



令和2年3月4日  
改訂 令和2年3月5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

## 2020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 2020 国内競技規則書 競技運営関連の変更点と解釈について

**2020 規則赤字変更点** 青字部分は、規則書発行後の規則訂正、追加および削除

#### 1 総則関連

該当規則：第3章

(p43)

#### 15 競技参加者の遵守事項

- 15-1-9 競技期間中にけがをした場合は、程度にかかわらず必ず医務室で受診するか、大会事務局に通達し、負傷の記録を残さなければならない。当日、やむを得ず通達が出来なかった場合は、事故日から5日以内に大会事務局に通達しなければならない。負傷者名簿に氏名が無い場合、保険金の請求は出来ない。

怪我をした場合は、必ず医務室の受診をすること。

#### 3 公式シグナル

公式シグナルの運用の確認をおこなった。

#### 4-1-2-6 青旗

(p90)

- 後方よりペースの速い車両が接近し、まさに追い越される状態にあることを示す。当該ライダーに対してポストにおいて振動提示される。
- ピットアウトしようとするライダーに対してコース上の走行集団が近づいている場合に振動提示される

#### 4-1-3-5 黒旗：

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。・・・以下 中略

- 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。

運用基準の方針

青旗： 基本は、トップおいで青旗を提示（サービスフラッグとして運用は変わらない。）ライダーへは、「一度提示されたら、その後早い車両が来ることを意識するように」ブリーフィングで意識づけを行う。

黒旗： 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）を行う。  
 運用基準：周回遅れになる状況。  
 「このまま推移すれば2周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」

#### 4 ナンバープレート

8	ナンバープレート	(p94)
8-8	<p>ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする（蛍光色は禁止）。          ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。          JP250 ナショナル 白地に黒文字 JP250 インター 赤地に白文字          J-GP3 赤地に白文字（4スト車両） 黒地に白文字（2スト車両）  <b>ST1000 紺地に白文字 ST600 クラス 白地に黒文字</b>          JSB1000 黄地に黒文字</p>	
関連	付則5 全日本選手権 特別規則	
13-5-1	JSB1000 クラス	
13-5-1-1	<p>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。</p>	
13-5-2	<b>ST1000、ST600、J-GP3</b>	
13-5-2-1	<p>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。  <b>J-GP3 赤地に白文字</b>  <b>ST1000 紺地に白文字 ST600 クラス 白地に黒文字</b></p>	
13-5-2-2	<p>数字の字体は、<b>Futura Heavy</b> 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。</p>	

JSB1000 クラスを除く他のクラスは、全日本、地方選手権ともにゼッケンベースカラーは共通化された。全日本選手権車両ナンバーの地色の自由は JSB1000 クラスのみとなる。

#### 5 装備と車両検査関連

##### エアバッグ式プロテクション

10-2-1	レーシングスーツ	(p96)
10-2-1-7	エアバッグ式プロテクション	
1)	<p>エアバッグベストまたはエアバッグ機能付きレーシングスーツ（以下<b>エアバッグと記す</b>）を使用することが認められる。使用する場合は車検時に申告すること。</p>	
2)	<p>エアバッグの使用基準  <b>エアバッグが転倒等で展開した場合、当該ライダーについては走行に支障が無い、またはエアバッグ膨張部が取り外せると言う事を条件に、その時点で走行しているセッションについてのみ継続して走行することを認める。ただし、当該ライダーは次セッション走行前に新たな（展開していない）エアバッグを装備し、車検での再確認を受けた上で、次セッション以降の走行を行わなければならない。</b></p>	
3)	<p>18歳以下の選手に対するエアバッグ使用義務（2020年1月1日より）  <u><b>18歳以下の選手は、MFJに登録されているエアバッグを使用(着用)しなければならない。</b></u></p>	

車検時にエアバッグが **MFJ** 登録製品であることを確認する。  
 車検時に複数のエアバッグ（仕様または型式違いでも可）を登録することも認められる。  
 ※18歳以下とはレースウィークの予選日時時点で満18歳以下の者をいう。  
 ※適用は **MFJ** 公認競技会（全日本選手権・地方選手権）。  
 承認競技会は主催者の特別規則による。

運用基準は以下とする。

車検： 車検時、MFJ に登録されたエアバッグの確認を行う。（動作確認は行わない）

競技中：

- ① 予選・決勝中にエアバッグが展開した場合  
 エアバッグが展開し、再スタートを行った場合は、そのまま競技に参加できる。  
 ただし、装備品など危険と判断された場合は、黒旗の対応を行う場合がある。
- ② 未着用でコースインしてしまった際の対応  
 始末書提出とし、次回同様の行為を行った場合は状況により罰則対象とする。
- ③ 一度展開した場合、再確認について  
 車検またはスタート前チェックで、外観チェックを行う。  
 再確認をしないまま次の走行をした場合、罰則の対象となる。

## 6 競技関連

### 1) 公式予選 予選基準タイムの変更 (p123)

7-2	予選通過基準タイム
7-2-1	<b>JSB1000</b> クラスは、トップタイム上位 3 名の平均タイムの <b>107%以内</b> 予告： <b>2021</b> 年度の <b>JSB1000</b> クラスは、トップタイム上位 3 名の平均タイムの <b>105%以内に変更される。</b> <b>ST1000、ST600、J-GP3</b> クラスは、トップタイム上位 3 名の平均タイムの <b>108%以内</b>
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 <b>JSB1000</b> クラスは、 <b>107%以内、ST1000、ST600、J-GP3</b> クラスは、 <b>108%以内</b> の範囲でこの基準を変更することができる。
7-2-3	<b>天候不順等の予測の出来ない状況が発生した場合は、大会主催者および審査委員会の判断により予選通過基準を変更することが認められる。</b>
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。

- ・ 全日本選手権の **JSB1000** クラスについては、プレミアクラスとして **ST1000** との違いの明確化および周回遅れなどの発生しないレースを実現するにあたりトップ 3 台の平均タイム **108%** から **107%** に改訂された。他のクラスは変更なし。
- ・ **7-2-3** 項に天候不順時の予選基準タイムが変更できるように新規則が追記された。

### 2) ジェネレーターに関する記載

17-4-4	ウォームアップ開始まで (p102)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ グリッド上での給油は禁止される。</li> <li>・ 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。  <b>(スペアタイヤも含む)</b></li> <li>・ 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、<b>一人</b>で持ち運び可能な<u>ハンディタイプ</u>とし、車両の後方に</li> </ul>

置かれなければならない。

以下・・・省略

グリッド上にて1台のジェネレーターでマシンのタイヤおよびスペアタイヤのタイヤウォーマーを使用する行為を明確にした。

また、1人で持ち運び可能なハンディーキャップとは、取っ手の1つのタイプと定める。

### 3) リアセーフティライト

#### 20-5 全日本選手権 JSB1000・ST1000・ST600 クラスのリアセーフティライト

- ・ WET 宣言時は自動的にリアセーフティライトの点灯が義務付けられる。
- ・ 視界が悪い場合、レースディレクションの指示によりリアセーフティライトを点灯しなければならない。
- ・ ライトの点灯はピットアウト時にオフィシャルにより確認される。

今年より、全日本 ST1000、ST600 クラスもリアセーフティライトが導入され、運用は JSB1000 含め、以下のとおりとする。

- ・ 車検（訪問車検）時に点灯確認 と ピットアウト時に確認。  
ただし、グリッド上やレース中に点灯しなかった場合は、そのままレースに参加させ、レース終了後に確認および注意とする。
- ・ 地方選手権参戦の際に、リアセーフティライト装着車はそのまま参戦を認める。

## 7 全日本選手権関連

### ① 特別スポーツ走行に関する記載

規則書発行後の規則変更： [青字部分の規則変更および追加](#)

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7戦 MFJGP鈴鹿	10月29日	全クラス

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-GP3 ST600 ST1000	〈計時予選方式〉 予選1回で行なわれる場合 各組 最低時間 30分 (筑波 20分)
JSB1000	〈計時予選方式〉 予選1回で行なわれる場合 各組 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。

全日本選手権 第7戦のMFJGPの大会日程が11月1日に変更に伴い、10月29日に変更された。

### ② J-GP3 若手育成施策について

3-5 特記事項		(p121)	
<b>3-5-2 全日本選手権 J-GP3 は以下に示す表のクラス構成で開催される。</b>			
タイトル	クラス名称	参加資格と年齢	技術仕様
全日本選手権	J-GP3	MFJ 国際ライセンス所持者	付則7GP 規則適用

		および FIM インターナショナルライセンス 所持者 年齢 13 歳以上	
	J-GP3 チャレンジ	MFJ 国際ライセンス所持者 年齢 13 歳以上 19 歳以下 FIM ライセンス所持者は含まれない。	NSF チャレンジ規則適用 および車両とライダー重量適用、データロガーの使用
対象外	J-GP3 特別参加枠	MFJ ジュニア・国内ライセンス所持者 年齢 12 歳以上 18 歳以下 大会ごと参戦資格を得たうえでの参加承認されたもの	NSF チャレンジ規則適用

参加年齢は、満年齢を指し、最低年齢は、当該大会の予選日時点の満年齢を指す。

上限年齢は、2020 年 1 月 1 日時点の年齢を指す。

3-5-2-1 全日本選手権 J-GP3 のタイトルは、J-GP3 と J-GP3 チャレンジクラスの選手によって決定する。全日本ポイント・賞金は、J-GP3 クラス、J-GP3 チャレンジクラスの選手に付与され、決勝レースの総合順位に応じて付与される

特別参加枠の選手には、全日本ポイント、賞金などは付与されない。特別参加枠の選手の順位に応じた全日本ポイントは、空位とし以降の繰り上げは行わない。

3-5-2-2 J-GP3 チャレンジクラス

- 全日本ロードレース選手権 J-GP3 クラスに「J-GP3 チャレンジクラス」を設け、全日本選手権第 6 戦オートポリス大会時点のチャレンジクラスのランキング最上位者 1 名に 20 21 年アジアタレントカップの年間参戦資格が与えられる。

ただし、アジアタレントカップの年間参戦経験者は除く。

- ランキング最上位者は、2020 年度のアジアタレントカップもてぎ大会のワイルドカード参戦権も得ることができる。

3-5-2-2-2 J-GP3 特別参戦枠

3-5-2-3 特別参加枠の基準

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。
- 優先順位 1 出場を希望するサーキット（大会）の設定基準タイム（2020 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。
- 優先順位 2 筑波、鈴鹿（フルコース）、もてぎ（フルコース）のコースレコード 105% 以内の実績者は、他大会の参戦申請することができる。

（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。

優先順位は、優先順位 1 を優先し、空きの参戦枠が生じた場合、優先順位 2 を採択する。

3-5-2-4 MFJ 推薦枠

J-GP3 チャレンジクラスおよび J-GP3 特別参戦枠の参戦者のうち、全日本選手権第 2 戦から第 6 戦および鈴鹿選手権第 2 戦（5 月 16-17 日）のうち 3 大会（異なるサーキットの大会）以上参加した者から最大 2 名をアジアタレントカップに推薦する場合がある。

ただし、アジアタレントカップの年間参戦経験者は除く。

J-GP3 チャレンジの 3-5-2-2 項に条件の追加、J-GP3 特別参戦枠については、参戦条件の緩和および 3-5-2-4 項に MFJ 推薦枠の追記を行った。

運用について

- 特別参加枠選手の決定は、MFJ 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。

- ・ 特別参戦者向けのブリーフィングを J-GP3 のブリーフィングと別に実施する。
- ・ 特別参戦枠の車検  
公式車検を車検場で実施。入賞車両の場合、再車検の対象とする。
- ・ J-GP3 チャレンジクラスの車両が NSF チャレンジ規則車両違反と判定された場合は、チャレンジクラスの得点は与えられない。ただし、全日本選手権得点は付与される。

③ ST1000 タイヤマーキング

タイヤ規制		(p133)			
22-2 ST1000					
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。					
ST1000 指定タイヤ					
銘柄	用途	F/R	名称	コンパウンド	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	KR149	M3	120/70R17
			KR149	H3	120/70R17
		リヤ	KR133	S1	200/60R17
			KR133	M1	200/60R17
	ウェット	フロント	KR189	WA	120/70R17
		リヤ	KR405	WA	190/60R17
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指定タイヤはドライタイヤが2スペック登録され、ライダーおよびチームは当該レース開催時の状況で、どのスペックを使用するか（予選、決勝が異なったスペックのタイヤを使用することも可）選択できる。ただし、指定タイヤ供給メーカーが登録したタイヤ以外のスペックのタイヤは使用できない。</li> </ul>					
22-2-1 予選、決勝（朝のウォームアップラン除く）を通じて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。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。					
22-2-2 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。					
22-2-3 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。					

- ・ ST1000 クラスのタイヤ使用本数制限は、予選、決勝を通じて2セット規制で管理される。朝のウォームアップランについては、タイヤのコントロールは行わない。

④ 2020 全日本選手権 年間エントリーの音量測定の扱いについて

年間参戦のエントリーに対し、車検簡素化として音量測定を実施してきましたが、本年の音量測定を以下のとおりとする。

各クラスとの年2回の音量測定を基本として、サイレンサーマーキングの管理を行う。

<運用方法・手順>

- 1) 開幕戦において、すべての車両およびスペアサイレンサーの音量を実施し、合格車両のサイレンサーにマーキング（カラー）が施される。
- 2) 次戦（第2戦）以降は、開幕戦のサイレンサーをそのまま使用し、マーキング（カ

ラー)を残していることを条件に、参加者は自己責任において音量値規定内の車両を用意することを条件に音量測定が免除される。

- 3) 第2戦以降は、マーキングのない(消えた)サイレンサーは、必ず音量測定を受けなければならない。その際に新しいサイレンサーマーキングが施される。  
サイレンサーマーキングなき状態での競技参加は認められない。
- 4) 当該クラスで、2度目(もしくは複数回目)全車測定が指示された大会で、車両(スペアカー含む)およびすべてのサイレンサーの音量測定を受けなければならない。この時点で、開幕戦および測定実施までの大会で受けたサイレンサーのマーキングは無効とする。

## 8 MFJカップ/地方選手権ロードレース大会特別規則

ST1000をはじめとする地方選手権の開催クラスの変更に伴い以下の変更を確認した。

規則書発行後の規則変更： **青字部分の規則削除**

### ① 地方選手権のクラス変更

2 地方選手権 (p140)

2-1 地方選手権の対象種目 地方選手権対象種目は以下に定める。

JP250 ・ J-GP3 ・ ST600 (ST600N) ・ **ST1000※** ・ インターJSB1000  
(インターJSB1000N)

**JSB1000 クラスを除き、各クラスごとに、インタークラスとナショナルクラスのレースに区分される。※ 2020年度からナショナル JSB1000 クラスは、ナショナル ST1000 クラスに統合される。**

2-3 レースの形態

- ・インタークラスとナショナルクラスは、参加台数により混走する場合があります。 ・  
ST1000、JSB1000 クラスは、参加台数により、各施設で設定されている承認競技クラスとの混走する場合があります。
- ・ST1000 クラスとインターJSB1000 クラス構成

クラス名称	ライセンス	ワンメイクタイヤ	備考
ナショナル (Nat) ST1000	国内ライセンス	適用クラス	19モデルまでのJSB1000車両も参加可能 ※
インター(Int) ST1000	国際ライセンス	適用クラス	
インター(Int) JSB1000	国際ライセンス	適用外クラス	

**※ ナショナル ST1000 クラスには、~~2019 ナショナル JSB1000 クラスに参加していた~~ 2019年モデルまでの公認車両に限り JSB1000 仕様での参加を認める。ただし、タイヤワンメイク制度は適用される。(暫定処置 2025年度まで) 同一の昇格ポイント、章典の対象とする。**

地方選手権のJSB1000クラスは、ナショナルST1000クラスに統合にあたり、2019モデルまでのJSB1000車両の参加記載を明確にするため、上記の部分を削除した。

## II. 2020 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

GP 7-16(159) JSB 4 (P170) ST1000 4(P193) ST600 4 (P216) JP250 4 (239)

規則書発行後の規則変更： JP250 クラスのみ **青字部分の規則修正**

7-16-2 ~~ノイズテスト~~音量測定の際、ギヤボックスにニュートラルがないマシンは、

	スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
7-16-3	規制に適合しているサイレンサーには車検にて <b>ペイント</b> マークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、 <b>車検にてペイント</b> マークを受けたスペアサイレンサーに関してについては交換が認められる。
7-16-7	サイレンサーが1本を超えるエンジンの <b>音量測定</b> <del>音量計測</del> は、 <del>各エキゾーストパイプ</del> <b>それぞれのサイレンサー</b> の先端で測定される。
7-16-10	<b>音量測定場所周辺</b> の音量は、 <b>測定される</b> モーターサイクルから半径5m以内において90dB/A <b>まで以下</b> とする。

「ノイズテスト→音量測定」「マーク→ペイントマーク」と語句の統一を図った。

JP250 技術仕様 4-1-7 の部分のみ語句を修正

## 2) ボルト ナット類

ST 1000 7-2-4-1 (p 210) ST600 7-3-26 (p 232) JP250 (p 253)

規則書発行後の規則変更：**青字部分規則追加**

7-3-28	ボルト、ナット類
7-3-28-1	<b>技術仕様に規定されていない</b> ボルト、ナット類の変更。 ただし公認車両と同じ、 <b>または鉄製の</b> 材質でなければならない。

・一般的なボルト、ナット類は、公認車両と同じ、または鉄製の材質のものには変更が認められる。ただし、「技術仕様に規定されていないボルト、ナット類の変更」とは、公認車両時の部品をそのまま使用しなければならない箇所をさす。

## 3) 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート

ST1000 7-4-7 (p 212) ST600 7-4-7 (p 233) 7-4-7 (p 254)

規則書発行後の規則変更：**青字部分規則削除**

7-4 取り外しことのできる部品 (アフターマーケット部品との交換は不可)
<del>7-4-7 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート</del>

「7-1 レースのための取り外さなければならない部品」の「7-1-3 別体式の場合のナンバープレートブラケット」と矛盾のため削除

## 4) スプロケットガード

ST1000 7-2-6-2-1 (p198) ST600 7-2-6-2-1 (p221) 7-2-6-2-1 (p244)

規則書発行後の規則変更：**青字部分規則追加**

7-2-6-2-1	リヤスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂 <b>(カーボン除く)</b> とする。取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
-----------	--

## 2 JSB1000クラス技術仕様の変更点

### 1) ジェネレーター、エレクトリックスターター

(p185)

7-24-6	ジェネレーター、エレクトリックスターター
7-24-6-1	ジェネレーターの改造、 <del>取り外し</del> 、交換は許可される。
7-24-6-2	エレクトリックスターターは、常に正常に作動し、エンジンを始動させることができなければならない。
7-24-6-3	<b>エンジンは、エレクトリックスターターがその作動を停止した後も、自力で作</b>



動を継続していなければならない。

- ・ FIM EWC 規則に合わせ規則の改訂。ジェネレーターの改造と交換はできるが、取り外しが認められなくなった。

## 2) 部品の互換性特別申請

### 10 部品の互換性特別申請

(P190)

車両メーカーから申請された部品について MFJ で審議し、互換性が承認された場合、その内容の範囲内で使用が認められる。承認された内容は、MFJ のホームページ等で告知される。

車種：YZF-R1(B3L)、YZF-R1M(B4S)

互換性の内容 フェアリング(アッパー、サイド、ローア)

互換性の対象車両

車名 (型式・年式)	F打刻型式	E/G型式	F打刻開始No.
YZF-R1 (2015)	JYARN32* JYARN39*	N526E N527E	JYARN32****000006 JYARN39****000001
YZF-R1M (2015)	JYARN32* JYARN40*		JYARN32****000301 JYARN40****000002
YZF-R1レースベース (2015-2016)	CN06C	N526E	CN06C-000001
YZF-R1 (2017-2019)	JYARN39* JYARN49*	N527E N532E	JYARN39****001000 JYARN49****000001
YZF-R1M (2017-2019)	JYARN**		JYARN*****
YZF-R1レースベース (2017-2019)	JYARN49R		JYARN49R00000001

## 3 ST1000 クラス技術仕様の変更点

### 1) ブレーキ

#### 7-3-7 ブレーキ

(p 202)

7-3-7-11 フロントマスターシリンダー (ブレーキリザーバータンク含む) の変更が認められる。リヤマスターシリンダーは公認車両の状態を維持していなければならない。フロントとリヤのブレーキリザーバータンクの取り付け位置の変更およびステーの変更/追加を認める。

ST600 と異なり、フロントマスターシリンダーの変更が認められている。

### 2) ボディワーク (フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト)

(p 205)

7-3-12-1-1 ウィンドスクリーンの形状と材質は変更できるが、高さ方向の寸法変化は公認車両のスクリーン取り付け状態からステムアッパーブラケット (トップブリッジ) 上面を基準にして±15mm 以内の高さ変化であること。スクリーンエッジには丸みをもたせていなければならない。

ウィンドスクリーンの規則は、世界耐久選手権の SST クラスの規則を適用した。

### 3) カムシャフトとカムプロケット

#### 7-3-16

カムシャフト

(p 208)

#### 7-3-16-1

カムシャフトは公認車両の状態が維持されていなければならない。

ただし、カムプロケットの取り付け位置の調整によるバルブタイミングの変更は許可される。

#### 7-3-17

カムプロケット

#### 7-3-17-1

カムプロケットは公認車両の状態が維持されていなければならない。

ただし、プロケットのカムシャフト取り付け用穴の追加加工による変更は認められる。

7-3-17-2	カムチェーンは公認車両の状態が維持されていなければならない。
7-3-17-3	カムスプロケットとカムシャフトを締結するボルトの変更は認められるが、ボルトのネジサイズおよび材質は、公認車両と同等でなければならない。
7-3-17-4	公認車両が圧入式のカムスプロケットの場合は、取り付け位置が調整可能な圧入式ボスとカムスプロケットへの変更が認められる。

7-3-16-1 および 7-3-17-1、7-3-17-4 項は、ST1000 クラスのみ適用することを確認した。

#### 4) ECU

7-3-22-5	ECU (エンジン・コントロール・ユニット) は内部のプログラムおよびデータを含め 7-3-22-5-1、7-3-22-5-2、7-3-22-5-3 に記載された項目に適合した ST1000 用 MFJ 部品公認 ECU への変更および MFJ 部品公認サブ・コンピューターの追加が認められる。
7-3-22-5-1	公認車両申請メーカーおよび関連会社が製作販売する ECU (フル・コンピューター)。
7-3-22-5-2	アフターマーケットメーカーが製作した ECU (フル・コンピューター) およびサブ・コンピューター。ただし、売価が 30 万円(消費税含まず)以下のものに限定される。
7-3-22-5-3	部品公認 ECU および部品公認サブ・コンピューターは、一般に販売され誰でも購入できるものでなければならない。
7-3-22-7	サブ・コンピューターの追加も認めるが、サブ・コンピューターは公認車両(レーススペース車用レース専用を除く)の ECU との併用のみが認められ、ST1000 用部品公認 ECU (フル・コンピューター) との併用は許可されない。

- ・ ECU は、MFJ 部品公認制度が導入され、車両メーカーおよび関連会社の制作する ECU (主にキット ECU を言う) とアフターメーカー製の ECU またはサブコンピュータのみ使用できない。
- ・ サブコンピュータ (現在 MFJ 部品公認登録なし) は、公認車両に装着されている ECU との組み合わせて使用。キット、アフター ECU との併用はできない。
- ・ 使用可能な ECU は別紙にて確認ください。

#### 5) 燃料ポンプ、ワイヤーハーネス、スプロケット/チェーン

規則書発行後の規則変更： [青字部分の規則追加](#)

燃料ポンプ	
7-3-22-9	燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。燃料ポンプは取り付け台座も含めて公認時の状態を維持していること。
7-3-24	ワイヤーハーネス (p 210) <u>ST600 7-3-22 (231) JP250 (252)</u> ワイヤーハーネスは改造、変更が認められる。但し、始動装置は公認車両と同じ方法で作動し、発電装置 (フライホイール重量含む) および発電容量も公認車両の状態を維持していなければならない。
7-3-25	スプロケット/チェーン (p 210) <u>ST600 7-3-23 (231)</u> フロントスプロケット、リヤホイールスプロケットは、サイズと丁 (歯) 数および材質の変更 (チタニウムは禁止) は許可されるが、取り付け方法および位置は公認車両と同じでなければならない。チェーンはピッチならびにサイズと長さの変更が許可さ

れる。

スプロケットの記載については、チタニウムの禁止を追加した。

#### 6) 買い取り価格

ECU とワイヤーハーネスセットの追加

規則書発行後の規則変更： 青字部分の規則追加

7-6-6-1-1 部品買い取り価格 (単位:円)

メーカー名	車種	買い取り価格 (円)	
ビーエムダブリュー	S1000RR (K67)	ECU	212,000
		ワイヤーハーネスセット	217,000
ピアaggioグループ ジャパン	RSVFACTORY RSV4 RF	ECU	448,000
		ワイヤーハーネスセット	91,000
本田技研工業	CBR1000RR-R (SC82)	ECU	240,000
		ワイヤーハーネスセット	

#### 4 ST600 クラス技術仕様の変更点

7-6-6-13 部品の互換性特別申請

車種： **YZF600 (YZF R-6) 2017 年公認モデル**

互換性の内容 **フロントブレーキ・マスターシリンダーCOMP.**

互換性の対象車両

下表に記載された **2017** モデルの **YZF600** の車両に装備されたフロントブレーキ・マスターシリンダーCOMP. (部品番号 **2CR-2589A-00**: NISSIN製) を、旧型モデル (2006~2016年 まで販売) の **YZF-R6** (フレーム打刻番号・**RJ111/RJ151/JYARJ1**: BREMBO製) に装備されたフロントブレーキ・マスターシリンダーCOMP. (部品番号 **5SL-W2587-00**) に変更することを認める。ただし、ブレーキキャリパーの変更は認められない。

また、**2017** モデルの **YZF600** に装備されたフロントブレーキ・マスターシリンダーCOMP. を旧型モデルの **YZF-R6** に装備することも認められない。

昨年のシーズン中の特別申請を規則化した。