

日時：2019年1月11日（金）19：00～21：00

会場：幕張メッセ 国際会議場 105 会議室

登壇者：司会＝鈴木学

 サンプロス＝齋田功（代表取締役）、池上崇（役員）、柴田和英（D1GP 競技担当）

出席者：エントリー60人、関係者10人

【式次第】

- 1 規則改定の主旨（齋田）
- 2 D1車両規則説明（柴田）
- 3 D1GPシリーズ規則の主な変更点について（柴田）
- 4 質疑応答

【配布資料】

- 2019年D1車両規定変更概要
- 2019年D1車両規定案（2018/12/21 配信資料）
- 2019年D1GPシリーズ規則変更案
- 協賛タイヤ露出一覧

【議事録】

1：規則改定の主旨（齋田）

2019年方針を説明します。今年はテクニカル（車両規定）とスポーティング（競技規則）のルールを変更いたします。レギュレーション変更にあたり、準備期間として半年間を設けました。シリーズ戦は6月からスタートします。ダブルファイナルを3戦、最終戦を1戦、全7戦と致します。全戦予選なし（最終戦を除く）、エントリーが受理された時点で全員決勝（単走）を走っていただくということになります。エントリーの参加価値を向上させることと、お客様の観戦価値を上げるということを目的としています。

開幕までの半年間は、なにもしないわけではなく、3月末にPRイベントを行います。お台場の例年D1をやっている隣の土地（ダイバーシティの前の駐車場）で、音楽イベントと一緒に様々なアトラクションを含めたD1のPRイベントを行います。2日間行うイベントですが、詳細はおってお知らせします。前半の半年間はPRに徹します。半年の間に今回のスポーティングにあった準備をしていただければと思います。

テクニカル（車両規定）の方向性は、改造範囲を広げる方向です。車体のパフォーマンスを上げて競技性と観客受けを向上させるというのが目的です。いままではチューニングカーの延長で大幅な車体変更を許していませんでしたが、これからはよりドリフトに特化した強力な車で参加していただきたいということになります。当然車のパフォーマンスが上がるのにあわせて、安全性を向上しなければいけないので、いくつかの安全対策の部分も変更になりました。これは、日本国内だけではなく、全体的な世界のトレンドに合わせた改定になっています。日本のD1GPしか出れない車ではなく、その車を使って既存の海外のイベントにも出れるようにということで、そういった方向性のルール変更をしています。

スポーティング（競技規則）の方向性は、以前よりタイヤのレベリングについてヒアリングしてきた内容を検討し、車体重量と関連したサイズ規定を導入していきます。採点要素については、速度、角度、振出の鋭さに加えて、ラインの要素を導入します。ハイグリップタイヤでスピードを出していけばよい、という事ではなく、よりコントロールな走りが有利に評価されるように、採点要素を加えます。タイヤについてはスポーツ（競技）とプロモーションを分けるので、製品としてつくられているタイヤ（モールド成形品、市販製品）、タイヤ要件にあっていればどのメーカーのタイヤも使えるようになります。プロモーション行為（車両にステッカーを貼るなど）は別の規定で管理致します。

配布した手元資料の車両規定は、「案」となっていますが、現状これで決定しております。わかりやすいように赤字の入った2018/12/21 発表案をお配りしました。

2 : D1 車両規則説明 (柴田)

資料「2019年D1車両規定変更概要」の説明

3 : D1GP シリーズ規則の主な変更点について (柴田)

資料「2019年D1GPシリーズ規則変更案」の説明

資料「協賛タイヤ露出一覧」の説明

※“サプライヤー”タイヤについては一切の露出ができませんので、ご注意ください。(チームへの協賛があってもサブロスとの契約がないと露出ができません)

4 : 質疑応答

Q=エントラント

A=サブロス

※① ※② ※③の返答内容については、後日、検討し修正事項を加えました。(末尾)

【タイヤ使用本数について】

※①

Q：単走で1セット、追走2セットとあるが、昨年までと同様3セットなのか、単走と、追走と別れるのか、どういう解釈なのか。

A：単走は1セット、追走は2セットという意味。

Q：タイヤ使用本数について、どこまでが決定で、どこまでが検討中か。

A：単走で1セット、追走で2セットというのは決定しているが、細かい規定（特別に追加できる要件など）はまだ検討中。

Q：追走2セットで、本当にできるか。何のために昨年より1本減らすのか。

A：タイヤの過度なハイグリップ化を防ぐため。ライフコントロールの長いタイヤを使用（開発）してくださいという方向性だ。審査基準にラインの要素を加えるのも、そのためである。タイヤの材質コントロールまでは競技会現場では現実できないので、タイヤのレベリングをする上では使用本数をコントロールするしか方策はないと考えている。数年前からタイヤの本数規制を行っているが、2019年導入予定は、単走で1セット使いきり、追走で2セット使いきりというもの。不測の事態の対処については、例えば単走で使ったセットを使えるようにするなど、この部分を議論、検討中。

Q：タイヤ本数などについてはエントラントの意見も聞いてから決定してほしい。今までの3セットでも足りない現状もあった。

A：勝手に決めているわけではない。実際の競技での使用本数などもデータを取り、調査して判断している。また新たなルールで実際の現場で問題が起きれば、その都度判断をする。

Q：自チームのドライバーを溝のないタイヤで追走を走らせられない。本当に安全を考えているのか。また最近のD1が面白くないのは、タイヤ使用本数制限のせいだと考えられる、ファンに対してもどう考えているのか。FDはタイヤ使用本数制限がないので迫力があると思うが、世界の水準にはどう対応していくのか。

A：ハイグリップのタイヤが勝ち続けるのは問題だと思っている。それを回避する策としての本数制限だ。タイヤのライフコントロールをチームでしてほしい。この結果については未知の部分があるが、安全に問題があれば、場合によっては特別規則を追加するなど柔軟に対応していく。

昨年までの、単走タイヤを最初の追走で使用するという部分は変更し、単走 1 セット使いきりで思い切り走ってほしい、追走は新タイヤで走行できる。この部分はお客へのアピールにつながると考えている。

タイヤのサイズコントロールだけでなく、使用本数制限も同時に進めていきたい。

Q：チームとしてはどうしても不安な部分がある。雨が降ったり、決勝まで行ったのに溝がないなど。チームにタイヤのライフコントロールをお願いされるのは、どういうことなのか。ドライバーの安全をどうまもればよいのか。タイヤ本数規制以外の方法が考えられないのか。

A：危険な状態にたくないというのはこちらも同じだ。持つタイヤを使ってください、危険なタイヤを使わないでください、という趣旨である。2019 年はいろいろなブランドのタイヤが使用されることが予想されるので、方向としては、追走で 2 セットで対応できるタイヤを使って（作って）ください、という提案だ。

Q：タイヤ本数規制の変更については、今発表して 1 年後に実施するほうがよいのではないか。

A：タイヤメーカーへの調査でも半年あればコンパウンドの調整はできるということで、今回の半年前の発表になった。

【露出について】

Q：露出規制についてはタイヤ以外にもありますか。

A：現在はタイヤの他は、ドリンク系（エナジードリンク）の規制がある。

【D 1 車両規定について】

※②

Q：《4.5.2) 燃料タンクは一部でもコンプリートホイールより後方に位置してはならない。また、燃料タンクの一部でもサイドフレームより下にある場合はフレーム構造に固定されたガードパイプ等で保護されなければならない。》の項目の解釈は？

A：ホイールコンプリートの間違いです。タイヤハウスより後ろという意味。

真横からみてリヤタイヤの後ろに燃料タンクが一部でも出ていたら、その場合はパイプで防護カゴで囲ってくださいということ。（パイプフレーム化した場合はなし）全部でいても囲えればよい。

Q：燃料以外の隔壁は必要か。

A：新しいルールは、キャビンの隔壁がしっかりしていればトランクルームの制限はない。昨年トランク内の隔壁と言っていたのは、はリアラジエーター化した時に、モーターブラシと燃料装置が同じ部屋の中にあるものに対して間に隔壁設けてください、もしくは導風版でそれを囲って、モーターブラシと燃料装置の間になにもないことは避けてくださいという意味だった。今回はキャビンとトランクルームを厳密に防火壁をほどこしてあれば、トランクルームはどういう状態でもかまわないということ。

※14.2) 排気系統の項目。

Q：マフラーについては？

A：マフラーが上からみてどういう状態かによって、場合によってはマフラー出口が見えないようにしてくださいということだ。目的はマフラーの熱がトランク内に巻き込まないようにということ。マフラー自体になにかを巻いてあればよいという問題ではない。

【D 1 車両規定の定義について】

※③

Q：定義「ロードカーとして」の部分。ロードカーとは何か。一時抹消が必要なのか。ホワイトボディーは良いのか。一時抹消の書類がないものはどうすればよいのか。

A：自動車製造者によって生産されロードカーとして一般市販された車両ということなので、それであればホワイトボディーでも OK だ。一時抹消の書類がないものは、自動車製造メーカーからの販売証明があればよい。

Q：ロードカーとして＝ナンバーがある、公道を走るとい定義だとしたら、海外で作られた競技車両を日本にもちこみ、ナンバーを登録すれば、ロードカーになる。今後海外からもどんどん車が入ってくることを考えると、そのあたりをはっきりさせておいたほうがよいのではないか。この車両規定に本来パイプフレームでつくられた車に対しての記述がない。パイプフレームの車はロードカーの定義の中に存在するのか。

A：確かに世界中に様々な車ある。何をもってロードカーなのかは、必ずしも国土交通省の基準がそうであるとも思えないし、事前に確認するしか方法はないかもしれない。最終的にはこの車種はOKで、これはダメだなどのホモロゲーション（承認、認定）をおこなっていくことになるかもしれない。

Q：レーシングカーに使われていた車両はダメだという認識をもっていたほうがよいのか？GT3 に使われていた車両はダメだということか？

A：GT3 といっても元々レース用に作られた車と、改造すればGT3にできますよというロードカーと2種類あると思う。その車がどっちの素性の車かというので大きく違うと思う。例えばキャラウェイが切った貼ったをしてホモロゲーションを取った車と、シボレーがGT3パッケージとして売った車では違うと思う。それを見極めなければいけないと思う。

提出書類はいままでと変わらない（一時抹消か、販売証明など）。海外から持ってくるものは、事前の相談してもらった方がよいだろう。予定があるなら、事務局の確認をとったほうがよいだろう。

Q：相談したらレギュレーションが変わらないようにお願いしたい。規則書の定義の内容にあっていれば、拒否することはできないだろう。レギュレーションを決めるなら、その内容を尊重してほしい。また規則会議で発言できない（しづらい）人もいるので、フェアなルールを決めてほしい。

A：ドリフトの場合は、あいまいな部分もある。逆にきっちり決めている部分とある。言葉の定義も慎重にしていきたい。

【3月23、24のお台場のイベントについて＝D1GP ALL STAR SHOOT-OUT】

Q：出場者は決まっているのか。その大会の車のレギュレーションはどうなるのか？

A：エキシビションなので、セーフティ（車両）については昨年そのまま構わない。コンテンツの詳細がまだ決まっていないので、早急に決めないといけない。出場者、台数はまだ決まっていないが、今月中のできるだけ早い段階で決まる予定。

【審査の基準について】

Q：ラインの要素を加えるということだが、以前のようなDOSSの点数を基本にして審判員が指定ラインをとっていないとマイナス3点とかマイナス5点減点をするのか。それとも全体でひくのか。

A：クライテリア（判定基準、判断基準）は、コースによっても変わるが、基本的には（ラインは）人で判断していく。どういう場合にどういう減点をするかは、このあとジャッジと決めていく。ライン指定が明確に入ってくるのは事実。

Q：タイヤのグリップの件もそうだが、現在、最高速度が直に区間区間の点数に入ってくるのを、MAX●km/hだと減点がないよ、というようにした方が、点数的には公平性がでるとい気がするのですが、どうでしょうか。

A：最低速度をクリアしているか、ということですね。11月のIDCの大会ではそういう採点方法を試みた。ある一定以上の速度が出ていれば、速度の減点をしないというもの。ただし、スピードというのはモータースポーツなので評価していきたい。競技規則のスタート方法を検討しているのもその一部だ。

Q：速いと角度がなくても点数がよくなる、スピードに対する加点（評価）が直に点数にでてくる。MAXの点数のスピードを決めて、そこから減点してくほうがよいのではないか。例えば100km/h以上は10点として、それ以下は減点していく。タイヤの性能も直結してくる。区間区間の評価するスピードのMAXを決めれば、走りの迫力がでてくると思う。角度がなくてもスピードが速いと点数がでることがあった。スピード加点のMAXを決めて、減点方式のほうが、迫力がでて、タイヤの制限もある程度できると思う。

A：審査についてはまだまだ検討中なので、先ほどの意見も参考にして、案を出していくことになると思う。

Q：採点方法について、機械で判断しているので、人間が加点をするのは主観が入るので控えたほうがよいと思う。減点というのは主観でなく、基準にたいしてのミスが減点なのでわかると思う。フェアなものにしてほしい。

Q：シードはなくなるのか

A：今回の競技案では予選はなくなる。予選免除のシードはなくなり、全車単走スタートになる。

Q：予選の時のように、グループで勝ち上がるとかはあるのか？

A：シードがない、予選がない。単走 2 本で、追走は 16 台、という事以外、詳細はまだきまっていない。これから検討して決めていく。

【齋田】

本日はありがとうございました。これから開幕までは半年ありますので、審査方法など、スポーティング（競技規則）に関しては皆様のご意見を参考にしながら、決めていきたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

【D1 事務局より注釈 2019 年 1 月 24 日】

※①タイヤ使用本数制限について

●「競技中に使用できる駆動輪のタイヤ本数は 3 セットとし、単走で 1 セット、追走で 2 セットとする。単走で使用したタイヤを追走で使用してもよい。」とします。

※②車両規定【4.5.2】燃料タンクについて

●以下のように規則書を修正、加筆いたします。パイプフレーム化の有無に関わらず適応されます。

4.5.2) 燃料タンクは一部でもコンプリートホイールより後方車体中央側に位置してはみ出している場合にはモノコックボディもしくはガードパイプ等で保護されていなければならない。またバンパーまたはボディ周囲より 300mm 未満に位置してはならない。また下部は燃料タンクの一部でもサイドフレームより下にある場合はフレーム構造に固定されたガードパイプ等で保護されなければならない。(コンプリートホイール=ホイールとタイヤがセットされた状態)

※③ロードカーの定義について補足説明

●D1 車両規定では「自動車メーカー（マニファクチャー）が公道使用目的としてラインオフした車両」を定義します。それ以外の車両は公道を走行できる状態であっても競技車のベース車両としては認めないのが規則の趣旨です。