

# 国際一輪車連盟

# International Unicycling Federation



## 2004 競技規約書（日本語版）

## 2004 Competition Rulebook

この規約書はIUF（国際一輪車連盟）技能レベル・ルール委員会により作成された。

Prepared by the IUF Skill Levels and Rules Committee

For further information, contact the International Unicycling Federation  
[www.unicycling.org/iuf/](http://www.unicycling.org/iuf/)

この文書はI U F 技能レベル・ルール委員会の合意に基づき、連盟理事会の承認を得たものである。

Copyright © 2004 by the International Unicycling Federation, Inc. All rights reserved.

## 目次 Contents

---

1	一般規約と定義 (GENERAL RULES AND DEFINITIONS) .....	3
2	レース部門の規約 (RULES FOR UNICYCLE RACING) .....	9
3	演技部門の規約 (RULES FOR ARTISTIC UNICYCLING) .....	19
4	標準技術 (STANDARD SKILL) .....	24
5	自由演技の審査 (FREESTYLE JUDGING) .....	30
6	オープン X 部門の審査 (OPEN X JUDGING) .....	34
7	大会役員 (CONVENTION OFFICIALS) .....	37
8	標準部門技術一覧表 (STANDARD SKILLS LIST) .....	39
9	一輪車ホッケー (UNICYCLE HOCKEY) .....	69
10	一輪車バスケットボール (UNICYCLE BASKETBALL) .....	78
11	一輪車トライアル (UNICYCLE TRIALS) .....	80
12	I U F 技術レベル (IUF ACHIEVEMENT SKILL LEVELS) .....	86

---

# 1 一般規約と定義 General Rules and Definitions

この規約書はIUF（国際一輪車連盟）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。この中には三つの主要な章がある。すなわち、**一般規約**、**レース部門**、**演技部門**の章である。これらの規約を補完する図表と用紙は別に発行される。IUFは、一輪車ホッケーと一輪車バスケットボール、その他の一輪車スポーツの公式規約も定める。

## 1.1 IUF公式規約 THESE ARE OFFICIAL IUF RULES

IUF主催の国際一輪車競技大会は全てこの規約に従うものとする。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が、先にIUF理事会の承認を得ずにこのIUF規約を無効にすることは認められない。補足された規約は全て、大会に先立って正式に発表されるべきであり、また登録用紙に記載される。

国内や地域の一輪車団体は独自の規約を設けても良いし、またIUF規約を全部又は部分的に利用しても良い。国内や地域の大会においては、当該の一輪車団体の規約が適用される。

### 1.1.1 当規約書の改訂 UPDATING THIS RULEBOOK

このIUF規約書は国際一輪車競技大会が終了する毎に改訂されなくてはならない。IUFルール委員長がルール委員会の指揮を執るが、さらに小委員会を任命しても良い。退任した審判委員長が、改訂版の主幹となることもあり得るが、別の者になっても構わない。次の国際一輪車競技大会の主催者はこのルール委員の中に含まれる。IUF公式審判員がその委員会の委員となるであろう。

ルール委員会は、公式には国際一輪車競技大会終了時に最初の会合を開くが、多くの人間が一堂に会しているという利点を生かすために、委員長がそれよりも早く委員会を召集することも出来る。委員会は国際一輪車競技大会終了から三ヶ月以内に議事日程を終え、委員会独自の提案を取りまとめるものとする。それ以上時間を要する場合は、期日の延長をIUF会長に要請できる。この期間は、特例がないわけではないが、規約書改訂の唯一の期間である。IUF会長は、IUFルール委員会が予定通りに任務を遂行しているか、確かめる責任がある。

## 1.2 大会主催者の選択権 HOST'S OPTION

大会主催者は、現存するIUF規約に抵触しない限り、ここに挙げられてない新しい種目や、異なる年齢区分を加えて良い。不明な点はIUFルール委員会に問い合わせること。

### 1.2.1 年齢区分 COMBINING AGE GROUPS

大会主催者は、年齢区分を統合することが出来る。必ずしも発表された年齢区分が適用されるとは限らない。年齢区分の統合は種目毎の判断で行う。レース部門は一つの種目と見なし、レース部門の標準的なレースは全て、同じ年齢区分で行わなくてはならない。主催者は、年齢区分を、大会前の出来るだけ早い時期に詳細に公表すべきである。統合する際、18歳以下の選手は一つ上の年齢区分に移し、19歳以上の選手は一つ下の年齢区分に移す。もし幾つかの年齢区分が一度に無くなったら、全く異なる年齢の選手同士が競うことになるかもしれない。この問題を考慮に入れておくべきである。

**対策の一例：**五人以下の選手しかいない年齢区分については、主催者が近接した年齢区分と統合させる。

### 1.2.2 賞 AWARDS

賞典については大会主催者の決める領域である。なぜなら賞典は大会の予算から支払われるので、主催者が賞典の総額を決める。一般にトップイベント（エキスパート総合優勝など）にはトロフィーを、その他のではメダ

ル、そしてリボンまたは賞状を下位種目または下位入賞者に与える。IUFは、ほとんどの種目の1～3位で表彰するが、これもまた大会主催者次第である。

### 1.2.3 スポンサー SPONSORS

大会主催者は競技の為に民間企業のスポンサーをつけることが出来る。たとえばUnicycle.com Freestyle Awards、ミヤタホッケーカップなどです。これら外部から資金を得ることにより主催者団体の経費を削減する資金となりえる。スポンサーは、スポーツの目標、および目的で一貫性があり、IUFに問題を起ささないものに限られる。

## 1.3 大会開催の告知 NOTIFICATION

次の大会の日取りは、IUF役員と一輪車関連の出版社（及びその他全ての関連メディア）が、出来る限り早い時期に入手出来るようにする。国際一輪車競技大会については、開催年の1月15日までに登録用紙を準備し、配布するものとする。全てのルールが適切に行われるための訓練も含め、全競技種目の一覧を前もって公表する。

## 1.4 規約の発表 PUBLISHING RULES

大会毎に、この規約書の“修正案”を追加して、特殊なレースや追加種目、追加年齢区分などを説明する必要がある場合がある。そうした情報は漏れなく登録用紙に記載しなければならない。

## 1.5 名称と用語 NAMES AND TERMINOLOGY

一輪車スポーツと競技種目の正しい名称と用語を全てのアナウンス、宣伝、内外の出版物、特に公的な文書、大会内容の印刷ではきちんと用いること。大会でどんな競技が行なわれそれがなんと言われているかを容易に理解するため専門用語と大会種目名は正確でなければならない。演技部門の競技の名称は、「個人自由演技」、「ペア自由演技」、「グループ自由演技」、「オープンX」、「標準技術」とする。これらの名称はこのまま用いること。

「UNICON」とは「一輪車大会」を示す一般的な言葉であり、そして我々の世界選手権と明確に識別する。しかし、一般の人々に対してこの語を用いるのは相応しくない。大会には複数の語を組み合わせた長くて分かりやすい名称をつけると良い。例えば、「UNICON」には「第10回全日本一輪車競技大会記念 さわやか第3回国際一輪車競技大会東京大会」という名称もある。「さわやか」は主要スポンサー会社にちなんで付けたものである。どんな競技種目が企画されているのか容易に理解出来るように、我々の大会の普及のために用いる用語と、競技の名称には正確を期すこと。

## 1.6 記録の保管 RECORD KEEPING

国際一輪車競技大会又は他の国際大会終了時、あるいは終了後一ヶ月以内に、大会主催者はIUF又はその代理にその大会の成績一覧表を渡す。その一覧表には、参加者の人数、全レースの成績とタイム、演技部門の全成績、標準部門参加者全員の得点、ホッケー、バスケットボールなどの団体スポーツの最終成績も記載する。大会の後一年間は、請求すれば、審査表、抗議用紙、関連のある書類のコピーが入手出来るようにしておくべきである。主催者がこうした書類を処分することを望むのであれば、捨てずにIUF（又はその代理）に渡すこと。主催者は、一輪車競技種目の一つ一つが歴史の一コマを形成していることを忘れてはならない。競技会の成果から学ぶべきことは多いのである。

## 1.7 登録用紙 REGISTRATION FORMS

異なる種目で選手はさまざまな選択ができることから、選手は競技毎に異なる年齢区分で申請しても良い。こうした選択が可能であることを参加者がはっきり理解できるよう、きちんと構成された登録用紙が欠かせない。例えば、ペア演技部門では年齢が上の選手と組んで出場し、個人演技部門では本来の年齢区分で競うことも出来る。国際一輪車競技大会の登録用紙は発行前に、IUFルール委員会の委員又は理事会役員の検討と承認を受けること。同意書への署名も含め、登録用紙の各項目を完全に満たさなければ、いかなる選手も競技に参加出来ない。未成年者は、同意書に親又は保護者の署名がなければ競技に参加出来ない。

## 1.8 プログラム PROGRAMBOOK

全競技種目の日程表、競技開催場所への地図と説明、又出来る限り多くの競技ルールと予備知識を収めたプログラムを登録者全員に配布すること。そのようなプログラムは、観客にとっても面白い読み物となり、一輪車競技への関心を高めるだろう。大会の収入源として広告料を得るために、プログラムの中に地域の商店やスポンサーの広告を掲載しても良い。

## レース競技施設 RACING FACILITIES

### 1.9 トラック TRACK

トラックレースを行うために陸上競技場がを用意すること。トラックはメートル法でラインを引き、あらかじめ、一輪車競技特有の様々な種目に対応したスタート及びゴールラインを用意する（例えば50m、30m、10m、5mのラインなど）。現地の競技場のライン引きに詳しい者を係とする。トラックとは別に、公式障害物レースを（もし行われるのであれば、遅乗りレースも）行うために、十分な広さの平坦な敷地を取っておくこと。また競技種目やレースの勝者を発表するために拡声装置も準備しなくてはならない。ただし、メガホンはトラックの周囲で用いるには不十分である。

### 1.10 天候 WEATHER

陸上競技場が屋外である場合、悪天候の場合も想定して計画すること。屋内の陸上競技場を用いれば、この問題が無くなる。悪天候に備え、陸上競技場は二日間利用できるようにしておく。

## 屋内競技施設 INDOOR EVENTS FACILITIES

### 1.11 演技エリア ARTISTIC RIDING AREAS

従来体育館を利用している。舞台の大きさが充分であれば、演技部門の競技は講堂で開催することも出来る。その場合、練習用又はグループの演技用に体育館も利用可能であること。競技会に利用する体育館は、個人部門とペア部門の二つの演技エリアを隣り合って取るだけの十分な広さが必要である。審判員と観客のための場所も充分にあること。観客のためには座席を、選手のためには練習エリアを設けること。この練習エリアは、別の体育館に設けるのが理想である。屋外であってはならない。雨天の場合に、準備運動を行ったり、選手同士が互いの技術を交換し合う場所がなくなるからである。必要なら、競技会の行われている体育館内をカーテンで仕切った

後ろや、観客席の後ろに練習エリアを設けても良い。ただしこの方法を取ると、どうしても練習中の選手たちによって集中が妨げられるので、あまり望ましいとは言えない。

体育館、すなわち一輪車の走行面には個人演技とペア演技のための全走行エリアの境界線を引いておくこと。施設によっては、黒いタイヤや金属製のペダル、木製のホッケースティック等が認められない場合もある。このことを前もって参加者に知らせること。演技エリアと練習エリアは、天候から守られ十分な照明で照らされていること。

アナウンスと競技用の音楽のため、性能の良い音響装置を用意することが重要である。2台のCDプレーヤーを用意しなければならない(1台は予備又はテスト用として)。これらは録音CD(CD-R)が使用できること。控えの音楽プレーヤーは開催者が指定する全ての音楽形式もまた使用できるように用意すべきである。

## 1.12 用具と備品 MATERIALS & EQUIPMENT

主催者は、競技会を運営するために必要な用具と備品を全て準備すること。その中にはストップウォッチ、スターティングポスト、障害物コース用のコーンも含まれる。言うまでもないことだが、紙と筆記用具、審査員の机、バスケットボール、ホッケースティック等も忘れてはならない。

## 1.13 役員の訓練 TRAINING OFFICIALS

規約にあるように、全ての主要なレース部門と演技部門の役員の訓練が完了し、彼らがその任務を理解して初めて、競技会を開くことができる。レース部門では 審判長が責任を持って役員の訓練に当たる。演技部門では審査委員長が責任を持つ。役員がその場で規約を確認出来るよう、十分な数の規約書を用意しておくこと。試験は簡単な口頭試問や、審判長又は審査委員長が適切だと考える別の方法で行う。演技部門の幾つかの競技では、最低限審査経験が必要である。6.2の項を参照のこと。

## 各参加者が負うべき責任

### RESPONSIBILITIES OF INDIVIDUAL PARTICIPANTS

## 1.14 レース部門 RACING

選手の用いる一輪車は、定義と寸法がレース部門の規定に合うものとする。後述の定義を満たすような膝当て、手袋、靴を装着すること。また、競技種目によってはヘルメットの着用が義務付けられている。

## 1.15 演技部門 ARTISTIC

演技で使用する音楽は、CD又は開催者が使用できるとしたメディアの種類を使用する。3.18の項を参照。

## 1.16 個々人の責任 PERSONAL RESPONSIBILITY

未成年者は全員、親、保護者、その他委任された者の監督を受ける。出場者は全員、自分たちが大会主催者の**ゲスト**であると同時に、新たな競技者や遠来の訪問者、及び開催都市の住民に我々のスポーツを紹介する**使節**でもあるということをお忘れしないこと。主催者は、大会施設に**使用料を払って借りている**のだから、出場者はそれらを大切に扱わなくてはならない。選手全員が、家族や競技に参加しないチームメイトの振る舞いに責任を負う。そうした人々による混乱を最小限に抑えるよう努力しない選手は、レースの登録を取り消されたり、競技を失格になる事があるほか、その大会自体への出場資格を失うことがある。

## 1.17 規約の知識 KNOWING THE RULES

規約を理解していないために不利益が生じるのは選手の責任であり、大会役員やIUFの責任ではない。またIUFは、規約と情報を原文以外の言語に翻訳する際生じたいかなる誤りにも責任を負わない。

## 1.18 特権 YOUR PRIVILEGE

大会への参加は権利ではなく、**特権**である。あなた方は主催者のゲストである。開催国は、自分の国の規範とは慣習の異なる馴染みのない国かもしれない。主催者と大会役員側で、種目や年齢区分、競技方法を決定する。あなた方は出場者として、全ての規則と大会役員及び主催者の決定に従うことが義務付けられている。

## 1.19 用語の定義 DEFINITIONS

**エキスパート**：大会の一区分で、年齢に関わりなく全選手に開かれているクラス。個人とペアの各演技部門では、男女別にエキスパートがある。

**フィギュア**：1. タイヤ乗り又は後進のような、一輪車の技術。通例標準部門での技術を指す。 2. 8の字走行や円走行のような走行パターン。

**ファイナリスト、ファイナル**：レース部門において、各種目での成績優秀者は世界チャンピオンになれる決勝レースに出場できる。それに出場した選手はファイナリストと呼ばれる。ファイナリストはエキスパートと区別されなくてはならない。エキスパートは自分で選ぶが、ファイナリストは違う。

**レース用の靴**：足の甲の表面を覆う靴であること。つまり、靴が足首から下を完全に覆うものとする。サンダルやゴム草履は認められない。靴ひもがクランクに触れる部分まで垂れ下がってはいならない。

**手袋**：（レース部門）掌を覆う、厚手の素材のものであればどんな手袋でも良い（皮製が良いが、薄いナイロン製は認められない）。掌が完全に覆われているのであれば、サイクリング用の指無し手袋でも良い。ローラーブレードで用いられているようなリストガードは、手袋の代わりとして認められる。

**ヘルメット**：バックレースや、従来行われていなかった幾つかのレースではヘルメットの着用が義務付けられ、それ以外の全てのレースでも着用が推奨され、ASTM, SNELL, CPSC等のような、その国の安全基準を満たすものを用いるべきである。ヘルメットは審判員が認めないものは使用できない。

**IUF**：国際一輪車連盟の略語。IUFは、国際一輪車競技大会のような国際的な競技会を主催、監督し、国際的な競技会のための規則を定め、一輪車全般に関わる知識の促進と普及に努めている。

**ジュニア・エキスパート**：個人及びペアの自由演技のための付属の部門で、0～14歳の選手に当てはまる。技術的に優れた0～14歳の選手は、最高水準の選手が出場するエキスパートクラスに参加しても良い。

**膝当て**：（レース部門）バスケットボールやバレーボール用に作られた膝当てや、プラスチック製の硬い覆いが付いているものなど厚い製品ならどんなものでも良い。膝当ては、レースの中、膝全体を覆っていないといけない。長ズボン、薄いサポーター、当て布、及びバンドエイド等は認められない。

**MUni**：マウンテンユニサイクリング、又はマウンテンユニサイクルをいう。クロスカントリー、又は、芝生、土、縁石等、あらゆる地表面を走る全地形レースのことを指す。以前はUMX（一輪車モトクロス）と呼んでいました。

**プロフェッショナル**：大会の前年中、一輪車の演技や、一輪車を（単なる小道具としてではなく）用いた演技により、全収入の半分以上を得た者を指す。

**小道具**：演技部門の自由演技の演技中、演技者が乗車する一輪車以外のもの、ほぼ全てが当てはまる。(床に置いた一輪車の上での逆立ちなど、)一輪車を使用しない技術で用いられる一輪車も、小道具となる。床に落ちて、拾い上げられる帽子や、ホッピング(玩具の)又は三輪車も(一つの車輪で駆動されない限り)小道具である。

**標準一輪車**：これ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によって駆動され、支持装置を持たないものを言う。レース部門では、標準一輪車は車輪径の最大値とクランク長の最小値に制限がある。標準技術にはサイズ上のいかなる制限もない。

**原型一輪車**：フレーム及びサドルのない、車輪とペダルから成る一輪車のこと。

**UMX**：ユニサイクルモトクロスのこと。この用語はMUniになりました。

**一輪車技術**：(名詞)フィギュアとも言う。走行面と接触する支持点の一つしか持たない乗り物の上で行われる、あらゆる技術(バランスの技術)。この一つの車輪の動きを選手がコントロールして、バランスをとる。乗車すること自体、一輪車技術である。5.1.1.も参照のこと。

**意図しない降車(落車)**：大抵は、選手の体のどこかが床面に**意図せずに接触してしまうこと**を指す。例えば、スピンをしている間、床面に指先をつけているのは意図的な接触である。急カーブでペダルと足が床面に接触しても、足がペダルの上に乗っている限り、落車とはみなされない。多くのレースで、落車した選手は失格となる。

**UNICON**：一輪車競技大会のこと。この言葉は通常I U F 世界一輪車選手権大会を指す。

**タイヤ乗り**：足でタイヤを動かし進んでいくこと。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。駆動していない方の足はフォークの上にのせていても良い。

## 2 レース部門の規約 Rules for Unicycle Racing

### 2.1 レースの区分 RACING CATEGORIES

#### 2.1.1 性別 MALE/FEMALE

レース部門の競技は、男性と女性に分けて催される。審判長の承認なしには、いかなるレースであれ、男女の選手が同じ組に組み合わされることはない。

#### 2.1.2 年齢区分 AGE GROUPS

次の年齢区分はI U Fによって認められる、最低限の区分である。

0～10歳(20インチ)、0～13歳、14～18歳、19～29歳、30歳以上。

選手がどの年齢区分に入るかは、大会初日の選手の年齢によって決まる。選手は各自の年齢区分に従って全種目に登録する。各年齢別種目でのトップ選手たちは決勝、又は決勝レースをする資格を得る場合がある。これらのレースや、その選手たちは、長い間エキスパートと呼ばれていた。エキスパートという名前は選手が自分で出場を選択できる種目に使う。審判長の承認無しには、異なる年齢区分に属する選手同士がレースで組み合わされることはない。

#### 2.1.3 年齢区分の追加 ADDITIONAL AGE GROUPS

年齢区分を更に追加するのは大会主催者の自由であり、よく行われていることでもある。例えば、40歳以上の選手向けのマスターズクラスや、50ないし55歳以上のシニアクラスなどを付け加えることも出来る。非常に細かく分ける場合、以下になるかもしれない。

0～6歳(16インチ)、0～8歳(20インチ)、9～10歳(20インチ)、0～12歳、13～14歳、15～16歳、



17～18歳、19～29歳、30～39歳、40～49歳、50～59歳、60歳以上

## 2.1.4 車輪径 WHEEL SIZES

特記しない限り、車輪径は全て最大24インチである。16又は20インチの車輪径の一輪車に乗る若い選手のために、年齢区分に車輪径別の区分を付け加えることができる。同じ年齢区分で、上の年代の選手と同様、24インチの一輪車に乗っている選手達には0～13歳(24インチ)の区分が認められるべきである。0～10歳の年齢区分が用いられる場合、選手全員が、10mタイヤ乗り、10m原型一輪車レースを競う。マウンテンユニサイクルやマラソンのような特定のレースでは、この(0～10歳の)年齢区分に異なる距離を設定しても良い。2.2.1の項も参照のこと。

### 2.1.4.1 700Cレース

大きい車輪径の為に作られた新しい紹介のための種目である。エキジビジョンレースは100mと1500mで行なわれるだろう。開催者は更なる追加種目として設定することができる。

- ・ 700Cレースのための一輪車は車輪径が24.333インチ(61.8cm)よりも大きくなければならないが、29.5インチ(75cm)より大きくてはいけない。
- ・ クランク長は制限なし。
- ・ これら以外は、700Cの一輪車はレース用一輪車の全ての条件に準じなければならない。
- ・ 700Cレースの年齢区分は参加者の人数や年齢を考慮し、大会開催者によって決められるべきであろう。

## 2.1.5 レース部門での年齢区分の選択 SELECTING RACING AGE GROUP

選手は全員、各自の年齢区分で競争する。全ての年齢区分のレースが終了した後、“決勝”が催される。全年齢区分で最高タイムを記録した選手たちが決勝で競い、その競技種目の世界チャンピオンを決める。年齢区分を前もって選択しなければならない競技種目と区別するため、これらの選手は「エキスパート」というより「ファイナリスト」と呼んだほうが良い。決勝進出者の数は、トラックの使用可能なレーンの数によって決まる。障害物コース、遅乗りレース、遅乗りバックレース、その他従来行われていなかった幾つかのレースでは、決勝戦は催されない。演技部門では、年齢区分は完全に分けられている。

## 2.1.6 年齢区分の組 AGE GROUP HEATS

障害物コース、おそ乗り、おそ乗りバック、及び、他の幾つかのレースでは、年齢区分の組で記録したゴールタイムに基づいて、ファイナリストの表彰もされる。上の各種目で最高タイムを記録した選手たちがその種目の世界チャンピオンとなる。

## 2.1.7 決勝 FINAL HEATS

100m、400m、800m、50m、片足レース、及び30mタイヤ乗りレースでの決勝進出者は、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、その種目の世界チャンピオンが決定される。

## 2.1.8 決勝の結果 FINAL HEAT RESULTS

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、その種目の世界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。

## 2.2 レース部門に用いられる一輪車 UNICYCLES FOR RACING

標準一輪車のみが使用出来る。「標準一輪車」とは、一つの車輪を有し、車軸に直接取り付け付け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。選手は、参加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。

### 2.2.1 車輪径 WHEEL SIZE

これは最大許容車輪径を言う。規定より小さな車輪径の使用は許される。メーカーによっては実際の大きさより大きく記載されているながら、許容範囲内のものもあるし、逆に小さく記載されているながら許容範囲外のものもあるだろう。

- ・車輪径24インチの車輪は、外径は24.333インチ（61.8cm相当）より長くてはいけない。
- ・車輪径20インチの車輪は、外径は20.333インチ（51.6cm相当）より長くてはいけない。
- ・車輪径16インチの車輪は、外径は16.333インチ（41.5cm相当）より長くてはいけない。

車輪径に疑問がある場合、あるいはメーカーによって車輪径が明記されていない場合は、車輪の外径を厳密に実測しなければならない。

### 2.2.2 クランク長 CRANK ARM LENGTH

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。より長い寸法の使用は許される。

- ・車輪径24インチのクランクは125mm（5インチ相当）より短くてはならない。
- ・車輪径20インチのクランクは102mm（4インチ相当）より短くてはならない。
- ・車輪径16インチのクランクは89mm（3.5インチ相当）より短くてはならない。

## 2.3 服装 DRESS

選手は靴、ひざ当て、手袋を着用しなくてはならない（1.19の定義の項参照）。種目によってはヘルメットを必要とする。審判長が、選手の安全装具が充分であるかを最終的に判断する。一輪車レースを安全に行うためにヘルメットや肘当てを着けることが望ましい。スターターは、正しく装備しないでレースに参加しようとする選手、きちんと靴紐を結んでいない選手をスタートラインから外すことが出来る。

## 2.4 スタート STARTING

選手は、スターティングポスト又はその他の支持物を持って、一輪車に乗車してスタートする。選手は、スタートピストルが鳴る前に前傾姿勢を取る必要があるため、スターターは4カウントスタートで行なう。例：“1、2、3、ドン”を行う。適切なスタートをするために、ピストルのタイミングを計ることを選手が行なうことは認められる。1と2の間と3とドンの間を同じ間隔で、各カウントの間隔を約3/4秒とすべきである。スターターはレースが始まる前に何回か練習すべきである。カウントのタイミングは正確なスタートを切るためにとても重要である。このカウントは地元の言語又は大会が始まる前に合意された言語で行なうてよい。

選手はスタートラインの、ゴールラインから遠い方の端に車輪の**最も前端**を合わせてスタートする。助走スタートはどのレースでも認められていない。しかし、もし選手がスタートラインよりも後方でスタートした場合、全てのほかのスタートに関するルールに違反しなければ行なうてよい。選手は号砲が鳴る前に前傾しても良いが、車輪はいかなるときも前方に動いてはならない。後方に回転すること認められるが、前方に

は動いてはならない。他の選手の妨げにならない限り、選手はスターティングポストを自分にとって最も楽な所に置いて良い。

#### 2.4.1 スタート準備 RIDERS MUST BE READY

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。自分のレースが始まったときスタートラインについていない選手は、レースへの参加資格を失うこともある。スターターは、言葉の壁や、大会の運営に携わっている選手もいるという事実を念頭に置いた上で、いつまで待つか決める。

## 2.5 不正スタート FALSE STARTS

あるの選手がピストルが鳴る前に線を越えたり、一人又はそれ以上の選手が、他の選手からの妨害により、又は他の原因により降車させられた場合、不正スタートとなる。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。スターターは、不正スタート後、選手を呼びもどすために2回目のピストルを撃つ。

## 2.6 ゴール FINISHES

ゴールラインの、スタートラインに近い方の端をタイヤの**前端**が踏み越えた時点が測定される。タイムは伸ばした身体ではなく、各自の車輪によって測定される。選手は乗車したまま、一輪車をコントロールしてゴールラインを通過しなければならない。「コントロール」とは、選手の体のどの部分も、落車で地面に接触することなく、各自の車輪の後端がゴールラインを完全に通過することを指す。落車が許されるレース（800m、リレー、マウンテンユニサイクル、マラソン等）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その他のレースでは、選手は失格となる。

#### 2.6.1 タイムの測定とゴールライン付近での落車 TIMING AND FINISH LINE DISMOUNTS

落車が認められている全てのレースで、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する。このゴールラインの審判はレース部門の審判員が、レース部門の審判員によって任命された者が行う。ゴールラインで審判を行う者は、選手が再乗車してもう一度ゴールラインを超える必要があるかどうかの裁定を行う。再乗車してレースを終えた選手のタイムが正確に測定されていなかった場合は、その選手の次にゴールした選手のタイムをもとに、タイムを計算する。その際、当該選手のタイムは次にゴールした選手のタイムから0.01秒を差し引いたものとする。

## 2.7 レーンの維持 LANE USE

ほとんどのレースでは、選手は各自のレーンを維持しなければならない。各自のレーン外を走行した選手は、直ちに自分のレーン内に戻らねばならない。他の選手の妨害にならなければ、通常はこのことによって失格とならない。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。200mレースと400mレースでのスタート方法はスタッガ - スタート [セパレートスタート] とする。800mレースでは下記の2方式のどちらでも良い。

**ウォーターフォールスタート [オープンスタート]** : このスタート方法では、スタートラインは曲線を描いており、全選手が最初のカーブより等距離の地点からスタートを切ることになる。この方法がとられる場合、レーンのないレースの規則が適用される（下記参照）。

**スタッガースタート [セバレストスタート]**：選手たちはそれぞれのレーン上で異なる位置からスタートを切る。内側のレーンへの「カット・イン」が認められている地点に到達するまで、各自のレーン上で走行しなければならない。レーンのルールは、その間ずっと適用される。

### 2.7.1 レーンのないレース NON-LANE RACES

このルールは 800m、MUni、マラソン、その他レーンのないレースに適用される。追い越しの時もそれ以外の時も選手は、最低でも車輪の直径分（目測で24インチ）の距離を、相手選手との間に保たなくてはならない。これは車輪と車輪の間の距離を意味するので、車輪同士が最低24インチ離れていれば、追い越す選手が他の選手に接近しても良い。

## 2.8 レーンの割り当て LANE ASSIGNMENTS

当一般規約では、選手たちが自分たちでレーンを決定するものとする。選手の意見が一致をみない場合は、スタート係がレーンの割り当てを行う。一つの年齢区分の中で2組以上必要なレースにおいては、速い選手同士が同じ組で競い合うように出来るだけ配慮しなければならない。一部のレーンに穴が開いている等の問題がある場合は、レーンの割り当ての際に考慮する。状態のひどい、危険なレーンを使用してはならない。審判長はスタート係によってなされたレーンの割り当てを無効にすることが出来る。大会によっては、登録の際にレーンが前もって割り当てられている場合がある。

## 2.9 異なる年齢区分との組み合わせ MIXING AGE GROUPS IN HEATS

審判長の許可がない限り、年齢区分、又は性別の異なる選手が同じ組に混ざることはない。

### 2.10 追い抜き PASSING

トラックレースにおいては、トラックの内側に追い越すのに十分な余地がないときには、追い越す選手は外側から追い越さなければならない。内側から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。追い抜く選手は、自分の車輪と抜かれる側の車輪との間に常に車輪の直径分（24インチ）以上の間隔を保っておかねばならない。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。

### 2.11 降車・落車 DISMOUNTING

「落車」とは、いかなる時であれ、選手の足又は他の身体の一部が床面に接触し、一輪車に再乗車しなければならないことを言う。800m、リレー、MUni、マラソン、及び従来行われていなかった幾つかのレース種目を除き、選手は落車すれば失格となる。再乗車し、競技を続行することが認められるレースでは、選手は一輪車が止まった地点で車輪を転がさずに直ちに再乗車しなければならない。落車の勢いで選手の体がゴールラインを越えてしまった場合、選手は後退し、乗車したままラインを通過し直さなければならない。選手が他の選手の行為や、外部からの妨害によって落車したような場合は、審判員はその選手が他の組で再レース出来るかどうかを決定する。レーンの定められていないレースでは、すぐ前にいる選手の転倒のために落車させられた場合も、レースの一部とみなされ、双方の選手とも再乗車しそのレースを続行しなければならない。ただし故意の妨害と認められた場合には、審判長はこの規則を無効にすることが出来る。

## 2.12 選手の補助 ASSISTING RACERS

選手の再乗車が許されるレースでは、選手は何の補助もなしに一輪車に乗らなければならない。選手が立ち上がるのを観客又は補助者が助けたり、倒れた一輪車を起こしてあげるのは良い。しかし選手および一輪車が乗車する時は、選手および一輪車は外部の物又は人といかなる身体的接触があってはならない。乗車の際車輪の下に置くスターティングブロック等も含む。

## 2.13 反則走行 ILLEGAL RIDING

これは、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抗議を申し出て良い。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一つ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。

## 2.14 抗議 PROTESTS

抗議のための用紙は常に選手が入手出来るようにしておくこと。レース結果に対するすべての抗議は、レース結果が公示された後15分以内に、所定の用紙に記入して提示しなければならない。用紙には必要なことを完全に書き込まなくてはならない。15分の制限時間内に他のレースに出場しなければならない選手の場合は、制限時間の超過が認められる。全ての抗議は、用紙が受理されてから30分以内に処理される。書類操作上のミス、順位の誤り、他の選手または他の原因による妨害なども、全て抗議の対象となる。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。

## 2.15 必須レース種目 MINIMUM RACING EVENTS

100m、400m、800m、片足レース、タイヤ乗り、障害物コース、これらの種目は全ての一輪車大会で行われるべき種目である。国際一輪車競技大会主催者は競技種目をさらに増やすことが出来る。

## 2.16 レース部門世界チャンピオン WORLD RACING CHAMPIONS

上に挙げた、レース部門の6種目に参加した者の中で最上位の者がこの称号を獲得する。点数はそれぞれのレースの順位に応じて割り当てられ、決勝での最高記録又は、障害物コースでの全年齢別での最高記録に基づく。1位は8点、2位は5点、3位は3点、4位は2点、5位は1点をそれぞれ獲得する。総合得点で最高点を取得した者が世界チャンピオンとなる。男女各々、一人が選ばれる。同得点の場合はより多く1位を獲得した者がこのタイトルを得る。それでもなお決まらない場合は、100mレースでより高い順位の者に決まる。年齢区分の組での順位は得点対象外である。

## 従来行われてきた特殊レース TRADITIONAL SPECIALTY RACES

以下のレースはどの国際一輪車競技大会にも不可欠な要素である。

## 2.17 片足レース ONE FOOT

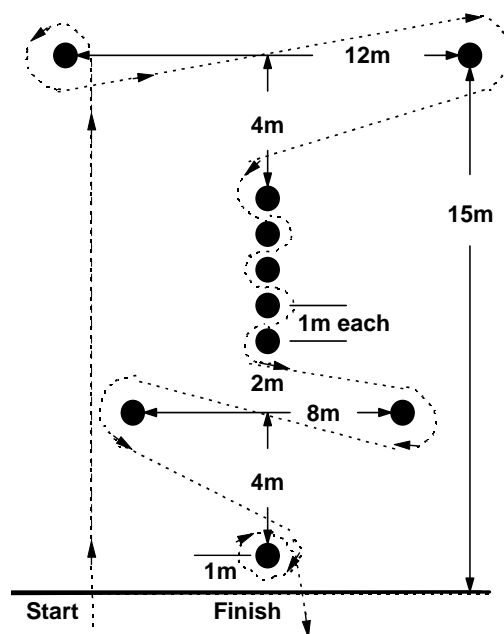
選手は、最初の5mは両足でこぐが、5mラインを超えるときは、片足でこいでいなければならない。ペダルをこがない足は一輪車のフォークに固定していても、伸ばしていても良い。

## 2.18 タイヤ乗りレース WHEEL WALK

選手は、タイヤに両足を置いて乗車してスタートし、足でタイヤを押すことによってのみ一輪車を駆動する。ペダル、又はクランクに触れてはならない。クランク長の制限はない。

## 2.19 障害物コース OBSTACLE COURSE

図は公式の障害物コースである。この種目では、10個の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4カウントによりスタートする。フライング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。選手が最後のコーンの周りを完全に一周した後、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。コーンは、プラスチックの道路標識用のコーンを使用する。公式競技会の場合は、コーンは、ベースの一辺が30cm以下で、高さが45~60cmのものをいなければならない。コースは正確に設営すること。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べきである。2回試みることが出来る。



## その他の特殊レース OTHER SPECIALTY RACES

以下のレース種目を付け加えても良いが、必須種目ではない。

## 2.20 50Mバックレース 50M FAST BACKWARD

選手は後方に向かって、ペダルを後ろにこぐ。スターターは、スタートライン上でタイヤの**後部**が**一列**になるよう並ばせる。ヘルメットの着用義務あり。タイヤの後部がゴールラインを越えた時、タイムが測定される。

## 2.21 10M遅乗りレース 10M SLOW RACE

可能な限りゆったりした連続的な前進運動で走行することが目的で、その際停止、後退、ホッピング、横方向への45°以上のツイストをしてはならない。2種類の異なる寸法の板を使用する。0~10歳は10m×30cm、11歳以上は10m×15cmである。遅乗り競争は一輪車の車輪の接地中心によって計測する。選手はスタートラインに車輪接地中心を合わせてスタートする。スターターの合図により、選手は即座に前進動作を開始し、スターティングポストから離れねばならない。計測員は、タイヤの接地中心がゴールライン、又はボードのゴールの先の地面に達したときに時計を止める。選手はわずかでも停止、後退、横方向への45°以上のツイストをしたり、ボードの端から落ちたり、落車したり、**安全装具を身につけなかったりした場合、失格になることがある。**2回試みることが出来る。

## 2.22 10M遅乗りバックレース 10M SLOW BACKWARD

ルールは遅乗りレースと同じである。ただし、0~10歳は60cmの板、11歳以上は30cmの板を使用する。

## 2.23 10M遅乗りスターレース 10M SLOW GIRAFFE RACE

ルールは遅乗りレースと同じで、スター型一輪車が用いられる。スターティングポストとして補助者に支えてもらっても良い。この一輪車は、車輪径やギア比に制限はないが、ペダル軸は車軸より**上部**に位置し、チェーン、ベルト、その他の駆動装置を伴うものとする。

## 2.24 リレー RELAY

通常100m×4。トラックレースと同様の規則が適用される。男女混合チームも可能である。選手は、バトンを落としたり拾わなくてはならず、必要なら、一度降車して再乗車しても構わない。通常、年齢区分は設けない。バトンが規定エリア内で手渡されなかった場合、そのチームは失格となる。

## 2.25 原形一輪車レース ULTIMATE WHEEL

原形一輪車とはフレームもサドルもない一輪車である。このレースの距離は、0~10歳の選手が10m、11歳以上が30mというのが通例である。年齢に関わりなく、通常、車輪径の最大値は24インチ、クランク長(車輪の中心からペダルの中心までの距離)の最小値は5インチ。主催者がこれらの制限を設ける。

## 2.26 ジャグリング一輪車レース JUGGLING UNICYCLE RACE

通例距離は50m。選手は片足レースの5mラインを利用して、このラインを超える時にはジャグリングを開始していること。2個又は3個の、弾まない物体を用いる。1個でも落とし(床にぶつけ)たり、ジャグリングが中断したりした場合、その選手は失格となる。3個のボールを使ってジャグリングをしている最中、片手の中で2個のボールが止まっているのは、中断とみなされる。4個以上の物体を使ってジャグリングを始めた選手は、1個落としても、ジャグリングが中断せずに続いている限り、3個になるまでレースを続行出来る。選手がゴールラインを超えるまで、ジャグリングが「コントロール」されていること。「コントロール」されているかどうかは、審判長が決定する。

## 2.27 マウンテンユニサイクル (MUNI)

以前はUMX (一輪車モトクロス) として知られていて、これは様々な地形で催されるオフトラック・レースである。従来、参加選手全員が同時にスタートする、1回限りのレースである (ゴールの後で、年齢区分に分けられる)。0~10歳の選手は、短めの距離でも良い。距離は通常1~2kmで、地面、駐車場、坂道、溝、縁石、岩、砂、泥、草、その他あらゆる地形の上を走行する。コースははっきりと標示されなければならない。レーンのない追い越し規則が適用される。一般に車輪径、あるいはクランク長さに制限はない。

### 2.27.1 一輪車トライアル

一輪車トライアルでは少ない落車で難しい障害を乗り越える目的の種目である。詳細なルールは第11章を参照。

## 2.28 坂登りレース STEEPLECHASE

これは坂を駆け上るレースである。選手一人ずつのタイムレースとして行っても良いし、グループに分けて同時に行っても良い。このレースの一方式は、急傾斜の坂を用いて頂上まで達することを目的としたレースである。坂道は舗装されていないほうが良い。もう一つの方式は、急勾配の上り坂で速度を競うレースである。

## 2.29 一輪車マラソン MARATHON

これは数キロの距離を走行するレースである。通例10kmの距離。通常は、道路又は自転車道で開催される。選手全員が同時にスタートし、ゴール後年齢別に分けられる。給水所を少なくとも5km毎に設けること。

上記のレース種目は通常年齢区分で分けられる。下記の種目は、大会参加者の中でも限られた数の参加者にのみ向けられた種目で、2,3か、あるいは単一の年齢区分しか設けられず、それはエキスパートと呼ばれる。しかし全選手が参加自由である。(性別区分はある)

## 2.30 コースティング種目 COASTING EVENTS

これは、コースティングの最長距離を競うものである。選手のコースティングの距離はスタート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か、コースティングを止めた地点で、車輪の最後部までの距離を測定する。再乗車は認められない。コースティング中はタイヤ、車輪又はペダルと接触してはならない。2回試みることが出来る。コースティングの構えに入らずに、コースティングラインを超えた場合、その回は失格となる。地面は出来るだけ滑らかで、清潔であることが望ましい。コースは直線でも、カーブしていても良い。本番の前、コース上で練習するための十分な時間を選手全員に与えること。競技会の前にはあらかじめ、下記のどの種目が行われるか、公表する。クランク長に関する規則はコースティングやグライディング種目には適用されない。

### 2.30.1 ロードコースティング ROAD COASTING

この種目は、緩い傾斜の坂を含んだ車道で開かれるのが良い。速度を上げるために、助走の距離をどれだけとって、スタートライン手前からコースティングを開始しても良い。



### 2.30.2 トラックコースティング TRACK COASTING

助走距離は30m。この種目はトラック、又は水平で滑らかな地表面上でのみ行われる。記録が成立するには、風が最低限でなくてはならない。この種目は、世界中の、異なるトラックで開催されたレースを比較することが出来る。

### 2.30.3 ダウンヒルコースティング DOWNHILL COASTING

これはスピードを競うコースティング種目である。2.31.2の「ダウンヒルグライディング」と同様の規則が適用されるが、グライディングではなくコースティングを行わなければならない。傾斜は安全のため、非常になだらかでなくてはならず、ヘルメットの着用が義務付けられている。

## 2.31 グライディング種目 GLIDING EVENTS

---

グライディングはコースティングに似ているが、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又は両足をこすり付ける。種目も上記コースティング種目に類似しており、選手は時間又は距離を競う。ルールはコースティング種目と同じであるが、競技場の床面は乾いていなくてはならない。コースティング動作も許される。

### 2.31.1 スロープグライディング又はトラックグライディング SLOPE GLIDE OR TRACK GLIDE

スロープグライディングは短い坂の上で行われる。選手達は坂の上からスタートして、グライディングしながら坂を降り、停止するまで出来る限りグライディングを続ける。この種目では助走距離は短くても良いし、全く助走距離を取らずに静止状態からスタートさせても良い。トラックグライディングの場合は、トラックで、トラックコースティングと同じルールにより開催される(2.30.2を参照のこと)。

### 2.31.2 ダウンヒルグライディング DOWNHILL GLIDE

ダウンヒルレースは速度を競う。選手は静止状態からスタートするか、又はスタートラインまでに助走をつける。ゴールラインまでの一定の距離でタイムを測定する。ゴールライン前で落車した場合、その回は失格となる。ヘルメット着用義務あり。

## 2.32 メドレー(混合) MEDLEY

---

選手は、いくつかの異なる方法で走行する。

例：前進25m、サドル前持ち乗り25m、片足走行25m、ホッピング10mで、切り換え区間が5mずつ。ルールは大会開催者が定める。再乗車は認められている。

## 2.33 無制限100Mレース UNLIMITED 100M RACE (100M OPEN)

---

このレースは、一輪車寸法制限がない。車輪径やクランク長に制限はなく、スター型の他あらゆる種類の一輪車(一輪車の定義の項を参照のこと)の使用も認められている。陸上競技場で行われる他の全てのレース規則が適用される。ヘルメット着用義務あり。

### 2.34 無制限ロードレース UNLIMITED ROAD RACE

---

100マイル速度記録としてギネスブックに掲載されているのは、無制限ロードレースの成績である。このレースの距離は5 km以上でなくてはならない。ヘルメット着用のこと。それより長い距離のレースでは、5 km毎に給水所を設ける。このレースはマラソンと共に開催することが出来る。

### 2.35 その他のレース種目 OTHER RACING EVENTS

---

その他の種目も、主催者が新たに創案し、付け加えることが出来る。過去に一輪車競技会で行われた種目の例を挙げると、「面白」障害コース、スターレース、タイヤ乗りマラソン、アイドリング耐久競争、タイムトライアル、ホッピング競争、ジャグリング障害物レース、ジャンプ台跳び、(一輪車上での)水風船投げ競争、スター乗りコンテスト、など多くある。

## 3 演技部門の概要と共通規約 Artistic Events, Overview and Shared Rules

### 3.1 演技部門の種類 TYPES OF ARTISTIC EVENTS

演技部門には3種類がある。**標準技術と自由演技とオープン X 部門**である。標準技術では、選手は標準一輪車に乗って、あらかじめ選択した18の技術を行うことで、技術と熟練度を披露する。標準技術の審査は、「ショー」ではなく演技の中の技術と質の得点価値に基づく。自由演技では、選手は音楽に合わせて演技し、衣装、小道具、又どんな種類の一輪車を用いても良い。選手は技術だけでなく、どれだけ上手に観客を楽しませるショーを演じたかによって審査される。これらは、個人、ペア、グループとある。オープン X 部門では、選手は衣装と音楽が審査されず、独創性と創造性に重点が置かれる。

### 3.2 年齢区分 AGE GROUPS FOR ARTISTIC

**注意：**レース部門と演技部門では、選手の技術と必要に応じて、年齢区分が別々に選択される。それぞれの競技で最小限の年齢区分が挙げられている。大会主催者は更に年齢区分を加えても良い。年齢区分は大会初日の選手の年齢によって決まる。ジュニアエキスパート区分が設定されるのであれば、0～14歳の選手なら誰でもそこに参加出来る。エキスパート区分へは、0～14歳の選手も含めて誰でも参加出来る。選手は自分が参加する演技部門の各競技で、各自の登録している年齢区分をはっきり述べること。

**例：**エキスパートとして個人の自由演技に登録する選手でも、ペア部門ではどちらかの選手の年齢区分で登録出来る。標準技術と個人の自由演技では男女別に分けられるが、ペア又はグループ部門では分けない。

**プロフェッショナル：**プロフェッショナル（定義の項を参照）は、エキスパートの区分で自由演技の競技に登録すること。14歳以下のプロフェッショナルは、ジュニアエキスパートとエキスパートのどちらに登録しても良い。これは個人とペアの自由演技にのみ適用される。

### 3.3 個人演技の標準技術 概観 INDIVIDUAL STANDARD SKILL OVERVIEW

**最低限の年齢区分：**0～14歳、15歳以上、エキスパート

**制限時間：**3分（全年齢）

**一輪車：**標準一輪車一台のみ（定義の項参照のこと）。車輪径とクランク長に制限は無し。

**音楽：**音楽は審査されない。BGMは全演技中かけられるであろう。選手が自分の演技中、特定の曲を流すことを望むこともでき、音楽をかけないことも希望できる。3.18を参照。

**衣装と小道具：**服装は得点に影響を及ぼさない。選手は国内チーム又は所属クラブのユニフォーム、又は所属チームやグループ、国を表すような服を着るのが望ましい。小道具を用いてはならない。

**審査方法：**選手は演技に選択した技術の完成度によってのみ審査される。各フィギュアはあらかじめ得点が定められている。審査員は、落車、悪い姿勢、順番通りでないフィギュア等のミスに対して減点を行う。

**演技中の技術：**IUF標準技術技術一覧表に掲載されている技術のみを用いること。それらの技術を行う、的確な方法はその一覧表の解説の項に書かれている。フィギュアの図と解説が一致しない場合は、解説の方が適用される。

### 3.4 個人演技の自由演技 概観 INDIVIDUAL FREESTYLE OVERVIEW

**最低限の年齢区分：**0～14歳、15～29歳、30歳以上、エキスパート。選手がプロフェッショナルでない限り、エキスパート又はジュニアエキスパートに登録するかどうかの選択は選手に任されている。ただし前もって決めておくこと。

制限時間：0～14歳（ジュニアエキスパートを除く）	2分
15歳以上（エキスパートを除く）	3分
ジュニアエキスパート	最長3分
エキスパート	最長4分

**一輪車：**どの種類でも何台でも良い。

**音楽、衣装、小道具：**全て審査の対象になるので、演技の際は考慮するべきである。小道具の制限に関しては、個々の大会の規約を見直すこと。火や尖った物体（ジャグリング用のナイフなど）の使用は禁止されている。

**審査方法：**得点の50%は難易度に基づき、その中にはどれだけ上手に全ての動きをこなし、どの程度成功したかも含まれる。得点の残りの50%はプレゼンテーションの審査で、スタイル、ショーマンシップ、振り付け、小道具の使い方、独創性、衣装の選択、音楽が含まれる。

### 3.5 オープン X 部門 概観 OPEN-X OVERVIEW

**年齢区分：**15歳以上のみ、男女混合

**制限時間：**3分

**一輪車：**どの種類でも何台でも良い。

**音楽、衣装、小道具：**選手は、自分を勇気付けるために好きな音楽を使ってもよいが、審査の対象にはならない。衣装は審査されない。小道具の使用については個人演技自由演技と同様である。

**審査方法：**独創性と創造性が得点の50%である。難易度が25%で、その中にはどれだけ上手に全ての動きをこなし、どの程度成功したかも含まれる。得点の残りの25%は、スタイル、小道具の使い方、その他の技術が含まれる。重点は一輪車の技術に置き、「ショー」には重点を置かない。

### 3.6 ペア演技の自由演技 概観 PAIRS FREESTYLE OVERVIEW

**最低限の年齢区分：**年齢区分(全年齢)、エキスパート。各選手は一回のみ登録出来る。ペア部門では、年齢の高い選手の年齢区分に登録する。エキスパートは「最も年齢の高い」年齢区分とみなされ、以下、ジュニアエキスパート、その他の年齢区分と続いていく。どちらかの選手がプロフェッショナルでない限り、エキスパートないしジュニアエキスパートとして登録するかを選択は選手に任されている。ただし前もって決めておくこと。

**制限時間：**個人の自由演技と同様。

**一輪車：**どの種類でも何台でも良い。

**音楽、衣装、小道具：**個人の自由演技と同様。

**審査方法：**個人の自由演技と同様。難易度に対し50%、プレゼンテーションに対し50%。ペア部門では、チームワークと二人組の技術等に特に重点が置かれる（審査基準の項を参照のこと）。

### 3.7 グループ演技の自由演技 概観 GROUP FREESTYLE OVERVIEW

**最低限の年齢区分：**なし。

**グループの最少人数：**3人。各選手一回のみグループの自由演技に登録出来る。ただし審査委員長の許可があれば、病気、けが、その他の事故のために欠場した選手に交替して出場した選手は、グループの自由演技に2回出場して構わない。

**制限時間：**6分。

**一輪車：**どの種類でも何台でも良い。

**音楽、衣装、小道具：**個人の自由演技と同様。

**審査方法：**個人の自由演技と同様。フォーメーション走行のような、チームワークと複数の人間によってなされる技術に審査の重点が置かれる。グループの大きさがまちまちであること、選手の技術レベルや年齢の差を特に考慮に入れた上で審査する。

### 3.8 グループ演技の標準技術 概観 GROUP STANDARD SKILL OVERVIEW

この競技種目は個人演技の標準技術に類似しているが、男女問わず四人の選手が一つのチームを作り、標準一輪車のみで行われる。ルールは別に発行される。この競技は大会開催者の自由裁量で開催される。

## 一般規約 GENERAL RULES

この規約は特に明記しない限り全ての演技部門に適用される。

### 3.9 演技エリアの規模 SIZE OF PERFORMING AREAS

国際競技大会では、個人及びペア演技の演技エリアは、横14m×縦11mとする。小規模の大会では、この寸法を若干変更しても良いが、横12m×縦9mより小さくしてはならない。グループ演技の演技エリアは横25m×縦14m以上、横30m×縦20m以下とする。演技エリアの境界は、3～5cm幅のラインで識別されねばならない。エリアの境界から壁、ポール又は他の何らかの固定物まで、50cm以上間隔を取る。演技中、エリアの外側に出た選手やグループは減点の対象となる（審査基準の項参照のこと）。

### 3.10 演技の順序 ORDER OF PERFORMANCE

演技順序の選択方法は、演技部門運営委員長に一任されている。

#### 3.10.1 演技者の待機 RIDERS MUST BE READY

予定された演技時間に待機が出来ていない選手は、その年齢区分最後の選手の後で演技することが認められる場合もあるが、そうでない場合もある。準備の遅れは言葉の壁によるものかもしれないし、あるいはその選手が大会の運営に携わっているためかもしれないので、そうしたことを審査委員長は考慮に入れるべきである。標準技術を除き、同じ年齢区分の残りの選手たちを審査した時とは異なる組み合わせの審査団の前で演技することは認められない。

### 3.11 演技の準備 PERFORMANCE SET-UP

一輪車や小道具を演技エリア内に配置するための時間として、選手には最高2分の準備時間が認められている。この時間を超えると失格する恐れがある。準備時間の延長を認めることが出来るのは審査委員長のみで、前もっ

て要請しておかなくてはならない。時間の延長を要請する際、選手は多数の小道具や複雑な特別効果の使用といった正当な理由を示す必要がある。

### 3.12 演技の開始 START OF PERFORMANCE

審査、計時、演技、これら全ては同時に始まる。音楽の開始が演技者からの合図のどちらか早い方に合わせて、計測員はストップウォッチのスタートボタンを押す。合図は、うなずき、手振り、礼、言葉による合図（「スタート！」）、その他はっきりと認識出来る手段であれば何でも良い。（笛のような）音による合図で時間測定と審査が始まったことを示す。ダンス、ポーズ、アクロバット等の一輪車を使用しない動きも、審査される規定演技の制限時間内に収めなければならない。標準技術の規定演技では、音による合図が一分ごとに示される。自由演技全ての規定では、残り30秒になったところで音の合図がなされる。全ての演技部門で、音を2回鳴らすか、異なる合図を1回鳴らすことで演技時間と審査の終了を示す。

### 3.13 音によらない合図 RIDER'S NO-SIGNAL OPTION

（自由演技とオープンXのみ）演技を損ねる音の合図を望まない選手は、制限時間内に収まっている音楽に合わせてうまく構成された演技を行って良い。選手は競技係に届出をするときに「音による合図はいりません」と申し出る。これにより「スタート」合図と終了30秒前の合図をなくすことが出来る。計測員は時間を計りながら、演技者が制限時間を超過した場合、時間を超えていることを演技者に示すために「音を2回鳴らして合図」する。これは標準技術には適用されない。

### 3.14 審査の中断 INTERRUPTION OF JUDGING

物質的な損傷、演技者の突然のけがや急病、外部の人間又は障害物によって演技が妨げられ、審査が中断することがある。そのような場合、審査委員長は直ちに残りの演技時間を決定し、損傷が演技者の過失に拠るものかどうか判断する。競技への再参加は競技の規定時間内に行われなければならない。演技が続行され、中断が選手の過失に拠るものでなければ、中断による全ての減点は取り消される。

### 3.15 演技の終了 END OF PERFORMANCE

演技は、お辞儀や「Thank you」など、選手からの合図により終了することもあれば、制限時間の終了により終わらされることもある。制限時間の終了の合図は1回鳴らされる。制限時間終了後のフィギュアや演技はどれも審査の対象とはならない。標準技術では、終了時間がきた時点で選手がフィギュアを行っている途中だった場合は、終了時間前に行った部分しか審査されない（4.9.3を参照のこと）。フィギュアが50%に達していない場合は、100%減点される。50%から100%までの完成度の場合は50%減点される。実行されなかったフィギュアは全て100%の減点である。自由演技の種目では、制限時間を超過すると選手の持ち点から減点される。制限時間とは最長演技時間を意味する。逆に選手は制限時間よりも前に演技を終わらせても良い。そのことにより減点されることはない。演技構成が短すぎると、演技構成が多すぎるものよりも減点の度合いが高くなることもあるかもしれない。しかし、内容が退屈なもの、繰り返しの多いもの、いたずらに引きのばしただけのものは、長すぎるということで減点の対象となるだろう。何が最善であるかは、選手が判断しなければならない。

### 3.16 後片付け CLEAN-UP

一輪車で走る際は、走行面が清潔で乾いた状態であることが重要である。演技の後は、走行エリアを演技前と同じ状態に戻さなければならない。選手及び手伝いの者は、演技終了後2分以内に、演技エリアにある全ての小道具や一輪車、ごみ等を片付けなければならない。次の選手はこの間に準備をしても良い。

### 3.17 演技エリアを汚した場合 MESSY PERFORMING AREA

演技中、演技エリアを汚すような小道具の利用を考えている選手は、上記の規定を充分考慮に入れること。割れた風船、土や粉、紙吹雪、水、パイ等は、片付けるのに2分以上かかる恐れがある。そのような小道具を用いる際には、審査委員長又は演技部門運営委員長から特別な許可を得ておかななければならない。片付けられないほど乱雑にした選手は、その種目で失格する場合もある。

### 3.18 音楽 MUSIC

自由演技の種目では、音楽も判定の対象になるので、選手は音楽を使用したほうが良い。オープンXでは音楽は推奨されるが、評価の対象にはならない。標準技術では音楽は審査の対象とならない。しかし標準技術のルーティーンを行なっている間、BGMが用意されるし、選手が自分で準備しても良い。もちろん選手は音楽をかけない事を要求することもできる。紛失や破損に備えて、全ての使用する音楽の予備も1つ以上は用意することを推奨する。録音CDのために選手は、大会中きちんと用意された音楽プレーヤーで動作するかテストすることを推奨する。

#### 3.18.1 メディアの種類 MEDIA TYPES

大会開催者には、録音CDが使用できるプレーヤーが用意とされる。他のメディアの種類も開催者の裁量によってまたサポートされるようにする。演技部門の責任者は、どんな種類のメディアが使用されているかを発表し、確実に使用できる設備を用意する必要がある。

#### 3.18.2 音楽の準備 MUSIC PREPARATION

選手は、演技部門の責任者により発表された使用できるメディアの種類の音楽を用意しなければならない。全ての音楽は選手名、年齢区分、競技種目名(ペアなど)をラベルにはっきりと書かなくてはならない。可能なときはいつも、大会で使う音楽はCD、MD、又は他のメディアの1曲目に入れておくべきである。大会で使用する音楽が違うトラックに入っていたとしても、DJ(音響係)はその間違いに対して責任を負わない。もし1曲目以外にもある場合、トラック番号をラベルに示すべきである。カセットテープや他のタイプのものが使える場合、ラベルはどちらの面に音楽が入っているかを示さなければならない。カセットテープを使用する場合、音楽は再生時から1~3秒以内にかかるようにするべきである。DJは音楽テープが頭だしされていない場合でも責任を負わない。

#### 3.18.3 音量 MUSIC VOLUME

音量は、審査委員長の指示により、DJによって操作される。自由演技とオープンXのための基準となる音量は大声でも明瞭に聞こえ、全ての人に聞こえるようにするべきである。標準技術において、音量は審査員同士のコミュニケーションの妨げにならない程度にすべきだが、別に自由演技とオープンXと同程度の音量でもかまわない。競技者によってはとりわけ大音量であったり、静かであったりするかもしれないのでDJは間違った指示により責任を負わないために音量の指示を知らされるべきである。選手によっては音量を下げてかけてもらうことを求めるかもしれない。その要望は直接DJに伝えることができる。大音量にする要望は審査委員長の承認が必要で、審査委員長はDJへ伝える責任を持っている。

#### 3.18.4 音楽の特別指示 SPECIAL MUSIC INSTRUCTIONS

選手によっては音楽に対して、きっかけの合図によって音楽を止めたり流したり演技中に音量を変える等の特別な指示を出すかもしれない。DJはその指示による操作の失敗に対して責任を負わない。競技者にとって最善の結果を残すためには演技中にDJに指導する人をつけることで、失敗を回避できる。もしDJが普通でないような指示を受ける場合は、審査委員長に同意を受けるために相談すべきである。

### 3.19 成績の発表 ANNOUNCING OF RESULTS

成績は口頭又は掲示などにより随時発表される。一つの種目のそれぞれの年齢区分の演技終了後、審査結果が掲示される。抗議時間がその時点より始まる。

### 3.20 抗議 PROTESTS

抗議の際は、結果が掲示されてから15分以内に、文書で行わなければならない。得点に対する抗議は禁止されている。抗議は得点誤算や、得点そのものに関係のない他の間違いに対してのみ可能である。審査委員長は、必要事項を満たした用紙を受け取ってから30分以内に全ての抗議に判断を下さなければならない。

### 3.21 審査委員会 JUDGING PANEL

審査員は5人いる。全審査員が一輪車技術の相対的難しさを熟知し、審査している競技種目の規則と審査基準を完璧に知って理解していなければならない。創造性と独創性の審査は、過去にどのような演技がなされたか知っている者でなければ出来ない。初めて一輪車競技会の演技部門に参加した者は観察し、学ぶべきで、審査すべきではない。

#### 3.21.1 審査員の選任 SELECTING JUDGES

以下の条件に該当する者は競技の審査を行うべきではない。

- a. その種目で競っている演技者の親、子、兄弟。
- b. その種目で競っている演技者専属の、又は演技者の所属しているチームのコーチ、マネージャー、指導員等。
- c. 同時に同種目を審査している家族がいる者。
- d. 国内所属チーム、クラブ、グループから二人以上が同時に審査員席に着くことは認められない。

上記の基準により審査出来る者の要員がひどく限られる場合、諸制限を上記の一覧の下の項から順に、一つずつ、十分な数の審査員が揃うまで取り除いていく。制限の除去は審査委員長と演技部門運営委員長、又は、審査委員長と演技部門運営委員長を同じ人間が兼ねている場合は、次に高位の演技部門の役員により承認を受けなければならない。

#### 3.21.2 年代区分の審査割り当て ASSIGNMENT OF AGE GROUP JUDGES

審査員の地位は、演技部門の参加者の割合に応じて個人、グループ、国内チームのそれぞれに割り当てられる。登録者の数は大会のおよそ一週間前に数えること。登録し、かつ資格を有している者のリストの中から審査委員長が実際の審査割り当てを行う。

#### 3.21.3 エキスパート（及びジュニアエキスパート）審査の割り当て

##### ASSIGNMENT OF EXPERT (AND JUNIOR EXPERT) JUDGES

エキスパート及び（設けられる場合）ジュニアエキスパートの審査には、全審査員の中から最も適任の審査員たちを審査委員長が選び出して割り当てる。資格のあるエキスパート（及びジュニアエキスパート）審査員のリストは各競技に先立ち演技部門運営委員長や主催者に登録される。

#### 3.21.4 標準技術 VS . 自由演技 VS . オープンX部門

##### STANDARD SKILL VS. FREESTYLE JUDGING VS. OPEN-X JUDGING

3つの部門のルールは全く異なるので、標準技術の審査に適している者が必ずしも自由演技およびオープンXでの審査に適しているわけではないし、逆もまた同様である。審査資格には、審査の資格がある競技の種類を載せておかなければならない。



### 3.21.5 審査委員会は途中で交代しない JUDGING PANEL MAY NOT CHANGE

審査委員会の構成員五人は一つの年齢区分の競技中同じ顔ぶれでなければならない。すなわち審査員が一人でも交代することは年齢区分の間でしか認められない。医療上又は何らかの非常事態が生じた場合は、このルールは審査委員長によって撤回される。

### 3.21.6 審査員の評価 RATING JUDGE PERFORMANCE

審査員を以下の方法の中から一つかそれ以上を用いて評価することが出来る。

- a. 経験（乗車、審査等）年数に基づいた評価
- b. 送付したテストに基づく審査（少なくとも、審査員候補者があらかじめ受け取った「審査員心得」を読んだかどうか、判別出来るテストであること）
- c. 前の競技会での他の審査員の得点と比べて、過去の実績に基づいての評価

#### まずい審査の特徴 Characteristics of Poor Judging

- a. 過度の引き分け：審査員は選手に優劣を付けることが出来るべきである。引き分けも確かに認められるが、あまりに頻発すると審査の目的に反する。
- b. 特定のグループへのひいき：一人の審査員が特定のグループや特定の国のメンバーに対し、他の審査員とは著しく異なる順位をつけた場合。これはその順位が著しく高い、又逆に著しく低い（自分と同じグループの者に対してより厳しく審査することもある）どちらの場合も含める。
- c. 矛盾の多い順位付け：一人の審査員が多くの選手に、他の審査員の平均とはあまりに異なる順位をつけた場合。

## 3.22 得点 SCORING

オープン X と全ての自由演技では各審査員の得点は順位点に変換される。最も高い得点を得た選手が順位点 1 点を獲得し、次の者が 2 点、以下同様。すなわち、順位点は審査によって与えられた選手の順位と等しい。

**注意：**選手が獲得可能な順位点の数はその区分への出場者の数に依る。二人又はそれ以上の選手が同じ得点を得た場合、**順位表で彼らが占める順位の順位点の総和**を等分にした点を与えられる。

**例：**七人の選手。そのうち 4 人が 2 位となる。7 位は 7 点を、6 位は 6 点を、1 位は 1 点をそれぞれ獲得する。その他の順位点を足すと： $2 + 3 + 4 + 5 = 14$ 。この合計を残りの選手の数（4）で割ると 3.5 となり、これが彼ら一人一人の順位点となる。勝者は最も順位点の低い選手である。二人以上の選手の順位点が同点であった場合、難易度で順位点が低い方の選手が上になる。すなわち、集計係は再び、難易度の順位点を計算する必要がある。難易度の順位点も同点の場合は、同点の選手全員が同じ順位を与えられる。

## 3.23 世界チャンピオン WORLD CHAMPIONS

**標準技術、個人とペアの自由演技、グループの自由演技、オープン X：**各部門のエキスパート区分の勝者が世界チャンピオンとなる。個人自由演技においては男女別の表彰となる（もし表彰が 1 つの場合オープン X は除外される）。ジュニアエキスパート区分が設けられている場合、その区分の勝者がジュニア世界チャンピオンとなる。

## 4 標準技術 STANDARD SKILL

この規定は標準技術の競技が行われる際の指針である。しかし、規定に従うことが出来ないような事態も時には起こるかもしれない。このことは、さほど重要ではない細部に当てはまるのであり、主要なルールには当てはまらない。例えば、利用可能な施設の規模が、要求されている演技エリアの規模よりも僅かに小さい場合には、審査委員会の多数決によって承認され得る。認可されているルールと異なる点は、どんなことであろうとも競技前に参加者全員に知らせる必要がある。規約によって解決できない事態が生じた場合、審査委員長又は審査委員長が議長を務める会議の多数決によって解決する。関係している競技種目で活動している審査員全員がその会議に出席しなければならない。

### 4.1 フロア、マーク、フィギュアの形

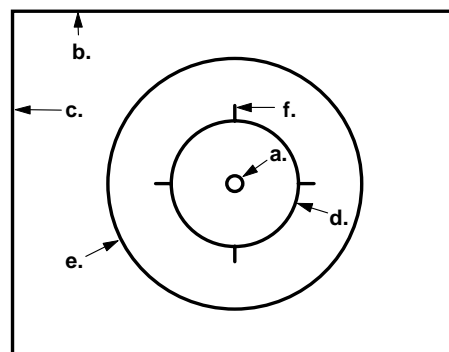
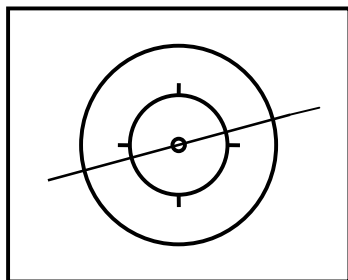
#### FLOOR, MARKINGS AND FIGURE SHAPES

図を参照のこと。完璧な走行が出来るような走行面でなければならない。走行エリアは十分に照明されているべきである。IUFの代表者は視察を行って、そのエリアが要求を満たしているかどうかを確認し、走行可能と宣言する。走行エリアの表面は清潔で水平、かつ滑らかでなければならないが、つるつるしてはいけい。調査団により走行可能と宣言されていない床面上で競技会を開くことも出来るが、IUFルール委員会による調査の後、そのような競技会での成績はIUFによって公式には認められない。

**走行エリアの境界**：国際的な競技会では、外側の境界は11×14mとする。その他の競技会では、場所が取れないのであれば、その大きさをもっと小さくして良い。ただし、9×12mより小さくないこと。線は全て、少なくとも3cmの幅で、外側の境界を含めてははっきりと印づけられなければならない。

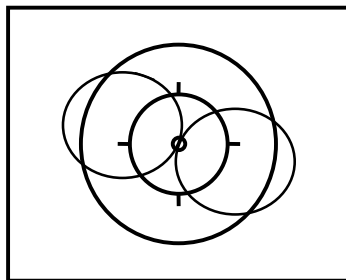
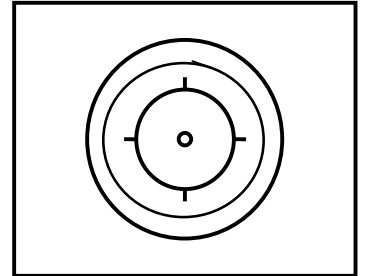
#### 標準技術のフロアのマーク Standard Skill Floor Markings

- a. 中心円（直径50cm）
- b. 走行エリアの長辺（審査席に面して）
- c. 走行エリアの短辺
- d. 円を描くための内円（直径4m）
- e. 線と8の字を描くための外円（直径8m）
- f. スタートと円走行の際目印となる4分の1円周のマーク（長さはおよそ50cm）



**例：直走行** 直走行、円走行、8の字走行はどの方向で走行しても良い。直走行は外円（8m）の外側から開始し、中心円を横切り、外円の外まで走り続ける。線は真っ直ぐであるべきで、どの方向へ走行しても良い。スタート地点を横切ることでそのフィギュアを完成させている限り、円走行と8の字走行をどの地点から始めても良い。

**例：円走行** 円走行は4 mと8 m円の間のエリア内で行う。選手が演技中4 mの円のラインを踏み越えた場合、4 mラインの外側（の走行エリア）へ再び横切った地点から円を再開しなくてはならない。8 mラインを超えてもそのフィギュアは無効にならないが、波印の減点記号が付けられる。出来る限りきれいな円を描くべきである。



**例：8の字走行** 8の字を形作る二つの円は同じ大きさでなくてはならない。また8の字はどの方向を向いても良い。選手は8の字の上下の先端を描くとき、8 mの外円の外側を、また真中で中心円を通らなければならない。8の字の半分は二つとも円でなくてはならず、少なくとも4 mの直径とする。

## 4.2 乗車技術、切り替え技術、静止技術

### MOUNTS, TRANSITIONS, STATIONARY SKILLS

走行エリア内のどこで行っても良い。

## 4.3 乗車姿勢 BODY FORM

特記しない限り、選手は各フィギュアで腕をまっすぐ水平に伸ばし、上体を垂直にして座ったまま行うものとする。手は掌を下に向け指をそろえること。腕は真横に伸ばさなくても良い。床と平行に伸びている限り、腕がどの方向を指していても構わない。

## 4.4 降車・落車 DISMOUNTS

規定の最後の降車を含め、全ての降車はコントロールされていなければならない。コントロールされている（意図した）降車とは、選手が停車し一輪車から降りることを指す。そうでない場合は降車でなく落車と見なされる。床に触れる必要がある技術や、ペダルに乗せている足が床に触れた場合を除き、選手が床に接触した時はいつでも落車である。規約では、規定演技の終了時、選手がスポーツマンらしく一輪車から降車することを要求する。それが出来てない場合は、あいまいな退場として波印の減点記号が付けられる。

## 4.5 選手の補助 ASSISTING RIDERS

国際大会では選手が走行エリアの外にいる人間から言葉やジェスチャーによる手助けを受けることは禁じられている。外部の人間による選手への妨害と見なされるからである。また、選手が規定演技中に技術の一覧表を見ることも認められていない。選手の手や、紙切れ、その他に技術を書き付けることも許されない。選手が技術のリストを見るたびに、波印の減点記号が付けられる。規模の小さい競技会では、若い選手の場合、この規定を見逃しても良い。

## 4.6 標準技術審査用紙 STANDARD SKILL JUDGING SHEET

### 4.6.1 前書き INTRODUCTION

標準技術の競技開始前、各選手は自分の規定演技を一覧表にした審査用紙に必要事項を書きこみ、それを提出しなければならない。この一覧表には規定演技で行う予定の各フィギュアの番号、名称、得点値を、演技の順番通りに記入する。

### 4.6.2 技術の選択 SKILLS TO BE USED

最多18のフィギュアが認められている。その18のフィギュアの内、乗車技術と切り替え技術の合計は6以下とする。

**注意：**各フィギュアの番号は審査用紙に一回だけ出てきて良い。つまり、選手が15 bのフィギュアを使うのであれば、15 a,c,d,e,f,g,hはもう使えない。

### 4.6.3 技術の順序 SKILL ORDER

審査用紙に記入した順序に従って18のフィギュアを演技しなければならない。審査用紙に記入した順序に従わなかったフィギュアは100%減点される。たとえ後からそのフィギュアを演技したとしても減点は消えない。

### 4.6.4 審査用紙の記入 FILLING OUT JUDGING SHEET

大会主催者によって定められた締め切り前に、必要事項を記入した審査用紙を送らなければならない。記入の際は標準演技得点一覧表に記載されているとおりに、省略せず正確にフィギュアの名称を書きこまなければならない。フィギュアの番号、a,b,cなどの記号、得点値、さらに**難易度総合得点**(規定での全技術の総合得点)も記さなければならない。審査員は審査用紙を調べ、選手に連絡を取ることが可能であれば、誤りを全て正すこと。審査用紙に正確に記入しなかったことで不利になっても、それは選手の責任であり、抗議の理由と認められない。一度確認され、承認された審査用紙は変更できない。

### 4.6.5 基本得点 BASE SCORE

200点の基本得点が選手の難易度得点に加算される。これが選手の‘持ち点’である。

## 標準技術の審査 STANDARD SKILL JUDGING

## 4.7 審査委員会 JUDGING PANEL

審査委員長1名、難易度審査員2名、完成度審査員2名、記録審査員2名、計測員1名から成る。この審査委員会は難易度審査員、完成度審査員、記録審査員を各1名ずつ含む2組の審査団に分かれる。審査員はそれぞれの

経験に応じて記録、完成度、難易度の各職務に任命される。エキスパートを担当する審査員は全員、その前の国際一輪車競技大会で審査を経験した者でなくてはならない。

## 4.8 審査員の作業 OPERATION OF THE JUDGES

難易度審査員と完成度審査員が規定演技を見ている間、記録審査員は審査用紙のリストからフィギュアを読み上げる。難易度審査員は技術が完全に演技されたかどうかを示し、不完全なら減点率を示す。完成度審査員は下記に述べる減点記号を用いて完成度の減点を示す。記録審査員は、両審査員の口述を審査用紙に記録する。そのため、記録審査員は他の二人の審査員の間に席を取らねばならない。審査員の机は審査員全員が走行エリア全体を見渡せる場所に設置すること。二組の審査団は互いに独立した作業が出来るよう、十分な間隔を取って座る。

## 4.9 難易度の減点 DIFFICULTY DEVALUATIONS

### 4.9.1 技術の確認 SKILL VERIFICATION

審査用紙に記入されている全てのフィギュアは標準演技得点一覧表の記述に従って演技すること。演技されたフィギュアが審査用紙の記入事項と一致していない場合、100%が減点される。

### 4.9.2 テクニカル・ミス TECHNICAL MISTAKES

フィギュアの演技中にテクニカル・ミスをした場合、50%が減点される。テクニカル・ミスには以下のものが含まれるが、他にもある。

- サドル持ち技術において、サドルを持つ手以外の体の部分でサドルに触れる。
- サドル持ち技術において、サドルを持つ手が体に触れる。
- 片足技術において、駆動してない足が一輪車の回転部に触れる。

### 4.9.3 技術の完成 SKILL COMPLETION

審査用紙に記入されている全てのフィギュアは、床に触れるよう要求されているフィギュアを除き、床に触れることなく、始めから終わりまで記入された通りに演技しなければならない。これは直走行、円走行、8の字走行のみならず、切り替え技術、静止技術、乗車技術などの全ての技術にも適用される。

フィギュアの演技中、そのフィギュアの前半で中断した場合、100%が減点される。切り替え技術、乗車技術、非反復性の静止技術（アイドリングは反復性の技術の一例であり、手放しホップツイスト90°は非反復性の技術の一例である）においては、終了の体勢で演技を終えなければならない。さもなければ100%が減点される。

フィギュアの後半で中断した場合、あるいは最後まで完成しない場合、50%減点される。終了の体勢で終わったが、正確に演技されなかった切り替え技術、乗車技術、静止技術に対しては50%が減点される。

### 4.9.4 フィギュアの開始 START OF FIGURES

選手がそのフィギュアで要求されている体勢を取った時点で、フィギュアの開始となる。

### 4.9.5 フィギュアの順序 FIGURE ORDER

審査用紙の記載順序に従わずに省かれたフィギュアは100%減点される。後でそのフィギュアを演技しても減点は消えない。

## 4.10 完成度の減点 EXECUTION DEVALUATIONS

### 1. 波印 ( ~ ) = 0.5点 WAVE (~) = -0.5 POINT

各技術の完成度において、下記のミスをする毎に、波印の減点記号を一つ付ける。

- ・不安定な開始や終了
- ・円滑でない身体の動き
- ・指が揃っていない
- ・腕が揺れる
- ・直走行が真っ直ぐでない
- ・円走行中4 m円の中に入る
- ・技術の順序を覗き見する
- ・スピンまたはビルエットがふらつく
- ・走行エリアの境界外へ出る
- ・余裕のない不安定な動き
- ・姿勢が伸びていない
- ・駆動しない足が伸びていない、つま先がびんとしていない
- ・ぎくしゃくしたペダルの動き
- ・円走行が丸くない
- ・直走行中または8の字走行中、中央の円を通らない
- ・ペダルあるいは駆動足が床に接触する
- ・スピン中、円の大きさが直径1 mを超える
- ・8の字走行の二つの円の大きさが同じでない

### 2. 斜線 ( / ) = 1点 LINE (/) = -1 POINT

コントロールを失った時は斜線の減点記号を付ける。

コントロールを失うとは、正しい姿勢が崩れること、技術を中断し再開すること、も含んでいる。

### 3. プラス ( + ) = -2点 CROSS (+) = -2 POINTS

一輪車を倒すことなく、選手の足が走行面に接触した落車の時は、プラス印の減点記号を付ける。

### 4. 円 ( 0 ) = -3点 CIRCLE (0) = -3 POINTS

落車して足以外の体の部分（手、膝、尻等）を走行面に着けたり、一輪車を倒した時、円印の減点記号を付ける。

**注意：**完成度の減点記号は、審査用紙の記入の如何を問わず、全ての技術や切り替え技術の演技中、及び技術と技術の間でミスが生じるたびに付けられる。一つの完成度ミスに対しては最高点の減点記号のみ付けられる。ミスが技術と切り替え技術の間で生じたのであれば、波印の減点記号の大半は付けられない。技術と切り替え技術の間に生じたミスで、波印の減点対象になるのは、姿勢以外のミスに限られる。

**例：**演技者の腕が技術又は切り替え技術の間で正しいフォームを取っていない場合でも、波印の減点記号は付けられない。しかし走行エリアの境界を越えた選手は波印の減点対象となる。

## 4.11 総合得点 TOTALING SCORES

規定演技終了後、審査員によって付けられた減点の割合と記号が数字に変換される。その数字が演技者の持ち点から引かれる。それから、二組の審査団の得点を平均したものが選手の最終得点となる。最高得点を獲得した演技者が標準技術での勝者となる。二人以上同得点である場合、完成度の得点の高い順に順位が決まる。それでも同じ場合は引き分けとする。

## 5 自由演技の審査 FREESTYLE JUDGING

これは個人、ペア、グループの各演技部門に適用される。各審査員は「難易度」と「プレゼンテーション」のそれぞれに対し1から10までの得点を与える。難易度の審査は、一輪車技術の難易度と完成度に基づく。プレゼンテーションの審査はスタイル、ショーマンシップ、振り付け、小道具及びその他の技術の用い方、独創性、衣装と音楽の選択の各項目に分かれている。

### 5.1 自由演技の難易度 FREESTYLE DIFFICULTY

審査員は1から10までの得点を与える。得点の50%は難易度に、残りの50%は完成度に基づく。「一輪車上の技術」のみが審査される。一輪車をを用いない技術は、プレゼンテーションの得点だけに影響を及ぼす。踊りやジャグリング、その他一輪車をを用いない技術はプレゼンテーションの得点を増やすことが出来ても、難易度の得点には何ら影響を及ぼさない。

#### 5.1.1 一輪車技術 UNICYCLING SKILLS

走行面に接触している支持点が一つのまま行われる全ての技術（バランスの技術）。その支持点とは一つの車輪であり、選手はその動きをコントロールして、バランスを保つ。全ての乗車技術も一輪車技術である。

**一輪車技術の例：**サドルを落して走行する（走行面に一つの支持点）、床面を指先で触れる（指に重りを持たない）、床に接触しペダルを漕いでない足で片足スピンを行う（その足が体重を支えていないかどうか審査員は注意すること）、等。

#### 5.1.2 一輪車を使わない技術 NON-UNICYCLING SKILLS

二輪又はそれ以上の車輪の自転車での走行、又は一輪車に乗ったまま行われぬ技術。走行面に対し一つ以上の支持点のある技術。例えば床面に転がっている一輪車の上に立つ、フレームの上に立って（サドルを床につけ）ホッピングする等。すなわち、走行面との接触点が二つ（車輪とサドル）あり、二つとも選手の体重を支えている。この用語は又、ダンス、マイム、コメディ、ジャグリング、音楽の演奏、一輪車の定義に合わない乗り物を駆動することも指す。定義の項も参照のこと。

#### 5.1.3 意図しない降車（落車） UNINTENTIONAL DISMOUNTS

意図しない降車（落車）にはあらかじめ得点を定めず、審査員の最終得点に選手がどのようにそれを処理したかを反映すべきである。計画されていない降車（落車）は演技にとってマイナスではあるが、選手の処理の仕方が、審査に影響する。コミカルな演技では、熟練した演技者は意図しない降車（落車）をうまく“柔軟な対応で乗り切る”ので、観客に計画どおりだと信じこませてしまう。その場合、プレゼンテーションの得点が加算される。逆に、落車したことで動揺や怒りの色を見せたり、振り付けを乱したり台無しにするような選手は、演技の評価を下げることになり、それに依じて審査されなければならない。意図しない降車（落車）は難易度からは減点されるが、プレゼンテーションの得点には加算も減点もあり得る。

#### 5.1.4 難易度 DIFFICULTY

規定の内、難易度の得点には演技に成功した技術のみが影響する。ミスした技術は難易度の得点には影響しないが、完成度の得点から減点される。後であらためて演技して成功した場合には、その時点で、難易度の得点が加算される。新しい一輪車技術は難易度のレベルでのみ審査する。独創性や創造性に対する評価はプレゼンテーションの得点に加算する。難易度の得点は演技される技術の数や多様さにも影響される。技術が詰め込まれた演技は、例え難易の程度が同じであったとしても、少ない技術しか用いられない演技よりも難易度の点で高い得点が

得られる。多様性も得点の対象と見なされる。例えば、タイヤ乗り技術を主とする演技は、同じ難易度の他の技術をタイヤ乗り技術と組み合わせた演技よりも低い得点しか得られない。難易度の審査でのもう一つの要因は技術の持続時間である。一つの技術をより長く持続して行う方が、難易度が高いことを示している。演技エリアの境界内で演技を収める能力も審査される。技術を行うために認められているよりも多くの空間を必要とする選手は、難易度の得点から減点されるだろう。

### 5.1.5 完成度 MASTERY

完成度の得点には、試みられた一輪車技術全ての成功と失敗の度合い、及び技術を行っている最中に選手によって示されたコントロールの程度が基本的に反映される。選手の体の姿勢もここで審査される。選手が明らかにコントロールを欠いたまま技術を行った場合、完成度の得点が下がる。審査員は姿勢に注目してうまくコントロールしているかどうか、一輪車の“完成度”を見極める。長時間技術を持続出来ることもその技術を習熟している程度が高いことを示す。

## 5.2 プレゼンテーション PRESENTATION

得点は以下の項目に等しく配点されている。

### 5.2.1 スタイル STYLE

姿勢や動きの美しさを指す。演技中の体の構えや動きも含む。審査員はバランスを保つためになされたぎこちない動きより、落ち着いた動きを期待する。

**例：**駆動してない方の足がつま先まで伸び、頭を上げ、胸を張り、腕が伸びてリラックスし、一つのポジションから別のポジションへ滑らかに移行する。これらは良い姿勢の例である。前へ傾き、頭を下げ、腕を突然振り回し、手や指を広げているのは悪い姿勢の例である。

### 5.2.2 ショーマンシップ SHOWMANSHIP

舞台上での度胸、視線を合わせること、顔の表情、及び観客を演技の中に引き込んでいかるといった、選手の観客を魅了する力を審査員は見る。テクニカル・ミスをどうカバーするかでそのミスを逆手に取れる箇所でもある。

**下手なショーマンシップの例：**目線を落とし、笑顔を浮かべるところが演技に必死で、ミスすると小声でぶつぶつと悪態をつき、観客を意識しなかったり置き去りにしたりする演技。

### 5.2.3 振り付け CHOREOGRAPHY

審査員はフロア空間と時間を最大限に用いることを期待する。線や円状、又は狭い空間で動いて行う技術だけではなく、パターンの点で多様性に富んでよく構成された演技は最高の得点を得るだろう。また無駄な時間もなく滑らかに、自然な流れで技術が移行していく演技も良い。選手が演技エリアの境界をはみ出た場合、得点に影響を与える。演技は与えられた空間内に収めるべきである。

### 5.2.4 小道具と他の技術の利用 USE OF PROPS AND OTHER SKILLS

一輪車技術以外の演技（横たわっている一輪車の上に逆立ちする、床面上に車輪とサドルを付け、フレームの上に立ってホッピングする）に用いられる場合、一輪車も小道具と見なされる。“他の”技術には、ダンス、マイム、コメディ、ジャグリング、アクロバット、音楽の演奏等々、一輪車を用いない技術全てが当てはまる。“の利用”という点が重要である。この得点は小道具や他の技術にではなく、そうした小道具や技術が演技の上に及ぼした効果に与えられるのである。審査員は小道具や他の技術そのものではなく、どのようにそれらが利用されるかを見る。演技に小道具や他の技術を含めるのは義務ではない。何も用いなくても得点が低くなることはない。



**例：**多様な難しい一輪車技術を行っている選手が、直走行しながら3個のボールでジャグリングするような場合、他の点ではハイペースで難しい演技であるのにここで比較的易しい演技をすることで、残りの部分の質とテンポを損なってしまうかもしれない。また演技時間の半分を一輪車の横でダンスすることに費やす選手は、どんなにダンス技術が高くても、演技を引き立てることは出来ない。習熟していない技術を演技に入れて失敗すれば、得点を増やすどころか、かえって失い得る。

### 5.2.5 独創性 ORIGINALITY

審査員は演技のあらゆる面で、難易度とプレゼンテーション双方における創造性を見る。新しい一輪車技術や演技全体の独創性を期待する。

### 5.2.6 衣装と音楽の選択 CHOICE OF COSTUME AND MUSIC

審査員は衣装と音楽そのものを審査するのではなく、選ばれた衣装と音楽が演技全体に及ぼす良い効果を審査する。テーマ、パフォーマンスのタイプが高得点を得るためには衣装と音楽の両方と一致すべきである。もし選手の考えた音楽に問題があるなら、この得点に悪影響を与えるだろう。

**例：**音楽に合わせた巧みで派手な演技には、こじきの衣装に道化の鼻を合わせても得点が伸びない。同時に間抜けな衣装の道化が確かな技術の演技を行っても、ほとんど真面目には受け取られず、技術も難しいと見なされない。音楽が単に背景に流れているだけの演技は、音、ビート、主題、又は音楽の中の変化を演技に不可欠な要素として取り入れている演技よりも得点が低くなる。

## 5.3 ペアの自由演技 PAIRS FREESTYLE

ペア部門の審査は二台の一輪車が一緒に演技することを考慮しなければならない。上記の個人部門の審査基準が全て用いられるが、以下の補足的要素も考慮されねばならない。

### 5.3.1 難易度 DIFFICULTY

複数の人間による演技の難易度は**ペアの人間によって表現された総合的な**難易度で判断するのであって、一人の選手によって行われた技術の難易度で判断するのではない。一人の選手の技術が相手よりも格段に高いレベルにある場合でも、審査員は二人のレベル間のどこかに難易度の得点を抑えなければならない。二人が明らかに互いを支え合っている技術には、別々に行われた同じ技術よりも低い得点がつけられるだろう。審査員は“支え合う”と“芸術的な接触”とを区別できなければならない。二人が単に手を握っているだけなら、支え合っているのではないかもしれないが、腕をしっかりと組んでいる場合はその可能性が高い。

**注意：**片足走行のように、技術によっては選手同士手を握る方が難易度が高いこともある。

#### 5.3.1.1 ペア VS. ダブルス(二人乗り) PAIRS VS. DOUBLES

“ダブルス”とは二人で一台の一輪車に乗ることを指す。ペアの演技者の中にはダブルスの動きを多く用いる者もいる。その動きは、リフト技術など体力とそれに伴う難易度を必要とする。一方でダブルスの動きを全く用いないペアもいる。どのように比べるべきなのか？忘れてはならないのは、両方の演技者の技術レベルを審査しているということだ。上に乗っている演技者が、走行中あまり一輪車技術を披露しない場合、審査員はそのことを念頭に置いて、二人の平均的難易度を評価しなくてはならない。上に乗っている者が全く一輪車で走行しない場合、ペアの演技ではないとして、大幅に減点することも可能である。ダブルスの動きは双方にとり難しい動きであるが、ダブルスでない演技が不利にならないよう慎重に評価しなければならない。

### 5.3.2 スタイル STYLE

審査員は一緒に動いている選手たちを見る。チームらしく見えるか、あるいはただばらばらに、それぞれの世界で、同じ音楽に合わせて走行しているだけなのか。

### 5.3.3 振り付け CHOREOGRAPHY

二人の選手が等しくフロア空間を扱う必要はない。男女の選手によるダンス・スタイルの演技の場合、演技エリアの反対側で互いに円走行するだけでは得点は伸びないであろう。演技のテーマによっては、演技の時間中ずっと一緒であっても良い。これが演技の質を高めているのかどうか、審査員は判断しなければならない。一般的に、お互いから離れては再び戻るような動きをしている選手たちはただ場所を使っているというだけで、演技には何ら加味していない。

## 5.4 グループの自由演技 GROUP FREESTYLE

個人部門とペア部門の規定が全て適用され、さらに以下の点加わる。数人の選手から成るグループの場合、演技にも表現法にもより多くの選択肢がある。全員が同じような技術レベルでも良いし、全く異なるレベルの選手が一緒になっても良い。あるグループは他のグループよりもずっと人数が多い場合がある。こうしたことは全てグループ部門を審査する際考慮される必要がある。

### 5.4.1 難易度 DIFFICULTY

ペア部門と同様、審査員はグループの中で様々に異なる選手の難易度の平均を見るようにしなければならない。最高水準の技術であっても一人の選手だけで行われたら、難易度の最高得点を与えることは出来ない。規定では選手全員が**効果的に**用いられなければならない。つまり一人又はそれ以上の選手が初心者のレベルであっても、円状に周りを走行したり、旗を掲げたり、他の選手によって運ばれたりすること等は出来るのだ。脇に立ちつくしているべきではない。

#### 5.4.1.1 小人数のグループ VS. 大人数のグループ SMALL GROUP VS. LARGE GROUP

あるグループは他のグループに比べ随分と大きいかもしれないし逆にひどく小さいかもしれない。審査員はこのことも含めて判断を下すべきである。大きなグループは走行の編成やパターンに偏る傾向がある一方、小さいグループは難しい技術に集中しがちである。非常に多くの可能性があるので、審査員は適切に審査出来るように異なる多くの要因を比較しなければならない。大人数だからというだけで難易度で高得点を獲得出来るべきではなく、また小人数だからという理由だけで難しい技術に高い得点を付けるべきでもない。審査員は、グループの大きさを演技全体の一部と見なし、演技される技術の種類により異なる利点や限界があることも考慮しなくてはならない。

### 5.4.2 スタイル STYLE

審査員はチームワークと協調性を見る。選手全員、自分が何処にいるべきかわかっているか？ 一緒に走っているというより、お互いを引きずり回しているように見えるか？ 一人の選手が倒れたときに他のメンバーが助けただろうか？ 等々。

### 5.4.3 独創性 ORIGINALITY

審査員は年々異なるパターンや振り付け、アイデアを期待する。

### 5.4.4 振り付け CHOREOGRAPHY

審査員は演技者の動きが演技エリアを均等に扱っているか、又全ての演技者が効果的に用いられているかを見る。

## 6 オープン X 部門の審査 OPEN-X Judging

### 6.1 演技エリア PERFORMING AREA

オープン X 部門は個人フリースタイル部門と同様の最小演技エリアは確保される。しかしいかなる境界線もない。選手は審査員の前、すべての場所を自由に使うことが出来る。しかし審査員は演技を審査するために見える位置にいないなければならない。もし選手がほとんど演技エリアの外での援護を計画している場合は最初にチーフジャッジ（審査員の責任者）に言うべきである。

### 6.2 独創性と創造性 (50%) ORIGINALITY AND CREATIVITY

審査員は1～10点を与える。審査員は演技の全ての面で独創性を探す。一輪車の新技術を探し、そして又は演技全体を通しての独創性をみる。オープン X は今までのことを打ち破り新しいことに挑戦したり新しい考えを示す場である。

### 6.3 難易度 (25%) DIFFICULTY

審査員は1～5点を与える。難易度の定義は個人フリースタイル (5.1) と同じである。この部分は、選手の成功レベル (完成度) の平均と、技術の難易度レベル組み合わせによる。しかし、落車がこの点数を不利にするにもかかわらず、オープン X は独創性と創造性に高い重点を置き、何度かの落車の総数は珍しくない。最高点は難しい技術を数多く、多様な技術を見せた選手が成し遂げるだろう。そして度を越した落車の数は数えない。

### 6.4 スタイル、小道具、その他の技術 (25%)

STYLE,

#### PROPS, AND OTHER SKILLS

審査員は1～5点を与える。オープン X は「素人の演技」種目ではなく、選手は姿勢のコントロールを示したり明確な「スタイル」の乗り方を示すことにより得点を伸ばすことが出来る。選手はまた人物像、演技の移り変わり、入場と退場、そして演技のほかの局面を一輪車の技術だけで表現することを考えることが出来る。小道具はジャグリングからハーフパイプのような設備まで、何でも使える。ほかの技術はアクロバットかダンスが使える。もし小道具かほかの技術を加えたパフォーマンスをする場合、これは得点に含まれます。もし小道具やほかの技術がプレゼンテーションの面で評価を落とすならば減点されるだろう。

注：個人自由演技のように、小道具やほかの技術は要求されない。

## 7 大会役員 CONVENTION OFFICIALS

以下の人々が競技種目を運営する。一人の人間が下記に挙げた職務の二つ又はそれ以上を兼任し、これらの肩書きの内幾つかをなくしても良いが、競技を運営するためには、それらの職務全てがカバーされなければならない。下記に挙げた職務の全てに名称が与えられている。これは大会に権威の階層を作り出すためである。全ての役員は客観的かつ公正無私に働くよう求められている。

### レース部門役員 RACING OFFICIALS

**レース部門運営委員長 RACE DIRECTOR:** 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。レース部門運営委員長は主催組織の一員か、大会開催場所の地元の人間であることが望ましい。

**審判長 REFEREE:** レース部門役員主任。あらゆる最終決定を下し、抗議を処理する。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出来ているか確認する。競技を運営するためにレース部門運営委員長によって構成された組織の枠内で働く。普通審判長は開催都市出身者ではないエキスパートになる。これは公正を期すためである。

**スタート係 CLERK:** レース前に選手たちをレーンに着かせる。選手が正しい一輪車に乗車しているか、安全装置を身に付けているか確認する。

**スターター STARTER:** 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種目で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、安全装置を身に付けているか確認する。

**線審 PICKER:** 選手達のゴール到着順を観察して、計測員を補佐する。ゴール上での落車に注意する。

**計測員 TIMER:** ゴールで選手のタイムを測る。またゴールライン上での落車に注意する。一位のタイムは二人の計測員の測ったタイムの平均を公式記録としても良い。

**記録係 RECORDER:** 各種目の後で各選手の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。

**記録用紙運搬係 RUNNER:** レース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。

**集計係 TABULATOR:** 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。

**掲示係 RESULTS POSTER:** 全員の目に触れるようにレースの記録と結果を掲示し、タイムを記録する。

**アナウンサー ANNOUNCER:** 拡声装置を操作し、レース結果をアナウンスし、次のレースに出場する選手を呼び出す。

**障害物コースおよび遅乗りレース担当係 OBSTACLE COURSE and SLOW RACE OPERATORS:** 各々上に挙げた仕事をしながら、トラックから離れたエリアで行われるこれら二つの種目を運営、指揮する。

**演技部門役員 ARTISTIC OFFICIALS**

**演技部門運営委員長 ARTISTIC DIRECTOR:** 演技部門の組織と運営の統率者。演技部門運営委員長の仕事は大会前にすでに始まっており、体育館で（又は演技エリアで）用いる用具を手配したり、演技部門の他の役員を募ったりする。大会主催者と共にオペレーティングシステム、書類作業、競技の運営方法を決定する。また審査委員長と共にスケジュール通りに競技を運営し、規約や審査以外の全ての質問に答える責任がある。演技部門運営委員長は、規約や成績に関する決定以外、演技部門に関する全てに最高の権威を有している。

**審査委員長 CHIEF JUDGE:** 審査委員長と演技部門運営委員長は、競技を設定できて、演技部門のルールや審査に通じた人物であれば、同じ人物が兼ねても良い。経験豊富で公平な、開催地以外の地域出身者であることが望ましい。その方がより客観的になれるからである。審査委員長になる者は、演技部門の役員全ての仕事と演技部門のルールのあらゆる側面を熟知していること。審査委員長は全てを概観し、抗議を処理し、ルールと審査に関するあらゆる質問に答えなければならない。演技部門の役員全員がきちんと訓練され、準備が出来ているか、又演技エリアが正確に測定され床面にマークがきちんと付けられているかを監視するのも審査委員長の責任である。さらに審査得点の集計と計算を全て正確に行うことについても責任を負っている。

**計測員 TIMER:** 全ての演技で時間を測定し、演技中主要な箇所德音による合図を鳴らす。

**審査員 JUDGE:** 演技を評価する。様々な演技部門で異なる質の審査が必要となるので、それぞれの部門で異なる審査員でも良い。審査員は全員公平無私で、規約と審査基準を理解していなくてはならない。

**集計係 TABULATOR:** 全ての審査用紙を集計し、最終結果用紙やその他の用紙に必要事項を書き入れる。

**記録用紙運搬係 RUNNER:** 用紙やその他の情報をあちこちへ運ぶ係。

**アナウンサー ANNOUNCER:** DJと共に音響装置を操作し、次の演技者や競技の成績を告知する。演技の合間に生き生きとした解説を加えても良い。

**DJ:** 音響装置を操作し、演技音楽を流し、演技者の音楽メディアと特別な指示を預かる。

**競技係 RIDER LIAISON:** 競技の前に選手を確認する。演技の順序を決定する。音楽テープがきちんと表示されているか、巻き戻されているか、その他の点で準備されているか確かめる。

**場内整理係 STAGE CREW:** 演技者が舞台装置を配置し、解体し、片付けるのを手伝う。

**掲示係 RESULTS POSTER:** 演技部門の成績表を全員に見えるように掲示し、時間を記録する。

## 8 標準技術技術一覧表 STANDARD SKILLS LIST

I U F 標準技術一輪車演技 International Unicycling Federation Standard Skill Artistic Unicycling

### 標準技術技術に関する一般的注意

#### GENERAL REMARKS ABOUT STANDARD SKILL RIDING

後述の技術一覧表に載っている技術のみ標準技術規定演技の組み立てに用いることが出来る。

**標準走行姿勢**：特記していない限り、選手は両足をペダルに乗せ、サドルにまたがった状態で技術を行う。

**姿勢**：選手は正しい姿勢を取らなくてはならない。また技術を行っている間中、その姿勢を変えるべきではない。

**走行の向き**：特記しない限り、走行技術は全て前進で行う。

**パターン**：技術の説明のところで特記していない限り、直線で行われる。例外は乗車、静止、切り替えの技術で、これらは走行エリア内のどこでも行える。

**切り替え技術**：切り替え技術の解説で特記していない限り、両足をペダルに乗せサドルにまたがった状態でこの技術を始め、また終える。ただし車体回転は例外で、サドル前持ちの状態から始める。技術として審査用紙に記入した切り替え技術の前後では、開始と終了の体勢で、車輪を少なくとも完全に一回転させなくてはならない。切り替え技術の始めか終わりが静止技術である場合、その静止技術を審査用紙に記入したかどうかに関わらず、少なくとも50%はその技術を完成させること。

**例1**：切り替え技術の‘前進 サドル前持ち’では、選手はサドル前持ち状態で車輪を少なくとも完全に一回転させる。**例2**：切り替え技術の‘車体回転180° 片足アイドリング’では、選手は片足アイドリングを2 ½回転行う。

**乗車技術**：乗車技術の解説で特記していない限り、ある乗車技術を行う時は、サドルにまたがって両足をペダルに乗せた状態で技術を終了させる。技術として審査用紙に記入した乗車技術の後は必ず、終了の体勢で、車輪を少なくとも完全に一回転させなければならない。静止技術で終了する乗車技術に関しては、その静止技術が審査用紙に記入されているかどうかに関わらず、少なくとも50%はその技術を完成させる。

**例**：横乗り乗車に関しては、選手は乗車後、標準走行姿勢で少なくとも車輪を完全に一回転させなければいけない。

**アイドリング技術**：アイドリング技術では最低5回、連続回転（前後の動き）する。

**ツイスト技術**：ツイスト技術では最低5回、連続回転（横の動き）する。

**片足技術**：片足技術では、特記しない限り、駆動してない足が一輪車の回転部に触れないように、その足をフレームの上に乗せる。

**サドル持ち技術**：サドル持ち技術では、特記しない限り、サドルを持つ片手以外サドルに触れないこと。サドルを持つ手及び腕は、体から離して伸ばし、体の他の部分に触れてはならない。

**タイヤ乗り技術**：タイヤ乗り技術では、特記しない限り、足はタイヤだけを押しペダルないしクランクに触れてはならない。

**完全静止**：完全静止技術の最低持続時間は3秒間とする。

**ホッピング技術**：ホッピング技術では最低限連続5回ホッピングを行う。

**スピンとピルエット**：選手はスピンとピルエットを最低3回転行うものとする。スピンは固定点の周りで直径1mの円内で行わなければならない。ピルエットは1点上で行い、ピルエットの最中ペダルが前後に動いてはならない。

**コースティング**：コースティング技術のところで特記していない限り、足が一輪車の回転部（ペダル、クランク又はタイヤ）に触れてはならない。

## 8.1 標準演技得点一覧表 STANDARD SKILL SCORES

略語

・ fwd=forward(前進)	・ ext=extended(足伸ばし)
・ bwd=backward(後進)	・ frh=freehanded(手放し)
・ c=circle(円)	・ 1ft=one foot(片足)
・ 8=figure eight(8の字)	・ ww=wheel walk(タイヤ乗り)

## 走行技術

技術番号	技術名	直進	円	8の字
1:abc	• 前進 (riding)	1.0	1.2	1.5
2:abc	• 後進 (backward)	3.0	3.4	3.8
3:a	• 体接触サドル前持ち前進 (seat in front, seat against body)	2.0		
3:bcd	• サドル前持ち前進 (seat in front)	2.3	2.5	2.7
3:efg	• 手放しサドル挟み前進 (seat in front frh)	3.1	3.3	3.6
4:a	• 体接触サドル前持ち後進 (seat in front bwd, seat against body)	3.5		
4:bcd	• サドル前持ち後進 (seat in front bwd)	3.7	3.9	4.1

4:ef	• 手放しサドル挟み後進 (seat in front bwd frh )	3.9	4.1	
5:a	• 体接触サドル後ろ持ち前進 (seat in back, seat against body )	2.3		
5:bcd	• サドル後ろ持ち前進 (seat in back )	2.5	2.7	3.0
6:a	• 体接触サドル後ろ持ち後進 (seat in back bwd, seat against body )	3.5		
6:bcd	• サドル後ろ持ち後進 (seat in back bwd)	3.9	4.2	4.5
7:ab	• 体接触サドル横持ち前進 (seat on side, seat against body)	3.0	2.8	
7:cd	• サドル横持ち前進 (seat on side)	3.7	3.5	
8:a	• 体接触サドル横持ち後進 (seat on side bwd, seat against body )	3.8		
8:bc	• サドル横持ち後進 (seat on side bwd)	4.1	4.3	
9:a	• 片手持ち腹乗り前進 (stomach on seat 1 hand on seat )	2.0		
9:bcd	• 腹乗り前進 (stomach on seat )	2.1	2.3	2.6
10:abc	• 腹乗り後進 (stomach on seat bwd )	3.8	4.0	4.3
11:a	• 片手持ちあご乗り前進 (chin on seat, 1 hand on seat )	3.8		
11:bcd	• あご乗り前進 (chin on seat )	4.0	4.1	4.4
12:a	• 片手持ちあご乗り後進 (chin on seat bwd, 1hand on seat )	4.7		
12:bcd	• あご乗り後進 (chin on seat bwd )	4.9	5.1	5.4
13:abc	• 片足 (1ft)	3.0	3.2	3.6
13:def	• 片足伸ばし (1ft ext )	3.2	3.4	3.7
13:ghi	• 足交差片足 (1ft crossed)	3.4	3.6	3.9
14:abc	• 片足後進 (1ft bwd)	4.1	4.3	4.6
14:def	• 片足伸ばし後進 (1ft ext bwd)	4.3	4.5	4.8
15:a	• 体接触サドル前持ち片足前進 (1ft seat in front, seat against body)	3.8		
15:bcd	• サドル前持ち片足前進 (1ft seat in front )	4.5	4.7	5.0



15:ef	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足伸ばし体接触サドル前持ち前進 (1ft ext, seat in front against body)</li> </ul>	4.0	4.2	
16:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル前持ち片足後進 (1ft seat in front against body bwd)</li> </ul>	4.7		
16:bc	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル前持ち片足後進 (1ft seat in front bwd)</li> </ul>	5.1	5.3	
17:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル横持ち片足前進 (seat on side, 1ft, seat against body)</li> </ul>	3.8		
17:bcd	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル横持ち片足前進 (seat on side, 1ft)</li> </ul>	4.6	4.2	4.9
18:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル横持ち片足後進 (seat on side, 1ft bwd, seat against body)</li> </ul>	4.4		
18:bc	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル横持ち片足後進 (seat on side, 1ft bwd)</li> </ul>	4.8	5.0	
19:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>手接触サドル横座り乗り (side saddle, hand taching seat)</li> </ul>	3.5	3.3	
19:cde	<ul style="list-style-type: none"> <li>手放しサドル横座り乗り (side saddle frh)</li> </ul>	3.9	3.7	4.2
20:abc	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイヤ乗り前進 (wheel walk)</li> </ul>	3.5	3.7	4.0
21:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイヤ乗り後進 (ww bwd)</li> </ul>	4.2	4.4	
22:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイヤ挟み前進 (ww frame between feet)</li> </ul>	4.0	4.2	
23:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイヤ挟み後進 (ww frame between feet bwd)</li> </ul>	4.3	4.5	
24:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>足後ろタイヤ乗り後進 (ww bwd, feet behind frame)</li> </ul>	4.8	5.0	
25:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>スポークこぎ後進 (spoke walk bwd)</li> </ul>	4.8	5.0	
26:abc	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足タイヤ乗り前進 (ww 1ft)</li> </ul>	3.7	3.9	4.2
26:def	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足伸ばしタイヤ乗り前進 (ww 1ft ext)</li> </ul>	4.1	4.3	4.6
27:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足タイヤ乗り後進 (ww bwd 1ft)</li> </ul>	5.4	5.6	
27:cd	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足伸ばし片足タイヤ乗り後進 (ww bwd 1ft ext)</li> </ul>	5.8	6.0	
28:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足後ろタイヤ乗り後進 (koosh koosh)</li> </ul>	3.9	4.1	
28:cd	<ul style="list-style-type: none"> <li>足後ろ片足タイヤ乗り後進 (ww bwd 1ft behind frame)</li> </ul>	5.0	5.2	
29:ab	<ul style="list-style-type: none"> <li>グライディング (gliding)</li> </ul>	4.0	4.2	

29:cd	• グライディング足伸ばし (gliding, leg ext)	4.2	4.4	
30:ab	• 足後ろバックグライディング (gliding bwd foot behind flame )	5.5	5.9	
31:ab	• 手漕ぎタイヤ乗り (hand wheel walk )	4.3	4.5	
31:cd	• 両足伸ばし手漕ぎタイヤ乗り (hand wheel walk feet out )	5.0	5.2	
32:ab	• 片手漕ぎタイヤ乗り (1 hand wheel walk )	4.7	4.9	
32:cd	• 両足伸ばし片手漕ぎタイヤ乗り (1 hand wheel walk feet out)	5.4	5.6	
33:ab	• 腹乗り手漕ぎタイヤ乗り (hand ww stomach on seat )	4.3	4.5	
34:ab	• 腹乗り片手漕ぎタイヤ乗り (1 hand ww, stomach on seat )	4.7	4.9	
35:abc	• サドル前落とし前進 (drag seat in front )	3.9	4.1	4.4
36:abc	• サドル後ろ落とし前進 (drag seat in back )	4.0	4.2	4.5
37:abc	• サドル前落とし後進 (drag seat in front bwd)	6.4	6.6	6.9
38:abc	• 横乗り (side ride )	5.2	5.0	5.6
38:def	• 片手横乗り (side ride, one hand )	5.6	5.4	5.9
39:abc	• 足伸ばしコースティング (coasting, leg ext)	5.5	5.9	6.4
40:abc	• 両足乗せコースティング (coasting, foot in)	5.5	5.9	6.4
41:abc	• 足伸ばしバックコースティング (coasting bwd, leg ext )	6.6	6.7	7.0
42:abc	• 両足乗せバックコースティング (coasting bwd, foot in )	6.5	6.8	7.1
43:ab	• カニ乗り (sideways ww)	5.4	5.6	
44:ab	• 片足カニ乗り (sideways ww, 1ft )	5.6	5.8	
44:c	• 片足サドル乗せカニ乗り (sideways ww, one foot on seat)	5.8		
45:abc	• 足交差 (cross over )	4.7	4.5	5.0
46:ab	• 立ち片足タイヤ乗り (stand up ww one foot )	5.0	5.2	
47:ab	• 立ちグライディング (stand up glide )	5.7	5.9	

48:abc	<ul style="list-style-type: none"> <li>立ちコースティング (stand up coast)</li> </ul>	6.7	6.9	7.2
--------	--	-----	-----	-----

## 静止技術

技術番号	技術名	
100:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>アイドリング (idling)</li> </ul>	2.2
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足アイドリング (idling 1ft)</li> </ul>	2.4
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足伸ばしアイドリング (idling 1ft ext)</li> </ul>	2.5
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>足交差片足アイドリング (idling 1ft crossed)</li> </ul>	2.5
101:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル前持ちアイドリング (idling seat in front, seat against body)</li> </ul>	2.7
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル前持ちアイドリング (idling seat in front)</li> </ul>	2.9
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル前持ち片足アイドリング (idling 1ft seat in front, seat against body)</li> </ul>	3.2
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル前持ち片足アイドリング (idling 1ft seat in front)</li> </ul>	3.5
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル前持ち片足伸ばしアイドリング (idling 1ft seat in front ext, seat against body)</li> </ul>	3.5
f	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル後ろ持ちアイドリング (idling seat in back, seat against body)</li> </ul>	3.0
g	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル後ろ持ちアイドリング (idling seat in back)</li> </ul>	3.2
102:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル横持ちアイドリング (idling seat on side, seat touching body)</li> </ul>	2.8
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル横持ちアイドリング (idling seat on side)</li> </ul>	3.1
103:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触クランクアイドリング (crank idle, seat against body)</li> </ul>	3.5
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触手放しくランクアイドリング (clank idle frh, seat against body)</li> </ul>	3.6
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>クランクアイドリング (clank idle)</li> </ul>	4.0

104:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 完全静止 ( still stand)</li> </ul>	3.8
105:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ツイスト ( twisting)</li> </ul>	2.8
106:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 床面接触 (touch the floor)</li> </ul>	2.5
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 両手床面接触 (touch the floor with both hands)</li> </ul>	3.5
107:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル前持ち床面接触 (touch the floor, seat in front)</li> </ul>	3.2
108:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドルバウンド (bounce seat )</li> </ul>	3.4
109:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル床面接触 (touch seat on floor )</li> </ul>	3.8
110:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ホッピング (hopping )</li> </ul>	2.4
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 手放しホッピング (hopping frh)</li> </ul>	2.6
111:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 体接触サドル前持ちホッピング (hopping seat in front, seat against body)</li> </ul>	2.8
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル前持ちホッピング (hopping seat in front)</li> </ul>	3.0
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 体接触サドル後ろ持ちホッピング (hopping seat in back, seat against body)</li> </ul>	3.2
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル後ろ持ちホッピング (hopping seat in back)</li> </ul>	3.4
112:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 連続ホップツイスト ( hop twisting )</li> </ul>	3.3
113:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ホップツイスト90° (hop twist 90°)</li> </ul>	2.7
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ホップツイスト180° (hop twist 180°)</li> </ul>	3.2
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ホップツイスト360° (hop twist 360°)</li> </ul>	4.5
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 手放しホップツイスト90° (hop twist frh 90°)</li> </ul>	3.0
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 手放しホップツイスト360° (hop twist frh 180°)</li> </ul>	3.5
f	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 手放しホップツイスト360° (hop twist frh 360°)</li> </ul>	5.0
114:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 走行ホップツイスト180° (riding hop twist 180°)</li> </ul>	3.4
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 走行ホップツイスト360° (riding hop twist 360°)</li> </ul>	4.5

c	<ul style="list-style-type: none"> <li>手放し走行ホップツイスト180° (riding hop twist frh 180°)</li> </ul>	4.0
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>手放し走行ホップツイスト360° (riding hop twist frh 360°)</li> </ul>	5.0
115:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅跳び (hop over)</li> </ul>	2.9
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>横幅飛び (sideways hop over)</li> </ul>	2.8
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル前持ち幅跳び (hop over, seat in front)</li> </ul>	3.7
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル前持ち横幅飛び (sideways hop over, seat in front)</li> </ul>	3.8
116:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>横乗りホッピング (side hopping)</li> </ul>	4.0
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイヤ接触横乗りホッピング (side hopping, foot touching tire)</li> </ul>	3.5
117:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗りホッピング (hopping on wheel)</li> </ul>	3.0
118:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗りホップツイスト90° (hoptwist on wheel 90°)</li> </ul>	3.3
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗りホップツイスト180° (hoptwist on wheel 180°)</li> </ul>	3.6
119:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>手放しカニ乗りホッピング (hopping on wheel frh)</li> </ul>	4.2
120:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>手放しカニ乗りホッピング90° (hopping on wheel frh 90°)</li> </ul>	4.5
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>手放しカニ乗りホッピング180° (hopping on wheel frh 180°)</li> </ul>	4.8
121: a	<ul style="list-style-type: none"> <li>走行スピン (riding spin)</li> </ul>	3.3
122:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>バック走行スピン (bwd riding spin)</li> </ul>	3.7
123:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>スピン (spin)</li> </ul>	3.5
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足スピン (spin 1ft)</li> </ul>	3.7
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足伸ばしスピン (spin 1ft ext)</li> </ul>	3.9
124:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>バックスピン (backward spin)</li> </ul>	4.0
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足バックスピン (bwd spin 1ft)</li> </ul>	4.3
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足伸ばしバックスピン (bwd spin 1ft ext)</li> </ul>	4.7
125:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>体接触サドル前持ちスピン (spin seat in front, seat against body)</li> </ul>	3.7

b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル前持ちスピンの (spin seat in front)</li> </ul>	3.9
126:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 体接触サドル後ろ持ちスピンの (spin seat in back, seat against body)</li> </ul>	3.8
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル後ろ持ちスピンの (spin seat in back)</li> </ul>	4.1
127:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 体接触サドル横持ちスピンの (spin seat on side, seat against body)</li> </ul>	3.6
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル横持ちスピンの (spin seat on side)</li> </ul>	4.0
128:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ピルエット (pirouette)</li> </ul>	4.0
129:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バックピルエット (bwd pirouette)</li> </ul>	4.5
130:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 体接触サドル前持ちピルエット (pirouette seat in front, seat against body)</li> </ul>	4.1
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル前持ちピルエット (pirouette seat in front)</li> </ul>	4.4
131:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 体接触サドル後ろ持ちピルエット (pirouette seat in back, seat against body)</li> </ul>	4.2
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル後ろ持ちピルエット (pirouette seat in back)</li> </ul>	4.5

## 切り替え技術

技術番号	技術名	
150:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 前進 サドル前持ち (riding to seat in front)</li> </ul>	1.5
151:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル前持ち 前進 (seat in front to riding)</li> </ul>	1.7
152:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 前進 サドル後ろ持ち (riding to seat in back)</li> </ul>	1.6
153:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• サドル後ろ持ち 前進 (seat in back to riding)</li> </ul>	1.9
154:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タイヤ乗り 前進 (ww to pedals)</li> </ul>	3.2
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タイヤ乗り 片足前進 (ww to riding 1ft)</li> </ul>	3.4
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>• グライディング 前進 (gliding to pedals)</li> </ul>	3.5

d	<ul style="list-style-type: none"> <li>グライディング 片足前進 (gliding to riding 1ft)</li> </ul>	3.7
155:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>足回し (leg around)</li> </ul>	3.4
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>足回し 2 回 (leg around twice)</li> </ul>	4.2
156:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>足回し逆回転 (leg around reverse)</li> </ul>	3.5
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>足回し逆回転 2 回 (leg around twice reverse)</li> </ul>	4.4
157:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 180° 回転 後進 (backspin)</li> </ul>	2.7
158:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>後進 180° 回転 前進 (front spin)</li> </ul>	3.3
159:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル拾い上げ (pick up seat in front)</li> </ul>	4.0
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル爪先拾い上げ (pick up seat in front with toe)</li> </ul>	4.7
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル足拾い上げ (pick up seat in front free foot)</li> </ul>	4.4
160:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>後ろサドル拾い上げ (pick up seat in back)</li> </ul>	4.2
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>かかと後ろサドル拾い上げ (pick up seat in back with heel)</li> </ul>	4.2
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル後ろ足拾い上げ (pick up seat in back free foot)</li> </ul>	5.0
161:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 カニ乗りホッピング (pedals to hopping on wheel)</li> </ul>	3.1
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 車体回転270° カニ乗りホッピング (pedals 270° to hopping on wheel)</li> </ul>	4.2
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 車体回転450° カニ乗りホッピング (pedals 450° to hopping on wheel)</li> </ul>	5.8
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 カニ乗り (pedals to sideways ww)</li> </ul>	3.4
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 車体回転270° カニ乗り (pedals 270° to sideways ww)</li> </ul>	4.7
f	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 車体回転450° カニ乗り (pedals 450° to sideways ww)</li> </ul>	6.0
162:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗りホッピング 前進 (hopping on wheel to pedals)</li> </ul>	3.7
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗りホッピング 車体回転270° 前進 (hopping on wheel 270° to pedals)</li> </ul>	4.4
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗りホッピング 車体回転450° 前進 (hopping on wheel 450° to pedals)</li> </ul>	6.0
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗り 前進 (sideways ww to pedals)</li> </ul>	3.3

e	<ul style="list-style-type: none"> <li>カニ乗り 車体回転270° 前進 (sideways ww 270° to pedals)</li> </ul>	6.0
163:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>前進 手放しカニ乗りホッピング (pedals to hopping on wheel frh)</li> </ul>	3.7
164:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>手放しカニ乗りホッピング 前進 (hopping on wheel frh to pedals)</li> </ul>	4.2
165:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル前持ち前進 横乗り (seat in front to side ride)</li> </ul>	5.1
166:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>横乗り サドル前持ち (side ride to seat in front)</li> </ul>	5.3
167:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>横乗り カニ乗りホッピング (side ride to hopping on wheel)</li> </ul>	5.5
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>横乗り カニ乗り (side ride to sideways ww)</li> </ul>	5.8
168:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>サドル前持ち体回転 (step around)</li> </ul>	5.0
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>体回転 (inverse)</li> </ul>	5.2
169:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転180° (180° uni spin)</li> </ul>	4.6
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転360° (360° uni spin)</li> </ul>	5.3
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転540° (540° uni spin)</li> </ul>	6.0
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転720° (720° uni spin)</li> </ul>	7.0
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転180° サドル前持ち (180° uni spin to seat in front)</li> </ul>	4.6
f	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転360° サドル前持ち (360° uni spin to seat in front)</li> </ul>	5.6
g	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転540° サドル前持ち (540° uni spin to seat in front)</li> </ul>	6.6
h	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転180° 片足アイドルリング (180° uni spin to idling 1ft)</li> </ul>	4.8
i	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転360° 片足アイドルリング (360° uni spin to idling 1ft)</li> </ul>	5.5
j	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転540° 片足アイドルリング (540° uni spin to idling 1ft)</li> </ul>	6.2
k	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転180° サドル前持ち片足アイドルリング (180° uni spin to idling 1ft seat in front)</li> </ul>	4.9
l	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転360° サドル前持ち片足アイドルリング (360° uni spin to idling 1ft seat in front)</li> </ul>	5.7
170:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転180° タイヤ乗り (180° uni spin to ww)</li> </ul>	4.9



b	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転360° タイヤ乗り (360° uni spin to ww)</li> </ul>	5.6
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転180° 片足タイヤ乗り (180° uni spin to ww 1ft)</li> </ul>	5.1
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転360° 片足タイヤ乗り (360° uni spin to ww 1ft)</li> </ul>	5.8
171:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転180° 手放しカニ乗りホッピング (180° uni spin to hopping on wheel frh)</li> </ul>	5.5
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体回転360° 手放しカニ乗りホッピング (360° uni spin to hopping on wheel frh)</li> </ul>	6.2
172:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイヤ乗り車体回転180° (180° uni spin on wheel)</li> </ul>	4.4
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイヤ乗り車体回転360° (360° uni spin on wheel)</li> </ul>	5.1

## 乗車技術

技術番号	技術名	
200:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通乗車 (Mount)</li> </ul>	1.3
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>アイドリング乗車 (Mount to idle)</li> </ul>	1.5
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>片足アイドリング乗車 (Mount to 1 ft idle)</li> </ul>	2.0
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>足伸ばし片足アイドリング乗車 (Mount to 1 ft ext idle)</li> </ul>	2.5
201:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>転がし乗り (Rolling mount)</li> </ul>	1.8
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>転がし片足乗り (Rolling mount to 1 ft)</li> </ul>	2.5
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>転がし足伸ばし片足乗り (Rolling mount to 1 ft ext)</li> </ul>	2.7
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>転がしグライディング乗り (Rolling mount to gliding)</li> </ul>	3.4
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>転がしコースティング乗り (Rolling mount to coasting)</li> </ul>	4.0
202:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>後ろ乗り (back mount)</li> </ul>	1.9

b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 後ろ乗りアイドリング (back mount to idle)</li> </ul>	2.1
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 後ろ乗り片足アイドリング乗り (back mount to 1 ft idle)</li> </ul>	2.6
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 後ろ乗り足伸ばし片足アイドリング乗り (back mount to 1 ft idle ext)</li> </ul>	3.1
203:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 横乗り乗車 (side mount)</li> </ul>	1.8
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 前回り横乗り乗車 (side mount leg around)</li> </ul>	3.4
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2回前回り横乗り乗車 (side mount leg around twice)</li> </ul>	4.9
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 前サドル拾い上げ乗車 (floor mount)</li> </ul>	2.5
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 前サドル拾い上げ足回し乗車 (floor mount leg around)</li> </ul>	4.1
204:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 後ろ回り横乗り乗車 (side mount reverse)</li> </ul>	1.8
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2回後ろ回り横乗り乗車 (side mount reverse leg around)</li> </ul>	3.4
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3回後ろ回り横乗り乗車 (side mount rev. Leg around twice)</li> </ul>	4.9
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 後ろサドル拾い上げ乗車 (floor mount reverse)</li> </ul>	2.5
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 後ろサドル拾い上げ足回し乗車 (floor mount reverse leg around)</li> </ul>	4.1
205:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飛び乗り乗車 (jump mount)</li> </ul>	2.2
b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 手放し飛び乗り乗車 (free jump mount)</li> </ul>	2.7
c	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飛び乗り乗車前サドル持ち (jump mount to seat in front)</li> </ul>	2.5
d	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飛び乗り乗車後サドル持ち (jump mount to seat in back)</li> </ul>	2.7
e	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飛び乗りタイヤ乗り (jump mount to ww)</li> </ul>	2.9
f	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車体伏せ車輪上より飛乗り乗車 (jump mount from on wheel)</li> </ul>	2.9
g	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 180° 車体回転飛び乗り (180° uni spin jump mount)</li> </ul>	2.6
h	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 360° 車体回転飛び乗り (360° uni spin jump mount)</li> </ul>	2.7
i	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ひねり飛び乗り乗車 (turn around jump mount)</li> </ul>	3.0
206:a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 横飛び乗り乗車 (side jump mount)</li> </ul>	2.5

b	• 手放し横飛び乗り乗車 (free side jump mount)	3.0
c	• 横飛び乗りタイヤ乗り乗車 (side jump mount to ww)	3.2
d	• 横飛び乗り片足タイヤ乗り乗車 (side jump mount to ww 1 ft)	3.4
e	• 横飛び乗り足伸ばし片足タイヤ乗り乗車 (side jump mount to ww 1 ft ext)	3.6
f	• 180° 車体回転横飛び乗り乗車 (180° uni spin side jump mount)	3.8
g	• 360° 車体回転横飛び乗り乗車 (360° uni spin side jump mount)	5.2
207:a	• 360° スピン乗車 ) (spin mount 360°)	2.4
b	• 720° スピン乗車 (spin mount 720°)	3.4
208:a	• 片手乗り蹴り上げ乗車 (kick up mount, 1 hand on seat)	2.8
b	• 蹴り上げ乗車 (kick up mount)	3.0
c	• 蹴り上げ乗車タイヤ乗り (kick up mount to ww)	3.2
d	• 蹴り上げ乗車片足タイヤ乗り (kick up mount to ww 1 ft)	3.4
e	• 蹴り上げ乗車足伸ばし片足タイヤ乗り (kick up mount to ww 1 ft ext)	3.6
209:a	• サドル拾い上げ乗車 (pick up mount)	3.2
210:a	• フレーム蹴り上げ乗車 (swing up mount)	3.4
211:a	• 腕立て乗車 (push up mount)	3.8

## 8.2 標準演技技術解説 STANDARD SKILL DESCRIPTIONS

下記の解説は技術を行うための正しい方法を説明するものである。番号は**標準演技得点一覧表**に対応している。図は全てこの解説を明らかにするためのものである。図と解説が一致しない場合は、解説の方が常に適用される。

NO.	技術名 NAME	解説 DESCRIPTION
-----	-------------	----------------

### 走行技術 RIDING SKILLS

1.	前進 Riding	前進する（サドルにまたがり、顔を前に向ける）。
2.	後進 Riding bwd	後進する。
3.	サドル前持ち前進 seat in front	サドルを前方向に抜いて前進する。 a) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。 e) f) g) ではサドル前持ちの状態から両足をシートポストに挟み両手を放して走行する。
4.	サドル前持ち後進 seat in front bwd	サドルを前方向に抜いて後進する。 a) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。 e) f) ではサドル前持ちの状態から両足をシートポストに挟み両手を放して走行する。
5.	サドル後ろ持ち前進 seat in back	サドルを後ろ方向に抜いて前進する。 a) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
6.	サドル後ろ持ち後進 seat in back bwd	サドルを後ろ方向に抜いて後進する。 a) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
7.	サドル横持ち前進 seat on side	サドルを横にはずした状態で前進する。 a) b) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
8.	サドル横持ち後進 seat on side bwd	サドルを横にはずした状態で後進する。 a) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
9.	腹乗り前進 stomach on seat	サドルをお腹で支え、手放して前進する。 a) では片手でサドルを支える。
10.	腹乗り後進 stomach on seat bwd	サドルをお腹で支え、手放して後進する。
11.	あご乗り前進 chin on seat	あごだけでサドルの後部を支え、手放して前進する。 a) では片手でサドルを支えても良い。
12.	あご乗り後進 chin on seat bwd	あごだけでサドルの後部を支え、手放して後進する。 a) では片手でサドルを支えても良い。
13.	片足前進 1ft	片足をペダルから放して、もう一方の足だけで前進駆動する。 d) e) f) では駆動しない足を伸ばす。 g) h) i) では駆動しない足を駆動側の足に乗せて組む。
14.	片足後進 1ft bwd	片足をペダルから放して、もう一方の足だけで後進駆動する。 d) e) f) では駆動していない足を伸ばす。

15.	サドル前持ち片足前進 1ft seat in front	サドル前持ちの状態から、片足ははずして前進する。 a ) e ) f ) g ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。 e ) f ) では駆動しない足を伸ばす。
16.	サドル前持ち片足後進 1ft seat in front bwd	サドル前持ちの状態から、片足ははずして後進する。 a ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
17.	サドル横持ち片足前進 seat on side, 1ft	サドルを横にはずした状態で片足前進を行う。 a ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
18.	サドル横持ち片足後進 seat on side, 1ft bwd	サドルを横にはずした状態で片足後進を行う。 a ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
19.	サドル横座り乗り前進 side saddle	ペダルを漕いでない方の足を、サドルの上やペダルを漕いでいる足と同じ側に置いて、サドルに横座りして片足で走行する。 a ) b ) では片手でサドルを支えても良い。
20.	タイヤ乗り前進 wheel walk	両足を一輪車のフレーム前タイヤ部分に乗せ、前進駆動する。
21.	タイヤ乗り後進 ww bwd	両足を一輪車のフレーム前タイヤ部分に乗せ、後進駆動する。
22.	タイヤ挟み前進 ww frame between feet	片足を一輪車のフレーム前タイヤ部分、片足をフレーム後ろタイヤ部分に乗せ、前進駆動する。
23.	タイヤ挟み後進 ww frame between feet bwd	片足を一輪車のフレーム前タイヤ部分、片足をフレーム後ろタイヤ部分に乗せ、後進駆動する。
24.	足後ろタイヤ乗り後進 ww bwd, feet behind frame	両足を一輪車のフレーム後ろタイヤ部分に乗せ、足を使って後進駆動する。
25.	スポークこぎ後進 spoke walk bwd	フレーム後方のタイヤを両足で挟み、スポークの間に入れ、後進駆動する。両足がスポーク、リム、タイヤに接触しても良い。
26.	片足タイヤ乗り前進 ww 1ft	片足だけをフレーム前タイヤ部分に乗せ、前進駆動する。 d ) e ) f ) では駆動していない足を伸ばす。
27.	片足タイヤ乗り後進 ww bwd 1ft	片足だけフレーム前のタイヤ部分に載せ、タイヤを動かして後進する。 c ) d ) では駆動していない足を伸ばす。
28.	足後ろ片足タイヤ乗り後進 ww bwd 1ft behind frame	片足をフレーム後方のタイヤ部分に当て後進駆動する。
	片足後ろタイヤ乗り後	a ) b ) ではバランスを取るためにフレームにのせた足のつま先でプレー

	進 koosh koosh	キをかけてよい。
29.	グライディング gliding	片足をタイヤの上、片足をフレーム部分に乗せる。タイヤ上の足のブレーキ操作だけでバランスを保って移動する。 c) d) では動かしていない方の足を伸ばす。
30.	足後ろバックグライディング gliding bwd foot behind frame	片足をフレーム後方タイヤ部分に、もう片方をフレームの部分に乗せ、タイヤ上の足のブレーキ操作だけでバランスを保って移動する。
31.	手漕ぎタイヤ乗り hand wheel walk	標準姿勢から両足をフレームの部分に乗せ大きく前傾し、手によってタイヤを駆動する。 c) d) では両足を伸ばす。
32.	片手漕ぎタイヤ乗り one hand wheel walk	片手だけでタイヤを動かして前進する。 c) d) では両足を伸ばす。
33.	腹乗り手漕ぎタイヤ乗り hand ww, stomach on seat	サドルの上に腹乗りし、両足を伸ばしたまま、手でタイヤを動かして前進する。
34.	腹乗り片手漕ぎタイヤ乗り one hand ww stomach on seat	サドルの上に腹乗りし、両足を伸ばしたまま、片手でタイヤを動かして前進する。
35.	サドル前落とし前進 drag seat in front	タイヤの前にサドルを倒しながら前進する。
36.	サドル後ろ落とし前進 drag seat in back	タイヤの後ろにサドルを倒しながら前進する。
37.	サドル前落とし後進 drag seat in front bwd	タイヤの前にサドルを倒しながら後進する。
38.	横乗り side ride	一輪車の横での片足走行。両手でサドルを持ち、対応しない方のペダル（左足なら右ペダル、右足なら左ペダル）を漕いで走行する。サドル又はサドルを持つ手は体に接触しても良い。 d) e) f) では片手だけでサドルを持つ。
39.	足伸ばしコースティング coasting, leg ext	フレーム上に載せた片方の足で前進し、駆動しない足は伸ばす。
40.	両足乗せコースティング coasting, foot in	両足ともフレーム上に載せて前進する。

41.	足伸ばしバックコース ティング coasting bwd, leg ext	フレーム上に載せた片方の足で後進し、駆動しない足は伸ばす。
42.	両足乗せバックコース ティング coasting bwd, foot in	両足をフレーム上に載せて後進する。
43.	カニ乗り Sideways wheel walk	片方の足をフレーム前、もう片方をフレーム後ろのタイヤ部分に乗せて立ち、両手でサドルを持ちながら横方向に移動する。
44.	片足カニ乗り Sideways wheel walk 1ft	フレームの前に片足を載せて、もう片方の足は伸ばしたままで立ち、両手でサドルを持ちながら横方向に移動する。c) では駆動しない足をサドルの上に乗せる。
45.	足交差 cross over	対応しない方のペダル(右足であれば左ペダル、左足であれば右ペダル)を片足で漕いで前進する。ペダルを漕がない足は伸ばしても、フォークの上に乗せても良い。
46.	立ち片足タイヤ乗り stand up ww 1ft	フレーム前側のタイヤ上にある片方の足でタイヤを動かしながら、フレームの上に立つ。
47.	立ちグライディング stand up glide	片足をフレームの前でタイヤの上に乗せ、その足でブレーキ操作をすることでバランスを保ちながら、フレームの上に立つ。
48.	立ちコースティング stand up coast	両足をフレームの上に乗せ、直立しながらコースティングを行う。

## 静止技術 STATIONARY SKILLS

100.	アイドリング idling	一輪車を約半回転ずつ、前後に駆動させその場でとどまる技術を言う。b) では片足でアイドリング。c) では片足でアイドリングし、もう一方の足を伸ばす。d) では片足でアイドリングし、もう一方の足を組む。
101.	サドル持ちアイドリン グ idling seat out	サドル前持ちの状態でのアイドリングをする。 a) c) e) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。 c) d) では片足で行う。 e) では片足でアイドリングし、もう一方の足を伸ばす。 f) g) ではサドル後ろ持ちの状態で行う。 f) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
102.	サドル横持ちアイドリ ング idling seat on side	サドル横持ちの状態でのアイドリングをする。 a) ではサドルが体に接触しても良い。

		b) ではサドルを持つ片手以外はサドルに触れてはいけない。
103.	クランクアイドリング crank idle	一輪車の片側で、垂直クランク位置を中心に、タイヤを前後に動かしながら同じ場所にとどまる。片足をペダルに乗せ、他方の足を同じ側のクランクの上部に乗せる。
	a) 体接触クランクアイドリング crank idle, seat against body	a) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
	b) 体接触手放しクランクアイドリング crank idle frh, seat against body	b) ではサドルが体に接触しても良いが、どちらの手もサドルに触れてはならない。
	c) クランクアイドリング crank idle	c) ではサドルを持つ片手以外サドルに触れてはいけない。
104.	完全静止 stillstand	車輪を動かさずに同じ場所にとどまる。
105.	ツイスト twisting	垂直軸を中心に左右にひねりながら同じ場所にとどまる。
106.	床面接触 Touch the floor	サドルにまたがりながら、又は座る姿勢でペダルの上に立ちながら、かがんで床面に触る。 b) では同時に両手で床面に触る。
107.	サドル前持ち床面接触 Touch the floor, seat in front	サドル前持ちの状態から、床面に触る。
108.	サドルバウンド bounce seat	サドル前持ちの状態から、サドルを床面にたたきつけ、バウンドして戻ってきたサドルを受け止める。
109.	サドル床面接触 touch seat on floor	サドル前持ちの状態から手を放さずにサドルを床面に付け、再びサドルを持ち上げる。
110.	ホッピング hopping	サドルを片手で掴んで跳ねる。b) では両手を放して行う。
111.	サドル持ちホッピング hopping seat out	サドル前持ちの状態でのホッピングをする。 a) c) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。 c) d) ではサドル後ろ持ちの状態で行う。
112.	連続ホップツイスト Hop twisting	同じ場所にとどまったまま一輪車ははずませ左右に回転する。最低限左右の回転を3回連続して行う。どちらの手もサドルに触れてはならない。



113.	ホップツイスト hoptwist	一輪車と共に跳ねながら体を回転する。a)では90°、b)では180°、c)では360°の回転を一回のジャンプで行う。 d) e) f)では手放しで行う。
114.	走行ホップツイスト riding hoptwist	前進走行からa)では180°以上、b)では360°以上回転して跳ぶ。 c) d)では手放しで行う。
115.	幅跳び hop over	ホッピングをして直径50cmの円を飛び越える。 a) c)では真っ直ぐ跳ぶ。 b) d)では横に跳ぶ。 c) d)ではサドル前持ちの状態で行う。
116.	横乗りホッピング side hopping	片手又は両手でサドルを横に持ち、対応しないペダルに片足を乗せて(左足であれば右ペダル、右足であれば左ペダルで)片足ホッピングを行う。 a)ではペダルに乗せてない足を伸ばす。 b)ではペダルに乗せてない足はバランスを取るためにタイヤに接触している。
117.	カニ乗りホッピング hopping on wheel	サドルを両手で持って、片足をフレーム前タイヤ部分、片足をフレーム後ろタイヤ部分に乗せてホッピングを行う。
118.	カニ乗りホップツイスト hoptwist on wheel	カニ乗りホッピングをしながら回転する。 a)では90°、b)では180°の回転を一回のジャンプで行う。
119.	手放しカニ乗りホッピング hopping on wheel fth	手放しでカニ乗りホッピングを行う。
120.	手放しカニ乗りホップツイスト hoptwist on wheel fth	手放しカニ乗りホッピングを行い、a)では90°、b)では180°の回転を一回のジャンプで行う。
121.	走行スピン riding spin	前進走行から360°回転し、同じ方向に前進走行し続ける。
122.	バック走行スピン bwd riding spin	後進走行から360°回転し、同じ方向に後進走行し続ける。
123.	スピン Spin	上体を回転させることで小さな円を描きながら前進走行する。 b) c)では片足で行う。
124.	バックスピン backward spin	上体を回転させることで小さな円を描きながら後進走行する。 b) c)では片足で行う。
125.	サドル前持ちスピン a) and b) spin seat in front	サドルを前に持ちながらスピンを行う。 a)ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。

126.	サドル後ろ持ちスピン a) and b) spin seat in back	サドルを後ろに持ちながらスピンを行う。 a ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
127.	サドル横持ちスピン spin seat on side	サドルを体の横に持ちながらスピンを行う。 a ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
128.	ピルエット Pirouette	スピン状態から足を止め惰性だけで旋回する。
129.	バックピルエット backward pirouette	バックスピン状態から足を止め惰性だけで旋回する。
130.	サドル前持ちピルエット pirouette seat in front	サドル前持ちスピンの状態から足を止め惰性だけで旋回する。 a ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。
131.	サドル後ろ持ちピルエット pirouette seat in back	サドル後ろ持ちスピンの状態から足を止め惰性だけで旋回する。 c ) ではサドル又はサドルを持つ手が体に接触しても良い。

## 切り替え技術 TRANSITIONS

150.	前進 サドル前持ち riding to seat in front	前進走行からサドル前持ちに切り替える。
151.	サドル前持ち 前進 seat in front to riding	サドル前持ちから前進走行に切り替える。
152.	前進 サドル後ろ持ち riding to seat in back	前進走行からサドル後ろ持ちに切り替える。
153.	サドル後ろ持ち 前進 seat in back to riding	サドル後ろ持ちから前進走行に切り替える。
154.	a) タイヤ乗り 前進 wheel walk to pedals	a ) ではタイヤ乗りから前進走行に切り替える。
	b) タイヤ乗り 片足前進 wheel walk to riding 1ft	b ) ではタイヤ乗りから片足前進走行に切り替える。
	c) グライディング 前進 gliding to pedals	c ) ではグライディングから前進走行に切り替える。
	d) グライディング 片	d ) ではグライディングから片足前進走行に切り替える。

	足前進 gliding to riding 1ft	
155.	a) 足回し leg around	サドル前持ちから、片足をサドルの周りで回してサドル後ろ持ち、又は標準走行姿勢へ切り替える。
	b) 足回し2回 leg around twice	b) ではサドル前持ちから、片足をサドルの周りで2回回してサドル後ろ持ち、又は標準走行姿勢へ切り替える。
156.	a) 足回し逆回転leg around reverse	サドル後ろ持ちから、片足をサドルの周りで回してサドル前持ち、又は標準走行姿勢へ切り替える。
	b) 足回し逆回転2回 leg around twice reverse	b) では、サドル後ろ持ちから、片足をサドルの周りで2回回してサドル前持ち、又は標準走行姿勢へと切り替える。
157.	前進 180°回転 後進 (半回転バック) Backspin	前進走行から180°回転し、同じ方向で後進走行する。
158.	後進 180°回転 前進 Front spin	後進走行から180°回転し、同じ方向で前進走行する。
159.	サドル拾い上げ pick up seat in front	サドル前落としの状態から、サドル前持ちへ切り替える。 a) では片手でフレームを持ち上げる。 b) ではわずかにペダルを逆回転させながら、フレームを爪先で拾い上げる。 c) 片足をペダルから放しフレームの下に引っ掛けそのまま持ち上げる。
160.	後ろサドル拾い上げ pick up seat in back	サドル後ろ落としの状態から、サドル後ろ持ち又はサドル横持ちへ切り替える。 a) では片手でフレームを持ち上げる。 b) ではかかとでフレームを拾い上げる。 c) では片足をペダルから放してフレームの下に足を引っ掛け、そのまま拾い上げる。
161.	a) 前進 カニ乗りホッピング pedals to hopping on wheel	サドル前持ちからタイヤに飛び乗って、カニ乗りホッピングへ切り替える。
	b) 前進 車体回転 270° カニ乗りホッピング pedals 270° to hop on	b) ではサドル前持ちから車体回転270°をした後、タイヤの上に飛び乗って、カニ乗りホッピングへ切り替える。

	wheel	
	c) 前進 車体回転 450° カニ乗りホッ ピング pedals 450° to hop on wheel	c) ではサドル前持ちから車体回転450°をした後、タイヤの上に飛び乗って、カニ乗りホッピングへ切り替える。
	d) 前進 カニ乗り pedals to sideways ww	d) ではサドル前持ちからカニ乗りへ切り替える。
	e) 前進 車体回転 270° カニ乗り pedals 270° to sideways ww	e) ではサドル前持ちから車体回転270°をした後、カニ乗りへ切り替える。
	f) 前進 車体回転450° カニ乗り pedals 450° to sideways ww	f) では、サドル前持ちから車体回転450°をした後、カニ乗りへ切り替える。
162.	カニ乗りホッピング 前進 hopping on wheel to pedals	カニ乗りホッピングをした後、タイヤから飛び降りて、サドル前持ち又は標準走行姿勢へ切り替える。 b) c) では、両足をペダルの上に降るす前に、車体回転を b) では270°、c) では450° 行う。
	カニ乗り 前進 sideways ww to pedals	d) ではカニ乗りをした後、タイヤから降りて、サドル前持ち又はホッピングなし標準走行へ切り替える。 e) では、ペダルの上に両足を降るす前に、270° 車体回転を行う。
163.	前進 手放しカニ乗り ホッピング pedals to hopping on wheel frh	標準走行姿勢から、片足をフレーム前、他方の足をフレーム後ろのタイヤ上に乗せて立ち上がり(カニ乗り)、手放しでホッピングを行なう(手放しカニ乗りホッピング)。
164.	手放しカニ乗りホッピ ング 前進 hopping on wheel frh to pedals	手放しカニ乗りホッピングを行ってから、飛び降りて標準走行姿勢へ切り替える。
165.	サドル前持ち前進 横 乗り Seat in front to side ride	サドル前持ちから横乗りへ切り替える。
166.	横乗り サドル前持ち Side ride to seat in front	横乗りからサドル前持ちへ切り替える。
167.	a) 横乗り カニ乗りホ ッピング side ride to hopping on	横乗りから、タイヤの上に飛び乗って、カニ乗りホッピングへ切り替える。

	wheel	
	b) 横乗り カニ乗り side ride to sideways ww	横乗りから、タイヤの上に飛び乗って、カニ乗りへ切り替える。
168.	サドル前持ち体回転 Step around	サドル前持ちから、一輪車ははずませたり回転させたりせずに、体だけ回る。両足のペダルを替えるようなもの。切り替え後、体を反対方向に向けてサドルにまたがることになる。
	体回転 Inverse	サドル横持ちから片足の向きを後ろに変えて、一輪車ははずませたり回転させたりせずに、体だけまわる。両足のペダルを替えるようなものである。切り替え後、体を反対方向に向けてサドルにまたがることになる。
169.	車体回転 uni spin	一輪車から飛び上がり、一輪車を回転させた後、一輪車上に体を戻す。a) e) h) k) では180°、b) f) i) l) では360°、c) g) j) では540°、d) では720°の車体回転。
	車体回転 サドル前持ち uni spin to seat in front	e) f) g) では車体回転をした後、サドル前持ちへ切り替える。サドルが体に触れても、片手又は両手がサドルに触れても良い。
	車体回転 片足アイドリング uni spin to idling 1ft	h) i) j) では車体回転をした後、片足アイドリングへ切り替える。
	車体回転 サドル前持ち片足アイドリング uni spin to idling 1ft, seat in front	k) l) では車体回転をした後、サドル前持ち片足アイドリングへ切り替える。サドルが体に触れても、片手又は両手がサドルに触れても良い。
170.	車体回転 タイヤ乗り uni spin to ww	一輪車から飛び上がり、一輪車を回転させ、タイヤ乗りへ切り替える。a) c) では180°、b) と) では360°の車体回転。
	車体回転 片足タイヤ乗り uni spin to ww 1ft	c) と d) では車体回転後、片足タイヤ乗りへ切り替える。
171.	車体回転 手放しカニ乗りホッピング uni spin to hopping on wheel frh	一輪車から飛び上がり、一輪車を a) では180°、b) では360°回転させ、着地後手放しカニ乗りホッピングへ切り替える。タイヤの上に降りて、最初のホッピング以降、手はサドルに触れてはならない。
172.	タイヤ乗り車体回転 uni spin on wheel	カニ乗りホッピングした後、一輪車から飛び上がり、一輪車を a) では180°、b) では360°回転させ、再びカニ乗りホッピングへ切り替える。

## 乗車技術 MOUNTS

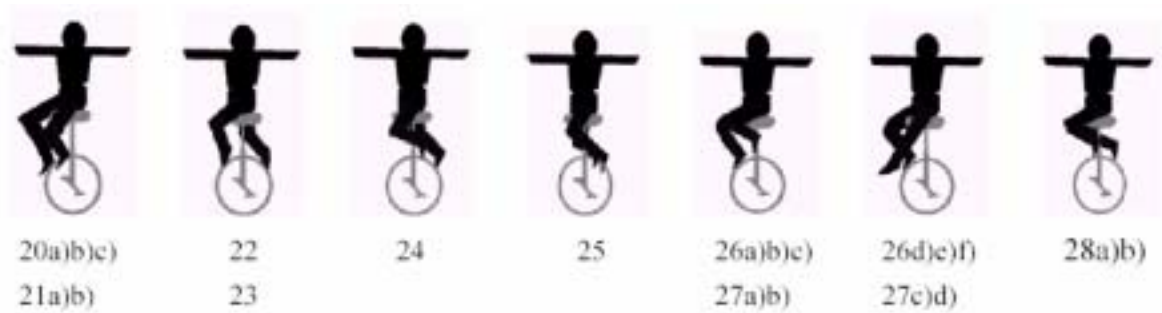
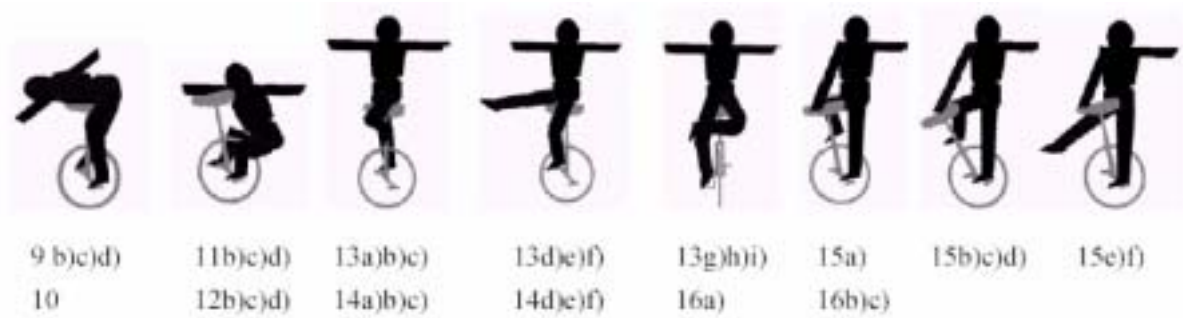
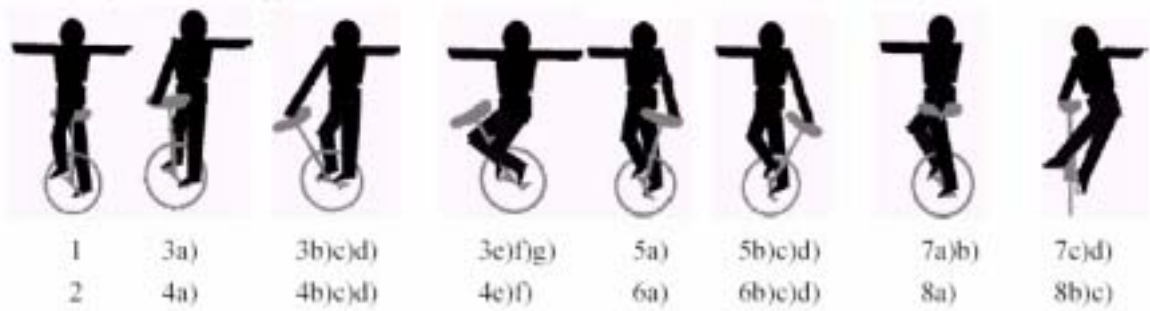
200.	普通乗車	一輪車の後方に立ち、片足を後ろのペダルに乗せ、何の補助もなく乗車す
------	------	-----------------------------------

	Mount	る。 b ) c ) d ) では乗車後、前進走行せずにアイドルリングをする。 c ) d ) では乗車後片足アイドルリングをする。d ) では足伸ばしアイドルリングをする。
201.	転がし乗り rolling mount	一輪車を前方に転がして、車輪の動きを止めたり後ろに動かしたりせず、前方に動かしたまま乗車する。 b ) では乗車後すぐに片足前進走行を行う。 c ) では乗車後すぐに片足伸ばし前進走行を行う。 d ) e ) では乗車後、ペダルに触れずにすぐd ) グライディング又はe ) コースティングを行う。
202.	後ろ乗り back mount	一輪車の前方に立ち、片足を前方のペダルに乗せ、補助なしに乗車する。 b ) c ) d ) では乗車後、前進走行せずにアイドルリングをする。 c ) d ) では乗車後片足アイドルリングをする。 d ) では足伸ばしアイドルリングをする。
203.	横乗り乗車 Side mount	一輪車の横に立ち、体に近い方のペダルに対応する足（右ペダルであれば右足、左ペダルであれば左足）に乗せ、他方の足をサドルの前で回して乗車する。b ) d ) では1回、c ) では2回、サドルの周りで足を回してから乗車する。
	前サドル拾い上げ乗車 floor mount	d ) e ) では、片方のペダルを床に着けて横になっている状態の一輪車に乗車する。サドルを片手で持ち、体に近いペダルに対応する足に乗せ、他方の足をタイヤの端に乗せた状態から、横乗り乗車を行う。両足とも床に接触してはいけない。
204.	後ろ回り横乗り乗車 Side mount reverse	一輪車の横に立ち、体に近い方のペダルに対応する足に乗せ、他方の足をサドルの後ろで回して乗車する。b ) d ) では1回、c ) では2回、サドルの周りで足を回してから乗車する。
	後ろサドル拾い上げ乗車 floor mount reverse	d ) e ) では、片方のペダルを床に着けて横になっている状態の一輪車に乗車する。サドルを片手で持ち、体に近いペダルに対応する足に乗せ、他方の足をタイヤの端に乗せた状態から、横乗り乗車を行う。両足とも床に接触してはいけない。
205.	飛び乗り乗車 Jump mount	一輪車の後方から飛び乗って、両足を同時にペダルに乗せる。
	手放し飛び乗り乗車 Free jump mount	b ) では、床から両足が離れる前に一輪車から手を放して飛び乗る。
	飛び乗り乗車サドル持ち Jump mount to seat out	c ) では体をサドルに接触させずに飛び乗って、サドル前持ち姿勢に入る。 d ) では体をサドルに接触させずに飛び乗って、サドル後ろ持ち姿勢に入る。
	飛び乗りタイヤ乗り	e ) では飛び乗ってタイヤ乗り姿勢に入る。

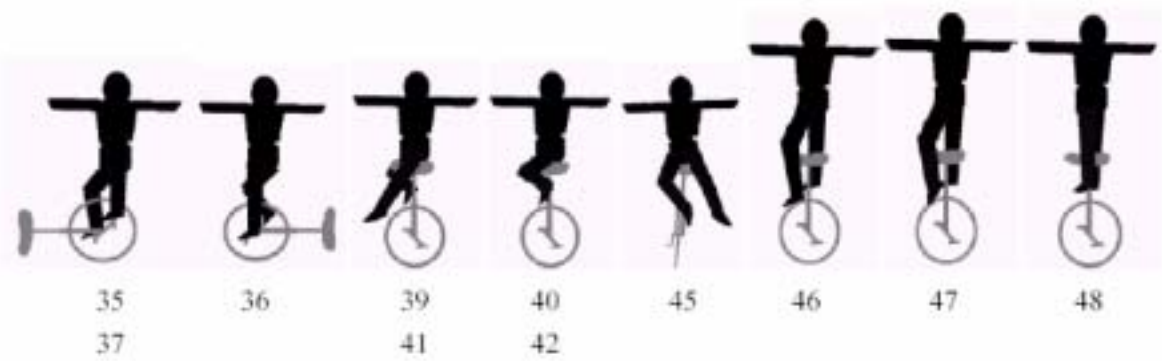
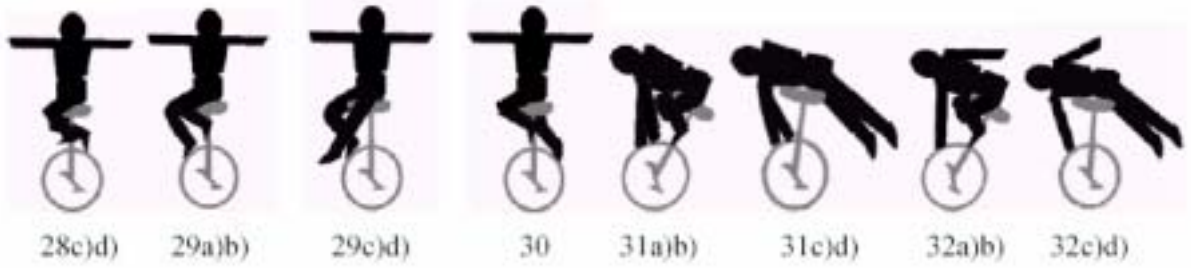
	jump mount to wheel walk	
	車体伏せ車輪上より飛 乗り乗車 jump mount from on wheel	f) では、横倒しになっている一輪車のタイヤの上に立つ。どちらの足も床に触れてはいけない。そこから飛びあがってサドルを掴んで一輪車を起こし、サドルにまたがりペダルに両足を乗せる。
	車体回転飛び乗り uni spin jump mount	g) h) では両足が床から離れてから一輪車に乗車するまでの間に、一輪車を180°と360°それぞれ回転させる。
	ひねり飛び乗り Turn around jump mount	i) では、一輪車に飛び乗る前に180°体をひねって乗車する。
206.	横飛び乗り乗車 Side jump mount	一輪車の横から飛び乗って、片足をサドルの前で回して両足を同時にペダルに乗せる。
	手放し横飛び乗り乗車 Free side jump mount	b) では、両足が床から離れる前に一輪車から手を離して飛び乗る。
	横飛び乗りタイヤ乗り 乗車 Side jump mount to ww	c) d) e) では、ペダルに触れずにタイヤの上に両足を乗せ、直ちに c) ではタイヤ乗り、d) では片足タイヤ乗り、e) では片足伸ばしタイヤ乗りの姿勢に入る。
	車体回転横飛び乗り乗 車 uni spin side jump mount	f) と g) では、床面を離れてから一輪車に乗るまでの間に一輪車を回転させる。f) では180°、g) では360°の車体回転。
207.	360° / 720° スピン乗車 Spin mount 360° / 720°	一輪車に乗車し、一旦静止したりアイドリングをすることなく、すぐにスピンを開始する。a) では360°、b) では720°回転する。
208.	蹴り上げ乗車 Kick up	一輪車を床の上に横たえ、片足を対応するペダルに乗せ、どちらの手もサドルに触れずに他方の足でサドルを蹴り上げて乗車する。 a) では片手がサドルに触れても良い。
	蹴り上げ乗車タイヤ乗 り Kick up to wheel walk	c) d) e) では、サドルを蹴り上げた足を、ペダルの上ではなくタイヤの上に乗せて直ちにタイヤ乗りの姿勢に入る。c) ではタイヤ乗り、d) では片足タイヤ乗り、e) では片足伸ばしタイヤ乗り。
209.	サドル拾い上げ乗車 Pick up	(サドルを床面につけ車輪を垂直に置いてある) 一輪車の後方に立ち、ペダルの上に飛び乗り、サドルを拾い上げて乗車する。
210.	フレーム蹴り上げ乗車 swing up mount	(サドルを床面につけ車輪を垂直に置いてある) 一輪車の横に立ち、片足を対応するペダルの上に乗せ、フレームを他方の足で蹴り上げて、その足をサドルの後ろで回して乗車する。
211.	腕立て乗車 Push up mount	うつ伏せの姿勢から一輪車に乗車する。一輪車はサドルと車輪だけ床面に接触させて前倒しにしてある。両足はペダルから放さないで、両手のみを使って押し上げるようにして通常の乗車姿勢に入る。

### 8.3 標準演技図解 STANDARD SKILL ILLUSTRATIONS

下記の図は8.2での記述を明らかにするためにある。もし図と記述が一致しないときは、記述をいつも適用する。







## 9 一輪車ホッケー UNICYCLE HOCKEY

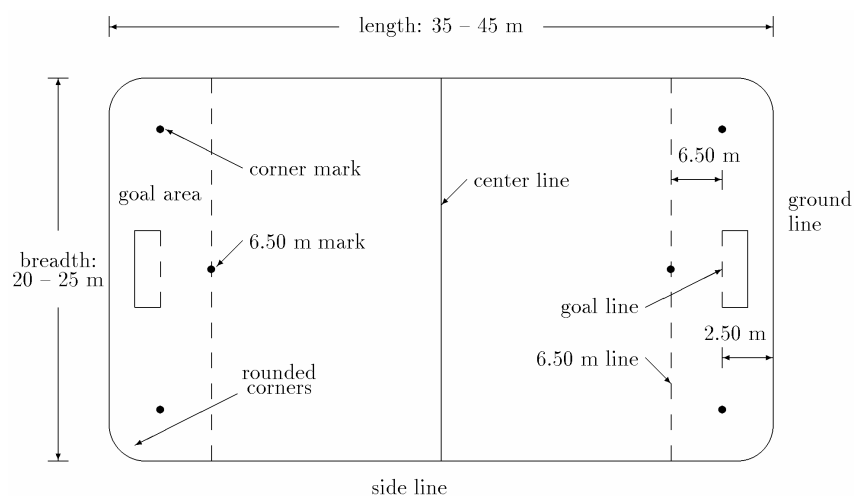
### I U F 公式規約 INTERNATIONAL UNICYCLING FEDERATION OFFICIAL RULES

詳細に関しては I U F 技術レベル及びルール委員会のホッケー部門主任に直接問い合わせること。

問い合わせ先 Rolf Sander, E.-Klausener Strasse 6, 40789 Monheim, Germany - sander@mpch-mainz.mpg.de  
Worldwide Web - <http://www.mpch-mainz.mpg.de/~sander>

### 前書き PREFACE

選手と観客の安全には十分な注意を払うこと。それ故安全規則は厳重に守る必要があるし、用具全てが良い状態でなければならない。このルールがあらゆる状況に対応出来るわけではない。各チームは試合の前にある程度ゆとりを持つことに同意する必要がある。選手たちの出身がまちまちであることや場所の状態も考慮しなければならない。関係者全員の公正さが不可欠である。



### 9.1 9.1 競技場 PLAYING FIELD

#### 9.1.1 大きさ DIMENSIONS

競技場は長さ35～45メートル、幅20～25メートルとする。柵で囲まれていること。コーナーは円くなっているか、斜めになっていること。

## 9.1.2 ゴール GOALS

ゴールポストは、選手がゴールの後ろにまわれるように、競技場（グラウンドの線）の端から2.5mのところ設ける。ゴールの入り口は高さ1.2m、幅1.8mとする。ボールが後方や横から入らないような構造になっていなければならない。角張ったり、尖ったり、突き出ている部分があってはならない。

## 9.1.3 マーク MARKINGS

センターラインは競技場を半分に分ける。各ゴールラインから6.5m離れた地点にマークを付けている。ゴールラインはゴールポストと床面で接している。コーナーマークはゴールラインを延長したところに付けられ、サイドラインから1mの地点にある。6.5mラインはゴールラインと平行で、6.5mマークを貫いている。ゴールエリアは6.5mラインと競技場の両端にはさまれたエリアである。

## 9.2 チーム TEAMS

---

### 9.2.1 選手の数 NUMBER OF PLAYERS

1チームは選手5人（及び控えの選手）から成る。選手の交代は、審判に申し出れば、試合が中断された時はいつでも可能である。各選手とも常にゴールキーパーになることが出来る。ゴールキーパーには特別な権利はない。試合に参加するために1チームに少なくとも3人の選手が必要である。

### 9.2.2 服装 CLOTHING

靴を履くこと。一つのチームの選手全員が同色のトリコット（ユニホーム）を身に付けなくてはならない。色は対戦チームの色とはっきりと区別出来るものとする。トーナメントその他大きな競技大会では各チームがトリコットを2組、それぞれ異なる色で揃えているべきである。服装は動きやすく安全であること。

- ・ サイクリング用半ズボンと膝当て、又は長ズボン
- ・ 手袋
- ・ 短い靴紐、又は紐の端をたくし込む
- ・ ヘルメットと歯を保護するもの
- ・ 装身具類（時計、ネックレス、イヤリング）着用厳禁

## 9.3 用具 EQUIPMENT

---

### 9.3.1 一輪車 UNICYCLES

国際的な一輪車競技会では、車輪最大径は24インチである。一輪車には、けがの原因となるような尖った部分や突き出た部分があってはならない。このことはとりわけ、クイックレバーやボルト部分に当てはまる。ペダルはプラスチックがゴム製でなければならない。

### 9.3.2 スティック STICKS

アイス・ホッケー用の正式なスティック（ゴールキーパー用のものは除外）が使用される。ひびが入っていたり、割れているものは試合前にテープで補強するか修理するかをしなければならない。上端がゴム製のものが推奨される。

### 9.3.3 ボール BALL

使用されるボールの種類は地域による。エリアによっては、コンクリート上で元の高さの30～50%しか“弾まない”テニスボールが使用される。別のエリアではストリートホッケーのボールが使用される。国際的な競技会では、対戦チームが使用されるボールに意義を唱えた場合、主催組織によって選択される。どの種類のボールが使用されるか、競技会の前に発表しなければならない。また参加する全ての国でそのボールが入手可能でなければならない。

## 9.4 ペナルティ PENALTIES

反則が起きるたびに、審判は違反したチームにペナルティを課す。ただし審判が試合を中断しないと判断した時は別である(アドバンテージ)。審判は中断後必ず試合を再開しなければならない。

### 9.4.1 フリーショット FREE SHOT

反則が行われた地点でフリーショットが行われる。例外：一方のチームが相手チームのゴールエリアでフリーショットを得た場合、フリーショットは最も近いコーナーマークから行われる(コーナーショット)。フリーショットから直接ゴールに入れてはいけない。フリーショットを行う選手はボールに一回だけ触れて良い。それから他の選手がボールに触れなければいけない。相手チームの選手は一輪車とスティック共にボールから2 m離れていること。

### 9.4.2 6.5M 6.5 M

公正なプレーによってゴールを得点する直接のチャンスを得た場合、“6.5mショット”が与えられる。これにはゴールエリアの外でのファウルも含まれる。守備側のチームの選手一人がゴールにつく。反対側のチームは6.5 mショットを打つための選手一人を選び出す。その他の選手全員がゴールエリアから外に出なければならぬ。審判の笛の合図があったら、ゴールキーパーは一輪車に支えなしで乗車し、ゴールに寄りかかってはならない。攻める側の選手には1回打つために3秒間が与えられる。ゴールに入らなかった場合、ボールがゴールポストに触れるか、ゴールキーパーがボールに触れるか、又はボールがゴールラインの延長を横切った時点でプレーが継続される。

### 9.4.3 ペナルティボックス PENALTY BOX

審判は2分、5分、又は試合の残り時間全ての間、選手を退場させることが出来る。これはスポーツマンらしくない振る舞い、又は意図的で危険を伴うようなルール無視があった際採られる処置である。ペナルティボックスに選手がいる間、そのチームは代わりとなる選手を入れる事が出来ない。

### 9.4.4 ペナルティーゴール PENALTY GOAL

守備側のチームの不正なプレーによりボールがゴールに入るのを妨害されたり、ゴールに向かって進んだボールが他の選手に全く触れられることなくそのままゴールに入ったと審判が見なした場合、ペナルティゴールが与えられる。この場合攻撃側のチームがゴールを与えられる。確実にゴールに入ったのか疑わしい場合、8.4.2の項で述べたように6.5mショットが与えられる。

## 9.5 試合の進め方 COURSE OF THE GAME

### 9.5.1 試合時間 GAME DURATION

ここで言及する時間は全て実際の試合時間のことである。中断の間、時間は計測されない。前半後半各15分で、間に5分の休憩が入る。休憩の時にチェンジコートをする。試合が引き分けで終わり、勝敗を決める必要がある場合、10分間の延長戦が行われる。すなわち5分の休憩の後チェンジコートをして5分間プレー、再度チェンジコートをし休憩無しで5分間プレー。それでも尚引き分けの場合、その時試合に出ている各チームの五人の選手が6.5mショットを行う。尚引き分けであれば、6.5mショットを決着がつくまで更に行う。

### 9.5.2 一輪車の乗車 RIDING THE UNICYCLE

選手は何にも寄りかからずに一輪車に乗車していなければならない。支えるためにスティックを使用しても良いが、ゴールや壁、その他類似物にもたれてはならない。落車しないよう壁で少し支える位であれば、審判は大目に見て良い。一輪車から落ちている選手も、床に接触するまでは試合に参加して良い。一輪車から降りている選手は相手側を妨害してはならない。その選手、あるいはその選手の一輪車やスティックにボールが当たったり、

相手側の選手が自由に動き回れない場合、妨害していると見なされる。その選手は同じ場所で再乗車すべきであるが、必要な場合は、まずプレーの進行を妨げないよう移動すべきである。

### 9.5.3 ボールとの接触 CONTACT WITH THE BALL

スティック、一輪車及び全身でボールに触れることが出来る。全てボールとの接触と数えられる。二回連続して体でボールを打つことは認められていない。ボールを運んで良いのはスティックだけであり、体を使ってはならない。腕や手に関しては8.7.1の項も参照のこと。

### 9.5.4 ボールの割り当て ALLOTMENT OF THE BALL

各試合フェイスオフで開始される。ボールが床に触れた瞬間にプレーが開始される。

### 9.5.5 ゴール後の再開 RESTART AFTER A GOAL

ゴールの後は、得点された側のチームがボールを得る。選手全員が自分のチームのコートに入る。試合はボール又はボールを所持している側のチームの選手がセンターラインを超えた時再開される。

### 9.5.6 アウト・オブ・バウンズ BALL OUT OF BOUNDS

ボールが場外に出た場合、最後にボールに触れた選手の相手チームにフリーショットかコーナーショットが与えられる。どちらが与えられるかはボールが何処から出ていったかによる。フリーショットはサイドラインから1mの所で行う。

### 9.5.7 ゴールの移動 MOVING THE GOAL

選手がゴールを動かした場合、試合は中断され、相手チームにフリーショットが与えられる。

### 9.5.8 ボールがスポークにはまった時 BALL IN SPOKES

ボールが誰かの一輪車のスポークにはまってしまった場合、相手チームにフリーショットが与えられる。

## 9.6 ファウル FOULS

### 9.6.1 一般的に考慮すべき事柄 GENERAL CONSIDERATIONS

選手全員が他の選手を危険な目に合わせないように注意を払わなければならない。試合中は接触なしである。すなわち、相手チームの選手やその一輪車に触れることは認められない。ブロックするために自分のスティックで相手のスティックに触れることは認められている。ただし強くないこと。

### 9.6.2 走行の優先権 RIGHT OF WAY

試合を進行させるため、試合の経過に影響をもたらさない反則にはペナルティを課すべきではない。次の規則は選手同士が衝突したときに適用される。

無理強いして道を譲らせることで他の選手を危険な目に合わせはいけない(例えば、壁に押しつけるなど)。

アイドリングをしている選手はよけられねばならない。

並んで走っている先頭の選手二人はターンの方向を選んで良い。双方がそれでも横に並びあっている場合は、ボールを持っている選手が方向を選んで良い。

二人の選手が正面から、又は鈍角の線を成して接近し合っている場合、ボールを持っている選手に走行の優先権がある。

上記に該当しない場合は、審判に判断が委ねられる。

### 9.6.3 SUB (STICK UNDER BIKE)

他の選手の進行方向を遮るように、又は自分の方に向かってくる他の選手を遮るようにスティックを握っている選手は、故意であるかどうかに関わらず、反則を犯している。状況によっては“SUBされた(一輪車の下にスティックを置かれた)”選手にフリーショットか6.5mショットのいずれかが与えられる。

### 9.6.4 SIB (STICK IN BIKE)

スティックが相手チームの選手のスポークにはまってしまったら、故意かどうか関係なく、そのスティックを持っている選手が反則を犯したことになる。状況によっては“SIBされた(スティックを突っ込まれた)”選手にフリーショット又は6.5mショットが与えられる。

### 9.6.5 インテンショナル・ファウル INTENTIONAL FOULS

故意のファウルはスポーツマン精神に反する振舞いとみなされる。そのような行為をした選手は、少なくとも2分間退場させられる。

## 9.7 ゴールショット GOAL SHOTS

---

10.7.1及び10.7.2の制限は、ボールが自分側のゴールにシュートされた場合は無効となる。無効とされたゴールの後には、相手側のチームにボールが与えられる。

### 9.7.1 腕や手によるゴール GOAL SHOT WITH ARMS OR HANDS

腕や手を用いてゴールしても、得点は認められない。

### 9.7.2 ロングショット LONG SHOT

自軍のコートから打ったボールが、その後誰にも触れられずにそのままゴールに入った場合、得点とならない。

### 9.7.3 ネット越しのゴールショット GOAL SHOT THROUGH THE NET

ネットの穴を通るなどして、ボールが横や後ろからネットを越えてゴールに入った場合、そのゴールは有効ではなく相手チームにフリーショットが与えられる。

## 9.8 安全規則 SAFETY RULES

---

### 9.8.1 スティックを投げること THROWING STICKS

意図的に自分のスティックを落としたり、投げたりした選手は、審判の自由裁量により少なくとも2分間退場させられる。これにより相手チームは6.5Mショットを獲得する。

### 9.8.2 スティックの上部 TOP OF THE STICK

他の選手をけがさせないように、スティックの上端は常に片方の手で覆われていること。

### 9.8.3 スティックの下端 THE LOWER END OF THE STICK

スティックの下端は常に選手の腰より下の位置にあること。特にショットの後、対戦相手にスティックをぶつけないよう、各選手が注意すべきである。

### 9.8.4 けが INJURIES

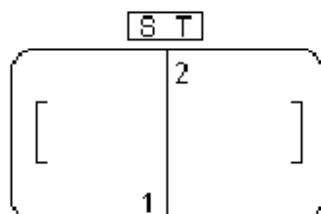
けが人が出た場合、審判は試合を一時中断すること。その後、中断された時ボールを保持していたチームにフリーショットが与えられる。

## 9.9 審判の規則 REFEREE RULES

### 9.9.1 審判の構成 MEMBERS OF THE BOARD OF REFEREES

審判の構成は

- ・ 主審 (1)
- ・ 副審 (2)
- ・ 記録係 (S)
- ・ 計時係 (T)



### 9.9.2 審判 THE REFEREES

両方の審判はすべてのルール違反をチェックする責任を持つ。主審は3つの特別な仕事がある。

主審は、もし副審と判定が違ったらそれを却下する。

主審は、試合の中断後、長い笛を吹いて試合を再開する。

主審は、試合再開（ホッケーでは“ブリー”という）のためにボールを投げ入れる。

### 9.9.3 記録係 THE SECRETARY

記録係は机のところに座っている。スコアボードがいつも現在の得点であることに気をつける。ゴール後、そのゴールが有効か無効かを主審にアイコンタクトで確かめる。試合後、最終得点を記録する。

### 9.9.4 計時係 THE TIMER

計時係はストップウォッチで試合時間をみる。時計は審判が笛を吹いて試合を始めたときはいつも動かす。そして試合が中断するたびに止める。それぞれのハーフの終わりに計時係は笛を吹いて試合を止める。

### 9.9.5 一般ルール GENERAL

試合は、短く大きな笛の音で中断する。

すべての選手に笛が聞えなかった場合、再度、笛を吹く必要がある。笛を吹いた後で試合が続行することはない。審判は試合中、冷静で確実な調子であるべきだ。判定は求められれば説明するが、選手と議論はしない。あいまいな状況のとき審判は最終決定する前なら選手に尋ねることが出来る。二人の審判はそれぞれのサイドに位置を定める。審判はボールの近くにいることに努める。審判は一輪車に乗るべきではない。審判も計時係も、記録係もゲームから気をそらせない。ゲーム中すべての間、審判は観客と話合ってはいけない。審判の服装は選手と違う色の服でなければならない。

### 9.9.6 試合の前 BEFORE THE GAME

試合前、審判は控え選手も含めたすべてのフィールドプレーヤーを集合させる。審判は以下のことを点検する。

- ・ 対戦相手と明確にトリコット（ユニホーム）の色が違うか？
- ・ ほかの選手を傷つけるかもしれない宝飾類や時計などをはずしたか？
- ・ 一輪車とスティックは整備されているか？すなわち他人にけがをさせるような尖ったりとび出たり鋭くなっている部分がないか。

審判はルールを厳密に選手たちに説明するだろう。引き分けの場合、必要なら審判は選手にどのくらいの時間延長戦をするかを伝える。

### 9.9.7 ルールの解釈 INTERPRETATION OF THE RULES

- ・ ゴール後、審判は両方のチームが自陣に戻って再開の準備が出来るまでの間待つ。そしてそれから審判は笛を吹いて試合を開始する。もし審判により試合が再開される前にチームが試合を始めたら、2回以上連続した短い笛により直ちに止められる。
- ・ ブリー（試合再開）のためのボールは、落下させるが、投げはしない。
- ・ 審判がアドバンテージルールを用いる場合、「アドバンテージ」の手の合図を示す。しかも「アドバンテージ」又は「ゴーアヘッド！」と叫ぶ。笛は吹かない。
- ・ もし一輪車に乗っていない選手が自陣にゴールしてしまったとき、攻撃側のチームにアドバンテージルールが適用される。すなわち、そのゴールは有効となる。
- ・ 明らかに乱暴やらなければ、相手のスティックを持ち上げることは原則的によい。もし相手のスティックが腰より高く上がったら、それは常に乱暴であるとみなされる。
- ・ フリーショットはほかの選手にパスしなければならない。しかし、ゴール後の試合再開のときでは必要ない。センターラインを越えた後で直接ゴールにシュートするのは反則ではない。
- ・ 試合に参加する選手は一輪車に自由に乗れなくてはならない。これは再乗車する選手はサドルに据わられて両足をペダルにかけられなければいけないことを意味する。
- ・ それぞれの試合中断後、審判は手短かに判定を下す。しかも手の合図も一緒におこなう。
- ・ まったくゴールを守れないので、短時間でもゴールキーパーがゴールを離れて試合に加わる時間はない。
- ・ 2人以上の選手が落車して、ファウルが起きたかどうかははっきりしないときに、審判は試合を中断でき、ブリー（試合再開）により再開できる。これにより多くの選手が落車する状況を防ぐことが出来る。



## 9.9.8 審判の手の合図 REFEREE HAND SIGNS

---



### 9.9.8.1 “フリーショット” “FREE SHOT”

プレーの方向へ腕を伸ばして示す。

---



### 9.9.8.2 “ブリー” ”BULLY”

両手の親指を上げる。

---



### 9.9.8.3 “6.5M” “6.5m”

6.5m地点を指差します。

---



### 9.9.8.4 “アドバンテージ” “ADVANTAGE”

両腕を水平に伸ばす。

これは笛を吹かず、手のサインだけでおこなう。  
きわどい状況でファールがないときに使われる。

---



### 9.9.8.5 “タイムアウト” “TIME OUT”

両手で「T」を形作る。

試合が中断したとき、例えばもし選手が負傷したり、  
観客が試合を邪魔したりしたとき。

---



### 9.9.8.6 “ゴール” ”GOAL”

片腕を上には伸ばす。審判はここでゴールが長官に認め  
られたか確認すべきである。これをとり行うために記

---

---

録係自身が得点を書き留めることは、審判に役立つ。

---



**9.9.8.7 “ノーゴール” ”NO GOAL”**

手のひらを水平にして（手のひらで下に示す）動かす。

このサインでゴールは無効になる。これは例えばボールが最後に手や腕で触った場合、ロングショットをして、もしボールがネットの外からゴールに入った場合、もしボールがゴールに入る前にゲームがすでに中断していた場合などである。審判は記録係が不注意に得点にあげないようにここで調べるべきである。

---



**9.9.8.8 “ハイスティック” ”HIGH STICK”**

両腕を頭の上に上げ、片手を握りこぶしにし反対の手で腕を握る。

---



**9.9.8.9 “2分間のペナルティーボックスへ” および  
“ハンドによる2分の引継ぎ”**

**”PENALTY BOX FOR 2 MINUTES” AND ALSO “TWO  
CONSECUTIVE PLAYS WITH THE HAND”**

2本指を伸ばして上げる。

---



**9.9.8.1 “5分間ペナルティーボックスへ”**

**”PENALTY BOX FOR 5 MINUTES”**

5本指を伸ばして上げる。

---

# 10 一輪車バスケットボール

## UNICYCLE BASKETBALL

### 国際一輪車連盟ガイドライン

#### INTERNATIONAL UNICYCLING FEDERATION GUIDELINES

国際大会で行われる一輪車バスケットボールのルールは通常行われるバスケットボールの国際ルールを基本とし、一輪車競技に対応するために幾つかの変更点を加えたルールを適用する。

### 10.1 一輪車 UNICYCLES

国際大会では最大車輪径を24インチとする。一輪車には、けがの原因となるような尖った部分や突き出た部分があってはならない。このことはとりわけ、クイックレバーやボルト部分に当てはまる。ペダルはプラスチックがゴム製でなければならない。

### 10.2 ステップとトラベリング STEPS AND TRAVELING

選手は2ステップまで許されている。「1ステップ」とは車輪が半回転することである。片足でペダルを一回漕ぐと車輪は半回転するので、車輪一回転は2ステップに相当する。しかし、プレイの連続としてボールをシュートしたり、パスする場合は、更に半回転(3ステップ目)して良い。この3ステップ目は、通常のバスケットボールのルールでの「ジャンプ」に相当する。

### 10.3 アイドリング IDLING

アイドリングは通常のバスケットボールでのピボット・フットに相当し、認められている。一輪車を左右に振っている間ペダルを同じ高さに保ったままでツイストを行っているのであれば、ツイストもピボット・フットと見なされ、認められている。アイドリングやツイストは、開始した場所から直径1メートルの円内で行わなければならない。

### 10.4 一輪車上の選手 PLAYER ON UNICYCLE

選手は何にも支えられず一輪車に乗車している時だけ、ボールに触ってプレイすることが出来る。このルールはオフェンス、ディフェンスのどちら側に対しても、またジャンプボールの間も適用される。ただし例外がある。すなわち、選手が自分の一輪車がどちらへ行くのか意識し、又安全上問題がない限り、スラムダンクを行ったり、シュートをブロックするためにジャンプして一輪車から飛び降りても良い。しかしジャンプした選手によって他の選手が妨害されたり、選手の乗り捨てた一輪車が他の選手にぶつかった場合、そのプレイを行った選手に対しファウルが宣告される。

スローインを行う選手は一輪車に乗車してなければならない。

## 10.5 一輪車から降りた選手 PLAYER OFF UNICYCLE

---

選手が一輪車から落ち、その一輪車が選手から離れていった場合、出来るだけ早く、プレーの流れを妨げないようにその一輪車をどかさなくてはならない。それが不可能である場合、ゲームの流れを妨げないで一輪車を回収することが出来るようになるまで、一輪車をそのままにしておかなければならない。妨害したのであれば、オブストラクション・コールとなる。

## 10.6 4秒地帯 FOUR SECOND ZONE

---

通常の3秒地帯にかわり4秒地帯を使用する。

## 10.7 インテンショナル・プッシング INTENTIONAL PUSHING

---

死角から故意にプッシングすることは、紛れもないファウルとみなされる。紛れもないファウルを2回行った選手は残り試合時間全て失格となる。一人以上の選手がボールを取りに行ったり、殺到してバランスを求めるために、混乱やプッシングが起りやすいということを、審判は理解する必要がある。ファウルではないのか、普通のファウル又は紛れもないファウルであるのか、通常のバスケットボールの試合と同じように審判は的確に判断すること。

一輪車から降りている選手はオフサイドと見なされる。

## 10.8 一輪車とボールの接触

### CONTACT OF THE BALL WITH THE UNICYCLE

---

選手が一輪車と接触しているかどうかに関わらず、ボールが一輪車にぶつかってコート外に出たときは選手の一部と見なされる。この場合、相手チームにボールが移る。

# 11 一輪車トライアル UNICYCLE TRIALS

## 11.1 一輪車トライアル競技の定義

### DEFINITION OF UNICYCLE TRIALS COMPETITIONS

一輪車トライアルの目的は障害物を乗り越えることだ。一輪車トライアル競技は「セクション」と呼ばれる15～30の異なる障害物に相当する「コース」にて行なわれる。各セクションは高難易度な物に対応して高得点が得られるように設定される。選手はスタートから終了までセクションを走行して成功（クリア）することにより点数を得る。目的はより多くのセクションを可能な限りクリアすることによりより多くの得点を得ることである。指定された制限時間が来たとき、全体で最も高得点だった選手が勝者となる。

## 11.2 コース THE COURSE

競技者は指定された時間内に（障害物の数に依存するが、大体2時間以上）、15～30種類のさまざまな長さの（3mくらいのものから20mくらいの長さのものまで）セクションに挑戦する。セクションは細いパイプ、よじ登るくらい険しい物、ホッピングで乗る岩などが含まれるかもしれない。各セクションにおいて、セクション識別番号、得点、セクションの概要が書かれた説明書が置かれる。セクションは説明書により指定されたスタートライン、セクションの境界、そして終了線が置かれたテープによって明確にされる。

## 11.3 採点 SCORING POINTS

選手は自分が挑戦しようとするセクションを試みる事ができ、目的は制限時間内可能な限りたくさんのセクションを成功して乗る（クリアーする）事により得点する事である。セクションのクリアーは以下の定義である：

1. セクション内を乗る。これは選手の一輪車の車軸がスタートラインを越えて動き出すことと定義する。
2. 「ダブ」無しでセクションを通過する。ダブとは以下のように定義される：
  - a. 地面または障害物に選手の身体のいずれかの部分が触れたことが認められること。もし緩めの衣服が地面や障害物にかすった場合でも、選手のバランスに影響がなければこれは認められる（ダブは成立しない）。同様に選手がペダルグリップを行う際に、選手の踵またはつま先が地面に最初に触れてしまうことは、選手の足の殆どがペダルの上にある限り認められる。しかし、選手がペダルグリップをした後、かかとやつま先で地面に体重をかけたらダブとなる。
  - b. 一輪車のタイヤ、リム、スポーク、クランク、ペダル、またはベアリングホルダーを除いた一輪車の一部が地面に触れたことが認められること。
  - c. セクションに定義された境界の外を走ったりホッピングする。一輪車の車軸はいかなる時もセクションの境界内になければならない。たとえ選手が空中（選手がセクションの隅から境界を飛び越えてセクションに戻ったとしても）にいても認められない。
  - d. セクションの境界の標識テープや、他のマーカーを破ること。一輪車の車軸セクションの境界に残っている限りテープに触れたり伸ばしたりしてしまってもダブとは認定されない。
  - e. 説明書で示されたようにセクションを行なわなかった場合。
3. セクションを終了する。選手の一輪車の車軸が終了ラインを超えたときセクションの終了となる。又は、終了エリア（丸石の頂上にテープで囲まれた様な所など）と定義されたところの中に行ったとき終了となる。

4. 注：一輪車をコントロールして出なかった（もし選手が終了ラインを横切って落ちたとする場合、ダブとは処理されずセクションクリアーとなる）。
5. 選手はいろいろなセクションを成功するかあきらめるまで何回も挑戦するだろう。しかし、同じセクションを1回以上クリアーしても追加点は与えられず、また選手がセクションを完全にクリアーしなかった場合でも得点は与えられない。もしセクションに挑戦するために並ぶのなら選手は順番に一番後ろに並ぶ。競技の終了時間が近づいてきたらそのセクションに初めて挑戦する選手を優先させなければならない。

## 11.4 オブザーバー OBSERVERS

---

オブザーバーは選手が綺麗にセクションを成功させたかどうかを判断する責任を持つ。大会競技責任者で組織するオブザーバーはいくつかの方法をとることができる：

1. 1人のオブザーバーが1つの障害物で判断を行なう様に割り当てる。これは最良の方法だが、オブザーバーの人数が十分でないときはできないであろう。
2. 各オブザーバーが近くにあるいくつかのセクションに付き判断を行なうように割り当てても良い。この場合、選手は自分がセクションに挑戦するときにオブザーバーがきちんと立ち会っているかどうか確認する責任がある。
3. 選手たちをグループ分けしてオブザーバーを各グループ内で一人選出して行なう。このオブザーバーは選手たちがセクションからセクションに移動するのに一緒についていく。
4. 小規模の競技の場合、オブザーバーのための人は必要ではない。待っている選手たちは現在セクションに挑戦している人のオブザーバーになる。これは「自己審査」と呼ばれ、選手たちは自分たちで確実に管理し点数は公正に記録される。

## 11.5 スコアカード SCORECARDS

---

各選手には大会開始時にスコアカード（例を参照）が発行され、セクションに挑戦する前にオブザーバーにそのカードを渡さなければならない。もしセクションをクリアーできたらオブザーバーは選手が成功したセクション

に対応した枠に印をつける。セルフジャッジの場合、最低2人の選手によってクリアーしたのを示しこの枠に印をつけなければならない。競技終了時選手は競技責任者又は得点係に任命された人にそのカードを手渡す。

スコアカードの例：

選手名：	選手番号：	区分：
セクション番号：	得点：	合計点？
1	2	
2	6	
3	22	
4	9	
5	27	
6	1	

## 11.6 大会の所要時間 COMPETITION TIME DURATION

最小の競技所要時間は2時間とする。もし30セクション以上あったり、参加選手が多かった場合3時間はとることを推奨する。所要時間は各選手が各障害物を十分に試みる事ができる時間を取るべきである。

全選手は制限時間が来たときに乗ることを止めなければならない。もし選手が挑戦している途中のときに制限時間が来てしまった場合、その挑戦が終了するまでは認められる。

## 11.7 競技カテゴリー COMPETITION CATEGORIES

全選手は同じコースに挑戦する。しかしながら、選手は表彰区分によって異なるカテゴリーに分けられる。選手のカテゴリーは初心者、スポーツ及びエキスパートクラスに分けられる。通常の競技において、選手のカテゴリーはこのルールブックによる適切な区分に一致させるべきである。

## 11.8 コース設定者による関与 PARTICIPATION BY THE COURSE SETTER

多くの競技は草の根的に行なわれるので設定者は競技に参加することが出来る。たとえコース設定者が他の選手よりもセクションのコースに詳しいとしても、これが有利になるとは限らない。なぜなら全選手がセクションを完走する為に何度も挑戦することが認められるからである。しかし、もしコース設定者が競技に参加することを望むのならば、彼らは「選手の責任の6番（11.11参照）」に従わなくてはならず、セクションを設計して組み立てる間も含めて、競技開始前にコースを走ることを控えなくてはならない。

## 11.9 一輪車の設計条件 UNICYCLE DESIGN RESTRICTIONS

いかなる車種の一輪車（車軸に直接に取り付けられたクランクにより1つの車輪が動かされるもの）が使用できる。競技中一輪車を取り替える事に制限は無い。

## 11.10 安全性 SAFETY

---

全選手はヘルメット、すね当てとひざ当て、そしてグローブ又はリストガードを身に付けなくてはならない。このルールに例外は一切認められない。危険なセクションは組み立ててはならない。高い障害物から選手が落下したときに、地面に危険な物を置いてはならない。人工のセクションは普通に乘った状態で崩れたり潰れたりしてはならない。もし、オブザーバーや競技責任者は、選手が能力以上の障害物に挑戦して危険と判断したら安全性を保つために、その挑戦を禁止することができる。

## 11.11 選手の責任 RIDER RESPONSIBILITIES

---

1. 選手はルールを知っていなくてはならない。
2. 選手は時間を計らなくてはならない。1つの障害物に長時間費やしたにもかかわらず競技の終了時間前に完走できないとしても、いかなる救済もしない。
3. 選手はセクションの開始位置と終了位置がどこなのかを知ってき経路を想定しておく責任がある。
4. もし2つ以上のセクションが部分的に重なっている場合、重なっているセクションに対しては1人ずつ挑戦する。もし2人以上の選手が同時に同じセクションにいたら、先にやった選手を優先して始める。
5. 選手は自分自身のスコアカードを責任持って管理する。もし濡れて破けてしまったり、オブザーバーが間違えて印をつけたりしたら、選手は競技責任者に新しいものに取り替えてよいか確認が出来る。もし紛失したとき選手は新しいカードを発行してもらえが、今まで得た得点は0点に戻ってしまうだろう。
6. いかなる選手も競技開始前にどの障害物も挑戦することはいけないだろう。理想的には、競技エリアとは別に練習エリアが常に設定されるべきである。
7. 選手や観客によって故意にセクションを修正することを禁止する。障害物が安定しているかどうか試すために蹴って動いた場合は恋に変更したとはならないという点を注意書きする。セクションが選手によって意図的ではないが壊れたり変形したりした場合、選手は競技責任者がコース設定者に可能であれば元通りに障害物を戻してもらおうように告げる。

## 11.12 抗議と異議の解決 PROTESTS AND DISPUTE SETTLEMENT

---

抗議はオブザーバーの判定に対して誰でも申し出ることが出来る。抗議は一般的に見物人（他の選手や観覧者）が選手は違反したのにオブザーバーが見逃して記録されなかったのを認めた場合や、オブザーバーが誤ったペナルティーを科した場合である。抗議は公式結果が掲示されてから15分以内に競技責任者に申し出なければならない。抗議には選手自身がセクション番号と抗議内容の説明を文書で書かなくてはならない。

小規模の大会の場合、競技責任者は唯一の審判員を務めることが出来る。大規模な大会の場合、審判員は最低3以上居なければならず、大会前に任命されるべきで、人選として審判員は競技責任者、オブザーバー長又は適用できるなら大会委員、そして選手の代表者である。もしオブザーバー長がいらない場合、競技責任者は一輪車トリアルの経験者を任命できる。管理は重要な混乱を避けるためにとられるべきで、競技において審査員 その人は、質問で講義の評価にとって交代されるべきであった。



## 11.13 コース設定者のためのガイドライン

### GUIDELINES FOR COURSE SETTERS

#### 11.13.1 セクションの設計 Designing Sections

1. 各セクションは明確にインストラクションとコース番号が書かれていなくてはならず、テープ等により明確に開始位置と終了位置を示さなければならない。
2. 各セクションにはセクション番号、得点、解説が書かれていなくてはならない。良い形式としてはジップブロックの袋に入れた紙をセクションの開始位置に書いておいて置く：
  - a. セクション番号：各セクションは得点表の番号に一致する番号が与えられる。
  - b. セクションポイント：得点はセクションをクリアしたら得られる。
  - c. 開始：開始位置を設定する。
  - d. セクション：セクションとセクションの境界を設定する。
  - e. 終了：終了場所を設定する。
3. 混乱がなければ、同じ障害物（例えば車に違う道筋で乗るなど）でセクションを作ることは良い。事実、大きな障害物に複数のセクションを設計することはセクション数を有効に増やすことができる。
4. 競技時間内に变形したり壊れたりしないように十分な耐久性を持ったセクションを設定することはきわめて重要である。
5. セクションの難易度は出場者のレベルの範囲に一致すべきである。最も簡単なセクションは全参加者が一回か2回の挑戦でクリアできるべきであり、難しいセクションは最も上手な選手が何度も挑戦して出来るようにするべきである。
6. 1、2個のセクションは一人位しかクリア出来ないもしくは誰もクリア出来ないとても難しいものであることを大いに推奨する。これは同点一位が出るのを避けるためでもあり今まで誰もなし得なかった事がある選手が成功することによりスポーツとしての技術向上につながるためでもあるからだ。
7. セクションはそれぞれ本質的に異なり、ホッピング、狭い梁を走行する、ペダルグラブなどの一輪車トライアルの技術を用いて試すべきである。しばしば、一輪車トライアルの異なる技術を挙げて、単独あるいは組み合わせで試せるセクションの設定をすることが最良である。
8. 全体的に、コースは選手の左手又は右手、ホッピングの姿勢で左右の足で支えられるようにすべきでない。例えば、コース設定者は右か左にペダルグラブかホッピングで跳ぶことを要求するセクションを含むべきである。
9. 選手は一輪車を完全にコントロールしてセクションを出ることを要求されない。したがって、上手に設定されたセクションは選手が終了地点に無理やり到達した際、終了ラインを通り越したあと落車することもありあえる。このようなことに対処する最も簡単な方法は最後にある難しい障害物と終了ラインの間に簡単である地面をセクションに含ませることである。
10. 練習エリアは競技エリア外に作られなければならない。それはとても基本的なもので構成するが、ウォーミングアップのために重要である。なぜなら競技開始前に競技コースで選手が乗ってしまうことを止めるのがとても難しくなるからである。

### 11.13.2 セクションの点数配分のための概要

#### Guidelines for Assigning Score Values to Sections

コース設定者は各セクションの難易度と一致する点数を割り当てなければならない。高得点はより難しいセクションに与えられる。コース設定者は点数を割り当てるとき他の関係者と相談できるが、点数の最終的な決定権を持っている。

これは次のような事である：

第1に、コース設定者は各障害物にUシステムの評価を適用する。Uシステムはレクリエーション用と競技用の両方のためにあるトライアル障害物の技術難易度の度合いに使われる制限を設けないシステムである。このシステムについては付録1を見なさい。

第2に、コース設定者はUシステムの難易度評価に基づき各セクションに点数を割り当てる。これは下記の表13.1の内容と一致する。この点数はセクションの説明に明確に表示されなくてはならず、選手の得点表にも記されなければならない。

注：セクションスコアと難易度評価の間には直接関係はない。その理由は難易度の間には大きな違いがあるからである。例えば、U5とU6の評価とU1とU2の評価を比べる。これはIUFの技術認定レベルと同様に、例えばレベル1とレベル3はレベル8とレベル10よりも差は小さい（レベル1の選手がレベル3に達する時間より、レベル8の選手がレベル10に達する方がより困難）と言える。

コース設定者が点数を設定する際の最も重要な責任はコースに一貫性を持たせる事である。全セクションが構築された後に得点を割り当てる事が最も良いからである。コース設定者は独断と偏見で点数を付けないように心がけるべきである。これは同レベルの難易度だが、要求される技術が違う場合（例えば、ホッピング、狭い梁を走る、ペダルグラブなど）のセクションの評価にとって特に重要である。

U- ランク付け U-Rating	
0	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	

表13.1 U-ランク付けと大会得点表

## 11.14 タイ・ブレイク TIE BREAKING

---

選手と競技責任者の両方である場合、タイブレーカーとしていることを選べるかもしれない。これは任意に選択できるが、主要な種目のために薦められる。

タイブレーカーとは以下のような人である：

特定の選手は沢山のセクションをクリアして沢山の得点を得る事を試みる。ある選手がそのとき一度他の選手のダブをつけるとすると、彼らは乗るのを止めなくてはならない。最も高得点を得た選手が勝者である。

もし、コース設定が全てのセクションの間で乗ることが不可能な場合、競技責任者はそのセクションの範囲の選択をタイブレーカーに選ぶように促すことができる。

最終順位はタイブレーカーが行なった後計算される。例えば、もし2人の選手が同点で1位だった場合、タイブレーカーは1位ではなく2位になり、前回2位の選手は3位になり、3位の選手は4位となる。

## 11.15 付録：一輪車トライアルの障害物、セクションの難易度のためのU-システム

### △ APPENDIX: THE U-SYSTEM FOR RATING THE DIFFICULTY OF UNICYCLE TRIALS PROBLEMS OR SECTIONS

---

#### 11.15.1 概要と説明 Overview and Comments

このオープン - エンド評価システムはトライアルの障害物の難易度に対する相対的な基準であり、ロッククライミングの難易度評価システムを基盤としている。U-システムは評価システムであり、“ルールとしてある”訳ではなく、参考にする資料であるということ覚えておいてください。

U-システムは“一輪車技術レベル”の様に演技部門のための乗車技術の難易度を定義するのとは異なり障害物の難しさを評価するものである。しかし、馴染み深い障害物と状況は参照として挙げられていて各グレードにおいて難易度レベルの感じをつかみ易く出来る。経験によって選手はトライアルの障害物を比較する際の難易度の参考にする感覚を得る。この場合、限らない問題の番号が考えうる全ての障害物（不可能でないだろう）の難易度以外で等級がつけることが出来る。

付け加えるなら、選手が違えば得意不得意の問題の種類も違い（例えば、細い梁にホッピングで跳び乗るなど）、その結果グレードの中のいくつかの物がより困難であったり簡単であるかもしれない。しかし、挑戦は各レベルでの問題を含み「上手な」トライアル選手が等しい難易度にするだろう。

## 11.15.2 U-システムの参照表 U-System reference table

U-等級	難易度の解説*	各難易度での具体的な障害物の例 Specific examples of reference obstacles for each difficulty rating.*
U0	12.7cm (5"=インチ) の高さへの横跳び 25.4cm(10")の段差降り	適度にやさしい地形でMuniのクロスカントリーで純粋にタイヤを回転させることができる状態
U1	25.4cm(10")の高さへの横跳び 50.8cm(20")の段差降り 20.32cm(8")幅の梁	ホッピングによって基本的な段差を乗り降りする。 道路の縁石の端を走る
U2	38.1cm(15")の高さへの横跳び及び走行しながらの跳び移り 63.5cm(25")の段差降り 15.24cm(6")幅の梁	ベンチの上から平らな地面に飛び降りる。 根っこのような優しいセクションを跳び越える。 上が平らな駐車場の仕切りの上を走る。
U3	50.8cm(20")の高さへ横跳び及び走行しながらの跳び移り 121.92cm(4フィート)上から簡単な地形に飛び降りる 10.16cm(4")幅の平均台 簡単な地面の91.4cm (3フィート) の隙間の乗り移り サドル前持ちホッピングで広く、平らでな所に降りる、	椅子を利用してピクニックテーブルを跳び越える ピクニックテーブルの上から地面に跳び降りる
U4	76.2cm(30")のペダルグラブで平らな面に行く 60.96cm(24")の高さのオフキャンバーへ横跳び又は細かい横跳びで跳び降りる又は着地する。 152.4cm(5フィート)上から簡単な地形に下りる 121.92cm(4フィート)の隙間の乗り移り サドル前持ちで正確に下りる	ペダルグラブにより地面から直接ピクニックテーブルの上に跳び乗る 廃車の屋根(硬くなっているもの)にボンネットからホッピングで跳び乗る
U5	オフキャンバーから60.96cm(24")の高さの所に跳んで着地する。 121.92cm(4フィート)の高さからオフキャンバーへ下りる。 182.88cm(6フィート)の落下 152.4cm(5フィート)の隙間の乗り移り 走行ホッピングでオフキャンバーの表面に要求された正確さで跳び乗る	廃車を地面からボンネット、ルーフを通り後ろにいき地面に走り越える。 ペダルグラブで直径36cmの丸太に跳び乗る。 40インチの隙間に渡したシングルレール 2インチ角の角材の上を5m走る
U6	76.2cm(30")の横跳び又は走行ホッピング 213.43cm(7フィート)の落下 152.4cm(5フィート)の隙間いくつかの正確な要求	36インチ以上ペダルグラブにより四角い岩に上がり上に岩の上に跳び乗る 24インチの高さへの横跳びで2インチ幅のレールに乗り5m走行する

		<p>隙間に渡したレールを渡り40インチ離れた所に行き地面に降りる</p> <p>ペダルグラブで30インチの高さのフェンスに乗りフェンスを乗り越え反対側の地面に降りる</p>
U7	<p>91.44cm(36")の横跳び又は回転ホッピング</p> <p>101.6cm(40")のペダルグラブ</p> <p>ペダルグラブにより異なる表面（小さく、狭いまたは反対所、）に着地する</p>	<p>ペダルグラブをして跳び乗り2インチ角のレールの上を5m走行する</p> <p>水平にした2インチの丸パイプの上に乗って5m走行する</p> <p>24インチの高さにある2インチ幅のレールに跳び乗ったら5m走行する</p> <p>ホッピングで競技場の木製ベンチの背もたれを駆け上げる</p>
U8	<p>U7と同様 しかし、より大きい動きあるいはより高い精度を要求する動き</p>	<p>30インチの高さにある直径2センチの丸パイプに跳び乗り5m走行する</p> <p>ペダルグラブで直径2インチの丸パイプに跳び乗り5m走行する</p> <p>難しい組み合わせの動き、ペダルグラブで地面から車の横の窓に乗りそこからペダルグラブ又はホッピングで屋根に上るなど。</p> <p>3回以上のホッピングで40インチ離れた丸い柵に跳び移る</p> <p>30インチの高さの丸い柵を横跳びで乗りその上を走行する</p> <p>高さ36cmの直径4cmの丸いポールへペダルグラブをして跳び乗る</p>
U9	<p>U8と同様であるが、より大きい動きあるいはより高い精度を要求する動き</p>	<p>? 将来的に求めるもの?</p>

注釈：上に挙げる全ての障害物の参照リストは修正が必要とされる。これらの例についてのコメント、提案は Kris Holm ( [danger\\_uni@yahoo.com](mailto:danger_uni@yahoo.com) ) に問い合わせてください。

## 12 I U F 技術レベル IUF ACHIEVEMENT SKILL LEVELS

以下に示す技術レベルは、世界各国の一輪車に乗る人を対象にした長年の調査研究を元に編纂したものである。一輪車愛好者が、多種多様な技術を一定のペースで習得していくための、励みにしてもらうのが目的である。これらの技術レベルは、技術の演じ方以外の部分では、競技規約とは関係がない。技術レベルは、技術をどのような順序で習得するか、どんな技術に挑戦するかへの指針として有用である。

**資格：**一つのレベルの検定に合格するには、それ以前の全レベルに合格していなくてはならない。

**技術の開始と終了：**全ての技術で、選手はサドルにまたがって両足をペダルに載せ、前進して開始する。ただし、横乗り（レベル 10）の場合はこの限りではない。また終了時も、選手はサドルにまたがって両足をペダルに載せ、最低三回転車輪を漕いで前進してから全ての技術を終了する。

**一つのレベルでミスは3回まで：**検定に合格するには、選手はそのレベルの全ての技術を一度で成功させなくてはならない。ただし、最大三つの技術までは、2回目で成功させれば良いものとする。すなわち一つのレベルでミスは三度まで許されるが、一つの技術に関しては、ミスはあくまで一度しか許されない。

**技術の説明：**技術の正しい演じ方は **I U F 国際大会規約書**の8.2の項、**標準技術の解説**で説明されている。

**乗車技術の取り合わせ：**レベル3以降は、1レベル進む毎に新しい乗車技術の一つずつ加えていかなくてはならない。同じ乗車技術を反対の足で行うだけでは、新しい乗車技術とは認められない。現在行われている幾つかの乗車技術は、前述の**標準技術の解説**に挙げられている。

**技術レベルの認定：**正式に技術レベルの認定を受けるためには、公認の試験官による技術レベル検定を受けなくてはならない。試験官はIUF、米国一輪車協会（USA）その他の関連一輪車団体の公認を受けた者である。身近に公認の試験官がいない場合には、1レベルを通じて無編集のビデオテープを、自国の公認試験官か、IUF技術レベル・ルール委員会に送っても良い。ビデオには、各技術の必要な細部を鮮明に録画すること。

### レベル1 LEVEL 1

- 補助なし乗車
- 50m前進走行
- 車体を前に優雅に後方降車

### レベル2 LEVEL 2

- 左足乗車
- 右足乗車
- 30cm間隔の平行線の間を10m走行
- 一つの円の直径が3m以内の8の字走行
- 15cmの段差を下りる
- 1mの円内で左へ90°方向転換
- 1mの円内で右へ90°方向転換

### レベル3 LEVEL 3

- 3種類の乗車技術

- 一つの円の直径が1.5m以内の8の字走行
- 一時停止し、その場でペダルを後ろに半回転させ、再び前進する
- サドルに腹を寄せ10m走行
- 1mの円内で左へ180°方向転換
- 1mの円内で右へ180°方向転換
- ホッピング5回
- 10×10cmの障害物を飛び越える

### レベル4 LEVEL 4

- 4種類の乗車技術
- 後進走行10m
- 片足走行10m
- 左足を軸にして片足アイドリング
- 右足を軸にして片足アイドリング
- サドル前持ち走行10m
- サドル後ろ持ち走行10m
- 1mの円内で左へ360°方向転換

- 1 mの円内で右へ360°方向転換

#### レベル5 LEVEL 5

- 5種類の乗車技術
- 円走行後進
- 片足8の字走行
- 左足で片足アイドリング25回
- 右足で片足アイドリング25回
- サドル前持ち円走行
- サドル後ろ持ち円走行
- サドル横持ち円走行
- 左へ90°のホップツイスト
- 右へ90°のホップツイスト
- タイヤ乗り走行10m

#### レベル6 LEVEL 6

- 6種類の乗車技術
- 8の字後進
- サドル前持ち8の字前進
- サドル後ろ持ち8の字前進
- サドル前持ち後進10m
- タイヤの上に立ってホッピング  
(カニ乗りホッピング) 5回
- サドル横持ち左へ円走行
- サドル横持ち右へ円走行
- 左足で片足走行10m
- 右足で片足走行10m
- 前進 180°回転 後進
- 後進 180°回転 前進
- スピン

#### レベル7 LEVEL 7

- 7種類の乗車技術
- 円走行後進
- 左足で片足円走行
- 右足で片足円走行
- タイヤ乗り円走行
- 片足タイヤ乗り走行10m
- 左へ180°のホップツイスト
- 右へ180°のホップツイスト
- サドル後ろ持ち後進10m
- 左へスピン

- 右へスピン

#### レベル8 LEVEL 8

- 8種類の乗車技術
- 左足で片足8の字走行
- 右足で片足8の字走行
- タイヤ乗り8の字走行
- 片足タイヤ乗り円走行
- 片足後進10m
- グライディング10m
- 手こぎタイヤ乗り10m
- ビルエット
- バックスピン

#### レベル9 LEVEL 9

- 9種類の乗車技術
- 片足タイヤ乗り8の字走行
- 片足円後進
- サドル前乗り8の字後進
- サドル後ろ乗り円後進
- 左足で片足タイヤ乗り走行10m
- 右足で片足タイヤ乗り走行10m
- タイヤ乗り後進10m
- サドル前落とし10m
- サドル後ろ落とし10m
- 左足で片足後進10m
- 右足で片足後進10m
- サドル前乗り片足走行10m
- バックビルエット

#### レベル10 LEVEL 10

- 10種類の乗車技術
- サドル後ろ落とし8の字後進
- 片足8の字後進
- 左足で片足タイヤ乗り円走行
- 右足で片足タイヤ乗り円走行
- タイヤ乗り円後進
- 180°車体回転
- カニ乗り10m
- コースティング10m
- 横乗り走行10m
- 片足タイヤ乗り後進10m