



2026 Super Taikyu Challenge Sporting Regulation

2026 S 耐チャレンジ スポーツ規則

「S 耐チャレンジ」の理念

観るだけだった憧れのレースに、今度はあなたが参加する番です。

モータースポーツを「遠い世界の話」だと思っていないか？

「S 耐チャレンジ」は、そんな想いを持つすべての方に、**一步を踏み出すチャンス**を提供します。私たち、一般社団法人スーパー耐久未来機構(STMO)は、レース初心者やアマチュアドライバー、メカニック志望の皆さんに向けた**参加型入門レース**として、この「S 耐チャレンジ」を立ちあげました。

- できるだけ手軽に始められるように、市販車ベースの車両に限定
- 経済的負担を抑えるために、改造範囲を制限(N ゼロ規定および類似規格)
- すべての参加者が主役になれるように、完走者全員に賞典を用意

「S 耐チャレンジ」は、「勝ち負け」よりも、「挑戦する心」を大切にする場所。クルマやモータースポーツが好きな仲間とともに、互いに称え合い、助け合い、ルールを守ってフェアに競い合う——そんなモータースポーツの原点がここにはあります。

そして何よりも、「S 耐チャレンジ」が目指すのは、モータースポーツを通じて、人生にもう一つの楽しさを見つけてもらうこと。失敗してもいい。悔しい思いをすることもある。でもその先にある「達成感」や「仲間との絆」、「自分自身との戦い」が、あなたを成長させてくれると信じています。

S 耐チャレンジに関わるすべての人に、この想いを共有していただきたい。そしていつかこの場を卒業し、本物のスーパー耐久へとステップアップしていく方が生まれることを、私たちは心から願っています。

S 耐チャレンジスポーツ規則

第1条 大会

S 耐チャレンジは、JAF が承認する練習模範走行行事として、国際自動車連盟（FIA）の国際モータースポーツ競技規則に準拠した JAF 国内競技規則およびその細則、本競技規定およびサーキット規定に従って開催される。全ての参加者は、これらの諸規定に精通し、これを遵守するとともにオーガナイザーおよび競技役員の指示に従う義務を負うものとする。

第2条 組織

- (1) 本競技会は、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）の承認のもと、スーパー耐久未来機構（以下、STMO）が「S 耐チャレンジ」の名称を付したレース形式の練習模範走行行事を組織、開催する。
- (2) STMO は、シリーズとしての統一性維持および各オーガナイザーの競技役員に協力する目的で「レースディレクター」を各大会に派遣する場合がある。その際、レースディレクターは大会競技長と協議をしながら役務を遂行する。レースディレクターの役務（義務）は、大会期間中（参加受付から正式結果発表まで）に発生した違反行為の判定に関して、シリーズを通じた独自の判断に基づく提言を競技長に行い、大会における競技運営および判定基準の平準化を図るものとする。ただしレースディレクターは、レース運営や判定に関する最終的な判断を下す権限を競技長に委譲する。

第3条 開催日・開催場所・開催クラス

以下3大会の開催とし、開催クラスは下表の通りとする。

【もてぎ大会】

2026年3月21日(土)～22日(日) モビリティリゾートもてぎ (4.801km/右回り)

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町桧山 120-1 TEL:0285-64-0200

【菅生大会】

2026年7月4日(土)～5日(日) スポーツランド SUGO (3.621km/右回り)

〒989-1301 宮城県柴田郡村田町菅生 6-1 TEL:0224-83-3127

【富士大会】

2026年11月14日(土)～15日(日) 富士スピードウェイ (4,563m/右回り)

〒410-1307 静岡県駿東郡小山町中日向 694 TEL:0550-78-1234

	もてぎ大会	菅生大会	富士大会
SC-R Class	○	○	○
SC-Y Class	○	○	○
SC-V Class	○	○	○
SC-N Class	○	○	×
SC-Q Class	○	○	○

※詳細スケジュール（予選・決勝）は、オーガナイザーが発行する公式通知もしくは大会インフォメーションに示す。

第4条 参加車両

- (1) JAF 国内競技規則細則 自動車登録番号標付車両によるレース開催規定 第2条 参加車両に準じた車両（国内競技車両規則第3編第5章スピードSA車両規定または第7章スピードB車両規定に適合した車両であり、かつ6点式以上のロールケージおよび4点式以上の安全ベルトを装着した車両とする）とし、以下のクラス分けにて開催される。

SC-R Class	参加車両は「MAZDA ROSDSTER NR-A」（車両型式：ND5RC / ND5RE）とし、ピースポーツが発行する2026 ロードスター・パーティレースIII車両規定に準じた車両。
SC-Y Class	参加車両は「TOYOTA Yaris Cup CAR」（車両型式：MXPA10-VPNTFN / MXPA10-VPNTXN）とし、トヨタカーズ・レース・アソシエーションが発行するTOYOTA GAZOO Racing Yaris Cup 2026 規定に準じた車両。（CVT 車両は除く）
SC-V Class	参加車両は「TOYOTA Vitz RS Racing」（車両型式：NCP131VPNTMV）および「Vitz GR SPORTS “Racing Package”」（車両型式：NCP131-VPNTMV / NCP131-VPNTXV）とし「TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 2020」規定に準じた車両。
SC-N Class	参加車両は「HONDA N-ONE」（車両型式：JG1 ターボモデル / JG3 ターボモデル）とし、Honda ワンメイクレース事務局が発行する2026 N-ONE OWNER'S CUP 特別規則に準じた車両。
SC-Q CLASS	他のクラスに該当しない、STMO が認めた車両

- (2) SC-Q CLASS への新規参戦車両の場合、参加大会の60日前までに車両審査手数料¥33,000STMOへ支払い、参加車両の審査を受けること。

- (3) 各クラスの成立台数は1台以上とする。

第5条 競技種目 / 競技格式

4輪自動車による耐久レース形式走行会 / JAF 承認練習模範走行行事

第6条 レース時間 決勝出走台数

予選：30分間 / 決勝：1時間（60分） / 決勝出走台数：45台（予定）

第7条 チーム編成、参加資格

- (1) 1台の車両に対し2名のドライバーを、A・Bドライバーとして指名登録しなければならない。
- (2) 全てのドライバーは、本年度有効なJAF国内競技運転者許可証Aの所持者とする。但し、JAF以外のASNが発給する競技許可証の所持者も含め、特にSTMOが認めた場合はこの限りではない。
※原則として国際ライセンス所持者はドライバーとして参加できない。
- (3) 本競技会に初めて参加するドライバーは、初参加ドライバー講習会の受講が義務づけられる。
- (4) 1台の車両に対し3名以上4名以内のピットクルーをA・B・C・Dピットクルーとして指名登録しなければならない。
- (5) ピットクルーは16歳以上とする。ピットクルーは同一大会で複数の参加車両に重複して登録することが認められる。
- (6) ドライバーならびにピットクルーは、競技中に有効な保険に加入することを強く推奨する。
なお、オーガナイザーより指示があった大会については、オーガナイザー指定の保険(共済会)加入するに加入することを義務とし、共済会への加入をもって「競技中に有効な保険」に加入したものとする。
- (7) ピットクルーが18歳未満の場合は、親権者の承諾を必要とする。
- (8) チーム責任者は（特に指名がない場合は参加代表者）、競技会期間中は必ずチームに帯同していなければならない。

- (9) 同日開催日に他の競技に重複して参加しないことを推奨する。
- (10) 上記の条件を満たした場合でも、STMO もしくはオーガナイザーが本競技会の参加者に相応しくないと判断した場合、その理由を示すことなく参加申込の拒否を行う。

第8条 競技ゼッケン・指定ステッカー・ドライバー、ピットクルーの装備品

- (1) 競技ゼッケンは STMO が決定し、その定められた競技ゼッケンを参加者の責任において、第4条(1)に定める車両規定に準じて指定の位置、書体、大きさ等で表示しなければならない。競技ゼッケンは公式車検開始までに左右前部ドア（窓への貼付不可）に確実に貼付すること。指定されたもの以外の競技ゼッケンを貼付している場合、取り外すか、番号が分からないようテープで覆うなどの対処をすること。
- (2) 参加者は、STMO およびオーガナイザーの要請がある場合には広告スペースを提供しなければならない。シリーズスポンサーおよびイベントスポンサーと競合する個人スポンサーロゴの露出は認められない。参加者は、参加者自身による特定の広告が拒否されるかもしれないことをあらかじめ承知していなければならない。窓などの視界を妨げる位置や、外部から容易に視認できない位置、逆さなどの不適切な方向に貼付してはならない。これに違反した場合にはペナルティが科される。
- (3) 初参加するドライバーを登録したチームは、参加申込時にその旨を必ず申告し、STMO が支給する初参加マークステッカーを車両の前後の見やすい位置に貼付すること。
- (4) ドライバーの装備品
 - a) JAF 国内競技車両規則第5編細則「レース競技に参加するドライバーの装備品に関する細則」に従った装備品（競技用ヘルメット/耐火炎レーシングスーツ/耐火炎レーシンググローブ/耐火炎レーシングシューズ/耐火炎アンダーウェア/耐火炎ソックス/頭部および頸部の保護装置「FHR システム（HANS）」）を整えることを強く推奨する。
 - b) 上記の基準を満たさない装備品であっても、下記の基準を満たした装備品を整えなければならない。いずれも製造後10年以内を推奨するが、使用期限は問わない。
 - ・ヘルメット：PSC や JIS 以上の規格に合致し、耳が露出しないもの（2輪用も可）。
※いかなる理由があろうとも、規格マークの表示が無いものは基準に合致していないものとみなす。
 - ・グローブ：指が露出せず、滑り止め処置がされた、難燃性素材のもの。
 - ・服装：メタ系アラミド繊維素材（ノーメックス、コーネックス）で4輪用レーシングスーツ形状（ワンピース型で救出用の肩ベルトを備えていること）のもの。
 - ・靴：ソールに滑り止め処置がされ、かかと部分までソールでカバーされているもの。
 - c) ヘルメット及び装備品へのウェアラブルカメラの装着は禁止する。
- (5) ピットクルーの装備品
競技中、ピット作業エリア内に入るピットクルーは、肌が露出しない服装（長袖、長ズボンも可）とし、ヘルメット、メカニックスーツ、メカニックグローブ、安全靴を整えることを強く推奨する。

第9条 参加申込

- (1) 参加申込は、STMO 指定の Web エントリーから行うこと。
- (2) 上記(1)にて参加申込したチームに対し、エントリー料金支払い案内がメールにて送付される。送付された案内にもとづきエントリー料金を支払うこと。
- (3) 参加申込が成立するのは、上記(1)による参加申込と、参加料の入金のを STMO が確認できた時点とする。参加受付台数に定員を設ける場合は先着申込順とし、参加申込が成立した順とする。
- (4) 参加申込後、やむを得ず申し込みを取り消す場合には、申込後3日以内（ただし、参加受付期間中かつ参加受付定員に達してないこと）にチーム責任者から STMO まで必ず連絡すること。連絡が無い場合や、参加受付期間後、参加受付定員に達して以降の連絡の場合は、参加の意思に関わらず参加料金が請求され、支払いが確認でき

るまでは今後の参加も受理されない。

(5) 参加申込期間は以下の通りとする。

なお各大会の参加申込は、「ルーキーエントリー」と「レギュラーエントリー（通常申込）」の2区分に分けて、ルーキーエントリーを優先して受け付ける。各エントリー区分の申込条件は以下の通りとし、申込内容が条件に該当するかについては、必要に応じて STMO が確認のうえ最終判断を行うものとする。

なお、ルーキーエントリー期間中に参加申込が定員に達した場合、レギュラーエントリーは実施しない。

・ルーキーエントリー

過去 JAF が定める公式レースおよび S 耐チャレンジ（2025 年富士大会を除く）に出場経験のないドライバー（ルーキードライバー）を 1 名以上含むチーム。

・レギュラーエントリー

上記「ルーキーエントリー」の条件に該当しないチーム。

●参加申込期間

	もてぎ大会	菅生大会	富士大会
ルーキーエントリー	1月28日～2月1日	5月13日～5月17日	9月23日～9月27日
レギュラーエントリー	2月4日～2月8日	5月20日～5月24日	9月30日～10月4日

(6) 参加申込書に記入するドライバー名、ピットクルー名は必ず戸籍上の本名としなければならない。ただし、JAF 競技運転者許可証を仮名で登録している場合は、公示する名前は仮名とするが、必ず本名と仮名の両方を申告すること。

(7) 参加申込受付期間の終了後、STMO で書類審査の上、特に指定がない場合は参加代表者宛に正式参加受理書を発送する。

第10条 参加料

(1) 参加料：121,000 円（税込／1 エントリーにつき）

※参加料には、A・B ドライバー2名、ピットクルー3～4名、競技車両1台のパスを含む。

(2) 競技が中止になる場合を除き、一旦支払った参加料ならびに登録料等は返還されない。ただし、競技が中止になったり、定員に漏れる等の理由で参加が受理されなかったり、本規定第9条（4）に規定された期間内に参加を取り消した場合には、返金事務手数料として総支払額の 10%を差し引いた全額が返金される。

第11条 登録エントリー名

(1) プログラム車両名

a) 参加申込書に記入するプログラム車両名は 15 文字以内（機種依存文字や記号は不可）とし、必ず車両製造者が定めた車両名（型式や略称は不可）を含めること。

○正しい例：○○ロードスター、○○○ヤリス、○○○N-ONE、

×誤った例：○○○ND、○○○MXPA10、○○○JG1、

b) 使用が認められない文字や記号が含まれていた場合、車両名が正しく含まれていない場合には、STMO の判断によりプログラム車両名を変更するものとし、その変更に対する異議は受け付けられない。

第12条 参加申込内容の変更手続き

(1) やむを得ない事情による車両変更は、参加申込をした同クラスについてのみ許され、変更の期限は公式車検開始 30 分前までに指定様式に変更料（11,000 円）を添えてチーム責任者から STMO に届け出、その承認を得なければならない。

(2) 参加申込後、ピットクルーの追加は一切できない。ピットクルーの変更は、公式通知に記された参加受付時間までに指定様式に変更料（1,100 円/名）を添えてチーム責任者から STMO に届け出、その承認を得なければならない。

ない。

- (4) 改造申告書の訂正は、公式車検開始 30 分前までに修正が許される。
- (5) 上記以外の変更は基本的に認められないが、誤記訂正については指定様式に訂正料（11,000 円/1 件）を添えてチーム責任者から STMO に届け出、その承認を得なければならない。
- (6) 上記の手続きを行わず、無断で不出走のドライバーがいた場合、変更した者や車両が競技に参加した場合には、ペナルティが科される。

第 13 条 ドライバーおよびチームの遵守事項

- (1) 本競技会は、日常でも使用するナンバー付車両を使用し、スーパー耐久レースを追体験することを開催の趣旨としていることを十分に理解し、他の参加者や競技役員を含む全ての関係者への思いやりを持ち、スポーツマンシップに則り、楽しく安全に走ることを第一に心掛けること。
- (2) チーム責任者は、ドライバー、ピットクルーおよびゲストに対し諸規則を遵守させる責任を有するものとする。ドライバー、ピットクルーおよびゲストは、各自の責任において安全の確保を留意しなければならない。また万一事故等が発生した場合においても、その責任は各自が負うものとし最終的責任はチームの責任者が負わなければならない。万一、競技会当日に欠席する場合は、必ず別の代理人を指名しなければならない。
- (3) 車両検査の立ち合いや、競技中にピット作業エリアやサインガードに立ち入ることができるのは、参加申込時に登録されたドライバーおよびピットクルーに限られる。
- (4) 走行前ブリーフィングや講習には必ず決められた時間に指定された者（チーム責任者、ドライバー）が出席しなければならない。無断で遅刻や欠席をした場合にはペナルティが科され、再ブリーフィング（再ブリーフィング料：11,000 円）を受けるまで走行は認められない。
- (5) 競技中、ドライバーは定められたトラックのみを使用するものとする。また、常にサーキットにおけるドライビングマナーに関する国際競技規則の規定を遵守しなければならない。
- (6) ドライバーは常に走路を使用しなければならない。疑義を避けるため、走路端部を定めている白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路の一部とは見なされない。車両のいかなる部分も走路と接していない場合、ドライバーは走路を外れたと判断される。走路を外れた車両のドライバーは再度復帰することができるが、当該行為が安全であることが確認され、持続的なアドバンテージを得ることが一切ない場合にのみ行うことができる。ドライバーは正当な理由なく故意に走路を外れることはできない。
- (7) 順位を守るために 2 回以上進行方向を変更することは認められない。順位を守るためにラインを外れたドライバーがコーナリングのためにレーシングラインに戻ることは認められるが、コーナーに接近する際に走路の端部と自身の車両の間に少なくとも車両 1 台分の幅を空けることで他車との接触を回避することを推奨する。
- (8) 直線走路で、あるいはブレーキングエリアの手前で、自らの順位を守ろうとするドライバーは、その最初の動きで走路の全幅を使用することができるが、追い越しを試みようとする車両の大部分が、順位を守る側の車両に横付けになった状態でないことを条件とする。車両が横付けになった状態で走行を行う間、互いに走路をはみ出さぬよう、走路の端部と自身の車両の間に相手の車両分の幅を空けなければならない。疑義を避けるため、追い越しを試みる車両のフロントバンパー部分が先行車両のリアホイールにかかっている状態である場合、それは「車両の大部分」と見なされる。
- (9) 走路端部を越えて故意に車両を押し出す、あるいはその他通常でない進路変更など、他のドライバーの妨害となる行為は禁止される。また、他車に自車の存在を知らせるためのライトオン走行（ハイビームも含む）は認められるが、ライトのパッシングは、前車のペースが明らかに遅く、幻惑行為にならない使用頻度と車間の場合のみ認められる。
- (10) レース中、車両がその他の車両に追いつかれて、その車両が周回遅れになろうとしている時、追いつかれた車両のドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いドライバーに追い越させなければならない。その際は、自車の走行ライン側にウインカーランプを点灯させることを推奨する。追いつかれたドライバーが自分より速いドライバーに追い越しをさせない場合、追いつかれたドライバーに対し、後続のドライバーに追い越させな

くてはならないことを示すために青旗が振動表示される。

- (11) ドライバーが自己の意志に反して、またその他の理由により、やむを得ず車両を停止する場合には、当該車両をできるだけ速やかに走路の外側に移動し、ドライバーも安全を十分確認した上でヘルメットを装着したまま降車してコース外に退避し、他の車両の支障とならないように配慮しなければならない。競技役員の指示があった場合や危険回避を除き、一時的でも走路内で停止した場合、ペナルティが科される。ドライバー自身がその車両を危険となるような場所から移動できない場合、当該車両のエンジンが稼働中であっても、コース委員がこれを援助するものとする。この場合、ドライバー自身で違反なくレースに復帰したときにはペナルティの対象とはならない。
- (12) ガス欠症状や、コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、速やかにコースアウトして安全な場所にマシンを止め、速やかにドライバーはコース外に退避しなければならない。このケースでコースから退避せず走行を続け、他の競技車両の危険や障害になると判断された場合、ペナルティが科される。
- (13) 競技中に競技車両を停止させた場合、その競技車両に搭載されているバッテリーとスターターを使用して、エンジンを始動させること。押しがけは一切禁止する。コースに沿って競技車両を押ししたり、押してコントロールラインを通過した場合、ペナルティが科される。
- (14) ドライバーに対しては、FIA 国際競技規則付則 H 項に定める信号によって指示が与えられる。
- (15) レース続行が危険とみなされるドライバーならびに競技車両については、競技長の判断によりピットインを命ずるか、あるいはレースから除外することができる。
- (16) パドック内やピットレーンを含む走行中は、乗員は常にシートベルトを装着しなければならない。
- (17) 万一、競技中に他の車両と接触した場合には、いかなる理由があろうとも予選ならびに決勝結果を最後尾とする。最後尾となった複数車両の順位については、接触原因ならびに接触時点の位置関係を考慮した上で STMO が決定する。

第 14 条 燃料

- (1) 競技車両が大会参加時に使用する燃料は、JAF 国内競技車両規則第 3 編第 1 章第 8 条「燃料」に従い、通常のガソリンスタンドのポンプから販売されている（潤滑油以外のいかなる添加物も含まない）自動車用無鉛燃料を使用すること。
- (2) 代替燃料の使用を希望する場合には、参加受付期間中に STMO 宛てに上記 1）と同等の安全性がある燃料であることを証明する書面を提出し、STMO の許可を得られた場合に限り使用が認められる。
- (3) やむを得ない理由で競技長が特に認めた場合を除き、競技中の燃料補給は認められない。競技長の許可無く競技中に燃料補給を行った場合には、ペナルティが科される。
- (4) 競技期間中、参加受付から予選開始前、予選終了後から決勝レース開始前までの間に給油を行うことは認められる。給油はサーキット内のガソリンスタンドの利用を推奨するが、ガソリン携行缶（消防法令の基準に適合した容器）で作業を行う場合には、消火器などの消火準備を整え、安全に細心の注意を払うこと。
- (5) 競技期間中に燃料漏れが確認できた場合（給油キャップの閉め忘れを含む）や、ガソリンスタンド設備もしくはガソリン携行缶以外の道具を用いて給油作業（道具を用いたエア抜き作業を含む）を行った場合、既定の場所以外で給油作業を行った場合、重大な危険行為としてペナルティが科される。

第15条 タイヤ使用規定

- (1) 本競技会で使用できるタイヤはブリヂストン社製に限り、各クラスで使用できるタイヤ銘柄およびサイズは下記の通りに指定される。

クラス	タイヤ銘柄	タイヤサイズ
ST-R Class	POTENZA Adrenalin RE005	195/50R16
ST-Y Class	POTENZA RE-71RS	195/55R15
ST-V Class	POTENZA RE-71RS	195/55R15
ST-N Class	REGNO GR-Leggera	155/65R14 または 165/55R15
ST-Q Class	別途 STMO が指定	別途 STMO が指定

- (2) 公式予選、決勝を通じて1大会で使用できるタイヤは4本までとする。前後左右の組み換えは自由とするが、タイヤの裏組み（左右を逆に組み直す）は認められない。
- (3) パースト等のやむを得ない理由の場合のみ、競技長の判断により追加使用が許される。その際、予選終了後に交換する場合、レースは最後尾スタートとなる。競技長の許可無くタイヤ交換作業を行った場合には、ペナルティが科される。
- (4) タイヤウォーマー、ヒーターなど、一切の人工加熱装置の使用は禁止とする。タイヤカス等を除去するために熱風加工機等を使用する事が出来るが、走行後のタイヤを連続し使用する場合以外は次回使用までにタイヤの温度が十分下がっていなければならない。
- (5) 決勝レース中に、ピット作業エリアにて1回以上、タイヤを2本以上組み換えなければならない。組み換え作業を行う場合は下記a)～d)の条件を全て満たし安全に留意して行うこと。
- a) ジャッキアップには車両専用の油圧式フロアジャッキを使用し、車両製造者が指定する位置または安全に作業を行える位置に確実にセットすること。なお作業安全を最優先とし、車両側面からのフロアジャッキ使用および安全確保を目的としたスロープ等の補助具の使用を認める。
- b) 作業中はパーキングブレーキをかけ、エンジンを停止し、ドライバーは車両から降車すること。作業時間中は、それ以外の車に触れる全ての作業を禁止する。組み換えのためにピットインする場合、ピットロード入口からピットロード出口までの滞在管理区間において定められた最低時間以上滞在しなければならない。滞在時間は各自で計測するものとし、競技役員は特に指示を出さないが、滞在時間を違反した場合にはペナルティが科される。ピットロード入口とピットロード出口までの滞在管理区間および滞在最低時間は公式通知にて公示される。
- c) 保護措置としてジャッキスタンドや輪止めなどで車を確実に固定し、安全に作業を行うこと。フロアジャッキのみでの作業は禁止する。
- d) タイヤのホイールナットの取り外しにはホイールナットレンチ（十字レンチを使用する場合は固定式十字レンチを使用すること）を使用し、締め付け作業にはトルクレンチを使用し、確実に締め付けができていないかチームの責任において確認すること。
- e) その他、作業に必要な工具の使用は認めるが、エアツール、電動ツールの使用は禁止する。

第16条 公式車両検査に関する事項

- (1) 車両検査時に車両を提示する事は、当該車両が全ての規則に適合している事を申告したものとみなされる。
- (2) 公式車両検査は、公式通知で示されるスケジュールに従って、所定の車両検査区域で行われる。
- (3) 車両は、指定の時間内に所定の公式車両検査場所で、公式車両検査を受けなければならない。公式車両検査を受

けない車両、検査の結果、参加が不相当と判断された車両、また、技術委員長による改善命令に応じない車両は、競技に出場できない。

- (4) 公式車両検査を受ける車両で、車両を押す等の補助員を検査区域に同行させる場合は、参加ドライバー、指名登録されたピットクルーで、4名以内でなければならない。
- (5) 公式車両検査に合格した車両・エンジンの交換は原則禁止とする。嘆願書提出により STMO がやむを得ない状況と認め交換する場合は、ペナルティを科される場合がある。
- (6) 公式車両検査に合格した車両を、いかなる場合も当該大会サーキットのパドック以外に持ち出してはならない。やむを得ず車両をパドック以外に持ち出さなければならない場合は、大会事務局へ持ち出しの申請をし、技術委員長、及び競技長の許可を得なければならない。この場合、参加車両が競技を継続するには指定された時間内に再車両検査を受け、合格しなければならない。再車両検査を受けるには、事前に再車両検査手数料として¥20,000（税別）を当該大会事務局に支払わなければならない。再車両検査に不合格となった場合でも、この手数料は返還されない。
- (7) 技術委員長は、公式車両検査の時間外であっても随時、参加車両等の検査を行う権限を持ち、この検査に応じない参加者には罰則が適用される。

第17条 ピット規定

- (1) ピットインの場合は、手または方向指示器で後続車に合図をし、ピットレーン入り口から徐行しながら減速帯を進行し、十分に減速してから停車帯に入り自己のピット作業エリア前で停車しエンジンを停止すること。この際、ピットロード入口からピットロード出口までの滞在管理区間の中において最低時間以上滞在しなければならない。
滞在時間は各自で計測するものとし、競技役員は特に指示を出さないが、滞在時間を違反した場合には、ペナルティが科される。
ピットロード入口とピットロード出口までの滞在管理区間および滞在最低時間は公式通知にて公示される。
- (2) 競技中はピットガレージ内での作業は禁止する。競技中にピットガレージ内やパドックに車両を進めた場合、予選中は走行終了、決勝中はリタイヤしたものと判定される。
- (3) 全てのサーキットでピットレーンの制限速度は50km/hに統一する。
- (4) 自己のピットエリアで作業できる人数は、ピットクルーもしくはドライバーとして登録された4名までとする。
- (5) 到着ドライバーが出発ドライバーのシートベルト装着の手伝いをする場合に限り、ピット作業の人数に含まないものとする。
- (6) ドライバー交代を行っている間は、上記(1)のエンジン停止義務時間を過ぎた場合でも、必ずエンジンを停止させていなければならない。
- (7) 自己のピット前を通り過ぎてしまった場合は、競技役員からの許可を得た後、自己のピット要員によって押し戻すことができる（ピット内でのリバースギヤの使用は、厳重に禁止される）。
- (8) 競技中にピットレーンに進入した場合は、ドライブスルーペナルティやペナルティストップが科された場合を除き、必ず自己のピットに停車しなければならない。
- (9) ピット作業の場合を除いて、ピット要員がピット作業エリアに立つことを禁止する。
- (10) 競技中は、電動工具、エアー工具、火花を散らす装置や工具、高温を発生する装置や工具のピット内およびピット作業エリアでの使用を禁止する。
- (11) 競技中は、ピット作業エリアでのタイヤやラジエター等の冷却のための水・氷等の使用、燃料や油脂類の補給は禁止される。
- (12) コースへの復帰は競技役員からの指示または、ピット出口の信号灯火に従わなければならない。
- (13) 無線機の使用は一切禁止する。但し、下記の方法を用いてドライバーとピットクルーが音声通話を行うことは認

められる。

- a) 双方の通話には一般に市販されるスマートフォン・携帯電話を用いること。スマートフォン・携帯電話の用意や通信料は参加者負担とする。
- b) 参加車両にスマートフォン・携帯電話を取り付ける際は、ドライバーからは運転中に操作できない位置とすること（自動着信応答機能を使用するか、常時通話状態を維持して使用すること）。運転中に操作していたと判定された場合には、ペナルティが科される。
- c) 電池切れや故障、操作間違い等によりスマートフォン・携帯電話が正しく使用できなくなったことを起因とする違反や事故についてはチームの責任者が管理責任を負うものとし、ドライバーとピットクルー間の意思疎通が図れるそれ以外の手段（サインボード等）を用意しておくことを強く推奨する。

(14) ピット以外で修理を行う場合は、全て車載工具・部品を使用し、当該ドライバーが行わなければならない。当該ドライバーと権限を与えられた競技役員を除いて、ピット以外に停車している競技車両に触れることはできない。

第18条 公式予選

- (1) 公式予選は、登録されたAドライバー、Bドライバーともに指定された走行枠で走行しなければならない。
- (2) 予選方法はタイムトライアル方式とする。公式予選通過基準ラップタイムおよび義務周回数は定められないが、少なくとも1周はラップタイムが計測されなければならない。予選走行に関する諸規則は、特に定められていない場合、決勝レースと同様とする。
- (2) 公式予選結果の順位は、各チームのA～Bドライバーが記録した最高ラップタイムの合計が早い順に決定される。2チーム以上のドライバーが同一の最高タイムを記録した場合には、以下の順序にて順位が決定される。
 - ① 2台以上の車両が同一の合算ラップタイムを記録した場合は、Aドライバーの最高ラップタイムが早い車両を上位とする。
 - ② 上記①で決定できない場合は、最初にAドライバーの最高ラップタイムを記録した車両を上位とし、以下この方法に準じて決定される。
- (4) 公式予選中にコースアウトした車両は、当該予選中、赤旗中断中およびインターバル中に自力で走行し自己のピットに戻った場合、以降の公式予選に出走することが許される。ただし、その際に競技役員の手助けを受けた場合は、再びコースインすることは許されない。また、赤旗中断の原因となった車両も再びコースインすることは許されない。なお、黄旗もしくは赤旗提示の原因と特定されたドライバーは、ペナルティが科される場合がある。
- (5) ラップタイムが計測できなかった者がいる場合は、公式予選不通過となり、決勝レースのスターティンググリッドは保留とされる。最終的なスターティンググリッドはSTMOが決定する。

第19条 決勝レース

- (1) レーススタートの方法は、ローリング・スタートとする。ただし、天候その他の事由により他の方法でスタートを行う場合がある。
- (2) フォーメーションラップ開始前までのピットロードからダミーグリッドへの整列時は、競技長が特に認めた場合を除き、必ずその車両の動力で推進すること。
- (3) コースイン
 - a) 待機場所からコースインしてグリッドに向かう1周目の走行を「パレードラン」とし、チームの責任者が指名した乗車定員数以内の者を助手席に乗せて走行することが認められる。
 - b) 同乗者はレース用の装備品の着用は不要だが、シートベルトを適切に使用すること。
 - c) コースイン時間（遅くともフォーメーションラップ開始予定時間の10分前まで）にまでにピットエンドを通過できなかった車両は、全車ダミーグリッドに整列後フォーメーションラップ開始5分前までに手押し

にて自己のグリッドにつけるものとする。ただしその場合ペナルティとして、1周を決勝結果から減算する。フォーメーションラップ開始5分前までに、自己のグリッドに移動出来なかった場合は、ピットスタートとする。

- d) 指定グリッドに付けなかった車両、ならびに正規にスタートできずピットスタートする車両は、ピットレーン出口で待機する。全車がスタートし最後尾の競技車両がピットレーン出口を通過した後、ピットレーン出口の信号にグリーンライトが点灯することによりスタートが許される。

(4) 決勝スタート

- a) スターティンググリッドは、1×1のスタッガードフォーメーションに配列される。ポールポジションのグリッド位置は、全てのサーキットにおいて1コーナーに向かってイン側とする。
- b) 3分前ボード表示：ドライバーは車両にて待機し、競技役員を除く全ての者はコース上から退去する。
- c) 1分前ボード表示：ドライバーは車室内に着座したままエンジンを始動する。
- d) スターターからの緑色旗の振動：オフィシャルカーを先頭に競技車両はスターティンググリッドの隊列を保ちながらフォーメーションラップ（1周）を開始する。この周回中の追い越しは許されない。
- e) フォーメーションラップの際に、スタートに出遅れた車両およびフォーメーションラップ途中で正しい位置が保てなかった車両は最後尾につけるものとする。
- f) フォーメーションラップが開始された時点で、他のオブザベーションポストではイエローフラッグが提示される。全車がスタートラインを通過後、スタートラインの信号灯に赤ランプが点灯される。
- g) フォーメーションラップ先導中のオフィシャルカーの速度は、最高約80km/hに保たれる。後続車両は前方車両から10車身以上離れぬよう走行しなければならない。また、後続の隊列を乱すような加速や減速は禁止する。
- h) オフィシャルカーは、フォーメーションラップ終了と共にコースから退去する。先頭車両は、スタート信号（緑ランプ）が合図されるまで、オフィシャルカーが退去した直前の速度（最高90km/h / 最低70km/h）を一定に保ったまま走行し、後続の隊列を乱すような加速や減速は禁止する。
- i) 最終コーナーの立ち上がりからメインストレートでは、スタート信号が合図されるまで、自車両に割振られたイン側またはアウト側のスターティンググリッドボックスの列上をはみ出さずに走行しなければならない。
- j) スタート信号は、競技長が管理するスタート信号により合図される。各車両は、スタートラインを通過するまで他車の追い越しは禁止される。また、加速状態（90km/hを超える速度）に入った車両は、スタートラインを通過するまで、後続の隊列を乱すような不規則な加減速は禁止する。
- k) フォーメーションラップ中に何らかの問題が発生した場合には、スタートラインの信号灯に赤ランプが継続的に点灯され、他のオブザベーションポストではイエローフラッグが提示される。オフィシャルカーが再度先導車両の前に合流し、全車はもう1周のフォーメーションラップを行うこととなる。フォーメーションラップが数周回行われた場合、先頭車両が最初にコントロールラインを通過した時点より、レース時間は開始される。

(5) ドライバーの運転時間

- a) 決勝レース中の各ドライバーの最大運転時間は決勝時間の60%（36分）以下とする。なお、連続運転時間は特に定めないものとする。
- b) ドライバーの運転時間は、スタートドライバーについては正式スタート時点（2番手以降のドライバーについてはピットレーン出口を通過した時点）から、ピットレーン入口を通過するまでとする。（ピット滞在時間、赤旗中断時間は含めない）
- c) 最大運転時間を超えたチームには、規定時間を超えた時間分のペナルティストップが科される。この時、実測値の1秒未満部分は切り捨てて計算される。

第20条 決勝レースの中断および再スタート

(1) 通常の安全な状態が保持できなくなった場合、もしくは停止した競技車両の回収等のため赤旗により競技を中断するか、競技長の決定によりレースを非競技化するために、セーフティカーをコース上に導入する場合がある。

(2) セーフティカー

a) 全ての競技車両は、セーフティカー（オレンジ灯を点灯）の後方に1列縦隊に整列し、レース先頭車両は車両5台分以内車間距離で続き、残りの後続車両も出来る限り前方車両に詰めて5車身以内の隊列を保てるよう走行しなければならない。整列した車両はセーフティカーと同一速度を保ちながら走行し、セーフティカーから競技車両に対し特段の指示がない限り（セーフティカーと先頭車両の間にいる車両に対してグリーンライトを使ってセーフティカーの前に出よう合図する場合がある。該当する車両は減速したまま他の車両を追い越したりせず走行を続け、セーフティカー後方の隊列につく）、追い越しは禁止される。

b) セーフティカーが出動中、競技車両はピットインすることができるが、コースへの復帰はピットレーン出口のグリーンランプが点灯している間に限られる。原則として、SCボードの提示後、セーフティカーが出動し、その隊列の最後尾車両が第1コーナーに進入するまでの間は、ピットレーン出口のグリーンランプが消灯し、レッドランプを点灯させる。また、セーフティカーがコントロールラインを通過し、隊列の最後尾車両が第1コーナーに進入するまでの間はレッドランプを点灯させる。ただし、安全な回収作業ならびに速やかな競技再開を最優先とし、点灯のタイミングを変更する場合がある。

c) 競技長がセーフティカーを呼び戻す時は、セーフティカーはオレンジライトを消灯し、速度を上げて隊列を引き離してコースを周回する。この時点でセーフティカー後方に並ぶ先頭車両が走行ペースを指示することになり、最高90km/h / 最低70km/hにて走行を続けなければならない。

d) セーフティカーがピット入口に進入すると同時にオブザベーションポストの黄旗とSCボードが撤去され、それらに代わり緑旗が振動表示(最終の車両がスタートラインを通過するまで表示)され競技再開となるが、各車両はスタートラインを通過するまで他車の追い越しは禁止される。また、加速状態(90km/hを超える速度)に入った車両は、スタートラインを通過するまで、後続の隊列を乱すような不規則な加減速は禁止する。

e) セーフティカーが任務についている間の経過時間および各周回数は、決勝レース中として扱われる。

f) 最終周回の開始時点でもまだセーフティカーが出動中である場合、あるいは最終周回に出動した場合、セーフティカーはその周回の終了時にピットレーンに入り、競技車両は追い越しすることなしにそのままの状態ではチェッカーフラッグを受ける。

(3) レースの中断（赤旗）

a) 赤旗が提示された場合、全ての車両は、直ちに速度を落とし追い越すこと無しに赤旗ライン（特別な指示が無い限り、スタートライン）の後方に進み、先頭車両の位置に関わらず一列に停止しなければならない。公式予選の中断については、各自ピットに戻ることに。

b) レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順で一列に配列されるものとする。もし、コースが閉鎖されたこと等によりグリッドに戻ることが、この場合でも、レースが再開される際のすべての車両のグリッドは、赤旗ラインに停止した順とする。上記のどの車両もレースを再開することを許可される。セーフティカーは、赤旗ラインの前方に進み出る。

c) レース中断の間は、レースも計時システムも停止することはない。車両が一旦赤旗ライン後方に停止したならば、またはピットに入ったならば作業を行うことができるが、この場合の作業がレースの再開の妨げとなってはならない。レース中断中は、天候等の理由で特別な指示がない限り、全ての液体の補給、タイヤ交換は禁止される。グリッド上には、チーム員と競技役員のみが立ち入りを認められる。

d) レースが再開されたなら、ピットにいた全ての車両はピットを出ることができるが、レースが中断された時にピット入口あるいはピットレーンにいた車両は、レース中断後にピットレーンへ進入した車両に先駆けてピットを出ることができる。この場合、レース再開の5分前ボード提示以降に、もう1周回を完了することが許される先頭車両と赤旗ラインの間の車両列の後方へ合流することが許される。ただし、この時点で

ピットレーン出口にいた車両に限られる。レース中断後にピットレーンに進入した車両は、この場合のコースインは認められない。上述の事項を条件として、ピットレーン出口よりレースを再開しようとする全ての車両は、他車を不当に遅らせることが無い限り、自力で出口にたどり着いた順にレース再開をすることができる。

(4) 再スタート

- a) 遅延はできる限り短く保たれ、再開の時刻がわかると直ちに、チームはパドック放送等を通じて知らされる。いかなる場合にも 5 分前の警告が知らされる。
- b) 5 分前ボード提示後、コースの周回時間を考慮し、適切な時点で、先頭車両と赤旗ラインの間にいる車両は、もう 1 周回を完了するよう合図され、セーフティカー後方の車両列に合流しなければならない。
- c) 3 分前ボードが提示されるまでに、すべての車両は作業を終了していなければならない。このボード以降の作業はピット前作業エリアにおいてのみ許可される。
- d) 再スタートはセーフティカー・スタート方式とする。グリーンライトが点灯すると、セーフティカーとその後続のすべての車両と共にグリッドを離れる。その際、車両は赤旗ライン後方に一列に整列した順序とする。列最後尾の車両がピットレーン終了地点を通過するとすぐに、ピット出口のライトがグリーンに変わり、その時ピットレーンにいる車両はすべて、コースに出て、セーフティカー後方の車両隊列に合流することができる。
- e) この周回の中の追い越しは、赤旗ラインを離れる際に遅れてしまい、その後ろの車両がその車両を追い越さないと隊列の残りを不当に遅らせることになってしまう場合にのみ許される。この場合、ドライバーはレース中断前の順序を取り戻す場合においてのみ追い越しが許される。
- f) 赤旗ラインを離れる際に遅れてしまったドライバーは、残りの車両がスタートラインを通過した後も動かなかった場合、他の走行している車両を追い越してはならない。当該車両はセーフティカー後方の車両列の最後尾につかなければならない。2 名以上のドライバーが関与した場合には、グリッドを離れた順に、隊列の最後尾に整列するものとする。
- g) セーフティカー退去の手順は第 20 条 (2) が適用される。
- h) STMO が同日の再スタート中止を決定した場合は、中断の合図が出された周回の 1 つ前の周回が終了した時点の結果が採用される。

第 21 条 レース終了及び順位決定

- (1) 規定されたレース時間を経過した後に、先頭車両がコントロールラインを通過した時点でチェッカーフラッグが提示される。チェッカーフラッグの表示を受けた後の危険な追い越しは禁止される。
- (2) レースの中断による再スタート中止の場合を除き、全ての車両はコース上でチェッカーフラッグを受けなければならない。チェッカーフラッグは、先頭車両がコントロールライン通過後 5 分間提示される。最終周回がこの時間を上回る車両については、チェッカーフラッグを受けられなかったものとみなし、順位認定の対象とはならない。
- (3) 万一チェッカーフラッグが不注意、その他の理由により既定のレース時間を完了する前に提示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて提示された場合には、当初に定められた時間をもって終了したものとみなされる。
- (4) チェッカーフラッグの提示を受けた全ての車両は、原則としてコースを 1 周した後、指定のピットまたはパドックに停車し、そのまま車両保管とする。チェッカーフラッグの提示後であっても、指定のピットまたはパドックに停車するまでは、第 13 条 (11) が適用される。
- (5) チェッカーフラッグが提示された時点でピット出口は閉鎖される。
- (6) 第 1 位の車両は、規定時間内に最長距離を走破した車両とする。また同一周回数を完了した車両についてはフィニッシュライン (各々の最終のコントロールライン) 通過順に順位を決定する。

第22条 車両保管

- (1) 競技車両は、予選・決勝終了後に当該大会競技役員により車両保管される場合がある。その際には、参加者は車両保管解除後に車両整備が認められる。大会技術委員長から特別に許可を得た場合や、ソフトトップやボンネットのやむを得ない開閉作業を除き、車両保管中は車両には一切手を触れてはならない。
- (2) 競技車両は、公式車検を受けた後からレース終了後の正式結果発表まで、当該サーキットの場外へ持ち出すことはできない。
- (3) 大会期間中にリタイヤした場合、車両を当該サーキットの場外へ持ち出せるのは、リタイヤ届けの受理後とする。届け出が無く、車両を正式結果発表前に当該サーキットの場外へ持ち出した場合にはペナルティが科される。

第23条 車両整備

大会期間中に認められる車両に関する作業は、一般公道用途における車両の日常点検整備(脱着を伴う作業を含む)に順ずる以下の内容のみとする。ただし大会技術委員長の許可がある場合はこの限りではない。

- ①エンジンオイル、トランスミッションオイル、デフオイルの点検補充、交換
- ②ブレーキフルード/クラッチフルードの点検補充、交換、エア抜き作業
- ③冷却水、クーラントの点検補充
- ④バッテリーの点検、充電、液の補充
- ⑤エアフィルターの点検、清掃
- ⑥タイヤの点検、エア圧点検、調整
- ⑦ホイールの点検、取り付けの確認。
- ⑧ウォッシャー液量点検、ウォッシャー液の補充
- ⑨燃料給油
- ⑩競技ゼッケン、各種ステッカーの貼付
- ⑪部品の取り外しを伴わないアライメント調整、車高調整
- ⑫本規定で許されたアクセサリ等の自動車部品の脱着
- ⑬本規定で許された安全装置の停止復旧作業
- ⑭上記項目以外で車両より部品の取外しを伴わない各部の清掃

第24条 本規則の違反

本規則に対する違反の罰則は、大会期間中および期間外でも STMO によって決定され、訓戒、罰金、ピットイン、タイムの加算、ドライビングスルーペナルティ、ペナルティストップ、周回数の減算、順位降格、失格、以後大会の出場停止、等がその違反の軽重に応じて適用される。

第25条 抗議

- (1) 参加者は自分が不当に処遇されていると判断する場合には、これに対してチームの責任者が抗議する権利を有する。ただし審判員の判定、STMO の判定に対する抗議は受け付けられない。
- (2) 抗議は抗議申請書に抗議の趣旨および理由を記載し、チームの責任者の署名の上、抗議対象 1 件につき抗議料 55,000 円を添えて競技長を経て STMO に提出しなければならない。抗議が正当と裁定された場合のみ抗議料は返還される。
- (3) 参加車両に対する抗議は、抗議対象となる箇所を明確に抗議申請書に記載しなければならない。抗議によって必要となった車両の分解に要した費用は、その抗議が否決された場合には抗議提出者、抗議が成立した場合は抗議対象者が支払うものとする。車両の分解等に要した費用は技術委員長が算定し、STMO が承認した額とされる。
- (4) 技術委員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。

- (5) 競技の成績に関する抗議は暫定結果発表後 30 分以内になさなければならない。
- (6) 競技中の規則違反または過失、不正行為に関する抗議は、競技終了後 30 分以内になさなければならない。
- (7) 抗議審査に当たり STMO は必要に応じ、関係当事者および競技役員等を証人として召喚し、陳述を求めることができる。組織委員会は、関係当事者および競技役員等が欠席の場合でも審議、裁定することができる。
- (8) 審査後速やかに裁定を行うことができない場合、その裁定発表の日時と場所を明らかにして延期することができる。
- (9) 抗議に対する裁定は、STMO が行い、抗議者に宣告される。本競技会については、STMO の裁定を最終のものとする。
- (10) 上記以外の手順による抗議は一切受け付けないものとし、異なる手順で競技役員に抗議を行った場合にはペナルティが科される。

第 26 条 賞典

- (1) 大会賞典（各クラス）
1 位～最下位（全完走チーム）：トロフィー
- (2) 参加台数による賞典の制限は行わない。
- (3) 上記の賞典とは別に特別賞を STMO およびオーガナイザーが設定する場合がある。
- (4) 式典条項
各大会のレース終了後に行われる暫定表彰式には、当該入賞ドライバー全員の出席が義務付けられる。
また、当該入賞ドライバーは、指定タイヤメーカー提供の帽子（キャップ）を正しく着用して式典に臨むことを拒否できない。

第 27 条 本規則に記載されていない規定

本規定に記載されていない事項については、各大会の特別規則書および公式通知により公示される。なお、本規定の変更や解釈は STMO プルテンとして STMO より公示される。

以上

2026 年 1 月 12 日
スーパー耐久未来機構（STMO） 制定・発行