

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION



NO.99

www.jsaf.or.jp



ナビスコリッツで
カンタン・スイーツ。



ヤマザキナビスコ

JSAFからのメッセージ

一人でも多くがメンバー登録を

メンバー登録の時期が来ました。メンバーに登録すると、レース参加資格を得られ、レースでの事故に対する保険に加入でき、レースや講習会などの行事の案内が提供され、機関誌「J-SAILING」が送付されます（ジュニア、ユースは除く）。セーリングスポーツを楽しむ仲間として、メンバー登録を基本に、何ができるかをともに考えたいと思います。

JSAFの活動の三本柱は普及・勝利・文化です。セーリングの底辺を支える普及、オリンピックを頂点とするレースでの勝利、そして80年の伝統に基く文化です。

文化とは、セーリングスポーツの根底にある基本姿勢、友情・尊敬・品格そしてフェアプレーの精神です。互いに尊敬し、同じ規則の下で技を競い、競技が終われば讃えあって友情をはぐくむ、この姿勢が大切です。

競技規則は、「危険な状態にあるものを助けること」から始まります。競技中に規則違反があれば抗議を提出する、あるいは自らペナルティを履行する。自律と自主性を基本とする品格とフェアプレーの精神が息づいています。体罰問題に揺れるスポーツ界にあって、セーリングスポーツの理念、基本姿勢について今一度振り返ってみてはいかがでしょうか。

JSAFは全国各地のジュニアクラブ、高校ヨット部などでセーリングを教える指導者たちの活動を支えます。最近、キールボート強化委員会や日本ヨットマッチレース協会が協力しマッチレースも人気が出てきています。ジュニアからシニアまで、ディングーやウィンドサーフィンから大型艇まで、シームレスなスポーツとなるよう取り組んでいます。

メンバーのみならず方には、次世代を担う若者たち、一緒にセーリングを楽しむ仲間たちに、ぜひ海のスポーツの素晴らしさを伝えるとともに、メンバー登録をお誘いいただけるようお願いしたいと思います。

JSAFのメンバーになれば

- ・メンバーズカードが発行され、公式競技参加の資格が与えられます。
- ・会費の一部が傷害保険の保険料に充当され、セーリングの事故による死亡、後遺障害に適用されます。
- ・JSAFの会報誌「J-SAILING」が送付されます。（高校・ジュニアを除く）
- ・各種講習会などに参加でき、資格を取得する際の条件に適用されます。
- ・「J-SAILING」をはじめ、所属する加盟団体からもセーリングに関する各種行事やレース日程などの情報が提供されます。

加入、更新手続きの詳細は各加盟団体にお問い合わせください。

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

提言

420級と

レーザージャラジアル級の普及について



西岡正一 西岡正一委員長 (JSAF 副会長)

JSAFユース制式艇種実行委員会は、日本の若い世代のセーラーにどんな艇種が適切かの検討を重ねてきた。その結果、ダブルハンドでは420級、シングルハンドではレーザージャラジアル級との結論に至った。この結論をJSAF理事会の議題として上げ、何度かの協議の結果2012年1月の理事会で420級とレーザージャラジアル級をユース世代の制式艇種として採用するとの機関決定がなされた。この議論を推進した同委員会の西岡正一委員長 (JSAF副会長) にその経過を伺った。

制式艇種の決定について

まず、「制式」とは、制度として採用したものをご理解ください。つまり、ユース世代に1つの艇種を集中的に使ってもらおうとJSAFとして機関決定、あるいは意思決定したものです。決定に至った経緯を説明します。

国体の少年少女クラスではセーリングスピリッツ級が採用されています。一方、同世代が参加するインターハイではFJ級が採用されています。高校生世代では国体とインターハイで別の船が使われており、2つの流れができてしまっていることが問題で、この状態が7年ほど続いているのです。

一方、高校ヨット部は、昨今の経済的な状況から、存続することさえ難しくなっています。そこで、高校生世代の制式艇種を統一することで経済的な負担を

軽くし、この世代のヨットの活動を活性化し、普及に役立てたいとJSAFは考えたわけです。

さらに問題なのは、高校生セーラーを指導するコーチたちのネットワークが構築できていないという状況があります。とくに高校ヨット部では、顧問の先生方が必ずしもヨット経験者ではないという側面があり、それが原因でヨット部の運営が難しくなっているという学校も存在するのが現状です。

そこで、これらの状況を打開し、高校ヨット部、各水域の高校世代のセーラーたちがいっしょになって活動できる環境を作ろうと考えました。

ここで大切なことはOP級を卒業するジュニア世代のことです。体格も大きくなり始める彼らの活動を支えるシステムが日本には欠けているのです。現状では、地域のジュニアで育ったセーラーがOP級を卒業した後は高校のヨット部、ある

いは限られた地域のヨットクラブに入るしか活動を続けられません。しかし、前述のようにヨット部を持つ高校の数はそれほど多くはないし、存続さえも危ぶまれ、そして地域のヨットクラブ自体もその数は多くはありません。

さらに、高校のヨット部に入ったとしても、身体はまだ小さいセーラーがいきなりFJ級に乗るしか選択肢がないという状況があります。

他方、ユース世代の国際レースには420級とレーザージャラジアル級が採用されているという現実があります。ところが、日本のユース世代が世界に目を向け420級に乗りたいと思っても、高校のヨット部、あるいは国体につながる練習の中で420級に乗る機会に限られてしまっているのです。

こういった状況を何とか解決しようと、JSAFは2年ほど前から何回かアンケートを取り、水域に出かけて現場の方々の意見を聞き、高体連ヨット部の方々と議論しました。このような議論や意見交換を重ねて、2012年1月にJSAF理事会でユース世代の制式艇種として420級とレーザージャラジアル級を採用しようと思案決定をしたというわけです。

この決定に基づき2012年9月に高体

連ヨット専門部では、2015年のインターハイから420級を採用するという決定がなされました。これは高体連にとっては大きな変革で、その結果、しばらくの間はFJ級と420級が並行してインターハイに採用される期間が続くこととなります。

また、国体も2015年和歌山大会から少年少女のクラスでレーザージャラジアル級と420級が採用されるように、JSAF国体委員会が日本体育協会と折衝を始めているところです。

420級と

レーザージャラジアル級である理由

420級を採用するに至った理由について、まずは420級とFJ級のコンセプトについてご紹介いたします。

FJ級はFD(フライングダッチマン)級のジュニア版として開発された艇です。FD級に見られる技術革新を導入し、若いセーラーたちにマストレーキやマストバンドなどの複雑なチューニングを学ばせることが設計思想のひとつでした。かたや420級はワンデザイン艇に徹底しようというコンセプトで開発されました。基礎的なチューニングはもちろん必要ですが、複雑なチューニングは省き、船の操船を覚えるために開発されたと思います。これが現在のISA Fワールド



強風下でも安定して走れるのが420級の特徴の一つと言われている(写真左、右/平井淳一)



昨年、葉山で開催された420級全日本選手権の1シーン。学生、社会人が混在する興味あるレースとなった

で420級が採用され続けている大きな理由であろうと考えます。与えられた船で操船の基本を学ばせることを目的に開発されたユースセーラー用の艇種なのです。

また、FJ級は古い世代の艇と新しい世代の艇では性能差がハッキリと異なると言われてます。チューニングを止しく教えられる指導者がいればFJ級の性能を適切に引き出せるのですが、今の日本ではそれが難しい状況です。たとえて言うならFJ級はオートマチック車で、420級はマニュアル車と言ってもいいかもしれません。チューニングは限定的にして操船技術で船を走らせることに専念させようという思想からきているようです。

だからこそ、こういったFJ級のオートマチックな要素を取り除き、ユースセーラーが純粋に操船技術を競えることが420級では可能だと考え、ユース世代には420級の方がより適切であるとJSAFは考えるのです。

また、420級の乗員2人の合計体重は125kgから130kgが適正であり、かたやFJ級は115kgくらいが適正体重とされています。こういったことから、身体が大きくなり始めたユース世代には420級が向いていると言えるでしょう。

また、420級はブレーニングがしやすい船であり、セーリングそのものが楽しめる艇種でもあると聞いています。さらに、420級はFJ級に比して安価であり、安全性も高い。つまり、安い、安全、楽しい、国際レースにつながるといったことから420級が日本のユース世代に向いていると考えるわけです。

また、レーザージャル級については、国際的に普及している点、国内でも普及し始めている、操船がしやすいという点が採択に至った理由です。

しかし一方で、オリンピックから470級が外れる可能性が皆無というわけではなく、仮にそうなった場合、国際レースにつながる420級という位置づけがなくなり、JSAFが採択した意味がなくなるのではという指摘もあります。

そこで改めて考えたいのは高校生世代にヨットを普及させる時に何が重要なのかということ。安くて、安全で、セーリングを楽しめること、これが大きな要素です。

たとえばISAFワールドでハイバフォーマンス・スキフのような艇種が採用されたとしても、高校生世代が安全にセーリングの基本を覚えるには420級が適切だと考えています。スキフに乗る前のセーリングの基本を420級でトレーニングしてくださいということなのです。

セーリングの普及、促進のために

そうはいっても、そんなに目論見どおりに普及しないだろう、また高校ヨット部活動にとって経済的負担が大きすぎるといふ指摘があります。

そこで、現在123校ある全国の高校ヨット部に少なくとも1隻は420級が行き渡るようにしようとJSAFは考えました。

その方法を様々に議論したのですが、高校ヨット部に420級を購入してもらおうことは財政的な問題で不可能です。高校に経済的な負担はかけられないのです。

同時に、高校ヨット部に属していなくてもヨットに乗れる機会を創出するために、県連を中心にした各水域のシステムを作ろうとの議論も起りました。

そこで、420級を普及させるには、JSAFと県連が420級を購入し、そ

れを県連傘下の高校ヨット部に無償で貸与する仕組みを作ろうと考えました。

そのために、420級についてはISAFワールドで使用されたいわゆる新古艇を比較的安く購入することとしました。一艇がおよそ70万円かかります。しかも、これを実現するためには新たな資金が必要になります。JSAFはこのために予算を割くことにしましたが、県連の予算も充当していただきます。

しかし、それでも間に合わないの、この考え方に賛同していただける方々から寄付を募ろうと考えています。JSAF I L I N G 97号HPページでも紹介したように、そしてJSAFホームページにも掲載しているように、その方法は簡単なもので、JSAFメンバーの方々には是非とも協力をお願いしたいと思っています。昨年の12月31日現在で、2千4百万円の寄付が集まっていますが、まだまだ2千万円ほど足りません。みなさまのご協力をよろしくお願いいたします。なおこの募金は免税処理が受けられますので、それを大いに活用していただきたいと思っています。

このように420級を揃える準備は着々と進んでいるのですが、さらに大切なことは指導者を育てなければいけないということです。420級に限らず、これがセーリングの普及の大きなテーマになってきます。JSAFとして指導者の育成がこれからの大きなテーマなのです。

今後、420級が普及してセーラーが育てば、ワールドをはじめ国際レースを目指す選手が出てくると思いますが、そういったことを想定して新しいシステムを考えています。

その一つが、JSAFジュニア・アカデミー委員会、普及委員会、オリンピック特別委員会とジュニア・ユース強化育

成委員会が協力してコーチを水域に派遣し、コーチを指導するプログラムを確立することです。2013年度からスタートするように準備しています。

また、この活動はオリンピック選手の育成強化とも連動させようと考えています。オリンピックを目指すセーラーに対しては強化合宿を行うのですが、ここにジュニア・ユースやコーチを招聘し、若いセーラーやそのコーチたちに、オリンピックを目指す選手たちといっしょに走ってもらおうという試みです(編集部注：2012年12月に和歌山トレンセンで既に実施)。

さらに、こういったことは高体連の方々にもご理解いただき、高校ヨット部セーラーにインターハイで頑張るだけではなく、その次の段階の目標を持ってもらおうと考えています。たとえば、インターハイの成績優秀者が何らかの国際レースに参加できるシステムが作れば、高校ヨット部セーラーのモチベーションが高まるのではないのでしょうか。その際、成績優秀者の顧問やコーチも帯同してもらえればということも考えています。

くどいようですが420級を配るハローの整備だけではなく、選手の育成指導者の育成をともに行わねばならないとJSAFは肝に銘じています。

その他、高校ヨット部の部員数の減少、教育の場としてのヨット部のあり方、高校ヨット部におけるシングルハンダーの導入、国体のレースのコースを国際標準にして世界に通じる国体レースにしようとする考え、国体のコストの削減などなど様々な課題はありますが、JSAF全体、日本ヨット界全体として世界に通ずるセーリング環境を作り上げたいと考えています。JSAFメンバーの方々のご理解とご協力をお願いする次第です。

JSAF 海の絵画コンテスト2012

JSAF 環境委員会が主催する「海の絵画コンテスト2012」に、全国の小中学生から 560 点以上の応募がありました。
3人の審査委員がじっくりと鑑賞し、受賞作品を選出しました。

残したいのはきれいな海
絵画コンテストのテーマは「海浜辺や港と燈台、ヨット(舟)のある風景等」です。
海の絵を数多く描いておられ、自身もセーラーであり、ヨットで世界を旅された柏村勲さん、マリニイラストレーターとして活躍される高橋タミさん、画家の家泉早苗さんにJSAF事務局のある岸記念体育館に集まっていたいただき、昨年末、全作品の鑑賞会兼審査会を開催しました。小学校低学年、同高学年、中学校に分かれた作品群を入念に鑑賞した3人の方は、印象に残った作品をそれぞれ選出しました。
また、永井真美JSAF環境委員会委員長は、「今回初めて海の鑑賞会兼審査会を終えての感想を語りました。」

絵画コンテスト審査に立ち会い、小中学生の多彩な色使いでイキイキと描かれた力作の数々に感動しました。住んでいる地域ごとに描く船にも特色があり、おそらく同じ船を描いたであろう絵も個性、角度でまた違った雰囲気になっており、皆の絵を描く背景を想像しながら拝見させていただくのも楽しいひと時でした。日本は海に囲まれた国、子どもの頃から環境の大切さを育む啓蒙活動は重要と考えます。残したいのはきれいな海です。いつまでもきれいな海が保てるよう意識向上の一助となれたのであれば嬉しいことですね」と鑑賞会兼審査会を終えての感想を語りました。



グランプリ JSAF 会長賞
高野 空 (足立区立古千谷小学校 2年)
「大きな船にのって釣りをする私」

〈小学生低学年の部〉



金賞
安倍川きらら (横須賀市立豊島小学校 2年)
「白い客船」



銀賞
磯貝英里 (東郷町立兵庫小学校 3年)
「夕日の中のヨット」

銅賞

古谷瑞樹
(名古屋市立桶狭間小学校 2年)
「夕日の中を走る」



〈小学生高学年の部〉



金賞
渡辺遼介 (佐野市立界小学校 5年)
「夏の灯台と海」



銀賞
安藤悠仁 (気仙沼市立気仙沼小学校 6年)
「夕日に進むヨット」

銅賞

小林優生 (草加市立谷塚小学校 4年)
「大海原へ」



〈中学生の部〉



金賞
湯浅和奏 (石井町立石井中学校 2年)
「ヨットのりば」



銀賞
阿久田潮斗 (草加市立両新田中学校 1年)
「海の仕事場」

銅賞

梶原伸郎 (日田市立三隈中学校 2年)
「深海帆船」





左から高橋タダミさん、柏村勲さん、家泉早苗さんの審査員各氏。一番奥は永井真美 JSAF 環境委員長（写真／濱谷幸江）

海の絵画コンテスト 2012 応募全作品



Let Poseidon Live!
JSAF
Environment
Friendly
Projects



YANMAR

J-SAILING
SAILING FOR THE FUTURE

立山連峰を臨む 雄大なセーリングスポット 富山県

日本各地のセーリング拠点を紹介する本シリーズ。
今回は日本海側でもっとも大きな湾をかかえ、
大自然の恩恵にたっぷりと浴する富山県からのレポートです。

ディレクター／加賀谷賢二（富山県セーリング連盟理事）
写真／岡田一広（富山県セーリング連盟）



富山県セーリングの歴史

富山湾は本州の中央部に位置し、日本海側でも大きな湾です。湾内は能登半島の影響で風波は日本海沿岸よりいくぶん穏やかであり、潮位差も小さい。NHKのテレビ番組「神秘的富山湾」で紹介されたように、対馬暖流と千島海流が合流し、富山湾は深い「おぼれ谷」（沈降した陸地の谷の奥深くに海水が入った入り海）に3000mの北アルプスからの河川流と伏流水が流れ込み、シロエビ、紅ズワイガニ、寒ブリなど海の幸の宝庫です。富山湾の醍醐味のひとつは、万年雪を頂き雄姿万変する3000m級の立山連峰を眺めながらのセーリングでしょう。

富山県のヨットの歴史は、1947年（昭和22年）に始まりました。関西ヨットクラブに所属する故置塩道彦氏のお世話で富山大学にヨット同好会が発足したのを契機に、1955年には富山商船高校の授業にA級が配艦され、翌年にヨット部ができました。

58年に富山国体が開催されましたが、ヨット競技は滋賀県大津市での開催でした。

60年には富山大学ヨット部が創部され、富山県のヨット活動の黎明期となります。当時の練習会場は新湊の放生津渚でしたが、富山新港造成のため、富山大学ヨット部が氷見市に移りました。また、氷見市で活動していた有機高校ヨット部の存在が氷見市ヨット協会発足につながり、県内のディンギーの活動が氷見市に移りました。それ以降、富山市・高岡市・黒部市に市ヨット協会が発足しました。

その後、1994年（平成6年）全国インターハイの開催が新湊市に決

定し、新湊市ヨット協会、新湊高校ヨット部が発足しました。

2000年には、とやま国体が開催されることが決定し、前年に富山県新湊マリーナができ、故刑部侃理事長はここを県内ヨット活動の拠点にすべく高校・大学に働きかけ、学校ヨット部を集合させて現在のようにヨット活動が盛んになってきました。2003年には県連のホームページを立ち上げ、会員に情報と話題を提供し、2011年には50周年記念誌を発行しました。

外洋艇は1965年（昭和40年）頃から富山湾で活動し始めましたが、当時はホームポートがなく、隣の石川県七尾湾や穴水湾に係留し、石川県外洋帆走協会にお世話になっていました。1975年頃には富山新港奥に外洋艇が集まり、約20艇で富山県外洋帆走協会が発足し、安全対策講習や新湊マリーナの建設を促進させるために活動しました。

その後、新湊マリーナの供用とともに外洋艇が集まり、2003年に富山県セーリング連盟外洋部に移行し、とやま国体ではレース運営を支えるスタッフとして大きな役割を果たしました。

富山県連の課題は、青少年少女のセーリング人口減少に対する対策と強化、外洋部の若手セーラー増加、全国大会を継続的に運営するスタッフの養成などで、これらの課題に地道に取り組んでいきたいと思っています。（加賀谷賢二／富山県セーリング連盟理事）



2011年に発行した50周年記念誌の表紙



昭和30年代のA級ディンギーのレース風景。越の潟にて（写真／置塩道彦）



富山県セーリング連盟の活動拠点は、2000年とやま国体のセーリング会場として整備された新湊マリーナ（海竜マリンパーク）です。富山県のほぼ中心に位置し、今では県内のほとんどのディンギーやクルージングヨットが新湊マリーナから富山湾に繰り出しています。

新湊マリーナの最大の魅力と特徴は、広い敷地と素晴らしいロケーションです。一貫指導が重要視される昨今、ジュニアから大学生・強化選手までが同じ場所で機装し、出艇できるマリーナはそう多くはなく、艇種こそ違うもののお互いに刺激し合いながら練習に励んでいます。

また、この新湊マリーナは「海の駅」として登録されており、東は魚津、西は氷見、そして北は七尾、和倉と有名スポットへのクルージングが可能で、気軽に富山湾の海の幸が堪能できる恵まれた場所に位置しています。

冬の日本海は厳しく、1年を通してセーリングライフを満喫するのは難しいと思われがちですが、富山湾は能登半島や立山連峰のおかげで穏やかな日が多いことはあまり知られていません。裏日本の負のイメージを払拭して、全国の皆さんに「北前経由地」富山湾の素晴らしさを経験して頂きたいものです。（高野浩昌）

4 富山大学ヨット部

富山大学ヨット部は現在1年生13名、2年生7名、3年生3名で活動しています。部員は大学からヨットを始めた者ばかりで、試行錯誤しながら練習に取り組んでいます。

470級チーム9名、スナイプチームは10名、どちらも1、2年生を中心にチームをまとめており、今後の成長が楽しみです。

女性マネージャー4人は頼もしく、出艇時の「謎の敬礼」は一つの名物となっています。1年生ながら彼女たちの奮闘で、選手たちは大いに助けられています。他にも個性豊かなメンバーがたくさんおり、明るく楽しい雰囲気です。

当部は昨年、創部50周年を迎えました。世代の枠を超えた「つながり」の素晴らしさを再認識できる年でした。力及ばず全日本インカレに出場できなかった昨年ですが、OB・OG・現役を含め、これからも富大ヨット部全員で一致団結し、インカレ出場に向けて頑張ります！（古井良・主将）



2011年のドラゴン級全日本選手権大会

1 新湊マリーナ（海竜マリンパーク）の魅力

3

ドラゴン級ヨットクラブ

富山県連盟とドラゴン級の出会い、東京オリンピックのドラゴン級の候補選手であった宇多明氏が富山へ移住されたことから始まります。宇多氏を中心に2008年に「富山ドラゴンクラブ」を設立し、同時に日本ドラゴン協会より中古艇2艇を譲り受けました。メンバーの確保、複雑な機装を使いこなすこと、セーリングアクションの反復練習、また高船齢ゆえの各部の整備及び修理といろいろ苦労しました。しかし、あの美しいシルエットのドラゴン級を見るたびに、乗船できる喜びと勇気が日増しに湧いてきました。

スムーズに帆走できるようになった2009年に、新湊マリーナで「ドラゴン級全日本選手権大会」を開催するになりました。関西から4艇、関東から1艇、富山3艇と合計8艇でのシリーズでした。前週まで強風が吹き荒れていたにもかかわらず、本番では微風。振れまわる風の中、とても難しい大会でした。成績は中～下位に3艇が留まるという結果となりました。

2011年にも再び全日本選手権大会を富山で開催し、博多からの参加もあって全11艇が集まりました。富山からは女性チーム1艇も参加しました。そして2012年の全日本選手権大会はなんと1・3・3と手堅くスコアをまとめ、総合2位を獲得。今後の大きな弾みになればと思っております。（放生博行）

2

大型艇部会

富山湾は知られざるミステリーゾーンです。冬になると雪の降り始めに「ぶりおこし」と呼ばれる雷が鳴り、脂の乗ったブリが富山湾に逃げ込んできます。春には曇気楼が発生し、何もないはずの海岸線に大きなビル街や巨大船が出現します。それも3000m級の立山連峰から1000m級の深海までの高低差に川の水が一気に流れ込むからです。

そんな富山湾で、多くのクルーザーがセーリングやレースを楽しんでいます。

一昨年は北前船「みちのく丸」を県連メンバーで運航（10P上の写真参照）、昨年は日本海側最大の新湊大橋の開通を記念した満艦飾パレードを行うなど地域を盛り上げています。今年も新湊マリーナを中心に、ポイントレースや新湊・七尾湾レース、魚津レースを計画しています。

素晴らしい景色と美味しい海の幸、そして楽しき仲間たちと Let's Enjoy Toyama Bay！（高桑幸一）



2012年8月の魚津漁火祭りレース

6 富山県の 高校生の活動

かつてはそれぞれの拠点で活動していた富山県の高校生は、2000年のとやま国体以降、新湊マリナーを拠点に活動しています。

県下には富山高専、新湊高校、氷見高校の3校にヨット部があり、年4回の大会を実施しています。同じ場所で活動する射北中学校でヨットを始めた生徒がヨット部のない高校に進学しても、高体連ヨット専門部で指導する体制が取られており、ヨットを続けられる環境も整備されました。近年では高校卒業後も大学で活動する選手もあり、それらの選手も含め高校を卒業した生徒たちが県内で開かれる大会の運営の中心として活躍しています。

富山県では県体育協会が中心となって「競技者育成プログラム」の作成が進められており、その一環として中高合同練習会を定期的に開催しています。海上での競技技術の向上はもちろん、チームづくりについての意見交換会も行い、相互のレベルアップを図っています。(村井隆)



県体少年少女FJ級のスタート

富山県ジュニアヨットクラブは、2000年とやま国体の選手育成を目的に1994年に富山県セーリング連盟及び新湊市教育委員会(現:射水市)の協力で設立され、現在はNPO法人「新湊カモンスポーツクラブ」(総合型地域スポーツクラブ)のジュニアヨット教室として活動しています。

射水市や富山市など富山県内の小学4年生から中学3年生が在籍し、新湊マリナーで練習をしています。

練習艇はOP級のみで、1人で乗れるようになったクラブ員は「国際交流 日本ジュニアヨットクラブ競技会」や「北信越ジュニアヨット大会」に参加し、ヨットレースの楽しさを知って、高校や大学でもヨットつづけている選手もいます。

今後の富山県ヨット界を活性化させるためにも子どもたちにヨットの楽しさを教えていきたいと思っています。(佐野文秀)



練習前の準備をするジュニアたち



大型艇部会が2011年に運行させた北前船「みちのく丸」

5 県内ウインドサーフィン 富山大学ウインドサーフィン部

富山湾でウインドサーフィン(WS)が競技として普及し始めたのは1980年頃からでしょう。新しいマリンスポーツの代名詞的な存在として、スポンサーの冠をつけたり、地元の町興しに貢献する大会が多かったようです。この頃に富山医科薬科大学(現富山大学)にWS同好会が発足し、90年代に学連に登録し、県内唯一の大学WS部が誕生しました。

ウインドサーファー・フリースタイル競技で世界選手権2位の高岡恭子選手や琵琶湖や浜名湖で好成績をあげた橋本博光選手がこの頃に活

躍しています。その後、1998年にインターナショナル・ミストラル級で世界選手権大会にエントリーした山崎寿明選手、2000年のとやま国体で優勝した小菅寧子選手が県内のWSを大いに盛り上げてくれました。

近年ではWSの進化の過程で、一般の熟練ウインドサーファーがプレニングスピードやウェイクライディングを好むようになり、コースレーシング愛好者の数が減っているように感じられます。(山本美千夫)

7 射北中学ヨット部

富山県で唯一ヨット部がある中学校です。10年前、現在の富山県立新湊高等学校ヨット部顧問である村井隆先生が立ち上げていただきました。10年前に全国中学校ヨット選手権大会(全中)が開催され、昨年度は記念すべき第10回を富山県で開催できました。射北中は去年も含む過去7回、団体の部で優勝しています。大会の開催にあたり、多くのご協力をありがとうございました。

生徒は「物珍しさ」と全国大会への「憧れ」などから、毎年10名ほど入部します。現在、1、2年生の23名で、「全中優勝」を目標に元気に活動しています。

しかし、県内に競い合える相手はほとんどなく、春の北信越大会や、夏の全中で初めて他団体の実力を知るのが現状です。現状を変えるべく、昨年5月には藤井あゆ美コーチ、6月には佐藤麻衣子コーチによる指導を受けました。生徒は特別コーチのアドバイスを熱心に聴き、その後の練習に意欲的に励むことができました。今後も、できる限り多くの情報を得て、活動を改善しようと考えています。全国の指導者の皆さん、今後ともご指導よろしくお祈いします。(中山美穂)



射北中学校ヨット部のメンバーたち



2012年の全国中学校ヨット選手権大会

8 ジュニアヨット

スピンの選択

対称か(S)、非対称か(A)。
レースか、クルージングか。
目的に応じて選択します。

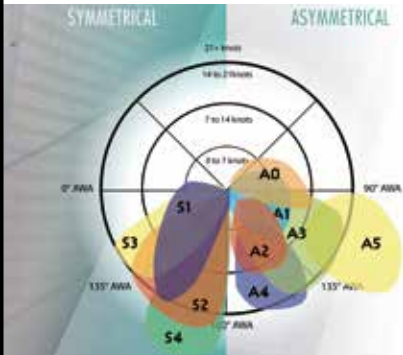
是非、ご相談下さい。

Quantum が応援します。

2013 ボートショウ出展
(横浜パシフィコ)

www.quantum-jpn.com
info@quantum-jpn.com

ディンギーからクルーザーまで
一味違うセイルを楽しんでください。



ワッツ・マリン

2013 ボートショウ出展
(横浜パシフィコ)

～オリジナル制作～

- ・ポート&セイルカバー
- ・フェンダーカバー
- ・マットフェンダー
- ・カスタムオーニング
- ・フレーム加工

～修理、加工、サービス～

- ・リギンメンテナンス
- ・ウインチメンテナンス
- ・カバー全般修理&改造
- ・ソフトグラス交換&清掃

～販売～

Donaghys ヨットロープ(加工有)
艇装用品

www.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)

〒662-0934 兵庫県西宮市西宮浜 4-14-3

電話:0798-23-6410 fax:0798-23-6420

10 氷見市ヨット協会

「スポーツプラザ・氷見」の依頼により、夏休みに市内の小・中学生に10回のヨット教室を開催しています。協会メンバーが講師を務め、OP級やカヌーを使用して教えています。

教室は子どもたちが飽きないように1回あたり2時間程度で終了し、海水浴などをさせて楽しませています。子どもたちに「海を親しみ、ヨットは楽しいな～」を感じてもらえるように心がけています。

夏の海に子どもたちの歓声があがるのはとても楽しいものです。10回の教室でなんとか帆走できるようになり、最終日には1.5マイル先の唐島まで遠航帆走させ、教室の集大成としています。(番匠茂)



氷見市ヨット協会のヨット教室

11 全国大会の運営

全国大会レベルのレース運営は、2000年とやま国体開催を契機に始まりました。

その準備として1994年のインターハイ開催、そして1998年の神奈川県国体、99年の熊本国体へ役員を派遣し、多くを学び富山国体に臨みました。

レース委員会をはじめ近県の方々、また地元の皆様の支援、協力を得て、とやま国体も無事に閉会しました。私自身はとやま国体終了後もリハーサル大会、本国体へと各地に海上運営役員としてお手伝いをさせていただきました。

1999年、とやま国体に合わせるように、レースオフィサー制度というものができました。これは「国際セーリング連盟が推進するインターナショナル・レースオフィサー制度を踏まえ、日本国内において行われるセーリング競技運営全体のレベル保持と安全を目的として導入するもの」(レースオフィサー規定抜粋)です。全

9 高岡市ヨット協会

高岡市セーリング協会は、余暇のスポーツあるいは健康維持のためにディンギーで楽しんできた者が自然と仲間になり、同好会として1989年5月5日に伏木国分で設立しました。

当時の名称は、「高岡市ヨット協会」でしたが、2001年に「高岡市セーリング協会」と変更しました。当初は会員が30名ほどでしたが現在は20名ぐらいです。

ディンギー会員の年齢も高齢化していますが、カタマランタイガー、ホビーキャット16、シーホッパー、レーザーで、雨晴・松太枝浜キャンプ場から海に出ています。

近年は県連主催の大型艇でのレース出場を楽しみとしています。同協会には、とんぼ(中村昭)、光洋(谷勝弘)、ヴィエント(杉本悦生)、マタハリ(米田聡)、フリーダム(海老清則)、夢館(楢物勝)、マライア(大野秀昭)の7艇のクルーザーヨットが所属し、レースには主にとんぼ、光洋、マタハリ、マライアがエントリーしています。昨年8月には中田義昭さんが朱鷺2を購入し活動を開始しました。(楢物勝)



昨年10月の高岡市民体育大会から

国のレース運営、大会運営を一定のレベルに保つために資格を認定し、質の高いレースオフィサーの育成を目的としています。

次年度にとやま国体を開催する予定だった我々は全力を挙げて勉強させていただきました。今ではレース運営はレース委員会にお任せではなく、国体開催県の地元運営員で何とかしようという雰囲気があり、この姿勢がレースオフィサー制度の目的ではないかと思えます。

2013年はルール改正の年であり、それに伴い各地で更新講習が開かれています。積極的に参加し、スキルアップに努めたいと考えています。(放生博行)



雨晴岩から臨む立山連峰(写真/社)富山県観光連盟)

セーリングで共有できる 素晴らしい時間

平成 21 年からスタートした「ジュニアセーリング・シーマンシップアカデミー事業」は 4 年目を迎えた。さらなる活性化をめざして、今年度も募集を続ける同事業の今をレポートする。(編集部)

ス

スタート以来、ジュニアセーリング・シーマンシップアカデミーは北は北海道、南は鹿児島に至るまで、多くの地域に指導者を派遣しています。

この事業は、硬く言うと「海・船に関する国民の一層の理解促進を図るため、優秀な指導者（オリンピック経験者や全国のナショナルチーム経験者）を全国各水域で行われているジュニア・ユース対象のスクール等に派遣し、技術指導や講演活動を行うことで、海洋国家日本にふさわしい操船技術の向上及び質の高いシーマンシップの教育を目的とする」（事業概要から）というものです。

これまでの延べ 2 千人を超えるジュニアセーラーとその指導者、保護者の方々とのやりとりにより、単なる交流以上の一体感を体験できました。担当者をはじめとする現地の皆さまには大変お世話になりました。

派遣指導者の熱心な指導もあり、シーマンシップの啓蒙については、少なからずの成果を実感しています。行く先々の県連やクラブの皆さまのセーリングに対する情熱、日々のご苦勞、斬新な工夫などに接することにより、指導者も含めて私たち委員会メンバー自体も年々スキルアップしており、競技を超えた「ジュニアアカ」の活動がセーリングスポーツの普及につながり、やがては競技力を後押しするものと確信しています。

その成果の一つとでもいえるかもしれ

ませんが、昨年の指導者派遣のなかで別掲のお礼状をいただいたこともありました。試行錯誤する中で、とても力づけられるお手紙でした。これを励みにさらに努力、精進をしたいと考えています。

今後、JSAF のユース世代の制式艇種の導入の動きも捉え、OP 級、レーザ 1 級、420 級のジュニアからユース世代までを対象として事業を展開します。未だ開催されていない地域の皆さまには、是非、本事業をご活用くださるようご案内申し上げます。

なお、派遣コーチとして昨年、富山県へ行っていた佐藤麻衣子コーチの体験を併せてご紹介し、皆様のさらなるご理解をお願いする次第です。(中村公俊/JSAFジュニアアカデミー委員会委員長)

富山県謝北中学校ヨット部の コーチングを終えて

本

年度で 4 年目を迎えるジュニアユースセーリング・シーマンシップアカデミーには、初年度から講師として参加させていた

4 年間で日本全国、いろんなところに伺いました。今回寄稿するにあたり、今までどこに行っていたのかな？ と思

北海道の室蘭、青森、山形の鶴岡、岩手の宮古、富山など今までレースでも行ったことなかった場所から、葉山や江ノ島、山口・光、広島、そして

2013 年度の開催概要

名 称	ジュニアユースセーリング・シーマンシップアカデミー事業
主 催	(公財) 日本セーリング連盟 ジュニアアカデミー委員会
期 間	平成 25 年 4 月 6 日～平成 26 年 3 月 9 日
日 数	1 回につき 2 日間
回 数	全 15 回を予定
対 象	①ジュニア・ユースクラブの活動 ②都道府県連が行うジュニア・ユース対象の活動 ③ジュニア・ユースが参加できる講演 ④その他ジュニア・ユースが対象の活動
指導者	オリンピック経験者またはナショナルチーム経験者(コーチ含む)。 1 回につき、1～2 名の指導者を派遣する。
費 用	指導者派遣に要する交通費、謝金、宿泊費は JSAF が負担します。
申 込	下記 URL にある申込書に必要事項を記入の上、FAX かメールでお申し込みください。指導者の派遣を調整しますが、ご希望の日程で派遣できないこともございますので、予めご了承ください。http://www.jsaf.or.jp/j-academy/
申込先	(公財) 日本セーリング連盟 ジュニアアカデミー委員会 事務局 電話 03-3481-2358 FAX 03-3481-0414 担当 中村 090-6419-4632 kai10-3saki@dolphin.ocn.ne.jp 青山 090-4722-3083 yachties@extra.ocn.ne.jp 川上 (JSAF 事務局) kawakami@jsaf.or.jp
お願い	実施団体には、下記の事務手続きについてのご協力をお願いします ①開催要項の作成 ②参加者名簿の作成 ③救助艇・使用艇の準備 ④会場の準備 ⑤受講生の傷害保険加入(未加入の場合) ⑥その他

蒲郡などの馴染み深いところまで、本

このシーマンシップアカデミーでは、現地のジュニア・ユースのセーラーを対象に講師の私たちの経験したこ

もちろん、海上でのヨットの指導も行います。いつもこちらがメインになつてしまいがちですが、子どもたちも生き生きと目を輝かせながら話を聞いてくれますし、私たちも最も力を発

揮できるところなので、張り切って指導しています。子どもたちが本当に楽しんでヨットに乗っている姿や、1 日で驚くほどに上達するのを見ることは、毎回の楽しみでもあります。

また、この試みの素晴らしいところは、各地の指導者や保護者の方にたくさん会えることです。アフターセーリングでは、様々な問題を聴いて協力できることを探したり、技術的なアドバイスをしたり、地元の良いものをいただくながら話をさせてもらい、楽しく過ごすことも多く、本当に新鮮な出会いの場となっています。

私は福岡でセーリングを始めましたが、福岡はディンギーがとても盛んな場所なので、周りには全日本や国体、インターハイやインカレで優勝、入賞する人、オリンピックを目指して活動する先輩も身近な存在でした。

OPの頃は楽しむばかりだった私のヨット活動も周りの影響を受けてどんどん変わり、日本一を目指し、そしてオリンピックを目指すようになりました。今までその環境を特別だと感じたことはありませんでしたが、近年シーマンシップアカデミー事業に関わるようになって、自分が非常に恵まれたセーリング環境の中で育てられたことを痛感しました。

私が訪れた多くの場所では、気候が厳しく、限られたスタッフが限られた活動資金をやり繰りしながら、地道にセーリングを続けているところがたくさんありました。それでも、そんな厳しい環境にも負けない熱い指導者のみなさんが地域のセーリング活動を一生懸命支えています。その姿はとても印象的でした。

このシーマンシップアカデミーが、日本の様々な地域のジュニア・ユースセーラーたち、そしてその指導者や保護者のみなさんにとっていい刺激となり、よりいっそうヨットを頑張ろう、一生を通じてセーリングを楽しんでいこうと思うきっかけとなるよう、そして、まだ見ぬ素晴らしいジュニア・ユースセーラーた

ちとの出会いに期待をしながら、毎回、日本各地に赴いています。

今までお世話になった地域のみなさん、楽しい時間をありがとうございました。そして、興味はあるけど、まだ開催されていない地域のみなさんぜひ一度ジュニアセーリング・シーマンシップアカデミーを開催してみたいかがでしようか？ きつとおもしろい出会い、発見があるはずですよ！

講師・マネージャー他スタッフ一同、皆さんとセーリングを通じて共有できる素晴らしい時間を築きながら、多くの参加をお待ちしています！

(佐藤麻衣子)



謝北中学校ヨット部の指導をする佐藤麻衣子コーチ (写真上・中) 2013年2月に鹿児島で行われたアカデミーの講師は近藤愛コーチ (写真下)

JSAF ジュニアアカデミー委員会御中

昨年の6月16日、17日に佐藤麻衣子コーチを派遣していただき、本当にありがとうございました。その後の練習に、顧問ともども、とてもいい刺激を受け、その後の練習にいっそう力が入っております。これもご尽力いただいたJSAFジュニアアカデミーのみなさまのおかげです。

富山県は地理的に閉鎖的なセーリング環境により、他県のセーリング連盟やヨット連盟とのつながりが少ないことが悩みの種です。今回のような派遣事業は私どもにとって、とてもありがたいものです。また、機会を作って申請したいと思いますので、その際はぜひよろしく願っています。

また、昨年7月27日～29日に富山県射水市で行われた全国中学校ヨット選手権において謝北中学校が優勝することができました。これも今回の事業があってこそだと思います。また、よいご報告ができるよういっそう努力していこうと思います。よろしく願っています。

(中山美穂 / 謝水市立謝北中学校ヨット部顧問)

セーリング競技規則 改訂の要点

2013年は4年に1度のセーリング競技規則（以下RRS）改訂の年です。

過去の改訂では、日本国内の施行は3月1日としてきましたが、今回はISAFの方針どおり、国内においても1月1日からの施行としています。

したがって、すでにジャッジの皆さんは資格更新講習を受講され、セーラーの皆さんはこの新しいルールの下でレースをした方もいると思いますが、改めて今回の改訂の要点を今号と次号の2回に分けて解説します。

田中正昭 ルール委員会 RRS2013 発行ワーキンググループ

今回の改訂の特徴

本則は、概してマイナーな改訂となっている。つまり、競技のやり方を大きく変えるようなものではない。それでも、気をつけなければならないポイントがあるので、それらについて本稿で解説する。

一方付則では、B（ウインドサーフィング競技規則）、D（チーム・レース規則）、E（ラジオ・セーリング競技規則）が全面改訂となり、新たに付則F（カイトボード競技規則）が加わった。

付則Bについては主として規則の構成の変更だが、レースする際に注意が必要な変更点がある。付則Dでは抗議とアンパイアリングの手順についての変更がある。付則Eは主として構成の変更であるが、アンパイア制についての規定が追加された。また、付則J、K、L（レース公示（NOR）と帆走指示書（SI））では、NORやSIの作成時に注意が必要な改訂点が多く含まれる。旧付則F「上告と要請の手順」は、付則Rに改称された。

本稿では、誌面の関係もあり、主として本則から、選手、ジャッジ、レース委

員会それぞれの立場で、比較的影響が大きく、注意すべき点を解説したい。ウインドサーフィンの選手向け注意点にも、いくつか触れる。（注：本稿で触れない改訂点が多数ある。各位において、ルールブックを熟読していただきたい）

以下で、RRS2009-2012は2009 またはRRS2009と、RRS2013-2016は2013 またはRRS2013と表記する。

セーリング・スポーツに関わるすべての人に

2013 基本原則「環境責任」（新設）

「参加者には、セーリング・スポーツが環境におよぼすいかなる悪影響も、最小限にすることが奨励される。」

ポイント

スポーツマンシップと並んで、基本原則に「環境責任」が謳われることになった。時代の要請に取り組むISAFの姿勢がうかがわれる。対象が「参加者」であることに注意。選手、運営役員、支援者、応援者等すべてである。

関連：規則55（新設）「競技者は、故

意にゴミを水中に投棄してはならない。」

選手が注意すべきポイント

（この項は本則の規則に関してである。ウインドサーフィン規則や他の付則では異なる規定がされているものがあるので、留意いただきたい。）

2009 定義「マークルーム」

「艇がマークへ帆走するためのルーム、その後マーク回航中にプロパー・コースを帆走するためのルームをマークルームという。ただし、マークルームを与える必要がある艇の風上かつ内側にオーバラップした場合を除き、マークルームには、タックするためのルームを含まない。」

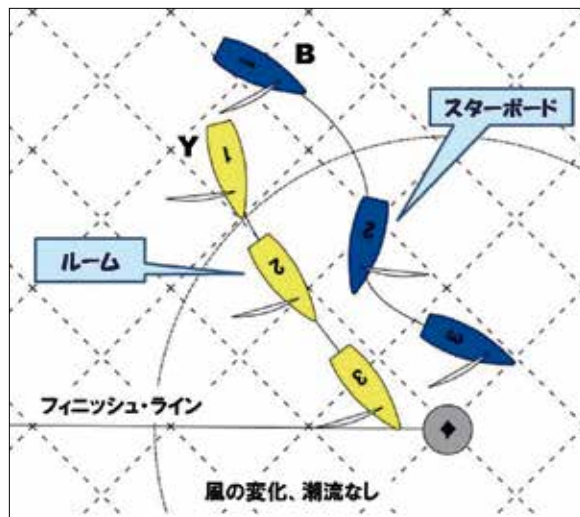


図1

2013

「艇が、求められた側でマークを通過するためのルーム。また、

- (a) 艇のプロパー・コースがマークに向かって近づくことである場合、マークへ帆走するためのルーム。
- (b) コースの帆走に必要なだけマークを回航するためのルーム。

ただし、マークルームを与える必要がある艇の内側かつ風上でオーバラップしており、かつタックの後にマークをフェッチングすることになる場合を除き、マークルームには、タックするルームは含まない。」

ポイント1

「マークへ帆走するためのルーム」は従来は常にマークルームに含まれたが、改

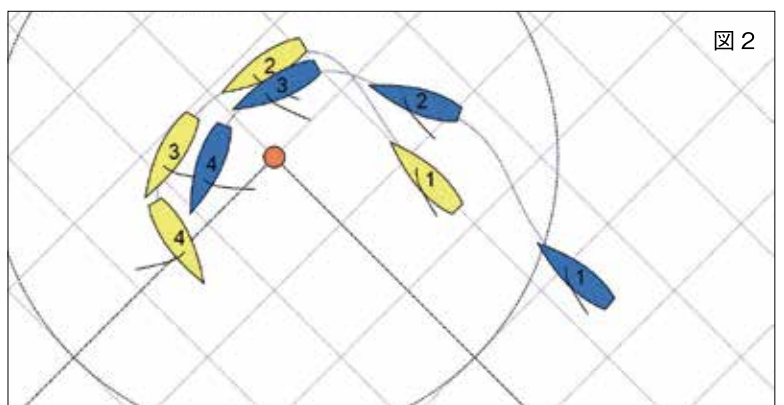


図2

訂後は含まれない場合もある。「艇のプロパー・コースがマークに向かって近づくことである場合」にのみ「マークへ帆走するルーム」が得られることに注意！（図1参照）

例えば図1の場合、イエローのプロパー・コースは位置1から真つすぐフィニッシュすることであり、フィニッシュ・マークへ向かうことではない。従って「マークへ帆走するためのルーム」を得ることはできず、イエローの規則10違反となる。RRS2009ではこれもマークルームとして許された。

ポイント2

「(b)コースの帆走に必要なだけマークを回航するためのルーム」とは何か？
「コースの帆走に必要なルーム」とは「規

則28に従うために必要なだけのルーム」ということ。RRS2009における「マーク回航中のプロパー・コース」よりは狭い概念である。たとえば、図2のような上マーク回航後の即時のジャイブは、RRS2009では「マーク回航中のプロパー・コース」とされ、位置3、4でイエローはマークルームを帆走中であり、位置4での規則10違反は免罪されたが、RRS2013ではマークルームには含まれず、よってこの場合のイエローは免罪されない。(図2参照)

艇の内側にオーバーラップした場合に、オーバーラップが続いている間、相手艇がプロパー・コースを帆走するルームもまた与えなければならない。ただし、マークルームを与えられた艇が風位を超えたか、またはゾーンから離れた場合には、規則18・2(b)の適用は終了する。」

ポイント
新規定②の具体例としては、図4のような場合がある。イエローとブルーはフィニッシュ・ラインに向かっている。イエローはクリア・アヘッドでゾーンに入る。ゾーン内でブルーがスターボードにジャイブして内側にオーバーラップする。この場合イエローにとって真直ぐフィニッシュ・ラインに向かうことがプロパー・コースである。イエローはそのコースを維持し、ブルーは再びジャイブしてイエローを回避する。この場合イエローは規則18・2(c)に基づきルームを帆走しており、位置2の規則10違反は免罪される。ブルーはイエローに18・2(c)に基づきルームを与えた。(図4参照)

ポイント3
「ただし、マークルームを与える必要がある艇の内側かつ風上でオーバーラップしており、かつタックの後にマークをフエッチングすることになる場合を除き、マークルームには、タックするルームは含まない。」タックするルームを得られるのは、その後マークをフエッチングする場合だけになった。(図3参照)

ポイント
新規定②の具体例としては、図4のような場合がある。イエローとブルーはフィニッシュ・ラインに向かっている。イエローはクリア・アヘッドでゾーンに入る。ゾーン内でブルーがスターボードにジャイブして内側にオーバーラップする。この場合イエローにとって真直ぐフィニッシュ・ラインに向かうことがプロパー・コースである。イエローはそのコースを維持し、ブルーは再びジャイブしてイエローを回避する。この場合イエローは規則18・2(c)に基づきルームを帆走しており、位置2の規則10違反は免罪される。ブルーはイエローに18・2(c)に基づきルームを与えた。(図4参照)

ポイント
落水や転覆により艇から離れた乗員は「危険な状態にある」と見なされ、救助を受けた場合は規則41(a)の対象である。従来のようにその時点でリタイアする必要はない。ただし、乗員が救い上げられた場所の近くで艇に戻るのが原則であり、進んでいった艇に届けることは「明らかに有利」と見なされ抗議されることがある。この場合のペナルティーはDPIが適用される。もちろん著しく体力を奪われている場合に無理は禁物。勇気を持ってリタイアを考えよう。

規則42・3(c) 推進方法 例外
2009
風上に向かうビートの場合を除き、サーフィン(急速に加速しながら波の風下側を下ること)またはブレイニングが可能な場合には、乗員はサーフィンまたはブレイニングを開始する目的で、どのセイルをコントロールしているシートやガイでも引き込むことができる。ただし、セイルを引き込むのは一波または風の一回きにつき一度限りとする。

2013
「パテンが裏返っている場合には、艇の乗員はパテンが正しく返るまで、セイルをパンプすることができる。この行動は、艇を明らかに推進する場合には、許される。」

規則18・2(c)
マークルームを与えること
2009
「艇が規則18・2(b)によりマークルームを与えなければならない場合、その艇はオーバーラップが解けたり、新しいオーバーラップが始まったとしてもマークルームを与えなければならない。」

規則41 外部の援助
2009
規則41「艇は、以下を除き、外部からの援助を受けてはならない。
(a) 病気の、または負傷している乗員に対する援助。(以下略)」

規則42・3(c) 推進方法 例外
2013
「波の風下側」↓「波の前面」…風の方向と一致していない波でもOKになった。ただし「風上に向かうビート」ではダメ。「シートやガイ」だけでなく、例えばブームを持つてのパンプもOKになった。

2013
「艇が規則18・2(b)によりマークルームを与えなければならない場合、
(1) その艇は、その後オーバーラップが解けたり、新しいオーバーラップが始まったとしてもマークルームを与え続けなければならない。
(2) その艇がマークルームの資格がある

2013
規則41「艇は、以下を除き、外部からの援助を受けてはならない。
(a) 病気または負傷しているか、または危険な状態にある乗員に対する援助。(中略)」

2013
規則42・3(c) 推進方法 例外
2013
「パテンが裏返っている場合には、艇の乗員はパテンが正しく返るまで、セイルをパンプすることができる。この行動は、艇を明らかに推進する場合には、許される。」

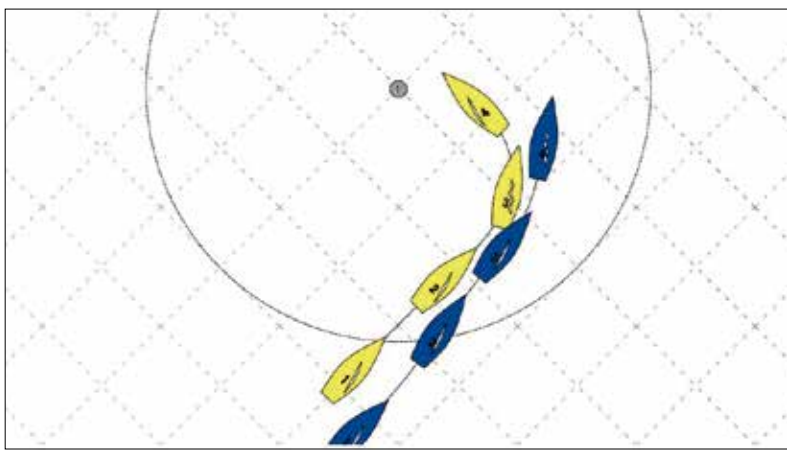


図3

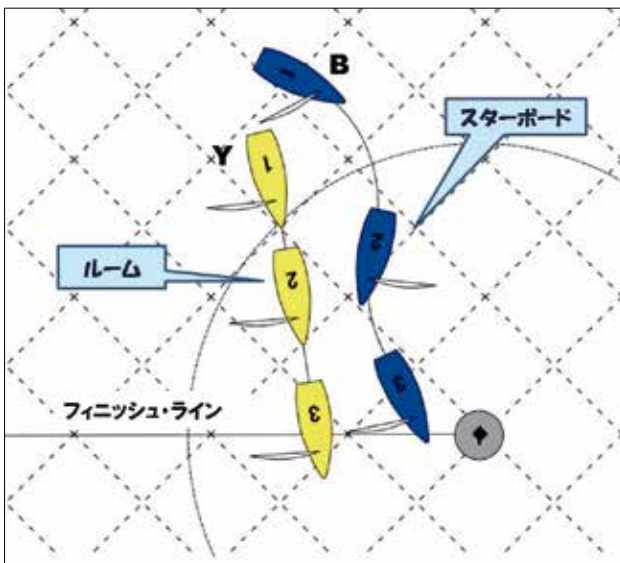


図4

ない。」
ポイント

バテンが裏返っている場合だけ。バテン返しに失敗したら、繰り返ししてもよい。バテンが返ったら、止めること。明らかに加速したらダメ。バテンを返すために必要最小限のパンプで。

規則61・1(a)

抗議の要件 被抗議者に伝えること

2013

「抗議しようとする艇は、その意思を最初の妥当な機会に相手艇に伝えなければならない。その抗議がレース・エリアで関与したか、または目撃したインシデントに関わる場合、その艇はそれぞれについて最初の妥当な機会に「プロテスト(抗議)」と声をかけ、(中略)。ただし、

(1)(2)(省略)

(3)インシデントが、コースの帆走に関する相手艇の誤りであった場合には、声をかけることや赤色旗の掲揚は不要だが、その意思を、相手艇のフィニッシュ前か、フィニッシュ後の最初の妥当な機会に、相手艇に伝えなければならない。

(4)(省略)

ポイント

「コースの帆走に関する誤り」とは、規則28・2違反のこと。フィニッシュする前ならば、誤りを正すために戻ることが可能。この規則で抗議する場合の手続きと意思を伝える時期(相手艇が正しくマークを回航しなかったのを見た時からフィニッシュするまでの妥当な機会、またはフィニッシュした後の最初の妥当な機会のいずれでもよい)が、(3)により明確になった。

規則62・2

救済要求の要件と締めり時刻

2009

救済要求は書面で行わなければならない、

抗議締めり時刻、またはそのインシデントから2時間後のいずれか遅い方までに、レース・オフィスを提出しなければならない。プロテスト委員会は、正当な理由がある場合には、その時刻を延長しなければならない。赤色旗は必要としない。

2013

救済要求は、理由を特定した書面で行わなければならない。救済要求がレース・エリアで起こったインシデントに基づくものである場合には、抗議締めり時刻、またはそのインシデントから2時間後のいずれか遅い方までに、レース・オフィスを提出しなければならない。それ以外の救済要求は、要求する根拠を知った後、常識的にできるだけ早く提出しなければならない。プロテスト委員会は、もっともな理由がある場合には、その時刻を延長しなければならない。赤色旗は必要としない。

ポイント

「理由を特定した書面」…「救済要求します」だけではダメ。理由も書くこと。「常識的にできるだけ早く」…従来は根拠を知ってから2時間だった。例えば、帰着後に暫定成績を見て、自分では違うと信じているのにOCSとされていることを知ったら、「常識的にできるだけ早く」提出すること。片付けていた「要求するかどうかわ迷っていた」、「証言艇を探してみ、見つからなかったら多分無理だから諦めるつもりだった」はダメ。まず提出してから探す、まず提出してから迷うこと。L旗が揚がったら、すぐに掲示を見に行くこと。

ウインドサーフィンの選手が注意すべきポイント

付則Bの変更点で、影響が大きいと思われるものを2点、挙げておく。

B12 第2章の規則の変更

2009

規則13 タッキング中「ボードは、風位を越えた後クロスホルドのコースになるまでは、(以下略)」

2013

規則13 タッキング中「ボードは、風位を越えた後、セールが風をはらむまで、他のボードを避けていなければならない。この間、規則10、11および12は適用されない。2艇が同時にこの規則に従わなければならない場合には、ポート側にいる艇、または後方にいる艇が、避けていなければならない」

ポイント

「タック完了」が早くなった。従来は、新しいタックで風をはらんでから、ボードが新しいクロスホルドのコースになるまでも「タッキング中」であった。

規則62 救済

2009

B7・3「新規則62・1(e)を追加する」他のボードを避けていなくて、転覆させたボード。」

2013

B5 第5章の規則の変更 規則62「新規則62・1(e)を追加する」(e)第2章の規則に違反したボードの行動による転覆」ポイント

規則違反したボードのせいで転覆したことに対する救済の範囲が広がった。従来は航路権規則のみだったが、例えば「航路権の取得」、「コースの変更」、「マークルーム」、「障害物を通るためのルーム」、「障害物においてタックするためのルーム」なども対象になった。

ジャッジが注意すべきポイント

(本則より)

定義「フィニッシュ」

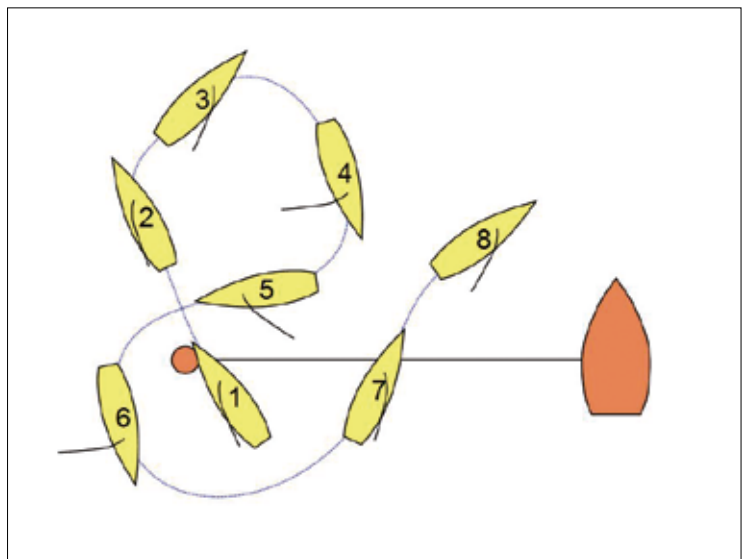


図5

2009

「艇体、または正常な位置にある乗員もしくは装備の一部が、次のいずれかの場合で最終マークからのコースの方向でフィニッシュ・ラインを横切るとき、艇はフィニッシュするという。」

○最初のとき

○規則44・2に基づきペナルティーを履行した後

○規則28・1に基づいてフィニッシュ・ラインで行った誤りを正した後

2013

「艇体、または正常な位置にある乗員もしくは装備の一部がコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切るとき、艇はフィニッシュするという。ただし、フィニッシュ・ラインを横切った後に、次のいずれかの場合には、艇はフィニッシュしていない。」

(a)規則44・2に基づきペナルティーを履行する場合

行する場合

(b)規則28・2に基づきフィニッシュ・ラインで行った誤りを正す場合

(c)コースの帆走を続ける場合」ポイント1

「(c)コースの帆走を続ける場合」…RRS2009では、例えば3ラップの風上・風下コースで、風上マークの風上に設置されたフィニッシュ・ラインを、2ラップ目に横切ってしまった場合、フィニッシュしたことになるのかどうか議論となった(Q&A E007(2009-026)参照)。この規定は、そのような場合(2ラップ目でラインを横切ったこと)はフィニッシュではない、ということを明確にするものである。

この規程でいう「コースの帆走」とは、「S」で規定されたコースを帆走することであり、上記の例では、Sで3ラップのコースが規定されているときに

2ラップ目にいる場合は、まだコースの途中であり、「コースの帆走」を続けることができるのである。

ポイント2

「最初のとき」という文言が消え、「次のいずれかの場合は、フィニッシュしていない」という文言が入ったことによる解釈の変更はあるのか？ 具体例で検証してみる。

図5参照

図5で艇は、規則31に違反し、タックとジャイブを含む回転を必要数(この場合1回)の回転を行う。規則44・2は、フィニッシュ・ライン付近でペナルティーを行う場合は、フィニッシュする前に完全にコース・サイドに帆走することを求めており、艇が位置6でコース・サイドに戻ったときこの規則に従ったことになる。その後フィニッシュ・ラインを横切つ

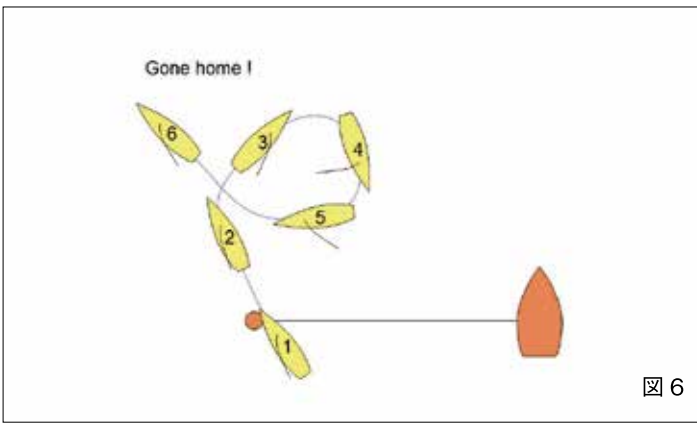


図6

たとき、1で横切つたことはフィニッシュでなくなり、7がフィニッシュとなる。ライン上または直前で起きた艇どうしのインシデントでも、ペナルティーが2回転になるだけで、同じことがいえる。

図6・図7参照

図6の例は、規則44・2の、回転後「完全にコースサイドに帆走する」という要件、図7は「タックとジャイブを含む」という要件を満たしておらず、ともに定義フィニッシュ(a)規則44・2に基づきペナルティーを履行する場合には、フィニッシュのままである。ただしこの艇は、規則31違反で抗議されるであろう。

図8参照

図8は、「(b)規則28・2に基づきフィニッシュ・ラインで行った誤りを正す場

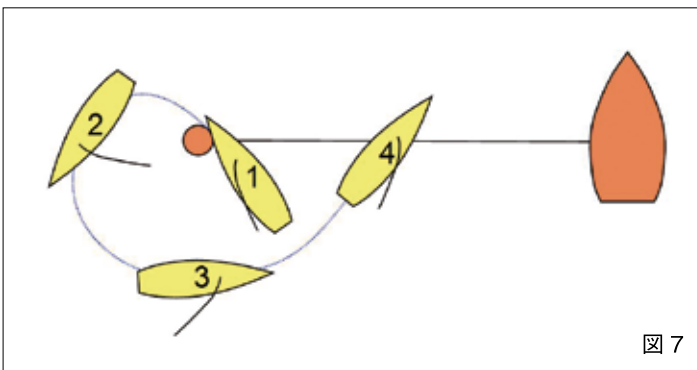


図7

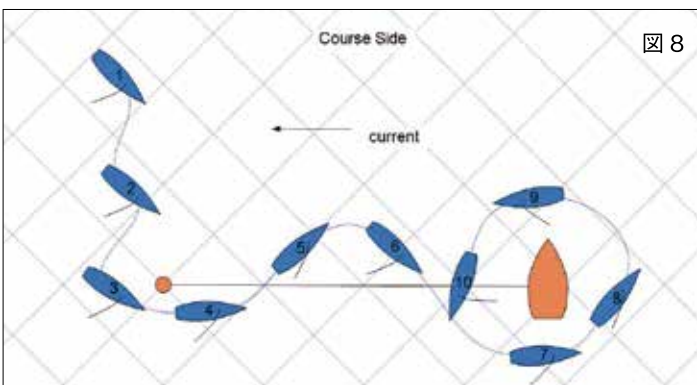


図8

合」の例である。艇は潮流にながされ、フィニッシュ・ラインの定められた側を通らずに、6の直後ラインを横切つた。これは規則28・2に関する誤りであるが、「コース・サイドからラインを横切つて」おり、定義上のフィニッシュとみなされる。その後完全にコース・サイドに戻つてもう一度ラインを横切つたとき、フィニッシュ・ラインで行った規則28・2の誤りが正され、6のフィニッシュは取り消され、10がフィニッシュとなる。

以上の考察から新旧ルールにおいて、定義フィニッシュの解釈に実質的な変更はないといえる。最も大きな意義は、RRS2009では議論となつていた(c)の問題がクリアーになつたことであろう。

定義「マークルーム」および規則18・2(c)

「選手が注意すべきポイント」で解説し

たとおり、今回の改訂により、マークルームを与えなければならない艇が、ゾーンの中で内側にオーバーラップした場合に、マークルームを得た艇にはプロバール・コースを帆走するためのマークルームの資格がある。インシデントを判決する際は、注意を要する。

規則14(b) 接触の回避

2009 損傷または傷害を伴う接触がなければ、この規則に基づくペナルティーを課せられることはない。

2013

この規則に違反したとしても、接触によって損傷または傷害が起きなかった場合には、免罪されなければならない。

ポイント

違反があつたのに「ペナルティーを課せられることはない」というのは、基本原則に反するといふことで、「免罪」という語句に変更された。抗議の審問の際、判決書「総論と適用規則」の書き方に注意。例「航路権艇 x x は規則14に違反したが、損傷が無かつたので免罪される。」

第2章 C 節に関する免罪規則

2009

規則18 (マークルーム) 18・5 (免罪)
規則19 (障害物を通過するためのマークルーム) 規則64・1(c)を適用

規則20 (障害物においてタックするためマークルーム) 規則20・2 (免罪)
2013

C 節の規則が適用される場合の免罪規則が、規則21にまとめられた。

規則21 免罪「C 節の規則に基づくマークルームまたはマークルームを得る資格のある艇が、そのマークルームまたはマークルームを帆走している場合、マークルームまたはマークルームを与える必要がある艇とのインシデントにおいて、次の場合、資格のある

艇は免罪されなければならない。
(a) A 節の規則または規則15あるいは16に違反した場合。
(b) 規則31に違反せざるを得なくなった場合。

規則20 障害物においてタックするためのマークルーム

2009

20・1 声をかけることと応じること
20・1 免罪

2013

20・1 声をかけること
20・2 応じること
20・3 声をかけてはならない場合

ポイント

以下の項目が新設され、声をかけた艇、かけられた艇の権利と義務、および第3の艇に対しても声をかけること等が明確に規定された。
20・2(b)「声をかけられた艇は、声をかけた艇が規則20・1に違反しているとしても、応じなければならない」

20・2(e)「艇が声をかけた時から、その艇がタックしたり声をかけられた艇を回避するまで、規則18・2はそれらの艇間には適用されない」

20・3 声掛けをさらに別の艇にする場合「タックするマークルームの声をかけられた艇が、タックすることによって応じようとする場合、もう1艇の同一タック艇に、タックしてその艇を回避するためのマークルームを求めて声をかけることができる。その艇は自身の声かけが規則20・1の条件を満たしていても、声をかけることができる。規則20・2は自艇と自艇が声をかける艇との間で適用される」

(次号に続く)

2012年 ロンドンオリンピック 報告(後編)

前号でご紹介した第30回ロンドンオリンピック競技日本選手団活動の後半です。今回は日本選手の戦いぶりを中心です。

(レポート) J S A F 日本代表選手団 写真/中嶋一成

④各種目の試合経過と選評

各種目とも10レース(49erは15レース)を行い、上位10艇のみが第11レース目(49erは16レース目)となるメダルレースに進出する。今大会が通常のワールドカップや世界選手権と異なるのは、7月29日にフィン級がレースを開始してから8月10日に470女子が終了するまで2週間近くにわたりレースが実施されていること、そして途中に予備日が2回設けられている点である。

レースのスケジュールとエリアについては予定が決まっているものの、スタート時刻については前夜20時までに発表という流れであった。とくに大変だったのは、テレビ中継が入る種目のスタートが遅れることになり、12時予定で公示されていたものが実際には15時からに変更になったりし、スタート前の時間をもてあます時もあり、種目によって調整が難しい日があった。

レースエリアのローテーションについては事前に通告もあり、2010年からウエーマスで実施された大会でもテスト済みだったので、準備はできていた。全体で5海面(エリア)を用意しており、Nothe、Harbour、Westの3エリアがテレビ中継に使われた。レースはほぼ予定どおりに実施され、大会期間中は気象条件に恵まれた。ウエーマスは予想通り、

15ノット前後の日が多かったが、後半には10ノット以下の風が弱い日もあり、選手にとってはオールラウンドの能力が問われる大会であった。

セーリング競技では初めての試みとして、観客席のチケット販売(Notheエリア)、大画面での中継、競技のテレビ放送の生中継(メダルレース)に取り組み、見事な成果をあげた。

◎ 470級男子(原田龍之介・吉田雄悟)

8月2日から7日に10レースを行い、10日(気象条件により9日から延期)がメダルレースであった。

原田・吉田組は初日のNotheエリアから始まった。Notheは陸に近い場所にレースコースを設定するため、風の通り道が丘や海岸線に沿って決まる。先に有利な側へ風を取りにいかないと不利を招く先行有利な条件である。

第1レース、スタートから飛び出すことができなかった原田組は19位と出遅れた。場所をNotheエリアへ移動してからの第2レースは途中6位で走る場面もあり、本来の走りを取り戻したかに見えたが、後半に競り負けて12位まで後退した。2日目の第3レースはいいところがなく、第4レースでも3位で走っているが後半に12位まで後退し、上位をキープする自信が持てなくなってきた。

3日目の第5レースでは7位でフィ



ニッシュでできたが、途中の2位をキープできず、続く第6レースでも7位から11位になった。接戦の中で生き残れず、トップ5で走りながら後半に順位を落としてしまうことを重ねて、あせりが生まれた。8月5日は休み。気持ちの整理をして臨んだ8月6日の第7レースであったが、本来原田組が得意とする平均12ノットの風域で21位を取り、さらに厳しい状況に追い込まれてしまった。

このレースも第1マークは7位と悪くない展開だったが、周回ごとに順位を落としてしまい自信を持てなくなってしまう。原田の思い切りの良さが影をひそめてしまった残りのレースは定位置となりつつあった15位前後から抜け出ることができなかった。

470級男子については、各国の取り組みがこれまでと大きく変化している。北京オリンピックの事前練習から、コーチがまとまってレース練習を運営するようになったのだが、今回は事前に英国コーチが中心となり、計画立った練習レースを4回行った。この練習を通して接近戦の技術をあげ、ルールの確認をしつつ地形の影響を受けるレースエリアでのレース展開での確認を行い、最後の仕上げをしてきた。「敵に手の内を見せない」というスピード競争をターゲットにしてきた以前の準備から考えると、今回は「本番で失敗し

ないための接戦練習をトップレベルで行う」という点で大きな変化があった。現場コーチも最近まで現役選手だったというメンバが増え、選手が技術的にも最新情報を得てレベルアップしてきた。最後に勝負を分けたのは、接戦の中でトップスピードを有して走る技術を持ったチーム、特にダウンウインドが速いチームが上位をキープすることができたと思う。

原田組は10レーストータルで18位となり、メダルレース出場は叶わなかった。1位のオーストラリアは2011年から負けなしの強いチームで、下馬評どおりの金メダル獲得といえる。銀メダルは英国代表で2009年世界選手権では最後まで原田組と銀を争ったライバルであった。今年5月の世界選手権でも6位に入った原田組ゆえに、メダルレースに残れなかったことに悔いが残る。

「孤軍奮闘」で銅メダルを獲得したアルゼンチンの「本番前の最後の集中」を見習いたい。

◎ 470級女子(近藤愛・田畑和歌子)

8月3日から8日に10レースを行い、10日がメダルレースであった。7月26日までフィジカルトレーナーが現地でも最後の調整を行い、海上練習も艇の準備も納得のいくようにできた。ただ、いつもと違うのは、470男子と女子の初日はず

れており、予備日も異なることであつた。近藤・田畑組の初日は順調な滑りだしだった。チームを組んでからほとんどの大会でメダルレースに進出している経験から、1レース平均を10位以内でキープしていくというのが毎日の目標だった。

2日目にピンチが到来した。第3レースではリコールの遅れを挽回できず17位。続く第4レースでスタートから抜け出して1位を走っている時、メインセーブルが落下してしまうという想定外のトラブルがあり、落ち着いて処理して帆走に復帰したものの19位となった。大きな借金を1レースごとに返していくことになつてしまった。

3日目以降、少しずつ返していくものの、メダルを狙う上位チームは手堅く失敗がないことを目の当たりにしてしまつたのか、あせりから細かいミスがでるようになってしまった。それでも第8レースで7位をとり、総合でも10位にあり、メダルレースに残れるところまで取り戻した。しかし、ほつとしたところにブラジルから抗議が出て、近藤組が進路妨害で違反したとされ、審問の末、近藤組は7位から一転し、失格となった。

気を取り直して残りのレースを戦つたが、10レース中、大きなミスが3回あつては、取り戻すことは難しすぎた。まさかの総合14位となりメダルレースに残れなかつた。

セーリング競技は自然を相手に戦うので想定外のことばかり起つてしまう可能性がある。その1つとなつたメインセーブル落下のトラブルは未然に防ぐことはできなかったのか、日々のチェックはされてきたのか、あつてはならないことが起つてしまふ、残念である。

レース前半から捨てレースを自ら作つてはメダルは狙えない。470級女子の上位3艇(ニュージーランド、英国、オランダ)は失敗の少ないチームだったが、

本来は近藤組もその一角をなしていたはずだ。プレオリンピックで優勝した時にはノー・トラブルで、特に大きく崩すことがなかつたことが強みだった。

オリンピックでは艇数が少ないことから、抗議・審問での失格が大きく響く。どの国もチャンスがあれば抗議を出して、相手をつぶそうとする。近藤組が失格した状況では、権利を持つブラジルに対して、不利な状況を覆すことは難しかった。他の大会ならうやむやになつて抗議されないような場面だったかもしれないが、オリンピックだからこそ、ブラジルは抗議してきたと考える。

悔が残るが、オリンピック本番でのライバル国からのマークに対して甘かつたこと、2日目の動揺をひきずりながらのレースでスキをつかれてしまつたことなどが、残念ながら最後の最後でチームとしての「ひ弱さ」を露呈してしまつたと言わざるを得ない。

◎49級(牧野幸雄・高橋賢次)

7月30日から8月6日まで15レースを行い、8月8日にメダルレースであつた。オリンピック種目の中で一番人気のクラスだけあり、テレビ中継も多かった。

牧野・高橋組は国粋の予選をぎりぎりで通過し、上位選手との差が埋められていないまま本番となつた。15ノット以上の風は苦手な風域であるが、少しでも上位に食い込むことを目標に練習を重ねた。

今回は15レース中、前半の12レースが15ノット以上で行われた。49級はカーボンマストになつてから強風でも普通に走れるようになり、ハイパフォーマンスぶりを猛烈なスピードで発揮している。

牧野・高橋組は強風域ではまだ上位に食い込むだけのスピードとハンドリングがマスターできていないが、確実に走れるようになり、昨年から大きな進歩をと



げている。そして、得意な風域である10ノット以下の時は第13レースで6位、第14レースで2位をとり、上位国と遜色ない走りを見せた。

オーストラリアとニュージーランドが圧倒的な強さで1位、2位をとつたが、どちらのチームも基本動作をしつかりマスターしている。オーストラリアは北京オリンピックでも優勝候補だったが、金メダルをとりそこね、今回は石橋を叩いての準備をしてきたと聞いた。3位のデンマークは、前回金メダルをとつたチームを破つて代表になつただけに、激しい3位争いを制してのメダル獲得となつた。牧野・高橋組はデンマークといつしよに事前練習を重ねてきたが、日本に練習相手がない環境では海外に練習の場を求めるしかない。オーストラリアとニュージーランドが合同練習を繰り返しながら世界一となつたことにも注目したい。

◎RS-X級男子(富澤慎)

7月31日から8月5日まで10レースを行い、8月7日がメダルレースだった。

RS-X級は大会主催者が準備した艇(チャーター艇)を使った。

富澤は自分なりにチャーター艇を受け取つてから準備していたが、艇を7月18日に受け取つてから初日のレースまでの間、自分のスピードが出せない、ボード(板)のフィーリングが違つと、自分の中で整理ができずに困惑していた。そのまま大会が始まつてしまつたという印象だが、15ノット前後の風は自分の道具を使ったとしても苦手な風域であり、最終レース以外がその風域であつたことが富澤の結果につながっている。

今大会では道具に対する各国からの不満が多く、かつ組織委員会供給のチャーター艇ゆえに禁止や制約事項があつた。自分の道具だと普通に作業できる点も、すべて許可を得て書面で申請という面倒なもので、勝手に変更すると違反となる始末であつた。

富澤は最初から最後まで、「道具のせいなのか、自分のフィーリングのせいなのか」を自らに問いつけたままであつた。細かい調整になると自分たちだけでは答えが出せない状況であり、本人の自己流に落ち着くしかなかつた。結果は、スピード勝負にならず、25位前後が定位置になつた。

北京オリンピックで富澤は10位に入っているが、その時と同様に風が弱くなつた最終レースでは4位をとっている。3月にスペインで開催された世界選手権では20ノットオーバーの強い風域でレースとなり、そこでも14位と走つていたことから、15ノットの風域でつかみきれなかつたスピードが反省課題として残る。

◎RS-X級女子(須永由季)

7月31日から8月5日まで10レースを行い、8月7日がメダルレースだった。男子同様に組織委員会供給のチャーター艇のため、道具の準備に悩まされた。

須永はRS-X級女子の中では体重が重い方に属し、プレニングに入るのがやや遅くなる。そのため、本番にむけて減量につとめ、対応できるようにした。道具の準備は難しい。自分の艇では慣れ親しんだ調整がチャーター艇ではできないとなるとすべてが空回りしだす。とくに問題となつたのはマストの硬さで、これは与えられたものを使いこなせるかどうかが勝負となる。須永は自分が得意とする風域でのスピードが出せず、セーラーの張り方や展開の仕方を工夫してみるのが、上り角度がとれなかつたり、つまりきみで逆に上りすぎてとまつていたり、基本となるチューニングが見つからないままレースに臨むことになつてしまつた。

優勝したスペインも同じ点で苦労していたようである。ただし、スペインの場合、事前に行われた別大会でチャーター艇を使用し、それを短時間で自分のものに調整していく練習をし、克服したという。とかくフィーリングで片づけてしまいがちな調整ポイントを理論的に整理することによって確実にしていくことを、今後しっかりとマスターすべきである。

それでも須永は毎日あきらめずに調整を繰り返して、後半に少しずつ成績をあげてきた。オリンピック初出場であつたため、チャーター艇に翻弄されたことが反省点である。減量だけでなく、道具についても事前に十分検討しておく必要があつた。

◎レーザージャル級(千居愛実)

7月30日から8月4日まで10レースを行い、8月6日がメダルレースだった。ラジアル級は組織委員会供給のチャーター艇であり、自分の道具はテイラーとテイラーエクステンション、ロープ類のみであつた。RS-Xと異なり、ラジアル級は通常の世界選手権でもチャーター

艇のため、オリンピックでも普通に準備ができた。

土居はユースから上がってきたばかりの18歳で、体重を増やす必要があった。目標体重を設定し、五輪本番までには達成できた。しかしながら、持久力はユースレベルから一般トップアスリートのレベルでは差があり、体力面は短期間でいわれるサイボーグ集団に追いつくには至らなかった。

前半4レースは20ノットオーバーのガストが入るSouthエリアで行われ、Harbour & Notheとはまったく異なる荒れた海面でのレースとなった。Southは波も悪く、特に第4レースはサイババル状況に見えるほどであった。

土居は昨年までユースの大会しか出ておらず、ウエーマスでの経験はない。6月にセイルフォーゴールド大会と合宿の際にウエーマスへ来たのが初めてである。

毎日、レースを戦うことで精一杯オリンピックだったが、若い選手には経験が必要であり、今後のプラスにしていけることが目標のひとつであった。世界の頂点がどこまで見えたかわからないが、今大会で最も厳しいクラスであったことは、最終日に4艇が金メダルを狙う争いになったことでわかる。

金メダルの中国は前回の銅、銅のベルギーは前回の8位と、何度もチャレンジをしてきた。初日から終始トップを守ってきたアイルランドは最後のフィニッシュ直前でベルギーに抜かれて4位に後退した。

ラジアル級は艇差がなく、人間力が勝負の鍵を握るクラスである。強風なら体力勝負になるし、軽風ならハンドリングと風を見る力が必要になる。加えてダウンウインドでのスピード競争に勝てるだけの技術をマスターしなければならぬ。



土居は課題が山積しているものの、10代でオリンピックを経験できたことは貴重であり、今後のパフォーマンス向上にむけて更なる努力を続けてほしい。

5 競技の総評と評価(反省)

▲競技の総評

今回の日本チームの結果は「470級男女とRS:X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」と言い切ることができる。

結果としてメダルはもとより入賞すらできないままに終わった。代表選手たちは「肝心な本番で実力を発揮できなかった」「発揮するための力がなかった」ということだろう。本番にすべての調子をピークに持って行くいわゆる「ピーキング」でも世界に後れを取ったことを率直に認めなくてはならない。

金メダルを目指した470級女子は大会初日2レースを無難な順位(9位、5位)でこなし5位につけ上々の滑り出しであり、2日目の第4レースでは途中までトップに位置していたが、「あり得ない」メインセール落下トラブルを起し、自力で修理しフィニッシュするも最下位。その後、トップ10以内をキープする

が、第8レース目にブラジルから抗議を出され失格に至り、結局予想もしなかった成績で終わった。

一方の470級男子についても、初日の失速から脱出できず、練習の成果を発揮することが最後までできなかった。これは、課題であったスタートの成功率が低かったこと、ダウンウインド(順風)の帆走技術が改善できず上位を追い上げることが出来なかったことなどが反省点である。

RS:X級男子/女子はチャーター艇のギア(マスト・セール)が個々のセーリングスタイルにマッチせず上位選手と戦う力が不足していた。

49er級は日本国内で1チームのみの活動の中、オリンピック出場枠を獲得したことは評価に値する。また、レーザラジアル級は18歳の選手が代表選考を勝ち抜き、今後の活躍が期待できる選手が発掘、育成できつつある証である。

▲評価と反省

4年前の北京と同じ失敗をしたくない、さらなる効果的な強化を進め、組織的に強くなりたいとの全員の思いで選手強化事業に取り組んできたつもりである。

2009年からは国が選手強化に本腰を入れた一つとしてナショナルコーチ制度もスタートした。同職には企業チームコーチを離れ中村健次に就任を要請、勤務先からの出向が認められ、NFと企業・スポンサーが一体となり「勝利を目指し、メダルを獲得する」と考えたが、北京大会より悪い結果となった。

マルチサポートをはじめ数々の支援を得たにもかかわらず何故結果が残せなかったのか? 4年前の反省を元に我々は組織力の強み(チーム力)を武器にロンドンを戦い、「勝利を手中にするはず」であった。

反省点としては、まずチーム・選手のピーキングの失敗が挙げられる。何故最良の状態に大会に臨むことができなかったのかを十分検証する必要がある。

2つ目には、「選手と選手」「選手とコーチ」「コーチとコーチ」が連携して、勝利へのモチベーションを上げることができなかったことも挙げなくてはならない。強い意志を持って皆で連携し、戦うことができれば今回は違う結果になったのではないかとこの忸怩たる思いもある。

たとえば、代表監督と企業チームコーチとの微妙な部分については他競技でも共通のようであるが、これも今後の課題であろう。

また、役員間のコミュニケーション不足について、別の反省点では全種目についてワールドの責任者である中村健次ナショナルコーチの国内での現場対応の少なさが影響した可能性がある。JSAF組織としての選手強化への明確なビジョンが掲げられていない中、一部のオリ特メンバーが長期的視点で物事を考える必要に迫られ、そのために時間を費やすことが多くなったのも事実である。

もはや三度目の失敗は許されない。オリンピックで戦えるチームを作り上げるためには、NFの考え方が最も重要であるとともに、ロンドンでの敗因を精査・検証しクリアしなければならぬと考える。

これからすべきことは指揮命令、コミュニケーション、行動力が取れるべき人材を集めた組織体制の構築であり、その人材選出にはロンドンまでのオリ特・ジュニアユース育成強化委員会委員の意見を十分に聞き、議論をしたうえで考慮し、組織を構築すべきと思う。

さらに、我々はこれまで様々な準備をしてきた内容を再検証するとともに、これまでの方策では準備が十分でなかった

ことを認識しなければならない。選手が必死に練習した成果をよい成績に結びつけること、そして「本番で最大の実力を発揮する」ためには、現状の課題を克服することが必須であり、それらを克服するためには、もちろん現コーチ陣の質的レベルアップが重要であるとも考える。

今回の競技種目の変更も決定している。そのための対応策も急ぐ必要がある。世界から謙虚に学ばなければならない点もある。

今後は「戦うNTから戦えるNTへ」前進あるのみである。

6 2016年リオ・オリンピックに向けた課題と取り組み

2016年リオ・オリンピックは軽風域(過去データから)が予想され、日本にはそれなりのアドバンテージがあると思われるが、自然を相手にする競技である以上、基本はオールラウンドで戦える選手の育成強化が必要であると考えられる。そのためにも、まず「チームジャパン」としての在り方、結果を重視した強化方針を打ち出し、NFと選手、支える企業、団体、地域との密な関係を構築しなければならぬ。

■具体的実施項目

前述▲評価▼記載事項と重複する部分はありますが以下を具体的に推進する必要があります。

① 選手確保

強化重点種目である470級はロンドンを終えた代表選手の継続が見込めないことから、才能ある選手を探し、若手選手の育成を行い、国際競争力を高める必



要がある。

② 選手環境確保

オリンピックという大きな目標に向かうためには、選手の活動環境(受け皿＝有力企業)が必要不可欠である。これまでもにもみられた「スポーツを支援する」企業雇用確保が優先となるが、併せて契約といった形での活動も視野に入れなければならない。

③ 財源確保

ロンドンの成績結果からこれまでのような潤沢な補助金(国庫)が見込めなくなる(20%減予想)可能性がある。またNF負担分の経費、スタッフの活動費用捻出等のために、寄付金増額を意図した取り組みが必要になる。これこそ「実力あればこそ」であり、また「スポンサーメリットあってこそ」である。詳細は今後の検討となるが、「身の丈に合った」寄付金確保のための戦略的マーケティング活動を展開するべく努めたい。

合わせて、現行ナショナルチーム規定の改定を行ない、その中に広告に関する規定(NTの義務等)を盛り込むことを検討する(ルールの明確化)。

④ 広報活動

これまでの広報活動の手法を継続する

とともに、ソーシャルメディア等の新しい情報ツールの導入も検討する。

⑤ 選手強化

これまでの企業重視活動を検証し、NFとの連携でより幅広く情報共有できるシステムを構築すると共に、時にはユース世代からナショナルチームまでを一堂に会し、強化練習(合宿)を実施することなども考慮し、長期的かつ効果的な強化活動を展開していきたい。これらの実施を通してコミュニケーションの向上も図る。

(1) ルールに強くなるために、NT選手はB級ジャッジ以上の取得、今回の敗因をもとにした講習開催。

(2) Clever且つSmartな選手育成(レースで結果を出すために賢く、きびきび判断できる選手育成)(そのためには過去の体験や他国情報の選手への伝達が必要)。

(3) 国内強化活動の充実(競争原理の活用)

「提案」これまで結果を残した選手の復活を促す。加えて若手選手の発掘育成をチームレスな形で強化する。

⑥ 指導者強化

(1) 上記の④を遂行することで多くの

コーチ間での情報共有を行い指導者レベルの向上を目指す。

(2) 海外指導者(成功者) 招聘を行い、抜本的な指導方法の情報収集・研修会を行う。

(3) 学校、地域クラブ指導者とのコミュニケーションを密にすること、また指導方法・練習の情報提供を行う。

⑦ 競技力評価の仕組みづくり

⑧ 代表選手選考方法(時期)

リオ・セーリング会場の風域&特徴を把握した上で、2013年度内には選考方法の発表を行う。

⑨ リオ・オリンピックに向けた主要役員早期決定

⑩ 情報収集

(1) ブラジル現地情報の収集

(2) 現地協力者(団体)へのアプローチ

(3) ロジスティックの確保

⑪ 組織体制

(1) 新委員長の就任に伴い、2013年度の各スタッフの決定を行うと共に、本委員会の趣旨に賛同し協力意志を持ったメンバーを募る。

(2) 選手強化普及等にかかわるJSAF各委員会との連携を図り、組織基盤の強化を推進する。(終わり)

〈ご協賛スポンサー一覧〉

今回の長期にわたるロンドンオリンピックキャンペーン展開にあたりましては、企業・団体の皆様から多大なご支援・ご協力を賜りました。無事、キャンペーンを終えることが出来たのもまさにその賜物です。ここに、ご助力いただきました企業・団体の皆様のご芳名を掲載させていただきます。深甚なる謝意に代えさせていただきます。(公財)日本セーリング連盟オリンピック特別委員会

- (敬称略)
- アビームコンサルティング(株)
- 伊藤超短波(株)
- エスビー食品(株)
- 小田急ヨットクラブ
- カシオ計算機(株)
- 医療法人社団 健育会
- 国立スポーツ科学センター情報科学部
- (株)ゴールドウイン
- (株)ジェイ・ウィル・パートナーズ
- スリーポンド(株)
- (株)商船三井
- 商船三井ロジスティクス(株)
- MOL Logistic(Netherlands) B.V
- (株)TESホールディングス
- 医療法人社団 天宣会

- (株)東京ニュース通信社
- 東大潮流調査チーム
- 巴工業(株)
- (株)虎屋
- トヨタ自動車(株)
- Toyota Motor Europe NV/SA
- 中村興業(有)
- 日本航空(株)
- (株)ノースセール・ジャパン
- B・N・Pパリバ証券(株)
- (株)ヘルスケアシステムズ
- フォーティファイブ・オールピーエム・スタジオ(株)
- ミズノ(株)
- ヤマザキナビスコ(株)
- 山本光学(株)
- ラジェ工業(株)

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

CATCH THE WIND

YAMAHA
SAILING CRUISER
&
DINGHY SERIES



●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の形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>

TOKYO NEWS



TVBros. TV Taro B.L.T. BEAUTIFUL lady TELEVISION ベスト-of 月刊 TVガイド DIGITAL TV GUIDE

スカパー!TVガイド 2003 スカパー!TVガイド BS+CS TOKYO NEWS MOOK 東京ニュース VISION VISION GC Good Come

since 1998 インターネット 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



ミズノは2020年の東京招致活動を
応援しています。



うまいぞ、
長尾くん!

名前で
呼ばれ
ちゃった…。
(ドキドキ)



会えるのは、
室伏選手だけじゃない。

21競技、300名以上の有名アスリートが
講師に登録。ミズノのスポーツ振興イベント
「ミズノビクトリークリニック」。

キミも、有名選手に会えるかも! 「ミズノビクトリー
クリニック」は、オリンピックや世界大会など…
さまざまな舞台で活躍したミズノの契約選手や
社員選手を講師に招き、実技の指導や講習、サイン
会やトークショーなど行うイベントです。講師に登録
している選手は21競技300名以上。スポーツは
もっと好きになると、きっと、うまくなるよ。



スポーツの楽しさを伝え、広めています。

開催レポートはこちらから… Victory Clinic <http://www.mizuno.co.jp/victoryclinic/mizuno.jp> ☎0120-320-799

ハピファミ誕生!

カレー



ミルクとはちみつ、
果実が溶け込んだ
まろやかな味

お子様にうれしい
カルシウム入り



＼子供も大人もおいしいよ!／



ハピファミカレー 甘口・中辛、2つのタイプで新登場!



みんなで踊ろう!

ハピファミダンス

検索



©しこくのミサワ

エスビー食品株式会社

ウェーブパフォーマンス

大会当日の午前に通過した低気圧の影響で波は一気にサイズアップし、6m級の波が打ち寄せる中、まずはウェーブパフォーマンスから競技を開始。大荒れの海面で、10mを超えるジャンプを飛び、6mの波に乗りながら、技の完成度を競い合う。

中でもオリンピック選手 富沢慎の高いフォワードループや力強いライディングにはギャラリーやジャッジからもドヨメキが起こるほど。一度ミスをすれば波は容赦なく選手や道具を飲み込み、川のような流れが選手達をエリア外へと一気に吐き出してしまう。

そんな中で勝敗を分けたのは経験の差だった。うごめく海面と激しい流れの中で形のいい波を見極めジャンプやライディングを決めるベテランプロ勢が次々と技をメイクしていく。

ファイナルは野口プロ VS 浅野プロとなったが、安定感ある野口のジャンプや波乗りに対しわずかながら技の高さや切れが上回った浅野が勝利、サバイバルなコンテストにその存在感を知らしめた。



低気圧の通過により6m以上の波が打ち寄せた



優勝を決めた浅野プロのバックループ



富沢選手のフォワードループ

掛川チャンピオンシップス2012
JPWA JAPAN TOUR'12 SLALOM/WAVE 最終戦



スラロームでも圧勝の浅野プロ

2012年12月22日～23日、冬の訪れとともに重く強い西風が吹きつける遠州灘にて、WFJ傘下のプロ組織 JPWA が主催するサーキットの今期最終戦が開催された。競技はスラロームレースとウェーブパフォーマンスの2種目。今大会には歴戦のプロ選手達に加え、ロンドン五輪代表の富沢ら有力アマチュア選手も顔を揃え、見どころの多い大会となった。

photo/Akihiko Harimoto



スラロームのスタート

スラロームレース

スラロームとはスタートラインから風下へ向かってマークを3～4つ回航しフィニッシュラインへと向かうウインドサーフィンの中で最もスピードのある競技。今大会は日本を代表する2選手が対決した。1人は国内プロツアーで絶対王者と呼ばれるランキング1位の浅野則夫。もう一人はオリンピック選手の富沢慎。

浅野はこの競技においてここ10年以上負け知らず。どんなコンディションにも適応し圧倒的なスピードで他を寄せ付けない。富沢はRS:Xを中心に活動しているが、ウェーブパフォーマンスやスラロームなどありとあらゆる競技で国内トップレベルを誇るオールラウンダー。

結果、圧倒的なスピードで3レースすべてのレースでトップを飾った浅野が優勝。富沢もアマチュアながら安定した走りで堂々の3位入賞。もはや国内に敵のない浅野は、すでにスポットでワールドカップへの参戦を始めている。近い将来世界の舞台で表彰台に上がる日本人の姿が見られるかもしれない。

420 WORLDS RESULTS

'09 420 World
Men's 1st Women's 1st 3rd

'11 420 World
Women's 1st 3rd 4th 5th

'12 420 World
Open Class 1st 3rd 4th 5th
Ladies 1st 2nd 3rd 4th



420 WORLD WINNING SAILS

M-9

J-12

S-01

S-05

470 クラスのメジャーレガッタでの連戦連勝、五輪五連覇の偉業を成したノースセール・ジャパンのラジアルカットセール。

その DNA を受け継いだ 420 クラスセールは、すでに世界選手権での優勝や、ヨーロッパのメジャーレガッタで好成績をマークし、世界中のユースセラーから最も注目を浴びています。

470 クラスで世界を席卷し他のワンデザインクラスでも数々の実績を残し続けている唯一無二のデザインシステム、テストシステムと世界最高峰のクオリティを提供できるクラフトマンシップ。

ノースセールジャパンはその精力を 420 クラスセール製作にも余すところなく注いでいます。

**ノースセールは未来の
オリンピックセラーを応援しています。
ともにオリンピックの表彰台を目指しましょう！**

Faster by Design



www.jp.northsails.com

本社・横浜ロフト 045-770-5666

関西ロフト 0798-26-7771

北海道ロフト 0134-25-3227

info@jp.northsails.com

トレーニングセール近日発売予定。
詳細は WEB サイトにて。

Radial for All

進化し続けるノースラジアルセール。
そのアドバンテージをすべてのセラーに。

NOTICE BOARD

ノーティスボード

JSAF 新年会が開催されました

1月26日、岸記念体育館内のスポーツマンクラブで、2013年 JSAF 新年会が開催されました。

冒頭、河野博文 JSAF 会長のあいさつに続き、トヨタ自動車東日本株式会社執行役員の野中敏行さまに来賓のご挨拶をいただき、歓談に進みました。

この日は同館で開かれていた全国加盟団体代表者連絡会議の参加者も新年会に参集し、全国各所からの参加者が日交を温め、会場は大いに賑わいました。

2時間近い
歓談の時間
はあっという
間に過ぎまし
た。本年も皆
様にとって素
晴らしい一年
でありますよ
うお祈り申し
上げます。



来賓のご挨拶をいただいたトヨタ自動車東日本株式会社執行役員の野中敏行さま

第12回 ノルウェーフレンドシップヨットレース大会概要

主 催: 社団法人 江の島ヨットクラブ
開催期日: 2013年5月18日～19日
開催場所: 神奈川県藤沢市湘南港(江の島ヨットハーバー)

クラス分け:
OP クラス
(OP A: 中・上級対象、OP B: 初級対象)
5月18日 10時スタート
5月19日 9時30分スタート
*2日間で6レースを予定

クルーザークラス
(含むキールボート)
◇IRC ◇アンデザイン(4艇以上の参加で成立)
(2013 Keelboat series - Sagami Bay 対象レース)
5月18日 11時～(インシヨア2レースを予定)

5月19日 9時～(ショートオフショアレース)
◇オープン(19日のみの参加艇)
5月19日 9時～(ショートオフショアレース)

公式行事:
ウェルカムパーティ
5月18日 17時30分～(EYCウェットカフェ)
表彰式&パーティ
5月19日 15時～

問い合わせ先:
大会事務局/社団法人 江の島ヨットクラブ 〒251-0036
藤沢市江の島1-12-2
電話: 0466-22-0261
FAX: 0466-23-2378
Eメール: eyc-mail@cityfujisawa.ne.jp
URL: <http://www.enoshima-yc.jp/>

2012 年度定期表彰

1月26日、岸記念体育館で JSAF 定期表彰が行われました。受賞者は下記の方々です。

功労賞 (4名、1団体)

荒川 昇

功績: 千葉県セーリング連盟の会長として永年に亘りセーリングの発展に寄与された。

北川 浩司

功績: 日本シーホース協会理事、会長として、シーホースのフリート組織強化と水域活性化を推進され、日本セーリング界に寄与された功績は多大である。

鈴木 高明

功績: 山形県ヨット連盟創立時から山形はもとより東北ヨット界の発展に貢献された。

林 賢之輔

功績: 外洋計測委員として活躍、1982年からは委員長も努められた。又数多くの外洋艇の設計に携われ、日本セーリング界の発展に貢献された。

JSAF 外洋三浦 小網代フリート (代表 平賀 威)

功績: 伊豆大島を回航する小網代カップレースを50年の長きにわたり継続させ、外洋セーリング界の発展に寄与された。

優秀指導者賞 (2名)

松田 任弘

功績: 各水域におけるヨット教室の企画立案、運営並びにインストラクターを養成し、各県連の活動を支援するなどセーリングの普及と人材育成に務めてきた。功績は多大である。

柳 敏晴

功績: 鹿屋体育大学ヨット部顧問を務め、多くの優秀選手を育成した。また、公認指導員の養成事業では、幅広く指導者の育成に尽力された功績は多大である。

いよいよインビテーショナルカップの年!

今年インビテーショナルカップの開催年。同レースは米国ニューヨークヨットクラブが主催し、世界各国のヨットクラブを招聘して競われる格式、そしてレベルの高いレース。

過去2回行われた同レースで JSAF は3位(2009年)、6位(2011年)と好成績を収めており、今回も早々と招待状が届いていた。そこで JSAF キールボート強化委員会は日本代表チームを送るべく参加チームを公募し、国内選考レースの構想も持っていたが、参加表明をしたのは過去2回の同レースに参加した関西のスレッドと関東のエスメラルダで構成されたチームのみだった。

同チームの植松眞代表(JSAF 副会長)は、「国内選考レースを経て、よりレベルの高い JSAF 代表として参加したかった。とはいえ、今年はさらに戦力を充実させてレースに臨みます。このレースは世界から錚々たる顔ぶれが集まり、雲間気だけでも圧倒されてしましますが、過去2回、JSAF はそんなライバルたちに伍して戦ってきた。今年もいいレースをしてみせますよ」と意気軒高。現在、ヘルムスマンを含めてチーム陣容の最後の詰めに入っており、3月から同レースへ向けてのトレーニングをスタートする予定という。

JSAF チームが6位となった2011年のインビテーショナルカップ photo by Junichi Hirai



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

目指すゴールはひとつ。

「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。



YANMAR
Racing

www.yanmar.co.jp

〒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(217床)

健診センター

柏健診クリニック
汐留健診クリニック

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(13床)

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



「感謝な心」で
信頼の医療サービスを
ご提供いたします

天宣会グループ

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

CASIO

シンプルな操作でワールドタイム29都市をサクサク切り替える「スマートアクセス」搭載。さらに、2都市の時刻を文字板上で同時表示する“Watch in Watch”コンセプト。サクッと、世界へ。オシアナスS2400



デュアルタイム表示 3時位置に、独立した2針のAM/PM表示
付きインダイヤルを搭載、2カ国の時刻を同時かつ明快に表示する。

AM/PM表示 12時間表示

Elegant Style + Smart Access

電波ソーラーのフラッグシップとして。

Elegance, Technology

OCEANUS
Master

2つの都市に
同時にアクセス。



OCW-S2400-1AJP ¥150,000(税込¥157,500) oceanus.casio.jp

国際VHF無線用免許講習会

舵社主催
KAZI マリンスクール
海上特殊無線技士講習会を
10%割引で受講できます

**JSAFメンバー
限定割引**

専用申込書が 必要です

お申し込みには、JSAF会員限定の専用申込書が必要です。専用申込書はJSAFホームページからダウンロードするか、KAZIマリンスクールまでお電話でご請求ください。

[お問い合わせ・申込用紙請求先]
JSAF外洋安全委員会ホームページ
jsaf-anzen.jp/1-7-2.html
KAZIマリンスクール
TEL 03-3434-0941

必ず
JSAFメンバー
専用申込書と
お伝え下さい。

お申し込みは、 ファックスで、 JSAFまで

お申し込みには、JSAF会員限定の専用申込書に必要事項をご記入いただき、JSAF外洋安全委員会までFAXにてお申し込み下さい。

[受講申込みFAX送付先]
JSAF外洋安全委員会
FAX 045-544-5813

お支払はカード、 現金書留、 お振込等で

JSAF外洋安全委員会にお申し込み後、KAZIマリンスクールより受付確認の連絡を入れさせていただきます。その際にお支払方法をご指定ください。各種クレジットカード、銀行振込、現金書留でのお支払がご利用いただけます。また、システムKAZI会員の方はシステムKAZI自動引き落としもご利用いただけます。

第3級海上特殊無線技士

[受講料] 23,000円 ▶ **JSAF会員
限定価格 20,700円(税込)**
(免許申請料、教科書代含む)

第34回
東京
教室 **2013.3.24** (日)
AM9:00-PM6:30

[会場] LMJ 東京研修センター 5F 特大会議室
東京都文京区本郷 1-11-4 小倉ビル(東京ドーム近く)

[定員] 50名(定員になり次第閉め切らせていただきます)

第35回
名古屋
教室 **2013.4.21** (日)
AM9:00-PM6:30

[会場] ゼミナールプラザ第三会議室
名古屋市中区正木 3-7-15

[定員] 40名(定員になり次第閉め切らせていただきます)

第36回
東京
教室 **2013.6.9** (日)
AM9:00-PM6:30

[会場] LMJ 東京研修センター 5F 大会議室
東京都文京区本郷 1-11-4 小倉ビル(東京ドーム近く)

[定員] 50名(定員になり次第閉め切らせていただきます)

国際VHF、5Wまでの運用ができる資格です。1日6時間の講習を受講し、修了試験に合格すると資格を取得できます。どなたでも受講出来ます。

(軽減コース)

第2級海上特殊無線技士

[受講料] 28,000円 ▶ **JSAF会員
限定価格 25,200円(税込)**
(免許申請料、教科書代含む)

第2級は国際VHF25WまでとDSCの運用が出来る資格です。軽減コースは第3級からのステップアップコースで、第3級海上特殊無線技士資格を持つ人のみ受講可能です。1日7時間の講習を受講し、終了試験に合格すると資格を取得できます。

第22回
東京
教室 **2013.5.26** (日)
AM9:00-PM7:30

[会場] LMJ 東京研修センター 5F 特大会議室
東京都文京区本郷 1-11-4 小倉ビル(東京ドーム近く)

[定員] 50名(定員になり次第閉め切らせていただきます)

●最新の講習会日程については、KAZIホームページをご覧頂くか、KAZIマリンスクールまでお問い合わせください。●各回定員になり次第締切となります。●申込書をご送付いただいた場合でもお断りする場合があります。●受講料入金時をもって正式申込みとさせていただきます。●完全予約・定員締切制のため正式申込み後の日程変更および返金はできません。

受講申込みFAX送付先
JSAF外洋安全委員会

FAX 045-544-5813



NO.99

昨年(2023年)の420級全日本選手権の1シーン。優勝は五輪選手2人が組んだ近藤・吉田組。本大会には五輪選手、社会人選手、学生選手と様々な層のセーラーが参加した。(写真/平井淳一)

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION

メッセージ

2013年第1号になります。ロンドンオリンピックが終わったばかりですが、将来の五輪に向けて重要な1年となる年です。5月末シーボニアマリーナでブラインドセーリング世界選手権大会が日本で初めて開催されます。大規模な大会の主催は2020年東京五輪の誘致にもつながり

ます。そして9月には2020年夏季オリンピック開催地が決まります。また420級がJSAFユース制式艇に採用、将来の五輪選手育成の大きな一歩が踏みだされます。メンバーの皆さん全員のお力添えを。本年もよろしくお願いいたします。

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
テクノヒル(株)

外洋キャンペーン・協賛社

J-SAILING No.99 平成25年2月25日発行 通巻453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・平井淳一、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



45rpm studio co., ltd.



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25年2月25日発行 通巻453号

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION

定価300円

NO.99