2020 年度国内大会におけるポイント獲得方式の概要

2020/03/01

★2020 年度の JBTA が主催または主管する国内大会では、世界選手権、ワールドカップ、ワールドユースゲームで既に採用されている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・・）は従来通り 5 点までカウントする。（ペナルティーの考え方は従来と同様）

2. セクション内で 2 分を越えたら 5 点。　（10 秒毎の 1 点追加はしない）
⇒ストップウォッチで計測し『2 分 00 秒 99 まで』は OK

3. ひとつのセクションは 6 つのセクターに区分され、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）
※その他の大会で例えば 5 セクター（最大 50 ポイント）等に設定するのは OK。
（大会特別規則に規定する）

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）　⇒　〃

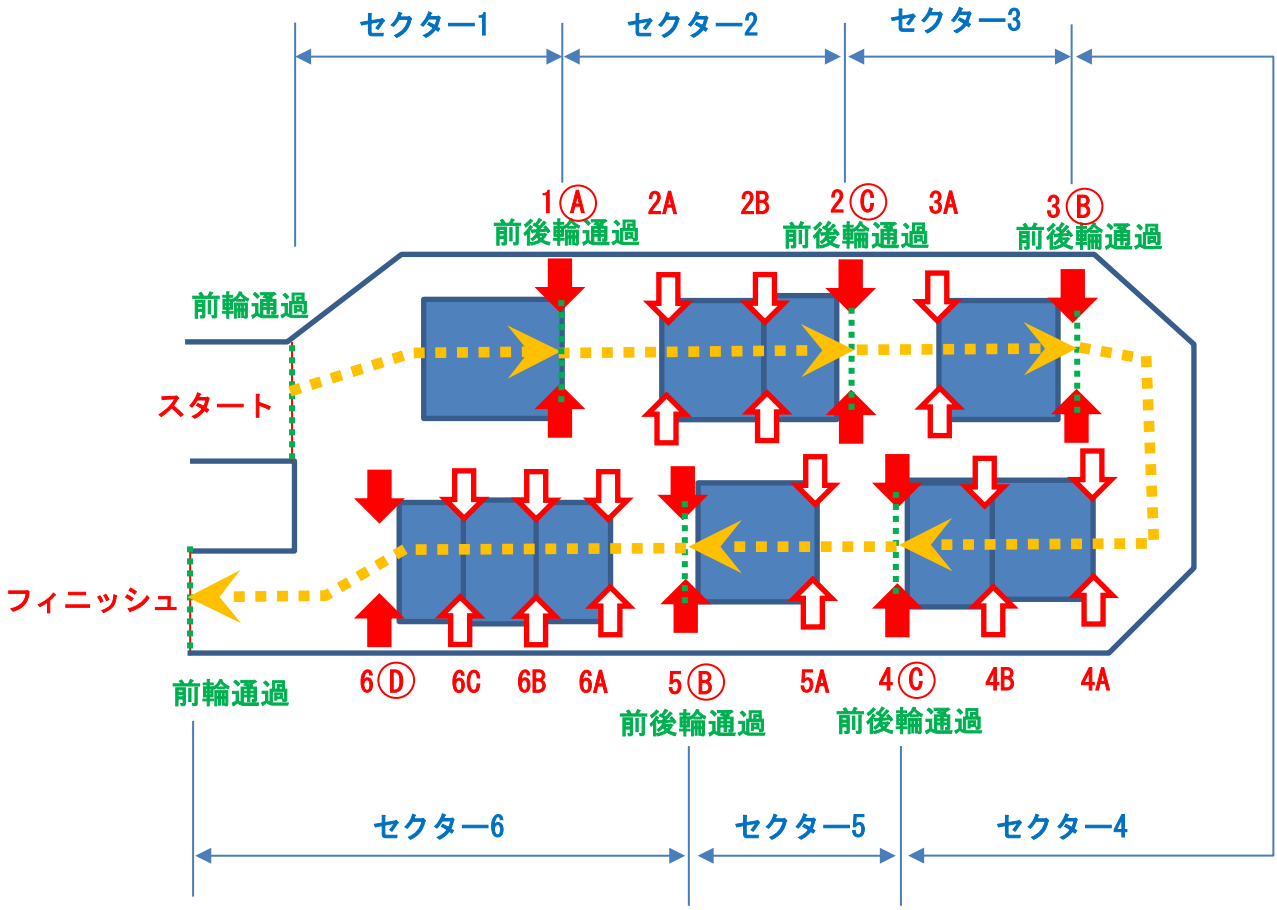
(2) セクター2 は、セクター1 の最終ゲートを前後輪とも通過してからセクター2 の最終ゲートを前後輪とも通過するまで。　⇒最終セクターを除き以降も同様

(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

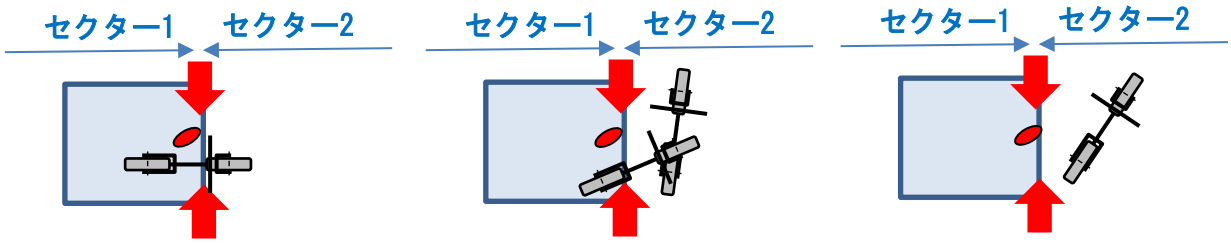
★通過判定は車軸でセクター間は前輪軸の通過ではなく前後輪ともに通過した時
（テープで区切っている国際大会のチームコンペとは通過判定が異なる）

★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

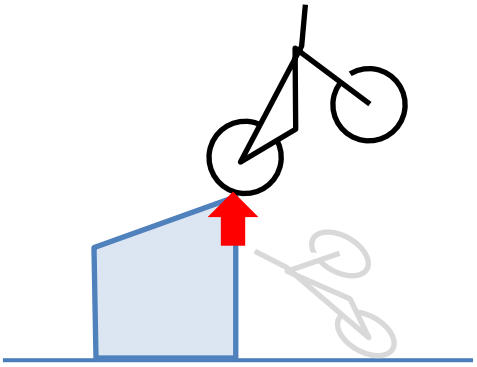
足を着いたままで
前後輪を通過させる

・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

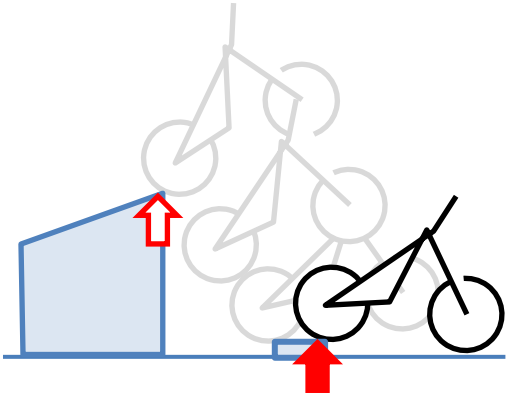
8. セクション設定の注意点

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

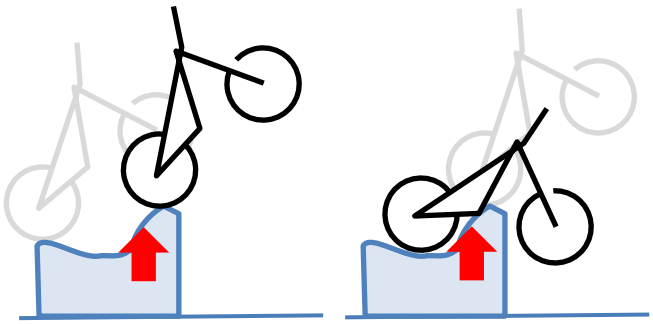


障害物の端に最終ゲートがあれば、この時点で前後輪が通過しておりセクター終了。
このあと着地で失敗した場合は・・
・このセクターのポイントには影響しない
・でも次のセクターはポイントがとれない

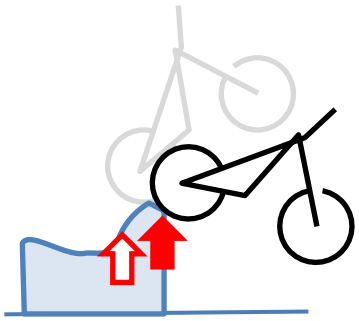


障害物の下に着地点を設定し、その位置に最終ゲートを置けば、着地まで含めて成功しないとポイントがとれない。
⇒トライの成否とポイント獲得が合致
（これが望ましいが現地状況にもよる）

(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。
⇒判定トラブルの懸念



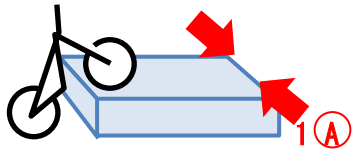
できるだけ障害物の後端に最終ゲートを設置することが望ましい。
（後端の最終ゲートが見えにくい場合は
手前にもゲートを設置する対応が有効）

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。

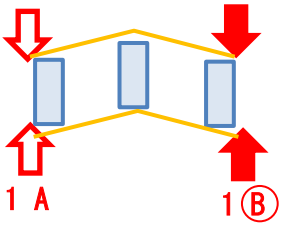
(3) 年少者や初心者カテゴリーでの配慮

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

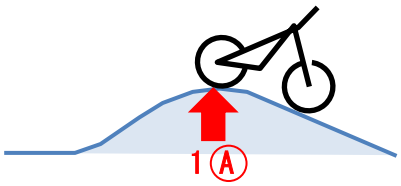


障害物の後端にだけゲートを設置しても問題ない場合には1A だけにしても良い

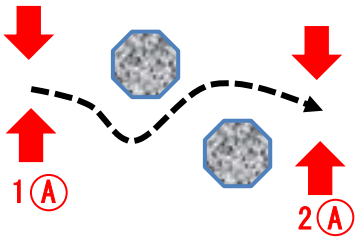


複数ゲートにする場合はコーステープで横を囲うと分かりやすい

・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

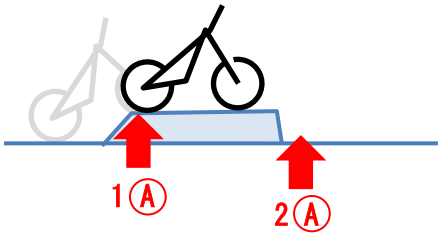


斜面を登り切った位置に最終ゲートを設置する

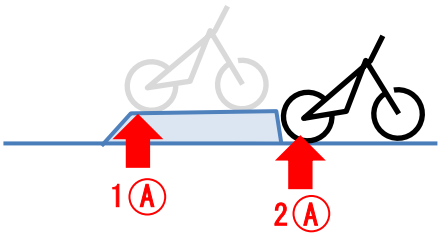


ターンのセクター（テープで囲う方法でもよい）

・障害物を登る区間と降りる区間を別のセクターとして設定する方法もあり
※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



段差を登るまでがセクター1（という方法もある・・）



段差の上から降りるまでがセクター2（という方法もある・・）

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（従来は 10 点）

・競技時間の超過：-10 ポイント/1 分超過（従来は 1 点/1 分）