

## <第1章> 総説

### ①オフィシャルライセンス制度の目的

ライセンス保有者を育成することにより全国統一の公平かつ正確なジャッジの普及を目的とする

### ②オフィシャルの権利と義務

競技会においてオフィシャルは選手に対し絶対の権限を有すると同時にオフィシャルはいかなる時も冷静かつ沈着であり公平かつ確実なジャッジをしなければならない

### ③オフィシャルライセンス制度の仕組み

- ・ライセンスはJFTAが認めるオフィシャル講習会を受講し一定の基準を満たした者に与えられる
- ・JFTA公認の競技会は各セクションに1名以上のライセンス所持者を有しなければならない
- ・全日本選手権は各セクションに1名以上のA級ライセンス所持者を有し各セクションのオフィシャルはライセンス所持者でなければならない
- ・ライセンス所持者が競技会のオフィシャルを行う場合はライセンス証を明示しておかなければならない

級	可能な役割	受講資格
オフィシャル 指導員	各地で行われるオフィシャル講習会で講師をすることができる 全国の競技会及び全日本選手権のオフィシャル及びオフィシャルリーダーができる	
A級	全国の競技会及び全日本選手権のオフィシャル及びオフィシャルリーダーができる	B級ライセンス取得後5レース以上 オフィシャルを経験した者
B級	全日本選手権のオフィシャルができる 地方戦のオフィシャル及びオフィシャルリーダーができる	特になし

## <第2章> トライアル競技について

### ①競技内容

四輪駆動車による減点方式の競技

(1セクション3分の制限時間で各セクションの減点数の合計で順位を決定する)

### ②採点方法

- ・バック減点
  - ホイールベース未満／毎 1点
  - ホイールベース以上／毎 3点
- ・停止 5カウント 5点
- ・テープタッチ 10点
- ・ポールタッチ 10点
- ・タイムオーバー 10点
- ・ミスコース 10点
- ・コースアウト 10点
- ・落下物 10点
- ・オフィシャル権限による走行中止 10点

※1セクションの減点数は10点を上限とする

### ②オフィシャルの名称と役割

スターター……コースインする選手の安全装備の確認と車両のコースインの確認

ゴールチェッカー……車両のゴールの確認

カウンター……競技中の減点を判断 スコアラーからのトータル減点コールの確認

スコアラー……カウンターからの減点を採点表に記入しトータル減点をコールする

タイムキーパー……スタート後の経過時間を管理する(SS\*注1は通過タイムの計測)

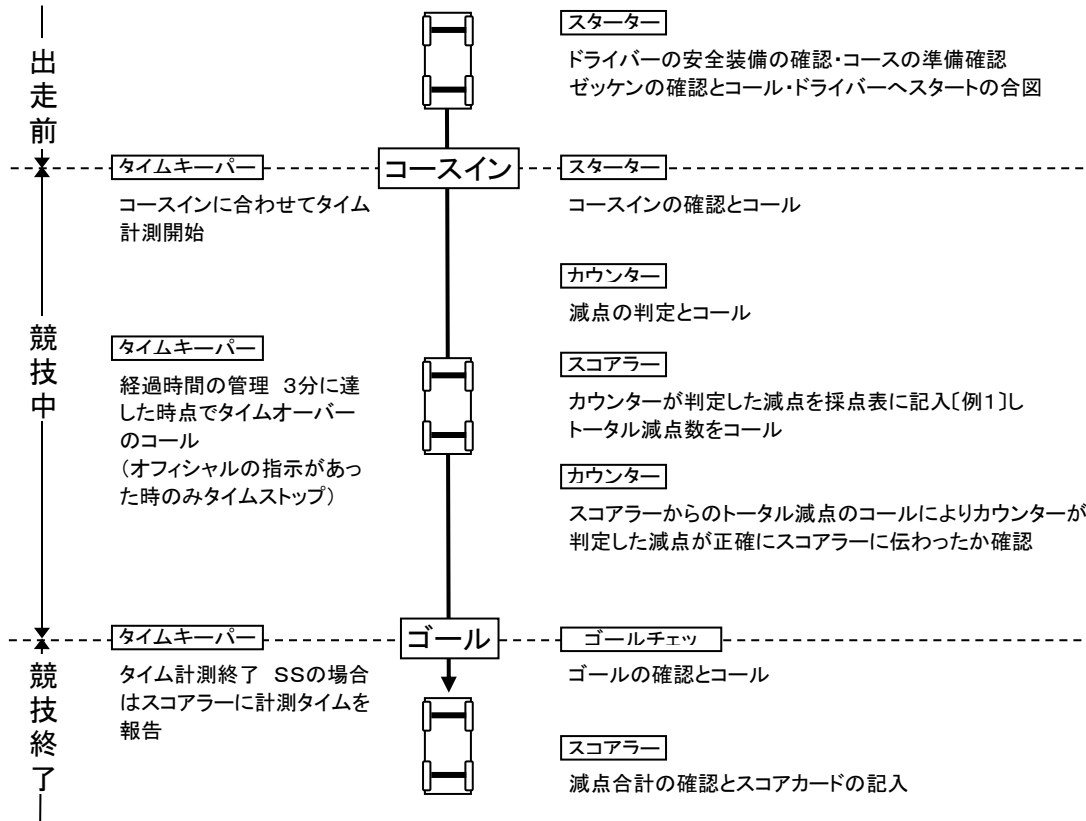
\*注1 SS(スペシャルステージ)とはセクションの通過時間を正確に測るセクションのこと 順位決定等に重要である

# <第3章> ジャッジの方法

## ① オフィシャルの準備等

- スターター……各セクションのスタート位置
  - ゴールチェッカー……各セクションのゴール位置
  - カウンター……右手に赤旗、左手に青旗(コーステープと同じ色)を持ちセクション各所
  - スコアラー……採点表、筆記具を持ちカウンターが見える位置
  - タイムキーパー……ストップウォッチ等を持ちタイム計測しやすい位置
- ※オフィシャルの兼務可能 その場合は兼務の全てを満たすこと

## ② 競技中のオフィシャルの動き



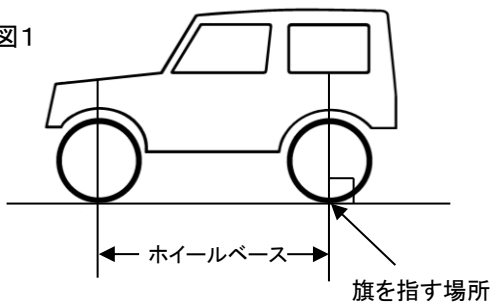
例1 採点表の記入例

出走順	ゼッケン	減点チェック										減点計	タイム
1	5	1	1	2	3	5	6					6	
2	13	10	10									10	
3	1											0	
4	31	1	1	3	4	7	8	1	9	10		10	
5	22	3	3	4	3	7	5	10				10	
6	8	1	1									1	
7	50	1	1	2	3	5	1	6				6	
8													

オフィシャルがコー  
 減点合計を記入  
 最終の減点合計を記  
 減点チェックが何も  
 減点合計が10点を超え  
 記入ミスや計算ミスをした場合

### ③車両後退時(バック)のジャッジ方法

図1



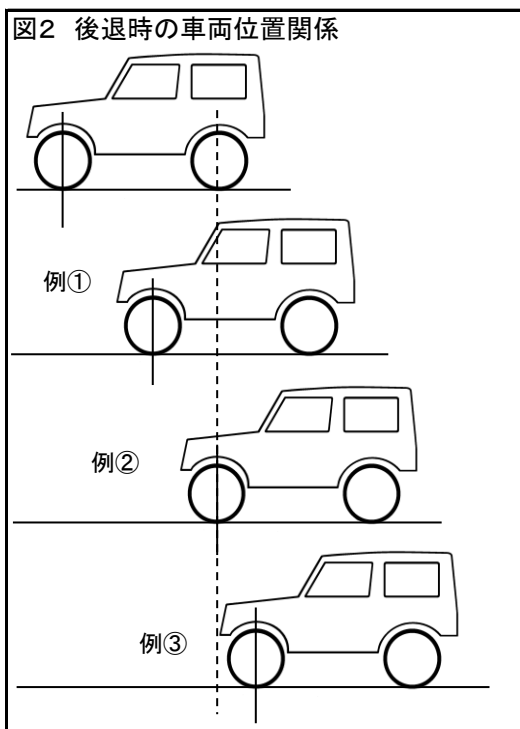
バックの減点は後退距離により1点もしくは3点の減点があるため距離の判断は確実に行う必要がある

<手順>

- ・リヤタイヤの中心線と地面との接点〔図1〕を青旗(左手)で指す

- ・車両が後退し終わった時点で旗で指した点とフロントタイヤの位置で後退距離がホイールベース未満かホイールベース以上か判断する

図2 後退時の車両位置関係



**Point** 基準点を指した青旗が車両の移動についていけないように注意する

- ・後退距離がホイールベース未満〔図2・例①〕であれば『1点』とコールし赤旗(右手)を上げる 後退距離がホイールベース以上〔図2・例③〕であれば『3点』とコールし青旗(左手)を上げる

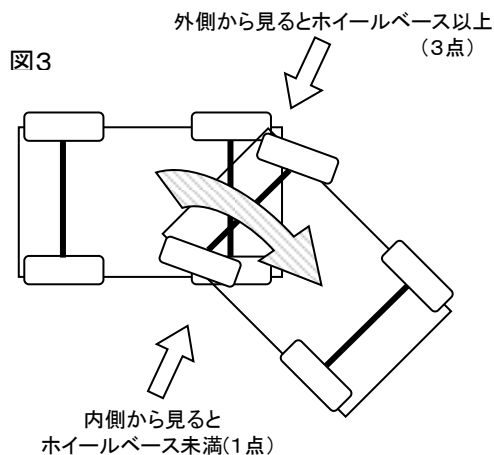
**注意** 後退距離がちょうどホイールベースとなった場合〔図2・例②〕は基準が「未満か以上か」であるため減点は3点となる

**重要** 1点か3点かの判断を行うときどちらであるか判断に迷ったときや自信を持って3点をあげられない時は1点をあげる

#### <判断が難しいバック減点の例>

##### ・旋回しながらの後退

図3のようにステアリング操作を行い後退する場合に車両の左右輪で移動距離に差が生じるが左右ともホイールベース未満か以上であれば問題ないが片側がホイールベース未満、片側がホイールベース以上となる場合がある基本的には移動距離の少ない側で判定すること(図3の場合は1点) しかしセクションの関係等で不可能な場合はその限りではないただしその場合は走行する全車両に対し同一の方向よりジャッジを行わなければならない



・連続でない後退

バック減点は1回の後退毎に1点もしくは3点が発生する。したがって後退途中で一時的にでも後退が中断した場合はそこまでの減点を取り、更に後退した場合は更に減点を取ること。ドライバーが連続後退する意思があったとしても後退距離を併せて判定してはならない。例として[図4]は後退途中で一瞬止まって後更に後退した状況を表したもの。最初の後退はホイールベース未満のバック、その後はホイールベース以上のバックで、この場合は1点+3点の計4点の減点となる。

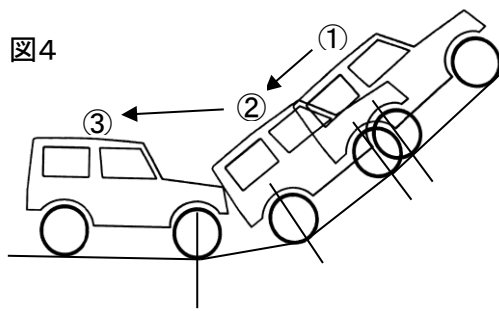
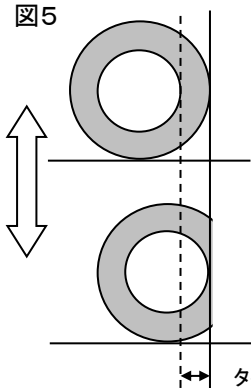


図5



・もみ込み(細かいバック)状態

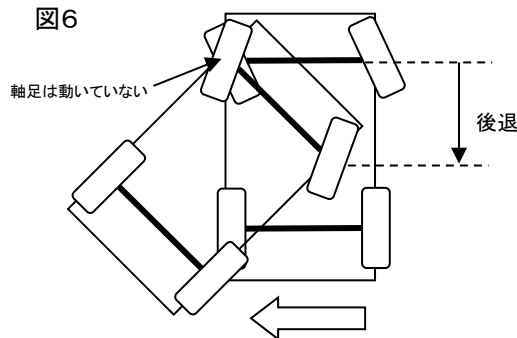
障害物等により一度つぶれたタイヤの反発により車両が細かく後退する。時には繰り返し起きる場合もあるが後退距離がタイヤのハイト(タイヤの高さ)分であればバックの減点を取らない。しかし同じ場所でのもみ込みは停止状態とみなし停止カウントを行う(第3章③参照)。ただしハイト分を超えるもみ込みはその都度減点を取ること。

**Point** 後退距離を見る場合、車体(ボディ)の揺れを見て判断しないこと。ボディの揺れはサスペンションの形状等で大きく動いたように見える場合があるので正確な判定ができない。必ずタイヤと路面で判断すること。

・各種ターンを行っている状態

ドライバーが行うターンの中で1輪が動かない状況がある。この動かない車輪を『軸足』と呼び、ターンが行われているときの判定は軸足の動きで決まる。特にバックギヤを使用する通称「バックターン」は軸足が後退する可能性も高い。4輪の内1輪でも後退していない車輪がある場合はバック減点が発生しない[図6]。ただし動かない車輪がある場合は停止状態とみなし停止カウントを行う(第3章③参照)。

図6



**注意** ターンの種類や方法により軸足となるタイヤが違うので軸足となるタイヤの停止または移動を注視して判断すること。また状況が確認できる位置からジャッジを行うこと。

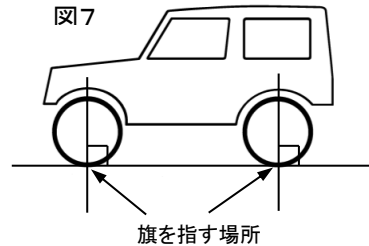


#### ④車両停止時のジャッジ方法

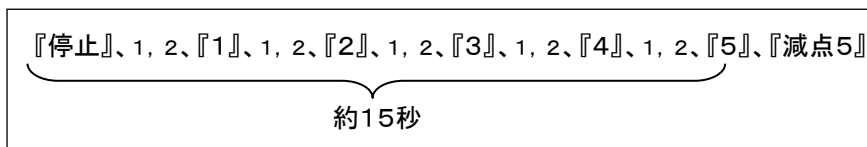
車両が同じ位置より動かない状態を停止状態といいオフィシャルのカウントで5カウントに達すると減点5点が発生する

<手順>

- 車両の1輪でも同じ位置から動いていないと判断した時点で『停止』と発声し青旗(左手)で停止状態にある車輪の中心線と地面の接点[図7]を指す
- 『停止』のコールに続いて『1』、『2』、『3』、『4』、『5』とカウントする カウント中は赤旗(右手)を腰より低い位置でカウントに合わせて横向きに振る



#### Point 停止カウントの要領(間合い)



**注意** カウントは均等な間合いで行うこと 途中で間延びしたり止めたりしないこと

**Point** カウントは選手や他のオフィシャルに聞こえるよう大きな声でコールする

- カウントが5に達した時点で赤旗、青旗(両手)を同時に上げ『減点5』をコールする

**注意** カウント『5』のコールと同時に車両が移動しても減点5となる バックした場合はきちんと分けて減点を取る (例)『減点5』、『減点1』

- カウントが5に達する前に4輪全てが移動した場合は停止は解除となり(後退した場合はバック減点を取る)停止カウントは中止する 再度車両が停止状態になった場合は最初からカウントを取り直す

**注意** ドライバーがターンを行っているときに軸足になる車輪が動かない場合も停止状態であるので必ず停止カウントを取る

#### ⑤減点10点となる場合のジャッジの方法

減点10点にも複数のケースがあるが全て赤旗、青旗(両手)をクロス(X印)を上げる 減点が10点に達した時点でそのセッションは競技が終了となる

##### •テープタッチ及びポールタッチ

車両がコーステープ及びセッションのポールに接触した場合は両旗をクロスし『テープタッチ』あるいは『ポールタッチ』とコールする

**注意** オフィシャルが車両とコーステープもしくはポールと接触したことを確実に目視できた時のみコールすること 憶測やギャラリー等の指示で判断してはならない

**注意** 風等によりコーステープが揺れて車両に接触する可能性があるがたとえ車両が動いていなくても接触した時点でテープタッチとなる

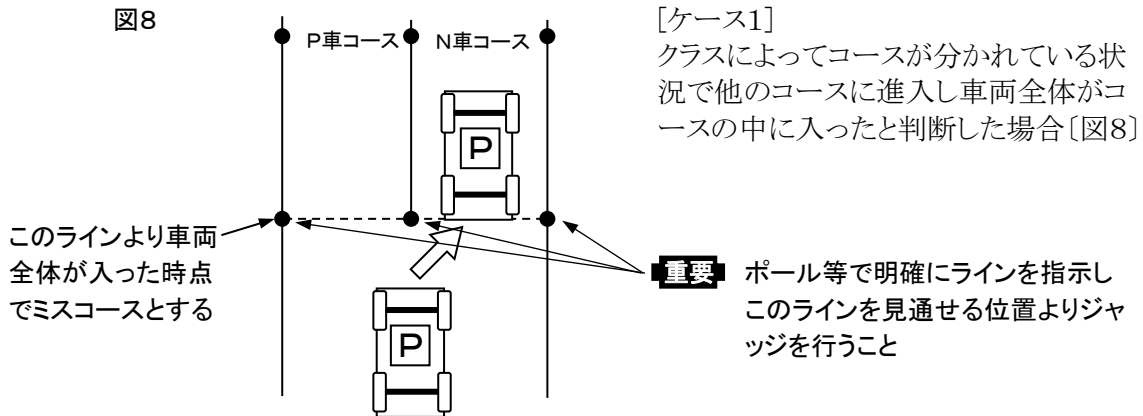
・タイムオーバー

各セクションにおいてスタート後 設定時間(3分)内にゴールすることができなかった場合は設定時間が過ぎた時点で両旗をクロスし『タイムオーバー』とコールする

**注意** 3分設定の場合3分ジャストはタイムオーバーとなる

・ミスコース

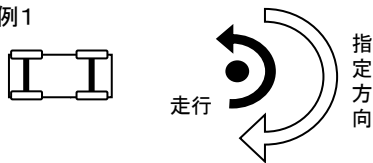
セクションの設定により指示された方法で走行しなかった場合はミスコースの対象となる ミスコースと判断した時点で両旗をクロスし『ミスコース』とコールする ミスコースには主に下記のようなケースがある



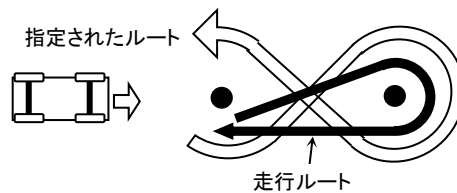
[ケース2]

指定された箇所や指定方向を通過しなかった場合

例1

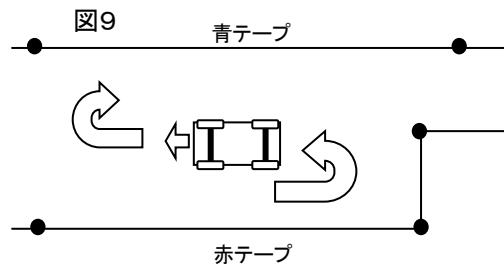


例2



誤った走行でそのままゴールラインから出た時点でミスコースとなる ゴールラインを出る前にドライバーが間違いに気付き戻ってやり直した場合はミスコースとしては取り扱わない またオフィシャルはそのドライバーの競技が終了するまでミスコースしている旨を伝えてはならない

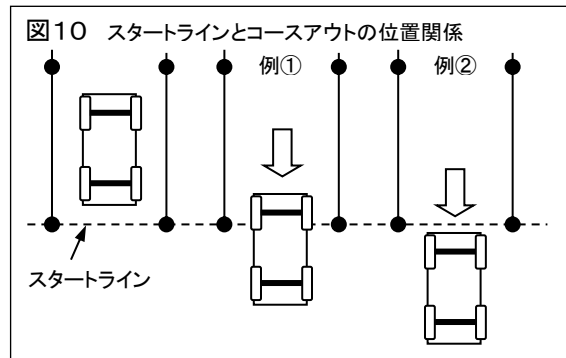
**注意** 幅員の広いセクションなどドライバーの作戦等によっては一時的に車両から見たコーステープの色が逆になることがあるがミスコースとしては取り扱わない [図9] (バック減点の対象ともならない)



## ・コースアウト

競技を行う車両は進行方向(前向き)にコースインし進行方向(前向き)にゴールしなければならないが後向き(バック)でコースイン及びゴールした場合はコースアウトとなる。また一度コースインした車両がスタートラインよりコース外に出た場合もコースアウトとなり両旗をクロスして『コースアウト』とコールする。

**注意** スタートラインとコースアウトの関係は車両の一部でもコース内にある場合〔図10・例①〕はコースアウトとはならない。車両の全てがコース外に出た時点〔図10・例②〕でコースアウトとなる。後進でのコースインはコース内に入った時点、後進でのゴールは車両の全てがコース外に出た時点でコースアウトとする。



**Point** コースインとゴールの基準は車両前端がスタートラインより入った時点が『コースイン』車両後端がゴールラインより出た場合に『ゴール』とする。

## ・落下物

車輛部品(破損部品含む)、積載物、ドライバーの装備品等が落下し地面に接した場合は落下物と見なし両旗をクロスさせて『落下物』とコールする。

**注意** オフィシャルが落下物を確実に目視できた時のみコールすること。憶測やギャラリー等の指示で判断してはならない。

**重要** 車輛への付着物として泥や石、木の葉、枝等は取り扱い落下もしくは飛散しても落下物とは扱わないが付着した状態でコーステープやポールに接触した場合は『テープタッチ』もしくは『ポールタッチ』となる。ただし飛散して(車輛から外れて)接触した場合はその限りではない。



#### ・オフィシャル権限による走行中止

競技中(セクション走行中)にオフィシャルが危険もしくは公平さに欠くと判断した場合はオフィシャルの権限で競技を中止させ減点10点をコールすることができる

＜ドライバーの装備の不備＞

装備が不備な状態でのコースインまたは競技中のシートベルト、ヘルメットのあご紐の外れが確認した時点で危険と判断し競技を中止させる(シートベルトは肩から外れた場合も同様と見なす)

＜液漏れ等＞

車両より液体(ガソリン、エンジンオイル、冷却水、ブレーキフルード、バッテリー液等)が流出しているのを確認した時点で危険と判断し競技を中止させる(車載のお茶や飲料水、ウォッシュャー液等であっても確認出来ないのも同様と見なす)

＜車両の破損等＞

競技中の車両が破損等により安全な競技続行が不可能と判断した場合は直ちに競技を中止させる

＜外部からの誘導等＞

競技中のドライバーに対し明らかに誘導と見なされる行為とオフィシャルが判断した場合は競技を中止させる

#### ・減点オーバー

バック減点及び停止の減点の累積が10点に達した場合は両旗をクロスし『減点オーバー』とコールする 累積で10点を超えても最高減点は10点とする

#### ⑥補足

- ・減点や停止カウント等の発声はドライバーや他のオフィシャルに聞こえるよう大きな声とする
- ・公平なジャッジを行うために全車に対し同じ位置からジャッジする
- ・ジャッジに対してのクレームはドライバーや外部(ギャラリー等)に惑わされることなく自分の目で判断すること(VTR等の提示があってもビデオ判定は行わない)



監修：橋本 孝浩  
作成：高椋 和幸  
協力：九州オフィシャル会