



平成 30 年 3 月 12 日

関係者 各位

一般財団法人
日本モーターサイクルスポーツ協会
ロードレース委員会
技術委員会

2018 年度 国内競技規則書 訂正と追加および解説について

本年度、ロードレースの競技会において適用される国内競技規則書発行後、規則の「訂正・追加」を以下のとおり改定致します。あわせて主な変更点の解説を含め、国内競技規則書と合わせてご確認ください。ご案内に関する規則改定は、公示日より施行される。

1 2018 国内競技規則書 競技運営関連の変更点と解釈について

2018 規則赤字変更点

1 参加者の適合性について

該当規則：第 3 章

(p 40)

14 競技参加者の適合性

- 14-1** ライダーは常にマシンを安全にコントロールでき、**且つ各ポストからの指示（フラッグおよびボード）を確認し的確に判断できる健康状態**でなければならない。
安全にマシンをコントロール出来ない状態、**または的確な判断や確認が出来ない健康状態**であると大会審査委員会から判断された場合は、本人または他のライダーに危険を及ぼすことを理由に、当該レース（ウィーク）の出走は認められない。
該当ライダー（またはチーム監督）には、該当大会の事務局（内容は担当メディカルドクターから指示）から次大会出場の為の処方指示を記載した通告書が渡される。
当該ライダーおよびチーム監督は、該当ライダーが出場する次大会まで（次大会受付時）に、通告書に従った処置（必要により診断書の提出）を行わなければならない。

昨年の複数区間のフラッグの見落としに関して、選手の健康状態を疑う事例が発生したこともあり、ライダーの精神状態も加味してジャッジできるように規則改訂された。

31 ライダーの健康に関するガイドライン

(p46)

31-4 メディカルパスポート

ライダーおよびチームは競技参加ライダーの健康管理状態を把握するためのメディカルパスポートの記入および管理を行い、メディカルドクターにいつでも提出できる様に、常に携帯しなければならない。（メディカルパスポートの原紙は MFJ ホームページよりダウンロードして使用してください。）

本年度から、地方選手権までメディカルパスポート管理制度が本格運用する。

2 公式シグナル

公式シグナルが下記のとおり改定された。

4-1-3-1 黄旗及びイエローライト：

(p90)

当該旗の提示およびイエローライト点滅の前方コースおよびコースサイドに障害物やその他危険な状態であることを示す。

- ・ポストで黄旗の1本振動は、前方コースサイドに危険が存在することを予告する。
- ・ポストで黄旗の2本振動は、前方コース上に走行を妨げるような障害物など危険が存在することを予告する。

ライダーはいつでも~~スローダウンし~~、停止できるように準備していなくてはならない。緑旗が振動提示される地点まで、追い越しは禁止される。

- ・それぞれのスターティンググリッドで振動提示された場合、スタートディレイドを意味する。

- ・黄旗規則は、安全性観点よりFIM規則の記載を合わせ、「スローダウン」を削除した。
- ・チェッカー後の黄旗提示の目的は、プラクティスセッション（公式予選等）、決勝の終了時にチェッカー旗の見落とし、ダブルチェッカー防止のため、チェッカーを受けたライダー（トップから）に対して各ポストでサービスフラッグとして「黄旗の静止提示」を行う。ただし、予選終了直後の複数台による団子状態の場合は、黄旗の静止は状況を見て運用を行う。

4-1-3-5 黒旗： (p91)

この旗は、当該ライダーに速やかにピットインの指示していることを示す。

- ・この旗は、当該ライダーのナンバーを示すボードとともに各ポストで振動提示される。
- ・この旗とボードは当該ライダーのチームにも告知される
- ・**決勝レース中、安全上の観点でコースから除外する必要のあるライダーに対して黒旗を提示する場合がある。**

規則追加部分の運営判断は、全日本選手権はレースディレクション、地方選手権は、競技監督が判断し審査委員会に承認（報告）を行い運用を行う。

運用基準：周回遅れになる状況。

例：このまま推移すれば2周以上遅れになるであろう等の速度差があり、危険性を予測できる場合等

規則書発行後の規則変更追加： **青字追加** **二重線部分削除**

4-1-3-9 「RIDE THROUGH」の文字に車両ナンバーを付した一体型ボード： (p91)

当該ライダーは、レース中ピットレーンを通過するよう指示される。途中、停止することは認められない。通過後、当該ライダーはレースに復帰することができる。

ライダーはピットレーン速度制限を遵守しなくてはならない。

この速度制限に違反した場合、ライドスルーの手順が繰り返され、速度制限違反を2回犯したライダーには、黒旗が掲示され、~~る。~~当該ライダーは失格となる。

このボードはライダーのゼッケン番号を

表示（黒文字）した黄色いボードがコントロールラインで提示され、あわせて他のポストで追加表示される。

提示位置は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。



今年より、ストップ&ゴーペナルティーからライドスルーペナルティーへ変更され

適用は、全日本・地方選手権のスプリントレースは、「ライドスルー」に統一する。

「ライドスルーボード」は、コントロールライン以外の他ポスト（1箇所以上）でも提示し、ボード提示回数は、コントロールライン上の提示をカウントする。

関連規則

規則書発行後の規則変更追加： **青字追加** **二重線部分削除** (p105)

18-2-2 ライドスルーペナルティー

18-2-2-2 当該ライダーに「RIDE THROUGH」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボードをコントロールラインで提示する。あわせて、他のポストで追加表示される。提示位置は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

ライダーはピットレーン速度制限を遵守しなくてはならない。この速度制限に違反した場合、ライドスルーの手順が繰り返される。速度制限違反を2回犯したライダーには、黒旗が掲示され、る。当該ライダーは失格となる。

18-2-2-4 同時に複数の違反が発生した場合、原則的に一台ごとにペナルティーを実施する。停止させる。ペナルティーの実施停止の順番は予選タイムに基づきタイム順に実施停止の指示を出す。ライドスルーペナルティーボードは複数同時に提示する場合もある。

18-2-2-5 ライドスルーペナルティーが実行される前に赤旗中断で再レースとなった場合、再レース開始後停止ペナルティを実施することを要求される（レース終了までにペナルティーが消化できない時は、レース結果に30秒加算の場合もある）。ただし3周末満で赤旗中断され、レース無効となった場合、ペナルティーは消滅する。ペナルティーを終えていないまま再レースのスタートでもジャンプスタートをした場合、当該ライダーは失格となる。
※ジャンプスタート以外の反則に対してライドスルーペナルティーが適用される場合も上記手順が用いられる。

4-1-3-10 「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード：（ストップ&ゴー・ペナルティー）当該ライダーは速やかにピットインし、オフィシャルの指示された場所に指示された時間停車する。

このボードはコントロールラインで提示され、あわせて他のポストで追加表示される。**運用および**提示位置は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

「ストップ&ゴーペナルティー」は、耐久など大会特別規則に記載し、各主催者で運用する。

3 装備と車両検査関連

ヘルメット

ヘルメットシールの貼り付け（公認シールはがれ等）のないヘルメットに対する再検査は、ヘルメット自体が正規品（MFJ 公認モデル）か海外品の規格違いなど現場判別がつかないため、ヘルメットメーカーおよび輸入元にてシールの貼り付けに変更のため規則を削除する。

~~10-1-4 MFJ公認ヘルメットであっても、MFJの認証マークの貼付されていないヘルメットについては、大会公式車検にて特別検査料（1,000円）を支払い、特別に検査を受け合格しなければならない。~~

4 競技関連

1) 公式予選

予選基準タイムとグリッドの決定方法

(p 99)

15-2-3 公式予選では、ラップタイムが測定される。この測定で、予選基準タイムに満たない者はたとえ定員内であってもレース出場資格を与えられない場合がある。ただし、予選通過基準タイムに満たない選手についても過去の成績を考慮した上で、審査委員会の判断で出場を認めることができる。

・予選通過基準タイム

全日本選手権：**トップタイム上位3名の平均タイム108%以内**

~~トップタイムの110%以内（JSB除く）~~

~~JSBクラスは上位3名の平均タイムの110%以内~~

この予選通過基準タイムに関して、大会主催者は特別規則書に記載した上で **108440%** 以内の範囲でこの基準タイムを変更することができる。

15-2-4 公式予選において測定される各ライダーのベストラップタイムにより、大会特別規則に示されたレース出場台数を限度としてスタート位置が定められる。ベストラップタイムが同じ場合は、セカンドラップタイムによる。

全日本選手権同一大会における公式予選 1 回に対して決勝 2 レース制のグリッド決定方法は、以下とする。

決勝レース 1 のグリッドは、各ライダーのベストラップタイムにより決定する。

決勝レース 2 のグリッドは、各ライダーのセカンドラップタイムにより決定する。

- ・予選基準タイムは、全クラスストップタイムの平均 **108%** に変更された。
- ・予選時のベストタイムが **2 名以上** のライダーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したライダーが優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。を統一解釈とし、大会特別規則に記載を行って運用する。

2) スタート方法

① グリッド着

(p 100)

17-4-2-2 全日本選手権のみ

サイティングラップ終了後にグリッドに戻ったライダーは、フラッグマーシャルが赤旗 2 本を静止提示している場所で一旦停止し、ライダーは、エンジンを切らなければならない。その後車両をチームクルーが押し歩くような速度で所定のグリッド位置につく。その際にライダーは降車しても乗車のままグリッド位置まで移動しても良い。



- ・安全性観点より FIM 規則の採用 「ライダーは、フラッグマーシャルの地点で、一旦停止し、エンジンをストップし、グリッド位置までマシンを押し移動」
- ・適用クラスは、全日本選手権種目と MFJ カップ JP250 に適用することが確認された。

② タイヤウォーマーの取り外し等

(p 101)

17-4-6 ウォームアップラップ開始 3 分前ボード

グリッド上で 3 分前のボードが掲示される。

すべての調整は『3 分前』のボードが出るまでに完了しなければならない。

グリッド上のマシンのタイヤウォーマーはすみやかに取り外さなくてはならない。

このボードが掲示された後、さらに調整を行うことを・・・省略

スタート進行の遅延行為に対して以下の運用とする。

全日本選手権 : 通常罰則は、ペナルティーポイントに変更する。内容は SF による。

ただし、悪質な場合は、大会審査委員会による罰則も併用される場合あり。

地方選手権 : 大会審査委員会審議とする。

③ グリッドへクルーの立入り方法を安全管理

複数回周回できるサイティングラップ中に、クルーがグリッドに立ち入る際にグリッド立入り資格者 (1 エントラント 5 名まで) のパス確認とライダーの接触を防止するために以下のように入場方法を徹底する。



4) ピットロードのスピード制限

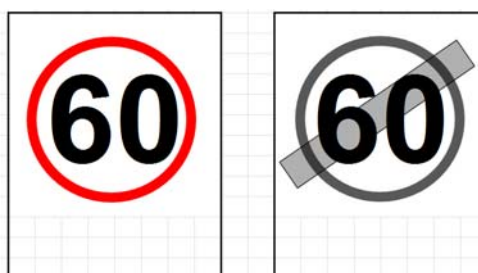
19 ピットロードのスピード制限

(p106)

大会期間中を通じてピットロードの制限速度は 60 km/h 以内とする。

ただし、主催者によって制限速度を 40 km/h 以内に変更することもできる。(全日本選手権は 60 km/h 以内) この制限速度に違反した場合は罰則が科せられる。決勝レース時における違反への罰則は、違反 1 回に対してライドスルーペナルティー 1 回とする。

- ・安全強化策として、全日本選手権のピットレーン速度制限は、60km/h。地方選手権は、60km/h または 40km/h に制限速度の変更することができる。
- ・公認競技会開催時はスピード制限を以下の表示方法とし、制限速度看板をコース両脇に設置することとする。



5) ウェットおよびドライレース

20-5 全日本選手権 JSB1000 リアセーフティーライト

(p 106)

雨または視界が悪いコンディション時にレースディレクションの指示あった場合は、リアセーフティーライト (レッドライト) を点灯しなければならない。点灯の確認は、ピットアウト時にオフィシャルによりチェックされる。

- ・ウェット宣言時は自動的に、視界が悪いなどレースディレクションが指示した場合は、ライトを点灯させる。
- ・地方選手権 JSB1000 参戦の際に、リアセーフティーライト装着車であった場合は、そのまま参戦を認める。

6) スタート練習 (全日本選手権)

(p 126)

プラクティスまたは、ウォームアップ中は、安全が確認されることを条件にピットレーン出口からコースに入るまでの部分で行うことができる。または当該セッションのチェッカーフラッグ提示後に、コースサイドにスタート練習位置を示す看板が表示された付近で、安全が確認されること、レーシングラインを外すことを条件に行うことができる。・・・以下 省略

- ・スタート練習位置を明確するために右記のような看板を設置する。看板のサイズは定めないが、黒文字で「PRACTICE START」バックは白看板とする。



7) 決勝 2 レースにおける決勝中止および打ち切り時の得点について

19-6-2 決勝 2 レースの内、決勝 2 レースとも中止された場合は、ノーポイント (予選を行った場合は、予選結果にて 1/2 (少数点以下 2 桁は四捨五入) のポイントを与える)。ただし、この場合のポイントは大会として 1 回のみ付与される。

この予選結果（決勝1レースと2レースの決勝グリッド）が異なる場合は、全選手が走行する予選（各ライダーのベストラップタイム採択）を指し、大会特別規則または公式通知にて適用される予選が公示される。

・レース1、レース2ともに中止の場合は、ベストラップを採択するレース1予選結果のハーフポイントを適用。

8) 全日本選手権関連

① 決勝2レース制に対してリザルトおよび再車検について

曜日がまたがる決勝2レース制（土曜レース1、日曜日レース2）のリザルトは、

- ・レースごとに正式結果とすることを基本とし再車検についても、同様に行う。
- ・レース1終了後、車両に関わる抗議や車検等の打ち上げが発生した場合のみ、暫定処理で保留し、翌日のレース2の結果後に分解検査を行う。

② J-GP3 特別参加枠について

(p118)

3-5-3 若手ライダー育成を目的とした2018年全日本ロードレース選手権 J-GP3 クラスに大会ごとに最大10名の『特別参加枠』を設け、参加条件をクリアしたロードレースジュニア、国内ライセンスのライダーにレース参加を認める。

J-GP3の決勝進出者の選出は、全日本選手権、特別参加枠のライダーに関わらず、各ライダーの予選ベストタイム順に選出される。

ただし、特別参加枠選手には、全日本ポイント、賞金などは付与されない。

- ・特別参加枠選手の決定は、MF J選抜委員会にて、審議の上、参加者が決定し、その選手には、ゼッケン50～59が設定される。
- ・予選は、全日本選手権、特別参戦枠に関わらず、各ライダーのトップタイムで決勝グリッドが決定する。
- ・全日本選手権ポイントは、全日本 J-GP3 参加者の着順に応じて1位から20位のポイントが付与される。したがって、特別枠選手には、順位は与えられない。

③ JSB1000とST600タイヤマーキングとタイヤシール

(p124)

22-2-1 予選中のタイヤの使用本数が設けられ、2セット（前後タイヤ各2本）のみ使用することが認められ、タイヤにタイヤマーキングシールを貼り付けなければならない。なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。ウォームアップランおよび決勝レースのタイヤ使用本数制限は行なわない。

- ・タイヤの使用本数が明確にするために、規則書に「前後タイヤ各2本」と記載し、フロントタイヤとリアタイヤシールの色分け配布することになった。

II. 2018 国内競技規則書 技術規則関連の変更点と解釈について

1 クラス共通事項

1) 音量測定関連

GP 7-16-13(p148) JSB 4-1-13 (P173) ST600 (p198) JP250 (p219)

~~メーターの読み方は常に小数点以下を切り捨てとする。(105.9dB/A=105dB/A)~~

測定値の小数点以下の切り捨ては行わない(105.9dB/A=105.9dB/A)。

FIM 規則に合わせ音量測定値は、小数点以下まで結果となることに変更になった。

2) 燃料、オイル、冷却水

GP 7-15(p147) JSB 5 (P162) ST600 5 (p185) JP250 5 (p207)

5-6 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物（レース用として一般市販されている冷却水を含む）に限られる。ただし、不凍液の成分が含まれる冷却水は使用することができない。

冷却数は、記載方法を変更したが、実質的には、昨年と規則の解釈の変更はない。

3) ブレーキおよびクラッチレバープロテクション

GP (p142) JSB7-24-8-11 (P176) ST7-3-11-6 (p196) JP (p214)

7-10-6-1 車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないように**ブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。**~~することを推奨する。~~ただし、スロットルグリップの作動に支障がないように注意すること。クラッチレバープロテクションの装備も認められる。

7-10-6-2 **レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジが無い状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。** レバープロテクションに使用できる材質は、規定されない。

ブレーキプロテクションが、推奨から義務化に改定された。

プロテクションの材質は、以下のとおり

JSB1000、J-GP2、J-GP3	材質の規定なし
ST600、JP250	樹脂製（ただしカーボン、ケブラーは禁止）またはアルミニウム製

3) クローズドブリーザーシステム

GP (P146) JSB7-28-3 (P176) ST 7-2-4-2 (P188) JP (p210)

7-14-7-2 **オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される**

7-14-7-3 **オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリーナーボックスで1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリーナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。**

公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合とは、チューブ固定用のクランプも含めており、公認車両のものをそのまま使用すれば、クリップタイプまたは締め付けバンドタイプのクランプが許可される。但しチューブを変更した、もしくは接続方法を変更した場合は、クランプには締め付けバンドタイプを使用ししっかりチューブを固定することと統一解釈とする。

5) 燃料タンクカバー、ポジション調整

JSB7-13-8 (p177) ST 7-3-30 (p200) JP (P222)

7-3-30 **転倒時に燃料タンクと路面の接触による破損を防止するためのタンクカバーを取り付けることが認められる。取り付けることが出来るカバーの上下の範囲はタンクサイド断面積の1/2以下で、幅はタンクが取り付けられている範囲のフェアリングの最大幅以下であること。**

ライディングポジション調整の為に最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することも許可される。

どちらを取り付け場合も、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。タンクカバーを追加する場合および公認車両にフルタンクカバーが装備された車両にライディングポジション調整用の部品を取り付ける場合は、タンクカバーと一体式に

することも認められる。タンクカバーを一体式に変更した場合でも、公認車両のタンクシルエットを出来るだけ維持すること。

タンクカバーおよびポジション調整用の部品への金属またはケブラー、カーボン材の使用は禁止される。

燃料タンク保護とシートポジション調整を兼ねた一体式のカバーが認められた。

ST600 および JP250 には、金属およびケブラー、カーボン材の使用が禁止される。

6) ABS

JSB7-9-10 (p168) ST 7-3-7-12 (p194) JP7-3-7-6 (P215)

7-3-7-12 車両公認時にABSが装備された車両の場合、ABS用のECU交換、**取り外し**とABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更、**取り外しおよびホース類の変更**は許可される。**ABS機能が排除された場合でも、ABS仕様のマスターシリンダーおよびブレーキキャリパーの改造は禁止される。**ST600用公認車両にABS仕様とノーマル（ABS未装備）仕様が設定されている場合は、ABS仕様からノーマル仕様への変更も許可されるが、マスターシリンダーとブレーキキャリパーは**セットでノーマル仕様を使用しなければならない。**

ABS用のECUの取り外し、とモジュレーターユニットの取り外しが明確に記載され、ST600 および JP250 については、「マスターシリンダーとブレーキキャリパーはノーマル仕様のものを使用しなければならない。」が追記されている。

2 J-GP2 クラス技術仕様の変更点

1) J-GP2 の排気量区分と重量

GP2 の施策により、参加車両拡大のため、以下のとおりは変更された。

	エンジン排気量	最大気筒数	最低重量
4ストローク	400ccを超え600ccまで	4	220kg
4ストローク	500ccを超え675ccまで	3	220kg
4ストローク	600ccを超え750ccまで	2	225kg

2) キャブレター／フューエルインジェクション (p152)

9-2-11-1 キャブレター／スロットルボディは、MFJが公認した**ST600車両**状態を維持しなければならない。**エアファンネルの変更は認められるが、公認車両に装備されたスロットルボディとエアクリーナーボックスに改造なしで取り付けられること。**

エアファンネルの変更が明確に記載された。

3 JSB1000クラス技術仕様の変更点

1) 音量測定と固定回転 (p162)

4-1-6 音量測定の固定回転数と音量値

エンジン型式および排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記固定回転数にて実施する。音量規定値は、105dB/A までとする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

	2気筒	3気筒	4気筒
OVER750cc	5,500rpm	5,500rpm	6,000rpm

※2018年特別対応

・一年間限定の特別対応として、一回目の音量測定で測定値が規定値以上のサイレンサーについ

では、2回目の再測定を 2気筒/5000rpm・3気筒/5000rpm・4気筒/5500rpm で行い、測定値が規定値以下であれば当該サイレンサーの使用が認められる

- ・FIM EWC 規則に合わせ固定回転の測定値の変更を行ったが、1年間の救済措置として再測定時に2017年までの固定回転による測定方法も認められる。

2) リアセーフティーライト (p171)

- 7-14-6-1 全日本選手権JSB1000クラスの車両には、リヤにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン/オフ出来る様にするか常時オンにされていなければならない。雨(WET宣言時)または視界が悪い場合レースディレクションの指示により、ピットレーン及びコース上で点灯されなければならない。点灯の確認は車検で行われる。
- 7-14-6-2 ライトの向きはマシンの中心線(車両の走行方向)と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきりと見えなければならない。
- 7-14-6-3 リヤセーフティーライトは、シートまたはシートカウル後端付近に取り付けられていなければならない。取り付け位置や視認性に問題がある場合は、車検長により改善を指示できる。
- 7-14-6-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー(セーフティーライト専用でも可)から直接接続されていてもよい。使用する電球は1個以上で、明るさは10~15W(白熱球)または0.6~1.8W(LED)の物を使用すること。

世界耐久選手権でも採用されている規則を全日本選手権のJSB1000クラスに導入した。運用方法については、上記「5) ウェットおよびドライレース」に記載。

3) ラジエーター/オイルクーラーライン(ホースおよびコネクター)

金属強化構造のネジ等で確実に固定する方法以外に、下記の条項に当てはまる場合は以下の固定方法が認められた。(p172)

- 7-15-3-2 公認車両(市販車)のオイルクーラー・オイルホース及び取り付け方法を一切変更しない状態で使用する場合に限り、オイルクーラーのオイルラインをホースバンドで固定する方法を認める。

4) FIM 公認2次カバー (p179)

FIMが公認SBK、STK1000およびEWCクラスの2次カバーは以下のとおり

メーカー	該当機種	材質
GB Racing	ALL	
Ducati Corse	1199 Panigale	Plastic, All approved
Yoshimura Japan	GSX-R1000R/RR	Metal, undersize, protection adequate
Alpha Racing	BMW S1000RR	Composite

4 ST600クラス技術仕様の変化点

7-3-8-2 ST600指定タイヤ (p194)

下記のタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ブリヂストン	ドライ	フロント	BATTLAX RACING R10 NHS	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R10 NHS	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01 RACING BATTLAX E05Z ※	120/600R17

		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17
			RACING BATTLAX E08Z ※	180/640R17

※ 指定タイヤ E05Z/E08Z は、2018 年までの使用期限が設定される。

2018 年は、ウエットタイヤが新たに登録され、2 種類の中から使用できるようになるが、E05Z/E08Z は、2018 年までの使用期限が設定される。

5 JP250 クラス技術仕様の変更点

1) スプロケット/チェーン (p220)

7-3-23 フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）スプロケット、チェーンの変更は許可されるが、公認車両と同じサイズのものに限定される。

規則の中にある「同じサイズ」とは、以下の解釈とする。

チェーンサイズ（例えば520サイズなどを言う）を各公認車両と同等サイズに限定するものであり、スプロケットの材質と丁数（歯数）およびドライブチェーンのリンク数と仕様については変更が認められる。尚、JP250クラス対象公認車両については、すべてチェーンサイズが520サイズとなっています。（2018年2月末時点）

2) エアクリーナー (p221)

ラムダクト（ラム圧）の無い車両についてはラム圧の追加が以下のとおり改定された。

7-3-29-1-1 エアクリーナーボックスは吸気口部の拡大加工またはラムダクト（ラム圧）の追加を認める。ただし、エアエアクリーナーボックスは前記改造範囲以外、MFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。 エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことが認められる。

7-3-29-1-1-2 吸気口部拡大およびラムダクト（ラム圧）追加のいずれの場合もエアクリーナーボックスに開けられる穴の最大面積は、下記寸法とする。

車両	エアクリーナーボックス部吸気口合計最大面積
単気筒 200cc～250cc	直径 130mm相当の面積
単気筒 250cc～300cc	直径 120mm相当の面積
2気筒 200cc～250cc	直径 100mm相当の面積

・ 吸気口を拡大するまたはラムダクト（ラム圧）を追加するいずれの場合も、オリジナルの吸気口にプラスして、一か所の追加吸気口のみ追加加工することが認められる。オリジナルの吸気口は使用しても塞いでも良いが、使用する場合の吸気口面積は両方を合わせた面積とする。

7-3-29-1-1-3 ラムダクト（ラム圧）を追加する場合のダクトの形状、材質（カーボン、ケブラーは禁止）は自由とするが、ダクト断面積は追加されたラムダクトの一部分に連続して長さ100mmの範囲で、下記規定寸法相当面積のリストリクター部を設けなければならない。

車両	ダクトリストリクター部最大断面積
単気筒 200cc～250cc	直径 130mm相当の面積
単気筒 250cc～300cc	直径 120mm相当の面積
2気筒 200cc～250cc	直径 100mm相当の面積

7-3-2
9-1-4
エア

クリーナーボックスの吸気口を拡大し、ダクトをエアクリーナーボックスと接続しない場合（ラム圧なし）は、エアクリーナーボックスの吸気口とエアダクトの吹き出し口との距離は最近位置で最低100mm以上の隙間を設けなければならない。この場合のダクトにはダクトリストリクター部は設定しなくてもよい。

ラムダクト (ラム圧) 付きの車両

7-3-29-2-1 エアクリーナーボックス、ラムダクトおよび吸気ダクト、エアファンネルを MFJ が公認した車両の状態に維持しなければならない。変更または改造は許可されない。

エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。フェアリングの変更は認められるが、エアダクト取り入れ口の位置、形状、面積は MFJ が公認した車両の状態を維持しなければならない

7-3-29-2-2 ラムダクトおよびインナーパネルの吸気口に直接接続されない範囲で、ダクト穴や導風板形状のカウルの装備も認められる。ただし、ダクトを付けた場合はダクト出口とインナーパネルの吸気口の間には 50 mm 以上の隙間 (間隔) を設けること。

インナーパネルの改造も認められるが、取り外しは許可されない。ただし、改造は吸気口部を除く範囲に限定され、吸気口部はスリットを含め公認車両の状態を維持しなければならない。



赤枠内のインナー
パネル部は取り付けビス&ダクトとセッ
トで公認車両のままとすること。

ラム圧付車両の規則を明確にし、統一解釈を図った。

3) 部品買取価格の改定

規則書発行後の追加： 青字追加

買い取り制度

(p224)

大会にて6位以内 (MFJ カップ、地方選手権は各クラス別インター、ナショナル) に入賞した車両の部品は、購入希望者 (MFJ カップ、地方選手権は各クラス別インター、ナショナル参加者) がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

7-6-6-1-1 部品買取価格 (単位：円)

・フロントサスペンション 15 万円 ・リヤサスペンション 17 万円

ST600・JP250 のベアリングとスペーサーの材質

ST600

車名	スペーサー (F)	スペーサー (R)	ベアリング (F)	ベアリング (R)
CBR600RR	アルミニウム	スチール	スチール	スチール
YZF-6R	アルミニウム	アルミニウム	スチール	スチール
GSX-R600	アルミニウム	アルミニウム	スチール	スチール
ZX-6R	アルミニウム	アルミニウム	スチール	スチール

JP250

車名	スペーサー (F)	スペーサー (R)	ベアリング (F)	ベアリング (R)
CBR250RR CBR250R VTR250	スチール	スチール	スチール	スチール
YZF-R25	スチール	スチール	スチール	スチール
Ninja250 Ninja250R Ninja250SL	スチール	スチール	スチール	スチール

ホイール互換性

- ・Ninja250 (2018) と過去のNinja250シリーズとの互換性なし
- ・Ninja250 (2017以前) とNinja250Rは互換性あり
- ・CBR250R (K33) CBR300R (NC51) と CBR250R (KYJ) 互換性あり
- ・CBR250RR は互換性なし