

# J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION



**NO.100**

[www.jsaf.or.jp](http://www.jsaf.or.jp)



楽しさ広がる！  
ナビスコリッツ



ヤマザキナビスコ

# JSAFからのメッセージ

## 海に出よう!

新学期を迎え、中学生に、高校生に、  
そして大学生になった諸君、おめでとうございます。

また、希望に燃えて新社会人となったセーラーたちにも  
お祝いを申し上げます。

「心ままなる人間はいつでも海が好きである。」

(ボードレール/中原中也訳)

四周海で囲まれた日本の若者たちは、  
昔から「われは海の子」でした。

とくにセーリングスポーツは、  
勇気、忍耐、冒険心、創造性、チームワークなど  
人間にとって基本的な資質を養う素晴らしいスポーツです。

セーリング・シーズンも開幕、海に出よう!

安全を第一に、風や波や潮を相手に  
セーリングスポーツの醍醐味を楽しむことを  
お勧めしたいと思います。

## 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/>

# 420級、 国体種目に決定!

インターハイにも採用!!



昨年の420級全日本の1シーン。強風から微風まで様々なコンディションでパフォーマンスを発揮すると言われる420級の強風下の走り (photo by Junichi Hirai)

## 国体種目が変わる

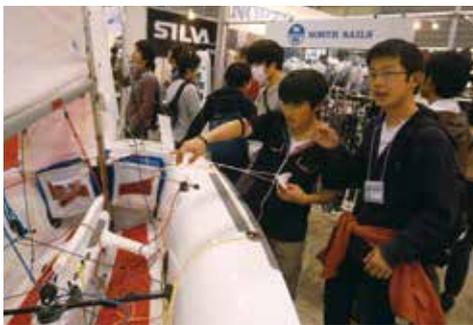
第70回国民体育大会(和歌山)から変更となる国体種目は別表のとおり。

少年男子、少年女子のセーリングスピリッツ級に替わって420級、成年男子の国体シングルハンダー級に替わってレーザー級、成年女子、少年男子、少年女子のシーホッパー級スモールリグに替わってレーザー級ラジアル級に変更となった。成年男子の470級、成年男子、成年女子の国体ウインドサーフィン級、成年女子のセーリングスピリッツ級には変更がない。

また、この決定に先立って、2015年からインターハイの艇種にこれまでのF1級に加えて420級が採用されることが決定した。これにより、高校生たちは国体とインターハイにおいて同じ艇種でレースを競うことができるようになる。

この結果、艇の購入や技術習得などにかかる資金的、時間的な負担を軽減でき、ユース世代のセーリング環境はさらに整備されることになるだろう。この決定は高体連にとっては大きな変革である。

種別	現行種目	変更後種目
成年男子	470級	変更なし
	国体シングルハンダー級	レーザー級
	国体ウインドサーフィン級	変更なし
成年女子	セーリングスピリッツ級	変更なし
	シーホッパー級スモールリグ	レーザー級ラジアル級
	国体ウインドサーフィン級	変更なし
少年男子	セーリングスピリッツ級	420級
	シーホッパー級スモールリグ	レーザー級ラジアル級
少年女子	セーリングスピリッツ級	420級
	シーホッパー級スモールリグ	レーザー級ラジアル



420級の前で、熱心にボートをチェックする高校生セーラーたち (3月の国際ボートショー会場で。photo by J-SAILING)

2015年の和歌山国体から、ヨット競技の種目に420級、レーザーラジアル級が採用されることが決まった。これまでJSAFはジュニア・ユース世代が国際的なレベルへ成長するための方法を模索してきた。ISAFユースワールドに使われる420級、そして五輪種目のレーザーラジアル級の国体採用で、ユース世代の国際化の流れは一気に加速する。

## 変更に至る経緯

世界標準のクラスで常にセーリングすること、つまり国際的に普及しているクラスを使って国内で練習し、それでレーズを戦わねば、世界のスタンダードに選れてしまうという議論は以前からあった。世界で戦うためには、セーリング先進国で普及するクラスに乗るのは自然な流れだろう。現に470級やレーザー級は国内でも広く普及し、470級はそれなりの成績を国際的に残している。

しかし、470級へステップアップする前のジュニア・ユース世代の国際標準化というミッションは実現されないまま時が過ぎていった。

そこで、JSAFは2010年の千葉国体会場で「国体セーリング競技参加指導者・選手アンケート」を実施した。「国体、インターハイ、インカレにどんな艇種を採用したいか」「艇種を変更する可能性と問題点は何か」などを問うアンケートだった。

アンケートの回答には420級、レーザーラジアル級の導入を望む声が多くあった一方、現状維持を望む意見も見られた。その理由は「変更に伴う資金の問題」「他の競技会との種目の違い」「指導者不足」「行政の支援が得られない」などであった。

また、2011年2月にJSAFが一貫指導プログラムの再構築についてというテーマで会議を開いたところ、インターハイ種目、国体種目、インカレ種目の変更を推進すべしとの意見の一方で、それを実現するための壁の高さが改めて浮き彫りにされた。当時の河野博文副会

長(現会長)の「それぞれに事情があり、一気には解決しない状況に」目からウロコが落ちる思いだ」との言葉が象徴するように、難関が山積する状況だった。(本誌88号、89号参照)

## JSAFが機関決定

しかし、ユース世代の国際標準化を進めるには420級、レーザーラジアル級の採用がもっとも効果的と判断したJSAFは、西岡一正副会長をリーダーとするプロジェクトチーム「ユース制式艇種制定導入のための実行委員会」を立ち上げ、阻害要因を一つひとつ取り除く作業を始めた(制式艇種とはJSAFが制度として採用する艇種)。

実行委員会にはまず、高体連ヨット専門部、国体委員会と協力して各水域で意見交換会を行い、制式艇種を決定する際の問題点をていねいに洗い出し、それを解決するためのアイデアを集約した。

その過程で、「国体とインターハイが同一の艇種を使うこと」「最初の導入時にかかるコストについてはJSAFが何らかの経済的支援を行うこと」「県連、高校ヨット部、ジュニア・ユースクラブの協力体制を築くこと」「指導者の育成を強力に推進すること」などの方針が決まっていた。

その後も意見交換会や議論が重ねられ、2012年1月、JSAFは「ユース世代制式艇種に420級、レーザー級を採用すること」を機関決定した。(同94号参照)

## セーリング界全体で支える

その後、実行委員会は、ユース世代の



制式艇種の導入を現実的にどのように進めるべきかに関し、各都道府県連の意見や要望を知るためにアンケート調査を行い、現場のニーズを探る努力をした。それと並行して「420級購入資金援助のお願い」の文書を発表した。(同97号参照)

高校総体、国体少年種目変更を促すためにも、420級が国内で普及していなければならぬ。高体連に加盟する高校ヨット部は123校あり、各校に420級を1艇ずつ無償で提供するための資金は概算で6千万円。JSAFが一部を負担するものの、すべてをまかなうには資金が足りないため、企業や関連団体からの献金を募る一方、ユース世代の先輩にあたるJSAFの個人メンバーに寄付をお願いするという呼びかけをした。

この呼びかけは奏功し、昨年の12月末の段階で2千4百万円の寄付が集まり、これらの資金により420級が高校ヨット部に配布されているまさにそのとき、今回の国体の艇種変更が認められたわけである。なお、資金はまだ2千万円ほど足りず、引き続きの支援をJSAFでは求めている。

## 地域セーリングの環境整備と指導者の育成が今後のテーマ

セーリングがユース層に普及するには、楽しいボートに集中して乗り、セーリングの面白さに目覚めることが必要だろう。また、OP級に乗るセーラーが次のボートにスムーズに移行できれば、子どもたちの選択肢が広がり、OP級を卒業しても長くセーリングを続けることができるだろう。

今回の420級の普及はこれを実現するための方策の一つとして行ったものだが、さらに大切なことは、地域でセーリングを楽しむシステムを作ることであり。そして、このシステム作りには都道府県連と高体連、セーリングクラブの方々の連携が必要になるとJSAFは考えている。

そこで、指導者の方々の参加を促すために、JSAFは必要な手助けを用意したいと考える。

一つの例として、ユース世代の選手やコーチの育成を、オリンピック選手育成強化とも連動させようとのアイデアも出ている。五輪を目指す選手を対象に行われる強化合宿にユース選手やコーチを招聘するのだ。さらには、高体連とも協力して、インターハイの成績優秀者が国際大会に出られるシステムを作ろうとの考えもある。その試合に顧問の先生やコーチが帯同できるようにすれば、高校生セーラーのモチベーションがいつそう高まるはず、というものだ。

また、インターハイの種目にシングルハンダーを望む声も徐々にではあるが高まり始めているという。こちらは420級以上に採用に至るハードルは高いと聞くが、もしこれが実現すれば、高校生たちにとって世界への道はさらに広いものとなるだろう。

去る3月、横浜で行われたボートショー会場では、神奈川県下の高校に配布されたばかりの420級が展示されていた。その前で5、6人の高校生たちがシートを取り回しや乗り方に関する話を熱心に交わし、新しい艇種を前に興味津々の様子だった。

今回の420級の国体採用決定、そしてインターハイへの導入が、日本のユースセーラーがグローバルスタンダードへの道を歩む大きな一歩となると予感させるシーンだった。

# JYMA選抜大学対抗マッチレース

3月15日～17日、於：日産マリーナ東海

2回目の開催となる「JYMA（日本ヨットマッチレース協会）選抜大学対抗マッチレース」。大学生のヨットレースといえば、すぐにインカレを想起する。インカレを目標に練習し、最高のパフォーマンスを発揮し、卒業する。しかし、若く貴重な時間をセーリングに費やしたというのに、セーラーとしての技量、経験をその後に活かすことなく、燃え尽きてしまう選手も少なくない。大学対抗マッチは「インカレで燃え尽きないで」をテーマの一つとし、大学卒業後のセーラーの新たな道筋を描くことを使命として生まれた。

## 悔いの残る戦いを!

レポート／今津浩平 (JYMA 理事／アンパイア)  
写真／平井淳一

総当たりで2位だった和歌山大学は、決勝戦で関西大学を下し優勝。写真は立命館大学との対戦で先行する和歌山大学



3位 関西学院大学



2位 関西大学



1位 和歌山大学



6位 同志社大学



5位 早稲田大学



4位 立命館大学



9位 金沢大学



8位 東京大学



7位 九州大学



12位 中部学連選抜チーム



11位 東北大学



10位 慶應義塾大学

### 実行委員長・田代和史

3月15日の大会初日。集まった学生たちの前に大会実行委員長が現れた。田代和史氏（54歳）。同志社大学ヨット部出身。社会人ヨットでの活動を経て、現在でもマッチレースのクルーをこなす。JYMAの副会長であり、若い頃はロサンゼルス五輪を目指すナショナルチームの470級スキッパーとして活躍した実績があるセーラーの鏡のような人だ。

「みなさんはインカレでレースに臨む際、コーチや監督から、必ず、こう言われたと思います——「悔いの残るレースはするな！」「悔いが残らぬよう全力を尽くせ！」と。しかし、今日は違います。私はこう言わせてもらいます——「思い切り悔いを残してください」。思い切り悔しい思いを胸に残して、これからもセーリングを続け、楽しんでもらいたい。そのため大会なのです」

悔いを残す戦いを最初から目指す選手がいるわけではない。誰もが全力を尽くすのがスポーツの原点だ。しかし、田代氏の一言こそが、当大会のコンセプトであることは間違いない。だからこそ、多くの人の協賛を得て、開催にこぎつけることができたのだ。

「みなさんはインカレでレースに臨む際、コーチや監督から、必ず、こう言われたと思います——「悔いの残るレースはするな！」「悔いが残らぬよう全力を尽くせ！」と。しかし、今日は違います。私はこう言わせてもらいます——「思い切り悔いを残してください」。思い切り悔しい思いを胸に残して、これからもセーリングを続け、楽しんでもらいたい。そのため大会なのです」

### 協賛、協力体制

本レースの実現には多くの方々にご協力いただいたが、その数の多さたるや通常のマッチレース大会とは比較すべくもない。

「みなさんはインカレでレースに臨む際、コーチや監督から、必ず、こう言われたと思います——「悔いの残るレースはするな！」「悔いが残らぬよう全力を尽くせ！」と。しかし、今日は違います。私はこう言わせてもらいます——「思い切り悔いを残してください」。思い切り悔しい思いを胸に残して、これからもセーリングを続け、楽しんでもらいたい。そのため大会なのです」

まずは、協賛社として富士ゼロックス株式会社。2年連続で大会にご理解をいただいた。関係者として心から感謝したい。それに続くのは、国内で活躍するキールボートの艇名だ。エスメラルダ、祖国丸、月光、シエスタ、ガスト…… JSAFキールボート強化委員会が主体と

なっており、大会スタッフがオーナーと会い、協賛を募ったものだ。誤解を恐れずに言うと、オーナーたちにとっても、学生ヨットで鍛えられたセーラーを次のステップとして受け入れたいという思いは非常に強いはずだ。主催のJYMAと徹底した協力体制を敷いたJSAFキールボート強化委員会と同じ願いや希望が、ここにはある。せっかく学んだヨットなのだから、インカレで燃え尽きず、生涯スポーツとして卒業後もやっていこうじゃないか、と。

### キールボートへのステップアップ

今回集まった12校の選手たちは学連で鍛えられたヨットレースの熟練者だが、キールボートとマッチレースについては初心者に等しい。

彼らはインカレが終わった後、本大会を目指して練習を開始した。一部の選手を除き、今年の1月から練習を始めたばかりだ。JYMA、JSAFキールボート強化委員会、有志が、日本各地で主にJ/24による練習会を企画し、選手たちは都合に合わせて、それぞれのイベントに参加しつつ腕を磨いてきた。その開催地は関東（相模湾）、日産マリナー東海志摩YH、和歌山セーリングセンター、小戸YH、新西宮YH他と様々。

選手の意気込みも凄まじいが、それをサポートするボランティア陣の熱意にも頭が下がる。学連OBを中心とする一流のキールボート選手たちが指導を申し出て、彼らの技術を惜しみなく伝えた。少ない機会に加えて、冬場の悪コンディ

2日目の強風ではマッチレースのタクティクスに加えて、ハンドリングの難しさが加わったが、各チームともキールボート初心者とは思えないほどレースごとにうまくなっていた



■講評 チーフアンパイア 田中正昭

フライトを重ねるごとに選手たちが上達するのにはいつも驚かされます。練習の賜物と言えますが、一方で大学ヨット部で鍛えられた実力が発揮されたということでしょう。インカレ上位校がひしめく中で、ダークホース(失礼!)和歌山大学が見事に優勝したことは興味深いですね。マッチレースは、慣れない艇を即座に乗りこなす感覚とフィジカルなクルーワーク、戦術やルールの理解度、不利になっても切り替えて挽回を狙うメンタルなコントロール等々、セーラーとしての総合力が試されます。その面で大和は少しだけ他校よりかみ合ったのかもしれませんが。今回の経験は、皆さんのこれからのセーリングに必ずや役に立つことでしょう。

■今回は無念の最下位 中部学連選抜チーム 佐藤洋一

「インカレ上位校に食らいつく」「中部の学生をキールボートへ」この2つの命題を掲げて結成した中部学連選抜チーム。悔しい結果になってしまいましたが、この半年間の活動を通して実に様々なセーラーとの出会いがあり、今回のマッチイベントを通じて一気にヨットの世界が変わりました。世代、大学、水域を越えてセーラーと繋がることができた今回の経験は、私たちにとても大きな財産になっていくと思います。

3月中旬は、セーリングにとって比較的いい季節だ。厳しい寒さは去り、強烈な季節風や突風の危険も少ない。むしろ今年は想像以上に好天に恵まれ、レース委員長をやや悩ませることになったが、それでも初日と最終日は無風、微風ながら、2日目は絶好の良風の中で多くのマッチを行うことができ、結果、3日間の会期内で予定されていた対戦が概ねすべてこなせたのだから、コンディションも上々だったと言って良いだろう。

素晴らしい執戦

シヨンもあり、納得のゆく練習ができたチームはそうはいなかったと推察する。だが、筆者もいくつかの練習会に参加したが、彼らの上達度は素晴らしく、運営陣の熱意にも支えられて、見事なまでに短期間で、「戦える」マッチレーサーに育った。

■優勝の和歌山大学 スkipパー 山崎 晃

5つの頭と10の目をフルに活用する。そして、5人それぞれの役割をそれぞれが責任を持って果たす。これが一番の勝因です。今年卒業の私と、和大大OBでチームシエスタの河淵さん以外のクルー3名は後輩に乗ってもらいました。なぜなら、ディンギーを引退してからもこんなにも楽しいヨットレースがあることを知ってほしかったからです。実際、レース終了後「引退してからもキールボートに乗って活躍したい!!」という声が聞け、嬉しかったです。今大会では同世代のセーラーと戦うことができて幸せでした。また皆さんと海の上で戦いたいです!

微風から強風というバラエティに富んだ風域の中、まずは全12チームによるラウンドロビン(総当たり)で勝敗が競わ

優勝は和歌山大学

大会3日目。ラウンドロビンも残り2フライトまで来たところで、三河湾はいったん鏡のような海面となった。暖かい快晴の天気。艇上にも半袖姿が目立つ。これは万幸だったかに見えたが、午後1時を過ぎた頃、まず東から微風が入り込

された。12チームの総当たりをすべて消化するためには66マッチ。1フライトあたり3マッチが同時に行われるので、22フライトが必要になる。通常のコンディシヨンド下で1日に消化できるフライト数は8から9だから、3日間の会期でもかなりタイトなスケジュールとなる。選手たちは微風から強風まで、あらゆる状況下で練習の成果を試されることとなった。

それにしても、さすがに学連で鍛えられてきた選手たちだと感服する。マッチレースの勘所がまだ押さえ切れない戦術的な稚拙さは見え隠れするものの、セーリングには経験と実績に裏付けられた力強さがある。それゆえに、スタートで後塵を拝しても、諦めはまったく見られず、そこからしつかり逆転を見据えたレースとなる。

さらに、彼らが背負う大学名がその背中を押す。ラウンドロビンの66マッチのすべてが見応えのあるマッチとなったが、とくに最終マッチの早慶対決は、大学対抗マッチの象徴的シーンだったかも知れない。レース前に艇上にて両校の応援歌が交わされ、それに続くマッチは息をのむほどの熾烈なものとなった。レース後に石黒レース委員が、「あのクルーワークがあれば、もっと上位にいたでしょう?」と、呆れかえるほど見事なクルーワークが生まれたのも、短期間で上達できる若さを備え、かつ学校の名誉を背負っている大学生ゆえにせる技なのだと確信する。



田中正昭 チーフアンパイア (左)。右は観戦に訪れた河野博文 JSAF 会長

み、その後少し南に振れた後、安定した風が吹き始めた。ラウンドロビン22フライトが完遂され、ここまでの成績が掲示される。第1位は関西大学、第2位は和歌山大学。この2校で決勝マッチが競われる。予定では3戦マッチ2勝先取方式だったが、時間はなく、一発勝負となった。

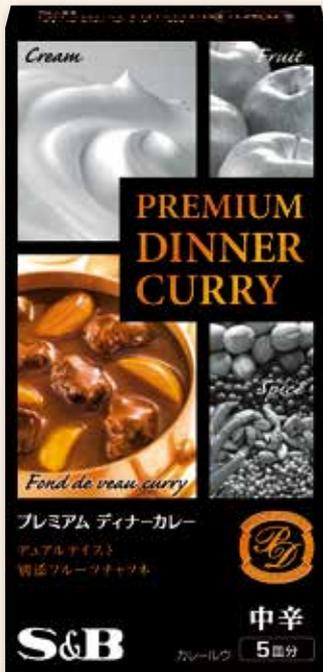
両校ともに緊張感に包まれる中、最終マッチのスタートが切られた。逃げる関西大学、それを追う和歌山大学。風下のレグでシャドウに入れた和歌山が一気に関西に追いつき、下マークでマークルームを奪う。が、わずかに空いたマークルームを見逃さず、そこに関西が入りこむ。まったく目を離せない。最後の上マークでは今度は関西が和歌山をゾーンのわずか外側でブロックする。タックを返してマークアップローチに入るところで、和歌山が内側からオーバーラップして、マークルームを奪おうとする。関西はさすがにラフアップ。アンパイアの判定はグリーン&ホワイト(両艇ペナルティなし)。ここで勝負あったか。この先行の差をキープしたまま和歌山が先にフィニッシュラインを横切り、2013年大学対抗マッチは、和歌山大学の優勝にて幕を閉じた。

ラウンドロビンの66マッチはもちろん、それに続いた熾烈な決勝マッチは、大学対抗マッチの歴史に残る戦いになった。ごく短期間でこのレベルまで技量を高めた優秀な学生セーラーたちが、卒業後もキールボートの世界で活躍してゆくことを願ってやまない。



# お客様をお招きしたい カレーがあります

美味しさの秘密、  
それは「フォン・ド・ボー」へのこだわり



プレミアムディナーカレー 中辛

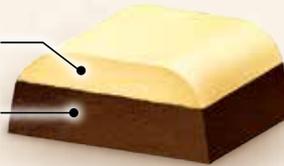
**NEW** ディナーカレー発売 40周年を  
記念する、S&B 最高級カレー

## 贅沢な味わいの本格派 プレミアムディナーカレー誕生

まるで欧風カレー専門店であらうような  
フォン・ド・ボーの奥深いコクと  
生クリーム、バター濃厚な旨みをお楽しみください。

### こだわりの“デュアルテイスト”

- ①じんわりとろける濃厚な生クリーム
- ②フォン・ド・ボーの奥深いコクのルー



クリームをかけて  
食べるような味わいに!

別添の  
フルーツ  
チャツネ  
ペースト



## 永く愛され続ける、ディナーシリーズ



ディナーカレー中辛



ディナーハヤシライスソース



ディナークリームシチュー



ディナービーフシチュー



カレーハーフディナーカレー中辛

ここだけの情報が盛りだくさん♪ディナーカレースペシャルサイトもお楽しみください。  
[www.sbfoods.co.jp/dinner/](http://www.sbfoods.co.jp/dinner/)

**エスビー食品株式会社**

# 定年セーラー3人が達成した 〈ハーモニーVI〉の世界一周航海



〈ハーモニーVI〉の航跡図

〈ハーモニーVI〉(ベネトウ50)は、  
2008年12月タイのプーケットから  
西回り世界一周に出港、  
2012年11月  
プーケット・ヨットヘブンマリーナに帰港した。  
メンバーは、  
杉原正一、阪口正視と私の同年齢3人。  
60歳の定年退職後に出港した。

レポートと写真/須藤尊史



世界一周航海を楽しんだ〈ハーモニーVI〉の定年セーラー3人組。左から杉原正一、(1人おいて)阪口正視、須藤尊史(筆者)の各氏。左から2人目は河野博文 JSAF 会長

## ほぼ4年をかけた周航

2008年12月15日プーケット出港後、ランニングの風を受けインド洋を一路西へ1千5百マイル、モルジブの首都マレを目指す。モルジブは珊瑚礁の島ランドフォールは11日後。島が見えてくると思っていたら、まずマレのビルが見えてきたのは驚いた。

モルジブ出港後、インド南西の古い港、コーチンへ入港。ここからバスコダガマヨットラリーに参加。25隻のヨットと一緒にインド西岸を北上、ゴアからアラビア海を横断してオマーンのサララへ。次のイエメンのアデンまでの海賊最多発海域を集団で航行し、海賊リスクを下げるのがラリー参加の動機でもあった。単独で航行中のヨットが海賊に拿捕のニュースが聞こえる中、編隊を組んで全艇アデンへ入港。ラリー仲間と無事を祝った。

そこからラリー艇は自由行動。我々はスカンジナビアのグループと一緒に紅海を北上した。  
スエズ運河を抜け、ラリーのゴールであるトルコ南岸のアランヤへ。すると別のヨットラリー・東地中海ヨットラリー

須藤尊史(すどうたかふみ) / 横浜市立大学ヨット部 OB、卒業後シェル石油入社。海外を含む任地でヨットを楽しむ。ディンギーの全日本、鳥羽レース、アヒランレース、相模湾、東京湾、諏訪湖(関東10大学)等のレースに参戦。大学の授業の単位としてヨット教室を創設。大学卒業式で世界一周について基調講演。神奈川県セーリング連盟理事、一時期 JSAF 評議委員、横浜市大ヨット部 OB 会(乙艦セーリングクラブ)顧問

の船団が入港してきたので、そのラリーに参加。ふだん訪問が難しいシリア、ヨルダンを回り、イスラエルでラリーと別れ、ギリシャへ。エーゲ海を周航し、09年11月アランヤへ戻り、マリーナに船を上架して日本へ一時帰国した。  
翌10年4月、アランヤからギリシャ、クロアチア、イタリヤを巡り、8月フランスのマルセイユへ。しばし陸路で南仏旅行を楽しむ。

マルセイユからフランス、スペインの地中海沿岸の港を巡り、マゼランがこの川を下って西回り世界一周に旅立ったというガダルキビル川を遡ってセビーリヤへ。ジブラルタルを経てカナリア諸島のラスパルマスへ入港。

12月、大西洋を横断し、カリブ海の南西、トリニダード・トバゴへ到着。ベネズエラは安全ではないと聞いたので、カリブ海の島々を反時計回りで巡り、11年4月パナマ運河を通過。ガラパゴス諸島を目指すも、エンジントラブルでエクアドルの漁港へ一時入港。ガラパゴスではダーウィンが進化論に至ったことを彷彿とさせる動物達に遭遇できた。

11年7月、ガラパゴスからマルケサス諸島まで20日間の最長レグ。タヒチ、サ

モア、トンガを経てフィジーへ。11月フィジーのマリーナに船を陸揚げして、一時帰国。  
翌12年4月フィジーへ戻り、船のメンテをして出港。バヌアツ、パプアニューギニアを経て、オーストラリアのダーウィンへ。7月末、ヨットラリー・セーリングインドネシアに参加。百隻以上のヨットと一緒にインドネシアの島々を巡り、3カ月でインドネシアを横断した。

11月初旬、シンガポール北側の対岸、マレーシアのジョホールバルを出港、ランカウイ島を経て4年前に出港したタイ、プーケットのヨットヘブンマリーナへ12年11月18日帰港した。  
この間、様々な国、宗教、言語、民族(人々)に遭遇。また、世界遺産、絶景、博物館等も見学、観光することができた。以下、訪れた国々のヨット事情に触れてみたい。

## 各国のヨット事情

はじめに訪れたモルジブは、日本人ダイバーやハネムーンナーに人気がある珊瑚礁の国。観光立国だが、ヨットの出入国手続きはエージェンツ頼みで割高。ヨットで国内を航海して周るにもクルージン



クロアチア・シバクでのOP級のレース



「A」と書かれた1人乗りカタマラン



スペイン・アルメリアのエクストリームセーリングシリーズ



マルセイユのオールドハーバー。すごいマストの数だ



ラスパルマスの湾内で見たドラゴンに似た1人乗りキールボートのレース



インド・コーチン沖で見たセールボート（漁船）

トルコ南岸には美しいリアス式海岸のそこかしこにマリナーがあり、欧米のヨットが多く、係留料の安さと美しい海の魅力に誘われ、どこかマリナーにもマストが林立していた。

クロアチアのアドリア海沿岸の港町シベニクの、高台の古い要塞から湾を見下ろすと、湾内でOPディングリーの60隻ほどのレースが行われていた。レースのレベル、運営状況を見ても、クロアチア選手権のようだった。この中から将来オリンピックメタリストが出るかもしれない

「EXTREMEは極限の」という意味。そのレースは、レース用ワンデザインの、40フィート4人乗りカタマランのレース。湾内のあまり波立たない海面で15〜20mの風の中、なんと五輪メタリストが乗るオマーンのヨットが出場していた。フリーで物凄いスピードで走ってきたレース艇が、大勢の観客の目の前で、崖壁にぶつかる直前に次々とジャイブをする。「ヨットの見える化」の権化のようなレースだった。

エジプトには、紅海沿岸に大きな素晴らしいマリナーがいくつもあり、我々は2カ所に入港したが、ほとんどの係留艇は欧米艇。経済成長著しいロシアの艇や観光客もよく見かけた。

グバーミットの取得料が高く、首都マレの湾内にはサファリボート（ダイバーが宿泊できる大型クルーザー）は多かったが、外来のヨットは少なかった。

インドでは地元ヨットをほとんど見かけなかったが、バスコダガマラリーのリーダー（オランダ人）が何とか普及させようと、ヨットスクールを始めたと言っていた。

オマーン、イエメンでも地元のヨットは見なかったが、オマーンは産油国で豊かな国。後日スペインのアルメリアで開催されていたEXTREME SAILING SERIESを観に行ったときには驚いた。

と思わせるほどジュニアからの育成が行き届いている印象を受けた。

イタリアには、古いマリナーが多く、時節柄（7月）か、ほとんどのマリナーは満杯で、入港を拒否されるケースが多く、入港できても係留料が高かった。シリリーのパレルモ音楽祭で有名なパレルモで、岸壁にヨットが数隻係留できるような小さなマリナーを個人経営している男が、アメリカズカップのかつてのイタリア艇のスキッパーだったなんてことがざらにあるようなところも、ヨット先進国ふりを見せつけてくれた。

層の厚さを見せるヨット文化

マルセイユのオールドハーバーに10年8月に1か月間いたが、まさにヨット先進国。マストでハーバーの向こうが見えなくなるほど多くのセールボートが係留され、ピカピカに磨かれたオールドボートも多く、ヨット文化の層の厚さを目のあたりにした。

フランスからスペインの地中海沿岸は、まさにヨット天国。数十マイルごとに大小のマリナーがあり、リゾートマンションやゴルフ場つきのマリナーもある。感心したのは、所々のマリナーでは、地元の漁船とヨットがマリナー内で共存しており、日本の漁港のように、ヨットは歓迎されないなどというようなことはなさそうだった。漁船とヨットの共存も見習うところがありそうだ。

ニダード・トバゴのシャガラマスの業者が充実していた。

カリブ海のヨットで目を見張ったのはアンティグアのイングリッシュハーバー。百フィートを越えるセールボートが10隻以上、ジグザク状の長いポイントに係留され、見上げるようなマストが林立していた。この光景はアジア方面ではまず目にできないだろう。

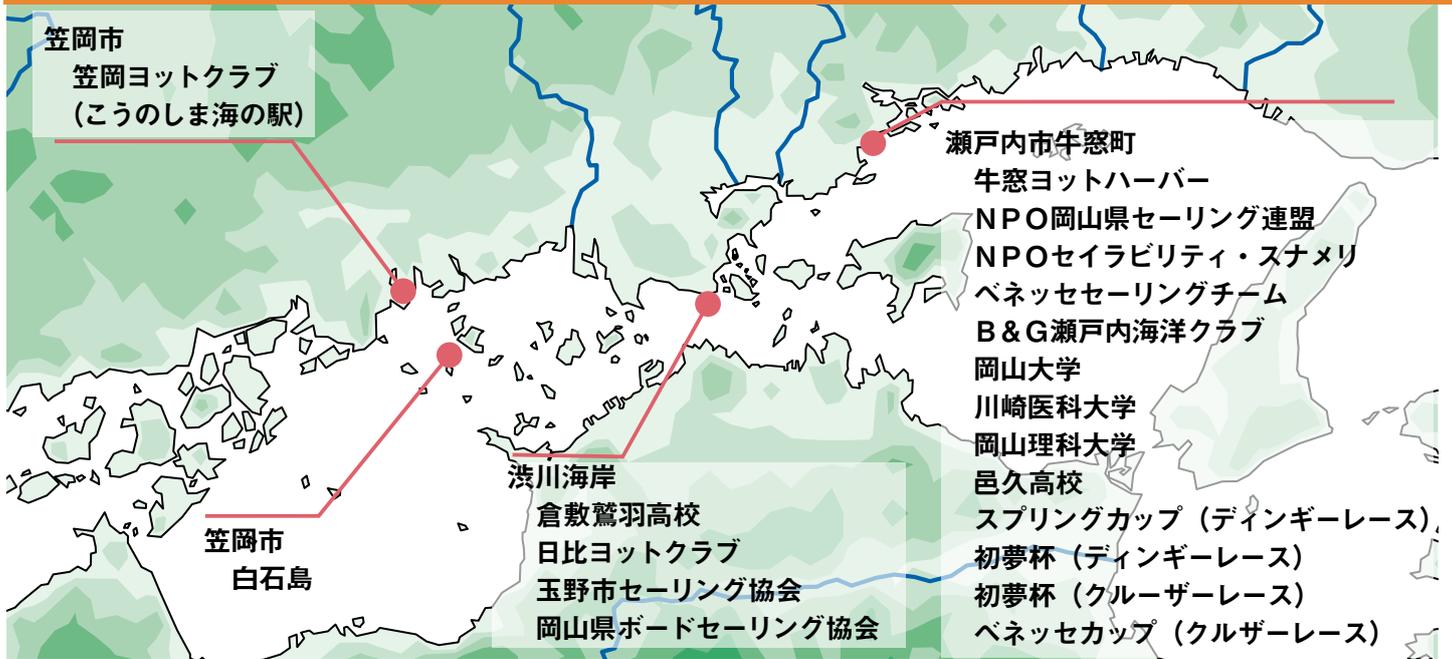
パナマ運河を越えるヨットは多い。南太平洋のタヒチ、トンガ、フィジー方面には、設備の良いマリナーがあり、世界一周や太平洋クルーズを楽しむ多くのヨットと交流できた。

西欧以外では、マリナーがあっても地元の利用者は少なく、ヨットはまだまだ西欧人の世界の遊び（スポーツ、レジャー）だと感じた。遊びは文化であり、文化は産業を生み出し、経済効果も期待できる。世界中にマストで向こうが見えなくなるようなマリナーができ、ヨット文化、産業が発展し、根づくことを願ってやまない。

（<http://harmonynew.exblog.jp/>）

その沖で、セールのAと書いた一人乗りカタマランを多く見かけた。日本でAクラスと言うとA級ディングリーのことである。私の出身である横浜市大ヨット部のOB会が昨年A級全日本で優勝したが、オーストラリアではカタマランのAクラスが流行っていると、後日セールインドネシアで知り合ったヨットティイから聞いた。

その沖で、セールのAと書いた一人乗りカタマランを多く見かけた。日本でAクラスと言うとA級ディングリーのことである。私の出身である横浜市大ヨット部のOB会が昨年A級全日本で優勝したが、オーストラリアではカタマランのAクラスが流行っていると、後日セールインドネシアで知り合ったヨットティイから聞いた。



## 日本のエーゲ海を舞台に活動する 岡山のセーラーたち

波穏やかな多島海・瀬戸内を舞台に、アクティブな活動を続ける岡山県のセーラーたち。  
日本のエーゲ海とも呼ばれるこの海のセーリング環境は素晴らしい。

ディレクター／徳田清 (岡山県セーリング連盟)

### 岡山県のヨット活動

岡山県で初めて組織的にヨット活動が行われたのは、第二次世界大戦まったなかの1942年(昭和17年)、第六高等学校に海洋班がつくられたときでした。

戦後の混乱期が収まった1951年(昭和26年)8月、岡山大学ヨット部OBが中心になって岡山県ヨット連盟を創設しました。

その11年後の1962年(昭和37年)、第17回国民体育大会のヨット競技が玉野市渋川海岸で行われ、これを機に大学、高校、実業団のヨット部の活動が盛んになっていきました。

2005年(平成17年)に岡山県で2度目の開催となる第60回国民体育大会ヨット競技が岡山県牛窓ヨットハーバーで行われました。2海面ともに防波堤のすぐ前にフィニッシュラインを設定し、岸壁に座って観覧できると大変に好評でした。

牛窓は海洋リゾートでホテル、ペンション、民宿も多く、牛窓ヨットハーバーは水域 39,000㎡、陸域 30,000㎡、ディンギー 293隻、クルザー 169隻の保管ができる西日本有数のハーバー。陸からレース観戦ができる国内では数少ないヨットハーバーで、50人が自炊して宿泊できる研修棟もあります。

国体以降は全日本スナイブ選手権、全日本A級ディンギー選手権、全日本学生ヨット選手権といった出場艇数の多い競技大会を開催しています。

ディンギーは牛窓と渋川、ウインドサーフィンは主に渋川で活動し、クルザーの活動拠点は瀬戸内市牛窓、玉野市、倉敷市児島、笠岡市。高校ヨット部は邑久高校(瀬戸内市)、倉敷鷺羽高校の2校、大学ヨット部は岡山大学、川崎医科大学、岡山理科大学が活動しています。



牛窓ヨットハーバーは隻数の多いレースがしばしば開催される。写真は第17回全日本A級ディンギー。今年のA級全日本は6月22日～23日に千葉市稲毛ヨットハーバーで行われる



国体では防波堤のすぐ前にフィニッシュラインがあり、岸壁に座って観覧できると大好評だった

## 2 セーラビリティスナメリ

「海のバリアフリー」を合い言葉に、なんらかの障害をお持ちの方にもヨットを楽しんでもらいたいという願いで、牛窓に拠点を置くヨット仲間が集まり、ヨットボランティアの会「スナメリ」を設立したのは2002年です。

活動を始めたときに知ったのが、オーストラリアで開発されたアクセスディンギーというバリアフリーの小型ヨットでした。仲間の出資によってこれを2艇、購入し、身体の不自由な方をヨットに乗せてあげるといった段階から進んで、少々不自由はあっても自ら操縦できるようになってもらうという、「海のバリアフリー」実現をめざしてきました。今では、陸上では車椅子を使っている、海の上では初めての方にセーリングを教えることができる仲間も育っています。

7年前からは、毎年10月に牛窓でアクセスディンギーのレース大会を開催しています。遠くは江ノ島や伊勢など日本各地から同じくアクセスディンギーの活動をされている選手やサポーターに参加していただき、瀬戸内の風を受けた白熱したレースで毎年盛り上がっています。(山本逸平)



10月には各地から多くのアクセスディンギーが集る牛窓の海

## 4 B&G 瀬戸内海洋クラブ

小中学生を中心としたクラブで、日本のエーゲ海と言われる牛窓の海でOPヨットなどのマリンスポーツを行っています。また、多くの人にセーリングなどのマリンスポーツの楽しさを知ってもらうために体験会を行い、あるいは他の海洋クラブと合同練習を行い、互いに切磋琢磨して技術の向上を図っています。

さらに、毎年夏に行われる大会に向け、指導者会、育成会のサポートを受けながら練習に励んでいます。(高祖拓磨/瀬戸内市体育協会)



B&G 瀬戸内海洋クラブのメンバーたち

## ベネッセ セーリングチーム 1



ベネッセセーリングチームは1997年に創設され、「美しい瀬戸内海の牛窓から世界へ」をモットーに、社内のみならず、地域への貢献も目的に活動を行っています。

国内大会では数々の優勝を取っており、2005年に岡山で開催された第60回国民体育大会では、皇后杯獲得にも貢献しました。

これらの活躍が評価され、岡山県や市などのスポーツ賞なども多数受賞しています。

国際大会でも健闘し、オリンピック出場を目指すなど世界への挑戦を続けており、今後も2016年リオデジャネイロオリンピックを目指して活動します。

一方、普及活動の一環としてベネッセカップヨットレースというクルーザーの大会を毎年開催しています。

この大会は、「瀬戸内の素晴らしい風景の中でセーリングを楽しんでいただきたい」との思いで行っています。2013年は瀬戸内国際芸術祭に合わせた大会も計画中です。瀬戸内の美しい島々と現代美術をぜひ見に来て下さい。みなさまの参加をお待ちしています。

(中村昭仁/ベネッセセーリングチーム)



牛窓は古代から汐待、風待港として、また造船(木造船)の町として栄えていた。江戸時代は朝鮮通信使の寄港地として利用されており、現在も神社の秋祭りには朝鮮風の衣装を着た子どもによる舞踊「からこ唐子踊り」が毎年披露され、大勢の見物人が訪れる。

牛窓地名の由来(備前国風土記より)

神功皇后のみ舟、備前の海上を過ぎたまひし時、大きな牛あり、出でてみ舟を覆(くつがえ)さむとしき。住吉の明神、老翁(おきな)と化(な)りて、其の角(つ)を(も)ちて投げ倒したまひき。故に其の處(ところ)を名づけて牛轉(うしまろび)と日(い)ひき。今、牛窓と云(い)ふはよこ訛(な)まれるなり。



牛窓ヨットハーバーは、瀬戸内海の多島美がすばらしい景観を形づくったことにより、「日本のエーゲ海」とも呼ばれている瀬戸内市牛窓地区にあります。この温暖な気候で前島、黒島に囲まれた穏やかな海は、初心者の方がヨットを学ぶのに非常に適しており、またヨットに乗るだけでなく、島へ上陸し、探検する楽しみもあります。

当ヨットハーバーのスクールとして、「体験ヨット教室」、「アクセスディンギー体験会」、「青少年体験ヨット教室」そして、「年間ヨット教室」を実施しています。また「クルーザー教室」も随時行っています。(加原和洋)

## 3 牛窓ヨットハーバー ヨットスクール



牛窓ヨットハーバー全景



学業優先！でもヨットも大好きな川崎医科大学ヨット部

## 6 川崎医科大学ヨット部

川崎医科大学は夏のお盆前に行われる西日本医科学生総合体育大会で好成績を残すことを目標に、活動しています。運動部は4年生の夏で部活から引退してしまいますが、OBや先生方にも積極的に支援していただき、活動しています。

学業を優先しているため、授業のない日曜日だけに活動していますが、長期休みを利用し、部員が一丸となってセーリングを楽しんでいます。(嶺尾亮和/川崎医科大学ヨット部部長)



長い歴史を誇る岡山大学ヨット部の面々

## 5 岡山大学ヨット部

岡山大学ヨット部は第六高等学校海洋班に始まる長い伝統のあるヨット部です。

ヨット部OBによって組織される「飛沫会(しぶき会)」は昨年70周年を迎え、現役とOBの世代を超えたつながりを持っています。

OBの多額の寄付やヨット部への熱い思いとこれからの期待をかけて平成23年3月に牛窓ヨットハーバーに近い理学部附属臨界実験所敷地内に合宿所「しぶき荘」が建設されました。

現在岡山大学ヨット部の部員は17名と少ない人数ではありますが、470級とスナイブ級の両クラスで全日本インカレに出場しています。

昨年のインカレではもう一つ成績がふるいませんでしたが、次のインカレこそはという気持ちを持ってOBの方々や牛窓ヨットハーバーの支援を受けながら日々の練習に励んでいます。(平井久貴/岡山大学ヨット部)



渋川海水浴場を拠点にする倉敷鷺羽高校ヨット部の艇置場

## 7 邑久高校ヨット部

現在2年生5人、1年生7人で活動している邑久高校ヨット部は、国体での優勝やインターハイでの入賞を過去に達成しています。

風光明媚な牛窓ヨットハーバーで、自然の驚異や感動を体験しながら練習に励み、全国大会で優勝できるように頑張っています。

(西岡正人/ヨット部顧問)



牛窓神社を前に勢揃いの邑久高校ヨット部

## 8 倉敷鷺羽高校ヨット部

倉敷鷺羽高校ヨット部は、風光明媚な渋川海水浴場を拠点にして活動しています。

遠くに瀬戸大橋を眺め、天気の良い日は香川県高松市も見ることができます。かつては玉野高校、琴浦高校、児島高校の3校と一緒に活動しており、部員数も3校で50人以上を誇った時期もあり、県内で最もヨットの盛んな地域の一つでした。

しかし、近年の厳しい環境変化を受け部員数の減少に歯止めをかけることができず、玉野高校が廃部となりました。現在は琴浦高校と児島

高校が合併した倉敷鷺羽高校が、高校生として渋川で唯一活動している状況です。

部員の減少は著しいですが、かつてのように人の集まる艇庫にしようと、毎年9月には玉野市長杯、11月に倉敷市長杯を行い、渋川の活性化を図っています。

牛窓ヨットハーバーとも連携し、牛窓と渋川の2つの拠点を岡山県のセーリングが盛り上がって行くように今後も取り組んでいきたいと思っています。

(小西立基/ヨット部顧問)

## 9 玉野市セーリング協会

ジュニアヨット教室は今年で13年目を迎える



玉野市スポーツ振興財団の依頼により、春秋に3日間のジュニアヨット教室を開催しています。玉野市役所ヨット部の現役・OBが中心に指導を行い、今年で13年目を迎えます。

使用艇は主にOP級で、潮の流れの速い渋川海水浴場沖合で練習していますが、瀬戸内海独特の風の日は2人組でパドルによる漕ぎレースを楽しんだりします。

昔の渋川海岸は県連のヨット艇庫を活動拠点として、実業団・大学生・高校生が一堂に集い

賑やかな風景を見せていましたが、牛窓ヨットハーバーが整備されたのを機にだんだんと活動する艇が減っていききました。せっかく海に恵まれた地域に住んでいるのだから、子どもたちにぜひマリンスポーツのヨットを体験してもらおうと続けています。

ヨット教室の最終日には恒例の焼きそばパーティで締めくくり、子どもたちの楽しい笑顔を見ることが我々指導者の楽しみにもなっています。(宮武史郎)

# 11

## ウインドサーフィンの活動

ウインドサーフィンは、玉野市にある渋川海水浴場を拠点として活動しています。

ここは瀬戸内海国立公園に属し、日本の渚100選にも選定されており、瀬戸大橋を眺望しながらサーリングが楽しめる絶景ポイントとして人気があります。

毎年9月に開催している玉野市長杯ボードサーリング大会は今年で33回目を迎え、関西、中四国の選手を中心に、遠くは関東、東海からも参加があり、毎年50人ほどの選手でレースを楽しんでいます。

瀬戸内海といえば穏やかなイメージを想像する人が多いと思いますが、冬の西風と春先から吹く南東の風はパワーがあり、軽風から強風までオールマイティな選手が育っています。また、潮流も速く、難しいうねりの中でのトレーニングには定評があります。

ジュニア、若手選手の育成が課題ですが、これからもこの恵まれた環境を武器に地道な活動を継続していきたいと思っています。(辻田尚史)



玉野市長杯ボードサーリング大会の1シーン

# 10

## 日比ヨットクラブ

日比ヨットクラブは「日本」と「フィリピン」合同のヨットクラブではありません。

岡山県南の中央部、そう、44kmの海岸線を有する玉野市の、かのシーボルトも立ち寄った宇野港日比地区の渋川海岸沖で、誰でも参加できる気楽でアバウトな月例のクルーザーレース(毎月第3日曜10時に日比港スタート、参加無料、当日飛込参加大歓迎。フィニッシュ時刻は自己申告)やクルージング、パーティなど行っているクラブです。

今どき入会金・会費もなしです! 最近では玉野市役所ヨットクラブと協力して十数年途絶

えていた玉野市長杯ヨットレースをビエンナーレで復活させました。

今年は3月から宇野港に温泉もオープンし、さらに瀬戸内国際芸術祭も宇野港や近くの直島などで開催されるので、この海域に来られるときはC級グルメ、パース情報など提供できますので、お気軽にお声かけください。

興味のある方はホームページ (<http://www.kct.ne.jp/~eiogawa/>) をご覧ください。老若男女問わずいつでもクラブ員募集中!

(小川栄一/日比ヨットクラブ 090-3376-1459)



月例の艇長会議の集合写真



昨年の第37回舵杯の様子

# 13

## 白石島の活動

瀬戸内海中央に位置する岡山県西部の白石島では、シーズンになるとヨットやシーカヤックの乗船体験をしようと就学旅行生や観光客が島にやってきます。私(原田)と仲間が指導者となって微力ながら海洋スポーツの普及に取り組んでおり、ヨットレース、修学旅行生対象のスクール、そして小さい子どもの研修などの海を使った活動を行っています。

島には欧米人も住んでおり、外国の旅行者も多く来ます。「オーシャンメールサーリングクラブ」も活動しており、ビーチクリーニング、クラブレース、イベント協力とさまざまな行事を行っています。

(原田茂/あいらん堂)



オーシャンメールサーリングクラブのメンバーによる浜掃除

# 12

## 笠岡ヨットクラブ

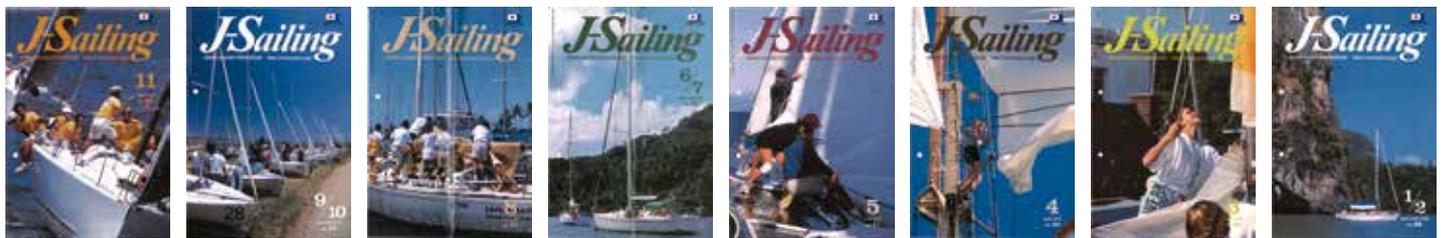
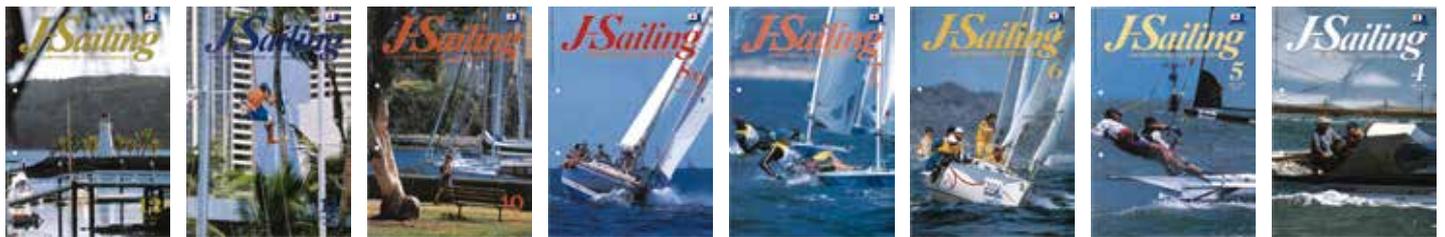
瀬戸内海の東西から潮の交わる場所として知られる笠岡白石島。笠岡ヨットクラブはここで毎年クルーザーを対象としたヨットレースを開催しています。26年前、7月の島のイベント「海開き」に合わせて、市長杯ヨットレースを開催したのが始まりで、現在に至っています。

中四国の近県各地よりヨット愛好家が多く集まり、参加艇で海水浴場沖がいっぱいとなり、夕陽の中 マストの林立は見事な景色でした。

最近では島の東側に漁港が整備され、大型ヨットも舫うこともでき、1年を通じて島を訪れるヨットの数が増えてきています。最近ではヨット仲間では知らない人はいないレースシーズン幕開きの「舵杯ヨットレース」のクルーザーの部もこの白石島で開催しています。

「とき」がゆっくり流れ、人情味あふれる白石島に一度、訪れてみて下さい。

(藤原哲雄/笠岡ヨットクラブ)



# J-SAILINGが 100号を迎えました。

1999年4月に旧日本ヨット協会と旧日本外洋帆走協会が統合して、現在の日本セーリング連盟（JSAF）が誕生しました。これを機にJSAFの機関誌としてJ-SAILINGが誕生し、本号で100号となりました。ささやかな記念として、過去99号分の表紙を一覧にしました。101号以降もよろしくお願いいたします。（柳澤康信／JSAF広報委員会委員長）





#### 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、世界中のユースセー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  
オリンピックセー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](http://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](mailto:info@jp.northsails.com)

トレーニングセール発売中。  
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ーラーに。

# セーリング競技規則 改訂の要点 (後編)

田中正昭(ルール委員会 RRS2013 発行ワーキンググループ)

前号につきセーリング競技規則(以下 RRS)の改訂の要点を解説します。

## 規則 28 コースの帆走

2009

28・1 艇は、スタートし、それぞれのマークを正しい順序で定められた側で通過し、フィニッシュしなければならない。スタート後フィニッシュするまでのその艇の航跡を示す糸をびんと張った場合(中略)

(a) それぞれのマークを定められた側で通過。(b) 省略

艇は、この規則に従うために誤りを正すことができる。フィニッシュ後は、艇はフィニッシュ・ラインを完全に横切る必要はない。

28・2 艇は、その艇がいるレグの起点、境界、末端でないマークをどちらの側で通過してもよい。ただし、艇は、スタートするためにプレスタート・サイドからスタート・ラインに近づいている場合、スタート・マークを定められた側で通過しなければならない。

2013

28・1 艇はスタートし、帆走指示書で定められたコースを帆走し、フィニッシュしなければならない。その間、その艇がいるレグの起点、境界、末端でないマークをどちらの側で通過してもよい。フィニッシュ後は、艇はフィニッシュ・ラインを完全に横切る必要はない。

28・2 プレスタート・サイドからスタートするためにスタート・ラインに近づき始めた時から、フィニッシュするま

での艇の航跡を示す糸をびんと張った場合(中略)

(a) それぞれのマークを定められた側および正しい順序で通過。(b) 省略

フィニッシュしていない場合に限り、この規則に従うために誤りを正すことができる。

ポイント

条文が時系列的になり読みやすくなったが、重要な点は、「この規則の誤りを正すことができるのはフィニッシュしていない場合に限り」と規則に明記されたことである。従来はこの点が曖昧であり、Case 112 によって「フィニッシュするまでは規則 28・1 違反ではない」という解釈が示されていた。ただし、この規定「フィニッシュしていない場合に限り」が適用されるのは、規則 28・2 に示される(a)(b)(c)に関してであり、フィニッシュ・ラインで行った誤りは、定義フィニッシュの規定が適用され、一度フィニッシュした後でも正すことができる。

後段の「この規則の誤りを正すことができるのはフィニッシュしていない場合に限り」という規定については、定義フィニッシュ(c)コースの帆走を続ける場合との関連で、どのように解釈すべきか疑問を抱く方もいると思う。定義フィニッシュの項で述べた例のように、S ーで規定されたコースの途中でフィニッシュ・ラインを横切った場合には、「コースの帆走を続けることができ、まだフィニッシュしていない」ところが、この例でい

えは 2 ラップ目の風上マークを定められた側で通らずに風下マークへ行つたとして、風下マークから 3 ラップ目の風上レグを帆走してフィニッシュ・ラインを横切った場合には、この艇は S ーで規定されたコースのすべてのレグを帆走した後、フィニッシュ・ラインを横切ったことになり、もはや「コースの帆走を続ける」ことはできず、フィニッシュしたことになる。よって前のマークでの誤りを正すことはできない。Q & A E007 や E008、および Case 112 では「すべてのレグを帆走する」という場合のコースの全長を帆走する」という場合のコースとは S ーで規定されたコース、すなわちレース委員会が意図したコースのことであり、途中のマークを定められた側で回航していなかったり、スキップしたりしていたとしても、最終レグのコース・サイドからフィニッシュ・ラインを横切った場合に、艇はフィニッシュしたことになる。との解釈が示されている。

## 規則 42・3 (e) 推進方法 例外 II 新設

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、セー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、許されない。

ポイント

艇がパンプするのを見たとき、それがパテンを返すためかどうか、そして艇を推進していないかどうかを見極めること。パテン返しで、艇を推進していない場合には、ペナルティーを課してはならない。

## 規則 62・1 救済

2009

救済要求または救済を考慮するとのプロテスト委員会の決定は、レースまたは

シリーズにおける艇の得点が、その艇の過失ではなく、次のいずれかの理由により明らかに悪くなったという主張または可能性に基づくものでなければならぬ。

2013

救済要求または救済を考慮するとのプロテスト委員会の決定は、レースまたはシリーズにおける艇の得点が、その艇の過失ではなく、次のいずれかの理由により明らかに悪くなったか、または悪くなるかもしれないという主張または可能性に基づくものでなければならぬ。

(a) 大会のレース委員会、プロテスト委員会、主催団体、装備計測委員会または計測委員会の不適切な処置または不手際。

後略

ポイント

「悪くなるかもしれない」…大会前、または大会中に NOR、S ーが変更され、それがある艇にとつて明らかに得点を悪くするものである場合のようなことを想定。(a) では、大会の「装備計測委員会または計測委員会」が追加され、救済要求の対象とされた。

## 規則 62・2 救済要求の要件と締切時刻

2013

(前略) 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

レース・エリアでのインシデントに基づくもの以外の救済要求について、締切時刻の変更にご注意。救済要求の根拠を知ってから提出するまでの競技者の行動について聞き取りを行い、「常識的にできるだけ早く」提出したかどうか判断する。

## 規則 63・6 証言の取得と事実認定

2009

「プロテスト委員会は、審問の当事者と証人の証言、および必要と思われるその他の証言を得なければならない。インシデントを自撃したプロテスト委員会のメンバーは、証言することができる。審問の当事者は、証言をするすべての者に質問することができる。(以下略)」

2013

「プロテスト委員会は、審問に出席した当事者と証人の証言、および必要と思われるその他の証言を得なければならない。インシデントを自撃したプロテスト委員会のメンバーは、当事者が出席している間に、目撃したという事実を述べなければならない。証言することもできる。審問に出席した当事者は、証言をするすべての者に質問することができる。(以下略)」

ポイント

「出席した当事者」…規則 63・3 (b) によって当事者が出席しなくても審問をすることはできるので、ここでは出席した当事者の証言である。

「当事者出席の間に目撃した」という事実を述べなければならない。「インシデントを自撃したプロテスト委員会メンバーは、パネルに入つていてよいし、判決に加わってもよい(規則 63・3 (a))。ただしその場合、目撃したという事実を当事者の前で表明することが義務付けられた。そのジャッジは証言することができる。当事者が質問があれば受けなければならない。」

当事者がいないときにジャッジだけで「実はこのインシデントを自撃したけれど、こうこうだった」と話すことは公正さを欠く行為と見なされる。付則 M2・2、M3・2 も参照。

## 規則66 審問の再開、付則M4.2 新しい証拠

2013

規則66「プロテスト委員会が、自ら明らかでない誤りを犯したかもしれないと判断した場合、または妥当な時間内に重要な新しい証拠が得られた場合、審問を再開することができる。(以下略)」

● 最初の審問までに、審問の再開を要求している当事者が、その証拠を真剣に探したが、探すことに失敗したと、プロテスト委員会が納得した場合。

● 最初の審問の時点で、当事者がその証拠を入手することは不可能だったと、いかなる情報源からでも、プロテスト委員会が知った場合。」

ポイント  
規則66について「新しい証拠」の解釈が明確化された。ただし、審問で負けた後になって証言艇を連れてくる場合があるが、探そうと思えば探せば探さずの証言艇などは、「新しい証拠」にはならない。

規則69 重大な不正行為の申し立て

2013

69・1(a)重大な不正行為を犯さない義務  
「競技者は、規則またはグッド・マナーもしくはスポーツマンシップの重大な違反や、セーリング・スポーツの名譽を傷つけることを含む重大な不正行為をしてはならない。規則69では、「競技者」は、艇の乗員またはオーナーを指す。」

ポイント  
「競技者」には艇のオーナーが含まれることが明記された。

## 69・2(c)プロテスト委員会による処置

2013

「申し立てた不正行為の重大性に留意した上で、競技者が規則69・1(a)に違反したことが立証されたと十分に納得した場合には、プロテスト委員会は次のいずれかを行わなければならない。(中略)この規則における立証基準が国の法律と矛盾する場合には、各国連盟は、ISAFの承認を得た上で、各国連盟規程にてこの規則を変更することができる。」

ポイント  
「この規則における立証基準(standard of proof)とは、違反が立証されたことの「十分な納得 (to the comfortable satisfaction)」を指している。

Comfortable Satisfaction は、欧米の法律論における立証基準 (Standard of proof) のひとつで、別の立証基準としては、Beyond a Reasonable Doubt と Balance of Probability がある。

Beyond a Reasonable Doubt とは、この3つの中では最も厳格な基準で、「ひとつの合理的な疑いもないほどの立証」ということである。一般に刑法犯罪の裁判はこの基準である。ある人がある罪を犯したということに少しでも合理的な疑いが残る場合には、犯罪は立証されたとはいえない、というものだ。

Balance of Probability は「可能性のバランス」ということで、われわれがいつも行っている抗議の審問は、この立証基準を用いていることに気づかされる。つまり、艇Aと艇Bの言い分が食い違つことはよくあるのだが、審問ではあらゆる可能な証言を聞いたうえで、艇Aが言っていることが起きた可能性と、艇Bが言っていることが起きた可能性と、どちらの方が高いかを判断する。

どちらかの艇に違反があったことを立証するために、このバランスでの判断を用いている。

Comfortable Satisfaction は、上記2つの間に位置するもので、「世界アンチ・ドーピング機構」や「スポーツ仲裁裁判所」でも、この基準で裁定することが規定されている。

規則69・2(c)が求めているのは、通常の抗議の審問より厳しい立証基準で判断しなければならない、ということ。それは「プロテスト委員会メンバー全員が「十分な納得」を得る」ということである。もうひとつ「申し立てた違反の重大性に留意したうえで」という文言が意味しているのは、「申し立ての重大性が重いほど、立証基準も厳しくして判断せよ」ということである。

今年発刊予定の、新しい「ケース・ブック」には、「Comfortable Satisfaction」の解釈が載るはずなので (Case122)、そちらも参照されたい。

ポイント  
「レース委員会が注意すべきポイント」  
定義フィニッシュと  
規則28 コースの帆走

2013  
両規則とも改訂があったが、そこでの重要なポイントは、RRS2009では曖昧だったため、ケース・ブックやQ&Aで解釈の補充がなされていたような部分だが、今回は規則に記載され明確になったということである。従って「ジャッジ編」で解説したように、ある艇がいつどのような場合に「フィニッシュ」となるか、「コースの帆走」の要件は何か、誤りを正せるのはいつまでか、等々に関する解釈自体に変更はない。

規則25・3 信号、規則33(a)(2) コースの次のレグの変更

2013  
規則25・3 「レース委員会は、旗また

は同様の外観の他の物を使用すること、視覚信号を掲揚することができる。」

規則33(a)(2) RRS2009 「緑色の三角形(赤色の長方形)の旗またはボード」  
↓ RRS2013 「緑色の三角形(赤色の長方形)」

ポイント  
従来から「C旗」の代わりにボードを使う例があったが規則25・3によってレース委員会が発する視覚信号は「旗または同様の外観のもの」でよいことになった。この規則に連動して規則33も変更された。

規則41 外部の援助

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)

ただし、規則41(a)に基づいて受けた援助により、そのレースにおいて明らかに有利を得た艇は、抗議されペナルティーを課されることがある。この規則によるペナルティーは、失格より軽減することができる。」

ポイント  
落水や転覆により艇から離れた乗員を「危険な状態にある」と判断して、運営艇が救助を与えることは規則41(a)により許されることになった。従来のようにその時点でリタイアさせる必要はない。ただし、乗員が救い上げられた場所の近くで艇に尿すのが原則であり、進んでいった艇に届け、「明らかに有利」と見なされる場合には、その艇を抗議することを考慮する必要がある。

規則76・1 艇または競技者の排除

2013 (傍線部新規)  
「主催者団体またはレース委員会は、第一レースのスタート前に、その理由を述べた場合に限り、規則76・3に従うことを条件に、艇の参加申し込みを拒否または取り消し、または競技者を排除することができる。艇からの要求があれば、速やかに書面での理由を示さなければならない。艇は、拒否または排除が不適切であると考えた場合には、救済要求をすることができない。」「日本セーリング連盟規程5参照」

ポイント  
この規則が適用される例として、大会前に規則69・1(a)違反に相当するような行為が競技者にあった場合などが想定される。JSAFでは、この規則の乱用を防止するため、「日本セーリング連盟規程5」によって事前の申請を求めている。

規則86・1(b)競技規則の変更

2013  
「帆走指示書では、その規則を明示し、変更を記載すれば競技規則を変更することができない。しかし、規則76・1、76・2、付則R、または規則86・1(a)に記載された規則は変更できない。」

ポイント  
RRS2009にあった、ゾーンの艇身数を変更する規定が削除された。今後は定義ゾーンの3艇身を、Sで変更することとはできない。(付則C、D、Eでの変更は従来通り。)

規則90・3 得点

2009  
「(a)レース委員会は、帆走指示書に、「ポーンズ得点方式」か、または別の方式と明記されていない限り、『低得点方式』を用いる付則Aの規定に従って、レースまたはシリーズの得点を記録しなければならない。(以下略)」

裁量ペナルティーに対する得点記録の略語をSIで規定する必要はなくなる。

#### 付則J レース公示と帆走指示書

**2013** 以下の項目が新設されているので、レース公示、帆走指示書作成の際は注意すること。

J1・2 (14) 「チャーターまたは借用艇に

対し、規則G3が適用されるか否か。」

付則Gセル上の識別 G3 「チャーター艇または借用艇」参照。

J2・2 選択的にSIに含める項目

(5) 艇がレース中2ヶ国以上の水域を通過する場合に適用される各国連盟規程、およびそれらがいつ適用されるか(規則

88・1参照)。

(12) 海上での口頭による帆走指示書の変更通告手順(規則90・2(c)参照)。

(29) 規則42・3(i)に基づく推進方法が許可される場合と条件。

(30) 縮切時刻、審問場所、および抗議、救済要求または審問再開の要求に関する特別な手順。

(32) 規則70・5に基づく上告の権利の否認。

(33) 規則70・3により必要な場合、上告および解釈の要請を送付できる各国連盟。

#### 付則L 帆走指示書ガイド

**2013**

以下の項目の変更・新設は帆走指示書作成時に注意を要する。

L5・4 「1つのレースまたは一連のレースが間もなく始まることを艇に注意を喚起するために、予告信号を発する最低5分以前に、音響1声とともにオレンジ色のスタート・ライン旗を掲揚する。」

L11・2 「スタートラインは、スターボードの端にあるスタート・マーク上にオレンジ旗を掲揚しているポールと、ポートの端のスタート・マークのコース側の間とする。」

L13・1 「フィニッシュ・ラインは、(中略)フィニッシュ・マークのコース側の間とする。」

L11・5 「U旗が準備信号として掲揚された場合には、スタート信号前の1分間に、艇体、乗員または装備の一部でも、スタート・ラインと両端と最初のマークとで作られる三角形の中にあつてはならない。艇がこの規則に違反して、特定された場合には、その艇は審問なしに失格とされる。ただし、レースが再スタートまたは再レース、またはスタート信号前に延期または中止された場合には、失

格とはされない。これは規則26を変更している。」

#### ポイント

従来からレーザークラスではこのスタート方式が使われてきた。この帆走指示を採用する場合、選手に周知するため、単に「U旗を用いる」と記載するのではなく、L11・5全文を記載することを推奨する。さらに、最初の艇長会議で説明するのが望ましい。

L13・2 「艇がフィニッシュしたときにレース委員会がない場合、その艇はフィニッシュ時刻と近くの艇との関連順位を、最初の妥当な機会にレース委員会に報告すること。」

**ポイント**  
外洋レースなどで、深夜のフィニッシュ等、このような状況が想定される場合に、この帆走指示を使う。(想定外のレース委員会の不手際をカバーすることが目的ではない) 本項の意図は、「レース運営(着順作成)に協力願う」ということ。原文ではsoundが用いられており、艇が報告しない場合にペナルティを課すことが意図ではない。艇長会議等で主旨説明を含む告知と運用を推奨する。

L16・2 「それぞれのクラスに対して、抗議縮切時刻はその日の最終レースに最

終艇がフィニッシュした後、またはレース委員会が、本日これ以上レースを行わないという信号を発した後、どちらか遅い方から90分とする。」

#### 付則P 規則42に対する特別な処置

**2013**

P5(a) O旗とR旗「O旗は、スタート信号時に降下する」が削除された。

#### ポイント

では、いつ降下するのがよいか? それは、コース変更時の信号(C旗と反復音響)と同様に「選手に伝えることが終了したとき」が妥当であろう。

#### (最後に)

繰り返になりますが、本稿で解説していない変更箇所が多数あるので、皆さん自身でルールブックをよく読んでいただくようお願いいたします。英文に変更がなくても、日本語訳だけ変えたところもたくさんあります。それは英文の意味をより正確に伝え、理解しやすい日本語とすることを目指したものです。皆さんのよりよいルール理解に資すれば幸いです。

#### 付則A 得点

**2013**

A4・2、A5、A9 「フィニッシュ後リタイア」から「フィニッシュ後」が削除された。

A11 「RAF フィニッシュ後にリタイアした」削除。

A11 「RET リタイアした」新設

A11 「DPI 裁量ペナルティーが課せられた」新設



RESPECT THE ELEMENTS™

®

www.gill.jp

Fortune Corporation

info@gill.jp

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](http://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>



第50回小網代カップ優勝艇 <Gefion> オーナー  
中島ご夫妻

# 伝統の小網代カップレース

本誌前号で既報のとおり、JSAF 外洋三浦小網代フリートは「小網代カップを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した」ことにより、JSAF から表彰された。その小網代フリートレースの成り立ちを振り返っていただいた。

レポート/平賀 威(小網代ヨットクラブ 小網代フリート)

## もっと厳しい自然条件の下でレースをやろう

三浦市小網代湾に艇の係留を始めた外洋ヨットの黎明期の先人たちが集まって、1955年にNORC小網代フリートが結成されてから今年で58年が経過した。

1960年前半まで、NORCの公式レースは10月の神子元レースを最終レースとしていた。

当時の外洋ヨット界をリードしていたNORC小網代フリートの故飯島元治氏や故渡辺修治氏などが、公式レースが終わったあとにも、「もっと厳しい自然条件の下でレースをやろう」と始めたのが小網代カップレースだ。

当初は小網代フリートのクラブレースだったが、より厳しいレースを志向する他フリートからの参加艇も増え、毎回、数十艇の参加艇を集める人気レースとなった。その後NORCから関東支部の公式レースに組み入れたいとの申し入れがあり、NORC主催のレースとなったものの、始まりのいきさつもあり運営はずっと小網代フリートが担当している。

## 気の抜けない過酷なレース

1963年の第1回の優勝艇は故飯島元治氏の28ft<さがみⅡ>。その後、開催時期が11月の第4土曜日に定着し、その年のNORC主催の外洋レースの締めくくりにレースとして、厳しいが本物の外洋ヨット乗りがチャレンジする定番レースとなった。

現在では大島を時計廻りで回航するコースで継続される唯一のレースとなったが、典型的な冬の気圧配置の中、北東の強風にブローチングしながら大島にアプローチしたと思うや島影のブラン

ケットで潮の中をのたうち回る、あるいは強烈な大西に南西からの大波を受け、漆黒の闇の中で島影にサーチライトを当てながらタックを繰り返す、やっとの思いで千波崎をかすむ。それが終わっても赤灯、青灯の行き交う本線航路を横切り小網代沖のフィニッシュを目指すという気の抜けない過酷なレースとして定評がある。

## 現在も伝統は受け継がれている

一方、コミッティは日没頃から小網代湾口にフィニッシュラインを

設置し、日付けが変わる頃から、目を凝らして闇を見つめ、網代崎の陰から1艇また1艇と、青灯が現れるたびに無事を確認し、歓声がかかる。12年ほど前までは、小網代湾口の南側に大謀網が敷設されており、それに捕まらないか祈るような思いで赤灯青灯が正面に見えるのを待つというコミッティにとっても緊張の場面が続く。現在は一部の網も撤去され、1988年から湾口の網代崎灯浮標(通称赤白ブイ)も設置されたため安心してフィニッシュを待つことができるようになった。

特筆すべきは、寒い厳しい戦いを終えた選手に、ワンカップの熱燗と豚汁を振る舞ってきたことである。今は豚汁がおでんに変わったが、現在もその伝統は受け継がれている。

## あと100年間は……

歴代の優勝艇の中には、日本の外洋レースを支えてきた懐かしい名前、<コンテッサ>(石原慎太郎氏)、<シレナ>(故大儀見薫氏)、<飛車角Ⅱ>(故名和幸夫氏)、<オリンパスⅢ>(故落合公平氏)、<サンバードⅡ>(山崎達光氏)などがずらりと並ぶ文字どおり伝統のレースである。

優勝カップは直径が30.5cmの純銀製のカップであり、円筒形の台座にマウントされた3枚の純銀のプレートには歴代の優勝艇の名前が刻まれ、1987年の第25回まではオーナーとスキッパーの名前が刻まれている。

昨年の第50回記念レースでは艇名を刻むプレートが満杯となり、リニューアルせざるを得なくなった。そこで、3枚のプレートに刻まれた艇名を1枚のプレートにまとめ、新たなプレート2枚を取り付けた。

1枚に50艇分のスペースがあるので、あと100年間は優勝艇の名前を刻むことができる。また過去の栄光が刻まれたプレートは別に台座を用意し小網代ヨットクラブのクラブハウス内に飾ることにした。

過酷な外洋レースを支え発展させてきたオールソルトの計報に接するたびに、その輝かしい勇士の姿が目に見え、小網代カップレース半世紀の節目に当たり、小網代ヨットクラブではこのレースを先人の築いた貴重な伝統レースとしてその名に恥じないレース運営を続けてゆきたい。



50年間の優勝艇の名前が刻まれているカップのプレート。あと100年は大丈夫です

# TOKYO NEWS



TVBros. TVTaro 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 2013

スカパー!TVガイド BS+CS

TOKYO NEWS MOOK

VISION HEAD

GC Good Come

SINCE 1998  
インターネットTVガイド

TVガイド 7-11

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



## さらなる発展を目指し 「日本ウインドサーフィン協会 (JWA)」に名称を改訂

日本ウインドサーフィン連盟 (WFJ) は、日本セーリング連盟 (JSAF) の傘下団体として、2011年4月からウインドサーフィン競技の発展と、それによる社会全般への認知拡大を目的に、日本プロウインドサーファー協会 (JPWA)、全日本実業団ボードセーリング連盟 (JCBA)、日本学生ボードセーリング連盟 (JUBF) の各組織を一本化し、約800余名の会員を擁し、活動を進めてきました。

そしてこの度、前述の目的に向けいっそうの活動推進を計るために、2013年4月から団体の名称を「日本ウインドサーフィン協会 (JWA: ジェイ・

ダブリュー・エー)」と改訂します。

この改訂により JWA は従来の日本セーリング連盟に加え、国際ウインドサーフィン協会 (IWA) にも直接参画するオフィシャルなナショナルオーソリティーとなります。

JWA の主な活動として、まずは各団体で独自に構成していた大会スケジュールを一括で管理、調整し、加盟会員が公平かつモチベーションを高く参加できる競技環境を整えることを当面の軸に置きます。

この活動から、世界に通用するパフォーマンスと

人格を持った選手を輩出することで、ウインドサーフィンの社会的認知の獲得と、スポーツとしての地位向上に繋げたいと考えています。

そして、この活動を「WSF をやってみよう」という人たちの背中を押す普及活動に昇華させることで、ウインドサーフィン界、さらにはセーリング界に貢献したいと考えています。

どうか今後とも皆様の変わらぬご支援ご鞭撻をいただきますようお願い申し上げます。

協会新ホームページ : <http://www.jw-a.org/>

## 2013年ナショナルチーム、ISAF ユースワールド日本代表選手、ユースオリンピック強化指定選手決定

3月25日から28日まで和歌山セーリングセンターでナショナルチーム、ISAF ユースワールド RS:X 級日本代表選手、techno293 ユースオリンピック強化選手選考会が行われました。

ナショナルチーム選考ではこれまでは男女とも上位2名の選手を認定していましたが、リオ五輪に向け若手選手を含む新チームがオリンピック活動を開始し、より切磋琢磨できる状況が見込めることから、今回から推薦制度 (上限2艇) を設けました。これにより、当協会強化委員会推薦で男女とも3、4位の選手についても今年度はナショナルチーム選手として追加認定することとなりました。

認定選手及び ISAF ユースワールド RS:X 級日本代表選手男女各1名、TECHNO293 ユースオ

リンピック強化選手男女各1名の選手は以下のとおりです。

### 〈2013年ナショナルチーム〉

- ・男子
  - 富澤 慎 (トヨタ自動車東日本)
  - 倉持 大也 (東亜学園高校)
  - 板底 雄馬 (立命館大学)
  - 尾川 潤 (島精機製作所)
- ・女子
  - 大西富士子 (ティアーズ)
  - 小嶋 恵美 (大垣共立銀行)
  - 伊勢田 愛 (琵琶湖マリンセーリングクラブ)
  - 須長 由季 (ミキハウス)

### 〈ISAF ユースワールド RS:X 級日本代表選手〉

男子: 川崎 翼 (京田辺シュタイナー学校)  
 女子: 原 百花 (武庫川女子大学附属高等学校)  
 上記2選手は2013年7月11日から20日までキプロスで開催される ISAF ユースワールドに RS:X 級日本代表として出場することが決まりました。

### 〈TECHNO293 ユースオリンピック強化選手〉

男子: 池田 健星 (逗子市立久木中学校)  
 女子: 新嶋 莉奈 (横浜国立大学教育人間科学部附属鎌倉中学校)  
 上記2選手は2013年7月27日から8月3日までポーランドで開催される TECHNO293 世界選手権日本代表選手として出場することが決まりました。

## 速報! 生駒大輔選手が絶対王者、浅野則夫選手を破りツアー初優勝!

### 〈プロツアー第1戦住吉浜カップ〉

3月30日~31日の日程で行われたスラローム競技のプロツアー第1戦で、昨年度年間ランキング3位の生駒大輔が優勝しました。

2位となった浅野則夫は2003年以来同競技プロツアーで10年以上にわたり1位の座を堅持してきましたが、本大会で久しぶりに明け渡すことになりました。

なお、本年度のスラロームプロツアーは全6戦を予定しています。

新たな注目選手の登場で、さらなる熱戦が期待されます。



生駒 大輔 / 2012JPWA スラロームランキング3位、ウインドサーフィン歴14年、神奈川県出身。  
 所属 SEVENSEAS、RRD、MAUISAILS、BREAKER OUT、BINGE。 photo by akihiko.harimoto

# BOARD

## ノティスボード

### 「Q-Ton World 記念カップ」授与式開催

1978年、10カ国48艇が参加して開催されたクォータートン世界選手権大会の記憶を後世に残すために制作された「Q-Ton World 記念カップ」の第3回(2012年)受賞艇に、JSAF 外洋湘南所属・葉山マリナーヨットクラブ<EVERYTHING EVERYTHING>(エブリシング エブリシング)が選出されました。

3月23日、同大会の運営委員長をつとめた石原裕次郎氏ゆかりの葉山町森戸にてカップ授与式が行われました。

このカップは大会30周年を記念して開かれた「記念祭り」の余剰金と祭り実行委員会有志の寄付によって制作され、併せて同カップ贈呈委員会(委員長:山崎達光 [当時:大会レース委員長・現:JSAF 名誉会長])が発足、本年も所定の贈呈規定に基づき第3回受賞艇が選出されるに至りました。

カップ 贈呈規定には「スタートもしくはフィニッシュが相模湾の外洋レースにおいて“当該年度に最も勇敢で優秀な成績を収めたJSAF登録艇(あるいはオー

ナー)”の中から贈呈委員会が選考して贈呈される」と記されています。

#### 「受賞者のコメント」

20年以上前、艇の上で田中良三さんや吉川誠一さんといったセーリングの大先輩たちから、1978年のQ-Tonワールドの話はよく聞いていました。とんでもないレースやったと。その話を憧れのように聞いていたのが、現オーナーの安田大助や森田武志です。

その後、ご縁があり相模湾に艇を浮かべることができました。あこがれの大島、神子元島、三宅島を舞台にレースができることだけでわくわくしていたのです。

大変な逸話のある本カップを今回受賞させていただいたことは、われわれにとって大変な、まさに望外の喜びとなりました。これからも本カップ受賞の喜びを糧に苦しい楽しいセーリングを継続していきたいと思っております。ありがとうございました。(岩村康次)



石原裕次郎氏の碑の前でQ-Tonカップを囲む<EVERYTHING EVERYTHING>のメンバー。艇名は、ロンドン五輪開会式の総合音楽プロデュースを務めた、世界的音楽DJのUNDERWORLDが2000年に発表したライブアルバム『EVERYTHING EVERYTHING』から由来。このアルバムはダンス音楽ライブアルバムの金字塔となった

## ディンギーセーラー諸君へ 「冬晴れの午後」

早稲田大学のヨット<早風>(全長33.4フィート)が6人のクルーとともに行方不明(その後2人の遺体を発見)になったのが1962年11月。すでに50年が経過し、当時の様子を知る者も少なくなりました。

レポート / 武村洋一

ある日、早稲田大学ヨット部関口コーチから、学生たちにく早風>遭難の原因、ヨットの安全などについて話してほしいという依頼があった。

2013年2月11日、三浦市三戸浜海岸の旧早稲田大学ヨット部合宿所の庭に建つ早風遭難記念碑の前で、20数名の学生たちに、早風遭難に対する私の考え、外洋帆走の安全について語った。冬晴れの温かい午後だった。眼前の相模湾はおだやかな冬陽に輝いていた。

そもそも早風>は外洋ヨットではなかった。International Coast One Design Class(ICクラス)というクラスポートであり、ディレーサーだった。ディレーサーだから、前後のバルビット、ライフライン、エンジン、電源、生活設備など一切なし。水密性もはなはだ脆弱であった。これで外洋レースにエントリーしたのである。レース委員会も受け付けたのである。

当時のNORC(Nippon Ocean Racing Club:いまのJSAF外洋)は、「ヨットは自己責任」という考えが過度に蔓延していた。

レース委員会は、「すべてが艇長責任でありどんなヨットでもいいよ、そのかわり、なにが起こっても自分の責任だよ」という姿勢を貫いていた。

その考えは一面正しい。正しいのだけれど、安全性の最低条件をチェックする義務を怠っていたと言わざるを得ない。

いまにして思えば、<早風>は外洋レースに出るべきではなかった。出てはいけなかった。OB首脳陣はレース参加を許可してはいけなかった。それが<早風>遭難の原因であり、すべてだったと言える。

私の話に聞き入っていた学生たちの中では、嵐の中、雄々しくも奮闘した<早風>のクルーは「海の戦士であり、英雄だった」という考えが、多分支配的であったと思うが、結果として私の言葉は彼らのそんな考えに水を差すものとなってしまった。

痛ましくも悲しい事故であった。これを反面教師として、二度と事故を起こしてはならない。この教訓を生かすことこそが亡くなったクルーへの唯一のレクイエムなのである。

さらに、私は学生たちに次の二つの言葉を伝えた。

《Seaworthiness》と《Seamanship》である。

Seaworthinessとは、その船の耐航性であって、あらゆる気象条件・海象条件に耐えられることを指すものである。

艦装、帆装、エンジンと燃料、バッテリーと充電、灯火、水密性、あらゆる面で時代に耐えられることを言う。船そのものの基本設計と建造、さらに整備状況はその船の安全性を大きく左右するものである。Seaworthyな船であることが安全への唯一の寄り添いなのである。

Seamanshipはセーラーにとって古くて新しい永遠

のテーマである。Seamanshipとは、スポーツマンシップでもフェアプレーでもないセーラーとしての技術と知識なのである。

どんな状況下でも船を安全に確実に航行させるための技術であり知識なのだ。何度も、何度も海に出て、怖い目に遭いながら艇長の判断、指示に従って学習する。その経験の積み重ねが少しずつSeamanshipを形成してゆくのだ。

Seamanshipを身につけるためには、ロープワークから始まって、気象、航海術、エンジン、電気……船にかかわるすべてについて学ばなければならない。

いつの日か自分が艇長として海に出たときに、その経験から得た技術と知識が船とクルーの生命を守ることになるのだ。

ヨットの安全は、万全なSeaworthinessと高度なSeamanshipの両方がそろってはじめて確保できる。

ディンギーセーラー諸君!

君たちはいま海の片隅でセーリングの基礎を学び習得しているのだ。長いセーリング人生のほんの入り口に位置しているに過ぎない。

しかし、これが大事なのだ。はじめはディンギーを自在に操ること、レースに勝つこと、これが帆走の基本であり、Seamanshipの礎になるのだ。

# NOTICE

## ブラインド世界選手権 6カ国19チームがエントリー

視覚障害者と晴眼者のセーラーが集う「2013IFDS  
ブラインドセーリング世界選手権」(主催:シーボニアヨット  
クラブ)が、5月24日～6月1日、シーボニアマリーナ(神  
奈川県三浦市)を拠点に、日本で初めて開催されます。

2月末の情報では、6カ国19チームがエントリーをし  
ています。その顔触れは下記のとおり。

- アメリカ  
・マサチューセッツ (B1、B3)  
・テキサス (B3)
  - カナダ (B1、B2、B3)
  - ニュージーランド (B1、B2、B3)
  - イギリス (B1、B2、B3)
  - オーストラリア (B1)
  - 日本 (B1、B2、B3 各2チーム)
- ※ B1 (全盲)、B2 (光覚手動)、B3 (弱視)

日本からは昨年の全日本選手権の各クラス優勝の3  
チーム (makamaka、kiki、Pineapple Princess)  
に加えて主催国枠の3チーム (うみまる、アルバトロス、  
エオリア)の6チームが参加します。

なお、現在、本大会の実行委員会では、レースの運営  
費を捻出するために寄付を募っています。

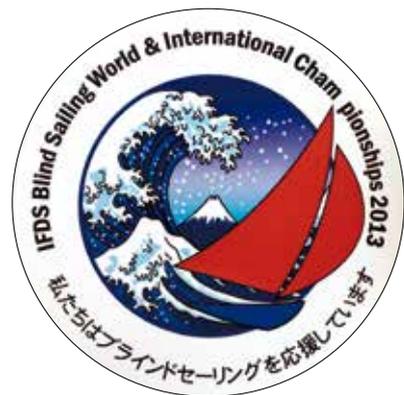
個人の寄付は1万円から受け付けています。寄付をさ  
れた方には、大会Tシャツとステッカー(写真参照)が  
提供され、名前が硬式プログラムに掲載されます。企  
業・団体の場合は一口5万円です。

寄付の方法などの詳細は下記をご覧ください。

<http://www.jbsa.jp/archives/954>

(大会サイト)

<http://2013blindworldsync.com/>



[www.quantum-jpn.com](http://www.quantum-jpn.com)  
[info@quantum-jpn.com](mailto:info@quantum-jpn.com)

**QUANTUM**  
SAIL DESIGN GROUP

[www.wattsmarine.jp](http://www.wattsmarine.jp)

(株)セイルズ・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

## 外洋全国合同委員会 2012

2013年2月2日～3日の2日間、外洋艇レース  
の主権にかかわる委員会の合同主催で、全国の加盟団  
体および特別加盟団体を交えての会議が行われた。

2010年度に開催されて以来3回目となる本会議  
は、宜野湾(沖縄県)にて開催された。加盟団体15(外  
洋13・県連2)、特別加盟団体7、全出席者数59名  
にて実施された。

本会議の目的は、外洋艇レースを開催するにあつ  
て「レース基本部分の標準化」を図り、結果として「公  
平感のある円滑なレース運営」を目指すことにある。  
したがって、レース主催にかかわる規則を管理してい  
るルール委員会、レース委員会、外洋計測委員会、外  
洋安全委員会の話が会議の中心となり、委員会ごとに  
各種規則や規定の変更内容や運用上のポイントなどの  
説明がなされ、質疑に応えるといった形で進められた。

一方、レースへの参加に必要な会員登録や艇登録と  
いった基本部分にかかわる内容は外洋総務委員会から、  
ISAFの動向を含めた国際情報は国際委員会から、  
普及にかかわる情報はキールボート強化委員会から  
と、提供される情報は多岐にわたった。

委員会の発表の場を合同で開催する理由は、加盟団  
体からは少なくとも1名が出席すればレース開催に  
必要な情報をすべて得られるワンストップサービスに  
することにより、加盟団体の負担を軽減し出席団体を  
増やし、すべての会員に情報が伝わるのが一番にある。  
出席者は会議で得た情報を加盟団体会員に適切に  
告知し、各地で実施されるレースが主催者も参加者も  
納得できるものになることが望まれる。

今年度はRRSおよびERSの改訂年にあたり、レー  
スオフィサー(レース委員会)、メジャー(外洋計  
測委員会)、ジャッジ(ルール委員会)などの各種講  
習会は本会議の日程に合わせ2月1日～2日に開催  
された。これらの講習会には地元沖縄の会員に加え他  
地域からも参加者が見られるなど盛況で、外洋合同委  
員会と併せて厚みのある事業となった。

地元沖縄のセーラーや河野会長を交えた懇親会にお  
いて、次回2013年度(日程は2014年2月)の開  
催地は加盟団体外洋津軽海峡が主催して北海道で開催  
されることが決定された。

(文責:大坪明/外洋系委員会・全国合同会議2012  
年度幹事、外洋安全委員会委員長)

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



**YANMAR**  
Solutioneering Together

世界の海を  
知り尽くしたヤンマーが、  
いま世界最高峰のレースへ。



©ORACLE TEAM USA / Photo : Guilain GRENIER

www.yanmar.co.jp

本社 / 大阪市北区鶴野町1-9 梅田ゲートタワー (〒530-8311) TELダイヤルイン(06)6376-6223 **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



〒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



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](http://oceanus.casio.jp)

# シーマンシップが詰まった、セーリング大全

Kazi 誌、2010年5月号から、2012年12月号まで、全32回にわたって掲載した、超人気連載「ヨット百科」が1冊の単行本になった。マリンジャーナリスト、高槻和宏氏による詳細で分かりやすい図説により、シーマンシップの深遠が語られる。ヨットの種類、構造、艀装から、ロープワーク、セールトリム、そしてナビゲーション、安全まで。ヨットのすべてを網羅した完全保存版セーリング大全だ。



## セーリングと艀装のすべて ヨット百科

The Handbook of Sailing  
高槻和宏 著

A4版  
184ページ  
定価：2,310円  
(本体価格 2,200円)

完全保存版!  
これ1冊で、ヨットの  
すべてが分かる!

### 第1章 ヨットとはなんなのか

ヨットとは/ヨットの構造/ヨットはなぜ風上に進むのか?/モノハルとマルチハル

### 第2章 艀装

基本はロープ/ロープを取り巻く脇役達/マストとリギン/その他の艀装

### 第3章 セーリング

まずは直進から/セールトリム/アップウインドとダウンウインド/レースとクルージング

### 第4章 クルージング

クルージングのための艀装/船を紡う/ナビゲーション

### 第5章 安全

海難/個人装備

ヨット、モーターボートの専門誌『Kazi』の人気連載を単行本化。ヨットの力学、構造から、艀装、ロープワークまで、シーマンシップが詰まった、完全保存版『ヨット百科』だ!

お申し込み・お問い合わせは 発行/舵社

舵社 用品事業部

〒105-0013 東京都港区浜松町

1-2-17 ストックベル浜松町

直通 TEL.03-3434-0941 FAX.03-3434-5860

## 舵社 編集部員募集中

舵社では下記の通り、編集部員を募集します。ボート、ヨット、釣りなどのマリンレジャーに興味をお持ちの方、出版社での仕事を志望されている方のご応募をお待ちしています。

●募集職種：編集スタッフ

●雇用形態：正社員または契約社員

●対象となる方：大学卒または同等の学歴を有する方（30歳前後まで）。編集実務経験者を優遇

●待遇：当社規定による（年齢、実績、能力等を考慮のうえ決定）。社会保険完備

●休日：土日祝日、年末年始

[応募方法]

履歴書および自己PR文(400字程度)を下記まで郵送

〒105-0013 東京都港区浜松町 1-2-17 ストックベル浜松町 3F 舵社編集部 松田 宛て

TEL：03-3434-5342



## NO.100

3月に行われたJYMA選抜大学対抗マッチレースに参加した12大学の学生セーラーたち。「悔いの残る戦いを」と逆説的な励ましを受けて、慣れないキールボート、複雑なマッチレースルールに翻弄されながらも、熱い戦いを繰り広げた。(写真・平井淳一)

### メッセージ

100号という節目の号を迎えることができました。スポンサー各社、JSAF各位のご支援はもとより、広報委員会ならびに協力外部スタッフの皆さんに、この場を借りて厚く謝意を伝えさせていただきます。限られた資産のなかでここまで来れたこと、皆様の深いご理解とご協力で改めて御礼申し上げます。思い起こせば、JSAFの某参加から「たまには食事にいこう」と誘われて、

素直に神楽坂に行ったのが仇となり……奥まった座敷で編集長を強要され、抗う術もなく振返れば既に10余年。編集担当という定点から4回のオリンピックをはじめ、組織が変革していく過程に関与できたこと、得難い経験をさせていただきました。世相にあわせJ-SAILINGも変革を求められています。次の100号に向け、皆様からのご支援ご鞭撻を引き続きお願い申し上げます。

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)

### 外洋キャンペーン・協賛社

(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)



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4月25日発行 通巻454号

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION

定価300円 NO.100