possessing of such official corporate status was of extreme importance in maintaining smooth relations with the administrative authorities, as is shown by the fact that the Nippon Ocean Racing Club, that has some 3000 members, also became a similar nonprofit public interest corporation sanctioned by the Ministry of Transportation, and has fulfilled a major role in the implementation of the Small Ships Inspection System and

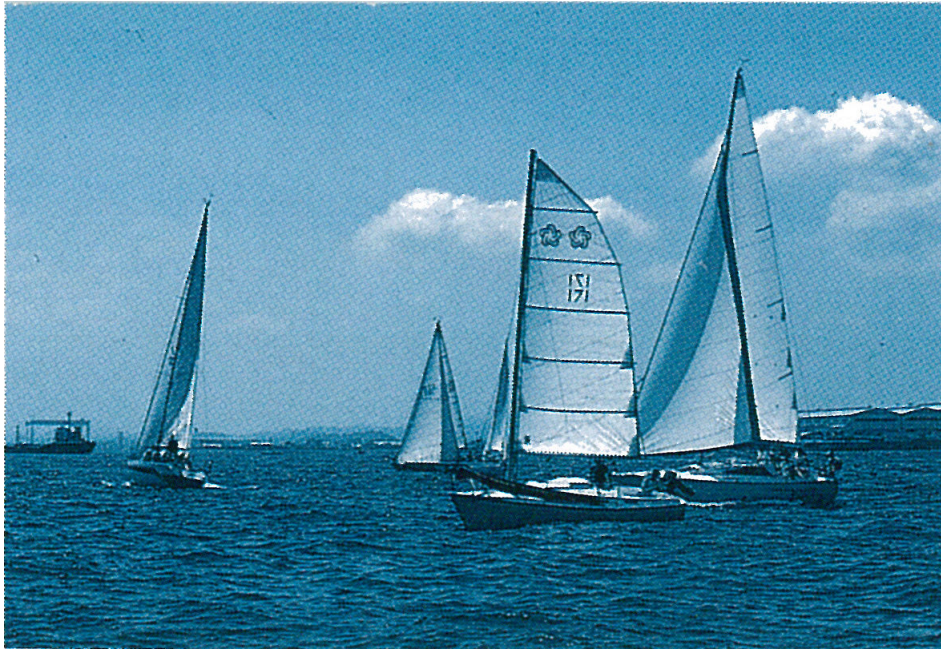


Photo. 1.23 1980年代、レースのスタート前風景（At starting line）

免許制度の施行に当たってヨットという舟艇の特殊性に適した運用を実施させるのに多大の役割を果たしたように、法人格の有無が対行政との関係を円滑に保つうえでは極めて重要なのである。当YYCにとってはより具体的には、艇の置き場の確保、クラブ・ハウス用地の入手といった最重要課題に取り組まなくてはならない状況にあった。

本牧埠頭の建設は巨大な規模でYYCの足元まで迫ってきていた。新山下町のヨットハーバーが1968年(昭和43年3月31日)をもって公用廃止され、係留水域が埋め立てられた。その処置として会員の艇は掘割川の河口の横浜市民ヨットハーバーを代替施設として暫定的に移された。1971年(昭和46年11月6日)に神奈川県教育委員会から、社団法人としての資格認可を得ることができた。社団法人横浜ヨット協会(英語名、Yokohama Yacht Club, 略称YYC)の設立目的は、定款の第三条に打ち出されている。「神奈川県内において、ヨット・水泳・テニスその他のスポーツの普及を図ると共に、各種のリクリエーションおよび文化、教育の振興を図ることを目的とする」とされ、定款の第四条には次のように書かれていた。前条の目的を達成するために、次に掲げる事業を行う。

- (1) ヨットハーバー、水泳プール、テニスコート、その他スポーツ施設の設置及び管理運営。
- (2) ヨット、水泳、テニス、その他各種スポーツ競技会の開催。
- (3) 文化、教育振興に貢献する各種行事の開催。
- (4) その他この法人の目的を達成するために必要な事業。

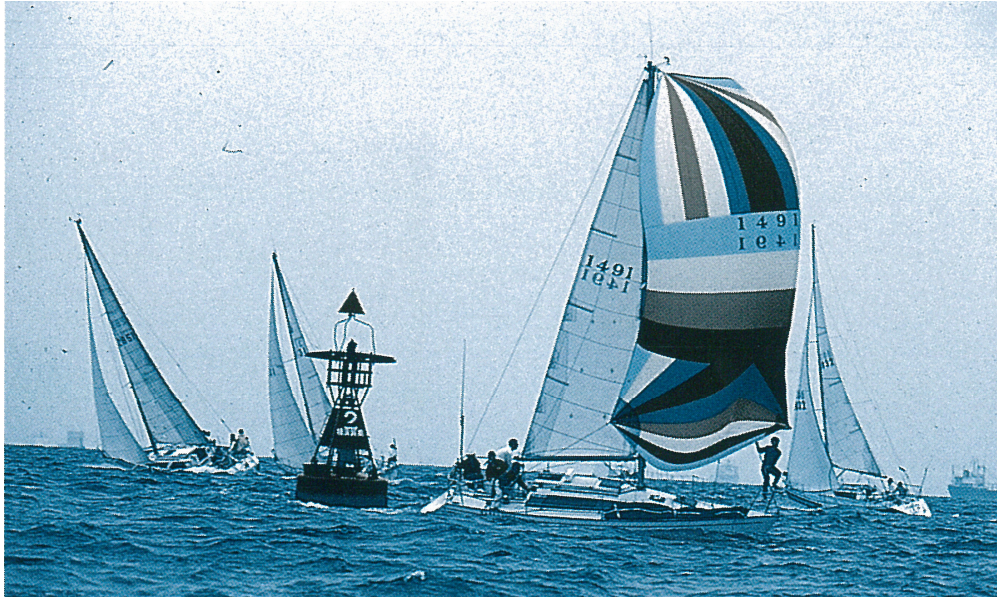


Photo. 1.24 1980 年代、マークを回航してスピンナーカーを揚げるクラブ艇
(Buoy marking halfway point in race)

the Small Boats License systems in a manner conforming to the unique nature of small pleasure craft. In practical terms, insofar as the YYC was concerned, it was faced with the all-important tasks of maintaining storage or mooring facilities for its members' boats and obtaining real estate for its Club House. In this way, the construction of new commercial piers at Honmoku on a gigantic scale was literally encroaching upon the doorstep of the YYC.

Charter and registered with the Board of Education of Kanagawa Prefecture in 1971. When the Yokohama Yacht Club was incorporated as a SHADAN HOJIN, essentially a non-profit corporation that is to serve in the public interest, the objective of the Club as given in Article 3 of its Charter was to "...popularize yachting, swimming, tennis and other kinds of sports in Kanagawa Prefecture and also to promote culture education, and various forms of recreation." Article 4 goes on to state that the Club shall, "...in order to attain the objects mentioned in the preceding Article, conduct activities as mentioned hereunder:

1. Establish and operate a yacht harbor, swimming pool, tennis court and other sport facilities.
2. Conduct sports meetings such as yachting, swimming, tennis and other kinds of sports.
3. Sponsor various meetings to promote culture and education.
4. Generally to engage in any other activity as may be necessary for the accomplishment of the objectives of the Club."

These objectives were incorporated in the Charter and registered with the Boart of education of kanagawa Prefecture in 1971; It is ironic that these objectives were formalized at a time when the Club no longer had facilities for them.



Photo. 1.25 横浜市民ヨットハーバーに暫定係留当時、帰港後の艇の整備風景（ Maintenance work on yachts ）

この当時、YYCには設立目的を行うための施設は無かった。YYCは、新たな歴史の第一歩を踏み出すこととなったが、当分の間、間借り暮らしのクラブハウスと公共ハーバーに仮に艇を置かざるを得なかった。この7年間は、独自の活動を積極的には展開できない空白の時代であった。そして小型船の免許という諸外国に類例のない制度が実施されるようになった。しかも試験は日本語でしか受けられず、在日外国人にとって極めて不利な状況になった。この間帰国した外国人の欠員メンバーの補充もままならず、外国人がメンバーに占める割合は大幅に少なくなった。一方日本人の経済力は日を追って増し、海洋レジャーへの関心は高まり、セーリングやボーティング人口はかつてないほど急激に増加した。しかし、首都周辺では泊地・艇置場が不足し、ヨット、ボートによる海洋スポーツ活発化の妨げになっていた。どこのクラブも艇置場の確保と増設が大きな課題となっていた。YYCにとっても今後の発展のカギはここにあるのは明らかだった。

1. 7 横浜ヨットクラブ（YYC）施設の再建

新しい施設の地所探しが始まった。神奈川県、千葉県、はては静岡県の地所が調査の対象に挙げた。この間、毎月の理事会、年次総会、そして年一回のコモドルダンス会などは行われたが、ヨットクラブ本筋としての活動らしい活動はほとんど行われなかった。1977年(昭和52年)ついに、面積約2千平方メートル、しかも横浜市民ヨットハーバーから100メートル上流にあるという好条件の現在の横浜市磯子の地所が見つかり、購入される運びとなった。これには新山下町の地所を売却して得た資金が使われた。

Thus it was that the YYC acquired the status of a non-profit public-interest corporation, and took the first step of its new history. But for a number of years, seven to be exact, it had no choice but to use rented premises as a Club House and moor its members' vessels in a public harbor. This was a blank period in the history of the club, in which it was not able to carry out its own activities in a positive and energetic manner. It was also during this period that the Small Boat License system, a system unseen in any other nation of the world, was implemented and enforced. But the examinations for Small Boat Licenses were conducted in Japanese, making it an extremely disadvantageous situation for foreign residents in Japan. As a result, no new members were recruited to replace those foreign resident members who had returned to their homelands, and the proportion of such foreign resident members dropped sharply. Meanwhile, as the relative economic power of the Japanese grew, interest in marine leisure activities also grew, and the sailing and boating population grew in an unprecedented manner. But the shortage of mooring or storage space around the Tokyo-Yokohama metropolitan area is a great hindrance to growth in the number of yachts and powerboats. All clubs are faced with the task of finding and increasing storage and mooring facilities. Herein lays the key to the future growth of the Yokohama Yacht Club.

1.7 The Yokohama Yacht Club Today

The 1970s saw the rebirth of the Yokohama Yacht Club. With the reclamation of the Shin-Yamashita-cho yacht basin, the boats of the members were moved to moorings at the Yokohama Citizens' Yacht Harbor at Isogo, at the mouth of the Horiwari River. The Club then sold its land at Shin-Yamashita-cho, and acquired a substantial sum of money.

Then began the search for new premises, many locations in Kanagawa Prefecture, in Chiba Prefecture across Tokyo Bay, and even in Shizuoka Prefecture were investigated. Very few activities took place during this period, except for monthly meetings of the Board, the Annual General Meetings, and the Annual Commodore's Ball. Finally in the summer of 1977, the Club which has an area of approximately 2,000 square meters conveniently located about 100 meters upstream from the Yokohama Citizens' Yacht Harbor.

The Club called on the late Stuart Monroe, an ardent yachtsman himself and civil engineer, who over the years had been involved in designing yachting facilities and supervising their construction, to put together the basic concept for the new facility. The site did not have space for either a swimming pool or tennis court, and provided only dry land storage for vessels; the basic concept and specifications called for building a seawall, laying a Club House. The facilities were completed and opened on 25th August, 1979.

For launching and hauling vessels, a *Travelift* mobile straddle crane was purchased from the *Travelift* Company in Green Bay, Wisconsin. A forklift truck was also purchased. A 27-foot power cruiser was also purchased for use by members and for Club activities.

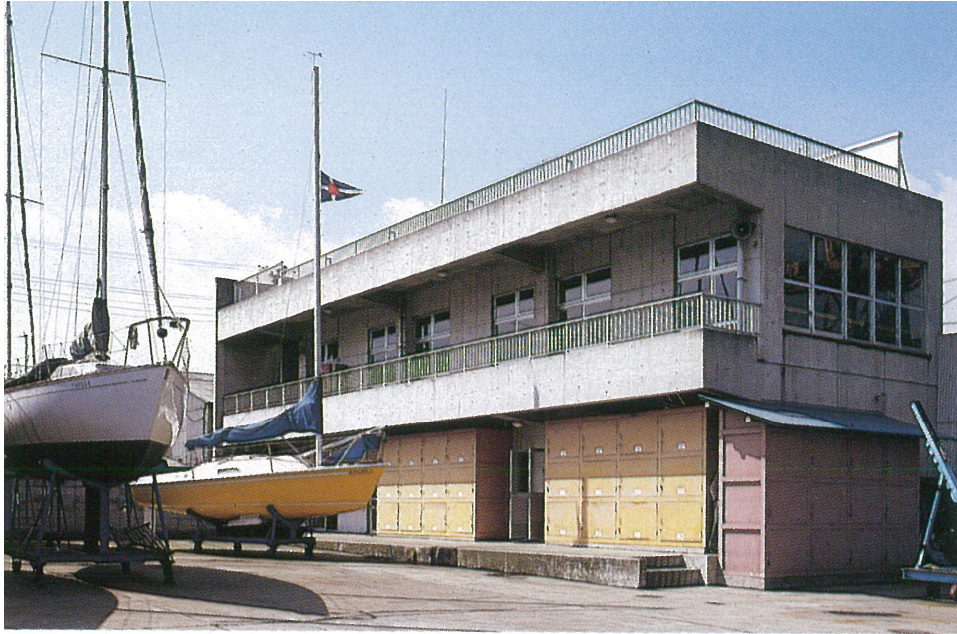


Photo. 1.26 横浜市磯子に建設されたクラブハウス、1980年当時の風景
(Club House in Yokohama-city)

YYCは、自らも熱心なヨットマンであり、また、過去にもヨット施設の設計と造成の監修を幾つか手掛けてきたスチュアート・モンロー氏に、新しい施設の基本構想の作成を依頼した。地所にはプールやテニスコートを設ける余裕はなく、艇の陸置きのスペースしか確保できなかった。基本構想では、護岸を作り、護岸の後を埋め立て、保管場所のコンクリートを打ち、そしてクラブ・ハウスを建造しようというものであった。施設は大成建設が建造し、1979年(昭和54年)8月25日にオープンした。艇の上下架には、アメリカ・ウイスコンシン州グリーンベイにあるトラベリフト社よりトラベリフトクレーンを導入し、さらにフォークリフトも購入された。そしてクラブ艇として会員に賃貸するためと、クラブの活動に使用するための27フィートのパワークルーザーも購入された。

1. 8 新たなる四半世紀（第5クォーター）に向けて

1979年（昭和54年）、現在の土地約600坪を取得しクラブ・ハウスも完成、再び活発なクラブライフが始まった。関東大震災後、約10年間クラブ・ハウスがあった八幡橋近くに再び帰ってきたのである。横浜市民ハーバーにも近く、知人たちとの交流を持ちながらクラブの活動ができるようになった。

1986年現在、YYCには約50隻の外洋ヨット、モータークルーザーがある。1960年代までは、会員の大半は在日外国人であったが、この時点では、すでに多くの外国人会員は帰国しており、会員の総数は家族会員と欠席会員合わせて約80人に減少していた。そして会員の大半を日本人が占めるようになっていた。



Photo. 1.27 横浜市磯子に建設したヨットヤード、1980年当時の風景
(Club storage yard in Yokohama-city)

1.8 Toward the New quarter

In 1979, the YYC acquired its present property at Isogo very near the Yawata Bridge spanning the Horiwari River at Isogo, covering an area of approximately 2,000 square meters, built anew Club House, and once again, Club activities were resumed. The Club House thus returned to the same locale where it had been situated for some 10 years after the Great Earthquake. And moreover, the location is adjacent to the Yokohama Citizens' Yacht Harbor, so that the YYC is able to conduct its Club activities in the very centre of Yokohama's yachting activities. The memberships of the Club currently own some 50 oceangoing cruising sailboats and powerboats.

Up to the end of the 1960s, the membership had consisted largely of foreign residents in Japan, but by this time, many of the foreign resident members had left, and the membership had declined to some 80 regular and absentee members, with Japanese members now accounting for the majority. In the years following the completion of the new facility, some 45 new members joined, but on the other hand the membership as of the end of September 1986 was 95 persons. The club took a corporate membership in the Gotenba Chambers Lawn Tennis Club in Shizuoka Prefecture, some 75 kilometers southwest of Yokohama near Mount Fuji, and which has several courts and also lodging facilities.

The Yokohama Yacht Club had also been renting over 600 square meters of land at ShinYamashita-cho from the Yokohama municipal authorities which it had been using for storage of equipment. Now the authorities requested that this property be returned as it was needed to build supports for an elevated motor expressway. The Club requested and obtained substitute land with an area of 659 square meters, some 100 meters



Photo. 1.28 クラブ施設内に導入されたトラベリフト、1980年当時の風景
(Travelift crane in operation)

そして新施設の完成後、45人程の新会員の入会があった。他方、ヨットに乗らない会員の何人かが退会し、1986年(昭和61年)9月末現在で会員(名誉会員、正会員、準会員)の総数は95人となった。

YYCは、静岡県御殿場のテニスコートと宿泊施設を擁するチェーンバス・ローン・テニス・クラブに法人会員として入会しており、会員は利用することができるようになっている。また、YYCは、新山下町の旧施設に隣接した600平方メートル以上の土地を横浜市から賃借し、備品の貯蔵に使用していたが、同市より、高速道路橋桁に使用するので返還を求められたため、代替として現施設よりさらに百メートル上流の659平方メートルを借りることができた。この土地は、現在YYCで活用すべく開発されている。

YYC設立以来100年、日本人として初の理事長に就任した漆原一郎以下約90人のメンバーは、その歴史から伝統を学び、新たな100年に向けて船出した。

ここでYYCの誇る名誉会員について記しておこう。前述の大儀見薫と共に外洋レースを推進してきた石原慎太郎東京都知事(元運輸大臣、現東京都知事)は、彼の代々の愛艇<コンテッサ>と共に多くのヨットマンに親しまれている。彼は1962年(昭和37年)日本人として初の海外外洋レースに出場し、その後、トランスパックレースに出場し続け、その後の日本の外洋レーサーの海外遠征に活路を開き、今日の日本の外洋レース隆盛に大きな足跡を残した。山本房雄名誉会員は、戦前の昭和10年頃から日本ヨット協会の組織の中心で活動し続け、惜しくも先頃病没した小沢吉太郎名誉会員と共に、日本人によるYSCのメンバーとしてYYCと密接な関係を持ち、戦後はヨットの普及と啓蒙に務めてきた。日本ヨット協会の重鎮である。



Photo. 1.29 クラブ艇のレース・セーリング風景 (The excitement of a race)

upstream from its current facility, and this land is now being developed for use by the Club.

The roughly 90 members are led by Ichiro Urushibara, who was elected Commodore in 1979 and has continued in that post since. He is the first Japanese to be elected Commodore in the 100-year history of the Club. All members are learning the traditions of the Club through its history, embarking upon its next 100 years.

The Club has three honorary members whom it takes great pride in. One is Kaoru Ohgimi whom we have already spoken about earlier. Another is Shintaro Ishihara, who was appointed to the Japanese Cabinet as Minister of Transportation in 1987. He has advanced the cause of ocean racing together with Ohgimi, and is well known among Japanese yachtsmen along with his successive yachts, all named <Contessa>. He was the first Japanese to take part in an international ocean race in 1962, and since then, has regularly taken part in the Trans-Pacific Race, to open up the way for Japan's overseas yacht racing expeditions, and has many great achievements behind him in building up ocean racing in Japan to its current state of vigor.

The third honorary member, Fusao Yamamoto, has in a certain sense, perhaps the closest relationship with the YYC. He has been active within the organization of the Japan Yachting Association even from before World War II, since around 1935, and had a close association with the late Kichitaro Ozawa, who sadly left this world just recently and who had also been an honorary member. Both Yamamoto and Ozawa were members of the YSC. Since the end of the war, Yamamoto has made great personal efforts in the popularization of yachting as a leading pillar of the Japan Yachting Association.

In the mid-1880s when the origins of the YYC came into being, the only other yachts in Japan apart from those in Yokohama were a handful in Kobe. As has been stated earlier, it was amidst such circumstances that the Club rules were written up,



Photo. 1.30 夏季親睦パーティー風景（ Annual summer party ）

現在のYYCの雰囲気は、クラブ発足時に設立されたクラブ内親睦会（モスキート・ヨットクラブ）の雰囲気を継承している。明治中期、日本のヨット活動は、当クラブ以外では神戸に少しあるにしかすぎなかった。そのような状況のもとで、レースを主とした目的でクラブの会則が作られたのは先に記した通りである。そこには硬派の自主独立精神が満ちあふれていた。しかし10年後にできたモスキート・ヨットクラブは、大いに楽しみを盛り込んだものとなった。そのクラブは横浜という地域社会のコミュニティーの社交の中心の一つであった。富岡の寺を借りたクラブ・ハウスでは家族ぐるみのクルージングの後、キャンプファイヤーを囲んで手作りの野外料理が並び、夜が更けるまで歌い踊った。当時の外国人のメンバーにとっては、母国から遠く離れた横浜での望郷の念をいやしてくれる最高の娯楽であったに違いない。YYCのアットホームな雰囲気の原点はここにある。クラブの活動を通じ、家族ぐるみのつきあいができる社交の場としての成熟したヨットクラブとして日本で一番の伝統を持っている。

一方、YYCは社団法人としての公益活動を通して横浜市民に親しまれている。広く一般の人々に向けてのヨット講習会や、体験帆走といったボランティア活動を通じ、公益法人としての活動を積み重ねている。横浜に根ざした地味な活動も当YYC以外にはないすばらしい特長である。このプライベートなクラブとしての面と公益法人として絶えず社会とのつながりを持つといった両面を持ち、日本のヨット界で最も古い伝統と品格とを兼ね備えた権威あるクラブとして歩み続けている。

注)) この第一章は「社団法人横浜ヨット協会100年史、企画・発行（社）横浜ヨット協会」から引用・抜粋し、編集したものです。



Photo. 1.31 クローズドホールドでセーリングする会員艇
(Full speed ahead !!)

citing racing as its main objective, in those rules themselves can be detected traces of the stoicism of those hardy veterans. But the Mosquito Yacht Club that came into being 10 years later widely incorporated the concept of fun and pleasure. The Mosquito Yacht Club was one of the social centers of the regional community of foreign residents of Yokohama. On the premises of the Club House at Tomioka, this was rented from a Buddhist temple, after a day of family cruising. Home-cooked dishes would be laid outdoors around a campfire, and the members would enjoy themselves until the late hours. It was no doubt a sublime pleasure for these expatriates who yearned for their homelands, thousands of miles away from Yokohama. This is where the roots of the traditions of the Yokohama Yacht Club lie. The Yokohama Yacht Club has perhaps the greatest tradition in Japan as a mature yacht club that is a social centre for entire families.

The Yokohama Yacht Club is also an establishment of affection for the citizens of Yokohama, through its ties with the community as a non-profit public-interest corporation. It is engaged in a series of volunteer activities directed at the general public such as yachting courses and day cruises; and its unheralded activities befitting its status constitute a unique character that few other clubs in Japan have. It thus has two faces, one of a private club and the other of an organization that has close ties with the community as a public interest corporation. As such it continues to move forward as an authoritative club enjoying a position of leadership with the longest tradition and dignity in Japan's yachting world.

第2章

新たなる四半世紀（第5クォーター）
1986年から2011年までの
25年間



Photo. 2.1 横浜市磯子のYYCクラブハウス正面ゲート
(クラブハウス、ヨットヤード施設)

2. 1 第5クォーター（1986年から2011年）の概要

YYC設立からの100年間の歴史は日本ヨット界の黎明期の歴史と言っても過言ではない。YYCは設立100年の終わり頃に大きな変革期（1970年代）を迎えることになる。この変革期を振り返りながら第5クォーター（1986年から2011年までの25年間）について述べてい。

1970年代、二度の石油ショックを乗り越えて日本経済は力強く成長を続けていた。横浜では貿易港とし更なる発展を図るためコンテナ埠頭の建設が始まっていた。そのため行政当局からはYYCクラブ施設の移転要請がなされていた。そしてYYCでは新たなクラブ施設の建設と運営の模索が始められた。一方、経済発展に伴って日本人のマリンレジャーへの機運が高まっていた。行政からは、小型船舶操縦免許の所持が義務つけられた。これらの変化は、日本人の経済力の向上（逆の言い方をすれば外国人の経済力の相対的低下）、日本語による小型船舶操縦免許試験の受験を苦手とする外国人メンバーの減少など、YYCの活動に変化を及ぼしはじめていた。年代順に並べると次のようになる。

1971年（昭和46年）	横浜市山下町のYYCヨットハーバーから立ち退き (クラブ艇は、横浜市民ハーバーへ臨時係留)
1971年（昭和46年）	11月6日社団法人格の取得
1974年（昭和49年）	小型船舶操縦士免許制度の発効
1979年（昭和54年）	横浜市磯子区でのクラブ施設の再建、クラブハウス・ヨットヤードの建設



Photo. 2.2 ヨット教室の講義風景
(幅広い年齢層が参加している)

YYCが社団法人となり横浜市磯子に新たなクラブハウスを建設した時期は、ヨットクラブの性格が変わる時期でもあった。①プライベートヨットクラブから公的なヨットクラブ（社団法人）へ、②外国人中心のクラブから日本人中心のクラブへ、③ヨット活動中心のクラブからヨット活動と公益活動を合わせもったクラブへ、これらの変化を踏まえ公益活動をするために運営面でもいくつかの変化があった。

行事面では公益事業の一環として、ヨット教室や体験乗船会の開催が日常活動となった。特に社会人ヨット教室は782人（1990－2010年）の卒業生を送り出し、我が国におけるクルーザーヨット入門の重要な玄関口の役割をはたしている。YYCの公益事業を年代順に並べると次のようになる。

1986 年	海洋スポーツ普及事業としてYYCクラブレースを開始
1986 年	児童・青少年の健全育成事業として水上学園の体験乗船会を開始 (後の児童体験乗船会への続く)
1986 年	海洋活動関係者の交流事業として夏と冬に交流会を開始
1989 年	海洋活動関係者の交流事業としてランデブークルージングを開始
1989 年	安全教育事業として海洋活動に関する各種講習会を開始
1990 年	シーマンシップ教育・ヨット普及事業として社会人ヨット教室開始
1997 年	安全教育事業として小型船舶免許講習会&更新失効講習会を開始
1997 年	シーマンシップ教育・ヨット普及事業としてミドルヨット教室開始
2002 年	児童・青少年の健全育成事業として不登校児の乗船会を開始
2006 年	海洋スポーツ普及事業として横浜市長杯レースを開始



Photo. 2.3 ヨット教室の操船実習風景
(黄色いライフジャケットが生徒)

これらの公益事業に伴い、プライベートなクラブ運営から開かれたクラブ運営をはかるため施設面での環境整備が進められた。1998年、新型のクレーンを導入し海上へのヨットボートの上下架能力を常用5トンから6.5トンに拡充した。これに伴って、近隣のヨットボートの陸揚げなどを受け入れ、船舶検査の実施場所や整備場所を提供することが可能となった。2002年には施設内にオープンテラスを整備し、単なるヨット置き場ではなく、ヨット教室生徒と会員が交流できる環境を整えた。2005年にはヨットへの乗り降りの安全性向上のためポンツーン（浮き栈橋）を岸壁面に設置した。さらに岸壁からポンツーンへ続くスロープを設置し、子供や老人でも安心して乗り降りできる環境を整備した。年代順に並べると次のようになる。

- 1999年 新型のクレーンを導入
 （上下架能力を常用5トンから6.5トンに拡充）
- 2002年 施設のリニューアル工事の実施（オープンテラスを整備）
- 2005年 ポンツーン（浮き栈橋）の設置
- 2005年 ポンツーンスロープの設置

広報活動として、2000年にはYYCドメインを取得し、インターネット上にホームページを開設した。近隣ヨットクラブとの提携を進め、公益活動の広報に努めた。

2004年よりYYCとして「海洋活動にチャレンジする人材」に対して後援活動を開始した。2004年に白石康次郎氏が会員より推挙され名誉会員に就任した。白石名誉会員は、2007年には「5-OCEANS世界一周



Photo. 2.4 ヨット体験教室会の会場で、世界一周航海の体験談を地球儀に示しながら公演する名誉会員齋藤実氏

レース」に参戦し、日本人初参戦のクラス I で2位という快挙を達成した。

2006年には世界最高齢者で単独無寄港世界一周を成し遂げた齋藤実氏が会員より推挙され名誉会員に就任した。齋藤名誉会員は、2004年10月ー2005年6月、ヨット「酒天童子」にて東回り単独無寄港世界一周を成功させた。高齢化社会の到来が叫ばれる中で、世界最高齢での世界一周航海の成功は、大いに社会を元気づけた。TVインタビューでの帰国第一声が「マグロが食べたい」であった。クラブハウスにて歓迎会を挙行、マグロの刺身がたくさん出たのが記憶に新しい。これらお二人はマスコミに取り上げられるなどして、海洋競技やヨット振興に大いに貢献した。年代順に並べると次のようになる。

- 1995年 (社) 横浜港湾振興協会八景島マリーナと提携
- 2000年 Y Y C ドメインを取得しインターネット上にホームページ開設
- 2004年 白石康次郎氏が名誉会員に就任
- 2006年 齋藤実氏が名誉会員に就任
- 2006年 ヨコハマベイサイドヨットクラブおよび黒船ヨットクラブと
友好クラブ提携
- 2008年 (社) 関東小型船舶安全協会入会
- 2008年 横浜ボート天国 (行政との情報交換窓口) 入会

この1986年から2011年の25年間は、1991年のバブル崩壊後



Photo. 2.5 救急救命講演会の風景
(人形を使つての救急救命法の講習風景)

の失われた20年と重なり、ともすれば社会全体が内向きになりがちな時代であった。その中でYYCは活発に公益事業を行い、海洋活動の振興に微力ながら貢献してきた。それは海洋活動を通し、強い意志と的確な判断力を持った人材を少しでも多く育てたいとの強い思いからであった。

この第2章では1986年から2011年の25年間に及ぶYYCの公益事業にスポットを当てて述べたいと思う。



Photo. 2.6 ヨット教室でのロープワーク講習の風景
(ヨットに不可欠なロープの結び方を実習する)

2. 2 YYC の公益事業

YYCの公益事業は、①社会人ヨット教室を通してシーマンシップ教育及びヨット普及事業、②ヨット体験乗船会を通しての児童・青少年の健全育成事業、③ヨットレースの開催によるスポーツ普及・海洋啓蒙事業、④講演会開催による海洋活動に関する安全教育事業、⑤交流会開催による海洋活動関係者の交流事業、の五本の柱から成り立っている。これらの公益事業は会員のボランティア活動によって支えられている。これは会員の社会貢献に対する使命感（クラブマンシップ）の表れである。それぞれの事業について紹介する。

2. 3 シーマンシップ教育・外洋ヨット普及活動

2. 3. 1 社会人ヨット教室

英国・豪州などの海洋国家では、ヨット（帆付きボート）による海洋体験が青少年の人格形成に有益であると考えられており、活発な普及活動がなされている。近年、日本人が内向きになったと言われる時代に、YYCではヨット教室を通して、強い精神力と的確な判断力をもった人材の育成と外洋ヨットの普及を目的に公益事業を行ってきた。この目的を達成するため、社会人ヨット教室を開始した。この事業はYYC 100周年記念事業として企画されたもので準備期間を経て1990年に「横浜市民クルーザーヨット教室」の名称で開始された。名称に横浜市民とつけたのは地元横浜に根ざした活動をとの思いからだった。のちに横浜市以外からの応募に対応するため「社会人ヨット教室」

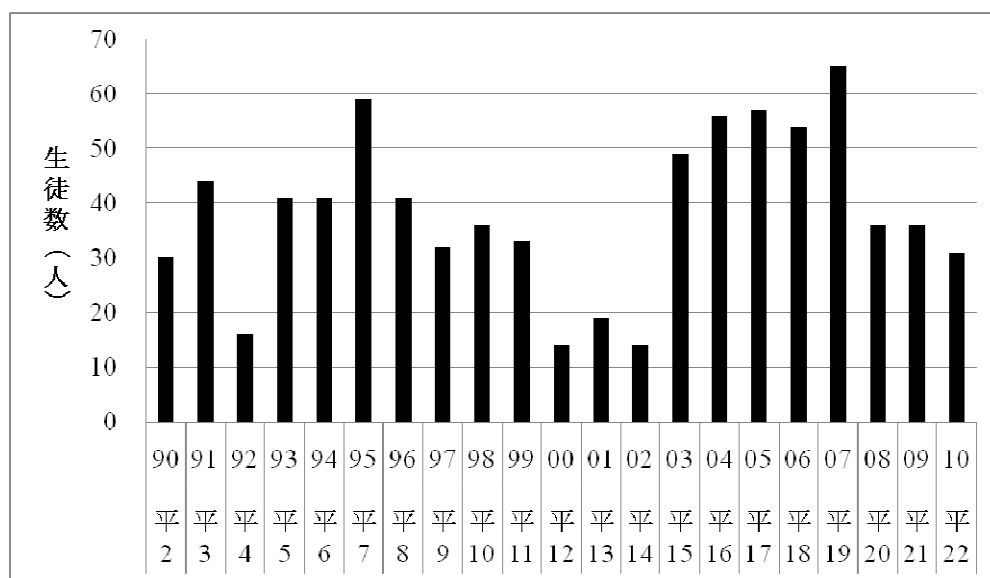


Figure 2.1 ヨット教室に参加した生徒数の推移

へと名称を変更した。ヨット教室は、会員のヨットを使い、会員がボランティアで教える方式で始まった。教室の授業料は6カ月間で二万円という安さであった。この授業料二万円は生徒の傷害保険料と教材に充てて、会員は無報酬で生徒の指導にあった。教室を始めた当時は、横浜市が市民向け広報誌に「Y Y C市民ヨット教室の開催案内」を載せてくれたこともあり30人の定員に100人を超える応募があり、抽選で絞り込むこともあった。若い人がヨットにあこがれる社会風土もあったのか、20代30代の生徒が中心に集まり、クラブも活気づいた。当時を思い出す会員からは、「どんな人が来るか心配だった。」「色々な人が来て、立派な人も変わった人も来た。」「オーナーより年上の人は扱いにくい。」「教え方を指導されたわけではなく、色々苦労した。」「ヨット独特の習慣に合わない生徒がいて、ぎくしゃくしたこともある。」、など苦労話が尽きない。しかし「若い人が来てくれたおかげでクラブが活気づいた。」という意見が大勢である。当時は、ランデブークルージングなどのクラブの行事には会員が一人で参加していたが、生徒が参加してくれたおかげで活性化し、各種交流会（パーティー）も活発化した。つまり若い人が来てくれたおかげでヨット教室だけではなく、クラブ全体が活気づいた。

2. 3. 2 社会人ヨット教室推移

Figure 2.1 にヨット教室に参加した生徒数の推移を示した。Figure 2.2 にヨット教室に参加した男女別生徒数の推移を示した。Figure 2.3 にヨット教室に参加した生徒の平均年齢の推移を示した。Figure 2.4 にヨット教室に参加した生徒の男女別年齢分布を示した。

Figure 2.1 を見るとヨット教室に参加した生徒数は1995年と2007年をピークとする二山を形成している。

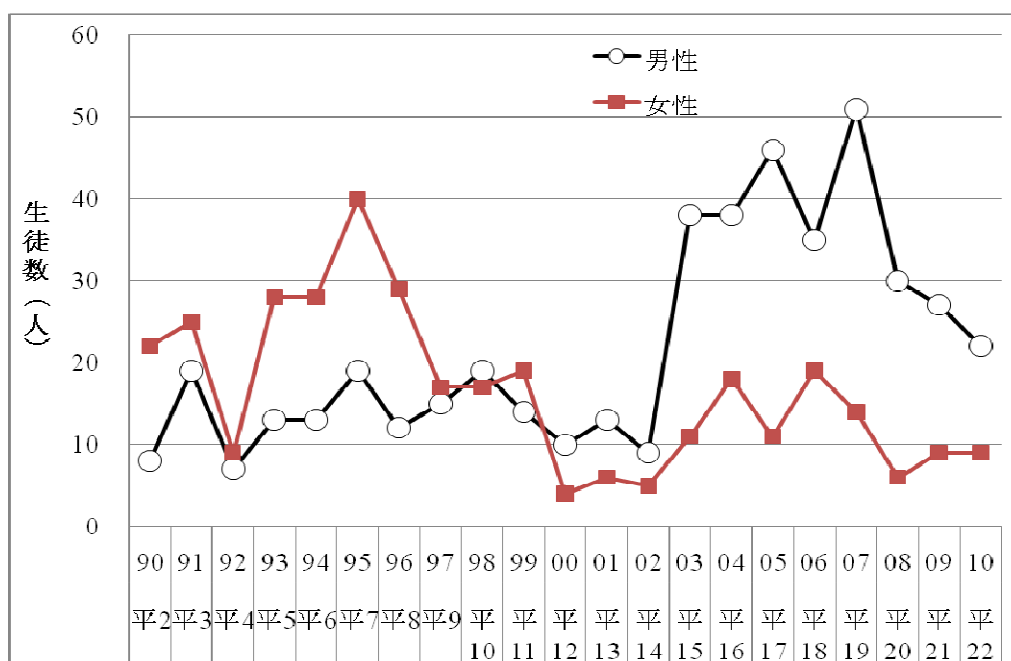


Figure 2.2 ヨット教室に参加した男女別生徒数の推移

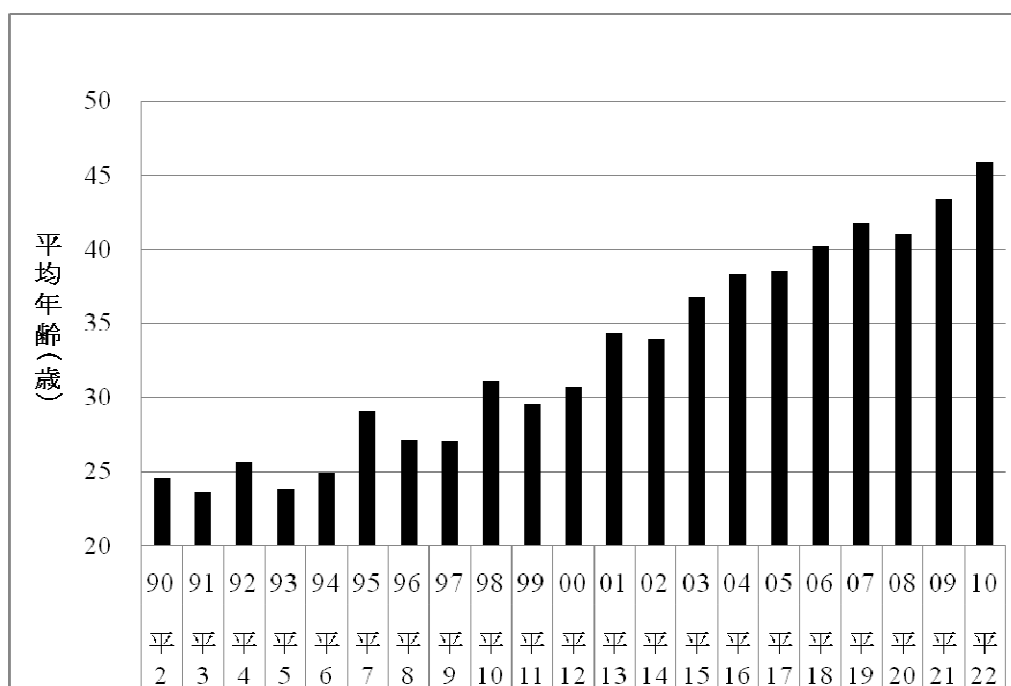


Figure 2.3 ヨット教室に参加した生徒平均年齢の推移

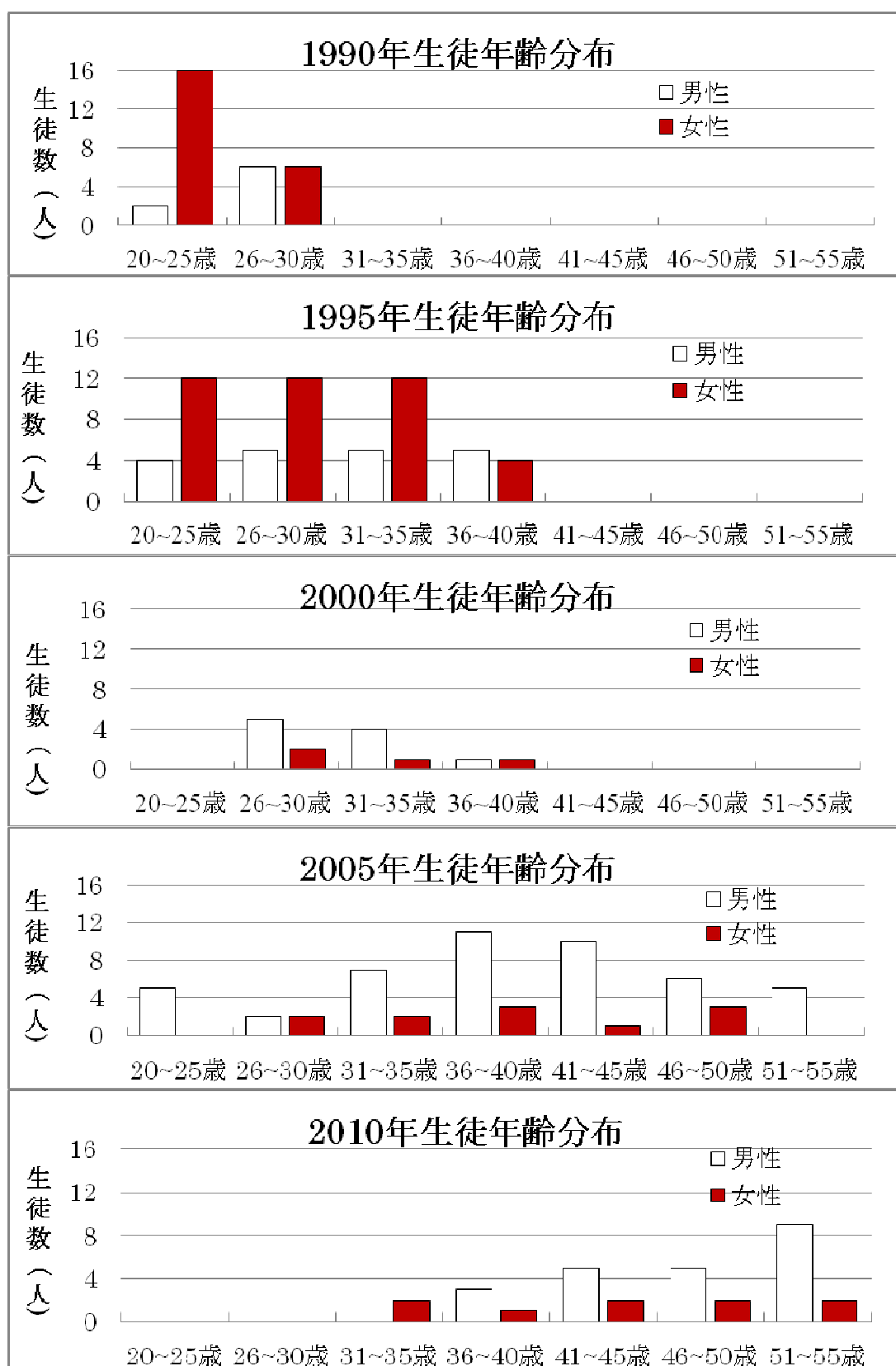


Figure 2.4 ヨット教室に参加した男女別生徒の年齢分布



Photo. 2.7 会員艇によるヨット教室の操船実習風景
(風上へのセーリング、黄色いライフジャケットが生徒)

そこで40人/年を超す生徒の参加があった1990～1996年をⅠ期、生徒の応募数が激減した1997～2002年をⅡ期、生徒の参加数が回復した2003～2010年をⅢ期として、Ⅰ期、Ⅱ期、Ⅲ期の三つの年代に分けて考えてみたい。

- ・Ⅰ期（1990～1996年）

Figure 2.1 の生徒数の推移をみると募集定員の30名を超えて生徒を受け入れていることが分かる。このころは毎年100名を超える応募があり、抽選で生徒数を絞り込んでいた時期であった。Figure 2.2 の男女別生徒数の推移をみると女性の割合が高いことが分かる。Figure 2.3 より、生徒の年齢は20代、30歳代が中心であった。Figure 2.4 の1990年/1995年の男女別年齢分布より、35歳以下の女性の割合が圧倒的に高いことが分かる。このことよりⅠ期（1990～1996年）のヨット教室の主な参加者は20～30歳代の女性であることが分かる。

1990～1996年はバブル景気とバブル崩壊の時代であったが、まだバブルの雰囲気が残る明るい時代であった。特に女性は消費の主体、カルチャーの主体と言われ、元気な女性がマスコミを賑わせた時代であった。社会的には、ヨットにあこがれる風潮があり、ハイソなスポーツとしてマスコミに取り上げられることも多かった。このことが女性の割合が高かった一因として考えられる。

- ・Ⅱ期（1997～2002年）

Figure 2.1 の生徒数の推移をみると1997から2002年にかけて



Photo. 2.8 会員艇によるヨット教室の操船実習風景
(風下へのセーリング、黄色いライフジャケットが生徒)

ヨット教室の参加者は年々減少し、2002年には募集定員の半分の15名まで生徒が減少した時代であった。Figure 2.2の男女別生徒数の推移をみると、男性がコンスタントに10名以上の参加があるのに対し、女性の参加者はⅠ期には30人前後あったものが、Ⅱ期には3～6名/年と激減した時期であった。Figure 2.3より、生徒の平均年齢は20歳代から30歳代に移行した。Figure 2.4の2000年の男女別年齢分布をみると男女の割合が逆転し25～40歳の男性が多いことが分かる。このことよりⅡ期（1997～2002年）のヨット教室の主な参加者は30歳前後の男性であることが分かる。

このⅡ期（1997～2002年）の時代は、山一証券破綻、長銀破綻など相次ぐ金融機関の破綻、2000年のITバブルの崩壊と暗い経済状況の時代であった。社会的には中高年のリストラや女性一般事務職の派遣労働者への切り替えなど、日本型終身雇用制度の崩壊とも騒がれた時代であった。ヨット教室参加者の減少も暗い世相を反映したものと考えられる。

この時期YYCでは、生徒数の減少に対応するため、2001年から中高年の生徒を対象としたミドルヨット教室を試験的に開催した。参加費用は3万円/人で生徒の年齢に制限を付けずにミドル世代を募集した。生徒の中には60歳代、70歳代の高齢者も何名か参加していた。引き受けてくれた会員からは次の問題点の指摘があった。

- ・体力・平衡感覚に個人差が大きく、体力的に劣った生徒に怪我がないように注意が必要であった。
- ・ヨット操船中に転びそうになった高齢者を会員がとっさに支えるなどヒヤリとすることが何度もあった。幸い生徒に怪我はなかったが、無理



Photo. 2.9 会員艇によるヨット教室の操船実習風景
(強風下での縮帆、ツーポイントリーフセーリング、
黄色いライフジャケットが生徒)

な姿勢で生徒を支えた会員自身が腰を痛めることもあった。
・社会的に成功した方々も多く、お客様扱いしないと上手く行かなかった。

ミドルヨット教室は中高年を対象としたヨット教室のデータを集めるという目的を達成して2002年に終了した。

・Ⅲ期（2003～2010年）

Figure 2.1 の生徒数の推移をみると2003～2010年のヨット教室の参加者は急回復し、2007年には65名まで生徒数は増大した時期であった。YYCでは2003年にヨット教室の参加者の間口を広げるため、これまで年1回（5～10月の6カ月間）だった講習期間を4～7月の3カ月間と9～11月の3カ月間の年2回開催に変更した。さらに生徒の費用負担を軽減するため実質無料（教材費・保険費など実費を一人5千円徴収）に変更した。このことが参加者増加につながった理由として考えられる。Figure 2.2 の男女別生徒数の推移をみると、女性の参加者が10～20名であるのに対し、男性の参加者は40名前後と増加したのが分かる。Figure 2.3 より、生徒の平均年齢は30歳代から40歳代に移行した。Figure 2.4 の2005年/2010年の男女別年齢分布をみると40歳代、50歳代の男性が多いことが分かる。このことよりⅢ期（03～10年）のヨット教室の主な参加者は40～50歳の男性であることが分かる。この時期、ミドルヨット教室のデータを生かして中高年の生徒も積極的に受け入れた。このことが

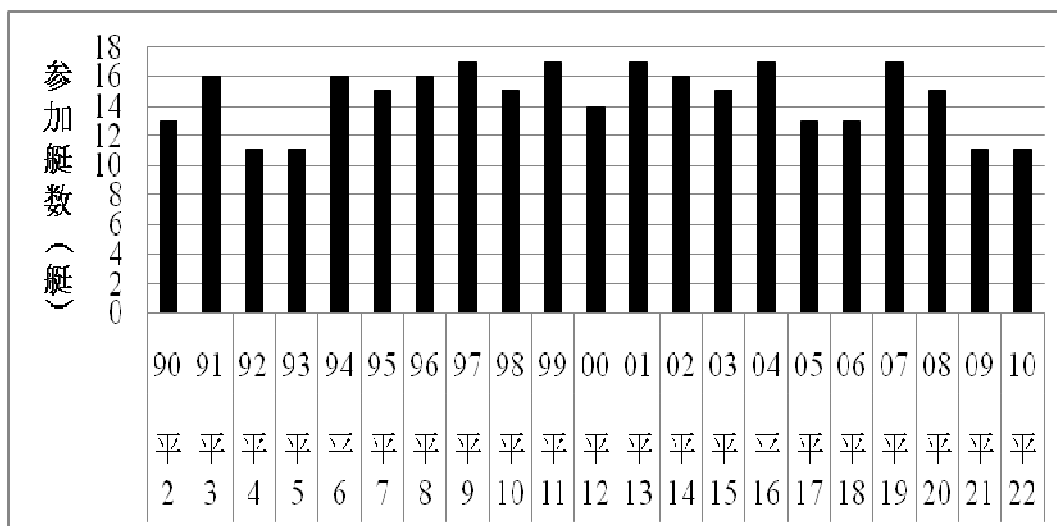


Figure 2.5 ヨット教室にボランティア参加した会員艇数の推移

中高年男性の増加に結び付いたと考えられる。

このⅢ期（2003～2010年）は、社会的には企業の人員削減・リストラが一段落した時代であった。そして2003年は、りそな銀行への公的資金注入を契機に「いざなぎ景気」が始まった年であった。団塊世代の定年退職を控え、男性の退職後の生きがいがマスコミで話題になった時代でもあった。当時の流行語をみると「熟年離婚」や「ぬれ落ち葉」など退職後に無趣味な男性が妻からうとまれる姿がマスコミで話題になったのがうかがえる。ヨット教室への中年男性参加の増加はこのような世相を反映したものと考えられる。実際、ヨット教室に応募してきた理由をアンケート調査すると、退職後の趣味にしたいとの回答が多かった。

Figure 2.5 にヨット教室にボランティア参加したY Y C会員艇数の推移を示した。一貫して毎年10艇以上の会員艇がヨット教室にボランティア参加しているのが分かる。会員が無報酬で自分の持ち船を使って社会人ヨット教室に積極的に参加した姿がうかがえる。このように社会に貢献するというクラブマンシップがY Y Cの公益活動を支えている。

2. 3. 3 社会人ヨット教室まとめ、

社会人ヨット教室は、Y Y C会員のボランティア参加によって、応募してきた生徒をえり好みせず受け入れる方針で始められた。参加した会員と生徒の感想をまとめておく。

<Y Y C会員の感想>

- ・どんな人が来るか心配だった。色々な人、立派な人も変わった人も来た。
- ・会員より年上の人扱いにくく大変だった。
- ・教え方を指導されたわけではなく、色々苦勞しながら工夫して教えた。



Photo. 2.10 会員艇によるヨット教室の操船実習風景
(レース用クルーザーヨットの操船、黄色いライフジャケットが生徒)

- ・海を相手にしたスポーツなので肉体的・精神的に厳しいことも多く、続けてもらうのに苦労した。
- ・優雅・お金持ちのイメージでヨット教室に参加して、実際の厳しさを知って途中でやめる人がある。どうしたらよいか色々悩んだ。
- ・気の合う仲間と楽しみのためヨットに乗っていたのが、生徒を乗せて、教える立場でヨットに乗るようになり、意識を変えなければならなかった。それでも楽しかった。
- ・生徒がクルーになってヨットを続けたり、ヨットを持つまでに成長した生徒もいる。教室は成功。
- ・日曜日にはクラブに多数の生徒が来て活性化した。
- ・会員が高齢化してきたのでヨットの出艇回数が減ってきた。それでも生徒がいるのでヨットを出す回数が増えた。
- ・教えることによって自分（会員）も成長した。

このように会員からは、クラブが活性化したなど肯定的意見が多い。次に社会人ヨット教室に参加した生徒の感想をまとめておく。

<ヨット教室生徒の感想>

- ・単純にヨットの世界に感動した。風の音を感じる世界、天候や風向きを気にするようになった。気持ちにゆとりを持てるようになった。
- ・知らない職業とか知らない世界の人と、一つのこと（ヨット操船して目的地に行く）を成し遂げる。影響を受けた。我慢強くなった。
- ・海とか自然に対して視野が広がった。今までと違う世界が広がった。



Photo. 2.11 夏の日のセーリングを楽しむヨット教室の風景
(黄色いライフジャケットが生徒)

- ・クルージングに出て、風と海を感じ、世界観が変わった。
- ・毎週、海に出て仕事を忘れ、リフレッシュできた。
- ・ヨットを教えてもらうようになって、なんとなく避けていた年配の人たちとコミュニケーションをとれるようになった。
- ・自然の大きさに触れて精神的に変わった。強くなった。
- ・セーリング中に海が荒れても泣き言は通じない。自分の力で帰港することに集中する。甘えが消えた。

このように生徒からは肯定的意見が多かった。特に精神面での成長に関する意見が多かった。その他にボランティア参加した会員から、今後の運営に関する参考意見も寄せられた。

<今後のための参考意見>

- ・修行3年といわれるヨットの世界でいかにヨットに残って経験を積ませるかが大事。その意味では生徒に残ってもらうために受け入れ艇の工夫・努力がもっとも必要。
- ・もっと系統だって教えてほしいとの希望が出たため、教室終了後に系統的に操船を教えるスキルアップ教室を開いたことがあったが続かなかった。これは教室で理論を勉強して、ヨットに乗って理論を実技に重ねて練習するように行われたが、楽しくないとの苦情が出て続かなかった。
- ・生徒のレベルも色々と熱心な生徒からはセールのシェイプの説明を求められたが、もともと難しいものなので教えるのも難しい。のんびり楽しみたい生徒からは難しい説明よりは風を感じて楽しみたいとの意見が多かった。



Photo. 2.12 ヨット教室の講習会風景
(海上保安官による横浜周辺海域についての説明)

画一的な教え方ができなかった。

- ・ 徒弟制度の中でヨットを習ってきた会員の中には、親分肌で生徒に接し、現代風のドライな若者感覚との間にギャップを感じることも少なくなかった。
- ・ 教室終了後に生徒にクルーとして残る船を自由に選べるようにしたことがあった。その時は、特定のヨットに若い人が集中して、会員の仲がぎくしゃくした。

YYCでは社会人ヨット教室を20年間行ってきた。生徒を公募するという性格上当り前であるが、ヨット教室に応募してくる生徒のレベルの違い・意識の差が大きいことが明らかになってきた。ヨットの操船を習いたい人、優雅なイメージで楽しみたい人、何となく来た人、乗せてもらえばOKな人など生徒側の意識の差が大きく、画一的な教え方が難しい。ただ、生徒が皆、口をそろえて言うことは、「ヨットを始めたくても入口がわからなかった。既存のクルーザーヨット教室では1日数万円の費用がかかり、敷居が高い。YYCのヨット教室は安くてありがたかった。」という意見である。これらの意見を踏まえ、2011年より、社会人ヨット教室の名称を「クルーザーヨット体験乗船教室」に変更した。その心は、「ヨットを始める玄関口を作ろう。安全にヨットを体験することを第一の教室にしよう。」との思いからだった。

2010年末時点でのヨット教室の卒業生は、総数782名、内訳は男性451名、女性331名、その内教室卒業後にYYCのヨットクルーとして操船技術をさらに深めた人は約20%の約150名、ヨット教室を卒業してヨットのオーナーになった人は確認できるだけで12名に上る。今後のさらなる発展を期待したい。



Photo. 2.13 会員艇による体験乗船会の風景
(黄色いライフジャケットが児童)

2. 4 児童・青少年の健全育成事業

2. 4. 1 社会福祉法人日本水上学園児童生徒の体験乗船会

YYCでは海洋活動を通して児童・青少年の健全な成長に寄与したいとの思いから、クルーザーヨットによる体験乗船会を実施している。この事業は、1986年に社会福祉法人日本水上学園の児童生徒の体験乗船会を開始したのが始まりであった。

港町横浜では大型船からの荷物の上げ下ろしを担う舢舨（はしけ）が多数あり、その舢舨に住む水上生活者の家族が数多くいた。社会福祉法人日本水上学園は、学校教育に恵まれない水上児童を収容し、健全な学校生活を送る目的で1942年全寮制の施設として設立された伝統ある団体である。YYCでは、日本水上学園の設立の精神に共感し、水上児童の健全な成長に少しでも寄与したいと考え、クルーザーヨットによる水上児童の体験乗船会を1986年より開始した。しかし1990年代に入るとバラ積み船からコンテナ船への船舶輸送の切り替えが進み、舢舨が不必要となり水上生活者が激減することとなった。それに伴い日本水上学園でも水上児童が減少しはじめた。2000年前後には日本水上学園でも水上児童が減少し、家庭虐待を理由に入園した児童が増加したとのことであった。

Figure 2.6 に体験乗船会に参加した日本水上学園の児童数の推移を示した。1995年までは、毎年30人前後の参加者があったが1996年から激減した。1998年から2003年までの間は99年を除いて水上学園側からの

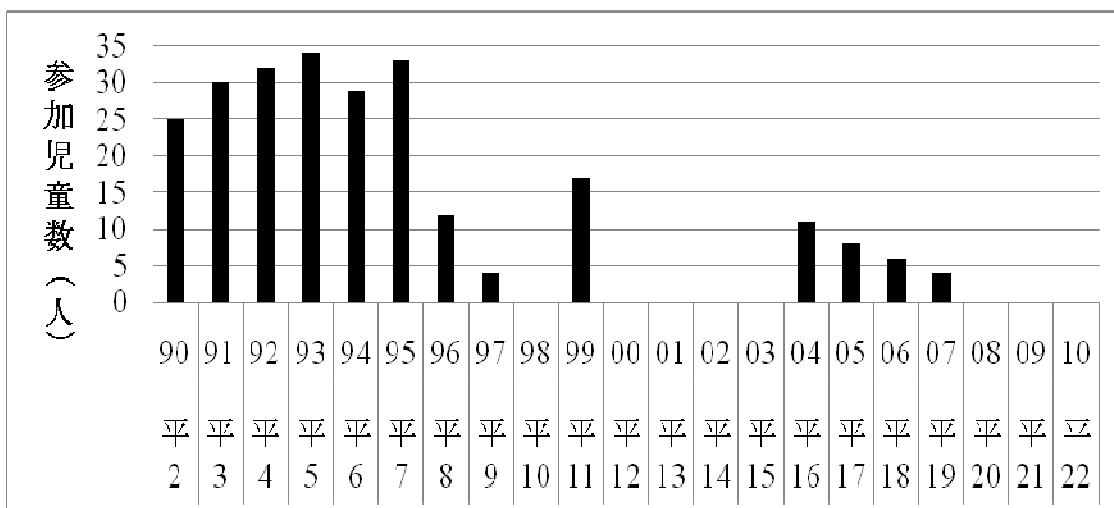


Figure 2.6 日本水上学園体験乗船会に参加した児童数の推移

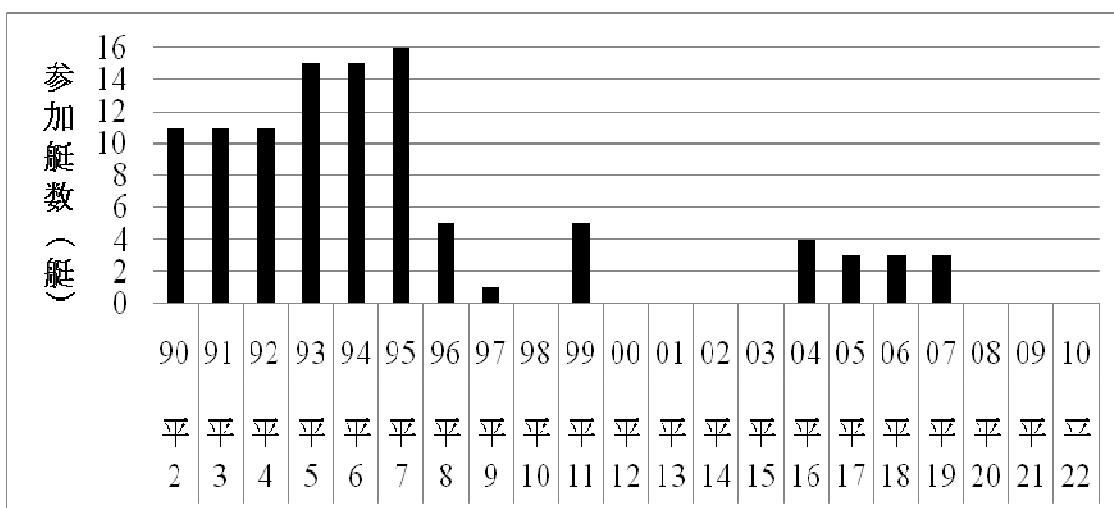


Figure 2.7 日本水上学園体験乗船会にボランティア参加した会員艇数の推移

要請で開催が中止されていた。2004年に再開されたが参加者数は激減した。参加児童が減少した理由について日本水上学園から受けた説明では、「在籍している児童が水上児童から家庭虐待を理由に入園した児童に変化し、そのため世間への露出に注意を払う必要があるため。」とのことであった。この時期、YYC広報誌への体験乗船記事の記載では、写真などは個人の特定ができないように解像度を下げたり、写真を小さくしたりして記載することを求められていた。

Figure 2.7 に水上学園体験乗船会にボランティアで参加した会員艇数の推移を示した。1995年まで10艇以上の会員艇が体験乗船会にボランティア参加していた。1996年から参加児童の減少に伴い会員艇の参加数も減少し、1998年、体験乗船会の中断に伴い参加艇の募集も中断した。

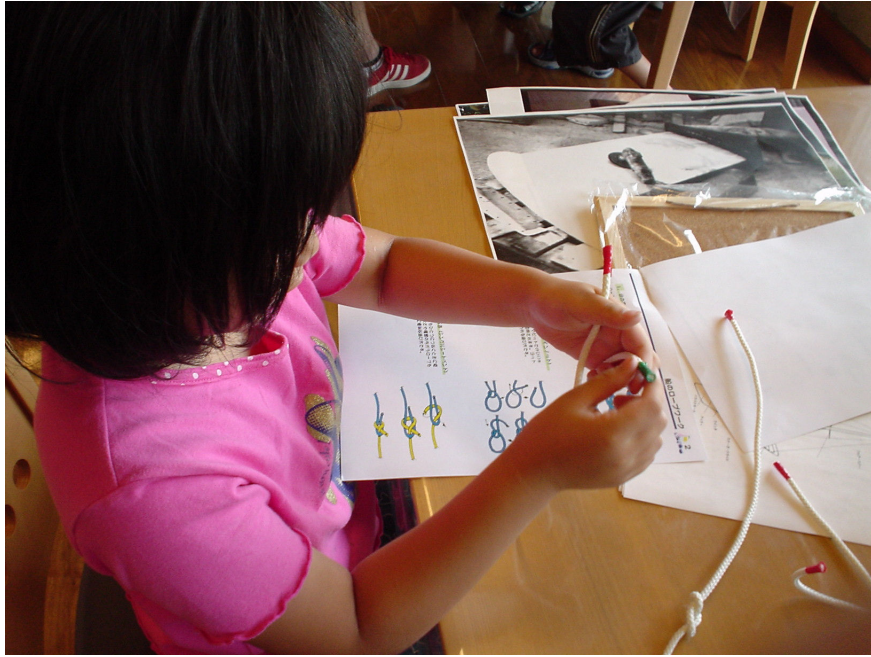


Photo. 2.14 体験乗船会の風景
(ロープワークに夢中になる児童)

2004年に体験乗船会が再開したが参加児童数が10人以下と減少したため、会員艇の参加も数隻にとどまった。水上学園体験乗船会はヨットの体験乗船だけではなく、参加児童と会員と一緒に食材の買い出しをおこない、一緒に調理やバーベキューを楽しんだりしていた。これらの行事は会員の手作りによるものであった。こうしたボランティア活動が続いてきた背景には、児童から「将来は看護婦さんになって早く自立したい。」など、目を輝かせて将来の夢（しっかりとした将来の目標という印象を受けた。）を語る児童の姿を見て、会員自身が元気づけられたためだと思われる。こうした活動も2007年を最後に中断した。

2. 4. 2 横須賀市の登校拒否児童の体験乗船会

2002年、神奈川県教育研究所の紹介で横須賀市教育委員会所属の相談指導学級から、「登校拒否児童の対策プログラムとしてヨットによる体験乗船を受け入れてもらえないか」との相談があった。以前から社会福祉法人日本水上学園の児童を受け入れてきた経験を生かし、「社会に貢献する」という使命感から受け入れを決めた。遠距離にある横須賀から児童の送迎をどうするかとの問題があったが、横須賀市側が児童をマイクロバスでYYCまで送迎してくれることになり、2002年に登校拒否児の体験乗船会が始まった。

登校拒否児童の多くは、好奇心がつよく、もの作りや体を動かす体験を好むという行動特性を有すると言われていたことから、乗船前の座学講義の中に、



Photo. 2.15 会員艇による体験乗船会の風景
(児童がいきいきと乗船を楽しんでいる。黄色いライフジャケットが児童)

従来の児童向け教室の内容（船の原理解説や安全講習・ロープワーク）に一工夫してプラモデルヨット作りを組み込んで始めた。結果は非常に好評で、児童たちは目を輝かせ、製作に時を忘れるほどであった。関連する講義や質疑応答も、これまでの体験乗船会の児童たち以上の反応であった。

2008年、横須賀市の行政改革でマイクロバスの借り上げが廃止された。そのため、登校拒否児童の体験乗船会の継続ができなくなり、2007年を最後に中断した。しかし、この活動での経験は横浜市児童体験乗船会へとつながっていった。

2. 4. 3 横浜市児童の体験乗船会

2009年、財団法人横浜市青少年育成協会とYYCが青少年の健全育成について協議をおこなった。そして横浜市の小学生放課後キッズクラブに参加している児童の課外活動の一環として体験乗船会（指導員付き添い）を開始した。これまでの体験乗船会の経験を生かして、児童・生徒の健全な成長に寄与したいとの社会的使命感からであった。

Figure 2.8 に体験乗船会に参加した児童数の推移を示した。Figure 2.9 には体験乗船会にボランティア参加した会員艇数の推移を示した。 Figure 2.8 より、09年から実施した横浜市児童体験乗船会では参加児童数が急増しているのが分かる。Figure 2.9 より、09年より参加児童数の急増に対応するため、会員艇のボランティア参加艇数が急増しているのが分かる。

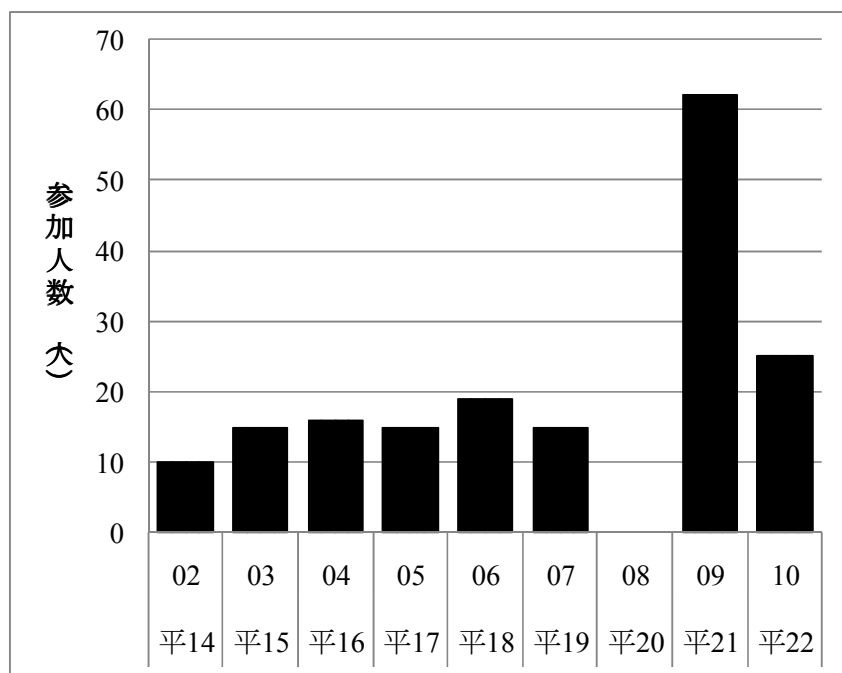


Figure 2.8 体験乗船会に参加した児童数の推移
(02年から07年は横須賀市登校拒否児体験乗船会、
09年から10年は横浜市児童体験乗船会の参加児童数)

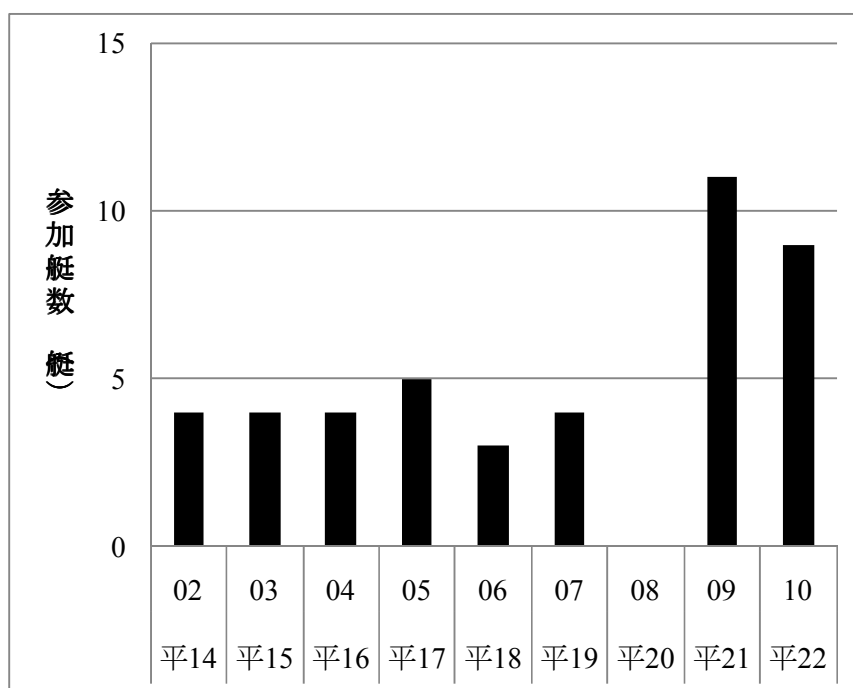


Figure 2.9 体験乗船会にボランティア参加した会員艇数の推移
(02年から07年は横須賀市登校拒否児体験乗船会、09年から
10年は横浜市児童体験乗船会の参加艇数 (年2回の合計))



Photo. 2.16 体験乗船会の集合写真（解像度を下げて掲載）
（１度に３０名程度の児童が参加した）

第一回横浜市児童体験乗船会は２００９年７月横浜市内の小学校４校の児童３２名と指導員４名で行われた。ＹＹＣからは５艇がボランティアで参加協力した。内容は乗船前に児童向け座学講義（船の原理解説や安全講習・ロープ結び）を行い、その後に実際にヨットに乗船し操船を体験するものであった。結果は非常に好評で子どもたちは目を輝かせセーリングを体験した。財団法人横浜市青少年育成協会からは夏だけではなく、もっと開催回数を増やしてほしいとの要望があり、第二回はその年の秋、９月に横浜市内の小学校４校の児童３０名と指導員４名の参加を得て、参加協力艇６艇で行われた。これにより年２回の開催が定常化した。第三回は、２０１０年７月横浜市内の小学校４校の児童１４名と指導員４名、参加協力艇４艇で、第四回は、２０１０年９月横浜市内の小学校２校の児童１１名と指導員２名、参加協力艇５艇でおこなわれた。この横浜市小学校児童の体験乗船会を通して、財団法人横浜市青少年育成協会からは次の要望事項がでてきた。

- ・現在、参加条件は小学校４年生以上の児童で開催しているが、小学校高学年になると習い事や塾などで子供たちが忙しくなり参加が難しくなる。もっと低学年を受け入れることを検討してほしい。
- ・児童体験乗船会は好評であり、もっと開催回数を増やしてほしい。
- ・子供たちの個人情報の管理に注意してほしい。画像情報の公開は個人が特定できないように解像度を下げるなど配慮をしてほしい。

このように体験乗船会は好評であり、開催回数の増加を求められているが、受け入れ児童の低年齢化や個人情報の管理強化もまた求められている。これらの要望を検討しながら進めることが必要であろう。今後の発展に期待したい。



Photo. 2.17 Y Y Cセールトレーニングの風景
(スタートラインブイに横一線に並ぶクラブ艇)

2. 5 海洋スポーツ普及・海洋啓蒙事業

2. 5. 1 セールトレーニング

現在、Y Y Cで開催しているセールトレーニングは、1986年にY Y C設立100周年記念事業の一つとして海洋スポーツ振興策Y Y C主催ヨットレース（略して、Y Y Cクラブレース）として開催された。この100周年記念レースでは、クラブ艇のトワイライトドリーム（艇種：横山32、坂爪会員）が優勝した記録が残っている。

1987年からはヨット操船技術のレベルアップを目的に年間5回のクラブレースを開催し、その総合順位を競う形で始まった。開始当初はレース1回当たりの参加艇が少なく、2－3艇が参加する草レース的競争に過ぎなかった。本格的なヨットレースへの参加を希望する会員は、近隣の横浜市民ハーバーのヨットレースに参加していた。会員の中からは本格的なヨットレースの開催を希望する声も出てきた。そこで会員有志によってレーティングの整備やコース設定などヨットレースに必要な諸事項を整備する動きが始まった。1990年にはヨットレースの体裁が整えられ年間5回にわたって開催された。

Table 2.1、Table 2.2 に1987年から1994年のクラブレース参加艇の年間総合順位を示した。当時は船足が遅い小さなヨットや重いクルージングヨットなどのレースへの参加が少なかった。そこで1995年にはレース艇を中心としたAクラスとクルージング艇を中心としたBクラスの2クラス制に分けてレースが開催された。Table 2.3 に1995年から1999年に開催された2クラス制クラブレースの年間総合順位を示した。



Photo. 2.18 Y Y Cセールトレーニングの風景
(スピナーカーを揚げての追撃戦)

これらの施策によってクラブレースが活発化した。レース終了後もレース談義を通じて操船技術に関する議論や勉強が活発化した。クラブが活性化する効果があった。

2000年には理事会の中にレース担当理事が置かれレース活動の活性化策がとられた。ヨットのハンディキャップであるレーティングを整備し、クルージング艇であってもレース艇と競うことができるようになった。これに伴いA B 2クラスを統合してレースを行うようになった。そして、みんなが楽しめるようにレース終了後にはワンコインパーティー（参加費500円）を開催した。そしてクラブレース開催の目的が「操船技術の向上」であることを明確にするためにレース名称をY Y Cセールトレーニングに変更した。この時期におけるクラブ艇の操船技術の向上には著しいものがあった。Table 2.4、Table 2.5、Table 2.6 に2000年から2010年に開催されたセールレーニング参加艇の年間総合順位を示した。

レース環境を整備したことより、Y Y Cセールレーニングへの近隣マリナーからの参加艇が増え始めた。そのため単なる草レースに収まらなくなってきた。横浜周辺海域では大型商船が航行しており事故の発生が危惧された。事故を未然に防止するため海上保安庁と相談した結果、次の指導を受けた。

- ①レース海面の変更（小柴沖でレース開催）
- ②レースブイやコミッターボートなどの整備
- ③レース前の安全講習会の開催

現在では、海上保安庁の安全担当官を招いての講習会を開催するなど法令



Photo. 2.19 ワンコインパーティーの風景
(会員家族による手作り料理が並ぶ)

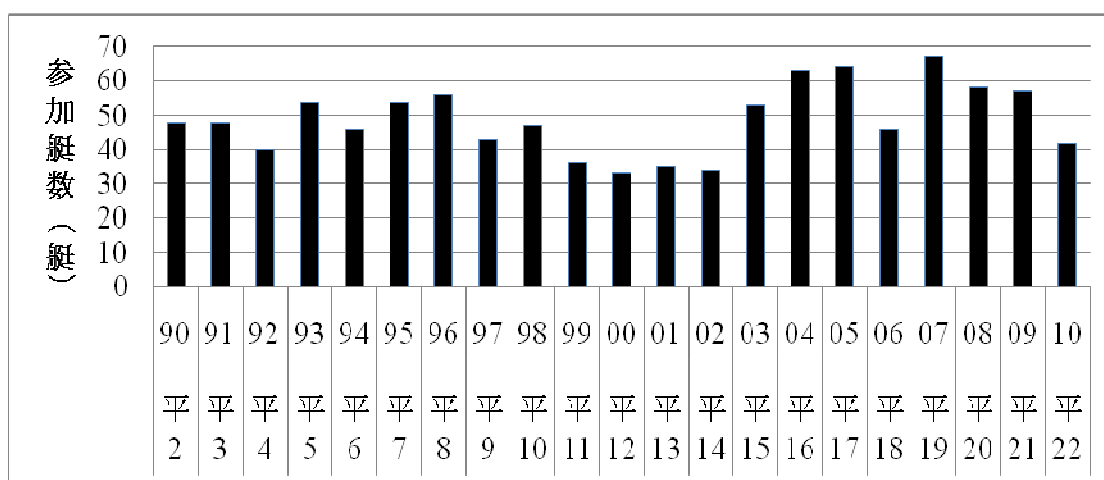


Figure 2.10 セイルトレーニングの参加艇数の推移
(年間5回開催セイルトレーニングの延べ参加艇数)

順守、安全重視を基本としてセイルトレーニングを行っている。 Figure 2.10 に年間5回開催されたセイルトレーニングへの参加艇数（5回の延べ参加艇数）の推移を示した。1998年ごろより参加艇が減少し始めたのが分かる。これは1998年の山一証券の破たんなど、経済情勢の悪化に伴って減少したものと思われる。レース活性化策の実施に伴って2003年ごろより参加艇数が増加傾向にあるのが判かる。今後の発展を期待したい。

Table 2.1 YYCセールトレーニング結果 (1987～1990)

[illegible]

Table 2.2 YYCセーラントレーニング結果 (1991～1994)													
1991年度 (平成3年)			1992年度 (平成4年)			1993年度 (平成5年)			1994年度 (平成6年)				
順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名		
1	BIG SHOT Jr	赤井徳夫	1	エトウイ	梅澤 勇	1	トワイライト・リーム	坂爪正博	1	アクアリス	中村靖夫		
2	エトウイ	梅澤 勇	2	ボーバー	玉井・松浦	2	BELAMI-III	古梶秀則	2	風神	岡本恭一		
3	ボーバー	玉井・松浦	3	JUBIRATION	平田二郎	3	ステラマリス	安部 敏	3	MACKY	水巻晴夫		
4	アダマス	早川清光	4	ステラマリス	佐治秀雄	4	ボーバー	玉井・松浦	4	ステラマリス	安部 敏		
5	JUBIRATION	平田二郎	5	MACKY	水巻晴夫	5	MACKY	水巻晴夫	5	エトウイ	梅澤 勇		
6	ステラマリス	佐治秀雄	6	BIG SHOT Jr	赤井徳夫	6	GAMIN	竹廣秀夫	5	BIG SHOT Jr	赤井徳夫		
7	BELAMI-III	古梶秀則	7	ALWAYS	杉山和雄	7	アクアリス	中村靖夫	7	ALWAYS	杉山和雄		
8	風神	岡本恭一	8	BELAMI-III	古梶秀則	8	ピンチ	小畑晴治	8	SONIC	松永忠吉		
9	MACKY	水巻晴夫	9	ピンチ	小畑晴治	9	BIG SHOT Jr	赤井徳夫	9	ピンチ	小畑晴治		
10	ALWAYS	杉山和雄	10	アダマス	早川清光	10	アダマス	早川清光	10	BELAMI-III	古梶秀則		
11	のらり	櫻川芳男	11	GAMIN	竹廣秀夫	11	エトウイ	梅澤 勇	11	ボーバー	玉井・松浦		
12	GAMIN	竹廣秀夫	12	ALL IS GOOD	原 實	12	JUBIRATION	平田二郎	12	IO	窪倉保		
13	BIG SHOT	赤井徳夫	13	BIG SHOT	赤井徳夫	13	アロヌイ	Goldsbrough	13	アダマス	早川清光		
14	アロヌイ	Goldsbrough	14	アロヌイ	Goldsbrough	14	風神	岡本恭一	14	アルテリーベ	熊井祐二		
15	マナ&ユカ	小林良彰	15	トワイライト・リーム	坂爪正博	15	SHADOW	梅本 寛	15	JUBIRATION	平田二郎		
16	アクアリス	中村靖夫	16	アクアリス	中村靖夫	16	SONIC	松永忠吉	16	BRAVO RADIO	佐治秀雄		
17	トワイライト・リーム	坂爪正博	17	アポロニア	市川裕一郎	17	ベラトリックスII	鈴木 稔	16	BIG SHOT	赤井徳夫		
18	ピンチ	小畑晴治	18	アルテリーベ	熊井祐二	18	ALWAYS	杉山和雄	18	FURUTORA	田島優治		
19	アルテリーベ	熊井祐二					波照間	永岡勝好	18				
20	All IS Good	原 實					ROCINANTE	鈴木繁義					
21	アポロニア	市川裕一郎					ALL IS GOOD	原 實					
オーナー名は艇を代表するYYC会員名を記載													

Table 2.3 YYCセーラートレーニング(A,Bクラス別) 結果 (1995～1999)															
Aクラス	1995年度 (平成7年)			1996年度 (平成8年)			1997年度 (平成9年)			1998年度 (平成10年)			1999年度 (平成11年)		
	順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名
	1	BRLAMI-III	古梶秀則	1	ALWAYS	杉山和雄	1	TOMBOY	坂野眞一	1	BRLAMI-III	古梶秀則	1	風神	岡本恭一
	2	U・LA・LA	松浦孝志	2	TOMBOY	坂野眞一	2	風神	岡本恭一	2	ELLICE BLUE	砂原一夫	2	アンドウサンク	上野 歩
	3	ステラマリス	安部 敏	3	BRLAMI-III	古梶秀則	3	ELLICE BLUE	砂原一夫	3	TOMBOY	坂野眞一	3	ELLICE BLUE	砂原一夫
	4	ボーバー	玉井正登	4	ステラマリス	安部 敏	4	ステラマリス	安部 敏	4	風神	岡本恭一	4	ステラマリス	安部 敏
	5	エトワイ	梅澤 勇	5	風神	岡本恭一	5	BRLAMI-III	古梶秀則	5	ALWAYS	杉山和雄	5	ALWAYS	杉山和雄
	6	ピンチ	小畑晴治	6	U・LA・LA	松浦孝志	6	SONIC	松永忠吉	6	アンドウサンク	上野 歩	6	BRLAMI-III	古梶秀則
	7	SONIC	松永忠吉	7	ELLICE BLUE	砂原一夫	7	ピンチ	小畑晴治	7	U・LA・LA	松浦孝志	7	ピンチ	小畑晴治
	8	BIG SHOT	赤井徳夫	8	BIG MACKY	水巻晴夫	7	ALWAYS	杉山和雄	8	ステラマリス	安部 敏	8	U・LA・LA	松浦孝志
	9	ADAMS	早川清光	9	IO	坂爪・窪倉	9	U・LA・LA	松浦孝志	9	MINE DOLL	岡崎光夫	9	BIG SHOT	赤井徳夫
	10	ALWAYS	杉山和雄	10	MINE DOLL	岡崎光夫	9	MINE DOLL	岡崎光夫	10	SONIC	松永忠吉	10	TOMBOY	坂野眞一
				11	ADAMS	早川清光	11	IO	坂爪・窪倉	11	ピンチ	小畑晴治	10	MINE DOLL	岡崎光夫
				12	ピンチ	小畑晴治	12	ADAMS	早川清光						
				12	SONIC	松永忠吉									
Bクラス															
順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名	順位	艇 名	オーナー名	
	1	風神	岡本恭一	1	BRAVO RADIO	佐治秀雄	1	BRAVO RADIO	佐治秀雄	1	BIG MACKY	水巻晴夫	1	アクアリウス	中村靖夫
	2	アクアリウス	中村靖夫	2	アクアリウス	中村靖夫	2	アクアリウス	中村靖夫	2	アクアリウス	中村靖夫	2	BIG MACKY	水巻晴夫
	3	JUBILATION	平田二郎	3	GAMIN	竹廣秀夫	3	BIG MACKY	水巻晴夫	3	IO	坂爪・窪倉	3	GAMIN	竹廣秀夫
	4	BRAVO RADIO	佐治秀雄	4	のらり	櫻川芳男				4	BRAVO RADIO	佐治秀雄	3	のらり	櫻川芳男
	5	ALL IS GOOD	原 實										5	IO	坂爪・窪倉
	6	MACKY	水巻晴夫												
	7	オセアニド	川田博司												
	8	GAMIN	竹廣秀夫												
	9	のらり	櫻川芳男												
	10	ALTELIBE	熊井祐二												
オーナー名は艇を代表するYYC会員名を記載															

Table 2.4 YYCセーラートレーニング結果(2000～2003)											
2000年度(平成12)			2001年度(平成13)			2002年度(平成14)			2003年度(平成15)		
順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名
1	TOMBOY	坂野眞一	1	U・LA・LA	松浦孝志	1	風神	岡本恭一	1	フィリックス	市毛敬之
2	ELLICE BLUE	砂原一夫	2	風神	岡本恭一	2	アندوقサンク	上野歩	2	シモツカレ	坂野眞一
3	風神	岡本恭一	3	RAGTIME	玉井正登	3	ELLICE BLUE	砂原一夫	3	BIG SHOT Jr	赤井徳夫
4	ステラマリス	安部敏	3	ステラマリス	安部敏	4	RAGTIME	玉井正登	4	U・LA・LA	松浦孝志
5	アندوقサンク	上野歩	5	BIG SHOT Jr	赤井徳夫	5	ステラマリス	安部敏	5	BRAVO RADIO	佐治秀雄
6	BIG SHOT	赤井徳夫	6	ALWAYS	杉山和雄	6	フィリックス	市毛敬之	6	風神	岡本恭一
7	BELAMI	古梶秀雄	6	のらり	櫻川芳男	7	U・LA・LA	松浦孝志	7	ALWAYS	杉山和雄
8	BIG MACKY	水巻晴夫	8	アندوقサンク	上野歩	8	のらり	櫻川芳男	8	ステラマリス	安部敏
9	U・LA・LA	松浦孝志	8	ムサシ	阿久津壽	8	ムサシ	阿久津壽	9	のらり	櫻川芳男
10	IO	坂爪・窪倉	10	TOMBOY	坂野眞一	10	BRAVO RADIO	佐治秀雄	10	ELLICE BLUE	砂原一夫
11	ピンチ	小畑晴治	11	フィリックス	市毛敬之	11	ピンチ	小畑晴治	11	EDGE	梅澤勇
12	ALWAYS	杉山和雄	11	フルトラ	田島優治	12	ALWAYS	杉山和雄	12	ムサシ	阿久津壽
12	フィリックス	市毛敬之	13	BIG MACKY	水巻晴夫	13	ALL IS GOOD	原 實	13	attoGUCCI	山口伸也
14	GAMIN	竹廣秀夫	13	ELLICE BLUE	砂原一夫	13	AMATERASU	成島正彦	14	GAMIN	竹廣秀夫
15	AMATERASU	成島正彦	15	ALL IS GOOD	原 實	13	BIG SHOT	赤井徳夫	15	アندوقサンク	上野歩
16	アクアリウス	中村靖夫	15	AMATERASU	成島正彦	13	IO	坂爪・窪倉	16	SONIC	松永忠吉
16	のらり	櫻川芳男	15	BELAMI-V	古梶秀雄	13	SONIC	松永忠吉	17	NORMA	玉井正登
18	MINE DOLL	岡崎光夫	15	BIG SHOT	赤井徳夫	13	TOMBOY	坂野眞一	18	AMATERASU	成島正彦
19	ALL IS GOOD	原 實	15	BRAVO RADIO	佐治秀雄	13	アクアリウス	中村靖夫	18	IO	坂爪・窪倉
19	BELLATRIX	鈴木 稔	15	GAMIN	竹廣秀夫				18	アクアリウス	中村靖夫
19	BRAVO RADIO	佐治秀雄	15	IO	坂爪・窪倉				18	ピンチ	小畑晴治
19	SONIC	松永忠吉	15	SONIC	松永忠吉						
19	アルデリーベ	熊井祐二	15	アクアリウス	中村靖夫						
			15	アルデリーベ	熊井祐二						
			15	ピンチ	小畑晴治						

オーナー名は艇を代表するYYC会員名を記載

Table 2.5 YYCセールトレネニング結果 (2004～2007)											
2004年度 (平成16)			2005年度 (平成17)			2006年度 (平成18)			2007年度 (平成19)		
順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名
1	フィリックス	市毛敬之	1	BIG SHOT	赤井徳夫	1	BIG SHOT	赤井徳夫	1	PRONTO	石川俊雄
2	U・LA・LA	松浦孝志	2	シモツカレ	坂野眞一	2	ALWAYS	杉山和雄	2	風神	岡本恭一
3	シモツカレ	坂野眞一	3	アندوقサンク	上野歩	3	ゼリ-フィッシュ	YBM石川俊雄	3	HIRO	大庭雄二
4	Fresca	砂原一夫	4	クラビクラ	玉井正登	4	風神	岡本恭一	4	アندوقサンク	上野歩
5	クラビクラ	玉井正登	5	フィリックス	市毛敬之	5	アندوقサンク	上野歩	5	BIG SHOT	赤井徳夫
6	ステラマリス	安部敏	6	ゼリ-フィッシュ	YBM石川俊雄	6	ステラマリス	安部敏	6	源	横田道生
7	BRAVO RADIO	佐治秀雄	6	ステラマリス	安部敏	7	フィリックス	市毛敬之	6	波照菜	田島優治
7	のらり	櫻川芳男	8	ALWAYS	杉山和雄	7	Fresca	砂原一夫	8	Fresca	砂原一夫
9	EDGE	梅澤勇	9	のらり	櫻川芳男	9	波照菜	田島優治	9	BRAVO RADIO	佐治秀雄
10	風神	岡本恭一	10	BRAVO RADIO	佐治秀雄	10	BRAVO RADIO	佐治秀雄	10	シモツカレ	坂野眞一
11	IO	坂爪・窪倉	11	風神	岡本恭一	11	シモツカレ	坂野眞一	11	フィリックス	市毛敬之
12	ALWAYS	杉山和雄	12	Fresca	砂原一夫	12	エトウイ	梅澤勇	12	ステラマリス	安部敏
13	attoGUCCI	山口伸也	13	ムサン	阿久津壽	13	パルティエーダ	YBM手塚知	13	ムサン	阿久津壽
14	BIG SHOT Jr	赤井徳夫	14	U・LA・LA	松浦孝志	14	IO	坂爪・窪倉	14	サムライ	YBM前川勝
15	ムサン	阿久津壽	15	IO	坂爪・窪倉	15	U・LA・LA	松浦孝志	15	IO	坂爪・窪倉
15	リトルノ	YBM生沼	16	波照菜	田島優治	16	ムサン	阿久津壽	16	U・LA・LA	松浦孝志
17	STAMPA	YBM森下	17	MACKY	水巻晴夫	17	クラビクラ	玉井正登	17	アンディアモ	YBM野口哲雄
18	MACKY	水巻晴夫				18	SONIC	松永忠吉	18	ALWAYS	杉山和雄
19	ピンチ	小畑晴治				19	ピンチ	小畑晴治	19	ブルードワイ	YBM山本正晴
20	SONIC	松永忠吉				20	のらり	櫻川芳男	20	のらり	櫻川芳男
21	アクアリウス	中村靖夫				21	源	横田道生			
21	アندوقサンク	上野歩				22	MACKY	水巻晴夫			
						22	STAMPA	YBM森下			
						22	アクアリウス	中村靖夫			

オーナー名は艇を代表するYYC会員名を記載、YBM：横浜ベイサイドマリーナ所属

Table 2.6 YYCセールトレーニング結果 (2008～2010)									
2008年度 (平成20)			2009年度 (平成21)			2010年度 (平成22)			
順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	順位	艇名	オーナー名	
1	PRONTO	石川俊雄	1	U・LA・LA	松浦孝志	1	風神	岡本恭一	
2	Fresca	砂原一夫	2	波照菜	田島優治	2	PRONTO	石川俊雄	
3	ムサシ	阿久津壽	3	PRONTO	石川俊雄	3	は～れむ	平田雅実	
4	U・LA・LA	松浦孝志	4	のらり	櫻川芳男	4	HIRO	大庭雄二	
5	HIRO	大庭雄二	5	風神	岡本恭一	5	BIG SHOT	赤井徳夫	
6	BRAVO RADIO	佐治秀雄	6	HIRO	大庭雄二	6	ムサシ	阿久津壽	
7	波照菜	田島優治	7	BIG SHOT	赤井徳夫	7	BRAVO RADIO	佐治秀雄	
8	シモツカレ	坂野眞一	8	BRAVO RADIO	佐治秀雄	8	のらり	櫻川芳男	
9	BIG SHOT	赤井徳夫	9	フィリックス	市毛敬之	9	U・LA・LA	松浦孝志	
10	風神	岡本恭一	10	Fresca	砂原一夫	10	シモツカレ	坂野眞一	
11	源	横田道生	11	VIVID	梅澤勇	11	フィリックス	市毛敬之	
12	パースタイム2	YBM飯田直弘	12	アンディアモ	YBM野口哲雄	12	VIVID	梅澤勇	
13	フィリックス	市毛敬之	13	は～れむ	平田雅実	13	スプレー	YBM黒川寛	
14	サムライ	YBM前川勝	14	アンドゥサンク	上野 歩	14	Fresca	砂原一夫	
15	アンドゥサンク	上野 歩	15	グラントゥメール	成島正彦	15	波照菜	田島優治	
16	のらり	櫻川芳男	16	ムサシ	阿久津壽	16	ALWAYS	杉山和雄	
17	エトウイ	梅澤勇	17	AFFINITY	YBM星野	17	アンドゥサンク	上野 歩	
18	ステラマリス	安部敏	18	ALWAYS	杉山和雄	18	ネイビーブルー	YBM角田攻	
19	ブールドワゴン	YBM山本正晴	19	パースタイム2	YBM飯田直弘	19	Sun Goddess	YBYC堀哲之	
20	AFFINITY	YBM星野	20	源	横田道生	20	グラントゥメール	成島正彦	
			21	アクアリウス	中村靖夫	21	フォンティヌ	YBYC小泉和彦	
						22	ブルードルフィン	YBM山本正晴	
						23	Vertebra	五十嵐環	
						24	クラビクラ	玉井正登	
						25	アンディアモ	YBM野口哲雄	
オーナー名は艇を代表するYYC会員名を記載、YBM：横浜ベイサイドマリナーナットクラブ所屬、									
YBYC：横浜ベイサイドマリナーナットクラブ所屬									



Photo. 2.20 理事長杯ヨットレースの風景
(マーク回航、クローズドホールドの追撃戦)

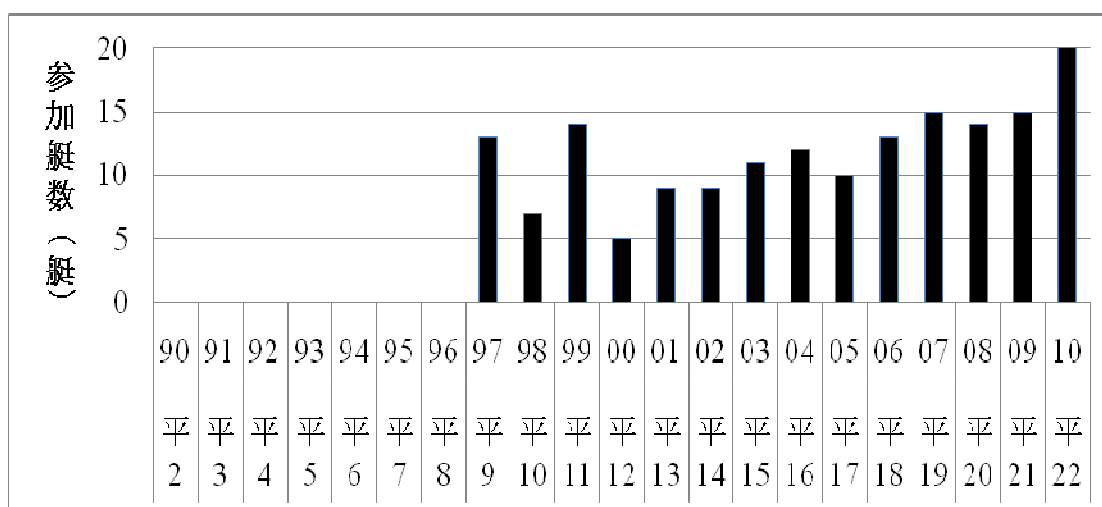


Figure 2.11 理事長杯ヨットレースの参加艇数の推移

2. 5. 2 理事長杯ヨットレース

1997年、理事長杯ヨットレースは夏の交流会（夏のパーティー）のイベントの一つとして企画された。これは多くの人たちにYYCに足を運んでもらうことにより、YYCの歴史や公益事業への理解を深めてもらい、公益事業の拡大をはかることにあった。Figure 2.11 に理事長杯レースの参加艇数の推移を

Table 2.7 YYC理事長杯ヨットレース優勝艇		
西暦	優勝艇名	オーナー名
1997年	SONIC	松永忠吉
1998年	風神	岡本恭一
1999年	U.L.A.L.A	松浦孝志
2000年	SONIC	松永忠吉
2001年	風神	岡本恭一
2002年	SONIC	松永忠吉
2003年	BIG SHOT	赤井徳夫
2004年	Clavicle	玉井正登
2005年	Cimotucare	坂野眞一
2006年	BIG SHOT	赤井徳夫
2007年	Andiamo	YBM 野口哲雄
2008年	ムサシV	阿久津壽
2009年	Blue Dolphin	YBM 山本正晴
2010年	HIRO	大庭雄二
オーナー名は艇を代表するYYC会員名を記載		
YBM:ベイサイドマリーナ所属		

示した。2000年以降、参加艇数が増えているのが分かる。Table 2.7 に理事長杯レースの優勝艇を示した。2007年ごろより、近隣マリーナからの参加艇が優勝しているのが分かる。横浜の夏のイベントの一つとなっている。

2. 5. 3 YYC横浜市長杯ヨットレース

横浜市長杯ヨットレースは、2006年YYC創立120周年記念事業として、海洋スポーツ普及・海洋啓蒙事業として企画された。これは、我が国最古のヨットクラブとして内外にその存在をアピールし、公益事業拡大の一助にしようとの思いからだ。そのため単にYYC主催のヨットレースではなく、横浜市長杯の冠をいただき権威あるヨットレースとして開催しよう企画したものだった。しかし開催までには多くの困難があり、関係者の努力によって困難を乗り越え、現在まで続けられている。

レースの企画段階では1995年まで実施されていた「あしか島レース(久里浜沖あしか島回航レース)」の復活を考えていた。そこで海上保安庁横須賀支部へ大規模レース開催の相談に行くと「自衛隊、米軍、保安庁などの多くの艦船が航行する横須賀航路を多くのヨットがレースのために集団で横断することを許可することは難しい。」との回答が得られた。レース担当者はそこで諦めずに横浜支部へ相談に行くと「小柴沖の一定の海面ならレース開催は可能である。」との回答が得られた。大規模レース開催の海面使用のめどがついたため、YYCでは横浜市長杯ヨットレース準備委員会が設立され、開催に向けての



Photo. 2.21 横浜市長杯ヨットレースの風景
(風上に向かって競いあう参加艇団)

活動が本格化した。まず、レース開催のための大会組織の編成をおこなった。大会委員長にはYYC理事長が就任した。レース開催の陣頭指揮をする重要なポストであるレース委員長にはレース担当理事経験者が就任した。さらにレース運営全般のサポートを日本ヨット連盟理事へお願いした。ハンディキャップの作成にはJSAF東京湾理事へお願いした。その他にも開催へ向け必要な役職を各方面にお願いして承諾を得た。大会へ向けての組織作りがYYCの枠を超えて行われた。

次に委員会ではレース開催の許認可の取得するための活動を開始した。YYC周辺海域は、本船航路のすぐそばで、浦賀航路、根岸航路などに多くの本船が航行、係留し、その間を漁船、遊漁船、プレジャーボートが行きかう混雑した海域である。そのため多くの関係官庁の許認可が必要であった。①海上保安庁横浜支部への行事申請 ②横浜市港湾局への海面使用の申請 ③横浜市へ「横浜市長杯」名称使用の申請 ④各関係団体への周知連絡 最初にやるべきは、横浜市への「横浜市長杯」名称使用の申請であった。ヨットレースの名称が決まらなると関係官庁への申請ができないためであった。会員の紹介で当時の横浜市議会議長に面会できることになり、大会委員長が横浜市長杯ヨットレース開催の主旨を議長に説明した。YYC設立の経緯、レース開催の意義を説明したところ議長はレース開催へ理解を示し、すぐに横浜市長秘書室へ取り次いでくれた。横浜市とは何度か協議を重ね、スポーツ普及・海洋啓蒙へつながる公益事業と認められ「横浜市長杯」名称使用許可が下りた。その許可を持ち港湾局へ行き海面使用許可を受けた。そして海上保安庁横浜支部へ出向いた。海上保安庁からはレース開催に際し、近隣漁協、マリーナ、通船協会、タグボ



Photo. 2.22 横浜市長杯ヨットレースの風景
(風下に向かって競いあう参加艇団)

ート協会、学連ヨット部等へ周知徹底を求められ、各種安全対策などの指導を受けた。関係各所への説明・挨拶はレース委員長と事務局が手分けして走り回った。

レース直前に正式な許認可が下りるとの内示があり、YYCはあわただしくなった。レース用のフラッグ、ハンドコンパス、ハンドマイク、無線機、セール番号を持たないヨットの為のポータブルセールナンバーの製作、膨張式マークの購入・・・レース参加を呼び掛けるポスターの製作、ホームページへの掲載、雑誌への掲載依頼、レース公示、帆走指示書の準備・・・本部艇、マークボートの手配等・・・艇長会議の準備・・・レース後の表彰パーティーの準備などなど、会員ボランティアによってYYCの総力を挙げて行われた。

レース参加艇は約40艇と予想より少なかったが、レース前日の艇長会議、海上保安庁による安全講習会も無事済み、レース当日を迎えた。レース当日の天気予報は南の風がやや強く、曇りとの予報だったが、朝から強風が吹き荒れていた。レース委員長がレース海域まで行き、海面の状況を確認してきたが、15メートル前後の強風が吹き、波高2mであり安全なレースの実施は難しいとの報告をレース委員会におこなった。レース委員会ではレース開催の可否についての熱い議論がおこなわれた。その結果、第1回YYC横浜市長杯ヨットレースは中止との判断が下された。準備に費やした苦労を考えると関係者にとっては苦渋の決断であったと察せられる。後に「強硬開催し事故があつては今後の開催も危うくなるとの高所からの選択であった。」と大会委員長は語った。

このように関係者の努力と苦労が積み重ねられ、YYC横浜市長杯ヨットレースは2010年には第5回を迎えている。第2回以降は“横浜ボート天国”



Photo. 2.23 横浜市長杯ヨットレースの風景
(回航ブイに向かってアプローチする参加艇団)

の事業の一環に組み入れてもらい、許認可が容易になっている。開催時期をヨットシーズン中の7月初旬に変更したが、梅雨の時期にも関わらず毎回天気に恵まれ、事故もなく開催されている。参加艇も少しずつ増え、遠くは夢の島マリーナ、木更津マリーナなど色々なマリーナからの参加もあり、横浜の恒例レースのひとつになっている。レース後の表彰パーティーも好評で「手作りのパーティーでとても楽しかった。」との声も聞かれている。Table 2.8 にY Y C横浜市長杯ヨットレースの結果を示した。東京湾周辺の色々なマリーナ所属のヨットが横浜市長杯ヨットレースに参加しているのが分かる。今後のさらなる発展を期待したい。

Table 2.8 YYC横浜市長杯ヨットレース結果 (2006年は中止、2007年-2010年のレース結果)									
	第2回 2007年			第3回 2008年			第4回 2009年		
	艇名	オーナー	所属	艇名	オーナー	所属	艇名	オーナー	所属
総合優勝艇	U.L.A.L.A	松浦孝志	YYC	BIG SHOT	赤井徳夫	YYC	NAVY BLUE	角田攻	YBM
Aクラス順位	艇名	オーナー	所属	艇名	オーナー	所属	艇名	オーナー	所属
1	U.L.A.L.A	松浦孝志	YYC	BIG SHOT	赤井徳夫	YYC	NAVY BLUE	角田攻	YBM
2	波照菜	田島優治	YCYH	AEOLUS	山本高靖	YCYH	BIG SHOT	赤井徳夫	YYC
3	アンディアーモ	野口哲雄	YBM	波照菜	田島優治	YCYH	マリンキッズ	松川洋中	YBM
4	SARA	渡辺俊一	浦安	侍六世	前川勝	YBM	AEOLUS	山本高靖	YCYH
5	AEOLUS	山本高靖	YCYH	PRONTO	石川俊雄	YYC	波照菜	田島優治	YCYH
6	PRONTO	石川俊雄	YYC	ULI	角晴彦	YBM	PRONTO	石川俊雄	YYC
7	BIG SHOT	赤井徳夫	YYC	cinotucare	坂野眞一	YYC	ULI	角晴彦	YBM
8	ULI	角晴彦	YBM	DEVADA	笹原健児	YBM	SARA	渡辺俊一	浦安
9	DEVADA	笹原健児	YBM	SARA	渡辺俊一	浦安	cinotucare	坂野眞一	YYC
10	EVE-I	足立利男	YBM				Lily	斎藤一之	YBM
11							アンディアーモ	野口哲雄	YBM
12							DEVADA	笹原健児	YBM
Bクラス順位	艇名	オーナー	所属	艇名	オーナー	所属	艇名	オーナー	所属
1	HIRO	大庭雄二	YYC	TWILIGHT	古川芳幸	YBM	Stella	市川庸一	夢の島
2	メリーウエザー	鈴木努	YBM	メリーウエザー	鈴木努	YBM	TWILIGHT	古川芳幸	YBM
3	風神	岡本恭一	YYC	Fresca	砂原一夫	YYC	メリーウエザー	鈴木努	YBM
4	BRAVO RADIO	佐治秀雄	YYC	ANGUILLA	市橋衛	YBM	デパッセ	遠藤泰三	YBM
5	ムサシ	阿久津壽	YYC	HIRO	大庭雄二	YYC	WAVY BLUE	都一正	YBM
6	カタツムリ	貞道和昭	YBM	Un Deux Cinq	上野歩	YYC	源	横田道生	YYC
7	Un Deux Cinq	上野歩	YYC	風神	岡本恭一	YYC	GAIA	高田裕史	YBM
8	WAVY BLUE	都一正	YBM	スターダスト	矢口孝広	YCYH	Fresca	砂原一夫	YYC
9	Blue Dolphin	山本正晴	YBM	ムサシ	阿久津壽	YYC	風神	岡本恭一	YYC
10	バーゴ	野口隆司	木更津	WAVY BLUE	都一正	YBM	HIRO	大庭雄二	YYC
11							ANGUILLA	市橋衛	YBM
12							ムサシ	阿久津壽	YYC
13							スターダスト	矢口孝広	YCYH
14							BRAVO RADIO	佐治秀雄	YYC
15							のらり	櫻川芳男	YYC
16							オプティミスト	舘野常司	YCYH
17							マスーII	升慎介	ガゼラス
18							かいこう	佐藤治	YBM
OCS									
DNS									
DNS									
YYC: 横浜ヨットクラブ、YBM: 横浜ベイスайдマリーナ、YCYH: 横浜市民ハーバー、浦安: 浦安マリーナ、夢の島: 夢の島マリーナ									
木更津: 木更津マリーナ、ペラシス: 浦賀シテイマリーナ、ペラシス、YYC: 横浜クルージングクラブ									



Photo. 2.24 救急救命講習会の風景
(人形を用いた救急救命法の講演会)

2. 6 海洋活動に関する安全教育事業

2. 6. 1 講演会開催

YYCの講演会は安全教育を目的に100周年記念事業として企画された。第一回講演会は1989年に日本赤十字社の救急隊長を講師として招いて開催した。講演名は「救急救命講習会・無線機器の取り扱い」であった。しかし、講演会の広報や講演者への依頼などの準備のノウハウが整ってなく、開催は一時途切れた。準備ができて継続的な開催ができるようになったのは1992年になってからである。Table 2.9、Table 2.10に1989年以来開催された講演会の題名・講演者を示した。

講演会の内容はヨットクラブらしくセールトリムや救急救命などヨットと安全に関するものが多かった。2004年には海上保安庁・警備救難課の専門官を招いての海上安全に関する講演を行った。海の安全を守る海上保安庁専門官の講演会には多くの聴衆が集まり、好評であった。そこで海上保安庁の専門官を定期的に招いて、時節にあった内容の講演をお願いしている。これらの講演会はYYCだけではなく、近隣のマリーナにも広報活動を行い、広く聴衆を集めて行っている。特に近年、ヨットレースの艇長会議に合わせて講演会を行うようになり、ヨット関係者への安全啓蒙活動となっている。2010年で48回の開催を数えている。今後の発展を期待したい。

	Table 2.9	YYC開催の各種講演会		
開催年月	題名	講演者	所属	
1989年7月9日	救急救命講習会、無線機器の取扱	立花敏光	日本赤十字社 救急隊長	
1992年7月19日	セールトリム	戸谷寿男	フッドセールメーカー スジャパン 代表	
1993年6月13日	シーマンの為の気象講習	馬場邦彦	海洋気象コンサルタント 代表	
1993年7月25日	緊急時の海上安全講習（東京湾における航行上の注意点他）	斉藤	横浜海上保安部 係長	
1993年7月25日	緊急時の海上安全講習（ライフラフト）との展開・乗込み訓練、装備品説明、非常食試食）	松岡	株）三洋商事ラフトサービスステーション 工場長	
1994年6月12日	初級セールトリム他安全講習	大原義昭	大原セール 代表	
1994年7月24日	ファーストエイド講習会	立花敏光	日本赤十字社 救急隊長	
1995年6月18日	ヨットデザイン	林賢之輔	社団法人横浜ヨット協会 名誉会員	
1996年10月 ～ 1997年9月	小型船舶免許講習	江間教夫	社団法人横浜ヨット協会 会員	
1997年5月10日	ヨットの基本および安全講習	梅沢勇	社団法人横浜ヨット協会 会員	
1997年6月22日	エンジンの構造・運用、メンテナンスの基礎解説、運用上の留意事項及び質疑	高橋・田中	神奈川ヤンマーサービス	
1997年7月/5～6日	BSAC NOVICE1 ダイバー認定講習	指導員	BIG BLUE	
1997年9月6日	ヨットの基本および安全講習	松浦孝志	社団法人横浜ヨット協会 会員	
1997年10月 ～ 1998年9月	小型船舶免許講習	江間教夫	社団法人横浜ヨット協会 会員	
1997年10月～ 1998年9月	小型船舶免許更新・失効講習	小型船舶操縦士試験機関 職員	日本海洋レジャー安全・振興協会	
1998年5月10日	ヨットの基本および安全講習	梅沢勇	社団法人横浜ヨット協会 会員	
1998年9月6日	ヨットの基本および安全講習	松浦孝志	社団法人横浜ヨット協会 会員	
1999年5月9日	ヨットの基本および安全講習	松浦孝志	社団法人横浜ヨット協会 会員	
1999年9月5日	ヨットの基本および安全講習	梅沢勇	社団法人横浜ヨット協会 会員	
2000年5月14日	ヨットの基本および安全講習	櫻川芳男	社団法人横浜ヨット協会 会員	
2000年9月10日	ヨットの基本および安全講習	砂原一夫	社団法人横浜ヨット協会 会員	
2001年5月13日	ヨットの基本および安全講習	水巻新次	社団法人横浜ヨット協会 会員	
2001年9月9日	ヨットの基本および安全講習	赤井徳夫・坂爪正博	社団法人横浜ヨット協会 会員	
2002年5月12日	ヨットの基本および安全講習	中村靖夫	社団法人横浜ヨット協会 会員	

Table 2.10 YYC開催の各種講演会			
開催年月	題名	講演者	所属
2002年9月8日	ヨットの基本および安全講習	成島正彦・坂爪正博	社団法人横浜ヨット協会 会員
2002年6月16日	船の安全と転覆と復元のメカニズム	林賢之輔	社団法人横浜ヨット協会 名誉会員
2002年11月24日	初級セールトリム他安全講習	大原義昭	大原セール 代表
2003年1月23日	小型船舶免許更新講習	小型船舶操縦士試験機関 職員	日本海洋レジャー安全・振興協会
2003年11月30日	外洋航海・ヨットの可能性について	青木義一	セーリング&チャーター コンサルタンツ 青木事務所
2003年7月28日	造船から長距離セーリング	白石康次郎	冒険家
2003年7月～8月	小型船舶免許講習	江間教夫	社団法人横浜ヨット協会 会員
2003年7月～8月	小型船舶免許講習	江間教夫	社団法人横浜ヨット協会 会員
2004年11月28日	外洋航海	斉藤実	最高齢無寄港単独世界一周セーラーギネス保持者
2004年7月12日	海上安全	安藤	海上保安庁 警備救難課
2004年	小型船舶免許講習	江間教夫	社団法人横浜ヨット協会 会員
2005年7月10日	セールトリム	本田敏郎	元ニッポンチャレンジ所 属
2005年11月27日	30ftヨットによる世界周航体験談 パナマ運河航行	能崎知文	(株) 海洋計画 代表
2006年7月9日	気象講習会	馬場正彦	海洋気象コンサルタント 代表
2006年11月26日	セーリングの力学・ヨット設計の最新事情・新設計紹介	横山一郎	マリンデザインシステムズ 代表
2007年7月8日	航行上の注意点や海洋汚染防止法の解説	山下	横浜海上保安部 専門官
2007年7月21日	海洋汚染防止法、船舶職員法及び小型船舶操縦者法等の改正点解説	川端	横浜海上保安部 係長
2008年7月27日	ディーゼルエンジン講習会	柴田正弘	ヤンマー東日本 (株)
2008年7月5日	船舶職員法及び小型船舶操縦者法等の改正点解説	安海	横浜海上保安部 専門官
2009年3月15日	ヨットレースの基本ルール解説	大村雅一	財団法人 日本セーリング連盟 A級ジャッジ
2009年7月26日	AED取扱講習会	村井隆夫	セコム (株) BE専任課長
2009年7月4日	船舶からの油の排出基準の変更	安海	横浜海上保安部 専門官
2009年11月29日	初級セールトリムの解説	戸谷寿男	フッドセールメーカーズ ジャパン 代表
2010年7月4日	船舶航行安全講習会	小川	横浜海上保安部 専門官
2010年11月29日	木造船のお話	佐野末四朗	SANO MAZIC



Photo. 2.25 夏の交流会（パーティー）の風景
(YYC ヨットヤードでカジュアルに開催されている。)

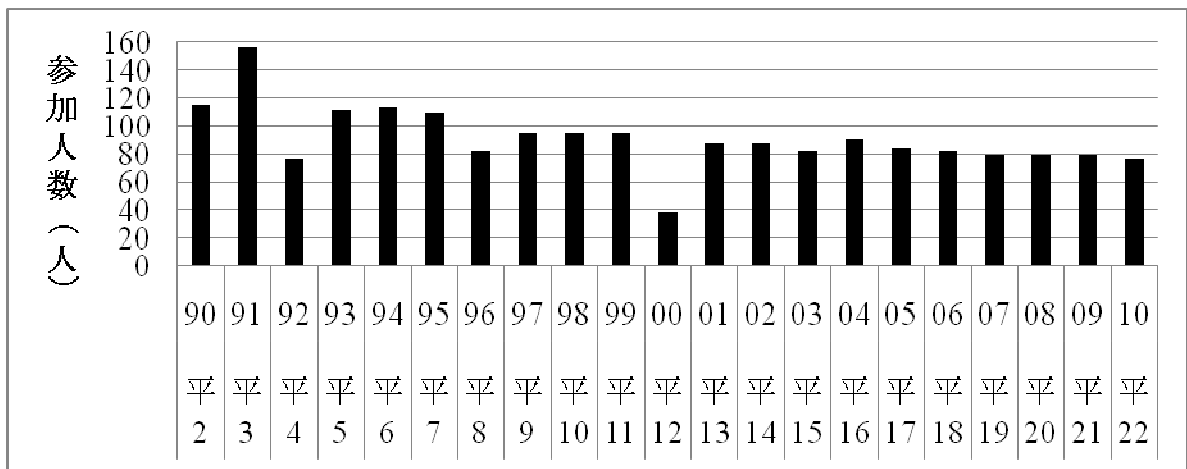


Figure 2.12 夏の交流会（パーティー）参加者数の推移

2. 7 海洋活動関係者の交流事業

2. 7. 1 交流会（パーティー）の開催

YYCは125年の歴史を持ち、多くの時期を外国人によって運営されてきた。主な交流相手は英国クラブ、アメリカンクラブ、米軍横須賀ヨットクラブなど欧米人主体のクラブであった。



Photo. 2.26 夏の交流会（パーティー）の準備風景
（会員家族より手作りの料理がふるまわれている）

高度成長期に入って日本人の経済的地位が向上し日本人会員が増加してきた。現在の横浜市磯子のクラブハウスに移転したところには、理事・会員のほとんどが日本人になっていた。しかしながら、交流が欧米人クラブに偏っていたためか、行政、地域、他の海洋関係団体、福祉関係団体との協力関係が希薄なものとなっていた。公益事業を行う上で、少しでも多くの社会団体と良好な関係を保つことが重要であることは言うまでもない。そこで相互に交流する場として、交流会（パーティー）を積極的に活用している。夏と冬の年2回交流会を開催している。夏の交流会は、英国クラブや近隣のヨットクラブ、ヨットレース関係者、福祉関係団体を招いて外部とのオープンな交流を主目的に開催している。

Figure 2.12 に夏の交流会（パーティー）の参加人数の推移を示した。1990年代には英国クラブ（在日英国人のクラブ）や東京パワースコードロン（在日米国沿岸警備隊関係者のクラブ）の関係者が多数参加し100名を超える参加者を数えた。2000年代に入ると欧米人参加者は減少し、参加者は日本人主体に変化してきた。夏の交流会のイベントに理事長杯レースを開催したこともあり、近隣マリーナのヨットや海洋関係団体からの参加者が主体になり、毎年80名程度の参加者を数えている。開催場所は、夏らしく野外のYYCヨットヤードでカジュアルに行われている。現在では、YYC夏の交流会は海洋活動関係者の重要な交流の場となっている。補足すると、2000年の参加者が40名と激減しているのは、通常日曜日に開催していたパーティーを試行的に土曜日に開催したことが要因と考えられる。



Photo. 2.27 冬の交流会（パーティー）の風景
（横浜市内のホテルでフォーマルに開催されている）

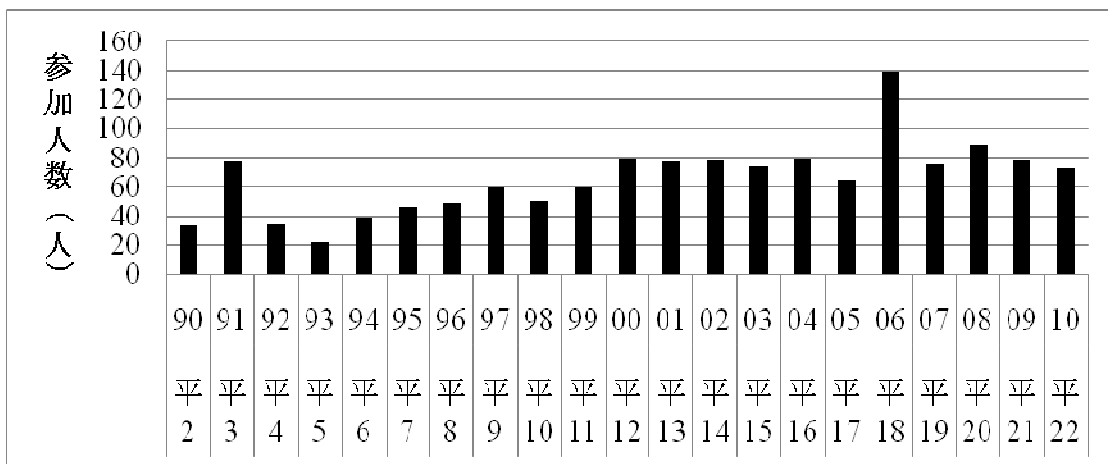


Figure 2.13 冬の交流会（パーティー）参加者数の推移

Figure 2.13 に冬の交流会（パーティー）の参加人数の推移を示した。当初、冬の交流会は会員とその家族同士の交流を主体に考えていたため30～40人程度の比較的小さな交流会であった。開催場所も磯子のクラブハウスの二階でアットホームに行われていた。しかしながら、徐々に近隣マリーナや海洋関係団体、福祉団体からの参加者が増加し、クラブハウスでは手狭になってきた。



Photo. 2.28 創立 120 周年記念式典の集合写真
(各界から多数の参加者を得て盛大に行われた)

2000年頃には参加者が80名前後にまで増加したため、横浜市内のホテル会場を借りて開催している。2006年の冬の交流会は、創立120周年記念式典を兼ねて、YYC発祥の地の近くにあるホテルニューグランドで盛大におこなわれた。参加者は140名を数えた。

現在では、会員家族や(社) 関東小型船舶安全協会関係者、横浜ボート天国関係者、(社) 横浜港振興協会 (八景島マリーナ)関係者、YCC (横浜クルージングクラブ)、YBYC (横浜ベイサイドヨットクラブ)、黒船YC (黒船ヨットクラブ)、ボーイ・ガール・スカウト指導者など毎年80－100名程度の参加者を数えている。YYC冬の交流会は会員家族同士の交流のみならずフォーマルな社会的な交流の場となっている。

この交流会 (パーティー) を通しての人的つながりは、YYCの公益事業を円滑に遂行するのに大いに役立っている。今後の発展を期待したい。



Photo. 2.29 トラベリフトによるクルーザーヨット下架風景
(ヨットをベルトで吊りあげて海上に降ろす)

2. 8 (社) 横浜ヨット協会 (YYC) の施設

2. 8. 1 施設の改善

1986年から2011年にかけてクラブ設備の大きな更新が三回あった。1998年のヨットの上下架用クレーンの更新、2002年のクラブハウスのリニューアル、2005年のポンツーンの設定である。順番に説明する。

2. 8. 2 ヨットの上下架用クレーンの更新

1998年1月の理事会において、老朽化により故障が多発していた上下架用クレーン（自走式トラベリフト）の更新について検討が始まった。ヨットの上下架用クレーンの故障は、陸置きしているヨットの海上への下架ができなくなることを意味しており、通常のセーリング活動だけではなく、公益事業ができなくなることを意味していた。これは極めて大きな問題であった。当時の理事会資料を見ると、クレーンの更新・大型化に伴い陸置規定変更を検討することが話し合われていた。クレーン更新の検討ガイドラインは、

- ア) 安定的に安全に艇の上下架ができること。
- イ) 会員全員に艇大型化のチャンスが与えられること
- ウ) 敷地内での陸置艇数の限度を考慮すること
- エ) 陸置規定変更に伴う会員増の可能性を考慮すること



Photo. 2.30 トラベリフトによるクルーザーヨット下架風景
（ヨットをベルトで吊りあげて掘割に移動し、海上に降ろす）

オ） 更新費用・陸置料の改定・上下架料金設定を考慮すること

であった。このガイドラインに沿って詳細に検討するため、「クレーン更新推進委員会」が設置され、検討が始まった。委員会では、購入に際してヨットのバックステーを外さず上下架ができるようにしようという検討項目を加えた。これは当時のクレーンが小型であったためヨットのバックステーがクレーンの横支柱に接触することがあり、事故を回避するためバックステーを外して上下架していたためであった。

検討を進める過程では、耐用年数が長い固定式クレーンと購入価格が安価な自走式について比較検討がなされたが、固定式の場合は新たなクレーン免許が必要になるなど、法律上の制約が多いことが分かった。委員会では、資格免許、工事期間、取回しスペース、価格などの問題を総合的に検討し、自走式トラベリフトの更新を推奨した。

そうこうしている間に、7月5日（日曜日）トラベリフト不調のため3艇分の下架作業ができなくなる問題が発生した。翌日、業者を呼んで修理して事なきを得たが、上下架作業中に故障した場合にはヨットが宙ぶらりんの状態で放置されることになり、危険性が指摘された。そこで進捗を早め、米国製トラベリフト15BFMの購入検討を開始した。理由はオプションの「トールタイプ」を選択すると、30ft程度の艇ならバックステーをはずす必要がない。リモコン仕様を購入すると作業性の向上が見込める。さらに日本代理店のヤマハを通しての購入することにより日本仕様として労働安全基準を満たした状態で納入されるためであった。



Photo. 2.31 上架準備状態のトラベリフト
(掘割に艇をいれて上下架する)

「クレーン更新推進委員会」は、次の購入案を理事会に答申した。A) マリントラベリフト社製 15BFM ¥26,250,000 (消費税含む) を購入する。B) 費用負担に関しては、受益者負担を原則に艇上下架料を現行¥2,000 から¥3,000 へ値上する。これを受けて理事会では答申案を承認し、購入に際しての支払いを現金払いで行うか、借入金で行うか議論を行った。そして現金払いでの購入する方針を決定した。同時に高額な購入を行うに当たり、臨時会員総会を開き、賛成を得ることを購入の条件にすることを決議した。

1998年(平成10年)8月16日(日曜日)に臨時会員総会が開催され、クレーンの購入が賛成多数により可決された。この可決に際して、上下架料金の値上げは、会員が自己負担で行っている公益活動の参加費用の増大を意味しており、アクティビティ低下の危惧があるとの意見が出されていたことを記載しておく必要がある。

翌1999年初めに新しいクレーンが搬入され、現在に至っている。クレーンの更新により、陸置き保管ヨットの海上への上下架が順調になり、通常のセーリング活動や公益事業を安定的に行えるようになった。上下架に際してもバックステーを外す必要がなくなり、安全性が向上した。そして1999年には、長年の会員からの要望事項であった艇大型化に向け陸置規定が変更された。これまでは陸置保管艇の最大寸法は全長33ft以内、重量5トン未満であったものが、クレーンの更新に伴い全長36ft以内、重量6.5トン未満となった。これにより、より大型艇の陸置き保管が可能となった。

クレーンの耐用年数が20年と想定されることから2019年には新たに



Photo. 2.32 ウッディな雰囲気リニューアルしたクラブハウス 2F 談話室
(各種講演会やヨット教室の会場に使われている)

「クレーン更新推進委員会」が設置され、議論がなされるであろう。さらなる安全性・利便性の向上を期待したい。

2. 8. 3 クラブ施設のリニューアル

2000年(平成12年)3月26日、理事会において現在の施設について休憩場所の設置や塀等の塗装について設備のリニューアルを図れないかとの議論が始まった。これは、現状施設が閉鎖的な感もあり、明るく誰でも楽しめる雰囲気になりたいとの会員諸氏から出た希望であった。

2000年(平成12年)8月には、リニューアル小委員会が設置され、シャワールーム、ボイラー室、オーナールーム、バー、音楽、活性化、ライトアップ、ロビー設置など、具体案を持ち寄り、検討・勉強して行くこととなった。併せて老朽化設備の更新の意味で浄化槽式污水設備を下水道整備に改善することも含めて検討を開始した。2000年(平成12年)10月には、検討を依頼した中央設計事務所よりリニューアル案が提出され、たたき台ができた。このたたき台を基に会員からリニューアルについての意見をアンケートし、会員の意向調査を行った。アンケート調査の結果は、リニューアルに賛成の意見が多数を占め、優れたアイデアが多数あった。委員会では集まったアイデアを参考にして数十回にわたる会合を重ねた。そしてリニューアルの実施の理念を「より開かれた雰囲気作りや会員関係者のすごしやすい環境作り」に定めた。翌2001年(平成13年)3月には会員総会の承認を得て、具体的に、設計や



Photo. 2.33 タイル張りにリニューアルしたオープンテラス
(表彰式やテーブルを並べてコミュニケーションの場として使われている)

見積もり作業が始まった。その年9月には臨時会員総会にて、具体化してきたリニューアル計画について図面を用いて説明が行なわれた。説明内容は次の通りであった。

1. 外壁・出入口・フェンスなど外観のリニューアル
 - ・清潔で親しみやすい外観で、現在よりも使い良いレイアウトを考える。
2. 事務室・工具室・トイレ・シャワー・ロッカー・オープンテラスなど
クラブハウス1階部分のリニューアル
 - ・老朽化している水周りの更新・ボイラーによる給湯設備を見直す。
(蛇口を開くとお湯が出るようにする。)
 - ・現ボイラー室への工具の移動(工具室の整備)
 - ・事務室を拡張し談話スペースなどを設ける。
 - ・シャワーの個数を増やす。(室内ロッカーは廃止)
 - ・老朽化している屋外ロッカーを更新(場所の変更を含む)
3. 厨房の更新
 - ・ガスレンジ・流し台のスペース・口数を増設し、複数の同時使用を可能にする。
4. 家具を含むクラブハウス2階のリニューアル
 - ・床・壁の更新



Photo. 2.34 整然と整備された船具ロッカー
(各種船具が収納されている)

- ・ テーブル・椅子の更新
- ・ 会議スペースの確保
- ・ メンバーの使い易い、居心地の良いスペースを作る。

5. その他

- ・ 空調設備の更新
- ・ 倉庫の補修
- ・ 夜間の施設の利用とセキュリティー
- ・ 屋上の有効利用

これらのリニューアル案がイメージ構想図を用いて分かりやすく説明され、概算予算は2900万円であることが明らかにされた。この提案は賛成多数で承認された。2001年(平成13年)12月、設計業者選定を日宅設計事務所に決定し、手付契約金84万円を支払った。なお、会員総会提出用資料など協力いただいた中央設計事務所へは、それらの費用として20万円を支払った。

2002年(平成14年)2月理事会において、リニューアル施工業者は、(株)新井組を選定したことを報告した。更に、業者よりの見積り金額(約5000万円)が予算額を越えたので、改めて提出し承認を求めた。これは、会員諸氏からの要望を入れて、新たに「暖炉付きのオーナーズルーム」の設置を追加したことが大きな原因だった。理事会では真摯な議論がもたれ、A)案：会員総会を再度開催して予算を組みなおし承認を求める。 またはB)案：当初予算を超える部分について次年度に延期し、新たな予算措置を行う。の2案につ



Photo. 2.35 クルーザーヨットが整然と並んだYYCヨットヤードの風景
(台風対策のためロープで固定されている)

いて議論は絞られた。その時、監事から、「2001年9月の臨時会員総会の総意から半年もたたず、安易に再承認を求めるのは会員軽視につながり望ましくない。」との意見が出された。この監事の意見表明をきっかけに理事会の雰囲気は変わった。結論は、ア) 施工予算は2900万円とし、値引き交渉を行う。イ) どうしても予算をオーバーする場合は、「暖炉付きのオーナーズルーム」の設置工事を延期する。この二点を決定した。この決定を受けて再交渉を行い、「暖炉付きのオーナーズルーム」の設置工事は機会あるまで延期されることとなった。

4月よりリニューアル工事が始まり、工事中の事故もなく、6月下旬には完成に至った。2002年6月23日午後4時よりリニューアルお披露目パーティが開催された。会員からは“開かれて明るい雰囲気のクラブ施設に変身した。”との喜びの声が多数聞かれた。約2年間に及ぶ関係者の苦労が報われた瞬間であった。このリニューアル工事によって、会員のセーリング活動や公益事業もより活発になったのは言うまでもない。今後の発展を期待したい。

2. 8. 4 ポンツーンの設置

2004年(平成16年)4月25日、理事会においてヨットへの乗り降りの安全性を高めるため岸壁にポンツーン(浮き栈橋)を設置する検討が始まった。当時、岸壁に一時係留したヨットへの乗り降りは岸壁をよじ登るようにして行われていた。社会人ヨット教室や児童体験乗船会参加者からは危険で怖いとの声が聞こえていた。ポンツーン設置はヨットへの移乗をより安全にしたい



Photo. 2.36 岸壁をつたわり降りてのヨットへの乗船風景（体験乗船会）
（ポンツーン設置前は乗船・下船の安全のため会員が子供を支えていた）

との会員諸氏の願いから出たものであった。2004年5月23日会員総会において、理事長からポンツーン設置について理事会で検討中であることを説明した。今後各位の意見を聞きながら、設置案をまとめたいと会員諸氏の協力をお願いした。

これを契機に色々な議論が巻き起こった。会員へのアンケート調査の結果、色々な意見がでた。会員からの意見を次に列挙する。

賛成・肯定的意見としては、

- ・児童体験乗船会で子供たちを乗船させるとき、事故が起きないように苦勞する。ぜひともポンツーンを設置してほしい。
- ・格式あるクラブに相応しいウッドデッキのポンツーンを設置してほしい。
- ・岸壁に平衡にポンツーンを設置するだけではなく、縦にポンツーンを出して多数のヨットを係留できようになりたい。
- ・YYC前の海面の引き波が大きいので、海に杭を打ってポンツーンを固定してはどうか。安定したポンツーンにしたい。

心配・否定的意見としては、

- ・YYC前の海面は狭いため、ポンツーンを設置して交通の邪魔にならないか。公益法人として設置に慎重であるべきだ。
- ・台風など嵐でポンツーンが流された時は、どうするつもりか？ 他船に損害を与えた時、どうするつもりか？ 対応策は？
- ・ポンツーンで事故があった場合の保険適応は可能なのか？ コストアップで



Photo. 2.37 岸壁に平衡に設置された台船式ポンツーン（浮き栈橋）
（4 m x 2 5 m x 1 mの鋼鉄製、岸壁からロープとチェーンで係留）

はないか？

- ・以前、岸壁前に簡易係船ブイ（パーマネントアンカー）を設置した時には誰も使用しなかった。本当にポンツーンは必要なのか？
- ・購入・設置費用負担は大丈夫か？メンテナンス費用がかかるのではないかな？
- ・海から簡単に施設内に入れるようになる。セキュリティー対策はあるのか？

であった。これを受けて理事会では具体化に向けての検討を開始した。当初、ウッドデッキのポンツーンの検討を行ったが、YYC前の海面は引き波が大きいので、ウッドデッキポンツーンでは強度的に不足であること。高価であり予算措置が難しいことが分かり、別の選択肢を探した。そんな時、鳥羽・志摩方面にクルージングに出ていた会員から、志摩方面のヨットクラブにあった台船（鉄製）方式のポンツーン（浮き栈橋）は引き波に強く、快適であったことが報告された。そこで、今後の検討は台船方式のポンツーン設置に絞ることにした。

2004年（平成16年）7月25日の理事会では、台船方式ポンツーンの詳細化検討として、YYCの岸壁の長さを計ったところ長さ28 m x 幅4 mの台船方式のポンツーンの詳細が可能と考えられると報告された。そこで費用面の検討を行うため、近隣の造船所より鉄製台船の見積を取ったところ、水面よりの高さ1 m、幅4 m、長さ15 m、一箇所の点検口付きで350万円であった。予算面では、助成金を得るため公益活動の安全確保事業として日本財団に申請する案が提案された。これを踏まえ本格的検討を開始し、公益活動を記載して申請したが助成金の申請は認められなかった。しかし検討を続ける



Photo. 2.38 岸壁に平衡に設置された台船式ポンツーン（浮き栈橋）
（ポンツーンに係留するクラブ艇）

中で、一部中古台船を整備して用いるとコストダウンになることや、台船の係留に鉄製チェーンを用いることにより、引き波による離岸が防げることなどが判った。また、ポンツーン利用に際しての規定を作るべきか否かの審議も行われた。これはポンツーンにヨットに係留したまま放置されたら困るとの考えからだった。理事会では基本的に会員の常識に任せたいとの意見も出たが、組織として明確に規定を作るべきとの意見もあった。

種々審議の結果、様子を見ながらルール作りを進めることを決定した。

2004年（平成16年）11月28日の理事会で、ポンツーンの設定案がまとまった。

- A) 岸壁に平行に台船（鉄製）方式のポンツーン（浮き栈橋）を設置する。
- B) ポンツーンを縦に伸ばす案は、他の船舶の交通を妨げる場合があるため実施しない。
- C) 新規鉄製台船（長さ15m、幅4m）と中古台船（長さ10m、幅4m）を整備して購入・設置する。（全長25m）
- D) 台船の係留には鉄製チェーンを用い、杭打ちはおこなわない。
- E) 購入に際して500万円の予算措置をおこなう。
- F) 毎年の整備・メンテナンス費用は船底塗料の塗り直し等の20万円程度を見込む。
- G) 川から船で簡単に上陸できてしまうこともあり、セキュリティー面の強化として赤外線センサー連動フラッシュライトを設置する。



Photo. 2.39 ポンツーンからヨットに乗船する会員の風景
(浮き栈橋であるため干満による高低差がなく安全に乗船できる)

H) 臨時会員総会において賛成の決議を取る。

2004年（平成16年）12月12日午後4時 臨時会員総会が開催され、熱い議論がなされた。理事長からポンツーン（浮き栈橋）の設置について次のように説明された。「会員からは公益事業活動中の安全面や利便性について十分な配慮を求める声大きい。今後、ヨット教室などの公益活動を行う上で、受け入れる年代層の多様化や身障者混在の可能性を考慮することも必要である。会員やクルーも含め艇への乗り移りの利便性を良くすることは事故防止につながる。今後より一層公益事業の充実を図っていくために、台船方式ポンツーンの設置を行うことが望ましい。」

議長は、議場に質疑を求めた。会員からは、安全性・必要性に関する議論が起こった。

- ・簡易係留設備（パーマネントアンカー）を設けたが使用艇は少なかった経緯があるのに、なぜ今ポンツーンが必要か？
- ・現施設建造時、近隣等へは、交通の障害になるポンツーンの設置を行わないと挨拶したが、その問題は解決できるのか。ヨット協会として、適正な手続きを踏むべきである。
- ・必要な予算は、どのように捻出するのか？
- ・ポンツーン設置から想像しうる事故等の可能性を考慮すれば保険の適用は必須条件である。如何か？



Photo. 2.40 ポンツーンからヨットに乗船する体験乗船会の風景
(黄色のライフジャケットが体験乗船会参加児童)

議場では必要性・安全性・公益性を心配した意見で議論が白熱した。午後5時、議長は白熱した議論を収集するため、一時休会を宣した。また、説明する側の理事会に対し、より明確な説明対応を要請した。

これらの会員からの真摯な意見を考慮してポンツーン案を修正するため理事長は臨時理事会を招集・開催した。1時間後、臨時会員総会が再開した。再開に先立ち、理事長は審議が長引いたことを各位に詫び、議事を再開した。理事会からは修正案について説明がなされた。

- ア) 「台船方式ポンツーン（浮き栈橋）を設置する」と説明したが、「係船が可能な台船を岸壁に一時係留して使う」という考え方に変更することが説明された。これは、事業に必要な時に下架係留し、公共の迷惑になると判断した場合は、速やかに上架できるよう、現行の上架設備で上架可能な総重量枠内に設計変更を行うことを添えて説明した。
- イ) 近隣等へは文書を持って事前に挨拶する予定であることが説明された。これは、苦情等、社団法人として公益性を損ねると理事会が判断した場合を考慮し、使用時に下架するものであるという前提であることが補足された。
- エ) 安全面に配慮し保険についても正しく掛ける事を会員に説明した。
- オ) 特定預金である修繕準備積立金を購入費用にあてることを説明した。



Photo. 2.41 ポンツーンへの乗り降りのため設置されたスロープ
(スロープが設置されたおかげで安全性が向上した)

議長は、理事会の提案する係船可能な台船について、議場に挙手による承認を求めた結果、賛成多数により本件は承認され、可決成立した。この臨時会員総会は数時間に及び、公益性・安全性について熱い議論がなされた。これらの白熱した議論はＹＹＣの伝統にもとづく健全な民主主義が引き継がれていることを示すものであった。

２００５年（平成１７年）１月には、４５０万円（消費税別）にて「有限会社 河野造船所」へ台船を発注した。４月には近隣の河野造船より曳航されて台船が到着した。

２００５年（平成１７年）４月、横浜市港湾局より台船設置に関して問い合わせがあった。４月１４日ＹＹＣからは担当理事・事務局長が港湾局 海務課 水域管理係に出向き、台船設置の目的・必要性・台船の構造等を説明した。港湾局からは台船（ポンツーン）設置の公益性を理解し、公共水面の占用を許可（有料）することが伝えられた。占用許可が下りるのは申請から２週間程度かかることが伝えられた。早急に占用許可申請に必要な書類を調べ、４月２１日に申請を行った。さらに、港湾局の指導を受け、河川管理者である神奈川県と海上保安庁への説明に出向いた。河川管理者である神奈川県からは、水域占用許可に関して横浜市の判断に同意するむね伝えられた。海上保安庁からは台船は申請が必要な船舶ではないため、ＹＹＣ側の説明を聞き、安全に充分留意し公益事業を行うよう伝えられた。このように公共海面の占用許可が下りたことにより、使用時に台船を上下架する必要がなくなった。すなわち、台船を岸壁に係留したままポンツーン（浮き桟橋）として使用する許可が得られた。港湾局からはさらに、安全性を考えると陸から台船方式ポンツーンへの安全なア



Photo. 2.42 ポンツーンの接合部の隙間に設置したカバー
(カバーが設置されたおかげで安全性が向上した)

クセスについて指摘を受け、スロープやタラップの設置を検討するよう指導を受けた。会員からも、安全対策・運用面で様々な指摘を受けた。特に台船の繋ぎ部の転落防止については早急に検討する必要があることが分かった。理事会では、ポンツーンへの乗り降りのためのスロープ、繋ぎ部のカバー等を今年度中に設置できるよう予算措置を行うことを決定した。6月下旬にはスロープと繋ぎ部のカバーが設置された。

このようにして長年の要望事項であったポンツーンが関係官庁の許可をうけ設置できるようになった。これはひとえに長年積み重ねられてきた会員による公益事業が社会から認知されたためと考えられる。今後の発展を期待したい。

第三章

次の四半世紀（第6クォーター）
へ向けて

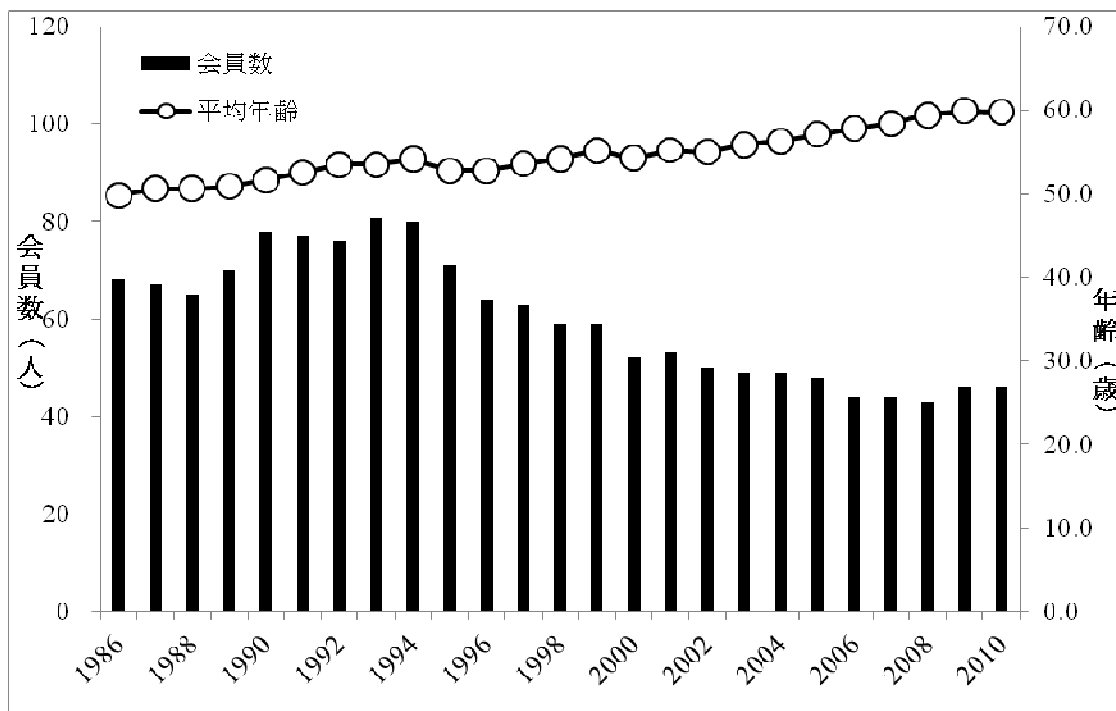


Figure 3.1 正会員数と正会員平均年齢の推移

3. 1 (社) 横浜ヨット協会 (Y Y C) の現状と課題

Y Y Cは、明治の英字新聞「ジャパン・ガゼット」にクラブ設立とクラブの会則を発表（p 6 参照）してから2011年10月9日で設立125周年を迎える。これまでY Y Cは変化の波にもまれながら発展してきた。そして今、社会問題となっている高齢化の影響がY Y Cにも押し寄せてきている。Figure 3.1 に正会員数の推移と正会員平均年齢の推移を示した。1993年には81名の正会員がいたものが年々減少し、2010年には46名になっている。また会員の平均年齢は1986年当時49歳だったものが年々増加し、2010年には59.8歳になっている。クラブのアクティビティー低下の原因となる会員数減少・高齢化を食い止めるため、若手会員の新規入会を促進する必要がある。そのために色々な努力がなされている。そのひとつが広報である。

クラブの広報誌として1991年にY Y C NEWS（日本語英語記載）の発行が始まった。当時は外部への広報というより会員向け情報誌と言うべきものであった。会員も外国人と日本人半々の状況を反映して日本語英語の両方が記載されていた。このY Y C NEWSが発展して1994年より現在のスタイルのY Y Cジャーナルが発行された。2006年にはY Y Cジャーナルに「理事会たより」が追加され、理事会と会員の意識共有に役立っている。また、Y Y Cジャーナルは2003年よりインターネット上のY Y Cホームページに掲載されており、社会へ事業活動を紹介する役割をはたしている。

インターネット上のY Y Cのホームページは、1997年に会員有志がネット上の“ジオシティーズ”の無料掲示板を用いてY Y Cの事業活動を紹介した



Photo. 3.1 インターネット上の YYC ホームページ画像

のが始まりだった。当時は外部へ向けての広報活動という意識は少なく、会員やクルー同士の内輪の情報交換という側面が強かった。2000年より会員有志により本格的なホームページ作成され、インターネット上に公開された。これがYYCの外部情報発信の重要な手段となっていく。そして会員への情報伝達の手段としても定着していく。しかしホームページの作成・運営管理をボランティアに頼っていたため更新が不定期になりがちであった。また外部から侵入や攻撃によって機能不全になることもしばしばあった。このような状況に会員からの苦情も多くなり理事会は解決策の実施を求められた。2008年4月会員総会においてプロのWEBデザイナーにホームページの作成・運営を委託することを説明し会員からの賛同を得た。2008年夏には現在のホームページの作成が終了し、運営が始まった。現在では外部からの侵入や攻撃により機能不全になることは無くなったが、アップデートな更新という面では工夫が必要との指摘を受けている。

YYCの情報発信は、ヨット教室の開催や横浜市長杯ヨットレースの開催、交流会の開催に関する広報、ヨット界において顕著な業績があった斉藤実氏（最高齢で単独世界一周の偉業を達成した。アメリカヨットの殿堂入りを果たした。）や白石康次郎氏（アラウンドザワールド単独世界一周レースで日本人として初めて2位入賞の偉業を成し遂げた。）に関する支援情報など多岐にわたっている。しかしながら、会員数減少・高齢化を食い止めるため、さらなる広報努力を進める必要がある。

会員減少の一因として“艇の大型化の流れ”がある。会員が艇の大型化に伴って近隣マリーナに移ることがしばしば見受けられる。外洋艇では40ft艇が増えてきている中で、現行陸置き規定（全長36ftを超えると不可）で

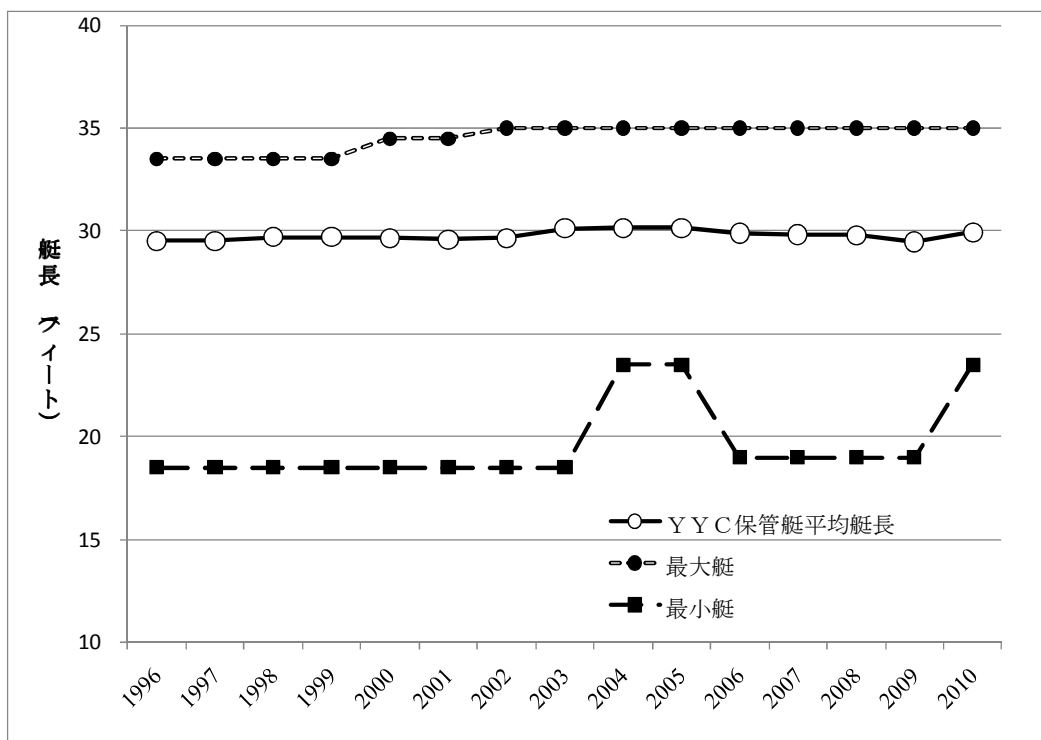


Figure 3.2 Y Y C ヨットヤード保管艇の平均艇長と最大最小艇の推移

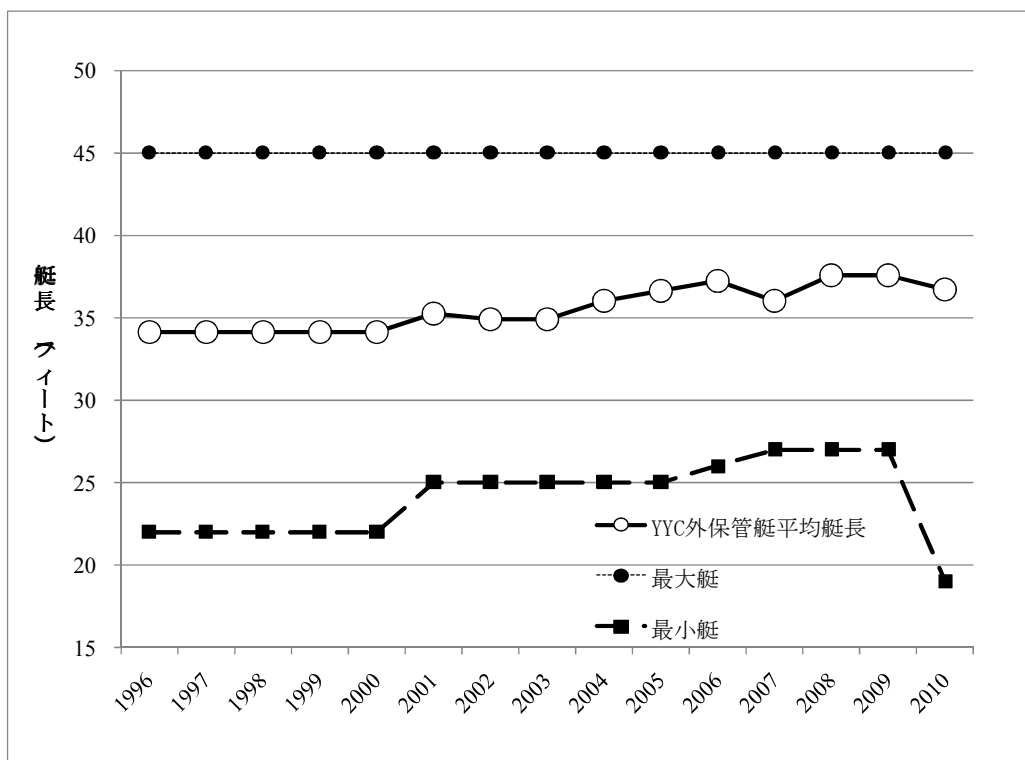


Figure 3.3 Y Y C 以外に保管されている会員艇の平均艇長と最大最小艇の推移



Photo. 3.2 台風対策のためロープで固定されたヨット
(台風来襲時には職員がヨットをロープで固定している)

は受け入れはできない。Figure 3.2 に Y Y C ヨットヤード保管艇の平均艇長と最大最小艇の推移を示した。Figure 3.3 に Y Y C 以外に保管されている会員艇の平均艇長と最大最小艇の推移を示した。Figure 3.2 より、Y Y C 保管艇の平均艇長は、この 25 年間で、29.5 f t から 30 f t になり、わずかに大きくなっただけである。最大艇の大きさは 2000 年に 33 f t から 34 f t に、2002 年には 35 f t に変化している。これは 1999 年に陸置き規定が変更され、36 f t までの艇が陸置きできるようになったことに起因している。すなわち、「陸置き規定」が改定されたことにより、Y Y C 会員の艇の乗り換えが徐々に進み、少しずつ艇の大型化が進行していると考えられる。しかしながら、保管されている最小艇の大きさは 19 f t から 24 f t の間を変動している。これは艇の大型化のニーズだけではなく、小型艇で活動したいという会員のニーズもまた存在していることを示唆している。

Figure 3.2 より、会員が Y Y C 以外のマリナーに保管している艇の最大艇長は 45 f t である。45 f t 艇は「陸置き規定」の最大 36 f t よりかなり大きく陸置きができないため外部マリナーに保管されていて当然である。外部保管艇の平均艇長の変化は、1996 年には当時の陸置き規定の 33 f t を超えている。2004 年には外部保管艇の平均艇長は 36 f t (改定陸置き規定の最大艇長) を超えた。これは、会員が艇を大型化するのに伴って保管場所を Y Y C から外部マリナーに変更していることを示している。しかし、最小艇の変化は年々増大する傾向があるようにも見えるが、2009 年に 27 f t になった後、19 f t に下がっている。このことは外部マリナーに保管する理由が「陸置き規定への抵触」だけではなく、経済的な要素や嗜好の要素も関係している

ことを示している。しかしながら外部マリーナへ艇の保管を移した後、Y Y C を退会する会員も見受けられるため、議論が必要であろう。現行の「陸置き規定」の更新可能性は議論されてはいるが、設備的問題(クレーンの大型化や堀割改修)だけではなく、クラブの活性化策として議論を積み重ねて行く必要がある。

高齢化の問題はY Y C 職員にも当てはまる。1998年、正職員1名の定年退職に伴い、正職員2名体制から1名体制になった。現在は正職員1名、パート事務職員1名、アルバイト補助職員1名の体制となっている。この体制でクラブ施設の維持管理を行っている。台風来襲などの非常時には、正職員が休日でも出勤して台風対策を行っているのが現状である。この正職員1名体制では、病気などで正職員が出勤できなくなるとY Y C の活動が停止する。若手職員を採用して2名体制へ移行するのが望ましい。今後、財政的な問題も含めて議論して行く必要がある。

最後に、平成25年(2013年)施行の「公益法人改革」が最大の懸案事項である。Y Y C の将来の方向性を決めるだけに十分な議論と理解が必要となろう。理事会では一般社団法人への移行に向けて準備中である。会員の英知を結集して進んでゆきたい。

第四章

資料

4. 1 会員名簿 (Membership List) (2 0 1 1 年 6 月在籍者)

【名誉会員】 (Honorary Members)

石原慎太郎	Ishihara, Sintaro
林賢之輔	Hayashi, Kennosuke
山本房夫	Yamamoto, Fusao
白石康次郎	Siraishi, Kojiro
斉藤実	Saito, Minoru

【役員】 (Officers)

理事長	阿久津壽	Akutsu, Hisashi
副理事長	小畑晴治	Kobata, Seiji
常務理事	岡本恭一	Okamoto, Kyouichi
理事	石川俊雄	Ishikawa, Toshio
理事	大庭雄二	Ohba, Yuji
理事	坂野眞一	Sakano, Sinichi
理事	佐治秀雄	Saji, Hideo
理事	高橋毅	Takahashi, Takeshi
監事	上野歩	Ueno, Ayumu
監事	中村靖夫	Nakamuya, Yasuo

【正会員】 (Regular Members) (会員番号順)




須藤良太郎	Sudo, Ryotaro
鈴木稔	Suzuki, Minoru
Sneen, Leland K.	Sneen, Leland K.
北村博文	Kitamura, Hirobumi
水巻新次	Mizumaki, Sinji
梅澤勇	Umezawa, Isamu
植松健	Uematsu, Ken
玉井正登	Tamai, Masato
野村誠耕	Nomura, Seikoh
田島優治	Tajima, Yuji
佐治秀雄	Saji, Hideo
赤井徳夫	Akai, Tokuo
坂爪正博	Sakazume, Masahiro
中村靖夫	Nakamura, Yasuo
松浦孝志	Matsuura, Takashi
永岡勝好	Nagaoka, Katsuyoshi
京谷明秀	Kyouya, Akihide
小畑晴治	Kobata, Seiji
岡本恭一	Okamoto, Kyouichi
原 實	Hara, Minoru

櫻川芳男	Sakuragawa, Yoshio
平田洋一郎	Hirata, Youichiro
杉山和雄	Sugiyama, Kazuo
飯塚修	Iizuka, Osamu
窪倉保	Kubokura, Tamotsu
安部敏	Abe, Satoshi
寒河江幸男	Sagae, Yukio
山戸敏男	Yamato, Toshio
坂野眞一	Sakano, Sinichi
砂原一夫	Sunahara, Kazuo
西木治夫	Nishiki, Haruo
市毛敬之	Ichige, Takashi
上野歩	Ueno, Ayumu
久慈俊康	Kuji, Toshiyasu
成島正彦	Narushima, Masahiko
阿久津壽	Akutsu, Hisashi
横田道生	Yokota, Michio
水巻文雄	Mizumaki, Fumio
石川俊雄	Ishikawa, Toshio
大庭雄二	Ohba, Yuji
室橋英明	Murohasi, Hideaki
高橋毅	Takahashi, Takeshi
山崎博次	Yamazaki, Hirotsugu
平田雅実	Hirata, Masami
五十嵐環	Igarashi, Tamaki
岩波将輝	Iwanami, Masaki


4. 2 会員艇（ Club Members' Yachts ）
 （2011年 6月、アイウエオ順）




会員名	艇名	艇画像
赤井徳夫	Big Shot Jr.	
赤井徳夫	Big Shot F.	
阿久津壽	ムサシV	

会員名	艇名	艇画像
安部敏	STELLA MARIS	
五十嵐環	Vertebra	
石川俊雄	PRONTO	



会員名	艇名	艇画像
岩波将輝	Amateras	 A blue and white sailboat with the number 1152 on its sail, sailing on the water. A motorboat is visible in the background.
上野歩	Un Deux Cinq	 A white sailboat with the number 04 on its sail, sailing on the water. The name 'Un Deux Cinq' is visible on the hull.
植松健	K-V	 A white motorboat with a blue stripe, parked on a blue stand. The name 'K-V' is visible on the hull.

会員名	艇名	艇画像
梅澤勇	ViVid	 A black-hulled sailboat with white sails sailing on a choppy sea under a clear sky. Several people are visible on the deck.
大庭雄二	HIRO	 A white-hulled sailboat with a large orange spinnaker sail. The sail has the text "HIRO" and "5114" on it. The boat is sailing on a blue sea under a blue sky.
岡本恭一	風神	 A sailboat with a blue spinnaker sail featuring a colorful cartoon character. The sail also has the number "5114". The boat is sailing on a dark blue sea under a blue sky.

会員名	艇名	艇画像
北村博文	NATHALIE	
京谷明秀	LIBERAL	
久慈俊康	康久Ⅱ	

会員名	艇名	艇画像
窪倉保	io	
小畑晴治	PINKY-II	
寒河江幸男	La Grande Bleue	

会員名	艇名	艇画像
坂爪正博	io	
坂野眞一	Cimotucare	
櫻川芳男	のらり	

会員名	艇名	艇画像
佐治秀雄	Bravo Radio	 A white sailboat with a dark sail featuring the number 5230, sailing on a calm sea under a clear blue sky.
杉山和雄	ALWAYS	 A white sailboat with a white sail featuring the number 4483 and a black circle logo, sailing on a choppy sea with mountains in the background.
鈴木稔	Bellatrix III	 A white sailboat with a white sail featuring the number 3895, sailing on a calm sea under a clear sky.

会員名	艇名	艇画像
砂原一夫	Fresca	
高橋毅	海宇	
田島優治	波照菜	

会員名	艇名	艇画像
永岡勝好	Vet's holidayIX	 A sailboat with a red mainsail and a blue headsail, sailing on the water. The number '981' is visible on the red sail.
永岡勝好	Vet's holiday X	 A sailboat docked at a pier in front of a blue building. The boat has a white hull and a blue stripe.
中村靖夫	AQUARIUS	 A sailboat with white sails, sailing on the water. The boat has a white hull and a blue stripe.

会員名	艇名	艇画像
成島正彦	GRANDE MER	
野村誠耕	風雷坊Ⅲ	
原 實	ALL IS GOOD	

会員名	艇名	艇画像
平田雅実	おーれんぢ	
松浦孝志	U. LA. LA	
水巻文雄	ViVid	

会員名	艇名	艇画像
山崎博次	KOUMIY	
山戸敏男	やまと	
横田道生	源	

あとがき

このYYC 125年史は2007年春ごろからボランティアで書き始めた。当初は事務局の鈴木さんや菊池さんに手伝ってもらいながら資料を集めることから始めた。YYCの資料は2003年ころより電子化されてパソコンの中に電子データとして保存されていて検索しやすいが、それ以前の資料は書類の山を読みながら目的の資料を探し出す作業であった。まさに発掘作業であった。発掘した資料をパソコンに打ち込み電子化し、グラフや表の作製を始めたのが2008年冬ごろからであった。仕事の合間に書きながら、やっと2011年3月に書きあがり、推敲・校正を始めた。そんな時に東日本大震災が起こった。震災の悲惨さを目の当たりにして「何かしなければ」、「何ができるのか」と立ち止まって考えた人がほとんどではなかったろうか。一日も早い復興を願わずにはいられない。

思えばYYCの第5クォーター（1986年から2011年）は日本にとっては激震の時代であった。大が付く自然災害だけでも1995年の阪神淡路大震災、2011年の東日本大震災、そして続く原子力災害。経済危機では1991年のバブル崩壊、2000年のITバブル崩壊、2008年のリーマンショック（米国バブル崩壊）、百年に一度、千年に一度級の激震がこの25年間に集中して発生している。YYCの初めの百年間（1886年から1986年）にも大正時代に関東大震災、昭和になって世界大恐慌、そして第二次世界大戦の敗戦と超ド級の激震が起きている。諸先輩方は、この激震をくぐり抜けてYYCを発展させてきた。

2011年10月9日から、YYCの次の四半世紀（第6クォーター）が始まる。国家の財政問題や急速に進むグローバル化を考えると激動の時代であることを予感させる。そして目の前には公益法人改革がある。否が応でもYYCは時代に適応して往かざるえない。YYCの長き歴史を知り、次の四半世紀に備えるため、この125年史を書いた。会員の英知を結集して困難を乗り越えて往くための一助になってくれればと思う。

最後に資料収集に尽力してくれた鈴木事務局長と菊池職員に感謝いたします。色々な助言や記録文章を書ってくれた松浦会員や小畑会員に感謝いたします。推敲・校正に取り組んでくれた理事会や会員の皆様に感謝いたします。YYCのさらなる発展を願って結語としたい。

2011年夏 砂原一夫

2011 年 10 月 初版

著者

博士（工学）砂原一夫

写真撮影

原 雄二

推敲・校正

社団法人 横浜ヨット協会

発行

社団法人 横浜ヨット協会
〒235-0016 神奈川県横浜市
磯子区磯子 1-5-16
<http://www.yyc.or.jp/>

印刷・製本

株式会社 D-サイト
〒221-0013
神奈川県横浜市神奈川区
新子安 1-35-10
<http://www.d-sight.co.jp/>

Author

Dr. Kazuo Sunahara

Photographer

Yuji Hara

Proofreader

Yokohama Yacht Club

Publisher

Yokohama Yacht Club
1-5-16 Isogo Isogo-ku,
Yokohama-shi, KANAGAWA,
235-0016, JAPAN
<http://www.yyc.or.jp/>

Printing & Bookbinder

D-Site Co., Ltd
1-35-10 Shinkoyasu,
Kanagawa-ku, Yokohama-shi,
KANAGAWA, 221-0013,
JAPAN
<http://www.d-sight.co.jp/>

