

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION



NO.104

www.jsaf.or.jp



毎朝いっしょに。 ナビスコプレミアム



ヤマザキナビスコ

JSAFからのメッセージ

2013年のトピックス

3年の間、議論してきたユース世代の制式艇種420級を決定し、2015年の和歌山のインターハイや国体で採用されることが決まりました。

昨年420艇購入のための寄附金を募り、それを原資の一部とし、全国の団体に練習艇購入のための援助を行ってきました。

外洋レースでは神戸―横浜レースの復活、トランスパックやニューヨークヨットクラブの招待杯で日本人セーラーたちの活躍がありました。

また、日体協やJOCの指導もあり新たに倫理委員会や第三者による相談窓口などを設置いたしました。

さらに2020年夏季オリンピック・パラリンピックの東京開催が決まりました。政治的・経済的なメリットだけでなく、スポーツ文化を根づかせる意義ある決定であり、皆様とともに喜びたいと思います。

約半世紀ぶりの東京でのオリンピックです。世界のスポーツの祭典に参加してみませんか。世界の人々と交流できるなど、貴重な経験のできるチャンスです。日本が誇る「おもてなし」の心を発揮してみませんか。日本そして世界の人々に夢と感動を伝えたいと思っています。

会員の皆様方におかれましては、どうぞ良い年をお迎えください。2014年が素晴らしい年でありますように。



■ジュニア・ユースにも届きます。

J-SAILINGはジュニア・ユースメンバーが所属するおよそ200の団体にお届けしています。各団体のご担当者の方々には、ジュニア・ユースセーラーのためにJ-SAILINGを活用されることをお勧めいたします。

■PDFでも読めます。

JSAFホームページの<http://www.jsaf.or.jp/j-sailing/>にアクセスしてください。J-SAILINGのpdfバージョンが掲載されています。過去の記事を再読したり、本誌が手元にない時にもPCがあれば読むことができます。ご利用ください。

■メールアドレスをお知らせください。

デジタル化が進み、電子メールを使った連絡方法が一般的になっています。JSAFもメンバー各位に様々な情報をお届けする際、メールを利用することが多くなっています。そこで、各団体の登録業務ご担当の方々にお願いです。メンバーの新規登録や更新登録の際には、必ずメールアドレスを併記していただけるようお願いいたします。

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。
- ◎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/>

日本唯一の 賞金マッチレース

NST2013 伊藤園マッチレース・年間優勝決定戦

ニッポンセルトレーニング葉山 (NST) 主催の「NST 2013 伊藤園マッチレース年間優勝決定戦」が神奈川県葉山町沖にて11月2日に開催された。優勝したのは女性が中心の藤井うららチームだった。

レポート／坂本安広 (レース委員長)
写真／J-SAILING 編集部



微風下だったが随所に激しい競り合いが演じられた伊藤園マッチレース

優勝賞金は30万円

マッチレースといえば日本チームがアメリカズカップに参戦しようとしていた頃から知られるようになったが、日本が経済不況になると大きなレースもできなくなってきた。しかし、NSTやマッチレース協会の尽力の下、その後を引き継いだ若い人を中心に、今でも年間を通してそのスキルを磨いている。

NST主催による年間8レースのマッチレースシリーズは、今年から(株)伊藤園の後援を得て毎回の優勝者には賞金が出ることになり、例年になく盛り上がりを見せている。今年は天候に恵まれて6戦を消化できた。

最終戦の第8戦の参加者は2013年の7戦までの合計ポイント1位から6位までの6名のスキップパー。また、優勝の30万円をはじめ3位までのスキップパーに賞金が授与されるとあって、当日の朝はレース前からいつにない緊張感があった。

年間ポイント上位の6人は1位・藤井麗、2位・村越俊介、3位・市川航平、4位・大野稔久、5位・浜崎栄一郎、6位・安原保の各選手だったが、浜崎選手がエントリーしなかったため、戸谷壽男選手の参加となった。

当日は20度を中心に0から50度までのシフトな3〜5mの微風下、8フライトを行った。その結果、優勝は藤井、2位市川、3位戸谷、4位大野、5位安原、6位村越の各選手となった。1位から3位の3選手はポイントではタイだったが、それぞれの直接対決の結果で順位が決まった。

藤井うららチームの勝因

優勝した藤井選手最大の勝因は「微風」であったかもしれない。しかし、今回私が挙げたい理由は別にある。そ



賞金を手にした藤井スキッパー。左は NST の小田切満寿雄代表。NST は葉山を拠点としてセーリングの開催、月例フリートレースやマッチレース、セーリングスポーツのイベント、ヨットのチャーターなどを行う NPO 法人だ

れは、第2フライトの第3マッチでの、あわやリコールかというくらいにジャストスタートである。意図したかどうかは不明だが、リコール寸前の数秒間はジャストスタートをする意思があったと思う。

以前、ニッポンカップでビーター・ギルモアがスタート直前にポートタックで本部艇のポート側スターンに突っ込み、接触する10cm手前でタックしてジャストスタートを切っていたが、それを再現したようなスタートであった。

2位の市川選手は理論派セーラーだ。レース後のブリーフィングではいつもレース中のケースについて話題を提供しており、ルールと戦術についての向上意識が高い有望なスキッパーだ。今回は同率ながらも優勝を逃したが、確実に上位に食い込んでいるのは頼もしい。3位の戸谷選手は日本のマッチレースの草分けの1人で、今も現役レーサーだ。今回は堂々の3位で他のスキッパーに刺激を与えていただいた。国際レースの経験が豊

富で、スタート時の位置取りがすばらしかった。

4位から6位のスキッパーもいつものマッチレースではそれぞれに活躍しているが、今回は調子が出なかったようだ。今回の結果を糧に、来年の奮起に期待したい。

気づいたこと

今回のレースで気になったことが2つある。

ひとつは、総じてスタート時に艇の位置取りがスタートラインより低いこと。レース委員長としてはリコールが少ないので非常にありがたいが、当然、時間には自由なレース展開ができなくなる。マッチレースだから相手も同様な状況では不利にはならないと言われることもあり、それが正しい場合もある。しかし、スタートという制約事項を相手よりも早く排することにより、自由度を高めて次の一手で相手を攻撃できれば、勝率も確

実上がる。それがマッチレースの面白さだ。そのためには、スタート時間にスタートし、自分にとっての最大のアドバンテージを手に入れることだ。ふたつ目は、常に自分の走りができてるか、ということ。

微風時に相手と同じ状況で艇を止めて対峙したのはいが、その後、艇をコントロールできず走れない艇を見る。時間にスタートラインに戻れずリコールになる場合もある。結果として相手に大きなアドバンテージを与えてしまう。マッチレースだから相手と同じ状況であることに安心感を覚えるスキッパーには次のミスは待っていない。

マッチレースでもフリートレースでも自艇が相手と同等以上に走らなければ勝負にならない。少なくとも勝つためには艇を相手以上に走らせなければならない。何も無い。

またニッポンカップの話になるが、クルリス・ディクソンは微風のレースに強かった。そのディクソンの言葉を思い出す——「微風のスタートでは絶対に艇を止めるな、絶対にスタートラインから離れるな」

最後に、昨年までと違い今年はずつ新しい環境ができたことを報告。

ひとつは、(株)伊藤園の後援をいただき、「おいしい、お茶」のロゴの入った目にも鮮やかな緑色スピネーカーが葉山の海で目立ち、存在感を示した。もうひとつは、前述のようにマッチレースシリーズの毎回の優勝者に賞金が出たこと。マッチレースへの誘惑になることは間違いない。

来年も「戦うマッチレース」がますます盛り上がりとともに、マッチレースのサポーターが一層増えることを祈っている。

優勝記——藤井うらら (スキッパー)

4月から11月にかけて月1回のペースで日本セーリングマッチが行われました。

4月の初戦は、月光ボイズ市川チームが優勝し、2戦目からはベテランの戸谷チーム、村越チーム、そして、浜崎チームの圧倒的強さの2連勝と続きました。また、10月に優勝したのは今年初参戦の大野チームでした。私たち女子チームは、毎月あと少しのところで優勝を逃し、悔しい思いをしてきました。

そして迎えた最終戦、11月2日の葉山マリーナ。微風の中、最後まで誰が勝つかかわからない白熱したマッチとなりました。フィニッシュするまでのポジショニング、ボートを止めない、気を抜かないことをチームで話し合い、集中して戦いました。

最終フライトでフィニッシュしても自分たちが優勝したと気づかず、陸に上がったから知るといふタイミングのずれた感じになってしまいました。たくさんの人から祝福を受け、クルーたちと喜びを分かち合いました。

今年のマッチは私にとって特別な大会にもなりました。5月に、アリアンレースのために回航中だった一木正治さんが亡くなり、永遠のお別れとなりました。一木さんに助まれたマッチレーサーは多いと思いますが、私もその一人です。『攻めるにしても守るにしてもプレスタートではポートボ

ジションが大事。うらはは自分からドツボに入っていくケースが目立つから、もう一度マッチの資料を読み直しなさい。艇速はあるからそれを活かせるポジションでスタートできれば勝てるようになるよ』と、私が負け続けてつらいときに励まして下さいました。

今回のシリーズでは、レース前日に何回も確認のため資料を読みました。その甲斐あって、自信を持ってスタートのポジション取りができ、ほとんどのフライトで先行してスタートラインを切ることができました。

最終戦前まで優勝がなかった私たちですが、コンスタントに上位につけていたので、最終戦の優勝と同時に、年間シリーズも勝ち取ることができました。信頼できるクルーのコンビネーションあっての勝利です。クルーのみんなに感謝の気持ちでいっぱいです。これからも女子チーム、頑張っていきたいと思っています。

最後になりますが、伊藤園様にご協賛いただいたことで、マッチレースに興味を持ち応援してくれる方が増えたと思います。マッチレースは船やセールの差がなく、相手艇と同じ条件で戦えます。ハンドリングやクルーワーク、バランス、戦略など、ヨットの基本を体と頭の両方で感じることでできるので、是非いろんな方に知っていただきたいと思っています。来年も是非、ご支援のほどよろしくお願いたします。



藤井うららチームのメンバー。バウマンは日根野聰弥さん(写真右奥の男性)。いつものバウマンが乗れなくなり、急遽乗ってもらいました。マストハンドは金子純代さん(同右前)。私が大学ヨット部を引退してからクルーザーの道に導いてもらい、憧れでもあり、一番の恩師です。ピットの佐藤夏海さん(同中央)。J24やマッチレースのピットを長い期間やっているの、安心して任せられます。陸でも良い相談相手です。シングルハンダーで国体出場経験あり。ジブトリマー、小川紗津貴さん(同左後2番目)。私が何を考えて、何をしたいか理解してくれるので助かっています。優しくて面白くて、チームのムードメーカーです。メイントリマーの小田原美香(同左前)。実の姉であり、ヨットでは大先輩で尊敬しています。姉妹仲がよく、大事な存在です。このほか、永山桃子さんがメイントリマーを担当しています。OP時代からの幼なじみで、女子マッチチーム結成当初から一緒に乗っています。そして左端が私です。

Japan Melges Week 2013

国内初 3クラス揃っての メルジェス大会

11月2日～4日に新西宮ヨットハーバーで
ジャパンメルジェスウィーク
(兼 全日本メルジェス32・メルジェス24・
アウディメルジェス20クラス選手権大会)が行われた。
同ハーバーでは国内セーリングイベントで最も注目されている
全日本インカレも開催。
その熱気に負けじと福岡、高松、琵琶湖、西宮、蒲郡、葉山、三浦、
横浜、浦安からメルジェスセーラー98名が集結、
3日間微風続きの神経戦の中、4レースの熱戦が繰り広げられた。

レポート／日本メルジェス協会
写真／関西ヨットクラブ提供



アウディメルジェス20クラスのレースシーン



アウディメルジェス20クラス優勝の〈Mamma Aiuto!〉



〈Mamma Aiuto!〉チーム



アウディメルジェス20クラス2位の〈North Star〉



メルジェス24クラスのレースシーン

アウディメルジェス20クラス

アウディメルジェス20クラスは7艇が参加しました。メルジェス各クラスの中でもとくに今年、話題となっているクラスです。3人で手軽にセーリングでき、かつディンギーのような軽い感覚でまさに老若男女を問わないどんな人でも楽しめるクラスです。

しかし、今回集まってきたチームを見ると手軽さという響きからはほど遠い、国内屈指のチームばかり。2013年メルジェス32ワールド7位の成績を持つ〈Mamma Aiuto!〉、先日のJ24全日本ウイナー和田大地をヘルムスマンに起用した〈North Star〉、2012年X35全日本ウイナー〈Galaxy20〉など全チームがタイトルをひとつ以上は持つ錚々たるクラスです。

その中で〈Mamma Aiuto!〉と〈North Star〉が熾烈な戦いを繰り広げ、同ボ

イントで〈Mamma Aiuto!〉が優勝となりました。

また来月におこなわれるアメリカワールドには〈Mamma Aiuto!〉と〈祖国丸〉が参戦予定とのこと、今後ますます目が離せないクラスとなりそうです。

メルジェス24クラス

メルジェス24クラスは8艇が参加。実は2005年に大阪府の淡輪で開催されて以来、8年ぶりの全日本選手権復活です。全日本開催が今回で8回目となり、メルジェスポートの中で国内では一番普及しているクラスです。

24フィートと小さいながらも風速38ノットを記録する大荒れとなった他のレースでは、なんとミドルポートクラスを従えてファーストホームするスピードと強靭さを併せ持つ素晴らしいボートです。

今年の本大会は微風に終始したた

めメルジェスのパフォーマンスを生かされたいコンディションでしたが、2011年メルジェス32ワールド4位の〈Yasha Samurai〉が2、1、1、1のほぼ完璧な成績で優勝を飾りました。

このクラスでは毎年国際レースで日本チームが活躍しており、来年1月に行われるオーストラリアワールドに〈Three Bond〉、〈Esire〉が参戦を予定しています。全国各地でメルジェス24は活躍しており、あらゆるセーラーにとって一番身近な存在でもあります。

メルジェス32クラス

最後にメルジェスポートで最大のメルジェス32クラスです。

アメリカズカップ、オリンピックで活躍するセーラーが中心となってフリートを形成する世界で最もレベルの高いクラスと言えます。今大会のアウディメルジェス20、メルジェス24の優勝チームが



メルジェス 24 クラス優勝の〈Yasha Samurai〉チーム



メルジェス 24 クラスの〈ISLAY〉



メルジェス 32 クラスのレースシーン



メルジェス 32 クラス優勝の〈Queteek〉



〈Queteek〉チームの面々

MELGES JAPAN

JAPAN MELGES WEEK 2013

JAPAN MELGES WEEK 2013
November. 2 - 4
待望のキールポートワンデザインレース、始まる

Audi Melges 20 Melges 24 Melges 32

開催日：11月2日-4日 開催地：新西宮ヨットハーバー（兵庫県）

3クラスが揃ったレース開催を告知するフライヤー

メルジェス32出身チームであることから
もわかるように、国内でも花形のクラス
です。

その花形クラスには4艇のエントリー
があり、数こそ少ないものの一番熾烈な
レースが展開されました。

その熾烈な戦いの中で見事に優勝を
飾ったのは〈Queteek〉。X35全日本
2連覇、昨年、今年とメルジェス32ワ
ールドに参戦している国内有数の強豪チ
ームです。

ワールドには日本から2013年に4
チーム、2012年には6チームが参加
しています。

この数はアメリカ、イタリアに次ぐも
のですが、このハイレベルなクラスにこ
れだけのチームを送り出すことができる
日本の熱気がわかります。

現在、国内に5艇ありますが今大会の
花形クラスにとどまらず、国内キール
ポート界の花形と言われるフリートに成
長してほしいクラスです。

爆走を楽しみたい方へ

このように、3クラス揃ったのメル
ジェス大会は今回初めて行われ、また
世界でも初の試みとなりました。

前述のように老若男女、デインギー
セーラーからキールポートセーラー、プ
ロ・アマ問わずすべてのセーラーが楽し
めるポートであり、ダウンウインドでは
どのクラスもスピードが20ノット前後の
爆走をイメージに味わえる最高のポ
ートです。

主催者である当協会は、昨年まで「日
本メルジェス24クラス協会」として運営
していましたが、メルジェスの3クラス
を統合するために今年から「日本メル
ジェス協会」と名称変更し、体制も一新
しました。

同じメルジェスポートではありませんが
各クラスそれぞれ特色があり、楽しみ方
もまた多様です。「より楽しいセーリン
グを！」と求めておられるセーラーの皆
さんぜひ一度当協会までご相談下さい。
(info@jpmelges.com)

東京オリンピックに 470級が残れるか！ カイトは新種目として登場か

レポート / 大谷 たかを (ISAF イベント委員、カウンシルメンバー)



多くのオブザーバーを入れてもゆったりとしているオマーン/マスカットの贅を極めた会議場 (ISAF MEDIA LIBRARY)

2016 五輪の選考大会別クオリファイ数

ISAF/IOC Draft Nov 2013	2014 世界選手権	2015 世界選手権	2015/16 アフリカ	2015/16 アジア	2015/16 オセアニア	2015/16 ヨーロッパ	2015/16 北米	2015/16 南米	主催国	インベ ーション	総数合計	選手合計
男子												
ウィンドサーフィン	18	6	2	2	1	2	2	2	1	0	36	36
1人乗りディンギー	23	9	2	2	1	2	2	2	1	2	46	46
1人乗りディンギー (ヘビー級)	12	4	1	1	1	1	1	1	1	0	23	23
2人乗りディンギー	13	6	1	1	1	1	1	1	1	0	26	52
スキッフ	10	3	1	1	1	1	1	1	1	0	20	40
女子												
ウィンドサーフィン	13	6	1	1	1	1	1	1	1	0	26	26
1人乗りディンギー	19	4	2	2	1	2	2	2	1	2	37	37
2人乗りディンギー	10	3	1	1	1	1	1	1	1	0	20	40
スキッフ	10	3	1	1	1	1	1	1	1	0	20	40
混合												
マルチハル	10	3	1	1	1	1	1	1	1	0	20	40
											274	380

アメリカスカップの教訓

世界中のセーリングファンはもとより、今までセーリング競技にまったく興味のない多くの人たちが釘づけにしたアメリカスカップでの大逆転ドラマは、皆さんの記憶にも新しいものだろう。このドラマはあと一敗で大敗という背水の陣のオラクルチーム(米)の想像にもできなかった逆転劇はもちろんだが、サンフランシスコの海面をうまく生かしたコース設定と観客席、わかりやすいルールの採用、セーラーであれば誰でもほしい情報を一般の視聴者にもわかるようにしたバーチャル画面を実際の映像に重ねた放映などを通じて、世界中を大興奮させた。

大逆転の鍵がベン・エインズリーとトム・スリンクスビーというロンドン五輪での2大スター(フィン、レーザー級のゴールドメダル)であったこともセーリング界にとってはうれしい事実であり、セーラーが他のプロスポーツに負けないうぐらひの知名度を得られることを実証してくれた。

この経験を生かして今ISAFが進めようとしているISAFワールドチャンピオンシップの毎年開催、そしてその位置づけを大きく高めるという作戦にうまくつなげていけるかどうかは、ISAFの将来に大きく影響される。

470は？カイトは!!

IOCからアーバンスポーツを積極的に取り入れるようにというプレッシャーがかけてられている中、カイトのセーリング競技としてのクラスの確立(クラスルール、競技・計測ルール等)も大きく進んでおり、コースレーシングボードクラスについてツインティップ(前後が同じ形でどちら向きにも走れる)という汎用ボードのクラスも確立されつつある。

追加のメダル(カイト)確保への可能性が高まってきていることを受けて、度重なる艇種の変更といった不安定さを一掃するため、2016年から2020年にかけては現行10種目の艇種変更は行わず、メダルが追加された時にはカイトを取り入れるという決議がされた。その流れを受けて2014年度からのワールドカップでのカイト競技採用が可能となった。

今回の会議で最もうれしいことは日本人の体格に最適な470級が男女それぞれの種目として2020年まで残ったことであり、東京大会メダルへの大きな期待がかけられ、若いセーラーの夢を大きく広げられることだ。

① 2016 リオ大会

ブラジルからのレポートでは会場の準備は着々と進んでいる。懸念されている不安定な風に関しては、実際の海面でのデータ収集での結果はかなり良いとの報告。コストダウンのための会期縮小案、49erクラスが試行しているシアタースタイル(幅を狭くしたレース海面、メダルレース3本等)の採用に向けて検討が進められている。

2014年からリオに向けての国粋選考は2014年9月にスペインのサンタデールで開催されるISAFセーリングワールドチャンピオンシップ(国粋の50%を決定)から始まり、各大陸選手権、アフリカ(開催地未定)、アジア(開催地未定)、ヨーロッパ(開催地未定)、オセアニア(メルボルン)、北米(マイアミ)、南米(開催地未定)と2015年の各クラス世界選手権で争われることとなった。それぞれの大会での枠配分は上表参照。アフリカとアジアは種目を限定して合同大会開催を検討中。

② ISAFセーリング ワールドチャンピオンシップ

2015年からは今までのワールドカップ大会とクラス世界選手権を加えた5戦に加えて、トップ10のみが参加できるグラッドファイナルで世界チャンピオンを決定するというワールドツアー方式(毎年)を開催することをISAFが提案した。

セーリングスポーツとしてのヒーローを生み出すことが今もとても要求されているということに危機感を持って動き出したことはイベントカウンシルでは大きく評価された。

一方、各クラスからは勝者にワールドチャンピオンという冠のつかないクラス選手権は考えられないという意見、クラスによってはクラス選手権以外の大会での25エントリーという制限付きでは、途上国等からの挑戦が不可能になるのではという反対意見も多く出ている。

③ ISAFユースワールド

ISAFユースワールド(2013キプロス)大会は新記録となる60カ国のエントリーで大成。新しい国のメダル獲得も増えており、非常に望ましい方向に向かっている。

IOCユースオリンピック(2014中国・南京)は準備万端だが、風が弱いことが懸念される。2018年に関してはIOCが大会そのものを見直すとのことで、関連事項の討議は延期された。

④ IFDS

懸案であったIFDS(国際障害者セーリング協会)がISAFに正式に統合されることとなった。2013年日本で開催されたプライインドセーリング世界選手権に対して大きな感謝の意が示された。



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

[スタッフ募集]
Quantum-Japanでは、
セイルメイキングに
興味のあるセイラーを募集します。
下記メールアドレスに履歴書添付の上、
応募をお待ちしています。

japan@quantumsails.com

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

ロレックスワールドセーラー
オブザイヤーを受賞したマッ
ト・ベルチャー(写真中央)
とジョー・アレン(同左)、
オリビア・ポリー (ISAF
MEDIA LIBRARY)



ISAF 年次会議に
続いてレーザー級
世界選手権が開催
された。会場は首
都マスカットから
100 Km 余西の
砂漠地帯にあるオ
マーンセーリング
センター (photo
by Mark Lloyd)

⑤ 外洋艇計測に関して

長年の夢であったレーティングシ
テムの統合は、まずは計測データの共用
という形で第一歩が踏み出されることと
なった。

⑥ ロレックスワールドセーラー オブザイヤー

同賞は男女ともにロンドンオリンピッ
ク470級の金メダル獲得後も連勝を
続けるオーストラリアのマット・ベル
チャー(男子)とニュージーランドの
ジョーアレン、オリビアポリー(女子)
が受賞した。

⑦ アジアセーリング連盟総会

ISAF 会議に先立ってアジアセーリ
ング連盟の総会が開かれ、積極的にアジ
ア内でのイベント交流を進めようとサー
キット(オリンピッククラス、ユース)
構想が進められている。2013年アジ
ア選手権は中止、2014年アジア大会
(韓国 インチョン)では5カ国以上の参
加が見込めない470女子に変わり29er
女子が採用されるが、470女子を残す
べしとの陳情も出ている。

⑧ 中国デレゲーション

10月にワールドカップを初めてアジア
で開催した中国から、20余名の大デ
レゲーションで来年のワールドカップ、中
国でのキールボートレガッタ、2015
年のISAF年次会議(海南島 サンヤ)
に関してカウンスル会議中日に盛大なレ
セプションが開かれた。

⑨ 今後の会議予定

2014 年次会議(スペイン パルマ
マヨルカ 11月1日~8日)
*ミッドイヤーミーティングはイベン
トとエグゼクティブのみ開催予定(詳細
未定)

2015年次会議(中国 海南島 サン
ヤ)

*オリンピック開催の決まった東京で
の年次会議開催が大きく期待されてい
る!!

特筆すべき事項

ISAF 河野会長がイベント委員会
東京オリンピック招致に関してISAF
のサポートに感謝すると同時に、現状報
告と資料配布の機会を持つことができ

ISAFユースワールドの予定

- 2014 年 ポルトガル タビラ (7月12日~19日)
- 2015 年 マレーシア ランカウイ (12月末)
- 2016 年 オマーン
- 2017 年 イスラエル

*2016年(主催国判断次第では2015年)以
降は29erが男女別の2種目となる。

た。多くの国が日本でのオリンピックを
楽しみにしており、リオ直後からの東京
オリンピックでの予定海面での練習に関
する情報等の発信が急務だ。英国などか
らは来年にでも現地視察に訪れたいとの
申し込みもある。

また、次回オリンピックの主催国であ
るブラジルと日本との協力関係を進める
という構想も今会期中の両国会長のミー
ティングで合意に達した。河野会長は新
設されたISAF懲罰委員会のメンバー
に任命された。

もつと海の仲間を増やそう

兵庫県セーリング連盟の取り組み

本誌101号において神奈川県セーリング連盟と外洋南九州の会員増強の取り組みを紹介したが、本号では兵庫県セーリング連盟のレポートを掲載する。(会員増強プロジェクトチーム)

はじめに

兵庫県セーリング連盟の登録会員数は平成25年8月現在で450名となりました。平成17年度には243名まで減少しており、危機感を強く持つようすれば会員が増えるのかを理事会で検討しました。

「魅力ある会員向けの特典」、「会費の軽減」といった意見もありましたが、JSAFメンバーとなるセーラーは県連に対して何を望んでいるのか、また、県連は何をすればいいのかを考えました。そして、取り組んできた内容は次のとおりです。

① JSAFメンバーカードを早期発行・早期交付

◎県連は事務処理を停滞させず、早期にJSAF本部へ送金します。
◎前年度からの継続会員へのメンバーカードの事前配布と出前配布を実施します。

継続会員のカードは事前にJSAF本部から県連に送付されていますので、そのカードの更新案内を団体あてに送付します。大学生・高校生については、春に活動拠点に向いてカードの交付を実施しています。

◎大会参加等の理由で登録を急いでいるセーラーへは、翌日にナンバーを交付します。

② 継続的かつレベルの高いレース機会の提供

関西水域では、新西宮、芦屋、大阪北港、和歌山に大学生を中心としたディングシーラーが集中していますが、学生だけに限らず、社会人セーラーも含めた参加艇数の多い実践的練習の機会として、年に数回、県連主催のポイントレースを開催しています。

この大会には、ナショナルチームを含めた関西水域外からの参加もあり、学生のレベルアップにも寄与できていると考えます。

日本470協会のフリートレース支援事業（フリースール協賛）に県連のポイントレースも含み、最上位の学生チームで全日本470選手権に出場した選手へ賞品を授与しています。

③ 選手・指導者のための各種講習会の開催

指導者、選手に不可欠なルール及びレースマネジメントを会得する機会として、JSAFレース委員会主催のレース・マネジメント・セミナー、ルール委員会主催のジャッジ講習、指導者・選手のためのルール講習会等を毎年開催しています。

県連が担うべき役割は、新しい確かな情報を指導者・選手に早く提供することや、公平なレース運営ができる資格者の育成等、実業団、学連、高体連、ジュニア

ア等の各層が独自で取り組み難いことを実施し、提供することだと考えます。

④ 各団体行事への支援

各団体と県連とのつながりを深めるため、各団体の主催する大会に優勝カップを贈呈しています。

◎関西学生ヨット選手権大会
総合優勝杯「秋田博正記念杯」

◎近畿高校選抜ヨット選手権優勝杯

◎兵庫ジュニアオープン（OP級）優勝杯

⑤ 新西宮ヨットハーバーを活用した大会の開催

「のびく兵庫国体」が開催された新西宮ヨットハーバーは、名神高速西宮インターから10分、神戸のフェリー乗り場から20分と交通面のアクセスもよく、全国各地から移動しやすい立地にあります。また、海面は、夏場にシーブリーズが安定して吹いており、ディングイーにとてもセーリングをしやすい環境です。

このような環境を有効活用し、大会開催を通じて地元へ貢献していくことも県連の大きな役割の一つと考えています。

ひとつの例として、毎年8月第1週に開催する470級、スナイブ級、セーリングスピリッツ級の関西選手権には、全国各地からナショナルチームを始めとした多くの選手に参加いただき盛大なレースとなっています。

古野電気株式会社のペガサス号は、レースや選手を大いに支援していただいている。このような地元企業とのタイアップも重要だ





RESPECT THE ELEMENTS™



®

www.gill.jp
Fortune Corporation
info@gill.jp



兵庫県セーリング連盟は「海の甲子園」ユースセーリングカップをはじめ様々なレースを主催、サポートすることでユーザーのニーズを汲み取ろうとしている

⑥ 地元と連携したユースセーラーの育成

西宮市で開催される大会に「海の甲子園」ユースセーリングカップ」があります。

西宮商工会議所青年部が10周年記念事業として開催していた「西宮カップ」(当時はOP級)を、「のじぎく兵庫国体」をきっかけに当連盟と共同で主催するようになりました。

この大会は、平成19年少年男女セーリングスピリッツ級採用を機に、ユース選手及び指導者を対象にFJ級からセーリングスピリッツ級に変更して実施しています。

平成21年には地元財界と競技団体が一丸となり、青少年育成への取り組みに理解いただいた兵庫県阪神南県民局、西宮市、西宮市教育委員会から後援を受け、少年男女セーリングスピリッツ級を「海の甲子園」ユースセーリングカップ」として開催するようになりました。

また、葉山で開催していた「セーリングスピリッツ級の甲子園大会」も甲子園球場がある西宮市で開催することになりました。

この大会では、レースだけでなくコーチによるクリニック、そして選手との交流を目的としたウェルカム・パーティーも開催しています。

大会運営については、西宮商工会議所青年部と県連で実行委員会体制をとっており、レース運営は県連、式典・イベント関係は商工会議所青年部と役割分担をしています。西宮市、西宮市教育委員会からも、開会式、表彰式における国会・県議会・市議会議員の皆様へのご案内、パーティーのイベントとして地元大学・NPO等によるミニコンサート等を実施していただいております。

また、地元財界からも多数の協賛をいただいております。

西宮市に本社がある船舶用電子機器で有名な古野電気株式会社には特別協賛をいただき、中学生の男女最上位の選手に今後の活躍に期待を込めた「古野カップ」の贈呈や、観覧艇としてベガサス号を提供いただいております。

また、西宮戎ライオンズクラブからは、男女の優勝カップ(西宮戎ライオンズカップ)を寄贈いただくなど、地元行政、財界が競技団体と一緒にセーリングスポーツを盛り立てています。

平成27年、420級、レーザージャラ級が少年男女種目に導入されます。それにより、「海の甲子園」ユースセーリングカップ」も艇種を変更し、さらに進化していくこととなります。2020年東京オリンピックでは、この大会に出場したセーラーがメダルを獲得してくれることを期待しています。

最後に

県連として、第一に地域のセーラーやレースをサポートしてくれる方々のために何をすればいいのか、そして地域のために何ができるのか、地元の理解を得てセーリング活動に協力を得るために何をすればいいのか等を常に考えながら、これからも取り組んでいきたいと思っています。

最後に、東京オリンピック翌年の2021年に世界的な生涯スポーツの祭典「ワールドマスターズゲームズ」(W.M.G.)の開催地が関西に内定したこともあり、今後は地域の生涯スポーツとしてのセーリングのあり方についても、県連として考えていくことが必要だと考えています。(レポート/川上宏・兵庫県セーリング連盟)



ASTRON
GPS
SOLAR

SEIKO

お問い合わせ先: セイコーウォッチ お客様相談室 0120-061-012 (9:30~17:30 土・日・祝日除く)

JSAF 環境コンテスト2013

2つの採択案を発表

JSAF 環境委員会では、7年間続けた「海の絵画コンテスト」に代えて、今年から「残したいのはきれいな海」をスローガンに「環境コンテスト」を開催しました。

今年度は4年に一度のセーリング競技規定改定の年にあたります。今年の改定では基本原則の中に「環境責任」が新設され、環境への意識の向上が求められています。

そこで応募者自らに環境保全、啓蒙のために何をしたら良いかを考えていただき、優秀な案に対して10万円を提供し、その実現を後押ししようという初めての試みが「環境コンテスト」なのです。

10万円という予算でできることは限られているかもしれませんが、しかし、まずは自分たちの身の回りで行えることから意識を変えていくことで、改善できることもあると思います。このコンテストを機会に環境に対し考えを深め、自分たちは何をすべきかを考えることが開催の目的の1つでもあります。7年後には東京にオリンピックがきます。少しでもきれいな海で海外からのセーラーを迎えたいのです。

今回の応募数は21件でした。その中から左記の2つの案をJSAF理事の代表、および環境委員会の審査で採択しました。

■「ストップ! アイドリング 残したいのはきれいな海」(江の島ヨットクラブジュニア部会 JSAF 環境コンテスト)

ト2013 チャレンジプロジェクト)

レースの支援艇や観覧艇などのエンジンのアイドリングを止めることにより二酸化炭素の発生を抑える啓蒙活動です。皆さんはガソリンリッターを消費するたびに2リットルサイズのペットボトル590本分の二酸化炭素が発生するのをご存知でしたでしょうか? 軽油(ディーゼル)の場合1リッター消費することに656本にもなります。驚くべき量です。下記に提案者からのメッセージを掲載します。

■「リサイクルセイルを活用したリユース」(NF Friends)

こちらはパワフルなミッションを活用して、不要になってしまったセイルをより有効活用する案が選ばれました。この採択案に関しては次号のJ-SAILINGで紹介いたします。

なお、今回の環境コンテストに関しては、環境委員会のスポンサーであるヤマモト株式会社、JFEホールディングス株式会社、JFEホールディングス株式会社の多大なご支援をいただきました。また、応募、ご協力いただいた皆様、この場をお借りして深く御礼申し上げます。



「ストップ! アイドリング。残したいのはきれいな海」[Stop! Idling. Save the OCEAN.]のステッカー。なお、このステッカーは本誌配布の際に同封してあります。ぜひ、活用してください

STOP! IDLING



「ストップ! アイドリング」提案者からのメッセージ

RRS2013-2016において新設された「環境責任」には、「参加者には、セーリングスポーツが及ぼすいかなる悪影響も最小限にすることが奨励される。」とあります。

ヨットレースをはじめ、セーリングスポーツには運営艇や支援艇を含めて多くのエンジン付ボートが活動し、とくにレースにおいては年々その数が増加の一途にあります。

自動車などでは必要以上のアイドリングはエネルギーの無駄遣いとなり「アイドリングストップ」が奨励されている中、洋上のエンジン付ボートも同様の考え方が成り立ちます。

本来、風や波、潮など自然の中で取り組むヨット競技において、化石燃料を使用するエンジンの使用は海洋汚染やCO2排出など、自然の流れを阻む要素が多く含まれており、これらの使用を最小限にすることを意識しながらセーリングスポーツに取り組むことこそ、悪影響を少しでも削減する取り組みになると思います。

セーリングスポーツにおける環境責任の観点からも、CO2排出の削減とともに、きれいな風、きれいな空気を守るために、美しい地球と海洋の保護のためにも、エンジンのアイドリングを極力避ける取り組みを提案いた

します。

とくに、レースにおける運営艇及び支援艇、観覧艇も含めて、艇長、乗船者はエンジンの無駄なアイドリングを止め、また海上で定点で止まるために前後進を繰り返すのをやめて、長めのチェーンをつけた小型のアンカーを有効に気軽に使用して無駄なアイドリングを避けるなど、なるべくエンジンを停止する運動を提案いたします。

その啓蒙のため、「ストップ! アイドリング。残したいのはきれいな海」と「Stop! Idling. Save the OCEAN.」と書き込んだステッカーを配布し、エンジン付きボートに貼付し、活動中における無駄なエンジンの使用、アイドリングの停止を奨励したいと思います。レースの際には本部船にはJSAF環境フラッグを掲げ、大会全体において本運動の意識を高めてゆくことができれば理想的と思います。

小中高校生を対象とするセーリングを通してジュニア・ユースの育成を担うクラブにとって、レースでの結果や成績にばかり目を奪われるのではなく、それを支援する指導者や父兄も含めて環境への意識を日常のなかで高めるとともに、セーリング界全体の未来において、環境に対する強い責任意識を持つ優れたセーラーを育成する、将来性の高い価値ある運動となると信じます。

本運動をジュニアセーリング界からセーリング界全体に普及させることで、セーリングスポーツの社会的地位を高め、環境保護等の社会的認識の高まりとともにセーリングスポーツの普及にも役立てることと考えています。(江の島ヨットクラブジュニア部会 JSAF 環境コンテスト2013 チャレンジプロジェクト)



本プロジェクトの提唱者の1人、江の島ジュニアヨットクラブジュニア部門のスーパーバイザー芝田崇行さん。芝田さんは、「石原伸晃環境大臣が今年11月、COP20で日本の環境に対する姿勢をアピールしたその直後に、このプロジェクトを発足させたタイミングは重要です」と語る。ちなみに石原大臣は江ノ島ヨットクラブジュニア部会の二期生である

と、大風呂敷を広げてみたものの、実はディングーの性能解析にはまだまだ未知の部分が多く、筆者にとっても試行錯誤しながらの連載になるものと考えている。また、筆者は残念ながらディングーの乗艇経験はあまりなく、とくに470級は皆無である。このため470乗りの皆さんからするとピントの外れた見方をしているかもしれない。このような点については、読者諸兄からの「そうかなあ？」といった疑問やご意見が大いに参考になると考えている。ということで、この連載は、乗り手の皆さんとキャッチボールしながら進めていきたいと願っている。

2. 470級の概要

まず、基本となる470級の概要についておさらいしておこう。

諸元を表1に、セールプランを図1に、船体形状を図2に示す。なお、諸元とセールプランは日本470級協会のホームページ[2]から引用した。また、船体形状は公表されていないので、元大阪大学の多田納久義氏[3]による実艇からの計測値を示している。

船体形状を見てわかるように非常にフラットな船型である。このような船体後半がフラットな船型の場合、バウトリム（バウが沈む）とヒールによって濡れ面積が減少する。船体抵抗の変化については後述するが、艇速が遅い場合はほとんどが摩擦抵抗である。

摩擦抵抗を減らす簡単な方法は濡れ面積を減らすことなので、微風時に乗艇位置を変えて船をバウトリムとヒールさせているのはこのような理由である。しかしながら、バウトリムは摩擦抵抗とは別物の造波抵抗を大きくする可能性があるため、いつまでこうしていればいいのかわからない。このような性能変化を明らかにするには、やはり模型試験や数値計算などの科学的なアプローチが必要であろう。

3 直進抵抗

3-1 直立直進時の全抵抗

470級が直進しているときの抵抗はどれくらいであろうか。

これを知るために、金沢工業大学学生ヨット部部員の協力を得て、470級の実船曳航試験を行なった。体重の合計が140kgf程度のスキッパーとクルーが乗艇し、ブーム、セール、アンカーなど帆走に必要な艀装品を全て搭載したヤマハ製の470級の艇を、モーターボートで曳航した。曳航点は本来はセールの風圧中心高さから引くべきであろうが、高速時の危険性を考慮してマストのコクピット床面から1.5mの高さに曳航ロープを結びつけた。また同様の理由でラダーはセットしてスキッパーが操作しているものの、センターボードは上げた状態としている。曳航速度はハンディGPSを用いて測定し、曳引抵抗は低速時はフルスケール20kgf、高速時はフルスケール50kgfのパネ秤を用いて、モーターボート側で測定した。

測定は2回行ったが、1回目は海上は穏やかであったものの多少風があったため、なるべく風に対して直角方向に走るとともに往復走行して計測を行なった。2回目はほとんど無風で海面はフラットな状態であった。測定結果を図3に示す。図中の●点が1回目、○点が2回目の曳航試験結果である。このようにモーターボートで曳航する場合、被曳航艇（ここでは470艇）が、モーターボートが後方に作る波のどこに位置するかによって抵抗値がかなり変わってくる。

例えば、上り斜面に位置すると抵抗値は大きくなり、下り斜面の場合は小さくなる。2回目の曳航試験ではこの点に注意を払って実験を行ったことと、海面がフラットだったこともあって、1回目より低めの抵抗値となっている。また、実験は能登半島七尾湾北湾で行ったが、湾内の潮流、潮汐の影響は少なく、ハンディGPSでも十分正確な速度計測が可能であることを確かめている。

図中の実線と破線で示す曲線は、多田納久義氏[3]が大阪大学の曳航試験水槽において実施した1/2.5スケール模型による結果から実船換算したものである。破線はセンターボードなし（上げ）の結果であり、速度3.5m/s（約6.8ノット）以下の範囲で、センターボードを上げて行った実船試験結果と一致している。これ以上の速度になると実船試験結果の方が大きな値を示すようであるが、これは実船試験と模型試験の曳航

高さの違いによるものと考えられる。

すなわち、実船試験では上述のようにコクピット床面から1.5mの高さから曳航したが、模型試験の曳航点はほぼデッキ高さであった。このため実船曳航時の方が船首が沈む（バウトリム）結果となり、より大きな抵抗になったものと考えられる。なお水槽試験では曳航速度に制限があるため、実船換算で4m/s以上の高速域のデータは得られていない。

一方、図中の実線は、破線のグラフにセンターボードの抵抗の計算値を加え、センターボードを下ろした状態として求めた全抵抗値である。ここではセンターボードの表面はツルツルとし表面摩擦抵抗だけを考慮している。艇速3m/s（約5.9ノット）時のセンターボードの摩擦抵抗は、約1.7kgfであり、全抵抗17.5kgfの10%程度であることがわかる。

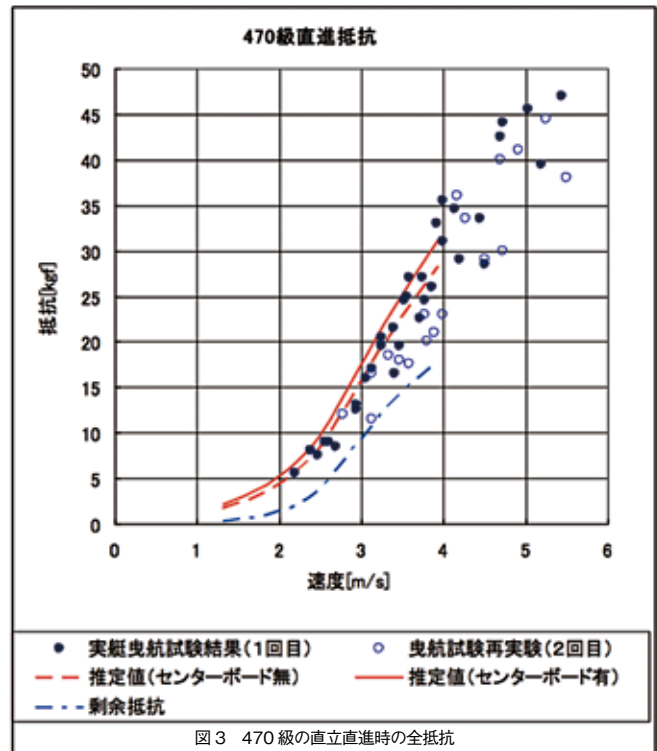


図3 470級の直立直進時の全抵抗

ここで注目してもらいたいのは、かなり速く感じられる3.5m/s（約6.8ノット）の速度であっても、全抵抗値は25kgf程度しかないということである。すなわち、20リットル入りポリタンクの満タンの重さを少し上回る程度の値でしかないのである。また2m/s（約3.9ノット）の速度であればわずか5kgf程度であることもわかる。これは水に浮かんだ実艇を手で曳航した経験のある人であれば、納得できる数値であろう。

図中の下側に一点鎖線で示した曲線は、全抵抗から船体表面に作用する摩擦抵抗を差し引いた値である。これは残余抵抗と呼ばれ、船が波を造ることによって生ずる造波抵抗にほぼ匹敵するものである。図より速度2m/s（約3.9ノット）以下では残余抵抗はごくわずかで、ほとんどが一点鎖線の上側の摩擦抵抗であることがわかる。

一方、3.5m/s（約6.8ノット）の速度であっても1/3以上が摩擦抵抗で占められていることがわかる。残余抵抗は船型と排水量によってほぼ決まってしまうので、乗り手としては（乗艇位置を変えてピッチトリムを変える以外）如何ともしがたいが、摩擦抵抗は表面を磨くことによって減らすことができる。全抵抗に数%の違いがあれば、レースの勝敗を決するに十分であろう。すなわち数百グラムの違いである。レース前に船体やセンターボード、ラダーの表面を磨き上げることの重要性が理解頂けたであろうか。（以下、次号）

参考文献

- [1] JSAF ホームページ（技術委員会）：470級の帆走性能解析、470級の帆走性能解析（その2）
<http://www.jsaf.or.jp/gijyutu/index.html>
- [2] 日本470級協会ホームページ：<http://www.470jpn.org/>
- [3] 多田納久義：“帆走の船舶流体力学的研究（第6報）セーリングヨットの設計に対する応用”、関西造船協会誌、第193号、(1984)、pp.7-16.

1. はじめに

風速6m/sの中で、470級がスターボードタックのクローズホールドで走っている状態について概算した結果を示すと次のようである。

艇速：5.5ノット、リーウェイ（横流れ）角：4°、舵角：-1°

セール推進力：15kgf、セール横押し力：60kgf

ここで、セール推進力は艇体に作用している抵抗に等しいと考えてよい。またセール横押し力は、セールの風圧中心（ほぼ図心）に作用するのでヒールモーメントを発生し、クルーの皆さんが必死にトラピーズで抑えているわけである。さらにこのセール横押し力は艇体を4°横流れさせており、これによってセンターボードとラダーが、セール横押し力と逆向きの方向に60kgfの力を発生して釣合っていることになる。（艇体が発生する横力は、ヒールしていなければわずかである）

ところで舵角が-1°というのは、ティラーを船体中心線から1°風上側に引いている状態を表している。ということは、リーウェイ角と合わせると5°近くの迎え角の流れを左側から受けていることになる。ラダーはこれによってバウを左舷側（リーヘルム側）に回すような力（モーメント）を発生している。にもかかわらず、船が回頭せずに真っ直ぐ進んでいるのは、セールがその逆のウェザーヘルムとなる力を発生していて、これらが釣合っているためである。このようにセーリングヨットの性能を求めるためには、前後、左右の力の釣合いと、ヒール方向とヨー（回頭）方向に回転しようとするモーメントが釣合う点を探さなくてはならない。

ところで、文頭の帆走データは根拠なく示したのではなく、艇体の性能とセールの性能に関するデータベース（または計算式）を作って、こ

れらから上記の釣合い点を求めたものである。艇体とセールの性能は、模型を用いた水槽試験や風洞試験、数値計算などによって求めることになる。また、釣合い点を求めるために“速度予測プログラム（VPP）”と呼ばれる計算式を用いなければならない。

実は、筆者はこれまでにJSAFの技術委員会ホームページに、「470級の帆走性能解析」ならびに「470級の帆走性能解析（その2）」[1]を報告し、VPPについて解説した。しかしながら、この内容は大雑把な性能を示してはいるものの、読者諸兄に方法を提示し、後は各自でやってみてくださいというものであった。また、船体やセールの性能についてもそれほど十分なものではなかった。その後、船体模型を用いた水槽試験をやり直すとともに、470級のセール模型を用いた風洞試験を実施してセール流体力の精度を高める機会を得ることができた。ここではこれらのデータを用いて、より具体的に470級のスピードアップにつながるような資料を提供していきたいと考えている。

内容としては、まず艇体の性能について実船試験や模型試験の結果を示し、これらから見えてくることを解説する。次いで、セールに関する模型試験や数値計算の結果について解説する。さらに、これらによってでき上がったデータベースを用いて釣合い計算を行うVPPについて解説する。VPPによって得られた結果から、例えば文頭に示した帆走データのように、セールに作用する力や、センターボードやラダーに作用している力などの詳細を知ることができる。これをうまく使えば、スピードアップのヒントが見えてくるのではないかなと思う。

最後に、動的なシミュレーションに取り組んでみたい。例えばタッキング中の艇体やセールに作用する力の変化などが明らかになれば、より良いタッキングの方法が明らかになってくるのではないかなと思う。

こうすれば速くなる(かも)！ 470級の帆走性能を科学する①

「どうすれば速く走れるか」はセーラーの永遠のテーマである。学術的な側面からそのテーマを探求したレポートを掲載する。頭をクリアにして、お読みいただきたい。（編集部）

レポート/金沢工業大学 増山 豊

図1 470級のセールプラン



表1 470級の諸元

全長	4.70m
水線長	4.40m
喫水線幅	1.32m
重量（乗員除く）	120kg
マスト高さ	6.76m
セール面積（メイン）	9.12m ²
セール面積（ジブ）	3.58m ²

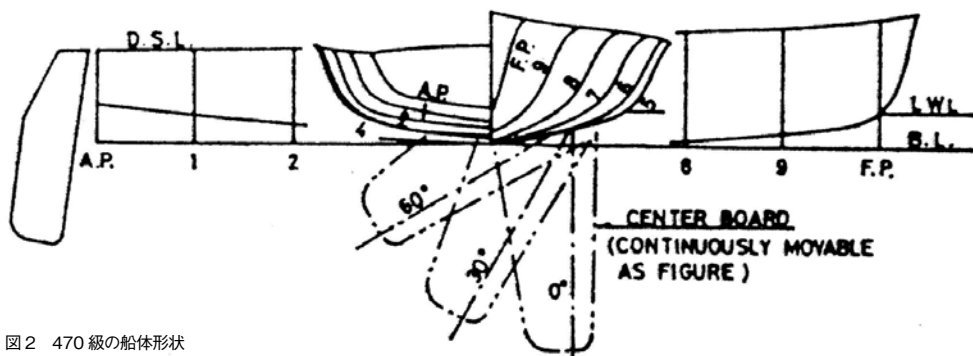
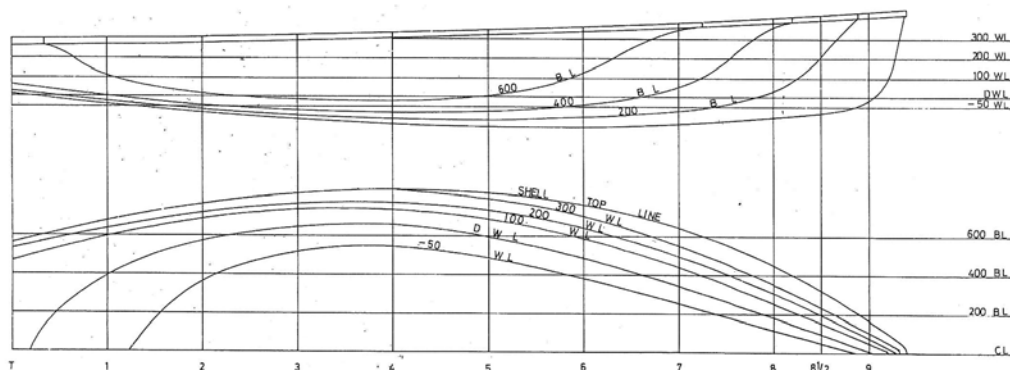


図2 470級の船体形状

第33回 J24全日本選手権大会

〈シエスタ〉が3連覇

そして、2016年J24世界選手権大会が和歌山で開催決定！



今年のJ24全日本は、輪番開催地域が関西となり、関西ヨットクラブで行われた。全国から19艇が参加し、9月21～23日の3日間で7レース（予定は9レース）が競われ、和歌山の〈シエスタ〉チーム（和田大地艇長）が優勝。同チームは艇長は異なるもののチームとして初の3連覇を果たした。

写真提供 / 安澤厚男 出光優希



話題豊富な今大会

参加艇の中には、最多出場の関東の〈オリブ〉、8月にアイルランドのダブリンで開催された世界選手権帰りの〈テンプス〉（同選手権23位、参加40艇）、2001年に関西ヨットクラブで行われた世界選手権を〈スレッド〉で優勝した兵藤選手が7年ぶりに参戦、J24北米選手権大会参加中の〈祖国丸〉（同選手権総合8位入賞、参加47艇）をチャーターして参加したビッグボートで有名な〈エスメラルダ〉が久々に参戦など、話題にあふれていました。

初日に行われたウェルカムパーティーでは、2連覇中のシエスタの岩出さん（今回は不参加）は、「〈シエスタ〉の3連覇を阻止してください！」と各艇へのエールとも挑戦状ともつかぬ挨拶をし、大きな拍手で盛り上がりました。

レースの詳細については、関西ヨットクラブのHPのコメントや「どこでもヨットレース」の航跡や、写真を参考にさせていただくこととして、ここではHPに掲載されていない優勝チームのコメントをシエスタチームの川淵選手から頂きましたので紹介します。

また、もう一つ大きな話題があります。10月27日に米国ニューポートで行われたJ24ワールドカウンスルミレーティングにおいて、2016年J24世界選手権大会の和歌山開催が決定しました。

J24はまだまだ熱いクラスです！皆様の参戦をお待ちしています。お気軽に日本J24協会までお問い合わせください。（日本J24協会）

優勝した〈シエスタ〉チームのリポート

レースは3日間で7レース実施されました。大会を通して微軽風で振れが激し



く、さらに潮も強いというトリッキーなコンディション。トップでマークを回航しても、次のマークでは順位が中盤まで落ちることもあり、フィニッシュまで悩まされる神経戦でした。

〈シエスタ〉は全日本選手権に向けてミッドウインター、スプリングレガッタに出場し、他チームと比較してスピードがイイと感じていました。クルーワークに関してもマッチレースでトレーニングを重ねていて、大きな問題はありません。逆に不安な要素はスタートでした。

スタート前の細かなスピードコントロールやポジショニング、ラインの把握ができずほとんどどのレースでスタートを失敗し、ラインを切った直後は絶望的なポジションでした。

強弱、振れ幅の大きな海面でタクティシャンがうまく風を捉え、マーク回航ごとに順位をあげることができました。大きく崩すことなく順位をまとめることができたことが今回の優勝につながったと思います。（レポート / 河淵圭佑）



BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN

ハーケンジャパン株式会社
〒662-0934 兵庫県西宮市西宮浜 2-42
TEL:0798-22-2520 FAX:0798-22-2521
MAIL: info@harken.jp WEB: http://harken.jp

OFFSHORE ハーネス付ライフジャケット

武村洋一著「古い旅券」、電子書籍で出版

JSAFの前事務局長の武村洋一さんは、1992年、95年、2000年の3回のアメリカスカップに挑戦したニッポンチャレンジの事務局のスタッフだった。

その武村さんが、書籍を発表した。

タイトルは「古い旅券—ヨットに親しんで六十余年、あるオールドソルティの追憶」。今年で80歳になった武村さん。六分儀で天測したという氏が、最先端ツールである電子書籍という形で著作を出版するのは誠に絶妙である。

抱腹絶倒&納得至極の逸話の数々。若いセラーにとっては、今ではなかなか聞けない体験のできない、オールドソルティの滋味あふれる経験談になっていることは間違いない。

本書はエスアイビー出版センターから出版され、アマゾンから発売。



「古い旅券」の表紙

平成26年 JSAF 新年会のご案内

「記」

■日時：平成26年1月25日(土) 17時～18時30分

■場所：日本スポーツマンクラブ

東京都渋谷区神南1-1-1 岸記念体育会館内 1階

■会費：6000円

※ご出欠のご連絡は下記宛てに1月20日までにお願いいたします。

FAX：03-3481-0414

E-mail：jimukyoku@jsaf.or.jp

ケースブック日本語版発行

ルール改正に対応したケース・ブック2013-2016の日本語版が、12月に舵社から出版されます。

従前のケース・ブックに対し、10を超える新ケースの追加をはじめ、改定された定義「マークルーム」の解釈、救済要求と判決、および規則41（外部の援助）の詳細な事例、規則69の事例等、多くの部分が変更されております。

また、従前から変更されていない箇所でも、規則10のインシデントにおける、スターボードタック艇、ポートタック艇それぞれが立証すべき事等、審問に臨むにあたって必読とも言える内容もあり、ジャッジ資格保有者はもちろん、選手および指導者の方々にも有用な内容が盛り沢山な一冊です。この機会に是非ご購入頂きますようお願い申し上げます。

本書は、各所属団体にお申込みをいただくか、または一般書籍として書店もしくはネットを通じてお求めいただけます。（JSAFルール委員会ジャッジ小委員長/前園昇）

価格：2,100円（税込）

※4月より消費税率変更に伴い価格変更されます。



FRIENDS FOREVER

松原宏之君の突然の訃報に、皆様、さぞ驚かれたことと存じます。

54歳のあまりにも早すぎるお別れに、日々、哀悼の思いが募るばかりです。

高校・大学のヨット部で活躍した松原君はヨットで鍛え、ヨットから多くのことを学んでこられたと思います。社会人になってからも監督を務め、平成16年の全日本インカレではスナイプチームを優勝に導いてくれました。

その後はJSAFの理事としてレース委員会、事業委員会、レディーズ委員会、そしてJJYU、神奈川県連などの多くの方々と接し、その人柄からみんなに愛されてきました。

昨年からは八景島マリーナに職場を移し、大学ヨット部活動の安全管理を担い、力を発揮していましたが、さらに飛躍を遂げる時期だっただけに残念でなりません。

11月22日、23日の通夜、葬儀には300人を超えるヨット仲間が訪れ、松原君をしのび、お別れをいたしました。

私がヨット部の指導に母校を訪れたとき、校門の前で出迎えてくれた高校1年生の松原君のあどけない姿が目につかれます。

—— 友よ、安らかに眠ってください ——

中央大学ヨット部監督 三園徹



夢にむかって・・・ セーリングのナショナルチームとユースチームを応援します!

ナショナルチーム・ユースチームの海外遠征の手配、
インド洋の楽園 セーシェルへのリゾートツアー、
障害者スポーツの海外派遣、
フランスへの個人語学留学の手配、
業務渡航その他、海外への各種渡航手配を行っております。

株式会社 **グロリア ツアーズ** TEL:03-6661-9080 (代表) <http://www.gloria-tours.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

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>

ノースセールのデザイン力が艇のポテンシャルを最大限まで引き出し勝利に貢献しています。

世界をリードするノースセール

Melges32 World '13

1.2.3.4.5.6.7.8.9

Melges24 World '13

1.2.3.4.5.6.7.8.9.10

Farr40 World '13

1.2.4,6*,7,8

X35OD World '13

1.3

X41OD World '13

1.3



2013 全日本 Melges32

1.QUETEFEEK

3.SWING

2013 全日本 Melges24

1.YASHA SAMURAI

2.ESPRIT

2013 全日本 Audi Melges20

1.MAMMA AIUTO

2.NORTH STAR

3.GALAXY20

2013 全日本 X35OD

1.CHOVE CHUVA

3.WAILEA

日本をリードするノースセール

FAST

No.1 OFFSHORE ONEDESIGN SAILS

2013 秋、オフショアワンデザインレースで、ノースセールユーザー艇が各レガッタで上位を独占し好成績を残しました。

ワンデザインクラスで優位なレース展開をするには、"スピード"が絶対不可欠な要素です。

ディンギーの世界でも各クラスで圧倒的なスピードを誇るノースセールは、オフショアワンデザインクラスのセールでも、常にトップを走り続けています。

世界で、そして日本で、ワンデザインクラスを制するノースセール。

ノースセールを選ぶことが、レースに向けた最善の準備となるでしょう。

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



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)
天宣会睡眠呼吸クリニック

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

訪問看護ステーション

北柏訪問看護ステーション

研究部門

日本成人保健医療問題研究所



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



「感謝な心」で
信頼の医療サービス
をご提供いたします



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

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-anken.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2級海上特殊無線技士 軽減コース

[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26回
大阪
教室
2014.1.26 (日)
AM9:00-PM7:30

[会場] いずみさの関空マリーナセミナールーム
大阪府泉佐野市りんくう往来北6番地
(いずみさの関空マリーナ共催)

[定員] 50名(定員になり次第閉め切らせていただきます)

第27回
東京
教室
2014.2.16 (日)
AM9:00-PM7:30

[会場] LMJ 東京研修センター 2F 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)

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。

第40回
名古屋
教室
2014.3.16 (日)
AM9:00-PM6:30

[会場] セミナールプラザ第6会議室
名古屋市中区正木3-7-15

[定員] 60名(定員になり次第閉め切らせていただきます)

第41回
東京
教室
2014.4.6 (日)
AM9:00-PM6:30

[会場] LMJ 東京研修センター 2F 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

リオデジャネイロ募金寄付・協賛社



関西ヨットクラブ



環境キャンペーン・協賛社

外洋キャンペーン・協賛社



平成25年度賛助会員



NO.104

470級全日本選手権(福岡市ヨットハーバー)で優勝した近藤愛・吉岡美帆チーム(ベネッセホールディングス)。女子が同級全日本を制したのは史上2回目。(写真・中嶋一成)

景気経済対策の実効性もなんとなく感じられるようになり、東京五輪の誘致も決まり、久方ぶりに高揚した気持ちで新年を迎えられそうです。ホームページ広告をご覧になった方もいらっしゃるでしょう。2014年度からJSAFのホームページもリニューアルを予定しています。大きく変わってきたメディア環境にも対応したサイトを構想中ですが、私もアダプトできるかが課題です。

松原宏之理事が11月19日に永眠されました。古人復た洛城の東に無く 今人還た対する落花の風 年年歳歳花相似たり 歳歳年年人同じからず。来年になれば同じように国体もあるけれど、もう松原さんとはお会いできないのですね。突然の知らせに気持ちは置き去りのままですが、心よりご冥福をお祈りいたします。(柳澤康信/広報委員長)



J-SAILING No.104 平成25年12月25日発行 通巻458号 昭和42年12月25日第三種郵便物認可
 発行/公益財団法人日本セーリング連盟広報委員会 〒150-8050 東京都渋谷区神南1-1-1
 電話 03-3481-2357 ファクス 03-3481-0414 E-MAIL head@jsaf.or.jp
 発行人/河野博文 編集人/柳澤康信 編集スタッフ/エディター・豊崎謙、フォトグラファー・中嶋一茂、デザイナー・加瀬倫有
 定価/300円(JSAF会員は会費に購読料が含まれています)
 www.jsaf.or.jp



45_α

フォーティファイブ・アール R - shop 渋谷店

東京都渋谷区神宮前 6-19-16 越一ビル 1階 TEL 03-5468-0045 営業時間 11:30~20:00

www.45rpm.jp

JAPAN AIRLINES



新しい翼で、世界の空へ。

昭和42年12月25日第三種郵便物認可 平成25年12月25日発行 通巻458号

J-SAILING

JAPAN SAILING FEDERATION

定価300円

NO.104



明日の空へ、日本の翼