

# **J-SAILING**

**JAPAN SAILING FEDERATION**



**NO.106**

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



みんなのお気に入りには

# チップスター



**ヤマザキナビスコ**

ナビスコ及びチップスターはモンテリーズ・インターナショナル グループにより使用許諾されている商標です。

# JSAFからのメッセージ

## 新たな歴史を創る君たちへ

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お祝いを申し上げます。

6年後、東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。この世界のスポーツ祭典は人の一生に遭えるか遭えないか、まさに千載一遇のチャンスです。日本国内ではスポーツ文化の楽しさと素晴らしさを、また世界の人々におもてなしの心や日本文化のよさをアピールできる機会です。

50年前の東京オリンピックで、施設などハード面の充実がありました。今回2度目のオリンピックでは、ソフト面の充実が課題です。日本の歴史はいまターニングポイントを迎えています。

時代を変えるのはいつも若者です。新たな歴史を創る意気込みで、海洋日本で新たな風を起こすことを期待しています。



### ■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ます。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/>



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)



帆走する 49er を屋内で再現したボートショー (photo by Sachie Hamaya)

## 49erなどをボートショーで展示 オリンピック セーリング競技応援プロジェクト

2014年3月6日～9日、「ジャパンインターナショナルボートショー 2014」

(主催：一般社団法人日本マリン事業協会、会場：パシフィコ横浜&横浜ベイサイドマリーナ) が開催されました。

JSAF 広報委員会は JSAF オリンピック委員会、JSAF オリンピック準備委員会、JSAF 事業開発委員会と連動し、パシフィコ横浜会場において「オリンピック セーリング競技応援プロジェクト」と銘打ったブースを JOC 協力の下に出展し、JSAF のオリンピックに関する広報活動を行いました。

注目を浴びたのは 49er 級の展示でした。

全長 5m 弱、全幅 3m 弱、マスト高さ約 8.5 m、40 平米弱のジェネカーを持つ 49er の前では多くの人々が立ち止まり、マストトップを見上げ「でかい！」と感嘆の声を上げていました。海ではそれほど大きく感じない 49er ですが、陸に上げてジェネカーを展開すると巨大なマシンとなって人々の目を引き付けました。「ヨットってオリンピックの種目の一つだったんだ、知らなかった」「どのくらいのスピードが出るんですか」「値段っていくらくらい？」など多くの質問があり、セーリング競技に対する興味も喚起できたようです。



銅メダルを覗きこむのは未来の五輪セーラー  
(photo by Shigehiko Yamagishi / KAZI)

一方、銀メダル、銅メダルの展示では、メダルをじっと眺めたり、記念写真を撮ったりと反応は上々でした。「オリンピック

のメダルを初めて見ました」と言う人が多く、興味を引いたようです。

また、特設ステージでは、オリンピックを題材にした子どもクイズ大会を開催。回答者となってくれた若洲ヨットハーバー、江ノ島ヨットクラブのジュニアセーラーたちの反応が新鮮で、好評を博しました。

### ボートショーでの五輪関係の出展内容

#### ■レース艇展示

・OP 級、レーザー 4.7 級、レーザーラジアル級をプロムナードエリアで展示

・49er 級を屋内エリアで展示

#### ■パネル展示

・オリンピック セーリング競技の紹介

・1964 年東京オリンピックの写真展示

#### ■メダル展示

・銀メダル、銅メダルの展示

・記念撮影ブースの設置

#### ■ステージ展開

・3月8、9日の両日「オリンピック 子どもクイズ大会」の実施。

(今回の各種の展示には 49er 級の牧野・高橋組、49erFX 級の波多江・大熊組、レーザーラジアル級の土居愛美選手、重由美子さん、関一人さん、カメラマンの中嶋房徳さん、若洲のジュニアセーラー、江ノ島ヨットクラブジュニアセクション、トヨタ自動車東日本株式会社、株式会社豊田自動織機、公益財団法人日本オリンピック委員会、一般社団法人日本マリン事業協会のご協力を得ています)



3回目を迎えた JYMA 選抜大学対抗 & U23 マッチ。  
今年はずいぶんという要望が複数寄せられ、本大会が大学ヨット部セーラーの関心を引くようになったことが実感された。

# 同志社大 優勝!

## 第3回 JYMA 選抜 大学対抗 & U23 マッチレース選手権大会

レポート/田中正昭・チーフアンパイア (JYMA 副会長) 写真/中嶋一成

### 10チームがエントリー

マッチレースは、主催者が招待状を送ったスキッパーだけが出場できるというのがルールだ。主催団体である JYMA A が打ち出した招待基準は次の通り。

- ◎ 前回大会 1、2 位。シード 2:「和歌山大学」「関西大学」
- ◎ 13 年全日本インカレ上位校 6 校
- ◎ 外洋帆走学連代表 1 校:「神戸大学」(13 年アニオールズ・カップ 優勝チーム)
- ◎ ホームポート代表 1 校:「中部学連」による選抜チーム
- ◎ 公募 2 校:「インビテーション・リクエスト」から選定
- 「インビテーション・リクエスト」とは、「招待してほしいと希望する選手がリクエストを主催者に送り、「選ばれる」のを待つこと。今回は 6 校・チームからインビテーション・リクエストが提出され、どう選ぶか判断が難しい事態となっ



優勝の同志社大チーム

た。結果、インカレ上位校からは 2 校のエントリーにとどまり、中部選抜もエントリーを断念したため、全チームに招待状が送られることとなった。最終的に以下の 10 チームがエントリーした。

シード校 2:「和歌山大学、関西大学」  
インカレ上位 2:「同志社大学、早稲田大学」

外洋学連 1:「神戸大学」  
公募 5:「江ノ島同盟、東京大学、立教大学、立命館大学、金沢大学」

この興隆ぶりは、第 1 回から実行委員長を務める JYMA 副会長の田代和史の情熱と、JSAF キールポート強化委員会の強力な支援・協力抜きにはあり得なかった。

### 物心両面で強力な支援

田代は同志社大ヨット部出身で、470 級での活動を終えた後も同志社 O B を中心としたチームを組織し、マッチ

レース界で長く競技を続けてきた。

自身の経験に照らし、多くの学生セーラーがインカレで燃え尽き、卒業後ヨットから離れていくのを恚怩たる思いで見ている。そして、「セーリングを生涯スポーツとして続けてほしい」との思いから、学生ヨットの最高の舞台である全日本インカレで活躍したセーラーを集め、生涯スポーツへの導入の場を提供するという構想を長年温めていた。

折しも同じ問題意識から、JSAF キールポート強化委員会では「シームレスなセーリング環境の整備」というコンセプトの下、セーリングを生涯スポーツとして推進する活動が始まっていた。

この両者の出会いにより、12 年の第 1 回大会が実現した。同時に、キールポート強化委員会の働きかけにより、多くのキールポート・オーナーやチームの方々が、資金、人材、練習会での艇の提供や指導など、強力な支援をしていた。

### 最終成績

- |      |       |
|------|-------|
| 1 位  | 同志社大  |
| 2 位  | 早稲田大  |
| 3 位  | 江ノ島同盟 |
| 4 位  | 東京大   |
| 5 位  | 金沢大   |
| 6 位  | 和歌山大  |
| 7 位  | 立命館大  |
| 8 位  | 神戸大   |
| 9 位  | 立教大   |
| 10 位 | 関西大   |



参加10チーム全員がマッチレースを堪能した



早稲田 VS 同志社の決勝戦

## コンセプトの勝利

もう一つの成功の要因は「インカレ上位校を集めての」「大学対抗」というコンセプトだ。良い面、悪い面あるとは思いますが、「学連」はもともと古くから我が国のセーリング競技発展の母体の一つとなってきた。ゆえに関係者の数も膨大である。その頂点である全日本インカレで上位を争う大学が集まることにより多くの人の関心を集め、上位校以外の大学からも出場したいとの意欲を掻き立てることになる。

当初、学連ヨット部に招待状を送ることで反感を招くのではないかと懸念もあったが、それも杞憂におわり、むしろ「出るからには勝て」と応援を得ることになる。それが、この大会の注目度を上げることに繋がっている。

このコンセプトをある意味で象徴するようなチームが「江ノ島同盟」である。彼らは江ノ島で活動する首都大、東海大、東洋大、駒沢大、東京経済大の連合チーム。自らを「弱小校」と称し、「強豪校」への対抗意識をむき出しに、インビテーション・リクエストを送ってきた。練習会に熱心に参加し、出場チームで最も多い練習量を積み、見事3位入賞を果たした。ラウンドロビンでトップに立った同志社大にもう少しで土をつけるところまで追いつめたのも江ノ島同盟だ。

もう一校、印象に残ったのが立教大である。去年の9月に部員が一時心肺停止となる事故を起こし、秋の関東インカレ出場を辞退した。幸いにも、適切な処置により事故にあった部員は回復して復学にもめどが立ったと聞いている。

その立教大から、インカレ辞退で不完全燃焼のまま引退した4年生5人で参加したいと、インビテーション・リクエストが送られてきた。監督からも「回復し

た部員に上級生として元気な姿を見せたいという強い気持ち」「卒業後も新しいセーリング分野に挑戦したいという高い意欲」を汲んで受け入れてほしいとの熱いメッセージが届いた。

大会ではラウンドロビンこそ9戦全敗だったが、9位、10位決定戦で初勝利を上げ、9位に滑り込んだ。

表彰式のスピーチでスキッパー合演愛の「同期でたった2人の女子であるマネージャーと、最後に同じボートでレースに出られたことが一番よかった」との言葉、そして女子マネージャーがステージ上で流した涙に、ヨット部生活の持つ大きな意味、彼らの抱えたいいろいろな思いを感じたのは私だけだろうか。事故を乗り越え、さらに強い気持ちでヨットに取り組みもうという立教大に敬意を表したい。

この大会が学生たちの様々な思いを実現する場であるとすれば、それ自体に意義があるとと言えるだろう。

## 同志社対早稲田

決勝戦はインカレ王者同志社対早稲田のインカレ上位対決となった。

同志社のスキッパー藤田康明が「シエスタチームの下で4日間練習してきたが、マッチのルールよりクルーワークの動作を中心に練習した」と言うように、クルーワークとボートスピードで他を圧倒し、ラウンドロビンは全勝で通過した。

一方の早稲田は、練習が2回しかできなかったこともあり、当初は走りそのものが覚束なく、最初の4戦で2敗を喫した。しかしながらスキッパー山口祥世が「だんだん走らせ方がわかってきた」と言うように、レースが進むにつれボートが安定し、その後5連勝し決勝戦に臨んだ。

決勝では、早稲田が上りでのスピード

で勝利、第1戦を先勝した。

2戦目は同志社が先行する展開だったが、下マーク前でペナルティを受けてしまふ。しかし、フィニッシュ直前でペナルティを解消する同志社をキープクリアしなければならぬと思ったのか、手前で早稲田はスピンを降ろしてしまひ、わずかの差で同志社のフィニッシュを許してしまつた。逆転する機会だったのに、惜しい判断ミスだった。

3戦目は早稲田が先行し、ダウンウィンドで同志社が追いつくという接戦を展開した。

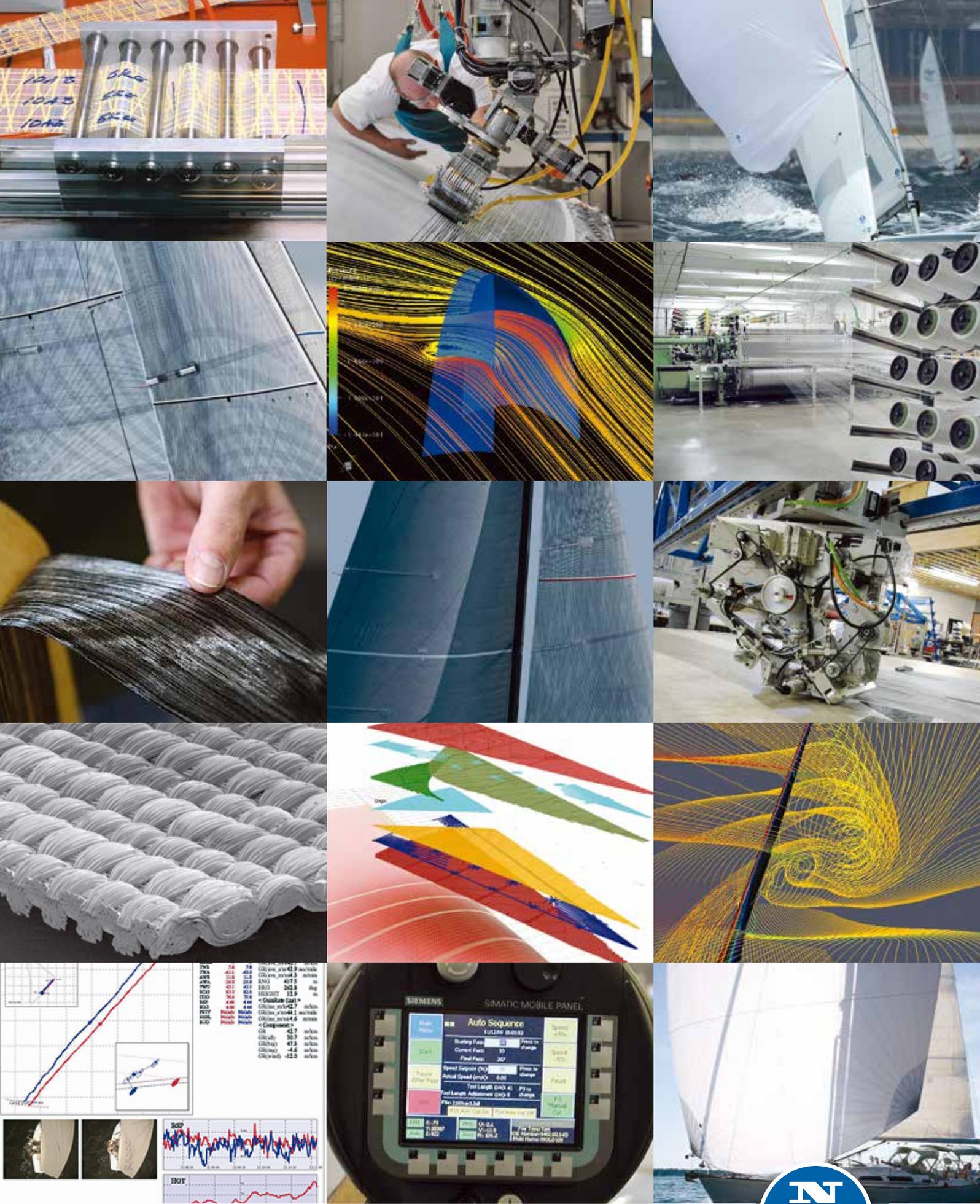
しかしながら、下マークでのコース変更の信号を見落とし、早稲田は元のマークへ。同志社が正しいマークを回るのを見て戻った早稲田だったが、ここで勝負は決まった。早稲田にとっては痛恨のミスだったが、操船で手いっぱいの中の確かな状況把握ができた同志社の勝利だった。

\*

今回の大会からレース名に「& U23」が加わった。JYMAの方針として来年度は「& U25」とすることが決まっている。

「インカレ上位校」「大学対抗」というコンセプトが、この大会に大きな価値を与えていることは間違いない。一方で、「インカレ上位」とは無縁の人たちにも同世代トップ・セーラーたちと勝負できる機会を提供したい。去年の中部学連選抜や今年の江ノ島同盟のようなチームの参戦は大歓迎だ。さらには、大学生ではないチームの挑戦があつてもいい。

この大会への参戦を通じて様々な思いを実現することが、「若いセーラーたちが生涯スポーツとしてセーリングを楽しむ」という目的につながるのではないだろうか。その意図を明確にするための「& U23」だ。来年もより幅広いチームの参戦を期待する。



最先端の技術で、優れた性能のセールをお届けします。



Better by Design

Yokohama 045-770-5666 Kansai 0798-26-7771 Hokkaido 0134-25-3227

[www.jp.northsails.com](http://www.jp.northsails.com)

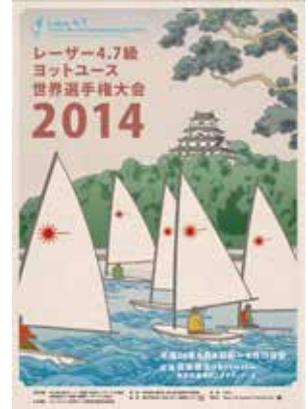
# 日本で開催される世界選手権

2020東京オリンピックが決まり、俄然、世界のスポーツ界の目は日本に向けられるようになった。  
セーリングも例外ではなく、国際大会の開催が増えてきた。  
リオ五輪開催の2016年までの日本開催の世界選手権のプレビューをお届けする。

唐津ワールドに  
向けての熱い戦い。  
選考は5月連休「唐津」の  
最終戦に持越し

# 2014

スナイプ級ワールドマスターズ  
福岡にきんしゃい！  
皆で待っとーよ！



レーザー 4.7級  
ヨットユース世界選手権 2014

2014年8月8日～15日  
会場：佐賀県ヨットハーバー  
<http://2014laser4.7-worlds.com/>

「東京オリンピック決定！」のニュースは強いインパクトを与え、皆さんの心に強く残っているでしょうが、その中でも好機到来と喜んだのは2020年に伸び盛りとなる日本のレーザー4.7セーラーでした。  
今年、世界選手権が開催されるレーザー4.7を見据えつつ、唐津ワールド2020年を見据えつつ、唐津ワールドへのクオリファイを競っています。選考大会は13年9月の北海道選手権から始まり、その後、関東、東北、中国、関西、四国と全国で開催されました。

クオリファイに向けて

ボランテニア募集

レーサー協会ではJSAFの協力を得て、重、佐々木コーチのもと練習会を重ねてレベルアップを図っており、3月末には唐津での合宿、そして5月連休の唐津選考大会、夏休みに入る7月末からは現地での最終仕上げ合宿を準備しています。  
実行委員会ではレース運営/会場運営、陸上テントのフードコート「レーサーカフェ」でのボランテニア、食材の寄付等を募集しています。お手伝いいただける方はウェブサイトで是非ご連絡下さい。

## 2014 Id Crook Memorial World Masters Championship & 2014 All Japan Masters Championship

2014年8月25日～31日  
会場：福岡市民ヨットハーバー  
<http://www.fsaf.net/snipe/>

福岡県セーリング連盟、日本セーリング連盟、Snipe Class International Racing Association (SCIRA)、日本スナイプ協会 (SCIRA Japan) の共催により2014ワールドマスターズを8月25日～31日に福岡市小戸ヨットハーバーで開催します。  
この大会は偶数年で開催され、開催地は北米、ヨーロッパ、南米、日本をローテーションします。1986年に米国アトランタで第1回が開催され、近年では

微笑ましい大会

資金集めのために大会グッズの販売も準備しています。  
大会のウェブサイトには世界中の4.7セーラー、ファミリー、コーチからアクセスがあり、2009年に燃えたあの「唐津の超ホットな夏！」の再現が期待されています。(大谷たかを)

10人に1人がセーリングを

4.7ワールドは日本のセーリング界にとって東京オリンピックへ向けてのレベルアップとなる大きなチャンスです。成功の鍵は、選手の周囲の人たちにも興味を持ってもらうこと、セーリングファンを増やすこと、その仲間たちが大会後もセーリングファンでいてくれるようにすることです。  
2009年ラジアルユースワールド、ラジアルワールド大会に接して、ラジアル級の素晴らしさを知るとともにユース強化の大切さ、子どもたちの可能性の大きさを感ぜるとともに、セーリング連盟としてのユース発掘・育成・強化の遅れを感じた大会でありました。

一方、ロンドン五輪にはユース代表選手が生まれるなどの一定の成果も確認されました。  
その後、国内トップ選手に挑戦する選手が少しは出てきましたが、つづく世代の継続的な選手発掘・育成資金の十分な確保、選手をつなぎ止める魅力ある目標、魅力ある仲間、魅力あるセーリング環境を積極的に増やして来なかったツケが、今のラジアル級ユースの衰退にあります。もう同じ失敗は繰り返さないという覚悟で取り組むことが必要です。  
そのためには、  
◎ 4.7級ワールドのチャレンジを通して、セーリングのエキサイティングさと楽しさを伝える。  
◎ 代表選手の強化と一般セーラーの普及育成活動を両立させる。  
◎ 世界選手権後でもレーザー級が魅力ある競技・目標であることを知らせる。  
◎ セーリング環境（レース、クリニック、キャンプといったイベント）の充実。  
◎ キャンプが必要とされます。  
日本の子どもの習い事のトップは水泳であり、10人に7人がスイミングスクールの通っているそうです。唐津4.7級世界選手権でセーリング競技の広報・普及がなされ、1人でもセーリング仲間が増えてくれれば最高です。  
子どもたちの10人に1人がセーリングを楽しんでくれるような日本を目指しましょう。(佐々木其之)

10年ブラジル、12年はスペインで開催されました。スペインは国内選手権大会も兼ねて14カ国7艇が参加しました。今回、日本では全日本マスターズ選手権大会を兼ねて開催します。  
ワールドマスターズは、現役時代に各国各地でチャンピオンだった名選手も参加するレベルの高い大会です。もちろん現役で活躍する選手も参加しますが、夫婦、親子、孫と一緒に参加するペアもあり、微笑ましい大会でもあります。  
参加資格は、正規のSCIRA会員であり、大会の年に少なくともスキッパーが

45歳、クルーとの合計年齢が80歳となっています。たとえば、45歳+35歳=80歳というような組み合わせになりますが、80歳のスキッパーは何歳の人と乗ってもよいということになります。

大会の条件として風が15ノット以上を超えるとレースは中止されます。またレース回数は1日に2レースを超えることはありませんので、翌日に体力を温存できるようにしています。

## トレーニングボートとして最適

国際スナイプ級は1931年(昭和6年)に米国で第1号艇が完成しました。この小型ボートの魅力はあつという間に世界で認められ、アジア、欧州、アメリカ、南アメリカ、米国、カナダ各地で普及し、36年には世界最大の競技クラスとなりました。

日本には47年(昭和22年)に導入され、艇数が約千艇になった72年(昭和47年)1月に日本スナイプ協会が設立されました。

現在は10水域、3フリートがあり、各水域の理事がキャプテンとして水域を取りまわっています。

若いセーラーのトレーニングボートとして最適で、二人乗りヨットとして国民体育大会ヨット競技の制式艇でした。高校、大学、女子、実業団と最も普及した艇です。

現在では、大学生と実業団の選手権大会の制式艇になっています。国民体育大会から外れましたが、日本スナイプ協会への会員登録数は毎年千人を超えており、日本セーリング連盟会員の二翼を担っています。

## おもてなしの精神で

すべての国際スナイプ級の大会は、スナイプ独特のSerious Sailing, Serious Crewのポリシーの下に開催され、選手に対する「おもてなし」も大事な要素のひとつになります。国際大会では期間中、毎晩パーティを催し、選手同士の交流を行います。

今回も日本スナイプ協会や関係各位のご協力を得て、福岡県連も一丸となり海上ではよいレース運営を行い、陸上では「おもてなし精神」を発揮できるように頑張ります。

マスターズ選手権大会は表彰が盛りだくさんです。各デビジョンのスタート時刻は同時ですが、優勝のスキッパー、クルーにCrock Memorial杯が授与され、3つの各デビジョンの上位3艇が表彰されます。

アブレンティス・マスター・デビジョン(45歳~54歳)、マスター・デビジョン(55歳~64歳)、グラント・マスター・デビジョン(65歳以上)、そして今回は特別賞としてレジエント・デビジョン(75歳以上)の表彰があります。また、日本の選手には全日本マスターズ選手権大会の各デビジョン表彰もあります。そこそはと思う方は、是非ご参加下さい。

なお、参加の方は日本セーリング連盟会員登録、日本スナイプ協会会員登録をお願いします。(全島見守り)



# 2015

日本の新しい「夢」への第一歩  
420ワールド 2015  
2015年7月17日~25日  
会場：佐賀県ヨットハーバー  
<http://www.japan420sailing.org/>



## 新たな出発

国際420協会が設立50周年を迎えたのは2010年のことである。そして30年ほど前に日本420協会は産声を上げ、全日本420選手権も2013年度に第26回を数えた。

420という船の持つ特性(セーリングの基本、シンプル、スピード、安全、安価)を理解し、この船を日本のユースセーラー、一般セーラーに届けようという力された故森繁泉氏の熱意によって、泉氏のお父上の森繁久弥氏を会長に迎え、1990年には女子世界選手権を神奈川で開催した。

これを機に急速に普及したのだが、泉

氏の志半ばの無念の他界とともに規模が縮小し、泉氏の夢を引き継ぎ、いつの日かこのベシックな船を学び楽しんだセーラーが日本のセーリング界を熱くしてくれることを願い、細々と活動を続けてきた。

12年、日本セーリング連盟が420の持つポテンシャルに理解を示していただけ、420の普及に向けて大きく舵が切られ、15年のインターハイ、国体から同クラスを採用、そして世界選手権開催と日本420の新たな出発を迎えた。セーリング人口の拡大、2020東京オリンピック・パラリンピックへの新しい一歩を踏み出すことになる。

## いいライバル、仲間

泉さんに勧められたのがきっかけで、470の活動をしながら、基本に戻るために私も過去に5回420ワールドに出場した。420から470にステップアップする選手が多く、いいライバル、仲間を持つことができた。シドニー金メダリストのベリンダもその1人である。

470のぎすぎすしたムード、緊張感ただよふパーティと違い、420ワールドは本当に楽しかった! 夢を追いかける生き生きとした、ワクワクして澄んだ目を持った、はじけんばかりのパワー全開の若いセーラーたち。交流が広がる楽

しいパーティ。パーティで見せた顔とは打って変わって緊張みなぎるレースシーンでの表情。自分が狙ったものへの自身への責任と集中と取り組む姿勢の違いを、同じ世代の海外の選手から見せつけられ強烈な刺激を受け、自分の取り組みを見つめ直すきっかけとなった。

日本の未来を牽引するセーラーにもぜひこの強烈な体験をしてほしい。それを支える周りのスタッフ、サポーターすべての人が夢を持った若いセーラーたちの澄んだ眼差しとともに夢を追いかけ、育んでほしい。「420ワールド2015」が、日本の新しい「夢」への第一歩となるよう皆様のお力添えを切にお願いします。(重田美子)

■ 420ワールド参考データ  
参加国数：20~25カ国  
参加艇数：男子予想 80艇  
女子予想 40艇  
日本参加艇数  
男子：開催国基本艇数 14艇 (変更の可能性もある)  
女子：開催国基本艇数 14艇 (変更の可能性もある)  
(予選会の詳細は、後日、日本420協会ホームページにて発表)  
チャーター艇：ナウティベラ社の新艇を準備(ワールド終了後、割引して現地で販売します。この機会に購入の検討をお願いいたします)

## クラス概況

J/24は1979年に低コストのクルーミングボートとして誕生しました。厳密なクラスルールによって高水準のイコールコンディションレースを楽しむために世界的に普及し、現在27カ国で約5400艇が活動しています。北米で普及する各クラスの中でも最も艇数の多いクラスであり、一昨年のワールドでは96艇が参加しました。

創生期はケン・リード氏が活躍し、テリー・ハッチンソン氏、エド・ペアー

## 15年ぶりのワールド開催!



## J/24 世界選手権 2016

2016年9月16日~23日  
会場：和歌山県  
<http://www.j24-gr.jp/>

2015年のインターナショナルJ/24クラス協会ワールドカウンシルミーティングで2016年J/24ワールドが和歌山県で開催されることが決定しました。1985年の東海、2001年の関西から15年ぶりの日本開催です。

## 日本開催は4回目

テザー級は発祥の地であるオーストラリアが活動の中心拠点ですが、日本、欧州（特にイギリス）、北米（特にアメリカ）でも活動が盛んです。テザーワールドは約2年ごとにこの4地域が持ち回りで開催しており、テザーセーラーはワールドワイドにレガッタを楽しんでいます。

日本テザー協会は過去に3回のテザーワールド（1992年葉山、99年浜名湖、09年和歌山）を主催しており、16年もしくは17年には4回目の日本のワールド主催（開催地検討中）を予定しています。

## 国・世代を超えた交流

テザーワールドの特長は、参加者全員が楽しめることです。

海外ではオリピック艇種のセカンドボートとしてテザーに乗る有力選手が多く、普段から各国のナショナルレース（日本なら全日本）でトップ争いをする選手に加え、他クラスの有力選手も交えたハイレベルな上位争いが展開されます。

また、各国とも年代・スキルにおいて幅広い層で構成されるテザー級は、ワールドであっても様々なレベルの選手が参加します。これを踏まえ、ワールドチャンピオンに加えてマスタークラス（2人で80歳以上）、グラッドマスタークラス（同100歳以上）のチャンピオンが表彰されます。レースを重ねることに同レベル艇と競うことを通じて国・世代を超えた交流が深まります。

アフターレースで一番盛り上がるのは「あの時お前は○○だったよな」という話を、片言の英語で夢中になって話す時です。国際交流において重要なのは英語ができることではなく、話す中身を持つことだと実感する瞬間です。



写真・平井淳一

## テザー級世界選手権

日時：未定  
会場：未定  
<http://tasarjapan.org/>

## 日本人ワールドチャンピオンは？

テザーワールドは、選手ばかりでなくその家族も楽しめます。アフターレースやレイデイにはどの開催国も魅力あふれるイベントを用意し、そのホスピタリティを競います。海外では家族ぐるみのレーサー参加が多く、大会期間中に選手の家族に機嫌良く過ごしてもらうことは大会の成功を左右する大きな要素とされています。近年は、日本でも家族で参加するテザーセーラーが増えています。

テザー級の日本人ワールドチャンピオンはまだ誕生していません。世界タイトルを目指すチームの参戦を歓迎します。マスターやGM世代の皆さんも挑戦してみませんか。

日本テザー協会では、日本ワールドにおいてあらゆる年代のセーラーが活躍できるように、練習会やセミナーなど強化し、普及プログラムを準備中です。家族、カップル、仲間とともに日中はレーシングに没頭し、夜はアフターレースを楽しむ。ヨットがあるからこそ経験できる特別な週間、それが「テザーワールド」です。テザーに関心のある方はテザー協会事務局までご連絡ください。  
[japanworld@tasarjapan.org](mailto:japanworld@tasarjapan.org)

# 2016 国や世代、キャリアを超えて楽しむチャンピオンシップ

## カッ飛ぶモスが世界中から葉山に集結

### モス級世界選手権 2016

2016年5月20日～29日  
会場：神奈川県葉山町  
<http://moth-japan.org/home/>



ド氏、バスコ・バスコット氏、兵藤和行氏など多くの有名セーラーがワールドタイトルを獲得しています。近年は、ラジルのマウリシオ・サンタクルズ氏とティム・ヒューリー氏が世界一を争い、高いレベルでの戦いは継続中です。

「安全」「公平」をクラスルールで守っています（カーボンのスピンボールはOK）。現在の公認ビルダーはアメリカ、アルゼンチン、イタリア（休止中の様子）にあり、基本船型を守ったボートが作られています。

## 進化するクラスルール

クラスの基本な考え方は変わっていませんが、時代の変化に合わせてクラスルールは進化しています。マテリアルの改善には柔軟に対応し、ジェノアの生地はケブラー系も使用可能です。以前はシートの径も制限していましたが、今は太さを選べる範囲が広がりました。ただし、チタンやカーボンなどの高価な素材の使用は禁止され、「安価」

一般的なJ/24のチームは5、6名が乗って合計体重を400キロにし、イコールコンディションの艇同士でレースを競っています。ワールドでも同様で、70歳を超えたセーラーや女性セーラー

もトップ争いに加わることがあります。ワールドチャンピオンとのセーリングでの競り合いを多くの日本人セーラーが楽しむことは、日本のセーリング活動を活性化することになると確信しています。日本J/24クラス協会は、「新規にチームを作りたい」「再度、挑戦したい」などの動きをサポートしています。ワールドには25歳以下のジュニア賞や女性チーム賞などもありますので興味ある方はJ/24クラス協会までご連絡ください。

## 5度目の日本開催

みなさまのご支援のおかげで、2016年のモス級世界選手権大会を日本に誘致することができました。誘致に際してご尽力いただきました方々に、日本モスクラス協会を代表して厚く御礼申し上げます。

海面を高速で飛び回るようになりまし。いまや数多あるディンギーの中で最も注目されるクラスといっても過言ではありません。アメリカズカップやボルボオーシャンレース、オリピックなどで活躍する旬のトップセーラーたちが世界中から集まり、新緑まぶしい5月の相模湾を疾走します。

折しも大会はリオ五輪の3カ月前であり、東京五輪を控える日本のセーリング界にとっても、次代を担う若いセーラーにとっても、非常に意義深いイベントになることは間違いありません。世界中から集まる選手たちにとっても、日本のセーリング界全体にとっても、葉山のモスクラスワールドは素晴らしいイベントにただけるよう、協会一丸となって力を尽します。

## 進化するモス

80年を超える長い歴史の中で、モスのデザインは大きく変化し、材質も木造からGRP、そしてカーボンへと進化しました。しかしモスの根底にある精神は一貫して変わっていません。より速く走るための自由なアイデアを尊重するのが、モスのアイデンティティーです。ワンデザインクラスとは対極をなす楽しみ方と言えるでしょう。

2000年代前半、ハイドロfoilが出始めた頃のモスは、風速15ノットを超えないと飛ばませんでした。それもダウンウインドに限った話で、アップウインドでは飛ばなかつたのです。しかしセーラーやデザイナーが知恵を絞る、多

みなさま方にはいろいろと無理をお願いすることもありますが、なにとぞ協力をいただきますようお願いいたします。（日本モスクラス協会会長 後藤浩紀）

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>

# JSAF中川副会長、JISSで講演

2014年3月7日、国立スポーツ科学センター（JISS）主催で

『「女性特有の課題に対応した支援プログラム」妊娠期、子育て期の女性アスリートのためのワークショップ』が行われました。対象はJOC加盟競技団体に所属する女性アスリート、指導者、スタッフ、関係者たち。そこで「競技会場における託児室の設置と運用」と題し、講演を行いました。（中川千鶴子 JSAF 副会長）

写真 / 濱谷幸江



右上 / 講演する中川 JSAF 副会長  
上 / ぎふ国体における表彰式の1シーン  
右下 / ぎふ清流国体におけるチャイルドルーム



## 講演内容

まず、JSAFのチャイルドルームの設置の経緯について以下のように説明しました。

託児所を設置しようと思いついたのは、1998年神奈川県国体のときでした。子どもを抱きながら表彰台上上がった選手を見て、子ども連れで参加しても安心して競技ができれば、女性の競技人口が増えると考えたからです。前例がなくすくには理解していただけないでしたが、JSAF理事会にデイリース委員会から「国体におけるチャ

イルドルーム設置」の要領書を提出し、承認され、02年よさこい高知国体第57回国民体育大会で正式に設置できました。次に実際の運用について、必要な書類などを配布し、それらの説明を行いました。

最後に、託児所の利点と問題点について説明しました。利点は「乳幼児を同伴する必要がある選手の参加をサポート」「乳幼児を持つ父母、男女ともに同じ条件で国体競技に参加」「大会を支える大会役員、競技役員、そして観戦者にもチャイルドルームを開放することで幅広い層の国体参加を可能にし、地元との交流にも役立つ」「将

来のジュニア育成に役立つ（ママ、パパ選手と幼い時より競技会場に来ることにより）」「地元実行委員会や県連との折衝を行うことにより地域交流に役立つ」「国体事業である国民体育大会会場にチャイルドルームを設置することはアピール度が高い」などです。問題点としては、経済的な面や適切な立地条件を探し出すことの難しさなどです。

以上の内容を説明しました。

講演を終えて  
01年高知国体リハーサル大会から13年が経過しました。レディース委員会が今

まで取り組んできた行動がようやく評価され、スポーツ界の先駆けとして各競技団体からの問い合わせ、国体の視察などがあり、また柔道連盟の託児室実施に波及するなどしています。女性アスリートが男女とも同じ条件でよりよい環境で競技ができるよう支援した賜物と考えます。

今回のワークショップを主催したJISSも昨年より託児室を設置しました。フェンシングのロンドンオリンピック選手の佐藤希望さんは「JISSに託児室があれば出産に踏み切れず引退していた。出産後も復帰に向けJISSのメディカルチェック、フィジカルチェックを受けている」ということでした。

また、ソチオリンピックのスキーマン選手の三ツマナミさんは結婚、出産のため引退して家庭に入ったがその後復帰し、アスリートに向けたマタニティトレーニングにより体調を戻し、4歳児を持ちながらオリンピックに出場した体験談などを話されました。

JISSは今後の課題「女性特有の課題に対応した支援プログラム」がニーズにあっているかを検証し、多様性、柔軟性を持つ女性アスリートをサポートしていきたい、ということでした。

今後、女性アスリートの育成、支援を「国際競技力向上」を図るために政府レベルで実施し、東京オリンピック・パラリンピックに向けて女性アスリートに着目した戦略的な育成、強化、支援が重要になるのではないかと思います。

JSAFレディース委員会においても、大きな目標である2020年東京オリンピック・パラリンピックのセーリング競技会場における「チャイルドルーム」設置の実施に向け万全を尽くしていきたいと思っております。

## ワークショップのプログラム

- ◎ 開会挨拶、事業説明（JISS事務局）
- ◎ 「女性の活躍、推進の支援」「女性アスリートの育成支援」等、政府における支援について（文部科学省、スポーツ・青少年局競技スポーツ課課長補佐 川井寿裕）
- ◎ 競技現場の託児室に関するワークショップ
  - ・ 競技会場における託児室の設置と運用（公益財団法人日本セーリング連盟副会長 中川千鶴子）
  - ・ ナショナルトレーニングセンター託児室の現状（JISS 研究・支援協力課係長荒井紫穂）
  - ・ ナショナルトレーニングセンター託児室利用者の意見（フェンシング ロンドンオリンピック代表選手 佐藤希望）
  - ・ 意見交換、質疑応答
- ◎ 妊娠期の運動・トレーニングに関するワークショップ
  - ・ 妊娠期におけるトレーニング受け入れに向けてのJISSの準備状況（JISS トレーニング指導主任 専門職 田村尚之）
  - ・ 私の経験（スキーマン ソチオリンピック代表選手 三ツマナミ）
  - ・ 意見交換、質疑応答
- ◎ 今後の展望（筑波大学体育系教授 本間三和子）
- ◎ 閉会の挨拶（国立スポーツ科学センター メディカルセンター 土肥美智子）

## はじめに

東京湾の一番奥深くに、クルーザー中心の東京夢の島マリリーナとディンギー中心の若洲ヨットハーバーがあります。

両施設とも東京都の施設ですが、それぞれの指定管理者が管理運営を行っております。

2020年東京オリンピックのセーリング競技が若洲で行われることが決定し、洲の先端にオリンピックマリリーナ(仮称)が建設されることは周知のとおりです。

若洲ヨットハーバーが今後どのように変化するかは未定ですが、練習拠点としての利用が増えることが予想されます。

以下、若洲ヨットハーバーのこれまでの推移を紹介し、利用者増(JSAF会員増)にどのようにつながられるかを踏まえ、これからの事業展開を考えてみたいと思います。

## 若洲ヨットハーバーの推移

若洲は平成18年から平成25年まで第1期指定管理を東京都から受け、運営してきました。

当初の所管部署は東京都港湾局で、公園施設の一部として管理され、スポーツ施設という捉え方はされていませんでした。

平成23年4月1日、港湾局からスポーツ振興局(現オリンピック・パラリンピック準備局)に所管変更され、スポーツ施設として変貌を遂げました。

平成25年4月1日から平成31年3月31日までの7年間、他社と競合のうえ第2期指定管理者を受託し、「ヨット教室事業」「ヨットと救助艇の陸置き事業」「大会誘致」「大学と高校ヨット部、一般クラブの活動支援自主事業」等を推進することとなりました。

受託母体は東京港埠頭(株)を筆頭会

社としてゴルフの(株)ティーアンドケイ、ヨットのNPO法人マリンプレイス東京の3社で構成する若洲シーサイドパークグループで、ここが管理運営を行っております。

しばらくは東京国体で休館していましたが、平成26年度から本格的に若洲で展開する事業とJSAF会員増がどのように結びつくのか、以下、事業ごとに考えたいと思います。

## I..ヨットの普及事業

### 1 若洲ヨット祭り(既存事業)

概要 毎年7月の海の記念日に行い、一般市民を中心に呼びかけ、ヨットを知ってもらおう場をつくり、体験乗船を中心に約600人の集客があります。

内容 ① 都民体験セーリング(クルーザー型ヨットを使って親子ともに楽しむセーリング)

内容 ② ヨット教室受講者を中心に大学・高校生・クラブ員で楽しむ親睦レースを実施

内容 ③ アトラクション他  
対応 JSAFをアピールするツール(チラシ等)を当日配布するバッグに入れる。

会員登録受け付けの設置・JSAFグッズの販売のほり旗の展開。

◎ 準会員のな制度があれば取りこみやすい。

2 ヨット1日無料体験教室(新規事業)  
概要 4月から7月までの第2、第3日曜に実施し、ヨット教室受講者増につなげる。

内容 10時から14時、大型の「ギグ」を使ってのセーリング体験。

対応 利用人数は少ないが、前項1と同様の展開を図る。

3. 身体障害者体験乗船会(新規事業)  
概要 暖かい時期に東京都障害者スポーツ協会の指導を受け、当ハーバー障害者

スポーツ指導員が企画運営を行う大型艇での乗船会。

内容 身体障害者のみを募集、障害者用棧橋を使い大型ヨット「ギグ」で実施。  
対応 パラリンピックを意識したJSAFの紹介を行う。

## II..競技会の開催事業

### 1 マンスリーレガッタ(新規事業)

概要 本年1月から始めた事業で、毎月最終日曜日に実施する小学生から高校生までの定期レガッタ。日頃の練習成果をチェックできる正式のレース運営で、1日5レースの実施を目標とする。

内容 小学生はOP、中学生はレーサー4・7、高校生はFJ、420。今のところ参加者は少ないが、将来は関東近郊の選手に呼びかけ、定着させたい。年間の表彰あり。

対応 選手たちはすでにJSAFに登録済みだが、ターゲットは保護者であり、レガッタごとにPRをしたい。

◎ 準会員のな制度があれば取りこみやすい。

2 セントバレンタインズ・カップ(新規事業)

概要 2月14日のバレンタインデーにちなんで企画した大会で、土日の2日間実施する。対象は中学生と高校生で、種目はレーサー4・7。

内容 2日間で最大7レースを行い、総合と中学生の部・高校生の部で表彰を行う。参加賞はチョコレート。  
対応 前項2と同様

## III..選手育成支援事業

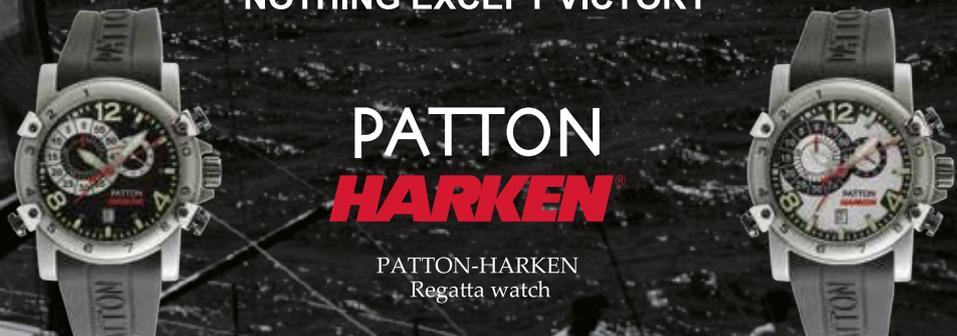
### 1 江東区セーリング部(既存事業)

概要 平成20年4月、江東区教育委員会から依頼を受け、江東区の小学生を選抜して国体、各ワールドで通用する選手を育成を受けることとなった。募集は、教育委員会が江東区の小中学校に通知を出

若洲ヨットハーバー(若洲ヨット訓練所)の試み

# もっと海の仲間を増やそう!

NOTHING EXCEPT VICTORY



PATTON  
**HARKEN**

PATTON-HARKEN  
Regatta watch

¥198,000(税別)

www.harken.jp



浜崎会員増強プロジェクト副委員長に聴く

## サポーター会員構想

— JSAFの中に「会員増強プロジェクト」が立ち上がり、JSAFを支えるメンバーを増やす様々な方策が練られています。今回、寄稿いただいた若洲の取り組みもその一つですが、ほかにはどんなアイデアがあるのでしょうか？

■浜崎会員増強プロジェクト副委員長（以下副委員長）—

— JSAFはセーリングとレースを楽しむ人たちの集団ですが、直接レースやセーリングにかかわらなくても気軽に入れる準会員の制度もあっていいのでは、という意見が

あります。たとえば、サポーター会員と呼ぶことにしますが、こういった人たちを受け入れる制度をつくるのができないかを検討しています。

— サポーター会員になるとどんなメリットがあるのでしょうか。

■副委員長 — J-SAILINGやウェブサイトを通じてセーリングに関する情報を得られる、加盟団体・特別加盟団体が企画したイベント体験乗船会などに家族を含めて参加できる、大会・レースの陸上・海上運営に参画しながら海やヨットのこと、運営のことを知る機会が得られる、2020年東京オリンピック・パラリンピックのボランティア活動が優先的にできる、などを考えています。最後のアイデアは東京都との調整が必要ですが、これが実現すれば会場清掃、昼食運搬、湯茶係などでオリンピック・パラリンピックに参画でき、貴重な経験になると思います。

— どんな人が対象になるのでしょうか？

■副委員長 — 次のような人たちをイメージしています。

- ・かつて活躍したヨット関係者（今はレースに関心はないがヨットに接していた人）
- ・高校、大学のヨット部員の家族及び実業団加盟各社の社員
- ・全国ジュニア・ユースの保護者、各地のヨットスクールの生徒
- ・ボランティア募集告知に応じた人
- ・近所のお父さん、お母さん、お兄さん、お姉さん

これからタイムスケジュールを決め、会費をいくらにするか、組織化の方法、運用の具体化などを検討したいと考えています。

— メンバーを増やす試みは一朝一夕にはできない、時間のかかる作業です。

■副委員長 — プロジェクトチームとしては短期策と中長期策に分けて方策を考えています。1、2年を期間とした短期策ではJSAF会員登録システム・会費自動振替・4年生会員の復活に取り組みました。

一方、中長期策としてJSAF本部と加盟団体・特別加盟団体の絆を深める観点から会員増強に絡めたアンケート調査を行い、回収内容をまとめて報告をしました。

会員増強は先を見据えながら地道に進めて行っても結果が出るか出ないかといった作業ですが、少しでも増やす努力を続けていくつもりです。今回のサポート会員（仮称）の提案も考え方の第1歩であり、検討点や課題は多数あると思いますが、当プロジェクトとして前向きに進めていきます。JSAF全体の課題として、メンバー全員で仲間を増やそうとする動きにつながればと思います。メンバーのみなさまのご協力をお願いする次第です。

し、若洲職員と面接選考を行い、最大18名を指導し、小学5年から始め中学3年で卒業するシステム。

**内容** 種目はOPとレーザー4・7。全艇をNPO法人マリンプレイス東京が貸与する。練習日は年間通じて日曜、祝祭日を中心とし、対外レースに積極的に遠征する。レーザー4・7ワールドU16で5位、東京国体SS級少年女子3位の実績がある。

**対応** 父母会を設立し、積極的に応援する体制ができ、このメンバーの方々がJSAFの登録候補となる可能性が大。

**2. ユースチーム東京（既存事業）**

**概要** 平成23年設立。若洲で活動する各クラブのOP卒業生の受け皿としての活動を開始。レーザー4・7級12隻、420級11隻をNPOと東京都ヨット連盟が所有し、所属選手に貸与。26年度新

規募集予定。約10名登録。

**内容** 土日、祝祭日の練習を基本に実施し、420級選手の育成に注力する。

**対応** 保護者をターゲットにJSAF会員登録をPR。

◎準会員の制度があれば輪が広がる可能性大

**IV. ヨット教室事業（既存事業）**

**概要** 毎年4月から12月上旬まで、毎土日、祝祭日に開催する一般とジュニア教室。年間延べ1200人前後が受講。初級と中級プログラムによって実施。1日7000円。

**対応** 中級者を対象にJSAF会員登録についてPRを図る。

**V. 大会誘致事業（新規事業）**

**概要** 今までは大会開催要請が東京都

ヨット連盟を通じてあった場合のみ受け入れていたが、今後大小問わず誘致活動を行い、積極的に大会開催を受け入れる方向で進める。

**対応** すでに開催が決まっている大会時にJSAF会員登録受け付けエリアを設置し、チラシ配布、のぼり旗等でPRを行う。JSAFグッズの販売も行う。

\* 以上、若洲の活動内容をご紹介します。

JSAFの永遠のテーマである会員増強について、「一度に大量に」は難しいと考え、若洲での事業を通じて少しでも会員増に努めたいと思います。皆様のご意見をいただき、またご協力をいただきながら若洲を運営して参ります。（浜崎濠次郎/NPO法人マリンプレイス東京、東京都ヨット連盟理事）



## 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>

るため、これに作用する大きな横方向の力が、ラダーによる風見安定のモーメントを打ち消すように働くためである。いずれにしてもラダーとセンターボードを取り付けた場合は、船体中心まわりの回頭モーメントは、わずかであるが回頭をさらに強める（ウエザーヘルム）方向に作用することがわかる。

#### 4.3 センターボード引き上げ角による変化

上述の回頭モーメント  $N$  を横方向の力  $Y$  で割ると、横方向の力が作用している点（着力点）を求めることができる。横流れ角が  $4^\circ$  時の、センターボードの引き上げ角に対する着力点位置の変化を図 4-4 に示す。引き上げ角  $0^\circ$ （真っ直ぐ降ろした状態）で、船体中心（トランサムから 2.25m 前）から 0.2 m 程前であることがわかる。センターボードを  $20^\circ$  後退させるとほぼ船体中心位置となり、 $30^\circ$  にすると 0.1 m 程後になる。すなわち、センターボードを  $30^\circ$  後傾させると、0.3 m 程度着力点が後へ移動することがわかる。また、センターボードの引き上げ角に対する横方向力係数  $Y'$  の変化を図 4-5 に示す。もちろん、引き上げ角  $0^\circ$  の時の傾きが最も大きく（性能が良い）、引き上げ角  $30^\circ$  で 17% 程度減少することがわかる。

クローズホールド時の力のバランスを考えると、船体に作用する横方向の力とセイルに作用する横押力の着力点の前後位置が同じでなければならない。セイルに作用する流体力の風洞試験結果は後述するが、クローズホールドでぎりぎりに上っている場合、セイルの着力点はほぼ船体中心から 0.2m 程前であることがわかっている。したがって船体に作用する流体力の着力点とほとんど一致しており、ジャストヘルム（舵角  $\approx 0^\circ$ ）であるといえる。なお、ジャストヘルムといっても、本稿第 1 回目の冒頭に述べたように、ラダーはリーウェイ角に相当する分の迎え角を受けて揚力と抗力を発生していることを忘れてはならない。（ティラーを放すとティラーが風下へ向き、船が風上へ回頭してしまうことからわかる。）

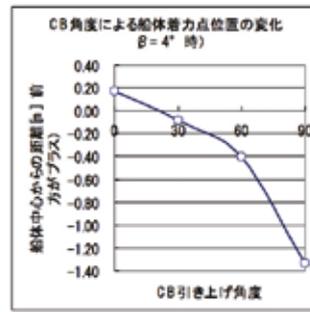


図 4-4 センターボードの引き上げ角度による着力点位置の変化 ( $\beta = 4^\circ$ )

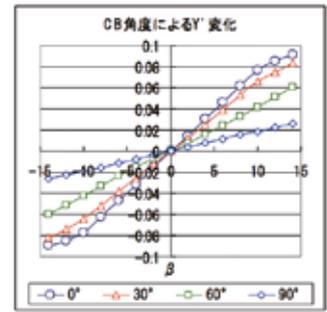


図 4-5 センターボードの引き上げ角度による横方向係数  $Y'$  の変化

ところが、風が強くなって艇がヒールすると船体の着力点は前方へ移動し、セイルの着力点は後方へ移動する傾向がある。このため、ヒールとともにウエザーヘルムが強くなり、ティラーを風上側へ引かざるを得なくなる。大きな舵角は次節で述べるように想像以上に大きな抵抗となる。このため、ヒールとウエザーヘルムを減らすために、セイルをパワーダウンするのが 470 級の一般的な乗り方の特徴である。

ただ、どうしてもヒールしてしまったり、何らかの理由でウエザーヘルムが強い場合は、上述のようにセンターボードを少し引き上げる（後傾させる）ことによって着力点を後へ移動し、舵角を小さくしてスピードアップすることが可能と考えられるが、どうであろうか？ もちろん、センターボードを引き上げることによって横方向力係数  $Y'$  は図 4-5 に示すように多少減少する。しかしながら、後退角を  $20^\circ$  にすることによる横方向力係数の減少割合は 10% 程度であり、 $30^\circ$  でも 17% 程度である。係数では減少しても、スピードアップでカバーすることができれば横流れの量はそれほど変わらない可能性もある。これらの得失については後述の VPP によらなければならないが、興味あるところである。

## 5 舵角の影響

図 4-3 に示した結果は、ラダーの角度（舵角）は  $0^\circ$ 、すなわち船体中心線上に固定したままのものであった。この舵角を変化させた場合の、前進力係数  $X'$ 、横方向力係数  $Y'$ 、ヨーモーメント係数  $N'$  の変化を図 4-6 に示す。横軸は舵角  $\delta$  である。図 4-3 と同様に、図中の点は実験値であり、曲線はコラムに示す計算式による計算値である。ここで  $Y'$  と  $N'$  において、舵角が  $\pm 15^\circ$  の範囲内であれば実験値と計算値がほぼ一致しているものの、それ以上の舵角では一致せず、実験値は一定の値に留まってしまうことがわかる。これは舵角が  $\pm 15^\circ$  以上で実際には失速するが、計算ではこれを考慮していないためである。この失速は  $X'$  にも悪影響を与えており、舵角  $\pm 15^\circ$  以上で実験値が計算値よりもかなりマイナスの値となっている。  $X'$  がマイナスというのは、艇にとって抵抗になっていることを意味しており、不適切な舵操作が艇速を下げることを示している。

図 4-6 の実測値から舵角による抵抗増加を概算してみよう。実験値では、 $\delta = \pm 10^\circ$  において  $X' = -0.002$ 、 $\delta = \pm 15^\circ$  において  $X' = -0.005$  程度であることがわかる。  $X$  の値は、コラム内の (4-1) 式によって求めることができるので、これらに実船の値を代入して計算すると次のようになる。

$V_B = 2\text{m/s}$  の  $\delta = \pm 10^\circ$  の場合で、約 1.9kgf、 $\delta = \pm 15^\circ$  の場合で約 4.8kgf  
 $V_B = 3\text{m/s}$  の  $\delta = \pm 10^\circ$  の場合で、約 4.4kgf、 $\delta = \pm 15^\circ$  の場合で約 10.9kgf

第 1 報の図 3 に示した直立直進時の全抵抗が、 $V_B = 2\text{m/s}$  時で約 5kgf、 $V_B = 3\text{m/s}$  時で約 17kgf であることを考えると、いかに大きな抵抗になっているかがわかるであろう。艇体とセイルのバランスが悪くいつも大きな舵角を切りながら走っている人は、マストレーキやセイル

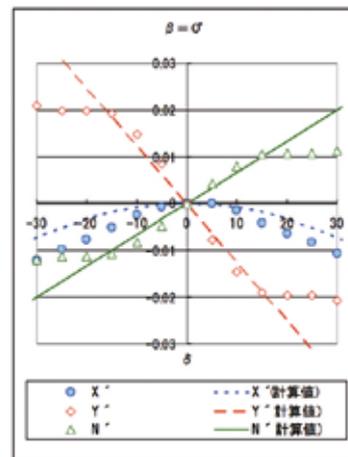


図 4-6 舵角による船体流体力係数の変化

トリムを変えたり、上述のようにセンターボードを引き上げるなどして、舵角が小さくなるように工夫した方がよい。

またタッキング時に、急に大きな舵角を切ることも同様の抵抗増加につながる。なお、舵角を切って回頭を始めるとスターンが回り始め、実際の舵の迎え角は舵角よりもかなり小さくなる。このため回頭中は、 $35^\circ$  程度の舵角でも大丈夫である。したがって、タッキング時の抵抗増加を抑えるという観点からすると、最初はあまり大きな舵角を切らず、艇が回頭をはじめてから大きく切る方がよいといえる。（以下、次号）

#### 参考文献

- [1] Keuning, J. A. and Vermeulen, K. J.: The Yaw Balance of Sailing Yachts Upright and Heeled, 16th Chesapeake Sailing Yacht Symposium, SNAME, 2003.
- [2] Nomoto, K. and Tatano, H.: Balance of Helm of Sailing Yachts — A Shiphydrodynamics Approach on the Problem—, 4th International HISWA Symposium on Yacht Design and Construction, 1979.
- [3] Keuning, J. A., Katgert M. and Vermeulen K. J.: Further Analysis of the Forces on Keel and Rudder of a Sailing Yacht, 18th Chesapeake Sailing Yacht Symposium, SNAME, 2007, pp.49-61.

# こうすれば速くなる(かも)！ 470級の帆走性能を科学する③

「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

## 4 横流れ(リーウェイ)の影響

### 4-1 船体に作用するヨーモーメント(回頭モーメント)

センターボードもラダーもない船体が風に流されていると、いつの間にか風に対して真横になって流されていることに気がつくであろう。たとえ、初めに船首を風の向きに合わせていても同じである。これは流されている船体に作用する水の力が、船体中央ではなく流れに向かって少し前方に作用するためである。このような回転する力は流体中を移動する全ての物体に作用し、ムクモーメントと呼ばれている。

ヨットがクローズホールドで帆走している場合も同じで、横流れによって艇体に作用する横力は、船を風上側へ回頭させようとする(ウエザーヘルムとなる)。実際のヨット船型の場合、センターボード(またはフィンキール)とラダーの側面積が大きいため、艇体部分の影響はそれほど大きくないが、それでも喫水線下のこれら全ての側面積の中心(CLR)に比べると、実際の着力点はかなり前になる。ヨット設計において、CLRに対してセール面積の図心(CE)を喫水線の10~20%程前にとり、この差をリードと呼んでいるが、これは上記の実際の船体の着力点と、セールの着力点の前後位置を一致させるためである。

### 4-2 横流れ角による船体流体力の変化

金沢工業大学の回流水槽で470級の1/5模型を用いて試験を行い、船体に作用する流体力の測定を行った(図4-1参照)。模型の大きさは全長が0.94mとそれ程大きくないため、流れ方向の抵抗値の精度はあまりよくないが、センターボードやラダーによって生ずる横力や、回頭モーメント(ヨーモーメント)の測定値については、ある程度信頼(ノ)

がおけるものと考えている。ここで、力や角度などについての定義を図4-2に示すが、(-vを除いて)全て矢印の方向をプラスとする。

横流れによって船体に作用する横方向の力Yと、ヨー(回頭)モーメントNの変化を図4-3に示す。横軸はリーウェイ角βである。なお、ここではYとNを(4-1)式の関係によって無次元化し、Y'、N'で示している。これらの係数を用いて実船レベルの力[N]とモーメント[N・m]を求めるには、(4-1)式の下段の数値を代入して計算すればよい。(なお、[N]と言われてもピンと来ない場合は、値をほぼ1/10にすれば[kgf]単位となる。ノ)

$$Y = \frac{1}{2} Y' \rho V_B^2 L D \quad N = \frac{1}{2} N' \rho V_B^2 L^2 D \quad (4-1)$$

ここで、

ρ: 水密度 [=1000kg/m<sup>3</sup>]      V<sub>B</sub>: 艇速 [m/s]  
L: 水線長 [=4.40m]      D: 喫水深さ(センターボード下端まで) [=1.08m]



図4-1 1/5模型を用いた回流水槽試験の様子

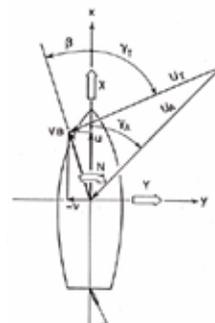


図4-2 力や角度の定義

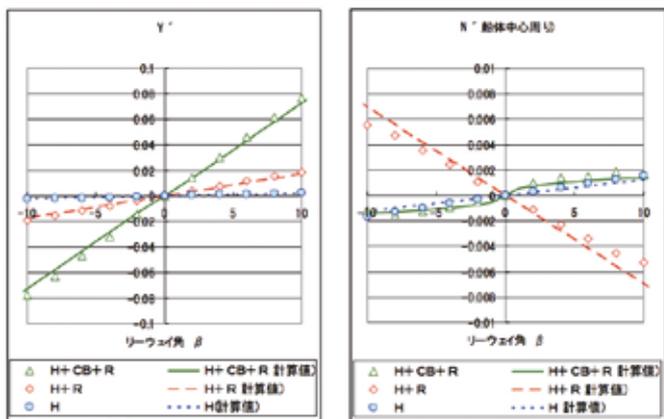


図4-3 横流れによって船体に作用する横方向の力YとヨーモーメントNの変化(係数)

図4-3において、Hはハルのみの場合、H+Rはハルにラダーを取り付けた場合、H+CB+Rはハル、ラダー、センターボード(第1報の図2に示す引き上げ角0°の(真直ぐ降ろした)状態に設定)の全てを取り付けた場合である。また、図中の点は実験値であり、曲線はコラムに示す計算式[1]による計算値である(Web版J-SAILINGに掲載します)。計算値は、ハルに関しては野本による計算式[2]をもとにしており、

ラダーとセンターボードに関しては翼理論をもとにしている。興味のある方は文献[1]、[2]を参照いただきたい。

まず、Y'について見ると、ハルのみでは他の場合に比べてほとんど横方向の力を生じていないことがわかる。ラダーがつくと少しは生ずるが、やはり横方向の力のほとんどはセンターボードによって生じていることがわかる。

次にN'について見るが、モーメントはどこを中心として考えるかによって値が変わるので注意が必要である。ここでは前後方向の中心(船体中心。実船ではトランサムから2.25m前)まわりの値で示している。

まず、H(ハルのみ)の場合を見ると、わずかであるがグラフが右上がりであることがわかる。これは、回頭を始めたならさらに同じ方向に回頭するように作用するもので、4-1節で述べたムクモーメントによるものである。なお、ヒールするとこの傾向はさらに強くなる。

次に、H+R(ハルにラダーを取り付け)の場合、一転して右下がりのグラフになる。これはラダーに作用する横方向の力によって、例えば艇体が右回頭した時、ラダーによって左回頭して元に戻すように作用することを表している。これはちょうど風見が常に風向きを示すと同じ効果を表しており、これを「風見安定」と呼んでいる。

最後に、H+CB+R(ハル、ラダー、センターボードの全てを取り付け)の場合、ハルのみの場合と同様の右上がりのグラフに戻ることがわかる。これはセンターボードが、船体中心より少し前に取り付けられてい

# BOARD

## ノティスボード

### 25年度ジュニアユースセーリング・シーマンシップアカデミー終了

平成25年度の「toto助成事業ジュニアユースセーリング・シーマンシップアカデミー」は、3月1、2日の広島開催を最終として終了いたしました。

全国10カ所、14回の事業を実施し、選手295名、指導者・保護者161名のご参加をいただきました。現地担当者をはじめとする皆さまには、事前の準備から行事中のサポートに至るまで多大なるご支援・ご協力を賜り、誠にありがとうございました。

また、2020年には東京オリンピック・パラリンピック開催が決定し、日本の若いセーラーたちの夢が広がっています。制式艇種の導入も順調に進み、今後ますますジュニア・ユースセーラーたちの育成が重要となってきます。

つきましては、全国津々浦々、ジュニアからシニアに至るまでJSAFが掲げるチームJAPANへのご参加をいただき、一丸となってセーリングを盛り上げていきたいと思っております。なお、26年度の実施要項はJSAFホームページを参照してください。

(中村公俊/ジュニアユースアカデミー委員長)



小松一憲コーチによる出艇前の艇・機装チェック  
(第12回蒲郡アカデミー)



蒲郡アカデミーで海上講習を受けるOPセーラーたち

### Q-TonWorld 記念カップ「TRACER」に贈呈

1978年に開催されたクォータートン世界選手権大会を記念して制作された「Q-Ton World 記念カップ」の第4回(2013年)受賞艇に、JSAF 外洋三崎所属・京急マリナー「TRACER」(三宅智久オーナー)が選出され、3月8日、神奈川県葉山町森戸でカップ贈呈式が行われました。

#### ■受賞艇のコメント

長い間、外洋レースを続けてきたことが今回の表彰をいただくことになった、と理解しています。

海が、ヨットが、そしてレースが好きな素晴らしい仲間恵まれ、ここまでやって来ることができました。これからも、勝利をめざし多くのレースに参加するつもりです。よろしく申し上げます。とくに、もう一度パールレースに勝ちたいと思っています。大変名誉ある表彰をいただき、ありがとうございます。(三宅 智久)



受賞艇 TRACER チームの面々。メンバーはオーナー・三宅 智久、クルー・石 侑平、日江井 俊二、田辺 秀明、山口祐史、古屋 郁夫、上村 泰、久保田 豊の各氏



### ISAF ルール55 (International Sailing Federation) 55 TRASH DISPOSAL



当たり前ですがレース中に故意に**ゴミ**を捨ててはならないことが明記されました。

もちろんこれにはスピンを毛糸等でプリセットすることも含まれています。

### QUANTUM SPINPAK™

### Qスピンプックで解決 Quantum Racing Teamが開発

Quantum ではこのルール対策に100%対応できるだけでなく、以前より容易にスピンをプリセットできる方法を実戦でテストし商品化となりました。

#### Qスピンプックは

フアーラーのように円筒状に収納し、シートを引くことによって展開します。

必需品の登場です。

単体の商品ではなく本体に取付となります。

### Quantum Japan

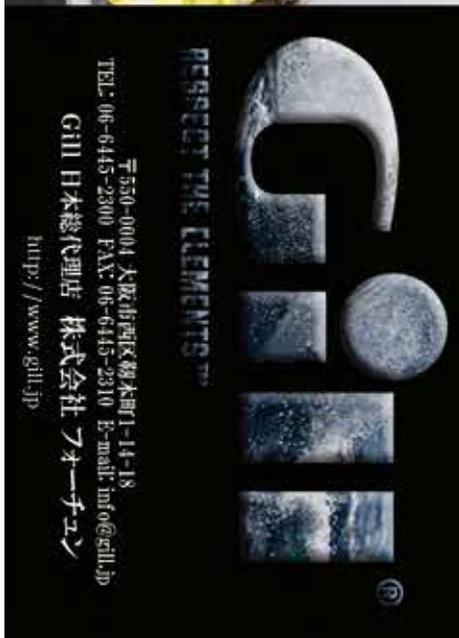
japan@quantumsails.com  
www.quantumsails.com

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



## 新しい加盟団体の紹介〈RSクラス協会〉

誰でも楽しめるような先進的なディギーというビジョンから生まれたRSディギーは、今年で誕生から20年を迎える。開発チームはデザイナー、製造、セイルメーカー、RSボートのニックピーターで構成されており、RS400、RS600から始まったラインアップは熱狂的な人気とともに全英に広がった。

その後発売されたダブルハンドRS200はコンペティティブなクラスとして人気が高まり、ナショナル選手権には150艇近く参加する。

インターナショナルクラスとして登場したジュニアユース向けのRSフィーバはRSの中でもっとも成功したクラスとなり、2006年以来一番普及したツーマンディギーとなっている。フィーバの世界選手権では200艇が参加、現在も新しい地域に拡大を見せている。

ポリエチレン製で取り扱いが簡単なワンデザインクラスは中学生の体格に合っているため420やレーザージャルのステップアップとして、ダブルハンドクラスでのチームワーク作りにも適しており、今後はアジア地域の多くのクラブの導入とともに世界レベルの育成システムにも活用されるとみられている。



ハンディキャップシステムのRSクラスの大会は、フレンドリーなためにヨット初級者も参加しやすい

日本の活動は2002年RS協会会長の谷村英俊を含む6人が艇を購入することから始まった。RSフィーバを中心に地道な活動をしており、毎年全日本選手権を開催している。

日本RS協会では今後RSフィーバをはじめとして数多くのRSディギーの紹介をし、日本ヨットの底辺拡大に貢献する方針だ。JSAF加盟後初めての全日本選手権は7月5日、6日に開催し、海外選手を招待する予定である。(RSクラス協会会長 谷村英俊)

〈問合せ先〉  
協会事務局（葉山セーリングカレッジ内）  
046-877-5399（担当・梶原）  
<https://sites.google.com/site/rsjapanclassassociation/>  
国際RSクラス協会  
<http://www.rssailing.org/>

## 「回航2万マイル 太平洋の記憶、ベンガルの軌跡」

JSAFメンバーである柳瀬愛彦さんが率いるチームベンガルの航海記「回航2万マイル 太平洋の記憶、ベンガルの軌跡」が発行されました。

著者はチームベンガルで活動する原健さん。原さんはアメリカスカップと世界一周レースへ挑戦した後、プロセーラーとして様々なセーリングを経験し、2009年からチームベンガルの一員となりました。

本書は、シドニー・ホバートとトランスパックスの2つの外洋レースに参戦するとともに、日本～シドニー～ハワイ～ロスアンゼルス～ハワイ～日本の約2万マイルの航海のほとんどのレグに乗り組んだ著者の航海記です。

チームベンガルの軌跡を通じて、外洋レースと長距離回航の醍醐味、厳しさ、そして海の素晴らしさを伝える好著です。

発行／舵社  
価格／1200円＋税  
版型／A5版並製・216ページ  
問い合わせ先／  
舵社販売部  
TEL 03-3434-4531  
FAX 03-3434-5860



## 偲ぶ会が行われました

3月9日、「秋山福夫様・森岡忠美様を偲ぶ会」が京都で開催されました。

秋山福夫さんは京都府セーリング連盟の会長、ISAFインターナショナルジャッジとして活躍され、また森岡忠美さんは柳が崎ヨットハーバーの建設に力を尽くされ、滋賀県セーリング連盟の会長として活躍されました。ともに同志社大学ヨット部の同窓で、当日は130名を超える方々の参加があり、お二人の人柄、足跡を偲ぶ会となりました。





**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



**天宣会グループ**

「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](http://www.tensenkai.or.jp)

アスリートの  
声が、育てるモノ。



「世界と戦う理想のフォームを維持し続けたい。」 室伏選手

「壁を超えてタテに落ちるシュートでゴールを決めたい。」 本田選手

「細かなステップワークにこだわるから素足感覚に近づけたい。」 福原選手

ミズノはさまざまなトップアスリートの声を聞きながら、その要望に応じています。世界で戦うアスリートたちの想いが生んだ技術は、やがてあなたのモノになります。

ミズノ製品は、  
アスリートの声で  
できている。



明日は、きっと、できる。

# 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](http://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] 29,000円 ▶ **JSAF会員  
限定価格 26,100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28回  
東京  
教室  
**2014.6.22** (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29回  
大阪  
教室  
**2014.7.6** (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30回  
名古屋  
教室  
**2014.8.24** (日)  
AM9:00-PM7:30

[会場] セミナールプラザ第七会議室  
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3級海上特殊無線技士

[受講料] 24,000円 ▶ **JSAF会員  
限定価格 21,600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。どなたでも受講できます。

第42回  
大阪  
教室  
**2014.5.18** (日)  
AM9:00-PM6:30

[会場] 此花会館 302、303号  
大阪市此花区西九条5-4-24  
[定員] 50名(定員になり次第閉め切らせていただきます)

第43回  
東京  
教室  
**2014.9.28** (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)

- 最新の講習会日程については、KAZIホームページをご覧ください。
- 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

医療法人  健育会グループ



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.106**

早稲田大VS同志社大となったJYMA選抜大学対抗&U23マッチレースの決勝戦を制したのは同志社大だった。3回目を迎えた同大会は、10校の参加を得て大いに盛り上がった。(写真/中嶋一成)

*Message*

新年度を迎えての第1号です。2014年度、広報活動は大きく変わります。まずJ-SAILINGは季刊誌として年4回の刊行に移行します。代ってホームページを大幅にリニューアルいたします。隔月刊誌では情報の鮮度に課題がありましたが、WEBを活用することで、この点は大きく改善されます。また会員のみならず、これからセーリングを始めたてみたい方々

に向けても情報を発信します。『セーリング情報のハブ』となるホームページを目指し、6月末の新装オープンに向けて作業中です。皆様には引き続きのご支援を、何卒よろしくお願いいたします。

(広報委員会委員長 J-SAILING編集長 柳澤 康信)



J-SAILING No.106 平成26年4月25日発行 通巻460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・中嶋一成、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](http://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26年4月25日発行 通巻460号

**J-SAILING**

JAPAN SAILING FEDERATION

定価300円

**NO.106**



明日の空へ、日本の翼