日本ライフセービング協会

コンペティション・ルールブック

JLA 競技規則 2025 年版

（2025.09.01 版，2025.08.01 公開）

第 7 章

IRB 競技

INFLATABLE RESCUE BOAT COMPETITION

目次

第 7 章 IRB 競技 INFLATABLE RESCUE BOAT (IRB) COMPETITION 1
1. 免責事項 INDEMNITY 1
2. 一般条件 GENERAL CONDITIONS 1
2.1 必須安全事項 Safety essentials 1
2.2 競技前安全説明 Pre-competition safety briefing 3
2.3 安全性及び技術的違反 Safety and technical infringements 3
2.4 競技者の条件 Competitor prerequisites 4
2.5 エントリー基準と代理出場 Entry limitations and substitutions 4
2.6 器材の要件，器材検査及び適合 Equipment requirements, scrutineering and compliance 5
2.7 コース The course 5
2.8 コースの種類 Course variations 5
2.9 運営とオフィシャル Administration and officials 6
3. 競技手順 PROCEDURE 8
3.1 ペイシェントの位置 Placing of patients 8
3.2 スタートの準備 Preparing for the Start 8
3.3 スタート The start 9
3.4 ブイへの進行と戻り Proceed to and from buoys 10
3.5 ブイまわりとピックアップ The turn and patient pick-up 11
3.6 退出とフィニッシュ The exit and finish 11
3.7 チェンジオーバー（マス，チーム，リレー種目のみ） The Changeover (Mass and Teams events only) 12
4. IRB レスキュー IRB RESCUE 13
5. IRB マスレスキュー IRB MASS RESCUE 13
6. IRB チームレスキュー IRB TEAMS RESCUE 14
7. IRB レスキューチューブ IRB RESCUE TUBE 15
8. 失格 DISQUALIFICATION 16
9 . IRB 競技失格コード表 DISQUALIFICATION CODES FOR IRB EVENTS 17
A. 共通失格 General Disqualifications 17
B. スタート START 18
B. スタート START 18
C. ブイの行き来 PROCEEDING TO AND FROM BUOYS 18
C. ブイの行き来 PROCEEDING TO AND FROM BUOYS 18
D. ペイシェントの引き上げ PATIENT PICK-UP 19
D. ペイシェントの引き上げ PATIENT PICK-UP 19
E. IRB レスキューチューブ種目 IRB RESCUE TUBE EVENT 19
E. IRB レスキューチューブ種目 IRB RESCUE TUBE EVENT 19
F. チェンジオーバー – IRB マス/チーム種目 CHANGEOVER – IRB MASS/TEAMS. 20

F. チェンジオーバー – IRB マス/チーム種目 CHANGEOVER – IRB MASS/TEAMS 20
G. フィニッシュ FINISH 20
G. フィニッシュ FINISH 20
H. 全体 GENERAL 20
H. 全体 GENERAL 20

第 7 章　IRB 競技
INFLATABLE RESCUE BOAT (IRB) COMPETITION

IRB 競技の目的：

- IRB ドライバーとクルーパーソンの技量を向上すること（以下，あわせて「クルー」という），
- ライフセービングにおけるパトロール業務及び競技双方における安全パフォーマンスの最適化及び信頼性を得るため，IRB とモーターを正確な配備及び整備をクルーに促すこと，
- クルーによるレスキュー技術及び能力を実演すること，
- IRB 技術と操作力について議論し，IRB 技術と操作力を向上させるため，クルー同士の団結を促進させること，
- シミュレーテッドレスキューシナリオにおいてクルーパーソン及びペイシェントが安全を意識する技術を促進させること。

1.　免責事項　INDEMNITY

IRB 競技に参加する全ての参加者は以下を理解し，同意すること：

A. ILS 及び/又は ILS メンバー団体（日本の場合 JLA）は，IRB 競技に参加する競技者から発せられる全ての請求行為から免除される。ILS 及び/又は ILS メンバー団体による請求行為，ILS や ILS メンバー団体認定競技会や認定活動から生じた請求行為，関連した請求行為は別である，

B. ILS 及び/又は ILS メンバー団体による請求行為，ILS や ILS メンバー団体認定競技会や認定活動の結果として生じた請求行為，それに関連して生じた請求行為（競技規則に則って実施されているのかそうでないかということになるが）については，ILS 及び/又は ILS メンバー団体は法律の許す範囲で免責され続ける，

C. A, B における請求行為には，行為，訴訟，プロセス（手順），主張，要求，損害，ペナルティー（罰則行為），損失，費用を含む。ただし，ILS 及び/又は ILS メンバー団体の適切な保険ポリシーや規約，規則下で請求行為を発する権利のある人物による行為，訴訟等について出される請求行為は含まない，

D. この競技規則に記載されている規則は，安全性を確立し公正なシステムあるいはフレームワークを確実にする目的で作成されている。ライフセービング競技はこの規則により規定され実施されるべきである。

2.　一般条件　GENERAL CONDITIONS

IRB 競技特有の規則や進行に加えて，「S4-1 オーシャン競技の一般規則（特に，A，B，及び E～ J）」と同様に，チームマネージャーと競技者は下記の一般条件を熟知しておく責任がある。

2.1　必須安全事項 Safety essentials

A. **警告**：IRB 競技は本質的に危険を伴う競技である。IRB 競技に出場する競技者は，自らがレース中に，脚，脊椎，首の損傷に限らず，身体運動，IRB との接触，気温，天候と海況や溺水による危険があることを理解していなければならない。さらに，怪我あるいは死亡する事故が起こりうる，又はしばしば起こることを理解していなければならない。IRB 競

技に出場する競技者は全員，これらの危険性を認識及び理解し，IRB 競技のもつ本質的な危険性を前提とし，容認すること。

B. チーフレフリーはレース開始前とレース遂行中，海況及び各種関連条件を納得していなければならない。進行の補助には，ILS イベント安全ガイド（ILS event safety guide）が使用されうる。チーフレフリーは，セーフティーブリーフィング時に詳細を確定しなければならない（S7-2.2 に記載）。

C. **安全手順**：コースジャッジは全てのドライビング，動作，安全手順及び技術を監視する。これらの動作及び技術が安全でない，危険又は規則に反していると判断した場合，コースジャッジはレフリーに観察状況を報告し，その権限に沿って勧告する。チーフレフリーは，問題のある競技者らを即座に競技から失格にする又は安全違反を通告する権限を持つ。さらなる罰則，又は規律委員会への付託も勧告され得る。

D. **器材の安全**：スクルーティニアとジャッジは，全ての器材がどのように競技中に使用されているかを監視し，競技中のいかなる時も，安全でないあるいは危険な器材の修理や代用品を要求する権利を与えられている。

E. **ヘルメット**：認可された（EN1385 又は同等の）水上ヘルメットの着用は，全ての種目においてドライバー，クルーパーソン，ペイシェントに義務付けられている。IRB のペイシェントは練習中も競技中もヘルメットを着用しなければならない。ヘルメットの下にキャップを着用することは義務付けられていない。「S2-10 F 競技用キャップ及びヘルメット」，又は「S8-4.7 設備及び器材の規格と検査手順」も確認すること。

F. **PFD（Personal Flotation Devices）**：認可された PFD（ISO12402.5 PFD-レベル 50 又は同等のもの）の着用は，練習中も競技中もドライバー，クルーパーソン，ペイシェントに義務付けられている。目立つベストを PFD の下に着用することは義務付けられていない。「S2-10 C フローティングベスト及びヘルメット」，又は「S8. 設備及び器材の規格と検査手順」も確認すること。

G. サインやバナーは，50 m の緩衝地帯を設け，競技エリアの両側に表示する。これらは IRB の練習を示す時に使用されるサインと同様のものであることもあり，サイン又はバナーは最小でも 1 m ×1 m なければならない。バナーに表記される文字は英語，又は主催国の公用言語でなければならない。例えば：

注意！近づくな！訓練中！ ‘CAUTION - KEEP CLEAR - POWER RESCUE BOAT TRAINING’

又は

注意！近づくな！ ‘CAUTION - KEEP CLEAR’

又は

IRB－レスキュー競技 ‘INFLATABLE RESCUE BOAT – RESCUE EVENTS’

H. IRB のドライバーは，アルコールおよび特定の薬物に関する現地の法律（国，州，県な

ど）に留意する必要がある。ドライバーは，現地の法律や ILS の方針に抵触しないことを確認するため，現地当局や ILS による検査を受けることがある。IRB の大会に参加するすべての競技者は，ILS の薬物規定とドーピング・コントロールについても留意すること。すべての競技者は，その他の薬物検査を受けることがある。

2.2 競技前安全説明 Pre-competition safety briefing

IRB 競技が始まる前に，オフィシャル，監督，そしてチームマネージャーに対して同時に安全説明が行われなければならない。

下記の事項が含まれる：

- 全ての競技者によって順守されなければならない安全手順の説明,
- ペイシェントのケアと水温の表示,
- 競技中の緊急時及び応急処置の場所の確認,
- 競技中の波と天候条件の予報と固有の危険,
- 安全とレスキュープランと不測の事態に対する会場変更計画,
- 注意は，「S2-3 競技会の安全」に表記されている。

2.3 安全性及び技術的違反 Safety and technical infringements

安全なドライビング，クルーワーク，ペイシェントの実践が重要視される。すべての競技者は，それぞれの種目において，安全かつコントロールされたスピード，マナーにて競わねばならず，それに違反するものは，直ちに競技資格を剥奪され，及び/又は安全違反として，さらなるペナルティーも考慮される。

A. チーフレフリー又はデピュティーチーフレフリーは，安全性に欠けた行為に及んだ競技者に対して，安全性違反認定を下すことができる。この違反認定を受けた競技者及びその競技者が所属するチーム（即ち，ドライバー，クルーパーソン，ペイシェント）は，違反を犯した種目において，直ちに失格となる。又，チーフレフリーは，（強制ではないが）最初の安全性違反にイエローカードを提示し，その種目の失格を通告することもできる。

B. どの競技においても，2 つ以上の安全性違反認定を受けた競技者は，競技会全ての競技資格を剥奪される。又，チーフレフリーは，（強制ではないが）２つ目の安全性違反にレッドカードを提示し，その競技会からの競技資格剥奪を命ずることもできる。

C. 安全性違反となったチームは，その種目において，どのようなポイントを有していたとしても，零点とされる。

D. 技術的違反とは，チームがその種目における安全性や棄権に関わるものではなく，規則違反をすることによって，失格となることをいう。このような技術的な失格は，その競技会における他の種目に関してそのチームの参加に影響を及ぼさない。

E. 技術的違反が決勝で起きた場合，該当チームはその競技会要項に詳細が記載されている通りのポイント配分を受ける。

F. IRB 競技会における安全面及び技術的失格は，この章の最後に記載されている。

G. チーフレフリー又はデピュティーチーフレフリーは，それぞれの予選，ラウンド，決勝の直後に，失格をチームマネージャーに報告する。

2.4 競技者の条件 Competitor prerequisites

ILS の IRB 競技に出場する競技者は，競技会が開催される年に 15 歳以上でなければならない。あるいは，ILS 認定団体が定める年齢が 15 歳以上であればその年齢以上である必要がある。又，競技に出場することを ILS 認定団体に認められていなければならない。加えて以下の条件がある。

A. **ドライバー**は，競技会が開催される年に 18 歳以上であること，又は，ILS 認定団体が定める年齢が 18 歳以上であればその年齢以上であること。又，ドライバーは，ILS 認定団体のドライバー資格（又はそれに相当するもの），法令で定められた運転免許を含むその他の必要な資格，及び所属するライフセービング組織が要求する技能を現有していることが必要である。

B. **クルーパーソン**は，競技会が開催される年に 16 歳以上であること，更に，ILS 認定団体によるクルーパーソン資格（又はそれに相当するもの）及びその他必要な資格を取得しており，熟練していること。

C. **ペイシェント**（又はヴィクティム）は，競技会が開催される年に 15 歳以上であること，更に，ILS 認定団体によるライフセーバーの資格，及びその他必要な資格を取得しており，熟練していること。

D. マネージャー，コーチ，その他のチーム関係者を含む，同一チームの登録メンバーはハンドラーを務めることができる。チーフレフリーの許可があれば，チームメンバー以外の人もハンドラーを務めることができる。ハンドラーは競技者とはみなされないが，以下の条件を満たす必要がある：

- 競技開催年に 15 歳以上であること，
- ILS 加盟団体が定めるライフセービングおよび IRB の認定資格を保有し，現在有効であること，
- 競技帽の着用は不要であること，
- 状況に応じて，承認されたヘルメットを着用すること，
- 目立つ高視認性ベスト（または承認されたライフジャケット）を着用すること，
- ハンドラー自身およびハンドリングする器材が他の競技者の妨げにならないよう，あらゆる努力を払うこと，
- 審判員の指示に従うこと。

2.5 エントリー基準と代理出場 Entry limitations and substitutions

A. 競技者は 1 レース 1 回のみ出場可能である。つまり，ドライバーが役割を変えて，クルーパーソンやペイシェントで出場したり，異なるチームで出場することはできない。しかし，異なるヒートにおいて，競技者の役割を変えてもよい。代理出場は，チームメンバーが選手登録しており，かつ異なるチームメンバーとして同じ種目に出場していない場合に限り認められる。

B. 種目の特別な状況が明示されない限り（ライフセービング世界選手権の IRB ナショナルチームなど），男子及び女子の IRB 競技において，IRB ペイシェントは男女の区別はない。

C. 選手が体調不良になった場合，チーフレフリーの承認があれば，体調不良者と交代することができる。ただし，その選手は，チーム交代の条件，チーム全体人数（人数を増やすこ

とは出来ない），および参加条件を満たしていなくてはならない。

注意：ILS の LWC におけるナショナルチームの交代については，ILS LWC ハンドブックを参照。

2.6 器材の要件，器材検査及び適合 Equipment requirements, scrutineering and compliance

A. 主催者が IRB 競技器材を提供するか，又は競技者が自らの器材を用いるかを決め，案内する。

B. すべての IRB と器材は，ILS の設計書，仕様書に沿ったものでなければならず，仕様書に沿ったものを使用しているかのコンプライアンスと，安全性を担保するために，検査の対象となりうる。

C. ビデオカメラは，「S8 設備及び器材の規格と検査手順」に詳しく記載されている要件を満たす限り，IRB に搭載してもよい。IRB ドライバーを除き，競技開始から終了までビデオカメラを競技者が身に着けたり装着してはならない。

D. IRB ドライバーは，カメラが装着器具の上に付属，又は製造者が推奨するストラップで止められていれば，自身のヘルメットの上にビデオカメラを装着してもよい。

2.7 コース The course

A. IRB 競技のコースは図表にて詳細に示され，チーフレフリーの裁量で定められる。

B. 「レーン」とは，「スタート/フィニッシュライン」上にある「ビーチポジションマーカー」から指定された「ターニングブイ」の目視ラインを中心とするエリアのことである[1]。

C. レーンは，レーンマーカーポールによって区別され（一般的にオレンジあるいは赤色である），水際から約 10 m 離れた位置に水際と平行に設置される。チェンジオーバーラインを示すポールは，チーム競技やリレー競技でタッチする際に使用される。チェンジオーバーラインの約 5 m 浜側のレーンの中心に，ビーチポジションマーカーが設置される。

注意：IRB チームレスキュー競技ではビーチポジションマーカーの後ろにポールが設置され，正確なチェンジオーバー手順を行える様に，砂地より約 1.8 メートル高い物を使用する。あるいは，約 1.8m のビーチポジションマーカーを使う事もある。

D. ターニングブイは原則として干潮時のひざの深さから最低 120 m沖に設置されるが，サンドバー，ホールやリップ，波の状況，風，安全面を脅かすなどの海の状況によって変化することがある。

E. IRB レスキュー，IRB マスレスキュー，IRB チームレスキューにおいて使用されるペイシェントピックアップブイは，ターニングブイの約 10 m 沖に設置される。

F. IRB レスキューチューブペイシェントブイはターニングブイの約 25 m沖に設置される。

2.8 コースの種類 Course variations

A. **水中スタート**：チーフレフリーが水中スタートすべきと判断した場合，スタート/フィニッシュラインは波打ち際から 10 m離れることが望ましい。ビーチポジションマーカー

---

[1] 【JLA 注釈】英文でも「ビーチポジションマーカー'beach position marker'」とあるが，競技エリア図（図 40）のビーチターニングマーカー及びビーチターニングポジションマーカーとあり，これら 3 つの名称は同じものを指していると思われる。

は，波打ち際から 5 m 離れることが望ましい。

B. **曲線ビーチでのスタート**：クルーは，湾曲しているビーチの性質を考慮に入れる。

C. **水中フィニッシュ**：チーフレフリーが水中フィニッシュと判断しない限りは，通常（図に示す通り），フィニッシュは砂浜の上の，クルーに割り当てられたマーカー内に設定される。水中フィニッシュでは，チームは IRB の船体のいずれかの部分が，2 つのフィニッシュ旗/ポール又はフィニッシュゲートの間を海側から通過することでフィニッシュしたとみなされる。

D. **曲線ビーチでのフィニッシュ**：ドライバーはスタート/フィニッシュラインまで走り，両足で立った状態で，チームのビーチポジションフラッグを頭上に上げなければならない。

E. **電子フィニッシュ**：ドライバーは，両足でフィニッシュをした瞬間を記録するために，電子機器を有効に機能させなければならない。

2.9 運営とオフィシャル Administration and officials

A. 競技は，サーフ競技会とは独立に開催される，又はサーフ競技会の一環として開催され，その場合，チーフレフリーの全体的な管理下に置かれる。

B. チーフレフリーは，ILS 競技，ILS 競技規則及び IRB 運営に関する関連書類についての知識を有するものとする。

C. その他のオフィシャルは，円滑な競技運営のために任命される。加えて，専門家アドバイザー（例えば，船体やモーターの専門家など）を任命することもできる。

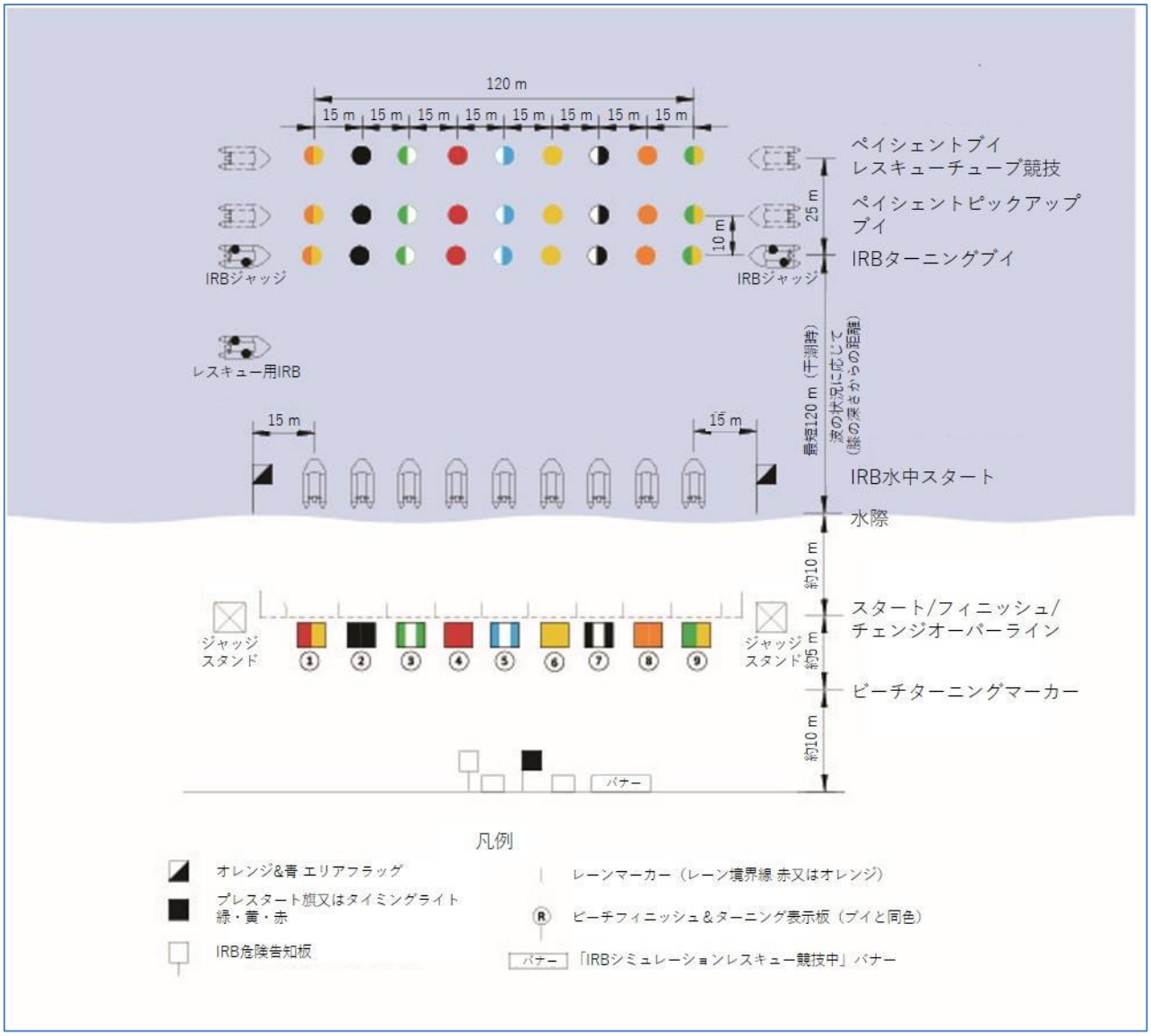

図 40：一般的な IRB 競技エリア

（距離はおおよその数値である）

注意：ブイの位置に対するビーチの設定を含む競技アリーナのレイアウトは，水面，流れ（surf, sweep）及びビーチの状況に応じて調整可能である。

41

3. 競技手順 PROCEDURE

3.1 ペイシェントの位置 Placing of patients

A. 専用ボート（duty boat）（推奨）あるいは自分たちのクルーが，ヘルメットをかぶったペイシェントを沖に連れて行く。

B. ペイシェントは，ピックアップされるまでブイをつかんでいてもよい。チームに有利なようにブイを動かそうとしてはならない。ピックアップの際，ブイから手を離し，必ずピックアップブイより沖側にいなければならない。

C. IRB マスレスキューと IRB チームレスキューでは，第 2 ペイシェントはピックアップブイの浜側で待機する。第 1 ペイシェントがピックアップされ IRB がピックアップブイの浜側に移動した後に，ピックアップブイの沖側に移動する。

3.2 スタートの準備 Preparing for the Start

A. 競技者は全員，承認済みのヘルメットと承認済みの PFD を着用する。ドライバーは各自のコースのカラーが分かる服を身に着ける。

B. ペイシェントはマーシャルエリアへ行き，マーシャルが各チームのレーンを伝える。その他の競技メンバーは，割り当てられたレーンへ直接 IRB を運び，スタートの準備をする。

C. クルーはボーナスタイムを要求することができる。これはチーフレフリーの裁量で競技種目のスタート時にクルーに提供されるオプションである。各クラブは 1 日の競技会当たり最大 5 分のボーナスタイムが認められ，最短 1 分単位で請求することができる。

D. 競技を開始するシグナル/コマンドは，「Take your marks （テイクユアマークス）」から始まり，次に「Set （セット）」[2]，最後にスタートを示すシグナル/コマンドの「Go（ゴー）」の順番で続く。スターターが何らかの理由でいずれかのコマンドの後に競技者と話をしなければならない場合は，再度最初からシグナル/コマンドをやり直す。

E. スターターからの「Take your marks （テイクユアマークス）」シグナル（笛または口頭でのコマンド）で，クルーはスタートラインに立ち，IRB は割り当てられたレーンの望ましい深さで保持する。 チェックスターターは，クルーをスタートラインに誘導する事が出来る。ハンドラーは，IRB の配置をサポートする事が出来る。

F. 2 人のハンドラーが IRB を保持し，IRB をスタート位置に維持できる事ができる。ハンドラーは，ドライバーかクルーが最初に IRB に触った時に IRB が「正しい IRB スターティングポジション」にある限り，いつでも（スタートシグナルの前後を含めて）IRB を移動できる。

注意 1：「正しい IRB スターティングポジション」とは，IRB が静止した状態で，レーン内で船首が波のライン（Wave line）に向いていて，更に他の競技者に不利にならない位置で，ハンドラーが決定した水深にある事を意味する。また，安全であれば，IRB を斜めにしてドライバーとクルーパーソンのアシストを行う事も認められる。

注意 2：コンディションにより，レフリーはハンドラーの数を 4 人にまで増やすことができる。

---

[2] 【JLA 注釈】海外での IRB 競技に倣って，「Set（セット）」の代わりに「Guns up（ガンズアップ）」とすることがある。

G. ドライバーとクルーパーソンは，スタートラインの上又は後ろに足があるようにし，それぞれのビーチポジションマーカー（コースを示すサイン）に隣接して位置につく。コースごとに色つきのベストなどがある場合はレフリーの指示でそれを着用する。
注：足の定義には，足，かかと，つま先のすべての部分が含まれる。

H. スターターは「Set（セット）」の合図を出す（通常は笛）。クルーは，「Set（セット）」合図のホイッスルまでに，ボーナス時間を請求できる。セットポジションについた後，IRB 器材が波の影響などで損傷を受けた場合のみ，スタート前にチーフレフリーが損傷した IRB を交換したり，迅速に修理することはある。

3.3 スタート The start

A. スターターの「Go（ゴー）」シグナル（通常，銃または，ホーンの合図）で，ドライバーとクルーパーソンはスタート/フィニッシュラインを超え，IRB に向かう。ブレイク（break）[3]については本競技規則第 4 章（オーシャン競技）の詳細の通りに裁定される
注意 1：スターターは，公平に競技を開始する為にあらゆる注意を払うが，「Go（ゴー）」シグナルでの動き出し判断は，競技者またはチームに委ねられている。スターター，チェックスターターまたはチーフレフリーによる再スタートがない場合，スタート時に抗議することはできない。

B. スタートの合図の際，ハンドラーは IRB の片側に立ち，少なくとも片方の手で IRB の側面を掴む/コントロールしていなければならない。又，ハンドラーはモーターや燃料，燃料経路，セーフティチェーンに触れていてはならない。

C. ハンドラーは，スタートの合図後を含めいつでも，IRB の水深を保つため，及び船首が沖を向き波線（wave line）に向いているよう，IRB を動かしてもよい。また，安全であれば，IRB を斜めにしてドライバー及び/又はクルーパーソンが乗り込むのを助けることが許される。ドライバー又はクルーパーソンのどちらかが視覚的に分かるよう初めてボート（boat）[4]に触れた時点で，IRB は「正しいスターティングポジション（correct starting position）」になってなくてはならず，ハンドラーはそれ以上 IRB を動かしてはならない。エンジンが 前進に入った時，または安全であればその前に，手を離し安全に離れる。

D. ドライバーとクルーパーソンは，自分たちの方法で，IRB に適宜乗り込むことができる。

E. モーターを始動する前にドライバーは完全に IRB に乗っている。ドライバーのみがモーターをかけることができ，クルーパーソンは IRB が前進する際には IRB に触れていなくてはならない。IRB レース中は，スタートのシグナルが鳴ったら，ドライバーのみがモーターに触れる事が出来る。

F. ギアはフォワードの状態でも，ニュートラルの状態でも構わない[5]。ギアをフォワードにした状態で片方の手でモーターをかける場合は，スロットルをもう片方の手で握らなくてはならない。両方の手でモーターをかける場合モーターはニュートラルでなくてはならない。

---

[3] 【JLA 注釈】ブレイクとは，ここでは不正スタート（いわゆるフライング）のことを指す。

[4] 【JLA 注釈】原語では「boat」だが，前後の流れから IRB のことを指しているものとする。

[5] 【JLA 脚注】日本の法令では，ニュートラルでないといけない。

G. モーター始動中および始動直後は，IRB が制御不能または危険な方法で動いてはならない。

3.4 ブイへの進行と戻り Proceed to and from buoys

A. 沖へ向かう道筋はドライバーとクルーパーソンが決めてよい。

B. IRB に乗り込んだ後，ドライバーとクルーパーソンは下記に述べる「ノーマルポジション」を維持しなくてはならない。安全のマナーであり，３つの安全 Point は常に守られなくてはならない。

C. **ノーマルドライバーポジション**：左あるいは右足をフットストラップにかけて，左手は IRB についているドライバー用のバンドストラップを，右手はモータースロットルグリップをつかみ，ポンツーンの上に座る。

D. **ノーマルクルーパーソンポジション**：左足をフットストラップにかけて（右足は任意），左手でバウロープ又はハンドルを掴み，右手でポンツーンの内側にあるハンドルあるいはライフラインロープを掴み，ポンツーンの上に座る。

E. **ノーマルペイシェントポジション**：IRB の中でしゃがみこみ，少なくとも片方の手でライフラインロープを掴む。

注意：失格ではないが，ペイシェントは IRB の床に座る事を推奨しない。

F. 上記のノーマルポジションの例外は下記である。どんな時でも IRB と接触する 3 つの Point を維持しながら，ノーマルポジションから移る際は安全な方法でおこなう：

- モーターが電気的に動かなくなった場合，ドライバー及び/又はクルーパーソンはノーマルポジションから離れ IRB を浜辺の上に引き上げてもよい — あるいは，IRB が動いている場合はニュートラルにしてよい，
- クルーパーソンは，波やうねりを超える衝撃を和らげるため，座っている状態から立ちあがってもよい，
- クルーパーソンは，海に出る際，その他の安全なクルーポジション「other safe crewing positions」に移動してもよい。大きな波にあたる場合も含まれるが，これに限定されない。

  注意 1：「その他の安全なクルーポジション」とは，操縦中に船体と身体の接触をより良好に保つために，IRB に沿ってストリームラインの体勢をとり，船体とより密着することである。このポジションはクルーパーソンにとってより安全なポジションとみなされており，クルーパーソンが必要と判断した際はいつでも行うことができる。ロックインポジションは，理想的なのは波が IRB 上に崩れ落ちてきそうな場合によく使われる。例：波にパンチングをする時。

  注意 2：ドライバー，クルーパーソン，ペイシェントのそれぞれの通常の位置からの移動は，チームメンバーが正しい位置から外れないことを条件に認められる。

G. ドライバーとクルーパーソンは，IRB を安全かつ制御範囲内で確実に動かせるよう，競技中どんなときでも IRB の制御をしていなければならない。バウロープを離すことは Safety DQ（安全面における失格）である。

H. ブイに向かっている際及びブイから離れている際，前方にいる IRB は正しい航路で進み，後方の IRB は衝突を防ぐためにターンしたり航路をあける。

注意 1：もし，先行する IRB のドライバーが後続の IRB と衝突の危険性があると判断をした場合は，先行する IRB は，衝突を回避するために最新の注意を払う必要があるが，競技の観点から，後続する IRB は，先行する IRB に進行を譲る責任がある。

注意 2：船舶の標準的な衝突回避策は，右に操縦し，安全にポート（左舷）側に通過することである。

3.5 ブイまわりとピックアップ The turn and patient pick-up

レスキュー，マスレスキュー，チームレスキューにおけるターンとペイシェントのピックアップは，以下である。

A. クルーは，他のクルーの進行を妨害したり正規のコースから逸脱させようとして，幅広くコースをとったり，遅れてターンをしてはならない。

B. すべてのブイは，右から左へ（反時計回）回航し，その方向を維持しなければならない。
注意：審査上，IRB ターニングブイを回っている間，およびペイシェントピックアップブイでは，ブイが水没しても失格とはならない，即ち，ブイの周りを正しい位置でターンをしていれば，判定の対象とはならない。

C. IRB は指定されたターニングブイを回る。又，ペイシェントピックアップブイでは，ポートサイドからペイシェントをピックアップする。

D. レスキューチューブレース以外では，ペイシェントをピックアップする際，ペイシェントは IRB の方を向き，ピックアップにそなえる。ペイシェントは両手を組んだ状態又は片方の手首をもう片方の手でつかんだ状態でピックアップされなければならない。

E. ペイシェントは安全な方法で，IRB のポートサイドからピックアップされ，かつ，その行為はピックアップブイの海側で行われなければならない。ドライバーとクルーはどちらも，ペイシェントのピックアップを手伝ってよい。

F. ペイシェントのピックアップが開始されると，IRB は旋回を完了し，ペイシェントピックアップブイの浜側に移動し，浜に戻る。

マスレスキューでこの手順は第 2 ペイシェントのピックアップの際にも繰り返される。

G. ペイシェントは，IRB がターニングブイを完全に通過する前に水面から上がっていなくてはならない（IRB のモーターの後端が通過の判断基準となる）。

H. IRB は，指定されたターニングブイとピックアップブイ以外のブイを回ってはならない。

I. もし IRB クルーがペイシェントをピックアップし損ねた場合，ペナルティがなく正しくコースを完了するには，指定されたターニングブイをもう一度まわり，上記の手順で，ペイシェントのピックアップを試み競技を続ける。。

3.6 退出とフィニッシュ The exit and finish

A. IRB は浜に上がったら，ドライバーが IRB から降りるまで，IRB 全体が指定されたレーン内に留まり，他のチームに不利になるような位置に置かないようにする。

B. レース終了時の IRB 着地，ビーチングの際，ドライバー，クルーパーソン，ペイシェントは，落水してはならない。クルー（この場合はドライバー，クルー，ペイシェントを意味する）スリーPoint を維持し着座していなければならない。

C. ビーチングの時は，ドライバーはモーターをアイドリング状態に戻し，ドライバー，クルーパーソン，ペイシェントが IRB を下船する前にモーターキルスイッチによって停止しな

くてはならない。

D. ペイシェントはドライバーより先に IRB から降りてはならない。クルーパーソンは，IRB の動きを安定させるため，安全な方法であれば，ドライバーより先に降りてもよいが，モーターの電源が切られてからでなければならない。モーターはギアが入っていてもいい。クルーパーソンは，降りる準備から降りる際にサイドリフティングハンドルを使ってもよい。

E. IRB から降りる際，キルスイッチでモーターを切るまで，ドライバーは両足を IRB の床の上に載せていなければならない。

F. 両方の足が IRB の外側に出るまで，ドライバーは座ったままでなければならない。「外側」の定義はポートサイドのポンツーンの中心線を過ぎていることである。

注意 1 ：ボートが静止している場合，ドライバーは失格になることなく安全な方法でボートを降りることができる。

注意 2 ：ドライバーがつまずいたり転倒したりしても，スタート/フィニッシュラインを足で通過した場合は失格にはならない。

G. ドライバーがスタート/フィニッシュラインまで走っている間，クルーパーソンは IRB に残ってコントロールすること。ペイシェントも，IRB をコントロールするクルーパーソンをアシストしてよい。

H. ドライバーは，レース終了時に自分の足でフィニッシュラインを通過しなくてはならない。例外は，チーフレフリーが，レースのフィニッシュがルール S7-2.8 C.で定義されている「ウォーターフィニッシュ」になると判断した場合。

I. フィニッシュは，ドライバーの足がスタート/フィニッシュラインを通過するときに，ドライバーの胸がスタート/フィニッシュラインを過ぎた時点で判定される。

注意：IRB チームは，すべてのチームがフィニッシュするまで，終了時に立った状態でスタート/フィニッシュラインから離れていなくてはならない。これはジャッジプロセスの助けとなる。

J. 別段の指示がない限り（例えば，「S7-2.8 C. 水中フィニッシュ」），チームはフィニッシュ結果を記録するために，IRB を運転してフィニッシュラインを横切ってはならない。ドライバーは IRB の外に出てフィニッシュラインを越えなければならない。もし IRB がフィニッシュラインを越えてしまったら，ドライバーは IRB から出てスタート/フィニッシュラインの海側に進み，もう一度スタート/フィニッシュラインを越えればフィニッシュした結果を残すことができる。

3.7 チェンジオーバー（マス，チーム，リレー種目のみ）
The Changeover (Mass and Teams events only)

A. すべてのチェンジオーバーの間，クルーパーソンは IRB に常に触れた状態かつ安全な方法で IRB を制御しなくてはならない。関連する種目の説明に詳述されているように，クルーパーソンとペイシェントはチェンジオーバーで IRB が前進する際にアシストする事ができるが，エンジンが始動する際，または安全であればエンジン始動前に IRB との接触を解除し，安全な場所に移動する。2 レグ以降のレグでは，安全であれば，ドライバーが IRB に乗り込みやすい角度にボートを安全な方法で保ことができる。

注意 1：チェンジオーバーの間，ドライバー，クルーパーソン，ペイシェントは，IRB からの降り方について，S7-3.6 に記述されている方法に従わなければならない。

注意 2：IRB は指定されたレーン上または中に完全に入った状態から再出発せねばならないが，IRB の向きを変える時，レース中の他のチームの妨害にならない限り，レーンから出てもペナルティーはない。

B. チームリレーでのチェンジオーバーの際は第 1 ドライバーと第 2 ドライバーは見える様にタッチをする。これを行うために，第 1 ドライバーはスタート/フィニッシュ/チェンジオーバーラインに進み，ビーチポジションマーカー（S7-2.7 C 参照）をいずれかの方向で（即ち，ドライバーの判断で時計回り又は反時計回りで）回り，見えるように第 2 ドライバーにタッチ（タグ）する。第 2 ドライバーはチェンジオーバーラインの浜側又はライン上に足を置き，完全停止状態ではなくても良いが，必ずスタート/フィニッシュ/チェンジオーバーライン内で交代が行われなければならない。2 人目のドライバーは静止している必要はないが，タグはチェンジオーバーゾーンと呼ばれるこのエリア内で行われなければならない。

注意 1：IRB チームレスキューと IRB リレー競技では，ビーチポジションマーカーの後ろにポールが設置され，正確なチェンジオーバー手順を行える様に，砂地より約 1.8 メートル高い物を使用する。あるいは，約 1.8 メートルのビーチポジションマーカーを使う事もある。

4. IRB レスキュー[7] IRB RESCUE

A. 各チームは，ドライバー1 人，クルーパーソン 1 人，ペイシェント 1 人の編成である。
B. ペイシェントは S7-3.1 で示された場所に位置する。
C. スタートは S7-3.2 及び S7-3.3 に準ずる。
D. クルーは S7-3.4 と S7-3.5 に従い，沖へ進み，ペイシェントをピックアップし，浜へ戻る。
E. フィニッシュは S7-3.6 に準ずる。

5. IRB マスレスキュー[8] IRB MASS RESCUE

A. 各チームは，ドライバー1 人，クルーパーソン 1 人，ペイシェント 2 人の編成である。
B. ペイシェントは S7-3.1 で示された場所に位置する。
C. スタートは S7-3.2 及び S7-3.3 に準ずる。
D. クルーは S7-3.4 と S7-3.5 に従い，沖へ進み，第 1 ペイシェントをピックアップし，浜へ戻る。
E. ドライバーは S7-3. 6 に書かれている通りに退出する。浜では，クルーパーソンが S7-3.7 に記載の通り IRB を制御し，方向転換できる。ペイシェントは，ドライバーが降りた後に IRB から退出する。ペイシェントは，S7-3. 7 (a)に記述されている通りに IRB の再始動でクルーパーソンをアシストしてよい。その際，安全を確認しつつ，角度をつけてドライバーの乗艇をアシストして良い。

---

[7] 【JLA 注釈】2022 年版では競技種目名に「競技種目 1（EVENT NO 1）」が付されていた。

[8] 【JLA 注釈】2022 年版では競技種目名に「競技種目 2（EVENT NO 2）」が付されていた。

F. ドライバーは，スタート/フィニッシュのラインまで進み，定められたビーチのターニングポイントを回って，IRB に戻る。ドライバーも，IRB の方向転換をするクルーパーソンとペイシェントをアシストしてよい。ペイシェントが，IRB 再始動をアシストする事ができるが，エンジンが始動する際，または安全であればエンジン始動前に IRB との接触を解除し，安全な場所に移動する。

注意：ペイシェントらは，競技やジャッジの妨げにならない場所にいなければならない。

G. IRB はもう一度設置，スタートされ，クルーは S7-3.4 と S7-3.5 に記載の通り，第 2 ペイシェントをピックアップするために沖へ進み，ピックアップ後浜へ戻る。

H. フィニッシュは S7-3.6 に準ずる。

6. IRB チームレスキュー[9] IRB TEAMS RESCUE

A. 各チームは，ドライバー2 人，クルーパーソン 2 人，ペイシェント 2 人の編成である。

注意：ライフセービング世界選手権で開催される国別対抗の IRB チームレスキュー種目は，男女混合種目である。チームは，女性メンバーで構成されるクルー（ドライバー，クルーパーソン，ペイシェント）と男性メンバーで構成されるクルー（ドライバー，クルーパーソン 2 人，ペイシェント）で編成され，女性，男性の順で競技を行う。

B. ペイシェントは S7-3.1 で示された場所に位置する。

C. スタートは S7-3.2 S7-3.3 に準ずる。

D. 第 2 ドライバーと第 2 クルーパーソンは，チェンジオーバーラインの位置にいること。

E. クルーは S7-3.4 と S7-3.5 に従い，沖へ進み，第 1 ペイシェントをピックアップし，浜へ戻る。

F. ドライバー，クルーパーソン，ペイシェントは S7-3.6 に記載の通り，IRB から退出する。第 2 クルーパーソンは，ドライバーが IRB から離れたら，チェンジオーバーラインを超え，IRB へ進んでよい。

G. 第一クルーパーソンは IRB を回転させ，S7-3.7A の説明に従って IRB のコントロールを維持しなければならない。ペイシェントまたは第一クルーパーソンは，第二クルーパーソンが IRB を保持し，回転し，再出発させる補助をすることができる。
その際，安全を確認しつつ，角度をつけてドライバーの乗艇をアシストして良い。

注意：チーフレフリーが別の方法を認めない限り，最大で 2 人のチームメンバーとドライバーが同時に IRB に触れ，IRB の制御をすることができる。

H. 交代の後，第 2 ドライバーは水際まで進み，IRB を乗り出し，スタートする。第 2 ドライバーが IRB に接触した後も，1 人目のクルーパーソンまたはペイシェントの判断で，IRB の再始動のアシストを続けることができるが，エンジンが始動する際，または安全であればエンジン始動前に IRB との接触を解除し，安全な場所に移動する。第 2 ドライバー又は第 2 クルーパーソンが IRB に触れた後も，第 1 クルーパーソン又はペイシェントは自らの裁量で IRB に触れていることができる。しかし， IRB が動き出す前に安全に移動しなければならない。

注意：第 1 クルーパーソン及び第 1 ペイシェントは，競技や審判の妨げにならない場所に

[9] 【JLA 脚注】2022 年版では競技種目名に「競技種目 3（EVENT NO 3）」が付されていた。

いなければならない。

I. 第 2 クルーは S7-3.4 と S7-3.5 に従い，沖へ進み，第 2 ペイシェントをピックアップし，浜へ戻る。

J. フィニッシュは S7-3.6 に準ずる。

7. IRB レスキューチューブ[10] IRB RESCUE TUBE

A. 各チームは，ドライバー1 人，クルーパーソン 1 人，ペイシェント 1 人の編成である。

B. ペイシェントは S7-3.1 で示された場所に位置する。

C. この種目に限っては，レスキューチューブ（ランヤード/ハーネス及びロープを除く）は競技スタート時にスプレイドジャー（spray dodger，波よけカバー）の下に置く。レスキューチューブに何らかの変更等を加えることは禁止される。

D. スタートは S7-3.2 及び S7-3.3 に準ずる。

E. レース開始後，クルーパーソンは安全なポジション[11]を保ちながら，ブイを回る前にレスキューチューブハーネスを安全に装着する。

F. IRB はターニングブイを反時計回りで回り，ペイシェントのピックアップを開始するまで，IRB 全体がターニングブイの浜側にあるようにする（S7-7 K 参照）。

G. IRB がターニングブイを回ったら，クルーパーソンはブイの浜側から IRB を離れなくてはならない。IRB から離れる際，レスキューチューブはクリップが外された状態でクルーパーソンが保持していること。

H. クルーパーソンは最も直接的なルートでそれぞれのレスキューチューブペイシェントブイにいるペイシェントまで泳ぎ，反時計回りにブイを回ってペイシェントを回収する。

注意：クルーパーソンは，ペイシェントピックアップブイ（IRB レスキューチューブレース以外の競技に使用される）のどちら側を通ってもよい。

I. レスキューチューブは，クルーパーソン及び/又はペイシェントによって，ペイシェントの両腕の下でつけられなくてはならない。ペイシェントがレスキューチューブを自分自身に巻くこともできる。ペイシェントのピックアップが始まる前にレスキューチューブのクリップが O リングに固定されていれば，クルーパーソンはこのプロセス中にストロークを中断する必要はない。

J. クルーパーソンは，ブイを 180 度反時計回りに回り，ターニングブイを左側にみた状態でペイシェントを IRB まで牽引する。ペイシェントは，キック及び水中で腕を使用しスカーリングしてよいが，水上に腕を上げてリカバリーして泳いではならない。又，胃部（腹部）[12]を下にしてで引っ張られてはならない。足，手用のフィンやその他認められていない器具を使用してはならない。

K. クルーパーソン又はペイシェントが IRB に触れた時点で,ペイシェントのピックアップが開始されたとみなされ，IRB はターニングブイの海側へ移動してよい。

L. ドライバーはクルーとペイシェントが IRB に乗り込むのを手伝ってよいが，クルーとペイ

---

[10] 【JLA 脚注】2022 年版では競技種目名に「競技種目 4（EVENT NO 4）」が付されていた。

[11] 【JLA 脚注】「安全なポジション」については 3.4 F「安全なクルーポジション」を参照。

[12] 【JLA 注釈】原語「stomach (abdomen)」

シェントは IRB のポートサイドから IRB に乗り込む。ドライバーはモーターがニュートラルに入っていれば，モーターグリップを手放し，乗り込みを手伝うことができる。

注意：クルーパーソンはペイシェントよりも先に IRB に乗り込むことができる。逆も同様。

M. IRB はターニングブイを反時計回りに回る。

N. レスキューチューブはペイシェントに巻かれたままで，クルーパーソンはランヤード/ハーネスを外しペイシェントに渡す。そして，ランヤード/ハーネス及びロープ/ラインが IRB 内の何かに引っかかったり，トランザム（transom ）を越えて伸びたり，いずれかのセルフベイラー（self-bailer）に巻き込んだりしないよう，ペイシェントは，ドライバーが IRB を降りるまでそれらをしっかり握り続けなければならない。

注意：レース終了時にペイシェントがランヤード/ハーネス及びロープ/ラインを持った手を挙げてジャッジに見せる必要はない。

O. クルーは S7-3.5 に記載の通り，浜に戻る。

P. フィニッシュは S7-3.6 に準ずる。

8. 失格 DISQUALIFICATION

クルーは全ての競技会の進行，説明，規定及び/又は競技規則や関連の案内，告示に含まれる他の事項に応じていないことが見つかった場合，失格となる。IRB 競技の安全面における失格及び技術的な要素における失格は以下に述べる。

9 . IRB 競技失格コード表 DISQUALIFICATION CODES FOR IRB EVENTS

A. 共通失格 General Disqualifications

コード及び失格内容 Code and Disqualification	競技種目 Events
A-1 共通競技総則に沿って競技しなかった。	All events
A-2 チーム，競技者及びハンドラーが不正行為をした場合，競技者又はチームは失格となる。不正行為には下記のような例が含まれる： • ドーピング又はドーピングに関連した違反行為， • 他の競技者になりすますこと， • 競技順や位置決めの投票又は抽選で不正を試みること， • 同じ種目に 2 度出場するチーム。 • 個人が異なるチームで同じ種目に 2 度出場すること， • 優位になるため故意にコースを妨害すること， • 他の競技者又はハンドラーを押す又は進路を遮って妨害すること， • 競技者が外部から身体的又は物質的な助力を受けること（口頭又はその他の指示を除く）， • （フェアプレー規範に記載の）競技会の精神に反して参加すること。	全競技種目
A-3 招集場所への集合に遅れた競技者は，競技をスタートすることができない。これは「did not start」(DNS)又は類義の表現でリザルトシートに記載される。	全競技種目
A-4 競技のスタートに不在だった競技者又はチームは失格となる。これは「did not start」(DNS)又は類義の表現でリザルトシートに記載される。	全競技種目
A-5 会場施設，宿泊施設又は他者の所有物を故意に損壊する行為は，個人としての失格，又は競技会全体での失格となる。	全競技種目
A-6 オフィシャルへの侮辱は競技会全体からの失格となる。	全競技種目
A-7 合理的な時間内でスターターの号令に従うことが出来なかった。	全競技種目
A-8 スターターの最初の合図の後，音やその他の方法によって他の競技者を妨害した競技者は失格となる。	全競技種目

B. 技術的及び安全面における失格コード

TDQ – 技術的な要素における失格（Technical Disqualification）

SDQ – 安全面における失格（Safety Disqualification）

B. スタート START	DQ タイプ
B1 – ドライバー又はクルーパーソンが不正スタートをした場合。	TDQ
B2 – IRB が指示通りに位置されていない，又はクルーのフィニッシュマーカーの前ではない場合。	TDQ
B3 – 競技が始まる時点で，IRB の船首が wave line を向いていない場合。 注：ドライバーやクルーパーソンの乗り込みを補助するために IRB を傾けることは許可される。	TDQ
B4 – ハンドラーがエンジンが始動し前進した時に IRB を出発させるクルーを手伝った場合。	TDQ
B5 – ドライバーが IRB の外でモーターを起動させた場合。	SDQ
B6 – ドライバーが両手でスターターロープを引く際，モーターがニュートラルでない場合。	TDQ
B7 – ドライバーがモーターを起動させるときに，クルーパーソンが IRB に触れていない場合。	TDQ
B8 – スタート時点，又はスタート後に IRB が制御できない状態，又は危険な状態で動いている場合。	SDQ
B9 – モーターにギアが入っていて，モーターが起動している状態でドライバーが IRB を押したり引っ張ったりした場合。	SDQ

C. ブイの行き来 PROCEEDING TO AND FROM BUOYS	DQ タイプ
C1 – 一般的なドライビング及び/又はクルーの技術により，IRB 内でクルーパーソン（及び/又はペイシェント）が彼らののノーマルポジションから逸脱した場合。	SDQ
C2 – 危険な方法で波にぶつかる，又はドライバー又はクルーパーソンが IRB から落ちてしまった場合。	SDQ
C3 – IRB が指定されたブイと違うブイを回った場合。	TDQ
C4 – ターニングブイを IRB の左舷側から行わなかった場合。 注：ターンが正しく開始されていれば，ブイがポンツーンの下に押し込まれても失格にはならない。	TDQ
C5 – 先頭の IRB には先行権がある；後続の IRB が回避行動をしなかった場合。	SDQ
C6 – クルーが，他の IRB の走行を妨害したり正規のコースから逸脱させようとして，幅広くコースをとったり，遅れてターンした場合。	TDQ
	TDQ
C7 – クルーパーソン又はペイシェントが競技進行中に IRB から離れてしまった場合。	SDQ
C8 – IRB に触れてはいるが，ドライバー及び/又はクルーパーソンが IRB を制御できていない場合。	SDQ
C9 – IRB が正規のコースを完走しなかった場合。	TDQ

C10 – IRB が指定されているターニングブイを 360 度回転しなかった場合。	TDQ
C11 – 浜に戻る際，危険な方法で波に乗った場合，及び/又は，ドライバー及び/又はクルー及び/又はペイシェントが IRB から落ちてしまった場合。	SDQ

D. ペイシェントの引き上げ PATIENT PICK-UP	DQ タイプ
D1 – ペイシェントのピックアップがペイシェントブイの海側から開始されていない場合。	TDQ
D2 – ペイシェントが IRB のポートサイドから引き上げられていない場合。	TDQ
D3 – ドライバー，クルーパーソン，又はペイシェントが IRB から離れてしまった場合。	SDQ
D4 – ペイシェント/クルーメンバーが安全にピックアップされなかった場合（つまり，ペイシェントのピックアップが規定通りに行われていない）。	SDQ
D5 – IRB が指定されたブイと異なるターニングブイ又はペイシェントピックアップブイを回った場合。	TDQ
D6 – ペイシェントピックアップブイでの IRB ターンは，IRB の左舷側から開始されなかった場合。 注：ターンが正しく開始されていれば，ブイがポンツーンの下に押し込まれても失格にはならない。	TDQ
D7 – IRB がターニングブイ又はペイシェントピックアップブイを時計回り（右回り）に回った場合。	TDQ
D8 – IRB がペイシェントのピックアップに失敗した際，ペイシェントブイでペイシェントのピックアップを再試行する前にターニングブイを 180 度回らなかった場合。	TDQ
D9 – ドライバー及び/又はクルーパーソンがペイシェントを IRB に乗せることができなかった場合。	TDQ

E. IRB レスキューチューブ種目 IRB RESCUE TUBE EVENT	DQ タイプ
E1 – クルーパーソンが IRB を離れる（入水するために）前に IRB がターニングブイを回っていない場合。	TDQ
E2– クルーパーソンが正しい方法で IRB から離れなかった場合。	TDQ
E3 – レスキューチューブのフックがクリップされた状態で，クルーパーソンがペイシェントに到着した場合。	TDQ
E4– クルーパーソン/ペイシェントが指定されたブイを反時計回りに泳いでいない場合。	TDQ
E5 – IRB でのペイシェントのピックアップが始まる前に，ペイシェントがレスキューチューブの「O」リングにクリップされていない場合。	TDQ
E6 – ペイシェントがうつ伏せの状態で引っ張られている又は腕を水面上にあげる動きをした場合。	TDQ
E7 – ペイシェント又はクルーパーソンが IRB に触れるまで，IRB がターニングブイの浜側に残っていない場合。	TDQ
E8– クルーパーソン/ペイシェントが IRB のポートサイドから乗船しなかった場合。	TDQ

E. IRB レスキューチューブ種目 IRB RESCUE TUBE EVENT	DQ タイプ
E9 – IRB がペイシェントのピックアップ後，ターニングブイを反時計回りに回らなかった場合。	TDQ
E10 – ペイシェントがレスキューチューブを胴回りに巻きつけていない及び/又はランヤード/ハーネス及びロープ/ラインを競技終了時点で確保していない場合。	TDQ

F. チェンジオーバー – IRB マス/チーム種目 CHANGEOVER – IRB MASS/TEAMS	DQ タイプ
F1 – モーターが起動している状態でドライバーが IRB を離れた場合（エンジンキルスイッチを稼働させていない）。	TDQ
	TDQ
F2 – ドライバー及び/又はクルー及び/又はペイシェントが規則に従ったチェンジオーバーをしなかった場合。ペイシェントが IRB の向きを変えることは現在認められている。	TDQ
F3 – IRB のモーターが停止される前にペイシェントが IRB を離れた場合。	TDQ
F4 – ドライバー及び/又はクルーパーソンが，規則で定められている方法でチェンジオーバーしなかった場合。	TDQ

G. フィニッシュ FINISH	DQ タイプ
G1 – モーターが起動している状態でドライバーが IRB を離れた場合（エンジンキルスイッチを稼働させていない）。	TDQ
G2 – ドライバーが IRB から正しく降りなかった場合。	TDQ
G3 – ドライバーが IRB を指定されたコース外から浜に乗り上げた場合。	TDQ
F4 – IRB のエンジンが停止する前にクルーパーソンが IRB を離れた場合	
G5 – IRB のモーターが停止される前とドライバーが降りる前にペイシェントが IRB を離れた場合。	TDQ
G6 – ドライバーがフィニッシュラインを足で通過しなかった場合。	TDQ

H. 全体 GENERAL	DQ タイプ
H1 – ドライバーが危険行為をした場合。	SDQ
H2 – クルーパーソンが危険行為をした場合。	SDQ
H3 – ペイシェントが危険行為をした場合。	SDQ
H4 – クルーがバウロープを掴んでいない場合。	SDQ

JLA 競技規則 編著者・協力者の履歴

2025.09.01 版：部分公開版では編著者・協力者の表示を省略する（後日公開の完全版にて表示予定）。

(End of Document)