2016.12.04

2016 リオ・パラリンピック ITO

（国際テクニカルオフィシャル）参加報告書

小金澤光司 （神奈川）
Level 2 (ID:1916)

大会開催日　:2016年9月10日（土）、11日（日）
大会開催場所:ブラジル リオデジャネイロ コパカバーナビーチ周辺
距離　　:スイム 0.75km（1周）、バイク 22km（4周）、ラン 5km（2周）
担当業務　　:バイクペナルティボックス、IPC-MIG（競技用具ロゴ規定）チェック

【総括】

JTU からの推薦を受け、ITU から国際審判として2016リオパラリンピックに派遣頂いた。深く感謝したい。

テクニカルオフィシャル（TO）はTD1名、MD1名、クラシファイアー3名、各国から1～2名づつ派遣された国際審判（ITO）27名、およびブラジル国内審判（NTO）10名の合計42名体制で、パラリンピック初開催となるパラトライアスロン競技運営に携わった。

男子レースは土曜日開催で計31名（PT1,PT2, PT4）が参加、女子レースは日曜日開催で計29名（PT2, PT4, PT5）が参加し、全員完走した。2日とも好天に恵まれ、アクシデントはなく大会は成功裡に終了した。

特に感銘を受けたのは下記の3点であり、2020年東京大会へ向けての展開が望まれる。

① 徹底したバリアフリー設備の設置（移動バス、選手村、大会会場）
② 開会式や大会会場での観客の盛り上り
③ ボランティア組織主導によるレース会場での観客横断誘導コントロール

【各論】

下記項目に従って説明を進める。

【1】 今回の職務全体の流れ（入国～入村～会場確認～受付～当日～出国）
【2】 審判組織および担当業務について
【3】 会場設備および設営について
【4】 リオパラリンピックでの気付および2020への展望

【1】今回の職務全体の流れ（入国～入村～会場移動～会場概況～出国）

1．1 航空機移動

9 月 6 日（火） UA6便で 16:35 成田出国。同日 14:45 に米国ヒューストン空港着（飛行時間 12:10）。同空港で約 6:30 待機後、UA129 便で米国出国。翌日 9:25 にブラジルリオデジャネイロ空港着（飛行時間 10:00)トータル約 30 時間を要した。

1．2 入国審査

パラリンピック関係者専用レーンがあり、入国審査はスムーズであった。預け荷物受取りの前にパラリンピックIDの発行場所があり、持参したIDカードを登録およびパウチしてもらった。

図 1．ID カード

1．3 入村

空港にはパラリンピックボランティアの方々が沢山控えており、選手村へ向かうバスの出発場所は容易にわかった。また、右写真のように車椅子でアクセスできるバリアフリー構造になっていた。選手村まではバスで約1時間を要した。

図２. 空港バス

選手村入村口で手荷物のX線検査を受け、金属探知機によるボディチェックおよびIDカードによる本人認証チェックが厳重に行われた。

選手村は写真のように18階建ての高層マンション約 20 棟で構成されていた。パラリンピック終了後は、住居として活用されるらしく、あてがわれた部屋はキッチンなどが備えられた2LDK であった。そこを他競技の審判3人とシェアした。

図３. 選手村全景

また、選手村の食堂は縦100m、横50mほどで一度に1000人程度が利用可能であった。選手のみならず、我々審判も24時間フリー飲食が可能であった。

1．4 レース会場への移動

パラトライアスロンレース会場であるコパカバーナビーチへの移動には、パラトライアスロン審判専用のバスがあてがわれ、大会前々日、前日および当日（2日間）の4日間利用した。移動には片道1～1．5時間を要した。

図４. 審判専用バス

選手用バスが渋滞のために競技説明会に間に合わなかったとコーチから報告があった。

1．5 レース会場概況

レース会場全体図を以下に示す。スイム会場はコパカバーナビーチであり、スタートはビーチから沖合約200mに設けられた約5m四方の浮台船に掴まってのフローティングスタートであった。ビーチから浮台船への移動には、モーターボートが使われた。自力移動も許可されたが、殆どの選手がボートを利用した。

スイムコースは5つのブイを回る1周回コースであった。

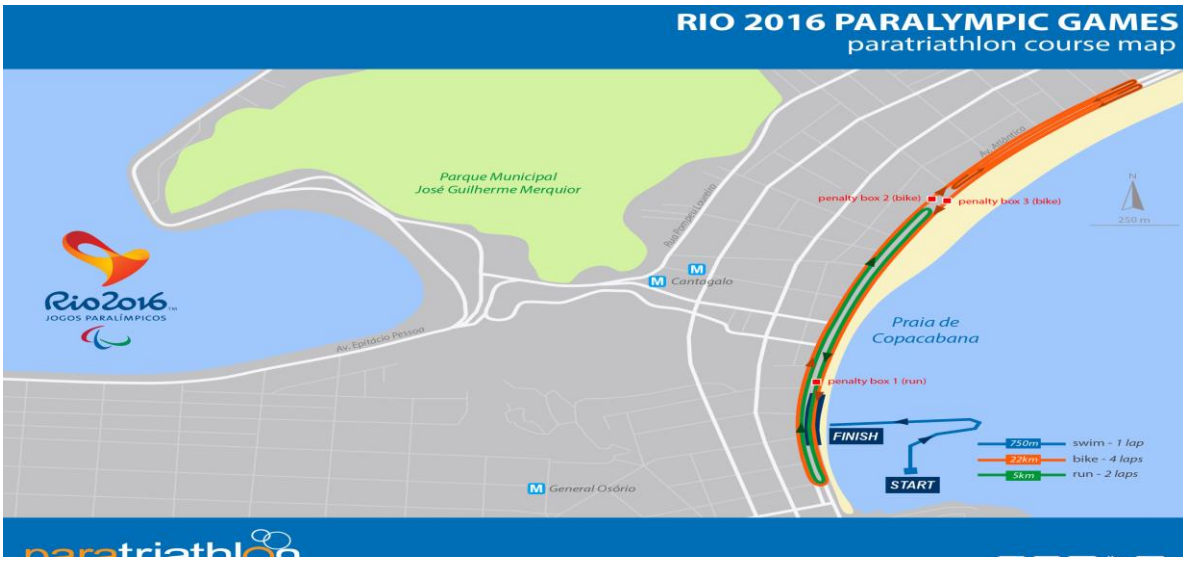


図５. レース会場全体図

スイムアップは砂浜ビーチであり、水際から約50m
の場所にプリトランジッションが設けられた。
トランジッションは、 コパカバーナビーチ沿いの中央
分離帯が設けられた片側2車線道路を50cm程底上げし、
完全にフラット化されていた。設置場所はオリンピックと
同じである。

図６．プリトランジッション

図７．トランジッション

図８．ペナルティボックス

バイクコースはコパカバーナビーチ沿いの片側2車線
道路を4周回した。オリンピック競技で設けられていた
ヒルクライム部は削除され、コースは完全フラットであった。
途中に2か所のバイクペナルティボックスが設けられ、
ドラフティング違反選手等に対応する準備が取られた。
ランコースは、バイクコースと同じコパカバーナビーチ
沿いの4車線道路内側を2周回した。フィニッシュゲート
手前100m地点にランペナルティボックスが設けられた。
フィニッシュゲートはトランジッション側部に設けられ、
門型ではなく、片持ち構造であった。

図９．フィニッシュガントリー

1．6　出国

9月12日（月）選手村発 14:00 のバスでリオデジャネイロ空港へ向かい、空港内で土産等を購入し、20:50 発UA128便でブラジル出国。翌13日（火）5:00 に米国ヒューストン着（所要時間 10:10）。約6時間待機後 10:45 発UA7便で米国出国。翌14日（水）14:30 に成田に到着した。（所要時間 13:45）。移動トータル時間は、約30時間であった。

【2】審判組織および担当業務について

2．1審判組織

審判組織はTD(タノス氏)、MD（ヒラー氏）およびクラシファイアー3名を含め、42名で構成された。内、27名が24カ国から選出された国際審判（ITO）であり、10名が地元ブラジル国内から選出された国内審判（NTO）であった。

審判には事前に役割分担やスケジュール、服装などを示した「TO Newsletter」が、都合4回事前に送付されてきた。また、レース会場にいる間は、レース前日であっても指定のカジュアルユニフォーム着用が厳しく言い渡された。

会場に入ってからの審判打合せは、すべてTOラウンジで行われた。設置場所はフィニッシュ手前約100mの道路中央分離帯（島）内であり、縦横約10m四方の広さで合った。中にはコーヒーサー

バーやジュース専用冷蔵庫などが備え付けられていた。昼食はいわゆる弁当ボックススタイルで、個別に配布された。中身はパン、スナック菓子およびフルーツであった。

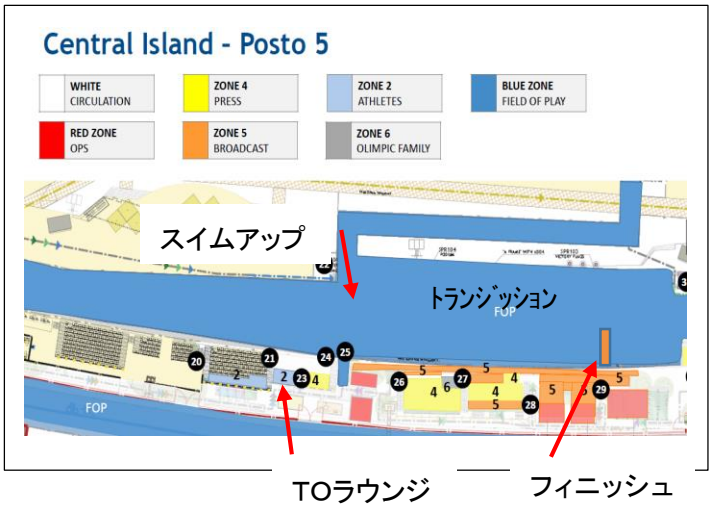


図10. TOラウンジ位置

図11. TOラウンジ内

2．2担当業務

●大会前々日、前日業務:IPC-MIG CHECK

国際パラリンピック委員会(IPC)が定める製造メーカロゴ表示等のガイドライン(MIG)に従って、選手の義足やサングラス、ボトル等の検査を大会前々日および前日にアスリートラウンジ内で行った。個々のグッズ毎に許可されるメーカロゴの大きさと個数(例えばサングラスフレームにはメーカロゴ OK だが、レンズには NG 等) が規定されていた。ガイドライン書に基づき、選手一人一人の持ち物検査を行った。

規格に外れるロゴが表示されていた場合、除去するか、黒スプレーまたは黒テープでマスキングするよう指示した。

選手は概ね従順であったが、神経を使う任務であった。

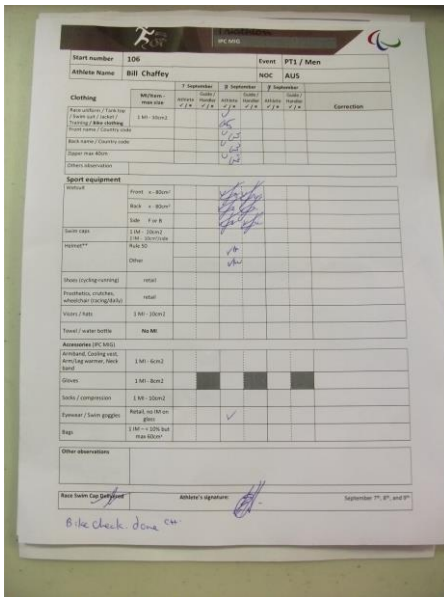


図12. MIG チェック表

図13. MIG チェックメンバー

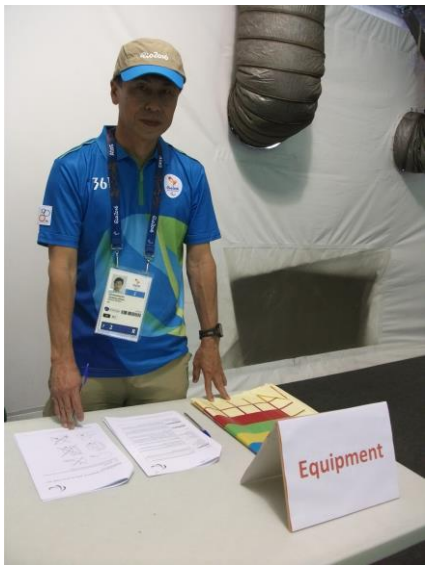


図14. 緊張する当方

●大会当日業務：ペナルティーボックス（PB）

ペナルティーボックス担当は、アジェリキチーフ氏（ギリシャ）とアシスタントがクラウディオ（ブラジル）と当方の3名であった。チーフはランPB担当で、クラウディオ氏と当方が片道約 2.5 km の往復バイクコース中間地点にある中ノ島に、向かい合わせで設けられたバイクペナルティーボックス担当であった。

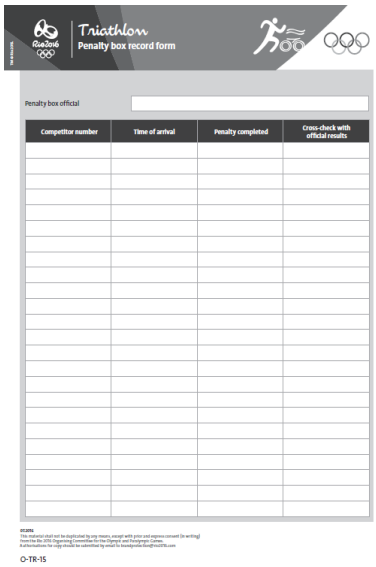
提供された備品は、写真の様なテーブル、椅子、日傘、ストップウオッチおよび記録用紙であった。

バイク競技中に、オートバイ乗車TOからドラフティング違反を宣告された選手は、自ら最寄りのPBに入り、1分間のタイムペナルティーを受ける必要がある。

1分間の待機時間中の選手体勢について、安全性確保の観点から、PT－1の選手はハンドサイクルに乗車したまま、PT－2および4の選手については本人に確認の上、無理のない体勢を選択してもらい、PT－5の選手に関してはガイドにしっかりバイクをサポートしてもらう予定で臨んだ。

幸い、男女ともバイクペナルティー対象者はいなかった。

図15. バイクペナルティボックス



Triathlon
Penalty box record form

Penalty box official

Competitor number	Time of arrival	Penalty completed	Cross-check with official results

図１６. ペナルティボックス記録用紙

２．３　レース終了後TOミーティング

各ポジションのチーフからレース当日の気付きや課題のリストアップが冒頭にあったが、大きなトラブルはなく、パラリンピックでの初パラトライアスロンは、成功裡に終了した。当日朝までの緊迫したTOラウンジ内の雰囲気は、一気に和やかなものに変わり、お互いに成功の喜びを分かち合った。

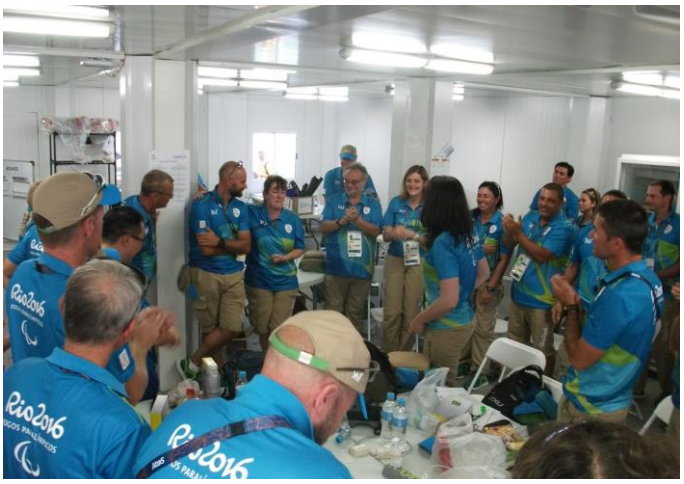


図17. レース後TOラウンジ内

図18. レース後TOラウンジ内

【3】会場設備および設営について

3．1　トランジッション

オリンピック規格のトランジッションエリアには約100m×30m程度のブルーカーペットで敷き詰められたフラットな路面が必要とされる。

リオパラリンピックトランジッション会場では、路面から約50cm程床面を底上げした構造体を敷設し、道路にある縁石等を除去することなく、上記サイズのフラット競技路面を確保していた。

図19. トランジッション入口（路面底上げ開始点）

図20.　トランジッション設営風景（その1）

図21.　トランジッション設営風景（その2）

図22.　トランジッション設営風景（その3）

3．2　バイクとランコースのセパレーション

ランコースはバイクコースの一部と平行する形で、バイクコースの内側に敷設された。エリートレースと異なり、バイクとランナーが併走する場合があるので、両コースは完全にセパレートされ、且つ選手の安全性を確保する必要がある。

リオパラトライアスロン会場では、セパレーターとして、高さ 80cm、幅 150cm程度の緑色のプラスチックセパレータが全ランニングコースに渡り使用された。レゴブロックの様にお互いを連結できる。中が空洞で水を入れて安定化させる、頑丈且つ、ソフトな素材であった。

図23. バイク、ランコースセパレーター

図24. バイク、ランコースセパレーター

3．3　エイドステーション

エイドステーションには長さ約10mのテーブルと椅子および気分を害した選手等の休憩場所用にテントが用意された。

「エイドステーション」のサインボードは高さ2mの位置に掲示され、視認性の高いものであった。

3．4　ペナルティボックス

「ペナルティボックスまで後200m」および「ペナルティボックス」のサインボードも高さ2mの位置に掲示され、視認性の高いものであった。

図25. エイドステーション

図26. ペナルティボックスサインボード

図27. ペナルティボックスサインボード

【4】リオパラリンピックでの気付および2020への展望

今回のリオパラリンピック審判活動を通じて、学ぶべきと感じた所や気づいた所を以下に述べる。2020年東京パラリンピックでの展開に参考にできればと思う。

4．1　バリアフリー構造

今回、リオ国際空港に到着してから選手村への移動、選手村内での生活およびレース会場の隅々に至るまでバリアフリー（車いすアクセシブル）の考えが行き届いていた事には感服した。

移動手段であったバスの写真を以下に示す。

図28．空港から選手村への移動バス
（乗降部までスロープがある）

図29．　選手村内移動バス（超低床式）

また、選手村内の食堂内には入口からの視認性には難があったが、車椅子用レーンが設けられており、車椅子に乗った選手が自由に食物を選べられるよう、一般レーンより低い位置に食物が陳列されていた。

次に、大会会場での表彰台について示す。下の写真に示すように、表彰台は木製で、完全に車いすアクセシブルの構造であった。

図30．選手村内食堂

図31．パラトライアスロン表彰台

図32　パラトライアスロン表彰台

４．２　情熱的で明るい応援

ITU の配慮でパラトライアスロン審判団は、開会式に参加できた。 1ヶ月前のオリンピック程の盛り上りはないだろうと思いきや、スタジアム会場はほぼ満員。選手の入場前には何度も観客のウェーブが起こるなど盛り上りに富んだ。

小雨降り仕切る中のパラリンピアンによる聖火リレーは演出が良く、感涙を誘うものであった。

２０２０においてもオリンピックのみに演出、報道等の力点を置くのではなく、パラリンピックに対して同等以上の取り扱いがなされることに期待したい。

図３３．パラリンピック開会式

パラトライアスリートがスイムフィニッシュする際に、水際で選手のサポートを担うスイムエクジットハンドラー（SEH）の活躍が素晴らしかった。ポンツーン上ではなく、砂浜ビーチでの対応であり、足元が不安定で波の影響があるのに拘わらず、選手のサポートは非常にスムーズであった。プリトランジッションまでの約 50mの道のりを難なくこなしておられたので、相当の事前トレーニングを積んで大会当日に臨まれたのだと推察された。

一方、日本ではきちんとした組織に基づく SEH チームはない。おそらく WTS 横浜での SEH 活動が、国内で最も歴史があると思われるが、まだまだ手探りの状態である。選手を安全に運ぶ観点からも今後解決すべき課題が残っている。

横浜市内にある身体障害者運動施設「ラポール」との連携や、リオ SEH の方々との情報交換を押し進められればと思っている。

図３４．リオ SEH の活躍（ITU　デリー氏写真）

図３５．リオ SEH　メンバー（とにかく明るい）

4．3　個々審判への気遣い

TOミーティングは、レース前々日からレース会場内のTOラウンジで行われた。 日本国内でのITUイベントで話される英語のスピードとは比較にならないほど速い（ナチュラル）。加えて、質問には容赦がない。ミーティング中は当方にとって緊張の連続であった。

一方、審判間のコミュニケーションを促したり、TDとの一体感をかもし出すための演出が講じられた。前者はプレゼント交換会であり、持ち寄ったプレゼントをテーブルーか所に置き、順番に好きなものを選んでいくというもの。選ばれたプレゼントの贈り主が、その内容を順次説明して行った。

後者は、TD直筆の個別メッセージが記載された選手全員のサイン色紙（コピー）を配って頂いたこと。当方の物には「Koji さん、2020東京大会、よろしく」と記載されており、心配りに温かさを感じた。

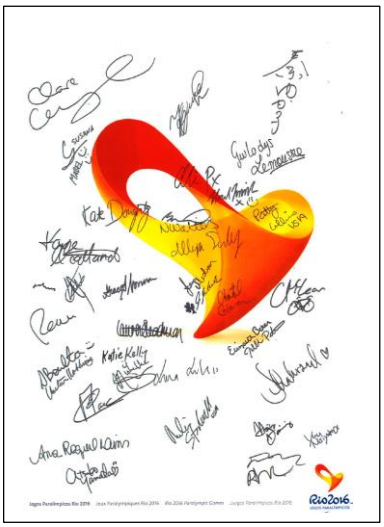
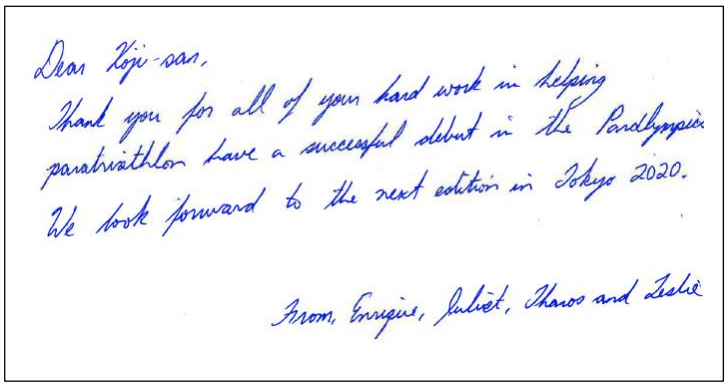


図36．選手サイン色紙



Dear Koji-san,
Thank you for all of your hard work in helping
paratriathlon have a successful debut in the Paralympics
We look forward to the next edition in Tokyo 2020.

From, Enrique, Juliet, Thanos and Leslie

図37，個別直筆メッセージ

4．4　自律的なボランティア

人通りの多いコパカバーナのダウンタウンの横断歩道をコントロールしていたのは、ボランティア組織であった。国内大会では、通常バイクコース上の横断箇所には、審判、警備員、整備員およびボランティアが配置され、審判の指示に従って警備員または整備員が横断路の開閉を行う。

リオでは、オレンジのウェアを身に付けたボランティアの方々が、LOC のサポートの元、バイクコース上の定点ボランティアの赤旗サインに基づいて、手際良く横断者をコントロールしていたのが印象深かった。

図38．ボランティアによる横断者コントロール

４．５　２０２０年東京パラリンピックに向けて

現在IOC率いるオリンピックと、IPC率いるパラリンピックが、約1ヶ月の間隔を隔てて開催されている。それぞれ単独で開催されている競技種目の場合は別として、トライアスロンなどは、同日開催が可能であると感じた。

パラリンピックは「障害者の競技」であるという枠組みを、少しでも変えて行くことができればと思う。WTS横浜大会は当初、パラのレースとエリートのレースが別日開催であったが、数年前から同日開催となり、レースコースもほぼ同じである。その結果、徐々にではあるが、早朝開催のパラレースの観客が増えつつある事実は見逃せない。

トライアスロンは他競技種目に比べ、歴史が浅い。その反面、新しい試みや思いきった競技内容の変更が許される種目であるとも言える。

我々審判には、両者が分け隔てなく競技を行う場合、技術的に何が必要かを考える姿勢が求められてくるかもしれない。

最後に

今回、パラリンピック審判というかけがえのない経験をさせて頂きました。当方を推挙頂いた JTU 事務局および ITU 事務局に深くお礼を申し上げます。

JTU 技術委員会（神奈川）　小金澤光司