



全日本ラリー選手権の 基礎知識

普段、街中を走っているようなクルマが「ラリーカー」となり目の前を信じられないようなスピードで駆け抜ける決戦の舞台となるのは、昨日まで一般に使われていた公道だ曲がりくねったワインディングロードで、森の中の未舗装路で選手たちの意地とプライドが激突するそれが、全日本ラリー選手権その魅力を解き明かしていこう

◎選手権の位置づけ

“全日本ラリー選手権”は日本トップレベルのラリー競技!

全日本ラリー選手権は、日本自動車連盟(JAF)登録クラブ・団体が主催する国内格式のラリー競技です。1979年の全日本ラードライバー選手権を前身として1980年にスタート、以来30年以上にわたって開催されています。

2003年に車両規定が大きく変更され、世界ラ

リー選手権のグループN規定に準じたものが導入されました。2006年には運営規則も一新され、競技区間“スペシャルステージ”の速さを競う「SSラリー」へと変わりました。出場するにはドライバー／コ・ドライバーともJAFの競技ライセンス(国内Bライセンス以上)が必要となります。



全日本選手権の下には全国5地区(北海道、東日本、中部・近畿、中国・四国、九州)に分かれた各地区トップラリーシリーズ(JAF地方選手権)があり、その下には各地区のジュニアシリーズや県シリーズなどが存在し、総走行距離やSS総距離によりレベル分けされています。総走行距離・レベルともに最高峰にあるのが全日本選手権なのです。

◎2012年開催スケジュール

北は北海道、南は佐賀まで年間9戦！ 今年は群馬と京都もカレンダーに加入

2012年の全日本ラリー選手権は、4月から10月にかけて全9戦が開催予定。それぞれに特徴をもった、その地方ならではの個性豊かなラウンドが設定されています。

今シーズンは北海道で2戦、東北1戦、中部・近畿が3戦、四国1戦、九州で1戦が行なわれます。9年ぶりに群馬が、3年ぶりに京都がカレンダー入りを果たし、ファンの期待を集めています。観戦に行く場合は、あらかじめその地方の名産品や観光名所などを調べていくと、より楽しみの幅も広がるはず。週末のドライブや旅行がてらの観戦計画を立ててみては？



全日本ラリーのラウンドは、四季の風景、雄大な自然のなかで、いずれも個性豊かな表情を見せてくれます。それもラリーならではの魅力と言えるでしょう。



◎ポイント制度

イベント係数とデイポイント制で 最後まで見逃せない選手権争いに

各ラリーの総合順位およびクラス順位によって、各選手にはポイントが与えられます。全9戦を終えた段階で最も得点の高い選手がチャンピオンとなります。参戦するラウンドは選手が自由に選べますが、8戦以上に出場している場合は上位7戦分のポイントで計算する有効得点制を採用してい

ます。さらに、各デイの総合およびクラス1位～3位に3～1点を与えるデイポイント制が2011年から採り入れられ、多くの選手に得点のチャンスが増えています。加えて各ラリーごとに距離と路面に応じた得点係数も掛けられており、終盤まで目の離せない選手権争いが繰り広げられます。

得点係数

| SS距離 | ターマック | ミックス | グラベル |
|-------------|-------|------|------|
| 50km未満 | 0.8 | 0.8 | 0.8 |
| 50～100km未満 | 1.0 | 1.2 | 1.5 |
| 100～150km未満 | 1.2 | 1.5 | 2.0 |
| 150km以上 | 1.5 | 2.0 | 2.5 |

※ミックスは、SS総距離の50%以上90%未満がグラベル路面

デイポイント表

| 順位 | 1位 | 2位 | 3位 |
|------|----|----|----|
| ポイント | 3点 | 2点 | 1点 |

※デイポイントはイベント係数に関係なく上記の点数が与えられる。

ポイント表(係数早見表)

| 順位 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 | 6位 | 7位 | 8位 |
|----------|----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| ポイント×0.8 | 8 | 6.4 | 4.8 | 4 | 3.2 | 2.4 | 1.6 | 0.8 |
| ポイント×1.0 | 10 | 8 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| ポイント×1.2 | 12 | 9.6 | 7.2 | 6 | 4.8 | 3.6 | 2.4 | 1.2 |
| ポイント×1.5 | 15 | 12 | 9 | 7.5 | 6 | 4.5 | 3 | 1.5 |
| ポイント×2.0 | 20 | 16 | 12 | 10 | 8 | 6 | 4 | 2 |
| ポイント×2.5 | 25 | 20 | 15 | 12.5 | 10 | 7.5 | 5 | 2.5 |

◎車両規定

SSの移動区間では公道を走行するため ラリーカーは全車「ナンバー付き」です

全日本ラリー選手権に出場するラリーカーは排気量や駆動方式、また改造の範囲によって4つのクラスに分類されています。クラスを細かく分けることでさまざまなメーカーのクルマが参戦できるため、全日本ラリー選手権は車種バラエティが非常に豊かです。トップカテゴリーであるJN4とJN3は、FIA公認あるいはJAF登録された車両をベースに、国際グループN車両規則に近い国内ラリー車両規則に則り製作されたラリーカーのみが

参戦可能。一方、排気量の小さなJN2とJN1は基本的に一般の車検に合致した車両であれば参加できます。ただしこの場合は、10年以内に製造された車両であることが条件とされています。

また、公道を使用する競技であるために一般の車検が必要であること、そしてJAFの規定に従った安全装備（ロールケージ／4点式以上のシートベルト／消火器など）が備わっていることの2点は、すべてのクラスに共通しています。

全日本ラリー選手権のクラス分け

| クラス | 排気量 (JN2のみ2WD限定) | 車両区分 | グラベル |
|-----|-------------------------|----------|------|
| JN4 | 3000cc超 | RN/RJ | 0.8 |
| JN3 | 1500cc超 / 3000cc以下 | RN/RJ | 1.5 |
| JN2 | 1400cc超 / 1500cc以下の2WD車 | RN/RJ/RF | 2.0 |
| JN1 | 1400cc以下 | RN/RJ/RF | 2.5 |

※過給つき車両は排気量×1.7で換算した数値(ターボ係数)をもとに区分される。

車両区分

- RN車両
FIA/JAF公認車両をベースにして作られるラリーカー
- RJ車両
JAF登録車両をベースにして作られるラリーカー
- RF車両
一般の車検の保安基準に適合した車両をベースとするラリーカー

ラリー用語集

▶ FIA/JAF公認車両

FIA/JAF公認を取得するために自動車メーカーがFIA/JAFに届け出た車両です。三菱ランサーエボリューションやスバル・インプレッサWRX STIなどはこれらに該当するため、WRCなどの国際競技に参加することも可能です。

▶ JAF登録車両

FIA公認は取得していないが国内の各モータースポーツに参加する可能性があるため、自動車メーカーがJAFに届け出た車両です。国内格式までのモータースポーツには参加できますが、WRCやAPRCなどの国際格式競技には参加できません。

▶ ドライバーとコ・ドライバー

ラリーはふたりひと組で参加するモータースポーツです。コ・ドライバーとは日本語で言うところの「共同運転者」。コ・ドライバーはコースの状態を記したペースノートを読み上げたり、ドライバーのメンタル管理やスケジュールの管理を行なうなど、欠かせない存在と言えます。また、コ・ドライバーはドライバーと交替してステアリングを握ることも可能です。

▶ ペースノートとレッキ

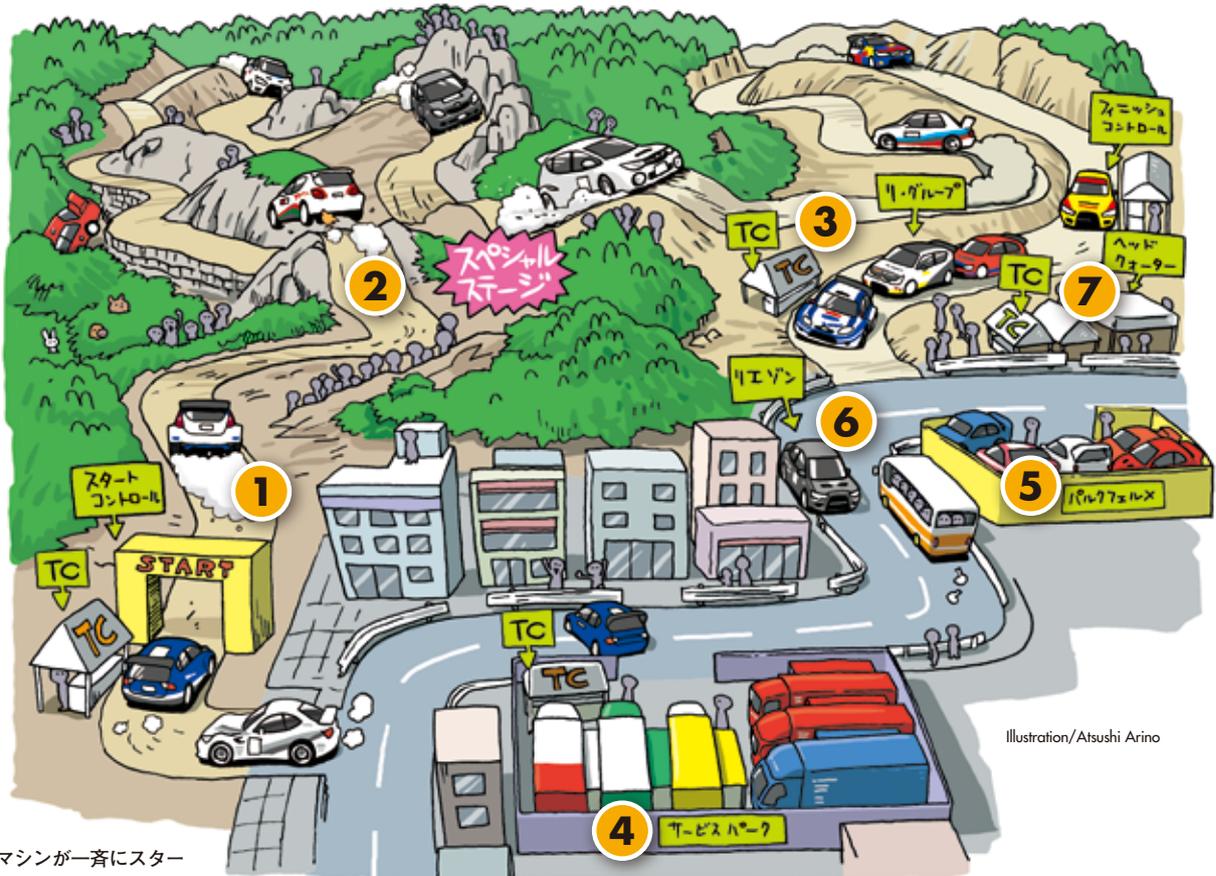
ドライバーはコ・ドライバーの読み上げるペースノートにしたがってスペシャルステージを全開で駆け抜けます。ペースノートは主催者によって認められたコースの事前試走(レッキ)で作成し、コーナーの曲率や道の上下り、滑りやすい部分や注意ポイントなどの情報が書き込まれています。

▶ アイテナリー

ラリーのスケジュールです。ラリーはSS通過タイム以外のすべての時間が事前に決められており、このアイテナリーには先頭走者のタイムコントロール(チェックポイントのようなもの)通過目標時刻が記されています。全競技車はこのアイテナリーと、各自に渡されるタイムカードを元に行動しなければなりません。

◎ラリーのしくみ

ラリーは競技区間のスペシャルステージと移動区間のリエゾンを軸に構成されています



Illustration/Atsushi Arino

たくさんのマシンが一齐にスタートするサーキットレースと違い、ラリーはいくつかの競技区間（スペシャルステージ＝SS）を1台ずつタイムアタックし、その積算タイムで勝敗を争います。SSとSSの間は一般の道路を、一般の交通とともに移動します。これは「リエゾン」と呼ばれ、ラリーの特徴のひとつです。SSの総走行距離はラリーごとに異なりますが、長いものでは約250kmにもなります。SSは基本的に立ち入りが禁止されており、観客は主催者によって定められたギャラリーエリアかリエゾン、あるいはサービスパークで観戦することになります。

1 スタート



1台ごとの出走間隔はラリーにより異なりますが、基本的に上位ドライバーは2分間隔、通常は1分間隔ごとにスタートしていきます。またフィニッシュはストップせずに駆け抜けるフライングフィニッシュ形式です。

2 スペシャルステージ



スペシャルステージは全開のタイムアタック区間です。ドライバーたちが技量のすべてを尽くして駆け抜ける様子は迫力満点。タイムはスタートとフィニッシュに設置された光電管で計測されます。

3 タイムコントロール



ラリー競技では、SS走行時間以外のあらゆる行動が選手ごとに分単位で指定されており、それをチェックするポイントがタイムコントロール（TC）です。選手はすべてのTCを必ず通過しなければなりません。

4 サービスパーク



指定された時間内に車両の修復やセッティング変更を行なう場所がサービスパークです。熟練メカニックの手際はまさに“プロの仕事”。ただし、周囲にはサービスパークに入ってきたり、出て行くラリーカーがいます。見学する場合は周辺にも気をつけて！

5 パルクフェルメ



マシンの整備等が禁止されている場所です。ほとんどの場合は、1日の競技が終わったあとでラリーカーを保管しておく場所を意味します。また、競技進行の時間調整のために設けられる場合もあります。この時間調整はリグリーブと言われます。

6 リエゾン



SSとSSをつなぐ区間はリエゾンと呼ばれ、ラリーカーは一般のクルマと一緒に交通法規を守って移動しなければなりません。自分のクルマで観戦している場合にはラリーカーとすれ違ったりすることも。ただし、相手は競技中ですので非常識な行動は控えて。

7 ヘッドクォーター



競技運営管理本部がヘッドクォーターです。ラリー会場近隣のホテルや公共施設などに設定されることが多く、報道関係者の仕事場であるメディアセンターが設置されたり、様々な通達やステージのリザルトが掲示される場所でもあります。

◎ラリーカーの装備

速く走るためだけでなく 補強や万ーのための安全装備も充実

ラリーは公道を使用するモータースポーツです。スペシャルステージで10分の1秒差を競って戦う選手たちのラリーカーには、速く走るためのチューニングはもちろん、ボディ補強や万が一の際の安全

装備（消火器など）も施されています。

荒れた路面で全開走行を続けるマシンには大きな負担がかかります。高速でギャップを乗り越えたり、時には石を踏んだりしてダメージを受けることも少

なくありません。そのため、マシンは強靱なサスペンションのほか、エンジンやトランスミッションなどを守るアンダーガード、乗員を守るためのロールオーバーが装備されているのです。

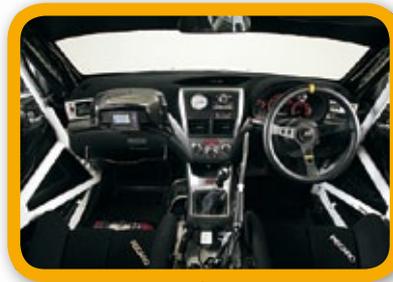
ロールケージ

アクシデントからクルーの安全を守るため、ラリーカーにはロールケージの装着が義務づけられています。FIAまたはJAFの厳格な規定に従って作られたもので、室内に張り巡らされた鋼管の総延長は数十mにもおよびます。



コクピット

ドア内張の素材置換や遮音材、リヤシート等不要部分の排除が可能です。コ・ドライバー側にはラリーコンピュータが装着され、ダッシュボードには防眩加工がされるなど、ラリーカーとしての装備も追加されています。



外装

競技用ライトボディや車検を通過できるリヤウイングなどの追加パーツ、マッドフラップ、室内換気用のルーフエアベンチレーターも装着可能です。ボディ下部にはエンジンやトランスミッションを守るアンダーガードも装備します。



エンジン



エンジンの改造は規則により厳しく制限され、コンピュータについてはノーマル置き換えタイプであれば交換可能となっています。また、ターボ付き車両はグループN同様、吸気リストリクターの装着が義務付けられています。



サスペンション&ブレーキ

サスペンションは取付部分の改造なしに装着できるものであれば自由に選択できます。舗装路/未舗装路では別のセットを使用し、タイヤとホイールの変更に伴いブレーキローターのサイズも変わります。舗装路用には、より大きな制動力を発揮するよう大径のものが装着されています。



タイヤ&ホイール

現在、全日本ラリー選手権ではダンロップとヨコハマが代表的なタイヤサプライヤーと言えるでしょう。タイヤはホイールの適正適合範囲に含まれるサイズの装着が認められています。ホイールは各クラスごとに使用可能な最大サイズが定められています。



駆動系

過酷な条件下で使用されるラリーカーの駆動系には大きな負担がかかります。そのためクラッチディスク、クラッチカバー、フライホイールなどの交換が可能とされており、強化品や軽量品を装着できます。ケースに変更がなければクロスミッションも装着可能です。