

IAME JAPAN CUP 2026 開催概要

IAME ASIA SERIES 特別戦として、アジア最高峰を決める初の日本開催大会を実施。

IAME JAPAN CUP 2026 は、日本とアジア等、そして世界をつなぐ象徴的な国際大会として、モータースポーツ界に新たな風を吹き込み、次世代ドライバーの夢と地域の活力を育む大きな一歩となります。アジア全域の情熱が交差するこの舞台から、新たな時代のレーシングカート文化が力強く動き出します。



開催日：2026年7月4日（土）-5日（日）

会場：オートパラダイス御殿場

企画・運営

株式会社 コジマブレンファクトリー

IAME ASIA（シンガポール）

IAME ASIA CUP JAPAN 2026



「IAME ASIA CUP JAPAN 2026」は、アジア全域のトップカートドライバーが集結し、実力で頂点を争う唯一無二の国際イベントです。世界的カートブランド IAME が主催する公式シリーズの特別戦として、日本で初開催されるこの大会は、アジア No.1 の称号を懸けた新たな戦いの舞台となります。

IAME（イアメ）は、正式には「Italian American Motor Engineering」の略称で、イタリアを代表するレーシングカート用エンジンメーカーです。その歴史は1968年に遡り、創業者ブルーノ・グラナ氏が「Parilla」ブランドを基に「Komet Italiana」としてエンジン製造事業を開始し、後に IAME へと組織再編。イタリアとアメリカの技術提携を活かした製品開発により、世界に通用するエンジンブランドとして発展を遂げました。

本社はイタリアのベルガモ近郊にあり、世界最大級の2ストロークエンジン製造拠点として、年間6000基以上を生産。60ccから175ccまで、30種以上のモデルを展開し、ジュニアからプロまで多様な競技カテゴリーに対応しています。F1ドライバーのルイス・ハミルトンやフェルナンド・アロンソ、マックス・フェルスタッペンも、キャリア初期に IAME 製エンジンで技術を磨いたことで知られ、IAME は「チャンピオンの原点」としてその名を刻んでいます。

現在では「Parilla」「Komet」「Sirio」などのブランドを展開し、Gazelle 60cc や X30 125cc、X30 Super 175cc といった代表モデルを通じて、世界中のレースに高性能なエンジンを供給。加えて、軽飛行機用エンジンも手がけるなど、その技術は多分野に応用されています。IAME は欧州・北米・アジアを網羅する販売ネットワークを通じて、国際レース環境の整備と公平な競争環境の提供を推進しています。

こうした IAME の歴史的背景と技術的信頼性を土台に、日本では初開催となる「IAME ASIA CUP JAPAN 2026」は、カート競技の国内再興と国際化を見据えた新たなステージとなります。



アジア各国のトップドライバーが火花を散らす、迫力と緊張感あふれる決戦の瞬間。IAME ASIA CUP JAPAN の熱気を体感せよ。

～なぜ今、日本でアジア No.1 決定戦を行うのか～

かつて日本では、レーシングカートは1990年代中盤にJAF（日本自動車連盟）登録ライセンス保持者が9,000人を超えるなど、非常にポピュラーなモータースポーツとして高い関心を集めていました。しかし、2024年現在の統計ではライセンス保有者数は約3,350人にまで減少し、ピーク時のわずか37%という著しい落ち込みを記録しています。この競技人口の減少の背景には、車両価格や維持費の高騰など、経済的ハードルの増大があり、とりわけ若年層や新規参入者にとって参入障壁が高まっているのが現状です。

このような状況に対し、国内カート文化の再興、若年層の開拓、そして国際的視点での競技振興を同時に実現する新たな施策が必要です。そこで私たちは、アジア屈指のカートシリーズである「IAME ASIA Series」の公式一戦として、シリーズ史上初めて日本で開催される特別戦「IAME ASIA CUP JAPAN 2026」を企画しました。本大会はシリーズポイントを争うラウンドではなく、**アジア No.1 を決定する単独の国際イベント**として、国内外からトップクラスのドライバーが一堂に会し、統一レギュレーションのもと純粋な実力を競い合う舞台となります。

本大会開催には、以下の5つの意義があります。

1. IAME アジアブランドの強化と拡大

本大会は、アジアにおけるIAMEブランドのプレゼンスを強化する戦略拠点として機能します。日本をアジアの技術・運営・人材育成のハブとして再定義し、ブランド統一と競技レベルの平準化を促進します。

2. 日本市場への本格的な浸透

これまで海外遠征が必要だった国際大会を国内で開催することで、日本人選手が「世界基準の競技環境」に触れる機会を創出します。特に若手ドライバーにとって、自国で国際レースを体験できることは大きな価値を持ちます。

3. 競技人口拡大と次世代育成

Cadet や Junior といった若年層カテゴリーの活性化を通じて、未来のトップドライバーの育成につなげます。また、IAME REEDJET KA100のように日本で親しまれているエンジンを導入することで、参戦への間口を広げ、新規層の参入を促進します。

4. 地域振興と観光資源の活用

国際大会の開催は、観光集客や地域経済への波及効果をもたらします。地元企業や自治体と連携することで、地域のブランド価値向上や持続可能な経済活動に貢献する「スポーツツーリズム」としての側面も期待されます。

5. 世界へのステップアップ

本大会は、世界大会「IAME World Final (IWF)」への導線として、明確な「ステップアップ機会」を国内選手に提供します。IAME Series Asia と IWF との連携により、日本から世界へと羽ばたく才能を発掘・育成し、日本のモータースポーツを国際的な次元へと引き上げます。

このように、「IAME ASIA CUP JAPAN 2026」は単なる競技イベントにとどまらず、日本のモータースポーツ文化再生、次世代人材の発掘・育成、地域経済の活性化、国際的ネットワークの拡大といった多面的な目的を担う総合プロジェクトです。本大会の成功は、過去の栄光を継承し、未来に向けたカート文化の再構築に直結するとともに、日本がアジアおよび世界におけるモータースポーツの中心的拠点となる基礎を築くことを目指しています。

【開催概要（イベント概要）】

- 大会名 : 2026 IAME ASIA CUP 2026
- 開催予定日 : 2026年7月4日（土）、5日（日）
- 開催地 : オートパラダイス御殿場（静岡県御殿場市）
- 主催 : IAME JAPAN（仮称）チーム KBF（JAF 公認クラブ）
- 競技格式 : 準国内/クローズド
- 参加予定選手 : 海外（欧州/ASIA/オセアニア）・国内
- プロモーター : IAME ASIA（本拠地シンガポール）



富士山を望む絶景サーキット、オートパラダイス御殿場がアジア最速決戦の舞台に選ばれました。

【カテゴリー & 車両規格】



本大会では、以下の5クラスを開催予定としており、それぞれ異なるエンジン仕様と対象年齢層に基づき、明確に分類された競技カテゴリーが設定されます。すべてのカテゴリーにおいてIAME社製エンジンを採用し、世界標準の技術とレギュレーションの下、公平かつ高い競技性を実現します。

● Cadet フレッシュマン

IAME Gazelle 60cc は、イタリアのエンジンメーカーIAME (Industrial Asset Management Engineering) 社が開発した、小排気量の2ストローク空冷エンジンであり、主に7歳から13歳程度のジュニアカート競技者を対象とする「Cadet (カデット)」クラスで使用されています。IAMEは世界的に高く評価されるカート用エンジンブランドであり、このGazelle 60ccもその信頼性と整備性の高さで、多くの国々で公認エンジンとして採用されています。

このエンジンの排気量は59.42ccで、法定上限の60ccに収まる仕様となっており、空冷・ピストンポート吸気式の構造を持ち、キャブレターにはTillotson製(HL-394Aまたは2021年以降はHW-47A)を搭載しています。クラッチは乾式の遠心クラッチで、スターターは手引き式のリコイルスターター、また電動セルスターター仕様も存在します。通常、リストリクター(吸排気制限装置)によって最高出力は約5.5馬力に制限され、初心者の安全を確保しながらも、扱いやすさと一定のパフォーマンスを両立しています。

Gazelle 60ccはその設計のシンプルさと堅牢性から、初めてレースに挑戦するジュニアドライバーに最適であり、整備やパーツ交換も容易です。このため、家庭での整備やスクール活動にも適しており、導入コストやランニングコストの面でも他社製エンジンより優位性があります。

世界的に見ると、Gazelle 60ccは特に欧州での活用が盛んです。英国では2013年よりMSA(現Motorsport UK)の公式Cadetカテゴリーエンジンに採用され、アイルランドでもMotorsport Irelandが2026年以降もGazelleを継続使用する方針を打ち出しています。フランスではFFSA(フランス自動車連盟)のMinimeクラスで公認エンジンとして使用されており、公式ホモロゲーション(認証)文書も整備されています。

また、北米ではSKUSA(Superkarts! USA)などのジュニアカテゴリにてGazelleが使用され、エンジンの均一性と耐久性が高く評価されています。YouTubeなどでも多数の走行映像が投稿されており、その信頼性とレースパフォーマンスが実際に証明されています。オーストラリアでは「IAME Series Australia」にてCadetカテゴリーに搭載され、活発にレース活動が行われているほか、アジア地域(マレーシア、タイ、香港など)でもスクールや地域レースでの導入が進められています。

日本国内では、JAF 公認レースの主流は IAME X30 など中排気量モデルですが、Gazelle 60cc も一部スクールや入門クラスにおいて育成用として使用される事例が存在します。特に、空冷エンジンの整備がしやすく、リストラクターにより速度制限が可能な点が評価されており、将来的な本格レースへのステップとして導入されるケースもあります。

このように、IAME Gazelle 60cc は、初心者から中級者まで幅広く対応できる「世界標準の入門カートエンジン」として、各国でのレース現場や育成現場で活躍しており、メカニズムの理解や競技マナーの習得にも最適な選択肢です。

対象年齢：当該年 8～12 歳

使用エンジン：IAME Gazelle 60cc (空冷 2 ストローク)

使用タイヤ：ダンロップ SL-J/SLW2 (暫定各 2 セット)

- 排気量：59.42cc
- 始動方式：リコイルスターターまたはセルスターター
- キャブレター：Tillotson HL-394A または HW-47A
- 特徴：初心者に適したシンプルな構造と整備性の高さを兼ね備えた入門用エンジン。リストラクターによって出力を制限し、安全性とコントロール性を確保。
- 世界的に公認：MSA (英国)、FFSA (仏)、Motorsport Ireland など Cadet 公式エンジンとして採用。

●主な仕様

項目 内容

排気量 59.42cc (最大 60cc)

ボア/ストローク 41.8 mm/43.3 mm

最大出力 約 8.5 馬力 (制限時) /10,000rpm

吸気方式 ピストンポート

始動方式 リコイルスターター/乾式クラッチ

キャブレター Tillotson 製 (HL-394A または HW-47A)

このエンジンは、7 歳～13 歳程度の子供たちが参加する Cadet (カデット) クラスを対象として設計されています。非常にシンプルでメンテナンスしやすく、入門ユーザーにも親しまれています。



初めてのレースを支える、世界中のジュニアが選ぶ信頼の一機。

● Cadet (IAME X30 WATER SWIFT 60cc)



IAME 社が製造する「X30 WATER SWIFT 60cc」は、世界的に定評のあるカートエンジンメーカーである同社の中でも、特に 8 歳から 12 歳のジュニアドライバー向けに設計された高性能かつ扱いやすい水冷式 2 ストロークエンジンです。このエンジンは、排気量 59cc、単気筒ピストンポート構造を採用しており、最大で約 10 馬力の出力と 7Nm のトルクを発揮します。ボア径は 41.81mm、ストロークは 43.00mm で、最大ボアは 42.10mm まで対応可能とされています。

最大の特徴は、軸駆動式のウォーターポンプによる水冷方式を採用している点で、これにより空冷エンジンと比較して高温時の安定性が格段に高く、夏場の連続走行時にも性能低下を最小限に抑えることができます。さらに、電動スターターが標準搭載されており、従来の押しがけ式とは異なり、スイッチひとつでエンジン始動が可能のため、子どもでも無理なく扱える構造となっています。

また、遠心クラッチ付きのダイレクトドライブ方式を採用しているため、停車中でもエンジンを回したままでいられ、スタート時には回転数が上がると自動的にクラッチがつながる仕組みとなっています。このため、ドライバーは操作に集中しやすく、初心者にも安全かつ快適なドライビング体験を提供します。

使用されているキャブレターは Tillotson 製の HW-31A で、燃料には 2 ストロークオイルを混合したガソリンを使用します。点火方式はアナログと電子式の両方に対応しており、細かなセッティングも可能です。

耐久性やメンテナンス性もよく考慮されており、ピストンやリングの交換目安は使用燃料量に応じて約 200~400 リットルが推奨されています。クラッチについては約 5 時間ごとの点検が勧められ、その他クランクベアリングやコンロッドなどの主要パーツは、400~800 リットル使用後を目安に交換が必要とされています。水冷式のため冷却水の管理も重要で、特に冬季には水を完全に抜いて凍結を防ぐ必要があります。

このエンジンは、IAME が主催する「IAME Series」や「MINISWIFT クラス」といった各種公式レースに対応しており、国際的にも多くのジュニアレーサーが使用しています。ヨーロッパでは特に普及しており、その設計は 2007 年のリリース以降も継続的に改良され、現在では安定性・信頼性・パフォーマンスのすべてにおいて高評価を得ています。

日本国内においては、2025 年 8 月現在、正規販売ルートが限定されているため、導入を希望する場合は欧州ディーラーを通じた個人輸入や、国内のカート専門店を經由した注文が一般的です。技術サポートや部品供給体制なども併せて確認することが望まれます。

総じて「X30 WATER SWIFT 60cc」は、初めて本格的なカートレースに挑戦するジュニアドライバーにとって、性能・操作性・安全性のすべてを高い次元で両立させた理想的な選択肢といえます。水冷エンジン特有の温度管理のしやすさと、IAME の技術力に裏打ちされた信頼性は、競技レベルでも十分通用するクオリティを備えています。

Cadet (IAME X30 WATER SWIFT 60cc)

対象年齢：当該年 8～12 歳

使用エンジン：IAME X30 WATER SWIFT 60cc (水冷 2 ストローク)

使用タイヤ：ダンロップ SL-J/SLW2 (暫定各 2 セット)

- 主な仕様：
 - 排気量：59.42cc (最大 60cc)
 - ボア／ストローク：41.8mm／43.3mm
 - 最大出力：約 10 馬力 (制限時)、回転数 10,000rpm
 - 吸気方式：ピストンポート吸気
 - 始動方式：セルスターター／乾式クラッチ
 - キャブレター：Tillotson 製 (HL-394A または HW-47A)
- 特徴：水冷エンジンにより冷却性能が高く、長時間走行時にも熱による出力低下が少ない。小型・軽量ながらも確かな出力と安定したトルク特性を備え、入門ジュニアドライバーが安心して扱えるよう設計されている。始動はセルスタート方式で簡易性に優れ、クラッチ付きにより操作性も高い。
- 評価：性能と耐久性、整備性のバランスが取れたエントリーレベルの競技用エンジンとして世界各国のレースシーンで支持されており、IAME シリーズや MINI SWIFT クラスにて広く採用されている。将来的なジュニア・シニアクラスへのステップアップにも適している構造と性能を持つ。



● Senior (IAME X30 125cc) & ● Junior (IAME X30 125cc Jr)



IAME 社の「X30 125cc RL」は、イタリアのエンジンメーカーである IAME（イアメ）社が開発・製造する競技用 2 ストロークエンジンであり、世界中のカート競技で広く採用されているモデルです。排気量は 123.67cc で、ボア 54mm・ストローク 54mm のスクエア設計が特徴となっています。このエンジンは水冷式単気筒構造を採用し、リードバルブ吸気によって効率的な燃焼と高出力を実現しています。最大出力は約 30 馬力に達し、高回転では 16,000rpm まで使用可能な設計となっており、内蔵されたレブリミッターによって過回転を防止する機能も備えています。

扱いやすさもこのエンジンの大きな魅力の一つです。電動スターターを標準装備し、クラッチも乾式遠心式を採用することで、初心者から上級者まで幅広い層にとって非常に運用しやすい構成となっています。また、バランスシャフトが組み込まれているため、2 ストローク特有の振動を抑え、長時間の走行でもドライバーへの負担が少なくなっています。さらに、キャブレターには Tillotson 製の HW-27A または HB-27 が採用されており、燃料供給の安定性と調整の自由度も兼ね備えています。

X30 エンジンはその性能と扱いやすさから、世界各地の公式競技で使用されています。欧州では IAME Euro Series や IAME World Finals などのトップカテゴリーに組み込まれ、Fionn McLaughlin や Kanato Le といったドライバーがこのエンジンで名を上げ、フォーミュラへのステップアップを果たしています。アメリカでは SKUSA Super Nationals といった大会において、IAME X30 シニアが大規模かつ人気のカテゴリーとして確立されており、非常に激しい競争が繰り広げられています。

また、アジアや東南アジア地域でも広く普及しており、タイ・マレーシアを中心とした IAME Series Asia では、X30 ジュニア・シニア・マスターの各クラスが年間シリーズ戦として実施されています。日本国内でも「IAME Series Japan」が開催されており、X30 は FS-125 クラスにおいて標準エンジンとして用いられています。特に 2015 年には、宮城県のスポーツランド SUGO にてアジアパシフィックチャレンジが開催され、アジア圏から多くの選手が参戦する国際的なレースが実現しました。

オーストラリアでは、X30 は TAG125 クラスに分類されており、Karting Australia による性能均衡調整 (BoP) の対象にもなっています。この BoP 制度により、公平性の高い競技環境が確保されており、X30 はクラブ戦からナショナル戦まで多くのカテゴリーで主力エンジンとして使用されています。REMO RACING などの正規ディーラーが流通を支えており、安定した部品供給も魅力の一つです。

このように、IAME X30 125cc RL は、その高性能・信頼性・扱いやすさから、世界各国で育成・競技用エンジンとして非常に高い評価を得ており、ジュニアドライバーの登竜門としてだけでなく、クラブマンレーサーからトップ選手まで、幅広い層に支持されています。エンジンの整備に関しては、トップエンドを 10~15 時間、ナショナルクラスでは 4~8 時間でオーバーホールすることが推奨されており、定期的なメンテナンスによって高い性能を長く維持することができます。

総じて、IAME X30 125cc RL は、性能、耐久性、そして競技性を高いレベルで両立した名機であり、国際的なレース活動を目指すすべてのカートドライバーにとって、信頼に値する選択肢と言えるでしょう。

Senior (IAME X30 125cc)

対象年齢：当該年 14 歳以上（上限なし）

使用エンジン：Junior クラスと同型の IAME X30 125cc RL

使用タイヤ：ダンロップ SL-6/SLW2（暫定各 2 セット）

- 同仕様ながら無制限仕様で、フルパワーのパフォーマンスが要求される。
- 最大回転数 16,000rpm（リミッター設定あり）
- 評価：高出力と扱いやすさ、国際的フォーマットに基づく整備性が評価されており、ステップアップの主軸エンジンとして最適。

Junior (IAME X30 125cc Jr)

対象年齢：当該年 12～14 歳

使用エンジン：IAME X30 125cc Jr（水冷 2 ストローク、電動スターター、リードバルブ吸気）

使用タイヤ：ダンロップ SL-6/SLW2（暫定各 2 セット）

- 特徴：バランスシャフト搭載により振動を抑制し、ジュニアドライバーでも扱いやすい仕様。セル始動と遠心クラッチによる高い操作性。
- 採用事例：IAME Euro Series、SKUSA、IAME World Final など国際主要大会で使用。

● 基本情報と技術仕様

エンジンスペック

項目 内容

メーカー IAME（イアメ）社（イタリア）

モデル名 X30 125cc RL（Tag）

排気量 123.67 cc（ボア 54mm × ストローク 54mm）

エンジン形式 2 ストローク単気筒、水冷、リードバルブ吸気

出力 約 30 馬力（22.3 kW）※Jr 用排気ジョイント装着時 約 21 馬力（15.6kW）

最大トルク 約 19.5 Nm ※Jr 用排気ジョイント装着時 約 11Nm

始動方式 電動スターター（セル式）

クラッチ 乾式遠心クラッチ（Tag）

キャブレター Tillotson 製（HW-27A または HB-27）

冷却方式 水冷ラジエーター付

● 特徴

高出力 & 高回転：最大回転数は 16,000 rpm（リミッター設定あり）
バランス重視：バランスシャフト搭載で振動を低減。
扱いやすさ：セル始動・自動クラッチで初心者にもやさしい
メンテナンス性：高精度設計で整備がしやすく、部品流通も豊富。



IAME 社 (Italian American Motor Engineering) は、イタリアに本拠地を置く世界的なレーシングカート用エンジンメーカーで、長年にわたりカート界をリードしてきた存在です。その中でも「IAME Reedjet KA100 (以下 KA100)」は、同社が開発した空冷 2 ストローク 100cc エンジンの代表的モデルとして知られており、世界中のクラブレースやナショナルシリーズで広く採用されています。

KA100 の最大の特長は、その扱いやすさと信頼性にあります。エンジンはシンプルな構造ながらも、リードバルブ吸気方式、電動セルスターター、遠心クラッチを備え、始動も停止もスムーズに行えます。また、Tillotson 社製の HW-33A キャブレターを搭載しており、微調整によって燃料供給を最適化できます。実際の出力は約 22 馬力とされていますが、セッティングや条件によっては 23~25 馬力に迫る性能を引き出すことも可能で、エントリー向けとはいえレースで戦える力を持っています。

このエンジンは、地域を問わず様々な国で導入が進んでいます。日本やアジア圏では「IAME Series Asia」のジュニア・シニアクラスに採用されており、日本国内のクラブレースでも多くのエントリーを集めています。オーストラリアでは 2015 年に公式クラスへ導入され、Karting Australia 主導で全国的な普及を果たしました。導入当初から「オーストラリアのカート界を革新する」と称賛され、現在でもクラブレースから州レベルの大会に至るまで、KA100 は中核的な存在となっています。

一方、アメリカにおいても KA100 は Yamaha KT100 の後継エンジンとして徐々に普及しつつあり、USPKS (United States Pro Kart Series) など主要大会での導入例も増加しています。特に、「耐久性が高く壊れにくい」「整備が簡単でランニングコストも抑えられる」といったユーザーからの評価が定着しており、フォーラムや SNS でも「bulletproof (弾丸のように壊れない)」と称されるほどです。

ヨーロッパでは、KA100 は IAME Series Italy を中心に、サウスガルダやクレモナといった伝統的なサーキットで利用されています。さらに、Tillotson 製キャブのセッティング支援アプリがスマートフォン向けにリリースされるなど、エンジンのパフォーマンスを最大限に引き出すための環境も整備されています。エンジン自体は軽量かつ頑丈で、気温・標高といった外的要因にも柔軟に対応できるようになっており、初心者だけでなく、レース経験者にとっても魅力的な選択肢となっています。

総じて、IAME Reedjet KA100 は「簡単に始められて、競技としても本格的に使える」エンジンとして世界的に高い評価を得ており、各国のカート競技者にとってグローバルスタンダードともいえる存在です。世界中の IAME シリーズがこのエンジンの共通規格で展開されているため、日本国内で KA100 を使って技術を磨けば、海外の大会にもそのまま参戦できるという利点があります。これは、ローカルからインターナショナルへと進む上で非常に大きな強みと言えるでしょう。

対象年齢：当該年 15 才～

使用エンジン：IAME KA100（空冷 2 ストローク、電動セルスターター、リードバルブ吸気）

使用タイヤ：ダンロップ SL-6/SLW2（暫定各 2 セット）

● 主な仕様

- 排気量：98.5cc（ボア 48.20 mm、ストローク 54.00 mm）
- パワー：約 22hp、最大トルク 15Nm
- 吸気形式：2 ポート・リードバルブ
- 潤滑方式：混合給油（オイル混合）
- 点火システム：アナログ点火、進角調整可能
- 冷却方式：空冷
- クラッチ：遠心式ドライクラッチ
- スターター：電動セルスターター
- キャブレター：Tillotson HW33A 装備
- 最高回転数制限：記載なし（エントリー向けモデル）

● 特長と用途

- 初心者・ホビー走行に最適化
シンプルで壊れにくく、扱いやすい設計。
- メンテナンスが容易
リードバルブ、混合潤滑、セルスターターなど、メンテナンス負担を抑える構成。
- 国内外のレースで使用
IAME Eurocup などの KA100 クラスで公式採用実績あり
- 採用例：IAME Series Asia、Karting Australia、USPKS（アメリカ）など。
- 特徴：整備性と耐久性に優れ、空冷ながら高パフォーマンスを発揮。世界中で使用されており、コストパフォーマンスにも優れた設計。



世界中のクラブレーサーに選ばれる KA100。扱いやすさと耐久性を備えた空冷エンジンの決定版。

【目的（技術的説明）】

本カテゴリー構成は、参加ドライバーの年齢・経験・予算に応じた多層的なエントリーを可能とし、国内外の競技レベルに合った公平な競争環境を提供するために設計されています。各エンジンは国際大会でも標準仕様として用いられており、IAME JAPAN CUP 2026 を通じて、国内ドライバーの国際レベルへの意識と技術向上を目指す重要な基盤となります。

IAME ASIA CUP JAPAN 2026

暫定スケジュール

開催日：2026年7月4日（土）

開始時刻	終了時刻	グループ	アクティビティ	所要時間（分）	受付・事務手続き	車検
8:45 AM		Gazelle (Cadet B)	有料練習 (Paid Practice)	15分		
9:00 AM		X30Junior	公式練習 (Official Practice)	10分		
9:15 AM		X30WaterSwift	公式練習	10分		
9:30 AM		REEDJET	公式練習	10分		
9:45 AM		X30Senior	公式練習	10分		
10:00 AM		全体	ドライバーズブリーフィング	30分		
10:30 AM		全体	休憩 (Break)	20分		
10:50 AM		Gazelle (Cadet B)	有料練習	15分		
11:05 AM		X30Junior	タイムトライアル	10分		
11:17 AM		X30WaterSwift	タイムトライアル	10分		
11:32 AM		REEDJET	タイムトライアル	10分		
11:47 AM				10分		
12:05 PM		X30Senior Group A	タイムトライアル	7分		
12:17 PM		X30Senior Group B	タイムトライアル	7分		
12:25 PM		全体	昼食休憩 (Lunch Break)	60分		
1:25 PM		Gazelle (Cadet B)	有料練習	15分		
1:40 PM		X30Junior	ヒート 1 (12周)	13分		
1:55 PM		X30WaterSwift	ヒート 1 (10周)	13分		
2:10 PM		REEDJET	ヒート 1 (12周)	15分		
2:28 PM		X30Senior	ヒート 1 (12周)	15分		
2:43 PM		全体	休憩	15分		
2:58 PM		Gazelle (Cadet B)	有料練習	13分		
3:11 PM		X30Junior	ヒート 2 (12周)	15分		
3:26 PM		X30WaterSwift	ヒート 2 (10周)	13分		
3:39 PM		REEDJET	ヒート 2 (12周)	15分		
3:54 PM		X30Senior	ヒート 2 (12周)	15分		
4:09 PM		Gazelle (Cadet B)	有料練習	15分		

IAME JAPAN CUP 2026



暫定スケジュール

開催日：2026年7月5日（日）

開始	終了	グループ	アクティビティ	時間（分）	受付関連	車検関連
8:30 AM		Gazelle (Cadet B)	有料練習 (Paid Practice)	15分		
8:50 AM		X30Junior	ウォームアップ	15分		
9:10 AM		X30WaterSwift	ウォームアップ	15分		
9:25 AM		REEDJET	ウォームアップ	15分		
9:50 AM		X30Senior	ウォームアップ	15分		
10:05 AM		全体	休憩 (Break)	15分		
10:20 AM		Gazelle (Cadet B)	有料練習	15分		
10:40 AM		X30Junior	スーパーヒート (14周)	20分		
11:05 AM		X30WaterSwift	スーパーヒート (12周)	15分		
11:25 AM		REEDJET	スーパーヒート (14周)	20分		
11:50 AM		X30Senior	スーパーヒート (16周)	20分		
12:10 PM		全体	昼食休憩 (Lunch Break)	60分		
1:10 PM		Gazelle (Cadet B)	有料練習	15分		
1:30 PM		X30Junior	決勝 (18周)	25分		
2:10 PM		X30WaterSwift	決勝 (16周)	20分		
2:45 PM		REEDJET	決勝 (18周)	25分		
3:25 PM		X30Senior	決勝 (20周)	25分		
4:05 PM		Gazelle (Cadet B)	有料練習	15分		
4:30 PM		全体	表彰式 (Podium Ceremony)	15分		
5:30 PM		全体	ライセンス返却 (License Return)	60分		

IAME JAPAN CUP 2026 は、日本とアジア、そして世界をつなぐ象徴的な国際大会として、モータースポーツ界に新たな風を吹き込み、次世代ドライバーの夢と地域の活力を育む大きな一歩となります。アジア全域の情熱が交差するこの舞台から、新たな時代のレーシングカート文化が力強く動き出します。