



J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION



NO.96

www.jsaf.or.jp

ロンドンオリンピック2012

セーリングチーム メダル獲得ならず

ロンドンオリンピック 2012 で、6 種目に参加した日本のセーリングチームは、メダルを獲得することはできなかった。期待された 470 級女子の近藤・田畑組は 14 位、同男子の原田・吉田組は 18 位。その他の種目も 49er 級の牧野・高橋組 18 位、レーザーラジアル級の土居選手が 31 位、ウインドサーフィンの RS:X 級男子の富澤選手が 28 位、同女子の須長選手が 21 位という結果だった。本号では各選手の成績詳細、レース終了後のコメント、中村監督の総括、そして全 10 種目の成績をまとめて掲載する。

写真撮影 / 中嶋一成 photo by Kazushige Nakajima/LAYLINE MEDIA



ウェーマスのセーリング会場に燃える聖火



今から日本代表のチンプスター

ヤマザキナビスコ



470級男子 原田龍之介・吉田雄悟組

19-12-(25)-12-7-11-21-17-17-15 総合18位(27カ国)

470級女子 近藤愛・田畑和歌子組

9-4-17-19-11-9-13-(21)DSQ-13-8 総合14位(20カ国)

原田 龍之介

「悔しいですが実力通りの結果だったのかもしれませんが。調子もよかったのでもっと行けると思っていたのですが、力を発揮できませんでした。期間中、日々、自分たちのできる限りの努力をしたのですが、うまく行きませんでした。何もできないままに終わってしまった感があります。ダウンウインドが思うように走らず、抜かれてしまうケースが多く、それがその後の展開を苦しくしてしまいました。外国勢は五輪に向けての調整が上手でした。会社やマルチサポートなど環境は万全でしたが、それに報いることができなかった無念さがあります」



吉田雄悟

「自分たちの思っていたスピードの走りができませんでした。それが課題でもあり反省でもあります。フリーの走りの改善が必要です。この辺りが世界との差です。風のあるところを走ることができませんでした。風を取って行かない限りはクロウズの走りもうまくなりません。終わったという感じがしません。コンディショニングとかいろいろな面でマルチサポートを受け万全な体調でレースに臨めたのですが、悔しさが残ります。ゆっくり休んで今後のことを考えるつもりです」

近藤 愛

「レースまでの準備は万全でした。(トラブルのあった)2日目ターニングポイントでした。(その後)気持ちを切り替えて臨んだのですが、リコールして戻ったり、気持ちと裏腹の部分が多く出てしまいました。だけどそれにくじけず、最後まで戦ったのですが結果がついてきませんでした。五輪の難しさを痛感しました。外国選手は五輪に向けて勝つための取り組みが上手です。五輪にピークを持って来ている。そうした点で彼女らの上達に自分が追い付いていませんでした。やはり五輪ですね」



田畑和歌子

「初日の入りはよかったし、手応えもつかんだつもりでしたが、2日目のトラブルが今回のターニングポイントだったと思います。そこからリズムが崩れ、最後までそれを取り戻せませんでした。メンハリ・トラブル、リコール解消、それにDSQなどレースではいけないことを全部してしまいました。世界と戦えるレベルにあることは間違いなかったのですが、準備段階で防げるトラブルを防げませんでした。その点に悔いが残ります。レースに臨むための環境はベストでした。会社をはじめ、サポートをしていただいた関係者に感謝しています」



RS・X級男子 富澤 慎選手

25-25-25-29-24-26-(34)-30-21-4 総合 28 位 (38カ国)



富澤 慎

「メダルレース進出を目標にしてきましたが、それが叶わず悔しい思いです。よいスタートができたし、海面もよかったです。最後まで大会側が支給してくれたチャーター艇とうまくマッチしませんでした。今日の最終レースは微風だったので、上位を走ることができました。強風の走りのテクニックがまだ低いのかもしれません。今後のことは関係者と相談しますが、もう一回やってみたい気持ちがあります」



須長由季

「一言で言って苦しい大会でした。ただ、この場にいないとできないことを経験できたことはよかったです。強風が得意なはずが、皮肉なことに最後の軽風が一番よい走りでした。五輪だからという気負いはありませんでした。ただ、この1週間で最高の状態に持っていき、結果を出すことの難しさは実感しました。これがオリンピックかと思いました。今後については、もう一度挑戦したいという気持ちもありますが、それなりの結果を残すにはそれなりの準備が必要です。その覚悟ができるならば挑戦したいと思いますが、少し考えてみます」

RS・X級女子 須長由季選手

19-23-22-22-22-(24)-22-20-18-12 総合 21 位 (26カ国)



49er級 牧野幸雄・高橋賢次組

16-13-17-14-(18)-11-18-16-18-18-14-15-6-2-10 総合 18 位 (20カ国)



高橋賢次

「惨敗です。悔しいです。ただ全力をつくしたからという気持ちもあります。強風の克服が課題です。今日のレースなどを考えると複雑な気持ちになります。五輪に出ている意味で自分の成長を実感しています。これからは活かしていきたいと思っています。今後については未定です」

牧野幸雄

「15レースをよい風でしっかり戦いました。実力どおりの結果とは言えますが、惜しむらくは(2位、10位となった)最終日みたいな得意の風が欲しかったです。強風でもっと戦えると思っていましたが、我々の3年半のキャンペーンでは足りませんでした。無念さが残っています。北京五輪にも出ているので世界のレベルは自分なりに分かっているつもりでしたが、もっと戦えたかもしれません。今後についてはこの大会に集中していたので何も考えていません。ゆっくり考えます」

レーザーラジアル級 土居愛実選手

29-32-31-27-26-(36)-30-22-27-29-30 総合 31 位 (41カ国)



初めての五輪を終え佐々木コーチとガッチリ握手の土居選手

土居愛実

「自分の力が世界レベルに追いついていないことがわかり、とても悔しいです。4年後に必ず五輪に戻って来たいと思っています。指導してくれたコーチ、支えてくれた家族、友人たちに感謝します」





陸上の観覧場所には黒山の人だかり。セーリング熱の高い英国ならではの五輪風景だ

ロンドン五輪競技大会 日本セーリングチーム レポート

中村健次／ロンドン五輪セーリング日本代表監督（ナショナルコーチ、オリンピック特別委員会委員長）

はじめに

数日前に大会の開催地、英国ウェーマスから約40日ぶりに戻って来ました。閉幕後、現場撤収作業を慌ただしく終え、その足でロンドンの閉会式に臨み帰国間もないため、ゆっくり大会を振り返る時間的な余裕もないタイミングなのですが、J-SAILING編集部からの急ぎの依頼ということで、取り急ぎのレポートとなることをまずもってご了承ください。

まず、ロンドン五輪セーリング競技は風に恵まれほぼ予定どおりに行われましたが、その中で、メディア（TV放映）を最優先に日々レース時間を変え、できるだけ多くの種目をTVに放映する試みが印象的でした。

英国のセーリングは自転車、ボートと並んで日本の「柔道」に譬えられるように国家的人気スポーツです。そうしたこともあって、地元BBCの放送は連日主要チャンネルでセーリングをライブ中継していました。また、大会側はセーリングを「見せて、

魅せる」ことに腐心しました。ウェーマス湾の中でもっとも岸に近いNorth（ノース）の広大な丘には有料観客席が設けられ、決勝レース（メダルレース）だけではなく、期間中毎日その眼下でその日のクラス競技を実施しました。日々5千人を超すギャラリーが詰めかけ、大型スクリーンによる実況放送などともあいまって、各国の応援団たちが熱狂的な盛り上がりを見せました（観戦チケットを購入できない人々は近くの公園や岩場など至るところで観戦していました。セーリングの醍醐味と魅力が皆共有できた点で、これらの試みは大成功だったと思います。

また、もうひとつ印象的だったのは、公式スポンサー以外の企業ブランド表示の徹底的な排除でした。もちろんIOCが謳う五輪憲章の遵守ということなのですが、五輪ハバー内は着衣からチーム施設、道具、果ては手持ちのバッグに至るまで、ほぼすべての企業ロゴの表示が許されませんでした。軍隊によるセキュリティーチェックもそれに輪をかけるように厳しく、いまさらに五輪競技会の分

ことで「抗議が提出されていることに気がつくのが遅れてしまった」事実があります。この抗議提出を知り、審問会場に駆けつけ慌ててケースの内容を田畑に確認するとともに、現地入りしていたJSAFルール委員会の青山篤氏と対策を練っていました。審問時間になっても審問が行われている様子がなく待ち続けていると、すでに審問は終了していることが判明しました（本来であれば、審問開始時に呼び出しがあります）。事実は、我々が抗議の対策を審問会場入口近くで協議している間に呼び出しがあり、それに気がつかなかったのです。結果、この時点で日本がDSQ（失格）となってしまいました。

この判決に対し、審問開始時の呼び出しが十分でなかったこと、近藤が治療のため審問に対応できなかったことを理由に「審問再開の要求」を提出したところ、受理され、翌朝に再審問開催が決定しました。ただちにリストラッキング（GPS航跡）画像を検証し、証人艇探を行い、中国チームがそのケースの一番近くにいたことを確認、証人艇として審問に同席してもらった約束を取り付けました。

日は変わり、審問が再開されましたが、ブラジルの主張する「マークルームがもたえず、艇が接触した」が認定され、日本が主張する「十分なルームを与え、接触なし」と言う主張は認められず、失格が確定となりました。今回のケースは非常に難しいケースでしたが、反省すべき点は、当事者（近藤組）がルールに則り、その場で権利の主張行動を取らなかったことが大きな失敗であったということです。また、審問までの「負けない準備と対応」が不足していたということですが、

五輪大会では、競り合っている他国に野を問わない徹底ぶりを間近に見た思いでした。チーム一丸となって470級男女のメダルレース進出が消えていった2日後、団長職として現地入りし、選手応援の傍ら日夜JSAFおよび各クラスIFの会議などを精力的にこなされてきた河野博文JSAF会長から全コースの「コーチ見解」のヒヤリングがおこなわれました。また最終日にはチームJAPAN全員と選手家族の慰労会も開催されました。

一方、西岡正副団長（JSAF副会長）は大会前の現地合宿に合流、選手らの調整状況の確認、そして大会期間中も再度ウェーマスに入り、選手とサポートスタッフを激励する毎日でした。こうした会長、副会長の行動力は「チーム一丸」を指す我々の大きな励みになりました。無念の思い

私は数回の五輪日本代表選手として、また北京大会に続く2度目の代表監督として「五輪大会とは」を画面の立場で体験してきました。正直なところ、今回の選手の顔ぶれと実績を見る限り、私自身は（さらなる上積みが必要ではあるが）今回のロンドンでは目標（470級女子におけるメダル獲得と470級男子を含めた複数種目の入賞）に近い成果を上げることができただろうと思っていました。しかし、結果はご存じのとおり470級において入賞にも手が届かず、残念な結果となってしまいました。「なぜ持てる力を発揮できなかったのか？」——詳しい検証が行われていない現段階で敗因を一言で説明することは難しいのですが、戦前段階でそれぞれ

対しては権利を主張し、スキあれば抗議を出してやる傾向が強くなります。これも大事な「戦略」のひとつです。まさに今後の教訓です。「ケースの概要」470級女子第8レース（風向215、230度、風速9〜11ノット）第4マーク（下マーク）右ゲートマーク回航時の18・2のマークルーム要求。日本艇がスターボタック帆走でマークアップローチ（回航しようとするマークの外側）、ポートタック帆走のマークアップローチで一番内側のオーストリア、その外側にブラジルの位置関係にありました（3艇はゾーンに入る前からオーバーラップの関係にあり）。一番内側のオーストリア艇が下マーク回航時にスピタウンが遅れルームが空いたために、日本は十分にルームを与えたいという主張。一方、ブラジル艇は日本艇がルームを十分に与えずマークを回航するスペースがなく、両艇に接触し不利を被ったという主張でした。

万全を期したサポート体制

多くのチーム、選手は所属企業に恵まれた活動環境をいただき、そしてマルチサポート（国家事業）の支援を受け、かつない練習環境やコンディショニングサポートをいただきました。

これもすべて470級男女チームの活躍による文科省のターゲットA種目（メダル獲得の期待がある）認定によるものなのですが、まさに前回の北京大会を上回る国のセーリング競技への「サポート・バックアップ」を受けられたことは誠に幸いなことでした。

詳しくはオリンピック特別委員会のホームページ「ロンドン五輪に向けた取り組み」項に記していますが、「人・もの・道具・情報」についてはこの1年間および五輪期間中を通してほぼ完璧な体制を

になっていたが、残念ながら「それらが解決できてレースに臨めなかった」ところも否めません。

もちろん、全選手とも全力を傾けた結果です。ここで選手を責めるわけにはいきませんが、いずれにしても、協賛スポンサーをはじめJSAF会員の皆様の圧倒的期待と多大なる国のサポート、バックアップ」に報いることができなかったことについては、代表監督として責任を感じるとともに、謙虚に反省をしなければいけないと考えております。

各クラスのレポート

端的に申し上げるならば、今回の日本チームの結果は「470級男女は想定外。その他クラスはほぼ実力の範囲以内で終わった」と言い切ることが出来ます。それは五輪強化キャンペーンの一環としてナショナルチームが参戦した2回の欧州ワールドカップ、種目別世界選手権、そして五輪前哨戦でもあった6月初め同じ会場で行われた「セーリングワールド（SFG）大会等の一連の成績からでも明らかとなります。

5月に行われた470級世界選手権で男子の原田・吉田組と女子の近藤・田畑組は一部強豪チームが出場を回避したとは言え、ともに6位の成績をあげました。それ以前のワールドカップ2戦でも両組はシングルの順位を獲得していました。しかし、いやが上にも期待は高まりました。その後が続いたSFGでは22位と12位でしたが、これは事前調整、道具トライアルとの見方で実力を計ることは難しく、両チームを束ねる小松一憲チーム監督の「戦略」との見方が大勢を占めていました。

私は代表監督としての立場ではありましたが、「メインボールに日の丸を」を目標にして長年独自の強化活動を進めてきた両チームの自主性を尊重し、日常的な支援は絶大でした。管理栄養士、トレーナー、そして情報スタッフがレース以前から長期にわたり現地入りしていただき、文字通りのソフト、ハード両面からのフルサポートを受けることが出来ました。あらためて詳細のレポートが行われる予定ですが、このマルチサポート事業は世界のスポーツ競技強化活動の動きに日本も本腰を入れ始めた証しに違いなく、敬意を表するとともに、多くの関係者のご尽力に心からの感謝を申し上げます。

こうした環境をご提供いただいたにもかかわらず、結果で報いることができなかったことはまことに無念という他はありません。いまさらというお叱りを受けるかもしれませんが、私自身はロンドン五輪を終え、「いかに戦うかの難しさ」、「ピーキングの重要性」を再認識しています。「何故結果を残せなかったか。何故力を発揮できなかったか」を検証、分析し改めてご報告させていただきます。今後五輪でのメダル獲得に向けてどのように日本セーリング界の強化を推進展開していくかを考えなければいけないと思っております。（ナショナルコーチ&オリンピック特別委員会委員長として）次を目指す世代の詳しい検証、ジュニア・ユース育成強化委員会との連携、そして各艇種団体との連携、国内指導者との情報共有化、さらには他国の強化実態の分析・把握など……課題は山積です。次の4年間はあるという間です。

五輪艇種の変更にもなる組織対応なども急務となります。また、多くの方々のご意見を拝聴することも必要です。

なコミュニケーションは保ちつつも「それがメダルへの近道」と考え、その活動に積極的な介入をすることを控えてきました。私は直前の2回の事前合宿での両チームの調整を見ながら、それなりの結果を果たしてくれるものと見ておりました。

一方、RS・X級の富澤と須長については「調子は上向き」とは聞いていますが、各国とのスピード差の点でSFGの成績（16位、21位）がほぼ現在の実力で、頑張り次第で若干の上積みができるのではと見ていました。結果は、富澤ははるかに及ばない28位、須長はそのままでした。チャーター艇との折り合いが最後までつかなかったようですが、他国も条件は同じです。

49er級の牧野・高橋組は世界との積極的な試合交流ができなかったことや国内での練習環境を考慮に入れば代表になったこと自体が殊勲で、SFG（28位）に続いて本番では最後に見せ場も作り大健闘だったと評価できます。

これはレーザージャル級の土居にも同じことが言えると思います。SFG（46位）からさらに実力をつけ、強風の前半をよく戦い抜いての31位は大器の片鱗十分でした。代表になってから時間もなく慌ただしく欧州を往復しての五輪参戦としては将来への期待も含めて及第点がつけられます。

話は470級に戻りますが、「五輪には魔物が」としか言えない結果でした。原田・吉田組は初日の結果を最後まで引きずってしまいました。ダウンウインドのスピードが明らかに世界と違っていったのか？ その不調がクロウズの走りにも影響していました。本人たちもその点の自覚は持ったようですが、今後詳細な検証が必要だと思えます。

近藤・田畑組はまことに悔いの残る大会となったしまいました。2日目第4レースの「考えられない」アクシデントが今回のすべてでした。9・4と走った初日の好タックシユが泡と消えるメインセーリングの落下でした。それを境にOCS戻りやケースにおけるDSQなどを招き、「勝利の神」から見放される事態となってしまいました。それぞれの原因・理由については今後チームからの報告がありますが、長年セーリングに携わってきた私にも「信じられない」出来事でした。

「期待」が「悪夢」に代わってしまった。「五輪の恐ろしさ」を目の当たりにしたのは「辛い現実」としか表現のしようがありません。世界ランク1位は平均点だからという話もありましたが、それはそれとしても、2人の努力が生んだ「1位」だっただけに今回の結末は残念でなりません。

最後に

今回のロンドン五輪日本代表派遣にあたり、協賛スポンサー、公益財団法人日本オリンピック委員会、国立スポーツ科学センター、並びにJSAF会員の皆様から多大なご支援、ご声援を賜りましたことにあらためて感謝と御礼を申し上げます。

よい成績を上げて、皆様への御礼に代えさせていただきます。ご期待に沿うことができませんでしたが、ご期待に沿うことができませんでしたが、申し訳なく思っております。さらなるご支援・ご鞭撻をお願いし、簡単ではありますが取り急ぎのご報告とさせていただきます。



中村健次ロンドン五輪セーリング日本代表監督

セーリング競技 全成績

(上位3選手・チーム。写真は各クラスとも1位のみを掲載)



RS:X 級男子

- 1 位 NED Dorian Van Rijsselberge
- 2 位 GBR Nick Dempsey
- 3 位 POL Przemyslaw Miarczyński



フィン級

- 1 位 GBR Ben Ainslie
- 2 位 DEN Jonas Høgh-Christensen
- 3 位 FRA Jonathan Lobert



470 級女子

- 1 位 NZL Jo Aleh/Olivia Powrie
- 2 位 GBR Hannah Mills/Saskia Clark
- 3 位 NED Lisa Westerhof/Lobke Berkhout



RS:X 級女子

- 1 位 ESP Marina Alabau
- 2 位 FIN Tuuli Petäjä
- 3 位 POL Zofia Noceti-Klepcka



レーザー級

- 1 位 AUS Tom Slingsby
- 2 位 CYP Pavlos Kontides
- 3 位 SWE Rasmus Myrgren



49er 級

- 1 位 AUS Nathan Outteridge/Iain Jensen
- 2 位 NZL Peter Burling/Blair Tuke
- 3 位 DEN Allan Norregaard/Peter Lang



470 級男子

- 1 位 AUS Mathew Belcher/Malcolm Page
- 2 位 GBR Luke Patience/Stuart Bithell
- 3 位 ARG Lucas Calabrese/Juan de la Fuente



スター級

- 1 位 SWE Fredrik Loof/Max Salminen
- 2 位 GBR Iain Percy/Andrew Simpson
- 3 位 BRA Robert Scheidt/Bruno Prada



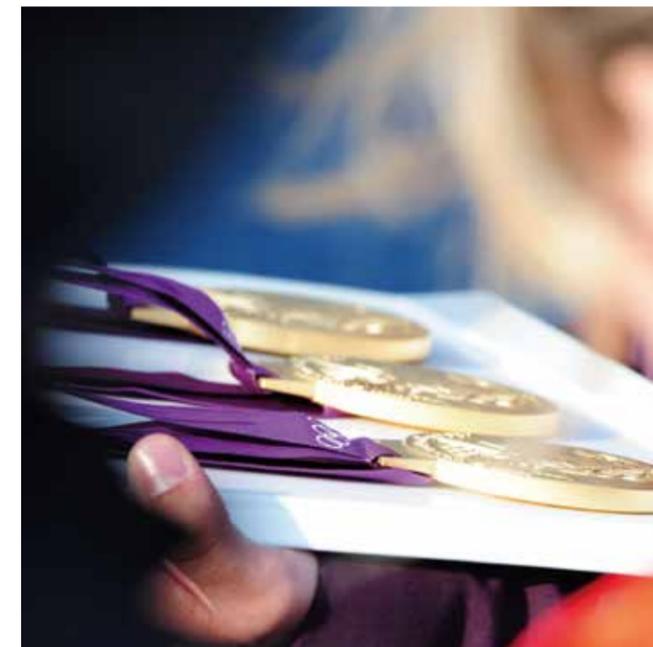
レーザーラジアル級

- 1 位 CHN Lijia Xu
- 2 位 NED Marit Bouwmeester
- 3 位 BEL Evi Van Acker



エリオット 6m 女子

- 1 位 ESP Tamara Echegoyen/Sofia Toro/Angela Pumariega
- 2 位 AUS Olivia Price/ Nina Curtis/Lucinda Whitty
- 3 位 FIN Silja Lehtinen/Silja Kanerva/Mikaela Wulff





優勝艇〈サマーガール〉

ジャパンカップ 2012 〈サマーガール〉、 激戦を制して優勝

レポート／吉田豊(ジャパンカップ2012レース委員長)

ジャパンカップ2012は8月4日から15日にかけて、ラグナマリーナ(愛知県・蒲郡市)をベースに開催された。シリーズは9レース(インシヨア8=実施されたのは7レース、オフシヨア1)で構成され、10艇が参加して覇を競った。優勝したのは関西ヨットクラブの〈サマーガール〉。オフシヨア終了時で2位(カラス)との差はわずか1ポイントで先行。最終日に行われた3つのインシヨアレースにすべて1位を取り、優勝を果たした。吉田豊レース委員長に大会の総括をレポートしていただいた。

ジャパンカップ2012成績表

艇名	セール	艇種	Race 1	Race 2	Race 3	Race 4	Race 5	Race 6	Race 7	Race 8	Race 9	合計	順位
SUMMER GIRL	1725 First 40.7 Mod		1.00	2.00	2.00	1.00	8.00	1.00	1.00	1.00		17.00	1
KARASU	4500 King 40		2.00	1.00	3.00	5.00	4.00	2.00	2.00	2.00		21.00	2
JUST	5503 Ker 40		5.00	3.00	9.00	3.00	2.00	7.00	4.00	4.00		37.00	3
KOLFU	2814 First 40		4.00	5.00	5.00	7.00	14.00	3.00	3.00	3.00		44.00	4
PARAPHRENIAN	4004 First 40.3		3.00	6.00	4.00	8.00	10.00	4.00	5.00	8.00		48.00	5
JUST EIGHT	5363 Farr 38 Mod		6.00	8.00	1.00	4.00	22.00	5.00	6.00	5.00		57.00	6
KAITO	5870 J/V 35 CR		8.00	7.00	7.00	2.00	18.00	6.00	7.00	6.00		59.00	7
PAPILLON	5995 Sete 40		10.00	9.00	10.00	6.00	6.00	9.00	9.00	9.00		68.00	8
TURTLE 8	5402 Farr ILC 40		7.00	10.00	8.00	8.00	22.00	8.00	8.00	8.00		78.00	9
MYSTIC-X	6409 Farr 40 OD		10.00	4.00	8.00	10.00	16.00	11.00	11.00	11.00		81.00	10



微風下のスタート



優勝した〈サマーガール〉のメンバー

公示、帆走指示書の作成

レースの準備に取りかかった今年の2月以来、レース終了まで多忙を極めた。ただ、外洋東海の方々のご協力も得て、何とかその職責を果たせたかと思う。ジャパンカップはISAF運用規則の2章で定義されており、日本の外洋艇のチャンピオンを決めるための選手権と規定されている。

この規定に合わせ「公示」や「帆走指示書」の編成を行った。昨年までのレースとの一貫性も考え、過去の公示内容の確認も行う。RRSやIRC、OSRの各法規も徹底的にチェックする。私1人ではとても手が足りず、また見落としがあつてはならないので、チームを編成して各人の担当分野、あるいは全体に関して意見をを集めて規則を収束させた。

レースごとのセールの積み替えに関しても昨年と同様の扱いとした。つまり、支援艇からの積み替えを許した。これについてはIRCルールに基づき、積み替え禁止の項目を排除した。その理由は、日本の最高レベルのレースならば最高のパフォーマンスを示せるように環境を整えたいと考えたからだ。積み替えを許したところで、テイレースではスピンの入れ替え、破損したセールの積み替え等しか想定できないし、クルーの載せ替えとともに支援艇ができる規則にした。

インスペクション

インスペクションは大会前と期間中に全艇に対して行った。大会前のインスペクションではセールの申告値がIRC証書を上回っているものが1件あった。再計測して数値以内に収まったが、計測証書と搭載セールの照合は常に行うものであるにも関わらず、このような状況が生れたことに疑問を感じるし、注意を喚起したい。

OSRに関してのインスペクション

は、各艇からの申告書の確認を行った。ライフジャケットに関しては、沖縄・東海レースの死亡事故もあり、厳重に検査をした。インフレータータイプのライフジャケットに関しては、レース直前でのボンベの装着の具等々の再確認を責任者の立ち合いで行うようよくに要請した。あわせて、乗艇するメンバーでの落水者救助訓練を行うことも要請した。

レース中でのインスペクションに関しては3件の報告があった。2件は灯台表の不搭載。1件はロングコースでの航海灯の不点灯。レース委員はこれらの事実をプロテストに上げて、裁定を求めた。

レース運営について

レース期間中、不安定な気圧配置になり、風が安定せず、スタート時には十分な風があるにも関わらず、その後には風が落ちることが度々あった。風軸が25度以上も変化し、その後、戻ることもあった。レースではよくあることだが、十分に条件のよい風の中でレースをしていたらどう考えていたのとは裏腹な状況が生まれ、判断に悩むことが多くあった。

ただ、この不安定な風の中でも、コースは最大限に長く取れるように努力はした。実距離は1.2から1.6マイルで、なるべく1.6マイルになるようにした。

レース運営に関しては何度かミスをした。初日、2日目と、適切なコース変更ができなかったことが2回。ロングのスタートラインの設定がまずかったのが1回。また、コース表示ボードの角度表示を間違ったのが1回あった。VHFで参加艇に通知。率直に運営の最終責任者として参加者にお詫びしたい。

ロングコースでの事故

今回のロングコースでの事故に関しては座礁事故が3件、落水事故が1件あつ

た。座礁に関しての2件は深刻な状況だった。いずれの艇についても艇の構造が適切であったのが幸いしたと思う。

座礁の原因は航法が甘いからだ、と言わざるを得ない。GPSをはじめ様々なツールがある中、浅い海面での確認が甘く、緊張感もなく、漫然とコースを引いているように感じられた。これに対し、ある艇から「事前に現場やチャートを確認し、浅い海域は事前にGPSにインプットし、コースを常に管理し、危険を感じなかった」との話を聞いたが、艇によるナビゲーションのレベルや技術の差は激しいと感じた。これらの技術の低下や格差については、外洋レースをインシヨアのみで行わなくては、本来のオフシヨアレースを行わなくてはならないことと相関関係があるのかもしれない。

落水事故は1件で、これは伴走艇の目の前で起こった。伴走艇に乗った我々は座礁事故と勘違いして曳航準備を始めたが、ほどなくセールを上げて走り出したので、離れて帆走を始めたと思っていた。その後のレース本部からの報告で落水事故だったと知った。

今回のロングレースでは伴走艇を設けた。このような事故があった場合、対応の手法が広がることから、主催者はこういった手段も準備するべきと思う。

航跡記録装置(ロガー)

今回、帆走指示書を変更し、参加艇にロガーの搭載を指示した。

レースの模様を再現できることはもちろんのこと、座礁や落水事故での各艇の動きが時間とともに詳細に記録されている。座礁事故の船は事故後に1回転して離れしたこと、落水事故では救助のために50mほど後進した跡が正確に残されており、事故後の検証も完璧に行えた。外洋加盟団体が主催するレースでは、レースを再現して楽しむだけではなく、

事故対策を含めて導入の必要があると思う。この機材は非常に安価で、その効用は多大である。その使用を推奨する。

架空マークの提案

前項に記したロガーだが、これだけ正確に航跡を記録するものならば、ロングコースの回航点をマークや現物ではなくてもよいのではないかと思う。ロングレースでのゲートや回航マークに替わるものとして使用に耐えると思う。レースを面白くするために、オーナーはじめ乗り手の方は真剣に検討いただきたい。

ジャパンカップの広報

ホームページ(HP)は充実しており、レースについて記事を改めて書く必要もないと思われるほど内容豊富だった。外洋東海の担当者やラグナマリーナのオーナーの方々を中心とした広報チームが担当していた。

レース委員長の「威厳」

参加艇のオーナーから「威厳」をもつように求められた。少し考えたが、レース委員長に求められる資質が、オーナーのイメージされているものと私が目指しているものとは違っていると感じている。レース委員長の職責は、大会の手続きや運営を含め規則に基づき粛々と行い、プレーヤーが安全に、存分に力を試せる現場を提供することだと思っている。私がレース中参加者にレースの感想を聞くのは、参加者が満足できる場を提供できているかを検証するためである。今回、いささか耳の痛い指摘はあつたけれど、合格できる程度には「感想」や「言葉」をいただきホッとしている。プロテストとの事前打ち合わせ

プロテスト委員会は優秀で、規則に対して適正に効率的に審問されていた。敬意を表したい。

事前に、実行委員会に対してプロテストとの打ち合わせの時間の確保をお願いした。レース委員会との顔合わせや外洋特有の、例えばダウンウインド用セールの片面のセールナンバ記載の問題についての認識も統一しておきたかった。この件についてはISAFからのQ&Aでの回答があり、片面の記載でルール違反はないとの返答が来ている。

またプロテスト委員長からは、外洋特有の違反に関するガイドラインの作成についての打ち合わせを打診されて、この大会での大枠を決めておくことにした。年度をまたいで開催されるジャパンカップでのIRCやOSR違反について、およびそのメドを決めておくのは有意義だと感じ、レース中これに従い、3件のOSR違反については裁定をいただいた。ただ、このレースだけではすべての項目について決めるには時間も足りないし、ISAFレース委員会やプロテスト委員会に協力いただいで、引き続き仕上げたいと思ふ。

外洋東海の総合力

今年は沖縄・東海レース、全日本ミドルボート選手権、パールレース、ジャパンカップの4つものビッグレースを開催され、それを完璧に仕上げた外洋東海の組織には目を見張らせるものがあった。沖縄・東海では残念な死亡事故があったが、その事故への対応を含め、能力があるメンバーをこれだけ集めるその組織力、統率力は他には見られないもので、これを率いる坂倉定生会長には感服した。



2012全日本ミドルボート選手権

〈WAILEA〉が連続優勝

1日目

第1,2レースは、三河大島の南から渥美蔵王山に向けて、1.2マイルのコースを設定しました。ところが、蔵王山を巻く風と3〜6ノットの微風のため方が定まらず、3時間の海上待機となり、第1レースのスタートが14時10分と大幅に遅れることになりました。

三河湾東海域は豊川の流れと潮の流れが重なり合うため、5〜8ノットの微風でレースを行うには非常に難しい場所です。当日の海流を考慮してコースを設定しました。

初日の結果は〈WAILEA〉が4-1の5点(DESSE)が1-9の10点(MIWA)が9-2の11点(CHOVE CHUVA)が4-7の11点と続きます。

2日目

第3レースは朝9時のスタートを予定していましたが、風のため1時間30分の海上待機となりました。その後、7〜18ノットの南西の風が入り、第4,5レースは順調にレースを開催できました。第6レースには風が少し弱まり南に回

まとめ

昨年の暮れから東海ミドルボートクラブを主体に全日本ミドルボート選手権を開催できないかと関東、関西両ミドルボートクラブと調整しながら準備を進めてきました。

その結果、時期をパールのレースの前、梅雨明け前の海の日を含む3連休。やるからには東海以外の遠征艇参加10艇を確保する実のある全日本選手権の開催を目標にIRC委員会、日本IRCオーナーズ協会の協力を得ながら、全国のミドルボートの精鋭に参加を呼びかけました。

皆様のご協力のおかげで東海の参加12艇に対し、遠征参加が16艇を数え、目標を大きく超えることができました。遠征艇の受け入れでは蒲郡海洋開発、ラグナマリナーの協力があったことその開催でした。ご協力ありがとうございました。開催時期が梅雨時とあり風が望まず、レース企画では苦慮しました。3日間の

今年の全日本ミドルボート選手権は、関東、駿河湾、東海、関西の精鋭が集まり、愛知県蒲郡市ラグナマリナー沖の三河湾で開催。梅雨時の開催で天候に不安があったものの、結果は好天に恵まれ熱戦が繰り広げられた。ゼネリコの繰り返しやブラックもあったが、マークごとの競り合い、水の取り合いが厳しく、見応えのある戦いが展開され、ノーケースでレースは終了した。

レポート/中村孝(2012全日本ミドルボート選手権実行委員長)
奥田義明(2012同レース委員長)
写真/平井淳一

りはじめましたが、今回の最長レース(1.5マイル)を終えることができました。第3レースから合計4レースを消化し、非常に満足できる1日でした。

2日目を終わり1位はやはり〈WAILEA〉10点、2位は〈MIWA〉16点。以下〈CHOVE CHUVA〉8点、〈HORIZON〉24点、〈AKEA〉30点と続きます。

3日目

この時期には珍しく早朝から7〜13ノットの南風が吹き、第7,8,9レースを終えることができました。

結果は内海の〈WAILEA〉が安定した走り、初日からリード。昨年に続き連続優勝し、準優勝には駿河湾の〈MIWA〉3位争いは東海の古豪〈HORIZON〉が1点差で抜け出しました。

クラス別では左記のようになります。Aクラス 優勝〈WAILEA〉、準優勝〈MIWA〉、3位〈CHOVE CHUVA〉 Bクラス 優勝〈DESSE〉、準優勝〈AGNES〉、3位〈BLACK PEARL〉 Cクラス 優勝〈AKEA〉、準優勝〈HORIZON〉、3位〈RISOTADA〉

中にシヨートデイスタンスを入れるか、ソーセージコースは4レグか6レグか等々。昨年7月の風の実績からはトップ艇が1時間でフィニッシュできる程度とし、ソーセージコース4レグのみとしました。10レースを予定するものの、半分が実施できればよいと思っていました。

開催については東海ミドルボートクラブが主体となり、JSAF外洋東海と共同主催。ラグナマリナーに場所の提供を依頼し、ラグナマリナーヨットクラブを中心に三河湾クルージングクラブ、碧南ヨットクラブの協力でレース運営を行いました。

とにかく天候に恵まれていいレースができ、十分に楽しんでいただけたと思います。これらすべて皆様のご協力の賜物です。来年もぜひ東海で開催してほしいとの声があり、今後各種反省の上、前向きに検討します。全国のミドルボートの皆様のご協力により全日本ミドルボート選手権が継続、発展していくことを切に望んでいます。



総合優勝 & クラスA優勝の〈WAILEA〉

2012全日本ミドルボート選手権の概要

2012年7月14日(土)~16日(月)

開催場所	愛知県蒲郡市ラグナマリナー・三河湾
参加艇数	28艇
関東地区	4艇
駿河湾地区	3艇
関西地区	9艇
東海地区	12艇
レース形式	上下ソーセージ2周(4レグ)
コース設定	1レグ 1.0~1.5マイル
レース時間	1時間から1.5時間
レース回数	1日最大4レース、合計最大10レース
得点方式	低得点方式。ただし、6レース以上で捨てレースあり

※結果詳細 <http://www.tosc.jp/mb/results>



所要時間 19 時間 22 分でファーストホームした (Bengal7)



スタートでは南伊勢町観光協会の応援船から声援があがっていた (写真 / J-SAILING)

27日12時10分にスタートしたIRCクラス。レース終了は7月29日01:43:55だった (写真 / J-SAILING)



第53回パールレース

だから外洋レースはやめられない

今回で第53回となるパールレースは7月27日～29日、52艇が参加し、三重県五ヶ所湾口をスタートする180マイルで行われました。昨年からの江の島の白灯台(俗称で江の島の北東端の護岸上の白灯台)より東300mにフィニッシュアウター、その150m葉山寄りにフィニッシュ本部船を配置し、江の島のセンタープロムナード、また対岸の片瀬東浜海水浴場からも見える位置にフィニッシュラインを設定しました。

レポート / 福島哲家 (レース副委員長)
写真提供 / レース実行委員会

東日本大震災の関係もあり、昨年からは海上自衛隊からの支援艇のご協力も中止させていただき、JSAF外洋東海、外洋湘南による自前のスタート本部船、伴走艇、フィニッシュ本部船を準備してのレース運営は本年度2回目となります。とくに江の島フィニッシュでの注意点は、近隣の魚網、遊漁船及び釣り人、リースエリアでのデインギールレース、江の島の鴨根などで、レース参加の各艇のメンバーに安全で満足行くレースとなるように配慮し、なおかつ「危機管理プログラム」を意識して運営に臨みました。とくにレースについては、「日本海海戦」直前の大本営への打電で有名な「天気晴朗なれど波高し」ではないですが、スタート日の7月27日から49艇(参加52艇)がフィニッシュラインを横切るときまでの間、快晴で風はコンスタントに20ノット前後の南西の良風で白波が立つ状況に恵まれ、艇速も10ノットを超え、各艇とも利島を回航するまでの間はプレレニングの連続での快走であったことは想像されます。

フィニッシュラインを設定した29日の

たうねり、白波また葉山江の島方面への強い潮流によりフィニッシュ本部船もスターンが西へと振られる状況で、決してベストな状況での運営とはならなかったのはご想像のとおりです。

(Bengal)のフィニッシュ後、2時間50分経過して(ESPRIT)その10分後に(CRESCENT)Ⅲ、2分後(MONDAY NIGHT)その10分後に(IRRESISTIBLE)1分後に(MYSTIC) (SPANK)……と連続してフィニッシュラインを横切ったのも近年にない状況です。

残念だったのがリタイア艇(DNF)が1艇、DNC2艇のエントリー艇がフィニッシュラインを切れなかったことです。

ヨットレースは「いかにして無理の限界を目指し、ファーストホーム」するか

早朝から徐々に南西の風が入り続け、夕刻には収まるであろうとの予測も、夕刻どころか最終日まで収まるどころを知らずの状態でした。

当然ながらほとんどの艇がジェネカークのスピラン中のフィニッシュとなり、フィニッシュ艇の中にはマストトップのスピナリヤードの先端にかろうじて破れたスピナリヤードの先端の艇も見受けられ、風の強さをうかがわせました。

その影響か、また各艇の操船技術の高さか、「フィニッシュ30分前コール」の後まもなく(30分も経過しないうちに)フィニッシュラインに最初に飛び込んだのは(Bengal)でした。この23年はファーストホーム艇が入ってくるのはスタート後30時間くらい経過した夜間が多く、まさかの19時間22分でのフィニッシュとなりました。また今回の最終艇(フィニッシュ順)でも37時間33分と例年に比べいかに風に恵まれていたかをうかがえるレース展開となりました。

その半面、フィニッシュマーク近辺の海上は南西よりの良風とその影響を受け

がレースに勝つための指針となるわけですが、反面この2つの項目は「危険/安全」と相反する要素を持っています。リタイア艇の艇長、クルーの方々の判断も立派だと考えます。

来年みなさまの元気な姿と艇を拝見するのが楽しみです。180マイルを走りきった後の満足感と感動は「完走した者」と「フィニッシュを取ったもの」、レースを安全に終了することができた安堵感と感動は「実行委員会」にしかわからないかもしれません。だから外洋レースはやめられないのだと思います。

最後に参加艇のメンバー諸氏、運営に携わってこられましたスタッフ、後援協力をおりました関係団体、また当日の江の島レース海面で協力を戴きました470級関東選手権の関係各位に感謝とお礼を申し上げます。



IRCクラスB優勝と総合優勝を果たした<GAIA>

ダブルハンドレースの楽しみ方

レポート／児玉萬平（第53回パールレース・ダブルハンドクラス優勝〈テティス4〉艇長）

夏の高気圧のしっかりとした南風を受けて爽快なスピラン、という典型的な展開となった今年の第53回パールレース。我々は〈テティス4〉(Tetis4)で3回目のダブルハンドクラス優勝を上げることができた。と言っても毎年参加艇が数艇以下という少数のクラスなので優勝の確率は高いのだが、過去6回チャレンジした中で優勝3回2位2回だから、まあそれなりに頑張っていると言っているだろう。

よくショートハンド好きの人間は変人だと言われる、それを否定するつもりはないが、私の場合はとくにダブルハンドにこだわっている訳ではなく、パールレースにはメンバーがそろえばフルクルーで出場するつもりでいる。それがメンバーの都合で数人しか集まらない時、助っ人の手当てをするのがおっくうなので2人で出ればいやといったノリである。今回はさらに沖繩・東海レースの出場とその後始末に追われ、メンバーの見込みが立たず、ダブルハンドクラスしか参加の可能性がなかった。

当初は〈寿限無〉(Shuzenmu)さんと我々だけのエントリーで、さびしいなと思っただけのところ、締切り直前に沖繩レースと一緒に走った青森の〈貴帆〉(Kino)さんがエントリーされ、3艇だけといえどもポテンシャルのある艇がそろって俄然緊張感のあるレースになった。事実3艇ともフルクルーの艇に劣らない素晴らしい走りを見せた。

ら100%に落とし、約3%リーディングを下げて出場した。このおかげで重いジェノアのハンドリングからは解放されたが、微風の上りではた打ち回ってしまった。この教訓から今年はショートハンド証書を持たずに参加したが、結論から言えば上りコースがなかった今年のレースなら、昨年と同じ対策が有効だったと思う。

我々はショートハンド用の特別義装はしていない。普段のレースと同じセッティングだが、ハリヤード用のパワーウィッチとオートパイロットは重宝している。前の艇(2号)で過去4回出場したときにはオートパイロットはなかったが保針性が良く、ショックコードで舵を固定すれば数分間はまったく走ってくれた。それが前提で一番負担のかかるセールの上げ下ろしに2人でかかれるわけだが、これが荒天時の風と波の中でのことのはか難しく、やはりオートパイロットの力はあるがたい。

パワーウィッチはハリヤードを上げるばかりでなく、フォアステイに絡んだスピンの回収にマストに登る時に活躍した。スピントラブルはフルクルーでも厄介であるが、2人の時は本場に致命的になる。インナージブのセッティングを煩わしにせずに行うことがポイントだが、なかなか実行できない。今回は数回絡めたが、その都度引きずりおろし、整理してからまた上げることを繰り返した。これに懲りてジャイブの場面ではスピンを一旦デッキに降ろし、ジャイブしてからまた上げることにしたが、結局はその場合でもさほどのロスもなかった。今回、もっともスリリングなシーンは、

風速20ノット超のランニングスピンドでフィニッシュラインを切り、その風下の腰越漁港の防波堤までの0.4マイルの間にスピンを降ろして回収できるか、ということであった。そのためブローチングしてもフィニッシュラインを切れるというところで舵を固定してコクピットに移動、ハリヤードを一気にカットしてスピンをとばし、帆引き状態のままフィニッシュした。ドキドキのものであった。

ダブルハンドレースはいろいろな面でシミュレーションが必要である。どんな海況になるのか、風向、風速の割合はどうか、セール選択とその揚げ方、降ろし方、いづれその作業が必要となるのか、他艇との競争以前に自分と相手の力量を加味して自艇のハンドリングを想像し、対処を考える。その意味では事前のIRCレーティング対策も然り、また一例として、左右に各150リットルある我が艇の水タンクの水量も、スターボードのアービームレグの長さとも風力を考え、右を満タン、左を空としたりした。同様にセールの積み方も作業予想から考える。クルーがいれば対処できるものも、2人ならどうこなすか、それを考えるのも楽しみの一つである。

今年、初島ダブルハンドレースは80艇もの参加があった。多くのセーラーがダブルハンドレースの魅力を知るなかで、そろそろパールレースへのチャレンジは如何だろうか。クルーのスケジューリングも、セールの質や助っ人クルーの手配も気にせず、自分の力量に合った走らせ方をして完走を狙う。パールレースはそれだけで十二分に楽しめるレースなのだ。

トレンドの濃厚な味わいを追い求めた『濃いシリーズ』にハヤシが新登場!

濃いシチュー

リフレッシュ

2種類のブイヨンの旨みが濃いミルク感を一層引き立てた、濃厚クリームシチュー。

濃縮赤ワインペーストの豊かな甘酸っぱさとデミグラスソースの奥深いコクと旨み。



濃いシチュー クリーム



濃いシチュー ビーフ

New 洋食屋さんで味わうような濃厚でデミグラスソースの奥深い味わい。



濃いハヤシ

Web限定 大切な人と恋ひととき プレゼントキャンペーン

<p>ベルギー王室御用達ブランド ガレーフォンダンショコラ</p> <p>5個入り</p> <p>1口で応募 1,000名様</p>	<p>選べるカタログ スーパーギフトチェック シュプレ</p> <p>全国の日帰り温泉や有名レストランでのランチなど、お好きなギフトをお選びいただけます。</p> <p>2口で応募 500名様</p>	<p>抽選で当る! 1,500名様</p> <p>応募期間 2012年8月13日(月)~ 2012年12月27日(木) 17:00まで</p> <p>詳しくは パッケージの内面を ご覧下さい</p>
--	--	---

応募方法:PCまたは携帯電話からキャンペーンページにアクセスして応募

エスビー食品株式会社

多様なスポットを抱える 静岡県のセーリングシーン

ディレクター／中嶋浩二郎（静岡県セーリング連盟理事長）

浜名湖という風光明媚な湖があるかと思えば、奥深い駿河湾を抱え、ウインドサーフィンから外洋レース艇まで様々な艇種が活動する静岡県は、多面的な要素を持つセーリングエリアだ。今回はそのプロフィールをご紹介します。

<http://www.jsaf.or.jp/shizuoka/>

- 清水港ヨット協会
- 外洋東海駿河湾支部
- 静岡ガス(株)ヨット部
- 静岡大学ヨット部
- 清水ヨットスポーツ少年団
- 東海大学海洋学部ヨット部
- 東海大学海洋学部ウインドサーフィン部
- 夢風童ウインドサーフィングクラブ
- 三保マリーナ
- 折戸マリーナ

- 熱海市ヨット協会
- 静岡県立熱海高校ヨット部
- 道の駅伊東マリンタウン
- 伊東市ヨット協会
- 伊東ヨットスポーツ少年団

- 沼津市ヨット協会
- 沼津マリーナ
- ヤマハマリーナ沼津
- 重須ヨットハウス

- 静岡県立焼津水産高校ヨット部

- 静岡県立相良高校ヨット部

- 浜松市ヨット協会
- 静岡県セーリング連盟浜名湖ジュニア
- 静岡県立三ヶ日高校ヨット部
- 浜松医科大学ヨット部
- ホンダ技研(株)浜松ヨット部
- ビーチスマリーナヨットクラブ
- ジョナサン
- 寸座マリーナヨットクラブ
- 富士マリーナ
- 館山寺マリーナ
- ヤマハマリーナ浜名湖

- 御前崎海洋クラブ

- 下田市ヨット協会

NORTH SAILS Results in Olympic Games

470 class	Men	Women
2012 London	🥇🥈	🥇🥈
2008 Beijing	🥇🥈	🥇🥈
2004 Athene	🥇🥈	🥇🥈
2000 Sydney	🥇🥈	🥇🥈
1996 Atlanta	🥇🥈	🥇🥈

* partial inventory

五輪メダル獲得数世界一のセールロフト
NORTH SAILS JAPAN



470 Gold Medalist / 3 times World Champion
AUS Mathew Belcher / Malcolm Page

ロンドン五輪 470 級 金 銀 獲得!! North Sails Japan 五輪五連覇!!

2012 London Olympic Games

Men's 470

- 🇦🇺 AUS Mathew Belcher / Malcolm Page
- 🇬🇧 GBR Luke Patience / Stuart Bithell
- 🇮🇹 4.ITA Gabrio Zandonā / Pietro Zucchetti
- 🇳🇱 5.NZL Paul Snow-Hansen / Jason Saunders
- 🇨🇷 6.CRO Sime Fantela / Igor Marenic
- 🇫🇷 7.FRA Pierre Leboucher / Vincent Garos
- 🇵🇹 8.POR Álvaro Marinho / Miguel Nunes
- 🇦🇹 9.AUT Matthias Schmid / Florian Reichsteaedter
- 🇸🇪 10.SWE Anton Dahlberg / Sebastian Östling

Women's 470

- 🇳🇱 NZL Jo Aleh / Olivia Powrie
- 🇬🇧 GBR Hannah Mills / Saskia Clark
- 🇳🇪 4.NED Lisa Westerhof / Lobke Berkhout
- 🇫🇷 6.FRA Camille Lecointre / Mathilde Geron
- 🇧🇷 6.BRA Fernanda de Oliveira / Ana Barbachan
- 🇦🇺 7.AUS Elise Rechichi / Belinda Stowell
- 🇩🇪 8.GER Kathrin Kadelbach / Friederike Belcher
- 🇺🇸 9.USA Amanda Clark / Sarah Lihan
- 🇪🇸 10.ESP Tara Pacheco / Berta Betanzos

オーストラリア男子チームがノースセール・ジャパン製フルインベントリーにて、北京五輪に続き、ロンドン五輪で優勝し、五輪二連覇。

ノースセール・ジャパンはアトランタ五輪から五輪五連覇を達成。

世界のトップセーラーから技術開発能力の高さと、クオリティの高さを認められ、五輪に参加した470セーラーの実に84%がノースセール・ジャパン製のセールを使用し世界の頂点に挑みました。

4年後のリオ五輪に向けて、さらにクオリティの高いセールで、選手達をサポートしていきます。

株式会社 ノースセール・ジャパン
info@jp.northsails.com <http://www.jp.northsails.com>

●本社・横浜ロフト
●関西ロフト
●北海道ロフト

〒236-0007 神奈川県横浜市金沢区白帆4-3 Tel 045(770)5666 Fax 045(773)5222
〒662-0934 西宮市西宮浜4-16-2 新西宮ヨットハーバー内 Tel 0798(26)7771 Fax 0798(26)7773
〒047-0008 小樽市築港 5-2 Tel 0134(25)3227 Fax 0134(25)6452



Code Zeroの存在 ゼノアのない艇には必需品。

思わずタックしたくなるほどの
上り角度とその速さ。
さあ楽しもう、未知の走りを。



IRCルール下のデザイン
"Code Zero"
Quantum iQテクノロジーが
理想のシェイプを可能にした。

info@quantum-jpn.com

Watts Marine Products

新商品: マットフェンダー
M3: インフレーター・ポート用
色: 青/黒/白



www.wattsmarine.jp
info@wattsmarine.jp

(株)セイルス・バイ・ワッツ・ジャパン

本社ロフト
〒238-0233 神奈川県三浦市向ヶ崎町8-40
電話: 046-882-5451 fax: 046-882-4319

関西営業所: (新西宮YH)
電話: 0798-23-6410 fax: 0798-23-6420



ゼロからの出発だった相良・御前崎も、今ではこのような盛況ぶりだ。写真は御前崎の海洋教室の1シーン

自然の厳しさに 鍛えられる相良・御前崎 4

相良・御前崎の駿河湾西部の海岸一帯は、遠浅の砂浜が多く、近くにはサーフィンで有名な静波海岸、ウインドサーフィンで有名な御前崎海岸があり、古くから海水浴、マリンスポーツに親しむ機会の多いところだ。

そして平成9年、当時の相良町・御前崎町が平成15年の静岡国体のセーリング競技会場に選定されたのを機に、会場の地元にある県立相良高校にヨット部が創設されました。また、国体を盛り上げようと地元自治体の肝いりで、小中学生のヨット教室をはじめ、海の日記念レース、マリンスポーツフェスタなど、多彩な行事が催され、セーリング競技に対する地元の理解が深まり、関心も大きくなりました。

相良高校ヨット部は、創設当初は1年男子部員5人のみ。艇庫・部室はおろか、乗るヨットもない、文字通り「ゼロからの出発」でした。地元の厚意で提供された造船所の一室を部室と

5 静岡県東部水域の紹介

伊豆半島の東側に位置する熱海市、伊東市では以前はジュニアヨットクラブがあり、週末には沖合で練習するジュニアやOPなど等が見られましたが、熱海のジュニアヨットは約10年前に解散し、伊東のジュニアも徐々にクラブ員が減少し、活動が休止に追い込まれる状況でした。

この状況はディンギーに限らずマリンスポーツ全体の海難れと考え、マリーナ、ジュニアヨット、サーフィン、ウインドサーフィンなどの関係者が集まり対策を練りました。そこで、単独のイベントは難しいので皆で集まりイベントを開催する、そしてできるだけ参加しやすいイベントにするなどを検討している時に、ビーチクラブ全国ネットワーク事務局とめぐり合いました。http://www.beachclub.jp/

ビーチクラブは各マリンスポーツの垣根を外し、参加する大人や子どもが予約不要・参加費無料でマリンスポーツを楽しむ機会を作るとい活動をしています。自分たちが遊ぶだけ

し、同じく提供された漁港の一角で筋力トレーニングを行い、艇置き場予定地の草取りや整地などの活動を始めました。創設当初からレース参加はもちろん、ヨット教室や国体関連の行事運営の手伝いなど、地道な活動を続けました。

国体開催が近づくにつれて部員も増え、地域の援助、県連からの技術指導も増え、平成15年には念願のインターハイ全国大会出場を果たしました。それ以後、現在までの10年間でインターハイ9大会、国体5大会に出場、平成16年には部員がユースナショナルチームメンバーに選考される実績を上げています。

今では相良高校ヨット部の部員は24人となり、巣立った卒業生は71人を数えます。卒業生の中には大学や実業団で活動している選手もいて、インカレや国体に出場して活躍しています。

相良・御前崎一帯は、強い風が吹くことも多く、高校生の練習環境としては厳しいところが多くありますが、その分、自然の厳しさ、懐の深さに鍛えられ、地域社会に貢献できる人材に育ってくれるものと願っています。

また、ヨット部の卒業生や卒業生の保護者を中心として「相良海洋クラブ」が平成20年に発足し、高校を卒業してからもセーリングに関わる環境を整え、マリンスポーツ教室や水難救助講習会などを行っています。

一方、御前崎では「御前崎海洋クラブ」、「御前崎マリンスポーツクラブ」があり、教育委員会と連携した「大人のためのヨット教室」、「手作りカヌー教室」など地域のマリンスポーツ活動の中心として、30年にわたって活動しています。また長年の奉仕活動が認められて平成21年緑綬褒章を受章しました。(出口規弘)

ではなく、遊ぶ場所は自分たちで綺麗にするビーチクリーン&ビーチコミング(ごみの分析)も実施し、環境問題にも取り組む活動です。2010年11月に伊東ビーチクラブが定例開催として始まり、現在ではボランティア30名、一般参加者60名規模で毎月実施しています。

各ジュニアクラブ活動の再開が課題と思いますが、まずはマリンスポーツを楽しむ環境の整備を行っています。(光村智弘)



伊東ビーチクラブが定期的に開催されている



OP級浜名湖オープンの様子

1 数々のビッグレースが 開催された浜名湖

浜名湖はセーリングを楽しむにはほどよい大きさで、年間を通して風に恵まれており、セーラーには最適なスポットとして注目されています。

2 静岡県の クルーザー・シーン

駿河湾の最深部は2450mもあり、日本で最も深い湾です。湾口は石廊崎～御前崎55km、奥行きは50kmと、さほど広くありません。岸から急深で、遠浅の水域がほとんどありません。また湾口が南を向いて広く開いているので、外洋から大きなうねりがそのまま入ってきます。黒潮の分流も湾奥まで入り込み、海況を複雑にしています。このような条件のため、風向に合わせて十分な長さのレースコースを設定するにはマークのひとつは数百mもロープを繰り出す必要があります。そのために、多くは岸沿いのコースが横断コースになります。

駿河湾の両側に大きなフリートがあります。東岸には、沼津市(静浦、内浦、西浦地区)の入り江ごとにクルーザーが集まっています8



清水では絶景の富士山を背景にレースが行われる



地元のお祭りへの参加を通じ市民の方へのヨット普及にも取り組む

シドニー湾にも似た入江から休日ともなるとクルーザーやディンギー、ウインドサーフィンなど、ジュニアからシニアまでそれぞれに恵まれた環境でセーリングを楽しんでいます。

1967年に地元各企業クラブが統合して浜松市ヨット協会が発足しました。後に第2回レーザ全日本大会が100艇もの参加で行われ、その後もレーザ全日本大会は4年連続開催されることになりました。

1976年モントリオールオリンピック470級で小松・黒田組(ヤマハ発動機)が10位に食い込み、1977年には470級ワールド浜名湖大会が開催されました。また、1979年レーザパシフィック大会、1984年モスワールド、1994年スナイプジュニアワールド、1999年レーザワールドなどの国際大会が開催され、地元セーラーは国際的な交流を深めることができました。

(写真上)。西岸には清水港(写真下)を中心にマリーナがいくつかあります。

沼津地区にも清水地区にもおよそ200隻のクルーザーが上架・係留されています。それぞれで独自にレースを行ったり、交流したりと盛んに活動しています。レースには10隻から40隻ほどの艇が参加しています。

一方、浜名湖内にもクルーザーの基地がいくつかあり、50隻程度のセーリングクルーザーがいます。

浜名湖から外洋へは、浜名湖内でマストを倒し、機走で国道、BP、東海道線、新幹線の四つの橋をくぐって新居港へ着け、再びマストを立て、今切れ口から遠州灘へ出て行くことになります。だから、浜名湖から外洋へ出て行くことはあまりありませんが、浜名湖内でも毎月のようにクルーザーのレースは行われています。(岡有作/清水港ヨット協会)

3 清水の ディンギー活動

どの海水浴場にも必ず貸しヨット屋があるほど、昔の清水はヨットの盛んな土地でした。今では羽衣伝説で有名な三保半島の一角、内海地区の「NPO法人清水港ヨット協会小型艇部会」が主な拠点です。

ここには半島を挟んで比較的穏やかな湾と、うねりのある外海の2つ海面があります。また駿河湾に流れ込む黒潮の影響で冬場も水温が高く、一年を通じ初心者からベテランまで幅広く楽しめます。晴れた日には広大な富士山や対岸の伊豆半島が見え、景観にも大変恵まれています。

清水はこれまで渡辺克己、杉山武靖、金田裕

1991年にはインターハイセーリング競技が三ヶ日青年の家を会場に開催されました。

この大会を機に地元三ヶ日高校ヨット部が発足し、インターハイや国体で高校生セーラーが活躍するようになりました。また、春恒例の浜名湖ジュニア大会ヤマハセーリングチャンピオンシップも今年で20回目となり、長い歴史を誇っています。

今年も浜名湖ではウインドサーフィン大会やシーホッパー全日本、進化する最新鋭のモス全日本、レーザ大会、OP東日本大会などが静岡県セーリング連盟後援により開催されます。

一方「はばたけ世界の海へ!」を目標に、浜名湖ジュニアクラブやユースクラブを中心に選手の育成・強化活動が図られています。OPジュニア国際大会やユースワールド日本代表選手、国体選手として活躍が期待されています。

今後、浜名湖がセーリングを楽しむ仲間を増やされることを願い、また安全なセーリングを通しての交流の場となるよう、恵まれた自然環境を生かして行きたいと願っています。(高橋幸吉)



沼津内浦重須には多くのクルーザーが舳られる



清水港のクルーザー群

孝の国体・全日本優勝者を数多く輩出してきました。近年は彼らの技を将来に受け継ぐべくジュニア層の強化にも力を入れています。毎年1月にはシーホッパーを中心とした草レース「三保ミッドウインター」を開催し、全国から有力選手を中心に多くの方にご参加いただいています。

レースの他にも夏場の地引網やバーベキューなど楽しいイベントも多く、ヨットスクールや地元のお祭りへの参加を通じ市民の方へのヨット普及にも取り組んでいます。

近年、三保の手前まで東京からの高速バスが走るようになり、今年も新東名が開通したことで遠方からのアクセスがさらに向上しました。

みなさんも是非一度、三保のディンギーセーリングをお楽しみ下さい。(皆川基)



26年の歴史ある優勝旗



ホテルから見るハーバー



ベタでのマーク回航



ベテランの運営スタッフ



ベタベタのレース



各校のフラッグ



昨年に続き連覇の立教大学



第1レース上マークへ



対校戦のメインは酒宴



ベタでのスタート



鏡のようなレース海面



成蹊大学エール



シングハンダー級



観戦しやすいマーク回航

第26回十大学OBヨットクラブ対校レース

これぞ日本の学連OBレース

レポート／大隈信之（三田ヨット倶楽部）

平成24年6月9日、10日、第26回大会が諏訪湖で行われました。11校約100名が参加し、立教大学セントポールセーリングクラブが総合優勝しました。私は第1回大会から25回出場する、最多出場者の一人であることから、実行委員会からの「26年経ってこのレースのことを知らないOBも多いだろうから、紹介のレポートを書け」との依頼を受け、本レースの歩みと近況をご報告したいと思います。



諏訪湖に集まった強者の面々



成蹊大学 横山契嬢による第26回大会開会式の選手宣誓

第26回大会成績

総合優勝 立教大学 **2位 東京海洋大学** **3位 東京理科大学**
スーパーシニア優勝 石合幸彦（早稲田大）
女子の部優勝 西牟田亮子（横浜市立大）
アンダー30優勝 木村真覇（立教大）

「加盟17クラブ」

早稲田大学（早稲田ヨットクラブ）、慶応義塾大学（三田ヨット倶楽部）、横浜国立大学（黒潮セーリングクラブ）、関東学院大学（関東学院セーリングクラブ）、明治大学（駿台セーリングクラブ）、中央大学（白門ヨットクラブ）、法政大学（法友ヨット倶楽部）、立教大学（セントポールセーリングクラブ）、日本大学（櫻門ヨット倶楽部）、東京大学（淡青セーリングクラブ）、横浜国立大学（乙艦セーリングクラブ）、東京海洋大学（越中島ヨットクラブ）、成蹊大学（蹊帆クラブ）、学習院大学（桜帆会）、千葉大学（ほたて会）、東京理科大学（理窓ヨットクラブ）、首都大学東京（八雲セーリングクラブ）

そもそも……

当レースは昭和62年6月に第1回大会が行われましたが、前年に関東の各校OBからシニアのOBのヨットレースをしようとの声が出て、準備会がスタートしました。そのコンセプトとして、

- レースは余興、本戦は懇親会とする
- シニアである以上、安全が第一
- 懇親レースであってもハイレベルなレースにしたい

この3本柱が決定されました。

シニアとは当時50歳以上と考えられており、50歳の選手2人合わせて100歳の基準をクリアできる大学がおよそ10校だったので、十大学という名称が決まりました。ところが我々も100歳以上を出せるから入りたいというOB会が数校出てきましたので、名称は「十」で行こう、「十」という字は「多い」という意味もあるからとなり、現在17校加盟で、各大会の出場クラブは13だったり16だったり変動しています。

シニアは働き盛りの人が多く、メンバーがそろわない時もあるので、結果的にこの考え方はよかったと思います。

さてさて……

さて、次はレース会場です。安全第一のレース会場は果たしてあるのか。

あるOBが当時ジュニアのレース会場として名前を上げた諏訪湖が、盆地にある湖で風も弱く、シニアが乗るには適当ではないか。また、長野国体で使用したスナイプが30艇ほどありレンタルできるという情報をもたらしました。長野県連の了解もとれ、温泉があり酒がうまう、ハーバーの前にホテルがあるという好条件なので、諏訪湖に決まりました。

前述の3本柱のひとつ、レベルの高いレースをしたいという点が問題でした。

当然のことながらレベルの高いレーサーは卒業したばかりのOBですから、20代の選手の種目を作ろうということになり、年齢無制限（フリー）の種目ができました。当初は各校2艇ずつスナイプが配艦されました。

最後に酒と温泉、うまい飯ばかりに目が向くとレースの緊張感がなくなるから、対抗意識を醸成するのも必要だという意見も出て、フラッグ持参、名称も十大学OBヨットクラブ対校レースと「抗」を「校」に変えることになりました。

ふむふむ……

諏訪湖は観光地なので、開催時期は閑散期の6月、雨をさけるため第1週が第2週と決まり26年間続いています。

開始から数年たつと新種目としてシーホッパー級を採用、平成13年からは70歳以上のスナイプ級スーパーシニアが創設され、参加選手最年長の80歳の選手が優勝されました。

つづいて平成14年にはレディースが、平成22年にはアンダー30が創設されました。この3種目は対校得点には計上されず6位の入賞者まで賞状と賞品が出ます。土曜日の午後には集合して艇の抽選、機装の後、ただちにレースを開始し、夕方収納、入浴、宴会、翌日曜日は6時半から朝食、9時スタートというスケジュールです。レースは2日間で13レース行います。

ホテルは3人部屋の洋室で最近リニューアルされましたが、今どき珍しい浴衣がけの懇親会を体育会ムードたっぷりに大広間で行います。

なるほど……

このレースが長く続いた理由を私なりに考えてみますと

- 安全なレース場と観戦に便利な堤防があること
- レース運営がしっかりしていること
- 使用艇の改善

この3つではないかと思えます。

まずレース会場ですが、一周16kmの諏訪湖が山に囲まれ、普段は鏡のような湖面です。風はほとんどなく東西南北、四方八方からそよと吹き、少しの時間でなくなってしまいます。私が参加した25回の中で強風はほんの4～5回、10m以上であれば中止となります。

この微風の中で、タイムリミットはトップ艇ゴールから15分ですから、実に過酷なレースとも言えます。あるOB曰く、「ここでは勝った奴が強いわけでもなく、負けた奴が弱いわけでもない。ただ、風に恵まれただけさ」。

次にレース運営はレースオフィサーが権限を持って実行し、クレームがありません。

ルールは最新のルールです。当年のOBが参加しているからです。

また、26年間、抗議は一件もありません。救済ルールと何しろ日本で有名な審判長が本部船から見守り、しかも見える限りの中に全レース艇がいるので、ケースの出ようがない状況です。

使用艇ですが、数年前に各校からスナイプを持ち寄ってレース艇のレベルを平均化しました。船台も揃っています。

大学ヨット部OBの皆さん、ぜひ諏訪湖へ……

ヨットハーバーはどこでも風景絶佳ですが、諏訪湖ヨットハーバーは、晴れた日は前面に槍ヶ岳、穂高岳など北アルプスの山々が白い雪をいただき、素晴らしい景色です。

湖に浮かぶヨットはまさに白鳥のようで、地元紙は「諏訪湖に夏来た」とカラー写真入りでレースの報道をしています。

新宿から特急あずさ号で2時間30分、甲斐、信濃の山々を車窓に眺めているうちに上諏訪に着きます。高速道路も駐車場もあり、諏訪湖は観光地としても最適です。

大学ヨット部OBの皆さん、ぜひ諏訪湖のヨットレースを楽しみにお出かけ下さい。70歳以上のOB、女性、30歳以下のOBの3種目は目玉レースとして強化中です。

Full Speed Ahead

Carrying dreams,
Carrying the future

子供たちの未来が輝かしいものであって欲しい。そのために私たちは運び続けます。
ヒトやモノを運ぶことが、夢を運ぶことにつながると信じて。船だからこそできること。
商船三井だからこそ、できることがあります。 www.mol.co.jp

MOL 商船三井

TOKYO NEWS

THANKS!
50
YEARS



TVBros.

B.L.T.
BRAND LIFESTYLE TELEVISION

月刊 TVガイド
TVガイド

DIGITAL
TV
GUIDE

スカパー!TVガイド

スカパー!e2
TVガイド

TOKYO
NEWS
MOOK

VISION

GC
Good Game

since 1959
TVガイド

TVガイド

新聞ラジオ・テレビ欄配信

株式会社 東京ニュース通信社

〒104-8415 東京都中央区銀座7-16-3 日鐵木挽ビル TEL.03(6367)8000(代表) www.tokyonews.co.jp

CATCH THE WIND

YAMAHA
SAILING CRUISER
&
DINGHY SERIES



YAMAHA14 SeaHopper II



YAMAHA14 SeaHopper IISR



YAMAHA 470CPG



YAMAHA 26 IEX SH



YAMAHA 30S



YAMAHA 31EX SH



YAMAHA 33S

●お問い合わせは
○ディンギーヨット/ オクムラボート 販売株式会社 〒671-0111 兵庫県姫路市の形町2013 tel.0792-54-5630 <http://www.okumuraboat.co.jp>
○クルザーヨット/ ニュージャパンヨット 株式会社 〒421-0502 静岡県牧之原市白井7-9 tel.0548-54-0221 <http://www.njy.co.jp>



ミズノは、ロンドンオリンピック
日本代表選手団を応援します。

日の丸を胸に

mizuno.jp ☎0120-320-799

2012ヨコハマフローティングヨットショー

facebookでフローティングヨットショーの最新情報を交換しています!
アカウント: Yachtshow

9/28^金・29^土・30^日

10:00AM-5:00PM

横浜ベイサイドマリーナ

入場無料

マリーナに浮かぶ最新鋭クルーザーの数々を体感する「横浜フローティングヨットショー」は、おかげさまで17回。海上のヨットのほかに、展示ブースにはマリイクイップメントの逸品、各種サービスのご案内がいっぱい。ヨットファン必見の3日間です。



The 17th

YOKOHAMA FLOATING YACHT SHOW

お役立ちセミナーも開催
9月29日(土)/30日(日)
土日の2日間には、クルージング派、レース派を問わずヨットオーナーなら必見のプロが教えるセミナーを開催。詳しい内容の確認と参加予約は下記のホームページで。
www.kazi.co.jp/yachtshow/

横浜市金沢区白帆1番地

【交通のご案内】
●JR「新杉田駅」又は京浜急行「金沢八景駅」より、金沢シーサイドラインに乗換え、「鳥浜駅」下車、徒歩5分。●首都高速湾岸線「杉田」ランプ、「横浜横須賀道路」金沢支線並木ランプ、又は国道16号線新杉田駅前より、357号線経由で約2km。★駐車場に余裕がありません。ご来場にはなるべく公共交通機関のご利用を。

横浜フローティングヨットショー事務局 Tel.03-3434-5181 (株)舵社

●主催:横浜フローティングヨットショー実行委員会(ヨット業界有志各社) ●後援:(社)関東小型船安全協会/(財)日本海洋レジャー安全・振興協会/(社)日本船舶工業会/(財)日本セーリング連盟/横浜市港湾局/(財)横浜観光コンベンション・ビューロー/(株)舵社 ●協力:横浜ベイサイドマリーナ(株)

私たちは、BNPパリバです。



BNPパリバグループはその支店や子会社を通じて世界各国で業務を提供しています

◎日本における主要法人: BNPパリバ証券株式会社(証券・投資銀行業務)/BNPパリバ銀行(法人向け銀行業務)/BNPパリバ インベストメント・パートナーズ株式会社(資産運用業務)/カーディフ生命保険会社/カーディフ損害保険会社(保険業務)

www.bnpparibas.com
www.bnpparibas.co.jp

The bank for a changing world | BNP PARIBAS

YANMAR
Solutioneering Together

100th ANNIVERSARY

目指すゴールはひとつ。

世界的セーラーPeter Gilmour率いる「YANMAR Racing」は、様々な国籍を持つクルーが力を一つにゴールを目指すプロセーリングチームです。私達ヤンマーは、世界130カ国以上の海・大地・都市を舞台に、総合力で人々の暮らしに笑顔と満足を提供します。



www.yanmar.co.jp/en/racing/

〒530-8311 大阪市北区鶴野町1番9号 梅田ゲートタワー ヤンマー株式会社

病院部門

北柏リハビリ総合病院(170床)

健診センター

柏健診クリニック
夕留健診クリニック

クリニック部門

西浦眼科
まちや外科内科
梅郷整形外科クリニック

訪問看護ステーション

北柏訪問看護ステーション

在宅福祉事業部門

エンゼルサービス野田(訪問介護)
エンゼルサービス柏(介護ショップ・訪問介護)

介護老人保健施設部門

梅郷ナーシングセンター(124床)
北柏ナーシングケアセンター(120床)

介護老人福祉施設部門

みゆきの郷(120床)
流山こまぎ安心館(110床)

介護福祉部門

梅郷ナーシング居宅介護支援事業所
北柏リハビリ総合病院居宅介護支援事業所
居宅介護支援センターみゆき
居宅介護支援事業所 こまぎ安心館

研究部門

日本成人保健医療問題研究所

天宣会グループ

医療法人社団 天宣会 / 社会福祉法人 天宣会 / 社会福祉法人 みゆき / 株式会社 日本エフピー総合企画

〒277-0021 千葉県柏市中央町1-1 TEL 04-7167-6667(代表) www.tensenkai.or.jp



「感謝な心」で
信頼の医療サービスを
ご提供いたします

CASIO



必要な機能へ、スマートにアクセスする。

ワールドタイムをはじめとする多様な機能を感覚的に操る「スマートアクセス」を搭載し、操作までもエレガントに。オシアナス第二章の幕開けを告げる〈マンタ S2000〉登場。

Elegant Style + Smart Access

電波ソーラーのフラッグシップとして。



Smart Access TOUGH MVT TOUGH MOVEMENT

OCW-S2000-1AJF ¥150,000(税込) ¥157,500 oceanus.casio.jp



45rpm studio co., ltd.



NO.96

メダルの獲得はならなかったロンドン五輪の日本セーリングチーム。4年後のリオ大会に向けて、再びトレーニングが始まる(写真撮影/中嶋一成 photo by Kazushige Nakajima/LAYLINE MEDIA)

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION

メッセージ

「実践知」に基づいたリーダーが必要である、と野中郁次郎先生は論じています。「実践知」とは「経験から得られる暗黙知」であり、「価値観や道徳についての思慮分別を持つこと」により、「現実の具体的な文脈や状況において最善の判断を下し、行動することを可能にする」と定義されています。オリンピックが

煽られて、ここのところあまり気分がよくないんじゃないでしょうか？ちょっと唐突でしたが、溜息交じりに野中先生の言葉を噛みしめています。日本セーリングチーム・オリンピック選手団の皆さん、本当におつかれさまでした。船団を従えてトップ回航する姿にGNH(国民総幸福量)は最大化したと。メダルは叶いませんでしたが夢をもらいました。

広報委員会 J-SAILING編集人 柳澤康信

平成24年度賛助会員



ロンドン募金 寄付・協賛社

巴工業 山本光学 ラジエ工業 (株)ジェイ・ウィル・パートナーズ 医療法人健育会
中村興業(有) (株)TESホールディングス (株)ヘルスケアシステムズ アビームコンサルティング(株)

環境キャンペーン・協賛社

JFEホールディングス(株) ヤンマー(株) (株)トーヨーアサノ (株)ノエビア・ホールディングス

外洋キャンペーン・協賛社

J-SAILING No.96 平成24年8月25日発行 通巻450号 昭和42年12月25日第三種郵便物認可
発行/公益財団法人日本セーリング連盟広報委員会 〒150-8050 東京都渋谷区神南1-1-1 電話 03-3481-2357 ファクス 03-3481-0414 E-MAIL head@jsaf.or.jp
発行人/河野博文
編集人/柳澤康信
編集スタッフ/エディター・豊崎謙、フォトグラファー・中嶋一茂、デザイナー・加瀬倫有
定価/300円(JSAF会員は会費に購読料が含まれています)
www.jsaf.or.jp

JAPAN AIRLINES



新しい翼で、世界の空へ。



明日の空へ、日本の翼



昭和42年12月25日第三種郵便物認可 平成24年8月25日発行 通巻450号

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION

定価300円 NO.96