

2023 年 JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズ共通規定

※下線部分は変更・追加箇所・取消し線部分は削除

1. クラス

JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズは以下の 7 クラスとする。

- ・チャンピオン RA-1 クラス (JAF 北海道ラリー選手権を兼ねる)
- ・チャンピオン RA-2 クラス (JAF 北海道ラリー選手権を兼ねる)
- ・チャンピオン RA-3 クラス (JAF 北海道ラリー選手権を兼ねる)
- ・チャンピオン RA-4 クラス (JAF 北海道ラリー選手権を兼ねる)
- ・ジュニア RA-1 クラス
- ・ジュニア RA-2 クラス
- ・ジュニア RA-3 クラス

2. 走行距離

JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズの走行距離は下記の通りとする。

500km 以下

3. スペシャルステージ距離

チャンピオンクラスは 50km 以下 (ただし JAF 公認コースで行うスペシャルステージの走行距離を除く)、ジュニアクラスは 30km 以下とする。

4. 車両区分

1) チャンピオン各クラス及びジュニア各クラスは下記の通りとする。

- ・各 RA-1 クラス 排気量 2,500cc を超える車両
- ・各 RA-2 クラス 排気量 1500cc を超え、2,500cc 以下の車両及び 1500cc 以下の 4 輪駆動の車両
- ・各 RA-3 クラス 排気量 1,500cc 以下の 2 輪駆動の車両
- ・RA-4 クラス 排気量 1500cc 以下の AT 車両及び AE 車両(排気量・駆動方式による区分無し)

5. クラス成立及びシリーズ成立

- 1) 各クラスとも 1 台以上の参加出走をもって成立とする。
- 2) クラス成立した競技会が 2 戦に満たなかった場合は、そのクラスはシリーズとして成立しない。

6. 得点基準及び順位認定

- 1) 各競技会でクラス成立し完走したドライバー、コ・ドライバーに対し、競技結果成績に基づき下記の表による得点を与える。

1 位	2 位	3 位	4 位	5 位	6 位	7 位	8 位
20	15	12	10	8	6	4	3

- 2) クラス成立した競技会が 6 戦の場合は 5 戦を高得点順に、5 戦以下の場合には全戦を得点合計の対象とする。
- 3) 当該年度当該クラスに 2 戦以上参加出走実績がある者で、得点合計が高い順に順位を認定する。但し、同一得点の場合は上位得点の獲得回数が多い順とする。
- 4) 各競技会で得点対象外の参加者がいる場合は、繰り上げて得点が与えられる。

- 5) 得点取得対象者は、JMRC 北海道互助会又は JMRC 北海道を加入団体とするスポーツ安全保険の加入者であり、かつ JMRC 北海道に加盟するクラブ・団体の構成員に限る。

7. シリーズ表彰

- 1) チャンピオン各クラスは、ドライバー及びコ・ドライバーとも 6 位まで表彰する。
- 2) ジュニア各クラスは、ドライバー及びコ・ドライバー別に、当該年度当該クラスに 2 戦以上参加出走実績がある参加者数の 50%(小数点以下切上げ)とし最大 6 位までを表彰する。
但し、その参加者数の 50%(小数点以下切上げ)が 3 名に満たない場合であっても 3 位まで表彰する。
- 3) シリーズ戦に加えて、ラリーカップの表彰対象者も表彰を行う。ラリーカップの定義、ポイント及び表彰対象者については、「JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズ ラリーカップポイント規定」によるものとする。

8. 参加車両

- 1) 当該年の JAF 国内競技車両規則第 2 編ラリー車両規定に定める RRN 車両・RJ 車両・RF 車両・AE 車両又は RPN 車両とする。
(2002 年 12 月 31 日以前に運輸支局等に初年度登録され、かつ 2002 年 JAF 国内競技車両規則第 3 編、ラリー車両規定に従って製作された車両 (RB 車両) についても、チャンピオン各クラスを除き参加可能とする)
- 2) チャンピオン RA-3 クラスに参加する車両の年式制限を行う。その年式は、2000 年(平成 12 年)10 月以降に初年度登録された車両であること。
- 3) RPN 車両は同一車両型式の最も古い JAF 登録年が 2006 年 1 月 1 日以降の車両のみ資格を有する。
- 4) 正規の自動車登録番号標が交付されており、自動車検査証及び強制賠償保険証を有していること。
- 5) 過給器付きエンジンを搭載した車両でチャンピオン RA-1 クラスに参加する場合は、過給器のコンプレッサーハウジングにはいかなる温度条件下においても最大内径 33mm(外径 39mm 以下)のリストリクターを装着しなければならない。
そのリストリクターについては、各オーガナイザー〔技術委員(長)〕が競技会公式車検時または事前に部会員の立会いのもとに封印を施しその封印を受けた車両に関しては、それが保持(年度をまたいで可)されているかぎり、シリーズ各戦において有効とする。
- 6) 排気ガス(CO、HC)、排気音が規定値を満たしていること。
- 7) クルーはヘルメット(国内競技車両規則第 5 編細則ラリー競技に参加するクルーの装備品に関する細則に従ったヘルメット)、4 点式以上のシートベルトを保持装備すること。
- 8) クルーは FHR システム(国内競技車両規則第 5 編細則ラリー競技に参加するクルーの装備品に関する細則に従った頭部および頸部の保護装置)を着用することを強く推奨する。
- 9) クルーは国内競技車両規則第 5 編細則ラリー競技に参加するクルーの装備品に関する細則に従ったレーシングスーツを着用すること。
- 10) 参加車両には非常用停止標示板(三角)2 枚、非常用信号灯、赤色灯、牽引用ロープ、救急薬品、A3 版の SOS/OK カード及び各車両規定で定められている仕様の消火器を搭載すること。
- 11) 無線装置(携帯電話を除く)の車両持ち込み、装備を禁止する。
- 12) ロールケージの装備を義務づける。

9. 参加申込

- 1) 参加受付期間及び申し込み方法は特別規則書に記載される。
- 2) エントリーの上限は 75 台(準国内格式)とする。
- 3) オーガナイザーは国内競技規則 4-19 に従って、エントリーを拒否する場合がある。

その場合、オーガナイザーは参加者に対してすみやかに不受理を通知する。

- 4) 正式参加申込後の車両交換、乗員の変更は、申込締切日までに文書で事務局に申告しなければならない。
- 5) 正式参加受理後の車両交換、乗員の変更は認められない。ただし、参加者から理由を付した文書が提出され、競技会審査委員会が認めた場合はその限りではない。
- 6) 参加クラスの変更を伴う車両変更は認められない。
- 7) 大会事務局に於いて、参加車両と参加者の正式参加の受理を決定し、参加者に正式受理書又は JMRC 北海道ホームページにより通知する。
- 8) 正式参加受理後の参加料及び申込の書類は返還しない。
- 9) 参加申込書類に不備がある場合には、参加申込の正式受理を保留する。
- 10) 参加申込に必要な添付書類
 - (1) ラリー競技に有効な自動車保険（任意保険）の証券写し又は領収書写し又は JMRC 北海道互助会ラリー見舞金申込書(他地区から参加する場合でこの制度に準ずるものは可とする)
 - (2) クルーの普通傷害保険の加入証等の写し、互助会(共済等)加入証等の写し又は JMRC 北海道を加入団体とするスポーツ安全保険加入証明(加入証等)の写し
 - (3) 改造車検取得車は、改造申請許可証等の写し
 - (4) 自動車検査証の写し

10. 参加資格

- 1) ドライバー及びコ・ドライバーは、JAF 発行の当該年度有効な競技運転者許可証の国内 B 以上を所持していなければならない。
- 2) 今年度開催されたラリー競技会で、不正行為による失格宣言をされていないこと。
- 3) ラリー競技会で有効な対人保険(または共済等)に加入していること。
- 4) 参加車両に搭乗する乗員（クルー）は、ドライバー、コ・ドライバーの 2 名とする。
- 5) ジュニアクラスは JAF 全日本ラリー選手権又は JAF 地方ラリー選手権（チャンピオンクラス）に於いて過去 3 年以内に年間シリーズで 3 位以内に入賞したドライバーのドライバーとしての参加は認めない。

11. 参加料

- 1) JMRC 北海道に加盟するクラブ・団体の構成員(競技運転者許可証に押印されたクラブ登録印により確認)の参加料は、非構成員の参加料より 1 名につき 3,000 円を割り引いた金額とする。
- 2) JMRC 北海道互助会会員(加入証等により確認)又は JMRC 北海道を加入団体とするスポーツ安全保険加入者(加入証等により確認)の参加料は、非会員(非加入者)の参加料より 1 名につき 1,000 円を割り引いた金額とする。
- 3) 普通傷害保険の加入を義務づける。但し、JMRC 北海道互助会、他地区の互助会(共済等)に加入、又は JMRC 北海道を加入団体とするスポーツ安全保険加入している場合はその限りではない。
- 4) エントリー料金は次の場合、全額返還される。
 - (1) エントリーが受理されなかった場合。
 - (2) ラリーが開催されなかった場合。

12. 公式書類

1) 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。

2) コミュニケーション

競技長もしくは競技会審査委員会が発行する、インフォメーションとしての意味合いを持つ公式書類。なお、特別規則書に記載されていない競技運営に関する規則及び指示は、公式通知によって示される。

13. 競技番号及びステッカー

- 1) ゼッケンは、オーガナイザーが決定する。
- 2) 参加車両は、オーガナイザーの決めたゼッケン、ステッカー等を所定の位置に貼付すること。
所定の位置に貼付出来ない場合は、オーガナイザーに申し出て許可を得ること。

14. 参加者及びクルーの遵守事項

- 1) 競技中は道路交通法の遵守を最優先とすること。
- 2) 一般車両及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) 登録した乗員以外は乗車してはならない。
- 6) 競技から離脱した場合は直ちに最寄りの競技役員にリタイヤ届を提出すること。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、ラリー競技会之証及びその他競技会関係添付物を取り除くこと。
- 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めて走行すること。
- 10) オーガナイザーが指定した給油所以外で給油することは認められない。また、給油中はエンジンを停止するとともに、乗員は車外で待機するか、車内で待機する場合は安全ベルトを外し、ドアを開けておくことが望ましい。
- 11) ブリーフィングが実施される場合は、必ずブリーフィングに出席し、かつ出席表に署名しなければならない（行われる場合）。また、ブリーフィングの実施の有無に関わらず、オーガナイザーはすべての参加者及びクルーに対する指示事項(ブリーフィング資料)を公式通知にて第 1 回審査委員会終了後直ちに発行するものとする。当該指示事項に追加／変更が生じた場合には、当該競技会審査委員会の承認のもと再度、公式通知にて発表する。
- 12) サービスパーク以外の場所では、競技車両の積載物（タイヤ・工具・ゴミ等を含む）を車外に降ろして走行することを禁止する。

15. モラル・マナー及び公平性の遵守

競技会に関わるすべての者は、法律及び条例又はこれに準ずるもののみならず、社会通念における一般常識や公平性の確保に対して厳格にこれを遵守する義務を負うものとする。

SNS 及びその他の媒体等を通じてオーガナイザーや他の参加者及び関係者への誹謗中傷や罵詈雑言、

規則及び判定等に対してクレーム等を発信してはならない。

また、競技会に関わる事故画像及び動画をオーガナイザーの許可なしで公開してはならない。

16. レッキ

- 1) レッキは、特別規則書(公式通知)に従って行うこと。特別規則書(公式通知)に定められた時間以外の走行はいかなる場合も禁止する。
- 2) レッキ方法の詳細については、レッキ当日受付にて渡されるレッキ指示書に従うこと。
- 3) 指示された進行方向に従い走行すること。逆走を禁止する。
- 4) レッキの間、競技者は交通法規を遵守しなければならない、さらに規則や特別規則書(公式通知)で通知されるオーガナイザーのいかなる指示にも従わなければならない。
- 5) スペシャルステージを予定する区間ではオーガナイザーが特別規則書(公式通知)に定めた制限速度以上での走行を禁止する。

17. 参加確認及び参加車両検査

- 1) 参加者に対し、少なくとも下記の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(又は互助会(共済等))および搭乗者保険証 (又は JMRC 北海道を加入団体とするスポーツ安全保険・互助会(共済等))
- 2) JMRC 北海道所定の車両改造申告書に必要事項を記入して車両検査時に提出しなければならない。
また、オーガナイザーは、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、定められた時間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) 出走前に車両検査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

ればならない。

- 10) 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。
- 11) 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。
- 12) 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。

18. サービスとサービスパーク

- 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（コントロールエリアおよびパルクフェルメは除く）。
- 2) サービスパークまたはリグループへの入場前のタイムコントロールでクルーと書類や飲食物の受け渡しを行うことは認められる。
- 3) 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及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。

 - (1) 2つのステージグループの間：30～45分（フレキシサービスの場合は20～45分）
 - (2) 最終レグを除く、レグ終了時：45～60分
 - (3) 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。
- 4) サービスパークはラリーの行程表に明記され、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）。
- 5) 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。
- 6) 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。
- 7) 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。
- 8) サービスパークでの車両整備の範囲は下記の通りとする。
 - (1) タイヤの交換
 - (2) ランプ類のバルブの交換
 - (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) 上記以外の整備作業を行う場合、競技会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。

19. パルクフェルメ

- 1) 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その退出まで。
 - (2) コントロールエリアに進入した瞬間から、その退出まで。
 - (3) ラリー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。
- 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) クルーは各自のリグループアウト時刻 10 分前にパルクフェルメに進入できる。
リグループの停車時間が 15 分以内の場合は、クルーはリグループに留まることができる。
- 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。

20. タイヤおよびタイヤチェーン

- 1) スパイクタイヤの使用を原則禁止する。
- 2) スペシャルステージ内でのタイヤチェーンの装着・使用は、コースアウト等のトラブル時のみ許される。
- 3) 使用できるタイヤは、路面の種別を問わず、すべてのクラスにおいてマッド&スノーとする。
(オープンクラス及びクローズドクラスを除く)
- 4) タイヤ交換はサービスパーク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(コントロールエリア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。

21. 車両の移動

サービスパーク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。

22. スタート及び再スタート

- 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を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。スケジュール及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出来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。

らない。

3) スタートの最大遅延

セクションのスタートから 15 分以上遅れたクルーについては、そのセクションをスタートすることができない。

4) 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。

5) 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刻の間隔は 1 分となる。

6) スタート順変更

競技長は安全上の理由、及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。

23. ルート及び指示事項

1) ルートはオーガナイザーが試走車によって走行し定め、ロードブックに記載する。

2) オーガナイザーは競技会審査委員会の承認のもとに、天候、道路状況、その他の事情により、予告なくルート及び指示事項を変更することがある。

24. タイムカードへの記入

1) ラリーの各レグのスタート及び各セクションの終了地点又はセクション開始地点において、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。

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し、次のセクションのカードを受け取る。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おこなわれる。

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。~~ただし、パッセージコントロールでの時刻の記入は不要とする。~~

5) タイムカードに記入された時刻及び所要時間と当該競技会の公式書類に記録された時刻及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。

25. タイヤウォーミングゾーン

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事ができる場所である。ただし、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ない。設置場所は、タイムコントロールの前でも後ろでもよい。タイムコントロールの後に設ける場合、スタートまでの距離に応じて与えるスタート時刻（通常、3 分後）をアイテナリに示すこと。タイヤウォーミングゾーンは、その開始位置と終了位置に専用看板を提示する。場所はロードブックに明示され、レキの時点から場所がわかるようにしなければならない。スペシャルステージと同様の安全管理をしなけ

なければならない。この場所以外でタイヤ、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。

26. コントロールの手順と機能

- 1) すべてのコントロールは以下の方法で示される。
 - (1) コントロールエリア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、予告標識の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エリアの終了はベージュ地(以下黄色地でも可)に黒の斜線が 3 本入った終了標識によって示される。
 - (2) コントロールエリア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エリア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の 15 分後に閉鎖する。
 - (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はラリー競技開催規定、付則スペシャルステージ開催規定、別添 1 に示す規格に従った標識を使用して示される。
 - (1) コントロールエリア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 No1 の標識はコントロールエリアの開始を示す(予告標識)。そのコントロールの実際の位置は赤色地の No1 の標識で示される。コントロールエリアの終了はベージュ色地の No2 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 No3 の標識で示される。フィニッシュ地点の予告は黄色地の No4 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 No4 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、赤色地に“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の No2 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エリアの開始を示す(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(終了標識)。
 - (2) 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ト等を着用すること。
 - (3) 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~~時刻を記入~~受領の処置(サイン等)をすること。
 - (4) 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)
- 3) 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エリアの開始を示す標識を通過した時点から始まる。

- (2) コントロールエリア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エリア内にあり、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エリアが参加車両等で混雑し、目標到達時刻に参加車両がコントロールエリア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エリア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エリア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エリア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エリア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、タイムコントロール又は、スペシャルステージのスタートコントロールから次のタイムコントロールまで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エリア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) オーガナイザーは特別規則書または公式通知に明記することにより、レグの最後のコントロール（その直前にサービスパークが設定される場合はその出口のコントロールも同様とする）については、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（アーリーチェックイン）。
 - (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) コントロールエリアへの再入場は禁止される。
- 4) 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。
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エリア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又は黒く塗りつぶした旗のスペシャルステージスタート標識
 - ・25m先にベージュ地に黒の斜線が 3 本入ったコントロールエリア終了標識
- (3) 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。
 - (4) 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に移動する。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(3)の予定時刻と同じ）を記入する。その後、定められたスタート手順に従ってスタートさせる。スタートのオフィシャルによってタイムカードに記入された実際のスタート時刻に従ってスタートすること。
 - (5) 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。
 - (6) 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。
- 5) 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。それから速やかに参加車両をパルクフェルメ内に進入させ、パルクフェルメで指示された場所に停車したらエンジンを停止すること。オーガナイザーはパルクフェルメの入り口か出口で新しいタイムカードを支給してもよい。
 - (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。
 - (5) リグループコントロールに到着後、クルーはスタートタイムを指示される。その後、競技役員の指示に従いクルーは車両を移動させる。その後エンジンを停止し、クルーはパルクフェルメ外に出ること。
 - (6) リグループが 15 分を越えないのであれば、クルーはリグループに留まることができる。
- 6) スペシャルステージ
- (1) スペシャルステージのコース及びコースに通行が可能な全ての道は、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、競技役員又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秒単位で行われるが、オーガナイザーが特別規則書に明記することにより、1 / 10 秒まで計時することができる。
 - (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) 参加車両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レグ離脱またはリタイヤとなり、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を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。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 ~~40~~ 50 cm 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。
- (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。計時は印字機能を持つ~~クロノメーター~~計測装置を用いて行うこと。印字された記録は保管され、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が、これには印字機能は義務付けられない。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 No.4 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時し、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。
- (10) 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。
- (11) 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、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。
- (12) 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。
- (13) 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。

(14) 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全てのラジオポイントにて赤旗が提示される。旗を提示した時刻及びアクシデントが発生した場所の手前の全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、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中断もしくはストップした場合、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。但し、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5 km毎に設置）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。また、その100 m手前に、背景が黄色で同じデザインの予告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。また、100 m手前に、予告看板を設置すること。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。

(15) 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50 m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で、かつ消火が必要ない場合は、「OK」ページ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」ページを提示し

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もしくは消火が必要な場合は赤色の「SOS」ページを提示すること。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らっしゃる場合も同様の手順に従うこと。
 - ・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。
 - ・それ以降のすべての後続車は緊急のために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」ページを提示することが可能でない状況にあるときは、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。
 - 一腕を上げ、親指を立てて示す「OK」
 - 一頭の上で腕を交差して示す「SOS」
- 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 リタイヤ又はレグ離脱したクルーは、リタイヤ届又はレグ離脱届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。

(16) 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。

27. 標準時刻

- 1) 計時はすべてオーガナイザーの所持する時計により行う。
ラリー全体を通して使用する公式基準時刻は NTT (電話 117) の時報による日本標準時刻とする。
- 2) 時計の誤差に対する抗議は受け付けない。

28. 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)

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「スーパークー」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。

スーパークーは、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 車が通過してから、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。

29. コンペティターズ・リレーション・オフィサー

コンペティターズ・リレーション・オフィサー(以下「CRO」と呼称)は参加者に情報を提供し、仲介役を務めることを使命とし、JMRC 北海道運営委員会が任命し、競技会役員(オフィシャル)として各競技会に派遣される。その職務者は、諸規則及び規定に精通し、知識・経験が豊富であり、当該競技会格式の役員「監督業務」相当以上の公認審判員許可証の所持者とする。

CRO は自らの情報収集のため、オーガナイザーと打合せを緊密にし、事前に関係資料の提出を受け、また、逐次最新情報を得るため競技会審査委員会に出席しなければならない。また、それらを基に、参加者のすべての質疑に正確に回答し、特別規則書及びラリー進行に関する全ての情報や解釈を提供しなければならない。

オーガナイザーは、CRO が競技者から簡単に特定できるように、特別規則書に明記するとともに、ドライバーズブリーフィングでの紹介及び職務予定表「所在場所」の掲示を行うこと。また、識別しやすいタバード等の着用を推奨する。

30. 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。これで順位が決定出来ない場合は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。

31. 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は、これに対して抗議することが出来る。但し、自分の参加拒否並びに競技会審査委員会の判定に対する抗議は出来ない。
- 2) 抗議はその理由を具体的に記述し、1件につき 21,200 円(準国内格式の場合)の抗議料を添えて文書で競技長に提出すること。
- 3) 抗議料はその抗議が成立した場合のみ返還される。
- 4) 抗議が車両の分解及び再組立てを含むものである場合、その申立者は別途保証金を払わなければならない。
- 5) 作業及び車両の運搬に係わる費用は、抗議が認められない場合は抗議申立者が、又認められた場合は当該抗議の対象者がそれぞれ支払うものとする。
- 6) 抗議が認められなかった場合で、抗議に係わる費用(車検・運搬など)が保証金の額を上回った場合、その差額は抗議申立者が支払うものとする。

逆に当該費用の額が下回った場合、その差額は抗議申立者に返金されるものとする。

32. 棄権（リタイヤ）

参加者が競技途中で棄権する場合は、最寄りの競技役員にリタイヤ届を持って申告しなければならない。提出が不可能な場合は、電話等その他の手段で競技役員又は大会事務局へ連絡すること。

33. 罰則（ペナルティ）

本シリーズの競技会に適用される罰則はラリー競技開催規定、付則スペシャルステージ開催規定、別添 5 の通りとする。

34. 競技打ちきり、中断と成立

- 1) 競技の進行が、全ての参加車両に対して不可能、または著しい障害になったとき、又は他に及ぼす影響等で競技の続行が出来なくなった場合、競技会審査委員会の承認のもと、競技長の判断によって打ちきり又は特定区間中断がなされる。その場合、公式通知にて通知する。
- 2) 競技が打ちきりになった場合の成績は、競技打ちきり時点におけるものとする。

35. 競技会の中止又は延期

保安上又は不可抗力による事情が生じた場合は、競技会審査委員会の決定によって競技会の開催を中止、延期、又はコースの短縮を行うことがある。又中止、再競技の場合の日時は、公式通知を持って通知する。この場合、参加料は返還する。

36. 損害の補償

参加者は車両及び付属品が破損した場合、その責任は参加者各自が負わなければならない。
参加者は、J A F 及びオーガナイザー並びに大会役員が一切の損害賠償の責任を免除されていることを了承していなければならない。即ち、大会役員は、その役務に最善を尽くすことは勿論であるが、参加者の負傷、死亡その他車両の損害事故に対しては、一切の補償、責任を負わない。

37. タイトル料金

J M R C 北海道 TEIN ラリーシリーズの開催を予定するクラブ・団体は、指定の期日までにシリーズ申請書により J M R C 北海道(事務局)に申し込まなければならない。
また、その申請が運営委員会により承認された場合は、その年度(開催前年度)の末日までにタイトル料金 10,000 円を J M R C 北海道(事務局)に納入しなければならない。
ただし、納期限後に納入する場合は、納期限の翌月から一月毎(各月 1 日～末日)にタイトル料金額の 1 割に相当する額を延滞に対する事務手数料としてタイトル料金に加算して納入するものとする。
なお、競技会開催日の前日までに納入なき場合は、当該クラブ・団体の次年度のシリーズ戦開催は認めない。

38. シリーズ分担金

J M R C 北海道 TEIN ラリーシリーズを開催するクラブ・団体は、各クラス毎に参加台数 1 台につき 3,000 円をシリーズ分担金として競技会終了後 30 日以内に J M R C 北海道(事務局)に納入しなければならない。
なお、納期限までに納入なき場合は、当該クラブ・団体の次年度のシリーズ戦承認を保留する。

39. ポイント集計

各クラスのポイント集計は J M R C 北海道ラリー部会にて行う。

40. 本規則の施行

本規則は 2023 年 1 月 1 日をもって施行する。

JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズラリーカップポイント規定

1. 総則

JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズの振興のために、賞典としてラリーカップを設ける。

ラリーカップの位置付けは、カップ戦として指定される各競技会のポイントの合計に対して与える、シリーズに対する付加的な賞典であり、JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズとして指定された各競技会に優先し、或いは影響を与えるものではない。

2. 定義

JMRC 北海道ラリーカップとして、以下を設ける。

1) JMRC 北海道 北海道スノーチャレンジカップ

JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズで行われる競技会を含む、スノー路面で開催される競技会として、補則に定める競技会を対象とする。

3. クラス

2.に定めるカップ戦として定義される競技会において、クローズドクラスに参加するクルーを対象として、以下のクラス別にドライバー及びコ・ドライバーに対して賞典を与えるものとする。

① AWD クラス：排気量及び変速機の手動・自動を問わず、4 輪駆動の車両を対象とする。

② 2WD クラス：排気量及び変速機の手動・自動を問わず、2 輪駆動の車両を対象とする。

4. タイヤ

各クラス共に装着できるタイヤは、一般スタッドレスタイヤとする。(通称ラリースタッドレスタイヤは使用不可)

5. エントリー

2.に定めるカップ戦として定義される競技会への参加申込を以って、カップ戦における当該クラスへのエントリーとする。なお、別途各競技会が定める参加申込書の所定欄にクラス別の記入を行うこと。

6. クラス成立

各クラス 2 台以上の参加出走を以って、カップ戦におけるクラスの成立とする。

参加出走とは競技会の競技部分における最初のタイムコントロールにチェックインすることを指す。

7. カップ成立

カップ戦として指定された競技会のうち、各クラスにおいて 3 分の 2 以上の戦数の成立を以って、当該クラスについてのカップが成立するものとする。

例：スノーチャレンジカップにおいて

● 競技会 A において AWD クラスの出走が 5 台、2WD クラスが 1 台

● 競技会 B において AWD クラスの出走が 3 台、2WD クラスが 0 台

● 競技会 C において AWD クラスの出走が 1 台、2WD クラスが 2 台

このとき、AWD クラスについてはカップとしての成立した競技会が 2 戦あるので、3 戦中 2 戦（3 分の 2 以上）の成立となり、スノーチャレンジカップが成立する。

一方、同 2WD クラスについては、カップとして成立した競技会が 1 戦のみのため、スノーチャレンジカップは成立しないものとする。

8. 得点基準ならびに順位認定

①カップ戦として指定されたそれぞれの競技会において、カップとして成立した各クラスに参戦し、完走したドライバー及びコ・ドライバーに対して、JMRC 北海道 TEIN ラリーシリーズで与えるものと同一のポイントを与える。

②得点対象者は JMRC 北海道互助会加入者又は JMRC 北海道を加入団体とするスポーツ安全保険加入者であること。

③カップにおいて、指定されたカップ戦全戦が得点合計の対象となる。

④各クラスに 2 戦以上参加出走実績がある者で、得点合計が高い順に順位を認定する。但し、同一得点の場合は上位得点の獲得回数が多い順とする。同一得点かつ上位獲得回数が同数の場合は、開催時期が早い競技会において上位得点を獲得したものを上位と認定する。

9. 表彰

カップにおいて順位認定された、各クラス上位 2 位までのドライバー及びコ・ドライバーを表彰対象とし、JMRC 北海道シリーズ戦モータースポーツ表彰式において表彰を行う。

なお、各カップ戦単位での表彰は行わない。

10. 参加料

カップへの参加料はこれを課さない。

11. ポイント集計

ポイントの集計と発表は JMRC 北海道ラリー部会にて行う。

12. 本規則の施行

本規則は 2023 年 1 月 1 日をもって施行する。

補則

1. 2023 年の北海道スノーチャレンジカップ戦として、以下の 3 戦を指定する。

- 1 月 8 日開催 ROC.H・NC.ASC 主催 2023 年スノーチャレンジカップ in 千歳
- 2 月 5 日開催 AG.MSC 北海道主催 北海道ブリザードラリー
- 2 月 19 日開催 EZO 主催 第 37 回 EZO ENDLESS RALLY

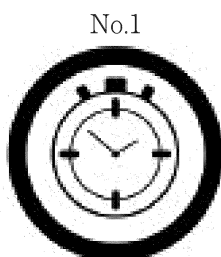
「ラリー競技開催規定・別添 1：標識類の標準規格」について（参考）

別添 1：標識類の標準規格

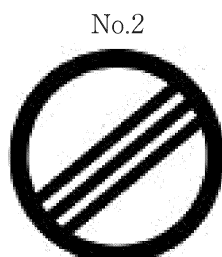
1. 各標識の図柄は特に指示されたものを除き黒色で表示され、指定された地色とすること。各標識図形の最外側の円直径が70cmであることが望ましい。
2. No.2 は黄色地でもよいが、ベージュ色地であることが望ましい。
3. 図形の外側に余白がある場合、余白部分は白地であることが望ましい。
4. 視認性の良い位置にしっかりと設置、固定されていること。
5. 以下の標識類はいずれも有効である。

<u>タイムコントロール</u> Time Control  [地色] コントロールエリア入口: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] コントロールエリア入口: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>コントロールエリア終了</u> End of Control Area  [地色] ベージュ	<u>パッセージコントロール</u> Passage Control  [地色] コントロールエリア入口:黄 [地色] コントロール:赤
<u>給油ゾーン開始</u> Begin of Refuel Zone  [地色] 青	<u>給油ゾーン終了</u> End of Refuel Zone  [地色] 青	<u>ラジオポイント</u> Radio Point  [地色] コントロールエリア入口:黄 [地色] コントロール:青
<u>緊急車両ポイント</u> Medical Vehicle Point  [地色] コントロールエリア入口:黄 [地色] コントロール:青	<u>タイヤマーキング/チェック開始</u> Begin of Tyre Marking/Checking  [地色] 青	<u>タイヤマーキング/チェック終了</u> End of Tyre Marking/Checking  [地色] 青

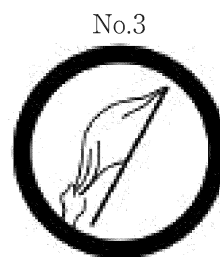
タイムコントロールの標識類



地色：黄または赤



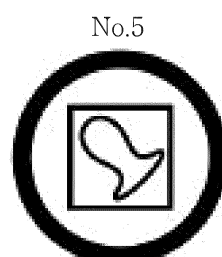
地色：ベージュ(黄でも可)



地色：赤



地色：黄または赤



地色：黄または赤



地色：赤

その他の標識類(設置する場合)

給油エリア

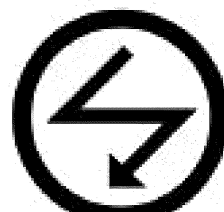


開始
地色：青



終了
地色：青

ラジオ(無線)ポイント

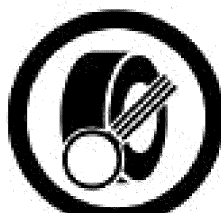


地色：黄または青

タイヤチェックエリア



マーキング場所
地色：マーカー部：赤



チェック場所
地色：青、ルーベ部：赤
レンズ部：白

緊急車両待機地点



地色：黄または青
十字内：白

「ラリー競技開催規定・別添2：標識類設置の標準規格」について（参考）

別添2：標識類設置の標準規格

コントロールタイプ	コントロールゾーン（標識の直径：約70cm）		
走行方向	⇒	⇒	⇒
	黄色地標識 コントロールエリア入口	赤色地標識 停車義務	ベージュ色地標識 コントロールエリア終了
パッセージ コントロール	 ←→ 最短25m	 ←→ 25m PC	
タイム コントロール	 ←→ 最短25m	 ←→ 25m TC	
タイムコントロール サービスパーク入口	 ←→ 5m	 ←→ 5m TC	
タイムコントロール サービスパーク出口	 ←→ 5m	 ←→ 5m TC 通常テクニカルゾーンおよび／ または給油ゾーンに通じる	
タイムコントロール 及びSSスタート	 ←→ 最短25m	 ←→ 50 - 200m TC	 ←→ 25m SS START
SS フィニッシュ	 ←→ 100m 予告標識	 ←→ 100 - 300m フィニッシュライン	 ←→ 25m ストップコントロール
その他のFIA基準ラリー標識（標識の直径：最小55cm）			
	黄色地に白色標識	黒色地に白色標識	
タイヤマーキング/ チェック		 すべてのタイヤオペレーション に対し1標識	
給油ゾーン		 すべての給油オペレーションに 対し1標識	
ラジオ ポイント	 ←→ 100m 警告標識	 ラジオポイント	
緊急車両 ポイント	 ←→ 100m 警告標識	 緊急車両ポイント	

距離についてはでき得る限り、遵守すること。

※交換を求められるまでは、以前の色／デザインを使用することができる。

「ラリー競技開催規定・別添5：スペシャルステージラリーに適用される罰則」について（参考）

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、燃料補給指定場所以外で燃料補給を受けた場合	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）		
	定められたラリー行程から逸脱した場合（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	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。	
	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		
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が加えられたり、それらが失われたりした場合	失格	
コントロール	指示された順序に従い、かつ競技ルート of 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、15 分を超える遅着はレグ離脱。	1 分につき 10 秒 (レグ 1 のみの場合はリタイヤ)
	目標チェックイン時刻への 15 分以内の遅着	タイムペナルティ	1 分につき 10 秒
	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 15 分を超えて遅着した場合	レグ離脱（ただし、競技会審査委員会は、競技長の提案があれば	(レグ 1 のみの場合はリタイヤ、ただし、競技会審査委員

		レグ離脱となる基準時間を延長することができる。)	会は、競技長の提案があれば基準時間を延長することができる。)
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	(レグ 1 のみの場合はリタイヤ)
	スペシャルステージを逆走した場合	<u>失格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。</u>	
	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。	
	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。	
セクション ／レグ	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、または競技会全体	レグ離脱(ただし、競技会審査委員会は、競技長の提案があれば	(レグ 1 のみの場合はリタイヤ、ただし、競技会審査委員

	を通じてこれらの遅着時間および超過時間が合計 60 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。）	レグ離脱となる基準時間を延長することができる。）	会は、競技長の提案があれば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	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		
※失格については、それが発生したセクションまたはレグの終了時点で、公式通知および競技結果（レグ別順位結果または暫定最終結果）をもって発表されなければならない。 なお、審査委員会が失格を裁定する際には、競技役員の報告のみに基づくのではなく、当事者を審査委員会に召喚して説明の機会を与えた後に決定しなければならない。			