

**1 競技の種目**

1. 4×4(四輪駆動車)車両による、減点方式を採用した競技。

**2 主催者**

1. 本競技会を開催する者を主催者もしくはオーガナイザーと称する。

**3 オフィシャル**

1. 本競技会はオフィシャル(審判員の総称)の判定で競技を進行する。

**4 コース**

1. コースはセクションを設けた競技会場の呼称。その付帯設備として競技車両駐車場、競技車両修理場、通路等が設けられている。競技車両は競技中許可なくコース外に出ることは出来ない。

**5 セクション**

1. イン(入口)とゴール(出口)が設定され、進行方向に向かって右側に赤色のマーカー。左側に青色のマーカーを設け、区分された場所をセクションと称する。ただしセクションすべてがマーカーで区分けされていない場合やインとゴールが共用されている場合は主催者の指示にしたがうこと。
2. イン(入口)の左右のマーカーを直線で結んだラインをスタートラインとし、ゴール(出口)の左右のマーカーを直線で結んだラインをゴールラインと定める。
3. セクションを区分するものがテープであればテープがマーカーとなる。パイロン・ポール等であればその本体をマーカーとし、その場合パイロン・ポール等を直線で結んだライン内をセクションとする。
4. マーカー間に間隔を有する部分については、それぞれのマーカー間を直線で結んだライン及びマーカーから垂直に上下に延ばしたライン内をセクションと定義する。(マーカーが斜めの場合はそれを上下に延ばしたラインとする。)
5. セクション内にマーカーを設定しない区間がある場合は、主催者の指示に従うこと。

**6 マーカーおよび標識**

1. マーカーとはコース内にセクションを定めるためのものの総称。赤色と青色に色分けされたテープ・パイロン等は全てマーカーと定める。また特別な指示が無いかぎりテープ等を固定するポール・杭等の本体もマーカーとする。
2. 岩・立ち木等の自然物をマーカーに利用した場合は、マーカーを指示する色分けされた部分以外はマーカーとみなさない。なお、主催者から特別な指示が有る場合はその指示に従うこと。
3. 本規則書で定めた赤色・青色以外のマーカーが設定されている場合は、主催者の指示に従うこと。
4. マーカーが設置されていない区間は主催者からの指示が無い限り走行方向は定めないが、バック・停止等の減点は通常とかわらず科すものとする。
5. 主催者のセクション設定により、マーカーを飛び越える。車両でまたぐ等の設定がされる場合もあるが、主催者から何の指示もない場合にこれらの行為をおこなえばマーカーへの接触がなくともセクションカットとする。ただし車両が完全にセクション外に出ておらず、何らかの方法でマーカーへの接触無くセクションカットを回避した場合はセクションカットとはみなさない。
6. 白地に黒文字で表示されたものを標識と定める。標識はマーカーとはみなさず、接触しても減点とはしないが、故意の破壊行為に対しては最大減点を科すものとする。標識を破壊する程の走路は、主催者が指示した走路を走行したとはみなさない為の処置である。
7. 走行の順番を指定する場合はその順番をマーカー及び標識にアラビア数字で示される。走行の順番を指示されている場合は数字の小さい順に走行すること。その順番を守らずゴールした場合ミスコースとする。なお走行をやり直して所定の順番でゴールした場合はその限りではない。
8. セクション内にマーカーおよび標識で特別に走路をさだめる際は以下の方法にて運用する。
  - ① 左右一対が一組で運用されている場合……………左右のマーカー・標識の間を走路とする  
通過の確定は左右のマーカー・標識の間を車体のすべてが通過した時点をもって確定とする。進行方向・通過順序を定めている場合はその指示に従わなくてはならない。左右の対が判断し難い箇所はアルファベットでその組を表記するものとする。
  - ② 標識が1か所設置されている場合……………標識の上を走路とする  
車両が標識の上を通過する方式で運用するため、接触しても減点が生じない標識のみを用いる。通過の確定は標識を車両のフロントの車軸が通過した時点をもって確定する。なお後退状態での通過が許される場合はリヤの車軸が通過した時点で確定とする。なお車軸式(リジッドアクスル式)ではない車両はタイヤの中心を左右に結んだ線をその目安とする。
    - ① ②共に走行方向・順番を定めている場合はその指示に従わなくてはならない。標識を故意に破壊

した場合は6-6に定めた理由により最大減点とする。

## 7 競技開始(スタート)及び競技終了

1. 競技開始時刻はあらかじめ主催者から発表され、主催者の合図により競技が開始(スタート)される。
2. 競技終了時刻はあらかじめ主催者から発表され、主催者の合図により競技が終了し、全セクションを閉鎖する。なお競技終了時点でセクション内を走行する競技者には、そのまま競技の続行をみとめる。
3. すべてのセクションが同時にオープンされない競技会では、限定してセクションをオープンする一つの区切りをクールと称する。クール制を採用した競技会の場合は、終日タイムアウト並びにリタイヤは適用せず、走行の有無・エスケープの有無を問わず未走行セクション全てを減点10点として処理する。

## 8 スコアカードの提出(競技完了)

1. 本競技は競技者に配られるスコアカード(成績記録用紙)の提出をもって競技が完了する。よって競技者は規定時間内に主催者が指定する場所にスコアカードを提出しなければならない。提出時間を過ぎた者はタイムオーバーとして失格とする。なお提出時間が特別に定められていない場合は、競技終了より5分間とする。

## 9 セクションインとセクションゴール

1. 車両は前進でセクションインし、前進でセクションゴールしなければならない。
2. 車両の前端がスタートラインを通過した時点をもってセクションインとする。
3. 車両がゴールラインを通常の走行状態にて通過し、なおかつ車体の全てがゴールライン外に出た時点をもってセクションゴールとする。

## 10 セクション内におけるタイムキーピング(各セクションでの競技時間)

1. 全てのセクションに規定の競技時間を設定し、それをタイムキーピングと称する。主催者より特別に指示がない場合、タイムキーピングは3分間と定め、セクションインの後タイムキーピングに定められた時間に達した時点でタイムアウトとし、セクションでの競技は終了し最大減点(減点10)とする。

## 11 S S(スペシャル・ステージ)

1. タイム測定セクション(S S=スペシャル・ステージ)を一つ以上設け、あらかじめ主催者より発表する。

## 12 減点

1. 本競技は減点法による採点で順位を決定するものとする。各セクション、減点10点を最大減点とし、最大減点に達した時点でそのセクションでの競技は終了となる。

なお減点の詳細は以下に定める。

### ●ホイールベース未満のバック …………… 1回毎に減点1

自車両のホイールベース未満の距離をバックした場合。

### ●ホイールベース以上のバック …………… 1回毎の減点3

自車両のホイールベース以上の距離をバックした場合。

### ●5カウント以上の停止 …………… 1回毎に減点5

車両が5カウント以上停止した場合。

車両が停止した時点でオフィシャルから「停止」の宣告(声かけ)があり、1カウント程度の状態観察の後、なおも車両が停止している場合に停止のカウントが開始される5カウントと同時に「停止5点」の宣言がされる。なお1カウントは約3秒と定める。

### ●タイムアウト …………… 減点10

車両がスタート後、定められたタイムキーピング内にセクションゴールしなかった場合。

### ●マーカーへの接触(マーカータッチ) …………… 減点10

マーカーに、車体及びドライバーの身体・衣服の一部が触れた場合。

### ●セクションカット …………… 減点10

マーカーの外へ車体が出た場合。車体とマーカーの間に立体的間隔がある場合は、車体の一部がセクション外に出ても減点の対象とはならないが、マーカーへの接触がなくとも車体の全てがセクション外に出た場合はセクションカットとなる。

### ●エスケープ …………… 減点10

車両がスタートの後にセクション外(スタートライン外)へ出る行為。競技者は全てのセクションを走行する義務は無く、理由を問わずセクションの走行を拒否することが出来るが、スコアカードに記録が残らない状態で競技を完了(スコアカードの提出)した場合、リタイヤもしくはタイムオーバーとして扱われる。その際、エスケープをおこなえば、減点10点の成績が記録される。

なおエスケープはあらかじめ主催者より特別な指示がないかぎり、通常の走行と同じ手順を取る事が必

要。また、オフィシャルからスタートの指示無くエスケープをおこなうことは認めない。なお、必ず車両を自走しておこない、セクションインに際し、パッセンジャー、第三者が車両の移動に協力したエスケープは認めない。競技者本人が自車両を押してのエスケープも認めない。

なお、ドライバーが意識せずに本行為おこなった場合も同様にエスケープとして減点10点とする。

●**ミスコース** …………… **減点10**

各セクションで指定された走行方向。走行順序に反する走行をおこなった場合はミスコースとする（逆走の項目も参照）。走行方向を特別に指定する場合は、主催者よりあらかじめ指示がある。

●**その他1** …………… **減点10**

- ① ドライバーの身体、衣服の一部が路面及びセクションの構造物に触れた場合。
- ② ドライバーがセクション内において、明らかに第三者による誘導(無線誘導を含む)、助言にて走行していると判断した場合。但しパッセンジャーは第三者に含まない。  
なおセクション内でオフィシャルに質問する行為も助言とみなす為、質問に応答することはない。  
※本行為が度重なる場合は、失格を宣告する場合もある。
- ③ ドライバーの安全装備(ヘルメット・シートベルト・グローブ・皮膚の露出等)が不備なままセクションインした場合。及びセクション内で不備が発生した場合。なお、本項目はパッセンジャーにも適用される。  
※本行為が度重なる場合は、安全装備の不良とみなし、競技中止及び失格を宣告する場合もある。
- ④ 車両が5カウントの停止を宣告され、なお動けない場合スタックしたとみなし減点10点を宣言する場合もある。
- ⑤ 通常の走行状態にてゴールしなかった場合。  
車両が転倒しながら等、車両がドライバーによりコントロールされていないとみなされる状態でゴールした場合。
- ⑥ 各セクションに定められたスタート指定位置よりセクションインしなかった場合。
- ⑦ 各セクションに定められたゴール後の停車位置で停止しなかった場合。

●**その他2** …………… **競技中止・リタイヤ・失格**

- ① 危険行為。  
競技者は車両が発生元となり、周辺へおよぼすあらゆる危害を十分に考慮し、競技開始前に十分な車両点検を実施し、すべての積載物を取り除き、装備品は確実に固定されていることを確認する義務がある。なお競技中オフィシャルが危険とみなした場合は、即刻競技中止を勧告する場合もあり、その後の競技続行に支障をきたすと判断した場合は、改善を求める。改善が不可能と判断した場合はリタイヤを勧告する。
- ② 車両からの出火、燃料及びオイル漏れ、ならびにこれに準ずる危険な状態が認められた場合。  
車両から漏れ出る液体の種別を判別するのが困難な場合。もしくは緊急を要する場合は、車両から漏れ出る全ての液体を危険がともなう液体と断定して、即刻競技中止を勧告する場合がある。なお、その後の競技続行に支障をきたすと判断した場合は、改善を求める。改善が不可能と判断した場合はリタイヤを勧告する。
- ③ 競技関係者及びギャラリー、他の競技者に危険や脅威を与えた場合。  
競技者はセクションでの競技中というまでもなく、セクション走行以外であっても、車両の安全運行に最大限の注意を払う義務がある。なお競技車両の保管及び修理、給油等、運行以外の作業にも危険が共なわぬ様、細心の注意を払わなければならない。これをおろそかにした競技者に対しては、ペナルティー・失格を勧告する場合がある。また、人身事故もしくは非常に危険とみなされる行為。度重なる勧告にも応じない場合等は更なるペナルティーもしくは失格とする。

●**特殊な状態1** …………… **減点なし。もしくは競技中止**

- ① 車両がセクション内で転倒した場合。  
4×4 トライアル競技における転倒の定義は難しく、特に危険が認められず、減点の対象が無い状況であれば、オフィシャルは減点ならびに競技中止を宣告しない場合がある。その際は競技を続行することもできる。ただし、本項目は競技会のカテゴリーにより適応範囲を変更する。すなわち、ノーマル車両等においては、車両に大きな破損を伴う転倒。回転を伴うような転倒は危険の無い状態とはいえず、競技専用車両との格差は明白であることが理由となる。よって本項目は、各競技会の裁量に委ねる。その解釈に関しては、各競技会発行の特別規則書を参照するか、競技関係者にあらかじめ確認すること。

② 車両から落下物が認められた場合

セクション内で車両から落下物が認められた場合は危険行為として競技中止を勧告する。  
ただし以下の項目を加味して判定されるものとする。

- 1) 落下物はオフィシャルが現認した場合に限り、その際の判断に対しては一切の抗議は受け付けられないものとする。
- 2) 本規則は全ての落下物に対して適用しないものとし、落下物本体の特性を加味するものとする。  
その理由として、オフロードを走行する4×4トライアルにおいては、その競技の特性上、土砂・泥・樹木等が車体に付着する場合も多く発生し、後述の「13 車体の定義」においても、それら全てを車体の一部として取り扱う事が定義されている。しかしそれらが再び車体より離脱する事も十分考えられ、規則上は同義で有るが、車体の部品等が脱落した状態とは明らかに異なる。その様な自然物等の落下は通常の部品脱落とは異なることをここで定義するものとし、全ての物質を落下物と判断し運用しない事で競技者に対し著しい不利益をもたらすことを避ける為の配慮とする。

●特殊な状態 2 ……………停止(減点 5 点)

- ① 車輪に動きが確認される状態であっても、車両に動きがみられない場合は、車両は停止しているものとみなす。すなわち車両が旋回状態及び横滑りをしている状態等では、車輪の動きが確認されても、車両は前進も後退もしていない状況が発生する。そのような場合、車両は停止しているものとみなす。
- ② 車両の前後移動量が微量な場合は、バック減点を適応せず停止減点の対象とする場合もある。すなわち、俗に「モミ」と称される行為は、厳密には、わずかに車両が前後に移動している。しかし本行為をバックによる減点の対象とすれば、ドライバーに不利な状況となる場合が多い。よって「停止」の対象とする。なお、その適応はオフィシャルの判断とする。

●特殊な状態 3 ……………減点なし

- ① 車両がセクション内でマーカーが示す進行方向とは違う方向に走行するいわゆる逆走行為は、その行為自体を減点対象とはしない。ただし、進行方向にかかわらず、車両が後退すればバック減点の対象となり、ゴールする際は必ず前進状態でゴールしなければならない。  
なお通過の義務を課す部分の未通過・走行の順番を無視することは本項目にはあたらず、「6 マーカー及び標識」に定められた減点を科すものとする。  
4×4トライアルはマーカーにより進行方向が定められていますが、オフロードでは高傾斜・斜め走行等、通常自動車が走行する状態とは違う走行が強いられる競技である。よって明確な前後左右を判定し難い走行状況が発生することを考慮した処置である。

13 車体の定義

1. 車体とは車両本体やそれを構成する部品はいうまでもなく、車両本体に固定されている物全てを指す。すなわち車両の部品、装備品、装飾品は勿論の事、ドライバーの意思で装着した物でなく、本来車両を構成する部品ではない木・枝・泥・土等の自然物も、それが車両に固定されていれば、これらすべてを車体とみなす。

14 判定及びその他の表示

1. 本競技はオフィシャルの持つ赤旗(右手)、青旗(左手)の2本の旗により判定及びその他の表示をおこなう。
  - ① 頭上にて右手で2本の旗を回す。  
そのセクションにおいて競技が出来ることを示す。
  - ② 旗を持つ手を下ろし静止している。  
合図があれば任意にスタートできることを示す。
  - ③ 右手で2本の旗を頭上に上げる。  
車両がセクションイン及びゴールした事を示し、タイム測定の始まりと終わりも示す。
  - ④ 右手で赤旗を頭上に上げる。  
車両がホイールベース未満のバックをおこなったことを示し、同時に「バック 1 点」と宣告する。1回につき1点の減点。
  - ⑤ 左手で青旗を頭上に上げる。  
車両がホイールベース以上のバックをおこなったことを示し、同じに「バック 3 点」と宣告する。1回につき3点の減点。
  - ⑥ 両手で赤青2本の旗を頭上に上げる。  
車両が5カウント以上の停止をおこなったことを示し、同時に「停止 5 点」と宣告する。1回につき5点の減点。なお、オフィシャルは車両が停止した時点でドライバーに停止したことを告げ、カウントを

始める。

- ⑦ 両手で赤青2本の旗を頭上で交差する。

1つのセクションにおける最高減点である10点の減点を示す。この宣告を受けたドライバーはオフィシャルの指示に従って速やかにセクション外へ車両を出さなければならない。

2. カメラ・ビデオカメラ等の静止画及び動画での判定は一切しないものとし、第三者から提出されたそれら画像による判定の見直しもしないものとする。

## 15 順位の設定

1. 規定時間内にスコアカードを提出し競技を完了した競技者のうち、総減点数の少ない者を上位とする。同一減点数の場合は、セクションをクリア(減点数に関係なくセクションゴールすること。ただし最大減点の10点はクリアとは認めない)した数が多いものを上位とし、同一減点・同クリアの場合はクリーン(減点ゼロ)数の多い者を上位とする。同減点数・同クリア数・同クリーン数の場合は、タイム計測セクション(SS)の通過タイムの早い者を上位とする。また同減点数、同クリア数、同クリーン数、同タイム(タイム計測不可能も含む)の場合はスコアカードの提出が早い者を上位とする。ただし、以下の場合には競技を完了したとはみなさず、順位に入らないものとするが、出場履歴は残るものとする。なお、競技会を失格した者。参加取り消し者は出場履歴も認めない。

### ①リタイヤ

競技者が競技を途中で棄権することで、リタイヤしたドライバーは速やかに申告し、スコアカードを提出しなければならない。リタイヤは「R」で表示する。

### ②タイムオーバー

競技者が全セクションの走行を完了しなかった場合。及び規定時間内にスコアカードを提出しなかった場合。「TO」で表示する。なおクール制を採用した競技会に関しては、最終クールのみをタイムオーバーとする。

### ③棄権

正規の手続き(参加申し込み及びエントリーフィの納入)を済まし、競技を棄権及び中止した者。また、車検に不合格の者も棄権とみなす。その表記はリタイヤ「R」扱いとする。

## 16 失格・参加取り消し・参加拒否

下記行為を失格・参加取り消しの対象とし、参加履歴も残らない。なお、処分決定は競技会関係者の判断とする。

1. 競技参加に関する書類及び申請、申告に虚偽や不正修正が認められた場合。
2. 登録した競技者、パッセンジャーにより競技しなかった場合。
3. 故意にセクションを破壊した場合。他の競技者及び競技進行を故意に妨害した場合。
4. 競技関係者及びオフィシャルの指示に従わなかった場合。
5. コース内で人身事故を起こした場合。
6. 競技中及び競技に関する時間内に、薬物等によって精神状態をつくろったり飲酒をした場合。
7. スコアカードの不正修正及び不正記入が認められた場合。
8. J F T A関係者並びに競技会、競技関係者を誹謗中傷したことが判明した場合。
9. 上記以外であっても、競技会関係者及びJ F T A関係者が失格・参加取り消しを決定した場合。

## 17 競技停止勧告

以下の場合、競技の続行が不可能とみなし、競技者に対し競技停止を勧告する場合がある。なお、処分決定は競技会関係者の判断とする。なおこの場合はリタイヤ扱いとする。

1. ドライバーの身体状態が競技の続行に支障をきたすと判断した場合。
2. ドライバーが薬物摂取及び飲酒していると判断した場合。
3. 車両の状態が競技続行に支障をきたすと判断した場合。
4. スコアカードの読み取り不能(無記名。著しい損傷等)。紛失等の場合。
5. 競技会関係者及びJ F T A関係者が競技停止を決定した場合。

## 18 ペナルティー

競技会開催に支障をきたす行為、著しく公平性を欠く行為、競技会関係者の注意・勧告に従わない行為等がみられた場合の軽微な処置として、ペナルティーを勧告する場合がある。なお本書ではその詳細まで規定しないが、おおむね1セクションの最大減点を上限とする。ペナルティーを科せられる行為が度重なる場合は、競技停止・失格・以降のJ F T A競技会の参加拒否等を勧告する場合もある。

## 19 参加資格

1. 参加者(競技者及びパッセンジャー)は日本 4×4 トライアル協会及び競技会の趣旨に賛同した者であること。
2. 参加者が 20 歳未満の場合は親権者の承諾が必要である。この場合承諾書に親権者の署名、捺印したものを提出すること。

## 20 参加者の権利

1. 参加者は自分が不当に扱われていると判断した時、これに対して本規則書の範囲内で抗議を申し立てる権利を有するが、競技終了後の抗議行為。コンピューターネットワーク、SNS等Web上のネットワークサービスにおける抗議に関しては抗議とみなさず競技会への誹謗中傷と判断する。
  - ① 抗議の申し立ては文書によってのみ受け付ける。なおカメラ・ドライブレコーダー・ビデオカメラ等に類するものの静止画及び動画を元にした抗議は一切受け付けないものとする。
  - ② 車検に関する抗議は、車検が終了するまでに申し立てること。
  - ③ 成績に関する抗議は、成績発表後の定められた抗議受付時間に申し立てること。
  - ④ 抗議を申し立てる場合、定められた抗議料を添えて競技委員長に提出しなければならない。抗議料はその抗議が認められた場合及び競技委員長の指示が有った場合のみ返還される。
  - ⑤ 競技会における抗議の受理。抗議に対する最終決定は競技会役員が行う。
2. オフィシャルによる審判結果に対する抗議は如何なる理由が有っても一切受け付けないものとする。

## 21 参加者の義務

1. ドライバー及びパッセンジャーは常にスポーツマンとしての自覚を持ち、妨害行為をおこなってはならない。
2. 競技規則及び車両規則、その他諸規則を熟知し、十分に理解していること。
3. ドライバーは競技に伴う全ての危険を回避できる高い技術を備え、オフィシャル・競技会関係者・競技会役員・JFTA関係者の指示に従うこと。
4. 競技参加に関連して第三者に損害(死亡・負傷・物損など)を与えた場合は、いかなる理由が有ろうとも、参加者の責任とする。

## 22 損害の賠償

1. 参加者は自動車及び付属品が破損した場合・負傷・死亡した場合はもとより、パッセンジャーの負傷・死亡・第三者に与えた全ての損害の責任を負わなければならない。すなわち、競技会関係者は役務遂行に最善を尽くすのは無論であるが、競技会関係者に過失があっても、参加者は競技会関係者及び他の競技者に対し、非難したり責任を追求したり、損害賠償を要求してはならない。

※ 競技会関係者とは、会場の土地所有者・主催者・競技会役員・オフィシャル・JFTA関係者・その他競技会開催に関係する全ての者を指します。

## 23 特別規則書

1. 各競技会の事情に即した特別規則書の発行を認める。よって各競技会発行の特別規則書と本規則書に相違がある場合は、各競技会が発行する特別規則書を優先する。

## 24 本規則書の使用条件

日本4×4トライアル協会(以下JFTAと称する)は、JFTAの活動主旨に賛同する者に対して、本規則書の使用を認める。本規則書を使用する場合は、下記条件の遵守及び競技会の詳細をJFTAに届け出ること。

1. 本規則書を使用する競技会は、JFTAが提唱する4×4トライアル競技(減点方式)として相応しく、安全に配慮した競技会であること。
2. 本規則の複写を認めるが、その内容を無断で変更することは認めない。内容の変更が必要な場合は、特別規則書にて修正すること。なお、特別規則書を発行する場合は、その内容も届け出ること。
3. 本規則書の使用に関連し、主催者に不利益、損害が発生しても、JFTAに対し非難したり責任を追求したり損害賠償を要求しないことを認知して使用すること。
4. 競技会と称さない小規模なイベント等での使用に関しては、JFTAへの届け出は必要無いものとする。

- ・発行 2018年1月1日
- ・発行者 JFTA 日本4×4トライアル協会 発行責任者 橋本孝浩
- ・本競技規則書の有効期間 2018年12月末日までとする。
- ・連絡先 e-mail