



(____は昨年からの変更箇所)

2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース
4 輪一般競技規則
4 輪競技車両規定

2026 年 JAF 菅生サーキットトライアル選手権シリーズ規則

株式会社 菅生 (株)菅生
菅生レーシングスポーツクラブ (S R S C)

目次

4 輪一般競技規則

第1章 総則

- 第1条 競技種目
- 第2条 開催日程
- 第3条 開催場所
- 第4条 オーガナイザー
- 第5条 大会役員
- 第6条 参加車両
- 第7条 決勝出走台数、周回数(時間)、完走周回数、
レースの成立台数、JAF 選手権
- 第8条 審判員の判定内容
- 第9条 ドライバースプリーフィング
- 第10条 公式通知の公示場所

第2章 競技参加者、参加申し込み

- 第11条 競技参加者
- 第12条 参加申し込み
- 第13条 参加料金
- 第14条 参加受付制限
- 第15条 チーム員の人数および規定
- 第16条 参加受理と参加拒否
- 第17条 保険加入手続き
- 第18条 身分証(クレデンシャル)、通行証
- 第19条 参加受付(書類検査)

第3章 競技参加者の遵守事項

- 第20条 ドライバー
- 第21条 ピット要員
- 第22条 競技参加者・ドライバー・ピット要員の遵守事項

第4章 安全規定

- 第23条 ドライバーの安全遵守事項
- 第24条 走路の安全規定

第5章 公式予選

- 第25条 公式予選出走義務
- 第26条 予選出走車両
- 第27条 予選方式
- 第28条 計時
- 第29条 公式予選の中断
- 第30条 予選終了後の車両保管
- 第31条 保管持出車両に対する再車検

第6章 決勝レース

- 第32条 スタート
- 第33条 反則スタート
- 第34条 信号合図
- 第35条 追い越し
- 第36条 停車指示
- 第37条 レース中断および再スタート
- 第38条 イベントの延期、取止め、成立

- 第39条 降雨時の規則
- 第40条 レース中の車両修理
- 第41条 リタイヤ
- 第42条 レース終了

第7章 ピット規定

- 第43条 ピット規程
- 第44条 ピットストップ
- 第45条 フリー走行、公式予選、決勝レース中の車両に対する作業
- 第46条 ピット作業
- 第47条 ピットからの発進
- 第48条 ピットの禁止事項

第8章 賞典

- 第49条 賞典
- 第50条 賞典の制限
- 第51条 JMRC 東北レースシリーズ賞典

第9章 抗議

- 第52条 抗議権
- 第53条 抗議の時間制限
- 第54条 抗議の裁定

第10章 オーガナイザーの権限

- 第55条 オーガナイザーの権限

第11章 本規則の適用

- 第56条 本規則の解釈
- 第57条 本規則の違反
- 第58条 手数料一覧
- 第59条 本規則の施行

付則

- 付則1 決勝レース中のセーフティカー運用規定
- 付則2 決勝レース中のフルオコースイエロー「FCY」運用規定

4 輪競技車両規定

第1章 競技車両規定

- 第1条 参加車両
- 第2条 排気音量規定
- 第3条 競技番号
- 第4条 公式車両検査
- 第5条 決勝レース終了後の車両保管および再車検
- 第6条 燃料、オイル
- 第7条 車両の変更
- 第8条 車両名およびレースによる広告
- 第9条 タイヤ

第2章 Formula Beat (F-Be) レースの車両規定

- 第10条 参加車両

第11条	タイヤに関する規定	24	2004年1月1日	制定
第12条	車両交換等の禁止	24	2004年5月25日	改定
第3章 もてぎ・菅生スーパーFJ(S-FJ) レースの車両規定			2005年1月1日	改定
第13条	参加車両	24	2007年1月1日	改訂
第14条	タイヤに関する規定	24	2008年1月1日	改訂
第15条	車両交換等の禁止	25	2010年1月1日	改訂
第16条	車両交換等の禁止	25	2013年1月1日	改訂
第4章 もてぎ・菅生 FJ1500(FJ1500) レースの車両規定			2014年1月1日	改訂
第16条	参加車両	25	2015年1月1日	改訂
第17条	タイヤに関する規定	25	2016年1月1日	改訂
第18条	車両交換等の禁止	25	2017年1月1日	改訂
第19条	車両交換等の禁止	25	2018年1月1日	改訂
第20条	車両交換等の禁止	25	2018年5月20日	改訂
第5章 もてぎ・菅生 VITA シリーズの車両規定			2019年1月1日	改訂
第19条	参加車両	25	2020年1月1日	改訂
第6章 もてぎ・菅生 v. Granz シリーズの車両規定			2021年3月1日	改訂
第20条	参加車両	31	2022年2月24日	改訂
2026年 JAF 菅生サーキットトライアル選手権シリーズ規則			2023年3月1日	改訂
第1条	競技会の定義	36	2023年5月1日	改訂
第2条	競技会の名称	36	2024年3月1日	改訂
第3条	競技種目	36	2025年3月7日	改訂
第4条	競技会の格式	36	2026年3月1日	改訂
第5条	競技会開催場所	36		
第6条	オーガナイザー	36		
第7条	大会役員	36		
第8条	競技会主要役員	36		
第9条	参加申し込み、参加資格、期間、費用	37		
第10条	サービスカー・サービス員	37		
第11条	競技方法	37		
第12条	その他の事項	38		
第13条	参加車両・選手権部門およびクラス区分 (筑波/岡山シリーズ共通)	38		
第14条	車両変更	39		
第15条	信号合図	39		
第16条	参加受理	39		
第17条	失格規定	39		
第18条	シリーズおよび競技の成立	40		
第19条	賞典	40		
第20条	選手権保持者の認定、得点基準	40		
第21条	シリーズの認定	40		
第22条	遵守事項	40		
第23条	抗議	40		
第24条	損害の補償	40		

2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース 4輪一般競技規則

スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコースで行われる全ての4輪競技は、一般社団法人日本自動車連盟(JAF)の公認のもと、FIA 国際モータースポーツ競技規則およびその付則に準拠した日本自動車連盟(JAF)の国内競技規則およびその細則、ならびに、それらに合致もしくは準拠した本規則書に従い、国際、準国際、国内、準国内競技として開催される。全ての参加者は、これらの諸規則に精通し、これを遵守すると共に、オーガナイザーおよび競技役員の指示に従う義務を負うものとする。なお、競技会が全日本選手権、地方選手権競技として開催される場合、2026年全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則/全日本スーパーフォーミュラ・ライセンス選手権統一規則/「2026年日本レース選手権規定」が優先され、それ以外についても各協会発行の規則書およびハンドブックに規定された条文については、それらが優先される。

第1章 総則

第1条 競技種目

四輪自動車によるレース

第2条 開催日程

1. 開催日程 ◎土曜日開催 ●日曜日開催 ※開催曜日は変更になる場合がある。各競技会の公式通知を最終決定とする。

日程 競技会名		SUGO チャンピオンカップレースシリーズ							S耐	S-GT
		Rd 1 (MAZDA)	Rd 2 (SRO)	Rd 3	Rd 4	Rd 5 (SF)	Rd 6 (SFL)	Rd 7		
		4/11(土) ~12(日)	5/15(金) ~17(日)	6/13(土) ~14(日)	7/18(土) ~19(日)	8/7(金) ~9(日)	8/28(金) ~30(日)	10/24(金) ~25(日)		
全日本スーパーフォーミュラ選手権						●				
全日本スーパーフォーミュラ・ライセンス選手権							◎●●			
SUPER GT										●
スーパー耐久								◎●		
SRO Japan Cup			◎●							
地方選手権	Formula Beat				◎●			◎●		
	もてぎ・菅生スーパー-FJ/FJ1500	◎●			◎					
	FORMULA REGIONAL						◎●●			
	FIA-F4 チャンピオンクラス									◎●
	FIA-F4 インディペンデントクラス									◎●
ツーリングカー(ロードスター)		●								
Yaris Cup			●					◎		
GR86/BRZ クラブマン			●							
GR86/BRZ プロフェッショナル			●							
もてぎ・菅生 VITA					●			●		
もてぎ・菅生 v. Granz								◎●		
N-ONE OWNER'S CUP						◎				
ロードスター・スーパーテイルスⅢ		●			◎			◎		
BMW Group Racing (MINI)					●●					
Porsche Carrera Cup Japan						◎●				
Porsche Sprint Challenge Japan				◎●						
LEGEND CAR JAPAN				●						
Audi A1 Fun Cup					●					
菅生サーキットトライアル選手権		◎		◎	◎					
マツダファン・サーキットトライアル		●								

※菅生サーキットトライアル選手権 第4戦は、2026年11月7日(土)に単独開催となります。

2. もてぎ・菅生シリーズは下記日程にて開催する。

1) もてぎ・菅生スーパーFJ/F1500選手権シリーズ (JAF 地方選手権)

第1戦	3月14日(土)・15日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第1戦(モビリティリゾートもてぎ)
第2戦	4月11日(土)・12日(日)	SUGOチャンピオンカップレースシリーズRd.1(スポーツランドSUGO)
第3戦	4月11日(土)・12日(日)	SUGOチャンピオンカップレースシリーズRd.1(スポーツランドSUGO)
第4戦	4月25日(土)・26日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第2戦(モビリティリゾートもてぎ)
第5戦	7月18日(土)・19日(日)	SUGOチャンピオンカップレースシリーズRd.4(スポーツランドSUGO)
第6戦	9月12日(土)・13日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第4戦(モビリティリゾートもてぎ)
第7戦	11月21日(金)・22日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第5戦(モビリティリゾートもてぎ)

2) もてぎ・菅生VITAシリーズ

第1戦	3月14日(土)・15日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第1戦(モビリティリゾートもてぎ)
第2戦	3月14日(土)・15日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第1戦(モビリティリゾートもてぎ)
第3戦	4月25日(土)・26日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第2戦(モビリティリゾートもてぎ)
第4戦	7月18日(土)・19日(日)	SUGOチャンピオンカップレースシリーズRd.4(スポーツランドSUGO)
第5戦	10月24日(土)・25日(日)	SUGOチャンピオンカップレースシリーズRd.7(スポーツランドSUGO)
第6戦	11月21日(金)・22日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第5戦(モビリティリゾートもてぎ)

3) もてぎ・菅生 v. Granz シリーズ

第1戦	3月14日(土)・15日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第1戦(モビリティリゾートもてぎ)
第2戦	3月14日(土)・15日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第1戦(モビリティリゾートもてぎ)
第3戦	6月27日(土)・28日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第3戦(モビリティリゾートもてぎ)
第4戦	6月27日(土)・28日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第3戦(モビリティリゾートもてぎ)
第5戦	10月24日(土)・25日(日)	SUGOチャンピオンカップレースシリーズRd.7(スポーツランドSUGO)
第6戦	10月24日(土)・25日(日)	SUGOチャンピオンカップレースシリーズRd.7(スポーツランドSUGO)

第3条 開催場所

名称	スポーツランドSUGO インターナショナルレーシングコース		
所在地	宮城県柴田郡村田町菅生6-1	TEL	0224-83-3127 FAX 0224-83-3697
長さ	3.586 km		
レースの方向	右回り		

第4条 オーガナイザー

株式会社菅生/菅生レーシングスポーツクラブ(SRSC)

第5条 大会役員

大会特別規則および公式通知、公式プログラムに示す。

第6条 参加車両

スポーツランドSUGO インターナショナルレーシングコース4輪競技車両規定に準ずる。

第7条 決勝出走台数、周回数(時間)、完走周回数、レースの成立台数、JAF 地方選手権

SUGOチャンピオンカップレース大会特別規則において定める。

第8条 審判員の判定内容

FIA国際モータースポーツ競技規則 第11条 16項および JAF国内競技規則 10-20 の審判員判定事項は次の通りとする。

- 1) スタート審判員
本規則 第6章 第32条「スタート」に関する判定
- 2) 決勝審判員
本規則 第6章 第42条「レース終了」に関する判定
- 3) 審判員(走路)
FIA国際モータースポーツ競技規則 付則 H項に関する判定。
FIA国際モータースポーツ規則 付則 L項 第4章 2. に関する判定。
本規則 第4章 第24条「走路の安全規定」に関する判定。
- 4) 審判員(ピット)
本規則 第7章 第46条「ピット作業」に関する判定。

第9条 ドライバーズブリーフィング

実施場所：ブリーフィングルーム(タイヤサービスガレージ 2F)

状況により、リモートで実施する場合がある。

第10条 公式通知の公示場所

コントロールタワー脇インフォメーションボード

ただし、公示場所を変更する場合は大会特別規則もしくは公式通知にて示す。

第2章 競技参加者、参加申し込み

第11条 競技参加者

1. 競技参加者許可証

1) 国内、準国内、地方、レース

当該年度有効の JAF 国内競技参加者許可証(競技運転者許可証国内 A で兼ねることもできる)以上を所持していなければならない。

2) 国際レース

所属国の ASN で発行したそのレースに適格な FIA 国際競技参加者許可証を所持していなければならない。

2. ドライバーおよびピット要員の指名登録

競技参加者は、参加申し込みの際して、本規則ならびに特別規則書に定められた資格を有するドライバー、ピット要員等の指名登録を行い、参加料を納入して期間内に参加申し込みの手続きを行わなければならない。

3. ドライバー、ピット要員ならびにゲストに対する義務と責任

競技参加者は、自分が指名したドライバー、ピット要員ならびにゲストに対して、諸規則の遵守と安全の確保について徹底させておく義務があり、これらの人々の言動や事故についてその最終的責任を負わなければならない。

ただし、ドライバー、ピット要員ならびにゲストも同様に各々の責任を負うものとする。

4. 競技出場義務(JAF 国内競技規則 4-11)

参加が正式に受理された競技参加者は、FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 J 項、または JAF 国内競技車両規則ならびに各大会特別規則書に従って完全に車両を整備し、ドライバー、ピット要員とともに必ず競技会に出場する義務を負うものとする。

なお、競技参加者は本人が出場できない場合は必ず書面をもって代理人を指名しなければならない。

5. 参加の取消し(JAF 国内競技規則 4-11)

競技参加者は参加申し込み後、参加取消しを行う場合には、その理由を付した書面を競技会事務局宛に提出しなければならない。

また、ドライバーが公式予選通過後、決勝レースに出場できない場合も競技参加者はその理由を付して、速やかに競技会事務局に届け出なければならない。

ただし、参加締切日以降の参加取消しに対する参加料の返却はしない。

6. 証明書類およびテクニカルパスポート

競技参加者は、自己の車両に関する仕様、改造、変更等の詳細について製造者が証明する書類(FIA、JAF によって公認された車両は公認書)を必ず携行し、必要に応じて提出しなければならない。

7. 施設に対する損害補償義務

競技参加者は自分が指名したドライバー、ピット要員ならびに招待したゲスト等がレース場の施設、器材、車両等に損害を与えたときはその原因の如何を問わず補償の責任を負うものとする。

第12条 参加申し込み

1. 参加申し込み期間は下記の通りとする。

日程	競技会名	申込期間
4月11日(土)～12日(日)	Rd. 1	3月1日(日)～3月11日(水)
5月15日(土)～17日(日)	Rd. 2 (SRO Japan Cup Round 1&2 併催)	4月6日(月)～4月16日(木)
7月18日(土)～19日(日)	Rd. 4	6月8日(月)～6月18日(木)
10月24日(土)～25日(日)	Rd. 8	9月14日(月)～9月24日(木)

※上記受付開始以前の申し込みは無効とする。 ※上記申込期間最終日の消印は有効とする。

2. 参加申し込み先

1) もてぎ・菅生スーパーFJ/FJ1500、もてぎ・菅生 VITA、もてぎ菅生 v. Granz、Yaris Cup、GR86/BRZ
スポーツランド SUGO 「4輪レース事務局」

2) 上記以外のレースは、各協会への申し込みとする。

3. 参加申し込み方法

WEB エントリー

スポーツランド SUGO 公式サイトよりエントリーすること。

https://www.ms-event.net/sugoweb/user/?a=race_race_entry_list

4. 参加申込み締め切り以前であっても、申込みが締め切られる場合があることを参加者は承知していなければならない。

5. 車名の登録(ネーミング)

各参加車両は、車両名を含め全角 15 文字以内(半角 30 文字以内)にしなければならない。

第13条 参加料金

参加料(表記金額は消費税 10%を含む)

レース区分		WEB エントリー	
		SSCM 会員(4R)	ビジター
もてぎ・菅生スーパーFJ/FJ1500 選手権	1 レース制	58,000 円	60,500 円
	2 レース制	110,000 円	115,000 円
もてぎ・菅生 VITA シリーズ		51,000 円	53,500 円
もてぎ・菅生 v. Granz シリーズ	1 レース制	51,000 円	53,500 円
	2 レース制	98,500 円	102,900 円
Yaris Cup 東北シリーズ		42,900 円	45,100 円
GR86/BRZ	クラブマンシリーズ	44,000 円	46,200 円
	プロフェッショナルシリーズ	69,300 円	71,500 円

※上記以外のレースは、各シリーズ規定を参照のこと。

第14条 参加受付制限

制限は設けない。

第15条 チーム員の人数および規定

1. 人数は、監督を含め 4 名までとする。
2. チーム員は満 18 歳以上とし、参加者より指名登録され、本規則 第 2 章 第 19 条 に基づく有効な保険または共済会の手続きを完了した者に限られる。

第16条 参加受理と参加拒否(JAF 国内競技規則 4-19)

1. 参加申し込み者に対しては、締め切り日以降に競技会事務局より参加受理または参加拒否が通知される。
2. 参加を拒否された申し込み者には、参加料が全額返還される。
3. 参加が受理された後、参加を取り消す申し込み者には、参加料は返還されない。

第17条 保険加入手続き

JAF 国内競技規則 細則 自動車競技の組織に関する規定 第 8 条 保険 に準ずる。

有効な保険および共済の加入状況は、参加申し込み時に保険加入済確認書にて競技会事務局に申告するものとする。

第18条 身分証(クレデンシャル)および車両通行証

1. 参加が正式に受理された場合には、競技参加者によって指名登録されたドライバー、チーム監督、ピット要員に対しクレデンシャルが交付される。また、競技車両搬送車、サービスカーに対して車両通行証が交付される。
2. 競技参加者、ドライバー、ピット要員およびゲストは、発行されたクレデンシャルを常に正しく身に付けていなければならない。
3. 競技期間中は発行された車両通行証に貼付する車両のナンバーを記入の上、フロントガラスの外部より明瞭に確認できる位置に必ずつけていなければならない。他に貸与したり転用したりすることは厳禁され、違反者に対しては参加資格の剥奪、その他の厳罰が課せられる。
4. パドック内における通行は身分証、車両通行証に標示された区域に限定されるが、車両は定められた導線に従って移動させ、必ず指定の場所に駐車し、緊急通路を塞いだり、他の通行を妨げたりしてはならない。

第19条 参加受付(書類検査)

参加申し込みが正式に受理された参加者は、公式通知に示された日時および場所で行なわれる参加受付時に下記の書類を提示もしくは提出しなければならない。

- 1) 正式参加受理通知書
- 2) 競技参加者許可証
- 3) 競技運転者許可証
- 4) 運転免許証
- 5) 賞金振り込み用紙(当該クラスのみ)
- 6) その他提出物がある場合は受理書に示す。

第3章 競技参加者の遵守事項

第20条 ドライバー

参加資格

ドライバーは、当該年度有効のJAF国内競技運転者許可証Aライセンス以上の所有者とする。また、JAFの定める条件を満たせば、JAF以外のASNが発給する競技許可証の所持者も参加が認められる。

- 1) 地方選手権は、日本レース選手権規定 第3章 第19条 に準ずる。
Formula Beat 地方選手権、もてぎ・菅生スーパーFJ/FJ1500選手権、FIA-F4選手権、
FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP、ツーリングカー選手権(ロードスター)
- 2) 18歳未満のドライバーは参加申し込みの際、親権者の承諾書に印鑑証明書(3ヶ月以内有効)を添えて提出しなければならない。

第21条 ピット要員

1. 競技に参加することを許されるピット要員は満18歳以上の者で、競技参加者によって指名登録され、本規則 第2章 第19条の条件を満たす保険手続きの完了した者に限られる。
2. ピット責任者およびサインエリア(ピット前作業エリア黄色線)まで出ること許されるピット要員は、いずれも競技参加者によって指名登録された者に限られる。ただし、ピットサインエリアに出られる人員は、大会毎に定められた腕章(リボン)を着用したピットサインマン2名とする。(特別な大会は大会特別規則に規定する)
3. ピット要員の定員は、監督を含め4名とする。
4. 競技参加者は競技会当日のチーム責任者として、ピット要員の中から経験の豊富な者1名を選びピット責任者として登録しなければならない。また競技参加者は自らピット責任者として参加することもできる。
5. 競技中、ピット要員は各チームに割り当てられたピット内に留まり、登録されたピット要員、チームゲスト以外の者に出入りを禁止するとともに、ピット内の整頓と火災予防、および盗難防止に努め、禁煙を守らなければならない。
また、公式予選および決勝レースの当該走行が終了した場合は速やかに作業エリアおよびピット内を片付けて、次のレース区分のためにピットを明け渡さなければならない。

第22条 競技参加者・ドライバー・ピット要員の遵守事項

1. 規則の熟知と遵守
競技参加者はレースの諸規則ならびに各競技会別に定められた諸規則を熟知し、これを遵守するとともに自己の参加に関わるすべての者にこれらの規則を遵守させる責任を有するものとする。また、競技参加に関わるすべての関係者は、当該競技参加者またはその代理人と同様に規則を遵守しなければならない。
2. 安全の確保とその責任
安全の確保は、競技に参加するすべての者が各自の責任において常に留意していなければならない最も重要な事項である。競技中、万一事故による車両の損害あるいは人員の死傷等があった場合でもスポーツとしての原則に基づき、その責任は各自が負わなければならない。オーガナイザーおよび他の競技参加者、ドライバーならびにピット要員、あるいは競技の運営に当たる競技役員やサーキット職員等に対して一切の損害賠償を追及することはできないものとし、参加申し込みの際に誓約文に署名し、このことを明確に約束しなければならない。
3. マナーの遵守
競技に参加するすべての者はスポーツマンとしての襟度を保ち、言語を慎み、礼儀正しく、明朗公正に行動しなければならない。また、競技会期間中に薬品によって精神状態を繕ったり、飲酒した者はレースから除外される。
4. 責任体制
競技に参加するすべての者は、自らの意思と責任において参加するものであることを深く認識し、万一の場合に備えてその参加

について家族の了解を得ておくとともに、有効な保険に加入するなどして、十分な自主責任体制を整えた上で参加しなければならない。

5. ドライバーズブリーフィング・監督ミーティング

すべてのドライバーおよびオーガナイザーに指名された者は必ずブリーフィングに出席しなければならない。

ブリーフィングに遅刻、欠席した場合は本規則 第11章 第57条 5. に定める再ブリーフィング料を支払い、再ブリーフィングを受けなければならない。また、リモートブリーフィング(ミーティング)の場合は決められた時間内に事務局へ視聴完了の報告を行う事。

6. ペット類のパドックエリア内入場および16歳未満の者のピットエリアへの出入りは禁止される。また、競技車両およびオーガナイザーが特に認めた車両を除き、レース場のいかなる場所でも登録ナンバーの無い車両の使用は禁止される。

第4章 安全規定

第23条 ドライバーの安全遵守事項

1. 十分な強度が保証されているヘルメットを着用すること。(2026年JAF国内競技車両規則 第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則 3. 参照)
2. オープンタイプの車両は不燃性のゴーグル、もしくはフルフェイス(バイザー付)ヘルメットを使用すること。
3. 耐火性のレーシングスーツ、アンダーウェア、グローブ、ソックス、バラクラバ、シューズ等を必ず着用すること。
4. FIA国際モータースポーツ競技規則 付則H項 並びにL項の規定と次の項目を遵守するものとする。
 - 1) 競技に適した健康状態で参加し、競技中は常にお互いの安全を考慮した協調的マナーのもとに自己の技量とコースの状態に適した競技速度で車両を運転し、危険とみなされる行為があってはならない。
危険とみなされる行為とは、下記の通りとする。
 - a. 他の競技車両のコースアウトを強いる行為。
 - b. 他の競技車両に対する危険な接触行為。
 - c. 他の競技車両による正当な追い越し行為を妨害する行為。
 - d. FIA国際競技規則 付則L項 第4章 2 に違反し、その行為が危険と判断されたものをいう。
 - 2) 故意に規定の走路から外れたり、コーナーをショートカットしたりして走行することは禁止される。走路外走行によりアドバンテージが認められた場合には、競技会審査委員会の裁定によりタイムペナルティ等の罰則が課される場合がある。
 - 3) オイル、ガソリン等の漏れを生じた車両、あるいは事故や故障によって危険が予測される状態となった車両は、必ず一旦ピットに停止して完全な修理を行い、技術委員の点検を受けるものとし、不完全な状態でレースを継続してはならない。特に車体の一部分を失ったまま競技を継続することが認められた場合でも、その欠損によってアドバンテージを得たことが明らかであるときはペナルティが課せられる。
 - 4) 走行中に転倒、衝突等の事故を起こしたドライバーは必ず競技会指定医師の診断を受けなければならない。医師および競技長の許可がない限り再び競技に参加することはできない。
 - 5) 走路は必ず定められた方向に走行し、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。ただし、安全上競技役員の誘導の下に行う場合はこの限りではない。
 - 6) 頭部と頸部の保護装置FHR(HANS)システムについては、2026年JAF国内競技車両規則 第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則 10. 2)に基づき、すべてのレース競技において着用が義務付けられる。

第24条 走路の安全規定

1. 走路は白線で明示される。ダンロップブリッジ下からメインストレートエンド左側の2輪用退避路、および馬の背コーナーの前方白線左側の部分はエスケープロードとして非走路とする。
2. 走路中コントロールを失った車両、あるいは走路外に出た車両のドライバーがコースに復帰する場合は、後続車両など他車の妨害にならないよう注意し、安全を確認した上で走路に戻ることができる。
3. コーナーをショートカットしたりランオフエリアを走行してそのままトラックに復帰した場合、下記の処置がとられる。
 - 1) 公式予選
アドバンテージ(予選タイムの短縮)を得たと判定された場合は、当該周回のタイムは採用されない。
 - 2) 決勝レース
アドバンテージを得たと判定された場合は、ペナルティの対象となる場合がある。
4. 自らの意思であるか否かを問わず、ドライバーが走路上で車両を止めざるを得ない場合、できる限り速やかに走路外の安全な場所に移動し、競技中の他車両に対し、危険または走行の妨げとならぬようにしなければならない。万一、ドライバー自身で危険が予測される位置から車両を移動させることができない場合は、競技役員に援助を要請して安全な位置に移動するものとする。

5. 競技中、停止した車両の排除作業を安全かつ迅速に行うことができるようにするため、セーフティカーを使用することがある。この場合、セーフティカーに乗車した競技役員の指示合図がない限り、すべての競技車両はこれを追い越してはならない。これに反したものには罰則が適用される。セーフティカーに関する規定は、FIA 国際モータースポーツ競技規則 付則 H 項の規定を適用する。(本書 付則 1 決勝レース中のセーフティカー運用規定を参照)
6. 緊急の際、競技中にレスキューカー、救急車、消火車、競技役員車、レッカー車などサービスカーがコースを走行したり、必要な作業を行うため駐停車したり、競技役員がコースに立ち入る場合があることをドライバーは承知していなければならない。また、ドライバーはそれら一連の作業に最大限の注意を払い、安全を確保した走行をしなければならない。

第5章 公式予選

第25条 公式予選

1. 参加ドライバーは必ず公式予選に出走(コースイン)し、決勝レースのスターティングポジションについて判定を受けなければならない。公式予選における走行により不適格あるいは危険と判定された車両およびドライバーはレースから除外される。
2. 公式予選に出走(コースイン)しなかった車両およびドライバー、あるいは公式予選通過基準タイムを達成しなかった車両およびドライバーは、決勝レースに出場できない。ただし、予選通過台数が最大決勝出走台数に満たなかった場合、出走嘆願の申請に対し、競技会審査委員会は決勝レース出場を認める場合がある。出走嘆願書の申請期限は暫定結果発表後 30 分以内とする。

第26条 予選参加車両

公式予選に出走する車両は公式車両検査に合格したもので、指定された競技番号を正しく付けていなければならない。

第27条 予選方式

公式予選はタイムトライアル方式とする。なお、計測時間は大会特別規則及び公式通知に示す。

一定の時間内に指名されたドライバーとその車両が走行し、記録されたベストラップタイムの比較によりグリッドの順位を判定する。

第28条 計時

公式予選の計時は次の各項に基づいて行われる。

1. 計測装置
車両がコントロールラインを通過し、その下に埋め込まれているループを横切った瞬間に自動的にタイムが記録されるループ式計測装置を使用する。
2. 基準タイム
JAF 地方選手権レースおよびその他のレースでは、公式予選で達成された上位 3 位までのタイムを平均し、その 130%以内とする。耐久レース等のクラス区分のあるレースでは、各クラス区分別に上位 3 位のベストラップタイムの平均に 110%を乗じたものを公式予選通過基準タイムとし、これをクリアしたドライバーに予選結果の順に従ってスターティンググリッドが与えられる。
ただし、この基準タイムは天候その他の状況により変更されることがある。
3. 同一タイム
2 名以上が同一タイムを記録した場合は、早い時刻にそのタイムを記録したものに優先権が与えられる。なお、同時刻に同一タイムを記録した場合にはセカンドタイムの比較により決定される。
4. 記録の削除
公式予選中の規則違反の事実が明らかになった場合、当該ドライバーによってその時点までに記録されたタイムの一部あるいはすべてを無効とされる場合がある。また、赤旗原因と特定されたドライバーはそれまで記録したタイムが無効となる。
公式予選中に黄旗区間を走行した車両の当該タイムは公式予選結果として採用しない。
5. 最終周回タイム計測は、規定された予選時間の経過をもって終了とされる。従って、チェッカーフラッグが遅れて表示された場合においても上記の時点でその車両に対する計測は終了とする。ただし、終了時刻後に走行中の最終周回の計測タイムは有効とする。
6. コントロールライン上で赤旗が提示された時点で、以降に通過した車両のタイムは無効とする。

第29条 公式予選の中断

安全上、競技長はコースの清掃、整備または故障車両の回収、負傷者の救出等のため公式予選を中断することができる。特に定められない限り、中断に関する指示およびその後の時間調整等は競技長に一任される。公式予選中断の合図が表示された場合、走行全車はピットへ停車するものとする。公式予選中断後の再開はピットエンドから信号燈の指示に従って 1 台ずつコースインするものとする。公

式予選中にコースアウトした車両は中断中、自力で自己のピットに戻った場合は以降の公式予選に出走が可能となる。但し、その際に競技役員の援助を受けた場合は再度コースインする事は許されない。

第30条 予選終了後の車両保管

公式予選を通過した車両は技術委員によって必要時間保管される。(スポーツカー、フォーミュラカー、特殊車両を除く)
保管場所は指定区域、または公式通知に特に定められた場所とし、公式予選終了後直ちに搬入しなければならない。保管車両の持ち出し(許可できるレースに限る)は本規則 第11章 第58条 4.の再車検手数料を添えて競技会事務局に申請し、車検場にて技術委員長の承認を得たうえで行うものとする。

第31条 保管持出車両に対しての再車検

保管持出車両は、再車検を受ける義務がある。再車検の実施は技術委員長の指示に従うものとする。

第6章 決勝レース

第32条 スタート

1. スタート方式

スタート方式は次の中から選択され、各大会特別規則もしくは公式通知に示す。再スタートの場合の方式はその都度、状況に応じて競技長が決定する。なお、コース状況等によりセーフティカースタート方式でレースをスタートさせる場合がある。

1) スタンディングスタート

定められたグリッドに着いて、静止状態から発進するスタート方式。

2) ローリングスタート

走行状態から発進するスタート方式。

2. ピットスタート

レーススタート合図の後、すべての競技車両がピット出口を通過し、ピット出口の信号灯に緑色ランプが点灯することによりピット出口からスタートが許される方式。ピットからレースをスタートする車両への作業はスタート合図後可能となる。

3. グリッド

1) 定数と配列

グリッドの配列は1×1のスタaggerドグリッドを原則とする。グリッドの定数については、大会特別規則で定める。

2) ポールポジション

スタンディングスタートの場合はアウトサイドグリッド(左側)、ローリングスタートの場合はインサイドグリッド(右側)をポールポジションとする。

3) グリッドの閉鎖

グリッドはフォーメーション開始5分前に閉鎖される。グリッドの閉鎖後に自己のグリッドに到着した車両は最後尾スタートとなる。

4) 非発走車のグリッド

スターティンググリッドが発表された後の非発走車のグリッドについては原則として空席とする。

4. スタンディングスタート手順

1) タイムスケジュールのフォーメーション開始5分前までに定められたグリッドにつくこと。グリッドについた後はエンジンを停止して待機する。ただし、天候その他の状況に応じて変更のある場合はその都度競技長が指示する。

2) ピット出口は遅くともフォーメーション開始10分前に閉鎖される。これに対しては、閉鎖2分前の警告音およびピット放送で告知される。ピット出口の閉鎖までにピットエリアを離れることのできなかつた車両はピットスタートとなる。

3) スタートの予告は「5分前」「3分前」「1分前」「30秒前(ツーリングカー)」もしくは「15秒前(フォーミュラカー)」が表示板によって告知され、この表示には音声の伴うことがある。

a. 「5分前」の表示

秒読み開始。グリッドへの競技車両の進入は締め切られ、ツーリングカーはグリッド上でのすべての作業が禁止される。

b. 「3分前」の表示

フォーミュラカーはドライバーの車両への搭乗に関わる作業を除き、グリッド上でのすべての作業が禁止される。ドライバー、競技役員およびフォーミュラカーの補助始動装置使用のための付添いのチームメンバーを除いて他のすべての者はコース上から退去する。

c. 「1分前」の表示

エンジン始動。(必ずセルスターターによるものとし、スポーツカー、フォーミュラカーは補助始動装置の使用も可)

付添いのチームメンバーはエンジン始動後コース上から退去する。

d. 「30 秒前(ツーリングカー)」もしくは「15 秒前(フォーミュラカー)」の表示

このボード提示の「30 秒後」もしくは「15 秒後」にグリッドの前方で緑旗が振られ、全車両はグリッドにおける位置を保ちつつ、一隊となってフォーメーションラップを行うため発進する。オフィシャルカー(セーフティカーがオフィシャルカーを兼ねる場合がある)が使用されない場合はポールポジション車両が全車両を誘導するものとし、一切の追い越しは禁止される。なお、安全上の理由から競技長の指示によりフォーメーションラップを2 周回以上行った場合は追加の周回数が規定の周回数から減算される。この時ピットスタートの車両は2 周目に入る隊列の最後尾に合流する事が許される。

e. フォーメーションラップにおいてグリッドを離れる際に出遅れた車両は、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出した場合に限り、フォーメーションラップ中に自己のポジションに戻るために他の車両を追い越すことが許される。なお、最後尾の車両がスタートラインを横切る前までに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示される。フォーメーションラップに発進することができないドライバーは手を挙げてその旨を知らせるものとし、他の全車両が発進した後にオフィシャルによってピットに押し入れ、調整後、本条 前項 2. のピットスタートにより競技に参加するものとする。

f. フォーメーションラップに出遅れた車両およびフォーメーションラップ走行中、不調のため正しい位置を保てなかった車両は最後尾スタートとなるが、その車両は下記 h. 項による赤色ランプが点灯するまでにグリッドに停車していなければならない。万一、赤色ランプが点灯するまでに停車できない場合は一旦ピットに戻り、その後、本条 前項 2. のピットスタートとなる。フォーメーションラップ中に一旦後尾についた車両は、スタートまで一切の追い越しを禁止される。

g. フォーメーションラップ中にスタート練習や著しく隊列を乱してはならない。著しいと競技長が判断した場合はスタンディングスタート手順違反として罰則が適用される。

h. フォーメーションラップを終了し、スターティンググリッドについた車両は、定められた位置に正しく停止し、エンジンをかけたままで待機する。全車両が正しい位置についたことが確認されると、赤色ランプ 2 灯(5 秒前)の表示があった後に赤色ランプ 10 灯(スタート用意)が点灯される。その後、通常 2 秒から 3 秒以内に赤色ランプが消灯された瞬間にスタートする。この間にエンジンが停止して発進できない車両がある場合は、ドライバーが手を挙げて合図するとともに担当の競技役員が黄旗の振動で他のドライバーに知らせるものとする。特に定められない限り発進できない車両は、他の全車両がグリッドを離れた後、競技役員が当該車両を押してピットレーンに移動する。

i. スターティンググリッド帰着後、突如コースが使用不能の状態となるか、または多量の雨やその他の理由で危険が予測される状態となった場合は、下記の要領で進行するものとする。

(1) グリッド上以外に問題がなく、直ぐにフォーメーションラップが再開出来ると競技長が判断した場合、中断ライト(イエローまたはオレンジライトの点滅)の後に緑色のライトが 2 秒間点灯し、「EXTRA FORMATION LAP」と表示されたボードが提示される。全車両はエンジンを切ることなく、再度フォーメーションラップを開始する。

(2) 赤色ランプが点灯する前の場合は、赤旗が振動表示(黄色ランプ点滅)され、「START DELAY」(スタート遅延)ボードがスタートラインに掲げられる。スターターはイエローライトを点滅させる。

(3) 赤色ランプ点灯後の場合は、黄色ランプの点滅を併用して「START DELAY」(スタート遅延)ボードがスタートラインに掲げられる。

(4) 上記(2)および(3)のいずれの場合も全車両のエンジンは停止され、スタート手順 5 分前から再開される。いずれの場合においても周回数(時間)は 1 周減算される。

j. 前項 i (3) の手順が 1 回以上必要となった場合でも、燃料補給は許可がない限り禁止される。

5. ローリングスタート手順

フォーメーションラップ開始に先立つスタート進行手順は、前項 4. (3) の a. 5 分前から c. 1 分前までの表示と同様とし、フォーメーションラップスタート 30 秒前の表示から以下に従う。

a. スタート 30 秒前ボードの表示 30 秒後、ダミーグリッドの前方で緑旗が振られ、全車両はグリッドにおける位置を保ちつつ、一列となってフォーメーションラップを行うため発進する。

b. フォーメーションラップはオフィシャルカーが全車両を誘導し、全車両はこれに従って走行する。

c. フォーメーションラップに発進することができないドライバーは手を挙げてその旨を知らせるものとし、他の全車両がグリッドを離れた後、競技役員のみが当該車両をトラック上で押してエンジンを始動する事が出来る。(なお、始動できない場合は、ピットエリアに導かれ、正式スタート後、ピットスタートにより競技に参加するものとする。)

d. フォーメーションラップに出遅れた車両およびフォーメーションラップ走行中、不調のため正しい位置を保てなかった車両は最後尾スタートとなる。

フォーメーションラップ中に一旦最後尾についた車両は、スタートまで一切の追い越しを禁止される。

e. フォーメーションラップ中にスタート練習や著しく隊列を乱してはならない。著しいと競技長が判断した場合は反則スタートとして罰則が適用される。

f. 「GRID」ボード提示位置(T13)より前車との車間距離を詰め、隊列を 2 列縦隊に整える。

- g. オフィシャルカーが退避路に退去した後も、ポールポジションの車両はそのまま同じ速度を保ちつつ全車両を誘導する。赤色ランプから緑色ランプが点灯した瞬間をスタートとする。
- h. セーフティカーは、オフィシャルカーを兼ねることが出来る。
- i. スタート延期
スタートの手順が進行中、突如コースが使用不能の状態となるか、または多量の雨その他で危険が予測される状態となった場合は下記の要領で進行するものとする。
 - (1) フォーメーションラップ開始前の場合は、赤旗が振動表示(黄色ランプ点滅)され、「START DELAY」(スタート遅延)ボードがスタートラインに掲げられる。
 - (2) 上記(1)の場合、全車両のエンジンは停止され、スタート手順5分前から再開される。
 - (3) 上記(1)の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は許可がない限り禁止される。
 - (4) フォーメーションラップ開始後(スタート用意の赤色ランプ点灯)の場合は、黄色ランプの点滅を併用して「START DELAY」(スタート遅延)ボードがスタートライン(フラッグ台)に掲げられる。
 - (5) 上記(4)でオフィシャルカーが、コースから離れた場合は先頭車両がオフィシャルカーの役目を担い、そのままの速度でもう1周するものとする。その後、オフィシャルカーが再度コースインし先頭車の前に着き周回しオフィシャルカーがコースアウト後、緑色ランプ点灯時点でスタートとなる。レースの周回数(時間)は、オフィシャルカーがコースアウトした時点からの周回数(時間)とする。

第33条 反則スタート

1. スタンディングスタート
赤色ランプが点灯中(赤色10灯)に車両が動いた場合は、反則スタートとなり罰則が課される。
2. ローリングスタート
スタート合図が出され、各自の車両がスタートライン(最初のコントロールライン)を通過する前に前車両を追い越した場合は、反則スタートとして罰則が課される。
3. 審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受け付けられない。




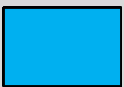
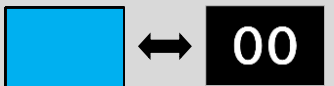
第34条 信号合図




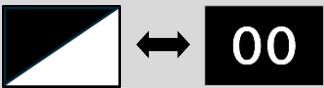



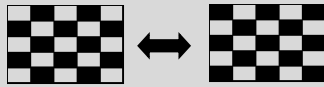
1. 旗信号および発光信号

FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 H 項 2.5 に基づき、オブザベーションポストの信号旗、ボードは以下の通りライトパネル(発光式信号)に置き換えて表示する。なお詳細運用については、以下の通り行う

- 1) 赤旗、黄旗、緑旗、白旗、黒旗、黒白旗(黒と白に斜めに2分割された旗)、オレンジディスク(オレンジ色の円形のある黒旗)、SC ボードに置き換えてライトパネルが使用される。状況によってSC ライトパネルに黄旗を併用する場合がある。
- 2) 複数の信号を同時に表示しなければならない場合は、ライトパネルと旗信号を併用して表示する。
- 3) 黒旗、黒白旗(黒と白に斜めに2分割された旗)、オレンジディスク(オレンジ色の円形のある黒旗)は車両番号を表示した黒板とともにメインポストと指定されたいくつかのポストで表示される。
- 4) 故障やトラブルなどでライトパネルが使用できない場合は当該ポストもしくは全ポストの信号は旗で行われる。

【表示パターン】

フラッグ	パターン	表示方法	表示場所
黄色 1本振動		点滅	当該ポスト
黄色 2本振動		交互に点滅	当該ポスト
緑旗		点滅	当該ポスト
青旗(予選)		点滅	当該ポスト
青旗(決勝) ※旗併用		交互に点滅	当該ポスト

白旗		点滅	当該ポスト
オイル旗		点灯	当該ポスト
赤旗		点滅	全ポスト
黒白旗		交互に点滅	メインポスト(コントロールライン) 指定ポスト
オレンジディスク ※旗・ボード併用		交互に点滅	メインポスト(コントロールライン) 指定ポスト
黒旗		交互に点滅	メインポスト(コントロールライン) 指定ポスト
SC		黄色枠が点滅	全ポスト
チェッカー ※旗併用		交互に点滅	メインポスト(コントロールライン)

2. ドライバーに対する連絡

チームからドライバーに対して連絡をとるのは、ピット前の指定された場所に限られる。合図にはH項に基づいた旗、またはランプに類似したものを使用してはならない。無線機は特に許可されている競技会を除き使用してはならない。

3. 黄旗表示区間の追い越し禁止

黄旗表示区間では一切の追い越しは禁止される。ドライバーは、事故処理等による競技役員の活動に配慮し、速度を落とし作業現場から離れたコース上のラインを一列になって走行すること。当該エリアでの減速違反、危険行為(スピン、コースアウト等)は厳重に禁止される。

4. スタートおよびピット出口信号灯について

- 1) スタンディングスタート時に信号灯が故障した場合、スターターが赤色ランプ点灯の合図として日章旗を頭上に掲げた後、日章旗を通常2秒から3秒以内に頭上から振り降ろした瞬間が緑色ランプのスタート合図とする。
- 2) ローリングスタート時に信号灯が故障した場合、スターターが赤色ランプ点灯の合図として日章旗を頭上に掲げた後、日章旗を頭上から振り降ろした瞬間が緑色ランプのスタート合図とする。
- 3) 例外的なスタートおよび再スタート時に信号灯が故障した場合、スターターが黄色ランプ点滅の合図として黄旗を振動表示した後、緑旗を頭上から振動表示した瞬間が緑色ランプのスタート合図とする。
- 4) ピット出口の信号灯が故障した場合、マーシャルがランプを塞ぐ形で位置し、赤色ランプの代わりに赤旗を、緑色ランプの代わりに緑旗を静止状態で表示する。

第35条 追い越し

1. レース中、単独で走行する車両は走路の全幅を使用することができる。ただし、直線で速い車両に追いつかれた場合は直ちにその車両が追い越しできる通路を与えることを原則とする。
2. 追い越される車両のドライバーに対しては青旗により合図が表示される。合図を受けたにも関わらず、故意に追い越しを妨げるドライバーに対しては罰則が課せられる。組織的な追い越しの妨害あるいはこの違反を繰り返すドライバーはレースから除外される。
3. コーナーへの入口あるいは出口においては、ドライバーは任意に通路を選択することができる。ただし、あくまでも走路として定められた範囲内に限られるものとし、瞬間的な追い越しは左右のいずれかからも行うことができる。予想外の方向に突如として転換を行ったり、他の車両に対して故意に車両をかぶせたり、他の車両にコースアウトを強いるような異常な方向転換や接触行為を行うことは厳禁される。これらに対する反則は、その程度と回数に応じて罰金から失格までの罰則が課せられる。共通の利害関係の有無に関わらず、単独もしくは複数のドライバーで追い越しを妨害するような行為は禁止される。扇形になるなどして数台の車両が並列したままで走行を続けることは、他に追い越しの車両がない場合に限り許される。

4. レース中、重大なミスや度重なる不注意によって車両のコントロールを欠くドライバーはレースから除外(失格)される。

第36条 停車指示

状況に応じて、競技長は走行中の全車両または特定の車両に対して停止を命ずることができる(競技長がやむを得ない理由で不在の場合は副競技長がこれに代わって決定を下す)。旗の種類により競技会審査委員会の承認が必要な場合がある。

1. 緊急停止(赤旗によるレースの中断)

- 1) 事故等のために走路が閉鎖状態となるか、または天候その他の理由によりその時点におけるレースの続行が不可能な状態となった場合は、コントロールラインにおいて競技長の指示により、赤旗と黄色ランプを表示し、これと同時に全監視ポストで赤旗を一斉に振動表示する。
- 2) 前記の合図が表示された場合、全競技車両は直ちにレース競技を中止し、いつでも停止できるスピードで競技役員の指示に従いゆっくりと赤旗ラインに戻るものとする。

赤旗ラインは下記の通りとする。

- ・ ツーリングカー車両は、ホームストレート上 150m 看板前の仮想ライン
- ・ フォーミュラ車両および一部ツーリングカー車両は、ピット出口ライン

この場合、ドライバーは下記の事項を了解しているものとする。

- a. 追い越しは厳禁される。
- b. 計測はすでに打ち切られていて、順位はレース中断の合図が出された時点で先頭車両が完了した周回の1周前の周回完了時点の順位とする。
- c. 走路上に救急車その他の車両、または競技役員が出ているかも知れない。
- d. 走路が完全に閉鎖状態となっているか、または天候の変化によって高速での運転は危険な状態になっているかも知れない。

2. 特定車両の停止(黒旗およびオレンジ色の円形のある黒旗によるピットストップ)

- 1) ドライバーのマナーおよび車両の走行状態がレースに危険または不相当と判断された場合、黒旗と当該競技番号をコントロールライン付近で表示し、ピットストップを命ずる。また故障を生じたり、火災を発生したりする恐れのある状態となっている車両に対してはオレンジ色の円形のある黒旗を同様に表示してピットストップもしくはファイヤステーションへの停止を命ずる。火災に対しては消火器を掲げて合図する。
- 2) 激しいスピン、接触転倒等のトラブルを生じ、レース続行が危険とみなされる車両に対し、黒旗と当該競技番号をコントロールライン付近で表示し、ピットストップを命ずる。
- 3) タイムペナルティ・ドライブスルーおよびペナルティストップの手順は、本規則 第11章 第57条 に準ずる。
- 4) 再車検および健康診断

全車両停止または特定車両の停止のいずれの場合にも、必要に応じて再車検およびドライバーに対する健康診断を実施する。

第37条 レースの中断および再スタート

事故によってサーキットが閉鎖されたり、天候またはその他の理由で競技の継続が危険となったため、決勝レースを中断する必要が生じた場合、競技長は赤旗をすべての監視ポストで、また黄色(橙色)ライト(中断ライト)をライン上において提示することを命ずる。

1. レースの中断

- 1) 中断の合図提示後は、追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖される。

その後、全車は赤旗ラインの後方にゆっくりと進み、そこで先頭車両の位置に関わらず一列で停止しなければならない。レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順にスタaggerドフォーメーションに配列されるものとする。

コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻るができなくなった車両がある場合、当該車両はコースが使用可能な状態になり次第グリッドに戻される。

この場合、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、競技会審査委員会の承認のもと、レースが中断される前の順に配列されるものとし、各車両の位置が特定できる最終のコントロールライン通過順とする。

上記の全ての車両は、レースを再開することを許可される。

セーフティカーは、赤旗ラインの前方に進み出る。

- 2) 赤旗時の停止位置

本則 第36条 1. 2) に準ずる。

- 3) レース中断の間は、

ー レースも計時システムも停止することはない。

ー 車両が一旦赤旗ライン後方に停止した後、またはピットに入った後は作業を行うことができるが、この場合の作業がレース再開の妨げとなってはならない。

- ー グリッド上には登録されたチーム員(競技参加者、チーム監督、ピット要員)と競技役員のみが立ち入りを認められる。
- 4) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にドライブスルーペナルティが課せられる。レース中断の合図が提示されたときに、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両のドライバーについてペナルティを課されることはない。
- 5) レース再開により、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両はすべてピットを出ることができるが、レースが中断されたときにピット入口あるいはピットレーンにいた車両は、他車(中断後ピットに入った車両)に先駆けてピットを出ることができる。上述の事項を条件として、ピット出口よりレースを再開しようとする全ての車両は、他車を不当に遅らせることがない限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。
- 6) これらの状況下では、ファストレーンでの作業が許可されるが、かかる作業はすべて以下に限られる。
 - ー エンジンの始動および当該行為に関連する準備
 - ー 窓拭き、曇り除去
 - ー ホイールの増し締め

ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならない。

2. レースの再開

- 1) 遅延はできる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちにチームにはピット放送・モニターテロップ等を通じて知らされる。いかなる場合にも、少なくとも10分前の警告が知らされる。
- 2) スタート再開前に「10分前」「5分前」「3分前」「1分前」「30秒前(15秒前)」のボード(またはシグナル)が表示される。それらのいずれのボード(またはシグナル)も警告音を伴うものとする。
- 3) 5分前ボード(またはシグナル)が提示されるまでに、すべての車両はホイールを装着していなければならない。このボード(またはシグナル)提示以降のホイールの取り外しはピットレーンにおいてのみ許可される。5分前ボード(またはシグナル)提示時にすべてのホイール装着がされていない車両はすべてグリッドの最後尾かピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、グリッドを離れることのできる全車両が赤旗ラインを通過し終えるまで、ホイール装着のなかった車両がグリッドを離れないよう、黄旗を持った競技役員が制する。
3分前ボード(またはシグナル)提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいるすべての車両は、追い越しをすることなくもう1周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両隊列に着かなければならない。
- 4) 1分前ボード(またはシグナル)が提示された後にエンジンは始動されなければならない。チームのスタッフはすべて15秒前ボード(またはシグナル)が提示されるまでにすべての機材を持ってグリッドから退去しなければならない。15秒前ボード(またはシグナル)が提示された後で援助が必要となったドライバーは、手を挙げて周囲にその旨を知らせなければならない。グリッドを離れることができる残りの車両が出発すると、競技役員が車両をピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持ったマーシャルが当該車両(含複数)の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。
フォーメーションラップでスタートできないドライバーは、競技役員にそれを示さなければならない。グリッドを離れる時は、すべてのドライバーはトラックの脇に立つ競技参加者がすべて退去するまで大幅に減速して進まなければならない。競技役員は、グリッドに残った車両(含複数)を、グリッドを離れることのできたすべての車両がそうし終えると直ちに、ピットレーンまで最短経路で押し戻すよう指示を受ける。グリッドから押し出されドライバーはピットレーンに入るまで車両のスタートを試みることはできず、競技役員の指示に従わなければならない。
- 5) レースはグリーンライトが点灯すると、セーフティカーの後方より再開される。
セーフティカーは、以下の場合を除き、1周回後にピットに入る。
 - ー すべての車両がセーフティカー後方でまだ整列されていない。
 - ー チーム要員がまだグリッド上の物を撤去している。
 - ー さらに介入が必要な状況が重なって発生している。
- 6) グリーンライトが点灯すると、セーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で、車両5台分の距離以下を保って続く。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいる車両はコースインし、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。
- 7) この周回の間追い越しは、赤旗ラインを離れる際に遅れてしまい、その後ろの車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合のみ許される。この場合、ドライバーはレース中断前の順序を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。
- 8) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、残りの車両が赤旗ラインを通過した後も動かなかった場合、他の走行している車両を追い越してはならない。当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。
- 9) 競技会審査委員会により、この周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、タイムペナ

ルティ、ドライブスルーもしくはペナルティストップ、いずれかのペナルティが課せられる。

10) この周回の間は、FIA 国際競技規則 付則 H 項 2.9.15~20 を参照。

11) レースが再開できなかった場合は、レース中断の合図が出された時点の結果が採用される。ただし、レース中断時に競技していなかったドライバーは順位認定されない。

12) 1 大会 2 ヒート制の場合、本条項はヒート毎に適用する。

13) ピットレーンの赤旗ラインを使用してレースを再開する実施方法は別途規定する。

第 38 条 イベントの延期、取止め、成立

1. 不可抗力による特別な事情が生じた場合、競技会審査委員会の決定によってイベントを延期または取止めることがある。
2. サポートレースのある競技会はメインレースの完了をもって成立したものとみなされる。
3. 競技会が延期、取止めとなった場合でも、各レース区別にレースの完了をもってそれぞれが成立したものとされる。

第 39 条 降雨時の規則

1. スタート前に天候条件が変化した場合には、必要に応じて特別走行時間を設けることができる。
2. 決勝レーススタートが迫って、ウェットタイヤを装着しても安全が確保されないような多量な水がトラックを覆った場合、トラックのコンディションが改善されるまで競技長はスタートを遅らせることができる。
3. サーキットが閉鎖されるか、競技を続行することが危険とならない限り、雨天でのレースは中止されない。その後、次第にコース上の雨量が増加して危険と判断された場合、競技長は競技会審査委員会と協議の上、レースの中断を決定することができる。天候の条件が回復し次第、新たなスタートの手順(本規則 第 37 条 参照)を行う。

第 40 条 レース中の車両修理

1. レース中における車両の修理、調整、部品交換はその車両に積み込んであるものか、またはピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。
2. コース上のドライバーに対する援助は禁止され、ピットに準備してある部品、工具による修理、調整、交換は正規にピットに停止した車両に対してのみ行うことができる。コース上で停車した場合、ドライバー自身がピットから部品、工具を携行したり、あるいはピット要員やその他の者が携行したりしてはならず、コース上のドライバーに対していかなる援助も禁止され、競技役員以外の者が停止した車両に触れることは許されない。これに対する違反車両は直ちにレースから除外される。
3. やむを得ない事情でピット以外のコース上で車両を修理、調整、部品交換、危険部分の除去などを行う場合、他車両の支障とならない安全な場所に停車し、当該ドライバーがその車両に積み込んである部品、工具を使用して作業に当たらなければならない。
4. 人力または他車両の援助による推進は禁止とする。レース中の車両はいかなる場合であっても、その車両の動力で推進されなければならない。従って、人力または他の車両の力でコースに沿って押し進めたり、コントロールラインを越えたりしてはならない。ただし、ドライバーまたは競技役員によってコースから安全な場所に押し出す場合はこの限りではない。
5. コース上に放置された車両は、例え一時的であっても理由、時間の如何を問わずレースを放棄したものとみなされる。

第 41 条 リタイヤ

1. ピットでのリタイヤ
レース中の事故あるいは車両の故障などで、その後の走行の権利を放棄する場合は、原則としてピットに停車し、その旨を競技役員に届けるものとする。
2. コース上でのリタイヤ
コース上において車両が動かなくなったためにリタイヤする場合は、安全な場所に停車した後、その地点から最も近いポストにいるコース委員にその旨を届けなければならない。
3. 意思表示
競技役員に届け出る前に、ヘルメットを脱ぐなどの態度でその意思を表明することがドライバーとしての義務であるが、負傷その他の理由で届け出や意思の表明ができない状況下では競技役員の判定に委ねられる。

第 42 条 レース終了

1. 順位判定
優勝車両はそのレース距離の走行を最短時間で終了した車両か、または所定の時間に最大の距離を走破した車両とする。その順位決定は、周回数(時間)とコントロールライン(ピットレーンのラインも含む)の通過順に基づいて行われる。ただし、優勝車両のレース距離の 70%に満たない車両(JAF 地方選手権は 90%)には順位の判定が行われないものとする。
2. レースの終了
1) 先頭車両の決勝ライン通過あるいは所定時間の終了と同時に、そのレースは終了したものとする。その他の車両は先頭車両が決勝ライン通過後、公式予選で記録されたベストタイムの 4 倍に相当する時間(分以下は次の分にくり上げる)をもって走行は

完了とする。なお、チェッカーフラッグを受けた後の追い越しはコントロールライン付近でのやむを得ない追い越しを除き禁止される。

- 2) 先頭車両の決勝ライン通過あるいは所定時間の終了と同時にピット出口は閉鎖され、ピットに停車中の車両は再びコースに戻ることはできない。
- 3) チェッカーフラッグ
レースの終了はチェッカーフラッグによって表示される。万一、先頭を走行する車両が定められたレース距離あるいは時間を完走しないうちに誤ってチェッカーフラッグが振られた場合であっても、レースはその瞬間に終了したものととして順位が判定される。これと反対に先頭を走行する車両が定められたレース距離あるいは時間を完走した後に遅れてチェッカーフラッグが表示された場合には、定められた距離あるいは時間をもってレースは終了したものととして順位が判定される。
- 4) ピットチェッカー（チェッカーの周りにピットインした車両）の場合、当該車両のレース時間はピットイン時間に下記の時間を合算したものを採用する。
60km/h の場合 11 秒
50km/h の場合 13 秒
- 5) 万一、天候その他不可抗力の理由により、レースが通常の終了予定前に中止せざるを得ない場合には、第 37 条に定める手順に従うものとする。
- 6) 不可抗力によるレース中止の場合の取り扱い
 - (1) 先頭車両が 2 周回を完了する前にレースが中止された場合、レースは成立せず、シリーズ得点は与えられない。
 - (2) 先頭車両が 2 周回を完了し、かつ走行距離がレース距離の 75%未満でレースが中止された場合、レースは成立しシリーズ得点の半分が与えられる。
 - (3) 先頭車両がレース距離の 75%以上を完了した後にレースが中止された場合、レースは成立しシリーズ得点はすべて与えられる。
 - (4) その他、各シリーズ規則に準ずる。

3. 暫定表彰と表彰式

- 1) レース終了後、暫定結果による上位ドライバーの暫定表彰を行う。暫定表彰を拒否したドライバーは賞典を受ける権利を放棄したものとみなされる。
- 2) 暫定結果発表後 30 分間以内に抗議のない場合、暫定結果は競技会審査委員会の承認手続きを経て正式結果とされる。
- 3) 表彰式が行われる場合は、時間と場所がその都度大会特別規則もしくは公式通知によって示される。競技参加者、ドライバーまたはその代理者は必ず表彰式に出席しなければならない。正当な理由なく表彰式に出席しなかった者の賞典(主催者賞)は競技会組織委員会において保留される。
- 4) 入賞者は記者会見が実施される場合、必ず出席しなければならない。

第 7 章 ピット規定

第 43 条 ピット規定

1. ピットレーン

ピットへ出入りする際、コース上の一部をピットレーンとして区分線(ホワイトライン)でレースの走路と区分する。この区分線は競技会審査委員会にて不可抗力と判定された場合を除き、いかなる方向へも横切ってはならない。

2. 安全確認

ピットレーンに入る際は、あらかじめ最終コーナーT12~T13(MP13 付近)の間で進路を右イン側へ移動しそのままのラインで後方車両に合図を出し安全を確保しつつ進入すること。

ピットレーンにおける優先権はファストレーンを走行している車両が有する。

またピットを離れる際、安全が確認できた時にのみ車両をピットアウトさせることは、競技参加者の責任で行うこと。

3. ピットレーンの速度規制

ピットレーンは 60km/h 以下で走行すること。

なお、SUPER GT RACE およびスーパー耐久レース併催時は 50km/h 以下とする。

4. ドライブスルー相当ペナルティ

前項 3. で規定される速度規制時のドライブスルー相当ペナルティは下記の通りとする。

60km/h の場合 23 秒

50km/h の場合 27 秒

5. ピットの使用

- 1) フリー走行、公式予選、決勝レースを通じての使用ピットは、競技会事務局によって割り当てられる。
- 2) 割り当てられたピットを参加者相互で交換・変更する場合は、互いに了承し合った上で、競技会事務局に申し出て、許可を受けなければならない。
- 3) フリー走行、公式予選、決勝レースを問わず、レーシングコース側のピットのシャッターは開けておくこと。
- 4) ピット内ではタバコ等一切の火気を取り扱わないこと。また、使用後は清掃し、速やかに鍵を返却しなければならない。
- 5) ピットの専有使用は夜間のみとする。
- 6) 開催クラスが複数に渡っている場合、ピットボックスを割り当てられた競技参加者は、フリー走行、公式予選、決勝レースを通じてピット内の白線より前の部分(作業エリア)が他のレースのピットとして使用できるよう工具、部品は置いてはならない。

第44条 ピットストップ

1. 停止

割り当てられた自己の作業エリアに停止する車両は、できるだけ車両をピットに近づけて他の競技車両が安全に通過できるだけの通路を空けておかなければならない。その際、フォーミュラカーまたは特に許可された車両を除きエンジンは停止させること。なお、ピット要員の1名は必ず誘導に当たることを怠ってはならない。

2. オーバーシュート

誤って自己のピットを通り過ぎてしまった場合、競技役員の了承を得て自己のピット要員の応援のもとに押し戻してピットにつけることができる。ピットでのリバースギア使用は禁止とする。

第45条 フリー走行、公式予選、決勝レース中の車両に対する作業

車両に対する作業は、必ず割り当てられたピットの作業エリアもしくはピットボックスで行うものとする。安全上、競技長が特に認めた場合を除き、パドックでこれらの作業を行うことも禁止され、一旦パドックに入った車両はすべて走行を終了したのものとして再びコースに戻ることは許されない。

第46条 ピット作業

1. 競技中は各大会特別規則で許されている場合を除き、すべての液体(水を除く)の補給は禁止される。
2. 競技中の車両に燃料、オイル補給はできない。ただし、大会特別規則で競技中の燃料、オイルの補給について許されている場合は、必ず次の各項を遵守して実施しなければならない。
 - 1) 競技中の燃料補給は、車両がピットストップした際にピット作業エリアにおいてのみ実施することができる。
 - 2) 燃料補給はJAF国内競技車両規則に従うこと。詳細は大会特別規則に明記する。
 - 3) ピット内における燃料の保管は、スクリュューキャップのついた金属製携行缶で行うものとし、1缶の最大容量は20Lとする。なお、競技参加者は内容量3kg以上の消火器2本以上を必ず用意しなければならない。
 - 4) 競技参加者は、燃料補給要員を指名するものとする。燃料補給要員は防火用の衣服、マスク、手袋、靴等を完全に装着して任務を遂行するものとし、燃料補給中は他の任務を行ってはならない。
 - 5) 燃料補給は承認を受けた補給装置を使用して行うものとし、補給タンクは必ずアースしなければならない。また、燃料補給中はピット要員が消火器を持って車両のそばに待機すること。
 - 6) 燃料補給中、ドライバーは車両に留まることができる。ただし、エンジンは大会特別規則に記載されている場合を除き必ず停止すること。
3. 機材の整頓
ピット内においては常に機材を整頓し、ピットストップ直前の準備を除き、タイヤ、機材、工具等をピット前に出しておくことは禁止される。また、作業終了後は速やかに片付けなければならない。
4. ドライバーへの合図と計測
競技参加者から指名されたピット要員は、ピット前サインエリアに出て走行中のドライバーに合図を送り、あるいは計測に当たることができる。その際、これらのピット要員は他の車両の出入りに注意を払わなければならない。

第47条 ピットからの発進

1. ピットからの発進

ピットから再び発進してコースに戻るは、競技役員の手指示に従ってピット要員の誘導の下に行うものとし、エンジン始動の際、補助装置の使用(グリッド上で補助スターターが認められるカテゴリー)は認められるが、押しがけは禁止される。ピットから再び発進する車両は、ファストレーンから作業エリアへ進入する車両を妨げないこと。また、ピットから再び発進する車両がファストレーンを走行中の車両と並走することは禁止される。

2. 信号の確認

ピット出口にはグリーンおよびレッドのライトが設けられる。

すべての公式予選中およびセーフティカー出動中はグリーンライトが点灯している時のみコースインすることができる。(レッド

ライト点灯時はコースインすることはできない)

合流地点のブルーライトはコース上に車両が走行していることを示す。

3. ピットアウト時の第3コーナー

ピットアウトの際は第3コーナーのアウトサイド(進行方向右側)に沿って走行するものとし、本コース後方より接近する車両がある場合はこれを優先させなければならない。

第48条 ピットの禁止事項

1. リバースギアの使用
2. 火気厳禁
 - 1) 発火性の機具、高熱を発する器具の使用
 - 2) 喫煙
 - 3) 金属製携行缶以外の容器の使用
 - 4) 燃料あるいは燃料補給装置の冷却

第8章 賞典

第49条 賞典

各レースの賞典は次の通りとする。

1. Formula Beat 地方選手権

- | | |
|----|--------------------------|
| 1位 | トロフィー/JAFメダル/賞金 100,000円 |
| 2位 | トロフィー/JAFメダル/賞金 60,000円 |
| 3位 | トロフィー/JAFメダル/賞金 40,000円 |
| 4位 | トロフィー/賞金 30,000円 |
| 5位 | トロフィー/賞金 20,000円 |
| 6位 | トロフィー/賞金 10,000円 |

2. もてぎ・菅生スーパーFJ/FJ1500選手権

[総合]

- | | |
|-------|-------------------------------------|
| 1位 | トロフィー/JAFメダル/賞金 50,000円 |
| 2位 | トロフィー/JAFメダル/賞金 30,000円 |
| 3位 | トロフィー/JAFメダル/賞金 20,000円 |
| 4位~6位 | トロフィー/副賞(走行券1枚) ※走行券は、1枚 25分間となります。 |

[ジェントルマンクラス]

※年齢40歳以上のドライバーを対象とする。(シリーズ当該年に誕生日を迎えるドライバーは対象)

- | | |
|----|-------------------------------------|
| 1位 | トロフィー/副賞(走行券1枚) ※走行券は、1枚 25分間となります。 |
| 2位 | トロフィー |
| 3位 | トロフィー |

3. もてぎ・菅生 VITA シリーズ (協賛: VITA CLUB)

- | | |
|-------|------------|
| 1位~6位 | トロフィー/JA副賞 |
|-------|------------|

4. もてぎ・菅生 v. Granz シリーズ (協賛: VITA CLUB)

- | | |
|-------|----------|
| 1位~3位 | トロフィー/副賞 |
|-------|----------|

5. その他のレースは、各協会の発行する競技規則に準ずる。

第50条 賞典の制限

主催者賞は最大6位までとし、参加台数の50%を超えない範囲とする。

1. 主催者賞(賞金授与率)

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 3台.....1位のみ (60%) | 8~9台.....4位まで (90%) |
| 4~5台.....2位まで (70%) | 10~11台.....5位まで (全額) |
| 6~7台.....3位まで (80%) | 12台以上.....6位まで (全額) |

2. その他

各協会の発行する競技規則に準ずる。

なお、3位までの入賞ドライバーにはJAFメダルが授与される。

第51条 JMRC 東北 レースシリーズ賞典

1. 対象クラス

もてぎ・菅生スーパーFJ/FJ1500選手権に与えられる。ただし、シリーズの成立は最低3戦以上とする。

2. シリーズ賞典

JMRC 東北楯(1位~6位)

3. ポイントの制限
もてぎ・菅生スーパーFJ/FJ1500選手権は、JAF 国内競技規則 細則 日本レース選手権規定 第3章 第21条 得点基準に基づきポイントが与えられる。
4. 賞典の授与
12月(予定)に開催される JMRC 東北 表彰式にて授与される。

第9章 抗議

第52条 抗議権

1. 競技参加者は自分が不当に処遇されていると判断する場合、これに対して JAF 国内競技規則 12 の規定に従って抗議する権利を有する。ただし、本規則に規定された出場拒否または審判員の判定に対しての抗議は受け付けられない。
2. 抗議は抗議申請書に抗議料を添え、競技長に提出しなければならない。
抗議料は、JAF 国内競技規則 細則 自動車競技に関する申請・手数料規定 第17条の通りとする。
3. 参加車両に対する抗議は、抗議対象となる1個所を明確に抗議申請書に記載しなければならない。抗議によって必要となった車両の分解に要した費用は、その抗議が否決された場合には抗議提出者、抗議が成立した場合は抗議対象者が支払うものとする。車両の分解等に要した費用は技術委員長が算出する。

第53条 抗議の時間制限

JAF 国内競技規則 12-3 に基づき下記の通りとする。

1. 技術委員または再車検委員の決定に関する抗議は、決定直後に提出しなければならない。
2. 競技の順位に関する抗議は、暫定結果発表後30分以内に提出しなければならない。
3. 競技中の規則違反または過失、車両規則違反に関する抗議は、競技終了後30分以内に提出しなければならない。

第54条 抗議の裁定

1. 抗議の審査に当たり、競技会審査委員会が必要に応じて関係当事者および競技役員などを証人として召喚し、陳述を求めることができる。
2. 審査後直ちに裁定が下されない場合、その裁定発表の日時と場所を明らかにして延期することができる。
3. 競技会審査委員会の裁定結果は、審査委員長より関係当事者のみに口頭をもって通告し、その後公式通知もしくは競技結果で公表される。
4. 抗議の関係当事者は競技会審査委員会の裁定結果に服さねばならないが、JAF 国内競技規則 13 の規定に従って控訴することができる。

第10章 オーガナイザーの権限

第55条 オーガナイザーの権限

オーガナイザーは次の権限を有するものとする。

1. 参加申込みの受付に際して、その理由を示すことなく、競技参加者、ドライバー、ピット要員を選択あるいは拒否することができる。

当該参加申込みが全日本選手権の場合は、JAF にその事由が報告される。

2. ドライバーに対して指定医師による健康診断を要求し、競技出場の上の資格について最終的に決定することができる。
3. 競技番号の指定、あるいはピットの割り当て等にあたって、各競技参加者の優先順位を決定することができる。
4. 保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合、競技会審査委員会の承認を得て、競技会またはレースの延期、中止、取止めおよびレース距離の短縮、タイムスケジュールの変更、コースの変更等を決定することができる。ただし、24時間以上の延期または中止が決定された場合は参加料を返却する。
5. 各レース区分における参加申込み台数が5台に満たない場合は、そのレース区分を取止めまたは他のレース区分と合併することができる。また、決勝出場台数が5台に満たないレース区分は取止めることができる。
6. 賞典を適宜に追加することができる。
7. 参加料の返還、免除等について決定することができる。

8. 競技会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。
9. やむを得ざる理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったドライバーの指名登録、または変更について許可することができる。ただし保険への加入、その他の完全な参加の形式が競技会事務局長によって受理されたものに限る。
10. 全ての競技参加者、ドライバー、ピット要員およびその参加車両の音声、写真、映像、レース結果等に関し、オーガナイザーは報道、放送、出版等の権限を有し、オーガナイザーが許可した場合、この権限を第三者が持つこともできる。また、競技会の観客の入場料について決定することができる。

第11章 本規則の適用

第56条 本規則の解釈

各競技会に関する諸規則や公式通知の解釈についての疑義は、競技参加者に限り文書によって質疑申し立てが許される。これに対する回答は、競技会審査委員会の決定を最終的なものとして競技会事務局を経てなされる。

第57条 本規則の違反（罰則規定）

本規則に対する違反の判定は審判員が行い、競技会審査委員会が裁定して通告され、訓戒、罰金、タイムペナルティ、ドライブスルーペナルティ、ペナルティストップ、周回数(時間)の減算または出場停止、失格処分まで遡及して施行される。

レース中、下記の違反行為により罰則が決定した場合、罰則の種類を示す表示および当該車両番号を記入した表示板(告知)がコントロールラインで表示される。また、同時にモニターに表示され、合わせてピット放送が行われる。

コントロールラインでペナルティボードが表示されてから3周以内にこれを実行出来なかった車両についてはレースから除外される。上記の場合、競技参加者またはその代理人からもそのドライバーに対してピットインの合図を送るようにするものとするが、それでもドライバーが履行しない場合はさらに罰則が課せられることがある。

1. 反則行為と罰則内容（必要な場合は罰則の加重を妨げない）

- 1) 反則スタート：タイムペナルティまたは、それ以上。
- 2) 黄旗無視等のH項違反：タイムペナルティまたは、それ以上。
- 3) ピット作業違反：タイムペナルティまたは、それ以上。
- 4) ピットレーンの速度制限違反：タイムペナルティまたは、それ以上。
- 5) ドライバーの安全遵守事項違反：タイムペナルティ、ドライブスルー、ペナルティストップ10秒以上、または他の罰則。
- 6) スタート進行中の違反行為：タイムペナルティ、ドライブスルーまたは、それ以上。

2. 罰則決定後の手順

1) タイムペナルティ

競技番号とTマークボードが提示される。

レース後、競技結果にタイムが加算される。

2) ドライブスルーペナルティ

競技番号とDマークボードが提示される。

ピットレーンに進入した後、当該ピットに停車せず、ピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。

3) ペナルティストップ

競技番号とPマークボードが提示される。

ピットレーンに進入した後、当該ピットに停車せず、定められたペナルティストップエリアに少なくともタイムペナルティとして科せられた時間停止しなければならない。履行後はピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。

なお、ペナルティストップエリアではエンジンを停止する義務はないが、エンジンが停止してエンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置が必要な場合、罰則時間が経過した後で使用が許される。

4) 失格（レース除外）

競技番号と黒旗が提示される。

速やかにピットインし、自己のピットに停車すること。

第58条 手数料一覧

- | | |
|-----------------------|---------|
| 1. ドライバー変更手数料 | 11,000円 |
| 2. 車両変更手数料 | 11,000円 |
| 3. 車両名称変更手数料 | 11,000円 |
| 4. 再車検手数料(時間外車検手数料含む) | 22,000円 |
| 5. 再ブリーフィング手数料 | 22,000円 |

6. プログラム記載事項変更手数料 11,000 円

第59条 本規則の施行

本規則は1月1日より施行する。

株式会社 菅生

菅生レーシングスポーツクラブ(SRSC)

付則 1 決勝レース中のセーフティカー運用規定

FIA国際モータースポーツ競技規則 付則 H項 2.10 セーフティカー運用手順に従う。

セーフティカーの待機場所は、3Aゲートとする。但し、スタート後1周目においてはピット入口付近にて待機する。

付則 2 決勝レース中のフルコースイエロー「FCY」運用規定

1. 競技長は、安全上の理由が必要であると判断した場合、フルコースイエロー「FCY」を宣言することができる。
ライトパネルのイエロー点滅後は、1列縦隊に整列し、追い越しは厳禁とされる。
すべての監視ポストのライトパネルに「FCY」が点滅表示された時点より指定された速度で走行する事。
「FCY」が宣言されている間、以下の通りに走行する事。他のドライバーに危険を及ぼす恐れがあるような方法で運転されている一切の車両は競技会審査委員会に報告される。
 - 1) 「FCY」点滅後サイドバイサイドの位置にある場合、後方の車両は前方車両の全長分から後方にさがる事
 - 2) 「FCY」宣言の解除(グリーンライト点滅)前に前走車の側方全長内を走行し緑旗提示後に追い抜く為のアドバンテージを得てはならない。
 - 3) 何らかの理由により速度を保てない場合は、後続車両にウインカーで意思表示をして走路を譲ること。
 - 4) 指定された速度を保つ事を怠り、前走車から大きく遅れる事で他車に明らかな不利益を与えないこと。
2. 「FCY」運用中、全ての競技車両はピットレーンに進入する事は出来ない。従わなかった場合には、60秒以上のペナルティストップが課せられる。
3. 安全上の問題が解消された時点で、車両の位置関係に関わりなく「FCY」宣言の解除をすることができる。この時点で、全ての監視ポストのライトパネルは、「FCY」点滅表示からグリーンライト点滅表示に変わり、追い越し及び速度の規制が解除される。
4. 「FCY」解除後も、安全上の問題が解決していない場合、本規則付則1に従いセーフティカーの介入がなされる。
5. 「FCY」が運用されている間、ドライバーがドライブスルー、およびペナルティストップを消化する目的で、すでにピット入口にいない限り、ペナルティを消化することはできない。
6. 上記以外の運用を行う場合、大会特別規則書、または公式通知にて公示される。

4 輪競技車両規定

第1章 競技車両規定

第1条 参加車両

参加できる各車両は、FIA または JAF の公認車両または登録車両とし、2026 年 JAF 国内競技車両規則 第1編 レース車両規定に準拠し、さらに本競技車両規定に合致した車両および主催者が認め JAF が承認した車両。

第2条 排気音量規定

1. 各競技会に参加する競技車両は、2026 年 JAF 国内競技車両規則 第5編 細則 レース車両の排気音量測定に関する指導要綱に合致していなければならない。排気音量の測定に関しては JAF 国内競技車両規則に準拠する。

2. 各区分の排気音量規制は、3m45° 後方の測定値は以下の通りとする。

N1 90db (A)

S-FJ 105db (A)

N2・NE 120db (A)

F-Be 105db (A)

その他ワンメイクレース、NE の特殊カテゴリーの音量規制は各シリーズ規則による。

第3条 競技番号(フォーミュラクラスは、下記規定を除く)

1. 参加車両には大会事務局によって定められた競技番号が、参加者の責任において指定の位置、書体、大きさと記入されなければならない。
2. 数字はアラビア数字、書体は一般的なゴシック体、数字の太さは5cm 以上、数字の縦の長さは約35cm 以上とする。リア部番号の縦の長さは14cm 以上とする。
3. 競技番号は真四角で約40cm の白地に黒色で記入されていなければならない。
4. 競技番号は前席ドアの左右両側面とフロントフード上面および後方から確認できるリア部の4箇所に記入されなければならない。
5. フロントフード上面の競技番号は車体に平行に記入し、両側面およびリア部分の番号は垂直に、屋根は進行方向よりコントロールタワーに向けて垂直に記入しなければならない。
6. 参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通して保持されなければならない。
7. 競技番号の判読が困難であると計時委員長が判断した車両については、競技番号の修正が命じられる。これらに従わなかった場合は、タイム測定を拒否されることがある。
8. ドライバーの氏名をクォーターウィンドウ左右に、最少幅10cm、白色のローマ字で記載する。

第4条 公式車両検査

1. 公式予選に先立ち公式車両検査を実施する。競技に出場する車両は、出走可能な状態で指示された時間までに、車検区域(出張車検の場合は各自作業エリアに待機)に集合し、公式車両検査を受けなければならない。規定の時間内に公式車両検査を受けられない場合は不合格とみなされる。
2. 競技参加者およびドライバーは公式車両検査に必ず立ち会うものとし、補助員としてピット要員 3 名以内を同行することができる。
3. 競技参加者、ドライバーはその競技会に有効なライセンス、必要に応じてテクニカルパスポートその他の証明書類の点検を受けなければならない。
4. ドライバーは、ヘルメット、スーツ、アンダーウェア、バラクラバス、ソックス、シューズ、グローブ、FHR (HANS) システム等の安全装備についての点検を受けなければならない。
頭部と頸部の保護装置 FHR (HANS) システムについては、4 輪一般競技規則 第4章 第23条 4.6) に準ずる。
5. 競技会審査委員会によって特別措置が認められない限り、所定の時刻までに公式車両検査を受けない車両およびドライバー、また検査の結果において不適当と判断された車両およびドライバーは、公式予選および決勝レースのいずれにも出走することはできない。
6. 競技参加者は技術委員長の求めに応じて書類を提出できるよう、車両公認書またはこれに代わる書類を準備していなければならない。
7. 車両検査に車両を提示することは、当該車両がすべての規則に適合していることを申告したものとみなされる。競技中に不適格が発見された場合は当該競技からの除外を含む罰則が課せられる。

8. 技術委員長は検査の結果、不相当と判断した箇所について修正を命ずることができる。
9. 公式車両検査終了後の車両は如何なる改造も許されず、修理、調整については必ず技術委員長の許可を受けた上で行うものとする。
10. 車両に撮影用カメラを搭載する場合は、オーガナイザーが指定するカメラ搭載許可申請書に必要事項を記入し、競技会事務局に申請しなければならない。営利目的でカメラを搭載する場合は別途オーガナイザーと協議を必要とする。カメラの搭載は堅牢に取り付けられ、車両検査と同時に検査される。
11. 競技会審査委員会および技術委員長は車両検査の時間外であっても随時参加車両の検査(分解検査を含む)を行う権限を持ち、この検査に応じない競技参加者に対しては罰則が適用される。ただし、公式予選、決勝レースへの参加を脅かすものであってはならない。
12. 競技会審査委員会および技術委員長は、競技参加者に対して車両公認書および部品やサンプルの提出を求めることができる。
13. 決勝レース終了後、各部門で指定された台数の車両が検査を受けるものとし、競技会審査委員会は更に決勝レースに参加した他の車両を検査させることができる。
14. オーガナイザーは競技会審査委員会の承認を得て、車両検査の結果を公表することができる。
15. オーガナイザーが自動車番入装置を使用する場合は、公式車両検査時までに取り付けていなければならない。

第5条 決勝レース終了後の車両保管および再車検

1. 車両保管：決勝レース終了後の車両保管は、当該レースを完走した全車両について行われるものとする。
2. 保管車両の引き取り：競技参加者は保管が解除された車両を速やかに引き取らなければならない。
3. 分解検査：入賞および抗議対象となった車両は、レース終了後に車両の分解その他によって検査を行うことがある。技術委員長が分解検査を行う際は、競技参加者もしくはその代理人が責任をもって車両の分解および組立てを行うものとし、関係役員以外の者が検査に立ち会うことはできない。
4. 車両検査に応じない場合は失格とされる。
5. NR-A 車両は、車両保管解除後より公道車両検査を実施する。

第6条 燃料、オイル

1. 公式車両検査を受ける参加車両は、必ず競技参加者によって燃料を全部抜き取られていなければならない。
2. 不要のガソリンやオイルは、競技参加者の責任において、密閉容器に保管されなければならない。
3. ガソリンは、2026年 JAF 国内競技車両規則 第1編 レース車両規定 第3章 第10条 10.1) に準拠した燃料とし、指定されたスポーツランド SUGO のサーキット内パドックで販売されている ENEOS ハイオクガソリンとする。なお、ナンバー付レースクラスおよびオーガナイザーが特に指定する場合を除く。
4. 燃料に添加剤を混入したり、燃料の性質を変えるような装置を取り付けたりすることは一切厳禁される。ただし、オイルについては自由とする。
5. 燃料の性状表は、大会特別規則もしくは公式通知に示す。
6. 燃料販売場所は、パドック内ガソリンスタンドとする。

第7条 車両の変更

車両変更は大会特別規則に定める参加車両規定に合致した同一競技参加者の同部門、同クラスの車両に限り許されるが、変更手数料を添えて競技会事務局に届け出て、競技会審査委員会の承認を受けなければならない。ただし、公式車両検査終了後の車両変更は必ず改めて車両検査を受けなければならない。

第8条 車両名およびレースによる広告

1. 参加申し込みの際に登録する車両名称は、原則として車両製造者(フォーミュラカーはコンストラクター)が定めたものとする。
2. 車両製造者(コンストラクター)が定めた名称以外のものを使用する場合には、登録の際に併記してオーガナイザーの承認を得るものとする。オーガナイザーの承認のない車両名称および全角15文字(半角30文字)を超えるものは削除され、公式プログラム、レース結果、その他の公式文書に記載されない。
3. 登録後の車両名称の変更については、4輪一般競技規則 第11章 第58条 3. に定める変更手数料を納付しなければならない。競技参加者が競技車両に貼付する広告は、社名および商品広告に限り許される。ただし、公序良俗に反するものであってはならない。
4. オーガナイザーが各参加車両に貼付することを規定した広告、あるいはシリーズのスポンサー広告を必ず貼付しなければならない。広告を規定通り貼付しない車両に対しては、出走が拒否されるかまたは順位が与えられないものとする。
5. 車両広告はすべて公式車両検査において点検され、不相当と判断されたものは撤去あるいは修正が命じられる。これに応じない車両は競技参加を拒否される。

第9条 タイヤ

大会期間を通してタイヤウォーマーの使用は禁止とする。

第2章 Formula Beat (F-Be) レースの車両規定

第10条 参加車両

2026年 JAF 国内競技車両規則 第1編 レース車両規定 第9章 Formula Beat (F-Be) 規定および、第4編 細則 F-Be (Formula Beat) 車両規定の競技会用実施細則に合致した日本F4協会の認定車両を使用する事。

第11条 タイヤに関する規定

2026年 JAF 国内競技車両規則 第5編 細則 F-Be (Formula Beat) 車両規定 の競技会用実施細則 1. タイヤに準拠する。

1. 上記に示す指定タイヤは「住友ゴム工業株式会社」が指定するタイヤとする。
2. ハンドカットによるタイヤ加工(溶剤の塗布を含む)を禁止する。
3. 公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用するドライタイヤは1セットのみとする。但し、1大会2レース制の場合は各大会特別規則に示す。
4. 競技中のタイヤ交換は外的要因(パンク等)により、競技長の許可を得た場合以外は認められない。

交換した場合は、ペナルティを課す場合がある。ただし、住友ゴム工業株式会社(ダンロップ)からの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合は、1本のみであれば罰則を科されることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合は決勝レース(1大会2レース制の場合は2レースとも)は最後尾スタートとされる。

なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。この場合のタイヤ変更の申請に対する時間制限は、公式予選終了後30分以内とする。

タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。

第12条 車両交換等の禁止

公式車検に合格した車両は、車両交換、またはエンジンおよびトランスミッションのアッセンブリー交換が禁止される。

やむを得ない理由で交換しなければならない場合、車両を除き、当該当技術委員長、並びに大会競技長の承諾のもと、大会審査委員会が許可したものに限り交換が認められる。ただし、公式予選で達成された当該エントラントのスターティンググリッドが失われることを条件とする。(最後尾グリッドからのスタートが理由の如何を問わず条件とされる。)

なお、当該エントラントの当初のグリッドより5グリッド以内に最後尾グリッドがある場合はピットスタートとする。また、この場合のエンジン、およびトランスミッション交換の申請に対する時間的制限は、公式予選終了後30分以内とする。

第3章 もてぎ・菅生スーパーFJ(S-FJ) レースの車両規定

第13条 参加車両

2026年 JAF 国内競技車両規則 第1編 レース車両規定 第8章 スーパーFJ(S-FJ)規定および、第5編 細則 S-FJ 車両規定の競技会用実施細則に合致した車両とする。

第14条 タイヤに関する規定

2026年 JAF 国内競技車両規則 第5編 細則 S-FJ 車両規定の競技会実施細則 3. タイヤに準拠する。

1. 上記に示す指定タイヤは「住友ゴム工業株式会社」が指定するタイヤとする。
2. ハンドカットによるタイヤ加工を禁止する。
3. 公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用するドライタイヤは1セットのみとする。但し、1大会2レース制の場合は各大会特別規則に示す。
4. 競技中のタイヤ交換は外的要因(パンク等)により、競技長の許可を得た場合以外は認められない。

交換した場合は、ペナルティを課す場合がある。ただし、住友ゴム工業株式会社からの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合は、1本のみであれば罰則を科されることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合、決勝レースは最後尾スタートとされる。

なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。この場合のタイヤ

変更の申請に対する時間制限は、公式予選終了後 30 分以内とする。

タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。

第15条 車両交換等の禁止

公式車検に合格した車両は、車両交換、またはエンジンおよびトランスミッションのアッセンブリー交換が禁止される。

やむを得ない理由で交換しなければならない場合、車両を除き、当該当技術委員長、並びに大会競技長の承諾のもと、大会審査委員会が許可したものに限り交換が認められる。ただし、公式予選で達成された当該エントラントのスターティンググリッドが失われることを条件とする。(最後尾グリッドからのスタートが理由の如何を問わず条件とされる。)

なお、当該エントラントの当初のグリッドより5グリッド以内に最後尾グリッドがある場合はピットスタートとする。

また、この場合のエンジン、およびトランスミッション交換の申請に対する時間的制限は、公式予選終了後 30 分以内とする。

第4章 もてぎ・菅生FJ1500 レースの車両規定

第16条 参加車両

2026年JAF国内競技車両規則 第1編 レース車両規定 第9章 FJ1500(FJ1500)規定および、第5編 細則 FJ1500 車両規定の競技会用実施細則に合致した車両とする。

第17条 タイヤに関する規定

2026年 JAF国内競技車両規則 第5編 細則 FJ1500車両規定の競技会実施細則 3. タイヤに準拠する。

1. 上記に示す指定タイヤは「住友ゴム工業株式会社」が指定するタイヤとする。
2. ハンドカットによるタイヤ加工を禁止する。
3. 公式予選、決勝レースを通じて競技会に使用するドライタイヤは1セットのみとする。但し、1大会2レース制の場合は各大会特別規則に示す。
4. 競技中のタイヤ交換は外的要因(パンク等)により、競技長の許可を得た場合以外は認められない。

交換した場合は、ペナルティを課す場合がある。ただし、住友ゴム工業株式会社からの申請に基づき、競技会審査委員会が認めた場合は、1本のみであれば罰則を科されることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合、決勝レースは最後尾スタートとされる。

なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。この場合のタイヤ変更の申請に対する時間制限は、公式予選終了後 30 分以内とする。

タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。

第18条 車両交換等の禁止

公式車検に合格した車両は、車両交換、またはエンジンおよびトランスミッションのアッセンブリー交換が禁止される。

やむを得ない理由で交換しなければならない場合、車両を除き、当該当技術委員長、並びに大会競技長の承諾のもと、大会審査委員会が許可したものに限り交換が認められる。ただし、公式予選で達成された当該エントラントのスターティンググリッドが失われることを条件とする。(最後尾グリッドからのスタートが理由の如何を問わず条件とされる。)

なお、当該エントラントの当初のグリッドより5グリッド以内に最後尾グリッドがある場合はピットスタートとする。

また、この場合のエンジン、およびトランスミッション交換の申請に対する時間的制限は、公式予選終了後 30 分以内とする。

第5章 もてぎ・菅生VITAシリーズの車両規定

第19条 VITAクラス車両規定

1. 定義

オープンスポーツカーのデザインを取り入れ、モータースポーツ愛好家の為に設計された4輪自動車である。車両の製造者は、より多くの人にレーシングカーを楽しんでもらうことを主旨として開発し、決して性能競争に奔走してはならない。認定された車両の基本デザインの変更は出来ない。

この車両は競技会組織委員会によって認定されたVITA-01 Type-A, B, Jとし、本車輛を製造するVITA CLUB(株)の出荷時の状態を基本

とする。

なお、出荷時の状態が維持されているかの判断は、VITA-01の純正パーツリストと認定車輛写真が用いられるが、判断が困難な場合はVITA CLUB(株)からの提言が採用される。ただし、事前にVITA CLUB(株)が車両製造上で仕様変更した場合はこの限りではない。基本的には、下記の項目で書いていない箇所は加工および変更禁止とする。当該大会競技役員から悪質な違反行為と判断した場合、ドライバー、参加者に対して、厳罰(シリーズポイント剥奪/出場停止等)が科せられる。

2. 材料規制

以下の材質の使用は禁止される。

マグネシウム・チタニウム・カーボン・アラミド繊維。

3. エンジン

搭載されるエンジンはNCP13及びNCP131(トヨタVitz RS)に搭載される1NZ-FEに限られる。

- 1) トヨタVitz RS(NCP13)に搭載されている1NZ-FE(バルブ駆動直押し方式)、排気量：1,500ccエンジン内部および補機(エンジンが始動する為の総ての関連部品)は、下記の項目を除き改造も変更もしてはならない。ただし、シャシーにエンジンを搭載するための最少限の変更は許される。

- ① スパークプラグは純正型番と同じねじ径・長さ寸法であれば変更可能。スパークプラグの加工は禁止される。
- ② サーモスタッドは自由。
- ③ オイルフィルタの変更は認められる。ただし、取り付け位置の変更は認められない。
- ④ シリンダーブロックはホーニングのみ認めるが、オーバーサイズピストンは認めない。
- ⑤ 水温センサーは変更できる。

- 2) トヨタVitz RS(NCP131)に搭載されている1NZ-FE(バルブ駆動ロッカーアーム方式)

排気量：1,496cc。

VITA CLUB(株)で新規に搭載される1NZ-FEエンジンは分解できないように封印がされる。

(2か所)

封印のないエンジンは使用できない。

車両規則に定められていない項目は当初のままで、変更、取り外し、追加、使用方法の変更等、および加工等の改造は認められない。更に、当規則に定められていない性能の向上を目的としていると判断される部品の装着はその効果の有無を問わず一切許されない。

封印エンジンのリペア再使用については、VITA CLUB(株)により、レギュレーション・メーカー修理書に基づき厳格に整備・封印されたものについては使用可能とする。

エンジン内部および補機(エンジンが始動する為の総ての関連部品)は、下記の項目を除き改造も変更もしてはならない。

- ① スパークプラグは純正型番と同じねじ径・長さ寸法であれば変更可能。スパークプラグの加工は禁止される。
- ② サーモスタッドは自由。
- ③ オイルフィルタの変更は認められる。ただし、取り付け位置の変更は認められない。
- ④ 水温センサーの変更は禁止される。

4. 補機類

搭載されるエンジンはNCP13及びNCP131(トヨタVitz RS)に搭載される1NZ-FEに限られる。

- 1) エアフィルターの交換は自由とするが、純正のエアーフィルターボックスは加工(遮熱剤で覆うことも含む)および取り除きは禁止され、その吸入口から前方に伸びる吸入ホースは、左側ファイアーオールまでとし、ファイアーオールで開口される。開口はΦ80mm以下とする。元の形状・材質を変更することは禁止とする。
ファイアーオールより前方に伸びる吸入口は禁止される。(突き出しは最大15mmまで)
送風装置として判断される部品を追加することも禁止する。
- 2) 燃料タンクからエンジンデリバリーパイプ間には燃圧変更装着の取り付けは禁止される。
- 3) クラッチディスクは材質の変更のみ認められる。
- 4) エンジンはオルタネーター及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは、エンジンが作動している状態では、いかなる場合でも発電機能をさせた上で取り付けられていること。なお、オルタネーターベルトの変更は認められる。
- 5) エキゾーストパイプは出荷状態のものを改造してはならない。テールパイプは破損した場合に限り修復できるが、直管で寸法はΦ50.8とする。(触媒部分は除く)また、触媒より後方はΦ70でなければならない。
ただし、トヨタVitz RS(NCP13)搭載車両については、ウエストレーシングカーズ(株)出荷状態の外径であれば上記の寸法の限りではない。
- 6) 触媒は純正品のものを使用すること。
- 7) ECUの一切の変更および改造は許されない。
ECUに繋がるエンジンハーネスは、エンジン作動の為の配線のみ変更がゆるされるが、ECUに繋がるエンジンハーネスは、純正の配線以外の使用は禁止される。

8) メーター類の変更は自由。

専用ECUから接続できるのは、指定されたCAN通信のみ可能。

9) バッテリーの搭載位置は変更してはならず、純正と同じ形状の鉛式バッテリーに限る。

5. 車体と寸法

車両の最大長	4,000mm
車両の最大幅	1,700mm
ホイールベース	2,150 ~ 2,250mmの間とする
フロントオーバーハング	800mm以下
リアオーバーハング	800mm以下
高さ	950mm (安全ロール構造体を除き地上から950mmを超えてはならない)

1) ボディは排気パイプを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。

2) ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の1/3にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。

3) ボデーカウルは損傷時の最小限の修復以外の加工をしてはならない。

6. 最低重量

車両の重量は下記型式エンジン搭載によって下記重量以上とする。

1. NCP13 : 600kg

2. NCP131 : 615kg

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーおよび燃料を含めた、競技の行われているすべての期間中の重量を言う。)

ただし、競技会組織委員会はシーズン途中で最低重量を変更する権限を有する。

1) 重量を調整するためウエイトを搭載する場合は、ペダルボックスから後方で消火器までのフロア面にボルトで固定する事が望ましい。

7. 駆動

最大2輪とする。また、デフの形式はフリーデフのみとする。

8. ギアボックス

前進5段、後退1段を越えるものであってはならない。

トヨタVitz RS(NCP131)のエンジンに装着されていた標準のギアボックスを使用すること。また、そのギアボックスの改造もしくは変更は許されず、封印のないギアボックスは使用できない。

標準のギアレシオは、下記のレシオとする。

1速 : 3.166

2速 : 1.904

3速 : 1.392

4速 : 1.031

5速 : 0.815

最終減速比 : 4.312

9. 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、着座したドライバーによって操作出来ること。

10. 運転席

1) ドライバーシートの変更は認められる

2) 車載カメラの装着は認められるが、乗員の保護を十分に考慮した取付位置にて確実に取り付けて、公式車検時に確認を受けること。

11. ホイール

1) 15インチ径のホイールを使用すること。リム幅は最大7.0インチまでとする。

2) ホイールのインセットは32mm以上でなければならない。

3) ホイールスペーサーの使用は禁止する。

4) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

12. タイヤ

1) 使用できるタイヤはオーガナイザーの指定タイヤに限る。

2) タイヤに関する規定

銘柄 : DIREZZA V01 [FOR VITA USE ONLY]

サイズ : 190/600 R15 とする。

■2023年仕様以降のタイヤを使用すること。(ロット番号 : 0123以降)

公式予選、決勝レースを通じて、車両1台あたりに使用できるタイヤは4本とし、公式車検時にマーキングされる。タイヤは公式車検時に未使用でなければならない。これは性能の均衡化を目的としたものである。

タイヤが未使用か判断が困難な場合は「住友ゴム工業株式会社(ダンロップ)」からの提言を受け、技術委員長の最終判断とする。なおこれに対する抗議は一切認められない。

3) マーキングされたタイヤをやむを得ない事由で他のタイヤと交換する場合次の通りとする。

1. 公式予選中のタイヤ交換、および装着位置の変更は認められない。
 2. 公式予選終了後にマーキングされたタイヤを交換する場合は住友ゴム工業株式会社からの申請に基づき競技会審査委員会
が認めた場合、1本のみであれば罰則を科せられることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合は、決勝レースは最後
尾スタートとされる。なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタート
とする。タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが大会技術委員により除去され、新たに使用される
タイヤにマーキングが実施される。なお、タイヤ交換に関する申請は、公式予選終了後30分以内に住友ゴム工業株式会
社の同意を得て、大会事務局に申請書を提出しなければならない。
 - 4) 公式予選中のタイヤ交換は認められない。タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。
 - 5) タイヤウオーマー・タイヤの加工(溶剤の塗布など)は禁止される。
 - 6) ハンドカット等によるタイヤの加工は禁止される。
 - 7) MEC120はMECシリーズ統一規則に準ずる。
13. サスペンション
- サスペンション形式はアウトボード形式とし、コイルダンパーユニットの一方はフレーム側ピックアップに、他方はサスペン
ションアームに付く形式を言う。インボード形式やプッシュロッド形式は不可とする。
- 出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。
- 1) ダンパーおよびコイルスプリングの変更は認められる
 - 2) キャンバー調整のためのシム脱着は認められる。
14. 制動装置
- 同一のペダルによって操作される2系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければならない。
- ペダルは通常4輪を制御するものであること。
- 制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも2輪を依然と
して制御するものであること。
- 出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。
- 1) ブレーキパッドの変更は自由。
15. 赤色警告灯
- 12ワット(相当)以上の赤色警告灯2個と停止灯2個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。
- 赤色警告灯はVITA CLUB(株)および各主催者より認可を受けたものに限られ、指定する周波数でのみ点滅させることができる。
赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。
16. 燃料パイプ、タンク、ケーブルおよび電気装置
- 1) ライン/ケーブル/電気装置
ライン、ケーブルおよび電気装置が、その取付位置/材質/連結方法等に関して航空機工業基準に準拠していない場合、次の
ことを生じるいかなる漏れもないよう取り付けられなければならない。
 - ーコクピット内の液体たまり
 - ーコクピット内への液体の侵入
 - ー電気または電気装置と液体の接触もし、ケーブルラインあるいは電気装置がコクピットを通過する、またはコクピット内に取り付けられている場合それらは防
火材でかつ液体の侵入を防ぐ材料によって完全に覆われていなければならない。
 - 2) パイプライン
エンジンに常設されているパイプラインを除き、コクピットの外部にあるすべての燃料パイプラインは、最大作動温度135°C
で、41Mpa(bar)の最低破壊圧力を有していなければならない。
 - 3) 燃料タンク
下記に従い、FIA公認の安全燃料タンク(FIA-FT3)の装着が義務付けられる。(参考:VITA部品番号VITA-N-01-FT3)
 - A) 最大容量20リットルまでのタンクを一個、なおコレクタータンクの使用は禁止される。
 - B) 取付位置はシートバックと主要ロール構造体のバルクヘッドの間とする。
17. 車体
- 1) シャシー構造体
 - ① スペースフレーム構造を基本とする。
 - 主要な構造体には外形32mm以上で肉厚1.6mm以上のパイプを使用しなければならない。
 - ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコクピット内部断面積は1,140cm²以下であってはならず、また最小
幅はコクピットの全長を通じ380mm以上で、主要ロール構造体バルクヘッド部は680mm以上なければならない。
 - ② フロントサスペンションピックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではス
ペースフレームに厚さ1.6mmの鉄板を溶接で組み合わされた構造でなければならない。
 - ③ スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚1.5mm以上のパネルを張り付けられる。

このパネルの最小引張強度は225N/mm²以上であること。

2) 側面防護体

ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。

側面防護体は車両の中心線から最小750mmのところ、高さ95mm以上、前後長さは第2ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。

この側面防護体は最小引張強度225N/mm²以上のパネルを使用した構造であること。

3) コクピット

コクピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないよう設計されていること。

コクピット開口部は、ステアリングホイールより後方600mmから前方において600mmの開口部が前後方向に300mm以上あること。

コクピット前方に、ウインドスクリーンの取り付けは認められる。

4) 後方視界

車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも2つのミラーを装備すること。また、それぞれのミラーの最小幅は150mmで、少なくともそれが縦50mmにわたり維持されていなければならない、各コーナーの半径は10mmを超えてはならない。

取り付けであるミラーの高さは、最低カウルから200mm(ミラー部分の上面)以上あること。

ミラー本体及びその取付ステーはVITA CLUB(株)及び各主催者より認定を受けたもの以外への変更は認められない。

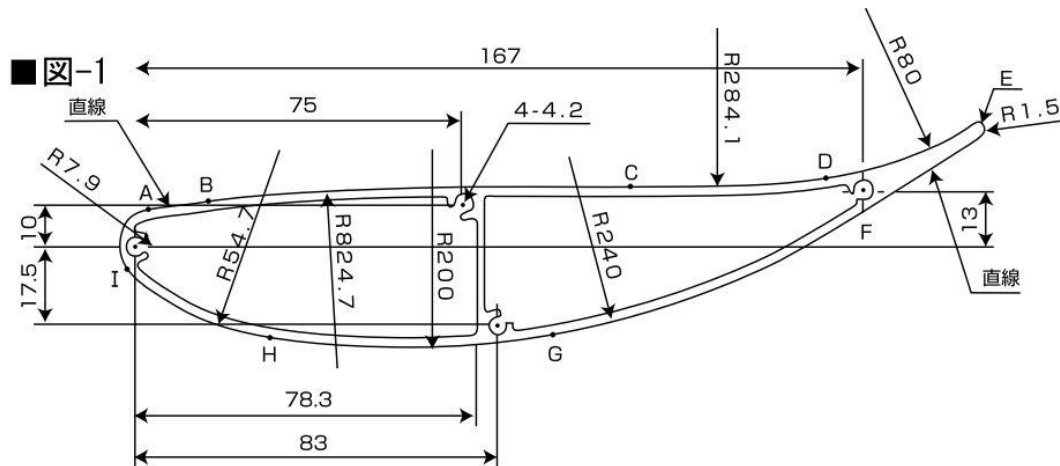
5) 空力装置

リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。(図-1 参照)

ウイングには、ガーニーフラップ等の付加物は禁止される。

リアウイング以外の空力付加物の取り付けは禁止される。

リアウイング(含むウイングステー)の加工は一切禁止される。



6) 牽引用穴あきブラケット

2026年JAF国内競技車両規則 第1編 第4章公認車両および登録車両に関する安全規定第8条に準拠して取り付けなければならない。

ただし、オープンボディの車はブラケットをロールバーで兼用できる、その場合は、牽引位置を黄色に明示すること。

18. 安全装置

1) 安全ベルト

2本の肩部ストラップ、1本の腰部ストラップ、および脚の間の2本のストラップからなる安全ベルトの着用が義務付けられる。これらのストラップはFIA基準8852/98、8854/98、8853-2016に合致していなければならない。

2) ヘッドレスト

すべての車両は後方へ833N(85kg)の荷重がかかった時に、50mm以上傾かないヘッドレストを備えていなければならない。ヘッドレストの表面は20,000mm²以上で連続的であり、突き出した部分があってはならない。

ドライバーの頭部を守る目的であれば、ロールバーの内側には効果的なヘッドレストおよび側面プロテクターの取り付けは許される。

ただしロールバーからはみ出さないこと。

なおVITA CLUB(株)により供給されるヘッドプロテクターの装着を強く推奨する。

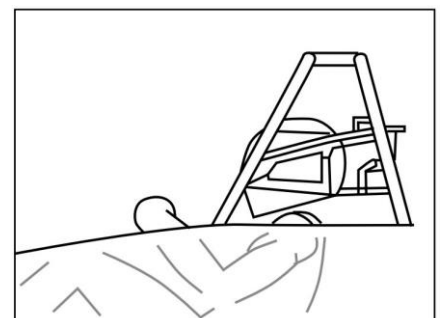
頭部の位置については右図を参照する事。

3) 安全ロールバー

①ロールバー

a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。

この目的は設計の基本考察である。



- b) すべての車両は、少なくとも2つのロールバー構造を装備しなければならない。(チタニウム材の使用は禁止される)ロールバー構造体は外径35mm以上、肉厚2.0mm以上の冷間仕上継目無鋼管を使用すること。第1ロールバー構造体は、ステアリングホイール前方にありステアリングホイール頂点の前方25cm以上にあってはならず、また少なくともステアリングホイールの周縁の頂点と同じ高さでなければならない。第2ロールバー構造体は、第1ロールバー構造体の後方から50cm以上離れていなければならない、またドライバーが正常に車両に着座し、ヘルメットをかぶりシートベルトを締めた状態のとき、そのドライバーのヘルメットは第1ロールバー構造体の頂点と第2ロールバー構造体の頂点を結ぶ線を超えてはならない。座席の背部にある第2ロールバー構造体は、車両の縦の中心線に対して左右対称であり、また次の項目に合致しなければならない。最低高はコクピット底面から垂直に測定し、ロールバーの頂点までの間が少なくとも90cmなければならない。ロールバーの頂点は通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットから少なくとも5cm上方にななければならない。

②強度

ロールバーの構造の規格については、まったく自由であり、下記に示された最小強度に耐えうるものでなければならない。

1. 5W：横方向
5. 5W：車両の前後方向
7. 5W：垂直方向

Wは600kgとする。

コンストラクター責任者またはその設計者によってサインされた証明書を競技会技術委員に提出しなければならない。

証明書には、このロールバーの図面または写真を付けるとともに、このロールバーが上記の荷重に耐えうることを明記しなければならない。

③一般考察

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質は最上級であること。(航空機用)

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行われるべきである。(通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる)

スペースフレーム構造に開し、ロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

4) 燃料タンクの注入キャップ

- ① 燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。
衝突の際および不完全なロックによりキャップが緩まぬように設計されていなければならない。
- ② 空気孔はコクピットの後方15cm以上の場所に位置すること。
- ③ 給油時のオーバーフローガソリンはコクピット内に流入しない構造であること。

5) 消火装置

すべての車両は、内容量2kg以上の粉末消火器、または、FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項第253条7項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。

金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル(ワンタッチ金具)の装着のみ認められる(最低2箇所に装着することが推奨される)。

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

- a) 容器の容量
- b) 消火剤の種類
- c) 消火剤の容量もしくは重量
- d) 消火器の点検日(消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から2年とする)

6) ステアリングホイール

ステアリングに切れ目があってはならない。

スイッチやメーター等を装着する場合は、それらが突起した形状(トグルスイッチ等)であってはならず、トグルスイッチ以外のスイッチやメーターを装備する場合は、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりもドラ

イバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

ステアリングホイールの変更は自由とする。

7) 電気回路開閉装置(サーキットブレーカー)

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置(サーキットブレーカー)を取り付け、その取り付け位置には赤色のスパークを底辺が最小10cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

8) オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。

この装置は最小限2リットルの容量を有するものでなければならない。

この容器は外観よりオイル量が確認できるポリ容器か、透明な窓枠を備えること。

ミッションケースより後方に位置してはならない。

9) 防火装置

全ての車両は出火の際、火災の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

10) 触媒装置及び消音器

触媒装置の装着を義務付け、消音器の装着が推奨される。

11) 排気音量

JAF国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で105dB(A)以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

12) その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

19. データロガー搭載及びデータの開示

公式予選上位6位までの車両に、指定されたポータブルタイプのデータロガーを搭載するように指示された場合は、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータは、VITAクラス参加者に開示しなければならない。

20. 連続優勝をした参加者には性能調整をする場合がある。性能調整を実施する場合は、ブルテンにて公示する。性能調整の方法は競技会組織委員会がその権限を持つ。

第6章 v. Granz の車両規定

第20条 v. Granz車両規定

1. 定義

サーキットあるいはクローズドコース上で行われるスピードレースのためのみに設計された4輪自動車であり、安全基準を重視し信頼性を備え、大会組織委員会によって認定された車両(v. Granz)とし、本車輛を製造する VITA CLUB(株) の出荷時の状態を基本とする。

出荷時の状態が維持されているかの判断は、純正パーツリストと認定車輛写真が用いられるが、判断が困難な場合は VITA CLUB(株) からの提言が採用される。ただし、事前に VITA CLUB(株) が車両製造上で仕様変更した場合はこの限りではない。基本的には、下記の項目で書いていない箇所は加工および変更禁止とする。当該大会競技役員から悪質な違反行為と判断した場合、ドライバー、参加者に対して、厳罰(シリーズポイント剥奪/出場停止等)が科せられる。

2. 車両規則

エンジンおよび補機

車両に搭載できるエンジンはトヨタ M20A-FKS とする。

エンジンは、下記の項目を除き変更は出来ない。VITA CLUB(株) で新規に搭載される M20AFKSエンジンは分解できないように封印がされる。(2 か所)

封印のないエンジンは使用できない。エンジン本体については、センサー類も含めて一切の加工や変更は禁止される。

このエンジンには VITA CLUB(株) で指定されたECUが加工取付されるが、その内部プログラムは固定され、変更・改造は禁止される。純正エンジンハーネスは、専用 ECU 接続のため加工されているが、これ以外に加工・外部からの接続などは禁止される。エンジンのオーバーホールについては、VITA CLUB(株) が指定した認定工場でのみ行え、施工後封印される。

- 1) エンジンはオルタネーター及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは発電機能をさせた上で取り付いていること。
- 2) エキゾーストパイプ(一次集合まで及びテールパイプ)は一切変更・加工はできない。ただし、耐熱処理については認められる。
- 3) エアフィルターの交換は自由とするが、VITA CLUB(株) で製作された吸気アダプタ・吸気ホース・エアフィルターボックスの

加工および取り除きは禁止

4) スパークプラグは純正型番と同じねじ径・長さ寸法であれば変更可能。スパークプラグの加工は禁止される。

5) オイルフィルターの銘柄は自由。

上記以外の加工・交換は一切禁止とする。

3. 寸法

車両の最大長 400cm

車両の最大幅 170cm

ホイールベース 220cm以上

フロントオーバーハング 100cm以下

リアオーバーハング 90cm以下

4. 最低重量

v. Granz : 690kg 以上とする(レーシング重量)

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーおよび燃料を含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う)

重量を調整するためウエイトを搭載する場合は、ペダルボックスから後方で消火器までのフロア面にボルトで固定すること。

5. 駆動

最大2輪とする。また、デフの形式はノンスリップシステムは禁止される。

6. ギアボックス

前進5段、後退1段を越えるものであってはならない。

v. Granz の標準ギヤレシオは下記の通りとし、ギヤレシオ変更は許されない。

1速 12 : 31

2速 17 : 29

3速 18 : 23

4速 19 : 21

5速 26 : 24

CWP 9 : 31

シーケンシャル及びパドルシフトは許される。

7. 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、着座したドライバーによって操作出来ること。

8. 運転席

運転席に着座するドライバーは進行方向に直面するようになっていなければならない。

9. ホイール

1) 15インチ径以下のホイールを使用すること。リム幅は最大7.0インチまでとする。

2) ホイールのインセットは+48mmでなければならない。

3) ホイールスペーサーの使用は禁止する。

4) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

10. タイヤ

1) 使用するタイヤは、v. Granz用ミシュランタイヤ

・ドライタイヤは 18/58-15 MICHELIN PILOT SPORT GT S9M

・レインタイヤは 18/58-15 MICHELIN PILOT SPORT GT P2L とする。

2) 公式予選、決勝レースを通じて、使用できるドライタイヤは4本までとする。

使用するドライタイヤ4本は、公式予選前の車両検査時に技術委員によってタイヤマーキングが実施される。1大会2レース制の場合は、公式予選、決勝の2つのレースを通じて競技会に使用するドライタイヤは、最大8本までとする。

3) ウェットタイヤに関して制限は設けない。

4) マーキングされたタイヤをやむを得ない事由で他のタイヤと交換する場合次の通りとする。

-1. 公式予選中のタイヤ交換、および装着位置の変更は認められない。

-2. 公式予選終了後にマーキングされたタイヤを交換する場合は日本ミシュランタイヤ株式会社からの申請に基づき競技会審査委員会が認めた場合、1本のみであれば罰則を科せられることなく交換出来るが、2本以上を交換する場合は、決勝レース(1大会2レース制の場合は2レースとも)は最後尾スタートとされる。なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合は原則としてピットスタートとする。

タイヤ交換を行う場合には、交換されるタイヤのマーキングが技術委員により除去され、新たに使用されるタイヤにマーキングが実施される。なお、タイヤ交換に関する申請は、公式予選終了後30分以内に日本ミシュランタイヤ株式会社の同意を得て、競技会事務局に申請書を提出しなければならない。

5) タイヤウオーマー・タイヤの加工(溶剤の塗布など)は禁止される。

6) MEC120 については MEC シリーズ統一規則に準ずる。

11. サスペンション

1) VITA CLUB(株) で製作・設定されたサスペンション形式の変更は禁止とし、アップライト、サスペンションアーム、ロッド類、スタビライザー等の改造・変更も禁止とする。

- 2) コイルスプリング、ダンパーの変更は認められる。ダンパー変更に伴う最小限のボディ改造は認められる。ただし変更する機械要素の 50mm 以上の範囲を超えてはならないとする。
- 3) キャンバー調整のためのシム脱着は認められる。
- 4) 3rd エレメント等の追加は禁止。

12. 制動装置

同一のペダルによって操作される 2 系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければならない。

ペダルは通常 4 輪を制御するものであること。

制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも 2 輪を依然として制御するものであること。

出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。

ブレーキパッドの変更は認められる。

13. 赤色警告灯

12ワット以上の赤色警告灯2個と停止灯2個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。

赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

(操作スイッチにより点灯した時には常時点滅する構造のものであっても良い)

14. 燃料タンク

1) FIA 公認安全燃料タンク (FIA-FT3、WEST 品番 16C-G-01) とし変更・改造は出来ない。

2) 製造後5年を経過したブラダーは使用することが出来ない。

3) 燃料系統の部品追加・改造は一切禁止する。

4) タンクの位置は車両の縦軸から65cm 以上にあってはならず、シートバックとエンジンルームの間に 1 個とする。タンクは燃料がこぼれたり、漏出したり、あるいはタンクに事故が生じた場合、燃料がドライバー席あるいはエンジンルームまたは排気系のいかなる部分にも流出し、かつ接触しないように隔壁によって隔離すること。

15. 車体

1) シャシー構造体

① スペースフレーム構造を基本とする。

主要な構造体には外形28mm 以上で肉厚1.6mm 以上のパイプを使用しなければならない。

ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコックピット内部断面積は1,000cm²以下であってはならず、また最小幅はコックピットの全長を通じ380mm以上で、主要ロール構造体バルクヘッド部は680mm以上なければならない。

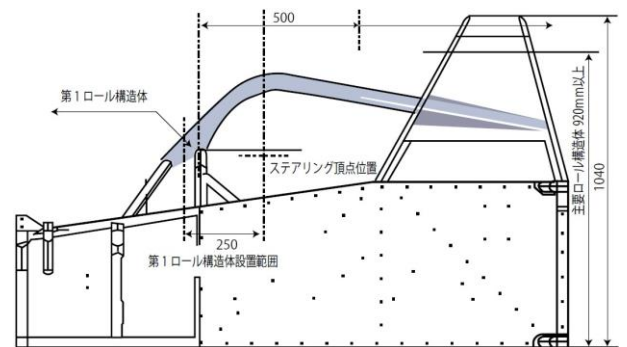
② フロントサスペンションピックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではスペースフレームに厚さ1.6mm の鉄板を溶接で組み合わされた構造でなければならない。

③ スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚1.5mm 以上のパネルを張り付けられる。
このパネルの最小引張強度225N/mm²以上であること。

④ VITA CLUB(株)にて認定されたコックピット

保護装置 (CSD) の取り付けが認められる。(右図参照)

ただし、CSD への一切の加工は禁止される。



2) ボディは吸気と排気パイプおよびエンジンの上部の突き出しを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。

3) ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の1/3にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。

4) 車両のいかなる部分も地上90cm の水平面を超えてはならない。

ただし、安全ロールバーは、この寸法に含まれない。

5) 側面防護体

ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。

側面防護体は車両の中心線から最小750mm のところに、高さ95mm 以上、前後長さは第2ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。この側面防護体は最小引張強度225N/mm²以上のパネルを使用した構造であること。

6) コックピット

コックピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないよう設計されていること。

コックピット開口部は、ステアリングホイールより後方600mm から前方において600mmの開口部が300mmあること。

① オープンボディとする。

② 後方視界

車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも2つのミラーを装備すること。また、それぞれのミラーの最小幅は150mm

で、少なくともそれが縦50mmにわたり維持されていなければならない、各コーナーの半径は10mmを超えてはならない。

7) ヘッドレスト

全ての車両は後方へ85 kgの荷重がかかった時に、5cm以上傾かないヘッドレストを備えていなくてはならない。

8) 空力装置

① 認定を受けた車両に取り付けられた空力装置(認定部品)の装着が認められる。

(フロント：カナード・ガーニーフラップ、リア：ウイング、ガーニーフラップ、ディフューザー)

② 認定を受けた車両に取り付けられた空力装置(認定部品)の形状変更は認められない。

③ 空力装置(認定部品)の内、カナード及び前後ガーニーフラップの脱着は認められる。

9) 牽引用穴あきブラケット

2026年 JAF国内競技車両規則 第1編 第4章 公認車両および登録車両に関する安全規定 第8条 に準拠して取り付けなければならない。ただし、オープンボディの車はブラケットをロールバーで兼用できる。

16. 安全装置

1) 安全ベルト

安全ベルトは、その素材、取付方法などを含み 2026年 JAF国内競技車両規則 第5編「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従い、フルハーネスタイプでなければならない、その肩部ストラップの幅は75mm以上を有していなければならない(ヘッドアンドネックサポート指定ベルトを除く)。

安全ベルトを座席やその支持体に固定することは禁止される。

FIA国際モータースポーツ競技規則 付則J項 第253条 に定められた取付方法も許される。

2026年 JAF国内競技車両規則 第1編 第4章 第4-3図～第4-4図参照)

2) 安全ロールバー

① ロールバー

a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。

この目的は設計の基本考察である。

b) すべての車両は、最低2つのロールオーバー構造でなくてはならない。

第2ロール構造体はステアリングホイールの前になくなくてはならず、ステアリングホイールリムの頂点より250mm前方まで、また少なくとも同じ高さになくなくてはならない。主要ロール構造体は、第2ロール構造体より少なくとも500mm後方になくなくてはならず、主要ロール構造体の頂点から第2ロール構造体の頂点に延びる線が、ヘルメットを着用してシートベルトを締め、通常日着座したドライバーの上方50mmの位置を通るよう、十分高い位置になくなくてはならない。

この主要ロール構造体の最低高はドライバーの脊柱に沿って座席のシェルからロール構造体の頂点までを測定し最低920mmなければならない。側面の2つの直立支柱の間にあるロール構造体の内側で測定し、その幅は少なくとも380mmなければならない。それはドライバーの脊柱に沿って座席のシェルから垂直に高さ600mmの位置で測定すること。

② 強度

チューブとブレース(支柱)の直径は少なくとも35mmで、肉厚は少なくとも2mmなければならない。その材質は、モリブデンクロム SAE4130 または SAE4125(あるいは、DIN、NF等と同等なもの)。ロール構造体の頂点から水平に対し60° を越えない角度で後方に少なくとも1本の支柱を取り付けること。この支柱の直径および材質はロール構造体と同じでなければならない。

2本の支柱を取り付ける場合は、外径26mmで肉厚3mmのパイプを用いても良い。メインフープと支柱との間の取り外し可能な連結部は付則J項 第253-37図～第253-46図に合致していなくてはならない。支柱は前方に取り付けても良いが、転等した際、ドライバーが脱出できる構造とすること。

③ 一般考察

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質は最上級であること。(航空機用)

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行なわれるべきである。(通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる)

スペースフレーム構造に開し、ロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

3) 被覆線、電線または電器装置

バッテリー、燃料ポンプ等のような被覆線、電線と電気装置の装備場所、材料または結合部が MIL規格に合致していない場合は、それらは次の漏洩を起因しないように装備しなければならない。

- ・燃料の累積
- ・燃料のコックピット内の流入
- ・燃料と電線あるいは電気装置との接触

もし、被覆線あるいは電線、電気部品がコックピットを通り抜け、あるいは、その内部に設置されている場合には、それらは防漏材または防火材で完全に覆われていなければならない。

4) 燃料タンクの注入キャップ

- ① 燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。
衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていなければならない。
- ② 空気孔はコックピットの後方15cm以上の場所に位置すること。
- ③ 給油時のオーバーフローガソリンはコックピット内に流入しない構造であること。

5) 消火装置

すべての車両は、内容量2kg以上の粉末消火器、または、FIA国際モータースポーツ競技規則 付則J項 第253 条7項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。

金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル(ワンタッチ金具)の装着のみ認められる。(最低2箇所に装着することが推奨される)。

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

- A) 容器の容量
- b) 消火剤の種類
- c) 消火剤の容量もしくは重量
- d) 消火器の点検日(消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から2年とする)

6) ステアリングホイール

ステアリングホイールは迅速に取り外せる機構を備えていなければならない。

その取り外しはステアリングホイール裏側のステアリングコラムに設置された同心円状のフランジを引く方法であること。

スイッチ、メーターその他の部品を装着する場合、それらは突起した形状(トグルスイッチ等)であってはならず、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

7) 電気回路開閉装置(サーキットブレーカー)

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置(サーキットブレーカー)を取り付け、その取り付けた位置には赤色のスパークを底辺が最小10cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

8) オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。

この装置は最小限2リットルの容量を有するものでなければならない。

9) 防火装置

全ての車両は出火の際、火災の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

10) 触媒装置及び消音器

触媒装置の装着を義務付け、消音器の装着が推奨される。

11) 排気音量

2026年 JAF国内競技車両規則 に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で105dB(A)以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

12) その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

17. データロガー搭載及びデータの開示

公式予選上位6位までの車両に、指定されたポータブルタイプのデータロガーを搭載するように指示された場合は、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータは、v. Granz参加者には開示しなければならない。

2026年JAF菅生サーキットトライアル選手権シリーズ規則

第1条 競技会の定義

2026年JAF菅生サーキットトライアル選手権は、一般社団法人日本自動車連盟(JAF)公認のもとに、国際自動車連盟(FIA)の国際モータースポーツ競技規則およびその付則、JAF国内競技規則およびその細則、2026年日本サーキットトライアル選手権規定、スピード競技開催規定およびその細則、サーキットトライアル競技開催要項、本シリーズ規則および大会特別規則に従い、準国内格式競技として開催される。

第2条 競技会の名称および開催日程

競技会名称：2026年JAF菅生サーキットトライアル選手権

開催日程：※開催曜日は変更になる場合がある。各競技会の公式通知を最終決定とする。

第1戦 4月11日(土)

第2戦 6月13日(土)

第3戦 7月18日(土)

第4戦 11月7日(土)

第3条 競技種目

サーキットトライアル

第4条 競技会の格式

JAF公認 準国内格式競技

第5条 競技会開催場所

スポーツランドSUGO インターナショナルレーシングコース [公認 No. 2026-1120]

〒989-1301 宮城県柴田郡村田町菅生6-1 TEL 0224-83-3127 FAX 0224-83-3697

第6条 オーガナイザー

JAF公認クラブ 菅生レーシングスポーツクラブ(SRSC)

代表者：大谷 保志

〒989-1301 宮城県柴田郡村田町菅生6-1

TEL 0224-83-3127 FAX 0224-83-3697

第7条 大会役員

大会会長	佐々木 一成	(株式会社菅生 代表取締役社長)
組織委員長	荒川 弘志	(株式会社菅生 総務部 部長)
組織副委員長	大谷 保志	(菅生レーシングスポーツクラブ 代表)
組織委員	尾形 知臣	(株式会社菅生 モータースポーツ部 副部長)
	青島 全也	(株式会社菅生 営業部 部長)
	森下 匠	(菅生レーシングスポーツクラブ 理事)

第8条 競技会主要役員

審査委員長	鈴木 澄夫
審査委員	村林 匡

競技長	森下 匠	(SRSC)
副競技長	大谷 保志	(SRSC)
コース委員長	尾形 知臣	(SRSC)
計時委員長	石田 雅	(SRSC)
技術委員長	櫻井 伸幸	(SRSC)
救急委員長	早坂 秀之	(SRSC)
医師団長	公式通知に記載	
事務局長	小畑 雄樹 / 滝澤 和輝	(SRSC)

第9条 参加申し込み、参加資格、期間、費用

1. 申し込み先

〒989-1301 宮城県柴田郡村田町菅生 6-1 スポーツランド SUGO 内
菅生レーシングスポーツクラブ(SRSC) サーキットトライアル係 TEL 0224-83-3127 FAX 0224-83-3697

2. 参加資格

1) JAF 選手権部門

有効な 2026 年 JAF 国内競技運転者許可証 B クラス以上の所持者。または、JAF 以外の ASN 発給の同様の競技ライセンスを所持し、FIA 国際モータースポーツ競技規則に定められた海外レース出場申請が済んでいる者。

2) CLOSED 部門

有効な 4 輪運転免許証所持者で主催クラブの会員および当日のみ有効の準会員(準会員の登録は参加申込と同時にされる)とする。

3) 未成年の参加者

ドライバーが 18 歳未満の場合は、親権者の承諾を必要とする。

3. 参加受付期間

第1戦 4月11日(土)開催	3月11日(水) ~ 4月20日(金)
第2戦 6月13日(土)開催	5月13日(水) ~ 5月22日(金)
第3戦 7月18日(土)開催	6月18日(木) ~ 6月27日(土)
第4戦 11月7日(土)開催	10月7日(水) ~ 10月16日(金)

4. 参加申し込み方法

WEB エントリー

スポーツランド SUGO 公式サイトよりエントリーすること。

https://www.ms-event.net/sugoweb/user/?a=race_race_entry_list

5. 参加料(消費税込)

レース区分	WEB エントリー	
	SSCM 会員(4R/4C)	ビジター
JAF 選手権部門	24,300 円	25,300 円
CLOSD 部門	21,000 円	22,000 円

第10条 サービス員・サービスカー

競技参加者はサービス員およびパドックに持ち込むサービスカーについては登録を必要とする。

1. サービス員登録料(パス付き)

1 名につき 2,200 円(税込)

2. サービスカー登録料(1BOX まで)

1 台につき 1,100 円(税込)

登録したサービスカーは指定された駐車スペース、積載車は専用駐車場(無料)に駐車すること。

第11条 競技方法

- 競技は原則として 15 分×2 ヒートを行う。また、参加台数により組み分けする場合がある。計測時間はコースイン開始からチェッカーフラッグを受けるまでの時間とする。ただし、安全上の理由により審査委員会が中止を決定した場合、1 ヒートの結果で競技は成立する。
- スタートは、第1ヒートはゼッケン順、第2ヒートは第1ヒートの結果順にて出走する。
- コースインはピットエンドから競技役員の誘導によって 1 台ずつ出走しラップタイムを計測する。
- 競技中パドックに入った車両は、競技終了の意思を示したものとし、コースへ復帰することはできない。
- 当該ヒート終了合図(チェッカーフラッグ)後は、止むを得ない場合を除き、フィニッシュライン付近の追い越しを禁止する。チェッカーフラッグを受けた場合には速やかにパドックへ戻らなければならない。
- 万一、チェッカーフラッグが不注意その他の理由により規定時間を完了する前に表示された場合でも、競技はその時点で終了したものとみなされる。
- コーナーをショートカットしたりランオフエリアを走行してそのままトラックに復帰する等、アドバンテージ(競技タイムの短縮)を得たと判定された場合は、当該周回のタイムは採用されない。
- 黄旗区間を走行した車両の当該周回タイム、および赤旗原因と特定されたドライバーがそれまでに記録した周回タイムは採用されない。本規定は「2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース 4 輪一般競技規則」第5章 第28条 4. に準ずる。
- 第1ヒートおよび第2ヒートを通じて 2 名以上が同一タイムを記録した場合の順位は「2026 年日本サーキットトライアル選手権規定 第21条(順位の決定)」に準じ決定する。

10. ドライバーの安全遵守事項については「2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース 4 輪一般競技規則」第 4 章 第 23 条 4. 1)～ 5) に準ずる。
11. 走路の安全規定については「2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース 4 輪一般競技規則」第 4 章 第 24 条 に準ずる。
12. ピット規定については「2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース 4 輪一般競技規則」第 7 章 第 43 条 に準ずる。

第12条 その他の事項

1. 公式通知の掲示場所はコントロールタワー脇掲示板
2. ドライバースブリーフィングは「2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース 4 輪一般競技規則」第 1 章 第 9 条 および 第 3 章 第 22 条 5. に準ずる。
3. ドライバーの服装は JAF 国内競技規則 細則 スピード競技開催規定 第 6 章 第 17 条 に従うこと。
4. 本規則に明記されない規則は「2026 年日本サーキットトライアル選手権規定」に従う。

第13条 参加車両・選手権部門およびクラス区分(筑波/岡山シリーズ共通)

1. 2026 年 JAF 国内競技車両規則 第 3 編 スピード車両規定 に従った車両で、下記の 10 クラス区分(JAF 選手権部門は 9 クラス)に従った車両とする。過給装置付エンジンはもとの排気量の 1.7 倍のクラスとみなし、ロータリーエンジンはもとの排気量の 1.5 倍のクラスとみなす。また性能調整として、当初とは異なる型式のエンジンに載せ替えた車両は CT1、NSX は CT2 以上、シビックタイプ R(EK9/EP3/FD2/FN2)、インテグラタイプ R、S2000、RX-8 は CT3 クラスにのみ参加を認める。
2. JAF 選手権部門

区分	排気量と駆動方式
	出場車両例
CT1	排気量制限無し・駆動制限無しの B 車両
	外国産車両、国産車両、当初とは異なる型式のエンジンに載せ替えた車両
CT2	排気量制限無し・駆動制限無しの国産メーカーの B 車両
	スープラ(B48)、LC500、フェアレディ Z(RZ34)、ヴィッツ GRMN、 <u>NSX</u> 、シビックタイプ R(FK2/FK8/FL5)、RX-7、マツダスピードアクセラ、シルビア
CT3	自然吸気、排気量制限無しの 2 輪駆動の国産車メーカーの B 車両
	シビックタイプ R(EK9/EP3/FD2/FN2)、インテグラタイプ R、フェアレディ Z(Z34/Z33)、S2000、RX-8
CT4	気筒容積 2400cc 以下の 2 輪駆動の国産車メーカーの B 車両
	GR86(ZN8)、86(ZN6)、BRZ(ZC6/ZN8)、スイフトスポーツ(ZC33S)、ロードスター RF(NDERC/NDERE)、ロードスター(NCEC)
CT5	気筒容積 1600cc 以下の 2 輪駆動の国産車メーカーの B 車両
	ノート NISMO S (E12 改)、スイフトスポーツ(ZC31S)、ロードスター(NA6CE/NB6C)
CT6	気筒容積 1500cc 以下の国産車メーカーの B 車両
	ロードスター(ND5RC/ND5RE)、ヤリス、MAZDA2、デミオ、カプチーノ
CT7	気筒容積 1500cc 以下の 2 輪駆動の PN 車両のうち、FIA/JAF 公認発行年または JAF 登録年が 2012 年 1 月 1 日以降の限定販売されていないカタログモデルの車両
	GR ヤリス(MXPA12)、コペン GR スポーツ、ロードスター(ND5RC/ND5RE)、MAZDA2 15MB(DJLFS)、マーチ NISMO S(K13 改)、フィット RS(GK5)、S660、N-ONE
CT8	国産車メーカーの 5 ナンバーサイズの AE 車両 (ハイブリッド車両もしくは EV 車両)
	ヤリス、アクア、フィット e:HEV、ノート e-POWER、スイフト
CT9	国産車メーカーの SUV タイプの AE 車両 (ハイブリッドもしくは EV 車両)
	C-HR GR SPORT、ジューク NISMO RS、フォレスター STI sport、CX30

3. CLOSED 部門(賞典外クラス)

ライセンスを所持していない方を対象とした B 車両(駆動方式、気筒容積区分なし)。

競技会への体験参加を目的とし、シリーズおよび各競技会の賞典の対象外とする。

4. タイヤ

CLOSED 部門を除き、純正装着以外で使用できるタイヤは、4 本とも同銘柄(パターン)で、2026 年全日本ジムカーナ/ダートトライアル選手権統一規則 第 2 条 2) に示す基準を満たす、もしくはそれ相応の性能基準とオーガナイザーが判断した銘柄とする。

メーカー	ブランド	主な使用可能タイヤ名称
ブリヂストン	POTENZA	RE-71RZ / S007A / Adrenal in RE005
横浜ゴム	ADVAN	A052 / NEOVA AD09 / Sport V107
住友ゴム工業	DIREZZA	β11 / ZIII / SP SPORT MAXX 060+
日本グッドイヤー	EAGLE	F1 SUPERSPORT / RS SPORT S-SPEC
トーヨータイヤ	PROXES	R1R / Sports 2
日本ミシュランタイヤ	PILOT	SPORT 5 / SPORT 4S
ピレリ	P ZERO	CORSA / CORSA SYSTEM
クムホ	ECSTA	V730 / V720 / V700
ナンカン	Sportsnex	CR-S / NS-25 / NS-20
ハンコック	Ventus	Z232
柴田自動車	SHIBATIRE	R23 / R31(200S/200R/280/280R)

メーカー	ブランド	主に使用を禁止するタイヤ名称
ブリヂストン	POTENZA	RE-12D / RE-07D / RE-11S
横浜ゴム	ADVAN	A08B
住友ゴム工業	DIREZZA	β02~10 / 03G / 02G / D93J / 94R
日本グッドイヤー	EAGLE	F1 SPORT / RS SPORT V3
トーヨータイヤ	PROXES	R888R
ミシュラン	PILOT	SPORTS CUP / SUPER SPORT
ピレリ	P ZERO	TROFEO R
クムホ	ECSTA	V710
ナンカン	Sportsnex	AR-1
ハンコック	Ventus	Z214~215 / TD

5. 参加車両の最低重量は下記の通りとする。

1) CT1~6 クラス/CLOSED 部門

当該自動車製造者発行のカタログに記載された主要諸元一覧表の同一車両型式に認定されている車両重量-50kg とする。ただし、同一車両型式に過給器付(ターボチャージャー、スーパーチャージャー等)と過給器無の両仕様が存在する場合は、各々に設定されている車両重量-50kg とする。

2) CT7~9 クラス

参加車両の最低重量は当該自動車製造者発行のカタログに記載された主要諸元一覧表の同一車両型式に認定されている車両重量の内、最小値とする。ただし、同一車両型式に過給器付(ターボチャージャー、スーパーチャージャー等)と過給器無の両仕様が存在する場合は、各々に設定されている車両重量の最小値とする。

第14条 車両変更

2026年 JAF 国内競技規則 細則 スピード競技開催規定 第5章 第9条 に従う。

第15条 信号合図

2026年 JAF 国内競技規則 細則 スピード競技開催規定 細則:サーキットトライアル競技開催要項 9. に従う。

第16条 参加受理

1. 参加申し込み者に対しては、締め切り日以降に競技会事務局より参加受理または参加拒否が通知される。
2. 参加を拒否された申し込み者には、参加料および保険料が全額返還される。
3. 参加が受理された後、参加を取り消す申し込み者には参加料は返還されない。

第17条 失格規定

下記の項目に該当する場合は競技会審査委員会の裁定により失格となる場合がある。

1. 競技役員の重要な指示に従わなかった場合。

2. 不正行為を行った場合。
3. 車両保管中、申告なしに競技車両を持ち出したり、修理した場合。

第18条 シリーズおよび競技の成立

1. 当該各部門各クラスが4戦中3戦開催されなければシリーズは成立しない。
2. 競技の成立は、各競技において各部門各クラス3台以上の出走を以って成立とする。

第19条 賞典

選手権クラス：JAF 賞1位～3位(JAFメダル)、主催者賞1位～6位盾・副賞

主催者賞の制限：賞典は、各クラス最大6位までとし、参加台数の50%を超えない範囲とする。

第20条 選手権保持者の認定、得点基準

2026年日本サーキットトライアル選手権規定 第18条および第19条に従う。

第21条 シリーズの認定

本シリーズでの最高得点者を当該シリーズのチャンピオンとし、オーガナイザー認定委員会によって認定される。2026年日本サーキットトライアル選手権規定 第20条 賞の授与により、年末(予定)のJAF東北表彰式において表彰される。

第22条 遵守事項

2026年JAF国内競技規則 細則 スピード競技開催規定 第17条に従う。

1. すべての参加者は明朗かつ公正に行動し、放言を慎み、スポーツマンシップに則ってマナーを保たねばならない。
2. 競技中または競技に関する業務に就いているときには、薬品等によって精神状態を繕ったり、飲酒してはならない。
3. オーガナイザーや大会後援者、競技役員、競技会審査委員会の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。

第23条 抗議

「2026 スポーツランド SUGO インターナショナルレーシングコース 4輪一般競技規則」 第9章 に準ずる。

第24条 損害の補償

1. 競技参加者、競技運転者は参加車両及び付属品の損害、盗難、紛失等の被害および会場の施設、器物を破損させた場合の補償など、理由の如何に関わらず各自が責任を負わなければならない。
2. 競技参加者、競技運転者、サービス員、ゲストはJAFおよびオーガナイザー、大会役員、競技役員、大会雇用人が一切の損害賠償責任を免除されていることを承認しなければならない。
大会役員、競技役員が、その任務遂行に起因するものであっても、競技参加者、競技運転者、サービス員、ゲスト、観客、大会関係者の負傷、死亡、車両損害に対して一切の損害賠償を負わないものとする。

以上