

2019 WORLD ROWING CHAMPIONSHIPS

Linz-Ottensheim, Austria
25 August – 01 September, 2019

審判派遣レポート

FISA審判員（1372、東京都ボート協会）栗山俊久

2019年8月25日～9月1日に開催された表件の世界選手権大会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、手順通り実施された審判業務について列挙することはせず、地域の地理・観光説明などは省き、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、あるいは選手・コーチが知っておいたほうがよいことだけをとりあげて項目ごとにとりまとめるよう努めました。今回はオリンピックを控え、また新競漕規則の導入の時期にもあたるため、FISAと日本の違いに着目したレポートとなるよう心がけました。

1. 運営関係

(1) 往路の送迎

現地組織委員会が雇った運転手とガイドがリンツ中央駅に出迎えホテルまで輸送する。世界選手権期間中リンツ市内のホテルはどこも満室、審判に用意されたのは一般ホテルではなく、市中心部からかなり離れたウィッフィーという現地企業の研修施設であった。こうした施設であるため、平日9時～17時の受付はあるがフロント的なものはない。到着した日曜の夜、運転手が私を降ろして去ったあと、セキュリティーロックがかかり入ることすらできない玄関前の暗闇に一人残されていることに気がついた。運よく成田でWi-Fiルーターをレンタルしていたのでそれを使い組織委員会にメール、30分位して組織委員会がメールに気付き、待つこと1時間、先ほどの運転手が戻ってきた。その晩は市内の組織委員会のホテルに連れて行かれ宿泊できたが深夜を回っていた。翌朝、この宿泊施設に戻り部屋に入ることができ、代表者会議にはなんとか間に合った。運転手が組織委員会とは無関係の雇われであることが問題かと感じた。

(2) 会場について

ボートコースはリンツ市内からバスで30分程度、およそ300名収容できる常設観客席と、それに隣接して鉄骨で作った臨時観客席、加えて対岸にも同様の臨時座席が作られ、あわせておよそ1000人を収容できる観客席を備えていた。臨時観客席は一時的に鉄骨で作られたただけにもかかわらず、日よけの屋根まで備えられ暑さ対策がされていた。暑さと熱射病が案じられる日本の「海の森コース」では、常設観客席にも半分屋根がない。このやり方で屋根はつけられないのかと思った。

(3) 会場内での精算カード

会場内専用受付で現金チャージできる精算カードが配られ、飲み物やスナック類等の支払いにこれがあてられ、日本で行われたアジアジュニアのように組織委員会が配ったもの以外は口にできないというような状況ではなかった。

2. 審判業務

(1)発艇

Starter(発艇員)、**Assistant Starter**(発艇補佐)、**NTO**、の計3名が発艇台上に位置する。発艇台の下には複数の**NTO**とボートホルダーを含むボランティアが配置された。

①日本では、班編成の班長の指示で、発艇台上にいる審判の誰かが発艇員になったり発艇補佐になったりするが、**FISA**では**Starter**と**Assistant Starter**には上下関係がなく、それぞれが固有の仕事をもつ独立した部署である。

②審判長が、誰が**Starter**で、誰が**Assistant Starter**かをレース毎にアサインし配置表に記載する。従って同一部署内であっても審判同士で話し合っ勝手に配置を交代することは許されない。

③**Starter**の仕事は、**Judge**(線審)との通信、呼び込み、分読み、警告、2分前ライト点灯、スタートシステム(ブーツ)操作、発艇号令、発艇機器操作である。
※**Starter**と**Judge**との交信はトランシーバーではなく、両者が常時直接会話できる**HEADSET**を装着して行う。**Starter**と**Judge**は独り言まで含めて常に双方の声を聴いている状態になっている。線審が発する日ボの「発艇号令待て」は、号令ではなく、**HEADSET**を通じた会話の中でなされる。一方、ロールコールや発艇号令は置き型マイクで実施される。

④**Assist. Starter**の仕事は、トランシーバーによる通信と、双眼鏡による呼び込むクルー識別、ユニフォーム確認が主となる。

※**Assist. Starter**はトランシーバーを用い、審判長はじめ各部署との交信を行う。日本の様に5分前とか2分前をわざわざ無線機で各部署に伝えるような事はしない。また、双眼鏡を使って呼び込むクルーのオールを確認し国名を識別、ユニフォームの統一、ブレードカラーを確認し、**Starter**に伝える。

⑤呼び込みは**Starter**の責任として**Starter**がマイクにて行う。日本のようにメガホンで**Assist. Starter**が行うというような分業は行わない。**Assist. Starter**は待機エリアにどのクルーがいるかを識別し**Starter**に伝えるのが業務で、呼び込むのは**Starter**。どの順番で呼び込むのかにも**Assist. Starter**は口出ししない。

⑥**Starter**は発艇台にて、呼び込みと発艇号令を同じ置き型マイクを使って行う。判定所では発艇員のマイク音声がかかっている。

⑦観客席には大型モニターがあり、スタートの様子や、レース中の各ポイントでの映像が上映される。この画面とドイツ語と英語で行われる実況を聞きながら各クルーのフィニッシュにあわせ観客はスタンドから声援を送っている。

※**FAIRNESS COMMITTEE**(公平委員会)が、8レーン中のどのレーンを使うかを決定し、審判長を通じ無線で各部署に通知される。この使用レーンは日に何回か変更される。使用レーンはこの通知があるまでわからないので、日ボのように予めバウナンバーが使用レーンに合わせて配布されることはなく、何バイレースであってもバウナンバーもスタートリストも常に1から始められる。また使用レーンは出漕クルー数によっても変動する。(例、6ハイレースは2~7レーン、5ハイは2~6、4ハイは3~6、3ハイは4~6を使用する等、風・波等のコンディションが各レーン同等であれば常にコース中央を軸に設定される。従って同じバウナンバー1であっても、レースによっては2レーン、3

レーン、4レーンのどのレーンになるかはそのレースのコースコンディションと出艇数によって変わるのでバウナンバーとレーンは連動せず、呼込みの際には細心の注意が必要になる。なお、レーススケジュール確定後の棄権で出漕クルー数が減った場合はそのレーンは空きレーンとして確保され、クルー数は棄権前のクルー数としてレーンがアサインされる。

【所感】現在日ボでは発艇補佐がメガホンで呼込みをすることが定着してしまっているが、もともと日ボに呼込み方式が導入された際には日ボでも呼込みは発艇員の仕事であった。私が日本をしばらく離れていた間に、日ボの大会ではいつの間にか分業制が確立してしまっており、B級試験時ですら分業を容認している。本来は発艇員がひとりで全てができる技量をもたなければならない。



(写真左)発艇塔 (写真右)手前がStarter(私)、ヘッドセットにて線審と常時交信できる。また発艇号令はマイクを使い手元の機械でランプを操作する。奥が Assist. Starterで無線と双眼鏡による確認を実施する。

(2)線審

線審小屋には線審(Judge at the Start)のITO 1名、艇揃え担当(アライナー)のNTO 1名、ボランティアの計3名が配置された。

①JudgeはStarterと直通の会話ができるHEADSETを装着する。今回はスタートシステム(ブーツ)を使うため、まず全クルーがブーツより前に艇を入れ安全を確認したところでHEADSETを通じ発艇員にその旨を伝える。代表者会議にて3分前にスタートシステムを浮上させることを伝えているので3分前以降そろい次第すぐにStarterに伝える。一方、3分前まではクルーは自己のレーンでスタート練習をする場合があるのでブーツを早く上げすぎないように注意する。

②上記①の連絡でStarterがスタートシステムを浮上させる。浮上させたスタートシステムよりバウボールが前に出ることにはないので、Judgeの仕事はアライナーの艇揃えの結果、下がりすぎてしまっている艇がないかどうか確認する。稀に艇の構造上バウボールが上部に出張り、スタートシステムを越えてはみ出す艇もあるのでその場合は後ろに下げさせバウボールにてそろえさせる。

③Judgeは画面を注視し、アライナーが微調整中であっても艇首が揃ってさえいれば白ライトを点灯させ、外れた場合は消灯させる。これは義務ではない

が、白ライト点灯の際「WHITE LIGHT」と声に出し、音声でもHEADSETを通してStarterに伝えていた。また、何かの事情で白ライトを消灯する場合もHEADSETを通じStarterに連絡しており、StarterとJudgeが常時直接会話できているので、いわゆる白旗見落としは発生し得ない。

④日本のように「スリットを注視し、肩をたたいてもらうことで発艇タイミングを知った線審が、発艇号令(ブザー)前に発艇線を越えたクルーがいないかを肉眼で判断する」のではなく、Judgeは、発艇と同時にモニター上の発艇瞬間をとらえた静止画像を確認し、発艇線を越えているバウボールがないかを判断する。従ってJudgeはスリットを見ない。もし発艇線を越えているクルーがいた場合はJudgeの判断で赤ボタン (FALSEスタートボタン) を押し、赤ランプ点滅とブザー音にてクルーを止める。その際はStarter、Umpireも協力してレースを中止させる。アライナーは発艇時にFALSEスタートの判断はしない。

⑤今回はスタートシステムを利用していることもあり、FALSEスタートは一度も発生しなかった。

※FALSEスタートこそないが、艇首不揃いのため、いったん点灯させた白ランプを消すことは何回も発生する。発艇の瞬間画像が撮影されるため揃っていない状態で発艇させることは許されない。

【所感】・日ボの場合、艇揃えの担当 (アライナー) が「線審旗よし」と号令し線審旗を揚げさせている。アライナーが、揃っているかどうかを判断する。この場合、アライナーはボートホルダーの技量などに配慮してしまうなど主観的になりがちである。また艇は常に動いているので、常に艇揃えを行い続けるべきであるが、線審旗をあげることに気を取られがちとなる。日ボの場合もアライナーと、艇が揃ったかを判断をする線審は役割を分けた方がよいと思う。特に現在の日ボルールでは、微調整であれば線審旗を挙げている最中に行っても良いことになっているが、微調整でボートホルダーと会話しながら、線審旗の上げ下げの指示までをアライナーが行うことには無理があるとも感じた。

・ボートホルダーは自分自身がどのレーンのボートホルダーであることを認識しているが自分のレーンにどのバウナンバーのクルーが入ったかはわからない。4月からFISA方式を取り、日ボでもバウナンバーとレーン番号は一致しないケースも発生する。アライナー業務において、バウナンバー1をつけていても、そのクルーを揃えるためには、目に見えているバウナンバーではなく、そのクルーが入っているレーン番号をもってボートホルダーに指示しなくてはならなくなるので日本における線審業務でも注意が必要となる。



(写真左) 線審小屋 (遠景) (写真右) 線審小屋 (近景)



(写真左)アライナーは肉眼でスリットをみてボートホルダーに指示する。
 (写真右)線審はこのスクリーンだけを見て艇首がそろったかを判断し白ランプを点灯させる。またこのスクリーン映像は発艇と同時に静止画面となり艇首が発艇線を越えたかどうか一目でわかる状態で保存される。従って「少しくらい」などといった妥協は許されない。

(3) 主審

Umpire(主審) 1名と、ボランティア操縦士の2名で乗艇。操縦士は必ずしも審判員ではないが全員ボート選手経験者で、驚くことに地元オーストリア人ではない他国からのボランティア操縦士も多かった。

①決勝以外の種目はすべてゾーン審判(ZONAL UMPIRING)にて実施された。ゾーン審判をするにあたっては、審判長より、自分のゾーンを競漕艇が通過したら、Umpireは審判艇をコース中央まで波をたてずに移動させること、HOT SPOT(着順に影響を及ぼす事態が発生する可能性がある場所)には必ず主審艇を急行させることが求められた。

②この指示は一見矛盾しているように見えるが、ゾーン審判はレース中のクルーに引き波をかけないことが目的ではなく、コース内に波を残さないことを主眼として採用されている審判法である。従ってHOT SPOTが発生すれば引き波で後ろのクルーに波をかぶせてでも主審はそこに行かなくてはならない。

③自分のゾーンに競漕艇が来た場合はコース中央に波を立てずに入り全艇を確認、何もなければ次ゾーンの審判艇に引継ぎ、波を立てずにコース外に戻る。しかしUmpireの目的は着順を正しくつけることなので、もしHOT SPOTが発生したならその場に急行し、解消されるまでは追航しなければならない。

※従って、ゾーン審判を行うためにはUmpire業務が正しく行われるよう2000m

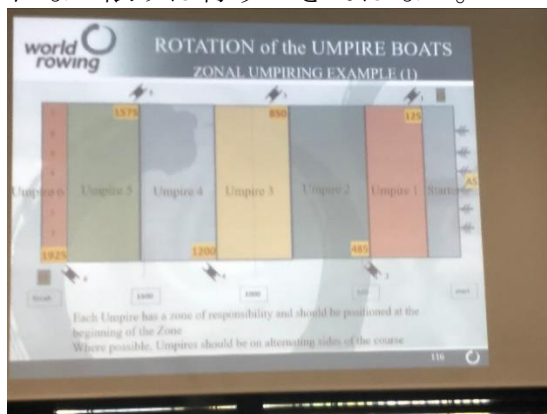
あたりに6艇もの審判艇が配備され、さらに追航しなくても安全が担保できるよう救助艇が要所に配置される。コースを静水に保ちつつ、着順をきちんとつけるという大変贅沢な手法であり、2000mあたり6艇の審判艇と、さらに数隻の救助艇を用意できない日ボでは絶対に実施できない究極の審判法である。

④こんな究極の審判法であるにもかかわらず、各国の最終優劣をつける決勝レースでは、Umpireがクルーを最も至近で見ることができる通常の全行程を審判艇が追航する審判法がとられる。決勝レースでの静水状態を確保するため、決勝レースだけをまとめて同じ時間帯に連続して実施するのではなく、各種目の決勝レース前に順位決定戦を数試合はさんでゾーン審判法をとり、決勝レースは波の影響を残さず静水で行えるようスケジュール上の配慮がされている。

④レース終了後の白旗は、常にゾーン6番目のUmpireが上げることになる。従って、その場合に、もしレース中の疑義について挙手をされても、6番目のUmpireは自分のゾーンしか見ていないので判断ができない。従って当該審判艇と連絡しクルーに説明できる英語力が必要となる。しかし一方でどのゾーンで当該事象が発生したかもあいまいで判断は極めて難しい。従ってゾーン審判法を採用しているレースでは、何かあったら、それが発生したゾーンのUmpireがその時点以降は最後まで追航してレース終了の白旗を上げることが望ましい。もし途中のUmpireが最後まで追航した場合は、その審判は次の試合からは6番目のゾーン審判となり、他の審判艇がスタートに向かって順に前のゾーンに繰り上がっていく。

【所感】・アジアの大会で審判を行う際、ドライバーが遅れている艇に波をかけることを嫌って、本来着くべき位置に審判艇をつけず、相当遠くから主審を行っているケースをしばしば見かけるが、ヨーロッパの試合では審判艇は常に上り数に関係する競漕艇のすぐ近くに位置させているのが印象的であった。

・FISAがやっているからという理由で、日本でもゾーン審判やレーンセレクションを監督や選手が求めてくることもあるが、それらにはきちんとルールがあり正しいやり方で行わなければならない。特にゾーン審判法は、選手の技量水準が高く、審判艇、救助艇がきちんとした数で配備されるなど、安全が担保されない限りは行うべきではない。



(写真左)ゾーン審判の場合の審判艇の待機位置。2000mにつき6艇が必要。レース通過後すぐコース中央に位置できるようにコースに対して直角ではなく、図のようにフィニッシュ方向に船首を向けて斜めに入るように指示された。

(4) 判定 (Judge at the Finish)

判定塔には、**Senior Finish Judge**(先任判定員)・**Finish Judge**(判定員)の2名の**ITO**、スリット担当・着順入力担当の**NTO** 2名、計4名に加え、スイスタイミングの計時員数名が配置される。

Senior Finish Judgeは、モニター画面前に座り、レースが近づいた時に声を出して全員を用意させ判定塔内を静寂にさせる。**Finish Judge**が**Umpire**の白旗を確認した後、**Finish Judge**による肉眼での着順を参考にしつつ、画面を見ながらスイスタイミングが印刷してきた着順表のレース番号、クルー名、着順、及び途中経過タイムの妥当性を確認する。確認が出来たら着順判定表にサインをし、公式記録として宣言する。

Finish Judgeはスリットの前に**NTO**と一緒に座し、バウボールがフィニッシュラインに到達するごとにバウナンバーをコールしブザーを押す。また**Umpire**からの白旗を確認したら「**White Flag**」とコールしレースの終了を判定塔内で共有し、**Senior Finish Judge**に着順判定を促す。その後、自分が肉声で発しメモした着順が正しいかを着順担当**NTO**と確認、最終着順を発して**Senior Finish Judge**に伝え、**NTO**に着順を入力させる。

※**FISA**大会はレース毎に使用レーンが変更される。2～7レーンを使った6ハイレースが多かったが、1レーン内側に0レーン、8レーン外側に9レーンがあるため、コースブイがコースを10レーンにも分けているため、いったいどこが何レーンなのかを即座に判断することは難しい。たとえば次の試合は4ハイレースだからバウナンバー2をつけているクルーは4レーンを使って来るはずだと事前に準備しても、今見えているクルーはどのレーンを漕いできているかが一瞬で判断できないため事前準備はほとんど役にたたず、直接バウナンバーを読取る以外にクルーを即断する方法がない。しかし判定塔からコースまでの距離は遠く、またリンツのコースは観客席屋根で最後の100mまで来ないと**Judge**の視界にレースが入らないため、双眼鏡でバウナンバーを確認しようにもピントを合せるのに一苦労で、複数艇が競っている場面では相当苦労した。

【所感】スイスタイミングの精度が向上したせいも、以前の様に**Finish Judge**の周りに手動計測員も配置されておらず、着順を手入力してもそれはスイスタイミングと連動してもおらず、**Finish Judge**の業務は、フィニッシュラインを越えたクルーにブザーで知らせることと、**Umpire**からの白旗を確認し**Senior Finish Judge**をはじめとする判定塔内に着順作業開始を伝えることだけが業務となっている。手動計測員がいなかったため競漕艇がフィニッシュラインに到達した瞬間にブザーと同時にバウナンバーを号すると**FISA**試験時に習い長年行ってきたやり方を、**Patrick**審判長から「手動計時していないのでブザーと同時にバウナンバーを号する必要はない、先にバウナンバーを号してしまい、フィニッシュライン通過時はブザーだけに集中すればよい」と、今まで聞いたことがない指示がされた。あとから審判委員の**Kris**に、いつこの変更がなされたのかと質問したところ、彼もこの対応については首をかしげていた。いずれにしろどこにも記載のない対応のため、しばらくは従来通りブザーと同時にバウナンバーを号しておいた方が無難であろう。



左は1/100秒単位では同タイム同着の2艇である。肉眼では見分けられず、この静止画像でしかわからないわずかな艇差と、1/1000秒という結果表示には出てこないタイム差により、同着とはされず順位がつけられた。これは線審部署できちんと艇首が揃えられていることが前提だからこそできる判定である。もはや写真判定はバックアップではない。

(5)監視－艇計量

Boat Weighing(艇計量)担当 ITO 1名、NTO 2名、ボランティア1名の4名にて実施。海の森のような風が吹かないため、艇計量対象艇は、入口から入り計量を受け、一方通行で、反対側の出口に抜ける構造になっている。このため艇同士の交錯の心配がない。また計量所の前に次の計量対象クルーが待機できるスペースが確保されている。計量はGPS台座込みで計量するが、決勝レースでは、レース終了後台座が栈橋で回収され、その分軽くなってしまう。計量所にはGPSの台座がひとつ用意されていて、重量不足時には念のため台座と一緒に量れる準備がされていた。

【所感】・日ボの計量器は下2桁が表示されてしまい日ボの大会では下2桁めを切り上げるルールにしている。ところが先般の海の森での世界ジュニアではFISAの指示で下2桁めにガムテープを貼り表示を隠したため下2桁めの数字が無視、すなわち切り捨て処理がされた。些細なことかもしれないが、こうしたFISAと日ボの不一致がおこらないよう、日ボ計量器もFISA規則に則り下1桁表示に改修し世界標準とすべきではないかと感じた。

・計量対象クルーはクーリングダウン後に栈橋にて言い渡されるため、レース直後にクルーが計量所に直行してくるわけではない。従ってレース順に来ることもなく、また、いくつかのクルーが重なって計量所に来ることも多く、待機スペースは必須である。リンツのコースは海の森に比べて絶対的にスペースがないにもかかわらず、計量所の前にはきちんと待機クルーのスペースが確保されていた。要は、場所の広さ狭さではなく、正しい場所に正しいスペースを作るという考え方こそが重要である。オリンピック時にはこうした対応が必要である。



左の写真のように計量を終えたクルーは反対側に通り返ることができ構造になっているため、計量所に入るクルーと出るクルーが交錯することが全くない構造になっている。また艇計量対象クルーに付き添う監視員は不正を監視するのが目的で計量所まで誘導する係ではないということを審判ミーティングにて徹底された。

(6)監視 - 選手計量・舵手計量

Athlete Weighing (選手計量)担当 ITO 1名、NTO 1名、ボランティア 2名の4名にて実施。日本的な考えでは審判 2名は少なすぎるが、DEAD WEIGHT を審判が作らないためこの人数で充分であった。

舵手は計量所の外（といっても屋根の中であるが）の事前計量器で事前に体重を量る。事前計量器の横には砂と袋が用意されていて、もし体重が不足していた場合は舵手自身がそこで DEAD WEIGHT を作る。舵手は時間になると自作の DEAD WEIGHT を持って本計量に出頭する。入口にボランティアが位置する受付があり、ボランティアが正しい計量時間かを確認し計量所に入室させる。計量所では選手が種目と国名・名前を告げ、NTO がフォトブックの該当ページを開く。その間に本人にユニフォーム（完全に上下のみ。インナーやタイツ、帽子等一切認めらず、眼鏡等、身体の一部とみなされるもののみ認められる）姿になるよう指示する。ITO は本人と、フォトブックの写真、名前およびユニフォーム(FISA の場合はユニフォームも登録制)を照合する。その後、体重を計量する。体重不足の場合、改めて来るか、DEAD WEIGHT を使うかを確認し、後者の場合は持参した DEAD WEIGHT を計量、不足体重以上の重さであればその DEAD WEIGHT を密封、その上に日付、種目、国名、重さ、個数内訳、審判自身のサインを記入、NTO にフォトブックに体重と DEAD WEIGHT の重さと個数を記入させる。DEAD WEIGHT の有無はボランティアの伝令を通じて監視長に報告、監視長は種目ごとに審判長に報告する。この場合、DEAD WEIGHT の重さは報告されず、有無と DEAD WIGHT の個数、大きさの特徴が伝えられる。すなわち通常 DEAD WEIGHT であればその有無のみ。それ以外は DEAD WEIGHT が複数の時は個数、大きさが通常でないときは大小が連絡される。DEAD WEIGHT は発艇員、IN 棧橋監視員にて 2 回確認される。

使用後は選手が勝手に事前計量器の脇に戻しており、回収時の重さ確認もされない。戻さない場合でも咎められることもなく、次の計量時に前のレースに使った DEAD WEIGHT をそのまま持ってきて使用したり、自前の DEAD WEIGHT をもってきたりしている舵手も多かった。

【所感】このように使いまわしの DEAD WEIGHT というものが存在するが、そのレースに有効なものとするため、審判は決められた時間に計量し、その都度密封してサインする。また、日ボの場合は審判が DEAD WEIGHT を作るので不足重量分ぴったりのものを作っているが、本人の責任で作らせていること、また使いまわしをしていることもあり、実際の不足重量より重い DEAD WEIGHT を持ってくる舵手がほとんどであった。審判の仕事は持ってきた DEAD WEIGHT によって舵手の体重が 55kgs 以上であるかどうかだけを判断しているので、不足重量ぴったりである必要はなくそれによって舵手が 55kg 以上になればどんな重さでも合格としているし、また選手も自分で作った DEAD WEIGHT なので 55kg を越えても文句も言わないしくみになっている。日ボのアスリート委員会によって日ボールの国際化が求められていることもあり、将来的には日ボでも採用していくようにしたい。



(写真左)事前計量を行う選手。舵手は体重が足りない場合はこの右手にあるビニール袋と砂を使って自分で **dead weight** を作って本計量に臨む。
 (写真右)計量時間を待つ選手たち。時間が来ると受付ボランティア(写真中央で肘をついている女性)に呼ばれ奥の計量所に通される。このボランティアはリトアニア人でヨーロッパ各国からボランティアが来ていた。また選手の待合場所も関係者以外は入れないようにボランティアが管理しており、日本で行われた世界ジュニアのように、選手の待合所が「氷の受取り場所」を兼ね、選手以外の誰でも出入り自由というようなことは絶対にない。

(7)監視－出艇棧橋

他の部署と同様、監視員の中から監視長が **Out**(出艇棧橋)担当、**In**(帰艇棧橋)担当を選ぶのではなく、審判長によってアサインされる。日によって若干の違いがあるがアサイン状況は概ね以下の通り。

Out 担当は **ITO** 2名、**NTO** 4名、ボランティア1名、スイスタイミングとそのボランティアによって行われる。ボランティアが **OUT** で艇の進入を止め、**NTO** のうち1名は **OUT** 棧橋前でバウボールとヒールロープを確認する。この時にスイスタイミングがバウナンバーと **GPS** を装着する。棧橋では **ITO** 1名/**NTO** 1名×2組でそれぞれ棧橋の右と左に分かれ、残りの **NTO** 1名は **OUT** の **Photo** ブックを管理する。仕事の内容は①**ITO** は自分の側から出るクルーの写真を **Photo** ブック担当から受取り、選手及びシート順を **NTO** に確認させる(選手が多いときは **ITO** も援助)。②**ITO** は広告規定を確認する。正しくない場合はその場で修正させるが、修正できないものは、ルールを説明し出艇させるが“**Control Commission remark list**”に記入し、**Photo** ブックを利用して翌日の担当に引き継ぐ。名前や写真の間違いについては組織委員会に連絡、シート順の間違いについてはチームから届けさせる。

【所感】**Out** 監視担当はその場で警告して罰を与えるのではなく、きちんとさせることが目的。レースの着順に直接関係のないものについては決勝レースまでに正常化させればよいという発想なので、広告やユニフォーム、シート順等は極力その場で修正させるが、できない場合は“**Control Commission remark list**”にて引き継ぐという真意は決勝までに正しい姿にする目的で行っている。

(8) 監視－帰艇棧橋

In 担当は ITO 1 名、NTO 2 名の計 3 名と、艇計量ボランティア 8 名、スイスタイミングのボランティア数名とアンチドーピング担当数名で実施する。ITO は事前に Resp. Control Comm. (監視長) から Dead Weight および艇計量およびアンチドーピング対象者の指示を受ける。棧橋では NTO 2 名がそれぞれ棧橋の右と左に分かれる。NTO は着岸したクルーを特定し ITO に報告、Dead Weight を確認し Photoブックからアンチドーピング対象者を特定して担当者に棧橋上で引き渡す。ITO は 1 艇ずつしか通れない棧橋の入り口に位置してスイスタイミングがバウナンバーと GPS を外す前にバウナンバーを確認して帰艇クルーの棧橋から出る時間を記録、艇計量対象クルーに艇計所に向かうよう指示し、ボランティアを随行させる。

【所感】監視というと OUT, IN で同じような業務をしていると思いがちであるが、Out はレース前の選手確認と、決勝までに規定通りにすること、In は Dead Weight, アンチドーピング検査、艇計量対象クルーをきちんと特定することが業務であり、全く違う業務である。特に In の場合はここでクルー特定を誤ってしまうと、Dead Weight、艇計量、アンチドーピングとすべての業務に支障をきたしてしまう重要な部署である。

(9) 監視－監視長

Resp. Control Comm. (監視長) はトランシーバーを持ち、監視管轄の Boat Weighing、Athlete Weighing、Out 棧橋、In 棧橋の各部署を適宜巡回し、報告を受ける。また監視状況及び Dead Weight は適宜審判長に報告される。

Resp. Control Comm. はトランシーバーの交信を把握し発艇でクルーが見つからない場合は発艇に岸蹴り時間を連絡するなどクルーの状況についての質問に応じる。また Dead Weight 保持クルー、艇計量対象クルー、アンチドーピング検査対象クルーを把握し、それぞれ発艇、Out 棧橋など必要部署に連絡する。

【所感】別の項でも書いたが、FISA の場合は各部署に責任が任されており、日ボのように詳細や不必要なことは共有しない。たとえば Dead Weight も個数だけで重さは共有しない。岸蹴り状況も聞かれたら答えるがひとつひとつ報告することはない。一方でもし各部署にて責任が果たされていなければ、何か事があったときに解決できなくなってしまう。今回の世界選手権レベルに召集されるレベルの審判では発生しにくいだが、大会に召集される審判の質によっては、特にアジアの大会では往々にして抜けがあることがあり、日ボの全体で共有するやり方も必要なのかもしれない。



左から監視部署用テント、OUT 担当者用テント、フォトブック作業用テント、IN 担当用テントと、監視部署用テント以外に担当者が日光をしのげる場所が 3 か所もあり、監視部署にはそうした退避場所が全くなかった日本の世界ジュニアと比べて配慮がされていた。

(10)その他、審判団関連

① 審判員の指導

日本の日ボの大会のように班編成されその班長とインストラクターが班員を教えるというやり方ではなく、審判委員が発艇、監視、判定に、大会中を通じて同じ審判委員がおなじ部署に配置され指導を行っていた。また主審艇については審判長がほぼレースごとにコメントをするといった方式で指導がなされていた。このためゾーン審判をしていても数レースごとにゾーン位置がローテーションされた。

② 罰則の適用の考え方

監視でもふれたが、着順に直接影響のないルール、例えば広告やユニフォームなどの規定は、審判長からははっきりとTV中継される決勝までに規定通りにするよう指示があった。このため罰するのではなく決勝までに改めるよう指導がされる。同様にクルーのシート順変更について、許可が不要なのにもかかわらず届けことが規定されているのは、決勝のTV中継の際にシート順が変わっていると選手名が間違っって紹介されることを避けるためとのことであった。面白いのは靴下で、発艇で靴下の不ぞろいを発見した際にはTVに映らないようにくるぶしまで下げさせるよう審判委員から指示された。さらにもし優勝して表彰台に上がる場合は靴下が全員揃っていなければはだしになるよう指示され、まさにTV映りありきとしたものであった。一方で初日の航行規則違反や多少の到着遅れについてはイエローカードを出さず譴責(reprimand)とするようにという指示もあった。これは、世界選手権は各国の代表者が出ている大会なので最低限予選においてはどこの国にも除外を出させずに漕がせようという配慮に基づいたもので、舵手計量忘れについても除外にはされず予選は譴責(reprimand)で漕がせていたのには驚いた。

③ 安全対策

審判を含む役員全員に、表が会場全体、裏がコース全体の航空写真地図が配布、地図内をエリアごとに区切って番号を付与しているため、たとえば艇が沈をした場合、どの場所で沈をしたのかをエリア番号で全員が即座に共有できるしくみになっていた。これを全員が首に下げて業務にあたった。



(11)その他—競漕規則関連

アジアの大会にて参加審判に確認すると、中国、韓国を除き、アジアの国々は独自の競漕規則を持たず、そのまま FISA ルールの翻訳版を自国の競漕規則として使っている。一方、欧米について調べてみると、欧米各国は独自の競漕規則を持っており必ずしも FISA ルールと同一ではない。

① 分読み

全ての国が自国言語で行っている。日本が英語圏ではないにも関わらず分読みを英語で行っていると説明すると驚かれた。遠くにいるクルーに正確な時間が伝わるのかという質問までされた。

② 発艇号令

ドイツ、イタリア、スペインなど自国語で行っている。フランスはアテンションまではフランス語、GO は英語を使うとのこと。また不正スタートをわざわざ英語で false start と言っている国はなかった。

③ 部署名

部署名は各国ともほぼ自国語を使っている。興味深いのは英語が母国語のアメリカでは、umpire(主審)を referee、President of Jury(審判長)を Chief Umpire、そして Umpire boat を referee launch と言うように、同じ英語圏でありながら FISA とは違う英単語を使っている。

④ その他

例えばスイスではレーンの幅は 12.5m ではなく 2 レーン分 25m として湖のコースで方向を失っても接触しないようにしているとか、アメリカでは接触したクルーは着順に影響を及ぼさなくても除外にしているなど、必ずしも FISA ルールには適合していないことがよくわかった。特に上り数方式については各国まちまちのようであった。

欧米では各国がそれぞれ独自のルールを持っており、それを共通化するために作られたのが FISA ルールという認識をどうも持っているようであった。従って FISA ルールは国の代表レベルが行う試合で使用するルールであり、各国レベルの試合では独自のルールを使っているとのことであった。とは言うものの、もともと FISA ルールは欧米の各国のルールのよいところをとって作られたものであり、したがって各国とも全体的には似たようなものであることは間違いない。現在日ボでも日ボ競漕規則を FISA ルールに準拠したものにしようとしており、国際化という面で非常に歓迎すべきことであるが、たとえば号令などは欧米の例にあるように無理に英語でやることはなく日本語でもよいのではと感じた。

いつもながら、貴重な体験をさせていただき大変感謝しています。ありがとうございます。今回は残念なことにパラの男子スカラーが大会前の練習期間中に転覆して命を落とすなど、いろいろと考えさせられる大会でした。その一方では、日本の女子スカラーが軽量級で体格の大きな選手に対して全く引けをとらず、見事に優勝するという快挙を目の前で見ることができた胸躍る大会でもありました。

こうして久しぶりにヨーロッパに審判に来ると、審判団の技量の高さと大会運営について感心させられます。日本の審判は号令や動作など細かいところにはとてもうるさいですが、判断力については欧米の審判は非常に高いものを持っていると感じました。こうしたことから考えると、なんとなく不文律ではないですが日ボでは新しい国際審判員をアジアに派遣し、熟練した審判を欧米に派遣することが多いですが、教育的な見地から考えるとむしろ新人の国際審判員を欧米に送って正しい審判法を身に着けるようにし、アジアはむしろ日本の熟練した審判が行って逆にアジア各国を指導したほうがよいと感じました。

また、FISAはテレビの映像を非常に気にしており、昨今のユニフォームや広告をはじめとするルールはテレビ映りを目的にして作られたものが多いとつくづく感じました。例えばレーンは発艇員からみて左から起算するのが基本ですが、テレビ中継する場合は例外で、テレビカメラから見て画面上が若い番号になるようにレーン番号を振るようにすること、靴下が不ぞろいだった場合はレース中に画面に映らない位置まで下げればよいが全身が撮影されてしまう表彰式では脱がなくてはならないとか、ユニフォームや艇の広告規定の違反についてはテレビ中継がある決勝の日までに修正できればよい等々、ルールを適用するという考えではなく、いかにテレビ映りをよくするかという基準に重きが置かれているところは、ある意味では判断基準がはっきりしているとも言えますが、公平性を基準にしたルールとは別次元のものであるため、そういう意味ではやや異質に感じられました。

私は2020年パラリンピックの国際審判に選出されました。今回の経験をさらにかたして大会までにより一層技量に磨きをかけていきたいと思えます。改めまして派遣に際しいろいろとご尽力いただいたみなさんに感謝申し上げます。



以上