

WS・ORC 2018年 年次総会 報告

JSAF国際委員会 オフショア担当
小林 昇

2018年の年次総会は、WS（ワールドセーリング）が10月26日から5日、ORC（オフショアレッシングコンGRESS）は26日から31日まで共にアメリカ/フロリダのサラソータで開催された。私は28日夜の到着から日昼の出発まで滞在し、WSの外洋関係委員会の出席・傍聴と、ORCのジェネラルミーティングに出席した。

- 28日 朝、関西空港を出発。仁川、アトランタ経由で同日深夜サラソータに到着。
- 29日 WS及びORCに出席登録。9：30から午前中はスペシャルレギュレーションサブコミッティー(PART-1)を傍聴。午後はセフティーセーリングフォーラムに出席。夜は、ORCディナーに出席。
- 30日 午前はオフショア/キールボートレーシングの将来と題するフォーラムに出席。昼時間にeセーリング世界選手権を見物。14：30からスペシャルレギュレーションサブコミッティー(Part-2)を傍聴。夜はロレックスセーラーズアワードに出席。
- 31日 ORCのコンGRESSとしてEGM（午前）とAGM（午後）に出席。
 - 1日 <オセアニックアンドオフショアコミッティー>に委員として出席
 - 2日 早朝、大阪に向けて出発。3日夜に関西空港に帰着。

<スペシャルレギュレーションサブコミッティー> 29/30日 -傍聴

カナダのウイリアボット委員長のリーダーシップで円滑に会議は進んだ。改訂年では無いのでサブミッション数は多くなかった。サブミッション毎の決定は後日のO&O委員会に上げられ、サブミッションは全て承認されて、その決定が最終となった。専門性を持つこの委員会はいくつかのワーキングパーティーを持ち、それぞれからの報告があった。

* サブミッションの決定内容はO&O委員会の最終決定を含めて別紙報告。

<オセアニック・オフショアコミッティー> 1日 -委員として参加

オフショア事項を全般的に統括する機関で、スペシャルレギュレーションサブコミッティーを持つ。討議された主要な内容は以下の通り。

ワーキングパーティーの報告

<ユニバーサルメジャメントシステムの進展>

UMS (Universal Measurement System)への取り組みはORCとRORC（英国）・USセーリングの3者が、統一のメジャメント申告フォームを作る目的で進められてきている。ERSをベースに計測点の定義付け、計測方法の統一、各々のデーターの移し替え方法を確立して、統一した申告フォームを作るのが目標となっている。

<構造安全性-Structural Integrity>

外洋特別規定 (OSR) のCAT-0.1.2 のオフショアレース開催の際に適用される構造安全性を証明する証書の一つとしてWSが運用している<OSR構造プラン認証システム>で、外洋での事故原因の多くを占めるキールについて検査方法の進捗が報告された。溶接による構造を持つキールの破損事故が多いので、厳しい検査を課している。

レーティングシステムからの報告

<IRCからの状況報告>

RORCからIRCの状況報告があった。証書発行数の推移は2018年8月末では4,315で前年同期では4,502と、2012年以来の減少傾向が続いている。今年はファーストネットレースの非開催年であることも影響したと分析している。(最盛期の2012年は8,744隻)。発行国も49から44に変化している。国別での動きは前年同時期比でフランスがマイナス108と大きく数字を落としている。日本は前年同時期比較でマイナス24の265隻で、昨年度末の296隻に対してどれだけ迫れるだろうか。

<ORRからの報告>

ORR(Offshore Racing Rule)は米国で使用されているレーティングシステムで、VPPベースのORRとVPPを使用しない簡易版のORRezがある(別にORRmhというマルチハル用もある)。2018年に前者は713、後者は401の証書発行を行っている。トランスパックレース等の国内主要レースに採用されている。米国ではIRC(約160)やORC(約210)も使用されているが少数である。尚、このルールの運用には現在資金面の問題が発生しており、2020年にIRC/ORCのジョイント世界選手権がニューヨークYCで開催される事がその後の米国レーティングシステムにどう影響するか注目する必要がある。

* ORCの状況はORC kongressの項で記載。

レーティングシステムのオフショア世界選手権

WSが承認している外洋艇のレーティングはORCとIRCで世界を2分している。昨年、オセアニック&オフショア委員会がジョイントイベントとして世界選手権の共同開催を調整した結果、2018年7月にオランダのハーグで初の両レーティングシステムを使った統一世界選手権が開催された。参加艇はIRCエンドース証書とORCi証書を共に取得して参加、同一レース内で別々の成績を算出し、合算した得点で1つの成績表を出すというものである。クラスAに9隻、Bに27隻、Cに49隻の合計85隻が16カ国から参加した。日本からはORC委員会から3名が計測や大会運営に参加して技術や運営方法などの経験を積んだ。この大会は2年毎に開催され、次回は2020年にニューヨークYCでの開催が決まった。

オリンピックにおける外洋レースの実施

オリンピックのセーリング種目にオフショアレースの実施を目指し、Tokyo2020にてショーケースイベントとしての開催は不調に終わったが、2024のパリ大会での正式種目へのサブミッション(037-18)が今回緊急に提出された。男女ミックスのシングルハンド艇に変えて、男女ミックスのWハンドによる30フィート前後の艇を20隻使用してワンデザインレースを行うという内容で、ボードからの緊急サブミッションが提出された。これが後日のカウンスルとAGMで承認され実現が決定された。

オリンピックの現行セールボート競技は、限定された競技人口のディンギー種目のみであり、年齢層の幅も広く、より多くの競技人口を持つキールボートを欠くことは、セーリングスポーツ全体を代表していない、という考え方もベースにある。使用艇やレースフォーマットは来年の総会で決定される。

外洋ヨット世界選手権の開催

WSはこのオリンピックでの外洋艇レース種目と同様のフォーマットで2019年9月に世界選手権を開催する事を発表した。開催地はヨーロッパ域内、使用艇種を含めて本年末には大会概要が発表される予定。地区予選も必要になるであろう。オセアニック/オフショア委員会はこの企画段階で関与ができなかった事を問題視してオリンピックでの外洋艇競技開催と併せて関与することを強く訴える事にした。

<ORC kongress> 31日 -kongressとして参加

WSと並行して、ORCの各委員会も開催される。ORCの各委員会の報告を受けて、31日朝から各国のkongressだけが参加するEGM(イクゼクティブゼネラルミーティング)があり、その後にオープンのAGM(年次ゼネラルミーティング)が開催された。日本は植松副会長と私がkongressに指名されており2020まで任期がある。

アジアでは他に韓国の1名が議席を持っているが、出席の実績はない。

ORCの2018年の証書発行状況（ORC iとclubの合計数）は、ORC iでの主要な国は依然としてイタリアとドイツ、ギリシャ、スペインで、ORCクラブでは共に1,000隻を超えるオランダ、ノルウェイが相変わらず強い。8月末でORC cが6916、ORC iが2558で合計9474となり、最終通年では前年を上回る予測となっている。ORCは他にSYR（Super Yacht Rule）も運用しており70隻あまりの証書発行をしている。この部門はORCの財政にも大きく寄与している。日本ではJSAFの外洋計測委員会での運営に戻った初年度にあたる2015年の75が2017年10月末時点で56になり、本年8月末では61となっている。

またマルチハル対象のVPPベースレーティングルールの開発も決定した。2019に向けての性能評価の改定で5%程度の幅でレーティングが変わるとの事。又、レビの値上げが発表された。

<Safety In Sailing Forum> 10月29日午後

<The Future of Offshore and Keelboat Racing> 30日午前

の2つのフォーラムが開催され、多くの注目と出席者を集めた。

セフティーセーリングフォーラムでは、近年のレースボートのスピード向上とフォイリングボートの台頭で、従来の基準ではセーラーだけでなく、レース運営および、運営者や観覧者の安全が守れない状況になってきた。そこで、高速艇レースでの、新しいセーリングウェアや防具の開発、レース運営、コース設定などに付いて新しい安全管理についての発表がなされた。

将来のオフショア/キールボートレースフォーラムでは、WSによるオフショア世界選手権（ミックスWハンド、ワンデザイン艇）の概要が発表された。次に、次回ボルボオーシャンレースの展望（ボルボがスポンサーを降りている）でVO65にIMOCA60のクラスを加え本年末にフォーマットを発表する、との発表があった。レーティングについてはUMSの解説。マイクロプラスチックなどの海洋汚染についてボルボオーシャンレースを競いながら毎日海水標本の採取をした結果の報告。新しいヨットレースのアプローチとして、他のスポーツにあるリーグという地区やクラブ単位の競技団体をベースにしたレースイベントを開催する試みに付いて、状況報告があった。

従来以上にWSのオフショアへのアプローチが高まっている事を感じさせるフォーラムであった。

フロリダのサラソータは、保養地とリタイヤした人たちの居住地という性格が強いところであった。来年の年次総会はバミューダで開催される。ORCは50周年に当たるので特別なORCのミーティングにしたい、との事であった。

以上

* 添付別紙：外洋特別規定（Offshore Special Regulation）の検討結果報告

外洋特別規定 (Offshore Special Regulation)のサブミッション検討結果報告

スペシャルレギュレーションサブコミティーで討議され、O&O 委員会で決定された、外洋特別規定の内容を報告する。

SR01-18 OSR3.08 ハッチとコンパニオンウェイ

ハッチと開口について、多くのプロダクションヨットは OSR 3.08 を満たしていないハッチやポートライトを備えている。OSR 3.06 に規定されるハッチの制限は EU の基準とそれに関する ISO より厳格なものである。

委員会は ISO 基準 12216 (窓、ポートライト、ハッチ) では開口ハッチの数の制限は無い。又、ISO12217 の復元基準はもしハッチに「航行中は閉鎖すること」の標示があれば浸水ポイントから開口部は適合されていない事に注目する。この不一致がある事からワーキングパーティーを作り、色々なケースを見直して OSR の改訂が必要かを検討する。

承認

SR02-18 OSR3.23 ビルジポンプとバケツ

緊急用ポンプについてより検討した上で、必要なら新しい OSR 番号を非常ポンプに与える事で、取り下げられた。

取り下げ

SR03-18 OSR2.29.13 交信設備、GPS、レーダー、AIS

AIS を CAT-3 にも適用する提案。委員会はサブミッションにある変更理由に注目する。

1. 多くの本船通行がある水域でのレースに有効。

多くの AIS クラス B の艇情報がディスプレイに溢れると本線はスイッチを切る可能性を委員会は考慮する。

2. 緊急状況で有効な通信手段が無い場合、AIS は航跡を辿り遭難位置の最終地点を発見する助けになる。

委員会は、AIS は基本的に遭難通知手段では無い。又、誰かが AIS 位置を監視続けて警告を発する事の可能性は小さい。レース艇の AIS がバッテリー等の問題で消えた場合、報告を受けたレース委員会にとってはその艇の沈没や転倒等の遭難と同じと考える。

3. AIS 個人落水位置装置は、艇が AIS を備えている場合に有効である。

このような状況で艇に必要な装置は AIS 交信機ではなく、AIS 受信機である。

否認

以上の理由で、否認された。

SR04-18 OSR4.20.3b) ライフラフトの収納

デッキ下でのライフラフト収納に付いて OSR4.20.3b)を削除するという提案。

委員会は、EU の規定やファーストネットレースでのラフト収納位置写真の資料などを参考にししてさらに検討する事で、2019年に審議延期とした。

審議延期

SR05-18 OSR4.21 グラブバッグ

CAT-3 モノハルにも適用する提案。

現状ではこの条項はマルチハルの CAT-3 と 4 に適用されているが、モノハル艇も転倒する可能性があり、そのような場合、キャビン内にいる乗員は素早くグラブバッグを持って脱出する必要がある。として承認され、この変更は2019年1月から効力を発する。

承認

SR06-18 OSR5.02 セフティーハーネスとテザー

テザーの必要条件を明確にする提案である。

委員会は RORC のテザーの基準も考察し、現状の規定は十分なもので書き加える事は避けるべきとして、否認した。

否認

SR07-18 OSR 附則 G トレーニング

トレーニングワーキングパーティーからの提案で、承認された。

承認

SR08-18 OSR Omissions and Amendment

取下げられた。

上記のサブミッションに付いての討議の他に、ワーキングパーティーの報告があった。

1、緊急ビルジポンプ

サブミッション SR02-18 として提出された。パーティーはより良い仕様の定義付けのために、必要な試験を行い続けるとした。

2、トレーニング

現行の附則 G モデルトレーニングコースの改訂と、トレーナーの教育に付いて、という2つのテーマが、2018年にはあった。この2つは互いに関係している。2002に初版が発行されて以来、改訂が続けられているが、モデルコースの目的にあった内容と、各 MNA の緯度位置環境に合った学習目的に即した内容にする必要を感じている。トレーナーの教育に付いてはあまり進展が成されなかったが3つの MNA (カナダ、オーストラリア、アメリカ) による夫々の教育プログラムの開発段階が共有された。

3、キールの問題—建造民艇

検討進捗状況が報告されたが、まだまだ不十分であり、プランレビュー完成へのタイムテーブルの設定、専門家のための予算が必要とされている。

その他、

1、事故報告

過去1年に発生した事故の概要が数件発表された。委員会は各事故の遭難通信がどのように成されたかが必要とした。

2、オフショアパーソナルセフティーガイド

改訂版の出版については更に遅延している。

3、電動推進装置

委員会は、電動推進装置、バッテリーの収納、ハイブリッド用発電機等、更なる検討を進めて2019年にサブミッションとして結果を提出するよう依頼した。

以 上