

レース部門の規約

Ver8.1 2026/2/24

この規約書は日本一輪車協会（JUA）公認の全ての一輪車競技会に適用される。またその他の競技会においても指針となる。大会の趣旨、出場者の構成やレベルを考慮して個々の事情に対応するため、さらに規約を補足しても良い。

1 レースの区分

競技は、性別・年齢・車種・エキスパートによって区分される。レース部門では、すべて同じ区分に出場しなければならない。但し、該当区分が無いときは、審判長の承認を得て上位の区分へ出場することができる。

1.1 性別

レース部門の競技は、男性と女性に分けて催される。但し、低年齢に関しては人数等に配慮して組み合わせてもよい。

1.2 年齢区分

レース部門の競技は、年齢によって分けて催される。選手がどの年齢区分に入るかは、大会初日の選手の学年、または年齢によって決まる。学年、または年齢の区分については、1.4を参考にして、大会の趣旨、出場者の構成等に合わせて審判長の承認により決めるのが望ましい。

1.3 車種

車種は16、20、24インチの車輪径に分けられる。該当しない車輪径はその車輪径より大きな径の車種に組み入れられる。大会の趣旨、出場者の構成等に合わせて審判長の承認により決めることができる。

1.4 車種と年齢

以下の内容を参考に、大会の趣旨、出場者の構成等に合わせて審判長の承認により決めるのが望ましい。

16インチ以下…小学2年生まで

20インチ以下…小学3～6年生

24インチ以下…中学生以上

1.5 エキスパート

年齢区分に関係せずに、ハイレベルな選手のためのクラスを作ることができる。予選／決勝方式をとり、不正スタート等反則を厳格に判定する。エキスパートの出場資格は、以前エキスパートクラス出場経験者、またはクラブ推薦者に限る。

1.6 フリー車種

一輪車の車輪径に関係なくおこなうクラスを作ることができる。クランク長も制限しない。

1.7 標準一輪車以外の競技

標準一輪車以外の競技を作ることができる。

1.8 決勝方式

決勝進出者は、年齢区分での競技結果によって決まる。決勝進出者の数は決勝に使用するトラックのレーンの数で決まる。各種目の年齢区分の競技が終わった後、年齢区分に関わりなくゴールタイムによって決勝進出者が決まる。それから決勝が行われる。そこでの最高タイムにより、その種目のチャンピオンが決定される。選手が決勝で失格になったり、決勝でのタイムが悪かった場合でも、初めにファイナリストに選ばれた際のレースタイムは自分の年齢区分の組でまだ有効である。年齢区分のレースで別の選手が記録したタイムの方が良くても、決勝での男女それぞれの勝者が、その種目のチャンピオンと見なされる。スピードの記録はどの組のものでも有効である。

2 レース部門に用いられる一輪車

標準一輪車のみ適用される。「標準一輪車」とは、一つの車輪を有し、車軸に直接取り付けられたクランクを媒介に人力によってのみ駆動されるものを言う。ペダルを一回転したときに、タイヤが同じように一回転すること。選手は、出場する種目に適用される制限に違反しない限り、一輪車を何台使用しても良い。但し、すべての一輪車について車検をおこなうこと。

2.1 車輪径

タイヤは、「1.75 HE規格」とする。「各インチ×1.75」の刻印があり、この規格内でそれぞれのサイズは以下の車輪であればよい。

参考

- ・車輪径 24 インチの車輪は、外径は 618mm 以下。
- ・車輪径 20 インチの車輪は、外径は 518mm 以下。
- ・車輪径 16 インチの車輪は、外径は 418mm 以下。

2.2 クランク長

これは最短許容長を指し、車軸中心からペダル軸の中心までの長さを計測したものである。

- ・車輪径 24 インチのクランクは、125mm (5 インチ相当) 以上。
- ・車輪径 20 インチのクランクは、102mm (4 インチ相当) 以上。
- ・車輪径 16 インチのクランクは、89mm (3.5 インチ相当) 以上。

2.3 フリークランク

競技・種目・区分等によってはクランク長をフリーにすることができる。大会によって、種目ごとにクランクを変えていい大会と、全種目同じクランクを使用する大会がある。フリーにする場合は必ず、プログラムおよび結果にフリークランクとわかるようにすること。

2.4 ペダル

足とペダルを固定する器具の使用は禁止とする。足を乗せるペダル軸中心線は、ハブ軸中心線に平行に取り付けていなければならない。

ペダルは樹脂製またはプラスチック製のものとする。クランク取り付け部以外に金属が使用されているペダルの使用は禁止とする。また、ペダルと足との接地面のピン等も同様に金属の使用を禁止とする。

3 スタート

3.1 準備(招集・整列)

選手は自分が出場するレースに呼ばれた時、準備が整ってなくてはならない。招集・整列時に準備が整っていない選手は、レースへの出場資格を失うこともある。選手は現在どの競技をおこなっているか把握して、スタートライン後方の指定された招集場所に待機してなければならない。主催者は現在何の競技をおこなっているのか表示等選手にわかるようにしなければならない。

3.2 方法

通常のスタートはスターティングポールを置き、カウントダウン方式でおこなう。スターティングポールは、選手のスタートの姿勢などにより自分のコース内であれば、他の選手の妨げにならない限り、自分にとって最も楽な所に置いて良い。

3.2.1 ホイッスル

スターターの「位置について」の合図により、選手は一輪車に乗車し、車輪の接地点がスタートラインに掛からないように足合わせ等の準備動作を行い、スターティングポールに片手の一部を触れ、動きを止める。「位置について」の合図があつたにもかかわらず、それに従わなかったり、他の選手を妨害したときは不正スタートとなる。なお、「位置について」の合図の代わりに、「ホイッスルを長く吹く」ことにより、この合図に変えても良い。
(車輪の接地点がスタートラインに掛からないように)

3.2.2 「3、2、1 (さん、にい、いち)」

スターターは選手の足合わせが終わったらカウントダウンを開始する。カウントダウンは号砲のタイミングをとりやすくするのが目的で、号砲まで等間隔で行われる。カウントダウンの間隔は約1秒とする。号砲が鳴る前に車輪を動かしてはならない。選手は、カウントダウン開始から号砲までの間は、前傾しても良いが、車輪を動かしてはいけない。号砲が鳴る前にスタートラインを踏み越したり、車輪が動いたりすると不正スタートとなる。
(但し、競技や選手のレベル等を考慮して若干の動きはやむおえない場合もあるが、選手は車輪が動かないように努めること)

3.2.3 号砲

カウントダウンは極力等間隔に行われるが、選手はスターターの号砲の合図を聞いて、車輪を静止させた状態からスタートしなければならない。従って、号砲前のバックステップも不正スタートとなる。

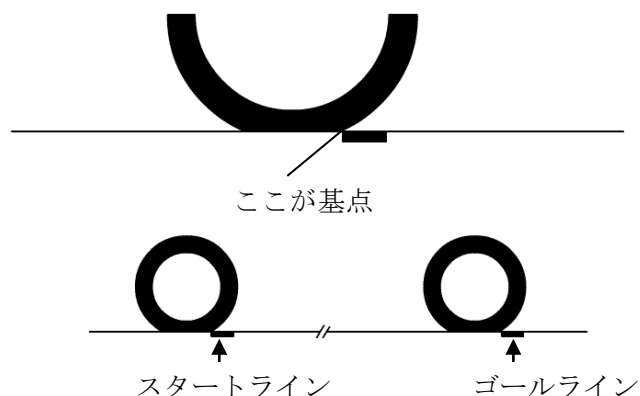
3.3 不正スタート

「位置について」の合図があつたにもかかわらず、それに従わなかったり、他の選手を妨害したとき、また、「号砲」が鳴る前にスタートラインを越えてしまったときは不正スタートとなる。スターターは、不正スタートをした責任があると判断した選手(注：一人とは限らない)に警告する。すなわち、他の選手につられてであれ、いかなる理由であれ、不正スタートをした選手に警告を与える。もし、不正スタートが、どの選手にも帰すべきものでなければ警告は与えない。一つの種目で同じ選手が2回不正スタートをしたときは、その選手はその種目で失格となる。不正スタートをスターターが認めたら、号砲を撃つ前なら、号砲前に、号砲後は、直ちに2発目の号砲もしくはホイッスルを吹鳴し、その選手のゼッケンをコールする。選手は速やかにスタート地点に戻り、役員の指示に従う。選手は2回不正スタートを行うとその種目は失格となる。再スタートを行うときは十分な休憩をとってから再スタートする。

3.4 車輪の位置

人による計時・テープスイッチによる計時

スタート時の車輪の位置はスタートラインの、ゴールラインから遠い方の端にタイヤと地面が接している前端が越えないようにする。タイヤがスタートラインに触れているところを基点とする。



写真計測装置による計時

写真計測装置による計時でおこなう場合の車輪の基点はタイヤのゴールに近い側の先端とする。

人による計時・テープスイッチによる計時と写真計測装置による計時では基点が異なるため、開催要項等に記載し、周知徹底させるようにするとよい。

3.5 スターティングポールが無い場合

人数が多くて、スターティングポールが準備できない種目については、「3，2，1，号砲」のカウントダウン方式とする。号令がかかる前は一輪車に乗らずどちらか一方（両方）の足が地面に接している状態で待機し、号砲が鳴る前にスタートラインを越えてはならない。

3.6 基点

スタート、ゴール、片足走行の助走ラインなどはすべて基点でおこなう。

4 ゴール

ゴールラインを基点が通過した時点がゴールである。身体ではなく、各自の車輪の基点によって計測される。選手は乗車したまま、選手の体のどの部分も、地面に接触することなく、各自の車輪の基点がゴールラインを完全に通過しなければならない。また、人による計時でゴールラインを飛び越えたときは、車輪の中心で計測する。但し、着地したとき乗車状態でなければならない。落車が許されるレースでは、ゴールライン上で落車した場合、選手は後退してから再乗車し、そのままもう一度ゴールラインを通過しなければならない。落車が認められていないレースでは、選手は失格となる。落車の判断を下すのは、ゴールラインに付いている役員の任務とし、選手にわかるようにする。

ゴールした選手は役員の指示に従って、ゴールライン付近に戻り、すぐにその場を立ち去らないようにする。

5 走行中

5.1 セパレートコース

セパレートコースの場合、選手は各自のレーンを維持しなければならない。レースの最中は、選手間のいかなる身体的接触も認められない。但し、落車が許されるレースでは、一輪車等がコース外にでても自分のコースに戻り再乗車してもよいが、他の選手を妨害したときは故意でなくても失格とする。障害をさけるために自分のコース外にでることはよい。

5.2 オープンコース

オープンコースの場合、選手を追いぬくときは、外側から追いぬくのが原則である。但し、内側があいていて前方の選手を妨げないときは内側を追いぬいてもよい。追い越す際に反則が生じた場合、追い越す側の選手が責任を負う。抜かれる選手は出来る限り進路を真っ直ぐに保ち、追い越し中の選手を妨害しないようにする。選手は他者の妨害とならぬよう、極力蛇行しないように努めなければならない。自分より速い選手に横から追い抜かれる際は、道を譲る必要はないが、ブロック等の妨害をしてはならない。故意でなくても失格の場合がある。

オープンコースの場合、まわりの選手が転倒しても回避できる追従距離やコースを保って走らなければならない。まわりの選手の転倒に巻き込まれても本人の責任とし、再出走の救済処置は与えられない。

5.3 落車

「落車」とは、選手の足または他の身体の一部が床面に接触したことをいう。再乗車が許されるレースでは、再乗車してもよい。

但し、セパレートコースに於いては再乗車後も自分のコースを走らなければならない。また、再乗車の過程において必要以上に足で走行し距離を進む行為は認めない。足による前進は、再乗車を円滑に行うための一連の動作の範囲内に限り許容されるものとする。不当な距離の獲得があったと審判が判断した場合は、失格とすることが出来る。

再乗車が許されないレースでは、再乗車せずに、他の選手の妨害にならないように選手が後方にいないことを確認し、コースからでる。

5.4 補助

再乗車が許されるレースでは、補助者をかりて再乗車してもよいが、補助者は補助をしているとき足を動かさない。

6 救済処置・異議等

走行を妨害するため他の選手の直前を故意に横切ったり、追い越されないよう故意に妨害したり、落車を引き起こすように他の選手を動揺させるなど、他の選手への何らかの故意の妨害を含む。他の選手の妨害のために落車させられた選手はそのレース後直ちに申し出て良い。他の選手を故意に妨害した選手は、審判長からの警告や、順位の降格（ゴール時の順位より低い順位が与えられる）、そのレースや種目での失格、あるいは全てのレースへの出場停止を言い渡されることがある

コース上で他の選手の妨害（故意でない場合も）や他の原因で不利益と思った選手は、すぐにゴール役員に申し出て、審判長の判断により再出走が与えられる。前の記録は消滅される。但し、明らかに入賞圏外と判断された場合は、再出走をおこなわない。

異議は、そのレース終了直後の本人からのみに限る。他の人からの異議やビデオ等の証拠は無効とする。審判長による判定は全て最終であり、その判定に対する抗議は認められない。

6.1 特例競技

距離等が長く再出走が難しい競技は、選手は自分の技量の範囲で、まわりの選手が転倒しても回避できる追従距離やコースを保って走らなければならない。まわりの選手の転倒に巻き込まれても本人の責任とし、再出走の救済処置は与えられない。このような競技は必ず、選手がわかるようにする。

7 競技種目

以下の種目を参考にして大会の趣旨、出場者の構成・レベル等に合わせて考えるとよい。

7.1 100mスプリント

100mの直線を通常の走行状態で走行する。

7.2 400mレース

400mのトラックを通常の走行状態で走行する。

7.3 片足走行レース

助走5mと片足走行45mの合計50mを走行する。スタートラインから5mの位置に助走ラインを引く。助走区間では両足で走行してよいが、助走ラインを越えても両足がペダルに乗っていると失格となる。ペダルをこがない足は一輪車のホークに接触していても良いが、一輪車の駆動部分に足が触れてはいけない。タイム計測はスタートの号砲からであり、助走も含まれる。

7.4 タイヤ乗りレース

30mの直線をタイヤ乗りで走行する。「タイヤ乗り」とは足でタイヤの上部を前方に押すことで進んでいくこと。但し、足とタイヤを滑らしてもよい。足が接触して良いのはタイヤのみで、ペダルやクランクに触れてはならない。タイヤに両足または片足を乗せた状態でスタートする。タイヤに乗せてない方の足はホークの上に乗せていても良い。

7.5 障害物レース

コーンが置かれたコースを定められたパターンで進まなければならない。コースを知らない選手のために旋回方向を床面に矢印で示しておいた方がよい。選手は、スターターのカウントによりスタートする。不正スタートは許されない。コーンには接触しても良いが、倒してはいけない。コースは旋回方向を含めて正しく走行しなければならない。選手が規定のコースを通過した後、ゴールラインでタイムが計測される。選手がコースの走行方法を間違えた場合は、計時したままで、戻って正しい方法で走行し直すことが出来る。コーンが倒された後直ちに元に戻せるよう、床面上にコーンの位置を印付けておく。

7.6 400mリレーレース

セパレートコースでおこなわれ同様の規則が適用される。4人×100mで男女混合チームも可能である。選手は、バトンを持って走らなければならない。バトンを渡し終えた選手は必ず自分のコースで待機し、すべての選手が通過したことを確認してから速やかにコース外へでること。走り終えた選手が他の選手を妨害したときはチーム全体が失格となる。

7.6.1 テイク・オーバー・ゾーン

テイク・オーバー・ゾーンは30mとし、ゾーンの入口から20mが基準線となる。ゾーン

は、走る方向においてスタートラインに近い端を基点とする。各テイク・オーバー・ゾーンにおいて、バトンを受け取る際に移動を開始する前にゾーンに完全に入っていることを確認しなければならない。この動きは、ゾーン外のいかなる場所で開始されてもいけない。

7.6.2 バトンの受け渡し

バトンは、テイク・オーバー・ゾーン内で受け渡されなければならない。バトンの受け渡しは、受け取る競技者にバトンが触れた時点に始まり、受け取る競技者の手の中に完全に渡り、唯一のバトン保持者となった瞬間に成立する。それはあくまでもテイク・オーバー・ゾーン内でのバトンの位置のみが決定的なものであり、競技者の身体や車輪の位置ではない。テイク・オーバー・ゾーン外でのバトンの受け渡しは、失格となる。

バトンパスが開始され、バトンパスが完了していない状態でバトンを落とした場合には、バトンは渡し手（前走者）が拾わなくてはならない。バトンパスが完了し、受け手（後走者）が唯一の保持者となった後にバトン落としたら、受け手が拾わなくてはならない。

バトンの受け渡しは、テイク・オーバー・ゾーン内であれば乗車・非乗車どちらの状態で行っても良い。但し、バトン保持者が前に進むときは必ず一輪車に乗車した状態でなければならない。

7.6.3 バトンの落下

もしバトンを落した場合、落とした競技者がバトンを拾って継続しなければならない。必要なら、一度降車して再乗車しても構わない。この場合、競技者は距離が短くならないことを条件にバトンを拾うために自分のレーンから離れてもよい。加えて、そのような状況でバトンを落としたとき、バトンが横や進行方向（フィニッシュラインの先も含む）に転がり、拾い上げた後、競技者はバトンを落とした地点に戻ってレースを再開しなければならない。上記の手続きが適正になされ、他の競技者を妨害しない限りは、バトンを落としても失格とはならない。競技者がこれらの規則に従わなければ、そのチームは失格となる。

7.7 800mリレーレース

400mリレーレースと同様の規則が適用される。4人×200mで男女混合チームも可能である。

7.8 グライディング・コンペ

「グライディング」とはブレーキング動作によってバランスを得るために、タイヤの上部に片足または両足で制動する。距離はグライディングラインから計測される。最長距離に達した者が勝者となる。選手が落車した地点で、地面と接している部分の最後部までの距離、または足がタイヤから離れたり、タイヤをこいだりしたらその場の車輪の接地点の最後部までの距離を測定する。再乗車は認められない。グライディングに入らずに、グライディングラインを超えた場合は失格となる。床面は出来るだけ滑らかで、清潔であることが望ましい。助走距離は30mとする。

7.9 マラソン

マラソンとは、長い距離をトラック及びトラック以外のところを走行する。スタートは区分毎にそろってスタートする。

7.9.1 コール

スタート時刻の約5分前までにスタート地点または待機場所において「コール（出走確

認)」を行う。選手は一輪車を持参して集合する。

7.9.2 スタート順

コース幅に対して選手が多い場合は、2列以上でスタートする。隊列の順番は、予め主催者が指定する。後方に並んだ選手は走行距離が長くなるが、記録計測は考慮しない。

7.9.3 スタート方法

3.5 スターティングポールが無い場合を適用する。役員が不正スタートを認めた場合、その選手を最後尾に移動してからスタートをやり直す。再スタートができない場合は、全員がスタートして最後尾から走行する。

7.9.4 タスキによる確認

周回やゴール前を確認するため、タスキを使うことができる。必ず、自分でタスキをとり、首と肩にかけてゴールまで持っていること。途中で落としたりした場合は拾うこと。

7.9.5 走行中

選手は他者の妨害とならぬよう、蛇行や横一列にならないように努めなければならない。自分より速い選手に横から追い抜かれる際は、道を譲る必要はないが配慮はすべきで、ブロック等の妨害をしてはならない。故意でない場合でも失格になることがある。選手は自分の技量の範囲で、前の選手が転倒しても回避できる追従距離やコースを保って走らなければならない。前の選手の転倒に巻き込まれても本人の責任とし、救済処置は与えられない

7.9.6 降車しての移動

急坂、強風、故障等により走行が困難な際は、選手の判断によって降車し、一輪車を携帯したままコースを移動しても良い。この間の計時は、通常の走行と同等に扱われる。但し、コース上は乗車している選手に優先権があり、これを妨げた場合直ちに失格となる。また、ゴールラインは乗車したまま通過しないと完走が認められない。

7.9.7 制限時間

長い時間にわたっておこなわれる競技のため制限時間をもうけることができる。制限時間内にゴールできなかった選手はその時点で失格となり、役員の指示に従いその場でコースから退場しなければならない。

8 大会役員（参考）

以下の役員を参考にして大会の趣旨、出場者の構成・レベル等に合わせて考えるとよい。役員は選手からわかりやすいように役職名と名前がわかるようにする。また、服装等をそろえたり腕章を着用するとよい。

8.1 運営委員長

全ての用具、用紙、人員、音響装置、その他必要品が大会前に手配できているかどうか監視する責任がある。運営委員長は主催組織の一員か、大会開催場所の地元の一輪車関係者であることが望ましい。

8.2 審判長

あらゆる最終決定を下し、異議を処理する。レースエリアがきちんと整備されているか、役員が訓練され準備が来ているか確認する。審判長による判定は全て最終であるため、一輪車のことを良く熟知しているエキスパートになる。

8.3 進行責任者

大会当日の運営すべてに係わるタイムスケジュールを管理し、プログラム通りに、かつ時間通りに進行をすすめるよう努めなければならない。進行責任者は主催者の中から選任するのが望ましい。

8.4 スタート係

レース前に選手たちを待機させレーンに着かせる。選手が正しい一輪車に乗車しているか区分は正しいか確認する。また、現在何の競技がおこなわれているか表示等をする。

8.5 スターター（リコールスターター）

レースをスタートさせる。レースのルールを説明し、不正スタートが行われた場合は選手たちを呼び戻す。またスタート係同様、選手達が正しい一輪車に乗車しているか確認する。リコールスターターはスタートラインの前方の選手を平等にみる位置にいて、スターターを補助する。

8.6 線審

コース上で妨害等の不正がおこなわれぬか確認する。落車した選手の処置等をする。

8.7 計測員

ゴールで選手のタイムを計測する。ゴールライン上での落車に注意する。1つの計測以外の予備の計測をおこなうこと。

8.8 順位確認係

選手達のゴール到着順を観察して、計測員を補佐する。ゴールライン上での落車に注意する。ゴールした選手に対して指示をする。

8.9 記録係

順位とタイムを記録する。記録係が記録と情報を控えるまで選手はゴールエリアを離れてはならない。

8.10 記録用紙運搬係

記録用紙をスタートラインからゴールライン、集計係、アナウンサーまで運ぶ。

8.11 集計係

全てのレース結果の情報と総合点を集計する。表彰式の為に賞を準備する。

8.12 掲示係

全員の目に触れるようにレースの記録と結果を掲示し、タイムを公表する。

8.13 アナウンサー

拡声装置を操作し、次のレースに出場する選手を呼び出す。また、現在のレースの進行状況や、進行に必要なあらゆる情報を知らせる。

9 手動計時のやり方（参考）

計時には手動計時とテープスイッチによる計時と写真判定の電気計時の3方式がある。但し、電気計時の場合、できれば補助として手動計時もおこなう。

9.1 スタート時

- ①時計を持ったひじをしめ、胴体に固定する。
- ②「位置について」で親指を軽く押しボタンの遊びをなくす。
- ③息を止め、スターターを注目し、スタートの閃光または煙を見て瞬間的に押す。

9.2 ゴール時

- ①ゴール手前数十m前で押しボタンの遊びをなくす。
- ②数mで顔をゴールラインに向け、走者を目で追う。
- ③タイヤの位置とゴールラインを確認して瞬間的に押して止める。このとき、反動をつけて押してはいけない。

9.3 公式時計

計時は3個のストップウォッチかデジタル表示の手動電子時計でおこなう。時間はスタートのピストルの閃光または煙から、ゴールラインの、スタートラインに近い方の端をタイヤと地面が接している前端が通過した時点までを計る。

3個の公式時計のうち2個が一致し、1個が不一致のときは2個一致した時間。3個とも不一致は中間を記録した時間。2個だけが記録し不一致したときは遅い方の時間がそれぞれ公式の時間となる。

手動計時では、100分の1秒単位の値まで正確に計ることは考えられないため、100分の1秒表示が0以外のばあいは100分の1秒単位を切り上げて、10分の1秒単位にする。

例 14秒53 → 14秒6
14秒50 → 14秒5

10 警告と失格

選手が不正をおこなったとき、役員は警告、失格を判断し警告は黄色、失格は赤色のカードを示す。

11 規約の変更

この規約の変更は、該当委員会の協議を経て、日本一輪車協会の会員の3分の2以上の賛成を得なければならない。但し、開示してから期日までに何も連絡が無いものは賛成したものと見なす。開示してから期日までは1ヶ月以上あること。

付則

この規約は平成15年7月20日から施行する。

この規約は平成20年4月1日に一部改正する。

この規約は令和3年7月1日に一部改正する。

この規約は令和8年2月24日に一部改正する。