

スタート5分前までに覚えたい

ヨットレースの 基本ルール

「イマイチよく分からない」という人が多く、
難しいイメージがつきまとうヨットレースのルール。
今回は、日本セーリング連盟ルール委員長の川北達也さんの協力の下、
Q&A形式でルールの基本をやさしく解説する。レースに出たことがない人も、
「出たことはあるけれど、ちゃんと理解できなかった……」という人も、
これさえ覚えておけば、レースがもっと楽しくなること間違いなし。
「ルールならまかせて」という方も、この機会にぜひ腕だめしを!

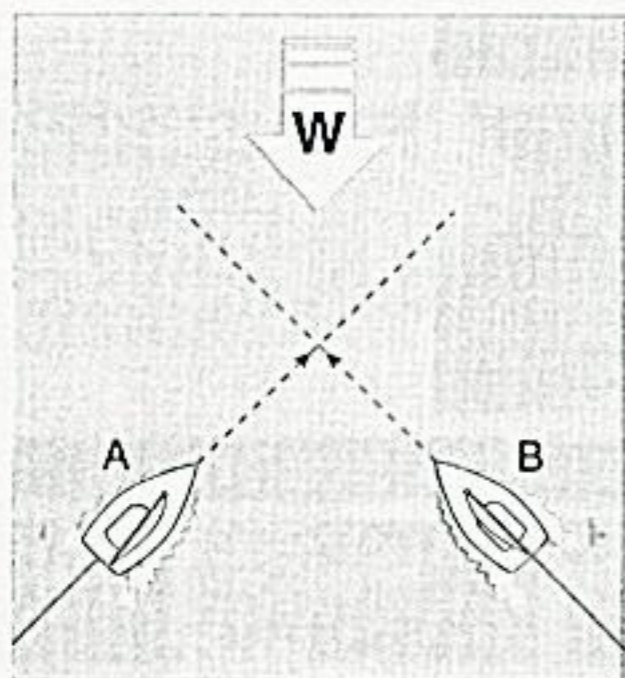
文=編集部 イラスト=蔵良一
監修=川北達也(日本セーリング連盟ルール委員長)

※本記事は、「セーリング競技規則2005-2008」に基づいています。すべての方に理解していただきやすくするため、日本セーリング連盟発行のルールブックと異なる用語を使用している部分がありますが、ご了承ください。「」内の表現はルールブックからの引用です。



セーリングルールの基本は、安全を確保するためのものです。そのために、他の競技と異なり、ほとんどの場面では審判からの指示に従うのではなく、競技者自らが判断して行動することを前提としています。ルールの基本を理解して、スポーツマンシップにのっとり、楽しいレースをしてください。

Q01 | 下図のように、A艇とB艇が風上に向かって、反対のタック(=船の異なる側面から風を受けている状態)で走っている。このまま行くと、両艇は接触してしまう。どちらが避けなくてはならないか?



A01 | ヨットレースのルールで重要な要素の一つに、航路権がある。艇が出合った場合には、どちらかに航路権があり、もう一方の艇は航路権のある艇を避けなければならない。船の右側をスターボード側、左側をポート側と

いい、右側から風を受けている場合にスターボード・タック、左側から風を受けている場合にポート・タックという。「艇が反対のタックの場合、ポート・タックの艇は、スターボード・タックの艇を避けなければならない」。問題では、A艇がポート・タック、B艇がスターボード・タックなので、B艇が航路権を持ち、A艇はB艇を避けなければならない。(規則10)

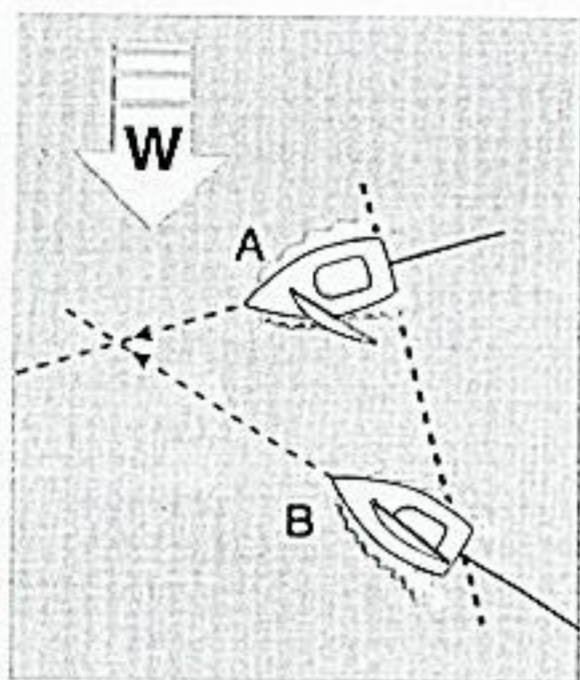
まずはルールブックを手に入れよう

ヨットレースのルールを知るには、まずルールブックを手に入れておきたい。国際セーリング連盟によって定められるルールは4年に一度改訂されるが、今回紹介したような基本的な部分が大きく変わるようなことはまだ。和訳と原文が併記されたルールブックが、日本セーリング連盟から発行されている。電話などで在庫を確認の上、申込書をファクスして購入可能(『国際セーリング競技規則 2005-2008』、一般価格3,500円)。ルールブックに書かれた規則文には分かりにくい表現も多いが、ヨットレースに関するすべてが定められているもの。これが手元になくは始まらない。

(問) 〒150-8050
東京都渋谷区神南1-1-1
岸記念体育館内520号室
財団法人
日本セーリング連盟事務局
TEL: 03-3481-2357
FAX: 03-3481-0414
<http://www.jsaf.or.jp/>



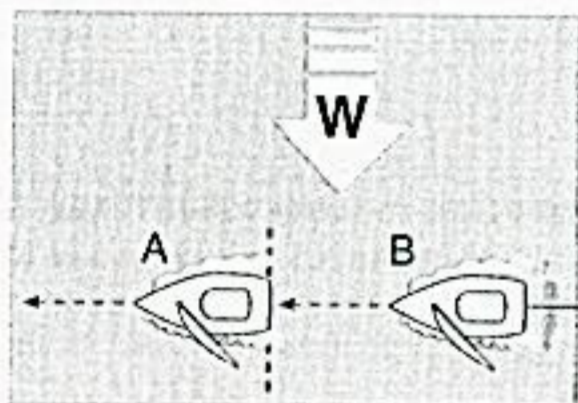
Q 02 | 下図のように、A艇とB艇が船の右側から風を受けながら、同一のタックで走っている。このまま行くと両艇は接触してしまう。どちらが避けなければならないか？



A 02 | A艇とB艇は同じタックで帆走している。また、B艇の前端が前方にあるA艇の艇体(または装備)の後端から真横に引いた線より前にあり、この状態をオーバーラップしているという。さらに、オーバーラップしている場合、A艇のように、風向に近い艇

のことを風上艇といい、風向から遠い、B艇のような位置にある艇を風下艇という。「艇が同一のタックでオーバーラップしている場合、風上艇が風下艇を避けなければならない」という規則があるため、B艇が航路権を持ち、A艇はB艇を避けなければならない。(規則11)

Q 03 | 下図のように、A艇とB艇が船の右側から風を受けながら、同じタックで走っている。B艇がA艇に追いついてしまったとき、どちらが避けなければならないか？



A 03 | A艇とB艇は同じタックで帆走している。また、B艇の前端がA艇の艇体(または装備)の後端から真横に引いた線より後ろにあるため、2艇

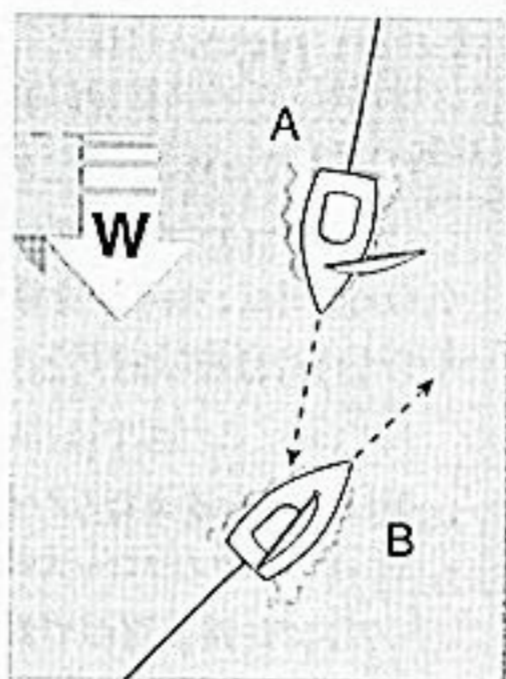
はオーバーラップしていない。その場合、後ろの艇をクリア・アスターン、前の艇をクリア・アヘッドにあるという。「艇が同一のタックでオーバーラップしていない場合、クリア・アスターンの艇が、クリア・アヘッドの艇を避けなければならない」という規則がある。つまり、追いつく艇は前にいる艇を避けなければならない。この問題では、2艇はオーバーラップしておらず、A艇はクリア・アヘッド、B艇はクリア・アスターンなので、A艇が航路権を持ち、B艇がA艇を避けなければならない。(規則12)

From the Judge

まず覚えたい、航路権の三原則

ここまで解説した三つのルール、ポート/スターボード、風上/風下、クリア・アヘッド/クリア・アスターンは、ヨットレースのルールの中で大きなウエートを占める航路権の大原則となるものです。例外は多々ありますが、まずはこの三つから覚えておきましょう。

Q 04 | 下図のように、A艇が風下に向かって走っている。B艇は風上に向かって走っている。このまま行くと両艇は接触してしまう。どちらが避けなければならないか？



A 04 | A艇とB艇間には風上、風下の関係にあるように見えるが、両艇は反対のタックで走っている。したがってQ1と同じように、ルールの上ではスターボード・タックのA艇が航路権を持ち、ポート・タックのB艇は、A艇を避けなければならない。(規則10)

ちょっとややこしいオーバーラップの定義

風下/風上の航路権ルールを読み解くときに重要となるオーバーラップしているか、していないか、という判断は、実はちょっとややこしい。オーバーラップが明らかな場合もあれば、そうではない場合も多々あるからだ。図1では、A艇とC艇はオーバーラップしていないように見える。だが、2艇の間を走っているB艇は、A艇、C艇の両艇とオーバーラップしているので、A艇とC艇はオーバーラップしていることになるのだ。ということは、A艇は風下にいるB艇とC艇の2艇を避けなければならない。また、図2では、B艇はA艇とC艇の間を走っていないので、A艇とC艇はオーバーラップしていない。ここでキーになるのはB艇である。自分がA艇の位置にいる場合は、C艇の存在をB艇に確認しよう。

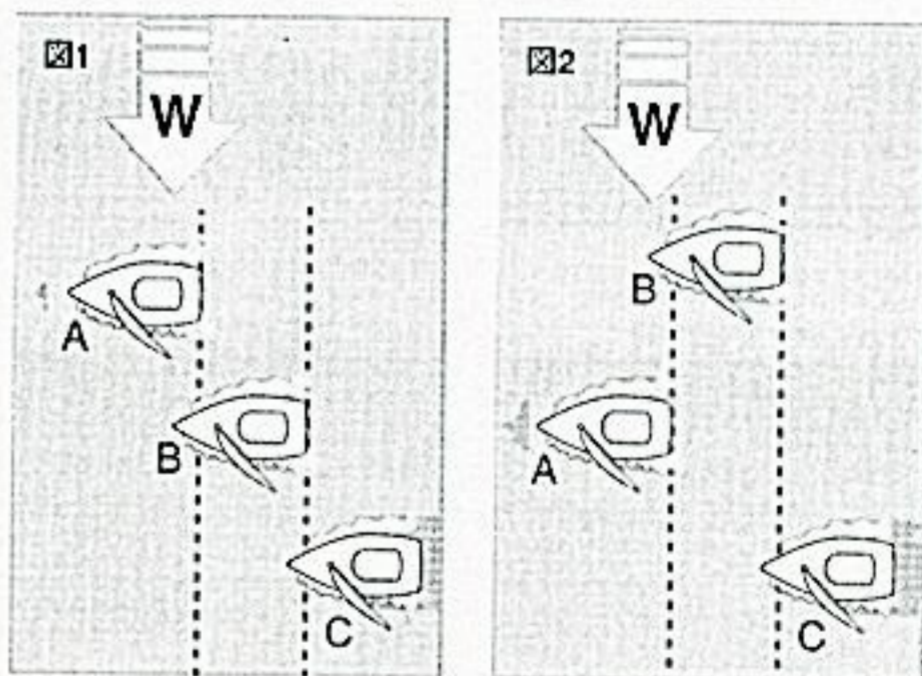
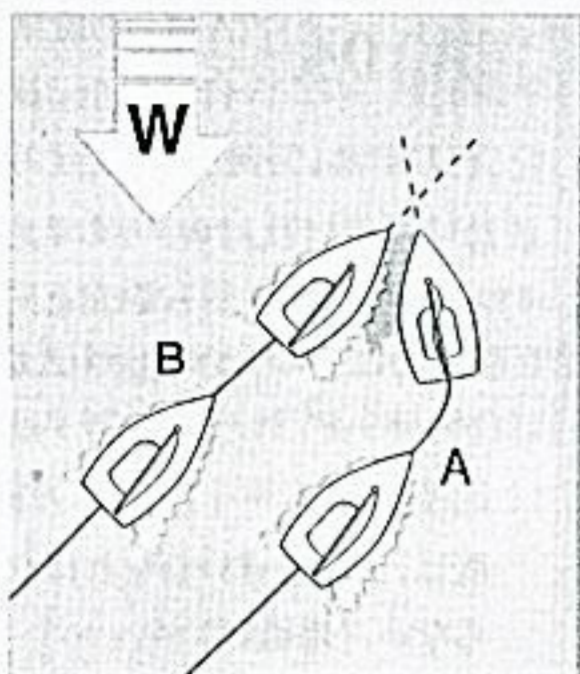


photo by Kazuhisa Matsumoto



Q 05 | 下図のように、A艇がポート・タックからスターボード・タックへの方向転換中に、ポート・タックのB艇と接触しそうになった。どちらが避けなければならないか？

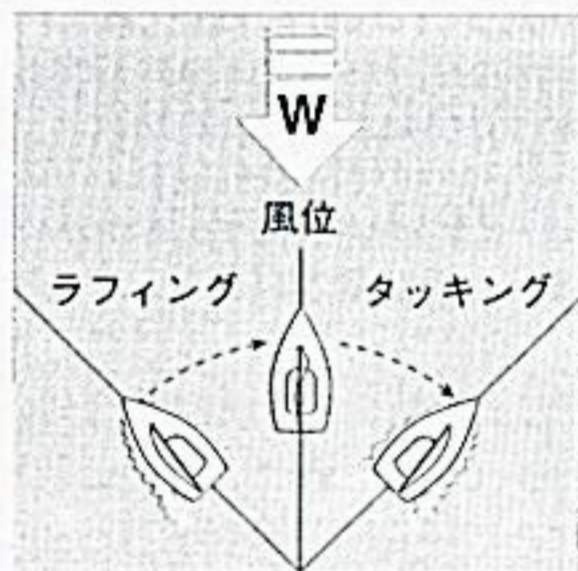


A 05 | タッキング中の艇は、「風位を越えた後、クロスホールドのコースになるまでは、他の艇を避けなければならない」とされている。この図では、A艇は風向を越えてスターボード・タックのクロスホールドに針路変更中である。したがって、B艇が航

路権を持ち、A艇はB艇を避けなければならない。よって、このような状況では、A艇は確実にタッキングが完了してスターボード・タックになる距離がないかぎり、タックしないほうがいいということである。(規則13)

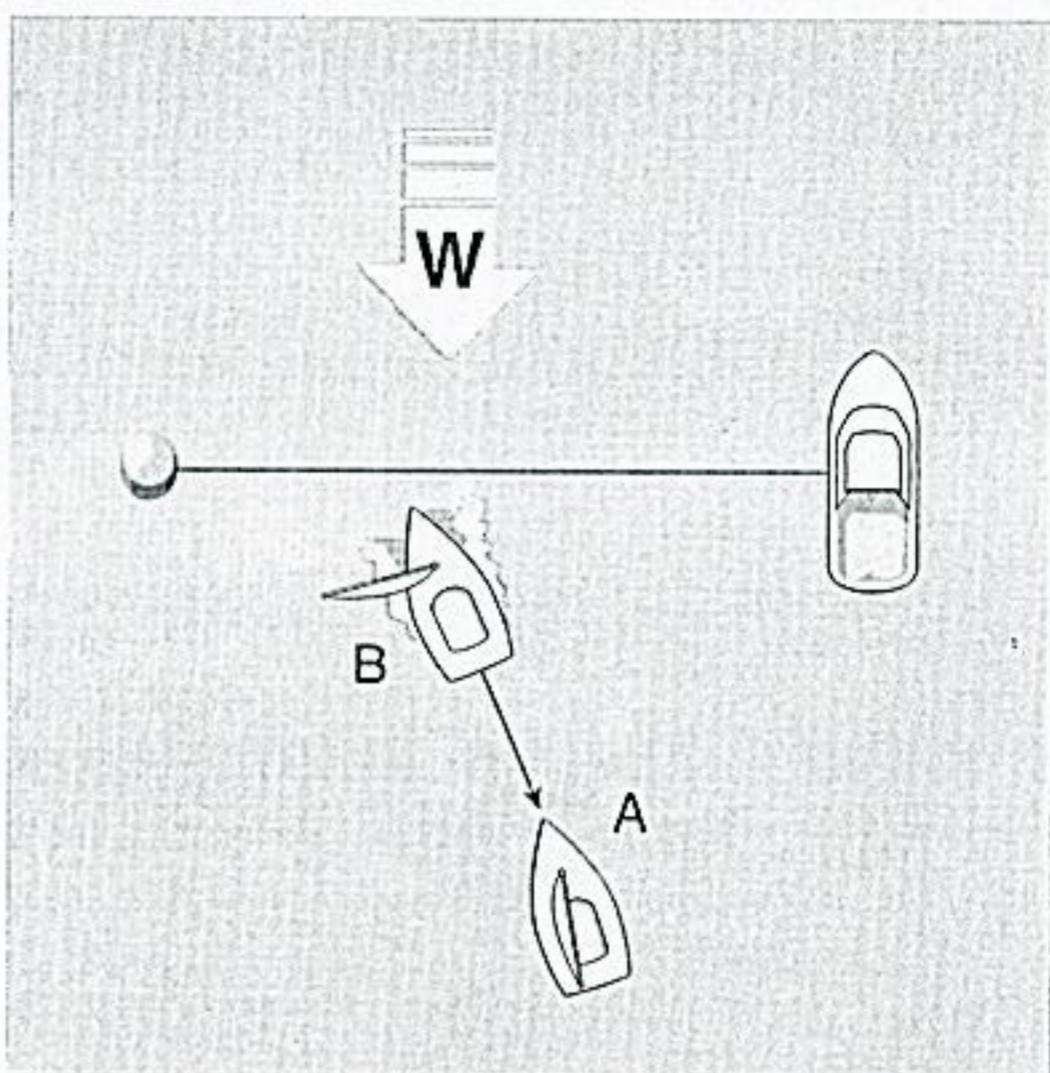
From the Judge

「タッキング中」っていつのこと？



「タッキング中」とは、正確にはどういう状態を指すか知っていますか？ 実は、図のように、風位まではタッキング中ではなく「ラフィング」、風位を越えた瞬間からクロスホールドのコースになるまでのことをタッキング中といいます。この場合、セールが風ではらんでいるかどうかは関係ありません。もちろん、この逆への変針でも同じです。

Q 06 | スタートライン付近で、クリア・アヘッドのB艇のクルーがブームを前に押して逆にセールをはらませて後進してきたら、クリア・アスターンのA艇は避けなければならないか？



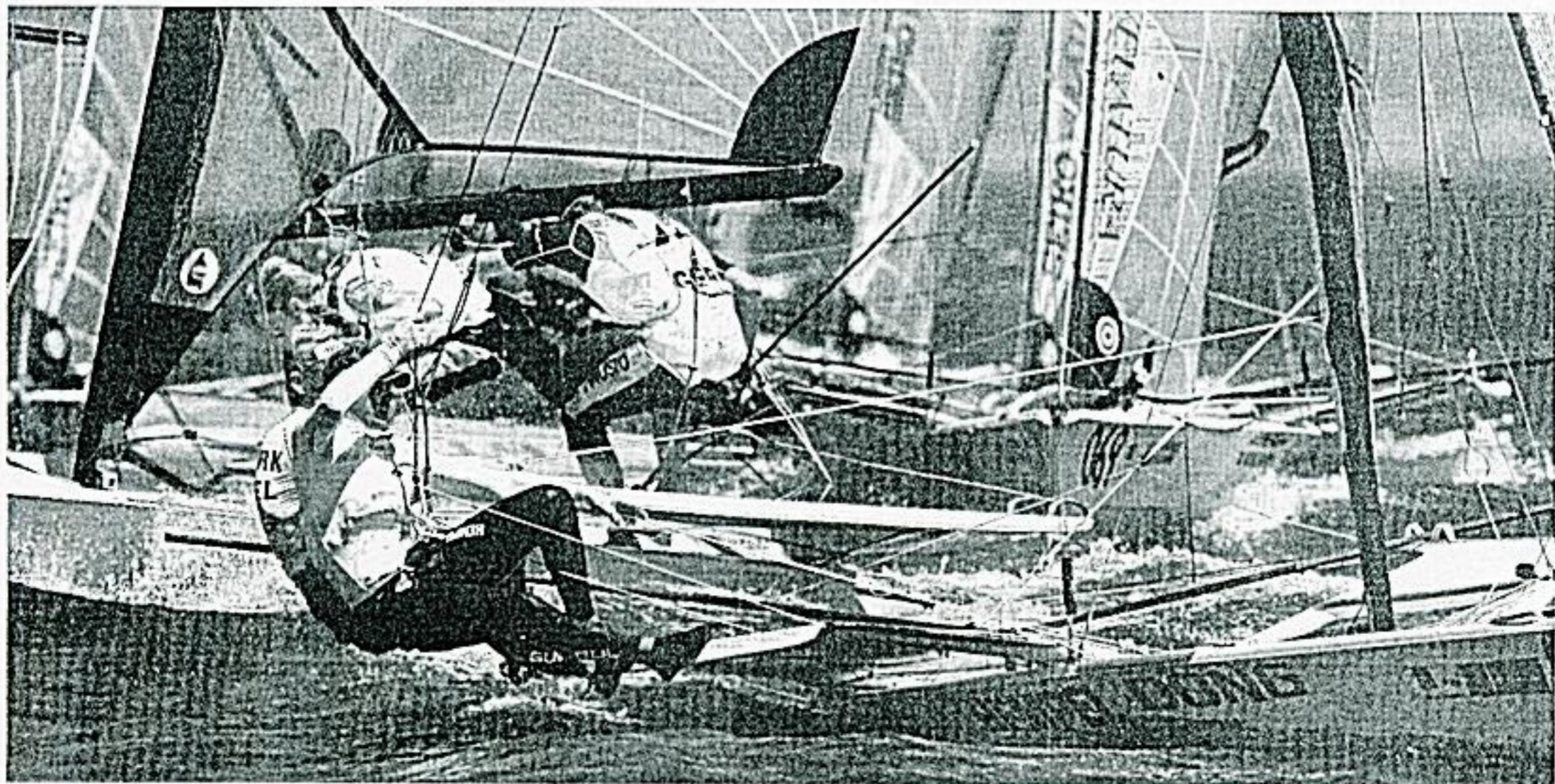
A 06 | ルールには「セールを逆に張って後進している艇は、そうでない艇を避けなければならない」とある。また、その場合、先に説明した航路権の三原則は適用されない。したがって、B艇はA艇を避けなければならない。(規則20.3)

From the Judge

セール以外での後進

B艇がセールを逆に張るといった故意ではなく、たとえば風や潮などで流されて後進してしまった場合は、航路権の三原則が適用されます。クリア・アヘッドのB艇が航路権を持つので、クリア・アスターンのA艇が避けなくてはなりません。

photo by Kazuhisa Matsumoto



Q 07 | スタート時、スタート・マークのアンカーラインにひっかかってしまった。これはマークに接触したことになるか？

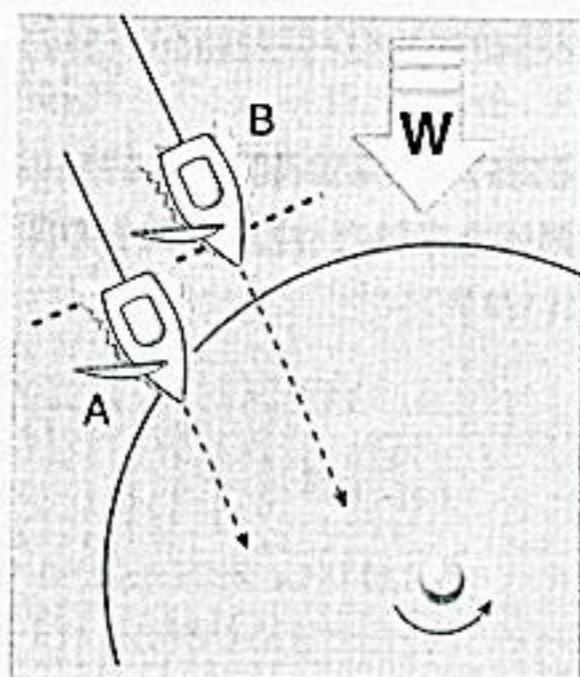
A 07 | アンカーラインはマークの一部とは見なされないの
で、ひっかかってマークタッチにはならない。ただし、その後マークそのものに接触してしまったり、マークタッチになるので注意が必要だ。その場合、1回のタックと1回のジャイブを含む1回転ペナルティーを履行しなければならない。(規則31.2)

From the Judge

マークの定義

マークにひっかかっている艇に接触したらどうなるでしょうか？ ルールブックにあるマークの定義によると、このような艇は、マークに「偶然に付着した物体」なので、マークの一部ではありません。マークタッチにはなりません。他艇と接触したことになります。したがって、もし自分の艇が相手艇を避けなければならない状態で接触した場合は、2回のタックと2回のジャイブを含む、2回転ペナルティーを履行しなければなりません。

Q 08 | A艇とB艇が、下図のように反時計回りで風下マークを回ろうとしており、2艇はオーバーラップしている。A艇はどのようにマークを回ればよいか？ 図中の円はマークからA艇の2艇身の範囲を表している。



A 08 | マークを回
る場合には、航路権のある艇といえども、航路権を制限されることがある。2艇のどちらかが図中の円の範囲に入ったときにオーバーラップしている場合、マークに対して外側の艇は内側の艇が回航するためのルーム(=必要なスペース)を

与えなければならない。A艇とB艇は、同じタックでA艇が円の範囲に到達した時点でオーバーラップしていた。したがって、風下艇であるA艇に航路権はあるが、内側にいるB艇が回航するためのルームを与えなければならない。もし、円の範囲内でオーバーラップが解けた場合にも、円の範囲にA艇が入る時点でオーバーラップしていれば、その後回航が終わるまで、A艇はB艇にルームを与え続けなければならない。ただし、それは慣れたセーラーが普通にマークを回航できる最小のルームでよい。この円の範囲は「マークまたは障害物に近い方の艇の2艇身の距離で囲まれた」区域であり、「2艇身ゾーン」と呼んでいる。(規則18.2)

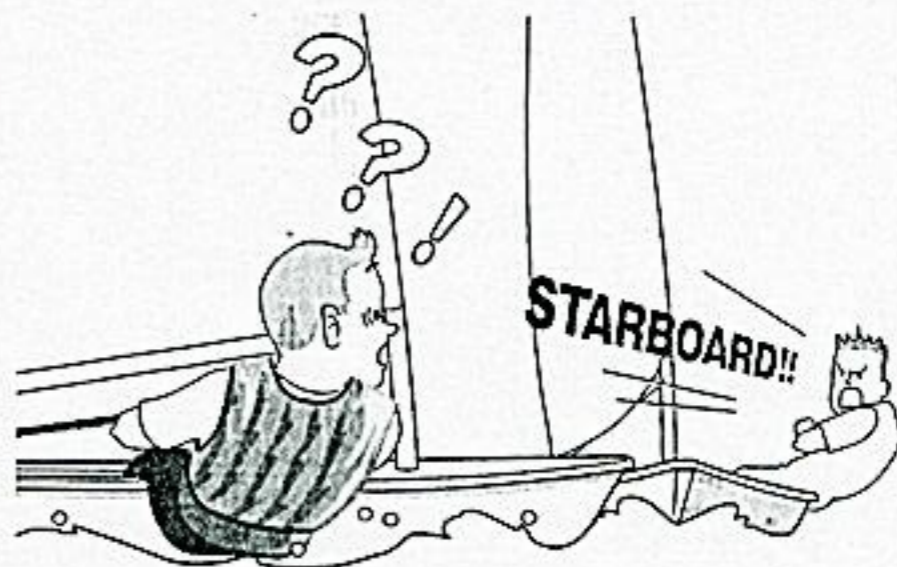
From the Judge

何が「障害物」になる？

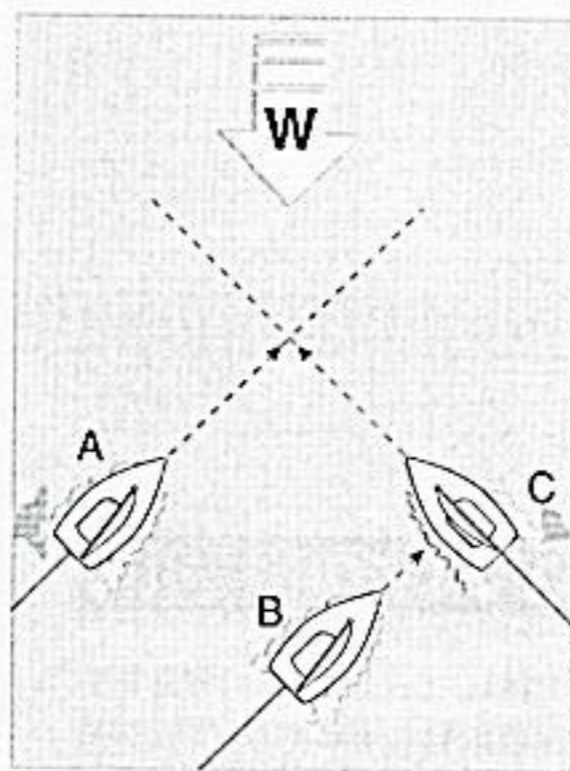
障害物とは、「艇がそれに向かって真っ直ぐに帆走していて、それから1艇身となったときに、コースの大幅な変更をせずに通過することができないもの」のことをいいます。「コースの大幅な変更」というのは、10~15度以上の変針をいいます。航路権を持っている相手艇も障害物になり得ます。また、一方の側しか安全に通過することができないものや、そのレースにおいて規定された航行禁止区域なども障害物にあたります。

「スターボ！」は言わなきゃいけない？

行き会う艇に「スターボ！」と声をかけて航路権を主張するのは、レース中によく見かける光景。でも、実はルールブックには、声をかけて航路権を主張する権利や義務について一切書かれていない。たとえばポート・タックの艇が、スターボード・タックの艇とミートするずいぶん前から「前を通りますよ」という意思表示をしていたとしても、スターボード艇はぶつかる直前まで避けなくてもOK。もし接触するとポート艇はペナルティーの対象になる。また、初心者が多く参加するオープンレースなどでは、ポート・タックなのに「スターボ！」と誤って叫んでしまうケースまであるという。もちろんそれが意図的なものならルール違反(規則2:「スポーツマンシップとフェアプレーの原則」に反する)だ。もちろん、こちらへ向かってきている艇に「スターボ！」と声をかけるのは安全なレースのためにも大切なことだが、間違えてしまわないように注意したい。



Q 09 | A艇、B艇、C艇が、下図のように風上に向かって走っている。A艇とB艇はともにポート・タックで、A艇はこのまま行くとスターボード・タックのC艇に接触してしまうが、風下にはB艇がいる。A艇はどうすればよいか？



A 09 | オーバーラ
ップしてい
る同じタックの2艇間では、風下艇が航路権を持つが、この場合、C艇はA艇、B艇に対して航路権を持つ。C艇はA艇にとっての「障害物」である。この障害物を複数の艇が通過しようとするとき、2艇身ゾーンでオーバーラップしていれば、外側の艇は内側の

艇がそれを通過するために必要なルームを与えなければならない。A艇はB艇にC艇の後ろを通るためのルームを要求することができる。(規則18.1)

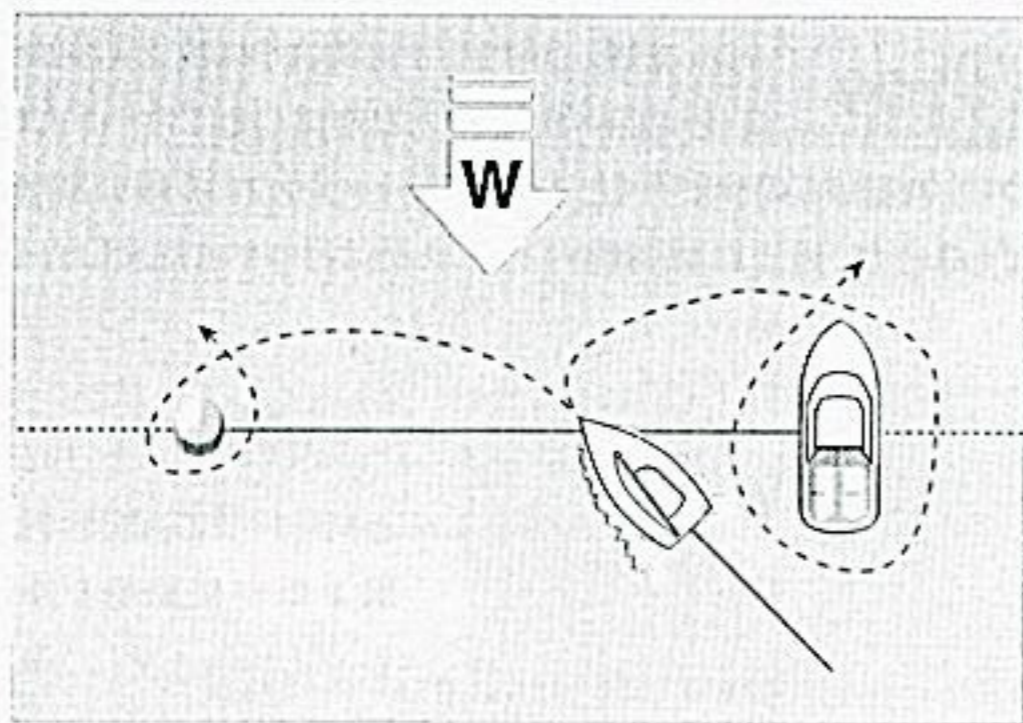
Q 10 | スタート1秒前にスタート・ラインを切ってしまった。どうすればよいか？

A 10 | 「スタート信号時に、艇体、乗員または装備の一部でもスタート・ラインのコース・サイドにある場合」つまり、「フライング」をしてしまった場合、それはリコール(=正しいスタートのために呼び戻すこと)の対象となり、一度スタート・ラインの手前に、艇体を完全に戻さなければならない。リコールされるとペナルティーが追加されることがある。本部艇に掲がる準備信号旗によって、ペナルティーの内容が変わるので、注意しよう。また、リコール艇が多すぎて、レース本部が個別にリコール艇の特定ができない場合は「ゼネラル・リコール」となり、全艇のスタートがやり直しになることもある。(規則29)

From the Judge

リコールされたらどうする？

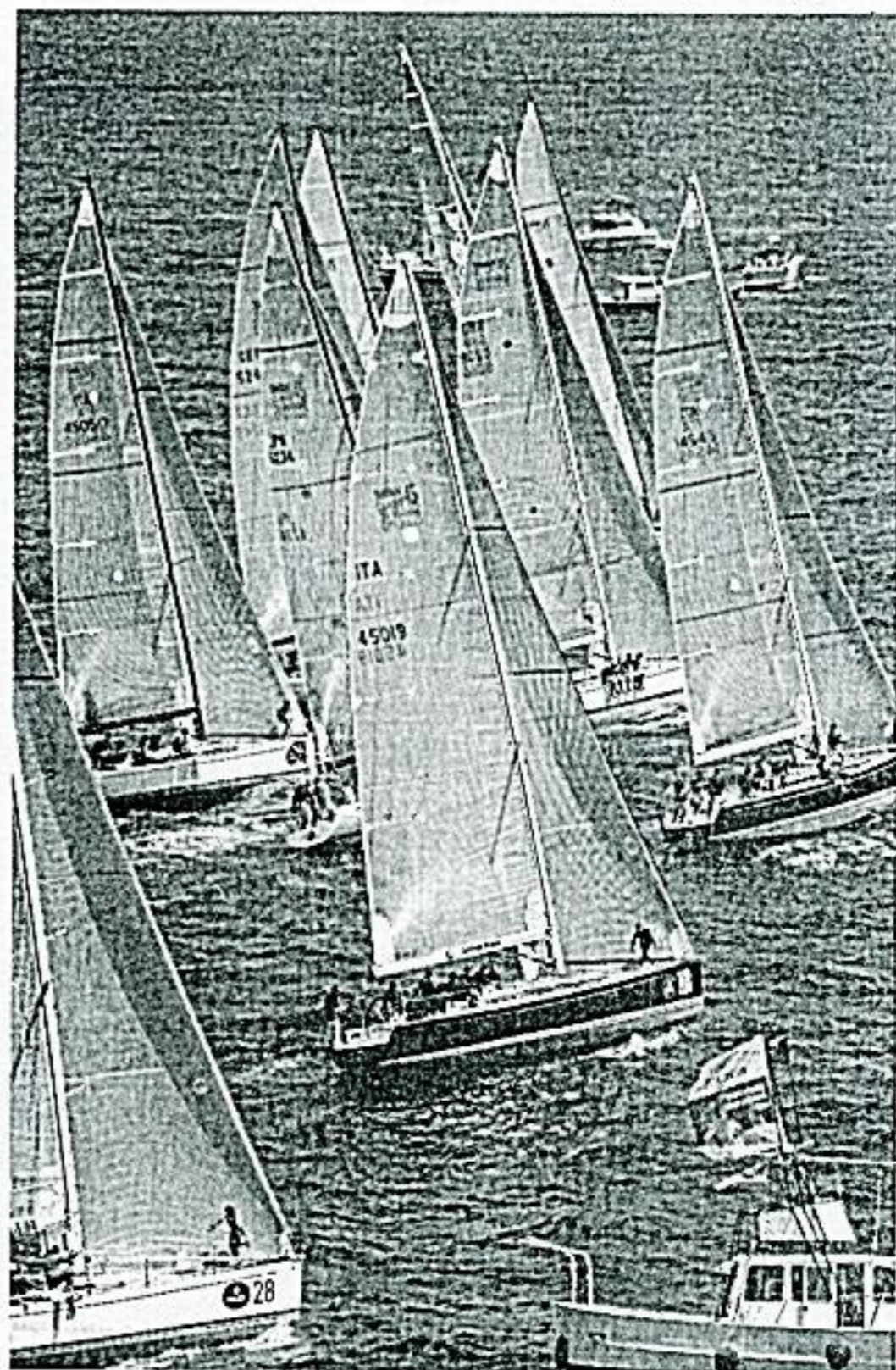
リコールには3種類のペナルティーがありますが、よく使われる、黄色地に黒丸のI(アイ)旗が掲がる場合を解説しておきましょう。準備信号旗としてI旗が掲げると、「ラウンド・アン・エンド規則」が適用されます。クラブレースなどではほとんどの場合がこれですね。スタート1分前以後にラインから出てしまったら、スタートラインの外側にいったん出て、ラインの延長線上のどこでもかまいませんから、本来の方向とは逆に(図の場合は上から下へ)横切ることが求められます。そして、再度スタート・ラインを切ることでスタートすることができます。スタート時にラインの中央付近にいれば、ペナルティーを行うのに時間がかかるので、リコールされてしまったときのことを考えて、両端のマーク付近からのスタートを心がけるといいでしょう。



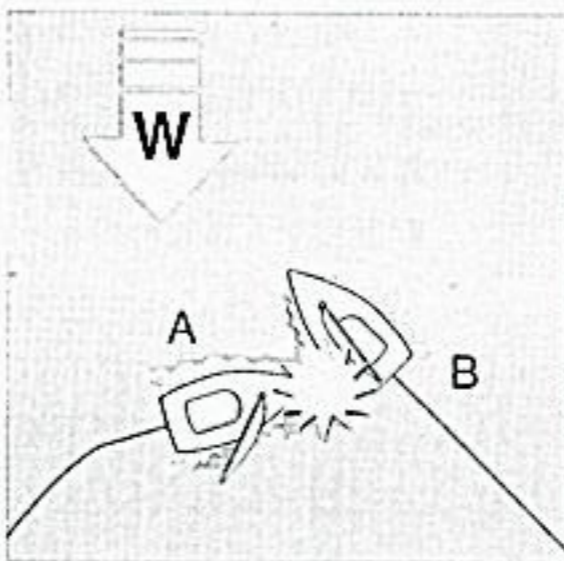
外部の援助、どこまでOK？

ルールには、いくつかの例外を除いて、「外部からの援助を受けてはならない」という項がある(規則41)。船にもパソコンや携帯電話を持ち込むことが多くなった昨今、その使用によって「外部の援助」を受けることになるのだろうか？

まず、パソコンなどで天気図を見てレースに有利な情報を得た場合、これはラジオなどを使って誰もが入手できる共通の情報であり、「外部の援助」と判断される可能性は低い。しかし、携帯電話で他の艇や陸上の誰かと連絡を取って、レースに有利な情報、たとえば「上マーク付近ではこんな風が吹いていた」などという情報は、特定の個人間のやりとりであり、「外部の援助」と見なされる可能性が高い。いずれにしても、そういった通信機器の使用は帆走指示書で制限されていることが多いので、事前によくチェックしておこう。



Q 11 | A艇とB艇が下図のような位置関係で接触してしまった。軽微な接触だったが、自らの非を認めたA艇はどうすればよいか？



A 11 | レース中に他艇と接触して、規則違反をしたと自覚した艇は、ペナルティーを行うことで失格から逃れることができる。帆走指示書に「得点ペナルティー」やその他のペナルティーが明記されていない場合は、「2回転ペナルティー」が適用される。重大な損傷を起こしたり、著しく有利になったりした場合には、ペナルティーは2回転ではなく、「リタイア」しなければならない。(規則44.1、規則44.2)

い場合は、「2回転ペナルティー」が適用される。重大な損傷を起こしたり、著しく有利になったりした場合には、ペナルティーは2回転ではなく、「リタイア」しなければならない。(規則44.1、規則44.2)

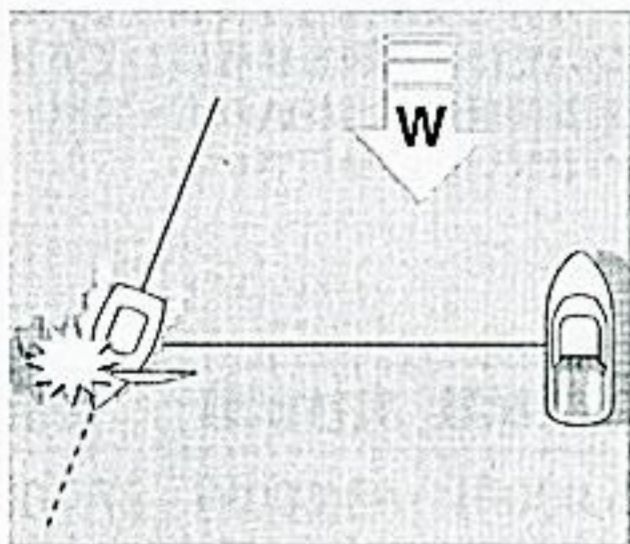
From the Judge

2回転ペナルティー三つのチェックポイント

2回転ペナルティーは、「できるだけ早く他の艇から十分離れた後、速やかに2回のタックと2回のジャイブを含む同一方向への2回転」です。ここでのポイントは三つ。(1)ケース後の最初の機会に行うこと、(2)他の艇の邪魔にならない場所まで離れること、(3)2回転の最中に(コースを帆走したと思われる)直進を入れないこと。この三つを守らなければ、ペナルティーを履行したと見なされないこともあるので要注意です。

photo by Daniel Forster / Rolex

Q 12 | A艇はフィニッシュ・ラインを横切った後、フィニッシュ・ラインをクリアする前(=艇体の一部がまだライン上にある状態)にフィニッシュ・マークに接触してしまった。どうすればよいのか?



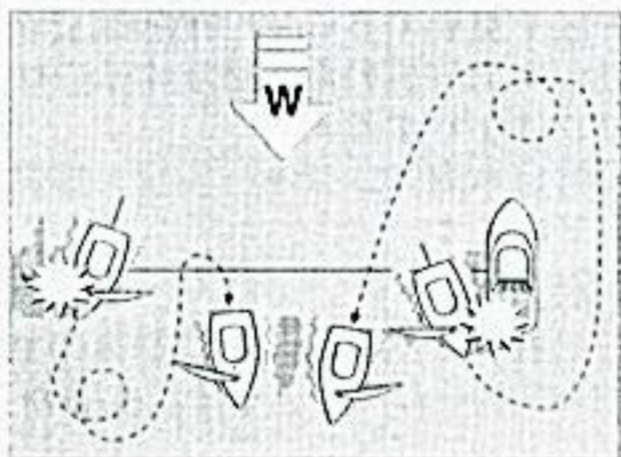
A 12 | レース中のマークへの接触は、1回転ペナルティーの対象となる(Q7参照)。「フィニッシュ」は、艇体の一部がフィニッシュ・ラインにかかった瞬間をいうが、フィニッシュ=レース終

了ではなく、「艇がその準備信号から、フィニッシュしてフィニッシュ・ラインとフィニッシュ・マークを離れるまで、もしくはリタイアするまで」がレース中と見なされるため、この場合、A艇はレース中にマークタッチしたことになり、1回転ペナルティーを行わなければならない。(規則20.3)

From the Judge

フィニッシュ後の1回転ペナルティー

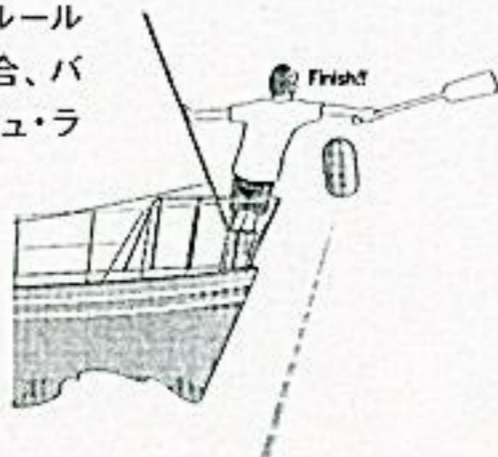
フィニッシュ後にマークタッチしてしまった場合は、1回転した後にもう一度フィニッシュしなければなりません。どこでどうコース・サイドに戻ってフィニッシュすればいいかに悩んでしまう方がいるかもしれませんが、1回転してラインをもう一度本来の方向で横切りさえすればいいのですから、マークの外を回って戻っても、ラインを横切って戻ってもどちらでもかまいません。ちなみに、フィニッシュ・ラインを完全にクリアし、一度ラインとマークから離れてからマークに接触しても、レース中とは見なされないため、ペナルティー履行の義務はありません。(規則31.2)



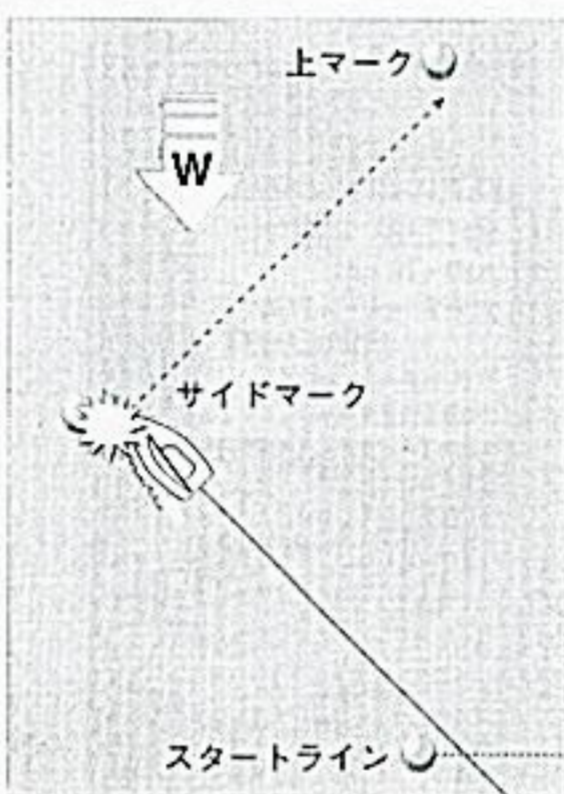
フィニッシュ・ラインで悪あがきは×

あと1艇身でフィニッシュ。そんなとき、一刻も早くフィニッシュ・ラインを切りたい、と思うのは当然だろう。だが、早くラインを切るために、クルーが艇から身を乗り出したり、スピニングボールを突き出したりしてもいいのだろうか?

ルールでは、「艇体、または正常な位置にある乗員もしくは装備の一部」が最初にフィニッシュ・ラインを横切ったときに、艇がフィニッシュしたという。スピニングボールを突き出したり、クルーが艇から身を乗り出したりした場合、「正常な位置」とは見なされない。行為そのものはルール違反にはならないが、その場合、バウの先端(船首)がフィニッシュ・ラインを切ったときにフィニッシュしたことになる。いくら頑張っても得にはならない(むしろ損をすることもある)ので、無駄な努力はやめておこう。



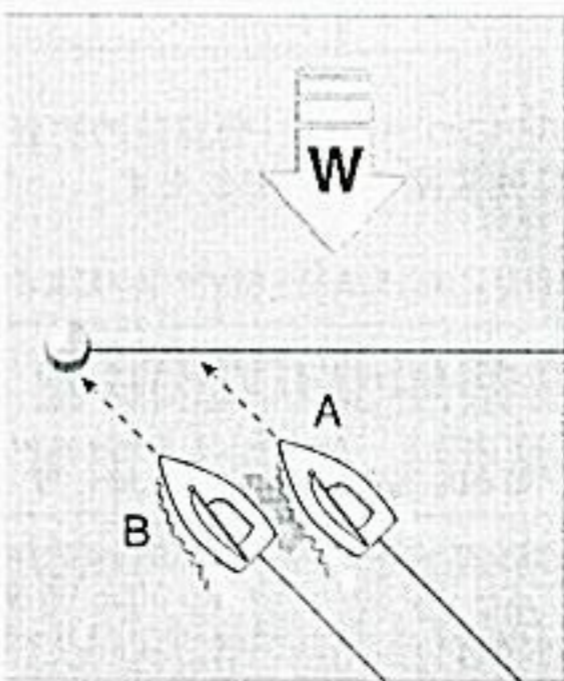
Q 13 | スタートして風上マークに向かっている途中、サイドマークに接触してしまった。これはルール違反か?



A 13 | レース中に参加艇が接触してはいけないマークは、「スタート前のスタート・マーク」、「フィニッシュした後のフィニッシュ・マーク」、そして、「帆走中のコースのレグの起点、境界または末端となるマーク」の三つ。このレグでのサイド(および風下)マークは、帆走中のコースのレグの起点/末端にはあて

はまらないので、マークタッチとは見なされず、ペナルティーを履行する必要もない。(規則31.1)

Q 14 | 下図のように、スタートライン直前にA艇、B艇がいる。両艇はともにスターボード・タックで、オーバーラップしている。B艇はこのまま行くとラフ(=風上に変針)しなければマークをかわせない。A艇、B艇はどう対応すればよいのか?



A 14 | オーバーラップしている同じタックの2艇間では、風下艇に航路権があるので、A艇はB艇を避けなくてはならない(規則11)。その前提の下で、航路権を持つ艇は、コースを変更する場合、相手艇に対して、避けられるだけのルームを与えなければ

ならないというルールがある(規則16)。したがって、B艇にはA艇が避けられないほど急激でなければ、マークをかわすためのラフは許される。