

XF-1 カーレース：シーズングランプリ ルール (ver1.0)

AKP ゲーム
【XF-1 カーレース：シーズングランプリ 1.0】
製作・著作 きけがわあきお (亀卦川彰夫)
Copyright 2009 AKIO KIKEGAWA
E-mail akp@nsknet.or.jp
HomePage
<http://www.nsknet.or.jp/~akp/sml/>

【項目】

- 1.0 【はじめに】
- 2.0 【ゲーム備品の説明】
- 3.0 【ゲームで必要なものをプリントする】
- 4.0 【ゲームに必要なコマの準備】
- 5.0 【プレイ人数と担当台数】
- 6.0 【ルールのはじめに】

【グランプリルール:G】

- 1.0 【シーズングランプリのプログラム決定】
- 2.0 【レースの準備】
- 3.0 【レースの手順】
 1. 「フリー走行」
 2. 「予選」
 3. 「決勝準備」
 4. 「決勝レース」
- 4.0 【フリー走行】
 1. 「出走ドライバーの指定」
 2. 「チームの DP 支援」
 3. 「ドライバーのフィードバック」
 4. 「車の調整」
- 5.0 【予選】
- 6.0 【決勝準備】

1. 「天候の決定」
2. 「車を SG に並べる」
3. 「車の最終設定」
4. 「マーカーの配置」
- 7.0 【決勝レース】
- 8.0 【走行ターン】
- 9.0 【各車の活動】
 - 9.1 【「走行」の活動】
 1. 「プレッシャー判定」
 2. 「DP 使用宣言」
 3. 「走行速度決定」
 4. 「走行結果を出す」
 5. 「走行結果の適用」
 - 『プレッシャー判定』
 - 『DP 使用宣言』
 - 『走行速度決定』
 - 『走行結果適用』
 - 『走行レーンの移動』
 - 『ラインマスの移動』
 - 『走行マスのブロック状態』
 - 『リタイヤ処理とセーフティカー』
- 9.2 【「ピット作業」の活動】
 1. 補給を行う。
 2. ピット値を車に適用する。

- 10.0 【レース進行】
 1. 「BPT 進行判定」
 2. 「周回進行処理」
 3. 「イベントの処理」
 4. 「脱落車の処理」
- 11.0 【NPC ルール】
- 12.0 【特性を持つドライバー】
- 13.0 【着順決定と GP】
- 14.0 【シーズングランプリのプレイ中断】
- 15.0 【シーズングランプリの終了】

【選択ルール：S】

- S1.0 【出走ドライバーの指定】
- S2.0 【チーム内の 1 台を NPC にする】
- S3.0 【ドライバーとの自由契約】
- S4.0 【ドライバーの不出走判定とリザーブドライバー】
- S5.0 【スリップストリーム】
- S6.0 【レース経過記録用紙の使い方】
- S7.0 【無作為予選形式】
- S8.0 【相対評価による勝利条件】

【プレイヤーズノート】

【デザイナーズノート】

【ルール要項】

1.0 【はじめに】

このゲームは、XF-1 というフォーミュラマシンレースをテーマとしたシミュレーションゲームです。

期間は 1 年を通したシーズングランプリで出走チームの 1 つとなり、チーム力、マシン、ドライバーを使ってシーズングランプリを戦い、年間チーム優勝や前年成績からの順位アップを目指します。

【XF-1 の主なレース規定設定】

- ・各地のサーキットを、複数の各チーム (コンストラクター) が用意調整したフォーミュラマシンでレースを行う。
- ・1 チーム 2 台まで出走可能 (レギュラードライバーは 2 名、リザーブドライバーは 1 名まで登録可能)。
- ・タイヤはワンメイク (1 社共通) で、ドライ (晴用タイヤ) とウェット (雨用タイヤ) の 2 種類のみ。
- ・燃料とタイヤはレース中、再補給が可能 (ピット回数、補給燃料量、タイヤセット数に制限なし)。
- ・各レースでは予選 (サドンデスなし) 後、決勝レース (サドンデスあり) を行う。

【XF31 年度シーズングランプリ設定】

このゲームは XF-1 の 31 年度シーズングランプリ開幕前という設定です。

『XF31 年度出走チーム』

- 前年度成績順 (全 10 チーム)
- 01 『ユサール』 (フランス)
 - 02 『レイフォックス』 (イギリス)
 - 03 『ティレーラ』 (イタリア)
 - 04 『チートス』 (イギリス)
 - 05 『GDW ヴァルター』 (ドイツ)
 - 06 『ミフネ』 (日本)
 - 07 『レアリブル』 (イタリア)
 - 08 『ゲパール』 (フランス)
 - 09 『ウルトラアムロ』 (日本)
 - 10 『スパイスカー』 (インド)

『XF31 年度レースプログラム』

- 開催順 (全 9 戦)
- 01 「オーストラリア」 (クロコダイル)
 - 02 「カタール」 (ドゥハーン)
 - 03 「スペイン」 (バルセロナ)
 - 04 「イタリア」 (フィレンツェ)
 - 05 「アメリカ」 (インディアナ 224)
 - 06 「イギリス」 (カティサーク)

- 07 「ドイツ」 (グレンゲルグ)
- 08 「ベルギー」 (ルーヴァン)
- 09 「ブラジル」 (サンパウロ)

【ゲームスケール】

- ・1 区間の平均距離 800m。
- ・BPT (ブレイクポイント: 変動地点) がコースを一回りして、実際の 8 周分。
- ・走行マップの 1 走行マスの時間差、約 1 ～ 5 秒。
- ・走行速度
 - 1 → 時速 130 ～ 180km
 - 2 → 時速 160 ～ 210km
 - 3 → 時速 190 ～ 240km
 - 4 → 時速 220 ～ 270km
 - 5 → 時速 250 ～ 300km
 - 6 → 時速 280 ～ 330km

2.0 【ゲーム備品の説明】

このゲームのプレイにはルールで指定されているゲームの備品の他に6面体サイコロがいくつか必要です(3～5個用意しておくとう便利です)。

- 「コマシート」1枚。
- 「コースマップ」全12コース分、6枚。
- 「走行マップ(予選用)」1枚。
- 「走行マップ(決勝用)」1枚。
- 「ゲーム各種表」1枚。
- 「チームドライバーマップ(マーカー用)」全10チーム分、10枚。
- 「チームドライバーマップ(記入用)」全10チーム分、ABの2枚。
- 「シーズン中断記録用紙」全10チーム分、ABの2枚。
- 「レース経過記録用紙」1枚。

【用語】

●コースマップ。

- ・周回欄、天候欄、コース各種表(天候変動表、予選進行表、決勝進行表)。
- ・区間マス、区間速度(区間色)、区間速度差(速度差色)、区間名、ピット値、セーフティカー欄。

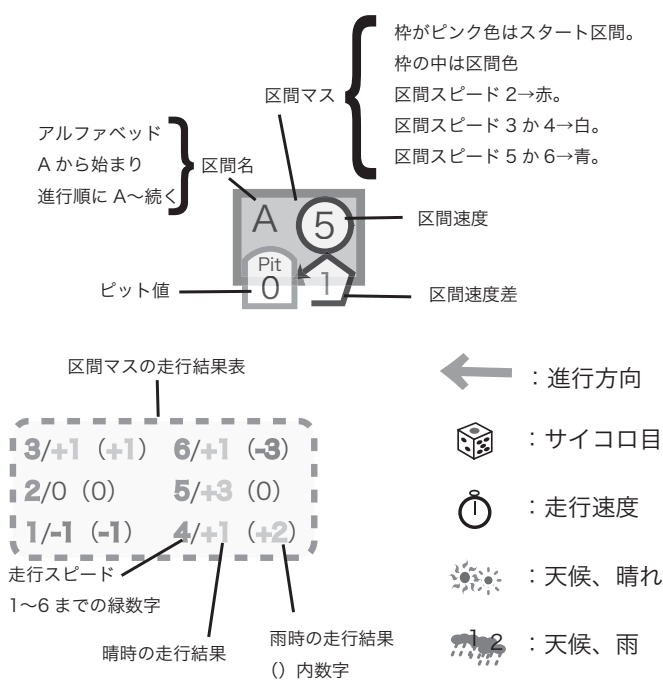
●走行マップ

走行レーン、走行マス(走行マス色)、走行マス番号、ラインマス。

●ゲーム各種表

- 「NPC 走行表」
- 「タイヤマッチング表」
- 「燃料タイヤ消耗表」
- 「着順 GP 表」
- 「無作為コース選択表」

【コースマップ】



【走行結果】

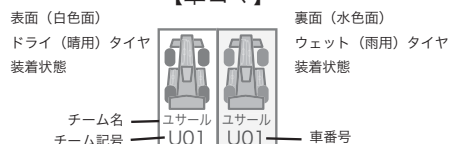
- + 数字: 前進。
- 0: 動きなし。
- 数字: 後退。
- 数字 **: ブロックの効かない後退。
- R 数字: リタイア(数字はSC判定の+修正)。



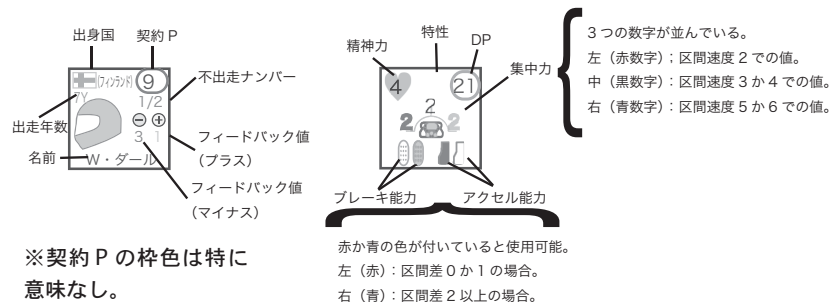
SC ナンバー

○数字はピット作業可能

【車コマ】



【ドライバーコマ】



※契約Pの枠色は特に意味なし。

【走行マップ(決勝用)】



3.0【ゲームに必要なものをプリントする】

ゲームに必要なファイルをプリントします。

最初から全てのファイルをプリントする必要はありません。

以下が必要なファイルです。

- ・「コマシート」
- ・レースをする「コースマップ」
- プレイヤーが担当するチームの「チームドライバーマップ」
- (「チームドライバーマップ」はマーカー配置用と記入用があります。どちらかが必要です)
- ・「ゲーム各種表」
- ・「走行マップ (予選用)」
- ・「走行マップ (決勝用)」

4.0【ゲームに必要なコマの準備】

【ゲームに必要なコマの作成】

このゲームのプレイにはコマの作成が必要です。

「コマシート」の説明を見て、必要なコマを作成して下さい。

「コマシート」にも説明してありますが、

- ・車コマ→できれば20台全部作っておいた方がいいでしょう。

- ・ドライバーコマ→基本的に作らなくていいのですが、ドライバーに関する選択ルールを使う場合は作っておいた方がプレイがしやすくなります。

【必要なマーカー】

- ・サーキットマップ。
- 「BPT」×1、「天候」×1、「周回」×1、
- ・走行マップ (決勝用)。

出走する車コマと「ピットイン指示」×数個、

- ・チームドライバーマップ。
- プレイヤーが担当する車1台につき、
- 「車体調整」×6 (1~6まで番号のふったもの)、「燃料P」×1、「タイヤP」×1、
- 「DP」×1、「トラブル調整」×数個。

注意：

このゲームのプレイには他に各種マーカーが必要ですが、コマシートには入れてありません。

無印のマーカーでいいので、何か手頃なモノを用意して下さい。

(無印マーカーでの唯一の例外があり、1台の車体の調整に1~6まで番号のふったマーカーが6コ必要です(サイコロを6個用意しサイ目で1~6までを表示しても可能です)。

また、チームドライバーに関してはマ-

カーを使わず「チームドライバーマップ (記入用)」の記入方式でプレイすることもできます)。

5.0【プレイ人数】

基本的に1人1チーム担当で10チームまで用意してあります。

ですが、プレイヤー人数が増えればプレイ時間も増えプレイも煩雑になりますから、多くても5~6人ぐらいにしておいた方がいいでしょう。

また最低プレイ人数はありません。「NPC (ノンプレイヤーカー)」ルールがあるので、極端な話、全車NPCで走らせ観客のような立場でゲームを進める事もできます。

プレイ人数が足りない(又は出走台数が足りない)と感じた時は「NPC (ノンプレイヤーカー)」ルールで出走台数を補う事ができます。

6.0【ルールのはじめに】

サイコロの扱い：

このゲームでは6面体のサイコロしか使用しません。

ルール文中「サイをふる」の記述は6面体サイコロを1個振る事を指します。

サイコロを複数振る場合は、その都度ルールに明記しています。

サイコロの出た目に数字の加減が必要な時は「サイ修正」と記述しています。

サイコロは誰がふるのか？：

プレイヤー担当車に関するサイふりはそのプレイヤーがするとして、ゲーム進行にかかわる(「レース進行」手順やNPC車の走行等)サイふりは誰がするのかプレイヤー間で決めて下さい。

サイをふりたい人や、一番慣れている人や、トップに一番近い車のプレイヤーや、担当をおおまかに決めておくのもいいでしょう。

レースルールの概要：

このゲームでのレースの概要は、「コースマップ」には最低限の目印しか置かずレースの進行を表示します。

「走行マップ」で車コマを動かし、主に時間的な相対位置で順位等を扱い表示します。

「チームドライバーマップ」でチームや車の情報や車の状態を管理表示します。

ルール用語：

- ・マーカー：物事を表示する為のコマ。
- ・走行速度：走行結果を出す為の判定速度。
- ・走行結果：車コマを動かす為の走行結果。
- ・NPC (ノンプレイヤーカー)：プレイヤーが担当せずに走る車。
- ・SG (スタートグリッド)：スタート位置番号。車を並べる位置。
- ・BPT (ブレイクポイント)：変動地点。走行を行う区間。
- ・DP (ドライビングポイント)：運転ポイント) ドライバーの運転能力量。
- ・GP (グランプリポイント)：着順による獲得するレース勝利点。
- ・SC (セーフティカー)：レース中断の必要がある場合に投入される車。
- ・R：走行結果表のRはリタイア結果(横の数字はSC判定時のサイ+修正値)。
- ・RC：走行結果表のRCはNPCのリタイア判定(横の数字は判定値)。

G1.0【シーズングランプリのプログラム決定】

シーズングランプリを行うに当たり次の事をあらかじめ決めます。

これらは、そのシーズングランプリが終了するまで変更できません。

- ・全何戦でどのコースをどの順番で行うか？
- ・出走チーム数と出走チームの選択、出走チームをプレイヤー担当かNPC（で動かす）か決める。
（出走1チームは自動的に2台出走します。NPCとはプレイヤー意志が関与しない走行車ルールです）
- ・選択ルールを使うかどうか。

シーズングランプリのプログラムが決まったら、プログラムにそって各コースでのレースを行っていきます。

シーズングランプリのプレイを中断したい場合は、各コースでのレース単位で終了させ、「シーズングランプリ中断記録用紙」に必要な引継ぎデータを記録しておきます。

原則として「全部自由に決める」としてはいますが、各項目を決める為に「無作為コース選択表」「レースシナリオ」「チームシナリオ」を用意してあるので、それらを利用して決めてもいいでしょう。

参考に以下のカイドラインを示します。

- ・ゲームに慣れるまで→レース数は1～3戦、参加チーム数は「プレイヤー担当」チーム+2NPCチーム。
- ・ゲームに慣れたら→レース数は3～9戦、参加チーム数は4～6チーム。
- ・実際のF1に迫るサバイバルマッチを追求→レース数9～12戦、参加チーム数は6～10チーム。

『レースシナリオ』

「チーム内テストレース」（同チームのNPCと4台で1レース走る）

同じチーム内の4台でテストレースをする架空設定です。ゲームを初めて行う人向けの練習シナリオです。

コース：自由に1つ決めます。

チーム：自由に1つ選びます。プレイヤーがその2台で出走し、と同チームの車2台（NPCで走る）との競争になります。（1チーム2台の車コマしかないの、NPCの車コマは他のチームのものを代用します）。

選択ルール：S7.0『無作為予選形式』を使用します。

「スポットレース」（1レースだけ行う）

コース：無作為か自由に1つ決めます。

チーム：自由に決めるかチームシナリオを使います。

「XF31 年度シーズングランプリ」

コース：「オーストラリア」「カタール」「スペイン」「イタリア」「アメリカ」「イギリス」「ドイツ」「ベルギー」「ブラジル」の順で全9戦行う。

チーム：自由に決めるかチームシナリオを使います。

「ラウンドレース」

コース：ラウンドレースを単独か複数組み合わせで行う。

・「北欧州」ラウンド→「ドイツ」「ベルギー」「イギリス」の順で3戦行う。

・「南欧州」ラウンド→「フランス」「イタリア」「スペイン」の順で3戦行う。

・「アメリカ」ラウンド→「カナダ」「アメリカ」「ブラジル」の順で3戦行う。

・「アジア」ラウンド→「オーストラリア」「カタール」「日本」の順で3戦行う。

チーム：自由に決めるかチームシナリオを使います。

『チームシナリオ』

「上位チームの戦い」（5チーム）

チーム：チーム番号01～05の5チームでレース。

プレイヤー人数分のチームを選択し、残りのチームはNPCとして動かす。

「中位チームの戦い」（6チーム）

チーム：チーム番号03～08の6チームでレース。

プレイヤー人数分のチームを選択し、残りのチームはNPCとして動かす。

「下位チームの戦い」（5チーム）

チーム：チーム番号06～10の5チームでレース。

プレイヤー人数分のチームを選択し、残りのチームはNPCとして動かす。

「上位と下位チームの戦い」（上位3チームと下位3チーム）

チーム：チーム番号01～03と08～10の6チームでレース。

プレイヤー人数分のチームを選択し、残りのチームはNPCとして動かす。

「全チームの戦い」（全10チーム出走）

チーム：チーム番号01～10の全10チームでレース。

プレイヤー人数分のチームを選択し、残りのチームはNPCとして動かす。

注、全10チームも出走すると車の密集状態がなかなか解消されず、（実際のF1同様）下位にいると何もできないまま不本意にレースが終わるパターンが多くなります。ご注意ください。

シーズングランプリのプログラム例：

●全4戦。「ベルギー」→「スペイン」→「オーストラリア」→「日本」順。

全5チーム出走。『レイフォックス（NPC）』『チートス（プレイヤー）』『ミフネ（プレイヤー）』『ゲパール（プレイヤー）』『スパイスカー（NPC）』

選択ルール：『無作為予選形式』『ドライバーの不出走判定とリザーブドライバー』を使用。

●全6戦。「オーストラリア」→「イギリス」→「スペイン」→「イタリア」→「カナダ」→「ブラジル」順。

全4チーム出走。『ユサール（プレイヤー）』『レイフォックス（NPC）』『ティレーラ（プレイヤー）』『チートス（NPC）』

選択ルール：なし。

G2.0【レースの準備】

・レースを行う「コースマップ」を用意します。
そのコースの周回欄00の欄とそのコースのスタート区間マス（区間枠がピンク色の区間名A）にマーカーを1個ずつ配置します。
また、決勝レースでの天候を表示する為のマーカーを1個用意しておきます。

・レースに出走する、プレイヤーの扱うチームの「チームドライバーマップ」を用意します。
各チーム2台の車を扱いますが、各車ごとに「マシン調整」×6（1～6まで番号の付いたもの又はサイコロを6個用意しサイ目で1～6までを表示）、「燃料P」×1、「タイヤP」×1、「DP」×2、「トラブル調整」×数個のマーカーを用意しておきます。

（注、マーカー表示が面倒な人は「チームドライバーマップ記録用紙」でシャープペン等で記入記録してプレイすることも可能です）。

・レースに出走する、NPC扱いのチーム用に「NPC走行表」を用意します。
NPC扱いのチームには「チームドライバーマップ」は不要です。

・「走行マップ（予選用）」と「走行マップ（決勝用）」と出走チームの全車コマ（各チーム1号車と2号車の2台ずつ。プレイヤー担当とNPC両方の車コマ）を用意します。
車コマは「走行マップ（予選用）」や「走行マップ（決勝用）」上で使用します。
また、車コマ上にのせて表示する「ピットイン指示」マーカーも数個分用意しておきます。

以上の準備が終わったならレースの手順に従ってレースを行って行きます。

G3.0【レースの手順】

1 レースは以下を順番に行います。

1. 「フリー走行」
2. 「予選」
3. 「決勝準備」
4. 「決勝レース」

G4.0【フリー走行】

●概要：

名称はフリー走行ですが、走行らしいことはしません。ドライバーのDP量準備と車調整を行います。
またNPCのチームは「フリー走行」に関しては何も行いません。

●以下の事を順番に行います。

1. 「出走ドライバーの指定」
2. 「チームのDP支援」
3. 「ドライバーのフィードバック」
4. 「車の調整」

●方法：

『1. 出走ドライバーの指定』

これはチームの1号車と2号車に誰が乗って出走するか指定です。
選択ルールを使用していない場合は、「チームドライバーマップ」に記載されている通りの車とドライバーの組合わせてレースを行います。

選択ルールの使用時は、チームにドライバーとして登録している3名（レギュラードライバー2名とリザーブドライバー1名）の内、誰がどのマシンに乗るか決めます。これはレース終了まで変更できません。

※選択ルール『チーム内の1台をNPCにする』使用時なら、NPC車にはドライバー指定は必要はありません。

『2. チームのDP支援』

各チームのドライバー支援値を振分け、ドライバーのDPを増加させます。
チームのドライバー支援値は2台の方の数値を使い、2人のドライバーに自由に振分けます（振分けずに残した支援値は次のレースには持ち越せません（失います））。
また、DP支援に加え、母国でのレースになるドライバー（レース国とドライバーの出身地が同じ）はDPが3増加します。
※選択ルール『チーム内の1台をNPCにする』使用時なら、チームのドライバー支援値は1台の方の数値を使い、NPC車にはチームのDP支援する必要はありません。

DP支援の例：

チーム「ユサール」のDP支援です。
チームの支援(2台)値は+10なので、ダールに+3、ベルジュに+7振り分けます。
結果、ダールのDPは21+3で24に、ベルジュのDPは14+7で21になります。

フィードバックの例：

チーム「ユサール」のフィードバックです。
フィードバック値は、ダールは-3と+1、ベルジュは-4と+4です。
各ドライバーの-と+に関して有効か？1回ずつサイフリ判定します。
出たサイ目はダールが4と3、ベルジュは5と2です。
結果ダールは有効なし、ベルジュはプラスだけ有効なので+1。
チームのこのレースの調整値は2台値5+1の6になります。

『3. ドライバーのフィードバック』

各チームはプレイヤー担当車に乗るドライバーのみを対象に「フィードバック判定」によるマシン調整値増減を行います。（チームの契約ドライバーでも、そのレースに出走しないドライバーは「フィードバック判定」の対象にしません）。
そのドライバーのマイナスとプラスのフィードバック値を対象にそれぞれサイをふり、フィードバック値以下のサイ目だとその項目は有効となります。
・マイナスのフィードバック値が有効になった場合はチームのマシン調整値が-1されます。
・プラスのフィードバック値が有効になった場合はチームのマシン調整値が+1されます。
また、フィードバックに加え、母国でのレースになるチーム（レース国とチームの本拠地が同じ）は調整値が1台値は+1、2台値は+2されます。

『4. 車の調整』

各チームはドライバーのフィードバック修正を受けたチーム調整値を使って各車の調整を行います。

チーム調整値は2台の方の数値を使い、調整値を2台の車にふりわけ、別々の調整を行えます。

調整は調整値を使って行いますが、使わずに残った調整値は次のレースには持ち越してできません（失います）。

※選択ルール『チーム内の1台をNPCにする』使用時なら、チーム調整値は1台の方の数値を使い、NPC車は調整は不要です。

各車の調整方法：

開幕戦（シーズン一番最初のレース）であれば車体は初期状態から、信頼性はまったく調整されていない状態から調整します。

開幕戦以降は、車体はその1つ前レースの状態から、信頼性は完全調整した部分だけ引き継ぎ調整します。

調整は各車に調整値を消費して行う形で行い、各車にしか反映されません（共通の調整を行い場合は、各車に調整値を消費しなければなりません）。

1台の車に使用できる調整値の上限はありません。

調整するかどうかは自由で、調整しなくてもかまいません。

調整はマシンの「車体」と「信頼性」の2つの部分に対して行えます。

「信頼性」の調整：

各マシンの信頼性に並んでいる箇所が「トラブル箇所」になり、調整値を消費して「トラブル箇所」を無効にする事ができます。

調整値1消費して、1つの「トラブル箇所」を一時調整（このレースだけ無効）する（□欄にマーカー表示）。

調整値2消費して、1つの「トラブル箇所」を完全調整（このレース含め以後のレース無効）する（○欄にマーカー表示）。

ただし、「トラブル箇所」の一番上の箇所から一時調整か完全調整していかなくて

はならず、一時調整か完全調整なされていない「トラブル箇所」の下の「トラブル箇所」に対して調整することはできません。

（同じトラブル箇所を完全調整と一時調整を同時にしてもレース中の効果は同じです）。

「車体」の調整：

その車体欄のサイ目（1～6までの各数字）の位置を移動する事で走行速度具合を調整します。

調整値1消費して、1つのサイ目位置を動かす事が出来る。

サイ目位置を動かすには次の制限があります。

- ・サイ目位置を左右に動かす際の動かせる欄数に制限はありません。

- ・1つのサイ目位置欄には1つのサイ目しか配置できない。

- ・調整終了時には左からサイ目が123456の順番に並んでいる状態でなくてはなりません。

車調整の例：

チーム「レイフォックス」の2台の車調整です。

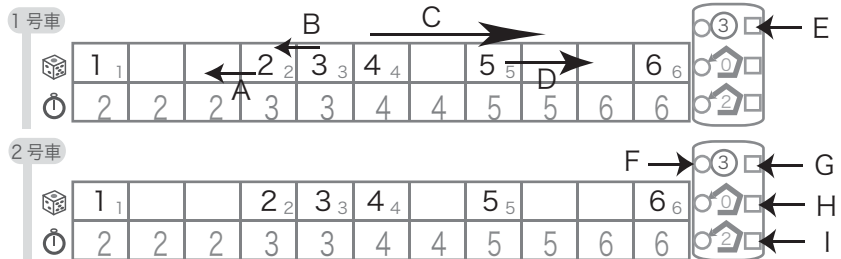
調整値は2台値で4にドライバーのフィードバックで+1の5あるとします。開幕戦なので初期状態から調整します。この調整値を2台の車に振り分けて調整します。

図でA~Iまでの9カ所の調整パターンを示しています。

調整Fの信頼性の完全調整には2調整値必要ですが、それ以外の調整には1調整値必要です。

●1号車には調整値3を使ってC、D、Eの調整することにしました。

（その他調整値3を使っの調整ならば、A、B、DやA、C、DやA、D、Eの組合わ



せ調整も可能です。）

1号車の調整で出来ないパターンは、

- ・Cを行い、Dをしない（調整終了時に左からサイ目が123456の順番に並んでいない）。

- ・Bを行い、Aをしない（1つのサイ目位置欄に複数のサイ目が配置されている）。

●2号車には調整値2を使ってG、Hの調整することにしました。

（その他調整値2を使っの調整ならば、Fだけの調整も可能です。）

2号車の調整で出来ないパターンは、

- ・GとIを行う（一時調整か完全調整なされていない真ん中の「トラブル箇所」の下の「トラブル箇所」に対して調整することはできない）。

注意！

予選ルールは決勝ルールを元に行っている為、決勝ルールに慣れるまで理解しづらいかもしれません。まだ決勝ルールがよくわからない人は、選択ルール『無作為予選形式』を使用してプレイして下さい。

G5.0 【予選】**●概要：**

決勝のスタート位置を決める為に予選を行います。

予選の内容は予選用走行マップを使い、決勝のルールで予選進行表でBPTがコースを一回り分する間の走行結果で決勝のスタート位置をきめます。

●準備：

予選用走行マップを用意し、スタート位置に全車を配置します。

コースのスタート区間マスにBPTマーカーを配置します。

またドライバーはDPを使用している走行ができるのでDP管理も行います。

●方法：

基本的に決勝ルールで走行を行い、BPTがコースを一回り（BPT進行でスタート区間に着くか通り過ぎる）まで行います。決勝の走行ルールと違うのは、以下の部

分です。

・予選の走行順はチーム番号が大きいチームから行う。

・BPT進行は「予選進行表」を使う（「予選進行表」にはイベントがない為、イベントは発生しない）。

・天候および燃料タイヤ関連のルールは適用しない。

・ピットイン指示は出せない。

・リタイア車が出てSC判定はしない。

予選用走行マップで（決勝用走行マップと）違うのは以下の部分です。

・1走行マスに何台入っていても良い。

・ラインマスはなく、プレッシャー判定もブロック状態も発生しない。

・走行マス番号21より先には進めない。
・脱落車処理は発生しない。

予選が終わったら。

予選終了時点で走行マス番号の一番大きいマスにいる車から先頭とみなし順位をつけます。

（同じ走行マスに複数の車がいる場合は、その車間で無作為に順番を決めます）

※無作為とは、各車ごとにサイをふり大きい目が出た順とか、車コマをカップに入れ引いてきた順とかです。

予選でリタイアした車は最後尾に配置になります。リタイア車が複数ある場合はリタイア順（早くリタイアした車程最後尾に配置）に最後尾に配置になります。

予選の順番で決勝レースのスタートグリッドに配置する事になります。

予選で使用したDPは決勝では回復しません。

G6.0 【決勝準備】**●概要：**

決勝レースの準備をします。

●以下の事を順番に行います。

1. 「天候の決定」
2. 「車をSGに並べる」
3. 「車の最終設定」
4. 「マーカーの配置」

●方法：**『1. 天候の決定』**

レースの最初に天候が「快晴（晴れのみ）」なのか「不順（晴れか雨かわる）」なのか判定します。

そのコースの天候欄を見てサイをふり、出た目と同じ欄にマーカーを配置します。

・天候が「快晴」（赤枠）欄だった場合：以後レース中、天候は晴れたままとして「天候変動」はしません（雨の可能性はありません）。タイヤの選択でウェットタイヤは使えません（ドライタイヤのみ）。

快晴欄にあるDPマイナス数分、レースに出走する全ドライバーのDPを減らします（ただし特性に太陽マークがあるドライバーはこのDPマイナスは受けません）。

・天候が「不順」（オレンジ枠）欄だった場合：

以後レース中「天候変動」を行い、天候が晴れか雨になります。

太陽マークの欄が晴れで、雲マークの欄が雨になります。

（雲マークには雲1と雲2がありますが、イベント効果の「タイヤのマッチング判定」以外では同じ雨として扱います）。

『2. 車をSGに並べる』

予選順に走行マップ（決勝用）のSG（スタートグリッド、スタート位置）番号順に車コマを配置します。（1つのラインマスには1台しか配置できません）。

（例：予選1位の車はSG番号1のラインマスに配置します）。

『3. 車の最終設定』

先頭の車から順番に、タイヤ種類と燃料量を決めて行く

タイヤの種類はドライ（晴用）タイヤかウェット（雨用）タイヤの2種類のうちどちらか（ウェットタイヤの場合は車コマを裏面にして表示する）。

注、天候が快晴時はウェットタイヤは使えません。

タイヤPは常に新品（10P）状態から開始します。

燃料Pは何P分積むか自由にでき、OPでもかまいません（車によって燃料Pの上限

（燃料タンクの大きさ）が違うので注意）。タイヤPと燃料Pを表示するマーカーを配置します。

『4. マーカーの配置』

レースするコースマップの周回00の欄とそのコースのスタート区間マス（区間枠がピンク色の区間名A）にマーカーを1個ずつ配置します。

（以後、区間マスに配置したマーカーをBPT（ブレイクポイント：変動地点）と呼びます）。

G7.0【決勝】

・決勝レースを行います。
決勝レースは周回欄の周回マーカーがゴール周回欄（GOALと旗のある欄）に入ったら終了します。レースが終了するまで、「走行ターン」を繰り返して進行します。

G8.0【走行ターン】

レースは走行ターンを繰り返して行い進めます。
区間マスに置いてあるマーカーをBPT（ブレイクポイント：変動地点）と呼び、このPBのある区間での走行を行います。

走行ターンの手順は以下の通り。

- 1.「各車の活動」
- 2.「レースの進行」

G9.1【「走行」の活動】

ピットイン指示の出していない車は必ず「走行」を行います（「ピット作業」活動はできません）。

●手順：『走行活動の手順』

- 1.「プレッシャー判定」
- 2.「DP使用宣言」
- 3.「走行速度決定」
- 4.「走行結果を出す」
- 5.「走行結果の適用」
- 6.「ピットイン指示」

『プレッシャー判定』

プレッシャー判定の発生条件：

- ・走行開始時に同じ走行マスに他車がいる場合→走行を行う車がプレッシャー判定を受ける。
- （他車とは、活動済み、未活動、NPC、同じチームの車かは関係ありません）。
- ・走行結果適用で前進してブロック状態に阻まれた場合→そのブロック状態を構成する2台の車がプレッシャー判定を受ける。
- ・走行結果適用で後退してブロック状態に阻まれた場合→その後退した車がプレッシャー判定を受ける。

プレッシャー判定が発生しない条件：

- ・NPCはプレッシャー判定を受けない。
- ・イベントによる（燃料やタイヤの効果適用、トラブルによる走行結果適用）結果適用でブロック状態に阻まれた場合、プレッシャー判定は発生しません。

プレッシャー判定の方法：

プレッシャー判定を課せられた車はサイ

G9.0【各車の活動】

・PBTのある区間マスでの各車の活動を行う。

先頭の車から順番に活動（走行かピット作業）を1回ずつ行っていく。（「先頭の車の定義」）

（注、1つの車が1「走行ターン」に活動するのは1回までです。走行結果で後退した車が位置的に順番が回ってきても活動はできません）。

各車の活動には「走行」と「ピット作業」の2種類があり、ピットイン指示の出ている車は必ず「ピット作業」を行い、ピットイン指示の出していない車は必ず「走行」を行います。

をふり出た目がその車のドライバーの精神力以下なら成功で何もありません、出た目がその車のドライバーの精神力より大きい場合失敗でそのドライバーのDPを1消費します。

（既にDPが0になっているドライバーがプレッシャー判定に失敗しても何もありません。言い換えるなら既にDPが0になっているドライバーにはプレッシャー判定は不要です）。

『DP使用宣言』

- ・ドライバーのその区間での集中力分まで、以下の能力を組み合わせて宣言し、走行速度を出すサイの条件を変化させることができます。（集中力分とは使用可能範囲であって、使用しなくてもよいし、使用可能範囲内で必要な分だけ使えます）。
- DPを使わない、または既にDPが0で使えない場合も普通に走り続ける事ができます（サイ運任せになります）。

●ドライバーが使える集中力：

- ・区間スピードが2（区間色が赤）の区間→左の集中力。
- ・区間スピードが3か4（区間色が白）の区間→中央の集中力。
- ・区間スピードが5か6（区間色が青）の区間→右の集中力。

●ドライバーの使える能力の3種類：

- ・「コントロール」（振れるサイ数を1つ増やせ、その中から適用するサイ目を1つ選べる）
- ・「アクセル」（振ったサイ目に全てに必ず+1の修正をつける。6を超えるサイ目は

先頭の車の定義：

走行マップの走行マス番号の一番大きいマスにいる車。

同じ走行マスに2台いる場合はラインマスAにいる車を先頭とする。

6とする)

・「ブレーキ」（振ったサイ目に全てに必ず-1の修正をつける。1を下回るサイ目は1とする）

（「コントロール」はどの区間でも使えますが、「アクセル」と「ブレーキ」はドライバーによって使えるかどうか？が違います。「アクセル」と「ブレーキ」は使える状態であれば（集中力の範囲内で）いくつ宣言してもかまいません。

●ドライバー能力の使える区間：

- ・コントロール→どの区間でも使えます。
 - ・青色のアクセル能力→区間速度差が2以上（青数字）の区間で使えます。
 - ・赤色のアクセル能力→区間速度差が0か1（赤数字）の区間で使えます。
 - ・青色のブレーキ能力→区間速度差が2以上（青数字）の区間で使えます。
 - ・赤色のブレーキ能力→区間速度差が0か1（赤数字）の区間で使えます。
- ※白色のアクセルとブレーキ能力は使えません。

《能力を使う際に消費が必要な物》

能力1つ宣言するごとにDPを1消費します（もし消費するDPが不足していたら、不足分のDP使用宣言はできません）。

・「アクセル」能力1使った場合、燃料Pを1P減らします（減らせる分の燃料Pがない場合、不足分の「アクセル」能力は使えません）。

・「ブレーキ」能力1使った場合、タイヤPを1P減らします（減らせる分のタイヤPがない場合、不足分の「ブレーキ」能力は使えません）。

ドライバー能力の概念：

●DPは能力のスタミナ量
(能力を使うとDPが減る)

●まず集中力の確認。
(区間速度によって集中力に変化)



●集中力数分までの能力が使える。
(能力1使うごとにDP1消費)



●能力は3種を組合わせて使える。

1「コントロール」

どの区間マスでも使える。

効果：走行判定でふるサイ数を1つ増やせ、その中から結果適用するサイ目を1つ選べる。

2「アクセル」

区間速度差によって使える(使うと燃料1P消費)。

効果：走行判定でふる全てのサイ目に+1修正(強制)。

3「ブレーキ」

区間速度差によって使える(使うとタイヤ1P消費)。

効果：走行判定でふる全てのサイ目に-1修正(強制)。

『走行速度決定』

走行している車の走行速度を決めます。サイを(1コ)ふり、その車の車体欄のサイ目の下の欄が走行速度になります。「DP使用宣言」でブレーキやアクセルを行ってる場合は、サイ目修正します。「DP使用宣言」でコントロールしている場合は、その分ふるサイ数を増やし、出た走行速度の中から1つ選びます。

走行速度が決定したら、それをBPTがある区間マスの走行結果表に当てはめ走行結果を出します。

走行結果表の走行結果は天候が晴時(快晴か晴れ)と雨時(雨1か雨2)で分けられています。

晴時は()でくられてない結果を、雨時は()でくられた結果を適用します。

また、特性に雨マークがあるドライバーの車は天候に関係なく晴時の結果を適用します。

『走行結果適用』

走行結果を走行マップの車コマに適用します。

・走行結果がプラス数字の場合：車コマをその数分の走行マス(ラインマスではない)前進します。

・走行結果が0の場合：動かしません(ラインマスも変更できません)。

・走行結果がマイナス数字の場合：車コマをその数分の走行マス(ラインマスではない)後退します。

・走行結果が紫数字**の場合：車コマをその数分の走行マス(ラインマスではない)後退します。が、この後退にブロック状態は適用されません。

走行マスを前進するとは走行マス番号の大きい方へ移動する事です。

走行マスを後退するとは走行マス番号の小さい方へ移動する事です。

・走行結果がR数字だった場合：その車はリタイアします(「リタイア処理とセーフティカー判定」を行います)。

《走行レーンの移動》

走行マスの横列を走行レーンとします。

走行マスを前進して走行レーンの端に達したら、一段上の走行レーン(の走行マス)に移動します。

ただし、走行マス番号50以上には進めず、そこで停止します(後で「脱落車の処理」が発生します)。

走行マスを後退して走行レーンの端に達したら、一段下の走行レーン(の走行マス)に移動します。

ただし、走行マス番号01を超える後退になった車はリタイアします(「リタイア処理とセーフティカー判定」を行います)。

《ラインマスの移動》

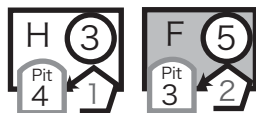
走行マスの各ラインマスには車コマは1台しか入れません(つまり1つの走行マスには各ラインマスに1台ずつの計2台まで入れます)。

前進にしても後退にしても、その走行マスのラインマスが両方空いていればどちらのラインマスに入るか選ぶ事ができます。

その走行マスのラインマスが片方しか空いてない場合はそこに入ります。

その走行マスのラインマスが両方塞がっている場合は「ブロック状態」になり、基本的に入る事も通り過ぎる事もできません(「ブロック状態」ルールを参照)。

DP 宣言例



●デュモンが区間名Hで走行します。区間速度3では、集中力は真ん中の2。速度差1なので赤色のブレーキとアクセルが使えます。集中力2分の能力使うとすると(DP2消費)次の組合わせができます。

- ・コントロール2
- ・ブレーキ2(タイヤ2P消費)
- ・アクセル2(燃料2P消費)
- ・コントロール1とブレーキ1(タイヤ1P消費)
- ・コントロール1とアクセル1(燃料1P消費)

●デュモンが区間名Fで走行します。区間速度5では、集中力は右の3。速度差2なので青色のブレーキとアクセルが使えますが、デュモンは青色アクセルがないのでここではアクセルは使えません。集中力3分の能力使うとすると(DP3消費)次の組合わせができます。

- ・コントロール3
- ・ブレーキ3(タイヤ3P消費)
- ・コントロール2とブレーキ1(タイヤ1P消費)

『走行マスのブロック状態』

・ある走行マスの両ラインマスに車がある場合、その走行マスはブロック状態と見なします。

(ブロック状態を構成する2台の車は、活動済み、未活動、NPC、同じチームの車かには関係ありません)。

ブロック状態の走行マスには他の車は入れないし通過する事もできない(例外:ピット作業による後退とブロック状態の適用されない走行結果)。

もし前進か後退の走行結果を適用しようとするブロック状態の走行マスに入ってしまう場合その手前の走行マス(この走行マスのラインマスが両方空いているならどちらに位置するか選択できる)で走行結果の適用を終了させます。

ブロック状態による走行結果の未適用が出た場合、以下の「プレッシャー判定」が発生する。

・前進してブロック状態に阻まれた場合→そのブロック状態を構成する2台の車がプレッシャー判定を受ける。

・後退してブロック状態に阻まれた場合→その後退した車がプレッシャー判定を受ける。

※燃料やタイヤの効果適用でブロック状態に阻まれた場合、プレッシャー判定は発生しません。

ブロック状態がきかない時の移動:

ブロック状態の適用されない後退の走行結果やピット作業のピット値による後退の場合はブロック状態は適用されません。その場合は、ブロック状態の走行マスを通り抜けて後退します。後退先がブロック状態だった場合そこからラインマスが空いている一番近い後ろの走行マスまで後退します(この走行マスのラインマスが両方空いているならどちらに位置するか選択できます)。

『リタイア処理とセーフティカー』

リタイアの結果が出た車は走行マス上から取り除かれます。そしてリタイア車1台につき1回「セーフティカー判定」を行います。

「セーフティカー判定」サイをふり、そのサーキットのセーフティカーナンバーが出たらセーフティカーが入ります。

「セーフティカー判定」サイ目には走行結果Rの横の数字が+修正されます。

(NPCや脱落車のリタイアでは「セーフティカー判定」サイ目には修正はつきません)。

(脱落車の処理で複数台分の「セーフティカー判定」のサイをふった場合、一番大きいサイ目を適用します)。

セーフティカーが入った場合、直ちに(そ

の時点で未活動の車の活動は全て終了したとみなします。ピットイン指示は全車から取り除かれピット作業は行いません)その時点の順位でスタートグリッドに並べ直し、走行ターンの手順「レースの進行」を行います。

○付きのセーフティカーナンバーの場合はスタートグリッドに並べ直した時点で、各車はピット作業を行うことができます(ピット作業の順番は先頭車からで、作業による後退はありません)。この場合ピット作業を行う車の処理後、走行ターンの手順「レースの進行」を行います。

『ピットイン指示』

・その車に「ピットイン指示」が出せます(指示を出すかどうかは自由です)。

「ピットイン指示」を出す場合はその車コマにマーカーをのせて表示します。

「ピットイン指示」を出した車は、次の走行ターンの「ピット作業」の活動を行います。

「ピットイン指示」はBPTがどの区間にあっても出せます。

1レース中に車1台に出せる「ピットイン指示」の回数制限はありません。

※「ピット作業」の活動を行った車には同じ走行ターンには「ピットイン指示」は出せません。

「走行マスのブロック状態の例」

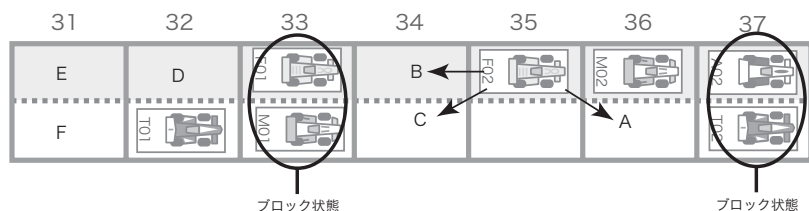
中央の車「F02」が走行します。走行マス番号33と37がブロック状態になっています。

・「F02」が走行結果+2で前進した時;→A移動で1走行マス分は前進できますが、そこから先はブロック状態なので前進できず走行結果を適用しきれません。よって移動は→A移動で終了し、前進を阻んだブロック状態の走行マス番号37にいる2台はプレッシャー判定を受けます(注.NPC車はプレッシャー判定を受けません)。

・「F02」が走行結果+1で前進した時;ブロック状態の手前で前進が終わるのでブロック状態は関係ありません。Aの移動を行います。

・「F02」が走行結果-1で後退した時;ブロック状態の手前で前進が終わるのでブロック状態は関係ありません。BかCの移動を行います。

・「F02」が走行結果-2で後退した時;→Bか→Cの移動で1走行マス分は後退でき



ますが、そこから先はブロック状態なので後退できず走行結果を適用しきれません。よって移動は→Bか→Cの移動で終了し、後退しきれなかった「F02」はプレッシャー判定を受けます(注.NPC車はプレッシャー判定を受けません)。

「ブロック状態が効かない後退の例」

中央の車「F02」が走行します。走行マス番号33と37がブロック状態になっています。

・「F02」がブロック状態が効かない後退で1走行マス後退した時;BかCの移動を行います。

・「F02」がブロック状態が効かない後退で2走行マス後退した時;2走行マス後退

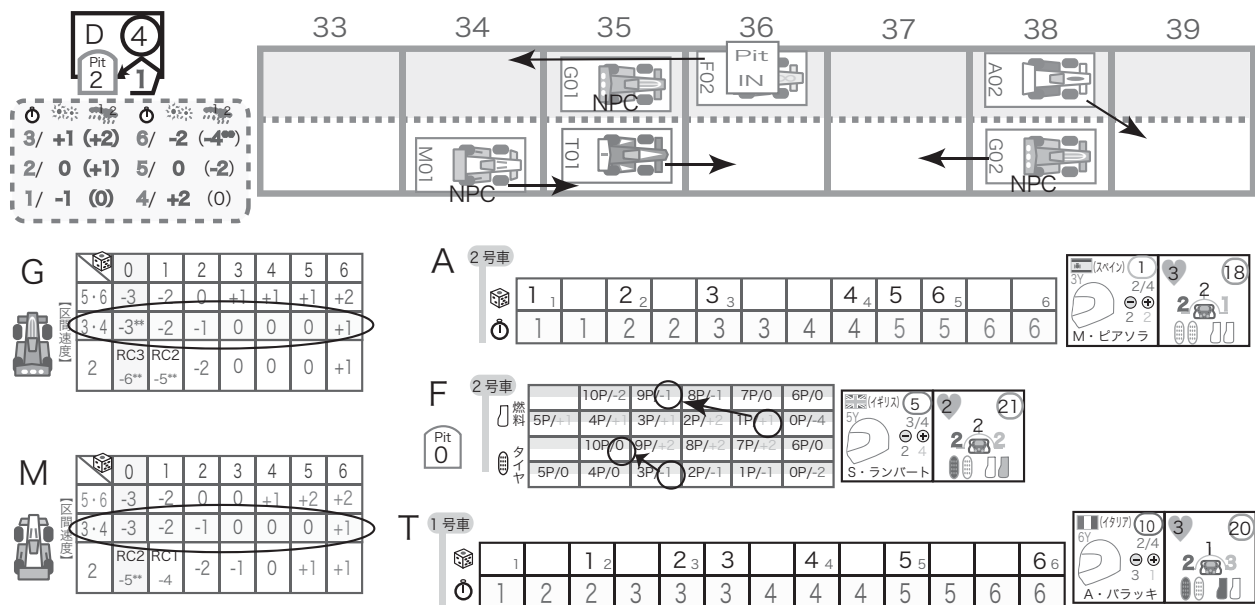
先の走行マスには空いているラインマスがないので

そこからラインマスが空いている一番近い後ろの走行マスまで後退します。よってDへ移動します。

・「F02」がブロック状態が効かない後退で3走行マス後退した時;ブロック状態の走行マス番号33は通り過ぎて、走行マス番号32まで後退します。この走行マスは空いているラインマスがAしかないのので、よってDへ移動します。

・「F02」がブロック状態が効かない後退で4走行マス後退した時;ブロック状態の走行マス番号33は通り過ぎて、走行マス番号31まで後退します。この走行マスは両方ラインマスが空いているので、よってEかFへ移動します。

各車の活動例：



上記の状態から「走行ターン」の走行活動を行います（天候は晴れです）。

・先頭にいるウルトラマム口の2号車「A02」の走行から始めます。

「A02」には「ピットイン指示」が出ていないので、走行活動を行います。

まず隣に車があるので「プレッシャー判定」です。サイをふると出た目は4。ピアソラの精神力3より大きいのでピアソラはDP-1されます。

ピアソラは「DP使用宣言」でコントロール1を宣言（DP1消費）。走行速度判定のサイを2コふります。出た目は6と3。これを「A02」車の車体欄に当てはめると走行速度は3と5になります。ピアソラは走行速度3の方を選び、これを区間の走行結果表に当てはめると、走行結果は+1になります。「A02」車は走行マス番号39のラインマスBに移動しました。

・次は「G02」（NPC車）の走行です。

NPC車なのでそのチームの「NPC走行表」を見て走行結果を出します。縦欄に区間マスの区間速度4を見て、サイをふり出た目は2で走行結果は-1。走行マス番号37に後退しますが、ラインマスが両方空いているので出た目が偶数のラインマスBの方に移動します。

・次は「F02」の活動ですが、「ピットイン指示」が出ているので走行はせずピット作業をします。

「F02」は燃料を9Pまで給油し、タイヤを交換（タイヤ10P）しました。ピット値の合計は区間の2とチームの0で2。2走行マス後退させます。走行マス番号35がブロック状態ですがピット作業による後退にはきかないので、走行マス番号34のラインマスAに移動し、「ピットイン指示」を外します。

・次は「G01」（NPC車）の走行です。

隣に「T01」がいますが、NPC車なのでプレッシャー判定はしません。

NPC車なのでそのチームの「NPC走行表」を見て走行結果を出します。縦欄に区間マスの区間速度4を見て、サイをふり出た目は2で走行結果は-1。1走行マス後退しなければなりません、走行マス番号34が（後退した「F02」と「M01」で）ブロック状態になっているので移動はしません（NPC車なのでプレッシャー判定も受けません）。

・次は「T01」の活動ですが「T01」には「ピットイン指示」が出ていないので、走行活動を行います。

まず隣に車があるので「プレッシャー判定」です。サイをふると出た目は2。バラッキの精神力3より小さいのでDPは減りません。バラッキは「DP使用宣言」でアクセル1（DP1と燃料1P消費）を宣言。走行速度判定のサイを1コふります。出た目は2にアクセルのサイ修正+1で3。これを「T01」車の車体欄に当てはめると走行速度は3になります。これを区間の走行結果表に当てはめると、走行結果は+1になります。「T01」車は走行マス番号36のラインマスBに移動しました。

・次は順番からすると「F02」の活動ですが「F02」は既に活動済みなので、「M01」（NPC車）の走行になります。

隣に（後退してきた）「F02」がいますが、NPC車なのでプレッシャー判定はしません。

NPC車なのでそのチームの「NPC走行表」を見て走行結果を出します。縦欄に区間マスの区間速度4を見て、サイをふり出た目は6で走行結果は+1。走行マス番号36のラインマスBに移動します。

G9.2 【「ピット作業」の活動】

ピットイン指示の出る車は必ず「ピット作業」を行います（「走行」活動はできません）。

●手順：「ピット作業」の手順。

1. 「給油や交換」
2. 「ピット値の適用」

『給油や交換』

給油とタイヤ交換ができる（両方してもよいし、片方だけでもよいが必ずどちらかしなければならない）。

○タイヤ交換→タイヤ交換は常に新品タイヤ（10P）との交換になる（マーカーを動かしてタイヤ10Pを表示する）。同時にタイヤの種類（ドライとウェット）を変更することもできる（必要でなければ変更しなくてもよい）。

注、天候が快晴の場合はウェットタイヤは使えません。

タイヤの種類を変更する時は、車コマの表面（ドライタイヤ）と裏面（水色面、ウェットタイヤ）を変えて表示する。

○給油→給油は現在の燃料Pに加える形で行います（燃料Pを減らす事はできません）。

加えられる燃料Pは1Pからそのマシンの燃料P欄の上限（燃料タンクの大きさを表している）までで自由に入れます。

（既に燃料が満タンの場合は給油はできません）。

給油したらマーカーを動かして燃料Pを表示します。

『ピット値の適用』

現在BPTがある区間のピット値とそのピット作業を行った車のチームのピット値を合計します。

その合計値分を「ブロック状態」が適用されない後退の走行結果として走行マップのその車に適用します。

走行結果の適用方法は「走行」活動での走行結果の適用と同じです。

最後にその車からピットイン指示を外します。

（注、「ピット作業」を行った車に同じ走行ターンにはピットイン指示は出せません）。

G10.0 【レース進行】

全ての車の活動後（かセーフティカーの投入があった場合は）、「レース進行」を行います。

●手順：

1. BPT 進行判定。
2. 周回進行処理。
3. イベントの処理。
4. 脱落車の処理。

《BPT 進行》

・そのコースの「決勝BPT進行」表を見てサイをふり、BPTをそのコースにそって進行方向の区間マスに進める。

（サーキットの各区間には区間記号が記しており、スタート区間マスのAから始めてアルファベット順が進行する区間マスになります）

《周回進行処理》

上記の「BPT 進行」で、コースのスタート区間マスにBPTが進んだか通過した場合、周回進行と天候変動判定を行います。

・周回進行は（8周したものと）周回マーカーを1つ次の欄に進めます。また周回マーカーが規定周回数の欄（GOALと旗のある欄）に入ったらレース終了です。

・天候変動判定は、そのコースの「天候変動表」を見てサイをふり変動結果を出し、マーカーを動かす事で天候変化を表示します。

天候変動結果の矢印は、マーカーをその矢印の数分の欄、その方向に動かします（天候欄の端から出てしまう結果分は適用しません。（天候が左側欄に動いて行っても快晴欄（赤枠）には入りません。あくまでオレンジ色枠でのみ動きます）。

×の結果は天候変化ありません。

（注、天候が快晴の場合は天候変動判定は行いません）。

《イベントの処理》

上記の「BPT 進行」で出した結果数字の横に記載してある項目がイベントでこれを処理します（NPC車にはイベントは適用しません）。

イベントには「効果」「消耗」「トラブル」の3種類があります。

「効果」→現時点で先頭の車から燃料とタイヤの効果を走行結果として適用します。その車の燃料PとタイヤPの横にある数字を合計して走行結果として適用します。（適用の方法は走行ターンの走行活動と同じですが、燃料やタイヤの効果適用でブロック状態に阻まれた場合、プレッシャー判定は発生しません）。

また、快晴でない時のタイヤマッチング（晴・雨とドライ・ウェットタイヤの組み合わせ状態）の修正も走行結果に加えます。

「消耗」→NPC以外の（プレイヤーの操る）各車は個別に燃料とタイヤの消耗判定をします。

燃料とタイヤの消耗表を見てサイをふり消耗結果を出しその分の燃料PとタイヤPを減らします。

タイヤの消耗には天候によるサイ目修正があり、現在の天候欄の下にサイ修正欄がある場合その分のサイ修正をします。また、それに加え天候が晴れ時にウェットタイヤの場合は+2のサイ修正を受けます。

※燃料PとタイヤPが減るのは0Pまでです。燃料PとタイヤPがそれぞれ0Pになっても走行可能です。

「トラブル」→その区間の区間速度と区間速度差とNPC以外の（プレイヤーの操る）各車のトラブル箇所を参照します。

完全調整か一時調整されているトラブル箇所はトラブルの対象になりません。

合致する箇所1カ所につき-1の走行結果として扱います。

走行結果の適用は先頭の車から行い、適用の方法は走行ターンの走行活動と同じです。

（トラブルによる走行結果適用でブロック状態に阻まれた場合、プレッシャー判定は発生しません）。

《脱落車の処理》

・もし先頭を進んでいる車が青枠の走行マス（走行マス番号50～59）に達していたら、脱落車処理を行います。

その場合、茶枠の走行マス（走行マス番号01～10）にいる車は全てリタイヤ扱いになります（リタイヤ処理とセーフティカー判定を行って下さい）。

リタイヤ車もセーフティカーも入らなかった場合は、残った車コマの位置を1段下の走行レーンに移動します。

G11.0【NPC ルール】

・NPC は、予選や決勝ので走行ターンに「走行」活動が求められた時のみ、NPC 走行表から走行結果を出し処理します。
(注、NPC 走行表は各チーム別の表を使います。NPC の走行にはコース上の走行結果表は関係ありません)。

NPC には、ドライバーと燃料とピットインとタイヤの効果と消耗に関するルールは適用されません (NPC のチームは「チームドライバーマップ」は使いません。また、NPC 車の 1 号車と 2 号車にルール上の違いはありません)。

・走行ターンに NPC 車に活動の順番が回ってきたら、その車の NPC 走行表を見てサイをふります、出た目と現在 BPT のある区間マスとの区間速度欄の交差した欄がその NPC の走行結果になります (天候が雨の場合はサイに -1 修正します)。ただし紫数字**の走行結果にはブロック状態は適用されません。
また RC 数字の走行結果がある場合は、まず先にリタイア判定します。サイふり RC の横の数字以下のサイ目が出たらその車はリタイアします (リタイア処理して下さい)。リタイア判定でリタイアにならなかった車は RC 数字の下にある走行結果を適用します。
走行マップで NPC の走行結果を適用します (適用先の走行マスのラインマスが両方空いている場合、走行結果を出したサイ目が奇数ならラインマス A へ、偶数ならラインマス B へ配置します)。
NPC にも走行マスのブロック状態は適用されますが、(ドライバーに関するルールは関係ないので) プレッシャー判定は受けません。

G12.0【特性を持つドライバー】

ドライバーの中には暑さへの耐性や雨へのアプローチが違うドライバーがいます。

・特性に太陽マークがあるドライバーは快晴による DP 減少をしません。

・特性に雨雲マークがあるドライバーは天候に関係なく、常に走行結果表の晴時の走行結果を適用します。

G13.0【着順決定と GP】

レースが終了した時点で着順が決定します。

着順はその時点での走行マップ上の先頭車から順番になります。

先頭の車の定義：

走行マス番号の一番大きいマスにいる車。
同じ走行マスに 2 台いる場合はラインマス A にいる車を先頭とする。

着順によって各ドライバーには GP (グランプリポイント) が与えられ、チームのドライバーが獲得した GP の合計をチーム GP とみなします。

GP はシーズン通して引き継がれ (合計され)、最終レース終了時点の合計 GP でシーズン順位が決定されます。

この着順 GP はレースの出走台数にかかわらず、着順で獲得できます。

着順で得る GP は「着順 GP 表」で確認します。

【着順 GP 表】

1 位、10GP
2 位、9GP
3 位、8GP
4 位、7GP
5 位、6GP
6 位、5GP
7 位、4GP
8 位、3GP
9 位、2GP
10 位、1GP
11 位以下とリタイア車、0GP

G14.0【シーズングランプリのプレイ中断】

シーズングランプリのプレイを中断したい場合は、各コースでのレース単位で終了させ、「シーズン中断記録用紙」に必要な引継ぎデーターを記録しておきます。
引継ぎデーターは以下の項目です。

- ・各ドライバーの GP。
- ・各チームの GP。
- ・各車の調整状態。

注、一時調整した車のトラブル箇所は次のレースには引き継げません。

G15.0【シーズングランプリの終了】

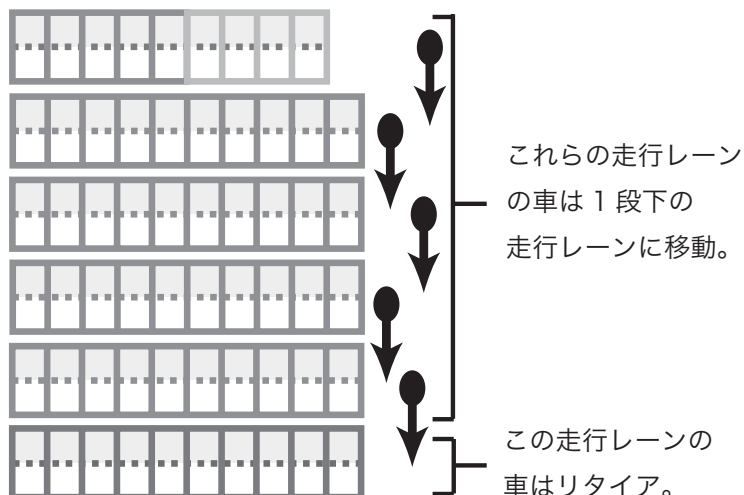
プログラムの全レースが終了したら、シーズングランプリの終了です。

各チームごとの総 GP を比べ、シーズン順位を出します (同点は同位)。

1 位のチームがチームタイトルを得た事になります。

また、ドライバーごとのシーズン順位とドライバータイトルも出してみてください。

走行マップの脱落車処理図：



コメント：

レースゆえ順位は出ますが、特に何位だから勝ち負けの定義 (絶対位置での勝利条件) はしていません。

チーム間に力の差がある為、チームの力量での相対位置での勝利条件を求める人は選択ルール『相対評価による勝利条件』を使用して下さい。

【選択ルール：S】

以下のルールは、プレイヤーの意志でいくつか選んで使用することができます。これらのルールは「シーズングランプリのプログラム決定」時に使用するか決めます。

S1.0 『出走ドライバーの指定』

ゲーム手順「フリー走行」の『1. 出走ドライバーの指定』時に、車1台につき1名のドライバーを契約ドライバーの3名（レギュラードライバー2名＋リザーブドライバー1名）の中から指定できます。

これは、レースが終了するまで変更できません。

※選択ルール『チーム内の1台をNPCにする』使用時なら、NPC車にはドライバー指定は不要です。

S2.0 『チーム内の1台をNPCにする』

1チームから出走する2台の車のうち、1台をプレイヤーが担当し、もう1台をNPCとして動かすこともできます。

1号車か2号車どちらをNPCにするのか決め、それはシーズングランプリ中変更できません。

チームの調整値とドライバー支援値は1台の方の数値を使います。

NPC車にはドライバー指定は不要です。選択ルール「出走ドライバーの指定」も使用する場合は契約ドライバーの3名の中から指定できます。

S3.0 『ドライバーとの自由契約』

ゲームではあらかじめ契約ドライバーが決まっていますが、これを自由契約で行うルールです。

契約が試みれるのはコマシートに載っている32名のドライバーです。

シーズングランプリのプログラム決定後にプレイヤーの担当するチームはドライバーを計3名まで契約できます。

契約はプレイヤーが担当するチームだけで行います（NPCで動かすチームのドライバー契約はありません）。

全チームが望むドライバー人数と契約が成立するまで「契約セッション」を繰り返します。

「契約セッション」ではチーム番号の小さいチームから契約を試みるドライバーを1名指名して行きます。

（ただし、1つ前の「契約セッション」で契約が成立したチームは参加できません）。

指名できるドライバーはそのチームのDM（契約金ポイント）がそのドライバーの契

約P以上なくてはなりません。

そのチームのDMより高い契約Pのドライバーは指名できません。

（既に契約しているドライバーがいる場合、既に契約しているドライバーの契約P（ただしチームと同じ国籍のドライバーは契約Pを半分（少数点以下切り捨て）として計算できます）を引いた値で行います。（例、DM9のチームが「チームと同国の契約Pが5のドライバー」と「契約Pが2のドライバー」と既に契約していた場合、契約指名できるのは契約Pが5のドライバーまでになります））

また既に契約が成立しているドライバーの指名できません。

指名が他のチームと重ならなかった場合はそのまま契約が成立します。

指名が他のチームと重なった場合、サイをふり以下の出た目の条件のチームとそのドライバーは契約します。

・サイ目1か2→指名したチームの中で最もDM値が高いチームと契約します。

・サイ目3か4→指名したチームの中で最もチーム番号が低いチームと契約します。

・サイ目5か6→指名したチームの中で最も参入年度が多いチームと契約します。

契約が終わったチームは契約したドライバーをレギュラードライバーとリザーブドライバーに振り分けます。

契約したドライバーはシーズングランプリが終了するまで変更できません。

S4.0 『ドライバーの不出走判定』

プレイヤーが担当する車がリタイアした場合、その車のドライバーの不出走判定を行います。

サイをふり、そのドライバーの「不出走ナンバー」と同じ目が出た場合、そのドライバーはそのサイ目数分以後のレースに出られません。

（これはそのドライバーが負傷した、チームとの契約トラブル、スポーティングレギュレーションで重大違反をして出走禁止、の状態を表しています）

不出走のレース数を消化した後は再びレースに出る事ができます。

（例、不出走ナンバーが2と3のドライバーがリタイアしサイをふったら3の目が出ました。このドライバーは以後3戦分レースに出られません）。

すでにGPを獲得しているドライバーが不出走になっても、そのドライバーのGPは維持されます。

このルールを使用する時は、自動的に選択ルール『出走ドライバーの指定』も使用する事になります。

プレイヤーの扱う車1台にはドライバーが1名の指定が必要ですが、不出走判定で指定できなくなった場合、契約ドライバーの3名の中から指定します。相次いでドライバーが不出走になりドライバーの数が足りなくなった場合、ドライバー指定できない車は出走できません。

もし、プレイヤーの扱う車が1台しか出走出来ない場合、チームの調整値とドライバー支援値は1台の方の数値を使います。※選択ルール『チーム内の1台をNPCにする』使用時なら、NPC車にはドライバー指定は不要です。

【プレイヤーズノート】

ほぼF1をテーマのゲームだけに、知識がある方がゲームに入りやすいのですが、ゲーム自体の慣れと観客とレースの行う側の視点や感覚は違う為、結構大変かもしれません。

この手のレースゲームでは多人数プレイが容易にできますが、ほぼF1に詳しくない人がゲームを行う場合、かなりの負担がかかる恐れがあります。その場合ゲームに慣れている人が何らかのサポートやアドバイスをするか、上位チームを担当させてあげるなどのハンディを考慮してあげてください。

【レースの設定について】

ゲームに慣れないうちは単発レースや出走台数を抑えてレースすべきでしょう。ですがそれはほぼF1レースではない状態のレースです。

ゲームに慣れてきたら、ぜひ複数戦レースや出走台数を増やして（NPCで増やすのが無難）レースして見て下さい。

ほぼF1レースの総合的な戦い模様が出て、プレイ感も変わってきます。

【チームの特徴】

チーム番号は前年度シーズングランプリのチームポイント順とありますが、基本的にチーム番号が小さいチームほど総合力があると考えてください。

この総合力とは数十年の間に培われた経験、ノウハウ、蓄積データ量の組織力と資金力の差を表していますから、1年間のレース期間を扱うこのゲーム中では何ともしがたい差が出がちです。

また総合力があるチームとないチームではできる事の範囲も違ってきますから、そこらも認識した上でチーム選択すべきでしょう。

普遍性のある効果的な方法は、当然どのチームも考え実行しますから、総合的な力の差を埋めるのは考えている以上に大変な話になります（例えば、タイムを短縮できる絶好な区間があったとしても、それは他のチームにとっても同じような意味合いを持つ場合が多いのです）。

自分の担当するチームの特徴は一応把握しておくべきでしょう。

他のチームと比べて優れている部分と劣っている部分、マシンはどの速度域で強いのか弱いのか、ドライバーが力を発揮するのはどの速度域なのか、等です。

【サーキットの特徴】

各サーキットには様々な特徴がありそれらの意味合いを（何が起これるのか、どういう傾向がでるのか）把握しておいた方がいいでしょう。

基本的に低速より高速サーキットの方が走りやすいのですが、それはどのチームにも当てはまります。

低速サーキットほどドライバーへの負担が増え、高速サーキットはマシンの総合的な能力が効いてくるでしょう。

サーキットによっては、あなたのチームのマシントラブル的にキツイ所とラクな所、ドライバーが力を発揮しやすい所としにくい所も出てきますので確認しておくのも必要です。

同じ速度区間でも走りやすい区間と走りにくい区間がありますから注意すべきでしょう。

リアイアの結果がある区間は要注意です、万が一の突然のリタイアを避ける為にマシン調整かドライビングで対処するかの対策をつけておいた方がいいでしょう。

【マシンの調整】

ボードゲームの構造上情報や正解が見えすぎるので、マシン調整は「やりたくてもできない」状況に多々陥るでしょう。

サーキットの平均区間速度に合わせるのがいいでしょう。マシンのトラブル特性でサーキットと相性が悪いか判断し、トラブル調整を優先させた方が良いでしょう。ドライバーがどの区間で力を発揮するか判断し、それを考慮した調整も有効でしょう。

サーキットによっては調整力のある上位チーム間だとセッティングが似てくる場合があります。その時は他の要素で差を付ける余地がないか検討してみましょう。下位チームだとロクな調整もままならない場合がありますが、シーズングランプリの場合、当面のレースは調整部分では捨て、後のレース（サーキット）に合わせた調整を行うという考えもありかもしれません。

【予選】

予選でもDPを使用して走行できるので、予選をどれだけ重視するかがポイントになってきます。

出走台数が多いとスタートグリッド時点でトップとの差が大きくなります。

また低速サーキットや出走台数が多いと走行差が出にくいので混戦になりやすく、チーム力やマシン性能にアドバンテージがある場合は予選でスタートグリッドを上げておいて先行と混戦を避けるのが有

効でしょう。また精神力が低いドライバーが混戦に巻き込まれ消耗するのも避けるべきでしょう。

逆にDP量が少ないドライバーや精神力が高い（混戦に強い）ドライバーなら予選で無理せず決勝に力を温存しておくのも有効でしょう。

【決勝の走りやDPの使用】

一応各チームのレギュラードライバーはそのレースで発生する走行ターン数以上のDPがあります。

（サーキット情報の「1R～回」がゴールまで確率的に走行ターンが発生する回数です。）

これを踏まえて基本的に1走行ターンに1DPを使用して走るのを基準にします。（初心者のマラソンランナーのように最初からペースを上げすぎてレース後半スタミナが切れてズル落ちしていくように、レース前半でDPを使い切らないように注意）。

「1走行ターンに1DPを使用」を基準にサーキットの各区間を次の3種に分類判断します。

1. 「DPを使って攻める（+結果を狙って行く）区間」
2. 「DPを使わずにDPを温存する区間」
3. 「DPを使って守る（-結果やリタイアを避ける）区間」

を目星つけておき、限りあるDPを有効に使えるようにするべきでしょう。

【天候、ピットイン（燃料、タイヤ）】

このゲームでは天候が荒れなければ、ピット回数は1～2回ぐらいになります。これらの要素は、不確定的要素を増大するものです。決して敵チームとの差を埋める都合のいい要素ではありません（残念ながら総合的に力のある上位チームほどうまくやりこなします。だからこそ上位チームなのですが）。差が埋まる場合も差が開く場合も同時に存在します。

あまり変則的な作戦は諸刃の剣となることを承知しておくべきでしょう。

それを踏まえた上で、よくわからない場合は無難（燃料は満タンとか）な選択をしておくとういでしょう。

またライバル視しているチームや先を走っているマシンと「同じタイミング」作戦をしてこの不確定的要素を減らすのも考えとしては有効でしょう。

【デザイナーズノート】

『きっかけとデザインコンセプト』

カーレースのボードゲームを作ろうと思ったきっかけは忘れてしまいました(笑)

それまでF1も特に詳しい訳でもなく、ファンという訳でもなく、なんとなく見ているだけという感じでした。

(ちなみにフォーミュラマシンとは、ドライバーとタイヤむき出しの車検の通らない(つまり公道は走れず、私有地でしか走れない)車を連想すればよいでしょう)。

以前、軽い気持ちで「XF-1カーレース: サーキットバトル」(未公開)というサーキットをマス目で区切りそこを車コマを進めて行くという、よくあるタイプのゲームを作った際に「これはF1のゲームにならん」と痛感したものです。

「ボードゲームの構造上、そのスケールでF1をテーマにするのは最悪の選択」に見え、言い換えるなら「ボードゲームの構造上、そのスケールで車のレースをテーマとするならばF1以外の車のレースの方が、よほど面白いものが作れる」と判断したのです。

それはF1が持つ世界最高峰の4輪レースと言われる所以、F1とは何かという宿命的な構造と矛盾に直結する話なのですが、私がそれを認識するのはもう少し後の話になります。

「F1レースは一体何か?」「F1で戦うとはどういう事か?」という点では興味があっても、「名前だけF1の車のレース」にはさほど興味がわかない私は、シーズンを通して年間チャンピオンを決めるキャンペーンレベルでのゲームの方がF1のゲームになるのではないかと判断した結果、制作したのがこのゲームになります。

『F1とは何か?の自身の答えとデザインコンセプト』

このゲームを作るにあたり、F1の事を色々調べました。結論から言うと全般的に「よくわからない」ですね(笑)

これは、多分に現在進行形の企業秘密的な部分が多い事、数値で出ている部分が本当にどのように実際にどれだけ影響して来るかがわからない事、やっている事がハイレベルすぎてたとえ上っ面の説明を知った所で私のような素人にはそれすらも理解できない&実際にどれだけ影響して来るかがわからない事...等です。

例えば、燃料10キロ分軽く走行した場合どれだけタイムに影響するのか?で調べて「燃料10キロで0.××秒違う」という情報が出てきたとします。読む人にとっては「へ〜すごいね〜」でいいのかもしれ

ませんが、私には「それって時速何キロでどれだけ距離を走ったデーターなの?」としかならないんですね。(重量の話で言えば、ドライバーの体重もレース毎に検査で計測しているはずなんです、なかなかそのようなデーターは出てきません)仮に走行データーならば当然燃料重量以外の要素も受けている訳で、結局「よくわからない」というパターンが多くなる訳です。

結局、私はこう解釈することにしました「素人には到底理解不能なハイレベルな事を各チームのテクニカル部門はやっているんだけど、彼らにしても自分達がやってる事が相互に影響しすぎて実際どのような結果がでるのは「よくわからない」のだ。だからこそ試行錯誤し、数値でデーターをとれるものは様々なパターンでデーターをとり、数値化しにくいドライバーが伝えてくる走行感に耳を傾け、「よくわからない」部分を減らし、早さにつなげようと悪戦苦闘しているのだ」。

それを踏まえた上で、このゲームにシステムとして組み込まれている各要素とバランスは私の主観とゲームバランス上の関係が根幹となっています。

また、一見何がどうなっているのかわかりにくい部分があると思いますが、ボードゲームの構造上情報が見えすぎる事と合わせ確信的にそうしている部分もありますので、自分に必要な有益な情報はぜひ探し出してください(わかりやすい有益な情報は当然他者も利用するので相対的には有益ではなくなる(定番や常識になる)というオチがつく世界ですから)。

また、F1の事を色々調べていくと、政治的、興行的にF1が動いて部分や、F1をそのままゲームに組み込むと不都合な部分も見えてきます。

例えば、実際のF1だと興行的には結構良いんだけど、チームとドライバーにとっては罰ゲームのようなサーキットでのレースもある訳です(ゲームなので引退した後、愚痴れませんね)。

・ゲーム的にはプレイ人数を確保できないので、あるレースは2台だけで走りました。最初に差が付いてしまったので以後はそれぞれソロプレイ状態だったです。→それってF1なの?(笑)(ちなみにゲーム感でいうと2~3台で走るレースと10台以上が入り乱れて走るレースはかなり違ってきます)。

・F1なので全18戦近く戦わなければなりません。→本当にプレイできるの?すごい大変だよ(F1だから大変なんだけ

ど)。

・F1なので、あるレースでスタート直後の第一コーナーで多重接触衝突に巻き込まれリタイアして、以後はぼーっと見ていました。→究極のリアリティに度肝を抜かれましたか?

(F1では珍しくない話で、個人的には原因はスタート直後のタイヤとブレーキが十分暖まってない状態で異様に車が密集した中でのブレーキングポイントが先頭車からズレまくるからと解釈しています。特に先頭車群からスタート直後にトリッキーなスタートダッシュ勝負に出るマシンがいると、たちまちブレーキングポイントのズレが後方に行くほど広がり、後方で思いっきり衝突しているマシンが出たりします)。

.....まあ、ここら辺にしておきましょう。これを踏まえた上で、このゲームは「ほぼF1」のゲームにすることにしました。同時にF1の何を残すのかという以下のデザイン(ハード-システム)コンセプトも最終的に決定したのです。

「転戦する各地のサーキット」「チーム」「マシン」「ドライバー」の4要素を根幹に、各レースの「予選」「決勝」を「マシン調整」「ドライバーのドライビング」「ピット作戦」で戦っていくゲーム。

で、何をF1の部分から残さなかったのかは、大人の事情的な政治的、興行的要素。また、ゲーム的には突発的なリタイアを極力なくしました(何らかの形でその可能性を減少させる方法があるようにしています)。

先行逃げ切りの有効性を減らしてあります(これは作戦のワンパターン化防止とレース内ソロプレイ状態の抑制の意味があります)。

実際のF1よりは勝負ができるレース(競技性を出したゲーム)になっています。

ですが、やはり「ほぼF1」でも戦って行くのは大変です。

これはF1がもつ多種多様な要素を総合的に戦って行かなくてはならないからです。

多様多種の要素がなければF1と言えない。だがその多様多種の要素ゆえにチームやドライバーに多大なる負担がかかり、観客には多様多種の要素ゆえ「見所のバランスがわからない」「面白さの焦点がぼやける」という矛盾を抱え続けているのです。

また、F1を観客の立場とレースを行って

え方が違ってきます。

観客からすれば面白いと思っている事でも、チーム側からすればリスクや負荷がかかっているものもあります。

観客からすれば面白くない事でも、チーム側からすればそれなりに意味や理由があったりするのです。

また、観客として見ているとレースの一部分しか見えません（観客なら目の前を通り過ぎる車だけですし、TV放送ならマスコミが流している場面しかよくわかりません）がボードゲームは結構全体が見渡しやすい構造になっている為、様々な場所で、各チームのマシンが、それぞれの戦いをしている様が見えたり納得できたりする場面もあると思います。

そのような視点の違いもこのゲームには出ています。

このゲームには初級ルール（初めてこのゲームをする人向けルールと、F1をよく知らない人向けルールの両方の意味で）がありません。

初期は「燃料とタイヤの消耗」ルールを通常ルールにするか選択ルールにするか悩んだり、テストドライバーとテストカーによる訓練ルールで無国籍カーレースをプレイし慣れたら通常ルールでプレイする形式を途中で作ったりしたのですが、結局辞めました。

というものの、ある程度F1をゲームとして追求して行くと「誰でも出来る訳ではない」「普通の人間が行うとかなり大変」な面が出てくるのですが、それはこのゲームのルール量とかシステム難易度うんぬんではなくF1グランプリの持つ本質的な形態「長期戦を総合力で戦う」と「観客とレース行う側の立場の違い」からくるものだ判断した為、ルール構成をいじくるのは辞めにしました。

ですから、このゲームでめげる人は「F1を戦う向きの人ではない」かもしれません。そういう人はF1のレースではない方がいいのではないかと感じます。ですから、このゲームに「お手軽お気軽F1気分～」があるのかと聞かれれば「たぶん、ない」と答えるしかありません。そういうものを求める人は注意が必要です。

デザイン（ソフト-感覚）コンセプトとしては「総合的な長期戦の戦い」「（ハイテクや速さに影響する物理的な）よくわからなさ」「観客とチーム側の立場の違い」「コースの特徴が速さに与える影響」が最終的に出てきては残ったものになります。こういった事を発見したり入れるかどうか悩むのが私にとってゲームデザインの面白さの1つなのかもしれません。

『サーキットについて』

グランプリとは最高峰のレースを指すんだそうです（とはいえ世の中グランプリが結構ありますが）。一応最高峰のレースなのでF1では1国1レース開催となっているのですが、あまり聞かない小国でのグランプリとか全レース数は興行的な大人の事情という訳です。

このゲームでは1国1サーキットを設定しました（イロモノコースになったイタリアファンの方はごめんなさい）。スズカの他はオリジナルです。スズカの場合は需要が予想されることと、実際のサーキットをゲームに当てはめた場合の例としました。

ですがオリジナルのコースデザインもなかなか難しく、コース長もほとぼりの範囲で収め、サーキットだから循環するコースにしなければならないし、レイアウト的なバリエーションも欲しいとなると、思った以上に苦労しました（実際のサーキットだと土地取得や騒音問題も絡んでくるので、「それは交通の便の悪い田舎に作らざるおえんわ」と納得してしまいました）。

ですが、観客視点ではわかりにくい、単純な上面図的なレイアウト以上の特徴を盛り込んでもいます。

実際のF1ではレース走行距離（周回数）は305kmを超えた時点という規定があり、低速の市街地コースのモノコだけは例外（約262km）なのですが、このゲームでイタリアのコースをデザインしていて「あながち政治的理由だけでないかも」と感じました（つまり低速コースで走行距離305kmまで走るとマシンやドライバーの負担が大きすぎる）。でもこのゲームのコースはそんな特別な事はありません、低速コースで長時間地獄を味わって下さい（笑）。

『チームについて』

実際のチームを部分的にモチーフにしていますが、ちょっと過去の年代から混じっている所もあります。

で、肝心な点は特徴的なキャラクターを持たせている点です。

つまり「元王者チーム」「勢いのある挑戦者チーム」「落ち目なだけど踏ん張ってるチーム」「技術バカ空回りチーム」「全然ぱっとしないチーム」「イロモノチーム」等です。これも歴史のあるレースでないとなかなか出来ない話です。

各チームの総合力は差があり、1年間のレース期間を扱うこのゲーム中では何ともしがたい差が出がちな点は覚悟して下さい。

実際のF1チームをいくつか分類すると、

1. 完走もままならないチーム。
2. コンスタントに完走ができるチーム。
3. コンスタントに入賞が狙えるチーム。
4. 計算して表彰台争いができるチーム。

さて、あなたはどんなレベルのチームでどこまでを狙うのでしょうか？

ですが、実際のF1よりはゆめめで作ってあるので、担当チームの実力を把握し、上を目指してがんばってるのか、下のチームに食われないようにふんばるのか、当然の義務のように優勝を狙うのかあなた次第です。

『マシンについて』

実際のF1マシンと同じで、一見どのチームのマシンがどれだけ速いのかわかりにくいですね（逆に信頼性は丸見えの大甘仕様なんです）。

サーキットレースでは様々な区間を何十周しなければなりませんから、基本的にこのゲームでは良いマシンとは「必要な時に必要な速度を安定して出せる能力」が高いマシンと定義しています。

マシンの潜在能力をどこまで使えるかはドライバー次第なのですが（逆に言うと潜在能力がないマシンはドライバーは引き出せない）、潜在能力を引き出す器、道具としてのマシンシステムになっています。

また、各チームのマシンの燃料タンク量、燃料タイヤ効果が違うのは、シャシーとエンジンの設計が違う（重量バランスとダウンフォースの変化量）影響です。レイフォックスとチートスは同一マシン（同一シャシーとエンジン）を使用している設定ですが、マシン調整の方向性や空力パーツの違いにより効果に違いが出ている設定になっています。

『フリー走行と予選について』

フリー走行と予選。これこそ観客にとって「（ハイテクや速さに影響する物理的な）よくわからなさ」が爆発しているセッションもないんでしょうが、チーム側にとってはマシンのセッティングに関して、観客の想像以上に重要なセッションだったりします。

が、身も蓋もない事を言うとボードゲームだと決勝で走るコースの走行データとり放題（笑）だし、ある程度の調整の正解はモロ見えでわかるので、ゲーム上は走行らしい事はしません。

また実際の「予選」はそれだけで単体のゲームになりそうな形式と内容の事を行っています。予選の方を突き詰めてデザインしていくと決勝レースと同等のルール量とプレイ負担に迫りそうな感じがします。ですがデザイナーとしては1

レースに決勝レース2回分の労力がかかるより、全レース数自体を増やしてプレイしてもらった方がいいのではないかと判断し、「決勝レース」をゲームのメインにしてフリー走行と予選は味付け程度に抑えています。

『レースの進行について』

実際のF1並みの周回を走るのはプレイ負荷が大きすぎる為、BPT（ブレイクポイント：変動地点）という概念とシステムを導入しました。

何周かしている間（ゲームでは8周している間）に何らかの動きが発生する可能性のある区間だけをBPTとし、プレイヤーが処理していくシステムです。逆にBPTが来なかった区間はその8周の間には結局大きな動きはなかったものとしてプレイヤー処理を省いている訳です。

「BPTとは8周している間の変動地点」なので、どの区間にもピットインは可能になっているのです。

『NPCについて』

各車にドライビング要素を与えプレイヤーが処理していく構造だと、プレイヤーが担当する台数が増えるほど、プレイアビリティが低下しプレイ時間が増大していきます。

その一方で少数台数でのレースはF1テーマでやる意義が低下し、プレイ感も大きく変わってしまいます。

この矛盾をどうするか？

当初はプレイヤーが複数チームを担当し獲得ポイントの調整で勝敗を決めるシステムを考えていましたが、これでも結局プレイヤーが担当する台数が多い訳ですから根本解決にはなりません。

そこで、NPC（ノンプレイヤーカー）ルールを導入しました。

これにより最小限のプレイ負荷で多数車によるバトルロイヤル状況（つまりトップ争いだけでなく、中位や下位位置の争いも）を同時に表現することが可能になったのです。

NPCはマシン能力、ドライバー、ピットイン（燃料タイヤ）の要素を含んだ総合的な平均値で走っています。（NPCの処理を細かくすると、結局プレイヤーが担当する車とプレイ負荷量が近づいていく点に注意）。

多数車（10台前後）によるバトルロイヤル状況は他に得難い面白さや状況が見れます。プレイ人数にかかわらずNPCを入れてのプレイをオススメします。

『ドライバーとドライビングについて』

「速いドライバーはどこが違うのか？」

何か特別な操作でもしているのか？

車の操作って地味なモノです、同じ所をグルグル回って、同じような操作を永遠と繰り返す訳ですから。しかもF1などだけに平均時速200Km前後の中でせわしなくやり続けなければならないのですから、さして意味のない中途半端なコーナーが続く糞サーキットに関して（引退した）ドライバーが悪態つきたくなるのも無理ないような気がします。

「特別なテクニックを持っているのか？」

そもそもテクニックって何？雑誌で書いてあるような事？でもそんなのF1まで上がってくるドライバーなら誰でも知っているし有効なら実行してると思うよ。やっぱり「必殺技カード」とか持っていてそれを使ってるのかな？（笑）フ○ラーリとかF○Aから「必殺技カード」買い占めて使っているのかな？

という冗談はさておき、「速いとは何か？」の定義付けで結構悩みました。

このゲームでは「速いドライバー」の定義を、瞬時により「正確に判断し」「良い決断をし」「迅速かつ安定的に実行」できるドライバーとしました。

F1程のレベルになると、あからさまに素人にもわかるような行動は無理をしているか、無駄な動きの場合が多いのです。ですからドライバーの力量はマシンコントロールする潜在力として表現しています。

DP消費システムの考え方として「ある一定の速度まで走らせる行動は必然行動として省く」としています。

メリットとしてはプレイヤーの負担を軽減し、他のルールとのルール負担のバランスを取れる事です。

一定速度とは、DPを使わずに運だけで走行してもサイコロの確率的にそこそこ走れる範囲の事です。

必然行動とは車を運転する上で必然的に行うステアリング、ギアチェンジ、ブレーキ、アクセル操作の事です。

これを踏まえた上で、「ある一定の速度以上に早く走らせようとする」とドライバーは何らかのリソースを消費してマシンコントロールしなければならない」としています。

私は基本的にF1のレースをマラソンと捉えています。

F1のドライバーは平均時速200Km前後の状況で瞬時に判断、決断、実行を繰り返して、サーキットを周回し続ける訳ですから。

そのマラソンの中でも区間勝負でオーバーテイクしていかなくてはならない、

または踏ん張らなくてはならない場面があり、DP総量を様々に状況変化するサーキットを特定のペースで周回し続けるマシンコントロール量、集中力を各区分でのここぞと言う時の勝負マシンコントロール量として表現しています。

自由契約の契約Pについて、スポンサー持ち込みドライバーに関しては折り込み済みと考えてください。金儲けするゲームでもないしドライバーからすれば「訳の分からんチーム」ではマズい場合や契約する気がない者もいるでしょう。

実績のないドライバーはどこでもいいからシートを獲得して実績を出すチャンスが欲しいと思うと同時に、実績を出しているドライバーはやはり実績のあるチームと契約したいと思うのが（たとえ契約金積まれても今イチなチームのマシンではロクな成績を残せないとシビアな判断をするマネージャーやドライバーが）普通ではないかという部分が入っています。

『このゲームにあるものないもの』

最後に、このゲームには「スピード感」「車の操作感」的なものは（たぶん）ありません。それらは「F1」「レース」「ボードゲーム」で行う必然性が感じられないからです。また「～気分」とか「～の夢」というものも（たぶん）ないです。仮に私がそういう「演劇」的な物を求めたとしたら、シミュレーションゲームには求めないんじゃないかという気がします。少なくともこのゲームのデザインコンセプトにはない事は確かです。

私のゲームデザインの動機は「知的好奇心」と「探究心」から来ており、その結果をゲームデザインの形で表現しています。あなたがこのゲームで何かを発見したり、感じたり、好奇心をくすぐられれば幸いです。

【ルール要項】

【1レースの手順】

1. 「フリー走行」
2. 「予選」
3. 「決勝準備」
4. 「決勝レース」

【フリー走行の手順】

※ NPC はしない。

1. 「出走ドライバーの指定」
車とドライバーの組み合わせ指定。
2. 「チームの DP 支援」
DP のドライバーへの振分けと設定。
3. 「ドライバーのフィードバック」
ドライバーによる調整値増減。
4. 「車の調整」
各車の調整。

【予選ルール】

基本的に決勝ルールで走行する。

予選走行ルール。

- ・予選の走行順はチーム番号が大きいチームから行う。
- ・BPT進行は「予選進行表」を使う（イベントは発生しない）。
- ・天候および燃料タイヤ関連のルールは適用しない。
- ・ピットイン指示は出せない。
- ・リタイア車が出てSC判定はしない。

予選用走行マップ。

- ・1 走行マスに何台入っていても良い。
- ・ラインマスはなく、プレッシャー判定もブロック状態も発生しない。
- ・走行マス番号 21 より先には進めない。
- ・脱落車処理は発生しない。

【決勝準備の手順】

1. 「天候の決定」
快晴か不順か決める。快晴の場合 DP 調整あり。
2. 「車を SG に並べる」
決勝走行マップに各車を並べる。
3. 「車の最終設定」
各車の燃料 P とタイヤを決定。
4. 「マーカーの配置」

【決勝の手順】

レース終了まで、「走行ターン」を繰り返して進行する。

【走行ターンの手順】

BPT のある区間マスでの走行を行う。

1. 「各車の活動」
各車「走行」か「ピット作業」活動する。
2. 「レースの進行」
※レースの進行手順参照。

【走行活動の手順】

1. 「プレッシャー判定」
隣に車がいる場合「プレッシャー判定」を行う。
2. 「DP 使用宣言」
能力をどれだけ使うか宣言しDPを減らす。
3. 「走行速度決定」
サイをふり、走行スピードを決定する。
4. 「走行結果を出す」
区間マスの走行判定表に走行速度を当てはめ走行結果を出す。
リタイアの場合はリタイア処理とSC判定をする。
5. 「走行結果の適用」
走行マップのその車に走行結果を適用する。(走行マスのブロック状態とプレッシャー判定)。
6. 「ピットイン指示」
その車に「ピットイン指示」を出せる(ピット作業は次の走行ターンに行う)。

【ピット作業活動の手順】

1. 「給油や交換」
燃料Pの給油やタイヤの交換を行う。
2. 「ピット値の適用」
その区間とチームのピット値を合計し、ブロック状態がきかない後退として適用する。

【レース進行の手順】

1. 「BPT 進行判定」
決勝進行表でサイふりBPTを進行する。
2. 「周回進行処理」
BPT の進行で周回したら、周回進行と天候変動判定をする。
※快晴だと天候変動判定はしない。
3. 「イベント処理」
※イベントの処理を参照。
4. 「脱落車処理」
先頭車が青棒の走行マスに達していたら脱落車処理をする。

【イベントの処理】

※ NPC 車はしない。

- 「効果」
各車の燃料PとタイヤPの横にある数値を合計し走行結果として適用する。
(プレッシャー判定はしない)。
- 「消耗」
各車の燃料PとタイヤPの消耗判定をする。
- 「トラブル」
現在BPTがある区間の区間速度と区間速度差を各車のトラブル箇所と参照し合致する数だけ後退の走行結果として適用する。
(プレッシャー判定はしない)

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

【母国でのレースの場合】

- ・ドライバーは+3 DP。
- ・チームは調整値が1台値で+1、2台値で+2

【特性を持つドライバー】

- ・特性に太陽マークがあるドライバーは快晴による DP 減少をしない。
- ・特性に雨雲マークがあるドライバーは天候に関係なく、常に走行結果表の晴時の走行結果を適用する。

【レース間の引継ぎデータ】

- ・各ドライバーの GP。
- ・各チームの GP。
- ・各車の調整状態。

※一時調整した車のトラブル箇所は次のレースには引継げない。