

## 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、公益社団法人日本ローイング協会（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、本規程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、本規程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、本規程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 本規程における用語の定義は、本規程内で定めるか、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（選手の健康と安全）

- 1 各選手は、自己の健康と体調に責任を負う。
- 2 各選手は、出漕する大会のレベルに応じた競漕ができる健康と体力を有していること。
- 3 各選手は、50m水泳ができること及び自力で3分間、頭を水上に保持できる能力を有すること。

### 第3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4条（艇の種類）

日本ローイング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5条（種目）

- 1 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+
- 2 混合種目については、舵手を除き、漕手の半数は男性及び女性とする。

## 第6条（コースタル用競漕艇の構造）

コースタル用競漕艇は、World Rowing 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。

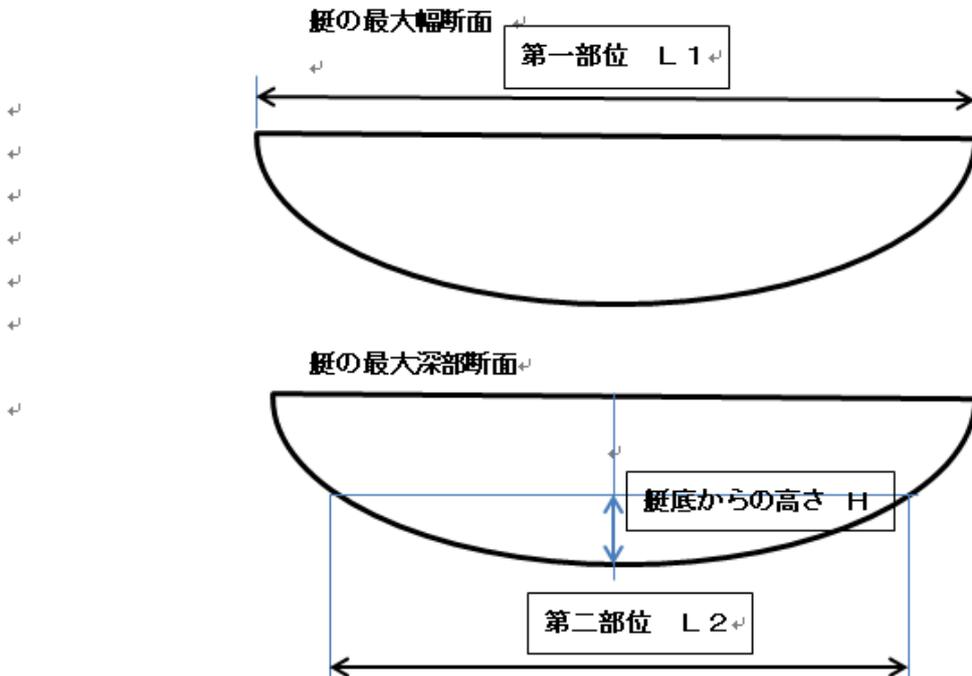
艇種	最大長 (m)	艇重量 (kg)
C 1 x	6.00m	35kg
C 2 x	7.50m	60kg
C 4+, C 4 x+	10.70m	130kg

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。

World Rowing 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、World Rowing 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、World Rowing 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といけない。
- (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、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。

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。

## 第7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、レースのいかんにかかわらず、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。

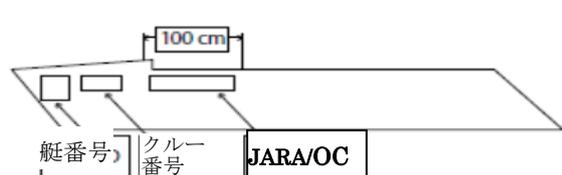
各艇は艇首の両側に識別と安全のために以下に記載される方法で艇番号を表示しなければならない。

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。

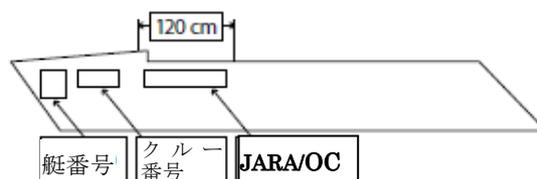
この規定に従った自艇の登録を怠った、あるいは艇番号を常時、きちんと表示することを怠ったいかなるチームも処罰される。

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

識別と安全の目的のために、艇首の両側に割り当てられた艇番号を表示するのは、各クルーの責任である。



ソロ・ダブルスカル



クォドルプルスカル・フォア

## 第8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9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10条（コース）

### 1 コース

- (1) 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、各レースにおいて、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。
- (2) 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。

- (3) 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。
- (4) 安全のため、複数の艇が同じ水面を反対方向に航行するようなコースレイアウトは認めない。
- (5) 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ターンの必要角度が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以内に設置してはならない。
- (6) 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。

### 2 コースマーカー

- (1) すべてのコースマーカーの位置を示すコースレイアウト図は、その説明とGPS位置とともに、レースの注意事項及び出漕選手に到着時配布された指示内容にも含まれていなければならない。また、コースレイアウト図は監視所にも掲示されなければならない。
- (2) 安全のため、ターニングポイントの目印としてブイを使用する場合、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。
- (3) 競漕委員会は、コースやマーカーを設定する際には、浅瀬に着水する艇の危険性を回避するために、そのような場所を明確に表示し、適切な場所に警告ブイを設置するなど、必要なすべての予防措置を講じなければならない。
- (4) 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激しい妨害リスクが高まるポイントである。

### 3 発艇線及び決勝線

- (1) 発艇線と決勝線は、2つの目印またはブイの配置によって、視覚的に示されるものとする。
- (2) 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の経路に直線でなければならない。
- (3) 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幅がなければならない。
- (4) 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、フィニッシュは海岸上の決められた場所に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、または旗かボタンにタッチしたかによって、クルーのフィニッシュとする。

### 第11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12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、全てのレースにおいて、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13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	<b>OKAMOTO</b>
前面 クルー名	Arial	50 mm	60－100 mm	大文字	<b>TOKYO RC</b>
背面 クルー名	Arial	100 mm	—	大文字	<b>TOKYO RC</b>

### 第14条（安全に関する一般原則）

#### 1 レースディレクター

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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

- (1) 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。
- (2) この会議で、参加者は、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、これらの規則により適用される制裁等）の提供を受ける。
- (3) 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 日本ローイング協会競漕規則、コースタルローイング規程に加えて、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。
  - ④ 競漕委員会が安全な競漕条件を確保するためのあらゆる合理的なステップを行う時には、個々の選手や関係するチーム役員に安全な競漕の最終的な責任がある。
- (2) クルーキャプテンの責務
  - ① 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。
  - ② 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。
  - ③ 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。
  - ④ 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。

- ⑤ 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。
- ⑥ クルーキャプテンは、水上へ出艇する前に、以下の責任を負う。
  - a. 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
  - b. 現在および予想される気象条件を熟知していること
  - c. 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
  - d. 艇の状態と搭載する安全設備をチェックすること
- ⑦ クルーキャプテンは、出艇中に、以下の責任を負う
  - a. 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
  - b. 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
  - c. 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
  - d. 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
- ⑧ クルーキャプテンは、帰艇後、以下の責任を負う。
  - a. 監視にクルーの帰還を報告すること
  - b. 監視でクルーの帰還届に記入すること
  - c. 発生した事象や安全に関する問題があった場合、これらを報告すること
  - d. 配艇を受けている場合、競漕委員会に艇の損傷を記録し、報告する

#### 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。

安全なローイングコンディションと適当な安全方策の確保のために、大会の競漕委員会が、あらゆる合理的な対応を行っている時でも、安全な競漕のために究極的な責任は、それぞれの漕手個人と該当する彼らのチーム役員にある。

##### (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しか航行できない船の安全
- 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に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ければならない。

## 7 審判員は、その裁量において、水上において、クルー自身やその他のクルーに危険な状況が生じると判断した場合には、いかなるクルーも水上に出ることを禁止することができる。

疑義のある場合は、審判長が問題について判断する。

## 第 15 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 16 条 (レーン抽選の決定)

予備予選が行われる場合、抽選は審判員の監視のもとで、クルーにその組み合わせが割り当てられる。

### 1 水上スタートの場合

レーンは割り当てられない。

### 2 ビーチスタートの場合

発艇線が最初のターニングマーカーに対して垂直でない場合には、クルーのスタート位置は次により割り当てられる。

(1) 予備予選

- ① シードがない場合、割当は、審判員監視のもとで、無作為抽選が行われる。
  - ② シードがある場合、上位シードのクルーは、最初のラウンドのみ、最初のターニングマーカーに最も近い側でのスタート位置を割り当てられる
- (2) 予選ラウンドが行われた場合、その以降のラウンドの順位は、その前のラウンドの順位により、より上位のクルーがスタート位置を割り当てられる。

第 17 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実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 18 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、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 19 条 (発艇手順)

発艇手順 (水上または陸上) は、大会要項で示されるが、大会中、いつでも、安全やその他の特別な理由により、審判長はレースディレクターと協議して、変更することができる。

1 発艇 (水上)

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 後方であって、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、発艇線上のすべてのクルーが明確に視認できる発艇線の線上に位置する。

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行わない。

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 つのボールを空中に上げる（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）
- ・ 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。

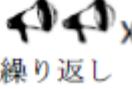
(7) 発艇時刻に、発艇員は同時に発艇合図をする

- ・ 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	 下ろす	1個のボールを下ろす (赤地に白い十字線)	 長音	長音の警笛
集団のフォールスタート	 振る	発艇員が赤旗を振る	 繰り返し	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

- ① ボートハンドラーは、1 艇につき 2 名までとする。荒天や波が高い時には、審判長は、各艇のボートハンドラーの人数を増やすことを認めたり、その人数を求めたりすることができる。
- ② ボートハンドラーが 2 人またはそれ以上の場合、少なくともひとは男性、ひとは女性でなければならない。
- ③ ボートハンドラーは、原則として、チームが配置するものとし、クルーのサポートメンバーとして認定される。
- ④ ボートハンドラーの役割は、破損やけがのリスクを少なくするために、艇をハンドリングして、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。
- ⑤ 各クルーのボートハンドラーは、クルーと明確に区別できるルールに適合したユニフォームまたはビブスを着用しなければならない。
- ⑥ ボートハンドラーはクルーメンバーが艇に乗り込んだり、艇から離れるのに最適な位置で艇を保持して、クルーを支援する。

また、その他、例えば、ラダーを固定するなど、クルーを支援することができる。

ボートハンドラーは、乗艇してはならない。また、海底に立っている時には、典型的な水面が肩より上にくる場所に移動してはならない。

- ⑦ ボートハンドラーは、声や視覚的な操舵指示によりクルーを支援することができる。しかしながら、声や音声指示を与えるいかなる電子的、電氣的またはその他の機器により、クルーを支援することか禁止されている。また、ボートハンドラーが着用しているユニフォーム以外、技術的または人工的な視覚補助具は使用してはならない。
- ⑧ 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。
- ⑨ クルーメンバーが走るために上陸した後、ボートハンドラーは後から到着するクルーの障害とならないようにするために、ボートの迅速な撤去の責任がある。
- ⑩ 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。

(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8 m入ったところで浮かべて保持する。

ビーチスタートの間は、クルーの全選手が、艇の隣にたち、発艇の合図があるまで、艇に乗り込み始めたり、選手の胴体または足の一部を艇内や艇上に置くことはできない。

(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) 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、または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、全艇が明確に視界に入り、発艇合図が全選手から明瞭に見える位置とする。

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。

審判長は、その目的のために発艇に追加の線審を配置することができる。

線審は、発艇合図前に、クルーが自己の艇に乗り込み始めてい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、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位置で、「Attention」と発し、明瞭な間と取り、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。

すべてのレースが遅れる場合、

##### (1) 水上スタートの場合、

発艇員は、すべての合図を降ろして、待機しているクルーに対して、これを告げた後、再度、3分前の分読み手順から開始する。

##### (2) ビーチスタートの場合

クルーが待機し、準備ができていることを確認したのち、発艇員は、新しい発艇時刻に従って発艇手順を進めなければならない。その遅れが2分未満で、艇がすでに水面に移動している場合、発艇員は再度「Two Minutes」と言う必要はなく、「Attention」と発し、明瞭な間を取り、スタートの合図を行いスタートする。

### 第20条 (フォルススタート)

#### 1 水上スタートの場合

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。

- (1) 線審がフォルススタートを起こした全クルーを明確に特定できる場合、個々のクルーフォルススタートと宣言して、罰則を与える。
- (2) 線審がフォルススタートを起こした全クルーを特定できない場合、複数のフォルススタートと宣言する。

#### 2 ビーチスタートの場合

発艇合図前に、クルーが艇に乗り込み始めるか、選手の胴体や足の一部が艇内または艇上にある場合は、フォルススタートとなる。

3 線審のみがフォルススタートを判断する。

#### 4 フォルススタートの結果

##### (1) 個々のスタート

###### ① 水上スタート

水上スタートで、線審がフォルススタートを起こしたクルーを特定できる時には線審がレースを継続させることができる。

フォルススタートを起こしたクルーには、2分のタイムペナルティの罰則が与えられる。可能な状況であれば、1個のポ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タイムペナルティの罰則が与えられたことを示すこと。

###### ② ビーチスタート

ビーチスタートにおいて、フォルススタートが起こった場合には、発艇員はレースを止めない。フォルススタートを起こしたクルーには、2分のタイムペナルティの罰則が与えられる。

##### (2) 複数のフォルススタート

① 水上スタートで、線審が複数の艇のフォルススタートのクルーを特定できない場合には、線審は発艇員に直接、レースを中止させ、再スタートをさせることができる。

発艇員は、赤旗を上げ、警笛を短音で繰り返し鳴らし、罰則を与えることなく、レースを再スタートさせる。

② 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、スタートが公平であると線審が判断した場合、線審は発艇員に対し、個々のクルーに対してペナルティを与えることなく、レースを継続するように助言できる。

#### 第21条（漕手の責任）

1 すべてのクルーは、競漕規則に従い競漕する。規則に従わなかった場合、また、他艇を妨害して自己を有利した場合を含み、罰則が与えられる。

2 種目の最終順位を得るために、すべてのクルーは、すべてのターニングマークを正しい方向から転回しなければならない。また、競漕委員会が設定した全コースを漕了しなければならない。全コースを漕了しなかったクルーは、順位は与えられず、結果にはDNFと記録される。

3 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。

4 ビーチフィニッシュの場合、岸に戻るクルーは、岸に到達するまで、すべてのクルーメンバーが直立姿勢で、艇をコントロールできるように最大限、務めなければならない。

岸に戻る間で艇が転覆した場合、クルーはすべてのクルーメンバーと装備の安全を確保する責任がある。その責任は、レースを終えることよりも優先される。

## 第 22 条 (妨害)

### 1 妨害

クルーによる他クルーへの妨害は、以下の通り

- (1) 進路変更して追い越しを妨害する
- (2) 規定に定められた通りにコースを譲らない
- (3) 本規定のもとで、求められているコースを譲ることを行なわず、それが原因で重大な接触が発生

2 妨害を観察した審判員は、そのクルーに対して適当な罰則を与えることができる。

### 3 重大な接触

クルーが他クルーに妨害して行ったことによる重大な接触は、以下の通り。

- (1) クルーメンバーの負傷
- (2) 他艇の損傷
- (3) 他艇のクルーがブレードにより叩かれる
- (4) 他艇をコースから無理やり押し出させる
- (5) 他艇にターニングマーカーをミスさせる
- (6) 他艇が障害物に衝突

4 クルーが重大な接触（定義されている）を起こしたことを観察した審判員は、そのクルーに 60 秒のタイムペナルティを与えることができる。

また、明白な違反行為を伴う重大な場合には、レッドカード（除外）を与え、レースから除外することができる。

5 他艇を妨害、または重大な接触を起こしたことにより与えられた罰則に対しての異議または不服申し立てはできない。

### 6 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 またはそれ以上のクルーが協力して他のクルーに不利益を与えたり、他のクルーを援助したりした場合、そのような協力的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は失格になることがある。

## 7 追い越し

- (1) 他のクルーを追い越すクルーは、追い越されるクルーとの重大な衝突を避ける責任がある。
- (2) 追い越されるクルーは、追い越すクルーの進路を妨害してはならない。

## 8 ターニングマーカの回り方

- (1) ターニングマーカを回る時には、艇やオールがターニングマーカに接触することは許されるが、艇のキールは指定された側を回らなければならない。
- (2) ターニングマーカでは、他のクルーとの重大な接触を避け、追い越しのルールを守ることが各クルーの個々の責任となる。
- (3) クルーは、自己の操舵に関する責任がある。
- (4) 種目の最終着順を決定するためには、すべてのクルーは正しい方向ですべてのターニングマークを転回し、競漕委員会が指定した全コースを完了しなければならない。全コースを完了しなかったクルーは順位が与えられず、DNFと記録される。

## 第23条 (レースの完了)

### 1 水上フィニッシュ

艇の舳先が2つのフィニッシュラインマークを通過した時、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。

### 2 ビーチフィニッシュ

クルーの1人以上の乗員がフィ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、あるいはボタンを押した時に、クルーはフィニッシュしたものとする。

ビーチフィニッシュでは、それぞれの艇の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。

- 3 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。

- 4 主審が白旗を掲げて示した時、または結果が確認されて、レースが完了する。

## 第24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。

同着が発生した場合、以下の手順で行われる。

- 1 予選ラウンドにおいて、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25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適切な調整を行う。

#### 第26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 ペナルティ審判
- 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。

#### 第27条（罰則等）

規則違反があった場合、審判員は、適切な罰則を適用する。

適用することができる罰則は、以下の通り。

##### 1 注意

規則に違反したクルーに対する正式な勧告であり、この違反はその大会において、さらなる違反に対して適切な罰則を与える時に考慮される。

これは、違反が重い罰則でない場合には、適切な罰則となる。

##### 2 タイムペナルティ

ルール違反を犯したクルーに与えられる罰則。違反したクルーには以下のいずれかのタイムペナルティが課せられる。

- (1) 指定されたペナルティループを完漕すること。
- (2) 指定されたペナルティターンを完漕すること。
- (3) 与えられたタイムペナルティをペナルティボックスで満了する。

(4) 上記が適用できない場合、与えられたタイムペナルティをクルーのレースタイムに加算する。

(5) レースに適用されるタイムペナルティは、全てのクルーに対して、適用されるタイムペナルティが周知されるように、レースに先だって、クルーキャプテンミーティングでクルーに通知される。

### 3 イエローカード

規則違反に対する正式な警告

(1) クルーが出漕する次のラウンドに適用される。

そのレースが完了した時にイエローカードは失効し、当該レースが延期や再競の場合は持ち越される。

(2) 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

特定の規則に違反した場合、そのレースにおいて、最下位に付置される罰則

### 5 レッドカードまたは除外

問題のあった種目のすべてのラウンドから除外される。

この処罰は、問題のあるクルーをその種目において、以降参加させないとするに相当する重大かつ、またはたび重なる規則違反に対して与えられる罰則

### 6 失格

クルーまたは漕手を、その大会のすべての種目から失格とする罰則

(1) その大会から排除されるに相当する極めて重大な規則違反に対する罰則

(2) 漕手が失格となった場合、以降、その大会には参加できない。

(3) クルーが失格となった場合、以降、そのクルーはその大会におけるすべての種目に参加できない。

このほか、審判員は、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）に進むことを命じることができる。

## 第28条（タイムペナルティの完了）

1 水上の決勝線の場合、タイムペナルティを与えられたクルーは、決勝線に到達する前に、ペナルティ審判の監督と指導のもとで、適用されるタイムペナルティ（ペナルティループまたはペナルティターンまたは水上ペナルティボックスのいずれか）で必要とされる要件を完了させなければならない。

- 2 ペナルティボックスを含む陸上の決勝線の場合、タイムペナルティを与えられたクルーは、決勝線に到達する前に、ペナルティ審判の監督と指導のもとで、通告されたタイムペナルティをペナルティボックスで待機しなければならない。
- 3 決勝線に到達する前に、ペナルティループまたはペナルティターン、ペナルティボックスのいずれかが適用されるタイムペナルティで必要となされる要件を完了しなかったクルーは、除外される。
- 4 ペナルティ審判
  - (1) ペナルティ審判は、コースを回るクルーの進行を一元的に監視し、発艇員、レース主審、キーターニングマーク審判が与えたタイムペナルティや他の罰則をリアルタイムに記録する。
  - (2) ペナルティ審判は、タイムペナルティが発生したら、できるだけ早く、タイムペナルティを起こしたクルーにタイムペナルティを通知すること。
  - (3) ペナルティ審判は、求められるタイムペナルティをクルーが完了することを確認する。
  - (4) ペナルティ審判は、ペナルティ審判の業務の遂行において、他の審判員や補助員の援助を受けることができる。
- 5 水上の決勝線におけるペナルティループ、またはペナルティターン、または水上ペナルティボックス。
  - (1) 水上の決勝線では、ペナルティループ、ペナルティターンまたはペナルティボックスでクルーがタイムペナルティを満了することにより成立する。
    - ① ペナルティループ
      - ・タイムペナルティがペナルティループで完了する場合、最終のターニングブイと決勝線及びレースコース外側の水域の間に、クルーがペナルティループを行うためのエリアが設定される。
      - ・ペナルティ審判は、決勝線からループの最遠端に位置する。
    - ② ペナルティターン
      - ・タイムペナルティがペナルティターンの場合、最終のターニングブイと決勝線との間でレースコースの外側の指定された場でペナルティターンは行われる。
      - ・タイムペナルティを与えられたクルーは、起こしたタイムペナルティごとに、2回転（合計720度）することが求められる。
      - ・ペナルティターン審判は、タイムペナルティを起こしたクルーがペナルティターンの指定された場所に到達する前に、該当クルーに通告できる場所に位置する。
    - ③ 水上ペナルティボックス
      - ・タイムペナルティを水上ペナルティボックスで完了させる時、レースの航行レーンの外側のエリアがペナルティボックスとして指定され区分される。
      - ・ペナルティ審判は、該当クルーに対して、ペナルティとペナルティの時間を（例として）「クルー〇、ペナルティボックス、1Minute」と発して告知する。

・クルーはペナルティボックスに入る。クルーはペナルティボックスの中で漕ぐのをやめて、艇を停止させる。

・クルーがペナルティボックスで求められる時間を完了した後、ペナルティ審判は「クルー〇、Go」と発して、クルーを漕がせ始めてレースを完了させる。

⑪ タイムペナルティを与えられたクルーがペナルティ審判に近づいた時に、ペナルティ審判は、該当クルーに対して、クルー名と完了しなければならない。

ペナルティループの数またペナルティターン、ペナルティボックスで待機しなければならない時間を告知する。

クルー名と完了しなければならないループまたはターンの数、ペナルティボックスで待機する時間が、クルーが見えるボードに表示される。

⑫ 原則として、ペナルティ審判はクルーが最初にペナルティ審判を通過したクルーの時間を記録して、そして、求められるペナルティループまたはペナルティターン、ペナルティボックスでの待機時間を完了し、コースに戻った時間を記録する。

⑬ 求められたタイムペナルティとして、ペナルティループやペナルティターン、ペナルティボックスを完了したクルーは、コースに戻る時、他のクルーに進路を譲ること。

## 6 陸上の決勝線におけるペナルティボックス

(1) ペナルティボックスが適用される陸上の決勝線の大会では、クルーのランナーが艇から上陸する場所と決勝線間の砂浜にペナルティボックスが設定される。

(2) 艇からランナーが上陸した後、ペナルティ審判は、タイムペナルティを与えられたクルーのランナーに対して、(例として)「クルー〇、ペナルティボックス、〇 Minute」と発して、ペナルティボックスで待機する全体の時間を告知する。

クルー名と待機する時間は、クルーのランナーが視認できるボードに表示される。

(3) ランナーはペナルティボックスに入らなければならない。

ペナルティ審判はランナーがペナルティボックスに入った時からペナルティ時間を計時する。

(4) ランナーが求められている時間をペナルティボックスで完了した後、ペナルティ審判は、「クルー〇、Go」と発して、ランナーは決勝線に走ってレースを完了させる。

7 タイムペナルティを与えたクルーをペナルティ審判に報告することに加え、主審は可能であれば、ペナルティが与えられた時点で、クルーに、次のように言って、助言することができる。

(1) 艇番号、可能であればクルー名

例として、「艇番号 50、JAPAN」

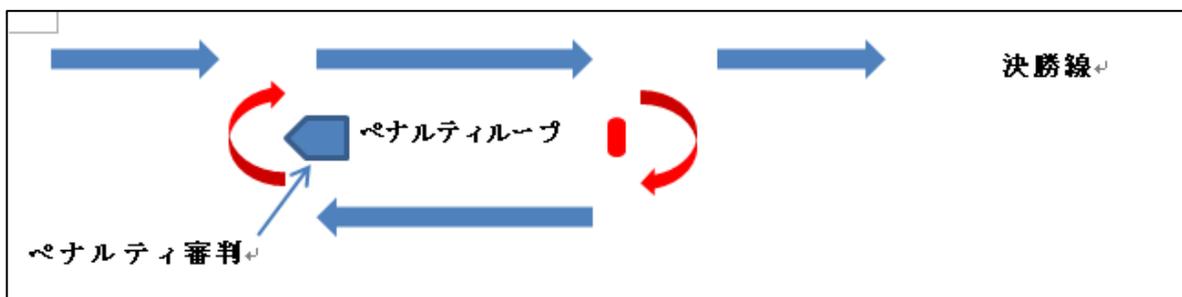
(2) タイムペナルティの理由

例として、「妨害」

(3) 求められる行動

例として、「ペナルティループ」

- (4) 主審が、この適用に基づき、その時点でタイムペナルティのクルーに助言できなかった、またはクルーがその助言を聞くことができないときでも、ペナルティ審判が通告したタイムペナルティに関する異議、不服申し立て、提訴は、受け入れない。



## 第29条 (異議申立)

- 1 審判員が、他のクルーを妨害したとして、クルーにいかなる性質の罰則を与えるか、与えないかについての決定に対する異議申立の権利はない
- 2 レースの実施に対する異議申立
  - (1) レースの実施に異議のあるクルーは、レース終了後、決勝線付近を離れる前で主審が白旗を揚げる前に、速やかに主審に対して異議を申し立てなければならない。
  - (2) 異議を申し立てるクルーは、クルーのメンバーが挙手をして、主審に示すこと。
  - (3) 異議申し立てを行っているクルーは、主審が異議を聴取するまで、決勝線のエリアを離れないこと。
- 3 主審は、異議申立を次により裁定する。
  - (1) 主審はクルーの異議申立を却下し、レースは正常に行われたとして白旗を揚げる。
  - (2) 主審はクルーの異議申立を受理し、レースが正常に行われなかったとして、赤旗を揚げる。
    - ・この場合、その決定と必要な説明を行うために判定に行かなければならない。
    - ・判定は、主審が決定するまで、公式結果を発表しないこと。
  - (3) 主審が異議に関するさらなる情報を調査すると決定した場合
    - ・主審は赤旗を揚げ、異議に関係する問題を解決するために、他の役員や関係者、審判長等と相談するなど、必要な次のステップを行う。
    - ・判定は、主審が決定するまで、公式結果を発表しないこと。

## 第30条 (不服申立)

- 1 審判員が、他のクルーを妨害したことでクルーにいかなる性質の罰則を与えるという審判員の決定は、または、罰則を与えないという決定に対する不服申立の権利はない。

2 次のクルーは、裁定委員会に対する不服申立を行することができる。

- (1) 異議申立を却下されたクルー
- (2) 異議申立が受理されたことにより、レースの着順に影響を受けたクルー
- (3) DNS または DNF とされたクルー
- (4) 除外または失格となったクルー
- (5) 公表結果に異議があるクルー

3 不服申立は、公式結果が公表され、当該レースが完了した1時間以内に、文書で審判長に申し立てることができる。

### 第31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。

監視は、クルーが水上に向かうときや水上から上陸するときに、クルーを登録する。

### 第32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33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益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ことができる。

主審は、クルーに操舵指示を与えてはならない。しかし、事故は回避されるように努力しなければならない。

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、妨害行為がレースの結果に影響を及ぼしたかどうかについて重大な疑義があり、あるいは、本規則に基づく違反行為でないと判断した場合には、いかなる措置もとらないことができ、また状況に応じて適切な措置をとることができる。

また、主審はレースの続行を認め、レース終了後にクルーを除外することもできる。

ペナルティループ、ペナルティターン、またはペナルティボックスでのタイムペナルティがクルーに与えられることになった場合、主審は直ちにペナルティ審判に知らせなければならない。

#### 第 34 条 (ペナルティ審判)

ペナルティ審判は、これらの規定に定められた業務を遂行する。

#### 第 35 条 (判定員)

判定員は艇の舳先が決勝線に到達した順に着順を決定するか、または必要な旗に触れるかボタンを押すかで着順を決定する。

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がある。

#### 第 36 条 (キーターニングマーク審判)

キーターニングマーク審判は、キーターニングマークでクルーを観察する。

クルーの間で重大な接触があっかどうかを判断し、クルーに与える適切な罰則を決定もしくは罰則を与えないことを決定する。

罰則を与えた時には、与えた罰則をペナルティ審判に知らせる。

#### 付則

- 1 本規程は、2020年9月25日より施行する。
- 2 本規程は、2022年3月17日「公益社団法人日本ボート協会理事会」において承認され、2022年4月1日以降効力を発する。
- 3 本規程は、2025年12月20日「公益社団法人日本ローイング協会理事会」において承認され、2025年4月1日以降効力を発する。