

**2018 ASIAN ROWING JUNIOR CHAMPIONSHIPS**  
**2018 ASIAN ROWING CUP II**  
CHUNGJU, KOREA  
26 TO 30 JUNE, 2018

**審判派遣レポート**     FISA国際審判員栗山俊久(東京都ボート協会)

2018年6月26日～30日に開催された表件のアジアジュニア競漕選手権大会及びアジアカップに審判員として派遣されました。つきましては項目ごとに気づいた点等を下記にまとめました。なお、今回も、通常の手順通り実施された審判業務についてはひとつひとつ列挙せず、またレポートも地域の地理・観光説明などは極力省き、また日付順や自分の配置順通りに日記風に記載するのではなく、今後の国際審判業務に役立つものだけを項目ごとにとりまとめました。

記

1. 運営関係

(1) 審判の派遣に関する事項

私が ARF 審判員名簿に公表されたという日ボからの案内を受け、航空券手配のため、すぐに ARF 審判長と組織委員会に①チームマネジャーミーティング(TMM)、②審判ミーティング(JM)、③最終レース日程をメールで問合せたが、数回の催促にも返事がなく、航空座席が埋まってきたので 1 か月前に止む無く航空券を手配、旅程を通告し連絡を待った。その後ようやく組織委員会から連絡があり、私が確保した往路試合前日の金浦空港着便では迎えが出せないのので 1 日前の仁川空港着への変更、復路の最終日翌日の早朝発便では延泊が必要になるため最終日夜便への変更が依頼されたが、その時点でどの便も満席で、結局私がとった便への迎えと延泊を組織委員会は余分に手配しなければならなくなった。来年以降の日本開催国際大会では、こうした無駄な出費を生じさせぬよう、スケジュールをできるだけ早く公開する必要があると感じた。

(2) 往路の送迎

現地組織委員会から、日本から来る 2 名を同じ送迎車に乗せてよいかという問合せがあった。日ボに確認したところ同じ便にコーチと選手 2 名が搭乗することがわかりその旨を伝えた。移動日当日、ソウル金浦空港に到着するもロビーには迎えがおらず、空港案内所にて韓国ボート協会を全館アナウンスで呼出ししたが反応なく、また緊急連絡先の韓国ボート協会に何度電話をかけても誰も出ず、空港に取残されたことが判明。そこで日ボに国際電話で相談、同じ便を利用していたはずのコーチ名と電話番号を聞き連絡をとった。彼らと私は事前に面識がない上、またコーチたちには同じ便に審判が一緒という認識もなく、先に空港到着ロビーに出た 2 名だけで車は出発したとのこと。このコーチを通じ会場の組織委員会に再度車を手配してもらったが、結局、空港を出発できたのは日本から到着後 3 時間以上たったあとであった。せっかく早朝便を利用したが TMM にも出席することはかなわなかった。

### (3) 会場について

CHUNGJU(忠州)ボートコースは、首都ソウルから車で2時間半以上、英語標識など全くない住宅地に突然 FISA 認定コースが、戸田競艇場の観客席並みの巨大なスタジアムとともに現れる。組織委員会や審判団が入るこのスタジアムと隣接する選手たちが利用するほぼ同じ規模の近代的ビルと、その先に大きな艇庫がある。2013年 WORLD ROWING 開催時に建設された施設だが、今回は我々関係者以外の利用者は誰もおらず、大きな観客席にも観客ゼロ。韓国の審判によれば普段は近隣クラブや大学クルーが艇庫を使う程度で、施設は誰も利用せず廃墟となっているとのこと。オリンピック以降の海の森コースもこうしたことにならないよう計画をもった工夫が必要であると感じた。

## 2. 審判業務

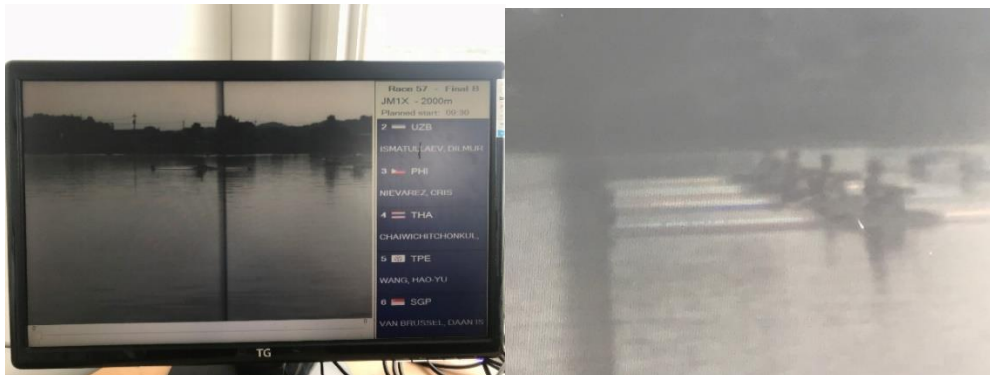
### (1) 発艇

常設発艇台ではなく試合毎に布設されるものだが、写真のように立派な施設であった。発艇装置に今回はIMAS(アイマス)社のシステムが採用されていた。発艇装置に何回か不具合があり、マニュアル発艇を行うこととなったが、発艇員がこうした事態を想定して赤旗を持ってきていなかったため即応できず、取り寄せるまで試合中断という事態も発生した。後で確認したが、この発艇員たちは鐘もメガホンも持ってきていないという体たらくであった。



### (2) 線審

線審部署のモニター画面のスリットラインは対岸の見通板全体を覆ってしまうほど太く表示されるため、仕方なくモニターは見ずアライナーと並んで肉眼で線審業務を行った。モニターはFALSEスタートがあった場合に、どのクルーが飛び出しているかをフリーズ画面で確認するためだけに使用した。

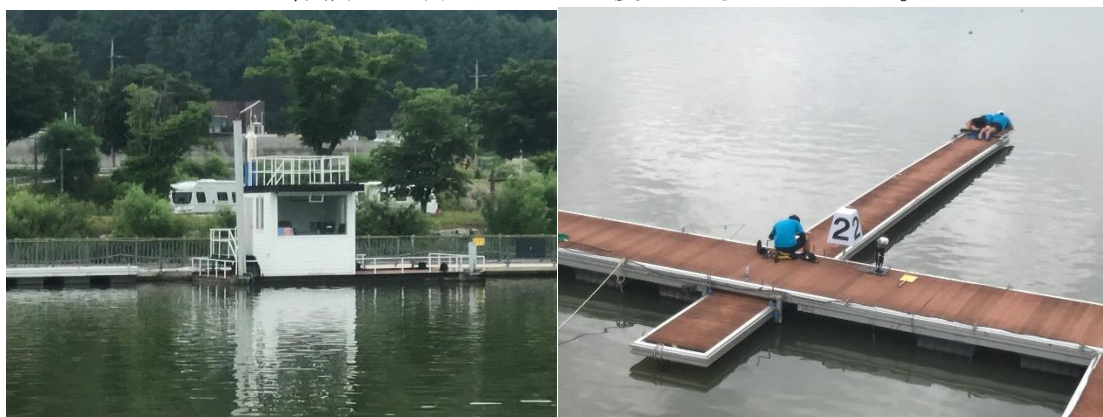


(何度も調整させたが、スリットラインが太く映り細い一直線にならない)

FISAルールではFALSEスタート時、線審がレースを直接止めることができるようルール改訂された。すなわち線審部署でFALSEスタートを発見した際、以前の様に線審信号を赤に変え発艇員に知らせ、発艇員にFALSEスタートボタンを押させてレースを止めるのではなく、線審が直接FALSEスタートボタンを押下、赤ランプ点滅とブザー鳴動でレース中止をさせることとなった。

- ① この改訂により、発艇員にFALSEスタートを知らせるための赤ランプ点灯ボタンを使用する機会はなくなったが、赤ボタン自体が線審システムの機械上に残っているため、一部の線審員が誤解し、発艇号令前、いったんそろっていた艇首の不揃いが発生した場合に、白ライト消灯ではなく、なんと赤ライトを点灯させた。
- ② IMASシステムは、線審がFALSEスタートボタンを押さないという以前のルールのままのシステムからうまく改修できていない。発艇員のスタート号令後に線審がFALSEスタートボタンを押下した際については問題なかったが、ロールコール中や、アテンション号令直後など、スタート号令が発せられる前に飛出してしまったクルーに対し、発艇員がスタートボタンを押す前に、先に線審がFALSEスタートボタンを押すと、システムが機能しなくなるという弊害が発生し、その都度、IMAS社員が調整を行っていた。IMAS社員から、発艇員がスタートボタンを押す前に、線審がFALSEスタートボタンを押すからシステム不具合になるのだと、まるで審判に原因があるかの発言があり、審判長と言い争う場面も発生した。

ボートホルダーの栈橋は、後ろの担当者が両足を使って前後に動かすことができるかなりの微調整が瞬時にできる優れたものであった。



(線審小屋：発艇台から見て左手に位置) (後ろの担当が足を使い前後に動かす仕組み)

### (3)主審

ドライバーたちがナショナルコーチ経験者たちのため操縦技術は高いが、選手の立場に立つため、遅れているクルーに波をかけることを極度に嫌がるなど、時には主審の指示に従わないこともあった。注意すると、自分は20年コーチをしていると引下がらなかったが、私は30年審判をしていると言うと、さすがに儒教の国だけあってか目上をたててくれ、私も丁寧に上り数と審判艇の関係を説明し、納得してもらい正しい位置につけてもらうことができるようになった。

一方、国際審判の主審たちにも問題があった。審判長が主審艇の待機位置を100m、800m、1500mと指定したにもかかわらず、主審が誰もその意味を理解せず、待機位置でレースとすれ違う際に、日本式にきちんと白旗とメガホンを持っていつでもレースに入れるように起立するのは日本の審判だけで、他国の審判は座ったままのんびりレースを眺め、中には食事までしている審判がいる始末であった。一方、審判艇は高性能で、かつ整備状態もよく、一部の日本の試合のように審判艇が試合中に支障をきたすようなことは一切なかった。



(審判艇は日本と比べかなり高性能。)

#### (4) 判定

IMAS システムに不具合が多々見られた。発艇号令にあわせてタイミングが作動しなかったというありがちなミスはもちろん、それ以外の顕著な例を2つ上げる。

##### ①レース艇以外をレース艇と誤認した着順判定ミス

1着と2着が1艇身以上離れて決勝線通過したレースにもかかわらずIMASでは1着と2着の差が0.1秒単位の差として表示。マニュアル計測とも1分以上誤差があり確認すると、1着クルーに追隨してレーン外で決勝線を横切った撮影艇を2着として誤認したもの。

##### ②判定員の着順言い直しへの対応間違いによる着順判定ミス

判定員が3レーンで入った1着のクルーのバウナンバーを誤認し、決勝線通過時に「FOUR」と令したが、2着が入る前に気が付いて「THREE」と言い直した。言い間違えられた4レーンは最下位であった。ところがIMAS担当者が何を考えたのか、最初に誤って令した4レーンを1着にもっていき、次に言い直した3レーンを2位に置き、それ以降のクルーをその下に置いて着順表が作成された。画面で各クルーのバウナンバーを見ればわかることだがIMASなぜこんなことをしたのかは不明。



(審判長の定位置は首席判定員の隣)

こうしたミスが続いたため、審判長より、首席判定員は、画面に表示される 500m 1000m 1500m、2000m の4地点での計時結果を自分のスマホで写真をとって保存し、決勝線通過後に、この4地点のデータと、IMASが提出した着順判定表、計時員から提出されるマニュアル計時の6つを照合し、タイムおよび着順に不整合がないか確認することが指示された。しかし、この撮影作業は、特に予選でトップとラストクルーに艇差がつくと各地点通過時間に大きな時間差が生じ、ラストクルーが通過し全クルーのタイムが確定したらすぐ画面を撮影しておかないと、トップクルーが通過する次の計時地点の画面に切替わってしまう。その上、レースが8分間隔なので、前のレース中に次のレースがスタートすると2レース分のそれぞれの計時地点での画面が混在し、まるで撮影作業が主作業になってしまう。さらに、決勝線通過後の6つのデータの照合作業も煩雑さを極め、最も重要な、今、目の前で決勝線を通るレースの着順を落ち着いて自分の目で直接見ることができなかつたレースもあった。首席判定員がシステムのチェック作業に追われることで、本来やるべき着順に責任を持つという最も重要な任務がおろそかになってしまいがちで、システムに振り回されている感が否めなかつた。

これではあまりにも非効率だったので、今回のレースでは、マニュアル計時の方を主とし、IMASのシステムを副にすることを進言したが、採用されなかつた。(以下の6つのデータの照合が要求された)



中間および最終計時×4(※) 着順判定表×1 マニュアル計時結果×1

※ (500/1000/1500/2000 の四種が必要、写真は2000)

(次の地点計時や次レースと重なり、撮影しておかないとどんどん画面が切替わってしまう。)

## (5) 監視

国際大会の監視業務は極めて重要であるという認識が審判長にないせいか、今回は国際免許をとったばかりの審判員が監視に配置され、誰に習うことなく、生まれて初めての監視業務を一人で行っていた。このため、例えばOUTの岸けり状況が発艇にレポートされるというようなこともなく、しかもそのやり方が当たり前のように最終日まで引き継がれた。

## (6) その他、審判団関連

### ① チームマネージャーミーティング(TMM)

毎日レース後に開催される TMM の前に、審判用バスが手配され出発してしまうため、結局 TMM に審判は出席できず、また試合後の審判ミーティング(JM)も開かれなかつた。

## ②朝の審判会議(JM)

上述のように TMM に審判員が出ていないため、朝の JM は前日の TMM の内容を審判長が一方的に説明するのみで時間がなくなる。審判どうしの引継ぎは個人的にするしかなく、全体に共有されない。

## ③審判用具

主審のメガホンがすべて雨のため使えなくなったが、代替が手配されることもなく、結局その翌日、主審は地声で主審をすることになり、誰も危機感を感じているようではなかった。初日に主審に配備されなかった審判用無線はさすがに審判長との交信ができなくなるからか、翌日には手配された。

## ④審判員の指導

判定塔を審判長の定位置とし、審判長はそこから全く動かないため、各審判の動きを指導するということが一切されない。考えようによっては各審判員の技量は各国で責任もって磨いて来いということにもなるかもしれないが、例えばタイのように国内ではほとんど試合がないような国の審判員も来ているので、ある程度指導は必要と考える。上述のように待機主審が主審艇の上でパンを食べているようでは、タナー審判長や渡辺審判長の時代のような、学ぼうという雰囲気とはほど遠く、今回も主審艇の位置は相変わらず競漕艇からはるか彼方だが誰も修正しようということにはならなかった。審判長ができないのなら、審判長とは別に上席の審判員に各部署を廻らせ指導させるような配置も必要ではないかと感じた。

## ⑤ルールの違う試合の併設について

国の代表が出る ASIAN ROWING JUNIOR CHAMPIONSHIPS は、FISA World Championships 扱い、クラブチーム単位で参加ができる ASIA CUP は、International Regatta 扱いで、これが同時開催されているため、選手や監督が適用されるルールの違いに混乱し、今回、組織委員会はユニフォームやブレードカラーをはじめたくさんの例外を認めた。そこで来年以降、ARF でこうした混合大会用に別ルールを作ろうと考えているとの発言が審判長からあった。しかし同じ大会が単独開催の場合と、今回のような共同開催場合で、適用ルールが変わることになり、かえって混乱を招くのではと懸念する。

## 3. その他

ARF が ARF 審判用の公式ポロシャツを作ったということで ARF 審判に配布するという案内があった。ARF 審判とは誰なのかということは何んだか曖昧だが、要は審判長が知っているか知らないかが基準のようで、例えば香港やタイなど、全員が ARF に恒常的に参加している国は全員対象。中国やインドなど特定審判しか ARF に来ない国はその特定審判員が対象となっていて、日本はこの後者。先方が日本 FISA 審判員のうち、ARF 審判員と認識してあらかじめ用意していたのは千田、栗山、松田の 3 名分。私から他の国際審判員の名前を順に挙げたところ、隈元という名前には反応してくれその場で追加配分されたがそれ以外の人には配布なし。ところがどういうわけか、忘れていたということで引退している東審判員の分を審判長があとからわざわざ届けてきた。というように基準が極めて曖昧。これらポロシャツは日ボに託すので該当者への送付をお願いしたい。

#### 4. 所感

##### (1) ARF 大会に派遣する日本の国際審判員

昨年も感じたが、ARF の審判の質は明らかに低下している。繰り返しになるが、以前のように ARF から吸収できることはあまりなくなり、また指導もされないため、各国でまかり通ってしまっているやり方（おそらく中国のやり方？）の延長という感が強い。したがって ARF 大会には経験豊富な日ボ国際審判員を派遣し ARF に対し意見することは大いに薦めるが、日本の新人国際審判員が ARF に来て学びの場面にすることはあまりお薦めできない。

たまたま一緒に発艇台に立った韓国の審判員は向上心が高く、私の FISA 番号が古いことを調べた上で発艇の指導を頼まれた。そこで、本人の発艇号令の修正すべき点や、これまで私が国際大会で習ってきたいくつか発艇員関連の動作・号令に関する注意点を教えたところ参考にしてくれた。実はアジア各国の審判員も大会での技術向上を求めている審判員も多いのではと感じたが、実態はそうなっていない。

##### (2) 日本の審判員の国際試合経験機会

各国の審判員に聞くと、どの国も国際審判員の数がそれほど多くないこと、また国際審判員がある程度多い国でもそれは国内審判を向上させるための資格取得であって、実際に国際試合に出る審判は限定され、国際試合に恒常的に出る審判は一桁程度しかいないとのこと。また、多くの経験を積ませるため年間同じ審判員を何試合にもエントリーし、ひとつの大会に複数の審判をノミネートするそうで、結果、一人で最低でも年間 2~3 回は海外で審判をしているとのこと。今回参加した私以外の国の審判員全員が、次の国際試合の参加予定が確定しており、今年はこれひとつで国際審判業務が終わってしまう私とは好対照であった。

このように日本の現状を見ると、日本は国際審判員の人数が多いことは大変よいことだが、日ボの枠制限もあるため、結果、他のアジア審判員たちより国際経験が乏しくなっている。日本の国際審判員が国際試合に年間 1 回行かれるかどうかという現状を修正し、もう少し多くの機会を与えられるようにし、国際大会での日本の発言力を高め、2020 年のオリンピックに備えることはもちろん、今後の ARF や FISA の中で指導的立場がとれるよう、国際審判員の数が多いことを最大限に利用していくべきではと感じた。

##### (3) ARF における日本の役割

私が 20 年前、国際審判を始めたころは、中国の審判員はほとんどおらず、またいたとしても英語が話せない審判員ばかりでほとんど影響力がなかった。ところが、現在は審判長をはじめ競漕にかかわる役員は中国人ばかりで、あの頃、もっと日本が主体性を発揮し、いろいろな部署を抑えていればと悔やまれる。別に中国人の役員たちが悪いとは言わないが、欧米に審判に行った時と違い、現在の ARF は上記に縷々述べた通り、いわゆる慣れあい所帯となってしまっている。どこかで日本が絡んで厳しさを持ち込み、技術水準を高めていくよう修正しなければアジアの水準は高まらないと感じる。しかし、こんな私の所感もよそに、次回の選挙で ARF のトップに中国人が立候補するからみんな盛り立ててくれよろしくという挨拶が審判長からあり、こうしたことに関し

ては中国の方が、役者がずっと上だなと感じざるを得なかった。

#### (4) 日本選手団の中の審判員の位置づけ

他国では、各国ともその大会に出る監督・コーチ・選手は、その大会に自国から誰が審判として出るかを知っており、各レース日ごとに監督と審判は連絡をとり、その日のレースの問題点などを共有している。まさに国として審判を含め戦っていることがよくわかる。一方日本では、冒頭に記載したとおり、私が審判として参加することも、同じ飛行機に搭乗していることすら知らされることもなく、同じ国から派遣されているという感覚がない。

したがって、監督、コーチから現地で質問を受けることすら皆無である。以前は、それでも現地に行きプログラムをみれば日本から審判員が来ていることがわかるので、監督が挨拶に来られたり、コーチからレース上の注意を聞かれたりしていたが、今回のレースも含めここ数年はそういったことも全くなっている。逆に 20 年来のつきあいがある他国の監督・コーチからは、今回も、競漕規則に関して、あるいは当日の試合についての質問を受け、その温度差を大きく感じた。

海外では懇親会において審判、監督・コーチ、選手が一堂に会するが、日本での遠征前の結団式等に審判が呼ばれることはほぼない。結団式でなくとも、説明会でも構わないが、どこかで審判と監督・選手が事前に出会い交流しておくことは、たとえ現地での立場が審判と選手に分かれたとしても、国を強くする意味で必要ではないだろうか。

#### (5) ジュニア競技の制約

日本のボート競技において高校生のスイープオールの使用は禁止されている。したがって ジュニアのフォアに日本選手が出場することはここ数年来全くない。こんなことをしている国は世界中で日本だけである。また日本国内でも体の半身だけを使うことを理由に制約が設けられているスポーツはボートだけで、テニスも野球もアーチェリーも砲丸投げも、両打ち・両投げを強要されたり、片半身使いだからという理由で競技が禁止されることはない。

今後、日本のジュニア選手が海外で活躍するための世界標準になる上で、どこかでこの制約の見直しが必要であると感じた。毎回毎回ジュニアの試合に関する私のレポートではこの提案をさせてもらっているので気がひけるが、誰かが言い続ける必要があると感じ、あえていつもと同じ提案を行う。

いつもながら、日本ボート協会には、こうした貴重な経験を積ませていただいたことに対し感謝を表したい。勝手なことも書きましたが、ささやかながら、私の実体験を、日本のボート競技の発展に役立てて頂ければ幸いです。

以上