

2026
GENERAL COMPETITION
REGULATIONS

鈴鹿サーキット一般競技規則書

目次

2026年 鈴鹿サーキット一般競技規則書

第1章 総則	1
第2章 参加者、ドライバーおよびピット要員	3
第3章 参加車両	8
第4章 信号合図および競技走行中の遵守事項	12
第5章 ドライバースブリーフィング	14
第6章 公式予選とスターティンググリッド	14
第7章 スタート	17
第8章 レース中の車両修理とピット作業	19
第9章 レースの中断およびレースの再開	22
第10章 レース終了および順位の設定	24
第11章 抗議および罰則の適用	25
第12章 本規則の適用と補則	27
細則	
細則-1 セーフティカー運用規定	28
細則-2 パドックレイアウト	29

第1章 総則

第1条 競技規則書の制定

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に従い鈴鹿サーキットの競技規則を制定し、鈴鹿サーキットで行われる4輪自動車レースに適用する。ただし、国際および国内の選手権レースにおいてはFIAまたはJAFの選手権規定、統一規則および各特別規則・シリーズ規則が優先される。

なお鈴鹿サーキットで開催される4輪自動車レースは日本アンチ・ドーピング規定が適用される。

第2条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- ～1) 参加申込みの受付に際してその理由を示すことなく、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示を要求し、健康上の理由による競技参加可否を最終的に決定することができる。
また競技長、あるいは指定医師が必要と認めた場合、いつでもドライバーのメディカルチェックを行うことができる。
- ～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、競技会審査委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。
大会が中止された場合、参加料は返還される。ただし天災地変の場合はこの限りではない。
- ～5) 各レース区分において参加申込み数が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混走して開催する、もしくはそのレース区分を取り止めることができる。
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。
- ～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) や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、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、公衆送信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に対し、最高1年間レース出場を拒否することができる。
- ～10) 参加者、ドライバーおよびその参加に関わるすべての者が、下記に該当する言動を行った場合、主催者は参加者、ドライバー、およびその参加に関わるすべての者に対して、参加拒否を含む罰則を課すことができる。
 - ① 暴力行為、威圧的・侮辱的言動（例：サーキット内外での暴力的、威圧的言動。）

- ② 法律に違反する行為（例：パス/駐車券の加工・偽造・不正使用、ピット内タバコ・ストーブ等火気取扱い違反、交通違反等）
- ③ マナーに反する行為（例：パドック内駐車違反、暴走行為等）
- ④ その他、レースの秩序やモータースポーツの社会的価値・意義を損なうと判断される行為

第3条 審判員の判定内容

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

～1) スタート審判員

本規則 第33条 スタート手順に関する判定。

～2) 決勝審判員

本規則 第42条 レース終了と順位の決定に関する判定。

～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競技規則付則 L項 第4章 2条 に関する判定。

本規則 第24条 走行中のドライバーの遵守事項、第25条 妨害行為に関する判定。

～4) 審判員（ピット）

本規則 第38条 ピット作業に関する判定。

第2章 参加者、ドライバーおよびピット要員

第4条 参加者

～1) 競技参加者許可証

① 国内・準国内レース

当該年度有効なJAF国内競技参加者許可証以上を所持していなければならない。

ただしドライバーが参加者を兼任する場合はこの限りではないが、代理人を指名しなければならない。（限定国内Aライセンスは兼任不可）

② 国際レース

当該年度有効な国際競技参加者許可証（各所属国のASNで発行されたもの）を所持していなければならない。またJAF以外のASNに所属する参加者は、FIA国際モータースポーツ競技規則 3.9.4 で定められた出場証明書を提示しなければならない。

～2) 要員の指名登録

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、ピット要員の指名登録を行い、参加料、保険料を納入して期日内に参加申込の手続きを行わなければならない。

～3) 要員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、その他チームの要員ならびにゲストに対して諸規則の遵守と安全の確保について徹底させる義務があり、これらの人々の言動や事故についてその最終的責任を負わなければならない。ただしドライバー、ピット要員ならびにゲストも同様に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、FIA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ならびに特別規則書に従って完全に車両を整備し、ドライバーその他の要員と共に必ず競技会に出場する義務を負うものとする。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

参加者は参加申込後に参加取消しを行う場合、その理由を付した書面を大会事務局宛てに提出しなければならない。また、ドライバーが公式予選通過後、決勝レースに出場できない場合も参加者はその理由を付して出来る限り速やかに大会事務局に届け出なければならない。ただし参加を受理された後、参加取消しに対する参加料の返却は行わない。

～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つては公認書）を必ず携行し、必要に応じて提示しなければならない。

第5条 ドライバー

～1) 参加資格

① 国内・準国内レース

当該年度有効なJAF国内競技運転者許可証A以上の所有者とする。ただし特別な参加資格が設けられるレースの場合はその条件等を満たすこと。

② 国際レース

ドライバーが所属する国のASNが発行した当該レースに適格なグレードの国際競技運転者許可証と国際身体検査証明書の所持者とし、FIA国際モータースポーツ競技規則 第3.9.4条で定められた出場証明書を提示できること。ただし特別な参加資格や条件が設けられるレースの場合はその条件を満たすこと。

～2) 18歳未満のドライバーは、参加申込み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。

～3) ドライバーの選任

① 参加者は1台の参加車両に正ドライバー1名と、補欠ドライバー1名を登録することができる。

補欠ドライバー登録は当該クラスの書類検査終了時までとする。

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いてもよい。

～4) ドライバーの変更

① ドライバーの変更は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。

ただし変更した時点で正ドライバーとして登録した氏名の抹消を大会事務局に申し出て、競技会審査委員会の承認を得なければならない。

② ドライバーの変更は書類検査（選手受付）まで許される。

～5) ドライバーの装備品

① ヘルメット、レーシングスーツ、レーシングシューズ、レーシンググローブ、バラクラバ

2026JAF国内競技車両規則 第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則3. から 7. のそれぞれの項目に合致した装備品を着用しなければならない。ただし競技用ヘルメットについては四輪用のフルフェイスタイプの装備を義務付ける。

② FHR（HANS）システム

頭部と頸部の保護装置FHR（HANS）システムについては、すべてのクラスにおいて着用が義務付けられる。（FIA国際競技規則 L項 第3章に定められたものに限られる。）

FHR（HANS）使用については、**2026**JAF国内競技車両規則 第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する 細則10. に従うこと。

③ アンダーウェア、ソックス

2026JAF国内競技車両規則 第5編 細則 レース競技に参加するドライバーの装備品に関する 細則8. 耐火炎アンダーウェア、耐火炎ソックスに基づき、JAF公認／FIA認定の耐火炎アンダーウェア、耐火炎ソックスの着用が義務付けられる。

第6条 ピット要員（メカニック）

- ～1) 競技会に参加が許されるメカニックは16歳以上で参加者によって指名登録され、本規則 第8条によるもてぎ・鈴鹿共済会（以下、MS共済会）の手続きを完了した者でなければならない。
- ～2) 参加者は最低1名のピット要員を指名登録しなければならない。
- ～3) 参加者はピット要員の中から1名をピット責任者（チーフメカニック）に選任し指名登録しなければならない。なお当該クラスのドライバーをピット責任者に登録することは不可とする。
- ～4) ピット要員の定員は大会ごとに特別規則書に明示されるが、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7条 ゲスト

参加者がゲストを招く場合、レース事務局で所定の手続きを済ませゲストパスを購入しなければならない。ただし16歳未満の者はピットに入場できない。
なお場合によっては1チームあたりの購入枚数を制限する場合がある。

第8条 もてぎ・鈴鹿（MS）共済会の加入手続き

- ～1) 鈴鹿サーキット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ドライバー、ピット要員はもてぎ・鈴鹿（以下MS）共済会に加入しなければならない。
- ～2) MS共済会の申込み方法は次の通りとする。
 - I 年間加入はSMSC会員指定のWEB手続きの上、会費を添えてSMSC事務局へ申し込むものとする。（MS共済会はSMSC会員、MCoM会員に含まれる。）
 - II SMSC会員、MCoM会員以外の者は大会ごとに大会事務局が指定する方法で、以下のMS暫定共済会費を添えて申し込むものとする。

ドライバー	7,000円/名
ピット要員	500円/名

第9条 参加者の遵守事項

- ～1) 参加者およびドライバーは、参加申込みに際して必ずJAF国内競技規則 4-15で定める誓約文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、スポーツマンシップに則ったマナーを保たなければならない。
- ～3) 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ろったり飲酒したりしてはならず、許された場所以外で喫煙してはならない。
- ～4) パドック内での危険物取り扱いについて
大会期間中の危険物取り扱いについては十分に配慮し、安全で事故のないように特に以下の点に注意すること。
 - ① 危険物を取り扱う周辺は火気厳禁

- I 火気を使用する整備は禁止とする。
- II 喫煙(電子タバコも含む)はパドック内の指定された喫煙所を利用すること。
- III ガソリン・燃料がある場所では発熱する器具の利用はしないこと。
- ② ガソリン・燃料の取扱いは十分に注意し周辺に配慮すること。
 - I 給油の際、静電気の発生をさせないようにアースをとり、注意すること。
 - II こぼしてしまったら、すぐにふき取りをすること。
- ③ 競技に使用する燃料保管の際の注意
 - I ガソリン・燃料の温度上昇を抑えること。
 - II 携行缶は密栓して保管すること。
 - III 直射日光を避けて配置すること。
 - IV 発電機の排気口は遠ざけること。
- ～5) 不要な及びオイル類、フルード類を廃棄する場合パドック内に設置された所定の廃油タンクに捨てること。
- ～6) 参加者は主催者や大会後援協賛者、競技会審査委員会、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。
- ～7) 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、ピット要員、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ない。
- ～8) レーシングコース内（観客席・パドックエリア含む）での許可のない小型航空機（ドローン・ラジコン等）の使用は禁止する。
- ～9) 大会期間中ならびに特別スポーツ走行において、盲導犬、介助犬を除きペットの持込は禁止する。

第10条 書類検査(選手受付)

- ～1) 参加申込が正式に受理された参加者には、大会前日または当日に行われる書類検査会場（公式通知に示す）で下記の書類を提示もしくは提出しなければならない。
 - ① 参加受理書
 - ② 競技参加者許可証
 - ③ 運転免許証
 - ④ 競技運転者許可証
 - ⑤ メディカルサーティフィケート（国際競技の場合）
 - ⑥ SMSCライセンス、もしくはMCoMライセンス（ドライバー資格、およびピット要員のMS共済会確認用）
 - ⑦ JAF以外のASNに所属する参加者は所属するASNの出場証明書（国際競技の場合）
 - ⑧ その他、提出物がある場合は参加受理書に示す。

第11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、チーム、氏名、車両番号等を明記した上で、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を提示していなければパドックへの通行ができない。
- ～3) パドック通行が許される参加者のサービスカーの台数は大会事務局によって案内文等により指示され、参加者はその指示に従わなければならない。また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競技役員（パドック管理委員）の指示に従って行わなければならない。
- ～4) サービスカーおよびトラック等、競技車両以外の駐車場は大会事務局の指定するパドックとする。
- ～5) パドックおよび鈴鹿サーキット内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識に従うこと。
- ～6) 公式予選、および決勝レース当日ともレーシングコース外周路の遊歩道の車両通行（オートバイ、スクーター、自転車、キックボード等含む）は禁止する。
- ～7) 交付された身分証や通行証は他に貸与したり複製・転用したりしてはならない。
- ～8) 身分証、通行証は再交付されない。

第12条 ピットの使用

- ～1) 公式予選、決勝レースを通じて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コントロールタワー2階大会事務局に申し出て許可を得なければならない。
- ～3) ピット内では火気厳禁である。また使用後は清掃し使用したピットの照明は消灯の上、速やかにSMSC事務所へ鍵を返却すること。
- ～4) 競技会期間中ピットを割り当てられたエントラントは、原則としてピットレーン側のシャッターを開けておくこと。開催クラスが複数に渡っている場合、コース側レッドラインより前の部分は他のクラスのピットとして使用できるよう車両、工具、部品等あらゆる機材は置かないこと。
- ～5) フルコースのピット使用に際して、特別な場合を除きピット内には競技車両以外の車両入場を禁止する。
- ～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。運搬の際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。
- ～ 9) 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。
- ～ 10) 移動式消火設備周囲黄線内に物を置かないこと。オフィシャルにより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。
- ～ 11) 廃油注入口および廃油缶および廃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。

- ～ 12) 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。使用申請についてはWEB指定フォームより行うこと。
- ～ 13) ピット・パドック使用時に出るゴミは使用者が責任をもって分別して指定の場所に捨てること。大型の部品（バンパー、マフラー、タイヤ、ホイールなど）、バッテリー、家庭電化製品は必ず参加者が持ち帰ること。施設内への廃棄は不法投棄とみなす。廃油については指定の廃油口または廃油缶に廃棄しなければならない。

第3章 参加車両

第13条 参加車両

参加車両の詳細に関しては特別規則書に規定する。

第14条 排気音量

すべての車両は2026JAF国内競技車両規則 第5編 細則 レース車両の排気音量測定に関する指導要綱に従い規制値以下を維持し、必要な場合は消音器を取り付けなければならない。

第15条 車両に対する暖機

- ～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) エンジン始動中にジャッキアップを行う場合は、リジトラック（通称ウマ）を用いドライバーまたはメカニックが乗車すること。それ以外は禁止とする。

第16条 競技番号（ゼッケン）

- ～1) 参加車両には大会事務局によって定められた競技番号を参加者の責任において、指定の位置、書体、大きさに貼付されていなければならない。ただし各レースシリーズ規定にて指定がある場合はこの限りではない。
- ～2) 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約30cmとする。（リア部分番号のタテの長さは30cm未満でもよい）

フーツラボールド書体 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

- ～3) 競技番号は車体色と対照的な色で貼付されていなければならない。
- ～4) 車両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箇所に貼付されなければならない。
- ～5) フロントフード上面の競技番号は車体に平行に貼付し、両側面およびリア部分の番号は垂直に貼付しなければならない。

- ～6) 参加車両の競技番号は、公式車両検査、公式予選、決勝レースを通じて保持されていなければならない。
- ～7) 競技番号の判定が困難であると競技役員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計測を拒否されることがある。

第17条 自動計測装置の装着

- ～1) 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)を装着しなければならない。ただしマイラップス (AMB) 製マイポングター (個人所有の自動計測装置) の使用も認められる。マイポングターを使用する場合は、参加申込時にマイポングター番号を記入しなければならない。
- ～2) マイポングターを使用する参加者は走行中、常に計測できる状態に機能させなければならない。マイポングターに不具合が生じた場合、主催者の用意する貸出用自動計測装置を取り付けること。
- ～3) マイポングターは他の参加者と共有することはできない。
- ～4) 参加者は車検時までには車両にこの装置を取付けなければならない。取り付けを拒否した場合は出走は認められない。
- ～5) 貸出用自動計測装置の配布は書類検査時 (選手受付) に行う。返却は各レース正式結果発表後30分以内にピットビル2階大会事務局へ行うこと。(予選不通過車両は当該予選結果発表後1時間以内に返却すること)
- ～6) 貸出用自動計測装置を使用し理由の如何を問わず万一破損・紛失した場合は、1個につき 77,000円 (消費税込) が主催者より請求される。
- ～7) 貸出用自動計測装置とマイポングターを同時に取付けて使用することは禁止する。

第18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、参加申込みの車両名登録時に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 (スポンサー名等) を使用する場合は、全角20文字、半角40文字以内とする。
- ～3) 車両による広告を行う参加者は、参加申込み時点、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) 参加者は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、ピット要員などの氏名、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希望した場合、広告ステッカー類を所定の場所に貼付しなければならない。貼付しない参加者や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読を困難にする色やデザイン、位置にあってはならない。
技術委員長または計時委員長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19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鈴鹿サーキットの所定の車両検査区域で行われる。
- ～2) 参加代表者または当該車両のメカニックおよびドライバーは、車両とともに指定の時間内に所定の公式車両検査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が、当該車両の公式予選開始30分前までの遅刻者には再車検料11,000円（消費税込）の支払いが命ぜられる。
- ～4) ドライバーは公式車両検査にヘルメット、レース用衣服、靴、ソックス、手袋、アンダーウェアなどの着衣、FHR（HANS）システムを携帯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。なお、ヘルメット、レース用衣服、靴、手袋などの着衣の規格等に関しては、本規則書 第2章 第5条 ～5) ドライバーの装備品を参照すること。またヘルメットおよびFHR（HANS）への加工（クッション材の貼付、装飾など出荷状態から何らかの手を加える行為）は禁止する。
- ～5) 公式車両検査と装備品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車両やドライバー、また技術委員長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が補助員を検査区域に同行させる場合、参加者、代表者、指名登録されたメカニック合わせて3名以内でなければならない。
- ～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車両仕様や改造内容、修正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とられて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閉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。エンジン、ミッション、ドライブシャフト、ブレーキなど分解作業を行う場合は事前に技術委員長の許可を得てから作業を行うこと。作業内容によっては再車検を行う場合がある。
- ～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、または競技役員（パドック管理委員）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してはならない。
- ～11) 技術委員長は公式車両検査の時間外であっても随時、参加車両の検査を行う権限を持ち、参加者はこの検査に応じなければならない。

- ～12) 車載カメラを使用する際、公式車両検査時に記入済みのカメラ搭載申請書を技術委員に提出し、車体に安全上確実な方法で取り付けの上、公式車両検査を受けなければならない。
技術委員から修正の指示があった場合はその指示に従わなければならない。
- ～13) 公式予選中に車両検査が実施されることもある。

第20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、競技役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たりしてはならない。
- ～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ない。保管を解除された車両は参加者によって速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随時車両の分解、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、または技術委員長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ない。その額は技術委員長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21条 車両変更

- ～1) 参加申込みが正式受理された後の車両変更は、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は参加申込みをした同クラスのみ許され、変更期限は当該車両の公式予選開始30分前までとする。その場合、新たな車両仕様書を添えて大会事務局に申し出て、競技会審査委員会の承認を得なければならない。
- ～3) 公式車両検査終了後の車両変更は、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、出走前車両検査を受け、合格しなければならない。また車両仕様書を新たに提出し、再車検料11,000円（消費税込）を添えなければならない。

第22条 燃料規定

燃料には添加剤を混入したり、オクタン価を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取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4章 信号合図および競技走行中の遵守事項

第23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 に基づく旗信号、および発光信号としてのライトパネルによって行われる。
- ～2) 鈴鹿サーキット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 ブルー点滅 | 青旗表示と同じ |
| ⑤ グリーン点滅 | 緑旗表示と同じ |
| ⑥ レッド点滅 | 赤旗表示と同じ |
| ⑦ レッドの縦縞のあるイエロー点灯 | 赤の縦縞のある黄旗と同じ |
| ⑧ 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 |
- その他の表示を行う場合はブルテンで公示する。
- ～3) 信号合図に従わないドライバーには罰則が適用される。この違反行為の判定に対する抗議は受けられない。罰則は原則としてレース結果にタイム加算か周回数減算、もしくは失格とされるが、競技会審査委員会は状況に応じて罰則を強化することができる。
公式予選中の罰則は競技会審査委員会によって決定される。
- ～4) コース管理室前のフラッグマーシャル台で黒字に白文字のボードを提示された当該競技番号のドライバーは、提示後3周以内に必ずピットに戻り競技役員の指示に従わなければならない。

第24条 走行中のドライバーの遵守事項

- ～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) 車両に他の者を乗せてはならない。
- ～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) 危険状態を避ける場合を除き、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。4輪とも逸脱していない状況でも、黄旗区間、セーフティカー中などは、危険行為と判定される場合がある。
- ～5) 走行中コントロールを失った場合や走路外に出た場合は、コース復帰時に後続車両等、他車の妨害にならないよう注意し安全を確認しなければならない。
- ～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、ペナルティ等が課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、失格に至る罰則が課せられる場合がある。

- ～7) 決められたコース以外(東ショートカット等)の通過は禁止する。違反した場合、再コースインすることはできない。
- ～8) 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。)
- ～9) ピットおよびコース上でのエンジン押しがけは禁止とする。
これに違反した場合は、以下の罰則が課せられる。
- ① 公式予選中の場合は押しがけた時点以降の予選タイムは計測せず走行を禁止する。
 - ② 決勝レースの場合は失格とする。
- ～10) ピットで停車する際は必ずエンジンを停止すること。
- ～11) 車両をコースに沿って押し進めたり決勝ラインを超えて押し進めたりすることは許されない。
これに違反すれば直ちにレースより除外の罰則が課せられる。
- ～12) 理由を問わずそのドライバーがコース上に一時的にでも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。
- ～13) 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。
- ～14) 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速やかにコース外の安全な場所にマシンを止めなければならない。

第25条 妨害行為

- ～1) 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当に妨害するもの
 - ⑤ FIA国際モータースポーツ規則 付則 L項 第4章. 2 に違反したもの等を指し、そしてその行為が危険と判定された場合は厳しく罰せられる。
 - ⑥ 明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為。
- ～2) 本条の違反判定に対する抗議は受けられず、違反者に対しては競技会審査委員会が決定する罰則が適用され、重大な違反行為を行ったドライバーは失格とされる。

第26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。
- ～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、コース委員またはピット審判員の判定でリタイアとみなされる。この判定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27条 セーフティカー(細則-1参照)

FIA国際モータースポーツ競技規則 付則 H項 の規定に従い、必要に応じてセーフティカーが導入される。セーフティカー（以下SC）導入中にレースが終了する場合は最終周回終了時にピットレーンに入り、競技車両は追い越すことなくフィニッシュラインを通過し、チェッカーフラッグを受けるものとする。ただし、競技長の判断によりSC先導のままチェッカーとする場合もある。

第5章 ドライバースブリーフィング

第28条 ドライバースブリーフィング

- ～1) ドライバーは必ずドライバースブリーフィングに出席しなければならない。
- ～2) ドライバースブリーフィングに欠席もしくは遅刻した場合およびブリーフィング内容の理解度不足と判定された場合は再ブリーフィングの対象となる場合がある。
- ～3) 再ブリーフィング手数料は22,000円(消費税込)とする。

第6章 公式予選とスターティンググリッド

第29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テーブルによって行われるレース区別の公式予選に必ず出走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) 原則として参加台数が東コース30台、フルコース48台を超えた場合、公式予選は2グループに分けられる。
- ～4) 参加者は公式予選中、FIA国際モータースポーツ競技規則 付則 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すべて決勝レース同様に厳守しなければならない。
- ～5) ドライバーおよび参加車両は、技術委員長から指示があった場合、公式予選のコースイン直前に技術委員による出走前点検を受け、競技役員の指示に従ってコースインしなければならない。
- ～6) コースインおよびピットからの再スタートに際しては、コースイン後第2コーナーまでは右側インコース寄りを走行しなければならない。

～10) 公式予選通過基準ラップタイム達成車両が決勝出場台数より少ない場合、競技会審査委員会
は不可抗力によって上記の予選通過基準ラップタイムを達成しなかった車両でも、最大認定出場
台数を超えない範囲で出場することを認めることができる。(公式予選暫定結果発行後30分以
内とする) ただし、次の場合に限りそのスタートが許される。

- ① すでに予選通過した車両が除外されないこと。
 - ② それらの車両が公式予選通過基準ラップタイムを満たす能力があると認められること。
 - ③ それらドライバーがすべての安全事項(サーキットの知識等)について保証されていること。
- 上記車両はスターティンググリッドの後方からスタートするものとする。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上記と同一の条件で認めることができる。

～11) 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できる。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中に自力で走行し自己のピットに戻った場合は、以降の公式予選に出走することが許される。ただし、その際に競技役員の手助けを受けた場合は、再びコースインすることは許されない。また、赤旗提示の原因となった車両も再びコースインすることは許されない。
ただし競技会審査委員会の判断により公式予選への再出走を認める場合もある。
また、黄旗もしくは赤旗提示の原因と特定されたドライバーは、罰則の対象となる場合がある。
なお、これら再出走に関する競技会審査委員会の裁定に関する抗議は、受け付けられない。
- ④ 中断する場合、予選時間の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30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、各レース区分とも当日記録された上位3名の最高ラップタイムの平均に30%を加算したものとする。(混走レースの場合も同様、クラス別でない)

第31条 スターティンググリッドの決定

～1) ポールポジションは最前列の左側とし、以下成績順にスタグ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。

～2) 予選を2グループに分けて実施した場合のグリッドの第2位置は、もう一つのグループで最高タイムを記録したドライバーに与えられる。同様にグリッドの第3位置は、ポールポジションのグループで2番目のタイムを記録したドライバーに与えられる。以下同様とする。2台以上の車両が同タイムの場合は最初に記録した車両が優先される。

第7章 スタート

第32条 スタート前の遵守事項

- ～1) 技術委員長から指示があった場合、指定された時間に所定の場所にて車両と共に技術委員の出走前検査を受けなければならない。出走前検査を受けなかったドライバー、および車両はコースインできない。コースインはすべて競技役員の指示に従って行わなければならない。
- ～2) 公式予選において事故を起こした車両、または車両持ち出し申請書により持ち出された車両は、出走前検査の前に再車両検査を受けなければならない。

第33条 スタート手順

- ～1) スタートはスタンディングスタートとする。

グリッドは1×1のスタガード方式でスタート合図は灯火信号とする。

- ① すべての車両はダミーグリッドへ向けてコースインしなければならない。(ただし、3分間をもってピット出口は閉め切られる)
- ② 3分以内にコースインできなかった車両は正規にスタートできなかったものと見なされ、ピットスタートとなる。ピットスタート車両はピットレーン出口で待機し、決勝レースがスタートし競技車両の集団がピットエンドを通過後、競技役員の合図またはピットレーン出口の信号機のグリーンライトが点灯することによりスタートする。
- ③ フォーメーションラップ開始に先立ち、5分前、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。

I 5分前ボード：

秒読み開始。グリッドへの進入は締め切られる。この時点までにグリッドに着けなかった車両は最後尾スタートとなる。ただし競技役員の指示があった場合はピットに入ってピットスタートとなる。(本条②参照)

II 3分前ボード：

ドライバー、競技役員およびエンジン始動用外部エネルギー源を使用するチーム要員2名を除くすべての者はコース上から退去する。これ以降のグリッド上での作業は禁止される。

III 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。ついでチーム要員2名がダミーグリッドから退去する。

IV 15秒前ボード：

このボード（シグナル）の15秒後、シグナルがグリーンに点灯し（グリッド前で緑旗振動）、競技車両はグリッド上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。この周回中追い越しは許されない。

- ～2) フォーメーションラップ中のスタート練習や著しく隊列をみだすこと、また意図的に遅らせようとし前車と間隔を空けようとする行為は禁止する。

- ～3) 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。
- ～4) 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った車両は、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。
- ～5) 上記～3) および～4) の車両が第1セーフティカ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できなかった場合は、最後尾グリッドからスタートすることができるが、その車両は本条～7) によるレッドライトが点灯する前までに停車していなければならない。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）でピット前に戻り、前記～1) ③ I 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) 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、最後尾の車両がスタートラインを横切るまでに動き出せなかった車両に対しては、メインフラッグタワーにて黄旗が提示される。他の車両を追い越すことは禁止され、最後尾グリッドからのスタートとなる。
- ～7) 車両がスターティング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。各車両の競技番号もしくは列番号を記した表示を持った競技役員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表示をおろす。すべての表示が降ろされたら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秒前ライトが点灯した後、通常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。
- ～8) スターティンググリッドに帰着後スタートできない場合、当該ドライバーは両腕を頭上に挙げる。その際、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ティングポジションに基づき位置決めされる。
- ～9) 車両がフォーメーションラップ終了時にスターティンググリッドに着いた時、何らかの問題がある場合は以下の処置が取られる。
- 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、「STARTDELAYED”（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ラップ減らされる。
 - 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、前期①～③は適用されない。
- ～10) 本条～9) を適用することが必要となりスタート手順が複数回繰り返された場合や、その結果レースがどれだけ短縮された場合でもそのレースは選手権に数えられる。
- ～11) 本条～9) 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。

- ～12) 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。数回試みた後も当該車両が始動しない場合に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。
- ～13) 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。
- ～14) 決勝レーススタートの際、シグナリングプラットフォームには許可された競技役員以外の立ち入りは禁止される。
- ～15) スタート手順に関する違反に対しては失格までの罰則が適用される場合がある。
- ～16) 1)～12) 以外の方法によってスタート手順を実施する場合は、大会特別規則または公式通知にて公示する。

第34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前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。審判員による反則スタートの判定に対する抗議は受けられない。
- ～2) 本競技会における反則スタートに対する罰則は、ドライブスルーペナルティ、ペナルティストップ 10秒以上もしくは、競技結果にタイム加算するものとする。

第8章 レース中の車両修理とピット作業

第35条 レース中の車両修理

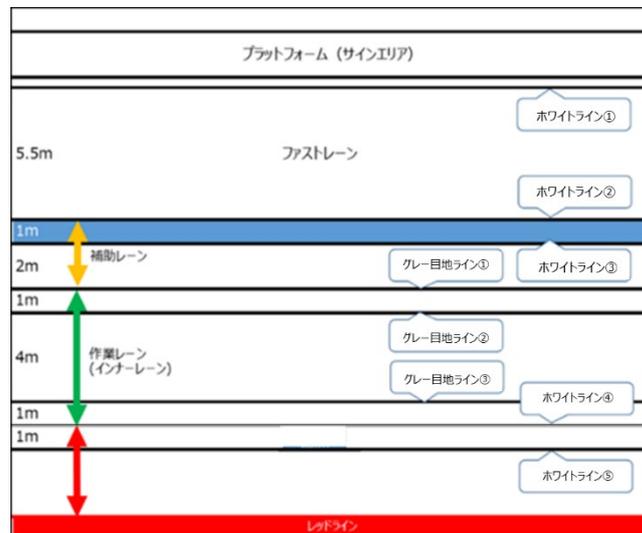
- ～1) 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、ピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。
- ～2) ピットに準備してある部品、工具による修理、調整、部品交換は、正規にピットインした車両に対してのみ行うことができる。
- ～3) ピット以外の地点で停車した車両の修理は、他の車両の走行の支障にならない、しかも安全な場所での当該ドライバーのみが行わなければならない。また、その車両に積み込んであるもの以外で部品、工具による修理、調整、部品交換などを行うことは厳重に禁止される。
- ～4) レース中の競技車両は、いかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行したりしてはならない。ただし保安の目的でコース委員が車両を移動させる場合や、自己のピットを乗り越えた作業エリア（インナーレーン）内の車両を当該車両のドライバー、ピット要員が押し戻す場合はこの限りではない。

第36条 燃料補給

決勝レース中、競技中の車両に対する燃料補給は認められない。

第37条 ピットインおよびピットアウト

- ～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通路（ファストレーン）、ホワイトライン②とグレー目地ライン①の間は補助レーン、グレー目地ライン①とホワイトライン④の間はピット作業のための作業エリア（インナーレーン）として区別される。



- ～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走行ラインをコース右端に取り、手または方向指示器でピットインの合図を行い、安全確認の上、ピットレーンに入りファストレーンを徐行すること。補助レーンや作業エリア（インナーレーン）を走行してピットインすることや、ピットアウトすることは禁止される。
- ～3) ピットレーン通過速度は60km/h以下とする。
- ～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（インナーレーン）に入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停止させなければならない。
また、車両が停止するまでトランスポンダーの電源を切ってはいけない。
なおバックギアの使用は禁止され、自己のピットを通りすぎてしまった場合は正規に登録されたメカニックのみが手押しで押し戻すことができる。
- ～5) ピットインして作業エリア（インナーレーン）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。
- ～6) ピットアウトする際はピットレーン内で他の車両と併走しないこと。
- ～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) ピットレーン出口のグリーン／ブルー／レッドライトについて
- ① フリー走行、公式予選、決勝レース中においてレッドライト点灯時のコースインは認められない。
 - ② 公式予選、フリー走行の場合は、グリーンライトが点灯している場合のみコースインすることができる。
 - ③ 決勝レース中はドライバー本人責任においてコースインするものとする。ブルーライトの点滅は、車両が近づいている合図である。

- ～9) 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）の運用は以下の通りとする。
- ① ピットレーンよりトラックに合流する車両はライン（白線）を越えて走行してはならない。
 - 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。

第38条 ピット作業

- ～1) 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のピット要員（メカニック）は自己のピット前の作業エリア（インナーレーン）に出て作業することが出来る。
- ピット作業の場合を除いて作業エリア（インナーレーン）に出ること、部品や工具を作業エリア（インナーレーン）に置くことは禁止される。
- ～2) 作業エリア（インナーレーン）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エリア（インナーレーン）に出て作業を手伝うことが許される。
- ～4) ピット内および作業エリア（インナーレーン）は清潔を保ち、器具を整頓し火災防止に努めること。また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時、外部エネルギー源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) ピットボックス前端に記されているレッドラインよりもピットレーン側エリアに立ち入る者は正規に登録されたチーム員のみ限定され、ゲストは立ち入りを禁止する。

第39条 ピットサイン

- ～1) 自チームのピットからサインを送ることが許される。
- ただし、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。
- ～2) 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、指定の身分証を付けプラットホームからサインを送ることができる。ただし、走行中のドライバーに対して無線通信設備（アンテナ含む）や携帯電話を使用して、送信および受信を行ってはならない。
- 但し、各ワンメイクレースのシリーズ競技規則にて無線通信設備や携帯電話の使用が認められている場合は、その指示に従うこと。
- ～3) ピットサインを送るピット要員は1チーム2名に限定する。
- ～4) 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9章 レースの中断およびレースの再開

第40条 レース中断

- ～1) 事故によって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性が生じた場合、競技長はコントロールラインにおいて赤旗を表示し、同時にすべてのマーシャルポストでも赤旗が表示される。その後、42条～6)のケースおよび審査委員会が別途定めた場合を除き、以下の手順にてレースが再開されるものとする。
- ～2) レース中断の合図提示後は、追い越しは禁止されピットレーン出口は閉鎖される。その後、全車は赤旗ラインの後方にゆくりと進み、そこで先頭車両の位置に関わらずスタガードフォーメーションで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に配列されるものとする。コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻る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。上記のすべての車両はレースを再開することを許可される。セーフティカーは赤旗ラインの前方に進み出る。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。
- ～3) レース中断の間は、
- ① レースも計時システムも停止することはない。
 - ② 車両が一旦赤旗ライン後方に停止した、またはピットに入ったならば作業（本条～6)記載)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。
 - ③ グリッド上にはチーム員と競技役員のみが立ち入りを認められる。
- ～4) 車両はレース中断後にピットレーンに進入することができるが、中断後にピットレーンに進入した車両、およびグリッドからピットレーンに移動した車両のドライバーに対し、レース再開後にタイムペナルティを課す場合がある。レース中断の合図が提示された時に、すでにピット入口あるいはピットレーンにいた車両のドライバーに対してペナルティを課すことはない。
- ～5) レース再開3分前ボード提示後に、レース中断前にピット入口あるいはピットレーンにいた車両はピットを出ることができる。ただし、3分前ボードが提示された時点でピットレーン出口にいた車両に限られる。レース中断後にピッ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すべての車両は他車を不当に遅らせることがない限り自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。
- ～6) これらの状況下では、
- ① ピットで作業中の競技車両は赤旗が表示された時点においてもすべての作業を継続できる。
 - ② 赤旗ライン後方に停車中の車両は「3分前ボード（またはシグナル）」が表示されるまでの間、すべての作業が許される。
 - ③ ピットレーン出口での作業は許されるが、エンジン始動およびエンジン始動に関する準備に限られる。

なお上記①～③において以下の作業は禁止とする。

※ 給油（すべての液体の補給をいう）

※ タイヤ交換（天候の変化が確認された際、競技会審査委員会の指示があれば交換が可となる場合がある。）

ドライバーは常に競技役員の指示に従わなければならない。

第41条 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パドック放送等を通じてチームに通達される。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、すべての車両は作業を終了していなければならない。ドライバー、競技役員および外部エネルギーを使用するチーム要員2名以外はコース上から退去する。このボード（またはシグナル）以降の作業はピット前作業エリアにおいてのみ許可される。3分前ボード（またはシグナル）提示時に作業が終了されていない車両は、すべてグリッドの最後尾かピットレーンからスタートしなければならない。この状況では、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スタートラインを通過し終えるまで、（3分前に）作業が終了されなかった車両がグリッドを離れないよう制止する。3分前ボード（またはシグナル）が提示される以前に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ない。チームのスタッフはすべて15秒前ボード（またはシグナル）が提示されるまでにすべての機材を持ってグリッドからコースサイドに退去していなければならない。15秒ボード（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すべての車両が出発すると、競技役員が車両を押してエンジンを始動、またはピットレーンに押すよう指示される。この場合、黄旗を持った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。
 - ① すべての車両がセーフティカー後方でまだ調整されていない。
 - ② チームクルーがまだグリッド上の物を撤去している。
 - ③ さらに介入が必要な状況が重なって発生している。
- ～6) グリーンライトが点灯するとセーフティカーは後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に整列した順序で車両5台分の距離以下を保って続く。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐにピット出口のライトがグリーンに変わる。その時ピットレーンにいた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った場合、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) 競技会審査委員会によりこの周回中に不必要に他の車両を追い越したと判断されたドライバーに対しては、罰則が課せられる。
- ～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時点の先頭車両が完了した周回の1つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。

第10章 レース終了および順位の設定

第42条 レース終了と順位の設定

- ～1) レース終了はフィニッシュライン（最終のコントロールライン）を基準として管理される。ここでいうコントロールラインとはコース及びピットレーンの双方を交差する単一の直線を指す。
- ～2) 優勝者はレーススタート時点のレース距離（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する。
- ～3) 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カーフラッグがフラッグマッシュタル台で提示される。
- ～4) チェッ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。
- ～5) 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優勝車両の走行周回数の70%（小数点以下切り捨て）に達しない車両は順位の設定を受けられない。
※選手権規定や各ワンメイクシリーズに規定がある場合は、選手権規定およびワンメイクシリーズを優先する。
- ～6) 不可抗力によるレース中断及び終了の場合の取り扱い：
 - ① 先頭車両が2周回を終了する前に中断及び終了された場合には、レースは不成立となる。
 - ② 先頭車両が2周回を終了した場合、レースは成立したものとする。
 ※得点付与に関する規定は、選手権規定や各ワンメイクシリーズ規定に準ずる。
- ～7) 万一、何らか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チェッカーフラッグが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。
- ～8) また、チェッカーフラッグが何らかの理由により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43条 レース終了後の車両保管と暫定表彰

- ～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周した後、ピットロードを通過して所定の保管区域に車両を持ち込まなければならない。なお車両保管区域には競技役員以外は立ち入ることはできない。ただし優勝者および2位、3位のドライバーは、競技役員の指示に従って仮表彰

の為、車両をグランドスタンド前に停車させる場合がある。

- ～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。
- ～3) チェッカーフラッグの提示を受けた車両でコースを1周徐行するに耐えられないものは、第1コーナー手前右側の舗装エリアにストップすることが許されるが、この場合は後方を充分注意し安全を確認した上で停車させることができる。

第44条 暫定表彰と正式結果による表彰式

- ～1) レース終了後、ただちに暫定結果が発表され優勝者および2位、3位のドライバーに対して、ポディウム等で仮表彰が行われる。仮表彰を受けることを拒否したドライバーは、賞典を受ける権利を放棄したものと見なされる。
- ～2) レース終了後、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45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分で競技長、および計時委員長の名において正式結果が発表される。
- ～3) 正式結果発表後、対象者へ賞典が授与される。賞典の受け取りは当該レース決勝日中に行うこと。決勝日中の受け取りがない場合、賞典の受け取り権利を放棄したものとみなされ、大会事務局は賞典を廃棄・処分することができる。なお、後日送付等の対応は行わない。

第11章 抗議および罰則の適用

第45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指名登録された競技参加者に限られる。
- ～2) 抗議を行う時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。
- ～3) 抗議を行う時は、前項の書面に規定の抗議料を添え、競技長を経て競技会審査委員会宛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（車両検査員）の判定に関する抗議は決定直後、公式車両検査に関する場合は当該車両の検査後30分以内でなければならない。
- ～6) 競技中の過失または反則に対する抗議、あるいは車両規則違反に対する抗議はその競技の終了後30分以内とする。
- ～7) 競技の順位に関する抗議は暫定結果表発表後30分以内とする。
- ～8) 本規則 第3条 審判員の判定に対する抗議はできない。審判員の氏名は公式通知にて公表する。

第46条 抗議の裁定

- ～1) 競技会審査委員会の裁定結果は、関係当事者に書面で通告された後に公式通知にて公示される。
- ～2) 審査後直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) 抗議料は抗議が成立した場合に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47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) 本競技会で競技会審査委員会が違反者に課することができる罰則は次の通りとされる。
 - ① 訓戒、訓戒（始末書提出）、罰金、出場停止（失格）
 - ② ペナルティ
 - I ドライブスルーペナルティ
ドライバーはピットレーンに進入し、ピットに停止せずにピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。
 - II ペナルティストップ
ドライバーはピットレーンに進入し、ペナルティストップエリア内でタイムペナルティとして課された時間、車両を停止させピットレーン出口からレースに復帰しなければならない。また自チームのピットに停止することは許されない。ペナルティストップエリアでは、車両はエンジンを停止する必要はない。エンジンが停止した場合は、ペナルティの時間が経過した後、車載のスターターによって再始動することができる。（車両自体にエンジンを再始動する装備が装着されていない場合は、エンジン始動用外部エネルギー源あるいは補助的装置を使用して再始動することができる。）
 - III グリッド降格、タイム削除、競技結果にタイム加算、周回数減算
- ～3) メインフラッグ台でタイムペナルティが表示されてから3周以内に規定通りこれを実行しなければならず、実行できなかった場合は黒旗が表示される。
ただし当該ペナルティ表示後3周以内にレースが終了しタイムペナルティを規定通りに実行できなかった場合は、競技結果に対してドライブスルーペナルティ、またはペナルティストップに相当するタイムを競技結果に加算する。なお加算されるタイムは競技会審査委員会の裁量によるものとする。なお、SC導入中は「ドライブスルーペナルティ」「ペナルティストップペナルティ」の執行が停止される。ただし、SCボード提示の瞬間に第1SC ライン（ピット進入ロード）を通過してピットレーンに進入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。
- ～4) 競技会審査委員会は状況に応じて本条～2) の罰則を強化することができる。
- ～5) 本条に従いレース中に執行されたタイムペナルティおよび黒旗の表示に対する抗議・控訴は認められない。

第12章 本規則の適用と補則

第48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。質疑に対する回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49条 公式通知の発行

～1) 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。

公式通知は以下のいずれかの方法によって参加者に通告される。

- ① 電子掲示板に掲出される。
- ② 公式予選後、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。
- ③ ピットモニターにテロップ表示される。
- ④ 大会事務局より配布される。
- ⑤ 参加者の住所に郵送される。
- ⑥ 緊急の場合は、場内放送で伝達される。

第50条 本規則の変更

年度途中においても本規則について見直しを行う場合がある。その内容はブルテンにて発表される。

※発行されたブルテンは以下の鈴鹿サーキット公式ホームページ内レース参加申し込み・案内 ブルテンページに掲載される。 <https://apps.mobilityland.co.jp/msentry/download/3>

第51条 本規則の施行

本規則は鈴鹿サーキットレーシングコースで行われる各競技会に適用されるもので、各競技会の参加申込み受付開始と同時に有効となる。

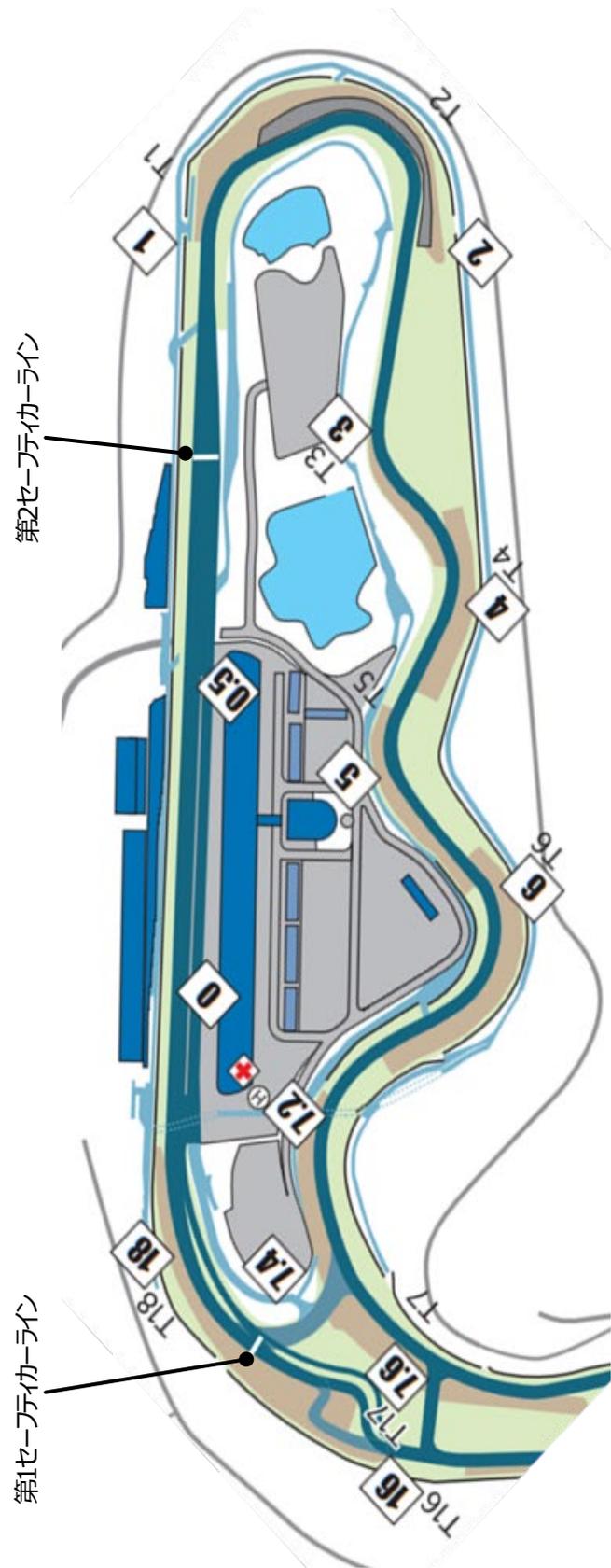
大会組織委員会

細則－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 に基づく手順)

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すべてのマーシャルポストにおいて、イエローフラッグの振動表示ならびに「SC」と書かれたボードが表示され、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. すべ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って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き、セーフティカーのピットイン後、車両がコントロールラインに到達するまで追い越しは禁止される。
 - セーフティカーから合図された場合
 - 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。
 - 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. セーフティカー活動中は必要以上の減速走行、異常走行、また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走行を続ける。セーフティカーの後方につ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つ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なし、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活動時にピットで作業中の車両は、ピットレーン出口のグリーンライトが点灯している時のみコースインすることができる。
(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略的操作といった異常な行為を行ってはならない。すべての競技車両は追い越すこと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。



以上



〒510-0295

三重県鈴鹿市稲生町7992

TEL059-378-3405

<https://www.suzukacircuit.jp/>