

ルール博士のワシが、  
ポイントを解説するぞ。  
レーサーは要チェックじゃ！

ココが変わった！

# 新レース 新ルール

2009-2012



4年に一度、改定されるセーリング競技規則(RRS)。今回の2009~2012年版では、どんなところが変わったのだろうか？ここでは、セーリングルールの要であり、大きな改定があった2章「艇が出会った場合」を中心に、主な変更点を見ていく。新ルールの適用は、国際大会ではすでに2009年1月1日に始まっており、国内では4月1日から適用される。レースに参加する人は必ず最新のルールブックを入手して確認しよう。できればこの記事も、ルールブックを片手に読み進めてほしい。

構成=編集部 イラスト=内山良治  
監修=川北達也(日本セーリング連盟ルール委員長)

## 変更された主なルール

- 序文  
ISAF規定(『ISAFセーラー分類規定』をISAF規定に追加)
- 第2章  
前文(レース艇による抗議制限の削除)
- 規則17  
同一タックでのプロパー・コース(旧規則17.2の削除)
- 規則18  
マークルーム
- 規則19  
障害物を通過するためのルーム
- 規則20  
障害物においてタックするためのルーム
- 規則42.3(h)  
推進方法:例外(エンジン使用の許可)
- 規則60.2、60.3  
抗議の権利、救済要求の権利、または規則69の処置(レース委員会、プロテスト委員会による抗議の根拠の拡大)
- 規則79  
分類(『ISAFセーラー分類規定』の追加)
- 規則86.1(b)  
競技規則の変更(ゾーンの艇身数の変更を、帆走指示書に記載)
- 付則L.1.5  
脚注(ゾーンの艇身数の変更を帆走指示書に記載)
- 定義(変更)  
クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ/避けている/障害物/ゾーン、(新規)フェッチング/マークルーム

## どこが変わった？

新しいセーリング競技規則では、改定された部分は数多くあるものの、文章の構成や書き方が変わっただけで、内容はそれほど変更されていない場合も多い。とはいえ、レーサーなら必ずチェックしたい点もいくつかある。

大きな変更点は、マークを回航するとき、障害物を通過するときのルールが改定されたこと。それに伴い、オーバーラップや障害物、マークルーム、フェッチングなど、いくつかの定義が変わったり、新しく追加されたりした。また、条文の構成が変更され、今まであった文章が別の条項に移動したり、原文の変更はないものの、よりわかりやすい日本語訳に変わったところもある。

中でも、第2章の「艇が出会った場合」では、C節の「マークおよび障害物において」がほぼすべて書き換えられるとい

う、大幅な変更があった。従来のC節は、規則18の「マークと障害物の通過と回航」と、規則19の「障害物においてタックするためのルーム」の2項目で構成されていた。新ルールでは、規則18の「マークルーム」、規則19の「障害物を通過するためのルーム」、規則20の「障害物においてタックするためのルーム」になり、他艇にルームを与える必要がある場合については、この三つのケースに分けて書かれている。

さらにこれまでは、C節と、A節の「航路権」やB節の「一般制限」とに矛盾があったときは、C節が優先されるという複雑な構成だったが、今後はA節やB節も併用するように書き換えられた。

主な変更点は、右記の通り。次ページからは、特に重要な変更があったルールについて解説していこう。

## 反対タックでもオーバーラップの関係が成立

反対タックの艇同士では、マーク回航時など、規則18(旧ルール:マークと障害物の通過と回航、新ルール:マークルーム)が適用される場合を除き、オーバーラップの関係はないというのが今までの常識だった。だが新ルールでは、「両艇が真の風向に対し90度を越えた方向に帆走している場合」という例外がもう一つ加わり、アビームより風下に向かって2艇が帆走しているときは、マーク周辺でなくても、オーバーラップの関係が適用されるようになった。

これは例えば、右図のように、2艇が風下に向かって走っている場合に適用される。障害物に対して内側のA艇はポートタックだが、外側のB艇とオーバーラップしているので、規則19.2「障害物においてルームを与えること」の(b)に書かれている通り、B艇はA艇に障害物を避けるためのルームを与えなければならなくなった。

### 旧ルールの原文

定義(クリア・アスターンとクリア・アヘッド;オーバーラップ)

……これらの用語は、規則18(マークと障害物の通過と回航)が適用される場合を除き、反対のタックの艇には適用されない。

### 新ルールの原文

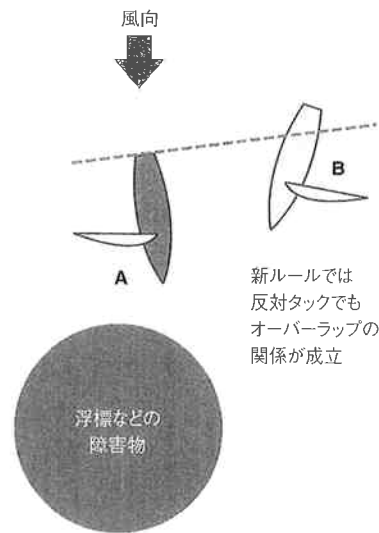
定義(クリア・アスターンとクリア・アヘッド、オーバーラップ)

……これらの用語は、同一タックの艇には常に適用する。反対タックの艇には、次のいずれかの場合を除き、適用しない。

- ・規則18(マークルーム)を適用する場合
- ・両艇が真の風向に対し90度を越えた方向に帆走している場合

### 規則19.2(b)

艇がオーバーラップしている場合、外側艇は内側艇に、自艇と障害物の間のルームを与えなければならない。ただし、オーバーラップが始まった時からルームを与えることができない場合を除く。



## 「2艇身ゾーン」が3艇身になった!

これまで「2艇身ゾーン」と呼ばれていた、マークから2艇身の距離で囲まれたスペースは、新ルールでは基本的に3艇身に変更された。呼び方も単に「ゾーン」となる。

ただし、規則86「競技規則の変更」内の86.1(b)にある通り、帆走指示書によってゾーンが2艇身や4艇身に変更できるようになった。

下図のように、A艇、B艇、C艇の3艇間でオーバーラップの関係が成立している場合、マークの外側のA艇は、B艇とC艇にマークを回るためのスペースを与えなければならない。

### 旧ルールの原文

定義「2艇身ゾーン」

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、マークまたは障害物周囲の区域を2艇身ゾーンという。

### 新ルールの原文

定義「ゾーン」

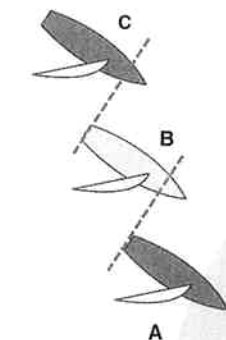
マークに近い方の艇の3艇身の距離で囲まれた、マーク周囲の区域を、ゾーンという。艇体の一部がゾーンに入っている場合、その艇は、ゾーンの中にいるという。

### 規則86.1(b)

……帆走指示書では、マークを囲むゾーンを決定する艇身数を、「2」または「4」に変更することができ、その数字はすべてのマーク、およびそれらのマークを使用するすべての艇に適用される。帆走指示書にて規則または定義を変更する場合には、その規則または定義を明示し、変更を記載しなければならない。

### 付則L 1.5脚注

……レース海面が特に狭い場合には、「2」を使い、艇速が特に速い艇の場合、「4」を使う。



3艇間でオーバーラップの関係が成立



## 新定義「マークルーム」って？

これまで、マークや障害物を通過する際のスペースや、航路権艇がコースを変更するときに相手艇に与えるスペースなどをまとめて「ルーム」としていた。新ルールでは、「ゾーン」内で内側艇がマークを通過したり、回航するスペースを「マークルーム」と新しく定義し、ほかのルームと区別するようになった。

ルームは、「艇がシーマンらしいやり方で速やかに操船している間に、その場の状況で必要としている余地」と定義されているが、今回加わったマークルームは、ゾーンの端からマークに近づくまでのルームと、マーク回航中にプロパー・コースを走るためのルームの二つに分けて定義されている。プロパー・コースとは、他艇がないときに、できるだけ早くフィニッシュできるコースのこと。マークルームの定義に「プロパー・コースを帆走するためのルーム」という言葉が入っていることで、旧ルールではあいまいだった内側艇の回航スペースが、より明確になったといえる。さらに、2艇身ゾーンが3艇身に広がり、内側艇はマークのより手前からマークルームを確保できるようになったので、マークでの混乱が減りそうだ。

ただし、旧ルールと違って、A節の「航路権」は有効なので、内側艇が自分勝手にスペースをもらえるわけではない。内側艇でも、航路権艇を避けていなくてはならないことを忘れずに。

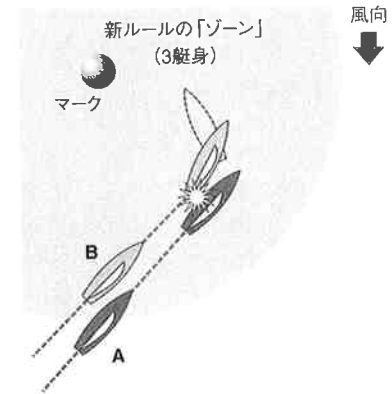
下図のように、A艇とB艇がオーバーラップした状態で風下マークのゾーンに入った場合、A艇はB艇を避けながらマークに向かい、プロパー・コースでマークを回航する権利がある。ただし、風上のA艇は風下のB艇を避けていなければならないので、右のようなコースは認められない。B艇がマークルームを十分に与えず、両艇がぶつかってしまった場合は、A艇は免罪(規則18.5)になる。

また、マークルームの定義の後半にあるように、両艇がオーバーラップしてゾーンに入り、風上マークを回航しようとしている場合、外側艇は、内側艇にタックするためのルームもマークルームとして与えなくてはならない。右図のように、A艇とB艇がポート・タックで風上マークに向かっていくとする。2艇の距離が近く、B艇がタックするときスターンがぶつかりそうになった場合は、A艇はB艇にマークルームを与えなくてはならない。

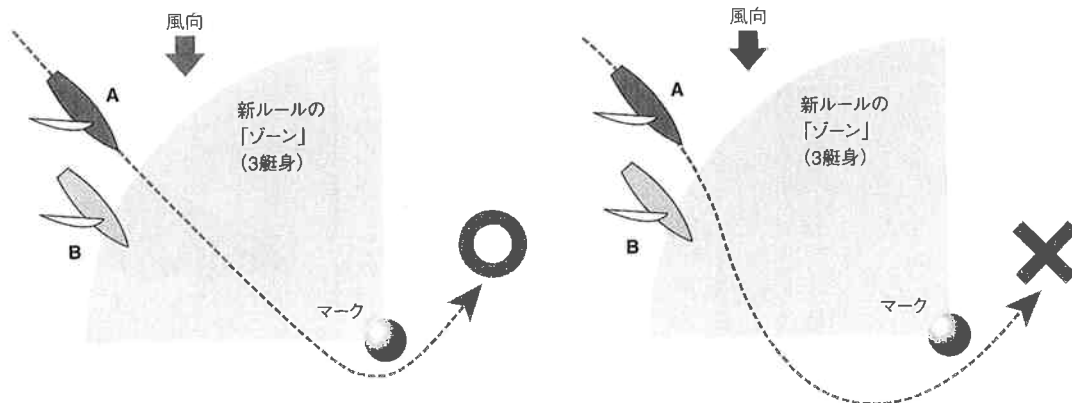
### 新ルールの原文

#### 定義「マークルーム」

艇がマークへ帆走するためのルーム、その後マーク回航中にプロパー・コースを帆走するためのルームをマークルームという。ただし、マークルームを与える必要がある艇の風上かつ内側にオーバーラップした場合を除き、マークルームには、タックするためのルームを含まない。



A艇はB艇がタックするためのルームを与えなければならない。B艇がタックするときスターンが振られてA艇にぶつかりそうになった場合も、A艇はB艇に接触しないようにする。



## 風下艇のカバーリングが合法に

旧ルールでは、クローズホールドの場合を除いて、自艇の2艇身以内に同一タックの風下艇がいる場合は、プロパー・コースより風下を走ってはいけないとされていた(旧規則17.2)。つまり、風下にいる艇をカバーリ

ングする目的で、プロパー・コースより風下を走るのは禁止されていたのだ。

今回のルール改定では、この規則17.2がなくなった。これからはルールに抵触せず、下図のようにA艇がB艇をカバーリングでき

る。ただし風上のA艇は、風下のB艇に対して航路権を持っていないので、B艇を避けていなくてはならないことを忘れずに。

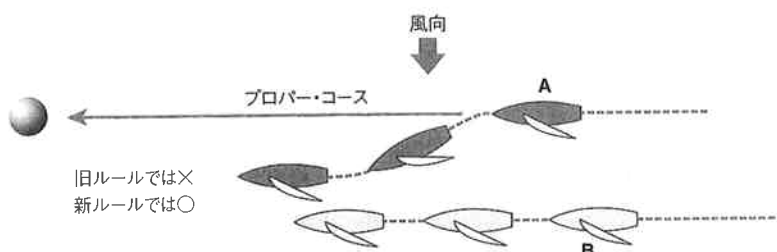
### 旧ルールの原文

#### 規則17.2

風上に向かってのピートの場合を除き、自艇の風下艇、または風下側へのコースを取っているクリア・アスターンの艇が自艇の2艇身以内にいる間は、自艇はプロパー・コースより風下を帆走してはならない。ただし、自艇がジャイブする場合を除く。

### 新ルール

規則17.2は削除された



# マーク周辺でのタッキングには注意

旧ルールの規則18.3(マークでタックする場合)で使われていた、艇がマークを「かわす」という表現が、新ルールの規則18.3(マークに近づく場合のタッキング)では「フェッチングする」という言葉に変更された。「フェッチング」とは、艇がタックを変更せずにマークを通過できる状態にあることをいう。例えば下図のA艇のように、反時計回りの風上マークにスターボード・タックでアプローチしている状態だ。

フェッチングは、以前からルール原文で使われていた言葉だが、想定する状況をより正確に表現するため、新たに定義されることになった。マークをかわせるコースにいれば、マークからかなり離れていてもフェッチングしているという。また、クロスホールドでレイライン上をロスなくマークに向かっている場合も、オーバーセールの場合も、どちらもフェッチングしているといえる。

下図では、A艇はスターボード・タックのクロスホールドでマークにフェッチングしている。B艇はポート・タックで風上マークに向かっている。B艇がゾーンの中でタッキングしたときから、2艇の間で規則18.3が適用され、規則18.2(マークルームを与えること)は適用

されないで、B艇は、A艇にクロスホールドより風上を走らせたり、A艇のマークを回航をじゃましてはいけない。またB艇は、マーク回航のためのスペースをA艇に要求できないので、A艇より先にマークを回るのは難しくなる。このような状況を避けるため、ポート・タックで風上マークにアプローチしている艇は、スターボード艇の風下ぎりぎりまで無理にタッキングしないほうがいいだろう。

photo by Kazuhisa Matsumoto



で規則13(タッキング中)に従わなければならない場合には、それ以降規則18.2(マークルームを与えること)は適用しない。タックを変更した艇は、(a)相手艇に自艇を回避するためクロスホールドより風上を帆走させたり、または相手艇が定められた側でマークを通過するのを妨げたりしてはならない。(b)相手艇が自艇の内側にオーバーラップした場合には、マークルームを与えなければならない。

### 定義「フェッチング」

艇がタックを変更することなくマークの風上をその定められた側で通過できるコース上の位置にいる場合、艇はマークをフェッチングしているという。

### 旧ルールの原文

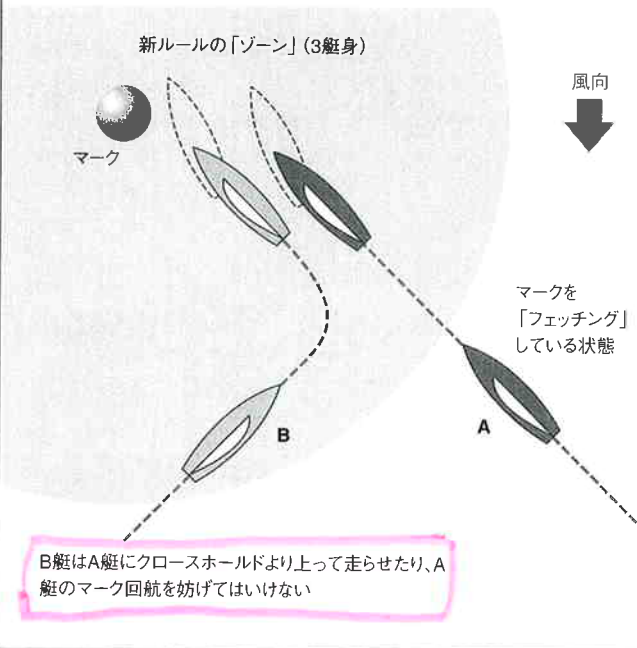
#### 規則18.3 マークでタックする場合

反対のタックの2艇がマークに近づいており、そのうちの1艇がマークをかわそうとしている場合には、もう一方の艇が2艇身ゾーン内でタックを完了した場合には、規則18.2(ルームを与えること、避けること)は適用されない。タックした艇は、(a)相手艇に自艇を回避するためクロスホールドより風上を帆走させたり、または相手艇がマークを通過するのを妨げたりしてはならない。(b)相手艇が自艇の内側にオーバーラップした場合には、ルームを与えなければならない。この場合、規則15(航路権の取得)は適用されない。

### 新ルールの原文

#### 規則18.3 マークに近づく場合のタッキング

反対タックの2艇がマークに近づいており、そのうちの1艇はマークをフェッチングしており、もう一方の艇がタックを変更し、結果的にゾーン内



タッキングしないでマークを回れる状態なら、マークから離れていても「フェッチング」しているというんじゃない



### レジャー必携

## 新ルールブックを入手しよう!

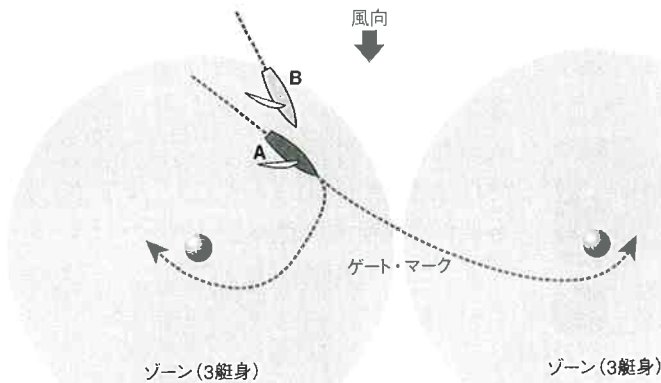
ここで紹介したルールの変更点は一部。すべての変更点を把握し、さらに理解を深めるために、ルールブックを手に入れておきたい。『セーリング競技規則2009-2012』(一般価格:3,500円、メンバー価格:2,800円。送料500円)は、日本セーリング連盟(JSAF)から発行されている。

またルール委員会では、セーラーやジャッジ向けに、変更点を解説した資料の提供や、ルール講習会の開催を、2009年度から始める予定だ。詳しいスケジュールについては、JSAFホームページを参照のこと。

(問)(財)日本セーリング連盟事務局  
(またはルール委員会)

〒150-8050 東京都渋谷区神南1-1-1  
岸記念体育館内520号室  
TEL: 03-3481-2357  
FAX: 03-3481-0414  
http://www.jsaf.or.jp/  
E-mail: rrc@jsaf.or.jp

## どちらのマークを回るかは自由だ!



旧ルールでは、風下マークを回るためにジャイピングしようとしている2艇がいるとき、風下にいる航路権艇は、風上艇をマークから遠ざける目的で、必要以上にマークから離れて走ってはいけないと決められていた。新ルールでは、この規則18.4の最後に「ゲート・マークでは適用しない」という文が加わった。ゲート・マークとは、参加艇数の多いレースなどで、風下マーク回航時の混乱

を避けるために設置されたマークのことで、一つのマークを回航するのではなく、二つのマークの間を通過し、どちらかを回ればよいというもの。新ルールでは、上図のようにゲート・マークが設置され、A艇とB艇が風下に向かって走っている場合、風下の航路権艇であるA艇はどちらのマークを回るかを選ぶことができ、B艇はこれに対応しなければならない。

### 旧ルールの原文

#### 規則18.4 ジャイブする場合

内側にオーバーラップした航路権を持つ艇が、プロパー・コースを帆走するために、マークまたは障害物においてジャイブしなければならない場合、その艇は、ジャイブするまではそのコースを帆走するために必要とする以上にマークまたは障害物から離れて帆走してはならない。

### 新ルールの原文

#### 規則18.4 ジャイブする場合

内側にオーバーラップした航路権艇が、プロパー・コースを帆走するために、マークにおいてジャイブしなければならない場合、その艇は、ジャイブするまではそのコースを帆走するために必要とする以上にマークから離れて帆走してはならない。規則18.4はゲート・マークでは適用しない。



どちらのゲート・マークを回るのは、ギリギリまで決めなくていいんじゃない

photo by Kazuhisa Matsumoto



## そのほかのルール変更

### 障害物では「ゾーン」がなくなった!

旧ルールでは、マークを回航するときと同じように、先行する艇が障害物から2艇身以内(2艇身ゾーン)に入った時点で、内側艇は障害物を通過するためのルームを要求できた。そのため航路権艇でも、2艇身ゾーンに入るまでに障害物のどちら側を通過するかを決めて、内側艇に「ルーム」を与えなくてはならなかった。

ところが新ルールでは、C節の構造が大きく変わり、他艇にルームを与える場合は「マークルーム」、「障害物を通過するためのルーム」、「障害物においてタックするためのルーム」に区別され、障害物には「ゾーン」が適用されなくなったのだ。これからは、障害物のどちら側を通過するかを選択権は航路権艇にあり、内側艇にルームを与えることができる限界までに行動をとればよい。

### レース中にエンジンを使ってもOK?

ヨットとは、帆に風をはらませて進む乗り物。当然ながら、レースでのエンジンの使用は禁止されていた。ところが新ルールでは、帆走指示書で決められている状況下で、レースで極端に有利にならない場合に限り、エンジンを使用できるとされている。例えば、一般船舶と衝突しそうときや、潮流が強く浅瀬に寄せられてしまうときなど、安全にかかわる場合はエンジンを使ってもOKだ。ただし、帆走指示書に書かれている許容範囲を確認してからにしよう。

### 新ルール

#### 規則42.3(h)

帆走指示書にて規定された状況において、艇がそのレースで著しく有利にならない場合には、エンジンまたは他の方法で推進することを許可することができる。

### レース艇からの抗議の幅が広がった

第2章の序文では、レース中の艇と、レースに参加していない一般船舶が出会った場合は、衝突予防法や航路権に関する国内法規が適用される、という内容が書かれている。

旧ルールでは、この後に「ただし、これらの規則違反の申し立ては、レース委員会またはプロテスト委員会による場合を除き、抗議の根拠とはならない」という記述があったが、新ルールではこの一文が削除されている。

つまり今までは、レース艇が国際規則や国内法規に違反した場合、レース委員会またはプロテスト委員会からしか抗議できなかったが、今後は、違反を目撃したほかのレース艇からも、その艇を抗議することができる。