



## 17th Asian Games INCHEON 2014 レポート

JSAFレース委員会 岡田 彰

9月21日から10月01日まで、韓国 仁川で開催された、17th Asian Gamesに ISAF Race Officerとして参加してきました。

アジア大会への ISAF Race Officerとしての参加は、前回16回大会（中国 汕尾）に次いで2回目です。

### <大会の概要>

アジア大会の競技種目は11艇種14種目あり、8艇種10種目のオリンピックと比較しても遜色はない。今大会では前回大会の競技種目であった女子470と女子ミストラルが廃止となり、代わりに29er, RS:Oneが採用された。又、前回大会ではミックス種目であったレーザー・ラジアルが女子種目に指定された。今大会ではこの14種目を5海面に分け、マッチレースを除き各種目12レースが予定された。

Race Area・種目				
Alfa	Bravo	Charlie	Delta	Match
470-M	Laser-M	RS:X-M	OP-M (U16)	J-80-Mix
29er-W	Laser Radial-W	RS:X-W	OP-W (U16)	
420-M (U19)		Mistral-M		
420-W (U19)		RS:One-W		
		Hobbie16-Mix		

### <レース・マネジメント・オフィシャルズ>

Technical Delegate			
Pryke	Mark	AUS	
Race Management			
Brookes	David	AUS	Principal Race Officer
James	Simon	THA	Course Race Officer
Lock	Hong Kit	SIN	Course Race Officer
Okada	Akira	JPN	Course Race Officer
Psichogiou	Marina	GRE	Course Race Officer
Arshad	Abdur	PAK	Course Race Officer
Lee	Han-Rim	KOR	
Kang	Wai-Soo	KOR	
Lee	Jae-Bin	KOR	
Kim	Woo-Hyun	KOR	
Oh	Jea-Hwan	KOR	

今大会のTechnical Delegateは Mark Plyke (AUS) Principal Race Officer は David Brookes (AUS)と前回大会と同じ顔ぶれだった。

一方で今回は原則NRO相当だった Course Race Officerは全員 ISAF IRO の中から選定された。

事前に David Brookesから“2020東京オリンピックに向けてオリンピック種目を担当した方が良いのでは” “ウィンドサーフィンレーザーのどちらか好きな方を担当させるから選べ”と、ありがたいお話があったので迷わずレーザーを希望し了解いただいた。

韓国側のLocal Race Officerは直前まで決まらずに苦慮していた様だが、最終的に5人のNROが選定された。(韓国には現時点でIROは居ない)



写真向かって左側より

Marina Psichoglou ( GRE ) Delta RO  
 Simon James ( THA ) Charlie RO  
 David Brookes ( AUS ) PRO  
 Hong Kit Lock ( SIN ) Alfa RO  
 Abdur Arshad ( PAK ) Match RO  
 Akira Okada ( JPN ) Bravo RO

Abdur Arshad は前回大会ではJuryとして参加。

事前に入手した韓国側のLocal Race Officer のリストに Jae-Bin Leeの名前が記載されていた。

彼は前回大会では 420, 470のCourse Race Officer を務め、又、2010年の青島でのIROセミナーも同時に受講した旧知の仲だった。

彼は釜山在住で、DONG-EUI 大学でマリナーとマリンスポーツを教える大学教授(といっても未だ30代)といった、うらやましい職業に就いており、日常会話程度の日本語ができる。

彼が Bravo Course Local Race Officer となると良いのにな！と思っていたが、見事に大当たりだった。

この組み合わせならば、今大会はそれほどストレス無くレース・マネジメントが出来るな、と気が楽になった。

もちろんレース・マネジメント自体は英語で行ったが、時として日本語でのジョークを交わすこともできたが、後で聞いたら、彼の方も知っている IROと組んだ方がやり易いという事で、事前に韓国側で調整した様だった。

## ＜ Bravo Course レース・マネジメントチーム ＞

Bravo Courseのレース・マネジメントチームは、釜山メンバーをコアとして仁川近郊のメンバー+大学生で構成されていた。

スタート信号艇の乗員7名以外は、ピンボート、マーク1、マーク2、マーク3、マーク4、フィニッシュの各艇の乗員は各々2名、計19名で編成されていた。

フィニッシュ艇の乗員2名は釜山コミッティだか、その他の艇は1名が大人、1名は大学生で構成されており一部はヨット未経験と思われる大学生だった。



### Bravo スタート信号艇メンバー

写真後列左側より

ヨット部在籍男子大学生	タイマー
岡田	Course Race Officer
Jae-Bin Lee	Local Race Officer
Yoon Seon Hee	記録・通信

写真前列左側より

ヨット未経験の女子大生	リコール・フラッグ
ヨット未経験の女子大生	フラッグ
ヨット部在籍男子大学生	フラッグ

Yoon Seon Hee は女子470黎明期のセーラーで、何人かの日本人女子470セーラーを知っていた。

現在も大型艇女子チームの現役のレーサーで、経験に裏打ちされ着実に記録と通信をこなしていた。

タイマー担当の男子大学生はセーラーとしての経験はあるが運営経験が無く、トライアル・レースと初日にカウントダウンを忘れるミスを連発。スタート・シーケンス中は時計に集中すべきところだが、ついよそ事に気がとられ、気が付いたら節目となる時間が過ぎてしまい、止む無くAP旗でリセット。

大声を出したくなるのをこらえ、さすがに3回目はケリが出そうなるのをグッとこらえ、ホワイトボードに一連のシーケンスタイムを書き、"This is your friend. You should always check it."と教え諭したところ以降はミスも無く、確実にタイマーを務めてくれた。やはり道具立てというのは必要かと感じた。

フラッグ担当のヨット未経験の女子大生は、こういった経緯でアジア大会のスタート信号艇に配置となったが良く判らないが、全くヨットに興味無し。少し目を離すと、例えばスタート・シーケンス中でもスマホをさわりだすし、(よほどスマホを海に放り投げてやろうかと思った)、知らないとはいえ間もなく次のシーケンスに入るそのタイミングでカップ麺を食べだすし、とにかくさんざんだった。

"Asian Games is very important event for sailors. So you should concentrate now."と話をしても効き目は一時的で、又すぐにスマホをさわりだす。

流石に Yoon Seon Heeが見るに見かねて、女子大生管理係を兼任することとなった。

これは笑い話ではなく、2020東京オリンピックを考えると我が身にふりかかってくる事態に対する貴重な教訓なのかもしれない。

2020東京オリンピックでも少なからぬ大学生にコミッティとして参加してもらうこととなるだろう。例えば大学ヨット部の現役学生であってもレース・マネジメントの知識と経験が十分であるはずもなく、計画的なセミナー、直前には配置に対応したコンテンツを活用した教育をする必要がある。

ちなみに Jae-Bin Leeに確認したところ、彼女たち2人は大会実行委員会が用意して、トライアルレース前日に初めて引き合わされたとの事。これでは十分な準備ができるわけもなく、こういった点も東京オリンピックの要員計画に反映する必要がある。

前述のとおりマークボートに大人が最低1名乗っていたが、現役セーラーや日頃はコーチをしているメンバーが乗っており、ボートハンドリング等には長けているが、レース・マネジメントの知識という点では少し心もとないところがある。

右の写真はJSAFオリンピック強化委員会がHPに掲載したレーサー・ラジアル2日目の風速低下によるノーレースを展開したマーク1の写真だが、良くあるクラス旗と意味する旗の転倒や不正確な音響信号が若干みられた。

これらも他国のコミッティのミスと片づけるのではなく、東京オリンピック競技役員育成に向けての貴重な教訓ととらえるべきと考える。



Bravo team member in 控室



寝てる君



Sailing - Mascot, Incheon 2014



< レース・マネジメントボート, マーク >



Bravo Starting Signal-boat



Bravo Pin-boat



Bravo Finish-boat

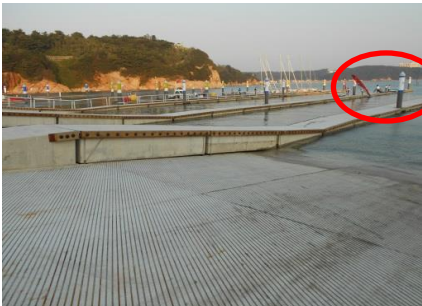


前回アジア大会は中国が威信をかけただけあって、大型のスタート信号艇以外は全て新艇のトルネードを配備していたが、今大会では費用圧縮に向けて既存のボートをかき集めたという印象だった。

マークは各海面別に色違いの同形状円筒形エアブイだった。

視認性は十分だったが、後述するとおりこの海面は潮汐が激しく、20Kgのモニタを取り付けても時としてマークが立たない場合があった。

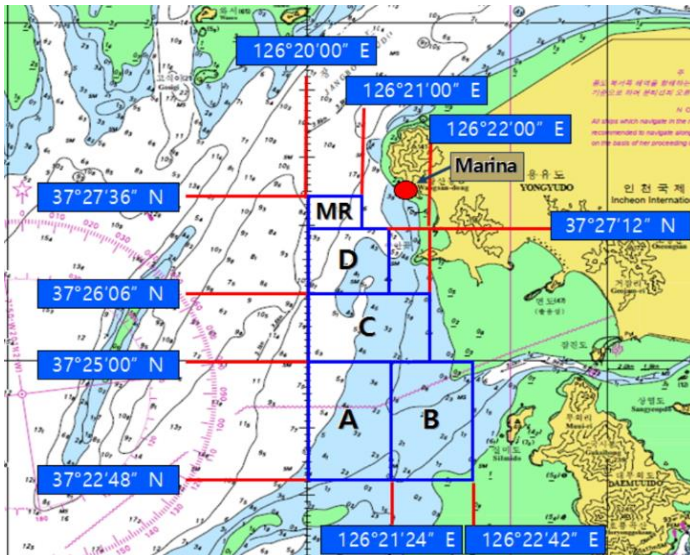
< レース・エリア >



WEATHER CONDITIONS	SUNNY
AIR / WATER	16.5 °C / 22.5 °C
HUMIDITY	91 %
WIND SPEED	6.1 m/s
WIND DIRECTION	8
WAVE HEIGHT	0.5 M
CURRENT	0.2 m/s

会場地は干満差が7mあり、潮流も速い。

潮流速度0.2m/sはほとんど河川



ハーバーに最も近いDelta Courseは漁網やブイが多数あり、Alfa・Charlie Courseは潮流が強く、Bravo Courseは若干潮流が弱い(といってもスタート信号艇を固定するために、最大アンカーを4本投入)ものの遠浅で、風向によってはスタート信号艇の位置で水深1m台とコミッティ泣かせのエリアだった。



## 〈ブリーフィング〉



毎朝AM09:00よりブリーフィングが開催された。

前面席にはTechnical Delegate, Principal Race Officer, Jury Chair, Chief Umpire, Measurer (以上がISAF Ito)と海上担当マネージャー、実行委員会(KSAF)、気象担当(以上が韓国メンバー)が着席、出席者は5海面のISAF Course Race Officer, International Jury, 各国コーチ(特に人数指定は無い様だが、概ね最大2名/国)及び関係役員。(とは言っても、各国コーチの出席確認はあるが、オープンスペースで開催されており大会会場に入れば、誰でも参加は可能)

司会はTechnical DelegateのMark Plykeが務め、前面席着席者に順番に発言を求め、最後に各国コーチからの質問に対応するといった進行となっている。

各国コーチからの質問・コメントは硬軟取り混ぜてあるが、少々騒がしい雰囲気ということを差し引いても、各国なまりの英語は聞き取り辛く、早口でまくしたてられたり、小声で話されると聞き取りは困難。

又、技術的な内容にはついていけないが、少しでも内容や半ば冗談レベルの会話には正直お手上げの時もある。どちらにしてもブリーフィングに対応するには、それなりの英語力が必要。



今大会で少し驚いたのが、気象担当が全く英語をしゃべらなかった事。

聞いている側は韓国チームを除いて当然韓国語を理解できない中、気象担当もそれを十分認識した上で韓国語で気象予報を説明していた。

現実的にはブリーフィング時に当日及び週間の詳細天気予報がペーパーで配布されており、気象担当がその中身をわざわざ韓国語で説明した後に実行委員会が英訳しているので不自由が無いわけだが、それなら敢えて韓国語しか話せない気象担当をブリーフィングに出席させる意図が良く判らなかった。

アジア大会に限らず、ISAF大会のブリーフィング時には、かなり詳細な天気予報と海面の潮流予測を説明しており、日本で大会を行う場合には先ずは詳細な局地気象予測の入手と、ブリーフィングでの英語の説明が必要となってくる。

## 〈帆走指示書〉

第1レースが始まる以前に、キー項目の修正が入った。

大会は1日2レースで、レイデーを含み7日間で12レースを計画していた。“計画に対して1レースを越えない限り前倒しが出来る”記載されていたが、初日の朝に“計画に対して2レースを越えない限り前倒しが出来る”に変更、更に“初日は最大4レースを計画している”といった少し理解に苦しむ変更を織り込んだ。

又、2日目からは当日の最初のレースの予告信号予定時刻を12:00から11:00に前倒し、とにかく計画したレース数をこなすためには何でもする、といった様相だった。

一つには会場地が全般的に軽風が予測され、強い潮汐と合わせてレースが実施できない日があることを予測したこと、二つには前週にサンタンデルで開催されたISAF Worldがコンディション不良により計画レース数が全くこなせず、世界中から大ブーイングを受けたことに対する対応と思われる。

良い見方をすれば、良い大会を成立させるためには変なプライドに拘泥せず、積極的に取り入れたと言えるかもしれない一方で、“もう少し事前検討すべきでは!?”の考え方もある。

少なくとも1日4レースは、Corse Race Officer, Local Race Officer, Juryにはあまり好意的には受け取られなかったし、実際に4レースをやった日は選手だけでなくコミッティもヘトヘトだった。

結果的にはTechnical Delegate, Principal Race Officerの読み通り? 大会5日目が終日無風に近い状況によりレースが出来なかったものの、それまでに先行していた貯金でやりくりし、計画通りの12レースが実施出来たので良かったのだろうか・・・。

それ以外では、この点はいまだに納得できていないことだが、ターゲット・タイムが変更となった事。

帆走指示書ではレーザー/レーザーラジアルとも第1マークのタイム・リミット30分、レース全体のタイム・リミット90分、ターゲット・タイム60分と記載されていた。

風の強弱変化が大きい海面で風を読み違え、レーザー第4レースがトップ艇所要時間が37分で終わってしまい予想通り翌日のブリーフィングで、マレーシアチームからlegが短いとクレームが付いた事を受け、翌日は予測時間65分でleg長指示をしたところ、Principal Race Officerからlegが長いと直々の指導を受けた。

Principal Race Officerにターゲット・タイムを45分に変更したと言われたが、Official Noticeに掲示されておらず(大会中、最後まで掲示されてない) Local Race Officerともども首を傾げながら、次のレースからは45分ターゲットに変更した。この件の真相は、いまだに謎のまま。

## ＜海上でのレース・マネジメント＞

Princial Race Officerは、毎朝のブリーフィングの対応と、全体での方向性を指示したが、前述の一部例外を除いて、各Course Race Officerの意見と判断を尊重してくれた。



原則的に1日1回は各海面を回っていたが、終始笑顔で「何か問題無いか？困っている事は無いか？」と聞きしばらく海面をチェックした後は、手を振って他の海面に移動するコースを取っていた。

レース終了後に帰着した際も、詳細を聞くのではなく「良いレース運営が出来たか？海上で何か問題は無かったか？何か判らない事は無いか？」と聞くだけでこちらが「良いレース運営が出来たよ！」と答え、と、「Good！」でそれ以上は特に無く、あっさりしている。

唯一閉口したのは、Australian Joke. こちらの英語力にも問題があるのだが、理解不能な内容が多かった。

初日に5人のCourse Race Officerに宛てたメッセージを記す。

ITOs Please sight the startline and record.  
General Recall needs your input prior.  
Shorten course needs your approval.  
Abandonment needs your approval.

各コミティボートとの通信はJae-Bin Leeが全て韓国語で行い、必要情報を英語で伝達してくれた。岡田が知りたい内容は英語で伝え、Local Race Officerが対象に韓国語で指示し、岡田に英語で回答するといったフレームだった。

コースの設定時に岡田が最終決定したのは、① 設定風軸、② インナー・ループのレグ長、③ アウター・ループのレグ長、④ スタート・ラインのバイアス、⑤ スタート・ライン長、⑥ オレンジ色のスタート・ライン旗の掲揚時刻(スタート・シークエンス・タイム)の6項目。

原則指示どおりだが、ごくまれに意見が反した場合はお互いの根拠を示して調整、更にごくごくまれに(大会期間中で一度だけあった)妥協点が見いだせなかった場合は、「責任者は岡田だから岡田の指示に従う」といった形となった。

スタート・ラインの監視は岡田とJae-Bin Leeの2人で行った。

Individual Recall/General Recallの判断は岡田が行い、Individual Recall艇の特定はJae-Bin LeeがPin-Boatと韓国語で通話した内容を含めて2人で協議決定した。

(写真一番左が、Pin-BoatのSin-Cyan)

全24レース中、1回のGeneral Recallと3回のIndividual Recallがあったが、特に意見の相違は無かった。



2020東京オリンピックの時にはStarting-Signal BoatとFinish BoatにISAFからのIROが配置され、日本人レースコミティが今回Jae-Bin Leeが担ってくれたポジションとなる。

Local Race Officer はレース・マネジメントにも一定の責任を負い、IROと英語でコミュニケーションを取りながら自分のレース・マネジメント・チームに指示を出す必要があるため、かなりの高いスキルが要求される。Mark Layerや日本語でオペレーションされるメンバーについては、そのポジションに対応したスキルとトレーニングを積むだけなので、それほど大変だとは思わないが、IROとのインターフェースを担うLocal Race Officerはレース・マネジメント・スキル、英語力だけに留まらず、ストレス耐性も上げていく必要があるため、早期でのメンバー選定と計画的な育成が必要と痛感した。Jae-Bin Lee、お疲れ様でした。

## ＜救済の要求＞

Bravo Courseでは第6、第7RでOCSと記録されたレーザー・ラジアルのシンガポール選手から、自艇はOCSでは無いと、救済の要求が出された。

両レースともKORとSINがPin-Boatエンドで上下状態で、KOR艇が邪魔でSIN艇の動向が確認できず、SIN艇のOCSがPin-Boatからの報告で決定した事より、Pin-Boatとともにヒヤリングに出席した。

スタート時のレコーディングはスタート90秒前から実施する事と徹底してあった事もあり、ヒヤリング前に事前確認したところ、Pin-BoatのICレコーダーにはSIN艇がしっかりレコーディングされていた。

但し、レコーディング開始時の時間(例、Now 90sec before start)が記録されていなかった事、該当艇の動きが記録されておらず、単にOCS艇の国名を連呼し続けていた事に一抹の不安含みのヒヤリングではあった。

先ずSIN艇が自艇の動向を模型で説明した後、岡田とPin-BoatによるSIN艇の状況説明、その後ICレコーダーの再生となったが、開始時間が記録されていなかったため、録音されていた準備信号の音響を基に、OCSとなった時間を推定する事となった。

SIN艇よりOCSでは無い証拠のビデオがあるとの事で、ヒヤリングの場で再生したが、その映像が該当レースのものであるとの記録が無いだけでなく、スタート・ラインの真後ろからの撮影といったお粗末な物であった為、IJから「これは証拠としては受け入れられない」とあっさり片づけられた。

結果はRace Committeeの証言が採用され、OCSが支持されたが涙目でOCSでは無いと訴えられて閉口した。更に最終日の朝にSIN艇から審問再開の要求が出されたが、何故かSIN艇より取り下げられ幕引きとなった。スタート時のレコーディングについては十分注意が必要と、改めて痛感した。



## ＜運営弁当＞

今回、ITOには「Western」「Vegetarian」「Korean」「Halal」の4種類の弁当が用意された。



ITO用「Korean弁当」



Local staff用「Korean弁当」

何故かITO用とLocal staff用と弁当のコンテンツが異なっていたが、何となくLocal staff用の方が凝縮されていて弁当らしい雰囲気があって、美味しそうだった。

2020東京オリンピックでも宗教上の制約に対応するために、「Vegetarian」と「Halal」は必要となる。ちなみにKoreanメンバーは弁当が不味いと文句を言って、毎日カップ麺を食べていた。

## ＜ホスピタリティ＞



今大会ではHYUNDAIとKIAがオフィシャル・スポンサーになっており、車両が提供されていた。

空港への送迎、ホテルから会場までの行き来に供され、全く不自由は無かった。



ITO用のホテルは会場地から車で10分足らずの場所に位置していた。

キッチン付のコンドミニウムで、何故かバスタオルが無い事を除き概して快適に過ごすことができた。



ロビーの一角に、ITO用のサービスデスクが設置され、英語OKの女子大生ボランティアが常時2名から4名ほど、朝7時から夜10時まで詰めていた。

彼女たちが初日のホテル到着から最終日の出発まで、様々なITOへ様々な情報を提供してくれるとともに、配車から物品の授受、よろず困りごとの対応まで、何でもこなしてくれた。

2020東京オリンピックでも、こうしたバックヤードでのボランティア・スタッフの多数の協力が必要となってくる。



## < ITOs Room >



今大会ではPrincipal Race Officerと5名のCourse Race Officerのために、会場地に40㎡程度の部屋が用意されていた。

人数分の鍵付きロッカー、ミーティングデスク、冷蔵庫、コーヒーセット、スナック等が用意され快適だった。ここでも英語OKの女子大生2名が朝8時から全員が帰るまで詰めていてくれ、コピーサービス、配車、弁当の用意等、様々なサポートをしてくれた。

こういったボランティアスタッフはRace Officerだけでなく、Jury、Measurer他、全てのセクションに配置され、レース運営をバックヤードから支えてくれた。

2020東京オリンピックでも、こうした有能なボランティアスタッフの確保が大きな課題となると考える。

## < 人脈づくりと国際交流 >



今大会参加の裏目的である、国際交流と2020東京オリンピック競技運営役員育成の為に人脈づくりに向け出来るだけ海外のITOと交流を図るべく、会食等には積極的に参加した。(当然、会費制です)

ISAFも根源では村社会な部分があり、こういった地道な活動で顔つなぎをしておき、次回の海外での大会に競技役員として指名してもらう事は重要。

今大会のTechnical Delegate Mark Plyke、同じくPrincipal Race Officer David Brookes には次回2018年インドネシアでのAsian Gamesにも是非日本からのCourse Race Officer、ボランティアコミッティを受け入れを依頼した。

レイデイの前日に、Bravo Courseの中核である釜山メンバーと磯部君江さん、津野 洋さんと会食を行った。磯部さんは今大会の初日から会場入りしており、釜山メンバーだけでなく、各国ITOにしっかり「Kimi」と認知してもらった様だ。

メディア等では日韓関係で気になる報道がされているが、セーリングを介した現場レベルでは、そんな懸念は全くなく、愉快的時間を過ごすことができた。

お互いの共通の知人も沢山おり、こういった現場レベルの交流をもっと加速しておくことが、日本のセーリング界の国際化に向けての大きな力となると思う。(ちなみに、この日は日本側のおごり)

昨今の日韓関係の冷え込みから、正直出発前は心配していた部分もあったが、大会期間中全くそれが杞憂であったことを痛感した。

この場で今年11月に海陽ヨットハーバーで開催される2014年全日本レーザーラジアル全日本選手権大会への韓国チーム参加の要望を受け、同大会の主催者の一員として最大限の対応をする事を約束した。



## < まとめ >

岡田個人としては海外での大会への参加は今回が5回目であり、直前の8月にポーランドでの420&470 Junior European Championshipに参加して事前トレーニングを行ったこともあり、特に大きな問題も無く、大会成功に微力ではあったものの貢献は出来たと思う。

毎回感じる事だが、海外での国際大会、ISAF大会はやはり実際に参加して、肌で感じる部分も含めて体験しないと判らないと思う。

2020東京オリンピック成功に向けて、今後とも積極的に海外大会、ISAF大会に参加していく機会を岡田個人だけでなく、一人でも多くのメンバーに確保していきたいと考えた。

この為に、個人的な人脈を活用していくとともに、JSAF、レース委員会、国際員会等の関連とタイアップした活動を進めていく事が重要と考える。