

2025.3.7 更新

VERSION [1.0]から[1.1]にアップデート

ポイント表記に誤りがりましたので修正いたしました。

FORMULA DRIFT[®]
J A P A N

FDJ2

FDJ3

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3
Judge Regulations
2025 VERSION 1.1

2025年版 審査規則書 第1.1

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

■Introduction（イントロダクション）

FORMULA DRIFT JAPAN（フォーミュラドリフトジャパン）は、プロフェッショナル・ドリフトの世界的リーダーとして知られる『FORMULA DRIFT（フォーミュラドリフト）』を2015年に日本で初開催し、2016年からシリーズ戦として続けているモータースポーツです。

北米初のドリフト選手権シリーズであるフォーミュラドリフトは、ドリフト競技を極限まで高めたモータースポーツに成長させ、様々な分野のファンや自動車愛好家を魅了し、世界的にもドリフトの基準を確立しています。そんなフォーミュラドリフトを日本でスタートさせたのが、フォーミュラドリフトジャパンです。

フォーミュラドリフトは、ドライバーが意図的にクルマを操作して、高速で横にスライドさせるドリフトを用いて競い合う競技です。ハイスキルでハイパワーなマシンを用いて行うフォーミュラドリフトジャパンも、多彩なドライバーと多様な車両が出場し、日本全国のサーキットや特設コースで、フォーミュラドリフトジャパンの栄冠あるチャンピオンシップを目指して競い合います。

MSC株式会社
東京都杉並区成田東3-13-11
TEL 03-5305-3553 FAX 03-5305-3583
E mail info@formulad.jp

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

■Content (コンテンツ)

1. 全般	4
2. スタートライトの手順	4
2-1. スタートシケイン	4
2-2. イニシエーション (振り出しポイント)	5
3. 予選フォーマット	6
3-1. 予選基準	6
3-2. 予選のスコアリング (採点)	7
3-3. インコンプリート (不完全) な予選ラン	8
3-4. タイブレーカー (同点の予選)	8
4. タンデムラン (追走) フォーマット	8
4-1. タンデム判定基準	10
4-2. インコンプリート (不完全) なタンデムラン	10
4-3. パッシング・追い越し	11
4-4. タンデムランのイニシエーション・プロセス	11
5. タンデムの接触と衝突	12
5-1 ラン1での衝突	13
5-2 ラン2での衝突	15
6. タンデムランのタイヤDebead (リム落ち) ダメージ	15
7. タンデム中の車両サービス	15
8. コンペティションタイムアウト (競技中のタイムアウト)	15
8-1. コンペティションタイムアウトの手順	16
9. タンデムリプレイとジャッジングアシスタンス	17
10. 競技に対するプロテストとアピール (抗議と訴え)	17
※アメリカのフォーミュラドリフトに準じて、判定等に対する抗議 (プロテスト等) は、2024年度から廃止	
11. 悪天候や制限時間超過、やむを得ない事由時に対する規則	18-21
用語集	22-24

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

1. 全般

フォーミュラドリフトジャパンチャンピオンシップは、2～3日間の大会またはチャンピオンシップの予定数で構成されています。

予選（単走）を行い、タンデム（追走）決勝トーナメントの各ブラケットを決定し、各ブラケットの勝ち上がり戦で行う競技です。競技会で行われるすべてのジャッジ（審査）は、このルールブックをガイドラインとして使用します。

このルールブックの規則で、具体的にカバーされていない状況が協議会で発生した場合、フォーミュラドリフトジャパンの役員とジャッジ（審査員）は、これらの規則の精神に一致する裁定を下すために最善を尽くします。

フォーミュラドリフトジャパンでの審査の判定要因は、車両のメーカー、車両モデル、またはタイヤの銘柄とは関係ありません。

フォーミュラドリフトジャパンでは、コース上でのクルマの視覚的姿勢と視覚的動き、挙動をみて、審査を行います。

競技に関する抗議プロテストおよび非公式な不服や申し立て、質問などを、コーススタッフおよび事務局スタッフなどのオフィシャルスタッフにすることで、競技の進行に障害をきたすと判断したときは妨害行為とみなし、競技失格等の厳しいペナルティが言い渡されます。

2. スタートライトの手順

スタートラインは「フォーミュラドリフトジャパン・スタートアーチ」でマークされています。これは予選とタンデムバトル（追走）の公式スタート地点です。

スタートラインには、オフィシャルが作動させるスタートライトがあり、車両がスタートラインを離れることができるタイミングを知らせます。

チェイス（後追い）車両がイニシエーションポイント（ドリフト開始地点）に到達するまでに、ストレートでの接近距離を維持する必要がある場合、チェイス車両はスタートライトが消える前にスタートラインを離れることができます。

2-1. スタートシケイン

タンデムバトル（追走）中にリード（先行）ドライバーがスタートシケイン内のひとつまたは複数のパイロンに当たった場合（図1）、トラックサイドに掲示されたリスタートライトまたはレッドフラッグを介して競技は停止され、再スタートになります。

レッドフラッグまたはリスタートライトの位置は、ドライバーもしくはチームが確認してください。

タンデムラン（追走）で、リードドライバーがひとつまたは複数のスタートシケインにあるパイロンに当たり、パイロンが動いた場合はリスタートになります。リードドライバーが2回目のスタートでひとつ以上のスタートシケインにあるパイロンに当たった場合も、リスタートになります。

リードドライバーが3回目のスタートでスタートシケインにあるひとつ以上のパイロンに当たった場合、リードドライバーは自動的にインコンプリート（リードドライバー1本目敗退）が告げられ、その時点でリードとチェイス（後追い）を入れ替えて2本目に入ります。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

フライングも3回でインコンプリート（リードドライバー1本目敗退）となります。
パイロンタッチ1回・フライング2回など、どちらかで合計3回でインコンプリート（リードドライバー1本目敗退）が告げられ、その時点でリード（先行）とチェイス（後追い）を入れ替えて、2本目に入ります。

ジャッジまたはオフィシャルは、ブリーフィングで議論されたスポーツマンシップに反する行為または基準に基づいて、リスタートをコール（宣言）することもできます。

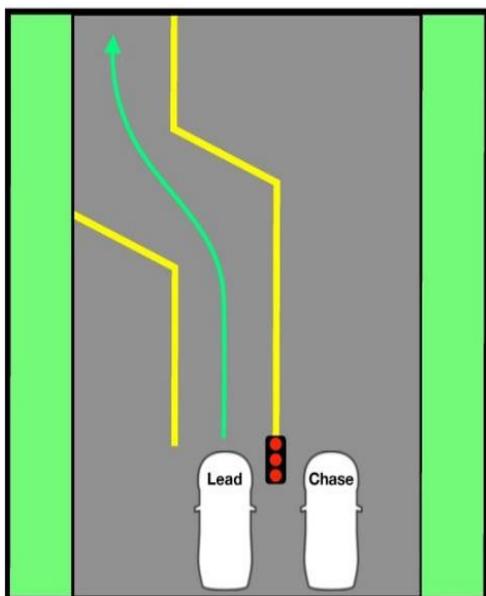
チェイスドライバーは、スタートシケインにあるパイロンに故意にぶつかってはいけません。チェイスドライバーが意図しない状態でスタートシケインにあるパイロンに当たった場合、リスタートにはなりません。

2-2. イニシエーション（開始）

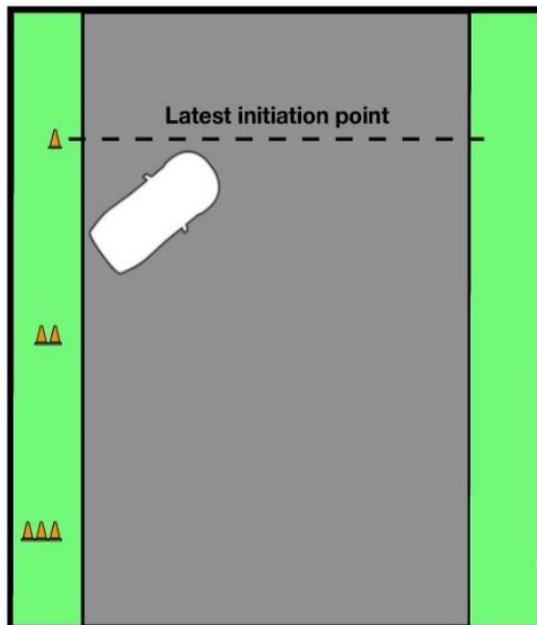
車両は、トラックサイドに配置された「3, 2, 1」のスタンディングパイロンによってマークされた最後のイニシエーションポイントを通過するとき、横向きである（振り出しを開始する）必要があり、審査のポイントになります（図2）。

タンデム手順については「タンデムラン（追走）フォーマット」を参照してください。

(図1)



(図2)



FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

3. 予選フォーマット

ドライバーは、現在のチャンピオンシップの順位に従って、最大2回の連続しない単走を行います（シリーズランキング1位のドライバーが最後になります）。

3-1. 予選基準

●ライン.....車両の後部で外側のゾーンやタッチアンドゴーエリアを通過する技術と、車両前方で内側のクリッピングポイントへ果敢なアプローチをする技術を審査します。

●角度.....ドライバーが、振り出しポイントから深い角度を維持しながら、コースを完走する能力を審査します。

※以下、減点される対象です。

- ・ダブルイニシエーション（2回に分けて振り出す）
- ・フラつき（ドリフトの角度が僅かに減少、または増加した後に僅かに戻るなど安定しない状態）
- ・壁に接触
- ・コースから外れる
- ・ゾーンを通過できずにクリップに付いていない
- ・角度が少ない
- ・ラインを外す
- ・ドリフトが戻る（この場合、インコンプリートをみなし、得点はゼロになります）

●スタイル.....コース全体で車両をどのように操縦するかを審査します。スタイルの審査は、コミットメントと流動性の2つに分かれています。

①コミットメント.....コミットメントとは、コースに対して前向きに、積極的に、果敢にアプローチする姿勢です。

※以下、減点される対象です。

- ・イニシエーション（振り出し）前のオフスロットルまたはパートスロットル
- ・最後のイニシエーションポイントを越えてからドリフトを開始する
- ・加速感が一定でなく、安定して速度を保てない
- ・壁やコースのアウトラインへの臆病なアプローチ

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

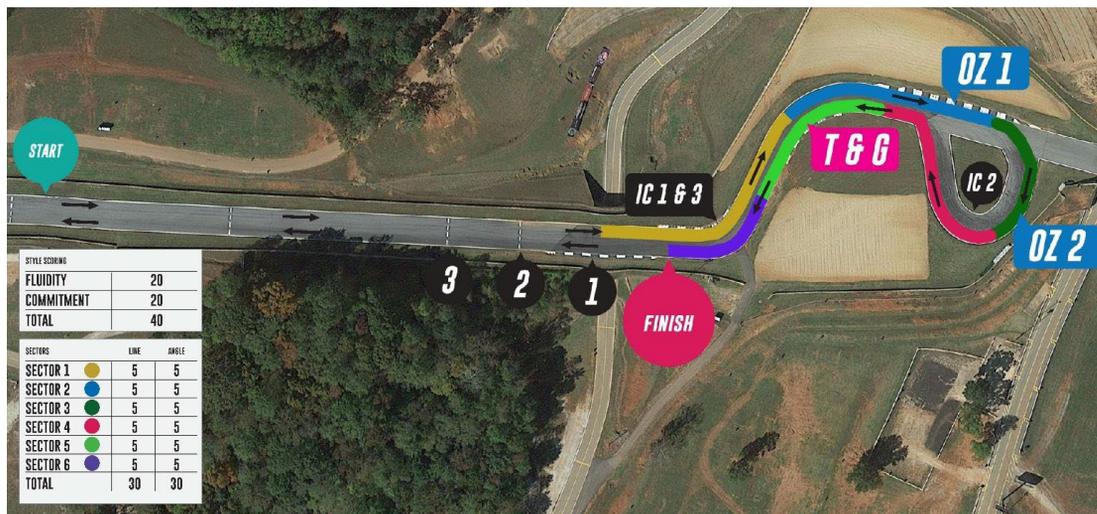
②流動性（Fluidity）.....スタイル審査員は、どれだけ早く角度を付けたか、どれだけスムーズに角度を付けたか、またドライバーが望ましい角度を付けたかどうかという点と、コース上で車両の動きが安定していたかを審査します。

※以下、減点される対象です。

- ・遅い振り出しおよび遅い振り返し
- ・小刻みに角度を追加するようにステアリングホイールを操作する
- ・ある角度を達成した後、コーナーの途中で角度を付けたたり減らしたりする

3-2. 予選のスコアリング

(図3)



※上記の図のポイント配分は2023年までのものとなります。

2022年より、ゾーンやクリップ付近の審査をセクターごとに行います。

●ライン.....35ポイント

ラインポイントは、各コースのセクターごとに分割されます（図3）。ラインポイントはゾーン、クリップ、タッチアンドゴーエリアを含むセクターで審査します。

●角度.....35ポイント

アングルポイントは、各コースのセクターごとに分割されます（図3）。アングルポイントは、ゾーン、クリップ、タッチアンドゴーエリアを含むセクターで審査します。

●スタイル.....30ポイント

スタイルポイントは、2つのカテゴリーに分けられます。流動性とコミットメントは、スタート地点からフィニッシュラインまでのコース全体を通して審査します。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

3-3、インコンプリート（得点を受け取ることができない）な予選

予選でドライバーが、以下のいずれかのミスをした場合、ドライバーはそのラン（走行）のスコアを受け取れないため、ランはインコンプリート（未完了）とみなされます。ジャッジは、特定のコースに得点を受け取ることが出来ないことを追加する権利を留保します。これらは各イベントのブリーフィングで説明します。

※基本的なインコンプリート

- ・スピナウト（フィニッシュラインを越えたスピンも含まれます）
- ・コーナーに対して逆向きのドリフトをした場合
- ・走行中にフード、ハッチ、トランク、ドアが開く
- ・追走走行不可能な可能性のあるリード（先行）として分類される可能性のある複数のミスの組み合わせ
- ・コースアウト（インコンプリートを受けるコースアウトのタイヤ数は3本以上です）

3-4、タイブレーカー（同点の予選）

セカンドベストのスコアが同点の場合、次のチャートが実行されます。

Tie Breaker 1	Style Score
Tie Breaker 2	Angle Score
Tie Breaker 3	Line Score
Tie Breaker 4	前のラウンドまたはシーズンのランキング

雨天時などで予選が完了できない場合の予選順位は、前のラウンドのランキングまたは前シーズンのランキングによって確立されます。

予選の中止を引き起こしそうな雨などの天候不順時、ジャッジは予選を中止する権利を有します。審査基準を調整し、その後この情報をスポッターとドライバーに伝えます（SNSに公示します）。

4. タンデムラン（追走）フォーマット

タンデムバトル（追走）の1対戦は2回のラン（走行）で構成され、勝者がブラケット内を勝ち上がる、シングルエリミネーション（トーナメント）方式です。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

対戦は、ブラケット左の高い位置からスタートします。各タンデムバトルは2回のランで構成され、ドライバーにリード（先行）ポジションとチェイス（後追い）ポジションの両方に参加する機会を与えます。

・ラン1.....ドライバーAがリードポジションにあり、ドライバーBがチェイスポジションにあります。

・ラン2.....ラン1の入れ替えで行います。リードポジションはドライバーBが入り、チェイスポジションにはドライバーAが入ります。

各走行中、リードドライバーは、ブリーフィングでジャッジが提示した走行要件を順守する必要があります。一方チェイスドライバーは、コース全体でリードドライバーのライン、角度、ペース、トランジション（走行の流れ）を模倣する必要があります。

角度に関しては、チェイスドライバーは、リードの角度同様の走り、もしくはそれ以上にすることが目標となります。リードドライバーの角度が悪い場合、ジャッジはチェイスドライバーが悪い角度を模倣することは望みません。可能な場合は、リードの角度を改善することによって優位となります。

ジャッジは、ラン1とラン2の両方を審査します。

両方のリード（先行）ランと、両方のチェイス（後追い）ランを比較し、両方のランが完了後に、どちらのドライバーが全体的に優れているかを判断します。

リードドライバーは、可能な限り予選ランに近い完璧なリードランをすることを望みません。リードドライバーがチェイスドライバーに影響を与えるミスが発生した場合、そのミスはチェイスドライバーが調整または補正するには難しすぎるとみなされると、リードドライバーは低評価を受ける可能性があります。

チェイス（ドライバーは、角度を一致または改善しながら、リードドライバーのラインを模倣することが望ましい走りとなります。

チェイスドライバーは、リードドライバーを可能な限り追走することが推奨されており、リード（ドライバーがミスを犯して、チェイスドライバーもミスを犯した場合に保護される可能性があります。ただし、リードドライバーがミスを犯し、そのミスがチェイス（ドライバーも調整または補正を行う必要があるとみなされ、チェイスドライバーが調整・補正を行わない場合、チェイスドライバーは低評価を受ける可能性もあります。

1人のジャッジがドライバーAに投票、1人のジャッジがドライバーBに投票、1人のジャッジがワンモアタイム（OMT）に投票した場合、多数決で決まらないため、その場合にはワンモアタイムになります。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

ジャッジは、複数の種類のミスを含むバトルで、勝者を宣言する権利を留保します。

一方の車両が壊れているなど、スタート地点に付けない場合、対戦相手は次の競技に進むためにバイランを行う必要があります。

4-1. タンデム（追走）判定基準

●リード（先行）ドライバーの目標

- ・100ポイントを獲得する予選時のような走行をする
- ・追走可能なリードランをする
- ・チェイスドライバーから逃げようとするライン、角度、またはスタイルでの走行をしない

●チェイス（後追い）ドライバーの目標

- ・リードドライバーを追ってドリフトを開始する
- ・できるだけ長い時間、リードドライバーに接近する
- ・リードドライバーの角度に一致するか、それ以上の角度で走行する
- ・コース全体でリードドライバーのトランジション（走行の流れ）とラインを模倣する
- ・フィニッシュラインを通過するまでドリフトを続ける
- ・対戦相手についての状態・傾向の知識を持っている
- ・グリップレベル、速度、一般的な角度、一般的な傾向、車両の状態、これらに限定されないが、合理的（故障したまたは既に車両に問題がある場合を除く）に関連するものに対して、対戦相手に適応すること

4-2. インコンプリート（得点を受け取ることができない）

タンデムランで、ドライバーが以下のいずれかのミスをした場合、インコンプリートになります。

- ・スピニアウト（フィニッシュラインを越えての-spinも含まれます）
- ・コーナーに対して反対にドリフトをした
- ・走行中にフード、ハッチ、トランク、ドアが開く
- ・回避可能またはスポーツマンシップに反するとみなされる、対戦相手の車両との衝突
- ・チェイスドライバーが意図的にリードドライバーを追跡しない
- ・スタートシケインのパイロンタッチ&フライングで公式のコールが3回連続したリスタート
- ・不正なパス
- ・リードドライバーをパッシング（追い越し）したとき

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

4-3. パッシング（追い越し）

●チェイス（後追い）ドライバーのパッシングが許される条件
以下の条件がすべて満たされる場合、パッシングは許されます。

- ・リード（先行）ドライバーがラインを外している、完全にコースから外れているのでパッシングをする必要がある場合
- ・チェイス（ドライバーは、内側のクリッピングポイントでのみパッシングできる
- ・チェイスドライバーは、リードドライバーの内側のみのみパッシングを行うことができる

適切に実行された合法的なパッシングが完了すると、チェイスドライバーがリードドライバーになり、審査基準に従って走行を完了する必要があります。走行が完了すると、追い越された車両は、その走行でインコンプライト判定を受けます。

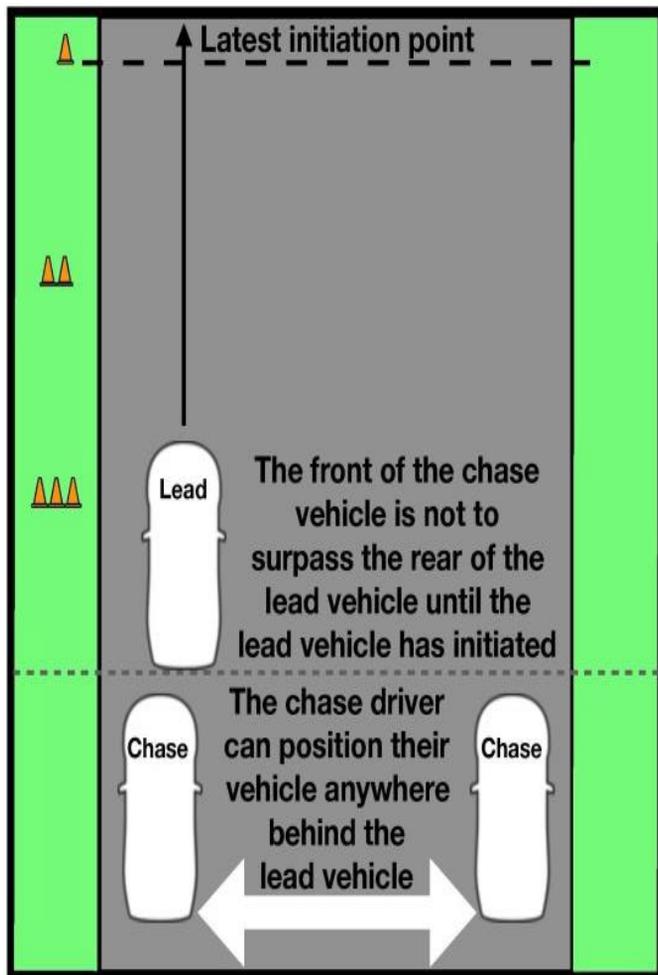
4-4. タンデムラン（追走）のプロセス

ドライバーが利用したいイニシエーション（開始）テクニックを選択できるようにするために、リードドライバーとチェイスドライバーの両方が従わない手順は、以下の通りです。

- ・リードドライバーのイニシエーションスタイルは自由
- ・チェイスドライバーは、リードドライバーの妨げになってはならない
- ・チェイス車両は、スタートラインとイニシエーションポイント（開始始点）の間で、リード車両を妨害してはいけない
- ・チェイスドライバーは、選択した方法でスタートするリード車両を妨げない限り、リード車両の後ろのどこにでも車両を配置できる
- ・イニシエーションプロセス（開始手順）に違反すると、リスタートになる場合がある

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1



5、タンデムラン（追走）での接触と衝突

ドリフトでの車両の接触は、フォーミュラドリフトがスポーツの一部として認識しているものです。フォーミュラドリフトジャパンも同様です。

競技者間で衝突が発生すると、ジャッジは自由に使えるすべてのリソース（リプレイ、トラックスタッフ、記憶など）を利用して過失を確認します。

車両に損傷が発生した場合、修理に時間がかかることがあります。過失のない車両のみが、指定された競技タイムアウトを使用せずに、車両の修理を最大10分間要求できます。

コース上でインシデント（事故）が発生し、過失を判断し目に見える記録がない場合、ジャッジは最善の判断材料を使用して、過失を確認します。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

5-1. ラン1での衝突

過失のない車両が、衝突後に車両を修理できず、事故の際に故障していないとみなされた場合、フォーミュラドリフトジャパンの関係者は、実際に車両が2回目の走行に間に合うように修理ができないことを確認します。そのバトルで過失のないドライバーをバトルの勝者と宣言します。勝利ドライバーは勝ち上がったブラケットで獲得できるポイントを受け取ります。ただし勝利ドライバーは、2回の対戦を終えることができなかつたため、次のブラケットでの対戦はできません。

上記のケースがファイナルで発生した場合、フォーミュラドリフトジャパンは調整を行う権利を留保します。

また上記の対戦を完了するためのルールもあります。

※例.....修理のために10分の追加時間を許可する

バトルのラン1でリード（先行）車両とチェイス（後追い）車両の両方が大破し、過度の損傷のために続行できず、両方のドライバーに過失がないと判断された場合（両方の車両が互いに独立した事故等）、勝者はより高い予選順位で決定します。

リードドライバーがチェイス車両に影響を及ぼすような、インコンプリート判定になるような車両の故障を引き起こしてしることをジャッジが確認できる状況が発生した場合、リードドライバーには過失とインコンプリートの判定が下されます。チェイス車両に与えられた損傷が、競技を継続するために大規模な修理が必要であり、競技ディレクターが確認できるほど深刻な場合、リードドライバーには敗退が宣告され、チェイスドライバーに勝利が与えられます。

※例.....リードドライバーがコースにオイルを落とし、チェイスドライバーがオイルを踏んでスライドして壁にぶつかり、車両に甚大な被害をもたらした

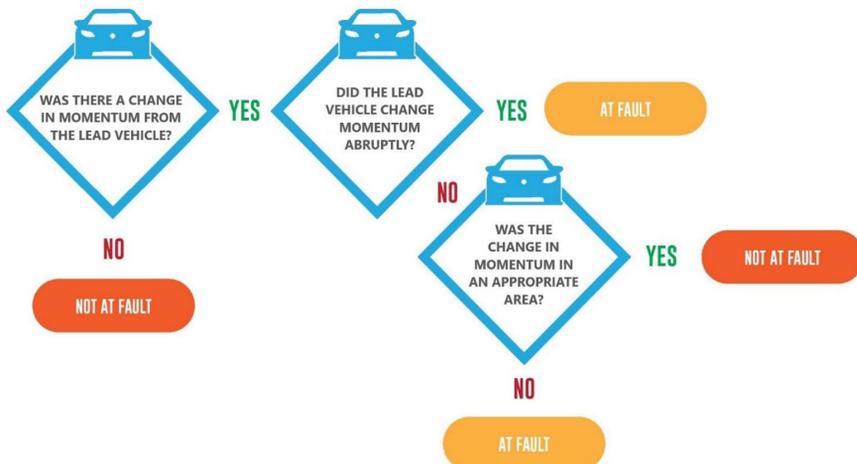
FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

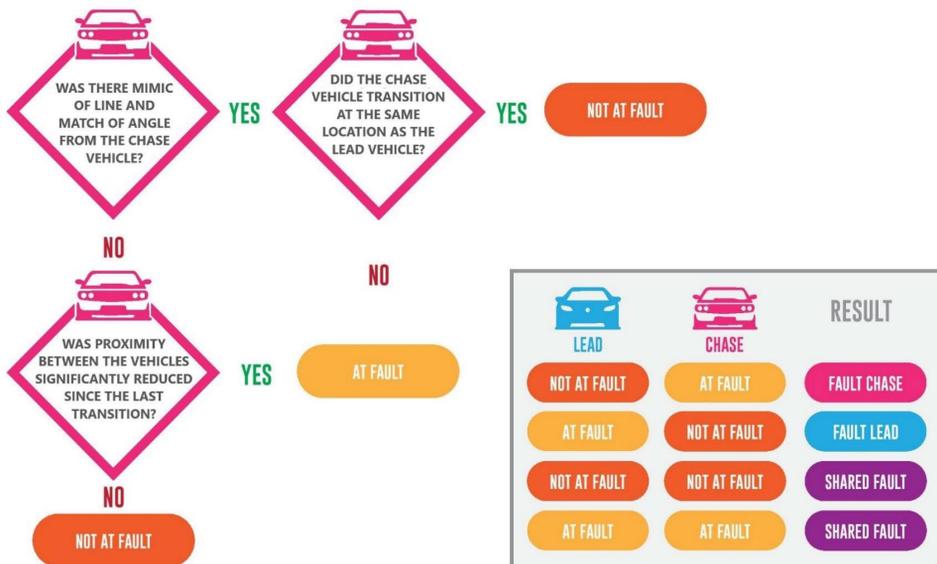
FORMULA **DRIFT**

COLLISION CHART

LEAD VEHICLE



CHASE VEHICLE



接触があった車両に対し、コンペティションディレクターは、安全上の理由から両方の車両を検査し、各ドライバーの安全を確保するために、車両を修理することを許可します。

上記のケースでは、結果としていずれかのドライバーに、タイヤのパンクまたはホイールの損傷が残った場合、競技ディレクターは一方のドライバーが他方のドライバーよりも有利にならないように、両方のドライバーにタイヤやホイールの交換を要求することがあります。一方のドライバーは、もう一方のドライバーよりも有利にはなりません。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

5-2. ラン2での衝突

ジャッジは、過失を判断して、ラン1・ラン2の勝者を決定します。

対戦の2回目の走行で、リード（先行）車両とチェイス（後追い）車両の両方が大破し、過度の損傷のために続行できず、ドライバーに過失がない場合（両方のドライバーの大破が、互いに独立している場合）、勝者はラン1の戦いの得点に基づいて決定します。

6. タンデムランのタイヤDebead（リム落ち）ダメージ

ラン1を終えてタイヤがDebeadした場合、車両はコースを離れることができません。よって、ラン1中にDebeadした場合、ラン2の走行はできなくなります。

衝突によるリム・タイヤの損傷、Debeadが発生していない限り、コンペティションタイムアウト中でもリアタイヤの交換は許可されません。

Debeadが発生した場合、ジャッジは何か衝突したものか、単純にDebeadしたものかを決定します。衝突前にそのドライバーの過失のみによるDebeadが発生した場合、タイヤ交換は許可されません。Debeadしたタイヤでスタートすることはできません。

衝突によりリム・タイヤの損傷やタイヤのビードが外れた場合は、ホイールやタイヤを交換することができます。

リアタイヤを交換した場合、他の競技者もリアタイヤを交換できますが、フロントタイヤの場合は、競技ディレクターの判断に委ねます。

7. タンデム（追走）中の車両サービス

タンデムバトル（追走）のラン1とラン2の走行の間は、競技車両の整備はできません。タイヤ交換、タイヤ空気圧調整、サスペンション調整、燃料補給、クールダウンなども含まれます。

タンデム競技中は、タイヤは2回の連続で走行する必要があります。ラン2でDebead（リム落ち）しても、フィニッシュした場合、規定された内容は特にありません。

8. コンペティションタイムアウト（競技中のタイムアウト）※5分間ルール

競技会の安全を維持するために、チームは必要に応じて、コンペティションタイムアウト（5分間ルール）を要求することができます。許可されたチームのみが車両の修理を行うことが可能となります。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

フォーミュラドリフトジャパンに、チーム代表者は公式にコンペティションタイムアウトをリクエストすることができ、競技ディレクターのみが競技タイムアウトを許可することができます。

コンペティションタイムアウトは、戦略的な目的で使用することはできません。妥当であると思われる場合は、コンペティションタイムアウトが付与されます。

コンペティションタイムアウトは、最大5分間許可され、競技ディレクターが管理します。**Debead**（リム落ち）が発生した場合のコンペティションタイムアウトは許可されません。また衝突によるリム・タイヤに損傷・破損がない限り、コンペティションタイムアウト中のタイヤ交換は許可されません。基本的にタイヤは2回連続で走行する必要があります。

競技のコンペティションタイムアウトは、車両に対し許可された修理のためのものであり、タイヤの空気圧やサスペンション設定の調整は許可されません。

割り当てられた制限時間内（5分間）に必要な修理が完了できなかった競技者は、そこで敗退が決まり、そのときの対戦相手は勝ち上がります。

コンペティションタイムアウトは、1チーム各ラウンド中1回のみ使用できます。予選・タンデムエリミネーションバトル（追走）中に使用することが許可されています。

コンペティションタイムアウトの修理は、ホットピット設営時はホットピットで行い、それ以外はメインピットで完了する必要があります。ホットピット設営時、メインピットに行く必要のある車両は、ブリーフィングで特に明記されていない限り、競技会のコンペティションタイムアウトは許可されていません。ホットピットの設営がない場合は、メインピットでの作業となります。

競技開始時間になっても、車両がスタートラインに存在せず、競技の実行を維持するために必要と思われるときは、コンペティションタイムアウトを実行します。

サイティングラップ（チェックラン）と競技走行の間、車両が何かしらのサービスを必要とする場合、コンペティションタイムアウトは競技ディレクターによって許可されます。

8-1. コンペティションタイムアウトの手順（競技中のタイムアウト）

ドライバーおよびチームメンバーは、公式に開始する前に車両に触れてはいけません。

●コンペティションタイムアウト（CTO）の手順

※注意点

- ・外部のパネルを開いて損傷がないか検査することは、作業とみなす
- ・目視検査は許可されており、コンペティションタイムアウト時間内には含まれない
- ・5分間の時間計測は、オフィシャルがドライバーもしくはチームメンバーに開始するように指示したときに開始となる

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

- ①車両がホットピット（メインピット）に到着します。
- ②レッカー車を使用する場合は、ジャッキスタンドに載せることができます。レッカー車も5分を開始する前に、その場所を離れる必要があります。コンペティションディレクターは、修理作業開始をチーム告げてから、5分を計測してカウントダウンします。
- ③作業は、5分間以内に完了する必要があります。

タイヤ交換の対象となる状況で交換が決定した場合は、タイヤ交換は割り当てられた5分以内に完了する必要があります。

9. タンデム（追走）リプレイと判断支援

レースコントロールは、技術的な問題が発生した場合、リプレイに時間を割り当てるように要求する場合があります。リプレイは、審査の判定に影響を与える可能性があります。

すべての審査は、審査スタンドの上から行われます。判定でクリッピングポイントが見えない場合、フラッグシステムまたはカメラ映像を使用して判断することもあります。

抗議に対する審議・審査において、外部データまたは映像は許可されません。

ジャッジは、コース上での出来事に関して、競技ディレクションおよびトラックスタッフに追加情報を要求することができます。ジャッジはその情報を、審査結果に反映・使用することができます。

タンデム（追走）時の判定がワンモアタイム（再戦）になった場合、2対戦以内にスタート地点に戻ることをとする（2対戦終了後に再出走）。なおトーナメント表での最後のラダーでの対戦がワンモアタイムになった場合は、ピットに戻ってから6分以内にピットアウトしなければならない。ファイナル4やファイナル時はブレイクタイムも用意される場合もあります。

10. 競技中のプロテスト（抗議）とアピール

アメリカのフォーミュラドリフトに準じて、判定等に対する抗議（プロテスト等）は、2024年度から廃止

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

11. 大会期間途中及び競技途中終了時の順位およびポイント・賞金について

Formula Drift Japan の場合

天候や天変地異や緊急事態宣言などの緊急的に大会の進行を止めなければならない状況が発生した場合、大会成立の定義及びポイント、賞金の決定内容は以下の内容となりますので、ご注意ください。

予選2本中、選手全員が予選1本の走行を終了した段階でラウンドは成立します。以下のことを確認してください。

大会途中での中止決定は開催場所の各コース協議会と協議の上、慎重に決定いたします。また天候不良等以外にも、クラッシュの影響で修正に時間がかかってしまったなどの理由で万が一、日没等で走行できなくなってしまった場合でも下記の内容は適用されますので、予めご了承ください。

予選1本終了時

・参加選手全員が予選1本を走行した時点で大会は成立となります。この時点で競技がキャンセルになった場合は、予選1本終了時の順位で大会順位が決定します。その場合ポイントは、予選ポイントの50%のみ加算されます。大会賞金は50%となります。

予選終了時

・予選終了時で競技がキャンセルになった場合、予選終了時の順位で大会順位が決定します。その場合ポイントは、予選ポイントのみ加算されます。大会賞金は50%となります。

トップ32の途中での終了時

・決勝トーナメントが行われ、トップ32の途中で競技がキャンセルになった場合は、予選の順位で順位は決定し、予選ポイントのみ加算されます。トップ32ですでに勝利をしていても順位およびポイントは加味されません。大会賞金は50%となります。

トップ32終了時

・トップ32がすべて終了した時点で競技がキャンセルになった場合は、トップ32のポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ32を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。大会賞金は50%となります。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

トップ16の途中での終了時

・トップ16の途中で競技がキャンセルになった場合は、トップ32のポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ16を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。トップ16ですでに勝利をしても順位およびポイントは加味されません。大会賞金は50%となります。

トップ16終了時

・トップ16がすべて終了した時点で競技がキャンセルになった場合は、トップ16までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ16を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。大会賞金は50%となります。

トップ8の途中での終了時

・トップ8の途中で競技がキャンセルになった場合は、トップ16までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ16を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。トップ16ですでに勝利をしても順位およびポイントは加味されません。大会賞金は50%となります。

トップ8終了時

・トップ8がすべて終了した時点で競技がキャンセルになった場合は、トップ8までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ8を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。

トップ4の途中での終了時

・トップ4の途中で競技がキャンセルになった場合は、トップ8までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ8を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。トップ4ですでに勝利をしても順位およびポイントは加味されません。

トップ4終了時

・トップ4がすべて終了した時点で競技がキャンセルになった場合は、トップ4までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ4を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。

■予選ポイント

1位 7P / 2位 6P / 3位 5P / 4～8位 4P / 9～16位 3P / 17位～32位 2P / 33位以降 1P

■決勝ポイント

優勝 100P / 準優勝 80P / 3～4位 64P / トップ8 48P / トップ16 32P / トップ32 16P

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

11.2 大会期間途中及び競技途中終了時の順位およびポイント・賞金について

FDJ2/FDJ3の場合

天候や天変地異や緊急事態宣言などの緊急的に大会の進行を止めなければならない状況が発生した場合、大会成立の定義及びポイント、賞金の決定内容は以下の内容となりますので、ご注意ください。

予選2本中、選手全員が予選1本の走行を終了した段階でラウンドは成立します。以下のことを確認してください。

大会途中での中止決定は開催場所の各コース協議会と協議の上、慎重に決定いたします。また天候不良等以外にも、クラッシュの影響で修正に時間がかかってしまったなどの理由で万が一、日没等で走行できなくなってしまった場合でも下記の内容は適用されますので、予めご了承ください。

予選1本終了時

・参加選手全員が予選1本を走行した時点で大会は成立となります。この時点で競技キャンセルになった場合は、予選1本終了時の順位で大会順位が決定します。その場合ポイントは、予選ポイントの50%のみ加算されます。

大会賞金は50%となります。

予選終了時

・予選終了時で競技がキャンセルになった場合、予選終了時の順位で大会順位が決定します。その場合ポイントは、予選ポイントのみ加算されます。大会賞金は50%となります。

トップ16の途中での終了時

・決勝トーナメントが行われ、トップ16の途中で競技がキャンセルになった場合は、予選の順位で順位は決定し、予選ポイントのみ加算されます。トップ16ですでに勝利をしていても順位およびポイントは加味されません。大会賞金は50%となります。

トップ16終了時

・トップ16がすべて終了した時点で競技がキャンセルになった場合は、トップ16のポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ16を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。大会賞金は50%となります。

トップ8の途中での終了時

・トップ8の途中で競技がキャンセルになった場合は、トップ16のポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ16を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。トップ8ですでに勝利をしていても順位およびポイントは加味されません。大会賞金は50%となります。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

トップ8終了時

・トップ8がすべて終了した時点で競技がキャンセルになった場合は、トップ8までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ8を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。大会賞金は50%となります。

トップ4の途中での終了時

・トップ4の途中で競技がキャンセルになった場合は、トップ8までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ8を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。トップ4ですでに勝利をしても順位およびポイントは加味されません。

トップ4終了時

・トップ4がすべて終了した時点で競技がキャンセルになった場合は、トップ4までのポイントと予選のポイントが加算されます。順位はトップ4を勝ち上がったなかで予選順位が良いものからの順位で決定します。

■予選ポイント FDJ2

1位 7P / 2位 6P / 3位 5P / 4～8位 4P / 9～16位 3P / 17位～32位 2P / 33位以降 1P

■予選ポイント FDJ3

1位 6P / 2位 5P / 3位 4P / 4～8位 3P / 9～16位 2P / 17位以降 1P

■決勝ポイント FDJ2

優勝 100P / 準優勝 80P / 3～4位 64P / トップ8 48P / トップ16 32P / トップ32 16P

■決勝ポイント FDJ3

優勝 100P / 準優勝 80P / 3～4位 60P / トップ8 40P / トップ16 20P

※FDJ3 の決勝ポイントはTOP16からとなります。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

用語集

- ・ **Line** (ライン)ブリーフィングで審査員が説明した、コース全体を通じてドライバーが通る理想的なライン軌道。クリッピングポイント、クリッピングゾーン、タッチアンドゴーでコース全体を示す。
- ・ **Angle** (アングル)角度。ドリフト時の車両の角度。
- ・ **Style** (スタイル)スタイルは、コミットメントと流動性という2つの異なる基準で構成される。
- ・ **Tandem** (タンデム)2台の車両が同時にコース上をドリフトすること。
- ・ **Tandem Battle** (タンデムバトル)各タンデムバトルは2ランで構成され、ドライバーにリード(先行)とチェイス(後追い)の両方のポジションで行う。最初のランでは、ドライバーAがリードポジションにあり、ドライバーBがチェイスポジションで構成される。各走行中、リードドライバーは、ブリーフィングでジャッジが提示した適格要件を遵守する必要がある。チェイスドライバーは、コース全体を通して、リードドライバーのライン、角度、ペース、トランジションを模倣し、近接している必要がある。ジャッジはリードとチェイスの両方のポジションで、最高のパフォーマンスを発揮したと考えるドライバーに投票する。
- ・ **Touch & Go** (タッチアンドゴー)舗装の端に沿って、または壁やバリアに沿ってコースの外側にある領域で明確にマークされており、ラインと角度の両方のジャッジの基準として、能力を判断するために使用する設定基準、車両の後方で完全に満たされる必要があるアウトサイドクリッピングゾーンとは異なり、タッチアンドゴー領域ではドライバーは車両の後方にあるパイロンの間の領域に「触れる」だけでOKとなる。
- ・ **Bye Run** (バイラン)車両の状態がバトルの準備ができていることを証明する、審査されていないラン(走行)。
- ・ **Lead** (リード)タンデムバトル(追走)の開始時に先行を走る車両。
- ・ **Chase** (チェイス)タンデムバトル(追走)の後続(後追い)車両。
- ・ **Start Chicane** (スタートシケイン)すべてのドライバーに見えるように、パイロンで設置された先行車の車線。
- ・ **Collision** (コリジョン)衝突。クルマ同士の接触、事故。
- ・ **Commitment** (コミットメント)コースに対して前向きに、果敢にアプローチする姿勢で、壁とコースに対する積極的な走り。
- ・ **Competition timeout** (コンペティションタイムアウト)競技の安全を維持するために、チームは必要な修理を行うために競技タイムアウトを要求できる。1ラウンド1回のみで、最大5分間許可される。
- ・ **Contact** (コンタクト)接触。車両が別の車両やコースの一部、あるいはその両方に接触した状態。
- ・ **Correction** (コレクション)修正。角度またはラインどちらかが悪い場合、ドライバーがハンドブレーキを使用して調整すること。
- ・ **Debead** (デビード)ホイールからタイヤがはずれ、タイヤのビドが落ちる状態を説明するために使用される用語。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

・ **Briefing** (ブリーフィング) イベントに出場するすべてのドライバーが1ヶ所に集まり、該当するイベントに関連する重要な安全、バトル、審査、スケジュール情報を受け取る必要があるとき、ブリーフィングへの参加は必須であり、ドライバーとチームメンバー1人が参加する必要がある。

・ **Fluidity** (フルイディティイ) 流動性。開始時およびターン間の移行時の車両自身の軸上の回転を指す。理想的には、回転は迅速、スムーズ、正確でなければならない。角度を付けたら車両は次の移行まで、落ち着いて制御できる状態を維持する必要がある。

・ **Hard card-** (ハードカード) ホットエリアに入るための証明書で、イベント期間中に車両に関わるすべての人に必要となる。

・ **Inside Clipping Point** (インサイドクリップポイント) コース上のポイントで、一般的にはコーナーの内側に明確にマークされており、ラインジャッジとアングルジャッジがそれぞれの基準で能力を判断するために使用される。ドライバーは、ラインジャッジから得点を得るためにフロントバンパーをできるだけパイロンに近づけて通過することが求められ、アングルジャッジはコース上の各クリッピングポイントを通過する際の各車両の角度を採点する。

・ **Initiation** (イニシエーション) ドリフトの振り出し。テクニックには、クラッチ蹴り、ハンドブレーキを引くサイド、荷重移動による慣性、およびこれらのテクニックの2つ以上を組み合わせなどが含まれる。

・ **Judges** (ジャッジ) フォーミュラドリフトジャパン・チャンピオンシップシリーズでは、各ラウンドに参加する3人の公式ジャッジ。各ジャッジは予選中の判定基準(ライン、角度、スタイル)の審査をし、ブリーフィングにおいてドライバーに希望のライン、角度、スタイルの要件を伝える。予選(単走)では各判定基準を担当し、タンデムバトル(追走)では、リード(先行)とチェイス(後追い)両方のドライバーの勝者を決定する。

・ **Latest initiation point** (ファーストイニシエーションポイント) ドリフト開始ポイント。車両が横向きでなければならない地点。「3, 2, 1」のパイロンシーケンスで単一のスタンディングパイロンによってマークされる。

・ **Match** (マッチ) タンデム(追走)で使用される用語で、一般的にアングルに適用される。例: ジャッジは、チェイスドライバーがリードドライバーの角度に「一致」するようになり、可能な場合は角度を改善して優位性を示したりするドライブ(走り)を指す。

・ **Mimic** (ミミック) 模倣。タンデム(追走)で使用される用語。一般的にはラインの基準に適用される。ジャッジはチェイス(後追い)ドライバーのタンデムアクションが最もエキサイティングなものになるために、リード(先行)ドライバーの走行に対し、位置、タイミング、速度を追跡することを望んでいる。

・ **One More Time** [OMT] (ワンモアタイム) ジャッジの過半数の投票が得られない場合に発生する。OMTとなったタンデムバトル(追走)は、結果が過半数になるまで、再度タンデムバトルを実行する必要がある。OMTコールは、実行が不十分なタンデムバトルを対象にしたものではなく、ジャッジは複数の種類の間違いや控除を含むバトルで審査を下し、勝者を宣言する権利を留保する。

・ **Opposite Drift** (オポジットドリフト) 車両がコースの指定エリアに規定されている方向とは反対の咆哮に角度を付けること。

FORMULA DRIFT JAPAN / FDJ2 / FDJ3

2025 Judge Regulation Version 1.1

・ **Outside Zone** (アウトサイドゾーン)通常は舗装の端に沿って、または壁やバリアに沿ってコースの外側にあるエリア。明確にマークされており、ラインジャッジとアングルジャッジの両方がそれぞれの能力を判断するための参照として使用される基準。ドライバーはドリフト中にラインジャッジから得点を得るために、コース上に設定されたゾーンのパイロンの間に車両の後部を配置する必要がある。一方、アングルジャッジは、各クリッピングゾーンを通過するときに各車両の角度を測る。

・ **Pass** (パス)タンデムバトル (追走) 中にチェイス (後追い) 車両がリード (先行) 車両のそばを通過したとき。パスが合法とみなされるのは、クリッピングポイントでリード車両がオフラインであり、チェイス車両がブリーフィングで規定されたラインに留まった場合のみ。

・ **Qualifying** (クオリファイング)予選。予選はチャンピオンシップでの現在のランキングとは逆の順序で、2回連続しない単一車両走行を行う。ドライバーは、ライン、アングル、スタイルの要件に基づいて審査される。

・ **Restart** (リスタート)再スタート。再スタートはスタートシケインまたはスタートラインの違反時にて起用される。

・ **Run** (ラン)予選、タンデム (追走) の走行を指す。

・ **Sighting lap** (サイティングラップ)ドライバーがコースコンディションの変化をチェックできる審査判断されない走行。通常、コースの状態がドライからウェットに変化するときに、ウェットプラクティスセッションなしで使用される。サイティングラップの後に、予選または競技が行われる場合もある。車両が予選または競技をすぐに実行できない場合、その走行を放棄しないことを選択すると、競技タイムアウトが適用される。

・ **Straight** (ストレート)車両が指している方向に、ドリフト中ポイントまでに角度を失った場合、ドライバーはドリフトを続けるために再度ドリフトを開始する必要がある。

・ **Transition** (トゥランジション)遷移。ある方向に高い角度でドリフトしている状態から、反対方向に高い角度でドリフトし、その間のどの位置でもドリフトを止めることなく、車両をドリフトさせること。

・ **Warm-up** (ウォームアップ)競技開始前の車両テストに割り当てられたトラック時間