

ラリー競技開催規定

細則：スペシャルステージラリー開催規定

2006年 3月28日制	定	2012年 7月26日改	正	2018年 1月 1日施	行	2022年 1月 1日施	行
2006年 6月 1日施	行	2013年 1月 1日施	正	2018年 7月25日改	正	2022年 8月31日改	正
2007年 8月 1日改	正	2014年11月27日改	正	2019年 1月 1日施	行	2023年 1月 1日施	行
2008年 1月 1日施	行	2015年 1月 1日施	行	2020年 7月30日改	正	2023年12月 1日改	正
2008年 7月31日改	正	2016年 3月24日改	正	2021年 1月 1日施	行	2024年 1月 1日施	行
2008年11月27日改	正	2016年 4月 1日施	行	2021年 7月28日改	正	2025年 2月17日改	正
2009年 1月 1日施	行	2017年 7月27日改	正	2021年 7月28日施	行	2025年 2月17日施	行

ラリー競技開催規定第2条に従い、スペシャルステージラリーに適用する規定を以下の通り定める。

第1章 総則

第1条 定義

- 1) ラリー競技の開始 (BEGINNING OF THE RALLY) : ラリーは、参加確認あるいはレッキ (いずれか早い方) で開始する。ラリーの競技要素は、最初のタイムコントロールで開始する。
- 2) ラリー競技の終了 (END OF THE RALLY) : ラリー競技は、最終公式順位認定の掲載をもって終了する。ラリー競技の要素は、最終タイムコントロールで終了する。
- 3) 公式通知 (Bulletin) : ラリーの競技会特別規則を修正、明確化あるいは補足完成するための公式な書面による通知。
- 4) コミュニケーション (Communication) : 競技長あるいは競技審査委員会のいずれかにより発行される、情報提供の公式な書面による通知。
- 5) クルー : オーガナイザーに参加を認められた、参加資格を満たすドライバー及びコ・ドライバーのこと。フレキシサービスなど認められた場合を除き、レッキおよび競技において競技車両に搭乗して参加できるのはクルーのみである。本規則および特別規則書の定めに従ってコ・ドライバーを変更する場合、競技会審査委員会によって正式に認められるまではクルーとはみなされない。競技会にレッキのみの参加を認められた場合、この者はレッキに関してはクルーに準じるものとして扱われる。
- 6) 公式掲示板 : 公式文書を掲示する場所で、物理的又は電子的のいずれであってもよいが、両者を併用する際は、その掲示内容に差異があってはならない。設置場所は特別規則書に明記するか、その他の方法で参加者またはクルーに必ず伝達しなければならない。
公式掲示板には、公式通知以外のコミュニケーションやリストなど参加者またはクルーに対して周知する必要のある他の情報も掲示することが認められるが、公式通知かそれ以外の情報であるかが明確に判別できるよう掲示されること。
- 7) コントロール : 参加車両の通過または通過時刻の確認を行う場所で、下記の種類がある。
 - (1) タイムコントロール : 参加車両の到着時刻を記録する地点。
 - (2) スペシャルステージのスタートコントロール : スペシャルステージのスタート時刻を記入する地点。
 - (3) スペシャルステージのフィニッシュコントロール : スペシャルステージのフィニッシュ時刻を記録する地点。
ただし、タイムカードへの実際の記入は同じコントロールゾーン内にあるストップポイントで行う。
 - (4) パッセージコントロール : 参加車両の通過確認を行う地点。
- 8) コントロールゾーン (CONTROL ZONE) : 最初の黄色地の警告サインとベージュ色または黄色に3本の横断線の入った最終サインまでの場所がコントロールゾーンとみなされる。
- 9) 参加確認 : 特別規則書に定めるラリースケジュールに明記された、参加者から必要書類の提出を受け内容を検査し、参加の最終確認を行うこと。この際に参加者が提出・提示を求められる書類・証明書等は競技会の特別規則書にて定めることとする。
- 10) タイヤマーキングゾーン : ラリーの競技要素の期間内において技術委員が、競技車両が装着あるいは搭載するタイヤにマーキングを行う、または識別記号を読み取るなどの方法で、タイヤの確認を行うためのゾーン。別添1に示す標識によりその開始と終了地点を標示し、その位置はロードブックに掲載していなければならない。特別規則書に

定めることで、オーガナイザーに登録されたサービス員1名をタイヤマーキングゾーンに立ち入らせ、その作業を補助することが認められるが、タイヤマーキングに関係する作業以外を行うことは禁じられる。

- 11) チーム：競技参加者、クルーおよびオーガナイザーに登録されたサービス員を指す。参加者はチームの全員に競技に関する規則を守らせる義務を負うが、オーガナイザーに登録されていない当該チームの関係者がいる場合には、チーム構成員に準ずる者としてこの義務の対象に含まれる。ラリー競技の期間中のチームおよびチーム構成員に準ずる者の行動に対しては、参加者とクルーは連帯してその責任を負う。
- 12) フレキシサービス：アイテナリー上で定める、前後をリグループに挟まれたサービスのことで、同一参加者のサービス員が複数車両のサービスを行う際に、作業時間帯を分散させることで作業負荷を軽減する、あるいは必要とされるサービス員の人数を削減するために設けられる。
- 13) リタイヤ：何らかの理由で競技が続行できなくなった場合に、競技から正式に離脱することを指す。参加者またはクルーが書面にて競技役員に申し出る場合と、規則に従って対象クルーに対し競技長が宣告する場合がある。
- 14) リフューエルエリア（RA）：アイテナリー上で定める、競技中に燃料補給が認められる場所。別添1の標識にてその開始と終了地点が標示される。本エリアにはクルー及び担当オフィシャルのみが立入ることができるが、特別規則書にて定める場合、その条件に従い立入が認められる。本エリアでは給油作業以外を行ってはならない。
- 15) レッキ（RECONNAISSANCE）：スペシャルステージの下見のことをいい、ドライバー、コ・ドライバーはレッキスケジュールに従いスペシャルステージを走行すること。
- 16) レグ（LEG）：夜間リグループ（オーバーナイトパークフェルメ）により分けられるラリーの各競技部分。第1レグの前の夜にスーパースペシャルステージが行われる場合、それは第1レグの第1セクションと見なされる。
 - （1）1つのレグにおける各クルーの運転時間は合計18時間を超えないこと。
 - （2）1つのレグの終了から次のレグの開始までの間は、6時間以上のレストタイム（停車時間）が設定されなければならない。なお、競技中の連続走行時間（1回が連続10分以上の運転の中断をすることなく、連続して運転する時間）は、最長2時間を目安とし、設定することを推奨する。
- 17) セクション：リグループで区切られる競技区間の単位。
- 18) ロードセクション：主として移動を目的とした走行に充てられ2つの連続するタイムコントロールで区切られた区間、もしくはスペシャルステージスタートとそれに続くタイムコントロールで区切られた区間を指す。
- 19) リグループ：参加車両の隊列を整えることを目的として設定される停車をいう。リグループを行う場所は、出入りにタイムコントロールを設けてパークフェルメの状態を保たなければならない。その停車時間はクルーによって異なってもよい。

レグの最後に置かれるリグループで、それが次のレグの最初のタイムコントロールまで続く場合、これをオーバーナイトリグループと呼ぶ。
- 20) ニュートラリーゼーション：何らかの事由によりオーガナイザーが参加車両を停車させること。この停車時間は競技時間に算入されない。その場所にはパークフェルメの規則が適用される。
- 21) パークフェルメ（PARC FERMÉ）：車両への一切の作業、検査、調整あるいは修理が、本規則、あるいはラリー競技会特別規則により明確に許されている場合以外許可されず、許可を受けた競技役員だけがその実施を認められる領域。
- 22) 禁止されるサービス（PROHIBITED SERVICE）：競技車両に搭載されている物以外の、製造物（オーガナイザーにより供給される場合以外の固体あるいは液体）、スペアパーツ、工具あるいは器具をクルーが使用あるいは受領することができない。
- 23) タイムカード（TIME CARD）：アイテナリーの中で予定されている様々なコントロールポイントで記録されたタイムを記入するためのカード。
- 24) メディアゾーン（MEDIA ZONE）：サービスパークあるいはリグループの入口のタイムコントロール手前で、メディアのために設定されたゾーン。
- 25) テクニカルゾーン（TECHNICAL ZONE）：2箇所のタイムコントロールで区切られた、車検員による技術検査を実施する目的のゾーン。
- 26) ラジオポイント：スペシャルステージ内走行中の競技車両の走行状況を把握し、事故発生時の効率的な救助活動を目的に、スペシャルステージ内に設置される地点。この地点では、通過確認（トラッキング）要員と緊急時要員が配置され、連絡用無線が設置される。また、赤旗が準備され、競技長の指示により赤旗が提示される場合がある。スペシャルステージ内にて赤旗が提示されるのはこの地点のみである。

27) トラッキング：

(1) 定義

ラリー競技におけるロードおよび信号の管制を適切に遂行するため、オーガナイザーが通信等を用いる機器・電子システム、および／または人員配備等による人為的な手段を用いて、ＳＳステージにおけるすべての競技車両の正確な位置、挙動および状態を追跡すること。

(2) 機能の要諦

- ① ＳＳコースでのトラブル発生が速やかに確認できる。
- ② ＳＳコースでのトラブル発生箇所が速やかに把握できる。

(3) 推奨基準

① 必須事項

ア 電波法、個人情報保護法等、関係法令に適合している。

イ 通信等を用いる機器・電子システム使用の場合：

- (ア) 無線通信（衛星、携帯、Wi-Fi 等）あるいは有線通信（光ファイバー、有線ケーブル、有線接続しＰＣで記録を取り出す等）。
- (イ) 競技会全体を通じ通信状態が良好である。
- (ウ) 車載装置は、競技車両に安全に固定することが可能。
- (エ) ラリー競技の使用に耐える信頼性（耐震性、使用可能温度、耐水性等）を有する。

② 推奨事項

ア ＳＳコースでのトラブル発生を概ね10秒以内に確認可能。

イ 通信等を用いる機器・電子システム使用の場合：

- (ア) マップに各ステージが表示され、ＳＳコースにおける競技車両の位置情報を常時表示可能。
- (イ) シートベルトおよび安全ベルトを装着した状態で、クルーがSOS／OK ボタン押し操作が可能。
- (ウ) トラブル発生時に、現場のセーフティの状態(OK／SOS)の判別が可能。また、ＳＳコースの通信カバー率は、概ね80％以上確保されている。
- (エ) 競技車両端末から OK 発報の際、現場がコースクリアか、コースを塞いでいるかを選択可能。
- (オ) 競技車両端末から SOS 発報の際、火災の発生があるか、負傷しているかを選択可能。
- (カ) 競技車両端末との通信状態（確保または断絶）の確認が可能。
- (キ) 競技車両端末から SOS が発報された際、ラリーコントロール側でSOS傍受と同時に、アラーム等でコントロールルーム内に確実に知らせる機能を有する。
- (ク) 競技長が提示した赤旗を対象車両端末に表示可能。

28) スーパースペシャルステージ（SUPER SPECIAL STAGE）：本規則に述べられ、ラリー競技会特別規則に詳細のあるスペシャルステージの変化形でアイテナリーに記載される。

第2条 統一書式

オーガナイザーは、アイテナリー、ロードブックおよびタイムカードを作成しなければならない、別添の推奨様式に従うことが望ましい。

1. アイテナリーおよびロードブック：オーガナイザーは、レッキ開始前までにすべてのクルーにアイテナリーが含まれたロードブックを配布すること。推奨様式については別添3を参照のこと。クルーはアイテナリーとロードブックに必ず従うこと。オーガナイザーは、迂回ルート（オルタネートルート）を予めロードブックに記載しておくか、ロードブックと同時に配布すること。
2. タイムカード：オーガナイザーは、行程上に設けられた各コントロール（第21条 参照）で計時記録の記入および押印または署名を行うためのカードを用意しなければならない。少なくとも各セクションごとに別々のタイムカードのセットを発行することとする。また必要に応じてパッセージコントロールで押印または署名を行ってもよい。推奨様式については別添4を参照のこと。

第3条 特別規則書

特別規則書には、国内競技規則4－8のほか、少なくとも次の事項を明示すること。

1. ラリー概要：下記の事項を明記すること。
 - 1) 開催日程および開催場所

- 2) 競技会本部の所在地、レイアウト図、電話番号、開設および閉鎖日時
2. 競技内容：下記の事項を明記すること。
 - 1) 本規定に従ったスペシャルステージラリーであること。
 - 2) スペシャルステージの路面の種別（舗装路面、非舗装路面および積雪路面等）。

なお、第3章で述べられている事項については、特別規則書に改めて記載する必要はないが、記載する場合は文言および内容を変更しないこと。
3. 競技距離：スペシャルステージの合計距離および総走行距離
4. クルーおよび参加車両の変更に関する下記の事項
 - 1) 正式参加受理後のクルーの変更は認められない。ただしコ・ドライバーおよび参加車両については、参加者から参加確認受付終了あるいはレッキ受付終了（いずれか早い方）までに理由を付した文書が提出され、競技会審査委員会がやむを得ない理由であるとして、その変更を認めた場合はこの限りではない。

この承認を受けるまでは、変更後に参加が予定されるコ・ドライバーおよび車両でのレッキ等への参加や車両検査を受けるなどの大会への参加は認められない。

また、この承認以降は当初のコ・ドライバーおよび車両は以後当該競技会への参加は認められない。

競技長は、競技に参加せず、レッキのみへの参加を認めることがある。この場合は車両1台、クルー2名を1単位として、競技長が定める期限までに書面にて申請を行い、承認を受けなければならない。

また、やむを得ない理由により正式参加受理されたコ・ドライバーがレッキに参加できない場合、クルーの変更と同様の手続きによりレッキのみを行う代理のコ・ドライバーの申請を行うことができるが、競技会審査委員会が認めた場合に限り本措置が適用される。これは例外的な救済措置であり、参加受理された以外のコ・ドライバーをレッキに参加させることを主たる目的として濫用してはならない。

レッキのみへの参加を認められたクルーは、大会に適用される規則のうち、レッキに関する全ての条項に従わなければならない。違反した場合には競技長または競技会審査委員会により罰則が科せられる場合がある。
 - 2) 参加クラスの変更を伴う参加車両の変更は認められない。
5. ラリースケジュール：下記の事項を含むこと。
 - 1) 参加申込の開始日時
 - 2) 参加申込の締切日時
 - 3) レッキの受付日時および実施日時
 - 4) 参加確認の日時
 - 5) 公式車検の日時
 - 6) 第一回審査委員会の日時
 - 7) ドライバーズブリーフィングの日時
 - 8) 各レグのスタートリスト発表の日時
 - 9) 暫定結果の発表日時
 - 10) 表彰式の開催日時
6. 暫定のアイテナリー
7. その他当該競技会で適用される追加規則

第4条 公式書類

・公式通知

特別規則書の内容への追加または訂正は公式通知によって行うことができる。公式通知は特別規則書を補完するものであり、特別規則書の一部と見なされる。公式通知を発行する場合は、発行日時、通し番号、発行者および宛先を明記し、定められた場所に掲示すること（その場所は予め確実に参加者またはクルーに伝達すること）。状況によっては参加者またはクルーに直接伝達あるいは配布しても良いが、この場合は必ず参加者またはクルーから確認の署名を得ること。公式通知は掲示する場合も含めてすべて黄色い用紙を使用すること。

・ラリーガイド

このガイドの概念は、メディア、競技役員あるいは競技参加者いずれもが、1つの書類で書類事務作業を済ませられるようにしようとするものである。ラリーガイドは、ラリースタートの少なくとも3週間前に電子的書類として発表することができる。ラリーガイドの印刷版作成はオーガナイザーの任意である。

・エントリーリスト

競技会特別規則にあるエントリー締め切り次第、オーガナイザーは、以下の内容を含めエントリーリストとして発表すること。

- －競技車両番号
- －競技参加者のフルネーム
- －ドライバー／コ・ドライバーの氏名
- －エントリーする車両名と車両型式
- －エントリーする車両のクラス

・スタートリスト

スタートリストは、競技会審査委員会の承認の後、競技長が署名し、競技会特別規則に決められている時刻に発表される。

第5条 参加車両

1. 本競技に参加できる車両は次の通りとする。

1) 国際格式競技：F I A国際モータースポーツ競技規則付則J項のグループNまたはグループA規定に従った車両。
F I A国際モータースポーツ競技規則地域ラリー選手権規定に従った車両。

2) 国内格式競技以下：

(1) J A F国内競技車両規則第2編ラリー車両規定に従ったR R N車両、R J車両、R P N車両、R F車両またはA E車両。

(2) R R N車両を除くF I A公認車両

ただし、当該車両は全日本選手権に限り参加可能とし、臨時運行許可証および番号標を有している場合、当該許可における運行目的は当該車両が参加するラリー競技会への参加でなければならず、かつ、運行期間は当該競技会に有効なものでなければならない。

(3) F I A公認車両またはJ A F登録車両で、2002年12月31日以前に運輸支局等に初度登録され、かつ2002年J A F国内競技車両規則第3編ラリー車両規定に従った車両（R B車両）。

(4) 上記(1)の車両に対し、J A F国内競技車両規則第2編ラリー車両規定第2章安全規定第2条、第3条および第4条に定められた安全装備を夫々装着しなければならない。ただし、スペシャルステージがJ A F国内スピード競技公認コースにおいて実施される場合はこの限りでない。

2. F I AまたはJ A Fの認定する選手権競技を除き、オーガナイザーは特別規則書に規定することにより、各車両規定で認められている改造範囲をさらに制限することができる。

3. オーガナイザーは特別規則書に規定することにより、競技会で使用できるタイヤの本数および仕様を規制することができる。

4. 外国登録自動車を一時的に輸入してラリー競技に使用する場合は、道路交通に関する条約（1949年、ジュネーヴ）等で規定されている要件を満たしていること。

第2章 競技運営

第6条 競技会本部（ヘッドクォーター）

1. 競技会期間中は競技会本部（ヘッドクォーター）を設置すること。

2. 競技中はラリーコントロールを中心とした十分な連絡体制を敷くこと。とくに事故処理、救急に関するものについては万全の措置を講じること。

3. 必要な決定を遅滞なく行うため、競技会審査委員と競技長は、適切な通信手段等を用いて常に連絡が取れる状態であればならず、また競技会審査委員のうち少なくとも1名は競技会本部付近に待機していなければならない。

第7条 競技の設定

1. ロードセクションの目標所要時間の設定は、一般交通の用に供されている道路について、その道路の速度制限に従い、かつ瞬間的にもその道路の制限速度を超えないように設定すること。

山間部およびカーブの多い道路では、クルーの安全に留意し、ミスコースを誘発するようなコース設定ならびに競

技運営を行わないこと。また、要所には中間連絡車または監視役員を配置すること。

2. サービスパーク、リグループおよびバルクフェルメは道路以外で十分な駐車スペースを有する場所に設けること。
3. 競技の開催前に複数回の試走を行うこと。
4. コースの距離測定に際して、高速自動車国道等の距離表示を基準距離とすること。
5. 特別規則書に記載された競技方法は、いかなる場合も競技会審査委員会の承認なしに変更してはならない。

第8条 スペシャルステージの開催運営基準

1. クローズド（クローズド格式）、リストリクティッド（地方格式）：

- (1) 各コースは、原則として舗装路面（アスファルト、ターマック等）、未舗装路面（グラベル等）、または積雪路面（氷結路面を含む）のいずれかで設定されなければならない。また異なる路面のスペシャルステージを組み合わせる場合は（ミックス路面を含み）、参加者に事前に情報を告知すること。
- (2) 開催については、下記事項を満足しなければならない。
 - 1) コースは競技関係者以外には確実に遮断されていること。
 - 2) コースは、安全性を考慮し適切な場所に設定すること。
 - 3) スタートからフィニッシュまでの主要な箇所通過確認（トラッキング）、連絡用無線を設置したラジオポイントを必ず設けること。
 - 4) ラジオポイントには通過確認（トラッキング）要員と緊急時要員を配置し、赤旗を準備しておくこと。
 - 5) 開催場所の周辺には救急病院（外科、脳神経外科、整形外科、救命救急センター等）があり、競技会当日の受け入れ体制が確立されていること。
 - 6) 開催場所に観衆（観客）を入れる場合は、その安全確保に十分留意しなければならない。とくに、J A F 公認レーシングコースおよびJ A F 公認スピード競技コース（2級以上）以外の場所に観衆を入れる場合には、公認コースに準じた十分な防護対策を講じなければならない、J A F の確認（査察等）を受けること。

観客安全・コントロール

- ①観客に警告を促すために、⑦の手段を適用すること。必要であれば、危険なエリアに侵入しているいかなる人物も排除すること。
- ②競技長は、救急委員長の推奨事項（F I A 国際競技規則H項参照）を考慮することとする。また、万一危険な状況の場合にはスペシャルステージを中止できるよう、00カー、0カーの乗員（および審査委員会）の推奨事項も考慮することとする。
- ③競技中（00カーが通過後、スーパーカーが通るまで）一般観客は、競技に使われる道路沿いに移動することを禁止する。
- ④競技中に観客の安全を確保するため、十分な人数のオフィシャル又は警備員を配置しなければならない。
- ⑤オフィシャルは、はっきりと確認できるように、ジャケット等を身に付けること。
- ⑥観客が安全に移動できるような場所、および時間を設定すること。
- ⑦インフォメーション（安全に対する告知）

観衆向けのインフォメーションはさまざまな方法による

－印刷物、呼びかけ、およびテレビ報道

－ポスター提示

－パンフレットの配布

－拡声器装備車両（コースインフォメーションカー）の競技ルート通過により観衆に告知する（最初の車両がスタートする45分から1時間前が推奨される）。この車両は、拡声器装備のあるヘリコプターに替えることができる。この運用は必要に応じて何度も繰り返すことができる。

- 7) 上記1)～5)に加え、必要に応じて国際モータースポーツ競技規則付則H項に準拠した準備や対策を追加すること。

- (3) 国際モータースポーツ競技規則付則H項に基づき、下記事項を強く推奨する。

- 1) 国際モータースポーツ競技規則付則H項を参考に緊急事態に備えた「セーフティプラン（緊急時マニュアル）」を作成し、関与する競技役員に緊急時の対応を周知徹底すること。
- 2) ラジオポイントは約5km毎に設置すること。
- 3) スタート地点には緊急時に対応し以下のものを配置すること。
 - －緊急用車両

- 医師または救急救命措置の行える者
 - 消火器（4kg×2本相当以上）
 - 大会本部との連絡機器
- 4）ストップ地点には緊急時に対応し以下のものを配置すること。
- 消火器（4kg×2本相当以上）
 - 大会本部との連絡機器
- 5）緊急用車両は、参加車両から救出するのに必要な機材を積載した車両と、負傷したクルーを搬送できる車両の2台体制であることが望ましい。
- 6）上記1）～4）に加え、必要に応じて国際モータースポーツ競技規則付則H項に準拠した準備や対策を追加すること。
2. セミナショナル（準国内格式）、ナショナル（国内格式）またはインターナショナル（国際格式）：
- （1）各コースは、原則として舗装路面（アスファルト、ターマック等）、未舗装路面（グラベル等）、または積雪路面（氷結路面を含む）のいずれかで設定されなければならない。また異なる路面のスペシャルステージを組み合わせる場合は（ミックス路面を含み）、参加者に事前に情報を告知し、それぞれの路面に適したタイヤを装着できるように配慮すること。
- （2）開催については、下記の事項を満足しなければならない。また、インターナショナル（国際格式）については国際モータースポーツ競技規則付則H項にも従わなければならない。
- 1）コースは競技関係者以外には確実に遮断されていること。
 - 2）コースは、安全性を考慮し適切な場所に設定すること。
 - 3）国際モータースポーツ競技規則付則H項を参考に緊急事態に備えた「セーフティプラン（緊急時マニュアル）」を作成し、関与する競技役員に緊急時の対応を周知徹底すること。
 - 4）スタートからフィニッシュまでの間に通過確認（トラッキング）、連絡用無線を設置したラジオポイントを必ず設けること。このラジオポイントは約5km毎に少なくとも1カ所設置しなければならない。
 - 5）ラジオポイントには通過確認（トラッキング）要員と緊急時要員を配置し、赤旗および消火器（3kg以上）を準備しておくこと。
 - 6）スタート地点には緊急時に対応し以下のものを配置すること。
 - 緊急用車両
 - 医師または救急救命措置の行える者（全日本選手権では医師が望ましい）
 - 消火器（4kg×2本相当以上）
 - 大会本部との連絡機器

コースが15kmを越える場合には中間地点（ミッドポイント）には緊急時に対応し以下のものを配置すること。

 - 緊急用車両
 - 医師または救急救命措置の行える者
 - 消火器（4kg×2本相当以上）
 - 大会本部との連絡機器
 - 7）ストップ地点には緊急時に対応し以下のものを配置すること。
 - 消火器（4kg×2本相当以上）
 - 大会本部との連絡機器
 - 8）緊急用車両は、参加車両から救出するのに必要な機材を積載した車両と、負傷したクルーを搬送できる車両の2台体制であることが望ましい。
 - 9）開催場所の周辺には救急病院（外科、脳神経外科、整形外科、救命救急センター等）があり、競技会当日の受け入れ体制が確立されていること。
 - 10）開催場所に観衆（観客）を入れる場合は、その安全確保に十分留意しなければならない。とくに、JAF公認レーシングコースおよびJAF公認スピード競技コース（2級以上）以外の場所に観衆を入れる場合には、公認コースに準じた十分な防護対策を講じなければならない、JAFの確認（査察等）を受けること。
- 観客安全・コントロール
- ①観客に警告を促すために、⑧の手段を適用すること。必要であれば、危険なエリアに侵入しているいかなる人物も排除すること。
 - ②危険な場所はセーフティプランに盛り込むこと。オーガナイザーは、セーフティプランに示されている危険

なエリアをはっきりと示すこと。それはまた観客の到着前に行うこと。

③競技長は、救急委員長の推奨事項（F I A国際競技規則H項参照）を考慮することとする。また、万一危険な状況の場合にはスペシャルステージを中止できるよう、00カー、0カーの乗員（および審査委員会）の推奨事項も考慮することとする。

④競技中（00カーが通過後、スーパーカーが通るまで）一般観客は、競技に使われる道路沿いに移動することを禁止する。

⑤競技中に観客の安全を確保するため、十分な人数のオフィシャル又は警備員を配置しなければならない。

⑥オフィシャルは、はっきりと確認できるように、ジャケット等を身に付けること。

⑦スペシャルステージは、観客が安全に移動できるような場所、および時間を設定すること。

⑧インフォメーション（安全に対する告知）

観衆向けのインフォメーションはさまざまな方法で伝える

ーパンフレット、チラシ、プログラム

11) 上記1)～10)に加え、必要に応じて国際モータースポーツ競技規則付則H項に準拠した準備や対策を追加すること。

第9条 競技役員

1. 各コントロールのタイムカードの記入者は公認審判員資格B3級以上の所持者でなければならない。（クローズド格式競技を除く。）
2. 計時を担当する競技役員は、事前に計測器具などの点検を行い、正確かつ公正な計測および判定を行わなければならない。
3. JAFオブザーバーは、ラリーのすべての局面を再考し、適切な報告書式を完成する。
4. 競技参加者のリレーションオフィサー（CRO）の第一の任務は、競技参加者／クルーに対し、規定およびラリーの運営に関連する情報あるいは解説を提供することである。CROは、競技参加者／クルーが容易に確認できなければならない、CROスケジュールにしたがっていること。

第10条 参加確認および参加車両検査

1. 参加者に対し、少なくとも下記書類の提示を義務づけ、その記載内容を確認すること。
 - 1) すべてのクルーの自動車運転免許証
 - 2) すべてのクルーの競技運転者許可証
 - 3) 競技参加者許可証
 - 4) 自動車検査証
 - 5) 自動車損害賠償責任保険証
 - 6) 対人賠償保険証（または共済等）および搭乗者保険証（または共済等）
 - 7) 臨時運行許可証（臨時運行許可申請書） ※必要な場合
 - 8) 自動車カルネおよび登録証書 ※必要な場合
2. オーガナイザーは、車両申告書、車両検査チェックリスト等を適宜作成し、出走前に第5条に記載された車両規定への適合性を検査すること。また、ヘルメット等の安全装備品の確認を行うこと。
3. オーガナイザーは、タイヤの本数および仕様を規制するため、あるいは参加車両またはその構成部品の同一性を確認するため、これらにマーキングや封印等を施すことができる。マーキングや封印の実施については、特別規則書に明記しなければならない。参加者はこれらのマーキングや封印等を当初通り保持する責任を負う。
4. すべての参加車両は、定められた時刻に車両検査を受けなければならない。
5. 参加者は車両検査において自己の参加車両が車両規定に合致していることを証明できる書類を持参しなければならない。これらを持参していない場合、オーガナイザーの判定に対して異議を唱えることはできない。
6. 競技会審査委員会は、規則に不適合な箇所が発見された参加車両に対し、規則に合致させるための限られた修復時間を与えることができる。
7. オーガナイザーは競技会期間中、任意に参加車両の追加検査または追加確認を行うことができる。参加者は競技会期間中、常に各自の参加車両の適合性について責任を持つものとする。
8. 各クルーは、競技の最終コントロール通過後ただちに参加車両をパルクフェルメに進入させ、下記の確認を受けること。

- ①出走前に車検を受けた車両と同一であること。
 - ②罰則の対象となる要因の有無。
 - ③マーキング、封印等を実施した場合は、それらが保持されているかどうか。
9. 出走前の車両検査において競技の公正性または公平性に関わる箇所の確認を実施しなかった場合、オーガナイザーは競技終了後任意の上位入賞車両についてこれらの箇所に関する検査を行わなければならない。
10. 出走前の車両検査に持ち込まれた車両が、エントリーしたクラスに適合しない場合、競技長の提案により、競技会審査委員会はその裁量で当該車両を当該選手権外の、技術委員長が薦める適切なクラスに移すことができる。但しこの場合、参加費等の増加が生じた場合はその支払いを条件とし、減少の場合は差額の払い戻しは行わないものとする。また、当該車両とそのクルーは移動先のクラスの参加資格を完全に満たしていなければならない、その走行は臨時運行許可に基づくものであってはならない。
11. 競技終了後、競技会審査委員会または競技会技術委員長が必要と判断した場合、もしくは抗議の内容により必要とされる場合、オーガナイザーは分解を伴う再車両検査を行うことができる。
12. オーガナイザーは競技中著しく車体、保安部品または排気系統を破損した参加車両を走行させてはならない。かつ、競技車両は4つの自由に回転する車輪（ホイールとタイヤの両方が正しく装着されている状態）でのみ走行でき、ドライバーの視界を著しく妨げるほどフロントガラスにダメージを負った車両は、競技中一切の走行もさせてはならない。
13. 特別規則書に特に記述がない場合、クルーまたはチームで登録されたサービス員が参加車両を車検場に持ち込むことができる。

第11条 レッキ

1. スペシャルステージラリーでは必ず実施されるものとし、具体的な実施方法は特別規則書に明記されなければならない。その方法は、各クルーが公平にコース情報を記録することができるよう配慮したものとし、車両を用いる場合はスペシャルステージ1ヵ所につき、予定されている進行方向で少なくとも2回の走行が可能な設定とすることが望ましい。車両によるレッキが実施できない場合は慣熟歩行等でこれに代えてもよい。レッキ中の車両が相互に対向するようなスケジュール設定をしてはならない。また、オーガナイザーは競技に使用されるロードブックおよびレッキに必要な情報が記載された地図等をクルーに配布するとともに、スペシャルステージのスタート／フィニッシュ、ラジオポイントおよびストップポイントの位置をコース上に示すこと。レッキ実施中はコースに適切に係員を配置しなければならない。
2. オーガナイザーは特別規則書に明記することにより、レッキに使用する車両およびタイヤの仕様を定めることができる。
3. レッキ中のスピード
 オーガナイザーはスペシャルステージ内の制限速度を決めても良い。その制限速度は特別規則書に記載し、レッキ中のいかなるタイミングでもチェックすることができる。

第12条 ブリーフィング

オーガナイザーは出走前に参加者、クルー、競技会審査委員会、競技長および主要競技役員が出席するブリーフィングを開催し、競技ならびに救急体制に関する補足説明および質疑応答を行うこと。対面でのブリーフィングを行うことが困難な場合、特別規則書にその旨明記することで、書面の配付にて代えることができる。この場合、ブリーフィングの書類は公式掲示板に掲示することとし、質疑応答の方法について明記することで、実質的な内容を対面の場合と同じ水準とすることに努めること。

対面でのブリーフィングを行う場合は、すべての参加者およびクルーはブリーフィングに出席しなければならない。

第13条 セーフティカー（00カー、0カー）とオフィシャルカー（スーパーカー）

オーガナイザーは複数台のセーフティカーおよびオフィシャルカーを用意しなければならない。これらの車両は「00」、「0」および「スーパーカー」のゼッケンを付け、すべての行程を、セーフティプランのセーフティカーおよびオフィシャルカースケジュールに従って走行しなければならない。00カーはコースの安全確認、設置物、セーフティカーの配置、計時機器の動作、競技役員の配置、観客およびメディアの安全性等、スペシャルステージを開始するために必要な確認および競技長への報告を主たる役務とする。0カーは参加車両の直前に走行し、コースの最終安全確認およびスペシャルステージの開始が可能であることの確認を主たる役務とする。

00カーおよび0カーのドライバーおよびコ・ドライバーは中程度の速度で完全に安全な走行ができる程度の運転技術および経験があり、ステージ内の必要条件を正確に理解していることに加えて、コース上の状況について適切に報告できなくてはならない。

00カーおよび0カーは、参加車両と同様にすべてのTCにて計時およびタイムカードへの記入を受けること。0カーはスペシャルステージの走行時には警告音および警告灯を作動させること。また、コースの映像を記録することが推奨される。

スーパーカーは、参加車両が走行後セーフティプランのセーフティカーおよびオフィシャルカースケジュールに従ってすべての行程を走行しなければならない。走行中は、離脱・リタイヤ届を提出しようとしているクルーや、走行不能車両、援助を求めている車両、コース上の重大な問題がないかを確認し、競技長に報告すること。

00カーが通過してから、スーパーカーが通過するまでの間、競技役員は競技体制を維持すること。

第14条 競技結果

1. 競技結果はスペシャルステージで記録された所要時間と、ロードセクションその他で課されたペナルティタイムを合計して決定される。競技結果は時・分・秒で表記するものとする。
2. オーガナイザーは競技の進行に従って随時下記の競技結果を発表しなければならない。また、スペシャルステージの所要時間とその他のペナルティタイムの両方が記載されていなければならない。
 - 1) レグ別順位結果：1つのレグの終了時点で発表される非公式な参考順位記録で、当該レグ終了までの累積結果が記載されるものとする。
 - 2) 暫定最終結果：当該ラリー終了後発表される暫定結果。
 - 3) 正式結果：暫定最終結果発表後、抗議の制限時間が経過し、競技会審査委員会による承認を経た当該ラリーの公式結果。
3. 複数のクルーの最終成績（すべてのスペシャルステージの所要時間とすべてのペナルティタイムを合計した時間）が同じである場合は、最初のスペシャルステージでより少ない所要時間を記録したクルーが上位となる。これで順位が決定できない場合は2番目以降のスペシャルステージの結果を順次比較して決定する。この方法は、レグ別順位結果についても適用する。

第15条 儀典

フィニッシュ後の表彰ならびに賞の授与は下記に従って実施することができる。

1. セレモニアルフィニッシュ：最終コントロール前に行う形式的なフィニッシュで、暫定結果に基づいたフィニッシュ順としても良い。
2. 暫定表彰：暫定結果に基づく形式的な表彰式を行っても良い。ただし授与されるものは公式なものであってはならない。
3. 表彰式：正式最終結果に基づく公式な賞の授与。

第3章 競技細則

本章は、FIA地域ラリー選手権規定（FIA Regional Rally Championships, Sporting Regulations）に準じた国内規定として定めたものである。

第16条 サービス（整備作業）

1. 競技中は、参加車両のサービスはオーガナイザーが設定したサービスパークでのみ行うことができる。ただし、外部からの援助を受けることなく、クルー自らが車載の道具類のみを使用して作業を行う場合はこの限りではない（コントロールゾーンおよびパルクフェルメは除く）。
2. 整備作業の範囲は、以下の通りとする。
 - 1) タイヤの交換
 - 2) ランプ類のバルブ交換
 - 3) 点火プラグの交換
 - 4) Vベルトの交換
 - 5) 各部点検増締め

6) その他、特別規則書で定める作業

上記以外の整備作業を行う場合、技術委員長の許可を得て、所定の申告書を必ず提出すること。

3. 以下の区域にいるクルーとの間に限り、飲食物、衣服および情報（メモリーカードなどの記憶媒体、ロードブックなどの印刷物や書類等）の受け渡しを行うことが認められる。

1) タイヤフィッティングエリア。但し、クルーと当該エリアに立入りが認められた者との間に限る。

2) 車両がサービスパーク、リグループエリアおよびメディアゾーン内にある間。

4. サービスパークは次の規格に沿って設定されるものとする。

各レグの最初のスペシャルステージ前：15分 レグ1については強制ではない。ただしラリーの競技的要素の後およびオーバーナイトリグループの後の場合はその限りではない。

2つのステージグループの間：30～45分

（フレキシサービスを行う場合は20～45分）

最終レグを除く、レグ終了時：45～60分

オーガナイザーにより、ラリーフィニッシュ前に10分間のサービスを設定することができる。

5. サービスパークはアイテナリーに明記され、出入り口にはタイムコントロールを設置すること（ただし、別添2に定める各標識間の距離は5メートルでよい）。

6. サービスパーク内においては、いかなる車両も30km/hを超えて走行してはならない。

7. サービス車両は参加申し込み時に登録され、サービス車両であることを示すプレート等を表示していなければならない。

8. サービス後にタイヤマーキングを行う場合、マーキング作業実施場所はサービスパーク出口のタイムコントロール直後に設置すること。この場合、続くロードセクションの目標所要時間は上記の作業時間を考慮して設定すること。

9. オーガナイザーはアイテナリーに定めることにより、サービスをフレキシサービスとすることができる。その運営手順は以下に従うこと。

1) クルーはターゲットタイムに定められた通り、フレキシサービス前のリグループに入場する。クルーはサービスパークに入場しても良いし、そのまま車両を留め置いてもよい。車両のリグループからサービスパークへの入場に当たり、タイムコントロールにてタイムカードに入場時刻の記録を受けなければならない。サービスパークの入場のターゲットタイムは与えられていないため、早着・遅着のペナルティが発生することはない。

2) 車両のリグループからサービスパークへ、サービスパークからリグループへの移動は各1回のみ認められ、この際の移動はクルーに代わり、オーガナイザーに登録されたサービス員が行ってもよい。この場合でもタイムカードの手続きは通常通りに行わなければならない。この目的でクルー1名につきサービス員1名のリグループへの立入りは認められるが、それ以外の作業を行ってはならない。

3) 車両がリグループからサービスパークに自走できない場合、オフィシャルもしくは登録されたサービス員が人力で車両を押し、またはけん引してサービスパークの自らに割り当てられた場所まで移動することが認められる。この目的のサービス員の入場が認められるが、それ以外の作業を行ってはならない。

4) 車両は指定されたサービスの時間が経過する前にリグループに戻らなくてはならない。サービスパークからの退場に当たり、タイムコントロールにて退場時刻の記録を受けなければならない。この早着に対してのペナルティは課されない。

5) フレキシサービスの時間枠はオーガナイザーの裁量で決定することができるが、アイテナリーにて明示しなければならない

第17条 タイヤ交換

タイヤ交換はサービスパークおよびタイヤフィッティングエリア以外で行ってはならない。ただし、クルー自らが車載の道具類のみを使用して車載のスペアタイヤと交換する場合はこの限りではない（コントロールゾーンおよびパルクフェルメは除く）。この場合、外したタイヤは必ず車両に積んで持ち帰ること。また、スペアタイヤの搭載は2本までとする。

第18条 燃料補給および充電

オーガナイザーが指定した場所以外での燃料補給、充電は認められない。燃料補給中はエンジンを停止するとともに、クルーは車外で待機していなければならない。また、充填については安全を十分に確保して行い、車両へは燃料給油以外の作業を行ってはならない。

ただし、商用営業しているガソリンスタンドにおいて、常設の給油機から車両の純正燃料タンクに直接給油する場合に限り、車内で待機することが認められる。この場合、給油作業中は安全ベルトを外していただかなければならない。

第19条 スタートおよび再スタート

1) 各クルーのスタート時刻（または再スタート時刻）は、各レグスタート前の指定された時間に競技会審査委員会承認後、競技長が署名したスタートリストによって示される。

2) セレモニアルスタート

セレモニアルスタートはプロモーション等の目的で実施することができる。スタートインターバル及びその順番は、オーガナイザーにより決定される。スケジュールおよび会場は特別規則書に記載すること。クルーがその車両でセレモニアルスタートに参加できない場合であっても、その後のラリーを指定された時間通りにスタートすることは許される。ただし、審査委員会に報告され、車両検査を通過しなければならない。クルーは車両がなくてもセレモニアルスタートに参加しなければならない。

3) レグ2以降のスタート順

レグ2以降のスタート順は、レグの最終ステージ終了時の成績に準じる。

4) スタート間隔

特別規則書で特に言及されていない場合、全車両のスタート時間の間隔は1分となる。

5) スタート順変更

競技長は安全上の理由、および審査委員会の助言により、クルーのスタート順もしくはスタート間隔の変更を行うことがある。

6) スタートエリア

ラリーの競技要素スタートの前に、オーガナイザーはスタートエリアにすべての競技車両を集合させることができ、そこには競技会特別規則に詳細のあるスタート時刻の前に車両が運転されてこなければならない。スタートエリアへの遅延到着についての罰金を課す場合は、競技会特別規則に明記されなければならない。スタートエリアでは一切のサービスが禁止される。

第20条 タイムカードへの記入

1. ラリーのスタートにおいて、各ロードセクションごとに定められた目標所要時間が記入されたタイムカードをクルーに支給する。これらのカードは、1つのセクションを走行するために必要な枚数が支給されるものとし、各クルーはそれぞれのセクションの終了ごとにカードを提出する。タイムカードの提出および記入内容の確認は各クルーの責任において行うこと。時刻の記入は常に00:01-24:00の形式で時・分単位（スペシャルステージのフィニッシュにおける計時記録は秒または1/10秒の単位まで）を明記するものとする。ラリーを通じての公式時刻は特別規則書に明記されること。

2. タイムカードは常に提示できるようにしておき、コントロールではクルー自身が競技役員にカードを提出し、記入を受けること。ただし、特別規則書または公式通知により指示することで手順を変更する事ができる。

3. タイムカードの記入内容の修正はその権限のある競技役員によってのみ行われる。

4. いかなるコントロールにおいても、タイムカードへの時刻の記入、および押印または署名が確実に履行されなければならない。

5. タイムカードに記入された時刻および所要時間と当該競技会の公式書類に記録された時刻および所要時間が異なっている場合は、競技会審査委員会がこれを審査し最終判断を行う。

6. 競技が続行できなくなったクルーは原則としてタイムカードをオフィシャルに提出しなければならない。

第21条 コントロールの機能

1. すべてのコントロールは以下の方法で示される。

(1) コントロールゾーンの開始は黄色地の予告標識によって示される。予告標識から約25m先に設置される実際のコントロールの位置は、予告標識と同一の図柄の赤色地の標識によって示される。さらに約25m先に設置されるコントロールゾーンの終了はベージュ地（黄色地でも可）に黒の斜線が3本入った終了標識によって示される。

(2) コントロールゾーンはパルクフェルメとみなされ、いかなる修理も行ってはならない。またいかなる援助も受けてはならない。

(3) 参加車両は、タイムカードへの記入等に必要な時間を超えてコントロールゾーン内に留まってはならない。

- (4) タイムコントロールにはクルーが参加車両に搭乗したまま容易に視認できる公式時計を設置することが望ましい。ただしチェックインはクルーの責任で行わなければならない。
 - (5) タイムコントロールに配置されている競技役員は、クルーに対して正しいチェックイン時刻を示唆したり、それに準じる行動を取ってはならない。
 - (6) コントロールの開設は、最初の参加車両の通過予定時刻の少なくとも30分前とする。
 - (7) 競技長が特に規定しない限り、コントロールは最終参加車両の到着予定時刻に最大遅延時間を加算した時刻が経過した後で閉鎖する。
 - (8) クルーはコントロールの責任者の指示に従わなければならない。
2. すべてのコントロールおよびゾーン、すなわちパッセージコントロールおよびタイムコントロール、スペシャルステージのスタートとフィニッシュ、ストップコントロール、リグループ、リフューエル（給油）エリア、タイヤマッキングゾーンとメディアゾーンは別添1に示す規格に従った標識を使用して示される。
- コントロールゾーンの標識設定は以下の3種類がある。
- (1) タイムコントロール：黄色地のNo.1の標識はコントロールゾーンの開始を示す（予告標識）。そのコントロールの実際の位置は赤色地のNo.1の標識で示される。コントロールゾーンの終了はベージュ色地（黄色地でも可）のNo.2の標識で示される（終了標識）。
 - (2) スペシャルステージ：スタート地点は赤色地のNo.3の標識で示される。フィニッシュ地点の予告は黄色地のNo.4の標識で示される。計時の行われる実際のフィニッシュ地点は赤色地のNo.4の標識で示される。さらにその先（原則として100m以上300m以内）に設置された計時記録記入地点（ストップポイント）は、赤地色に“STOP”と表示された停止標識で示される。さらにエリアの終了はベージュ色地（黄色地でも可）のNo.2の標識で示される。
 - (3) パッセージコントロール：黄色地のNo.5の標識はコントロールゾーンの開始を示す（予告標識）。そのコントロールの実際の位置は赤色地のNo.5の標識で示される。コントロールゾーンの終了はベージュ色地（黄色地でも可）のNo.2の標識で示される（終了標識）。
3. コントロールの競技役員は一見して識別できるようにすること。とくにコントロールの責任者はそれを示すジャケッット等を着用すること。
4. パッセージコントロールでは、競技役員はタイムカードが提出されたら速やかに受領の処置（サイン等）を記入すること。
5. タイムコントロールでは、競技役員はタイムカードが手渡された時刻を記入する。（計時は分までとする）

第22条 タイヤウォーミングゾーン（TWZ）

- 1. オーガナイザーはスペシャルステージの直前にタイヤウォーミングゾーンを設けることができる。タイヤウォーミングゾーンとは、クルーがタイヤ、ブレーキのウォームアップ等を行うことができる場所である。
- 2. TWZは占有許可を得た道路または閉鎖された施設内などでなければならず、設置場所は、タイムコントロール後が望ましい。TWZとして使用するためには、スペシャルステージと同様に設定されなければならない。ただしレスキュー車両は変わらずにスペシャルステージのスタート後に配置しておくこと。
- 3. TWZの全長は500m以上を推奨とし、TWZの終了からスペシャルステージのスタート（タイムコントロール前に置く場合はタイムコントロール）までの距離は100m以上を推奨とする。設定したTWZはその開始と終了地点に別添1に示す専用標識を提示し、ロードブックに明示しなければならない。
- 4. TWZ内でドライバーは、危険が生じた場合に直ちに停車できなければならない。また、TWZの終了では速やかに減速し徐行すること。
- 5. TWZ内での意図的な停止や逆走は禁じる。違反した場合には競技会審査委員会に報告され、罰則が与えられる場合がある。
- 6. タイムコントロール後にTWZを置く場合、クルーがタイヤウォーミングを終えてスペシャルステージのスタートに備えることができるよう、TWZの距離を勘案してチェックインから暫定スタート時刻までの3分の間隔を延長することができる。アイテナリーにはこの時間が反映されていなければならない。
- 7. TWZを走行する前に、クルーはスペシャルステージを走行する際と同様の装備を正しく装着しなければならない。これには第30条及び特別規則書等で定めるクルーが着用する装備やシートベルト等の他、自動消火装置使用車両の場合その状態も含まれる。
- 8. TWZ以外でタイヤ、ブレーキのウォームアップ等と見なされる行為を行ったクルーは審査委員会に報告され、失

格を上限とする罰則が与えられる。これはTWZを設定しない競技会の場合も同様である。

第23条 タイヤフィッティングエリア (TFA)

オーガナイザーはアイテナリー内にタイヤ交換を行うためのタイヤフィッティングエリアを設けることができる。このエリアは以下を満たすものとする。

- 1) TFAの入口と出口にタイムコントロールを設ける。
- 2) TFAのターゲットタイムは15分とする。
- 3) TFA内ではタイヤ交換以外の作業を行ってはならない。
- 4) クルー 1 組当たり 2 名のサービス員の入場が認められ、タイヤ交換作業を行うことができる。
- 5) 使用できる機器は競技車両に搭載しているものの他、入場が認められたサービス員はハンドヘルド（携帯型）コンピューター、追加のジャッキと 4 軸スタンドを持ち込み使用することが認められる。
- 6) 入場が認められたサービス員は使用するタイヤをサービス車両で運搬し、車両への装着準備を施すことが認められる。
- 7) タイヤ／ホイールの交換を行わない場合でも、全ての車両はタイヤフィッティングエリアを通行し、タイヤマーキングゾーンにて停止しなくてはならない。
- 8) タイヤフィッティングエリアの出口にタイヤマーキングゾーンを設け、各車両はそこで停止しなければならない。
- 9) タイヤのTFAへの運搬は、特別規則書にて定めることとする。

第24条 タイムコントロールにおけるチェックインの手順

1. チェックインの手順は、参加車両がコントロールゾーンの開始を示す標識を通過した時点から始まる。
2. コントロールゾーンの開始を示す標識からコントロールを示す標識までの間はいかなる理由でも停車したり、異常な低速で走行してはならない。
3. 実際の計時とタイムカードへの記入は、参加車両とその 2 名のクルーが当該コントロールゾーン内にあり、設置された記入場所に到着した時にのみ行うことができる。何らかの原因によりコントロールゾーンが参加車両等で混雑し、目標到着時刻に参加車両がコントロールゾーンに進入できない場合は、コ・ドライバーが車両を降りてタイムカードをタイムコントロールに提出することによって、当該参加車両がコントロールゾーン内に進入したものとみなす。この場合は車両がコントロールゾーン外にあってもパルクフェルメ規制が適用される。
4. コ・ドライバーは、徒歩で自車の目標チェックイン時刻の 1 分前より早くコントロールゾーン内に進入してもよい。さらに、目標時刻通りに自車をチェックインさせるため、ドライバーにコントロールゾーンへの進入の合図を送ってもよい。
5. タイムカードの提出を受けた競技役員は手書きまたは印字装置によって時刻を記入する。その際に記入する時刻は、実際にクルーから競技役員にカードが手渡された瞬間の時刻でなければならない。ただし下記10に該当する場合はこの限りではない。
6. 目標チェックイン時刻とは、ロードセクションを走行するために指定された目標所要時間を当該区間をスタートした時刻に加えたもので、分単位まで表示される。
7. 参加車両が目標チェックイン時刻と同じ分、またはその前の分にコントロールゾーンに進入しても早着のタイムペナルティは受けない。
8. 目標チェックイン時刻と同じ分の間にタイムカードを手渡した場合、遅着のタイムペナルティは受けない。
例：目標チェックイン時刻が18時58分の場合、チェックインが18時58分00秒から18時58分59秒の間に行われれば、目標時刻どおりに到着したものと見なされる。
9. タイムコントロールの責任者は、早着した参加車両が当初予定どおりの時刻にコントロールを離れることができるよう、必要なニュートラリゼーションの時間を設けることができる。
10. オーガナイザーが指定するコントロールについては特別規則書または公式通知に明記することにより、タイムペナルティを与えることなく目標時刻より前にチェックインさせることができる。
11. 競技長は競技上のアクシデントを受けたクルーの取り扱いについて、競技会審査委員会の承認を得て適切な措置を講じることができる。
12. 実際のチェックイン・タイムと予定チェックイン・タイムに相違があるときは、以下のペナルティが課されるものとする。
 - 1) 遅着：1 分および 1 分未満につき、10 秒（1 分10 秒の遅着であれば、20 秒のペナルティが課される）。

- 2) 早着：1分および1分未満につき、1分。
13. 個々のターゲットタイムに対する30分を超える遅延（最大遅延）、あるいは蓄積した遅延が各セクションの最後又はレグの最後にて30分を超える場合、その選手は、当該タイムコントロールにて離脱したものとし、遅着ペナルティの総計は別添5に基づき30分の遅着に対するものを与える。離脱したレグが最終レグではない場合、クルーはラリーを再出走することができる。この遅延を計算するにあたっては実際の時刻を使用するものとし、ペナルティ（1分あたり10秒）は計算に入れないものとする。
14. コントロールゾーンへの再入場は禁止される。

第25条 コントロールのスタート時刻

1. 次のロードセクションがスペシャルステージを伴わない場合、タイムカードに記入されたチェックイン時刻がそのまま次のロードセクションのスタート時刻となる。
2. 次にスペシャルステージのスタートが続く場合は下記の手順が適用される。
 - ①当該タイムコントロールとスペシャルステージのスタートコントロールは同一のコントロールゾーンに含まれるものとし、標識は下記の通り示す。
 - 黄色地のタイムコントロール予告標識
 - 約25m先に赤色地のタイムコントロール標識
 - 50～200m先に赤色地に閉じた旗のスペシャルステージスタート標識
 - 約25m先にベージュ色地（黄色地でも可）に3本斜線のコントロールゾーン終了標識
 - ②当該タイムコントロールにおいては、チェックイン時刻に加えて、続くスペシャルステージのスタート予定時刻も同時に記入しなければならない。このスタート予定時刻は、クルーのスタート準備に要する時間を考慮してチェックイン時刻の3分後とする。
 - ③その後、参加車両は速やかにスペシャルステージのスタートコントロールへ移動する。スタートコントロールの競技役員は、スペシャルステージの実際のスタート時刻（通常は上記②の予定時刻と同じ）を記入する。その後、第25条6に定められたスタート手順に従ってスタートさせる。
 - ④スペシャルステージ直前のタイムコントロールに、2組以上のクルーが同じ分にチェックインした場合は、その前のコントロール（タイムコントロールまたはスペシャルステージフィニッシュコントロールのうちいずれか直前のもの）の通過順に従ってスペシャルステージのスタート予定時刻を与える。もし1つ前のタイムコントロールの通過時刻も同じである場合は、さらにその前の通過時刻に従うものとし、以下同様とする。
 - ⑤スペシャルステージスタート時刻は、その後に続くロードセクションのスタート時刻にもなる。

第26条 リグループのコントロール

1. 競技ルート沿いにリグループを設置することができる。その出入り口はタイムコントロールによって規制される。
2. リグループの設置目的は、遅着やリタイヤによって発生した参加車両の時間間隔を詰めるためであり、設定にあたっては、エリア内に留まる時間ではなくエリアからのスタート時刻に最も配慮しなければならない。
3. リグループのコントロールに到着したら、クルーは競技役員にタイムカードを提出し、スタート時刻の指示を受ける。その後競技役員の指示に従いクルーは速やかに車両を移動させる。
4. リグループ後のスタート順は、可能な範囲でリグループ到着時点の総合順位に従うべきであるが、この方法を採用することが難しい場合は、当該リグループのコントロールに到着した順とする。

第27条 メディアゾーン（任意）

全てのサービスパーク、リグループ（レグ最終のサービスに続くオーバーナイトリグループを除く）の手前の黄色のタイムコントロール標識の前、フィニッシュのポディウムセレモニー前のホールディングパーク内に、仕切りで区切ったメディアゾーンを設けることができる。このメディアゾーンへのアクセスは適切なパスの保持者に限るものとする。オーガナイザーはクルーが5分以上メディアゾーンに留まれるようにアイテナリーを計画すること。さらに、メディアゾーンはロードブックにも明記しなければならない。

第28条 スペシャルステージ

1. スペシャルステージのコースおよびコースに通行が可能なすべての道は、参加車両および競技役員車両以外が進入しないよう遮断し、競技役員または警備員を配置するなどして厳重に閉鎖されなければならない。オーガナイザーは

この閉鎖措置を確実に履行する責任を負う。また、各スペシャルステージの責任者（ステージコマンダー）は当該スペシャルステージのスタートに常駐し、大会本部と無線、電話等の方法にて連絡が可能な状態であること。

2. スペシャルステージ区間の計時は1／10秒単位で計測する。
3. スペシャルステージ内ではヘルメット及び安全ベルト着用が義務づけられる。
4. クルーがスペシャルステージを逆走することは禁止される。
5. スペシャルステージのスタートは、スタンディングスタートとする。参加車両はエンジンのかかった状態でスタートライン上に停止し、スタートの合図を受ける。合図が出されてから20秒以内にスタートできない車両は離脱となり、当該車両は安全な場所へ速やかに移動される。
6. スペシャルステージのスタート
 - 1) オフィシャルがタイムカードにスタート時刻が記入したら直ちにクルーにタイムカードを渡すこと。オフィシャルはスタートラインに車両を誘導する。オフィシャルの誘導により車両の前端部が正しい位置になるように停止させる。スタート灯火信号またはカウントダウン表示装置を使っている場合、1分前または車両がスタートラインに停止した後に、クルーがはっきりとそれらを見ることができるようにならなければならない。誘導が終わった後はスタート時刻まで車両を移動することはできない。移動した場合、審査委員会により罰則が与えられる場合がある。
 - 2) スタートコントロールの競技役員は、クルーから提出されたタイムカードに当該参加車両のスタート時刻を記入し、これをクルーに戻す。その後クルーに充分聞こえる大きな声で30秒－15秒－10秒－5秒－4秒－3秒－2秒－1秒の順にカウントダウンする。これはスタート灯火信号または、カウントダウン表示装置によって行ってもよいが、その場合はスタート位置のクルーからはっきりと見えることおよびスタート30秒前にアナウンスを行うこと。表示方法およびそれを含めたスタートの手順に関する事項は特別規則書に明記されていることを条件とする。当該装置はフライング検知装置と連動させてもよいが、設置位置は、スタートラインの先50cmの位置とすること。
 - 3) カウントダウンが終了した瞬間に、スタートの合図が出される。参加車両はこれに従って速やかにスタートしなければならない。
 - 4) スペシャルステージにおいて、指示された時刻でのスタートを拒否したクルーは、当該スペシャルステージを走行する、しない、にかかわらず、審査委員会に報告される。
 - 5) 反則スタート、特にスタート合図前にスタートする違反については、以下の罰則が課せられる：
第一回目の違反：10秒
第二回目の違反：1分
第三回目の違反：3分
それ以上の違反：競技会審査委員会の裁量に任される。
これらの罰則は、競技会審査委員会が必要と判断した場合に、より重い罰則を課すことを妨げるものではない。
タイム算出には、実際のタイムが使用されなければならない。
7. スペシャルステージのスタートは、不可抗力が生じた場合に限り、担当競技役員によってのみ遅らせることができる。
8. クルーまたは参加車両に起因して自己のスタートが遅れた場合は、タイムペナルティが課されたうえで担当競技役員によって新たな時刻が与えられる。
9. スペシャルステージのフィニッシュはフライングフィニッシュとする。フライングフィニッシュと停止ラインの間のエリアは、湾曲、鋭利なあるいは見間違ふようなコーナーあるいはゲートのような障害物または危険な妨害物が一切ない状態であることが望ましい。黄色地の予告標識から停止標識“STOP”までの間は停車が禁止される。
10. 計時は印字または記録機能を持つ計測装置を用いて行うことが望ましい。記録は保管され、競技会審査委員会から求められた場合に提出できなければならない。補助としてストップウォッチを使用することが必要である。計時を行う競技役員は、フィニッシュライン（赤色地にチェッカーフラッグの図柄の標識＝別添1 参照＝で示される計時基準線）の延長線上に配置され、車両の先端がフィニッシュラインを横切った瞬間を計測し、その通過時刻をストップポイントの競技役員に伝達する。
11. フィニッシュライン通過後、参加車両はストップポイントまで進み、タイムカードにフィニッシュライン通過時刻（時間、分、秒、および適用される場合は1／10秒）の記入を受ける。
12. スタック等によりスペシャルステージのコース上に停止し、かつ競技役員が後続車両に危険を及ぼすと判断した場合は、基準所要時間内であってもコースから排除されることがある。この場合、当該車両はレグ離脱またはリタイヤとなる。
13. スペシャルステージにおいては、いかなる援助（自車のクルー2名以外が行うもの）を受けることも禁止される。

ただし、コースを塞いだ車両を排除する場合はこの限りではない。

14. スペシャルステージのスタート間隔は当該レグのスタート間隔と同一でなければならない。ただし、他の諸規則または特別規則書に異なる記述がある場合はこの限りではない。

15. スペシャルステージの赤旗表示

- 1) スペシャルステージ内で何らかのアクシデントが発生した場合、競技長の指示によりスタートからアクシデントが発生した場所の手前のすべてのラジオポイントにて赤旗が提示される。赤旗を提示した時刻およびアクシデントが発生した場所の手前のすべてのラジオポイントで最初に提示された車両は記録され、競技長を通じ審査委員会に報告されなければならない。
- 2) クルーは、赤旗を確認したら直ちに減速し、安全な速度にてストップまで移動すること。また、競技役員の指示には必ず従うこと。

この規則に違反した場合、競技会審査委員会の判断により、ペナルティが課される。

- 3) レッキ時には、ラジオポイントの位置が解るよう看板等で提示すること。

その看板は小さくてもよいが、レッキを行うクルーがペースノートにその位置を書き込めるように、はっきり認識できること。

- 4) スペシャルステージ内にて赤旗以外の旗が提示されることはない。

- 5) スペシャルステージ内にて赤旗が提示されたクルーには、競技長により適正だと判断されたタイムを与える。

- 6) スペシャルステージの中断

スペシャルステージが何らかの理由で妨げられ、あるいは中断された場合、競技長は各クルーに対し、適正だと判断したタイムを与える。

ただし、ステージストップの原因となったクルーに対しては、これは適用されない。実際にかかった時間が与えられる。

- 7) 各ステージによって異なる無線ネットワーク（約5km毎に設置）チャンネルで設置されるラジオポイントは、車両の追跡、およびラリーの監視が可能であること。各ラジオポイントはロードブック内に示され、背景が青で黒い稲妻マークが入った看板で示されていること。加えて、ラジオポイントの100m手前に背景が黄で黒い稲妻マークが入った看板を設置すること。

ミッドポイントには、追加の看板（青色背景に白の十字）をラジオポイント看板の真下に設置すること。

それは上記と同じデザインとするが、背景を黄色にすること。

16. 競技クルーの安全

- 1) スペシャルステージで参加車両がやむを得ず停車した場合、クルーはその場所から少なくとも50m手前の目立つ場所に反射式の三角表示板を車両と同じ側に配置し、後続車両に適切な合図を行わなければならない。なお車両がコース上にない場合も三角表示板を配置しなければならない。この規則に従わないクルーは審査委員会の判断によりペナルティが課される。
- 2) 参加車両には、片面に赤字で「SOS」、もう片面には緑字で「OK」と書かれたA3判のカードが搭載されており、救急医療措置が不要な場合または消火が必要な場合は、「OK」の面をすべての後続車両に明瞭に提示すること。また他に援助を行おうとしている者（ヘリコプター等）があれば、それらに対しても同様に提示すること。停車車両がコース上の場合、状況に応じて停車状態をボディアクション等で後続車両に対し、当該区間最終参加車両通過まで合図すること。
- 3) その後速やかに復帰が可能か否かを判断すること。
- 4) 復帰可能と判断した場合、安全確保を最優先に作業を実施する。特に後続車両が接近した場合は作業を中断し安全な場所へ退避すること。
- 5) 復帰不可能と判断した場合、当該区間最終参加車両通過まで車外の安全な場所で退避すること。
- 6) クルーが車両から離れる場合は、後続車にはっきりと見える場所に「OK」の面を提示しておくこと。
- 7) 近接した地点に複数車両が停止した場合、夫々の車両が上記1)～6)を実施すること。
- 8) 救急医療措置が必要な場合または消火が必要な場合は、赤色の「SOS」の面を提示すること。これが提示されていた場合、後続車は下記の手順に従う。また「OK」「SOS」のどちらの提示もなく、車両がかなりのダメージを負っていてクルーが車両内および／または車両の外にいてと思われる場合も同様の手順に従うこと。
 - ①援助するために直ちに停止する。その他の後続の車両も停止し、事故現場に2番目に到着した車両は、事故のことを知らせるために次のラジオポイントかストップまで行く。
 - ②それ以降の後続車は緊急車のための車幅をあけて停止し、援助を行う。なお、後続車が援助にあたる場合、少な

くともクルーの1人は以降の後続車への告知対応を行うこと。

9) 上記2) または8) の場合で、いかなる理由においても「OK」「SOS」の面を提示することが可能でない状況にある時は、車外でクルーによって示される明らかで明確に理解できるジェスチャーで置き換えることができる。

－腕を上げ、親指を立てて示す「OK」(図1)

－頭の上で腕を交差して示す「SOS」(図2)



10) 上記一連の緊急措置はロードブックにも明記されなければならない。

11) リタイヤしたクルーは、リタイヤ届けおよびタイムカードを必ずオーガナイザーに提出しなければならない。この規則に従わないクルーは審査委員会の判断によりペナルティが課される。

17. スーパースペシャルステージ

1) スーパースペシャルステージの特徴：2台以上の車両が同時にスタートする場合、各スタート地点の走路設計は類似したものでなければならない。各車両には同様のスタート手順が適用されなければならない。異なるスタート位置からのステージ距離を均衡化するために、車両のスタートラインを互い違いに配列することができる。

2) スーパースペシャルステージの実施：スーパースペシャルステージの実施、スタート順およびタイム間隔についての特別規定は、すべてオーガナイザーの裁量に任される。しかしながら、この情報はラリーの競技会特別規則に含まなければならない。

18. ひとつのスペシャルステージを同じ方向で走行する回数は、2回以内が望ましい。

19. 他の車両に追い付かれたクルー／車両は、安全に追越しをさせるために必要な行動をとらなければならない。これは車両の問題でタイムを落としている場合や、コースを逸脱し再スタートした場合に特に当てはまる。追い越される準備が整ったことは、適切な方向指示器の操作にて示すこと（例：左ウインカーは、追い越される車両がコースの左側に寄ったままであることを示す）。追い越される車両は、十分な道幅のあるところで左に寄る、または安全な場所に停止するなど、追越しに必要なあらゆる運転操作をすること。車両に車対車通信装置が備えられている場合、最初の追越し要求からこの規則が適用される。双方のクルーは危険なく追越しを完了させる責任を負う。

第29条 パルクフェルメ

1. 適用

以下の場合、車両はパルクフェルメの規定の対象となる：

- 1) リグループエリアに進入した瞬間から退出するまで。
- 2) コントロールゾーンに進入した瞬間から、その退出まで。
- 3) ラリーの終了地点のパルクフェルメに到達した瞬間から、審査委員会がパルクフェルメの解除を宣言した時まで。
競技会審査委員会は抗議の締め切り時刻を過ぎたら、パルクフェルメを解除できる。

2. パルクフェルメに進入が許される関係者

- 1) 車両をパルクフェルメに停車したらすぐに、ドライバーはエンジンを停止させ、クルーはパルクフェルメ外に出なければならない。特別な作業を行うオフィシャルを除き、いかなる者もパルクフェルメに進入することはできない。
- 2) オーバーナイトリグループにおいては、クルーは競技役員の指示に従って速やかに車両を停車させ、エンジンを停止してリグループエリアの外に出なければならない。リグループアウト時刻10分前までは、再びオーバーナイトリグループに進入することはできない。

3. パルクフェルメへの進入・退出、およびパルクフェルメ内での移動のために車両を押すことができるのは、担当競技役員および当該クルーのみとする。

4. テクニカルチェック

パルクフェルメ内において、技術オフィシャルによってテクニカルチェックが行われることがある。

5. パルクフェルメ内での修理

- 1) 車両の損傷が激しく、安全上不適格と技術オフィシャルが判断した場合、当該車両は技術オフィシャルの立ち会いの下、補修を行うことができる。
 - 2) 技術オフィシャルの監視の下クルーは、チーム員を含め3人までがウィンドウスクリーンを交換することができる。
 - 3) 上記の補修作業により、当初のスタート予定時刻よりも遅延した場合、当該クルーには補修作業の終了後、新たなスタート時刻が与えられる。1分及び1分未満の遅れにつき1分のペナルティが課される。
6. パルクフェルメ内では外部バッテリーでエンジン始動が行えるが、その後当該参加車両にそのバッテリーを搭載してはならない。

第30条 車両の移動

サービspark以外において参加車両を牽引または運搬すること、あるいはクルー以外の第3者が参加車両を押して移動させることは禁止される。ただし、安全上やむを得ない場合はこの限りではない。

第31条 罰則

本競技については、別添5による罰則が適用される。

第4章 参加者およびクルーの遵守事項

第32条 安全装備

スペシャルステージラリーに参加するクルーならびに車両に対しては、下記の安全装備が義務づけられる。またオーガナイザーは、特別規則書に明記することにより、より高規格の装備品を義務づけたり、追加の安全装備品を義務づけることができる。

1. クルーが着用するもの

- 1) 国内競技車両規則第5編細則に従ったヘルメット
- 2) 国内競技車両規則第5編細則に従ったレーシングスーツ
- 3) ドライバーはグローブを着用すること。
- 4) 国際格式競技

車両がスペシャルステージを走行中はいつでも、クルーはホモロゲーションが承認されたヘルメット、必要とされる安全衣服や国際モータースポーツ競技規則付則L項第3章ドライバーの装備品に定められている機材を装着しなければならない。そして安全ベルトを締めていること。いかなる違反についても競技長よりペナルティが課され審査委員会に報告される。

2. 参加車両に搭載するもの

- 1) 非常用停止表示板（三角）2枚
- 2) 片面に赤字で「SOS」、もう片面には緑字で「OK」と書かれたA3判のカード2枚
- 3) 非常用信号用具
- 4) 牽引用ロープ
- 5) 救急薬品
- 6) 各車両規定に定められている仕様の消火器

装備する消火器が自動消火装置の場合には、走行中はスイッチを「ARMED」などの作動状態にし、火災発生時に直ちに噴射できる状態にしていなければならない。ただし別途手動消火器を搭載し、そのみで車両規則を満たす場合はこの限りではない。

第33条 一般規定

オーガナイザーは参加者およびクルーに対し、下記の事項の遵守を徹底させること。

1. 競技中は道路交通法の遵守を最優先とする。
2. 一般車両および歩行者に迷惑を及ぼさないこと。
3. 他車に追従する場合または対向車のある場合は、前照灯の照射方向を適切に変換し、眩惑を生じさせないように留

意すること。

4. 明らかに追い越そうとしている車両がある場合は安全かつすみやかに進路を譲ること。
5. クルーは指示された行程（サービスパークを含む）を正確に維持しなければならない。特に、ロードブックに記載されたルートから逸脱して走行してはならない。この行程はロードブックにおいて、道順を示すコマ図と、コマとコマの間についてはその間をつなぐ道路によって定義される。なお何らかの原因でオーガナイザーが迂回を指示した場合はその迂回ルートに従うこと。
6. 競技から離脱した場合は直ちに最寄りの競技役員に離脱、リタイヤ届けおよびタイムカードを提出すること。提出が不可能な場合は電話等の手段で競技会事務局に連絡すること。
7. 失格またはリタイヤとなった場合は直ちにゼッケン、ラリー競技会之証およびその他の競技関係添付物を取り除くこと。ただし、次のレグでの再スタートを予定している場合は除く。
8. 安全ベルトは必ず装着し、スペシャルステージ走行時やオーガナイザーの指示がある場合は必ずヘルメットおよびレーシングスーツを着用すること。
9. スペシャルステージ走行時やオーガナイザーの指示がある場合は、必ずサイドウィンドウを閉じて走行すること。
10. 競技中はオーガナイザーが指定した場所以外でクルー以外の者による整備作業を行うことはできないこと。
11. 整備作業を行うことができる者は、当該参加車両のクルーおよびオーガナイザーに登録されたサービス員とすること。
12. 特別規則書に記載されている項目以外に何らかの整備作業を行う必要がある場合は、競技会技術委員長の許可を得ること。
13. 整備作業にあたっては、他の交通および作業員の安全確保に十分留意すること。
14. 整備作業実施後は必ず担当競技役員の確認を受けること。

第5章 抗議

第34条 抗議

- 1) 参加者は、自分が不当に処遇されていると判断した場合、国内競技規則第12条に従い、抗議する権利を有する。
 - (1) 抗議を行う場合は、必ず文書にて理由を明記し、抗議料を添えて競技長に提出すること。
 - (2) 抗議が正当と裁定された場合抗議料は返却される。
 - (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は抗議対象者が負担する。その際に要した分解整備等の費用は競技会技術委員長が算定する。
 - (4) 審判員の判定、計時装置、安全上の判断に伴うタイヤの追加に関する競技長宣言に対して抗議することはできない。
 - (5) 競技会審査委員会の裁定は、抗議者に宣告される。
- 2) 抗議の制限時間
 - (1) 自己の車両に関する競技会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) 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、最終号車が最終タイムコントロールに入場後30分以内に提出しなければならない。
 - (3) 競技の順位に関する抗議は、暫定結果発表後30分以内に提出しなければならない。

第6章 規則の施行

第35条 本規定の施行

本規定は、2025年2月17日から施行する。

別添 1：標識類の標準規格

1. 各標識の図柄は特に指示されたものを除き黒色で表示され、指定された地色とすること。各標識図形の最外側の円直径が70 c mであることが望ましい。
2. ゾーン終了の標識は黄色地でもよいが、ベージュ色地であることが望ましい。
3. 図形の外側に余白がある場合、余白部分は白地であることが望ましい。
4. 視認性の良い位置にしっかりと設置、固定されていること。
5. 以下の標識類はいずれも有効である。

<u>タイムコントロール</u> Time Control  【地色】コントロールゾーン入口：黄 【地色】コントロール：赤	<u>SSスタート</u> SS Start  【地色】赤	<u>フィニッシュライン</u> Flying Finish Line  【地色】コントロールゾーン入口：黄 【地色】コントロール：赤
<u>ストップコントロール</u> Stop Control  【地色】赤	<u>パッセージコントロール</u> Passage Control  【地色】コントロールゾーン入口：黄 【地色】コントロール：赤	<u>メディアゾーン開始</u> Begin of Media Zone  【地色】青
<u>サービスエリア開始</u> Begin of Service Area  【地色】青	<u>タイヤマーキング/フィッティング開始</u> Begin of Tyre Marking Zone/Fitting Area  【地色】青	<u>リフューエルエリア開始</u> Begin of Refuel Area  【地色】青
<u>ラジオポイント</u> Radio Point  【地色】警告標識：黄 【地色】ポイント：青	<u>緊急車両ポイント</u> Medical Vehicle Point  【地色】警告標識：黄 【地色】ポイント：青	<u>ゾーン終了</u> End of Zone  【地色】ベージュ
<u>TWZ開始</u>  【地色】青 左右いずれを使うこともできる(左を推奨)	<u>TWZ終了</u>  【地色】青 左右いずれを使うこともできる(左を推奨)	

別添 2：標識類設置の標準規格

コントロールのタイプ	コントロールゾーン（標識の直径:およそ 70cm）		
	⇒	⇒	⇒
移動方向	黄色の標識 ゾーン入口	赤色の標識 - 停車必須	ベージュの標識 ゾーン終了
パッセージ コントロール	 ←最低 25m→	 ← 25m →	
タイムコントロール	 ←最低 25m→	 ← 25m →	
サービスパーク 入口の TC	 ← 5m →	 ← 5m →	
サービスパーク 出口の TC	 ← 5m →	 ← 5m →	
タイムコントロールと SS のスタート	 ←最低 25m→	 ←50～200m→	 ←25m→
任意設定のタイヤ ウォーミングゾーンあり	 ←最低 25m→	 ←500m 以上→	 ←25m→
SS の終わり	 ← 100m → 予告看板	 ←100～300m→ フライングフィニッシュ	 ←25m→ ストップコントロール
その他の FIA 標準のラリー用標識（標識の直径:およそ 70cm）			
	黄色地に白の記号	青または白地に白または青の記号	
タイヤマーキング/ チェック			全てのタイヤ関連の標識
リフューエルエリア			全ての給油関連の標識
サービスエリア			全てのサービスの標識
メディアゾーン			全てのメディアゾーンの 標識
ラジオポイント	 ← 100m → 予告看板		ラジオポイント
メディカル車両 ポイント	 ← 100m → 予告看板		メディカル車両ポイント

距離は現実的に可能な限り指定された数値に近いものとする。

別添３：ロードブック推奨様式

ロードブック

1. 一般条件

- －ラリー全体で1冊、もしくはレグ毎に1冊のロードブックとすることができる。後者の場合、各レグのロードブックが容易に識別できるようにすること。
- －ロードブックはA5サイズとし、金属またはそれと同等のバインディングで左側を閉じ、360°開くように印刷、製本しなければならない。
- －厚さ90kg以上の紙に両面印刷すること。（表紙以外）
- －リエゾンとSSの区別をつけるためにスペシャルステージのDirection欄に網かけを使用する（見本参照）。
- －各区間に認められる時間は「時」と「分」で表すこと。
- －1ページに7個以上のコマ図を記載しないこと。（1ページに6個のコマ図を配置する場合、ヘッダーは見本よりも小さくすること）
- －ロードブックに落丁がないかチェックできるように、ページナンバーを明記すること。

2. 表紙からコマ図までのページ

- －ロードブックには事故の際の手順を記載したページおよび以下に示した条件を含めること：
 - 病院／医療機関のリスト
 - ラリーHQおよび緊急時の電話番号
- －使用する記号の一覧表を、ロードブックのフロントページに記載すること。
- －トリップメーターの補正に関するページを含めること。
- －ラリー全体の、アイテナリーおよびマップ（距離の凡例および東西南北）を、各ロードブックに含めること。レグアイテナリーは当該レグマップと見開きでページ配置されることが望ましい。

3. コマ図のページ

- ラリーコースがまったく同じルートで繰返し使用される場合、オーガナイザーは、繰返しされる部分を共用することで、印刷を節約することが推奨される。この場合、上部には異なったTC、ステージおよびセクションナンバーを記載すること。複数の走行で何か違いがある場合は、共用することができない。
- －各ロードブックには少なくとも1つのサービスパークレイアウト図を含めること。サービス毎に、繰返しサービスパークレイアウト図を入れる必要はない。ただし、TCの位置が変わる場合は必要となる。
 - －各ロードセクションもしくはスペシャルステージのスタートは、新しいページから始めること。
 - －2つの交差点間の距離が200m以下の場合、ボックスを横線で区切る必要はない。
 - －各スペシャルステージの前にステージマップを挿入してもよい。その地図には以下のことが含まなければならない。
 - スケール
 - 北の方向
 - レッキルルート（レッキロードブックを作成しない場合に限る）
 - オルタネートルート
 - スタート／フィニッシュおよびすべての緊急車両ポイント
 - －コントロールエリアの写真または図面を記載してもよい。
 - －スペシャルステージのページを容易に探せる様に、SSナンバーをページの横に記載してもよい（見本参照）。両面印刷をする場合、SSナンバーは常にページの外側に記載しなければならない（つまり閉じている方と逆側でロードブックの側面から確認できる様に）。SSに関わるページにのみ、ナンバーを記載すること。
 - －すべての緊急車両および救急車のミッドポイントは、指定のマークを使ってロードブックに記載しなければならない。
 - －道路番号（国道〇〇線等）を記載すること。
 - －各ディレクション（コマ地図）の線の太さは、進行方向を太線で表すのではなく、道路幅に合わせて使い分けなければならない。
 - －路面がグラベルの場合は、"Direction"欄と"Information"欄の間は、黒い太線を表示しなければならない。ターマックの場合はその線を白いままで残すこと。
 - －TCからSSスタートまでの距離はインフォメーションボックス内に記載すること（見本参照）。
- #### 4. コマ図ページ以降
- －ロードブックの後方ページに、オルタネートルートを違う色の紙で含めることができる。

ーロードブックの最終には以下も含むこと：

- リタイヤ届け
- エンクワイアリシート

ーロードブックに変更がある場合（例：公式通知として）、変更後のコマ図だけでなく変更前のコマ図もそのボックスナンバーと共に掲示すること。

5. その他

- ロータリーのような交差点のコマ図（計測ポイントが解りづらい場所）には、計測ポイントを記載することが推奨される。
- 他のセクションにて、スペシャルステージへ向かう交差点またはスペシャルステージからの交差点を通過する場合は、その旨を記載すること。
- タイム記録用ページ
- 次のページの交差点が短距離で連続する場合各ページの下部に、次の交差についての情報。

アイテナリー推奨様式

Start (Section 1)				Thursday 20 June 2019		
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
0	Start (Anytown Pavilion)					18:15
RA	Refuelling - All competitors					
1	Distance to next Refuelling	(2.06)	(24.98)	(27.04)		
1			10.49	10.49	00:25	18:40
SS1	SSS Trotting Track 1	2.06				19:00
1A	Parc fermé IN		14.49	16.55	00:30	19:30
Overnight regroup						
Re-Start (Sections 2, 3, 4...)				Friday 21 June 2019		
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
1B	Parc fermé OUT - Service IN					06:00
	Service A - Anytown Pavilion	(2.06)	(24.98)	(27.04)	00:15	
1C	Service OUT					06:15
RA	Refuelling - All competitors					
2	Distance to next Refuelling	(50.68)	(99.16)	(149.84)		
SS10	Vesuvius 1	22.80				11:40
10A	Regroup & Technical Zone IN		50.68	73.48	01:25	13:05
10B	Regroup OUT - Service IN				00:15	13:20
	Service E (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65)	00:30	
10C	Service OUT					13:50
17B	Regroup OUT					11:45
18			14.12	14.12	00:17	12:02
SS18	Roja 2 (Power Stage)	7.25				12:05
18A	Technical Zone IN		65.13	81.38	01:15*	13:20
18B	Technical Zone OUT - Service IN				00:10	13:30
	Service J (Football Stadium)	(79.97)	(188.53)	(268.50)	00:10	
18C	Service OUT - Finish - Holding IN					13:40
	Podium					14:00
Sunday totals		79.97	188.53	268.50		
TOTALS OF THE RALLY						
	SS	Liaison	Total	%**		
Friday 19 October Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31,70%		
Saturday 20 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31,10%		
Sunday 21 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29,80%		
Total - 18 SS	361.36	803.63	1164.99	31,00%		

- ーサービスパークを表すボックスは、黒の太線で囲むこと。カラーで印刷する場合は、背景を薄い青色にすること。
- ーリグループおよびその他のTCを表すボックスは、黒の太線で囲むこと。背景に色を入れないこと。
- ーリフューエルを表すボックスは、細い黒線で囲むこと。そして背景を黄色にすること。
- ーレグのトータルおよびラリーのトータルを示すボックスは、細い黒線で囲むこと。そして背景を薄いグレーにすること。
- ーサービスパークには、A、B、Cの文字を割り当てること。
- ーラリーの競技開始は常に、TC 0 から始まること。
- ー右側の余白にセクションナンバーを記載すること。

ロードセクションコマ図推奨様式

リエゾンインフォメーション

TC 7/11 Hermeskeil		DISTANCE		DAY 2	
TC 8/12 Neunkirchen		41,51 km		SECTION 3/4	
		AVERAGE 62,27 km/h		TIME ALLOWED 40 min	
DISTANCE		DIRECTION	INFORMATION	DISTANCE ADDRESS	
TOTAL	PARTIAL				
38,48	3,21	 41	Selbach Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel	3,03	
39,23	0,75	 42	Nohfelden 10 km Iseltalsee St. Wendel 14 km Oberthal 8 km Möley 7 km	2,28	
40,53	1,30	 43	Neunkirchen/Nahe Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel	0,98	
41,10	0,57	 44	(Hirschfelderweg) Elweiler 4 km	0,41	
41,51	0,41	 45	 TC 8/12 NEUNKIRCHEN	0,00	(0,06)

PAGE 2-24

スタートまでの距離

スペシャルステージコマ図推奨様式

SSナンバー

SSインフォメーション

TC間の総キロ数

予定時間

TC 8/12 Neunkirchen			DISTANCE	DAY	2
TC 9/13 Freisen			24,00 km	SECTION	3/4
SPECIAL STAGE			RECORDS	TIME ALLOWED	30 min
ST. WEDELER LAND 1/2			REVISED ROUTE		
8/12 16,95 km					
1 2 8	DISTANCE		INFORMATION		
	TOTAL	PARTIAL	DISTANCE REMAINING		
	15,88	0,90	2007		
			ターマック 8,12		
	16,52	0,64	2007		
			グラベル 7,48		
16,91 0,39		2007			
		30 詳細写真			
16,95 0,04		2007			
		線を消去 (200m以下)			
17,19 0,24		2007			
		FINISH/ZIEL SS/WP 8/12 ST. WEDELER LAND 1/2 16,95 km 7,05			
		STOP 2007			
		すぐページをめくる (200m以下)			
		HF 6 N - 48° 33' 14,8" E - 07° 00' 18,5"			
		PAGE 2-34 3.P TURN QUICKLY !!			

別添４：タイムカード推奨様式

タイムカード基準

1. 一般

- －タイムカードは少なくともセクション毎に発行されなければならない。
- －ロードセクションのターゲットタイムは、タイムカードに明記されなければならない。
- －時間は00：01－24：00のように分刻みまで表記すること。経過時刻の分単位のみがカウントされる。
- －タイムカードは各セクション終了時に回収、および発行されること。使用したタイムカードはその後、リザルトチームがチェックを行う。理想としては、個別に新しいタイムカードがレグ終了時の45分サービスにおいて使用されること。

2. デザイン

- －印刷デザインは、サンプルを参照すること。
- －サイズ：9.9cm×21cm（A4の紙1枚につき、3枚のタイムカードが印刷できる）
- －ボックスのサイズ：1cm

Logo of Rally		Car No.	Timecard A		WRC	Logo of Rally		Car No.	Timecard B		WRC
			15 Jan 2012		FIA				15 Jan 2012		FIA
TC 0	Start	ACTUAL START TC 0 TC 1				TARGET TIME 0110	STOP TIME TC 1				
TC 1	SS1 Stage Name 23.76 km	PROPOSED START TC 1 TC 2				TARGET TIME 0035	STOP TIME TC 2				
TC 2	SS2 Stage Name 11.79 km	PROPOSED START TC 2 TC 3				TARGET TIME 0105	STOP TIME TC 3				
TC 3	SS3 Stage Name 34.19 km	PROPOSED START TC 3 TC 4				TARGET TIME 0130	STOP TIME TC 4				
TC 3A	Regroup/Next Zone	TARGET TIME 0003				PROPOSED START TC 3A TC 3B	STOP TIME TC 3B				
TC 3B											
TC 38											
TC 38	Regroup/Next Zone OUT/Service IN	ACTUAL START TC 38 TC 39				TARGET TIME 0030	STOP TIME TC 39				
TC 39	Service OUT	TARGET TIME 0112				STOP TIME TC 4					
TC 4	SS4 Stage Name 20.35 km	PROPOSED START TC 4 TC 5				TARGET TIME 0200	STOP TIME TC 5				
TC 5	SS5 Stage Name 8.90 km	PROPOSED START TC 5 TC 6				TARGET TIME 0047	STOP TIME TC 6				
TC 6	SS6 Stage Name 20.90 km	PROPOSED START TC 6 TC 7				TARGET TIME 0115	STOP TIME TC 7				
TC 7											
TC 7A											
TC 7B											

別添5：スペシャルステージラリーに適用される罰則

分類	対象となる参加者の行為	適用される罰則	タイムペナルティの詳細
競技全般	競技中にクルーまたは参加車両を変更したとき	失格	
	リタイヤの申告をせず競技から離脱したとき		
	クルーのうち1名が競技から離脱した場合		
	著しく車体、保安部品または排気系を破損して競技役員から競技の離脱を勧告されているにもかかわらず走行した場合		
	タイムカードを改ざんした場合		
	クルーまたは関係者間で不正行為があった場合		
	サービスパーク以外の場所でクルー以外の者から参加車両の整備、修理を受けた場合、また、燃料補給（充電）指定場所以外で燃料補給（充電）を受けた場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	
	タイヤの本数または仕様制限に関する違反もしくはタイヤ交換に関する違反があった場合		
	車両規則違反が発見されたとき		
	参加者またはクルーがブリーフィングに遅刻または欠席したとき	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用されることがある。	
	タイムカードに時刻が記入されていない場合		
	競技中にクルー以外の第3者を参加車両に乗せた場合（負傷者を搬送する場合を除く）		
	定められたアイテナリーから逸脱した場合（競技会審査委員会が不可抗力と認めた場合を除く）		
	サービスパーク内で30km／hを超えて走行した場合、またはパーク内のものに不安や危険を与える走行をした場合		
	サービスパーク以外で参加車両を牽引または運搬した場合、あるいはクルー以外の第3者が参加車両を押して移動させた場合（安全上やむを得ない場合を除く）		
	道路交通法に違反したり、交通事故を起こしたとき		
	競技役員の重要な指示に従わなかったとき		
	レッキ時を含め、走行マナーおよび競技者としての態度、品行、言動に問題がある場合、またはスポーツマンシップに反する場合		
	競技会期間中、オーガナイザーから指示された時刻や時間制限に従わなかった場合		
	本表に記載されている事項以外で、オーガナイザーから罰則適用の提案があり、競技会審査委員会により当該案件が国内競技規則11に基づく罰則の対象となると判断された場合		
	自動消火装置搭載車両において、当該装置が非作動状態のままでの走行	競技会審査委員会の裁定により、10,000円の罰金が適用される。ただし同一競技会で繰り返し違反が行われた場合、2回目以降は競技会審査委員会の裁量により失格を上限とする罰則が適用される。	

分類	対象となる参加者の行為	適用される罰則	タイムペナルティの詳細
車両検査	定められた時刻にスタート前の車両検査を受けなかった場合（競技会審査委員会が不可抗力と認めた場合を除く）	スタートが認められない。	
	スタート前の車両検査において規則に適合していないと判断された場合	スタートが認められない。 （ただし、競技会審査委員会は、規則に合致させるための限られた修復時間を与えることができる。）	
	参加者が特別規則書に定められた必要書類を持参しなかったことにより車両検査委員が当該参加車両の適格性について確認できなかった場合	競技会審査委員会の裁定によりスタートの拒否を上限とする罰則が適用されることがある。	
	参加車両またはその構成部品に施されたマーキングや封印等に手加えられたり、それらが失われたりした場合	失格	
スタートエリア	競技要素スタート前のスタートエリアに遅延到着した場合	特別規則書に記載された罰金に従う。	
コントロール	指示された順序に従い、かつ競技ルートの進行方向に沿ってチェックインしなかった場合	失格	
	コントロールの責任者の指示に従わない場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用されることがある。	
	クルー側の原因でスタートまたは再スタート地点への到着が目標スタート時刻より遅れた場合	タイムペナルティ ただし、30分を超える遅着はレグ離脱またはリタイヤ。	1分につき10秒
	目標チェックイン時刻への30分以内の遅着	タイムペナルティ	
	目標チェックイン時刻への早着	タイムペナルティ	1分につき1分
	コントロールの手順に従わない場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	
	参加車両が目標チェックイン時刻の1分前より早くコントロールエリアに進入した場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用されることがある。	
	各タイムコントロールの目標チェックイン時刻に対し30分を超えて遅着した場合	レグ離脱またはリタイヤ （ただし、競技会審査委員会は、競技長の提案があればレグ離脱またはリタイヤとなる基準時間を延長することができる。）	

分類	対象となる参加者の行為	適用される罰則	タイムペナルティの詳細
スペシャル ステージ	クルーまたは参加車両に起因して自己のスタートが遅れた場合	タイムペナルティ	1分につき1分
	スタートの合図が出されてから20秒以内にスタートできない場合	レグ離脱またはリタイヤ	
	スペシャルステージを逆走した場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	
	フィニッシュにおいて黄色地の予告標識からSTOP標識までの間で停車した場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	
	反則スタート（スタート合図よりも先に車両が前進した場合）	3回目までの違反： 右のタイムペナルティが課される。 4回目以降の違反： 競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	最初の違反：10秒 2回目の違反：1分 3回目の違反：3分 （ただし、競技会審査委員会が必要と判断した場合はさらに重いタイムペナルティが課されることがある。）
	指示されたスタート時刻またはスタート位置に従わない場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。 （ただし、右のタイムペナルティを下限とする。）	10分
	スペシャルステージにおいて何らかの援助を受けた場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	
セクション ／レグ	スペシャルステージ上での停車時に、正当な理由なく「OK」、「SOS」を後続車等に提示しなかった場合	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	
	各セクションもしくは各レグのいずれかの終了時点においてタイムコントロールへの遅着時間が合計30分を超えた場合（上記の累計遅着時間は、ペナルティタイムではなく実際の遅着時間を合計して算出する。いかなる場合も遅着時間と早期時間の差し引きは行われず、それぞれが独立してタイムペナルティの対象となる。従って、遅着時間の合計に早着時間は含まれない。）	レグ離脱またはリタイヤ （ただし、競技会審査委員会は、競技長の提案があればレグ離脱またはリタイヤとなる基準時間を延長することができる。）	
パルクフェルメ	パルクフェルメにおいて整備、修理、燃料補給等の作業を行った場合、またはボンネットを開けた場合 ただし、オフィシャルの監視下の作業を除く	競技会審査委員会の裁定により失格を上限とする罰則が適用される。	
	特例としてウインドウ交換を実施したことにより予定時刻通りパルクフェルメを退出できなかった場合	タイムペナルティ	1分につき1分
	特例としてウインドウ交換を実施するにあたり、車体またはロールバーの修復作業を行った場合	タイムペナルティ	作業時間1分につき1分 および退出の遅れ1分につき1分
	破損車両を公道走行可能な状態に戻すための作業を実施した場合		