

## 外洋レーティングルールと計測に思うこと

JSAF 外洋統括委員長 古川 保夫

外洋統括委員会は外洋ヨットに関する種々様々な課題を解決すべく JSAF 内に設立された機関ですが、私の委員長就任後、多くの委員諸兄、それぞれの課題に関係する多くの方々にご協力をいただきながら第一歩を踏み出しております。その中で表記の課題は愁眉のものとして JSAF 内部に大きな議論を巻き起こしており、特に ORCAN（日本ORC協会）の発足に伴う JSAF と ORCAN との協議の帰趨に注目が集まっていますが、本件の着地についての報告はそれぞれの母体から選出された委員たちによって精力的にその方向を探っていただいておりますのでしばらくの猶予をいただきたいと存じます。

こうした状況の中で私は、外洋統括委員長の立場と合わせて、長年外洋レースを楽しませていただいている一セーラーとしてこの問題に関して思うところを述べさせていただき、皆様にその方向性について議論をいただきたいと思っております。

この問題に関する私の理解は多分にユーザーとしての視点に立っており、文中にも専門家から見ると多くの勘違いや不正確さが含まれておると思いますが、関係諸兄によるご指摘と訂正を期待させていただくこととして進めていきたいと存じます。

### レーティングルールと計測についての私の理解

#### : 創生期のクラブレース

CCJ、NORC の創生期、数人のヨットデザイナーやオーナーが中心になって在日外国人セーラーの話や海外文献をあさり、乏しい情報を寄せ集めながら得た海外のレーティングルールのコピーを使ってレースを楽しんでおりました。あたかも現在多くのクラブがレースを楽しむ際、クラブの有志が工夫して IMS やスカンディキャップ等を参考にしながら独自に組み立てたハンディキャップシステムを使って楽しんでいる姿とオーバーラップするものを感じます。

#### : IOR と計測体制の確立

日本経済の成長にあわせ外洋ヨット人口も増加し、海外レガッタへの参戦も頻繁に行われるようになった時点で、世界的にもレーティングルール統合化の波、IOR がやってまいりました。海外有名デザイナーによる協議を経てルールが確立され、そのルールのもとで、わが国でも熱心なオーナーと野心的な若いデザイナーが中心になって多くのレース艇が生まれました。また IOR のもとでは Ton Cup の隆盛期が訪れ、わが国にあっては佐島で行われた世界 Q ton Cup がその頂点とも言うべきイベントで、現在もプロとして活躍されているセーラーの多くは、このレースに参加するか、何らかの形でかかわった方々であったと思います。その後もこの流れは続き、IOR のもとで海外参戦やジャパンカップの開催があ

り、公式レガッタの共通インフラとしてその役割を果たしてきました。計測技術の面でも若手デザイナーやアクティブなセーラーが中心になって、IOR が要求するより精緻な計測を目指し、自立的な努力と研究によって世界の流れをキャッチアップしつつ、計測体制もしっかりと確立されていった時期であったと思います。

まさにその頃、私自身も様々な夢と野心を持ってレース艇を建造した多くの仲間の一人であったわけです。

#### : IMS と計測技術の変化

その後、わが国の外洋ヨット界はバブル崩壊による景気後退の渦中に巻き込まれ、レース艇建造の潮が引く中、デザイン面の攻撃にさらされつづける IOR の限界と、造船技術の発展、素材の革新、コンピュータによる解析技術の進化によってレーティングルールの第二の波が押し寄せました。IMS がそれで、MIT による膨大なコンピュータ解析の成果から艇のデザインそのものからスピードポテンシャルを解析しレーティングを算定するシステムに変化しました。ここまでくると私のような単なるセーラーには理解の範囲を超えておりますが、アコモデーションファクターやデザインデートなどの採用などもあり、われわれは IMS が持つコンセプト、純レース艇からクルージング艇までを包含した多様なデザインに対応し、船齢などの違いがあっても、同一のフリートで遊べるといった特徴を強く支持し、その普及を推進することに致しました。

IMS は確かに様々なデザインに対応できる強い側面を持ち、良くデザインされたクルージングタイプのプロダクション艇によってもコンペティティブなレースが楽しめる様になりました。しかし一方でコンピュータ解析に投入する計測データの取得はより高い専門技術を必要とし、計測工数もかかる様になりました。こうした計測技術のハードルの高さに加え、計測対象艇が少なく経験も積めない現状では、計測体制の維持が大きな負担になっています。しかしそうしたハードルの高さはあるものの、艇の設計ポテンシャルをレーティングに反映する IMS はそのコンセプトにおいてレーティングの納得性を何よりも重んじるグランプリレガッタ向けのレーティングルールとして現在まさに頂点にあると思います。

#### : ORCAN の自立と JSAF の役割の変化

NA (ナショナルオーソリティー) としての JSAF はこうした IMS のような世界的なスタンダードルールを掌握し、国際級レガッタを支えることができる体制を確保する、公平だがしかしコストのかかるレーティングシステムを守り発展させていくといった役割を担っていくものと考えてきました。そのために長年にわたり ORC に委員を送り、相応の予算を持って計測体制を維持しつづけてきたとも言えます。

そうした一方で、一昨年からの ORCAN としての IMS 艇、ORCC 艇オーナーによる自主独立の動きは、こうした JSAF による保護政策から脱却しオーナー・セーラーが自ら自立的にレーティングルールを運営していこうとするもので、よりユーザー視点に立った活動

をしていこうとする姿勢として肯定的に捉えるべきものと考えています。

この段階に至って JSAF は IMS に関して今までの保護者的な役割を終え、ORCAN とは一定の距離を保ちながらも NA としてその活動を支えていく立場に変化する必要があるのではないかと考えています。

#### : ORCAN への期待

今回、ORCAN 立ち上げの経緯で生まれた種々の軋轢の一つに、IMS・ORCC の自立を目指す ORCAN 幹部と IMS を実質的に支えてきた計測委員・計測スタッフの思いのすれ違いがあると思います。IMS が求める高い計測技術レベルの維持がその生命線を握っていることを考えると、個々の計測現場スタッフによる一層の協力が必須でありましょう。一旦生じた意識の差が一朝一夕に埋まる事柄ではないにせよ、なるべく早い段階で、計測とレーティング運営の強固な体制の再構築にご努力いただき、ワールドスタンダード中のトップポジションにある IMS を引き続き支えていって欲しいものだと考えています。

#### : これからの JSAF

さて改めて NA たる JSAF の役割に思いをはせるとき、ORCAN の自立はレーティングルールに関する JSAF の関わり合いを見直す良いきっかけになったと言えます。

クラブレースにおけるレーティングルールは NORC 創生期のように数人のクラブメンバーが現存するいくつものレーティングルールを評価し自らのクラブにふさわしいものを選択・利用すれば良く JSAF 主導で統一されたルールの採用を強制する必要もありません。しかしながら JSAF に様々な選択のための情報発信が求められるのであればそうした機能を JSAF に取り込んで行く必要があると考えます。

一方ワールドスタンダードとして確立され実施されているレーティングルールについては IMS がそうであったように、NA たる JSAF 自らがそれを育て保護し自立を助ける活動が必要となりましょう。今、その対象となるレーティングルールの筆頭候補は、IMS をはるかに凌ぐ登録艇数を有している IRC でありましょう。

JSAF としては IRC に関しその評価を急ぐとともに、わが国のレガッタに導入する際のプロセス、海外レガッタに参加するチームへの正確な情報提供とレーティング取得へのサービス構築が急務であろうと思います。

IRC の導入については、以前にもその採用を検討したことがありましたが、その際は IMS とそれに続く ORCC の普及と言う命題を抱え、並行運用の困難さを考え断念した経緯があったと記憶しています。

#### : IRC について

このほど、関西ヨットクラブ (KYC) が IRC の導入を検討され、その導入検討会に招かれて来日した IRC ディレクターを務める RORC のマーク・アーウィン氏が東京に立ち寄っ

た際、氏の話を書く機会がありました。氏からは多くの興味深い話を聞くことができましたが、技術的な面やオペレーションの面の詳細については主催者である KYC や参加された専門家によるレポートが示されるでしょうから本稿では省略しますが、IRC に関して私の受けた強い印象は、このレーティングルールは艇のポテンシャルをレーティングに反映することのほかに、より安全でシーワージネスな艇を奨励し、かつ建造に係わるコストを抑えていこうとするポリシーが強く打ち出されていることでした。おそらくルール発祥の英国近海の厳しい海況を想定したものだと思われ、それが故かどうかわからないがやはり厳しい海況で有名なシドニー・ホバートレースでも使用されてもいるということです。

翻って、ここ十数年にわたる、われわれの外洋レースの衰退、とりわけロングレースの壊滅的状况を考えると、そのレースで採用されるレーティングルールの持つ特性が参加艇にとっては非常に重要なファクターになるのではないかと感じました。IRC の持つレーティングコンセプトはグランプリレースを目指すセーラーには物足りないものと考えられてありましようが、一方で多くの一般的セーラーには受け入れやすいものではないかと感じました。また、ヨーロッパ水域やオセアニア水域ばかりでなく香港のレガッタやおなじみのプーケットのキングスカップにも採用されていることから、海外遠征を考える多くのセーラーにもこのレーティングに親しんでもらう必要があるのではないかと感じております。

#### ：IRC に対する JSAF の対応

私はこの IRC についても IMS 同様ワールドスタンダードなレーティングルールとして NA たる JSAF がきちんと対応するべきであると考えております。そのため早急にその評価を行い、このレーティングルールを利用しレースを主催しようとするクラブや、このレーティングを取得しようとするオーナーのリクエストに対し、十分な情報提供ができるよう JSAF 外洋統括委員会内に対応組織を構築するべきと考えております。その意味では、プライベートクラブでありながら JSAF に先行して IRC の評価・検討を本格的に開始し、先のアーウィン氏の招請まで進められた特別加盟団体・KYC の見識と努力に敬意を表するものです。

一方、IRC に関して JSAF のなすべき役割の最初のアクションは、KYC はじめ各クラブにおいて IRC 評価のためのトライアルレガッタを実現するため、レーティングと運営ノウハウの取得を前提に JSAF と RORC との間で IRC のロイヤリティー契約を締結しなければならないことです。私はその契約承認についても JSAF 理事会で採決いただくことを提案したいと思います。

この契約締結の上で、本年度は、KYC はじめ IRC の評価にご協力いただける複数のクラブ・主催者とともにトライアル活動しながら JSAF 外洋統括委員会として今後の展望を描いていきたいと考えています。また近い将来は ORCAN 同様、このルールによってレースを楽しむメンバーが自立的に活動を始め、組織的にも経済的にも独立した上で、わが国

の外洋ヨットのリーディングフリートとして大いに普及されることを希望するものです。

：最後に計測現場およびプロの皆さんへのお願い

私と現外洋統括委員会のメンバーはともに、IMS計測体制構築時のプロセスとそれに続くJSAFの対応に種々問題や誤解が生じたことを深く反省材料ととらえています。IRCの評価と導入にあたり、計測担当メンバー・レーティング管理メンバーと外洋統括委員会メンバーが一体となって継続的な計測体制を構築していくことを希望します。皆さんの経験と知識を引き続きお貸し願えることを強く期待するものです。

また巷に計測現場からプロの排除を主張される方もおられますが、私はプロの育たないスポーツは決してメジャーにはなれないと思っています。これからも本当の意味でのプロフェッショナルとして外洋ヨット産業を育てる気概を持って参画し、自ら責任ある立場に立っていただき外洋ヨット界をリードして行っていただきたいと考えています。

以上