

# イベントアドバイザー報告

諏訪 高典

## 【名称】

従来コントローラと呼んでいたものをイベントアドバイザーという名称に変えたのは昨年のことだと思うが、よく考えてみると何故変えたのか理由を聞かないまま引き受けてしまった。勝手に推測するに、これまではともすると地図・コースなど競技の部分ばかりに目がいていたのを、大会運営全般にわたって助言を行うように、という趣旨で変えたのかもしれない。いずれにせよ、趣旨を全く理解せず、旧来どおりにやらせていただいたので、以下、名称は「コントローラ」と記載することにする。

## 【任命】

技術委員会よりコントローラの話が最初に来たのは2005年1月の全日本リレーの会場であった。10ヶ月前の段階でまだ運営者もほとんど決まっておらず、日程すら調整中で、ただ、地図は世界選手権のものをほぼそのまま使うということであった。コントローラのなり手も、世界選手権や西日本大会もあり、関西在住で運営全般を見れる人で、手の空いている人は他にいないとのことであった。その時点では保留したが、2005年3月の全日本で再び話があり、その1週間後に受諾した。

ただ、関西在住ということであったのだが、都合により9月後半に神奈川に引っ越ししてしまい、10月の打ち合わせや試走に参加できずコントローラ業務に支障をきたしてしまったのは申し訳ない。

## 【準備全般】

世界選手権で愛知周辺の人材が枯渇している状況であり、運営者は関西の若手OB主体ということになっていたようだ。そもそも何故世界選手権と別で単独開催になったのか、また、それならそれで秋にある他の大会に併設で行うという選択肢はなかったのか、それぞれ理由を聞いたような気もするが、結局よく理解できなかった。

大会日程が正式に決まったのが4月になってから、その後の運営者集めもなかなか進まず、6月上旬に京都で7、8人くらい集まっての打ち合わせが事実上最初の顔合わせであった。この段階で人事責任者、運営責任者が未定であり、競技部門もまだほとんど手付かず、渉外だけは先行して作業が行われていた。

現地試走についてはWOC側と協議の結果、本戦以降の日程となり、代わりに6月の現地下見の際にWOCでのコース回しを机上で教えてもらった。このときコース図を見た数名は形式上WOC実行委員会に登録している。また、山川氏よりコース回しに支障となりうる箇所についての情報を入手し、これらに基づいてコース検討が行われ、8月の試走に備えた。

この8月の試走の際によりやく運営責任者の目処がつき、その後京大OBを中心として急ピッチで運営者集めが行われ、各パートチーフも固まり、本格的な準備体制に入った。7月までの状況であれば大会返上もありうるか、という感じであったが、ロング一本の規模で、かつ、地図は高精度のものがすでに出来上がっている、とくれば、なんとかなるだろうとは思っていたし、実際、運営者も京大大会などで得てきた経験をそのまま使えるので、準備期間として3ヶ月もあれば十分というところだったか。逆に言うとミドル+リレーの組み合わせは運営サイドとしては非常に負担が大きくなり、春インカレは大変だろうと思う。

私の立場として、基本的に大会成立に関わるころのみチェックするという方針を自分で持っていたので、特に8月以降、運営に関して、競技に直接関わるころ以外はほとんど口出ししなかった。

## 【地図・コース】

選手権について言えば、女子の1位のタイムがぴったり1時間5分、男子も設定の1時間20分に8秒差とほとんど誤差がなかったのは極めて稀と言え、偶然との見方もあるが、理由を挙げるならば、以下のようなものが考えられる。

- ・ 試走段階で地図の精度が非常に高かったこと。WOCのリレーで使用した地図をそのまま使っているので当然ではあるが、試走段階としては極めて恵まれていたと言える。

- ・ 試走時の天気も幸い猛暑ということは無く、また植生も季節による影響をさほど受けないコースで、本番と比較して環境に大きな差が無かったこと。
- ・ それなりに試走メンバーも集まったこと。

これらの中で、地図の精度が最も影響していると思われるが、いずれにせよ、本番とほぼ同じ条件で試走できたために、誤差を小さくできたと言える。

一般クラスでは、MFクラスが予想では30分は切れないということだったが、30分を大きく切るタイムとなった。MEやWEではトップ選手の力量は普段のレースでのタイム差などから試走する側も概ねわかっているのだが、MFクラスでは、なかなか選手の力量を見極められないということのようである。かといって長いコースにしてみると、初心者同然の人も新人クラスなら大丈夫だろうということでエントリーしてくる可能性があり、むやみに長くするのも考えもので、調整が難しい面もある。

選手権の登距離率は男女とも6.5%程度であり、実施規則の不適用条項として理事会の承認をいただいた。急峻なテレインの多い日本国内の特殊事情を考えれば、6%以内というルール緩和を考えたのではないかと。何でもかんでも国際ルールと同じでなければならぬということもないし、頻繁に不適用としていたのでは、ルールの形骸化であり意味をなさないことになる。

#### 【オフィシャル】

1大学あたりオフィシャルの人数は最大4名で、今年の京都大学についてはルール上2名までだったが、間違えて4名登録されていることが直前になって判明、急遽2名にしてもらった。責任は誰にあるのか、とか、参加費は返すのか、とか、罰則は、とか、色々ともめそうな案件であったが、そもそも、今回に関して言えば「オフィシャル」として特権を行使できるのは選手権クラスのスタートに行けることくらいなので、2名いれば十分である。そう考えると、何故京都大学は4名もオフィシャルにしたかったのであろうか？

オフィシャルの人数をどうするのかという問題については、過去にも議論があり、複数大学合同でクラブになっているところと単独の大学でやっているところとの差であるとか、宿泊強制とのからみであるとか、色々要因はあるのだが、運営上の不都合が無ければ、単純に1大学4名までとすればよいのではないかと。

#### 【宿泊輸送】

過去の秋インカレの例に倣い、宿泊強制とはせず、また、学生側担当者を立てて実行委員会からはできるだけ切り離すような体制となった。色々問題はあったようだが、結果として競技進行に差し障るようなトラブルは無かったと言える。

ところで担当する旅行会社が常に日本旅行であるが、日本学連との間に独占契約でもあるのだろうか。能力的には日本旅行に限らずどこの旅行会社でも担当可能なはずであり、複数業者からの相見積もりにより、担当旅行会社を選定するのが世の常識である。今回も本当はそのようにして欲しかったのだが、準備期間の短さを考慮してやむを得ず断念した。

#### 【特定個人への依存体質】

現在、地図の供給はジェネシスマッピングに頼っており、これは独占契約によってそうなっていると聞いたが、WOC後の体調等の問題により山川氏の作業が遅れ、地図の納品が当初予定より一週間遅れとなった。致命傷にはならなかったが、今後も不安要因として抱えることになる。

また、計算センターは毎回毎回の場氏頼りの状況が続いている。ロング一本なら、ある程度経験した人がいればなんとかかなりそうな気がするが、機材の用意や、トラブル対応という点で心強いのは確かである。これがミドル+リレーとなれば、的場氏抜きには考えられないということであろうか。

いずれも解決策、あるいは回避策を容易に提示できないので、問題点として指摘するに留める。

#### 【地図渡し間違い】

一般の MUB クラスにおいて地図の渡し間違いが発生した。MUB の参加者は一名であったが、この競技者に WUB の地図を渡してしまったというものである。ゴール後に発覚し WUB のコースとしては完走していた。通常は不成立になるケースであるが、Bクラスで、参加者も一名で完走が認められれば表彰されるという状況であったため、本人の了解を得て、主催者側のミスは公表した上で、表彰対象扱いとした。

原因について詳細は確認していないが、一般クラスのスタートで MUB を含むレーンのみが他のクラスとの混合であったが、競技者に対して、自分のクラスの地図かどうか確認してもらう作業を怠っていたようである。

1クラス1レーンで完全に独立していればこのような渡し間違いは発生しにくくなるが、複数クラス(パターン)が混在している場合の対処方法について工夫がいるだろう。スタートエリアに余裕があれば、異なるパターンはたとえ参加者一名でも一つの独立したレーンとしておけばよかったかもしれない。

なおこれに関連して、スタートで地図が正しいかどうか選手に確認してもらっていた場合、たとえ間違えていてもそれは選手の責任であるという意見があるが、これはどうかと思う。これを適用するには、リレー競技のように自己責任で正しい地図を取るということが周知徹底されている必要がある。プログラムにも記載無く、スタート直前に一言聞くだけで、全面的に選手の責任にするのには無理があろう。