

2025白浜ECO-CAR チャレンジ

総 則

1. 開催日時： 2025年11月1日～2日（10月31日より搬入日開始可能）
2. 大会名称： 2025白浜 ECO-CAR チャレンジ
3. 主催団体・主管： 白浜 ECO-CAR チャレンジ 大会実行委員会
4. 事務局の連絡先： 白浜 ECO-CAR チャレンジ大会事務局
〒599-8237 大阪府堺市中区深井水池町 3229-7
E-mail：shirahama.ecocar@gmail.com
5. 開催場所： 旧白浜空港特設会場（和歌山県西牟婁郡白浜町 2926 番地）
6. 協賛： 現在交渉中 ・ 下記は 2024 の実績。（順不同）（**その他も含め、現在・交渉中**）

西尾レントオール株式会社	三段壁洞窟
株式会社ミツバ	有限会社土井ファーム
野村商会	株式会社磯路金属
7. 後援： 現在交渉中 ・ 下記は 2024 の実績。（順不同）（**その他も含め、現在・交渉中**）

和歌山県	白浜町
白浜町商工会	一般社団法人 南紀白浜観光協会
一般社団法人 日本機械学会 関西支部	一般社団法人 日本太陽エネルギー学会
公益社団法人 日本材料学会 関西支部	公益社団法人 日本設計工学会 関西支部
NPO法人 クリーン・エネルギー・アライアンス	一般社団法人マグネシウム循環社会推進協議会
8. 協力： 現在交渉中 ・ 下記は 2024 の実績。（順不同）（**その他も含め、現在・交渉中**）

有限会社トータルホケンいでは	ファクトリージأس合同会社
----------------	---------------

9. 大会組織・役員

事務局長： 野村 圭佑 ソーゴインテック(株) 代表取締役、野村商会代表、TEAM-REDZONE代表
競技長： 筒井 貴広 泉北高速鉄道(株)所属
車検長： 池上 敦也 ヤマハ発動機(株)所属、東海大学ソーラーカーチーム・テクニカルディレクター
計時長： 田代 瑛 (株)日立ビルシステム 所属
技術顧問： 福井 智史 神戸市立工業高等専門学校所属
会場管理長： 小佐田 真克 自主創造科学工房 Cabreo チーフエンジニア

10. 競技クラス：

参加車両は以下のカテゴリーに分けられる。

ソーラーカー：レジェンド・クラス：

2021・旧 FIA Olympia / 2021・旧 FIA Alternative Cup Category1

2021・2023・旧 WSC規格車両

ソーラーカー：アドバンス・クラス：

白浜 WSC 特別クラス（現・旧 WSC規格車両）

白浜 FIA 現・旧 Olympia 特別クラス

白浜 FIA 現・旧 Alternative Cup Category1 特別クラス

ソーラーカー：ビギナー・クラス：

鈴鹿Enjoy I（一般・大学生） / 鈴鹿Enjoy II（中・高校生）

World Econo Moveレース

オープンクラス = 規制無し / ジュニアクラス = 中・高校生チームのみ

白浜EVエコラン

オープンクラス = 規制無し / ジュニアクラス = 中・高校生チームのみ

注意：白浜EVエコランのバッテリーは参加者が準備し持ち込む。

その他：

大会実行委員会が許可するその他の車両

※参加チーム数が3チームに以下の場合は大会実行委員会の判断で他のクラスに編入される場合がある。

11. 既定の改廃：

大会実行委員会は本規定を状況に応じ内容を変更することができる。変更内容は公式通知にて公示する。

12. 既定の解釈：

本規定に定められていない事項あるいは明記されていない事項については、大会実行委員会が最終的な判断および決定を下すものとする。

13. 異議・抗議申し立て：

- (1) レース主催者、競技役員、他のエントラント、ドライバーまたは競技会関係者の決定、行為あるいは過誤によって、自分が不当に処遇されていると判断したエントラントは、これに対して抗議する権利を持つ。
- (2) 抗議申し立ての権利を行使することができるのは、指名登録されたエントラント、もしくは書面にてその委任（委任状の原本のある）を受けた代理人に限られる。
- (3) 抗議は、書面により、抗議対象とする箇所または内容を具体的に記載しなければならない。
- (4) 技術委員の判定に対する抗議は決定直後に行わなければならない。
- (5) 各レース中の規則違反、不正行為、レースの最終結果に対する抗議は、レース暫定結果発表後から30分以内に行わなければならない。
- (6) 抗議料は 55,000 円（消費税込）とし、現金にて支払われるものとする。この料金は抗議が正当と裁定された場合に限り払い戻されるものとする。
- (7) 大会実行委員会の裁定結果は、関係当事者にのみ口頭で通知される。

14. ブリーフィング

チームの代表者及びドライバーは、大会開催中に行われるブリーフィングに参加しなければならない。欠席の場合、罰則の対象となる場合がある。

15. 競技車両の識別：各チームにナンバーを割り当てる。

16. 公式通知：

- (1) 本規定以外に必要な事項に関しては、大会開催までは各チーム代表者宛に電子メールにて連絡。大会開催中はブリーフィング及び公式通知にて公示する。
- (2) 緊急の場合は場内放送などで伝達される。

17. 参加者の遵守事項：

全ての参加者は、競技運営上のあらゆる規定、競技役員の指示に従い、常に明朗かつ公正に行動し、言動を慎み「白浜 ECO-CAR チャレンジ」を構成する。あらゆる関係機関及び、関係委員の名誉を傷つけるような行為をしてはならない。

18. 肖像権：

参加者は本大会で撮影された映像・写真・音声、レース結果やチーム名、ドライバー、チーム員等の名称、氏名等については、報道・放送・記事の権限を主催者が持つこととする。

19. 罰則：

(1) 全ての規則及び公式通知で定められた規則に対する違反は、大会実行委員会が決定し、違反者に通告される

(2) 本競技会で大会実行委員会が違反者に課すことが出来る罰則は以下の通りとする。

- ① 戒告（始末書提出）
- ② 訓戒
- ③ 賞典外参加
- ④ 失格（競技会出場停止）
- ⑤ 競技結果に「1 分加算」「5 分加算」「1 周減算」「3 周減算」「5 周減算」
- ⑥ 罰則内容に応じた「ペナルティーストップ」

但し、大会実行委員会は状況に応じて罰則を強化することが出来る。

20. 会場敷地内について：

(1) 会場内は電源設備がない為、発電機の使用は許可する。但し、使用の際は騒音や排気ガスについて、他チームに迷惑が掛らない事が大前提である。また大会事務局としてはバッテリーや太陽電池の使用を強く推奨する。

(2) ゴミ、廃棄物については大会主催者・運営側でゴミ箱の設置は行わない。各参加チーム内で発生したゴミ、廃棄物は発生させた各参加チームによって適切に持ち帰られなければならない。これには大会側から各参加チームへ支給、配布され不要になったものも含まれる。参加者、参加チームは会場を大会開催前より綺麗な状態にする努力を怠ってはならない。

(3) 火気の使用は、周りに飛び火等しないように、火気周辺を覆う等の処置をすること。また直火、炭火は禁止とする。

(4) テント等の使用に制限はないが、強風等で飛ばされないように確実に固定をすること。チームメンバー全員が会場を離れる場合はテントを畳まなければならない。

エントリー

21. ドライバー、又はピット要員は大会当日に満 16 歳以上で参加できる。

但し：未成年、満 18 歳未満の場合は親権者の承諾書と印鑑証明が必要。**印鑑証明の提出が出来ない場合、親権者が大会当日の受付にて写真付き分証明書を提示し承諾書に署名する事が必要。**

備考：中学生チームの場合は大会実行委員会と別途打ち合わせを行う事で参加を認める場合がある。

22. 参加チームはチーム員の年齢構成により以下のクラスに分けられる。

一般クラスは大会当日に満 16 歳以上のドライバーのクラス。

学生クラスは大会当日に満 16 歳以上、満 18 歳以下のドライバーのクラス。また、学校名(高等学校)でのエントリーでチームメンバーの半数以上が満 16 歳以上、満 18 歳以下でなければならない。

但し：未成年、満 18 歳未満の場合は親権者の承諾書と印鑑証明の添付が必要。**印鑑証明の提出が出来ない場合、親権者が大会当日の受付にて写真付き分証明書を提示し承諾書に署名する事が必要。**

23. チームの代表者の年齢制限

参加するチームの代表者は大会当日に満 18 歳以上でなければならない。代表者はメンバー全員の行動に責任を負うものとする。

24. 参加申込

(1) エントリーの受付は以下の通りとする。

ソーラーカー・白浜 EV エコラン部門 2025 年 8 月 1 日から 9 月 15 日

WEM 部門 2025 年 8 月 1 日から 9 月 15 日

但し、受付期限以後でも状況に応じて申込を受け付ける場合がある。

(2) 参加申込は、HP 上のエントリーフォームに項目を記入の上送信すること。

(3) 申込の受理は大会事務局からの受理メールの受信をもって完了とする。その後の手続き方法は、受理メールに記載する。

25. エントリー料（参加料）

(1) エントリー料は以下の通りとする。

ソーラーカーレース（一般チーム） 50,000円/ チーム

ソーラーカーレース（中・高校生チーム） 40,000円/ チーム

World Econo Moveレース（一般チーム） 35,000円/ チーム

World Econo Moveレース（中・高校生チーム） 25,000円/ チーム

注意：WEMは決勝用バッテリー代を含む。

白浜EVエコラン（一般チーム）	25,000円/ チーム
白浜EVエコラン（中・高校生チーム）	15,000円/ チーム

注意：バッテリーは参加者が準備し持ち込み。

チームメンバー登録費：

チーム構成人数に応じて入用。（昼食弁当・メンバー登録代）

一般チーム： ソーラーカー：3,000 円/ 人 ・ WEM と白浜 EV エコラン：1,500 円/ 人
中・高校生チーム： ソーラーカー：2,500 円/ 人 ・ WEM と白浜 EV エコラン：1,250 円/ 人

保険料：

上記以外に保険料が入用です。（現在、調整中）

備考：

上記チームメンバー登録料にはソーラーカー部門は初日と2日目、WEM 部門と白浜 EV エコラン部門は2日目のみ、の昼食弁当代を含む（飲み物は含まず）。弁当の持ち込みは外気温によって傷み食中毒の懸念がある事から持ち込み弁当は禁止。しかしスナック類、パン類、インスタント食品、等、傷みにくく食中毒の可能性が低い食品の持ち込みは許可する。飲み物の持ち込みは自由とする。

この弁当手配は地元業者へ発注され食中毒の防止、また地元経済への貢献、更には持続可能な大会運営の為に必要不可欠である事を参加者は理解しなければならない。ゴミは発生させた各参加チームが責任を持って持ち帰られなければならない。

- (2) 申込の受理は大会事務局からの受理メールの受信をもって完了とする。その後の手続き方法は、受理メールに記載する。しかし上記料金の全額が指定期日までに支払われないとエントリー受理は取り消される。
- (3) エントリーが受理されエントリー料が支払われた後に、参加者が参加中止、又はキャンセルをした場合、エントリー料の返金が行われない。
- (4) 天変地異、戦争、疫病、その他の不可抗力な事を含むが、これに限らない事由が発生し大会が中止になった場合、大会主催者は諸経費を除いた部分を参加者へ返金する。

26. 保険・損害

- (1) 参加チームのメンバーは、全員、本大会に関し、別紙所定の保険(参加受理メールにて案内)に加入しなければならない。

- (2) **すべての参加者は、事故・損失により損害が生じ、保険の補償金額を超過する場合、保険範囲外の損害の場合、自己の責任において一切の処理を行わなければならない。また、主催者及び競技役員、コース施設管理者が一切の損害賠償の責任を免除されていることを、承知していなければならない。**

ソーラーカー部門・車両規則

大会実行委員会、主催者は、より多くのチームが競技会への参加を可能にする為に新・旧FIA規格、また海外レース規格の車両に制限や特別ルールを加え、異なる規格であっても出来るだけイコールコンディションを作り、従来レース参加車両状態で手軽に競技会に参加できるクラス編成をしている、等の主催者側の配慮を参加者は理解しなければならない。また、参加、不参加を問わず、より良いイコールコンディションを作るための意見がある場合、チーム代表者は書面、又はメールにて意見書を大会事務局へ送る事を大会実行委員会は歓迎する。またその意見書を元に大会実行委員会は車両規則を見直し、より良い競技会にする努力を行う。

27. 参加可能車両

車両規則はソーラーカーレース鈴鹿 2021 に規定に準ずる車両（FIA Alternative Energy Cup Olympia Class、Category1）、と鈴鹿エンジンクラスに規定に準ずる車両である事。又は現・旧 WSC に規定される車両、さらには上記以外で大会実行委員会が認めるその他の車両。

28. クラス分け

ソーラーカーレースのクラスは下記の3種類に分類される。

(1) レジェンド・クラス

車両規則はソーラーカーレース鈴鹿 2021 に規定に準ずる車両（FIA Alternative Energy Cup Olympia Class、Category1）、と鈴鹿エンジンクラスに規定に準ずる車両である事。又は現・旧 WSC に規定される車両。

備考：2025 年より安全性、速度差低減、等から使用可能なバッテリー重量をアドバンス・クラスと同様に「鉛バッテリー80kg以内、又はリチウムバッテリー10kg以内」へ変更する。

(2) アドバンス・クラス

海外ソーラーカー規格、新・旧国内ソーラーカー規格、ソーラーカーレース秋田規格、等でベース規格が異なる車両でもイコールコンディションに近づけ、平等で低コストにて参加可能を目的とし「白浜 FIA Olympia 特別クラス」、「白浜 WSC 特別クラス」、「白浜 FIA Alternative Cup Category1」をアドバンス・クラスに特別クラスとして特別ルールを加えて設定する。

白浜 WSC 特別クラス（WSC2017・19・21に準ずる車両）

特別ルール： 鉛バッテリー80kg以内、又はリチウムバッテリー10kg以内

白浜 FIA Olympia 特別クラス

特別ルール： 鉛バッテリー80kg以内、又はリチウムバッテリー10kg以内

ソーラーパネル4m²以内（シリコン製のみ）

白浜 FIA Alternative Cup Category1 特別クラス

現 Alternative Cup Category1 特別クラス（現 FIA Alternative Cup Category1）

特別ルール： 鉛バッテリー80kg以内、又はリチウムバッテリー10kg以内

ソーラーパネル4m²以内（シリコン製のみ）

備考：上記の鉛バッテリーはシールドタイプのみ使用可能とする。

(3) ビギナー・クラス

低コストで参加できることを目的とし、更に初心者が参加しやすくする為のクラスである。

鈴鹿Enjoy I（一般・大学生）、鈴鹿Enjoy II（中・高校生）のソーラーカーレース鈴鹿2021に規定に準ずる車両である事。

備考：上記の鉛バッテリーはシールドタイプのみ使用可能とする。

2024から新カテゴリーMSC500を**ビギナークラス**へ追加する。

詳細はこちらからお問い合わせください。

<https://www.facebook.com/profile.php?id=61561878774745>

29. タイヤ特別ルール

レース専用タイヤ（ソーラーカーレース専用低転がり抵抗タイヤ）の入手が非常に困難でレース専用タイヤを在庫しているチーム、入手できるチームが極端に有利になる事を防止する為に2024 年から大会事務局が認可するタイヤのみが使用可能とする。タイヤ特別ルールはレジェンド・クラス、アドバンス・クラス、ビギナー・クラスのみ特別ルールで、大会事務局が認めるその他の車両へは適用されない。タイヤ特別ルールは毎年の結果を考慮し毎年再検討する。

- (1) 大会事務局が認可する下記バイク用タイヤを使用しなければならない。異なるタイヤの使用を希望する場合は大会実行委員会へ使用を希望するタイヤを申告し認可を受ける必要がある。

2024 認可タイヤ

DUNLOP :	D102、K235、SCOOTSMART2、TT900GP
MICHELIN :	PILOT STREET2
TIMSUN :	TS707F
MITAS :	MC2
BRIDGESTONE :	BATTLAX BT-39SS

- (2) タイヤの加工（削る、グルーピング追加、等）は認めるが、大会実行委員会が危険と判断する状態のタイヤの使用は許可しない。また出走もできない。

各クラス・各規格での装備一覧表

白浜での クラス名	他レースでのクラス名	太陽電池	バッテリー
レジェンド クラス	現・旧 FIA Olympia	シリコン 6m ² 以下	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	現 FIA Alternative Cup Category1 (鈴鹿ドリーム)	シリコン 8m ² 以下 GaAs 4m ² 以下	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	旧 FIA Alternative Cup Category1 (鈴鹿ドリーム)	シリコン全面貼れるだけ 特別ルール GaAs は禁止	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	現 FIA Alternative Cup Category1 (鈴鹿チャレンジ)	シリコン 8m ² 以下/ GaAs 4m ² 以下	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	旧 FIA Alternative Cup Category1 (鈴鹿チャレンジ)	シリコン 800W 以下	鉛 80 kg
	WSC 2021・23 に準ずる車両	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 不可	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2017・19 に準ずる車両	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 2.64m ² 以下	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2015 に準ずる車両	シリコン 6m ² 以下など	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2011、2013 に準ずる車両	シリコン 6m ² 以下など	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2009 以前に準ずる車両	旧 FIA・カテ 1 に準ずる (特別ルール)	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
アドバンス クラス	WSC 2021 に準ずる車両	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 不可	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2017・19 に準ずる車両	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 2.64m ² 以下	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2015 に準ずる車両	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 不可(特別ルール)	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2011、2013 に準ずる車両	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 不可(特別ルール)	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	WSC 2009 以前に準ずる車両	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 不可(特別ルール)	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	現・旧 FIA Olympia (制限クラス)	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 不可(特別ルール)	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	現 FIA Alternative Cup Category1 (鈴鹿チャレンジ)	シリコン 4m ² 以下 / GaAs 不可(特別ルール)	鉛 80 kg または リチウム 10 kg
	旧 FIA Alternative Cup Category1 (鈴鹿チャレンジ)	シリコン 800W 以下	鉛 80 kg
ビギナー クラス	鈴鹿 Enjoy I	シリコン 480W 以下	鉛 80 kg
	鈴鹿 Enjoy II	シリコン 480W 以下	鉛 80 kg

備考：リストに無い車両で参加を希望する場合は別途大会事務局にお問い合わせください。

重要！！

2025 年より全クラスの使用可能バッテリーと重量を「鉛 80 kg または リチウム 10 kg」へ変更しました。

30. 車両名、ゼッケン・広告

- (1) 参加者は、競技番号と大会ステッカーを貼付するため、車両の視認性の良い場所左右2カ所にカッティングシートなどで、縦22cm×横50cm白地のスペースを提供しなければならない。大会側から配布する大会名ステッカーとゼッケンを下記の様に張る。

ソーラーカー用



- (2) 車体には受付時に配られる大会名・スポンサー指定ステッカーを貼ること。
- (3) 主催者が指定した場合は広告ステッカー類を車体に貼ること。
- (4) 車両に貼付する広告は、公序良俗に反するものであってはならない。
また、主催者の都合により、特定の広告が拒否される事を承知しなければならない。

31. トランスポンダー

- (1) 車両には計測用のトランスポンダーを装着しなければならない。
- (2) トランスポンダー装着位置は適正な位置に取り付けなければならない。
車体のできるだけ低い位置、取り付けの上下方向に注意、等
不明な場合は配布時に質問する事。
- (3) 万一破損、紛失した場合は理由の如何に問わず実費を主催者より請求される。



32. 車両検査

- (1) 競技に参加するすべての車両は自主車検チェックシートを元に参加者によって自主車検を行う。
各点検項目に応じ担当者とチームマネージャーが署名を行う。点検と署名後に自主車検チェックシートを大会実行委員会に提出する。
- (2) 大会実行委員会が不正、又は疑問を持った時には随時追加車検を個別に行う。
重要・注意!!
この判定は大会実行委員会が独断で独自に判断する。抗議、異議申し立ては一切受け付けない。
- (3) 全てのレースが完了し入賞車両は車両保管中に再車検を行う。不正が確認された場合はペナルティーが科せられ順位の降格もあり得る。
- (4) 競技に参加するすべての車両は、車両規則に元づく項目ごとに、その適合していなければならない。
不正が認められた場合はペナルティーを科す。
- (5) 自主車検車検に合格できない場合は、競技に参加出来ない。
但し：大会実行委員会が認めた場合、賞典外参加として競技に参加する事が出来る場合がある。
- (6) 自主車検チェックシート提出後から、競技成績確定までは、車両規則に違反するような状態には改造はできない。
- (7) レース終了後に再車検を行う。
- (8) 車検に関する抗議は一切認められない。
重要・注意!!
この判定は大会実行委員会が独断で独自に判断する。抗議、異議申し立ては一切受け付けない。

ソーラーカー部門・運転装備等

33. ドライバーライセンス

参加するチームのドライバーはレース開催時に有効な下記ライセンスのいずれか所持者である事。

- 1) 国際競技運転者許可証（国際ドライバーライセンス A、B、C）
- 2) 国内競技運転者許可証（国内ドライバーライセンス A、B）
- 3) 限定国際ソーラーカー競技運転者許可証(国際ソーラーカーライセンス)
- 4) カートライセンス（JAF カートドライバーライセンス、又は SL メンバースカード）
- 5) 普通自動車免許
- 6) 大会実行委員会が個別判断しに認可する運転ライセンス

備考：

ドライバーが大会当日に満 18 歳未満の場合は親権者の実印が捺印された承諾書と印鑑証明(印鑑証明のコピーでも可能)が別途必要。印鑑証明の提出が出来ない場合、親権者が大会当日の受付にて写真付き分証明書を提示し承諾書に署名する事が必要。

上記ライセンスを所持しておらず、何らかのモータースポーツに関わる別ライセンスを所持しドライバーとしての認可を受けたい場合は大会実行委員会と要相談とする。

34. ドライバーの体重

鈴鹿方式を採用します。詳細は下記参照

- (1) 各ドライバー・搭乗者の体重は運転用のウェア（ヘルメット、手袋、靴を含む）を含め 80kg 以上とし、80kg に満たない場合、不足分をバラストで調整する。
- (2) 80kg に満たないドライバーは、不足分のウエイト（バラスト）を搭載することとする。このウエイトは車検時に確認後、封印する。ドライバーは運転中に発汗で体重が減る事も加味して搭載する不足分のウエイト（バラスト）を搭載し 80 kg以上の重量を維持しなければならない。
備考：MSC500車両のドライバーについては70kg以上の重量の維持でよい。
- (3) バラストの取り付けは車両にボルトやナットで固定しワイヤー封印を行える段取りがされていなければならない。
- (4) 各ドライバーのバラストについては、競技中、スタート時、ゴール後の再車検等確認することがある。

35. ドライバーの装備について

- (1) ヘルメットは Snell SA2010、又は FIA 公認ヘルメット FIA 8860-2002、2004、2010、2015、2018 の製品を強く推奨する。Snell M2020D、M2020R、M2005、M2010、M2015、K2020、K2015、SA2005 も使用可能とする。しかし、製造後 10 年以内の物を使用すること。しかし大会実行委員会が状態の悪いと判定した物は使用不可とする。
備考：その他の規格のヘルメットの場合は別途相談とする。
- (2) 服装は長袖・長ズボンなどの肌の露出のしない服を着用すること。不燃性のレース用スーツ等を着用することを強く推奨する。
- (3) 手袋の装着を義務付ける。軍手は強く推奨しない。運転操作に問題が無い手袋、又は不燃性レース用製品の着用することを強く推奨する。
- (4) 靴は足袋など靴底がないものの使用を禁止する。運転操作に問題が無い靴、又は不燃性レース用製品の着用することを強く推奨する。

36. 無線機の使用

アマチュア無線機の使用は不可とする。但し法的に許可された無線機の使用は許可する。

携帯電話・スマートホンも使用を許可するがハンズフリー装置を使用しなければ使用を認めない。

ソーラーカー部門・競技規則

37. 競技コース

競技は、「旧白浜空港特設会場」の1270m往復する2540mのコースを使って行う。

38. 競技方法

バッテリー保管以外でレース期間中、太陽電池と回生ブレーキから得たエネルギーでより多くの距離を走行した車両が勝者となる。

但し：レース走行時間以外は回生ブレーキからの充電は禁止する。

39. 太陽光による充電

レース中、又はレース後に指定された時間に車両に搭載された太陽電池を利用し車両搭載の駆動用バッテリーに充電することが出来るが下記の制限を守る事が義務付けられている。

- (1) 充電は車両走行状態で行われなければならない。
- (2) 日射角度に合わせるためにアップパーボディーを車両から外し太陽光に向けて傾ける事は禁止する。メンテナンスの為や、車内が高温になり車内機器破損を防止する為のみアップパーボディーを車両から外す事を認める。しかし取り外したアップパーボディーを故意に傾けることは禁止する。アップパーボディーは地面に水平に設置し、又は車両搭載角度と同じ角度に保たなければならない。その場合、ボディー保護の為にボディーと地面の間に緩衝材を敷く事は認めるが緩衝材によって傾きがあってはならない。故意に傾けていると大会委員会が判断した場合は状況に応じてペナルティーを科す。

重要・注意!!

この太陽光による充電基準の判定は大会実行委員会が独断かつ独自に判断する。

よって、太陽光による充電基準の判定についての抗議、異議申し立ては一切受け付けない。

- (3) 車体を傾ける事は禁止するがサスペンションのストローク範囲では車体を傾ける事は許可する。
- (4) 水、うちわ、扇風機、その他も含む太陽電池の冷却行為禁止とする。但し、太陽電池の汚れを拭き取る場合は冷却行為とはみなさない。
- (5) 反射板、集光レンズ、それらと同等の役割をする物を使用し太陽光を集光する行為は禁止とする。大会実行委員会が集光装置と判断した場合は状況に応じてペナルティーを科す。
- (6) 作業の利便性を上げる為にシートを地面に敷き車両を駐車する場合は車検時に競技委員会から使

用許可を得た場合のみ使用可能とする。

40. バッテリー保管

レース中、又はレース後に指定された時間以外の駆動用バッテリーは下記を守り参加者によって安全に保管されなければならない。

- (1) 十分な強度を有した施錠可能な箱で、バッテリーを箱に保管中は充電が出来ない状態になる箱、の中にバッテリーが保管されなければならない。
- (2) 施錠はダイヤル式、プッシュ式ではなく、鍵式でなければならない。（例：南京錠など）
- (3) 保管されるバッテリーは適切な絶縁が施さなければならない。
- (4) バッテリー保管中はいかなる充電も禁止とする。
- (5) バッテリー保管中はバッテリーの部分切除やその他の作業を含む一切の作業は禁止とする。
- (6) 決勝レース開始以降で競技中、又はバッテリー保管中はバッテリーの交換を行ってはならない。バッテリー交換を行う場合はバッテリー交換前に大会実行委員会へ申告し競技委員の立会いの下に参加者はバッテリーの交換を行うことが出来る。バッテリー交換による減算ペナルティーは次の数式で行う。
 $(「交換したバッテリー重量」 \div 「レース搭載バッテリー重量」) \times 50 \text{ 周}$

41. バッテリー不正使用の防止

バッテリーの不正使用を防止するために大会実行委員会は下記を行う事がある。

- (1) バッテリー保管用の箱を施錠する鍵を指定時間まで大会実行委員会で保管する場合がある。
- (2) バッテリー保管用の箱に大会実行委員会が用意する錠で指定時間まで施錠する場合がある。
- (3) 大会実行委員会によってバッテリーの端子、又は配線に封印を行う場合がある。
- (4) 大会実行委員会によって施錠前にバッテリー電圧の確認を行う場合がある。

42. 信号旗

競技に使用する信号旗は以下の通りとする。

- (1) 日章旗： スタート旗
- (2) 黄色旗： 走行注意・追い越し禁止 (問題の場所の通過後は通常競技に自主的に復帰とする)
- (3) 緑色旗： 通常競技状態
- (4) 青色旗： 速い後続車に進路を譲る
- (5) 赤色旗： 即競技中断。全車両は即座に前車の追越し禁止、安全な速度に緩やかに減速し競委員の指示に従う。
- (6) チェッカー旗： 競技時間終了
- (7) オレンジボール： 車両の故障あり、要修理、即座に PIT イン
- (8) 黒色旗： 重大な反則行為があったので PIT へ戻りペナルティーを受ける
- (9) ホワイトボード： その他の内容はホワイトボードにて表示、

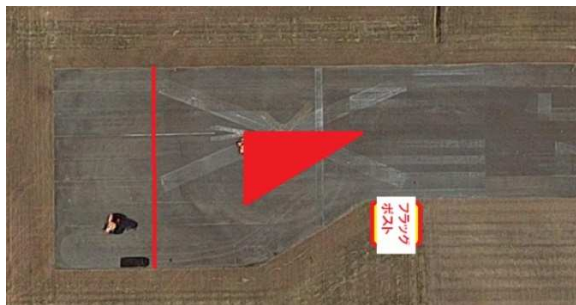
43. スタート

- (1) グリッドに並んだ順とする。
- (2) **スタート 5 分前**にグリッドにつけない車両は **ピットスタートとする。**
- (3) スタート合図は日章旗、又は大会実行委員会側が指定する旗により合図を行う。

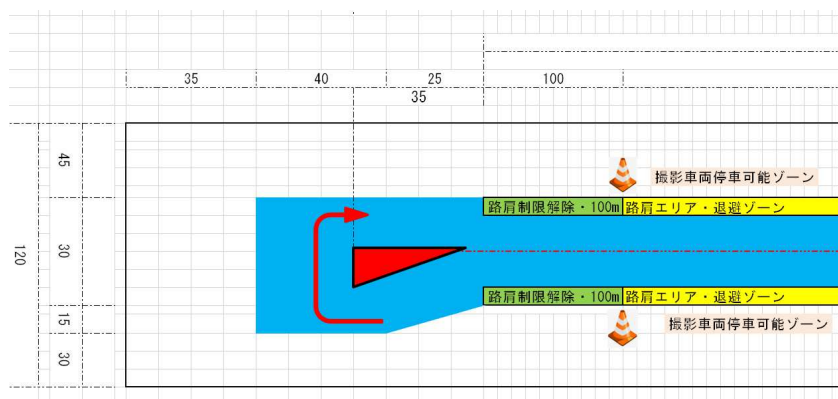
44. 競技走行方法

- (1) コースは、グルーピング有無がある。
グルーピング無しは路肩レーン。グルーピング有りは走行レーンと追い越しレーンに区分される。



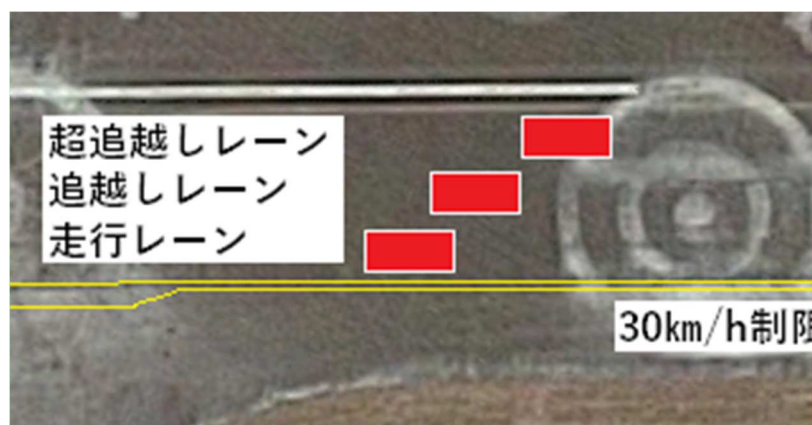


- (2) 走行レーンの左側は路肩レーン(約 5m 幅)である。路肩レーンは故障車両の停止・退避場所、またセーフティーカー等の走行に使用するため、緊急時以外は競技車両の走行禁止とする。緊急性が認められないにも拘らず路肩レーンを走行した場合はペナルティーの対象になる。しかし、折り返し地点前後 100mにある路肩制限解除の目印の区間は車線に関係なく自由に走行できる。



- (3) キープレフトの原則!!

速度の遅い車両は左側(コースアウト側)、速度の速い車両は右側(コースイン側)、を走行する。走行レーンには左から、#1 走行レーン、#2 追い越しレーン、#3 超追い越しレーン、と 3 車線に区分される。追越しを行わない場合は、#1 走行レーンを走行しなければならない。後続の速い車両が走行レーンの車両を追い越している最中に、更に速い後続車が追い越しを行う場合、横に並び(並走可能な) **車両の合計は3台(3ワイド)** までとする。(路肩に停車、又は路肩を退避の為の停車している車両を除く3台という意味)



走行レーンを守らない事を確認した場合、厳罰なペナルティーを科す。

重要・注意!!

この走行車線の判定は大会審査委員会が独断、独自に判断する。

よって判定基準についての抗議、異議申し立ては一切受け付けない。

- (4) 走行は車間距離や速度差、車両性能に十分配慮し、走行車両に追いつき、追い越しをする場合は、警笛ホーンを鳴らし続けながら十分に注意し安全に追越しをする事。
 - (5) 後方に追い越そうとする自車より速い競技車両がいる場合は、原則、#1 走行レーンをキープし安全に進路を譲って追い越させることとする。
 - (6) いかなる場合もコースを逆走行やショートカットしてはいけない。
 - (7) 全てのドライバーはコース内に競技役員やオフィシャル人員が居る事を理解し、彼らに危険が及ぶ走行を行ってはいけない。
45. 故障発生時
- (1) 故障などで、車両を止める場合は、原則、左側(コースアウト側)に車両を止め、コースオフィシャルの指示を受けること。
 - (2) コース内では、ドライバー及びコースオフィシャル除き、コースオフィシャルの許可なく車両に触れてはならない。
 - (3) 競技中は、ドライバー、コースオフィシャル以外は競技委員長の許可なく、コース内に立ち入れない。
 - (4) 競技中に故障し PIT へ戻れない場合、エントラントが大会本部へ故障車両の牽引を依頼し、大会スタッフが故障車両をピットまで牽引し修理を行える。再スタートはピットスタートとなり、競技役員の許可(検査)が必要となる。

- (5) 競技中に故障し PIT へ戻れない場合、更に牽引が不可な場合、エントラントが大会本部へメカニックの派遣依頼をし、競技長が許可を出した場合、大会スタッフがセーフティーカーでメカニック 2 人までを故障車両付近まで送り届ける事が出来る。しかし現場滞在時間は最長でも **15 分**とする。作業は車両全体をグラベルに入れるまで行えない。作業時間が **15 分**を超える場合、速やかにドライバーと派遣されメカニックたちはセーフティーカーで PIT へ戻らなければならない。

46. 競技の中断・短縮

- (1) 次のような場合、参加者の安全を考え、競技を中断・短縮することがある。
- ・強風、豪雨の場合。
 - ・災害により、コースが使用不能の場合。
 - ・その他、大会本部が競技の開催又は、続行が不可能と判断した場合。
- (2) 競技中断の場合は赤旗を掲示する。
- (3) 赤旗の掲示と同時に、全車両は直ちに競技中断し、即座に前車の追い越し禁止、安全な速度に緩やかに減速し、競技委員の指示に従う。（スタートラインにて車両を止める、又は PIT に戻る）
- (4) スタートラインにて車両を止め、競技委員の指示に従うこと。ピットイン中の車両はそのままピットにて待機となる。
- (5) 赤旗によって競技の中止が競技時間の 60%以上を超え、競技長が競技終了を認めた場合、先頭車両がスタートラインを通過した最終周回の 1 周前の時点にて競技が終了したものとする。
- (6) その他の場合は、大会審査委員会が競技再開、競技終了を決定する。大会審査委員会が再開・終了を決定するまでは、競技車両は競技役員にて車両保管される。車両保管中は保管区域に立ち入ることは出来ない。ただし、ピットイン中の車両は作業を行うことが出来るが、競技再開時はピットスタートとなる。

47. ドライバーの連続乗車時間の制限

ドライバー連続乗車可能時間は**80分**を最大とします。

80分を超えた場合はペナルティーを課します。（超過時間 1 分 = 1 周減算）

48. ピットインとピットアウト

ピットインとピットアウトでは下記の規則を遵守し安全を最優先しなければならない。

- (1) ピット・アウト時：

1 重線と 2 重線の白ラインがあります。2 重線は最高30Km/h でしか走行できない区間です。1 重線は 30Km/h からレース速度に加速する区間で速度が乗った後続車の邪魔にならない様に線を跨いでコースへ合流します。白線無しになったら路肩レーンになります、すみやかにコースへ合流してください。十分な速度が出ない場合は、そのまま路肩レーンを走行し安全に停止し問題の確認を行ってください。

(2) ピット・イン時：

1 重線と 2 重線の白ラインがあります。コース左側（路肩レーンではなく第 1 走行レーン）を走行し PIT インの準備をします。1 重線からはコース第 1 走行レーンから白線を跨いで PIT レーンに入れます。1 重線は速度を競技速度から 30Km/h にする減速する区間です。

コース第 1 走行レーンから 2 重線を跨いで PIT レーンに入ることはできません。2 重線区間は最高速度 30Km/h 以内で徐行しなければならない。

(3) ラインを跨いだ場合、また速度超過を大会審査委員会が違反と判断した場合は状況に応じてペナルティーを科す。

(4) ホイッスル

チームメンバーは自車がピット IN/OUT 時にホイッスルを吹き注意を周囲に促す事をしなければならない。

49. ドライバー交代エリアとパドックエリア

ピットはドライバー交代エリアとパドックエリアの 2 か所に分かれる。

(1) ドライバー交代エリアへ入れる最大人数

交代ドライバー1 名とサポートメンバ3 名のみ入る事が許可されている。

(2) 工具の使用は禁止で停車最長 3 分

ドライバー交代以外は、工具を不使用で車体の確認を行えるが最長で 3 分までとする。3 分を超える停車の場合は強制的にパドックエリアへ移動命令となる。又はペナルティーの対象となる。

(3) パドックエリア

ドライバー交代エリアからパドックエリアへ移動する場合。確実に一時停止し、モーターコントローラーを切らなければならない。パドックエリアではチームメンバーによる手押しのみで動力を使った走行は禁止する。パドックエリアでは自由に車両の修理や点検を行える。修理後にドライバー交代エリアへ入る場合も、確実に一時停止し安全を確認してから入ること。

(4) パドックエリア、ピットエリア出入り自の妨害の禁止

パドックエリア、ピットエリアで停車中の車両、ドライバー、チーム員は、ピットイン、ピットアウト、パドックの出入りをする他の車両を妨害してはならない。

- (5) ドライバー交代エリアでの後退は禁止する。
- (6) ピットアウトする車両はコース走行の車両に優先権があることを承知しなければならない。
- (7) スタート・再スタート時のピットスタートはコース上の全車両がピットロード出口付近を通過したあとに競技役員の合図にてスタートできる。

50. セーフティーカー

- (1) コース上で事故の整理、路面に脱落した車体や部品の回収、または競技車両がコース上に止まっている場合、2 次的な事故を防ぐ目的でレースを先導する為にセーフティーカーが介入する場合がある。また晴天および曇天に限らず大雨などの荒天時も競技役員側の判断でレース途中でもセーフティーカーが介入することがある。
- (2) 事故、天候、等以外にも大会の運営上セーフティーカーを介入させる場合がある。
- (3) セーフティーカーはチェッカー提示後に競技車両を先導する為にコースへ介入する。

51. コース内での停車方法

フリー走行中、予選中、決勝レース中（以下走行中）に置いて車両トラブルや事故により走行不能、安全に走行できなくなった車両は可能な限りコース最左端車線、又はグラベルエリア(芝生、未舗装路)に車両を停車する努力をしなければならない。但し、完全に走行不可の場合は停車場所がコース上であっても速やかに車両を放棄しドライバーは安全装備を装着したままグラベルエリア(芝生、未舗装路)に退避しなければならない。その場合ドライバー自身に余裕があり周囲の安全が確保できる場合は車両の電源主幹を切ってから退避するように努力すること。しかし反面、ドライバーの安全が最優先事項であり、状況次第では電源主幹を無視し退避する事を理解していなければならない。参加チームはこの複雑なルールや手順を理解できない人員をドライバーに任命してはいけない。またその可能性が予測されるドライバー、又は冷静な判断が困難と思われる人材も同様にドライバーへ任命してはいけない。

- (1) 危険な状況にも関わらず走行を継続し、退避規則に従わなかった場合大会審査委員会が違反と判断した場合は状況に応じてペナルティーを科す。
- (2) 大会競技長の判断で車両回収にチームメンバーを同行させる場合がある。

52. 競技終了と順位決定

- (1) 優勝者は各クラスの競技時間終了時点でのコントロールラインを最も多く通過・周回したものと
する。2 位以下はそれに続く。
- (2) 競技時間終了と同時にコントロールラインにてチェッカーフラッグを掲示される。万一、チェッ
カーフラッグが不注意、その他の理由で競技時間より前に掲示された場合でも競技は終了したも
のとする。また、競技時間より遅れてチェッカーフラッグが掲示された場合は競技時間が達成さ
れた時点での順位に従って決定される。
- (3) チェッカーフラッグが掲示と同時にピット出口は閉鎖され、ピットイン中の車両のコースインは
禁止される。
- (4) チェッカーフラッグを受けた車両はコースを徐行しピットインすること。また、コース 1 周の徐
行に耐えられない車両は後方に十分注意して安全を確認してコース左端に停車し競技役員の指示
に従うこと。
- (5) チェッカーフラッグは競技終了後 5 分間掲示する。成績はチェッカーフラッグを受けた時点まで
し、受けられない場合は最終のコントロールライン通過時までとする。

賞典内容詳細

53. 賞典内容は下記の通りとする。

レジェンド・クラス： 上位1, 2, 3位（対象車両混戦結果での表彰）

アドバンス・クラス： 上位1, 2, 3位（対象車両混戦結果での表彰）

ビギナー・クラス： 上位1, 2, 3位（対象車両混戦結果での表彰）

その他： Passion & Effort 賞
特に情熱と努力が認められたチームを表彰

特別賞： 各協賛企業様より特別賞が準備されることがある

備考： 参加台数によっては賞典内容が変更になる場合がある。

以上

WEM・白浜EcoRun車両規則

WEM 部門

54. シャシー・ボディ

(1) 車輪数 3輪以上とする。

(2) 車両サイズ 全長 3.6m 全幅 1.3m 全高 1.6m以内とする

(3) ブレーキ 二系統以上あることとする。

(二系統のブレーキとは、走行中に一方のブレーキ装置が壊れた場合でも、もう片方のブレーキ装置にて停車できることとする。)

(4) ドライバーが乗車した状態で傾斜角 11 度のパネル上で静止できるブレーキを装備すること。

55. 運転姿勢

運転時にドライバー頭部がつま先より前に位置してはいけない。

56. 走行装置

人力を含め、走行補助となりうる機構の装置は一切認められない。

57. ドライバーの体重

(1) ドライバーの最低体重は 70kg とする。

(2) 70kg に満たないドライバーは、不足分のウエイトを搭載することとする。このウエイトは車検時に確認後、封印する。スタート時、ゴール後の再車検に確認することがある。

58. ドライバーの装備について

(1) ヘルメットは JIS マークの確認ができるものとし、製造後 10 年以内の物を使用すること。審査委員会が状態の悪いと判断したものは使用不可とする。

(2) この判定については抗議、異議申し立ては一切受け付けない。

- (3) また、ヘルメットの外部には、カメラ等、ヘルメット機能に関係のない物を取り付けない。
- (4) 服装は長袖・長ズボンなどの肌の露出のしない服を着用すること。不燃性のスーツ等を着用することを推奨する。
- (5) 手袋は軍手などの布製品の使用を禁止する。
- (6) 靴は足袋など靴底がないものの使用を禁止する。

59.モーター

特に制限しない。

60.バッテリー

- (1) 決勝レースは、以下のバッテリーを支給し、これを使用すること
古河電池 FTX4L-BS 2個
- (2) 練習・予選走行のバッテリーは上記のバッテリーと同等品を使用すること。
- (3) バッテリーの充電・加温は可能とするが、充電はコース上では行わないこと。
- (4) 決勝レース後の再車検でバッテリーの確認を行い、その際、支給したものと違うものが取付られていた場合は罰則を適用する。 罰則 決勝結果－5周

61. 電気配線・電装品

- (1) 電気配線は、車検にて外から、その取り回しが確認できる状態でなければならず、例えば、パイプ等の中に通してはならない。
- (2) 電気配線・電装品は感電・漏電・火災が起こらないように、確実に接続・絶縁されていなければいけない。
- (3) 決勝レースは支給されたバッテリー以外のエネルギーを動力源には使用できない。
- (4) また、コンデンサー（キャパシター）の使用は禁止とするが、駆動用モーターによる回生制動は除く。
- (5) データーロガー・メーター類、警笛や灯火類に使用する為の電池は、走行動力とは別の独立配線が確認できるものに限り、搭載を認める。
- (6) バッテリーは車体に確実に固定すること。

62.安全性

- (1) 車両の外側及びコクピット内に危険につながると思われる突起物がないこと。
- (2) ドライバーは電氣的ショックから保護されていること。
- (3) 30 ボルト以上の電圧を使用する場合は、該当箇所に電圧警告表示をすること
- (4) 警笛類として、ベル、クラクション、電子ホーンを装備しなければならない。
- (5) その音量は、ボディカウル等をつけた状態であっても、外部に聞こえる音量とする。

- (6) キャノピー・ボディカウル等は内側から固定すること。(外側からテープ等での固定は不可とする)
- (7) ドライバーが装備品をつけ、乗車状態から、一人で降車できる構造であること
- (8) 車体最後部に赤色の識別テープを貼ること。または、テールランプ、ブレーキランプの装着を強く推奨する。
- (9) 安全な走行を確保する出来る視界を有すること。また、競技中、視界が曇らないように留意すること。
- (10) 後方視界が確保できるバックミラーを左右に装備すること。
- (11) 高速回転体(スプロケット・チェーン・ギア等)には保護カバーをつけること。
- (12) 車体外部から動力回路を切断できるキルスイッチや、デッドマン装置(ドライバーが離れた時の強制オフ、アクセルのリターン装置等)を備えること。
- (13) ウェイトは確実に車体に固定されること。

63.車両名、ゼッケン・広告

- (1) 車両名は原則として、15 文字以内とする。
- (2) 車体には受付時に配られるゼッケンを貼ること。
- (3) 主催者が指定した場合は広告ステッカー類を車体に貼ること。
- (4) 車両に貼付する広告は、公序良俗に反するものであってはならない。また、主催者の都合により、特定の広告が拒否されるかもしれないことを承知しなければならない。

64.トランスポンダー

- (1) 車両には計測用のトランスポンダーを装着する。
- (2) 装着位置等はトランスポンダー配布時に指示する。
- (3) 万一破損、紛失した場合は理由の如何に問わず、実費を主催者より請求される。

65.無線機の使用

法的に認められた無線機の使用は許可する。ただし、アマチュア無線機の使用は禁止する。また携帯電話・スマートホンの使用を許可する。ドライバーはハンズフリー装置を使用すること。

66.車両検査

- (1) 競技に参加するすべての車両はスケジュールで定められた車両検査を受けなければいけない。
- (2) 競技に参加するすべての車両は、車両規則に元づく項目ごとに、その適合の確認を受けなければいけない。

- (3) 車検合格できない場合は、競技に参加出来ない。
- (4) 但し、審査委員会が認めた場合、賞典外（オープン参加）として、競技に参加することが出来る。
- (5) 車検合格後から、競技成績確定までは、車両規則に違反するような状態には改造しないこと。
- (6) 車検に関する抗議は一切認められない。各競技後に再車検を行う場合がある。

白浜 EV エコラン部門

67.白浜 EV エコラン部門は「2024 Ene-1 KV-40 統一規則書」の車両規定に基づく車両（以下、KV-40）と、WEM 車両の WEM 規格の車両でワールド・エコノ・ムーブ・グランプリの参加しない車両（以下 EV エコラン）とする。

使用するバッテリーは、以下と通りとする

古河電池 FTX4L-BS 2個（同等品も可・車両規則59項（3）を順守すること）

Panasonic eneloop ニッケル水素電池 単3形 40個

練習・予選走行のバッテリーは決勝で使用するものと同等品のバッテリーを使用すること。レース前に使用バッテリーを封印し、決勝レース後の再車検にて確認する。再車検時に封印されたバッテリーの以外の物は使用されていた場合、決勝結果から5周減算する。

EV エコランについて、バッテリー以外は WEM 部門の車両規則とする。

68.KV-40 については以下の点を変更する。

- (1) WEM 車両規則56、57、62、63、64、65項を適用する。
- (2) 「2024 Ene-1 KV-40 統一規則書」第3章 車両規則 15 条について、使用するサーキットブレーカーは自由とする。

WEM・白浜 EV エコラン 競技規則

69.競技は、「旧白浜空港特設会場」の2400mのコースを使って行う。

70.競技方法

各チームにイコールコンディションのバッテリーを使用し、それぞれの性能の応じた走行計画を元にバッテリーを使い切って走行した距離を競う競技である。

71.信号旗

競技に使用する信号旗は以下の通りとする。

- (1) 日章旗 スタート旗
- (2) 黄色旗 走行注意
- (3) 青色旗 速い後続車に進路を譲る
- (4) 赤色旗 競技中断
- (5) チェッカーフラッグ 競技時間終了

72.公式練習・予選

- (1) 公式練習・予選は60分間とする。
- (2) 公式練習・予選に出走できない、または、走行中に故障などで、予選タイムが計測できなかった場合は、嘆願書を提出することで、成績は最後尾となる。嘆願書の提出が複数の場合は、嘆願書提出順にて順位を決める。

73.スタート

- (1) スターティング・グリットは、公式予選結果の成績順とする。

- (2) スタート 5 分前にグリットにつけない車両はピットスタートとする。
- (3) スタート合図は日章旗より合図を行う。
- (4) スタート合図前にグリットから前進したドライバーは反則スタートとして、罰則が適用される。
反則スタートの判定による抗議は受け入れられない。
- (5) 反則スタートに対する罰則は、ペナルティーストップ 30 秒又は、大会審査委員会が決定した罰則が与えられる。

74.決勝レース

レース時間は60分間とする。

75.走行

- (1) 原則として、走行はコース中央を走ること。
- (2) 走行は車間距離や速度差、車両性能に十分配慮し、走行車両に追いついた場合は、警笛にて合図し、コースのイン側から追い越すこととする。
- (3) 後方から追い越そうとする競技車両がいる場合は、原則として、安全かつ速やかに進路を譲って追い越させること。
- (4) いかなる場合もコースを逆走行やショートカットしてはいけない。
- (5) 故障などで、速度を落として走行、または車両を止める場合は、原則として、左側(コースアウト側)を走行、または車両を止め、競技役員の指示を受けること。
- (6) ドライバー及び競技委員を除き、競技委員の許可なく車両に触れてはならない。
- (7) 競技中は、ドライバー、競技役員以外は許可なく、コースに立ち入らないこと。
- (8) 走行中の修理は、競技委員の許可があれば、チーム員により、ピットに運んで修理を行ってもいいが、再スタートはピットスタートとなり、競技役員の許可(検査)が必要となる。
- (9) すべてのドライバーはコース上に競技役員やチーム員がいることを承知しておかないといけない。
- (10) 競技中はレース前に封印されたバッテリー以外の交換は一切出来ない。

76.競技の中断・短縮

- (1) 次のような場合、参加者の安全を考え、競技を中断・短縮することがある。
 - (ア) 強風、豪雨の場合。
 - (イ) 災害により、コースが使用不能の場合。
 - (ウ) その他、大会本部が競技の開催又は、続行が不可能と判断した場合。
- (2) 競技中断の場合は赤旗を掲示する。
- (3) 赤旗の掲示の合図ともに、全車両は直ちに競技を中止し、前車の追い越しは禁止とし、いつでも止まれるスピードで走行し、スタートラインにて車両を止め、競技委員の指示に従うこと。ピッ

トイン中の車両はそのまま待機となる。

- (4) 競技の中止が、競技時間の 60%以上の場合は、先頭車両がスタートラインを通過した最終周回の 1 周前の時点にて、競技が終了したものとする。
- (5) その他の場合は、大会審査委員会が競技再開、競技終了を決定する。大会審査委員会が再開・終了を決定するまでは、競技車両は競技役員にて車両保管される。車両保管中は保管区域に立ち入ることは出来ない。ただし、ピットイン中の車両は作業を行うことが出来るが、競技再開時はピットスタートとなる。

77.ピットイン・ピットアウト・ピットスタート

- (1) ピットインするドライバーはピットイン・白ライン手前からコース左側に寄り、ピットイン・白ラインを跨ぐ事は出来ない。ピットイン・白ラインから、又ピットエリア内は 30 km/h 以下で安全に徐行しなければならない。
- (2) ピットアウトしてコースに復帰するドライバーはピットエリア内、白ライン場所は 30 km/h 以下で安全に徐行、黄色からは速度制限解除となるが黄色ラインを跨ぐ事はできない。またコース侵入時にコース上を走行する車両の走行を妨げてはいけない。
- (3) 白ライン、黄色ライン、跨いだ場合、また速度超過を大会審査委員会が違反と判断した場合は状況に応じてペナルティーを科す。
- (4) ピットロードで車両の動力源を使つての後退は禁止する。
- (5) ピットロード内で停車中の車両、ドライバー、チーム員は、ピットイン・ピットアウトする他の車両の通過を妨害してはならない。
- (6) ピットアウトする車両はピットインする車両に優先権があることを承知しなければならない。
- (7) スタート・再スタート時のピットスタートはコース上の全車両がピットロード出口付近を通過したあとに競技役員の合図にてスタートできる。

78.競技終了と順位決定

- (1) 優勝者は各クラスの競技時間終了時点でのコントロールラインを最も多く通過・周回したものとする。2 位以下はそれに続く。
- (2) 競技時間終了と同時にコントロールラインにてチェッカーフラッグを掲示される。
- (3) 万一、チェッカーフラッグが不注意、その他の理由で競技時間より前に掲示された場合でも競技は終了したものとする。また、競技時間より遅れてチェッカーフラッグが掲示された場合は競技時間が達成された時点での順位に従って決定される。
- (4) チェッカーフラッグが掲示と同時にピット出口は閉鎖され、ピットイン中の車両のコースインは禁止される。
- (5) チェッカーフラッグを受けた車両はコースを徐行し、競技役員の指示に従うこと。
- (6) チェッカーフラッグは競技終了後 5 分間掲示する。成績はチェッカーフラッグを受けた時点までし、受けられない場合は最終のコントロールライン通過時までとする。
- (7) 賞典は、WEM 部門 総合順位 1 位～3 位、ジュニアクラス 1 位。

白浜エコラン部門 1位～3位、とする。

備考： 参加台数によっては賞典内容が変更になる場合がある。