

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
2026 年 07 月改訂
(2026.08.01 版, 2026.07.15 公開)

第 7 章
IRB 競技
INFLATABLE RESCUE BOAT COMPETITION



目次：第 7 章

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	6
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	12
3.6	退出とフィニッシュ The exit and finish	12
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)	14
4.	IRB レスキュー IRB RESCUE	14
5.	IRB マスレスキュー IRB MASS RESCUE	15
6.	IRB チームレスキュー IRB TEAMS RESCUE	15
7.	IRB レスキューチューブ IRB RESCUE TUBE	16
8.	失格 DISQUALIFICATION	17
9.	IRB 競技失格コード表 DISQUALIFICATION CODES FOR IRB EVENTS	18
A.	共通失格 General Disqualifications	18
B.	スタート START	19
B.	スタート START	19
C.	ブイの行き来 PROCEEDING TO AND FROM BUOYS	19
C.	ブイの行き来 PROCEEDING TO AND FROM BUOYS	19
D.	ペイシェントの引き上げ PATIENT PICK-UP	20
D.	ペイシェントの引き上げ PATIENT PICK-UP	20
E.	IRB レスキューチューブ種目 IRB RESCUE TUBE EVENT	20
E.	IRB レスキューチューブ種目 IRB RESCUE TUBE EVENT	20
F.	チェンジオーバー – IRB マス/チーム種目 CHANGEOVER – IRB MASS/TEAMS	21

F.	チェンジオーバー – IRB マス/チーム種目	CHANGEOVER – IRB MASS/TEAMS	21
G.	フィニッシュ	FINISH	21
G.	フィニッシュ	FINISH	21
H.	全体	GENERAL.....	21
H.	全体	GENERAL.....	21
参考文献			References..... References-1
JLA 競技規則 編著者・協力者の履歴.....			Colophon-1

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、
- シミュレートドレスキューシナリオにおいてクルーパーソン及びベシエ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、同意するものとする：

- A. 各参加者は、本競技規則に則って実施されるか否かを問わず、ILS 及び/又は ILS 加盟団体（日本の場合 JLA）の会員であること、及び/又は、ILS 及び/又は ILS 加盟団体が承認又は公認する競技会又は活動への参加に起因して又はそれらに関連して生じる、自身が現に有している又は本免責が無ければ有していた可能性のある、ILS 及び/又は ILS 加盟団体の全ての請求（claims）から、ILS 及び/又は ILS 加盟団体を免除し、且つ今後も免除すること、
- B. 各参加者は、ILS 及び/又は ILS 加盟団体の会員であること、ILS 及び/又は ILS 加盟団体が承認又は公認する競技会又は活動（本競技規則に則って実施されるか否かを問わず）への参加に起因して又はそれらに関連して生じるいかなる請求に関しても、法律の許す範囲で、ILS 及び/又は ILS 加盟団体を補償し、且つ今後も補償し続けること、
- C. 上記 A、B における「請求（claims）」という語は、いかなる理由で生じたかに関わらず、あらゆる訴訟、告訴、法的手続き、請求、要求、損害賠償、罰則、費用、又は経費を意味し、且つこれらを含むものとするが、関連する ILS 及び/又は ILS 加盟団体の保険ポリシー、又は ILS 及び/又は ILS 加盟団体の規約又は規則下で請求を発する権利を有する者によってなされる、あらゆる訴訟、告訴等に関する請求は含まないものとする、
- D. 本競技規則に記載されている規則は、ライフセービング競技が規定され実施されるための安全且つ公正なシステム又はフレームワークを確実にする目的で作成されたものである。

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、ペイシエントに義務付けられている。IRB のペイシエ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、ペイシエ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で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 ペイシメ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メ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メントブイはターニングブイの約 25 m 沖に設置される。

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。

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。

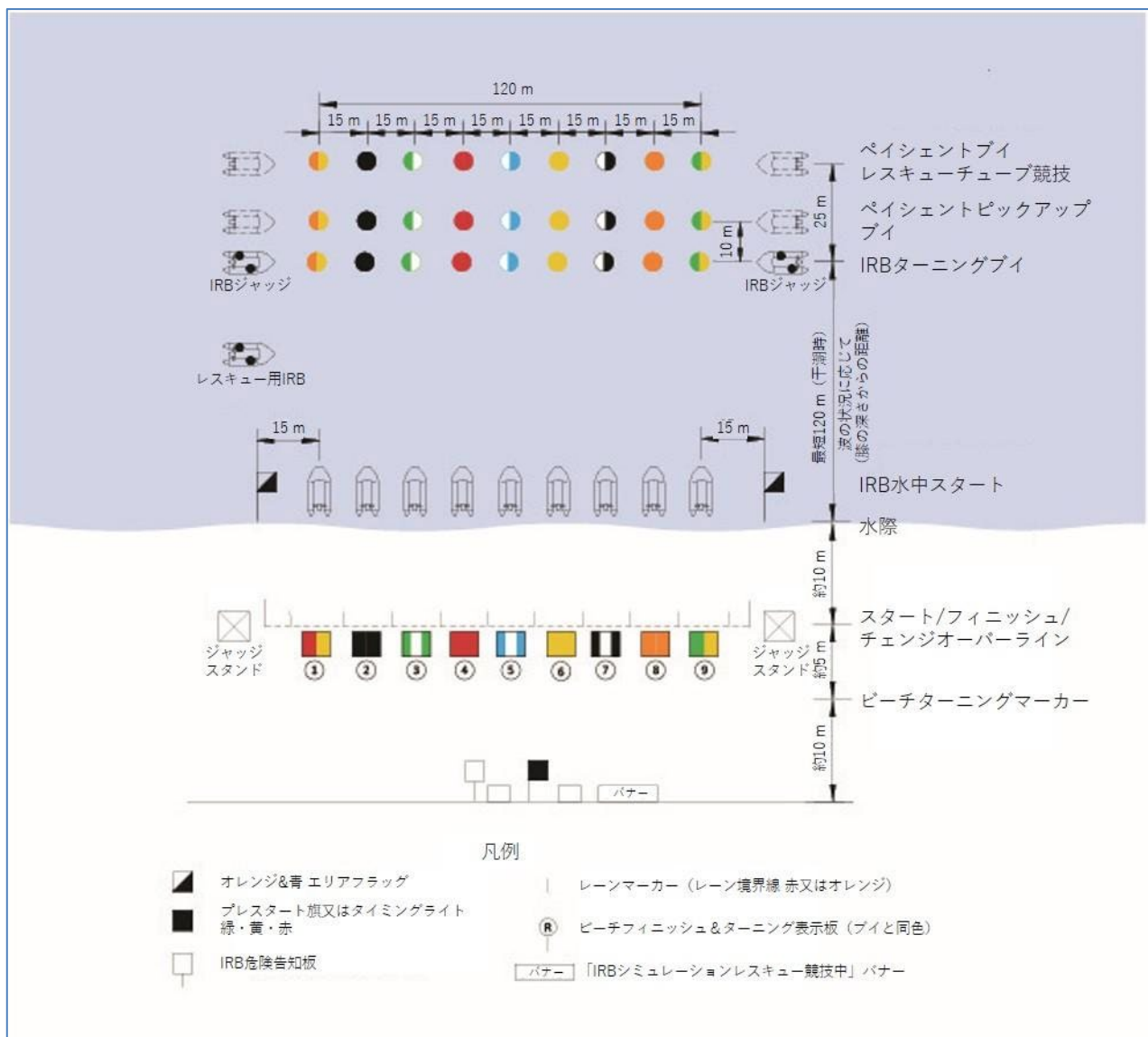


図 40：一般的な IRB 競技エリア

(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。

3. 競技手順 PROCEDURE

3.1 ペイシエントの位置 Placing of patients

- A. ヘルメットを着用したペイシエントは、専用ボート (duty boat) (推奨) 又は自チームのクルーのいずれかにより沖に連れて行かれねばならない。ペイシエントは、割り当てられたペイシエントピックアップブイの位置で水中に配置されねばならない。レスキューチューブ競技においては、ペイシエントは割り当てられたレスキューチューブ・ペイシエントブイの位置に配置されねばならない。
- B. ペイシエントは、ピックアップされるまでブイをつかんでいてもよい。ペイシエントは、(チームに) 有利なようにブイをいかなる方向へも動かそうとしてはならない。ピックアップの際、ペイシエントはブイとの全ての接触を解き、自分のピックアップブイから離れ、その沖側後方にいなければならない。
- C. (IRB) マスレスキュー及びチーム種目では、第 2 ペイシエントはピックアップブイの浜側で待機し、第 1 ペイシエントがピックアップされ且つ 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へと移動せねばならない。

3.2 スタートの準備 Preparing for the Start

- A. IRB 競技の全ての競技者は、承認済みのアクアティック・ヘルメットと承認済みの PFD を着用する。ドライバーは割り当てられたレーンのカラーが分かる服を身に着ける。
- B. ペイシエントはマーシャルエリアに集合せねばならない。マーシャルは各チームに割り当てられたレーンを伝えねばならない。その他のクルーは、スタートの準備として、自チームの IRB と共に割り当てられたレーンへ直接向かうものとする。
- 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、競技種目のスタート時に於いて、チーフレフリーの裁量でクルーに提供される任意の容認措置である。各クラブは競技会 1 日当たり最大 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. 競技を開始する手順は、「Take your marks (テイクユアマークス)」を示すシグナル又はコマンドから始まり、次に「Set (セット)」²を示すシグナル又はコマンド、その後「Go (ゴー)」を示すスタートのシグナル又はコマンドが続かねばならない。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、スタート手順はやり直されねばならない。
- 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 (笛又は口頭でのコマンド) で、クルーはスタートラインに立たねばならず、IRB は割り当てられたレーンの希望する深さで保持されねばならない。(1 人又は複数人の) 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する事ができる。モーター

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。

はギアが入った状態、又はニュートラルの状態のいずれでもよい³。ドライバー又はクルー⁴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、ハンドラーはいつでも（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、自分らのレーン内に於いて、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⁵、更には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。

- 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かねばならない。レーン別の色付きベストが支給されている場合、ドライバーはレフリーの指示でそれを着用せねばならない。

注意：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（通常はホイッスル）。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している間で且つスタート前に、IRB 器材が波の影響などで損傷を受けた場合、チーフレフリーは自らの裁量で、ボーナスタイムを失うことなく、機材の交換又は迅速な修理を認めることができる。

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 IRB に向かわねばならない。ブレイク（break）⁶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、競技者又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又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. ハンドラーは IRB のいずれかの側に位置せねばならず、少なくとも片方の手で IRB を保持する又はコントロールせねばならない。スタートの合図の際、ハンドラーは、モーター及び/又は燃料タンク、燃料経路、及び/又はセーフティチェーンのいかなる部分にも触れていてはならない。

³ 【JLA 注釈】日本国内で開催される競技会においては、関係法令の遵守及び安全管理の観点から、IRB ドライバーが乗船しモーターを直接制御していない限り、ギアは必ずニュートラルに入れておかねばならない。

⁴ 【JLA 注釈】原文が crew（クルー）だが、意味的にクルーパーソン（crewperson）の誤記だと思われる。

⁵ 【JLA 注釈】wave line とは、浜から沖を見たとき、やって来る波が盛り上がり一本の線のように見える線のことで、船首（bow）がその線に向いていることは、船首が沖に向いていることを意味する。

⁶ 【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。

- 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)⁷ 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、又は安全であればその前に、手を離し安全に離れねばならない。
- D. ドライバー及びクルーパーソンは、自らの判断で、IRB に乗船せねばならない。
- E. ドライバーは、IRB に乗っているときに限りモーターを始動できる。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のいかなる部分にも触れる事が出来る。
- F. モーターは、ギアが入った状態又はニュートラルの状態のいずれでも始動することができる⁸。ギアが入った状態で片方の手でモーターをかける場合は、ドライバーはもう片方の手でモーターのスロットルグリップのコントロールを維持せねばならない。両方の手で始動する場合、モーターはニュートラルでなくてはならない。
- G. モーター始動中及び始動直後は、IRB が制御不能又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. 沖へ向かって進む (出艇する) かどうかの最終的な判断はドライバーとクルーパーソンが責任を負う。
- 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」を維持せねばならない。これは、常に 3 点接触で体を固定する安全な方法で行われねばならない。
- C. ノーマルドライバーポジションは、左又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 (=ドライバー用のポンツーンハンドル: driver pontoon handle) を、右手はモータースロットルグリップ (motor throttle grip) を握り、ポンツーンの上に座った状態だと定義される。
- D. ノーマルクルーパーソンポジションは、左足をフットストラップにかけて (右足をフットストラップに入れるかは任意)、左手でバウロープ又はハンドルを握り、右手でポンツーンの内側にあるハンドル又はライフラインロープを握んだ状態だと定義される。
注意: クルーパーソン⁹が IRB の船底 (床, フロア) に座ることは認められない。実用

⁷ 【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。

⁸ 【JLA 脚注】日本の法令では、ニュートラルでないといけない。

⁹ 【JLA 脚注】「注意」に於いて、原文では crewperson ではなく crew となっているが、この D 項は crewperson について述べたものなので「クルー」ではなく「クルーパーソン」とした。実際のところ、クルーでもあるドライバーは C 項でポンツーンの上に座るよう規定され、又、物理的に IRB のフロアに座ることが極めて困難であることから、この「注意」で「クルーパーソン」と記述するのは合理的である。

上、クルーパーソンはポンツーンの上に座ることが推奨される。

- E. ノーマルペイシェントポジションは、IRB の内側にいて、少なくとも片方の手でライフラインロープを掴んだ状態だと定義される。

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されない。

- F. (上記の) ノーマルポジションの例外は下記である。ノーマルポジションからの移行は、常に IRB との 3 点接触を維持し安全な方法で行わねばならない：

- モーターが電氣的に動かなくなった場合、又はモーターをかけたままであってもニュートラルにしている場合、ドライバー及び/又はクルーパーソンは浅瀬（サンドバー）を越えて IRB を牽引するためノーマルポジションから離れることができる、
- 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、いつでも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、及び、波への「パンチング（punching）」する（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必要な局面において、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、

注意 1：クルーパーソンへの指導指針として、「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¹⁰；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；これは、波が IRB 上に崩れ落ちてきそうな碎波前の波を乗り越える際、例えば、波にパンチングをする際に、使用するのが理想的である。

注意 2：ドライバー、クルーパーソン、又はペイシェント（複数のペイシェントの場合もある）のそれぞれのノーマルポジションからの移動は、チームメンバーが本来の正しい位置から不意に投げ出されないことを条件に認められる¹¹。

- 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. ブイに向かう及びブイを離れる際、先行する IRB は、通常の進路において優先権（航路権）を有し、後続の IRB は衝突を防ぐためにターンして進路を変更するか、又は航路を譲ることで回避行動をとらねばならない。

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必要な全ての措置を講じるべきであるが、競技の裁定の観点からすると、後続する IRB は、先行する IRB に進行を譲る責任が

¹⁰ 【JLA 注釈】注意 1 における「他の安全なクルー動作位置」の具体例は、いわゆる「ロックイン（又はロックイン・ポジション）」に該当するが、公式競技規則においては、現場の通称による解釈のブレを防ぐため、船体との接触維持や流線型の保持といった機能的要件によって当該ポジションを定義している。

¹¹ 【JLA 注釈】B 項の通り、常にノーマルポジションを維持することが原則だが、荒れた海や波の衝撃を避けるため、一時的に体制を変えることは認められる。しかし、それは、体勢移動が原因で IRB の外に投げ出され落水したり、IRB の中で体勢を崩して完全にコントロールを失っていないことが条件である、という意味である。

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（回航）とペイシエントのピックアップは、以下の通りである：

- 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（反時計回りに）回航され、その回航（ターン）は IRB の左舷（左側）から開始されねばならない、
注意：ジャッジする上で、IRB ターニングブイを回っている間、及び/又はペイシエ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、ブイがどこで水面に再浮上したかは判定の対象とはならない、
- C. IRB は割り当てられたターニングブイを回り、割り当てられたペイシエントピックアップブイへと進み、ペイシエントがポートサイドに来るようにせねばならない、
- D. ペイシエントのピックアップ手順が記載されているレスキューチューブレースを除き、ペイシエントはピックアップの準備として IRB の方を向くものとする；ペイシエ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. ペイシエントのピックアップはピックアップブイの海側で開始されねばならない；ドライバーとクルーはどちらも、ペイシエントの引き揚げを手伝ってよい、
- F. ペイシエントのピックアップが開始されると、IRB は旋回を完了し、ペイシエントピックアップブイの浜側に移動し、浜に戻らねばならない；
マスレスキューでこの手順は第 2 ペイシエントのピックアップの際にも繰り返される、
- G. 浜へ戻る際、IRB が自チームのターニングブイを完全に通過する前に、ペイシエントは完全に水から上がっていかなくてはならない（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ペイシエント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 クルーがペイシエ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、ペイシエ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 は割り当てられたレーン上又はレーン内に着岸（ビーチング）し、そこに留まらねばならず、ドライバーが IRB から降りるまで他のチームの不利になるような位置に置かれてはならない。
- 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、又はペイシエント

- トは、不意に投げ出されて落水してはならない。クルー¹²は 3 点接触を維持せねばならない。
- C. ビーチングの時は、ドライバーは、ドライバー、クルーパーソン、ペイシエントが IRB を下船する前に、モーターキルスイッチを動作させてモーターを電氣的に停止せねばならない。
- D. ペイシエ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、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： ボートが静止した場合、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。

注意 3： 倒れながらラインを越えることは、その種目をフィニッシュしたとはみなされない。疑義を避けるために（明確にしておく）、競技者がレースを正しくフィニッシュしたとみなされるには、片足がフィニッシュライン上又はそれを越えた位置で地面に接していなければならない。

- 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 のコントロールを維持せねばならない。ペイシエントも、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、レース終了時にフィニッシュラインを超えるとき、IRB の外にいて、自分の足で通過せねばならない。例外は、チーフレフリー又はその指定する者が、フィニッシュを S7-2.8 C. で定義されている「ウォーターフィニッシュ（水中フィニッシュ）」にすると通知した場合である。
- 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、全てのチームがコースを完了するまで、フィニッシュした後はスタート/フィニッシュラインから離れて立った状態であることが求められ、これはジャッジプロセスの助けとなる。
- J. 別段の定め（例えば、S7-2.8 C に詳述されている水中フィニッシュ）がない限り、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/

¹² 【JLA 注釈】 この「クルー」は、直前の文から、ドライバー、クルー、ペイシエントを意味すると思われる。

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。チェンジオーバーに於いて、関連する種目の説明に詳述されているように、クルーパーソン及び/又はペイシエントは、IRB の再進水をアシストすることができるが、エンジンが IRB を前方に推進させる際、又はそうすることが安全であればその前に、IRB との接触を解除し且つ安全に離れねばならない。第 2 及びそれ以降の区間 (レグ) では、そうすることが安全であれば、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つことができる。

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、ペイシエントは、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又は内側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. チーム競技でのチェンジオーバーについては、第 1 ドライバー及び第 2 ドライバーは見える様にタッチせねばならない。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、各自の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、スタート/フィニッシュ/チェンジオーバーラインの浜側又はライン上に足を置いている第 2 ドライバーに、目に見えるようタッチ (タグ) する。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ねばならない。

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

4. IRB レスキュー¹⁴ IRB RESCUE

- A. 各チームは、ドライバー 1 人、クルーパーソン 1 人、ペイシエント 1 人の編成である。
- B. ペイシエントは 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、各自のペイシエ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。

¹⁴ 【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。

5. IRB マスレスキュー¹⁵ 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、及びペイシエント 2 人の編成である。
- B. ペイシエントは 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、各自の第 1 ペイシエントをピックアップし、且つ浜へ戻る。
- 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、且つそれを方向転換してもよい。ペイシエントは、ドライバーが降りた後に IRB から退出せねばならない。ペイシエントは、S7-3.7 (a) に記述されている通りに IRB の再進水でクルーパーソンをアシストしてよい。その際、そうすることが安全であれば、角度をつけてドライバーの乗艇をアシストして良い。
- 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、割り当てられたビーチターニングマーカーを回って、且つ 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エントをアシストしてよい。ペイシエントが、IRB 再進水をアシストすることができるが、エンジンが IRB 前方に推進させる際、又はそうすることが安全であればその前に、IRB との接触を解除し、且つ安全な場所に移動せねばならない。
- 注意：ペイシエントは、その後、レースの進行又は競技のジャッジを妨げない場所にいないなければならない。
- G. IRB は再進水され、且つスタートされるものとし、クルーは S7-3.4 及び S7-3.5 に記載の通り、第 2 ペイシエントをピックアップするために沖へ進み、且つその後、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¹⁶ 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、ペイシエント 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、ペイシエント）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、ペイシエント）で編成され、女性、男性の順で競技を行う。
- B. ペイシエントは 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 ドライバー及び第 2 クルーパーソンは、チェンジオーバーラインの上又はその後ろに足を位置させねばならない。
- E. クルーは S7-3.4 と S7-3.5 に従い、沖へ進み、第 1 ペイシエントをピックアップし、且つ浜へ戻る。
- F. ドライバー、クルーパーソン、及びペイシエントは 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

¹⁵ 【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。

¹⁶ 【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。

超え、IRB へ進む。

- G. 第 1 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せねばならない。ペイシエント又は第 1 クルーパーソンは、第 2 クルーパーソンが IRB を保持し、回転し、再進水させるのを補助をすることができる。そうすることが安全であれば、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：チーフレフリーによって別途許可されない限り、いかなる時点においても最大で 2 人のチームメンバーにドライバーを加えた人数が同時に IRB との接触（制御）を維持することができる。

- H. タグの後、第 2 ドライバーは再進水させ、且つ再スタートさせるために水際まで進む。第 1 クルーパーソン又はペイシエントは、各自の裁量で、第 2 ドライバーが IRB に接触した後も、IRB の再進水をアシストし続けることができるが、エンジンが IRB を前方に推進させる際、又はそうすることが安全であればその前に、IRB との接触を解除し、且つ安全な場所に移動せねばならない。

注意：第 1 クルーパーソン及び第 1 ペイシエントは、レースの進行又は競技のジャッジの妨げにならない場所にいななければならない。

- I. 第 2 クルーは S7-3.4 と S7-3.5 に従い、沖へ進み、第 2 ペイシエントをピックアップし、且つ浜へ戻る。
- 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¹⁷ 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、及びペイシエント 1 人の編成である。
- B. ペイシエントは 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. スタートの後、且つ安全なポジション¹⁸を保ちながら、クルーパーソンはブイを回る前にレスキューチューブのランヤード/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、且つその後ペイシエ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、且つクルーパーソンが保持しているものとする。
- 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エントブイにいる各自のペイシエントまで泳ぎ、反時計回りにブイを回ってペイシエントを回収する。

¹⁷ 【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。

¹⁸ 【JLA 脚注】 「安全なポジション」については 3.4 D 「ノーマルクルーパーソンポジション」を意味すると思われる。

注意：クルーパーソンは、各自の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、ペイシェントの周り且つ両腕の下でつけられなくてはならない。ペイシェントが補助なしでレスキューチューブのクリップを自分自身に留めてもよい。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、ペイシェントは胃部（腹部）¹⁹を下にして牽引されてはならない。スイムフィン、ハンドフィン、又はその他の承認されていない補助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、且つ IRB はターニングブイの海側へ移動してよい。
- L. クルーパーソン及びペイシェントは、ドライバーからの補助の有無にかかわらず、IRB のポートサイドから IRB に乗り込むものとする。モーターがニュートラルであることを条件として、ドライバーはモーターのスロットルグリップを手放し、且つピックアップ補助するために立ってもよい。

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、その逆も同様に許可される。

- 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らないこと、又はトランザム（transom）を越えて延びないこと、又はいずれかのセルフベイラー（self-bailer）に巻き込まないことを確実にするため、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と握り続けなければならない。

注意：ジャッジの記録目的のためとして、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、ILS/JLA 競技規則又は関連する回報又はブレティン（bulletins）に含まれるいかなる競技の手順、説明、規定及び/又は他の事項に従わなかったと認められる場合、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、このセクションの失格コードにある。

¹⁹ 【JLA 注釈】 原語「stomach (abdomen)」

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, ブイがボ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/又はペイシエントが IRB から落ちてしまった場合。	SDQ

D. ペイシエントの引き上げ PATIENT PICK-UP	DQ タイプ
D1 – ペイシエントのピックアップがペイシエントブイの海側から開始されていない場合。	TDQ
D2 – ペイシエントが 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、又はペイシエントが IRB から離れてしまった場合。	SDQ
D4 – ペイシエント/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、ペイシエ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エントピックアップブイを回った場合。	TDQ
D6 – ペイシエ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エ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 がペイシエントのピックアップに失敗した際、ペイシエントブイでペイシエ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エントを 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エントに到着した場合。	TDQ
E4 – クルーパーソン/ペイシエ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 でのペイシエントのピックアップが始まる前に、ペイシエ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 – ペイシエントがうつ伏せの状態で見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 – ペイシエ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/ペイシエントが 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
G4 – 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

参考文献 References

- [1] 日本ライフセービング協会（編），サーフライフセービング教本（大修館書店，2024）．
- [2] 日本ライフセービング協会（編），プール・ライフガーディング教本（大修館書店，2017）．
- [3] World Aquatics, Competition Regulations (version 1st July 2024)
<https://www.worldaquatics.com/rules/competition-regulations>（2024 年 7 月 21 日リンク確認）．
- [4] 日本水泳連盟 競技委員会，競泳競技規則 競技役員（競泳）の手引き 第 19 版（2014）．
- [5] 日本水泳連盟，プール公認規則 2023（2023.4.1 施行）．
- [6] 日本水泳連盟，プール公認規則 2024（2024.4.1 施行）．
- [7] 日本水泳連盟，プール公認規則 2025（2025.4.1 施行）．
- [8] Jelle MEINTSMA, Lifesaving World Championships 2024 - Gold Coast, Technical Officials Newsletter No. 2 (LWC2024 テクニカルオフィシャル予定者向けニュースレター)，2023 年 7 月 22 日．
- [9] 日本ライフセービング協会，ILS 競技規則 2023 年版の補足説明について，第 2024-S006 号，2024 年 7 月 4 日
ILS Sport Commision Technical Bulletin #5, July 1st, 2024,
<https://www.ilsf.org/wp-content/uploads/2024/07/ILS-Competition-Rule-Book-2023-Technical-Bulletin-5-Final-2-July-2024-V2.pdf>（2024 年 7 月 21 日リンク確認）．
- [10] 日本ライフセービング協会，メドレーリレーの第 3 競技者から第 4 競技者への引継ぎに関するルールの捉え方について，第 2023-S004 号，2024 年 2 月 15 日．
- [11] 日本ライフセービング協会，メドレーリレーの第 3 競技者のレスキューチューブ取り扱いに関する注意喚起，第 2024-S004 号，2024 年 5 月 3 日．

JLA 競技規則 編著者・協力者の履歴

1993 年・初版～1995 年・第 2 版

文殊寺裕之（委員長），小峯力，永井宏，戸田正雄，山口毅，山崎博志，江沢陽子

1997 年・第 3 版

永井宏（委員長），小峯力，山口毅，山崎博志，疋田美貴，江沢陽子，柴田奈美，大西明，中山昭

2004 年版・初版

深山元良（委員長），安藤烈，飯塚哲也，泉田昌美，遠藤大哉，塚本隆之，中村勝，川地政夫，
中山昭

〈翻訳協力〉重元典子（旧姓：坂本），根岸賢輔

2006 年版・初版

深山元良（委員長），安藤烈，飯塚哲也，池谷薫，泉田昌美，遠藤大哉，木野康信，塚本隆之，
中村勝，渡辺智美，川地政夫，中山昭，荒木雅信

2008 年版・初版

深山元良（委員長），安藤烈，飯塚哲也，池谷薫，泉田昌美，木野康信，塚本隆之，中村勝，
渡辺智美，川地政夫，中山昭，三浦慶子，藤然智，荒木雅信

2010 年版・初版

深山元良（委員長），飯塚哲也，池谷薫，泉田昌美，橘川克巳，木野康信，塚本隆之，中村勝，
吉田健博，渡辺智美，川地政夫，中山昭，三浦慶子，稲垣裕美

2012 年版・初版

塚本隆之（委員長），飯塚哲也，橘川克巳，泉田昌美，渡辺智美，池谷薫，中島重之，藤田善照，
林昌広，深山元良，川地政夫

2014 年版・初版

塚本隆之（委員長），橘川克巳，池谷薫，泉田昌美，梶本道彦，中島重之，中島典子，林昌広，
藤田善照，渡邊彩子，相澤千春，堤容子，西嶋智美，宮部周作

2016 年版・初版

中島典子（委員長），梶本道彦，栗栖清浩，中島重之，藤田善照，水川雅司，毛利智，塚本隆之，
池谷薫，泉田昌美，林昌広，宮部周作（ILS スポーツ委員），国際室

2018 年版 (2018.07.13 版, 2018.07.20 版)

編著：中島典子，中島重之，藤田善照，梶本道彦，栗栖清浩，水川雅司，栗生賢一，松永祐，毛利智
協力：宮部周作（ILS スポーツ委員），西嶋智美（国際室），西山俊（アスリート委員会）

2019 年版 (2019.04.01 版)

編著：中島典子，中島重之，藤田善照，梶本道彦，栗栖清浩，水川雅司，栗生賢一，松永祐，
毛利智，濱田博孝，南部孝二（競技運営・審判委員会），
桂里帆，齊藤愛子，細井梨沙（国際室），泉田優花，大山玲奈

協力：宮部周作（ILS スポーツ委員），西山俊（アスリート委員会），錦織功延（アンチ・ドーピン
グ委員会）

2020 年版 第 1～3, 8 章 (2020.03.16 暫定版)

編著：中島典子，中島重之，藤田善照，梶本道彦，栗栖清浩，水川雅司，栗生賢一，松永祐，
毛利智，濱田博孝，南部孝二（競技運営・審判委員会）

2020 年版 (2020.06.01 版, 2020.06.04 版)

編著：中島典子，中島重之，藤田善照，梶本道彦，栗栖清浩，水川雅司，栗生賢一，松永祐，毛利智，濱田博孝，南部孝二（競技運営・審判委員会），鈴木慎一，新部愛海（国際室）
協力：西山俊，特定非営利活動法人神奈川県ライフセービング協会（競技規則 B.2.2）

2021 年版 (2021.03.04 版)

編著：
栗栖清浩（競技運営・審判委員会/ILS Lifesaving Sport Regulations Committee）
中島典子，栗生賢一，梶本道彦，中島重之，南部孝二，濱田博孝，藤田善照，松永祐，水川雅司，毛利智（競技運営・審判委員会）
鈴木慎一（国際室）
宮部周作（スポーツ本部長/ILS Sports Commission & Multi-Sport Games Committee Chair）
協力：
中川容子（国際室/ILS Drowning Prevention and Public Education Commission）
西山俊（アスリート委員会）
松井宏泰（スポーツ育成委員会）
飯塚剛志，井藤秀晃（IRB 競技分科会）

2021 年版 (2021.08.30 版)

編著：
栗栖清浩（競技審判委員会/ILS Lifesaving Sport Regulations Committee）
中島典子，栗生賢一，梶本道彦，中島重之，南部孝二，濱田博孝，藤田善照，毛利智（競技審判委員会）
水川雅司（JLA 事務局/ライフセービングスポーツ副本部長）
協力：
高野絵美（広報室）

2021 年版 (2021.11.26 版)

編著：
栗栖清浩（競技審判委員会/ILS Lifesaving Sport Regulations Committee）
中島典子，栗生賢一，梶本道彦，中島重之，南部孝二，濱田博孝，藤田善照，毛利智（競技審判委員会）
水川雅司（JLA 事務局/ライフセービングスポーツ副本部長）

2022 年版 (2022.07.01 版)

編著：
栗栖清浩（競技審判委員会/ILS Lifesaving Sport Regulations Committee）
中島典子，栗生賢一，梶本道彦，中島重之，南部孝二，濱田博孝，藤田善照，毛利智，日馬孝昌（競技審判委員会）
田中えりか（IRB レスキュー委員会/SERC 分科会）
水川雅司（JLA 事務局/ライフセービングスポーツ副本部長）
協力：
鈴木慎一（IRB 競技分科会/国際室）

松井宏泰 (スポーツ育成委員会)

飯塚剛志, 井藤秀晃 (IRB 競技分科会)

宮部周作 (スポーツ本部長/ILS Sports Commission & Multi-Sport Games Committee Chair)

2023 年版 (2023.08.07 版 : 2023 年 07 月 07 日公開版, 及び同年 08 月 07 日修正公開版)

編著 :

栗栖清浩 (競技審判委員会/ILS Lifesaving Sport Regulations Committee)

中島典子, 梶本道彦, 南部孝二, 藤田善照, 毛利智, 日馬孝昌 (競技審判委員会)

水川雅司 (JLA 事務局/ライフセービングスポーツ副本部長)

鈴木慎一 (IRB 競技分科会/国際室)

田中えりか (SERC 分科会/IRB レスキュー委員会)

古井悠太 (国際室)

協力 :

西山俊 (アスリート委員会)

松井宏泰 (スポーツ育成委員会)

飯塚剛志, 井藤秀晃 (IRB 競技分科会)

坂本陸 (ハイパフォーマンスチームコーチ)

2024 年版 (2024.08.01 版 : 2024 年 07 月 25 日公開版)

編著 :

栗栖清浩 (競技審判委員会/ILS Lifesaving Sport Regulations Committee)

中島典子, 梶本道彦, 南部孝二, 藤田善照, 毛利智, 日馬孝昌, 宮川悠斗 (競技審判委員会)

水川雅司 (JLA 事務局/ライフセービングスポーツ副本部長)

鈴木慎一 (IRB 競技分科会/国際室)

田中えりか (SERC 分科会/IRB レスキュー委員会)

協力 :

米林ひろこ (株式会社 LPH)

奈良部真弓 (SERC 分科会)

西山俊 (アスリート委員会)

楠本慶明 (アクアティック イベント セーフティ コーディネーター分科会 (ASC))

坂本陸 (ハイパフォーマンスチームコーチ)

飯塚剛志, 井藤秀晃 (IRB 競技分科会)

伊藤隆寛 (特定非営利活動法人九十九里ライフセービングクラブ)

上野義洋 (競技安全委員会)

天川仁 (特定非営利活動法人西浜サーフライフセービングクラブ)

田村憲章 (ライフセービングスポーツ本部長)

2025 年版 まえがき, 第 1~2 章, 第 4 章, 第 7~8 章, 付録

(2025.09.01 版 : 2025 年 08 月 01 日公開版)

第 3 章

(2025.12.20 版 : 2025 年 12 月 01 日公開版)

第 5 章

(2026.02.20 版 : 2026 年 02 月 05 日公開版)

編著 :

栗栖清浩 (競技審判委員会/ILS Sports Commission, Rules & Technical Projects Working Group)

毛利智, 梶本道彦, 日馬孝昌, 橋本和樹, 南部孝二, 藤田善照, 宮川悠斗, 脇田彰吾

(競技審判委員会)

田中えりか, 奈良部真弓 (SERC 分科会),

楠本慶明 (SERC 分科会/アクアティックイベントセーフティコーディネーター分科会)

坂本陸 (SERC 分科会/ハイパフォーマンステームコーチ)

鈴木慎一 (IRB 競技分科会)

中島典子 (ライフセービングスポーツ本部 副本部長)

水川雅司 (JLA 事務局)

協力:

西山俊 (アスリート委員会 委員長)

飯塚剛志, 井藤秀晃, 芹澤祐介 (IRB 競技分科会)

伊藤隆寛 (特定非営利活動法人九十九里ライフセービングクラブ)

2025 年版 (2026 年 07 月改訂) 2026.08.01 発効: 2026 年 07 月 15 日公開)

編著:

栗栖清浩 (競技審判委員会/ILS Sports Commission, Rules & Technical Projects Working Group)

毛利智, 梶本道彦, 日馬孝昌, 橋本和樹, 南部孝二, 藤田善照, 宮川悠斗, 脇田彰吾

(競技審判委員会)

中島典子 (ライフセービングスポーツ本部 副本部長)

JLA コンペティション・ルールブック

1993 年 5 月 20 日	初版発行
1995 年 3 月 20 日	第 2 版発行
1997 年 9 月 1 日	第 3 版発行
2004 年 4 月 10 日	2004 年版 初版発行
2007 年 4 月 25 日	2006 年版 初版発行
2008 年 4 月 23 日	2008 年版 初版発行
2010 年 4 月 12 日	2010 年版 初版発行
2012 年 9 月 1 日	2012 年版 初版発行
2014 年 5 月 27 日	2014 年版 初版発行
2017 年 4 月 1 日	2016 年版 初版発行
2018 年 7 月 13 日	2018 年版 (2018.07.13 版) 発行
2018 年 7 月 20 日	2018 年版 (2018.07.20 版) 発行
2019 年 4 月 1 日	2019 年版 (2019.04.01 版) 発行
2020 年 3 月 16 日	2020 年版 暫定版 第 1～3, 8 章 (2020.03.16 版) 発行
2020 年 6 月 1 日	2020 年版 (2020.06.01 版) 発行
2020 年 6 月 4 日	2020 年版 (2020.06.04 版) 発行
2021 年 3 月 4 日	2021 年版 (2021.03.04 版) 発行
2021 年 8 月 30 日	2021 年版 (2021.08.30 版) 発行
2021 年 11 月 26 日	2021 年版 (2021.11.26 版) 発行
2022 年 7 月 1 日	2022 年版 (2022.07.01 版) 発行
2023 年 7 月 7 日	2023 年版 (2023.08.07 版) 公開 (8 月 7 日施行)
2023 年 8 月 7 日	2023 年版 (2023.08.07 版) 公開 (8 月 7 日施行)
2024 年 7 月 25 日	2024 年版 (2024.08.01 版) 公開 (8 月 1 日施行)
2025 年 8 月 1 日	2025 年版 まえがき, 第 1～2 章, 第 4 章, 第 7～8 章, 付録 (2025.09.01 版) 公開 (9 月 1 日施行)
2025 年 12 月 1 日	2025 年版 第 3 章 (2025.12.20 版) 公開 (12 月 20 日施行)
2026 年 2 月 5 日	2025 年版 第 5 章 (2026.02.20 版) 公開 (02 月 20 日施行)
2026 年 7 月 15 日	2025 年版 (2026 年 7 月改訂版) 公開 (08 月 01 日施行)

◆編 集 公益財団法人 日本ライフセービング協会 競技規則 2025 年版 (2026 年 7 月改訂版)

編著者一同

◆発 行 公益財団法人 日本ライフセービング協会

〒105-0022 東京都港区海岸 2-1-16 鈴与浜松町ビル 7F

TEL : (03) 6381 7597 / FAX : (03) 6381 7598

Web site : <https://ls.jla-lifesaving.or.jp/>

(無断転載を禁ず)

