

2016年 3月7日

YOGP ヒストリックカー&EV レース大会 2016
コンバートEV&EV ミニカーチャレンジ 競技規則書

総則 開催趣旨

「コンバートEV&EV ミニカーチャレンジ」(以下、本競技)は「YOGP ヒストリックカー&EV レース大会 2016」(以下、本イベント)開催期間中にJAF(一般社団法人日本自動車連盟)国内競技規則に準拠し本競技規則ならびに本大会特別規則に従い開催いたします。

本イベントならびに競技は日本のモータリゼーションの偉大な過去から未来へと繋がる文化の懸橋として、モータスポーツを通じ広く身近に親しみ、後世に継承して行くことを目的とします。ご参加の各位におかれましてはイベント主旨を十分ご理解いただき安全に留意し楽しいイベントの運営にご協力のほど、宜しくお願い致します。

名 称

「コンバートEV&EV ミニカーチャレンジ」「YOGP ヒストリックカー&EV レース大会 2016」

競技種目

1. コンバートEV(市販自動車改造電気自動車)による30分サーキットトライアル
2. 電動ミニカーによる30分サーキットトライアル。

開催場所および日程

開催場所 鈴鹿ツインサーキット
〒510-0265 三重県鈴鹿市三宅町2913-2
電話 059 (372) 2401
FAX 059 (372) 2402
開催日程 平成28年9月19日(月曜日) 祝日(敬老の日)

主 催

YOGP 従野企画/レーシングドライバー 従野孝司

共 催

株式会社 双新電子/有限会社M. I. T

競技規定

1. コンバートEV トライアル

- 1 競技は鈴鹿ツインサーキットフルコース（コース長 1.75km）にて行う。

競技時間は予選兼練習走行 10 分、決勝レースはドライバー交代を伴う走行 30 分耐久走行とする。

参加車両は搭載する電池の種別によりクラス設定を行う。

EVP1:リチウムイオン電池（鉛電池以外）搭載車

EVP2:鉛電池搭載車

搭載する電池の総電力量によるハンディキャップは設定しない。搭載するモーターの形式、数量は自由とする。

トライアルは両クラス混走とし、決勝スターティンググリッドは予選計測タイムにより決定する。

- 2 公式予選

参加ドライバーは公式車検に合格した車両にて、公式通知タイムテーブルにそって行われる公式予選に必ず出走しなければならない。

ドライバーおよび参加車両は、コースイン直前にオフィシャルによる出走前点検を受け、指示に従いコースインしなければならない。

公式予選の義務周回数は設定しない。計測はコースイン後 2 周目より開始する。

公式予選結果順位は、それぞれの車両が走行中記録した最高ラップタイム順に決定する。複数車両が同一ラップタイムを記録した場合、最初にそのタイムを記録した車両から優先され、以下これに準じ決定する。

公式予選通過基準タイムは設定しないが、著しく他車両から遅い車両については安全性を考慮し大会審査委員会は決勝トライアル出場を許可しない場合がある。目安として上位 3 車両の記録ラップタイムの平均に 100%を加算したものに満たない場合とする。

- 3 公式予選の中断及び再開

安全上、競技長は赤旗を表示し、公式予選を中断することができる。

公式予選中に赤旗の表示、全車停止の合図がなされた場合、オフィシャルの指示に従わなければならない。

公式予選の再開はピットレーンよりオフィシャルの指示により 1 台ずつコースインするものとする。

再開時に出走可能な車両はオフィシャルに指示された場所に自力で移動待機した車両のみとする。

公式予選が中断された場合、予選時間の延長は行わない。また中断、中止された場合の予選通過の処遇は大会審査委員会が決定する。

- 4 スターティンググリッド

ポールポジションは最前列左側とし、以下公式予選通過順位にそってスタガードポジションで配列される。

- 5 スタート

ドライバーは公式通知にて指示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両と共に出走前検査を受けなければならない。

公式予選において事故等破損修復した車両および持ち出し申請により持ち出された車両は再車検を受けなければならない。

出走前検査合格車両はオフィシャルの指示により自走または手押しで指定されたグリッドつかなければならない。

スタートはスタンディングスタートとする。スタート合図はシグナル式とする。

ピットアウトできなかった車両は正規にスタートできないものとみなしピットスタートとする。

ピットスタートはピットレーン出口に待機しスタート後競技車両集団がピットエンド通過後、オフィシャルの合図またはシグナルグリーンの点灯によりスタートする。

スタート後グリッドにおいて作動不能などスタートできなかった場合、ドライバーは手をあげオフィシャルに意思表示しなければならない。

その場合当該車両をオフィシャルはピットまで押して移動しピットエリアにてメカニックが介入し再スタートさせることができる。

- 6 反則スタート

スタート合図の前に所定の位置から前進したり、オフィシャルの指示に従わなかったドライバーに対しては反則スタートとして罰則が適用される。

反則スタートに対する罰則は 1. ドライブスルーペナルティ、ペナルティストップ（20 秒以上）または競技結果にペナルティタイム加算される。

-7 妨害行為の禁止

本イベント開催期間中いかなる場合においても以下に示す「危険運転行為」を行ってはならない。

- ①衝突を起こす行為。
- ②他車両のコースアウトを強いる行為。
- ③他車両による正当な追い越しの妨害行為。
- ④追い越し状態にある他車両を不当に妨害する行為。
- ⑤明らかに重大事故発生を予見できる危険行為。
- ⑥大会協議委員会により危険と判定された行為。

いかなる場合においても本条項の違反判定に対しての抗議は受け付けない。 また違反者に対しては大会審査委員会が決定する罰則が適用され重大な違反についてはドライバーを失格とする。

-8 ピットイン、アウトおよびドライバーの交代

決勝競技中、すべての競技車両は規定回数以上のドライバー交代を伴うピットストップをしなければならない。

ピットストップの規定時間は30秒以上とし、その間はメインスイッチをオフにし、オフィシャルの出走許可合図を確認しピットアウトしなければならない。

- ①ピットインする車両のドライバーはピットレーン入口手前で右側に走行ラインをとり方向指示器または手を挙げてピットインの合図を行い安全確認の上ピットレーンに進入しファストレーンを徐行（速度10km/h以下）しなければならない。
- ②ピットインする車両は可能な限り自己のピットに近い位置のファストレーンから作業エリアに進入し、可能な限り自己のピットに近付けて車両を停止させなければならない。
- ③ピットインし作業エリアに入った車両、ドライバー及びすべての人員は他の車両の通過を妨害してはならない。
- ④ピットアウト時ピットレーン内で他車両と併走してはならない。
- ⑤ピットレーン、ファストレーンにおいてはピットイン車両優先とする。
- ⑥ピットイン時自己のピットを通過してしまったまたは手前で止まってしまった車両は当該車両のドライバーおよびピット要員により押して自己のピットまで付ける事ができる。
- ⑦ピットアウトしピット出口から本線トラックに進入する車両はピット出口から第一コーナーかけて設置されているラインの右側を走行し車両のいかなる部分もラインを越えてはならない。（ライン上を含む）

-9 ピット作業

- ①ピットでの停車時はいかなる場合もメインスイッチをオフにしなければならない。
- ②ピットイン時、当該車両のピット要員は自己のピット前作業エリアにて作業することができる。
- ③ピット作業時以外は作業エリアへ進入してはならない。（部品、工具等を置くことも禁止）
- ④当該車両ドライバーは作業エリアで作業を手伝うことは許される。
- ⑤ドライバー交代時は当該ドライバーおよび交代ドライバーが互いに乗降等を手伝うことができる。
- ⑥ピットアウト時、当該車両は自力で発進し手で押す等、発進の援助をしてはならない。

-10 ホームストレートの速度制限

公式予選、決勝トライアル中、ホームストレートは40km/h以下の速度で通過し負ければならない。

最終コーナー出口からホームストレート間の既定の位置（パイロン等で指示）までに上記指定速度に減速し、第一コーナー出口までの期間を速度制限エリアとする。大会審査委員会によりランダムに車両速度を計測し、違反者に対しては大会審査委員会より警告し、直ちに改善されない場合、当該車両については罰則が適用される。

-11 充電および電池の交換

公式予選、決勝トライアル中およびイベント開催期間中、いかなる場合においても充電および電池の交換は禁止とする。

-12 競技の棄権（リタイヤ）

競技中、事故、故障等の事由によりその後の走行権利を放棄する（リタイヤする）ドライバーは、最も近いオフィシャルにその旨を報告しなければならない。

リタイヤの報告は原則としてドライバーまたはエントラントによって所定の用紙にて報告しなければならないが、負傷等のやむを得ない事情の場合、コースオフィシャル、ピットオフィシャルの判断によりリタイヤとみなすことができる。

いかなる場合においてもこの判定に対しての抗議は受け付けない。

-13 競技の中断および再開

競技中、事故等の事由によりサーキットが塞がれた場合や天候等その他の事由によって競技継続が不可能と判断された場合、競技委員長はコントロールラインにて赤旗を掲示し（すべてのマーシャルポストにおいても同時に赤旗を表示）競技を中断する事が出来る。

競技中断の合図提示後は追い越し禁止とし先頭車両の位置に関係なく速やかに車両を停止させなければならない。

その後、オフィシャルの指示に従い車両をピットまたはパドックの指定された場所へ移動させなければならない
赤旗の掲示により競技が中断された場合、その時点で競技は終了とし再開はしないものとする。

また中断、中止された場合の競技結果（リザルト）の処遇は大会審査委員会が決定する。

いかなる場合においてもこの競技結果判定に対しての抗議は受け付けない。

-14 競技終了および順位の決定

競技の終了（ゴール）は最終のコントロールラインをフィニッシュラインとし確定する。

コントロールラインとはコースおよびピットレーンの双方を交差する単一の直線を指す。

競技の優勝者は競技規定時間内に最も多く周回走行し終了したものとする。

優勝者のフィニッシュライン通過と同時に競技終了の合図としてチェッカーフラッグが提示される。

優勝者以下の順位は達成された周回数および走行距離とフィニッシュライン通過順位によって決定する。

順位はチェッカーフラッグ優先とし、チェッカーフラッグを受けなかった者は完走とみなされない。

チェッカーフラッグは優勝者がフィニッシュライン通過後、コース上を走行中のすべての車両がフィニッシュライン通過後、または3分間提示される。

競技規定

1. EV ミニカートトライアル

-1 競技は鈴鹿ツインサーキットフルコース（コース長 1.75km）にて行う。

競技時間は予選兼練習走行 10 分、決勝レースはドライバー交代を伴う走行 30 分耐久走行とする。

参加車両は搭載する電池の種別によりクラス設定を行う。

EVC1: 国内で「ミニカー」（青ナンバー）登録されているまたは可能である 4 輪以上の車両

EVC2: 国内で「ミニカー」（青ナンバー）登録されているまたは可能である 3 輪以下の車両

搭載する電池の総電力量および種別によるハンディキャップは設定しない。搭載するモーターの形式、数量は自由とする。

トライアルは両クラス混走とし、決勝スターティンググリッドは予選計測タイムにより決定する。

-2 公式予選

参加ドライバーは公式車検に合格した車両にて、公式通知タイムテーブルにそって行われる公式予選に必ず出走しなければならない。

ドライバーおよび参加車両は、コースイン直前にオフィシャルによる出走前点検を受け、指示に従いコースインしなければならない。

公式予選の義務周回数は設定しない。計測はコースイン後 2 周目より開始する。

公式予選結果順位は、それぞれの車両が走行中記録した最高ラップタイム順に決定する。複数車両が同一ラップタイムを記録した場合、最初にそのタイムを記録した車両から優先され、以下これに準じ決定する。

公式予選通過基準タイムは設定しないが、著しく他車両から遅い車両については安全性を考慮し大会審査委員会は決勝トライアル出場を許可しない場合がある。目安として上位 3 車両の記録ラップタイムの平均に 100% を加算したものに満たない場合とする。

-3 公式予選の中断及び再開

安全上、競技長は赤旗を表示し、公式予選を中断することができる。

公式予選中に赤旗の表示、全車停止の合図がなされた場合、オフィシャルの指示に従わなければならない。

公式予選の再開はピットレーンよりオフィシャルの指示により 1 台ずつコースインするものとする。

再開時に出走可能な車両はオフィシャルに指示された場所に自力で移動待機した車両のみとする。

公式予選が中断された場合、予選時間の延長は行わない。また中断、中止された場合の予選通過の処遇は大会審査委員会が決定する。

-4 スターティンググリッド

ポールポジションは最前列左側とし、以下公式予選通過順位にそってスタッガードポジションで配列される。

-5 スタート

ドライバーは公式通知にて指示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両と共に出走前検査を受けなければならない。

公式予選において事故等破損修復した車両および持ち出し申請により持ち出された車両は再車検を受けなければならない。

出走前検査合格車両はオフィシャルの指示により自走または手押しで指定されたグリッドつかなければならない。

スタートはスタンディングスタートとする。スタート合図はシグナル式とする。

ピットアウトできなかった車両は正規にスタートできないものとみなしピットスタートとする。

ピットスタートはピットレーン出口に待機しスタート後競技車両集団がピットエンド通過後、オフィシャルの合図またはシグナルグリーンの点灯によりスタートする。

スタート後グリッドにおいて作動不能などスタートできなかった場合、ドライバーは手をあげオフィシャルに意思表示しなければならない。

その場合当該車両をオフィシャルはピットまで押して移動しピットエリアにてメカニックが介入し再スタートさせることができる。

-6 反則スタート

スタート合図の前に所定の位置から前進したり、オフィシャルの指示に従わなかったドライバーに対しては反則スタートとして罰則が適用される。

反則スタートに対する罰則は 1. ドライブスルーペナルティ、ペナルティストップ（20 秒以上）または競技結果にペナルティタイム加算される。

-7 妨害行為の禁止

本イベント開催期間中いかなる場合においても以下に示す「危険運転行為」を行ってはならない。

- ①衝突を起こす行為。
- ②他車両のコースアウトを強いる行為。
- ③他車両による正当な追い越しの妨害行為。
- ④追い越し状態にある他車両を不当に妨害する行為。
- ⑤明らかに重大事故発生を予見できる危険行為。
- ⑥大会協議委員会により危険と判定された行為。

いかなる場合においても本条項の違反判定に対しての抗議は受け付けない。また違反者に対しては大会審査委員会が決定する罰則が適用され重大な違反についてはドライバーを失格とする。

-8 ピットイン、アウトおよびドライバーの交代

決勝競技中、すべての競技車両は規定回数以上のドライバー交代を伴うピットストップをしなければならない。

ピットストップの規定時間は30秒以上とし、その間はメインスイッチをオフにし、オフィシャルの出走許可合図を確認しピットアウトしなければならない。

- ①ピットインする車両のドライバーはピットレーン入口手前で右側に走行ラインをとり方向指示器または手を挙げてピットインの合図を行い安全確認の上ピットレーンに進入しファストレーンを徐行（速度10km/h以下）しなければならない。
- ②ピットインする車両は可能な限り自己のピットに近い位置のファストレーンから作業エリアに進入し、可能な限り自己のピットに近付けて車両を停止させなければならない。
- ③ピットインし作業エリアに入った車両、ドライバー及びすべての人員は他の車両の通過を妨害してはならない。
- ④ピットアウト時ピットレーン内で他車両と併走してはならない。
- ⑤ピットレーン、ファストレーンにおいてはピットイン車両優先とする。
- ⑥ピットイン時自己のピットを通過してしまったまたは手前で止まってしまった車両は当該車両のドライバーおよびピット要員により押して自己のピットまで付ける事ができる。
- ⑦ピットアウトしピット出口から本線トラックに進入する車両はピット出口から第一コーナーにかけて設置されているラインの右側を走行し車両のいかなる部分もラインを越えてはならない。（ライン上を含む）

-9 ピット作業

- ①ピットでの停車時はいかなる場合もメインスイッチをオフにしなければならない。
- ②ピットイン時、当該車両のピット要員は自己のピット前作業エリアにて作業することができる。
- ③ピット作業時以外は作業エリアへ進入してはならない。（部品、工具等を置くことも禁止）
- ④当該車両ドライバーは作業エリアで作業を手伝うことは許される。
- ⑤ドライバー交代時は当該ドライバーおよび交代ドライバーが互いに乗降等を手伝うことができる。
- ⑥ピットアウト時、当該車両は自力で発進し手で押す等、発進の援助をしてはならない。

-10 ホームストレートの速度制限

公式予選、決勝トライアル中、ホームストレートは40km/h以下の速度で通過し負ければならない。

最終コーナー出口からホームストレート間の既定の位置（パイロン等で指示）までに上記指定速度に減速し、第一コーナー出口までの期間を速度制限エリアとする。大会審査委員会によりランダムに車両速度を計測し、違反者に対しては大会審査委員会より警告し、直ちに改善されない場合、当該車両については罰則が適用される。

-11 充電および電池の交換

公式予選、決勝トライアル中およびイベント開催期間中、いかなる場合においても充電および電池の交換は禁止とする。

-12 競技の棄権（リタイヤ）

競技中、事故、故障等の事由によりその後の走行権利を放棄する（リタイヤする）ドライバーは、最も近いオフィシャルにその旨を報告しなければならない。

リタイヤの報告は原則としてドライバーまたはエントラントによって所定の用紙にて報告しなければならないが、負傷等のやむを得ない事情の場合、コースオフィシャル、ピットオフィシャルの判断によりリタイヤとみなすことができる。

いかなる場合においてもこの判定に対しての抗議は受け付けない。

-13 競技の中断および再開

競技中、事故等の事由によりサーキットが塞がれた場合や天候等その他の事由によって競技継続が不可能と判断された場合、競技委員長はコントロールラインにて赤旗を掲示し（すべてのマーシャルポストにおいても同時に赤旗を表示）競技を中断する事が出来る。

競技中断の合図提示後は追い越し禁止とし先頭車両の位置に関係なく速やかに車両を停止させなければならない。その後、オフィシャルの指示に従い車両をピットまたはパドックの指定された場所へ移動させなければならない。赤旗の掲示により競技が中断された場合、その時点で競技は終了とし再開はしないものとする。

また中断、中止された場合の競技結果（リザルト）の処遇は大会審査委員会が決定する。

いかなる場合においてもこの競技結果判定に対しての抗議は受け付けない。

-14 競技終了および順位の決定

競技の終了（ゴール）は最終のコントロールラインをフィニッシュラインとし確定する。

コントロールラインとはコースおよびピットレーンの双方を交差する単一の直線を指す。

競技の優勝者は競技規定時間内に最も多く周回走行し終了したものとする。

優勝者のフィニッシュライン通過と同時に競技終了の合図としてチェッカーフラッグが提示される。

優勝者以下の順位は達成された周回数および走行距離とフィニッシュライン通過順位によって決定する。

順位はチェッカーフラッグ優先とし、チェッカーフラッグを受けなかった者は完走とみなされない。

チェッカーフラッグは優勝者がフィニッシュライン通過後、コース上を走行中のすべての車両がフィニッシュライン通過後、または3分間提示される。

車両規定

総則 本規定は競技に参加するすべての車両の製作、改造に適用され、全ての参加者の安全確保、性能均衡による競技の安全性維持等に必要な事項を制定することを目的とする。
主催者は規定の変更追加等を行う権利を有し、安全性の確保を目的とした変更等は予告することなく即時に適用される。

1. コンバートEV 参加車両規定

-1 競技車両区分（クラス分け）

参加車両は搭載する電池の種別によりクラス設定を行う。

EVP1:リチウムイオン電池（鉛電池以外）搭載車

EVP2:鉛電池搭載車

搭載する電池の総電力量によるハンディキャップは設定しない。搭載するモーターの形式、数量は自由とする。

-2 コンバートEVの定義

国内外の自動車組立メーカーおよびコーチビルダー等によって生産された車両の原動機を、電気モーターへ改造した車両とする。改造範囲は道路運送車両法に基づく車両検査に適合できる水準のものとする。

競技参加車両において車両検査証の提示、およびナンバー取得の義務を負わない。

-3 車両の適合性および改造の範囲

競技に参加するすべての車両の改造範囲は道路運送車両法に基づく車両検査に適合できる水準のものとする。

競技期間中いかなる場合においても車両がそのすべてにわたり本規定を順守し、大会主催者の求めに応じて説明および検証作業に応じる義務を負うものとする。

-4 車両の寸法および重量

①最低地上高：出走可能状態（ドライバー搭乗状態）で平坦な面上において車両の左右どちらかの側面のすべてのタイヤの空気を抜いた状態で、車両のいかなる部分も地表に接してはならない。

②車両重量：車両重量は出走可能状態でドライバーを除く車両の重量とする。

規定重量は改造前の車両検査証、カタログ等の公称値から、増減値とも50%を超えてはならない。

規定重量を満たすため1個または数個の十分な強度を有し単一構造体のバラストを車両の目視可能な位置に工具等によって取付けることは許可される。

-5 原動機および動力供給装置

①原動機：電気モーターとし、その形式および数量は自由とする。

②供給装置：蓄電池（バッテリー）とし、使用可能な電池（バッテリー）は以下のとおりとする。

◎鉛電池（シールドタイプ推奨）

◎ニッケル水素電池

◎リチウムイオン電池／リチウムポリマー電池

◎その他 事前申請の上、大会主催者が使用を許可した電池

-6 電気装置・装備

すべての競技車両は、上記原動機および動力供給装置のはかに以下の電気装備を有する必要がある。

①サーキットブレーカ（主電源回路開閉装置）：主動力電源回路中に開閉が可能なブレーカ（開閉器）等を設け緊急時直ちに開閉が行えるようにしなければならない。

②ヒューズ（過電流トリップ機構）：主動力電源回路中にヒューズ等を設置し過電流保護対策をしなければならない。

③電気配線図：すべての車両は電気配線図を準備しいつでも提示できるようにしなければならない。

-7 禁止事項および注意事項

原動機、動力供給装置および電気装備等の製作、改造、接続にあたり以下の項目を順守しなければならない。

①直結スイッチの禁止：動力供給装置（電池等）をコントローラ等を介さずに直接モーターに接続することは禁止する。

②動力供給装置（電池等）と車体（ボデー）の絶縁：車体（ボデー）と電池を接続することは禁止する。（動力用電源回路と車両制御電気回路のアースの共有等も含む）

③電源ケーブルおよび接続：動力電源ケーブルは十分な容量を持った材料を使用しなければならない。

また、ケーブルの接続は十分な強度を持ちかつ適切な絶縁材料で被覆されていなければならない。

④動力電源系統はいかなる場合においてもドライバー等人体に危害を及ぼしてはならない。

-8 動力供給装置（蓄電池）の搭載

- ①車室内に蓄電池（バッテリー）を搭載する場合は、金属、木材等十分な強度を持った材質の蓋を有するケースに収納し、外部から視認できないよう車室から隔離しなければならない。
- ②蓄電池（バッテリー）の固定は金属製のステー等により M6 以上の強度を有するボルト等によって車体に強固に取付けられていなければならない。固定は走行時または衝突時のショックによって蓄電池（バッテリー）が移動することが無いよう十分な強度で行われていなければならない
- ③蓄電池（バッテリー）の搭載高さはドライバーシートの座面高より 30mm 以上超えてはならない。

-9 動力伝達装置

すべての競技車両は正常に作動する後退装置を有す動力伝達機構（電気式、機械式問わず）を搭載していなければならない。また、後退装置は着座したドライバーによって操作できなければならない。

-10 タイヤ

競技車両のすべてのタイヤは地表以外の部分と接触してはならない。

-11 ブレーキ

すべての競技車両は同一のペダルまたはレバーによって作動する制動装置（ブレーキ）を有しなければならない。量産車両において同様のシステムが取付けられている場合は変更を必要としない。左右同時に作動する駐車ブレーキを有しなければならない。

-12 安全ベルト

すべての競技車両は安全ベルト（特にフルハーネスタイプ）の取付けを強く推奨する。量産車両において同様のシステムが取付けられている場合は変更を必要としない。

-13 消火装置

すべての競技車両は消火器の取付けを強く推奨する。

-14 ロールケージ

すべての競技車両はロールケージの取付けを推奨する。

-15 牽引装置

すべての競技車両は最低 1 か所以上の牽引フックを備えるか牽引可能な場所をマーキングし車検時に提示すること。これらは車両が砂地等に停車した場合でも使用可能な場所に取付けられかつ明確に視認できるよう、黄、オレンジ、赤等に着色されている事。

-16 ライトおよび灯火類

すべての競技車両はヘッドライト、テールライトおよび方向指示器等の車体に装着されている灯火機器について無色または有色でも灯火の有無が確認できるテープ、フィルム等によって飛散防止のテーピングを施さなければならない。

2. EV ミニカー参加車両規定

-1 競技車両区分（クラス分け）

参加車両は搭載する電池の種類によりクラス設定を行う。

EV C1: 国内で「ミニカー」（青ナンバー）登録されているまたは可能である4輪以上の車両

EV C2: 国内で「ミニカー」（青ナンバー）登録されているまたは可能である3輪以下の車両

搭載する電池の総電力量によるハンディキャップは設定しない。搭載するモーターの形式、数量は自由とする。

-2 EV ミニカーの定義

国内外で生産・販売された道路交通法および道路運送車両法等によるナンバー区分において「ミニカー」登録（青ナンバー）がされているまたは可能な車両とする。改造範囲は道路運送車両法に基づく車両検査に適合できる水準のものとする。

競技参加車両において車両検査証の提示、およびナンバー取得の義務を負わない。

-3 車両の適合性および改造の範囲

競技に参加するすべての車両の改造範囲は道路運送車両法に基づく車両検査に適合できる水準のものとする。

競技期間中いかなる場合においても車両がそのすべてにわたり本規定を順守し、大会主催者の求めに応じて説明および検証作業に応じる義務を負うものとする。

-4 車両の寸法および重量

①最低地上高：出走可能状態（ドライバー搭乗状態）で平坦な面上において車両の左右どちらかの側面のすべてのタイヤの空気を抜いた状態で、車両のいかなる部分も地表に接してはならない。

②車両重量：車両重量は出走可能状態でドライバーを除く車両の重量とする。

規定重量は改造前の車両検査証、カタログ等の公称値から、増減値とも50%を超えてはならない。

規定重量を満たすため1個または数個の十分な強度を有し単一構造体のバラストを車両の目視可能な位置に工具等によって取付けることは許可される。

-5 原動機および動力供給装置

①原動機：電気モーターとし、その形式および数量は自由とする。

②供給装置：蓄電池（バッテリー）とし、使用可能な電池（バッテリー）は以下のとおりとする。

◎鉛電池（シールドタイプ推奨）

◎ニッケル水素電池

◎リチウムイオン電池／リチウムポリマー電池

◎その他 事前申請の上、大会主催者が使用を許可した電池

-6 電気装置・装備

すべての競技車両は、上記原動機および動力供給装置のはかに以下の電気装備を有する必要がある。

①サーキットブレーカ（主電源回路開閉装置）：主動力電源回路中に開閉が可能なブレーカ（開閉器）等を設け緊急時直ちに開閉が行えるようにしなければならない。

②ヒューズ（過電流トリップ機構）：主動力電源回路中にヒューズ等を設置し過電流保護対策をしなければならない。

③電気配線図：すべての車両は電気配線図を準備しいつでも提示できるようにしなければならない。

-7 禁止事項および注意事項

原動機、動力供給装置および電気装備等の製作、改造、接続にあたり以下の項目を順守しなければならない。

①直結スイッチの禁止：動力供給装置（電池等）をコントローラ等を介さずに直接モーターに接続することは禁止する。

②動力供給装置（電池等）と車体（ボデー）の絶縁：車体（ボデー）と電池を接続することは禁止する。（動力用電源回路と車両制御電気回路のアースの共有等も含む）

③電源ケーブルおよび接続：動力電源ケーブルは十分な容量を持った材料を使用しなければならない。

また、ケーブルの接続は十分な強度を持ちかつ適切な絶縁材料で被覆されていなければならない。

④動力電源系統はいかなる場合においてもドライバー等人体に危害を及ぼしてはならない。

-8 動力供給装置（蓄電池）の搭載

①蓄電池（バッテリー）の搭載位置は車両オリジナルから変更してはならない。

-9 動力伝達装置

すべての競技車両は正常に作動する後退装置を有す動力伝達機構（電気式、機械式問わず）を搭載していなければならない。また、後退装置は着座したドライバーによって操作できなければならない。

-10 タイヤ

競技車両のすべてのタイヤは地表以外の部分と接触してはならない。

-11 ブレーキ

すべての競技車両は同一のペダルまたはレバーによって作動する制動装置（ブレーキ）を有しなければならない。
量産車両において同様のシステムが取り付けられている場合は変更を必要としない。
左右同時に作動する駐車ブレーキを有しなければならない。

-12 安全ベルト

すべての競技車両は安全ベルト（特にフルハーネスタイプ）の取付けを強く推奨する。
量産車両において同様のシステムが取り付けられている場合は変更を必要としない。

-13 消火装置

すべての競技車両は消火器の取付けを強く推奨する。

-14 ロールケージ

すべての競技車両はロールケージの取付けを推奨する。

-15 牽引装置

すべての競技車両は最低1か所以上の牽引フックを備えるか牽引可能な場所をマーキングし車検時に提示すること。
これらは車両が砂地等に停車した場合でも使用可能な場所に取付けられかつ明確に視認できるよう、黄、オレンジ、赤等に着色されている事。

-16 ライトおよび灯火類

すべての競技車両はヘッドライト、テールライトおよび方向指示器等の車体に装着されている灯火機器について無色または有色でも灯火の有無が確認できるテープ、フィルム等によって飛散防止のテーピングを施さなければならない。