

全日本ロードレース選手権大会 特別規則



1 公 示

全日本ロードレース選手権は、FIMスポーツコードに基づいたMFJ国内競技規則と、全日本選手権シリーズを通じて共通した項目をまとめた本大会特別規則と各大会の特別規則に基づきFIM・MFJ公認の国際格式競技会として開催される。

2 全日本ロードレース選手権参加者の行動規範

この規範は全日本ロードレース選手権に参加するライダー／チーム／関係者が健全なモーターサイクルスポーツの頂点分野を担い、個人の社会的名誉を高め、しいてはモーターサイクルスポーツの健全な発展を図るために定められる。

- 2-1 国内最高格式レース参加者であることを自覚し、競技規則を遵守することは勿論、子どもや社会から信頼されるスポーツマンシップ・フェアプレー精神による人格向上を目指さなければならない。
- 2-2 国際的視野をもってあらゆるスポーツに見識を広め、対外的な言動には、良識的責任ある模範的なスポーツ社会人でなければならない。
- 2-3 モーターサイクルスポーツファンはもとより善良な社会人に対して、常に温かく親切かつにこやかに接し、ファンの満足と社会的評価を高めなければならない。
- 2-4 大会期間中の服装は、チームウェアの着用等、モータースポーツ関係者として社会に誇示できるものでなければならない。
- 2-5 MFJ、プロモーター、各大会主催者が行うイベント（サイン会・撮影会・ピットウォーク等）及び関連プロモーション活動に誠実に協力しなければならない。
 - 2-5-1 MFJプロモーションスタッフとのスタイル・スピーチ・行動の協議
 - 2-5-2 大会間の合意されたプロモーション活動及び各種のインタビュー
 - 2-5-3 公式練習・予選期間中のインタビュー
 - 2-5-4 車載カメラ・通信機器・表示機器などの搭載協力
 - 2-5-5 表彰式典と勝利者インタビューへの出席及びメディア向けインタビュー
 - 2-5-6 公式スポンサーのプロモーション活動への協力
 - 2-5-7 公式メディアへの露出協力
 - 2-5-8 その他合意された事項

3 開催内容と競技会の基本スケジュール

- 3-1 全日本選手権対象種目とライセンス区分は次のとおりとする。

種 目	JSB1000	J-GP2	ST600	J-GP3
ライセンス	ロードレース国際ライセンス			

3-2 JSB1000クラスの予選・決勝方式は下記とする。

※詳細は大会特別規則に示す。天候等で変更される場合もある。

大会	予選	決勝
第1戦 もてぎ	計時予選	2レース
第2戦 鈴鹿2&4	計時予選	2レース
第3戦 SUGO	計時予選	2レース
第5戦 もてぎ2&4	ノックアウト予選	1レース
第6戦 岡山国際	ノックアウト予選	1レース
第7戦 オートボリス	計時予選	2レース
第8戦 MFJGP 鈴鹿	計時予選	2レース

予選組が複数の場合、計時予選方式に変更することが認められる。

3-3 レースウィークの基本スケジュール

3-3-1 全日本選手権は下記基本スケジュールに基づき開催される。

月～木曜日：当該大会にエントリーしている選手の走行は禁止とされる。

これに違反した場合罰則が適用される。

ただし、特別な事情によりMFJロードレース委員会が認めた場合は、ART走行または特別スポーツ走行が認められる。

大会	特別スポーツ走行日	クラス
第1戦 もてぎ大会	4月 4日	全クラス
第7戦 オートボリス大会	10月 3日	全クラス(参加条件あり※)
第8戦 MFJGP 鈴鹿	10月31日	全クラス

※参加者は、事前に行われるメーカーテスト、タイヤメーカーテストに参加しない選手に限定される。(MFJカップJP250クラスも含む)

金曜日：練習走行 ART走行

土曜日：公式予選

- ・予選最多出場台数以内であれば、1組、1回の予選とする。ただし、主催者によっては、2回とすることができる。

J-GP2 J-GP3 ST600	<p>〈計時予選方式〉 最多予選出走台数に満たないエントリーで予選1回で行なわれる場合 最低時間 30分 (筑波 20分)</p>
JSB1000	<p>〈計時予選方式〉 最多予選出走台数に満たないエントリーで予選1回で行なわれる場合 最低時間 40分 2組以上 30分 予選が2回行なわれる場合 予選1回目 最低20分 予選2回目 最低20分 尚、主催者判断により予選時間を増加することができる。</p> <p>〈主催者が定める予選方式〉 ・ノックアウト方式 第1セッション 1組の場合 30分以上 2組以上の場合 25分以上 第2セッション 10分以上</p>

主催者は、大会特別規則または公式通知により土曜日に決勝を行うことができる。

日曜日：午前 ウォーミングアップラン 各クラス最低10分

※土曜日に予選・決勝を行うクラスはウォーミングアップランの設定はない。

9:00～ 決勝レース

3-3-2 予選順および決勝レース順は、主催者が定めることができる。

3-4 競技会の日程は巻末(409頁参照)に示す。

3-5 特記事項

3-5-1 第4戦 筑波大会は、全クラス 土曜日 予選・決勝および日曜日 決勝の2レース制を行う。

3-5-2 J-GP3特別参加枠

若手ライダー育成を目的に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のレースに参加を認める。

J-GP3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。

3-5-2-1

特別参加枠の基準

年 齢 : 12歳～18歳 (2019年1月1日現在)

資 格 : MFJロードレースジュニアライセンス、国内ライセンス所持者

定 員 : 1大会あたり 10名以内

ただし、各大会の参加者の選抜は、選抜委員会にて決定する。

参加条件: 以下の2条件を基準に選抜を行う。

- ・地方選手権HRC NSF250Rチャレンジの参加者であること。
- ・出場を希望するサーキット (大会) の設定基準タイム (2019年は全日本選手権J-GP3クラスのコースレコードの105%) 以内で走行した公式記録* (地方選手権の予選または決勝リザルト) を提示可能なライダー。

※HRC NSF250Rチャレンジ仕様の車両でのタイム

車 両 : NSF250R

仕 様 : HRC NSF250Rチャレンジ技術仕様 (規則の詳細はHRCのホームページ参照)。

・最低重量は車両重量のみ

・ゼッケンベース色は赤地に白文字

その他 : エアバッグ着用が義務づけられる。

4 参加定員

4-1 全クラス最大予選組2組までのフリーエントリーとする。

4-2 最大予選組を超えるエントリーのある場合、主催者が決定する。

4-3 最終戦のMFJグランプリは、出場者に下記の条件が設定される。

☆JSB1000クラス

エントリー数の上限は予選1組の最多予選出走台数とし、以下の優先順序で決定する。

- ① 全日本選手権JSB1000クラス第7戦オートポリス大会までのポイント取得者
- ② 前年度当該クラスチャンピオン
- ③ 主催者またはロードレース委員会推薦

☆ST600、J-GP3クラス

エントリー数の上限は予選1組の最多予選出走台数とし、以下の優先順序で決定する。

- ① 全日本選手権の当該クラスにおいて第7戦オートポリス大会までのポイント取得者
- ② 主催者またはロードレース委員会推薦
- ③ SUGO、筑波、もてぎ、岡山国際、九州選手権の地方選手権当該インター (INT) クラスの最上位1名、鈴鹿選手権当該インター (INT) クラスの上位3名 (順位の繰上げは行わない)。

時期は9月23日時点のランキングをもとにする。

☆J-GP2クラス

エントリー数の上限は予選1組の最多予選出走台数とし、以下の優先順序で決定する。

- ① 全日本選手権J-GP2クラス第7戦オートポリス大会までのポイント取得者
- ② 主催者またはロードレース委員会推薦

- 4-3-1 エントリー締切後の全日本選手権当該クラスにおいて、ポイントを取得した者は、エントリーが認められる。
- 4-3-2 世界選手権・海外選手権出場者などの参加については、当該ライダーの実績をもとに主催者が参加の可否を決定する。

5 追加のクラス

併催種目の設定に際しては、パドック並びに全日本の予選、決勝に影響しないことを条件に開催が認められる。

6 コースと最多出場台数

- 6-1 コースはMFJが国際公認もしくは準国際公認したコースとする。
- 6-2 各施設の同時出走最多台数は以下のとおり。

施設	JSB		ST600・J-GP2		J-GP3	
	決勝	予選	決勝	予選	決勝	予選
SUGO	37 (40)	48	40	48	40	48
筑波	21 (24)	28	30	36	36	43
もてぎ	37 (40)	48	40	48	40	48
鈴鹿 (フルコース)	41 (44)	52	44	52	44	52
鈴鹿 (東コース)	18 (21)	34	21	34	24	34
岡山国際	37 (40)	48	40	48	42	50
オートポリス	39 (42)	50	42	50	42	50

※予選台数については、エントリー状況により、変更することが認められ、変更する場合特別規則に明記される。

※「JSBクラス決勝」欄 () 内数字は、シード権が適用されない場合の予選通過台数を示す。

7 公式予選

- 7-1 予選の組み分け
予選が複数組に分かれる場合、組み分けの優先順は、以下の通りとする。
- 7-1-1 第3戦までは、前年度の当該クラスのランキング順に振り分ける。
- 7-1-2 第4戦以降、エントリー締め切り時点の当該年度ランキング順とする。
- 7-1-3 前年度ランキングに載っていない場合やクラス変更を行ったライダーの場合は、指定されたゼッケンの若い順に振り分けられる。
※予選組分け対象者は、当該大会にエントリーしている者とする。
- 7-2 予選通過基準タイム
- 7-2-1 トップタイム上位3名の平均タイムの108%以内
- 7-2-2 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108%以内の範囲でこの基準を変更することができる。
- 7-3 レースのスタート位置は、各ライダーに与えられているゼッケンナンバーとは関

係なく、公式予選の結果によって決定される。

- 7-4 公式予選がキャンセルされた場合は、レースウィークの走行結果を参考に審査委員会によってスターティンググリッドを決定する場合がある。ただし、決勝レースもキャンセルされた場合は、全日本選手権ポイントは付与されない。

8 大会審査委員会

- 8-1 大会審査委員長はMFJロードレース委員会委員、もしくは主催者が指名する1級競技役員でMFJが任命する。
- 8-2 任命された審査委員長が定時までに会場に到着しない場合は、次席のものがこれにあたる。
- 8-3 審査委員長は必要に応じてエントラントの代表者を指名し、審査委員会に同席させることができる。ただし、投票権は与えられない。

9 参加資格

- 9-1 2019年度ロードレース国際ライセンス所持者
- 9-2 JSB1000クラスと他のクラスのダブルエントリーは禁止される。

10 出場料

JSB1000クラス

1大会 出場料（本体価格＋消費税8%）：32,400円（30,000円＋2,400円）

- ・消費税が改定された場合は、開催日が10月以降の大会（オートポリス、MFJGP鈴鹿）から下記の出場料が適用される。

1大会 出場料（本体価格＋消費税10%）：33,000円（30,000円＋3,000円）

J-GP2・ST600・J-GP3クラス

1大会 出場料（本体価格＋消費税8%）：24,840円（23,000円＋1,840円）

- ・消費税が改定された場合は、開催日が10月以降の大会（オートポリス、MFJGP鈴鹿）から下記の出場料が適用される。

1大会 出場料（本体価格＋消費税10%）：25,300円（23,000円＋2,300円）

11 ピットクルー

- 11-1 ライダー1名に対して6名までのピットクルーが認められる（同チームにおける2人目以降のライダーには制限がある）。いずれもピットクルーライセンスを必要とし、当日の変更は可能であるが追加は認められない。
JSB1000クラスのみライダー1名に対して8名までのピットクルーが認められる（同チームにおける2人目以降のライダーには制限がある）。
- 11-2 ピットエリアではライダー1名について3名までのピットクルーが作業できる。

12 レース当日の練習走行

- 12-1 レース当日の朝、各クラスごとに最低10分間以上の練習走行が行われる（土曜日に予選・決勝が行われるクラスを除く）。
- 12-2 天候等やむを得ない理由で短縮または中止される場合がある。

13 ゼッケンナンバー

- 13-1 前年度全日本選手権の有得点者で、当該クラスのランキング順位に従って年間指定ゼッケンナンバーが与えられる（JSB1000クラスは除く）。
- 13-2 その他の年間出場ライダーにはARTにより年間ゼッケンナンバーが指定される。
- 13-3 ランキング順位に従って定められたゼッケンナンバーを変更する場合は、MFJ中央スポーツ委員会にて許可が必要であり、別途定める料金を必要とする。
- 13-4 ナンバープレートおよびゼッケンナンバーについては、付則4ロードレース規則 [⑧ナンバープレート・⑨ゼッケンナンバー項] および各クラスの技術仕様に適合してなければならない。
- 13-5 全日本選手権（ナンバープレート）規則
- 13-5-1 ナンバープレートの地色および数字の色は下記のとおりとする。
文字（数字）の色は、黒か白文字とする。ナンバープレートのバックグラウンドの色は自由とするが、文字（数字）が判別しやすいようにしなければならない。
- 13-5-2 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また影付き文字などは認められない。ただし、チャンピオンゼッケンの1に限り字体は自由とするが、判読しやすいものでなければならない。
- 13-5-3 バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなければならない。
（蛍光色は禁止される）
幅 275mm × 高さ 200mm
- 13-5-4 ナンバーおよびナンバープレートの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の決定が最終的なものとする。
- 13-5-5 この規定に適合していないゼッケンナンバーおよびプレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 13-5-6 サポートナンバーおよびプレートについては、クラス別技術仕様の [ナンバープレート及びカラー 6項、ナンバープレート 7-13項] に適合してなければならない。

14 スペアマシン

スペアマシンの登録は、JSBクラスのみ認められる。

- 14-1 スペアマシンの登録
- ・出場申し込みの際に、JSB1000クラスのみ1名のライダーに1台のスペアマシンを登録することができる。年間登録チームは各大会の公式車検前までとする。
 - ・スペアマシンは登録されたメインマシンと同一のメーカーに限られる。
 - ・スペアマシンはメインマシンと同時に、同じゼッケンをつけた状態で車検を受けなければならない。
- 14-2 スペアマシンの使用
- ・公式予選では、ライダーは登録されたメインマシンとスペアマシンの2台の車両を使用することができる（スペアマシンは同一メーカーの車両に限る）。
 - ・スペアマシンはメインマシンと共に車両検査に合格していなければならない。
- 14-2-1 決勝レースのスタート進行開始後のスペアマシンとの交換は、トップを走行するライダーが1周目を終えてフィニッシュラインを通過する前にマシンを交換し、ピットレーン出口から離れていなければならない。
マシン交換は、ピット作業エリア上で行わなければならない。
- 14-2-2 決勝レースが赤旗中断された場合のスペアマシンとの交換については、国内競技

規則 付則4 ロードレース競技規則 [24赤旗中断されたレースの再スタート24-1-4、24-2-5] が適用される。

- 14-3 赤旗中断されたレースの再スタート時のスペアマシン交換
- 14-3-1 競技結果が2周以下または3周以上2 / 3 (小数点以下切り捨て) 未満いずれの場合も、再スタート時はスペアマシンに交換することができる。(ピットボックス内での交換も可能)
- 14-4 年間登録チームのスペアマシンに関する規定
- 年間登録チーム (同一エントラント) で同クラスに参戦する年間登録ライダー2名がいる場合は、下記条件にて1台のスペアマシンを共有することができる。この条件に違反した場合には失格の罰則が科せられる。
- ・ 事前にいずれかの年間登録ライダーにスペアマシンが登録されており、車検に合格していなければならない。
 - ・ スペアマシン登録変更 (同一エントラント参戦年間Aライダーから年間Bライダーへ移動) は当該大会開催期間中1回のみ許可される。それ以降の変更はできない。
 - ・ スペアマシン登録変更をする場合は、大会事務局に申請を行い、エントラント自らの責任においてゼッケン、マーキングされたタイヤ、トランスポンダーの交換等を行わなければならない。
 - ・ 公式予選/ウォームアップ/決勝 (スタート進行含む) が開始された後は、そのセッション中にスペアマシンの登録変更はできない。
- ※セッション終了後から次のセッションの間は登録変更ができる。
- 決勝レースが赤旗で中断し、再スタートとなった場合はスペアマシン登録変更の申請ができる。

15 ピットレーンのスピード制限

大会期間中を通じてピットレーンの制限速度は60km/h以内とする。筑波サーキットは、制限速度40km/h以内とする。

スピード制限に違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時の違反に対する罰則は、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。この制限速度に違反した場合、ライドスルーペナルティーの手順が繰り返される。ただし、レース終了までにペナルティーが消化できない場合、競技結果に30秒加算される場合がある。

16 タイムキーピングシステム

主催者の定める大会特別規則にて自動計測装置の取り付けを義務づけられた場合、これに従わなければならない。

17 スターティンググリッドおよびスタート方法

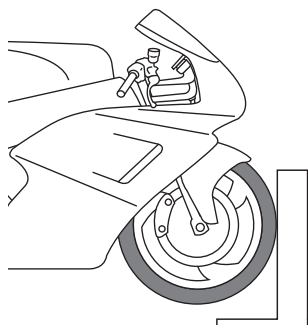
- 17-1 スターティンググリッド
- 17-1-1 スターティンググリッドの数および配置は各大会の特別規則に示される。
- 17-1-2 スターティンググリッドの位置
- スタート位置は、すべてのライダーが正規のスタートラインからスタートするものとし、各ライダーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャップは一切考慮されない。
- 17-1-3 正式なグリッド表は、遅くとも決勝レースのスタート進行開始の1時間前までに

- 発行される。
- 17-2 スタート方法
このスタート方法は、全日本選手権およびMFJカップJP250に適用される。
- 17-2-1 スタート方法はクラッチスタートにて行われる。
- 17-2-2 クラッチスタートのスタート手順は以下のとおりとする。
- 17-2-3 サイティングラップ開始（スタート約15分前）
- 17-2-3-1 サイティングラップのためにピットレーン出口がグリーンシグナル点灯により開放される。ピットレーン出口で5分、4分、3分、2分、1分前のカウントダウンボードが掲示される。
- ・ライダーは、ピット走行レーンを通じた上で、サイティングラップを1周以上行うことが出来る。その際、ピットボックス前作業エリアで調整作業、ならびに給油を行うことが認められる。
 - ・一旦グリッドについても時間内でピットレーン出口が開いていればオフィシャルの誘導のもと、車両をピット作業エリアに運びだし、再走行することは可能とする。
 - ・サイティングラップ中に、ピットボックス前作業エリアに戻って調整またはマシンの交換（JSBクラスのスペアマシン登録車両のみ。以後同様）を行うことができる。交換するスペアマシンは、自己のピットボックス前作業エリアに準備していなければならない。
- 17-2-4 サイティングラップ終了（スタート10分前）
- ・レッドシグナル点灯でピットレーン出口が閉鎖される。
 - ・サイティングラップは義務づけられない。
 - ・サイティングラップに参加しないまたはピットレーン出口のレッドシグナル点灯でサイティングラップに参加出来なかったライダーは、ウォームアップラップ開始5分前まではオフィシャルの指示に従って自分のマシンをグリッドに押して行くことができる。
- 17-2-4-1 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。
- 17-2-4-2 ライダーが所定のスターティンググリッドに着くのを助けるために、コースサイドでオフィシャルがグリッド列を示すボードを掲げる。
- 17-2-4-3 この段階で競技監督はレースを『ウェット』または『ドライ』のいずれかを宣言する。この宣言はグリッド上にいるライダーとピットレーンにいるライダーに対してボードで示す。
- ボードが出されない場合は自動的に『ドライ』とみなされる。
- 17-2-5 ウォームアップ開始まで
- ・グリッド上での給油は禁止される。
 - ・グリッド上でタイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。
 - ・マシン1台につき1台のジェネレーターとする。
そのジェネレーターは、持ち運び可能なハンディタイプとし、車両の後方に置かなければならない。
 - ・全てのマシンのエンジンは停止され、グリッド上のライダーは、マシンの調整を行ったりコースコンディションに合わせてタイヤ交換を行うことができる。

2019年全日本ロードレース選手権大会特別規則

- 17-2-6 ウォームアップラップ開始5分前ボード
- ・グリッド上で5分前のボードが掲示される。
 - ・この時点で、グリッドについていない車両は、ピットレーンよりウォームアップラップを開始しなければならない。
- 17-2-7 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。
 - ・すべての調整および作業は『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、さらに調整または作業を行うことを希望するライダーはマシンをピット作業エリアまで押して移動しなければならない。そこで調整またはマシンの交換（JSBクラスのスペア登録車両のみ）を行うことができる。この場合当該ライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始しなければならない。
 - ・この時点でライダー1名につき2名のメカニックとそのライダーのためにパラソルを持って立つ1名、主催者の認めるTVクルー、および必要なオフィシャル以外の人間は全員グリッドから退去しなければならない。
- 17-2-8 ウォームアップラップ開始1分前ボード
- ・グリッド上で1分前のボードが掲示される。（エンジンスタート）
 - ・この時点でライダー1名につき2名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。
 - ・このメカニックはスタンドを取り外し、ライダーが押しがけするのを助け、その後速やかにグリッドから退去する（外部スターターの使用が認められる）。
- 17-2-9 ウォームアップラップ開始30秒前ボード
- ・グリッド上で30秒前のボードが掲示される。
 - ・全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かなくてはならない。
 - ・これ以降メカニックの援助は禁止され、エンジンを始動できないライダーは、マシンをピット作業エリアに移動し、そこでさらにエンジンが始動するよう試みるか、マシンを交換（JSBクラスのスペア登録車両のみ）することができる。このようなライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始しなければならない。
- 17-2-10 ウォームアップラップ開始
- 17-2-10-1 ウォームアップラップの開始を示すためにイエローライトが点滅される。
- 17-2-10-2 スタートオフィシャルの振動提示するグリーンフラッグの指示で、ライダーはスタートし、1周走行する。
- 17-2-10-3 オフィシャルカーがその後ろに続く。
- 17-2-10-4 集団が通過したらピットレーンで待機していたライダーはウォームアップラップに加わることが許可される。
- この時にピットスタートによりコースインできたライダーは、グリッド到達までにオフィシャルカーの前に入ることを条件に自己のグリッドポジションに着くことができる。
- コースインできなかったライダーは、決勝レースをピットスタートしなければならない。

- 17-2-10-5 ウォームアップラップが開始されたら、各ポストはライダーにフラッグポジション位置を確認させるためにグリーンフラッグを振動提示する。
- 17-2-10-6 グリッドに戻ってきたらライダーはエンジンを始動したまま、フロントタイヤの先端をグリッドラインの手前につけなければならない。



- 17-2-10-7 グリッド最前列の前には赤旗を提示するオフィシャルが立つ。
- 17-2-10-8 オフィシャルカーが到着した後に戻ってきたライダーは、次の方法によりスタートしなければならない。
- 17-2-10-8-1 最後尾グリッド
- ・スターティンググリッド最後尾のグリッドに着いてスタートしなければならない。
 - ・オフィシャルカーより遅れて到着するライダーが複数いる場合は、到着順に並べる。
 - ・スタートディレイドが生じた場合、正式なグリッドポジションに戻り再スタートすることができる。
- 17-2-10-8-2 ピットスタート
- ・ピットインし、ピットスタートする。
 - ・ウォームアップラップ途中でトラブルに見舞われたライダーは、ピット作業エリアに戻って修理またはマシンの交換（JSBクラスのスぺアマシン登録車両のみ）ができる。
 - ・ピットスタートの場合、グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したら、オフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。
- 17-2-10-8-3 通常グリッドに着いた場合
- オフィシャルカーより遅れてくるライダーが、オフィシャルの指示を無視して、通常のスタートグリッドについた場合は、通常のスタート実施後、ライドスルーペナルティーが科される。
- 17-2-10-9 グリッドの各列が整列したらオフィシャルは担当する列が整列したことを示すためにグリッド列ボードを降ろす。
- ある列のライダーがエンジンをストールさせたり、または他のトラブルに見舞われているときにはその列のボードは降ろされない。
- 17-2-10-10 オフィシャルカーが戻り、すべてのボードが降ろされたら、グリッド後方に待機するオフィシャルがグリーンフラッグを振る。
- 17-2-10-11 その後スターターはグリッド前方で赤旗を提示するオフィシャルにコースサイドに歩くよう指示を出す。
- 17-2-10-12 グリッドでエンジンをストールさせたライダーまたはその他のトラブルに見舞われたライダーは、モーターサイクルにまたがったままの状態であ腕を上げる。その

- 方法によって意図的にレースのスタートを遅らせることは許されない。
- 17-2-11 スタート
- 17-2-11-1 レッドライトが2～5秒間点灯され、そのレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。
- 17-2-11-2 ジャンプスタートをしたライダーに対してはライドスルーペナルティーもしくは30秒間のタイム加算が科せられる。ペナルティーは当該ライダーのチームにもボードで通達されなければならない。
- 17-2-11-3 レッドライトが消灯された後で、マシンがストールした場合、オフィシャルはエンジンがかかるまでそのマシンをコースに沿って押すことを補佐する。それでも始動しない場合、オフィシャルの指示に従ってマシンをピット作業エリアに押しで行かなければならない。
- 17-2-11-4 ピット作業エリアでは当該ライダーのメカニックがエンジン始動させるために援助すること及びマシンを交換（JSBクラスのスペアマシン登録車両のみ）することが許可される。
- 17-2-11-5 グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したらオフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。
- 17-2-12 スタートディレイド
- ・スタート時の安全性を脅かすようなトラブルが発生した場合、スタートを受け持つオフィシャルがレッドライトを点灯させたまま赤旗を振る。
『スタートディレイド』のボードを掲示する。
 - ・各グリッド列を担当するオフィシャルは黄旗を振動提示する。
この場合ライダーはヘルメットをとらずにグリッドに待機する。
エンジンは停止させなくてもよい。
 - ・各ライダーについて2名のメカニックがライダーを補佐するためにグリッドに立ち入ることが許可される。この時、タイヤウォーマー、スタンド、簡易ツール、エンジンスターターは持ち込めるが、発電機は持ち込めない。
- 17-2-12-1 スタート手順は「ウォームアップ開始3分前ボード」の段階から再開され、「1分前」「30秒前」からライダーは追加のウォームアップラップを1周走行し、レース周回数は1周減算される。
※サイティングラップスタートの時間、グリッド列ボードの配列（隔列の場合もある）、またはその他の手順について省略する場合がある。この場合、各特別規則ならびに公式通知に示される。
- 17-2-12-2 スタートディレイドの原因となったライダーは、ピット作業エリアに入れられ、再スタートできる時には最後尾のグリッドからスタートしなければならない。
- 17-2-12-2-1 複数のペナルティー対象者があった場合、空グリッド位置は元のグリッド順とする。
- 17-2-12-2-2 スタートディレイド2回目となった場合、新たなペナルティー対象者は1回目の対象者の次のグリッドからスタートしなければならない。
1回目の原因となったライダーが、2回目のディレイド時に元のグリッドに戻ることはできない。
- 17-2-12-2-3 審査委員会が明らかにその原因が不可抗力によるものと判断した場合、ペナルティーを科さない場合がある。
- 17-2-13 ピットスタート
- ピットレーンの出口地点をライダーの主要集団が通過したあとで、ピットレーンに待機しているライダーに対してグリーンライトの点灯もしくは、緑旗の振動提

示を用いてピットスタートが許可される。

17-2-14

スタート手順違反へのペナルティー

上記17-2-2に関するいかなる違反も、当該ライダーにはライドスルーペナルティーが科せられる。ただし、その軽重により、国内競技規則第4章MFJ裁定規則35-1大会審査委員会（49頁参照）が適用される場合がある。

18 レース距離

18-1

各クラスの決勝レースの距離を下記のように定める。

JSB1000・J-GP2・ST600・J-GP3 70km以上～130km（耐久を除く）

J-GP2・ST600・J-GP3 40km以上（筑波サーキット）

18-2

上記レース距離は、天候等やむを得ない理由によって短縮される場合がある。

19 賞および得点

19-1

賞の詳細については公式通知に示される。

19-2

全日本選手権のランキングは得点の総合計によって決定される。その他の詳細は全日本選手権ランキング決定基準（63頁）に示される。

19-3

全日本選手権の得点は下記のポイントが与えられる。

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位	17位	18位	19位	20位
得点	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- ・予選出走台数1台以下は不成立。
- ・得点は、完走者のみポイントが与えられる。
- ・J-GP3クラスは、特別参戦枠の選手を含めた決勝レースの着順に応じたポイントが付与される。第3章 競技会 29-5-2-1a項の場合も同様とする。

19-4

決勝2レース制の場合のポイントは、レースごとに通常のポイントが与えられる。

19-5

ボーナスポイント

19-5-1

MFJグランプリ大会には、規定のポイントに3点が加算される。

決勝2レースの場合、それぞれのレースにボーナスポイント3ポイントが加算される。

19-6

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

「第3章競技会28競技会の延期および中止等28-5-2-1項」の適用をもとに、決勝2レースの場合は以下が適用される。

19-6-1

決勝2レースの内、決勝の1レースが中止された場合は、中止された決勝が、走行が2周以下の場合は、ノーポイント（予選を行った場合は、中止されたレースの予選結果にて1/2（少数点以下2桁は四捨五入）のポイントを与える）。

走行が3周以上2/3周を完了しないうちにレースを打ち切った場合は2/3（少数点以下2桁は四捨五入）のポイントを与える。

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（ライダーのベストラップタイム採択した予選結果）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。

19-7

全日本選手権の得点は、当該大会の参加選手を対象とし、カテゴリーごとに19-3項の全日本選手権のポイントスケールによって選手に付与される。MFJ登録以外

のスポーツ国籍選手についても得点を付与する。

- 19-8 チームランキングポイントは、年間登録チームのみが対象とされ、そのチームが起用するライダーの中の一番よいポイントだけを抽出し、積算する。
- 19-9 2019年度文部科学大臣杯は、JSB1000チャンピオンに授与する。

20 主催者の権限

- 20-1 参加申し込みに際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 20-2 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 20-3 ゼッケンナンバー、ピット・ガレージの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。ただし、エントリー台数によっては、ピットガレージの割り当てができない場合もある。ピットガレージの割り当ては、ARTに委託される。
- 20-4 やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの氏名登録または変更について許可することができる。
- 20-5 すべての参加者、ライダー、ピットクルーおよびその参加車両の音声、写真、映像など報道、放送、放映、出版、ビデオ等に関する権利を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 20-6 予選通過基準タイムはトップタイム上位3名の平均タイム108%以内とし、大会主催者は特別規則書に記載して108%以内の範囲内でその基準タイムを変更することができる。
- 20-7 年間登録チームに所属するライダーは主催者・ロードレース委員会の行う広報活動に協力する義務を負う（詳細は登録申請用紙に記す）。
- 20-8 サーキット内で無線機を使用する場合には、電波法で認められた無線機を使用するものとし、あらかじめ主催者に届け出て許可を得なければならない。
なお、周波数が重複した場合の優先は主催者にあるものとする。

21 ペナルティーの通告

ペナルティーが科せられる場合、そのペナルティー内容により当該ライダーのみでなく、当該ライダーの所属するチーム代表者にも通告される。その場合、チーム代表者は同席しなければならない。ただし、ジャンプスタートの違反については、この限りではない。

22 タイヤ規制

ST600、JSB1000クラスにおける使用タイヤには、以下の規制があるため、それぞれの技術仕様には注意すること。

- 22-1 ST600
タイヤはMFJが指定した下記のワンメイク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 R11 NHS BATTLAX RACING R10 NHS ※	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R11 NHS BATTLAX RACING R10 NHS ※	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17

刻印：ドライ、ウェットタイヤのサイドウォールに「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」または「NOT FOR HIGHWAY USE」（一般公道走行不可）の記載のあるもの
 ※指定タイヤRACING R10 NHSは、2019年末までの使用期限が設定される。

22-1-1 予選中のタイヤの使用本数が設けられ、1セット（前後タイヤ各1本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

ドライ時・ ウェット宣言中	ドライタイヤ	タイヤマーキングが必要
	ウェットタイヤ	タイヤマーキング必要なし

22-1-2 ウェット時のタイヤ使用本数制限は行わない。ただし雨天時においてドライタイヤを使用する場合、マーキングされたタイヤのみ使用可能とする。

22-1-3 追加タイヤ

決勝2レースの場合のみ、決勝2レース目の決勝進出者に追加のタイヤ1セット（前後タイヤ各1本）が認められる。

22-1-4 マーキングされたタイヤの破損

マーキングされたタイヤが転倒などの原因でタイヤ破損し、レースディレクションおよびタイヤサプライヤーが走行不可と判断した場合、破損したタイヤを交換しなければならない。

破損タイヤは、主催者が保管し、決勝レースはピットスタートもしくは競技結果に30秒加算のペナルティーが科せられる。

22-2 JSB1000

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、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。

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わない。

ドライ時	すべてのコンディションのタイヤが使用可能	タイヤマーキングが必要
ウェット宣言中	すべてのコンディションのタイヤが使用可能	タイヤマーキング必要なし

22-2-2 ウェット宣言時のタイヤ使用本数制限は行わない。

また、マーキングの有無を問わずにすべてのコンディションのタイヤを使用することができる。なお、「ウェット宣言」が解除された場合は、解除後10分以内にマーキングされたタイヤに交換しなければならない。

22-3 タイヤ違反に対する罰則

ST600・JSB1000クラスにおいて、タイヤ規制違反が発生した場合、以下の罰則を科せられる。

予選中 : 当該セッションの予選タイム無効（マーキング違反の場合）

ST600クラス指定ワンメイクタイヤ以外の使用の場合 : 失格

ウォーミングアップラン : 決勝中に「ライドスルーペナルティー」または、
決勝結果に対し30秒のタイム加算

決勝中 : 失格

23 スタート練習

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（決勝レースは除く）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。

ただし、各大会の特別規則または公式通知によってスタート練習の時間、場所、方法が示された場合には、それに従わなければならない。

24 JSB1000クラスのシード権

JSB1000クラスは全日本選手権のメインクラスとして位置づけられ、観客・メディア・スポンサー等を意識しトップライダーの不測の事態による欠場を防ぐ目的でシード権を設定する。

24-1 シード対象者は前年度JSB1000クラスのトップエントラントチーム（チームランキング10位以内）から参戦する年間登録ライダーと主催者推薦の参戦ライダーとする。なお、主催者推薦の参戦ライダーの適格性についてはロードレース委員会にて審査を要する。

24-2 シード対象者は予選不通過（不出走含む）の場合、シード権行使の申請を提出し、認められた場合決勝に進出することができる。シード権行使が認められる最大数は3名とする。

24-3 シード権が行使される場合の手順は以下の通りとする。

24-3-1 シード権を有する選手は大会公式通知にて予選前に発表される。

24-3-2 シード権を行使する場合、当該チームは予選暫定結果発表後30分以内に大会事務局に申請しなければならない。

24-3-3 予選通過人数はグリッド数からシード最大数である3名を引いた数が設定され、シード権行使の数により、予選結果順に繰り上げる。

〈例〉

- ① グリッド数40の場合、予選通過人数は37名を1次的に設定する。
- ② シードが1名の場合、38～39番グリッドは予選結果38位・39位を繰り上げ、40番グリッドにシード選手を入れる。シード2名の場合も同様。
- ③ シードが複数の場合、シード同士のグリッド優先順位は主催者が決定する。
- ④ シード希望が3名を超える場合の対象者選択は主催者が決定する。

24-3-4 シードライダー決定後、大会審査委員会の承認を受け正式グリッド表が発表される。

25 ST600クラス ワンメイクタイヤ特別規則

全日本選手権のST600クラスは、ワンメイクタイヤ制度となり22-1項のタイヤの使用およびブリヂストン指定表示（25-1項）が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

25-1 ブリヂストン指定表示

25-1-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ブリヂストン広告」スペースを提供しなければならない。

25-1-2 「ブリヂストン広告」の範囲は図1、図2（次頁）のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務付けられる。

その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。

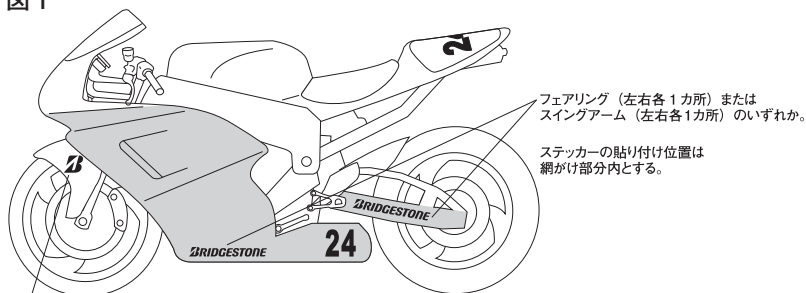
レーシングスーツに貼り付けるワッペンについては有料となります。
25-1-2-1 車両の広告スペース

下記の位置に貼り付けなければならない。

車両 ステッカー位置 (図1)	ロゴタイプ ※	サイズ (横×縦)
フロントフェンダー (左右各1カ所)		7.5cm×6.5cm
フェアリング (左右各1カ所) または スイングアーム (左右各1カ所) のいずれか。		25cm×3.5cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなります。

図1





フロントフェンダー (左右各1カ所)
ステッカー位置

フェアリング (左右各1カ所) または
スイングアーム (左右各1カ所) のいずれか。
ステッカーの貼り付け位置は
網掛け部分内とする。

25-1-2-2 ヘルメットまたはレーシングスーツの広告スペース

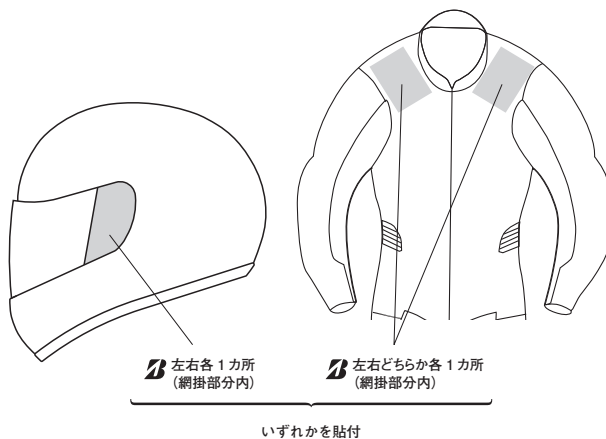
下表いずれかの箇所に「B」ロゴステッカーまたはワッペンを貼り付けなければならない。


ヘルメット/スーツステッカー位置 (図2)	ロゴタイプ	サイズ (横×縦)
ヘルメット シールドの脇 (左右各1カ所)		3cm×2.7cm
レーシングスーツ (前部分1カ所)		6.5cm×6cm


※ロゴタイプのステッカーおよびワッペンの実物はカラーのものとなります。

※ワッペンは有料となります。

図2



 左右各1カ所
(網掛け部分内)

 左右どちらか各1カ所
(網掛け部分内)

いずれかを貼付

25-1-3

上記、図1、図2のスペース以外の場所は参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知しなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付も含む。

25-1-4

公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のプリヂストンキャップの着用が義務付けられる。その場合は、他のキャップと併用して被ることはできない。

公式行事とは、以下を言う。

1. ライダー写真撮影（個別、集合写真）
2. 公式記者会見（大会前、予選後、決勝後）
3. 表彰式

26 レースディレクション

26-1

全日本ロードレース選手権シリーズの競技運営を平準化し円滑に執行すること、並びに競技の安全・公平・モラル向上を目的とし、競技監督とMFJセーフティーオフィサー（以下「MFJSO」という）から構成するレースディレクションが競技運営を司る。

26-2

MFJSOは一貫性のある判断を行う必要から基本的に同一人物がシリーズを通して任にあたる。

26-3

レースディレクションの決定は競技監督とMFJSOの協議による。

26-4

レースディレクションは、前述の目的の為に大会期間中の規則違反、規律違反への罰則を決定し執行することができる。

27 MFJセーフティーオフィサー(MFJSO)の義務と権限

MFJSOは常時、競技監督と協議しながら役務を遂行する。

予選、決勝中の選手走行に関する安全面の判断、判定に対して情報提供を行い全日本選手権のシリーズ判定基準の平準化を目指す。

大会期間中の予期せぬ事態のレース運営や判断判定に対し、安全面の立場や意見に基づき、競技監督と協議し運営を行う。

27-1

運営に携わる競技役員の配置や運営機器の配備状況、安全管理体制等を大会事務局より報告を受け、必要に応じて修正提案を行う。

27-2

全ての走行時間帯におけるレース管制、ミーティング、ブリーフィングは競技監督と同席する。

27-3

MFJSOは、以下の項目についてMFJ国内競技規則および大会特別規則に従い、競技監督に対し提言を含め協議対応を行う。

27-3-1

前戦までの問題点の報告と対策

27-3-2

タイムスケジュールの遵守または変更および再開時間などの協議

27-3-3

全ての予選、ウォームアップや決勝レースを中断し、再開の為にスタート手順の協議

27-3-4

決勝レースにおける赤旗またはセーフティカー導入および引き揚げの協議

27-3-5

トラブル車両の把握と対応に関する協議

27-3-6

発生した違反行為に関する協議

27-3-7

コースコンディションへの対応協議

27-3-8

決勝レースへのスタート手順と進行の実施および修正案の検討・協議

- 27-3-9 危険走行者への注意と申し送りおよび審査委員会への上申
 27-3-10 問題に対する関係者の意見の聴聞
 27-3-11 その他、全日本選手権として相応しくない行為・行動の防止、解決策の提案実施
 27-4 MFJSOは、以下の項目についてMFJ国内競技規則および大会特別規則に従い、判定することができる。
 27-4-1 ペナルティーポイントの判定と付与およびポイント管理

28 ペナルティーポイント

観客に対し、魅力的なレースの展開、選手にとってすべてのモーターサイクルレースの模範となるスポーツマンシップの構築と高い安全性の確保とレース運営を目的とする。

全日本選手権ロードレースの円滑な運営、選手（間）の危険な行為、行動などに全日本選手権ロードレースシリーズを通して1年間累積するペナルティーポイントを与える（当該大会の審査委員会が与える罰則と重複して、又は単独で与えられる場合がある）。そのポイントに達した時点で罰則が与えられる。

危険な行為、危険な行動の定義

- 1) 黄旗、赤旗中提示区間における追い越し、接触、転倒またはそれを誘因したり、誘発を引き起こす行為または引き起こす恐れのある行為
- 2) レース中の青旗提示中に意図的に後続車にラップされることを妨げる行為
- 3) コースアウト後等のコース復帰の安全確認不履行。転倒、コースアウト等の後、現場をさらに危険にしたケース
- 4) レース運営、進行を妨げる行為
- 5) 無理な状態での追い越し、接触、転倒を誘発した行為
- 6) 車両トラブル等による停止無視や旗、ボードの指示違反
- 7) 暴力行為、報復行為、社会的信用失墜行為等
- 8) プロモーション上の不適切な行動
- 9) その他、前項に類似する不適切な行為

選手（エンタラントの行動も含む）への罰則

ポイント	事 例
4	次大会の決勝グリッド10グリッド降格
7	次大会の決勝ピットスタート
10	次大会の参加拒否、最終戦の場合、当該大会失格

- ・このポイントは、セーフティオフィサーの聴聞を経て決定される。
- ・このポイントは、確定した当該時刻より効力が開始され、当該大会決勝日から365日間累積される。
- ・このポイントは、事例が重複した場合はポイントが合算される場合もある。
- ・このポイントが10Pに達し、罰則が適用されたのちにポイントがクリアされる。

29 テクニカルアドバイザーの役務

テクニカルアドバイザーは、車検長に助言し、協議しながら役務を遂行する。

車両規則や車両検査に関する項目について助言および情報提供を行い、全日本選手権のシリーズ判定基準の平準化を目指す。

ただし、車検の運営や判定に関する最終的な判断を下す権限は車検長が有する。

30 本規則の施行

本規則は2019年1月1日より施行する。なお本規則に示されていない事項は、主催者の発行する大会特別規則による。