

競技規則の30年前と今

上下水道局水道本部設計課
柴沼克己

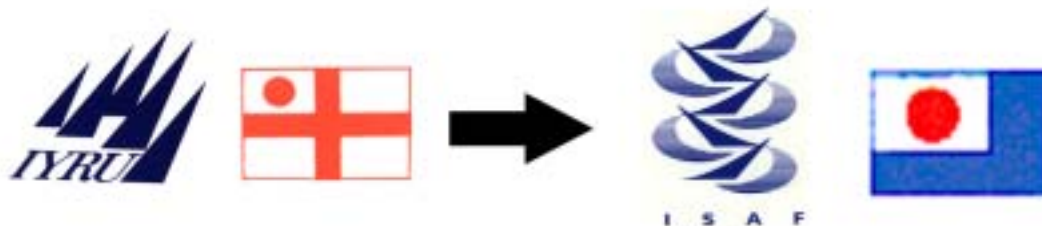
名古屋市役所のヨット部が出来て30年になるということで、30年前の競技規則と現行の競技規則を見比べて、規則の成長(?)等の跡をたどってみたいと思います。

(「1973-1976 IYRU 競技規則」と「2001-2004 セーリング競技規則」を比べました)



先ずなんといっても「ヨット」という言葉が「セーリング」に変わっています。

またその元となった世界の統括競技団体である「国際ヨット競技連合 (IYRU: International Yacht Racing Union)」が「国際セーリング連盟 (ISAF: International Sailing Federation)」に、同様に国内の統括団体である「日本ヨット協会 (JYA: Japan Yachting Association)」が「日本セーリング連盟 (JSAF: Japan Sailing Federation)」と名称が変更されました。



これは、帆 (Sail) を使って競技する全てを統轄するという意図のもとに ISAF が変更し踏み切りました。これで名実共にアメリカズカップや世界一周ヨットレース、オーシャン・レース・ヨット、「ボードセーリング/ウィンドサーフィン」、「無線操縦による艇」等をも傘下におさめました。それでも、ヨットと言う名称がいいということで、「イギリス・ヨット協会 (RYA: Royal Yachting Association)」や「愛知県ヨット連盟」、そして我が「名古屋市役所ヨット部」等が歴史ある名称を守っています。

それでは競技規則を見てみましょう。

競技規則本文について・・・。

1977年版では基本原則 公正な帆走 として

「ヨットが、レース又は大会における一連のレースに参加するに当たっては、公正な帆走、優れた速力と技術、またチーム・レースの場合を除き、個人の努力によってのみ競わなければならない。しかしヨットが明らかに上記の原則に違反し、且つ他に適用する規定がない場合に限り、そのヨットは本項により失格とされることがある。」(2001年版では規則2に記述されています)とあります。

(30年前と今)

1973年IYRU競技規則 IYRR では、第1章「定義」から第6章「抗議、失格及び提訴」までの6章71の条項、5の附則で構成されていました。

2001年版の基本原則 スポーツマンシップと規則 では

「セーリング・スポーツの競技者は、守り、守らせる一連の規則により規制されている。スポーツマンの基本原則は、競技者が規則に違反した場合、速やかにペナルティーを履行するか、またはリタイアすることである。」と記述されています。

2001年版セーリング競技規則 RRS は、序、「スポーツマンシップと規則」と、第1章「基本原則」から第7章「レースの主催」までの7章68の条項、13の付則と3の規定並びに定義、レース信号等で構成されています。

規則の象徴でもある規則1(第1条)では、

1973年版では第1章は定義とされているので、第2章(レースの運営)から始まる第1条は、「レース委員会及びジュリーまたはジャッジの権限」が記載されていましたが(2001年版では、88条と89条 最後の条項です に記述されています)

2001年版においては第1条で、「安全(1.1 危険な状態にあるものを助けること、1.2 救命具と個人用浮力体)」について記述され(1973年版では58条に記載されていました)、組織・管理よりも人命優先・安全第一の考えが示されています。

「定義」はどのように変わったでしょうか？

なくなった「定義」

* レースの取消、タックの状態、ラフィングとタッキング、ベアリング・アウェイとジャイビング、クローズホールド

(多くの用語は、ヨットをやっている者にとっては当たり前に使っている言葉だったと言うことで1997年版から削除されました)

追加された「定義」

* 規則、抗議、利害関係者、当事者、避ける、ルーム、2艇身ゾーン

(抗議関係と艇をぶつけないことに関する用語を明確にしてきた感じです)

次に「レース・シグナル(信号)」について・・・。

なくなった「信号(旗)」

* AP/球またはシェイプ、B旗、N/X旗、N/第1予備旗、R旗、R旗/コース信号、(現在では、R旗については帆走指示書で特に規定することで他の用途に使用することがあります)

追加された[信号旗]

* AP/H旗、N/H旗、N/A旗、Z旗、黒色旗、C旗

スタート方法では、

「予告信号(スタート10分前) 準備信号(スタート5分前) スタート」が

「予告信号(スタート5分前) 準備信号(スタート4分前) スタート」と短縮されるようになりました。

また黒色旗やZ旗を利用したスタート方式も導入されました。

ペナルティー方式について

現在では、第2章(艇が出会った場合 航路権規則)違反については、帆走指示書に規定していない限り、720度の回転を行うことによってペナルティーを履行することが出来るようになっていました。1969年版から附則にてこの規則が初めて規定され、1973年版にも帆走指示書に記載することで使用できるようになりました。それまではリタイアするしか方策がなかったことを思うと画期的なことでした。

マークとの接触でも同様に360度の回転をすることでペナルティーの履行ができるようになっていました。(それまでは、マークとの接触は、即失格でありリタイアするより他にすることはありませんでした。)

抗議について

その要件の内、6メートル未満の艇では、赤色旗(30年前の規則ではB旗は常に有効)の掲揚義務がなくなりました。

(帆走指示書で掲揚するように規定された場合は、勿論従わなければなりません)

また、抗議しようとする艇は相手艇に抗議する旨を伝える努力をしなければならないとのみありましたが、現行規則ではレース・エリアで関与したケースについては「プロテスト(国内大会では「抗議」でも良い)」と声を掛けることが必須要件となりました。また、「救済の要求」に関する規定が良く整備されてきました。

マーク回航関係規則は、4年毎の規則改正でいつも改訂されていますが、「外側の艇が内側の艇を避けなければならない」といった基本的なことは変わっていません。

風下艇の風上へのコース変更について疑義がある場合は、1997年版にて改訂されるまでは「マスト・アビーム」或はこれに類する言葉をかけない限り、風下艇にラフする権利があると見なされる、とありましたが、現行規則ではもはやこの言葉も規則から消え去りました。

1973年版にはありませんでしたが、以後の規則には「競技者の衣類と装備」にて体重を増す目的でそれらを着用してはならない。またそれらの重量を規定しました。競技者が過度の重量を身につけることから起こる危険を防止し、かつ安全を守るための規定です。

1973年版の附則 にありました「アマチュア」という規定もなくなりました。競技のプロ化に伴うオリンピック憲章から「アマチュア」という言葉がなくなったのを受けたものでしょう。

1973年版と比較して2001年版に目に付くものに以下の付則、規定があります。

- * セールボード競技規則
- * マッチ・レース競技規則
- * 無線操縦による艇の競技規則
- * 規則42違反に対する即時のペナルティー
- * I S A F 広告規定
- * I S A F 資格規定
- * I S A F アンチ・ドーピング規定

昔も今も、「プロテスト委員会は、艇が規則に違反したと判定した場合には(帆走指示書に他のペナルティーが適用されない限り)その艇を失格としなければならない」ということは変わっていません。

2001年版の定義で「規則」とは競技規則ばかりでなく以下を言います。

- 1) セーリング競技規則(RRS) 定義、レース信号、序、前文および関連する付則
- 2) レース公示(実施要項)
- 3) 帆走指示書
- 4) クラス規則、またはハンディキャップ方式もしくはレーティング方式の規則
- 5) 日本セーリング連盟規程

@大会を管理するその他の規則...レース公示、帆走指示書で規定された場合

- * 適用される場合には関係する安全規則(ORC特別規定他)
(浮力体、無線、救命具、備品、ボート、発煙筒、エンジン、その他)
- * JSAF外洋レース規則
- * 海上における衝突予防のための国際規則(IRPCAS)
- * その他 - 例: 学連或いは高体連等主催団体による申し合わせ事項等

審判方法について

* 通常のレースにおける審判(レース終了後、提出された抗議書に基づき審問室で行なう/古典的な方式で現在もほとんどがこれにて行なわれています。)

* 海上審判制度(ダイレクト・ジャッジ/オン・ウオーター・ジャッジ)が、1990年代から使用されてきました。これは、レース中にケースが発生した時、一方の艇がペナルティーを履行しなかった場合、赤色旗を掲げて直ちにジャッジ(アンパイア)・ボートにいるジャッジに判定を求めるものに対して、ジャッジが、その場で直ちに違反無し、又は違反有りとして違反した艇にペナルティーを課す方式で、フリート・レースにおけるもの、マッチ・レースにおけるアンパイア制度、RRS 4.2違反への抗議(通常付則Nが適用される)にて活用されています。

この場合、審判員の構成は通常2名でペアーを組み、意見の一致した場合のみペナルティーを課しています。

* 簡易審問 仲裁(Arbitration) 制度は、帆走指示書に規定することにより、抗議艇・被抗議艇の了解のもとに両艇がハーバー(またはビーチ)に帰ってきたら、ジャッジは直ぐにその場所で両者の言い分を聞き、即決する審問である。抗議が成立しても被抗議艇は失格とせず、規定された順位を下げた得点が与えられものです。勿論、当事者の一方が通常の審問を望む場合は通常の審問が行われます。

海上審判制度と同様、1990年代から試みに行なわれています。2005年版からは付則に入ってくるかもしれません。

審問の公開

2000年シドニー・オリンピックで審問を公開して行なう方式が採用されてから多くの国際大会で採用されるようになってきました(JSAFは審問の公開を推奨しています)。さる10月に韓国の釜山で開催されましたアジア大会でも、また本年福岡で開催されたJSAFオリンピック・ウィークにおいても採用されました。

これは抗議(または救済の要求)の当事者の関係者一名(コーチ等)が審問室への入室が認めら

(30年前と今)

れるというものです。ただし、審問中は携帯電話の電源は切っておくこと、その内容を録音してはいけない、中座してはいけない、発言してはならない等の規則の遵守が求められます。審問室の大きさ・数等で制約があるかもしれませんが、どんどん採用していくべきと思います。

(国際大会の場合、インターナショナル・ジュリーが5名/場合によっては秘書がついて+1名、抗議者・被抗議者各1名の計2名(3艇以上がからむケースの場合は、3名以上)、通訳が各1名(勿論両者が英語を話すことができれば0ですが、言語によっては稀ですが一人の当事者に2名の通訳が必要な場合があります)、認められたオブザーバー各1名の計2名、これに証人が入ってきますと+1名、ということで結構な人数となり、それなりの大きさの部屋が必要となります。最低でも9名、最大15名までとなります。)

また30年前にはIYRUになかった「レース・オフィシャルズ」制度(ISA Fが任命した次の資格を有している者をいい、任期は4年間です。それらは、インターナショナル・ジャッジ(IJ 国内には11名)、インターナショナル・アンパイア(IU 国内には3名)、インターナショナル・レース・オフィサー(IRO 国内には3名)、インターナショナル・メジャラー(IM 国内には3名))が創設され、国内でも、ジャッジ(A級・B級)、アンパイア、レース・オフィサー(ナショナル・エリア)並びにメジャラーについて国内(ナショナル)資格が整備されてきました。

以上、競技規則を見てまいりましたが、競技者のプロ化、艇の高速・多様化、大会/レースの商業化で規定・規則は厳密・詳細且つ多岐にわたってきていることを見ることができたことと思います。

なお、2005年改訂版競技規則(2005年1月1日施行予定)は、2003年11月のISA F会議で改訂案が作成され、2004年5月のミッドイヤー会議で最終案が承認されて、原稿が整理された後6月末までに各国へ送付されることになっています。JSA Fルール委員会では、8月末までに翻訳を完了し、10月翻訳版を出版し、11月・12月にA級ジャッジ更新講習会を、続いてB級ジャッジ更新講習会並びにルール講習会開催を計画することになると思います。