

JAF国内競技規則細則:JAFモータースポーツ安全ガイドライン(国内版)

近年、車両本体と共に車載されている機械的また電子的なドライバー保護装置は効果的なものになってきており、モータースポーツの危険性が大幅に削減され、安全性は大変高いものになっているが、まだ多くの部分がドライバー個人の運転操作にかかっており、モータースポーツ初心者向に限らず、経験を積んだドライバーならびにモータースポーツに関わるすべての人は、安全確保について共同で責任を負っているものであり、安全とは、適用諸規則を理解・認識・実践する以上に常に安全を意識することにある。

本ガイドラインは、F I A国際競技規則付則H項、L項（第4章サーキットにおけるドライブ行為の規律）およびF I Aガイドラインに基づき、J A F公認競技会をはじめ国内で開催されるモータースポーツイベント全般を対象とした安全ガイドラインとして、次の項目毎に随時更新して定めるものである。

1 ドライバー安全ガイドライン

- (1) 共通事項
- (2) レース
- (3) ラリー
- (4) スピード
- (5) カート

2 オフィシャル安全ガイドライン

- (1) 共通事項
- (2) レース
- (3) ラリー
- (4) スピード
- (5) カート

3 チーム・メカニック安全ガイドライン

- (1) 共通事項
- (2) レース
- (3) ラリー
- (4) スピード
- (5) カート

4 観客・来場者安全ガイドライン

- (1) 共通事項
- (2) レース
- (3) ラリー
- (4) スピード
- (5) カート

5 サーキット・コース安全ガイドライン

- (1) 共通事項
- (2) レース
- (3) ラリー
- (4) スピード
- (5) カート

1 ドライバー安全ガイドライン

(1) 共通事項

- ①参加する競技会の種目に関する一般規則および適用諸規則を熟知していること。例えば旗信号やラリーステージの合図を理解していない参加者があるとすると、その人自身にもその他のドライバーにも危険である。したがって、遭遇しうるすべてのシグナルの意味と、参加する競技会に係る規則を理解しておくこと。同様に重要なのが、参加する競技会の大会特別規則と公式通知を注意深く研究すること。それらには、グリッド前およびスタートの手順、セーフティカーの運用、フィニッシュ時にパークフェルメへの移動方法などについて、特別な指示事項が記載されている場合があるからである。それらのすべてが、安全と成功の機会の双方に貢献する。「フィニッシュするためには、まずはフィニッシュしなければならない」
- ②規則について、何か疑問がある場合は、質問すること。例えばトレーラー牽引などの速度規制について、その土地の法規を知っておくことも意味がある。目立つ規則違反はこのスポーツの評判を下げることになり、個人的なレベルでは、悪評がたてばスポンサー探しに悪影響がでる。競技会自体においては、一般的安全と、サーキットで「己の欲するところを人に施せ」を念頭におきながら、競技走行すること。
- ③プラクティスでクリアラップをとるために、ゆっくりと走りたい場合、あるいはそうしなければならない場合に、他のドライバーの妨げになったり、危険となったりしないようにしなければならない。ミラーの調節を確実にし、他者を確認できるようにすること。モータースポーツでの事故は、多くの原因によって引き起こされるが、ドライバーのミスが最も多い原因であるので、自身の命は文字通り自身の手中にある。就中、競技役員への指示には常に従うこと。彼らの指示は安全上の理由に基づくことが多く、そうでなかったとしても、競技役員には礼儀正しくあること。マーシャルを確保するのが容易でない競技会もあり、ドライバーに怒鳴られては、問題解決に役立てない。
- ④「FIA A DRIVER'S GUIDE TO SAFE MOTOR SPORT」についても参照のこと。

(2) レース

(2)-1 信号の遵守<FIA付則L項>

国際モータースポーツ競技規則付則H項に詳述される指示内容は、本ガイドラインの一部とみなされる。すべてのドライバーは、これらを遵守しなければならない。

(2)-2 原則行為

- ①同一規格、非同一規格車両によるレースに拘わらず、同一周回走行車両間により順位を競うこと。
- ②同一周回走行車両間においては、先行する車両に優先権がある。
- ③非同一規格車両によるレースにおいては、相対速度の高い車両に対して、相対速度の低い先行車両は走行ラインの変更ができないことを前提に走行すること。
- ④方向指示器を有する車両は、ピットレーン進入時および退去時に指示器による合図を出して進路を変更し、不測時にはハザードランプによる合図を出してトラック外に移動すること。
- ⑤レース速度を維持することができない車両は、速やかに上記④または類似の対応をとること。
- ⑥先行または前走車両が上記④または類似の状態にある場合、該車両の直後および同一走行ラインを走行しないこと。
- ⑦非同一規格車両によるレースにおいては、相対速度差のある車両が後方より急速に近づくことを想定し、常に後方確認を行うこと。

以下は、推奨項目とする。

- ①ドライバーは、常に走路を使用するあらゆる合理的努力をしなければならず、正当な理

- 由なくして走路を外れることはできない。
- ②車両のいかなる部分も走路と接していない状態である場合、ドライバーは走路を外れたと判断される。疑義を避けるため、走路端部を画定している白線は走路の一部と見なされるが、縁石は走路と見なされない。
 - ③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、それが安全であることが確認され、それにより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。
 - ④威圧的、攻撃的意図をもつ接触行為はしてはならない。
 - ⑤予選、及びデスト時、タイムアタックしている車両に対しては、積極的に進路を譲る（妨害行為の禁止）。
 - ⑥不可抗力を除きトラック上での停止もしくは一時停止をしてはならない（トラック外への停車を遵守）。
 - ⑦ドライバーはオフィシャルの許可なくトラックを横断しないこと。
 - ⑧黄旗中や赤旗中の減速が不十分でスピン、接触、クラッシュする行為、またはそれらを誘引する、誘発を引き起こす行為、及びそれらを引き起こす恐れの高い行為をしてはならない。
 - ⑨コースアウト後におけるコース復帰の安全確認を怠ってはならない。
 - ⑩スピン・コースアウト等の後、現場をさらに危険な状況にする行為をしてはならない。
 - ⑪赤旗が表示された場合は十分に減速しコントロールされた速度で各車両のピット、または赤旗ラインに戻らなければならない。この時追越しは禁止され、スピン、コースアウト等も厳禁。
 - ⑫走行セッションはチェッカー旗により終了となり、この旗を見て2度以上コントロールラインを通過してはならない（ダブルチェッカー禁止）。
 - ⑬決勝フォーメーションラップでは前車両との間隔を10車身以内、GRIDボード提示以降、ならびにSC導入時には、5車身以内で走行するように務めなければならない。
 - ⑭GRIDボード提示以降は、“2×2フォーメーション”を形成し、隊列を乱すような加減速は禁止する。
 - ⑮暴力行為・暴言行為、初心者ドライバーやジェントルマンドライバーの育成を妨害する言動を含む行為に対しては、競技会審査委員会によるペナルティのみならず、出場停止、行政への告発等の処置も行う。
 - ⑯競技に参加するすべてのドライバーは、適用規則書を必ず熟読し、規則に則り参加すること。
 - ⑰モータースポーツが危険性を伴う競技であることを十分認識の上、自己の責任において誠実かつ適切に競技を遂行するとともに、ペナルティを受けないように最善の注意を払い、競技運営の進行を妨げないよう心して臨むこと。
 - ⑱車両はいかなる時にも、不必要に速度を落とし不安定な走行、あるいは他のドライバーまたはそれ以外の人に危険を及ぼす可能性があるとはみなされる方法で運転できない。

(2)－3 追い越し、車両のコントロールと走路の範囲

- ①走路上に他の車両がない場合には当該走路の幅員の全部を1台の車両が使用することができる。ただし、その車両を追い越そうとする車両によって追い付かれた時に、そのドライバーは、直ちに最初の可能な機会に自分より速いそのドライバーに追い越させなければならない。
追い迫られている車両のドライバーが、そのバックミラーを十分に使用していないと思われる場合には、旗信号委員は、より速いドライバーがその者を追い越そうとしていることを知らせるために、青旗を振動表示する。青旗を無視したと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。
- ②追い越しは、その瞬間の可能性に応じて、左右のいずれの側でも実施することができる。ドライバーは正当な理由なく走路を外れてはならない。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

がレーシングラインに戻った場合には、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台分の幅をあけること。

ただし、順位を守るための2回以上の進路変更、走路端を越え故意に車両を寄せること、その他の異常な進路変更を伴うような、他のドライバーを妨害するような行為は厳重に禁止される。上述の反則行為をしたと判断されるドライバーは、審査委員会に報告される。

- ③ドライバーは常に走路を使用しなければならず、正当な理由なく走路を離れることはできない。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みなされない。理由のいかんにかかわらず車両が走路を退去した場合、ドライバーは再び合流することができる。しかしながら、その再合流は、それを行うことが安全であり、その実施によって持続的に優位に立つことがない場合にのみ実施できる。走路に車両の一部分も接触していない状態であれば、ドライバーは走路を退去したものと判断される。ドライバーは、コース上に破片等を持ち込むことになるような行為を行った場合、競技会審査委員に報告される場合がある。
- ④衝突の原因となったり、重大な過誤を繰り返したり、あるいは車両に対するコントロールの欠如（走路から離脱するような）が見受けられるときは、審査委員会に報告され、一切の当該ドライバーに対し失格に至るまでの罰則を適用することができる。
- ⑤いかなるときも、車両を不必要に低速で運転したり、不規則に走らせたり、あるいは他のドライバーにとって潜在的に危険と見なされるような運転をすることは許されない。
- ⑥先行または前走車両は、自車両の直後または同一走行ラインに他車両が接近した場合、急激な車線変更は慎むこと。
- ⑦接近しての並走状態（サイドバイサイド）でコーナーに入った車両同士の場合、相互の走行ラインを尊重し、車両の接触等によりコース外に押し出してはならない。
- ⑧先行または前走車両を追い抜き直後、または追い抜く過程において、幅寄せ、及び当該追い抜いた車両の走行を妨害しない（追い越して前に出た場合の割り込み行為による事故防止）こと。

(2)－4 レース中に停止した車両

- ①レース速度を維持することができないという理由で走路を退去する車両のドライバーは、直ちにその退去意志についての合図を行うものとし、かつ、その行動が安全に、また退去地点のできる限り近くで行われるように確保する責任を有するものとする。
- ②車両がピットレーンの外側で停止した場合には、その車両がそこにあることが他のドライバーの危険とならないよう、あるいは妨げとならないよう、できる限り速やかに移動させなければならない。ドライバー自身はその車両を移動させることができない場合、そのドライバーを援助することはコース委員の義務とする。このような援助が、結果としてドライバーのレース復帰につながる場合は、いかなる規則違反もせず、かつ利益を受けることなくそれが行われなければならない。
- ③走路で実行される修理は、ドライバー自身により車載されている工具および部品を用いて行うことのみが認められる。
- ④いかなる種類の補給も禁止されるが、当該車両が自己のピットに停車している場合は除く。
- ⑤ドライバーと正規に指名された競技役員以外は車両に触れることは認められない。ただし、当該車両がピットレーンにある場合は除く。
- ⑥走路上で車両を押すことは禁止される。
- ⑦レースが中断されている間を除き、それがたとえ一時的にはあっても、サーキット上でドライバーによって放棄された車両は、いかなる車両であっても、当該レースを途中棄権したものと見なす。

以下は、推奨項目とする。

- ①走行中の車両が重大なメカニカルトラブルを抱えた場合、安全を確認しつつ直ちにトラ

ックを離れなければならない。特に、車両からのオイル漏れを認識した場合は、先ずレーシングラインを外れ、次にトラックから離脱して安全な場所に停止すること。決してピットに戻ろうとしてはならない。

- ②車両をコース内に放置するドライバーは、可能な限りトラックから離れたガードレール開口部付近にステアリングホイールを装着した状態で停車しなければならない。
- ③クラッシュした場合には先ずキルスイッチを切り、火災が発生している場合は適切に消火器を作動させなければならない。
- ④車両から降りた場合には速やかにバリヤの後ろに入り安全を確保すること。また、それまではヘルメットを脱がないこと。
- ⑤可能な場合は常に、車両アクセスポイント近くに停車させること。そこは、防護体に塗装された大きな（1m四方の）蛍光オレンジパネルか、出口通路を表すその他の目立つマーキングで示されている。火災の場合には、マーシャルポストか、アクセスポイントよりは小さな蛍光オレンジのパネルか、防護体の上部にサーキットによって異なるマーキングで示される消火器設置所付近に停車するよう努めること。プラクティス走行の間に、そのような箇所がどこにあるのか確認しておくこと。
- ⑥選択肢がある場合は、コントロールを失った車両が最終的にたどり着くような場所あるいはランオフエリアには決して車両を放置しないこと。
- ⑦放置する場合は、ステアリングホイールをつけたままギアをニュートラルにし（動き出す危険性のない場合）、適切な場合には、イグニッションキーを正しい位置に置く。
- ⑧サーキットあるいはレースのタイプにより、該競技会にて特別の指示をしていない限り、車両の中あるいは周囲に留まることなく、安全に移動できる状況になり次第、防護体の外側へ出ること。
- ⑨防護体の外に出るまで、ヘルメットは外さないこと。
- ⑩安全な場所へ移動できるまで、チーム員を呼ばないこと。
- ⑪マーシャルに指示されない限り、コースを横切らないこと。
- ⑫車両にオイル漏れがあることが分かっていたら、安全に走行できる状況になり次第、レーシングラインを外れ、次にトラックから外れること。ピットへ戻ろうとしないこと。

(2)－5 ピットレーンへの進入

- ①第1セーフティカーライン（SC1）からピットレーンまでの走路区間は「ピット入口」と呼称される。
- ②競技中、ピットレーンへの進入はピット入口を通じてのみ行うことが認められる。
- ③走路を離れる、もしくはピットレーンに進入しようとするドライバーは、その行為が安全であることを確認すること。
- ④不可抗力（審査委員会によってそのように認められた）の場合を除き、ピットレーンに進入する車両の一切のタイヤは、いかなる方向であっても、ピットレーンに進入する車両とコース上の車両を分離する目的でピット入口のコース上に引かれた一切のラインを横断することは禁止される。

(2)－6 ピットレーンからの退去

- ①ピットレーンの端から第2セーフティカーライン（SC2）までの走路区間は、「ピット出口」と呼称される。
- ②ピットレーン出口には、緑色灯火と赤色灯火（あるいは類似の合図）が設置される。車両は、緑色灯火が点灯（あるいは合図が出されている）時に限りピットレーンを離れることができる。
- ③不可抗力（審査委員会によってそのように認められた）の場合を除き、ピットレーンを出ようとする車両の一切のタイヤは、ピットを離れる車両とトラック上を走行する車両とを区分する目的でピット出口のトラック上に引かれているいかなるラインも超えてはならない。

以下は、推奨項目とする。

- ①ピットアウト直後の第1 コーナー(第2 コーナーを含む場合もある)で、本コースを走行する車両の進路を妨害することをしてはならない。ピットアウトした車両は本コース走行車両を優先させ、且つ当該コーナーはピットロード側をキープすること。

(2)ー7 事故発生時

以下は、推奨項目とする。

①事故が目前に迫っている場合

- ・身体と車両の各部品に接触する物理的距離、間隔が少ないほど、その時に受ける衝撃が少ない。
- ・側方あるいは斜角の衝突では、可能であれば衝撃を受ける側へ（ヘッドレストやサイドパッド内へ）頭部と脚部を動かし、逆方向へ動かさないこと。
- ・前後端の衝突では、頭部をリアヘッドレストに着け、着用しているのであれば、前方への頭部の動きを抑制する装置を機能させること。
- ・ステアリングホイールに手を置いたままとするが、親指は出しておくこと。
- ・筋肉の緊張によって衝撃に耐えようとしめないこと。サーキットでは、事故が発生した場合、後続車が事故車を避け、マーシャルが安全に救助に向かうことができるよう、マーシャルは直ちに後続のドライバーに減速するよう合図する。マーシャルはレースコントロールに事故状況の程度を報告する。通常は、数秒以内で、救助のマーシャルが到着する。事故に関連したドライバーはマーシャルに協力しなければならない。
- ・F I A付則H項第2条5項2 付則L項第4章第3条（サーキット） 車両が危険な位置にある場合、その危険を取り除くため、プラクティスセッションは中止され、レースは中止、中断あるいはセーフティカーによって非競技化される（この場合かなり時間がとられる場合がある）。
- ・ドライバーが負傷している、あるいは閉じ込められている場合、専門の医療および救出クルーが派遣される。マーシャル自身で火災を消火し始める。マーシャルがドライバーの腕をとるか、指示を与える場合があるが、それは、ドライバーが脳震盪を起こしている、あるいはショック状態にあり危険であると知っているからである。その場合、マーシャルがドライバーをできる限り直接安全な場所へ移動できるよう協力すること。また、マーシャルの案内なしにコースを渡らないこと。

②事故に遭った場合、救出チームが救出を行なうにあたってドライバー側が何かできることはあるか。

- ・落ち着くように努めること。
- ・カットオフスイッチを操作して、電気供給を遮断し、熱くなっているエンジンへの燃料供給を停止すること。
- ・火災が発生している場合、スイッチを操作して車載消火器を作動させること。クローズドカーより脱出することが難しい場合、足でウインドスクリーンかリアウインドウを押し外すことが可能である場合がある。
- ・車両がトラック上または道路上にある場合、車両を離れることが安全であると確認されるか、マーシャルが案内に来るまで、ベルトを外したり、ヘルメットを脱いだりしないこと。
- ・車両が転覆している場合、頭で着地して頸部を損傷することがないように、座席ベルトを外すあるいは緩める前に、まず自分自身を支えること。
- ・ステアリングホイールを外して（が外れて）いたなら、元に戻すことを忘れないように。
- ・怒りや分別を失った状態において、後続車両の前に飛び出ていくよりは、車両から出る前に、5つ数えることは価値ある場合がある。
- ・負傷していたり、動くことが困難である場合、救出クルーが到着するまで車両内に留まることが最良策である。到着したクルーに問題を理解させ、負傷を悪化させることなく搬送を監督できるよう、医師が到着するまで待機させること。

- ・不運にしてクラッシュしてしまった場合、医師の指示通りに対応すること。事故が大きくなかった場合であっても、医師により、その後の検査に向かうように指示される場合もある。その場合は、従うこと。それがドライバーの利益となる。

※以下随時公開予定

1 ドライバー安全ガイドライン

- (3) ラリー
- (4) スピード
- (5) カート

2 オフィシャル安全ガイドライン

3 チーム・メカニック安全ガイドライン

4 観客・来場者安全ガイドライン

5 サーキット・コース安全ガイドライン

以上