

## レースオフィサー制度の趣旨

2001年3月19日

JSAFレース委員会

2000年度にスタートしたレースオフィサー制度ですが、これまでに全国各地で講習会・試験を実施し、300余名のエリア・レースオフィサーが誕生しようとしています。この制度の目的は「レースオフィサー規定」の冒頭で述べられているので、今さら繰り返す必要もないと思います。

しかし、この制度を制定したJSAFの趣旨がまだ十分に浸透していない面も見られ、誤解を持たれている方もおられるようです。そこで、レース委員会として再度、みなさまにご理解をいただくためにQ & A形式で本制度をご紹介します。

Q1:なぜレースオフィサー制度を制定したのか？

A1:この制度はISAF(国際セーリング連盟)で設けられた制度であり、レース運営の国際的平準化を目的にしたものです。レースの規模、開催地域に関らず、同じRRSを用いるレースである以上、大会規模、地域的特性に応じた運用上の差は別にしても、同じフィロソフィー(考え方)の下にレースを運営する事が大切であるとの観点から設けられた制度なのです。

ISAFでは国際レースに照準をおいてインターナショナル・レース・オフィサー(IRO)を制定し、ナショナル・チャンピオンシップ、水域選手権、クラブレースなどに関しては、各ナショナル・オーソリティが制定する、各国の実情に応じたナショナル・レースオフィサー(NRO)制度に委ねられました。といっても、NRO制度はそれぞれの国内でだけ通用するものであればいいというのではなく、国際的にも(制度としてはIROへ)通じるものでなければ意味がありません。

JSAFではレース委員会で検討を重ね、まずクラブレース、水域選手権レベルの大会を運営するのにふさわしいレベルのレースオフィサーとしてエリア・レースオフィサー(ARO)を制定し、次に全日本レベルの大会を運営するのにふさわしいレベルのレースオフィサーとしてナショナル・レースオフィサー(NRO)を養成することにしました。このNROは、次のステップではIROとして世界のレースシーンで活動することを期待されています。

こうした、国際的な一貫した流れの中で設けられたのがレースオフィサー制度なのです。

Q2:レースオフィサーの仕事は何か？

A2:レースオフィサーの仕事は、海上でレースをディレクションするというよりも、レガッタ全体をプロデュースすることに重点が置かれています。もちろん、レガッタの要は海上で行なわれるレ

ースですので、レース・ディレクションにもっともウエイトが置かれていることはいうまでもありません。

しかし、ISAFが制定したIROは、国際レースのような大きなレガッタで、大会全体のコーディネーションができる事を要請されています。つまりプロデューサー的な仕事を行うのです。レースマネジメント・マニュアルを読まれば、この本が求めている知識・ノウハウがかなり広範囲にわたっていることが理解できるでしょう。

JSAFが推進するレースオフィサー制度は2段階に分かれており、AROはクラブレースから水域選手権レベルまでの大会運営、中でも海上でのレース運営を管掌する能力を有することを求めており、NROは全日本選手権レベルの大会を運営する能力を有することを求めています。つまり全日本レベルのレガッタでは、NROは海上レースのディレクションよりも、むしろレガッタ全体をプロデュースすることを考えています。

Q3: レースオフィサー資格を持っている人がレース委員長にならないとレースをできないのか？

A3: そんなことはありません。

レース委員長は本来主催者(主催団体)が任命するもので、主催者が適当と認めた人物に委嘱するものです。ですから、資格の有無よりも、その大会を適切に運営する能力・知識・経験などを優先して選ばよいです。

JSAFのレースオフィサー資格は、その人がこうした資質を有していることを公に認める制度であり、レースオフィサーでなければレース運営ができないと縛る制度ではありません。

主催者がどういう人を選ぶかは主催者の判断によりますが、クラブや県連、水域などでレース委員長などレガッタのそれぞれのポジションにふさわしい人は、経験上おのずと固定されていると思います。レースオフィサーの資格はむしろそうした人々に積極的に取得してもらい、自らのスキルアップを図り、さらにその資格を公的に認めることによって一般の参加者、特に県外やクラブ外のセイラーなど外部からの参加者にも、そのレガッタが全国的に、また国際的にも平準化された運営指針の下に行われるという安心感を持ってレースに参加できる土壌を作ることが主眼とした制度なのです。

Q4: レースオフィサーは大会組織上どのようなポジションにあり、どのような権限・責任を持つのか？

A4: これはISAFが定めるIROと、JSAFが定めるNRO、AROにより少し差があります。

先に述べたように、IROは世界選手権などの国際レースで、海上でのレース・ディレクションを含めて、大会全体のプロデュースができる能力を求められています。そしてISAF認定の国際レガッタではIROを運営メンバーに加えることが求められています。国際レースの主催クラブ、主催団体にIRO資格者がいればその人が全体をプロデュースすればいいのですが、資格者

がいなければ他の国や地域からIROを招請しなければなりません。しかし、他所から来た人は開催地の実情に疎く、実際にプロデュースすることはできません。ですからIROは国際レースの運営経験豊富な全体のアドバイザーとして働くことになります。開催地の実情に応じた運営は地元の運営スタッフにまかせ、その大会が本当に国際レースにふさわしい運営水準を保てるように配慮することがIROの仕事になるのです。

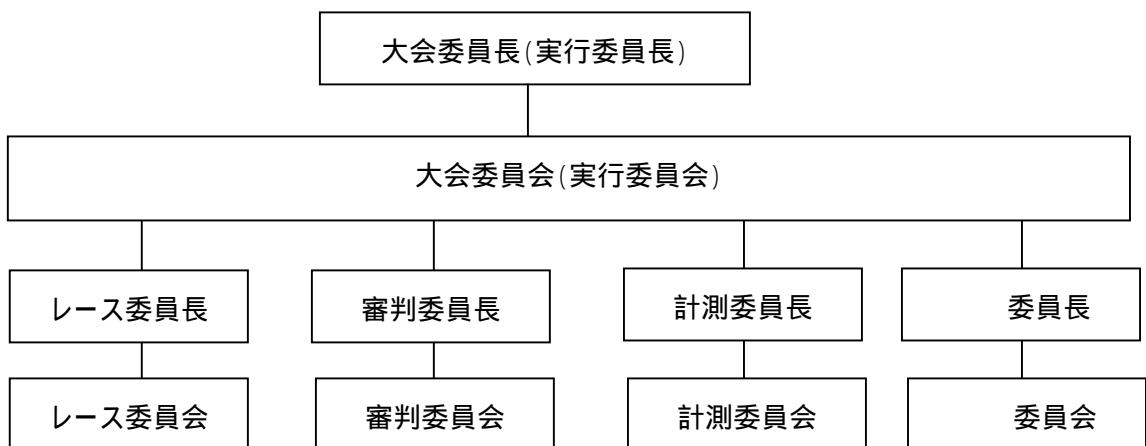
一方、JSAFの制度は、以下の基準で認定を行うように進めています。

ARO(エリア・レースオフィサー):クラブレース、県大会、水域選手権などのレベルのレガッタでレース委員長をつとめるなど、主として海上のレース・ディレクションを行える知識と経験を有していること。

NRO(ナショナル・レースオフィサー):全日本選手権など全国的な規模で行なわれるレガッタで、レース委員長をつとめられるとともに、大会全体のコーディネートを指揮することのできる知識と経験を有していること。

このような基準により日本のレースオフィサーは認定されます。

レガッタの運営組織は下図のような形で行われるのが一般的でしょう。

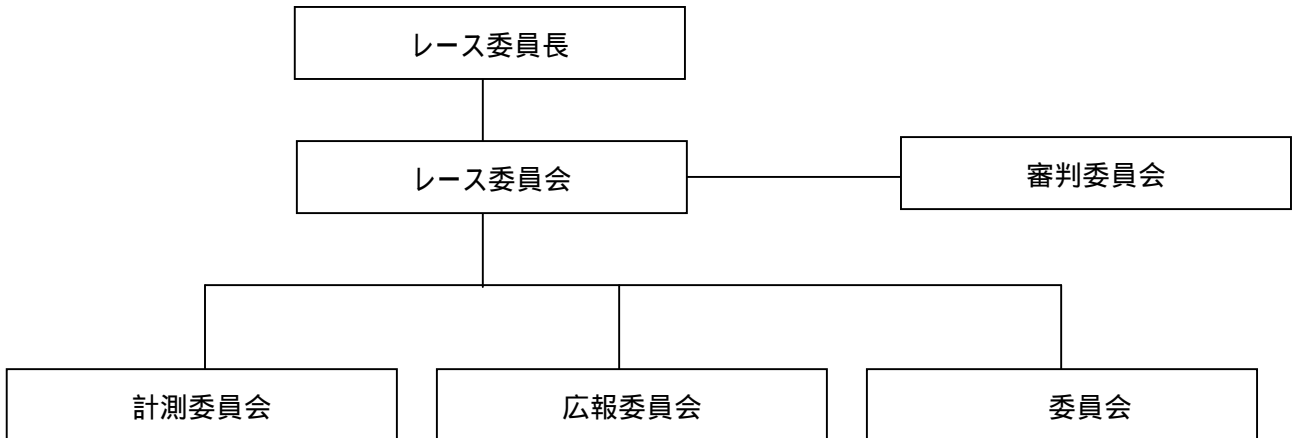


このような組織形態では、大会委員長(実行委員長)がプロデューサー、各委員会の委員長がディレクターの役目を果たすことが期待されています。

全日本選手権などのように大きな大会では、もし主催者内部にNROがいればその人が大会委員長(実行委員長)になるのがいいでしょう。主催者内部にNROがいなくて外部の人に委嘱する場合は、特定の委員会に属さない大会委員としてや、大会委員長に並ぶアドバイザー的なポジションにつくことがいいと思います。また各委員会の委員長の能力が高く、大会の運営に不安がないときなどは、NRO自身が大会委員長になってもいいでしょう。

ただ、NROがレース委員長など専門委員会に属するようになれば大会全体に目が届かず、その役目を十分に果たせない可能性もあります。そこでJSAFのレースオフィサー規定では独立した立場をとることを勧めているのです。

小規模のレガッタ、あるいは大規模のレガッタでも大会委員長(実行委員長)が名誉職的なものとなり、レース委員会(長)の権限が非常に大きくなっている場合があります。いろいろなケースがありますが、ひとつの例として、下の図のような形になっている場合を見てみましょう。



この場合、レース委員長に非常に大きな権限が集約されています。

このような運営組織なら、レースオフィサーがレース委員長になることが実質的です。主催団体内にレースオフィサー有資格者がいればそれが一番ですが、もし、大会開催地の実情をよく知らない、あるいは主催団体の内部事情に疎い外部のレースオフィサーを招請する場合は、来てもらうレースオフィサーにレース委員長になってもらって地元の人が補佐として付くか、逆に地元の人がレース委員長となって、招いたレースオフィサーにアドバイザーになってもらうようにするといいでしょう。

JSAFレース委員会では、中・小規模のレガッタではレースオフィサーの有資格者がレース委員長になることを推奨しています。これは以上のような意味から行われていることで、前項で述べたように有資格者がいないとレースができないという枷をはめるような制度ではありません。

一方、大きなレガッタになると運営の仕事の役割分担も細かくなってきます。レース委員長の大きな権限に変化はありませんが、逆にレース委員長一人ではとてもレガッタ全体の進行を管理することはできなくなります。そこでレースオフィサー規定では、こういう大会ではレースオフィサーがレース委員長になるよりも独立した存在であることを推奨しているのです。

今後のレースオフィサー制度の運用に当っては、主催団体の実情に応じて、これらレースオフィサーのポジショニングを考えていただきたいと思っています。適切な運用を行えば、一部の方々が危惧しておられる「二重の命令系統の存在」は起こりえないと思います。

また運営スタッフを探すときにも、技量があるのかないのか不安な人に頼むよりもレースオフィサー資格を持っている人に頼むほうが安心できるはずです。いいレースを行うには要所要所にきちんとした技術と経験を持っている人を配置することがポイントです。地元で人が足りなけ

れば近隣のレースオフィサー有資格者のリストに当たってみることにより、人員確保の道ができるのではないのでしょうか。

Q5:なぜ筆記試験が必要なのか？

A5:本制度の検討を行ってきた過程で、確かに筆記試験の実施には賛否両論、多くの意見がありました。どのような方法をとれば正しくレースオフィサーの資格を認定することができるか？この時点では誰もが納得できる方法を見つけることができませんでした。

しかし、認定制度である以上何らかの方法を採らざるをえません。そしてその結果は公の理解を得られなければなりません。

求められるレースオフィサーの資質は、レース運営のために必要なルール等の知識、組織運営のためのマネジメント力、臨機応変の判断力、任務遂行のための責任能力、さらに人望、経験などかなり広い範囲にわたっています。そして何よりも参加者(選手のみに限らず、運営スタッフも審判も含む)全員が満足いくレガッタを組み立てる能力が求められるでしょう。ヨットレースはあくまで「遊び」であり、参加者全員が楽しく1日を、あるいはレガッタの数日間を過ごすことが大切なことなのですから。

このような意味で、本当に大会委員長なりレース委員長なりにふさわしい「資質」を裏付け、しかも誰もが納得できる判定方法を見出すことは非常に難しいことです。

もしも仲間内だけのレースなら、仲間内で信頼されている人なら、資格のない人がレース委員長をしても、それが全員の合意である以上問題はないでしょう。しかし、もしそのレガッタがオープンなもので他府県や他の水域のセイラーも参加できるなら、できるだけ公平なレースを実現するために、そして全国的に(より厳密には国際的に)通用する運営知識を有し、多くの人に納得できる資格を有している人がレース委員長になっている方が好ましいことは疑いないことでしょう。

そこで、JSAFレース委員会としては、まず経験をレポートしてもらおうとともに所属団体の推薦を受けることによって、その人の適格性を判断し、次に筆記試験によってレース運営に必要な知識(特に重要なRRSに基づいた知識)を有していることを証してもらうことにしたのです。判定方法としては妥協的なものに過ぎないかもしれませんが、現段階で採り得る、技術的にも妥当な方法といわざるを得ないのです。

2000年に行われたAROの試験ではまだ不慣れな点があり、不適切な問題も実際に含まれていました。しかし、それは次第に改善されつつありますが、今後さらに問題の難易度・時間・出題形式等について検討を重ねていきます。

肝心な点は、この試験はAROをふるいにかけるための試験ではなく、AROたらんとする人たちの最低の目標値として認識されることにあります。少なくともレース委員長として参加者全員に認知され、レース運営を任せるに足る人物であるためには、これくらいの知識は少なくとも

持っていてほしいというのがレース委員会の願いなのです。

Q6:年齢制限はなぜあるのか？

A6:この点も、制度制定に当ってレース委員会で議論が彷彿とした点です。

結局、年齢の上限はレース委員長として最悪の事態にも対処できるだけの体力を有する一般的目安として定められ、また、レース委員長として参加者全員の信頼を得られる一般的目安として下限の年齢が定められたのです。この年齢が妥当なものかどうかはまだ意見の分かれる点かと思います。

しかし、これは制度としての年齢制限であり、年齢が満たなければレースオフィサーの資格を有することができず、年齢を越えれば資格を失うというに過ぎず、その人の「レースオフィサーの資質」をうんぬんするものではありません。実際のレガッタにおいては、これらの年齢制限を越える人たちにもレースの運営に携わり、ともにレースを楽しんでいただきたいと考えています。そのために、必要ならレースオフィサー規定にある「レースアドバイザー」の制度を利用していただければいいと思います。また、年齢制限に満たない人たちのために、レース委員会でもうひとつ別の資格を考慮していますが、まだ検討段階です。

いずれにしても、レース運営ができる人はどのような形であれ運営に携わっていただき、ヨットレース全体を活性化させることが必要なのです。このレースオフィサー制度を「足かせ」と受け取らず、むしろこれを機会に各地にレースオフィサーの資格を持つ人を増やし、全国どこでも国際的にも通用するほどのレースを行えるようにしたいというのがJSAFレース委員会の願いなのです。

以上、簡単ですが、JSAFレース委員会がレースオフィサー制度をまとめた意図をご理解いただけましたでしょうか。もし、これ以外にも何らかのご質問・ご意見があれば遠慮なくレース委員会宛にお申し出ください。

[郵送]

〒150-8050 渋谷区神南 1-1-1 岸記念体育館内 財団法人日本セーリング連盟レース委員会

[Eメール]

JSAFレース委員会      race@jsaf.or.jp