

2002RNZYS ユースマッチレース遠征報告

神奈川ユース 海外担当

大野 俊也

1. 大会概要

1988年に第1回大会が開催されてから、今回で15年目を向かえたロイヤル・ニュージーランド・ヨットスコードロン主催のユースマッチレースは、海外で開催されるユースマッチレースイベントの最高峰イベントとして認知され、各国を代表するトップセーラーが、真の世界一を決するために世界中から集まっている。

次世代の世界を代表するセーラーを育成する上で、世界中のヨットクラブが目標とする大会として位置付けられ、過去に優勝したセーラーたちは、現在、アメリカズカップ、ボルボ・オーシャンレース参加艇のヘルムスマンなどの主要な位置を担当するプロ・セーラーとして活躍している。

日本からは、これまでに日本大学、福岡大学、同志社大学、関東学院大学、ヤマハジュニアOBチーム、和歌山マリーナシティが参加しており、過去の参加者は国内のヨット大会で活躍している。

神奈川ユースは、1996年の大会から毎回出場する機会に恵まれているが、各国のセーラーの目覚ましい技術レベルの向上から取り残され、低迷しているという現状を抱えている。

2. 2002年大会

今回の大会は、2月19日の練習日後、2月20日から24日までの5日間に渡って主催者であるRNZYS建物前のワイテマタ湾で実施された。

2月20日は、軽風域でのレースとなりましたが、21日から24日までの4日間は、強風域でのレース展開となった。

20日から始まったラウンドロビンを制してセミファイナルに進んだのは、キングハーバーヨットクラブ(米)、ロイヤル・ヨツティング・アソシエーション(英)、RNZYSブルー及びレッドの4チームで、24日の最終日に2-2で迎えたファイナルレースを制したRNZYSチームがRYAを抑えて優勝するドラマチックなファイナルで幕を閉じた。

3. 神奈川ユースヨットクラブチーム

今回神奈川ユースから参加した選手は、ヘルムスマンに2000年大会のヘルム経験を持つ内田諒(19歳)、メインシートに新人の斎藤海翼(16歳)、パウマンに2000年、2001年に続いて3度目の城山洋太(18歳)の3名。

2000年、2001年大会がどちらかという軽風シリーズとなったのに対して、今回の大会は初日こそ軽風スタートであったが、2日日以降は一転して強風展開となり、総体重160kgに満たない神奈川ユースにとっては非常に厳しい大会となった。

さらに、開催 2 週間前にイタリア、和歌山のエントリーがキャンセルされ、神奈川を除く全 9 チームがすべて真に各国を代表するトップレーサーとなってしまったため、神奈川コースにとっては不利な条件が重なることとなった。

今大会で使用されるエリオット 6 は、以前のエリオット 5.9 に比べるとかなり扱いやすくなっているものの、日本国内で使用されているヤマハ 23 や J24 に比べるとセーラーの技術差が艇速差に直結するスポーツタイプのヨットであることから、強風域での絶対的なオーバーパワーへの対応ができていない神奈川ユースが、各国を代表するセーラーたちとマッチレースという実戦の中から強風下の帆走技術を学ぶことは不可能なことであり、ラウンドロビン 18 戦 18 敗、最終の 9、10 位戦でも 2 戦 2 敗という結果に終わった。

4. 神奈川ユースチームの問題点

エントリー後に相手艇の後方、下にバウを持っていき、相手艇の進路を自艇によってコントロールして相手艇を不利なポジションに追いやることがマニューバリングの意味するところであるとされているが、神奈川ユースの場合、積極的なポジション取りを行わないばかりでなく、再三再四有利な位置につく機会に恵まれても相手艇の下にバウを向けることなく、不利な位置（相手艇の前方、上）に自らポジションを取ってしまうため、スタート区域から追いやられてしまう結果を招いている。

タクテイクス面では、初日軽風の中スタート後に相手艇より先行するケースが見られたが、スラムダUNKを知らなかったため、カバーできずに上マークまでに抜かれていた。

当初から指摘されていた潮流を考慮したセーリングが最初の 3 日間できていなかった。

タックが相手チームより優れているにもかかわらず、タッキングマッチに持ち込む発想が乏しく単調なクローズで大きく差をつけられる結果となった。

ピッチングが相手より大きいとの意見があったが、3 名の乗艇位置が離れている上にボートトリムがバウヘビーとなっているなどの原因がそのまま放置されており、問題解決への工夫が見られなかった。

メインシートについては、風が強くなるにつれてバングを引き込むことができなかつたために艇に上り角度を与えることができなかつた。

シートの引き込み、リリースが遅く、強風下のマニューバリングが限定されてしまった。

バウマンについては、スピンプールの調整（高低、前後）が理解できていない、ジブ・カーの位置、シートトリムが理解できていないなど、2000 年大会の精彩さを明ちに失っていた NZ のマッチレースではエリオットが採用されているにもかかわらず、エリオットを使った練習を充分に行っていないため、バウマン、メインシートともにどのような状況で何をしたらよいか理解できていないし、対応するスピードも遅い。

ヘルムスマンも艇速の速さ（旋回性能、帆走性能）に対応することが精一杯の状態、相手艇と戦略的に駆け引きする余裕も、クルーに的確な指示を出すこともできない状態であった。

同行したコーチが、全体的に数多くのアドバイスを与えていたが、絶対的な準備不足によって他のチームとの実力差があまりに大きく、コーチのアドバイスが結果に反映される場面は見られなかった。

5. 神奈川ユース今後の課題

神奈川ユースの場合、他のチームに比べて最低でも 30kg、NZ と比較すると約 70kg、クルーの体重が軽いという問題があるが、強風下のみならず軽風下でも体重差を生かすセーリングができていない。

一般的に日本人が指摘されている絶対的なフリーの弱さを克服しない限り、世界を代表するセーラーたちとのマッチレースでクローズの差を詰める方法はない。

クローズで差をつけられたらその差以上にフリーでゲインする精神力が必要であり、その前提条件として何がスピードをもたらししているか、どのようにしたらより艇速をあげることが可能であるかなどを理解して操船する技術が必要とされると思われる。

国内のマッチレースで常にレベルの低い相手にスピードの差がでないヤマハ 23 でレースする習慣からか、15 ノット以上のフリー帆走の中でさらに艇速を追求する姿勢、自分たちの強さを使って相手艇のパフォーマンスを妨害する工夫などが見られない。

ユースマッチレースのサーキット化が完成し、各国のチームが 3 ヶ月ごとにマッチレースを行い、それ以外の時期をマッチレースの練習とフリート活動に絞っている現状において、神奈川ユースもマッチレースを取り入れた練習に早急に切り替え、ポートハンドリングとタクティクスをマッチレースの中から学び、フリート練習の中からストラテジーを身に付ける方法に切り替えない限り、世界との格差はますます広がっていくことと確信する結果となった大会であった。

大会期間中関係者と話し込む機会に恵まれた中で、『フリートレースの練習をすることは難しいが、マッチレースの練習は、ポートハンドリングとタクティクスだけだから簡単にできる。フリートレースのタクティクスは、マッチレースをできるレベルのセーラーには実戦の中からでも簡単に習得することができるだけの精神的、身体能力的な余裕が生まれる。ヨット先進国ではその考え方が定着しているから総合的に見ても今までより効率的な練習ができる。現在活躍するトップセーラーのほぼ全員がマッチレーサー出身であることから、マッチレース中心の強化方法の有効性は証明されている。』旨の発言がありました。

「神奈川ユースの活動において海外におけるマッチレースをどのように位置付けるか？ポートハンドリング、タクティクス、ストラテジーをどのような優先順位で効率的に強化していくか？」という国際的レベルの指導方法の確立こそが、今後の神奈川ユースにおけるセーラー育成において最も重要な鍵になると思われる。