

未舗装路、舗装路、山岳路、ヘビーウェット……

全国9つのラウンドを転戦する問答無用の限界勝負

2015年シーズンがいよいよ開幕

ようこ

全日本ラリー選手権は、日本自動車連盟(JAF)が統括する、国内最高峰のラリーシリーズです。2015年は全国8都道府県、9戦で争われます。ラリーは、サーキットレースとは違い一般道を定められた時間で移動し、占有許可を得た道路で競技区間のタイムを競う競技です。天候、路面状況、マシンコンディション、あらゆる状況が刻一刻と変化するなかでドライバーとコ・ドライバーとマシン、そしてチームが一体となって攻略していきます。まずは、2015年の全日本ラリー選手権について、ご紹介していきます。

JAF全日本ラリー選手権は、1978年まで行われた全日本ベストラリー選手権選定戦を前身として1979年にスタート、以来36年にわたって開催されている国内ラリー最高峰の選手権です。

36年にわたる歴史のなかで、車両規定や競技規則はこれまで幾度かの変遷を経てきていますが、2003年にFIAのグループNに準じた車両規定を導入、さらに2006年には運営規則も一新され、世界各地で開催されるラリーと同様にスペシャルステージ(競技区間)で速さを競う「SSラリー」が導入されました。また、2004年に開催されたWRC「ラリージャパン」を機に、全日本ラリーで

も主催者が各地方自治体とタッグを組み、積極的な観客の動員やラリーパークの充実など、イベント性の高いラリーが開催されるようになりました。

それに伴い、スペシャルステージの選手、オフィシャル、観客の安全もこれまで以上に配慮された規則で運営されるようになり、JRCAではこれら競技の安全にも積極的に取り組んできています。

そして2015年、全日本ラリー選手権は新たな変革を迎えます。ラリーに出場するために必要なJAF登録車両の規則が一部変更されたことにより、これまでラリーには出場することができなかった生産台数が少ない車種や、新たに

JAF登録を取得した車種がラリーに出場できるようになりました。JN5クラスには、トヨタ・ヴィッツGRMNターボやMINIクロスオーバー、プジョー208GTiなどが新たに参戦。さらに、車両規則の改定によりFIAのグループR車両(R1、R2、R3)が出場できるようになり、海外ラリーを走る戦闘力の高いラリーカーが、全日本ラリーに出場できるようになりました。

過去にないほどの激戦が予想される今年の全日本ラリー選手権。参加する側にとっても、観戦する側にとっても魅力を増し、進化を続ける全日本ラリーに、今後もぜひ期待してください。



そ、全日本ラリーへ!!

JN6class



ランサーエボリューション軍団vs 新旧WRX STIのガチンコバトル!

昨年、5年ぶりのタイトルを獲得した三菱ランサーエボXの塚田原文雄に対し、王座奪還を狙う旧型 (GRB) WRX STIの勝田節彦の戦いが焦点となるJN6クラス。今年はこのふたりのバトルに、開幕戦から新型 (VAB) WRX STIを投入する新井敏弘、JN5クラスのタイトルを引っさげて古巣のJN6クラスへと戻る鎌田卓麻、昨年も早く全日本ラリーに新型WRX STIを投入した炭山裕矢がタイトル争いに加わることは必至だ。勝田もシーズン半ばに新型WRX STIを投入する予定。進化を遂げた新型WRX STI包囲網に、熟成のランサーエボXがどう戦うのか、注目のシーズンとなる。

JN5class



MINI、プジョー、ヴィッツターボら 新型車両が86/BRZに挑む!

昨年まで86&BRZが2年連続タイトルを獲得したJN5クラスだが、今年のJN5クラスは昨年までは勢力図が大きく変わりそうだ。まずは、眞貝知志のアバルト500ラリーR3TがJN5クラスに出場。この純血ラリーカーに対し、昨年のJN3チャンピオン天野智之がトヨタ・ヴィッツGRMNターボでシーズンフル参戦、さらにAPRCで活躍していた柳澤宏至がプジョー208GTIで全日本ラリーに復帰。大橋逸夫が4WD機構を持つ218PSのミニ・ジョン・クーパー・ワークス・クロスオーバーを投入と、新たな刺客が続々と登場し、まさに戦国時代を迎えそうな気配だ。

JN4class



最も市販車に近く低コストなクラス 若手がベテランか、勝敗の行方は?

昨年、新たなクラスとして全日本ラリーに加わったJN4クラス。改造範囲が狭く、最も市販車に近いクラスとして注目を集め、昨年はBRZの竹内源樹が初代タイトルを獲得した。今シーズンは、その竹内がJN6クラスに移ったためにチャンピオン不在となる。だが、APRCでジュニアカップを獲得した番場彬が5年ぶりに全日本ラリー復帰。昨年までJN3クラスで活躍していた石川昌平がJN4クラスに参戦するほか、若手注目株の小濱勇樹や2010年チャンピオンの番川秀樹、ダートラリーチャンピオンの佐藤隆行など、若手とベテランの好バトルが期待される。

2015年 全日本ラリー選手権はここがアツい!!

JN3class



熟成され高速化した1.5ℓコンパクトカー 僅差の戦いは今年第2フェーズへ!

昨年のチャンピオン天野智之がJN5クラスへと移り、シリーズ3位の石川昌平もJN4へ移ったJN3クラス。今年は上位陣の顔ぶれが大きく変わりそうな気配だが、シリーズ2位のベテラン岡田孝一は健在。自身初となるタイトルを狙う。その岡田に藤田幸弘、本名修也などが挑み、今季は全日本初優勝を狙う構えだ。また、女性ドライバーのいとうりなが、今年も全戦出場を表明。念願の表彰台獲得となるか、注目のシーズンとなりそうだ。また、1998年から99年にかけて、当時のBクラスで活躍した鹿野健太郎が16年ぶりに全日本ラリーへ復帰を果たす。

JN2class



改造範囲が狭いからこそ難しい チャンピオン経験者同士のバトル!

2009年チャンピオンの田中伸幸と2007年チャンピオンの高橋悟志がタイトルを争ったJN2クラス。昨年は、RPN車両規定のスイフトスポーツを駆る田中がチャンピオンを獲得したが、今年もこのふたりがクラスの中心となることは間違いない。さらに今年は、昨年のJN1クラスチャンピオンの中西昌人がJN2クラスへと移ってくる。さらに2輪駆動部門時代に活躍していた須藤浩志、JN5クラスに出場していた鈴木尚、平山十四朗、90年代の全日本を席巻した木村謙治らがJN2クラスに参戦を表明。今シーズンはかつてないほどの熱い戦いが予想される。

JN1class



ターマック負けなしのRX-8に挑む 新たなマシンの登場は?

昨年のチャンピオンマシン、ダイハツ・ストリアX4が、車両の生産を終了した年から10年を経過したため、全日本ラリーの規定により出場できず、今季からRF車両も出場不可となったため、クラスを構成する車種が大きく変わることとなるJN1クラス。そのなかでも大きく勢力を伸ばしてきそうなのが、RX-8勢だ。昨年も中村晃規がターマックラウンドすべてで優勝を遂げ、その速さを見せつけた。今年も松田保夫、喜多見孝弘が開幕戦にRX-8を投入。中村は開幕戦は欠場しているが、いずれにしてもRX-8同士の戦いとなることは間違いないさうだ。



全日本ラリー選手権とは？

1

》選手権の位置づけ “全日本ラリー選手権”は 国内最高峰のラリー競技！

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別のラリー競技です。1978年までの全日本ベストドライバー選定戦を前身として79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。

車両規定は幾度かの変遷を経て、2003年に大きく変更され、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。また、2006年には運営規則も一新され、全日本戦のすべてが競技区間「スペシャルステージ」での速さを競う「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。

2

》2015年開催スケジュール 文字どおり全国各地を転戦 開催地と時期が変更

2015年の全日本ラリー選手権は、2014年と同じく4月から11月にかけて全9戦が予定されており、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、東北で1戦、関東で1戦、中部で2戦、近畿で1戦、四国で1戦、九州で1戦が行われます。特に、2014年はグラベル5戦、ターマック4戦だったものが、グラベル3戦、ターマック6戦となったことで、選手が得意とする路面やマシンの特性の違いなどにより、タイトル争いに大きな影響が現れると予想されます。



3

》ポイント制度 ターマックラリーの増加により 係数の重要度がやや薄く

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、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、各デイのクラス1位～3位に3点～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が掛けられており、シーズン終盤まで目が離せない選手権争いが繰り広げられます。

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×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

得点係数

SS距離	ターマック	グラベル
50～100km未満	1.0	1.2
100～150km未満	1.2	1.5
150km以上	1.5	2.0

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、クラスごとに上記の点数が与えられる。

※やむをえない理由で競技が短縮された場合は、終了したSS総距離が30km以上かつ審査委員会が適当と認めた場合に成立。係数は0.8となる。

4

》車両規定 ラリーRR車両が新規参入 輸入車も増えて車種激増!?

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、改造範囲によって6クラスに分類されています。

トップカテゴリーであるJN6は、グループN車両規則に近いRN/RJ車両で争われ、三菱ランサーとスバルWRX STIが鎧を削る国内最高峰クラスです。

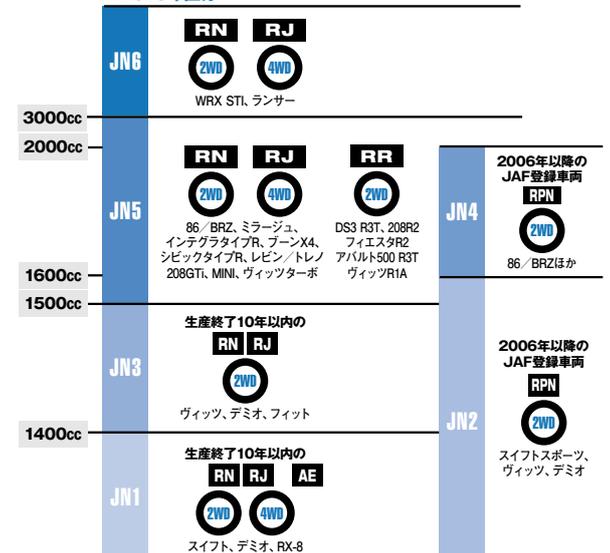
JN5は最有力車種は86/BRZですが、インテグラやミラージュ、ブーンX4など駆動方式も年式も様々なマシンによる勝負。今季より新たにFIAのR1～R3車両を日本の法律に合わせたRR車両が登場。さらに、プジョー、MINIといった輸入車や、ヴィッツGRMNターボも参戦し、最もバラエティに富む注目のクラスになっています。

JN3とJN1は1400ccまでのコンパクトカーですが、昨年いっぱいRF車両の参戦が終了したため、勢力図の変化が予想されます。また、JN2とJN4は、最も改造範囲が狭いRPN車両を対象とした創設2年目のクラスです。

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。
RR車両	FIAのグループR(R1～R3)として公認された車両で、日本の保安基準に適合し、ナンバーを有する車両。
RPN車両	2014年からの新規規定でノーマルに近い、2006年1月1日以降のJAF登録車両が対象。

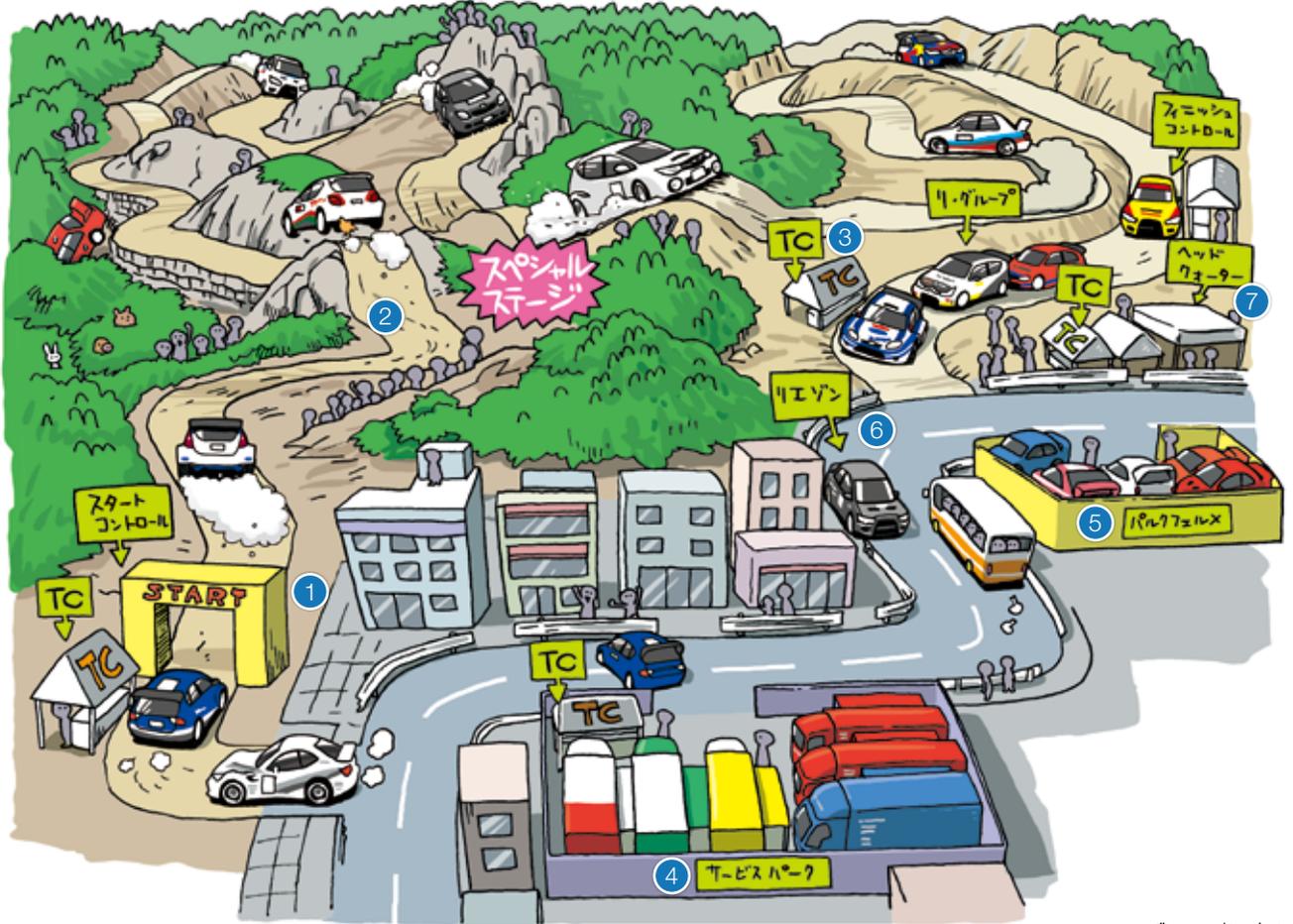
▼2015年区分



5

》ラリーのしくみ

競技区間のスペシャルステージでのタイムと移動区間のリエゾンを走行しながら進行



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、ラリーは複数の競技区間（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、ラリー競技の特徴のひとつです。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（ロードセクション）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

全日本ラリー選手権では、1台ごとの出走間隔は特別規則書に明記されない限り、1分ごととされています。SSのタイムは0.1秒まで計測され、すべてのSSの合計タイム+ペナルティタイムにより、勝敗が決定されます。



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り満点。ステージのタイムはスタート地点とフィニッシュ地点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の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います。それをチェックするのが様々な場所に設置された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

車両の修復やセッティング変更を行う場所がサービスパークです。大きくダメージを受けた車両をみるみる修復していく熟練メカニックの手際はまさに「プロの仕事」。基本的には見学することも可能ですが、周囲にはサービスパークに出入りするラリーカーがいますので注意！



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”ですが、ほとんどの場合は1日の競技終了後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、車列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「リエゾン」と呼ばれています。



⑥ リエゾン

SSとSSをつなぐ区間はリエゾン（ロードセクション）と呼ばれ、ラリーカーは一般車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、選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

ラリー競技全体を運営・管理する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置されることが多く、報道関係者の仕事場であるメディアセンターや記者会見場が設置されたり、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。

6

速さと安全、どちらも追求

ラリーカーの基礎知識



外観上の変更点はそれほど多くなく、フェンダーの拡幅など改造車検などが必要な改造は認められていません。夜間走行時には法律の範囲内で補助灯の追加なども認められています。



車両規定にもよりますが、車検の範囲内であれば車高の調整やウイングの装着もOK。マフラー交換が可能な車両もありますが、主催者側で音量を規制することも多く、最近では静か。

ラリーは公道を使用して行われるモータースポーツです。スペシャルステージで0.1秒を争う選手たちのラリーカーには、ターマック（舗装路）やグラベル（未舗装路）などあらゆる路面で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。高速で段差を乗り越えたり、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ケージや多点式シートベルトなどが装備されているのです。



◎ コクピット
ドア内張の素材置換、遮音材やリヤシートなど不要な部分の排除が可能です（一部JN4とJN2を除く）。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など、ラリーカーならではの装備も追加されています。



◎ 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、ターボ車両はグループN同様、吸気リストラクターの装着が義務づけられています（一部JN4とJN2を除く）。



◎ 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。上の写真はターマック用ですが、舗装路/未舗装路では車高も異なります。



◎ 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。ケースの改造なしに装着できるLSDやクロスミッションも装着可能です。



◎ 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。



◎ 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。横転などの際にもキャビン部分にダメージを受けないよう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10mにもおよびます。

知っておきたい ★全日本ラリー用語集

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。2013年からはAPRCなどの地域選手権に各国独自の公認車両（＝JAF登録車両）の参戦が認められるようになり、2014年はJAF登録車両の規定が緩和され、登録車両が一気に増えました。
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、道先案内、ドライバーのスケジュール管理やメンタルのケアを行なうなど、欠かせない存在と言えます。また、コ・ドライバーもライセンスが必要で、場合によって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従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スケジュール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。

ラリー観戦旅行を満喫するための

観戦準備まめ知識

ラリーを観戦に行きたいけれど楽しむにはいったいどうすればいいの？

ここではそんな疑問にズバリと答え！ これさえ読めば観戦がいっそう楽しくなること請け合いです

1 お気に入りの選手とラリーカーを見つけよう！

モータースポーツの楽しみは、自分のお気に入りの選手やラリーカーを応援すること。たとえば出身県が同じ選手や、マイカーと同じラリーカーなどが分かれば、それだけでも全日本ラリーがグッと身近なものになるはず。興味があればその選手の過去の戦績なども調べてみましょう。34ページからの選手名鑑には主要な選手のプロフィールが掲載されているので、ぜひチェックしてください。



ラリーによっては「ラリーショー」と呼ばれるイベントでサイン会を実施したり、記念撮影などができる場合があります。どの選手も気さくにに応じてくれるはず。

2 観戦エリアの情報を得てスケジュールを立てよう

2015年の全日本ラリー選手権はグラベル（未舗装路）3戦、ターマック（舗装路）6戦で構成されています。ラリーカーのダイナミックな動きを楽しむならグラベルラリー、ドライバーの繊細なドライビングテクニックを観るならターマックラリーがオススメです。

しかし、スペシャルステージ区間は自由に観戦できるわけではありません。各ラリーでその数は異なりますが、観客の安全を考慮した観戦エリアが設けられています。主催者のウェブサイトや公式プログラムを参考に、いつ、どこに行けば



写真は2014年の第8戦ハイランドマスターズでの観戦エリア。ギャラリーステージによっては間近で走りを楽しむこともできます。

お目当ての選手の走りを見ることができると確認しましょう。ラリーはサーキットと違い、一度通過したクルマはすぐには戻ってきません。綿密なスケジュールを立てて効率良く観戦するのがポイントです。

ラリーによっては有料チケットや事前受付が必要になる場合もあり、より間近で走りを見たり、同乗走行などのイベントを行うケースもあります。

3 ラリーは旅行+観戦がベター 各地のうまいものを食べ尽くす

せっかく全国各地で開催されているのですから、その土地ならではのおいしいものや歴史的な名所も観戦プランに組み込みましょう。24ページからの観戦ガイドで各ラリーの「名物」を紹介しています。主催者のホームページや開催地の自治体の情報なども参考に、有意義なものにして下さい。



2014年の福島では、スパリゾートハワイアンズの駐車場をリモートサービスとしてフラダンスに見送られてスタート。

大きなイベントでは、地域や近隣の県から出店がある場合も。開催地域ならではの名物などを味わうのも楽しみです。

4 主催者のホームページはラリーを楽しむ情報が満載

全日本ラリーは全国各地で開催されているので、初めて観戦するのであれば、まずは近くのラリーに行ってみるのがいいでしょう。なかでも規模が大きく、ギャラリーステージが充実しているラリーを選ぶのがオススメです。最近ではSNSなどで仲間を見つけて現地で合流するという人も多いようです。観戦に慣れてきたら、遠くのラリーに旅行も兼ねて出かけるのも楽しみ方のひとつです。

どのラリーも地域とのつながりを大切にしており、お祭りや他のイベントと同日開催しているところもあります。

各主催者の公式ウェブサイトで速報タイムを公開している場合もあります。24ページからの観戦ガイドにあるQRコードを活用しましょう。アジア・パシフィックラリー選手権と併催されるラリー北海道、イベント盛りだくさんのモンレー、新城ラリーなどは規模が大きく家族連れでも楽しめます。



観戦場所や料金、チケットの先行販売、日程などの観戦情報はイベントのひと月ほど前から各サイトで公開されます。

5 本気の走りではないもののリエゾンにはシャッターチャンス！

ギャラリーエリアは、安全のために道路よりも高い場所や少し離れた場所に設けられることが多くなっています。そのため、近くで写真を撮りたいと思っても、なかなか難しいものです。一方、移動区間であるロードセクションは、ラリーカーも一般の交通に混じって走るため、その土地ならではの風景を見つけることができれば、シャッターチャンスは広がります。もちろん、撮影に集中しすぎて車道に出たり、地域の方々の迷惑や他の交通の妨げになるような行為は危険なので、くれぐれも気を付けてください。



沿道から手を振ってくれるファンを見ると選手もうれしいもの。ぜひ積極的に声をかけたり手を振ったりしてみましょう。



SS移動のために市街地を通過するラリーカー。季節感を感じさせるものを写し込めるのもリエゾンならではの。



モータースポーツには危険がともないます!!

ラリーに限らず、モータースポーツ観戦には危険がともないます。主催者の指示に従い、危険な場所には近づかないようにしましょう。また、指定された観戦エリア内であってもラリーカーがコースアウトしたりクラッシュした部品が飛んでくる可能性もありません。走行中はなるべくコースに背を向けたりせず、いつでも逃げられる態勢でいることが必要です。

