

FIA Electric & New Energy Championship

ソーラーカーレース鈴鹿2021

5時間耐久レース

特別規則

2021年7月30日～ 7月31日

* エントリー

開始：2021年 6月 7日（月）00：00

締切：2021年 6月24日（木）24：00

* 書類検査

日時：書類検査の日時は、タイムスケジュールにて公示される。

* 公式車検

日時：2021年 7月30日（金）

開始時間は公式通知にて公示する。

場所：Aパドック（公式車検）

* 決勝レース

日時：2021年7月31日（土）

OLYMPIA/DREAM/CHALLENGE クラス（5時間耐久レース）決勝レース

スタート時間は公式通知にて公示する。

* 表彰式

日時：2021年7月31日（土）各レース終了後

OLYMPIA/DREAM/CHALLENGE クラス

場所：ピットビル2階 ポディウム

競技会組織

本大会は、FIA 国際モータースポーツ競技規則およびその付則ならびにそれ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、およびここに定める特別規則に従い、国際格式競技として開催される。

1 競技会組織

1.1 定義

競技会名称

FIA Electric & New Energy Championship

ソーラーカーレース鈴鹿2021

オーガナイザー

株式会社 モビリティランド（取締役社長 田中 薫）

三重県鈴鹿市稲生町7992

TEL:059-378-1111

一般社団法人 日本自動車連盟（会長 藤井 一裕）

東京都港区芝大門1-1-30

TEL:03-3436-2811

ASN

一般社団法人日本自動車連盟（JAF）

ASN公認番号：2021-0009

1.2 組織委員会

構成：組織委員長 上村 誠児
組織委員 村田 浩一
組織委員 小田 栄次郎

大会事務局：鈴鹿サーキット ソーラーカーレース事務局
〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992
TEL：059-378-3405/FAX：059-378-3625

1.3 競技役員

競技会審査委員会：Karl-Heinz STEGNER（FIA 派遣）
：[REDACTED]（JAF 派遣）
：池田 哲也（組織委員会任命）

競技長：川崎 裕行

FIA テクニカルデレゲート：Georg BRASSEUR（FIA 派遣）

技術委員長：関 哲也

計時委員長：濱邊 裕亮

事務局長：猪尻 昌弘

総 則

2 競技種目および称号

- 2.1 FIA OLYMPIA/DREAM/CHALLENGE クラスによる5時間耐久レース。（国際格式）
FIA Electric & New Energy Championship の1戦として開催される。

3 競技の概略

- 3.1 競技は鈴鹿サーキットにおいて開催される。

- 3.2 コース全長：5.807 km

- 3.3 レース周回方向：右回り（時計周り）

3.4 決勝レース

5時間耐久レース（国際格式）

4 参加車両

- 4.1 競技への参加資格を有する車両は、2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles および本大会特別規則技術規則に合致した下記のソーラーカーに限定される。

- 4.1.1 FIA オリンピアクラス：2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles に示された車両。

（1）2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles を参照のこと。

（2）2021年 FIA オリンピアクラスの車両に搭載できる駆動用バッテリーの最大重量は、本大会では下表が適用される。

Poids maximum de l'accumulateur / Maximum traction battery weight		
Chimie cellulaire Cell chemistry		Poids maximum pour une course d'endurance [kg] à partir du 01.01.2013 Maximum weight for endurance race [kg] from 01.01.2013
Plomb-Acide / Lead-Acid Pb/Acid		2*62,5
Nickel-Métal-Hydrure / Nickel-Metal-Hydrure (Ni/MH)		2 * 34,7
Nickel-Zinc / Nickel-Zinc (Ni/Zn)		2 * 37,5
Nickel-Fer / Nickel-Iron (Ni/Fe)		2 * 50
Lithium-Ion / Lithium-Ion (Li/Ion)		2 * 10,4 2 * 11,1
Lithium-Polymère / Lithium-Polymer (Li/Po)		2 * 11,1
Lithium-Fer-Phosphate / Lithium-Iron-Phosphate (LiFePO4)		2 * 20,1

なお、リチウムイオン系バッテリーを使用する参加者は 競技会当日は、決勝レースのコースインまでの間に承認済バッテリーのセル単体での検査を行う場合があるため、競技で使用するものの他に競技役員からの要請に応じて、サンプルの提出ができるよう予め準備しておくこと。

(3) 本大会では 2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles のうち、以下の条項は適用しない。

- 5.1.1 2.1) 降雨清掃 (Rain Cleaning)
- 5.1.1 6) 速度計 (Speedometer)

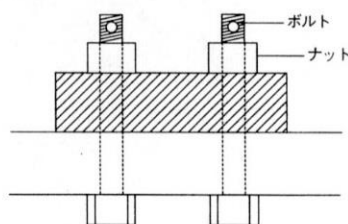
また、以下の条項についてはその一部(下線部箇所)を変更し適用する。

- 3.12) ホイールとタイヤ (Wheels and tyres)

・すべてのホイールの寸法は最大16インチまでで同一でなければならず、予定された利用、荷重、力に対応するように設計されていなければならない。

(4) FIA オリンピアクラスの車両で、同車両規則が定める最低重量に満たないものについては、以下に示すバラストの搭載により、これを満たすことが認められる。車両の重量測定は車検時に行われバラストとともに測定、封印するものとし封印されたバラストは、競技会期間中を通じて競技役員の下に管理される。バラストは参加者により準備され、材質は自由であるが、液体および、バラスト以外に機能するものであってはならない。また、あらかじめバラストを車両に固定する場合には、競技役員により、封印を施せるように下図に示す要領で、参加者により処置するものとする。

ただし、この場合のバラスト固定のために使用する部品（ボルト、ナット等）はバラストの重量に含まれない。



(5) FIA オリンピアクラス車両規則に定められたドライバー最低重量（80kg）に満たないドライバー

は前項に示すバラストを車両に搭載することにより、これを満たすことが義務付けられる。公式車検時にドライバーの体重測定が行われ、複数のドライバーのうち最も体重の軽いドライバーに必要なバラストが固定・封印される。封印されたバラストは、競技会期間中を通して競技役員の管理下におかれる。

安全上の理由により、ドライバー交代によるバラストの積み替えを行ってはならない。

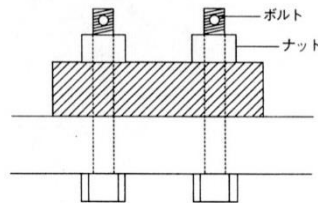
4.1.2 FIA オリンピアクラス：2015 年 FIA オリンピアクラス車両規則に示された車両。

※当該車両は、過去に国際ソーラーカー競技イベントに参加した実績を有する車両とし、新規に製作された車両ではないこと。

- (1) 2015 年 FIA 代替エネルギー車両技術規則第 8 条を参照のこと。
- (2) 2015 年 FIA オリンピアクラスの車両に搭載できる駆動用バッテリーの最大重量は、耐久レースの場合の最大重量（2015 年同車両規則付則 T1 表 3 参照）が適用される。
- (3) 2015 年 FIA オリンピアクラス車両規則が定める最低重量に満たないものについては、以下に示すバラストの搭載により、これを満たすことが義務付けられる。

車両の重量測定は車検時に行われバラストとともに測定、封印するものとし封印されたバラストは、競技会期間中を通じて競技役員の管理下におかれる。バラストは参加者により準備され、材質は自由であるが、液体および、バラスト以外に機能するものであってはならない。また、あらかじめバラストを車両に固定する場合には、競技役員により、封印を施せるように下図に示す要領で、参加者により処置するものとする。

この場合のバラスト固定のために使用する部品（ボルト、ナット等）はバラストの重量に含まれない。



- (4) ドライバー最低重量（80kg）に満たないドライバーは前項に示すバラストを車両に搭載することにより、これを満たすことが義務付けられる。公式車検時にドライバーの体重測定が行われ、複数のドライバーのうち最も体重の軽いドライバーに必要なバラストが固定・封印される。封印されたバラストは、競技会期間中を通して競技役員の管理下におかれる。

安全上の理由により、ドライバー交代によるバラストの積み替えを行ってはならない。

4.1.3 カテゴリー I（DREAM、CHALLENGE クラス）：

2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles および本大会特別規則技術規則に示された車両。

※車両の寸法については「レース部門」（2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles 第 3.4.2 条）を適用する。（「耐久部門」は適用しない）

カテゴリー I 車両は新たに製作されたものではなく、過去に国際ソーラーカーの競技参加履歴があることを証明できれば、FIA ソーラーカーのイベントに認められる。（2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles 第 1 条）。

- (1) カテゴリー I クラスの車両に搭載できる駆動用バッテリーの最大重量は、本大会では下表が適用される。

Poids maximum de l'accumulateur / Maximum traction battery weight		
Chimie cellulaire Cell chemistry		Poids maximum pour une course d'endurance [kg] à partir du 01.01.2013 Maximum weight for endurance race [kg] from 01.01.2013
Plomb-Acide / Lead-Acid Pb/Acid		2*62,5
Nickel-Métal-Hydride / Nickel-Metal-Hydride (Ni/MH)		2 * 34,7
Nickel-Zinc / Nickel-Zinc (Ni/Zn)		2 * 37,5
Nickel-Fer / Nickel-Iron (Ni/Fe)		2 * 50
Lithium-Ion / Lithium-Ion (Li/Ion)		2 * 16,4 2 * 11,1
Lithium-Polymère / Lithium-Polymer (Li/Po)		2 * 11,1
Lithium-Fer-Phosphate / Lithium-Iron-Phosphate (LiFePO4)		2 * 20,1

なお、リチウムイオン系バッテリーを使用する参加者は競技会当日は、決勝レースのコースインまでの間に承認済バッテリーのセル単体での検査を行う場合があるため、競技で使用するものの他に競技役員からの要請に応じて、サンプルの提出ができるよう予め準備しておくこと。

(2) 本大会では 2021 FIA Technical Regulations for Category I & Olympia Class Solar Vehicles のうち、以下の条項は適用しない。

- － 5.1.1 2.1) 降雨清掃 (Rain Cleaning)
- － 5.1.1 6) 速度計 (Speedometer)

(3) カテゴリー I 車両の最低重量は特に定めない。

(4) 乗員最低重量

競技会期間中いかなる時も、ドライバーは公式車両検査（体重測定）において、規定の衣服、ヘルメット等を着用した状態で、80kg以上の重量を満たさなければならない。
重量測定前に水などを大量に摂取するなど乗員最低重量を満たす等の行為は一切禁止とする。

(5) バラスト

上記（4）に満たないドライバーは4.1.1（4）に示すバラストを車両に搭載することにより、これを満たすことが認められる。公式車検時にドライバーの体重測定が行われ、複数のドライバーのうち最も体重の軽いドライバーに必要なバラストが固定・封印される。封印されたバラストは、競技会期間中を通して競技役員の下に管理される。

なお、安全上の理由により、ドライバー交代によるバラストの積み替えを行ってはならない。

4.1.4 カテゴリー I (DREAM、CHALLENGE クラス) : 2015 年 FIA 代替エネルギー車両技術規則および本大会特別規則技術規則に示された車両。

※当該車両は、過去に国際ソーラーカー競技イベントに参加した実績を有する車両とし、新規に製作された車両ではないこと。

(1) 乗員最低重量

競技会期間中いかなる時も、ドライバーは公式車両検査（体重測定）において、規定の衣服、ヘルメット等を着用した状態で、80kg以上の重量を満たさなければならない。
重量測定前に水などを大量に摂取するなど乗員最低重量を満たす等の行為は一切禁止とする。

(2) バラスト

上記（１）に満たないドライバーは4.1.1（４）に示すバラストを車両に搭載することにより、これを満たすことが義務付けられる。公式車検時にドライバーの体重測定が行われ、複数のドライバーのうち最も体重の軽いドライバーに必要なバラストが固定・封印される。封印されたバラストは、競技会期間中を通して競技役員管理下におかれる。

なお、安全上の理由により、ドライバー交代によるバラストの積み替えを行ってはならない。

(3) 真上から計測される車両の寸法

この寸法は、当該競技会のスターティング・グリッドに並んだ状態（すなわち出走可能状態）の外寸である。

車両の寸法は、それぞれ次の値を超えてはならないものとする。

カテゴリー	クラス	全長	全幅
競技用ソーラーカー (FIA カテゴリー I)	DREAM クラス CHALLENGE クラス	5. 0m	1. 8m

(4) 駆動用バッテリーの種類および重量

使用の認められる駆動用バッテリーの種類および車両に搭載できる駆動用バッテリーの最大重量は以下の通り：

DREAM クラス 右記以外の蓄電池を使用する場合、大会事務局に仕様書を提出し、承認を受けなければならない。	Lead-acid	鉛（制御弁式）	80kg
	Nickel-Cadmium	ニッケルカドミウム	60kg
	Nickel-Metal-Hydride	ニッケル水素	41kg
	Lithium-Ion	リチウムイオン	17kg
	Lithium-Ion-Polymer	リチウムイオンポリマー	17kg
CHALLENGE クラス	Lead-Acid	鉛（制御弁式）	80kg

鉛蓄電池は、制御弁式（シール式）鉛蓄電池のみ使用可能とする。

リチウムイオン（ポリマータイプを含む）バッテリーは、然るべき技術を有した製造者によって製造された（専用の電圧監視および保護回路を装備した）バッテリーパックとし、公式車両検査にて承認されなければならない。バッテリーパックの仕様書は車検委員にて承認されなければならない。

なお、リチウムイオン系バッテリーを使用する参加者は競技会当日は、決勝レースのコースインまでの間に承認済バッテリーのセル単体での検査を行う場合があるため、競技で使用するものの他に競技役員からの要請に応じて、サンプルの提出ができるよう予め準備しておくこと。

(5) ソーラーパネル

a) ソーラーパネルのサイズ

ソーラーパネルの面積は、車体サイズ寸法の範囲を越えていないことを条件とし、特に制限されない。

G a A s 製ソーラーパネルの使用は禁止する。

b) 出力

DREAM クラス : 480W を超え制限はない。

CHALLENGE クラス : 480W を超え 800W 以下でなければならない。

c) パネルの出力証明

製造メーカーのカタログ等により、標準測定条件における発電量が、各クラスの規定に合致していることを証明できるものでなければならない。（測定条件：25℃・AM1.5・100mW/cm²）

4.1.5 上記車両は、本大会において以下の通り区分される。

(1) 4.1.1と4.1.2による車両：

5時間耐久レース：FIA OLYMPIA クラス

※FIA OLYMPIA クラスの参加台数が4台に満たなかった場合、当該クラスは成立せず、当該車両はオーガナイザーの判断により他のクラスに編入される。

(2) 4.1.3と4.1.4による車両：本大会特別規則技術規則に従い以下の通り区分される。

5時間耐久レース：DREAM クラスまたは CHALLENGE クラス。

4.2 公式車検に合格した車両を、レース終了まで使用しなければならない。

4.3 予備車両（スペアカー）の登録使用は認められない。

4.4 全ての車両に装備される安全装置は、FIA 技術規則ならびに本大会技術規則に合致していなくてはならない。

4.5 技術規則に合致していない車両はいずれも参加を認められず、大会から除外となる。競技会期間中を通じて、参加者は自己の車両の適合性について責任を持たなければならない。

5 エントリーフォーム

5.1 エントリー

エントリーフォームの受付開始：2021年6月 7日（月）

エントリーフォームの受付締切：2021年6月24日（木）

全ての書類は1.2に示す大会事務局に送付しなければならない。

5.2 参加者数の上限

フリー走行の出場台数に関しては制限なし。

5.3 参加申し込みの際には、下記の書類を提出しなければならない。

- a) 参加申込書（誓約書と親権者承諾書および印鑑登録証を含む）
- b) MS 共済会加入申込書（チームメンバー登録申請書を兼ねる）
- c) チームメンバー5名以上の学生証のコピー（学生チームでエントリーの場合）

5.4 組織委員会はその決定に関する理由を示すことを条件に、いかなるエントリーをも拒否する権利を有するものである。

6 エントリー料金および保険

6.1 エントリー料金

a) 5時間耐久レース出場のチーム：38,100円（消費税込み）

b) 学生チーム：30,900円（消費税込み）

※学生チームの定義：登録されたチームメンバーの内5名以上が、大学・高校または高等専門学校の在
学生で構成されたチーム（2021年4月1日現在）

6.2 上記料金の全額が支払われないとエントリー申請は受け付けられない。

6.3 エントリー料金は、下記の場合全額返還される。

6.3.1 エントリーが受け付けられなかった場合。

6.3.2 競技会が中止された場合。

6.4 保険—MS共済会

6.4.1 全ての参加者は、オーガナイザーが指定するMS共済会に加入しなければならない。

6.4.2 申し込みは指定の用紙に必要事項を記入のうえ、会費を添えて参加申し込み時に事務局へ申し込むものとする。

6.4.3 会費はドライバー1名につき7,000円、ピット要員1名につき500円とし、本競技会期間中【7月30日（金）～7月31日（土）】のみ有効とする。

6.4.4 MS共済会の詳細は、本規則の付則を参照のこと。

7 ゼッケン番号および広告

7.1 参加者は、競技番号と大会ステッカーを貼付するため、車両の視認性の良い場所左右2カ所に、それぞれ

れ縦20cm×横60cmのスペースを提供しなければならない。

7.2 車両に貼付する広告は、公序良俗に反するものであってはならない。また、オーガナイザーの都合により、特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知しなければならない。

8 抗議

8.1 抗議

8.1.1 オーガナイザー、競技役員、他のエントラント、ドライバーまたは競技会関係者の決定、行為あるいは過誤によって、自分が不当に処遇されていると判断したエントラントは、これに対して抗議する権利を持つ。

8.1.2 抗議申し立ての権利を行使することができるのは、指名登録されたエントラント、もしくは書面にてその委任（委任状の原本のある）を受けた代理人に限られる。

8.1.3 抗議を行うエントラントは、書面により、抗議対象とする箇所または内容を具体的に記載しなければならない。

8.1.4 技術委員の判定に対する抗議は決定直後に行わなければならない。

8.1.5 各レース中の規則違反、不正行為に対する抗議は、そのレース終了後の30分以内に行わなければならない。

レースの最終結果に対する抗議は、暫定結果発表後30分以内に行わなければならない。

8.1.6 抗議の申し立ておよびその提出の受付時間は、国際モータースポーツ競技規則および JAF の定める国内競技規則に準拠してはならない。

8.1.7 抗議料は106,700円（消費税込）とし、現金にて支払われるものとする。この料金は抗議が正当と裁定された場合に限り払い戻されるものとする。

8.1.8 競技会審査委員会の裁定結果は、関係当事者のみに口頭で通知される。

8.1.9 審査後ただちに裁定が下されない場合、競技会審査委員会はその裁定発表を日時と場所を明らかにして延期することができる。

注) 国内控訴料は266,900円（消費税込）とする。

国際控訴審判所への控訴料は12,000ユーロとする。

9 順位

9.1 規定に基づき、順位認定は以下の通り区分される。

－5時間耐久レースの FIA Category I Solar powered vehicles（DREAM および CHALLENGE クラス）における順位

－5時間耐久レースの FIA Category I OLYMPIA クラスにおける順位

（上記に区分される各順位に対し、リサーチグループライセンス所持者には FIA Electric & New Energy Championship の得点が与えられる。）

上記に加えて、オーガナイザーは以下の順位認定の区分を設ける。

－5時間耐久レースの総合順位

－5時間耐久レースの CHALLENGE クラスにおける順位

10 賞典

下記の区分ごとにトロフィーおよび副賞が与えられる。

5時間耐久レース：

総合：1～3位（OLYMPIA/DREAM/CHALLENGE）

FIA OLYMPIA class：1～3位

CHALLENGE class：1～3位

参加台数により、JAF の賞典を除き賞典の制限を行う場合がある。この場合の正式な賞典内容は、公式通知にて明示される。

1 1 賞の授与

日時：2021年7月31日（土）各レース終了後

場所：ピットビル2階 ポディウム

大会細則

1 2 規則

1 2.1 すべてのエントラントおよびドライバーは、エントリーフォームの提出をもって本競技会に適用されるすべての規則に従うことに合意したものとされる。

1 2.2 本規則の変更・追加、競技運営上の細則、参加者に対する指示、その他本規則発表後に生じた必要事項は、日付および連番を付した書面（公式通知）によってエントラントに通知される。

a) 公式通知は2021年7月25日（日）までにエントラントが参加申込み時に登録したメールアドレス宛にダウンロードページ掲載を案内するメールを送信する。以後は競技会事務局により、鈴鹿サーキットピットビル1階公式掲示板に掲示される。

b) 上記のほか、フリー走行前、あるいは決勝レース前など必要に応じて召集されるドライバーズブリーフィングで指示が出される。

c) 緊急の場合は、場内放送で指示が伝達される。

1 2.3 本規則のいずれにも規定されていない事項については、競技会審査委員会が決定を下すものとする。

1 3 ドライバーの安全装備

1 3.1 ドライバーは走行中、4点式以上のワンタッチ式フルハーネスタイプのシートベルトを装着しなくてはならない。（該当の各車両規則を参照）

1 3.2 すべてのドライバーは、公式車両検査時に下記の装備品を携行もしくは着用して技術委員の点検を受けなければならない。また、走行中はこれらを正しく着用しなければならない。

a) **FIA国際競技規則付則L項に第3章「ドライバーの装備品」に従った競技用ヘルメット。**

※内装、緩衝材等に著しい劣化、改造が認められる物は、競技会の参加を認めない場合がある。製造後「10年」を経過したものを使用してはならない。

b) レーシングスーツ（FIA公認のものを強く推奨する。少なくとも木綿等の耐酸性素材で全身を覆うツナギであること）

c) グローブ（指先まで覆うもの）、シューズ、バラグラバス、ソックス、アンダーウエアについても、FIA認定品の使用を強く推奨する。

1 4 エントラントおよびドライバー

1 4.1 エントラントは、各自が所属するASNによって発行された国際エントラントライセンスを所持しなければならない。すべてのドライバーは、国際ソーラーカー競技に有効なドライバーライセンス（JAF発給の限定国際ソーラーカー競技運転者許可証を含む）を所持しなければならない。

1 4.2 FIA OLYMPIA クラス、DREAM クラスおよび CHALLENGE クラスに参加するエントラントで、FIAカップの表彰対象となるためには、国際エントラントライセンスを発行したASNによって発行された「リサーチグループライセンス」（以下、「RGライセンス」という。）を国際エントラントライセンスと同時に所持しなければならない。

1 4.3 ライセンスは、今年度有効のものでなければならない。エントラントならびにドライバーはライセンスの停止を受けている者であってはならない。

1 4.4 ドライバーは、本年度有効なメディカルサーティフィケートを所持していること。

14.5 20歳未満のドライバーは、参加申し込み時に親権者の承諾書および印鑑登録証を提示しなければならない。

14.6 海外からのエントラントおよびドライバーは、そのライセンスを発行した ASN により、本競技会への参加を書面にて許可されていなくてはならない。

14.7 チームメンバー、車両の登録

14.7.1 1エントラントにつき1台の車両が登録できる。

14.7.2 チームメンバーは、エントラント、ドライバー2名～3名、ピット要員で構成され、最大8名までとする。

14.7.3 エントラントは参加申し込みに際して、所定の手続きによってドライバーおよびピット要員を指名登録しなければならない。

14.7.4 エントラントは20歳以上でなければならない。

14.7.5 エントラントおよびドライバーは、参加申し込みに際してかならず誓約書に署名しなければならない。

14.7.6 ドライバーの登録

a) エントラントは、2名～3名のドライバーを登録しなければならない。

b) ドライバーが5時間耐久レースと4時間耐久レースの両方に参加したい場合、その旨を申請書に明記しなければならない。

14.7.7 ドライバー変更

ドライバー変更は、書類検査（選手受付）時まで可能とし、以下の手続きにより実施されるものとする。ドライバー変更用紙を記入後競技会事務局に提出する。

a) 書類検査（選手受付）終了までは無料。

b) やむをえない理由により書類検査（選手受付）終了以降に、ドライバー変更を行う場合は、変更ドライバーの共済会費、必須書類（16.1.2参照）、変更用紙を競技会事務局に提出し、競技会審査委員会の承認を受けなければならない。

c) ドライバー変更が行われた場合、もとのドライバーが再度ドライバー変更を行って運転に復帰することは認められない。

14.7.8 ピット要員登録

a) 本競技会に参加が許されるピット要員は、15歳以上（中学生は不可）でエントラントによって指名登録されたものでなければならない。

b) エントラントはピット要員の中から1名をピット責任者に選任して指名登録しなければならない。

c) ピットで作業できる者は、チームメンバーに限る。

d) ピット要員は、他チームとの二重登録は認められない。

15 エントラントおよびドライバーの義務

15.1 エントラントの責任

15.1.1 エントラントにはその参加に関わるすべての者に、すべての規則を遵守させる責任がある。

15.1.2 エントラント、ドライバー、ピット要員およびゲストは、書類検査時に発行される身分証明書を常時正しく着用しなければならない。

15.1.3 競技車両、運営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においても登録ナンバーのない車両の使用は禁止される。

15.1.4 その他の通行証：

- a) オーガナイザーは、各チームに対して、ゲストパス（ピットまで入場可）を10枚まで無料で発行する。
ただし、1枚につきMS共済会会費500円を書類検査（選手受付）時に支払うものとする。
また、これ以上のゲストパスを希望する場合には、有料にて発行する。（1枚1,700円 7/30～7/31まで有効 MS共済会適用外）
- b) サービスカーは、競技会事務局が交付する通行証を貼付していなければ、パドックへの通行ができない。（事前送付）
- c) パドック通行が許される参加者のサービスカーは競技車両1台につき3台とする。また、競技車両および部品、工具を運搬するために必要な通行や積み降ろし作業は、公式通知および競技役員の指示に従って行わなければならない。

15.2 無線機の使用

15.2.1 参加者が競技会期間中において無線通信設備を使用する場合は、日本の電波法に定められた無線通信設備を使用しなければならない（電波法上、アマチュア無線の使用は一切禁止となる）。ドライバーが無線通信設備を使用する場合には、ハンズフリー装置等を用いなければならない。

15.2.2 無線通信設備を使用する場合には、競技会事務局に用意した所定の申請用紙に記入し、公式車両検査において検査に合格しなければならない。（特定小電力無線機、携帯電話、PHSは除く）

15.2.3 上記設備を使用し、レース運営に支障をきたす場合は使用停止を命ずることもある。

15.3 ピットの使用

ピットの競技会期間中以外の使用は許されない。

15.4 ブリーフィング

登録ドライバーは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、失格になることもある。

15.5 信号旗およびコース上での行為

競技会期間中コース上では、随時、下記の各種信号旗が使用されることがある。
いずれの提示に際しても指示に従わねばならない。

- a) 競技長によりスタート／フィニッシュライン上で示される信号
 - －白旗：スタート信号
 - －白黒チェッカーフラッグ：フリー走行または決勝レースの終了
 - －赤旗：フリー走行または決勝レースの中断
 - －対角線を境に白と黒半々に色分けされた旗とゼッケン番号：黒旗提示の最終警告
 - －黒旗とゼッケン番号：次の周回でのピットストップ通告（反則行為あり）
 - －黒地にオレンジ色の円の旗とゼッケン番号：次の周回でのピットストップ通告（車両に機械的欠陥あり）
 - －緑旗：コースクリア／ウォームアップ開始
- b) コースサイドの各ポストにおいて提示される信号
 - －黄旗：危険。要減速。追い越し厳禁
 - －赤の縦線の入った黄旗：コース表面が滑りやすい、コース状況が悪化
 - －緑旗：コースクリア、危険を示す黄旗区間の終了
 - －青旗：他車に追い越されようとしていることの通告
 - －赤旗：決勝レース中断（フィニッシュライン上に赤旗が表示されている。細心の注意を払いフィニッシュラインもしくはピットに進まねばならない）

15.6 一般安全規定

15.6.1 競技中は登録されたドライバー以外の者が車両を運転してはならない。

15.6.2 ドライバーは、緊急の際、競技中に救急車、消火車、競技役員車、レッカー車等のサービス車両がコースを走行したり、作業を行うため停止したり、競技役員がコースに立ち入る場合があることを承知していなければならない。

原則として、速度の遅い車両はコースの右側を走行し、速度の速い車両はコースの左側を走行しなければならない。

15.6.3 フリー走行および決勝レース中、コース上およびセーフティゾーンにおいて車両を押して移動させた場合は、その周回数とタイムを無効とする。この場合は、必ずピットインしなければならない。また、長時間、長距離にわたりコース上を押して移動してはならない。ただし、ストップ車両の安全な位置への移動や、再スタートさせるための短距離の移動はこの限りではない。

15.6.4 競技長に指示される場合を除き、車両がレース方向に逆行したり、横断したりすることは厳密に禁止される。この規則に反した場合、少なくとも競技除外に処されるものとする。

15.6.5 機械上の故障やその他事故により車両を停止せざるを得ないドライバーは、コース外に車両を停止させた上、速やかに車両から離れなくてはならない。ドライバーは競技役員のいかなる指示にも従わなければならない。

15.6.6 いかなる場合もコースをショートカットしてはならない。ただし、東ショートカットを通過しピットインする場合を除くが、この場合の周回数とタイムは記録として採用されない。

16 書類検査および車両検査

16.1 書類検査

16.1.1 エントラントもしくは、エントラントに指名された代理人は、書類検査に立ち会わなければならない。

16.1.2 エントラントおよびドライバーは、今年度有効な次の必須書類を書類検査時に提示しなければならない。

ーライセンス（エントラント、ドライバー）

ー運転免許証（所持する者のみ）

ーメディカルサーティフィケート

競技長あるいは医師団長が必要と判断する場合には、同日あるいは翌日にドライバーの身体検査を行うことができる。

16.1.3 書類検査の日時は、タイムスケジュールにて公示される。

16.2 車両検査

16.2.1 車両検査は、タイムスケジュールに示される時間に行われるものとする。

16.2.2 車両はその照合と安全性の点検のために車両検査に提示されなくてはならず、合格しない場合は競技に出場できない。

16.2.3 要請に応じ、車両に関する有効な書類を提示しなくてはならない。この提示を怠った場合、車両検査に不合格となることがある。

16.2.4 車両検査への車両の提示が予め定められた時間に遅れたエントラントに対しては、競技会審査委員会の裁量において決定される罰則が課されるが、罰則の適用範囲には失格が含まれるものとする。しかし、エントラント／ドライバーがその遅延を不可抗力によるものであると証明できる場合、競技会審査委員会は当該車両の車両検査を認めることができる。

16.2.5 公式車両検査において、登録ドライバーの体重測定とバラスト検査を行う。

16.2.6 検査を行った部品等を元の状態に組み直すのは参加者の責任とする。

16.2.7 技術委員長から改善指導を受けた車両については、当該改善箇所の確認を必ず受けなければならない。

17 バッテリーの管理

17.1 競技会期間中（フリー走行、決勝）に使用するすべての駆動用バッテリーは、公式車両検査時に登録されなければならない。仕様の確認後、競技役員により封印されるものとする。

なお、リチウムイオン系バッテリーを使用する参加者は競技会当日は、決勝レースのコースインまでの間に承認済バッテリーのセル単体での検査を行う場合があるため、競技で使用するものの他に競技役員からの要請に応じて、サンプルの提出ができるよう予め準備しておくこと。

17.2 予備のバッテリーを登録する場合は、下記に従うものとする。

a) 予備のバッテリーの種類は、車両に搭載される駆動用バッテリーと同一でなければならない。

b) 予備のバッテリーの最大重量は、該当の車両規則に従うものとする。

※17.3 駆動用バッテリーの運用参照。

c) 車両に搭載される駆動用バッテリーと予備のバッテリーのメーカーは異なってもよいが、車両に搭載される駆動用バッテリーは、同一メーカー／同一型番で構成されなければならない。

17.3 駆動用バッテリーの運用について

車両に搭載される駆動用バッテリーの運用は、公式車両検査合格後、競技会期間中（フリー走行、決勝）を通して、下記に従うものとする。

a) 公式車両検査で登録されたものとする。

b) フリー走行、決勝で車両に搭載される駆動用バッテリーと予備のバッテリーの重量差は、5%以下（小数点2桁以下切捨て）とするが、4.1.1（2）、4.1.2（2）、4.1.3（1）または4.1.4（4）に定める最大重量を超えてはならない。

c) 上記b)の重量差が5%を超える場合は、その重量差をバラストで補うものとする。この場合のバラストは参加者が準備し、公式車両検査時に登録する（本規則4.1.1（4）に準ずる）。

d) 車両に搭載される駆動用バッテリーは、同一メーカー／同一型番で構成されなければならない。

17.4 バッテリー収納箱の封印

5時間耐久レース決勝のスタート60分前より、競技役員により各車両に搭載されている駆動用バッテリーを収納する蓋付きの箱がシールにより封印される。

17.5 バッテリーの交換

駆動用バッテリーの交換は、あらかじめ車両検査時に予備バッテリーとして登録されたものに限り認められるが、交換時間帯により、下記の2つのうち、どちらかの手続きに従わなければならない。

a) 5時間耐久レース決勝のスタート60分前までは、競技役員立ち会いのもと、割り当てられたピットにおいてのみ交換作業が許される。

b) 5時間耐久レース決勝のスタート60分前から決勝レース終了までの間、上記a)と同様の手続きに従い交換作業が許されるが、次の計算式により算出された周回数が、競技結果の周回数より減算される。

【計算式】

交換蓄電池重量／搭載蓄電池重量×20+1周（小数点以下切り上げ）

例 搭載蓄電池重量：80kg、交換蓄電池重量：40kgの場合

$[(40 \div 80) \times 20] + 1 = 11$ 周

17.6 駆動用バッテリーの充電

17.6.1 5時間耐久レース決勝のスタート60分前から決勝レース終了まで、太陽光及び回生制動以外のエネルギーを用いての車両に搭載した駆動用バッテリーへの充電は厳重に禁止される。

17.6.2 ピットもしくは、作業可能な場所に停止中、駆動用バッテリーを充電する場合、ソーラーパネルの面の向きを変えたり、車両をジャッキで持ち上げることが許される。

18 レース進行

18.1 フリー走行

18.1.1 登録されたドライバーのうち1名は、公式車両検査に合格した車両によって、タイムテーブルに従って行われるフリー走行に必ず出場しなければならない。

18.1.2 フリー走行の義務周回数は1車両につき1計測周とする。

18.1.3 フリー走行結果の順位は、義務周回数を満たしたそれぞれの車両が走行中に記録した最高ラップタイム順に決定される。2台以上の車両が同一の最高ラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを出した車両が優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。

18.1.4 各決勝レース出場台数は、下記のように選抜される。

－5時間耐久レース フリー走行成績順 72台（さらにオーガナイザー推薦が最大5台まで追加されることがある）

18.1.5 フリー走行の競技終了旗が表示された周回に計測されたタイムは決勝レース出場に係る資格に有効とみなされる。

18.1.6 フリー走行は、別途公示されるスケジュールにより分けて行う。

18.1.7 フリー走行に赤旗が表示された場合には、即時タイムアタックを中止し、安全速度で各自のピットに戻らなければならない。

18.1.8 天候や、コース上のトラブル等により、フリー走行の時間が短縮される場合でも、ドライバーおよび車両の決勝出場資格に関連する影響についての抗議は受け付けられない。

18.1.9 他に定めがない限り、すべてのフリー走行期間中、ピット内やコース上および安全規則に関する罰則は、レース中と同じものとする。

18.2 スターティング・グリッド

18.2.1 スターティング・グリッドは、フリー走行のベストタイム順に並べられた2列の車両により構成される。

ポールポジションは、最前列左側グリッドとする。

18.2.2 スターティング・グリッドにつくことのできなかった車両の位置は、そのまま空席とする。

18.2.3 オーガナイザー推薦5台のスターティング・グリッドは、最後尾より5つのグリッドとし、その順位は競技会審査委員会により決定される。

18.3 決勝レース

18.3.1 決勝レースは、5時間耐久レースが行われる。

18.3.2 決勝レースは、レース中の天候変化などの理由による赤旗中断で、競技会審査委員会の決定により走行時間が短縮されることがある。

18.4 出走前検査

公式車検合格後、フリー走行においてトラブルが発生した車両は、レーススタートまでに出走前検査を受けなければならない。

18.5 決勝レース出場車両のコースイン

公式車検および出走前検査に合格した車両は、競技役員の指示に従い車両を押して定められたスターティング・グリッドに着かなければならない。

18.6 スタート

18.6.1 灯火信号+日章旗によるスタンディング・スタートとする。

18.6.2 スタート時刻の進行は表示板で知らされる。これらの表示は警告音とともに表示される。

a) スタート5分前の表示板：(秒読み開始)

グリッドへの侵入は禁止される。グリッドの位置に着けなかった車両は、競技役員の指示に従いピットからスタートする。

b) スタート3分前の表示板+リーダータワーカウントダウン表示：

ドライバーおよび競技役員を除き、いかなる者もグリッドから立ち退くこと。

c) スタート1分前の表示板+リーダータワーカウントダウン表示：

ドライバーはスタート態勢をとること。

18.6.3 スターティング・グリッドで何らかのトラブルによりスタートできない車両のドライバーは、左右どちらかの方向指示器を点灯させて、競技役員および後列のドライバーに対して合図をしなければならない。その車両は競技役員によってグリッドから排除される。

18.6.4 スタート合図は、下記の方法で表示される。合図の詳細は、当日配布されるスタート進行表に記載される。

—コース上に設置されたスタートシグナルの灯火信号（メインのスタート合図）

—ピット出口フラッグ台での日章旗表示

—ピット出口に設置されたリーダータワーの表示

—グリッド列中頃のコースサイドでグリーンフラッグ表示

18.6.5 スタートの遅延

スタートの手順進行中、何らかの理由により安全にスタートができないと判断された場合、「スタート遅延」(START DELAYED)の表示板をスタートライン上で表示する。

条件が許されたならば、スタート手順は“スタート5分前”の表示以後の進行手順で再度進められる。

18.6.6 スタート合図がなされてから、スタートできない車両は競技役員の指示によって、ピット要員がピット前に移動させ、ピット要員による修理を受けた後、レースに復帰することができる。

18.7 反則（フライング）スタート

フライングスタートは反則スタートとして競技会審査委員会の決定による罰則が適用される。審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受入れられない。

反則スタートに対する罰則は、競技結果に1分加算される。

18.8 ピットストップ（車両修理）

18.8.1 シャシーやモノコック構造体の交換は禁止され、これに違反した場合は失格とする。

18.8.2 各車両のピットアウト後、メカニックはその都度ピット前に置いたものをすべて取り除かねばならない。

18.8.3 ドライバーが車両の停止前にそのピットを通り過ぎた場合、その車両はそのメカニックが押し戻すことによつてのみピットに戻ることができる。

18.8.4 ピットレーンでの車両の後退走行は厳重に禁止されている。後退走行した場合は競技会審査委員会の決定による罰則が適用される。

18.8.5 ピットアウトは、競技役員の指示のもとに行うことができる。

18.9 ピットインおよびピットアウト（巻末図1参照）

18.9.1 ピットレーンに区画された、ホワイトライン①とホワイトライン②の間はピットインおよびピットアウト専用のファストレーン、ホワイトライン②とグレーラインAの間は補助レーン、グレーラインAとホワイトライン④までの間はピット作業のための作業エリアとして区別される。

18.9.2 ピットインする車両のドライバーは、シケイン出口よりコース右側ラインに車両を寄せ方向指示器でピットインの合図を行った後、安全を確認してピットイン専用路を徐行しなければならない。補助レーンや作業エリアを走行してピットインしたり、ピットアウトしたりすることは禁止される。

18.9.3 ピットアウトしてコースに復帰するドライバーは、ファストレーンを出て第2コーナーに達するまでコース右側ラインに沿って走行しなければならない。その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。

また、ピットアウトの際は、ピット要員の補助を受けてスタートしてはならない。

18.9.4 ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近い位置のファストレーンから作業エリアに入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させなければならない。

18.9.5 ピットインして作業エリアに入った車両および当該車両のドライバーやピット要員は、ピットインしてくる他の車両、あるいはピットアウトしていく他の車両の通過を妨害してはならない。

18.9.6 ピットアウトしようとする車両は、ファストレーンにおいてはピットインしてくる車両に優先権があることを承知していなければならない。

18.9.7 ピットレーンに入った車両は必ず自ピットで停車しなければならない。

18.9.8 ピットレーン通過速度は60 km/hを上限とする。

※速度超過による罰則

—フリー走行時：フリー走行で計測されたベストタイム削除とし、セカンドベストタイムを適用する（計測周回としてはカウントされる）。ただし、計測周回が1周の場合は、当該タイムに1分加算とする。

—決勝レース時：ペナルティエリアにてピットストップ10秒（ただし、各決勝レース終了30分前に速度違反が起こった場合は、上記を適用せず、競技結果に1分加算とする。）

18.9.9 ピット出口から第1コーナーにかけて引かれているホワイトラインの運用は以下のとおりとする。

a) ピットを離れピット出口からコースに入る車両は、ラインの進行方向の左端より右側（ライン上を含む）を走行しなければならない。車両のいかなる部分もラインの進行方向の左端を超えてはならない。

b) コース上を走行中の車両は、ラインを横切ってラインの進行方向の左端より右側を走行することが許される。

※ホワイトラインカット規則違反の罰則は、18.9.8速度超過による罰則と同様とする。

18.10 ピットサイン

18.10.1 走行中のドライバーに対し、ピットサインを送るピット要員は、1チーム2名以内とし、書類検査時に発行された身分証明書（ピットサインマン）を携帯しなければならない。

18.10.2 ピットサインを送るためにプラットホームまで出入りする際には、ピットインおよびピットアウトする車両に十分注意するとともに車両の走行を妨げてはならない。

18.10.3 使用するサインボードの大きさは、100 cm×60 cmの長方形を超えるものであってはならない。

18.10.4 プラットホームへの立ち入りは、全車スタート後に可能となる。

18.11 ドライバー交代

18.11.1 競技中のドライバー交代は、指名登録されたドライバーの範囲内において、各チームのピットにおいてのみ自由に行うことができる。

封印されたバラストは競技終了まで車両に確実に固定し、取り外しをしてはならない。

18.11.2 競技中のドライバーの最大連続運転時間は1時間30分(90分)とする。交代の1週間までにピットマーシャルに申告するものとする。

18.11.3 ドライバーの連続運転時間は原則スタートした時間もしくはピットロード出口のループを通過した時間に始まり、ピットロード入口のループを通過した時間もしくはレース終了の合図(チェッカーフラッグ)が提示された時間に終了するものとする。ただし、ドライバー交代を伴わないピットイン(ドライビングスルーを含む)を行なった場合は、ドライバー連続運転時間は継続していると見なされ、ピットロード通過時間も連続運転時間に含まれる(19「競技の中断と再開」が適用された場合は除外)。

18.11.4 最大連続運転時間を超過した場合は、審査委員会により失格を含むペナルティが課される場合がある。ただし、車両トラブルによる停止などの不可抗力により最大連続走行時間を超過した場合、審査委員会の判断によりペナルティを免除される場合がある。

18.11.5 ドライバーはドリンクボトルを携帯すること。ドリンクボトルの容量・材質・保持方法/車両取り付け方法は問わない。

19 競技の中断と再開

19.1 レースの中断

通常の安全な状態が保たれなくなった場合、レースは赤旗により中断される。

19.1.1 事故によりサーキットが塞がれた場合、または天候その他の理由でレース継続が不可能となったためにレースを中断する必要が生じた場合は、赤旗がコントロールラインで競技長の指示により表示され、同時にすべての監視ポストにおいても赤旗が表示される。

19.1.2 レース中断の合図と同時に、全車両はただちに競技走行を中止し、何時でも停止できるスピードで競技役員の指示に従い、赤旗ラインに戻り停止しなければならない。この場合にドライバーは、下記の事項を了解しているものとする。

- a) 各ヒートにおけるレース中断時の順位は、中断の合図が提示された時点で先頭車両が完了していた周回の1周前の周回完了時点の順位となっていること。
- b) 救急車両およびサービス車両が、コース上に出動しているかもしれないこと。
- c) サーキットは、事故のために完全に塞がれているかもしれないこと。
- d) 天候の状態から、レース速度での走行は不可能になっているかもしれないこと。
- e) 競技車両が、ピットレーンに入れられないかもしれないこと。
- f) レースの中断時間は、赤旗が提示されたレースの時間から減算され、実質上の走行時間が短縮されるものとし、レースの終了時間が変更されることはない。

19.1.3 レースの中断から再スタート5分前までの間、駆動用バッテリーの交換と太陽光以外のエネルギーを用いての充電を除く、すべての作業が許される。

19.2 レースの再スタート

レースが中断された場合、競技長は、競技会審査委員会と協議のうえ、以下の条件でレースを再開することができる。

レースの再スタートの手順はレース中断の合図が出される前に、先頭車両が何周回終了していたかによって異なる。

- ・ケースA) : 2周回に満たない場合
 - a) 最初のスタートは無効と見なされる。

- b) 決勝レースのグリッドに整列した全ドライバーは元の車両（スタートした時の車両を指す）で再びスタートすることができる。
- c) レースは、不可抗力の場合を除き、最初のスタートと同じグリッドを使用する。
- ・ ケースB)：2周回以上満たしている場合
 - a) レースは2つのパートに分けられると見なされ、順位は第1／第2パートでの周回数を合算し、同一周回数の場合は、それらの車両が達成した2つのパートの合計走行時間の少ないものから順に順位が決定される。
 - b) 第1パートの順位は、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) 第2パートのグリッドは、第1パート終了の車両の順位により、配列される。
 - d) 最初のスタートに参加した車両で、レースが中断したときに公式にリタイアしておらず、自力で赤旗ラインに戻った車両、および赤旗でレースが中断されている間にピットで作業中の車両だけが、再スタートの資格を有する。
 - e) 赤旗中コース上に残っている車両は、すべて回収されるものとする。回収された車両は、第2パートのグリッドにはつけずピットスタート扱いとする。
 - f) レースの終了予定時刻が間近であり、再スタートの進行ができない場合、赤旗の出された時間が、そのレースの終了時間となることがある。
- ・ ケースA) とケースB) の共通要項：
 - a) 天候によるレース中断など、レース再開に時間が必要な場合、競技会審査委員会の決定により、赤旗ラインで停車後、全車両とも直接ピットへ誘導される場合がある。
 - b) 再スタートの手順は、18.6に示される通常のスタートの方法による。
 - c) レース再開時にグリッドにつけない車両がある場合、その当該グリッドは空席となる。
 - d) ドライバーの交代はできない。

19.3 リタイア（棄権）

19.3.1 競技中、事故あるいは故障などにより、以後の走行の権利を放棄するドライバーは、その旨を最も近い位置の競技役員に報告しなければならない。

19.3.2 リタイアの報告は、原則として、ドライバーまたはエントラントが所定の用紙に署名して行われなければならないが、負傷その他やむを得ない事情で署名による報告ができない場合は、競技役員の判定で棄権と見なされる。

20 レースの終了と順位決定

20.1 レース終了の合図（チェッカーフラッグ）は、5時間耐久レースの所定の走行時間経過後、トップの車両の位置に関係なく提示される。

20.2 5時間耐久レースの順位決定は、チェッカーフラッグ提示後の時点で最も長い距離（周回数）を走破した車両が第1位として順位が決定される。

以下これに準じて順位が決定される。同周回の場合には、チェッカーフラッグが提示された時間までに完了している最後のコントロールライン通過順によるものとする。

20.3 チェッカーフラッグが提示された時点で走行中の車両は、最後のコントロールラインを通過し、チェッカーフラッグを受けることによりその周回を完了するものとする。チェッカーフラッグを受けずにピットインした場合はその周回とタイムを無効とする。

20.4 チェッカーフラッグの提示を受けたドライバーは、前車を追い越すことなく東コースを1周し、競技役員の指示に従い、ショートカットしてピットレーンに入る。

20.5 チェッカーフラッグが提示された時点でピットレーン出口は閉鎖され、ピットインしていた車両の出走は禁止される。

20.6 チェッカーフラッグが当初のレース時間が達成される前に誤って表示された場合、そのレースはその時点で終了したものとみなされる。

競技結果はチェッカーフラッグが提示されている間に最後のコントロールラインを通過した車両順に基づき決定される。

20.7 チェッカーフラッグが遅れて表示された場合、競技結果は当初の時間が達成された時点における車両の順位をもとに決定される。

20.8 チェッカーフラッグは10分間提示される。この時間内に本コース上のコントロールラインを通過した場合のみ当該周回のタイムが有効となる。

21 車両保管ならびに再車検

21.1 各レース終了後、すべての車両は競技役員の下に所定の車両保管場所に入り、それらの車両は競技会審査委員会の指示があるまで、その場所に保管され、競技会審査委員会の許可がない限り、いかなる者も保管中の車両に手を触れることはできない。

21.2 入賞した車両は競技役員による再車検を行う。再車検において規則違反があった車両は失格となる場合がある。

21.3 各レース終了後にドライバーの体重測定を行うことがある。測定の結果、各クラスの所定の乗員最低重量を満たしていない（車両に搭載されたバラストを含む）ことが明らかになった場合、当該車両は失格となる可能性がある。

22 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。

22.1 参加者数が不十分な場合（22.2の内容に基づき参加台数6台未満）、あるいは不可抗力による、または予期されぬ出来事が発生した場合、オーガナイザーは一切の賠償責任を負うことなく競技会を中止または中断する権利を有するものである。競技会が中止された場合、エントリー料金は返還される。

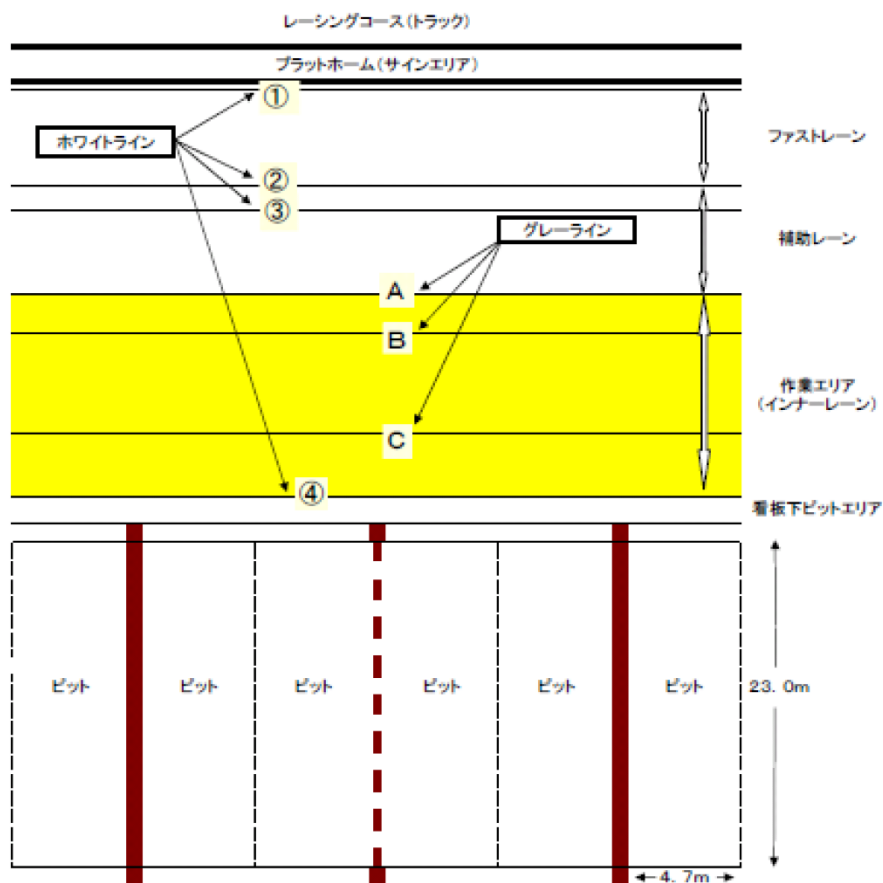
22.2 各レース区分において、参加申込み台数が10台に満たない場合、そのレース区分を他のレース区分との混走のレースとして開催、またはそのレース区分を取りやめる権利を有する。また決勝レース出場台数が6台に満たない場合も同様とする。

22.3 すべてのエントラント、ドライバー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。

23 規則の解釈

当該規則の解釈に論争が生じた場合、英語版を優先する。

【巻末図1】 Drawing 1 at the end of the book



もてぎ・鈴鹿共済会 保険金請求手続きの流れ

～鈴鹿サーキットで走行中もしくは走行のためのピット作業で受傷された場合～

1. 事故の通知

事故により負傷した場合、必ず鈴鹿サーキットメディカルセンターにて診察を受け、利用記録を残すようお願いします。

利用記録がなければ、保険金のご請求手続きをしていただく事ができません。負傷された場合、必ず当日中に鈴鹿サーキットメディカルセンターにて受診してください。

但し、生命に関わるような緊急時はこの限りではありません。



2. ご請求書類は

鈴鹿サーキットメディカルセンターの利用情報から、負傷された皆様に保険会社（損害保険ジャパン日本興亜株式会社）より、ご請求についてのご案内を郵送にてお送りいたします。

負傷程度によってはご案内されない場合がございますので、主催者にご連絡いただきお取り寄せください。



3. ご請求手続きは完治してから

保険金ご請求は、お怪我が完治してからご請求ください。

入院された場合、入院日数に対し1,000日を限度として入院保険金をお支払い致しますので、経過した場合は完治する前でもご請求ください。

ご請求書類は、同封されている保険会社宛て返信用封筒にてご送付ください。



4. 保険金が指定された口座に振り込まれます。

保険会社に書類が到着した段階で不備がない場合、通常10日ほどでご指定いただいた口座に振り込まれます。

もてぎ・鈴鹿共済会につきましては、鈴鹿サーキット SMSC 事務局までお問合せください。

TEL : 059-378-3405 営業時間 : 9時～17時

もてぎ・鈴鹿共済会ご加入の傷害総合保険の概要 ・お支払い保険金のご案内

当保険は、もてぎ・鈴鹿共済会の定めるサーキット内において急激かつ偶然な外来の事故(以下『事故』という)によってその身体に被った傷害に対して、共済会規定、傷害総合保険普通保険約款に従い、保険金をお支払いいたします。

1. お支払いする保険金

保険金の種類	保険金をお支払いする場合	お支払額
死亡保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に死亡された場合、死亡・後遺障害保険金額の全額をお支払いします。ただし、すでに後遺障害保険金をお支払いしている場合は、その金額を差し引いてお支払いします。	3,000万円
後遺障害保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に後遺障害が生じた場合、その程度に応じて死亡・後遺障害保険金額の4%~100%をお支払いします。ただし、お支払いする後遺障害保険金の額は、保険期間を通じ、死亡・後遺障害保険金額を限度とします。	120万円~ 3,000万円
入院保険金	事故によりケガをされ入院された場合、入院日数に対し、1,000日を限度として、1日につき入院保険金日額をお支払いします。	5,000円 (1,000日限度)
手術保険金	事故によりケガをされ、そのケガの治療のため病院または診療所において以下①または②のいずれかの手術を受けた場合、入院保険金日額に所定の倍率(入院中に受けた手術の場合:20倍・外来で受けた手術の場合:5倍)を乗じた手術保険金をお支払いします。ただし1事故につき1回の手術に限ります。 ①公的医療保険制度における医療診療報酬点数表に、手術料の算定対象と列挙されている手術(※1) ②先進医療に該当する手術(※2) (※1)以下の手術は対象となりません。 創傷処理、皮膚切開術、デブリードマン、骨または関節の非観血的または徒手的な整復術・整復固定術および授動術、抜歯手術 (※2)先進医療に該当する手術は、治療を直接の目的としてメス等の器具を用いて患部または必要部位に切除、摘出等の処置を施すものにかぎりず。	入院中の手術の場合 100,000円 外来で受けた手術の場合 25,000円
通院保険金	事故によりケガをされ通院された場合、事故の発生の日からその日を含めて1,000日以内の通院日数に対し、90日を限度として、1日につき通院保険金日額をお支払いします。ただし、入院保険金をお支払いするべき期間中の通院に対しては、通院保険金をお支払いしません。 ※通院保険金の支払いを受けられる期間中に新たに他のケガをされた場合であっても、重複して通院保険金をお支払いしません。	3,000円 (90日限度)

2. 保険金をお支払いできない主な場合

- ・故意または重大な過失、自殺行為、犯罪行為または闘争行為による事故。
- ・無資格運転、酒気を帯びた状態または麻薬等により正常な運転をできないおそれがある状態での運転中の事故。
- ・脳疾患、疾病または心神喪失による事故。
- ・地震もしくは噴火またはこれらによる津波による事故。
- ・戦争、暴動(テロ行為を除きます。)などによる事故。
- ・頸部症候群(いわゆる『むちうち症』)または腰痛で医学的覚醒症状のないもの などに対しては、保険金をお支払いできません。
- ・外科的手術その他医療処置

※上記内容は、概要を説明したものです。詳しい内容につきましては、裏面の取扱代理店または損保ジャパンまでお問い合わせください。