



## *35th Media Roadster 4hours Endurance Race*

# **REGULATION 2024**

## **第 35 回 メディア対抗ロードスター4時間耐久レース**

2024 年 9 月 21 日 (土) / 筑波サーキット

### < 開催規則書 >

## －競技規定－

### 第1条 大会

本競技会は、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一般社団法人日本自動車連盟（JAF）の国内競技規則およびその細則ならびにオーガナイザー発行の大会特別規則書に従って開催される。

### 第2条 組織

本競技は、メディア対抗ロードスター4時間耐久レース実行委員会（以下、実行委員会）の主管によりブレインズモータースポーツクラブ（B-Sports）が一般社団法人日本自動車連盟（JAF）公認のもとに「メディア対抗ロードスター4時間耐久レース」の名称を付したレースカテゴリーを組織、開催する。

### 第3条 開催日

2024年9月21日（土） 予選・決勝  
タイムスケジュールは、オーガナイザーが発行する公式通知に示す。

### 第4条 開催場所

筑波サーキット（2.045kmコース／右回り）  
〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159 TEL:0296-44-3146 FAX:0296-43-6372

### 第5条 競技種目、競技格式

4輪自動車による耐久レース / 準国内競技

### 第6条 レース時間 決勝出走台数

レース時間：4時間 / 決勝出走台数：30台まで

### 第7条 参加者（エントラント）

エントラントは、実行委員会から参加を認められた者で、本年度有効な競技参加者許可証を所持する者でなければならない。但し、競技に参加する運転者が参加者を兼任する場合は、この限りではない。

### 第8条 競技運転者（ドライバー）

- （1）本年度有効な JAF 国内競技運転者許可証 A 以上の所持者とする。但し、JAF の定める条件を満たせば、JAF 以外の ASN が発給する競技許可証の所持者も参加が認められる。
- （2）JAF 公認レースに 1 回以上の出場実績があるか、JAF 公認サーキットでの 4 時間以上のスポーツ走行の実績があること。但し、特に実行委員会が認めた場合はこの限りではない。
- （3）ドライバー及びピットクルーが 18 才未満の場合は、競技参加に関する承諾として参加に関する誓約書に親権者の署名捺印がなければならない。ピットクルーは 16 歳以上とする。

### 第9条 チーム編成

- （1）1 チームにつきドライバーは 4 名以上 5 名までとし、ピットクルーは、監督を含み 5 名以内とする。  
ドライバーがピットクルーを兼任することは認められるが、ドライバー以外の者が監督として登録されていなければならない。
- （2）各チームのドライバーは、参加媒体社の役員もしくは従業員、参加媒体のレギュラー執筆者もしくは出演者、日本カーオブザイヤー（COTY）、日本自動車ジャーナリスト協会（AJAJ）、日本モータースポーツ記者会（JMS）、日本レース写真家協会（JRPA）の会員のいずれかでなければならない。
- （3）止むを得ぬ事情により上記（2）に該当しない者や、上記（2）に該当してもレーシングドライバーを専ら職業とする者をドライバー登録する場合は、その実績を問わず『助っ人ドライバー』とする。参加申込書にその旨を明記（ドライバーの名前の後に【助っ人】と記入）しなければならない。但し、特に実行委員会が認めた場合はこの限りではない。

### 第10条 参加申込

- （1）参加申込期間： 2024年8月21日（水） まで（必着）
- （2）参加料： 60,500 円（税込 ※ライセンス取得費や保険料、その他の費用は参加者負担とする）
- （3）ドライバー登録： a) 参加申込のドライバー登録を TBN(TO BE NOMINATED)として登録できるのは、既に第1ドライバーと第2ドライバーが確定している場合に限る。  
従って、最低2名のドライバーが確定していない参加申込は受理されない。

- b) TBNの確定登録及び取り消しは、参加確認受付後直ちに大会事務局において所定の用紙に記入し、1名につきTBN登録料11,000円(税込)を添えて手続きを行わなければならない。また、既に登録されたドライバーを変更する場合も同様とする。
- (4) 保険 : ドライバーは900万円以上、ピット要員は400万円以上の本競技会に有効な保険に加入していなければならない。  
既に保険に加入済みの者は、その旨を参加申込書の保険加入済申告欄に記入するものとし、加入済保険金額が上記の金額に満たない場合は、オーガナイザーに対しJMRC関東見舞金制度ワンイベント加入の申請を行うこと。保険金額が規定に満たない場合で加入申請のない者については、競技への参加は認められない。  
 ◇JMRC 関東見舞金制度ワンイベント加入料：1,500円/名
- (5) 参加申込先 : a) 参加申込はWEBレースエントリー(<https://www.ms-event.net/bspweb/>)から行うこと。エントリーフォームに入るための招待パスワードは実行委員会より別途 e メールにて出場予定チーム責任者に通知する。  
 b) 参加料、保険料等のその他の費用の支払いは、クレジットカードによるオンライン決済もしくは下記の口座への銀行振込とする。  
 金融機関：みずほ銀行 店名：渋谷支店 口座種目：普通口座  
 口座番号：1323717 口座名義：カ) ビースポーツ  
 ※振込手数料は参加者負担とする。振込名義が参加者名と異なる場合には、オーガナイザーに対し事前にその旨を伝えなければならない。

#### 第11条 ドライバーおよびチームの遵守事項

- (1) 普段は取材する側のメディア自らチームを組み、クルマの走る楽しさやレースの魅力を多くの方に伝えることが開催の趣旨であることを十分に理解すること。参加者及びドライバーは、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) 全てのチームクルーは上記誓約の趣旨に従い、明朗かつ公正に行動し、他の参加者や競技役員を含む全ての関係者への思いやりを持ち、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) 本レースに使用する車両ならびに装備品の一部は、主催者や大会後援協賛者より貸与されたものであり、丁寧に取り扱い、破損した際は、自費をもって、修理または弁償しなければならない。消耗品はこの条項に該当しない。
- (4) チーム監督は、ドライバー、ピットクルーおよびゲストに対し諸規則を遵守させる責任を有するものとする。ドライバー、ピットクルーおよびゲストは、各自の責任において安全の確保を留意しなければならない。また万一事故等が発生した場合においても、その責任は各自が負うものとし最終的責任は監督が負わなければならない。
- (5) 競技車両ならびにサービスカーは指定のエリアに駐車しなければならない。
- (6) 車両検査の立ち合いや、競技中にピット作業エリアやサインガードに立ち入ることができるのは、参加申込時に登録されたチームクルーに限られる。
- (7) ドライバーズブリーフィングには出走ドライバーが、監督ブリーフィングには監督が必ず出席しなければならない。正当な理由で事前に連絡が無く、ブリーフィングに欠席もしくは遅刻した場合、競技に出場できない。
- (8) 本条項の違反に対する罰則はチームならびに監督に科される。

#### 第12条 計時

- (1) チーム監督は、主催者が指定した自動計測用発信装置(トランスポンダー等)を、主催者が指定する位置・方法に従い公式車両検査までに競技車両に取り付けなければならない。取り付けおよび交換要請を拒否した場合、当該車競技車両は競技に出場できない。
- (2) トランスポンダーは登録ドライバーごとに支給され、出走ドライバーに応じたトランスポンダーのみを競技車両に取り付けなければならない。
- (3) ドライバー交代に伴うトランスポンダーの切り換えは、確実に行わなければならない。
- (4) 本条項の違反に対する罰則はチームならびに監督に科される。

#### 第13条 燃料

- (1) 燃料は実行委員会が指定するカーボンニュートラル燃料(いかなる添加物も含まない)とする。
- (2) 走行前の給油は、オーガナイザー指定の給油所にて専任のスタッフがを行い、給油中は専任のスタッフ以外が車両に触れることを禁ずる。また、給油所とパドック内の指定待機場所との間を競技車両で移動する際は、競技長が特に認めた場合を除き、エンジンは始動させず、チームクルーが手押しで行うものとする。
- (3) 決勝中の燃料補給の際に使用する携行缶は実行委員会が用意したものに限る。
- (4) 本条項の違反に対する罰則はチームならびに監督に科される。

#### 第14条 公式車両検査

- (1) オーガナイザーより提供されるゼッケンならびにステッカーは、公式車両検査までに指定された位置に貼付しなければならない。
- (2) 公式車両検査時に以下の物を持参し、検査を受けなければならない。ただし、代替措置として、書面審査もしくはオンラインで検査を行う場合がある。
  - a) ドライバー用として、運転免許証・ライセンス・競技用ヘルメット（フルフェイス型に限る）・頭部および頸部の保護装置（FHR システム）・耐火炎レーシングスーツ・耐火炎バラクラバ・耐火炎ソックス・耐火炎シューズ・耐火炎グローブ（JAF 国内競技車両規則 第4編付則「レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則」に従うこと）を用意すること。耐火炎アンダーウェアの着用は強く推奨する。
  - b) 競技中、全てのピットクルーは主催者が貸与する腕章を着用せねばならない。給油作業を行うピットクルーは、フルフェイス型ヘルメット・耐火炎静電気防御服・耐火炎シューズ・耐火炎グローブ（JAF 国内競技車両規則 第4編付則「レース競技に参加するドライバーの装備品に関する付則」に準じた製品を強く推奨する）を用意すること。また、給油を伴わない作業であっても、ピット作業エリア内に入るピットクルーはヘルメット、長袖、長ズボン、安全靴を整えることを強く推奨する。
  - c) 燃料取扱い時には常に消火器を用意すること。（粉末 2kg 以上で、適切に定期点検が行われ、製造者が定める有効年数あるいは耐用年数内のものを2本以上）
- (3) 公式車両検査終了後の競技車両は、本車両規定で認められている以外の、いかなる改造も許されない。
- (4) 技術委員長は、公式車両検査の結果、不適当と判断した箇所について修正を命ずることができ、修正がなされない場合には出走を拒否することがある。

#### 第15条 競技中のドライバー規定

- (1) 筑波サーキット一般競技規則 第20条「ドライバーの遵守事項」に従い、国際モータースポーツ競技規則付則H項ならびにL項の規定を順守し、危険なドライブ行為を行わないこと。
- (2) イエローラインによって、ピットロードとコースを区分する。このイエローラインを横断してはならない。
- (3) ピットイン、ピットアウトする際は、如何なる場合も白線（点線を含む）をはみ出したり、跨いではならない。また、直線に走行車両がある等の理由により、ピットレーン出口の信号機を赤色に点灯する場合がある。その間はコースイン不可とする。その後、緑色が点灯した場合にはコースイン可とする。
- (4) ピットインの場合は、手または方向指示器で後続車に合図をし、ピットロード入り口から徐行しながら減速帯を進行し、十分に減速してから停車帯に入り自己のピット前で停車し、エンジンを一度停止しなければならない。
- (5) 自己のピット前を通り過ぎてしまった場合は、競技役員の許可を得た後、自己のピット要員によって押し戻すことができる。（ピット内でのリバースギヤの使用は、厳重に禁止される。）
- (6) ピットロードの速度規制区間を走行する競技車両は、制限速度 40km/h を超えてはならない。
- (7) ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とは見なされない。車両のいかなる部分も走路と接していない状態である場合、ドライバーは走路を外れたと判断される。走路を外れた車両のドライバーは再度復帰することができるが、当該行為が安全であることが確認され、持続的なアドバンテージを得ることが一切ない場合にのみ行うことができる。ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れることはできない。  
公式予選中に走路を外れ、アドバンテージを得たと判定された場合、当該周回のタイムは採択されない。また、複数回に渡り走路外走行を繰り返した場合、黒白旗を警告として提示し、それでも繰り返した場合には罰則が科される。
- (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。
- (9) 直線走路で、あるいはブレーキングエリアの手前で、自らの順位を守ろうとするドライバーは、その最初の動きで走路の全幅を使用することができるが、追い越しを試みようとする車両の大部分が、順位を守る側の車両に横付けになった状態でないことを条件とする。このような方法で順位を守る間、当該ドライバーは正当な理由なく走路をはみ出すことはできない。疑義を避けるため、追い越しを試みる車両のフロントバンパー部分が先行車両のリアホイールにかかっている状態である場合、それは「車両の大部分」とは見なされる。
- (10) 走路端部を越えて故意に車両を押し出す、あるいはその他通常でない進路変更など、他のドライバーの妨害となる行為は禁止される。また、他車に自車の存在を知らせるためのライト・オン走行（ハイビームも含む）は認められるが、ライトのパッシングは、前車のペースが明らかに遅く、幻惑行為にならない使用頻度と車間の場合にのみ認められる。
- (11) レース中、車両がその他の車両に追いつかれて、その車両が周回遅れになろうとしている時、追いつかれた車両のドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いドライバーに追い越させなければならない。その際は、自車の走行ライン側にウインカーランプを点灯させることを推奨する。追いつかれたドライバーが自分より速い

ドライバーに追い越しをさせない場合、追いつかれたドライバーに対し、後続のドライバーに追い越させなくてはならないことを示すために青旗が振動表示される。

- (12) ドライバーが自己の意志に反して、またその他の理由により、やむを得ず車両を停止する場合には、当該車両をできるだけ速やかにトラックから移動して、ハザードランプを点灯し、他の車両の支障とならないように配慮しなければならない。ドライバー自身がその車両を危険となるような場所から移動できない場合、当該車両のエンジンが稼動中であっても、コース委員がこれを援助するものとする。この場合、ドライバー自身で違反なくレースに復帰したときには失格とはならない。
- (13) ガス欠症状が出た場合も、走路内に車両が停止する危険が高いため、速やかに走路外に車両を移動しなければならない。一時的でも走路内で停止した場合は、失格とする。
- (14) 本大会の走行中にコース上やピットで競技車両を停止させた場合、その競技車両に搭載されているバッテリーとスターターを使用して、エンジンを始動させること。押しがけは一切禁止する。コースに沿って競技車両を押したり、押してコントロールラインを通過した場合は、失格とする。
- (15) ドライバーに対しては、F I A国際競技規則付則H項に定める信号によって指示が与えられる。但し、競技中にコース照明を用いる必要がある場合は、競技長の判断により旗信号を以下の灯火信号に代えて行う。
  - a) 黄旗1本振動表示は、黄色回転灯1個に代える。
  - b) 黄旗2本振動表示は、黄色回転灯2個に代える。
  - c) 緑旗振動表示は、緑色回転灯に代える。
  - d) 赤旗振動表示は、赤色回転灯に代える。
- (16) コントロールラインのフラッグタワーにて「ライト・オン（又は、LIGHT ON）」のボードが提示された場合、全競技車両は速やかに前照灯及び尾灯を点灯させなければならない。
- (17) 万一、他の車両と接触した場合には、正式競技結果が発表される前に、接触した双方のチームの責任者同士で話し合い、互いに遺恨を残さぬよう努力しなければならない。競技中の接触は互いの自己責任とし、その補償を他に求めてはならない。

#### 第16条 競技中のピット作業規定

- (1) 競技中、自己のピット内に入場できる者は、登録されたドライバー、ピットクルー、オフィシャルなどの特に認められた者に限る。
- (2) ピットサインは、自己のピット内より提示するものとし、レーザー光線及び走行中のドライバーの視界を妨げる灯火やピットサインは禁止する。また、競技役員によって灯火等変更の指示を受けた場合は、速やかに従わなければならない。
- (3) 自己のピットエリアで作業できる人数は、ピットクルーもしくはドライバーとして登録された3名までとする。
- (4) 上記(3)の例外として、下記の作業についてはピット作業の人数に含まないものとする。但し、作業はピットクルーもしくはドライバーとして登録された者に限る。
  - a) 到着ドライバーが出発ドライバーのシートベルト装着の手伝いをする場合。
  - b) 到着ドライバーが出発ドライバーのトランスポンダーの切換えの手伝いをする場合。
  - c) 競技車両に車載カメラを搭載し、そのバッテリーならびにテープの交換作業を行う場合。但し、競技車両がピットインする前に、その作業を行う旨を担当ピット監視員に必ず口頭で伝えなければならない。
- (5) ピット作業の場合を除いて、ピットクルーがピットから出て停車区域に立つことを禁止する。
- (6) ピットストップ直前の準備を除き、タイヤ、工具等を出しておくことは禁止される。また、作業終了後は速やかに片付けなければならない。
- (7) ピット内及びピットエリア付近では、喫煙、火花や高温を発生する装置や工具の使用を禁止する。
- (8) 修理・調整等のピット作業は、指定された自己のピットエリア以外では行ってはならない。
- (9) ピットでは、電動・エア工具を使用してはならない。
- (10) ピットでのタイヤ、ラジエータ等の冷却のための水・氷等の使用は禁止される。
- (11) コンクリートウォール上に、ラップタイム計測機等を設置してはならない。
- (12) 無線機の使用は一切禁止する。但し、下記の方法を用いてドライバーとピットクルーが音声通話を行うことは認められる。
  - a) 双方の通話には一般に市販されるスマートフォン・携帯電話を用いること。スマートフォン・携帯電話の用意や通信料は参加者負担とする。
  - b) 参加車両にスマートフォン・携帯電話を取り付ける際は、ドライバーからはディスプレイが見えず、運転中に操作できない位置とすること。(自動着信応答機能を使用するか、常時通話状態を維持して使用すること)
  - c) ドライバーは、実行委員会から貸与されるケテル社製4輪レース用マイクセット「KT502」ならびにスマートフォン用コード「KT113i」を用いること。

- d) ピットクルーは、実行委員会から貸与されるケテル社製イヤマフ「KT555-113i」を用いること。
  - e) 上記は貸与品であるため、一切の加工を禁じ、レース終了後は速やかに所定の方法で返却すること。
  - f) 但し、特に実行委員会が認めた場合はこの限りではない。
- (13) ピット以外で修理を行う場合は、全て車載工具・部品を使用し、当該ドライバーが行わなければならない。当該ドライバーと権限を与えられた競技役員を除いて、ピット以外に停車している競技車両に触れることはできない。

#### 第17条 公式予選

- (1) 公式予選は、登録されたドライバーによるタイムトライアル方式とし、次の方法によりスターティングポジションを決定する。
  - a) 予選走行は各チーム1名のドライバーが代表して行うものとし、予選中のドライバー交代は認められない。また、『助っ人ドライバー』も予選ドライバーとして出走することは認められない。
  - b) 各チームは、公開練習の終了後、大会事務局より配布される燃料クーポン券(予選前満タン券1枚)を用い、予選までに公式通知で定められた指定の給油所で満タン給油を実施し、その状態のまま予選走行を開始することが義務付けられる。
  - c) 各チームは、タイムスケジュール(公式通知)に定める予選走行時間内に少なくとも2周回以上をし、ベストラップタイムの計時記録を受けなければならない。(義務周回数を2周とする)
  - d) 予選のコースイン順は、昨年度の決勝結果順を優先とする。
  - e) 走路外走行(4輪脱輪)によって達成された当該周回タイムは公式予選結果として採用しない。
  - f) 予選ベストラップタイムの順に決勝グリッドを決定する。同一ベストラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを出した者が優先され以下これに準ずる。
- (2) 公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中およびインターバル中に自力で走行し自己のピットに戻った場合、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、赤旗中断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。なお、黄旗もしくは赤旗提示の原因と特定されたドライバーには罰則を科す場合がある。
- (3) ベストラップタイムの計時記録を受けられない場合は、競技長の判断と競技会審査委員会の承認によって最後尾のスターティンググリッドを得ることができる。但し、そのドライバー(チーム)は、公式予選結果発表後30分以内に出走嘆願手続きを行わなければならない。

#### 第18条 決勝スタート

- (1) スタート方法は、ローリング・スタートとする。但し、天候その他の事由により他の方式のスタートを行う場合がある。
  - a) フォーメーションラップ開始前までのダミーグリッドへの整列はスタンディングスタートと同様とする。(ピットロードからダミーグリッドへの整列時は、競技長が特に認めた場合を除き、必ずその車両の動力で推進すること。)
  - b) 第1ドライバーは、副編集長以上の役職者とする。但し、特に実行委員会が認めた場合はこの限りではない。
  - c) スタート手順
    - ①スタート5分前 … エンジン停止。グリッドへの進入は締め切られる。コース上における全ての作業は禁止される。この時点までにグリッドに着けなかった車両はピットスタートとなる。但し、競技役員の指示があった場合にはピットに入ってピットスタートとなる。
    - ②スタート3分前 … 第1ドライバー、競技役員を除く、全ての者はコース上から退去する。
    - ③スタート1分前 … 第1ドライバーは車室内に着座したままエンジンを始動する。
    - ④スターターからの緑色旗の振動 … オフィシャルカーを先頭に競技車両はスターティンググリッドの隊列を保ちながらフォーメーションラップ(1周)を開始する。この周回中の追い越しは許されない。
  - d) フォーメーションラップの際に、スタートに出遅れた車両およびフォーメーションラップ途中で正しい位置が保てなかった車両は最後尾につけるものとする。フォーメーションラップ中にピットインした場合は、フォーメーションラップ数に1周回を加えた周回数をレース結果から減算する罰則を科す。
  - e) フォーメーションラップが開始された時点で、スタートラインの信号灯に赤ランプが点灯され、他のオブザベーションポストではイエローフラッグが提示される。
  - f) フォーメーションラップ先導中のオフィシャルカーの速度は、最高70km/hに保たれる。
  - g) オフィシャルカーは、フォーメーションラップ終了と共にコースから退去する。競技車両はポールポジション車両の先導で最低速度約50km/h、最高速度約70km/hにてそのまま走行を続け、隊列を乱すような加減速を行ってはならない。
  - h) メインストレートでは、スタート信号が合図されるまで、自車両に割振られたイン側またはアウト側のスターティンググリッドボックスの列上をはみ出さずに走行しなければならない。

- i) スタート信号は、競技長が管理するスタート信号（緑ランプ）により合図される。各車両は、スタートラインを通過するまで他車の追い越しは禁止される。
  - j) フォーメーションラップ中に何らかの問題が発生した場合には、スタートラインの信号灯に赤ランプが継続的に点灯され、他のオブザベーションポストではイエローフラッグが提示される。オフィシャルカーが再度先導車両の前に合流し、全車はもう1周のフォーメーションラップを行うこととなる。
- (2) ピットスタート  
レース・スタート合図の後、全ての競技車両がピット出口を通過し、ピット出口の信号灯にグリーンランプが点灯することによりピット出口からスタートが許される方式をいう。ピットスタート車両は、フォーメーションラップ数に2周を加えた周回数をレース結果から減算する罰則を科す。
- (3) 反則スタート
- a) 反則スタートをした場合は、1回目のピットイン時に自己のピット前に停車した（タイヤが完全に停止した）直後に、1分間停止の罰則を科す。（この停止時間は第19条（5）の停止時間には含まれない）
  - b) 罰則停車中は、ドライバー交代を含む一切の作業を禁止する。

#### 第19条 決勝レース中のドライバー交代

- (1) 各ドライバーの合計運転時間は100分までとする。但し、『助っ人ドライバー』の合計運転時間は42分までとする。
- (2) 各ドライバーの連続運転時間は、合計運転時間を超えない範囲で52分までとする。但し、『助っ人ドライバー』の合計運転時間は42分までとする。
- (3) 運転時間の計測
  - a) 第1ドライバーの運転時間は、決勝開始スタート時刻から、第2ドライバーが最初にコントロールライン（以下ピットロード上を含むものとする）を通過した時刻の差で計測する。
  - b) 第2ドライバー以降の運転時間は、そのドライバーに交代して最初のコントロールラインを通過した時刻から、次に交代したドライバーが最初にコントロールラインを通過した時刻の差で計測する。
  - c) 最終ドライバーの運転時間は、そのドライバーに交代して最初のコントロールラインを通過した時刻から、チェッカー提示後にコントロールラインを通過した時刻の差で計測する。
- (4) 既定の時間内に交代ができなかった場合には、1分間ごとの遅れにつき1周回分の周回数を決勝結果から減算する（例：1分30秒の遅れがあった場合には2周回分を減算）。ただし、セーフティカーの導入や赤旗等で止むを得ず交代のタイミングが遅れた場合については考慮する（赤旗の場合には中断時間分を相殺して計測する）。
- (5) ピットインした場合は、ドライバー交代の有無に関わらず、自己のピット内に1分間以上停車しなければならない。停止時間の計測開始は、各自のピット前にて競技車両のタイヤが停止してからとする。ドライバー交代中はエンジンを停止しなければならない。
- (6) ピットでドライバー交代を行う場合は、競技車両がピットインする前に、その作業を行う旨を担当ピット監視員に必ず口頭で伝えなければならない。

#### 第20条 決勝レース中の燃料補給

- (1) 燃料は実行委員会が指定するカーボンニュートラル燃料（いかなる添加物も含まない）とする。参加者が燃料補給の際に使用する携行缶は実行委員会が用意したものに限る。
- (2) 決勝での総燃料使用量は、基本的に60リットルまでとする。スタート時点で競技車両にはフルタンク（40リットル）給油されているものとする。公式通知で定められた指定の給油所とパドック内の指定待機場所との間を競技車両で移動する際は、競技長が特に認めた場合を除き、エンジンは始動させず、チームクルーが手押しで行うものとする。  
残り20リットル分の燃料は、燃料クーポン券（20リットル券1枚）を大会事務局より配布し、クーポン券に記載された時間内に、クーポン券と引き換えに携行缶に一旦給油してから、自己のピットで競技車両に補給しなければならない。
- (3) レース中、全ての競技車両は以下の燃料補給規定に従わなければならない。  
決勝レース中の給油方法は、JAF国内競技車両規則第1編第3章10.4)簡易燃料補給方法に従わなければならない。レース中の燃料補給は1回のピット作業で20リットルまでとする。
- (4) 上記の量以上に燃料補給が必要になった場合は、特別追加給油を受けることができる。特別追加給油は1回限り5リットルまでとし、大会事務局に申請し（申請料5,000円）配布されるガソリンクーポン券（5リットル券）によりガソリン携行缶に一旦給油してから、自己のピットで競技車両に補給することができる。但し、特別追加給油のためにピットインした場合は、それ以外の作業を同じピットイン時間帯中に行うことは禁止する。
- (5) ピットで燃料補給を行う場合は、競技車両がピットインする前に、その作業を行う旨を担当ピット監視員に必ず口頭で伝えなければならない。
- (6) 燃料補給を行う場合は、ピット内に3分間以上（3分間を燃料補給時間とし、第19条（5）の停止時間には含まれない）停車しなければならない。停止時間の計測開始は、各自のピット前にて競技車両のタイヤが停止してからとする。

- (7) 燃料補給中はエンジンを停止し、車両のボディアースを行わなければならない。
- (8) 燃料補給中は、最少1名以上のピット要員が消火器を持って燃料補給終了まで待機し、万一の場合は消火にあたる。
- (9) 燃料タンク外に燃料をこぼした場合は、できる限り速やかにその燃料を拭き取らなければならない。
- (10) 燃料補給時間中は、ドライバー交代以外の作業（窓拭き・クールスーツ用の氷の交換・ドリンクの交換等を含む）を禁止する。
- (11) 競技長が特に認めた場合を除き、ピット以外での参加者による燃料の補給は一切禁止する。

## 第21条 タイヤ本数の制限

- (1) 本大会を通じて使用できるタイヤは、実行委員会から配給された4本までとする。
- (2) 接触による破損等のやむを得ない理由でタイヤの交換が必要な場合、大会事務局に追加タイヤ使用の申請(申請料11,000円/1本)を行うこと。技術委員長がタイヤを現認した後、実行委員会から交換用タイヤが配給され、交換することが認められる。
- (3) ピットでタイヤ交換（ローテーション含む）作業を行う場合は、競技車両がピットインする前に、その作業を行う旨を担当ピット監視員に必ず口頭で伝えなければならない。
- (4) 技術委員長が特に認めた場合を除き、レース中はピット以外での交換作業を禁止する。
- (5) タイヤ交換作業を行う場合は、ピット内に10分以上（第16条（4）の停止時間1分を含むものとする）停車しなければならない。停止時間の計測開始は、各自のピット前にて競技車両のタイヤが停止してからとする。
- (6) タイヤ交換作業時間中は、それ以外の全ての作業（ドライバー交代・窓拭き・クールスーツ用の氷の交換・ドリンクの交換等を含む）を禁止する。
- (7) タイヤ交換作業中はエンジンを停止しなければならない。

## 第22条 ハンディキャップ

- (1) 実行委員会は、前大会のレース結果に応じて下記の通りにピットストップ・ハンディキャップを与えるものとする。
  - a) 前年度の1位チーム：270秒、2位チーム：210秒、3位チーム：150秒、4位～6位チーム：120秒のピットストップ・ハンディキャップの消化を義務付ける。
  - b) 自己のピット前にて競技車両のタイヤが停止し、再び動き出す瞬間までを「消化」と定義する。
  - c) 消化作業は、決勝開始から30分間以内に完了しなければならない。30分間以内に完了できなかった場合には、相応の罰則を科す。
  - d) 消化作業を行うチーム責任者は、競技車両がピットインする前に、その旨を担当ピット監視員に必ず口頭で伝えなければならない。
  - e) 消化作業でピットインした際は、消化作業の前後を含め、それ以外の全ての作業（ドライバー交代・窓拭き・クールスーツ用の氷の交換・ドリンクの交換等を含む）を禁止する。
  - f) 消化作業中は、エンジンを停止しなければならない。
- (2) 実行委員会は、今大会の各チームのドライバー編成等を考慮し、（1）以外のチームでもレース事前もしくはレース当日にピットストップ・ハンディキャップを与える場合がある。その場合、決勝開始前までに公式通知にて発表する。
- (3) ハンディキャップに対する異議申し立ては一切認められない。

## 第23条 レースの中断及び再スタート

一般財団法人日本オートスポーツセンター発行の2024筑波サーキット一般競技規則書 第40条「赤旗によるレースの中断」ならびに第41条「再スタート手順」に従うものとする。

## 第24条 レース終了及び順位決定

- (1) 規定されたレース時間（公式スタート時刻から4時間）を経過した後に、先頭車両がフィニッシュラインを通過した時点でチェッカーフラッグが提示される。チェッカーフラッグの表示を受けた後の追い越しは禁止される。
- (2) 全ての車両はコース上でチェッカーフラッグを受けなければならない。チェッカーフラッグは、先頭車両がフィニッシュライン通過後3分間提示される。最終周回がこの時間を上回る車両については、これらのタイムは当該車両の走行距離算定にあたって考慮されない。チェッカーフラッグを受けられなかった車両は順位認定の対象とはならない。但し、赤旗中断によりレースが終了した場合は、この限りではない。
- (3) チェッカーフラッグを受けた車両であっても、走行周回数が優勝車両の走行周回数の70%（小数点以下は切り捨て）に達しない車両は順位認定の対象とはならない。



- (4) 万が一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を完了する前に提示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて提示された場合には、最終順位は各ヒート時間が経過した時点における順位に従って決定される。
- (5) チェッカーフラッグを受けた全ての車両は、原則としてコースを1周した後、メインストレート上に停車すること。
- (6) チェッカーフラッグが提示された時点でピット出口は閉鎖される。
- (7) 第1位の車両は、規定時間で最長距離を走破した車両とし、すべての車両はそれぞれ達成した周回数の多い順に、また同一周回数を完了した車両についてはコントロールライン通過順に順位を決定する。

#### 第25条 車両保管

- (1) 全ての競技車両は、レース終了後、競技役員の手指示に従って車両保管されるものとする。
- (2) 上位入賞車両及び抗議対象車両は、再車検を行う。
- (3) 再車検の内容は、当日の技術委員長が決定する。

#### 第26条 抗議

JAF 国内競技規則第12条に従って行うことができる。

#### 第27条 賞典

- (1) 大会賞典  
1～3位：トロフィー、JAF賞、ガルフ賞 4～6位：トロフィー、ガルフ賞
- (2) 特別賞典  
ブリヂストン賞（予選トップのドライバー）：記念盾、副賞  
ブリッド賞（決勝開始から1時間経過時点のトップチーム）：記念盾、副賞  
エンドレス賞（決勝開始から2時間経過時点のトップチーム）：記念盾、副賞  
クスコ賞（完走チームの中で最も順位を上げたチーム）：記念盾、副賞  
※対象チームが複数発生した場合、スターティンググリッドが下位のチームを対象とする。
- (3) 上記の賞典とは別に特別賞を実行委員会およびオーガナイザーが設定する場合がある。

#### 第28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出を要求し、競技出場の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) 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、及びレース時間の短縮、コースの変更等を決定することができる。
- (4) すべての参加者、ドライバー、ピットクルーの肖像権及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。

#### 第29条 本規則の解釈

本規則及び、本大会の競技に関する諸規則や公式通知の解釈について疑義が生じた場合、参加者に限り文書によって質疑申し立てが許される。これに対する回答は、競技会審査委員会の決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

#### 第30条 本規則の違反

本規則に対する違反の罰則宣告は、競技会審査委員会が行う。罰則は、訓戒、罰金、黒旗によるピットイン、周回数の減算、タイム加算、出場停止、失格等がその違反内容の軽重に応じて適用される。

#### 第31条 本規則に記載されていない規定

本大会の競技運営に関する規則で、本規則書にない規定は、一般財団法人日本オートスポーツセンター発行の「筑波サーキット一般競技規則書」に準じるものとする。

#### 第32条 本規則の施行

本規則は、参加申込の受付と同時に施行する。

以上

## －車両規定－

### 第1条 参加車両

本競技に参加を許される競技車両は、JAF 国内競技車両規則第3編第6章スピードSAX 車両として JAF の承認を得たマツダ ロードスター（型式：ND5RE）で、メディア対抗ロードスター4 時間耐久レース実行委員会（以下、実行委員会）が準備する車両に限る。本規定によって許可されていない全ての改造は禁止される。下記を除き、車両は JAF 国内競技車両規則のスピードSAX 車両規定に合致していること。

### 第2条 車両規定

- (1) 競技車両の割り当ては、実行委員会が決定し、これに対する異議申し立ては認められない。
- (2) 本大会の走行中は、競技長からの指示がない限り、オープン状態での走行が義務付けられる。
- (3) ロールケージは、実行委員会が指定するマツダ車製を使用し、このロールケージに対する改造は禁止される。
- (4) 使用タイヤは、実行委員会が指定するブリヂストン社製「POTENZA Adrenalin RE004 (195/50R16)」のワンメイクとする。タイヤ空気圧の調整は認められるが（空気以外の気体を使用することは禁止）、アライメントの調整は禁止される。
- (5) 使用ブレーキパッドは、実行委員会が指定するエンドレス社製「MFE1」のワンメイクとする。
- (6) 使用パケットシートは、実行委員会が指定するブリッド社製、フルハーネスは、実行委員会が指定するキャロッセ社製とする。居住性の向上と安全性確保のみを目的として、シートにバットを取り付けることは認められる。但し、工具を使用しなくても即座に取り外せる機構でなければならない。
- (7) ECU を含め、競技車両に対して一切の改造は認められない。
- (8) GPS データロガー（記録以外の機能を有してはならず、OBD コネクタを使用してはならない）の装着は認められる。但し、レース後の学習用、取材目的でのみ搭載が認められ、競技を有利にすることを目的に搭載することは認められず、車両への修正・加工・削除作業を必要としない方法とすること。また、補助メーター（燃費計など）、シフトアップインジケータ等の電子機器の追加装着は認められない。
- (9) 予選、決勝を通じて排気音量が大きくなった競技車両は、走行を中止させる場合がある。
- (10) 競技車両に撮影用カメラを搭載する場合は、公式車両検査前にカメラ搭載許可申請書を競技会事務局に提出し、公式車両検査時に技術委員長のカメラ搭載の承認を受けなければならない。私的鑑賞目的、取材目的でのみ搭載が認められ、競技を有利にすることを目的に搭載することは認められず、通信機能を搭載したカメラの使用も認められない。但し、特に実行委員会が認めた場合はこの限りではない。
- (11) 識別灯火を取り付ける際の電源は、シガーライターの差し込みコネクタを用いて配線すること。ヘッドライトバルブ等を変更して識別灯火とする場合は、元の光量より減光するものであってはならない。取り付けに関しては、公式車両検査時に確認を受けること。また、走行中の識別灯火は、点滅式及び夜間レースの灯火信号（黄色・緑色・赤色）に類似するものであってはならない。
- (12) エンジンオイル等の油脂類は実行委員会が指定する Gulf 社製とする。燃料や油脂類に添加剤を混入することは禁止する。
- (13) 取り扱いには善良な管理者の注意義務をもって競技車両を使用しなければならない。特に、決勝レース前の満タン燃料補給時に、実行委員会指定した作業者が給油作業を開始し完了するまで、それ以外の者が競技車両に一切触れてはならない。

### 第3条 競技番号・ステッカー

- (1) 競技番号は、実行委員会によって定められ、正式参加受理書にて参加申込者に通知する。但し、原則として No. 1 の番号は前年度チャンピオンのためリザーブされる。
- (2) 各自が割り当てられた車両に各自の責任において、実行委員会が指定するゼッケン番号ならびにステッカーを、実行委員会が指定する位置に貼付しなければならない。位置については別途通知する。
- (3) 新たに指定ゼッケンが必要な場合、実行委員会から提供するものとし、提供方法は別途通知する。
- (4) 競技参加車両の左右ドア上端に、ドライバー名を記入しなければならない。
- (5) 競技番号ならびにステッカーは、公式車両検査時に技術委員によって点検され、指定された位置に貼付されていない場合や、実行委員会ならびにオーガナイザーからカラーリング等により判別し難いとみなされた場合、また、大会スポンサーと競合するステッカー・カラーリングがあるとみなされた場合、燃費や空力等の性能向上を意図した製品や貼付方法だとみなされた場合、貼付位置の修正やカラーリングの変更、ステッカーの削除を要求されることを予め承知していなければならない。

#### 第4条 統一解釈

本規定はできる限り変更、改造の範囲を最小限に留めつつ国内競技規則に則った安全規定を満たし、平等な条件の下に多くのメディア関係者が、レースとライトウェイトオープンスポーツカーの醍醐味を堪能できることを目的として作られたものであり、JAF 国内競技車両規則及び本規則により規定されていない事項については、全て改造、変更、取付が許されないと解釈しなければならない。

本規則の解釈に万一疑義を生じた場合は、技術委員長の解釈を持って最終とする。

以上

※前年度の規則からの変更点は下線（直線）、変更点に関わらず特に注意すべき点は波線で示す。

メディア対抗ロードスター4時間耐久レース実行委員会