

関係各位

2015年8月16日
国際審判員 中島大祐
(国際委員 兼 審判スタッフ)

【大会参加報告】2015/7/4~7 アジアジュニア選手権 (中国 Wuhan)

2015年7月4日(土)~7日(火)に中国湖北省 Wuhan (武漢市)の Honglian 湖(紅蓮湖)ボートコースで開催されたアジアボート連盟(ARF)主催のアジアジュニア選手権(Asian Rowing Junior Championship、以下「ARJC」)に参加しましたので以下の通り報告します。派遣して頂きました日本ボート協会の関係各位にこの場を借りて御礼申し上げます。

1. はじめに

- (1) 私は、2011年8月に大阪で FISA 審判員試験に合格し、2014年5月に戸田(アジアカップ I)で FISA 審判員としてデビューしたが、今回遂に海外で国際審判員デビューを果たすことができた。(2013年11月の Asian Cup II では直前になり ITO 人数削減の為、参加が叶わなかった。)
- (2) 今回の大会では LIANG Bing 審判長の配慮もあり全ての部署を経験することができ非常に感謝している。一方で私が行った審判業務の動作や号令の何点かに関しその場又は事後に審判長又は他の ITO から改善を指摘された。本報告書ではその点を正直に記載することで審判業務の日本と国際の相違点を知って頂ければと思う。

2. 大会概要

- (1) 大会日程

	午前	午後
2015年7月4日(土) 予選(A)6レース		予選(B)8レース
7月5日(日) 敗復(A)1レース		敗復(B)3レース
7月6日(月) 決勝(A)5レース、順決(A)1レース		—
7月7日(火) 決勝(B)5レース、順決(B)2レース		—

(A)は男子 2X、4-、女子 1X、2-、4X。
(B)は男子 1X、2-、4X、女子 2X と 4-。
(A)と(B)に分けたのはダブルエントリーを避ける為の工夫とのこと。

(2) 参加国・参加人数・種目

参加国： 12ヶ国 (CHN、TPE、HKG、INA、IND、IRI、JPN、KAZ、KOR、THA、UZB)
参加人数： 選手 130名、監督・コーチ等 44名
種目： 10種目 (1X、2X、2-、4-、4X の男女夫々)

- (3) 開催地は、湖北省 Wuhan (武漢市)に隣接する Ezhou (鄂州市)にある Honglian 湖国際水上運動センター内にある Honglian 湖ボートコース。Wuhan 空港から約 75km、車で高速道路経由、70分程度の場所にある。2007年の National Intercity Games (日本の国体のようなもの?)の決勝会場とのこと。

- (4) Honglian 湖そのものはかなり大きな湖だが、ボートコースはその一部を長方形に堰き止めて人工的に作られたもの。見た目には戸田コースと似ているが、岸は遠浅になっており、モーターボート等の返し波が消えやすい構造。両岸に舗装した伴走路があり、レース中はコーチ等が自転車で伴走をしていた。
- (5) 発艇から見て左から回漕レーン、0レーン、1レーン、．．．7レーンの順で計9レーン。練習水域は回漕レーンと0レーンの100～500mを反時計回り、クールダウンは7レーンと6レーンの1500～2000mを時計回り。出艇・帰艇棧橋はフィニッシュラインから100m程下流のコース突き当りに設置されている。

3. 審判員

(1) 審判員 (ITO)

中国3名、香港3名、ミャンマー2名、台湾1名、韓国1名、イラン1名、日本1名（中島）の計12名（内、女性2名）。中国・タイ・インドネシア各1名が直前に（無断で？）キャンセル。この3名が来ていれば15名であったが、実際は12名で行うことになり、LIANG 審判長が判定に加わることでぎりぎりの人数での対応となった。

	氏名	愛称	ライセンス No.	国名
①	Bing LIANG (審判長)	Bing	1503	CHN
②	Kinwah SIU	Siu	1228	HKG
③	Seehung NG	Seehung	1369	HKG
④	Wingning NG	Victor	1441	HKG
⑤	Rucong HUANG	Huang	1461	CHN
⑥	Dehai LIU	Liu	1504	CHN
⑦	Yinghai MAO	Mao	1578	TPE
⑧	Daisuke NAKAJIMA	Daisuke	1627	JPN
⑨	Youngsang HWANG	Hwang	1634	KOR
⑩	Asma NIKVAR (女性)	Asma	1653	IRI
⑪	Lynnthar Win	Lynnthar	1658	MYA
⑫	Yinmin Htay (女性)	Yinmin	1706	MYA

(2) 部署別人数及び NTO 業務

審判長が判定長を兼務した他は各部署1名の体制。NTO との業務分担を含め以下の通り。NTO は大会を通じて同じ部署に固定され、Starter、Judge at Finish、CC には FISA 審判資格保有者が1名ずつ配置されていた。Starter は全 ITO が経験した。(Starter と Judge at Start だけは午前の半分が終わったら交替、午後の半分が終わったら交替という配慮を審判長が行ってくれた為。)

部署	ITO 人数	NTO の業務	NTO 人数
President of Jury	1 名	—	—
Starter	1 名	呼び込み補助 (別途 IMAS 1 名)	1 名
Judge at Start	1 名	Aligner	2 名
Resp. Judge at Finish	(審判長兼務)	— (別途オペレーター2名)	—
Judge at Finish	1 名	ブザー (別途計時係 3 名)	2 名
Umpire (4)	4 名	— (別途操縦者 4 名)	—
Resp. CC	1 名	受付、Bow Number 交付	2 名
CC Out pontoon	1 名	Photo book との照合	2 名
CC In pontoon	1 名	Boat Weighing への誘導	2 名
Boat Weighing	1 名	艇内チェック補助、印字操作	2 名
合計	12 名		

4. 審判各部署の設備・運営

各部署の業務、設備は以下の通り。

(1) 発艇

- ・ ITO の業務：呼び込み、発艇号令、水面監視。
- ・ NTO の業務：呼び込み補助、無線担当（発艇直後の判定への確認等）、IMAS オペレーターとの通訳。
- ・ 発艇塔：2 階建の水上固定型（常設）。岸から小型船で渡してもらう。電源は岸の小型発電機からケーブル（水没）で供給。トイレなし。
- ・ 用具：発艇塔 2 階には、IMAS 社製のスタートシステム操作盤、マイク、赤旗、鐘（窓枠に懸垂）がある。
- ・ 操作盤：アタッチケース型の持ち手つき操作盤を机の上に寝かせて置き、蓋を開け、背面のコネクターに各種ケーブルを接続して使用。設置・撤収や異常時の対応は IMAS オペレーターが行う。（実際のトラブル時に NTO は一切手を触れず。）操作盤と光発艇及びスタートシステムを結ぶケーブルは大会の都度設置しているようで、水没させていた。
- ・ 光発艇：各レーンの発艇ポンツーンに赤青の信号機がフィニッシュ方向に向けて設置されている。4 レーンには発艇員モニター用の信号機が発艇塔に向けてもう 1 台設置されている。
- ・ スタートシステム：発艇直前まで Bow Ball を押さえているシューを発艇号令と同時に水没させる仕組みである。線審横（陸上）にある可搬式コンプレッサーとパイプ（水没）で繋がっている。水上に浮上させる時は固定するまで 6 秒かかるが、発艇時には一瞬で水没する。
- ・ 号令・動作：操作盤の各種ボタンの内、通常発艇員が操作するのは、①New Race、②Attention、③Start である。（①と②はスクリーン上のバーチャルボタン。③は直径 2cm 高さ 2cm 程の突起物。）直前のレースが終了したら、①New Race ボタンを押す。2 分前の後、線審からの「Clear」との無線を受け、「Raising Start System」の発声と共に③Start

ボタンを上方に引き上げる。1 秒ほどして各レーンの水中から「プシュー」の音と共にシューが浮上する。（スクリーン上には 6 秒待ての表示が出る。）ロールコールが終わり、Attention の号令の後、②Attention ボタンを押すと赤ランプが点灯する。③Start ボタンを押すと「ピー」というブザー音と同時にシューが瞬時に水没する。

・マイク：ボーカルマイク 2 台使用。マイクスタンドを左右に 2m 間隔で置き、左右から発艇員の口元に向ける。ハンドマイクは予備用があるのみで、呼び込みから警告まで全てこの全国放送のマイクを使用。

(2) 線審

- ・ ITO の業務：艇首が揃ったら白旗を上げて発艇に知らせる。不正スタートの判定。
- ・ NTO の業務：Boat Holder に指示を出し艇首を揃える。

線審小屋：地上レベルに設置された 2m 四方の小屋。高さは 2.5m しかなく、階段状に座ることはできない。

・用具：コースに向いた窓の内側に机が 1 つあり、IMAS 社製のスタートシステム操作盤が置いてある。発艇のものと同じのものと思われるが、スクリーンには小型カメラによる発艇線上の映像が表示されていた。（故障中の為、本来の機能は使えず。）その他、白旗、赤旗がある。

ITO と NTO の業務：Boat Holder への指示は NTO が現地語で行う。ITO は線審小屋の中の椅子に座り、NTO はその後ろに立つ。（この線審小屋には階段状の台がない。）2 分前の後、NTO はスタートシステムのシューを水上に浮上させてもぶつからないように各艇を少し下げ、ITO に小声で OK と伝える。ITO は無線で発艇に「Clear」と発声。発艇の操作でシューが浮上したら NTO は艇揃えを行う。（実際には艇首をシューに押し付けるだけで艇首は自動的に揃う。）ITO は発艇線を注視し、艇首が揃ったら白旗を上げて発艇に知らせる。（Bow Ball の先端はシューに隠れて見えないが。）ITO は不正スタートがあったら赤旗を振る。（IMAS 社製の線審システムが偶々故障しており、白ランプ・赤ランプは使えなかった。）

(3) 主審

- ・ ITO の業務：カタマランでレースを追行。回漕レーン、クールダウンのマーシャル。
- ・操縦者：審判ではなかった模様。地元の方々と思われコースには慣れていた。
- ・用具：カタマラン、白旗、赤旗、鐘、ハンドマイク（小型）。カタマランには布製の屋根（テントのような材質）が付いており、日除けには良いが主審の視界を多少奪うのと白旗がクルーや審判他部署から見えにくいのが難点。
- ・待機位置：M1 が 0m、M2 が 100m、M3 が 1000m、M4 が 2000m。M2 は 0 レーンの 100m で次のレースに出漕するクルーの発艇水域への侵入が早過ぎないようにマーシャルを行う。

(4) 判定

- ・判定長（ITO）の業務：写真判定の確認。着順表の確認とサイン。
- ・判定（ITO）の業務：目視による着順の確認。通過時にレーンを大声で叫ぶ。

・ NTO の業務：ブザー担当はレース通過時にブザーを押し、主審の白旗に呼応して白旗を上げる。その他、計時が 2～3 名。（IMAS 社の写真判定システムは IMAS 社オペレーター 1 名が操作。）

・ 判定タワー：5 段ある階段状の台の 5 段目に ITO (Judge at Finish) が座り、3 段目に計時が 2 名、1 段目に更に 2～3 名が座った。ブザー担当は更に前方の窓際に座った。

(5) 監視

・ ITO の構成：監視長 (Resp. CC)、出艇監視 (CC Out pontoon)、帰艇監視 (CC In pontoon)、艇計量 (CC Boat Weighing) で構成され、監視長は受付テント (Bow Number を配布する場所) に位置し監視部署全体をコントロールする。

・ 出艇監視の業務：フォトブック (iPad) の写真、ID カードの写真、選手の顔の 3 つを照合する。服装・ブレード・広告・ヒールロープ (7cm 以内) 等の確認を行う。（広告については「Asian Rowing」のステッカーを NF と並べて (艇首寄りに) 貼らなければいけないが、貼っていないクルーに注意した。) 全て NTO 数名と協力して行う。

・ 帰艇監視の業務：艇計量対象クルーに「Boat Weighing」と伝達する。声をかける場所は Pontoon から陸上に上がるあたり (クルーが揚艇し、艇を担いで 10 歩ほど歩いてから)。基本的には ITO 1 名で行う。(NTO は揚艇後のボートから Bow Number を外していた。)

・ 艇計量の業務：装備品の確認は戸田のようにウマの上ではなく計量器に乗せてから行う。NTO は 2 名で、1 名は艇のチェックの補助、1 名は ITO の OK の指示に基づきプリンターのスイッチを押す。ITO は印字した紙片にレース No. とクルー名を手書きし A4 サイズの紙に端から貼り付けていく。担当する全てのレースの紙片を貼り付けた紙を審判長に提出する。

・ 選手計量：本大会は舵手付種目、軽量級種目ともになかった為、選手計量はなし。

5. 審判業務トピックスと総括

(1) 発電装置不良

私が発艇を担当した時、スタートシステムの電源が急にダウンした為、2 レースを赤旗で発艇、計時もマニュアルで行った。スタート 7 分前に停電に気付いたが、発艇と判定の NTO 同士 (共にベテラン) が無線で連絡を取り合い、落ち着いて対応してくれたこともあり、混乱なく対応できた。(停電の原因は燃料切れと思われる。)

(2) イエローカード・レッドカードの提示

従来口頭で「JPN、Fales Start、Yellow Card」と言っていた警告を、「JPN、Fales Start、Warning」と言いながら Yellow Card を提示する (選手に見せる) 方式になった。今回の大会では LIANG 審判長が自宅で作ってきたというイエロー・レッドカードのセットが各 ITO に配布された。実際に Warm-up Area での Traffic Rule Violation (100m と 500m 以外の 300m でコースを横切った) に対し、Umpire からイエローカードが提示された。

(3) レース後の挙手

レース No.24 の JW4X 決勝で 6 レーンの HKG が 6 着でゴール後に「5 レーンの IRI が 6 レーンに侵入し妨害を受けた」と Objection。Umpire は接触・妨害はなかったと説明し、

文句があるなら書面を出すよう伝え白旗を上げてレースを成立させた。HKGからは書面による Protest の提出はなかった。(6着 HKG と 5着 IRI のタイム差は7秒20。)

(4) 艇重量不足

レース No.4 の JM4- Preliminary で 5レーンの UZB が艇重量不足となった。1回目で不足、Test Weighing の後、2回目でも不足で BUW (Boat Under Weight) が確定した。Preliminary Round だった為、当該クルーは最下位扱いになったものの、決勝には問題なく出漕できた。

(5) ダブルエントリー

レース No.5 の JW1X Preliminary で 3レーンの IRI が発艇時刻までに発艇に着けることができず失格となった。ダブルエントリーしたレース No.3 JW4X とは発艇定刻が 20 分しか間隔があいておらず、岸を蹴ったのは発艇定刻 2 分前だった。IRI からはレース後に書面で Protest があったが、BOJ はこれを却下。前日の TMM でレース順の入れ替え等をアピールしていれば防げた問題。そのレースは Preliminary Round だったが、Next Round である Final A への当該クルー出漕については BOJ が出漕を認めた。

(6) 艇計量対象クルーへの通達

艇計量対象クルーには、帰艇棧橋の付け根(棧橋から陸上に上がる地点)で ITO が口頭で「JPN, Boat Weighing」と言って伝達する。今回の大会の初日、2日目は NTO にも対象クルーが伝わってしまっており、帰艇したクルーが棧橋につけた瞬間(選手が艇から降りる前)に NTO がクルーに伝えている例があった。(その場で水をかき入れる等の不正があった訳ではない模様。)3日目朝の審判会議で「NTO が対象クルーを知っていたが」と私が発言すると審判長から全 ITO に対し「艇計量対象クルーを NTO に知らせてはならない」と改めて周知があり、現場でも情報管理が徹底されていたようであった。

(7) 総括

私の大会報告は以上である。私自身としては今後もアジアの大会への参加経験を重ね、次のステップとして FISA 主催大会で審判業務を務めたい。今後とも国内外の大会で精進を重ね、審判として一歩ずつ進歩して行きたいと考える。この報告書を読んだ諸先輩、審判仲間、ボート仲間から忌憚のないご感想、ご意見、ご指導を頂ければ幸いである。又、国際経験の浅い私の報告書だからこそ、これから FISA 国際審判を目指す方々の参考になる部分も多いのではないかと信じるものである。

(以下 6.に毎日の出来事を記載したが、臨場感を感じて頂くために記載が細部に亘っている点をご容赦頂きたい。)

6. 毎日の出来事（詳報）

(1) 現地への移動（7月2日）

・フライトの遅れが重なり、宿泊先到着が予定の23時から深夜2時に遅れてしまった。まず羽田/上海便が上海空港混雑による使用機材の遅れで出発が2時間遅れた。その遅れの影響と上海虹橋空港でのターミナル1からターミナル2への移動に手間取ったことが重なり、予定していた上海/武漢便に乗り遅れた（中国の国内便は定刻の30分前で情け容赦なくチェックインを締め切る）。同じ航空会社の60分後の便に乗れることになったのでほっとしたのも束の間、更にその便の出発が使用機材の遅れで2時間遅れた。

・フライトを選ぶ初期段階では大会前日の7月3日に現地入りする案もあったが、こうして3時間遅れてみるとやはり現地入りには時間の余裕が必要と痛感した。

・武漢空港でボランティアの出迎えを受け、3時間待っていていたTPEのMr. Mao (ITO)と一緒にワンボックスカーでホテルに到着。車内で日本の土産をボランティア（大学生？）の男女と運転手に渡し、喜んで頂いた。（日本人形をデザインした缶に入ったキャンディー、千代紙のセット等、軽くて安価なものを10個ほど持参し、大会期間中、ボランティア、NTO等に渡して好評を得た。）

・ホテルに到着しチェックイン。Maoとは同室とのことで部屋に通されるが何とそこにはダブルベッドが。すぐに代わりのツインの部屋に案内してもらい事なきを得たが、荷物を整理しベッドに入ったのは深夜3時を過ぎていた。

(2) ホテルと移動手段（7月3日）

・ホテルはボートコースから約2kmのゴルフ場の宿泊施設。選手・役員全員がこの施設で寝泊まりし、朝昼晩の3食もこの施設のレストランでのビュッフェ形式によるものだった。（私は食事について贅沢を言わない方だが、さすがに飽きてしまった。）ホテルとボートコースの間は大会側が用意したシャトルバスで移動した。

・15時まで公式な予定はなかったが、同室のMr. Maoにくっついてシャトルバスでコースに行き、限られた範囲ではあったがコースと審判用具を見て回った。TPEのMr. Maoは中国語仲間のHKGベテランITO3人と一緒に行動していたので、私も便乗して色々質問することができて良かった。（慣れていそうな人を見極めてついて行くことは大切だと思った。）

(3) Team Managers Meeting (TMM) and Draw（7月3日 15:00～16:30）

・コース脇の大会本部1階の大会議室で各国代表2名ずつ、大会役員（含むITO）が参加して実施。開会時に「Roll Call」と称して点呼を行った上で以下の通り進行。

① OC (Operating Committee) 代表 Mr. ZHANG Wei 挨拶（中国語→英訳）

② CRA (中国ボート協会) 代表 Mr. CAO Jingwei 挨拶（中国語→英訳）

③ ARF Executive Director Ms. ZHANG Yin 挨拶

ARF トレーニングキャンプ、FISA コーチ会議等のお知らせ。

④ TD (Technical Director) Mr. Edy SUYONO 挨拶

航行ルール、救護体制、メンバー変更、組合せ抽選等の説明。

⑤ PoJ Mr. LIANG Bing 挨拶

・参加国・人数、ITO体制の説明。以下ルールの詳細説明。

- ・航行ルール：呼び込まれるまで 100m 地点で待つこと、ウォームアップは 100m ~500m 間で折り返すこと、クールダウンは 1500m で折り返し 6 レーンを戻るがレースが近付いたら 7 レーンに入ること。
- ・広告：ARF ステッカーは国名表示 (JPN 等) より Bow Ball 寄りに貼ること。
- ・警告：従来はイエローカード、レッドカードと発声していたが、今大会から Warning と発声し、イエローカード、レッドカードを提示する方式に変更する。
- ・ブレード：両面とも統一されていること。
- ・艇計量：In Pontoon で ITO が指示する。
- ・Preliminary round：参加クルーが 6 クルー以下の種目の場合、FISA ルールでは Preliminary round は必須ではないが、本大会では実施する。
- ・スタートシステム：シュー・光発艇・計時が連動する IMAS 社のシステムを利用する。
- ・TMM：明日以降もその日の最終レースの発艇定刻 30 分後に TMM を開催する。来ないとイエローカードの対象。

⑥ 組合せ抽選

- ・種目毎に棄権の有無を確認後 (参加クルー確定後)、Excel の「並び替え」機能を用いて瞬時に抽選を行う。抽選の過程は会議室前面のスクリーンに投影され、衆人環視の中で行われる。
- ・審判長が「これで確定して良いですか？」と問い掛けると「ダブルエントリーがあるのでこのレースとあのレースの順番を入れ替えてほしい」という具体的な要求が各国から寄せられる。審判長はその場でレースの入れ替えやレース間隔の調整等を矢継ぎ早に提案し、手元の Excel を操作して前面のスクリーンに投影、各国の要求を次々に反映させ、合意を形成していく。その手腕は見事の一言に尽きる。
- ・確定した日程と組み合わせは 5 分以内に印刷され、会場を出るまでに各国に配布される。このスピード感もすごかった。

⑦ その他の変更

- ・毎朝のコースでの練習開始は 07:00 でシャトルバスの第一便はホテル発 06:30 だが、ホテルの朝食が 07:00 からとなっていた。審判長が「朝食は 06:00 開始とするようホテルに話しておく」と対応した。(審判長は何でも対応しなければならず大変そうだった。)

(4) Jury Meeting、Inspection、Practical Start (7月3日 16:30~17:30)

- ・大会本部 2 階の ITO Room で Jury Meeting を実施。簡単な自己紹介の後、審判長から呼び込みのタイミング、待機審判艇の位置、イエローカードの出し方、決勝時の表彰クルーへの指示等の説明があった。
- ・その後 ITO を 2 班に分けて各設備の Inspection と Practical Start を行った。私はスタートシステムを使ったことがなかった為、スタート班に入った。IMAS 社製のスタートシステムに初めて触れたが、熟練の NTO に説明してもらい操作方法を容易に知ることがで

きた。(この NTO は FISA 資格保有者で大会期間を通じて発艇位置に固定されており大変頼りになった。)

・本来なら判定設備も見学するはずだったが、時間が不足で発艇・線審のみにとどまった。(わがままに行動して良かった。物事は予定通り進むとは限らない。)

(5) 開会式兼 Welcome Party (7月3日 19:00~20:30)

・宿泊先とは別の恒大酒店 (Hengda Hotel) にバスで移動し、円卓着席形式のパーティーが開催された。

・多くの中国人 VIP が中国語でスピーチを行い、その後、通訳が英訳をつけるという形式で会が進む中、ARF 会長の Mr. Shi WANG は自分の番が来ると通訳に目配せをし、英語→中国語の順で通訳を介さず自らスピーチ全文を読み上げた。

・その後の歓談の時間には WANG 会長が各テーブルを回る時間が続いた。時に笑顔で選手に語り掛け、時に某国の女性コーチとハグを交わし、テーブルを回る様は中国だけでなく国際舞台でも十分通用することを周囲に印象付けるには十分であった。

(6) 大会初日 Jury Meeting (7月4日 07:45~08:15)

・07:30 にホテルをシャトルバスで出発し、07:45 から Jury Meeting を実施。(2日目以降も同じ時間帯。)

・部署割は毎朝の Jury Meeting で配布される。

・トランシーバーは各部署の NTO が持っているので必要があれば NTO に借りるようにとの説明。ホットラインとしてレンタル携帯電話が PoJ、Starter、Judge at Finish、Resp. CC の4人に渡された。(ITO 専用のトランシーバーがなくても不自由は感じなかった。)

・審判長から「限られた人数の ITO で大会を行うので making decision first, do it your self を心掛けてほしい、文書で Protests が提出されたら審判長の出番だが」との説明と、ジュニアの女子はよく曲がるので主審は注意を、の2点が強調された。

(7) 大会初日午前 レース中の出来事 (7月4日 09:00~10:00)

・初日午前主審 (Umpire Boat No.2) を担当。NTO は同乗せず、ドライバーが持参した赤旗、白旗、鐘、ハンドマイクを岸蹴り前に確認する。ハンドマイクが作動しないのでドライバーに身振り手振りで伝えるとどこからか使えるものを持ってきてくれた。(当たり前なことだが用具の確認は早めに行い不具合があれば交換してもらう必要があると思った。)

・待機位置は、M1 が 0m、M2 が 100m、M3 が 1000m、M4 が 2000m。M2 は 0 レーンの 100m で次のレースに出漕するクルーの発艇水域への侵入が早過ぎないようにマーシャルを行う任務も負っている。

・レース No.1 出漕クルーが発艇の呼び込みがよく聞こえず首を傾げているのを見て、トランシーバーで発艇に「もっと大きな声で呼び込みを」と促した。発艇からの要請により M2 からハンドマイクで 5 クルー中 4 クルーを呼び込んだ。(やはり連携は重要。) その後、発艇のマイクとスピーカーの調整を行い、発艇の音量が十分に戻った為、その後の呼び込みは問題なく発艇から行った。

・レース No.2 は JM2X の予選 2 組で 5 杯レース。3 レーンの TPE と 4 レーンの CHN が発艇直後から合い寄り気味であったが警告を与える程ではなかった。全艇問題なくフィニッシュしレースを成立させた。

・カタマランには布製の屋根（テントのような材質）がかかっている。日除けには最適だが主審の視界を多少奪うのが難点。又、フィニッシュ後にレース成立の白旗を上げてもクルー及び判定から見えにくい。午前のレース終了後に審判長から「レース成立の白旗を上げる時は審判員が前方に体を出さないと判定から見えなかった」と注意を受けた。

・レース No.6 は JW2-の Preliminary Round で 10:00 発艇 6 杯レース。朝の Meeting で審判長から「ジュニアの女子はよく曲がる」との話があったことを思い出し、レース No.3 (09:20 発艇) の発艇直後に無線で審判長に「M2 が 4~6 レーンを、M3 が 1~3 レーンを進行するようにしたいがそれで良いか」と具申。審判長から「それで良い」と確認を得た。M3 とも意思疎通ができ 3 レーンずつを担当。4 レーンの CHN がスタート 30m で 3 レーン方向に曲がり始めたので白旗で警告を与えた以外は大きな問題なくレースを成立させた。

・午前のレース終了後にベテラン ITO の Siu と Victor が寄ってきて「FISA では主審を複数にすることはないから知っておいた方が良く、自分たちも地元ではよく複数にしているが」との指導があった。「えっ、ご法度だったの、しかし審判長も了解してくれてたではないか」と思い、別途 LIANG 審判長に尋ねたところ「確かに国際大会では主審を複数付けないが、ジュニアの女子 2-だったので採用した、気にすることはない」とのこと。

(結果オーライだったが日本での運用を全て国際に持ち込んではいけなないと痛感した。)

・レース No.6 は午前の最終レースだった。レース終了後に 7 レーンの 1950m 付近にある栈橋にカタマランを着岸させようと待機しているとクールダウンの為、7 レーンを上ってきた 6 レーンの HKG クルーに Bow Ball でコツンと追突された。直前に気付き声をかけ減速した後であったので艇への損傷はなくクルーの安全も確認したがドライバーが前方を見ている中、自分が後方に十分注意を払うべきであったと反省した。(初日の午前が無事終わりほっとしていたのは間違いない。大事に至らず良かったが安全への配慮は常に最重要事項であると肝に銘じた。)

(8) 大会初日午後 レース中の出来事 (7月4日 15:00~16:10)

・初日午後は帰艇監視 (CC In pontoon) だった。艇計量対象クルーに艇計量に向かうよう指示するのが主な業務である。対象クルーには揚艇後に対象であることを伝達する。揚艇前に伝えると水のかき入れ等の不正行為を引き起こす可能性があるからである。

・帰艇栈橋に到着後、クルーが艇から降り、正に艇を水から揚げるタイミングで「Boat Weighing」と声をかけた。NTO が艇計量所まで誘導してくれるので ITO である自分はクルーに伝達するだけである。

・監視長 (Resp. CC) の Mr. Hwang が私の動作を見て「クルーへの伝達はもっと遅いタイミングで行うべきだ」と言う。どこで行うのかと尋ねると「Pontoon の陸上との付け根のあたりで良い」とのこと。クルーが揚艇し、艇を担いで 10 歩ほど歩いてからである。指導を受けてから声をかける場所を改めた。

・レース No.9 の JW2X 予選 2 組 4 レーンの CHN のハルに Asia Rowing のステッカーが貼っていなかった。出艇桟橋では気付かなかったようであり警告の対象にはならない。「Asia Rowing Sticker」と伝え意図は通じた模様であった。(4 日目の決勝にはきちんとステッカーを貼って出漕した。)

(9) Team Managers Meeting (TMM) (7 月 4 日 16:45~17:05)

・(審判長) クールダウンは 7 レーンを上り 6 レーンを下ること。1500m から 2000m 方向に下る時も 7 レーンを通過していた JW4X のクルーがいて危険だった。

・(審判長) レース No.13 の JM4X 予選 1 組 1 レーンの THA の S のブレードが 3・2・B のブレード (THA の正規のブレード) と全く異なるデザインだった。次のラウンドでは統一するように。(THA コーチ) 現地で借りたオールを 1 組使用した為。合わせようとしたが間に合わなかった。次のラウンドも間に合うかどうか不明。

・(審判長) 09:40 発艇のレース No.5 Preliminary Round に出漕予定の JW1X の IRI クルーが発艇定刻に間に合わず失格になった。このクルーは 09:20 発艇のレース No.3 の JW4X の一員として出漕。フィニッシュ後にすぐに JW1X に乗り換え岸を蹴ったが定刻に間に合わないことが明白だった為、失格とした。IRI から失格は不当として Protest レターが提出されたが BOJ はこれを Reject した。一方で当該レースが Preliminary Round だったことから BOJ は当該クルーの決勝進出を認めた。ダブルエントリーがある時には TMM で事前に言ってもらえれば対応を考える。後から文句を言われてもどうしようもない。

・(IND コーチ) 09:00 発艇定刻に対し 30 分前の 08:30 まで Bow Number が配布されないが、あと 10 分早めてもらえると十分水上練習ができる。(審判長) 元々、07:00 からの練習を 08:30 までできるように配慮したが、言い分は理解できるので明日から 08:20 でコース閉鎖する。

・(THA コーチ) 出艇監視で iPad との照合に時間が掛かり過ぎる。(審判長) 時間短縮に努める。ID カードをコーチが纏めて持っていることがあるが出艇桟橋には各自が身に付けて来てほしい。

(10) 大会 2 日目 Jury Meeting (7 月 5 日 07:45~)

・審判長から、出艇監視では ID カードのチェックとヒールロープのチェックにとどめること、クールダウン水域には特定のマーシャルを置いていないが危険が伴うので判定及びフィニッシュ後の主審は安全に配慮すること、THA のブレードカラーは本日の敗者復活でよく見ること、との指示があった。

・初日のレース No.4 JM4- Preliminary Round 5 レーンの UZB が BUW となった。次のラウンドで再度艇計量を行うつもり。(当該クルーは 3 日目の決勝で優勝した。艇計量を行い問題なかった。)

(11) 大会 2 日目午前 レース中の出来事 (7 月 5 日 09:00 の 1 レース)

・2 日目午前は判定 (Finish Judge) を担当した。Resp. Judge at Finish は LIANG 審判長が兼務するが多忙の為、各レースのフィニッシュのタイミングしか判定タワーに来ない。

・判定タワーには 5 段の移動式階段があった。1 段の高さは 40cm 程度、幅は 150cm 程度。鉄製の L アンクルを溶接して製作した枠に木製の板を嵌めたもの。5 段目に ITO が 1 名、3 段目に計時が 2 名、1 段目に更に 2~3 名が座れる設計。(少し立派過ぎる印象

だが判定タワーの室内に常時置いておけるからこそこのサイズでも問題がないのだと納得した。)

- ・ NTO 及びオペレーターは全部で 6 人。ブザーと白旗担当は 1 人が兼務。計時は 3 人で内 1 人は無線担当を兼ねる ITO 資格保有者。IMAS のオペレーターは 2 人。

- ・ レース No.15 のフィニッシュを 5 段目に座って着順判定した。日本での実務と同じく全クルーが通過後に「3、4、2、5、1」と発声したところ、LIANG 審判長から「それでは遅い！」と指摘された。通過時にレーン番号を大声で発声しなければならないとのことである。(残念ながら 2 日目午前は 1 レースしかなかったので再チャレンジは次回大会までお預けとなった。)

- ・ 今大会では LIANG 審判長から Finish Judge が Resp. Judge at Finish の業務も兼ねるよう指示があった。Resp. Judge at Finish は必要に応じ写真判定の結果を参照した上で IMAS システムから出力された Result Sheet の内容をチェックし署名する。

(12) 大会 2 日目午後 レース中の出来事 (7 月 5 日 15:00~15:20)

- ・ 2 日目午後は艇計量 (CC Boat Weighing) を担当した。

- ・ NTO は 2 名。1 名は艇のチェックの補助、1 名は ITO の OK の指示に基づきプリンターのスイッチを押す。

- ・ 計量器は前後に分かれておりそれぞれに 5cm 程度の幅の布製の帯がついている。艇はその帯に直接乗せる。外せるものを外し、蓋を開けてもらい中をチェック (ITO だけでなく NTO も協力) する。Additional Weight がある場合は固定されているかどうかを確認する。(装備品の確認は戸田のようにウマの上ではなく計量器に乗せた状態で行う。)

- ・ 全て問題がなく重量が安定したら NTO に OK の指示を出す。NTO はプリンターのスイッチを押し印字を始める。クルーには OK で会った旨を伝える。

- ・ 印字した紙片にレース No. とクルー名を手書きし 1 枚の紙に端から貼り付けていく。担当する全てのレースの紙片を貼り付けた紙を審判長に提出する。

- ・ 自分が担当したレースでは全てのクルーが規定重量以上で問題はなかった。

(13) Team Managers Meeting (TMM) (7 月 5 日 16:00~)

- ・ 15:50 からの予定だったが到着が遅れた国があり 10 分遅れで開始。

- ・ 審判長から、練習水域 (100m と 500m で折り返し、途中では折り返さないこと) とクールダウン水域 (7 レーンを戻らないこと) の注意があった。

- ・ 3~4 日目からの決勝ではクールダウンはないこと、1~3 位にはフィニッシュ後に主審から表彰式に向かうよう声をかけることの説明があった。

- ・ レース No.18 は接戦だったので写真判定の結果を前面のスクリーンに表示した。

- ・ 翌日のレースに関し KOR からダブルエントリーがあるのでレース間隔を変更するよう要請があり審判長が対応した。

(14) 大会 3 日目 Jury Meeting (7 月 6 日 07:45~)

- ・ 帰艇棧橋の NTO は帰艇クルーの誘導等によく動いてくれて助かるが、どこからか艇計量対象クルーを聞きつけて ITO より先にクルーに伝えていることがあった。(特に中国語を喋るクルーに対して。) これは不公平につながる恐れがあると思い、審判長に見解を求めた。審判長は「NTO には艇計量対象クルーは伝えない」と明言した。

- ・その他の審判長からの注意事項は以下。
- ・3日目はグループ(A)の、4日目はグループ(B)の決勝と順位決定。決勝は表彰式があり2日目までよりレース間隔が広いので注意すること。
- ・着順は審判長から主審にトランシーバーで速報するので、主審はクルーを表彰式ポンツーンに誘導すること。2位、1位、3位の順に誘導できればベストだがこだわらない。
- ・発艇はゴーの瞬間にゴーと発声するとクルーが混乱するので発生しないこと。（背景の説明はなかったが前日までに発声した ITO がいたということか？）
- ・陸上でトランシーバーを使っていたコーチがいると他国のコーチから報告があった。出艇監視で確認すること。帰艇監視で無線機を持っているのを発見したら、使っていなかったとしても除外にすること。

(15) 大会3日目午前の前半 レース中の出来事 (7月6日 09:00~09:30)

- ・3日目午前の前半は発艇 (Starter) を担当した。
- ・線審と発艇の位置関係は戸田と似ており、線審横の岸から小型船で発艇塔に渡してもらおう。
- ・発艇塔には ITO 1名、NTO 1名 (国際審判員資格保有者)、IMAS 2名が常駐している。
- ・IMAS システムの使い方を一通り教えてもらい、第1レースの15分前である08:45にテストスタートを行った。NTO 同士で無線で確認した後、Raising Start System→ロールコール→Attention→Go までを行った。
- ・第1レースの7分前に突然 IMAS システムの画面表示が消えた。IMAS のオペレーターに見てもらおうがどうやら停電したらしく暫くは使えないという。
- ・ちょうど呼び込みを行うタイミングだったが停電によりローカルマイクの音量が本来の半分くらいになっているようだ。0レーンの100m 辺りには声が届いていない模様であったが、少し大きめの声で何とか声を届かせた。
- ・5分前コールの後、回復までにはまだ時間が掛かると判断し、NTO から判定にいる審判長に無線で事態を説明し復旧までは肉声と赤旗で発艇を行う旨を伝達した。(計時もすべてマニュアルで行ったはず。)
- ・審判長は事態を了承。クルーに対し赤旗で発艇することを事前に伝えるよう指示があった。「All the crew, we will use red flag. OK ?」と言いながら丸めた赤旗を縦に振って見せた。怪訝そうな顔をしているクルーがいないかどうかを確認した。
- ・審判長からは更に「マイクの音量が不十分かもしれないので『Go』は大きめの声で発声するようにとの指示があった。
- ・レース No.19 と 20 を赤旗で発艇させると、電気が回復した。自分の発艇は3レースしがなく、レース No.21 は IMAS システムを使って発艇を行った。
- ・発艇が2分前コール→Aliner は各艇をマイナス方向に戻す→シューがぶつからないと判断したら線審は無線で「Clear」と発声→発艇は「Raising Start System」と発声し赤ボタンを引き上げる→シューが水中から浮上する→Aliner は各艇を前進させシューに押し付ける→白旗が上がる→定刻が近づいたらロールコールを始め発艇号令をかける。

(16) 大会3日目午後の後半 レース中の出来事 (7月6日 09:50~10:50)

- ・3日目午後の後半は線審 (Judge at Start) を担当した。

・線審小屋は地上レベルに設置されており 4 人入ると満室になる大きさ。階段状の椅子はなく、ITO が最前列で椅子に座り、Aliner はその後ろで中腰で Boat Holder に無線で指示を送っていた。

・画面がフリーズするシステムは今大会は故障により使えず。白ランプも故障していた。従い艇が揃ったら ITO が白旗を上げ、Fales Start があれば赤旗を振ることになった。

・発艇の 2 分前コールの後、シューが水上に上がっても艇にぶつからないくらいまで Aliner は全クルーを後ろに下げ、問題ないと判断したら OK と ITO に伝える。ITO はこれを合図に無線で発艇に「Clear」と発声。発艇は Start システムを起動させる。Aliner は Boat Holder に艇を前に出すよう指示。クルーはシューにトップが収まるように方向を調整する。全艇の艇首が発艇線に揃ったら ITO は白旗を上げる。

・レース No.24 の JW4X 決勝 2 レーン KOR が 0 レーンの 100m から真横に 2 レーンに入ろうとして発艇に止められた。(100m 待機の M3 が気付くべきであったと思うが。)

・発艇の ITO が一旦呼び込みを開始したら 5 分前より前であっても (例えば 8 分前など) 1 分ずつ分読みをしていた。(不要だと思ったが特に指摘はしなかった。)

・Aliner から Boat Holder への中国語での指示は「往前=前へ」「往後=後ろへ」「不動=動くな」であった。

(17) Team Managers Meeting (TMM) (7月6日 11:25~)

・レース No.22 の JM4-決勝 5 レーン HKG が練習水域で Traffic Rule Violation (TRV) を犯した。練習水域の両端 (100m と 500m) で転回すべきところ 300m 近辺で転回したものの。(別途審判長から ITO への説明では、M4 がその場でイエローカードを提示した上で、無線連絡に基づき発艇からも「HKG、Traffic Rule Violation、Yellow Card」と Warning を行ったとのこと。)

・レース No.24 の JW4X 決勝で 6 レーンの HKG が 6 着でゴール後に「5 レーンの IRI が 6 レーンに侵入し妨害を受けた」と Objection。Umpire は接触・妨害はなかったと説明し、文句があるなら書面を出すよう伝え白旗を上げてレースを成立させた。HKG からは書面による Protest の提出はなかった。(6 着 HKG と 5 着 IRI のタイム差は 7 秒 20。)

・レース No.21 の JW2-決勝は 1~3 位が 3.01 秒の間にひしめく接戦だった。審判長から Photo Finish を見たい人は申し出てほしいとの話があった。(別途審判長は ITO に写真のハードコピーを回覧した。)

・メダルセレモニーは順調に行われた。セレモニーの後は正しく 6 レーンを下っていた。

(18) 大会 4 日目 Jury Meeting (7月7日 07:45~)

・審判長からの注意・伝達事項は以下の通り。

・今回 ITO の部署割りを工夫し全員に Starter を経験してもらった。一方で判定は経験できなかった ITO がいるので記録しておき、次回以降のアジアの大会の部署割りに反映させるつもり。(この辺り LIANG 審判長は非常にきめ細やかであり、我々日本の審判員・審判団に通じる感覚を持っていると感じた。)

・来年から FISA 審判資格を持っていない審判員を Observer として大会に受け入れたい。目的は ITO を目指す審判員育成である。1 回の大会に 6 人程度を考えている。ARF 審判委員会として正式な通知を出すつもり。又、Nomination 書式も作成する考えである。

・来年から大会開催時に「審判クリニック」を行いたいと考える。ARF 審判委員会の Committee Member が実施する。大会開始前に事前説明を行い、大会期間中は各部署で Observer として活動してもらおう。コーチ（特にジュニアのコーチ）も対象にしたい。

・今回、予定していた ITO の内、3 名が欠席した。来られない時は補欠に当たる必要があるので 1 ヶ月前までに連絡をしてほしい。

(19) 大会 4 日目午前 レース中の出来事 (7 月 7 日 09:00~11:00)

・4 日目午前は Resp. CC (監視長) を担当した。Resp. CC は出艇監視、帰艇監視、艇計量全体を統括する。

・朝の Jury Meeting 終了後に審判長から艇計量対象クルーを伝えられる。監視長から CC In-pontoon (帰艇監視) と CC Boat Weighing (艇計量) に伝達する。(NTO には聞かれないう気をつけた。)

・イベントにより事前に審判長が決めたレーンだったり、着順 (例えば 1 着と 2 着) だったりした。決勝で表彰式 (メダルセレモニー) に参加したクルーも当然のように艇計量の対象になる。(万一、艇重量不足だったら後から順位を変え、メダルも交換するのだろう。)

・監視長にはホットラインの携帯電話が渡された。実際に使用したのは最終レースの艇計量が終わったことを審判長に報告した時だった。

・出艇監視から「ヒールロープに問題あるクルーが各レースに 1 クルーはいた」との報告を受けた。(最終日の決勝でそのような状態ということは、途中で緩んでしまうのか、前日までの出艇監視の ITO がきちんと確認できていないのかの何れかであろう。)

・帰艇監視はポンツーンと岸の継ぎ目に立ち艇計量対象クルーにはその場で対象クルーであることを伝えていた。初日・2 日目は NTO が帰艇棧橋に複数いて着棧の手伝い (オールを取る等) をしていたがこの日は棧橋に乗っている NTO は 1 人もいなかった。(3 日目朝の Jury Meeting で NTO が艇計量対象クルーをしっていたことを審判長に伝えた為、審判長から NTO (の統括者) に対し帰艇棧橋で余計なことをするなと伝えたのかもしれない。艇計量対象であることを ITO が伝える前に NTO がクルーに伝えなくなったことは良いことだが、監視部署の NTO 全員が出艇受付のテントに座ってしまい艇計量への誘導がおざなりになってしまっていた。)

・Bow Number は CC テントで NTO が各クルーに手渡す。各レースの 40 分前 (大会初日のみ 30 分前) にならないと配布しないことを徹底していた。(それより早く来たクルーには NTO が 40 分前に再度来るよう伝えていた。) 手渡す前にクルーの ID カードをチェックしていた。

・Bow Number の回収は、帰艇棧橋から艇置場 (又は艇計量) に向かう途中で NTO が艇から回収。(担いで歩いているところを並行して歩きながら強引に抜き取っていた。)

・最終日の最終レース終了後、NTO が早々に引き揚げてしまった為、最終レースの艇計量対象クルーは Bow Number がついたまま艇計量に向かった。艇計量の ITO も NTO も「艇計量所には Bow Number が外された状態で艇が来る」と思い込んでいたが、基本に戻り審判がチェックする必要があると感じた。(「〇〇だろう」は禁物。)

以上

<写真>

① 発艇 IMAS 操作盤



② 線審 発艇線上の様子



③ 主審 カタマラン



④ 判定 階段状の台



⑤ 監視 艇計量



⑥ ITO 集合写真



写真左から

Hwang、Liu、Yinmin、Asma、Bing、Siu、Lynnthar、Daisuke、Mao、Seehung、Victor、Edy、Huang
以上