

漕艇譜5B VII 舵手(コックス)

作成20191207 改訂240820 250225

舵手は直接漕ぐわけではない。しかし舵手付き艇ではクルーの漕力発揮、レースの展開に重要な役割がある。半面、世界の動向では、競技種目として、舵手付きペアや舵手付きフォア/クオッドなどが縮小・削減される傾向にある。関連して、舵手の育成、資

質向上が課題になることも多く、まだ舵手経験、指導技術の乏しい指導者も多い。ともかく、舵手のアイデンティティ、存在価値を維持し高めるために、クラブも舵手自身も指導者も、自覚と努力が必要だ。

VII-1 コックスの役割と向上の要点

作成20191207 改訂240820

1 舵手の存在

舵手(だしゅ)は、コックス(coxswain, cox)とも呼ばれる。艇尾または艇首の舵手席に座る。艇尾に座る艇をスターン・コックス、バウに座る艇をバウ・コックス(またはフロント・コックス、トップコックスなど)と呼ぶ。



整調と向き合うスターン・コックス艇

2 舵手の役割

舵手は、操舵だけではなく漕手の心理的コントロールの要(かなめ)となる重要なポジションである。しかしうまくできないと、漕手の能力を引き出せず、コース侵害などで敗北の原因となることもある。舵手は、地味だが責任の大きなポジションであり、どのようにしっかりと、やり甲斐とクルーに対する責任を持つかが、大切だ。舵手の役割を整理し、以下に示す。(なお、このA07では、そのうち4~7のあたりについて解説していこう。)

- 1 艇の整備・点検~リギング(クルーとともに)
- 2 操艇(艇の動きをコントロールすること)
- 3 安全の確保。舵手は安全の全責任と全権限を有する。
- 4 漕手の身体的・心理的支援・統制。リーダーであり、ストレスの受け皿(悪く言えばサンドバッグ的)でもある。
- 5 漕手の漕状態の観察と技術的指導
- 6 練習メニューの組み立て・調整
- 7 レースでの戦術展開
- 8 記録(トレーニングメニュー、漕ぎの状態)



低い姿勢で、前方の視界が確保されたバウ・コックス

3 舵手の手段

舵手が使える道具は、声とラダーの操作だけである。例えば陸上で艇を運んでいるとき、声を使って漕手の動きを制御して安全に

運ばなければならない。艇の端を持って物理的にぶつけないように制御することは、声による制御能力を落とすので、避けよう。また乗艇では、バランスの崩れを、自分の体重移動で制御するのではなく、自分は艇の中心に安定して座り、漕手のロウイングでバランスを安定させよう。

そういう意味で、声とラダーの操作だけが、舵手の使える道具のすべてであり、そのうちラダーの操作も、どちらかといえば、最小限に使うことが基本となる。

ただし、声とラダーだけでなく、心理的支援には、顔(表情・仕草、振る舞いのすべて)も道具として使えるし、バランス制御のきっかけに、ボディ(姿勢と体重)も「少しだけ」使えることもある。

つまり、舵手は、直接艇に力を加えること最小限に減らし、声を通じて漕手に働きかける方向に向かうべきである。

4 舵手の心理的条件

舵手は、選手以上に心理的に条件が厳しい。次のような心理的能力が、良い舵手の条件となる。

1. クルーの目標達成に真剣にとりこむ姿勢と態度
2. 漕手の不平や愚痴を受け入れる寛容さ、余裕
3. 漕手の心身状態を読み取る観察力、繊細さ
4. 艇の統制をとる統率力、強い態度



乗艇開始に、乗艇後を気配りできる繊細さ

6 舵手水準向上の要点

舵手の水準を挙げるためには、次のことに注意しよう。

- ・クラブ、漕手が舵手の重要性を認識、育てる姿勢をもつ。
- ・舵手自身が水準と地位の向上を求め努力する。
- ・具体的な向上プログラムを持つ。

※始めから熟達した舵手はいない。自分の長所を足がかりとして、その長所が裏目に作用しないように戒めながら、一方で短所を克服していく地道な努力を惜しまないこと。

※とりあえず一通りのことができるようになった時点が、要注意。漕手以上に、精進・努力が止まり、慢心したレベルで終わるケースが少なくない。

1 基本装備

服装: 舵手は、普段の練習から服装には万全であること。特に防寒対策に注意しよう。寒さに震える状態は不可。レース中は、漕手と同一のユニフォームを着用しなければならないが、スタート前の防寒着は、(漕手も含め)自由である。

装備

- ・ ストップウォッチ、レイト計(ピッチ計)
- ・ コックスボックス(拡声装置、計測装置)やペース・コーチなど
- ・ 最小限の工具(古典的には配艇レースなどで制限もあった。固定部分の水上での隠れた調整を禁止する目的で。)
- ・ ライト、スポンジなど(水域の状況・特性に応じて準備する)

ハイテク機器を過信しない: コックスボックスは、大声の代わりになり、パウ・コックスのフォアでは必需品で、スターン・コックスでも、戦術上、自艇だけに指示を聴かせることができ、メリットは大きい。しかし一方で、電子機器は、電池切れや故障のリスクもある。入念な整備とともに、「地声」の訓練も欠かせない。

2 レースにおける性別不問と体重規定など

性別不問: 競漕規則の改訂で、舵手の性別は不問となっている。男子種目に女子舵手、女子種目に男子舵手が乗ることができる。

規定体重: 体重が規定されている。男子種目では55kg以上、女子種目では50kg以上である(ユニフォームと、一部装着が認められたパーソナルアイテムを含む)。

デッド・ウェイト: 規定体重に満たない場合は、規定体重に達するために、艇内の、舵手に最も近い場所に、監視員から貸与されたデッド・ウェイトを載せなければならない。デッド・ウェイトは最大限15kgとされている。

計量: 大会では、舵手体重の計量を、出漕日ごとに各自の最初のレースの2~1時間前の間に、競漕委員会の指定の場所で行われる。

3 体重管理と減量の注意

ボート推進の物理学としては、舵手は軽い方が良く、体重「管理」は大切だ。しかし「過度の減量」は不要であり、特にジュニア選手では、「減量」すべきでない。成長期の減量はたとえ一時期でも、成長を阻害し、減量に伴う心身の不調も結局舵手の機能を削ぐことになる。そのデメリットは、軽量化のメリットを消すだけでなく、さらに大きな損失となる。大事なものは、体重の値ではなく、総合的にバランスの優れた舵手ワークを追求することだ。体重のわずかな増減に一喜一憂しながら、ザルのような舵手ワークしかできないのでは話にならない。「技術がないからせめて体重だけでも」という発想も正しくない。

4 基本の姿勢

3.1 スターン・コックス

基本的に艇の中心に座る。手は左右のガンネルに自然に置き、上体が左右に揺れないよう、(艇と一体になり慣性モーメントを増やすように)ガンネルでしっかり支える。また、艇速変動に伴う上体の前後の揺れも最小限にし、動かさないように努める。

またレースでは、上体をやや前傾気味に構え、重心低下と空気抵抗削減に努める。練習中は安全を優先し、高く構えてもよい。

ラダー・ロープは、現代艇では艇に滑車に取り付けられている。

旧艇でフリーの場合は、一般に体の前に回す。左右同じ位置にある取っ手を持ち、前腕をガンネルに添え、ガンネルと一緒に持って、安定させる。ロープの緩みで水面に接触しないよう、逆流でラダーが逆転しないように、張っておく。



前腕を舷側に当て、上体を前傾。(世界選手権2007, NLRoei.nl より)

クルーのバランスが悪く傾く場合に、矯正手段として、重心をシフトすることは、アンバランスを固定するか、バランスを崩し悪循環に陥るリスクが高く、基本的に避けるべきである。



3.2 パウ・コックス

パウのコックスシートに仰向けに入るだけだが、艇の中心に正しく寝て、ヘッドレストの位置を適切に調整する。なお、転覆時に容易に脱出できるように、ラダー・ロープ、救命具、搭載器具、デッド・ウェイト等が障害物にならないように注意しよう。



ラダー・ロープを指にかけているのは用心。(NLRoei より)

4 補足

舵手席の上に着がむとか、立ち上がってラダー・ロープで体を支えてはいけぬ。シートやラダーポストに過負荷となる。また、艇のバランスを崩す。自分のシートに正しく座ったままで、すべての漕手の動作や前方を把握することに努めよう。

1 声の基本的役割

- ・ 各種行動の指示。
- ・ 漕状態を分析, 最良動作になるように各種の指示・助言。
- ・ リズム(調子)をとる。
- ・ 漕手の心理状態の管理・支援。

2 声の質・言葉の内容

声の質は, 大きな声, 通りの良い声, 明快な音質(聴き取りやすいこと)が好ましい。先天的な要素も大きい, 発声を工夫し練習し, よく聴き取れるようにしよう。

言葉の内容は, 簡単でわかりやすい表現をするように努めよう。乱暴で野卑な表現, 対戦相手への侮辱や過度の攻撃的表現(罵倒)は絶対してはいけない。ロウイングは紳士的なスポーツである。

3 発声方法

肉声: スターン・コックスは, 整調の足元の方向へ発声する。ハルの空間を伝わって, 声がバウまで良く届く。ただ現在の艇はシートデッキ下も空気室になっているので, 昔の艇ほどではない。

コックスボックス: エイトやバウ・コックス艇では, コックスボックスなどを使用する。発声は, 通常の声の大きさで, ボリュームを適切に調整する。クルーにははっきりと聴こえ, (レースでは)他艇には内容が聴きとれない大きさを目安とする。ただし電氣的装置は故障や電池切れ(充電不足)などのリスクが伴う。いつも良いコンディションで使用できるように, 整備し大切に扱うとともに, 使えない時の「肉声」の準備も必要だ。



コックスボックス(右手脇)とヘッドセット (世界選手権 2002 より)

4 各種の指示(コマンド)

各種の指示は, ほぼ2ストロークかけ, キャッチから発声し始め, 最初のストロークで指示内容, 次のストロークで「さあいこう」, そしてその次の(フォワード~)ストロークで実行させる。主な, コマンドは以下のようなものである:

- ・基本用語 : ○○いこう…さあ行こう。(2ストロークかけて指示)
- ・ノーワーク : 両舷用意して…ノーワークいこう…さあ行こう。(両舷…レディ(またはアテンション)…ゴー)
- ・進行中止 : イージー・オール…イージー, ありがとう。
- ・制止・制動 : 両舷, ホールド (ブレーキ, 艇止め, 等々)
※水域・クラブにより多様
- ・指示解除 : ありがとう(ワークの中止)
- ・方向転換 : 両舷で艇を回そう…バウサイドバック, ストロークサイドロウ…バウサイドから, さあ行こう。
- ・パドル : パドルいこう…さあ行こう。
- ・セトルダウン : 大ききいこう…さあ行こう。



舵手の元気が艇を生き活きとさせる (2005ヘンレー/www.nlroei)

5 リズムをとる

初心者クルーには, キャッチで「キャッチ」(または「ロウ」), フィニッシュで「ロウ」(または「フィニッシュ」)など, 重要な2つの瞬間に声をかけ, タイミング, リズムを整えることが多い。他に, フォワードで「ソーオ」を加えてから「キャッチ」で, リズムをとったりする。タイミングがよく合うようになれば, どちらかだけで済ませるのが一般的である。

ストローク数のカウントも, この「リズム系」に含む。

- ・足蹴り10本いこう…1本…2本…
- ・1本…2本… …ラスト1本…イージー・オール
- ・1本…2本… …○○行こう…さあ行こう

コマンド以外, すべてのストロークで「ロウ!」と声をかけ続けることが基本の時代もあったが, 現在は, 必ずしも「常に出し続ける」必要はないと考える。「間」(ま), 「静寂」も発声技術の一つであり, クルーの心理とのフィットが大切だ。

新人舵手では, 声を積極的に出す(出せる)習慣づけのため, ちょっとした「発声練習」も効果的だが, 現在は, 声が枯れるまで発声し続ける発声訓練までは必要ないだろう。発声継続, 発声訓練を自己目的化してはいけない。

声のリズムを微妙に調整し, ロウイングのリズムを最適化することができる。実際の漕ぎとの微妙な遅速でコントロールすることもある。(ただし充分な技術がないと, 調子を狂わせるだけになる)

キャッチかフィニッシュか: リズムをとる「ロウ!」の発生を, キャッチとするかフィニッシュとするかは, クラブの嗜好でかわらない。私はフィニッシュを推奨している。その理由は, キャッチの瞬間は, (フィニッシュ以上に)漕手自身が, 最も集中して漕手の互いのズレなどを「直接」, 水の音や視覚で脳内処理し, 動作を繊細に制御させたい, そのため, (リズムをとるはずの掛け声(音声情報)だが, 熟練に従って), あえてキャッチでは情報(ノイズ?)を増やしたくない, ためである。他に, キャッチで(前述)コマンド系, フィニッシュで「(カウントを含む)リズム系」を並行して使いたいことや, 付随的に漕手のドライブで息を吐くリズムにあわせるイメージもある(これはキャッチからでもあてはまる)。

6 その他の情報

他に, 距離, 時間, レイトなど, 色々な情報を伝える。

- ・500m通過… …ラスト400m…ラスト300m…
- ・5分経過… …ラスト10分…ラスト5分…
- ・33.5… (レイト)

技術的な注意・心理的支援については, 次項で説明する。

1 技術的な注意と評価のボイスワーク

1.1 基本

漕状態を観察し、不適当な部分を見つけたら、「簡潔で明解な」注意を与える。漕手は必ず返事を返すことが大切である。

そして舵手は、漕ぎの状態を続けて観察することが必要である。そして状態が改善されたら、かならずそれを評価しよう。注意するだけで終わると、修正した動作をなかなか定着できない。

例 舵手: 「パウ深い、シャフトで減速している。」
 パウ: 「はい。」
 舵手: (観察を続ける)…
 「よくなった。その深さで行こう。」
 パウ: 「はい。」

1.2 注意ポイントの見つけ方

「漕手のどこを注意すべきか解らない」ということがある。その理由は何だろう？

- ・注意すべき点が見つからない。
- ・注意しようとして躊躇し、タイミングを失う。
- ・多すぎてどれを注意すべきか判断がつかない。

これらの混乱は、舵手自身の自覚と練習により、次第に解消していかなければならない。いくつかのヒントがある。

- ・反省時の話題を覚えておき、各漕手に頻発するはずの注意点を指摘する準備をする。それらしい状況になればコール。
- ・タイミングが掴めないことには、あまり気にせず、次のストロークで直っているかどうかを気にかけず声を出す。
- ・多すぎる場合は、反省の課題となっているような最も重要な注意点に絞り、他のポイントは気にかけないようにする。
- ・とにかく声に出すトレーニングを積み、すぐに声に出るようにする(発声練習)。

1.3 ただの注意を卒業し、次のレベルのボイスワークを

基本的な注意ができるようになったら、次の段階では良い漕ぎや

強い漕ぎをさせるには「何をいつ、どういうタイミングで言うか」を工夫しよう。悪いところの指摘はともかく、良い漕ぎを、その瞬間にその動作を強く意識・定着させ、もう一度その動作イメージを再現しようと漕手に働きかけるようなボイスワークである。

1.4 指示を与えるバランス

漕手の習熟度は一様ではないので、たくさん注意する点のある漕手もあれば、あまり注意しなくてよい漕手もある。しかし、特にメンタルなバランスを失わないためには、ある程度均等に近づけ、各漕手にほぼ等頻度の注意を与えるように配慮する。

ただ、それを配慮した上での、意図的・重点的に特定の漕手への指示を増量する場合もある。

1.5 漕手も声を出そう

自分の漕ぎが悪いときは、漕手自身も声を出そう。たとえば自分のキャッチがあわないときは、自分から「キャッチ合わせて行く！」という。これは漕手同士の心理的向上に有効だ。

2 漕手の心と体のコンディショニング

2.1 体調の把握

クラブによりコンディショニングの役割分担は異なるかもしれないが、舵手は、漕手の体調をよく把握し、開始時の動作や言動からその日の体調・心理状態を読みとることが不可欠である。繊細な神経がなければ読み取れない！

2.2 漕手の心理的支援

最終的に特にレース・チャレンジでの舵手のボイスワークの最大の役割は、漕手の気分をうまく盛り上げて、最高の気分でレースするよう支援することである。艇のコントロールセンターとして、舵手は漕手より常に一步深い(高い)心理で、漕手の気持ちをくみ取り、ベストな心理状態に持っていき姿勢が大切である。

- ・ 同級生漕手と同じ心理で言い合うレベルからの脱却。
- ・ 漕手のわがまま、ストレスを受けとめる心の余裕！
- ・ 漕手の怠惰な甘えを許さない毅然としたリーダーシップ！



NCAA Photos Archive / 1 JUN 2003: Coxswain Sarah Ronis of Harvard Crew shouts commands to teammate Gretchen Weingarth during the Division I - II Eights Final during the 2003 NCAA Photos via Getty Images Women's Rowing Championships held at Eagle Creek Park in Indianapolis, IN. AJ Mast/NCAA Photos via Getty Images.. より。

1 漕手の状態への対応

1.1 心身の状態に応じてメニューを最適化する

基本的な練習計画は、クラブによっていろいろな形式があり、その遂行時のアレンジ(状況に応じた修正)も様々である。乗艇中では、もちろん「貫徹」も選択の重要なひとつである。

しかし、追加・修正・削除も大切である。舵手が全権限と全責任を持ち、練習メニューを臨機応変に最適化しなければならない。その是非の評価と次回の方法検討は、トレーニングの質と量の評価と共に、心理的効果についても評価しなければならない。

1.2 漕手の心とアタマに働きかける

漕力は物理的には筋肉の収縮により発揮されるが、そう指令しているのは、「漕ごう!」という魂の叫びである。運動生理学的な、筋肉や循環系へのトレーニング効果・影響を正確に測ることは、判断材料の半分以下にすぎない。「心理的なトレーニング効果・影響」を押し量り、脳に働きかけることが、重要である。

2 具体的アレンジ

2.1 漕手の心身状態に応じたアレンジ

選択は、次のような選択枝を検討し、決断される。

- ・貫徹か修正か
- ・全漕手の異なる身体・心理をどう折り合わせるか?
- ・遠い見えないポジションの身体・心理状況を如何に把握するか?

2.2 順流・逆流のアレンジ

- ・計画としてはなるべく前半が苦しくても後半が楽になり余裕を持って帰路につく組み立てが重要。例えば、前半を逆流(逆風)条件とし、帰路を順流(順風)条件にする。
- ・漕量の配分を考える。前半が順流(順風)条件となるのであれば、計画メニューの30~40%こなした段階で早めに艇を回し、なるべく早く発艇場に帰ることが必要。

2.3 ラフコンディションに対するアレンジ

事態の悪化を前提として、特に後半の安全を確保するように注意する。メニューの遂行よりも安全確保のために、漕行パターンの変更が必要な場合は、迅速に判断し、変更を決断する。

Ⅶ-6 バウ・コックス艇での舵手の技術

1 漕手の状況把握と指示

1.1 状況把握

バウ・コックス艇では、自艇の漕手の状態を把握することが最も重要な課題となる。バックミラーや小型カメラシステムの搭載などの工夫も検討に値する。しかしミラーに頼りすぎることなく、漕手の声や様々な音、振動、艇速の変化などから、漕手の状態を識別できる訓練も必要である。それだけで全てを把握するレベルに達するには相当の努力と時間が必要である。



1.2 漕手への指示

バウ・コックス艇では、コックスボックスは不可欠である。これにより漕手への指示が適切に伝達できる。

しかしそれよりも重要なことは、漕手の声、状態を聴き取る努力が、スターン・コックス艇以上に重要であることだ。



見えない漕手をいかに把握するかが腕の見せどころ。(WC2002)

2 針路のコントロール・後方への注意

進行方向を直接見ることができるので、直進状態での針路確保は非常に楽になり安全性も総合的には高くなる。しかし視点が(スターン・コックス艇より)かなり低いことに注意しなくてはならない。波に隠れた障害物は見えにくい。また後方の視界が大幅に制限されてしまう。ただし後方視界の問題は、漕手(整調)の眼を借りることで解消できる。



バウ・コックスの視点は低く、後方の視界は悪い。

3 レースでの他艇とのかけひき

前方の視界が開け、また視点が艇の前方に位置することから、特に他艇を追うケースではより有利な舵手位置である。

しかし逆に横に並ぶ艇や後方の艇に対しては注意力が低下するので、追われる立場ではやや不利である。その不利は、バウ漕手が、側面や後方の状況をコックスに伝えることで補わなければならない。

Ⅶ-7 補足1: コックスの体重の影響

作成20200418 改訂 240820 250225

スターン・コックスにしてもバウ・コックスにしても、艇の端に位置するコックスの体重は、艇の前後の傾きに影響しやすい。

2019年、大学の某研究で、同志社大学のクルーでコックスの視覚についての計測が行われた。要請を受け、小沢も実験台として参加、貴重な体験をした。結局、解析は(諸事情で)途中で立ち消えになった? ようで残念だが、「重いコックス!」の影響について、実体験を整理する。

一般に大幅な体重超過のコックスが乗ることは稀だが、逆に良い実験(経験)になった。当時の体重は約80kg、コックスの最低体重55kgの約1.4倍! 体重の影響を見るには十分に重い(笑)。

右の画像は、わかりやすいように前後を圧縮して誇張してある。こうすると、ピッチングやヒービングがわかりやすい。

キャッチ直前でスターンが沈み、フィニッシュではバウが沈んでいる。バウからの波も、苦しそうな感じだ。フィニッシュあたりで、ブレードが水から抜け、漕手の体重も下向きに抑える感じのときに、一番艇首が沈む。そのとき、スターンはちょっと上がった感じになる。



ピッチングやヒービングは必然的で不可避だが、それをできるだけ抑えることが、良いテクニックの目安のひとつになる。もちろんレイトにもよる。動画で揺れを観察する大切なポイントだ。



Ⅶ-8 補足2: コックスを絶滅種にしないために

作成20250226

Facebook ともだち (T先生, 20250225)より抜粋, 編集

「… 10年ぶりに高校生のクルーボートをちょっと真剣に眺めて唖然。クオドでレートコントロールに舵手が介在していない。舵手は舵取りだけに専念しているらしい。ま、それが一番大事ではあるが…」

さてプレシーズン期に入って来るのでそろそろインターバル漕が視野に入ってくる。ところが「三本つけて」とか、「セトルダウン」という言葉というか概念が通じない。

そもそも舵手がレートをコールしない。というか舵手がピッチ計持たずに乗っている。舵手席に stroke coach も無い。(レース時には付けることもあるそうだ) 整調シートにレート計つけてるので、後ろは合わせて漕げばいいんでしょ、みたいなノリか!

ライトワークからコンスタントパドルへは、三本付けずに「コンスタント行こう!」でジワジワ上げるんだそうです。上がる? ダッシュからコンスタントに落とすのもジワジワ落とすんだそうです。フォワード飛び出す奴居ないの? それで落ちる?? 全くシングルスカルのノリですね。

練習時の動きも含めて、舵手も含めたクルー全員で最大パフォーマンスを発揮するための作業分担になってない。これ重大問題では? というか、この事の重要性が認識されない背景の方がもっとヤバいと思うのだが。(背景は予想できる。スカル化と小艇化による舵手付艇経験指導者の減少。経験していても指導者適性があるとは限らないし。coxbox や stroke coach の普及も背景としてはあるか。) つまるところ、舵手の役割が軽視さ

れている。その結果、舵手のスキル継承自体も軽視されている。最初は自分が関わっている所だけの問題かと思ったが、… ひよっとすると、この問題、さらに根が深い全国レベルの問題かも知れない。…」

舵手指導できる指導者も、舵手人材自体も、不足とレベル低下は、深刻だと私も憂慮している。様々な要因が絡むが、もう20年くらい前から不安が募っていたが、いよいよ深刻になってきている印象を受ける。

舵手なし艇と舵手付き艇の相互関係

舵手なし艇ではもちろん、舵手にかかわることなく、ロウイングの乗艇にわたるすべての機能・活動を漕手自身が担う。さて、舵手付き艇では、漕がない舵手が、ラダーを操作して艇の操船(ステアリング)と、漕手全体(相互)の行動の調整を、声(指示; コマンド)を駆使して行うことになる。乗艇に必要な機能の、ステアリングと相互調整の部分、いわば漕手の脳から取り出して、別の(漕がない)一個の中核に委ねている関係だ。そしてそれにより、特に競漕の乗艇中は、漕手はより漕力を発揮することに専念するわけだ。

このことが、クルー、チームとしての関係を、色々な葛藤含め、鍛え成長することにもつながる。特にジュニアでは、できるだけクオドなど(舵手を含めた)クルーボートを選択してほしい。

絶滅種にしないために、連携と情報提供を強化したい。漕艇譜5の中で、本章「Ⅶ 舵手(コックス)」だけは、Ozawa Rowing(ウェブサイト)にも、掲載することにした。(2025. 2. 26)