

2016 年 D1 グランプリシリーズ規則

2016 年 1 月 1 日改定

D1 規則に基づき、D1 グランプリシリーズ(略称：D1GP シリーズ)におけるシリーズ規則を以下のように定める。シリーズ規則の定めなき事項は D1 規則による。規則の解釈は、D1 規則に準拠した運用および解釈が適用される。また D1 グランプリシリーズ規則の付則として、「D1 グランプリシリーズ採点方法」を付則-1、「D1 グランプリシリーズプロモーション規定」を付則-2、「2016 年 D1GP 競技会反則行為とペナルティ一覧」を付則-3 として設ける。

1. 競技会格式

D1 グランプリシリーズ(以下：本シリーズ)は、D1 日本国内代表機関である D1 JAPAN ORGANIZATION の主催により、D1 国際格式競技会シリーズとして開催される。

2. 競技会スケジュール

ラウンド	開催日	開催コース
Round 1	3 月 25 日(金)・26 日(土)	東京都・お台場 NOP 地区・特設コース
Round 2	4 月 22 日(金)・23 日(土)	静岡県・富士スピードウェイ
Round 3 Round 4	6 月 24 日(金)～26 日(日)	茨城県・筑波サーキット・コース 2000
Round 5 Round 6	8 月 5 日(金)～7 日(日)	福島県・エビスサーキット・南コース
Round 7	10 月 21 日(金)・22 日(土)	東京都・お台場 NOP 地区・特設コース

3. 参加チーム

1) 本シリーズ参加チームの要件

- ① 参加チームは、代表者・ドライバー・ピットクルーのそれぞれの機能を満たす最低 3 名により構成され、D1 JAPAN ORGANIZATION に登録された者でなければならない。
- ② ドライバーは、代表者を兼ねることができるが、大会中のチーム代表権は他のピットクルーに文書にて委任されていなければならない。
- ③ 代表者は参加車両を自己の完全管理下(使用権、整備状態、規則適合等)に置かなければならない。
- ④ 参加チーム名は固有名称を原則とし、スポンサー名を入れる場合には「固有名称+1スポンサー」の組合せ範囲でなければならない。ただし、車両名はこの制限を受けない。
- ⑤ チーム員は統一されたデザインのウエア着用を義務付ける。
- ⑥ 初回エントリー申請時に登録した台数を変更することができない。

2) 複数台体制参加チームの場合

- ① 1参加チームの登録は、原則として2台までとされる。
- ② 登録上の参加チーム名が同一でなければならない。ただし、車両名称は個別に定めることができる。リザルト等では、識別された参加チーム名で記載される。
- ③ 登録される参加チーム代表者、連絡先窓口、金融機関口座はそれぞれ統一されていなければならない。
- ④ 同一参加チームのピット配置は原則として隣接ピットとされるが、選考会有一些の場合はその限りではない。
- ④ 車両カラーリングやレーシングスーツ等は統一されたデザインであることが望ましい。
- ⑤ スポットエントリーの場合は、複数台体制（2台）でエントリーしなければならない。（どちらか1台が欠場した場合でもエントリー代は支払なければならない）

3) 優遇措置

本シリーズ参加者に対し、以下の条件の者は大会に選考会が設定された場合、選考会が免除され、特別練習走行時間が設けられる。

i. 新車参加促進対策優遇制度（新車優遇制度）

- ① 下記のいずれかに該当していること。
 - a. 2014年末時点で同型車が新車販売されていたか、もしくは新車販売価格が1,000万円以上の車両で、今までに一度もD1グランプリシリーズに参加して居ない型式の車両。
 - b. 上記車両での参加を申請し、D1 JAPAN ORGANIZATIONに認められた車両で競技参加する場合。

ii. 日本国外の参加促進対策優遇制度（海外ドライバー優遇制度）

- ① D1 JAPAN ORGANIZATIONに認められた日本国籍以外のドライバーに限る。
- ② 2016年D1グランプリシリーズに年間エントリーの申請している者。
- ③ 下記のいずれかに該当していること。
 - a. 海外でのドリフト競技において優秀な実績が認められる者。
 - b. 過去D1グランプリシリーズにシリーズ参戦またはエキジビションに参戦し、ポイントを獲得している者。

4. 参加ドライバー資格

本シリーズへの参加は、D1 JAPAN ORGANIZATIONが発行した有効なD1-SUPERドライバーズライセンスまたはD1-GPドライバーズライセンス保有者に限られ、さらにJAF競技運転者国内Bライセンス以上を保有し、当日大会参加時に自動車運転免許証停止等のD1規則の定め反する状態にない者とする。

5. 参加台数制限

1) 第1戦～第6戦

参加台数制限は設けない。参加台数が多くスケジュール上必要な場合は選考会を実施する。

2) 第7戦（最終戦）

第6戦終了時点のドライバーズランキング上位24名をエントリー受付制限とする。

6. シード権者

本シリーズでは、第1戦時のシード権者を前年度D1グランプリシリーズドライバーズランキング8位までとし、その後は直前競技会後のシリーズランキング8位までとする。シード権者とは、本規則12項に

定めるドライバーズポイントの多い順に決定される。

7. ドライバーおよびメカニックの装備

- 1) 本シリーズの参加ドライバーは、D1 規則 23 項の 1) および 3) に加えて下記の装備でなければならない。
 - ① 競技参加ドライバーが競技中に着用するウエアは FIA 公認 (FIA テクニカルリスト No. 27 記載) または JAF 公認のオーバーオール型ドライバースーツ、バラクラバ、シューズ、グローブでなければならない。
 - ② ドライバーはフルフェイスシールドタイプの FIA 公認 (FIA テクニカルリスト No. 25 記載) ヘルメットまたは JAF 公認ヘルメットの着用が義務付けられる。なお、製造日より 10 年以上経過したものは使用できない。
 - ③ JAF レース競技に参加するドライバー装備品に関する付則 (FIA 付則 L 項 3. Frontal Head Restraint) または SFI 38.1 規格に適合した FHR システムの使用を推奨する。なお、D1 競技においては HANS のスライディングテザータイプを推奨する。
- 2) メカニックの装備は D1 規則 23 項 2) および 3) の②に規定する装備でなければならない。

8. 参加車両

1) 車両要件

本シリーズの参加車両は、D1 規則付則-A の 2016 年 D1 車両規定に準拠した車両、2015 年 D1 グランプリシリーズにエントリーした車両で車台番号と共に 2016 年 D1 車両規定不適合部分について特別に D1 JAPAN ORGANIZAITON から参加認証を受け公示された車両、および D1 JAPAN ORGANIZAITON が D1WORLD ASSOCIATION に申請して特別に認められた車両とする。

競技参加者は、競技車両のベース市販車の所有または使用権を示す公的に有効な書面を提示できなければならない。D1 JAPAN ORGANIZAITON は本シリーズの参加車両として好ましくないと判断した車両の競技参加を拒否できる

- ① 参加車両には、付則-2 「D1GP 採点方法」に従い D1 Original Scoring System (略称 : DOSS) の取付装置が装備されていなければならない。
- ② 主催者は特別な指示を与え、例外的に DOSS 取付装置未装備車両の参加申請を認めることができる。
- ③ 競技車両の騒音測定は、競技走行中の車両騒音の音量を測定し、113db を超える車両は失格までのペナルティ対象とされる。
- ④ 公式車両検査は指定の時間内でおこなわれ、ピット車検の場合は速やかに受験できる状態で待機されていなければならない。
車検不合格車両は技術委員長の許可が無ければ公式練習も走行できない。大会技術委員長が出走許可しない車両に出走を認めることができるのは大会審査委員会のみとされる。
- ⑤ エントリー締切後の車両変更は、大会開催の 2 週間前までに申告をすること。以降の変更申請は参加競技会当日に行う参加受付を最終とし、変更手数料 (1 万円) を支払うこととする。
- ⑥ 同競技期間中の車両変更は認められない。ただし、エキジビション戦での車両変更は可能とする。

2) タイヤ要件

競技で使用されるタイヤは以下の要件を満たさなければならない。

- ① 参加者は公道用一般市販品を示すタイヤメーカー又はそれに準じた者の発行する資料 (web ページ含む) で使用するタイヤの表示銘柄名、表示タイヤ呼びサイズ、タイヤ断面幅が記載された書面等をエントリー時に提出しなければならない。
- ② そのタイヤはモールド成形トレッドで、スリップサインが存在し、「トレッドパターンのネガティブ率 (トレッドの溝部分 (非接地部分) の比率)」が 25% 以上であること。

- ③ 参加者は複数のメーカー又は数種類のタイヤを使用できるが、競技中に駆動輪に使用できるタイヤ本数を大会特別規則によって規制される。
- ④ 決勝競技中の駆動輪タイヤはオフィシャルによりマーキングされたタイヤ以外は使用できない。
- ⑤ 何らかの理由でマーキングタイヤ以外のタイヤを使用する場合は、その原因・理由の如何に関わらず直後の走行では大会特別規則にて定める判定がランクダウンされる。
- ⑥ タイヤ幅は 285 サイズ以下の呼び寸法までとするが、同時に寸法誤差上限値としてカタログ又はこれに代わる記載断面幅が 291mm 以下のタイヤでなければならない、ホイールコンプライト状態での実測でもこの値以下でなければならない。

3) 燃料要件

- ① 競技車用燃料は一般市販自動車用燃料でなければならず、参加者は大会会場に持ち込む同燃料のメーカー又はそれに準じた者が発行する商品情報が記載された資料を携行しなければならない。
- ② 参加者は大会会場で異なる燃料の混合行為をしてはならないが、競技車両に搭載された燃料タンク内で混合させることは許される。

9. 車両ゼッケン等

1) 車両ゼッケン番号

本シリーズでは固定ゼッケン番号制を採用する。ゼッケン番号の保有権は参加チーム（ゼッケン1番のみ前年度シリーズポイントランキング1位のドライバー）に帰属する。本シリーズに参戦する参加チームは、以下に定める事項を遵守したうえで、第1戦エントリー時に希望ゼッケン番号を申請する権利を有する。

- ① 前年度シリーズポイントランキング1位のドライバーは、当該年度にゼッケン1番を使用する権利を有する。使用しない場合は欠番とする。
- ② ゼッケン1番を使用した場合、前年度使用ゼッケンは当該年度中に限り欠番扱いとし、その翌年度の使用優先権利を有する。
- ③ 前年度のシリーズポイント獲得チームは、前年度の使用ゼッケン番号を当該年度も優先的に使用する権利を有する。
- ④ ゼッケン番号は、0番、00番、1番を除いて2~99番を希望することができる。ただし、2桁までの数字でなければならない。
- ⑤ 当該年度の使用ゼッケン番号は、第1戦エントリー締切後に発表される。
- ⑥ ゼッケン番号は、年間エントリーチームのみ申請権利を有する。
- ⑦ 空きゼッケン番号のなかで、希望するゼッケン番号が他の参加チームと重複した場合は、前年度シリーズポイントランキング上位チームが優先される。
- ⑧ スポット参加チームの使用ゼッケン番号は、当該大会のエントリー締切後に当該国のD1代表機関により、空きゼッケン番号が振り分けられる。
- ⑨ 当該年度の初回エントリー時に定められた固定ゼッケン番号は、シリーズを通して使用しなければならない。

2) 車両の表示規制

本シリーズの参加車両は、公式車両検査時に付則-2「D1GPシリーズプロモーション規定」に定められたゼッケン番号、シリーズステッカー、指定スポンサーステッカー等を車体の定められた場所に貼付けなければならない。

10. 競技規則

1) エリア名称

【コース】

スタートラインから審査区間を過ぎた待機エリアまでの総称。

【スタートエリア】

プレステージエリアからスタートラインまでの総称。

【待機エリア】

単走競技時・追走競技時の参加車両が整列されているエリア。または追走競技時のホットピット（タイヤ**熱入れ**エリア含む）の総称。

【ピットエリア】

各ピットおよびピットレーンの総称。

【パドックエリア】

コース、スタートエリア、待機エリア、ピットエリアを除く部分で競技車両が走行するエリアの総称。

2) 単走競技規定

i. 選考会

- ① 選考会が行われる場合は、ドライバーズシリーズランキング 24 位まで、および新車優遇・海外ドライバー優遇制度該当者を除く者でおこなわれ、走行本数は全車 2 本で走行順はエントリーリストの逆順とする。
- ② 選考会の採点は DOSS 計測採点と審判員でおこない、順位を決定する。

ii. 予選

- ① 予選は、シード権者を除く参加者(特別参加者を含む)でおこない、走行本数はすべてのラウンドで 2 本とし、予選の走行順番は、当該大会のエントリーリストの逆順に走行する。
- ② 予選の採点は DOSS 計測採点と 反則減点のみでおこない、順位を決定する。

iii. 単走決勝

- ① 単走決勝は、予選上位 16 台およびシード権者を合せた台数でおこない、走行本数は 2 本として予選順位逆順の後にシード下位順に走行する。
- ② 単走決勝の採点は DOSS 計測採点と反則減点のみでおこない、順位を決定する。上位 16 位までを追走トーナメント進出とする。

iv. 進行規則

- ① 車両トラブルが発生した場合であっても、定められた走行順を守れない場合はその走行権利は失われる。
- ② 待機エリア整列後に車両トラブルが発生した場合、待機エリアでの修復作業後に限り、当該グループの残り採点走行本数の自己の順番でのみ出走可能となる。
- ③ すでにコースインしている場合、いかなる理由であっても整列を離れピットエリアに戻った時点で出走放棄とみなされる。また、競技車両は競技走行後待機エリアに戻らなければならない。自走できるにも関わらず待機エリアに戻らなかった場合には、D1 規則 37 項ペナルティの対象とされる。
- ④ コースイン後に車両トラブルが確認された場合は、直ちにスターターおよび技術委員に状況を申告しなければならない。この時スターターおよび技術員が車両を検査し、走行不可と判断した場合、スターターは出走取止めの告知を参加ドライバーにおこなうことができる。また、スターターは直ちにその旨を競技長に報告しなければならない。
- ⑤ コース内へのピットクルーの入場はエンジン始動の補助作業要員 1 名のみが許可される。
- ⑥ 待機エリア・スタートエリアでのタイヤ交換・燃料補給は認められない。ただし、ドライバーによる競技進行を妨げない範囲内のメンテナンスは許可される。オフィシャルはイベントの安全確保およびスムーズな進行を促すための行ために限定して作業をおこなうことができ、脱落しそうな外装品の取り外し、バンパー脱落等のガムテープ補修や、安全な場所への車両移動に対し、オフィシャル側で応急処置を施すことができる。
- ⑦ 競技車両が待機エリア・スタートエリアにある場合、コース外よりコース内への工具等の引

き渡しは認められない。

- ⑧ スターターの発進指示があるのにも関わらず、即座に発進できなかった場合、出走放棄とみなされる。
- ⑨ オフィシャルによる押しがけスタートは認められない。
- ⑩ 参加車両は、単走予選および単走決勝時に待機エリアで当該グループが整列され、先頭がスタートエリアに誘導される以前に、待機エリアに整列待機して居なければならない。**前車がスタートした時点でプレステージエリア**に待機していない車両は、当該単走採点数を1点減点とする。また、グループでコースインする競技進行方法の場合、グループとしてコースインできなかった車両は当該競技の単走採点を1点減点とする。なお、単走予選（2本）の場合、1本目または2本目の走行順に間に合わなければ、該当する走行権利が失われる。

3) 追走競技規定

- ① 単走決勝順位に応じた下図のトーナメント枠に指定して追走競技をおこなう。

追走トーナメント対戦組み合わせ表



- ② 追走決勝以降はウォームアップをおこなわないが、原則として待機エリア内指定場所（**タイヤ熱入れエリア**）でのタイヤ熱入れ行為は自由とする。ただし、会場毎にドライバーズブリーフィングにて場所ならびに方法が指定される。
- ③ 参加車両1台につき作業に従事できるピットクルーは4名までとし、待機エリアに設けられるホットピットへの入場が可能となる。この場合原則として指定時間以外での入場は一切禁止される。ただし、マシントラブル等でスペアパーツ、工具等の搬入が必要な場合は、待機エリアのオフィシャルスタッフに許可を取った者に限り入退場が認められる。指定時間とは、大会公式通知に定められた追走コースインまでの間とする。
- ④ 待機エリアに入場するピットクルーは肌の露出の少ない作業着などを着用し、不測のけが・やけど等から身を守る対策に努めなければならない。なお、シューズに関しても動きやすい物（サンダル・ハイヒール等は厳禁）を着用しなければならない。
- ⑤ 追走決勝の待機エリアでは、タイヤ交換およびガソリン給油が許可される。ただし、ガソリン専用の携行容器（最大容量 60 リットル以下）のみが許可される。また、待機エリアでの装備品の保管状況が不適切とみなされた場合、オフィシャルスタッフによる勧告指示がなされ

る。従わない場合は該当する参加チームを失格とする。

- ⑥ 1対戦中の先行・後追いの間ではタイヤ交換および給油行為は禁止とする。違反者には直後の走行を-1ランクダウンとする。
- ⑦ 車両の修復または調整、パーツ交換の時間を、追走対戦時の累積で5分間(延長戦も含む)とることができる。計測開始は、両車両がホットピットに戻った時点から自らがスタートラインに着くまでとし、その猶予時間は、追走トーナメントベスト8対戦までの累積で5分、ベスト4対戦以降で5分とし、ベスト8対戦終了時にそれまでの累積がリセットされる。タイムは競技車両個々に累積して計算され、持ち時間を超えた場合は、その時の対戦は負けとされる。
- ⑧ 対戦する両者ともにスタートラインに着けなかった場合は、スターターがタイムアップを宣言して1本目走行での結果で勝敗を決する。
- ⑨ 対戦相手が5分以内にスタートできなかった場合、自分の持ち時間(5分)以内に単独でスタートしてコースを一巡することで次の対戦への進出権を得ることができる。
- ⑩ 追走競技後の競技車両は、待機エリアに戻らなければならない。表彰式では指定された地点に競技車両を移動停車させなければならない。自走できるにも関わらずこれらをおこなわなかった場合には、D1規則37項ペナルティの対象とされる。
- ⑪ 追走競技の採点はDOSSと審判採点によりおこなわれる。「先行」「後追い」走行後の合計ランク値により高ランク者を勝者とする。また、再対戦(サドンデス)となった場合、再対戦はランク差無しのイーブン状態から開始する。
- ⑫ 対戦(先行・後追いのセット)の回数上限は、追走予選およびベスト16までの対戦では再対戦(サドンデス)を0回とする。以降ベスト8から3位決定戦までは再対戦(サドンデス)を1回、決勝戦は無制限とする。規定の再対戦回数を終了した時点でも決着が付かない場合には、最終対戦時のそれぞれの先行走行DOSS点数により勝敗を決定する。ただし、両者の合計ランクがおなじで、合計34以上の場合は再対戦(サドンデス)を1回だけ追加しておこなう。
- ⑬ 追走のスタート位置は、公式練習前に審判員により決定され、参加者に告知されなければならない。また、並走義務区間を設定し、コース上にパイロンが設置され、この位置よりも手前では両者に車間が生じないように走行する義務が両者にある。差が生じた場合には、後追い車は減速してスターターに申告して再スタート権利を求めることができる。
- ⑭ 参加車両は、追走決勝トーナメント時に走行する車両は指定された方法にてコースインすること。また、プレステージエリアへの入場タイミングは、前対戦の2本目スタート以前でなければならない。オフィシャルによるタイヤチェックを受けなければならない。定められた時刻にコースイン出来ない場合、及び上記時期にプレステージエリア待機が出来ない場合は、当該競技の追走ランクを1ランクダウンとする。ただし、自分の対戦順に間に合わない場合は対戦権利が失われる。
- ⑮ スタート直後を除き、採点区間における先行車の最初の振り出し又は振り返し以前に、後追い車は先行車の後端より前に車両前端を位置しては成らない。この行為は妨害行為としてペナルティの対象となる。

4) ウォームアップ走行時の罰則

罰則は、ウォームアップ走行中にコースオフィシャルの介入(車両スタックやコース補修等)が必要となり、競技進行が一時中断した場合に、競技長がその原因と判断した参加チーム(参加ドライバー)に適用される。ただし路面状況変化により追加されたウォームアップ走行時には、本罰則は適用されない。

- ① 選考会および予選時の罰則は、-1点の減点または単走採点走行の1回目の走行権利が失われる。
例) パーツや砂利の除去および清掃は減点対象とし、それ以上の中断原因となる場合は、1本減算となる。
- ② 単走決勝時では、以下の状況の原因を作った場合は減点の罰則とする。

- a. パーツ回収やコース清掃を必要とする中断の場合：-1 点
 - b. 車両回収やコース施設改修等の大幅な中断の場合：-3 点
- ③ 追走競技時に競技進行が一時中断する原因を作った場合は、その原因を作った車両の追走ランクを1ランクダウンの罰則とする。
- 5) 路面状況の変化による競技の中断
- ① 路面状況が著しく変化した場合、競技長の判断により、競技進行を一旦中断させることができる。
 - ② 競技の中断は、原則として単走では各グループ終了時、もしくはグループ内の全車が採点走行を終えた段階(グループ内の車両すべてが、おなじ本数を走り終えた時点)とする。
 - ③ 天候の急変により、現状の走行があまりにも危険な場合、全車が現状の走行回数を消化していなくとも、競技を中断する場合がある。
 - ④ ウエット採点の決定判断は、競技長、審判員、スターターの各地点に配置されている三者の同意により決定を下すこととする。
- 6) 競技中断からの競技再開
- ① 同日の日没までを再開期限の目安とする。
 - ② 競技再開時には、かならずスターターが競技参加者に再開後の進行を案内する。
 - ③ 路面変化により競技が中断された場合は、競技再開前にチェック走行をおこなう場合がある。
 - ④ 再開時の走行は、該当グループ内の先頭から中断時本数をカウントしない残数をおこなう。
例 Aグループの2本目の途中で路面状況が変わった場合、競技長が指定した走行本数のチェック走行後、もう一度Aグループの先頭の2本目から(グループ内の走行の平等化をはかるため)やりなおす。
 - ⑤ 路面状況変化後の採点において、各走行後に点数と順位が表示されるが、これらは暫定得点と暫定順位として扱い、すべての単走走行終了後に走行グループ毎に一括補正された得点を確定得点および単走順位として扱う。
- 7) 競技中断中のピットインおよび作業
- ① 予選および単走決勝の競技中に、豪雨・強風等、天候の変化等で競技長が競技中断を宣言した場合は、車両のピットインが認められ、パドック内でのセッティング変更やタイヤ交換等の作業が認められる。
 - ② 競技長の競技中断宣言以外の参加チームおよび個人の判断によるピットインは、いかなる場合も認められない。この場合は、以後の競技復帰は認められず、出走放棄とみなされる。
- 8) 競技不能事態への対応
- ① 選考会がおこなえなかった場合には、予選の走行本数を1本に変更して選考会予定参加者を予選に包含して実施することができる。
 - ② 天候等の事情により当該大会中の競技予定を変更する場合は、競技長の提案に基づき当該競技会の組織委員会で決定し、これを運用する。予選中止の場合には、シリーズランキング順に単走決勝出場枠(24台)までを本戦進出とし、シリーズ初戦の場合は前年獲得ポイント順とする。
 - ③ 単走決勝が中止の場合には、当該競技会不成立として順位認定は行わない。
 - ④ 追走競技が中止または途中中止となった場合は、競技会終了として単走決勝上位順と追走ラダ一段階終了に応じた競技会順位として発表する。この場合当該競技会は成立とされる。
 - ⑤ 上記外の状況については、競技長の提案に基づき、当該競技会の組織委員会により対応を決定する。

11. 大会順位の決定

本シリーズでは、本規則 10 項の 8)により競技不能となった場合を除き、追走決勝の成績により大会順

位を決定する。

1) 単走競技順位

- ① 単走決勝の順位は単走得点の多い順とし、同点の場合は当該大会成績上位順とし単走シリーズ順位を決定する。

2) 追走競技順位(大会順位)

- ① 追走決勝順位 5 位以下は段階的に、追走ベスト 8 敗者内では単走上位順、追走ベスト 16 敗者内では単走上位順とする。
- ② 追走トーナメントにおける最終勝利者を 1 位優勝とし、その最後の対戦者を 2 位、準決勝敗者 2 名の追走対戦をおこない、勝者を 3 位、敗者を 4 位として認定する。

12. シリーズポイント

本シリーズでは、以下に定める成績の参加ドライバーおよび参加チームにそれぞれシリーズポイントを付与する。シリーズ各大会の各ポイントを加算して年間シリーズポイントとし、単走シリーズチャンピオン、ドライバーシリーズチャンピオン、チームシリーズチャンピオンを認定する。

1) 単走ポイント

シリーズ各競技会において単走決勝の成績に応じて以下のポイントが付与される。単走シリーズポイントが同点の場合は、当該大会成績上位順とし単走シリーズ順位を決定する。

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
p	30	25	24	23	22	21	20	19	17	16	15	14	13	12	11	10	8	7	6	5	4	3	2	1

2) ドライバーズポイント

- ① 当該大会順位に応じて下表のドライバーズポイントが付与される。
- ② ドライバーズシリーズポイントは、有効ポイント制とする。
- ③ 第 6 戦終了時に、これまでの上位 5 戦分の合計ポイントが有効とされ、これに第 7 戦ポイントを加算しシリーズ順位を決定する。
- ④ ドライバーズポイントが同点の場合は、当該大会成績上位順としシリーズ順位を決定する。

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
p	30	25	22	20	17	16	15	14	12	11	10	9	8	7	6	5	1	1	1	1	1	1	1	1

3) チームポイント

- ① 追走競技に進出したなかで、大会順位に基づき、下表のポイントが付与される。
- ② シリーズチームポイント合計が同点だった場合は、当該大会成績上位順とし、シリーズ順位を決定する。
- ③ 複数台参加チームの場合にはその中の最高順位ドライバー順位で下表のポイントが付与される。

順位	1	2	3	4	ベスト 8 (4 チーム)	ベスト 16 (8 チーム)	単走決勝敗退 (8 チーム)
p	26	20	15	10	6	3	1

4) 競技不能時のポイント

- i. 追走決勝ベスト 16 (8 対戦) が終了せずに中止となった場合
 - ① 実質的なベスト 16 の対戦が終了していない状況では、追走競技における順位を定めることができないとして追走競技は不成立とする。
 - ② 本規則 9 項の 9) の⑤および⑥に従い、単走決勝結果のみに基づき、大会の順位を認定する。
 - ③ ポイントは追走競技不成立により 50%付与とし、小数点以下のポイントは切り上げとする。

- ii. 追走決勝ベスト 16 (8 対戦) が終了した時点で中止となった場合
 - ① この時点で追走競技は成立とする。
 - ② 本規則 11 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
 - ③ ポイントは競技進行度を加味し、ベスト 8 進出者は全て 8 位のポイントを付与する。

- iii. 追走決勝ベスト 8 (4 対戦) が終了した時点で中止となった場合
 - ① 本規則 11 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
 - ② ポイントは競技進行度を加味し、ベスト 4 進出者は全て 4 位のポイントを付与する。
※ ベスト 8 の途中で中止が決定した場合は、ベスト 8 すべての対戦を無効とする。

- iv. 追走決勝ベスト 4 (2 対戦) が終了した時点で中止となった場合
 - ① 本規則 11 項に従い、単走決勝結果を反映して順位を認定する。
 - ② ポイントは競技進行度を加味し決勝進出者は両者共に 2 位のポイントを付与する。
 - ③ 3 位決定戦進出者は、両者共に 4 位のポイントを付与する。

13. 賞金

- 1) 各大会参加者には、各大会順位により定められた賞金が授与される。また、最終戦終了時のドライバーズポイントランキングによりシリーズ賞金が授与される。
- 2) 当該年の D1 グランプリシリーズ賞金は、D1 WORLD ASSOCIATION に関連した競技会のみに参加したと認められるチームまたはドライバーに授与対象とされる。

14. 反則行為とペナルティ

D1 規則 37 のペナルティ（罰則）に基づき、「2016 年 D1GP 競技会反則行為とペナルティ一覧」を本シリーズ規則付則-3 として運用する。この一覧の違反行為で、競技中に速やかに執行する必要があるペナルティについては、競技長が違反事実を確認した時点でペナルティを執行することができる。これらの場合でも正式結果に記載され、罰金が有る場合には審査委員会の裁定で罰金金額が決定され正式結果に記載され公示される。

15. 罰金または制裁金の納付義務

本シリーズでの競技会参加者は、反則行為の罰則として競技期間中に大会審査委員会が科した罰金は JAF（一般社団法人・日本自動車連盟）の指定銀行口座に支払い義務がある。または競技期間外で定める違反行為に関わるペナルティの一部として科せられる制裁金は D1 JAPAN ORGANIZATION の指定銀行口座とする。主催者により徴収された制裁金は、違反事由の再発防止など D1 グランプリシリーズの発展に資する用途とされる。罰金または制裁金の支払いは、D1 規則の 37.7) に従うこと。