

第 26 回関東学生対抗
軽自動車 5 時間耐久レース

特別規則書

2023 年 9 月 10 日

初 版

主 催 者：全日本学生自動車連盟関東支部（支部長：阿部 正浩）

東京都江東区森下 1 - 1 5 - 7

第1章

大会告知

第1条 競技会の定義及び組織

第26回関東学生対抗軽自動車5時間耐久レースは、学生自動車部の部、一般の部ともに本競技会の特別規則書に従い開催される。

* 競技会の名称

第26回関東学生対抗軽自動車5時間耐久レース

* 競技種目

軽自動車耐久レース

* 競技時間

学生自動車部の部 (10月22日日曜日開催) AM 10:00 スタートの5時間

一般の部 (10月21日土曜日開催) AM 9:30 スタートの5時間

とする

* 開催日程

2023年10月21日土曜日・22日日曜日 2日間

* 競技開催場所

名称：スポーツランド信州

所在地：〒381-1222 長野県長野市松代町豊栄字地蔵1005-1

* オーガナイザー（主催者）

名称：全日本学生自動車連盟関東支部（支部長：阿部 正浩）

所在地：〒135-0004 東京都江東区森下1-15-7

TEL：03-3634-9197

FAX：同上

URL：branch_office1@kantou.ajsaa.jp

競技会期間中の連絡先：スポーツランド信州

全日本学生自動車連盟関東支部常任委員 齋藤迅太朗 (080-6767-0563)

大会運営協議委員 吉木達嗣 (090-8512-6987)

大会組織/大会役員

大会会長 阿部 正浩 (全日本学生自動車連盟関東支部長)

大会副会長 磯野 計一 (全日本学生自動車連盟理事)

組織委員会

組織委員長 磯野 計一

組織委員 吉木 達嗣 (全日本学生自動車連盟理事)

組織委員 濱口 慶一 (全日本学生自動車連盟関東支部理事)

組織委員 力石 尚武 (全日本学生自動車連盟関東支部運営協議委員)

組織委員 柳 濟龍 (全日本学生自動車連盟関東支部運営協議委員)

組織委員 後藤 正太郎 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員長)

審査委員会

審査委員長 多賀 弘明 (全日本学生自動車連盟名誉顧問)

審査委員 永峰 真 (全日本学生自動車連盟関東支部運営協議委員)

審査委員 吉田 陽一郎 (全日本学生自動車連盟関東支部理事)

競技役員

競技長 吉木 達嗣

副競技長 力石 尚武

技術委員長 藤原 淳 (全日本学生自動車連盟関東支部運営協議委員)

コース委員長 樋口 雅樹 (全日本学生自動車連盟理事)

コース副委員長 濱口 慶一

計時委員長 児玉 貴子 (全日本学生自動車連盟関東支部理事)

計時副委員長 渡辺 摩弥子 (全日本学生自動車連盟関東支部運営協議委員)

救急委員長 矢野 一彦 (慶應義塾大学OB 医師 22日)

救急委員長 平福 恵子 (全日本学生自動車連盟関東支部理事 21日)

事務局

事務局長 後藤 正太郎

副事務局長 中山 将 (全日本学生自動車連盟関東支部常任副委員長)

事務局 齋藤 迅太郎 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

事務局 石津 周都 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

事務局 佐々木 灯 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

事務局 小沼 清志郎 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

事務局 井筒 拓実 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

事務局 永井 健登 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

事務局 杉山 雄哉 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

事務局 鈴木 明欧進 (全日本学生自動車連盟関東支部常任委員)

*参加申込及び参加費用

- 1) 参加申込及び問い合わせ先（大会事務局）
参加申込はWEB申し込みとする
所在地／関東支部：〒135-0004
東京都江東区森下1-15-7
TEL／FAX：03-3634-9197
URL：branch_office1@kantou.ajsaa.jp
- 2) 参加受付期間
2021年9月18日(月曜日)から 締切 2021年9月29日(金曜日)
- 3) WEB申込書類
誓約書/選手登録/オフィシャル登録
- 4) 参加料
今年の参加料の入金は参加受付期間と同様

学生自動車部（加盟校の部）	¥30,000
学生自動車部（一般の部）	¥40,000
一般の部	¥50,000

*競技のタイムスケジュール

後日別紙にて配布。

*その他の事項

- 1) 公式通知等の掲示場所：ピット内本部前

第2章

参加者及び運転競技者の遵守事項

第2条 遵守事項

以下の事項について参加者及び競技運転者は、これを遵守しなければならない。
これに違反した場合は、罰則を課す場合がある。

1. 規則の熟知と遵守

参加者は競技の諸規則並びに諸規定を熟知し、これを遵守するとともに自己の参加に関わる全ての者にこれらの規則を遵守させる責任を有するものとする。
また、競技参加に関わる全ての関係者は、当該参加者と同様に規則を遵守しなければならない。

2. 安全の確保とその責任

安全の確保は、競技に参加する全てのものが各自の責任において常に留意していなければならない最も重要な事項である。競技中、万一事故による車両の損害あるいは人員の死傷等があった場合でもスポーツとしての原則に基づき、その責任は各自が負わなければならない。オーガナイザー及び他の競技会役員やサーキット職員等に対して一切の補償責任を追及することは出来ないものとし、参加に際して誓約文に署名し、このことを明確に約束しなければならない。

3. マナーの遵守

競技に参加する全てのものはスポーツマンとしての襟度を保ち、言語を慎み、礼儀正しく、明朗公正に行動しなければならない。また、競技会の期間中に薬品によって精神状態をつくろったり、飲酒したりしたものは競技から除外される。

4. 自主責任体制

競技に参加する全ての者は自らの意志と責任において参加するものであることを深く認識し、万一の場合に備えてその参加について家族の了解を得ておくとともに、有効な保険に加入するなどして、十分な自主責任体制を整えた上で参加しなければならない。

5. オーガナイザーや大会後援者、競技会役員、審査委員会の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。

第3章

安全規定

第3条 競技運転者の安全装備と安全遵守事項

1. (学生自動車部の部) 競技運転者はJ I S二種規格、旧J I S-C種、S N E L L規格または、J A F・M F J 公認、及びこれらに準ずる規格のヘルメット着用を義務づける。また製造年月日から10年以内の物の使用を強く推奨する。ヘルメットは外装、内装にキズ、損傷の無きこと。ヘルメットには、必ず使用する競技運転者の氏名と血液型を明記すること。複数名にて使用する場合は複数名分明記すること。なお、複数名にて使用する場合には、その都度内装のクリーニング及び、内装の消毒を実施すること。乗車中は4点以上のシートベルトをしっかりと装着すること。ヘルメットはフルフェイスタイプを推奨する。また、H A N S デバイスまたはネックプロテクター(二輪用、カート用で可)の着用を義務付ける(複数名で使用する事も認める。なお、複数名にて使用する場合には、その都度クリーニング及び、消毒を実施すること。)

衣服は耐火繊維を使用するレーシングスーツの着用を義務づける。また、グローブ、シューズについても耐火繊維製のレーシンググローブ、シューズの着用を強く推奨する。グローブは、耐火繊維製又は皮製で手首より先のいかなる部分も肌が露出してはならない。布製、軍手等の使用は禁止。手首は腕の一部も含む、従って手首部分の短いメカニック用のグローブは使用出来ない。また、足首も肌が露出してはならない。従って足首が覆われないタイプの短いソックスは着用出来ない。下着等は、耐火繊維製のフェイスマスク、アンダーシャツ、アンダータイツ、ソックスの着用を強く推奨する。

2. (一般の部) 競技運転者はJ I S二種規格、旧J I S-C種、S N E L L規格または、J A F・M F J 公認、及びこれに準ずる規格のヘルメット着用を義務づける。また製造年月日から10年以内の物の使用を強く推奨する。ヘルメットは外装、内装にキズ、損傷の無きこと。ヘルメットには、必ず使用する競技運転者の氏名と血液型を明記すること。なお、複数名にて使用する場合には、その都度クリーニング及び、消毒を実施すること。乗車中は4点以上のシートベルトをしっかりと装

着すること。ヘルメットはフルフェイスタイプを推奨する。また、HANS デバイスまたはネックプロテクター(二輪用、カート用で可)の着用を義務付ける(複数名で使用する事も認める。なお、複数名にて使用する場合には、その都度クリーニング及び、消毒を実施すること。)衣服は運動に適した長袖・長ズボン・シューズを着用し、耐火繊維を使用するレーシングスーツの着用を強く推奨する。また、グローブ、シューズについても耐火繊維製のレーシンググローブ、シューズの着用を強く推奨する。グローブは、耐火繊維製又は皮製で手首より先のいかなる部分も肌が露出してはならない。布製、軍手等の使用は禁止。手首は腕の一部も含む、従って手首部分の短いメカニック用のグローブは使用出来ない。また、足首も肌が露出してはならない。従って足首が覆われないタイプの短いソックスは着用出来ない。下着等は、耐火繊維製のフェイスマスク、アンダーシャツ、アンダータイツ、ソックスの着用を強く推奨する。

3. オーガナイザーにより、本大会に臨むにふさわしくない服装と判断された場合、直ちにこれを改めなければならない。
4. 選手は第8条第3項によるライセンスを常に携帯すること。(競技中オフィシャルが提示を求めることがある。)
5. 競技運転者は競技に適した健康状態で参加すること。競技中は常にお互いの安全を考慮した協調的マナーのもとに自己の技量とコースの状態に適した競技速度で車両を運転し、危険とみなされる行為があってはならない。
6. オイル・ガソリン等の漏れを生じた車両、あるいは事故や故障によって危険が予測される状態となった車両は必ず一旦ピットに停止して安全な修理を行い、技術委員長の点検を受けるものとし、不完全な状態でレースを継続してはならない。
7. 走路及びピットロード・ピットレーンには必ず定められた方向に走行し、いかなる場合も逆方向に走行してはならない。ただし安全上競技会役員の誘導の下に行う場合はこの限りではない。
8. 競技中、ピット、及びピットレーンにおけるバックギアの使用は厳禁とする。ピットテント内に車両をバックで格納する場合も含まれる。バックが必要になった場合は、ピットクルーの応援のもとに車両を押し移動させることは許される。

第4条 走路の安全規定

1. 競技中コントロールを失った車両、あるいは走路外に出た車両の競技運転者がコースに復帰する場合は、後続車両など他車の妨害にならないよう注意し、安全を確認した上で走路に戻る事が出来る。
2. 自らの意志で有ると否とを問わず、競技運転者が走路上で車両を止めざるを得ない場合、出来る限り速やかに走路外の安全な場所に移動し、競技中の他の車両に危険または走行の妨げとならぬようにしなければならない。万一競技運転者自身で車両を安全な場所へ移動させることが出来ない場合は、競技会役員に援助を要請して移動するものとする。
3. 競技中、路面状況を適正に保つために、散水車を使用する場合がある。この場合、散水車のコースインに際し、フルコースイエローコーション(全ポストで黄旗提示)とし、セーフティーカー(以下 SC)ラン(先導車誘導走行)とする。なお SC はその時点でのトップを走行する車両の前に入る。SC はパトライトを点灯して走行する。

全車両は SC の追い越し、及び全コースでの追い越しを禁止する。なお、再スタートは SC がコースを外れた後コントロールライン上にて緑旗を提示する。SC はコースを外れる周にパトライトを消灯する。SC ラン時のピットインは認める。ピットアウト(コースイン)は SC ラン終了後のコントロールライン上にて緑旗が提示された後に隊列の最後尾に付く事でコースインを認める。SC ラン時の周回もレース周回数としてカウントされる。また SC ラン中、散水作業の状況によっては隊列が停止する場合がある。その場合でも SC 及び全車両の追い越しは禁止される。ただし、SC ラン中に前車が明らかに不調又はミス及びスタック等のため、隊列を維持出来なくなった場合には前車の追い越しを認める。隊列を維持出来なくなった車両は隊列の最後尾に付くことが出来る。また、SC ラン中に散水作業の状況によっては隊列全車をピットインさせる場合がある、パトライト点灯のまま SC がピットインした場合は全車それに従うこと。その場合のレース再開は、コースクリアになった時点でフルコースイエローコーション(全ポストで黄旗提示)でコースインし、全車をコントロールラインにまとめて緑旗にてレース再開とする。

4. 緊急及び必要な際、競技中に SC、レッカー車、レスキュー車、散水車等のオフィシャル側の車(総称してオフィシャルカー)がコースを走行したり、必要な作業を行うため駐・停車したり、また、競技会役員がコースに立ち入る場合がある事を競技運転者は承知していなければならない。

第 4 章

競技会参加に関する基準規則

第 5 条 参加車両

1. 本競技会に参加が認められる車両は、以下の規定に適合した車両とする。

第 6 条車両規定に適合した、排気量 660cc 以下のガソリンエンジン軽自動車とする。駆動は 2 輪駆動とし、過給機(ターボ・スーパーチャージャー)付車両、電気自動車やハイブリッド車、オープンカー、ワンボックス、キャブトラックは認めない。

キャブレター車だけではなくインジェクター搭載車両も可とする。

参加可能車両について、同グレード以外のボディ、シャーシも使用可とする。(キャブレター車以外のグレード車⇒インジェクション仕様、ターボ仕様、4WD 仕様等のボディ、シャーシも使用可能とする)

第 6 条 車両規定

1. すべての車両に 6 点式以上のロールケージの装着を義務付ける。ロールゲージの寸法は直径 38mm 以上、肉厚 1.8mm 以上とし、材質は鋼管もしくはそれと同等以上の強度を有する物。ロールケージの取付け部についてはボルト止めの場合、必ず当て板をあてがい、ボルトは 1 ヲ所につき 2 本以上で太さ 8 mm 以上のものを使用する。又は溶接により取り付けること。ボディを補強する為、ボルトオンまたは、溶接により取り付けの点数を増やす事は許される。その際は必ず取り付け板を介すること。また、メインフープは、ルーフ及びサイドピラーより 30mm 以上離れてはならない。ロールゲージにはメインフープの肉厚確認用のホール(3 mm)、取り付け箇所を増やす為の溶接以外に、穴開け等一切の加工は許されない。運転席側ドアサイ

ドバーは装着を推奨する。

なお、乗員保護のため頭部等に接触する恐れのあるロールケージの部位は、緩衝材で覆わなくてはならない。緩衝材は難燃性のものを推奨する。

2. J A F 国内スピード行事競技車両規則の安全ベルト規定に適合した4点式以上のワンタッチ式フルハーネスのシートベルトを装着すること。ワンタッチで全解放するターンバックル方式で、肩ベルトは3インチ(76mm)の物を強く推奨する。また、肩ベルトの後部がY字になる3点支持の4点式ベルトの使用は認められない。ベルト本体、バックルに損傷・ガタ等の無きこと(ベルトが古く使用が不相当で有るとオフィシャルに判断された場合は使用を認めない場合が有る)。
3. 車体前後に純正標準の牽引用フック・ブラケットまたは、後付けの牽引用穴あきブラケットを備えること。後付けブラケットは、取り付け部分も含み、車両を牽引して移動するのに十分な強度を有していること。
材質はスチール製、最小内径 50mm(車両に装着した状態でφ50、長さ 50mmの丸棒が通ること)。色は黄色、オレンジ色、赤色の何れかに塗装すること。
4. ブレーキはノーマル。ただし、パッド、シューの材質を変えても良い。
5. 燃料タンクはノーマル。フューエルリッド(燃料注入口の蓋)並びにキーは取り外してはならない。
6. 後部の座席並びに助手席は取り外すこと。
7. ドライバーズシートはポジション改善の為変更しても良い。但し、本体に割れ・ガタ等損傷の無きこと。変更する際は安全性を考慮し、強度等に問題無きよう出来るだけ市販の車種専用シートレールを使用し、しっかり取り付けること。
8. ステアリングの変更は可。ただし、径は 35φ以上のもので、本体に著しいキズ、損傷等の無きこと。
9. ハッチバック車両の場合、純正のロックアンカーを取り外し、外からファスナー(締め具)を取り付ける事を推奨する。
10. ライトはビニールテープで米印以上の飛散防止をすること。テープの末端が必ずボディの一部に掛かること。ライト面のみのテーピングは全面であったとしても不可。テープの色は自由。ライトとは、ヘッドライト及びテールライトを指す。ウインカーレンズ、サイドマーカーレンズは含まれない。テーピング時もランプ類が点灯時に外部からの視認性が落ちることが無いようにテーピングすること。上記の規定部分以外の箇所(例えば、バックミラーなど)にテーピングを行う事は禁止する。
11. ヘッドライトのワット数の変更は自由。
12. フロアマット・フロアカーペットは取り外すこと。
13. 天井の内張りは取り外すこと。その他の内張り、カバー類は取り外してはならない。
14. **タイヤの銘柄及びタイヤサイズの変更は自由とする。ただしフェンダーからはみ出してはならない。なお、テンパータイヤの使用は不可。**
15. **ウインドシールドはフロントガラス以外はアクリルでも可、ただし3mm以上の板材を使用すること、また純正の開閉機能を殺してはならない。**
16. 排気管はノーマルとする。触媒は取り外しても良い。
17. 車室はエンジンルーム、ガソリンタンク、ギヤボックス、プロペラシャフト、バ

バッテリーから安全に隔離されていなければならない。

18. イグニッションスイッチの位置が確認できるように黄色で明示すること。また、運転席及び車外から操作できるすべての回路を遮断できるメインスイッチ（キルスイッチ100アンペア以上）を装着すること。その場所は外部から容易に発見できる位置とし、スパークを青色の三角形で囲んだ記号で表示すること。
19. メインスイッチの車外操作部は、フロントウインドシールドより前面で、かつステアリングの逆位置に付けること。
20. 消火器は1.5kg以上で、競技運転者の手の届く所に取り付けること。消火器は使用期間内のものであることが望ましい。また使用期間が過ぎていても良いが、その際は本体の能力が維持されている物を装着すること。車両検査役員の目視判断により、本体に著しい損傷が見られる物、また余りにも古いなど能力に疑問が生じる物については不備と判断する場合がある。
21. 消火器の取り付けは器具を用いてボディにしっかり取り付けること。ガムテープ、ゴム、針金等での取り付けは禁止。また、取り付け器具については、緊急時に消火器本体がワンタッチで取り外せる構造を有すること。なお、取り付け器具は要件を満たせば金属である必要は無い。
22. 駐車ブレーキ装置は左右同時に、かつ確実に作動すること。
23. 全ての配管・配線は、十分安全性を考えて取り付けること。
24. バッテリーの移動は不可。

25. エンジン・ミッション

エンジンおよび補器類は、次の各項を除き変更してはならない

- ①エンジン・ミッションの載せ替えは同一メーカーのものに限る。ただし内燃機構造の変更は認めない。
- ②オートマチック車のマニュアルミッションへの交換(換装)は可能とする。またミッションの変更(ギアおよびLSDの使用)は自由とする。
- ③AT車の場合はATFクーラーの取り付けを認める。
- ④ECUの変更(純正の書き換え、サブコンピューター、社外品の使用)は認めない。ただし故障した場合の同等品との交換は認める。
- ⑤パワーステアリングの取り外しは認める。
- ⑥エアクリナーおよび取り付け用のパイプ(インテークパイプ、チャンバー)の取り外しおよび社外品への交換が自由。
- ⑦サーモスタットの変更は自由
- ⑧キャブレターおよびインジェクターはノーマル、変更は不可。(ジェットは自由)
- ⑨点火系は自由

26. スプリングの変更は自由。
27. ショックアブソーバーの変更は自由。
28. タイヤ及びホイールは車体からはみ出てはならない。
29. ペダルの変更・加工は不可。ただし、滑り止めなどの理由で追加の板、BOX等の追加は認める(取り付けはボルトオン等確実に取り付ける事) フット・ニーレスト、ヒールプレートの装着は可。
30. フェンダーミラー、ドアミラー及び室内ミラーは取り外してはならない。

- 3 1. 室内照明、ラジオは自由。
- 3 2. ダッシュボード（インストルメントパネル）は、取り外してはならない。
- 3 3. バッテリー端子をテーピングし確実に絶縁すること。その他ブレーキ、クラッチのリザーブタンクについても、テーピングを行うこと。
- 3 4. オイルレベルゲージは、針金等により脱落防止の処置を行うこと。
- 3 5. ヒーターはフロントガラスの曇り取りのため、取り外さない方が望ましい。
- 3 6. マッドガード（泥除け）は、4輪に取り付けなければならない。幅が20cm以上で地上より15cm以上離れてはならない。
- 3 7. ボディ補修をする場合は溶接及び当て板ですること。
- 3 8. 著しく破損のひどい車両は走行できない。
- 3 9. 三角停止板を1組室内のドライバーの手の届く所に固定しておくこと。
- 4 0. ガラス破損時に使用するためのビニール袋（縦80cm×横60cm以上）を搭載すること。車室内に消火器とともに固定すること。
- 4 1. タワーバー、アンダーバー等ボルトオンで取り付ける追加バーの装着は許される。
- 4 2. 車載カメラ、GPS ロガーの取り付けを認める。
固定に関しては暫定的なものでは無く、ステーをボルト止めする等確実に固定すること。なお、ロールバーに取り付ける場合、ロールバーへの穴あけ等、加工は一切禁止される。
- 4 3. ドライバビリティ向上を目的としたABS/EBD（アンチロックブレーキ）、ESC（横滑り防止装置）、フライバイワイヤ（電子スロットル）の再セッティング、解除等を認める。
- 4 4. 車両にはゼッケン・大学名を以下に従って表記すること。

●ゼッケン

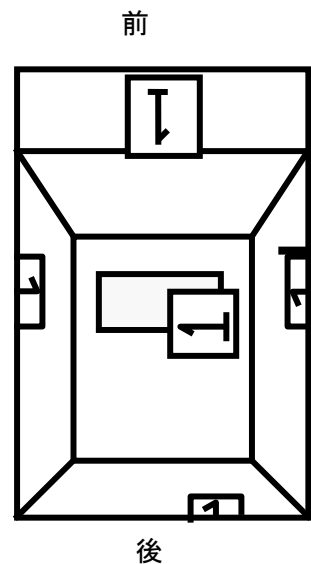
- ・左右フロントドア（ガラス以外）及びルーフ中央、更にボンネット（ボンネットのゼッケンは出来る限りフロントウィンドウに近い場所に表記する事）
40cm×40cmの正方形を白く塗り、
その中に、4cmの太さの黒字で番号を
明示する。（白ボデーは番号の明示のみでよい）
- ・後部（ガラス面以外）
20cm×20cmの正方形を白く塗り、
その中に、2cmの太さの黒字で番号を
明示する。（白ボデーは番号の明示のみでよい）

数字は算用数字でゴシック体とする。

右フロントドア側には泥はねによるゼッケンの汚れを防止するためのカバー（泥よけ）を取り付けること。材質は柔軟な物を使用し、金属を使用してはならない。ルーフは、右側から読み取れるようにする。ゼッケンは競技中に剥がれないようにしなければならない。また、ルーフにはゼッケン以外の表示をしてはならない。

●大学名

競技車両のフロント・リアウィンドウの各上部に大学名を表示すること。文字の大きさは見やすい大きさと、色は競技車両の色に対して区別しやすい色が望ましい。



一般の部も例にならい表示すること。

例：〇〇大学OB

〇〇大学・〇〇大学（混合チームの場合）

45. 前項までに明記されていないことは、してはならない。

第7条 競技クラス区分

1. 学生自動車部の部（10月22日開催）

全日本学生自動車連盟加盟大学及び加盟していない学生団体からなるチームで構成される。

2. 一般の部（10月21日開催）

大学自動車部OB、OG、（他大学・現役学生との混成チームも可）及び、協賛団体、プレスチーム。 *ただし、台数に制限を設ける可能性あり

第8条 参加者（チーム）及び競技運転者（ドライバー）

1. (学生自動車部の部) 競技運転者は、連盟に加盟している大学自動車部に所属し、当支部に部員登録している部活在籍年数4年以下の自動車部員（大学院生を含む）でなくてはならない。

2. 競技運転者は有効な自動車運転免許証を所持している必要はない。

3. 競技運転者は当連盟発行の軽自動車耐久レースライセンスを所持していなければならない。新規参加の競技者は、ライセンス取得に際し、所定の学科試験にパスすること。また、実地走行試験にもパスすることを義務づける。

ライセンスの取得試験は、スポーツランド信州で実施される二回の走行練習会内で学科試験、実技試験共に実施する。学科試験は特別規則書の内容をしっかりと理解しているかを試験する。実技試験は実際にレースコースを走行させて、レース参加に必要な運転技術の可否を試験する。なお具体的は実施内容については、現地での走行練習会当日に詳細を説明する。なお学科試験対策用として、特別規則書の内容を説明した動画をWEB上にて公開する。

(ア) ライセンス取得に際して、免許取得後3ヶ月以内(ライセンス取得試験日を基準として)の場合は、以下の項目をライセンス取得条件とする。

1 ライセンス取得試験日9月18日もしくは10月8日時点で普通自動車免許証を取得している事(仮免許証は認めない)

2 免許証取得年月日がライセンス取得試験日から3か月以内の方は、必ずチーム内の責任者、指導者で、軽耐久ライセンス保持者の指導を受けて、ライセンス実技試験に合格出来る技量を有する事。

3 ライセンス受講終了証明書に免許証取得年月日を記載し、2に当てはまる方は技術証明欄に受験者の技量を確認した方のサインをもらう事。

4 ライセンス実技試験は他の方と同様の実技試験を実施して判定を行う。

**なお、免許証未取得者(免許証返上者を含む)に対応する試験官同乗による実技試験は実施しない、よって免許証未取得者(免許証返上者を含む)は軽耐久ライセンスの取得資格は無い。*

4. 満20歳未満の競技運転者は、参加申込に際し、親権者の同意の署名をオーガナイザーに提出しなければならない。

5. (学生自動車部の部) 競技運転者は、連盟指定のスポーツ傷害保険に加入してい

なければならない。ただし、各部会独自の傷害保険に入会している場合は、この限りではない。その際は、事前にそれが証明される書類を提出すること。なお証明が成されない場合は出走を認めない。また、それによる抗議は一切受け付けない。

(ア) (学生自動車部の部) 全日本学生自動車連盟が定めた競技出場規定に準ずる。

6. 参加人数は1チーム10人までとする(ドライバーとメカニックを含めて)。

また、1チームにつき必ず1名の代表者(学生チームの場合はOBが望ましい)をつけることを義務づける。ただし、代表者が競技に参加する場合は任務を代行するものを準備すること。

第9条 参加制限

1. (学生自動車部の部) 同一選手は同一チームにしか参加できない。ただしピットクルーはその限りでは無い。
2. (一般の部) 同一チーム内での1人の出走時間は、一時間(60分)の走行(最大連続走行時間分)しか許されない。ただし走行時間が合計一時間以内であれば、複数回の出走も許される。よって一般の部は、必ず1チーム5名以上の編成とする事。ただし、他チームにて出走することは許される。複数チームでの出走は事前のエントリーでのみ許される。当日のチーム変更は許されない。さらに、他チームにて複数回出走する場合は複数出走の間に一時間以上のインターバルを設けること。また、1チームのみの出場の場合でチーム事情により5名の編成が不可能な場合は、その理由を申込書に明記すること。複数チーム出場の場合は必ず、上記規程に従って1チーム5名以上の編成とすること。

第10条 参加申込及び参加受理

1. 参加申込は、3ページに記載の所定の参加提出書類を参加申込場所まで郵送し、参加料等は指定口座に振込むこと。
2. オーガナイザーは本人に理由を示すことなく参加を拒否することが出来る。この場合参加料等は返金される。
なお、正式受理後の参加料は、オーガナイザーの都合で競技を中止した場合を除き、返金されない。
3. オーガナイザーの参加受理書の発行をもって参加受理とする。
参加申込書発送の証明は、参加受理の証明としては認められない。

第11条 参加者に対する指示及び公示

1. 競技役員は参加者に指示を与えることが出来る。
2. 競技の順位、及びその他参加者に関する公示は、当該競技会特別規則書に記載された場所に公示される。
3. 審査委員会及び競技長、大会事務局等の決定事項または公示、あるいは参加者に関する特別事項も書面をもって参加者に伝達される。

第12条 車両及び競技運転者(選手)の変更

1. 競技運転者(選手)の変更は、現部員登録された現役学生の間でのみ可能とする。
変更は原則として大会当日3日前までに書面をもってオーガナイザーに提出する。部印、主将印がない場合は受け付けない。なお、緊急の事情により、競技会当日に欠員による選手変更が生じた場合は、チーム登録選手変更嘆願書をチーム代表

者(もしくは代表者に準ずる者)が作成し、事務局宛に提出し承認を得る。

2. 車両の変更は認められない。

第13条 公式車両検査

1. 公式車両検査は、特別規則書または、公式通知に示されるタイムスケジュールに従って指定の場所で受けなければならない。技術委員長によって特別措置が認められない限り、所定の時刻までに検査を受けない車両、また検査の結果が不相当と判定された車両は決勝レースに出走することはできない。
2. 公式車両検査の際、スペアタイヤ、携行缶、も車検項目とする。
3. 公式車両検査時に競技運転者(選手)の本人確認、ライセンス確認の他、ヘルメット、HANS デバイスまたはネックプロテクター、グローブ、服装、など安全装備についても確認する。
4. 技術委員長は、車両改造等が不相当と判断した箇所について修正を求める事が出来る。修正を命じられた車両は、修正の後再度車両検査を受けなければならない。
5. 参加者は、技術委員長の求めに応じ各自の参加車両が車両規則に適合している旨を車両公認書又は、車両諸元表、カタログ等を提示し証明しなければならない。
6. 公式車両検査終了後の車両はいかなる改造も許されず、修理、調整については必ず技術委員長の許可を受けた上で行うものとする。車両の管理については各チームの責任とする。
7. オーガナイザーが配布したスポンサーマークなどは、指定された場所に正しく貼り付けなければならない。
8. 車検終了までエンジン、デフ等の暖機を禁止する。
9. 競技終了後は所定の指示された場所において当該競技を完走した全車両について車両保管とする。保管時間はその競技の暫定結果発表後 30 分間までとし、車両保管中の車両に触れる事は一切許されない。また、特定の車両(入賞車両)については、再車両検査を実施する。その際の分解及び組み付けに必要な工具、部品、必要経費は全て参加者の負担とする。
10. 技術委員長は、車両検査の時間外であっても随時必要に応じて競技車両の検査を実施することが出来る。
11. 車両に関しての虚偽の最終判断は、技術委員長が判断する。
12. 再車両検査、及び技術委員長の行う随時の車両検査を拒否または受けなかった場合は、失格とする。

第5章

競技会に関する基準規則

第14条 ドライバーズブリーフィング

1. ドライバーズブリーフィングは、あらかじめ指定した場所において行われる。
2. ドライバーズブリーフィングは、タイムスケジュールに従って行われる。
3. 全ての競技運転者は、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への遅刻・欠席はペナルティーの対象となる。

第15条 慣熟歩行／練習会走行

1. 慣熟歩行はタイムスケジュールに従って行う。
2. 練習会走行時のみ助手席を装着し、同乗ができる。ただし、助手席には第6条第2項に定めるシートベルトと、左側ロールバーにハンドグリップ及び頭部の緩衝材を必ず装着し、同乗者の服装は第3条第1、2項を準用する。運転者及び同乗者共に必ずネックプロテクターを装着すること。

ハンドグリップの装着は助手席同乗車両のみ義務とする。

なお、**今期も引き続き助手席に同乗する車両には、運転席と助手席の間を区切る為に、必ず仕切りを設置すること、前後はダッシュボードから前部座席の後端まで、上下は天井から床まで、とする。材質は破損時に危険の無いように、プラ板やアクリル板などの硬質材では無く、ビニール等の軟質材を使用すること、固定方法は自由だが、ガムテープなど、手で外せるような固定方法は不可。仕切りの無い車両での同乗走行は認めない。**

3. ハンドグリップは金属バンド等によって確実に装着すること、装着方法に問題があり、強度不足と判断された場合は助手席への搭乗は認めない。また、装着時にロールバー本体へ穴あけ等の追加工を行うことは一切認められない。

第16条 スタート

1. スタート方法は、ローリングスタートにて行う。また、フォーメーションラップも周回数と見なすが、走行時間には含まれない。(コース状況によりスタンディングスタートになることもある)。フォーメーションラップはSCが全車を先導する。隊列はこれに従って走行する。
2. スタートの合図は、コントロールライン上にて日章旗の振動によって行う。各車両はスタートまでの追い越しを禁止される。
3. フォーメーションラップ中各車両は、SCの速度に準じ自身のポジションを一定の間隔で維持し、スタート練習や前車との距離を極端に狭めたり、離したりして著しく隊列を乱してはならない。競技会役員に隊列を乱したと判断された車両は反則スタートとしてペナルティの対象となる。
4. フォーメーションラップに発進する事が出来ないドライバーは手を上げてその旨を知らせるものとし、他の全車両が発進した後にオフィシャルの指示に従って車両をコース内から排除し、オフィシャルの指示に従いその後の対処を行う。
また、フォーメーションラップ走行中、不調又はミス及びスタック等のため正規の位置を保てなかった車両は最後尾スタートとし、一旦最後尾についた車両はスタートまでの一切の追い越しを禁止される。
5. スタート周にSCがコースを退避した後も、先頭車両はそのまま同じ速度を保ちつつ全車両を誘導し、コントロールライン上でのスタート合図まで隊列を維持しなければならない。
6. スタート順、(学生自動車部の部) 参加受付時に、競技大会当日スタートを担当する第一出走競技運転者の学年、氏名を大会事務局へ申告する。大会事務局は申告された競技運転者の本年度学連主催の公式スピード競技会(ジムカーナ、ダートトライアル)における個人ポイントの上位順にスターティンググリッドを決定する。なお、個人ポイントが同位の場合は、前回軽耐久レースの上位チームを上位とする。さらに、前回の成績が無い場合は大会事務局がグリッド順位を決定する。

(一般の部) 前回時の当大会の優勝チームを1番とし、以下の順位ごととする。尚、前回不参加のチームは当連盟が抽選にて決定する。ただし、主催者が認めた場合は、この限りではない。

第17条 走行及びピットストップ

1. オフィシャルカーがコースに入った時は、オフィシャルカーの追い越しを禁止。(ただし搭乗のオフィシャルから指示があった場合はその指示に従う)
2. 遅い車は原則として全コース上において右側を走行すること。
3. 故意に他の競技車両に接触または衝突してはならない。
4. ピット入場の際には右ウインカーで合図すること。(最終ヘアピンコーナー通過後速やかに合図すること。)
5. ピットインは必ず一時停止し、競技会役員の指示に従うこと。
6. ピットアウトは必ず一時停止し、競技会役員による安全装備チェック(ヘルメット、HANS デバイスまたはネックプロテクターの装着、服装、シートベルトの装着状態等)を受けなければコースインは出来ない。チェックによる不備を指摘された場合は、速やかに修正しなければならない。
7. ピットアウトは本コース優先とし、コースに入る時は左ウインカーで合図をし、注意しながらコースに入ること。コースイン後の最初のコーナーはアウトサイドを走行すること。
8. 走行中、競技運転者側の窓ガラス及びフロントガラスが破損した場合、適切な処置をし、再車検を受けること。
9. 走行中、危険と見なされた競技車両は、競技会役員の指示に従ってコースから出ること。
10. ピットロードの走行はローギアのみで最徐行すること。速度は時速8km以下(人の早歩き程度)に速度規制される。規制されるピットロードとは、ピットイン時の一時停止ラインから、ピットアウト時の一時停止ラインまでとする。
11. 誤って自己のピットを通り過ぎてしまった時は、自己のピットクルーの応援のもとに押し戻してピットにつける事が出来る。この場合バックギアの使用は厳禁とする。
12. 競技中の燃料補給は車両がピットストップした際に作業エリアにおいてのみ実施することが出来る。その他ピット作業中は必ずエンジンを停止すること。
注：ピット作業エリアとは、自チームのテント内及び隣接するサービスカースペースと、その前方の車幅+ α 程度の空間を含む。従って、テント前に並列で駐車してピット作業を行う事は出来ない。
13. ピット内で燃料補給に使用する燃料はスクリュウキャップのついた金属携行缶で保管し、1缶の最大容量は20Lとする。金属携行缶以外の容器の使用は禁止される。燃料補給時はクルーの一人が消火器(1.5kg以上)を持って待機すること。また、携行缶にはアースをつけること。アースはチェーンで1m50cm以上の長さを必要とする。なお、燃料補給要員は防火用の衣服、手袋、靴等を着用して任務を遂行することが望ましい。
14. 燃料補給中、競技運転者は車内に留まることが出来る。
15. ピット内では禁煙、及び火花または高熱を発生する用具の使用は一切禁止される。

16. マッドフラップ脱落車両は修理しなければならない。但し、競技時間の半分を経過後はその必要はない。
17. 競技運転者の連続最大走行時間は1時間までとする。1時間の許容範囲はプラス5分間まで。ただし、赤旗中断等やむを得ない事情で交代出来ない場合を除く。
18. 競技中のピットストップ回数は最低4回以上行わなければならない。ピットストップ時間が（ピットストップ時間とは、ピットインラインからピットアウトラインまでの時間を指す）1分以内の場合はドライブスルーと判断し、ピットストップ回数とは認めない。ドライバーの交代無しの場合にも、自ピットに停車し、安全装備(特にベルトの緩み等)の確認を行う事。これは、諸事情により競技時間が事前に短縮された場合にも適用される。ただし、競技中に諸事情により急な競技時間短縮が有った場合、競技自体中止となった場合は除く。
19. マフラーを破損した車両は直ちに修理する。修理できない車はリタイヤとする。
20. テールランプ、ブレーキランプは片側点灯すれば走行は可能とする。
21. ウィンカーランプは必ず点灯すること、ランプの破損は直ちに修理する。カバーの破損は修理の必要は無い。
22. **競技中は、運転席及び後部座席の窓ガラスは全閉にしなければならない。**
今期も引き続き、車内換気のため、助手席又は後部座席の窓ガラスの少なくとも一か所以上は上部の10cm程度を必ず開けて走行すること(後部の窓がヒンジタイプの場合はその後端を開けること)。

第18条 追い越し

1. 競技中、単独で走行する車両は走路の全幅を使用することが出来る。ただし、直線で早い車両に追いつかれた場合は直ちにその車両が追い越し出来る通路を与える事を原則とする。
2. 明らかに後車に対して遅いにもかかわらず故意に追い越しを妨げる競技運転者に対してはペナルティーが課せられる。また組織的な追い越しの妨害、あるいはこの違反を繰り返す競技運転者は失格とし、競技から除外される。
3. コーナーへの入口あるいは出口においては、競技運転者は任意に通路を選択する事が出来る。ただし、あくまでも走路と定められた範囲内に限られるものとし、瞬間的な追い越しは左右いずれからも行うことが出来る。
その際、予想外の方向に突如として転換を行ったり、他の車両に対して故意に車両をかぶせたりするような異常な方向転換を行うことは禁止される。これらの行為は状況によってペナルティーの対象となる
4. 競技中、重大なミスや不注意によって車両のコントロールを欠く競技運転者は競技から除外される。

第19条 リタイヤ

1. ピットでのリタイヤ
競技中事故あるいは車両の故障などでその後の走行の権利を放棄する場合は、原則としてピットに停車し、その旨を事務局に書面にて届けるものとする。
2. コース上でのリタイヤ
コース上において車両が動かなくなったためにリタイヤする場合は、安全な場所に停止したのち、その地点から最も近いポストにいるコースオフィシャルに届け、

その旨を事務局に書面にて届けるものとする。なお、失格規定に該当する事由にて競技を止める場合には、書面でのリタイヤ届けは必要ない。

3. 意思表示

競技運転者が途中で競技を中止する場合には、明確にその意思表示を行い、その旨を事務局に書面にて申し出なければならない。

第20条 一般安全規定

1. 競技中は運転席側の窓は全閉とし、又、サンルーフは金属板で閉鎖すること。
2. パドック内でのウォームアップランやブレーキテストを禁止する。
3. 車両をジャッキアップしてのエンジン始動、また、エンジン始動中のジャッキアップは禁止する。エンジンを始動する場合はリジトラックに載せた状態で始動すること。
4. ゴール後はオフィシャルの指示に従うこと。
5. サービスカーの全長は5m以内とする。
6. ピットに入ることができる者は、エントラント及びオーガナイザーの許可を受けた者のみとする。
ピット内では各人が常にオーガナイザーから貸与されたクレデンシャルを表示すること。クレデンシャルのない者はピットに入ることはできない。
7. ピット内は禁酒（酒気帯びも含む会場内全域）・禁煙・火気厳禁とする。
8. 自転車・バイク等のピット内の乗り入れを禁止する。
9. ガソリンの持ち込み量は自由とする。
10. 無線機、携帯電話による競技車両とピットの送受信は禁止する。
11. 競技車両へのサインはピット内からのみとする。
12. 競技車両の運搬は積載車で運ぶこと。牽引、自走は禁止する。

第21条 信号の合図

ドライバーへの指示は以下に示す国内競技規則スピード行事における旗信号に関する指導要項及びまたは国際スポーツ法典付則H項に規定された信号によって伝達される。

- ・日章旗 : スタート合図
- ・黄旗 : 減速し、追い越し禁止
- ・黒旗 : 本部前で黒旗及び競技番号を提示された車両は速やかにピットに入る。
- ・赤旗 : 危険あり競技中断、直ちに停止して、その後は競技会役員の指示に従う。追い越し厳禁。(赤色灯も同様)
- ・緑旗 : 競技開始、再開、直前までの指示の解除
- ・チェッカー旗 : ゴール。競技終了。

第22条 競技の中断及び再スタート

1. 事故、故障車等によってコースが閉鎖された場合、又は天候その他の理由で競技を継続することが不可能となるような事態で競技を中断する必要がある場合、競技中断の事由に最も近いポストにおいてオフィシャルが赤旗を提示する。競技車両は赤旗提示のポストにて停止しオフィシャルの指示に従う。同時に全てのポストでは黄旗を一斉に表示する。
2. 競技中断(赤旗提示)と同時に走行中の全車両は直ちに赤旗提示ポストにて競技走行

を中止。直ぐに一時停止して、その後はオフィシャルの指示に従う。

この場合に下記の事項を了解しているものとする。

- a. 追い越しは厳禁される
 - b. 転倒車が有る可能性がある。その場合は直ぐに停止、運転者を救助に向かう。
 - c. 走路上に緊急車両、その他の車両、または競技会役員が出ている場合がある。
 - d. 走路が完全に閉鎖状態になっているか、または天候の変化によって高速での運転は危険な状態になっている場合がある。
 - e. ピットレーンの入口・出口は競技中断と共に閉鎖され、競技再開と同時に開けられる。
3. レース中の再スタートは、次の方法にて行う。
- a. SC が入った場合は、SC がコースを外れた後コントロールライン上にて再スタートする。SC はパトライトを点灯して走行する。SC はコースを外れる周にパトライトを消灯する。
 - b. SC がコースに入らない時は、コントロールラインで再スタート。
 - c. コース内での再スタートもありうる。
 - d. 何れの場合にも、オフィシャルによる安全装備の装着状態確認後に再スタートを行う。

いずれの場合も緑旗の合図にて再開される。

第23条 競技終了

1. 順位判定

- (1) 総合順位は、所定の時間内に最大の距離を走破した順とする。その順位決定は周回数とコントロールラインの通過順に基づいて行われる。
- (2) 優勝車両のレース距離の50%に満たない車両は完走とは扱わずNCとし、順位の判定は行われぬものとする。
- (3) 先頭車両がチェッカーフラッグを受けてから5分間で走行は完了とする。この間にチェッカーを受けられない車両も完走とは見なされない。
- (4) 周回数はコントロールラインを通過した時点での計測とする。

2. 競技の終了

- (1) 競技の終了はチェッカーフラッグによって表示される。万一先頭を走行する車両が定められた時間を完走しないうちに誤ってチェッカーフラッグが振られた場合であっても、競技はその瞬間に終了したものととして順位が判定される。
- (2) 赤旗提示の状況で競技中断中に競技時間を過ぎた場合には、競技終了時間にて競技は終了とし、チェッカーフラッグの提示は行わない。赤旗事由の処理完了後はSCの先導により、全車ピットへ誘導する。
その場合、競技順位の確定は、赤旗が提示されて競技中断となった周回にもっとも近い周回の計時ライン通過までの順位をもって決定する。
- (3) チェッカーフラッグを受けた後の追い越しはコントロールライン付近でのやむを得ない追い越しを除き、禁止される。
- (4) 先頭車両がチェッカーフラッグを受けたと同時にピット出口は閉鎖され、ピットに停車中の車両は再びコースに戻ることは出来ない。

3. 暫定結果と表彰式

- (1) 競技終了後の結果は暫定結果とする。
- (2) 表彰式が行われる時間と場所はその場で提示される。競技参加者、競技運転者またはその代理者は必ず表彰式に出席しなければならない。

第24条 停車指示

1. 運転者のマナー及び車両の走行状態がレース続行に危険または不相当と判断された場合。また、故障を生じたり、火災を発生したりする恐れのある状態になっている車両に対しては、該当車両のチーム代表者に伝達し、黒旗と当該競技番号をコントロールライン付近で表示し、ピットストップを命ずる。
2. 激しいスピン、接触等のトラブルを生じ、レース続行が危険とみなされる車両は、該当車両のチーム代表者に伝達し、黒旗と当該競技番号をコントロールライン付近で表示し、ピットストップを命ずる。
3. ペナルティーのためのストップを命じる場合も同様に、該当車両のチーム代表者に伝達し、黒旗と当該競技番号をコントロールライン付近で表示する。当該競技車両は速やかにピットストップし、競技役員の指示に従うものとする。

第25条 ペナルティー

1. 本規則に対する違反の判定は競技会役員が行い、審査委員会が裁定する。以下の事項に該当する行為が認められた場合、審査委員会にて審議され、その決定事項は、審査委員会より各チームの代表者に伝達される。また、走行中の競技運転者及び車両に対する決定は信号合図によって通達され、コントロールラインにて黒旗と同時に競技番号が提示される。その場合、該当車両は速やかにピットに入り、所定の場所で所定のペナルティーを受けなければならない。
2. ペナルティーを受けた車両は、本部前にて各項目に記載の時間ピットストップを受けなければならない。また項目⑩、⑪の場合は最終周回数から5周が減算される。
 - ① ローリングスタート時、前車との間隔が極端に狭い又は離れた場合、著しく隊列を乱した場合。ピットロード ドライブスルーペナルティ
 - ② ローリングスタート時の追い越し。ピットロード ドライブスルーペナルティ
 - ③ コース上、競技車同士に故意の接触があった場合。ピットストップ 5分間
 - ④ 競技マナー違反等を競技会役員が発見した場合。ピットストップ 5分間
 - ⑤ ピット・ピットロードで徐行を行わない場合。ピットロード制限速度は8km/h以下とする。(人の早歩き程度) ピットロード ドライブスルーペナルティ
 - ⑥ 黄旗区間での追い越し。ピットロード ドライブスルーペナルティ
 - ⑦ オフィシャルカーの追い越し。ピットロード ドライブスルーペナルティ
 - ⑧ レース中に何らか(散水等)の理由によって、SCを導入する場合はフルコースイエローコーションとなる。SCラン中に限って、全区間での追い越し、及びSCの追い越しはピットストップ30分間とする。
 - ⑨ 黒旗の無視(提示後3周以内に従わない場合) ピットストップ30分間
本規程は同時に他の罰則が有る場合は追加される
 - ⑩ チェッカーフラッグ後の追い越し。
 - ⑪ ダブルチェッカー。

第26条 失格規定

1. 本競技会において次の行為を行った場合、審査委員会の決定により、参加者及び競技運転者を失格とする。また、項目 5～15 の行為が認められた場合は、該当チームが複数台にてエントリーしていた場合、その全ての参加者、競技運転者を失格とする。

決定事項は、審査委員会より各チームの代表者に伝達される。また、走行中の競技運転者及び車両に対する決定は信号合図によって通達され、コントロールラインにて黒旗と同時に競技番号が提示される。その場合、該当車両は速やかにピットに入り、所定の裁定を受けなければならない。

- ①転倒・横転した場合。
- ~~②4輪がコースから脱輪した場合（コースアウト）。~~
- ③ミスコースをした場合及びミスコースと判断された場合
コースの逆走及びショートカットをした場合。
- ④走行中に他の援助（オフィシャルを含む）を得た場合(但しオフィシャルの指示に従っての場合を除く)。
- ⑤競技会役員の重要な指示に従わなかった場合、及び第25条を繰り返した場合。
- ⑥コース上に入った散水車に接触事故を起こした場合。
- ⑦赤旗の無視
- ⑧不正行為をした場合。
- ⑨コースアウト等で他人及び施設等に重大な損傷を与えた場合。
- ⑩公式車両検査以降、申告なしに競技車両を持出したり修理・改造を行った場合。
- ⑪競技車両を、公式車両検査後より表彰式を含む競技会終了まで、競技長の承認を得ずに会場より搬出した場合。
- ⑫再車両検査で規定違反が発覚した場合、また再車両検査を拒否した場合。
- ⑬特別規則書・公式通知の規定に従わなかった場合。
- ⑭本競技会の秩序を著しく乱した場合(別途指示する遵守事項に従わない場合)、又は良識あるモータースポーツの規律及び秩序を著しく阻害する発言又は行為を行った場合。
- ⑮薬物により精神状態をつくろったり、飲酒が発覚した場合。

第27条 事故・故障

1. コース内でストップした時は、後続車に合図（ハザード）し、競技運転者の責任において後方へ三角停止板を出すこと。再スタートできない場合、競技運転者は速やかにコース外に出て本部にリタイヤを書面にて届けること。
2. 競技運転者・ピットクルーはコース内を歩く時・作業時は、ヘルメットを着用すること。半そで半ズボン等肌が露出する服装は不可。
3. 転倒の際は、必ずメインスイッチ及びキルスイッチを切ること。
4. 転倒車を発見したら必ず左側に停止し、転倒車の競技運転者を救出すること。
5. スタック・故障した車両は、30分経過してもコースに戻れない時はリタイヤとする。

6. コース内でストップし修理をする場合、必ず競技会役員に申し出ること。コース内での修理は、登録されたドライバー及びピットクルーがこれに当たる事が出来る。コース内で作業出来る人間は1名とする。コース内での作業は軽微な物以外は認めない。使用できる工具は簡単なハンドツール(ドライバー、ペンチ、ニッパー、十字レンチ等)に限る。ジャッキ、リジトラック、ハンマー、等の使用、また工具箱ごと持ち込む事も認めない(使用可能工具については競技会役員にて確認を得る事)。なお、コース内で作業が可能な場所は、ポスト3及びポスト5付近に有る広いランオフエリアのみとする。その他の場所での修理作業は認めない。その他の場所で走行不能となった場合はリタイヤを届ける事。コース内作業については、競技会役員の判断により、競技会役員が P3,P5 付近のランオフエリアに移動させる事は有り得る。競技の進行を妨げる事の無い事を判断し実施する。なお、SC コースイン時その他、競技役員の判断により、コース内の作業車両をピットエリアまで回収する場合がある。

第6章

抗議

第28条 抗議

参加者は、自分が不当に処遇されていると判断した場合、これに対して抗議する権利を有する。但し、第10条第2項及び審査委員会に対する抗議は受け付けない。

1. 抗議を行う時は、必ず文章により理由を明記し、抗議料として1件につき ¥21,200(税込み)を添えて、競技長に対して提出すること。
2. 抗議料は、抗議が正当と裁定された場合、及び審査委員会が返還を決定した時のみ返還する。
3. 抗議により車両の分解検査に要した費用は、その抗議が正当と裁定されなかった場合は抗議提出者、正当と裁定された場合には抗議対象者が負担する。その際の車両の分解等に要した費用は、技術委員長が算定する。
4. コース委員長の判定、及び計時結果に関する抗議はできない。
5. 審査委員会の裁定結果は、参加者に公式通知で発表される。
6. コース上への散水は降雨扱いとし、やむを得ない場合における中断散水に関しても抗議することはできない。

第29条 抗議の制限時間

1. 技術委員長の決定に関する抗議は、決定直後に提出しなければならない。
2. 成績に関する抗議は、そのクラスの暫定成績発表後30分以内に提出しなければならない。
3. 競技中の過失または反則に対する抗議は、競技運転者がゴール後30分以内に提出しなければならない。

第7章

競技会の延期、中止、又は短縮

第30条 競技会の延期、中止、又は短縮

1. 審査委員会は保安上または不可抗力の理由で競技会の延期、中止、走行距離の短縮、競技回数、競技時間の変更を行うことが出来る。
2. 審査委員会は悪天候またはコースコンディションの悪化等によってコースを短縮する場合がある。
3. 競技会中止の場合、参加料は返還される。延期の場合、参加料は当該競技会が延期された開催日までオーガナイザーが保管する。但し、参加者が延期された競技会に参加しない場合は、参加料は返還される。参加料返還の場合には返還送料及び事務手数料¥1,000を申し受ける。

第8章

損害等の補償

第31条 損害の補償

1. 参加者及び競技運転者は、参加車両及びその付属品等の損傷、盗難、紛失等の損害及び会場の施設、器物を破損させた場合の補償等、理由の如何に関わらず、各自が責任を負わなければならない。
2. 参加者、競技運転者、サービス員、ゲストはオーガナイザーの大会役員、競技役員が一切の損害補償の責任を免除されていることを了承しなければならない。すなわち、大会役員、競技役員がその任務に最善を尽くすのはもちろんであるが、もしその役務遂行によって起きたものであっても参加者、競技運転者、サービス員、ゲスト、観客、大会関係者の死亡、負傷、車両の損害などに対して一切の損害賠償責任を負わないものとする。

第9章

賞典、権利

第32条 賞典

1. 以下の順位に当てはまる団体を表彰する。
学生自動車部：優勝～5位
一般の部：優勝～3位
但し、参加校数によって、主催者は表彰範囲を変更する場合がある。
2. 表彰対象者が表彰式に欠席した場合には、表彰を放棄したものとして、オーガナイザーが用意した副賞は授与されない。

第10章

本規則の解釈及び施行

第33条 統括権

規則違反、又は競技役員の指示に対する不遵守は、特別規則書に記載されている条項によって罰則が適用される。

第34条 本規則の解釈

本規則及び競技に関する諸規則の解釈に疑義が生じた場合は、審査委員会の決定を最終とする。

第35条 罰則

本規則に関する罰則及び本規則に定められていない罰則の選択については、審査委員会が決定する。

第36条 本規則の施行並びに記載されていない事項

1. 本規則は、本競技会に適用されるもので参加受付と同時に有効となる。
2. 本規則に記載されていない事項については、全日本学生自動車連盟 **関東支部**の規約に準拠する。
3. 本規則書発行後、オーガナイザーにおいて決定された事項は、全ての規則に優先する。

以上