

コースタルローイング規程

第1条（目的・適用範囲）

- 1 本規程は、公益社団法人日本ボート協会（以下、「当協会」という。）の競漕規則第69条の規定に基づき、コースタルローイングに関する細則などを定めるものである。
なお、本規定に定めのない事項については、競漕規則及び競漕細則の規定が適用されるものとする。
- 2 コースタルローイング大会では、原則として、本規定に従った大会運営を行うものとする。
- 3 施設、設備、要員その他の事由で、本規定によりがたい場合には、事前に大会要項などにより告知するものとする。
- 4 本規則における用語の定義は、本規則内で定めるか、もしくは競漕規則・細則の別表1「定義等一覧表」の「定義」欄に記載のとおりとする。

第2条（舵手）

舵手の体重については、競漕規則第25条がコースタルローイングにも適用される。

第3条（艇の種類）

日本ボート協会が認めるコースタルローイングの艇は以下のとおりとする。

ソロ (C 1 x)

ダブルスカル (C 2 x)

舵手つきクォドルプルスカル (C 4 x+)

舵手つきフォア (C 4+)

第4条（種目）

競漕会における種目は以下のとおりとする。

男子 (M) C 1 x、C 2 x、C 4 x+、C 4+

女子 (W) C 1 x、C 2 x、C 4 x+、C 4+

混合 (M i x) C 2 x、C 4 x+

第5条（コースタル用競漕艇の構造）

コースタル用競漕艇は、FISAの定める規格を満たさなければならない

- 1 コースタル用競漕艇は、次の3つの計測条件を満たさなくてはならない。

(1) 最大全長

(2) 最小重量

(3) 以下の2か所にて計測される最低規定幅。すべての測定は最大全幅が取れる部分の

外側で実施される。

- ① 全幅（第一部位）
- ② 艇の最深部から規定された高さである第2艇幅測定部位における幅（第二部位）

最大許容全長と最小重量は以下のとおりとする。

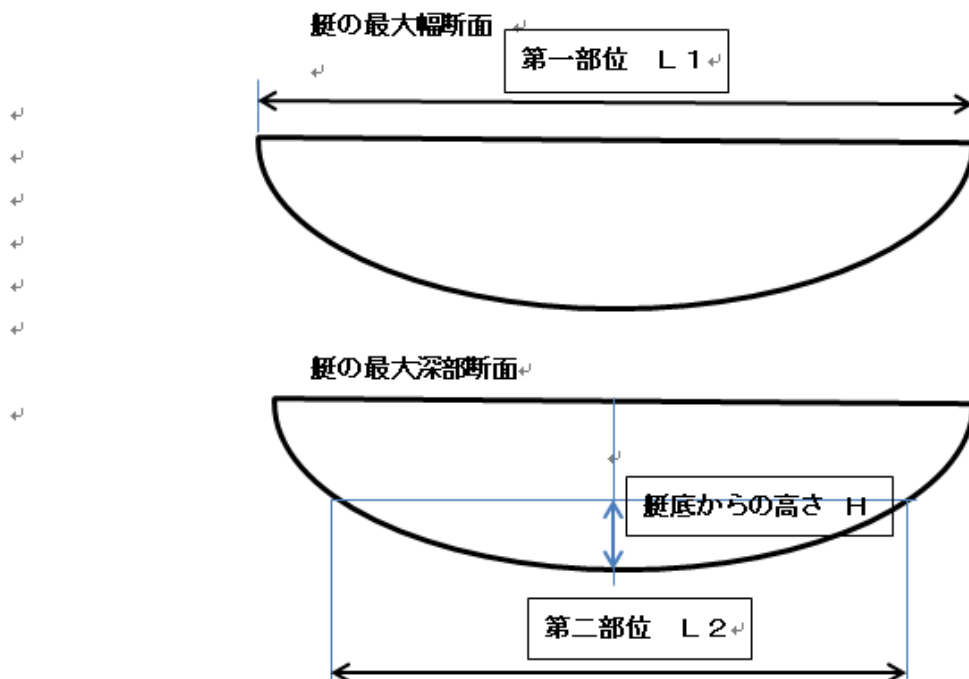
艇種	最大長 (m)	艇重量 (kg)
C 1 x	6.00m	35kg
C 2 x	7.50m	60kg
C 4+, C 4 x+	10.70m	140kg

コースタル用競漕艇には最小全長規定はない。

最小幅は以下の通りとする。（艇の規格 参考図参照）

艇種	第一部位	二番目の測定位置（第二部位）	
	全体幅 (L 1)	艇の最深部からの測定高 (H)	測定ポイントでの幅 (L 2)
C 1 x	0.75m	0.19m	0.55m
C 2 x	1.0m	0.23m	0.70m
C 4+, C 4 x+	1.3m	0.30m	0.90m

艇の規格 参考図



コースタル競漕艇の中では、すべての選手は艇の中心線に沿って一列に着座し、すべての舵手付き艇は、舵手が船尾の競技者に対し真正面に位置するように設計されなければならない。

FISA 競漕規則第 39 条細則に規定する浮上要件と「漕艇の安全実施に関する最低限の指針」に加え、コースタル用競漕艇は 3 つの防水区画を備えて製造されなくてはならない。

これらの区画は、この区域に進むための防水ハッチまたは門を備えなくてはならない。

艇は船腹が自動排水となるように設計され製造されなくてはならない。

自動排水とは艇の前進する動きによって、あるいは規則的に振動している舵手席から、船尾の排水口を通して自動的に除去されることを言う。

2 コースタル用競漕艇と装備の要件

すべての艇は、FISA が定めた安全要件、および特定のコースタルローイングの大会への参加資格として、国内、地域または地元当局が定めたいかなる追加要件にも適合していなければならない。

- (1) すべての艇は FISA が定めた最低浮力基準を満たすか、あるいは決められた防水区画、浮力バッグやタンクが常備されていないなければならない。
- (2) 艇は全選手分の国際標準認定適合型の救命具を備えなければならない。舵手は乗艇中、常時救命具を着用しなければならない。
- (3) 艇は、乗艇時の喫水線上約 100 ミリの位置に、15 メートルの浮力をもったロープをつけた牽引フックを備えなければならない。牽引フックとロープは強風や洋上コンディション下、選手たちを乗艇させたまま浸水した艇を安全に牽引できるに十分な強度がなければならない。ロープの結んでいない端は、必要な場合、救命艇に投げられるように競技者から手の届く範囲にななければならない。
- (4) 最小重量を満たす付加重量は、艇本体にしっかりと固定されていないなければならない。
- (5) コースタル競漕大会中、競漕委員会または他の海事当局によってそのレースに際し、許可や要請のあるとき、安全上の理由で各艇は無線や通信器具の携行が認められる。
- (6) 当該艇が安全でないと認められた場合、審判はその裁量において、その艇やクルーに対し水上に出ることやレースに参加することを拒否することができる。

第 6 条 (艇の番号)

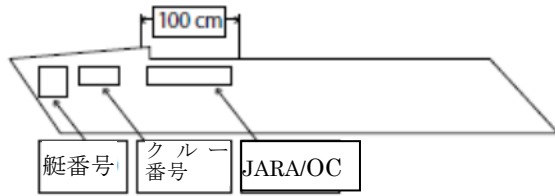
コースタルローイングの大会に出漕するすべての艇は、練習、レースのいかにかわらなく、水上に出る前に競漕委員会に登録し、艇番号の割当てを受けなくてはならない。

各艇は艇首の両側に識別と安全のために以下に記載される方法で艇番号を表示しなければならない。

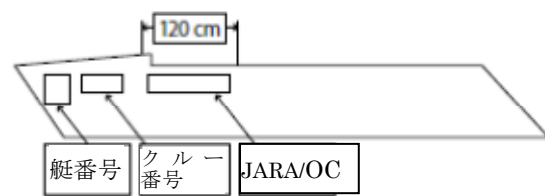
登録は、加盟協会または選手がその名称で登録している、または関係しているクラブの責任である。

この規定に従った自艇の登録を怠った、あるいは艇番号を常時、きちんと表示することを怠ったいかなるチームも処罰される。

艇につけられる艇番号用の個々の番号や文字は、それぞれ最小 20cm 大で、背景に対して見やすい色とする。



ソロ・ダブルスカル



クオドルプルスカル・フォア

第7条 (クルー番号)

レースで複数のクルーが配艇を使用する場合、各競漕クルーはクルー番号を艇番号とは別に表示することが求められる。

ビーチフィニッシュのレースで、1名またはそれ以上のクルーメンバーが艇から降りて自ら決勝線に到達することが求められている場合、各クルーメンバーは判定員が目視できるように、自己のクルー番号を各個人が明確に表示しなくてはならない。

第8条 (艇の重量)

コースタルローイング大会に使用される艇の最小重量は、規定第5条1のとおりとする。

第9条 (コース)

レースコースは、可能な限りすべてのクルーに対して公平で公正なレース環境を提供すること。これは、各種目において、すべてのクルーが同時に発艇できるような十分な幅の発艇線が求められるとういうことである。(予選が実施され、申込み時に全チームに対してその方式が通知されている場合を除く)

競漕委員会は、できる限り海岸の観客がレース状況と競漕艇が一望できるような位置でコース設計を行う。

このためコース設計において、競漕委員会は風向きや波の方向、沿岸の様相や海岸線を配慮する。

これは、ビーチスタートやフィニッシュの適用も含まれる。

コースの長さは、規定第10条に定められた通りとする。

コースは、その地形に適していれば、直線でも四角形でも三角形でも、地点を結ぶ他の形などでもよい。

安全のため、複数の艇が同じ水面を反対方向に運航するようなコースレイアウトは認めない。

コースは2周回使用されることもある。原則として、発艇直後の初めての転回地点での必要角度が45度以上となる場合、そのターニングマーカーは発艇線から1km以内にはあってはならない。

予備予選が別途、行われる場合、使用されるコースは予選から次のレースまで異なっても良いが、各コースの距離は同じで、各コースのその日のレース条件は同じでなければならない。

1 コースマーカー

すべてのコースマーカーの設置場所がその形状、GPS 位置とともに表示されているコースレイアウト図には、レースの注意と、出漕選手に到着時配布された指示内容が含まれていなければならない。また、この図は監視所にも掲示される。

安全上の理由から、折り返し点に使用されるブイについては、競漕委員会は、可能な限り、既存の頑丈な係留ブイや水路標識ではなく、空気膨張式のブイを使用すべきである。

艇が浅瀬に乗り上げてしまう危険を回避するため、競漕委員会は、そうした区域を明示し、必要な場所に警告のブイを設置することを含め、コースマーカーやコースの設置において必要な予防策をとらなくてはならない。

クルーキャプテンミーティングに先立ち、レースディレクター、審判長は、どのターニングマーカーを「キーターニングマーカー」に指定するかについて合意するものとする。「キーターニングマーカー」は、例えば、限定されないが、方向転換の角度およびその近さなどの要因に起因するクルー間の深刻な妨害リスクが高まるポイントである。

2 発艇線及び決勝線

発艇線と決勝線は、2つの目印またはブイを直線に並べることで、目視できるように設置する。発艇線と決勝線の向きは原則として、次の折り返し点まで、または直前の折り返し点からそれぞれ進路が直線でなければならない。

タイムレースを除くすべてのレース用に、発艇線は、そのレースの全クルーが並んで同時に発艇できる十分な広さがなければならない。

決勝線は、水上でも、または陸上（浜辺）でもいずれでも構わない。

海岸上での決勝線が採用される場合、ゴールは海岸上の決められた場所に定められた決勝線または旗とし、1人または複数のメンバーが、指定された決勝線に到達したか、または旗にタッチしたかによって、クルーのゴールとする。

第10条（レース距離）

レースの距離は、競漕大会ごとに、設定するコースの周辺環境等を考慮して、定めることができる。

（参考：世界選手権は海域の状況により 6km～8km かつ男女同距離で行われている。）

第11条（レーンの数）

コースタルローイングの大会は、通常、各レースにおけるクルー数の制限なしで実施される。

これは、発艇線の環境、コースの長さ、そして気象条件や救命艇の配置を含むすべての安全性を考慮したものであり、区割りされたレーンはない。

発艇線の幅に制限がある場所では、組織委員会は、大会注意事項として、全ての種目において、一度に発艇できる最大艇数を事前に周知しなければならない。

第 12 条 (ユニフォームへの表示)

コースタルローイング大会に参加するクルーは、レースのユニフォームに、次の様式により、クルー名と名前 (姓) をローマ字で表示すること。

Racing Shirts	フォント	高さ	幅	文字	表示例
前面 名前 (姓)	Arial	50 mm	120–150 mm	大文字	OKAMOTO
前面 クルー名	Arial	50 mm	60–100 mm	大文字	TOKYO RC
背面 クルー名	Arial	100 mm	150 mm	大文字	TOKYO RC

第 13 条 (安全に関する一般原則)

1 レースディレクター

競漕委員会は、地元の水域の事情に精通し、コースタルローイングの大会の経験者をレースディレクターに指名するものとする。

レースディレクターは、地元の海上保安機関とのあらゆる連絡に関する責任を有し、救命救助を含むあらゆる安全上の必要事項がレース開始前に適切に施されており、あらゆる地元の海事規則や規制に適合しているように確保する。

レースディレクターは、審判長と緊密に協力し、悪天候の場合のあらゆる決定に参加するものとする。

レースディレクターと審判長との間で、安全に関する問題で合意を得ない場合には、審判長の決定が優先する。

2 クルーキャプテン会議

大会が始まる前に、競漕委員会によって会議が招集されるものとし、そこには全てのチームの監督、舵手及びクルーキャプテンが参加しなければならない。

この会議で、レースディレクターは、大会の安全な運営のために必要なあらゆる情報 (地元の海事規則、潮位変動、海流、詳細な地形、既知の危険事項および安全規制) を全ての出席者に説明し提供する。

必要な場合、舵手とクルーキャプテンを招いて、競漕委員会のモーターによりコースを下見させることができる。

3 選手の責務

(1) 一般的な責務

- ① 日本ボート協会競漕規則、コースタルローイング規定に加えて、地元の海事規則を熟知し、尊重すること。
- ② 適切な救命胴衣を着用するか、水上では常に、使用の際、簡単にすぐ手が届く場所に個人用のライフジャケット（漕手人数分）を搭載すること。ただし、舵手は、水上では常にライフジャケットを着用するものとする。
- ③ 万が一艇が浸水したり、転覆した場合の対処や、もしその艇の曳航が必要となった場合の対処法を熟知していること。

(2) クルーキャプテンの責務

国際海事法により、全ての航海船は、安全及び操船に関する責任者が1人必要である。コースタルローイングにおいては、これはクルーキャプテンとして指名されたクルーの乗員の一人が当たる。

各艇のクルーキャプテンの氏名は、クルー登録の際に競漕委員会に文書で申告するものとし、それは、練習かレースかに関わらず、最初にそのクルーが水上に出艇する前に行うものとする。

この申告は、その名において参加申し込みを行った加盟協会またはクラブ及びクルーの責任である。

クルーキャプテンを申告していないクルーは、出艇を許可されない。

クルーキャプテンは、以下の責任を負う。

水上へ出艇する前：

- ① リスク及びクルーの一般的に予測される状況への対処能力を評価すること
- ② 現在および予想される気象条件を熟知していること
- ③ 出艇の日時と予定航行距離、ルートを示して、監視で出艇届に記入すること
- ④ 艇の状態と搭載する安全設備をチェックすること

出艇中：

- ⑤ クルーがあらゆる航行規則と安全規則を尊重し、守らせること
- ⑥ 必要に応じて、クルー全員が救命具を着用するように求めること
- ⑦ 天候が悪化した場合に、乗組員の安全のために必要な決定を下すこと
- ⑧ クルーの安全に影響を及ぼすかもしれない天候または海面状況の変化を注視すること

帰艇後：

- ⑨ 監視にクルーの帰還を報告すること
- ⑩ 監視でクルーの帰還届に記入すること

4 特別なコースタルローイングの安全考慮事項

(1) 周知すべき一般的な規則

水路、港を出て外海で漕ぐ場合には、気象状況、潮流、海流、一般船舶の航行に、

特に注意を払う必要がある。競技者は、その水域の特殊な条件と共に一般的な国際海事規則を熟知していなければならない。

安全対策とローカル規則は、競漕委員会と審判により最大限に適用され、クルーによって厳しく遵守されなければならない。

(2) 海上ローイングのための重要な規則

コースタル艇は、次の通過を妨げてはならない。

- ① 狭い水路または接続レーンを単に航行する船の安全
- ② 航行レーン内の動力船
- ③ 重い貨物を積載した船

(3) 衝突の回避

2艇のコースタル艇が衝突する可能性がある航路上にいる場合、双方の艇は、他の艇に航路を譲るために、右舷側へ舵を切らなければならない。

なお定義を明確にするため、「右舷」は、漕手がボート上に座った時の左手側を意味する。(バウサイド)

5 避難場所

避難場所は、容易に見つけることができ、悪天候の際、クルーが安全に上陸できる港と入り江である。それらの避難場所は、競漕委員会から全てのクルーに、クルーへの情報の一部として知らされなければならない。

避難場所は、潮流、風、海流の条件に大きく左右されることがある。条件によっては、あるエリアは、その日のある時間帯だけの避難場所と見なし、他の時間帯は危険のため近寄ることができないことがある。

クルーは、いかなる経路をたどった場合でも、自分たちの艇に航行上の制限が生じたときに、避難所へ退避するあらゆる可能性を認識していなければならない。

6 転覆

クルーは、定期的に転覆時の訓練を行い、クルーの安全を守る全ての処置に習熟しておかななければならない。

第14条（勝ち上がり方式）

競漕委員会は、規定第11条に従い、一度に発艇できる最大クルー数を規定するものとする。

ある種目に参加するクルー数が、発艇できるクルー数を超えたときは、予選が行われる。この場合、それぞれの予選から次のラウンドに進むクルーの数は、発艇できる数を必要な予選レース数によって割った数となる。

各予選レースのクルー数は、可能な限り同数とし、原則として各予選から次のラウンドへ勝ち上がる数は同一とする。

ある種目において、一度に発艇できる数よりもエントリー数が少ない場合、その種目は、

予選レースを行わず、直接、決勝を行う。

第 15 条（レーン抽選の決定）

予備予選が行われる場合、第 1 ラウンドの抽選は、予選開催前日のクルーキャプテン会議で行われるか、または、必要な場合は事前に行われるものとする。抽選では、クルーがどの予選に参加するかを決定する。レーンの割り当ては行われぬ。

しかし、スタートラインが最初のターニングブイに直交していないビーチスタートの場合各クルーのスタート位置は、次のいずれかによって割り当てられる。

- 1 審判団の監督下で行われる無作為抽選
- 2 予備予選が行われた場合は、上位のクルーが、最初のターニングブイに近い側となる。

第 16 条（悪天候条件）

審判長は、悪天候または水上でのクルーや役員の安全またはコースの公平性に関わるその他の事項が発生した場合、レースディレクターおよび競漕委員会と相談して、レースの遅延、延期もしくは中止、またはコースの変更に関するあらゆる決定を行うものとする。

これは、レースにおける艇の最大数を減らすことが含まれる。

もし、本規定に基づいて、艇数を削減する場合、審判長は、予選の順位をシードのために使用することができる。

予選がなかった場合、所属団体から提出された順位が使用される。

第 17 条（発艇）

コースタルローイングの大会には、発艇水域は存在しない。クルーは、装備に損傷が生じてても、自ら忍ぶものとする。

クルーは、定刻 2 分前に発艇線付近に待機していなければならない。

発艇員は、不在のクルーに関わらず、発艇することができる。

第 18 条（発艇手順）

1 発艇（海上）

各艇は、発艇線上で、任意の位置を取ることができるが、他艇を妨げないようにすることは各クルーの責任である。

妨害が発生したり、発生しようとした場合、各クルーは適切な回避行動を取らなければならないが、発艇員または主審の指示が与えられた場合は、その指示に従うものとする。

発艇員は、その権限のもとに他の主審による補助を受けることができる。

発艇員の位置は、原則として発艇線から 50m～100m 後方にあつて、全ての艇が明確に視界に入り、発艇合図が発艇線上の全クルーから明確に見える位置とする。

発艇員は、明確に識別できる上着を着用する。

線審は、発艇合図が与えられたときに、発艇線のコース側にいるすべての艇を特定する責任を負う。

線審は、即座に、自身の決定を発艇員と主審に通知する。そして、問題のあるクルーに対して、規定第 20 条に基づき通知する。

発艇手順は以下の通りとする。

- (1) 発艇の際、艇の一部が発艇線のコース側に出ないように遵守することは、各クルーの責任である。線審は、これに関して発艇前にいかなる指示もクルーに与える義務はないものとする。発艇水域の各クルーは、発艇員または主審の指示に、いつでも確実に従うものとする。

指示に従わないクルーは、ペナルティが与えられる。

本条第 1 項の (2), (5), (6) に規定されるように、3 分前、2 分前、1 分前の合図がそれぞれ示された後、発艇員は艇の位置に関係なく、所定の時刻に発艇することができる。

- (2) 発艇 3 分前に、発艇員は同時に

- ・ 3 つのボールを 1 つずつ上げる（それぞれのボールは赤字に白い十字線で、発艇員から明瞭に確認でき、直径 50 cm より小さくない大きさとする）
- ・ そして、警笛を 3 回、明瞭にかつ短音で鳴らす。

- (3) すべての艇は、発艇線の近くに留まるものとする。発艇位置に到着していないボートがあっても、3 分を経過したら発艇を行うことができる。

- (4) 各クルーは、発艇までの時間を意識する責任がある。レースの発艇時に発艇線付近に待機することと、フォルススタートを引き起こさないことは、クルーの責任である。

線審は、あまりに多くの艇が発艇線を越え、そしてレースが安全または公平に開始できないと判断しない限り、各クルーに艇の配置についての指示は行わない。

- (5) 発艇 2 分前に、発艇員は同時に

- ・ 3 つのボールのうち、1 個を下げる。
- ・ 警笛 2 回、明瞭にかつ短音で鳴らす。

- (6) 発艇 1 分前に、発艇員は同時に

- ・ 残りの 2 つのボールのうち、1 個を下げる。
- ・ 警笛 1 回、明瞭にかつ短音で鳴らす。

(7) 発艇時刻に、発艇員は同時に発艇合図をする

- ・ 残った1つのボールを下げる。
- ・ 警笛1回、長音で鳴らす。

ボールは、発艇手順の開始から正確に3分後に下げる。

レースの正式な発艇は、合図のボールが動き始めるその瞬間である。

発艇手順概略図(海上)

時間	視覚による合図		音による合図	
3分前		3つのボール (赤地に白い十字線)		3回の短音 警笛
2分前		2つのボール (赤地に白い十字線)		2回の短音 警笛
1分前		1つのボール (赤地に白い十字線)		1回の短音 警笛
発艇		1個のボールを下ろす (赤地に白い十字線)		長音の警笛
集団の フォースタート		発艇員が赤旗を振る		短音警笛の 繰り返し

(8) 線審は、多くのクルーが発艇時刻に発艇線のコース側にいると判断した場合、または発艇員が多くのクルーが自己の責によらずスタートに遅れると判断した場合、発艇員の裁量により発艇時刻を遅らせることができる。

あるいは、発艇員は定刻どおりに発艇することができるが、その場合は、本規定及び競漕規則によりペナルティを与えることができる。

2 発艇 (ビーチスタート)

(1) 艇は、浜辺の水際に一列に並べられる。本規定第14条により、艇の発艇位置が割り当てられた場合、それに従って一列に並べられる。

(2) ボートハンドラー

ボートハンドラーは、1艇につき2名までとする。基本的にボートハンドラーはチームが用意し、公式なサポートメンバーと認定される。

ボートハンドラーの役割は、クルーのビーチからの出艇とビーチへの帰艇を補助することである。各クルーのボートハンドラーはルールに適合したユニフォームを着なければならない。(あるいは、ボートハンドラーは色のついたTシャツを着ても良い)。

ラフなコンディションの場合、あるいは審判長の判断により、ボートハンドラーの数を増やしても良い。ボートハンドラーはいかなる時もボートに乗り込んではない。

らず、それ以外の方法、たとえばラダーを押さえるといったことなどでクルーを支援する。

艇がビーチに戻ってきたら、ボートハンドラーはボートをキャッチすることで、その推進力を落として、クルーの1人が艇を降りて決勝線に走っていくのを助けても良い。

ボートハンドラーは、レースの役員の指示に従い、常に競漕規則に従わなければならない。

ボートハンドラーは、クルーが乗艇や出艇するのに、艇の最良の位置を保持して、クルーをサポートする。

ボートハンドラーは艇に乗り込んではいならないし、水底に立っているボートハンドラーは肩が水に浸かる所より深い所に入ってはいならない。

(3) 発艇員がクルーに艇を水中に押し出すように指示したら、ボートハンドラーは自分のチームの艇を水際から約8m入ったところで浮かべて保持する。

通常のビーチスタートでは、クルーの全選手が、艇のすぐ隣に立ってこれを保持し、発艇の合図がされた後においてのみ乗り込むことができる。

(4) 発艇員はクルーに対し、発艇線に自己の艇を運ぶように命ずる。艇が一行に並んでいるかどうかは線審のみが判断する。

(5) ランニングスタートが行われる場合、各クルーからそれぞれ1人がランナーとして任命される。そのランナーは、設定されたランニング発艇線の後方に位置し、発艇合図により自分の艇へ向かって走り、他のメンバーに加わる。

残りのクルーは、艇のすぐ隣に立ってこれを保持し、発艇の合図がされた後に艇に乗り込むことができる。

(6) 他艇を妨げないようにすることは、各クルーの責任である。そのような妨害が発生したり、発生しようとした場合、各クルーは適切な回避行動をとらなければならないが、発艇員または主審の指示が与えられた場合は、その指示に従うものとする。発艇員および主審は、妨害を引き起こしたクルーに罰則を与えることができる。

3 ビーチスタートの発艇手順

発艇員は、その権限のもとに他の主審による補助を受けることができる。

発艇員の位置は、(ランニングスタートの場合)ランニング発艇線および全艇が明確に視界に入り、発艇合図が発艇線上の全選手から明瞭に見える位置とする。

発艇員は、明確に識別できる上着等を着用する。

発艇員は、発艇の5分前、4分前、3分前をクルーに知らせる。

線審は、適正にその責任を遂行することができる場所に位置する。ランニングスタ

ートの場合、審判長は、その目的のために発艇に2人の線審を配置することができる。

線審は、(ランニングスタートの場合)ランナーが発艇合図前に発艇線を越えないか、残りのクルーが発艇合図前に、自己の艇に乗り込み始めることがないかを確認する責任がある。

ビーチスタートの手順は、以下の通り

- (1) クルーは、スタート2分前に、自己の発艇位置(ランニングスタートの場合、指名されたランナーはランニング発艇線)で待機し、発艇員の管理下にいないなければならない。
- (2) 発艇員は発艇時刻に遅れたクルーに罰則を与えるか、またはそのクルーを待つことなく発艇させることができる。
- (3) 発艇2分前に、発艇員は「Two Minutes」と令する。その後、いつでも、発艇員は「Move to the water」と言って、各クルーに艇を水上に押し出すよう指示できる。いったんこの号令が発せられたら、クルーは発艇員の指揮下に入り、発艇員はいつレースを発艇させても良い。
- (4) 発艇時刻に発艇員は明瞭に見えるよう発艇旗を掲げ、それを一気に振り下ろすことにより発艇を合図する。そして、同時に警笛を1回長音で鳴らす。
レースの正式な開始は、旗が振り降ろされる瞬間である。

4 発艇の遅延

何らかの理由で、特定の種目の発艇が遅れる場合、発艇員はその種目の遅延を知らせる。

第19条 (フォルススタート)

海上スタートの場合：クルーの艇または装備のいずれかの部分が、発艇合図の際に、発艇線よりコース側にある場合は、フォルススタートとなる。

ビーチスタートの場合：ランニングスタートのランナーが、発艇合図の前に、設定された発艇線を越えた場合、および発艇合図の前に、クルーのメンバーが自己の艇に乗り込み始めた場合は、フォルススタートとなる。

線審は、唯一フォルススタートの判断を行う。

1 フォルススタートの結果

(1) 個々のフォルススタート

① 海上スタート

フォルススタートをしたクルーは、レースを継続できるが、2分のペナルティが与えられる。可能な状況であれば、1個のボールを上げることで、1艇または複数のクルーがフォルススタートのペナルティを与えられたことを示すこと。

② ビーチスタート

フォルススタートがランナーまたはクルーのメンバーのいずれかにより行われた場合、線審はレースを中止し、当該クルーにフォルススタートを通知し、それにより発艇員にも伝達する。

発艇員は、当該クルーに 10 秒のペナルティを与える。これにより、当該クルーは再スタートの際、発艇合図の後、自己のスタート動作を開始するまでに 10 秒間待機しなければならない。

発艇員は声と旗により 10 秒経過を示し、当該クルーをスタートさせる。

1 つのレースで 2 回フォルススタートをしたクルーは、発艇員により除外される。

(2) 複数のフォルススタート

レースで線審が複数の艇のフォルススタートを認めた場合、発艇員はレースを止めて再スタートを行うか、またはそのままレースを継続しフォルススタートしたすべてのクルーにペナルティを与えることができる。

発艇員がレースを止める場合、赤旗を掲げて、警笛を短音で繰り返し鳴らす。

気象状況またはその他の外的影響により多数のクルーがフォルススタートした場合であっても、線審が、スタートが公平であると判断した場合、線審は発艇員に対し、特定のクルーに対してペナルティ有りまたは無しでレースを継続するように助言できる。

第 20 条 (選手の実任)

すべてのクルーは、競漕規則に従い競漕する。もし、規則に従わなかった場合、罰則が与えられる。それは他艇を妨害して自己に有利した場合を含む。

クルーが何らかの理由により、競漕委員会により設定された全コースを完全に漕了しなかった場合、クルーはレース終了後、判定員、主審または競漕委員会にその旨、自己により申告する責任がある。それにはすべてまたはいずれかのターニングマーカーを回らなかった場合を含む。その場合のクルーの成績は、DNF と表示される。

第 21 条 (妨害)

クルーによる妨害とは追い越しを妨害して進路変更した場合、本規定に定められた通りにコースを譲らなかった場合、またはコースを譲らなかったことが原因で重大な接触が発生した場合をいう。

1 重大な接触

次の事項の 1 つまたは複数が起こった場合、重大な接触と認定する。

- (1) 艇の損傷
- (2) クルーメンバーの負傷
- (3) 他の艇をレースコースから押し出す、あるいはターニングマーカーを転回できなく

する

(4) 他のクルーの漕手をブレードでたたく

重大な接触に対する異議申立があった場合、当該審判員は責任の所在を決定し、責任があるクルーに60秒のタイムペナルティを与える。他のクルーの安全を著しく損なった場合には、レッドカードを与えても良い。

2 コースを譲る原則

3艇以上のクルーが同一線上にいて、舵手が自己の艇と他艇の間に十分なスペースがないと合理的に考える時には、舵手はその艇に対し「(Boat Number ○○)、Attention! -Give Way」と呼ぶことができる。

呼ばれたクルーは、十分なスペースを空けるためにコースを変えなければならず、これに反した場合、主審によりペナルティが与えられる。

何れのクルーも、コース上でターニングマーカーやその他のマーカーに向かっている時に、故意かどうかに関わらず、他の艇を妨害してはならない。

2艇以上のクルーが、他のクルーに不利益を生じさせるため、またはほかのクルーを支援するために協力を行った場合、その協力行為に関係したクラブまたは加盟協会のすべてのクルーを失格とすることができる。

3 追い越し

追い越しをする際、追い越されるクルーへの重大な衝突を避けることは、他艇を追い越す側の責任である。追い越されるクルーのコースを妨げてはならない。

追い越されるクルーが、進路を変更する等の方法で追い越すクルーを遮断し、または重大な接触を引き起こした場合、主審はそのクルーに対して60秒のペナルティを与えるか、除外、または本規定に基づき他の適切な処置をとることができる。

4 ターニングマーカーの回り方

ターニングマーカーを回るクルーは他のクルーへの重大な接触を避けなければならず、追い越す際の原則を遵守しなければならない。

クルーは、自己の操舵に関する責任を有し、主審（ターニングマーカーの審判を含む）の指示に従わなければならない。

最終的な着順を与えられるためには、各クルーは競漕委員会が指定したすべてのターニングマーカーを回って全コースを漕了しなければならない。

第22条（レースの終了）

艇の船先が2つのブイの間のフィニッシュラインを通過した時、クルーはレースを終了したものとする。クルーはすべてのメンバーにより発艇かつ漕了しなければならない。

規定第9条によって、ビーチフィニッシュが行われる場合、クルーの1人以上の乗員がフ

イニッシュラインに到達したか、またはビーチフラッグに触れた時に、クルーはフィニッシュしたものとす。ビーチフィニッシュでは、すべてのメンバーがビーチを出発し、ビーチに到着しなければならない。

これらの規定に違反したクルーは、レースの着順が与えられず、結果は DNF として表示される。

第 23 条 (同着)

複数のクルーの着順の判定ができない僅差の場合、結果は当該クルーの同着と宣告される。同着の場合、以下の手順により結果が決定される。

1 決勝以外のラウンドにおいて、クルーの同着が生じ、それらのクルーの内 1 艇しか次のラウンド上がれない場合であっても、本目的のために十分な艇が使用できる状況であれば、同着となったすべてのクルーが次のラウンドに進むものとする。

使用できる十分な艇がない場合は、審判長とレースディレクターは、クルーキャプテンの立ち合いの下で、関係クルーによる無作為抽選を実施して、次のラウンドへ進出するクルーを決定する。進出クルー数は使用できる艇の数までとする。

2 決勝で同着が生じた場合、最終着順は同着とし、次の着順は欠番とする。同着がメダルの着順であった場合、競漕委員会は追加メダルを提供する。

第 24 条 (審判長)

審判長は、審判員に各々の任務を割り当て、その業務を統括する。審判長は会議において議長を務め、競漕委員会、特にレースディレクターとの間の調整を確実に行う。

第 25 条 (審判団の構成)

原則として、審判団は、以下の任務を担う人員により構成される。

- 1 審判長
- 2 発艇員
- 3 線審
- 4 主審
- 5 キーターニングマーク審判
- 6 記録審判員
- 7 判定員、そのうち 1 名は主席判定員
- 8 監視員、そのうち 1 名は主席監視員

多くのクルーが出漕するレースでは、主審を 2 人にしても良い。そのうち 1 人が主審で、もう 1 人は副審となる。

記録審判員はコースの周囲で、レースに参加しているクルーの進路をチェックし、主審とキーターニングマーク審判が与えるペナルティを即座に記録する。記録審判員はコースを正しく漕いでいないクルーにペナルティを与えることができる。

第 26 条 (罰則等)

審判員は、規則の違反に対し適切な罰則を適用する。審判員が適用することができる罰則は、以下の通り。

- 1 指導
- 2 タイムペナルティ
- 3 イエローカード（クルーが出漕する次のラウンドに適用される。同一レースで2つのイエローカードを受けたときは、レッドカードが与えられ、当該種目から除外される）
- 4 最下位付置
- 5 レッドカード（問題となった種目のすべてのラウンドから除外）
- 6 失格（その大会すべての種目から除外）

このほか、主審は、妨害されたクルーがその妨害がなければ、次のラウンドに進めたと判断したときは、妨害されたクルーを次のラウンド（実施される場合）に進出させるように要請することができる。

第27条（異議申立）

そのレースが正当に行われなかったと主張するクルーは、レース終了直後、フィニッシュラインから離れる前に、そのクルーのメンバーによって挙手により主審に対して異議を申し立てることができる。

第28条（不服申立）

異議が却下されたクルー、または異議が認められたことにより影響を受けたクルー、失格や除外、規則上のDNSまたはDNFとされたクルー、発表された着順に異議を唱えるクルーは、審判長に対して文書により申立てできる。

第29条（監視）

通常の任務に加えて、コースタルローイングの大会の監視は、クルーの登録番号の適切な表示と規定によって定められる番号をクルーメンバーが着用しているかを確認し、必要により詳細を記録する。

第30条（発艇員と線審）

発艇員と線審は正しい発艇手順を確実に実施する。

ビーチスタートを除いて、艇を並べることがないため、線審はスタート時にクルーに指示を与えない。発艇合図がなされる前に発艇線よりコース側に入らないのは各クルーの責任である。

第31条（主審）

審判長は、レースディレクターと協議して、各レースを統括するために必要な主審の数を決定する。同一レースで複数主審がいる場合、各主審のその場における責務は同等である。

主審は、レースの適切な運営とクルーの安全を確保する。特に、自己を有利にしている、または外的要因により不利を被るクルーがあるかを注視し、違反したクルーには適切な罰則を与える。

主審は事故を避けるためにクルーに対し操舵指示を与えることもある。

すべての任務中の審判艇には、他の船と区別するための識別フラッグまたは目印をつける。必要な場合、主審はレース中に罰則を与える。主審はレースを止め、罰則を与える場合、スタート地点またはその場から再スタートを行うことがある。その場合、主審は、どの地点から再スタートするのか、または後でスタートさせるかを速やかにクルーに伝える。

後でスタートさせる場合、主審は審判長と協議し、新しい発艇時刻を関係するクルーに伝える。

主審は、障害がレースの結果に影響を及ぼしたかどうか疑義があり、または、障害の影響が重要でなかったと判断した場合、そのままレースを続行、または、その状況に適した措置を取る。

主審はレースを続け、終了後に罰則を与えることがある。

しかしながら、原則として、クルーに時間の罰則を与える場合、主審はクルーに対し「(ボートナンバー)」－「(罰則の理由)」－タイムペナルティ (60 秒)」の順に告げて、罰則を与えなければならない。

第 32 条 (判定員)

判定員は艇の船先が決勝線に到達した順に着順を決定するか、またはビーチフラッグに触れた順に着順を決定する。

判定員はレースが正常に行われたことを確認し、結果の有効性に責任を持つ。

第 33 条 (選手の健康)

各選手は、自己の健康と体調に責任を負う。

附則 この規程は、2020 年 9 月 25 日より施行する。