MFJ
2005年1月1日発行（通巻417号－毎年6回奇数月1日発行）昭和54年
MFJライディング臨時増刊

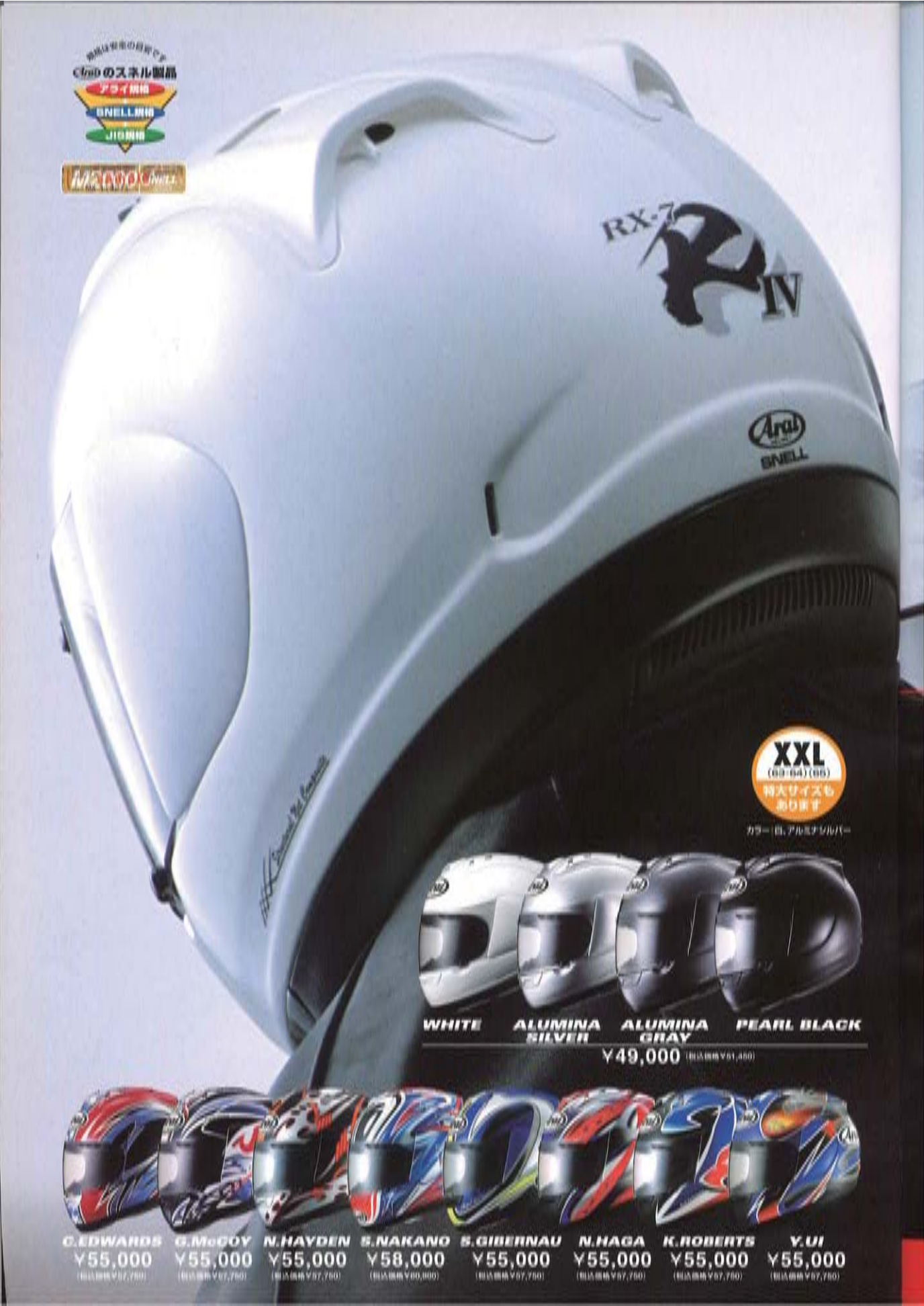
2005

MOTORCYCLE SPORTS RULES

国内競技規則

ROAD RACE
MOTOCROSS
TRIAL
SNOWMOBILE
DRAG RACE
DIRT TRACK

オートレース Auto Race
この国内競技規則書は、日本小型自動車振興会からオートレースの公益資金の補助を受けて制作されたものです。
http://www.mfj.or.jp


RX-7 RR IV
Arai
SNELL
XXL
(03・04)(05)
特大サイズも
あります
カラー：白、アルミナシルバー
WHITE
ALUMINA SILVER
ALUMINA GRAY
PEARL BLACK
¥49,000 (税込価格¥51,450)
C.EDWARDS ¥55,000 (税込価格¥57,750)
B.McCOY ¥55,000 (税込価格¥57,750)
N.HAYDEN ¥55,000 (税込価格¥57,750)
S.NAKANO ¥58,000 (税込価格¥60,900)
S.GIBERNAU ¥55,000 (税込価格¥57,750)
N.HAGA ¥55,000 (税込価格¥57,750)
K.ROBERTS ¥55,000 (税込価格¥57,750)
Y.UI ¥55,000 (税込価格¥57,750)

※写真の商品は、印刷のため実物とは若干異なってみえる場合があります。店頭にてご確認ください。
●アライ製品については、品質管理課までお問い合わせください。直通TEL(048)643-3681
株式会社 アライヘルメット 〒330-0841 さいたま市大宮区東町2-118 TEL(048)641-3835㈹
アライヘルメットホームページ http://www.arai.co.jp/

Arai HELMET
Racing Specialities

さらに静かに
ニューフォルム

エッジシェイプド・フォルム(Edge Shaped Form)。ヘルメット下部の首周りは内側に向かって美しい曲面をえがいている。これにより、安全性はもとより、空気の流れが驚くほどスムーズになった。また、シールドとシェルの段差を極少におさえたフラッシュサーフェイスフォルムとの組み合わせは、風きり音を低減し、これまで以上の静粛性を実現させた。

エッジシェイプド・フォルム

よりスムーズに
ベンチレーション

ディフューザーは新開発のTYPE B。エアーアウトは、スタビライザーノズルを前に移動。これによりダクト1つに1ケ所のノズルという設定になり、スムーズに大量の空気を流通できる。また、前方吸気の静粛性を高めるためにエアーフローバルジを新設計。さらにエアー流入をアップさせた新形状デルタダクト4を採用した。加えて、マウスシャッターは、大容量のパワーインテークシャッター。口元の空気の流れを整え、シールドの息ぐもり防止に威力を発揮するフリーフローシステムの効果さえもアップさせた。あたかも風の中を走っているような一体感が得られる。

ディフューザー TYPE B

デルタダクト4

パワーインテークシャッター

RACING TECHNOLOGY
RX-7 RR4

より静かでより涼しく快適。ESFがエアー整流性能さえも向上させた。
エッジシェイプド・フォルム

冷・乾内装

システムストラップカバー

アイプロテクト・ディフレクター

もっと剛く軽く
SNC構体

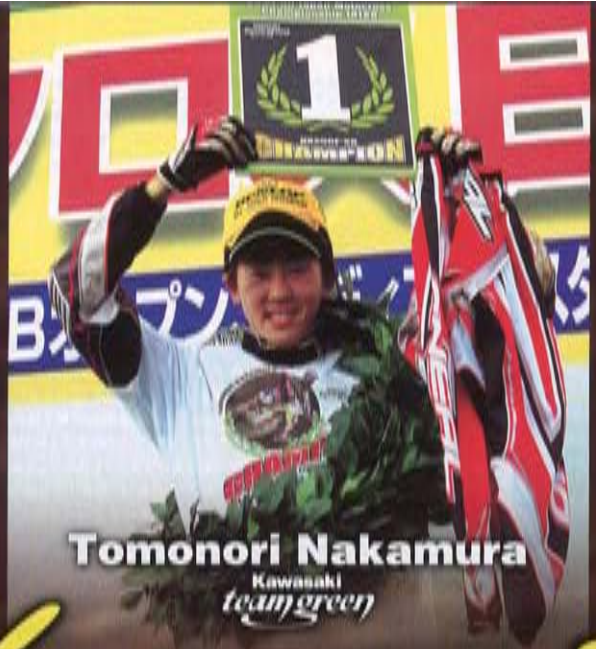
化学繊維内の変形を抑えるネット状の素材により限界性能を向上させたSNC構造のシェルは、現存の有機繊維の中で最高レベルの強度、弾性率を有す先端素材の採用により、剛く軽いだけでなく、着用時に、さらに軽く感じる低重心設計が施されている。

Greatest Yet Contours

ぐっと快適に
新開発のさまざまな機能

内装は、汗を素早く吸収、発散する冷・乾内装を標準装備。あご紐のストラップカバーさえも着脱可能にしたシステムストラップカバーや、エアー流入量の増大によるエアーの強い流れを直接目に当たらないようにするアイプロテクト・ディフレクターなど、走りのテクノロジーから発想された優れた機能が満載されている。

●機種名:RX-7 RR4 ●構体:SNC(ストラクチュラル・ネット・コンポジット) ●規格:スネルM2000・JIS ●内装:[ハイフィッティング内装(冷・乾内装/超パット調節可能・特許)、フリーフローシステム(特許) ●シールド:スーパーアドシスLHD標準装備(特許) ●カラー:白、アルミナシルバー、アルミナグレー、パールブラック ●サイズ:(53-54)(55/56)(57-58)(59-60)(61-62)



Champion

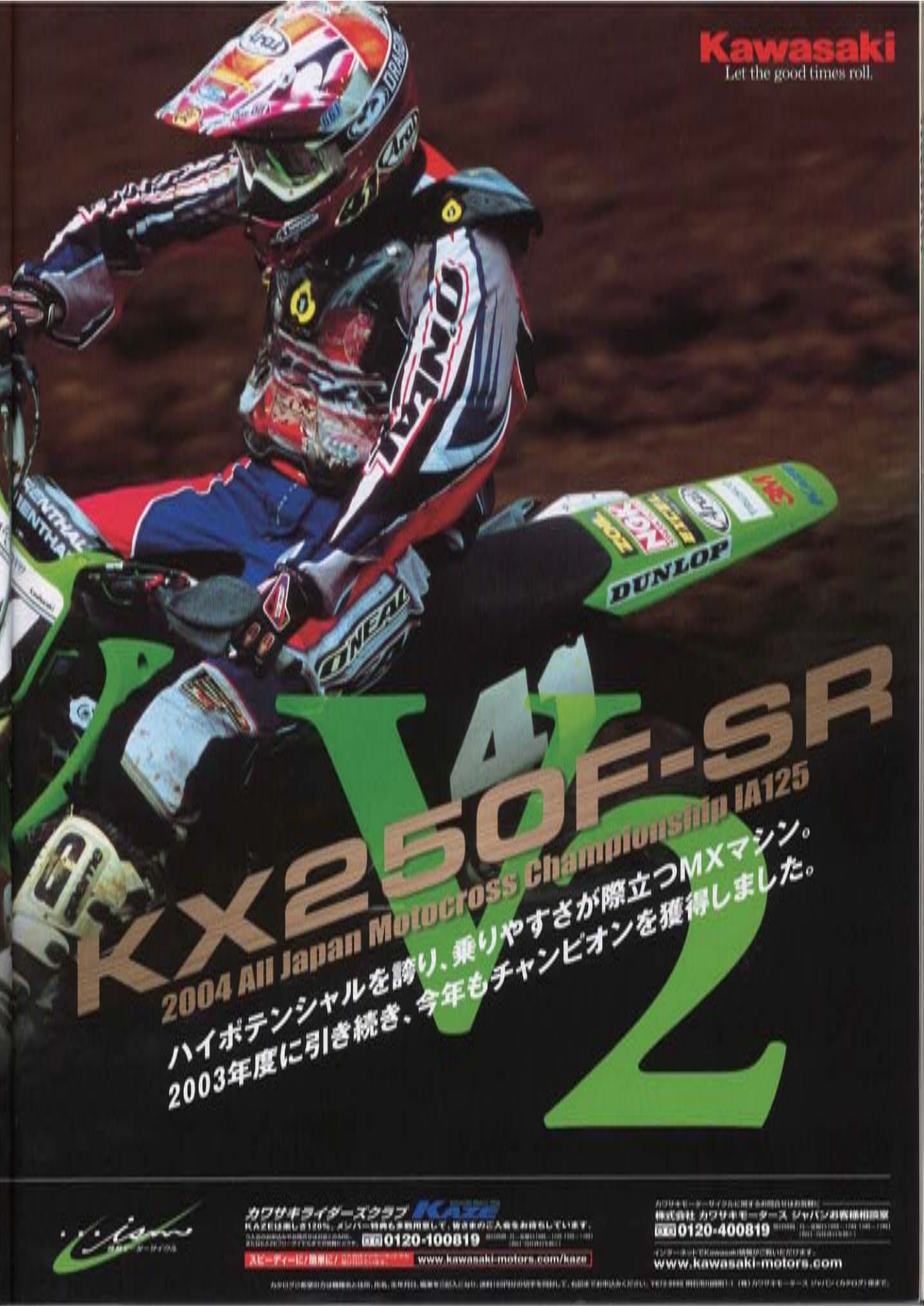
ご声援ありがとうございました。

全日本MX選手権で快進撃を続けた
中村 友則選手（チームグリーン）。
第8戦、第9戦での両ヒート完全優勝の快挙に続き、
10月31日の全日本MX最終戦 日本GPでも、
ヒート1：2位、ヒート2：3位と安定した強さを発揮して、
シリーズチャンピオンに輝きました。
またIA250では、第9戦の両ヒートを
田中 教世選手（カワサキレーシングチーム）が完全制覇！
KX250SRのポテンシャルの高さを実証しました。

第9戦（中国大会）で
パーフェクトウィン!!

カワサキライダーのサインは"K"。
ほっと、こころの通い合う瞬間。
K's communication!

Ridership
日本自動車公正取引協議会・会員
やめよう、不正改造。
正しく楽しむ、バイクは楽しい。


Kawasaki
Let the good times roll.
KX250F-SR
2004 All Japan Motocross Championship IA125
ハイポテンシャルを誇り、乗りやすさが際立つMXマシン。
2003年度に引き続き、今年もチャンピオンを獲得しました。
カワサキライダーズクラブ
KAZE
0120-100819
www.kawasaki-motors.com/kaze
株式会社 カワサキモータース ジャパンお客様相談室
0120-400819
www.kawasaki-motors.com

HONDA
The Power of Dreams

すべてがサーキットポテンシャル。

リッタークラスのスーパースポーツモデルとして高度な運動能力を獲得したCBR1000RR。その車体設計の中心コンセプトはマスの集中化にある。コンパクトなエンジン、徹底的な軽量化を図ったパーツ類、そして、それらを支えるフレームワークや空力特性に優れたスタイリングなど。すべてがRC211VのDNAを継承した設計思想で貫かれている。

● Engine Type: liquid-cooled 4-stroke 16-valve DOHC inline-4 ● Displacement: 998cm³ ● Max Power: 69kW[94PS]/10,000rpm ● Max Torque: 84N·m[8.6kg·m]/8,000rpm ●Dry Weight: 181kg ■Body Color: Winning Red, Candy Tahitian Blue (New Color), Pearl Fadeless White ■¥1,218,000(消費税抜本体価格¥1,160,000) Pearl Siren Blue (Special Edition) ■¥1,312,500(消費税抜本体価格¥1,250,000) ※価格(リサイクル費用を含む)は、すべてメーカー希望小売価格です。※価格には保険料・諸金(消費税を除く)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。※価格は参考価格ですので、詳しくは販売店にお尋ねください。※本仕様は予告なく変更する場合があります。※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。★お買い上げのお客様に24時間・365日の安心のサポートHondaロードサービス「ゴールド」をプレゼント。(有効期間:1年間)★ご成約のお客様でHondaロードサービス「ゴールド」をお申し込みのお客様に「CBR1000RRスペシャルブック」をプレゼント。開発者やテストライダーによる対談・スペシャルフォト等収録。※輸出仕様車を除く。詳しくは、お近くのプロス店にお尋ねください。

Ridership

バイクが好きだから、
セーフティライド。

http://www.honda.co.jp/motor/

New Color
■キャンディダイアブロブルー
CBR
1000RR
http://www.honda.co.jp/CBR1000RR/
2004 全日本ロードレース選手権シリーズ
全クラス制覇!
JSB1000／GP250／GP125／ST600クラス
ご声援ありがとうございました。
Honda Racing
Special Edition
■パールサイレンブルー
PRO'S
HONDA
Emotional
Technology.
HONDA

This bike lov
Ridership

YAMAHA
Touching Your Heart

ay!

フィールドもスタイルも選ばない、手に入れたモノは自由とTricker。
乗ったら分かる、This Bike loves to Play!

tricker

フリーライドプレイバイク tricker XG250
・Model Type:8A-DG1DJ ・Engine Type:Air Cooled,SOHC,2-Valve Single ・Displacement:249cm³
・Max.Power:18kW(21PS)/7,500rpm ・Max.Torque:21N・m(2.14kgf・m)/6,500rpm ・Transmission:
5 Speed Return ・Dry Weight:111kg ・Coloring:Silver 3(Silver/Yellow),Dark Purplish Blue Metallic 2
(Blue/beige),Mat Black 2(black)

www.yamaha-motor.jp/mc/

メーカー希望小売価格418,950円（本体価格399,000円、消費税19,950円）
●メーカー希望小売価格は沖縄県以外一般地域を除く価格です。●メーカー希望小売価格には保険料、税金（消費税除く）、登録などに伴う諸費用は含まれていません。
●価格は参考価格です。詳しくは販売店にお問合せ下さい。●写真はイメージ写真の為、実際の車体色と異なって見える場合があります。

CLEAN & SILENT

ClubYAMAHA

www.yamaha-motor.co.jp

ヤマハ発動機販売株式会社

SUZUKI

ソリッドブラック

DR-Z400SM主要諸元：
●全長 2,225mm ●全幅 870mm ●全高 1,185mm ●シート高 870mm ●乾燥重量133kg ●エンジン型式 K419・水冷・4サイクル・DOHC・単気筒 ●総排気量 398cm³
●最高出力 29kW (40PS) /7,500rpm ●最大トルク 39N·m (4.0kg·m) /6,500rpm ●タイヤサイズ (前) 120/70R17M/C 58H ●タイヤサイズ (後) 140/70R17M/C 66H

※価格には保険料・税金（消費税を除く）・登録などに伴う諸費用は含まれておりません。※価格は全て参考価格です。詳しくは販売店にお問い合わせください。
※エンジン出力表示は、「PS/rpm」から「kW/rpm」へ、トルク表示は「kg·m/rpm」から「N·m/rpm」へ切り替わりました。（　）内は旧単位での参考値です。
※車体色は印刷のため実物と異なる場合があります。※仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。詳しくは販売店にお問い合わせください。

NO! ヘルメット着用 ライダーを目指す

Ridership

(財)日本自動車リサイクル促進センター

ハンドルを握る拳で400に挑め!!

ストリートを駈けるファイティングマシン。

新型 DR-Z 400SM

ストリートの視線を集中させる
400ccスーパーモタードがデビューした。
軽量ボディに乗せた400ccのエンジンが叩き出すパワー、
レーサー譲りのハイスペックパーツが支えるワンランク上の走り…。
ストリートを駆ける洗練されたシルエットを想像してほしい。
悠然とかまえる孤高のマシンが、挑戦者を待ち受ける。

チャンピオンイエローNo.2

メーカー希望小売価格 ¥732,900 (消費税抜き¥698,000)

インターネットでスズキに関する情報がご覧頂けます。
http://www.suzuki.co.jp

0120-402-253

SUZUKI
スズキ株式会社

WAKO'S

WAKO'Sで戦闘力をアップしよう!

Power of WAKO'S

ST600
RC5UGO
長谷川 寛憲 選手
【WR30S】

IA125
増田 純 選手
【WR30S】

WR-S

WR-Sの特長、それはなんといっても モーターサイクルレース専用設計!世界で も初に見るオイルが誰でも購入できること。全日本ST600では多くのチームが WR30Sを使用。30番という低粘度は、粘度が10番違えば車速が5~10km 変わるといわれ、オイルによる ロス馬力が焦点になる ST600では最大の武器となるからだ。WR-Sはレース生 まれのレース育ちだが、最新テクノロ ジーのベースオイルは耐久性に優れ、変 質等も無いのでモトクロスやストリート でもその性能を堪能できる。 Let's Try WR-S!

WR-S

10W-30 20W-50
10W-40 20W-50
容量1L 4L 20L
(本体価格1,200円/1L)

GP125
S-way
小室 旭 選手
【RV-R】

RV-R

RV-R

2001年GP250クラスチャンピオンオイル RV-R
その能力をRG125で最大限に発揮するレシピ(セッティングデータ)を公開しよう。ポイントはスロージェット、#48を基準に設定し、それにニードル(6S~6J-4段~3段)を合わせこむ。アトモーションが抑えられ、同時に脱出加速を上げられる、RV-Rの最大の特徴である「焼け」を見ながらLet's Set!

株式会社 和光ケミカル 神奈川県小田原市南鴨宮1-1-1 TEL.0465-48-2211(代)

Kamitsue
AUTO POLIS

〒877-0312大分県日田市上津江町上野田1110-12
TEL:(0973)55-1111 FAX:(0973)55-1113

4.674Hの誘惑。

5/28(土)~29(日)
2005年全日本ロードレース選手権開催

国際格式参加型サーキット:オートポリス

OXTAR
FOCUS ON BOOTS

ANDREA DOVIZIOSO
WORLD CHAMPION
125

OXTAR T.C.S. EVO REPLICA RX
T.C.S.イーヴォ RXレプリカ レーシングブーツ
¥47,250
カラー：■ホワイト OX10101
サイズ：24.5(38)～29.5cm(48)
表素材：ロリカ+ロリカメッシュ
内張素材：エアーテックフリーザブル
(通気性素材)
ソール素材：ラバー
全高：約32cm
●本体はパンチング加工を施しさらに通気性を保持。

OXTAR T.C.S. EVO RX
T.C.S.イーヴォ RX レーシングブーツ
¥45,150
カラー：■ブラック OX10111
■レッド OX10112
■ブルー OX10113
サイズ：24.5(38)～29.5cm(48)
表素材：ロリカ
内張素材：エアーテックフリーザブル
(通気性素材)
ソール素材：ラバー
全高：約32cm

オクスター日本総代理店
南海部品株式会社
〒550-0002 大阪市北区曽根崎新地2-6-28 TEL.06-6344-1581(代) http://www.nankaibuhin.co.jp

※安全のためオートバイ用ウエア・グローブ・シューズを着用しましょう。N.B.O.加盟店でのご試着をお勧めします。※価格は消費税相当表示(税込)です。

風を思いっ切り楽しむ! バイカーズライフ

オートバイ

毎月1日発売
定価:570円(税込)
日本のオートバイの歴史はそのままオートバイ誌の歴史です。

Mr.Bike

毎月6日発売
定価:380円(税込)
読み応えのある斬新な企画と記事が好評です。

Mr.Bike BG

毎月14日発売
定価:350円(税込)
中古車情報に加え、名車・絶版車の記事も充実しています。

モーターマガジン社の2輪&4輪誌ラインナップ

GOGGLE

3.6.9.12月の24日発売
定価:1200円(税込)
バイクライフを楽しむ大人の2輪誌です。

JAPAN BG

毎月30日発売
定価:450円(税込)
新品から中古まで、本気で役立つ情報誌です。

Motor Magazine

毎月1日発売
定価:700円(税込)
信頼性と実用性に富んだハイクオリティ・マガジンです。

ホリデーオート

毎月10日発売
定価:300円(税込)
クルマを選ぶ、買う、走る。カーライフの最先端をリードしています。

4WD CRAFT

季刊:1月、4月、7月、10月の9日発売
定価:1500円(税込)
オフローダーの世界を深く堀り下げた大特集が好評です。

お近くの書店でお求めください。品切れの場合は、書店でご注文していただくか(お手元にお届けするのに多少時間がかかります)、事前に当社販売部にて在庫をご確認の上、ブックサービス(0120-29-9625)へご注文ください。送料210円でご自宅に代引きでお届けします。

モーターマガジン社 〒105-8611 東京都港区新橋5-33-10 HP=http://www.motormagazine.co.jp
(販売部) Tel.03-3434-3153 Fax.03-3434-3162 e-mail=hanbai@motormagazine.co.jp

DENSO

平井 雄一
MotoGP125

和戸 真樹
MotoGP250

Randy De Puniet
MotoGP250

世界最小径※0.4mm
イリジウム合金中心電極
※イリジウムプラグとして2004年11月現在

驚異の着火力
0.4mm径イリジウム合金中心電極は、
冷却作用が極めて少なく、確実な着火性能を発揮。

パワフルな加速性能
エンジンの回転が不安定なときでも、安定した着火を実現。
優れたレスポンスと加速性能を向上。

加速性能比較

燃費・静粛性にも貢献
アイドリング時も確実に着火。エンジン回転を安定させ、
燃費性能はもちろん静粛性も向上。

そのプラグは、
レーサー本能を呼び覚ます。

世界のサーキットで活躍するデンソースパークプラグ。
その最先端テクノロジーが凝縮されたイリジウムパワーはかつてないハイレスポンスを実現しています。
愛車の走りを、もっと強く、もっとしなやかに。優れた加速性能をぜひ体感してください。

高性能スパークで
エンジン本来の力を引き出す
IRIDIUM POWER

レース で無敵の
スパークテクノロジー
IRIDIUM RACING

デンソーのホームページでは、自動車メーカー、車名から適応品番を検索できます www.denso.co.jp/PLUG/

株式会社デンソー 〒448-8661 愛知県刈谷市昭和町1丁目1番地 お問い合わせ先／TEL 0566-25-6724 受付時間／10:00～12:00, 13:00～16:00(土・日・祝日を除く)

SHOEI

Civil

「風の流れ」を実感できる トライレクト エア インテーク

TRIDECT AIR INTAKE

ヘルメットで最も風圧のかかる前頭部に3ヶ所のダイレクトタイプのインテークホールを装備、後頭部にかけて「風の流れ」を実感できる絶大なベンチレーション効果を生みます。

最新ポーテックス、アローポーテックスベンチレーション

ARROW VORTEX VENTILATION

V字型アウトレットの先駆けである、ポーテックスベンチを更に進化。高速安定性を高めながらも、排気効率は従来比10%アップ。ベンチレーションの効きで定評のSHOEIがさらに一歩、進化を手にしました。

最先端はすべて"X"にある。

口元のエアをコントロールするベンチレーションシステム

LOWER AIR INTAKE & BREATH CHANNEL X

チンガードにはデフロスター+ダイレクトインテークの2ウェイにエアを導入するロアエアインテークを、内側にはX-Elevenと同様のブレスチャンバーIIを装備。口元へフレッシュなエアを供給しながら、シールドの曇りの原因となる呼気を効果的にガードします。

機能とフォルムの純度を果たしたリアビュー

シンプルな中にも最新のノウハウを投入してデザインされたリアビューは、後頭部を引き締めるようにエッジ&アウトレットで形づくられ、機能性とスタイリングの融合を果たしています。

X-9

SPEED GROOVE

■X-9 SPECIFICATION ●価格:39,000円(税込み40,950円) ●規格:JIS規格、SNELL規格、MFJ公認●カラー:ホワイト、ブラック、モンツァレッド、ロイヤルブルーメタリック、ライトシルバー、パールグレーメタリック●サイズ:XS(53~54cm)、S(55~56cm)、M(57~58cm)、L(59~60cm)、XL(61~62cm)、XXL(63~64cm) XS、XXLサイズはブレーンカラーのみ●構造:AIM+(Advanced Integrated Matrix Plus Multi-Fiber) 強靭なガラス繊維と有機繊維の複合積層構造を基に、高い弾性特性を持つ高性能有機繊維素材をプラス、軽量でありながらも耐性弾性に優れる高性能なシェル構造。●付属品:プレスガード、チンガーテン、メンテナンスキット

●ヘルメットの機能を最大限に生かすためにあごひもはしっかり締めましょう。

●安全確保のため改造しないでください。●商品は改良のため予告なく仕様変更することがあります。●カタログ請求及び販売についてのお問い合わせは〈国内営業部/TEL.03-5800-8180〉まで。製品の修理、品質についてのお問い合わせは〈茨城工場内 顧客サービス課/TEL.029-892-3617 e-mail:help@shoeihelmet.co.jp〉まで、連絡下さい。●SHOEI/〒110-0005 東京都台東区上野5-6-6 GP10ビル7F 茨城工場/〒300-0025 茨城県稲敷郡江戸崎町羽賀1783 ホームページアドレス http://www.shoei.com

Try! FOR GT

オートレース
Auto Race

みんなの明日のために、
今日も走ってる。

オートレースの売上金は、身近なところで役立っています。

EXPO 2005 AICHI JAPAN

2005年日本国際博覧会「愛・地球博」の支援

「自然の叡智」をテーマとして、2005年愛知県で開催される21世紀最初の国際博覧会を支援しています。

車いすテニス大会への支援

車いすテニスを通し、障害者の方々のスポーツ交流と社会参加を応援しています。

世界少年野球大会への支援

世界少年野球大会を支援し、ルールとマナーを守れる健全な少年少女の育成に貢献しています。

中小企業への技術支援

公設工業試験研究所における最新技術の指導を支援し、地域機械工業のさらなる向上と活性化に貢献しています。

福祉車両の整備

福祉施設の送迎用車両の整備を支援し、お年寄りや障害者の方々の福祉サービス向上に寄与しています。

http://www.autorace.or.jp/

MACHINE SPORTS

AUTO RACE

知れば知るほど面白い、オートレースの世界。

火花散る攻防や猛烈なスピード感が抜群に面白い、オートレースの世界。
少しだけ観戦のポイントをおさえれば、さらに熱くドラマチックな展開が見えてきます。
ぜひこの機会に、スリルに満ちたオートレースの魅力を知ってください。

INTRODUCTION >>

オートレースの基本

オートレースって、どんな競技？

1周500m、だ円形のコースを8台のマシンで6周してスピードを競う公営競技。それがオートレースです。全国6ヶ所にあるレース場で開催され、ひとつのタイトルは初日の予選から最終日の優勝戦まで最長6日間。約88名の選手がトーナメント制で熱い戦いを繰り広げます。

MOTORCYCLE >>

オートレースのマシン

オートバイは、一般のものとどこが違うの？

レース用マシンは、高速で競うために独自の進化を遂げました。たとえば接近戦では追突事故などのもとになるという理由で、ブレーキはありません。ハンドルが左側だけ高いのは、コーナーを安定して回る工夫です。また原則的にマシンは同じ規格ですが選手が自ら整備・調整をするため、選手の個性が強く表れます。

PROTECTOR >>

オートレース選手の防具

選手の防具って？

レース中の危険から身を守るため、選手は革のつなぎと革のブーツ、手袋、ヘルメットをつけ、さらに肩・胴・肘・手の甲・ひざ・すねに防具を装着します。左足につけた鉄製のサンダルのようなスリッパは、コーナーで左足を繰り出す時に滑りをよくするためのものです。

BATTLE >>

レースの見どころ

オートレースの面白さって？

ランクや実力に差がある場合、通常は実力者に「他の選手より後方からスタートする」というハンデがつきます。実力者になるほどこのハンデも長距離に。それを巻き返して勝つシーンに、オートレースならではの爽快感があるのです。逆に若手の選手が強豪と戦う時も、勝つチャンスは充分にあるというわけです。

MAP AND ACCESS

伊勢崎オートレース場

群馬県伊勢崎市宮子町3074
TEL0270-24-8780
＜電車・バス＞JR両毛線・伊勢崎駅、新前橋駅より無料バス
JR高崎線・本庄駅、熊谷駅より無料バス
＜車＞関越自動車道「本庄児玉インター」より約30分
北関東自動車道「駒形インター」より約5分

川口オートレース場

埼玉県川口市青木5-21-1
TEL 048-261-4370
＜電車・バス＞JR京浜東北線・西川口駅より無料バス
埼玉高速鉄道・南鳩ヶ谷駅より徒歩15分
＜車＞首都高速川口線「加賀インター」より約15分

山陽オートレース場

山口県厚狭郡山陽町大字埴生字赤松700
TEL 0836-76-1118
＜電車・バス＞JR山陽本線・埴生駅より徒歩3分
JR山陽本線・下関駅、小野田駅、宇部駅、小郡駅、防府駅よりバス
山口線・山口駅よりバス／JR山陽本線・東萩駅・長門市駅よりバス
美祢線・美祢駅よりバス／JR鹿児島本線・小倉駅よりバス
日豊本線・行橋駅よりバス
＜車＞山陽自動車道「埴生インター」より約5分
中国自動車道「小月インター」より約20分

船橋オートレース場

千葉県船橋市浜町2-4-1
TEL 047-431-6148・9
＜電車・バス＞JR京葉線・南船橋駅より徒歩10分
京成線・船橋競馬場前駅より無料バス
＜車＞首都高速湾岸線「千鳥町インター」より約10分
東関東自動車道「湾岸千葉インター」より約10分
京葉道路「花輪インター」より約5分

飯塚オートレース場

福岡県飯塚市大字弁分147
TEL 0948-22-6326
＜電車・バス＞JR筑豊本線・新飯塚駅、直方駅よりバス
JR日田彦山線・田川伊田駅よりバス／飯塚バスセンター、後藤寺バスセンターよりバス
＜車＞九州自動車道「香春インター」より約30分／北九州都市高速道路「馬場山インター」より約25分

浜松オートレース場

静岡県浜松市和合町036-19
TEL 053-471-0911
＜電車・バス＞JR東海道線・浜松駅、鳥羽駅、舞阪駅より無料バス
静岡鉄道・新静岡駅より無料バス／天竜浜名湖鉄道・気賀駅より無料バス
＜車＞東名高速「浜松西インター」より約10分

■スカパーフェクTVでのライブ中継のほか、インターネット、i-モードでもレースの情報をご提供しています。■電話やインターネット、i-モードからの投票も可能です。事前にオートレーステレホンセンターへの加入手続きが必要となります。

世界で活躍しているエス・ビー・エス・ブレーキパッド

sbs サポートチーム

世界の手強が集められ、頂点領域での激闘を展開繰り広げる過酷なプロフェッショナルレーシング。勝利台に登る者は「勝った者」だけに分配される厳正なルール。エス・ビー・エス・ブレーキパッドは世界のサーキット各地の存在意義を問われて戦いつづけます。すべての手強は、勝利のために妥協のすべてはユーザーのために。エス・ビー・エス・ブレーキパッドは世界ナンバーワンのシェアをユーザーから与えられています。

Superstock European Championship
Alstare Suzuki Italia
Team Celani Suzuki
UnionBike GiMotorsport
HAP Racing UK

British Superbike Championship
Team Crescent Suzuki
Team Yamaha Virgin
D+B Racing

Superbike World Championship
PSG-1 Ducati Corse
Alstare Suzuki Italia
UnionBike GiMotorsport
White Endurance Team

Supersport World Championship
Ten Kate Honda
Kawasaki Racing Team
Yamaha Motor Germany
Raveko Racing Team

AMA Superbike Championship
Erion Racing
Team Valvoline Suzuki
Kawasaki Supersport Road Racing

GP World Championship
Team Eckl Kawasaki Racing
Team Global Racing

Endurance World Championship
Team Phase One Endurance
Team Bolliger

sbs

SCANDINAVIAN BRAKE SYSTEMS

勝ちつづける性能、握り込むほど、効きが増す。

カーボンテック

sbs 強力制動力、長時間持続、そして高耐熱。

レーシング シルバーパッケージ
DC (ウルトラソニックDUCT)
(税込小売価格) ¥6,300~

シンターメタル

sbs 極限のレーシングスピードを安定低下に導く。

レーシング(フロント専用) パープルラベル
RS (ウルトラソニックDUCT)
(税込小売価格) ¥6,510~

セラミック

sbs ストリートでのハンドル重視・全天候対応パッド

ストリート ブルーラベル
HF LF R (ウルトラソニックDUCT)
(税込小売価格) ¥2,940~

シンターメタル

sbs あらゆる路面状況で扱いやすく安定制動。

オフロード グリーンラベル
SI (ウルトラソニックDUCT)
(税込小売価格) ¥4,830~

シンターメタル

sbs 中型以上のスポーツバイクに向けて開発。

ストリートエクセル ブラウンラベル
HS LS (ウルトラソニックDUCT)
(税込小売価格) ¥4,830~

シンターメタル

sbs コントロール性を重視したオフ専用制動パッド。

オフロードレーシング パープルラベル
RSI (ウルトラソニックDUCT)
(税込小売価格) ¥4,620~

現在sbs社では、高温時での安定性をキーワードに、Moto-GPやワールドスーパーバイク・世界耐久選手権・ワールドスーパースポーツ等、各種レースにおいて新素材「デュアルカーボン」でのレーシングパッドを開発。デュアルカーボンを採用することにより、長時間のハードブレーキワークを行ってもその性能は低下することなく、長時間優れた制動力を維持できることを実現。また、ディスクローターが高温時の場合でも優れた摩擦力により長い寿命も提供できるように開発。その制動力はRSパッドの約3倍長く使用可能。

レーシング(フロント専用)RSパッドは、世界中からよりすぐられた男達が最速を目指して戦う「WSB世界選手権」において実戦開発された新タイプのレーシングパッド。その性能の全ては停止することではなく、ライバルの前に出ること。つまり制動力ではなく減速力。もしあなたがサーキットを走行する機会があればぜひ試していただきたい。あらゆる激しい走りに対応するRSパッドは過酷な状況下においてもその優れたストッピングパワーを失うことは無い。

一般的なツーリングの市街地走行を目的として研究・開発されたスタンダードパッド。アスベスト、及び鉛は使用せず、セラミックコンパウンドを使用することにより、ロングライフと信頼性の両立を実現。また、扱いやすさを重視した設定のため、あらゆるライダーの要求に対応する。ドライ・ウェットなどの路面状況でも充分に高い能力を発揮。その優れたバランスは世界中多くのライダーからも高い評価を得ている。

モトクロス、オフロード用として専用設計。銅、及びニッケルは含まれていない。sbs独自の特別な摩耗特性を備えているため、特別なローターや追加部品などは全く不要で、ノーマルのローターで充分性能を発揮するように設計されている。雨・砂・乾燥・泥などあらゆる条件においても安定した減速・停止性能を示す。sbsの技術により、高度のブレーキ性能を全く犠牲にすることなく、ロングライフを実現。sbsオフロードパッドはいかなるオフロードにチャレンジするときでもコントロールしやすい安定した性能を持つ。

1990年以降の250cc以上の高性能スポーツバイク用パッドとして開発。銅、及びニッケルなどの素材は使用していない。非常に優れたフェードレジスタンスで、ブレーキの使いすぎにより、ブレーキの効きが一時的に悪くなる「フェード現象」を殆ど感じ取れない。どんなに高いブレーキ温度であっても高い摩擦力で減速・停止等の対応ができるように設計されている。ストリートエクセルは、スムーズに・安全に・迅速に停止することを可能にし、かつディスクローターに最も優しいブレーキパッドである。

世界の強豪達が最速の座をかけて争うMXグランプリレース。その実戦で得た数々の貴重なデータと、sbsの誇りえる技術により、1996年「最も高度な性能」と「制御感覚の要求に応える」ことができるパッド、「RSI」を開発。レース時の激しいブレーキング競争にも高摩擦で対応。ライバルのイン側へマシンを飛び込ませることができる。またどのようなブレーキ温度でも安定した性能を発揮。よってレースに、より集中することができる。

KITACO
sbsブレーキパッド 総輸入・販売元
株式会社キタコ
〒577-0015 大阪府東大阪市長田3丁目8-13
TEL.06-6783-5311(代) FAX.06-6782-0740

sbs

KITACOホームページ大好評開設中!!
http://www.kitaco.co.jp
(営業時間 AM9:00~PM6:00(祝日・弊社土曜/日曜/祝日休み))

K BOOK
KITACO ALL DATA BOOK
2004-2005
好評発売中!

前払み¥1,680で全国の有名バイク用品店にて好評発売中!

SIGNAL FLAGS 公式シグナル(シグナル旗)

旗の種類		旗の意味 ロードレース	旗の意味 モトクロス
国旗		レーススタート（通常シグナル：レッドライト消灯で示す）	レーススタート（スターティングマシンで行う場合がある）
黄旗	静止		危険予告・減速
	振動	危険予告 コース上（ランオフエリア含む）に危険がある。減速・停止準備・追い越し禁止	危険予告・徐行・停止準備・安全確認・追い越し禁止
白旗	振動	救急車等の介入車両がある。追越し禁止。	この先にスロー走行する車両、救急車等の介入車両がある。追越し禁止。
赤ストライプ付黄旗		雨以外の理由でコース表面が滑りやすい状態（オイルもれの可能性やコース上に落下物がある場合も含む）	
ホワイトクロス旗		セーフティーカー介入によるレースの非競技化（注意・減速・追い越し禁止）	
緑旗		コースはクリアである。予選などの一周目に提示される。黄旗が出されたあと次のポストで提示される。（追い越し禁止の解除）	
赤旗		レースまたはプラクティスが中断され、すべてのライダーは最大限の慎重さと注意を持ってそれぞれのピットに戻る。サーキットを閉鎖する場合にも用いる。	スタート時 フライングのため、スタートやり直し レース時 全ライダー停止
ボード	STOP 31	サインボードで示されたゼッケンの車両は速やかにピットインし、STOP&GOペナルティーを受けなければならない	

旗の種類		旗の意味 ロードレース	旗の意味 モトクロス
黒地+黒枠に白文字のサインボード 1		サインボードで示された番号の競技車両は速やかにピットインする。	サインボードで示された番号の競技車両は速やかにピットインする。
オレンジボール/黒地にオレンジの円（直径400mm）の旗と黒地に白文字のサインボード 3		提示されたゼッケンナンバーのライダーに対して彼のマシンが、彼もしくは他のライダーに危険をおよぼすような問題に見舞われており、早急にコース上から退去し安全な場所に停止すること。	
白黒斜め分割旗	静止	前方にスロー走行車がある。	
	振動	スロー走行車と走行ラインが重なる。	
青旗	静止	追い越しシグナル。1台またはそれ以上のスピードの速いマシンが追い越そうとしている。	
	振動	追い越される直前	警告。ラップされようとしている。
チェッカー旗		レース終了	レース終了
青旗+チェッカー		・トップライダーはゴール ・トップライダーの直前を走るライダーはゴールではない。	
レッドクロス旗		コース上のこの付近において雨が降り始めたことを示す。静止提示される。	
レッドクロス旗+赤ストライプ付黄旗		コース上のこの付近において雨が降りつづいていることを示す。静止提示される。	

レースナンバープレート (ナンバープレート色見本)

ロードレース タテ200×ヨコ275mm

- 12 GP125
- 34 GP250
- 25 JSB1000
- 19 ストック

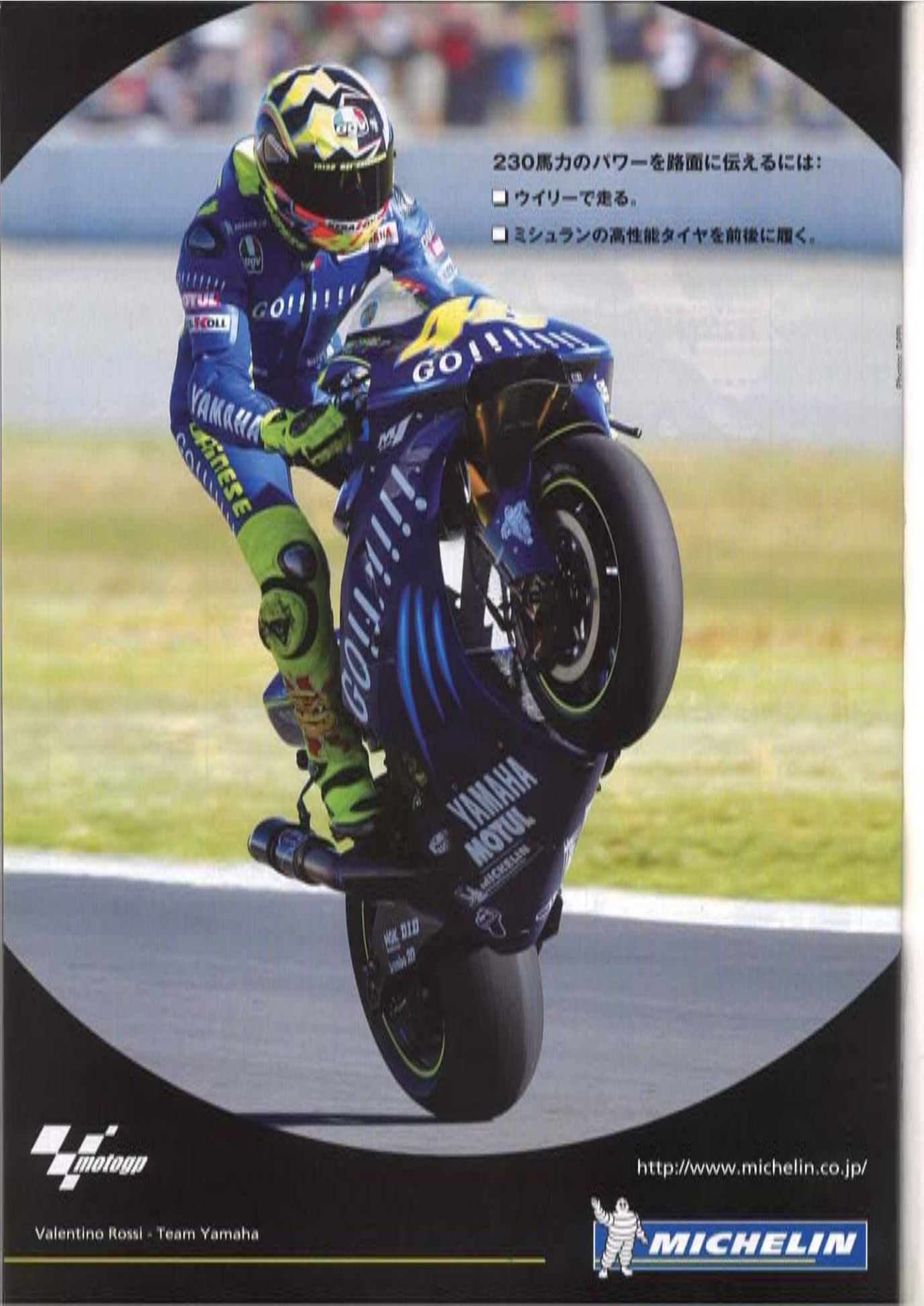
注1：タテ×ヨコの数字はナンバープレートの寸法。
※数字の書体は、Futura Heavyとする。

モトクロス タテ235×ヨコ285mm 寸法はチャイルドクロスを除く

- 12 ジュニア
- 78 国際A級(IA2=125cc)
- 34 国内B級／レディス
- 90 国際A級(IA1=250cc)
- 56 国内A級
- 21 国際B級
- 11 チャイルドクロス

トライアル タテ150以上×ヨコ175mm以上

- 31 ジュニア
- 64 T.NIPPON 国際B級
- 41 国内B級
- 75 T.NIPPON 国際A級
- 53 国内A級
- 8 T.NIPPON 国際A級スーパークラス


230馬力のパワーを路面に伝えるには:
❑ ウイリーで走る。
❑ ミシュランの高性能タイヤを前後に履く。
GO!!!!!
YAMAHA
MOTUL
MICHELIN
motoGP
http://www.michelin.co.jp/
Valentino Rossi - Team Yamaha
MICHELIN

MFJ会員行動規範

(財) 日本モーターサイクルスポーツ協会は、「MFJ会員行動規範」を下記のよう定める。この規範はMFJに所属している競技者、公認クラブ、インストラクター、競技役員、役員などが遵守すべきものである。また、モーターサイクルスポーツを取り巻くファン、メディア関係者、業界関係者などモーターサイクルスポーツを愛好するすべての者がこれを理解し、尊重することを願う。

私たちはモーターサイクルスポーツを通じて人間的に成長し、家族の絆や友情の輪を広げることを望んでいる。本規範にのっとった行動を通じて、モーターサイクルスポーツの社会的地位を向上させ、文化として継承し、ライダーが『心』『技』『体』整ったスポーツマンとして憧れの存在となることを強く願う。そしてモーターサイクルスポーツに関わる自分自身の人生を豊かなものとし、他のスポーツに取り組む仲間とともに平和で健全な社会を築いていきたい。

1. 「フェアプレー」フェアプレーの精神を持ち、フェアな行動を心がける。
2. 「相手の尊重」他のライダーやオフィシャルなどにも友情と尊敬をもって接する。
3. 「安全意識」自己を守り、他のライダー・オフィシャルの安全に心がける。
4. 「自己責任」競技中発生した損害はすべて自己責任であることを認識する。
5. 「ルールの遵守」ルールを守り、ルールの精神に則り行動する。
6. 「勝敗の受容」勝利の時は慎みを忘れず、また敗戦も誇りある態度で受け入れる。
7. 「仲間の拡大」モーターサイクルスポーツの魅力を伝え、仲間やファンを増やすことに努める。
8. 「環境への配慮」周辺環境に配慮し、自然を大切にし、廃油、ごみは持ち帰る。
9. 「責任ある行動」社会の一員として責任ある態度と行動をとる。特に一般公道では安全運転を心がける。
10. 「社会悪との戦い」薬物の乱用、暴走行為、差別などスポーツの健全な発展を脅かす社会悪に反対する。
11. 「感謝と喜び」常に感謝と喜びの気持ちをもってモーターサイクルスポーツに関わる。

◆MFJ組織について

FIM（国際モーターサイクリズム連盟）

FIMは、世界的にモーターサイクルスポーツを管理し、普及・振興を図り、これらの分野におけるユーザー支援団体として創立された国際組織である。1904年国際レースで起きた論争をきっかけに国際的なモーターサイクル組織の設立が呼びかけられ、1904年12月22日にパリで創立。現在本部をスイスのMiesに置く。現在の加盟国は90カ国。世界のモーターサイクルスポーツ全ての競技運営を統括しているとともにIOC（国際オリンピック委員会）から2000年に認可され、モーターサイクルスポーツをオリンピック競技種目とすべく、積極的な活動を行っている。

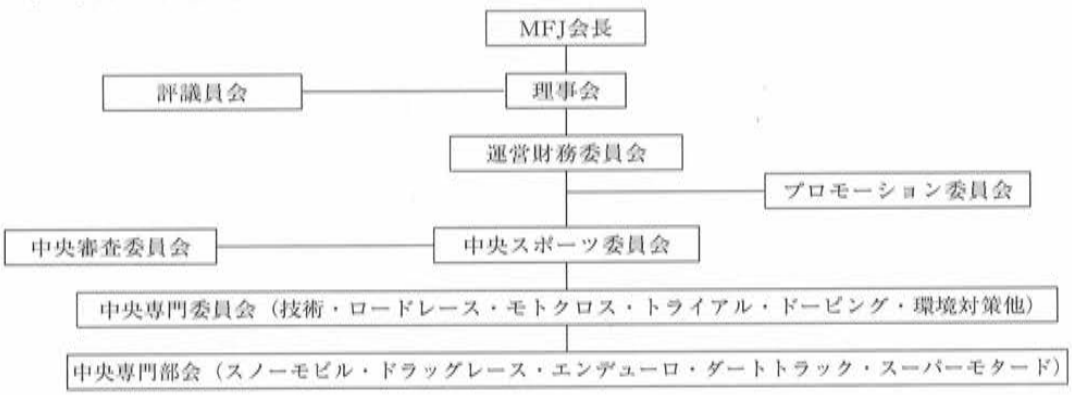
UAM（アジアモーターサイクルユニオン）

FIMが世界を6地域（ヨーロッパ・北アメリカ・ラテンアメリカ・オセアニア・アフリカ・アジア）に分けて管理する為設けた地域別協会であり、アジア圏内のFIM加盟国16カ国（アラブ首長国連邦、イラン、インド、インドネシア、カタール、韓国、クェート、シンガポール、タイ、台湾、中国、日本、フィリピン、香港、マカオ、マレーシア）で構成され、積極的に相互の交流を図り、アジア圏内におけるモーターサイクルスポーツの普及・発展をテーマに活動を行っている。

MFJ（財団法人　日本モーターサイクルスポーツ協会）

日本国内のモーターサイクルスポーツを統括する機関として1961年（昭和36年）10月に創立され、FIMに連なる唯一の日本代表機関。'90年（平成2年）12月に文部省（現：文部科学省）所管の財団法人となり、モーターサイクルスポーツの普及・発展を通じ、国民の心身の健全な育成に寄与することを目的としている。

【MFJ中央組織構成】



【MFJ支部】

MFJ本部

MFJ北海道支部…〒001-0925 北海道札幌市北区新川5条20丁目1-20　新川地区工業団地内
電話　011-768-4112／FAX　011-768-4113

MFJ東北支部　…〒983-0034 宮城県仙台市宮城野区扇町3-3-10　宮城県交通会館内
電話　022-284-9484／FAX　022-239-8470

MFJ関東支部　…〒170-0005 東京都豊島区南大塚3丁目43-5　アルス新大塚202号
電話　03-3971-0022／FAX　03-3971-9898

MFJ中部支部　…〒466-0812 愛知県名古屋市昭和区八事富士見1603
電話　052-833-9676／FAX　052-835-0546

MFJ近畿支部　…〒550-0012 大阪府大阪市西区立売堀1-7-14
電話　06-6534-6422／FAX　06-6534-4847

MFJ中国支部　…〒733-0036 広島県広島市西区観音新町1-18-9 広島県二輪車安全普及協会内
電話　082-295-6994／FAX　082-295-2893

MFJ四国支部　…〒790-0916 愛媛県松山市東本1丁目4-37　MCA四国内
電話　089-986-3431／FAX　089-986-3432

MFJ九州支部　…〒812-0007 福岡県福岡市博多区東比恵3-11-9 メゾンド水巻1F-B
電話　092-473-2616／FAX　092-415-4559

MFJ
国内競技規則書
2005年度版

CONTENTS

頁

信号旗／レースナンバー／ライセンス識別カラー ……21
MFJ会員行動規範 ……23
MFJ組織について ……24
総則 ……26
ロードレース関連規則 ……71
モトクロス関連規則 ……187
トライアル関連規則 ……223
ドラッグレース関連規則 ……248
ダートトラック関連規則 ……271
MFJ公認クラブ等の名称に関する規定 ……281
MFJ公認制度 ……283
付録　MFJ公認車両 ……284
付録　MFJ公認部品 ……294
付録　MFJ公認ヘルメット ……295
付録　MFJ公認レーシングスーツ ……299
付録　MFJ公認タイヤ ……304
付録　歴代チャンピオンリスト ……305
付録　MFJ共済会 ……309

2005年1月1日発行
ライディング臨時増刊・通巻417号
財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
〒104-0045 東京都中央区築地2-11-24 第29興和ビル別館7F ☎03(5565)0900 FAX03(5565)0907
■発行所：財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会　http://www.mfj.or.jp
■編集：亜玄㈱ライディング編集部　■印刷：河和田屋印刷㈱

オートレース Auto Race

この国内競技規則書は、日本小型自動車振興会からオートレースの公益資金の補助を受けて制作されたものです。

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

国内競技規則

▼第1章　総　則
1．モーターサイクルスポーツの国内的統括……27
2．国内競技規則の制定および施行……27
3．国内競技規則の適用……27
4．国内競技規則の解釈……27
5．大会特別規則ならびに公式通知……28
6．公認競技会・承認競技会の格式と種目……28

▼第2章　競技ライセンス
7．MFJ 会員ライセンスの種目……29
8．会員ライセンスの取得要件……29
9．競技ライセンスの有効期間……34
10．競技ライセンスの効力の失効……34
11．競技ライセンス資格の昇格および降格……34
12．ピットクルーに関する規定……34
ピットクルーに関する指導要綱……36

▼第3章　競技会
13．競技参加者……38
14．競技参加者の遵守事項……38
15．ライダーの装備……39
16．出場車両……40
17．燃料およびオイル……40
18．競技出場の申し込み……40
19．出場料および共済会掛金……41
20．ライダーおよび車両の変更……41
21．車両検査……41
22．競　技……41
23．優勝者等の決定……42
24．賞　典……42
25．レース後の車両検査……42
26．競技結果および記録の公表……42
27．公式得点（ポイント）……42
28．競技会の延期および中止等……42
29．損害に対する責任……44
30．抗　議……44
31．控訴権……44
32．違反行為に対する罰則……46
33．大会審査委員会の権限……47
34．本規則の施行……47

▼付則1　MFJライセンス昇格・降格に関する規則
1．目　的……50
2．2005年度の昇格対象期間……50
3．昇格、降格の種類と手続き……50
4．自動昇格に必要な得点（ポイント）……50
5．ロードレースライセンスの昇格……51
6．モトクロスライセンスの昇格……52
7．トライアルライセンスの昇格……53
8．ドラッグレースライセンスの昇格……54
9．自動昇格に基準……54
10．特別昇格およびその手続き……55
11．特別降格およびその手続き……55
12．再昇格基準……55

▼付則2　MFJアンチドーピング規則
なぜ「アンチドーピング」なのか？……57
第1章　総　則……58
第2章　本協会が実施するドーピング検査……58
第3章　結果の通告と制裁の手続き……59
第4章　制　裁……60
第5章　付　則……60

▼MFJアンチドーピング細則
第1章　ドーピング検査の手続き……61
第2章　制裁決定までの手続き……62
第3章　裁定委員会……62

本国内競技規則は、国際モーターサイクリズム連盟（Fédération Internationale Motocyclisme：略称FIM)の国際スポーツ憲章、FIM競技規則に基づいて作成され、日本国内のモーターサイクル・スポーツ規則の一部として発行する。本国内競技規則は、総則と細則に大別され、競技種目によって内容に差異のある事項は細則に示される。

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

第1章 総則

1 モーターサイクルスポーツの国内的統括

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下「MFJ」という）は、文部科学省所管の公益法人としてわが国のモーターサイクルスポーツの管理、普及振興、競技の安全と公正および秩序を保持することを目的とする。

また、MFJは国際モーターサイクリズム連盟（Féderation Intérnationale Motocyclisme・IOC認可団体・以下「FIM」という）により日本国の代表機関として公認された国内のモーターサイクルスポーツを管理統轄する唯一の権威であることを宣言する。

2 国内競技規則の制定および施行

MFJは前条の権限を正当かつ公正なる方法で行使するためにFIM国際競技規則に準拠して国内競技規則及びその細則を制定し、施行する。

3 国内競技規則の適用

MFJ国内競技規則の適用範囲は下記のとおりとする。

3-1　公認競技会

3-1-1　国内格式競技会

国内格式競技会にはMFJ会員競技ライセンス所持者のみが参加することができ、この競技会にはMFJ国内競技規則が適用される。

3-1-2　国際格式競技会

国際格式競技会は、FIM加盟の各国モーターサイクル協会（以下「FMN」という）が発行するFIMインターナショナルライセンスを所持するFMNのライダーが参加することができ、FIMの公認が必要な競技会である。世界選手権・国際選手権はFIM競技規則が適用される。その他はFIM規則とMFJ国内競技規則が適用される。

3-2　承認競技会

承認競技会には**エンジョイ会員証所持者またはMFJ会員競技ライセンスまたは運転免許証を持っていることを条件にピットクルーライセンス・競技役員ライセンス所持者**が参加することができ、MFJ国内競技規則に基づいた主催者の定める特別規則により管理される。

※ロードレース承認競技会はロードレースライセンスが必要。

4 国内競技規則の解釈

個々の競技会における判定および競技規則全般の解釈は、本規則に基づいて当該大会審査委員

会が行い、これを最終的なものとする。
本規則に規定されていない事項はFIM国際競技規則およびその趣旨により判定する。

5 大会特別規則ならびに公式通知

5-1　競技会は、本規則および各種目別付則に基づいて行われるほか、競技会の運営、競技の細部および指示は、大会ごとの特別規則、公示または公式通知によって行われる。

5-2　大会特別規則および公式通知は、競技会主催者（以下「主催者」という）が制定または発行する。

5-2-1　大会特別規則には次の各項が示される。

① 競技会の名称・格式
② 競技会の組織
③ 主催者の名称、所在地および連絡先
④ 開催日時・場所
⑤ 競技の種目および内容
⑥ 参加資格
⑦ 出場申し込み受付け場所
⑧ 出場申し込み期間
⑨ 出場料と共済会掛金
⑩ 出走者の定員
⑪ 賞およびその詳細
⑫ その他

5-3　大会特別規則に規定し得なかった競技会運営の細部にわたる規則および大会特別規則発表後に生じた問題を処理するため、主催者は、参加者に対し公式通知をもって指示することができる。
ただし、その内容は大会特別規則およびMFJ 国内競技規則に反するものであってはならない。

6 公認競技会・承認競技会の格式と種目

6-1　格式の内訳と優先順序
国際格式競技会は国内格式競技会に優先する。

6-1-1　国際格式競技会の優先順序

1 世界選手権競技会（FIMカップ含む）
2 国際選手権競技会（アジア選手権等）
3 日本（MFJ）グランプリ大会
4 全日本選手権
5 国際競技会（ノンタイトル）

6-1-2　国内格式競技会の優先順位

1 全日本選手権競技会
2 特別競技会
3 チャレンジカップ選手権競技会
4 地方選手権競技会
5 県選手権競技会
6 その他公認競技会
7 承認競技会

6-2　格式の内訳と優先順序

6-2-1　公認競技会と承認競技会の種目

種目	公認競技会	承認競技会
ロードレース	○	○
モトクロス	○	○
トライアル	○	○
スノーモビル	○	○
ドラッグレース	○	○
ダートトラック	○	○
エンデューロ	○	○
スーパーモタード	○	○
ストリートバイクゲームス	―	○
ミニバイクレース	―	○
その他MFJ中央スポーツ委員会で認める競技	○	○

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

第2章 ライセンス

7 MFJ会員ライセンスの種目

7-1 MFJ会員ライセンスは、「競技ライセンス」と「エンジョイ会員証」「スポーツ指導者ライセンス」「ピットクルーライセンス」に分けられる。

7-2 公認競技会に参加するために必要な資格は「競技ライセンス」である。

7-3 承認競技会に参加するために必要な資格は「競技ライセンス」および「エンジョイ会員証」である。また、運転免許証を取得していることを条件として「スポーツ指導者ライセンス」「ピットクルーライセンス」でも参加できる。**※ロードレース競技はロードレースライセンスが必要。**

7-4 競技役員／講師／インストラクター／競技運営に携わる、あるいは指導にあたるものに必要な資格は「スポーツ指導者ライセンス」である。

7-5 競技者のサポート的役割で競技に参加する者に必要な資格は「ピットクルーライセンス」である。

7-6 競技会の格式・種目・カテゴリーにより必要な参加資格が指定される。

8 会員ライセンスの取得要件

会員ライセンス申請を行う者は、次の要件を満たしていなければならない。

8-1 日本にスポーツ国籍を有すること。

8-2 過去6ヶ月以内に重大な刑法上の犯罪により処罰されていない者又は、その処罰期間内でないこと。

8-3 日本に国籍を持たない者は、日本国内に3ヶ月以上継続的に居住していることを公的に証明できる書類を提出すること。

8-4 他国協会（FMN）からライセンスの発給を受けている者は、当該FMNからの移籍許可を得ることにより3ヶ月の居住証明は不要とする。ただし、当該年度中の再移籍は出来ない（MFJから他FMNに移籍した場合,当該年度内にMFJ会員ライセンスの再取得は出来ない）。

8-5 競技ライセンスの種目別取得要件

競技ライセンスは全国的に統一された規則で開催される「公認競技会」に必要な資格であり、スポーツとして技量に応じたクラスを提供するために、経験値あるいは競技会における成績にて昇格基準が設けられる。また、MFJ共済会に加入するために必要な資格である。

※以下に述べる取得条件中の年齢については「スポーツ年齢」とする。スポーツ年齢とは申請する時点の満年齢ではなく、当該年度中に誕生日を迎える年齢をいう。

8-6　ロードレース

8-6-1　公認競技会/承認競技会ともに参加者は「競技ライセンス所持者」でなければならない（エンジョイ会員証は参加出来ない）。

8-6-2　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加出来る競技会の例
国際（INT）	国際競技会／全日本選手権／チャレンジカップ選手権
国内（NAT）	チャレンジカップ選手権／地方選手権／承認競技会
フレッシュマン	地方選手権／承認競技会（ナンバー付きレース含む）
ジュニア	地方選手権／承認競技会

8-6-3　ライセンスの取得条件

最初に取得可能なライセンスは「ジュニア」「フレッシュマン」「国内」である。「国際」は前述のライセンス取得後、別途定める昇格基準を満たさなければならない。

8-6-3-1　ジュニアライセンス

12歳以上16歳未満のものでMFJの公認するロードレースジュニアライセンス講習会を受講し、修了証を取得していること。

取得後、ライセンス資格更新に際して16歳となった場合はフレッシュマンライセンスに移行しなければならない。

8-6-3-2　フレッシュマンライセンス

16歳以上のもので、下記いずれかの条件を満たしていること。

MFJ国内格式及び準国内公認のサーキットにおいてサーキットライセンス講習会の修了証または当該年度有効なサーキットライセンスを所持していること。

MFJ公認のフレッシュマンライセンス講習会を受講し、修了証を取得した者。

有効期間：受講日から６ヶ月

8-6-3-3　国内ライセンス

16歳以上のもので、下記のいずれかの条件を満たしていること。

MFJの公認するロードレース国内ライセンス講習会の修了証を取得していること。

有効期間：受講日より６ヶ月

MFJ公認サーキットにおける３時間以上の走行証明印を取得していること（走行券や走行カードは不可）有効期間：発行日より1年間

フレッシュマンライセンスにて、公認・承認ロードレース大会に２回以上出走の実績があること。有効期間：前々年度（2003年１月１日以降）の大会より。

フレッシュマンライセンスにて、MFJ国内公認サーキット以上の施設で開催された公認・承認ロードレース大会にて下記の成績を得たもの。

・予選出走台数が20台以上のレースで10位以内に入賞。

・予選出走台数が10台以上のレースで６位以内に入賞。

有効期間：前々年度（2003年１月１日以降）の大会より。

8-7　モトクロス／トライアル

8-7-1　公認競技会参加者は「競技ライセンス」所持者でなければならない。（エンジョイ会員証では参加出来ない）

8-7-2　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加出来る競技会の例
国際A級	国際競技会／全日本選手権他
国際B級	全日本選手権／地方選手権他
国内A級	地方選手権／承認競技会
国内B級	〃
ジュニア	〃
PC（MXのみ）	〃

8-7-3　ライセンス会員資格の取得条件

最初に取得可能なライセンスは「PC（モトクロスのみ）」「ジュニア」「国内B級」である。「国内A級」以上は前述のライセンス取得後、別途定める昇格基準を満たさなければならない。

8-7-3-1　PCライセンス（モトクロスのみ）

8歳以下の年少者と親権者に対して設けられる資格で、下記要件を満たさなければならない。

MFJの公認する当該ライセンス講習会を親権者と共に受講し、修了証（発行以後6ヶ月間有効）を取得していること。

取得後に資格更新に際して9歳以上となった場合はジュニアライセンスに移行しなければならない。

8-7-3-2　ジュニアライセンス

9歳～15歳の者で下記要件を満たしているもの。

MFJの公認する当該ライセンス講習会を受講し、修了証（発行以後6ヶ月間有効）を取得していること。

取得後に資格更新に際して16歳以上となった場合は国内B級に移行しなければならない。

8-7-3-2　国内ライセンス

16歳以上の者で下記要件を満たしているもの。

運転免許証（小型特殊免許を除く、以下同じ）を取得していること。

運転免許証を受けていない者はMFJの公認する当該ライセンス講習会を受講し修了証（取得後6ヶ月有効）を取得していること。

運転免許証を取得できる身体的要件を備えていること。

8-8　スノーモビル

8-8-1　公認競技会参加者は「競技ライセンス」所持者でなければならない（エンジョイ会員証は参加出来ない）。

8-8-2　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加出来る競技会の例
A級	全日本選手権／地方選手権他
B級	全日本選手権／地方選手権他
ジュニア	公認競技会／承認競技会

8-8-3　ライセンス会員資格の取得条件

最初に取得可能なライセンスは「ジュニア」「B級」である。「A級」は前述のライセンス取得後、別途定める昇格基準を満たさなければならない。

8-8-3-1　ジュニアライセンス

9歳～15歳の者で下記要件を満たしているもの。

MFJの公認する当該ライセンス講習会を受講し、修了証（発行以後6ヶ月間有効）を取得していること。

取得後に資格更新に際して16歳以上となった場合は国内B級に移行しなければならない。

8-8-3-2　B級

16歳以上の者で下記要件を満たしているもの。

運転免許証（小型特殊免許を除く、以下同じ）を取得していること。

運転免許証を受けていない者はMFJの公認する当該ライセンス講習会を受講し修

了証（取得後６ヶ月有効）を取得していること。
運転免許証を取得できる身体的要件を備えていること。

8-8-3-3　当該年度有効なモトクロス国際B級以上のライセンス所持者はスノーモビルA級を取得することができる。

8-9　ドラッグレース

8-9-1　公認競技会参加者は「競技ライセンス」所持者でなければならない（エンジョイ会員証では参加出来ない）。

8-9-2　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加出来る競技会の例
A級	全日本選手権／地方選手権
B級	全日本選手権／地方選手権

8-9-3　ライセンスの取得条件
最初に取得可能なライセンスは「B級」である。「A級」は前述のライセンス取得後、別途定める昇格基準を満たさなければならない。
B級ライセンス
16歳以上の者で、運転免許証を取得しており、MFJの公認する当該ライセンス講習会を受講し修了証（取得後６ヶ月有効）を取得していること。

8-10　スーパーモタードライセンス

公認競技会参加者は「競技ライセンス」所有者でなければならない（エンジョイ会員証では参加できない）。

8-10-1　ライセンスは、スーパーモタードA級とB級に区分される。

8-10-2　ライセンスの取得条件

8-10-2-1　スーパーモタードA級ライセンスの取得条件は別途に定められる昇格基準を満たさなければならない。
または、ロードレース・モトクロス・トライアル国際B級ライセンス所持者以上およびダートトラックライセンス所持者は、申請にて取得できる。

8-10-3-1　スーパーモタードB級の取得条件はMFJ競技ライセンス所持者もしくは、新規取得者の場合は、16歳以上で、運転免許証所持者でなければならない。
年齢は12歳以上で、運転免許証未取得者の場合は、公認講習会を受講しなければならない。または、エンジョイライセンスにて「承認モタード競技会を２回以上参加したもの」については、主催者印を受けた場合、講習会の受講は免除される。

8-11　ダートトラックライセンス

公認競技会参加者は「競技ライセンス」所持者でなければならない（エンジョイ会員証では参加できない）。

8-11-1　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加出来る競技会の例
エキスパート	全日本選手権／地方選手権

8-11-2　ライセンスの取得条件
「エキスパート」は別途定める昇格基準を満たさなければ取得できない。

8-12　エンデューロライセンス

8-12-1　公認競技会における全日本クラス参加者は「競技ライセンス」所持者でなければならない（エンジョイ会員証では参加できない）。

8-12-3　ライセンス会員資格の取得条件

競技参加車両で公道走行可能な運転免許証所持者でなければならない。
運転免許証取得年齢未満の者は、エンジョイ会員証にて承認競技会（公道を使用しない大会）にのみ参加することができる。

8-13　ピットクルーライセンス

ピットクルーは競技者のサポート的役割で競技に参加する為の資格である。ピットクルーの登録が必要な競技においては本ライセンスを要し、16歳以上であることを条件とする。

8-14　エンジョイ会員証

エンジョイ会員証はモーターサイクルスポーツを生涯スポーツとして身近に楽しむ、承認競技会に参加する為の資格である（但し、ロードレースは承認競技会においてもロードレース競技ライセンスを必要とする）。したがって昇格基準は設けられていない。
特に競技会の特別規則に規定されない場合はロードレースを除くどの種目の承認競技会にも参加出来る。
また、MFJ共済会に加入するために必要な資格である。

8-14-1　エンジョイ会員証の取得要件

8-14-1-1　下記要件を満たしているもの
運転免許証（小型特殊免許を除く、以下同じ）を取得していること。
16歳未満の者、並びに運転免許証を受けていない者は当該大会時またはネットワークショップ／支部等で行われる当該ライセンス講習会を受講していること。
運転免許証を取得できる身体的要件を備えていること。

8-14-1-2　承認競技会（ロードレース除く）の全種目に共通して使用できる。

8-15　スポーツ指導者ライセンスの取得要件

スポーツ指導者ライセンスは競技運営に携わる競技役員、ライダー養成講習会の講師/インストラクター等に従事するために必要な資格である。

8-15-1　競技役員ライセンス／講師ライセンス／インストラクターライセンス

8-15-1-1　18歳以上であること

8-15-1-2　別途定める資格及び認定等に関する規則による。

8-16　FIMライセンス（MFJを経由して取得）

国内・国外における世界選手権競技会、国際競技会に参加することのできるライセンスの区分は、次のとおりである。

種　目	競　技　会	必要なライセンス		申請資格
		シリーズ参加の場合	1大会のみ参加（国外でも使用可）	
ロードレース	世界選手権GP（グランプリ）	世界選手権GP用年間ライセンス	世界選手権GP用1大会ライセンス	ロードレース国際ライセンス所持者 最低年齢 ・125cc＝15歳 ・250cc＝16歳 ・スーパーバイク、MOTOGPその他＝18歳
	スーパーバイク世界選手権	SB世界選手権用年間ライセンス	SB世界選手権用1大会ライセンス	
	世界耐久選手権	世界耐久選手権用年間チーム及びライダーライセンス	世界耐久選手権用1大会チーム及びライダーライセンス	
	その他の国際競技会	FIMインターナショナルライセンス年間用	FIMインターナショナルライセンス1大会用	
	アジア選手権	アジア選手権用年間エントラントライセンス アジア選手権用年間ライダーライセンス	1大会のみエントラントライセンス 1大会のみライダーライセンス	
モトクロス	世界選手権GP（グランプリ）及びスーパークロス	世界選手権GP及びスーパークロス用年間ライセンス	世界選手権GP及びスーパークロス用1大会ライセンス	モトクロス国際A級ライセンス所持者最低年齢 1 世界選手権用 ①MX2＝15歳 ②MX1＝16歳 ③MX3＝18歳 2 その他の競技会用 85cc＝12歳 125cc、250cc＝15歳
	その他の国際競技会	FIMインターナショナルライセンス年間用	FIMインターナショナルライセンス1大会用	
	アジア選手権	ライダー用年間ライセンス	1大会のみライダーライセンス	

トライアル	世界選手権	世界選手権用年間ライセンス	世界選手権用1大会ライセンス	トライアル国際A級ライセンス所持者 運転免許証を受けていること
	その他の国際競技会	FIMインターナショナル年間用	FIMインターナショナルライセンス1大会用	
	アジア選手権	ライダー用年間ライセンス	1大会のみライダーライセンス	
エンデューロ	ISDE等	ISDE用ライセンス		MFJエンデューロライセンス所持者でスポーツ委員会にて実績を認められた者
	アジア選手権	ライダー用年間ライセンス	1大会のみライダーライセンス	
ラリーレイド	ラリーレイド	ラリーライセンス		

海外での競技会への参加に関しては、事前にMFJに連絡し、許可を得なければならない。
（相手国協会に対しMFJより出場許可書が発行される）
※全てのインターナショナルライセンスの取得可能最高年齢は50歳までとする（これを超えた場合は別途審査が必要）。

9 競技ライセンスの有効期間

9-1　MFJライセンスの有効期間は、交付された日から当該ライセンスに表示された年の12月31日までとする。

9-2　エンジョイ会員証のみ、発行月を含み12ヶ月間とする。

9-3　MFJライセンスは未更新期間がある場合、ライセンス区分の降格、再度走行証明を取得する等の条件が付される場合がある。詳細については別に定める「MFJライセンス昇格・降格に関する規則」による（50頁参照）。

10 競技ライセンスの効力の失効等

10-1　次の者のライセンスの効力は失効、または停止される。

10-1-1　日本のスポーツ国籍を失った者。

10-1-2　氏名・年令等を偽り、不正にライセンスを受けた者。

10-1-3　前条の有効期間を経過し、継続申請をしなかった者。

10-1-4　MFJ中央審査委員会の裁定により、停止処分を受けた者（中央審査委員会の定める期間）。

11 競技ライセンス資格の昇格および降格

競技ライセンスの昇格および降格については、別に定める「MFJライセンス昇格・降格に関する規則」による（50頁参照）。

12 ピットクルーに関する規定

ピットクルーはライダーを補佐し、レースを円滑に進めるために欠かせない重要な役割を担っている。ライダーに代わって必要な情報を得たり、事務手続きをするなどのマネージャー的な役割や、レースの作戦を立てる監督的な役割、直接マシンの調整・修理をするメカニックまで、様々な立場の人がピットクルーライセンスを取得してレースに参加している。実際にレースにおいてピットクルーとして登録し作業する際には、下記のことに注意しなければならない。

12-1　ピットクルーの登録

12-1-1　基本的に下記の人数のピットクルーが登録可能である。

・ロードレース

地方選手権以下　　：2名以内

チャレンジカップ選手権：4名以内
全日本選手権　　：6名以内（同チームの2人目以降は制限あり）
・モトクロス
地方選手権以下：2名以内
全日本選手権　：2名以内

12-1-2　ロードレースの場合、地方選手権においては最低1名のピットクルーを登録することが義務づけられる。これはライダーが負傷した場合、帰りの交通手段の確保や病院での手続き、家族への連絡が必ず必要となるためである。

12-2　ピットクルーの登録と変更・追加

ピットクルーはエントリー用紙のピットクルー登録欄に記入し、登録する。いったん登録したピットクルーは選手受付時に変更することは可能とするが、申請人数より追加することはできない。変更の際は変更手数料1,000円が必要となる。

12-3　ピットクルーの服装

安全上長袖・長ズボンを着用することが望ましい。ロードレースのピットロードやスタート時にエンジン始動を手伝うときや足場の悪いモトクロスなどはサンダル履きは避け、品位ある服装にすること。

12-4　ピットクルーの立ち入り範囲

12-4-1　ロードレース

ピット作業エリアとピットサインを出すプラットフォーム、スタート進行時にはコース上に入ることができる。但し、特別なパスが必要とされる場合がある。

12-4-2　モトクロス

各大会ごとにコースレイアウトによってサイン・リペアエリアが定められ、公式通知、ライダーズミーティング等で説明される。

ピットクルーに関する指導要項

ピットクルーはライダーを補佐し、レースを円滑に進めるレースに欠かせない重要な役割を担っている。ライダーに代わって必要な情報を得たり、事務手続きをするなどのマネージャー的な役割や、レースの作戦を立てる監督的な役割、直接マシンの調整・修理をするメカニックまで、様々な立場の人がピットクルーライセンスを取得してレースに参加している。実際にレースにおいてピットクルーとして登録し作業する際には、下記のことに注意しなければならない。

1）ピットクルーの登録

① 基本的に下記の人数のピットクルーが登録可能である。

・ロードレース

地方選手権以下：2名以内

チャレンジカップ選手権　：4名以内

全日本選手権　：6名以内

・モトクロス

地方選手権以下：2名以内

全日本選手権　：2名以内

② ロードレースの場合、地方選手権においては最低1名のピットクルーを登録することが義務づけられる。これはライダーが負傷した場合、帰りの交通手段の確保や病院での手続き、家族への連絡が必ず必要となるためである。

2）ピットクルーの登録と変更・追加

ピットクルーはエントリー用紙のピットクルー登録欄に記入し、登録する。いったん登録したピットクルーは選手受付時に変更することは可能だが、申請人数より追加することはできない。変更の際は変更手数料1,000円が必要となる。

3）ピットクルーの服装

安全上長袖・長ズボンを着用することが望ましい。ロードレースのピットロードやスタート時にエンジン始動を手伝うときや足場の悪いモトクロスなどはサンダル履きは避け、品位ある服装にすること。

4）ピットクルーの立ち入り範囲

① ロードレース

ピット作業エリアとピットサインを出すプラットフォーム、スタート進行時にはコース上に入ることができる。

② モトクロス

各大会ごとにコースレイアウトによってサインエリアが定められ公式通知、ライダースミーティング等で説明される。

5） ピットクルーの遵守事項

全てのピットクルーは、自らの参加する競技に関する規則を熟知していなければならない。また、安全に対する認識を持っていること。

① ロードレース

・ピットロードにおいては、ピットイン・ピットアウト車両に十分注意すること。また、無資格のゲスト等がピットロードに出ないように注意する。

・火気に注意する。特に喫煙は指定の場所で行うこと。

・スタート進行時は、スタート進行を防げないよう作業すること。時間がきたら速やかにコース外に退去すること。

・メカニックは特にブレーキ系とオイル回りの安全対策を常にチェックすること。

② モトクロス

・指定されたサインエリアの区分から出てサインを出さないこと。

・指定のエリアを遵守すること。

・スタートエリアに進入できるピットクルーは１ライダーにつき１名までとする。

・各自で用意したパスケースに、ピットクルーパス及びピットクルーライセンスを収納し、判別しやすいように左腰前部に装着しなければならない。

6） ペナルティー

ピットクルーが犯した行為に対するペナルティーは、そのピットクルーが登録されているライダーに対して科される。

7） レース運営への協力

ライダーが黒旗を掲示された場合は、ピット側に向けてもそれを掲示するので、ピットサインでもその状況を伝え早急に停止するように伝達する。

特にオイルを撒いて走行しているときや、部品が脱落しそうな場合は他のライダーに大きな危険を及ぼすので、各自緊急時のサインを取り決めておくこと。

8） 共済会

MFJピットクルーライセンス料には、年間の共済会掛金（保険料）が含まれている。この共済会見舞金制度は、当該ピットクルーが正式に登録され、参加する大会の公式期間中に発生した事故等に対し適用される。

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

第3章 競技会

13 競技参加者

13-1　MFJの公認または承認する競技会に参加することのできる者は、次のとおりとする。

13-1-1　ライダー

13-1-1-1　当該競技に必要なMFJ競技ライセンス・エンジョイ会員等の資格を受け、参加申請した者（効力の停止中の者を除く）で当該競技に必要な身体的条件を備えていること。

13-1-1-2　当該競技の参加に必要な諸手続きを行なっている者。

13-1-1-3　満20歳未満の者は、親権者の承諾書を提出した者。

13-1-1-4　負傷しているライダーは、主催者の指定する医師の競技参加の承諾を得ている者。

13-1-2　ピットクルー

13-1-2-1　MFJピットクルーライセンスを受けて参加申請をした者。

13-1-2-2　当該競技の参加に必要な諸手続きを行なっている者。

13-1-3　エントラント

ここで規定するエントラントとは下記の者で競技参加申請を行なった団体または個人をいう。

13-1-3-1　MFJ公認クラブ（別に定める「MFJ公認クラブ等の名称に関する規程」(281頁参照)）

13-1-3-2　MFJライセンス所持者

13-1-3-3　MFJメーカーライセンスを所有している車両メーカー

13-1-3-4　MFJ賛助会員ライセンスを所有しているコンストラクター、部品関連メーカー

※　エントラント資格を有し、エントリー用紙により参加申請をすることによりMFJ国内競技規則に定められている抗議者の資格が得られる。

※　全日本ロードレース選手権に関しては、別途エントラントライセンス制度がある。

13-2　主催者および競技役員は、競技会当日随時ライセンスの提示を求めることにより、ライダーおよびピットクルーの資格要件を確かめることができ、もし本規則に違反している者がいた場合、その者に対しては、所定の罰則が適用される。

14 競技参加者の遵守事項

14-1　競技参加者は、次の事項を守らなければならない。

14-1-1　常にスポーツマンとしての態度を保ち、下品な言葉や行動は厳に慎まなければならない。

14-1-2　MFJ国内競技規則及び、当該大会の特別規則、公式通知を熟知しその定めに従わなければならない。

14-1-3　競技会中は、MFJ国内競技規則並びにその他諸規則に従って行動し、すべての行動に対して責任を持たなければならない。

14-1-4　国内競技規則および競技管理上のあらゆる規定および競技役員の指示に従い、かつレース場以外では一般公道の交通規則を遵守しなければならない。

14-1-5　競技に関する業務についている者およびライダーは、アルコール類あるいは薬品（興奮剤、麻薬等）によって精神状態をつくろってはならない。

14-1-6　別途定めるドーピングコントロール規則を遵守する事。（57頁参照）

14-1-7　競技会中は、有効なライセンスを必ず携帯していなければならない。

14-1-8　競技会に参加することが認められた者が出場しない場合（競技現場での不参加を含む）は、正当な理由をもって、その旨主催者に通告しなければならない。
この通知を怠るか、または欠場の理由が正当でない場合、主催者は速やかにMFJ中央スポーツ委員会に報告し、ペナルティを求めることができる。

14-1-9　ライダーまたはエントラントが集団で競技または予選を欠場した場合、または、そのような働きかけをした場合、主催者は速やかに国内規律裁定委員会MFJ中央審査委員会に報告し、ペナルティを求めることができる。

14-2　特にライダーは、上記のほか次の事項を守らなければならない。

14-2-1　他のライダーの走行を妨害するような走りかたをしてはならない。

14-2-2　競技中（公式練習も含む）は、他人の迷惑、または危険を伴うような行為をしてはならない。

14-2-3　車両は、それ自体が持つ動力およびライダーの筋力、または重力などの自然現象以外の方法で、走ったり、加速したりしてはならない。

14-2-4　特に規定されていない限り、他の者の援助を一切受けてはならない。

14-2-5　競技中の車両には、いかなる者も同乗させてはならない。

14-2-6　ライダーは、コース（ランオフエリアを含む）にある間は、MFJが公認したヘルメットを装着しなければならない。

14-2-7　競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し医師団長もしくは指定医師による診断を受けさせ、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。

15 ライダーの装備（MFJ公認ヘルメット及びレーシングスーツ）

ライダーの装備は、次のとおりとする。

15-1　ヘルメット

15-1-1　競技に使用するヘルメットはMFJが公認したものでなければならない。

15-1-2　MFJ公認ヘルメットには、規定の認証マークが貼付されていなければならない。

15-1-3　MFJが公認するヘルメットの規格については、各競技種目別細則により定める。
なお、国際競技会においてはFIMで認められた規格のマークが前項のマークとみなされる。

15-1-4　競技会の車両検査の際、ヘルメット検査が行われ、MFJが公認したものであっても、損傷しているなど著しくその機能を失っていると認められるものは、ライダーの安全上その使用を禁止する。

15-1-5　MFJ公認ヘルメットで、そ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、その場で特別検査を受け合格すれば使用することができる。
この場合は、別に定める特別検査料（各競技種目別細則による）を支払わなければならない。

15-2　服装

15-2-1　ロードレース、ドラッグレースのレーシングスーツは、MFJ公認のものでなければならない。

15-2-2　ライダーの服装は、競技中ライダーの身体の安全を確保し、運転を妨げるものであってはならない。

15-2-3　その他細部については、各競技種目別細則により定める。

15-3　装備の公認とは国内競技規則に合致することを認めるものであり、その安全性及び耐久性を保証するものではない。

16 出場車両

16-1　競技に出場する車両のクラス区分等は、各競技種目別細則の定めるところによる。

16-2　車両は細則に示す「出場車両」と「基本仕様・種目別仕様」に合致し、かつ大会特別規則の条件を満たし、安全上完全に整備されているものでなければならない。

16-3　大会審査委員会により危険であると判断された車両は、理由のいかんを問わず競技に使用することはできない。

16-4　本規則に基づき改造・変更を行う場合、その対象の選定・保守・管理は自己の責任において行うものとする。

17 燃料およびオイル

17-1　競技に使用する燃料・オイル等については別に定めるMFJ技術規則による。

17-2　その他燃料については、次のとおりとする。

17-2-1　ガソリンおよびオイルは、オクタン価や燃焼効率を高めるような添加剤、あるいは起爆剤を加えてはならない。

17-2-2　ガソリンにオイルを混合する必要がある場合、安全を確認して作業しなければならない。

17-2-3　ガソリンおよびオイルを入れる容器とその取扱いは、消防法に適合する金属製の容器を使用すること。

17-3　世界選手権に関してはFIM規則が適用される。

18 競技出場の申し込み

18-1　競技会への出場の申し込みは、次のとおりとする。

18-1-1　主催者が準備した用紙の記載事項のすべてを記入し、この競技規則を厳守することを誓約しなければならない（エントリー時で当該ライセンスを取得していること）。

18-1-2　車両の登録はエントリー用紙に下記事項を記入すること。
ⓐ銘柄　ⓑ車名　ⓒ年式　ⓓフレーム打刻型式頭番号　ⓔエンジン打刻型式頭番号
参加受理書発送後、記入事項に変更がある場合は、選手受付時に車両変更手続きを行なわなければならない。

18-1-3 主催者は、エントラント、ライダーおよびピットクルーのいずれに対しても、その理由を明らかにすることなく申し込みを拒否、または無効とする権限を有する。

18-1-4 申し込み期間、申し込み場所、その他の詳細については、当該競技主催者の定める大会特別規則に示される。

18-2 競技出走者数または出場申し込み者数の定員は、大会特別規則に示される。
なお、出場申し込み者数が10名に満たない場合は、そのクラスの競技会を中止する場合がある。

19 出場料およびMFJ共済会掛金

19-1 エントラントまたはライダーは、出場申し込み時に、大会特別規則に明示する出場料を支払わなければならない。

19-2 ライダーは、出場申し込み時にMFJ共済会掛金を主催者に支払わなければならない。主催者は、そのMFJ共済会掛金をMFJ共済会に納める（別に定めるMFJ共済会規則による）。

19-3 いったん主催者に受理された出場料およびMFJ共済会掛金は、競技会の延期および中止等（42頁）に合致する以外は払い戻しされない。

20 ライダーおよび車両の変更

20-1 エントリーされたライダーの変更は認められない。

20-2 登録された車両の変更は、原則として認められない。変更する必要が生じた場合は、所定の書式に従って車両の変更申請を行い、競技監督がこれを認めた場合に限り、車両の変更が認められる。車両変更手数料は5,000円とする。

20-2-1 公式予選終了後、安全上の理由により、フレームボディおよびエンジンなどを交換する必要が生じた場合は、競技監督に申告し、元の部品を提示して、許可を受けなければならない。

20-2-2 公式車検終了後ライダー間でマシンを交換することは禁止される。

20-2-3 製造メーカー側の車両欠陥に関する紛争についての立証の責任は、参加者側にあるものとする。

21 車両検査

21-1 競技車両は、本規則および各競技種目別細則の定めるところにより、車両検査を受けなければならない。車両検査の時刻、および場所は公式通知により示される。

21-2 車両は、競技直前に車両検査を受けたままの状態に保たれているかどうかのチェックを受けなければならない（スタート前チェック）。チェックの時刻およびチェックの場所は、公式通知により示される。

21-3 ライダーが車両仕様申告を行う場合は、車両検査時に大会事務局より配布された車両仕様書をもって申請しなければならない。

21-4 車両検査に合格した車両であっても、レース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証するものではない。

22 競　技

22-1 出場者数が多い場合は、予選またはタイムトライアルによって決勝競技出場者を決定することがある。その詳細については、各競技種目別細則および大会特別規則の

定めるところによる。

22-2　スタートの方法は各種目細則および大会特別規則の定めるところによる。

22-3　競技中競技役員が合図旗（シグナル旗）を示した場合、各ライダーはただちにそれに従わなければならない。

22-4　合図旗（シグナル旗）とその意味については、各競技種目別細則の定めるところによる。

22-5　停止

22-5-1　競技中、コース内で停止する場合には、ライダーはただちに車両をコース脇によせ、他のライダーの走行の邪魔にならないように十分注意しなければならない。

22-5-2　競技中、車両をコースの進行方向と逆方向に移動してはならない。ただし、競技役員の指示による場合はこの限りではない。

22-5-3　事故または車両故障などの理由によってリタイヤ（中途退場）する場合は、その地点からもっとも近い競技役員（コース審判）に報告しなければならない。

22-5-4　ライダーは、停止車両をその競技が終了するまで、競技役員の管理下におかなければならない。
ただし、その競技に支障のない地点まで、車両を移動させることを競技役員（コース審判）から指示された場合には、これに従わなければならない。

22-6　ゴールライン通過の際、ライダーは、マシンと離れた状態にあってはならない。

22-7　競技の終了
競技の終了は、チェッカー旗によりトップ走者がゴールしたのち、細則および大会特別規則に示す時間を経過した時点とする。

23 優勝者等の決定

優勝者、順位および完走者の定義については、各競技種目別の細則の定めるところによる。

24 賞　典

賞典の対象者は、原則として6位までとし、その詳細は大会特別規則に示される。
賞は主催者（大会事務局）から付与されるが、その時間等詳細は大会特別規則または、公式通知により示される。

25 レース後の車両検査

25-1　競技終了後、原則として1位から6位までの車両は、レース終了後、ただちに車両保管区域に暫定結果発表後原則的に30分間保管され、必要に応じて検査される。

25-2　その他、種目別細則ならびに大会特別規則による。

26 競技結果および記録の公表

26-1　競技終了後、暫定結果の公表を行う。

26-2　競技の正式結果は、暫定結果発表後遅くとも3時間以内に公表される。

26-3　参加者は、公表された競技の正式結果に対して抗議することはできない。

27 公式得点（ポイント）

公認競技会における成績により、MFJから公式に与えられる得点（ポイント）は、51頁のとおりとし、これの詳細は、別に定める「MFJライセンス昇格・降格に関する規則」（50頁）による。

28 競技会の延期および中止等

28-1　競技は、天候・異変その他安全確保に支障をきたすおそれがある等、特別の理由がある場合にかぎり、その一部を打ち切りまたは中止することができる。

28-2　前項の判断決定は、大会審査委員会が行う。

28-3　すべての関係者は、大会審査委員会の決定した競技の一部打ち切りまたは中止の裁定に従わなければならない。

28-4　原則として中止されたレースの再レースは行なわれない。

28-5　レースの短縮及び打ち切り

28-5-1　決勝レース出走前の短縮

28-5-1-1　出走前にレース周回数・時間を短縮する場合は、原則として本来のレースの2/3以上とする（但し、モトクロスの場合＋１周は考慮しない）。

28-5-1-2　2/3以上に短縮し参加者に発表した後にさらに状況が悪化した場合、さらにその2/3以上まで短縮することができる。

28-5-1-3　上記を上回る短縮の場合は選手の得点（ポイント）は2/3とする。

28-5-1-4　上記の短縮の決定は大会審査委員会が行い、参加者にこの事項が速やかに通知されなければならない。

28-5-2　決勝レース出走後の短縮・打ち切り

28-5-2-1　トップ走者（トライアルの場合は、選手の95%以上）が定められた周回数／時間／セクション数の2/3を完走しないうちにレースを打ち切った場合（モトクロスの場合＋１周は考慮しない）。

ⓐ　ロードレース：走行が２周以下＝中止・ノーポイント（予選を行った場合は，予選結果にて半分のポイントを与える）
走行が３周以上＝再スタートが不可能な場合は2/3のポイントでレース完了とする。

ⓑ　モトクロス：・トップ走者が定められた時間（＋１周は考慮しない）または周回数の1/3未満でレース中断となり、中止の場合はノーポイント、再レースとなる場合はその際のレース時間または周回数は大会審査委員会が決定できる。
・トップ走者が定められた時間（＋１周は考慮しない）または周回数の1/3以上2/3未満走行し、赤旗でのレース中断の場合、レース成立とされ、赤旗の提示される前の周回の順位によって通常のポイントの1/2が与えられる。
・トップ走者が2/3以上走行し、赤旗でレースが中断した場合はレースは成立したものとし、正式ポイントが与えられる。

ⓒ　トライアル：選手の95%以上が終了したセクション数が、全セクションの25%未満のクラス＝中止・ノーポイント
選手の95%以上が終了したセクション数が、全セクションの25%以上のクラス＝半分のポイント

ⓓ　その他　　：大会特別規則による

28-6　トップ走者（トライアルの場合は、選手の95%以上）が決められた周回数（または時間）の2/3以上を完走して競技を打ち切った場合は、大会審査委員会は、その競技の判定結果にその理由を付して発表し、レースは完了となり、フルポイントが与えられる。

28-7 競技の中止と出場料等の返却は、下記表の通りとする。参加者はその他の一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

事　例	出 場 料	共済会掛金
予選が１回も行われず中止	選手受付した全員に返却	共済会の適用となる練習走行が行なわれていなければ返却する
予選は行われ、決勝グリッド発表後中止	決勝進出者のみ返却	返却しない
決勝スタートが行われたのち中止	返却しない	返却しない

28-8 大会審査委員会が本項に関して下した裁定に対しては、抗議することはできない。
※上記の2/3またはパーセント表示で端数が出る場合、小数点以下は切り捨てる。

29 損害に対する責任

29-1 競技中、車両およびその付属品等が破損した場合、その責任は参加者が負わなければならない（車両が車検長または大会審査委員会によって保管されている期間中に生じたものを除く）。
車検長または大会審査委員会は、車両を保管している期間中に、これらの車両がなんらかの理由によって破損した場合には、１台当たり100,000円を最高限度額として、その所有者に補償する。

29-2 競技会開催期間中、またはその前後に生じた傷害は、参加者自ら責任を負うものとする。

29-3 競技役員は、その職務に最善をつくすが、仮に競技役員の行為によって起きたエントラント、ライダー、ピットクルーおよび車両等への損害に対しても、競技役員はいっさいの責任を負わない。

30 抗　議

抗議は、暫定結果発表後30分以内に当該ライダー及びエントラント代表者だけが行うことができる。抗議の手順ならびにその措置は、次のとおりとする。

30-1 大会事務局に準備されている抗議書に記載し、１項目ごとに抗議保証金を添えて大会事務局に提出すること。

30-2 正式の手続きにより提出された抗議書のみが受付けられ、大会審査委員会において審議裁定される。

30-3 大会審査委員会は、証人を必要と認めた場合は証人をたて、その証言を求め、十分に実情を調査した上で裁定を下すものとする。

30-4 大会審査委員会の裁定の内容は、当該者へ通達時に説明される。レース運営上、説明を始める前に時間を定めて行なわれる（通常5分程度）。

30-5 大会審査委員会が下した裁定に対しては、いっさい抗議することはできない。

30-6 抗議保証金は、抗議が成立した場合のみ返還される。
抗議保証金は、１項目につき10,000円、ガソリン**およびタイヤ**に関する抗議保証金は100,000円とする。

31 控訴権

31-1 **当該競技会に直接関与する者（ライダー、エントラント代表者、主催者、オフィシャル、審査委員会、プロモーターを言う。以下同様）は、大会審査委員会が宣告した罰則または裁定に対し、MFJ「国内規律裁定委員会」（以下「裁定委」とい**

う）に控訴する権利を有する。

31-1-1　上記大会審査委員会が解散した後一定期間内において、当該競技会に直接関与する者は、その関係者間の紛争・疑義を「裁定委」に提訴する権利を有する。

31-2　国内裁定機関

31-2-1　「裁定委」は、「大会審査委員会」決定に対する控訴を裁定する。

31-2-2　「裁定委」は、ガソリン等燃料・タイヤ等の分析結果を裁定する。

31-2-3　「裁定委」は、競技関係者間の紛争・疑義の提訴を裁定する。

31-2-4　「中央審査委員会」は、「裁定委」の決定に対する上告を裁定する。

31-2-5　「中央審査委員会」の決定を最終とする。

31-2-6　「裁定委」は、当該種目委員会委員長、副委員長（１名）及び中央スポーツ委員会から１名が任命される。但し、当該大会審査委員長や委員が上記にあたる場合は別の委員を任命することとする。

31-2-7　「中央審査委員会」の構成は、別に定める。

31-3　裁定機関への控訴期限

31-3-1　大会審査委員会の決定を不服として、「裁定委」に控訴する場合は、その決定の告知より１時間以内に「裁定委」あてに控訴する意思を示す文書に控訴料を添えて、当該競技会審査委員会を通じ提出しなければならない。

31-3-2　上記控訴の理由を示す文書に関しては、前項規定の控訴意思表示および控訴保証金の納付を行ったことを条件に、当該告知日より５日以内に、直接MFJ事務局に提出することができる。

31-3-3　他の関係者との紛争・疑義による提訴にあっては、大会審査委員会解散後72時間以内に提訴理由、遅延理由と遅延提訴保証金を添えて直接MFJ事務局へ提出しなければならない。

31-4　控（提）訴保証金

31-4-1　控（提）訴保証金は100,000円とする。提訴保証金は200,000円とする。

31-4-2　裁定機関は事情に応じて保証金の返還または没収について、または経費処理について指示する。

31-5　控訴が受理されるために必要な手続き

31-5-1　期日までに控（提）訴理由文書と控（提）訴保証金が当該大会審査委員会またはMFJ事務局まで提出されなければならない。

31-5-2　文書には訴え出る理由が的確に述べられていなければならない。

31-5-3　控（提）訴理由文書が提出されてから10日以内に控（提）訴人はMFJ事務局に対してその控（提）訴内容に関して資料等を添えた詳細な説明文書を提出しなければならない。

31-6　控（提）訴による裁定機関の手順

31-6-1　控（提）訴内容がMFJ事務局に提出されてから15日以内に裁定機関は、関係者を召集し、聴聞する。又、証人を必要と認めた場合は証人をたて、その証言を求め、充分に実情を調査した上で裁定を下すものとする。

31-6-2　裁定機関に召集された者は、自分が選び、雇った弁護団を立てる権利を持つ。但し、弁護団を雇ったことがMFJ事務局を通じて他の当事者に通知されなければ、裁定機関がこれに意義を申し立てることがある。

31-6-3　召集を要請された者が欠席した場合は、発言機会を放棄したものとみなされる。

31-6-4　裁定機関は召集聴聞に関して、電話や電子メールなどを用いて行うこともできる。この方法は関係者全員が同意した場合に限られる。

31-6-5　裁定機関が特別の決定を出した場合以外は、聴聞は公開されるものとする。

31-6-6　当事者が外国語を用いることを希望する場合は、その当事者が必要とする通訳を用意し、費用を負担する。

31-6-7　控（提）訴人は本人または代理人を出席させなければならない。欠席の場合にはその控（提）訴は却下され、費用は控（提）訴人が負担する。

31-6-8　各当事者は独自に証人を招集し、出席させることができる。この場合の費用はその当事者の負担とする。但し、証人は知りえた事実を述べることはできるが、意見を述べてはならない。

31-6-9　裁定機関は必要に応じて専門家を招集することができる。

31-6-10　いかなる場合にも控（提）訴人は控（提）訴されている当事者の発言の後に陳述を増やすことはできない。

31-6-11　裁定機関の決定は、全て非公開で単純過半数票決にて行われる。投票棄権は認められない。

31-6-12　裁定機関の決定は、直接当事者に文書通達される。これができない場合には、書留で関係者全員に郵送される。更に最終となった決定はMFJ機関誌（ライディング）にて公表される。

31-6-13　裁定機関が決定を出すのに要した費用は、その裁定機関の委員長により査定され、敗訴側に請求される。但し、裁定機関が別の決定を下した場合はこの限りではない。

31-6-14　最終決定となった罰金、費用が30日以内に支払われなかった場合は、支払い義務者は自動的にMFJへの全ての活動を停止させられる。これはその支払いが完納されるまで続くものとする。

31-7　中央審理委員会への上告の手順と保証金

31-7-1　「裁定委」の決定を不服として「中央審査委員会」に上告する場合は、決定通知を受けた日から5日以内に上告意思を示す文書に上告保証金を添えて直接MFJ事務局に提出しなければならない。

31-7-2　上告保証金は200,000円とする。

31-8　裁定機関および中央審査委員会の裁定に対して、通常の裁判所へ控訴することは出来ない。これに関する不服申し立ては、スポーツ関係の仲裁機関に行うものとする。

32 違反行為に対する罰則

32-1　大会中（競技中も含む）における本規則または大会特別規則に違反する行為に対しては、その軽重によって大会審査委員会ならびに競技監督の権限で下記の罰則を科することができる。

軽重順位	罰　則	内　容	決定機関
1	訓　戒	文書による注意……始末書を提出	大会審査委員会
2	罰　金	現金200,000円以下	大会審査委員会
3	タイム／ポイント／周回数に対する罰則	当該ライダーの実際の成績に影響を及ぼすタイム／ポイント／周回数の加算・減算・順位の変更のペナルティ／ストップ＆ゴーペナルティ	大会審査委員会
4	失　格	大会、イベント、レースまたは結果から失格となる	大会審査委員会
5	資格停止	一定期間競技会に参加する資格を停止する	中央審査委員会
6	資格剥奪	競技会に参加する資格を剥奪する	中央審査委員会

※ストップ＆ゴーペナルティの手順は付則4ロードレース競技規則の「⑱条スタートにおける反則」（87頁）に記載される。

※罰金はMFJにて管理され、安全対策等に使用される。
※罰則の詳細はリザルトに記述される場合がある。
違反の事実認定は、競技監督の判断を優先するが、罰則の量刑ならびに適用は、大会審査委員会の決定によるものとする。

32-2 ライセンスについての罰則は、大会審査委員会の報告に基づき、MFJ国内規律裁定委員会によって、さらに事後の出場停止、資格停止まで及ぶかどうか審査裁定され、30日以内に通告される。

32-3 **製造者（供給者）への罰則**
公認車両、公認部品・用品、公認タイヤ等にて申請者が公認申請と異なる製品を供給し、その違反が立証された場合、国内規律裁定委員会にて審議され、当該申請者の資格停止および公認の抹消または1,000万円以下の罰金を科すものとする。

33 大会審査委員会の権限

大会審査委員会は、本規則ならびにその細則に基づき、当該競技会において最終的な権限を行使することができる。

34 本規則の施行

本規則は、2005年１月１日から施行する。

MAGICAL Racing

www.magicalracing.co.jp

感性のボディーワークはライディングの感性を引き出す。

ライディングは感性です。
いかにイメージ通りのライディングをするか?
それはポジションによって大きく左右されます。
CBR600RRの従来のタンクエンドは体がガッチリ、ホールドされますがライディングポジションの自由度の幅がありません。
写真はマジカルレーシングのショートタイプのタンクエンドです。
このショートタイプ・タンクエンドはライディングポジションに自由度が増え、自分のイメージしたライディングが実現します。

最近のJSB、ST600クラスはノーマルシルエットでなければならないという規制があります。
しかし見た目には同じのノーマルシルエットでもマジカル製は違います。整備性の向上やライディングしやすさの工夫があります。そして大きな点は目に見えない感性の部分です。
かつてマジカルレーシングは全日本GP250クラスでプライベートながらワークスをおさえて最高速を記録したSPLカウルやシートを創りました。

経験に基づいた空力を考慮した素材やその配置。
それは見た目にはわからない大きな最後のアドバンテージです。

レーシングボディーワークのラインナップ、詳細、ご注文は下記アドレスへ。

www.magicalracing.co.jp

Photo : CBR600RR
ショートタンクエンド
仕様:FRP製・白 Price:¥8000(税込¥8400)
http://www.magicalracing.co.jp/racing_body_work

MAGICAL Racing
www.magicalracing.co.jp

株式会社 マジカルレーシング
〒578-0932 東大阪市玉串町東3-4-25
商品に関するお問い合わせ・ご注文は
TEL.0729-63-7036 FAX.0729-65-6230

VISA MasterCard JCB AMERICAN EXPRESS

■ 業販承ります。パーツ一個から業販致します。お気軽にどうぞ。
■ 電話一本で全国へ商品発送いたします。代引出荷(代金着払い)でお取り扱いいたします。
※1万円以上の方は送料サービス。
■ マジカルレーシングの製品は全国の有名バイクショップ、パーツショップ、インターネットにてご購入できます。

内外出版社発行の BIKE MOVIE シリーズ

VHS　　DVD

柏 秀樹の ビッグマシンを 自在に操る

ライテク講座

ビッグマシン大人気企画「柏秀樹のビッグマシンを自在に操る」がDVD&ビデオに。発売直後からベストセラーになった話題のムービー。「安全にカッコ良く」ビッグマシンを乗りこなすためのポイントを、イラスト、車載カメラの映像をふんだんに使ってパート別に徹底解説！！ビギナーからベテランライダーまで対応。
税込価格：3,990円　90分

VHS

Japanese X-treme performance

エクストリーム・バイクの第一人者・丸山浩が繰り広げる、ウイリー、ストッピーなど過激テクニックを映像化。見るだけでなく、どうやればマスターできるかのハウツウも紹介。
税込価格：3,780円　64分

DVD

丸山 浩の天才! ライディング テクニック 峠編

ヤングマシンメインテスターで国際A級ライダー・丸山浩が、峠を速く・カッコ良く走るためのライディングテクニックを教えるDVD。いままでのライテク本にはなかった実践講座。
税込価格：3,990円　100分

上記のビデオ＆ＤＶＤは、全国の書店、有名バイクショップ（バイク関連）、クロネコヤマトのブックサービス（TEL03-3817-0711）で注文することができます。
（ブックサービスのホームページでは、検索の項目にビデオタイトルや著者名を打ち込むと探すことができます）http://market.bookservice.co.jp/top/index.html

内外出版社発行の BIKE MAGAZINE

Young Machine

ヤングマシンは最強2輪バイヤーズガイド誌。ビッグバイクから小排気量までの新車・中古車、気になる最新モデル、ウェアなどのアイテムなど、様々な情報をお届けします。
特別定価：790円　毎月24日発売
http://www.youngmachine.com/

BIG MACHINE

大型バイクに乗るライダーのバイクライフをフルサポート。マシン、パーツ、ウエア、ライディングギアの最新情報や、ライテクやメンテナンスなどの情報が満載です。
定価：880円　毎月15日発売
http://www.naigai-p.co.jp/bigmachine/

株式会社内外出版社　〒110-8578　東京都台東区台東4-19-9　山口ビル7　7F・8F
『販売部』TEL 03-3833-2565　FAX 03-3833-3280　http://www.naigai-p.co.jp/

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付1則

MFJライセンス 昇格・降格に関する規則

1 目　的

本規則は、(財)日本モーターサイクルスポーツ協会（以下MFJという）が発給、管理する競技ライセンス等級の昇格・降格に関して規定し、モーターサイクル競技の公正を図ることを目的とする。

2 2005年度の昇格対象期間

2005年度の昇格対象期間は2005年１月１日から、2005年10月31日までとし、昇格した後、有効となるのは2006年１月１日からとする。11月１日より12月31日までに開催された競技の結果は、特別昇格の審査対象となる。

3 昇格、降格の種類と手続き

3-1　自動昇格とは

昇格対象期間内に規定の自動昇格の得点または順位を得た場合、ライセンスは上位区分に昇格する。自動昇格対象者にはその年の11月末日までにMFJより昇格が通知される。自動昇格の権利を得て翌年ライセンスを更新しなかった場合は、自動昇格の権利はなくなる。2004年以前に自動昇格通知を受け取っている場合でも、この規定が適用される。

3-2　申請昇格とは

昇格対象期間内に規定の申請昇格の資格、得点または順位を得た場合、申請すれば上位ライセンス区分に昇格する。明確な基準が定められている申請昇格については、その対象者にはその年の11月末日までにMFJより通知される。（ロードレースのジュニア→フレッシュマン、フレッシュマン→国内、及びドラッグレースのB級→A級の場合を除く）申請昇格の権利を得て、翌年ライセンスを更新しなかった場合は、申請昇格の権利は、なくなる。

3-3　特別昇格とは

10 特別昇格およびその手続き（55頁）参照。

3-4　自動降格、特別降格とは

ライセンスの欠格期間による自動降格、本人の申請により審査される特別降格がある(55頁参照)。

3-5　再昇格規定とは

ライセンスを降格した者が上位入賞した場合、ライセンスは再度昇格する（55頁参照)。

4 自動昇格に必要な得点（ポイント）

4-1　自動昇格に必要な得点（以下ポイントという）は公認競技会の格式別に完走者に対し、

その成績に応じて下記のように与えられる。

4-2　ジュニア部門の公認競技会におけるポイントは競技会の格式にかかわらず、下記②その他の公認競技会のポイントとする。（トライアルは別途定める）

※ただし、モトクロスジュニアクラスは、地方選手権にて開催の場合、③のポイントが適用される。

①全日本選手権・チャレンジカップ選手権および地方選手権競技会（台数…予選出走台数）

順位＼台数	25以上	22-24	20-21	18-19	16-17	14-15	12-13	10-11	8-9	6-7	5	0-4
1位	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	不成立
2位	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
3位	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15		
4位	13	13	13	13	13	13	13	13	13			
5位	11	11	11	11	11	11	11	11				
6位	10	10	10	10	10	10	10					
7位	9	9	9	9	9	9						
8位	8	8	8	8	8							
9位	7	7	7	7								
10位	6	6	6									
11位	5	5										
12位	4	4										
13位	3											
14位	2											
15位	1											

②その他の公認競技会

順位＼予選出走台数	12以上	10-11	8-9	6-7	5	0-4
1位	10	10	10	10	10	不成立
2位	9	9	9	9	9	
3位	8	8	8	8		
4位	7	7	7	7		
5位	6	6	6			
6位	5	5	5			
7位	4	4				
8位	3	3				
9位	2					
10位	1					

注：出走台数は、そのクラスの決勝レースのスタートラインに並んだ台数とする。ただし、公式予選がある場合は、予選のスタートラインに並んだ総台数とする。

③全日本モトクロス選手権・モトクロス地方選手権

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

※予選出走台数4台以下は不成立
※完走者にのみポイントが与えられる

5 ロードレースライセンスの昇格

5-1　ジュニア➡フレッシュマン・国内

自動昇格

(1)　当該年度に16歳になる者は、誕生日前でも自動的にフレッシュマンとなる。

申請昇格

(1)　ジュニアライセンスにて承認・公認レースに参加し、優秀な成績をおさめ昇格を希望する者は、参加した競技会の主催者推薦を得て申請しなければならない。

主催者推薦書は、MFJ事務局に準備されており、申請昇格希望者には、MFJ事務局より送付される。

MFJ中央スポーツ委員会で認められた場合にフレッシュマンまたは国内ライセンスに昇格できる。年度の途中でも申請できるが、申請料5,000円（ライセンス料金含む）を必要とする。

5-2　フレッシュマン➡国内

申請昇格

下記条件のいずれかを満たし申請することにより、国内ライセンスを随時取得できる。年度の途中でも申請できるが、ライセンス追加料金3,000円を必要とする。

(1)　公認サーキットでの3時間走行証明印を得る（複数のサーキットで走行時間の合計は不可）。

※走行証明の有効期間は発行より1年間。

(2)　承認ロードレース競技会にて6位以内の成績を修めること（過去2年以内）。

(3)　承認ロードレース競技会にて過去２回以上参加した実績を有する（過去２年以内）。
(4)　国内ライセンス講習会を受けること。
※講習会終了証の有効期限は受講日より６ケ月。

5-3　国内➡国際

5-3-1　地方選手権

自動昇格

毎年１月～10月に開催された各地方選手権のGP125/250/ST600で、以下のポイントで自動昇格する（昇格の拒否はできない）。

北海道（十勝選手権）	40点以上
SUGO選手権	50点以上
エビス選手権	50点以上
筑波選手権	50点以上
もてぎ選手権	30点以上
鈴鹿選手権	50点以上
近畿選手権（セントラル）	40点以上
西日本選手権（MINE）	50点以上
TI選手権	40点以上
九州選手権（オートポリス）	50点以上（ST600/EX-P）
	30点以上（GP125/250）

申請昇格

SP250/400にて上記の自動昇格ポイントを得た場合は、申請により国際ライセンスに昇格する。ただし昇格を希望する場合、昇格手続きが完了するまで競技へ出場できない。※申請期限：2005年２月末日消印有効

5-3-2　チャレンジカップ選手権

(1)　チャレンジカップ選手権のGP125/250/JSB1000/ST600でポイントを40点以上獲得した者は自動昇格する。
(2)　チャレンジカップ選手権に国内ライセンスにて出場し優勝した場合は、申請により国際ライセンスに昇格する。この権利はその年度内（2005年12月31日まで）を申請期限とする。その年度内であれば、優勝直後に昇格しなくてもよい。

6 モトクロスライセンスの昇格

6-1　ジュニア➡国内B級

6-1-1　自動昇格

当該年度に16歳になる者は誕生日前でも自動的に国内Ｂ級となる。

6-1-2　申請昇格（申請期日：2005年12月31日消印有効）

公認競技会（2005年10月31日まで）において各地方で下記に示す得点以上を獲得し、昇格申請を提出した者。（複数の地方ブロックにまたがる得点の合計はしない）

注：得点は［④自動昇格に必要な得点］（50頁）による。

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	60	60	60	60	60	70	60	130

6-1-3　特別審査

その他、上記の基準と同等の技量を持つ者とモトクロス委員会にて承認推薦され、かつMFJ中央スポーツ委員会が承認した者（年度途中でも申請でき、申請料は5,000円ライセンス料含む）。

体格を理由として申請する場合、学校での身体測定結果または診断書等体格が判別できる証明書を添付すること。

6-2　国内Ｂ級➡国内Ａ級

6-2-1　自動昇格

公認競技会（2005年10月31日まで）において各地方で下記のポイントを得た者（複数の地方ブロックにまたがるポイントの合計はしない）

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	150	80	135	160	150	150	210	170

6-3　国内Ａ級➡国際Ｂ級

6-3-1　自動昇格

公認競技会（10月31日まで）において各地方で下記のポイントを得た者（複数の地方ブロックにまたがるポイントの合計はしない。85ccクラスは昇格の対象としない）

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	200	170	175	200	190	200	260	210

6-4　国際Ｂ級➡国際Ａ級

6-4-1　自動昇格

全日本選手権ランキングで各クラス（IBOPEN・IB2）１位～６位にランクされた者。

6-4-2　申請昇格（申請期日：12月31日有効）

地方ブロックの地方選手権において各クラス（IB1・IB2・IBOPEN）のシリーズチャンピオンとなり本人が希望し、かつ当該ブロックの許可を得た者。

6-5　オフロード全国大会選抜クラスの昇格

6-5-1　申請昇格（申請期日：2005年12月31日消印有効）

a．選抜各クラス優勝者の２階級昇格者

ジュニア➡国内Ａ級／国内Ｂ級➡国際Ｂ級／国内Ａ級➡国際Ａ級

b．選抜クラスに出場し、得たポイントは各地方ブロックの昇格ポイントに加算される。

6-6　地方選手権におけるボーナスポイントについて

各地方選手権シリーズにおいて、年１戦のみボーナスポイント３点が加えられる。

※ ボーナスポイント対象大会については、各地方選手権カレンダーを参照すること。

7 トライアルライセンスの昇格

7-1　ジュニア➡国内Ａ級

自動昇格

ジュニア部門は国内Ｂ級部門との混走が認められ、昇格の基準は国内Ｂ級と同格に扱われる（当該年度に16歳となる者は誕生日前でも自動的に国内Ｂ級となる）。

7-2　国内Ｂ級➡国内Ａ級

自動昇格

公認競技会（2005年10月31日まで）において各地方で下記のポイントを得た者（複数の地方ブロックにまたがるポイントの合計はしない）。

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
得点	55	70	40	40	55	55	75	40

注）得点は付則１［④自動昇格に必要な得点］（50頁）による（地方選手権、その他の公認競技会による年間のポイントを昇格の基準とする）。

7-3　国内Ａ級➡国際Ｂ級

自動昇格

各地方ごとの地方選手権（2005年10月31日まで）において、下記の人数でポイント上位

の成績を得た者。ただし、同点者のある場合は、この人数を超えることができる。

地方	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
人数	2	3	8	5	6	6	3	3

7-4　国際Ｂ級➡国際Ａ級

7-4-1　自動昇格

全日本選手権ランキングで、１位から８位にランクされた者。ただし、同点者のある場合はこの人数を超えることができる。

7-4-2　申請昇格

各地方の地方選手権にてシリーズチャンピオンとなり、本人が希望し、かつ当該ブロックの許可を得た者。（申請期限：2005年12月31日消印有効）

7-5　その他

7-5-1　地方選手権におけるボーナスポイント

各地方選手権において、ボーナスポイント３点が加算することができる大会が、年１戦開催される。

※ボーナスポイント対象大会は、各地方選手権カレンダーを参照すること。

7-5-2　トライアルグランドチャンピオン大会グランドチャンピオンクラス（J／NB／NA混走）の上位10位（参加25台以上の場合）までの入賞者は、IBクラスへ昇格の申請ができる。

7-5-3　全日本選手権　国際A級⬌国際A級スーパークラス

1　申請昇格

全日本選手権国際A級ランキングで、１位から５位にランクされた者は、申請によりスーパークラスへ昇格できる。（申請期限：2005年12月31日消印有効）

2　申請降格

全日本選手権国際A級スーパークラスランキング７位以下の者は、申請によって次年度の国際A級への移動を申請することができる。ただし、シーズン途中でのクラス変更は不可とする。（申請期限：2005年12月31日消印有効）

3　自動降格

全日本選手権国際A級スーパークラスランキングでポイントを獲得できなかった者は、翌年国際Ａ級に自動降格となる。この場合、再昇格規定は適用されない。

8 ドラッグレースライセンスの昇格

8-1　Ｂ級部門➡Ａ級部門

8-1-1　自動昇格

地方選手権、ストックバイククラスにおいて、50ポイント以上を得た者。

8-1-2　申請昇格（主催者に手続きをすることが必要）

(1)　悪天候などで開催数が少なかった場合、自動昇格に必要なポイントに満たない場合でも、申請昇格の対象となる。

(2)　主催者の推薦を受け、かつドラッグレース部会の許可を得た者。

(3)　昇格の推薦ができる主催者とは、当人が出場する昇格対象競技会（地方選手権以上）の主催者である。

9 自動降格の基準

9-1　ライセンスの更新がなされなかった場合は、その欠格期間（ライセンスを取得しなかった期間）によって次表のとおりライセンス等級が自動降格される。

●自動降格基準表　※2005年度ライセンスを取得した場合

種目 / 部門 / 最終ライセンス取得年	モトクロス・トライアル				ロードレース	スノーモビル
	国内Ｂ級	国内Ａ級	国際Ｂ級	国際Ａ級	国際	Ａ級
'03年（欠格1年）	国内Ｂ級	国内Ａ級	国際Ｂ級	国際Ａ級	国際	Ａ級
'02年（欠格2年）	〃	〃	〃	〃	〃	〃
'01年（欠格3年）	〃	国内Ｂ級	国内Ａ級	〃	〃	〃
'00年（欠格4年）	〃	〃	国内Ｂ級	国際Ｂ級	国内	Ｂ級
'99年（欠格5年）	〃	〃	〃	〃	〃	〃
'98年以前	〃	〃	〃	国内Ａ級	〃	〃

※ロードレースライセンス（国際及び国内）の継続手続において、10年以上の欠格期間がある場合はMFJ公認サーキットの走行証明印を提示することが必要。

※ロードレースフレッシュマン（国内含む）ライセンスの継続手続において、10年以上の欠格期間がある場合は、MFJ公認サーキットのサーキットライセンス（当該年度有効のもの）を提示することが必要。

10 特別昇格およびその手続き

10-1　昇格基準と同等とみなされる成績を得た（当該年の11月１日以降の公認競技会の成績も考慮される）者で、昇格を希望する者は、特別昇格の申請ができる。

10-2　申請は、前年の11月１日から12月31日までMFJ事務局に到着することを要し、それ以外の申請は受理されない。

10-3　申請は所定の申請書に必要事項および明確な理由を記入し、所属するMFJ地方支部の承認を得て、MFJ事務局に申請するものとする。
なお、所定の申請書は、MFJ事務局に用意されており、請求に応じて送付される。

10-4　申請にあたっては、申請書に申請料3,000円を添えて、所属MFJ地方支部（24頁参照）に提出すること。

10-5　特別昇格についての最終決定はMFJ中央スポーツ委員会の審査結果による。

11 特別降格およびその手続き

11-1　MFJ競技ライセンス資格の降格を希望する者は次の手続きによって申請し、MFJ中央スポーツ委員会の審査によって認められた場合は、降格することができる。

11-2　前項の申請は、特別降格をしようとする前年の11月１日から12月31日までMFJ事務局に到着することを要する。申請者の用紙は、MFJ事務局に準備され、それに必要事項を記入し申請料3,000円を添えて、MFJ地方支部の承認を得、MFJ事務局に申請する。

11-3　降格承認後は降格が決められた日より、その年度の終了する日まで、再昇格基準が適用される。

11-4　申請にあたっては、申請書に申請料3,000円を添えて、所属MFJ地方支部（24頁参照）へ提出すること。

11-5　特別降格についての最終的な決定は、MFJ中央スポーツ委員会の審査結果による。
※特別降格申請は、原則的にそのライセンス区分にて、得点を得られないまま１年以上経過した者のみを対象とする。

12 再昇格基準

ライセンスの降格があった者が、次の基準に適合することとなった場合は、原則として次の競技会からライセンス等級がひとつずつ再昇格する。自動降格により２段階以上降格した場合、その年度内であればひとつずつ２段階の昇格も認められる。基準に適合した者は、昇格されたライセンスと引き換えに旧ライセンスを、MFJ事務局に返納しなければならない（但し、この規則は

特別降格申請が認められた年度および自動降格が適用された年度のみ適用する。この規則は、欠格期間が10年以上ある場合は適用されない)。

1）ロードレース

(1) 地方選手権以上のシリーズ大会において、原則として優勝した者。

(2) 公式記録によるラップタイム等により、MFJ中央スポーツ委員会が特に必要と認め、承認した者。

2）モトクロス

(1) 国際Ｂ級部門から国内Ａ級部門に降格した場合は、MFJ中央スポーツ委員会にて審議し、承認された者。

(2) 国内Ｂ級部門に降格した場合は、MFJ公認競技会において優勝した者。

(3) MFJ中央スポーツ委員会が特に必要と認め、承認した者。

3）トライアル

(1) 国際Ｂ級部門に降格した場合、全日本選手権シリーズにおいて優勝した者。

(2) 国内Ａ級部門に降格した場合は、地方選手権シリーズにおいて優勝した者。

(3) 国内Ｂ級部門に降格した場合は、MFJ公認競技会において優勝した者。

(4) その他MFJ中央スポーツ委員会が特に必要と認め、承認した者。

付則

本規則は、2005年１月１日から施行する。

全日本選手権ランキング決定基準

1）全日本選手権ランキング順位決定方法

全日本選手権ランキングの順位づけは次の方法により決定される。

(1) 全日本選手権シリーズ大会で得たすべての得点を合計し、総合得点の多い者から順位を決定する。ただし、獲得点数が40点未満の場合はチャンピオンとせず、ランキング２位とする。

(2) 上記１）で同点となった場合、上位順位獲得回数の多い者が上位となる。

例：同点の者同士で１位を獲得した回数で比較し、多い者が上位。これでも同位の場合、２位を獲得した回数を比較する。以下、下位まで同様に比較する。

(3) 上記２）で決定できない場合、最終戦上位の者を上位とする。

(4) 上記３）で決定できない場合、前年度のランキング上位の者を上位とする。

(5) 上記４）で決定できない場合、MFJ中央スポーツ委員会において最終決定する。

全日本選手権ランキング認定表彰式典

全日本選手権ランキング決定基準に基づき決定された、下記の全日本選手権各クラス上位１位～３位の者は、その栄誉をたたえ、2005年MFJ全日本選手権ランキング認定表彰式にて表彰される。受賞者は必ず出席しなければならない。

ロードレース	モトクロス	トライアル	ドラッグレース	スノーモビル	エンデューロ
国際GP125 国際GP250 国際ST600 国際JSB1000	IA2 IA1 IB2 IB OPEN　レディス チャイルドクロス	国際Ａ級スーパークラス 国際Ａ級 国際Ｂ級	Ａ級プロストックバイククラス	スーパークラス A級	全日本クラス

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付2則

MFJアンチドーピング規則

なぜ「アンチ・ドーピング」なのか？

ドーピングを禁止する理由は、大きく分けて以下の４つがあげられます。

(1) 選手自身の健康を害する

ドーピングは薬を使用する方法が一般的ですが、競技能力を高めるために使用される量と頻度は、病気や怪我の治療のために使用されるものとは比べものにならないほど危険だと言われています。本来の想定外の量と頻度で薬を使用することは体を壊してしまう危険性があるためにドーピングは禁止されています。

(2) 不誠実（アンフェア）

スポーツ界はドーピングに対してはっきりと反対の姿勢を示していますので、大会に参加するにはドーピング禁止規程を守ることが条件です。スポーツ界の参加資格としてみんなが守っている禁止規程を自分だけこっそりと守らないで有利になろうとすることは不誠実です。

(3) 社会悪

特に一流の選手には青少年に対する役割モデルが期待されています。選手が薬を使って一流になっているとなれば、必ずそれをまねする青少年が出てきます。選手が薬まみれにならなければ、大会に参加したり勝てないようでは、そのスポーツは社会的認知を得られません。

(4) スポーツ固有の価値を損ねる

スポーツ固有の価値には、「倫理観、フェアプレー、誠意、健康、優れた競技能力、人格と教育、喜びと楽しみ、チームワーク、献身と真摯な取組み、規則・法規への敬意、自他への敬意、勇敢さ、共同体・連帯意識」があげられ、これらの価値がスポーツの中で、またスポーツを通じて培われると期待されています。決して「優れた競技能力」だけに価値を認めているのではなく、競技能力は多くの価値の中の一つに過ぎません。

いくら世界記録を出したり、良い成績を残したとしても、ドーピングに手を染めた選手は絶対に認めてもらえません。

このようにドーピングは、健康への害、不誠実、社会悪といった「悪」につながるだけでなく、スポーツの価値や意味そのものを「否定」してしまうからこそ禁止されているのです。

第1章　総則

第1条

ドーピングは、スポーツと医学の倫理に反する。

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下「本協会」という）は、㈶日本アンチドーピング機構（以下JADAという）に加盟し、JADAの定める規則並びにFIMメディカル・コードを尊重し、アンチ・ドーピングを推進する。

第2条

本協会は、ドーピングを禁止する。

第3条

ドーピングとは、オリンピックムーブメント　アンチ・ドーピング規程別表A並びにFIMメディカルコードに規定された禁止物質の使用および禁止方法に該当することをいう。

第4条

本協会は、本協会が公認・承認する競技会に出場する選手、および本協会が国際競技大会へ派遣する日本代表選手（候補を含む）を対象としてドーピング検査を行う。

第5条

第４条に規程される競技者は、本協会から要請があった場合には、ドーピング検査を受けなければならない。

検査を拒否した場合は、理由の如何に関らず陽性と判断され、制裁が科される。

第6条

本協会は、ドーピングを行った競技者に対して制裁を科す。

競技者にドーピングを強要したり、勧めた者、また競技者のドーピングを手助けしたり、容認した者にも制裁を課す。

第7条

ドーピングを行わないことは、競技者自らの義務と責任である。

競技者から禁止物質が検出された場合には、ドーピングの推定を反証する責任は当該競技者にある。

第2章　本協会が実施するドーピング検査

第8条

ドーピング検査は、事前の通告をもって、または通告無しに実施される。

第9条

ドーピング検査は、本協会ドーピングコントロール委員会が任命する検査員により、検査員の

指定する場所において実施される。

第10条

検体採取は、細則で定める手続きに従って行われる。

検体の分析結果に影響するとは考えられない些細な手続きの違いは、結果に対する影響はないものとする。

第11条

検体の分析はJADA認定の検査機関で行われる。

第12条

検体の分析は、オリンピックムーブメント　アンチ・ドーピング規程並びにFIMメディカルコードに則って行われる。

第3章　結果の通告と制裁の手続き

第13条

検査機関からの検査結果は、本協会ドーピングコントロール委員会委員長または委員長が指定する代理委員に通告される。

第14条

A検体が陽性であった場合には、本協会ドーピングコントロール委員会委員長またはその代理委員は、本協会会長に報告し、競技者へは文書で通告する。

第15条

競技者は通知を受けてから14日以内にB検体の確認検査を要求できる。

競技者が確認検査要求の権利を放棄するか、14日以内に確認検査を要求しない場合には、ドーピング検査陽性と認定される。

第16条

B検体の検査には、本協会ドーピングコントロール委員会委員１名、本協会の代表者１名、選手またはその代理人１名が立ち会うことができる。

第17条

B検体の検査結果は本協会ドーピングコントロール委員会委員長または代理委員に報告される。

本協会ドーピングコントロール委員会委員長またはその代理委員は、検査結果を本協会会長に報告する。

第18条

B検体が陰性の場合には、ドーピング検査陰性とされる。B検体が陽性の場合には、ドーピング検査陽性とされる。

ドーピング検査陽性の場合には、本協会は当該競技者ならびに関わりのあった者に対して制裁を科す。

第19条

本協会は、制裁を決定する前に、競技者ならびに関係者に公正な事情聴取の場を設ける。

第20条

本協会は、本協会規則に従って制裁を科す。

第4章　制裁

第21条

競技者に対する制裁は、競技結果の抹消、日本代表選手の認定取り消しおよび本協会に関わる公認・承認競技会への参加資格の停止である。

制裁内容は以下のとおり。

(1)　厳重注意
(2)　資格停止　2年以内
(3)　資格停止　2年以上終身

第22条

競技者にドーピングを強要したり、勧めた者、また競技者のドーピングを手助けしたり、容認した者に対する制裁は、第21条に規程する制裁を上限として、必要な修正を加えて科す。

第5章　付則

第23条

このアンチ・ドーピング規程の施行についての細則は別に定める。

付則1．この規程は、2005年1月1日から施行する。

MFJ
アンチドーピング細則

第1章　ドーピング検査の手続き

第1条

本協会ドーピングコントロール委員会が任命する検査員からドーピング検査を要請された競技者は、なるべく速やかに検査を受けなければならない。

検査員は本協会ドーピングコントロール委員会が発行した検査員としての任命証を競技者に提示する。

第2条

検査員が訪れた場合には、競技者はその時点で行っている活動を終了させるために必要な相当の時間を与えられる。なお、競技者は検査が行われるまで検査員の監視下になければならない。

検体採取は可能な限り速やかに行う。

第3条

ドーピング検査は検査員が指定する場所をドーピング検査室として実施する。

ドーピング検査室には、競技者の付き添い１名が同席することができる。

第4条

競技者はコードナンバーをひとつ選ぶとともに、密封された採尿容器の中からひとつを選び、同性の検査員の監視のもとで、75ml以上の尿を採取する。

第5条

競技者は、密封された検体容器セットの中からひとつを選び、尿をA、Bの検体容器に分けて入れ、検体容器を密封してコードナンバーシールで封印をする。

第6条

競技者は、過去３日間にさかのぼって、使用した薬物を申告する。

第7条

競技者ならびに付き添い人は検査用紙、検体容器のコードナンバーが一致していること、手続

きが公正に行われたことを確認し、検査用紙に署名する。

第8条

検査員は、検査用紙、検体容器のコードナンバーが一致していること、検査用紙に記載漏れが無いかを確認して、検査用紙に署名する。

第9条

競技者がサンプル提供を拒否した場合、検査員は検体採取を拒否することにより競技者本人がこうむる不都合、すなわち、ドーピング検査を拒否したとみなされ処分をうけるということを、説明しなければならない。それでもなお競技者が検体提供を拒否する場合は、検査員はこの旨をドーピング検査用紙に記載、署名し、競技者にも署名するよう要求する。検査員は、他にも特記すべきことがあればドーピング検査用紙にその旨を記載する。

第2章　制裁決定までの手続き

第10条

A検体陽性の場合には、陽性と判明した時点で、当該競技者の本協会に関わる事業への参加資格は一時停止される。

第11条

ドーピング検査陽性の場合には、制裁の最終決定がなされる前に、当該競技者ならびに関係者には公正な事情聴取の場として第13条以下に定める裁定委員会が設けられる。

第12条

裁定委員会の審議をもとに、制裁を決定する。

第3章　裁定委員会

第13条

裁定委員会は、必要に応じてその都度設置する。

第14条

裁定委員会の委員は、MFJドーピングコントロール委員会委員長、当該種目委員会委員長及び副委員長により構成されることとし、必要に応じて本協会会長が委嘱する。

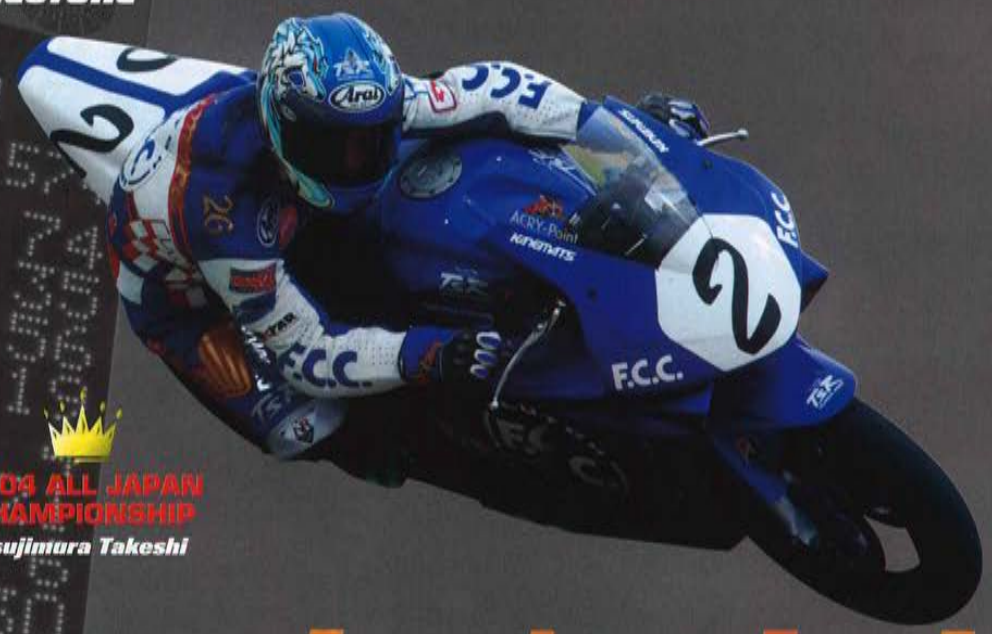
第15条

裁定委員会は、検査機関に検査データについての説明を、また本協会ドーピングコントロール委員会の意見を求めることが出来る。

本細則は2005年１月１日から施行する。

BRIDGESTONE

戦闘型ブリヂストン。



2004 ALL JAPAN CHAMPIONSHIP
Tsujimura Takeshi

Champion's choice!

バトラックスBT-002、全日本・3大チャレンジカップST-600クラス制覇

SOUTH CHALLENGE CUP
Okada Eiji

WEST CHALLENGE CUP
Izumoto Masahiro

EAST CHALLENGE CUP
Shimizu Naoki

2004 ST600 class champions with BT-002

- 全日本ロードレース選手権シリーズ／辻村 猛／F.C.C. TSR
- 東日本チャレンジカップ選手権シリーズ／清水 直樹／アンビシャスレーシングチーム
- ウエストチャレンジカップ選手権シリーズ／泉本 真宏／SPEED SHOP FUSE
- サウスチャレンジカップ選手権シリーズ／岡田 栄治／RSS★SHOWA
- もてぎロードレース選手権シリーズ／岩田 悟／TEAM・PLUSONE
- 筑波ロードレース選手権シリーズ／若松 宏／TEAMチタニック+YSP三鷹
- TIロードレース選手権シリーズ／河井 真一／グリーンクラブ&ウッドストック
- 西日本ロードレース選手権シリーズ／光元 康次郎／Team吉田本店&広島南海RT
- 鈴鹿4時間耐久ロードレース／越澤 友一・山崎 善央／赤い3輪車レーシングクラブ

プロダクションレース対応ハイパースポーツラジアル
BT-002

BATTLAX
バトラックス

PASSION for EXCELLENCE

ブリヂストンは愛・地球博「こいの池・ナイトイベント」に協賛しています。

www.bridgestone.co.jp • BATTLAXの詳しい情報は mc.bridgestone.co.jp/

【お客様相談室】フリーダイヤル0120-39-2936 受付時間：月～金（祝祭日は除く）9:00～12:00/13:00～17:00 ※ 携帯電話・PHSからはご利用頂けませんのでご了承願います。 月に一度は、空気圧の点検を！

株式会社ブリヂストン

オートバイ用品専門店

MOTORCYCLE TOP FASHION LEADER
NANKAI
FOR GOOD MOTORCYCLE LIFE

2004 ST600 ALL JAPAN CHAMPION

圧勝村者。

NANKAI RACING NR MOTORCYCLE TOP FASHION LEADER

頂点をつかめ。NEW NRG

NRG-34
カーボンフィストⅢエアー
レーシンググローブ
¥12,600
カラー：A ブラック、B ブルー、
C レッド、D シルバー
サイズ：M、L、LL
素材：高級牛革

南海部品株式会社
〒530-0002 大阪市北区曽根崎新地2-6-28 TEL.06-6344-1581（代）
http://www.nankaibuhin.co.jp

※安全のためオートバイ用ウエア・グローブ・シューズを着用しましょう。N.S.C.加盟店でのご試着をお勧めします。価格は消費税総額表示（税込）価格です。

TC TSUKUBA CIRCUIT

2005 筑波サーキット カレンダー（2輪）《暫定》

（2004年11月16日現在）

筑波ロードレース選手権シリーズ

筑波の地方戦は熱い!! S80など、筑波ならではのクラスが開催予定です。

第1戦 4月9日（土）・10日（日）　第4戦 9月10日（土）
第2戦 6月4日（土）　第5戦 10月22日（土）・23日（日）
第3戦 7月30日（土）

東日本チャレンジカップ選手権シリーズ

第3戦 4月9日（土）・10日（日）　第8戦 10月22日（土）・23日（日）

MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ

国内最高峰の2輪レース。日本屈指のテクニカルコースでその迫力を体感しよう!

第3戦 5月14日（土）・15日（日）

筑波スーパー耐久ロードレース

復活3年目となる耐久レース。シーズンエンドを飾る一大イベントです。

11月12日（土）・13日（日）

筑波ツーリスト・トロフィー

シングル・ツイン系のマシンが大集合。ワンメイクレースも多数設定されて、パドックはちょっとしたバイク展示会場です。

in MARCH　3月12日（土）
in JUNE　6月25日（土）・26日（日）
in OCTOBER　10月1日（土）・2日（日）

ウチの子もバイクに乗せてあげたい！そんな方は…

親子ミニバイク教室

お子様にオートバイの楽しさ、面白さを感じてもらいます。学校やご自宅ではめったにできない経験を、安全に楽しく行います。
マシン説明、アクセル・ブレーキの使い方など、初めてオートバイにふれるお子様にも安心な、ごく初歩的な内容です。

開催場所　コース1000パドック周辺
参加資格　小学2年生～小学6年生のお子様&保護者のペア（男女不問）
参加費用　無料!
所要時間　約1時間を予定

ここがおトク！　両方の教室に必要なオートバイ（PW50）、ヘルメット、グローブ、プロテクターはレンタル可能です。しかも無料！

キッズバイクスクール

親子ミニバイク教室のステップアップ版です。スタート・ストップの習得、先導車両についてパイロンコースを走行します。

開催場所　コース1000
参加資格　親子ミニバイク教室を終了された小学2年生～小学6年生のお子様
上記同等レベルの小学2年生～小学6年生のお子様（男女不問、保護者同伴のこと）
参加費用　5,250円（税込）※保険料込み

筑波サーキットを走ってみたい！そんな方は…

筑波サーキット体験走行会

コース2000でJASC主催の2輪レース開催日に行っています。レース終了後の熱気の残るレーシングコースを、あなたも愛車で走ってみませんか?

参加特典　筑波サーキットライセンス取得料金が2,000円引きとなります。
参加申込み方法　当社ホームページよりお申し込み下さい。
URL http://www.jasc.or.jp（各開催日の約3週間前～2日前まで）
走行周回数　先導車両付き5周（予定）
募集台数　2輪50台　4輪30台（定数に達し次第締め切り）
走行車両　吸排気系ノーマル（車検対応範囲内の改造）、ナンバー付き登録車両に限ります。

ここがおトク！　走行料金は無料!!（有料入場<入場料1,000円>されたお客様に限ります）

もっと速く、うまく走りたい！そんな方は…

ヤマハライディングスクール（仮称）

コース2000で年1回開催しているスクール。ヤマハ車両のレンタルもあり、毎年大好評です!全日本ロードレース選手権などに参加している現役ライダーに直接指導してもらえるなど、特典もいっぱい。2005年の詳細は現在調整中ですので、乞うご期待!

※上記内容は2004年開催分の抜粋です。開催日やイベントの詳細は現在調整中です。決定次第ホームページ等で発表致しますので、もうしばらくお待ち下さい。

筑波サーキットライセンスのご案内

★筑波サーキット・コース2000には2種類のライセンスがあります

◎ファミリー限定ライセンス
ナンバー付き登録車両（車検対応範囲内の改造車両）によるファミリー走行ができます。

◎筑波ライセンス
レーサー仕様・市販改造車によるスポーツ走行ができます。
ナンバー付き登録車両をお持ちであれば、ファミリー走行もできます。
※コース1000ミニバイク専用ライセンスもご用意しております。

★受講予約（受講には、事前予約が必要です）

●電話をご利用の場合
受講できる日を筑波サーキット（電話番号0296-44-3146）へお申し込み下さい。
（受講日4日前まで。但し、月曜・火曜は定休日のため、お受けできません（祝日は営業））

●インターネットご利用の場合
当社ホームページからお申込下さい。URL http://www.jasc.or.jp（受講日4日前まで）

追って、入会申込書をご郵送しますので、必要事項を記入の上、受講当日ご持参下さい。

★入会受付（受講当日・サーキットにて）

受付場所　本館事務所
お送りした入会申込書に必要事項記入済みにてご提出ください。
受付時間　9:00～13:30

★講習会内容（講習時間 14:00～17:00）

講　義　筑波サーキットの概略、走行ルール・マナーの説明、会員制度・スポーツ走行予約方法の説明など
コース見学　マイクロバス同乗にてコース走行、説明などを行います

当日ご用意して頂くもの

●ライセンス取得料金　ファミリー限定ライセンス ¥21,000（税込）
筑波ライセンス　¥36,000（税込）
（MFJフレッシュマンライセンス取得希望の場合、¥5,000と写真2枚追加。MFJビットクルーライセンス取得希望の場合、¥2,000と写真1枚追加）
●入会申込書 ●身分証明書 ●印鑑 ●筆記用具 ●顔写真（3×2.5cmサイズ カラー・光沢）1枚 ●未成年の方は親権者の承諾書・印鑑証明書

講習会スケジュール
1月9日（日）・23日（日）　2月5日（土）・19日（土）　3月5日（土）・19日（土）　4月2日（土）・16日（土）・30日（土）　5月28日（土）　6月11日（土）・25日（土）
7月9日（土）・24日（日）　8月7日（日）・27日（土）　9月11日（日）・25日（日）　10月8日（土）・29日（土）　11月5日（土）・19日（土）　12月3日（土）・23日（祝）

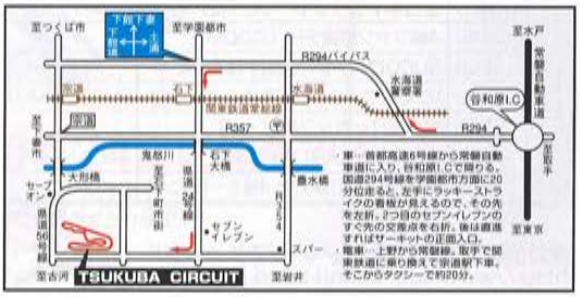
お問い合わせ・お申し込み先

財団法人日本オートスポーツセンター（JASC）
〒104-0041
東京都中央区新富1-9-6新富一丁目ビル6F
TEL:03-3555-6051
FAX:03-3555-1048

JASC
J.A.S.C. Foundation

筑波サーキット
〒304-0824
茨城県結城郡千代川村村岡字西原
TEL:0296-44-3146
FAX:0296-43-2952

TC TSUKUBA CIRCUIT



・車…首都高速6号線から常磐自動車道に入り、谷和原ICで降りる。国道294号線を学園都市方面に20分位走ると、左手にラッキーストライクの看板が見えるので、その先を左折。2つ目のセブンイレブンのすぐ先の交差点を右折。後は直進すればサーキットの正面入口。
・電車…上野から常磐線。取手で関東鉄道に乗り換えて宗道駅下車。そこからタクシーで約20分。

SUGOの原点はいつだってモータースポーツ

2005 SUGO MOTORSPORTS CALENDAR (暫定)

開催日		RACING COURSE	KART COURSE	MOTOCROSS COURSE	TRIAL COURSE
3月	13(日)			チャレンジエンデューロ第1戦	
	20(日)	ビギニングフェスティバル	JAF東北ジムカーナ第1戦	深山TR(2DAYSトライアル19・20)	
	21(祝)	The耐感・耐寒180min 4輪ミーティング			
	26(土)			プレストコーポレーションカップ	
	27(日)		SUGOカートレース第1戦	2DAYSエンデューロ	
4月	3(日)	SUGOロードレース選手権第1戦			
	10(日)	ビクトリーカップ4輪レース			東北トライアル選手権
	17(日)		スーパーモタードオールスターシリーズ	全日本モトクロス選手権第2戦	
	24(日)		SUGOカートレース第2戦		
	29(祝)			オフロードフロンティアレース第1戦	
5月	1(日)	SUGOロードレース選手権第2戦	FK-9レース第1戦		
	5(祝)		ストリートバイクゲームズ第1戦		
	8(日)	2005D1グランプリ第2戦		東北モトクロス選手権	
	15(日)	フォーミュラ・ニッポン(F3併催)			
	22(日)		全日本ジムカーナ		
	29(日)			2005 モトクロス世界選手権日本グランプリ	
6月	5(日)	ファーストサウンドフェスティバル			
	12(日)		全日本カート選手権	チャレンジエンデューロ第2戦	
	19(日)	4輪ファン感謝デー L&SDM			
	26(日)		SUGOカートレース第3戦	全日本ATV選手権レース	
7月	3(日)	SUGOロードレース選手権第3戦			宮城トライアル選手権
	10(日)	ビクトリーカップ4輪レース	ストリートバイクゲームズ第2戦	オフロードフロンティアレース第2戦	
	17(日)	MINI BIKE 6時間耐久レース			
	24(日)	全日本GT選手権レース			
8月	7(日)	サマーサウンドフェスティバル	サマーフェスティバル耐久カートレース		
	14(日)	2輪ファン感謝デー	PDアタック&ナイトジムカーナ	ダートスポーツフェスティバル	2輪ファン感謝デー
	28(日)	全日本ロードレース選手権第5戦 (併催SUGOロード第4戦)	全日本カート選手権		
9月	11(日)	MCFAJクラブマンロードレース第3戦	スーパーモタードオールスターシリーズ	MCFAJクラブマンモトクロス第10戦	
	18(日)		JAF東北ジムカーナ	チャレンジエンデューロ第3戦	東北トライアル選手権
	24(土)	SUGO3時間オープン耐久ロードレース			
	25(日)	SUGO6時間オープン耐久ロードレース	SUGOカートレース第4戦	オフロードフロンティアレース第3戦	
10月	2(日)	スーパー耐久レース			
	9(日)		ストリートバイクゲームズ第3戦	東北モトクロス選手権	
	16(日)	ファイナルサウンドフェスティバル	SUGOカートレース第5戦		
	23(日)			第43回全日本モトクロス日本GP	
	30(日)	全日本ドラッグレース(予定)	FK-9カート耐久レース		全日本トライアル選手権
11月	3(祝)	4輪ファン感謝デー L&SDM			
	6(日)	SUGOロードレース選手権第5戦		全日本ATV選手権レース	
	13(日)	MCFAJクラブマンロードレース第4戦 SUGO3時間耐久	SUGOカートレース第6戦	ハリケーンエンデューロAGP	トライアルGC
	20(日)	ビクトリーカップ4輪レース			
	27(日)	Sugoroku KART de PON!	ストリートバイクゲームズ第4戦&耐久		
12月	4(日)	The耐感・耐寒180min 4輪ミーティング	ウインターフェスティバル耐久カートレース	チャレンジエンデューロGP	

※上記レースの開催日程は暫定のものです。変更または中止となる可能性もありますので、ご注意ください。

最新情報はSUGOホームページでチェック!!
http://www.sportsland-sugo.jp
E-mail msone@sportsland-sugo.jp

SUGO
〒989-1394 宮城県柴田郡村田町菅生6-1
スポーツランドSUGO モータースポーツ課
TEL 0224(83)3127 FAX 0224(83)3697

ミニバイクからGPまで
世界のヒーローがここに集まる
RIDING SPORT
定価650円(税込)
ライディングスポーツは毎月24日に発売です
NEWS PUBLISHING CO.,INC.
株式会社 ニューズ出版
〒141-8662 東京都品川区上大崎1-1-17 LSビル4F Tel.03-6408-4111 Fax.03-6408-4101 ホームページhttp://www.news-pub.com/

TWIN RING MOTEGI

夢はリンクしていく。

ツインリンクもてぎの「ツインリンク」とは、施設を代表する、連なったふたつのサーキットのこと。

しかし私たちがこの言葉を語るとき、そこにはより広い意味が込められています。

●

栃木県茂木町という豊かな自然環境の中で、人と人、人と自然、人とモビリティが

さまざまに出会い、感動と共感の輪を拡げていく…

私たちはそれをすべての人の夢と捉え、誇りを持ってツインリンクと呼びます。

●

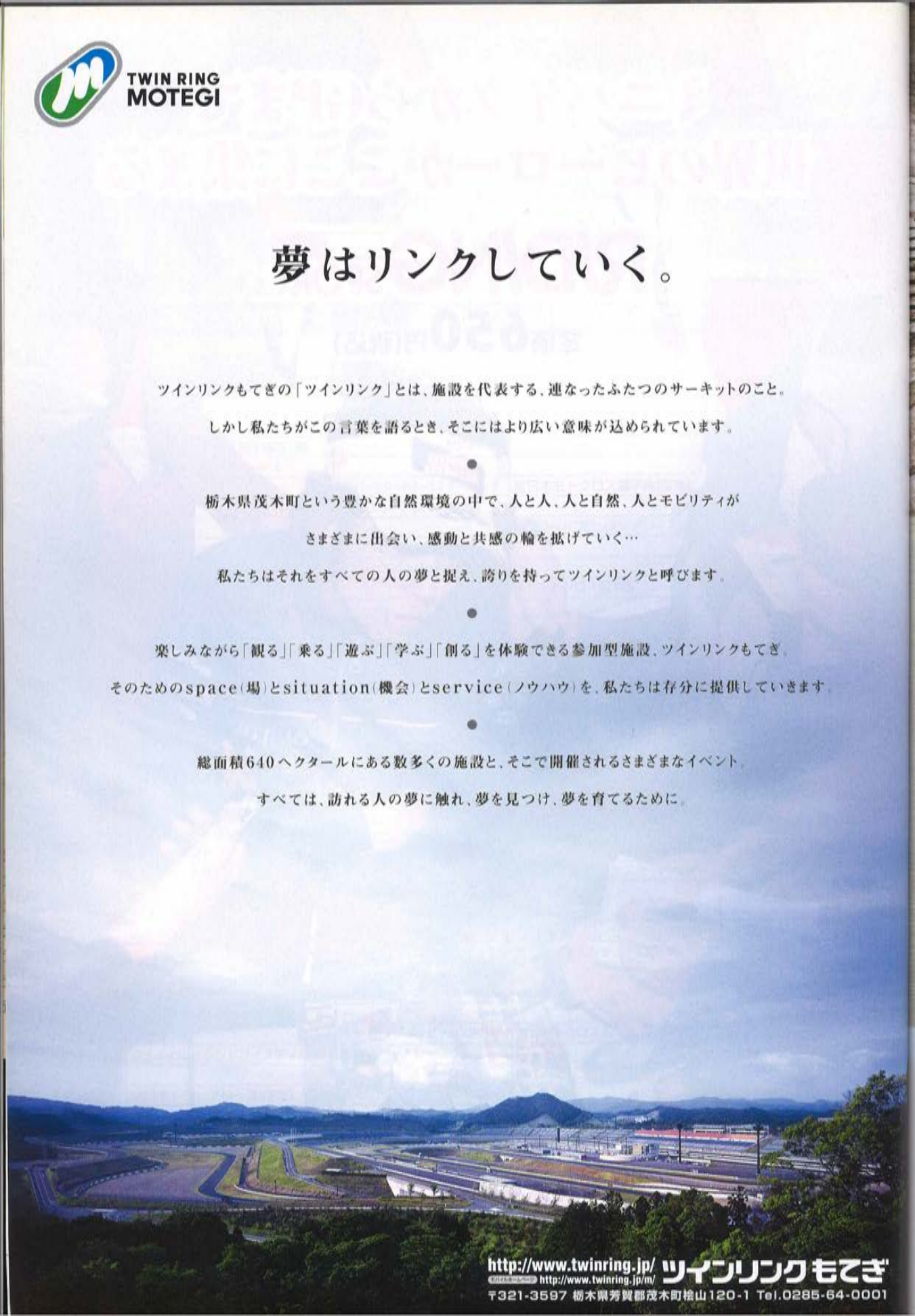
楽しみながら「観る」「乗る」「遊ぶ」「学ぶ」「創る」を体験できる参加型施設、ツインリンクもてぎ。

そのためのspace(場)とsituation(機会)とservice(ノウハウ)を、私たちは存分に提供していきます。

●

総面積640ヘクタールにある数多くの施設と、そこで開催されるさまざまなイベント。

すべては、訪れる人の夢に触れ、夢を見つけ、夢を育てるために。



http://www.twinring.jp/
http://www.twinring.jp/m/
ツインリンクもてぎ
〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1 Tel.0285-64-0001

ブレーキディスクをイメージした、
フェイスデザインがメカニカル感を演出!

メカニカルレーシングウォッチ TYPE R 仕様

税込価格:**¥18,690**(本体価格:¥17,800)

- ●カラー:BK=ブラック、WH=ホワイト
- ●サイズ(本体のみ):52.5(縦)×41.5(横)×15.1(厚)mm
- ●材質:本体=ステンレス、ベルト=ステンレス・ムク材、ウレタン
- ●重量:約150g
- ●機能:カレンダー(日付)、時分秒針にルミテック
- ●精度:日差+45秒～−35秒以内、10気圧防水●キャリバー:Y675
- ●MADE IN CHINA

ワンポイントシースルーバック(スクリューバック構造のため、裏蓋の刻印が正位置とならない可能性があります)

ブレーキディスクをイメージしたフェイスデザイン

BK

WH

Honda Official Goods

Hondaスピリットが息づく、オフィシャルグッズ。
そのひとつひとつにこめた熱い思いを、ぜひあなたにも体感してほしい。

重量感あふれるASIMO。
23カ所可動の1／8スケール!
〈オプションハンド(握り手)付〉

オリジナルパッケージ

ASIMO超合金EX1／8

税込価格:**¥10,290**(本体価格:¥9,800)

- ●サイズ:高さ150×幅56.3×奥行き50mm、パッケージ=高さ200×幅115×奥行き92mm
- ●本体重量:400g●主要材質:亜鉛(ダイキャスト)
- ●オリジナルパッケージ入り●対象年齢:15歳以上
- ●BANDAI社製(中国製)

この他にも幅広い商品をラインアップしています。詳しくはカタログをご請求ください。

各商品のご注文とカタログ請求はお電話で承ります。受付時間:am9:00～pm6:00　土・日祝日休み

フリーダイヤル **0120-846-366**　**FAX.03-5676-5867**　インターネット **[http://www.honda.co.jp/HDC/]**

●FAXでは24時間受け付けています。詳しくはお問合せください。●お支払いは代金引き替え、もしくは各種クレジットカードがご利用になれます。●お買い上げ金額の合計が2,100円以上から承ります。●お買い上げ金額が5,250円未満の場合、送料として735円をご負担いただきます。●返品、交換は商品到着後1週間以内にご連絡ください。なお、お客様のご都合による返品の場合、返送料はお客様の負担になりますのでご了承ください。●商品はお申し込み後、約2週間でお届けします。また2点以上ご注文の際、まとめてお届けできない場合には、ご連絡させていただきます。●掲載の商品はすべて限定販売です。品切れの際はご容赦ください。

Honda Direct Marketing Corp.

株式会社ホンダダイレクトマーケティング
〒107-0061　東京都港区北青山1-2-3　青山ビルヂング13F　TEL.03-3423-3616

JDMA 社団法人 日本通信販売協会会員

Coca-Cola Suzuka 8hours

鈴鹿サーキットなら、
どんなスタイルの
楽しみ方でもOK!!

8耐へのチャレンジも夢じゃない!!

鈴鹿サーキットー2005年はここが違う!!

2005 TOPICS

- 8耐前週に、4st－130cc/2st－85ccまでのミニバイクによる「鈴鹿Mini Moto 4時間耐久ロードレース(仮称)」を開催。
- 「鈴鹿4耐」は、全国のST600耐久選手権の頂点を決める大会として、これまで以上に盛りあがる！ 12月NGK杯でもST600 200kmレースを開催予定。
- 鈴鹿サンデーでは国際ライセンスライダーによる「鈴鹿インターカップ600(仮称)」や、旧年式車でリーズナブルにチャレンジできる「ST600Revival」クラスを新設。
- FUN&RUN!2-Wheelsでは人気のROAD STARクラスの入門クラスとして「ROADSTAR CHALLENGER」クラスを設定。初心者でも気がねなく参加できます。

2005年鈴鹿サーキットロードレース暫定カレンダー

※以下のカレンダーは12月1日現在のものです。変更される場合もありますので、ご注意ください。

日程	レース名称	コース
3/13	鈴鹿ワンデーヒーローズレース Spring Round (主催者:Jレーシング)	南
3/20	鈴鹿サンデーロードレース	東
4/10	FUN&RUN! 2-Wheels	東
4/16・17	鈴鹿2&4レース	全
4/23・24	SUZUKA RIDERS TERMINAL	東
5/1	鈴鹿サンデーロードレース	西
5/22	鈴鹿ワンデーヒーローズレース Early Summer Round (主催者:ミスターヒロ)	南
5/28・29	FUN&RUN! 2-Wheels Endurance Special	東
6/11・12	"Road to 8hours" 鈴鹿300km耐久ロードレース	全
6/25・26	鈴鹿サンデーロードレース(鈴鹿U-4 OPEN 2時間耐久ロードレース)	全
7/23・24	SUZUKA RIDERS TERMINAL SPECIAL (鈴鹿Mini Moto 4時間耐久ロードレース)	全
7/28～31	"コカ・コーラ"鈴鹿8時間耐久ロードレース 第28回大会	全
8/28	鈴鹿ワンデーヒーローズレース Summer Round (主催者:ミスターヒロ)	南
9/3・4	鈴鹿サンデーロードレース(鈴鹿ST 2時間耐久ロードレース)	全
9/11	FUN&RUN! 2-Wheels Historic Special	東
9/24・25	鈴鹿スーパーバイクレース	全
10/2	鈴鹿ワンデーヒーローズレース Autumn Round (主催者:Jレーシング)	南
10/16	鈴鹿サンデーロードレース	西
11/13	FUN&RUN! 2-Wheels	東
12/3・4	第41回NGK杯鈴鹿サンデーロードレース最終戦	全

LICENSE
走行ライセンスのご案内

SMSC会員には鈴鹿サーキット開催レース入場無料(世界選手権除く)やサーキットホテルの宿泊割引など様々な特典がございます。SMSCライセンスについての詳細は、鈴鹿サーキット／SMSC事務局までお問い合せください。

- 2輪会員(国際レーシングコース／南コース)
- ミニバイク会員(南コース)
- RIDE ON CLUB(ナンバー付バイク・スポーツ走行会員)

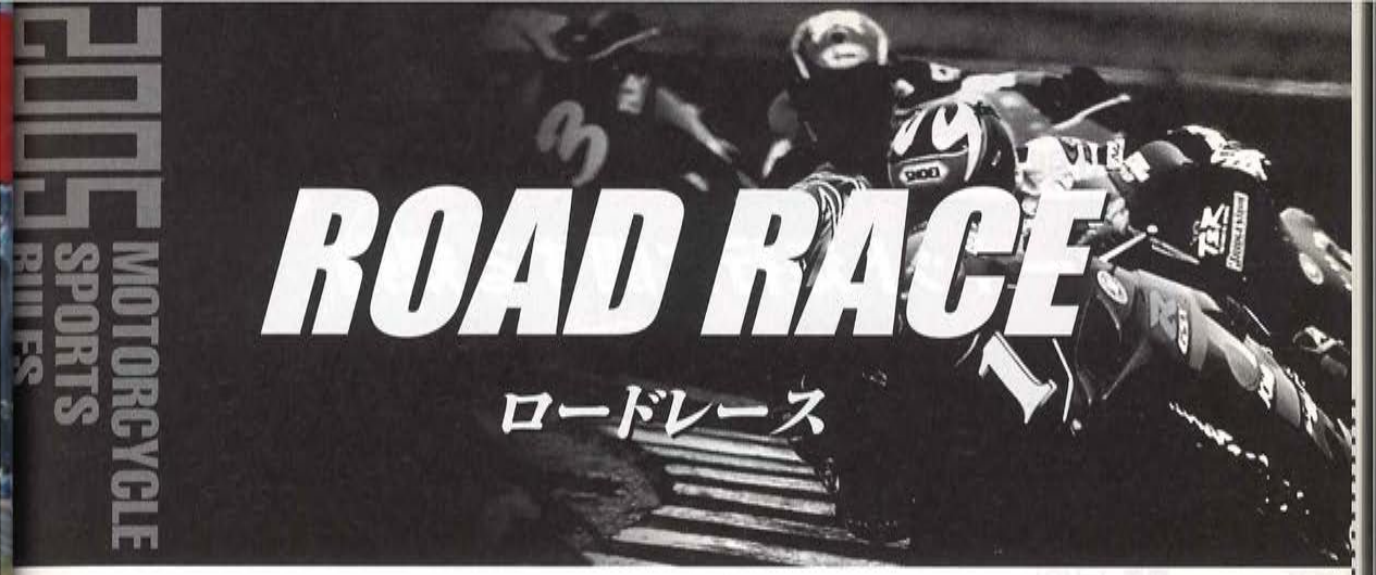
講習日:世界選手権レースの開催がない日曜日
(あらかじめTELにてご確認ください)

※レース・スポーツ走行でライダーをアシストされる方のための「ピットクルーパスポート会員」も募集しております(講習不要・毎日受付中)。

SUZUKA CIRCUIT

wwws.jp
(ケータイからもアクセスできる!)

鈴鹿サーキット SMSC事務局　〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992　TEL:0593-78-3405
ミスターヒロ　〒580-0012 大阪府松原市立部2-499-1　TEL:0723-36-1550
Jレーシング　〒468-0058 名古屋市天白区植田西3-901　TEL:052-802-0117



2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

ROAD RACE

ロードレース

CONTENTS

▼ 付則3　サーキット走行に関する規則
1 目的……72
2 定義……72
3 サーキット走行における遵守事項……72
4 損害に対する責任……74

▼ 付則4　ロードレース競技細則
1 適用の範囲……75
2 ロードレース……75
3 競技会と開催クラス……75
4 公式シグナル……76
5 参加資格……77
6 出場申し込み……77
7 参加受理……77
8 ナンバープレート……78
9 ゼッケンナンバー……79
10 ライダーの装備……79
11 出場受付け……80
12 出場車両の変更……80
13 車両の検査……80
14 ブリーフィング……81
15 公式予選……81
16 決勝レース出場台数……82
17 スタート方法……82
18 スタートにおける反則……87
19 "ウェット"および"ドライ"レース……88
20 レース中の行為……88
21 停車指示……90
22 レース中の一時停止……90
23 赤旗中断されたレースの再スタート……91
24 リタイヤ（棄権）……91
25 レース終了……92
26 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）……92
27 レース終了後の車両保管と再検査……93
28 レースおよび大会の延期・中止等……93
29 抗議……94
30 違反に対する罰則……94
31 本規則の解釈……94
32 本規則の施行……94

▼ 付則5　2005年全日本選手権大会特別規則
1 公示……95
2 全日本ロードレース選手権参加者の行動規範……95
3 開催種目と競技会の日程……95
4 参加定員……96
5 追加のクラス……96
6 コースと最多出場台数……96
7 予選の組み分け……96
8 大会審査委員会……97
9 参加資格……97
10 出場料およびMFJ共済会掛金……97
11 ピット要員……97
12 レース当日の練習走行……97
13 ゼッケンナンバー……97
14 車両の変更……99
15 ピットロードのスピード制限……99
16 タイムキーピングシステム……99
17 スターティンググリッド……99
18 レース距離……99
19 賞および得点……99
20 主催者の権限……100
21 ペナルティの通告……100
22 タイヤ規制……100
23 スタート練習……101
24 本規則の施行……101
2005年度全日本ロードレース選手権開催日程……102

▼付則6　2005年チャレンジカップ選手権大会特別規則
1 公示……103
2 開催種目……103
3 追加のクラス……103
4 選手権……103
5 コース……103
6 大会審査委員会……103
7 参加定員……104
8 出場料およびMFJ共済会掛金……104
9 ピット要員……104
10 ゼッケンナンバー……104
11 車両の変更……104
12 公式予選……104
13 タイムキーピングシステム……104
14 スターティンググリッド……105
15 賞および得点（ポイント）……105
16 主催者の権限……105
17 本規則の施行……105
ロードレースにおける二次災害防止の遵守事項……106
MFJ全国公認サーキットリスト……107
付則7　GPフォーミュラ技術仕様……110
付則8　JSB1000技術仕様……121
付則9　ST600技術仕様……135
付則10　ST250・ST400技術仕様……148
付則11　耐久レースの追加仕様……160
付則12　ジュニアクラスの仕様……162
付則13　ミニバイクの仕様……165
付則14　GP-MONOの仕様……168

※2004年からの規則変更点は太字で示されています。

付則 3
サーキット走行に関する規則

1 目的

本規則は、財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下MFJという）が、ロードレースコース（サーキット）において練習、レースを含むサーキット走行する際の基本的な走行方法、マナーを示すための規則である。

2 定義

2-1　サーキット走行とは、全ての者が、練習及びレース等においてその持ち得る技量及び車両の能力において、でき得る限りより速く、かつ安全に走ることを目的として走行することをいう。

2-2　レコードラインの定義
レコードラインとは、そのサーキットを無理なくでき得る限りより速く、かつ安全に走るための理想的走行ラインをいう。

2-3　スロー走行とは、**ライダー、マシンのトラブル、サーキット初心者の走行、慣らし走行、コース慣熟走行、下見走行をいい、基本的にはピットロードがある側のコース端を走行しなければならない。**

3 サーキット走行における遵守事項

サーキット走行する際は、各サーキットごとに定められた規則を熟知し、当該施設の指導員・係員、オフィシャル等の指示に従わなければならない。

3-1　優先権

3-1-1　サーキット走行においては、基本的にレコードラインを走行する者に優先権がある。

3-1-2　スロー走行中の者は、レコードラインを走行する者を妨げてはならない。
スロー走行車は基本的にはコースの**ピットロードがある側のコース端**を走行しなければならない。

3-1-3　ピットロードにおいては、ピットインしてくる車両（先にピットロードを走行している車両）に優先権がある。

3-1-4　ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、ピットロードを出て最初のコーナー出口に達するまでは、コースピット側**コース端**を走行しなければならず、その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。レコードラインへの合流に際しては、充分な速度まで加速しなければならない。

3-2　走行中の遵守事項

3-2-1　シグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務がある。
3-2-2　通常予想できない地点での不必要な急減速をしてはならない。
3-2-3　いかなる場合も、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。
3-2-4　直線部分では、前車を追い越す以外の目的で進路を著しく急激に変更することは禁止される。
3-2-5　他のライダーの走行を妨害するような走行をしてはならない。
3-2-6　必要以外にハンドルから手を離したり、足をフットレストから離し、また外に突き出したりするような危険な姿勢をとってはならない。
3-3　転倒・コースアウト
3-3-1　コースアウト
3-3-1-1　もしコースアウトしたら、復帰する場合は後方を確認したのちコースに復帰しなければならない。転倒した場合は、マシンの確認（破損・オイル漏れ・グラベルの砂利等）も留意し、コースを汚損してはならない。
3-3-1-2　トラブルなどで走行を止める場合は、マシンをコース外の安全な場所に止めてから退去しなければならない。
3-3-2　転倒
3-3-2-1　自分が転倒した場合、２次災害の防止つまり後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の事故の増大を防止しなければならない。
3-3-2-2　転倒したらまず安全な所へ避難すること、特にオイルによる転倒は、後続車も同じ場所で続々と転倒してくる可能性があるので注意しなければならない。
3-3-2-3　安全な場所から、でき得る限り後続車へ知らせる努力をすること。安全なタイミングを見て電源と燃料コックをオフにして火災やガス漏れを防止する。また、可能な限り散乱部品を撤去すること。
3-3-2-4　ガードレールの外に出るまでは、ヘルメットを着用していなければならない。
3-3-2-5　転倒したマシンは、オイル・ガソリン等をこぼす場合が多いので、転倒車両を目撃したら次の周回は充分注意して走行しなければならない。
3-3-3　コースへの復帰
3-3-3-1　安全な場所にてマシンが走行可能かどうか確認すること。
3-3-3-2　オイル・ガソリン・冷却水・ブレーキオイル等の漏れがないか確認する。漏れがあった場合は、無理にピットまで帰還しないこと。
3-3-3-3　走行に危険がある部分の破損、重要保安部品の破損、または破損部が鋭利になっていないかを確認すること。
3-3-3-4　カウリング内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはならない。
3-3-3-5　後方の安全を充分に確認して余裕を持ってコースに復帰すること。
3-3-4　マシントラブル
3-3-4-1　走行中にマシントラブルに見舞われた場合、レコードラインを走行するライダーの妨げにならないように注意してピットに戻ることができるが、後方の安全を確認し合図をしてからピット設置側を走行すること。
3-3-4-2　コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせずに、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
3-3-4-3　車両は、自己の責任において安全装備等各サーキットにて要求される仕様を満たし、完全に整備されていなければならない。

3-3-5　ピットイン

3-3-5-1　ピットインする車両のライダーは、ピットロード入り口手前より後方を確認したのち、ピット側に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行ったのち、安全を確保しピットロードを徐行しなければならない。
ピットエリア（停車区域）を走行することは禁止される。

3-3-5-2　ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近いピットロードからピットエリアに入り、自己のピットにできるだけ寄って停車しなければならない。

3-3-5-3　ピットロードのスピード制限は、当該サーキットの規則に従わなければならない。

3-3-5-4　ピットロード、サインエリアでのピットクルーは、走行車両に優先権があることを認識し、自己の責任において安全を確保するものとする。ピットクルーが規則に従わない場合も当該チーム、ライダーが責任を負うものとする。

3-3-6　その他

3-3-6-1　常にスポーツマンとしての態度を保ち、品格を疑われるような言動は厳に慎まなければならない。

3-3-6-2　走行時には、アルコール類あるいは薬品（興奮剤等）を使用してはならない。

4 損害に対する責任

4-1　走行中自己の車両及びその付属品及び安全装備等が破損した場合、またサーキットの付帯設備等を破損した場合も、その責任は自己が負わなければならない。

4-2　走行に際して起こった負傷等は、参加者自らが責任を負うものとする。

2005 ROAD RACE RULES

付則 4

ロードレース競技規則

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則に基づき、世界選手権を除く国内におけるすべてのロードレース競技会に適用される。

2 ロードレース

ロードレースとは、舗装され、完全にクローズドされたサーキットで行われるレースであり、国内競技規則およびこの付則により運営・管理される。ロードレースは、スプリントレースと耐久レースに区別される。

2-1　スプリントレースの定義：—レースの総走行距離130km以下、もしくは走行時間２時間未満
—個人競技

2-2　耐久レースの定義：—レースの総走行距離が130kmを超えるもの、もしくは走行時間２時間以上。
—チーム単位で２人もしくは３人のライダーで行われる。

2-3　コースレコードの定義：コースレコードとは、そのサーキットのもっとも良いタイムの記録であり、クラス毎に管理される。予選、決勝ともにその対象となる。

3 競技会と開催クラス

競技会と開催クラスは下記とする。

出場可能ライセンス	大会格式	昇格ポイント対象種目		その他承認公認レース(特別昇格は可能)
		自動昇格	申請昇格	
国際ライセンス	全日本選手権	GP125　GP250　ST600　JSB1000		
国際ライセンス 国内ライセンス	チャレンジカップ	⇧ GP125　⇧ GP250　⇧ ST600　⇧ JSB1000		ネイキッド その他シングル／ツインレース等
国内ライセンス	地方選手権	⇧ GP125　⇧ GP250　⇧ ST600	SP250　SP400	SP125　ネイキッド GP80 その他シングル／ツインレース等
フレッシュマンライセンス ジュニア		⇧ GP125	SP250　SP400 ストックバイク ST600	SP125　ネイキッド その他シングル／ツインレース・ナンバー付レース等

自動昇格＝規定の得点を得た場合は、次年度は上級クラスへ自動的に昇格となる。
申請昇格＝規定の得点を得かつ申告をした者のみ昇格する。昇格申請は2005年２月末日消印有効。
特別昇格＝規定の得点に満たない者または自動／申告昇格対象種目以外のクラスで同等の成績を得た者が申告を行い、審査の上昇格する。

4 公式シグナル

ライダーは掲示される公式シグナルを確認する義務があり、そのシグナルに従わなければならない。公式シグナルに従わなかった場合、当該大会審査委員会により罰則が科される。

4-1　公式練習、予選および決勝レース中は、下記の公式シグナルが使用される。

4-1-1　シグナル旗の寸法：80cm×100cm

4-1-2　情報を伝える旗及びライト

4-1-2-1　国旗またはレッドライト消灯：レーススタート

4-1-2-2　緑旗及びグリーンライト：コースクリア。黄旗の解除。フリー走行及び予選の1周目ウォーミングアップ及びサイティングラップにて提示される。

4-1-2-3　赤ストライプ付黄旗：**雨以外の理由で、コース表面が滑りやすい状態（オイルもれの可能性がある場合やコース上の落下物がある可能性の場合も含む）**

4-1-2-4　青旗：後方よりペースの速い車両が接近し、まもなく追い越される場合に静止状態で提示され、追い越される寸前では振動によって提示される。

4-1-2-5　チェッカー旗：フィニッシュライン通過ライダーはレース終了。

4-1-2-6　青旗とチェッカー旗：ファイナルラップにフィニッシュラインの手前でトップライダーの前に他のライダーが走行している場合。トップのライダーにはレース終了を意味するが、トップライダー直前のライダーは、もう一周しなければならない事を伝える。

4-1-3　情報及び指示を伝える旗・ボード及びライト

4-1-3-1　黄旗及びイエローライト：危険を予告。コースが危険状態の場合、黄旗振動またはイエローライト点滅により示される。減速し、停止準備。緑旗が提示される地点まで追い越し禁止。

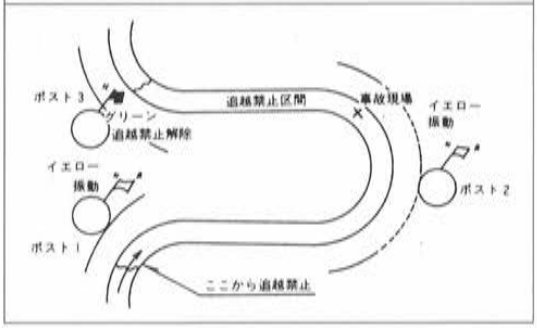
4-1-3-2　赤旗及びレッドライト：競技中断。全てのライダーは、最大限の注意を払ってそれぞれのピットに戻る。

4-1-3-3　白旗：救急車両等介入車両がコース上にある。追い越しは禁止されるが、介入車両の追い越しは認められる。介入車両を追い越した後の追い越し禁止は解除される。

4-1-3-4　黒旗：この旗は車両ナンバーを記入したボードとともに提示され、当該ライダーに指示を与えるためのものである。

4-1-3-4-1　装備及び車両にトラブルがある場合に提示され、当該車両は直ちにピットに戻りオフィシャルの指示を受けなければならない。

基本的な黄旗の出され方



4-1-3-5　オレンジボール旗と白ナンバーを付したブラックボード：示されたナンバーの車両は、本人または他のライダーに対して危険を及ぼすような問題に見舞われてい

るため、速やかにコース上から退去し、安全な場所に停止する。

4-1-3-6　白・黒斜分割旗：スロー走行車両がある場合、**後続のライダーに対し、静止提示する。**そのスロー走行車両と走行ラインが重なる場合に振動提示される。

4-1-3-7　ホワイトクロス（白い斜め十字の入った赤旗）
セーフティーカーの介入によるレースの非競技化（注意・減速・追い越し禁止）

4-1-3-8　レッドクロス（赤い斜め十字の入った白旗）
コース上のこの付近において雨が降り始めたことを示す。この旗はポストにおいて静止提示される。

4-1-3-9　レッドクロス（赤い斜め十字の入った白旗）と赤ストライプ付黄旗
コース上のこの付近において雨が降り続いていることを示す。この旗はポストにおいて静止提示される。

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・ペナルティーに指示されるものとし、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。

4-2　ライトによるシグナル
スタートの際、国旗の代わりに、ライトによるシグナルを使うことができる。

4-2-1　黄色燈の点滅　黄旗と同意味。
4-2-2　緑色燈　緑旗と同意味。
4-2-3　赤色燈　赤旗と同意味、競技監督および監視ポストで使用。

ライトによるシグナルは、スタート時および夜間に行われるレースに使用されなければならない。

5 参加資格

5-1　エントラントおよびライダー
エントラントおよびライダーは、2005年度版MFJ国内競技規則・第3章競技会〔⑬競技参加者〕（38頁）に合致していなければならない。

6 出場申し込み

6-1　出場申し込み場所および期間は、大会特別規則の定めるところのものとする。

6-2　出場申し込み手続き

6-2-1　各部門とも所定の申し込み書に必要事項をすべて記入し、出場料および共済会掛金を添えて大会事務局に提出しなければならない。

6-2-2　2クラス以上に出場を申し込む場合は、別々に申し込み書を提出しなければならない。

6-2-3　郵送の場合は、現金書留又は主催者の定める方法とし、締切り日当日の消印のあるものまでが有効となる。

6-2-4　電話による申し込みおよび締切り日以後の申し込みはいっさい受付けない。
（締切り日以降のエントリー料金返却に際しての郵送料、送金手数料は返却金から差し引かれる）

7 参加受理

7-1　必要事項を記入した出場申し込み書、出場料及び共済会掛金を大会事務局が受理した者のみに対し、参加受理書が発送される。

7-2　いったん受理された出場料、共済会掛金は下記7-3）の場合を除き、いかなる理由があっても返却されない。公式予選を通過しなかった者も同様である。

7-3　大会が取り止めになった場合、また参加申請が拒否された場合のみ出場料、共済会掛金が返却される（申し込み者が必要な手続きを怠った場合は、返却されない）。

8 ナンバープレート

8-1　モーターサイクルのフロントと両サイドにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

8-2　ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない

8-3　ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275㎜×高さ200㎜とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。

8-4　プロダクションクラス（JSB・ST・SP）は、種目別仕様による。

8-5　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しでなければならない。

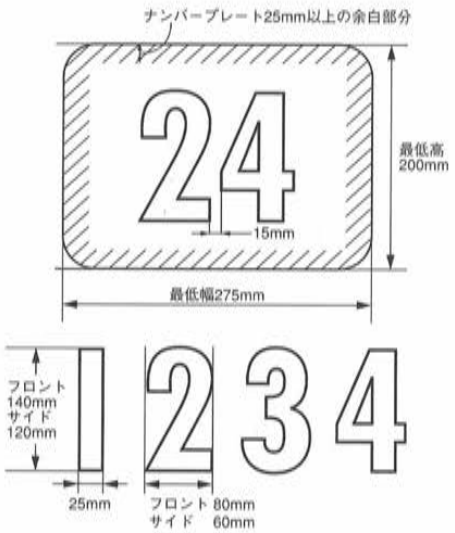
8-6　数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバーの寸法は

最低高	：140㎜
最低幅	： 80㎜
数字の最低の太さ	： 25㎜
数字間のスペース	： 15㎜

サイドナンバーの寸法は

最低高	：120㎜
最低幅	： 60㎜
数字の最低の太さ	： 25㎜
数字間のスペース	： 15㎜



8-7　数字の字体は、Futura Heavyに限定される。

Futura Heavy

0123456789

8-8　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

8-9　すべてのナンバープレートの周囲と数字の間には最低25㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

8-10　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。

GP125　黒地に白文字　　GP250　　緑地に白文字
STクラス白地に黒文字　　JSBクラス　　黄地に黒文字

8-11　**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。**

8-12　**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。**

9 ゼッケン・ナンバー

9-1　主催者によってナンバーが割り当てられ、参加受理書に記入して通知される。

9-2　ゼッケン・ナンバーは、車両検査までに、規定の書体および色分けで記入しておかなければならない。

9-3　ゼッケン・ナンバーについては、車両検査時に検査され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。ゼッケンの修正を要求された場合、速やかに修正を行い、再度車両検査を受けなければならない。また、車検通過後であっても、計時、ポストマーシャル等オフィシャルによって判読しづらいと判断された場合、修正しなければならない。

9-4　**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車両は、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。**

10 ライダーの装備

ヘルメット及び装備は、レース期間を通じて車検で合格したものを使用しなくてはならない。また車検以前の練習においても、公認された適切なものを使用すること。

車検には複数の装備を持ち込み、確認を得ることができる。

10-1　ヘルメット

10-1-1　ヘルメットはフルフェイス型のもので、MFJが公認したものでなければならない。

10-1-2　MFJの公認したヘルメットには、下記の認証マークが貼付されている。

〈MFJ公認ヘルメット認証マーク〉

10-1-3　競技会の車両検査受付け時に、ヘルメット検査が行われる。検査に合格しなかったヘルメットは、当該ライダーの安全上その使用を禁止する。

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。

10-1-5　ヘルメットに当該レースでのゼッケンナンバーを貼付することが推奨される。

10-1-6　**迅速なレスキューならびに自己安全のためにも、転倒時ライダーのヘルメットをスムーズに脱がすシステムを着用することを推奨する。**

10-2　ライダーの服装

10-2-1　レーシングスーツ

10-2-1-1　革もしくは革と同等の素材（MFJの許可を得たもの）であり、MFJの公認したものでなければならない。

10-2-1-2　MFJが公認したレーシングスーツには、公認マークが貼付されている。

10-2-1-3　競技会の車両検査受付け時にレーシングスーツの検査が行われ、合格しなかった場合は、ライダー本人の安全上使用を禁止する。

10-2-1-4　競技会使用時には公認時のパット類が装備されていること。

10-2-1-5　ライダースーツ左胸前部内側または胸部前部下前立てに氏名および血液型を明記しなければならない。

〈MFJ公認レーシングスーツ認証マーク〉

10-2-2　ブーツ・グローブ
革もしくは革と同等の素材（MFJの許可を得たもの）であり、フックなどが外部に突出していないものでなければならない。

10-2-3　競技中のライダーは、レーシングスーツに裏地がついていない場合、アンダーウェアを着用しなければならない。

11 出場受付け

11-1　出場受付けの時間および場所は、公式通知に示される。

11-2　定められた時間内に、必ず本人または参加者がMFJライセンス、参加受理書を提出して出場資格の確認を受けなければならない。

11-3　MFJライセンスまたは参加受理書の提示ができない者は、出場が認められない。

12 出場車両の変更

12-1　車両の変更は国内競技規則・第３章競技会〔⑳ライダーおよび車両の変更〕（41頁）による。

12-2　車両変更の申請は、同部門・同クラスの車両に限られ、手数料5,000円を添付して大会事務局に申請しなければならない。

13 車両の検査

13-1　車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、パドック内の車両検査区域において行われる。

13-2　車両検査のための車両は、ライダー本人が持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を受けなければならない。これ以後の検査は、競技監督が特別に認めた場合以外は行われない。

13-3　ライダーは、車両仕様書を提出し、装備品一式の検査を受けなければならない。

13-4　一大会において同一車両を複数のライダーが使用する事はできない（複数のライダーによる耐久を除く）。

13-5　同一車両で複数の種目へのエントリーはできるが、競技運営進行上支障をきたさないことを条件とする。

13-6　車両検査時持込み台数は、地方選手権および地方大会は出場１レースにつき１台に限られ、チャレンジカップ選手権・全日本選手権は２台までとする（スペアマシンは同一メーカーに限る）。

13-7　車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判断された車両は、公式予選を含むいっさいの走行を拒否される。また、一度車検に合格した車両であってもレース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証するものではない。

13-8　テレメトリーは禁止される。ラップタイム計測装置はテレメトリーとみなされない。

13-9　音量測定は車検時に全車測定、もしくは予選通過車両全車に対して行なう。

13-10　主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両検査を行う権限を有する。

13-11　ガソリン

13-11-1　地方選手権大会／チャレンジカップ選手権／全日本選手権においては2サイクル・4サイクルともにMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。
MFJの定める無鉛ガソリンの定義はMFJ技術規則による。

13-11-2　使用するガソリンは当該レースのサーキットで供給するものを使用しなければならない。
供給されるガソリンの仕様は特別規則もしくは公式通知に記載される。

13-11-3　承認競技会における使用ガソリンとその仕様並びに供給方法については各大会特別規則による。

14 ブリーフィング

主催者がブリーフィング（競技に関する要領説明）を行なう場合はライダー本人が必ず出席しなければならない。欠席した場合、罰則が科せられる場合がある。

15 公式予選

15-1　公式予選

15-1-1　公式予選は、原則として各クラス別に行われる。

15-1-2　公式予選の日程および時間は、特別規則に示される。

15-1-3　公式予選は、タイムトライアル方式とレース方式がある。
通常はタイムトライアル方式で行う。レース方式で行う場合は、特別規則または公式通知等に示される。

15-2　公式予選の内容

15-2-1　レースに出場するすべてのライダーは、公式予選に参加し、最終的に出場資格を取得しなければならない。

15-2-2　公式予選においては、競技役員による車両の安全チェックがなされた後にスタートし、定められた時間内であれば走行を中断し、また再スタートすることができる。公式予選が何らかの理由により中断された場合、残り時間分の予選を再開するが、必要に応じて大会審査委員会が再予選時間の短縮や延長を決定することができる。

15-2-3　公式予選では、ラップタイムが測定され、小数点3桁以下は切り捨てとなる。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場合がある。

●予選通過基準タイム
全日本選手権：トップタイムの110%以内
(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110%**以内**の範囲でこの基準タイムを変更することができる。
チャレンジカップ選手権以下：トップタイムの120%以内
予選が2回以上ある場合、予選通過基準タイムはどちらかの予選で上記に示すタ

イムをクリアすれば、通過基準タイムを満たしたものとする。

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。

15-2-5　各クラスの公式予選義務周回数は、特別規則に示される。なお、最初の１ラップ目は計測されないが、周回数には算定される。

15-2-6　２種目以上に出場するライダーは、出場全種目の公式予選に出場しなければならない。

15-2-7　複数の組にわかれて行われる予選の順位決定方法

15-2-7-1　予選結果を総合タイム順によって決定する場合と予選組ごとの順位により決定する場合がある。

15-2-7-2　天候の変化等により路面状況に大きな差異が認められると競技監督が判断した場合には各予選組ごとの順位によって決定する。この決定に対する抗議は一切受けつけない。

15-2-7-3　各予選組ごとのタイム順で決定した場合のグリッドは、各予選組のトップのタイムを比較しその順番で振り分けることとする。

15-2-7-4　各予選組ごとのタイム順で決定したグリッド数によって端数が出る場合の優先順序は下記とする。〈ウエイティング15-2-10参照〉

例：グリッド数30台、予選４組

予選組上位７台で28台が選抜される。

残り２台を予選組の８位（４台）のなかから決定するには…

・各予選組の１位のタイムと８位のタイムを比較する。

・各予選組８位のものからタイム差の少ない順に２名を選出する。

15-2-8　最終的な予選選出方法とスターティンググリッドは大会審査委員会の決定による。この決定に対する抗議は、認められない。

15-2-9　予選通過者で出場不可能となった者は、すみやかにその旨を届け出なければならない。

15-2-10　ウエイティング（繰り上げ出場）

決勝レースに出場不可能となった者がいた場合、その者に代わり予選結果次点の者で願い書を提出したライダーの決勝レース参加を特別に認めること。

15-2-10-1　ウエイティングの資格を有する者は決勝レース出場願い書を提出した者の中で予選での上位３名までとする。但し、予選が複数組で行われた場合、総合予選結果順上位３名とする。

15-2-10-2　予選結果発表後主催者が規定する時間以内にウエイティングの願い書を提出する。

15-2-10-3　主催者が規定する時間内にリタイヤがいない場合は出走は不可となる。

15-2-10-4　審査委員会にてリタイヤした者のグリッドは順次繰り上げる。正式グリッド発表後は、一切の繰り上げ出場は認められない。

16 決勝レース出場台数

決勝レース出場台数は、各サーキットごとに定められ、特別規則に示される。

17 スタート方法

17-1　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。

17-2　スタート方法は同時スタートとし、下記の3種類がある。通常はクラッチスタートにて行われる。

17-2-1　押しがけスタート

17-2-2　クラッチスタート

17-2-3　ルマン式スタート（耐久）

ルマン式スタートにおいては、スタートライダーを複数のグループに分けて時間差スタートをする、スタッガードスタートを採用する場合がある。（86頁参照）

17-3　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。

17-4　クラッチスタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。

17-4-1　スタート約30分前

ライダーはスタート前チェックを受け、マシンとともにウエイティングエリアに待機する。

17-4-2　スタート15分前

サイティングラップのためにピットレーン出口が開放される。ピット出口で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。

ただし、全ライダーがスタートした場合、カウントダウンボードの提示は省略され、以後のスタート手順が継続される。

17-4-3　スタート10分前

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ライダーはウォームアップラップ開始の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ゆくことができる。

ライダーが所定の位置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。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。

17-4-4　サイティングラップ開始

サイティングラップ開始後のグリッドとピットにおいては、余熱以外のタイヤウォーマーの使用は禁止される。グリッド上での給油は禁止される。

サイティングラップ中に技術的なトラブルに見舞われたライダーは、ピットに戻って調整またはマシンの交換（スペアマシン登録可能競技のみ。以後同様）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くてはならない。

グリッドに着く際には十分に徐行し、所定のグリッドに着かなければならない。

この段階で、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。グリッド上では余熱によるタイヤウォーマーの使用は許可されるが、ジェネレーター、バッテリーまたはその他の電源をグリッドに持ち込むことは禁示される。

17-4-5　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。

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。このボードが掲示された後、さらに調整を行うことを希望するライダーはマシンをピットレーンまで押してゆき、そこで調整またはマシンの交換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する。
この時点でライダー１名につき１名のメカニックとそのライダーのために傘を持って立つ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。スペアホイルを除く全てのタイヤウォーマー（グリッドに着いているマシンおよびピットのスペアマシン）は取り外さなくてはならない。

17-4-7　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１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出する。（車検で許可された外部スターターの使用が認められる）

17-4-8　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示される。マシンをスタートできないライダーはマシンをピットレーンに移動し、そこでさらにマシンが始動するよう試みるかマシンを交換することができる。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を開始することができる。

17-4-9　ウォームアップラップ開始

17-4-9-1　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。

17-4-9-2　ライダーは各列ごとに役員の指示に従ってスタートし、１周走行する。

17-4-9-3　セーフティーカーがその後ろに続く。

17-4-9-4　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。

17-4-9-5　ウォームアップ走行が開始されたら各ポストはライダーに旗の掲示位置を確認させるためにグリーンフラッグを掲示する。

17-4-9-6　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、フロントホイールをグリッドポジションを示すラインに合わせ、所定の位置につかなければならない。

17-4-9-7　グリッド最前列の前には赤旗を持ったオフィシャルが立つ。

17-4-9-8　セーフティー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。

17-4-9-8-1　ピットインし、ピットスタートする。
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。

17-4-9-8-2　セーフティーカーの後方よりオフィシャルの指示によりスタートする。
セーフティーカー後方（真後ろではない）に待機し、赤旗で停止、ピットスタートのライダーより有利とならないタイミングで緑旗が提示され、スタートとなる。

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。

17-4-9-8-3　セーフティー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ストップ＆ゴーペナルティーを科される。

17-4-9-9　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、ピットレーンに戻って修理またはマシンの交換ができる。

17-4-9-10　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。

17-4-9-11　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。

17-4-9-12　すべてのボードが降ろされて、セーフティーカーが戻ってきたら、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。

17-4-9-13　その後スターターはグリッド前方で赤旗を掲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。

17-4-10　スタート

17-4-10-1　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。

17-4-10-2　ジャンプスタートをしたライダーに対しては30秒間のタイム加算もしくはストップ＆ゴーのペナルティが与えられる。ペナルティは当該ライダーのチームにも通達されなければならない。

17-4-10-3　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レーンに押して行かなければならない。

17-4-10-4　ピットレーン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とマシンを交換することが許可される。

17-4-10-5　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。

17-4-10-6　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した後、レースが中断されない限りマシンの交換は許可されない（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、ピットから離れていなければならない）。

17-4-11　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グリッド上で発生した場合、スタートを受け持つオフィシャルがイエローライトを点滅させ『スタートディレイド』および「エンジンストップ」のボードを掲示する。この場合ライダーはエンジンを停止させなければならない。各ライダーについて1名のメカニックがエンジン始動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。

17-4-11-1　スタート手順は『1分前』ボードの段階から再開され、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。

17-4-11-2　スタートディレイドの原因となったライダーにはペナルティーが科せられる場合がある。

17-4-11-2-1　スタート時、スタートディレイドの原因となったライダーは、再スタート時には最後方グリッドからスタートしなければならない。

17-4-11-2-2　複数のペナルティー対象者があった場合、元のグリッド順とする。

17-4-11-2-3　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。

17-4-11-2-4　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。

17-5　ルマン式スタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。
（以下のスタート手順は標準モデルであり、特別規則によって変更されることがある。）

17-5-1　スタート準備
スタート約45分前に、ライダーはマシンと共にピットで待機していなくてはならない。

17-5-2　レースのスタート

17-5-2-1　１分前：シグナルタワーカウントダウン開始
“ヘルメット”パネル＋ホーン：ライダーはコースの反対側、自分のマシンの正面に立つ。

17-5-2-2　30秒前：ボード表示

17-5-2-3　レッドライト消灯または国旗（特別規則に明記される）：スタート

17-5-2-4　各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。

17-5-2-5　エンジンは、マシンの機械式デバイスを用いて当該ライダーひとりによって始動される。

17-5-2-6　外部からの援助は一切禁止される。

17-5-3　ルマン式スタートにおいて、安全上の理由により競技監督が必要と判断し、審査委員会の許可を得た場合、スタッガードスタート（スタートライダーを複数のグループに分けて行う時間差スタート）を採用する事ができる。

17-5-3-1　スタッガードスタート

17-5-3-1-1　レッドライト消灯または国旗（特別規則に明記される）：スタート

17-5-3-1-2　最初のグループの各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。

17-5-3-1-3　約15秒後に国旗が振られて次のグループの各ライダーが同様にスタートする。ライダーは、前にスタートしたグループでエンジン始動の遅れたライダーが飛び出してくるかもしれないことに最大の注意を払わなければならない。

17-5-3-1-4　エンジンはマシンの機械式デバイスを用いて当該ライダーひとりによって始動される。外部からの援助は一切禁止される。

17-5-3-2　オープニングラップはセーフティカーが追尾する。

17-5-4　スタートの補助

もしライダーがマシンを始動できなかった場合、競技監督が可能だと判断した時点でグリーンフラッグを用いてアシスタントにマシンを押すことを許可する。ライダーがスタートできなかった場合には、ただちにコースマーシャルの指示により、マシンをピットに押して行く（出口あるいは入り口いずれか近いほうから）。マシンの修理が終わり次第、ライダーは再度スタートすることが出来る。

17-5-5　ディレイドスタート
ピットの出口地点をライダーの主要集団が通過したあとで、ピットレーンで待機しているライダーに対してライトを用いてディレイドスタートが許可される。

17-5-6　スタート手順違反へのペナルティ
上記17-5-1から17-5-4に関するいかなる違反も、当該ライダーにはストップ＆ゴーペナルティが科せられる。但し、その軽重により、国内競技規則第３章競技会〔㉜違反行為に対する罰則〕（46頁参照）が適用される場合がある。

18 スタートにおける反則

18-1　スタートラインについた車両およびライダーは、スタート手順の開始からスタート合図が出されスタートが終了するまでスタート合図の統制下にある。

18-2　スタート合図が行われる前に自分のスタートポジションから前進した場合（―ジャンプスタートと呼ぶ―フロントホイールスピンドルが各自のスタートラインより前進した）は、審査委員会の同意を得た上で競技監督の決定により、下記のいずれかのペナルティが科せられる。

18-2-1　競技結果への30秒の加算。

18-2-2　ストップ＆ゴーペナルティ

18-2-2-1　所定の場所での一旦停止（耐久レースでは停止時間を定める場合がある）

18-2-2-2　当該ライダーに「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード（ペナルティ・スットプボード）をコントロールラインで掲示する。
天候やコースレイアウトにより、サービスとして追加表示をする場合がある。

18-2-2-3　３回目の提示を受けた周にピットインせず、ペナルティーを実行しない場合、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、原則的に一周ごとに停止させる。停止の順番は予選タイムに基づきタイム順に停止の指示を出す。ボードは複数同時に掲示する場合もある。

18-2-2-5　ストップ＆ゴーペナルティ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することを要求される（レース終了までにペナルティ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周未満で赤旗中断され、レース無効となった場合はペナルティは消滅する。ペナルティ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ストップ＆ゴーペナルティが適用される場合は上記手順が用いられる。

18-3　ピットクルーがスタートの規則に従わなかった場合も反則とみなされ、当該ライダーに１分加算もしくは失格のペナルティが科せられる。

18-4　ペナルティは、当該ライダーのピットクルーに**ボードによって**通告される。判定に対する抗議は一切受付けられない。

19 “ウェット”および“ドライ”レース

19-1 耐久を除くすべてのレース（**予選を含め**）はウェットかドライに分けられる。グリッド上で、ボードが掲示される。
ボードが掲示されない場合にはレースは自動的にドライとなる。この分類の目的は、ライダーにレース中天候状況の変化による影響があることを示すためである。

19-2 ドライレース
ドライレースと分類されたレースは天候状況が路面状態に影響を及ぼし、ライダーがタイヤ交換を望む可能性があると競技監督が判断した場合に中断される。

19-3 ウェットレース
ウェットレースと分類されたレースは、変化して行く状況、またはウェットの状況で通常開始され、天候の理由により中断されることはない。タイヤ交換を望むライダーはレース中ピットに入りタイヤを交換することができる。

19-4 すべての場合において、最初にレースが天候上の理由により中断された場合、再スタートは自動的に“ウェット”レースとされる。

20 レース中の行為

20-1 走行中の遵守事項は、国内競技規則・第3章競技会〔⑭競技参加者の遵守事項〕(38頁）の他、以下も適用される。これに違反した場合罰則が科せられる。

20-1-1 ライダーは、指示を伝えるシグナルフラッグに従わなければならない。

20-1-2 ライダーがコースアウトした場合、ライダーは、オフィシャルが指示した場所または、当該ライダーが有利にならないような場所からレースに復帰することができる。
※この際オフィシャルは下記の補助ができる。
・マシンを起こす補助。
・修理・調整が行われている間マシンを支える。
・ライダーの再スタートを補助する。

20-1-2-1 当該ライダーが有利となるショートカット（コーナー、シケイン等のコース外を走行し、自分に有利となる）が発生した場合：
予選中：当該ラップタイムの抹消
決勝中：STOP & GOペナルティー
最終ラップ等STOP&GOペナルティーを与えられない場合、レース結果に30秒のタイム加算とする。

20-1-3 リタイヤする場合、ライダーは自分のマシンをオフィシャルに指示された安全な場所に止めなければならない。

20-1-4 もしライダーがレースからリタイヤを余儀なくされるようなマシントラブルにあった場合、そのライダーはスロー走行でピットまで戻らずに、コースアウトしてオフィシャルの指示に従い、安全な場所にマシンを止めなくてはならない。

20-1-5 コース上にオイル等の液体をまき散らす恐れのあるようなトラブルにあった場合、そのライダーはピットまで戻らずに、コースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
又、停止後再スタートを希望する場合はオフィシャルの確認を必要とする。
上記に違反した場合、10,000円以上の罰金が科せられる。

20-1-6 修復作業のためにスロー走行するライダーは、できるかぎりピット設置側を走行

しなければならない。

20-1-7　コース外側より、作業もしくは工具・部品等の援助を受けてはならない。この場合は失格とされる。
いかなる場合でも、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。これに違反した場合は罰則が科せられる。

20-1-8　レース中（予選中を含む）直線部分では前車を追い越すためあるいは後車のスリップ・ストリーミングを外す目的以外で、進路を著しく変更することは禁止される。

20-2　ピットイン
ライダーはレース及びプラクティス中にマシンの調整やタイヤ交換のためにピットに戻ることができる。レースにおいては全ての作業はピットボックス前のピットエリアにて行われなければならない。ピットボックス内の作業はレース中断によるインターバル時、または予選時のみ行うことができる。
予選中のピットボックス内での作業はリタイア扱いとならないが、レース中のピットボックス内での作業は当該レースからリタイアしたものと判断される。
※ピットとは車両の修理、調整、部品交換、燃料補給などの作業を行うことを目的に、ライダーに与えられた区域である。

20-2-1　ピットインする車両のライダーは、ピットロード入口手前よりピット側に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行ったのち、安全を確認して正規のピットロード入口から進入し、徐行しなければならない。
ピットエリア（ピットボックス前の作業エリア）を走行することは禁止される。

20-2-2　ピットインする車両のライダーは、自己のピットにできるだけ近いピットロードからピットエリアに入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させなければならない。

20-2-3　ピットインしてピットエリアに入った車両及び当該車両のライダーやピットクルーは、ピットロード及びピットエリアにおいて他の車両の通過を妨げてはならない。

20-2-4　ピットインの際、自己のピット前を通り過ぎて停車した車両のライダーは、競技役員の許可を得て、当該車両のライダーおよびピットクルーによって押し戻し、自己のピットにつけることができる。

20-3　ピットアウト

20-3-1　ピットロードにおいてはピットインしてくる車両に優先権がある。

20-3-2　ピットロードからコースに復帰するライダーは、正規のピットロードからコースインし、最初のコーナー出口に達するまで、ピット設置側に沿って走行しなければならず、その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。

20-3-3　ピットでエンジンを止めたライダーは、メカニックの補助を受けてマシンを再スタートすることができる。

20-4　ピット作業

20-4-1　レース中、車両の修理、調整、部品交換は、ピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。給油中は、必ずエンジンを停止しなければならない。

20-4-2　ピット区域内にオイルをこぼしたり、汚したりした場合は、安全上ただちに清掃しなければならない。

20-5　ピット作業人員

20-5-1　大会の格式によって登録できるピットクルーの人数が大会特別規則に示される。

20-5-2　レース中にピットインした車両に対しての作業は、登録した2名のメカニックと、その車両のライダーの計3名に限られる。（全日本選手権は付則5全日本選手権特別規則〔⑪ピット要員〕参照）（97頁）

20-5-3　ライダーに対するピットクルー（メカニック、ピットサインマンおよびヘルパー）の合図は、大会競技役員の使用する合図旗にまぎらわしいものであってはならない。また主催者により定められたピット区域またはピットサインエリアのみで合図を送ることができる。

20-5-4　ピット作業を行う者は、ピットクルーライセンス所持者で、大会への参加申請がなされた者でなければならない。大会当日のピットクルーの追加は一切認められない。ただし参加申請がなされている者の変更は定められた時間内にのみ認められる（変更料1,000円）。

20-5-5　ピットクルーは競技期間中を通じて、大会競技役員の指示に従わなければならない。

20-5-6　ピットクルーが諸規則に違反した場合の責任は、そのピットクルーが担当するライダーに帰属するものとし、当該ライダーに罰則が科せられる。

21 停車指示

21-1　レース続行が危険もしくはその疑いがあるとみなされるライダーまたは車両について、競技監督は、ピットインを命じるか、レースから除外することができる。

21-2　天災、大事故等の不慮の事態が発生した場合は、競技監督は、赤旗によって全ライダーに対し、停止を指示することができる。

22 レースの一時停止

競技監督が天候上の理由、あるいはそのほかの理由からレースの中断を決定した場合、22-1赤旗を掲示するか22-2ペースカーを導入するの2つの方法のいずれかを選択することができる。

22-1　赤旗を掲示する場合

22-1-1　赤旗がスタートラインとすべてのマーシャル・ポストで掲示される。ライダーはただちにスローダウンし、ピットレーンに戻らなくてはならない。当該レースの結果は前の周を終えた時点でのものとされる。
したがって、結果はレースを続行していたライダー全員が、赤旗が掲示されずにフルラップを完了した時点でのものとされる。

22-1-2　トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周未満しか走行していないことを結果が示した場合、当該レースは無効とされ、新たにレースが行われる。もしレースの再スタートが不可能な場合、このレースは中止と宣言される。但し、予選があった場合、ポイントは予選結果に基づいて正規のポイントの1/2が与えられる（小数点以下2桁は四捨五入）。

22-1-3　トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周以上、しかし本来のレース距離の2/3未満（小数点以下切り捨て）であった場合、レースの最終結果は2つのレースの周回数を合算し順位が決定される。周回数が同数の場合、第2レースの結果が優先される。もしレースの再スタートが不可能な場合、1回目のレース結果でレースは完了とし、ポイントは正規のポイントの2/3（小数点以下2桁は四捨五入）が与えられる。

30周のレースの場合の例：
トップのライダーは9周目を終えて10周目に入ったが、その他のライダー全員が9周目を終えていない時点で赤旗が掲示された場合、レース結果は8周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは22周となる。
トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が9周目を終えて10周目に入っていた時点で赤旗が掲示された場合、レース結果は9周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは21周となる。

22-1-4 トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が本来のレース距離2/3（小数点以下切り捨て）を走行した場合、当該レースは完了したとみなされ、ポイントはフルに与えられる。

22-2 フルコースコーション（事故発生時に競技監督の判断によって、ペースカーが介入してレースを一時非競技化し、スロー走行で先導し、その間に事故処理を行う方法）。
ペースカーを導入する場合、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

23 赤旗中断されたレースの再スタート

レースが再スタートされる場合、再スタートはコース・コンディションが許すかぎり速やかに行われなくてはならない。ライダーがピットに戻りしだい、競技監督は新たなスタート時刻を発表する。このスタート時刻は状況が許すかぎり最初の赤旗が掲示されてから30分以内に設定される。

23-1 競技結果が2周以下の場合の再スタートには下記各項が適用される。

23-1-1 全ライダーがスタートできる。

23-1-2 マシンの修理・給油ができる。

23-1-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。

23-1-4 登録され車検に合格しているスペアマシンに交換できる。

23-1-5 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。

23-1-6 グリッドポジションは本来のレースと同じとする。

23-1-7 再スタートできないライダーのグリッドはそのまま空席とする。

23-1-8 スタートの手順は通常にサイティングラップから始める。

23-2 競技結果が3周以上2/3（小数点以下切り捨て）未満の場合の再スタートには下記各項が適用される。

23-2-1 前回のレースでトップの周回数の75%（小数点以下切り捨て）を走行しているライダーだけが再スタートできる。

23-2-2 第2レースが開始される前に、第1レースの結果が公示されなくてはならない。

23-2-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。

23-2-4 マシンは修理・給油ができる（耐久を除く）。

23-2-5 登録され車検に合格しているスペアマシンに交換できる。

23-2-6 第2レースの周回数は、本来のレース距離を満たすために必要な周回数とする（前回のレース結果の周回数に基づく）。

23-2-7 グリッドポジションは第1レースの結果に基づく。

23-2-8 レースの最終結果は、2つのレースの周回数を合算し、最大数の周回のライダーが優勝者となる。周回数が同数の場合、第2レースの順位が優先される。

24 リタイヤ（棄権）

24-1　リタイヤと停止（競技中、コース内での停止）は、国内競技規則・第3章競技会〔㉒競技〕（41頁）による。

24-2　ライダー本人が負傷その他の理由でリタイヤ届を提出できないときには、競技役員の判定によりリタイヤと認めることができる。

24-3　ピット以外の地域でリタイヤする場合、ライダーは車両をレース（または予選）終了まで競技役員の管理下におかなければならない。ただし、競技役員から車両移動を指示された場合は、これに従わなければならない。

25 レース終了

25-1　トップのライダーにチェッカーフラッグが掲示された後、引き続き後続ライダーにも特別規則に示す時間掲示される。この時間が経過した時をもってレース終了となる。

25-1-1　チェッカーフラッグは、ライダーに分かりやすく目線の高さで提示される。

25-1-2　チェッカーフラッグ提示位置については公式通知に明記される。
コース上でチェッカーフラッグを提示する場合、フラッグタワーにて提示される全ての合図旗を提示するのでなく、チェッカーフラッグとそれに付随するブルーフラッグのみを提示する。

25-2　ファイナルラップにフィニッシュライン手前でトップのライダーのすぐ前に他のライダーがいる場合、スタート・フィニッシュマーシャルは同時にチェッカーと青旗を掲示する。これはトップを走行するライダーはレースを終了するが、そのすぐ前を走っているライダーはファイナルラップを完走しチェッカーフラッグを受けなければならないということを意味する。

25-3　トップを走行するモーターサイクルが、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された場合、当該レースはその時点で終了したものとみなされる。
何らかの理由によって、レース終了の合図が遅れた場合でも、レースはそれが本来終了する時点で終了したものとみなされる。

26 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）

26-1　優勝者

26-1-1　優勝者は規定の距離（周回数）または時間を完走して最初にフィニッシュライン（コントロールライン）を通過したライダーである。

26-1-2　写真判定が用いられる場合には勝者の決定はフロントホイールの先端がフィニッシュラインを最初に通過した方を有利とする。

26-1-3　優勝者がフィニッシュラインを通過したら他のライダーはその時点で走行している周回を終え、フィニッシュラインを通過した時点で終了となる。

26-2　順位の優先順位
優先順位：

26-2-1　チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定される。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。

26-2-2　チェッカーを受けなかった完走者を周回数の多い順に決定する。同周回数の場合はフィニッシュライン通過順位による。

26-2-3　チェッカーは優勝者がフィニッシュラインを通過したのち特別規則に示す時間、フィニッシュラインで掲示される。

26-3　完走者
優勝者の周回数の75%（少数点以下切り捨て）以上を走行したライダー。

26-4　得点
得点は、国内競技規則・第３章競技会〔㉗公式得点〕（42頁）によって与えられる。

27 レース終了後の車両保管と再検査

27-1　原則として１位～６位の車両は、所定の位置より競技役員の指示に従って車両保管区域へ入らなければならない。

27-2　原則として１位～６位の車両は、音量測定およびエンジンを分解して排気量を測定するほか、規定を越える改造などについて再検査を行うことがある。

27-3　原則として１位～６位の車両は、暫定結果発表後30分間保管される。
地方選手権においては、保管時間を特別規則で定める場合がある。

27-4　燃料検査
燃料検査の手順

27-4-1　燃料検査は各大会の審査委員会が必要と認めた場合実施できる。

27-4-2　燃料検査を行う対象クラス、ライダーは審査委員会が決定する。

27-4-3　燃料テストは審査委員会が必要と認めた場合レース期間中いつでも行うことができる。

27-4-4　レース終了後に燃料タンク内に検査に必要な量が残っていなければならない。

27-4-5　各分析ごとに、それぞれ検査に必要な量のサンプルを２サンプル摂取する。

27-4-5-1　ひとつは検査用、ひとつは保管用として封印され、当事者によってサインが施され、主催者が保管する。

27-4-5-2　潤滑油を混合した場合は混入したオイルも添えて提出しなければならない。

27-4-5-3　車検にて判別できない場合はMFJ指定の機関にて分析を依頼し検査する。

27-4-5-4　サンプルはエントラントに提出義務があり、その検査の費用は自己負担とする。

27-4-6　結果が不合格であった場合、当事者は本人の費用負担によってMFJ指定の別の機関にて保管用サンプルの分析を依頼することができる。

27-4-7　分析の費用負担は下記の通り

27-4-7-1　大会審査委員会の決定により、特定の大会もしくはクラスに検査を行う場合。
・最初の検査の費用は主催者が負担する。
・結果が不合格で当事者が再度検査を要求する場合は当事者が負担する。

27-4-7-2　抗議が出され特定のライダーの検査をする場合は抗議者が費用を負担し、検査の結果違反が立証された場合は返却される。

27-4-7-3　検査の結果違反が立証された場合は違反者が検査料を負担しなければならない。

27-4-8　競技結果
サンプル分析の結果、違反が立証された場合国内規律裁定委員会に報告され、罰則が科せられる。また、当日受領した賞典等は返却しなければならない。

27-5　出場者は、車両保管解除と同時に、保管車両を速やかに引き取らねばならない。
主催者は車両保管解除発表後、保管車両の責任は一切負わない。

28 レースおよび大会の延期・中止等

28-1　大会は、原則として本規則に基づいて発表した日程から変更または延期されるこ

とはない。

28-2　レースまたは大会が参加申し込み後に中止された場合、参加者が支払った出場料、共済会掛金は返還されるが、他の一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

29 抗議

29-1　抗議は、国内競技規則・第3章競技会〔㉚抗議〕（44頁）による。

29-2　車両の分解検査に要した費用は、その抗議が不成立の場合は抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払わねばならない。この車両の分解等に要した費用は車検長が算定する。

29-3　ガソリン**およびタイヤ**に関する抗議の場合の保証金は100,000円とする。

30 違反に対する罰則

30-1　競技規則による違反行為に対する罰則は、国内競技規則・第3章競技会〔㉜違反行為に対する罰則〕（46頁）による。罰則は文書で該当者に通知される。

30-2　上記罰則に加え、ライダーまたはエントラントによる競技役員並びに大会関係者に対する暴力的な言動及び行動に対して、その軽重により以下のペナルティーが科せられる。

30-2-1　罰金：10,000円以上50,000円以下

30-2-2　失格
全日本選手権のみ適用

30-2-3　黄旗提示区間における違反には下記罰則を適用する。

30-2-3-1　追い越し　予選時：当該セッションのタイム抹消
決勝時：失格

30-2-3-2　コースアウトまたは転倒：失格及び資格停止2ヶ月を国内規律裁定委員会に上申することができる。

30-2-3-3　事故を起こした場合、失格及びライセンス停止（最低2ヶ月）を国内規律裁定委員会に上申することができる。

※大会審査委員会は違反の内容を吟味し、減刑する権限を有する。

注1：資格停止期間中であっても、エントリーすることはできる。但し、当該大会時にはその停止期間は終了していなければならない。

注2：追い越しは、他の選手にペナルティーを与えるために故意に追い越しをさせる行為は対象外とする。

注3：大会審査委員会は、罰則を決定するに当たり、オフィシャルからの報告、ビデオでの検証等詳細な状況把握をした上で、ペナルティーを科すこととする。

31 本規則の解釈

規則および競技に関する疑義は、事務局あてに質疑をすることができる。なお、この回答は、大会審査委員会の解釈、決定が最終的なものとして示される。

32 本規則の施行

本規則は、2005年1月1日より施行する。

2005 ROAD RACE RULES

付則 5

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国際スポーツ憲章に基づいた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、チームウエアの着用等、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 開催種目と競技会の日程

3-1　開催種目は下記とする。

GP125
GP250
ST600
JSB1000

3-2　レースウィークの日程

3-2-1　全日本選手権は下記日程で開催される。

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。

金曜日：練習走行　ART走行

土曜日：公式予選

ST600 GP125 GP250	予選1回目　最低20分　予選2回目　最低15分 ※決勝グリッド数に満たないエントリーの場合、予選回数を1回とすることができる。 （最低時間　35分）
JSB1000	予選1回目　最低20分　予選2回目　最低20分 ※決勝グリッド数に満たないエントリーの場合、予選回数を1回とすることができる。 （最低時間　40分）

日曜日：午前　ウォーミングアップラン　各クラス10分

9：00～　決勝レース

3-2-2　競技会の日程は巻末（102頁参照）に示す。

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。

5 追加のクラス

併催種目として、GP-MONOクラスが開催される。

その他の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　各施設ごとの同時出走最多台数は以下のとおり。

施設	決勝	予選※
SUGO	40	48
筑波	36	43
もてぎ	40	48
鈴鹿	44	52
TI	40	48
MINE	36	43
オートポリス	40	48

※　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する。

7 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　第１戦は、前年度の当該クラスのランキング順に振り分ける。

7-2　第２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。但し、エントリー締め切り時点で、当該年度ランキングが確立されていない場合、前年の当該クラスのランキング順とする。

7-3　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。

※予選組み分け対象者は、当該大会エントリーしているものとする。

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の委員、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、同席させることができる。

9 参加資格

2005年度ロードレース国際ライセンス所持者

10 出場料およびMFJ共済会掛金

出場料：1クラス　16,000円

MFJ共済会掛金　1人　3,500円

合　計：19,500円

11 ピット要員

11-1　ライダー1名に対して6名のピットクルーが認められる（同チームの2人目以降は制限がある）。いずれもピットクルーライセンスが必要であり、当日の変更は可能であるが追加は認められない。

11-2　ピットエリアではライダー1名について3名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分間の練習走行が行われる。

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。

13-2　その他の年間出場ライダーにはARTから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。

ST600クラス　白地に黒文字

JSBクラス　黄地に黒文字

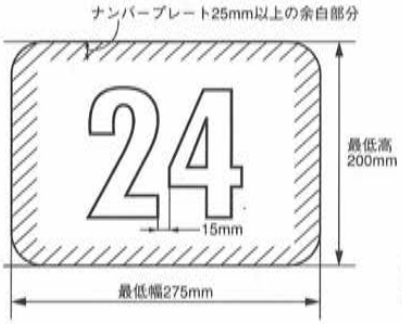
GPクラスの文字の色は、黒か白文字とし、ナンバープレートのバックグラウンドの色は自由とするが、文字が判別しやすいようにされなければならない。

13-5-2　数字の字体は、Futura Heavyに限定される。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。



Futura Heavy

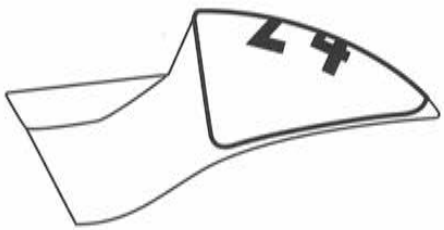
0123456789

GPクラスのサイドゼッケン

例）No.24の場合

ゼッケンナンバーの位置は
側面から見て見やすい位置
に貼付けなければならない

（悪い例）

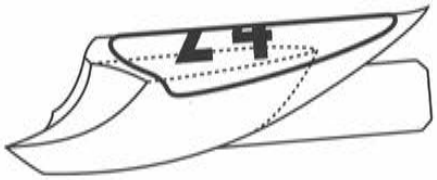


プロダクションクラスのサイドゼッケン

例）No.24の場合

ゼッケンナンバーの位置は
側面から見て見やすい位置
に貼付けなければならない

（悪い例）



14 車両の変更

14-1　公式予選ではライダーは複数の車両を使用してもよいが、これはそのライダーの名前でスペアマシンとして登録され、車検に合格していることを条件とする。

14-2　公式車検終了後選手間でのマシンの交換はできない。

14-3　何らかの理由で、レースが停止されることになった場合、レースの再スタート前にマシンを交換する事ができるが、そのライダーの名前でスペアマシンとして登録され車検に合格していることを条件とする。

15 ピットロードのスピード制限

大会期間中を通じてピットロードのスピード制限は60km/hとする。

違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時（サイティングラップ開始以降）における違反への罰則は、違反１回に対してストップ＆ゴーペナルティー１回とする。**この制限速度に違反した場合、ストップ＆ゴーペナルティーの手順が繰り返される。**

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

スターティンググリッドの数、配置は各大会の特別規則に示される。

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。

GP125	60km～130km
GP250	60km～130km
ST600	60km～130km
JSB1000	60km～130km

18-2　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　得点は国内競技規則・第３章競技会〔㉗公式得点〕（42頁）に従い出走台数に応じて与えられる。

19-3　MFJのスポーツ国籍以外の選手については賞典は与えられるが、全日本選手権の得点は与えられない（但し下位は繰上げない）。

19-4　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（56頁）に示される。

19-5　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。

19-6　トップエントラント

各クラス2004年チームランキング15位まで（繰り下げはない）。

19-7　2005年度文部科学大臣杯は、JSB1000優勝者に授与する。

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、競技出場の健康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110%とし、大会主催者は特別規則書に記載して110%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・プロモーション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）。

21 ペナルティの通告

何らかの事情によりペナルティが科せられる場合、そのペナルティ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。**但し、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**公認した**タイヤのみ使用することができる。

22-1-1　タイヤの使用本数制限が設けられ、予選・ウォーミングアップラン・決勝を通じ2セットのみ使用することが認められ、定められた時間にマーキングされる。**なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。**

22-1-2　ウエット時のタイヤ使用本数制限は行わない。但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　サンプルタイヤ制度

1位～3位入賞のタイヤを切断検査し、入賞者にはタイヤマニュファクチャラーより新品タイヤを提供する。またレインタイヤにおいても入賞車両のタイヤを検査対象とする。

22-2　JSB1000

22-2-1　タイヤの使用本数が設けられ、予選・ウォーミングアップラン・決勝を通じ3セ

ットのみ使用することが認められ、定められた時間にマーキングされる。なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

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。

注：ドライタイヤの定義
タイヤ使用本数制限内で、マーキングされているタイヤであれば、使用することができる。
JSB1000：マーキングされているタイヤ（スリックタイヤ及びカットスリック）
ST600　：MFJ公認ST600タイヤ
レインタイヤの定義
予選・ウォーミングアップラン・決勝において「ウエット宣言」時のみ使用することができる。
JBS1000：マーキングの有無を問わず、すべてのコンディションのタイヤが使用できる。
ST600　：MFJ公認ウェットタイヤ

22-2　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、以下の罰則をあたえる。
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）
　　失格（ST600クラスMFJ公認タイヤ以外の使用の場合）
ウオームアップラン：決勝レース中に「ストップ＆ゴーペナルティー」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のチェッカーフラッグ提示後に、安全が確認されること、レーシングラインを外して行う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 本規則の施行

本規則は2005年１月１日より有効となる。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、および国内競技規則による。

2005年全日本ロードレース選手権大会特別規則

2005年MFJ全日本ロードレース選手権シリーズカレンダー

開催月日	大会名／会場	出場申込先	出場申込期間
4月2日(土) 〜 4月3日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第1戦 スーパーバイクレース in 美祢 会場：MINEサーキット ☎0837-58-0321	MINEサーキット 〒759-2152 山口県美祢市西厚保町 ☎0837-58-0321	2月22日(火) 〜 3月3日(木)
4月16日(土) 〜 4月17日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第2戦 鈴鹿2&4レース 会場：鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111	㈱鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎0593-78-3405	3月8日(火) 〜 3月17日(木)
5月14日(土) 〜 5月15日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第3戦 スーパーバイクレース in 筑波 会場：筑波サーキット ☎0296-44-3146	(財) 日本オートスポーツセンター 〒104-0041 東京都中央区新富1-9-6 新富一丁目ビル6F ☎03-3555-6051	4月5日(火) 〜 4月14日(木)
5月28日(土) 〜 5月29日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第4戦 スーパーバイクレース in 九州 会場：オートポリスサーキット ☎0973-55-1111	オートポリスサーキット 〒877-0132 大分県日田郡上津江村大字上野田 1110-12 ☎0973-55-1111	4月19日(火) 〜 4月28日(木)
8月27日(土) 〜 8月28日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第5戦 スーパーバイクレース in SUGO 会場：スポーツランドSUGO ☎0224-83-3127	SUGOスポーツクラブRR係 〒989-1394 ☎0224-83-3127	7月19日(火) 〜 7月28日(木)
9月24日(土) 〜 9月25日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第6戦 スーパーバイクレース in 鈴鹿 会場：鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111	㈱鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎0593-78-3405	8月16日(火) 〜 8月25日(木)
10月15日(土) 〜 10月16日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第7戦 スーパーバイクレース in 岡山 会場：岡山国際サーキット ☎0868-74-3311	㈱岡山国際サーキット 〒701-2612 岡山県英田郡英田町滝宮1210 ☎0868-74-3311	9月6日(火) 〜 9月15日(木)
10月29日(土) 〜 10月30日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第8戦 スーパーバイクレース in もてぎ 会場：ツインリンクもてぎ ☎0285-64-0001	ツインリンクもてぎレース事務局 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町大字桧山120-1 ☎0285-64-0200	9月20日(火) 〜 9月29日(木)

※開催クラスは、第2戦はJSB1000のみ。その他はJSB1000、GP250、GP125、ST600クラス
※各大会とも2日制：土曜日＝公式予選、日曜日＝決勝レース
※各大会ともFIM公認国際格式レース

2005年ロードレース主要競技会カレンダー

開催日	大会名／会場	開催クラス	出場申込先
6月11日(土) 〜 6月12日(日)	“Road to 8 hours” 鈴鹿300km耐久ロードレース 会場：鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111	SB/SP/ST/ JSB1000/ XX-Formula	㈱鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎0593-78-3405
7月15日(金) 〜 7月18日(月・祝)	2005サマー・エンデュランス・カーニバル もてぎオープン7時間耐久ロードレース 会場：ツインリンクもてぎ ☎0285-64-0001	オープン	ツインリンクもてぎレース事務局 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町大字 桧山120-1 ☎0285-64-0200
7月29日(金) 〜 7月31日(日)	FIM世界耐久選手権 “コカ・コーラ” 鈴鹿8時間耐久ロードレース 会場：鈴鹿サーキット ☎0593-78-1111	SB/SP/ST/ JSB1000/ XX-Formula	㈱鈴鹿サーキットランドSMSC事務局 〒510-0295 ☎0593-78-3405
9月16日(金) 〜 9月18日(日)	FIMMotoGP世界選手権シリーズ第13戦 日本グランプリもてぎ 会場：ツインリンクもてぎ ☎0285-64-0001	MotoGP GP250 GP125	ツインリンクもてぎレース事務局 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町大字 桧山120-1 ☎0285-64-0200

※鈴鹿サーキットとスポーツランドSUGOへの郵便物は、郵便番号と宛名のみで届きます。

付則 6

チャレンジカップ選手権大会特別規則

1 公　示

チャレンジカップ選手権ロードレースは、全日本選手権を目指す国内ライセン選手の登竜門として位置付けられ、FIM国際スポーツ憲章に基づいたMFJ国内競技規則とチャレンジカップ選手権レースの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MFJ公認の国内格式競技会として開催される。

2 開催種目

2-1　参加資格：国際・国内

2-2　クラス：GP125・GP250・ST600・JSB1000

3 追加のクラス

チャレンジカップ選手権には併催クラスの追加が認められる。

4 選手権

2005年チャレンジカップ選手権は下記3地域で開催される。

・東日本チャレンジカップ（SUGO・筑波・もてぎ）

・ウエストチャレンジカップ選手権（鈴鹿・TI）

・サウスチャレンジカップ選手権（MINÉ・オートポリス）

※上記地域については変更される場合がある。MFJライディング誌にて最終的に公示する。

5 コース

コースはMFJが国内公認したコースとする。

6 大会審査委員会

6-1　大会審査委員長は主催者が任命する。

6-2　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。

7 参加定員

参加定員を定める場合がある。

8 出場料およびMFJ共済会掛金

出場料金は主催者によって定められる。MFJ共済会掛金は3,500円

9 ピット要員

9-1　ライダー1名に対して最大4名のピットクルーが認められる。いずれもピットクルーライセンスが必要であり、エントリー時に申請が必要とされ、当日の変更は可能であるが追加は認められない。

9-2　ピットエリアではライダー1名について2名のピットクルーが作業できる。

10 ゼッケンナンバー

ライダーには大会ごとに主催者からゼッケンナンバーが指定される。

10-1　**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ロードレース競技規則[8]ナンバープレート、[9]ゼッケンナンバー、および各クラスの技術仕様の規則に適合してなければならない。**

10-2　国内ライセンスの**ナンバープレート**カラーはクラスごとに下記に定められる。

GP125	黒地に白文字
GP250	緑地に白文字
ST600	白地に黒文字
JSB1000	黄地に黒文字

10-3　国際ライセンスのプレートは付則5全日本特別規則⑬―5全日本選手権ナンバープレート規則・97頁のプレートカラーの規定とする。

11 車両の変更

11-1　公式予選ではライダーは複数の車両を使用してもよいが、これはそのライダーの名前でスペアマシンとして登録され、車検に合格していることを条件とする。

11-2　車検終了後の選手間でのマシンの交換はできない。

11-3　何らかの理由で、レースが停止されることになった場合、レースの再スタート前にマシンを交換することが出来るが、そのライダーの名前でスペアマシンとして登録され、車検に合格していることを条件とする。

11-4　レース停止の場合を除き、マシンの交換はレーススタート後トップのライダーが1周するまでとする。

12 公式予選

公式予選は主催者により設定される（最低時間は設けない）。

13 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、これに従わなくてはならない。

14 スターティンググリッド

スターティンググリッドの数、配列は各大会の特別規則に示される。

15 賞および得点（ポイント）

15-1　賞の詳細については公式通知に示される。

15-2　得点は国内競技規則第３章競技会〔㉗公式得点〕（42頁）によって与えられる。

15-3　耐久レースの場合、ポイントがそれぞれのライダーに与えられる。ただしチームが３人からなる場合、レースの総距離あるいは総走行時間の20%以上を走ったライダーに得点が与えられる。

15-4　国内ライセンスで獲得する昇格ポイントは総合順位によって与えられる。

15-5　やむを得ず排気量クラスの混走を行う場合のポイントは、それぞれのクラスの予選出走台数から適用する。

15-6　国内ライセンスにて出場し優勝した者は、国際ライセンスに昇格する権利を与えられる（当該年度中であればいつでも可）。

16 主催者の権限

16-1　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。

16-2　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、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。

16-3　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。

16-4　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。

16-5　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３者が使用することを許可できる。

17 本規則の施行

本規則は2005年１月１日より適用される。

本規則は、各競技会の参加申し込み受付日より有効となる。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および国内競技規則による。

ロードレースにおける2次災害防止の遵守事項

転倒、または故障停止したら

2次災害防止を基本的に

転倒したら2次災害の防止。つまり、後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等、事故の増大を防止するよう心がけて下さい。

まず逃げる

転倒したら、まず安全な所にできるだけ早く逃げて下さい。

特に、オイルによる転倒は、後続車も同じ所に次々と転倒してきます。

後続車への合図

ポストから黄旗が振られますが、できるかぎり後続車に知らせる努力をして下さい。タイミングを見て、電源と燃料コックをOFFにして火災やガス漏れの防止をして下さい。

障害物のかたづけ

オフィシャルと協力して散乱部品のかたづけを素早く行って下さい。オイルやガソリンがこぼれていたら処理作業も素早く行って下さい。安全上、走ってくるレーサーに背中を向けないよう心がけて下さい。

コース内はヘルメットを

自分が転倒した所は他のライダーも転倒しやすい場所です。いつ飛び込んで来るか分かりません。

ガードレールの外に出るまではヘルメットを被ったままで行動して下さい。コース内（グリーンも含む）にライダーがいる間は黄旗が振られ、追い越し禁止です。他のライダーを拘束しますので、できるだけ早くコース外に退場して下さい。

再スタート

マシンが再スタートが可能かどうかの確認をして下さい。

マシンの点検はコース内の危険な場所で行わないで下さい。オフィシャルの指示に従い安全な場所に移動して下さい。

1）オイル、ガソリン、冷却水、ブレーキオイル等の漏れがないか確認をして下さい。オイル漏れなどがあった場合は、無理にピット帰還はしないで下さい。

2）走行に危険のある部分の破損、重要保安部品の破損がないか、また破損部分が鋭利になり2次被害を与えないか確認して下さい。

3）カウリング内に泥、砂利、草等が入っていないかを確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはいけません。後方の安全を充分に確認し余裕をもってコースに復帰して下さい。

転倒車両を見たら

転倒したマシンは、オイル、ガソリン等をこぼす可能性があります。

走行中に転倒車を目撃したら次の周には充分注意をして通過して下さい。

MFJ 全国公認サーキットリスト

2005年1月1日現在

MFJの公認サーキットは全国に
下記16サーキットがあります。

北海道：十勝インターナショナルスピードウェイ
宮城県：スポーツランドSUGO
福島県：エビスサーキット
　　：エビスサーキット西コース
栃木県：ツインリンクもてぎ
　　：ツインリンクもてぎ北ショートコース
茨木県：筑波サーキット
三重県：鈴鹿サーキット
　　：鈴鹿サーキット南コース
兵庫県：猪名川サーキット
　　：セントラルサーキット
岡山県：岡山国際サーキット（旧：TIサーキット英田）
山口県：MINÉサーキット
大分県：スポーツ&セーフティライディングフィールド・SPA直入
　　：オートポリスインターナショナルレーシングコース
熊本県：HSR九州（ホンダセーフティ&ライディングプラザ九州）

▶十勝インターナショナルスピードウェイ

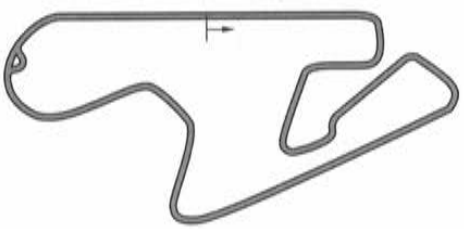
〒089-1573 北海道河西郡更別村字弘和477番地
☎0155（52）3910
全長距離／グランプリコース・5,100m
　　クラブマンコース・3,400m
最大直線長／1,010m
ピット数／36個
走行路幅／13.5～15m
交通／帯広空港から15km
　　帯広駅から40km

▶エビスサーキット西コース

〒964-0088 福島県二本松市沢松倉1
☎0243（24）2972
全長距離／2,103m
最大直線長／275.72m
ピット数／60個
走行路幅／10～15m
交通／東北自動車道・二本松I.Cより約10km

▶スポーツランドSUGO

〒989-1394 宮城県柴田郡村田町管生6-1
☎0224（83）3111
全長距離／3,737.5m
最大直線長／704.5m
ピット数／45個
走行路幅／10～12.5m
交通／東北自動車道・村田I.Cより約10km



▶エビスサーキット

〒964-0088 福島県二本松市沢松倉1
☎0243（24）2972
全長距離／2,061m
最大直線長／420.10m
ピット数／20個
走行路幅／10～12m
交通／東北自動車道・二本松I.Cより約10km

▶ツインリンクもてぎ

〒321-3533 栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1
☎0285（64）0001

全長距離／4,801.379m（フルコース）
最大直線長／762m
ピット数／45個
走行路幅／12～15m

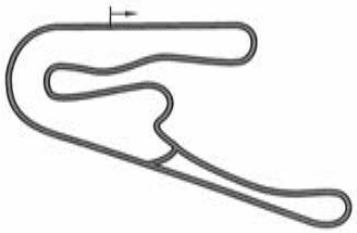
交通／常磐自動車道・
水戸I.Cより40分
那珂I.Cより40分
東北自動車道・
鹿沼I.Cより90分
宇都宮I.Cより80分

▶ツインリンクもてぎ北ショートコース

〒321-3533 栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1
☎0285（64）0001
全長距離／982.164m
最大直線長／142.280m
ピット数／16個
走行路幅／8～14m
交通／常磐自動車道・
水戸I.Cより40分
那珂I.Cより40分
東北自動車道・
鹿沼I.Cより90分
宇都宮I.Cより80分

▶筑波サーキット

〒304-0824 茨城県結城郡千代川村村岡字西原
☎0296（44）3146
全長距離／2,070m
最大直線長／437.75m
ピット数／30個
走行路幅／10～15m
交通／常磐自動車道・谷和原I.Cより約25km



▶鈴鹿サーキット

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992
☎0593（78）1111

全長距離／5,821m
東コース／2,243m
西コース／3,475m
最大直線長／900m
ピット数／48個
走行路幅／10～14m
交通／東名阪自動車道・鈴鹿I.Cより約13km

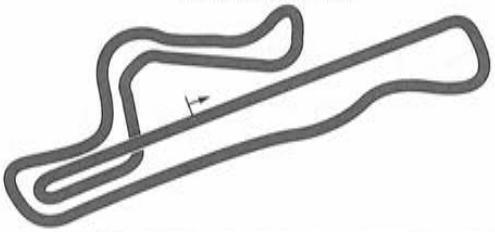
▶鈴鹿サーキット南コース

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992
☎0593（78）1111

全長距離／1,264m
最大直線長／190m
ピット数／20個
走行路幅／10m
交通／東名阪自動車道・
鈴鹿I.Cより約13km

▶セントラルサーキット

〒679-1132 兵庫県多可郡中町坂本字草山521-1
☎0795（32）3766
全長距離／2,858.774m
最大直線長／664.642m
ピット数／30個
走行路幅／12～15m
交通／中国自動車道・竜野社I.Cより約16km
加西I.Cより約14km



▶猪名川サーキット

〒666-0214 兵庫県川辺郡猪名川町清水字前谷72-1
☎0727（69）0193
全長距離／1,021m
最大直線長／131.7m
ピット数／30個
走行路幅／8～12m
交通／県道川西篠山線から約1.5km

▶MINÉサーキット

〒759-2152 山口県美祢市西厚保町
☎0837（58）0321

全長距離／3,238.98m
最大直線長／900m
ピット数／46個
走行路幅／10～15m
交通／中国自動車道・
美祢西I.Cより約5km

▶岡山国際サーキット
(OKAYAMA International Circuit)

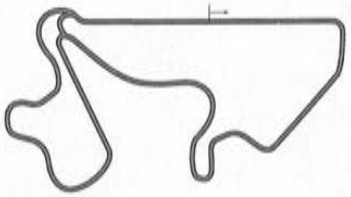
〒701-2612 岡山県英田郡英田町滝宮1210
☎0868 (74) 3311

全長距離／3,703m
最大直線長／680m
ピット数／54個
走行路幅／12～15m
交通／中国自動車道・美作I.Cより約25km
山陽自動車道・備前I.Cより約25km
和気I.Cより約25km

旧：TIサーキット英田

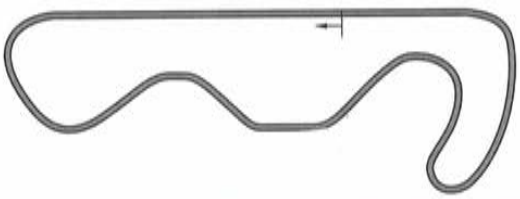
▶オートポリスインターナショナルレーシングコース

〒877-0312 大分県日田郡上津江村大字上野田1110-12
☎0973 (55) 1111
全長距離／4,674m
最大直線長／902m
ピット数／46個
走行路幅／12～15m
交通／九州自動車道・菊水I.Cより約45km
大分自動車道・日田I.Cより約45km



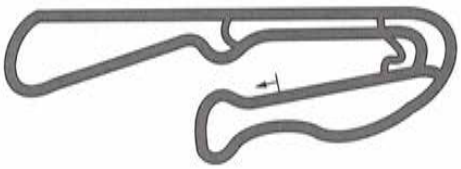
▶スポーツ＆セーフティ ライディングフィールド・SPA直入

〒878-0403 大分県直入郡直入町大字上田北字浦原510-15
☎0974 (75) 3191
全長距離／1,430m
最大直線長／420m
ピット数／24個
走行路幅／10～11m
交通／大分市内より約40km



▶HSR九州 (ホンダセーフティ&ライディングプラザ九州)

〒869-1231 熊本県菊池郡大津町大字平川1500
☎096 (293) 1370
全長距離／2,991m
最大直線長／700m
ピット数／30個
走行路幅／9～15m
交通／九州縦貫道路・熊本I.Cより約15km



TOKACHI 2005

●スーパーモタード開催予定
5月29日:ミニバイク&Sモタード
9月4日:ミニバイク&Sモタード

2005十勝ロードレース&十勝ミニバイクレース暫定スケジュール
●第1戦:5月22日 ●第2戦:6月26日
●第3戦:9月18日 ●第4戦:10月9日
※日程が変更になる場合があります。

モータースピードフィールド十勝。

2輪スポーツ走行(レーサー・一般)
クラブマンコース
走行1単位(25分)……4,500円
●月・木曜日は除きます。
●サーキットライセンス保持者割引あります。
(3,000円/1単位)
※レーサーで走行する場合はMJFライセンスが必要です。
●年2～3回程度、一般ライダーを対象とした走行会「バイク感謝Day」を実施します。

TOKACHI INTERNATIONAL SPEEDWAY

十勝インターナショナルスピードウェイ
〒089-1573 北海道河西郡更別村字弘和477
Tel.0155-52-3910 Fax.0155-53-3366

付則 7
GPフォーミュラ技術仕様

1 序論

1-1 モーターサイクルとは、一本の軌跡を残す二輪車両で、内燃エンジンによって推進され、ひとりのライダーによってコントロールされるものである。

1-2 下記のMFJロードレースGPフォーミュラ技術仕様に適合することを条件に、コンストラクターはデザイン、材質、およびモーターサイクルの全体的構造において自由に革新性を追求することができる。

1-3 テレメトリー
走行中のモーターサイクルから、またはモーターサイクルへの情報交換はおこなってはならない。オフィシャルのタイム計測装置は義務付けられる。

1-4 規則の追加、改訂はMFJライディング誌にて告示される。

2 クラス

2-1 エンジン容積に基づいて下記のクラスに分類される

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
125cc	85ccを超え125ccまで	単気筒
250cc	175ccを超え250ccまで	2気筒

3 エンジン

3-1 エンジンは2ストロークの原理で作動するもののみとする。

3-2 エンジンは自然吸気でなくてはならない。

3-3 エンジンの排気量はシリンダーの行程容積によって定義される。

3-4 排気量に許容誤差は認められない。

3-5 エンジン排気量は外気温のもとで測定されなくてはならない。

4 排気量の算出方法

4-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。

4-2 公式

総排気量＝（D^2×3.1416×C÷4）×気筒数

D＝ボア　C＝ストローク　単位＝cm　小数点以下4桁で切り捨て

4-3　測定の際には、ボアに50μmまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを超える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100㎜のリミットまで行われる。

4-4　シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。

4-5　全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。

5 ギヤ

ギヤの最大段数は6速とする。

6 キャブレター

キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）

	クラス	最大限サイズ
6-1	250cc	直径39㎜相当以下
6-2	125cc	直径39㎜相当以下

6-3　キャブサイズとはキャブレターの吸入混合気通路最小断面積部分の面積が上記サイズ相当以下であること。この場合、ジェット、ニードル、バタフライシャフト、バルブ、スロットバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。
マニホールドタイプのフュエルインジェクションへのキャブサイズ制限値も同様とする。

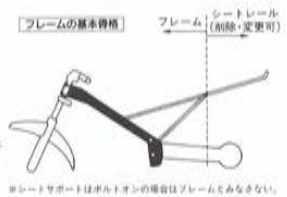
7 一般的なアイテム

7-1 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

7-2 フレームの定義

7-2-1　フレームとは以下に示すとおり、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。



7-2-2　シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

7-3 チェーン・スプロケットガード

7-3-1　チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

7-3-2　リア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、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。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。

7-3-3　形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。

7-3-4　スイングアームの補強とリヤスプロケットガードを兼ねることは認められない。

7-3-5　チェーンガードの板厚は最低２㎜なければならない。

7-4 エキゾースト・パイプ

7-4-1　エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

7-4-2　エキゾースト・パイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。（許容誤差±10°）

7-4-3　排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。

7-4-4　後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。

7-4-5　エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

7-5 ハンドルバー

7-5-1　ハンドルバーの最低幅は、最低450㎜とする。

7-5-2　ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。…… 7-11（114頁・図３）参照

7-5-3　ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。

7-5-4　ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15°以上なくてはならない。…… 7-11（114頁・図１）参照

7-5-5　フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。

7-5-6　ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低30㎜の間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取りつけなくてはならない。

ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

7-5-7　ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。

7-5-8　軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

7-6 コントロール・レバー

7-6-1　すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低19㎜とする）となっていなくてはならない。

このボールは平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14㎜とする）。この先端部分は常時固定されたものとし、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

7-6-2 コントロール・レバー（フット・レバーおよびハンド・レバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。

7-6-3 レバーの長さは、ピボットポイントから測定して200㎜以上あってはならない。

7-6-4 ブレーキ・レバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

7-7 スロットル・グリップ

7-7-1 スロットル・グリップは、開放時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

7-8 フュエルポンプ

7-8-1 エレクトリック・フュエル・ポンプは、転倒の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト（回路開閉器）を介して配線されなくてはならない。

7-8-2 この機能が車両検査時に確認できるよう、エレクトリック・フュエルポンプにはテスト機能がなくてはならない。

7-9 フットレスト

7-9-1 フットレストの先端には最低半径８㎜の、中空でない球状の一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。

7-9-2 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。

7-9-3 折りたたみ式でないスチール製フットレストの先端には、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低直径16㎜）。

7-10 ブレーキ

7-10-1 すべてのモーターサイクルは最低２つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

7-10-2 左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐部分は、ロワーフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上になければならない。

7-10-3 ブレーキディスクの材質は鉄製（**SUS含む**）のみ認められる。

7-11 ボディーワーク（フェアリング・ウインドスクリーン・フェンダー）

7-11-1 ウインドスクリーンエッジ、またはその他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。

7-11-2 フェアリングの最大幅は600㎜を超えてはならない。
シートまたはその後方にあるすべての物の幅は、450㎜を超えてはならない。（エキゾースト・パイプは例外とする。図１参照）

7-11-3 フェアリングの前端はフロントタイヤの前端から垂直に引かれた線より前に出てはならない。シートカウルの後端はリアタイヤの後端から垂直に引かれた線より

後ろに出てはならない。いずれもサスペンションが伸びた状態で測定される。（図2参照）

7-11-4　横から見た場合、下記を判別することができなくてはならない。

7-11-4-1　最低180°にわたるリヤ・ホイール・リム

7-11-4-2　フェンダーまたはフォークに覆われた部分を除くフロント・ホイール・リム全体

7-11-4-3　ノーマル・ポジションに座ったライダー。上腕を除く。

注意：透明の材質を使用することは禁止される。

7-11-5　モーターサイクルのいかなる部分も、リヤ・タイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。

7-11-6　シートのベースとシートの一番高い地点との差は最大150㎜とする。（図2参照）

7-11-7　フェンダーは義務づけられない。装着された場合、フロント・フェンダーは下記の範囲を超えてはならない：

7-11-7-1　フロント・ホイールスピンドルを通る水平の線から上と前に45°に引かれた線の前（図2参照）

7-11-7-2　フロント・ホイールスピンドルからリヤまで水平に引かれた線の下

7-11-8　ウイングは、それがフェアリングあるいはシートの一部分で、フェアリングとシートの幅、ハンドルバーの高さを超えない場合には装置を許可される。

尖ったエッジは丸くされなくてはならない。動くエアロダイナミック・デバイスは禁止される。

図1

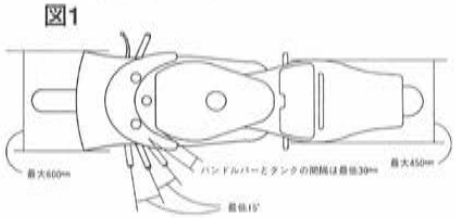
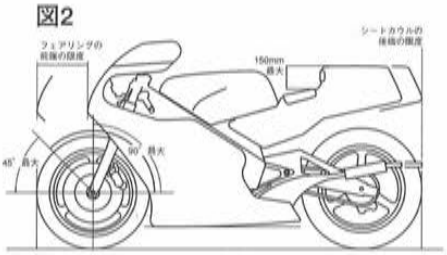
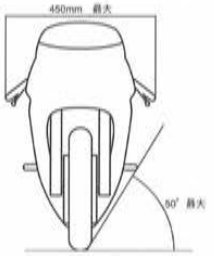


図2



7-11-9　クリアランス

7-11-9-1　荷重のかからない状態のモーターサイクルは、タイヤ以外が路面に接地しない状態で、垂直線から50°の角度で傾斜が可能でなくてはならない。



7-11-9-2　モーターサイクル・サスペンションがどのようなポジションにあり、リヤ・ホイール・アジャストメントがどのようなポジションにあっても、タイヤの円周に沿って最低15㎜のクリアランスがなくてはならない。

7-12 ホイール、リム、およびタイヤ

7-12-1　ホイール

メーカーが出荷した一体構造ホイール（キャスト、モウルド、リベット）または

従来の着脱式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、テンションスクリューは例外とする。

7-12-1-1　カーボン製ホイールは禁止される。

7-12-2　リム

ホイールリムの幅は、ETRTO（ヨーロッパタイヤリム技術機構）の定める方法によりフランジウォールの内側にて測定される。

7-12-3　リムの最低直径は400㎜とし、最大幅は以下のとおりとする。

	フロント	リヤ
125cc	2.5インチ	3.5インチ
250cc	4.0インチ	5.5インチ

7-12-4　タイヤ

7-12-4-1　レーシング・タイヤが使用されなくてはならない。

7-13 ナンバープレート

7-13-1　モーターサイクルのフロントと両サイドにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

7-13-2　ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。

7-13-3　ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275㎜×高さ200㎜とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。

7-13-4　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しでなければならない。

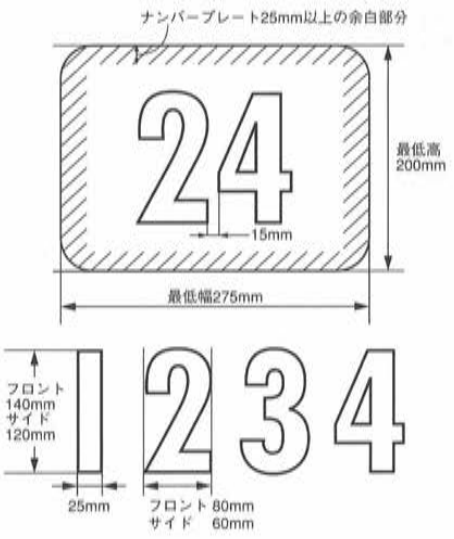
数字の最低寸法は下記のとおりとする。

7-13-5　フロントナンバーの寸法は

最低高　：140㎜
最低幅　：　80㎜
数字の最低の太さ：　25㎜
数字間のスペース：　15㎜

サイドナンバーの寸法は

最低高　：120㎜
最低幅　：　60㎜
数字の最低の太さ：　25㎜
数字間のスペース：　15㎜



GPクラスのサイドゼッケン

例）No.24の場合

ゼッケンナンバーの位置は
側面から見て見やすい位置
に貼付けなければならない

（悪い例）

7-13-6　数字の字体は、Futura Heavyに限定される。

Futura Heavy

0123456789

7-13-7　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

7-13-8　すべてのナンバープレートの周囲と数字の間には最低25㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

7-13-9　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。
GP125　黒地に白文字　　GP250　緑地に白文字

7-13-10　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。

7-13-11　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。

7-14 燃料タンク及びオイルタンク

7-14-1　燃料タンクの最大容量は下記の通りとする。
GPクラス32リットル

7-14-2　燃料はマシンにしっかりと固定された１つのタンク内に入れるものとする。

7-14-3　シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為容易に脱着できる取り換えタンクを使用することは厳禁される。

7-14-4　燃料キャップはリーク・プルーフ（漏れ防止が施されているもの）で、ポジティブ・クロージングデバイス（確実にしまる装置）を装備していなくてはならない。

7-14-5　燃料タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。

7-14-6　燃料タンクに防爆材を完全に充填することが義務づけられる。

7-14-7　オイル・キャッチタンクとブリーザーシステム
オイル・ブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクに行う。このタンクは競技の前に空にしなくてはならない。

オイル・キャッチタンクの最低サイズは、ギヤ・ボックス・ブリーザーの場合250ccとし、エンジン・ブリーザーの場合には500ccが勧められる。

7-14-8　オイル・ドレーンプラグおよび供給パイプ

すべてのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。

オイルキャビティに進入する外部オイル・フィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。

7-14-9　燃料タンク・ブリーザー・パイプ

ノン・リターン・バルブを燃料タンク・ブリーザー・パイプに取りつけなくてはならない。これは、適切な材質でできた、最低容量250ccのキャッチ・タンクに放出されるようになっていなくてはならない。

7-14-10　燃料タンク・フィラー・キャップおよびオイル・フィラー・キャップ

燃料タンク・フィラー・キャップおよびオイル・フィラー・キャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

7-15 燃料、オイル、クーラント

7-15-1　すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。（AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される）

7-15-2　競技に使用できるガソリン

競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

7-15-2-1　競技用ガソリンとはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

7-15-2-2　競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）

鉛の含有量は0.013g/ℓ以下であること。

リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。

密度は15℃において0.725g/ml～0.780g/mlであること。

7-15-2-3　競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。

7-15-2-4　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に限られる。

7-15-3　大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

7-16 音量規制

7-16-1　計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。

7-16-2　ノイズ・テストの際、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、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。

7-16-4　ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。

7-16-5　rpmは、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。

7-16-6　所定のエンジン回転数(rpm)＝$\frac{30{,}000\times\text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$

7-16-7　GPフォーミュラ

	1気筒	2気筒
125cc（2stroke）	7,000RPM	
250cc（2stroke）		7,000RPM

7-16-8　規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

7-16-9　現行の音量規制値
ピストンスピード13m/secで測って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。

7-16-10　周辺への音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差＋1dB/Aが認められる。

7-16-11　気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

7-16-12　音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

7-17 テレメトリー

動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。
自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。
自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7-18 最低重量

7-18-1　下記が許可される最低車重である：
125cc　……70kg
250cc　単気筒……100kg
　　2気筒……100kg

7-18-2　最低車重を達成するためにバラストの追加が許可される。

7-18-3　車重は最初の車検でチェックされる。しかし、最終的な車重検査は、プラクティス・セッション終了後、あるいはレース終了後に実施される。
モーターサイクルの車重は、モーターサイクルが出場する状態、すなわちオイル、水、及び他の液体を含み（燃料は除く）、他のすべての追加の装備（例えばオフィシャルのタイム計測装置、カメラ装備等）を装着した状態で計測される。

7-18-4　燃料の残量といった可変的な要素を除くために、モーターサイクルは燃料タンクなしの状態で車両重量を計測され、その際全クラスについて差し引き2kgの許容

誤差が認められる。

7-18-5　レース終了後は、１%の許容誤差が認められる。

7-19 キルスイッチ

エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することのできる効果的なイグニッションキルスイッチが、ハンドルバーのグリップを握った状態で手の届く範囲に取付けなければならない。

8 全日本選手権・チャレンジカップＧＰフォーミュラ技術仕様

8-1　チャレンジカップ選手権に適用される規則

8-1-1　国内ライセンス所有者の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GPフォーミュラ技術仕様〔⑦-13ナンバープレート〕の規則が適用される。

8-1-2　国際ライセンス所持者は、付則５全日本ロードレース選手権大会特別規則⑬ゼッケンナンバー13-5全日本選手権（ナンバープレート）規則が適用される。

8-1-3　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。

8-1-4　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。

8-2 全日本選手権・チャレンジカップ選手権における125ccクラスの重量

125ccクラスに関しての車両重量チェックは、ライダーが完全装備で乗車した状態で計測する。ライダーが乗車した状態の車両重量は132kgとする。（マシンの最低重量は70kg）

8-2-1　レース終了後は、１%の許容誤差が認められる。

9 国内GPフォーミュラ技術仕様

9-1 出場車両

9-1-1　車両はMFJ公認のみとする。

9-1-2　車両は国内競技規則およびGPフォーミュラ技術仕様第１項～第７項の基本仕様に示されているすべての条項に適合していること。

9-2 下記事項は車両公認時の仕様の変更は認められない

（仕様の変更とはその部分の改造、変更、寸法の変更または取り外しをいう）

9-2-1　エンジンの型式

9-2-2　シリンダーの数

9-2-3　ピストンストローク

9-2-4　クランケース
但し、切削による加工のみ認められる。

9-2-5　ポート数、キャブ数

9-2-6　キャブレター
但し、セッティング（取り外し可能なジェット、ニードル、スロットルバルブ）

は可能。

9-2-7　フレーム

9-2-8　フロントフォーク

但し、フロントサスペンションのスプリングの変更は認められる。

9-2-9　リヤフォーク及びサスペンションとリンク

但し、リヤフォークの補強とリヤサスペンションのスプリングの変更、スタンドブラケットの取り付け、および取り付け目的の加工、リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付けのための加工は認められる。

9-3 GPフォーミュラ技術仕様に適合していることを条件に下記事項の変更が認められる

(9-2条で規制された項目の、部分的な規制緩和も含む)

9-3-1　シリンダー

9-3-1-1　シリンダーの切削によるポートタイミングとポートエリアの変更。

9-3-1-2　シリンダーヘッドの切削による圧縮化、燃焼室の形状変更。

9-3-1-3　デトネーション現象からシリンダーを保護する目的の上面加工及び異金属のリング圧入（断面は5㎜×5㎜程度）。ただし、この加工によりシリンダーの寸法、形状が変更されてはならない。

9-3-2　すべての部品に関して調整は認められる。

調整とは各部品の単品またはアッセンブリーコンプリートの状態で個々の、または合計の公差内で意図的に選定すること（点火時期等）。

9-4 互換性

9-4-1　フレームの打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一のモデル内にあっては一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は相互の交換が認められる。

注）コンプリートマシンはベースマシンと型式が異なるが互換性が認められる。
（コンプリートマシンのベース機種の打刻型式に基づき判断される）

下記の部品は、同一メーカー同士でかつ同一排気量の公認車両であれば流用することができる。

9-4-1-1　ミッションアッセンブリーまたは単品

9-4-1-2　フロントフォークアッセンブリーまたは単品

9-4-1-3　リヤサスペンションユニットおよびリンク関係

9-4-1-4　リヤフォーク

9-4-1-5　キャブレター

9-4-1-6　シリンダー

9-4-1-7　シリンダーヘッド

2005 ROAD RACE RULES

付則 8

JSB1000技術仕様

本規則はFIMスーパープロダクション規則をベースに国内ロードレース用に一部追加、変更を加えた規則である。

世界耐久選手権レース（スーパープロダクションクラス）に出場する場合はFIM規則が適用される。

本規則はMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮しつつ且つハイレベルのレースを基本理念とする。

全ての車両は全ての要素において本技術仕様に適合していなくてはならない。

但し、公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、FIMまたはMFJが公認した車両でなければならない。

2 排気量区分

排気量は公認時の排気量のままとする。クラスリミットに到達するためボア・ストロークサイズを変更することは禁止される。

600cc－1000cc	4ストローク	2気筒以上

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

2～3気筒	158Kg
4～5気筒	168Kg
6気筒以上	178Kg

※左記の重量を満たすために、バラストを追加することが認められる。

3-2 各レース終了後、無作為抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならず、マシンには、水、オイル、または燃料を含む一切のものを追加することができない。

3-4 レース後の重量測定時には、１%の許容誤差が認められる。

3-5 練習走行及び予選の時に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合、当該ライダーは車重検査の要請に従わなくてはならない。レース期間中いかなる時においても、マシン全体の車重

（燃料タンクを含む）は、最低車重以下であってはならない。

4 音量

4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。

4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500㎜で、かつ中心線から後方45° で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200㎜以下である場合は45° 上方の点で行う。

4-1-2 ノイズ・テストの際、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。

4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには、各大会ごとの車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検に合格し、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。

4-1-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。

4-1-5 rpmは、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。

4-1-6 $$所定のエンジン回転数（rpm）= \frac{30{,}000 \times ピストンスピード（m/s）}{ピストンストローク（㎜）}$$

4-1-7 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。
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。

	2気筒	3気筒	4気筒
600cc（4・stroke）	5,500RPM	6,500RPM	7,000RPM
750cc（4・stroke）	5,500RPM	6,000RPM	7,000RPM
over750cc（4・stroke）	5,000RPM	5,000RPM	5,500RPM

4-1-8 2気筒を超えるエンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。

4-1-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

4-1-10 現行の音量規制値
11m/secで計測し、105dB/Aまでとする。レース終了後は3 dB/Aの許容誤差が認められる。音量測定は上記固定回転数を使用することもできる。

4-1-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差＋1 dB/Aが認められる。

4-1-12 **気温0℃以下の場合許容誤差＋（プラス）2 dB/Aが認められる。**

4-1-12 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

5 燃料、オイル、クーラント

5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。
（AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される）

5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

5-3　競技用ガソリンとはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

5-4　競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。
（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）
鉛の含有量は0.013g/ℓ以下であること。
リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。
密度は15℃において0.725g/ml～0.780g/mlであること。

5-5　競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。

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に限られる。

5-7　大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6 ナンバープレート及びカラー

6-1　モーターサイクルのフロントと両サイドにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

6-2　ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない

6-3　ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275mm×高さ200mmとする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。

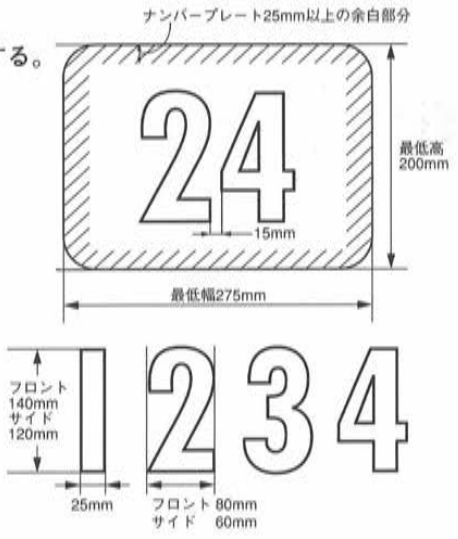
6-4　両サイドのナンバープレート寸法は、ゼッケンナンバー数字の周囲に、余白25mm以上のスペースを設けなければならない。

6-5　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しでなければならない。

6-6　数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバーの寸法は
最低高　：140mm
最低幅　：　80mm
数字の最低の太さ　：　25mm
数字間のスペース　：　15mm

サイドナンバーの寸法は
最低高　：120mm
最低幅　：　60mm
数字の最低の太さ　：　25mm
数字間のスペース　：　15mm

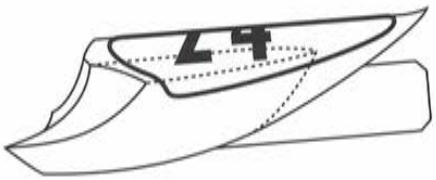


プロダクションクラスのサイドゼッケン

例）No.24の場合

ゼッケンナンバーの位置は
側面から見て見やすい位置
に貼付けなければならない

（悪い例）



6-7　数字の字体は、Futura Heavyに限定される。

Futura Heavy

0123456789

6-8　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

6-9　すべてのナンバープレートの周囲と数字の間には最低25㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

6-10　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。
JSBクラス　　黄地に黒文字
基準カラーは、RALカラー　黄：1003　　黒：9005

6-11　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。

6-12　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。

7 マシンの仕様

7-1 マシンの外観

モーターサイクルのフロント、リヤ及びプロフィールの外観は特記されない限り公認された形状と同じでなければならない。

7-2 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。

チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

7-3 メインフレーム

7-3-1 メインフレームは、マニュファクチャラーが公認マシン用に製造した状態に維持されていなくてはならない。

7-3-2 メインフレームは、ガゼットまたはチューブを追加することによってのみ変更することができる。ガゼットまたはチューブを削除することはできない。

7-3-3 全てのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシーナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。（スペアフレームの場合は刻印なしの状態で販売証明を車検にて提示しなければならない）

7-3-4 リヤ・サブフレームは変更または改造することができるが、材質は公認時のものと同じでなければならない。

7-4 フロントフォーク

7-4-1 フロントフォークは全体的にまたは部分的に交換することができるが、公認車両に装着されたものと同じタイプでなければならない。（リーディング、テレスコピック、倒立等）上下のフォーククランプ（三又、フォークブリッジ）は変更または改造してもよい。

7-4-2 ステアリング・ダンパーを追加する、またはアフターマーケット・ダンパーと交換してもよい。

7-4-3 ステアリング・ダンパーはステアリングロック制御デバイス（ステアリングストッパー）としての役割を果たしてはならない。

7-5 リヤフォーク（スイングアーム）

7-5-1 リヤフォークは車両公認時のものから変更または交換することができる。但し、カーボンファイバーまたはケブラー材質の使用は車両公認時に装着されている場合を除いて許可されない。

7-5-3 リヤホイール・スタンド用ブラケットを溶接またはボルトによって追加することができる。

7-5-4 スタンドブラケットの先端は危険防止のため丸められなくてはならない（半径を大きくする）。ブラケット固定のためのスクリューは平面から突出してはならない。

7-6 リヤ・スプロケットガード

7-6-1 チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤ・スプロケットガードを取り付けなくてはならない。

7-6-2 そのガードは、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、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、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。

7-6-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。

7-6-4 スイングアームの補強とリヤ・スプロケットガードを兼ねることは認められない。

7-6-5 チェーンガードの板厚は最低２㎜なければならない。

7-7 リヤサスペンション・ユニット

7-7-1 リヤサスペンション・ユニットは変更することができるが、同様のシステム（デュアル・サスペンションかモノ・サスペンションか）が使用されなくてはならない。

7-7-2 リヤサスペンション・リンケージは変更することができる。

7-8 ホイール

7-8-1 ホイール及びその関連パーツは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。カーボンファイバー、またはカーボン・コンポジット製のホイールの使用は公認車両に装備されている場合を除いて許可されない。

7-8-2 ベアリング、シール、およびアクスル（材質については、フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される）は車両公認時のものから交換してもよい。

7-8-3 ホイールのサイズ
フロントホイール・リム最大幅：4.00インチ
リヤホイール・リム最大幅：　6.25インチ
直径16インチ未満のホイール・リムは許可されない。

7-9 ブレーキ

下記部品は公認車両に装備されているものから変更または交換できる。

7-9-1 フロントマスターシリンダー

7-9-2 リヤマスターシリンダー

7-9-3 フロントキャリパー

7-9-4 リヤキャリパー

7-9-5 ブレーキパッド及びブレーキシュー

7-9-6 ブレーキホース及びブレーキカップリング
二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点は、**ロワー**フォークブリッジ（下部三つ又）の上に設けられなくてはならない。
車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点が**ロワー**フォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。

7-9-7 ブレーキディスク及びブレーキキャリパー

7-9-7-1 ブレーキディスクの材質は鉄製（**SUS含む**）のみ認められる。

7-9-7-2 アルミニウムベリリウム等の特殊合金素材の使用は認められない。

7-9-7-3 βピン付パッドピンへの交換は認められる。また、キャリパーボルトにワイヤーロックを目的とした穴あけが認められる。

7-9-8 ブレーキフルードの変更

7-9-9 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更

7-10 タイヤ

7-10-1 タイヤは公認車両時に装備されているものから交換することができる。

7-10-2　タイヤウォーマーの使用が許可される。

7-10-3　予選、決勝（決勝当日のウォーミングアップランを含む）を通じて、使用できるタイヤは3セットとする。**マーキングされたタイヤの変更は認められない。**
但し、ウェット宣言中は規制対象外とする。

7-11 フットレスト/フットコントロール

7-11-1　フットレスト/フットコントロールの位置は変更してもよい、ただしリヤアクスルの前に位置しなければならない。

7-11-2　フットレストはリジッドマウントタイプか折りたたみ式でもよい、折りたたみ式のものは通常の位置に戻るデバイスを持つものとする。

7-11-3　フットレストの先端は、最低半径8㎜の固体状でなければならない。

7-11-4　折り畳み式でない鉄製フットレストには、プラスティック、テフロン、または同等の材質で出来たエンドプラグ（最低半径8㎜）が常時固定されていなくてはならない。

7-11-5　足で操作するクイックシフターは認められる。シフトパターンを逆にする場合は、ギヤ
シフトリンケージを改造する場合のみ許可される。

7-12 ボディーワーク（フェアリング、ウインドスクリーン、フェンダー）

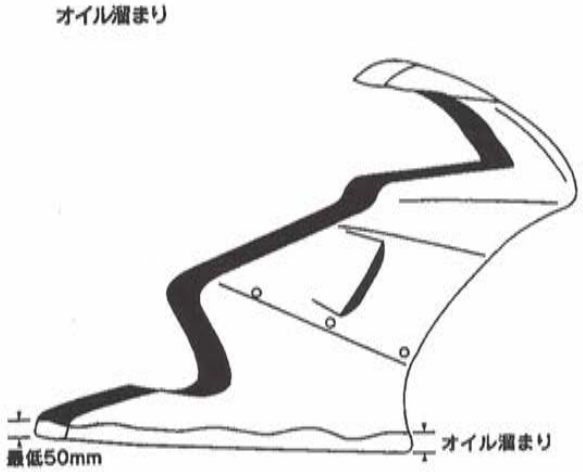
7-12-1　フェアリングは変更することができる。但し、外観はノーマルと同じでなければならない。

7-12-2　ウインドスクリーンの形状は自由とする。但し、スクリーン本体は一体型のものでなければならない（スクリーンが2ピース以上で構成されていないこと）。
スクリーンの垂直方向への高さの変更は認められる。

7-12-3　フェアリングからエアボックスに至るエアダクトは変更または交換できる。

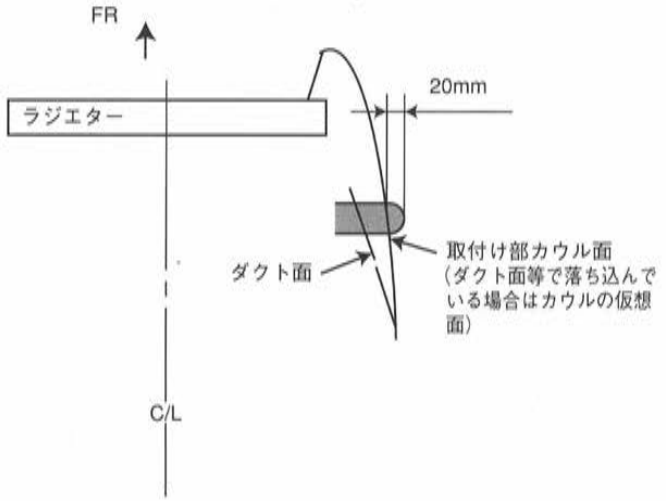
7-12-4　フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造とする。

7-12-5　フェアリング下部（オイル受け）の端部は、フェアリングの一番低いところから最低50㎜の高さまでなければならない。



7-12-6　フェアリング下部には、直径20㎜（許容誤差＋５㎜）の水抜き用の孔を最少１個設けなければならない（孔は２個までとする）。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウエット・レースを宣言した場合、開けなければならない。

7-12-7　ホイール交換用のスタンドを使用できるようにする為、又は、フレーム及びエンジンにプラスティック製のプロテクティブ・コーンを装着するため、フェアリングへの最低限の穴開けをすることができる。
プロテクティブ・コーンを取り付けた場合、プロテクティブ・コーンの突き出し量はフェアリングの表面から20㎜以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンの角は10Rとする。



7-12-8　オイルクーラーへの風量を増加するためにフェアリングにドリルで孔を開けたり、カットすることができる。直径10㎜以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。

7-12-9　フロントフェンダーは、取り付けられていなければならないが、材質及び形状は自由とする。

7-12-10　フロントフェンダーに孔を開けて冷却効果を上げることができる。直径10㎜以上の孔はメタルガーゼまたは目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。

7-12-11　リヤフェンダーは追加、または取り外すことができる。

7-12-12　フロントフェンダー、リヤフェンダー、フェアリングの材質は変更することができる。

7-12-13　すべての露出しているエッジは丸められなければならない。

7-12-14　ポジションライトスペースの穴埋めは認められる。

7-13 燃料タンク

7-13-1　公認車両時の燃料タンクを改造することができる。側面からの外観形状は、ノーマルと同じでなければならない。

7-13-2　最大容量は24リットルとする。

7-13-3　タンクの両側をつなぐクロスオーバー・ラインが許可される（最大内径10㎜）。

7-13-4　燃料タンクを変更している場合は、防爆材（“Explosafe”が望ましい）が完全に充填されなくてはならない。

7-13-5　タンク・ブリーザーパイプのついた燃料タンクには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出するノンリターン・バルブ（戻らない）が装備されなくてはならない。

7-13-6　燃料タンク・フィラー・キャップは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。（クイックフィラーキャップの装着も許可される）

7-13-7　燃料キャップは、閉じられた状態で漏れない構造になっていなければならない。
さらに、燃料キャップは、誤って開いてしまわないように対策を施されていなくてはならない。

7-13-8　燃料タンクの材質は、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる。カーボンファイバー、アラミド・ファイバー、またはファイバーグラスの材質の使用は許可されない。

7-14 シート及びシートカウル

7-14-1　シート及びシートカウルは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。

7-14-2　シート周辺のボディワークの上部をソロシートに改造することができる。
シートカウルの前後およびサイドからの外観は、原則としてノーマルと同じものでなければならない。

7-14-3　シート/シートカウルは、マシンのナンバーがはっきり見える状態になくてはならない。

7-14-4　シート、またはシートカウルに孔を開けて冷却効果を増すことができる。直径10㎜以上の大きさの孔は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。
メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。

7-14-5　すべての露出しているエッジは丸められていなければならない。

7-15 ラジエター/オイルクーラー

7-15-1　ラジエターまたはオイルクーラーは、変更、交換及び追加することができる。但し、マシンのフロント、リヤ、およびプロフィールの外観形状は、ラジエター、またはオイルクーラーを追加したあとでも認証された形状でなければならない。

7-15-2　オイルクーラーは、リヤフェンダーに取り付けることはできない。

7-15-3　ラジエター・チューブの変更は認められる。

7-16 ワイヤー・ハーネス

変更または改造することができる。

7-17 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。

7-18 エアーボックス

7-18-1　エアボックスは、本来マニュファクチュラーが公認マシン用に製作した状態に維

持されなくてはならないが、エアボックス・ドレーンは密封されなくてはならない。

7-18-2　エアフィルター・エレメントは取り外すことができる。

7-18-3　すべてのモーターサイクルには、クローズド・ブリーザー・システムが採用されなくてはならない。オイル・ブリーザー・ラインはエアボックスに連結され、これに放出する。

7-18-4　ラムエアシステムの無い車両に限りラムエアダクトの追加及びエアボックスの改造、変更を認める。改造時は、エアダクト取り付けのための最小限のフェアリング改修を認める。

7-19 キャブレター

7-19-1　改造は許可されない。

7-19-2　ジェット、ニードル、およびスライドスプリングは交換することができる。

7-19-3　CVキャブレタースライドコントロールのエア調節孔のサイズは変更することができる。

7-19-4　エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチング（濃くする）・デバイスは、そのまま装着されていなくてはならないが、作動しないようにすることはできる。

7-19-5　エアファンネルは、改造、変更は可能とするが、エアフェンネル取り付けの為のエアボックスの改造は認められない。
可変機構の追加は認められない。

7-19-6　エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外しは許可される（エンジン外部に備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。

7-19-7　キャブレターの温水配管の取り外しも認められる。

7-20 フュエル・インジェクション・システム

7-20-1　改造は許可されない。

7-20-2　インジェクターは公認されたモーターサイクルに装備されているのと同じスタンダード・モデルでなくてはならない。

7-20-3　エアファンネルは、改造、変更は可能とするが、エアフェンネル取り付けの為のエアボックスの改造は認められない。
可変機構の追加は認められない。

7-20-4　フュエル・インジェクション・マネージメント・チップ（EPROM）を変更することができる。

7-20-5　燃料ポンプと燃料プレッシャー・レギュレーターは公認通りのままとする。

7-20-6　インジェクション・マッピングにフラッシュ・メモリー（フラッシュRAM）を使用することは許可される。

7-20-7　燃料の混合比を変えるために、追加のコントロール・ユニットを装着することは許可される。

7-21 燃料供給

7-21-1　燃料ラインは交換できるが、燃料コックは変更できない。

7-21-2　クイック・コネクターを使用することができる。

7-21-3　燃料フィルターを追加することができる。

7-22 エキゾースト・パイプ

7-22-1 エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

7-22-2 エキゾースト・パイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。（許容誤差±10°）

7-22-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。

7-22-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。

7-22-5 エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

7-23 下記部品は公認車両のままとし、一切改造・変更は許可されない

7-23-1 クランクシャフト

7-23-2 コンロッド

7-23-3 ピストン

7-23-4 ピストンリング

7-23-5 ピストンピン及びクリップ

7-23-6 シリンダー

7-24 下記部品は全てにおいて、または一部のみ改造、変更が認められる

7-24-1 シリンダーヘッド

7-24-1-1 ポーティングは自由とする。

7-24-1-2 シリンダーヘッドベース面の研磨による圧縮比の変更は認められる。

7-24-2 クランクケース及び全てのエンジンカバー（すなわちACGカバー、クラッチカバー等）

7-24-2-1 クランクケース及びその他全てのエンジンカバーは、保護カバーを装着することができる。

7-24-2-2 バンク角確保のため、左右エンジンカバーの改造及び変更は許可される。

7-24-2-3 車両公認時のフロントスプロケットガードが装着していなければならない。

7-24-2-4 逆シフトにする際に、フロントスプロケットガードが干渉する場合、最小限のカットが認められる。但し、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

7-24-3 トランスミッション/ギヤボックス

7-24-3-1 トランスミッション・ギヤの変更は認められる。但し、一時減速は不可。

7-24-3-2 フロント（ドライブ）スプロケット、リヤ（ドリブン）スプロケット、チェーンピッチ、およびチェーンサイズは変更することができる。

7-24-4 クラッチ

7-24-4-1 改造は許可されない。

7-24-4-2 クラッチ・スプリングは変更することができる。

7-24-4-3 フリクション・ディスクとドライブ・ディスクのみ変更することができるが、数はオリジナルのまま維持されなくてはならない。

7-24-4-4　車両公認時にバックトルクリミッター（BTL）のない車両については、その機構の追加は認められない。

7-24-4-5　クラッチケーブルの変更が認められる。車両公認時に油圧式クラッチ車両の場合、ホースの変更とホース変更に伴うバンジョウボルトの変更及び油圧クラッチ用フルードの変更も許可される。

7-24-5　イグニッション/エンジン・コントロール・システム

7-24-5-1　イグニッション/エンジン・コントロール・システムは変更または交換することができる。

7-24-5-2　ECUの交換は認められる。

7-24-6　オイルポンプ及びオイルライン

7-24-6-1　オイルポンプは車両公認時のものとし、改造は許可されない。

7-24-6-2　オイルラインは改造または交換しても良い。

7-24-6-3　圧力のかかるオイルラインを交換する場合は、金属強化構造のもの、またはネジ式のコネクターを持つものを使用しなければならない。

7-24-7　ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリック・スターター

7-24-7-1　ジェネレーターの改造、取り外し、交換は許可される。

7-24-7-2　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。

7-24-7-3　エレクトリック・スターターがその機能を果たし停止した時には、エンジンは独自のパワーで作動し続けなければならない。

7-24-8　エキゾースト・システム

7-24-8-1　エキゾースト・パイプは、変更、または交換することができる。

7-24-8-2　サイレンサーの数は車両公認時のままでなければならない。

7-24-8-3　サイレンサーの位置は原則として公認時と同じでなければならない。

7-24-8-4　ライダーの足の部分またはフェアリングと接触する部分を熱から保護する場合を除き、エキゾースト・システムを覆うことは認められない。

7-24-8-5　鉄、SUS、チタニウム、カーボン、アルミニウム、インコネル材質のサイレンサーが許可される。

7-24-8-6　チタニウム、鉄、SUS、インコネル製エキゾーストも許可される。

7-24-9　カムシャフト及びカムスプロケット
カムシャフトのプロフィールは自由とするが、材質は車両公認時のものと同じでなければならない。カムスプロケットはバルブタイミングを調整するための改造、変更が認められる。バルブスプリングは変更可能とするが、材質の変更は認められない。

7-25 下記のアイテムは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる

7-25-1　潤滑油、またはサスペンションオイル

7-25-2　スパークプラグおよびスパークプラグキャップ

7-25-3　ベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プレインなど）

7-25-4　ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）

7-25-5　外部の表面仕上げ、およびデカール

7-25-6　ガスケット

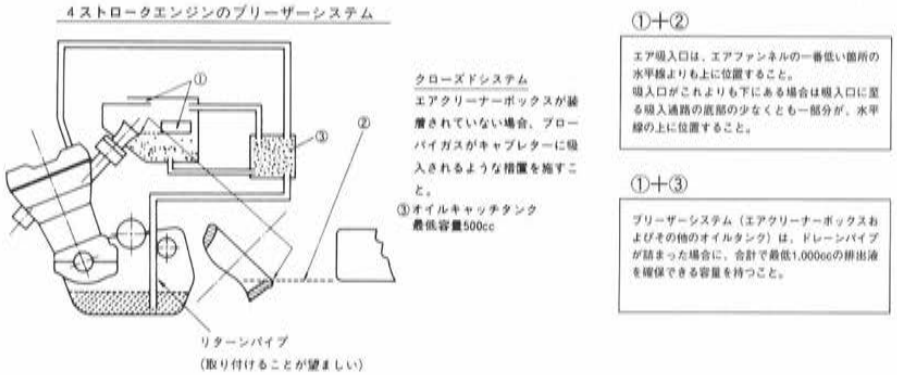
7-26 下記のアイテムは取り外すことができる

7-26-1　メーター、メーターブラケット、および関連ケーブル
7-26-2　ホーン
7-26-3　ライセンス・プレート・ブラケット
7-26-4　ツールボックス
7-26-5　タコメーター
7-26-6　スピードメーター、およびホイール・スペーサー
7-26-7　サーモスタット
取り外しとスペーサーへの変更は認められる。
7-26-8　ハンドル左側のスイッチホルダー
7-26-9　ラジエーター・ファン、およびワイヤリング
7-26-10　パッセンジャー用フットレスト
7-26-11　パッセンジャー用グラブレール
7-26-12　チェーンカバー
7-26-13　リヤフェンダー
7-26-14　ヘルメット用フック及び荷物用フック（溶接されている場合は、切削も可能）

7-27 下記のアイテムは変更されなくてはならない

車両公認時の状態で、下記の各項目に適合していない場合、改造、変更が義務付けられる。

7-27-1　アクセルは手で握っていない時は、自動的に閉じるようになっていること。
7-27-2　キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。
7-27-3　エレクトリック・フュエルポンプがついている車両は、転倒した時にポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
7-27-4　クローズドブリーザーシステム
すべての車両は、クローズドブリーザーシステムになっていなければならない。オイルブリーザーラインはオイルキャッチタンク及びエアクリーナーボックスに連結され、これに排出する構造となっていること。
7-27-5　ブリーザー、またはオーバーフロー・パイプが装着される場合、その排出は既存の排出口から排出されなくてはならない。オリジナルのクローズド・システムが維持されなければならず、外気への直接排気は禁止される。
7-27-6　オイル・ブリーザー・パイプが装着される場合、排出液は簡単に手の届くところに設けられたキャッチタンクへ放出され、このキャッチタンクはレースのスタート前に空にされる。キャッチタンクの容量はオイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で1000ccとする。



7-27-7　セーフティバー、センタースタンド、およびサイドスタンドは取り外されなくてはならない（固定ブラケットは維持されなくてはならない）。

7-27-8　すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされる。外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックされる（すなわち、クランクケース、オイルライン、オイルクーラーなどに）。

7-27-9　ヘッドライト、リヤライト、およびウインカーは取り外されなくてはならない。

7-27-10　本来それがあった部分は、適切な材質で覆われなければならない。

8 追加の装備

オリジナルの公認モーターサイクルに装備されていない装備を追加することができる（すなわち、データ収集器、コンピューター、記録装置など）。

しかしながら、以下に記すテレメトリー規定が守られなくてはならない。

8-1　動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

8-2　マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

8-3　自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

8-4　自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

8-5　2方向の無線伝達は禁止される。

9 部品の買い取り制度

9-1　大会にてクラス別上位3位に入賞した車両の下記部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。

- フロントサスペンション　120万円
- リヤサスペンション　40万円
- シリンダーヘッドアッセンブリー　50万円
- ECUイグニッション　15万円
- カムシャフト（in & ex）/カムシャフト/バルブスプリングセット　10万円

9-2　購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。

- 売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限る。
- 購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行うことができる。
- 購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。

9-3　購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、以下の物を揃え、主催者へ提出すること。

- 購入申請〆切後の申請撤回は認められない。
- 購入申請用紙
- 購入者の運転免許証のコピー
- 購入申請保証金50,000円（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）

9-4　希望者が複数の場合、申請〆切後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。

9-5　購入申請が提出された時点より、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない（売主が車両に触れることは禁止される）。

9-6　売買契約日は購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならず、売主・購入者・そして主催者の３者にて売買契約日を決定する。

9-7　前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と車両の受け渡しが行われる。

9-8　売買契約日までに売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。

9-9　売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行われる。

9-10　６項にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金50,000円は返却されない。また、この場合に発生する経費（運搬費等）は購入希望者が負担する。

9-11　売買契約が無効になった場合は３項で決定された、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。

主催者より次点購入希望者に連絡し、３日以内に再度、購入申請保証金が主催者に提出された時点で購入権利の移行が確定する。確定しなかった場合は、再度さらに次点の者に購入希望の発生が連絡され、同様の手順が適用される。

購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され３者立会いの売買契約調整日が設定され、売買契約日より５項以降の規程を適用する。

9-12　上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡略化することが出来る。なお、３者合意が必要な規定について、調整が困難な場合は主催者が決定権利を有する。（売買契約日等）

付則 9
ST600の仕様

本規則はFIMまたはMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限の改造とコストで参加できる、参加型レースを基本理念とする。

全ての車両は全ての要素において本仕様に適合していなくてはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

但し公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：改造＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）に対し切削、追加、研磨を行う行為

変更＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を、他のパーツに置き換える行為

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、FIMまたはMFJが公認した車両でなければならない。

2 排気量区分

401cc～600cc	4ストローク	最大4気筒
600cc～750cc	4ストローク	最大2気筒

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

4気筒	160kg
2気筒	172kg

バラストの使用は認められない。

3-2 各レース終了後、無作為に抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならず、マシンには、水、オイル、燃料、またはタイヤを含む一切のものを追加することができない。

3-4 レース後、マシンの車重には1％の許容誤差が認められる。

3-5 練習走行及び予選時に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合ライダーとチームの作業をできる限り妨害しないように行われるが要請を受けたライダー、チームは、その要請に従わな

くてはならない。

4 音量

4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。

4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500㎜で、かつ中心線から後45°で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200㎜以下である場合は45°上方の点で行う。

4-1-2 ノイズ・テストの際、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。

4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには各大会ごとの車検にてマークが付けられ、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、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。

4-1-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。

4-1-5 rpmは、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。

4-1-6 $$所定のエンジン回転数（rpm）= \frac{30{,}000 \times ピストンスピード（m/s）}{ピストンストローク（㎜）}$$

4-1-7 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。
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。

	2気筒	3気筒	4気筒
600cc（4ストローク）	5,500RPM	6,500RPM	7,000RPM

4-1-8 2気筒を超えるエンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。

4-1-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

4-1-10 現行の音量規制値
ピストンスピード11m/secで測って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。音量測定は上記固定回転数を使用することもできる。

4-1-11 音量測定は気温20°を基準とする。気温10°以下の場合許容誤差＋1dB/Aが認められる。

4-1-12 **気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。**

4-1-13 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

5 燃料、オイル、クーラント

5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない（AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される）。

5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

5-3 競技用ガソリンとは、MFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

5-4 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。
（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）
鉛の含有量は0.013ｇ/ℓ以下であること。
リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。
密度は15℃において0.725ｇ/ml～0.780ｇ/mlであること。

5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。

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に限られる。

5-7 大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6 ナンバープレート及びカラー

6-1 モーターサイクルのフロントと両サイドにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

6-2 ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない

6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275㎜×高さ200㎜とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。

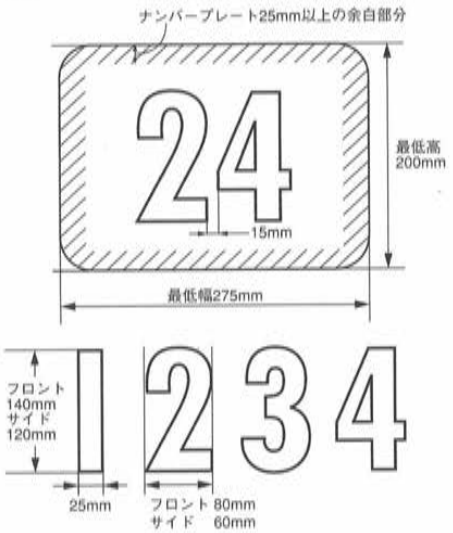
6-4 両サイドのナンバープレート寸法は、ゼッケンナンバー数字の周囲に、余白25㎜以上のスペースを設けなければならない。

6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しでなければならない。

6-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバーの寸法は
最低高 ：140㎜
最低幅 ： 80㎜
数字の最低の太さ ： 25㎜
数字間のスペース ： 15㎜

サイドナンバーの寸法は
最低高 ：120㎜
最低幅 ： 60㎜
数字の最低の太さ ： 25㎜
数字間のスペース ： 15㎜

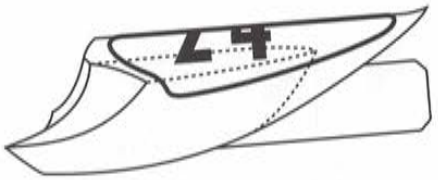


プロダクションクラスのサイドゼッケン

例）No.24の場合

ゼッケンナンバーの位置は
側面から見て見やすい位置
に貼付けなければならない

（悪い例）



6-7　数字の字体は、Futura Heavyに限定される。

Futura Heavy

0123456789

6-8　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

6-9　すべてのナンバープレートの周囲と数字の間には最低25㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

6-10　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。
STクラス　　白地に黒文字

6-11　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。

6-12　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。

7 仕様

以下に明記されていないすべての事項については、MFJまたはFIMが公認した状態の仕様でなければならない。

同一車種において国内販売車両と輸出専用車両の仕様が異なる場合は、国内販売車両は輸出専用車両の仕様に変更することができる。但し変更する場合は変更部品をあらかじめMFJに申請し、公認部品として承認を受けなければならない。

7-1 レースのために取り外されなければならない部品

7-1-1　ライト／ウィンカー／リフレクター

7-1-2　バックミラー

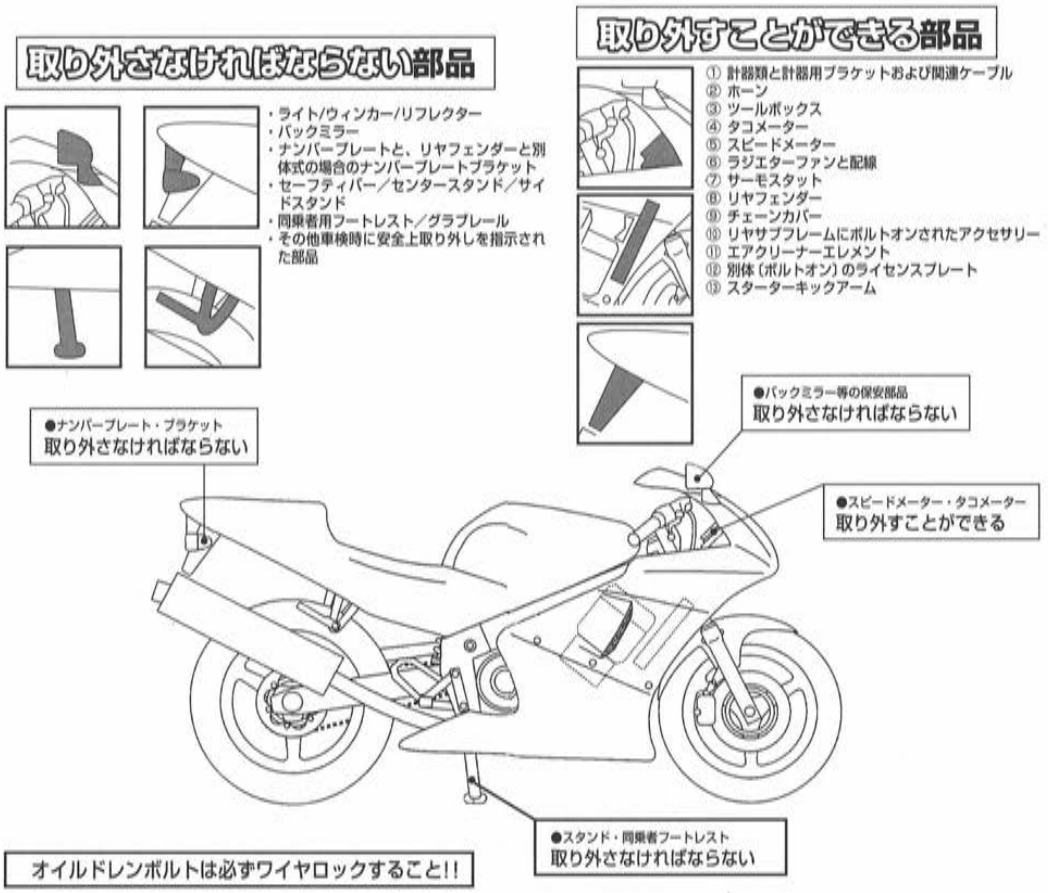
7-1-3　ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット

7-1-4　セーフティバー／センタースタンド／サイドスタンド

7-1-5　同乗者用フットレスト／グラブレール

7-1-6　シートレールに取り付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切削も可）

7-1-7　　その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



7-2 安全確保のため、改造・変更が義務付けられる事項

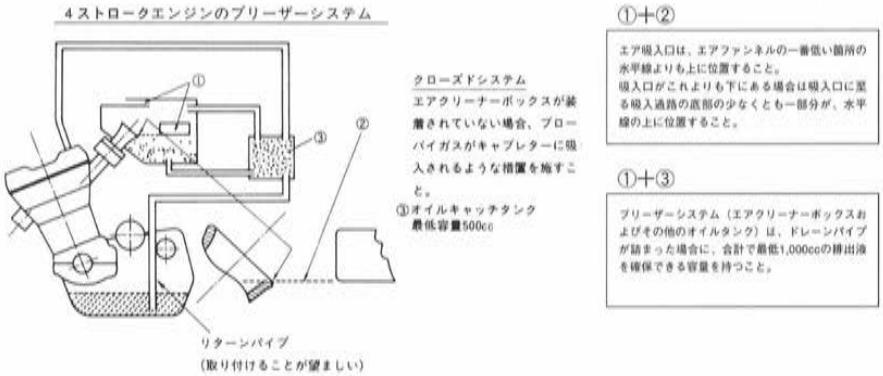
7-2-1　　アクセルは手で握っていないときは、自動的に閉じるようになっていること。

7-2-2　　キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取付けること。

7-2-3　　電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。

7-2-4　　クローズドブリーザーシステム

7-2-4-1　　すべての車両はクローズドブリーザーシステムになっていなければならない。すなわちオイルブリーザーラインはオイルキャッチタンク、およびエアクリーナーボックスに連結され、これに排出する構造となっていること（下図参照）。



7-2-4-2　容量はオイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で最低1000ccとする。

7-2-4-3　エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合は、オイルを受けられるようにふさがなければならない。

7-2-5　フェアリング下部のオイル受け

7-2-5-1　エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイル、およびエンジンクーラント総量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造になっていなくてはならない。

7-2-5-2　フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50㎜の高さまでなければならない（図B参照）。

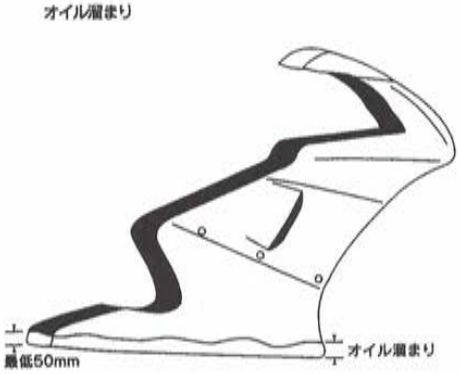
7-2-5-3　カウリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。

7-2-5-4　ロワーカウル下部には、直径20㎜（許容誤差＋5㎜）の水抜き用の孔を最小1個設けなければならない（孔は2個までとする）。

7-2-5-5　この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。

7-2-5-6　フロント形状はサイドシルエットが変わらなければ変更可とする。

［図B］



7-2-6　オイルドレーンプラグおよび供給パイプ

7-2-6-1　エンジンのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の位置に固定しなければならない。

7-2-6-2　オイルパンに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされていなければならない。

7-2-7　燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取りつけなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

7-2-8　燃料タンクフィラーキャップおよびオイルフィラーキャップは閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらに，これらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

7-2-9　ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、最低容量250cc以上のキャッチタンクを取付けなくてはならない。

7-2-10　チェーン・スプロケットガード

7-2-10-1　チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

7-2-10-2　そのガードは、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、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、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。

7-2-10-3　形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。

7-2-10-4　スイングアームの補強とリヤスプロケットガードを兼ねることは認められない。

7-2-10-5　チェーンガードの板厚は最低２㎜なければならない。

7-2-10-6　フロントスプロケットガード
車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。
逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。

7-3 レースの為に変更、改造、チューニングが許可される部分

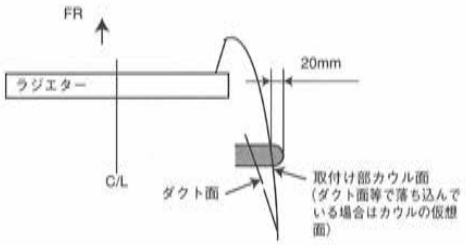
7-3-1　フレーム

7-3-1-1　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し

7-3-1-2　ステアリングダンパーの取付けおよび取りつけ目的のためのフレーム加工。

7-3-1-3　全てのカウリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。

7-3-1-4　転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブ・コーンの取り付けは可。



7-3-1-5　プロテクティブ・コーンを取り付けた場合、プロテクティブ・コーンの突き出し量はフェアリングの表面から20㎜以上突き出してはならない。また、プロテクティブ・コーンのRは10R以上とする。

7-3-2　スタンドブラケット

7-3-2-1　フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。

7-3-2-2　リヤホイールスタンドのブラケットは、リヤフォーク（スイングアーム）に取り付けるための加工または、ボルト止めが認められる。但し必要以上に長く鋭角なものは安全上使用が認められない場合があるので注意すること。

7-3-2-3　ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。但し、ブラケットとフェアリングのクリアランスは５㎜以上なければならない。

7-3-3　リヤフォーク（リヤスイングアーム）

7-3-3-1　リヤスプロケットガードの取りつけ、および取りつけ目的の加工。

7-3-4　サスペンション

7-3-4-1　フロントサスペンションのスプリング変更。

7-3-4-2　車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取りつけ位置の調整。

7-3-4-3　リヤサスペンションのスプリング変更。

7-3-4-4　サスペンションフルードの変更。

7-3-4-5　リヤサスペンションの車高調整は一般公道用車両がベースであることから、車種によってはバンク角確保が必要であり、車種ごとの構造上、下記範囲内にて許可される。

ホンダCBR600F4i　：シム追加による手法で13㎜以内
ホンダCBR600RR　：シム追加の車高調整は構造上不可。
ヤマハYZF-R6　：シム追加の車高調整は構造上不可。
2003年型YZF-R6　：シム追加による手法で10㎜以内
スズキGSX-R600　：シム追加による手法で9㎜以内
カワサキZX-R6　：'00モデルは公認時のサスペンション取り付け部の調整ネジにより9㎜以内
'01モデルはメーカーオプションのシム追加による手法で9㎜以内
カワサキZX6-RR　：シム追加による手法で11㎜以内（ただし、キット設定のナット使用のこと）

※各エントラントがメーカーオプション以外の調整用シムを制作する場合はその材質・寸法等の仕様について各メーカーの指示に従うこと。

7-3-4-6　リヤサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリヤショックカバーの取り外しは認められる。

7-3-4-7　**フロントフォークのイニシャルアジャスター調整を手で操作できる機能の追加はできない。また、公認車両時についているものについては、走行中の調整は禁止される。**

7-3-5　**エキゾースト・パイプおよびシステム**

7-3-5-1　**エキゾースト・パイプ**

7-3-5-1-1　**エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。**

7-3-5-1-2　**エキゾースト・パイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない（許容誤差±10°）。**

7-3-5-1-3　**排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。**

7-3-5-1-4　**後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。**

7-3-5-1-5　**エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直線より後ろにあってはならない。**

7-3-5-2　エキゾーストシステム

7-3-5-2-1　音量規制値以内であれば、エキゾースト・パイプおよびサイレンサーを交換、または改造してもよい（チタン・カーボン製のものも使用可）。ただしサイレンサーの数、および配置は公認車両の状態を維持しなければならない（例：4into2から4into1への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更などは許可されない）。

7-3-5-2-2　サイレンサーを変更する場合、ステーの交換はボルトオンの場合のみ認められる。材質はチタン以外は規制されない。

7-3-5-2-3　エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。

7-3-6　ブレーキ

7-3-6-1　前後ブレーキパッドとホースの変更

7-3-6-2　ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更

7-3-6-3　ブレーキフルードの変更

7-3-6-4　フロントとリヤのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパー及びマウンティングに合うものでなければならない。但し、外径とベンチレーションシステムは本来マニュファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。インターナルベンチレイテッド（内側でベンチレーションを行う）ディスクは許可されない。

7-3-6-5　交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材（**SUS含む**）のみ認められる。

7-3-6-6　フロントとリヤブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、車両公認時のものでなければならない。

7-3-6-7　**パッドスプリングへの穴開け加工は認められない。**

7-3-6-8　車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためには**ロワー**フォークブリッジより上に変更しなければならない。

7-3-7　タイヤ・ホイール

7-3-7-1　スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーの変更

7-3-7-2　タイヤ

7-3-7-2-1　タイヤは、**MFJ公認タイヤ**のみ使用することができる。

7-3-7-2-2　タイヤは交通法規に適合する一般市販タイヤでEマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークの表示がなければならない。

7-3-7-2-3　タイヤはVまたはZ級のタイヤでタイヤトレッド主溝の深さは、最低でも2.5㎜でなければならない。

7-3-7-2-4　レースまたはプラクティスが「ウェット」宣言された場合、レインタイヤの使用が許可される。このタイヤには、EマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークが表示されていなくてもよいが、「NOT FOR HIGHWAY USE」と表示されていなくてはならない。

7-3-7-2-5　タイヤへの追加工（ハンドカット等）は禁止される。

7-3-7-2-6　**一度登録されたMFJ公認タイヤ**は、ドライタイヤ、**レイン**タイヤともに年に１回限り変更を認める。但し、変更されたタイヤは、その後一年間は使用しなければならない。旧指定タイヤは、変更後６ヶ月間使用可能とする。新指定タイヤは、変更申請後1ヵ月後から使用することができる。

7-3-7-2-7　ST600公認タイヤ

銘　柄	用　途	F/R	パターン名
ダンロップ	ドライ	フロント	D208FGPA
		リヤ	D208GPA
	ウエット	フロント	KR222
		リヤ	KR244
ブリヂストン	ドライ	フロント	BT-002F
		リヤ	BT-002R
	ウエット	フロント	ME01Z
		リヤ	E06Z
ミシュラン	ドライ	F&R	Pilot Race 2
	ウエット	フロント	P12325
		リヤ	P16115
ピレリ	ドライ	フロント	ドラゴンスーパーコルサMTR21SC
		リヤ	ドラゴンスーパーコルサMTR22SC
	ウエット	フロント	ドラゴンレインMTR05
		リヤ	ドラゴンレインMTR06
メッツェラー	ドライ	F&R	レーステック
	ウエット	フロント	ME-Z RAIN Block
		リヤ	MEZ RAIN STRIPE

※変更があった場合、ライディング誌もしくはMFJホームページにて公示される。

7-3-7-2-8　タイヤウォーマーの使用が許可される。

7-3-7-3　ホイール

フレームの打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一モデル内にあっては、ホイールの相互の互換が認められる。

7-3-8　フットレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル

フットレストは改造・変更されてよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

7-3-8-1　ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取付け位置に固定しなければならない。

7-3-8-2　フットレストの先端は、最低半径8㎜の中空でない一体構造の球状になっていなければならない。

7-3-8-3　折りたたみ式の場合は、自動的に戻るようになっていなければならない。

7-3-8-4　スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない（最低半径８㎜）。

7-3-9　ハンドルバー・レバー類

7-3-9-1　ハンドルバーは交換できるが下記を条件とする。

7-3-9-1-1　車両公認時にバーハンドルのものはセパレートハンドルに交換できない。また、その逆も認められない。

7-3-9-1-2　セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でもよい。

7-3-9-1-3　ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。

7-3-9-1-4　ハンドルバーの最低幅は450㎜

7-3-9-2　ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびブレーキ／クラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。

7-3-9-3　ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのものは認められるが、ケーブル式（手元調整式）は公認車両が同方式でなければならない。

7-3-9-4　ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更

7-3-9-5　ブレーキ／クラッチレバーの先端はボール状でなくてはならない（最低直径19㎜）。このボールを平たくすることができるが、端部は丸くなっていなければならない（最低の厚み14㎜）。

7-3-10　フェアリング（カウリング、ウィンドスクリーン）

7-3-10-1　アフターマーケットのものに変更することができる。ただし外見はノーマルと同じでなければならない。

7-3-10-1-1　スクリーンエッジは丸く加工する。

7-3-10-1-2　カーボン、ケブラーの素材は使用できない。

7-3-10-1-3　カウリングを交換した場合、カウリングの吸気口のメッシュフィンは付いてなくても良い。

7-3-10-2　取り付けブラケットの改造・変更

7-3-10-3　露出しているエッジは、すべて丸められていなければならない。

7-3-10-4　フロントフェンダーの材質の変更は自由とするが、形状は、公認車両と同じでなければならない。

7-3-11　シート・シートカウル

オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。ただし外観は車両公認時と同じでなければならず、カーボン／ケブラー等の素材は使用できない。

7-3-12 シリンダーおよびシリンダーヘッド
シリンダーおよびシリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して切削、追加、研磨をしてはならない。
カーボン除去のみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。

7-3-13 ラジエター

7-3-13-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

7-3-13-2 ラジエターブラケットの（ステー）の変更。但し材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウムとする。

7-3-13-3 ラジエターに導風板を取り付けることは認められる（カウル内部形状の変更は可）。

7-3-13-4 **ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められない。**

7-3-13-5 **ラジエターにエアを取り入れるためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる（直径10㎜以下に限る）。**

7-3-14 排気ガス対策部品

7-3-14-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。

7-3-14-2 キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-15 クラッチ
クラッチスプリングの変更

7-3-16 キャブレター
ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。

7-3-17 フュエルインジェクション

7-3-17-1 スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。

7-3-17-2 インジェクターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。

7-3-17-3 エンジン作動中に機能する、長さが変化するフュエルインジェクションインテイクトラクト装置は許可されない。

7-3-17-4 バタフライの交換・改造は禁止される。

7-3-17-5 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュRAMは変更してもよい。

7-3-17-6 燃料ポンプ、または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。

7-3-18 燃料供給

7-3-18-1 フュエルラインの変更

7-3-18-2 フュエルベントラインの変更

7-3-18-3 フュエルフィルターの追加・変更

7-3-19 ワイヤーハーネス
ワイヤーハーネスの改造、変更

7-3-20 スプロケット／チェーン
フロントスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンのピッチならびにサイズは変更できる。

7-3-21 エンジンレブリミッター／スピードリミッター

エンジンレブリミッター／スピードリミッター（イグナイター含む）の変更

7-3-22　点火時期／スパークプラグ

7-3-22-1　スパークプラグ、プラグキャップの変更

7-3-22-2　ハイテンションコードの変更

7-3-22-3　点火時期の調整

7-3-23　ボルト・ナット類

7-3-23-1　ボルト・ナット類の変更。ただし同じ材質でなければならない。

7-3-23-2　フェアリング（シートカウル含む）、ウィンドスクリーンの取りつけボルト・ナット類は別の素材のものに変更できる。

7-3-23-3　ボルト・ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴を開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。

7-3-23-4　カウリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-4 取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との交換は不可）

7-4-1　計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可。ただしメーターは車両公認時のものでなければならない）。

7-4-2　ホーン

7-4-3　ツールボックス

7-4-4　タコメーター

7-4-5　スピードメーター

7-4-6　ハンドル左側のスイッチホルダー

7-4-7　ラジエターファンと配線

7-4-8　サーモスタット
取り外しとスペーサーへの変更は認められる。

7-4-9　チェーンカバー

7-4-10　リヤフェンダー（シートカウル下部またはスイングアームに取り付けられたもの両方）
取り外し及びカットのみ認められる。

7-4-11　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリー

7-4-12　エアクリーナーエレメント（ボックスと一体型の場合はエレメント部の切りとりは認められる）

7-4-13　別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート

7-4-14　スターターキックアーム

7-4-15　燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

7-5 その他

7-5-1　チタン合金部品の使用は禁止される（エキゾーストパイプ、サイレンサーは除く）。

7-5-2　データロガーの使用は認められない。

7-5-3　エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。

7-5-4　買い取り制度

7-5-4-1　大会にて6位以内に入賞した車両及び部品は、購入希望者がいた場合、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。

7-5-4-1-1　車両買取価格：国産車両　1,400,000円
外国産車両　2,200,000円

7-5-4-1-2　部品買取価格（単位：円）

車　種	キャブレターASSY	シリンダーヘッドASSY	ECU&インジェクション	Fサスペンション	Rサスペンション
CBR600F4i	114,000	255,000	スパークユニット30,000 PGM Fiユニット63,000 スロットルボディASSY67,000	78,000 Fスプリング& カラー=94,000	42,000 リヤスプリング =60,000
CBR600RR		267,000	PGM Fiユニット63,000 スロットルボディ97,000	103,000	77,000
YZF−R6	105,000	364,000	−	112,000	51,000
GSX−R600		310,000	ECU75,000 スロットルボディASSY79,000	140,000	80,000
'02ZX−6R	170,000	388,000		99,000	71,500
'03ZX−6R (ZX600−K)		334,000	ECU71,850 スロットルボディASSY148,500	181,500	64,950
'04ZX−6RR (ZX600−M)		359,000	ECU75,450 スロットルボディASSY212,250	192,000	68,250

※シリンダーヘッドASSYにはカムシャフト、バルブ類（バルブ組込み工賃含む）が含まれます。

7-5-4-2　購入希望者は売主を除く当該レース参加者に限られる。また、購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、主催者に提出すること。

7-5-4-3　購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ、決定される。

7-5-4-4　購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。

・購入申請用紙
・購入者の運転免許証のコピー
・購入申請保証金50,000円
・（購入申請保証金は、購入代金の一部とされる）

7-5-4-5　購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。その場合、レース後車検を受けた車両は車検長の指示を受けて分解した状態でも良いものとする。

7-5-4-6　売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならず、売主・購入者、そして主催者３者合意のもと，売買契約日を決定する。

7-5-4-7　上記7-5-4-6にて決定された売買契約日に購入代金〔現金〕と、車両の受け渡しが行われる。

7-5-4-8　売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。

7-5-4-9　売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行われる。

7-5-4-10　上記7-5-4-6にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金50,000円は返却されない。また、この場合に発生する経費〔運搬費等〕は購入希望者が負担する。

7-5-4-11　主催者が購入申請を行うことができる。

7-5-4-12　売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否する事ができる。

2005 ROAD RACE RULES

付則 10

ST250/400の仕様

公道用一般車両をベースに安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限の改造とコストで参加できる、参加型レースを基本理念とする。

用語の定義：改造＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）に対し切削・追加・研磨を行う行為

変更＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を他の部品に置き換える行為

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルでMFJが公認した車両でなければならない。

2 排気量区分

ST250　2ストローク　126cc～250cc

ST400　4ストローク　251cc～400cc

3 音量

3-1　音量の測定は、以下の方法で行われる。

3-1-1　計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500㎜で、かつ中心線から後45°で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200㎜以下である場合は45°上方の点で行う。

3-1-2　ノイズ・テストの際、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。

3-1-3　規制に適合しているサイレンサーには各大会ごとの車検にてマークが付けられ、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、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。

3-1-4　ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。

3-1-5　rpmは、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。

3-1-6　所定のエンジン回転数（rpm）＝ $\frac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（㎜）}}$

3-1-7　音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。
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。

	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
250cc（2ストローク）		7,000RPM		
400cc（4ストローク）	5,000RPM	6,500RPM	7,000RPM	8,000RPM

3-1-8　2気筒を超えるエンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。

3-1-9　規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

3-1-10　現行の音量規制値
2ストローク・エンジンについては、ピストンスピード13m/secで測り、4ストローク・エンジンは、ピストンスピード11m/secで計測する。
国内のSPクラス、ST250・400クラスの規制値は99dB/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。音量測定は上記固定回転数を使用することもできる。

3-1-11　音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差＋1dB/Aが認められる。

3-1-12　気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

4 燃料／オイル

4-1　使用する燃料はMFJが規定する無鉛ガソリンで、当該サーキットから購入できるものを使用しなければならない。

4-2　オイルは一般に市販されているものから選択しなければならない。

4-3　上記以外の起爆剤・添加剤は使用してはならない。

5 ナンバープレートおよびゼッケン

5-1　モーターサイクルのフロントと両サイドにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

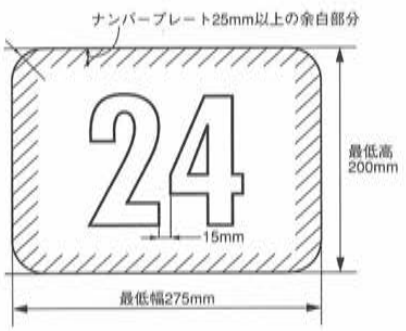
5-2　ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない

5-3　ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275mm×高さ200mmとする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。

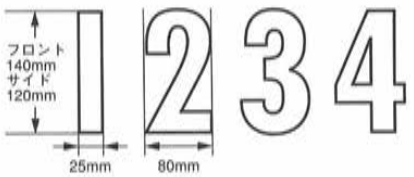
5-4　両サイドのナンバープレート寸法は、ゼッケンナンバー数字の周囲に、余白25mm以上のスペースを設けなければならない。

5-5　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しでなければならない。

5-6　数字の最低寸法は下記のとおりとする。
フロントナンバーの寸法は
最低高　：140mm
最低幅　：80mm
数字の最低の太さ：25mm
数字間のスペース：15mm



サイドナンバーの寸法は
最低高　：120mm
最低幅　：　60mm
数字の最低の太さ：　25mm
数字間のスペース：　15mm

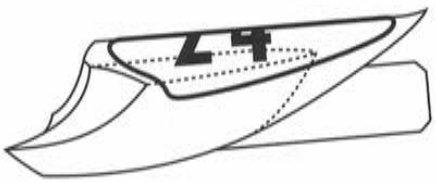


プロダクションクラスのサイドゼッケン

例）No.24の場合

ゼッケンナンバーの位置は
側面から見て見やすい位置
に貼付けなければならない

（悪い例）



5-7　数字の字体は、Futura Heavyに限定される。

Futura Heavy
0123456789

5-8　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

5-9　すべてのナンバープレートの周囲と数字の間には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

5-10　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。
STクラス　　白地に黒文字

5-11　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。

5-12　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。

6 仕　様

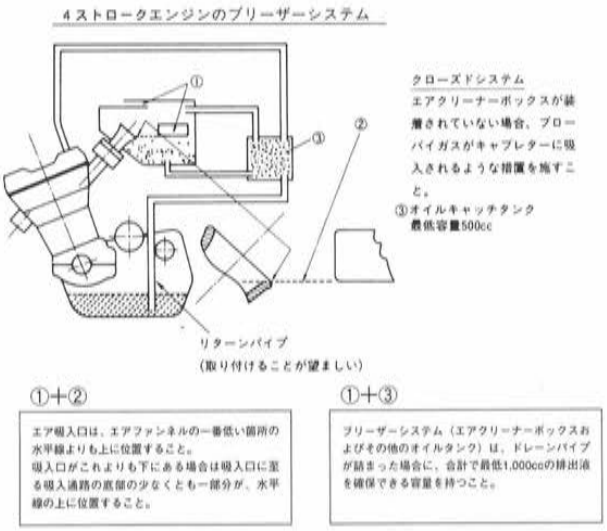
6-1　レースのために取り外さなければならない変更
6-1-1　ライト／ウインカー／リフレクター
6-1-2　バックミラー
6-1-3　ナンバープレートとブラケット
6-1-4　セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
6-1-5　同乗者用フットレスト／グラブレール
6-1-6　その他車検時に安全上取り外しを指示された部品
6-2　安全の確保のため、改造、変更が義務付けられる事項

6-2-1　アクセルは手で握っていないときは、自動的に閉じるようになっていること。

6-2-2　キルスイッチをハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。

6-2-3　エレクトリックフューエルポンプがついている車両は、転倒した時にポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。

6-2-4　4ストローク車両はクローズドブリーザーシステムになっていなければならない。すなわち、オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスに連結され、これに排出する構造となっていること。エアクリーナーボックスの下部に排出穴があいている場合は、オイルを受けられるように塞がなければならない。



6-2-5　オイルブリーザーパイプが装着されている車両には、オイルキャッチタンクを取り付けなければならない。

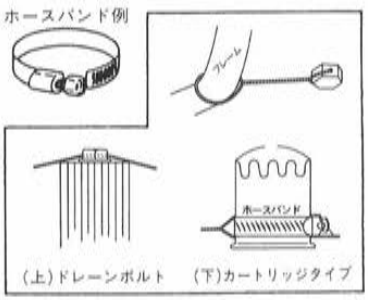
最低の容量：2ストローク：250cc　　4ストローク：500cc

6-2-6　オイルドレーンボルト及び供給パイプ

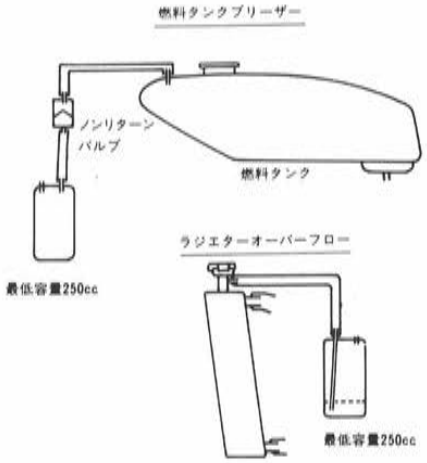
エンジンのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の位置に固定しなければならない。

オイルパンに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは安全にワイヤーロックされていなければならない。

ワイヤーロック



6-2-7　燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量250ccのリザーバータンクに放出されるようになっていなくてはならない。



6-2-8　燃料タンクフィラーキャップ及びオイルフィラーキャップは閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらに、これらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

6-2-9　ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、最低重量250cc以上のキャッチタンクを取り付けなければならない。

6-3　レースの為に変更、改造、チューニングが許可される部分

6-3-1　フレーム

6-3-1-1　追加が認められるパーツの取り付けを目的としたステーの追加。

6-3-1-2　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し。

6-3-1-3　ステアリングダンパーの取り付けおよび取り付け目的のためのフレーム加工

6-3-2　リヤフォーク（リヤスイングアーム）

6-3-2-1　スタンドブラケットの取り付け、および取り付け目的の加工。

6-3-2-2　リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工。

6-3-3　サスペンション

6-3-3-1　フロントサスペンションのスプリングの変更。

6-3-3-2　車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。

6-3-3-3　リヤサスペンションのスプリングの変更。

6-3-3-4　サスペンションフルードの変更。

6-3-4　ブレーキ

6-3-4-1　前後ブレーキパッドとホースの変更。

6-3-4-2　ブレーキフルードの変更。

6-3-5　タイヤ・ホイール

6-3-5-1　スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーへの交換。

6-3-5-2　タイヤ

6-3-5-2-1　タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤ／レーシングレインは天候に関わらず使用できない。

6-3-5-2-2　タイヤは入門者クラスとして公平を期すため、排気量クラスごとに銘柄と種類を限定する。当該銘柄で使用できるタイヤは下記に限定される。

年度	クラス	メーカー	パターン
2004～2005年	ST250	ミシュラン	Pilot Sport、Pilot power
	ST400	井上ゴム	SP10　SP11　RX01

6-3-5-2-3　タイヤの追加工（再グルービング等）は禁止される。
6-3-5-2-4　磨耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。
6-3-5-2-5　タイヤウォーマーの使用は禁止する。
6-3-5-2-6　上位入賞車両は再車検にて詳細検査を行い、登録タイヤと異っていた場合は失格とする。
6-3-5-2-7　原則的には出荷時のタイヤサイズが望ましい。
6-3-6　フットレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル
フットレストは改造・変更されてもよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は突起物を取り外し、車検長の許可を得た場合は下記仕様を満たさなくても使用できる。
6-3-6-1　フットレスト／フートコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取り付け位置に固定しなければならない。
6-3-6-2　フットレストの先端は、最低半径８㎜の中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
6-3-6-3　折りたたみ式の場合は、自動的に戻るようになっていなければならない。
6-3-6-4　スチール製フートレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない（最低半径８㎜）。
6-3-7　ハンドルバー・レバー類
6-3-7-1　ハンドルバー、ブレーキ／クラッチレバー及びブレーキ／クラッチケーブル／スロットルケーブルの変更。ステアリングパイプ（ハンドルバー）取り付け方式、タイプは車両公認時のものから変更できないが、取り付け位置調整、角度調整は認められる。
6-3-7-2　ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなければならない。
6-3-7-3　ハンドルバーの最低幅は85ccまでは400㎜、86cc以上は450㎜。
6-3-7-4　ブレーキ／クラッチレバーの先端はボール状でなくてはならない（最低直径19㎜）。このボールを平たくすることができるが、端部は丸くなっていなければならない（最低の厚み14㎜）。
6-3-8　フェアリング
6-3-8-1　フェアリングとウインドスクリーンはアフターマーケットのものに変更することができる。ただし、外観はノーマルと同じでなければならない。
6-3-8-1-1　スクリーンエッジは丸く加工する。
6-3-8-1-2　カーボン、ケブラー等の高価素材のものは使用できない。
6-3-8-2　取り付けブラケットの改造・変更。
6-3-8-3　露出しているエッジは、全て丸められていなければならない。
6-3-8-4　大会期間中に破損した場合の補修と取り外し。
6-3-9　シート
オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。ただし、外観はノーマルと同じでなければならず、カーボン／ケブラー等の高価素材のものは使用できない。
6-3-10　シリンダー
6-3-10-1　４ストロークのシリンダーヘッドポートのバリ取りとカーボン除去。バリとは鋳型の合わせ面に生ずる「型合わせバリ」を指す。

型合わせバリ

※ポート内のザラ付きは鋳ハダと解釈し、切削、研磨は認められない。

6-3-10-2　２ストロークのシリンダーヘッドとポートのカーボン除去。

6-3-11　クラッチ
クラッチスプリングの変更。

6-3-12　キャブレター
ジェットとニードルの変更。

6-3-13　燃料供給

6-3-13-1　フューエルラインの変更。

6-3-13-2　フューエルベントラインの変更。

6-3-13-3　フューエルフィルターの追加・変更。

6-3-14　ワイヤーハーネス
不要なワイヤーハーネスのカット。

6-3-15　スプロケット／チェーン
カウンターシャフトスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンの変更。
ただし、チェーンは公認時のサイズとする。

6-3-16　エンジンレブリミッター／スピードリミッター
エンジンレブリミッター／スピードリミッターの変更。

6-3-17　点火時期／スパークプラグ
スパークプラグ、プラグキャップの変更。ハイテンションコードの変更。
点火時期の調整。

6-3-18　ボルト・ナット類

6-3-18-1　ボルト・ナット類の変更。ただし、同じ材質でなければならない。

6-3-18-2　ボルト・ナット類はセーフティーワイヤーをつける為に孔を開けてもよい。しかし、軽量化する改造は認められない。

6-3-18-3　カウルのボルト・ナット類はクイックタイプに変更できる。

6-3-19　取り外すことができる部品

6-3-19-1　計器類と計器用ブラケット及び関連ケーブル。

6-3-19-2　ホーン

6-3-19-3　ツールボックス

6-3-19-4　タコメーター

6-3-19-5　スピードメーター

6-3-19-6　ラジエターファンと配線

6-3-19-7　２ストローク分離給油用のオイルポンプとオイルタンクの取り外しと、取り外し後のカバー類の取り付け。

6-3-19-8　リヤフェンダーと結合していない場合のチェーンガード。

6-3-19-9　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリー。

6-3-19-10　エアクリーナーエレメント

6-3-19-11　別体（ボルトオン）のライセンスプレート
6-3-19-12　スターターキックアーム
6-3-19-13　サーモスタットの取り外し又はスペーサーへの交換
6-3-20　ノーマルマフラーに対する曲げによる接地対策は許可される（切り取り、追加は許可されない）。また、取り付けのためのブラケットの変更も許可される。
6-3-21　サイレンサーのグラスウールの変換は認められる。グラスウール交換の為のサイレンサー外筒の改造は認められる。
6-4　その他の制限
チタン合金部品の使用は禁止される。

7 買い取り制度

大会にて6位以内に入賞した車両は、購入希望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。

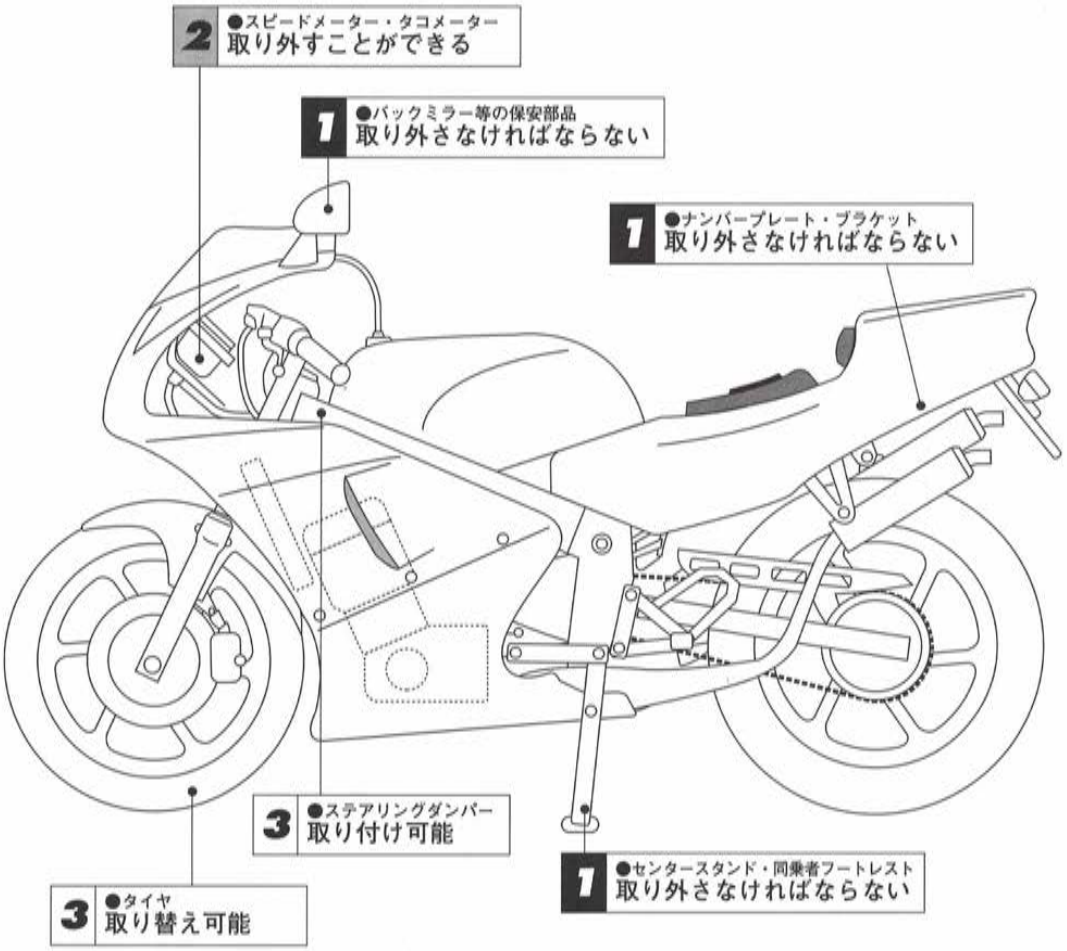
250ccクラス　1,000,000円　　400ccクラス　1,000,000円

7-1　購入希望者は6位以内に入賞した車両が車両保管されている時間内に限り、購入申請することができる。
7-2　購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し主催者に提出すること。
7-3　購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ、決定される。
7-4　購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。
・購入申請用紙　　・購入者の運転免許証のコピー
・購入申請保証金50,000円（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）。
7-5　購入者が決定した時点より、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。
7-6　売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならず、売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。
7-7　上記7-6にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と、車両の受け渡しが行われる。
7-8　売買契約日に売主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。
7-9　売買契約は売主・購入者双方と主催者の立ち会いのもと行われる。
7-10　上記7-6にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金50,000円は返却されない。また、この場合に発生する経費（運搬費等）は購入希望者が負担する。
7-11　主催者が購入申請を行うことができる。
7-12　売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否する事ができる。

よくある質問と答え：

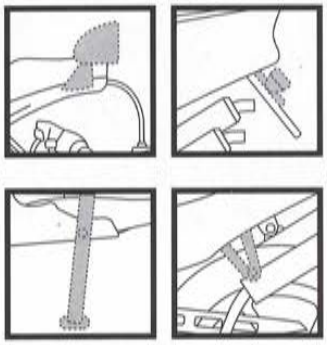
① ステアリングダンパーの取り付けは認められますか。
A：認められます。ステアリングダンパー取り付け目的の加工も認められます。
② インテークマニホールドに取り付けられたインテークチャンバーの取り外しは可能ですか。
A：取り外しできません。
③ ステアリングパイプ（ハンドルバー）の角度変更は認められますか。
A：取り付け方式、タイプは公認時から変更できません（左記に変更のない範囲で取り付け位置、角度調整は可能）。
④ エアクリーナーエレメントの取り外しは認められますか。
A：認められます。
⑥ ACGローターの軽量化は行ってよいですか。
A：認められません。
⑦ ACGステータコイルの取り外しは認められますか。
A：認められません。
⑧ リミッターカットに伴うメーンハーネスの交換は認められますか。
A：リミッターカットを目的としたメーンハーネス、イグナイターハーネス、CDIユニット、カードの交換は認められます。
⑩ リヤフェンダーの取り外し、カットは認められますか。
A：別体（ボルトオン）のライセンスプレートのみ取り外しできます。
⑪ 水温計取り付けのためにラジエターに加工してもよいですか。
A：ラジエターへの加工は認められません。
⑫ ラジエターホースを変更してもよいですか。
A：スタンダード品に限り認められます。
⑬ 指定タイヤのなかで、サイズ変更は認められますか。
A：原則的には、出荷時のサイズが望ましいです。
⑭ オートシフターの取り付けは認められますか。
A：認められません。
⑮ キックアームの取り外し、およびスターターギヤの取り外しは認められますか。
A：キックアームの取り外しは認められますが、ギヤの取り外しは認められません。
⑯ マフラーステーの取り外し、変更は認められますか。
A：ステーの取り外し、変更ともに認められます。
⑰ ウィンドスクリーンの変更は認められますか。
A：同一形状であれば認められます。

マシンにはほとんど手を加えず、気軽に低コストで参加できるクラスとして、1998シーズンから新設されたのがストックバイククラス。新設当初から全国各サーキットで開催され、好評を得ているこのクラスだが、改造範囲が狭いだけにマシン作りもそれまでと勝手が違うようだ。ここでは、ストックバイクの仕様についてわかりやすい説明を行なうと同時に詳細規定、判例も収録した。ストックバイクの仕様についてのポイントは、ここに「書いてないことはしないこと」だ。ストックバイクで手軽にレースを楽しんではいかが？



オイルドレンボルトは必ずワイヤーロックすること!!
ブレーキパッドピンの締めつけは確実に行うこと

1 取り外さなければならない部品

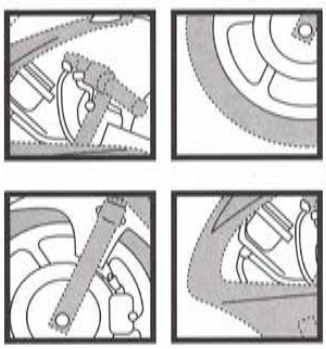


・ライト／ウィンカー／リフレクター
・バックミラー
・ナンバープレートとブラケット
※但し、ナンバープレートとブラケットが一体型のものは、ブラケットを取り外すことができない。
・セーフティバー／センタースタンド／サイドスタンド
・同乗者用フートレスト／グラブレール
・その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

2 取り外すことができる部品

・計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
・ホーン
・タコメーター
・スピードメーター
・ラジエターファンと配線
・2ストローク分離給油用のオイルポンプとオイルタンクの取り外しと、取り外し後のカバー類の取り付け

3 取付・取替等で特に気を付ける項目



・ステアリングダンパーの取り付けは、取り付けるための加工を含めて可能。
・タイヤは一般公道用の銘柄指定タイヤのみ使用可能で、レーシングスリック、レーシングレインタイヤは天候に関わらず使用不可。違反した場合は失格となる。
・タイヤは2004～2005年までで銘柄指定タイヤが変更されるので要注意。
・スクリーン、カウリング、シートカウルは安価なアフターマケットのものに交換できるが、外観が同じものに限られる。
・フロントサスペンションおよびリアサスペンションのスプリング変更、車高調整を目的としたフロントフォークの上下取り付け位置の調整、サスペンションフルードの変更は可能。サスペンションについて、これら以外は一切改造も変更もできない。

2005 ROAD RACE RULES

付則 11

耐久レースの仕様

※2005年に開催される地方選手権ST600耐久シリーズはスプリントレースの仕様で開催されるため、本仕様は適用されない。

1 クラス区分

一般生産型車両をベースとしたMFJ公認車両で行われる。

2 出場車両

2-1　一般生産型車両でMFJが公認し、参加しようとする各クラスの仕様に適合していること。

2-3　耐久用の仕様を満たしていること。

3 重　量

それぞれの定められたスプリントレース用の最低重量に3kgを加えることとする。

灯火類の装備を義務づけられる耐久レースでは、定められたスプリント用の最低重量に5kgが加えられる。

4 耐久仕様

4-1　車両には確実に作動するスタート装置が装備されていなくてはならない。

4-2　フュエルタンク

4-2-1　給油口を改造することは認められるが、位置は変えられない。

4-2-3　最大容量を増やすための燃料タンクの改造は許されるが、サイドからの外観形状は変えられない。また、タンクの材質は車両公認時のものから変更できない。

4-2-4　フュエルフィラーキャップをクイックフィルタイプに変更することが許可される。

SP400　18ℓ以下

SP250　18ℓ以下

ST600は大会特別規則に定める。

4-2-5　燃料は、マシンにしっかりと固定されたひとつのタンク内に入れられるものとする。シートタンク、および補助タンクは禁止される。すべての競技において給油のために簡単に脱着できる取り換えタンクを使用することは厳禁される。

4-3　ST600クラスにおけるラジエターの交換は認められる。またラジエターにエアーを取り入れるためのフェアリングへのドリルによる穴開けは認められる（直径10㎜以下に限る）。

4-4　灯火類

4-4-1　レースが夜間にかかる場合は公認された発電・充電装置を備えてあること。これらはレース期間中及びレース後の車検において正常に作動するものであること。

4-4-2　灯火器はヘッドライト、ストップランプは正常に作動すること。またライトを追加することは認められる。

4-5　ホイールの交換を容易にするための改造は、各々クラスの改造範囲でなければならない。

4-6　ブレーキ廻りのメンテナンス性向上のための改造は、各々のクラスの改造範囲内でなければならない。

4-7　フロントフェンダーは、車両公認時のものでなければならない。但し耐久の場合、フロントフェンダーのマウント位置の変更は認められる。この場合充分安全を考慮しなければならず、柔軟な素材を使用してはならない。

4-8　ジャッキアップのための装置は一部をマシンに取りつけてもよいが、フェアリングから外側にあってはならず、レース期間中確実に固定されていること。これらはマシンの重量に含まれるものとする。

4-9　フロント／リヤホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロック又はリヤフォーク（スイングアーム）にボルト止めされなければならない。これをするためのフェアリングのカットは認められる。
但し、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5㎜以上なければならない。

4-10　ウィンドスクリーンの高さは自由とする。

2005 ROAD RACE RULES

付則 12

ロードレースジュニアクラスの仕様

1 クラス区分

カテゴリー	クラス	排気量範囲	最大限気筒数	最大限変速段数
SP（スーパープロダクション）	50	～50以下	1	6
	85	50を超え85以下	1	6
GP	50	～50以下	1	6
	85	50を超え85以下	1	6

2 出場車両

2-1　車両は市販レーサーまたは一般生産型車両でMFJが公認したもの。または一般生産型車両をベースとしたSP用コンプリートマシンとしてMFJが公認したもの。

2-2　ホイールリム直径が16インチ以上で、85cc以下の二輪車。

3 公認車両に対して特に記載されていない限り仕様の変更が出来ない

（仕様の変更とはその部品の改造、変更、取りはずしをいう）

3-1　エンジンの型式

3-2　シリンダーの数

3-3　ピストンストローク

3-4　シリンダー（スリーブ及びライナーを含む）、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤボックスの材質、鋳造および形状

3-5　クラッチの構造

3-6　エンジン内部の部品の材質及び寸法形状

3-7　４ストロークエンジンのバルブの径、バルブのリフト量、バルブタイミング及び圧縮比

3-8　２ストロークエンジンのシリンダー、ピストンによるポートタイミング、ポートサイズ、一次、二次圧縮比

3-9　シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き

3-10　吸入、排気系統のシステム、バルブの数、ポートの数、キャブレターの数

3-11　クランクケースカバー類の材質、鋳造、及び形状

3-12　２ストロークのシリンダー、４ストロークのシリンダーヘッド・ポートの寸法、形状

3-13　クランクシャフトアッセンブリー、ピストンの材質、寸法、形状

3-14　カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリーの材質、形状、寸法

3-15　キャブレター
ただし、キャブレターのセッティング（取り外し可能なジェット、ニードル、スロットルバルブの範囲）、エアファンネルの取り付けまたはキャブ本体を除く寸法の変更は可能とする。
3-16　フューエルタンク
3-17　プライマリーギアのレシオ、及び寸法形状
ただし、クラッチディスクの材質とスプリングの諸元の変更は可能。
3-18　ミッションギアのレシオ、及び形状寸法
3-19　リヤホイール
3-20　リヤブレーキ関係
ただし、ブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更は認められる。
3-21　フロントホイール
3-22　フロントブレーキ関係
ただし、ブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更は認められる。
3-23　タイヤ
3-24　フレームボディ
ただし、不要なステー類のカット（フレームの強度、剛性に影響を与えないもの）は認められる。
3-25　フロントフォーク
ただし、フロントサスペンションセッティングのためのオイル交換、セット荷重調整は認められる。
3-26　リヤフォーク、リヤクッション、リヤクッションケージ
3-27　ステアリングステム、トップ、ボトムブリッジ
ステアリングダンパーの取り付けは認められる。
3-28　フェアリングの形状
ただし、フェアリングの材質は変更可能とされるが、カーボン、ケブラー等高価素材の使用は認められない。
3-29　スタート装置の取り外しは認められる。
3-30　エアクリーナーボックスの改造は認められる。
3-31　シートカウル形状、材質の変更は認められるが、カーボン、ケブラー等高価素材の使用は認められない。
3-32　全ての部品について調整・仕上げは認められる。

4 重　量

クラス		最低限重量
SP	50	77kg
	85	79kg
GP	50	77kg
	85	79kg

4-1　最低限重量は半乾燥重量とする。
4-2　半乾燥重量とは走行可能状態からガソリンを抜いた値とする。
4-3　分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

5 公認車両が下記事項に適合していない場合改造変更が義務づけられる

5-1　キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）

5-1-1

クラス	最大限サイズ
50（SP、GP）	直径18mm相当以下
85（SP、GP）	直径28mm相当以下

5-1-2　規制を超えるキャブレター装着車は公認キャブレターで、かつ規制以下のキャブレターに交換すること。

5-2　エレクトリックフュエルポンプを装着している車両は、転倒時に自動的に停止する装置を備えていること。

5-3　ラジエターのオーバーフローパイプとキャッチタンクの取り付け（250cc以上）

5-4　エンジンブリーザーのキャッチタンクの取り付け（４ストローク車は500cc以上、２ストロークのギヤボックスからのブリーザー250cc以上）
４ストローク車のキャッチタンクからのブローバイガスはエンジンに再吸入させること。

5-5　エンジンキルスイッチの取り付け（ハンドルを握って操作可能な位置にとりつけなくてはならない）。

5-6　灯火器のレンズの処置または取り外し。

5-7　保安部品の取りはずし（スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類。）

5-8　エンジンのすべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

6 いかなる場合も禁止される事項

6-1　改造・変更に当たって特殊な材料の使用（チタン合金、カーボン、ケブラー等高価素材）（カーボンサイレンサーも完全禁止）

6-2　リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用

6-3　タイヤへの追加工

6-4　ステアリングダンパーを取りつけた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしての使用。

6-5　ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。

7 音量規定

7-1　FIM方式で測定し99dB/A以下であること。

7-2　レース終了後は３dB/Aの誤差値が認められる。

8 互換性

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同一のモデル内にあっては一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は相互に交換が認められるが、'93年１月１日以降の公認車両同士に限られる。

注）コンプリートマシンはベースマシンと型式が異なるが互換性が認められる。
（コンプリートマシンのベース機構の打刻型式に基づき判断される）

1 クラス区分

ホイールインチを12インチ以下と定め、下記の排気量を区分とする。

①２ストロークの場合　110cc以下

②４ストロークの場合　125cc以下

2 出場車両

車両は（市販レーサーを除く）一般生産型車両で、MFJが公認したもの。

3 公認車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

（仕様の変更とはその部品の改造、変更または取り外しをいう）

3-1	エンジンの型式
3-2	シリンダーの数
3-3	ピストンストローク
3-4	シリンダー（スリーブ及びライナー含む）、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤボックスの材質・鋳造及び形状
3-5	クラッチの構造（但しディスクの材質とスプリングは除く）
3-6	エンジン内部の部品の材質
3-7	４ストローク車のバルブの径、リフト、タイミング及び圧縮比
3-8	２ストローク車のシリンダーピストンに依るポートタイミング、ポートサイズ、一次、二次の圧縮比
3-9	シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き
3-10	吸入、排気系統のシステム、バルブ数、ポート数、キャブレター数
3-11	クランクケースカバー類の材質・鋳造および、形状
3-12	シリンダー、シリンダーヘッド
3-13	クランクシャフトアッセンブリー、ピストン
3-14	カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリー
3-15	キャブレター（メインジェットのみ変更可）
3-16	フュエルタンク
3-17	プライマリーギヤ
3-18	ミッション
3-19	ブリーザーシステム

3-20　リヤホイール
3-21　リヤブレーキ関係
3-22　フロントホイール
3-23　フロントブレーキ関係
3-24　フレームボディ
3-25　フロントフォーク
3-26　リヤフォーク
3-27　リヤサスペンション
3-28　ステアリングステムを含むボトムブリッジ、トップブリッジ
3-29　フェアリング

4 公認車両に対して下記事項の変更が出来るが、付則7GPフォーミュラの技術仕様に適合していることを条件とする

4-1　キャブレターのメインジェットの変更
4-2　ゼッケンプレート、メーター、シート等の取り付けのためのステーの追加ができる
4-3　イグニッションコイル、点火ユニット、リミッターの改造・変更
4-4　プラグの変更
4-5　スピードメーターの取りはずし
4-6　チェーンの変更
4-7　スプロケットの変更
4-8　タイヤ
一般市販され通常ルートで購入出来るもののみ交換は可。ただし、スリックタイヤ（インターミディエイト含む）および摩耗限度を超えたタイヤの使用は禁止。

5 公認車両が下記事項に適合していない場合改造変更が義務づけられる

5-1　エンジンキルスイッチの取り付け（ハンドルを握って操作可能な位置に）
5-2　灯火器のレンズの処置または取り外し
5-3　保安部品（スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類）の取り外し
5-4　すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック

6 いかなる場合も禁止される事項

6-1　改造・変更に当たって特殊な材料の使用（チタニウム合金、カーボン等高価素材）
6-2　リヤホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
6-3　フロントホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
6-4　タイヤへの追加工
6-5　ステアリングダンパーを取りつけた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしてはならない。
6-6　ガソリンは通常のスタンドで購入できるか各サーキットのスタンドで購入できるMFJの定める無鉛ガスに限る。

7 音量規定

FIM方式で測定し99dB/A以下であること。
レース終了後は3 dB/Aの誤差値が認められる。

8 互換性

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同一のモデル内にあっては一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は相互に交換が認められる。
'93年1月1日以降の公認車両同士に限られる

2005 GP-MONO RULES

付則 14

GP-MONOの仕様

※GP-MONOの技術仕様は変更になる場合があります。（変更の場合はMFJホームページ、MFJライディング誌等で告知します。

1 序　論

1-1　本規則は４ストローク単気筒250ccエンジンを搭載し、安全性、平等性、経済性を考慮した参加型レースを基本理念とする。

1-2　全ての車輌は、全ての要素においてMFJ　GP-MONO技術仕様に適合していなければならない。また、エンジンは許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

用語の定義：改造＝オリジナルパーツ（車輌公認時に装着されたもの）に対し、切削、追加、研磨を行なう行為

変更＝オリジナルパーツ（車輌公認時に装着されたもの）を他のパーツに置き換える行為

1-3　テレメトリー

走行中のモーターサイクルから、またはモーターサイクルへの情報交換はおこなってはならない。

マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる場合もあるが、その場合の自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

1-4　規則の追加、改訂はMFJライディング誌にて告示される。

2 エンジン

2-1　エンジンとはキャブレターを除きECUを含むエンジン本体をいい、本規則に明記されていない項目については一切改造、変更は認められない。

2-2　エンジンは４ストローク250cc以下で、単気筒とする。

2-3　エンジンは自然吸気でなくてはならない（RAM圧は禁止）。

2-4　エンジンの排気量はシリンダーの行程容積によって定義される。

2-5　排気量に許容誤差は認められない。

2-6　エンジン排気量は外気温のもとで測定されなくてはならない。

2-7　以下については改造・変更が認められる。

2-7-1　点火プラグの交換

2-7-2　始動装置の取り外し

始動装置取り外しに伴うケース・カバー（暫定規則）

2-7-3　ドライブスプロケットとチェーンのピッチならびにサイズ

2-7-3-1　スプロケットガードは、本来の機能を果たす範囲での最小限の改造を施し、装着されていなければならない。

2-7-4　ワイヤーハーネスの改造、変更

3 キャブレター

3-1　キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）は、直径37㎜相当以下とする。

3-2　キャブサイズとはキャブレターの吸入混合気通路最小断面積部分の面積が上記サイズ相当以下であること。この場合、ジェットニードル、バタフライシャフト、バルブ、スロットバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。
マニホールドタイプのフュエルインジェクションへのキャブサイズ制限値も同様とする。

3-3　キャブレターはサイズを満たしていれば変更する事ができる。但し、一般に入手可能なものでなければならない。

3-4　エアファンネルは装着してもよい。

3-5　取り外しの可能なジェット類、ニードル類、およびスロットルバルブの変更は認められる。

3-6　エアボックスの装着がされていなければならない。

4 一般的なアイテム

以下に記載されている以外の改造、変更は自由とする。

4-1 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用も禁止される。

4-2 チェーン・スプロケットガード

4-2-1　チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

4-2-2　そのガードは、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、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、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。

4-2-3　形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。

4-2-4　チェーンガードの板厚は最低２㎜なければならない。

4-3 エキゾースト・パイプ及びサイレンサー

4-3-1　エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

4-3-2　エキゾースト・パイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない（許容誤差±10°）。

4-3-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。

4-3-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。

4-3-5 エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

4-3-6 材質は自由とする。

4-4 ハンドルバー

4-4-1 ハンドルバーの最低幅は、450mmとする。

4-4-2 ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。……172頁図3参照

4-4-3 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。

4-4-4 ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15°以上なくてはならない。……172頁図1参照

4-4-5 フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。

4-4-6 ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。

ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

4-4-7 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。

4-4-8 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

4-4-9 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。

4-5 コントロール・レバー

4-5-1 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低19mmとする）となっていなくてはならない。このボールは平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は常時固定されたものとし、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

4-5-2 コントロール・レバー（フット・ペダルおよびハンド・レバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。

4-5-3 レバーの長さは、ピボットポイントから測定して200mm以上あってはならない。

4-5-4 ブレーキ・ペダルがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

4-6 スロットル・グリップ

スロットル・グリップは、開放時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

4-7 フュエルポンプ

4-7-1 エレクトリック・フュエルポンプがついている車両は、転倒の際にポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。

4-7-2 この機能が車両検査時に確認できるよう、エレクトリック・フュエルポンプにはテスト機能がなくてはならない。

4-8 フットレスト

4-8-1 フットレストの先端には最低直径16㎜の、中空でない球状の一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。

4-8-2 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。

4-8-3 折りたたみ式でないスチール製フットレストの先端には、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低直径16㎜）。

4-9 ブレーキ

4-9-1 すべてのモーターサイクルは最低２つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

4-9-2 左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐部分は、ロワーフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上になければならない。

4-9-3 ブレーキディスクの材質は鉄製（SUS含む）のみ認められる。

4-10 ボディーワーク

4-10-1 ウインドスクリーンエッジ、またはその他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。

4-10-2 フェアリングの最大幅は600㎜を超えてはならない。
シートまたはその後方にあるすべての物の幅は、450㎜を超えてはならない。（エキゾースト・パイプは例外とする。）

4-10-3 フェアリングは、フロントタイヤの前端から垂直に引かれたラインとリヤタイヤの後端から垂直に引かれたラインからはみ出してはならない。測定が行われる際、サスペンションは完全に伸びた状態で測定される。（172頁図２参照）

4-10-4 横から見た場合、下記を判別することができなくてはならない：

4-10-4-1 最低180° にわたるリヤ・ホイール・リム

4-10-4-2 フェンダーまたはフォークに覆われた部分を除くフロント・ホイール・リム全体

4-10-4-3 ノーマル・ポジションに座ったライダー。上腕を除く。
注意：透明の材質を使用することは禁止される。

4-10-5 モーターサイクルのいかなる部分も、リヤ・タイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。

4-10-6 シートのベースとシートの一番高い地点との差は最大150㎜とする。

4-10-7 フェンダーは義務づけられない。装着された場合、フロント・フェンダーは下記の範囲を超えてはならない：

4-10-7-1 フロント・ホイールスピンドルを通る水平の線から上と前に45° に引かれた線の前

4-10-7-2　フロント・ホイールスピンドルからリヤまで水平に引かれた線の下

4-10-8　ウイングは、それがフェアリングあるいはシートの一部分で、フェアリングとシートの幅、ハンドルバーの高さを超えない場合には装置を許可される。
尖ったエッジは丸くされなくてはならない。動くエアロダイナミック・デバイスは禁止される。

図1

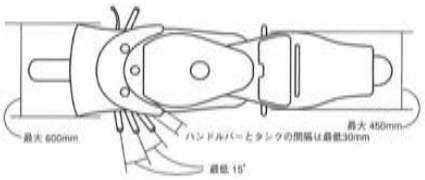
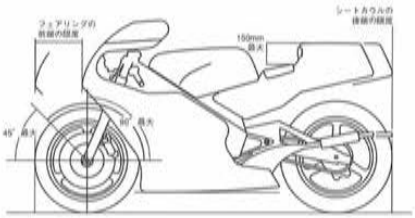


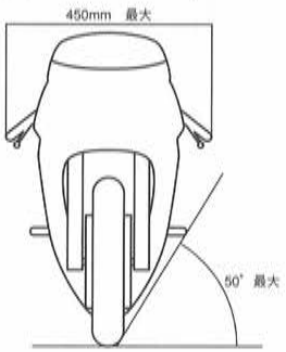
図2



4-10-9　クリアランス

4-10-9-1　荷重のかからない状態のモーターサイクルは、タイヤ以外が路面に接地しない状態で、垂直線から50°の角度で傾斜が可能でなくてはならない。

図3



4-10-9-2　モーターサイクル・サスペンションがどのようなポジションにあり、リヤ・ホイール・アジャストメントがどのようなポジションにあっても、タイヤの円周に沿って最低15㎜のクリアランスがなくてはならない。

4-11-10　フェアリング、シートカウルについて、カーボン/ケブラーの素材は使用できない。

4-11-11　転倒時に車輌のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンのとりつけは可。プロテクティブコーンは、フェアリング表面より飛び出し量を20㎜までとし、先端のRは10Rとする。

4-11-12　燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、また転倒の際に外れることがないように取り付けられなくてはならない。

4-11-13　下部フェアリングは、取り付けられていなければならず、エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジン・クーラント総量の最低半分をフェアリング下部（オイル受け）で保持できる構造になっていなくてはならない。フェアリング下部（オイル受け）の端部は、一番低いところから最低50㎜の高さでなければならない。

4-11-14　下部フェアリングには、直径20㎜以上（許容範囲＋５㎜）の孔が1個または2個開けられるものとする。
これらの孔はドライコンディション時には閉鎖され、競技監督がウェットレースコンディションを宣言した場合にのみ開けられる。

4-12 ホイール、リム、およびタイヤ

4-12-1　ホイール

マグネシウムならびにカーボン製ホイールは禁止される。

4-12-2　リム

ホイールリムの幅は、ETRTO（ヨーロッパタイヤリム技術機構）の定める方法によりフランジウォールの内側にて測定される。

4-12-3　リムの最低直径は400㎜とし、最大幅は以下のとおりとする。

フロント	リヤ
3.50インチ	4.50インチ

4-12-4　タイヤ

4-12-4-1　レーシング・タイヤが使用されなくてはならない。

4-12-4-2　予選、決勝（決勝当日のウォーミングアップランを含む）を通じて、使用できるタイヤは１セットとする。但し、レインタイヤは規制の対象外とする。

4-13 ナンバープレート

4-13-1　モーターサイクルのフロントと両サイドにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

4-13-2　ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない

4-13-3　ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275㎜×高さ200㎜とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。

4-13-4　両サイドのナンバープレート寸法は、ゼッケンナンバー数字の周囲に、余白25㎜以上のスペースを設けなければならない。

4-13-5　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しでなければならない。

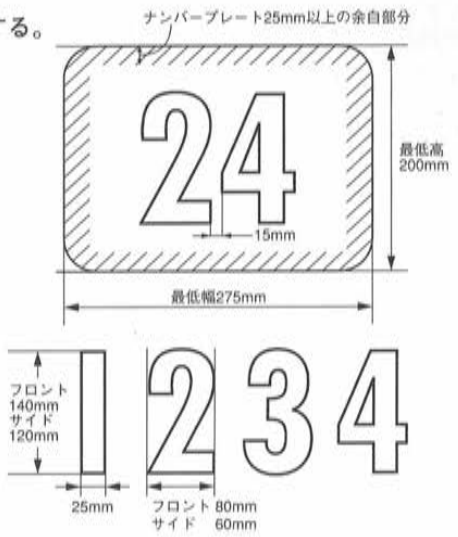
4-13-6　数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバーの寸法は

最低高　：140㎜
最低幅　：　80㎜
数字の最低の太さ：　25㎜
数字間のスペース：　15㎜

サイドナンバーの寸法は

最低高　：120㎜
最低幅　：　60㎜
数字の最低の太さ：　25㎜
数字間のスペース：　15㎜

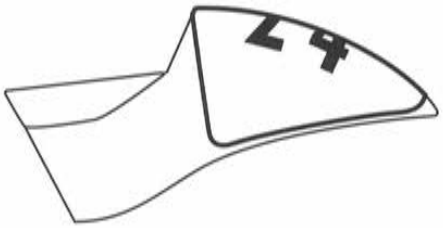


GPクラスのサイドゼッケン

例）No.24の場合

ゼッケンナンバーの位置は
側面から見て見やすい位置
に貼付けなければならない

（悪い例）



4-13-7　数字の字体は、Futura Heavyに限定される。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。

Futura Heavy
0123456789

4-13-8　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

4-13-9　すべてのナンバープレートの周囲と数字の間には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

4-13-10　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。
GP-MONO　赤地に白文字

4-13-11　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。

4-13-12　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。

4-14 燃料タンク及びオイルタンク

4-14-1　燃料タンクの材質は鉄、またはアルミに限られる。

4-14-2　燃料はマシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。

4-14-3　シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為容易に脱着出来る取り換えタンクを使用することは厳禁される。

4-14-4　燃料キャップはリーク・プルーフ（漏れ防止が施されているもの）で、ポジティブ・クロージングデバイス（確実にしまる装置）を装備していなくてはならない。

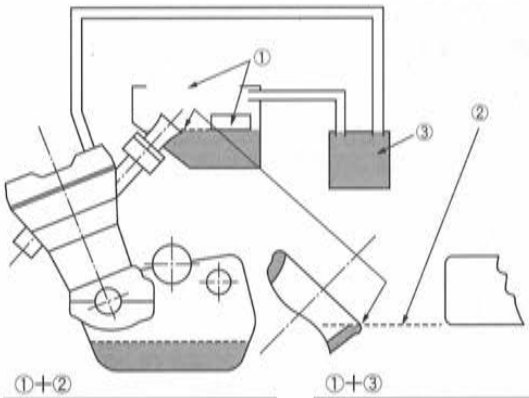
4-14-5　燃料タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。

4-14-6　燃料タンクに防爆材を完全に充填することが義務づけられる。

4-14-7　ブリーザー・システム
全ての車両はブリーザー・システムを採用していなければならない。すなわちオイル・ブリーザー・ラインはオイル・キャッチタンク、およびエアクリーナー・ボックスに連結され、これに排出する構造となっていること。

容量はオイル・キャッチタンクが最低500cc、オイル・キャッチタンクとエアクリーナー・ボックスの合計で最低800ccとする。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



クローズドシステム
エアクリーナーボックスが装着されていない場合，ブローバイガスがキャブレターに吸入されるような措置を施すこと

③ オイルキャッチタンク
最低容量500cc

①＋②

エア吸入口は，エアファンネルの一番低い箇所の水平線よりも上に位置すること。
吸入口がこれよりも下にある場合は吸入口に至る吸入通路の底部の少なくとも一部分が，水平線の上に位置すること。

①＋③

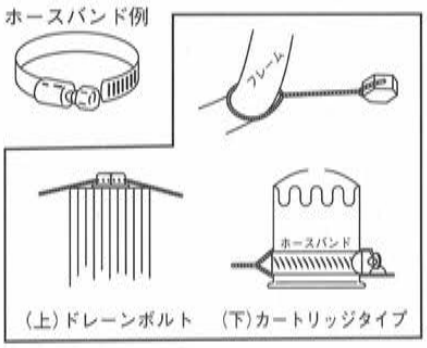
ブリーザーシステム（エアクリーナーボックスおよびキャッチタンク）は、ドレーンパイプが詰まった場合に，合計で最低800ccの排出油を確保できる容量を持つこと。

4-14-8　オイル・ドレーンプラグおよび供給パイプ

すべてのオイル・ドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。

オイルキャビティに進入する外部オイル・フィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。

ワイヤーロック



4-14-10　燃料タンク・ブリーザー・パイプ

ノン・リターン・バルブを燃料タンク・ブリーザー・パイプに取り付けなくてはならない。

これは、適切な材質でできた、最低容量250ccのキャッチ・タンクに放出されるようになっていなくてはならない。

4-14-11　燃料タンク・フィラー・キャップおよびオイル・フィラー・キャップ

燃料タンク・フィラー・キャップおよびオイル・フィラー・キャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合

においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

4-15 燃料、オイル、クーラント

4-15-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。（AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される）

4-15-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

4-15-2-1 競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

4-15-2-2 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。
（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）
鉛の含有量は0.013 g / ℓ 以下であること。
リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。
密度は15℃において0.725 g /ml～0.780 g /mlであること。

4-15-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5％以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。

4-15-2-4 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に限られる。

4-15-3 大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

4-16 音量規制

4-16-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500㎜で、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200㎜以下である場合は45°上方の点で行う。

4-16-2 ノイズ・テストの際、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。

4-16-3 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、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、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。

4-16-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。

4-16-5 GP-MONOクラス車両の音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。
エンジン型式ごとに、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6000rpmの固定回転数にて実施する。

4-16-6 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

4-16-7 現行の音量規制値
音量規制値は、105dB/Aまでとする。
レース終了後は 3 dB/Aの許容誤差が認められる。

4-16-8　周辺への音量は、モーターサイクルから半径５ｍ以内において90dB/Aまでとする。音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差＋１dB/Aが認められる。

4-16-9　気温０℃以下の場合許容誤差＋２dB/Aが認められる。

4-16-10　音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

4-17 キルスイッチ

エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することのできる効果的なイグニッションキルスイッチがハンドルバーのグリップを握った状態で手の届く範囲に取り付けなければならない。

4-18 最低重量

4-18-1　最低車重は2006年より82kgとする。

4-18-2　2006年以降、最低車重を達成するためにバラストの追加が許可される。

4-18-3　車重は最初の車検でチェックされる。しかし、最終的な車重検査は、プラクティス・セッション終了後、あるいはレース終了後に実施される。
モーターサイクルの車重は、モーターサイクルが出場する状態、すなわちオイル、水、及び他の液体を含み（燃料は除く）、他のすべての追加の装備（例えばオフィシャルのタイム計測装置、カメラ装備等）を装着した状態で計測される。

4-18-4　燃料の残量といった可変的な要素を除くために、モーターサイクルは燃料タンクなしの状態で車両重量を計測されるが、その際の燃料タンク分の重量として差し引き２kgが認められる。

4-18-5　レース終了後は、１％の許容誤差が認められる。

MFJ NEWS

http://www.mfj.or.jp 無料レースムービー配信中！

MFJでライセンスを取ろう!!

あなたにピッタリのレースがわかる!!

A1の方は、まず全国のMFJ公認サーキットでサーキットライセンスを取得しましょう。
A2の方はMFJまたはネットワークショップへ！　A3の方はMFJホームページから申請用紙がダウンロード出来ます。

エンジョイの代表的なイベント

- ストリートバイクゲームス（会場／各MFJ公認サーキット）
- 誰でもエンジョイ耐久DE耐！（会場／栃木県・ツインリンクもてぎ）
- モトサピ北緯40度エンデューロ大会（会場／大倉牧場跡地）
- SUGO MIYAMA TRIAL（会場／スポーツランドSUGO）
- サタデーサーキットチャレンジ（会場／CPMINEサーキット）

このほかにも沢山あります

エンジョイ会員とは？

エンジョイ会員とは、ミニバイクレースや初心者向けモトクロス、トライアル、エンデューロなど、以下のようなレクリエーションイベントに参加するための資格です。

※会費は、入会した月を含む13ヶ月有効で3,000円です。地方選手権などの公式戦（公認競技会）や、入門向けでもロードレースに参加することはできません。
※入会申し込みには専用の用紙が必要です。MFJまたは全国のネットワークショップにお問い合せ下さい。

ネットワークショップ

ネットワークショップはモーターサイクルスポーツの情報発信地。レース観戦情報やレース結果などのレース情報をはじめ。バイクを使ったあらゆる遊びの情報を提供します。MFJホームページでお近くのお店を探してみよう。

MFJ Network Shop ネットワークショップ

MFJとは？

1961年に設立されたMFJは、文部科学省許可のモーターサイクルスポーツ統括団体です。国際オリンピック委員会（IOC）加盟の国際モーターサイクリズム連盟（FIM）に加盟する、国内唯一の代表機関です。

MFJは、全国共通のレース規則の検討と公示、公式戦の個人年間成績管理、レース中の万一の怪我に備えた共済見舞金制度を用意するなど、会員の皆さんがレースに参加するための環境を整える事業をおこなっています。

更新手続きはお済みですか？

2005年MFJライセンス継続申請のご案内

MFJの有効期間は収得された年の1月1日から、12月31日の1年間です。只今ライセンスの継続申請を受付中です。年末はライセンス発行手続きが大変混雑しますのでお早めに手続き下さい。

MFJ
アドレスは　MFJの公式ホームページは モーターサイクルスポーツの最新情報満載!!
http://www.mfj.or.jp
お気軽にお電話下さい　☎03-5565-0900
お知らせ　MFJ北海道支部電話番号変更のお知らせ
新規電話番号 ☎011-768-4112
発行：(財) 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)　※MFJライディング、MFJ国内競技規則書の広告のご用命は、MFJ広報・マーケティング課まで

モータースポーツを楽しむ人に。

岡山国際サーキットはモータースポーツを愛する人々に
最高のコンディションのコースと最大級の声援を送り続けます

2005 ロードレースシリーズカレンダー

TI Circuit AIDA は、岡山国際サーキット OKAYAMA International Circuit として、コース名も新たに生まれ変わりました。

2005 ROAD RACEシリーズ(その他2輪レースイベント)暫定カレンダー

※下記スケジュールは変更の場合がありますのでご注意下さい。

名　称	開催日	参加申込期間
第1戦	3月6日	2月 7日(月)～2月14日(月)
第2戦 & 耐久フェスティバル	4月30・5月1日	3月28日(月)～4月 4日(月)
第3戦	6月5日	4月29日(金)～5月10日(火)
第4戦	7月	日程は後日発表致します。
第5戦	8月7日	7月 4日(月)～7月11日(月)
第6戦	9月25日	8月22日(月)～8月29日(月)
スーパーバイクレースin岡山	10月15・16日	9月 6日(火)～9月15日(木)
第7戦	11月13日	10月11日(火)～10月18日(火)
第8戦	12月11日	11月 7日(月)～11月14日(月)

※11月19日現在の暫定カレンダーです。変更の場合がありますのでご注意ください。
※上記以外にも、モトルネッサンス/ストリートカフェトロフィー(株式会社リバーフィールド主催)が開催されます。

開催クラス

全日本選手権	ライセンス区分	I	I	I	I		
	クラス	GP125	GP250	ST600	JSB1000		
ウエストチャレンジカップ	ライセンス区分	N・I	N・I	N・I	N・I		
	クラス	GP125	GP250	ST600	JSB1000		
岡山RR選手権	ライセンス区分	J～N	N	F・N			
	クラス	GP125	GP250	ST600			
承認競技	ライセンス区分	E～I	N・I	J～I	F・N	F・N	J～N
	クラス	ミニ50	オープン	F-NK	SP4	NK4	ノーマル250
	ライセンス区分	F・N	J～I	J～N			
	クラス	SP2	S8	MH80			

※その他、承認競技ではメーカーワンメイクレースも予定しております。

※ ライセンス区分略称
・I…国際　・N…国内
・F…フレッシュマン　・J…ジュニア
・E…エンジョイ

■サーキットライセンスのご案内

サーキットライセンス 入会料金:40,950円(税込) 更新料金:21,000円(税込)

入会資格と会員区分について

サーキットライセンスは、モータースポーツへの参加を希望する全ての方を対象としています。
運転免許もしくは、下記のライセンスをお持ちの方ならどなたでもご入会いただけます。

4輪会員(カート会員含む)
普通自動車運転免許取得者(4輪会員の方はカート会員の資格を有します)

2輪会員
満12歳以上の、親権者の承諾を得られる方で、普通自動2輪運転免許もしくは
MFJロードレース競技ライセンス所持者と同等の運転技量をお持ちの方

カート会員
JAFカートライセンス取得者で、普通自動車運転免許をお持ちでない方

※未成年者の方へ
※サーキットライセンスの有効期間は入会日より1年間となります。
※会員区分の追加取得も可能です。手続等の詳細は下記までお問い合わせください。
サーキットライセンスの入会に際しては、親権者の承諾が必要です。
入会申込書下段にございます承諾書に、親権者の署名と捺印をしてください。
尚、捺印には実印を使用し、申込書提出の際に、実印の印鑑証明書1通を添えてください。

サーキットライセンス共通化!!

岡山国際サーキットライセンス所持者は
走行料+1,050円/枠で
MINEサーキットが走行出来ます!
※その逆も同様です。

親子ライセンス 入会料金:10,500円(税込) 更新料金:10,500円(税込)

対象:有効期限内のARCライセンス所持者のお子様(19歳以下)

Teensライセンス 入会料金:20,475円(税込) 更新料金:10,500円(税込)

対象:入会時点で満19歳以下の方

Lady'sライセンス 入会料金:20,475円(税込) 更新料金:10,500円(税込)

対象:女性の方

■キッズバイク

6才以上の自転車に乗れるお子様対象のバイク体感走行会。
子供用オフロードバイク「ヤマハPW50」、ヘルメット、プロテクター等のレンタルも料金に含まれます。お子様一人でエンジンを始動し、乗れるまでを楽しく指導します。
¥5,000 ※開催日はお問い合わせ下さい。

■2輪用レンタルツナギ

サンデーライダーズミーティングや各種イベント走行会など、サーキット走行の機会はあるけれど、ツナギを買ってまではどうも…という方に。信頼あるデグナー製レーシングスーツを使用。
サイズはM～LL、すべてワイドサイズです。

料金:¥3,000／1日(税込)
※数には限りがありますので、事前にお問い合わせ下さい。
※レースでの使用は出来ませんので、予めご了承下さい。

■交通アクセスのご案内

大阪から車で2時間!

●山陽自動車道　和気ICより 約25km　備前ICより 約25km
●中国自動車道　美作ICより 約25km

岡山国際サーキット OKAYAMA International Circuit

●問合わせ・お申込み先　岡山国際サーキット　〒701-2612 岡山県英田郡英田町垪和1210　TEL.0868-74-3311 FAX.0868-74-2600

MINE CIRCUIT

観る・走る・楽しめる
フレンドリーな国際公認サーキット

MINE CIRCUIT PROFILE

□面積:894,957㎡　□コース:1周 約3.3km
□FIA(国際自動車連盟)国際公認／JAF国内公認
□収容:メインスタンド/10,000人
バックスタンド/2,500人　自由席/46,000人

MINE CIRCUIT LICENSE MEMBER

MINEサーキットライセンス会員募集中!!

ライセンス会員になるとMINEサーキットで、スポーツ走行やレース活動を楽しんでいただけます。

■入会金／¥29,400(消費税込)　■走行料金／¥3,000(25分間)
■有効期限／取得日から1年間有効　■更新料／¥15,750(消費税込)

ライセンス会員特典
●サーキット入場料金が無料になります。※全日本選手権等の特別大会を除く　●ピット宿泊料金3,000円が半額
●レースエントリー毎に無料走行券(1枚)を進呈いたします。※サウスチャレンジカップ・西日本選手権・モトバスターへのエントリーに限り有効な特典です。
●TIサーキットでも使えます。(スポーツ走行が走行料+1,050円で可能)※走行料金・車両の規定他に付きましては、TIサーキット様までお問合せ下さい。

CQ MOTORS

チョロQモーターズ株式会社
サーキット事業部

■MINEサーキット
山口県美祢市西厚保町長尾
TEL.0837-58-0321

■MINEサーキット 東京営業所
東京都港区麻布台3-4-18-101
ニューパシフィック スポーツ マーケティング株式会社内
TEL.03-3587-1304

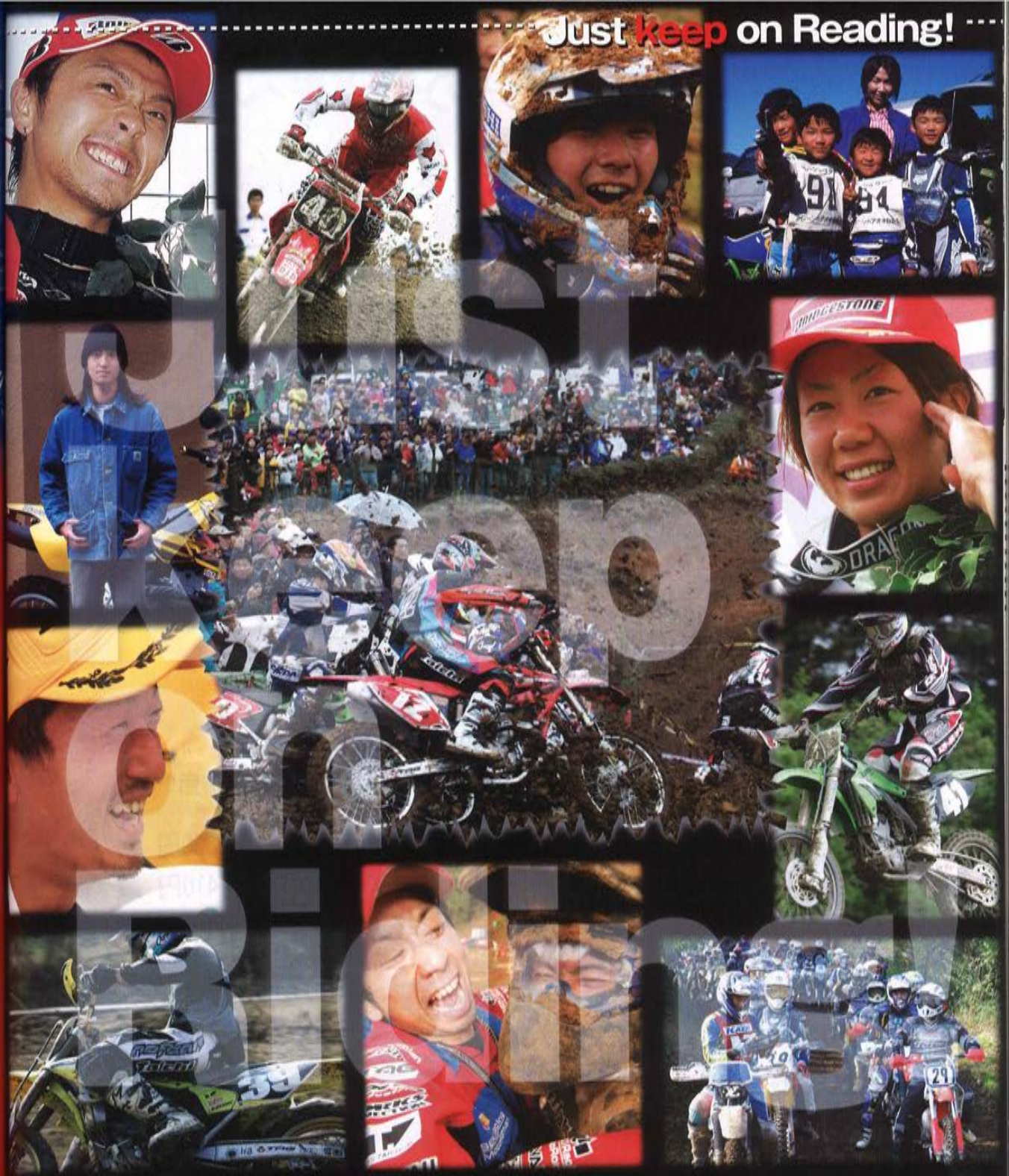
■MINEサーキット 福岡営業所
福岡県福岡市南区寺塚1-2-16
有限会社ディップ内
TEL.092-511-5577

中国自動車道美祢西I.Cから5km
福岡市内から約90分、広島市内から約120分

開催レース ※全日本ロードレース選手権以外の開催日程は調整中
●全日本ロードレース選手権(2005年4月2・3日)
●サウスチャレンジカップ
●西日本ロードレース選手権
●MOTOBUSTER(承認競技)
スプリント&四時間耐久レース

その他イベント
●親子バイク広場
●ビッグスープMINEミニバイクレース
スプリント&3時間耐久レース

動力は、あそびゴコロ。 www.CQmotors.co.jp/



DIRT SPORTS

エンジョイ派も本格派も楽しめる、オフロードスポーツマガジン!

【ダートスポーツ】
毎月24日発売 定価680円

CUSTOM Burning
【カスタムバーニング】
毎月24日発売 定価680円

MOTO MOTO
【モト・モト】
毎月6日発売 定価550円

Scooter
【カスタムスクーター】
毎月6日発売 定価580円

造形社
〒164-0011 東京都中野区中央5-2-2
tel.03-3380-1061 fax.03-3380-1016
http://www.zokeisha.co.jp

ベストライダーの皆さまへ

大きな安心、おとどけします

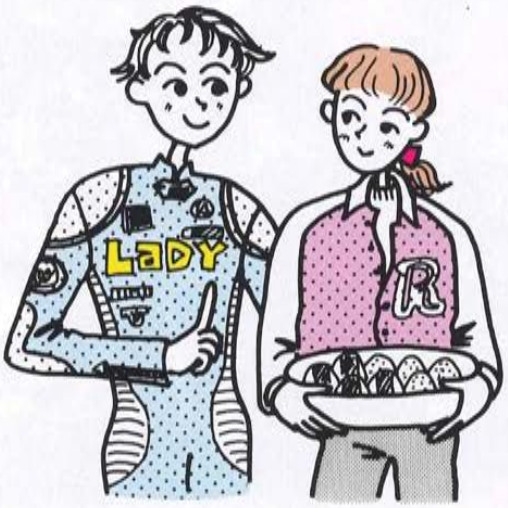
ベストライダーに欠かせない

バイクの《**自賠責保険**》

★法律によって加入が義務づけられている保険です。

自賠責保険をつけずにバイクを運転すると

- ◎6ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金
- ◎6点の減点
- ◎30日の免許停止処分



バイクの自賠責保険料

（平成14年4月1日改正）

	原付自転車（125cc以下の2輪）	軽二輪自動車（125cc超　250cc以下）
3年	13,240円	17,360円
2年	10,630円	13,410円
1年	7,940円	9,350円

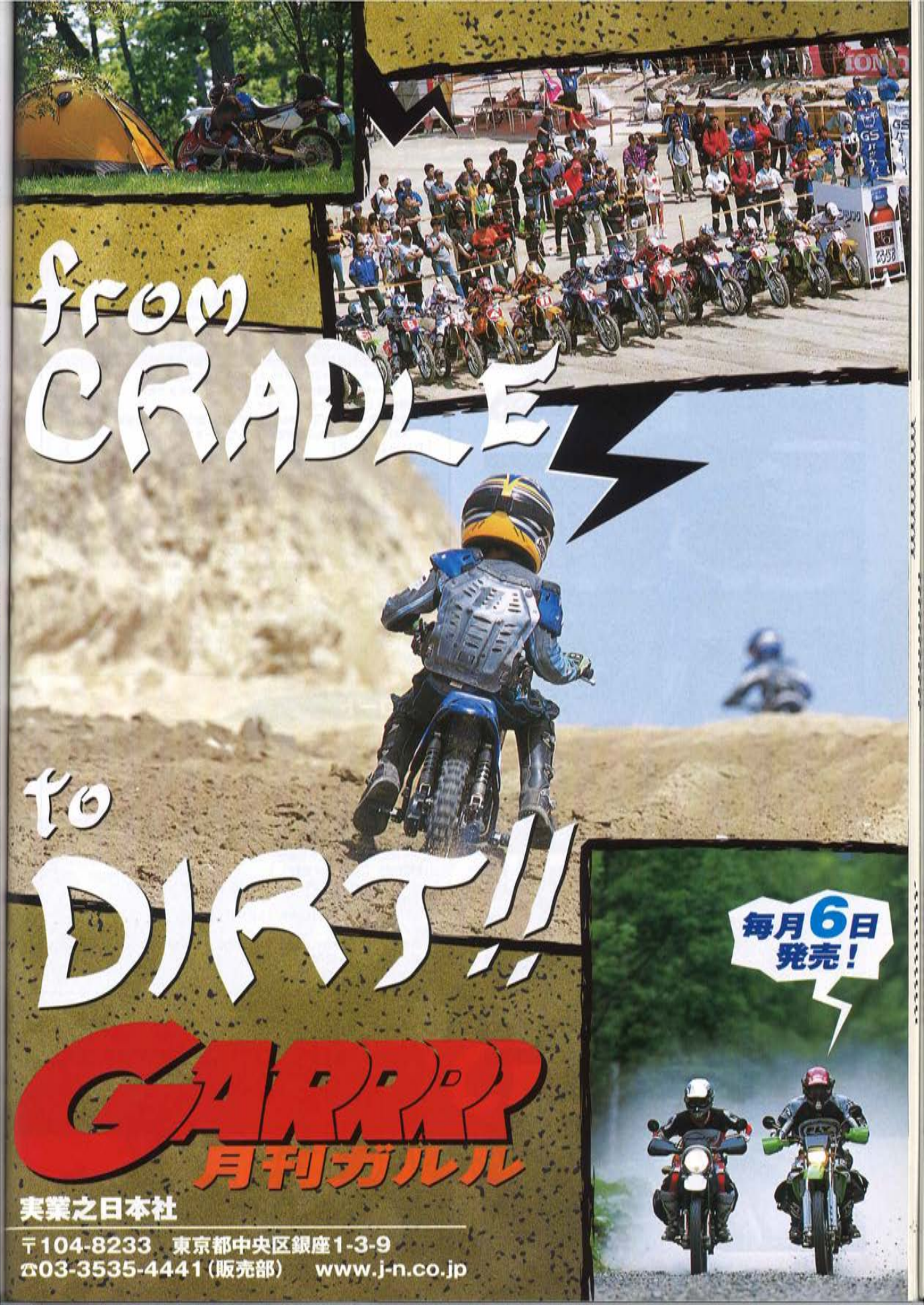
損害保険代理店

ホンダ開発株式会社

本　社　〒107-8556　東京都港区南青山2丁目1番1号（ホンダ青山ビル）☎ 03-3423-2312

事業部

和光事業部	〒351-0114	埼玉県和光市本町9番1号	☎048-461-0835
狭山事業部	〒350-1331	埼玉県狭山市新狭山3丁目9番2号	☎042-953-7351
浜松事業部	〒433-8114	静岡県浜松市葵東1丁目13番2号	☎053-436-2242
鈴鹿事業部	〒513-0827	三重県鈴鹿市大池3丁目13番20号	☎0593-79-5405
熊本事業部	〒869-1231	熊本県菊池郡大津町大字平川1273番地	☎096-293-6222
栃木事業部	〒321-3325	栃木県芳賀群芳賀町芳賀台56番地2	☎028-677-3379


from
CRADLE
to
DIRT!!
毎月6日
発売!
GARRR
月刊ガルル
実業之日本社
〒104-8233 東京都中央区銀座1-3-9
☎03-3535-4441(販売部) www.j-n.co.jp

ホンダセーフティ&ライディング・プラザ九州

Honda Safety & Riding Plaza Kyushu

http://www.hsr.jp

詳しくは、ホームページをご覧いただくか、お問い合せ下さい

HSR九州（ホンダセーフティ&ライディング・プラザ九州）
〒869-1231 熊本県菊池郡大津町平川1500
TEL 096-293-1370

オンロード

【サーキットコース】
全長約3kmのテクニカルなレイアウトで、世界で活躍する有名ライダーが数多く育ったサーキット。MFJ公認ロードレースをはじめ、サーキット初心者も楽しめる参加型イベントも多数開催。

●コースライセンス
★ファミリー走行ライセンス（2st50cc以下、4st125以下）
・1~9月に受講⇒12,000円（12月末日まで有効）
・10~12月に受講⇒14,000円（翌年12月末日まで有効）
★スポーツ走行ライセンス（ファミリー走行該当外の車両）
・1~9月に受講⇒25,000円（12月末日まで有効）
・10~12月に受講⇒27,000円（翌年12月末日まで有効）

●練習走行（ファミリー走行／スポーツ走行）
・走行料金⇒2,500円／25分（予約の有無、走行回数により変動あり）
・走行日⇒土、日、祝日の指定日（カレンダーを公表）

【ドリームコース】
全長約600mのショートサーキット。ミニバイクを中心に、参加型イベントを開催。話題のスーパーモタードの走行会イベントも開催。

●コースライセンス
★ドリームライセンス（ミニバイク、レーシングカート）
・受講料⇒3,100円（取得日より3年間有効）

●練習走行（スポーツ走行）
・走行料金⇒午前&午後／3,600円（事前予約により割引あり）
午後のみ／2,600円（事前予約により割引あり）
・走行日⇒土、日、祝日の指定日（カレンダーを公表）

【バリアブルコース】
多目的なご利用が出来る、約12,000㎡の広々スペース。
2輪車用バランスコースや、4輪車用の低μ路など、
特殊路面もあり、トレーニングコースとしても最適です。
2輪ジムカーナ大会や、2輪&4輪の各種スクールなどを開催しています。

オフロード

【モトクロスコース】
全日本モトクロス選手権が開催されるモトクロスコース。全長約1.5km、テーブルトップ、連続ジャンプ、ウォッシュボードなど、テクニカルなレイアウト。スプリンクラーも完備し、コンディションも整ったコースです。

【中級コース】
小さめのジャンプを設けたレイアウトで、キッズや初心者向けイベントを開催

【初心者コース】
フラット路面中心のレイアウトで、初めての方も安心して走行できるコース。レンタル車用のコースとしても使用。

【練習走行（スポーツ走行）】
・走行料金⇒一般3,000円／中学生1,500円／小学生1,000円
（各種会員割引あり）
・走行日⇒土、日、祝日の指定日（カレンダーを公表）

【レンタル】
・車両⇒CRM80、XR100、XR70、XR50、QR50、他
・その他⇒ヘルメット、グローブ、ブーツ、ウェア、他
・料金⇒お問い合わせ下さい。

安全の喜びを共に
交通教育センターレインボー熊本

HSR九州が持つもう一つの顔が、二輪車や四輪車を安全、快適にご利用いただくためのトレーニング施設「交通教育センター」です。

企業・団体向け安全運転研修会

★ 実車を使用した実技中心の「参加体験型」学習。
★ 企業ニーズに合わせたオーダーメイドシステム。
★ 各種情報提供など、充実したアフターケア。

個人向けバイクとクルマのスクール

★ 初心者から上級者まで、レベル別のコース設定。
★ トレーニングには、専用の車両をご用意。

HMS

親子でバイクを楽しむ会

バイクライフ・エンジョイマガジン

毎月1日発売

モーターサイクリスト

モーターサイクルを愛好する大人のためのマガジン

別冊 MOTOR CYCLIST

毎月15日発売

（株）八重洲出版

〒104-8488 東京都中央区八丁堀4-5-9 TEL03-3552-8431 FAX03-3555-0777

www.yaesu-net.co.jp

RTL250F

チャンピオンマシンの遺伝子を受け継いだ
次世代4ストロークマシン

Debut

車両本体価格：837,900円
（消費税抜本体価格：798,000円）
※リサイクル費用を含む

このマークが貼付されている二輪車は、再資源化するための小型リサイクル費用がメーカー希望小売価格に含まれています。廃棄時に新たなリサイクル料金のご負担はありません。なお、廃棄二輪車取扱店に引取・運搬を依頼する場合の収集運搬費用はお客様のご負担となります。

RS250R

1,932,000円
（消費税抜本体価格：1,840,000円）
（セットアップキット付き）

RS125R

1,039,500円
（消費税抜本体価格：990,000円）
（セットアップキット付き）

NSR Mini

278,250円
（消費税抜本体価格：265,000円）

NS50R

207,900円
（消費税抜本体価格：198,000円）

Dream 50R

459,900円
（消費税抜本体価格：438,000円）

CBR600RR '05モデル HRC KIT
2005年2月発売予定

CBR1000RR '05モデル HRC KIT
2005年1月発売予定

Data Logger
CBR1000RR用は新バージョンにて発売
※HRCホームページ上からアップグレードプログラムをダウンロード出来る！

HRC サービスショップ（2004年12月現在）

(株)クルーズ R/R
〒981-1505 宮城県角田市角田字町152 TEL.0224-62-0671

(株)ホンダスポーツ ウィリー R/R
〒982-0014 宮城県仙台市太白区大野田字下古河37−14 TEL.022-246-2619

(有)TOWNS 原町ホンダ R/R
〒980-0005 宮城県仙台市青葉区梅田町1−16 TEL.022-234-1984

(株)ホンダウイング荘内 R/R
〒998-0125 山形県酒田市大字広野字中通32−1 TEL.0234-92-3838

(有)ワールド ツクバ R/R
〒300-3551 茨城県結城郡八千代町栗山字氏神898−3 TEL.0296-49-3138

(有)アイ・ファクトリー R/R
〒329-0202 栃木県小山市千駄塚290−6 TEL.0285-45-3373

(有)エンチュランス R/R
〒350-0822 埼玉県川越市大字山田1726 TEL.0492-22-7770

(株)城北ホンダオート R/R
〒359-0011 埼玉県所沢市南永井760 TEL.04-2945-7750

モトライフポイント ユー・キア R/R
〒271-0092 千葉県松戸市松戸1051−4 TEL.0473-61-1051

オートショップ スガハラ(有) R/R
〒114-0002 東京都北区王子3−20−2 TEL.03-3914-7500

HONDA SPORTS MOTO BUM R/R
〒110-0016 東京都台東区台東4−13−23 TEL.03-3831-4265

(株)桜井ホンダ R/R
〒168-0073 東京都杉並区下高井戸2−6−3 TEL.03-3325-0088

(有)ハルク・プロ R/R
〒208-0003 東京都武蔵村山市中央1−36−1 TEL.042-566-3851

(株)スーパーウイング まるやま R/R T/R
〒255-0001 神奈川県中郡大磯町高麗3−2−39 TEL.0463-34-0651

(有)ライダーズサロン 横浜 R/R
〒239-3833 神奈川県横須賀市ハイランド2−14−5 TEL.0468-49-5145

ラ・モト・KOHSAKA R/R
〒497-0055 愛知県海部郡蟹江町源氏1−6 TEL.0567-95-9991

ホンダワールド(株) R/R
〒513-0825 三重県鈴鹿市住吉町6786 TEL.0593-78-1455

MITANI MOTOR SPORTS R/R T/R
〒513-0824 三重県鈴鹿市道伯町2147−71 TEL.0593-70-2689

モトショップ ヨシハル R/R
〒512-0924 三重県四日市市寺方町2342−2 TEL.0593-26-7770

スーパーネッシー コタニ R/R
〒621-0826 京都府亀岡市篠町篠亀野林20−6 TEL.07712-4-6308

(有)TOM'S R/R T/R
〒603-8163 京都府京都市北区小山南大野町3−5 TEL.075-415-1700

(株)アールエス タイチ R/R T/R
〒574-0013 大阪府大東市中垣内3−1−25 TEL.072-874-5315

(有)ばわおくらふと R/R T/R
〒574-0026 大阪府大東市御供田3−17−37 TEL.072-872-2141

(株)サイクルワールド R/R T/R
〒664-2132 神戸市須磨区東須谷山1-1 TEL.078-742-1200

ユネモーターサイクル R/R
〒654-0121 兵庫県神戸市須磨区妙法寺地手田1038−6 TEL.078-743-5440

(株)梅本商会 R/R T/R
〒700-0837 岡山県岡山市南中央町12−9 TEL.086-231-5031

(有)ホンダショップライフ R/R
〒602-0971 京都府京都市上京区守屋本町3−1−11 TEL.093-963-0800

(株)RSC R/R
〒869-1231 熊本県菊池郡大津町平川1784−1 TEL.096-293-3505

※ R/R（ロードレース）及び T/R（トライアル）のマークは、主な取扱車両を表示しています。

www.honda.co.jp/HRC/

HRC Honda Racing

株式会社 ホンダ・レーシング
〒351-0024 埼玉県朝霞市泉水3-15-1
TEL:048-461-8781 FAX:048-469-0306

※価格は、すべてメーカー希望小売価格です。※価格は参考価格ですので詳しくは販売店にお尋ねください。
※写真のカラーリングおよびステッカー等は全て撮影サンプル用です（RTL250Fを除く）。実際のものとは異なります。※商品の仕様は予告無く変更する場合があります。

CONTENTS

▼付則15　モトクロス競技規則

1　適用の範囲……188
2　モトクロス……188
3　コースの仕様……188
4　レース中の公式シグナル（合図）……188
5　出場車両……189
6　MFJ公認車両・公認部品……189
7　ライダーの装備……189
8　参加資格・車両……190
9　出場申し込み……190
10　参加受理……190
11　公式通知・タイムスケジュール……191
12　参加定員……191
13　ゼッケンナンバー……191
14　燃料およびオイル……191
15　出場受付……191
16　車両検査……192
17　ライダーの変更……192
18　車両の変更……192
19　部品の変更……192
20　フリープラクティスおよび公式練習……192
21　ピットおよびサインエリア……193
22　公式予選……193
23　決勝レース出場台数……193
24　スタート位置の決定方法……193
25　ウォーミングアップ……193
26　レース……193
27　レース終了……194
28　優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）……194
29　レース終了後の車両検査……195
30　レースおよび大会の延期、中止等……195
31　抗議……195
32　レース中の違反行為に対する罰則……195
33　本規則の解釈……196
34　本規則の施行……196

▼付則16　2005年全日本選手権大会特別規則

1　公示……197
2　競技会開催日程等……197
3　運営・実行組織……197
4　開催部門・クラス……197
5　参加資格……197
6　出場申し込み……198
7　出場料およびMFJ共済会掛金……198
8　参加受理……198
9　競技内容……198
10　賞および得点（ポイント）……199
11　出場車両……200
12　ゼッケンナンバー……200
13　ガソリンおよびオイル……201
14　車両検査……201
15　車両の変更……201
16　フリープラクティスおよび公式練習……201
17　決勝レース出場台数……202
18　スタート……202
19　レース……205
20　レース後の車両検査……205
21　総合順位の決定方法……205
22　抗議……205
23　本規則の解釈……205
24　本規則の施行……206
附則……206
2005年全日本モトクロス選手権開催日程……207
付則17　モトクロス基本仕様……208
付則18　国内モトクロスの仕様……215

※2005年度の規則変更点は太字で示されています。

2005 MOTOCROSS RULES

付則 15

モトクロス競技規則

1 適用の範囲

以下に記す規則は、世界選手権を除く国内すべてのモトクロス競技会に適用される。

2 モトクロス

モトクロスとは、走路面に凹凸、急勾配、走路方向が急変するような地形のところで行われるクロス・カントリーレースである。

3 コースの仕様

コースの長さは1周を3㎞以下とし、その幅は少なくとも追い越し可能なゆとりを持たせなければならない。また、コース等は、別に定めるモトクロス会場に関する規則に準拠し、適切なレーシングコンディションと安全性が確保されていなくてはならない。

4 レース中の公式シグナル(合図)

ライダーは掲示される公式シグナルを確認し、そのシグナルに従わなければならない。

4-1 公式シグナル（合図）は、約750㎜×600㎜寸法の旗を使用し、次のように与えるものとする。

シグナル	意　味
赤旗	レース時全員走行停止・スタート時、フライングの為スタートやり直し
黒旗と黒地に白文字でゼッケンを記したボード	サインボードで示された番号の競技車両は速やかにピットインする。
黄旗（静止）	危険予告・減速
黄旗（振動）	危険予告・徐行、停止準備、安全確認、追い越し禁止
青旗（振動）	警告、ラップされようとしている
緑旗※	レーススタート時におけるコースクリアを示す為に使用される場合がある。
チェッカー旗（白黒）	レース終了

※グリーンフラッグはスタート進行の際（スターティングエリアへ移動する際）に示される。（全日本選手権のみ）

4-2 競技内容が示されている規定の時間を経過した後、トップのライダーがゴールを通過した時点から、残りの周回数を示すボードが提示される。

5 出場車両

車両は、国内競技規則・第3章競技会［⑯出場車両］（40頁）の限度を充たし、安全上完全に整備されているものでなければならない。

なお、改造されて型式（モデル）が判別できないような車両または車両検査にて不合格となった車両は競技会に出場することはできない。

6 MFJ公認車両・公認部品

MFJ公認車両は、MFJ公認車両（284頁～）および機関誌ライディング・MFJホームページ［http://www.mfj.or.jp］を参照。

7 ライダーの装備

7-1　ヘルメット［15ライダーの装備（39頁）参照］

7-1-1　ヘルメットはジェット型かフルフェイス型のもので、MFJが公認したものでなくてはならない。

7-1-2　MFJの公認したヘルメットには、公認マークが貼付される。

〈MFJ公認ヘルメットマーク〉

7-1-3　競技会の車両検査時にヘルメットの検査が行われ、検査に合格しなかったヘルメットは、MFJの公認したヘルメットであっても当該ライダーの安全上、その使用を禁止される。

7-1-4　MFJ公認マークの貼付されていないヘルメットについては、特別検査を受け、公認ヘルメットと判明した時点で、公認シールが貼付される。その際、特別検査料（1,000円）を支払わなければならない。

7-2　ゴーグル

ガラスを用いたゴーグルの使用は一切禁止される。枠は柔軟な素材を使用したもので転倒による衝撃を受けた場合でも危険でないものでなくてはならない。

7-3　ライダーの服装

7-3-1　服装は、レース中ライダーの身体の安全を確保し、車両の操縦を防げるものであってはならない。

7-3-2　耐火性で溶けない素材の丈夫な生地で自由な動作を妨げない長袖のジャージを着用しなくてはならない。

7-3-3　突出部分のない革、または革と同等以上の性能を持つ手袋及びブーツを着用しなければならない。

7-3-4　ライダーは競技会中、難燃性の素材を使用したアンダーウェアを着用しなければならない。

7-3-5　プロテクター（ブレストガード等）の着用が望ましい。

8 参加資格・車両

8-1 クラス名称

新名称	旧称	新名称	旧称	従来通り
IA1	IA250	IA2	IA125	IBOPEN
IB1	IB250	IB2	IB125	NAOPEN
NA1	NA250	NA2	NA125	NBOPEN
NB1	NB250	NB2	NB125	レディス
				ジュニア
				チャイルドクロス（CX）

8-2 参加者及びライダーは、国内競技規則・第３章［⑬競技参加者］（38頁）に合致していなければならない。

	85cc		2（125cc）		1（250cc）	
ライセンス	２ストローク	４ストローク	２ストローク	４ストローク	２ストローク	４ストローク
国際Ａ級（IA）	51cc以上～85cc以下	—	100cc～125cc	175cc～250cc	175cc～250cc	290cc～450cc
国際Ｂ級（IB）	51cc以上～85cc以下	—	100cc～125cc	175cc～250cc	175cc～250cc	290cc～450cc
国内Ａ級（NA）	51cc以上～85cc以下	—	100cc～125cc	175cc～250cc	175cc～250cc	290cc～450cc
国内Ｂ級（NB）	51cc以上～85cc以下	—	100cc～125cc	175cc～250cc	175cc～250cc	290cc～450cc
レディス	51cc以上～85cc以下					
ジュニア	50cc以上～85cc以下					
ＰＣ	50cc以上～65cc以下					

9 出場申し込み

9-1 出場申し込み場所および期間は、大会特別規則の定めるところのものとする。

9-2 出場申し込み手続き

9-2-1 各部門とも所定の申込書に必要事項をすべて記入し、出場料及び共済会掛金を添えて大会事務局に提出しなければならない。

9-2-2 ２クラス以上に出場を申し込む場合でも、申込書は１枚でよい。ただし、２クラス以上出場に必要な事項をすべて記入すること。もし記入漏れのあった場合、申し込みを拒否される場合がある。

9-2-3 郵送の場合は現金書留を使用し、締切日当日の消印のあるものまでが有効となる。

9-2-4 締切日以降の申し込み及び電話・FAX等の申し込みは一切受け付けない。

9-3 **ピットクルー**

PCライセンスにおいては、当該年度有効なライセンスカードに、ライダーとともに登録されている保護者をピットクルーとして登録することができるが、J（ジュニア）・NB・NA・LD（レディス）・IB・IAは別途ピットクルーライセンスが必要である。

10 参加受理

10-1 必要事項を記入した出場申し込み書、及び所定の金額を決められた期間内に大会事務局が受理したもののみ、参加受理書が発送される。

10-2 大会が中止された場合、また参加者が何らかの理由によって拒否された場合のみ（申込者が必要な手続きを怠った場合はこれに当てはまらない）出場料、共済会掛金が返却される。

10-3 いったん受理された出場料・共済会掛金は、上記10-2及び国内競技規則・第３章競技会［㉘競技会の延期および中止等］（42頁）の場合を除き、いかなる理由があっても返却されない。公式予選を通過しなかった場合も同様である。

11 公式通知・タイムスケジュール

公式通知及びタイムスケジュールの詳細は、申し込み締切後に通知される。
［第１章総則5大会特別規則ならびに公式通知］（28頁）

12 参加定員

定員は定めない。

13 ゼッケンナンバー

13-1　ゼッケンナンバーは、車両検査までに規定の書体及び色で記入しなければならない。（211頁参照）

13-2　ゼッケンナンバーの状態は、車両検査時に車検員によって確認され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。
ゼッケンの修正を要求された場合、速やかに修正を行い、再度車両検査を受けなければならない。

13-3　レース中、ナンバープレートや配布されたゼッケンを装着せずに走行したり、間違ったゼッケンナンバーを装着して走行した場合は、その周回数は記録されない。

13-4　雨天時において、競技監督が判断した場合、ヘルメット後部に補助ゼッケンプレート（９cm×９cm程度）を取り付けなければならない。

←（補助ゼッケンプレート）

14 燃料およびオイル

14-1　ガソリンは無鉛ガソリンに制限される（AVガス、航空機用燃料等は使用できない）。
ガソリン及びオイルに関する詳細は国内競技規則・第３章競技会［⑰燃料およびオイル］（40頁）及びモトクロス基本仕様［④燃料、燃料／オイルの混合液］（213頁）による。

14-2　ガソリンの銘柄及びその詳細が主催者によって指定された場合は、当該指定ガソリンを使用しなければならない。

14-3　ガソリンの運搬については、消防法第16条の規定に従った方法で行わなければならない。

15 出場受付

15-1　出場受付の時間及び場所は、公式通知によって示される。

15-2　定められた時間内に、必ずライダー本人または当該ライダーのメカニックがMFJライセンス、参加受理書および健康保険証（コピー可）を提示して出場資格の確認を受けなければならない。

15-3　当該年度有効なMFJライセンスを提示できない者は、出場が認められない。

15-4　未成年者の参加承諾書は、ライセンス申請時に提出するものとし、当該年度の

MFJ公認競技会において適用される。
年間登録として提出していない未成年者は各大会ごとに主催者へ提出しなければならない。

16 車両検査

16-1 車両検査は、公式通知に示されるタイムスケジュールに従って、パドック内の車両検査区域において行われる。

16-2 車両検査のための車両は、ライダー本人又は当該ライダーのメカニックが出場受付終了後、車両仕様書とともに持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を受けなければならない。また、車両に打刻されたナンバー（エンジン部・フレーム部）が研磨及び切削などにより失われている車両については、販売証明書を添付すること。販売証明書を添付されない場合は原則として競技会への参加は認められない。規定時間以外の車両検査は、競技監督が不可抗力な事情によるものとして特別に認めた場合以外は行わない。

16-3 車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判定された車両は、公式予選を含む一切の走行を拒否される。

16-4 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両の検査を行うことができる。その際、規則に準拠していない車両がある場合、当該車両の使用は認められない。

17 ライダーの変更

ライダーの変更は認められない。

18 車両の変更

18-1 登録された車両の変更は原則として認められない。

18-2 変更する必要が生じた場合は、所定の書式に従って変更申請を行い、競技監督が認めた場合に限り認められる。（国内競技規則第３章競技会⑱競技出場の申し込み（40頁）、⑳ライダーおよび車両の変更（41頁）による）

18-3 エントリー車両と、車検を受ける車両の変更
参加受理書発送後エントリー用紙記入車両に変更がある場合、選手受付時に車両変更手続きをしなければならない。

18-4 車検終了後の車両変更
車検終了後の変更は、大会事務局にて車両変更手続きをしなければならない。

18-5 車両変更は同部門、同クラス間の変更のみ許可される。車両変更手数料は5,000円とする。

19 部品の変更

フレーム、クランクケース、サイレンサーの変更は原則として認められない。ただし、交換のためにあらかじめ検査を受けたサイレンサーは除く。フレームの変更、クランクケース（エンジンアッセンブリー含む）の変更は、車両の変更とみなされる。

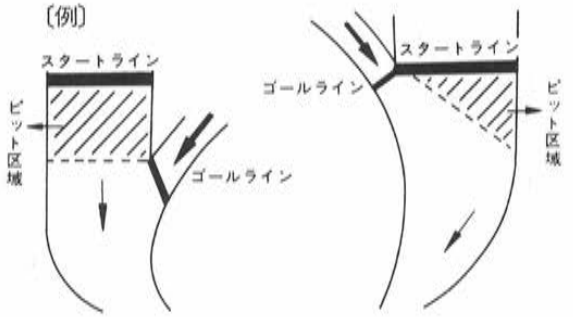
20 フリープラクティスおよび公式練習

大会によって、フリープラクティス及び公式練習が設けられる。フリープラクティスへの参加は義務づけられていないが、安全上の理由から参加することが望ましい。公式練習への参加は義務とする。

21 ピットおよびサインエリア

21-1　ピット及びサインエリアは主催者により指定される。特に指定のない場合のピットエリアは、スタートラインからゴールラインまでの、周回走行にさしつかえのないコースサイドまたはコース上である。

〔例〕



21-2　ピットクルーはサインエリアを厳守しなければならない。

21-3　レース中に、ピット区域以外のパドックに戻った場合は失格となる。

22 公式予選

22-1　各クラスの出場申し込み台数が、決勝レース出場台数を超えた場合、決勝進出者決定のために公式予選が行われる。

22-2　公式予選の内容

22-2-1　公式予選は、原則として各クラス別に行われる。

22-2-2　公式予選の日程は、大会特別規則若しくは公式通知に示される。

22-2-3　公式予選は原則として大会公示に示される周回数のレースによって行われる。

23 決勝レース出場台数

決勝レース出場台数は原則として最大30台とするが、各コースごとに定められる公式通知に示される。

24 スタート位置の決定方法

スタート位置の決定方法は、大会特別規則若しくは公式通知に示される。
一度スターティンググリッドを選択したものはその位置を変更することはできない。

25 ウォーミングアップ

25-1　エンジンのウォーミングアップは主催者により指定された場所及び時間帯に限られる。

25-2　ウォーミングアップ以降、スタート係によってスタートのためのエンジン始動の合図がなされた後（キックスタートの場合は、エンジン停止の合図がなされた後）はライダーから“待て”のサインがあっても競技は続行される。

26 レース

26-1　スタートまでの行動

26-1-1　ライダーは、大会特別規則若しくは公式通知に定められたタイムスケジュールを厳守しなければならない。

26-1-2　ライダーは、スタート前チェック後、車両とともに指定区域内に待機していなければならない。

26-2　スタート

26-2-1　スタートの方法については、原則として各部門ともスターティングマシンを使用したエンジンランニングスタートとする。ただしスターティングマシンを使用しない場合は、主催者の定めるスタート方法とする。

26-2-2　スタート位置は、すべて正規のスタートラインからなされるものとし、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。

26-2-3　スターティングマシンが使用される場合、車両の位置はスターティングマシンの後方の区域内とする。

26-2-4　スタートの合図は、スタート係の合図（国旗等）によって行われる。ただし、スターティングマシンを使用する場合は、この限りでない。

26-2-5　スタート時にフライングがあった場合は、スタートライン前方（第１コーナー付近）において赤旗が提示され、再スタートとなる。また、同一ライダーが再度フライングした場合、当該ライダーは失格となる。

26-3　コースアウト

ライダーは、走行中、やむを得ず定められたコースを外れ、再びコースに戻る場合には、一時停止及び安全確認を行い外れた地点よりコースに復帰しなければならない。

26-4　コースカット

コースカットは禁止される。自分に有利になるように故意にカットしたライダーは当該予選またはレースから除外とされる場合がある。必要に応じて審査委員会は更なるペナルティーを科すことができる。コースに復帰するには、時間的または距離的に自分の有利とならない地点から復帰しなければならない。その際は一時停止及び安全確認を怠らないこと。

26-5　ピットエリア内で車両整備などに従事するメカニックの数は、２名以内に限定され、いずれも本大会出場申込時に登録され、当該年度有効なピットクルーライセンス所持者とする。

26-6　レース中、サイレンサー、マフラー、チャンバー等の部品が外れた、または破損した場合は、競技役員より当該ライダーに対して黒旗及びゼッケンを記したボードが提示される。提示されたライダーは速やかにピットエリアに入り、修理しなくてはならない。修理後、競技役員の許可を得た上でスタートが認められる。

27 レース終了

27-1　レース終了は、優勝者の完走後、チェッカー旗が振られ、フラッグマーシャルが定位置を離れるか、またはマーシャルがコースを一巡することによって示される。

27-2　トップを走行するライダーが、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された場合、当該レースはその時点で終了したものとみなされる。

何らかの理由によって、レース終了の合図が遅れた場合でも、チェッカーフラッグが提示された周をもって終了したものとみなされる。

28 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）

順位は下記の優先順位に基づき決定される。（いかなる場合も完走者及びチェッカーが優先される）

28-1　優勝者
優勝者は、定められた周回数またはレース時間を最短時間で完走したライダーとする。
28-2　順位の優先順位
28-2-1　チェッカーを受け完走周回数を満たしたライダーで周回数の多い順。
28-2-2　28-2-1で同周回の場合はチェッカーを受けた順。
28-2-3　チェッカーを受けられなかった完走周回数を満たしたライダーで、周回数の多い順。
28-2-4　28-2-3で同周回数の場合はゴールライン通過順
28-3　その他の優先順位（未完走者）
この項に該当するライダーは順位は付かないが、リザルト上の優先順位を下記のとおりとする。
28-3-1　周回数の多い順。
28-3-2　同周回数の場合、ゴールライン通過順。
28-4　完走者とは
28-4-1　優勝者の75%（少数点以下は切り捨てる）以上の周回数を完了したライダーを完走者とする。
28-4-2　レース途中でリタイヤしたライダーも28-4-1に基づき完走周回数を完了している場合は、完走者とみなされる。
28-5　得点
28-5-1　得点は国内競技規則・第3章［㉗公式得点（ポイント）］（42頁）によって与えられる。
28-5-2　得点は完走者に対してのみ与えられる。

29 レース後の車両検査

29-1　レース終了後、原則的に1～6位の車両は直ちに定められた区域内に管理され、暫定結果発表後30分間保管され、必要に応じて検査される。
29-2　上記車両は、必要に応じて車両重量及び音量が測定され、規定を満たしていない車両の当該ライダーは失格となる。

30 レースおよび大会の延期、中止等

国内競技規則・第3章［㉘競技会の延期および中止等］（42頁）による。

31 抗　議

31-1　抗議は、国内競技規則・第3章［㉚抗議］（44頁）による。
31-2　抗議は、暫定結果発表後30分以内（全日本選手権では20分以内）に当該ライダーおよびエントラント代表者だけが行うことができる。
31-3　車両の分解検査に要した費用は、その抗議が不成立の場合は抗議提出者、成立した場合は、抗議対象者が支払わなければならない。この車両の分解等に要した費用は車検長が算定する。
31-4　車両の分解検査に立ち合う者は、車検長及び抗議を受けた当事者のみとする。

32 レース中の違反行為に対する罰則

レース中の違反行為については、競技監督並びに大会審査委員会がその権限において下記の罰

則を科すことができる。

32-1　失格

32-1-1　故意に走路を妨害した場合。

32-1-2　コースを逆走した場合。

32-1-3　示された合図旗に従わなかった場合。

32-1-4　フライングを２度繰り返した場合。

32-2　１周減算または失格

32-2-1　レース中に他のいかなる援助を受けた場合。

外部からの援助

公式練習、公式予選及びレース／ヒートの間に外部からの他のいかなる援助を受けた場合。（ただし、オーガナイザーに任命されたオフィシャルが役務の一環として安全上の理由から援助する場合は例外とする。）

32-2-2　１度コース外に出て、明らかに自分に有利となる所より再びコースに復帰したと判断された場合、大会審査委員会の裁定により１周減算または失格とする。

32-3　１周減算

32-3-1　ウォーミングアップ中止後、競技役員の許可なくエンジンを始動させた場合。

32-3-2　上記32-2、32-2-1、32-2-2の場合。

32-4　厳重注意

大会役員・競技役員の指示に従わなかった場合。

その他、競技規則に対する罰則は、国内競技規則・第３章［㉜違反行為に対する罰則］（46頁）による。

33 本規則の解釈

本規則及び競技に関する疑義は、大会事務局宛に質疑申し立てできる。なお、この回答は大会審査委員会の決定を最終的なものとする。

34 本規則の施行

本規則は、2005年１月１日から施行する。

2005 MOTOCROSS RULES

付則 16

全日本モトクロス大会特別規則

1 公　示

全日本モトクロス選手権はFIM国際スポーツ憲章に基づきMFJ国内競技規則、モトクロス競技細則及び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特別規則と、各大会の特別規則に基づき開催される。

2 競技会開催日程等

2-1　レースウィークの日程

月～木曜日：占有走行は禁止される。スポーツ走行は開催されてもよい。

金　曜　日：すべての走行は禁止される。

土～日曜日：競技会開催日

2-2　競技会の日程は巻末に示す（207頁参照）。

3 運営・実行組織

大会運営・実行組織は、公式プログラムまたは公式通知に示される。

4 開催部門・クラス

4-1　全日本選手権シリーズの開催部門、クラス区分は次のとおりとする。

部門	国際B級	国際A級	レディス
新名称('05～)	IB2(125cc)・IBOPEN	IA1(250cc)・IA2(125cc)	85cc

4-2　全日本選手権は原則としてレディス、国際B級、国際A級の3部門が開催されるが、その他4クラスまでのレース、およびエキジビション（ポイント対象外）レースを併催することができる。ただし併催レースは全日本選手権のクラスに影響しない範囲に限り認められる。

5 参加資格

5-1　参加者及びライダー

参加者及びライダーは、国内競技規則・第3章［⑬競技参加者］（38頁）に合致していなければならない。

5-2　年齢制限

大会に出場できる最低年齢は、下記のとおりとする。

2ストローク100～125cc以下/4ストローク175～250cc以下の排気量の車両：15歳

2ストローク175～250cc以下/4ストローク290～450cc以下の排気量の車両：16歳
※いずれも大会予選日に誕生日を迎えていること。ただし'05年全日本選手権における実績を有する者は、**モトクロス委員会及びMFJ中央スポーツ委員会にて審査され、認められる場合がある**（MFJ事務局への手続きが必要）。

6 出場申し込み

6-1　競技会への出場申し込みは主催者が準備した用紙の記載事項のすべてを記入し、競技規則を厳守することを誓約しなくてはならない。（エントリー時点で当該ライセンスを取得していること）
※未成年者の参加承諾書（191頁15-4参照）

6-2　申込期間、申込先などの詳細は207頁参照

6-3　ピットクルーの登録
ピットクルーの登録は１選手に対して２名以内とする。

6-3-1　出場申込後に、ピットクルーの追加は一切できない。但し大会当日の出場受付時間内に、他のピットクルーライセンス所持者と変更することはできる。（変更手数料１名につき1,000円が必要）。

6-3-2　１人のピットクルーを、複数のライダーに登録することはできない。

6-3-3　参加ライダー本人を自分のピットクルーとして登録することはできない（但し、作業をすることはできる）。

6-3-4　ピットクルーパス及びピットクルーライセンスの装着義務
ピット作業を行なうクルーは、各自が用意するパスケースにピットクルーパス及びピットクルーライセンスを収納し、判別しやすいように左腰前部に装着しなければならない。

6-3-5　**PCライセンスにおいては、当該年度有効なライセンスカードに、ライダーとともに登録されている保護者をピットクルーとして登録することができるが、J（ジュニア）・NB・NA・LD（レディス）・IB・IAは別途ピットクルーライセンスが必要である。**

7 出場料およびMFJ共済会掛金

出場料およびMFJ共済会掛金は、以下のとおりとする。

	総　額	内　訳	
		出場料	MFJ共済会掛金
1クラス	14,500円	12,500円	2,000円
2クラス（Wエントリー）	22,500円	20,500円	2,000円
レディス	8,000円	7,500円	500円

※排気量区分の異なるクラスでWエントリーする場合、MFJ共済会掛金は高い方のみとする
例）IB2（125cc）とレディス（85cc）のWエントリーの場合
12,500円（IB2出場料）＋2,000円（共済会掛金）＋7,500円（レディス出場料）＝22,000円

8 参加受理

付則15モトクロス競技規則［⑩参加受理］（190頁）による。

9 競技内容

9-1　公式予選

国際A級／国際Ｂ級／レディスはレース方式にて行われる。

9-1-1　公式予選（国際A級・国際B級・レディス）

9-1-1-1　予選レースの有無・周回数・予選組数・振り分け、予選組ごとの決勝進出台数等の詳細は公式通知またはプログラムに示される。
※国際A級クラスは予選グリッド数を下回った場合でもグリッド決定のための予選を行う。

9-1-1-2　決勝レースに出場する全てのライダーは必ず公式予選に参加し、出場資格を得なければならない（スターティンググリッドに着いた時点で予選出走と見なされる）。
※例外処置は審査委員会にて決定する。

9-1-1-3　複数の予選組の場合は、決勝グリッド数を予選組で割った数の各予選組上位者が決勝進出の資格を得る。

9-1-2　**国際A級の予選組分けについて**

9-1-2-1　**第１戦においては、抽選により予選組が振り分けされる（予選のスターティンググリッドもこれに準ずる）。**

9-1-2-2　**第２戦以降は大会当日、受付終了時点にて最新（暫定）のランキング順により予選組を振り分けられる（スターティンググリッドもこれに準ずる）。**
また、ポイントを獲得していないライダーは、ポイント獲得者の後に、ゼッケン順に振り分けられる。
※国際A級はシード制度が導入される（202頁⑰決勝レース出場資格参照）。

9-1-3　**レース距離（レース時間）　※天候その他の理由により、変更する場合がある。**
公式予選　国際A級：10分＋１周、国際B級、レディス：公式通知に示す。

9-1-4　国際B級／レディスの予選組分け
・エントリー締切り時点でのゼッケン順にて予選組が振り分けられる。欠場によって著しく出走台数に差が生じた場合は、各組優先順位下位の選手にて調整する場合がある。
・予選レースのグリッドは抽選による。

9-2　決勝レース時間または距離

レディス	**10分＋１周　１ヒート**
・IB2（国際Ｂ級125）/IBOPEN（OPEN）	**20分＋１周　１ヒート**
・IA1（国際Ａ級250）/IA2（国際A級125）	**30分＋１周　２ヒート**

前年度IA1（国際A級250cc）クラスランキング１位～15位までの選手は、IA2（国際A級125cc）クラスへの出場は不可とする（IA2への出場はできない）。
※決勝スタート前に、コース安全確認のためのサイティングラップ（１周）を行なう。

10 賞および得点（ポイント）

10-1　賞の詳細は、公式通知に示される。

10-2　全日本選手権ランキングの得点

10-2-1　全日本選手権ポイントスケール

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

※予選出走台数が４台以下は不成立とする　※ポイントは完走者に対し与えられる（195頁28-4参照）

10-2-2　MFJグランプリ大会には、規定の得点に３点が加算される。

10-2-3　全日本選手権ランキングの順位は、上記によって与えられた得点のすべてが加算

され、その得点合計によって決定される。
その詳細は、全日本選手権ランキング決定基準（56頁）に示される。

10-2-4　全日本選手権国際B級及びレディスクラスのランキング決定順位
全10戦中6戦の有効ポイント制とする。（全10戦開催のうち上位6戦の成績でランキングが決定される）

10-3　賞及び得点の制限
国内競技規則・第3章競技会［㉗公式得点］（42頁）による。

11 出場車両

11-1　車両は、付則15モトクロス競技規則［⑤出場車両］（189頁）を遵守しなければならない。

11-2　全日本対象クラス（国際A級・国際B級）の4ストローク車両の音量について
全日本選手権に参加する4ストローク車両の音量は下記のとおりとする。
・FIM固定回転数で測定し98dB/A以下のこと（測定方法は、モトクロス基本仕様216頁④音量規制参照）

予告
全日本選手権対象クラスの音量は、2006年より96dB/A以下とされる。
※全日本選手権対象クラス以外で併催されるクラスの音量は94dB/Aとする。

12 ゼッケンナンバー

12-1　国際A級及び国際B級ライダーには、年間指定ゼッケンナンバーが割り当てられる。
指定ゼッケンを与えられた選手については、ジャージ又はプロテクターの背中側に指定ゼッケンの記入が義務付けられる。
年間指定ゼッケン以外の選手においても同様に印刷することが望ましい。
また、予選・決勝レースは本人に与えられた番号の記入されたジャージ又はプロテクターを必ず着用すること。

12-1-1　国際A級
指定ゼッケンをすべて通し番号とし、優先順位については以下の通りとする。

① **2004年度IA1（国際A級250cc）ポイント獲得者**
② **2004年度IA2（国際A級125cc）ポイント獲得者**
③ **2004年度IA1（国際A級250cc）ポイント未獲得者（04ゼッケン番号の早い順）**
④ **2004年度IA2（国際A級125cc）ポイント未獲得者（04ゼッケン番号の早い順）**
⑤ **2004年度全日本国際B級からの昇格者（最大12名のルーキーゼッケンが適用される）**
⑥ **その他は、全日本選手権エントリー時に主催者によって決定される。**

※前年度IA2（国際A級125cc）クラスチャンピオンは、IA2（国際A級125ccクラス）に出場する場合のみチャンピオンゼッケン“1”をつけて出走することができる。

12-1-2　国際B級・レディス
年間指定ゼッケン以外の選手は、各大会ごとに主催者によってゼッケン番号が与えられる。原則として、出場時に与えられたゼッケン番号は、シリーズゼッケン（当該年有効）とされる。
当該年度の全日本選手権シリーズに出場経験のある選手は、次大会出場時に主催者が判別しやすいよう、エントリー用紙に前回指定されたゼッケン番号を記載するものとする。

12-1-3　国際Ｂ級の年間指定ゼッケンナンバー決定基準は以下のとおりとする。
12-1-3-1　**IB2（125）/IBOPEN（OPEN）クラス**を比較し、順位が高い方をそのライダーの代表クラスとする。
12-1-3-2　代表クラスの順位を比較し、上位の者が優先される。
12-1-3-3　代表クラスが同順位の場合、そのクラスの上位入賞回数の多い者が優先される。
12-1-3-4　12-1-3-3で決定できない場合は、オープンクラスを優先する。
12-1-3-5　12-1-3-4まで決定できない場合は、中央スポーツ委員会にて最終決定する。
12-1-4　ルーキーゼッケン
国際Ｂ級から国際Ａ級に昇格する上位の選手（最大12名）にはルーキーゼッケンが与えられる。ルーキーゼッケンは01～012まで与えられる場合がある。
12-2　上記12-1-1、12-1-2、12-1-3、12-1-4に記載されている以外のライダーには、大会毎に主催者によって各クラスゼッケンナンバーが割り当てられ、参加受理書に記入して通知される。
12-3　その他希望ゼッケンを要望する場合は、MFJ中央スポーツ委員会の許可が必要とされ、有料とする（申請期日：前年の12月31日消印有効）。

13 ガソリンおよびオイル

ガソリンは無鉛ガソリンに制限される。（AVガス、航空機用燃料等は使用できない）
モトクロス基本仕様④燃料、燃料／オイルの混合液（213頁）参照

14 車両検査

14-1　付則15モトクロス競技規則［⑯車両検査］（192頁）参照
14-2　車両検査持ち込み台数は、１クラスにつき国際Ｂ級・**レディス**部門は１台に限定し、国際Ａ級部門については制限を設けない。ただし、車両検査を受けていない車両の使用は一切認められない。
14-3　マフラーのマーキングは、予選ならびに決勝のスタート前チェックにて行なう。**予選終了後ペイントされたマフラーのみを対象に、リザーブを含む決勝出走車両の音量測定を車両にとりつけた状態で実施する。**
14-4　**レース中にサイレンサー交換を行った車両は、パドックに戻る前に車検場へ直行し、交換前（故障）のサイレンサーを車検長へ提出し許可を得てから、交換後サイレンサーの音量測定等の検査を受ける。**
14-5　音量規制値は＋２dB/Aの場合、注意勧告とし、＋３dB/A以上の場合、失格とする。希望者は車検長に申し出て許可を得ることにより予選以前でも音量測定を受けることができる。
※また音量測定は公式通知により示された場所及び時間内に必ず受けなければならない。音量測定を受けていない車両は決勝に出走することができない。

15 車両の変更

付則15モトクロス競技規則［⑱車両の変更］（192頁）参照。

16 フリープラクティスおよび公式練習

16-1　競技会前日の練習走行は禁止される。
16-2　ライダーは、主催者が設けた公式練習に必ず参加しなければならない。

16-3　スタート練習
タイムスケジュールの公式練習の開始時間にスタート練習時間が別途設けられる。練習時間ならびに方法については、各主催者より公式通知にて公示され、それに従わなければならない。

17 決勝レース出場資格

17-1　国際A級のシード制度
17-1-1　必ず予選に出場していなければならない。
17-1-2　シード選手は予選の結果にかかわらず決勝への出場を保証される。
17-1-3　シード選手がシード権を行使した場合（予選不通過の場合）、当該選手は、予選通過者の後にグリッドを選択する。通常予選通過者の後に走る権利が認められ、グリッド優先順位は当該大会のシードランキング順とする。またその場合グリッドの無いコースの場合は安全を考慮した2列目スタートまたはその他の方法でスタートされる。
17-1-4　シード選手を加えた上で、決勝進出者とグリッド優先順位を最終的に決定する。
17-1-5　シード選手の資格
17-1-5-1　第1戦は前年の全日本選手権ランキング上位10位
17-1-5-2　第2戦以降は前戦までの最新ランキング上位10位
17-2　国際A級リザーブライダー
各予選組の周回数が多くトップタイムの速い組から1名ずつ最大2名とする。
17-3　国際B級の出場資格
17-3-1　公式予選通過者（予選通過人数は各大会特別規則および公式通知による）
フルグリッドにならない場合は、各予選組の周回数の多い、トップタイムの早い順に1名ずつ交互に補充される。
17-3-2　リザーブライダー
公式予選にて決勝レース出場資格を得られなかったライダーのうち、上位2名はリザーブライダーの権利を得る。
※上位2名は各予選組の周回数が多く、トップタイムの早い組順に交互に決定される。
リザーブライダーは、各決勝レース前のサイティングラップに必ず参加しなければならない。

18 スタート

18-1　スタートの方法は原則として、各部門ともスターティングマシンを使ったエンジンランニングスタートとする。またスターティングマシンを使用しないエンジンランニングスタートの際は、必ずヘルメット上部に左手を当てて待機し、スタート合図によりスタートすることとする。
18-2　スタートの手順
18-2-1　予選スタートの手順（レース方式）
18-2-1-1　予選開始予定時刻の10分前までに、当該予選出場ライダーはプレパレーションエリアに集合すること。※予選開始予定時刻とは、プログラム及びタイムスケジュールに告知された時刻である。
18-2-1-2　レース開始時刻または参加者が揃った時点でウェイティングエリアより進行員の指示で第一ライダーがエンジン停止状態で押しながら、スターティングエリアへ

移動する。最初のライダーが動いた時点より遅れて来たライダーは最後尾からのグリッド整列となる（遅れたライダーの優先順位は来た順番となる）。

18-2-1-3　スターティンググリッドに着いた時点で、当該ライダーおよび当該ピットクルーは道具を使用しないで地ならしができる（コンクリートの場合は除く）。

18-2-1-4　ライダーがスターティンググリッドに付いたことが確認された後、進行員の指示でエンジン始動の合図が出されプレパレーションエリアへのゲートは閉鎖される。この時ライダー、オフィシャル以外は速やかにスターティングエリアより退去しなければならない。

※スターティンググリッド内で何らかのトラブルが発生した場合、当該ライダーのピットクルーは競技監督の許可を得て安全上スタートに支障のない場所で作業することができる（スタートに支障のない場所は競技役員により指示される）。

1分間のウォーミングアップ後、30秒ボードが30秒間提示される。

18-2-1-5　15秒ボードが、15秒間提示される。

18-2-1-6　5秒ボードが提示された後5～10秒以内にスタートとなる。

18-2-2　決勝スタート手順

18-2-2-1　レース開始予定時刻の10分前までに、リザーブライダーを含む決勝出場者は、プレパレーションエリアに集合しなければならない。この時プレパレーションエリア内では、予選順位または決勝ラインナップ順位によりグリッド選択順に整列される。

※レース開始予定時刻とは、サイティングラップを含むプログラム及びタイムスケジュールに告知された時刻である。

18-2-2-2　レース開始時刻または参加者が揃った時点でウェイティングエリアより進行員の指示で第一ライダーがエンジン停止状態でスターティングエリアへ移動する。最初のライダーが動いた時点より遅れてきたライダーはリザーブライダーの前に最後尾より整列される（遅れたライダーの優先順位は来た順とする）。また最終ライダー（リザーブライダーを含まない）が動いた時点でプレパレーションエリアへのゲートは閉鎖される。ゲート閉鎖に間に合わなかったライダーは、いかなる理由があろうとも決勝レースへ出場することは認められない。

18-2-2-3　ライダーがスターティンググリッドに着いた時点で当該ライダーおよび当該ピットクルーは道具を使用せずに地ならしができる（コンクリートの場合は除く）。

18-2-2-4　全ライダーがスターティンググリッドに付いたことが確認された後、進行員の指示でサイティングラップ（コース安全確認1周）が実施される（リザーブライダーを含む）。

18-2-2-5　サイティングラップ終了後、サイティングラップからスターティンググリッドに戻ってきていないライダーは、競技監督の判断により競技除外となり、リザーブライダーの決勝出場が認められる。

※サイティングラップ中におけるライダーへの援助は、オフィシャルの判断あるいはオフィシャルの認めた者だけが行うことができる。他の援助を受けたライダーは競技除外とされる。但し、サイティングラップ後（リザーブ確定後を含む）スターティンググリッド内で何らかのトラブルが発生した場合、当該ライダーのピットクルーは競技監督の許可を得て安全上スタートに支障のない場所で作業することができる（スタートに支障のない場所は競技役員により指示される）。

18-2-2-6　全ライダーがスターティンググリッドに着いたことが確認された後、エンジン始

動とともに30秒ボードが30秒間提示される。
この時ライダー・オフィシャル以外は速やかにスターティングエリアより退去しなければならない。

18-2-2-7　15秒ボードが、15秒間提示される。

18-2-2-8　5秒ボードが提示された後5～10秒以内にスタートとなる。

18-2-3　スタートエリア規制について

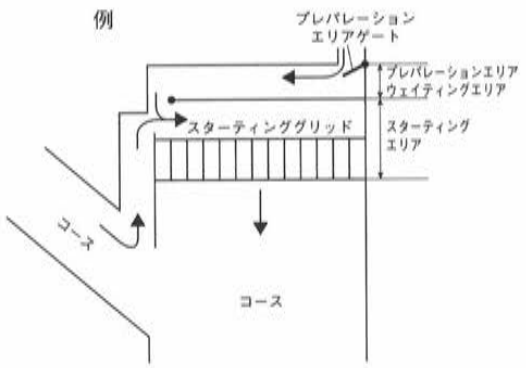
18-2-3-1　スターティンググリッド前（コース側）
オフィシャル及びプレスを除くいかなる者もこのエリアに入ることは認められない。

18-2-3-2　スターティングエリア内まで（スターティンググリッドを含む）
ライダー、オフィシャル、ピットクルー（1ライダーにつき1名まで）、プレス、レーシングサービス、レース関係者（キャンペーンガールを含む）以外はこのエリアに入ることは認められない。

18-3　予選におけるスタート位置を選択する優先順位

18-3-1　国際A級［付則16全日本モトクロス選手権大会特別規則⑨競技内容・9-1-2国際A級の予選組分けについて］（198頁）参照。

例



18-3-2　国際B級／レディススタートの位置は、抽選結果の順位による。

18-4　決勝レースのスタート位置を選択する優先順位

18-4-1　国際B級／レディス
スタート位置を選択する優先順位は、予選順位に基づき決定される。

18-4-2　国際A級
両ヒート（第1、第2ヒート）ともそれぞれの予選組の周回数の多いトップタイムの早い組順に交互に選択される。同周回の場合はトップタイムの早い組から、交互に上位より順番に選択できる。

18-5　ウォーミングアップ
エンジンのウォーミングアップは主催者により指定された時間帯及び場所に限られる。

18-6　ウォーミングアップ以降、スタート係によってスタートのためのエンジン始動の合図が出された後は（キックスタートの場合は、エンジン停止の合図がなされた後）ライダー、マシンに何らかの問題が発生しても競技は続行される。

18-7　予選・決勝におけるスタート位置の選択
決められた優先順位に従い、グリッドを選択するために、プレパレーションエリアから移動することができる。
一度スタート位置を選択し、グリッドに着いたものはそのスタート位置を変更することはできない。

19 レース

19-1　レース中の遵守事項は、国内競技規則・第３章競技会［⑭競技参加者の遵守事項］（38頁）による。

19-2　ピットエリア内で車両整備などに従事するメカニックの数は、２名以内とする。

19-3　レース中、サイレンサーまたはエキスパンションチャンバー等の部品が外れた、また破損した場合は、競技役員より当該ライダーに対して黒旗及びゼッケンを記したボードが提示される。提示されたライダーは速やかにピットインし、修理の後、当該競技役員の許可を得て、再出走が認められる。

20 レース後の車両検査

付則15モトクロス競技規則［㉙レース後の車両検査］（195頁）参照。

20-1　レース終了後、入賞車両は直ちに定められた区域内に管理され、暫定結果発表後20分間保管され、必要に応じて検査される。

20-2　上記車両は、必要に応じて車両重量及び音量が測定され、規定を満たしていない車両の当該ライダーは失格となる。

21 総合順位の決定方法

21-1　レースが２ヒートに分かれて行われる場合の総合順位の決定は、以下に記すとおりとする。

21-1-1　１ヒート、２ヒートの合計得点が多い者。

21-1-2　上記21-1-1で決定できない場合は、２ヒート目の成績を優先する。

22 抗　議

22-1　付則15モトクロス競技規則［㉛抗議］（195頁）および国内競技規則第３章競技会［㉚抗議］（44頁）による。

22-2　抗議は、暫定結果発表後20分以内（全日本選手権以外では30分以内）に当該ライダー及びエントラント代表者だけが行うことができる。

23 本規則の解釈

本規則及び競技に関する疑義は、大会事務局あてに質疑申し立てできる。なお、この回答は大会審査委員会の決定を最終的なものとする。

24 本規則の施行

本規則は、2005年１月１日より有効とする。なお、本規則に示されていない事項は、国内競技規則・付則15モトクロス競技規則による。

附則

国別対抗世界選手権　モトクロス・オブ・ネーションズの、日本代表選手選考規定は以下のとおりとする。

日本代表選手選考委員会を設置し、代表選手を選抜する。

１）選考委員会

選考委員会のメンバーはモトクロス委員長・副委員長・選手会・プレス代表・有識者（オブ

ザーバー）・MFJ事務局で構成する。
なお、選考委員の関係者が選考対象となった場合、当該委員の代理を選考委員会が選出する。

2）選手選考について
全日本選手権の成績を参考にして海外で活躍中の選手も含めて選考する。又該当選手が負傷等の理由により出場が難しくなった場合補欠ライダーが出場する。
但し日程等の関係から車両の変更ができない場合は同系列メーカーの選手を選考する。

3）団長・監督に選任について
①団長　MFJモトクロス委員会より選任される。
任務　日本チーム全体の総括。
②監督　選考した選手の属するチーム監督または選考委員会より選任される。
任務　出場決定後の選手及びチームのマネージメント。

4）トレーナー等の選任について
当該選手のチーム監督及びモトクロス・オブ・ネーションズ日本チーム監督の意見を参考に必要に応じて選任される場合がある。

5）権限について
モトクロス・オブ・ネーションズチーム選抜に関する全ての権限はMFJモトクロス委員会及びモトクロス・オブ・ネーションズ選考委員会に委ねられる。

※なお、モトクロス・オブ・ネーションズ選考委員会は当該年度の第1回MFJモトクロス委員会前に組織され、MFJモトクロス委員会にて承認される。
選考委員会は第1回MFJモトクロス委員会承認後開催され、当該年の体制を決定する。

5/28〜5/29モトクロス世界選手権日本GP SUGO大会のワイルドカード選考基準（予定）

	MX1
参戦チーム予定数	15チーム〜20チーム
排気量	2ストローク175cc〜250cc 4ストローク290cc〜450cc
最低年齢	16歳（誕生日基準）
エントリー台数	最大32台（※リザーブ2台含む）
日本人ワイルドカード枠要望	12台（※リザーブ2台含む）
日本国内向けワイルドカード選出方法	①2005年全日本選手権第1戦〜3戦までのIA-1ランキング上位3名 ②2005年全日本選手権SUGO大会IA-1①を除く上位3名 ③主催者推薦の6名（内2名はリザーブ）
フリープラクティス（フリー走行）	最大32台走行可（※リザーブ含む）
公式予選最大出走台数	30台（※エントリー者全員出走時はリザーブライダー走行不可）

※世界選手権規則の改訂により変更となる場合がある。

	MX2
参戦チーム予定数	15チーム〜20チーム
排気量	2ストローク100cc〜125cc 4ストローク175cc〜250cc
最低年齢	15歳（誕生日基準）
エントリー台数	最大40台（※リザーブ2台含む）
日本人ワイルドカード枠要望	20台（※リザーブ2台含む）
日本国内向けワイルドカード選出方法	①2005年全日本選手権第1戦〜3戦までのIA-2ランキング上位8名 ②2005年全日本選手権SUGO大会IA-2①を除く上位6名 ③主催者推薦の6名（内2名はリザーブ）
フリープラクティス（フリー走行）	最大40台
公式予選最大出走台数	40台（※内30台が予選通過者）
プリ・クォリファイ（予備予選）	クォリファイ1と2に振り分ける為のレース
クォリファイ（予選）	プリ・クォリファイのタイム順で、偶数、奇数順位に分ける 1、2各組1位〜12位は決勝へ進出、13位〜20位はラストチャンスへ 各組20分＋2周レース
ラストチャンスクォリファイプラクティス	クォリファイ落ちの16名によるレースは、1位〜6位が決勝進出。7位、8位がリザーブ

2005年 MFJ全日本モトクロス選手権シリーズカレンダー

開催日	大会名	出場申込先	開催場所	出場申込期間	チャイルドクロス併催
4月2日（土） 〜 4月3日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第1戦 近畿大会	MFJ近畿支部 〒550-0012　大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 ☎06-6534-6422	奈良県 名阪スポーツランド	2月22日（火） 〜 3月3日（木）	○
4月16日（土） 〜 4月17日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第2戦 SUGO大会	SUGOスポーツクラブMX係 〒989-1394 ☎0224-83-3127	宮城県 スポーツランドSUGO グランプリコース	3月8日（火） 〜 3月17日（木）	○
4月23日（土） 〜 4月24日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第3戦 関東大会	MFJ関東支部 〒170-0005　東京都豊島区南大塚3-43-5 アルス新大塚202号 ☎03-3971-0022	茨城県 自動車安全運転 センター	3月15日（火） 〜 3月24日（木）	○
5月14日（土） 〜 5月15日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第4戦 中国大会	MFJ中国支部 〒733-0036　広島県広島市西区観音新町1-18-9 広島県二輪車安全普及協会内 ☎082-295-6994	広島県 グリーンパーク弘楽園	4月5日（火） 〜 4月14日（木）	○
6月4日（土） 〜 6月5日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第5戦 九州大会	MFJ九州支部 〒812-0007　福岡県福岡市博多区東比恵3-11-9 メゾンド水巻1F-B ☎092-473-2616	熊本県 HSR九州	4月26日（火） 〜 5月6日（金）	○
7月2日（土） 〜 7月3日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第6戦 北海道大会	MFJ北海道支部 〒001-0925　北海道札幌市北区新川五条20丁目1-20号新川地区工業団地内 ☎011-768-4112	北海道 わっさむサーキット	5月24日（火） 〜 6月2日（木）	○
7月16日（土） 〜 7月17日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第7戦 東北大会	藤沢町モータースポーツ協会 〒029-3405　岩手県東磐井郡藤沢町徳田字大望沢37-10藤沢町B&G海洋センター内 ☎0191-63-3333	岩手県 藤沢スポーツランド	6月7日（火） 〜 6月16日（木）	○
9月3日（土） 〜 9月4日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第8戦 近畿大会	MFJ近畿支部 〒550-0012　大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 ☎06-6534-6422	奈良県 名阪スポーツランド	7月26日（火） 〜 8月4日（木）	○
10月1日（土） 〜 10月2日（日）	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第9戦 中国大会	グリーンパーク弘楽園 〒733-0031　広島県世羅郡世羅町大字黒渕728 ☎0847-27-1755	広島県 グリーンパーク弘楽園	8月23日（火） 〜 9月1日（木）	○
10月22日(土) 〜 10月23日(日)	第43回MFJ GPモトクロス大会 MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第10戦	SUGOスポーツクラブMX係 〒989-1394 ☎0224-83-3127	宮城県 スポーツランドSUGO グランプリコース	9月13日（火） 〜 9月22日（木）	○

※スポーツランドSUGOへの郵便物は、郵便番号と宛名のみで届きます。

2005年 モトクロス主要競技会 カレンダー

開催日	大会名	出場申込先	開催場所
5月28日（土） 〜 5月29日（日）	FIMモトクロス世界選手権第6戦 日本グランプリモトクロス	SUGOスポーツクラブMX係 〒989-1394 ☎0224-83-3127	宮城県 スポーツランドSUGO
8月28日（日）	MFJモトクロス全国大会	グリーンパーク弘楽園 〒733-0031　広島県世羅郡世羅町大字黒渕728 ☎0847-27-1755	広島県 グリーンパーク弘楽園

開催日	大会名	開催場所
9月24日（土） 〜 9月25日（日）	2005モトクロス・オブ・ネーションズ	フランス

2005 MOTOCROSS RULES

付則 17

モトクロス基本仕様

以下に規定する基本仕様は、モトクロス競技を行う上で必要とされる基本規則であり、モトクロスの全ての車両及び競技会に適用される。
カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様が適用される。

1 カテゴリーとクラス

1-1 レーサークラス
レース専用に生産された車両

1-2 スポーツプロダクション
市販レーサーを除く一般市販車をベースとしてレース用に改造された車両

1-3 クラスは以下のとおりとする。

クラス	2ストローク	4ストローク	最多気筒数	最多変速段数
65	50cc～65cc	—	—	—
85	51cc～85cc	—	1	6
2（125cc）	100cc～125cc	175cc～250cc	1	6
1（250cc）	175cc～250cc	290cc～450cc	1	6

2 排気量の算出方法

2-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。

2-2 公式

総排気量＝（D×3.1416×C÷4）

D=ボア　C=ストローク　単位=cm　小数点以下4桁で切り捨て

2-3 測定の際には、ボアに50μmまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを超える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。

2-4 シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。

2-5 全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。

3 一般的なアイテム

3-1 材質

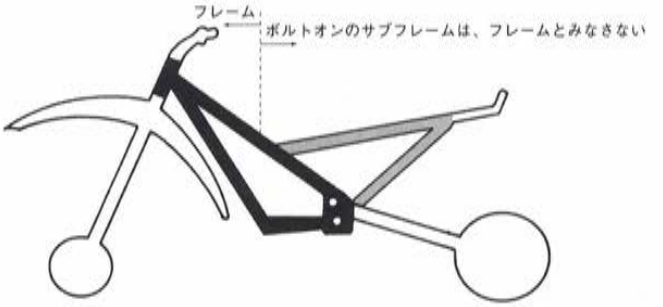
フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイー

ル・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

3-2 フレームの定義

3-2-1 フレームとは下図で示すとおり、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。

フレームの基本骨格



3-2-2 シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

3-3 スタート装置

スタート装置は義務づけられる。

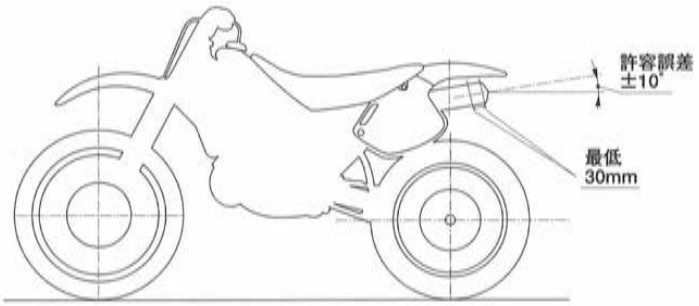
3-4 エキゾースト・パイプ

3-4-1 エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

3-4-2 エキゾースト・パイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない（許容誤差±10°）。またその先端は5㎜以上サイレンサー本体より突出してはならない。全ての鋭利な部分は最低半径2㎜以上で丸みを帯びさせていなければならない。下図参照

3-4-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、またパッセンジャーや他のライダーに迷惑をかけるような放出の仕方をとってはならない。後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。

3-4-4 エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。



3-5 ハンドルバー

3-5-1 ハンドルバーの幅は、600㎜以上850㎜以下とする。

3-5-2 ハンドルバーには、クロスバーの上に保護パッドを取り付けなくてはならない。クロスバーがない場合、ハンドルバーの中央にハンドルバークランプを広くカバーするパッドを取り付けなくてはならない。

3-5-3 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。

3-5-4 ハンドルをいっぱいに切った時にハンドルバー（レバー類含む）とタンクの間に最低30㎜のすき間を設けるためにハンドルストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を、取り付けなくてはならない。

3-5-5 ハンドルバークランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、慎重に丸みをつけて製作しなくてはならない。

3-5-6 ハンド・プロテクターが使用される場合には、非粉砕材質でなくてはならない。

3-5-7 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

3-6 コントロール・レバー

3-6-1 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低19㎜とする）となっていなくてはならない。このボールは平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14㎜とする）。この先端部分は常時固定されたものとし、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

3-6-2 コントロール・レバー（フット・レバーおよびハンド・レバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。

3-6-3 ブレーキ・レバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

3-7 スロットルコントロール

3-7-1 スロットルコントロールは、手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

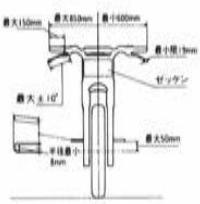
3-7-2 モーターサイクルには有効なイグニッション・キルスイッチまたはボタンがハンドルバーの右か左（ハンドルグリップを握って届く位置）に設けられなくてはならない。このスイッチは始動しているエンジンを停止できなくてはならない。

3-8 フットレスト

3-8-1 フットレストの先端には最低半径８㎜の、一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。

3-8-2 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。

3-8-3 フットレストが折りたたみ式でない場合、及びゴムのカバーを装着していない場合は、その先端を最低半径８㎜以上の球状に丸められていなくてはならない。



3-9 ブレーキ

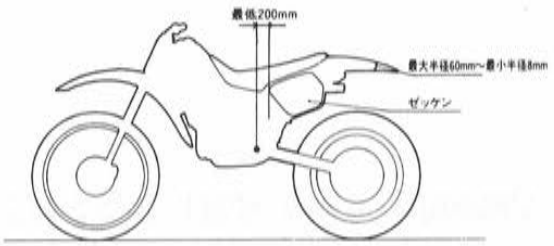
すべてのモーターサイクルは、最低２つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

3-10 マッドガードおよびホイールプロテクション

3-10-1　マッドガードはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。

3-10-4　マッドガードの後端は丸められていなくてはならず、この丸め方は最低半径８㎜以上60㎜以内でなければならない。

3-10-5　キャストホイール、または溶接されたホイールが使用される場合には、頑丈なディスクでスポークを覆う形でプロテクションが施されなくてはならない。



3-11 フェアリング

フェアリング（空気整流効果のあるもの）の装着は禁止される。

3-12 ホイールリム、タイヤ

メーカー出荷時の一体構造ホイール（キャストホイール、モウルドホイール、リベットホイール）、又はリムに対しては、スポーク、バルブ又は安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用されるビードストッパーは例外とする。

3-13 モトクロスタイヤ

3-13-1　使用されるタイヤの種類に制限はない。

3-13-2　スクープまたはパドル（横断面に連続したリブを持つ）タイヤ、あるいは高さが19.5 以上のラグ（ブロックの高さ）を持つタイヤの使用は禁止される。

3-13-3　外観および外面的な寸法は制限されない。

3-13-4　タイヤ表面に後から滑り止めスパイク、特殊チェーン等の装置を取りつけることは禁止される。

3-14 ナンバープレート

3-14-1　ナンバープレートは長方形で頑丈な材質で出来ていなくてはならない。最低寸法は285㎜×235㎜とする。

3-14-2　プレートは平面から50㎜以上カーブ（突出）していてはならない。またカバーされたり曲げたりされてはならない。

3-14-3　フロントナンバープレート
一枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって30°以内の角度で傾斜して固定されなくてはならない。ナンバープレートには数字の間に穴を開けてもよいが、いかなる場合においても、数字自体に穴を開けてはならない。

3-14-4　サイドナンバープレート
サイドナンバープレートは、リヤホイール・スピンドルを通る水平線より上に設けられ、ナンバープレートの前端はライダーのフットレスト後方200㎜のところを通る垂直線より後方に位置していなくてはならない。ナンバープレートは、はっきりと見えるように装着されなくてはならず、モーターサイクルの一部分や、シートに座ったライダー自身により隠れないようにしなくてはならない。

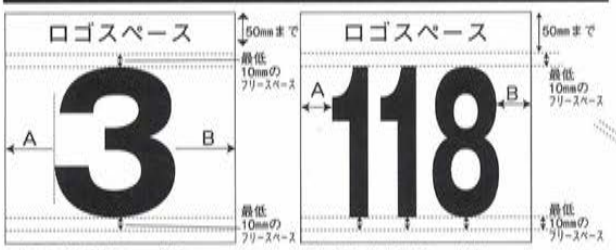
3-14-5　フロントナンバープレート

3-14-5-1　メッシュ地のプレートが認められる。

3-14-5-2　ナンバープレートへの広告／縁取り（スポンサーマーク表示）

3-14-5-3　フロント及びサイドナンバープレートへの広告（スポンサーマーク表示）は、ナンバープレートの上から50㎜までのスペースに認められる。また、数字の上下10㎜及びナンバープレート内で最低50㎜のフリースペースが設けられていなければならない。

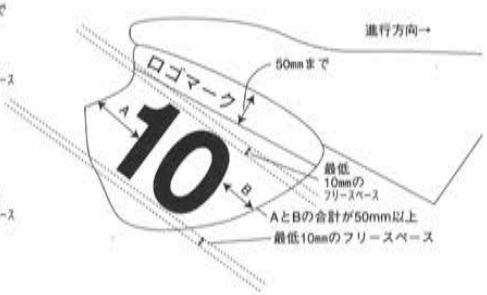
フロントナンバープレート



AとBの合計が50mm以上
例）Aが10mmでBが40mmもOKです。

AとBの合計が50mm以上

サイドナンバープレート



3-14-6　別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。

3-14-7　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に、地の色同様につや消しで書かれなければならない。数字の最低寸法は下記の通りとする。（形状は図を参照）

数字の高さ	140㎜	ストローク幅	25㎜
数字の幅	80㎜	数字間のスペース	15㎜

1234567890
1234567890
1234567890

3-14-8　数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線「7」は水平のラインなしの単純な傾斜線。

3-14-9　正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキ

ングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

3-14-10　すべてのナンバープレートの周囲には、最低50㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

3-14-11　この規則に適合していないナンバー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。

3-14-12　ナンバープレートの色

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。

チャイルドクロス		白地に赤文字	
ジュニア	赤地に白文字	レディス	白地に黒文字
国内Ｂ級	白地に黒文字	国内Ａ級	黄地に黒文字
国際Ｂ級	紺地に白文字	**IA1（国際Ａ級250）**	赤地に白文字
IA2（国際Ａ級125）		黒地に白文字	

その他、ナンバープレートの地色および数字の色について、モーターサイクルのクラスや競技の形式などによって変わる場合があり、大会特別規則によって示される。

4 燃料、燃料／オイルの混合液

4-1　すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない（AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される）。

4-2　競技に使用できるガソリン

競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

4-2-1　競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

4-2-2　競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。

（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）

鉛の含有量は0.013ｇ／ℓ以下であること。

リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。

密度は15℃において0.725ｇ/ml～0.780ｇ/mlであること。

4-2-3　競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。

4-2-4　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に限られる。

4-3　大会特別規則（全日本モトクロス特別規則等）により、ガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

5 音量規制

5-1　計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500㎜で、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとするが、少なくとも地面から20㎝上方でなくてはならない。もしこれが不可能な場合、計測は45°上方で行ってもよい。

5-2　ノイズテストの際、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。

5-3　規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイ

レンサーを変更する事が禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。

5-4 ギヤはニュートラルにし、エンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は、所定のrpmに達した時に行うものとする。

5-5 現在のモトクロス車両は排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記の固定回転数で実施する。

85ccまで	8,000rpm	250ccを超え450ccまで	4,500rpm
85ccを超え125ccまで	7,000rpm		
125ccを超え250ccまで	5,000rpm		

5-6 エンジンの音量計測には、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。

5-7 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

5-8 現行の音量規制値

2ストローク車両は最大98dB/A、4ストローク車両は94dB/Aとする。

予告：2006年より2ストローク車両の音量は96dB/Aとなる。

5-9 周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。

5-10 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差＋1dB/Aが認められる。

気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

5-11 レース後の最終検査においては、＋2dB/Aの許容誤差が認められる。

5-12 メーターの読み方は常に切捨てとする。(100.9dB/A＝100dB/A)

5-13 その他規則についてはFIM規則に準ずる。

6 テレメトリー

6-1 動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

6-2 マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

6-3 自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

6-4 自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7 重量

クラス	2ストローク	4ストローク
85cc	65kg	—
2(125cc)：2ストローク100～250cc／4ストローク175～250cc	88kg	88kg
1(250cc)：2ストローク175～250cc／4ストローク290～450cc	98kg	98kg

2005 MOTOCROSS RULES

付則 18

国内モトクロスの仕様

市販レーサーを基本に参加者のコストを抑制、安全性の保持、更に公平性を維持しながらハイレベルなレースを指向し全ての参加者が充足感を得られるレースとすることを基本理念とする。

1 クラス区分

クラス	エンジン排気量		最多気筒数	最多変速段数	国際B級、国内A・B級	ジュニア、レディス
	2ストローク	4ストローク				
85	51cc～85cc	—	1	6	○	○
2(125)	100cc～125cc	175cc～250cc	1	6	○	×
1(250)	175cc～250cc	290cc～450cc	1	6	○	×

2 出場車両

2-1　国内A級、国内B級、ジュニア、レディス
車両は一般市販レーサー、または一般生産型車両としMFJが公認したもの。

2-2　国際B級
車両は一般市販レーサー、またはオフロード専用車としMFJが公認したもの。

2-3　国内A級、国内B級及び国際B級共通項目
車両は国内競技規則及びモトクロス基本仕様に示されているすべての条件に適合していること。

3 車　重

3-1　各クラスの最低車両重量は半乾燥重量で下記のとおりとする。
3-1-1　85ccクラス　65kg
3-1-2　2(125cc)クラス　88kg
3-1-3　1(250cc)クラス　98kg
3-2　半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。
3-3　ダミーウエイトによる車重の調整は認められない。
3-4　レース後の計測においては1%の許容誤差が認められる。

4 音　量

4-1　音量の測定はFIM方式で測定する。
測定手順についてはモトクロス基本仕様を参照。

4-2　2ストローク車は下記エンジン回転数で測定し音量は98dB/A以下でなければならない。

85ccまで	8,000rpm
85ccを超え125ccまで	7,000rpm
125ccを超え250ccまで	5,000rpm
250ccを超え450ccまで	4,500rpm

4-3　4ストローク車の音量は94dB/A以下とする。
※全日本選手権に出場する車両（国際A・B級）の音量は98dB/A以下とする。
（全日本開催期日、全日本開催会場に限る）
付則16全日本モトクロス選手権大会特別規則⑪出場車両（200頁）参照。

4-3　**2006年より全日本選手権における全日本選手権対象クラス（2ストローク、4ストローク車ともに）の音量は、96dB/Aとなる。**

5 互換性

5-1　フレームの打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一モデル内にあたっては、一切の追加工無しで単品、またはアッセンブリーで組み付け可能な部品については相互に互換が認められる。

5-2　下記の部品は同一メーカーかつ公認車両同士で相互に互換性があれば流用することが認められる。

5-2-1　ミッションアッセンブリーまたは単品
5-2-2　フロントフォークアッセンブリーまたは単品
5-2-3　リヤサスペンションユニット及びリンク関係
5-2-4　リヤフォークアッセンブリーまたは単品
5-2-5　キャブレター
5-2-6　シリンダーコンプリート
5-2-7　シリンダーヘッドコンプリート
5-2-8　ピストン及びピストンリング

6 燃　料

6-1　燃料はMFJが定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。
詳細はモトクロス基本仕様「④燃料、燃料／オイルの混合液」（213頁）を参照。

6-2　大会特別規則（全日本モトクロス特別規則等）により、ガソリンの銘柄及び供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

7 マシン仕様

以下に明記されていない全てのアイテムについては、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。
但し、5条に適用できる項目はその条項に従って変更してもよい。

7-1　フレーム及びサブフレーム

7-1-1　フレームは公認車両として製造メーカーが製作した状態のものでなくてはならない。

7-1-2　フレームには製造メーカーの車両識別番号（シャーシ・ナンバー）が刻印されていること。

7-1-3　フレームへの追加、削除は一切認めない。
但しサイドスタンドブラケットの削除及びエンジンガードプレートを追加するためのフレームへの改造及び補修を目的とするフレームへのガゼット追加は認められる。（詳細は項目22）を参照

7-1-4　ボルトオンタイプのサブフレームは、同一車両メーカーで且つ公認車両同士であれば相互流用することが出来る。

7-1-5　塗装方法に制限はないが、フレーム、サブフレームへの研磨は許可されない。

7-2　フロントフォーク

7-2-1　フロントフォークは、公認車両の状態でなければならない。但し、同一車両メーカーでかつ公認車両同士であればボルトオンタイプに限り相互流用することが出来る。

7-2-2　フォークスプリングは変更しても良い、またスプリングの長さを調整するためのカラーを追加しても良い。

7-2-3　フォーククランプに対するフロントフォークの高さと位置は変更することができる。

7-2-4　ホールショットデバイスは追加することができる。

7-3　リヤフォーク（スイングアーム）

7-3-1　リヤフォークは公認車両の状態でなければならない。

7-3-2　チェーンガイド（スリッパーを含む）は変更または補強しても良い。

7-4　リヤサスペンションユニット、リヤサスペンションリンケージ

7-4-1　リヤサスペンションユニットは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-4-2　リヤサスペンションのスプリングは、変更しても良い。

7-4-3　リヤサスペンションリンケージは、公認車両の状態のものでなければならない。
但し同一車両メーカーで、かつ公認車両同士であればボルトオンタイプに限り相互流用することができる。

7-5　ホイール／タイヤ

7-5-1　ホイールは、一般市販型ホイールと交換しても良い。但し、ホイールの構造は公認車両と同じものでなければならない。

7-5-2　タイヤサイズは規制しない。

7-5-3　スプロケット（エンジンスプロケット及びリヤスプロケット）は変更してもよい。

7-5-4　ドライブチェーンは、サイズを含め自由とする。但し、変更する場合は、サイズ及び強度がスタンダードと同等かそれ以上のものでなければならない。

7-5-5　その他詳細についてはモトクロス基本仕様を参照。

7-6　ブレーキ

7-6-1　ブレーキディスクは変更しても良い（雨天用、ドライ用）。

7-6-2　油圧ブレーキラインは変更しても良い。

7-6-3　ブレーキパッドは変更しても良い。

7-6-4　ブレーキディスクカバーは取り付けても、取り外しても良い。

7-6-5　ブレーキレバー及びブレーキペダルは変更しても良い。

7-6-6　その他モトクロス基本仕様を遵守する。

7-7　フットレスト

7-7-1　フットレストは改造して位置を変更しても良い。但しフットレストブラケットの

位置は公認車両の状態のものでなければならない。

7-7-2 フットレストは溶接により補強しても良い。

7-7-3 その他詳細はモトクロス基本仕様を参照。

7-8 ハンドルバー／ハンドコントロール

7-8-1 ハンドルバー及びハンドルグリップは変更しても良い。

7-8-2 ハンドルバーを変更する為にアッパーブラケット及びアンダーブラケットアッセンブリーの変更は認められる。

7-8-3 ハンドルバーとハンドコントロールの位置は変更しても良い。

7-8-4 ケーブル（クラッチ、スロットル）は変更しても良い。

7-8-5 クラッチレバーは変更しても良い。

7-8-6 その他詳細についてはモトクロス基本仕様3-5、3-6、3-7（210頁）を参照。

7-9 マッドガード（フェンダー）／サイドカバー（ゼッケンプレートを含む）及びラジエターシュラウド

7-9-1 マッドガード、サイドカバー及びラジエターシュラウドは変更してもよい、但し、カーボンファイバーの使用は禁止する。

7-9-2 変更するマッドガード、サイドカバー及びラジエターシュラウドの外観形状は基本的に公認車両の状態と同等でなければならない。

7-9-3 その他詳細についてはモトクロス基本仕様3-10を参照。

7-10 燃料タンク

7-10-1 燃料タンクは公認車両の状態のものでなければならない。

7-10-2 フュエルコック及びフュエルラインは変更しても良い。

7-10-3 フュエルベントラインは変更しても良い。

7-11 シート

シートはライダーに合わせて変更しても良い、また形状も変更しても良い。

7-12 ラジエター

ラジエターは公認車両の状態のものでなければならない。

7-13 エアーボックス（国際Ｂ級は付則18-1国際Ｂ級の仕様221頁参照）

7-13-1 エアーボックスは公認車両の状態のものでなければならない。

7-13-2 エアーフィルター・エレメントは変更しても良い。

7-13-3 雨天時の防水防泥対策は許可される。

7-14 キャブレター

7-14-1 キャブレターは、公認車両の状態のものを使用しなければならない。

7-14-2 キャブレターのセッティングは、取り外し可能なセッティングパーツ（ジェット、ニードル、スロットルバルブ、バルブスプリング等）により使用状況に適したセッティングに変更することができる。

7-15 シリンダーヘッド（国際Ｂ級は付則18-1国際Ｂ級の仕様参照）

7-15-1 シリンダーヘッドは、公認車両の状態のものでなければならない。但し、５条（互換性）に準ずるものはその限りではない。

7-15-2 シリンダーヘッドに材質を追加したり機械加工で取り除いたり、改造してはならない。但し、各ポートまたは燃焼室のカーボン除去程度のポーリッシングは認められる。

7-15-3 シリンダーヘッドガスケットは一般市販のものと変更しても良い。ガスケットの厚さも変更しても良い。ガスケットの変更による圧縮比の変更は認められる。

7-16 クランクシャフト

クランクシャフトは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-17　コンロッド

コンロッドは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-18　ピストン

ピストンは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-19　ピストンリング

ピストンリングは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-20　シリンダー（国際B級は付則18-1国際B級の仕様221頁参照）

7-20-1　シリンダーは、公認車両のままでなければならない。

7-20-2　但し各ポートのバリ取りやカーボン除去程度のポーリッシング（過度な表面磨きによる寸法の変更は認められない）は認められる。

7-20-3　2ストローク車のリードバルブアッセンブリーは変更または交換しても良い。

7-20-4　シリンダーヘッドとの合わせ面（上面）の歪み是正のための表面仕上げは許可される。（歪みの目安は0.05㎜を限度とする）

7-21　クランクケースと他のエンジンカバー（ジェネレーターカバー・クラッチカバー）

7-21-1　クランクケースは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-21-2　クランクケース／ギヤボックス／クラッチカバー／ジェネレーターカバーを保護する目的で追加としてガードプレートを取りつけることができる。

7-21-3　ガードプレートを追加するためのフレームへの改造は許可される。

7-21-4　ガードプレートの材質には、ステンレススチール／アルミニウムプレート／カーボン・ケブラー・コンポジット等を使用することができる。

7-21-5　樹脂製のジェネレーターカバーが取り付けられている場合、金属製のカバーに変更することが認められる。

7-22　トランスミッション／ギヤボックス

7-22-1　トランスミッション/ギヤボックスは、公認車両の状態のものでなければならない。但し5条（互換性）に適用したものとの変更は認められる。

7-22-2　カウンタースプロケットの変更は許可される。

7-22-3　チェンジレバー（ペダル）は変更しても良い。

7-22-4　キックレバーは変更しても良い。

7-23　クラッチ

クラッチは、公認車両の状態のものでなければならない。
但し下記部品は変更することができる。

7-23-1　フリクション・プレート

7-23-2　クラッチ・プレート

7-23-3　クラッチスプリング

7-23-4　クラッチ・バスケット（アウター）、プライマリードライブギヤ

7-23-5　プレッシャープレート

7-23-6　クラッチセンター

7-24　イグニッション／エンジンコントロールシステム

7-24-1　イグニッション／エンジンコントロールシステムは公認車両の状態のものでなければならない。

7-24-2　ワイヤーハーネスの変更は許可されない。但し、一般公道用車両のワイヤーハーネスは変更しても良い。

7-24-3　スパークプラグは変更しても良い。
7-24-4　ローター（マグネト）によるイナーシャーの変更はしても良い。
7-25　エキゾーストシステム
7-25-1　エキゾーストパイプ及びサイレンサーは変更しても良いが、チタニウム素材の使用は認められない。但し、車両公認時にチタニウム素材を使用している場合は例外とする。
7-25-2　音量規定に適合していること。
7-25-3　その他詳細についてはモトクロス基本仕様3-4を参照。

8 各部の仕上げ調整

各部の仕上げ調整とは、公認車両時の基本仕様を変更することなく各製造メーカーがマニュアルで指示している仕上げ調整をいう。

9 公認車両から変更、交換できるもの

9-1　潤滑油、ブレーキフルード、サスペンションオイル。
9-2　ガスケットとガスケットの材質。
9-3　カバー、ケース等のボルト、ナット。
9-4　ペイントの色、デカール。

10 追加の装備

下記装置は基本的に使用することが禁止される。
10-1　テレメトリー
10-2　その他データ収集装置

付則18－1　国際B級の仕様

1 マシン仕様

1-1　エアーボックス

エアーボックスは変更、改造してもよい、エアーボックスの材質は自由とする。

1-2　シリンダーヘッド

シリンダーヘッドは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。

1-2-1　シリンダーヘッドの各ポート及び燃焼室に関しては通常のチューニングして施されるポーティングまたはポリッシングは許可される。

1-2-2　シリンダーヘッドガスケット面の表面加工は許可される。

1-2-3　圧縮比は変更しても良い（但し、２ストローク車の一次圧縮比は変更できない）。

1-3　シリンダー

シリンダーは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。

1-3-1　２ストローク車における通常のチューニングとして施される各ポートのポーティングまたはポリッシングは許可される。
また、ポーティングによるポートタイミングの変更も許可される。

1-3-2　シリンダーベース面の表面加工は許可される。
その他の仕様は国内モトクロス仕様に準ずる。

1-4　エキゾーストシステム

1-4-1　エキゾーストパイプ及びサイレンサーは変更しても良い。

1-4-2　チタニウム製の材質を使用しても良い。

付則18−2　50ccクラスの仕様について

1 基本理念

モーターサイクルスポーツの入門クラスとして参加者のコスト抑制・安全性の保持とともに公平性を維持し、誰もが楽しめ充足感を得られるクラスとすることを基本理念とする。

2 クラス区分

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
50	～50cc	1

3 出場車両

車両はMFJ公認車両でなければならない。

4 公認車両に対し、下記以外の改造、変更は認められない。

4-1　タイヤの変更（ただし、ホイールサイズおよび純正タイヤサイズの変更は不可）
4-2　スパークプラグの変更
4-3　ハンドルグリップの変更
4-4　シートの変更
4-5　ペイント、デカールの変更
4-6　潤滑油、サスペンションオイルの変更
4-7　キルスイッチの変更
4-8　ステップの変更（但し、一切の追加加工は認められない）
4-9　メインジェットの変更（但し、メーカーの出荷する純正部品に限る）
4-10　スプリングおよびバンプラバーの変更

注意事項

マフラーはノーマルに限る。（製造時の溶接以外の溶接（加工）のあるものは、一切認められない）
キャブレター口径、変更、改造は一切認められない。
スプロケットの変更は認められない。
ボアアップは認められない。
規則に違反した場合、ライダー並びにその保護者に対し罰則が与えられることがある。

車検方法

外装のチェック
他より車両に関する抗議がある場合は、当該ライダーのピットクルーが車検場にてキャブレターの分解を行い車検にて検査される（分解の範囲はキャブレターのみとする）。

TRIAL
トライアル

CONTENTS

▼付則19　トライアル競技規則

1　トライアルの定義……224
2　完走者……224
3　適用の範囲……224
4　コース……224
5　セクション……225
6　障害……226
7　持ち時間……227
8　練習……227
9　出場に関する手続き……227
10　技術規則関連……228
11　ペナルティ……229
12　結果の記録……231
13　セクションの閉鎖……231
14　結果と順位……231
15　大会の中断……231
16　同点……231
17　賞……231
18　抗議……231
19　本規則の解釈……232
20　本規則の施行……232
付則　判例集……232

▼付則20　2005年全日本選手権大会特別規則

1　適用の範囲……234
2　セクションの公認……234
3　オブザバーションエンクロージャ……234
4　開催クラス……234
5　参加資格……234
6　出場料およびMFJ共済会掛金……234
7　ゼッケンナンバー……235
8　メカニック……235
9　車両検査……236
10　スタート……236
11　結果の記録（スコアカード）……236
12　持ち時間（タイムキーピング）……236
13　セクション……237
14　イエローカード……238
15　賞および得点（ポイント）……238
16　同点……238
17　本規則の施行……238
付則　判例集……238
2005年全日本トライアル選手権開催日程……240
付則21　トライアル基本仕様……241
付則22　国内トライアルの仕様……247

※2005年度の変更点は太字で示されています。

2005 TRIAL RULES

付則 19

トライアル競技規則

1 トライアルの定義

1-1 トライアルとは、ライダーの技術および正確性が結果の基盤をなす、モーターサイクル競技である。

1-2 コースの中にセクションが配置される。

1-3 セクションとは走行するライダーの技術が観察され、減点が科される区間である。加えてコースを走行するにあたり、コースの一部分またはコース全体に時間制限が与えられる。

1-4 コースはクロスカントリーの地形（林道など）で構成されても良いし、インドアに設定されても良い。

2 完走者

完走者とは、車両自体の動力・推進力・重力等の自然現象およびライダー自身の筋力によって、人車一体となり、他人の力を借りずに規定された時間内にコース全体を走りきった者をいう。

3 適用の範囲

国内のトライアル競技会は付則19トライアル競技規則、国内競技規則（224～233頁）、および各大会の主催者より配布される大会特別規則（公式通知等）によって開催される。

4 コース

4-1 競技は大別して、同時にスタートして各セクションを自由にめぐる方式と、コースを定めて順次セクションをめぐる方式がある。大会特別規則（公式通知等）で特に定めない限り、コースを定めて順にセクションをめぐる方式が採用される。

4-2 コースとはスタート地点から最終ゴール地点まで、定められた順路全体を指す。

4-3 コースを定める場合、移動は原則として一方通行とする。例外的に交互通行となる場合、通路を区分けしたり、オフィシャルを配置するなど、安全上の対策が施される。

4-4 セクショントライの順番待ちはコースに含まれる。

4-5 主催者が特に認めた補助や、認められたショートカットコース（コースをセクション順にまわらずにパドックに戻るため、主催者が設定する通路、近道）の使用は例外的に認められる。

4-5-1 距　離

コース全長は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。

4-5-2 コースマーク

コースはコースマーク（案内矢印）、看板、コーステープによって表示されたコースを正確に通らなくてはならない。

4-5-2-1　コースから外れてしまったライダーは、外れてしまった地点からコースに復帰しなくてはならない。

4-5-3　コース内での補助
コース上ではいかなる者からも部品等を受け取ることができる。（セクション内を除く）ただし車両の補修、部品の交換などの作業はライダー本人が行なわなくてはならない。（全日本選手権ではルールが異なる）

4-5-4　ライダーパドック
主催者の定めるライダーパドック（選手用駐車場）内であれば、車両の補修、部品の交換などであっても、補助を受けることができる。

4-5-5　コース移動に関する義務
コースの移動は原則として時速20km以下とし、観客の安全を最優先しなくてはならない。

5 セクション

5-1　大会のセクション数は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。

5-2　すべてのセクションには、セクション番号が明確に表示されている。ライダーはその番号の順序に従って、第１セクションから順にトライしなくてはならない。

5-3　すべてのセクションには、“セクション入り口”を「IN」と、“セクション出口”を「OUT」と明確に表示される。

5-4　“セクション入り口”と“セクション出口”の間のセクション区間内は、右側がセクションテープ（色の区別はない）または赤色セクションマーカーで左側はセクションテープ（色の区別はない）または青色セクションマーカーによって示される。これらのセクションを示すために使われるテープ、杭、マーカー等のすべてを「セクション表示物」と呼ぶ。

5-5　セクションを示すためにテープを使用する場合、テープは地上から最低10cm、最高30cmの間の高さに張らなくてはならない。

5-6　セクションの幅は、セクションマーカー・ゲートマーカーによって制限される場合1.2m以上、セクションテープによって制限される場合2.0m以上の幅があることを原則とする。

5-7　セクション内にいる時間とは、車両のフロントホイールの中心（ホイールスピンドル）が“セクション入り口”の表示を通り過ぎてから、“セクション出口”の表示を通り過ぎるまでの時間をいう。

5-8　“セクション入り口”“セクション出口”“ゲートマーカー”“進行方向ゲート”の表示をリヤホイールがフロントホイールより先に通過した場合“失敗”（セクションの走行技術に関して、もっとも重い減点（５点））となる。

5-9　“ゲートマーカー”“進行方向表示ゲート”への進入の定義は「左右のマーカーを結ぶ線を車両の一部が越えること」で進入があったとみなされる。

5-10　ゲートに進入した後、手前に戻ってしまったり、いったん通過して、逆側から進入しても失敗とされる。

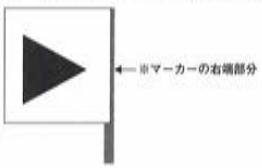
5-11　各クラス用ゲート
ひとつのセクションを複数クラスが混走する場合、クラス別専用ゲート（セクションを部分的に制限する関門のこと。左右一対のゲートマーカーで表示され、原則的に左右1.2m以上の間隔で制限される）を設ける。この場合、各クラスとも当

該クラスのゲートを通過しなければならない。

5-11-1　ゲートはクラスを表示した側がイン側、裏側がアウト側である。ゲートにアウト側から進入した場合“失敗”とされる。

5-11-2　ゲートの示す範囲は、ゲートに示されている矢印の先端と先端の間（矢印の先端がマーカー端部に無い場合、マーカーの内側端部がゲートの示す範囲とする）と解釈する。前輪および後輪は厳密にこの間を通過しなくてはならない。

例：

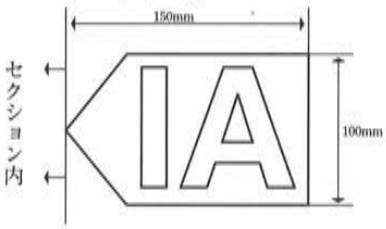


左記のような表示だった場合、矢印の先端でなく、マーカーの右端部分がゲートの示す範囲となる。

5-11-3　他クラス用ゲートは通過しても、通過しなくても良い。しかし、他クラス用のものであってもセクション表示物の現状を変化（テープ、マーカー、杭などに車両、ライダーが干渉して壊す、たるませる、移動させる、押し倒す、引きちぎる等の行為）させると“失敗”となる。

5-12　クラスは以下のように示す。

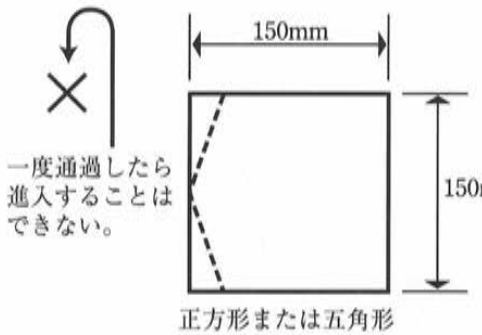
5-12-1　ゲートマーカー



国際A級スーパークラス	IAS（赤地に黄色文字）
国際A級クラス	IA（赤地に白文字）
国際B級クラス	IB（緑地に白文字）
国内A級クラス	NA（黄色地に黒文字）
国内B級・ジュニア	NB（白地に黒文字）

5-12-2　進行方向表示ゲート

セクションの進行方向を特に定める場合、進行方向表示ゲートを左右一対で設ける。このゲートはすべてのクラスに適用され、いったん通過したあと再び進入した場合“失敗”とみなされる。



各クラスに共通
（黄色）

6 障害

6-1　トライ中のライダーが予期しない障害物にトライを妨害された場合、オブザーバーの判断によって再トライが認められる。

6-2　再トライが実施される場合、そのセクションは妨害のあった地点から採点され、その地点までの減点はそのままとする。

7 持ち時間（タイムキーピング）

7-1　持ち時間

ライダーの持ち時間は大会特別規則（公式通知等）に記載される。すべてのライダーに、完走するための持ち時間が同様に与えられる。

7-2　スタート時間管理

スタート時間コントロールは、スタート地点で行われる。

スタート時間に遅れたペナルティは１分まで毎に１点。20分以上の遅れは失格となる。

7-3　ゴール時間管理

大会特別規則（公式通知等）に特別に記載されなかった場合、タイムコントロールは最終セクションを出てすぐに、明確に、そして良く見えるように設置される。しかし最終ゴール地点でゴールチェック（車両チェック）を受けるまで、ライダーは競技の管理下にある。

ゴール時間に遅れた場合、失格となる。（全日本選手権に関しては付則20-12-1-3（236頁）参照）

7-4　セクション持ち時間

セクション個々に持ち時間が設定される場合、持ち時間はどのライダーにも同等に与えられ、時間管理の方法とともに大会特別規則（公式通知等）に記載される。持ち時間以内にセクション完走が果たせなかったライダーは、そのセクションに関して“失敗”となる。

8 練　習

8-1　大会日以前の設定されたコース中及びセクションでの練習は禁止される。これに違反した場合は失格とされる。

8-2　大会会場での練習が認められる期間と場所（ウォーミングアップエリア）は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。

9 出場に関する手続き

9-1　大会へのエントリー

出場申し込み方法の詳細は大会特別規則（公式通知等）に記載される。申し込み用紙に必要事項をすべて記入し、定められた出場料、および共済会掛金を添えて申し込むこと。

9-1-1　締切日以降のエントリーは認められない。電話による申し込み等、定められた以外の方法は認められない。

9-1-2　受理された車両は、同メーカー同型式の場合を除いて変更できない。しかし競技監督に書面で申し込み、許可が得られた場合は例外とされる。（変更手数料5,000円）

9-2　エントリー料

エントリー料は大会特別規則（公式通知等）に記載される。

9-3　メカニックの登録

メカニックの登録は、全日本選手権のみ認められる。

9-4　ライダーに伴走するアシスタント、ヘルパーが認められる場合、認められる行為等の詳細は大会特別規則（公式通知等）にて告知される。

9-5　ライダー、メカニックのゼッケンナンバー

ライダーおよびメカニックは、主催者から指定されたナンバーを車両検査までに、規定の書体、規定の色分けで記入していなくてはならない。

9-6　出場者受付

大会当日にライダーとメカニックの出場資格の確認を行なう。

確認するもの：MFJライセンス、参加受理書、健康保険証（コピー可）
出場者受付の時間は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。

10 技術規則関連

10-1　モーターサイクルの装備

10-1-1　車　　両：車両は国際Ａ級、国際Ｂ級は付則21トライアル基本仕様（241頁）に合致した車両。国内Ａ級以下はトライアル基本仕様と国内トライアルの仕様（247頁）に合致したMFJ公認車両でなくてはならない。改造されて型式が判別できないかまたは車両検査に不合格となった車両は、出場が認められない。

10-1-2　タ イ ヤ：**自由とするが、トライアル基本仕様3-13トライアルタイヤ（244頁）に準拠していること。**

10-1-3　ガソリン：トライアル基本仕様[4]燃料、燃料／オイルの混合液に適合するガソリンだけが認められる。

10-1-4　上記規則（10-1-1、10-1-2、10-1-3）に適合しない場合、失格となる。

10-1-5　メカニックの使用する車両は、MFJ公認車両でなければならない。

10-2　ライダーとメカニックの装備

10-2-1　MFJ公認ヘルメットの着用が義務づけられる。MFJ公認ヘルメットには、公認マークが貼付されている。
ヘルメットマーク

10-2-2　服装は、下半身は長ズボン、上半身は長袖でなければならない。手袋、および足首以上を保護する突出部分のないブーツなど革靴が義務づけられる。

10-3　音量規制

10-3-1　競技前に、車両の音量が計測される。不合格の車両は、基準に達するまで調整したり、部品を交換することができる。

10-3-2　車検に合格したサイレンサーだけがマーキング（車検を受けた部品であることを証明するため、ペンキなど落ちにくい塗料で部分的に塗装すること）を受ける。

10-3-3　音量の規制値は、FIM方式（50cm離れて5000回転）で測定し、94dB/Aを超えないこと。

10-4　車両検査
大会当日出場資格の確認後、ライダーとメカニックの車両検査を行なう。検査を受ける車両は、ライダー、メカニック各１名に対し１台に制限されている。

10-5　部品のマーキング

10-5-1　部品がマーキングされる場合、その詳細が大会特別規則（公式通知等）に掲載される。

10-5-2　マーキングされた部品は、競技期間中交換が禁止される。

10-5-3　サイレンサーがマーキングされた後ダメージを受け、大幅に音量が増した場合、サイレンサーを交換するか走行を停止しなくてはならない。

10-5-4　サイレンサーを交換する場合、オフィシャルに申し出なくてはならない。

10-5-5　サイレンサーを交換した車両は、最終ラップのマシンチェック後、主催者によって車両が保管され音量検査が行われる（規制値を超えていた場合、失格となる）。

10-6　ライダーの責任
マーキングが行われた場合、ライダーはパーツが適正にマーキングされたことを、自分の責任で確認してから競技を開始しなくてはならない。

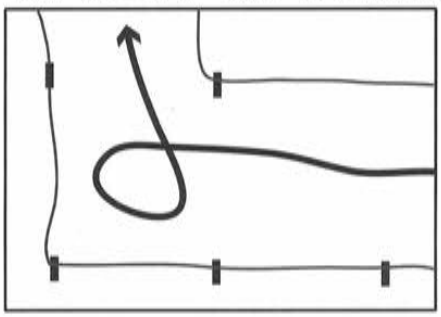
10-7　部品のチェック

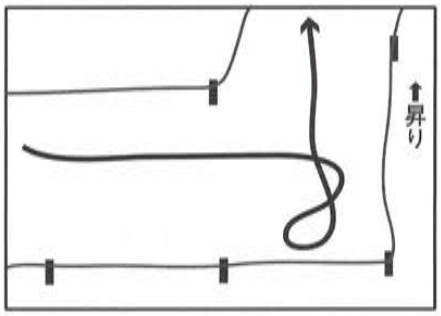
主催者は、競技中にどの車両でも、いつでも部品をチェックすることができる。マーキングされた部品からマークが消えていた場合、その部品を交換したとみなされる。

11 ペナルティ

11-1	タイムペナルティと持ち時間関連
11-1-1	スタート遅れ１分まで毎　　１点
11-1-2	スタート遅れ20分を超えた場合　失格
11-1-3	最終タイムコントロール遅れ　　失格（全日本選手権ではルールが異なる）
11-2	減点
11-2-1	セクションにおいて
	－フォルト１回　　１点
	－フォルト２回　　２点
	－フォルト３回以上　　３点
11-2-2	フォルトの定義
	ライダーの一部または車両の一部（タイヤ、フットレスト（ステップ）、エンジンプロテクションプレートを除く）が地面に接したり、地形（地面、木、枝、壁、石、岩、杭などを総称して「地形」と呼ぶ）によりかかった場合。
11-2-3	“失敗（減点５点）”の定義
11-2-3-1	ライダーが足を着く、着かないにかかわらず、後退してしまった場合。
11-2-3-2	車両のフロントホイールまたはリヤホイールが、セクションの境界（テープなど）を越えて接地した場合。
11-2-3-3	ライダーまたは車両が、マーカーや杭などセクション表示物の現状を変化させた場合。
11-2-3-4	車両のサイド、または後方に両足をついて車両から降りてしまった場合。
11-2-3-5	足つき停止状態にある時、両手でハンドルバーを持っていなかった場合。
11-2-3-6	（セクション持ち時間がある場合）時間内にセクションを完走できなかった場合。
11-2-3-7	ライダーが外部からの援助を受けた場合。
11-2-3-8	ライダーまたはメカニックが、セクションの状況を変化させた場合。
11-2-3-9	セクション**オブザーバー**に告げた後、セクションインしなかった場合。
11-2-3-10	車両が前進しない状態で、ライダーがどこかに寄りかかっている（足を着くこと含む）、またはタイヤを除く車両の一部が接地しているときに、エンジンが停止してしまった。
11-2-3-11	ハンドルバーが地面に接地してしまった場合。
11-2-3-12	車両が完全なループをおこない、その軌跡を前後輪で横切った場合。

図A（ループで“失敗”とされる例）





11-2-4　セクション見落とし（次のセクションにトライしてしまった場合、見落としたセクションに対して）　10点

11-2-5　ひとつのセクションで、いくつかの減点が累積する場合、もっとも重い減点だけが適用される。

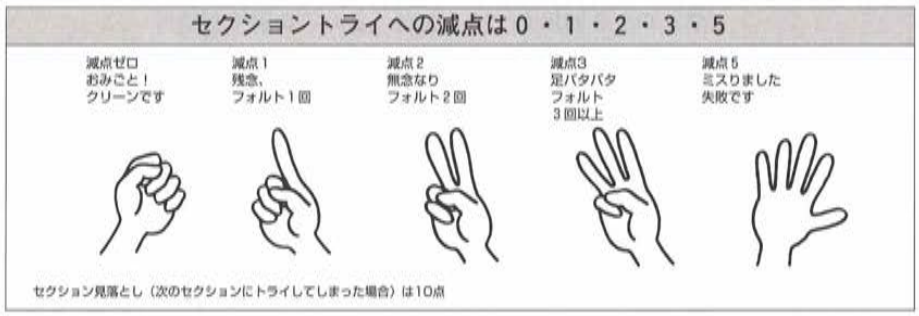
11-2-5-1　しかし以下の減点は加算される。

11-2-5-2　失敗後オフィシャルの指示に従わず、セクション持ち時間経過後も、セクションから出ない。　5点（加算）

11-2-5-3　セクションを1番から順にトライしなかった。　20点（加算）

11-2-6　どちらともとれる判定の場合、ライダーに有利な判定をする。

11-2-7　オブザーバーが、手またはプラカードで示す減点は暫定的なものであり、パンチカードなど記録用紙に記したものが、そのセクションにおける最終的な結果である。暫定的な表示から結果が変更されたり、競技監督から追加減点が通告される場合がある。



11-3　**申告エスケイプの定義**
選手が当該セクションのトライを回避することを申告（エスケープ）し、当該セクションオブザーバーに認められた場合……減点５点

11-4　以下に記す罰金、失格は審査委員会の承認に基づき、競技監督からライダーへ通告される。

11-4-1　罰金
ライダー・メカニックによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動
10,000円以上50,000円以下の罰金

11-4-2　失格
ライダーは以下の行為により失格となる。

11-4-2-1　ライダー・メカニックによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動（重大な場合）。

11-4-2-2　ヘルメット未着用での走行。

11-4-2-3　**コース指示の見落とし（コース間違い）。**

11-4-2-4　競技中の車両、またはライダーの変更。

11-4-2-5　規定外タイヤの使用。

11-4-2-6　認められないガソリンの使用。

11-4-2-7　禁止された薬物の使用。

11-4-2-8　ゼッケンを他者と交換した場合。

11-4-2-9　コースを見失った地点以外からのコース復帰（**コースカット**）。

11-4-2-10　競技期間中のセクションでの練習。

11-4-2-11　大会で成績を上げようとしないライダー、他のライダーのメカニックやアシスタントのように働くライダー。

11-4-2-12　パドックまたは指定された以外の場所で給油（燃料タンク交換を含む）をした場合。

12 結果の記録

12-1　スコアカード（パンチカード、記録カード）が使用される場合、溶けにくい素材でできたカードが配布される。

12-2　ライダーは自分のスコアカードに各セクションでマーク（パンチ）を受け、求められたときには競技役員にスコアカードを手渡す義務がある。

13 セクションの閉鎖

13-1　競技時間が残されていても、最終ライダー通過後バックマーカー（セクション閉鎖を指示するオフィシャル）がセクションを閉鎖する場合がある。

13-2　同時スタート方式の場合、タイムスケジュールで定められた時刻にセクションが閉鎖される。

14 結果と順位

大会の優勝者は、完走者の中で、減点数がもっとも少ないライダーである。

15 大会の中断

大会が終了前に中断されてしまった場合、審査委員会はその大会を無効・取り消しとするか、その結果と賞を正当とするか、状況によって判断する。

16 同　点

16-1　同点が生じた場合、０点がもっとも多いライダーを上位とする。

16-2　依然として同点だった場合１点が最も多いライダー、２点が最も多いライダー、３点が最も多いライダーという順序で判断する。

16-3　それでも同点だった場合、少ないタイムペナルティまたは、計っていたら少ない所要時間で完走したライダーを上位とする。

16-4　所要時間を計測していない場合、最終ラップの成績上位者を上位とする。

16-5　最終ラップも同点だった場合最終ラップの前のラップ、依然として同点だった場合さらにその前のラップという順序で判断する。

17 賞

得点は国内競技規則第３章競技会［㉗公式得点（ポイント）］（42頁）による。

18 抗　議

18-1　抗議は国内競技規則第３章競技会［㉚抗議］（44頁）による。

18-2　**オブザーバー**が下したジャッジに対する抗議はできない。

18-3　車両の分解検査に要した費用は、抗議不成立の場合提出者、抗議成立の場合対象者が負担する。その費用の算定は車検長が行なう。

19 本規則の解釈

本競技細則および競技に関する疑義は、事務局あて質疑をすることができる。なお、この回答は、大会審査委員会の解釈、決定を最終的なものとして示される。

20 本規則の施行

本規則は、2005年１月１日より施行する。

付則　判例集

以下は現在までの適用例をまとめたものです。規則に準じて適用されます。

マナーに関することがら

1）競技中の事故や、競技の参加を取りやめる（リタイヤする）場合は、すみやかに大会本部へ連絡しなくてはならない。

2）ライダーはセクションに入る準備ができしだい、手を挙げる等セクションオフィシャルにわかりやすく進入の合図をするよう心がける。

コース、ウォーミングアップ

1）競技開始前や終了後に競技車両でコース内に立ち入ったり、競技終了後にウォーミングアップエリアや競技エリアで練習することは禁止される。

ライダーの装備に関して

1）MFJ公認ヘルメットであってもMFJの公認マークが貼付されていない場合、特別検査によって公認ヘルメットであるかどうかが確認され、かつ安全性が確認されればその競技で使用することができる（検査料1,000円が必要）。

競技の進行に関して

1）ライダーは、スタートの合図を受けて始めてエンジンを始動することができる。

2）ライダーはセクション内で一切の援助を受けてはならないが、“失敗”後は例外である。

ライダーへの援助

1）許可された場所（パドック）以外で、外部から整備の援助（部品の交換を含む）を受けた場合、失格となる。（全日本選手権の、登録されたメカニックを除く）

2）セクショントライの順番待ちはコースに含まれる。よってライダー自身以外のメカニック、その他のサポートスタッフによる順番待ちは失格となる。

セクション関連

1）複数クラスが混走するためクラス別ゲートが使用される場合で最下位クラス用ゲートが設けられていない場合、同クラスはセクション内のどこを通っても良い。

ペナルティ関連

1）以下の場合、フォルト１回とみなす。

—体の部分で手、足についてはその付け根から先を同一とみなす。したがって足つきと同時にひざを接地しても、１回のフォルトである。

—足をついた状態でつま先とかかとを交互についた。

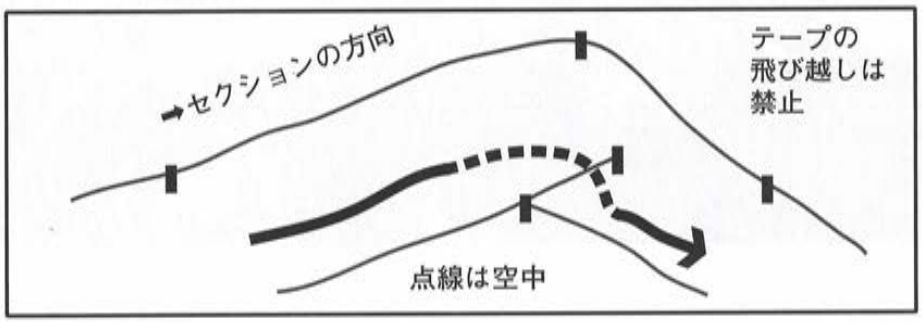
—足をついた状態のまま、引きずられてしまった。

—片足を軸にして、車両を回転させた。

—手を立ち木、壁についた。

—身体または車両が地形にもたれかかり、バランスを修正した。

2）以下の場合、“失敗”とみなす。
—上り坂等で足をついた状態で、フロントタイヤが浮いてタイヤがバックした。
図B（テープを飛び越える例）



“失敗”のペナルティの対象となる「ライダーが外部から援助を受けた場合」には、登録外のメカニックや他のライダーによるセクションの状況変化、ライン指示等、あらゆるサポート行為が援助とみなされる可能性がある。

3）タイムペナルティーは以下の基準による。
14：00分ゴールの場合、00分を1秒でも超えた時点でペナルティーの対象となる。

4）“失敗”となるエンジンストップの解釈は、原則として以下のような状況が同時に起きた場合を指す。

・車両が前進していない
・エンジンが停止している
・ライダーの足やタイヤを除く車両の一部が地面および地形に接している

このとき“失敗”（5点）となる。

結果の記録

1）パンチを間違えてしまった場合、正解を示す点数だけを除いて、残る点数を全部パンチする方法が推奨される。

2）以下の場合、“減点”または“失敗”とみなされない。
—ライダーの身体や車両の部分が地形に接触したが、明らかなバランス修正はしなかった。
—前後輪による自クラスのゲートマーカーへの接触を除く、セクション表示物への単純な接触で、現状は変化しなかった。
—テープの上からフローティングターンなどによりフロントタイヤ、リヤタイヤのどちらか片方がテープ外に出て、地形に接触しないでテープ内に着地した。
—セクションの幅を制限しているマーカー付近でのフローティングターン等によるマーカー迂回で、テープ内にあるタイヤの接地面はマーカーの内側を通った。
—V字型の地形でフットレスト（ステップ）がかみ込んで停止した場合、フットレスト（ステップ）に足が乗っていれば“足つき減点”にならない。そのフットレスト（ステップ）上のつま先、足の裏部分が接地していても、意識的なバランス修正が無い場合、足つき減点の対象とならない。

2005 TRIAL RULES

付則 20

全日本トライアル大会特別規則

1 適用の範囲

全日本トライアル選手権シリーズは以下に記す全日本選手権特別規則、トライアル競技規則（224～233頁）、国内競技規則（27～47頁）、および各大会の主催者から配布される大会特別規則（公式通知）によって開催される。

2 セクションの公認

大会前日に査察が行なわれ、査察団によって最終的にセクションが認定される。査察団は審査委員長を団長とし、競技監督、セクション設定責任者、セクション査察員で構成される。

3 オブザベーションエンクロージャ

一般観客用エリアとセクションの間に、オフィシャル、ライダー、メカニックが立ち入れるエリア（オブザベーションエンクロージャ）を設けることが望ましい。

4 開催クラス

国際B級部門、国際A級部門、国際A級スーパークラス部門とする。

5 参加資格

5-1	国際A級スーパークラス
5-1-1	前年度全日本選手権国際A級スーパークラスランキング上位10名、MFJトライアル委員会が特に認める者（世界選手権ポイント獲得者等）、および前年度国際A級ランキング上位５名の中の希望者（MFJ事務局への手続きが必要）。
5-1-2	当該年度に有効なトライアル国際A級ライセンス所持者。
5-2	国際A級、国際B級
5-2-1	それぞれ当該年度に有効なライセンス所持者。
5-3	メカニック
5-3-1	当該年度に有効なトライアル国内B級以上のライセンス所持者。

6 出場料およびMFJ共済会掛金

6-1	必要事項を記入した出場申込書、出場料を大会事務局が受理した時点で参加受理書、公式通知等が発送される。
6-2	いったん受理された出場料、MFJ共済会掛金は**下記6-3以外の場合**、返還されない。

6-3　大会が取り止めになった場合、または参加が拒否された場合にのみ出場料、MFJ共済会掛金が返還される。（申込者が必要な手続きを怠った場合は、これに当てはまらない）

	総　額	内　訳	
		出場料	MFJ共済会掛金
国際A級部門（スーパークラス含む）	12,000円	11,500円	500円
国際B級部門	12,000円	11,500円	500円
メカニック	6,000円	5,500円	500円

7 ゼッケンナンバー

全日本選手権の年間指定ゼッケンは以下の基準による。

7-1　国際A級スーパークラス
7-1-1　前年度国際A級スーパークラス上位から指定する。（ランキング10位まで）
7-1-2　トライアル委員会が特に認める者。（世界選手権ポイント獲得者等）
7-1-3　前年度国際A級上位から指定する。（上位５名の希望者）
7-2　国際A級
7-2-1　前年度国際A級で、スーパークラスを希望しなかった者を指定する。（上位５名から）
7-2-2　前年度国際A級スーパークラスからの降格者（申請降格者を含む）を指定する。
7-2-3　前年度国際A級上位から指定する。（ポイント獲得者）
7-2-4　前年度国際B級からの自動昇格者を指定する。
7-3　国際B級
7-3-1　国際A級への昇格者を除く、前年度の全日本ランキング上位から指定する。（ポイント獲得者）
7-3-2　上記以外は各大会ごとに主催者が指定する。
7-4　ナンバープレートの色は以下のとおり。
7-4-1　国際A級スーパークラス：赤地黄色文字
7-4-2　国際A級：赤地白文字
7-4-3　国際B級：緑地白文字
7-4-4　国際A級スーパークラスのメカニック：黄地赤文字
7-4-5　国際A級のメカニック（スーパークラス除く）：白地赤文字
7-4-6　国際B級のメカニック：白地緑文字
7-5　メカニックのゼッケン番号は、当該メカニックを登録するライダーと同じとする。

8 メカニック

8-1　メカニックの登録
8-1-1　ライダー１名に対し、１名のメカニックを登録することが認められる。
8-1-2　メカニックは、ライダーの出場申込みの際同時に登録しなければならない。この場合ライダーは、登録したメカニックの行動すべてに責任を負うことを認めたものとみなされる。（メカニックの受けた罰則は、登録したライダーもその罰則を同時に受ける。）
8-1-3　登録したメカニックは、有資格者であれば変更が認められる。この場合大会当日の出場者受付において変更手数料（1,000円）を添えて申し込まなければならない。
8-1-4　ライダー単独でエントリーした場合、大会当日のメカニック登録はできない。
8-1-5　大会により、メカニックの登録を認めない場合がある。

8-2　メカニックの義務
8-2-1　メカニックミーティングが開催される場合、必ず出席しなくてはならない。
8-2-2　移動コースは、特に指示の無い場合ライダーと同一とする。逆走はできない。
8-2-3　メカニックは、登録したライダーと同時にスタートしなくてはならない。
8-3　メカニックの行なって良い行為（下記以外は認められない）
8-3-1　パドック以外での車両整備（部品の交換を含む）は、選手本人およびその選手に登録されたメカニックのみが行なうことができる。
8-3-2　メカニックは原則としてセクション内に立ち入ることはできない。ただしトライ失敗の際の補助（安全上の目的）として、その選手に登録されたメカニックのみがセクションオフィシャルの許可を受けた場合に限り、そのセクション内への立ち入りが認められる。

9 車両検査

9-1　競技前の車検に合格した車両にはステッカーが貼付され、下記の部分にマーキングを行なう。
9-2　マーキングを受けた部品以外は、車検後でも交換することができる。
9-3

パーツ名	マーキング（ペイント）部分
フレーム	フレーム前方（ステアリングヘッド）右側
クランクケース	右側
サイレンサー	サイレンサー本体

※シリンダーへのマーキングは不要

10 スタート

10-1　第1戦のスタート順序は、**ゼッケン番号の大きい者からスタートする。**
10-2　第2戦以降は①→②→③の順にスタートする。
① **指定ゼッケンを持たないライダーで各大会ごとに主催者がつけたゼッケン番号の大きい順**
② **年間指定ゼッケン番号の大きい順**
（指定ゼッケンを持っているが全日本においてポイントを持っていない者）
③ **最新全日本ポイントランキングの下位順**

11 結果の記録（スコアカード）

11-1　ライダーはスタート時にスコアカードを受け取り、各ラップごとに交換すること。
11-2　セクションでのパンチの点数は、その場でライダーが確認すること。
11-3　セクションをトライしてもパンチを受けないで次のセクションへ入った場合、前セクションは“セクション見落し”とみなされる。（減点10）
11-4　スコアカードの破損等によって、採点が確認できない場合、当該セクションは**失敗**とみなされる。
11-5　スコアカードは選手自身がパンチを受け、管理しなくてはならない。
11-6　スコアカードを紛失した場合、失格とされる。
11-7　スコアカードは折り曲げたりしてはならない。
11-8　スコアカードの交換場所は、大会特別規則（公式通知等）に示される。

12 持ち時間（タイムキーピング）

12-1　持ち時間

12-1-1　ライダーの持ち時間は特別規則に記載される。すべてのライダーに、完走するための持ち時間が同等に与えられる。

12-1-2　スタート時間に遅れたペナルティは１分まで毎に１点。20分以上の遅れは失格となる。

12-1-3　ゴール時間に遅れたペナルティは１分まで毎に１点。20分以上の遅れは失格となる。

12-2　スタート時間管理

スタート時間コントロールは、スタート地点で行われる。

12-3　ゴール時間管理

12-3-1　大会特別規則（公式通知等）に記載されなかった場合、タイムコントロールは最終セクションを出てすぐに、明確に設置される。タイムコントロールでタイムチェックを受けたライダーは、定められたコースに従い10分以内に最終ゴール地点でゴールチェック（車両チェック）を受け、採点カードを係員に提出すること。この時点でゴール完了となる。

12-3-2　ゴール完了前に指定されたコース外に出たり、パドックに入ったりしてはならない。

12-4　セクション持ち時間

12-4-1　各セクションにセクションを走りきるための持ち時間が与えられ、この時間内にセクションアウトできなかった場合は“失敗”となる。

12-4-2　大会特別規則（公式通知等）に記載されなかった場合、セクション持ち時間は１分となる（変更される場合、最長で１分30秒）。

12-4-3　セクションでのタイムは、計測が開始されたことを知らせるためのホイッスルを所持するオフィシャルによって計測される。

12-4-4　ライダーが持ち時間以内にセクションを走りきれなかった場合、そのライダーは失敗とみなされ、オフィシャルは失敗を告げるホイッスルを長く鳴らす。

12-5　ラップ持ち時間

12-5-1　すべてのライダーに、第一ラップを走りきるための持ち時間が同様に与えられる。

12-5-2　大会特別規則（公式通知等）に記載されなかった場合、第１ラップ持ち時間は３時間30分となる。

12-5-3　第一ラップ終了後のタイムチェックに遅れたペナルティは１分まで毎に１点。20分以上の遅れは失格となる。

13 セクション

トライアル競技細則に定める減点に加え、下記減点を科す。

13-1　セクションでの持ち時間

13-1-1　各セクションにセクションを走りきるための持ち時間が与えられ、この時間内にセクションアウトできなかった場合は、“失敗”となる。

13-2　減点

13-2-1　ライダーまたはメカニックがセクションを著しく変化させた。　５点

13-2-2　オフィシャルの許可を受けずに、メカニックがセクションに入った。　５点

13-2-3　ひとつのセクションで、いくつかの減点が累積する場合、もっとも重い減点だけが適用される。

13-3　しかし、以下の減点は加算される。

13-3-1　メカニックが、セクション審判の判定に反論した。→イエローカード（14イエロ

ーカード238頁参照）

13-4　罰金

13-4-1　メカニックが以下の条項に従わなかった。

13-4-2　モーターサイクル乗車中は、ブーツ、長ズボン、ヘルメットを装着しなくてはならない。

13-4-3　罰則１回目：罰金10,000円

13-4-4　罰則２回目：罰金20,000円

13-4-5　罰則３回目：罰金50,000円

14 イエローカード

14-1　オフィシャルの指示に従わないライダー（メカニック等含む）、および攻撃的な言動をとるライダーに対してイエローカードが提示される。

14-2　オフィシャルはカードの裏に当該ライダーのゼッケンを記入するとともに、そのライダーの行為について内容をメモする。

14-3　そのカードはただちに競技監督に集められ、何らかのペナルティを与えるかどうかの提案とともに審査委員会へ提出される。

14-4　審査委員会はカードを確認し、ペナルティを与えるかどうか判断するとともに再発防止のためにその行為を記録する。

14-5　たびたびイエローカードを受けるライダーには、更なるペナルティが科される。

14-5-1　罰則１回目：５点加算

14-5-2　罰則２回目：５点加算

14-5-3　罰則３回目：失格

15 賞および得点（ポイント）

15-1　各大会ごとに国際A級、国際B級の各クラス（スーパークラスは除く）へベストクリーン賞が与えられる（クリーン数が同数の場合は、成績が上位のものとする）。

15-2　国際A級スーパークラス、国際A級、国際B級部門全日本選手権ランキングの得点

15-2-1　得点はMFJ国内競技規則第３章競技会［㉗公式得点］（42頁）によって与えられる。

15-2-2　全日本選手権ランキングの順位は、上記によって与えられた得点のすべてが加算され、その合計得点によって決定される。

15-2-3　国際A級スーパークラスは、出走台数に関わらず上位10位までの完走者に対しポイントが与えられる。

15-2-4　詳細は全日本選手権ランキング決定基準（56頁）に示される。

16 同点

16-1　同点が生じた場合、0点（クリーン）がもっとも多いライダーを上位とする。

16-2　依然として同点だった場合1点が最も多いライダー、2点が最も多いライダー、3点が最も多いライダーという順序で判断する。

16-3　それでも同点だった場合、少ない所要時間（秒単位）で完走したライダーを上位とする。

17 本規則の施行

17-1　本規則は、2005年１月１日より有効となる。なお、本規則に示されていない事項は、国内競技規則、トライアル競技規則による。

付則

2005年度トライアル・デ・ナシオン（国別対抗世界選手権）選手選出方法について

トライアル・デ・ナシオンの代表選手および監督は、トライアル選手会の原案を基にトライアル委員会で承認された『日本代表選手選考委員会』において審議の上、決定される。

■選出の手順

①トライアル選手会から、デナシオン代表選手候補を最大４名、監督を１名選出する（原案）。

②『日本代表選手選考委員会』を設置し、選手会から選出された代表選手および監督を審議、承認する。『トライアルデナシオン日本代表選手選考委員会』は、当該年度の第１回トライアル委員会前に結成され、トライアル委員会にて承認される。

議決権を持つ『日本代表選手選考委員』は、以下のとおり

・MFJトライアル委員長　・MFJトライアル副委員長　・ジャーナリスト代表（１名）

・選手会代表（１名）　・MFJ事務局（１名）

※選考委員の利害関係が選考対象となった場合、当該委員の代理を選出する。

③最終決定されたメンバーは中央スポーツ委員会にて承認される。

■選出基準

トライアル選手会による候補選手の選出は、世界選手権および全日本選手権・その他公認競技会の成績をもとに選出する。また、当該選手が負傷等の理由により出場が難しくなった場合は補欠選手が出場する。

監督は、選手会において選出され、かつそれまでの経験・実績が考慮され、選考委員の承認を得た人物であること。

[女性クラスの選手選出について]

2005年６月末日までの公認トライアル大会（県大会、地方選手権、全日本選手権）に出場し、ポイントを獲得する等、その成績が考慮された選手の中から選考委員会において選出する。

2005年全日本トライアル選手権大会特別規則

2005年 MFJ全日本トライアル選手権シリーズカレンダー

開催月日	大会名	出場申込先	会場	出場申込期間
3月12日（土） 〜 3月13日（日）	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第1戦 関東大会	MFJ関東支部 〒170-0005　東京都豊島区南大塚3-43-5 アルス新大塚202号 ☎03-3971-0022	茨城県 真壁トライアルランド	2月2日（火） 〜 2月10日（木）
3月26日（土） 〜 3月27日（日）	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第2戦 九州大会	MFJ九州支部 〒812-0007　福岡県福岡市博多区東比恵3-11-9メゾンド水巻1F-B ☎092-473-2616	熊本県 矢谷渓谷トライアル場	2月15日（火） 〜 2月24日（木）
4月30日（土） 〜 5月1日（日）	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第3戦 関東・新潟大会	ケプラン内全日本TR係 〒951-8154　新潟県新潟市堀割町1-7 ☎025-232-1811	新潟県 大日ケ原トライアル場	3月22日（火） 〜 3月31日（木）
調整中	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第4戦 近畿大会	MFJ近畿支部 〒550-0012　大阪府大阪市西区立売堀1-7-14 ☎06-6534-6422	兵庫県 猪名川サーキット	調整中
8月6日（土） 〜 8月7日（日）	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第5戦 中国大会	MFJ中国支部 〒733-0036　広島県広島市西区観音新町1-18-9広島県二輪車安全普及協会内 ☎082-295-6994	鳥取県 HIROスポーツランド	6月28日（火） 〜 7月7日（木）
9月3日（土） 〜 9月4日（日）	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第6戦 北海道大会	MFJ北海道支部 〒001-0925　北海道札幌市北区新川五条20丁目1-20号新川地区工業団地内 ☎011-768-4112	北海道 わっさむサーキット	7月26日（火） 〜 8月4日（木）
10月15日（土） 〜 10月16日（日）	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第7戦 中部大会	MFJ中部支部 〒466-0812　愛知県名古屋市昭和区八事富士見1603 ☎052-833-9676	愛知県 キョウセイドライバーランド	8月30日（火） 〜 9月8日（木）
10月29日（土） 〜 10月30日（日）	MFJ全日本トライアル選手権 シリーズ第8戦 SUGO大会	MFJ東北支部 〒983-0034　宮城県仙台市宮城野区扇町3-3-10 ☎022-284-9484	宮城県 スポーツランドSUGO	9月20日（火） 〜 9月29日（木）

2005年トライアル主要競技会カレンダー

開催月日	大会名	出場申込先	会場
調整中	FIMトライアル世界選手権シリーズ 日本大会	（財）日本モーターサイクルスポーツ協会 〒104-0045　東京都中央区築地2-11-24第29興和ビル別館7F ☎03-5565-0900	栃木県 ツインリンクもてぎ
11月20日（日）	第17回MFJトライアルグランドチャンピオン大会	MFJ東北支部 〒983-0034　宮城県仙台市宮城野区扇町3-3-10 ☎022-284-9484	宮城県 スポーツランドSUGO

開催月日	大会名	開催場所
9月25日（日） 〜 9月26日（月）	2004トライアル・デナシオン	スペイン・セストリエール

以下に規定する基本仕様は、トライアル競技を行う上で必要とされる基本規則であり、トライアルの全ての車両及び競技会に適用される。

カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様が適用される。

1 カテゴリー

1-1 競技専用車両クラス
競技専用に生産された車両

1-2 スポーツプロダクション
競技専用車両を除く一般市販車をベースとしてレース用に改造された車両。

2 排気量の算出方法

2-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。
すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。

2-2 公式
総排気量＝（D^2×3.1416×C÷4）×気筒数
D=ボア　C=ストローク　単位=cm　小数点以下4桁で切り捨て

2-3 測定の際には、ボアに50μmまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100㎜のリミットまで行われる。

2-4 シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。

2-5 全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。

3 一般的なアイテム

3-1 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。
（市販時にこの条件から外れる場合は、市販時の状態を維持することを条件にその仕様が許可される）

3-2 フレームの定義

3-2-1 フレームとは、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。

3-2-2 シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

3-3 スタート装置

スタート装置が義務づけられる。

3-4 リヤスプロケットガード

3-4-1 チェーンとリヤスプロケットの間に身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

3-4-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部を完全に覆わなければならない。

3-4-3 材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その付け方式は、ボルト・オンまたは溶接とし、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。

3-5 エキゾースト・パイプ

3-5-1 エキゾースト・パイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たしていなくてはならない。

3-5-2 エキゾースト・パイプの先端は、最低30㎜にわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。（許容誤差±10°）

3-5-3 エキゾースト・パイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。

3-6 ハンドルバー

3-6-1 ハンドルバーの幅は、600㎜以上、850㎜以下でなければならない。

3-6-2 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。

3-6-3 ハンドルをいっぱいに切った時にハンドルバー（レバー類含む）とタンクの間に最低30㎜のすき間を設けるためにハンドルストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を、取り付けなくてはならない。

3-6-4 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分を作らないために、慎重に丸みをつけて製作しなくてはならない。

3-6-5 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

3-7 コントロールレバー

3-7-1 すべてのハンドルバー・レバー類（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部がボール状（このボールの直径は最低19㎜）でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなっていなくてはならない（この平たくした部分の厚みは最低14㎜とする）。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。

3-7-2 各コントロール・レバー（ブレーキペダルおよびハンド・レバー）はそれぞれ独立

したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。

3-7-3　もしブレーキ・ペダルが、フットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がり、又は変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

3-8 スロットルコントロール

3-8-1　スロットルコントロールは、手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

3-8-2　モーターサイクルには有効なイグニッション・キルスイッチまたはボタンがハンドルバーの容易に手の届く位置に設けられなくてはならない。このスイッチは始動しているエンジンを停止できなくてはならない。

3-9 フットレスト

3-9-1　フットレストの先端には最低半径８㎜の一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。（下図参照）

3-9-2　フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。

3-9-3　フットレストが折りたたみ式でない場合、及びゴムのカバーを装着していない場合は、その先端を最低半径８㎜以上の球状に丸められていなくてはならない。

3-10 ブレーキ

3-10-1　すべてのモーターサイクルは、最低２つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

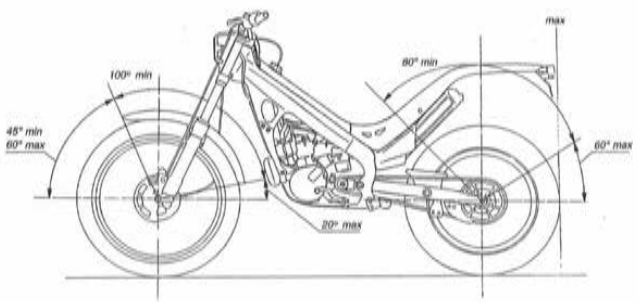
3-10-2　先端のとがったブレーキディスク（のこぎりの歯状デザイン）の使用は禁止される。

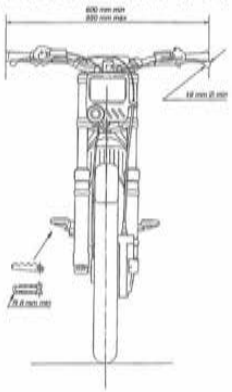
3-10-3　ディスクへの開口部（抜き穴）の幅は、最大３㎜であることが推奨される。開口部は最低半径３㎜、最大半径５㎜で丸みがつけられていること。

3-11 フェンダーおよびホイールプロテクション

3-11-1　フェンダーはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。

3-11-2　フロント・フェンダーは、ホイールの周囲を最低100°にわたってカバーしていなくてはならない。フェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線が作り出す角度は20°を超えてはならない。（下図参照）





3-11-3　リヤ・フェンダーは、リヤホイール・スピンドルを通る垂直線から25°の角度で後方に引かれる線よりも後方まで及んでいなくてはならない。

3-11-4　フェンダーの後端は丸められていなくてはならず、この丸め方は最低半径8㎜で、かつ半径60㎜を超えてはならない。

3-11-5　キャストホイール、または溶接されたホイールが使用される場合には、頑丈なディスクでスポークを覆う形でプロテクションが施されなくてはならない。

3-11-6　インドアトライアルまたはアリーナトライアルのような公道を使用しない競技会では、リヤ・フェンダーはリヤ・ホイールスピンドルを通る垂直線と、その垂直線に25°の角度で後方に引かれる線よりも後方まで及んでいなくてはならない。

3-11-7　下記の項目は国内の事情を考慮し、国内の仕様にて開催する。よって基本仕様と異なる場合、下記の仕様が優先される（日本で開催される国際格式競技会を除く）。リヤ・フェンダーは、ホイールの周囲を最低120°にわたってカバーしていなくてはならない。リヤ・フェンダーは、リヤホイール・スピンドルを通る垂直線から25°の角度で後方に引かれる線よりも後方まで及んでいなくてはならない。

3-12 ホイールリム、タイヤ

メーカー出荷時の一体構造ホイール（キャストホイール、モウルドホイール、リベットホイール）、又はリムに対しては、スポーク、バルブ又は安全ベルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただしタイヤがリムから外れることを防ぐために使用されるビードストッパーは例外とする。

3-13 トライアルタイヤ

3-13-1　ホイールに正常に装着された状態でタイヤの全幅は、115㎜を超えてはならない。

3-13-2　トレッドの深さ（A）はトレッド面から直角に測った場合、13㎜を超えてはならない。同一円周のブロックはすべて同じ深さでなくてはならない。……245頁の図参照

3-13-3　ブロック間のトレッドの幅は、タイヤ幅方向（B）で9.5㎜、円周方向（C）で13㎜を超えてはならない。

3-13-4　ショルダーブロック（D）間のトレッド幅は、22㎜を超えてはならない。

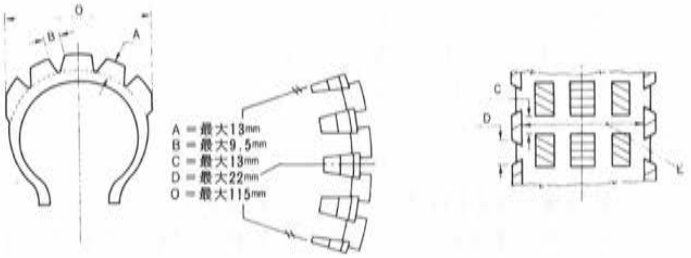
3-14-5　トレッド横幅（E）は、タイヤウォールに直角に測った場合、ブロックで中断されていない限り、タイヤ全幅に及んでいなければならない。

3-13-6　すべてのトレッドブロック（ショルダーブロックを除く）は、両側辺が平行で、タイヤの軸に対し直角そして平行な長方形でなければならない（タイヤは、240頁の図に適合し、逆回転させても同じ外観でなければならない）。

3-13-7　通常の販売ルート、または小売店を通じて入手できる一般公道用に認可されたタイヤのみが使用を許可される。

3-13-8　タイヤは一般の購入者が入手できるマニュファクチャラーの商品カタログ、またはタイヤ仕様リストに掲載されているものでなくてはならない。

3-13-9　これらのタイヤは、荷重、スピードコードに関してヨーロッパ・タイヤ・リム技術機構（ETRTO）の定める条件に適合し、最低45Mの使用等級のものでなければならない。



3-14 ナンバープレート

3-14-1　ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は175mm×150mmとする。

3-14-2　ナンバープレートは１枚を車両の前面に見やすいよう前向きに取りつけなくてはならない。

3-14-3　数字は英国式を使用する。「１」は垂直の１本線。「７」は水平のラインなしの単純な傾斜線。

3-14-4　数字および地色に蛍光色は一切認められない。

3-14-5　判読しづらい文字等は車検長に依りレース参加の許可を得ることができない。

3-14-6　国際Ａ級及び国際Ｂ級部門についてはプレート下部にライダーの名前を記入するものとする。

3-14-7　全日本選手権の国際Ａ級・国際Ｂ級に関する特別規則
数字は英国式とし、観客とオフィシャルが明確に識別できるようにしなくてはならない。（デザインされた書体の使用を認める）

3-14-8　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。
ジュニア……黒地に白赤字　　国内Ｂ級……白地に黒文字
国内Ａ級……黄地に黒文字　　国際Ｂ級……緑地に白文字
国際Ａ級……赤地に白文字　　国際Ａ級スーパークラス……赤地に黄文字

3-15 ライト類、警告装置およびスピードメーター

灯火器のレンズの処理または取りはずし、保安部品（バックミラー、補助ステップ、ウィンカー類）の取りはずしが義務づけられる。

4 燃料、燃料／オイルの混合液

4-1　すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない（AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される）。

4-2　競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

4-2-1　競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。

4-2-2　競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。
（AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない）
鉛の含有量は0.013ｇ／ℓ以下であること。
リサーチオクタン価が100.0（RON）、モーターオクタン価が89.0（MON）以下であること。

密度は15℃において0.725 g /ml～0.780 g /mlであること。

4-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。

4-2-4 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に限られる。

4-3 **給油場所は原則としてパドックとする。ただし大会特別規則（公式通知等）により、給油場所およびガソリンの銘柄・供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。従わない場合は失格となる。**

5 音量規制

5-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から50cmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとするが、少なくとも地面から20cm上方でなくてはならない。もしこれが不可能な場合、計測は45°上方で行ってもよい。

5-2 ノイズテストの際、ギヤ・ボックスにニュートラルのないマシンについては、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。

5-3 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更する事は禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。

5-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は、所定のrpmに達したときに行うものとする。

5-5 現在のトライアル車両の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5000rpmの固定回転数で実施する。

5-6 規制値をオーバーしているマシンは、再度測定を受けることができる。

5-7 現行の音量規制値
最大94dB/A、11m/秒で測定する。（原則として事項5-5が適用される）

5-8 周辺への音量は、モーターサイクルから半径５m以内において80dB/Aまでとする。

5-9 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差＋１dB/Aが認められる。
気温０℃以下の場合許容誤差＋２dB/Aが認められる。

5-11 レース後の最終検査においては、１dB/Aの許容誤差が認められる。

5-12 メーターの読み方は常に切捨てとする。（100.9dB/A＝100dB/A）

5-13 その他の規制についてはFIM規則に準ずる。

6 テレメトリー

6-1 動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

6-2 マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

6-3 自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

6-4 自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

2005 TRIAL RULES

付則 22

国内トライアルの仕様

1 クラス区分

排気量によるクラス区分は特にない。

2 出場車両

2-1　車両は市販レーサー、または一般生産型車両でMFJが公認したもの。

2-2　車両は国内競技規則及び付則23トライアル基本仕様に示されているすべての条件に適合していること。

3 マシン仕様

以下に明記されているアイテムについては、MFJが公認車両として公認した状態でなければならない。

3-1　エンジンの型式

3-2　シリンダーの数

3-3　ピストンストローク

3-4　クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッドの材質、鋳造、および形状

3-5　吸排気系のバルブ数、ポート数、キャブ数

3-6　リヤホイールスピンドルの材質

3-7　フロントホイールスピンドルの材質

3-8　フレーム

4 タイヤ

244頁「3-13トライアルタイヤ」の記載事項を遵守すること。

5 各部の仕上げ調整

全ての部品に関して、調整・仕上げが認められる。

調整とは各部品の単品またはアッセンブリーコンプリートの状態で、個々のまたは合計の公差内で意図的に選定すること。（メタル合わせ、タペットクライアンス、点火時期等）

仕上げとは各部品の規準寸法内で表面粗度を向上させる作業をいう。（ポートみがき、コンロッドみがき、ピストンみがき、燃料室みがき等）

その他フロントフォークオイル、ミッションオイル類は変更できる。

CONTENTS

▼ 付則23　ドラッグレース競技規則

1 適用の範囲……249
2 ドラッグレース……249
3 競技会と開催クラス……249
4 レース出場車両……249
5 参加資格……249
6 参加申し込み……250
7 参加受理……250
8 ゼッケン・ナンバー……250
9 ライダーの装備……250
10 出場受付……251
11 出場車両の変更……251
12 車両および装備の検査……251
13 スタート方法とスターティングシステム……252
14 スタート手順……252
15 競技……254
16 順位の決定……255
17 計測システムと計時結果……256
18 禁止行為……256
19 リタイヤ（棄権）と停止……256
20 賞典……256
21 レース終了後の車両保管と再車検……256
22 レースの成立……257
23 レースおよび大会の延期・中止等……257
24 抗議……257
25 違反に対する罰則……257
26 本規則の解釈……257
27 本規則の施行……257

▼ 付則24　2005年全日本選手権大会特別規則

1 公示……258
2 開催種目と競技会の日程……258
3 追加のクラス……258
4 コース……258
5 大会審査委員会……258
6 参加定員……259
7 出場料およびMFJ共済会掛金……259
8 ピット要員……259
9 ゼッケンナンバー……259
10 公式予選……259
11 決勝レース……259
12 コース選択……259
13 賞および得点（ポイント）……259
14 主催者の権限……260
15 本規則の施行……260

▼ 付則25　ドラッグレースの仕様……261

※2005年度の規則変更点は太字で示されています。

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則に基づき、すべての国内のドラッグレース競技会に適用される。

2 ドラッグレース

2-1　ドラッグレースとは完全にクローズドされたコースで行われ、2台の車両が先着もしくは基準タイムでのゴールを競う競技である。

2-2　区間タイム（Elapsed Time：以降E.T.という）を測定するコースの長さは下記4種類が設定される。

2-2-1　SS1/4マイル（402.33m）

2-2-2　SS1,000フィート（304.8m）

2-2-3　SS1/8マイル（201.165m）

2-3　ストリートドラッグクラス（SD）のIndex Time（インデックスタイム）

SS1/8マイル　6.499秒

※コースの長さおよびインデックスタイムは大会特別規則、公式通知で変更される場合がある。

3 競技会と開催クラス

大会格式 / 出場可能ライセンス	全日本選手権	地方選手権	公認競技会	承認競技会
ドラッグレースA級	PB	SB-EX	SD	
ドラッグレースB級	—	SB	SD	SS-B
エンジョイ会員証	—		SD	SS-B

4 レース出場車両

4-1　一大会において同一車両を複数の種目のレースに使用することはできない。

4-2　一大会において同一車両を複数のライダーが使用することはできない。

5 参加資格

5-1　エントラント及びライダー

エントラント及びライダーは、2005年度版MFJ国内競技規則第3章競技会〔⑬競技参加者〕（38頁）に合致していなければならない。

6 参加申し込み

6-1　参加申込場所は、大会特別規則の定めるところとする。

6-2　参加申込手続き

6-2-1　各クラスとも所定の申込書に必要事項をすべて記入し、参加料およびMFJ共済会掛金を添えて大会事務局に提出しなければならない。

6-2-2　２クラス以上に参加を申し込む場合は、別々に、申込書を提出しなければならない。

6-2-3　郵送の場合は、現金書留又は主催者の定める方法とし、締め切り当日の消印のあるもの迄が有効となる。

6-2-4　電話による申込及び締め切り日以降の申込は一切受けつけない。

7 参加受理

7-1　必要事項を記入した参加申込書、金額を大会事務局が受理した時点で参加とみなし、参加受理書が発送される。

7-2　いったん受理された参加料、MFJ共済会掛金はいかなる理由があっても返還されない。公式予選を通過しなかった場合も同様である。

7-3　大会が取り止めになった場合、また参加が拒否された場合のみ参加料、MFJ共済会掛金が返還される（申込者が必要な手続きを怠った場合は、これにあてはまらない）。

7-4　競技の中止と参加料等の返却は、下記表の通りとする。

事例	参加料	共済会掛金
予選が１回も行われず中止	選手受付した全員に返却	共済会の適用となる練習走行が行われていなければ返却する
競技不成立の場合（クラス毎に判断する）	クラス単位で選手受付した全員に返却	１人（１組）でもスタートしたクラスは返却しない
競技が成立した	返却しない	返却しない

※返金の場合、事務手数料は差し引かれる。

8 ゼッケン・ナンバー

8-1　主催者によってナンバーが割り当てられ、参加受理書に記入して通知される。

8-2　ゼッケン・ナンバーは、車両検査までに規定の書体および色分けで記入しておかなければならない。

8-3　ゼッケン・ナンバーについては、車両検査以降においても、判断しにくいと判断された場合には修正が要求される場合がある。

8-4　最初決められたゼッケン・ナンバーは、年度末まで変更できない。

9 ライダーの装備

9-1　ヘルメット

9-1-1　ヘルメットはMFJが公認したフルフェイス型のものとする。

9-1-2　MFJの公認したヘルメットには、認証マークが貼付される。

9-1-3　競技会の車両検査受付時に、ヘルメットの検査が行われる。MFJの公認したヘル

メットでも、検査に合格しなかったヘルメットは、当該ライダーの安全上その使用を禁止する。

9-1-4　MFJ公認ヘルメットであっても、MFJの公認マークの貼付されていないヘルメットについては、特別検査料（1,000円）を支払い、特別に検査を受けなければならない。

9-1-5　迅速なレスキューならび自己安全のためにも、転倒時ライダーのヘルメットをスムーズに脱がすシステムを着用することを推奨する。

9-2　ライダーの服装

9-2-1　レーシングスーツ

9-2-1-1　皮革もしくは、同等の素材であること。MFJ公認スーツが望ましい。MFJ公認でないスーツを使用する場合、ワンピースデザインもしくはウエストでつながるジッパータイプ。

9-2-1-2　ライダースーツ左胸前部内側または胸部前部下前立てに氏名および血液型を明記しなければならない。

9-2-2　ブーツ・グローブ

ブーツはくるぶしが完全に覆われるもので、皮製、サイドボタンタイプ。

グローブは、手を覆うサイドボタンタイプ。

MFJ STANDARD　MFJが公認したレーシングスーツには、シルバー地の公認マークが付いている。

9-3　競技中のライダーは、難燃性の素材を使用した肌着を着用しなければならない。

10 出場受付

10-1　出場受付けの時間および場所は、公式通知に示される。

10-2　定められた時間内に、必ず本人または参加者がMFJライセンス、参加受理書を提出して出場資格の確認を受けなければならない。

10-3　MFJライセンスまたは参加受理書の提示ができない者は、出場が認められない。

11 出場車両の変更

11-1　車両の変更は国内競技規則・第3章競技会〔⑳ライダーおよび車両の変更〕（41頁）による。

11-2　車両変更の申請は、同部門・同クラスの車両に限られ、手数料5,000円を添付して大会事務局に申請しなければならない。

12 車両および装備の検査

12-1　車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、パドック内の車両検査区域において行われる。

12-2　車両検査の車両は、ライダー本人が持参し，必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を済ませなければならない。これ以後の検査は大会審査委員会が、不可抗力な事情によるものとして特別に認めた場合以外は行われない。

12-3　ライダーは、車両仕様書を提出し、装備品一式の検査を受けなければならない。

12-4　車両検査持ち込み台数は、地方選手権および地方大会は出場1レースにつき1台に限られる。

12-5　車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判断された車両は、公

式予選を含む一切の走行を拒否される。

12-6　主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両検査を行うことがある。

13 スタート方法とスターティングシステム

13-1　スタート方法はスタンディングスタートとし、下記の２種類とする。クラス毎のスタート方法は大会特別規則に示す。

13-1-1　プロスタート

スリーアンバーライト（プレスタートライト）（３個同時）が点灯してグリーン（スタート）ライトが点灯までの間隔0.4秒。

13-1-2　ストックスタート

スリーアンバーライト（プレスタートライト）（上よりカウントダウン）が点灯してグリーン（スタート）ライトが点灯までの間隔0.5秒。

13-2　スターティングシステム（クリスマス・ツリー）

Pre-Stage light：スタートするために、まずプレステージライトを点灯させる。

Stage light：デュアルスタートの場合、対戦相手がプレステージライトを点灯させる前にステージライトを点灯させてはならない。

Three Amber Light：ステージライト点灯後１～５秒後に点灯。

(Pre-Startlight)　①Pro-Start：３段同時点灯。

②Stock-Start：上段より順次点灯。点灯間隔0.5秒。

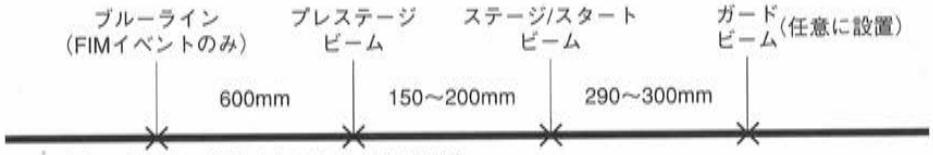
Green-Start light：スリーアンバーライト(プレスタートライト)点灯後

①Pro-Start：0.4秒、②Stock-Start：0.5秒で点灯。

Red light：**Foul Start**：グリーンライトが点灯する前にスタート／ガードビームを横切った場合に点灯。

13-3　スタートライン（ビーム）

スタートエリアには下図のようなライン／ビームがある。



13-3-1　ブルーライン（FIMイベントのみ設置）

スターターの合図でステージングする際、フロントホイールがブルーラインを超えたら何者も車両に触れてはならない。

13-3-2　プレステージビーム

このビームを横切るとプレステージライトが点灯する。

13-3-3　ステージ／スタートビーム

このビームを横切るとステージライトが点灯する。

スタートの計時を開始するための光電管。

13-3-4　ガードビーム（任意に設置）

車両の低い位置に着いている部品がステージビームを遮断したままの状態でフライングスタートが切られることを防止する。

ステージビームが遮断されたままガードビームが作動した場合、ファールとなる。

14 スタート手順

14-1　バーンアウト

14-1-1　クラスにより場所を制限する。

14-1-2　バーンアウトの際にセンターラインを越えてしまっても失格にはならない。

14-1-3　バーンアウト後ピットクルーが安全確認のために車両進行方向修正を行なう以外に車両に触れることは禁止される。

14-1-4　ドライホップは１回まで許可される。

14-2　コース選択

14-2-1　タイムトライアルでは、コースイン順に競技役員の指示に従って行われる。

14-2-2　ラダー競技では、前のヒート（公式予選含む）のタイムの良い方に選択権がある。

14-3　ステージング

14-3-1　コースインした時点でスタート準備が完了していること。

14-3-2　セルフスタートし、セルフステージしなければならない。
※セルフとは車両のエンジン動力で行うことを言う。

14-3-3　ステージビームと車両の位置を確認するために機械や電子装置等補助具を使用してはならず、ライダーの肉眼のみで行うこと。

14-3-4　ステージビームに進む前にプレステージライトを点灯させなければならない。デュアルスタートの場合は両者がプレステージライトを点灯するまでステージビームに進んではならない。

14-3-5　スタートするためには、プレステージライトを点灯させなければならない。ステージ完了前にステージライトを消灯した場合は、失格となる。ただし決勝ヒートにおいて両者がステージライトを消灯させてしまった場合は再スタートするものとする。

14-3-6　ステージのために与えられる時間のリミットはスターターに委ねられる。このリミットを越えた場合およびスターターの指示通りステージしない場合失格となる。

14-3-7　ステージ完了後ステージし直すことは禁止される。
※ステージングの際、プレステージ・ステージライト点灯後、さらに深くステージングする為に前進してプレステージライトを消灯する、いわゆるディープステージは、ファールを誘発するため望ましくない。

14-3-8　ステージングが完了した時点で、出走とみなす。

14-4　スタート

14-4-1　クリスマスツリーのグリーンライトが点灯した時をスタート合図とする。

14-4-2　決勝レースにおいてステージ完了後、スリーアンバーライトが作動（点灯）する前にステージライトを消灯した場合は、当該ヒート無効とする。

14-4-3　リアクションタイム（以下RTと呼ぶ）によって反則とみなされる場合を以下に示す。

14-4-3-1　ファールスタート

14-4-3-1-1　プロスタートの場合：RTが０秒以上～0.4秒未満

14-4-3-1-2　ストックスタートの場合：RTが０秒以上～0.5秒未満

14-4-3-2　ジャンプスタート
RTが０秒未満

用語の説明
・ラダー（Ladder）
　トーナメント競技の組み合わせ表のこと。
・E．T．（Elapsed Time）
　スタートからフィニッシュまでの区間タイムのこと。
・R．T．（Reaction Time）
　リアクションタイムのこと。グリーンスタートライトが点灯してから車両が動き出すまでの反応時間。
・バーンアウト（Burn Out）
　タイヤのグリップ向上を目的として、スタートエリアに着く前に指示されたエリアで水を撒き、後輪を空転させて暖める行為。
・ドライホップ（Dry Hop）
　バーンアウト後にタイヤに付着したタイヤかすを飛ばしたり、水を乾燥させるために行う短い前進。
・ステージング（Staging）
　スタートエリアに入り、プレステージライトを点灯させるために移動を始めてから、ステージライトを点灯させるまでの一連の行動。
・インデックスタイム（INDEX TIME）
　主催者によってあらかじめ決められた基準タイム。

15 競　技

競技方法は次の2種類とする。

15-1　タイムトライアル競技
　2～3回のタイムトライアルを行いE.T.（区間タイム）を競う。

15-2　トーナメント競技

15-2-1　公式予選

15-2-1-1　決勝のラダーポジションを決定するために、最低1回のタイムトライアルによる公式予選を行なう。

15-2-1-2　各ライダーは、最低1回公式予選に出走しなければならない。

15-2-1-3　予選の優先順位（Index Time方式以外）

15-2-1-3-1　有効なスタートと、有効なゴールを行なったライダーのE.T.順。

15-2-1-3-2　上記15-2-1-3-1が同タイムの場合はトップスピードの速い順。

15-2-1-3-3　上記15-2-1-3-2が同スピードの場合はRTが規程数値に近い順。

15-2-1-3-4　ファールスタートを行ったライダーは、RTが規程数値に近い順。

15-2-1-3-5　有効なスタートを行ったが1分未満にゴールに到着しなかったライダーには、59.999秒のタイムが与えられる。複数の場合のラダーポジションは大会審査委員会の決定に委ねられる。

15-2-1-3-5　上記以外の予選に関する順位付けは、審査委員会の決定に委ねられる。

15-2-1-4　予選の優先順位（Index Time方式）

15-2-1-4-1　有効なスタートと、有効なゴールを行なったライダーのIndex Time順。

15-2-1-4-2　Index Time順とは、主催者によってあらかじめ決められた基準タイム（Index Time）より速いタイムを出したヒートはファウルとされ、Index Timeと同じかそれより遅いタイムでIndex Timeに近い者を勝者とする。

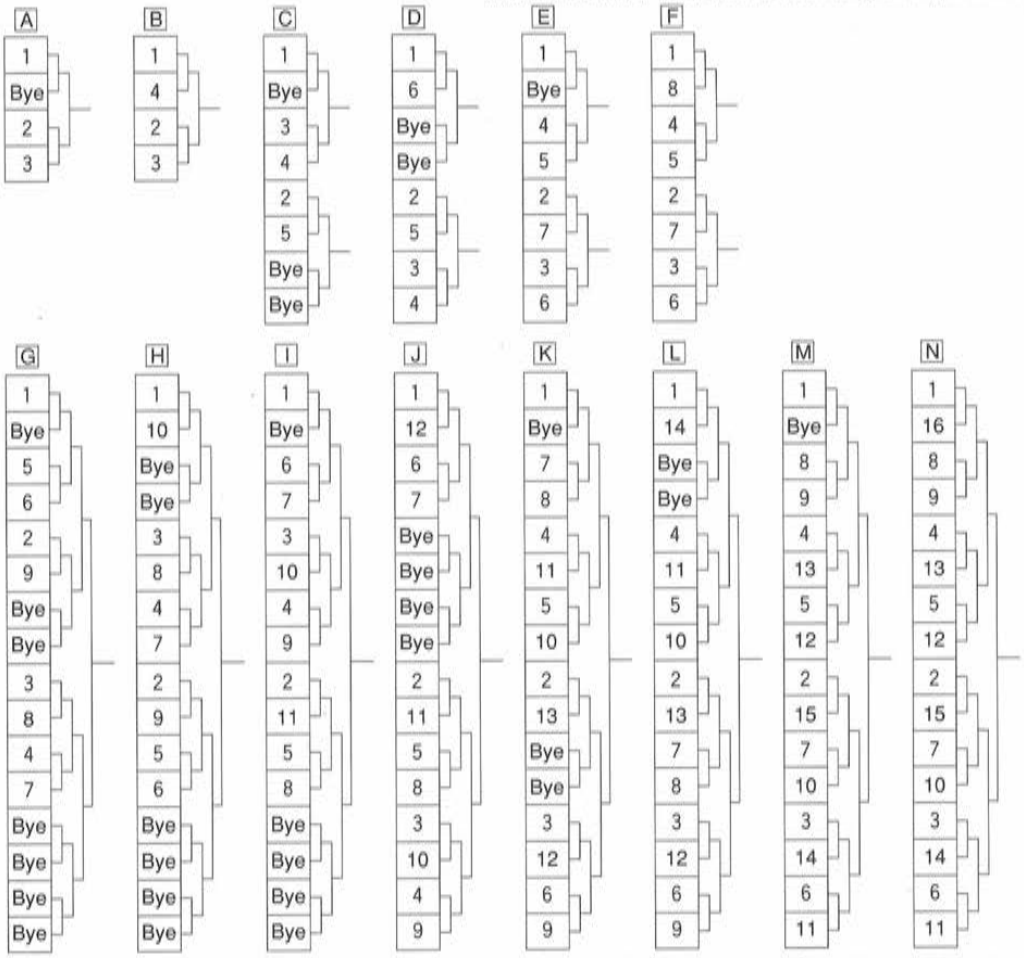
15-2-1-4-3　上記15-2-1-4-2が同タイムの場合は、RTが規定数値に近い順。

15-2-1-4-4　有効なスタートを行なったが1分未満にゴールに到着しなかったライダーには、59.999秒が与えられる。複数の場合のラダーポジションは大会審査委員会の決定に委ねられる。

15-2-1-4-5　上記以外の予選に関する順位付けは、審査委員会の決定に委ねられる。

15-2-2　決勝
　決勝出走台数による決勝出走組み合わせ（ラダーポジション）は、タイムトライアルの順位によって次頁の表の通りとする。

American Pro ladder by-run system (FIM Road Racing Rules Appendix028)



A：3名ラダーの組み合わせ
B：4名ラダーの組み合わせ
C：5名ラダーの組み合わせ
D：6名ラダーの組み合わせ
E：7名ラダーの組み合わせ
F：8名ラダーの組み合わせ
G：9名ラダーの組み合わせ
H：10名ラダーの組み合わせ
I：11名ラダーの組み合わせ
J：12名ラダーの組み合わせ
K：13名ラダーの組み合わせ
L：14名ラダーの組み合わせ
M：15名ラダーの組み合わせ
N：16名ラダーの組み合わせ

16 順位の決定

タイムトライアル、公式予選（Index Time方式以外）	トーナメント（Index Time方式以外）
1．E.T.のベストタイムの早い者が上位とする。 2．1．が同タイムの場合、トップスピードの速い者が上位とする。 3．2．が同速度の場合、リアクションタイムの早い者が上位とする。 4．ファールスタートの場合、RTが規定数値に近い者が上位。E.Tは無効。	1．勝者の決定 (1) 2台同時にスタートし、先にゴールラインを越えた者が勝者とする。 (2) (1) で同着の場合、E.T.の早い者が勝者とする。 (3) (2) が同タイムの場合、トップスピードの速い者が勝者とする。 (4) (3) が同速度の場合、前ヒートのE.T.の速い者が勝者とする。 (5) (4) が同タイムの場合は大会審査委員会の決定による。 (6) トーナメントラダー競技で確実なスタートをし、1分以内にゴールまで到達できない場合は、当該ヒート無効となる。左右レーン共にこの状態の場合は消滅するが、最終ヒートの場合のみR.T（リアクションタイム）の上位の者を勝者とする。 2．順位の決定 (1) 最終ヒートの勝者が優勝となる。 (2) 最終ヒートの敗者が2位となる。 (3) 3位以下の順位は当該ライダーの完了したヒートごとのE.T.順に決定する。
Index Time方式	
1．Index Timeより速いタイムを出したヒートはファウルとされ、Index Timeと同じか、それより遅いタイムでIndex Timeに近い者を勝者とする。 2．1が同タイムの場合は、RTが規定数値に近い順。	

17 計測システムと計時結果

17-1　タイム計測

17-1-1　E.T.を光電管計測装置を使用し、1/1000秒単位まで計測を行う。

17-1-2　光電管計測装置が故障、事故等によって使用できない場合はストップウォッチを使用し手動計測で1/10秒単位まで計測する。

17-2　タイム発表は原則としてE.T.のみとする。

17-3　タイム計測ができない場合およびレース中の反則行為の取り扱い。

(1) 当該ヒート無効	① ステージング完了前にステージライトを消灯した場合。 ② ステージング後スタートシステム作動前にステージライトを消灯した場合。 ③ 相手側がプレステージまたはステージングしてから著しくプレステージまたはステージングが遅い場合。 ④ ファールスタート ⑤ センターライン等コースを区分けするラインを越えた場合。 ⑥ コースの設備、計測装置に接触した場合。 ※ラインを越えるとは、タイヤの一部でもライン塗装上を越えることを言う。ただしデュアルスタートで相手との接触を避けるためにラインを越えた場合は反則とは見なされない。 ⑦ Index Time方式の場合、Index Timeより早いタイムを記録した場合。
(2) 計測不能	① グリーンランプ点灯後5秒以内にスタートしない場合。 ② ジャンプスタート
(3) 59.999秒	タイムトライアル・予選においてスタート後ゴールラインを越えられない場合。

17-4　速度計測

ゴールラインの手前に設置された光電管によりゴールラインの通過速度（トップスピード）を測定する。

18 禁止行為

次の行為を行った場合失格となる。

18-1　バーンアウトで車両を後退させることができない場合：旋回してスタートラインへ戻ることは禁止される。

18-2　スタート前に2回エンジンが止まった場合：エンジンの再始動は1回のみ許される。

18-3　競技役員の許可なしにコースを逆走した場合。

18-4　パドック内、リターンロードでの最低速度遵守違反。

19 リタイヤ(棄権)と停止

19-1　リタイヤと停止は、国内競技規則・第3章競技会［㉒競技］（41頁）による。

19-2　ライダー本人が負傷その他の理由でリタイヤ届を提出できないときには、競技役員の判定によりリタイヤと認めることができる。

20 賞典

20-1　賞典は大会特別規則または公式通知にて示される。

20-2　賞典は参加台数により制限される場合がある。この制限は、大会特別規則または公式通知にて示される。

20-3　全日本選手権、地方選手権ポイントは、付則24［⑬賞および得点］（259頁）による。

21 レース終了後の車両保管と再車検

21-1　上位入賞車両は、所定の位置により競技役員の誘導に従って車両保管区域へ入らなくてはならない場合がある。

21-2　エンジンを分解して排気量を測定するほか、規定を越える改造などについて再車検を行うことがある。

21-3　必要に応じて車両保管を行うことがある。

22 レースの成立

22-1　成立の条件

定められたスケジュールに従い参加者全員に走行の機会が与えられる。クラスごとに全員１回のタイムトライアル（またはトーナメント及び予選）が終了していれば、その時点で競技は成立したものとみなされる。

参加者の事情により走行しない場合も、クラス単位で競技は成立となる。

22-2　レース中断／中止時の順位の決定方法

タイムトライアル、予選	トーナメント
１．完了したヒートのE.T.のベストタイムが速い者が上位。 ２．１.が同タイムの場合、ドップスピードの速い者が上位。 ３．R.T.の速い者 ４．３.が同じ場合、大会審査委員会の決定による。	１．公式予選のみ完了の場合、タイムトライアルに準ずる。 ２．完了したヒートの勝者のE.T.の速い者が上位。 ３．完了したヒートの敗者のE.T.の速い者が上位。

※Index Time方式の順位決定方法は別途定める。

23 レースおよび大会の延期・中止等

23-1　大会は原則として本規則に発表した日程から変更または延期されることはない。

23-2　レースまたは大会が参加申込後に中止された場合、参加者が支払った参加料、MFJ共済金掛金は返還されるが、他の一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

24 抗　議

24-1　抗議は、国内競技規則・第３章競技会〔㉚抗議〕（44頁）による。

24-2　車両の分解検査に要した費用は、その抗議が不成立の場合は抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払わなければならない。車両の分解等に要した費用は車検長が算定する。

25 違反に対する罰則

競技規則による違反行為に対する罰則は、国内競技規則・第３章競技会〔㉜違反行為に対する罰則〕
（46頁）による。

26 本規則の解釈

本特別規則および競技に関する疑義は事務局宛に質疑をすることができる。なお、この回答は、大会審査委員会の解釈、決定が最終的なものとして示される。

27 本規則の施行

本規則は、各競技大会の参加申込受付日より有効となる。なお本規則に示されていない事項は国内競技規則による。本規則は、2005年１月１日から施行する。

1 公　示

全日本ドラッグレース選手権は、FIM国際スポーツ憲章に基づいたMFJ国内競技規則と各大会の特別規則に基づきMFJ公認の国内格式として開催される。

2 開催種目と競技会の日程

日　程	会　場
5月1日（日）	鈴鹿サーキット
7月10日（日）	ツインリンクもてぎ
9月25日（日）	ツインリンクもてぎ
10月30日（日）	スポーツランドSUGO

2-1　開催種目は下記とする。
　ドラッグレースライセンスA級　プロストックバイク（PB）

2-2　ドラッグレースA級所持者であっても全日本選手権に出場するためには、一定の制限が設けられる場合がある。

2-3　日程調整中の競技会が追加される場合がある。

3 追加のクラス

全日本選手権には併催クラスが追加されてもよい。但し下記の条件が満たされなければならない。パドックが充分広く、主催者が全日本選手権のレースを優先させ規定の予選・決勝レースを設定できること。

4 コース

ツインリンクもてぎ　SS1/8マイル（201.165m）
鈴鹿サーキット　SS1/8マイル（201.165m）
スポーツランドSUGO　SS1/8マイル（201.165m）
コースの長さは大会特別規則、公式通知で変更される場合がある。

5 大会審査委員会

大会審査委員会は以下のように構成する。
審査委員長　：公平性の判断（MFJ派遣）
審査委員　：公平性の判断

ディレクター：競技のディレクション

5-1　必要に応じて審査委員長任命の選手代表が、審査委員会に参加することが出来る。

5-2　競技の中止など重大事項を決定する場合、審査委員長、ディレクター、選手代表の３者で審議のうえ決定する。

5-3　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者がこれにあたる。

6 参加定員

制限が設けられる場合がある。

7 出場料およびMFJ共済会掛金

出場料：40,000円（MFJ共済会掛金1,500円含む）

8 ピット要員

8-1　１ライダーに対して３名のピットクルーが認められる。

8-2　ピットクルーはピットクルーライセンス所得者でなければならない。

8-3　エントリー時に申請が必要であり、当日の変更は可能であるが追加は認められない。

9 ゼッケンナンバー

9-1　前年度全日本選手権の有得点者には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。

9-2　その他のライダーには大会ごとに主催者からゼッケンナンバーが指定される。

10 公式予選

公式予選は、タイムトライアル方式により最低１回行う。

11 決勝レース

16台によるトーナメント（勝ち抜き方式）によって行われる。また参加台数によって32台のトーナメントを行う場合がある。

12 コース選択

コース選択は、経過タイムにより決定する。予選のE.T.（直線の区間タイム）の速い方が第１ヒートのレーン選択ができる。続くヒートでは、前回のヒートの速い方がレーン選択をできる。同タイムの場合は、トップスピードの速い者が優先される。

13 賞および得点（ポイント）

13-1　賞の詳細については大会特別規則または公式通知にて示される。

13-2　得点はトーナメント競技では、下記のポイント表の通りとする。

・トーナメントラダー

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
250	220	200	180	160	140	120	100	80	70	60	50	40	30	20	10

13-2-1　予選に参加し予選を通過して決勝トーナメントに残ったライダーには、その順位によって次頁のポイントが与えられる。この場合の参加とは、予選において有効なタイムを記録した場合を指す。

予選　1位……50　4位……20
　　2位……40　5位～8位……15
　　3位……30　9～16位……5

13-2-2　競技が当初よりタイムトライアルで行われた場合、下記のタイムトライアル競技の〈ポイント表〉に従いポイントが与えられる。

13-2-3　トーナメント競技において、不可抗力及びトーナメント競技参加者の全者が失格となり、トーナメント競技の続行が不可能となり、タイムトライアルとしてその後の競技を続行した場合は、タイムトライアル競技の〈ポイント表〉に従いポイントが与えられる。この場合13-2-1項のポイントは無効となる。

13-2-4　トーナメント競技において不可抗力により競技の途中で続行が不可能になった場合は、その時点で決定された順位により、下記のタイムトライアル競技の〈ポイント表〉に従いポイントが与えられる。この場合、a）項のポイントは有効となる。

13-2-5　出走台数が2台に満たない場合はポイントは与えられない。

タイムトライアル競技では、有効なタイムを記録したライダーに、その順位によって下記のポイントが与えられる。

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
150	130	110	100	90	80	70	60	50	40	30	25	20	15	10	5

※ドラッグレースの全日本選手権・地方選手権は上記の得点をシリーズランキングポイントとする。

（B級からA級への昇格はMFJ国内競技規則付則1［**④自動昇格に必要な得点（ポイント）**］**によって与えられ**［**⑧ドラッグレースライセンスの昇格**］**基準を満たした者が昇格対象者となる。**）

14 主催者の権限

14-1　参加申込みの受付に際して、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。

14-2　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健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。

14-3　競技番号の指定、あるいはピット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。

14-4　やむを得ざる理由により、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又は変更について許可することができる。

14-5　すべての参加者、ライダーピット要員およびその参加車両の音声、写真、映像など報道、放送、出版、ビデオ等に関する権利を有し、この権限を第3者が使用することを許可できる。

15 本規則の施行

本規則は、各競技会の参加申込受付日より有効となる。なお本規則に示されていない事項は国内競技規則による。本規則は2005年1月1日より施行する。

1 チタニウム合金

1-1 すべての車両についてフレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルの構造にチタニウム合金を使用することは禁止される。

1-2 ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。

1-3 チタニウム合金のナットとボルトの使用は許可される。

2 エキゾースト・パイプ

2-1 エキゾースト・パイプはリヤホイールより後方に伸びてはならない。

2-2 ライダー、燃料タンク、およびタイヤから離れて放出されるようにする。

2-3 フレキシブル・パイプは許可されない。

3 ハンドルバー

3-1 ハンドルバーの最低幅は、80ccまでのマシンは最低400㎜。80ccを超えるマシンは最低450㎜とする。500ccを超えるマシンは最低560㎜とする。

3-2 ハンドルバーの最低幅はグリップ外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。

3-3 ハンドルバーの先端が露出される場合は固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。

3-4 ハンドルバーは、標準仕様の位置でなければならない。溶接された鋼鉄またはクロモリ鋼鉄延長ハンドルバーは認める。但し、標準ハンドルバーの位置より100㎜以上超えてはならない。

3-5 ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15°以上なくてはならない。

3-6 フェアリングがある場合、ハンドルバーの位置がどこにあっても、フロント・ホイールがフェアリングに接触してはならない。

3-7 ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に、最低30㎜の間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取りつけなくてはならない。

3-8 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。

3-9 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

4 コントロールレバー

4-1 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部が丸くなっていなければならない。

4-2 ピボット点からレバーの端（ボール状の先端）まで測った場合のコントロール・レバーの長さは200㎜を超えてはならない。

4-3 各コントロールレバー（ハンドルおよびフット・レバー）はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。

4-4 もしブレーキ・レバーがフットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がったり、又は変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

5 スロットルコントロール

5-1 スロットルコントロールは、手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

5-2 オートマチック・クラッチを用いるモーターサイクルには、バーンアウトの後でアシスタントがマシンをスターティングラインに押して戻る際に、スロットルが開くのを防ぐための安全装置が装着されていなければならない（グリップ・スリーブとハンドルバーにピンを介入し、目立った飾りふさを装着すれば十分）。

6 フットレスト

6-1 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならず、さらにフットレストの先端には半径最低８㎜の、一体構造のプロテクションが設けられている事が望ましい。

6-2 もしフットレストが折りたたみ式でない場合、及びゴムのカバーを装着していない場合は、その先端を半径最低８㎜以上の球形に丸められていることが望ましい。

6-3 フットレストは、前後のホイールの中心を結ぶ線よりも100㎜以上、上に設けられていてはならない。またリヤ・ホイールの中心を通る垂直線よりも380㎜以上前になくてはならない。フットレストはコントロール・ペダルの操作が行いやすい位置にしなくてはならない。

7 ホイール

7-1 フロントにモーターサイクル用に製造されたホイールを装備していなければならない。

7-2 リヤ・ホイールリムの幅はリヤ・タイヤの接地面よりも50㎜以上狭くなければならない。

7-3 ホイールの最大幅は９Ｊまでとする。

8 タイヤおよびチューブ

8-1 タイヤはスリック・タイプまたはトレッドの深さが最低２㎜のものとする。

8-2 トップスピードが200km/hを超えるモーターサイクルの場合、フロント・タイヤは最低“Ｖ”レートあるいはロードレース・タイプとする。リヤ・タイヤのチューブは天然ゴム製のレーシングタイプとする。

8-3 タイヤの最大幅は10Ｊ（10inch）までとする。

9 ブレーキ

9-1 モーターサイクルには、各ホイールにひとつずつ、ホイールと同心的に独立して作動する有効なブレーキが装備されていなくてはならない。

9-2 ディスクブレーキの最低直径は175㎜、ドラムブレーキの最低直径は、150㎜とする。500cc以上のモーターサイクルはフロント及びリヤにディスクブレーキを装備していなければならない。フロントシングルディスクは、最低254㎜（10インチ）×５㎜、フロントダブルディスクは最低203㎜（８インチ）×５㎜。フロントシングルディスクの場合、リヤディスクは、最低254㎜（10インチ）×５㎜。フロントダブルディスクの場合、リヤディスクは、最低216㎜（８1/2インチ）×５㎜。ラインロックの使用を認める。

10 フロントフォーク

10-1 フロントフォークは油圧タイプとする。

10-2 フォーク・チューブはトップ・フォーク・クラウンより30㎜以上突出していてはならない。

10-3 最低ストロークは、50㎜とする。フォークがボトムした状態で、ホイール以外のいかなる部分も路面に接地してはならない。

10-4 トップ・フォーク・チューブの最低直径は：

350ccを超え750cc以下　35㎜

750ccを超え　38㎜

11 最低地上高

11-1 ライダーがポジションにつき、正当な空気圧（リヤタイヤ４PSI（0.3気圧））で、フォークが完全に圧縮された状態での最低地上高は50㎜とする。

11-2 垂直位置からモーターサイクルを左右に12°づつ傾けることが可能でなければならない。

11-3 これはホイール以外のいかなる部分も路面に接地しない状態で達成されなければならない。

12 フェンダー

12-1 フェンダーはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。

12-2 フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低100°に渡ってカバーしていなくてはならない。この部分において、下記の角度を守っていればホイール自体がカバーされてもよい。フェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20°を超えてはならない。

12-3 リヤフェンダーは、ホイールの周囲を最低120°に渡ってカバーしていなくてはならない。リヤフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は120°を超えてはならない。

12-4 フェアリングがある場合には、フェンダーは必要とされない。フェアリングが無い場合はフェンダーが必要とされる。シートのフェアリングがリヤ・タイヤ外側の垂直接線にまで達している場合、（許容誤差－50㎜）、リヤフェンダーを装着する必要は無い。

13 フェアリング

13-1 フェアリングは、ライダーがフェアリングを取り外さないでマシンに乗り降りできるようにできていなければならない。

13-2 ライダーがモーターサイクルを操作するのを妨げてはならない。

14 シート

14-1 シートはライダーに安全なライディング・ポジションを提供するように作られ、危険なほど不快適であってはならない。

14-2 最低シート高は500㎜（ライダーが乗車してリヤタイヤ0.3気圧において）。

15 ナンバープレート

15-1 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなければならない。最低寸法は285㎜×235㎜とする。

15-2 水平面から50㎜以上カーブしていないプレートは、カバーされたり曲げたりされてはならない。

15-3 ナンバープレートはモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。ウイリーバーが付いている車両はウイリーバーに付けることが望ましい。

15-4 別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。

15-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避ける為に地の色同様につや消しで書かなければならない。

数字の最低寸法は下記のとおりとする。

15-5-1 数字の高さ 140㎜

15-5-2 数字の幅 80㎜

15-5-3 ストローク幅 25㎜

15-5-4 数字間のスペース 15㎜

15-6 数字は英国式を使用する。「1」は垂直の1本線「7」は水平のラインなしの単純な傾斜線

15-7 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

15-8 すべてのナンバープレートの周囲には最低50㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・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。

15-9 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。

PB	（プロストックバイク）	黄地に黒文字
SB－EX	（ストックバイクエキスパート）	白地に黒文字
SB	（ストックバイク）	白地に黒文字
SD	（ストリートドラッグバイク）	

ナンバーは黒か白とし、バックグランドの色の上にかかれた際に判別しやすいようにする。バックグランドは、ナンバーが表示される部分および周辺の余白は

単色でなくてはならない。
※その他の種目は主催者の定める大会特別規則による。

16 ウイリーバー

16-1 ウイリーバーの装着が強く勧められる。

16-2 ウイリーバーの長さは、フロントアクスルセンターからウイリーバーアクスルセンターまで最大3,300㎜以内である事。

16-3 金属製のウイリーバー車輪は禁止する。

17 プロテクティブ・カバー

17-1 すべてのオープン・トランスミッションにはカバーが設けられ、回転するパーツとの接触が保護されなければならない。

17-2 機械式駆動のコンプレッサーには“ポップ・オフ・バルブ”インテーク・マニフォールドへのゴム製コネクション、または爆発を防ぐための他のデバイスが設けられていなければならない。

18 フュエルタンク及びオイルタンク

18-1 燃料タンクはフレームに安全に固定されていなければならない。

18-2 すべてのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。オイル通路に進入する外部オイル・フィルター及びオイル圧力ラインのスクリューやボルトには、安全にワイヤーロックされなければならない。

18-3 燃料およびオイル・フィラー・キャップ

燃料およびオイル・フィラー・キャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

19 燃料システム

19-1 すべてのモーターサイクルには、機械的な燃料シャット・オフ・バルブが装着されていなければならない。

19-2 ポンプによって駆動されるフュエル・インジェクション・システムにはエアロクイップまたは同様のハイプレッシャー・チューブがもうけられていなければならない。

19-3 イグニッションによって停止できないエンジンの場合、すぐに作動する燃料シャット・オフ・バルブがもうけられていなければならない。これはライダーが両手でハンドルを握った状態で操作できなければならない。また、これは、ライダーがモーターサイクルを離れた際にエンジンへの燃料の供給を止めるような構造（どの方向においても作動するように）になっていなければならない。

19-4 シャット・オフ・バルブはエンジンスタート時に延長された状態で１ｍ以内の長さのコードによって、常にライダーに連結されなくてはならない。

20 キャブレターとフュエル・インジェクション

20-1 キャブレターとフュエル・インジェクター・インレットは、バックファイヤーが

生じた際に、ライダーが怪我をしないような位置に置かれるか、覆われていなければならない。

20-2　フュエル・インジェクションには、デュアル・ケーブルのポジティブ・リターン・スロットル（または2本のリターン・スプリング）が必要とされる。

21 キル・スイッチ

21-1　モーターサイクルには、ライダーがモーターサイクルのコントロールを失った時に、エンジンへのすべての電源をカットする電気式接触が装備されていなければならない。

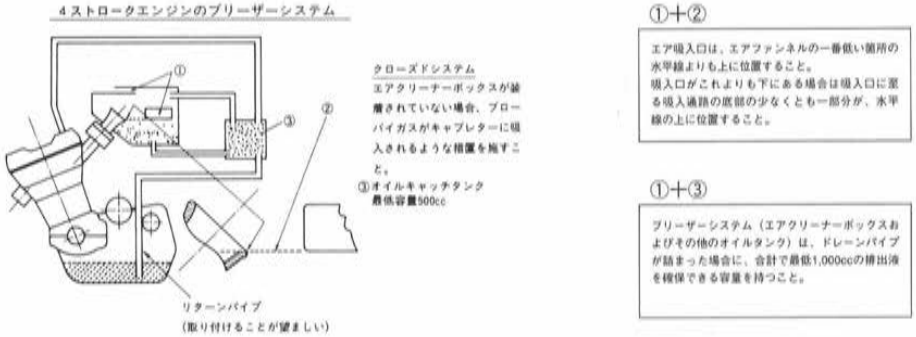
21-2　エンジン始動時には常にライダーにコネクトされていなければならない。

22 オイル・キャッチ・タンク

22-1　オイル・ブリーザー・パイプが装着されている場合、排出口はキャッチ・タンクに放出するようになっていなければならない。（次の物も安全なようにワイヤー・ロックされていなければならない。リヤ・スプロケット、フロント・アクスル、リヤ・アクスル、ブレーキ・キャリパーのピン、ブレーキ・ディスク、フットブレーキのマスターシリンダー。）

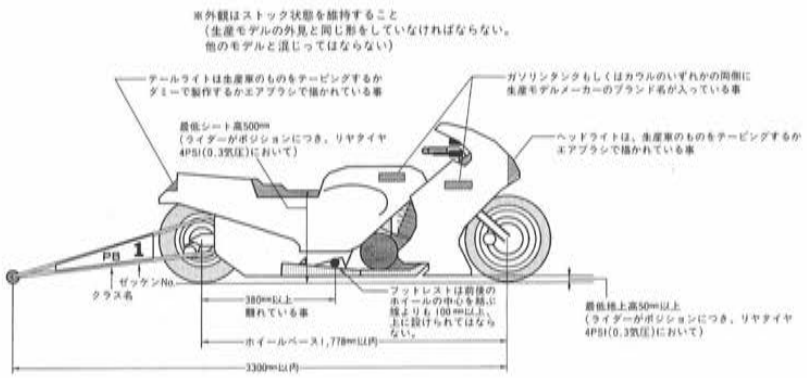
22-2　オイルキャッチタンクはアクシデント発生時でも容易に破損したり脱落せず、かつ高温に耐えられる材質であること。

22-3　キャッチタンクに溜まったオイルはエンジンにもどるリターンパイプを取り付けることが望ましい。



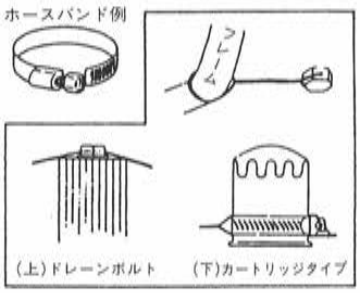
23 チェーン

チェーンはマスターリンクのないクローズド・タイプとする。またはマスターリンクがある場合には安全にワイヤーロックされなくてはならない。



ワイヤーロック

23-1　必ず行う部分
23-1-1　オイルドレーンボルト
23-1-2　外部オイルフィルター
23-1-3　圧力ライン系
23-1-4　ホイールスピンドルエンド
23-2　推奨される部分
上記以外の回転部分を固定するボルト類



プロストックバイク（PB）クラスの車両規則（ドラッグレースA級）

1 クラス区分

定義：このクラスはストック（生産モデル）の外観で自然吸気によりガソリンを燃焼するモーターサイクル用のクラスである。

クラス	ベースエンジン	最大限排気量	最大限気筒数	最大限変速数
プロストックバイク(PB)	ハーレーVツイン	2,621cc	2	6
	2バルブエンジン	1,508cc	6	6
	4バルブエンジン	1,429cc	6	6

2 車両に対して下記事項は仕様の変更が出来ない

2-1　エンジンの型式
2-2　シリンダーの数

3 下記部品は各項の制限内で改造出来る（ドラッグレースの基本仕様に合致すること）

3-1　リヤホイールは交換出来るが下記制限内とする。
最低直径　15インチ　　最大直径　18インチ

3-2　フロントホイールは交換出来るが下記制限内とする。
最低直径　16インチ　　最大直径　19インチ

3-3　フレームボディ
修正・変更は認められる。但しキャスター角は最大で40°、シート高は最低50cm（ライダーがポジションにつきリヤタイア4PSI（0.3気圧）において）。ホイールベースは70インチ（1778mm）以内。

3-4　フロントサスペンション
フロントサスペンションユニットは交換出来る。ただしサスペンションストロークは最低35mm（O.E.M.タイプ）。アフターマーケット製の場合、最低直径34mm。サスペンションストロークは38mm。フロントフォークの延長は4インチ（約10cm）以内。

3-5　リヤサスペンション

リヤサスペンションの改造・変更（リジット化含む）は認められる。

3-6　フェアリング

3-6-1　オートバイ用として生産されていなければならない。生産モデルの外見と同じ形をしていなければならず、他のモデルと混じってはならない。

3-6-2　パーツの変更は認められるが生産時の形状を維持しなければならない。カウルの両側にブランド名が入っていること。

3-6-3　カウルの下部はエキゾーストパイプのクリアランスのために修正及び取り除いてもよい。

3-6-4　カウルの外側にエアーインテークホースの取り付けは認められない。

3-6-5　ヘッドライト、テールライトはエアブラシ等で描かれていること。

3-7　シート・シートカウル

改造変更出来るがライダーが後ろに滑るのを防ぐステップがついていることが望ましい。

4 重　量

4-1　PBクラスの最低重量は下記とする。

4-2　ライダーが全装備で乗車した状態で測定する。

4-3　スズキエンジン搭載車で社外製ヘッド装着車　272.4kg（600ポンド）

4-4　その他の車両　249.47kg（550ポンド）

5 車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務づけられる

5-1　エレクトリックフュエルポンプを装備している場合は、転倒の際にただちにフュエルポンプが自動的に停止する装置を備えていなければならない。

5-2　エンジンブリーザーのキャッチタンク取り付け（4ストローク車は500cc以上、2ストローク車は250cc以上）

5-3　灯火器のレンズの処置または取り外し

5-4　チェーンガード

リヤアクスルを越えてチェーンの上部をカバーすること。チェーンガードは鋼鉄製または厚さ3.2mm以上のアルミ製のものに限る。固定は3カ所以上とする。

5-5　ステアリング・ダンパーの取り付け

5-6　すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

5-7　ウイリーバーの取り付け

フロントアクスルセンターからウイリーバーアクスルセンターまでは最大3,300mm以内である事。金属製のウイリーバー車輪は禁止する。

6 いかなる場合も禁止される事項

6-1　シフトは手動またはエアシフターとし、電気式デバイスおよびコンピュータによるシフトチェンジは禁止する。（エアシフターの機構の一部に電気式デバイスを使用することも禁止される）。

6-2　リヤホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。

6-3　フロントホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。

6-4　ステアリングダンパーを取りつけた場合ハンドル切れ角のストッパーとしてはな

らない。

6-5　燃料はガソリンとし、アルコール等の燃料は禁止する。燃料及び添加剤等のいかなる手段でも亜酸化窒素、一酸化二窒素の使用は一切認めない。輸入レーシングガソリンの使用は事前に申告し許可を得た場合以外は使用を認めない。

6-6　情報収集以外の目的でのコンピューターの使用。

6-7　キック、電気スターター以外のエンジン始動（押しがけ等）。

SD（ストリートドラッグバイク）クラスの車両規則（ドラッグレースA級・B級およびエンジョイ会員証）

ストリートドラッグバイク（SD）クラスは、ストック（公道用一般市販車）をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限のコストで参加できる、参加型競技を基本理念としている。競技方式もインデックスタイム（上限基準タイム）より速いタイムのヒート成績をファウルとする、新しい競技方式を採用している。SDクラスのインデックスタイムは、市販スポーツバイクのストック状態でも到達可能なレベルに設定される。これにより過剰な改造を施さなくても十分に入賞できる、ローコストながら高い競技性を持ったクラスとなるように考慮されている。

1 クラス区分

定義：このクラスはストック（公道用一般市販車）の外観で、自然吸気によりガソリンを燃焼するモーターサイクル用のクラスである。

2 車両に対して下記事項は仕様の変更ができない。

2-1　ボディー

2-1-1　カウリング、ボディパーツ、シートカウルを含む全てのフェアリング、ボディパーツはストックの外観と形状（メーカー出荷時の状態）を維持していること。他のモデルと混同はできない。

2-1-2　ただしカウルの下部は、エキゾーストパイプのクリアランスのために切削、または取り外しても良い。ワンピースボディ、ワンピースタンクシェルは禁止する。カウル、もしくはボディ両サイドにブランド名を表示すること。

2-1-3　カウルの外側にエアインテークホースの取り付けは禁止する。

2-1-4　ヘッドライト、テールライト、および灯火類は透明テープでテーピングすること。ミラー等の突起物は取り外さなくてはならない。

2-2　エンジン

クランクケース、シリンダーおよびシリンダーヘッドの外観は、車両出荷時の状態でなくてはならない。ただし同型式シリンダーであれば新型、旧型および派生タイプに交換することができる。ガスケット類およびエンジン内部の改造は許可される。

2-3　フレーム

2-3-1　ストックのOEMフレームでなくてはならない。フレームの交換、改造は許可されない。

2-3-2　最低シート高は、ライダーが着座し、着座位置の一番低い部分から計測して路面まで500mm以上、最低地上高は50mmなくてはならない。

2-3-3　スタンド類は取り外すか、または固定すること。

2-4　フロントサスペンション

2-4-1　フロントサスペンションユニット（インナーチューブ、アウターチューブ）の交換、改造は許可されるが、ストロークは最低38mm以上なくてはならない。

2-4-2　フロントフォークの延長は4 inch（約100mm）以内であれば認める。

2-5　リヤフォーク（スイングアーム）
交換、改造は許可されるが、ホイールベースは68inch（約1730mm）以内でなくてはならない。

2-6　ホイール
リヤホイールは交換できるが、最大幅6 inchまでとする。

2-7　タイヤ

2-7-1　VまたはZ級のタイヤを使用しなくてはならない。

2-7-2　交通法規に適合する一般市販タイヤだけが許可される。タイヤにはEマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークが表示されていなくてはならない。

2-8　加給システム
後付けのすべての加給システム、すなわちターボ、スーパーチャージャー、ナイトロアスオキサイド等の使用を禁止する。

2-2　シリンダーの数

3 車両が下記事項に適合していない場合、改造・変更が義務付けられる。

3-1　エレクトリックフュエルポンプを装備している場合は、転倒の際ただちにフュエルポンプが自動的に停止する装置を備えていなくてはならない。

3-2　エンジンブリーザーキャッチタンク（4ストローク車は500cc以上、2ストローク車は250cc以上）を取り付けなくてはならない。（266頁参照）

3-3　チェーンガードはリヤアクスルを越えてチェーンの上部をカバーすること。チェーンガードは鋼鉄製または厚さ3.2mm以上のアルミ製のものに限る。固定は3箇所以上とする。

3-4　ステアリングダンパーの取り付け

3-5　すべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧ライン部品へのワイヤーロック。（267頁参照）

4 いかなる場合も禁止される事項

4-1　シフトは手動またはエアシフターとし、電気式デバイスおよびコンピュータによるシフトチェンジは禁止する。（エアシフターの機構の一部に、電気式デバイスを使用することも禁止される。）

4-2　リヤホイールスピンドル構造に、軽合金を使用してはならない。

4-3　フロントホイールスピンドル構造に、軽合金を使用してはならない。

4-4　ステアリングダンパーを取り付けた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしてはならない。

4-5　燃料は一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの以外は使用できない。燃料に対して一切の添加物は禁止される。

4-6　情報収集以外での、コンピュータの使用。

4-7　キック、電気スターター以外でのエンジン始動（押しがけ等）。

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

DIRT TRACK

ダートトラック

CONTENTS

▼ 付則26　ダートトラック競技規則

1　適用の範囲……272
2　ダートトラック……272
3　コースの仕様……272
4　レース中の公式シグナル（合図）……272
5　参加車両……272
6　出場申し込み……273
7　参加資格と定員……273
8　参加受理……273
9　ゼッケン・ナンバー……273
10　ライダーの装備……273
11　出場受付……274
12　出場車両の変更……274
13　車両の検査……274
14　ブリーフィング……275
15　コースと最多出場台数……275
16　公式練習……275
17　公式予選……275
18　レース進行……276
19　コースイン・コースアウト……277
20　転倒時の注意事項……277
21　スタート……277
22　フルコースコーション……277
23　レースの一時停止……278
24　赤旗中断されたレースの再スタート……278
25　フルコースコーションから赤旗中断となった場合……279
26　レース終了……279
27　優勝者、順位、完走者……279
28　車両保管および最終車両検査……279
29　賞および得点……280
30　抗議……280
31　違反に対する罰則……280
32　本規則の解釈……280
33　本規則の施行……280

2005 DIRT TRACK RULES

付則 26

ダートトラック競技細則

1 適用の範囲

以下に記す規則は、国内競技規則に基づき、適用される。

2 ダートトラック

ダートトラックとは、トラックの表層が、土・砂等で覆われており、トラックはフラットで、2本のストレートが2つの半円で繋がるレイアウトで行われるレースである。

3 コースの仕様

コース全長	ストレートの最低幅	カーブの最低幅
200mまで	8 m	14m
400mまで	12m	15m
最大800mまで	14m	17m

コースの最大横断勾配　ストレート　5%　カーブ　10%以内

4 レース中の公式シグナル（合図）

シグナル	意　味
日章旗、シグナル	スタート
黄旗（振動）	コース上に危険発生または、転倒者あり ＝フルコーション
緑旗	危険合図の解除、フルコースコーション後の再スタート
白旗	ゴールまで残り1周
赤旗	レースの中断
オイル旗	コース表面がすべりやすい状態またはコース表面に変化が生じた場合
青旗（斜めオレンジライン入り）	追い越しシグナル
旗のクロス（緑・白旗）	周回数の半分を消化
チェッカーフラッグ	レース終了

5 参加車両

車種、製造国、排気量、形式、構造については特に制限しない。ただし、スピードウェイ競技専用に製作された車両は参加出来ない。排気量が出荷状態から変更された車両は、その排気量の当該クラスでの参加となる。

参加クラス区分については、主催者が定めることができる。

6 出場申込み

6-1　出場申込場所は、大会特別規則の定めるところとする。

6-2　出場申込手続き

6-2-1　各クラスとも所定の出場申込書に必要事項をすべて記入し、出場料およびMFJ共済会掛金を添えて大会事務局に提出しなければならない。

6-2-2　2クラス以上に出場を申し込む場合は、別々に、出場申込書を提出しなければならない。

6-2-3　郵送の場合は、現金書留又は主催者の定める方法とし、締め切り当日の消印のあるもの迄が有効となる。

6-2-4　電話による申込及び締め切り日以降の申込は一切受けない。

7 参加資格と定員

7-1　当該年度有効な「MFJダートトラックライセンス」所持者

7-2　参加定員については、制限が設けられる場合がある。

8 参加受理

8-1　必要事項を記入した出場申込書、出場料を大会事務局が受理した時点で、参加受理書が発送される。

8-2　いったん受理された出場料、MFJ共済会掛金はいかなる理由があっても返還されない。公式予選を通過しなかった場合も同様である。

8-3　大会が取り止めになった場合、また参加が拒否された場合のみ出場料、MFJ共済会掛金が返還される（申込者が必要な手続きを怠った場合は、これにあてはまらない）。

8-4　競技の中止と出場料等の返却は、下記表の通りとする。

事例	出場料	共済会掛金
予選が1回も行われず中止	選手受付した全員に返却	共済会が適用となる練習走行が行われていなければ返却とする。
競技不成立の場合 （クラス毎に判断する）	クラス単位で選手受付した全員に返却	一人でもスタートしたクラスは返却しない
競技成立の場合	返却しない	返却しない

※返金の場合、事務手数料は差し引かれる。

9 ゼッケン・ナンバー

9-1　主催者によってゼッケン・ナンバーが割り当てられ、参加受理書に記入して通知される。

9-2　ゼッケン・ナンバーは、車両検査までに規定の書体および色分けで記入しておかなければならない。

9-3　ゼッケン・ナンバーについては、車両検査以降においても、判断しにくいと判断された場合には修正が要求される。

10 ライダーの装備

10-1　ヘルメット

10-1-1　ヘルメットはMFJが公認したフルフェイス型のものとする。

10-1-2　MFJの公認したヘルメットには、下記の認証マークが貼付される。
〈MFJ公認ヘルメット認証マーク〉

10-1-3　競技会の車両検査受付時に、ヘルメットの検査が行われる。
10-1-4　MFJの公認したヘルメットでも、検査に合格しなかったヘルメットは、当該ライダーの安全上その使用を禁止する。
10-1-5　MFJ公認ヘルメットであっても、MFJの公認マークの貼付されていないヘルメットについては、特別検査料（1,000円）を支払い、特別に検査を受けなければならない。
10-2　ライダーの服装
10-2-1　レーシングスーツ
皮革もしくは、同等の素材のものであること。
10-2-1-1　レーシングスーツを使用する場合、ワンピースデザインもしくはウエストでつながるジッパータイプ。
レーシングスーツ左胸前部内側または胸部前部下前立てに氏名および血液型を明記しなければならない。
10-2-1-2　モトクロスパンツ、ウェアでも可能。ただし400m以上のコースについてはレーシングスーツの着用を強く推奨する。
10-2-2　ブーツ
10-2-2-1　突起物などがなくくるぶしが完全に覆われるもの。皮革製または同等の強度のあるもの。
10-2-2-2　スキッドシューズの使用を推奨する。
10-2-3　グローブ
10-2-3-1　突起物などがなく手首が完全に覆われた皮革製または同等の強度のあるもの。
10-2-4　プロテクター
10-2-4-1　肘、膝、脊椎などの保護のため、プロテクターの使用を推奨する。

11 出場受付

11-1　出場受付けの時間および場所は、公式通知に示される。
11-2　定められた時間内に、必ず本人または参加者がMFJ ライセンス、参加受理書を提出して出場資格の確認を受けなければならない。
11-3　MFJ ライセンスまたは参加受理書の提示ができない者は、出場が認められない。

12 出場車両の変更

12-1　車両の変更は国内競技規則・第3章競技会〔⑳ライダーおよび車両の変更〕（41頁）による。
12-2　車両変更の申請は、同部門・同クラスの車両に限られ、手数料5,000円を添付して大会事務局に申請しなければならない。

13 車両の検査

13-1　車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、車両検査区域に

おいて受けること。

13-2　車両検査は、車両をライダー本人が持参し、装備類一式の検査も受けなければならない。

13-3　車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判断された車両は、公式予選を含むいっさいの走行を拒否される。

13-4　一度車検に合格した車両であってもレース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証することではない

14 ブリーフィング

主催者がブリーフィング（競技に関する要領説明）を行なう場合はライダー本人が必ず出席しなければならない。欠席した場合、罰則が科せられる場合がある。

15 コースと最多出場台数

コース全長	予　選	決　勝
200mトラック以内	12台以内	12台以内
400mトラック以内	12台以内	12台以内

予選・決勝の出走台数は特別規則または公式通知に示される

16 公式練習

公式練習は競技に参加する全参加者が参加しなければならない。

17 公式予選

17-1　公式予選は、原則として各クラス別に行われる。

17-2　公式予選の日程および時間・予選方式は、特別規則または公式通知に示される。

17-3　公式予選は、タイム計測方式とレース方式がある。主催者によって、予選方法が選択される。

17-3-1　タイム計測方式
公式予選では、ラップタイムが計測される。計測方法としては、下記の方法で行われる。

17-3-1-1　タイムトライアル：１台ごとに、コースを走行しラップタイム計測を行う。

17-3-1-2　タイムドプラクティス：計測時間帯が設定され、各ライダーのベストラップタイムで決定する。同タイムの場合は、セカンドラップタイムを採用する。

17-3-1-3　複数組に分かれて行われる予選順位決定方法

17-3-1-4　タイム計測による予選結果は、基本的に、総合タイム順によって決定するが、予選組ごとの順位により決定する場合がある。

17-3-1-5　天候の変更等により、路面状況に大きく差異が認められると競技監督が判断した場合には各予選組ごとの順位によって決定する。

17-3-1-6　この決定に対する抗議は一切受け付けられない。

17-3-2　レース方式
ヒートレース・セミファイナルレース・ラストチャンスレースに分けられる。
レースフォーマット・予選組数・決勝進出者人数および周回数については、特別規則または公式通知等に示される。

17-3-3　ヒートレースの組み分けおよびグリッドについては、公式通知に示される。

17-3-4　セミファイナルの出走組み合わせを決定する場合、各予選組の順位を交互に選出され、優先される予選組順番は、走行条件に関係なくタイム順の組から振り分ける。

18 レース進行

18-1　タイムトライアル
18-1-1　タイムトライアルを行うクラスは公式練習が設けられる。
18-1-2　タイムトライアルの出走順は公式通知に示される。
18-1-3　出走できなかったライダーはタイムトライアル最下位とし、不出走者が複数いた場合は、タイムトライアルの出走順でその順位を決定する。
18-1-4　前走者にグリーンフラッグが提示された時点で、次走者がコースインする。
18-1-5　タイムトラアル終了後は後続のタイムトライアルを考慮し、速やかにコースアウトすること。
18-1-6　後続者に対して、アタックを妨害するような行為が見受けられた場合、当該ライダーにペナルティーを科す場合がある。また、その場合妨害されたライダーには、再度アタックする権利が与えられる。
18-2　タイムドプラクティス
18-2-1　タイムトライアルが行われないクラスは、タイムドプラクティスが行われる。
18-2-2　参加台数によりグループ分けが行われる。
18-2-3　走行時間は各グループごととし、主催者が定める計測時間帯に計測される。
18-2-4　計測開始の合図は、日章旗が掲げられた瞬間とし、その合図は1周の間提示され続ける。
18-2-5　タイムドプラクティスの結果はすべてクラスごとの総合結果として発表される。
18-3　ヒートレース
18-3-1　予選（タイムトライアルもしくはタイムドプラクティス）順位または抽選によりグリッドが決定される。
18-3-2　決勝出走台数を超える参加があった場合は、グループ分けが行われる。グループの数、グリッド順などは公式通知もしくはブリーフィングにて発表される。
18-3-3　ヒートレースの結果により、ファイナルレースに進出するライダーが決定される。
18-3-4　各組からのファイナル進出人数は公式通知もしくは当日のライダーズブリーフィングにて発表される。
18-3-5　ファイナルへ進出しないライダーはセミファイナルレースへの進出権を与える。
18-4　セミファイナルレース
18-4-1　ヒートレースの結果によりファイナルレースに進出できなかったライダーによってセミファイナルレースを行う。
18-4-2　セミファイナルレース進出のライダーが１レースの最大グリッド数を超える場合は２グループ以上に分けられる。
18-4-3　各レースのラストチャンス進出人数は公式通知もしくは当日のライダーズブリーフィングにて発表する。
18-5　ラストチャンスレース
18-5-1　ラストチャンスレースの有無は公式通知もしくはライダーズブリーフィングにて通達される。
18-5-2　ファイナルレースに進出できるライダーの数は公式通知もしくはライダーズブリーフィングにて発表される。
18-6　ファイナルレース

各レースまたはヒートでファイナルレース進出の権利を与えられたライダーによってファイナルレースを行う。

19 コースイン・コースアウト

19-1　コースイン
コースインする際は、安全確認のため、減速もしくは一旦停止、安全に合流しなければならない。

19-2　コースアウト
コースアウトはコースアウトゲートからとし、その際は、手を上げるなど、後続車両に対する意思表示を行い、他の走行車両に危険をおよぼすことがないように、コース右端を走行しながらコースアウトすること。

20 転倒時の注意事項

転倒、ストップした場合は、２次事故が起こらないように十分注意して行動し、できる限り速やかに、安全な場所へ移動をすること。再スタートする場合は、車両が破損し、走行上危険がないかを確認の上、後方の安全を確認の上コース復帰すること。

21 スタート

21-1　スターティンググリッド

21-1-1　スターティンググリッドの縦列の距離は５ｍ以上ずつ離され、１列あたり最大４台までの配列とする。グリッド数はコースにより、特別規則に示される。

21-1-2　ポールポジション位置はポールポジションを獲得したライダーが指定できる。

21-1-3　２番手以下のライダーも同様に空いているポジションから選択できるものとする。

21-2　スタート

21-2-1　スタート方法はクラッチスタートとする。

21-2-2　ジャンプスタート（フライング）があった場合は、ウォームアップラップから進行し、再スタートとなる。

21-2-3　ジャンプスタートの当該ライダーは、グリッド最後尾のペナルティーラインからのスタートとなり、それにより空いたグリッドはそのままでスタートする。

21-2-4　２回以上のジャンプスタートは、ペナルティーを課す。

21-3　スタート進行の詳細は、ライダーズブリーフィングにて通知される。

21-4　サイティングラップおよびレースがスタートされた後、コースインすることは出来ない。

21-5　スタートに関する抗議は、一切受けつけられない。

22 フルコースコーション

22-1　レース中、コース上にアクシデントが発生した場合、オフィシャルの黄旗提示によりフルコースコーションとなる。

22-2　ローリング中（フルコースコーション中の隊列）のスピードコントロールはラップリーダーに委ねられる。またその責任も負うものとする。

22-3　スピード超過による隊列の乱れ、スタートの遅延はラップリーダーの責任とし、ペナルティーを課す場合がある。

22-4　隊列の速度がはやい場合や、隊列が乱れている場合は再スタートしない。

22-5　後続車両は、ラップリーダーが形成する隊列に従う。

22-6　ローリング中は自己車両の前輪と前走者の後輪が重なるように並列で走行してはならない。

22-7　フルコースコーションになった時点で、トップの車両が周回しているラップから周回数としてカウントされない。

22-8　フルコースコーションになったときトップの車両が終了している周回は有効となる。同一ラップを終了していない後続車は追越し禁止状態でその周を終了する。

22-9　フルコースコーションの原因となったライダーは原則として隊列の最後尾に復帰するものとする。車両は先頭車両に追越されずにコースに復帰した場合は同一周回でレースに復帰できる。

22-10　スタートが可能と判断されるとオフィシャルからの黄旗提示は撤去される。旗が振られる前に急な加速が見られた場合は、再スタートされない。

22-11　フルコースコーション中に前車を追越し、かつオフィシャルの指示に従わず本来のポジションに戻らなかった場合、ペナルティーが科される。

22-12　緑旗が振られ、コントロールラインを通過するまで「追越し禁止」とする。追越し（ジャンプスタート）に対するペナルティーは原則として競技結果に対し科される。

22-13　緑旗提示後コントロールラインまで並走状態は認められる。

22-14　最終周回にフルコースコーションとなった場合、再スタートはせず、フルコースコーションのままレース終了となる。

23 レースの一時停止

競技監督が天候、または安全上等の理由からレースを中断することを決定した場合、赤旗を掲示する。その手順は以下のとおりとする。

23-1　赤旗がスタートラインとすべてのマーシャルポストで掲示される。
ライダーはただちにスローダウンしスターティンググリッドに戻らなくてはならない。

23-2　トップのライダーが2周以下の場合、当該レースは無効とされ、新たにレースが行われる。もしレースの再スタートが不可能な場合、このレースは中止となる。

24 赤旗中断されたレースの再スタート

赤旗によりレース中断され、再スタートが行われる場合、できるかぎり速やかに行なわれなければならない。

24-1　スタート後2周以下で中断された場合の再スタート

24-1-1　全ライダーのスタートが認められる。

24-1-2　周回数は原則的にもとのレースと同じとする。

24-1-3　グリットポジションは本来のレースと同じとする。ただし、赤旗の原因となったライダーは最後尾グリッドとする。

24-1-4　再スタートできないライダーのある場合、当該グリッドは空席とする。

24-2　スタート後3周以上経過した時点で中断された場合の再スタート

24-2-1　赤旗掲示時にすでに戦列を離れたライダーは参加できない。

24-2-2　再スタート後周回数は、本来のレース距離を満たすために必要な周回数とする。

24-2-3　グリッドポジションは、赤旗で掲示された1周前のコントロールライン通過の走行順位で1列に並んで再スタートすることとする。ただし、赤旗の原因を起こしたライダーは最後尾グリッドとする。

24-2-4　レースの結果は、中断前の周回数が合算され、再レースの結果を最終結果とされる。

25 フルコースコーションから赤旗中断となった場合

フルコースコーションから、赤旗中断となった場合の再スタート手順は前記24条を適用するが、再スタートする際のグリッド位置はフルコースコーションとされた１周前のフィニッシュライン通過順とする。

26 レース終了

26-1　最終ラップに入るトップのライダーから白旗が振られる。

26-2　レースの終了は、トップのライダーにチェッカーフラッグが掲示された後、1分間チェッカーが振られてレース終了となる。

26-3　トップを走行する車両が、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された場合、当該レースはその時点で終了したものとみなされる。

26-4　何らかの理由によって、レース終了の合図が遅れた場合でも、レースはそれが本来終了する時点で終了するものとみなされる。

26-5　有効周回数２／３以上を終了時点で、赤旗によってレースが中断され、再スタート不能と判断された場合、その１周前のゴールライン通過順位に基づいてレース成立となる場合がある。（周回数は端数切捨てで算出）

26-6　同着の場合、追い込みを優先として順位を決定する。

27 優勝者、順位、完走者

27-1　優勝者

27-1-1　優勝者は規定の周回数を完走して最初にフィニッシュライン（コントロールライン）を通過したライダーである。

27-1-2　勝者の決定は、フロントホイールの先端がフィニッシュラインを最初に通過した方を有先とする。

27-1-3　優勝者がフィニッシュラインを通過したら他のライダーはフィニッシュラインを通過した時点で終了となる。

27-2　順位の優先順位

27-2-1　チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定され、同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。

27-2-2　チェッカーを受けなかった者を周回数の多い順に決定し、同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。

27-3　完走者
優勝者が完了した周回数の75%（小数点切り捨て）以上を走行したライダー。

28 車両保管および最終車両検査

28-1　車両は暫定結果発表後15分以上保管される。

28-2　保管した車両は必要に応じ分解検査を行う。また分解検査が行なわれる場合、分解はライダーまたはピットクルーによって速やかに実行されなければならない。

28-3　分解検査を拒否したり、分解検査により車両規定違反が判明した場合には罰則が科せられる。

28-4　車両保管解除発表後は速やかに車両の引き取りに行かなければならない。
28-5　車両保管解除後、保管車両に対する責任は一切負わない。

29 賞および得点

29-1　賞の詳細については公式通知に示される。
29-2　得点は国内競技規則・第3章競技会〔㉗公式得点〕（42頁）に従い出走台数に応じて与えられる

30 抗　議

抗議は、国内競技規則・第3章競技会〔㉛抗議〕（44頁）による。

31 違反に対する罰則

競技規則による違反行為に対する罰則は、国内競技規則・第3章競技会〔㉜違反行為に対する罰則〕（42頁）による。罰則は文書で該当者に通知される。

32 本規則の解釈

規則および競技に関する疑義は、事務局あてに質疑をすることができる。なお、この回答は、大会審査委員会の解釈、決定が最終的なものとして示される。

33 本規則の施行

本規則は、2005年1月1日より施行する。

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付27則

MFJ公認クラブ等の名称に関する規定

本規定は、財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下「MFJ」という）に登録するクラブ及び団体（以下「クラブ等」という）の名称の取り扱いに関して規定する。

第1条　クラブ等の登録

クラブ等が、MFJに登録する場合は、5名以上のライセンス所持者で構成されなければならない。クラブ等が、公認競技会の主催者となる場合の条件は、別に定める。

第2条　クラブ等の名称の使用

クラブ等の名称は、MFJの承認を受けなければならない。

承認の申請は、MFJに対して行なわなければならない。

第3条　使用してはならない名称

次の各項に掲げる名称の使用は認められない。

1．国際モーターサイクリズム連盟（FIM）及びFIM加盟の各国モーターサイクル協会の名称及びその略称。

2．MFJに既に登録されているクラブ等の名称及びその略称、ただし、当該クラブ等の同系列であり、地名等を付し、かつ、名称に関する権利保有者の名称使用についての同意書を得た場合はこの限りでない。

3．著名な商品名、会社名及びこれに類似する名称。ただし、当該関係会社（二輪車メーカーを除く）と同系列等直接又は間接に関係があり、かつ名称使用の同意書がある場合はこの限りでない。

4．連盟（Federation）、協会（Association）、組合（Union）など、および同義語など。

5．日本、国際、アジア、極東、ナショナル、ロイヤル、インペリアル、太平洋などの誇大にわたる名称及びこれとの同意義語。

第4条　その他承認されない名称

新規登録の場合、第2条の各項に該当する以外の名称であっても、公序良俗に反するか、または社会通念上奇異に感じられる名称並びに実質と内容が伴わない名称については、MFJ中央スポーツ委員会において審査し、却下しまたは変更を求めることがある。

更新登録の場合において、その名実が相反することとなった場合は、改称を求めることがある。

第5条　使用の文字

クラブ等の名称は、漢字、片仮名、平仮名および数字のいずれかを用いた組合せによって表示されなければならない。略称は、ローマ字で示すこととする。ただし地名を付記するものはこの限りではない。

第6条　名称の由来

クラブ等が新規に登録する際、必要により当該クラブ等に対しその名称の由来について、説明書の添付を求めることがある。

第7条　名称の変更

MFJに既に登録されたクラブ等の名称変更の申請がなされたときは、これを審査し、この規程の趣旨に反しないと認めた場合は、これを承認することとする。

第8条　付　則

本規定は、2005年1月1日から施行する。本規定施行の際、既に承認されているクラブ等の名称は、この規定の趣旨に反しない限りはなお従前の例による。

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

付28則

MFJ公認制度

1 公認制度の目的

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会は国内競技規則に基づき、車両または部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツの公認を行う。車両・部品に関しては種目別規則の範囲内で、平等性と低コストと安全性を最低限確保すること。ヘルメット・レーシングスーツにおいては一定の基準を設け、品質の向上により競技者の安全に寄与することを目的とする。

2 公認制度

車両・部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツの公認制度の詳細は別途定めるそれぞれの公認に関する規則に示す。

3 公認を要するもの

公認車両・部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツであることが必要とされる種目と開催クラスの各種目の技術規則に示される。

4 MFJ公認車両および公認部品・用品

4-1 MFJ公認車両および公認部品・用品については、「MFJ車両・部品公認ならびに承認に関する規則」の定めるところによる。
なお、公認された車両および部品・用品については、MFJの発行する「ライディング」誌、MFJホームページ（URL http://www.mfj.or.jp）、その他により公示される。

4-2 公認は、MFJ技術委員会において審査し、承認された日を基準にして一定の告知期間の後に正式に発効する。告知期間は、公認制度（283頁）を参照のこと。

4-3 車両は、当該競技会公式車検日時点で公認が発効されている車両でなければ出場申し込みをすることができない。

4-4 公認とは国内競技規則に合致することを認めるものであり、その安全性及び耐久性を保証するものではない。

5 公示方法

① 公認車両・部品・タイヤ・ヘルメット・レーシングスーツは国内競技規則付録（284～304頁）に示す。

② 追加機種については機関誌ライディングおよびMFJホームページ（http://www.mfj.or.jp）に公認発効日とともに公示される。

MFJ公認車両

★は公認が継続された車両で公認年から５年間有効
■は公認が継続された車両で公認年から３年間有効
▲は公認が継続された車両で公認年から２年間有効
●は公認が継続された車両で公認年から１年間有効

（'04年12月7日現在）

■本田技研工業㈱　〒107-8556　東京都港区南青山2-1-1　☎03-3423-1111

●一般市販車（オンロードタイプ）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	CBR400RR（初回公認 '93年12月19日）	NC29	NC23E	399	55.0×42.0	'05. 1. 1	RR（SP）	NC29-1100001
▲	NSR250SE（初回公認 '93年11月19日）	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（SP）	MC28-1000001
▲	NSR250RSP（初回公認 '93年11月19日）	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（SP）	MC28-1000001
▲	NSR250R（初回公認 '93年11月19日）	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（SP）	MC28-1000001
★	CB400 SuperFour	NC39	NC23E	399.1	55.0×42.0	'05. 1. 1	RR（SP）	NC39-1010001
★	NSR250R（初回公認 '91年7月4日）	MC21	MC16E	249	54.0×54.5	'01.10.31	RR（SP）	MC21-1000001
	CB400 SUPER FOUR	NC39	NC23E	399	55.0×42.0	'02. 2.22	RR（SP）	NC39-1030001
	CB400SS	NC41	NC38E	397	85.0×70.0	'02. 5.23	RR（ST・SP）	NC41-1100001
	CB1300Super Four	SC54	SC54E	1,284	78.0×67.2	'03. 3.25	RR	SC54-1930011
	CBR600RR	PC37	PC37E	599	67.0×42.5	'03. 1. 1	RR	PC37-1000014
★	CB400 SuperFour（初回公認 '99年4月23日）	NC39	NC23E	399	55.0×42.0	'04. 1 1	RR（SP）	NC39-1000001
★	CBR600F（初回公認 '99年6月27日）	PC35	PC35	599	67.0×42.5	'04. 1 1	RR（SP）	PC35-1000001
▲	CBR400 SUPER FOUR（'94年3月25日）	NC31	NC23E	399	55.0×42.0	'04. 1 1	RR（SP）	NC31-1200001
▲	RVF（初回公認'94年3月25日）	NC35	NC13E	399	55.0×42.0	'04. 1 1	RR（SP・SS）	NC35-1000001
▲	RVF/RC45（初回公認'94年3月25日）	RC45	RC45E	749	72.0×46.0	'04. 1 1	RR（SP）	RC45-1000001
▲	NS-1	AC12	AC08E	49	39.0×41.4	'04. 1 1	RR（SP）	AC12-1000001
▲	NSR50	AC10	AC08E	49	39.0×41.4	'04. 1 1	RR（SP）	AC10-1600001

●一般市販車（オフロードタイプ）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	XR400R（初回公認 '99年3月24日）	NE03	NE03E	397.2	85.0×70.0	'04. 1. 1	MX	NE03-1000001
▲	CRM250（初回公認 '94年5月22日）	MD24	MD24E	246	66.0×72.0	'04. 1. 1	MX	MD24-1400001

●一般市販車（トライアル）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	TLM200R（初回公認 '87年5月6日）	MD15	MD15E	193	67.0×55.0	'04. 1. 1	TR	MD15-1000001
▲	TLM220R（初回公認 '87年5月13日）	MD23	MD23E	216	69.0×58.0	'04. 1. 1	TR	MD23-1000001
▲	TLR250R（初回公認 '93年1月25日）	MD18	MD18E	244	72.0×60.0	'04. 1. 1	TR	MD18-1000001

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	CR80R（初回公認 '95年10月20日）	HE04	HE04	79.4	46.0×47.8	'05. 1. 1	MX	HE04-2200001
▲	CR80R2（初回公認 '95年10月20日）	HE04	HE04	79.4	46.0×47.8	'05. 1. 1	MX	HE04-2200001
▲	CR125R（初回公認 '95年8月12日）	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'05. 1. 1	MX	JE01-1800001
▲	XR250R（初回公認 '95年7月20日）	ME08	ME08E	249	73.0×59.5	'05. 1. 1	MX	ME08-1000001
▲	CR250R（初回公認 '95年8月12日）	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'05. 1. 1	MX	ME03-1800001
★	CR80R2	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'05. 1. 1	MX	HE04-2700001
★	CR80R	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'05. 1. 1	MX	HE04-2700001
★	CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'05. 1. 1	MX	JE01-1950001
★	CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'05. 1. 1	MX	ME03-1950001
	QR50	AE01	AE01E	49	40.0×39.3	'01. 2.22	MX	AE01-1000001
	XR50R	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'01. 2.22	MX	AE03-1000001
	CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'01.10. 2	MX	ME03-1960001
	CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'01. 9. 2	MX	JE01-1960001
	CR80R	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'01. 9. 2	MX	HE04-280001
	CR80R2	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'01. 9. 2	MX	HE04-280001
	XR50R	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'01. 9. 1	MX	AE03-1200001
	CRF450R	PE05	PE05E	449	96.0×62.1	'01.11.11	MX	PE05-1000001
★	CR250R('96)（初回公認 '96年9月19日）	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'02. 1. 1	MX	ME03-1900260
★	CR125R('96)（初回公認 '96年7月20日）	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'02. 1. 1	MX	JE01-1900001
★	CR250R('97)（初回公認 '97年7月23日）	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'02. 1. 1	MX	ME03-1920001
★	CR125R('97)（初回公認 '97年9月24日）	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'02. 1. 1	MX	JE01-1920001
	CRF450R	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'02. 8. 4	MX	PE05-1100001
	CR85R2	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'02.10.16	MX	HE07-2900001
	CR85R	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'02.10.16	MX	HE07-2900001
	CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'02. 9.16	MX	JE01-1970001
	CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'02. 8. 4	MX	ME03-1970001
★	CR80R（初回公認 '98年７月29日）	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'03. 1. 1	MX	HE04-2500001
★	CR80R2（初回公認 '98年７月29日）	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'03. 1. 1	MX	HE04-2500001
★	CR250R（初回公認 '98年７月29日）	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'03. 1. 1	MX	ME03-1930011
★	CR125R（初回公認 '98年７月15日）	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'03. 1. 1	MX	JE01-1930005
	CR85R	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'03. 7.25	MX	HE07-1100001
	CR85R2	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'03. 7.25	MX	HE07-1100001
	CRF450R	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'03. 7.25	MX	PE05-1200001
	CRF100F	HE03	HE03E	99.2	53.0×45.0	'03. 9.25	MX	HE03-2400001
	CRF70F	DE02	DE02E	71.8	47.0×41.4	'03. 9.25	MX	DE02-1700001
	CRF50F	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'03. 9.25	MX	AE03-1400001
	CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'03. 9.25	MX	ME03-1980001
	CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'03.10.25	MX	JE01-1980001
	CRF250R	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'03.11.28	MX	ME10-1000001

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	CR80R（初回公認 '99年8月6日）	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'04. 1. 1	MX	HE04-2600001
★	CR80R2（初回公認 '99年8月6日）	HE04	HE04E	79.4	46.0×47.8	'04. 1. 1	MX	HE04-2600001
★	CR125R（初回公認 '99年9月26日）	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'04. 1. 1	MX	JE01-1940001
★	CR250R（初回公認 '99年9月6日）	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'04. 1. 1	MX	ME03-1940001
	CR85R	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'04. 8.28	MX	HE07-1200001
	CR85R2	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'04. 8.28	MX	HE07-1200001
	CRF250R	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'04. 8.28	MX	ME10-1100001
	CRF450R	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'04. 9.28	MX	PE05-1300001
	CR125R	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'04.12.21	MX	JE01-1990001
	CR250R	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'05. 1.25	MX	ME03-1990001

■㈱ホンダレーシング　〒351-0024　埼玉県朝霞市泉水3-15-1　☎048-461-8804

●スポーツ専用市販車（ロードレーサー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	96RS125R(初回公認 '95年11月1日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（GP）	JR01-9610001
▲	96RS250R(初回公認 '95年12月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（GP）	MR01-9610001
★	01RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（GP）	JR01-0110001
★	01RS250R	MR02	MR02E	249	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（GP）	MR02-0110001
	02RS250R	MR02	MR02E	249	54.0×54.5	'01.12.26	RR（GP）	MR02-0210001
	02RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'01.12.26	RR（GP）	JR01-0210001
★	92RS125R(91)（再度公認 '97年1月28日）	RS125RF	RS125RE	124	54.0×54.5	'02. 1. 1	RR（GP）	RS12RF-9210001
★	93RS250R(92)（再度公認 '97年1月28日）	RS250RF	RS250RE	249	54.0×54.5	'02. 1. 1	RR（GP）	RS250RF-9310001
★	98RS125R(初回公認 '97年10月29日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'02. 1. 1	RR（GP）	JR01-9810001
★	98RS250R(初回公認 '97年11月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'02. 1. 1	RR（GP）	MR01-9810001
●	93RS125R(前回公認 '98年1月27日)	RS125RF	RS125RE	124	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（GP）	RS125RF-9310001
●	94RS125R(前回公認 '98年1月27日)	RS125RF	RS125RE	124	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（GP）	RS125RF-9410001
■	97RS125R(初回公認 '96年11月1日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'03 .1.23	RR（GP）	JR01-9710001
■	97RS250R(初回公認 '96年12月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'03 .1.23	RR（GP）	MR01-9710001
★	99RS250R(初回公認 '98年12月2日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'03 .1.23	RR（GP）	MR01-9910001
▲	95RS250R(初回公認 '94年12月1日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'04. 1. 1	RR（GP）	MR01-9510001
▲	95RS125R(初回公認 '94年11月1日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'04. 1. 1	RR（GP）	JR01-9510001
▲	94RS250R(初回公認 '94年2月1日)	RS250RF	RS250RE	249	54.0×54.5	'04. 1. 1	RR（GP）	RS250RF-9410001
★	00RS125R(初回公認 '99年11月24日)	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'04. 1. 1	RR（GP）	JR01-0010001
★	00RS250R(初回公認 '99年12月29日)	MR01	MR01E	249	54.0×54.5	'04. 1. 1	RR（GP）	MR01-0010001
	04RS125R	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'04. 3.26	RR（GP）	JR01-0410001

●スポーツ専用市販車（トライアラー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	99RTL250R(初回公認 '99年1月26日)	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'04. 1. 1	TR	RTL250RF-9910001
▲	94TLR260（初回公認 '94年1月1日）	TLR260F	TLRE	261	71.0×66.0	'04. 1. 1	TR	TLR260F-9410001
★	93TLM260R(初回公認 '92年11月1日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'04. 1. 1	TR	TLM260RF-3010001
▲	89RTL250S(初回公認 '88年12月8日)	RTL250SF	NN0	249	70.0×64.9	'04. 1. 1	TR	RTL250SF-8910001
▲	88RTL250S(初回公認 '88年1月6日)	RTL250SF	NN0	249	70.0×64.9	'04. 1. 1	TR	RTL250SF-8810001
▲	TLR250R（初回公認 '88年5月26日）	MD18	ME18E	244	72.0×60.0	'04. 1. 1	TR	MD18-1000001
★	00RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'05. 1. 1	TR	RTL250RF-0010001
●	90TLM260R(初回公認 '90年2月7日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'05. 1. 1	TR	TLM260RF-9010001
●	91TLM260R(初回公認 '90年11月1日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'05. 1. 1	TR	TLM260RF-9110001
▲	95TLR260（初回公認 '95年1月1日）	TLR260F	TLRE	261	71.0×66.0	'05. 1. 1	TR	TLR260F-950001
	01RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'01. 1.25	TR	RTL250RF-0110001
★	92TLM260R(初回公認 '91年8月29日)	TLM260RF	NN1	256.2	75.0×58.0	'01. 1.25	TR	TLM260RF-9210001
	02RTL250R	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'01.12.26	TR	RTL250RF-0210001
★	97RTL250R(初回公認 '97年3月1日)	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'02. 1. 1	TR	RTL250RF-9710001
★	98RTL250R(初回公認 '97年12月1日)	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'02. 1. 1	TR	RTL250RF-9810001

■ヤマハ発動機㈱　〒438-8501　静岡県磐田市新貝2500　☎0538-37-4111

●一般市販車（オンロードタイプ）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	TZR250SPR(初回公認 '94年11月17日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'05. 1. 1	RR（SP）	3XV-107001
▲	YZF750SP(初回公認 '94年12月15日)	4JD	4JD	749	72.0×46.0	'05. 1. 1	RR（SB）	4JD-002001
▲	TZR250RS(初回公認 '93年12月15日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'05. 1. 1	RR（ST・SP）	3XV-097101
▲	TZR50R（初回公認 '95年1月17日）	4EU	4EU	49	40.0×39.7	'05. 1. 1		4EU-110001
▲	XJR400R（初回公認 '95年2月16日）	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'05. 1. 1	RR（SP）	4HM-050001
▲	TRX850（初回公認 '95年2月16日）	4NX	4NX	849	89.5×67.5	'05. 1. 1	RR（SP・SB）	4NX-000001
▲	XJR1200（初回公認 '95年2月16日）	4KG	4KG	1188	77.0×63.8	'05. 1. 1		4KG-020001
▲	XJR400（初回公認 '95年2月16日）	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'05. 1. 1	RR（SP）	4HM-075001
★	RZ505FC	RA02J	A106E	49	40.0×39.7	'05. 1. 1	RR（SP）	RA02J-000003
★	XJR1300/5EA	RP03J	P501E	1248	79.0×63.8	'05. 1. 1		RP03J-000005
★	TZR250R SP(初回公認 '91年11月22日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（ST・SP）	3XV-078001
★	TZR250 SP(初回公認 '91年1月30日)	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（ST・SP）	3XV-045001
★	XJR400RII(初回公認 '96年1月17日)	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'01. 1. 1	RR（ST・SP）	4HM-096017
★	TZR250 SP(初回公認 '90年2月1日)	3MA	3MA	249	56.0×50.7	'01. 1. 1		3MA-055001
★	TZR250（初回公認 '89年1月9日）	3MA	3MA	249	56.0×50.7	'01. 1. 1		3MA-000001
★	TZR250（初回公認 '90年2月1日）	3MA	3MA	249	56.0×50.7	'01. 1. 1		3MA-046001
★	XJR400R（初回公認 '96年2月17日）	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'01. 1. 1	RR（SP・SS）	4HM-096031
★	XJR1200（初回公認 '96年2月17日）	4KG	4CC	1188	77.0×63.8	'01. 1. 1	RR（SP・SS）	4KG-028101
★	XJR1200R(初回公認 '96年2月17日)	4KG	4CC	1188	77.0×63.8	'01. 1. 1	RR（SP・SS）	4KG-028105

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	XJR400（初回公認 '96年3月16日）	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'01. 1. 1	RR（SP・SS）	4HM-102243
★	SRV250（初回公認 '96年3月16日）	4DN	4DN	248	49.0×66.0	'01. 1. 1	RR（SP）	4DN-047109
★	SR400（初回公認 '96年9月18日）	1JR	2H6	399	87.0×67.2	'01. 1. 1	RR（SP・SS）	1JR-328951
★	SR500（初回公認 '99年9月18日）	1JN	2J2	499	87.0×84.0	'01. 1. 1	RR（SS）	1JN-231111
	SR400 3HT	RH01J	H313E	399	87.0×67.2	'01. 4.30	RR（SP・SS）	RH01J-000005
	XJR400R 4HM	RH02J	H501E	399	55.0×42.0	'01. 5.24	RR（SP・SS）	RH02J-000004
★	FZ400（初回公認 '97年5月20日）	4YR	4YR	399	56.0×40.5	'02. 1. 1	RR（SP）	4YR-000056
★	TZR250RS(92)（再度公認 '97年2月25日）	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'02. 1. 1	RR（SP）	3XV-086001
●	TZR50（初回公認 '93年2月16日）	4EU	4EU	49	40.0×39.7	'05. 1. 1	RR（SP）	4EU-000001
●	TZR250R（初回公認 '93年1月20日）	3XV	3XV	249	56.0×50.7	'05. 1. 1	RR（SP）	3XV-082001
●	XJR400（初回公認 '93年3月15日）	4HM	4HM	399	55.0×42.0	'05. 1. 1	RR（SP）	4HM-000001
★	XJR1300　5EA(初回公認 '98年5月10日）	PR01J	P501E	1,250	79.0×63.8	'03. 1. 1	RR（SP）	PR01J-000003
▲	TZM50R（初回公認 '94年4月26日）	4KJ	4EU	49	40.0×39.7	'04. 1. 1	RR（SP）	4KJ-078001

●一般市販車（オフロードタイプ）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	TY250ZS(初回公認 '94年11月17日）	4ML	4ML	249	74.0×58.0	'05. 1. 1		4ML-000001
▲	XT225W（初回公認 '95年1月17日）	4JG	1KH	223	70.0×58.0	'05. 1. 1		4JG-132001
▲	TT250R（初回公認 '95年2月15日）	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'05. 1. 1		4GY-049001
▲	TT250R Raid(初回公認 '95年3月16日）	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'05. 1. 1		4GY-068001
★	XT225WE 5MP	DG08J	G316E	223	70.0×58.0	'05. 1. 1		DG08J-000003
★	TT250R Raid(初回公認 '96年2月17日）	4WA	4GY	249	73.0×59.6	'01. 1. 1		4WA-081101
▲	TT250R Raid(初回公認 '94年5月28日）	4GY	4GY	249	73.0×59.6	'04. 1. 1		4GY-025001

●スポーツ専用市販車（ロードレーサー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	TZ250（初回公認'94年11月17日）	4DP	4DP	249	56.0×50.7	'05. 1. 1	RR（GP）	4DP-006001
●	TZ250（初回公認'95年1月17日）	3TC	3TC	249	56.0×50.7	'05. 1. 1	RR（GP）	3TC-000001
▲	TZ125（初回公認'95年9月16日）	4JT	4JT	124	56.0×50.7	'05. 1. 1	RR（GP）	4JT-006001
▲	TZ250（初回公認'95年10月17日）	4TW	4TW	249	56.0×50.7	'05. 1. 1	RR（GP）	4TW-000001
★	TZ250・5KE	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（GP）	CG09C-000151
★	TZ250（初回公認'91年11月22日）	4DP	4DP	249	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（GP）	4DP-000001
★	TZ250（初回公認'90年11月1日）	3YL	3YL	249	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（GP）	3YL-000001
★	TZ250（初回公認'88年11月25日）	3LC	3LC	249	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（GP）	3LC-000001
★	TZ250（初回公認'87年12月16日）	3AK	3AK	249	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（GP）	3AK-000001
★	TZ125（初回公認'96年9月18日）	4JT	4JT	124.8	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（GP）	4JT-007011
★	TZ250（初回公認'96年9月18日）	4TW	4TW	249.6	56.0×50.7	'01. 1. 1	RR（GP）	4TW-001314
	TZ250　5KE3	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'01.10.12	RR（GP）	CG09C-000245
★	TZ125（初回公認'97年10月1日）	CE02C	E102E	124.8	54.0×54.5	'02. 1. 1	RR（GP）	CE02C-000001
★	TZ250（初回公認'97年11月1日）	CG03C	4TW	249.6	56.0×50.7	'02. 1. 1	RR（GP）	CG03C-000001
	TZ250・5KE4	CG15C	G202E	249	54.0×54.5	'02.11.22	RR（GP）	CG15C-000005
★	TZ125　4JT(初回公認 '98年10月2日）	CE04C	E106E	124.8	54.0×54.5	'03. 1. 1	RR（GP）	CE04C-000001
★	TZ250　4TW(初回公認 '98年11月6日）	CG06C	4TW	249.6	56.0×50.7	'03. 1. 1	RR（GP）	CG06C-000001
▲	TZ125（初回公認 '94年12月20日）	4JT	4JT	124	56.0×50.7	'04. 1. 1	RR（GP）	4JT-004001
★	TZ125・4JT(初回公認 '99年11月6日）	CE06C	E110E	124	54.0×54.5	'04. 1. 1	RR（GP）	CE06C-000001
★	TZ250・5KE(初回公認 '99年11月26日）	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'04. 1. 1	RR（GP）	CG09C-000001

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	YZ80（初回公認'95年6月16日）	4GT	4GT	79.4	46.0×47.8	'05. 1. 1	MX	4GT-018001
▲	YZ125（初回公認'95年7月15日）	4SS	4SS	124	54.0×54.5	'05. 1. 1	MX	4SS-013001
▲	YZ250（初回公認'95年8月11日）	4SR	4SR	249	68.0×68.8	'05. 1. 1	MX	4SR-015001
●	YZ250（初回公認'90年7月5日）	3XK	3XK	249	68.0×68.8	'05. 1. 1	MX	3XK-018001
★	YZ80　4ES	CB01C	4ES	82.9	47.0×47.8	'05. 1. 1	MX	CB01C-008029
★	YZ80　4LC	CB02C	4LC	82.9	47.0×47.8	'05. 1. 1	MX	CB02C-002506
★	YZ250　5MW	CG08C	G105E	249	66.4×72.0	'05. 1. 1	MX	CG08C-011616
★	YZ125　5MV	CE08C	E111E	124	54.0×54.5	'05. 1. 1	MX	CE08C-00021
★	YZ426F　5JG	CJ01C	J308E	426	95.0×60.1	'05. 1. 1	MX	CJ01C-011305
★	YZ250F　5NL	CG10C	G321E	249	77.0×53.6	'05. 1. 1	MX	CG10C-000014
★	WR250Z(初回公認 '91年11月22日）	4DC	4DC	249	68.0×68.8	'01. 1. 1	MX	4DC-005001
★	YZ250（初回公認 '91年7月25日）	4DA	4DA	249	68.0×68.8	'01. 1. 1	MX	4DA-012001
★	YZ125（初回公認 '91年7月25日）	4DB	4DB	124	56.0×50.7	'01. 1. 1	MX	4DB-012001
★	YZ125（初回公認 '96年6月19日）	4XM	4XM	124	54.0×54.5	'01. 1. 1	MX	4XM-000049
★	YZ80（初回公認 '96年6月19日）	4GT	4GT	74.9	46.0×47.8	'01. 1. 1	MX	4GT-019007
★	YZ80LW（初回公認 '96年6月19日）	4LB	4LB	74.9	46.0×47.8	'01. 1. 1	MX	4LB-011008
★	YZ250（初回公認 '96年6月19日）	4XL	4XL	249	68.0×68.8	'01. 1. 1	MX	4XL-000057
★	WR250Z（初回公認 '96年8月9日）	4XK	4XK	249	68.0×68.8	'01. 1. 1	MX	4XK-000004
	PW50	3PT	3PT	49	40.0×39.2	'01. 2.22	MX	3PT-000030
	WR250F　5PH（海外向け）	CG11W,CG113	G322E	249	77.0×53.6	'01. 3.31	MX・ED	CG11W-000001海外向け CG113-000001
	YZ85　5PA3	CB04C	B111E	84.7	47.5×47.8	'01. 7.17	MX	CB04C-000013
	YZ85LW　5SH3	CB05C	B111E	84.7	47.5×47.8	'01. 7.17	MX	CB05C-000007
	YZ125　5NY3	CE09C	E112E	124	54.0×54.5	'01. 8. 4	MX	CE09C-000031
	YZ250　5NX3	CG12C	G106E	249	66.4×72.0	'01. 8. 4	MX	CG12C-000032
	YZ250F	CG10C	G321E	249	77.0×53.6	'01.10. 2	MX	CG10C-008546
	YZ426F　5SF3	CJ01C	J308E	426	95.0×60.1	'01.10. 2	MX	CJ01C-022900

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	YZ80（初回公認 '97年8月10日）	CB01C	4GT	79.4	46.0×47.8	'02. 1. 1	MX	CB01C-000005
★	YZ80LW（初回公認 '97年8月10日）	CB02C	4LB	79.4	46.0×47.8	'02. 1. 1	MX	CB02C-000001
★	YZ125（初回公認 '97年8月10日）	CE01C	E101E	124	54.0×54.5	'02. 1. 1	MX	CE01C-000015
★	YZ250（初回公認 '97年8月10日）	CG01C	G101E	249	68.0×68.8	'02. 1. 1	MX	CG01C-000014
★	WR250Z（初回公認 '97年9月20日）	CG02C	G102E	249	68.0×68.8	'02. 1. 1	MX	CG02C-000001
	YZ250　5UP3	CG13C	G108E	249	66.4×72.0	'02. 7.23	MX	CG13C-000015
	YZ125　5UN3	CE10C	E113E	124	54.0×54.5	'02. 7.23	MX	CE10C-000017
	YZ85LW　5SH6	CB05C	B111E	84.7	47.5×47.8	'02. 7.16	MX	CB05C-001910
	YZ85　5PA6	CB04C	B111E	84.7	47.5×47.8	'02. 7.16	MX	CB04C-007256
	YZ250F	CG14C	G329E	249	77.0×53.6	'02. 9.10	MX	CG14C-000025
	YZ450F	CJ03C	J313E	449	95.0×63.4	'02. 9.10	MX	CJ03C-000033
	WR250F　5UM	CG16W	G333E	249	77.0×53.6	'03. 1.23	MX	JYACG16W53A000029
	WR450F　5TJ	CJ04W	J314E	449	95.0×63.4	'03. 1.23	MX	JYACJ04W63A000037
	YZ85	CB07C	B117E	84.7	47.5×47.8	'03. 7.23	MX	CB07C-003677
	YZ85LW	CB08C	B117E	84.7	47.5×47.8	'03. 7.23	MX	CB08C-001061
	YZ125	CE13C	E116E	124	54.0×54.5	'03. 7.23	MX	CE13C-000500
	YZ250	CG17C	G110E	249	66.4×72.0	'03. 7.23	MX	GC17C-000890
	YZ250F	CG18C	G336E	249	77.0×53.6	'03. 9.25	MX	CG18C-000171
	YZ450F	CJ05C	J318E	449	95.0×63.4	'03. 9.25	MX	CJ05C-003365
▲	WR250Z（初回公認 '94年11月1日）	4JW	4JW	249	68.0×68.8	'04. 1. 1	MX	4JW-016101
★	YZ80・4GT（初回公認 '99年9月2日）	CB01C	4GT	79.4	46.0×47.8	'04. 1. 1	MX	CB01C-00424
★	YZ80LW・4LB（初回公認 '99年9月2日）	CB02C	4LB	79.4	46.0×47.8	'04. 1. 1	MX	CB02C-001312
★	YZ125・5HD（初回公認 '99年9月2日）	CE05C	E109E	124	54.0×54.5	'04. 1. 1	MX	CE05C-000028
★	YZ250・5HC（初回公認 '99年9月2日）	CG08C	G105E	249	66.4×72.0	'04. 1. 1	MX	CG08C-000027
★	YZ426F　5JG（初回公認 '99年11月24日）	CJ01C	J306E	426	95.0×60.1	'04. 1. 1	MX	CJ01C-000030
★	WR400F　5GS（初回公認 '99年11月24日）	CH04W	H309E	399	92.0×60.1	'04. 1. 1	MX	CH04W-008857
	YZ125	CE15C	E118E	124	54.0×54.5	'04. 7.14	MX	CE15C-000408
	YZ250	CG20C	G111E	249	66.4×72.0	'04. 7.14	MX	CG20C-001564
	YZ85	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'04. 7.14	MX	CB09C-00578
	YZ85LW	CB10C	B118E	84.7	47.5×47.8	'04. 7.14	MX	CB10C-000721
	YZ250F	CG21C	G342E	249	77.0×53.6	'04. 9.16	MX	CG21C-000547
	YZ450F	CJ06C	J319E	449	95.0×63.4	'04. 9.16	MX	CJ06C-002121

●スポーツ専用市販車（トライアラー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	TY250Z（初回公認'94年11月17日）	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'05. 1. 1	TR	4GG-008001
★	TY250Z（初回公認'96年11月16日）	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'01. 1. 1	TR	4GG-013526
★	TY250Z（初回公認 '95年12月16日）	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'01. 1. 1	TR	4GG-011001
★	TY250Z（初回公認 '93年1月15日）	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'02. 1. 1	TR	4GG-000001

■スズキ㈱　〒432-8611　静岡県浜松市高塚町300　☎053-440-2376

●一般市販車（オンロードタイプ）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	GSX-R　750Y	FIM公認		749	72.0×46.0	'05. 1. 1	RR（SB）	US=JS1GR7HA EURO=JS1BD1112 UK=JS1BD1111 AL=JS1BD1213
▲	RGV-Γ 250SP（初回公認'96年2月29日）	VJ23A	J209	249	54.0×54.5	'05. 1. 1	RR（SP）	VJ23A-100001
★	RG125Γ（92）（再度公認'97年2月25日）	NF13A	F116	124	56.0 ×50.6	'02. 1. 1	RR（SP）	NF13A-100073

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	RM250KI	RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'05. 1. 1	MX	RJ18A-100001
★	RM125KI	RF16A	J134	124	54.0×54.5	'05. 1. 1	MX	RF16A-100001
★	RM80LKI	RD15B	D106	82.9	47.5×46.8	'05. 1. 1	MX	RD15B-100001
	RM125K2	RF16A	F134	124	54.0×54.5	'01. 7. 2	MX	RF16A000502079
	RM250K2	RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'01. 7. 2	MX	RJ18A000501605
	RM85K2（スモールホイール）	RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'01.11. 2	MX	LM1RD16C/21 100001
	RM85LK2（ラージホイール）	RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'01.11. 2	MX	LM1RD17C000 500001
★	RM80LW（初回公認'97年7月23日）	RC12B	C114	79.5	46.5×46.8	'02. 1. 1	MX	RC12B-100733
★	RM125W（初回公認'97年8月29日）	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'02. 1. 1	MX	RF15A-102546
★	RM250W（初回公認'97年8月30日）	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'02. 1. 1	MX	RJ17A-101848
	RM125K3	RF16C	F134	124	54.0×54.5	'02. 9.11	MX	RF16C-000500001
	RM250K3	RJ18C	J119	249	66.4×72.0	'02. 9.11	MX	RJ18C-000500001
	RM85K3（スモールホイール）	RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'02. 9.11	MX	LM1RD16C/21 100001
	RM85K3（ラージホイール）	RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'02. 9.11	MX	LM1RD17C 000500001
	RM125K4	JS1RF16A000	F134	124	54.0×54.5	'03. 7.23	MX	JS1RF16A000502443
	RM250K4	JS1RJ18A000	JII9	249	66.4×72.0	'03. 7.23	MX	JS1RJ18A000501991
	RM-Z250K4	JKSKX250NPK	KX250NE	249	77.0×53.6	'03. 8. 9	MX	JKSKX250NPA00001
	RM85K4	RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'03. 9.26	MX	LM1RD16C000500001
	RM85LK4	RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'03. 9.26	MX	LM1RD17C000500262
★	RM125Y（初回公認 '99年7月2日）	RF15A	F114	124.8	54.0×54.5	'04. 1. 1	MX	RF15A-106062
★	RM250Y（初回公認 '99年8月2日）	RJ17A	J115	249.3	66.4×72.0	'04. 1. 1	MX	RJ17A-104144
★	RM80Y（初回公認 '99年12月29日）	RC13A	C114	79.5	46.5×46.8	'04. 1. 1	MX	LMIRC13A000500244
★	RM80LY（初回公認 '99年12月29日）	RC13B	C114	79.5	46.5×46.8	'04. 1. 1	MX	LMIRC13B-00500001
	RM-Z250K5	JKSKX250NPA	KX250NE	249	77.0×53.6	'04. 7.29	MX	JKSKX250NPA009001

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
RM250K5	JS1RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'04. 7.29	MX	JS1RJ18A000502015
RM125K5	JS1RF16A	F134	124	54.0×54.5	'04. 7.29	MX	JS1RF16A000502591
RM85LK5（ラージホイール）	LM1RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'04.10. 2	MX	JS1RD17C000500362
RM85K5（スモールホイール）	LM1RD16	D107	84.7	48.0×46.8	'04.10. 2	MX	JS1RD16C441101050
RM-Z450K5	JS1RL41A	L401	449	95.5×62.8	'04. 9.30	MX	JS1RL41A000500001

■川崎重工業㈱　〒673-0014　兵庫県明石市川崎町1-1　☎078-921-1317

●一般市販車（オンロードタイプ）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
▲	ZRX（初回公認 '94年4月25日）	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'04. 1. 1	RR（SP）	ZR400E-000001
▲	ZXR400R（初回公認 '89年2月）	ZX400H	ZX400GE	398	57.0×39.0	'04. 1. 1	RR（SP）	ZX400H-300001
▲	ZXR400（初回公認 '89年2月）	ZX400H	ZX400HE	398	57.0×39.0	'04. 1. 1	RR（SP）	ZX400H-000001
●	ZXR400R（初回公認 '91年2月1日）	ZX400L	ZX400GE	398	57.0×39.0	'05. 1. 1	RR（SP）	ZX400L-300001
●	ZXR400（初回公認 '91年2月10日）	ZX400L	ZX400GE	398	57.0×39.0	'05. 1. 1	RR（SP）	ZX400L-000001
★	ZXR-II	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'03. 1. 1		ZR400E-325001
★	ZRX	ZR400E	ZX400KE	399	57.5×38.5	'03. 1. 1		ZR400E-025001
★	D-TRACKER	LX250E	LX250DE	249	72.0×61.2	'03. 1. 1		LX250E-315001
▲	ZX-7RR（※FIM公認継続）	JKAZX750NNA	ZX750NE	748	73.0×44.7	'04. 1. 1		JKAZX750NNA001011～ JKAZXDN1＊VN001501～

●一般市販車（オフロードタイプ）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	KLX250	LX250E	LX250DE	249	72.0×61.2	'03. 1. 1		LX250E-020001

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'01. 7.16	MX	KX085A-007001
KX85II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'01. 7.16	MX	KX085B-007001
KX250	KX250L	KX250LE	249	66.4×72.0	'01. 8. 2	MX	KX250L-036001
KX125	KX125L	KX125LE	124	54.0×54.5	'01. 8. 2	MX	KX125L-030001
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'01. 8.29	MX	KX065A-016001
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'02. 6. 2	MX	KX065A-029216
KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'02. 6. 2	MX	KX085A-016042
KX85-II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'02. 6. 2	MX	KX085B-006041
KX250	KX250M	KX250ME	249	66.4×72.0	'02. 7.25	MX	KX250M-001305
KX125	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'02. 7.25	MX	KX125M-000959
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.5	'03. 6.16	MX	KX065A-036001
KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'03. 6.16	MX	KX085A-021001
KX85-II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'03. 6.16	MX	KX085B-009001
KX125	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'03. 7.16	MX	KX125M-010001
KX250	KX250M	KX250ME	249	66.4×72.0	'03. 7.16	MX	KX250M-010001
KX250F	KX250N	KX250NE	249	77.0×53.6	'03. 8. 9	MX	KX250N-000001
KX250F	KX250N	KX250NE	249	77.0×53.6	'04. 7. 2	MX	KX250N-010001
KX125	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'04. 7. 2	MX	KX125M-016001
KX85	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'04. 7. 2	MX	KX085A-026001
KX85-II	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'04. 7. 2	MX	KX085B-012001
KX65	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'04. 6.23	MX	KX065A-042001
KX250	KX250R	KX250RE	249	66.4×72.0	'04. 8. 2	MX	KX250R-000001

■㈱亜路欧　〒154-0004　東京都世田谷区太子堂2-7-1　☎03-3419-6053

●スポーツ専用市販車（トライアラー）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
GAS-GAS TRIAL TXT280	VTR	GG28	249	76.0×60.0	'02. 3.21	TR	VTRGG280210001001
GAS-GAS TRIAL TXT250	VTR	GG25	249	72.5×60.0	'02. 3.21	TR	VTRGG250209010001
GAS-GAS　TXTPRO280	VTR	GG28	249	76.0×60.0	'03. 8.27	TR	VTRGG280209020001
GAS-GAS　TXTPRO250	VTR	GG25X	249	72.5×60.0	'03. 8.27	TR	VTRGG250209020001
GAS-GAS TXTPRO250	VTR	GG25K	249	72.5×60.0	'04. 4.28	TR	VTRGG2502E0930001
GAS-GAS TXTPRO280	VTR	GG28	272.2	76.0×60.0	'04. 4.28	TR	VTRGG2802E0930001

■㈲アルプスヴァン　〒407-0263　山梨県韮崎市穴山町7804　☎0551-30-0135

●スポーツ専用市販車（トライアラー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
	スコルパイージー	VMUSCR249	485	248.9	68.8×67.0	'04. 1. 1	TR	SCR249SC299051
★	SCORPA SY	SCY249	4GG	249	74.0×58.0	'05. 1. 1	TR	SCY249SC100001
	スコルパ　エスワイ	VMUSCY249	4GG	249	74.0×58.0	'02. 3.21	TR	VMUSCY249
	スコルパTYS125F	VMUSCY123	E394E	124	54.0×54.0	'03.11.26	TR	VMUSCY123SC100001
	スコルパSY	VMUSCY249	4GG	249	74.0×58.0	'03.11.26	TR	VMUSCY249SC40001
	スコルパSY125F	VMUSCY123	E394E	124	54.0×54.0	'03.12.26	TR	VMUSCY123SC100001
★	スコルパイージー（初回公認 '99年3月24日）	SCR249	425	248.9	68.8×67.0	'04. 1. 1	TR	SCR249SC290001

■㈱レイズ　〒577-0016　大阪府東大阪市長田西5-80　☎06-6746-1010

●スポーツ専用市販車（トライアラー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	BETA TECHNO250（初回公認'94年）	BETA　B6	BETA　6605	247.5	72.5×60.0	'02. 3.21	TR	BETA B6 000306
	BETA REV-3	BETA　B6	BETA　6605	249.7	72.5×60.0	'02. 3.21	TR	BETA B6 003733

■㈲エトスデザイン　〒651-2132　兵庫県神戸市西区森友4-13　☎078-928-6644

●スポーツ専用市販車（トライアラー）

	車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
★	MONTESA COTA315（初回公認'97年6月28日）	VTDMT03	NN3E	249	72.2×61.0	'02. 3.21	TR	VTDMT03 AOVE000032

■㈱ダートフリーク　〒488-0067　愛知県尾張旭市南原山町山町石原136　☎0561-51-0350

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
LEM LX1	01001	FM	498	39.0×41.7	'01. 6.26	MX	01001
LEM LX2 SPORT	000101	FM2909	498	39.0×41.7	'01. 6.26	MX	000101
LEM LX-2RACER	000601	FM2920	49.8	39.0×41.7	'02. 2.21	MX	000601

■ドゥカティ・ジャパン㈱　〒153-0051　東京都目黒区目黒1-26-9中目黒オークラビル　☎03-3794-5001

●一般市販車（オンロード）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認発効日	適用	打刻開始ナンバー
996R/998S	ZDMH200AA1B	ZDM998W4B	998	100 ×63.5	'02. 5.23	RR(SB・JSB・SNK)	ZDMH200AA1B000001
999	ZDMH400AA2B	ZDM998W4(W4B)	998	100 ×63.5	'03. 3.25	RR(SB・JSB・S-NK)	ZDMH400AA2B-000001
998R	ZDMH200AA2B	ZDM999W4	999	104 ×58.8	'03. 3.25	RR	ZDMH200AA2B-000001
749S	ZDMH500AA2B	ZDM749W4	748	90.0×58.8	'03. 3.25	RR(ST)	ZDMH500AA2B-000001

■ビーエムダブリュー㈱　〒261-0023　千葉県千葉市美浜区中瀬1-10-2　☎043-297-7135

●一般市販車（オンロード）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認発効日	適用	打刻開始ナンバー
R1100S	WB10422	112EC	1085	99.0×70.5	'02. 5.23	RR（JSB・SNK）	WB10422

■㈱トシ・ニシヤマ　〒143-0016　東京都大田区大森北4-25-26-101　☎03-3766-4320

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
KTM250SX	VBKMXJ	02　546	249	66.4×72	'01.12.26	MX	2392M343331
KTM450SX-R	VBKMXJ	02　595	398	89 ×64	'01.12.26	MX	4372M340103
KTM520SX	VBKMXJ	02　590	510	95 ×72	'01.12.26	MX	4362M524434
KTM400 SX-R ※	VBKMXJ	01　595	398	89.0×64.0	'02. 2.21	MX	VBKMXJ
KTM125 SX	VBKMXH	02　503	124.8	54.0×54.5	'02. 2.21	MX	VBKMXH
KTM 65 SX	VBKMRA	B65　200	63	45.0×40.0	'02. 2.21	MX	VBKMRA
KTM 50 SX PROSENIOR LC	VBKMRA	H39　201	49	39.5×40.0	'02. 2.21	MX	VBKMRA
KTM 50 SX JUNIOR LC	VBKMRA	H39　200	49	39.5×40.0	'02. 2.21	MX	VBKNRA

※KTM400 SXは条件付公認：地方選手権・県大会などの大会に出場する場合は、音量規定（94db/A）に合致したマフラーを装着すること。

■KTM JAPAN㈱　〒153-0051　東京都目黒区上目黒2-9-1中目黒GS第1ビル8F　☎03-5725-7715

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認年月日	適用	打刻開始ナンバー
KTM50SX PRO JUNIOR LC	VBKMRA	H39	49.8	39.5×40.0	'02. 9.26	MX	2323M043061
KTM50SX PRO SENIOR LC	VBKMRA	H39	49.8	39.5×40.0	'02. 9.26	MX	2313M043150
KTM65SX	VBKMRA	B65	64.85	45.0×40.8	'02. 9.26	MX	2303M043656
KTM125SX	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'02. 9.26	MX	23X3M131256
KTM525SX RACING ※	VBKMXM	590	510.4	95.0×72.0	'02.11.12	MX	4343M530931
KTM200SX	VBKMXK	523	193	64.0×60.0	'03. 3.27	MX	VBKMXK
KTM250SX（03モデル）	VBKMXN	548	249	66.4×72.0	'03. 9.25	MX	VBKMXN
KTM125SX（04モデル）	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'03. 9.25	MX	VBKMXH
KTM250SX（04モデル）	VBKMXN2	548	249	66.4×72.0	'03. 9.25	MX	VBKMXN2
KTM85SX(SMALL)	VBKMXA	B85	84.93	47.0×48.95	'03. 9.25	MX	VBKMXA
KTM85SX(LARGE)	VBKMXA	B85	84.93	47.0×48.95	'03. 9.25	MX	VBKMXA
KTM200SX	VBKMXK	523	193	64.0×60.0	'03.10.29	MX	VBKMXK
03KTM450SX RACING ※	VBKMXN	594	449.39	95.0×63.4	'04. 1.28	MX	VBKMXN
04KTM450SX RACING ※	VBKMXN4	594	449.39	95.0×63.4	'04. 1.28	MX	VBKMXN4
05KTM50SX PRO SENIOR LC	VBKMRA	H39	49.8	39.5×40.0	'04. 9.15	MX	VBKMRA
05KTM65SX	VBKMRA	B65	64.85	45.0×40.8	'04. 9.15	MX	VBKMRA
05KTM85SX(LARGE)	VBKMXA	B85	84.93	47.0×48.95	'04. 9.15	MX	VBKMXA
05KTM125SX	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'04. 9.15	MX	VBKMXH
05KTM250SX	VBKMXN	548	249	66.4×72.0	'04. 9.15	MX	VBKMXN

※KTM525SX RACING，03KTM450SX RACING，04KTM450SX RACINGは条件付公認：地方選手権・県大会などの大会に出場する場合は、音量規定（94db/A）に合致したマフラーを装着すること。

■㈱プレストコーポレーション　〒105-0014　東京都港区芝1-47-7ニチガビル　☎03-5419-8231

●スポーツ専用市販車（モトクロッサー）

車　名	フレーム打刻	エンジン打刻	排気量	ボア×ストローク	公認発効日	適用	打刻開始ナンバー
YZ250F ※	JYACG18C	G336E	249	77.0×53.6	'04. 2.25	MX	JYACG18C24A001353

※YZ250Fは条件付公認：地方選手権・県大会などの大会に出場する場合は、音量規定（94db/A）に合致したマフラーを装着すること。

FIM/MFJ公認車両

('04年12月7日現在)

JSB1000／FIMスーパープロダクション／ストックスポーツ公認車両

銘柄	車　　両	公認年度	鈴鹿8耐	全日本選手権	チャレンジカップ選手権
HONDA	CBR900RR(W)-'98	98年	—	○	○
	CBR900RR(SC50)	02年	○	○	○
	CBR929RR(Z)-'99	99年	○	○	○
	VTR1000SP	99年	○	○	○
	VTR1000SP Ⅱ(SC45)	02年	○	○	○
	CBR1000RR	04年	○	○	○
YAMAHA	YZF R1(2000model)	99年	○	○	○
	YZF R-1(2002model)	02年	○	○	○
	YZF R-1('04)	04年	○	○	○
SUZUKI	GSX-R750(W)	98年	—	○	○
	GSX-R750(Y)	00年	○	○	○
	GSX-R750(K2)	02年	○	○	○
	GSX-R1000(K1)	00年	○	○	○
	GSX-R1000(K3)	03年	○	○	○
	GSX-R750	04年	○	○	○
Kawasaki	ZX9R	98年	○	○	○
	ZX9R	00年	○	○	○
	ZX9R	02年	○	○	○
	ZX1000C(ZX-10R)	04年	○	○	○
DUCATI	ZDM996Strada	99年	○	○	○
	ZDM996S	01年	○	○	○
	996R/998S	02年	○	○	○
	999S(H4)	03年	○	○	○
APRILIA	RSV1000	99年	○	○	○
	RSV1000R	00年	○	○	○
	RSV1000RP	01年	○	○	○
	RSV1000RP	03年	○	○	○
BMW	R1100S	02年	○	○	○

ST/SS600公認車両

銘柄	車　　両	公認年度	SS世界選手権	全日本選手権	チャレンジカップ選手権	地方選手権
HONDA	CBR600F(PC35)	99年	○	○	○	○
	CBR600F	01年	○	○	○	○
	CBR600FS	01年	○	○	○	○
	CBR600F4i	01年	○	○	○	○
	CBR600RR	03年	○	○	○	○
YAMAHA	YZF-R6	99年	○	○	○	○
	YZF-R6	01年	○	○	○	○
	YZF-R6	03年	○	○	○	○
SUZUKI	RF600	96年	○	○	○	○
	GSX600RW	98年	○	○	○	○
	GSXR600R	01年	○	○	○	○
	GSX-R600	04年	○	○	○	○
Kawasaki	ZX600G(ZX-6R)	98年	○	○	○	○
	ZX600J(ZX-6R)	00年	○	○	○	○
	ZX600K(ZX-6RR)	03年	○	○	○	○
	ZX600M(ZX-6RR)	04年	○	○	○	○
DUCATI	ZDM748S	01年	○	○	○	○
	748R-H3	02年	○	○	○	○
LAVERDA	750s Fomula	99年	○	○	○	○

スーパーバイク公認車両

銘柄	車　　両	公認年度	鈴鹿8耐	SS世界選手権	全日本選手権	チャレンジカップ選手権
HONDA	CBR1000RR	04年	○	○	○	○
	VTR1000SP	99年	○	○	○	○
	CBR900RR(W)98	98年	○	○	○	○
	CBR929RR(Z)99	99年	○	○	○	○
	CBR900RR(SC50)	02年	○	○	○	○
	VTR1000SP Ⅱ(SC45)	02年	○	○	○	○
YAMAHA	YZF-R7	99年	○	○	○	○
	YZF-R1(1998model)	98年	○	○	○	○
	YZF-R1(2000model)	99年	○	○	○	○
	YZF-R1(2002model)	02年	○	○	○	○

銘柄	車　両	公認年度	鈴鹿8耐	SS世界選手権	全日本選手権	チャレンジカップ選手権
SUZUKI	GSX-R750Y	00年	○	○	○	○
	GSX-R750(K2)	02年	○	○	○	○
	GSX-R1000(K1)	00年	○	○	○	○
	GSX-R1000(K3)	03年	○	○	○	○
Kawasaki	ZX-9R	99年	○	○	○	○
	ZX-9R	99年	○	○	○	○
	ZX-9R	02年	○	○	○	○
	ZX-1000C(ZX-10R)	04年	○	○	○	○
DUCATI	H1 916SPS	97年	○	○	○	○
	H1 916SPS	98年	○	○	○	○
	H1 916SPS (fogaty reprica)	98年	○	○	○	○
	996SPS	99年	○	○	○	○
	999R(H4)	03年	○	○	○	○
APRILIA	RSV1000SP	99年	○	○	○	○
	RSV1000R	99年	○	○	○	○
	RSV1000RP	03年	○	○	○	○
BIMOTA	SB8K	99年	○	○	○	○

◎はFIM公認車両、○はFIM公認切れで MFJ公認が継続している車両。

S-NK承認車両

銘柄	車　両	型式		年式	NK1該当車両とその最低重量
		フレーム	エンジン		
HONDA	CB1000SF CB1000SF/T2	SC30-	SF30E	94～	185kg
	X4(CB1300SF)	SC38-	SC38E-	97～	185kg
	CB1300SF	SC40-	SC38E-	98～	185kg
	CBR900RR	SC28*- *:U,2,9	SC28E- SC33E-	92～95 96～	
		SC33*- *:C,3,2,A,B,D,F,9,E,U			
	CBR900RR (CBR929RR)	JH2SC	JH2SC44A	99～	
	CBR1100XX	SC35*- *:C,3,2,A,B,C,E,U,D	SC35E-	96～	
	VTR1000F	SC36-(国内)	SC36E-	97～	
		SC36*- *:E,A,B,C,U,D,2			
YAMAHA	YZF1000R	4SV1,4SV2,4VD1, 4VE1,4VF1,4VG1, 4WN1		96	
		4SV3,4VD2,4VE2, ¥4VF2,4WN2,4XJ1, 4YW1,4YW2		-97	
		4SV4,4VD3,4VD4, 4VE3,4VF3,4XJ2		98	
	YZF1000R1	5EG1,4XV1,4XV2, 4XV3,4XV4,4XV5, 4XV6		98～	
	TRX850	4NX1		95	165kg
		4UN1,4UN2,4VN1, 4XG1		96	
		4UN3,4VN2,4XG2, 5CS1		97	
		4NX2,4NX3,4UX4, 4VN3,4XG3		98	
	TDM850	3VD1,3VD2,4CF1, 4CM2,4CN1		91	180kg
		3VD3,3VD4,4CF2, 4CM2,4CN2,4DT1, 4DT2,4DT3,4EP4		92	
		3VD5,3VD6,4CF3, 4CM3,4CN3,4DT4, 4DT5,4EP2		93	
		3VD7,3VD8,4CF4, 4CM4,4CN4,4EP3		94	
		3VDA,3VD9,4CM5, 4CN5		95	
		AVDB,4TX1		96	
		4TX2,5AR1		97	

銘柄	車　両	型式		年式	NK1該当車両とその最低重量
		フレーム	エンジン		
YAMAHA	TDR850	4TX3,5AR2,5GG, 4TX4,4TX5		98	
	XJR1200	4KG1		94	185kg
		4KG2,4PU1,4PU2, 4RB1		95	
	XJR1200	4KG4,4PU3,4PU4, 4RB2,4UW1		96	
		4JN2,4JN3,4PU7, 4PU8,4RB4,4PU5, 4PU6,4RB3		97	
		4PUA,4PU9,4RB5, 4UW2,4PUB,4PUC, 4RB6		98	
	XJR1200R	4KG3		96	180kg
	XJR1300	5EA1,5EA2,5EA3, 5EA4			180kg
SUZUKI	GSX- R1100W	GU75B,JS1GU,GU75D, GU75E,GU75C			
	TL1000R	JS1AM,JS1VT,VT52A			
	TL1000S	JS1AG,JS1VT,VTT51A			
	SGX1100刀				180kg
	GSF1200				185kg
	GSX1300R(隼)				
	GSXR1000				
	GS1200SS				
Kawasaki	ZZ-R1100	JKAZXBD1 XA, JKAZXT10DDA- ZXT10D-	ZXT10CE	93～	
	ZX-9R	JKAZX2E1- JKAZX900EEA	ZX900CE ZX900E	00	
	ZX-9R	JKAZX2B1 VA, ZX900B	ZX900BE	94～97	
	ZX-9R	JKAZX2C1 XA- JKAZX900CCA ZX900C-	ZX900CE-	98～	
	ZX12R	JKAZXR9A1- ZXT20A JKA2XT20AAA-	ZXT20AE		
	ZRX1100	ZRT10C- JKAZRBC1 XA JKAZRT10CCA	ZXT10CE	97～	185kg
	ZRX1100 II	ZRT10C- JKAZRT10CDA	ZXT10CE	97～	
	ZRX1200R	JKAZR9A1- ZRT20A JKAZRT20AAA-	ZRT20AE		
	ZRX1200S	JKAZR9B1- ZRT20A JKAZRT20ABA-	ZRT20AE		
	Z-1			73～75	
	GPZ1100	ZXT10E-	ZXT10CE	95～	185kg
	GPZ1100ABS	ZXT10E-	ZXT10CE	96～	
	ZEPHYR1100	JKAZXBD1 VA JKAZRT10CCA ZRT10A-	ZRT10AE	92～	180kg
	ZEPHYR1100RS	ZRT10A- ZRT10B-	ZRT10AE	92～	
	GPZ900R	ZX900A	ZX900AE	84～	180kg
TRIUMPH	トライデント900				180kg
BIMOTA	SB6R				
DAYTONA	WEAPON II		OHV1200HD	97～	
DUCATI	916SP	ZDM916S	ZDM916W4		
	916SPS	ZDMH100 AAWB	ZDM916W4		
	916SPS	ZDMH100 AAWB	ZDM996W4	99～	

MFJスノーモビル公認車両

('04年12月7日現在)

MFJが主催または公認する競技会においては、この表にあるMFJに公認された車両を使用しなければならない。

SJクラス	1～125ccまで	
S3クラス	2ストローク500cc以下	4ストローク1000cc以下
S2クラス	2ストローク600cc以下	4ストローク1200cc以下

★スーパークラス、S1クラスにおいては、以下に記されているどのクラス用に公認された車両でも使用することができる。

2ストローク（125cc以下）	2ストローク（500cc以下）		2ストローク（600cc以下）	2ストローク（601cc以上）	4ストローク（1000cc以下）
SV80	CS350（E）	FIRECAT500Sno-pro	S540	ZR800	RX-1
SV125E	S340	ZR440Sno-Pro	EC540	ZR800EFI	RX-1MH
	S250	Z440Sno-Pro（空冷）	EX570SX	Firecat700EFI Sno-Pro	RS Vector ER
	ET250	FORMULA-SL	EX570LT	715Sno-Pro	
	ET300	MXZ500-SP	SRX600S	SRX700LT	
	ET340	MXZ	EX570（E）	SRX700S	
	GPX330	FormulaSLS	VX600（E・LT）	SXviper	
	EC340	MXZ　STD500	VX600XTC	SXviperMountain	
	TXL340	MXZX440LC	VX600SX	VX700SX	
	S350T	Indy SPORTS	VX600LT	VX700LT	
	S350DX	Indy LITE	VX600X	VX800（E-LT）	
	PZ480	Indy 340	SX600R	SX700R	
	PZ480ED	Indy TRAIL	FORMULA-Z	SXV700ER	
	PZ480E	TXL INDY	MXZ583	SXV700	
	PZ480LT	Indy Super Sport	Formula III	MX-Z800	
	PZ480SE	Indy XCF SP	Indy XLT Special	Indy800PROX	
	PZ500	Indy 440 PROX FAN	Indy XCR 600 SP	Indy800XC SP	
	PZ500LT	Indy 500 SP	Indy 600 XC	Indy700XC	
	S440	Indy 400	Indy 600 EDGE X	Indy700XCSP	
	SS440	Indy-XCR 440	Indy 600 XC SP	IndySTORM	
	GPX430	Indy 500 EFI	FireCat600 sno-pro	IndyUltraSPX SE	
	VT480E	Indy 440 XC	SXVenom	IndyUltraSP	
	VX500	Indy 440 XCR	Indy 600 PROX	MXZX800	
	VX500SX	Indy 500 XC SP	MXZ600H.O	ZR800EFI	
	VX500XTC	Indy 500 XC SP	MXZ X600HO SDI	Indy800PROX	
	ZR500	Indy 500 XCSP		Indy650	
		Indy440PROX		Indy650RXL	
		Indy 500 XC SP		Indy800PROX2	
		499 sno-pro		FX-8R	

MFJ公認部品

('04年12月7日現在)

ロードレース用

●㈱カワサキモータースジャパン　〒673-8666　兵庫県明石市川崎町1-1　☎078-921-2642

	部品名	型式	適用車種	公認発効日	ST	SP	SS	GP
★	ダクト　J914073-1694	SP	ZX400L（ZXR400） ZR400D（ザンザス） ZX400M（ZXR400R）	'02. 5. 29		○		

●㈱ホンダレーシング　〒351-0024　埼玉県朝霞市泉水3-15-1　☎048-461-9511

	部品名	型式	適用車種	公認発効日	ST	SP	SS	GP
★	VFR400Rトランスミッション（初回公認'90年12月26日）	NL1	VFR400R（NC30）	'01. 1.25		○	○	
★	400トランスミッション（初回公認92年）		CBR400RR	'02. 1. 1		○		
★	250トランスミッション（初回公認91年）		NSR250R	'02. 1. 1		○		

●本田技研工業㈱　〒107-8556　東京都港区南青山2-1-1　☎03-3423-1111

部品名	型式	適用車種	公認発効日	ST	SP	SS	GP
CAMSHAFT.,IN		CBR600F4I	'01. 4.30	○		○	
CAMSHAFT.,EX		CBR600F4I	'01. 4.30	○		○	
INSULATOR.,TROTTLEBODY		CBR600F4I	'01. 4.30	○		○	
GEAR,COUNTERSHAFT FOURTH		CBR600F4I	'01. 4.30	○		○	
GEAR,MAINSHAFT THIRD&FOURTH		CBR600F4I	'01. 4.30	○		○	

●ヤマハ発動機㈱　〒438-8501　静岡県磐田市新貝2500　☎0538-37-4420

	部品名	型式	適用車種	公認発効日	ST	SP	SS	GP
★	FCR-D41（ASSY）（初回公認'96年4月20日）	#4050～4062	TRX850	'01. 1. 1		○		
★	FCR-D41（ASSY）（初回公認'96年4月20日）	#4000～4012	FZR750R（OW-1）	'01. 1. 1		○		

モトクロス用推奨パーツ

●㈱カワサキモータースジャパン　〒673-8666　兵庫県明石市川崎町1-1　☎078-921-2642

部品名	型式	適用車種	公認発効日	MX
ホイール1.85×20	41090～1132	カワサキKX125-L	'01. 3.21	○
ホイール1.85×20	41090～1134	カワサキKX250-L	'01. 3.21	○

●㈱RSタイチ　〒574-0013　大阪府大東市中垣内3-1-25　☎072-874-3268

部品名	型式	適用車種	公認発効日	MX
ロアートリプルクランプ		各メーカー　モトクロッサー	'01. 1.25	○
トップトリプルクランプ		各メーカー　モトクロッサー	'01. 1.25	○
モトクロッサー用トリプルクランプ		各メーカー　モトクロッサー	'02. 5.23	○
モトクロッサー用トリプルクランプ（トップ・ロワー）セット		各メーカー　モトクロッサー	'02. 5.23	○

●Zing Racing Japan　〒213-0033　神奈川県川崎市高津区下作延870　☎044-877-8386

部品名	型式	適用車種	公認発効日	MX
EMIG TOP CLAMP		各メーカー　モトクロッサー	'01. 1.25	○

●㈲井原商会　〒301-0823　茨城県竜ケ崎市砂町2738-1　☎0297-62-0149

部品名	型式	適用車種	公認発効日	MX
ハンドルクランプ	02-4900～02-4999	各メーカー　モトクロッサー	'01. 3.21	○
ハンドルクラップ	02-1217～02-1229	各メーカー　モトクロッサー	'02.12.21	○
Factory　Connectionトリプルクランプ	TOPCLAMPKAW～TOPCLAMPHON	ホンダ,ヤマハ,スズキ,カワサキ,KTM各メーカーのモトクロッサー	'03. 6.27	○
Factory　Connectionバーマウント Kit／ワンピースバーマウント Kit	BARMOUNT118～785	ホンダ,ヤマハ,スズキ,カワサキ,KTM各メーカーのモトクロッサー	'03. 6.27	○

●㈱エフイーティー　〒157-0071　東京都世田谷区千歳台4-30-11　☎03-5490-2551

部品名	型式	適用車種	公認発効日	MX
トップトリプルクランプ＆バーマウント Kit		国内4メーカー	'01.11.12	○

●㈱ダートフリーク　〒488-0067　愛知県尾張旭市南原山町山町石原136　☎0561-51-0350

部品名	型式	適用車種	公認発行日	MX
ジータトップブリッジ	Y121	YZ125/250/250F/400F/426F/450F,WR250/400/426/450F	'03. 4.26	○
ジータトップブリッジ	Y081	YZ80/85	'03. 4.26	○
ジータトップブリッジ	H121	CR125/250、CRF450	'03. 4.26	○
ジータトップブリッジ	H081	CR80/85R	'03. 4.26	○
ジータトップブリッジ	S121	RM125/250	'03. 4.26	○
ジータトップブリッジ	S081	RM85	'03. 4.26	○
ジータトップブリッジ	K123	KX125/250	'03. 4.26	○
ジータトップブリッジ	K081	KX80/85	'03. 4.26	○

MFJ公認ヘルメット

取得規格／T用＝ツーリング用，M用＝モトクロス用，TR用＝トライアル用，
R用＝ロードレース用，R特選＝ロードレース特選
形状／J＝ジェットタイプ，F＝フルフェイスタイプ

●(株)SHOEI

〒110-0005東京都台東区上野5-8-5 cp10ビル7F　☎03-5688-5190

名　称	取得規格	形状	公認年月日
JET・X	SNELL JIS・C・R特選	F	'89.1.11
RSV	SNELL JIS・C・R特選	F	'89.1.11
VZ	JIS・C・M用	F	'89.6.13
VZ・Ⅱ	JIS・C・M用	F	'89.6.13
VX・4R	JIS・C・M用	F	'89.11.7
FX・1	JIS・C・R用	J	'90.5.8
RHV	JIS・C・R用	F	'90.9.4
FX・TOURING	JIS・C・M用	J	'90.4.10
X・8	JIS・C・R特選用	F	'93.1.27
TSV	JIS・C・R特選用	F	'93.1.27
VF・X	JIS・C・M用	F	'93.1.27
X・8 SP	JIS・C・R特選用	F	'93.2.24
FX・AFREET	JIS・C・M用	F	'93.2.24
NEW SR・X7	JIS・C・TR,T用	J	'93.2.24
TR・2P	JIS・B・TR用	J	'93.2.24
FX・J	JIS・C・M用	F	'93.2.24
BL・J	JIS・B・TR,T用	J	'93.2.24
ES・J	JIS・B・T用	F	'93.2.24
X・FOUR Light	JIS・C・R用	F	'93.4.28
NRV	SNELL M90 JIS・C種	F	'93.11.23
X・8V	SNELL JIS・C・R特選	F	'94.12.1
VF・X2	SNELL JIS・C・M用	F	'94.12.1
KH・S（NRV）	SNELL、JIS・C RR特選	F	'95.1.25
KM・SA（FX・1）	JIS・C・MX用	F	'95.1.25
FX・HORNET	JIS・C・MX用	F	'95.3.1
RFD	JIS・C・R用	F	'95.6.10
ZRV	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'96.1.24
X・8J	JIS・C・R用	F	'96.1.24
FX・R	JIS・C・M用	F	'96.1.24
VYRCE	JIS・C・R用	F	'96.4.24
X・8SP	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'96.7.24
SR・FREEDOM	JIS・C・TR、T用	J	'96.7.24
RDV	JIS・C・R用	F	'96.10.23
Z・CRUZ	JIS・C・R用	F	'97.1.29
WYVERN	JIS・C・R用	F	'97.2.26
Buell2	JIS・C・R用	F	'97.3.26
RHEOS XS・1	JIS・C種・M用	F	'97.1.29
RHEOS RS・1	SNELL・JIS・C種・R特選	F	'97.1.29
X-8R	SNELL　M95・JIS・C種　R特選	F	'98.1.28
HORNET-V	JIS-C種　M用	F	'98.1.28
X-8SPⅢ	SNELL　M95・JIS・C・R特選	F	'99.1.27
VFX-R	SNELL　M95・JIS・C・M用	F	'99.3.24
Super VYRCE	JIS・C・R用	F	'99.7.28
TR-3	JIS・B・TR用	J	'99.10.27
ZF-R	JIS・R用	F	'00.1.26
TRV	JIS・R用	F	'00.1.26
X-2000	JIS・R用	F	'00.1.26
X-8Rhi（旧X-8R）	SNELL M95　・R特選	F	'00.2.23
HORNET　XV	JIS・M用	F	'00.6.28
SR-J	JIS-T8133-2000T用	J	'01.7.18
RFDⅡ	JIS-T8133-2000R用	F	'01.11.28
X-8RS	SNELL M2000/JIS　T8133.2000・R特選	F	'02.1.23
HORNET	JIS　T8133　2000・MX用	F	'02.5.30
X-Eleven	SNELL M2000/JIS T8133 2000・R特選	F	'02.12.11
WYVERN　II	JIS-T8133-2000　RR用	F	'03.8.27
X-9	SNELL M2000　RR特選	F	'03.12.25

●(株)アライヘルメット

〒330-0841埼玉県さいたま市東町2-12　☎048-641-3825

名　称	取得規格	形状	公認年月日
F・V	SNELL JIS・C・R特選	F	'89.6.13
GIGA	SNELL JIS・C・R特選	F	'89.6.13
ASTRO・R	SNELL JIS・C・R特選	F	'89.6.13
MX・2	JIS・C・M用	J	'89.6.13
RAPIDE・VIIIR	JIS・C・R用、SNELL M85	F	'90.5.8
RAPIDE・μ	JIS・C・R用、SNELL M85	F	'90.5.8
MX・Enduro	JIS・C・M用、SNELL M85	J	'90.5.8
AT・S	JIS・B・TR用	F	'90.5.8
Super cLc RX・7RR	JIS・C・R特用	F	'93.1.27
OW	JIS・C・R、M用	F	'93.2.24
VX	JIS・C種　M用	F	'94.11.30
NT・X NT・GALAXY.Windy・12	JIS・C種　R用	F	'96.4.24
OMNI・R	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'96.4.24
HYPER-T	JIS・T用	J	'00.6.28
RAPIDE-M	SNELL M95　・R特選	F	'00.7.26
SNC SIGNET-RR	SNELL M95　・R特選	F	'00.7.26
GOTH	SNELL M95　・R特選	F	'00.7.26
ASTRO-M	SNELL M95　・R特選	F	'00.7.26
GP-4X	SNELL M95　・R特選	F	'00.7.26
V-CROSS2	SNELL M95　・M特選	F	'00.7.26
MX-3	SNELL M95　・M特選	J	'00.7.26
TOUR CROSS	SNELL M95　・M特選	F	'00.7.26
FREEWAY	JIS・T用	J	'00.7.26
MX-3,Jr	JIS・M用	J	'00.8.23
RAPIDE-Jr.	JIS・R用	F	'00.8.23
ASTRO-J, ASTRO REFLEX	SNELLM2000R特選	F	'01.10.12
URBANE-GT, KurtisRobertsGT	SNELLM2000R特選	F	'01.10.12
ASTRO＝J　Junior	JIS　T8133　2000・R用	F	'02.5.30
OMNI－J	SNELL M2000・R特選	F	'02.5.30
V＝Cross2 Junior	JIS T8133 2000・MX用	F	'02.5.30
RAPIDE-OR, RAPAIDE-OR STER FLAG	SNELL M2000・R特選	F	'02.5.30
UR-X/UR Mono-3/URグレース2 URスピード/プレミアムUR	JIS T8133 2000・R用	F	'02.10.31
RX-7RR4/RX-7RR4Edwards RX-7RR4 McCoy	SNELL M2000・R特選	F	'02.10.31
Vcross-2Pro（旧VX-2）	SNELL M2000　RR特選・MX特選	F	'03.2.26
ASTRO-TR、ASTRO-TRICE、ASTRO-TRTATOO、ASTRO-TRDOOHAN、ASTRO-TRSCHWANZ	SNELL M2000　RR特選	F	'03.11.26
RX-7RR4（XXLサイズ）	SNELL M2000　RR特選	F	'04.7.14
GP-5X	SNELL M2000	F	'04.11.25

●テイ・エステック(株)

〒351-0012埼玉県朝霞市栄町3-7-27　☎048-462-1121

名　称	取得規格	形状	公認年月日
AMI（L・06）	JIS・B・TR、T用	F	'87.10.7
AMI（L・07）	JIS・B・TR、T用	F	'87.10.7
AMI（L・08）	JIS・B・TR、T用	F	'87.10.7
RHEOS（R・21）	JIS・C・R用	F	'87.10.7
RHEOS（R・92）	JIS・C・R用	F	'87.10.7
RHEOS（R・93）	JIS・C・R用	F	'87.10.7
RHEOS（R・94）	JIS・C・R用	F	'87.10.7
RHEOS（R・95）	JIS・C・R用	F	'87.10.7
RHEOS（R・96）	JIS・C・R用	F	'87.10.7
RHEOS（R・97）	JIS・C・R用	F	'87.10.7
SEED（J・23）	JIS・B・TR、T用	J	'87.10.7
Ami	JIS・B・TR、T用	J	'88.1.18
SEED・R22	JIS・C・R用	F	'88.1.18
SEED・R23	JIS・C・R用	F	'88.1.18
RHEOS R98	JIS・C・R用	F	'88.1.18
RHEOS R99	JIS・C・R用	F	'88.1.18
RHEOS R92LED	JIS・C・R用	F	'88.7.5
RHEOS RR101	SNELL JIS・C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR102	SNELL JIS・C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR103	SNELL JIS・C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR104	SNELL JIS・C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR301	SNELL JIS・C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS RR302	SNELL JIS・C・R特選	F	'88.12.12
RHEOS PA101	JIS・C・R用	F	'89.2.14
RHEOS PA102	JIS・C・R用	F	'89.2.14
RHEOS PA103	JIS・C・R用	F	'89.2.14
RHEOS（RC）	JIS・C・R用	F	'91.2.20
Rheos（RD）	JIS・C・R用	F	'92.3.11
Rheos（JB）	JIS・C・M・T用	J	'92.4.17
HONDA Rheos（RC）	SNELL R特選	F	'92.5.13
Rheos RC	JIS・C・R用	F	'93.6.20
ami L10	JIS・C・TR、T用	J	'93.7.28
ami J10	JIS・C・TR、T用	J	'93.7.28
RHEOS		J	'93.1.7
RHEOS（RE2）	JIS・C種	F	'94.4.27
RHEOS HRC RE・2	JIS・C・R用	F	'95.3.1

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
RHEOS FANG Junior	JIS・C種・M用	J	'96.1.24
RHEOS RE・3	JIS・C種・R用	F	'96.7.24
RHEOS JE 6	JIS・C種・M用	J	'96.8.28
RHEOS RE 3	SNELL、JIS・C種・R用	F	'96.10.23
RHEOS HRC YASHA (RJ2)	JIS・C種・R用	F	'97.7.23
RHEOS HRC YASHA (RJ1)	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'97.6.25
RHEOS　YASHA (RJ21)	JIS-C種　R用	F	'98.6.24
RHEOS　YASHA (RJ11)	SNELL　M95　R特選	F	'98.6.24
RHEOS　YASHA (RJ11R)	JIS-C種　R用	F	'98.7.29
RHEOS　RE23	JIS-C　R用	F	'99.2.24

●(株)コミネオートセンター

〒111-0056東京都台東区小島2-20-11　☎03-3862-9811

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
KF・RV	JIS・C・R用	F	'86.3.26
KF・RC	JIS・C・R用	F	'86.9.9
ANSWER	SNELL JIS・C・M用	F	'86.9.9
NARVA NC・2	JIS・C・R特選	F	'88.10.5
NARVA CROSS	JIS・C・M用	J	'90.1.9
Spazzio	JIS・C・R用	F	'90.4.3
JT	JIS・C・M用	J	'90.4.3
Answer	SNELL・MX用	F	'95.8.23

●(株)エフイーティー

〒157-0071東京都世田谷区千歳台4-30-11　☎03-5490-2562

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
NOLAN　N35　AIR	JIS・C・R用	F	'88.5.6
NOLAN　N35　AIR	JIS・C・R用	F	'88.5.13
AXO　SPORT　X・49	JIS・C・M用	F	'89.6.13
AXO　SPORT　RX・1	JIS・C・M用	J	'91.8.20
AXO　SPORT　RX・2	JIS・C・M用	F	'92.9.25
AXO　MM　ZERO(旧　RX5)	JIS・M用	F	'00.6.28
AXO　MX　ZERO(旧　RX5)	JIS・M用	F	'00.6.28
AXO　RR5	JIS・R用	F	'00.6.28
AXO　RR6	JIS・R用	F	'00.6.28
AXO　MM　CARBON	JIS・M用	F	'00.6.28

●大日本インキ化学工業(株)

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
DIC (TY・1)	JIS・C・R用	F	'86.4.30
DIC (DF・1)	JIS・C・R用	F	'86.1.9
DIC (DF・2)	JIS・C・R用	F	'87.3.31
DIC (GP '87)	JIS・C・R用	F	'87.7.7
DIC (K)	JIS・C・R用	F	'87.9.4
DIC (AR)	JIS・C・R用	F	'87.9.4
DIC (ZIO)	JIS・C・R用	F	'87.11.4
SUZUKI (ONE) S50C		F	'81.1.18

●興和精機(株)

〒105-0014東京都港区芝1-13-17　☎03-3453-6011

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
GRIFFIN (G100TD)	JIS・B・TR、T用	J	'86.10.23
GRIFFIN (GS・520)	JIS・B・T用	F	'86.10.23
GRIFFIN (GX・707)	JIS・B・T用	F	'86.10.23
GRIFFIN (GS530)	JIS・B・T用	F	'86.11.23
GRIFFIN (GX707)	JIS・C・M用	F	'87.3.4
GRIFFIN (GS530)	JIS・C・R用	F	'87.3.4

●(株)光輪モータース

〒110-0015東京都台東区東上野4-26-4　☎03-3841-3411

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
AGV (KR2000)	JIS・C・R用	F	'86.1.30
AGV　QUASAR	JIS・C・R用	F	'95.3.1
SUOMY GW	JIS・C・R用	F	'99.9.29

●ワールド通商(株)

〒113-0033東京都文京区本郷1-24-1　本郷MFビル3F　☎03-3818-5451

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
ボルシェ・デザイン (CP・4)	JIS・C・R用	F	'86.2.25
KIWI (K・16)	JIS・C・R用	F	'86.7.2
KIWI (K・20)	JIS・C・R用	F	'88.1.6

●(株)モトワールド

〒110-0016東京都台東区台東3-31-4

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
ANSWER A・TECH・5		F	'88.8.4

●(株)谷尾商会

〒530-0037大阪府大阪市北区松ヶ枝町5-4　☎06-6358-0651

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
NAVA 3A/C	JIS・C・R用	F	'86.4.28
NAVA・8	JIS・C・R用	F	'87.7.7

●(株)ヤナセ

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
FJ (FJ・01)	JIS・C・R用	F	'86.5.28
FJ (FJ・02)	JIS・C・R用	F	'86.4.28
F・J (FJ・Ⅱ・インテグラ)	JIS・C・R用	F	'87.7.7

●クノー工業(株)

〒141-0031東京都品川区西五反田6-11-6　☎03-3492-5641

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
EF・2	JIS・C・M用	J	'86.8.5
DELTA	JIS・C・M用	J	'86.8.5
AIGLE	JIS・C・M用	J	'86.8.5
LYNX	JIS・C・M用	J	'86.8.5
SETA (045)	JIS・C・R用	F	'87.3.4
Rom RS・1 (SETA045)	JIS・C・R用	F	'99.10.27

●ユニコ(株)

〒106-0032東京都港区六本木7-3-17　☎03-3478-2707

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
VS・2	JIS・C・R用	F	'86.3.26
NEF (VS・2)	JIS・C・R用	F	'86.12.15
NEF・RO2	JIS・C・R用	F	'88.6.10

●(株)立花

〒133-0044東京都江戸川区本一色3-16-20　☎03-3653-6277

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
カスタム ES・2 (A型)	JIS・A・T用	J	'92.4.8
カスタム (A型)	JIS・A・T用	J	'92.3.11
ライジン (A型)	JIS・A・TR用	J	'93.2.24
ライジン (レザートップ)	JIS・A・TR用	J	'93.2.24
プコレーサー	JIS-T8133-2000　RR用	F	'03.9.25
FANG-S	JIS-T8133-2000　MX用	F	'04.1.28

●ヤマハ大船渡製造(株)

〒022-0002岩手県大船渡市大船渡町字矢の下向1-1　☎0192-27-4101

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
GEORAMA・TS	JIS・C・R用	F	'86.1.30
GEORAMA・RS	JIS・C・R用	F	'86.2.24
FE・X	JIS・C・R用	F	'86.2.24
OE	JIS・C・M用	F	'86.2.24
GEORAMA・GFV		F	'86.3.15
GEORAMA・GFV・R	JIS・C・R用	F	'89.9.5
GFS	JIS・C・R用	F	'89.10.11
YFR	JIS・C・R用	F	'90.5.8
YFV	JIS・C・R用	F	'90.5.8
INPURE (YOA)	JIS・C・R用	F	'90.5.8
YFV (HJ1)	SNELL・R特選	F	'91.7.3
GFV (YON)	JIS・C・R用	F	'92.6.3
YJ・X (YON)	JIS・C・M用	J	'92.7.8
STAIR	JIS・C・R特選	F	'93.6.23
GIBSON	JIS・C・M用	F	'92.2.5
YSF (YOH)	JIS・C種　R用	F	'94.7.27
YSF (RODEM) (YOH)	SNELL・R特選	F	'95.1.25

●(株)ジャパンプロダクト

〒133-0041東京都江戸川区上一色416-1　☎03-3655-9055

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
R120N R2・1	JIS・C・R用	F	'86.7.2

●(株)RSタイチ

〒574-0013大阪府大東市中垣内3-1-25　☎072-874-3268

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
JT (ALS・1)	JIS・C・M用	J	'87.9.4
JT (ALS・2)	JIS・C・M用	F	'87.9.4
Troy Lee Designs SE	SNELL M2000　MX特別推薦	F	'03.9.25
NO FEARオプティマル	SNELL M2000　MX特別推薦	F	'03.9.25
HJC　CSXII	JIS-T8133-2000　MX用	F	'04.1.28
HJC　CS-12	SNELL M2000　RR特選	F	'04.1.28
HJC AC-X2 (SHIFTER CHRONIUM)	SNELL M2000　MX用	F	'04.7.28

●旺文社パシフィック(株)

名　称	取得規格	形　状	公認年月日
NAVA	JIS・C・T用	セミJ	'86.7.26

●(株)大都

名称	取得規格	形状	公認年月日
BELL (MAG・4)	SNELL JIS・C・M用	J	'86.9.30

●(株)丸万茂又

名称	取得規格	形状	公認年月日
MAC	JIS・C・R用	F	'87.8.5

●(株)ドルフィン・インターナショナル

名称	取得規格	形状	公認年月日
BELL MOTO5	SNELL JIS・C・R特選	F	'89.5.9

●日栄プラスチック(株)

〒362-0806埼玉県北足立郡伊奈町大字小室字志久4429 ☎048-723-0611

名称	取得規格	形状	公認年月日
DIC (DFX)	SNELL・R特選	F	'91.2.15
Gibson (YX)	JIS・C・M用	F	'91.2.5
DIC (RT35・06)	JIS・C・R用	F	'92.7.8
DIC・VR	JIS・C・R用	F	'89.12.12
SYDEEN	SNELL C・R用	F	'89.3.7
DIC・Inc State	JIS C・M用	J	'89.5.9
DIC・zio・SX	JIS C・R用	F	'89.7.20
DIC ZR	JIS C・R用	F	'89.11.7

●オージーケー販売(株)

〒577-0037大阪府東大阪市御厨西ノ町2丁目1番3号 ☎06-6783-5906

名称	取得規格	形状	公認年月日
RS・1	JIS・C・R用	F	'91.6.6
RS・1R	JIS・C・R用	F	'92.9.25
EX・R/S・93G	JIS・C・R用	F	'93.6.23
S・94G	JIS・C・R用	F	'95.4.20
RX・R	JIS・C・R用	F	'95.4.20
RX・V	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'97.2.26
RG・V	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'97.2.26
S・95G	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'97.2.26
Regles S-98G	JIS-C種 R用	F	'98.1.28
FF-3	JIS・R用	F	'00.3.29
AEROBLADE(旧ラグレス)	JIS・R用	F	'00.6.28
FF-4	JIS T8133 2000・R用	F	'02.2.21
FF-M	JIS-T8133-2000 MX用	F	'04.4.28
ファングII	JIS-T8133-2000 MX用	F	'04.7.14

●ヤマハ発動機(株)

〒438-8501静岡県磐田市新貝2500 ☎0538-37-4111

名称	取得規格	形状	公認年月日
YZ07	JIS C・R用	F	'93.6.23

●(株)イエローコーン

〒106-0045東京都港区麻布十番2-20-6 ジャノメ麻布十番ビル7F ☎03-5442-7661

名称	取得規格	形状	公認年月日
SIMPSON (BANDIT5)	JIS C種	F	'94.1.26

●エッチジェイシージャパン(株)

名称	取得規格	形状	公認年月日
FG・X 3	JIS・C・MX用	F	'95.4.26
FG・10K	JIS・C・RR特選	F	'95.4.26

●フランコ商事(株)

〒540-0005大阪府大阪市中央区上町1-14-13 TAPSビル4F ☎06-6761-6505

名称	取得規格	形状	公認年月日
SHARK(XRC・CARBON)	JIS・C・R用	F	'95.8.23
SHARK RS2	JIS・C R用	F	'98.4.28
SHARK RSR	JIS-T8133-2000R用	F	'01.11.28

●山本光学(株)

〒577-0056大阪府東大阪市長堂3-25-8 ☎06-6783-1109

名称	取得規格	形状	公認年月日
YAMAHA	JIS・B・TR用	F	'95.1.25

●岡田商事(株)

〒105-0012東京都港区芝大門1-3-7 ☎03-5473-0371

名称	取得規格	形状	公認年月日
BELL (MOTO6)	JIS C種	F	'94.5.10
BELL (RACE STAR)	JIS C種	F	'94.6.29
FG・TECH	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'96.6.26
CL・X	SNELL、JIS・C種・M用	F	'96.6.26
FG・X3	SNELL、JIS・C種・M用	F	'96.6.26
CL・10	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'96.6.26
FG・Light	JIS・C種・R用	F	'96.7.24
BELL MOTO 7	JIS・M用	F	'00.2.23

●HJC Corporation

54-2 SEO-RI, IDONG-MYUN, YONGIN-SHI, KYUNGKI-DO, KOREA ☎+82-31-333-5451

名称	取得規格	形状	公認年月日
FG・TECH	SNELL、JIS・C種・M用	F	'96.6.26
CL・X	SNELL、JIS・C種・M用	F	'96.6.26
FG・X3	SNELL、JIS・C種・M用	F	'96.6.26
CL・10	SNELL、JIS・C種・M用	F	'96.6.26
FG・Light super	JIS・C種・R用	F	'96.7.24
YX・4J	JIS-T8133-2000 MX用	F	'02.12.25
CL-X4 (Gibson)	SNELL M2000 MX特別推薦	F	'04.5.26

●(株)ダックスコーポレーション

〒566-0073大阪府摂津市鳥飼和道2-8-5 ☎0726-53-0299

名称	取得規格	形状	公認年月日
BieFFe BR16	SNELL、JIS・C種・R特選	F	'97.11.26
BieFFe (BR19)	SNELL M95 R特選	F	'98.6.24
BieFFe Cross Tech	SNELL M95 MX特選	F	'98.7.29
BLEEFE BR16 GPR(旧BR16)	SNELL M95・R特選	F	'00.3.29
BieFFe (AOKI)	SNELL M95・RD特選	F	'00.11.22
BieFFe (ビアッジ)	SNELL M95・RD特選	F	'00.11.22

●(株)West wood井原商会

〒301-0823茨城県竜ケ崎市砂町2738-1 ☎0297-64-8198

名称	取得規格	形状	公認年月日
O'NEAL SL708	SNELL M95 M特選	F	'99.2.24
O'NEAL SL709 KBC TK-X	SNELL M95・M特選	F	'00.2.23
O'NEAL WL691	SNELL M2000・M	F	'01.5.23
thor SVS4	SNELL M2000・M特選	F	'01.10.12
thor SVR	SNELL M2000・M特選	F	'01.10.12
O'NEAL WF692(旧名称 WF691)	SNELL M2000・MX特選	F	'02.3.21
O'NEAL WF542	SNELL M2000・MX特選	F	'02.5.30
O'NEAL WF544 (旧名称 WF542)	SNELL M2000 MX特選	F	'02.11.22
SL714 (旧名称 SL712)	SNELL M2000 MX特選	F	'02.11.22
KBC TK-VX	SNELL M2000 MX特別推薦	F	'03.7.3
KBC スーパーX	SNELL M2000 MX特別推薦	F	'03.8.27
KBC Moto-X	SNELL M2000 MX特別推薦	F	'03.8.27
KBC TKX	SNELL M2000 MX用	F	'03.8.27
ONEAL WF694	SNELL M2000 MX特別推薦	F	'03.10.29
ONEAL APEX	SNELL M2000 MX特選	F	'03.11.26
thor SXT	SNELL M2000 MX特選	F	'03.11.26
thor SVRクロームカラー・レプリカカラー	SNELL M2000 MX特選	F	'03.11.26
O'NEAL 904	SNELL M2000 MX特選	F	'03.12.25
O'NEAL WF-546	SNELL M2000 MX特選	F	'04.6.23
KBC TKX (Storm)	SNELL M2000 MX特選	F	'04.7.14
Thor SXT (05)	SNELL M2000 MX特選	F	'04.8.25
Thor SVR (05)	SNELL M2000 MX特選	F	'04.8.25
Moto-X Jr.	JIS-T8133-2000 MX用	F	'04.11.25
SIXSIXONE FLIGHT	SNELL M2000 MX特別推薦	F	'04.11.25

●モトプラザ・アップル(株)

〒984-0042宮城県仙台市若林区大和町1-5-15 ☎022-283-1651

名称	取得規格	形状	公認年月日
FOX FLITE	SNELL M90 M用	F	'99.8.25

●(株)アクティブ

〒470-0117愛知県日進市藤塚7丁目55番地 ☎05617-2-7011

名称	取得規格	形状	公認年月日
SIMPSON SUPER BANDIT 7	SNELL M95 R特選	F	'00.6.28

●(株)ダートフリーク

〒488-0067愛知県尾張旭市南原山町山町石原136 ☎0561-51-0350

名称	取得規格	形状	公認年月日
FOX PILOT	SNELL M2000 M特選	F	'01.6.26
FOX FLITE	SNELL M2000 M特選	F	'01.10.25
FOX PRO PILOT	SNELL M2000 RD特選	F	'02.11.22
FOX Trancer TK-X	SNELL M2000 MX用	F	'03.8.27

●(有)エトスデザイン

〒654-0111兵庫県神戸市須磨区車道谷山1-1-2F ☎078-747-5255

名称	取得規格	形状	公認年月日
SUOMY GW	SNELL M2000 R特選	F	'01.7.18
SUOMY	SNELL M2000 MX特選	F	'02.3.21
SUOMY	SNELL M2000 RD特選	F	'02.11.22
SUOMY SPEC-T.R.E.	JIS-T8133-2000 MX用	F	'04.4.28

●ドゥカティジャパン(株)

〒153-0051東京都目黒区上目黒1-26-9中目黒オークラビル ☎03-3794-5001

名称	取得規格	形状	公認年月日
Ducati, Corse, Scudetto, Superbike, Supersport	SNELL M2000 R特選	F	'01.8.29

●(株)亜路欧
〒154-0004　東京都世田谷区太子堂2-7-1　☎03-3419-6053

名称	取得規格	形状	公認年月日
HEBO　ZONE	JIS　T8133　2000・TR用	J	'02.8.28

●(有)ティーグローバルサービス
〒470-0462　愛知県加茂郡藤岡町大字上渡合字萩平315-67　☎0565-76-7576

名称	取得規格	形状	公認年月日
AGV X-Vent	SNELL　M95・R特選	F	'02.4.24

●(株)マッドアンドスタック
〒062-0903　北海道札幌市豊平区豊平三条12丁目1-33　☎011-833-3330

名称	取得規格	形状	公認年月日
FLY606	SNELL　M2000　MX用	F	'04.1.28
FLY　LITE	SNELL　M2000　MX用	F	'04.1.28

2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES 2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES 2005 MOTORCYCLE SPORTS RULES

公認レーシングスーツ

●(株)カドヤ

〒111-0035東京都台東区西浅草3-29-21　☎03-3843-2000

名　称	型　式	公認年月日
ON THE RACE G2	RP,PX,MM,RD,PT	'90.10.23
NEW CONCEPTER	MDシリーズ(MD1,2は条)	'90.10.23
KADOYA	OR・SR	'90.10.23
ON THE RACE G2	RP・FS 0020	'91.4.10
ON THE RACE G2	G2・RP (G2/RP・125)	'92.3.11
ON THE RACE G2	G2・RP (G2/RP・07,08)	'92.3.11
KADOYA	OR	'95.6.28
K'S LEATHER	CLASH　KING	'95.6.28
K'S LEATHER	BER　DT-1	'00.8.23
K'S LEATHER	CLASH　KING　STD	'00.8.23

●(株)クシタニ

〒430-0853静岡県浜松市三島町231　☎053-441-2251

名　称	型　式	公認年月日
KUSHITANI	KR　KRN	'90.10.23
KUSHITANI	KI	'90.10.23
KUSHITANI	K	'91.1.18
KUSHITANI	KV	'91.1.18
KUSHITANI	オーダーメイド	'91.2.8
KUSHITANI	K1・101,102,103	'91.4.10
KUSHITANI	KX・1	'91.11.5
KUSHITANI	KX・1	'91.11.5
KUSHITANI	KI・X (KI・107X)	'92.11.1
KUSHITANI	KI・XM (KI・106)	'92.11.1
KUSHITANI	KI・X	'93.3.24
KUSHITANI	KI・X (KI・109,KI・111)	'94.1.10
KUSHITANI	KI・X (KI・112,KI・113)	'94.11.23
KUSHITANI	K・DR(K・161,K・162,K・163)	'95.12.26
KUSHITANI	KI・XW (KI・114XX)	'95.12.26
KUSHITANI	KI・XW (KI・115XX)	'95.12.26
KUSHITANI	KI・XW (KI・160XX)	'95.12.26
KUSHITANI	KI・XG (KI・118XX)	'95.12.26
KUSHITANI	KI・XV (KI・150XX)	'96.9.25
KUSHITANI	KI・XV (KI・116XX)	'96.9.25
KUSHITANI	KI・XV (KI・117XX)	'96.11.27
KUSHITANI	KI・XR (KI・119XX)	'98.1.28
KUSHITANI	KI・XG (KI・121XX)	'98.1.28
KUSHITANI	KI・XD (KI・122)	'98.1.28
KUSHITANI	K・X (0001XX)	'99.2.24
KUSHITANI	K・X (0002XX)	'99.2.24
KUSHITANI	K・X (0003XX)	'99.2.24
KUSHITANI	K・X (0005XX)	'99.2.24
KUSHITANI	K-0007XX	'99.12.29
KUSHITANI	K-0008XX	'99.12.29
KUSHITANI	K-0009XX	'99.12.29
KUSHITANI	K-0010XX	'99.12.29
KUSHITANI	K-0012, 13, 16XX	'01.1.25
KUSHITANI	K-0011XX, K-0017XX	'01.1.25
KUSHITANI	K-0018XX	'01.6.26
KUSHITANI	KI・XRR (K・0019XX)	'01.11.28
KUSHITANI	K・X (K・0020XX)	'01.11.28
KUSHITANI	K-0025XX	'02.7.25
KUSHITANI	K-0026XX	'02.7.25
KUSHITANI	K-0023XX	'02.12.25
KUSHITANI　K-0027XX	KIX-RR	'03.9.25
KUSHITANI　K-0028XX	K-X	'03.9.25
KUSHITANI K-XJ(K-0029)	K-XJ	'04.1.28
KUSHITANI KI-XR(K-0031XX)		'04.1.28
KUSHITANI(KIX-RRA)	KIX-RRA	'04.9.29
KUSHITANI(K-X)	K-X	'04.9.29

●(株)ルック

〒125-0061東京都葛飾区亀有4-3-7　☎03-3604-7800

名　称	型　式	公認年月日
SR	SR01～03	'90.10.23
RS	RS Ⅰ～Ⅴ	'90.10.23
SS	SS Ⅰ～Ⅲ	'90.10.23
Look	(オーダー)	'90.10.23
ラファール3	オーダーメイド	'91.4.20
GPシリーズ		'92.11.28
SPシリーズ	SP	'93.11.24

●(株)RSタイチ

〒574-0013大阪府大東市中垣内3-1-25　☎072-874-3268

名　称	型　式	公認年月日
Nixeレーシングレザースーツ	NXL	'90.9.29
NIXEレーシングレザースーツ	NXL005,006,007,008,009	'91.9.8
NIXEレーシングレザースーツ	NXL,NXL (オーダー)	'91.1.18
NIXEレーシングレザースーツ	NXL (NXL001)	'92.10.7
NIXEレーシングレザースーツ	NXL (NXL012,015)	'92.10.7
NIXEレーシングレザースーツ	NXL (NXL011)	'92.10.14
NIXE NXL	NXL016	'94.1.26
NIXE NXL	NXL017・018	'94.1.26
NIXEレーシングレザースーツ	NXL	'94.12.28
NIXE NXL	NXL030	'95.12.26
NIXE NXL	NXL031	'95.12.26
NIXE NXL	NXL032	'95.12.26
NIXE NXL	NXL035	'96.11.27
NIXEレーシングレザースーツ	NXL038	'97.1.29
NIXEレーシングレザースーツ	NXL037 (条件付公認)	'97.1.29
NIXEレーシングスーツ	NXL040、NXL041	'97.12.24
NIXEレーシングスーツ	NXL042、NXL043、NXL044、NXL045、NXL046、NXL047	'98.9.30
NO FEARレーシングスーツ	NFL・500	'99.10.27
NIXEレーシングスーツ	NXL・049、NXL・051	'99.10.27
NIXEレーシングスーツ	NXL・048、NXL・050	'99.10.27
NIXEレーシングスーツ	NXL053・054・055	'00.6.28
NIXEレーシングスーツ	NXL056	'00.11.22
NIXEレーシングスーツ	NXL057	'00.11.22
NIXEレーシングスーツ	NXL058	'00.11.22
NIXEレーシングスーツ	NXL059	'00.11.22
NIXE	NXL062	'01.11.28
NIXE	NXL064	'01.11.28
NIXE	NXL066	'02.9.26
NIXE	NXL068	'02.9.26

●(株)アズ・スポーツ

名　称	型　式	公認年月日
Justys	J・001R～J・023R	'90.10.23
Justys・J・PRO・R	JPR・001R～JPR・004R	'90.10.23
A's Racing	AS001SO～AS007SO	'90.10.23

●(株)大都

名　称	型　式	公認年月日
THE BIKE	RCシリーズ	'90.10.23
D'S	DRS・3007,3008	'91.5.8
THE BIKE	オーダーメイド	'91.5.8
THE BIKE	FR・10,11,12,13	'91.6.5
THE BIKE	FR・3,5,6,7,8,9	'91.2.6
THE BIKE	GP・3,GP・5	'91.2.6
THE BIKE	RC・355,RS・NB	'93.8.25

●(株)イエローコーン

〒106-0045東京都港区麻布十番2-20-6 ジャノメ麻布十番ビル7F　☎03-5442-7661

名　称	型　式	公認年月日
SLEDGE HAMMER	BBL・0405	'00.11.22
SLEDGE HAMMER	YBL・0401	'00.11.22
SLEDGE HAMMER (旧 BBL-0405)	BBL-2416	'02.5.30

●(株)光輪モータース

〒110-0015東京都台東区東上野4-26-4　☎03-3841-3411

名　称	型　式	公認年月日
PLICANA	グループC (PT・MS)	'90.10.23
PLICANA	グループA (PT・RXIGP)	'91.2.6
PLICANA	グループB (PT・NIGP)	'91.2.6
PLICANA	グループH (PT・ATILS)	'91.2.6
PLICANA	PT・ZEAI	'91.11.5
PLICANA	グループA PT・DELTA MAX	'95.12.26
PLICANA	グループC PT IS1	'95.12.26
PLICANA	グループC PT ラッキーストライク	'95.12.26
PLICANA	グループA PT・DELTA MAX	'95.12.26
PLICANA	グループC PT IS1	'95.12.26
PLICANA	グループC PT ラッキーストライク	'95.12.26

付　録

●(有)セクレテール
〒152-0002東京都目黒区目黒本町6-21-15　☎03-3714-0533

名　称	型　式	公認年月日
セクレテール	RF,RC,RS,TR,MFR	'90.10.23
セクレテール	(オーダー)	'90.10.23
セクレテール	MFR・912	'92.3.11
セクレテール	RS・26,27	'92.3.11
セクレテール	RS・28,29,30,REP,	'92.11.28
セクレテール	RF,RS,REP	'93.5.26
セクレテール	RF33,RS43,RFT944,RFT945	'94.10.25
セクレテール	ツーピース　SOT-331	'03.4.23

●(株)デグナー
〒607-8463京都府京都市山科区上花山講田町37-1　☎075-501-7137

名　称	型　式	公認年月日
デグナー	R・1	'90.10.23
デグナー	R・2	'90.10.23
デグナー	R・6	'90.10.23
デグナー	フルオーダー	'98.7.29

●(株)ナカタケ
〒721-0964広島県福山市港町2-16-22　☎0849-23-2423

名　称	型　式	公認年月日
ナカタケ	NS・ゴーズアップシリーズ	'90.10.23
ナカタケ	NS・R	'91.11.5

●(株)邑輝総研

名　称	型　式	公認年月日
Boldor	レーシングワンピース	'90.10.23

●(有)ライブラ
〒491-0934愛知県一宮市大和町苅安賀字角出62　☎0586-44-6451

名　称	型　式	公認年月日
ライブラレーシングスーツ	LRS・01	'90.10.23
COSMIC (Libra)	オーダーメイド	'92.1.9

●東京ベルト (株)

名　称	型　式	公認年月日
TO BEL	TBシリーズ	'90.10.23

●(有)エムシーコレクション
〒270-2231千葉県松戸市稔台37　☎0473-64-6555

名　称	型　式	公認年月日
フォーヘッド(FOR HEAD)	(オーダーメイド)	'90.11.17
フォーヘッド(FOR HEAD)	FH・001,002,009	'90.11.17
フォーヘッド	オーダー	'03.7.3

●(株)レインボー
〒110-0014東京都台東区北上野1-5-5　☎03-3843-5606

名　称	型　式	公認年月日
レインボー	(オーダーメイドレーシング)	'90.11.17

●(有)アールシーエム

名　称	型　式	公認年月日
Toril	オーダーメイド	'91.5.8
ファルコン	オーダーメイド	'91.5.8
HAL	オーダーメイド	'91.5.8
FALCON	FS	'91.3.12
Toril	TX,TXR	'91.3.12
HAL	01A,02A,03A,05A,06A	'91.5.8
ブラスト	オーダーメイド	'91.11.5

●(株)アイアンドエイ
〒660-0823兵庫県尼崎市大物町1-1-15　☎06-6401-1011

名　称	型　式	公認年月日
B・LINE	オーダーメイド	'91.5.8

●(株)アダチ

名　称	型　式	公認年月日
JRP	オーダーメイド	'91.2.6
MOTO FLASH	オーダーメイド	'91.2.6
RSA	オーダーメイド	'91.2.6
MOTOR KING MICHIKO KOSHINO	オーダーメイド	'92.3.11

●(株)アチーブ
〒340-0025埼玉県草加市谷塚上町738-1　☎0489-24-7519

名　称	型　式	公認年月日
レーシングスーツYONEZO	オーダーメイド	'91.1.8

●(有)エフワン
〒114-0003東京都北区豊島4-14-2　☎03-3912-5149

名　称	型　式	公認年月日
エフワン	FR・2A,6B,G3A,Z1,Z2,カスタムG6	'91.5.8
F・ONE	FR・G2B	'91.2.6

●ジュベットレザーハウス
〒435-0017静岡県浜松市薬師町148　☎053-421-7722

名　称	型　式	公認年月日
JUBET	オーダーメイド	'91.4.10

●(株)キジマ
〒123-0841東京都足立区西新井4-16-3　☎03-3897-2167

名　称	型　式	公認年月日
KISS	オーダーメイド	'91.4.10
KISS RACING	プロトワン・プロトツー	'91.2.6

●(株)ギャロップ

名　称	型　式	公認年月日
FORZA	FO・404,405,406	'91.2.6
FORZA	オーダーメイド	'91.2.6
R・SPORTS	R	'91.5.8
FORZA	FO・407	'91.10.16
STREET SLIDER	SSシリーズSS・03	'92.9.5
TRX	X・Sシリーズ	'93.1.27
FORZA	FOシリーズ	'93.2.24
ワンズワン	GOシリーズ	'93.5.26
STREET SLIDER	SSシリーズ	'93.5.26
モトブラザGT	GTシリーズ	'93.11.23
FORZA FOシリーズ	FO・411	'94.4.27
FORZA FOシリーズ	FO・412	'94.9.15
FORZA FOシリーズ	FO・413	'94.10.31
FORZA FOシリーズ	FO・414	'96.11.27
FORZA FOシリーズ	FO・415	'97.1.29
FORZA FOシリーズ	FO・416	'97.1.29

●(有)フォルザ・インターナショナル
〒105-0001東京都港区虎ノ門3-8-2虎ノ門33森ビル2F (株) ワコー内　☎03-3433-0405

名　称	型　式	公認年月日
FORZA	FO・414	'98.12.23
FORZA	FO・415	'98.12.23
FORZA	FO・416	'98.12.23
FORZA	FO・417	'98.12.23
FORZA	FO・418	'99.4.28
FORZA	FO・419	'99.4.28
FORZA	FO・420,421	'00.3.29
FORZA	FO・422	'01.2.22
FORZA	FO・423	'01.2.22
FORZA	FO-424	'02.1.23
FORZA	DF-02	'02.4.24
FORZA	FO-425	'02.5.30

●(株)ホンダショップアルトモトスポーツグラッド
〒537-0012大阪市東成区大今里3-15-25　☎06-6971-6381

名　称	型　式	公認年月日
KIKUTANI	AK	'93.2.24

●(有)後藤商店
〒208-0011東京都武蔵村山市学園3-18-1　☎042-565-6663

名　称	型　式	公認年月日
GOTO MD・Performance	MD・Ⅰ～Ⅷ	'91.1.8
GOTO	オーダーメイド	'91.1.8
GOTO MD・Performance	MD・Y9,10,11	'91.4.28

●ツナギのコウタ
〒300-3505茨城県結城郡八千代町佐野16　☎0296-49-0626

名　称	型　式	公認年月日
コウタ	(オーダー)	'90.9.29

●(株)コミネオートセンター

〒111-0056東京都台東区小島2-20-11　☎03-3862-9811

名　称	型　式	公認年月日
Spazzioレーシング	A,S・11	'91.2.6
KOMINE Spazzio	オーダーメイド	'91.2.6
Spazzio	S・14R	'91.5.8
Spazzio	S・B,S・8,S・10,S・14	'91.6.5
Spazzio	S・15	'92.1.9
Spazzio	S・16	'92.11.28
Spazzio	ツナギ	'98.9.30
Spazzio	セパレート	'98.9.30
Spazzio	S・17S	'99.10.27
スパジオ	S・17	'99.12.29
スパジオ	S・18	'99.12.29
スパジオ	S・19	'00.10.25
スパジオ	S・20	'00.10.25
スパジオ	S・22	'01.7.18
スパジオ	S・23	'01.7.18
スパジオ	S・24	'01.7.18
スパジオ	S・25	'01.7.18
スパジオ	S・22S	'01.7.18
スパジオ	ワンピース　S-26	'03.2.26
KOMINE	S-27	'03.8.27
コミネ（ヘレスⅡ）	S-28	'04.9.29

●ジニアス

〒579-8043大阪府東大阪市客坊町5-3　☎0729-87-0165

名　称	型　式	公認年月日
ジニアス	SIR・G	'91.2.6

●ステージレザー

〒341-0037埼玉県三郷市高州2-387-3　☎048-955-5146

名　称	型　式	公認年月日
PRO STAGE	レーシングワンピース	'91.1.18

●ダイネーゼジャパンインク

名　称	型　式	公認年月日
ダイネーゼ	T.MONZA,T.MISANO,T.SILVERSTONE'	'91.8.7
ダイネーゼ	T.GRAPHICA,T.FRECCIA,T.CHILI,T.TEAM	'91.8.7
ダイネーゼ	T.STROM,T.FCR,T.EDDIE96,T.SFUMATA	'92.5.13
ダイネーゼ	T.K.S	'93.4.28
ダイネーゼT・SAFETY PRO	T・SAFETY PRO	'94.6.29
ダイネーゼ	T・SCOTT RUSSEL REPLICA	'95.12.26
ダイネーゼ	T・BELZEBU	'95.12.26
ダイネーゼ	T・CAPIROSSI REPLICA	'95.12.26
ダイネーゼ	T・FOGARTY REPLICA	'96.3.27
ダイネーゼ	T・BIAGGI REPLICA	'96.3.27
ダイネーゼ	DAINESE T・RD1	'96.4.24
DAINESE	T.TECHNO	'99.2.24
DAINESE	T・AGE　DIV	'01.3.31
DAINESE	T・WING　DIV	'01.3.31
DAINESE	T・TIMER　DIV	'01.3.31
DAINESE	T・AGE　PROF	'01.3.31
DAINESE	T・SAFETY　PRO2	'01.3.31
DAINESE	T・VALENTINO	'02.3.21

●(株)谷尾商会

〒530-0037大阪府大阪市北区松ケ枝町5-4　☎06-6358-0651

名　称	型　式	公認年月日
ラピーン	RVX・1~5	'91.1.18

●南海部品(株)

〒530-0002大阪府大阪市北区曾根崎新地2-6-28　☎06-6344-1581

名　称	型　式	公認年月日
ナンカイ	SDシリーズ	'91.2.6
SRシリーズ	SRシリーズ	'91.2.8
ナンカイ	オーダーメイド	'91.6.5
ナンカイ	NR・011R平レプリカスーツ	'91.6.5
ナンカイ	NR・50プロレーシングスーツ	'91.6.5
ナンカイ	NRシリーズ	'91.1.8
ナンカイ	SR・16	'92.5.13
ナンカイ	SR・17	'92.5.13
ナンカイ	NR・51	'92.5.13
ナンカイ	SD・8	'92.11.1
ナンカイ	NR・52	'92.11.1
ナンカイ	NR・51,SR・16,17	'93.3.24
SRシリーズ	SR・18	'93.11.24
94年ドゥーハンレプリカニューモデル	NR・06R8,NR・013R1	'93.4.27
SDシリーズ	SD・SPECIAL	'94.4.27
94D・ビーティーマルボロレーシングレプリカ	NR・015R1	'94.4.27
94原田哲也レーシングレプリカ	NR・018R1	'94.7.27
94A・バロスラッキーストライクレーシングレプリカ	NR・014R1	'94.7.27
94辻村猛レーシングレプリカ	NR・016R1	'94.7.27
94井形とも子レーシングレプリカ	NR・017R1	'94.7.27
ナンカイ	NR・53プロレーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	NR・54プロレーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	SD・12レーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	SD・13レーシングスーツ	'95.3.1
ナンカイ	プロレーシングレプリカスーツ	'95.10.25
ナンカイ	NR・558耐セミレプリカスーツ	'96.9.25
ナンカイ廉価版レーシングスーツ	SR・20	'96.11.27
ナンカイ廉価版レーシングスーツ	SR・21	'97.1.29
ナンカイプロレーシング	NR・56	'97.1.29
NANKAIプロレーシングスーツ	NR・57、NR・58	'98.2.25
NANKAIレーシングスーツ	SD・100	'98.8.26
NANKAIレーシングスーツ	SD・101	'98.8.26
NANKAIプロレーシングスーツ	NR・59	'99.4.28
NANKAIプロレーシングスーツ	NR・06R10	'99.7.28
ナンカイレーシングスーツ	SD・102	'00.1.26
ナンカイPRO ネオレトロモデル	NR・60	'00.5.24
ナンカイケブテックスーツ	SR・22	'00.7.26
ナンカイケブテックスーツ	SR・23	'00.11.22
ナンカイケブテックスーツ	SRD・24	'00.11.22
ナンカイ カーボンレザースーツ・エアロ	SRH-25	'02.3.21
ナンカイ ケブロテックスーツⅢ・エアロ	SRH-26	'02.3.21
ナンカイ レーシングスーツ・エアロ	SDH-103	'02.4.24
ナンカイ レーシングスーツ・エアロ	SDH-104	'02.4.24
ナンカイ レーシングスーツ・エアロ	NRH-61	'02.7.25

●(有)ハイブ

名　称	型　式	公認年月日
ハイブ	オーダーメイド	'91.3.12

●バギー(株)

〒636-0203奈良県磯城郡川西町梅戸226　☎0745-43-0177

名　称	型　式	公認年月日
バギー,ベルベットBR	オーダーメイド	'91.4.10
バギー,ベルベットBR	A,AP,AR	'91.1.18
PERUHEAD	AP	'98.1.28

●(有)ビッグスター

〒110-0014東京都台東区北上野1-5-5　☎03-3487-1480

名　称	型　式	公認年月日
ビッグスター	オーダーメイド	'91.4.10

●ファクトリースズキ

〒193-0833東京都八王子市めじろ台4-3-13　☎0426-65-8180

名　称	型　式	公認年月日
PRIDE ONE	オーダーメイド	'91.9.4

●(有)フジタレザー

〒502-0814岐阜県岐阜市福光西2-10-15　☎0582-33-5620

名　称	型　式	公認年月日
フジタレザー	オーダーメイド	'91.6.5
フジタレザー	レザーモーターサイクルワンピーススーツ	'95.12.26

●ユニバース

〒183-0056東京都府中市寿町1-1-10　☎0423-60-6311

名　称	型　式	公認年月日
STUFF U	SU1003,5,6,7 STAGE	'91.3.12
STUFF U	オーダーメイド	'91.3.12
PROSPEC	RC・・001,RC・・002	'91.6.5

●ブレーンレザー

〒430-0846静岡県浜松市白羽町2410　☎053-441-6471

名　称	型　式	公認年月日
ブレーンレザー	オーダーメイド	'91.3.12

付　録

●モータースポーツミスターヒロ
〒580-0012大阪府松原市立部2-499-1　☎0723-36-1550

名　称	型　式	公認年月日
Mr.hiro	オーダーメイド	'91.9.4

●アレス
〒340-0002埼玉県草加市青柳町7-11-22　☎0489-31-4319

名　称	型　式	公認年月日
アレス	オーダーメイド	'91.2.6

●ヤマハ発動機(株)
〒438-8501静岡県磐田市新貝2500　☎0538-37-4420

名　称	型　式	公認年月日
YAMAHA YL・Aシリーズ	YL・340,336,337,338	'91.2.6
Takai R	TR　TRL	'90.10.23
PRO SHOP TAKAI	オーダーメイド	
Takai R	TR　TRL	'91.5.8

●ライディングコスチュームT&T(株)
〒651-2111兵庫県神戸市西区池上4-13-8　☎078-974-8682

名　称	型　式	公認年月日
T&T	TS	'91.1.18

●レーシングプロショップO.S.F.C
〒959-0432新潟県西蒲原郡西川町新栄町296　☎0256-88-7441

名　称	型　式	公認年月日
レーシングプロショップO.S.F.C	O.S.F.C	'91.2.6

●(有)ワンステップライダー

名　称	型　式	公認年月日
OSR	YR・07	'90.11.17

●パパス

名　称	型　式	公認年月日
Papa's	オーダーメイド	'92.1.9

●(有)福富洋商会（シュアー）
〒300-1151茨城県稲敷郡阿見町大字荒川沖1924-1　☎0298-42-8161

名　称	型　式	公認年月日
SURE（シュアー）	オーダーメイド	'92.1.9

●BCピロータ

名　称	型　式	公認年月日
BCピロータ	オーダーメイド	'92.1.9

●(株)プランツ
〒111-0043東京都台東区駒形1-10-7村上ビル3F　☎03-3847-2891

名　称	型　式	公認年月日
ハロスギア　レーシングスーツ	OP・1オーダーメイド	'92.1.9

●レザーハウスA&M
〒277-0812千葉県柏市花野井1925-6　☎0471-33-1664

名　称	型　式	公認年月日
レザースーツA&M	オーダー	

●美津濃(株)

名　称	型　式	公認年月日
MIZUNO	オーダーメイド	'92.3.11

●WORK BOX KASAI
〒985-0831宮城県多賀城市笠神2-2-1　☎022-366-6879

名　称	型　式	公認年月日
[bulit]	オーダーメイド	'92.3.11

●ツカサプランニング

名　称	型　式	公認年月日
HELIO TROPE	HELIO RACING	'92.3.11

●(有)レーシングショップアイティーエ
〒982-0822宮城県仙台市太白区若葉町25-25　☎022-386-3705

名　称	型　式	公認年月日
ITAレーシングスーツ	ITAオーダー	'92.3.11

●アトリエ・ワン
〒485-0024愛知県小牧市南外山長田64-1　☎0568-71-3040

名　称	型　式	公認年月日
A・ONE RACING	オーダーメイド	'92.7.8
アトリエ・ワン	AS101	'99.2.24

●レースサービスAxtas
〒182-0036東京都調布市飛田給1-34-16　☎0424-84-9115

名　称	型　式	公認年月日
Axtas	AYシリーズ	'94.2.23

●(株)ホンダアクセス
〒352-8589埼玉県新座市野火止8-18-4　☎048-477-9143

名　称	型　式	公認年月日
Super Bold'os	デイトナ、イモラ、ホッケンハイム、キャラミ、ラグナセカ、アッセン、イースタンクリーク、スズカ、ヘレス、シルバーストーン、'94オカダ	'94.9.28
Super Bold'os	CLASSIC MODEL	'99.2.24
Super Bold'os	MOTEGI MODEL	'99.2.24
Super Bold'os	DREAM MODEL	'99.2.24
Super Bold'os	WING MODEL	'99.2.24
Super Bold'os	HRC MODEL	'99.2.24
Super Bold'os	HARU AOKI MODEL	'99.2.24
Super Bold'os	BOMBER MODEL	'99.2.24
Super Boldor（ボルドール）	イモラ2	'01.2.22
Super Boldor（ボルドール）	デイトナ2	'01.2.22

●(株)アール・エス・エー・レザース
〒481-0001愛知県西春日井郡師勝町六ツ師女夫越110　☎0568-25-7830

名　称	型　式	公認年月日
RSA Leathers	フルオーダー	'95.8.23
ドーバークラブ	フルオーダー	'96.9.25

●(有)エス・ケー・ワイ
〒161-0033東京都新宿区下落合3-4-3コテージ二宮1B　☎03-3565-3685

名　称	型　式	公認年月日
GREEDY	GR-401，402	'99.3.24
GREEDY	GR-401S，402S	'99.3.24
SPEED OF SOUND	SOS-1，SOS-2 SOS-3，SOS-4	'99.4.28
GREEDY	GR-403	'00.5.24
GREEDY	GR-403S・404	'00.5.24
GREEDY	GR-1002	'00.9.14
GREEDY	GR-1001	'00.9.14
SPEED OF SOUND	SOS-05・06	'00.9.14
SPEED OF SOUND	SOS-07	'00.11.22
SPEED OF SOUND	SOS-08	'01.6.26
GREEDY	GR-405S	'02.3.21
GREEDY	GR-406S	'02.3.21
SPEED OF SOUND	SOS-07 PRW	'02.6.26
SPARK	SP	'03.4.23
SPEED OF SOUND	SOS-09	'04.1.28
SPEED OF SOUND	SOS-10	'04.1.28
SPARK	SP-001	'04.1.28
GREEDY	GR-407	'04.1.28

●(株)シヨウエイ
〒110-0005東京都台東区上野5-8-5 cp10ビル7F　☎03-5688-5190

名　称	型　式	公認年月日
SPIDI SPORT SRL	プロトタイプ	'00.3.29
SPIDI SLIDER PRO	Y56	'01.2.22
SPIDI SLIDER WIND	Y68	'02.12.25
SPIDI LECTRON PRO	Y74	'02.12.25
SPIDI PROTO-ONE PRO	Y76	'02.12.25
SPIDI PROTO-ONE WIND	Y84	'03.8.27

●(有)トリニティプロダクト
〒340-0002埼玉県草加市青柳7－39－27プラザTOM1F　☎0489-33-0507

名　称	型　式	公認年月日
TRINITY	TR4001，TR4002	'00.4.26
TRINITY	TR4003	'01.3.31
TRINITY	TR4001LM，TR4001LMP，TR4002KAI	'01.3.31
TRINITY	TR4004/4005/4006	'02.1.23

●(有)ジーピーカンパニー
〒161-0033東京都新宿区下落合2-13-11-203　☎03-5988-8318

名　称	型　式	公認年月日
GULLY	FOS-101	'00.8.23
GULLY	FOS-102	'01.8.29
SEAL'S	FSS-001/002	'02.7.25
GULLY	FOS-103	'02.9.26
GULLY (spoon)	FOS	'03.8.27
GULLY (spoon)	FOS	'04.5.26

●(株)アブロード
〒590-0801大阪府堺市大仙中町1-28　☎0722-45-0189

名　称	型　式	公認年月日
ATTENTION!	ATR-01R	
ATTENTION!	ATR-01R (パンサー)	'01.3.31
ATTENTION!	ATR-01R (スコーピオン)	'01.3.31
ATTENTION	ATR-02R	'02.1.23
ATTENTION	ATR-03R (EAGLE)	'04.8.25

●(株)エフイーティー
〒157-0071東京都世田谷区千歳台4-30-11　☎03-5490-2562

名　称	型　式	公認年月日
AXO SPORT S.P.A FIGHT	PS5029	'01.7.18
AXO SPORT S.P.A CENTURY	PS5031K	'01.7.18
AXO SPORT S.PO.A HTR-7	PS5027	'01.10.12

●(株)ストラット
〒124-0012東京都葛飾区立石8-43-19立石DKハイム801　☎03-3694-1999

名　称	型　式	公認年月日
CUSTOM BATES LEATHERS	BAS-S1	'01.10.12
カスタム ベイツ レザーズ	BAS-S2	'02.7.25
カスタム ベイツ レザーズ	BAS-S3	'04.6.23

●(有)ポスコ・モト
〒562-0012大阪府箕面市白鳥2-22-25　☎0727-25-3311

名　称	型　式	公認年月日
SPYKE Free style	4615	'00.12.27
SPYKE Kj one	4595	'00.12.27
SPYKE Voretex	4575	'00.12.27
SPYKE NESS	MDF-657	'01.10.12
SPYKE NESS	MDF-754	'01.10.12
ARLEN　NESS	LS-1336-AN	'03.5.28
ARLEN　NESS	LS-1253-AN	'03.5.28
ARLEN NESS	LS1-1796-AN	'04.1.28
ARLEN NESS	LS1-2077-JP	'04.1.28
ARLEN NESS	LS1-1894-AN	'04.4.28
ARLEN NESS	LS1-1893-AN	'04.4.28
ARLEN NESS	LS1-1728-AN	'04.4.28
ARLEN NESS	LS1-1796-AN	'04.9.29
ARLEN NESS	LS1-2471-BK	'04.9.29
ARLEN NESS	LS1-2651-AN	'04.9.29
ARLEN NESS	LS1-2512-AN	'04.9.29
ARLEN NESS	LS1-2847-BK	'04.9.29
ARLEN NESS	LS1-1831AN	'04.9.29
ARLEN NESS	LS2-1790-AN	'04.11.25
ARLEN NESS	LS2-1832-AN	'04.11.25
ARLEN NESS	LS1-1837-AN	'04.11.25

●(有)ボディアムデザイン
〒187-0011東京都小平市鈴木町2-204-2B　☎0424-66-3846

名　称	型　式	公認年月日
PODIUM RACING DESIGN	RR-VI	'04.11.25

●ALPINESSTARS S.P.A
〒260-0013千葉県千葉市中央区3-18-3千葉中央ビル6F　☎043-202-0680

名　称	型　式	公認年月日
ALPINESTARS P-1	315-551	'01.1.25
ALPINESTARS HAGA	315-701	'01.1.25
ALPINE STARS BOSTROM	315-202	'02.7.25

●ラディカル
〒566-0046大阪府摂津市別府1-17-24　☎06-6829-3901

名　称	型　式	公認年月日
RAadical!		'00.12.27

●(株)アンサーライディングスーツ
〒110-0004東京都台東区下谷3-13-3　☎03-3871-1471

名　称	型　式	公認年月日
アンサーライディングスーツ	ワンピース	'02.8.28

●エムアンドエム　インク
〒651-1413兵庫県西宮市北六甲台2-3-2　☎078-903-5055

名　称	型　式	公認年月日
DAINESE	T.NEWPORT DIV	'03.5.28
DAINESE	T.PRO TECH	'04.8.25
DAINESE	T.VALENTINO REPLICA REPSOL	'04.8.25
DAINESE	T.K PROP	'04.8.25

●エムシーコレクション
〒270-2231千葉県松戸市稔台176-6　☎047-364-6555

名　称	型　式	公認年月日
フォーヘッド	オーダー	'03.7.3

●(株)ヒョウドウプロダクツ
〒435-0042静岡県浜松市篠ヶ瀬町1044-2　☎053-465-8281

名　称	型　式	公認年月日
HYOD	オーダー	'04.1.28
HYOD-PRODUCTS	racing pro ALTIS	'04.7.28
HYOD-PRODUCTS	racing-std MINERVA	'04.7.28
HYOD-PRODUCTS	sports-pro ADNIS	'04.7.28
HYOD-PRODUCTS	sports-std NESTOR	'04.7.28

●(有)オーエイチプラン
〒331-0823埼玉県さいたま市北区日進町3-477-1　☎048-652-8942

名　称	型　式	公認年月日
FORZA　FS-401		'04.1.28

●(株)フラッグシップ
〒344-0007埼玉県春日部市小渕80-1　☎048-762-1021

名　称	型　式	公認年月日
SIMPSON	SST	'04.2.25

●LEATHER SUIT NEO
〒271-0068千葉県松戸市古ケ崎4-3590　☎047-366-5585

名　称	型　式	公認年月日
LETHER SUIT NEO	N-3	'04.7.28

●(株)アブロード
〒590-0801大阪府堺市大仙中町1-28　☎0722-45-0189

名　称	型　式	公認年月日
ATTENTION (EAGLE)	レーシングスーツ	'04.8.25

●ドゥカティジャパン(株)
〒153-0051東京都目黒区目黒1-26-9中目黒オークラビル　☎03-3794-5001

名　称	型　式	公認年月日
DUCATI PERFORMANCE	DUCATI CORSE	'04.9.15

MFJ公認タイヤ

●日本ミシュランタイヤ(株)

〒102-8176東京都千代田区富士見1-6-1富士見ビル　☎03-5210-2731

タイヤ名		サイズ	公認年月日
P12325	使用可能リム3.50	F:12/60-17	'02.4.20
PILOT RACE /H2	使用可能リム3.00～3.50	F:110/70ZR17 54W	'02.8.25
	使用可能リム3.50～3.75	F:120/60ZR17 55W	
	使用可能リム3.50～3.75	F:120/70ZR17 58W	
	使用可能リム4.00～4.50	R:150/60ZR17 66W	
	使用可能リム4.25～5.00	R:160/60ZR17 69W	
PILOT RACE /S2	使用可能リム3.50～3.75	F:120/70ZR17 58V	
PILOT RACE /M2	使用可能リム3.50～3.75	F:120/70ZR17 58W	
P16115B	使用可能リム幅4.50～5.50	16/63-17	'03.4.26

●(株)日本ダンロップ

〒651-0071兵庫県神戸市中央区筒井町2-1-1　☎078-265-5622

タイヤ名		サイズ	公認年月日
KR244	使用可能リム幅4.50～5.50	150/55R17	'03.5.15
D803（トライアルタイヤ）		4.00R18 64M	'04.8.24
D803F（トライアルタイヤ）		2.75-21 45M	'04.8.24

●(株)ブリヂストン

〒104-8340東京都中央区京橋1-10-1　☎03-3563-6819

タイヤ名		サイズ	公認年月日
BATTLAX BT-090 RADIAL F	使用可能リム2.75～3.50	110/70R17 54H	'01.6.1
	使用可能リム3.00～3.50	120/60R17 55H	'01.7.10
	使用可能リム3.00～3.50	120/70R17 58H	'01.7.25
BATTLAX BT-090 RADIAL R	使用可能リム3.50～4.50	140/70R17 66H	'01.8.1
	使用可能リム3.50～4.50	150/60R17 66H	'01.6.1
	使用可能リム4.00～5.00	160/60R17 69H	'01.7.10
	使用可能リム3.50～4.50	150/60R18 67H	'01.7.15
B090R	使用可能リム3.50～4.50	R:150/60R17 66H	'02.4.1
BATTLAX WET E02	使用可能リム4.50～5.50	R:165/620R17	'02.4.25
BT-090R PRO	使用可能リム幅3.50～4.50	140/70R17 66H	'03.3.15
	使用可能リム幅3.50～4.50	150/60R17 66H	
	使用可能リム幅4.00～5.00	160/60R17 69H	
	使用可能リム幅3.50～4.50	150/60R17 67H	
RACING BATTLAX WET E06Z	使用可能リム幅4.50～5.50	165/620R17	'03.4.26
RACING BATTLAX WET M60IZ	使用可能リム幅3.50～3.75	120/600R17	'03.6.27

岡田商事(株)

〒105-0012東京都港区芝大門1-37　☎03-5473-0371

タイヤ名		サイズ	公認年月日
METZELER RENN SPORT	使用可能リム3.00～3.50	F:110/70ZR17 54W	'02.2.22
	使用可能リム4.00～4.50	R:150/60ZR17 66W	
	使用可能リム4.25～5.00	R:160/60ZR17 69W	

全日本選手権歴代チャンピオンリスト

タイトルホルダーの証 MFJチャンピオンカード

（財）日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）では、全日本選手権での最上級クラスでチャンピオンを獲得したライダーの功績を称え、チャンピオンを獲得したライダーに対し、MFJチャンピオンカードを発給しています。

過去に功績があるライダーが気軽にサーキットに来ていただけるよう、チャンピオンカードを提示すると、全日本選手権等のイベント（特別イベント等除く）の入場がフリーパスとなります。そこで建設的な意見を具申するなど、モーターサイクルスポーツ界に寄与して欲しいと考えています。

ROAD RACE

●ロードレース部門（'67〜'04年）

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'67	ジュニア	50cc	柴田 正之
		90cc	中 隆造
		125cc	大沢 安男
		250cc	太田 耕治
		251cc以上	富沢 善次
	セニア	50cc	伊藤 光夫
		90cc	滋野 靖穂
		125cc	増田 恒弘
		250cc	矢野 啓司
		251cc以上	松永 衛
'68	アマチュア	90cc	角谷 新二
		125cc	鈴木 聖弘
		250cc	大脇 俊夫
		251cc以上	中山 仁
	ジュニア	90cc	酒井 奎吾
		125cc	森井 一夫
		250cc	谷口 茂夫
		251cc以上	釜木 哲哉
	セニア	90cc	神谷 良明
		125cc	馬場 忠雄
		250cc	和田 正宏
		251cc以上	松永 衛
'69	アマチュア	90cc	野田 正彦
		125cc	斉藤 茂憲
		250cc	中尾 康夫
		251cc以上	数井 隆
	ジュニア	90cc	角谷 新二
		125cc	高井幾次郎
		250cc	尾崎 俊彦
		251cc以上	里村 祥二
	セニア	90cc	小田 豊
		125cc	隅谷 守男
		250cc	金谷 秀夫
		251cc以上	隅谷 守男
'70	ノービス	90cc	岩道 博
		125cc	柴谷 正昭
		250cc	小塚 法征
		251cc以上	鍋田 正明
	ジュニア	90cc	江崎 正
		125cc	青山 英二
		250cc	糟野 雅治
		251cc以上	只野 光男
	セニア	90cc	近藤 英二
		125cc	小田 豊
		250cc	大脇 俊夫
		251cc以上	河崎 裕之
'71	ノービス	90cc	平井 裕
		125cc	上田 公次
		250cc	大橋 富夫
		251cc以上	松谷 光明
	ジュニア	90cc	渡辺富士夫
		125cc	青木 辰己
		250cc	内田 隆平
		251cc以上	加藤 昇
	エキスパート ジュニア	90cc	江崎 正
		125cc	逸藤 恒雄
		250cc	中尾 康夫
		251cc以上	浅見 貞男
	セニア	90cc	金谷 秀夫
		125cc	杉本 泉
		250cc	大脇 俊夫
		251cc以上	金谷 秀夫

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'72	ノービス	90cc	菅原 伸夫
		125cc	坂 公平
		250cc	上野 真一
		251cc以上	富江 昭孝
	ジュニア	90cc	毛利 良一
		125cc	大本 十生
		250cc	大本 十生
		251cc以上	片山 敬済
	エキスパート ジュニア	125cc	渡辺富士夫
		250cc	阿部 孝夫
		251cc以上	内田 隆
	セニア	125cc	小田 豊
		251cc以上	小田 豊
'73	ノービス	90cc	杉野 順三
		125cc	松山 守
		250cc	橋本久仁啓
	ジュニア	90cc	新田 茂
		125cc	坂 公平
		250cc	山崎 達衛
		350cc	佐藤 順造
	エキスパート ジュニア	125cc	毛利 良一
		750cc	片山 敬済
	セニア	125cc	角谷 新二
		750cc	根本 健
'74	ノービス	90cc	岡崎 隆史
		125cc	佐藤 健正
		250cc	酒井 克
	ジュニア	90cc	合津 悟志
		125cc	石井 康夫
		250cc	橋本久仁啓
		350cc	鈴木 修
	エキスパート ジュニア	125cc	岩道 博
		750cc	阪本 裕介
	セニア	125cc	青木 辰己
		750cc	高井幾次郎
'75	アマチュア	90cc	片桐 英治
		125cc	東金 育男彦
		250cc	桶谷 俊彦
	ジュニア	125cc	山梨 保
		750cc	酒井 克
			大島 孝治
	エキスパート ジュニア	125cc	相沢 清
		750cc	石井 康男
	セニア	125cc	江崎 正
		750cc	浅見 貞男
'76	ノービス	90cc	牧野 栄
		125cc	川上 浩
		250cc	木下 恵司
	ジュニア	125cc	東金 育男
		250cc	水谷 勝
		350cc	太田 一博
	エキスパート	125cc	飯田 浩之
		250cc	毛利 良一
		350cc	佐藤 順造
		750cc	高井幾次郎
'77	ノービス	90cc	鈴木 利彦
		125cc	伊藤 裕之
		250cc	藤本 泰東
	ジュニア	125cc	川上 浩
		250cc	山名 久
		350cc	徳舛 仁
	エキスパート	125cc	飯田 浩之
		350cc	鈴木 修
		750cc	毛利 良一

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'78	ノービス	90cc	平野 芳男
		125cc	上田 幸也
		250cc	長谷川嘉久
	ジュニア	125cc	伊藤 裕之
		250cc	伊藤 巧
		350cc	藤本 泰東
	エキスパート	125cc	上田 公次
		250cc	上田 公次
		350cc	石川 岩夫
		750cc	上野 真一
'79	ノービス	125cc	富田 英志
		250cc	斉藤 光雄
	ジュニア	125cc	吉村 俊宏
		250cc	阿部 三吉
		350cc	平 忠彦
	国際A級	125cc	斉藤 三夫
		350cc	木下 恵司
		750cc	水谷 勝
'80	ノービス	125cc	五百部徳雄
		250cc	窪田 正二
	ジュニア	125cc	山本 陽一
		250cc	垣内 清孝
		350cc	田中 光男
	国際A級	125cc	一ノ瀬憲明
		350cc	平 忠彦
		750cc	鈴木 修
'81	ノービス	125cc	荒木 利春
		250cc	中山 博文
	国際B級	125cc	竹村 浩生
		250cc	七尾 道夫
		350cc	新井 亮一
	国際A級	125cc	一ノ瀬憲明
		350cc	藤本 泰東
		500cc	木下 恵司
'82	ノービス	125cc	篠田 雅樹
		250cc	三浦 昇
	国際B級	125cc	荒木 利春
		250cc	小林 大
	国際A級	125cc	一ノ瀬憲明
		250cc	福田 照男
		500cc	水谷 勝
'83	ノービス	フォーミュラ3	宮城 光
		125cc	吉田 健一
		250cc	宮城 光
	国際B級	125cc	篠田 雅樹
		250cc	坂口 彰
	国際A級	125cc	栗谷 二郎
		250cc	斉藤 光雄
		500cc	平 忠彦
'84	ノービス	フォーミュラ3	斉藤 兼一
		125cc	山田 浩史
		250cc	塩森 俊修
	国際B級	フォーミュラ1	宮城 光
		フォーミュラ3	宮城 光
		125cc	清水 雅広
		250cc	田村 圭二
	国際A級	フォーミュラ1	八代 俊二
		フォーミュラ3	江崎 正
		125cc	栗谷 二郎
		250cc	小林 大
		500cc	平 忠彦

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'85	国際B級	フォーミュラ1	樽田　利明
		フォーミュラ3	太田　浩一
		125cc	井上　賀博
		250cc	塩森　俊修
	国際A級	フォーミュラ1	辻本　聡
		フォーミュラ3	山本　陽一
		125cc	畝本　久
		250cc	小林　大
		500cc	平　忠彦
'86	ジュニア	フォーミュラ3	町井　邦生
		125cc	藤沢　哲也
		250cc	町井　邦生
	国際A級	フォーミュラ1	山本　陽一
		フォーミュラ3	辻本　聡
		125cc	吉田　健二
		250cc	片山　信二
		500cc	木下　恵司
'87	ジュニア	フォーミュラ3	新垣　敏之
		125cc	佐藤聡一郎
		250cc	鴫村　健太
	国際A級	フォーミュラ3	田口　益充
		フォーミュラ1	大島　行弥
		125cc	畝本　久
		250cc	清水　雅広
		500cc	藤原　儀彦
'88	ジュニア	フォーミュラ3	白井　直樹
		125cc	原田　哲也
		250cc	永井　康友
	国際A級	フォーミュラ3	塩森　俊修
		フォーミュラ1	宮崎　祥司
		125cc	廣瀬　政幸
		250cc	本間　利彦
		500cc	藤原　儀彦
'89	ジュニア	フォーミュラ3	福島　聡
		125cc	坂田　和人
		250cc	新井　秀也
	国際A級	フォーミュラ3	ダグ・ポーレン
		フォーミュラ1	ダグ・ポーレン
		125cc	山崎　冬樹
		250cc	岡田　忠之
		500cc	藤原　儀彦
'90	国内A級	SP750	吉川和多留
		フォーミュラ3	高橋　勝義
		※フォーミュラ3(2サイクル)	渡辺　学
		※フォーミュラ3(2サイクル)	仲内　正人
		125cc	森兼　正明
		250cc	茨木　繁
	国際A級	フォーミュラ3(4サイクル)	鶴田　竜二
		※フォーミュラ3(2サイクル)	森北　貴行
		※フォーミュラ3(2サイクル)	小林　敏也
		フォーミュラ1	岩橋　健一郎
		125cc	坂田　和人
		250cc	岡田　忠之
		500cc	伊藤　真一
'91	国内A級	フォーミュラ3	松戸　直樹
		SP750	阿部　徹郎
		125cc	稲垣　幸則
		250cc	宇川　徹
	スーパーカップ	フォーミュラ3(2サイクル)	椎名　明
	国際A級	フォーミュラ3	高橋　勝義
		フォーミュラ1	宮崎　祥司
		125cc	小野　真央
		250cc	岡田　忠之
		500cc	ピーター・ゴダート
'92	国際A級	125cc	斉藤　明
		250cc	原田　哲也
		500cc	ダリル・ビーティー
		フォーミュラ1	塚本　昭一
'93	国際A級	125cc	加藤　義昌
		250cc	宇川　徹
		500cc	阿部　典史
		フォーミュラ1	北川　圭一
'94	国際A級	125cc	宮坂　賢
		250cc	宇川　徹
		スーパーバイク	吉川和多留
'95	国際	125cc	宇井　陽一
		250cc	沼田　憲保
		スーパーバイク	青木　拓磨
'96	国際	125cc	東　雅雄
		250cc	沼田　憲保
		スーパーバイク	青木　拓磨
'97	国際	125cc	秋田　貴志
		250cc	加藤大治郎
		スーパーバイク	芳賀　紀行

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'98	国際	125cc	仲城　英幸矢
		250cc	中野　真矢
		スーパーバイク	伊藤　真一
'99	国際	125cc	仲城　英幸樹
		250cc	松戸　直和多留
		スーパーバイク	吉川和多留
		S-NK(X-フォーミュラ)	鎌田　学
'00	国際	125cc	小山　知良
		250cc	中富　伸一
		スーパーバイク	井筒　仁康二
		S-NK(X-フォーミュラ)	鶴田　竜二
'01	国際	125cc	仲城　英幸
		250cc	関口　太郎
		スーパーバイク	梁　明
		S-NK(X-フォーミュラ)	北川　圭一
		ST600	武田　雄一
'02	国際	125cc	仲城　英幸久
		250cc	嘉陽　哲
		スーパーバイク	渡辺　篤
		JSB1000/S-NK	山口　辰也
		ST600	清成　龍一
'03	国際	125cc	青山　周平
		250cc	青山　博一
		JSB1000/SB/S-NK	北川　圭一
		ST600	小西　良輝
'04	国際	125cc	仲城　英幸
		250cc	高橋　裕紀
		JSB1000	井筒　仁康
		ST600	辻村　猛

MOTOCROSS

●モトクロス部門（'67～'04年）

年	部門	クラス	氏名
'67	アマチュア	50cc	黒川　隆
		90cc	河野　和憲
		125cc	高橋　道雄
		250cc	高橋　道雄
		251cc以上	森下　博
	ジュニア	90cc	山本　隆
		125cc	吉村　太一
		250cc	山本　隆
'68	アマチュア	50cc	堀　勇
		90cc	堀　勇勇
		125cc	堀　勇
		250cc	山下　和男
		251cc以上	山下　和男
	ジュニア	50cc	鮫名　博昭
		90cc	鮫名　博昭
		125cc	西　信之
		250cc	西　信之
		251cc以上	ロバート・E・エモ
	セニア	90cc	星野　一義
		125cc	星野　一義
		250cc	山本　隆
'69	アマチュア	50cc	田中　敏男
		90cc	多田　茂次
		125cc	中里　道夫
		250cc	岩尾　一敏
	ジュニア	50cc	堀　勇
		90cc	従野　孝司
		125cc	鈴木　秀明
		250cc	鈴木　秀明
	セニア	90cc	山本　隆
		125cc	矢島金次郎
		250cc	鈴木　忠男
'70	ノービス	50cc	一色　薫
		90cc	小田切信雄
		125cc	平野　芳男
		250cc	青木　雅和
	ジュニア	90cc	鈴木都良夫
		125cc	岩尾　一敏
		250cc	岩尾　一敏
	セニア	125cc	吉村　太一
		250cc	吉村　太一

●MOTOCROSS

年	部門	クラス	氏名
'71	ノービス	90cc	栗原　和年
		125cc	栗原　和年
		250cc	斉藤　英夫
	ジュニア	90cc	中村　忠
		125cc	杉浦　種保
		250cc	竹沢　正治
	エキスパート ジュニア	125cc	瀬尾　勝彦
		250cc	瀬尾　勝彦
	セニア	125cc	矢島金次郎
		250cc	上野　広一
'72	ノービス	90cc	藤　秀信
		125cc	藤　秀信
		250cc	藤　秀信
	エキスパート ジュニア	125cc	小田切信雄
		250cc	池田　勝
	ジュニア	90cc	唐沢栄三郎
		125cc	唐沢栄三郎
		250cc	唐沢栄三郎
	セニア	125cc	鈴木　秀明
		250cc	鈴木都良夫
'73	ノービス	90cc	菅家　恵
		125cc	村上　光則
		250cc	菅家　恵
	ジュニア	90cc	古田　哲郎
		125cc	古田　哲郎
		250cc	古田　哲郎
	エキスパート ジュニア	125cc	岸川　清秀
		250cc	藤　秀信
	セニア	125cc	鈴木都良夫
		250cc	鈴木　秀明
'74	ジュニア	90cc	谷川　徹二
		125cc	光安　鉄美
		250cc	大賀　広美
	エキスパート ジュニア	125cc	渡辺　明
		250cc	渡辺　明
	セニア	125cc	鈴木　秀明
		250cc	鈴木　秀明
'75	ジュニア	90cc	北村　隆資
		125cc	青山　金助
		250cc	青山　金助
	エキスパート ジュニア	125cc	東福寺保雄
		250cc	東福寺保雄
	セニア	125cc	杉尾　良文
		250cc	増田　耕二
'76	ジュニア	90cc	月岡　尚人
		125cc	月岡　尚人
		250cc	横山　隆夫
	エキスパート ジュニア	125cc	光安　鉄美
		250cc	青山　金助
	セニア	125cc	鈴木都良夫
		250cc	竹沢　正治
'77	ジュニア	90cc	渡辺　義己
		125cc	小沢　孝
		250cc	福田　正敏
	エキスパート ジュニア	125cc	佐藤　健二
		250cc	大泉　浩一
	セニア	125cc	瀬尾　勝彦
		250cc	瀬尾　勝彦
'78	ジュニア	90cc	原本　松市
		125cc	庄司　覚
		250cc	ジェイソン・ドレイコット
	エキスパート ジュニア	125cc	佐々木　隆
		250cc	佐々木　隆
	セニア	125cc	瀬尾　勝彦
		250cc	光安　鉄美
'79	ジュニア	90cc	斉藤　武男
		125cc	大久保和親
		250cc	堀口　雅史
	エキスパート ジュニア	125cc	秋元　春夫
		250cc	原口　衛
	セニア	125cc	光安　鉄美
		250cc	光安　鉄美

●MOTOCROSS

年	部門	クラス	氏名
'80	ジュニア	125cc	小野沢良一
		250cc	小野沢良一
	国際B級	125cc	谷川龍太郎
		250cc	庄司　覚
	国際A級	125cc	東福寺保雄
		250cc	杉尾　良文
'81	ジュニア	125cc	平山　勝一
		250cc	葉谷　学
	国際B級	125cc	岡部　篤史
		250cc	岡部　篤史
	国際A級	125cc	東福寺保雄
		250cc	福本　敏夫
'82	ジュニア	125cc	ロン・キンダー
		250cc	馬場　善人
	国際B級	125cc	小橋　勝年
		250cc	小橋　勝年
	国際A級	125cc	大関　昌典
		250cc	東福寺保雄
'83	ジュニア	125cc	天田　淳
		250cc	天田　淳
	国際B級	125cc	葉谷　学
		250cc	葉谷　学
	国際A級	125cc	庄司　覚
		250cc	杉尾　良文
'84	ジュニア	125cc	調所　伸一
		250cc	小栗　伸幸
	国際B級	125cc	菅原　義広
		250cc	鶴田　忍
	国際A級	125cc	東福寺保雄
		250cc	スティーブ・マーチン
'85	ジュニア	125cc	長沼　朝之
		250cc	花田　茂樹
	国際B級	125cc	田淵　武
		250cc	川崎　智之
	国際A級	125cc	岡部　篤史
		250cc	スティーブ・マーチン
'86	ジュニア	125cc	藤本　正勝
		250cc	吉田　和泉
	国際B級	125cc	花田　茂樹
		250cc	花田　茂樹
	国際A級	125cc	伊田井佐夫
		250cc	東福寺保雄
'87	ジュニア	125cc	岸田　隆夫
		250cc	橋本　慎二
	国際B級	125cc	吉田　和泉
		250cc	石橋　博也
	国際A級	125cc	岡部　篤史
		250cc	東福寺保雄
'88	ジュニア	125cc	大塚　元和
		250cc	大塚　元和
	国際B級	125cc	大塚　忠和
		250cc	大塚　忠和
	国際A級	125cc	岡部　篤史
		250cc	東福寺保雄
'89	ジュニア	125cc	黒吉　尚利
		250cc	黒吉　尚利
	国際B級	125cc	芹沢太麻樹
		250cc	榎本　正則
	国際A級	125cc	光安　鉄美
		250cc	岡部　篤史
'90	国内A級	125cc	荻島　忠雄
		250cc	荻島　忠雄
	国際B級	125cc	元木　龍幸
		250cc	村橋健太郎
	国際A級	125cc	東福寺保雄
		250cc	東福寺保雄
'91	国際B級	125cc	半場　謙吾
		250cc	城田　賢一
	国際A級	125cc	荻島　忠雄
		250cc	宮内　隆行
'92	国際B級	125cc	佐々木裕介
		250cc	田沢　豊晃
	国際A級	125cc	請川　意次
		250cc	エディ・ウォーレン

●MOTOCROSS

年	部門	クラス	氏名
'93	国際B級	125cc	益留信太郎
		250cc	益留信太郎
	国際A級	125cc	佐々木裕介
		250cc	ロン・ティチナー
'94	国際B級	125cc	倉林啓一郎
		250cc	成田　亮
	国際A級	125cc	小田切一剛
		250cc	ロン・ティチナー
'95	国際B級	125cc	矢島　健一
		250cc	溝口　哲也
	国際A級	125cc	川島雄一郎
		250cc	ジェフ・マクセビッチ
'96	国際B級	125cc	井上　眞一
		250cc	井上　眞一
	国際A級	125cc	川島雄一郎
		250cc	ジェフ・マクセビッチ
'97	国際B級	125cc	増田　一将
		250cc	増田　一将
	国際A級	125cc	高見　俊次
		250cc	ジェフ・マクセビッチ
'98	国際B級	125cc	平塚　雅樹
		250cc	平塚　雅樹
	国際A級	125cc	増田　一将
		250cc	カイル・ルイス
'99	国際B級	125cc	鈴木　健介
		250cc	戸倉　徹哉
	国際A級	125cc	勝谷　武史
		250cc	カイル・ルイス
'00	国際B級	125cc	藤田　卓
		250cc	小泉　貴文
	国際A級	125cc	佐合　潔
		250cc	高濱龍一郎
'01	国際B級	125cc	釘村　忠
		250cc	折原　徹
	国際A級	125cc	田島　久誌
		250cc	熱田　孝高
'02	国際B級	125cc	小島　庸平
		250cc	村岡　康裕
	国際A級	125cc	加賀　真一
		250cc	成田　亮
'03	国際B級	125cc	上田　隼人
		250cc	上田　隼人
	国際A級	125cc	溝口　哲也
		250cc	成田　亮
'04	国際B級	125cc オープン	内山慎太郎 伊藤　正憲
	国際A級	125cc	中村　友則
		250cc	成田　亮

TRIAL
●トライアル部門（'73〜'04年）

年	部門	クラス
'73	選抜	木村　治男
'74	ノービス	伊吹　健次
	ジュニア	近藤　博志
'75	ジュニア	蜂巣　秀男
	エキスパート	加藤　文博
'76	ジュニア	町田　晴男
	エキスパート	黒山　一郎
'77	ジュニア	山本　昌也
	エキスパート	近藤　博志
'78	ジュニア	山田　民雄
	エキスパート	近藤　博志
'79	ジュニア	佐藤　雄一
	国際A級	近藤　博志
'80	ジュニア	広木　一美
	国際A級	丸山　胤保
'81	ジュニア	石原　正美
	国際A級	黒山　一郎

●TRIAL

年	部門	クラス
'82	国際B級	高田　雅孝
	国際A級	山本　昌也
'83	国際B級	和田　弘行
	国際A級	山本　昌也
'84	国際B級	米沢　満夫
	国際A級	山本　昌也
'85	国際B級	泉　裕朗
	国際A級	山本　昌也
'86	国際B級	小林　直樹
	国際A級	山本　昌也
'87	国際B級	小谷　徹
	国際A級	伊藤　敦志
'88	国際B級	成田　匠
	国際A級	伊藤　敦志
'89	国際B級	宮道　昌浩
	国際A級	成田　匠
'90	国際B級	前野　繁
	国際A級	伊藤　敦志
'91	国際B級	本多　元治
	国際A級	中川　義博
'92	国際B級	小川　友幸
	国際A級	パスカル・クトゥリエ
'93	国際B級	田中　善弘
	国際A級	パスカル・クトゥリエ
'94	国際B級	寺澤　慎也
	国際A級	成田　匠
'95	国際B級	成田　亮
	国際A級	藤波　貴久
'96	国際B級	田中　太一
	国際A級	黒山　健一
'97	国際B級	渋谷　勲
	国際A級	東谷　洋
	国際A級スーパークラス	黒山　健一
'98	国際B級	北山　将司
	国際A級	野崎　史高
	国際A級スーパークラス	藤波　貴久
'99	国際B級	小森　文彦
	国際A級	白神　孝之
	国際A級スーパークラス	藤波　貴久
'00	国際B級	尾西　和博
	国際A級	田中　裕人
	国際A級スーパークラス	藤波　貴久
'01	国際B級	安藤　剛史
	国際A級	本多　元治
	国際A級スーパークラス	藤波　貴久
'02	国際B級	徳丸　貴幸
	国際A級	田中　裕人
	国際A級スーパークラス	黒山　健一
'03	国際B級	藤原　由樹
	国際A級	田中　裕人
	国際A級スーパークラス	黒山　健一
'04	国際B級	川村　義仁
	国際A級	田中　善弘
	国際A級スーパークラス	黒山　健一

SNOW MOBILE
●スノーモビル部門（'71〜'04年）

年	部門	クラス
'71	モディファイ300cc	大月　信和
	モディファイ400cc	青木　雅和
	モディファイ401cc	大月　信和
'72	モディファイ300cc	丹治　章
	モディファイ400cc	丹治　章
	モディファイ401cc	丹治　章
'73	モディファイ340cc	伊藤　盛男
	モディファイ440cc	小田切信雄
'74	モディファイ340cc	伊藤　盛男
	モディファイ440cc	伊藤　盛男
'75	モディファイ340cc	伊藤　盛男
	モディファイ440cc	伊藤　盛男

●SNOW MOBILE

年	部　門	クラス
'76	モディファイ340cc	春名　薫
	モディファイ440cc	春名　薫
'77	モディファイ340cc	藤本　整司
	モディファイ440cc	高橋　和雄
'78	モディファイ340cc	丹治　章
	モディファイ440cc	丹治　章
'79	モディファイ340cc	高橋　和雄
	モディファイ440cc	吉川　四郎
'80	モディファイ340cc	高橋　和雄
	モディファイ440cc	高橋　和雄
'81	モディファイオープン	領毛　信治
	モディファイ540cc	本田　勝義
	モディファイ340cc	佐々木善之
	モディファイ300cc	南雲　静夫
'82	モディファイオープン	高橋　和雄
	モディファイ540cc	高橋　和雄
	モディファイ340cc	佐野　博
	モディファイ300cc	吉川　啓八
'83	モディファイオープン	藤本　正勝
	モディファイ540cc	中山　忠
	モディファイ340cc	中山　忠
	モディファイ300cc	佐野　博
'84	モディファイオープン	高橋　和雄
	モディファイ540cc	藤本　正勝
	モディファイ340cc	今野　孝
	モディファイ300cc	佐野　博
'85	モディファイオープン	高橋　和雄
	モディファイ540cc	江口　享二
	モディファイ340cc	今野　孝
'86	モディファイオープン	熊谷　留夫
	モディファイ540cc	熊谷　留夫
	モディファイ340cc	江口　享一
'87	モディファイオープン	松田勇五郎
	モディファイ540cc	米田　幸一
	モディファイ340cc	松田勇五郎
'88	モディファイオープン	遠藤　和也
	モディファイ540cc	江口　享一
	モディファイ340cc	遠藤　和也
'89	モディファイオープン	熊谷　留夫
	モディファイ540cc	江口　享二
	モディファイ340cc	遠藤　和也
'90	モディファイA級S1	江口　享二
	モディファイA級S3	熊谷　留夫
	モディファイA級S4	江口　享一
	モディファイB級S1	沼倉　照義
	モディファイB級S3	羽田野達也
	モディファイB級S4	梅沢　文雄
'91	モディファイA級S1	成田　正弘
	モディファイA級S3	江口　享一
	モディファイA級S4	大野　勇
	モディファイB級S1	内野　令二
	モディファイB級S3	梅沢　康二
	モディファイB級S4	木村　明則
'92	モディファイA級S1	成田　正弘
	モディファイA級S3	上葛　泰隆
	モディファイA級S4	高橋　晴彦
	モディファイB級S1	山内　康裕
	モディファイB級S3	又村　哲哉
	モディファイB級S4	八木橋光治
'93	モディファイA級S1	上葛　泰隆
	モディファイA級S3	三好　一浩
	モディファイA級S4	高橋　晴彦
	モディファイB級S1	千葉　賢一
	モディファイB級S3	千葉　賢一
	モディファイB級S4	泉沢　克美
'94	モディファイA級S1	上葛　泰隆
	モディファイA級S2	上葛　泰隆
	モディファイA級S3	中村　光貴
	モディファイA級S4	高橋　晴彦
	モディファイB級S1	関井　誠
	モディファイB級S2	大和　長武
	モディファイB級S3	郷　和幸
	モディファイB級S4	戸田　幸廣
'95	モディファイA級S1	戸沢　真司
	モディファイA級S2	上葛　泰隆
	モディファイA級S3	三好　一浩
	モディファイA級S4	上野　忠夫
	モディファイB級S1	松田　智典
	モディファイB級S2	柏倉　秀伸
	モディファイB級S3	熊谷　聡寛
	モディファイB級S4	松田　智典

●SNOW MOBILE

年	部　門	クラス
'97	モディファイA級S1	郷　敦司
	モディファイA級S2	戸沢　真司
	モディファイA級S3	山下　力
	モディファイA級S4	日野　義克
	モディファイB級S1	渋谷　博樹
	モディファイB級S2	渋谷　博樹
	モディファイB級S3	村角　修司
	モディファイB級S4	渋谷　博樹
'98	モディファイA級S1	戸沢　真司
	モディファイA級S2	中澤　裕伺
	モディファイA級S3	日野　義克
	モディファイA級S4	松田　智典
	モディファイB級S1	坂上　善彦
	モディファイB級S2	戸沢　貴典
	モディファイB級S3	佐藤　哲也
	モディファイB級S4	桜庭　直義
'99	スーパークラス	山下　力
	モディファイA級S1	川越　清貴
	モディファイA級S2	佐藤　学
	モディファイA級S3	米沢　俊一
	モディファイA級S4	米沢　俊一
	モディファイB級S1	柴田　敏也
	モディファイB級S2	米内　敏也
	モディファイB級S3	村岡　雅人
	モディファイB級S4	加藤　憲一
'00	スーパークラス	中澤　裕伺
	モディファイA級S1	日野　義克
	モディファイA級S2	伊藤　栄治
	モディファイA級S3	寺崎　雅史
	モディファイA級S4	泉沢　克美
	モディファイB級S1	福田　純一
	モディファイB級S2	福田　純一
	モディファイB級S3	伊賀　和弘
	モディファイB級S4	畠山　芳廣
'01	スーパークラス	戸沢　真司
	モディファイA級S1	成田　大昌
	モディファイA級S2	江刺　晃人
	モディファイA級S3	村岡　雅人
	モディファイB級S1	永倉　信明
	モディファイB級S2	古坂　丈二
	モディファイB級S3	齊藤　将
'02	スーパークラス	戸沢　真司
	モディファイA級S1	吉田　善公
	モディファイA級S2	下村　大介
	モディファイA級S3	寺崎　雅史
	モディファイB級S1	蝦名　隼人
	モディファイB級S2	蝦名　隼人
	モディファイB級S3	佐藤誠一郎
'03	スーパークラス	松田　智典
	モディファイA級S1	稲葉　翔
	モディファイA級S2	佐藤誠一郎
	モディファイA級S3	泉　実
	モディファイB級S1	高橋　利幸
	モディファイB級S2	芝崎　和裕
	モディファイB級S3	對馬　秀光
'04	スーパークラス	中澤　裕伺
	モディファイA級S1	熊谷　寛樹
	モディファイA級S2	熊谷　寛樹
	モディファイA級S3	熊谷　寛樹
	モディファイB級S1	古澤　尚児
	モディファイB級S2	成田　裕樹
	モディファイB級S3	阿久津成一

DRAG RACE
●ドラッグレース部門（'93〜'04年）

年	クラス	氏　名
'93	プロストックバイク	田中　文樹
'94	プロストックバイク	田中　文樹
'95	プロストックバイク	上中　靖司
'96	プロストックバイク	生田目俊之
'97	プロストックバイク	川上　英二
'98	プロストックバイク	中村　圭志
'99	プロストックバイク	中村　圭志

●DRAG RACE

年	クラス	氏　名
'00	プロストックバイク	赤池　真一
'01	プロストックバイク	中村　圭志
'02	プロストックバイク	田中　文樹
'03	プロストックバイク	中村　圭志
'04	プロストックバイク	中村　圭志

DIRT TRACK
●ダートトラック部門（'01〜03年）

年	クラス	氏　名
'01	オープン	衛藤　金治
	250cc	衛藤　金治
'02	オープン	谷口　久輝
	250cc	衛藤　金治
'03	オープン	衛藤　金治
	250cc	ケビン・アサートン

SUPERCROSS
●スーパークロス部門（'94〜'97年）

年	クラス	氏　名
'94	125cc	高見　俊次
	250cc	榎本　正則
'95	125cc	辻本　幸二
	250cc	小橋　雅也
'96	125cc	溝口　哲也
	250cc	熱田　高輝
'97	125cc	加賀　真一
	250cc	熱田　孝高

STADIUM TRIAL
●スタジアムトライアル部門（'91〜'93年）

年	部　門	氏　名
'91	国際A級	中川　義博
'92	国際A級	パスカル・クトゥリエ
'93	国際A級	パスカル・クトゥリエ

MFJ全日本モトクロス レディスクラス（'00〜'04年）

年	氏　名
'00	鈴木　沙耶（MFJ選手権）
'01	鈴木　沙耶
'02	鈴木　沙耶
'03	鈴木　沙耶
'04	鈴木　沙耶

■MFJ共済会制度（平成17年1月1日改定）

1．共済会掛金と見舞金

〈平成17年1月1日～12月31日までの競技会〉			共済会見舞金		請求のために必要な書類
種目		共済会掛け金（1名1大会）	最高限度額《死亡、後遺症100%》	医療見舞金	
オンロード系	ロードレース 一般市販車　2ストローク126cc以上 4ストローク151cc以上 レーサー　2ストローク 86cc以上 4ストローク126cc以上	3,500円	共済会見舞金 1,500万円 （共済会が契約した保険会社の見舞金含む）	傷害部位と症状により別表の見舞金が設定される。 診断書作成補助費 5,000円	○共済会見舞金請求書　《様式9》 ○完治したときの医師の診断書兼医療照会同意書 《様式10》 死亡、後遺症の場合は上記、様式9のほかに共済会が契約する保険会社（損保ジャパン）の各種見舞金請求書類が必要となります。
	タイムトライアル	3,500円			
	ミニロード 一般市販車　2ストローク 111cc―125ccまで 4ストローク 126cc―150ccまで レーサー　2ストローク 85cc以下 4ストローク125cc以下	1,000円			
	ドラッグレース	1,500円			
	ミニバイク （2ストローク110cc以下、4ストローク125cc以下）	500円			
	ストリートバイクゲームス	500円			
	ターミネーター（コース全長2km以上）	3,500円			
	ターミネーター（コース全長2km未満）	1,000円			
	ジムカーナ	500円			
	スーパーモタード（MOTO1/2、M-1/2）	2,000円			
	スーパーモタード（MOTO3、M-3、その他）	1,000円			
オフロード系	モトクロス （2ストローク125cc以上、4ストローク151cc以上）	2,000円			
	ミニモトクロス （2ストローク85cc以下、4ストローク150cc以下）	500円			
	トライアル	500円			
	エンデューロ	1,500円			
	ダートトラック	1,000円			
	スノーモビル	1,500円			

※太文字部分が改定されました。

2．医療見舞金算定基準

受傷箇所と受傷程度から下記の医療見舞金が支払われます。

単位：千円

	頭部	顔面部	眼	歯牙	頸部	胸・腹部	背・腰・臀	上肢	手指	下肢	足指	全身
打撲・擦過傷 挫傷・捻挫	7	7	—	—	7	7	7	7	7	7	7	7
挫創・挫滅創	20	7	—	—	7	13	13	7	7	7	7	7
筋・腱の損傷、断裂	—	—	—	—	20	20	20	40	40	40	13	—
骨折・脱臼	80	33	—	—	107	40	80	40	13	60	20	—
欠損・切断	—	20	—	7	—	—	—	53	27	73	40	—
神経の損傷・断裂	127	33	67	—	133	—	93	40	40	40	13	—
臓器の損傷・破裂	—	—	—	—	—	113	—	—	—	—	—	—
眼球の損傷・破裂	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—
熱傷	7	7	—	—	7	13	13	7	7	7	7	47
その他	13	7	7	7	13	13	13	13	7	13	7	20

※複数の部位や症例が重複する場合は一番高い算出基準を適用し、積算はいたしません。

3．後遺障害見舞金

受傷日から180日以内にその事故が原因で身体の一部をなくしたり、その機能をなくした場合は、最高限度額1,500万円を100%とし、これに対しMFJ共済会の後遺症認定に基づき、その比率を乗じて支払われる。

後遺障害見舞金支払い区分《例》

1．眼の障害
- (1)両目が失明したとき……100%
- (2)1眼が失明したとき……60%
- (3)1眼の矯正視力が0.6以下になったとき……5%
- (4)1眼が視野狭窄（正常視野の角度が60%以下になった場合をいう）となったとき……5%

2．耳の障害
- (1)両耳の聴力を全く失ったとき……80%
- (2)1耳の聴力を全く失ったとき……30%
- (3)1耳の聴力が50cm以上では通常の話声を解せないとき……5%

3．鼻の障害
- (1)鼻の機能に著しい障害を残すとき……20%

4．咀しゃく、言語の障害
- (1)咀しゃくまたは言語の機能を全く廃したとき……100%
- (2)咀しゃくまたは言語の機能に著しい障害を残すとき……35%
- (3)咀しゃくまたは言語の機能に障害を残すとき……15%
- (4)歯に5本以上の欠損を生じたとき……5%

5．外貌（顔面・頭部・頸部をいう）の醜状
- (1)外貌に著しい醜状を残すとき……15%
- (2)外貌に醜状（顔面においては直径2cmの痣痕、長さ3cmの線状痕程度をいう）を残すとき……3%

6．脊柱の障害
- (1)脊柱に著しい奇形または著しい運動障害を残すとき……40%
- (2)脊柱に運動障害を残すとき……30%
- (3)脊柱に奇形を残すとき……15%

7．腕（手関節異常をいう）、脚（足関節以上をいう）の障害
- (1)1腕または1脚を失ったとき……60%
- (2)1腕または1脚の3大関節中の2関節または3関節の機能を全く廃したとき……50%
- (3)1腕または1脚の3大関節中の1関節の機能を全く廃したとき……35%
- (4)1腕または1脚の機能に障害を残すとき……5%

8．手指の障害
- (1)1手の拇指を指関節（指節間関節）以上で失ったとき……20%
- (2)1手の拇指の機能に著しい障害を残すとき……15%
- (3)拇指以外の1指を第2指関節（遠位指節間関節）以上で失ったとき……8%
- (4)拇指以外の1指の機能に著しい障害を残すとき……5%

9．足指の障害
- (1)1足の第1足指を指関節（指節間関節）以上で失ったとき……10%
- (2)1足の第1足指の機能に著しい障害を残すとき……8%
- (3)第1足指以外の1足指を第2指関節（遠位指間関節）以上で失ったとき……10%
- (4)第1足指以外の1足指の機能に著しい障害を残すとき……3%

10. その他身体の著しい障害により終身常に介護を要するとき ……100%

注）第7項、8項および第9項の規定中「以上」とは当該関節より心臓に近い部分をいいます。

4．共済会規定抜粋

1）共済会は傷害保険ではありません。治療費の支払いはありません。

2）見舞金の請求期限は受傷日から一年以内です。一年以上経過しますとその請求権は無効となります。

3）見舞金の支払われる適用範囲

・公認または承認された当該競技会の公式日程期間（MFJが公認した期間）で、かつ競技監督の統轄下において行われた競技中・公式練習中に発生した事故とする。（※サーキットが行う特別スポーツ走行時の事故は、見舞金の請求は出来ません）

4）同一大会で二種目以上出場する場合は、掛け金の高い種目が適用されます。

5）死亡、後遺症見舞金を受ける場合は、傷害見舞金および診断書作成補助費は受けられません。

6）死亡見舞金の請求者は法定相続人に限られます。

5．共済会見舞金請求手順

1）主催者への連絡

・事故により負傷した場合、必ず大会事務局に届け出なければならない。

・やむを得ない理由により当日届け出が出来なかった場合は負傷日より2日以内に主催者に連絡すること

・届け出の無い場合見舞金は支払われません。

2）共済会見舞金請求書（様式9）と診断書書式（様式10）を請求

主催事務局またはMFJ本部に上記の様式を請求してください。

3）請求先

見舞金請求書に必要事項を記入し、治療先の医師に負傷が完治してから所定の診断書の記入を依頼してください。

書類は一括して負傷者本人（代理人でもよい）が共済会事務局宛（MFJ本部内）にご送付願います。

見舞金は書類に不備が無い場合に限り、3ヶ月以内に指定の口座に振り込まれます。

モーターサイクルスポーツのメンタルパーツ

RIDER'Sビッグ保障プラン

1 定期保険（無配当、災害入院特約・手術特約付）

給付金の種類	支払事由	給付金額
災害入院給付金 ［入院日額×（入院日数－4日）］ 1入院120日、通算700日限度	災害で5日以上 継続入院したとき	日額 5,000円
疾病入院給付金 ［入院日額×（入院日数－4日）］ 1入院120日、通算700日限度	疾病で5日以上 継続入院したとき	日額 5,000円
手術給付金 手術に応じて ［入院日額の50・30・15倍］	災害または疾病で 所定の手術をうけたとき	手術種類により 25・15・7.5万円
災害死亡 高度障害保険金	災害によって死亡 所定の高度障害のとき	500万円
疾病死亡 高度障害保険金	疾病によって死亡 所定の高度障害のとき	500万円

■月払保険料表【抜粋】　【集団扱い・特約保険料含む】

年齢	男性	女性	年齢	男性	女性
5才	1,750円	1,650円	30才	2,535円	2,290円
10才	1,950円	1,730円	35才	2,830円	2,515円
15才	2,250円	1,895円	40才	3,400円	2,920円
20才	2,360円	2,040円	45才	4,300円	3,510円
25才	2,410円	2,160円	50才	5,705円	4,270円

2 資料請求について

■お気軽にお電話で資料請求ください。
●9:30～16:00（土曜/日曜/祝祭日を除く）

Free Dial 0120-893104
MFJ保険事務局（直通）

045-225-5271
アクサ生命保険(株)財団モーターサイクルスポーツ協会担当まで

■おハガキで資料請求する場合は下記要領で

■資料請求■
- 〒　●住所（フリガナ）
- ●氏名（フリガナ）　●性別
- ●電話　●生年月日
- ●ライセンス番号
- ●追加の場合は証券番号

50 104-0045
東京都　中央区
築地2-11-24
第29興和ビル　別館
財団法人
日本モーターサイクル
スポーツ協会　内
ライダースピック保障プラン
保険事務局　係

■ご契約の際には「ご契約のしおり・約款」・パンフレットを必ずご覧下さい。
■ご職業・既契約・既往症・年収などによってはご契約が出来ない場合があります。
■このプランは【満期金】【配当金】がない掛捨型の生命保険です。
■保険料は抜粋です。ご契約時点の年齢で1才きざみで保険料は異なります。
■保険期間は【保険期間10年・自動更新型・80才満了】です。
■保険料は一般契約よりも割安な【集団割引・月払保険料】です。
■引受保険会社　アクサ生命保険株式会社
アクサ グループライフ生命保険株式会社

3 RIDER'Sビック保障プラン Q&A

Q1.趣味としてモーターサイクル・スポーツを楽しんでいますか？

勿論、保障します。
ロードレース・モトクロス・トライアル・スノーモービル・ドラッグレース・エンデューロなどのモーターサイクルスポーツ中（練習・予選・決勝を含む）に発生したケガ/死亡を国内/海外と場所地域を問わず保障します。
また、海岸・河川敷・林道など一般公道以外で発生した事故もOKです。
さらに【一般公道上の交通事故】【スキー、ダイビング等レジャー中の事故】【仕事中の労災事故】そして【病気】【成人病】【ガン】までも保障する誠にオールマイティな【保障重視】の保険です。
つまり、モーターサイクルスポーツシーンを含み、キミの生活を24時間にわたり一般には加入出来ない割安な保険料で保障する素晴らしい保険です。

※参考　一般の傷害保険（交通傷害保険・傷害保険等）は「危険なスポーツでの傷害事故は免責（補償対象外）」と約款（契約上の取り決め）で定めています。つまり、モーターサイクルスポーツは一般的傷害保険では「危険なスポーツ」とされ補償されません。ご注意ください。

Q2.申込締切日と保障開始日とその支払方法は？

■申込書の締切日は　毎月1日
事務局から保険会社へ提出する締切日が毎月1日。
事務局には毎月20日ごろまでご返送下さい。
■保障の開始日は　翌々月の1日～
■保険料は　第一回目から安心確実な口座自動振替

Q3.ケガで通院また自宅で療養中の場合は保障されますか？

残念ながら、通院・療養は保障対象外です。
また、たとえ入院であっても人間ドックなど検査を目的とする入院や出産（異常出産は適用）も保障対象外です。治療を目的とする入院が対象です。

Q4.現在ケガで通院中ですが、このプランに加入出来ますか？

残念ですがご契約出来ません。契約する時点が（健康な方）が条件です。
ケガをしっかり治したあとにお申し込み下さい。
なお、現在リハビリ中の方、骨折されてギプス/プレート/針金等で固定中の方、また医師の指導/指示をうけ薬を服用中の方、病気などで定期検査を指示されている方、また妊娠中の女性の方も同様に申し込み出来ません。
また、ご職業・既往症などによってもお申し込みが出来ない場合もありますのでお問い合せ下さい。
『備えあれば、憂いなし』ということわざがあります。保険も重要なパーツです。マシンとともにメンタル部分もチューンナップが必要です。
是非、ナニかが起こる前に、ご加入する事をおすすめします

Q5.モーターサイクルスポーツ中の保障を具体的に教えてください？

お支払例
●大腿骨骨折で90日入院。接合手術あり（抜釘手術含む）の場合。

災害入院給付金	430,000円（5,000円×（90日間－4日間））
手術給付金［給付倍率15倍］	75,000円（5,000円×15倍）
お支払い合計	505,000円

1事故ないし1入院のお支払対象期間は120日が限度です。
保険期間中の通算日数はケガ・病気とも700日間、計1400日間を保障いたします。

Q6.加入資格は？

このプランは、財団法人、日本モーターサイクルスポーツ協会に登録された会員の方のみに限ります。
保険料は一般に契約するよりも割安な集団割引を適用した団体保険です。

Q7.医師の診査がありますか？

このプランは、医師の診査などはありません。自分自身の健康状態を報告する「告知扱い」の書類診査だけですのでとても簡単です。

Q8.保障額を引き上げたいのですが？追加契約が出来ますか？

朗報　まずはこのプラン【定期保険】に1口ご加入ください。
ご成約後、無事故/無疾病6ヶ月経過後にもう1口追加加入が可能です。
つまり保障を2倍に引き上げる事が可能ですのでご利用ください。
また、その時点で入院重視プラン【医療保険】も選択が可能となります。
自分にあった保障内容を自分で組み立てる事が可能ですのでご気軽にご用命下さい。

すでに契約されている方も追加OK

MFJ 会員の皆様へ

RIDER'Sビッグ保障プランは【割安な保険料】【幅広い保障】でキミのレーシングライフを24時間体制でサポートします。

◆大会エントリーの締切3週間前までにお申込み下さい。

様式16
（個人用）

友達を誘ってレースをしよう!

MFJ会員ライセンス入会申込書

※継続申請の方もこの用紙をご使用いただけます。
※このページをコピー又は切り離し申請用紙としてご使用いただけます。必ずボールペンでご記入ください。

太枠内を記入してください。

年度		種目			クラブコード							
					クラブ名							

ライセンスNo.	MFJ会員ライセンスNo.	フリガナ（必ず記入）	現住所 〒□□□-□□□□
		氏名　1.男 2.女 ※氏名の変更は運転免許証等のコピーを添付してください。	都道府県　市区郡　区町村 様方 （アパート・マンション名・部屋番号も必ず記入のこと）
○で囲む↓ 新規 / 継続 / ライセンス追加 / クラブ員追加 / 再発行（紛失） / 住所変更		生年月日　昭和・平成　年　月　日 自宅 TEL No.（　　） 連絡先 TEL No.（昼間連絡のとれる場所または携帯）（　　）	住所コード

※新規の方はライセンスNoをご記入出来ません。

いずれの種目にも運転免許が必要です。受けていない人は、講習会修了証を添付して下さい。

①原付　②自二　③普通　④講習会修了証

運転免許証No.

種目／ライセンス区分

①ロードレース	フレッシュマン	サーキット名（　　） サーキットライセンスNo.（　　）	走行証明印
⑪ジュニア ②フレッシュマン ③国内 ⑥国際	国内	公認サーキットで右欄に3時間以上走行の証明印を押してもらって下さい。又は国内ライセンス講習会修了証を添付して下さい。	MFJ公認サーキットにて押印 ※走行券、カード不可 ※有効期限　1年

種目／ライセンス区分

②モトクロス	③トライアル	⑤スノーモビル	①ドラッグレース	⑥ピットクルー	②エンデューロ
PC ※ ①ジュニア ③国内B級 ④国内A級 ⑤国際B級 ⑥国際A級	①ジュニア ③国内B級 ④国内A級 ⑤国際B級 ⑥国際A級	①ジュニア ③B級 ④A級	⑧B級 ⑨A級	①ピットクルー （16歳以上）	⑧エンデューロ （公認大会用）

※モトクロスPCクラス取得の場合下記も記入

親権者氏名		生年月日	昭和　年　月　日

写真
近影写真貼付
（無背景、無帽）
①サイズ
3×2.4cm
②枚数
控＋種目数
③裏に氏名を記入

※モトクロスPCクラスの場合写真サイズ
3×3cm
（親権者と子供　2人の写真）

入金ルート（MFJ記入）

取扱所
①MFJネットワークショップ　②地方支部　③MFJ公認サーキット
（ネットワークショップの方はMFJ指定のゴム印を押して下さい）

受付日／受領印	ネットワークショップ店	地方支部	MFJ公認サーキット
	月　日 受付 ㊞	月　日 受付 ㊞	月　日 受付 ㊞
受領金額	円	円	円

ライセンス申込書送付先

財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)
〒104-0045 東京都中央区築地2-11-24
第29興和ビル別館7F　TEL03-5565-0900

MFJ	円	印	発行	

05-規

競技役員・講師ライセンスの所得の場合、別途申請書を請求して下さい。

こんな身近なところに・・・

モータースポーツを楽しもう！

夏季でも世羅高原のさわやかなロケーションの元、エンジョイしていただけます。

オフロードイベント

全日本モトクロス選手権シリーズ

5/14～15 第4戦中国大会
10/1～2 第9戦中国大会

モトクロス全国大会
8/28

中国モトクロス選手権シリーズ
4/10 第3戦　7/10 第5戦

グリーンパーク弘楽園モトクロスシリーズ
全3戦　3/6　8/7　11/13

スーパーエンデューロ中国シリーズ
全4戦　3/27　6/26　10/16　12/4

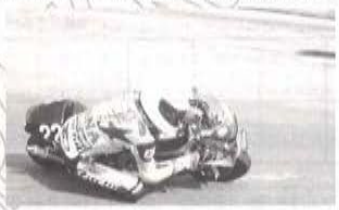
2005ファン感謝デー・サマーフェスタ5H耐久
8/21

オンロードイベント

チャレンジカップミニバイクレース／中国ストリートバイクゲームス
全4戦
4/17　7/17　9/4　11/6

その他

ジムカーナコース、ATV・4WDコースがあります。
オンロードコースにてカートのスポーツ走行あり。
宿泊施設、喫茶のご利用もお待ちしております。



モトクロススポーツ走行

AM9:00～PM5:00

一般		¥4,200
会員	大人	¥3,150（高校生以上）
	中学生	¥2,100
	小学生以下	¥1,050

2輪オンロードスポーツ走行

AM9:00～PM5:00

一般		¥3,670
会員	一般	¥2,620
	キッズ	¥1,050

※カートとの30分交替の日があります。
料金はお問い合わせください。

会員システム

［会員種類］スポーツ走行会員
オフィシャルクラブ会員
［主な特典］ポイントにて無料走行有り
施設利用の割引あり
入会・更新日走行サービス

世羅グリーンパーク弘楽園

SERA KORAKUEN

毎週火曜日定休日（祝日の場合営業）
〒722-1754　広島県世羅郡世羅町黒渕728
TEL：0847-27-1755　FAX：0847-27-1754

http://www.sky-net.or.jp/kouraku/

http://www.sky-net.or.jp/kouraku/i/（携帯からアクセス）
Eメール：kouraku@sky-net.or.jp

※イベント内容、スケジュール等、上記内容は変更になる場合がございます。
ご利用についてはホームページでご確認いただくか、メール、お電話にてお問い合わせください。

ダートクールの調査で判明

DIRT Cool

金太郎メカニックが増殖中

隔月刊
モトクロス専門誌
ダートクール
偶数月24日発売

ダートクール2005 No.1	12／24発売
ダートクール2005 No.2	2／24発売
ダートクール2005 No.3	4／24発売
ダートクール2005 No.4	6／24発売
ダートクール2005 No.5	8／24発売
ダートクール2005 No.6	10／24発売

発行／株式会社ニューズ出版
〒141-8662 東京都品川区上大崎1-1-17 LSビル4F
Tel. 03-5408-4111（販売）

制作／有限会社エアタイム
〒150-0012 東京都渋谷区広尾1-11-6-106
Tel. 03-5423-5404（広告・編集）

http://www.dirtcool.jp

大会を主催される皆様へ

ゼッケンはもちろんのこと、レースに必要とされるあらゆる機材を製作することができます。カラーリング等、バリエーションも豊富に取り揃えておりますのでぜひ一度お試しください。

Original Goods & Original Design

モーターサイクルスポーツを楽しむみなさんの味方

オリジナルグッズを作ろう!

モーターサイクルスポーツを開催するために必要な機材を注文するなら中尾商事です。
フラッグやゼッケンなどを古くからモーターサイクルスポーツに供給してきた当社なら、きっとみなさんのリクエストにお答えすることができるでしょう。大会主催者やサーキット等レース関係者のみなさんも、ライダー用胸ゼッケンやレースで使用されるフラッグ等、その他にもあらゆる製作物に対応できますので、ぜひご相談下さい。全国どこでも注文お受けします。

白・黄・赤・緑・青・紺地あり

※この広告にご紹介しました製作物はほんの一部。まだまだ作れるものいっぱいあります!

株式会社 中尾商事
〒189-0001 東京都東村山市秋津町4-24-13　電話 042-391-1817　FAX 042-396-2257

一、本屋さんではほとんど売ってません
一、トライアルショップで手に入ります
一、飲み屋さんなどで手に入ることもあります
一、通信販売もやってます
一、トライアルテクニックビデオＤＶＤなど各種多種あります
一、トライアルなら、なんでもやってます
一、もちろん、あなたも、仲間です

自然山通信

自然山通信　〒226-0027 横浜市緑区長津田5-9-43　Tel：045-989-1360　Fax：045-989-1362
しぜんやまつうしん

■ AC-X2 シフター HJH008 ¥29,925(本体価格 ¥28,500)

■ AC-X2 クロミウム HJH009 ¥34,650(本体価格 ¥33,000)

RS TAICHI

〒574-0013 大阪府大東市中垣内3-1-25
TEL.072-874-3268 FAX.072-874-3385 E-MAIL taichi@rs-taichi.co.jp

取扱店募集中！

● 上記の製品は、RSタイチ商品取り扱い店にてお求め頂けます。
又、当社にて直接通信販売も承りますので、詳細は下記の担当迄、下記連絡先までお問い合わせください。
(☎072-874-3315)

HPのオンラインカタログP.26～P.28で商品をご覧頂けます。 www.rs-taichi.co.jp

NGK SPARK PLUGS
日本特殊陶業

NGK MOTOR SPORTS ACTIVITY

NGK SPARK PLUGS MOTOR SPORTS INFORMATION

モータースポーツの頂点においても、NGKスパークプラグは
トップマシンのパフォーマンスを支えています。

F-1

ジェンソン・バトン選手
佐藤 琢磨選手 / BAR Honda

MotoGP

バレンティーノ・ロッシ選手/Gauloises Fortuna Yamaha

WRC

ペター・ソルベルグ選手/Subaru World Rally Team

NGKスパークプラグはF-1 フェラーリチームも応援しています。

NGK IRIDIUM IX SPARK PLUG

モータースポーツの頂点で磨き続けるNGKの技術の証
【イリジウムIXプラグ】
モータースポーツへの絶え間ないチャレンジによって得た技術は、
すべてのNGK SPARK PLUG に活かされています。

ホームページアドレス:http://www.ngk-sparkplugs.jp

DUNLOP

超高性能スーパースポーツ対応型ラジアル

SPORTMAX

そのパフォーマンス、ワインディング以上。 BEYOND THE WINDING

そのフィーリング、サーキット以上。 BEYOND THE CIRCUIT

D208 TypeG

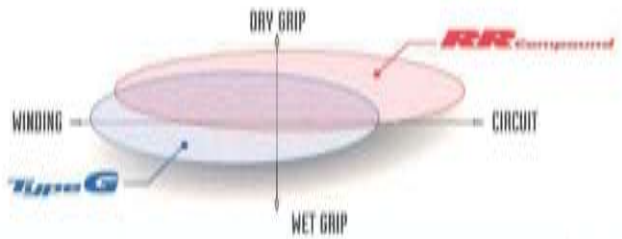
オールラウンドを極めた、スポーツ性能＆ハイグリップ・コンパウンド。

公道でのスポーツ性能を徹底的に追求したD208TypeG。
軽快なハンドリングとスタビリティ性を高次元で両立。
ライディング時に起こりえる、さまざまなシチュエーションに
適応するスーパースポーツラジアルとして完成した。
また、ハイグリップなTypeGコンパウンド採用により、
サーキットからツーリングまで、あらゆる走りに
対応するパフォーマンスを備えている。

New D208GPA RR Compound

勝つための闘いから生まれた、レーシング性能＆新世代ダンピング。

プロダクションレースを念頭に開発されたD208GPA。
そのポテンシャルは、数えきれぬほどの勝利によって実証され、
すでに熟成の領域に達している。「RR(レースレプリカ)コンパウンド」は、
こうした勝つための性能を、より扱いやすくするために生まれた。
FS-JLB構造をリアに採用。新しいダンピング効果が
サーキットでの戦闘力をアップ。さらにはワインディングでも、
比類ないグリップ・フィールを生む。



Technology of TypeG

TypeGコンパウンド

ウルトラファインカーボン+ハイグリップポリマー
従来よりも更に小さな粒子径の新開発ウルトラファインカーボンを新たに採用。ゴムの柔軟性と補強性をより向上させ、しなやかな特性はそのままに高剛性を確保しました。また新開発ハイグリップポリマーやシリカとの適正配合により接地特性とウェットグリップ性能はもとより、ドライグリップ全域に向上させました。

JLB構造+C.T.C.S.

ジョイントレス・ベルト構造(リアに採用)+Carcass Tention Control System
アウト側(緑)コード角、タイヤの周方向に連続的に巻き付けたジョイントレス・ベルト構造、プレキシブルな特性をもつJLB構造やC.T.C.S.(Carcass Tention Control System)でチューニングすることでケース剛性を適正化しました。さらにTypeGコンパウンドを採用することで、ドライグリップ性能とウェット性能を高次元で両立しました。

Technology of RRcompound

レースレプリカコンパウンド

ウルトラファインカーボン+レース用ポリマー
ダンロップレーシングスリックのコンパウンドをベースに、ウルトラファインカーボンとレース用ポリマーをFS-JLB構造に合わせてチューニング。強力なドライグリップ性能の長時間持続を実現しました。

FS-JLB+C.T.C.S.-II

FlexSteel ジョイントレス・ベルト構造(リアに採用)+Carcass Tention Control System-II
強靭でしなやかなスチールコードを、タイヤの周方向に連続的に巻き付けたベルト構造のFS-JLBフレキシブルな特性から、JLB構造とRRコンパウンドとのマッチングは優れたダンピング性能とドライグリップ性能を高次元で両立しました。また、FS-JLB構造に対応したC.T.C.S.-IIも同時に採用しています。

1-2 RRコンパウンド、もて耐で1-2フィニッシュ!!

2004もて耐7時間耐久ロードレースにおいて、SPORTMAX D208GPA RRコンパウンドが1-2フィニッシュを飾りました。これにより、ダンロップはもて耐で3連覇を達成しました。

FreeDial for Customers: 0120-39-2788 Website: ridersnavi.com