

2018年JAF国内競技車両規則の制定（改正概要）

＊年号の修正については省略

I 第1編 レース車両規定：

第1章 車両の分類

改正なし。

第2章 レース車両の排気音量規制

改正なし。

第3章 公認車両および登録車両に関する一般規定

1. 第2条「一般事項」2. 2)「許される変更の限度」の以下の箇所を削除する。

JAFは、予告期間をもって触媒装置の装着を義務付ける。

2. 第8条「車体」8. 3)「車室」4)を次の通り改める。

車室は、エンジンルーム、燃料タンク、オイルタンク、ギアボックス、プロペラシャフトから隔壁で完全に隔離されていなければならない。

第4章 公認車両および登録車両に関する安全規定

1. 第7条「後方視界」を次の通り改める。

後方視界は、リアウィンドウの少なくとも幅50cm、高さ10cmの範囲を見渡せる1つの室内ミラー、および2個の室外ミラーによって確保されなければならない。ただし、室内ミラーを別途有効な後方視界を得る装置（室内ミラーと同等の効果をえられる装置）に代えることが許される。

2. 第13条「座席」8)を次の通り改める。

運転席とドアロールバーの間には機械装置の設置は許可されない。

第5章 量産ツーリングカー（N1）

改正なし。

第6章 特殊ツーリングカー（N2）

改正なし。

第7章 グランドツーリングカー300

第1節 グランドツーリングカー300（JAF-GT300）

1. 第3条「車体および外部寸法」3.2.2)「その他のウィンドウ」2)を次の通り改める。

ドアウィンドウガラスは機能が保持されているならば、作動方法、方式

を変更することが許される。

【2018年以降の新型車について】

ドアのウインドウガラスは4mmアレンキーを使用して操作するクイックファスナーにより、コクピットの外側から取り除くことができなければならない。

2. 第3条3.3.3.3) 「天井部分の開口」を次の通り改める。

天井部分に開口部を1つ設置することができるが、下記および12.11) (ドライバー救出作業用開口) の条件を満たさなければならない。

3. 第6条「配管とポンプおよび燃料タンク」6.1.2) を次の通り改める。

エンジンにつながるすべての燃料補給パイプにはすべて自動の遮断弁が付いていなければならない。

これら遮断弁は燃料タンクに直接取り付けられ、燃料装置中の圧力のかかった配管の1つが破損したり漏れたりした場合に、すべての燃料配管を自動的に閉じるものとする。

4. 第12条「安全装備、装置」12.3) 「座席、ヘッドレスト」に以下を追加する。

【2018年以降の新型車について】

FIA基準8862-2009に従い公認された競技用座席を使用しなければならない。

ドライバーと公認座席の間に使用される一切のクッションの最大肉厚は=50mmであること。

5. 第12条「安全装備、装置」12.10) 「消火装置」に以下を追加する。

【2019年以降の競技車両について】

FIA規格8865-2015(テクニカルリストNo.52)に合致した消火装置の装着が義務付けられる。

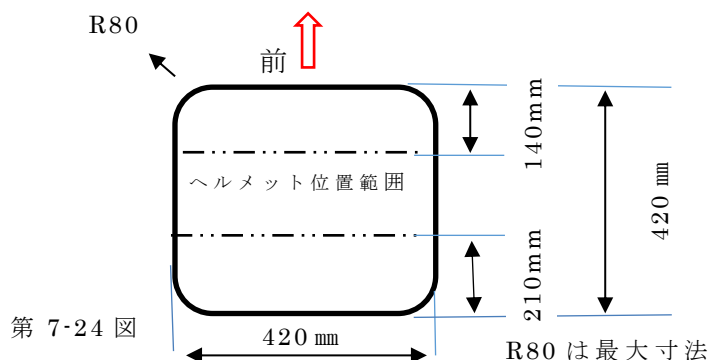
6. 第12条「安全装備、装置」に以下を追加する。

12.11) ドライバー救出作業用開口

【2018年以降の新型車について】

1) ドライバーの救出作業のためにヘルメットの上部に 7-24 図に示す 420 mm×420 mmの開口部を設けなければならない。

2) その開口はカバーによって閉鎖されなければならない、カバーはファスナーで固定され、固定方法はJAFに申請し承認を得ること。



7. 第13条「その他の要素」に以下を追加する。

【2018年以降の新型車について】

13.3) 車両を吊り上げる装置

車両吊上げの迅速化を図るため、JAFが指定する吊上げ装置をローラーケージに設置すること。

吊上げ装置の取り付けはJAFに申請し承認を得るものとする。

吊り上げ装置への作業は容易でなければならず、その位置は次のようにマーキングされなければならない：

- ・ 2つの装置の装着部のルーフ開口部の周囲には幅5mmの円でマーキングされなければならない。

開口部が横方向から見えない場合、矢印が横から見えるように（片側1箇所）明示されなければならない。

- ・ 開口部のエリアは、吊り上げピンの挿入が必要な場合にそれを妨げるような走路からの破片が入ることがないように、覆われていなければならない。

グローブをはめたマーシャルが困難なく、また何かを要することなく、容易に剥がすことができる覆いステッカーによりピンの挿入が正確に完全に実施される必要がある。堅牢なカバーは禁止される。

13.4) レース用ネット

レース用ネットの使用が義務付けられる。

FIA基準8863-2013（（テクニカルリストNo.48）に従い装着方法はJAFに申請し承認を得ること。

第2節 グランドツーリングカー300マザーシャシー（JAF-GT300MC）

1. 第3条「車体および外部寸法」3.2.2）「その他のウィンドウ」2）を次の通り改める。

- 2）ドアウィンドウガラスは機能が保持されているならば、作動方法、方式を変更することが許される。

【2018年以降の新型車について】

ドアのウィンドウガラスは4mmアレンキーを使用して操作するクイックファスナーにより、コクピットの外側から取り除くことができなければならない。

2. 第3条3.3）「車体」3.3.3.3）「天井部分の開口」を次の通り改める。

天井部分に開口部を1つ設置することができるが、下記および12.10）（ドライバー救出作業用開口）の条件を満たさなければならない。

3. 第6条「配管とポンプおよび燃料タンク」6.1.2）を次の通り改める。

エンジンにつながるすべての燃料補給パイプにはすべて自動の遮断弁が付いていなければならない。

これら遮断弁は燃料タンクに直接取り付けられ、燃料装置中の圧力のかかった配管の1つが破損したり漏れたりした場合に、すべての燃料配管

を自動的に閉じるものとする。

4. 第12条「安全装備、装置」12.3)「座席、ヘッドレスト」に以下を追加する。

【2018年以降の新型車について】

FIA基準 8862-2009に従い公認された競技用座席を使用しなければならない。

ドライバーと公認座席の間に使用される一切のクッションの最大肉厚は=50mmであること。

5. 第12条「安全装備、装置」12.9)「消火装置」に以下を追加する。

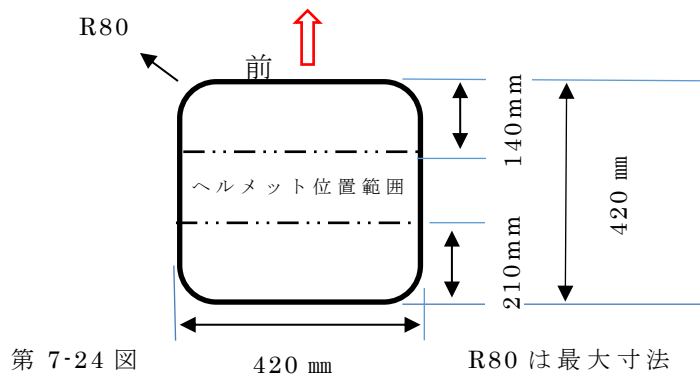
【2019年以降の競技車両について】

FIA規格 8865-2015 (テクニカルリスト No.52) に合致した消火装置の装着が義務付けられる。

6. 第12条「安全装備、装置」に以下を追加する。

【2018年以降の新型車について】

- 1) ドライバーの救出作業のためにヘルメットの上部に7-24図に示す420mm×420mmの開口部を設けなければならない。
- 2) その開口はカバーによって閉鎖されなければならない、カバーはファスナーで固定され、固定方法はJAFに申請し承認を得ること。



7. 第13条「その他の要素」に以下を追加する。

【2018年以降の新型車について】

13.3) 車両を吊り上げる装置

車両吊上げの迅速化を図るため、JAFが指定する吊上げ装置をロールケージに設置すること。

吊上げ装置の取り付けはJAFに申請し承認を得るものとする。

吊り上げ装置への作業は容易でなければならない、その位置は次のようにマーキングされなければならない：

- ・ 2つの装置の装着部のルーフ開口部の周囲には幅5mmの円でマーキングされなければならない。

開口部が横方向から見えない場合、矢印が横から見えるように（片

側 1 箇所) 明示されなければならない。

- ・ 開口部のエリアは、吊り上げピンの挿入が必要な場合にそれを妨げるような走路からの破片が入ることがないように、覆われていなければならない。

グローブをはめたマーシャルが困難なく、また何かを要することなく、容易に剥がすことができる覆いステッカーによりピンの挿入が正確に完全に実施される必要がある。 堅牢なカバーは禁止される。

13.4) レース用ネット

レース用ネットの使用が義務付けられる。

FIA 基準 8863-2013 ((テクニカルリスト No. 48) に従い装着方法は JAF に申請し承認を得ること。

第 8 章 グランドツーリングカー 5 0 0 (JAF-GT500)

改正なし。

第 9 章 競技専用車両 (ナショナルフォーミュラ) に関する定義

改正なし。

第 1 0 章 スーパー F J (S-FJ)

改正なし。

第 1 1 章 フォーミュラ 4 (F4)

1. 第 2 条「車体と寸法」2.1) 「車幅」2.1.1) を次の通り改める。

ステアリングホイールを直進状態にしたときのコンプリートホイールを含む車体の全幅は 1,750mm を超えてはならない。

2. 第 2 条「車体と寸法」2.1) 「車幅」2.1.2) 「フロントホイールの中心線より前方の幅」を次の通り改める。

フロントホイールの中心線より前方の車体の全幅は 1,400mm を超えてはならない。

3. 第 2 条「車体と寸法」2.1) 「車幅」2.1.3) 「フロントホイールとリアホイールの間の形状」を次の通り改める。

フロントホイールの中心線より後方とリアホイールの中心線の前方にある車体の最大幅は 1,400mm を超えてはならない。この中に衝撃吸収構造体は含まれる。

エアボックスを除き、リアホイールの中心線より前方の車体で、リアコンプリートホイールの高さより上方の車体のいかなる部分も、車両の縦方向軸の中心から 450mm を超えてはならない。

4. 第2条「車体と寸法」2.3)「高さ」を次の通り改める。

ドライバーが正常に着座し、また正常にレース装備した車両のいかなる部分も、安全ロール構造体を除き、地上から950mmを超えてはならない。

安全ロール構造体のうち、地上高950mmを超える部分は、車両の性能に大きく影響を与えるような空気力学的形状をもってはならない。

5. 第2条「車体と寸法」2.7)「ウイング」を次の通り改める。

フロントおよびリアウイングは2枚で構成され3枚以上で構成することは禁止する。なお、ウイングの形状は前方および上方から見て長方形であり、全域にわたって同一断面形状を維持しなくてはならない。

各ウイングにガーニーフラップの取り付けが許されるが、外形形状は平板であれば自由、ただし同一断面形状をなすウイングの後端から前後30mm範囲に限り許される。このガーニーフラップとウイングとの間に隙間を開けてはならない。

各ウイングには平板の翼端板を設ける事ができる。フロントウイングの翼端板の全ての角度（上側、下側共）には車両側方から見て、最小半径35mmのRを付けなければならない。また、平板の周囲は、半径5mm以上の円弧の断面形状を持つこととする。このR形状を形作る範囲は平板とならなくてもよい。

フロントウイングの翼端板と車体を結ぶステーをウイングと平行に設けることができる。ただし、このステーは直線で、その断面形状は真円に限る。また、車両の前方、上方から見て車両の左右のステーは直線に配置されなければならない。リアウイングの翼端板と車両を結ぶステーをウイングと平行に設けることができる。ただし、このステーは直線でその位置はリアホイールセンターより上方であり、このステーをウイングとはみなさない。

6. 第3条「重量」3.1)「車両の最低重量」を次の通り改める。

大会期間中を通じ570kgを下回ってはならない。

7. 第4条「エンジン」4.1)「エンジンの種類」を次の通り改める。

レシプロピストンによる一般市販エンジンが使用できる。一般市販とは、誰もが容易に購入できるよう、価格と販路が公開される事である。ただし性能の均等化の為、新規に使用するレース用エンジンは吸気系、電気系の補機を含め(エキゾーストパイプを除く) J A F に申請し、承認を受けなければならない。

8. 第4条「エンジン」4.3)「エンジンの改造」を次の通り改める。

規定によって許されていないすべての変更および調整、仕上げは厳禁される。

エンジンに対して行うことのできる作業は、エンジン性能の個体差をなくし、性能を向上させると同時に恒久的にコストの削減を目的とした作業のみである。

具体的には鋭角部の除去、角部のR作業、シリンダーヘッドポート内の研磨加工、クリアランスの調整作業である。ただし、元の寸法を変更することは許されない。元の寸法とは申請され承認を受けたエンジンの諸

元表に記載された寸法のことである。

これら以外に使用による磨耗事故によって損傷した部品は、いずれも損傷した部品と全く同一の日本国内で購入できる（輸出用を含む）部品によってのみ交換が許される。シリンダーヘッドとエアボックスの間の吸気装置は自由とする。

ただし、吸気系の長さを可変できる装置、およびそれに類する装置はすべて禁止する。また空気の量をコントロールするスロットルバルブの径は最小43mm、最大45mmで最大4個までとする。但し、シングルスロットルの場合はこの限りではない。吸／排気ポートの切削による加工は自由。ただし、肉盛り等、材料の付加は方法の如何を問わず許されない。

また、ポートに対するインサート等の加工も許されない。

円形断面を有する、長さ3mm、直径25mmの並行孔のエアリストリクターを取り付けること。エンジンに吸入される空気はすべてこのエアリストリクターを通過すること。1.2)に従いエアリストリクター径が変更されることがある。

エアリストリクターは、金属性でなければならない。

但し、4.3)で定めるエアリストリクターはシングルスロットルの場合はこの限りではない。

エアボックスの材質は多孔性でない限り自由とするが容積は最大9.5ℓとする。

また、エアボックスはコンプリートホイールから150mm以上離れていなければならない。

マニホールド、インジェクター、エアボックスおよびエアリストリクターを含む全吸気系は長さ1,000mm、幅500mm、高さ500mmの箱に納まるものでなければならない。ただし、水平対向エンジンについては、エアリストリクターは500mm×500mm×380mmを超えることのないエアボックスに取り付けること。

9. 第4条「エンジン」 4.3.5) を次の通り改める。

カムシャフト、カムギア、バルブスプリング、バルブシート、バルブリフター、ロッカーピボット、バルブクリアランスの調整機構は自由とする。ただし、可変バルブタイミングシステムの使用は自由とする。バルブタイミングシステムを利用しない場合、これに伴う最小限の改造は許される。材質の変更は禁止される。

10. 第4条「エンジン」 4.3.13) を次の通り改める。

性能の均等化の為、ECUおよびインテークシステムはJAFに申請し、承認を受けなければならない。

11. 第4条「エンジン」4.4) 「吸気システムの制御」を次の通り改める。

F4エンジン吸気系、真空度コントロール器具。シングルスロットルのエンジンにはこの器具は適用しない。

以下に示すコントロール器具は、F4用吸気系の真空度をチェックするための最良の方法であり、控訴の可能性がないものである。すべてのF4は、レース前後にこれをチェックするため、技術委員の処理により本器具を取り付けなければならない。この器具のねらいは、吸気系の中に人工的

に真空をつくることであり、下記のものが含まれる。

(以下略)

12. 第5条「駆動装置」5.1.4)を次の通り改める。

横置きギアボックスおよびリアアクスルより前方のギアボックスは許されない。

動力アクチュエータを利用したシフト方式は許可される。シフトスイッチの位置は自由。

13. 第11条「安全装置」11.9.2)「側面防護体」を次の通り改める。

側面防護体は高さ150mm以上あること。それらは、車両の縦の中心線から最小550mmの両側にあり、ステアリングホイールから燃料タンク背面まで連続して設置されなくてはならない。側面防護体は、180kPa(18N/cm²)以上の衝撃強度をもつコアを用いたサンドイッチ構造であること。

サンドイッチ構造の表面板には225MPa(225N/mm²)の引っ張り強度と5%の最小伸張度をもつ表裏の合計厚さ2.0mm以上のアルミニウムの合金板あるいは同等の強度を持つ材料で構成されなければならない。それぞれの防護体は最小2,000mm²の断面積を有すること。側面防護体は側面衝撃の緩和を有効にするため車体横断して堅固に連結すること。ラジエターをこれら構造体に取り入れることができる。このコアの中に水パイプを通すことは許されるが、燃料、オイル、配線を通してはならない。

FIAが定めるF4サバイバルセルで側方貫通パネルを備える車両はこの側面防護体を備えなくても良い。

14. 第11条「安全装置」11.10)「ホイールテザー」を次の通り改める。

ホイールと車両との結合を保つすべてのサスペンション連結部が破損した際にホイールが車両から外れるのを防ぐために、ホイールテザーの装着が認められる。テザーの強度要件は引っ張り強度70kNであることが望ましい。ホイールテザーを装着する場合は、車両の主要構造体と各ホイール／アップライトアセンブリを、断面積が75mm²を上回る柔軟性のあるケーブルで連結しなければならない。

ホイールテザーを保持するカバーをサスペンションアームに取り付けることが許される。ただし、空力的な影響を及ぼさない形状に限る。このカバーにブレーキラインを取り込むことは認められる。

第12章 スーパーフォーミュラ(SF)

1. 第2条「車体と寸法」2.11.3)を次の通り改める。

車両の走行中に、これらの領域の関係が変化する可能性が無いことを確実にするため、堅固な複数の支持体を使用し、互いに架橋されなければならない。

ただし、JAFに申請し承認され、車両供給者によってのみ提供されるドライバーによって調整可能なドラッグ抑制システム(DRS)装置を装備することが許される。

2. 第4条「エンジン」4.2.1)「燃料系統」2)燃料流量制限機構を削除

し、以降の項番を繰り上げる。

1) 1 燃料ポンプ

J A F に申請し承認された高圧燃料ポンプおよびポンプカムプロフィールの使用が義務付けられる。

車室内、車体外部への設置を禁止される。

2) 燃圧

減速時を除き、高圧側 2 0 0 bar、低圧側 8 bar を上限とする。

3) 燃料インジェクター

J A F に申請し承認された燃料インジェクターの使用が義務付けられる。1 個／シリンダーとする。

3. 第 4 条「エンジン」4.6) 「エンジンコントロールコンピューター」を次の通り改める。

4.6) エンジン制御

4.6.1) J A F に申請し承認された燃料流量制限機構、または吸入空気流量制限機構の何れかを装着しなければならない。

4.6.1.1) 燃料流量制限機構

エンジンに供給される燃料流量規制回路と一時的な増量のための短絡回路から構成される制御機構で4.2.1)燃料系統に装着され短絡回路が動作している場合を除き、エンジンに供給されるすべての燃料が通過しなければならない。

4.6.1.2) 吸入空気流量制限機構

エンジンに供給される全ての空気量の制御機構で、エアリストリクター単独またはエアリストリクターと一時的な増量のための短絡回路で構成され、過給装置の上流までの間に装着される。短絡機構が動作している場合を除き、エンジンに供給されるすべての空気がエアリストリクターを通過しなければならない。

4.6.2) エンジンコントロールコンピューター

J A F の指定するエンジンコントロールコンピューターを使用しなければならない。

第 1 3 章 リブレ（その他の車両）（NE）

改正なし。

II 第 2 編 ラリー車両規定：

1. 第 2 章第 3 条消火装置を以下の通り改める。

手動消火器または自動消火装置を装備することが義務付けられる。これらの消火装置は F I A の認定を受けたものであることが望ましい。ただし、第 1 種アベレージラリーに出場する車両については消火装置を装備することを推奨とする。

2. 第 2 章第 6 条けん引用穴あきブラケットを以下の通り改める。

すべての車両はすべての競技に際して前後にけん引用穴あきブラケットを備えなければならない。

このけん引用穴あきブラケットは車両が自由に移動できる場合にのみ使用されるものとする。

また、これは明確に確認でき、黄色、あるいは赤、またはオレンジ色で塗装されていなければならない。

ただし、第1種アベレージラリーに出場する車両についてはけん引用穴あきブラケットを装備することを推奨とする。

3. 第3章第3条「エンジン」の3.13)を以下の通り改める。

変更は許されるが、下記の規定を満たしていなければならない。変更する場合、第4編付則「ラリー車両およびスピードS A車両の後付マフラーに関する付則」に留意すること。なお、オーガナイザーは当該競技会特別規則に規定することによって、音量を規制することができる（マフラーおよび排気管の変更について制限することも含む）。

①排気管は左または右向きに開口してはならない。

②触媒コンバーター、排気ガス再循環装置、O₂センサー、二次空気導入装置等が当初の通り取り付けられていること。

③遮熱板等の熱害対策装置は同一の構造を有し、かつ同じ位置に備えられ損傷・脱落がないこと。

④いかなる場合も、当該車両の保安基準適合品への変更であり、音量規制値および排気ガス規制値に適合していること。

4. 第4章第8条「車体」を以下の通り改める。

車体まわりおよび車室内に追加・変更等する蓋然性が高く、安全の確保および公害の防止上支障がない第4編付則に定める「アクセサリー等の自動車部品」の取付け、取外し、変更が許される。

8.1) 車体外部 8.1.1)～8.1.4)を簡易的（蝶ねじ等）または固定的（ボルト、ナット等）に取り付ける場合を除き、全長、全幅および全高は変更しないこと。

8.1.1) 空力装置

第4編付則「アクセサリー等の自動車部品」に示された空気流を調整するための前後スポイラーを新たに装着、交換することができる。ただし、何れの場合でも下記事項に留意すること。

①最低地上高

②鋭い突起を有していないこと。

③振動、衝撃等により緩みを生じないこと。

④第4編付則に定める「エア・スポイラの構造基準」を満足すること。

また、内部構造が剥き出しにならないことを条件にフロント・リアスポイラー、サイドスカート（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）およびリアスカートの部品を取外すことができる。

- 8.1.2) フロントスポイラー：装着・変更が許される。ただし、一体型を含みバンパーの変更は許されない。
- 8.1.3) リアスポイラー：装着・変更が許される。ただし、トランクおよびリアゲートとの一体型は許されない。
- 8.1.4) サイドスカート：装着・変更が許される。（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）

5. 第5章第4条「排気系」を以下の通り改める。

- 4.1) 排気系（エキゾーストマニホールドを含む）の変更は許されるが、下記の規定を満たしていなければならない。変更する場合、第4編付則「ラリー車両およびスピードS A車両の後付マフラーに関する付則」に留意すること。なお、オーガナイザーは当該競技会特別規則に規定することによって、音量を規制することができる（マフラーおよび排気管の変更について制限することも含む）。

- ①排気管は左または右向きに開口してはならない。
- ②触媒コンバーター、排気ガス再循環装置、O₂センサー、二次空気導入装置等が当初の通り取り付けられていること。
- ③遮熱板等の熱害対策装置は同一の構造を有し、かつ同じ位置に備えられ 損傷・脱落がないこと。
- ④当該車両の保安基準適合品への変更であり、音量規制値及び排気ガス規制値に適合していること。

6. 第6章第8条「車体」を以下の通り改める。

車体まわりおよび車室内に追加・変更等する蓋然性が高く、安全の確保および公害の防止上支障がない第4編付則に定める「アクセサリー等の自動車部品」の取付け、取外し、変更が許される。

- 8.1) 車体外部 8.1.1)～8.1.4)を簡易的（蝶ねじ等）または固定的（ボルト、ナット等）に取り付ける場合を除き、全長、全幅および全高は変更しないこと。

8.1.1) 空力装置

第4編付則「アクセサリー等の自動車部品」に示された空気流を調整するための前後スポイラーを新たに装着、交換することができる。ただし、何れの場合でも下記事項に留意すること。

- ①最低地上高
- ②鋭い突起を有していないこと。
- ③振動、衝撃等により緩みを生じないこと。
- ④第4編付則に定める「エア・スポイラの構造基準」を満足すること。

また、内部構造が剥き出しにならないことを条件にフロント・リアスポイラー、サイドスカート（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）およびリアスカートの部品を取外すことができる。

- 8.1.2) フロントスポイラー：装着・変更が許される。ただし、一体型を含みバンパーの変更は許されない。
- 8.1.3) リアスポイラー：装着・変更が許される。ただし、トランクおよびリアゲートとの一体型は許されない。
- 8.1.4) サイドスカート：装着・変更が許される。（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）

Ⅲ 第3編 スピード車両規定：

- 1. 第2章「スピードP車両規定」第3条「エンジン」3.3.1)を以下の通り改める。

3.2.1) フィルター：フィルターカートリッジの変更は、当初のものと同一の方式、材質、形状のものであれば認められる。

- 2. 第3章「スピードPN車両規定」第3条「エンジン」3.3.1)を以下の通り改める。

3.3.1) フィルター：フィルターカートリッジの変更は、当初のものと同一の方式、材質、形状のものであれば認められる。

- 3. 第3章「スピードPN車両規定」第9条「車体」を以下の通り改める。

車体まわりおよび車室内に追加・変更等する蓋然性が高く、安全の確保および公害の防止上支障がない第4編付則に定める「アクセサリー等の自動車部品」の取付け、取外し、変更が許される。

- 9.1) 車体外部 9.1.1)～9.1.4)を簡易的（蝶ねじ等）または固定的（ボルト、ナット等）に取り付ける場合を除き、全長、全幅および全高は変更しないこと。

- 9.1.1) 空力装置

第4編付則「アクセサリー等の自動車部品」に示された空気流を調整するための前後スポイラーを新たに装着、交換することができる。ただし、何れの場合でも下記事項に留意すること。

① 最低地上高

② 鋭い突起を有していないこと。

③ 振動、衝撃等により緩みを生じないこと。

④ 第4編付則に定める「エア・スポイラの構造基準」を満足すること。

また、内部構造が剥き出しにならないことを条件にフロント・リアスポイラー、サイドスカート（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）およびリアスカートの部品を取外すことができる。

- 9.1.2) フロントスポイラー：装着・変更が許される。ただし、一体型

を含みバンパーの変更は許されない。

9.1.3) リアスポイラー：装着・変更が許される。ただし、トランクおよびリアゲートとの一体型は許されない。

9.1.4) サイドスカート：装着・変更が許される。（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）

4. 第4章「スピードN車両規定」第3条「エンジン」3.3.1)を以下の通り改める。

3.3.1) フィルター：フィルターカートリッジの変更は、当初のものと同一の方式材質、形状のものであれば認められる。

5. 第4章「スピードN車両規定」第9条「車体」を以下の通り改める。

車体まわりおよび車室内に追加・変更等する蓋然性が高く、安全の確保および公害の防止上支障がない第4編付則に定める「アクセサリ等の自動車部品」の取付け、取外し、変更が許される。

9.1) 車体外部 9.1.1)～9.1.4) を簡易的(蝶ねじ等)または固定的(ボルト、ナット等)に取り付ける場合を除き、全長、全幅および全高は変更しないこと。

9.1.2) 空力装置

第4編付則「アクセサリ等の自動車部品」に示された空気流を調整するための前後スポイラーを新たに装着、交換することができる。ただし、何れの場合でも下記事項に留意すること。

①最低地上高

②鋭い突起を有していないこと。

③振動、衝撃等により緩みを生じないこと。

④第4編付則に定める「エア・スポイラの構造基準」を満足すること。

また、内部構造が剥き出しにならないことを条件にフロント・リアスポイラー、サイドスカート（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）およびリアスカートの部品を取外すことができる。

9.1.3) フロントスポイラー：装着・変更が許される。ただし、一体型を含みバンパーの変更は許されない。

9.1.4) リアスポイラー：装着・変更が許される。ただし、トランクおよびリアゲートとの一体型は許されない。

9.1.5) サイドスカート：装着・変更が許される。（フロントフェンダーアーチ後端からリアフェンダーアーチ前端までのサイドステップ部分）

6. 第5章「スピードSA車両規定」第3条「エンジン」3.3.2)を以下の通り改める。

3.3.2) マフラーおよび排気管：マフラーおよび排気管（原動機の排気ポート以降の触媒コンバーターを除く管）は、材質、形状（管の太

さ、口径等を含む）および排気管の経路を変更することができ、また、排気管出口が複数であったものを単数にすることもできる。変更する場合、第4編付則「ラリー車両およびスピードSA車両の後付マフラーに関する付則」に留意すること。

ただし、変更、交換の有無に拘わらず下記①～③の規定を満たすこと。なお、オーガナイザーは当該競技会特別規則に規定することにより、音量を規制することができる（マフラーおよび排気管の変更について制限することを含む）。

また、第4編付則「ラリー車両およびスピード車両（P車両、PN車両、N車両、SA車両、B車両）の排気音量測定に関する指導要綱」に従い排気音量を測定することができる。

①排気管は左向きまたは右向きに開口していないこと。

②当該自動車に当初から備えられている触媒コンバーター、排気ガス再循環装置、O₂センサー、二次空気導入装置等（各装置の配管・配線を含む）は取外したり、改造してはならない。

③遮熱板等（断熱塗装を含む）の熱害対策装置は当初の遮熱性能を有していること。なお、当該自動車の断続器の形式が無接点式である点火装置を備えた自動車については、排気管およびマフラーの遮熱板（同位置の車体側遮熱板を含む）については装着されていなくとも差し支えない。

7. 第5章「スピードSA車両規定」第4条「シャシー」4.2)を以下の通り改める。

4.2) 全長、全幅および全高：9.2)を簡易的（蝶ねじ等）または固定的（ボルト、ナット等）に取り付ける場合を除き、変更しないこと。

IV 第4編 付則：

ラリー車両およびスピードSA車両の後付マフラーに関する付則

平成22年4月以降に生産された車両（当該車両の自動車検査証の備考欄に「マフラー加速騒音規制適用車」の記載がある車両）のマフラーは、以下を満足していること。

なお、平成28年10月1日以降に型式指定を受けた車両に後付消音器を装着する場合は、該当する道路運送車両の保安基準の細目告示（平成28年4月20日施行）に従った騒音基準を満たすこと。

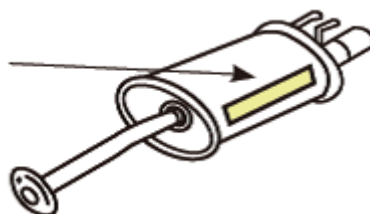
- 1 消音器の騒音低減機構を容易に除去できる構造（一酸化炭素等発散防止装置と構造上一体となっている消音器であって、当該一酸化炭素等発散防止装置の点検又は整備のために分解しなければならない構造のものを除く。）でないこと。

2 次のいずれかの表示があること。

(1) 純正品表示

(車両型式認証を受けた自動車等が備える純正マフラーに行う表示)

(例) 自動車メーカー商号、商標等



(2) 装置型式指定品表示(装置型式指定を受けた騒音防止装置に行う表示)



(3) 性能等確認済表示

(登録性能等確認機関が確認した交換用マフラーに行う表示)

(例)



(第1種後付消音器の性能等確認済表示の例)

確認機関の略称の例：JQR JATA JARI

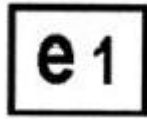
(4) 国連欧州経済委員会規則（UN規則）適合表示（Eマーク）

表示例：数字は認定国の番号を示し、認定国により変わります（43：日本）



(5) 欧州連合指令 (E U 指令) 適合品表示 (e マーク)

表示例：数字は認定国の番号を示し、認定国により変わります (1：ドイツ)



3 次のいずれかの自動車等が現に備えているマフラー

(1) 加速走行騒音レベルが 82 dB 以下である車両。公的試験機関が実施した試験結果 (加速走行騒音試験結果) が必用となる。

(2) 加速走行騒音レベルが U N 規則または E U 指令に適合する車両等。
外国の法令に基づく書面または表示で確認することができる。例えば以下のものがある。(ただし、同一性や基準への適合性が明らかであることが必用。)

- ① C O C ペーパー (E U 指令に基づく車両型式認可車両に交付される適合証明書)
- ② W V T A ラベルまたはプレート (E U 指令に基づく車両型式認可を受けた車両に貼付されている当該車両型式認可番号が表示されているもの。)

以上