

袖ヶ浦・マル耐公式レギュレーションブック

マル耐御定書

～OSADAME-GAKI～



第 28 戦開催

(第 1 版)

2025 年 4 月 1 日発行

序章 ～開催にあたり私たちが思うこと～

“袖ヶ浦・マル耐”について

“袖ヶ浦・マル耐”は「もっと気軽にモータースポーツしたい!」がモットーのレース形式走行会イベントです。この中の“気軽に”というのは「規則を甘く…」ではなく“誰でも”という意味を含んでおります。というのも現在開催されているレースのほとんどが出場までの道のりがとても大変になっております。ライセンスの取得やマシンのモディファイなど、なかなか険しい状況にあります。

一度、『レース』というステージに立つことができれば楽しさの連続で、私たち運営事務局も皆様をそうしたステージに立てようご案内したいと思っております。しかし、日常生活の合間にそのステージに立つ為に時間を割くのは、とても高いハードルというイメージが先行し、レースへの道に踏みだしにくい。と感じられてしまうかもしれません。

どうにかモータースポーツの楽しさを気軽に味わって頂くことが出来ないものか…そこで、レースから三歩手前辺りのステージを御用意してみることに致しました。それがこの“袖ヶ浦・マル耐”です。レースっていうものに興味がある方、是非とも当レギュレーションをご一読ください。段々とワクワクしてくると思います!

レギュレーションについて

当“マル耐”は、「耐久レース形式走行会」です。よって、現在開催されているレースのレギュレーションとは大きく異なる点があります。

当レギュレーションの目的は「レースの高速化を防ぐこと≡安全性を保つこと」及び「モータースポーツの楽しさを極力保つこと」の2つにあります。つまりは「レースを知らなくても安全に尚且つ楽しいレースを味わって欲しい」という思いを込め当レギュレーションの内容を決定しております。

レース経験がある方には、物足りないと感じる面があるかも知れません。しかし、それは“目的”が異なるということを認識して頂ければ幸いです。

当“マル耐”は現存するレースの三歩手前のステージですので「誰よりも速く、そして栄光を」ではなく「レースの雰囲気を楽しむ」ことが目下の主題と考えております。

“マル耐”の楽しみ方について

『予選がリレーである』とか『決勝に+αチャレンジ項目がある』など、詳細については後述致しますが“マル耐”はマシンに乗る方以外でも参加できる要素があります。ご家族やご友人、ご近所さんや同僚など多くの方々をお誘いあわせの上、マル耐へ遊びに来て頂ければと思います。

※次ページより、前回から変更した部分を赤字にて記してあります。



SODEGAURA

第2章 マル耐の形式と特徴について

ここでは“マル耐”の概要や特徴ともいえる要素を解説させていただきます。内容によっては「なんじゃそりゃ!?!」というものもございますが、そこは序章の趣旨をご理解の上、寛容に受け止めて頂ければ幸いです。

2-1 “マル耐”概要

レース形式／4時間耐久レース形式 走行会 第28戦

開催地／袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ

日程／2輪:2025年4月20日(日)・4輪:2025年4月6日(日)

エントリー期限(チーム登録期限)／～2025年3月14日(金)

選手・マシン登録期限／2025年3月21日(金)

参加費の支払い期限／2025年3月28日(金)

募集チーム数／2輪:40チーム 4輪:35チーム

2-2 ライセンスについて

“マル耐”は基本的に走行会であるため、ライセンスフリーとなっております。ただし、出場するには最低限サーキットのルールを把握し、サーキット走行経験がある方を前提としております。

2-3 マシンについて

上項目と同じ理由でマシンも公道走行可能車両でOKとしております。ということは、自走で現地に行って走って帰ることができます!!走行時の車両規定詳細については別途第4章をご参照ください。

2-4 参加台数について

参加車両は1チーム1台に限定いたしません。

例えば・・・4名でチームを組みそれぞれご自身の愛車で参戦することができます。その場合はマシン交代の際にトランスポンダー(計測器)を付け換えが必要となります。そうすると1台エントリーのチームよりもマシン交代に時間が掛かることとなりますが、その点については各チームの采配にお任せします。

2-5 予選はパトリーによるランニング!!

予選ではマシンに乗りません!マッスルリーグ(後述別途公式通知参照の+αチャレンジ項目該当)と題し、参加者の皆様ご自身がガリレオ形式にてコースを一周走って頂きます!!ご自身の足で走った予選の順位が決勝スタートグリッドの順番となります。また、予選に参加する方は決勝レースで出走する選手じゃなくてもOK!!ということは「駅伝出場経験のあるご友人に予選を頼んでも…?」「高校球児のご子息にランナーを頼んでも…?」いずれもOKです!

※マッスルリーグへの出走人数の上限無し。ただし、エントラント人数には規定があり、別途第3章に規定されている人数を超えた場合には別途入場料が発生致します。

マッスルリーグについては、第一走者はコントロールラインからスタートします。それ以外のランナーの方はコース上、どこに配置してもOKです。袖ヶ浦フォレスト・レースウェイの全長は約2.4km、コースマップを参照しながら、各チーム作戦を練って頂ければと思います。※因みに予選結果に対しても表彰があります!ぜひ、予選上位も目指してみましよう。

▼袖ヶ浦フォレスト・レースウェイコースマップはこちらから

<https://www.sodegaura-forest-raceway.com/course/index.html>

2-7 クラス分けについて

クラス分けは原則下記の表に従って行います。なお、1チーム複数台でのエントリーに関しては「参加車両の平均排気量」にて参加クラスを決定します。

4輪		2輪	
排気量	クラス	排気量	クラス
2500cc～	GT-1	800cc～	GP-1
1800cc～2499.9cc	GT-2	600cc～799.9cc	GP-2
1400cc～1799.9cc	GT-3	400cc～599.9cc	GP-3
660cc～1399.9cc	GT-4	250cc～399.9cc	F3
～659.9cc	GT-Kcar	～249.9cc	GP-moto
全車EV	GT-EV	全車EV	GP-EV

<排気量について>

上記クラス分けに於いて排気量の数値は「車検証または登録上の数値」で判断して下さい。

例) VIVIO(SC付)、RX-7(FD3S)、フェアレディZ(Z34)の3台で参加の場合・・・

{658cc×1.5+(1308cc+300cc)×1.5+3696cc}÷3=2365cc→GT-2にエントリーとなります。

※総合結果の均衡化を図るため、クラスごとのハンデを別途追加する場合があります。

<過給器搭載車両、2ストロークエンジン車両、ロータリーエンジン車両について>

上記クラス分けに於いて、「過給器搭載車両」及び「2ストロークエンジン車両」については「車検証上の排気量×1.5倍」がクラス分け排気量数値とする。

また、ロータリーエンジン車両については「排気量+300cc」の数値をクラス分け排気量数値とします。ロータリーエンジンに過給器が搭載されている場合には下記の例に則って計算式を適用する。

例1. RX-7「GF-FD3S」(1308cc+300cc)×1.5倍=2412cc 扱いとなります。

例2. RX-8「ABA-SE3P」(1308cc+300cc)=1608cc 扱いとなります。

<ディーゼルトーボ車について>

ディーゼルトーボエンジン搭載車に関しては「NA扱い」とします。マシン登録時に「過給器無し」を選択ください。

<EVクラスとEVの排気量計算について>

EVとガソリン車の混成チームの場合、今大会では暫定的にEVの排気量を「4輪 1300cc」・「2輪 200cc」として平均値を計算することとします。また、EVのみで編成されたチームのエントリーが3チーム以下の場合、EVクラスは「4輪 GT-5」・「2輪GP-moto」クラスへ統合することとします。

2-8 耐久以外に『+αのチャレンジ項目』があります。

マル耐にはスタンダードな耐久だけでなく、3つのチャレンジ項目があります(ひとつは予選のマッスルリーグがそれに当たります)。“マル耐”の最終結果は、耐久のリザルトとチャレンジ項目の合算にて順位が決まります。

チャレンジ項目については、ライダー・ドライバー以外がトライしてもOKです。

チャレンジ項目で獲得したポイントは総合結果のみ反映。また、それぞれのチャレンジ項目も単独で表彰を行います。例えば耐久で上に行けなくても…表彰台に立てるチャンスがある!?

チャレンジ項目詳細については、別途第8章をご参照ください。

2-9 【2輪限定】車検証上、排気量に於いて400cc以上の車両は追い越し制限区間があります。

ガチガチのレースで無い事は先にお伝えした通りとなります。それでも同時に数十台のマシンがコースに入ること、サイドバイサイド・ブレーキング競争・オーバーテイクなど「これぞレースの醍醐味!」というシーンは必然的に現れると思います。(レース進行の諸注意については別途第6章に記載)

そこで特に車両の構成故に加速性能が排気量により著しく異なる2輪では、時には100km/h以上の速度差が生じる場合があります。これは同一規格のマシンで行う通常のレースでは起こり得ない状況であり、さまざまなマシンが集まる走行会や当マル耐『特有の危険』と言えます。

そのため、袖ヶ浦ではストレートと高速コーナーが続く『最終立ち上がりから4コーナー進入まで』がマシン差による速度差が顕著に表れる区間となります。よって、当区間において、追い越し規制対象外の車両以外は如何なる車両に対しても追い越しを一切禁止とさせていただきます。(危険回避など止むを得ない場合を除く)

また、この規制はマシン個々の排気量に従っての適用と致します。つまり、複数台エントリーによりチームの平均排気量が400ccを下回っている場合でも400cc以上の車両でコースに出た際はこの規制が適用となります。

※お互いの安全を守り、楽しいイベントとする為、ご参加の皆様にはご理解の程宜しくお願い申し上げます。

なお、追い越し制限対象外車両はゼッケンベースが赤色・ゼッケンナンバーが白文字(第9戦より適用)に指定されています。詳しくは別途第4章1項をご参照ください。

<追い越し規制対象外となる排気量について>

【4ストロークマシン扱いについて】マシンの登録排気量が400cc未満 → 赤ベースに白ゼッケンで追い越し可。

【2ストロークマシン扱いについて】マシンの登録排気量が250cc未満 → 赤ベースに白ゼッケンで追い越し可。

※第2章7項「クラス分け排気量換算値」を参照。

※状況によってはコース上の監視目的で白バイや覆面のような「取締車両」を導入致します。通常「取締車両」は巡回走行を行っておりますので、追い越し規制対象外になります。

※2輪の追い越し制限区間がございます。当日ブリーフィングにて改めて説明させていただきます。レギュレーションを事前に熟読の上、ブリーフィングの内容をよく聞くようお願い致します。

第3章 参加資格と参加車両・装備、参加方法について

参加における手順と必要な事項を明記しております。細かく明記してありますが必ず熟読して下さい。不明な点があれば、事務局までお問い合わせください。

3-1 参加できる人

マル耐出場に於いて必要なライセンスはありません。但し、当レギュレーションを熟読し、趣旨をご理解した上でルールとマナーを守れるモラルある人に限らせて頂きます。

なお、未成年の方のご参加につきましては、保護者の方の同意を必須としつつ、サーキット走行経験を加味した上で判断させていただきますので、一度事務局にご相談下さい。

3-2 参加料金

1チーム当たりの参加料金は、以下の通りとなります。

		2 輪	4 輪
参加料金	出走選手4名まで 一律料金	114,000円 (~3/14まで)	130,000円 (~3/14まで)
選手登録料※1		5人目以降の人数 ×500円	5人目以降の人数 ×500円

※1:登録料は本戦出走選手の人数が5名を以上の場合に発生致します。(マッスルリーグのみ参加は除く)

3-3 エントラントの入場料について

2020年大会より既存の入場パス制度を廃止いたします。その代わりに入場ゲートにてチーム人数にてチェックを行います。1チームにつき**10名までの入場が可能です**。10名を超える場合には、お一人様に付き【大人1,500円/中高生750円/小学生以下無料】の料金にて、追加エントラントパスをお求め頂けます。ぜひご利用ください。

なお、追加エントラントパスの受付は当日入場ゲートでの販売のみとさせていただきます。

3-4 参加できる車両

参加できる4輪・2輪の車両は、以下の通りとなります。

4輪	・原則軽自動車も含めたスポーツ走行に適した車両。ミニバン・SUVは不可。 ・排気音量最大95dB以下であること。触媒&バツフルレスのマシンは基本的にNG。 ※JASMA認可マフラーを判断基準とする。 ・オープンカーの場合は「幌又はルーフ」を装着して走行すること。但し、4点式以上のロールバー及び4点式以上のシートベルト装着車両はその限りではない。(オープン走行時は事務局へ要確認)
2輪	・原則125cc以上のロードスポーツ。ホイール径12インチ以下の車両及び純レーサー(ベースとなる市販車がないもの)は不可。 ・排気音量最大95dB以下であること。触媒&バツフルレスのマシンは基本的にNG。 ※JMCA認可マフラーを判断基準とする。 ・スクータータイプやアメリカン・クルーザータイプについては、一度事務局宛にご相談下さい。

※車両規定の詳細につきましては、別途第4章をご参照ください。

<排気音量規制について> (第4章7項に別途記載)

現在モータースポーツでの排気音量規制は近隣住民への騒音配慮の為に年々厳しくなっております。マル耐の舞台である袖ヶ浦フォレスト・レースウェイも例に洩れず、比較的厳しい規制が敷かれております。今後のモータースポーツ繁栄の為に必須項目でもありますので、皆様のご協力をお願い致します。

当日は停止状態で個々のマシンの排気音量測定は行わず、走行時の常時計測という形を取らせていただいております。もし音量超過が認められた場合、消音器・バツフル或いは回転数上限設定により音量を落とす対策をお願いすることになりますので、予めの対応をお願い致します。

その為、スポーツマフラー装着車両の場合は事務局へお早めにご相談頂きますようお願い申し上げます。

3-5 装備について

4輪・2輪共に装備規定は最低限の設定としております。但し、走行会や正式なレースに関わらず、サーキットを楽しく走る陰には大変な危険が潜みます。つきましては、最大限お体を守る装備をご用意ください。各自任意にて徹底を宜しくお願い申し上げます。

4 輪	ヘルメット	フルフェイスタイプ或いはジェットタイプのヘルメットとする。(2輪用でも可) なお、オープンカーの場合は原則フルフェイスとする。(シールドは閉じて走行すること) ※耐火性フェイスマスクの装着を推奨。
	スー ツ	耐火性のレーシングスーツを推奨。長袖・長ズボンでも可とする。 ※素材は難燃性が望ましい。また、腕まくりなど肌の露出はNG。
	グ ロー ブ	レーシンググローブ推奨。操作に悪影響のないものとする。 ※素材は難燃性素材が望ましい。また、滑りにくいものを推奨。 ※オープンフィンガーはNG。
	シ ュ ー ズ	レーシングシューズ推奨。スニーカーでも可とするがソールが薄いものが望ましい。 ※靴紐はペダルなどに引っかからない様にする。こと。 ※ヒールや底の厚いトレッキングブーツなどはNG。
2 輪	ヘルメット	フルフェイスのみ可。ジェットタイプ及び半キャップタイプはNGとする。
	スー ツ	革製のレーシングスーツのみ可。 ※ワンピースタイプを推奨。また、MFJ承認のものを推奨。 ※上下セパレートタイプについては上下を金属製ファスナーなどの構造で連結が出来るものに限る。
	グ ロー ブ	革製のもので手首まで隠れるもののみ可。※レーシンググローブ推奨。
	ブ ー ツ	堅牢なつくりで摩擦に強くふくらはぎまでの高さがあるもののみ可。 ※レーシングブーツ推奨。
そ の 他		脊椎パッドの装着を義務とします。また、チェストパッドの使用を強く推奨します。

※装備についてレース用でない(JAF/MFJ 適合でない)場合には必ず事務局に使用の可否をお問い合わせください。

3-6 参加方法(エントリーはWEB上のフォームからのお申込みとなります。)

<お申込の流れ>

- 1, WEBから「[チーム登録](#)」ページにて必要事項をご送信下さい。
※フォーム送信の段階ではエントリー完了ではございませんのでご注意ください。
- 2, お申込みいただいた監督(チーム代表者)にマル耐事務局(event@withme-racing.com)から「[出走登録用のエクセル](#)」をメールにて送付致します。※チーム登録より1週間~2週間を目途に送付する予定となります。
- 3, 監督(チーム代表者)はチーム内の情報まとめを[出走登録用のエクセル](#)に入力し、事務局までメールにてご返信ください。※エクセルが使用できない等がある場合には事務局までお問い合わせください。
- 4, 出走登録用エクセルを送信した後、参加費のお支払いをお願い致します。チームあたりの参加人数により、参加費が異なりますのでご注意ください。
- 5, お申込手続きと参加費のお支払いが完了した時点で正式エントリーとなります。
※受理書の発送は廃止と致しました。[正式エントリー完了後の旨を記載したメールを代表者の方へお送りします。](#)
※詳細なタイムスケジュールはWEB上のページに随時アップ致します。各自で確認をお願い致します。
※WEB上の「エントリーシート及び防火に関する誓約書」を印刷・ご署名の上、当日受付にてご提出下さい。必要書類をご提出いただいた時点で当日の参戦手続きが完了となり、計測器をお渡しさせていただきます。

3-7 登録、料金規定

- a, [キャンセル期限日は2025年3月14日\(金\)までを期限](#)とさせていただきます。また、キャンセル期限日を過ぎてキャンセルする場合には参加費のご返金が出来かねますので、予めご承知おき下さい。
- b, 選手・マシンの登録は「[チーム登録](#)」後に選手・マシン登録専用のエクセルデータをメールにてお送りします。専用エクセルデータに記入してご返信ください。[選手・マシンの登録期限日は2025年3月21日\(金\)までを期限](#)とさせていただきます。期限日を過ぎて専用エクセルを返送された場合には登録事務手数料として別途10,000円が発生致します。
- c, [選手・マシン登録後の変更期限日も2025年3月21日\(金\)までを期限](#)とさせていただきます。変更期限日後の変更ににつきましては1回に付き、変更登録事務手数料として10,000円が発生しますので予めご承知おき下さい。
- d, 上記c項の変更登録事務手数料の適用はHP上の記載変更・クラス変更など、エントラント情報変更のための処理に必要となるものです。また、上記以外にも競技結果及び他エントラントへの影響があると主催者が認めた場合も同様に登録事務手数料を必要としますので予めご承知おき下さい。
- e, 選手・マシン登録の変更及び追加により、リザルトへの大きな影響が避けられない状況で主催者の判断により、[適用が難しいとした場合には表彰の対象外](#)とします。
- f, 追加・変更・削除いずれの場合に関わらず、[開催日の10日前以降の登録内容の変更を行った場合は表彰の対象外](#)とします。
- g, 選手・マシンについて「選手・マシン登録」が完了し、主催者が出走を認めたものの以外の走行を禁じます。万が一未登録の選手・マシンの走行が発覚した場合は即時に該当エントラント(チーム)を失格とし、以後の競技への参加は認められません。

第4章 車両規定

“マル耐”は「耐久レース形式走行会」です。その為、車両規定は正式なレースのそれよりも比較的少なく、注意喚起が主となっておりますが、特に車両の不備はご自身だけでなく、周りにも迷惑をかけてしまいます。下記をご参照頂き、当日までにしっかりと車両を万全な状況にしておいてください。

なお、下記【規定】及び【必須】項目に於いて不備が認められた場合、その改善が確認されるまで走行不可となりますので、予めご了承ください。

4-1 【規定】ゼッケン

ゼッケンは『チーム登録』の申し込み時に第一希望～第三希望まで申請すること。ゼッケンの優先順位は参加費お支払い完了順と致します。

各チームのゼッケンはWEB上のエントリーリストを確認の上、各チームでご用意をお願い致します。車両前面に1枚・左右両側面に1枚ずつ、計3枚を制作し貼り付けて下さい。

ゼッケンの字体に規定は設けません。但し、タワーやポストから番号が視認しやすいものとする。なお、ゼッケン文字カラーとゼッケンベースカラーは、明確な反対色などで視認性を高めてください。形状は視認性を阻害しない限り、問いません。

文字サイズは、2輪はA5横フルサイズ、4輪はA3横フルサイズを目安とする。側面のゼッケンについては、横方向から視認できる位置に貼り付けること。また、定形用紙にプリントしてそのまま貼り付ける場合には、走行中に飛散することが無いように四隅をガムテープ又は養生テープで固定すること。

なお、自チームの該当クラスとは関係なく、2輪において4ストローク400cc未満・2ストローク250cc未満の排気量の車両は、全て『赤色のゼッケンベース』に『白文字のゼッケンナンバー』を指定とする。(第9戦より適用。以前は反対色でしたので間違いにご注意下さい。)

また、2輪において先で指定した車両以外はこの色組み合わせのゼッケンの使用は不可とします。

4-2 【規定】トランスポンダー（計測器）の取り付け方法

トランスポンダーは1チームにつき1個ずつ、取り付け用ホルダーは参加車両台数分を配布致します。計測可能な角度は、「電磁波受信面を下に向けた垂直状態から水平方向に45度付近まで」です。可能な範囲で垂直になるよう取り付けして下さい。また、ポンダーと地面の間に遮蔽物があると計測ができない場合がございますのでご注意ください。

4輪はリアナンバーへの取り付けを基本とする。但し、バンパー上部にナンバーがある場合にはリアバンパーへの取り付けをお願い致します。

2輪はフロントフォーク・ピリオンステップベース・マフラスターなど操作に支障の無い所への取り付けを基本とする。

トランスポンダーは高価な製品であるため、脱落等による破損がない様しっかりと固定してください。ライダー/ドライバー交代の際は要注意です。なお、取り付けの不備によって計測が出来なかった場合には、未計測となった周回は結果に反映されませんので、予めご注意ください。

4-3 【推奨】鏡面・ガラス製パーツへのテーピング及び飛散防止

ヘッドライト・ウインカー・テールランプレンズなど、飛び石や衝突の際に飛散する可能性のある部位は、ガムテープなどで飛散防止処理を施して下さい。2輪の場合はバックミラー鏡面にも施工をお願いします。なお、常時点灯型のライトカバーなどは熱を帯びるため、全面を覆ってしまうと変形する可能性がありますので、『X型』などのテーピングでの対処を推奨します。

4-4 【必須】油脂類漏れ有無の点検

エンジンオイルやクーラントなど、液体の漏れは重大な事故の要因となりますので、入念に点検をお願いします。万が一走行中に発覚した場合は速やかなピットイン、或いは即時コース外への退避が要求されます。

- エンジンオイル・ミッションオイル・クーラントなどのフィルター・ドレンボルト、及びオイルフィルターの緩みはないか
- エンジンブロック・オイルパン・オイルクーラー・オイルラインの損傷・漏れはないか
- ラジエーター本体・ラジエーターホース・リザーブタンク等の損傷・漏れはないか
- ブレーキキャリパー・ライン・マスター・タンク等の損傷・漏れはないか
- ショックアブソーバー(特に2輪フロントフォーク)からのオイル漏れはないか

4-5 【必須】タイヤエア圧・摩耗度合い及び損傷有無の点検

タイヤのエア圧が適正値の確認や異物等が刺さっていたり、傷が付いていたりを点検しましょう。

適正でないエア圧で走行した場合、充分なグリップが得られないなどハンドリングに悪影響を及ぼします。また、タイヤが極端に摩耗した状態や深い傷などがある場合、高負荷時にバーストする危険があります。事前にしっかりと点検し、損傷や摩耗が認められた場合は交換しましょう。

4-6 【必須】各パーツ取り付け具合の確認

走行会でもしばしば、走行中のパーツ脱落が見受けられます。ブレーキや足回りの操安系パーツはもちろんのこと、その他パーツも飛散し他車にぶつかってしまうと非常に危険です。取付ボルトはきちんと締まっているかを点検、更に各所規定トルクで締結を確認すると尚良しです。また、過去に衝撃を受けた部分等も見えない所にクラックが入っていたりしますので、チェックしておいた方がいいでしょう。

- | | | |
|--------------|-------------|--------|
| ○ブレーキキャリパー | ○ホイールナット | |
| ○マフラー | ○ミラー | |
| ○アンダーパネル(4輪) | ○ステップ周り(2輪) | etc... |

4-7 【必須】排気音量の最適化

第3章にも明記していますが、4輪・2輪共に**排気音量規制は最大95dB以下**となっております。

当日は車検による停止状態の排気音量測定は行わず、走行時常時計測という形を取っております。音量超過が認められた場合は、オレンジボールフラッグにて一度ピットインして頂き、勧告(第6章15項)を受けましたら、消音器・バップル或いは回転数上限設定により、音量を落とす対策をお願いすることになります。予めの対応をお願い致します。

なお、過去勧告を受けた方の改善が見られない場合や連続した音量超過に対してはペナルティが課せられます。

(第7章参照)

4-8 【推奨】オイルドレンボルトなど、脱落防止のためのワイヤリング・テーピング

4-4及び4-6に記した項目への対策をより確実なものにする為に脱落防止のワイヤリングやテーピングを推奨します。

<ワイヤリング推奨箇所(主に2輪)>

- | | | |
|-----------------------|------------------|------|
| ○オイルドレンボルト・同ファイラーキャップ | ○オイルフィルター | |
| ○キャリパーマウントボルト | ○ブレーキホースバンジョーボルト | etc. |

<テーピング推奨箇所(主に4輪)>

- | | | |
|---------------------------|-------------------|------|
| ○ブレーキ・クラッチマスターリザーブタンクキャップ | ○クーラントリザーブタンクキャップ | |
| ○ウィンドウォッシャー液タンクキャップ | ○パワステオイルタンクキャップ | |
| ○エンジンオイルゲージ(或いはタイラップ固定) | | etc. |

4-9 【4輪推奨】ロールバー、ロールケージの装着

まさかの横転やハードなクラッシュ時に安全性が非常に高まります。特にオープンタイプの車両の場合は、取り付けを強く推奨します。

4-10 【4輪必須】牽引フックの装着

スタックなどで自走不能になってしまった際のために、牽引フックの装着を23戦より義務化します。(純正のねじ込み式牽引フックで代用可能) 牽引が必要な時に牽引フックがない場合は、大会の運営を妨げるだけでなく他エントラントへの大変な迷惑が予想されます。必ず装着をしてください。

4-11 【2輪推奨】オイル受けアンダーカウルの装着

オイル受けアンダーカウルは、転倒や故障などによりエンジンが破損した場合、エンジンオイルが大量にコース上に流出するのを防ぐ機能があります。

4-12 【補足】使用タイヤについて

「エントリーしやすい」がモットーのマル耐ですので、タイヤの指定・制限はありません。

【備考】車検について

これまでマル耐では、走行前の車検を行ってきませんでした。また、ご参加の皆様の取り組みのおかげで、ボルト類やパーツの脱落に因る、人命に関わる重大な事故も発生しておりません。しかし、車両の各部点検は毎走行前に必ず行なって下さい。

現時点では検査員が各ピットを周り、目に留まる点があれば確認させていただくスタイルでチェックをさせて頂いておりますので、ご協力宜しくお願い致します。

第5章 併催走行会について

流石に耐久レース形式走行会といっても、いきなりポンと走るのはちょっと…と感じられるかも知れません。あまり袖ヶ浦を走ったことがない方は「WITH ME走行会」をご利用ください。

併催走行会では当日の午前中に行い「フリー走行30分間×3本」の走行会となっております。

チーム登録時点で各チームには午前中に30分間のフリー走行×1本を付帯する。

同時に走る台数の調整のため、「付帯したフリー走行」は3本ある内の何本目を走れるかは、開催日前日までに大会事務局より、メールにてご案内致します。その案内に従って、練習用フリー走行をご活用ください。

5-1 併催走行会の追加購入についての概要

エントラント用のお申し込み

	2 輪	4 輪
参加費	30分間×1本に付き、6,000 円 上記×3本を1枠とし、18,000 円	30分間×1本に付き、7,000 円 上記×3本を1枠とし、21,000 円
募集枠数	同時走行40台×1クラス	同時走行35台×1クラス
車両及び装備規定	マル耐規則に準ずる	マル耐規則に準ずる
その他	・複数台／複数名で、走行枠内でシェアすることはOK ※計測器無しでの走行は不可。 ※チームピットクルーなど、マル耐本選出場者以外の方が走行する場合は大会の20日前までに大会運営事務局へ事前相談の上、別途1,000円追加（登録料）。但し、マル耐の登録外車両の場合はピットクルーの場合でも一般枠専用フォームからお申込みください。	

5-2 併催走行会のお申し込み方法

エントリーは基本的に事前受付のみと致します。

エントラント専用のお申込みフォームと一般枠専用のお申込みフォームが分かれております。

間違いないようにご注意ください。

※マル耐のエントラント以外の一般参加者として、フリー走行の走行は事前受付しております。

▼エントラント枠専用フォーム（マル耐に出場者専用）

<https://www.withme-racing.com/soukougai2/marutai/form/practice.html>

▼一般枠専用フォーム（マル耐に出場せずに走行会のみに参加したい方専用）

<https://www.withme-racing.com/soukougai2/entryform/20250406-20sfr/main.html>

5-3 1チーム当たりの走行可能な本数又は枠数

1チームあたりのご利用は、「付帯したフリー走行30分間×1本」の他、事前申し込みした本数又は枠数により、決まります。また、決められた中での「選手及びマシン」の交代は可能です。メンバーの人数や練習量に合わせてご利用下さい。

5-4 特別スポーツ走行時のルールとマナーについて

原則として、袖ヶ浦スポーツ走行規定及び当御定書各項に則った走行ルールとさせていただきます。但し、当御定書第2章9項に記す「2 輪追い越し規制」については不適用と致します。

【補足】

走行会のブリーフィングはマル耐参加者と合同になります。ライセンスをお持ちでない方、特に袖ヶ浦での走行を経験されていない方は、事前に当御定書を熟読の上、可能であればライセンス所有者からルールとマナーを教わり、十分に理解されるよう努めていただくようお願い申し上げます。

第6章 決勝走行時のルールとマナー・注意事項

今まで散々危険性について取り上げてきましたが、最終的にはコース上の全てのドライバー・ライダーが共通認識を持った上で行動すれば、スピンやクラッシュなどが起きた場合にも重大な事故は防げるものです。ここでは走行時のルールとマナー、注意事項について取り上げております。

6-1 決勝前進行(進行詳細については公式通知にて別途発表)

- 1, 4輪・2輪共に決勝進行が始まると予選で決まった順にグリッド上へ整列を開始。その際に各チームのメンバーは全員コース上に入ることが出来ます。
- 2, 進行表にて決められた時間でコースインゲートを封鎖します。この時間までにグリッドに付けないチームはピットロードからの最後尾スタートとなります。コースインの時間を事前に良くご確認ください。
- 3, スタート3分前でドライバー・ライダー以外(2輪はマシン補助係を除く)全てのメンバーはコースから退出。サインエリア及びピットロードが立入禁止となります。ピットエリアへと一度退去して下さい。

※目安としては、全車両が1コーナーを抜けきったあたりで立ち入り禁止解除としております。

6-2 スタート方法【4輪】(進行詳細については公式通知にて別途発表)

4輪のスタートはローリングスタート方式を採用。流れは以下の通りです。

- 1, 予選で決まった順序でグリッドに整列。最前方にペースカー配置。
- 2, シグナルオフで、各車一斉にスタート。但し、この時点ではペースカー追従・自分より上位グリッドのマシンを追い越してはならない。
- 3, そのままコースを数周走行。スタート時刻に安全なスタートが出来ることを確認された時点で、コントロールライン通過時にレーススタートとなる(最終コーナー手前でペースカー離脱。メインポストよりグリーンフラッグ振動掲示。)

※グリーンフラッグ掲示前の隊列で、過度にマシンを左右に振った蛇行走行や極端なベース調整は危険を伴うため禁止。

6-3 スタート方法【2輪】(進行詳細については公式通知にて別途発表)

2輪のスタートは、変則ルマン式・ローリングスタート方式を採用します。流れは以下の通りです。

- 1, マシンは予選で決まった順序で、ホームストレート上・ピット側にコントロールラインから整列。ライダーはその対岸に待機。(この時、マシンを抑える人員1名のみコース上に残ることが出来る)。エンジン停止。
- 2, スタートの合図で各ライダーはマシンに駆け寄り、エンジン始動、走行を開始。
- 3, スタート後は、走行状態にある上位グリッドのマシンは追い抜き禁止。但し、スタートを切れずに静止状態に在る車両はパスしてOK。そのままペースカー追従にて、隊列を組んだままコースを周回。
- 4, スタート時刻に安全なスタートが出来ることを確認された時点で、コントロールライン通過時にレーススタートとなる(最終コーナー手前でペースカー離脱、メインポストよりグリーンフラッグ振動掲示)

※グリーンフラッグ掲示前の隊列で、過度にマシンを左右に振った蛇行走行や極端なベース調整は危険を伴うため禁止。

6-4 【2輪限定】2輪用走行ラインについて

袖ヶ浦のコースレイアウト上、1コーナー立ち上がりより先はかなりのスピードが乗る区間となり、且つランオフエリアも十分ではありません。そのため、万が一の事故を軽減する目的で、袖ヶ浦には2輪の走行ラインを限定するローカルルールが存在します。

1コーナー立ち上がりから3コーナー手前まで、アウト側に白線が引かれています。2輪はこのラインを超えることのないように注意して走行して下さい。ラインオーバーはコースアウトとみなされ、ペナルティの対象となります。

(第7章1項を参照)

6-5 ピットインの流れ

ドライバー・ライダー交代などでピットインする際は、8コーナー立ち上がりから緩やかに速度を落としつつ、コースの右側走行をキープして下さい。

同時に4輪は右ウインカーを点滅して、2輪は手や足などを上げ、ピットインの意志を後続に伝えましょう。

9コーナー立ち上がり以降での急激なライン変更によるピットインは大変危険な行為のため禁止。ピットイン指示やチェッカー後などの重要なタイミングでピットインの機会を逸脱した場合でも、無理にピットに入ろうとせず、再度コースを一周してからピットインして下さい。また、ピットロード入り口では一時停止。コーンがあるので注意しましょう。

6-6 ピットアウトの流れ

ピットアウト時は、緩やかに加速、4輪は左ウインカーを点滅、2輪は手や足などを上げ、ピットアウトの意志を伝えつつ、後続に注意してコースに入ります。3コーナーを過ぎるまで右側をキープして走行しましょう。その後、後続の有無を確認し、通常走行ラインに復帰して下さい。

※特にホームストレート合流時、コースとピットレーンの境界を示すホワイトラインを跨ぐケースが多く見受けられます。このホワイトラインカットもペナルティの対象となりますので、十分注意して下さい。

6-7 ピットロードの速度制限(別途公式通知に詳細記載)

ピットロードは 40km/h 制限とします。例え 40km/h 以下で走行していたとしても、ピットには大勢人がいますので、周囲に充分気を配って走行して下さい。また、ピットロード入口での一時停止やシケインの設置を行います。詳細は公式通知をご確認下さい。

6-8 窓とヘルメットシールド

走行中 4 輪は運転席側の窓を必ず閉めましょう(こぶし 1 つ分ほどは開けていても大丈夫です)。運転席側以外の窓は開けても構いません。但し、ウインドウネットを取り付けている場合この限りではありません。

2 輪はヘルメットシールドを必ず閉めましょう。

6-9 【2輪限定】追い越し制限区間

第2章9項で既述の通り『最終立ち上がりから 4 コーナー進入まで』は追い越し規制対象外の車両以外の車両は排気量に関わらず前方の車両をオーバーテイク(追い越し)してはいけません。違反はペナルティの対象となります。(第7章1項を参照)。

但し、ピットイン・アウト時やトラブル等でレコードラインを外れ、右側を走行している車両は除きます。規制区間の始点・終点には目印を設置致します。目印はパイロンを予定、当日ブリーフィングにて改めて説明致します。

また、コース上の監視の為、白バイや覆面のような「取締車両」が走行します。通常「取締車両」は巡回走行を行っておりますので、追い越し規制対象外となります。

6-10 【4輪限定】ウインカーの使用に関して

コースイン及びピットイン以外でのウインカーの使用は原則禁止です。

6-11 クラクションの使用に関して

コース上ではクラクションをはじめとしたホーン類の使用は禁止と致します。

6-12 ライダー・ドライバー交代の方法

ライダー・ドライバーの交代時は必ずエンジンの停止を義務付けます。前走のライダー・ドライバーがシートから離れた瞬間からエンジン停止、次走のライダー・ドライバーの準備、並びに計測器の取付が完了した時点でエンジン再始動とします。

第12章で後述いたしますが、計測器はサーキットの所有物となります。万が一損傷・破損させた場合は修理代のご請求が発生してしまいますので、脱落しないようしっかりと固定して下さい。

6-13 レース中の給油作業について

給油作業は全てパドック内にあるガソリンスタンドを給油エリアとして行うものとします。袖ヶ浦フォレスト・レースウェイでは、ガソリン購入前にコントロールタワーでのチケット購入が必要となります。なお、緊急対応時は給油スタッフがすぐに対応できない場合がありますので、特に1台のみでの参加のチームは、携行缶をご用意して頂くことをお奨め致します。

給油の際の動線につきましては、32番ピットより最徐行でパドックに入り、スタッフの誘導で給油後、再度33番ピットよりピットロードへ戻り、コースインして下さい。

なお、携行缶をお持ちの場合もピットでの給油作業は禁止となります。必ずガソリンスタンド・給油エリアにマシンを移動させて作業を行なって下さい。

6-14 コースアウト時(2輪転倒時含む)の対処法 ※復帰可能な場合

マシンが動く状態にあり、走行復帰が可能な場合(判断は 5 秒位内に行いましょう)は、後方の安全を十分に確認し、コースに復帰しましょう。復帰後はマシンに多くの砂利が付着しているため、出来る限りコースの右端をスロー走行し、必ず一度ピットに戻るようして下さい。ピットに戻った後は、各部損傷箇所がないかを点検、砂利を綺麗に落としてからコース復帰の流れとなります。

なお、転倒・コースアウトが確認された車両は、一度ピットロードエンド付近の指定エリアで競技役員によるマシンチェックを行う場合がございます。清掃・点検が不十分であった場合、再度修繕をお願いする場合があります。また、コースアウト・転倒後も走行を続けている車両には、オレンジボールが提示されます。

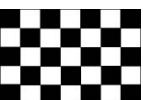
6-15 コースアウト時(2輪転倒時含む)の対処法 ※復帰不可能な場合

マシンが動かない、或いはグラベルにはまってコース復帰不可能と判断した場合(5 秒以上どうにもならなかったら)は、速やかにマシンから離れ、ガードレールやタイヤウォールの裏に避難しましょう。避難の際は、コースの様子を見つつ迅速に移動、救助を待ってください。決して走行中の車両に背を向けてダラダラと移動することの無いように。また、救助が来るまでヘルメットは必ず装着したままで待機すること。

※4輪でコースアウト後、復帰不可能になった場合、車内で救助を待つ人が見受けられますが、これは非常に危険ですので、動けなくなったら速やかにコースの外へと退避して下さい。

6-16 フラッグの種類

コース状況を知るには、目視の他に各コーションフラッグで得ることが出来ます。それぞれの意味を十分に理解した上で、走行に臨みましょう。

	イエローフラッグ コース脇・またはコース上一部に危険箇所がある。進行方向を変更する準備をせよ。徐行にて追い越し禁止区間。		SCボード セーフティーカーの介入を知らせる。掲示中は追い越し禁止で、セーフティーカー追従。イエローフラッグ同時掲示。
	オイルフラッグ コース上にオイル・砂・砂利などの滑りやすい箇所がある。雨の降り始めにも使用する事がある。注意して走行せよ。袖ヶ浦のスポーツ走行では追い越し禁止ですが、マル耐では追い越し可とします		オレンジボールフラッグ 車両に機械的欠損又はその他の問題があり、危険と思われる場合該当車両のゼッケン或いは指差しと共に掲示。安全を確保しながら1周後ピットストップせよ。但し、液体漏れや火災の場合は速やかにコース外へ退避すること。
	グリーンフラッグ 規制区間の解除。以降、通常走行可能。		チェッカーフラッグ 走行終了の合図。チェッカー後は追い越し禁止。コース1周後にパドックに入れ。但し、マル耐本戦の場合は第6章21項より、コントロールライン手前に集合。
	レッドフラッグ 重大な事故発生。全車走行中止合図であり、サーキット内の全ポストで表示される。全ての車両は最大の注意払い、最徐行にて追い越し禁止。		

6-17 フルコースコーションについて(セーフティーカーの介入)

決勝レース進行中にコース上でトラブルが発生した場合、セーフティーカー(以降SC)の介入によりレースを一時非競技状態とすることがあります。SC介入のサインはメインポストから「SCボード」と「イエローフラッグ」が提示されます。

SCの介入は走行順位に関わりなく安全に介入が出来るポイントで行われます。SC介入中は全車追い越し禁止。SCの後方に一列で隊列を組み、前車追従で走行してください。コース上の安全が確保されるまでこの状態が続きます。

SC介入中も周回数の計測は行われます。SC介入中のピットイン・給油・ライダー／ドライバー交代は自由です。但し、ピットアウトはSCの走行地点により制限がかかります。ピットロードエンドのシグナルにてコントロールしています。SC介入中にピットアウトする場合には十分にご注意ください。

コース上の安全が確保された時点で、SCのコーションランプを消灯し、ピットインします。その後、メインポストでグリーンフラッグを掲示を受け、コントロールラインをしっかりと超えてから追い越し規制解除。レース再開となります。

6-18 「初心者マーク」について

サーキット走行経験が少なく「抜かれ方」に自信の無い方に於きまして、2輪はビブゼッケンを装着(当日ご申請いただければその場でお渡し致します)4輪は車両後方の視認しやすい場所に「黄色線(50cm)×2本」をガムテープなどで貼付して下さい。

また、諸先輩方はこの規定・標識の意味を十分に把握していただき、オーバーテイクの際には、安全な間隔と速度差で、思いやりを持って抜くよう心がけて下さい。

6-19 急激なライン変更は危険

多くの車両が同時にコースを走っている為、急激なライン変更は他の車両のラインをふさぐこととなり大変危険です。また、速度差が顕著に生じている可能性もあるため、大事故に繋がりがかねません。追い越しなどの際もラインは緩やかに、最低限の範囲で変更すること。またマシントラブルなどでスピードを落として走行せざるを得ない場合は、周囲の安全を確認しながら、緩やかにラインを外れるようにして下さい。

6-20 スリップストリームは極力使わない

レースと言えばコレですが、実は結構な危険を伴います。相手の後ろに潜り込むとその先の視野が極端に制限されます。スリップから出た瞬間、その先に遅い車両がいたり、コースインしてくる車両があったりと予測できない事態に遭遇するケースがあります。

更に当イベントでは排気量・性能が異なるマシンが混走していますので、速度差は大きくなります。ストレートではスリップストリームは極力使わずに前の車両と少しオフセットさせた状態で前車とその前の視界を確保してください。

6-21 決勝終了後の流れと順位決定について

レース終了時の流れは、以下の通りです。

1. 所定のチェッカー時刻となった時点で、その時点の周回トップ車両を起点に、メインポストからチェッカーフラッグの振動掲示が開始されます。同時にピットロードエンドを閉鎖致します。
2. チェッカーフラッグを受けた時点でレース終了。コントロールライン通過後の追い越しや追い抜きは禁止となります。(先頭車両から各ポスト・イエローフラッグ掲示)緩やかにペースを落とし前車追従にてコースを一周し、ホームストレートコントロールライン手前に順に停車となります。停車時はスタッフの指示に従って下さい。また、停車後はエンジン停止し、指示があるまでは車両の移動は禁止とさせていただきます。
その際に7コーナー付近のゲートより、先頭車両前にセーフティカー (SC) が介入します。
3. トップ車両の直前を下位車両が走行している場合、安全上の観点から同時にチェッカー掲示を行う場合があります。該当車両の不足周回分は、チェッカー時の周回に+1 周を加算することにより対処致します
4. チェッカーによるピットロードエンド閉鎖時にコース上を走行していない車両はチェッカー時の周回数が順位決定の対象となります。
5. コース上の全車の停止及びエンジン停止が確認された時点で、コース開放となります。コース開放は場内アナウンスにてご案内いたします。ぜひともチームでお互いの健闘を讃え合ってください。また、コース上にて暫定上位へのインタビューも予定しております。
6. 全車コントロールライン手前からホームストレート上に到着順にそのまま停止。エンジンストップしてください。以降、アナウンスがあるまで車両移動禁止。同時にコースの開放となります。
7. 計時システムの最終チェックが完了した時点で、車両の移動が可能となります。こちらも場内アナウンスでご案内させていただきます。2輪はエンジン停止のまま手押しにて、4輪はエンジン再始動、最徐行にて十分周囲の安全を確認しながら、コース上からマシンを撤収して下さい。
8. 「決勝レース」及び「プラスα チャレンジ項目」や「ボーナスポイント」の結果を踏まえて集計が完了した後、ステージ前にて正式表彰を開始します。(雨天時に表彰場所が研修ガレージに変更になる場合がございます。)
※「プラスα チャレンジ項目」や「ボーナスポイント」の詳細は第9章及び第10章をご参照ください。

6-22 当章総括

<袖ヶ浦 マル耐の基本趣旨より>

袖ヶ浦マル耐は、まだレースをやったことのない人にもレースを楽しんで頂き、今後もレースに参戦してみたいと思っていただくことが第一です。そのためスピードのみを争うことよりも、レースの雰囲気とマナーを、一緒に走るサーキットの先輩方が、指導し教えてくれるような場になればと思っています。決勝中であっても、各先輩方が実際の走りにてレースのマナーと安全で正しい抜き方抜かれ方を、これからの人へ伝えていただければと思います。

<サーキット走行経験の少ない方へ>

サーキット走行初心者の方でも、少なからず旗の説明やピットイン・アウトなどのルール・マナーを確認しているはずですが、もう一度、体が覚え反応できるようになるまでチーム代表と確認しあって下さい。また、袖ヶ浦走行会ではマル耐エントラント向けの講習も行っておりますので、ぜひご利用下さい。

第7章 決勝進行時のペナルティについて

本来ペナルティはレースの公平性と安全性とを守るためのものですが、マル耐は趣旨特性上、安全性の確保に重きを置いたペナルティを設定します。また、他のレースでは違反の内容によりペナルティの度合いも調整されますが、マル耐では安全性に関わる問題は最重要項目とし、全て同様のペナルティと致します。

7-1 ペナルティの対象

決勝進行中は下記に挙げる違反を行った場合、そのチームはペナルティの対象となります。

- 1, ホワイトラインカット違反(※2輪の場合は「2輪用ラインはみ出し違反」も含む)
- 2, 2輪追い越し規制違反
- 3, フラッグ違反
- 4, ピット速度違反
- 5, 音量規定違反
- 6, 他車との接触 及び 他社への妨害行為を含む危険な行為全般
- 7, その他、当御定書並びに公式通知に定める事項に反する行為全般

7-2 ペナルティの決定

競技役員により違反が確認された場合、審判長から以下の処分を下すこととします。

1, ピットストップ

ピットストップの場合は、走行中のライダーに対してオレンジボールが提示されます。オレンジボールを受けたライダーは、速やかにピットインの上、ピットロード前方の始動エリアに赴き、違反内容を競技役員から確認して下さい。なお、ライダー・ドライバー交代と同時にピットストップペナルティの消化は出来ません。直前にライダー・ドライバー交代を行った場合、コース復帰後再度ピットインの上ペナルティ実行となりますのでご注意ください。

2, 罰金

罰金の指示を受けたチームの代表は、レース終了までに競技委員長に支払うこととします。罰金の支払いがなされない場合は、失格処分と致します。内容と罰金金額については、最終ページをご参照下さい。

3, 周回数減算及び失格

違反後も改善の意図が見受けられないなど、当マル耐の趣旨に反する行動をされる場合は、全て審判長の一存のもと、周回数減算から失格の処分を下させていただきます。

4, 音量規定違反に関する個別ペナルティ

音量規定違反に対しては、2 回目以降から都度 2 周減算とします。なお、カウントはチーム単位となります。

7-3 監視体制

主に競技役員並びに各ポスト、及び監視カメラからの監視とします。2 輪は加えて「取締車両」がコースを巡回します。取締車両に頭を抑えられ合図を出された車両は、それに従って一時ピットレーンへ戻り、スタッフの指示を仰いで下さい。

7-4 ペナルティの結果への反映

ペナルティにより周回数減算が発生した場合は、直接4時間耐久の結果に反映されます。

SODEGAURA

第8章 表彰項目について

4時間耐久終了後に表彰式を行います。表彰項目は以下の通りです。

マッスルリーグ(予選)	1~3 位
インテリーグ	1~3 位
メカリーグ	1~3 位
各クラス	1~3 位
マル耐総合	1~3 位

最終の結果は周回数に基づき、主催者が決定することとします。

また「第9章」及び「第10章」に定めるポイントは、各章の内容に準じて、反映された内容で表彰を致します。

賞典として表彰楯をご用意しております。また、各表彰の発表後にはシャンパンファイトも設定しております。

頑張って、表彰台を目指しましょう！

第9章 決勝レースの+αチャレンジ項目について

マル耐では第2章8項で記したようにレース以外の+αチャレンジ項目を設けます。これは「勝敗が速さのみで決まらないようにすること」並びに「より多くの方が一日を通して楽しむことが出来るようにすること」を目的に導入。「速さ」に加え「知識・技術・体力」を競う項目をレース進行に加え、全てで良い成績を収めたチームが総合優勝するという仕組みです。

不参加に対してのペナルティはございませんが下記「4項」に基づいて+αチャレンジ項目で収めた成績がレースの結果に反映されます。是非楽しくご参加頂ければと思います。

9-1 +αチャレンジ項目の種類

- 1,メカリーグ：車両整備に関する技術力を競います。
 - 2,インテリリーグ：モータースポーツに関する知識力を競います。
 - 3,マッスルリーグ：モータースポーツに必要な基礎体力を競います。予選のバトンリレーがこれに該当します。
- 各内容及び獲得ポイントについては、後ほど公式通知にて発表致します。

9-2 +αチャレンジ項目の実施タイミング

マッスルリーグは予選として午前中にインテリリーグとメカリーグについては別途パドック内で行います。正式な時間は発表されるタイムスケジュールをご参照下さい。

9-3 +αチャレンジ項目への参加方法

各チームを代表して1名ないしは複数名を選抜の上ご参加ください。なお、+αチャレンジ項目への参加は、決勝に出場しているライダーでなくても構いません。つまり、専属メンバーを召喚して頂いてもOKということですね。

9-4 +αチャレンジ項目での獲得ポイントについて

第28戦において+αチャレンジ項目は「総合結果」のみ反映されます。

第10章 ボーナスポイントについて

マル耐には様々な車両・ライダー・ドライバーが参加し、必然的にマシンスペックや経験値などの差が出てきます。車両については排気量でクラス分けを行なっていますが、その中でも大きく力量差が出てくる場合があります。その差を埋めべく設定したのがボーナスポイントです。

10-1 ボーナスポイントの種類

- 1, 4輪ラジアルタイヤブースト →2022年 第23戦でボーナスポイント廃止が決定。
- 2, 2輪レインタイヤブースト →2022年 第23戦でボーナスポイント廃止が決定。

3, 女子カブースト

チームメンバーに女性が参加しており、尚且つその方がとても速い(大会事務局の判断による)プロドライバー／ライダーではない場合に限り、女性1名につき「+5周」のボーナスポイントが発生します。

4, F3の導入に正式導入によるハンディキャップ

「GP-1・GP-2・GP-3」のクラスに入ったチームは「+8周」のボーナスポイントが発生致します。(2輪のみ)

10-2 ボーナスポイントの適用

ボーナスポイントの適用は原則自己申告とさせていただきます。該当チームは当日参加受付時に必ず指定された方法で申請を行ってください。申請ミスがあった場合には都度大会事務局の判断でリザルトへの反映を決定します。

10-3 ボーナスポイントの反映

第28戦においてボーナスポイントは「総合結果」のみ反映されます。ただし、女子カブーボーナスは「クラス結果」にも反映されます。

10-4 新規ボーナス「4輪クラスボーナス」について

第27戦時に行ったクラス分けの排気量の変更に伴い、第27戦の結果から検討を行いました。
今大会は、下記のボーナスポイントを付与する。

GT-2 +1 ・ GT-3 +3 ・ GT-4 +5 ・ GT-Kcar +20

10-5 記載以外のボーナスポイント追加について

現在当章に明記のない新規のボーナスポイントを追加する可能性もあります。そういった場合には詳細は公式通知にて発表致します。

第11章 パドックの使用について

当日はレースに慣れ方やそうでない方、お父さんの勇姿を見に来た奥様やお子様など、あらゆる方が会場にいらっやいます。その為、サーキットのパドックやピットでは「何がOKで何がNGか」と理解していない方もいらっやいます。

ここでひとつ、理解しておいて頂きたいことがあります。**万が一、パドック・ピット内で怪我をされた場合はいかなる場合も自己責任です!!**そこで、パドックやピット内の注意事項をここにまとめます。

11-1 パドックの使用とトランスポーター等の駐車場所について

当日パドックは配置を指定しております。トランスポーター等の駐車場所や動線については別途公式通知として発表いたしますが、ピット側のパドックエリアは参戦車両優先、併催イベントや来場台数によっては、パドック外駐車場のご利用をお願いする場合もございますので、予めご了承くださいませ。なお、当日現地ではスタッフの誘導に従っていただくようお願い致します。

11-2 ピットの使用について

各チームのピットは事務局にて割り振らせて頂きます。発表は開催日10日前までにHP予定しております。必ず指定のピットを使用して頂くようお願い致します。

なお、ピットの数に限られており、エントリー状況によっては複数のチームで一つのピットをご使用頂く場合もございます。楽しく一日を過ごせるよう、譲り合いの精神でご利用いただくようお願い致します。同様に、ピット前へのテント設置につきましても、お隣のチームに邪魔にならないようお願い致します。

また、第10戦から1チームあたりの割当ピット数上限を2ピットと制限させて頂きます。大勢でご参加頂くチームの皆様には大変恐縮ではございますが、1コーナー側駐車スペースをご利用の上、適宜車両の入れ替えをお願い致します。

11-3 パドック内の車両走行について

給油やその他諸事情により、パドック内で車両を走行させる際は、周囲に十分注意し最徐行でお願い致します。ピットからの車両出し入れの際は、ドライバー以外のチーム員の方も安全に配慮していただくようお願い致します。ウォーミングアップやテスト走行はいかなる場合もNGです。

また、2輪で移動される際は必ずヘルメットを装着していただくようお願い致します。

11-4 パドック・ピットでの暖気について

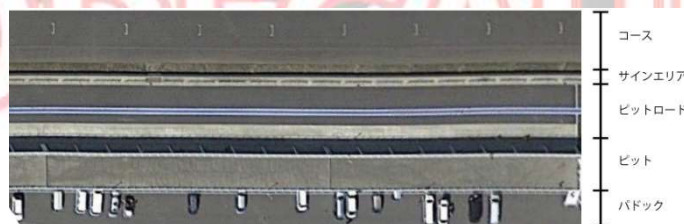
過度なレーシングは禁止されています。アイドリング+αレベルのレーシングでゆっくりと暖気を行って下さい。

11-5 ピット電源の使用について

ピット内のコンセントは、タイヤウォーマーやホットプレートなど、電力消費の大きい製品は使用禁止とさせて頂きます。(みんなで一気に使用するとブレーカーが落ちてしまうため) 発見次第コンセントの使用を禁止します。タイヤウォーマーなどを使用する際は、必ずご自身で発電機などをご用意いただくようお願い致します。

11-6 パドック・ピット内の立ち入り区分・規制について

ピットからコース側のエリアは、安全性を考慮しお子様の立ち入りはご遠慮頂いております。また、ピットロードからサインエリアは傘の使用は禁止となっております(コースに飛ばされると危ないので)。



11-7 火の取扱いについて

原則全エリア火気厳禁です。調理などをされる際は発電機&電気調理器具をご利用下さい。タバコは所定の場所にて、稀に車の中で吸っている方も見かけますが、それも NG です。電子タバコ、加熱式タバコも同様に所定の場所をお願いいたします。

11-8 自転車やキックボードの使用について

移動用として自転車やキックボードを持ち込まれることは可能ですが、使用の際は十分に注意して下さい。なお、遊び(賑やかし・暇つぶし含む)目的のお持込みは禁止とさせて頂きます。

11-9 フォトエリアについて

フォトエリア以外立ち入りは禁止。

第12章 マル耐での事故・損害等への対応

最後に、サーキットでの事故におけるルールとマナー、及びお見舞金の説明をしておきましょう。なかなか声を大にして説明されない部分ではありますが、スポーツ走行や走行会でもほぼ同様の内容となっておりますので、サーキットでモータースポーツを楽しむ上で、是非覚えておいていただければと思います。

12-1 サーキット内での事故は自己責任

サーキットでの走行を楽しむにあたり、大前提中の大前提が「全ては自己責任である」こと。他のマシンに突っ込まれて自分のマシンがダメになっても、あまつさえ怪我をしてしまっても、相手や主催者・サーキットにその賠償を請求することは出来ないルールとなっています。

しかしだからといって、やらかしてお咎め無しというわけではありません。自分のミスで他のマシンにぶつけてしまっても知らんぷり、クラッシュの巻き添えにしてしまっても声すらかけない。そんな人はサーキットを走るのには向いていないでしょう。

他車との接触を始め、事故に巻き込まれてしまったら、お互いを気遣い声を掛け合うようにしましょう。

12-2 お見舞金について

マル耐参戦中にクラッシュ転倒その他で負傷してしまった場合、お見舞金が支払われます。対象は走行される参加者のみ、応援・観戦やお手伝いとして参加される方々対象外となりますので、予めご注意ください。そのため、パドックでの車両移動に関しては、動かす側も勿論のこと、当日会場にいる全員が注意して行動していただくようお願い致します。

なお、お見舞金の設定は以下の通りです。

通院:650 円/日 入院:2,000 円/日 死亡:200 万円(最大)

※但し、お見舞金の対象となる治療期間は、事故日から180日以内となります。

※お見舞金の設定内容に不安のある方は、別途ご自身で傷害保険等にご加入されることをお勧め致します。

12-3 サーキット設備損壊・消耗の場合

サーキット設備を破損させてしまった場合、例えばガードレールに突っ込んでしまったり、トランスポンダーを落として壊してしまったりなど。火災の際に使用する消火器もこれに当たりますが、何らかの事故により損壊・消耗した設備を回復させるのにかかる費用は、当事者へのご請求となりますので、予めご承知おきください。なお、代表的な諸設備の修繕費用は下記のとおりとなります。

○ガードレール(板)	60,000 円/枚	
○ガードレール(支柱)	40,000 円/本	
○トランスポンダー	50,000 円/個	
○消火器	5,000 円/本	※各税別

12-4 パドック内の事故に関して

コース上は勿論のこと、パドック内にも危険は潜んでおります。パドック内で発生した事故や盗難等に関しましては原則自己責任となりますので、車両や物品の管理につきましては十分ご注意ください。

こうしてみると「なんだかハイリスクだなあ…」と思われるかも知れませんが、つまりサーキットは何でも OK なところでは無いということ、公道よりも安全とされているフィールドは、きちんとしたルールとマナー、そしてそれらに対する共通認識があって初めて成り立つものであります。ホントは公道&道路交通法も同じなのですが(例えばガードレールを破損させたりしたらちゃんと請求されます)、車両保険で自覚しづらくなっているのではないのでしょうか。

説教臭くなってしまいましたが、ぜひこの機会にクルマ・バイクを走らせることが持つリスクも一緒に考えていただければ幸いです。

番外編 撮影映像・画像著作に関して

マル耐で取得した車載カメラ等の映像・画像に関する一切の著作権は主催者に帰属することと致します。ただし商用目的外での、SNS や YouTube 等での個人使用はその限りではありません。なお、撮影されている参加者の方へは、主催者からの素材提供協力をお願いする場合がありますので、その際は御協力宜しくお願い致します。

最後に…

この度は最後までマル耐御定書をお読み頂きありがとうございました。如何でしょう、「なんだかわくわくしてきた!」と感じて頂ければ幸甚です。少しでもご興味あれば、是非事務局までご連絡下さい。ご不明な点など改めてご説明させて頂ければと思います。車両のモディファイも絶賛受付中です。

それでは、皆様のご参加を心よりお待ちしております。

株式会社 WITH ME
袖ヶ浦・マル耐事務局
〒123-0864
東京都足立区鹿浜 7-11-3
TEL 03-5838-7397
FAX 03-5838-7398
MAIL event@withme-racing.com

ペナルティ罰金一覧

内容	金額
ホワイトラインカット違反(2輪用ラインはみ出し違反を含む)	10,000 円
2輪追い越し規制違反	10,000 円
フラッグ違反	10,000 円
ピットロード速度違反	5,000 円
音量規定違反	5,000 円
装備規定違反	5,000 円
他車接触 及び 他車妨害を含む危険な行為	5,000 円
その他、規則書 / 公式通知記載事項違反	5,000 円