



2026 もてぎチャンピオンカップレース

2026 MOTEGI Champion Cup Race

特別規則書

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

- Round 1 ▶ 3.14sat. 3.15sun.**
- Round 2 ▶ 4.25sat. 4.26sun.**
- Round 3 ▶ 6.27sat. 6.28sun.**
- Round 4 ▶ 9.11 fri. 9.12 sat. 9.13sun.**
- Round 5 ▶ 11.21sat. 11.22sun.**
- Round 6 ▶ 12. 5 sat. 12. 6 sun.**

【もてぎチャンピオンカップレース情報ダウンロードページを開設いたします】

●もてぎチャンピオンカップレースをご参加いただく関係者の皆様に、より早く情報をお受け取りいただけるようレース情報ダウンロードページを開設いたします。このダウンロードページは、年間を通じて各大会のタイムテーブルやピット割などの情報を確定したい、順次掲載いたします。ぜひご活用ください。

【掲載情報】

タイムテーブル／エントリーリスト／ピット割／パドックレイアウト等

【URL】<https://apps.mobilityland.co.jp/info/download/PQ8fnx>

【情報DLページ2次元バーコード】



<2026年 主な規則変更点>

2025年からの変更箇所は本文中にアンダーラインを引いています。

(年度途中において規則見直しのために発行されたブルテンの内容も反映しております。)

●第5条

Motegi Entry Formula (MEF) をもてぎシリーズとして開催いたします。
詳細は別途ブルテンにて発行いたします。

スーパーFJ、FJ1500は混走となります。

なお、混走でのレース実施期間は2026年～2028年（3年間）といたします。

v.Granzは「もてぎ・菅生 v.Granz シリーズ」として開催いたします。

●第19条

参加料金を変更いたしました。

2026年より大会ごとの特別スポーツ走行設定本数によりエントリー料が異なります。

●第30条

公式予選中の黄旗区間走行車両のラップタイムの取り扱いについて明記しました。

※もてぎFIT、もてぎCIVICについて、参加台数によって2027年の開催有無を検討させていただきます。

2026 もてぎチャンピオンカップレースシリーズ

目 次

参加の手引き

【もてぎチャンピオンカップレース情報ダウンロードページを開設いたします】	表2
2026年 主な規則変更点	表2

第1章 総 則

第1条 競技会の名称	1
第2条 競技種目	1
第3条 開催日および開催場所	1
第4条 オーガナイザーおよび日程	2
第5条 開催種目	3
第6条 大会役員	4
第7条 参加車両	4
第8条 レース区分・クラス区分レース周回数	4
第9条 周回数のカウント	4
第10条 決勝出場台数	4
第11条 審判員の判定内容	4

第2章 参 加 者

第12条 参加者	5
第13条 ドライバー	5
第14条 ピットクルー（メカニック）	6
第15条 もてぎ・鈴鹿(M S)共済会の加入手続き	6

第3章 参加申し込み

第16条 参加申し込み	7
第17条 参加受理と参加拒否	7
第18条 参加受付（書類検査）	7

第4章 料金規定

第19条 参加料	7
第20条 料金規定	8
第21条 キャンセル規定	8

第5章 参加者の遵守事項

第22条 参加者の遵守事項	8
第23条 身分証と通行証	9
第24条 ピットの使用	9

第6章 信号合図および競技走行中の遵守事項

第25条 信号合図	10
第26条 走行中のドライバーの遵守事項	10
第27条 セーフティカー	11
第28条 妨害行為	11
第29条 リタイア（棄権）	12

第7章 公式予選とスタートティング・グリッド

第30条 公式予選	12
第31条 公式予選中の中断と再開	13
第32条 公式予選通過基準ラップタイム	13
第33条 スタートティンググリッドの決定	13

第8章 スタート

第34条 スタート前の遵守事項	14
第35条 スタート手順	14
第36条 反則スタート	15

第9章 レース中の車両修理とピット作業

第37条 レース中の車両修理	16
第38条 燃料補給	16
第39条 ピットインおよびピットアウト	16
第40条 ピット作業	17
第41条 ピットサイン	18

第10章 レースの中止および再スタート

第42条 レースの中止およびレースの再開	18
----------------------	----

第11章 レース終了および順位の決定

第43条 レース終了と順位決定	19
第44条 レース終了後のパドックインと暫定表彰	20
第45条 暫定表彰と正式結果による表彰式	20

第12章 抗議および罰則の適用

第46条 抗議の手続きと制限	20
第47条 抗議の裁定	20
第48条 罰則の適用	21

第13章 本規則の適用と補則

第49条 本規則の解釈	21
第50条 公式通知の発行	21
第51条 ブルテン	22

第14章 オーガナイザーの権限

第52条 オーガナイザーの権限	22
第53条 本シリーズ特別規則の施行	22

第15章 賞 典

第54条 賞典	23
第55条 シリーズ賞（スーパーFJ、FJ1500、VITA、もてぎFIT、もてぎCIVIC、v.Granz）	24

第16章 参加車両規定

第56条 Formula Beatレースの車両規定	25
第57条 スーパーFJレースの車両規定	25
第58条 FJ1500レース車両規定	26
第59条 もてぎCIVICクラスの車両規定	27
第60条 VITAクラスの車両規定	29
第61条 もてぎFIT車両規定	36
第62条 v.Granz車両規定	38
第63条 ワンメイク車両規定	44
第64条 車両に対する暖気	44
第65条 排気音量規定	44
第66条 競技番号	44
第67条 トランスポンダー（自動計測装置）の装着	45
第68条 車両名およびレースによる広告	46
第69条 公式車両検査	46
第70条 競技終了後の車両保管と入賞車の車両検査	47
第71条 燃料規定	48
第72条 車両変更	48
付則-1 決勝レース中のセーフティカー運用規定	49
図1パドック図	50
もてぎ・鈴鹿共済会 会員の皆さまへ	51
レース映像使用ガイドライン	54

2026 もてぎチャンピオンカップレースシリーズ

特別規則書

公 示

2026 もてぎチャンピオンカップレースは、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）公認のもと、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に準拠した JAF 国内競技規則およびその細則、本競技大会特別規則ならびに各レース特別規則に従い、準国内競技として開催される。
併催レースについては、各併催レースの特別規則が優先される。

第1章 総 則

第1条 競技会の名称

2026 もてぎチャンピオンカップレース

第2条 競技種目

四輪自動車によるレース

第3条 開催日および開催場所

～ 1) 開催日

- ・ 第1戦 3月14日（土） 15日（日） フルコース (4.8013km)
- ・ 第2戦 4月25日（土） 26日（日） フルコース (4.8013km)
- ・ 第3戦 6月27日（土） 28日（日） フルコース (4.8013km)
- ・ 第4戦 9月11日（金） 12日（土） 13日（日） フルコース (4.8013km)
- ・ 第5戦 11月21日（土） 22日（日） フルコース (4.8013km)
- ・ 第6戦 12月 5 日（土） 6 日（日） フルコース (4.8013km)

～ 2) 開催場所

モビリティリゾート もてぎ

栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1

TEL 0285-64-0200

FAX 0285-64-0209

第4条 オーガナイザーおよび日程

※詳細なスケジュールについては各大会の公式通知に示す。

【オーガナイザーおよび参加申込先・期間】

日 稲	大会名（開催コース）	申込期間
3月14日(土) 3月15日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第1戦 (フルコース 4.8013km)	2月6日(金)～ 2月16日(月)
4月25日(土) 4月26日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第2戦 (フルコース 4.8013km)	3月20日(金)～ 3月30日(月)
6月27日(土) 6月28日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第3戦 (フルコース 4.8013km)	5月22日(金)～ 6月1日(月)
9月11日(金) 9月12日(土) 9月13日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第4戦 (フルコース 4.8013km)	8月7日(金)～ 8月17日(月)
11月21日(土) 11月22日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第5戦 (フルコース 4.8013km)	10月16日(金)～ 10月26日(月)
12月5日(土) 12月6日(日)	もてぎチャンピオンカップレース第6戦 (フルコース 4.8013km)	10月30日(金)～ 11月9日(月)

【オーガナイザー】

- ・エムオースポーツクラブ (M.O.S.C.)
- ・ホンダモビリティランド株式会社

【参加申込先】

〒321-3597

栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1

ホンダモビリティランド株式会社

モビリティリゾートもてぎ モータースポーツ課

TEL 0285-64-0200 FAX 0285-64-0209

休業日のご案内

毎週火曜日はモータースポーツ課 休業日とさせていただきます。
また、2026年1月13日(火)～30日(金)・2月10日(火)～13日(金)
は場内施設・点検のため全施設休業とさせていただきます。

第5条 開催種目

開催種目は追加・変更される場合がある。追加・変更された場合は第51条にて定めた、もてぎチャンピオンカップブルテンにて公示する。

併催レースの詳細については、各シリーズ規則、モビリティリゾートもてぎ四輪一般競技規則にて確認すること。

開催日	大会名	JAF地方選手権		もてぎ・菅生シリーズ		もてぎシリーズ			編入レース
		S-FJ FJ1500 ※1	F-Be	VITA ※2	v.Granz ※3	もてぎ FIT	もてぎ CIVIC	MEE	
3月14日(土) 3月15日(日)	もてぎチャンピオンカップレース 第1戦	● 日曜決勝		○ 2レース	○ 2レース	○ 日曜決勝	○ 2レース		F110 CUP
4月25日(土) 4月26日(日)	もてぎチャンピオンカップレース 第2戦	● 土曜決勝	○	○					BMW & MINI Racing JEVRA フォーミュラEnjoy Yaris Cup
6月27日(土) 6月28日(日)	もてぎチャンピオンカップレース 第3戦				○ 2レース	○ 日曜決勝	○ 日曜決勝		FRJ N-ONE もてぎEnjoyミニ耐久レース
9月11日(金) 9月12日(土) 9月13日(日)	もてぎチャンピオンカップレース 第4戦	● 土曜決勝		MEC120	MEC120				全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権 Yaris Cup MEC120
11月21日(土) 11月22日(日)	もてぎチャンピオンカップレース 第5戦	●		○ 土曜決勝		○ 2レース	○		GR86/BRZ Cup
12月5日(土) 12月6日(日)	もてぎチャンピオンカップレース 第6戦	△							F110 CUP

F-Be: Formula Beat
S-FJ: スーパーFJ

○・・・ JAF 地方選手権レース

●・・・ JAF 地方選手権レース・もてぎチャンピオンカップレース

○・・・ もてぎチャンピオンカップレースシリーズ

△・・・ FJ 日本一決定戦（もてぎチャンピオンカップレースシリーズ対象外）

エントリー台数により走行枠を分ける場合がある。

※ 1 スーパーFJは、JAF地方選手権「もてぎ・菅生スーパーFJ選手権」、FJ1500は、JAF地方選手権「もてぎ・菅生FJ1500選手権」として以下日程で開催する。

第1戦 3/14-15 モビリティリゾートもてぎ

第2戦・第3戦 4/11-12 スポーツランドSUGO

第4戦 4/25-26 モビリティリゾートもてぎ

第5戦 7/18-19 スポーツランドSUGO

第6戦 9/12-13 モビリティリゾートもてぎ

第7戦 11/21-22 モビリティリゾートもてぎ

※ 2 VITAは「もてぎ菅生 VITA シリーズ」として以下日程で開催する。

第1戦・第2戦 3/14-15 モビリティリゾートもてぎ

第3戦 4/25-26 モビリティリゾートもてぎ

第4戦 7/18-19 スポーツランドSUGO

第5戦 10/24-25 スポーツランドSUGO

第6戦 11/21-22 モビリティリゾートもてぎ

※ 3 v.Granzは「もてぎ・菅生 v.Granz シリーズ」として以下日程で開催する。

第1戦・第2戦 3/14-15 モビリティリゾートもてぎ

第3戦・第4戦 6/27-28 モビリティリゾートもてぎ

第5戦・第6戦 10/24-25 スポーツランドSUGO

第6条 大会役員

各大会のプログラムもしくは公式通知に示す。

第7条 参加車両

本競技会に参加が認められる車両は、2026年国内競技車両規則および本特別規則または各シリーズ規則に合致する車両とする。

第8条 レース区分・クラス区分レース周回数

レース区分	フルコース
Formula Beat	12周or30mins
スーパーFJ・FJ1500	10周or30mins
もてぎFIT	10周or30mins
もてぎCIVIC	10周or30mins
VITA	10周or30mins
v.Granz	10周or30mins

※上記以外のレースは各シリーズ規則書または公式通知にて公表する。

※完走はFormula Beat、スーパー FJ・FJ1500については優勝車両の90%（少数点以下切り捨て）の周回数を走行した車両、その他は70%とする。

※上記記載の決勝レース時間には赤旗中断時間は含まれない、なお赤旗中断時間も含む最大総レース時間は上記記載の決勝レース時間に15分を足した時間とする。

第9条 周回数のカウント

周回数のカウント基準は、コントロールラインを基点とする。

ピットトレーンにおいてもコントロールラインは、コース上のコントロールライン延長線上に存在する。

例) スタート後コントロールラインを通過せずにピットロードに入った場合、この時点では0周である。

その後、ピットトレーン上のコントロールラインを通過した時点で、車両の周回数は1周カウントされる。

第10条 決勝出場台数

～1) スーパー FJ・FJ1500、Formula Beatの決勝出走台数

フルコース40台

～2) 上記以外のレースの決勝出走台数

フルコース45台

第11条 審判員の判定内容

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35条「スタート手順」に関する判定

～2) 決勝審判員

本規則第43条「レース終了と順位決定」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章に関する判定。

～4) 審判員（ピット）

本規則第9章レース中の車両修理とピット作業に関する判定。

第2章 参 加 者

第12条 参加者

- ～ 1) 参加者は、有効な2026年JAF参加者許可証を所持するものでなければならない。ただし、ドライバーが参加者を兼任する場合はその限りではない。
- ～ 2) ドライバー・ピットクルーの指名登録
 - 参加者は、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、ピットクルーの指名登録を行い、参加料、もてぎ・鈴鹿(MS)共済会会費を納入して期日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・ピットクルーならびにゲストに対する義務と責任
 - 参加者は自分が指名したドライバー、その他チームのピットクルー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、ピットクルーならびにゲストも同様にそれぞれの責任を負うものとする。
- ～ 4) 競技出場の義務
 - 参加が正式に受理された参加者は、国際モータースポーツ競技規則付則J項、または国内競技車両規則に従って完全に車両を整備しドライバーその他のクルーとともに、必ず競技会に出場するものとする。なお、参加者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
 - 参加者は、参加申し込み後に参加取消しを行う場合には、その理由を付した書面を大会事務局宛に提出しなければならない。なお、締切日以降の参加取消しに対する参加料の返却は第21条の通りとする。
- ～ 6) 証明書類およびテクニカルパスポート
 - 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生産者が証明する書類、(FIA・JAFによって公認された車両にあっては公認書)を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。

第13条 ドライバー

- ～ 1) 参加資格
 - すべてのドライバーは有効な運転免許証を所持し（限定Aライ所持者は除く）JAFの2026年国内競技運転者許可証Aクラス以上を所持していること。
また、レース開催期間中有効なMCoMライセンス、もしくはSMSCライセンスを所持していること。
※F-Be、各編入レース、FJ日本一決定戦は除く。
①Formula Beat
国内競技運転者許可証A（限定A含む）以上国際B以下所持者であり、下記のいずれかを満たしていること。
 - (a) 過去のレース出場実績が3回以上であること。
 - (b) 過去のレース出場実績が2回以上で、かつJAF公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が4時間以上あり、その証明を有すること。
 - (c) 過去のレース出場実績が1回で、かつJAF公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験時間が6時間以上あり、その証明を有すること。

- (d) JAF公認レーシングコースにおけるスポーツ走行の経験が9時間以上あり、その証明を有すること。
- ②スーパーFJ・FJ1500
- (a) 国内競技運転者許可証A（限定A含む）以上国際B以下の所持者であること。
 - (b) 2023年～2025年に下記のレースにおいて3位以内に入賞経験のない者。
 - ・F2 (GP2)
 - ・スーパーF1オーミュラ
 - ・スーパーF1オーミュラライツ
 - ・フォーミュラリージョナル
- ③VITA
- 限定国内競技運転免許証Aを含み、国内競技運転許可証A以上のライセンス保持者であること。
- ④18歳未満の未成年のドライバーは、参加申込に際し、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。
- ～2) 補欠ドライバーとして指名登録される者の資格は本規則第13条～1)に要求されるものと同じでなければならない。
- ～3) ドライバーの選任
- ①参加者は1台の参加車両に対し、正ドライバー1名と補欠ドライバー1名を指名登録することができる。
 - ②補欠ドライバーは正ドライバーとして他の参加車両に登録されてもよい。
- ～4) ドライバーの変更
- ①ドライバーの変更是、当該車両の補欠ドライバーとして登録されている者に限り許される。ただし変更に際しては、変更の旨を届け出る書類および第20条にて規定する料金を大会事務局に申し出て競技会審査委員会の許可を得なければならない。
 - ②ドライバーの変更是、当該レースの参加受付終了まで許される。

第14条 ピットクルー（メカニック）

- ～1) 本競技会に参加が許されるピットクルーは満16歳以上で、参加者によって指名登録され、第15条によるMS共済会加入手続きを完了したものでなければならない。
- ～2) 参加者はピットクルーの中から1名をピット責任者（チーフメカニック）に選任して指名登録しなければならない。
- ～3) ピットクルーの登録はピット責任者を含み5名までとする。
- ～4) 車両のメンテナンスにあたるものは作業に適した衣服を着用していなければならない。

第15条 もてぎ・鈴鹿(MS)共済会の加入手続き

- ～1) モビリティリゾートもてぎにおいてスポーツ走行およびレース大会に参加出場する参加者、ドライバーおよびピットクルーはMS共済会に加入しなければならない。
- ～2) ①ドライバー
- i. 年間加入とし、MCoM事務局指定の方法でMCoM事務局へ申し込むものとする。
(MS共済会は、MCoM会員、SMSC会員に含まれる)
 - ii. 編入レースのMCoM会員、SMSC会員以外の者は大会毎にMS共済会暫定加入申込書に記入し、MS共済会暫定会費7,000円を添えて申し込む。
- ②ピットクルー
- i. もてぎチャンピオンカップレースシリーズクラス(S-FJ・FJ1500/VITA/もてぎCIVIC/もてぎFIT/v.Granz)
大会事務局が指定する方法で、登録申請を行うこと。ピットクルーのMS共済会費は参加料に含まれる。
 - ii. 編入レースクラス
編入レースのMCoM会員、SMSC会員以外の者は大会毎にMS共済会暫定加入申込書に記入し、MS共済会暫定会費500円を添えて申し込む。

第3章 参加申し込み



第16条 参加申し込み

- ～1) 参加申込みについては、もてぎチャンピオンカップ
レースのホームページに掲載されている所定の
WEBエントリーフォームより申し込むこと。 【エントリーフォーム 二次元コード】
- ～2) 第4条に基づく参加申込期間を過ぎての申込みについては、事務局が認めた場合にのみ受理される。なお参加申込期間を過ぎての申込みは追加料金6,600円(税込)が参加料に加算される。

第17条 参加受理と参加拒否

- ～1) 参加申し込み者に対しては、大会7日前までにレース大会事務局から参加受理または参加拒否が通達される。
- ～2) 参加申し込みが正式に受理された参加者には、主催者より正式参加受理書と指名登録されたドライバー、メカニックなどの通行証が交付される。
- ～3) 参加を拒否された申し込み者に対しては、参加料が返還される。
(ただし、事務処理経費として第20条にて規定する料金を差し引く。)
- ～4) 参加を受理された後、参加を取消す申し込み者には参加料は返還されない。
- ～5) 参加受付を行った後、公式車検、公式予選に出場できなくなった場合は、すみやかに大会事務局まで届け出なければならない。

第18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) 正式受理通知書
- ～2) JAF参加者許可証
- ～3) 運転免許証
- ～4) JAF競技運転者許可証
- ～5) MCoMライセンス/SMSCライセンス
- ～6) その他提出物がある場合は受理書に示す。

第4章 料金規定

第19条 参加料（税込）

第1戦	1レース	特別スポーツ走行 20分×4枠	69,600円
第1戦	2レース	特別スポーツ走行 20分×3枠	113,200円
第2戦	1レース	特別スポーツ走行 20分×2枠	60,000円
第3戦	1レース	特別スポーツ走行 20分×4枠	69,600円
第3戦	2レース	特別スポーツ走行 20分×2枠	108,400円
第4戦	1レース	特別スポーツ走行 20分×2枠	60,000円
第5戦	1レース	特別スポーツ走行 20分×2枠	60,000円
第5戦	1レース	特別スポーツ走行 20分×3枠	64,800円
第5戦	2レース	特別スポーツ走行 20分×3枠	113,200円
第6戦	2レース	特別スポーツ走行 20分×3枠	113,200円

※Formula Beatレースについては参加申込期間内に、日本F4協会指定の方法で参加申込を行うこと。

※上記金額に参加者専用特別スポーツ走行料、参加代表者、ピットクルー MS暫定共済会会費を含む。

※開催クラスによって大会毎の参加者限定特別スポーツ走行枠が異なる。

※参加者限定特別スポーツ走行は参加台数によって複数クラス混走とする場合がある。

※上記以外のレースは各レースシリーズ規定を参照のこと。

※FJ日本一決定戦については、別途ブルテンにて発行する。

第20条 料金規定

- ～1) ドライバー変更手数料(1名) 11,000円 (税込)
- ～2) トランスポンダー補償料(1個) 77,000円 (税込)
- ～3) ピットサインマン腕章 (1枚につき) 1,100円 (税込)
※紛失した場合に支払うものとする。
- ～4) ピットガレージ鍵交換費用 55,000円 (税込)
※紛失した場合に支払うものとする。
- ～5) 再車検料(1台) 22,000円 (税込)
- ～6) 再ブリーフィング手数料(1名) 22,000円 (税込)
- ～7) 抗議料(1件) JAF規定料金
- ～8) トランスポンダーレンタル料 5,500円 (税込)
- ～9) 参加取消事務手数料 (1件) 2,200円 (税込)

第21条 キャンセル規定

- ～1) 参加申し込み後のキャンセル料に関する規定は以下の通りとする。
 - 参加申込期間内 なし (振込手数料1,100円のみ差引返金)
 - 参加申込期間終了～大会2週間前(日曜日)まで 5,500円 (税込)
 - 大会2週間前の月曜日～大会当日まで 全額 (全額負担)

大 会 名	参加申込期間終了～ 大会2週間前 (日曜日)	大会2週間前の月曜日～ 大会当日
もてぎチャンピオンカップレース第1戦	2月17日(火)～3月 1 日(日)	3月 2 日(月)～3月15日(日)
もてぎチャンピオンカップレース第2戦	3月31日(火)～4月12日(日)	4月13日(月)～4月26日(日)
もてぎチャンピオンカップレース第3戦	6月 2 日(火)～6月14日(日)	6月15日(月)～6月28日(日)
もてぎチャンピオンカップレース第4戦	8月18日(火)～8月30日(日)	8月31日(月)～9月13日(日)
もてぎチャンピオンカップレース第5戦	10月27日(火)～11月 8 日(日)	11月 9 日(月)～11月22日(日)
もてぎチャンピオンカップレース第6戦	11月10日(火)～11月22日(日)	11月23日(月)～12月 6 日(日)

- ～2) 電話によるキャンセルは認められず、FAXによる書面提出、または下記のお問い合わせフォームを通じて申請することを条件とする。
<https://mls.mobilityland.co.jp/form/InquiryInformation.aspx?formNo=evr1tXbmolA>
- ～3) キャンセル料は理由の如何を問わず発生する。また、キャンセル料の支払いが確認できない場合は、以降の大会への参加受理を拒否する場合がある。

第5章 参加者の遵守事項

第22条 参加者の遵守事項

- ～1) 参加者およびドライバーは、参加申し込みに際して必ずJAF国内競技規則4-15で定める誓約書に署名しなければならない。
- ～2) すべての参加者は上記誓約の主旨に従い、明朗かつ公正に行動し、言動を慎み、スポーツmanshipにのっとったマナーを保たなければならない。
- ～3) すべての参加者は、競技中または競技に関係する業務についているときは、薬品などによって精神状態をつくろったり、飲酒してはならない。また許された場所以外で喫煙してはならない。
- ～4) すべての参加者は、主催者や大会後援協賛者、競技会審査委員会、オフィシャル(競技役員)の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
- ～5) 参加代表者は、自分の行動はもちろん、自チームのドライバー、ピットクルー、ゲストなど全員の行動について責任をもたなければならぬ。

- ～6) ドライバーは、必ずドライバーズブリーフィングに出席しなければならない。ドライバーズブリーフィングに遅刻、もしくは欠席したドライバーは再ブリーフィングの対象となる。再ブリーフィング手数料は第20条にて規定する料金とする。
- ～7) 本条項の違反に対する罰則は参加者、もしくはドライバーに科される。

第23条 身分証と通行証

- ～1) 交付された参加者の身分証は、競技会期間中、確認しやすい位置に必ず着用していなければならない。
- ～2) 参加者のサービスカーは、大会事務局が交付する通行証に車両ナンバーを記入し、貼付しなければパドックへの通行ができる。
- ～3) 参加車両および部品、工具を搬入するために必要な通行や積み降ろし作業は、オフィシャルの指示に従って行わなければならない。
- ～4) パドックおよびモビリティリゾートもてぎ内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識によって示される。参加者はこの指示に従わなければならない。
- ～5) 交付された身分証や通行証は、他に貸与したり複製/転用してはならない。
- ～6) 身分証、通行証を紛失または破損した場合は、事務局に再交付の手続きをとり再交付を受けること。
- ～7) ピットサインマン腕章は、レース終了後1時間以内に返却しなければならない。

第24条 ピットの使用

- ～1) 公式予選、決勝レースを通じての使用ピットは、大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、互いに了承しあった上で、大会事務局に申し出て、許可を受けなければならない。
- ～3) 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) 開催クラスが複数に渡っている場合、ピットを割り当てられたエントラントは、公式予選、決勝レースを通じてピット前の部分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。
- ～5) 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、すみやかに鍵を返却しなければならない。
- ～6) ガソリン携行缶を使用する場合は、消防法によって認められた金属製のものを使用し、使用時以外は確実に密栓すること。
- ～7) ガソリンは防火上安全な場所に保管し、別容器に移し替える際はアースを取り安全な場所で行うこと。また運搬には細心の注意を払い安全に運搬すること。またガソリン周辺で電動工具は使用しないこと。
- ～8) 車両に給油する際は、アース線の接続を行い、万が一に備えて消火器の車両に向けて給油を行うこと。なおガソリンがこぼれた際は拭き取ること。
- ～9) 移動式消火設備周囲黄線内に物を置かないこと。オフィシャルによる備品の移動を指示された場合は、黄線外まで速やかに備品を移動すること。
- ～10) 廉油注入入口および廉油缶および廉油入れ周辺に可燃物を置かないこと。またエンジンオイル以外は投入しないこと。
- ～11) 自家発電機を使用する際は、防火上安全な場所に設置し最低周囲50cmの空地を確保すること。また燃料補給する際にはエンジンを停止して行うこと。燃料は風通しの良い場所で保管し、容器は密栓すること。

第6章 信号合図および競技走行中の遵守事項

第25条 信号合図

- ～ 1) 競技中の信号合図は、FIA国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づくライトパネルおよび旗信号によって行われる。
- ～ 2) モビリティリゾートモードのライトパネルは次の通り合図される。
 - ① イエロー点滅 = 1本の黄旗振動表示と同じ。
 - ② イエローと黒で二分割された点滅 = 2本の黄旗振動表示と同じ。
 - ③ ホワイト点滅 = 白旗表示と同じ。
 - ④ グリーン点滅 = 緑旗表示と同じ。
 - ⑤ レッド点滅 = 赤旗表示と同じ
 - ⑥ レッドの縦縞のあるイエロー点滅 = 赤の縦縞のある黄旗と同じ
 - ⑦ SCの文字表示にイエローの四角枠の点滅 = SCボードと同じ
- ブルーのライトパネルは使用せず、フラッグのみの振動表示で運用する。
その他の表示を行う場合にはブルテンにて公示する。
- ～ 3) 旗信号に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。
- ～ 4) コントロールライン上のフラッグ台で、黒旗、黒地に白文字のボード、もしくは全ての監視ポストで中にオレンジ色の円形、黒地に白文字のライトパネルが交互点灯で提示された当該競技番号のドライバーは、次の周回時に必ず自己のピットに停車してオフィシャルの指示に従わなければならない。
- ～ 5) 黄旗表示区間では一切の追越しが禁止される。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、作業の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事。

第26条 走行中のドライバーの遵守事項

走行中のドライバーは次の各項を守らなければならない。

- ～ 1) ヘルメットおよび安全ベルト、グローブ等の確実な着用。
- ～ 2) 車両に他者を同乗させてはならない。
- ～ 3) コース走行は右回りとし、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。
- ～ 4) 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原則禁止される。走路は白線で明示され、この白線を4輪とも逸脱してはならない。
また、コースサイドに設置されているボラードを破損した場合、罰則を科す場合がある。
- ～ 5) 各コーナーへの進入ミス、または安全上の措置により、ランオフエリアに進入した場合は、安全を確認した上で規定の走路に戻ることができる。
如何なる場合もコースに戻る際は、正規の走路を走行している車両の進路を妨げてはならない。
- ～ 6) 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した場合は、次の処置がとられる。
プラクティス（公式練習、予選）：アドバンテージを得たと判定された場合、関連する周回のタイムは採択されない。
決勝レース：結果として有利になったと判定された場合、ペナルティ等が科せられる場合がある。いずれにおいても、走路外走行を繰り返すことは車両に対するコントロールの欠如と見做され、失格に至る罰則が科せられる場合がある。

- ～ 7) 順位を守るために2回以上進行方向を変更することは認められない。順位を守るためにラインを外れたドライバーがレーシングラインに戻った場合には、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも車両1台分の幅を空けること。
(JAF 国内競技規則細則：JAF モータースポーツ 安全ガイドラインを参照のこと。)
- ～ 8) オフィシャルによるエンジンストール車両への対応を除き、ピットおよびコース上でのエンジンの押しがけは禁止とする。
- ～ 9) ピット停止をする際は、必ずエンジンを停止すること。
- ～ 10) 車両をコースに沿って押し進めたり、決勝ラインを越えて押し進めたりすることは許されない。これに違反すれば罰則が科せられる。
- ～ 11) 理由もしくは時間の如何を問わず、そのドライバーがコース上に一時的に車両を放棄した場合、それはレースを放棄したものとみなされる。
- ～ 12) 緊急の際、競技中に救急車、消火車、競技役員車、レッカーカーなどサービス車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、またオフィシャル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。
- ～ 13) コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせずに、すみやかにコースアウトして安全な場所にかつレスキュー作業ならびに車両回収の妨げにならない状態でマシンを止めなければならない。
- ～ 14) チェッカー後は減速して安全に走行し、ピットインすること。

第27条 セーフティカー

- ～ 1) 競技長の決定によりレースを非競技化するためにセーフティカーが使用される場合がある。
セーフティカーは、ドライバーまたはオフィシャルが危険な状況ではあるが、レースを中断するほどではない場合に使用される。
- ～ 2) セーフティカーは、国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づき運用する。
- ～ 3) 詳細は付則一に示す。

第28条 妨害行為

- ～ 1) 競技中、ドライバーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また、明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を行ってはならない。
- ～ 2) コース上のグリーン上カット等、規定外の走行は危険状態を避ける場合を除いて行ってはならない。
- ～ 3) 唐突な進路変更、カーブの内側もしくは外側に向かって故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為を行ってはならない。
- ～ 4) 大会期間中いかなる場合においても『危険なドライブ行為』を行ってはならない。
※『危険なドライブ行為』とは
①衝突を起こしたもの
②他のドライバーのコースアウトを強いるもの
③他のドライバーによる正当な追い越し行為を妨害するもの
④追い越しの最中に他のドライバーを不适当に妨害するもの等を指し、その行為が危険行為と判定された場合は、厳しく罰せられる。

第29条 リタイア（棄権）

- ～1) 競技中、事故あるいは故障などにより、以降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オフィシャル（コース委員/ピット審判員等）に報告しなければならない。
- ～2) リタイアの報告は原則としてドライバー、または参加代表者が所定の用紙に署名して行わなければならぬが、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、オフィシャル（コース委員/ピット審判員等）の判断でリタイアとみなされる。この判断に対する抗議は受け付けられない。
- ～3) レース中ドライバーが車両を押して歩いてピットに戻ることは禁止される。この場合はリタイアとみなされる。

第7章 公式予選とスタートティング・グリッド

第30条 公式予選

- ～1) ドライバーは公式車両検査に合格した車両で、公式通知に示されるタイムスケジュールによって行われるレース区分別の公式予選に必ず出場しなければならない。
- ～2) 公式予選は正ドライバーが行うものとする。
- ～3) 参加者は公式予選中ににおいて、国際モータースポーツ競技規則H項に基づく信号合図、ピットに関する規定、参加者の遵守規定など、競技に関する諸規定を決勝レース同様に厳守しなければならない。
- ～4) 公式予選結果の順位は、それぞれのドライバー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名以上のドライバーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したドライバーが優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。
- ～5) 公式予選中、黄旗提示区間を走行した車両の当該周回タイムは、公式予選結果として採用しない。
- ～6) 公式予選基準ラップタイム通過車両数が決勝出場台数より多い場合には、次の条件で補欠を指名することができる。
 - ①指名できる補欠車両の台数は最大3台までとする。
 - ②補欠指名を希望する参加者は、公式予選暫定結果発表後30分以内に補欠として待機する意志を大会事務局に文書にて届け出ること。
 - ③公式予選通過基準ラップタイムを満たしていること。
 - ④補欠車両の決勝レース出場は、競技会審査委員会の承認を得ること。
 - ⑤補欠車両の決勝レース出場の優先順位は、公式予選において達成された各車両のタイム順とする。
 - ⑥決勝レース出走を認められた補欠車両のドライバーは、ドライバーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。ドライバーズブリーフィング開始後は、補欠車両の決勝レース出場は認められない。
 - ⑦補欠車両が決勝レースに出走することを認められた場合は、当該レースの進行よりレースに参加できる。
 - ⑧予選が2グループで行われた場合の補欠車両については上記の②～⑦ならびに下記の各項を適用する。
 - (a) 補欠車両の台数は最大4台（予選Aグループより2台、予選Bグループより2台）までとする。
 - (b) 補欠車両のリザーブ順位および決勝レースに出走する場合のスタートティンググリッドは次の通りとする。

スタート列左列最後尾より補欠1位、スタート列右列最後尾より補欠2位……という順位とする。

- ～7) 競技会審査委員会は基準ラップタイムに達しなかったドライバーのスタートを以下を条件に認めることがある。
 - ①公式予選通過基準ラップタイムを満たす能力が認められること。
 - ②すべての安全基準（サーキットの知識等）について保証されていること。
 - ③最大確定出走台数を超えないこと。

なお、上記により出走を希望するドライバーは、公式予選暫定結果発表後30分以内に出走を希望する旨の意思を大会事務局に文章にて届け出ること。また、上記によりスタートを認められたドライバーはスタートティンググリッドの最後方からスタートするものとする。

- ～8) シグナルブリッジおよびフラッグタワーから公式予選終了の合図が出されたら、すべての車両はコースを1周してピットインすること。ピットインしたらオフィシャルの指示に従い、指定の場所に移動すること。
- ～9) 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。したがって、チェック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について、その周回で到達するコントロールラインの計測タイムは有効とする。
- ～10) 何らかの理由により公式予選が行われない場合、レースのスターティンググリッドは競技会審査委員会の決定により配列される。

第31条 公式予選中の中断と再開

- ～1) 安全上、競技長は赤旗を表示することにより、公式予選を中断することが出来る。
- ～2) 公式予選中に赤旗が提示された場合、ただちに競技役員の指示に従いピットインすること。
- ～3) 公式予選の再開は、ピットレーンより競技役員の指示に従って1台ずつコースインするものとする。
- ～4) オフィシャルにより回収されてパークフェルメまたはピットに運ばれた車両は、当該セッションに再度コースインすることはできない。
- ～5) 公式予選時間は赤旗による中断時間は除く
- ～6) 中断の場合、予選時間の延長および短縮は競技会審査委員会が決定する。また中断された場合でも予選通過に対する抗議は受け付けられない。

第32条 公式予選通過基準ラップタイム

公式予選通過基準ラップタイムは、公式予選で達成されたタイムの上位3位までのタイムを平均し、その130%以内とする。

第33条 スターティンググリッドの決定

- ～1) スターティンググリッドは、各レース区分とも1×1のスタッガード・フォーメーションとする。
- ～2) ポールポジションは最前列の左側とし、以下公式予選の成績順にスタッガードポジションで配列される。なお、ローリングスタートの場合、ポールポジションは右側の配置となる。
- ～3) 公式予選が複数のグループによって行われた場合は、決勝グリッドを次の手順で決定する。
 - ①A・B各グループの最高ラップタイムを比較し、速いグループがポールポジション側（左側）、他方が右側の列に配置される。
 - ②各グループの上位22台が選抜され、上記①の各列にタイム順に配置される。
 - ③45番グリッドについては、各グループの23番目のタイムを各グループのトップタイムと比較し、タイム差の少ない方を45番グリッドとする。
- ～4) 1大会2レース制でのグリッド決定方法については以下の通りとする。
 - ①公式予選を各々実施した場合：各公式予選結果順とする。
 - ②公式予選の実施が1回の場合
 - ・第1レース：公式予選結果順とする。
 - ・第2レース：第1レースの決勝結果をもとに、上位6位までについてはリバースグリッド、上位7位以下については第1レース決勝結果順とする。

第1レース決勝で順位認定されなかったドライバーは競技会審査委員会に出場許可を嘆願する事ができる。ただし当該嘆願の提出期限は第1決勝レース暫定結果表発表後、30分以内とする。競技会審査委員会は、過去1年間の実績を勘案したうえ、第2決勝レース出場の可否を決定する事ができる。またこの場合はスターティンググリッド表に記載されない事がある。

第8章 スタート

第34条 スタート前の遵守事項

出走前検査（スタート前チェック）

出走前検査（スタート前チェック）を実施する場合は、公式通知に示す。

ドライバーは公式通知に示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両とともに技術委員の出走前検査を受けなければならない。定められた時刻までに集合せず、また出走前検査を受けなかつたドライバーおよび車両はコースインできない。

コースインはすべて技術委員の許可と、パドック委員・ピット審判員の指示誘導に従つて行わなければならない。

第35条 スタート手順

～1) グリッドは1×1のスタッガード・フォーメーションで、スタート合図は灯火信号とする。

～2) ①すべての車両は西コース短絡路を1周して、定められたスターティンググリッドにつかなければならない。

②3分間以内にコースインできなかつた車両は、正規にスタートできなかつたものとみなされ、ピットスタートとなる。ピットスタートはピットトレーン出口にて、決勝レースで全車がスタートし、最後尾の競技車両がピットトレーン出口を通過した後、競技役員の合図またはピットトレーン出口の信号灯のグリーンライトが点灯することによりスタートとなる。

③フォーメーションラップ開始に先立つて3分前、1分前および15秒前ボードが表示される。これらのボードは警告音とともに表示される。

(a) 3分前ボード(グリッド閉鎖):秒読み開始。ドライバー、オフィシャルおよび外部スター
ターを使用するピットクルー2名を除くすべての者はコース上から退去する。
コース上における全ての作業が禁止される。

(b) 1分前ボード:ドライバーが車両内に着座したままエンジンを始動する。ついで、ピット
クルー2名がグリッドから退去する。

(c) 15秒前ボード:この合図の後、グリッド前で緑旗が振られ、競技車両はグリッドの隊列を保
ちながらポールポジションの車両のペースによってフォーメーションラップを開始する。
この周回中～4)、～5)の場合を除き追い越しさは許されない。

～3) 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。

～4) 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てしまった車両は、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つた車両に対しては、メインフラッグタワー
にて黄旗が提示され、他の車両を追い越すことが禁止される。

～5) 上記に明記されたフォーメーションラップに出遅れた車両および理由の如何にかかわらず
フォーメーションラップの途中でスタート順序の位置を保てなかつた車両は、安全に配慮し、
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。

ただし、第1セーフティカラーラインに到達するまでに自己のポジションに戻ることが出来
なかつた場合、グリッドの最後尾（ボードで示された地点）からスタートすることができるが、
その車両は下記～6)によるレッドライトが点灯する前までに停車していかなければならない。
万一、その車両がレッドライト点灯までに停車できないと競技役員が判断した場合、その
指示に従い、低スピード（徐行）でピットに戻り前記～2)②で定められている要領で、
ピットスタートを行うことができる。該当ドライバーが複数の場合、グリッド後方における
新しいポジションは、当初のスターティングポジションに基づき位置決めされる。

- ～6) 車両がスタートグリッドに戻ったら、それぞれのグリッド位置にエンジンをかけたまま停車する。各グリッドの列番号を記したボードを持ったオフィシャルがグリッド各列に向かって立っており、その列の車両が停止したらボードを降ろす。すべてのボードが降ろされたら、5秒前のレッドライトが点灯し、4秒前、3秒前、2秒前、1秒前とレッドライトが続き、1秒前のレッドライトが点灯後、2秒以上3秒以内にすべてのレッドライトが消灯しレースがスタートする。
- ～7) スターティンググリッドに帰着後、何らかの理由によりスタートできない場合は、当該ドライバーは腕を上げ、その列担当の競技役員は黄旗を振動表示する。スタート不能のドライバーが原因となりスタートが遅延された場合、そのドライバーはピットもしくは最後尾からスタートすることができる。この場合、当該ドライバーの当初のグリッドは空けておくものとする。スタート不能のドライバーが複数の場合、グリッド後方の新しいポジションは、当初のスタートティングポジションに基づき位置決めされる。
- ～8) 車両が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着いたときに何らかの問題がある場合には下記の処置がとられる。
 - 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2秒後に緑色のライトが点灯し、「EXTRA FORMATION LAP」と表示されたボードが表示される。
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その他の問題が発生し、スタートを遅らせる必要があると競技長が判断した場合は、中断ライト（イエローまたはオレンジライト）を点滅させ、「START DELAYED（スタート遅延）ボード」が表示され、全車両のエンジンは切られ、スタート手順は3分前の時点から再開される。
③上記①および②いずれの場合においてもレース距離は1ラップ減算される。
 - ④スターティンググリッドの最後列の車両がスタート不能となった場合は、上記①～③は適用されない
- ～9) 上記～8) を適用することが必要になり、スタート手順が何度も繰り返されようと、その結果どれだけレースが短縮されようと、そのレースは選手権に数えられる。
- ～10) 上記～8) の手順が1回以上必要となった場合でも、燃料補給は禁止される。
- ～11) スタート後、スターティンググリッドにおいて作動不能となった車両がある場合、競技役員は直ちにエンジンをスタートさせるべくコースに沿って車両を押すものとする。数回の試みの後も当該車両が始動しない場合には、競技役員は当該車両をピットまで押して移動し（距離が近ければ、出口から入ることもできる）、そこでメカニックが介入して始動させることができる。
- ～12) 例外的な状況下のみ、FIA国際競技規則付則H項に従い「セーフティカー」によるスタートが許される。
- ～13) 決勝レーススタートの際、ピットサインエリアには許可された競技役員以外の立ち入りは禁止される。

第36条 反則スタート

- ～1) スタート合図がなされる前に所定の位置から発進したドライバーに対しては、反則スタートとして罰則が適用される。スタート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9章 レース中の車両修理とピット作業

第37条 レース中の車両修理

- ～1) 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、その車両に積み込んである部品と工具、あるい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) ピットに準備してある部品、工具による修理、調整、部品交換は正規にピットインした車両に対してのみ行うことができる。
- ～3) ピット以外の地点で停車した車両に対して、その車両に積み込んであるもの以外の部品、工具による修理、調整、部品交換などを行うこと、また当該車両のドライバー以外がそれらの作業にあたることは厳重に禁止される。
- ～4) 緊急やむを得ない事情で、ピット以外の地点でそれらの作業を行うときは、他の車両の走行に支障をきたさない安全な場所に停車しなければならない。
- ～5) レース中に競技車両はいかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行してはならない。ただし保安の目的で、オフィシャル（コース委員等）が車両を移動させたり処置する場合はこの限りではない。

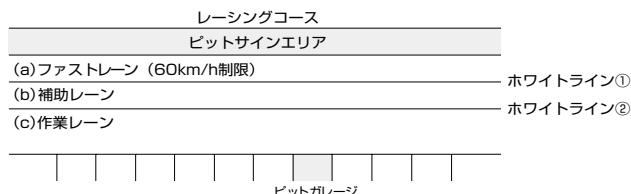
第38条 燃料補給

公式予選および決勝レース中、競技中の車両に対する燃料および油脂類の補給は認められない。
ただし、ブルテン・公式通知等で認められた場合を除く。

第39条 ピットインおよびピットアウト

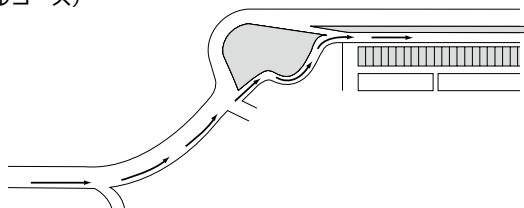
- ～1) ピットエリアのライン間の区域は次のように定め、コース（走路）と区別される。
 - ①ピットサインエリアとホワイトライン①の間は、ピットインおよびピットアウト専用のファストレーンとする。
 - ②ホワイトライン①とホワイトライン②の間は補助レーンとする。
 - ③ホワイトライン②とピットの間は、ピット作業のための作業レーンとする。

●図



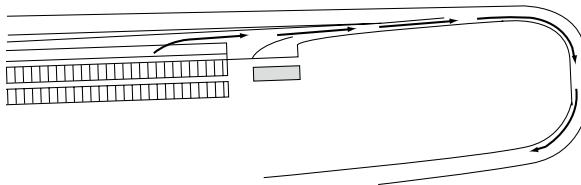
- ～2) ピットインする車両のドライバーは、ヘアピンカーブ通過後より走行ラインをコース右端にとり、手または方向指示器でピットインの合図を行ったのち、安全を確認してピットイン専用路を徐行しなければならない。補助レーンや作業レーンを走行してピットインしたりピットアウトすることは禁止される。

●ピットイン（フルコース）



- ～3) ピットレーンの走行速度は60km /h以下とする。
- ～4) ピットイン後、停止する車両は、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レーンに入り、できるだけ自己のピットに近づけて停止させなければならない。
- ～5) ピットインして作業レーンに入った車両、および当該車両のドライバーやピットクルーは、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路を妨害してはならない。
- ～6) ピットインの際、自己のピット前を通り越して停車した車両はエンジンを停止させたのち、技術委員またはピット審判員の承認を得て、当該車両のドライバーおよびピットクルーによって後ろ向きに押し戻し、自己のピットにつけることができる。
バックギアの使用は禁止とする。
- ～7) 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。
- ～8) 競技参加者は、ピットクルーがピット作業を安全に行い、競技車両を安全にコースに復帰させる責任を負うものとする。
- ～9) ピットレーン出口のシグナルライトについて
 - ①公式予選・フリー走行の場合、グリーンライトが点灯している時のみコースイン可とする。
 - ②決勝レース中にレッドライトが点灯している場合はコースインしてはならず、グリーンライトが点灯した時のみコースイン可とする。
 - ※セーフティカーがコースインしている場合も含む
- ～10) ピット出口から第1コーナーにかけて引かれているライン（白線）について
 - ①ピットを離れピット出口からトラックに入る車両は、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ず、車両のいかなる部分もラインの進行方向の左端を越えてはならない。
 - ②トラック上を走行している車両を規制するものではない。
- ～11) ピットアウトの際は、第2コーナー出口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ず、その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。

●ピットアウト/コースイン（フルコース）



- ～12) スタート練習を行う場合は、ピットレーン出口右側のみ可能とする。

第40条 ピット作業

- ～1) 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のメカニック（ピットクルー）は自己のピット前の作業レーンに出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて作業レーンに出ること、部品や工具を作業レーンに置くことは禁止される。
- ～2) 作業レーンに出て作業が許されるのは、当該車両の身分証を着用したメカニック5名までに限られる。
- ～3) ピット作業中当該車両のドライバーは、車両を離れ作業レーンに出て作業を手伝うこととも許される。
- ～4) ピット内および作業レーンは清潔を保ち、器具を整頓し、火災防止につとめなければならない、喫煙は厳重に禁止される。
- ～5) ピットから出走しようとする車両のエンジン始動の際、補助始動装置の使用は認められるが、車両を押しがけ援助してはならない。
- ～6) ピット作業を行うメカニック（ピットクルー）は不燃性の長袖長ズボンの着用を強く推奨する。

第41条 ピットサイン

- ～ 1) 走行中のドライバーに対してピットサインを送るピットクルーは、ピットサインエリアまで出てサインを送ることができる。
- ～ 2) ピットサインを送るピットクルーは1チーム2名に限定し、ピットサインマン腕章を身に付けなければならない。
- ～ 3) 走行中のドライバーに対して無線通信設備（携帯電話/アンテナ含む）を使用して、送信および受信を行ってはならない。
ただし、併催レース規則で特に規定されている場合は、併催レース規則が本条項に優先して適応される。
- ～ 4) ピットサインを送るためにピットサインエリアまで出入りする際には、最短距離で横断し、ピットインおよびピットアウトする車両に充分注意するとともに、車両の走行を妨げてはならない。
- ～ 5) 使用するサインボードの大きさは、100cm×60cmの長方形を超えるものであってはならない。

第10章 レースの中止および再スタート

第42条 レースの中止およびレースの再開

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つたため、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、また赤ライト（中断ライト）をライン上において提示することを命ずる。その後、第43条～5) のケースおよび競技会審査委員会が別途定めた場合を除き、下記の手順にてレースが再開されるものとする。

1. レースの中止

- ～ 1) 中断の合図が出されたら追い越しは禁止され、ピット出口は閉鎖される。そして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に停止しなければならない。その後、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で一列に配列されるものとする。もし、コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻ること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。上記のどの車両も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。その後、オフィシャルカーがセーフティカーと赤旗ラインの間に縦列に停車する。
- ～ 2) レース中断の間は、レースも計時システムも停止することはない。車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならば、またはピットに入ったならば作業を行うことができるがこの場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならない。なお、グリッド上には、ピットクルーと競技役員のみが立ち入りを認められる。
- ～ 3) 車両はレース中断後にピットトレーンに進入することができるが、レースが中断された後にピットトレーンに進入したドライバーあるいはグリッドからピットトレーンに車両を押されたドライバーには、レース再開後にタイムペナルティが科せられる場合がある。レース中断の命令が出されたときに、すでにピット入口あるいはピットトレーンにいた車両については、ペナルティを受けることはない。
- ～ 4) レースが再開されたなら、ピットにいたすべての車両は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トレーンにいた車両は、レース中断後にピットトレーンへ進入した車両に先駆けてピットを出ることができる。この場合、レース再開の3分前ボード提示後にオフィシャルカーの先導により1周回を完了する車両列の後方へ合流することが許される。ただし、3分前ボードが提示された時点でピットトレーンにいた車両に限られる。レース中断後にピットトレーンへ進入した車両は、この場合のコースインは認められない。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車両はすべて、他車を不當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ができる。
- ～ 5) これらの状況下では、ファストトレーンでの作業が許可されるが、天候の変化が確認された場合のタイヤ交換に限られる。

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、チームはピット放送等を通じて知らされる。いかなる場合にも、少なくとも5分前の警告が知らされる。
- ～ 2) スタート再開前に、5分前、3分前、1分前、および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) 3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ぬ。このボード（またはシグナル）以降のホイールの取り外しはピットトレーンにおいてのみ許可される。3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らスタートしなければならない。この状況では、黄旗を持った競技役員が、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、(3分前に) 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車両は、オフィシャルカーの先導により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列に合流しなければならない。
- ～ 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ず、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する。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、腕を挙げなければならない。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トレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った競技役員が当該車両の脇に立ち、後ろのドライバーに警告を与える。
- ～ 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。
 - ・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。
 - ・ピットクルーがまだグリッド上の物を撤去している。
 - ・さらに介入が必要な状況が重ねて発生している。
- ～ 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。その時ピットトレーンにいる車両はすべて、コースに出て、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) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、他の走行している車両を追い越してはならない。残りの車両がスタートラインを通過した後も動かなかつた場合、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。
- ～ 8) 番査委員会により、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、ペナルティが科せられる。
- ～ 9) この周回の間は、FIA国際競技規則付則H項2.10.15～2.10.18が適用される。
- ～ 10) レースが再開できなかった場合は、レースは中断の合図が出された周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。

第11章 レース終了および順位の決定

第43条 レース終了と順位決定

- ～ 1) 優勝者は定められたレース距離（周回数）を最短時間で走行し、終了した者、または決勝レース規定時間終了後にフィニッシュラインを通過した最上位ドライバーとされる。
- ～ 2) 優勝者のフィニッシュライン通過と同時に、レース終了を合図するチェックカーフラッグがフラッグマーシャル台で提示される。
- ～ 3) チェックカーフラッグは、優勝者がフィニッシュライン通過後4分間提示される。

- ～4) 優勝者以外の順位は、達成された走行距離（周回数）と、フィニッシュライン通過順位により決定される。
ただし走行周回数が、選手権レースは優勝車両の走行周回数の90%（小数点以下切り捨て）、その他は70%（小数点以下切り捨て）に達しない車両は順位の認定を受けられない。
各レースシリーズ規則にて定められている場合は、この限りではない。
- ～5) 先頭車両がレース距離の75%以上を走行した後にレースが中断された場合（小数点以下は切り上げ）レースは先頭車両が完了した周回の1周前の周回終了時点で終了したものとみなされる。
- ～6) 万ーチェッカーフラッグが不注意、その他の理由により先頭車両が規定周回数、または時間を完了する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
- ～7) また、チェックカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレーススタート時点のレース距離、または時間が達成された時点における順位にしたがって決定される。

第44条 レース終了後のパドックインと暫定表彰

- ～1) チェッカーフラッグの提示を受けたドライバーは、コースを徐行して1周したのち、所定の保管区域に車両を持ち込まなければならない。また、表彰対象のドライバーは、コントロールタワー前（パドック側）にて行われる暫定表彰式に参加しなければならない。
- ～2) チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットインしていた車両の出走は禁止される。ただし、オフィシャルの了解を得て、ピットレーン側のコントロールラインは通過できるものとする。

第45条 暫定表彰と正式結果による表彰式

- ～1) レース終了後、競技長および計時委員長の名においてレースの暫定結果が発表され、本規則第46条による抗議がない場合、競技会審査委員会の承認を得て、暫定結果発表後30分後に競技長、および計時委員長の名において正式結果が発表される。
- ～2) 正式結果発表後、公式通知で示される時間割と場所で表彰式が行われる場合がある。表彰を受けるドライバーまたは参加者は、表彰式に出席しなければならない。
- ～3) 特別な事情により表彰式に参加しないドライバーは、その旨を大会事務局に連絡し許可を得なければならない。無断で表彰式に参加しないドライバーおよび参加者は、賞典を受ける権利を放棄したものとみなされる。

第12章 抗議および罰則の適用

第46条 抗議の手続きと制限

- ～1) 抗議を行うことが許されるのは、第12条で規定する参加者自身に限られる。
- ～2) 抗議を行うときは、書面により抗議対象とする個所、または内容を具体的に記載しなければならない。
- ～3) 抗議を行うときは、～2) の書面に、抗議対象1件につき第20条にて規定する抗議保証金を添え、競技長宛てに提出しなければならない。
- ～4) 抗議に関する審査に特別な作業を伴う場合は、申請者はその作業の費用全額を負担することを申請時に保証しなければならない。この費用は、抗議が正当と裁定された場合にのみ返却され、その場合の当該費用は被抗議者が負担するものとする。
- ～5) 技術委員（車両検査委員）の判定に関する抗議は決定直後でなければならない。
- ～6) 国内競技でのレース中重大な過失、規則違反、不正行為に関する抗議はレース終了後30分以内でなければならない。
- ～7) 審判員の判定に対する抗議は受け付けられない。

第47条 抗議の裁定

- ～1) 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告された後、公式通知等で公表される。
- ～2) 審査後、ただちに裁定が下されない場合は、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) 抗議保証金は、抗議が成立した場合、抗議提出者に返還されるが、抗議不成立の場合は没収される。

第48条 罰則の適用

- ～1) 本規則、および公式通知で定められた規則に対する違反の罰則は、競技会審査委員会が決定し、違反者に通告される。
- ～2) 競技会で競技会審査委員会が違反者に科すことができる罰則は次の通りとされる。
- ①訓戒、厳重戒告（始末書提出）、罰金。
 - ②競技結果へのタイム加算、周回数減算、失格または競技中にペナルティトップ10秒以上。
 - ③ドライブスルーペナルティ
 - ④5秒間のタイムペナルティ：競技結果に対して5秒を加算する。
 - ⑤10秒間のタイムペナルティ：競技結果に対して10秒を加算する。
- タイムペナルティが科された結果、同着となった場合はペナルティ対象者及び、より重い罰則を科せられた者が下位に順位付けられる。
- ただし、競技会審査委員会は状況に応じて上記①～⑤の罰則を軽減したり強化することができる。

◆ドライブスルーペナルティ

ドライブスルーペナルティはコントロールタワー下のメインポストで競技番号+Dボード（黒ベースに黄のD字）が提示される。（黒旗は提示されない）該当車両は3周以内にピットインし、自己のピットに停止することなくピット出口からコースに復帰すること。

◆ペナルティトップ

ペナルティトップはコントロールタワー下のメインポストで競技番号+Pボード（黒ベースに赤のP字）が提示される。（黒旗は提示されない）該当車両は3周以内にピットインし、ペナルティトップエリアにて規定時間以上停止し、終了後ピット出口からコースに復帰すること。

◆タイムペナルティ

タイムペナルティはコントロールタワー下のメインポストで競技番号+Tボード（黒ベースに白のT字）が提示される。

該当車両は競技結果に対して5秒または10秒の時間が加算される。

第13章 本規則の適用と補則

第49条 本規則の解釈

本規則および本競技会に関する公式通知や諸規則の解釈について疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申立てができる。質疑に対する解答は競技会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

第50条 公式通知の発行

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、本規則発表後に生じた必要指示事項は、公式通知によって示される。

公式通知は、

- ～1) 参加者の住所に郵送される。
 - ～2) web形式の掲示板に掲載される。
 - ～3) パドック（ピット裏）の掲示板に掲示される。
 - ～4) 公式予選、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるドライバーズブリーフィングで指示される。
 - ～5) ピットモニターにテロップ表示される。
 - ～6) 緊急の場合は、場内放送で伝達される。
- 以上のことにより参加者に通告される。

第51条 ブルテン

大会特別規則発行後に規則の制定、改定などが生じた場合は「2026もてぎチャンピオンカップブルテン」として、もてぎチャンピオンカップ公式ホームページにて公表される。

もてぎチャンピオンカップ公式ホームページ https://www.mr-motegi.jp/champion_m/

第14章 オーガナイザーの権限

第52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) 参加申し込みの受付けに際してその理由を示すことなく、参加者、ドライバー、ピットクルーを選択あるいは拒否することができる。
- ～ 2) 競技長が必要と認めた場合、ドライバーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に指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当て等にあたり、各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、競技会審査員会の了承を得てレースの延期、中止、取り止め、およびレース距離の短縮、コースの変更等を決定することができる。ただし大会が中止された場合、参加料は返還される。
- ～ 5) 各レース区分において申し込み数が20台に満たない場合、そのレース区分を他のレースと混走のレースとして開催、またはそのレース区分を取り止めることができる。
- ～ 6) 大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。
- ～ 7) 止むを得ない理由により、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。
- ～ 8) すべての参加者、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。
- ～ 9) 車両改造に関する違反を行ったドライバー、参加者、チューニングショップはモビリティリゾートもてぎにおいて最高1年間レースの出場が拒否される場合がある。
- ～ 10) 賞典およびもてぎチャンピオンカップレースシリーズポイントの取扱いについて最終的な決定権を有する。

第53条 本シリーズ特別規則の施行

本シリーズ規則は、2026もてぎチャンピオンカップレースに適用されるもので、各競技会の参加申し込み受け付け開始と同時に有効となる。

第15章 賞 典

第54条 賞典

～ 1) 各レースの賞典は次の表のとおりとする。(賞金には消費税・源泉税を含む)

※正式結果発表後、トロフィーおよび副賞を受け取ることができる。特別な事情により当日中にトロフィーおよび副賞を受け取れない場合は、その旨を大会事務局に連絡し、許可を得なければならない。大会事務局の許可なく当日中にトロフィーおよび副賞を受け取らなかった場合は、受け取る権利を放棄したものとみなす場合がある。

①スーパー FJ・FJ1500

(a) 総合

順位	賞典内容
1位	トロフィー + 賞金 50,000円
2位	トロフィー + 賞金 30,000円
3位	トロフィー + 賞金 20,000円
4位	トロフィー
5位	トロフィー
6位	トロフィー

(b) ジェントルマンクラス

スーパー FJ・FJ1500に参加の年齢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となる。)

順位	賞典内容
1位	トロフィー + 副賞
2位	トロフィー
3位	トロフィー

②Formula Beat

順位	賞典内容
1位	トロフィー
2位	トロフィー
3位	トロフィー
4位	トロフィー
5位	トロフィー
6位	トロフィー

③VITA・もてぎCIVIC、もてぎFIT、v.Granz

それぞれに賞典およびポイントが授与される。

順位	賞典内容
1位	トロフィー+副賞
2位	トロフィー+副賞
3位	トロフィー+副賞
4位	トロフィー
5位	トロフィー
6位	トロフィー

～2) 予選出走台数が少ない場合は、賞典を次のように制限する。

ただし、暫定表彰式については出走台数に関わらず各クラス上位3位までを登壇対象とする。

3台：1位のみ	4～5台：2位まで	6～7台：3位まで
8～9台：4位まで	10～11台：5位まで	12台～：6位まで

※上記以外のレースの賞典については各シリーズ規則に従う。ただし、各シリーズ規則で本規則によると定められている場合は上記～1)および～2)が適用される。

●レース賞金を受領される個人の方については、マイナンバー（個人情報）を収集させていただきますので、ご理解ご協力ををお願いいたします。

スーパーFJ・FJ1500ジェントルマンクラスについては、賞典を次のように制限する。

1～3台：1位のみ	4～5台：2位まで	6台～：3位まで
-----------	-----------	----------

第55条 シリーズ賞(スーパーFJ、FJ1500、VITA、もてぎFIT、もてぎCIVIC、v.Granz)

～1) スーパーFJ、FJ1500、VITA、もてぎFIT、もてぎCIVIC、v.Granzにおいて、次の表のとおり各レースの入賞ドライバーに1戦ごとにポイントが与えられ、シリーズで得た全ての得点を合計し、下記に該当する者の中から総合得点の多い者より順位を決定する。

スーパーFJ、FJ1500、VITA、もてぎFIT、もてぎCIVIC、v.Granzで2026年シリーズにおいて同レースに3戦以上参加したドライバー。

ただし、3戦以上開催のクラスとする。

順位	優勝	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
ポイント	20p	15p	12p	10p	8p	6p	4p	3p	2p	1p

また、公式予選結果最上位のドライバーに対して1点のポイントを与える。

※出走台数によるポイントの制限はない。

※MEC120についてはシリーズポイント対象外とする。

～2) スーパーFJ、FJ1500、VITA、もてぎFIT、もてぎCIVIC、v.Granzにおいて、各クラスのポイント獲得者のうち、上位6位までのドライバーにはシリーズ賞が与えられる。ただし、3戦以上レースが成立したクラスに限る。(賞金には消費税・源泉税を含む)

①スーパーFJ、FJ1500、VITA、もてぎFIT、もてぎCIVIC、v.Granz内のクラス

ランキング	賞典内容
1位	トロフィー + 賞金 170,000円
2位	トロフィー + 賞金 70,000円
3位	トロフィー + 賞金 50,000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

●レース賞金を受領される個人の方については、マイナンバー（個人情報）を収集させていただきますので、ご理解ご協力ををお願いいたします。

②スーパーFJ、FJ1500（ジェントルマンクラス）

ランキング	賞典内容
1位	トロフィー
2位	トロフィー
3位	トロフィー

～3) 各クラスのシリーズ賞は各大会の公式予選出走台数を平均(小数点以下切り捨て)し、その平均台数により、入賞者に授与される。

2～3台：1位のみ	4～5台：2位まで	6～7台：3位まで
8～9台：4位まで	10～11台：5位まで	12台～：6位まで

～4) 総合得点が同点で、上記～1)で決定できない場合、6位までの入賞回数の多い者を上位とする。

～5) 上記～4)で決定できない場合、最終戦での順位が上の者を上位とする。

- ～6) 上記～5)でも決定できない場合、最終戦に最も近いレースの順位が上の者を上位とする。
- ～7) 上記～6)でも決定できない場合、組織委員会において決定する。
- ～8) 混走となったレースの場合は、各クラスの順位に従ってポイントが与えられる。

第16章 参加車両規定

第56条 Formula Beatレース車両規定

1. 参加車両

2026年JAF国内競技車両規則第9章Formula Beat規定に合致した車両とする。

2. タイヤに関する規定

2026年JAF国内競技車両規則第4編付則、F 4車両規定の競技会実施細則 1. タイヤに準拠する。

1) DUNLOPが指定したタイヤを使用すること。

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。

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、ペナルティを科す場合がある。

ただし、DUNLOP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。この場合のタイヤ変更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。

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。

3. 車両交換等の禁止

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

やむを得ない事由で交換しなければならない場合、車両を除き、当該技術委員長、並びに大会競技長の承諾のもと、競技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ト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、およびトランスマ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57条 スーパー FJレース車両規定

1. 参加車両

2026年JAF国内競技車両規則第8章スーパー FJ規定に合致した車両とする。

2. タイヤに関する規定

2026年JAF国内競技車両規則第5編付則、スーパー FJ車両規定の競技会実施細則 3. タイヤに準拠する。

1) DUNLOPが指定したタイヤを使用すること。

2) ハンドカットによるタイヤの加工を禁止する。

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。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(前輪4本、後輪4本)までとする。

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、ペナルティを科す場合がある。

ただし、DUNLOP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。この場合のタイヤ変更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。

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。

3.車両交換等の禁止

公式車検に合格した車両は、車両の交換、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。

やむを得ない事由で交換しなければならない場合、車両を除き、当該技術委員長、並びに大会競技長の承諾のもと、競技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ト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58条 FJ1500レース車両規定

1. 参加車両

2026年JAF国内競技車両規則第9章FJ1500規定に合致した車両とする。

2. タイヤに関する規定

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

1) DUNLOPが指定したタイヤを使用すること。

2) ハンドカットによるタイヤの加工を禁止する。

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。

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(前輪4本、後輪4本)までとする。

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、ペナルティを科す場合がある。

ただし、DUNLOP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。この場合のタイヤ変更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。

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。

3.車両交換等の禁止

公式車検に合格した車両は、車両の交換、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。

やむを得ない事由で交換しなければならない場合、車両を除き、当該技術委員長、並びに大会競技長の承諾のもと、競技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ト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59条 もてぎCIVICクラス車両規定

1. 参加車両

ホンダシビックSiRシリーズ（EG6型またはEK4型）またはホンダシビックタイプR（EK9）として通常に国内モデルとして生産、販売された車両とする。

2. 改造範囲

2026年JAF国内競技車両規則第3章(一般規定)、第4章(安全規定)、第5章(量産ツーリングカー(N1))に許される改造に従ったものとし、さらに次の各項に従ったものでなければならない。

1) 純正部品

純正部品とは、ホンダシビックSiRシリーズ（EG6型またはEK4型）およびホンダシビックタイプR（EK9）国内向仕様として生産者から出荷された状態のもので、無修正のものを指す。オートマチックトランスミッション車用の部品は使用できない。

2) 車両のフレームナンバー

車両のフレームナンバーは、生産時に刻印されたものを有すること。

3) エレクトロニクスコントロールユニット (ECU)

使用するECUは、指定しない。

4) シリンダーへッドガスケット

シリンダーへッドガスケットの変更は許されない。交換する場合は、その車両用に販売される純正部品とのみ交換することが許される。

5) 車両最低重量

①車両最低重量は、EG6型890kg、EK4型910kg、EK9型920kgとする。

②バラストの取り付け

規定の車両重量を満たすためにバラストを取り付ける場合2026年JAF国内競技車両規則 第3章、第3条3.3に従って取り付けられていなければならない。

6) チタン製部品の使用禁止

チタンを材料とした加工物は、一切の使用が禁止される。

7) ロールケージ

2026年JAF国内競技車両規則第4章に準拠した6点式以上のロールケージが使用されなければならない。

また、全ての車両に対し、フロントロールバーとフロントピラー（Aピラー）とを固定できる取り付け部分を設けることを推奨する。

8) ウォーターラジエター

取り付け角度の変更は許されない。

9) ピストンおよびコンロッド

ピストンおよびコンロッドのバランス調整は禁止される。

10) 燃料経路

燃料に影響を及ぼす加熱および冷却装置の使用は禁止される。

11) 車両交換等の禁止

公式車検に合格した車両は、車両の交換、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。

やむを得ない事由で交換しなければならない場合、車両を除き、当該技術委員長、並びに大会競技長の承諾のもと、競技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ト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。

- 12) 安全ベルト
ショルダーベルトがYタイプのものは、使用が禁止される。
- 13) ドライバー防護ネット
事故等生じた場合に、運転者側窓の開口部から外部に突出することを防ぐため、下記仕様に従ったネットをロールケージに取り付けて使用しなければならない。
帯の最小幅 : 19mm
網目の最小寸法 : 25×25mm
網目の最大寸法 : 60×60mm
範囲 : ステアリングホイール中心より後方のフロントサイドウインドウを覆うものとする。
もしくは、FIA規格8863-2013（テクニカルリストNo.48）に記載しているものを使用しなければならない。
- 14) 排気音量
車両は、その排気音量90db(A)以下に規制できる消音器を取り付けなければならない。音量の測定は、本規則第65条の（※音量の検査方法）による。
- 15) 窓ガラス
①サイドウインドウは、ドライバー氏名以外の貼付物が禁止され、透明が保持されていなければならない。
②リアウインドウは、その上端に天地幅8cmで接した帯状部分、およびリアゼッケン貼付部分を除き、いかなる貼付物も禁止され、透明が保持されていなければならない。
- 16) タイヤに関する規定
2026年JAF国内競技車両規則第5章に準拠し、次の通りとする。
①使用が許されるタイヤは、タイヤ製造者が1993年1月1日以降に発表した日本国内向け市販タイヤ製品カタログに記載表示され、通常に販売されているラジアルタイヤとする。
②使用できるタイヤサイズは195/55R15のみとする。
③公式予選から決勝を通じて使用できるタイヤは4本までとする。
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(前輪4本、後輪4本)までとする。
使用するタイヤ4本は、公式車両検査時にオフィシャル（技術委員）によってタイヤマーキングが実施される。
④路面がウェット状態であると競技長が宣言した場合、上記③においてマーキングされたタイヤ以外の使用が認められる。
⑤上記「ウェット宣言」以外の状況で、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、公式予選終了後30分以内に文書により大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、（1大会2レース制の場合は2レースとも）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。タイヤ交換者が複数の場合、当初のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。
⑥タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。

第60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。

この車両はもてぎチャンピオンカップレース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てられていること。なお、オルタネーターベルトの変更是認められる。
 - 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全ての期間中の重量を言う。)

ただし、もてぎチャンピオンカップレース組織委員会はシーズン途中に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ない。

標準のギアレシオは、下記のレシオとする。

1速・・・3.166 3速・・・1.392 5速・・・0.815

2速・・・1.904 4速・・・1.031 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事。

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「DUNLOP」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DUNLOP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DUNLOP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) タイヤウォーマー・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㈱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。

－コクピット内の液体たまり

－コクピット内への液体の侵入

－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なければなければならない。

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/mm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/mm以上と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。

コックピット前方に、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にわたり維持されなければならず、各コーナーの半径は10mmを超えてはならない。

取付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[®]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

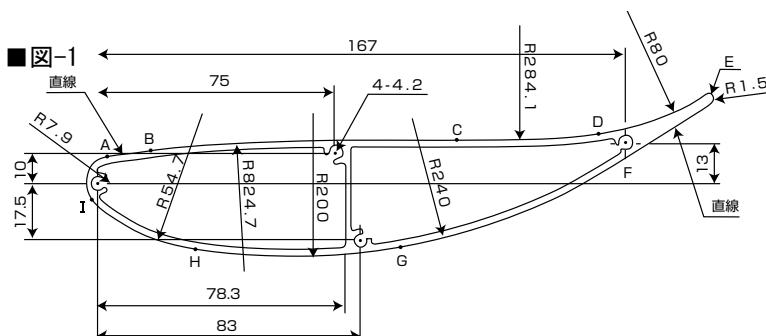
リアに取り付けられているウイングの翼断面は指定される。

（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) 牽引用穴あきプラケット

2026JAF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プ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

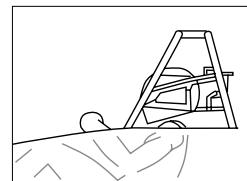
すべての車両は後方へ833N(85kg) の荷重がかかった時に、50mm以上傾かないヘッドレストを備えていなければならぬ。

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つてはならない。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ゆるされる。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の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以上離れてはなければならない。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)

スクエアーヘッドボルト、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を開し、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。

ロールバーを単一な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ゆるまぬように設計されていなければならぬ。

②空気孔はコクピットの後方 15 cm 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 2 kg 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つてはならない。

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）であつてはならず、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、その取り付けた位置には赤色のスパークを底辺が最小 10 cm 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ボリ容器か、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、火炎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 105 dB (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、第51条に定めるブルテンにて公示する。性能調整の方法はもてぎチャンピオンカップレース組織委員会がその権限を持つ。

第61条 もてぎFIT車両規定

1. 参加車両

通常に国内モデルとして生産、販売された FIT GK5（ホンダセンシング装備車両を除く）とする。

2. 改造範囲

2026年JAF国内競技車両規則第1編第3章（一般規定）、第4章（安全規定）、第5章（量産ツーリングカー〈N1〉に許される改造）に従ったものとし、さらに次の項目に従つたものでなければならない。

1) 最低重量

GK5 1,010 kg

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

※耐久時の最低重量は、登録されているドライバーで重量が最も軽いドライバーを基準とする。

2) タイヤ・ホイール

①公道の走行が許可される一般市販ラジアルタイヤとする。

使用が許されるタイヤは、タイヤ製造者が1993年1月1日以降発売した日本国内向け市販タイヤ製品カタログまたはタイヤ製造者のホームページに記載表示され、通常に販売されているラジアルタイヤとする。

②使用できるタイヤサイズは最大幅195、最大ホイールインチ数は15インチまでとする。

ただしGK5については、195/55R15のみとする。

③公式予選から決勝を通じて使用できるタイヤは4本までとする。

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(前輪4本、後輪4本)までとする。

使用するタイヤ4本は、公式車両検査時にオフィシャル（技術委員）によってタイヤマークイングが実施される。

④路面がウェット状態であると競技長が宣言した場合、上記③においてマーキングされたタイヤ以外の使用が認められる。

⑤上記「ウェット宣言」以外の状態で、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、公式予選終了後30分以内に文書により大会競技長へ申請するものとする。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、(1大会2レース制の場合は2レースとも)最後尾スタートとされる。(ただし、当時のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合はピットスタートとする) タイヤ交換者が複数の場合、当時のグリッド順に従い、最後尾からグリッドが形成される。

－3. 決勝レーススタート後のタイヤ交換は自由とする。ただし、タイヤ交換の作業は決勝レースがスタートするまでは一切行ってはならない。何らかの事由で、ピットスタートとなる場合も同様とする。

- ⑥タイヤの裏組み(左右を逆に組みなおす)は禁止される。
- ⑦タイヤへの加工は一切禁止される。
- ⑧ただし、もてぎEnjoy耐久レース “Joy耐” および、もてぎEnjoyミニ耐久レース “ミニJoy耐”においては本数制限を行なわず、適用される項目は同条①、②、⑥、⑦のみとする。

3) ヘッドガスケット

ヘッドガスケットの変更は許されない。

4) 補強

車体の補強は一切禁止される。

3.ロールケージ

M-TEC製 (70020-XN6-KONO) または主催者により供給されたロールケージ (70020-XN6-KON1)を使用すること。なお、GK5指定品ロールケージ(70020-XN6-KONO/70020-XN6-KON1)のボディシェル／シャシーへの取り付けについて、ロールケージ本体はボルト／ナット締結により脱着可能な状態を保つ事とし、溶接等により追加結合することは禁止される。

4.エレクトロニクスコントロールユニット (ECU)

主催者が指定部品として大会期間中に貸し出すECUに限り使用が許される。

5.排気系統

M-TEC製18000-XN6-KONOまたは,2026年JAF国内競技車両規則 第1編 第5章（量産ツーリングカー〈N1〉）に従い、且つ下記① - ④全てに合致した排気系統を使用することができる。

- ①パイプ外径は54mm（肉厚1.5mm以上）を使用すること。
- ②排気管の出口は、リアバンパーの後端から後方に出ることは認められず、かつリアバンパー後端から、前方方向に100mm以内に位置すること。
- ③出口までのパイプ位置は量産車レイアウトを踏襲すること。
- ④排気管は、最低1ヶのサイレンサーを有し、サイレンサーはリアロアアームより後方に配置すること。なお、シリンダーヘッド直後の純正触媒（コンバーター COMP.,CC 〈18190-5R1-000〉）は保持しなくてはならない。

なお、排気音量規定についてはもてぎチャンピオンカップレース特別規則 第65条に従い排気音量は90dB(A)以下とする。

6.フロントハブおよびフロントブレーキディスク

標準部品または以下の部品の使用が認められる。

ハブASSY. フロント 44600-SLN-A00

ディスク. フロントブレーキ 45251-SCC-901

ロールケージ、排気系統についてのお問い合わせは、

モビリティリゾートもてぎ レース事務局

お問い合わせWEBページにお願いいたします。



<https://mls.mobilityland.co.jp/form/InquiryInformation.aspx?formNo=evr1tXbm0IA=>

7.ドライバー防護ネット

事故等生じた場合に、運転者側窓の開口部から外部に突出することを防ぐため、下記仕様に従ったネットをロールケージに取り付けて使用しなければならない。

帯の最小幅 : 19mm

網目の最小寸法 : 25×25mm

網目の最大寸法 : 60×60mm

範囲 : ステアリングホイール中心より後方のフロントサイドウインドウを覆うものとする。

もしくは、FIA規格8863-2013 (テクニカルリストNo.48) に記載しているものを使用しなければならない。

第62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、もてぎチャンピオンカップレース組織委員会によって認定された車両(v.Granz)とし、本車輌を製造する 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輌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 M20A-FKS 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. 尺寸

車両の最大長 400 cm

車両の最大幅 170 cm

ホイールベース 220 cm以上

フロントオーバーハング 100 cm以下

リアオーバーハング 90 cm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ぬ。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。

使用的するドライタイヤ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) ウエ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横浜ゴム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分以内に横浜ゴム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。

- 5) タイヤウォーマー・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ー改造は認められる。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フィー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。

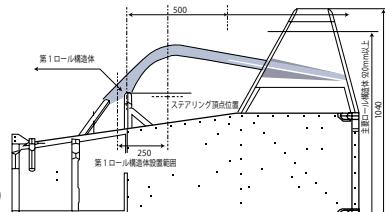
主要な構造体には外形28mm以上で肉厚1.6mm以上のパイプを使用しなければならない。

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1,000mm²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/mm以上であること。

④ VITA CLUB(株)にて認定されたコクピット保護装置(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/mm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ず、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、5 cm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

2026JAF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 2026JAF国内競技車両規則第4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ず、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。

2026JAF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

チューブとプレース（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 図から第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、転倒した際、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）

スクエアーヘッドボルト、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。

ロールバーを単一な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、電線または電気装置

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2 kg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10 cm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、火炎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

2026JAF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105 dB (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。

第63条 ワンメイク車両規定

各シリーズ規則に準拠する。

第64条 車両に対する暖気

- ～ 1) タイヤに対する走行前の意図的な加熱は一切禁止する。
- ～ 2) エンジン始動時にジャッキアップを行う場合は、リジットラック等を用いて、ドライバーまたはメカニックが乗車し安全に留意すること。

第65条 排気音量規定

本大会に出場する車両は下記の排気音量規定の数値を超えてはならない。

Formula Beat/スーパーFJ/FJ1500/VITA/v.Granz 105dB(A)

上記以外のレース 90dB(A)

※音量の検査方法

半径10mに障害物のない場所で、排気パイプの出口から45°の角度で3m離れたところに排気の流れに沿ったレベルにマイクロフォンをセットし、公称最大馬力を出力する回転数の75%の回転数でエンジンを回転しているときに測定する。

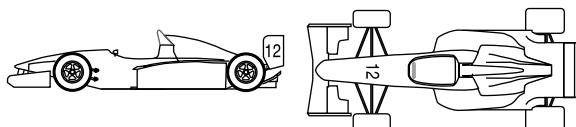
第66条 競技番号

- ～ 1) 参加車両は、大会事務局によって定められた競技番号を参加者の責任において、指定の位置、書体、大きさで記入されなければならない。また、指定のゼッケン、ゼッケンベース等があるレースについてはそれに従うこと。
なお、ゼッケン番号は0番から99番までとし、大会事務局が認めた場合はこの限りではない。
- ～ 2) 第1戦において同一の希望競技番号の申告がある場合、その使用優先権については、2025年度シリーズランキング上位順とする。
- ～ 3) 上記～2)において決定できない場合、大会事務局はもてぎシリーズ参加者を優先し競技番号を決定する。
- ～ 4) 上記～3)で決定できない場合、組織委員会にて決定する。
- ～ 5) 第2戦以降において同一の希望競技番号の申告がある場合、大会事務局は当該クラスにおける前戦のランキング上位順にて競技番号を決定する。
- ～ 6) 上記～5)にて決定できない場合、もてぎシリーズ参加者を優先し競技番号を決定する。
- ～ 7) 上記～6)で決定できない場合、組織委員会において決定する。
- ～ 8) 数字はアラビア数字、書体はフーツラボールド、数字の画線は5cm、数字のタテの長さは、フォーミュラ、VITAが約20cm以上、その他の車両は約30cmとする。
(リア部分ゼッケンのタテの長さはVITAが約12cm以上、その他の車両は30cm未満でもよい。)

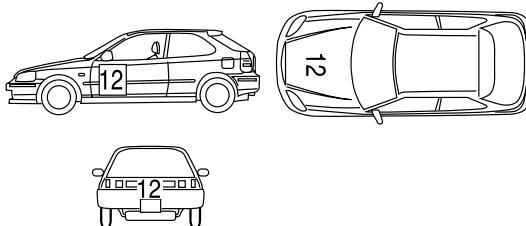
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

(書体見本)

- ～ 9) 競技番号は車体色と対照的な色で記入されていなければならない。
- ～ 10) Formula Beat/スーパーFJ/FJ1500の競技番号は、リアウイングの左右翼端板（スペースがない車両はボディサイド両面）とフロントカウル上面の3ヶ所に記入されなければならない。



- ～11) 上記以外のレースの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分の4ヶ所に記入されなければならない。



- ～12) シリーズ規則により競技番号についての規程がある場合は各シリーズ規則に従うこと。
～13) 参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通じて保持されていなければならぬ。
～14) 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箇所、書体、大きさで記入されていなければならない。ただし、各レース規定にて指定がある場合はこの限りではない。
～15) 競技番号の判断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ぜられる。これ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。

第67条 トランスポンダー（自動計測装置）の装着

主催者が用意する貸出用自動計測装置（トランスポンダー）を使用する場合、レンタル料として5,500円（税込）を別途徴収する。

ただし、MY LAPS製マイポンダー（個人所有型自動計測機）を所持し使用する場合、レンタル料は不要とする。

- ～1) 全ての参加者は主催者が用意したトランスポンダーを車検時までに装着し、公式予選、決勝レースを通じ装着していなければならない。取り付けを拒否した場合、出走は認められない。
～2) 参加者は、主催者が用意する自動計測装置の代わりに、自身で所有するMY LAPS社マイポンダーを使用することができる。ただし使用する際は以下の項目を遵守すること。
①使用申請については参加申込時に行うこと。
②取り付け方法・箇所については本条～4)に従うこと。
③計時長（委員長）が判断し、競技役員により指示された場合は、直ちに主催者の用意する自動計測装置に付け替えること。
～3) トランスポンダーの配布は、選手受付時にを行い、返却については各レース終了後1時間以内とする。（完走車両は車両保管解除後30分以内、予選不通過車両は当該予選終了後1時間以内とする。）万一破損・紛失した場合、第20条に定める料金が主催者より請求される。
～4) トランスポンダーは指定のホルダーと合わせて使用すること。指定の場所にタイラップ・粘着テープ等でホルダーを確実に固定する。計測装置本体のステッカー部分を上側とし、縦に取り付けること。
《フォーミュラカーの場合》
ノーズコーン内のコクピット前部分に取り付ける。
《ツーリングカーの場合》
車両前方に対し右前方ドアポケット付近に取り付ける。
※選手受付時に取り付けの説明があった場合はそれに従うこと。

第68条 車両名およびレースによる広告

- ～ 1) 車両名は、原則として製造者の定めたものとする。それ以外の特別な車両名を使用する場合は、参加申し込みの車両名登録の際、所定の欄に記入して大会事務局の了承を得なければならないが、主催者が発行または発表する公式プログラム、公式結果発表書類や、場内放送などに特別な車両呼称を強要することはできない。
- ～ 2) 特別な車両名（スポンサー等）を使用する場合は15文字以内とする。15文字を超えるものは削除または短縮する場合がある。
- ～ 3) 車両による広告をする参加者は、参加申し込み時点、および追加する場合は車両検査時点までに、スポンサー名など広告の内容を大会事務局に申告して許可を得なければならない。
- ～ 4) 参加者、主催者あるいは大会後援協賛者の都合によっては、特定の広告が拒否される場合があることを承知していなければならない。
- ～ 5) 車両による広告は、参加代表者やドライバー、ピットクルーなどの氏名、車名、社名、商品銘柄および通常使用される貼付ステッカーに限って許可されるが、公序良俗に反するものであってはならない。
- ～ 6) 主催者あるいは大会後援協賛者が貼付を希望した広告ステッカー類を貼付しない参加者、および明らかに主催者や大会後援協賛者の広告活動を妨害したと判断された参加者に対しては、主催者や大会後援協賛者からの賞が授与されないか減額される。
- ～ 7) 車両による広告は、競技番号の判断を困難にする色やデザイン、位置であってはならない。技術委員によって不適当と判断された広告は撤去、修正が命じられ、これに応じない車両は競技出場を拒否される。

第69条 公式車両検査

- ～ 1) 公式車両検査は、公式通知で示されるタイムスケジュールに従ってモビリティリゾートもてぎの所定の車両検査区域で行われる。
- ～ 2) ドライバーは、車両とともに指定の時間内に所定の車両検査受付場所に集合し、公式車両検査を受けなければならない。
- ～ 3) 定められた時間に遅刻した車両およびドライバーに対する処置は、競技長が競技会審査委員会に諮って行うものとする。
- ～ 4) ドライバーは、公式車両検査時に所定の用紙に必要事項を記入し、技術員による装備品検査を受けなければならない。
なお装備品の規定については、2026年JAF国内競技車両規則第5編に準ずる。
- ～ 5) 公式車両検査を受けない車両やドライバー、検査の結果参加が不適当と判断されたドライバー、また技術委員による改善命令に応じない車両やドライバーは、競技に出場できない。
- ～ 6) 公式車両検査を受ける車両とドライバーの他に補助員を要する場合は、参加者、氏名登録されたメカニックあわせて3名以内で検査区域に同行しなければならない。
- ～ 7) 参加者または当該車両のメカニックは、公式車両検査を受ける際、車両の燃料タンク容量および申告を命ぜられた事項に関して車両仕様書に確認のための署名をしなければならない。
- ～ 8) 公式車両検査を受ける車両の燃料は、参加者の手によって全部抜き取られないなければならない。不要の燃料は、参加者の責任において完全に密封された容器に保管され、不要のオイルは所定の廃棄所に処分されなければならない。
- ～ 9) 公式車両検査に合格したあとの車両は、改造してはならない。

- ～ 10) 公式車両検査に合格した車両は、公式通知に示される案内図またはオフィシャルが指示する導線によって所定の位置で待機、給油、整備しなければならない。所定の位置から無断で車両を移動させたり所定の位置に入らない車両には罰則が適用される。
- ～ 11) 技術委員は、車両検査の時間外であっても隨時参加車両の検査を行う権限をもち、この検査に応じない参加者に対しては罰則が適用される。
- ～ 12) 公式予選中に車両検査が実施されることもある。この場合、ピットトレーン途中でオフィシャルの合図と手旗で誘導された競技車両は、車両検査エリア（車検場前のエリア）にて車両検査委員の指示に基づき車検を受けなければならない。これを拒否すると罰則が適用される。
- ～ 13) 車載カメラを使用する場合、2026もてぎチャンピオンカップレース映像使用ガイドライン(54 頁)を誓約することが出来る者のみがカメラ搭載を許可される。その他、以下の記載事項を厳守すること。
 - ・車載カメラを競技車両の室内に固定し、落下防止のワイヤリングを施した状態で車検を受けること。技術委員から取り付け方法の修正を指示された場合は、その指示に従い修正すること。修正指示に従えない場合は、車載カメラを取り外すこと。
 - ・車両回収および車両撤去時において、万が一車載カメラが破損、また紛失した際も、その当事者や主催者に一切の賠償責任は問わないこと。
 - ・上記のガイドラインおよび遵守事項に違反した場合は、主催者の課す罰則等に従うこと。
 - ・車載カメラ使用の申請は、参加申し込み時に申請すること。また車載カメラを搭載する場合は車載カメラを取り付けた状態で公式車検を受けなければならない。車載カメラは車体に安全上確実な方法で取り付けること。
 - ・参加申し込み時までにカメラ搭載の申請ができなかつたものは、書類検査時にカメラ搭載許可申請書を提出すること。

第70条 競技終了後の車両保管と入賞車の車両検査

- ～ 1) 決勝レースを終了した完走車は競技委員の指示によりパドック内の所定の区域に必要な時間保管される。保管中の車両を改造したり整備してはならない。
- ～ 2) 車両保管区域への車両の出し入れはすべて競技役員の指示に従って行わなければならず、保管を解除された車両は参加者によってすみやかに引き取らなければならない。
- ～ 3) 入賞車および抗議対象車は、レース終了後または競技会審査委員会の求めに応じて隨時車両の分解その他必要な方法による車両検査を受けなければならない。
- ～ 4) 競技会審査委員会または技術委員が求める車両検査に必要な分解・組み立て作業は、参加者またはその代理人の責任で行わなければならない。ただし、抗議対象車の分解・組み立てに要した費用は、抗議が不成立に終わった場合、抗議提出者が負担しなければならず、その額は技術委員が算定し競技会審査委員会が承認した額とされる。
- ～ 5) 入賞車および抗議対象車の車両検査には、本競技会の関係役員以外立ち会うことができない。
- ～ 6) 車両検査に応じない車両は失格とされる。

第71条 燃料規定

～1) 使用する燃料は、モビリティリゾートもてぎ内給油所で供給される以下の通りとする。

※NR-A(ナンバー付きレース車両)は除く

—供給ガソリン性状表—

銘柄	単位	ENEOS ヴィーゴ
色		オレンジ
密度(15℃)	g/cm3	0.7445
蒸留試験(減失加算)10%流出温度	℃	43.5
蒸留試験(減失加算)50%流出温度	℃	88.5
蒸留試験(減失加算)90%流出温度	℃	109.5
蒸留試験(減失加算)終点	℃	124.0
蒸留試験(減失加算)残油量	容量%	1.0
蒸気圧 リード法 37.8℃	kpa	91.0
オクタン値(RON)		99.8
オクタン値(MON)		86.8
銅板腐食 50℃ 3Hr.		1
酸化安定度 誘導期間法	min	480 (+)
成分試験法(ガスクロ)MTBE	容量%	0.1 (-)
成分試験法(ガスクロ)ベンゼン	容量%	0.4
成分試験法(ガスクロ)メタノール	容量%	0.1 (-)
成分試験法(ガスクロ)灯油分	容量%	1.0 (-)
成分試験法(ガスクロ)エタノール	容量%	0.1(-)
成分試験法(ガスクロ)酸素分	容量%	1.1
硫黄分	質量%	0.0003
鉛分	g/l	0.001 (-)
実在ガム 洗浄	mg/100ml	0
実在ガム 未洗	mg/100ml	8

(2025年12月現在)

※AVガス・レースガスは使用できない。

～2) 燃料には添加剤を混入したり、オクタン値を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取り付けたりしてはならない。ただし、潤滑に必要なオイルの銘柄や仕様は自由とされる。

第72条 車両変更

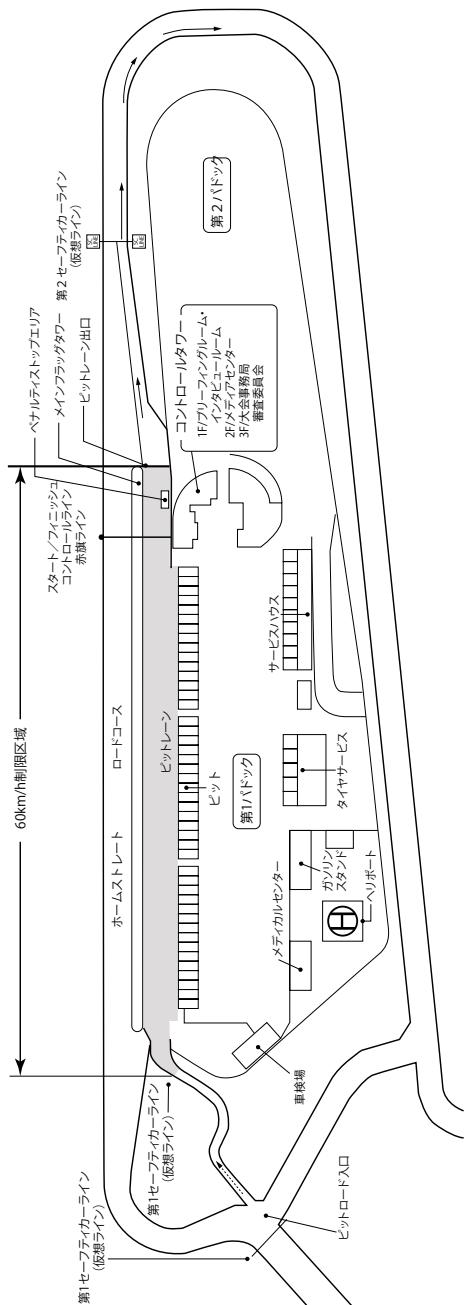
- ～1) 参加申込が正式受理された後の車両変更是、参加車両が故障、破損、その他やむを得ない事情があるときを除いて認められない。
- ～2) やむを得ない事情による車両変更是、参加申し込みをした同部門同クラスについてのみ許され、変更が許される期限は当該車両の公式予選が始まる30分前までとする。
- ～3) 公式車両検査までに車両変更を行う参加者は、車両仕様書を新たに提出し、大会事務局の許可を得なければならない。
- ～4) 公式車両検査が終了したのちの車両変更是、競技長を通じて競技会審査委員会の許可を受けなければならない。この場合は、出走前車両検査を受け、合格しなければならない。車両仕様書を新たに提出し、第20条に定められた再車検料を添えなければならない。

もてぎチャンピオンカップレース組織委員会

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項に基づく運用)

- 1.セーフティカーは、車体の両サイドおよびリアに「SAFETY CAR」と表記されルーフに3つのオレンジ回転灯を、車体後部に2つのグリーンライトを備えた車両を使用する。
- 2.セーフティカー導入決定と同時にシグナルタワーを含む全ての監視ポストにおいて、SCライトパネルが点滅表示され、セーフティカーが活動中は継続提示される。
- 3.セーフティカーはオレンジ灯を点灯させて、ピットレーン出口よりコースインする。
コースインは先頭車両の位置に関係なく、即時行われる。
- 4.全ての車両は、セーフティカーの後方に車両5台分の距離で隊列を作り、整列しなければならない。
- 5.セーフティカーの隊列は、以下の例外を除いて、セーフティカーがピットに戻った後車両がスタートラインに到達するまで追い越しは禁止される。
 - ①セーフティカーから合図された場合
 - ②セーフティカーがピットレーンを使用している間、指定されたガレージエリアに車両が停車している場合。
 - ③明らかに問題を抱えて車両がスローダウンしている場合。
- 6.セーフティカーが活動中、必要以上の減速走行、異常走行、またはいつなんどき他のドライバーへ危険が及ぶかもしれない走行をしてはならない。
- 7.競技長から指示があった場合、セーフティカーはセーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対してグリーンライトを使いセーフティカーの前に出るよう合図する。これらの車両は減速したまま他の車両を追い越したりせず走行を続け、セーフティカー後方の隊列につく。
- 8.セーフティカーは、少なくとも先頭車両がその後方につき、残りの全車両がさらにその後方に整列するまで活動を続けるセーフティカーの後方にいたら、レース先頭車両は車両5台分以内の車間距離で続く。
(再スタートの状況下は除く) 残りの車両はできる限り詰めて隊列を保たなければならない。
- 9.一度セーフティカーの後方にいた先頭車両がピットインした場合、セーフティカーの直後を走行している車両を先頭車両と見做し、セーフティカーはピットインした先頭車両を再度後方につけることはない。
- 10.セーフティカーが活動中、競技車両はピットレーンに進入できる。
ピットインした車両とセーフティカー導入時にピットにて作業中の車両は、ピットレーン出口にてグリーンライトが点灯している時ののみコースインすることができる。
(最終コーナーにセーフティカーが確認され、その隊列の最後尾がピットレーン出口を通過するまではレッドライトが点灯され、コースインはできない。)
- 11.セーフティカーの呼び戻しが決定されると、セーフティカーはオレンジ灯を消灯し、その周回が終了する時点でピットロードに入る。
- 12.この時点で、セーフティカー後方に位置する先頭車両が走行ペースを決定することができ、必要であればセーフティカーとの車間距離を車両5台分以上としても構わない。
セーフティカーがピットに戻るまでの間、事故の可能性を回避するために、車上のライトが消灯された地点から、各ドライバーは、加速、減速、または他のドライバーを危険にさらしたり再スタートを妨げたりする戦術的操縦といった異常な行為を行ってはならない。全ての競技車両は追い越すことではなく隊列を維持し一定の速度で走行しなければならない。
- 13.セーフティカーがピット入口ロードに進入すると同時に、すべての監視ポストのライトパネルはSC点滅表示からグリーンライト点滅表示に変わり、シグナルブリッジでグリーンライトが点灯する。
ただし、スタートラインを越えるまでは、追い越し厳禁となる。
- 14.セーフティカーが活動中の各周回は、レース周回として数えられる。
- 15.セーフティカーが活動中に決勝レースが終了した場合、セーフティカーは最終周回終了時にピットレーンに入り、競技車両は追い越しすることなくトラック上を走行し、そのままの状態でチェックフラッグを受ける。
- 16.セーフティカー（SC）が導入された場合には SC が退去するまで罰則の執行は留保される。ペナルティボード提示後に SC が導入された場合、ペナルティ実行指示は中止され、ドライバーはドライブスルーおよびペナルティストップを消化することはできない。SC が退去し、レース再開後にあらためてペナルティボードが提示され、ペナルティ消化のための周回カウントが始まる。但し SCボード提示の瞬間に第1SC ライン（ピット入口ロード）を通過してピットレーンに進行していた車両またはピットレーンに入っていた車両については、ペナルティの実行が認められる。

図1 パドック図



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クット内において急激かつ偶然な外來の事故（以下『事故』といいます）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ます。	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)

※一被保険者様あたりのお支払額は上記の金額が上限となっており、重複してお支払いすることはできません。

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他覚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。

3. 事故が発生した場合におとりいただく手続き

1. 事故の通知

会員の皆さまが事故により負傷した場合、共済会規約に従って必ず共済会指定のサーキット内の医務室にて事故記録を残すようお願いいたします。(ただし、生命に関わるような緊急時を除く)

2. 保険金ご請求のお手続き

(1)共済会指定の医務室にある事故記録から負傷された会員の皆さまに保険会社または取扱代理店より保険金ご請求についてのご案内をいたします。
(負傷程度によってご案内されない場合がございますのでご注意ください。)

(2)被保険者(負傷された会員さま)または保険金を受け取るべき方(これらの方の代理人を含みます)が保険会社所定の書類を提出されないとき、または、提出された書類について知っている事実を記載されなかったり、事実と相違する内容を記載されたときは、保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

4. 個人情報の取扱について

○もてぎ・鈴鹿共済会は、事故発生時において本契約会員に関する個人情報を、損保ジャパンに提供します。

○損保ジャパンは、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険損保ジャパンの取り扱う商品・各種サービスの案内・提供、等を行うために取得・利用し、業務委託先、再保険会社、等に提供を行います。

なお、保健医療等の特別な非公開情報(センシティブ情報)については、保険業法施行規則により限定された目的以外の目的に利用しません。詳細につきましては、損保ジャパンの公式ウェブサイトに掲載の個人情報保護宣言をご覧いただか、取扱代理店または損保ジャパン営業店までお問い合わせ願います。

もてぎ・鈴鹿共済会会員の皆さまは、これらの個人情報の取扱にご同意ください。

ご契約、事故に関するお問い合わせ先

取扱代理店

株式会社ホンダスタッフ サービス

〒510-0201 三重県鈴鹿市稻生町7992

TEL:059-370-0247 (営業時間平日9:00~18:00)

FAX:059-370-0248

ご契約に関するお問合せ先

損害保険ジャパン(株) 三重支店 法人支社

TEL: 059-226-5161 FAX: 059-226-5165 (営業時間平日9:00~17:00)

事故に関するお問合せ先

損害保険ジャパン(株) 中部保険金サービス第一部 愛知火災新種保険金サービス第一課

TEL:052-953-3911 FAX:042-497-5847 (営業時間平日9:00~17:00)

MEMO

レース映像使用ガイドライン

モビリティリゾートもてぎでは、映像著作権や肖像権の観点から、レース映像（車載カメラ映像等）を動画共有サイトやSNSへのアップロードを禁止させていただいておりました。

しかしながら、もてぎチャンピオンカップレースに関わる皆様により多くの楽しみをご提供する環境を整えるため、新たにレース映像使用ガイドラインを設定いたしました。

皆様が楽しくレースを楽しんでいただくため、適切な映像利用にご協力をお願いいたします。

1. レース映像の対象

車載カメラ映像およびピット・パドックで撮影した映像

2. 利用範囲

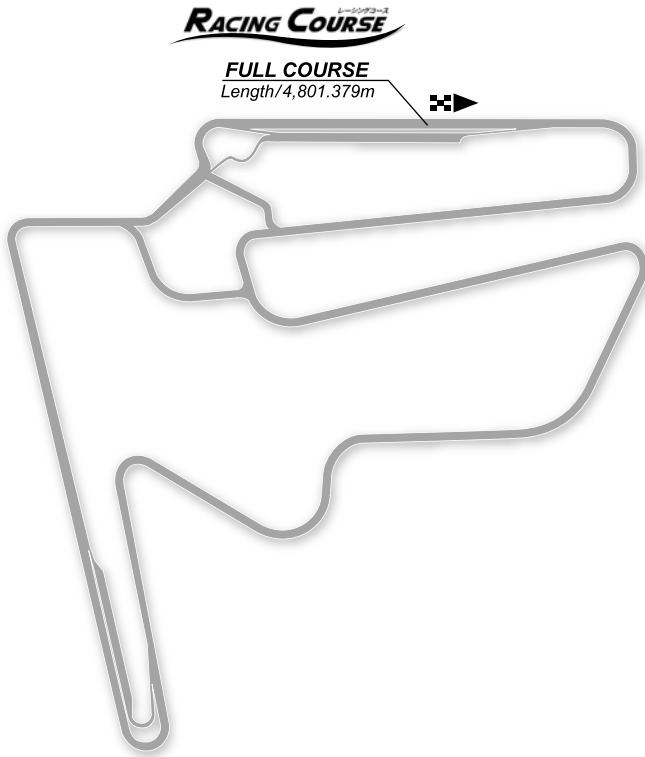
個人アカウントでの動画共有サイトおよびSNS動画掲載

3. 禁止事項

- ①企業・団体アカウントでの動画共有サイトおよびSNS動画掲載
- ②広告宣伝活動等
- ③レース競技判定等
- ④他の競技者や競技役員、レース関係者を批判する言動・行為

4. 注意事項

- ①第三者のプライバシーに十分な配慮をすること。
- ②動画掲載により生じた、あらゆる問題は当事者間で解決すること。
- ③車載カメラの取り付け方法は規則に準じること。
- ④企業・団体アカウントでの動画掲載や広告宣伝活動を行う場合は、有償(料金は使用用途により異なります。)にて使用いただけます。
モビリティリゾートもてぎHP内 お問合せページに申請をすること。
- ⑤本ガイドラインは、モビリティリゾートもてぎの判断にて予告なく変更・改訂をさせていただく場合があります、予めご了承ください。



MOBILITY RESORT MOTEGI

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1
TEL.0285-64-0200 FAX.0285-64-0209
<https://www.mr-motegi.jp/>