



IRC コングレス 2019 報告

2019 年 10 月 25 日

JSAF IRC レーティングオフィス

2019 年度の IRC コングレスがフランスはコートダジュールのアンティープで開催され、日本からは IRC オーナー協会の永松馨介会長とレーティングオフィスの角が参加したので報告します。

IRC コングレスは、英 RORC と仏 UNCL が交代でオーガナイズし、UNCL 担当の今年は、南仏コートダジュールでの開催です。コートダジュールと言えば、リゾート一色、パワーボート天国と思われがちですが、セーリングも盛んで、最近では UK、アイルランドなどで行なわれる IRC 国際レガッタへの参加も増えてきているとの話も聞きました。

そのフランスでは、UNCL 主導の IRC プロモーションがうまく行っており、登録艇数の増加が見られました。要はイベントを充実させ、セーラーに直接働きかけることを熱心に行なった結果であると感じました。

オーストラリアも IRC 証書保有艇の数は増えており、この傾向は昨年からのもの。今はまだエンドースドのみですが、将来的にスタンダード証書の発行も検討しているらしい。来年 1 月には IRC によるナショナルチャンピオンシップが開催されます。

南米は今まで IRC に関して動きが少ない地域であったが、ブラジルは今年になって急激な伸びを示し、シーズン中に 100 艇を越す勢いとのこと。

香港は、昨年の kongress で、スポーツボートのレーティングで ORC が使われるかもしれないとのレポートがありましたが、予定レガッタで ORC 艇の参加が足りず大会が見送りとなったため、同タイプのレーティングに IRC が使われる可能性が出てきたとの報告がありました。

USA はオフショアレース大国の中では IRC が劣勢にまわっている地域です。歴史あるブロックアイランドレースウィークは今年、IRC 艇の数がごく僅かでした。前回の 2017 年大会と比べると、IRC と ORC が完全に逆転した形です。US セーリングメジャーによると、IRC のプロモーション活動が皆無であることが原因。NYYC も ORC は強力にプロモーションを推して来ると報告しています。2020 年の IRC/ORC 世界選手権のニューポート開催も、そんな背景があると感じました。

そんな IRC/ORC 合同世界選手権ですが、参加国数がごく僅かな本選手権の有効性に疑問を投



げかける声もありました。とは言え、IRC としては、よりよい大会の実現に向けて、ORC、USS と協調しながら大会実務をこなしてゆくという姿勢に変わりはありません。

kongress の場で議論され将来のルールに反映される項目は、ここ数年その数はあまり多くないということが、IRC ルールの成熟さを物語っていると思います。それでも、セーリング技術の進歩に伴いカバーすべき課題があります。いくつかのトピックを拾うと; ウィスカポールの扱い、移動／可動バラストの効果、バルブキール重量の定義、クルーナンバーのレーティング評価への反映(検証中)、ヘッドセル数(検証中)、フライングヘッドセル(コード0)(検証中)などです。

ルールオーソリティーからのサブミッションは日本からの 2 件のみでした。メインセルのヘッドポインに関するサブミッションは、IRC ではなく ERS マターであり、採用することによる弊害もしくはハードルも高いので、WS に対するアクションを取るべきだということで、サブミッションは取り下げました。もう一つは、ウィスカポールに関するもので、TC からのサブミッションとオーバーラップし、そちらで合意されました。

UNCL が開発を進め、本 kongress でプレゼンテーションが行なわれた IRC Go! は、IRC データベースをフルに活用した、レースオーガナイザー向けの簡易レーティングシステムです。これには各国の代表が興味を示し、今後の動きが注目されます。

日本でよく話題となる、ORC/IRC の世界の登録艇数の優劣ですが、kongress の会場や各国の代表との話の中でこれら数字の比較は全く出てきません。それは一つには、両レーティング間では、登録艇数の集計方法が異なり、両者を比べることができないということが認識されているからだと思います。そして、セーリングスポーツが発展するためには、USA のメジャーも強調していますが、フリートを分断せず、絶対数を増やすということです。日本に欠けているのは、イベント主導でレーティングをプロモーションしてゆく姿勢だと強く感じました。

kongress の詳細を以下の通り、公式議事録を基に、紹介します。



2019IRC コンGRESS

日時: 2019 年 10 月 5 日

場所: アンティープ、フランス

出席者

Chairman	Michael Boyd - MB
Vice Chairman	Malcolm Runnalls - MR
Vice Chairman	Carl Sabbe (Belgium) - CS
Australian Sailing	Nicolas Degorce - ND
Canada IRC Owners	John Crawley - JC
Great Britain IRC Owners	Mel Sharp - MS
International Maxi Association	Andrew McIrvine - AMI
Japan Sailing Federation	Haru Hiko Kaku - HHK
Japan IRC Owners Assoc	Keisuke Nagamatsu - KN
Netherlands Noordzee Club	Raymond Roesink - RR
Turkish Offshore Racing Club	Cahit Uren - CU
Turkish Offshore Racing Club	Alican Turali - AT
US Sailing	Eric Baittinger - EB
UNCL President	Jean-Philippe Cau - JPC
UNCL Vice President	Philippe Serenon - PS
UNCL	Yves Ginoux - YG
UNCL	Jean-Claude Bertrand - JCB
UNCL Centre de Calcul Manager	Ludovic Abollivier (IRC Technical Committee) - LA
UNCL	Claude Charbonnier (IRC Technical Committee) - CC
UNCL	Jean Sans (IRC Technical Committee) - JS
RORC Commodore	Steven Anderson - SA
RORC CEO	Eddie Warden Owen - EWO
RORC Rating Office Director	Jason Smithwick (IRC Technical Committee) - JETS
RORC Technical Manager	Jenny Howells (IRC Technical Committee) - JH
RORC Rating Office	Emma Smith - ES
Royal Yachting Association (GBR)	Niall McLeod- NML



IRC 年次報告

今年の世界の IRC 証書発行は、UNCL 担当地域で昨年より 2%程の増加が見られた一方、RORC 地域は 3%程の減少となった。トータルに見ると、ここ 5 年程続いている減少傾向は、徐々に緩くなり、歯止めが掛かり始めたと言えるかもしれないが、この減少傾向は、セーリングスポーツ全体の傾向である。

注目できるのは、南米とオーストラリアの IRC 艇増加である。

IRC が主要な国際イベントで使われるレーティングシステムであるという位置付けに変わり無く、その中には、RORC 大西洋横断レース、ロレックス・ファストネットレース、ロレックス・ミドルシーレース、RORC カリビアン 600、ロレックス・ジラグリアレース、Spi クエストフランス、SNIM、ボワール・ド・サントロペなどが含まれ、主要トロフィーのレーティングシステムとして IRC を採用している。

2019 年ロレックス・ファストネットレースは、プリマスの泊地の制限により 150 艇がウェイティング状態となり、スタートできたのは 388 艇であった。6 つの IRC クラスに分けられ、IRC ダブルハンドクラスには 63 艇のエントリーがあった。総合優勝は、IRC ゼロクラス勝者の VO70 ウィザードであった。

サルジニア（伊）で開催される Maxi Yacht ロレックス・カップはロレックス・マキシ 72 世界選手権を含んでおり、歴史有る IRC イベントだ。今年は、ORC クラスに 3 艇のみのエントリーであったため、ORC クラスは IRC マキシクラスに統合された。クルーザー／レーサークラスでは、前回に引き続き、70%クルーナンバーのトライアルが行なわれ、IRC 証書における、クルー数の変化による TCC の算定についての検証が行なわれている。国際マキシ協会（IMA）はこの試みを 2020 年にも行ないたい意向であり、さらに他のクラスへの拡張も希望している（Maxi Racing Classes 以外）。

2015-2017 の間に証書の数が大幅に減少したが、その後は概ね安定した数を保っている。ロレックス・ファストネットレースが、今年は特に UNCL による証書発行艇数を促したが、最適化、変更、計測などの申請を大きく増やす結果となった。

つまり、魅力的なイベントが証書発行を活性化するということである。

各国レポート

豪ーオーストラリアセーリングは 2018 年、2019 年の証書発行数を大幅に増やすことに成功し、今年の IRC 艇は 450 に達する見込み。エンドースメントはオーストラリアセーリングのルールであるが、小規模なクラブや小型艇が IRC に接し易いように、スタンダード証書も将来的に採用する可能性がある。

ベルギーー証書数は安定しているが、昨年の 67 が比較的多く、今年は 9 月時点で 57。この数字は決して満足しているものではないが、ベルギーは国内のイベントではローカルルールが採用されており、IRC が浸透していない。UK、フランス、オランダ等での海外イベントに参加する艇のみが IRC を取得している傾向にある。ORC 艇はほとんどない。

ブラジルーIRC 艇は増加しており、2020 年には 100 艇を越すと見られる。ブラジル特に南部において、コリンシアン／アマチュアのフリートで IRC の採用が進み、プロフェッショナルチームは ORC に残る傾向が強い。

中国ー2009 年に採用されてから 10 年が経ち、中国内のレガッタの 9 割で IRC が採用されるようになった。

仏ーIRC ヨーロッパ選手権のレベルは非常に高かった。最近の傾向は、セーラーがインショアよりもオフショアのイベントを好むようになったということ。インショアの方が、スキルや体力を必要とし、プロやセミプロが活躍するため、インショアを避けるセーラーが増えてきたため。

大西洋岸だけでなく、地中海のボートもファストネットのような国際レースに参加するようになったことも、艇数増加に寄与している。また、多数の 30、40 フィート艇が進水したが、これらの多くは、フルクルーにもショートハンドにも対応できるデッキレイアウトを持ち、バラストオプションも用意されている。つまり、オフショアレースに適していると言える。

カナダーボートオーナーがボートサイズを小さくする傾向にあり、オンタリオ湖のレースは 7、8 割がワンデザインであるため、IRC 証書数は減少傾向にある。コストがハードルになっている可能性が高い。しかし、魅力的なイベントが不足しているのも確か。

英ーIRC 艇の数はここ数年安定していると言える。コストの問題はそれ程大きくないが、クラブレースレベルでは影響がある。シングル・イベント・レーティング (SER) は、特定のイベントにのみ有効な証書を格安で提供するもので、2018 年に日本でもその導



入が検討されたが実現に至っていないもの。UK では全国で 6 つのイベントが SER 対象とされているが、全体の IRC 証書艇数が 1400 程に対し、SER の発行実績は、2019 年 9 月時点で、38 とその数は多くはない。

香港—IRC 艇数は安定している。軽量 40 フィート艇のフリートが活発。一方 30 フィートサイズは幅広いデザインレンジがあり、最も大きなフリートを形成する。香港 IRC オーナー協会が HK ナショナルを計画しており、2020 年 7 月に、2 回のウィークエンドを利用して、開催する予定。開催地は、3 つの主要なクラブであり、大会運営を 3 クラブが分担するという試み。成功すれば、2 年毎の開催となる。

今年の 11 月に開催する予定だった ORC レーティングによるスポーツボートアジアパシフィック選手権は、参加艇の不足により開催見合わせとなった。これにより、ORC が香港国内で使われる可能性は非常に低くなった。また、スポーツボートフリートで現行の SMS レーティングから IRC への移行が検討されている。

伊—大方安定した数で推移しているが、景気の影響による若干の減少は見られる。IRC、ORC 双方をサポート。

IMA（国際マキシ協会）—IMA の成長は著しく、地中海の多くのイベントに、NOR/SI に関して影響を与えている。Wally クラスは IRC を引き続き採用する決定を最近下している。縮小しているフリートは、プロフェッショナルレースを好むスーパーヨットで、ORC が採用されているクラスだ（ORC はパフォーマンスファクターを含んでいる）。

アイルランド—数の減少は見られたが、IRC フリートは非常の活発でイベントを先導している。

日本—ここ数年、数は安定している。多くのクラブが PHRF タイプのハンディキャップを採用している。

マルタ—前年とほぼ同数だが、クラブイベントへの参加数は一般的に低い。キールボートレースへの興味を引き出す必要あり。

蘭—オランダの IRC 艇は IRC 国際イベントへの参加が目的である。国内イベントは ORC が主流。両者の証書数の推移は同じような減少カーブを描いている。レベルの低いレーサーはハイレベルのレースを避ける傾向がある。そうしたレーサーのためのイベントが開催され、IRC/ORC のレースを盛り上げようとの試みがされている。

トルコ一年間を通してレースイベントが行なわれ、ギリシャからの参加も多いが、ジョイントイベントの開催はまだない。ギリシャと共催される東地中海イベントは理想的なものになるだろう。

UNCL が東欧諸国のクラブなどと話し、イベントの協力を依頼する案を申し出た。

トルコやギリシャには多くのチャーター艇が存在するので、それらの艇に IRC 証書を取得してもらってはどうかとの意見があり、コンGRESの賛成を得た。

USA—10 年前からの IRC 証書数の減少は、USA の特殊なアプローチによるところが大きい。つまり、ORC/IRC/ORR/PHRF の複数のレーティングを提供していること。レースオーガナイザーは4つ全てのレーティングを使い参加者を集めようとして、小さなクラスが数多く出来上がるという悪循環をもたらした。プロモーションという意味では、ORC のみが資金を持った提唱者がいて、宣伝活動を行っている。これはIRCにとっては不利。US セーリングは特定のレーティングをプロモートすることはしないが、IRC/ORC/ORR に対し、イベントオーガナイザーに向けての提案書を提出するよう依頼する予定があるとのことなので、IRC にとっては売り込みのチャンスかもしれない。

テクニカルコミッティー (TC) からの報告

カンテイングキールおよびウォーターバラスト

TC はウォーターバラストの小型艇における性能評価を行い、2021 年に向けての、カンテイングキールを含むリサーチプログラムを計画している。

キールタイプ 5,6

タイプ5と6の違いが明確でない問題に対し、アスペクトレシオを用いてレーティングの効果を明確化する研究を行なっている。

ウィスカポール

現行の ERS と RRS の間に定義のあいまいさがあり、2021-2024 版に向け WS よりプロポールが出されている。2020 年 IRC では、ウィスカポールを定義し、適正に評価する。

コードゼロヘッドセール

TC はこれをフライングヘッドセールを呼んでおり、SHW60-75%SFL を持つリーチング/アップウインド用を意味する。これらのセールをどのように定義し評価するかについて研究を行なっているが、2020 年ルールでの採用には至らない。2021 年度に向け、2020 年 7 月にトライアル証書を提供する計画がある。

TC が予定しているもしくは現在進行形のアイテム：

- ・ 24mを越えるボートのパワー要素の調整（軽微）
- ・ ビームの効果
- ・ キールタイプの扱い
- ・ クルーナンバーとその算定法。同型艇の間で異なるクルーナンバーの問題
- ・ 大型艇での船外機の扱い。好ましくないと考えられる。
- ・ ヘッドセール数のレーティング評価
- ・ ハルの空力学
- ・ 人間工学
- ・ カンティングキール

フォイルに関しては、現在物理的な計測を行うようルール変更がなされたことで、より公平になったとの評価を受けている。フライングフォイリングボートに関しては、引き続きモニタリングを行なう。

2020 年度のルール変更について

IRC テクニカルコミッティー

1. ルール 8.2 レーティング証書 証書の有効性に関し、証書有効年が国の地理的な位置によって 2 種類あるので、レースが行なわれる国で有効な証書を保有することを明確にするための変更。合意
2. ルール 8.2.1 ショートハンド証書 ショートハンド証書の申請で、元証書との装備の違いにスピネーカー数を加えるという変更。合意
3. ルール 22.1 取り外し可能装備 OSR “カテゴリー 4” の場合のみ、ボンククッションなどの取り外し可能装備を降ろすことを NOR により認めているものに、OSR “インショアレシングカテゴリー” を加える。合意
4. ルール 21.3.5 ウィスカポール ウィスカポールの定義と使用に関しての追加。合意
5. セールクロスとエキゾチックマテリアル セールクロスがレーティングに与える影響はほとんど無く、形状以外に考慮される特徴はリグファクターに盛り込むことができるので、ルール 21.4 を削除し、21.2.2 リグファクターにエキゾチックセールマテリアルを加える。合意
6. ウォーターバラストとカンティングキール 移動バラストや可変バラストを持つボートがその使用を IRC に求めるのではなく、一定の条件の基それらの装備を使用することが認められるようにルールを変更。合意
7. バルブ重量定義 バルブ重量を軽く見せるために、キールフィン下部を大きくす

るデザインが見受けられるため、定義を変更する。当初 2021 年のルールから適用するとのことであったが、コンGRESSで、即時採用と決議された。

ルールオーソリティー

1. メインセールメジャメント 日本からのサブミッションで、メインセールのヘッドポイントを決めるのに、アタッチメントを含まないようなルールを IRC に設ける提案。このサブミッションを採用すると、メインセールの計測で ERS を使わないこととなり、IHC の採用ができなくなることで、他レーティングシステムとのデータ互換の問題も起きてしまう。問題は ERS の定義にありそうなので、ERS の変更を促すべき。サブミッションは差し戻しとした。
2. ウィスカポール 同じく日本からのサブミッション。これは TC からのウィスカポールに関するサブミッションが合意されたことにより、問題は解決される。

将来イベント等

2020 年 9 月に、ORC/IRC 世界選手権がニューポート（米）で開催される。これは、2018 年にオランダで開催された同世界選手権の第 2 回目である。ORC/IRC 共同のメジャメントセミナーが 2020 年春に予定されている。スコアリングシステムはまだ決定されていないが、前回とは異なるものになるであろう。世界選手権の開催国は、1 回目オランダ、第 2 回が米国と、ORC が強い国で開催されることにし、将来は IRC の優勢な国での開催が望まれ、そのために IRC 側が決定プロセスに積極的に参加してゆく必要がある。しかし、参加国が非常に少ない世界選手権の有効性についての疑問も表明された。地域チャンピオンシップをより充実させ、世界選手権は 4 年毎でいいのではないかとの意見も。

次回の IRC ヨーロッパ選手権は、2020 年 7 月にコーク（アイルランド）にてコークウィークの一環として、また、ロイヤルコークヨットクラブの設立 300 周年記念と合わせて開催される。2021 年のヨーロッパ選手権は、スペインもしくはフランスでの開催が有力。

東ヨーロッパ選手権は、トルコとギリシャの共催となる予定。

2020 年の 1 月には、オーストラリアン・ヨットینگ・チャンピオンシップが第 75 回ロレックス・シドニーホバートレース終了後にホバートで開催される。チャンピオンシップは 3 ディビジョンから成り、IRC レーティングのみが使われる。



北米選手権は今年開催されなかった。恒例のブロックアイランドレースウィークは、ORC 艇に押され IRC 艇の参加が大きく減少したのが原因。US 代表は、IRC サイドの米国国内での宣伝活動がぜひとも必要であることを強調した。NYYC によると、ORC は非常にアグレッシブにマーケティング活動をしていると報告している。

プレゼンテーション：IRC Go!

UNCL が開発を進めている新しい IRC サービスのプレゼンテーションがあった。レースオーガナイザーが利用するサービスで、特定のレースへの参加艇を対象に、簡易 TCC を TTCC と名前を変えて提供する。料金は、船長 (HL : m) ユーロと、通常の IRC 証書に比べ非常に安く、シングレイベントレーティングよりも安価。

PHRF タイプのクラブレーティングに替わるレーティングシステムで、IRC のデータベースをフルに活用している。

申告は簡素なものであり、データベースにあるデザイン艇データに統計処理を施し、適当な TCC を算出する。

課題としては、データベースにないデザインをどう扱うかであろう。

将来的にパフォーマンスの調整を可能にする機能の追加を検討している。

IRC Go!に関しては、日本国内での採用を視野に入れて、今後の動きに注目して行きたいと思います。内容の詳細を別レポートで紹介する予定。

以上

JSAF IRC レーティングオフィス 角