

※「他のセクターのゲートに入ると5点」が追加適用

体

1点

片足着き

・障害物や地面に
支えをとった場合
(荷重がかかる)

・荷重がかからない
接触ならOK

体の一部分
ひざ
ひじ
腰
肩
等々...

ただし

2点

ズリ~

2点 1点 1点 1点

長区間など
↑故意とみなされれば追加ペナルティも
(反スポーツ的行動としての別ペナルティ)

合計2点

1点 → 1点 → 1点

ついた足の回転は
軸を変えなければ
1点のまま
軸を変えたら2点

合計2点

※両足着きではない

5点

地面でも障害物でも
両足着き 5点
(足首~靴底)

お手着き
5点

地面でも
障害物でも

手首から先

ハンドルを
握ってたら1点

障害物

地面

上半身の一部が地面につく
地面や障害物に座る

落車5点

体の4部分

体は図のように4部分に分けられる

- 1 足(足首から先)
- 2 下半身(足首から腰まで)
- 3 上半身(腰より上、腕と頭を含む)
- 4 手(手首から先)
(手が触れている場合は
ハンドルバーも含まれる)

★ 同じ部分が複数箇所についても1点
(ヒジと頭と肩でも1点)

★ 両足の場合は5点

自転車

1点

1点

ペダル着き1点の状態から
爪先や踵が着くのはOK

**車軸がテープを越えなければ
タイヤが外に着いてもOK!**

1点

タイヤ以外が障害物や地面で支えた場合
(足着き時は除く)

※荷重がかからない擦りや接触ならOK

2点以上

タイヤ以外の複数箇所の接触
ペダル・クランク・ガード等が支えをとった場合
接触箇所分の加点となる
(ただしペダル・クランク・ガードが同時に接触し
さらに同時に離れた場合は1点とする)

※テープ・アロー・ゲート以外に関しては
一発5点となるような規定はない

5点

※アロー中心線が基準

テープがある場合は
タイヤが一本橋上でも
車軸が空中で出たら5点

テープやアローを
車軸が空中で超える
(自転車中心線も同様)
他クラスのアローでも5点

車体中心のどちらか一方に両
足があり片足が足着き:5点

・他クラスゲートへの進入(前後の車軸が判定基準)
※テープとアローの間はフリー

・順番とばしをしてアローやゲートを通過

・通過していないアローやゲートを逆方向から通過

・ゲート背面側から接近して足着きして通過

・他のセクターのゲートに入る ★2025年から追加適用★
※トライ中のセクター以外はテープと同じと考える

その他

追加のペナルティ セクション毎にカードに通常記入(パンチ)される点数とは別に課せられる罰則点

外部からの援助(セクション走行中の競技者への助言など):-100ポイント

※ 下見中の助言や、危険箇所等で許可を得てセクション内に待機することは許される

カードを紛失する、あるいはセクションを抜かす:-50ポイント(2023年改訂)

ナンバープレートまたはゼッケンの規定を尊重しない:-100ポイント

※ セクション制限時間について

(2025年版)

- 制限時間は2分とし、超過したら5点となり走行終了。

★秒単位で判定する（2分00秒99なら2分で超過なし）

※ 競技時間について

- 競技時間とは、競技開始から、全てのセクションの走行を終えて、スコアカードを大会本部に返却するまでの時間。
(パンチ担当への手渡しや大会本部への提出は必ず選手本人が行なうこと)

- 設定された基準タイム内に競技を終了できなかった場合は
 … 2分毎に-10ポイント(2023年改訂)
 ★分単位で判定する ※(2022年までは1分毎に-10ポイント)

例) 制限時間が2時間30分の場合
2:30分59秒99までは超過ペナルティなし
2:31分になった時点で-10ポイント
2:32分でも-10ポイント、33分になったら-20ポイント

セクション修復などのトラブル発生により
待機が生じた場合⇒3分以上は記録
(通過チェックシートに選手と何分かを記入)

※ スコアカードについて

パンチ担当の作業の流れ

- ・選手からスコアカードを受け取る
 - ※選手都合でのスコアカード返却は原則できない
 - ※セクション補修等で待機となった場合は除く
- ・新たに受け取ったカードは一番下に
- ・上から順番に次に走る選手を呼び出し
スタート区画(ニュートラルゾーン)に選手を待機させる
- ・スタート前に「**31番、緑です**」と主審に分かるように言う
→スタートしたら通過**チェックシート**に**✓マーク**を入れる
- ・次の選手を呼び出してスタート位置に待機させる
- ・選手がセクション走行を終えたら審判のポイントを確認
 - ※**パンチ担当**は**ポイント**を**再確認**する(声か指で)
- ・通過**チェックシート**に**ポイント**を記入 ※**✓マーク**も再確認
- ・「**○セク○ポイントです**」と声かけしながら**スコアカード**に**パンチ**
 - ※選手にもパンチを確認してもらう
 - ※担当セクションの列の直下に指を添えると良い

※1枚のカードで複数ラップ使う場合はラップ数もよく確認すること
※ミスパンチした場合は穴を重ねるように打って正しい位置に打ち直す



正しい



ミス箇所は
ダブルパンチ

奇数穴が正しい

偶数穴は間違い

分かりにくくなったら別枠に記入パンチ
(3~4穴以上になると分かりにくい)

※あとで戻ってきて「パンチが違います」と言われても勝手に修正しない
⇒何かあれば必ず主審に確認する

JETA						
Cat.						
Name						
No						
Time	:		:			
Lap 1						
0	10	20	30	40	50	60
1s	10	20	●	40	50	60
2s	10	20	30	40	●	60
3s	●	20	30	40	50	60
●	10	20	30	40	50	60
5s	10	20	30	●	50	60
Lap 2						
0	10	20	30	40	50	60
1s	10	20	30	●	50	60
2s	10	20	30	40	50	60
3s	10	20	30	40	50	●
4s	10	●	●	40	50	60
5s	●	20	30	40	50	60
5					●	
0x	10x	20x	30x	40x	50x	60x
/	=	=	=	=	=	=
Total					point	
Lap1.Lap2						

記入例

ポイントを記入
(入って✓、終わって数字)

セクション閉鎖時間などのメモ	カテゴリ	No	ナマエ	Lap1	Lap2	Lap3
	イエロー	1	サトウ イチロウ	✓50	✓	
A=13:31 ~13:33 2分 OK	イエロー	2	ヤマダ アイト	✓10	✓20	
B (4分)	イエロー	3	イシヤマ テルオ	✓40	✓10	
	イエロー	4	アライ ゲンキ	✓60		
	イエロー	5	オクザワ ケンヤ	✓30		
	レッド	101	ウチャマ カオル	✓60	✓40	
	レッド	102	ニッタ ケント	✓50		
B=14:16 ~14:20 +4分	レッド	103	モリノ カンタ	✓60	✓50	
	レッド	104	イエダ タイキ	✓30		
A X	レッド	105	ナミカワ トシヒコ	✓40	✓30	
	レッド	106	シバヤマ タクヤ	✓20		
	レッド	107	フジヤマ ヨシマサ	✓0	✓10	
A X B (4分)	グリーン	201	タケムラ レイ	✓50	✓60	
A X	グリーン	202	イワタ テクトシ	✓60	✓40	
	グリーン	203	ヤマモト ケイ	✓50		
	グリーン	204	スズキ タイジュ	✓40		
	グリーン	205	テラヤマ ヒデトシ	✓10	✓0	
B (4分)	グリーン	206	ミズタニ モモ	✓20	✓30	

↑

↑ポイントを記入✓

↑セクション修復などのトラブルにより待機が生じた場合⇒3分以上は分単位で記録

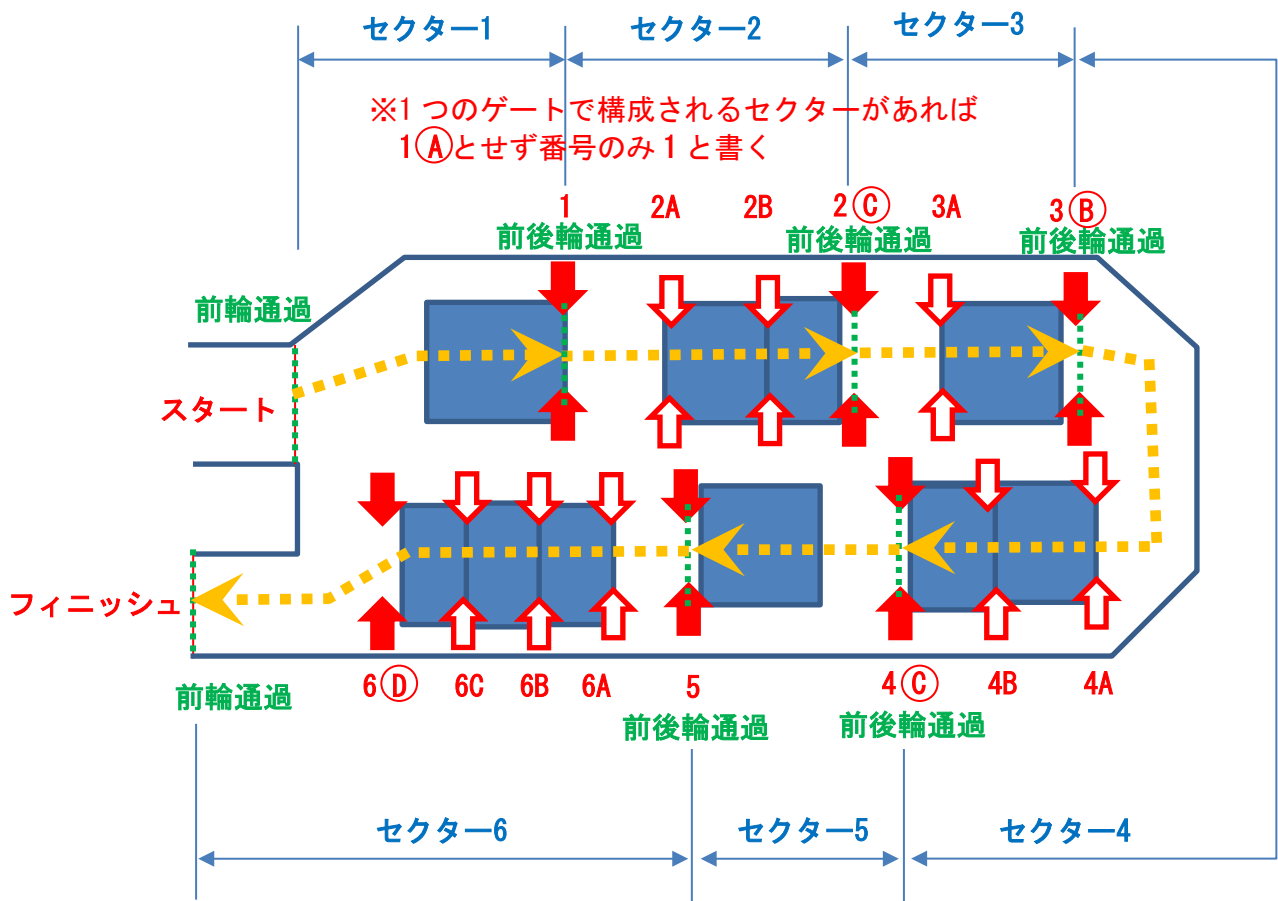
「〇セク〇ポイントです」と声を出しながら
選手に見せてパンチするのが一番良い

★2023 年 UCI/JCF 競技規則の改訂により、全ての大会でポイント獲得方式を適用。

1. ポイント獲得方式でも、足着きなどのペナルティー（1 点, 2 点・・・）は 5 点までカウントする。（ペナルティーの基本的な考え方は変わらない）
2. セクション内で **2 分を越えたら 5 点**。
⇒ストップウォッチで計測し『**2 分 00 秒 99 まで**』は OK
3. 各セクションは **6 つのセクターに区分し、それぞれのセクターをペナルティー無しで通過すると 10 ポイントを獲得する**。（1 セクション最大 60 ポイント）
※J シリーズトライアルも標準の 6 セクター（最大 60 ポイント）に設定
4. 合計ポイントの最も多い選手が勝者となる。
※合計ポイントが同じ場合は高いポイントを多く獲得した選手が上位。
（0 点, 1 点, 2 点・・・のペナルティー数は順位に影響しない）
5. ゲート番号
 - (1) 主な障害物は**ひとつのセクションに 6 箇所（セクター）**設定する。
 - (2) **セクターごとに 1, 2, 3, 4, 5, 6 と番号**をつける。
 - (3) ひとつのセクターに**複数のゲートを設定する場合は番号に続き A, B, C, , と書く**。
例) セクター1 に 3 つゲートをつける場合、1A, 1B, 1C とし、**最後の C に丸印**。
（必ず 1A→1B→1C と順番通りに通過しなければならない）
6. ポイントの判定区間
 - (1) **セクター1 は、スタートラインを前輪が通過してからセクター1 の最終ゲートを前後輪とも通過するまで**。
（その区間をクリーンで通過すれば 10 ポイント獲得）⇒セクター2 以降も同様
（その区間でペナルティーがあればポイント無し）⇒ ”
 - (2) **セクター2 は、セクター1 の最終ゲートを前後輪とも通過してからセクター2 の最終ゲートを前後輪とも通過するまで**。 ⇒最終セクターを除き以降も同様
 - (3) **セクター6 は、セクター5 の最終ゲートを前後輪とも通過してからフィニッシュラインを前輪が通過するまで**。※スタートとフィニッシュは従来通りと考えれば良い
 - (4) セクション内で**ペナルティーが 5 点になったら、それ以前のセクターで獲得したポイントの合計がそのセクションでのポイントとなる**。（2 分を越えても 5 点）

※従来は『イン 5』も『フィニッシュ直前の 5 点』も同評価だったが、ポイント獲得方式では **5 点になる前に獲得したポイントは有効**となり、途中までの成功も評価。

セクションとセクター



★各セクター区間を足着き等のペナルティーなしで通過したら10ポイント

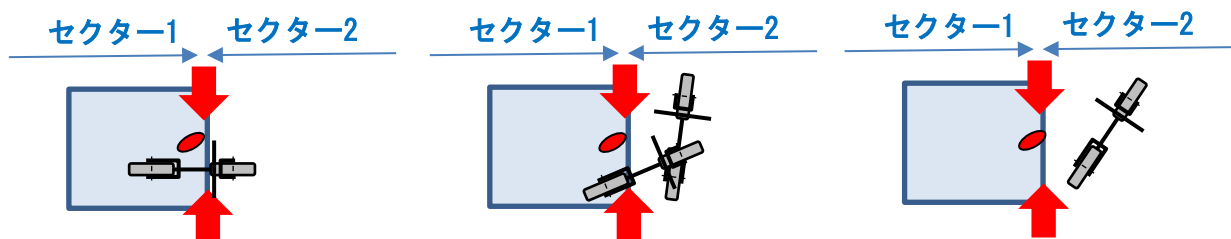
★通過判定は車軸でセクター間は前輪軸の通過ではなく前後輪ともに通過した時
(テープで区切っているチームコンペティションとは通過判定が異なる)

★最終セクターはフィニッシュラインを前輪が通過するまで

7. ポイント判定の注意点 (足を着いたままゲートを通過させた場合)

セクター1を走行中に足を着き、その足を着けたままでセクター1の最終ゲートを前後輪とも通過させた場合、セクター2のポイントも獲得できないのか？

- ・ 足を着いた時点ではセクター1の走行中であり、セクター1は0ポイント
- ・ セクター1を通過した後に新たな足着きがなければセクター2には影響しない。



セクター1を走行中の足着き
⇒セクター1は0ポイント

足を着いたままで
前後輪を通過させる

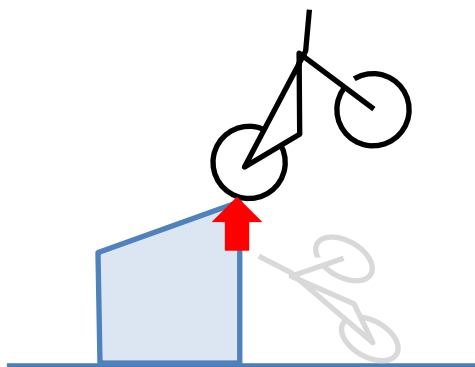
- ・ 新たな足着きがない場合
⇒セクター2に影響なし
- ・ 足を着きなおした場合
⇒セクター2も0ポイント

8. セクション構築上の注意点

各セクターの最終ゲートはポイントを判定する際の区切りとなるため、トライの成否が分かりやすい位置に設定することが望ましい。

(フィニッシュラインの前輪通過が判定基準となるセクター6は除く)

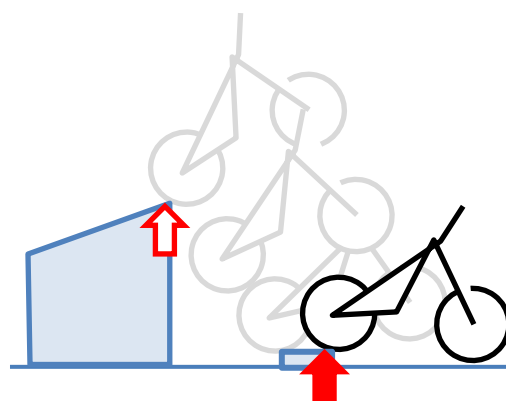
(1) 難易度の高い障害物から飛び降りる場合



障害物の端に最終ゲートがあれば、この時点で前後輪が通過しておりセクター終了。

このあと着地で失敗した場合は・・・

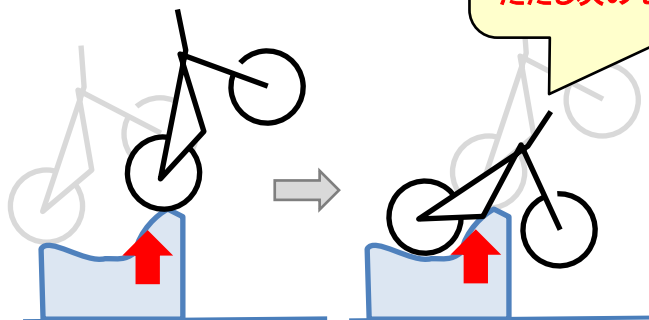
- ・このセクターのポイントには影響しない
- ・でも次のセクターはポイントがとれない



障害物の下に着地点を設定し、その位置に最終ゲートを置けば、着地まで含めて成功しないとポイントがとれない。

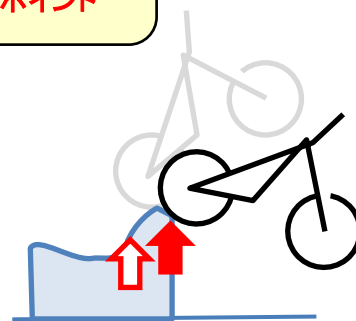
⇒トライの成否とポイント獲得が合致
(これが望ましいが現地状況にもよる)

(2) 円形や尖った障害物の場合



障害物の手前に最終ゲートを設置した場合、一瞬通過してもバランスを崩し戻ってしまい、車体接触や足着き等の失敗をする場合もある。
⇒判定が困難になる要因

一瞬通過したが戻って失敗
⇒通過すれば10ポイント確定
ただし次のセクターは0ポイント



できるだけ障害物の後端に最終ゲートを設置することが望ましい。

(後端の最終ゲートが見えにくい場合は手前にもゲートを設置する対応が有効)

ただし、ゲートの数が増えると競技者から見た分かりやすさにも影響するため、過度になることは避けつつ、途中のゲート位置も含めて適切に設定することが望ましい。

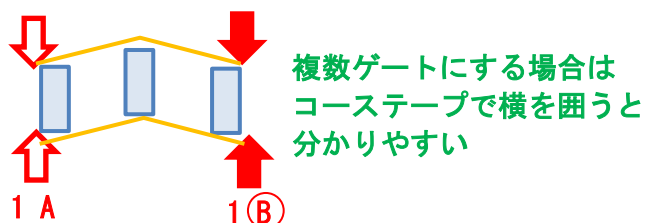
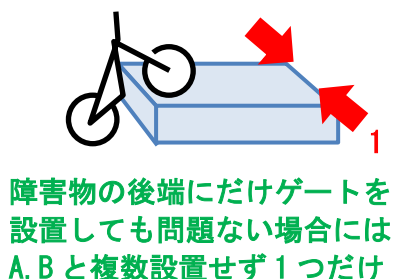
(3) 年少者や初心者カテゴリーでの配慮

特にローカル大会などでポイント獲得方式を適用する場合、ゲート数が多くなることで『次はどこに行くの?』と戸惑うケースもある。

年少者や初心者カテゴリーでは、特にゲート数が過度になることは避け、短く簡潔なセクション設定が望ましい。

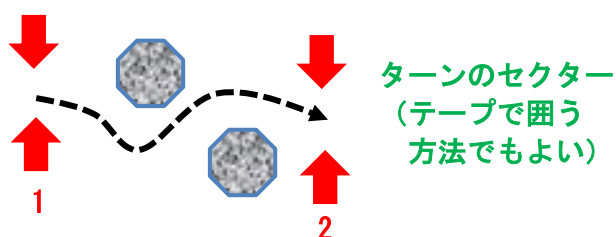
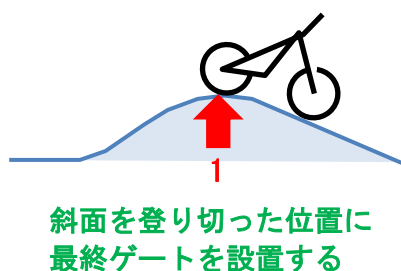
(他のカテゴリーとセクター位置を合わせる必要はない)

- ・ひとつのセクターは出来るだけ少ないゲートで構成する



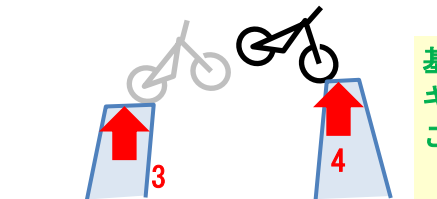
- ・段差のある障害物だけでなく斜面やターン毎にセクターを設定することも有効

※ただし判定が曖昧な位置をセクター区切りとしない配慮が必要



・通過し終わったセクターのゲートに入ると一発 5 点になってしまうので、特に年少クラスの場合には、できるだけわかりやすい設定を心がける ※2025 年 4 月 追記

(4) セクター間を飛ばせる設定は避ける ※2025 年 4 月 追記



9. その他

ポイント獲得制における追加のペナルティー

- ・外部よりの援助：-100 ポイント
- ・競技時間の超過：-10 ポイント/2 分超過 (2023 改訂前は-10 ポイント/1 分)
- ・スコアカードの紛失、セクションを抜かす：-50 ポイント (改訂前は-100 ポイント)

「他のセクターのゲートに入ると 5 点」の追加適用について

この説明は 2025 年 4 月 30 日に追加

★UCI/JCF 競技規則（2025/01/01）の【7.1.087】（24～25 ページ）

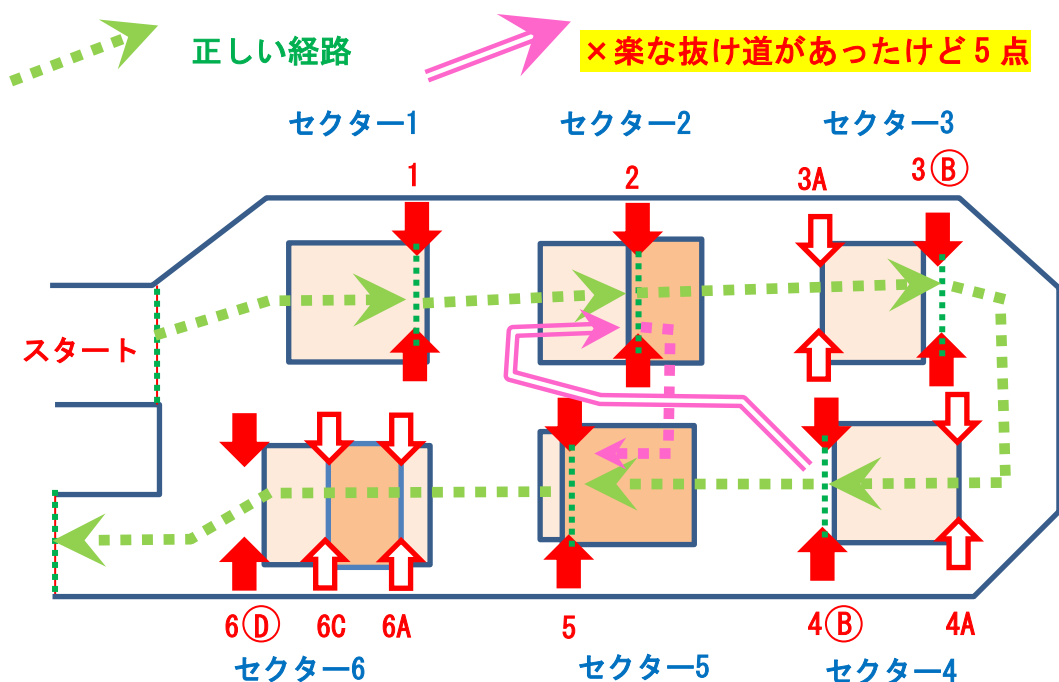
・ ・ ・ or not riding the gates in the correct order / 正しい順番でゲートを通さない (5 点)
The rider must cross the gates of the sector where he/she is riding whereas **it is not allowed to cross any other gates of other sectors.** / ・ ・ ・ **他のセクターのゲートを横切るとは許されない**

上記着色部はセクション設定による判定の難しさもあり、今まで国内大会では適用してきませんでした。最近ではポイント獲得制のルールも浸透し、セクション設営側の理解も深まってきたので、2025 年度から国内大会でも適用とします。以下に、具体的な参考例などを示しておきます。

【例 1】 **セクター5 をトライ中** **セクター2 にあるゲートに入った** ⇒ **5 点**

セクター5 の障害物が高かったので、距離が近くて二段で登れるセクター2 からセクター5 に跳べば楽だと思って、既に通過したセクター2 にあるゲートに入った。

⇒ 5 点（セクター4 までに獲得したポイントは保持される）



ポイントが確定した通過済みセクターのゲートに再度入ったら 5 点。前進でもバックでもゲート裏側からでも、車軸が入った瞬間に 5 点。（以前に獲得したポイントは保持）

通過済みセクターのゲートにはコーステープがあるのと同じということになります。

ポイント獲得制になる前のルールでは、初めて進む時だけ順番通りにゲートを通すれば良く、一度通過したゲートなら再通過しても OK という運用になっていました。

（ 以前は 1⇒2⇒3⇒4⇒5 でも 1⇒2⇒3⇒4⇒2⇒5 でも 1⇒2⇒3⇒4⇒3⇒4⇒3⇒5 でも OK だった）

ペナルティーの少なさを競う方式から、成功したセクターの数を競う現在のポイント獲得制になったことから、ポイントの獲得方法を明確にするために追加されたものと考えられます。テープ規制で回避できるケースもありますが、セクションが複雑になるのを避ける意味もあると思います。

【例 2】 セクター3の最終 3-B ゲートを一瞬通過したがバックしてしまった ⇒ 問題なし

図のような設定では、セクターの最終ゲートを一瞬通過したけど、バランスを崩して後ろに戻ってしまう場合も考えられます。この場合だと次のセクター4のトライ中とは考えられないため、戻ったとしても5点判定にはしません。もちろん、戻ったら再度通過する必要があります。

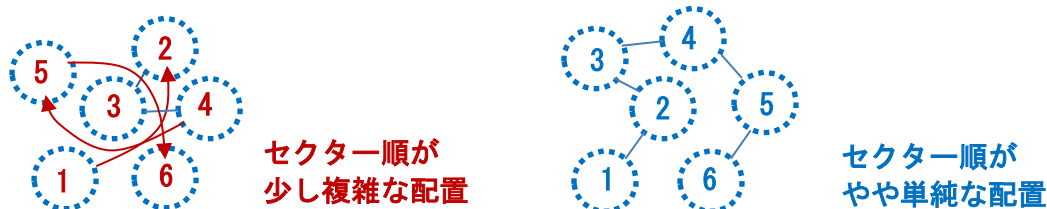
(国内大会での運用目安としては、一瞬通過した時点でポイントは確定とします)



可能であれば「確実に成功したことが分かる位置」にゲートを設置するのが最善と思われます。(セクション設営の手間とか見た目の分かりやすさも関係するので一概には言えませんが)

【セクション設営上の留意点】 うっかり5点になりにくい設定

未就学児などは特にかもしれませんが、自分のゲートを全て覚えるのも大変です。ひとつの障害物を終えたら、次の障害物が前に見えるのであれば分かりやすいのですが、既にある障害物を組み合わせてセクションを設定する場合、セクターが散在したりループ状になったりするのも致し方ありません。各々の障害物はクリアできているのに、裏側からゲートに入ったとか、ルートを見失ってポイント獲得できないというケースもあります。



どんなカテゴリーであれ、下見で他クラスゲートも含めてしっかり下見をすることは重要ですが、セクション設営においても、ある程度ゲートを分かりやすい位置に配置するとか、通過済みセクター内にうっかり入り込むリスクを減らす一定の配慮は大切です。特に、裏側からは木や障害物で見えないような位置にゲートを設置するのは、できるだけ控えるのが望ましいでしょう。

また、初心者の参加が多いローカル大会であれば、「〇〇カテゴリーでは適用しない」と大会特別規則に定めるという方法も考えられます。

2023 年競技規則改訂(足着きゲート通過)に関する判定基準

ver. 2023. 05. 01

静止姿勢(試技でなく)でゲート背面側から(自転車および/または体の一部とともに)ゲートに近づき、足を障害物/地面に置きいてゲートを通過する場合。(5 点)
たとえ着いた足を 1 回以上着きなおしたとしても適用される。(5 点)

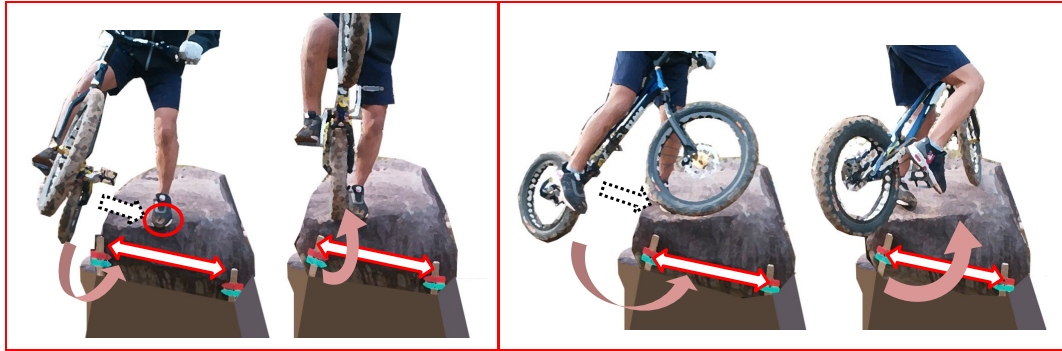


図 1-a

背面側から近づき自転車だけ立てて通過
5 点

図 1-b

背面側から近づき自転車だけ回し入れる
5 点

※2023 年改訂：足の着きなおしをしても通過できない

【解説】

2022 年までは、一瞬跳んで最初に着いた足を着きなおすと、ペナルティは増えるけど通過できるように読める文面でした。その行為に対応するため、2023 年の改訂では、足の着きなおしをしても通過できないように変更されました。

【追記】

今回の改訂において、2021 年の改訂で追加された次の一文(取り消し線部分)が削除され、2018 年 10 月の改訂時の文言に戻ったようです。

『ゲートに近づき、~~少なくとも一つの車軸がゲート背面側にある間に、~~足を障害物/地面に置いてゲートを通過』

どういう状態で足を着いてゲートを通過するのはダメなのか?を説明した一文でしたが、足の着きなおしをしても通過できなくしたことから、今回の改訂で削除されたようです。

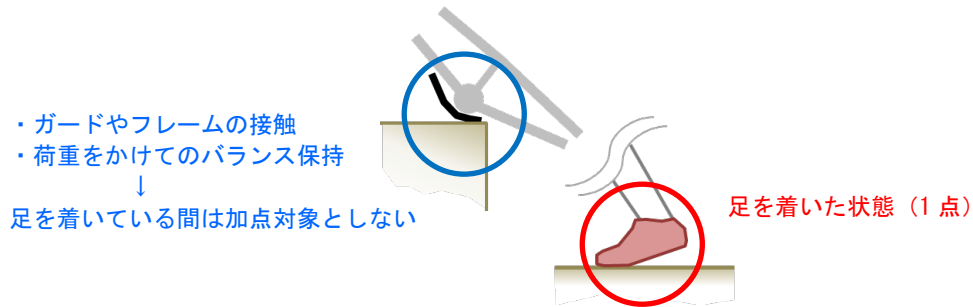
『ゲート背面側からゲートに近づき』という状態が不明確になったようにも思えますが、明らかに背面側から近づいて足着きして通過しようとした場合に限定して 5 点の判定とするのが妥当と思われます。

もちろん、ゲートの前側から近づいてなら、足を着いて通過するのは 1 ペナになってポイント獲得はできませんが、次に進むことは可能です。

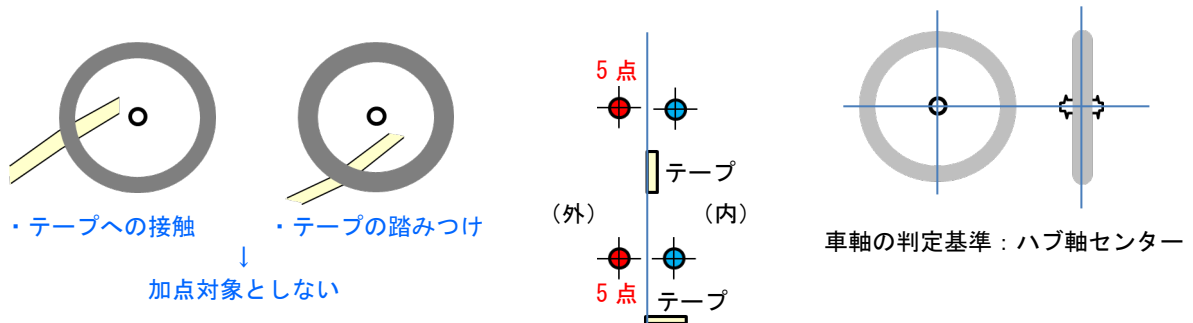
国内大会におけるルール運用の目安

※主に競技現場において求められる判定の目安について、JBTAにより補足したものです。（一部表記を変更）

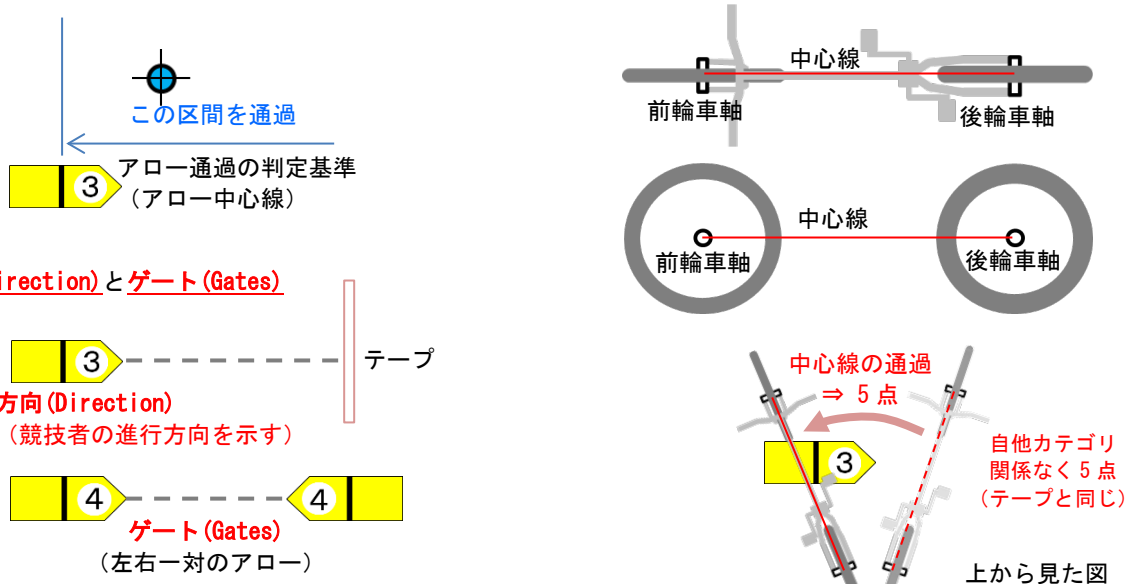
- 1) 足を着いた状態であれば、ガードやフレームが接触する、または、荷重をかけてバランス保持しても、新たな加点对象としない。（足着きの1点のみ）（足が離れた時点で接触等があれば加点）



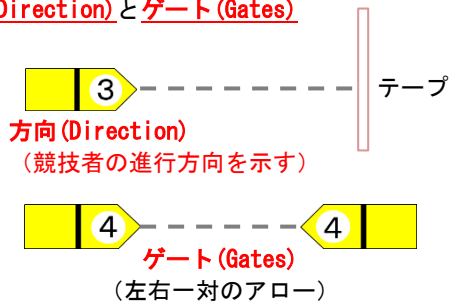
- 2) コーステープへの接触や踏みつけは加点对象とせず、あくまでも車軸で判断し、車軸がテープの上または下を通過した（超えた）場合は5点とする。（車軸の判定基準はハブ軸センターとする）



- 3) アロー（矢印）通過の判定基準はアロー中心にひかれた線とする。前後輪の車軸および前後車軸を結ぶ自転車の中心線がアロー中心線の上または下を通過した（超えた）場合は5点とする。（タイヤ等がアローに接触しただけでは加点对象としない）



- 4) 方向 (Direction) と ゲート (Gates)



（ポイント獲得方式の競技規則ではゲートのみが原則のようです）

- 5) アローの破損、アローを落とす、コーステープを切断する等、セクションの修復が必要となった場合は5点とする。
※ただし、アローが剥がれやすくなっていた場合など、審判の判断で5点にせず修復のみ行なう場合もある。

2025 年 4 月 29 日
JBTA 日本自転車トライアル協会