2011年1月1日発行（通巻468号=毎年4回1・4・7・10月1日発行）昭和54年3月20日 第3種郵便物認可
MFJ ライディング 臨時増刊

http://www.mfj.or.jp

国内競技規則 2011

MOTORCYCLE SPORTS RULES

ROAD RACE
MOTOCROSS
TRIAL
SNOWMOBILE
DIRT TRACK
SUPERMOTARD
ENDURO

オートレース Auto Race
http://autorace.jp/
財団法人 JKA 補助事業
http://ringring-keirin.jp
この国内競技規則書は、「オートレース公益資金」の補助を受けて制作されたものです。

SIGNAL FLAGS
公式シグナル

（下記は参考であり、詳細は各種目別規則が適用される。）

MFJ ROAD RACE

（フラッグ寸法:80cm×100cm）

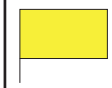
国旗

レーススタート
（通常シグナルで示す：
レッドライト消灯）

白黒斜分割旗

静止
前方にスロー走行車があることを示す。

振動
スロー走行車と走行ラインが重なる場合。

黄旗（イエローフラッグ）

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。

白旗（ホワイトフラッグ）

救急車両等の介入車両がある。追い越し禁止。

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）

緑旗（グリーンフラッグ）

・コースクリア
・先に提示された黄旗の解除。
・レース以外の走行の1周目に各ポストで提示される。
・サイティング／ウォームアップラップのスタート合図。

赤旗（レッドフラッグ）

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。

ホワイトクロス（白い斜め十字の入った赤旗）＋白地に黒文字のサインボード

ボード

ペース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）

青旗（ブルーフラッグ）

後方よりペースの速い車両が接近し、追い越される場合に振動提示される。

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。静止提示される。

レッドクロス＋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。静止提示される。

青旗＋チェッカーフラッグ

トップのライダーはチェッカーを意味するが、直前を走るライダーはもう1周しなければならない。

チェッカーフラッグ

レース終了

黒旗（ブラックフラッグ）＋黒地に白文字サインボード

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。

ペナルティーストップボード

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し一旦停止のペナルティーを受ける。

オレンジボール旗＋黒地に白文字のサインボード

ボード

提示されたゼッケンナンバーのライダーは早急にコース上から退去し安全な場所に停止すること。

MFJ MOTOCROSS

（フラッグ寸法:約60cm×75cm）

国旗

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（イエローフラッグ）

静止
危険予告・減速。

振動
危険予告・徐行・停止準備・安全確認・追い越し禁止。

白旗（ホワイトフラッグ）

静止
コース上で救護活動が行われている。
または救急車両等の介入車両がある。

赤旗（レッドフラッグ）

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
全ライダー走行停止。

チェッカーフラッグ

レース終了

青旗（ブルーフラッグ）

振動
警告、ラップされようとしている。

緑旗（グリーンフラッグ）

レーススタート時におけるコースクリアを示す。またエンジン始動の合図に使用される場合がある。

黒旗（ブラックフラッグ）＋黒地に白文字サインボード

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。

MFJ SUPERMOTARD

（フラッグ寸法:約60cm×75cm）

国旗

レーススタート
（通常シグナルで示す：
レッドライト消灯）

黄旗（イエローフラッグ）

危険予告
直近に危険がある・追い越し・ジャンプ注意。

赤ストライプ付黄旗

オイル・水またはその他、この付近のコースにすべりやすい地点あり。

赤旗（レッドフラッグ）

レース時
全ライダー走行停止。

青旗＋チェッカーフラッグ

トップのライダーはチェッカーを意味するが、直前を走るライダーはもう1周しなければならない。

チェッカーフラッグ

レース終了

緑旗（グリーンフラッグ）

レーススタート時におけるコースクリアを示す。またエンジン始動の合図に使用される場合がある。

ペナルティーストップボード

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し一旦停止のペナルティーを受ける。

青旗（ブルーフラッグ）

注意、まさに追い越されようとしている。コントロールライン上で使用される。運用は特別規則による。

黒旗（ブラックフラッグ）＋黒地に白文字サインボード

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。

1 レースナンバー（ナンバープレート色見本） 1

MFJ ROAD RACE

25 JSB1000	19 ストック
12 J-GP3（2st車両）	78 J-GP3（4st車両）/ GP-MONO

寸法:タテ200mm×ヨコ275mm
注：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を基準とするゴシック体とする。

MFJ MOTOCROSS

90 国際A級（IA1＝250cc）	78 国際A級（IA2＝125cc）	21 国際B級
56 国内A級	34 国内B級／レディス	12 ジュニア85cc
31 （承認）ジュニア65cc	11 チャイルドクロス	

寸法:タテ235mm×ヨコ285mm
※チャイルドクロスを除く

MFJ TRIAL

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

寸法:タテ150mm以上×ヨコ175mm以上

MFJ SUPERMOTARD

12 アンリミテッド		
25 moto1	41 moto2	31 moto3

最低寸法:タテ235mm×ヨコ285mm

MFJ ENDURO 全日本クラス

31 インターナショナルAクラス	31 インターナショナルBクラス	31 ナショナルクラス	W 71 ウィメンズクラス

ゼッケンナンバー書体例

MFJ ROAD RACE

0123456789

数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。
また影つき数字などは認められない。

MFJ MOTOCROSS

1234567890

MFJ SUPERMOTARD

1234567890

数字は英国式に限定される、モトクロス及びモタードは共通。

MFJ会員行動規範

（財）日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）は、「MFJ会員行動規範」を下記のとおり定める。

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。本規範に則った行動を通じて、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。

プライバシーポリシー

当会は、提供いただきました会員様の個人情報を、適切に管理し、利用することは当会の社会的責務であることを認識しております。そこで当会では、この度、その根幹ともなるべき「個人情報保護に関する基本方針」を制定いたしました。

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会

個人情報保護に関する基本方針

当会は、提供いただきました会員様の個人情報を、適切に管理し、利用することは当会の社会的責務であることを認識しております。また、当会と会員様との一層の信頼関係を築くため、個人情報の保護に関する法律（個人情報保護法）その他の関連法令・ガイドライン等を遵守して、個人情報を適正に取り扱うとともに、安全管理について適切な措置を講じるため、「個人情報保護に関する基本方針」を制定し宣言いたします。

(1) 個人情報の取得
当会は、業務上必要な範囲内かつ、適法で公正な手段により個人情報を取得します。

(2) 個人情報の利用目的
当会は、文部科学省所管の公益法人です。当会は提供いただきました会員様の個人情報を、競技会・講習会に関する情報提供、会報誌の提供、会員個人の競技結果の管理・公示、及び会員の満足度を向上させるためのアンケート調査及び会員入会案内に必要な範囲で利用するほか、これらの業務遂行のためにMFJの各委員会、加盟団体、競技会主催者、MFJスポーツ傷害基金、スポーツ安全保険、および業務委託先に提供を行うことがあります。また、利用目的を変更する場合には、その内容を会員に対し書面等により通知するか、または公式ホームページへの掲載、事務所内への掲示などの方法により公表します。

(3) 個人情報の安全管理措置
当会は、取り扱う個人情報の漏えい、滅失またはき損の防止、その他個人情報の安全管理のため、安全管理に関する取扱い規定等の整備および実施体制の整備等、十分なセキュリティ対策を講じるとともに、利用目的の達成に必要とされる正確性・最新性を確保するために適切な措置を講じています。

(4) 個人情報の第三者への提供
当会は、個人情報を第三者に提供するにあたり、以下の場合を除き、ご本人の同意なく第三者に個人情報を提供しません。
①法令に基づく場合
②人の生命、身体又は財産の保護のために必要がある場合であって、本人の同意を得ることが困難であるとき。
③国の機関若しくは地方公共団体又はその委託を受けた者が法令の定める事務を遂行することに対して協力する必要がある場合であって、本人の同意を得ることにより当該事務の遂行に支障を及ぼすおそれがあるとき。

(5) 個人情報保護法に基づく保有個人データの開示、訂正等、利用停止等
個人情報保護法に基づく保有個人データに関する開示、訂正等または利用停止等に関するご請求については、ご請求者がご本人であることをご確認させていただいたうえで、異議なく速やかに対応いたします。なお、開示等の手続については所定の手数料をいただきます。手続を希望される方は、下記お問い合わせ先までお申し出ください。

(6) コンプライアンス（法令遵守）行動規範の策定、実施、維持、改善について
当会は、個人情報の取扱いに関する法令を遵守します。また、コンプライアンス行動規範を策定し、これを従業者への教育・指導を徹底いたします。
当会は、個人情報の取扱い及び安全管理に関わる適切な措置について、定期的に監査を行い、適宜見直し、改善いたします。

平成17年3月10日制定
財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会
会長　高野　明

MFJの保有する個人情報に関するお問合せ窓口

（所在地）東京都中央区築地3丁目11番6号 築地スクエアビル10階
（名　称）財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会
（電　話）03-5565-0900［受付時間：月曜日～金曜日 9時～17時 但し祝祭日は除く］
（ホームページアドレス）http://www.mfj.or.jp

◆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101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９月に認可され、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。

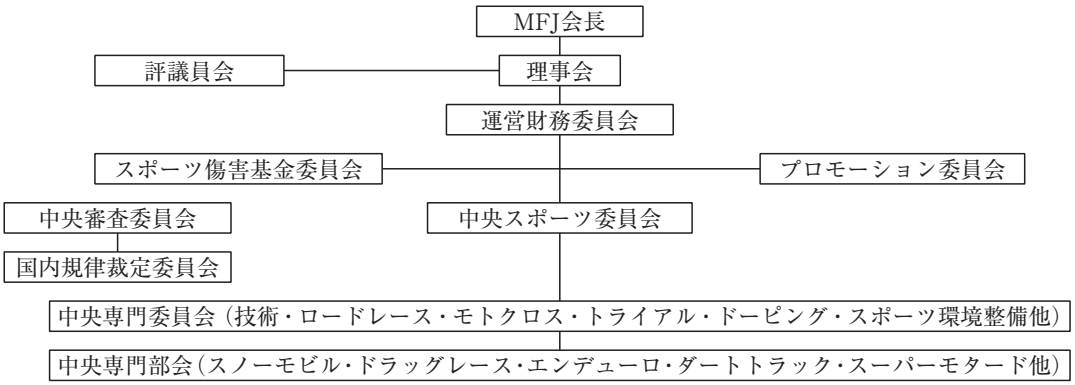
FIMアジア

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）に分けて管理するため設けた地域別協会であり、アジア圏内のFIM加盟国23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、グァム、シンガポール、スリランカ、タイ、※台湾、タジキスタン、中国、日本、バーレーン、フィリピン、※香港、※マカオ、マレーシア、モンゴル、バーレーン、サウジアラビア）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。※過去の経緯により国として扱われている。

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に加盟す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地域組織（加盟団体）】

MFJ北海道（MFJ加盟団体・北海道モーターサイクルスポーツ協会）
〒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北海道 http://www.j-bike.jp/hokkaido/

MFJ東北（MFJ加盟団体・東北モーターサイクルスポーツ協会）
〒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東北 http://www.j-bike.jp/tohoku/

MFJ関東（MFJ加盟団体・関東モーターサイクルスポーツ協会）
〒112-0012 東京都文京区大塚5-7-12　NKビル新大塚6階　関東二輪車協会内
電話 03-6902-8191 ／ FAX 03-6902-8192　MFJ関東 http://www.j-bike.jp/kanto/

MFJ中部（MFJ加盟団体・中部モーターサイクルスポーツ協会）
〒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中部 http://www.j-bike.jp/chubu/

MFJ近畿（MFJ加盟団体・近畿モーターサイクルスポーツ協会）
〒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近畿 http://www.j-bike.jp/kinki/

MFJ中国（MFJ加盟団体・中国モーターサイクルスポーツ協会）
〒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中国 http://www.j-bike.jp/chugoku/

MFJ四国（MFJ加盟団体・四国モーターサイクルスポーツ協会）
〒791-1113 愛媛県松山市森松町858-1　C棟102　四国二輪車協会内
電話 089-970-0506 ／ FAX 089-970-8150　MFJ四国 http://www.j-bike.jp/shikoku/

MFJ九州（MFJ加盟団体・九州モーターサイクルスポーツ協会）
〒812-0004 福岡県福岡市博多区榎田2-2-19　榎田ビル2号室
電話 092-473-2616 ／ FAX 092-415-4559　MFJ九州 http://www.j-bike.jp/kyushu/

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 de 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、MFJ会員ライセンス（**競技役員ライセンスは除く**）、運転免許証を持っていることを条件とするピットクルーライセンス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主旨により判定する。

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MFJスポーツ傷害基金掛金
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 地方選手権競技会
4 県選手権競技会
5 その他公認競技会
6 承認競技会

6-2 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	○	○

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、「ピットクルーライセンス（タイプA)」でも参加できる。

※ロードレース競技は**公認・承認に関わらず**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を総称し、「スポーツ指導者ライセンス」という。

7-5　「ピットクルーライセンス」は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（居住証明）を提出すること。

8-4　講習会の受講または、運転免許証を取得できる身体的要件を備えていること。

8-5　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居住証明は不要とする。ただし、当該年中の再移籍はできない（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できない)。

8-6　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スポーツ傷害基

金（2011年３月31日迄の競技会）・**スポーツ安全保険**（2011年４月１日以降の競技会より）に加入するために必要な資格である。

8-6-1　ライセンスを取得する場合、種目毎に定められた取得条件を満たし、必要な申請書類、写真および**申請料（ライセンス会員会費、スポーツ安全保険掛金、事務手数料）**を収めなければならない。なお、一担収められた**申請料**は、過納金以外は返還されない(申請書の未提出を含む)。また、**申請料**の年度繰越しは認められない。(※競技役員・講師ライセンスはMFJが契約する別の傷害保険とし、ライセンス会費のみとする)

※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。スポーツ年齢とは満年齢ではなく、当該年中（2011年１月１日～12月31日迄）に誕生日を迎える年齢をいう。

※競技ライセンス取得者で、10年以上更新手続きを行なっていない者は、その資格を失い、再取得する場合は種目毎に定めているライセンス取得条件を満たさなければならない。ただし別に定めるロードレース国際ライセンス特別申請に関してはこの限りではない。

※ライセンス申請に必要な写真は６ヶ月以内に撮影したもので、正面、無帽で身分を証明するにふさわしいものでなければならない（不適正と判断された場合、再提出の要請に従わなければならない)。

8-7　ロードレースライセンス

8-7-1　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（エンジョイ会員証では参加できない)。

8-7-2　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加できる競技会の例
国際（INT）	世界選手権／国際競技会／全日本選手権／**地方選手権イ ンタークラス他**
国内（NAT）	地方選手権**ナショナルクラス**／承認競技会
フレッシュマン	地方選手権**ナショナルクラス**／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**ナショナルクラス**／承認競技会

8-7-3　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。

8-7-3-1　ジュニアライセンス

12歳以上16歳未満の者でMFJ公認サーキットの当該年度有効なサーキットライセンスを所有していること。または、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。修了証の有効期間は発行日から６ヶ月とする。

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。

8-7-3-2　フレッシュマンライセンス

16歳以上の者で、下記のいずれかの条件を満たしていること。

MFJ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を修了し、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。

または、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。

修了証有効期間：受講日から６ヶ月

8-7-3-3　国内ライセンス

16歳以上の者で、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。（修了証有効期間：受講日より６ヶ月）

・または下記のとおりとする。

①MFJ公認サーキットのライセンス取得者で当該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

②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（2009年１月１日以降）の大会より。

③フレッシュマンライセンスにて、MFJ国内（準国内公認格式以上）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（2009年１月１日以降）の大会より。

8-8　モトクロス／トライアルライセンス

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（エンジョイ会員証では参加できない）。

8-8-2　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加できる競技会の例
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）	〃

※全日本MXレディースクラスはライセンス区分が異なる

8-8-3　ライセンスの取得条件

最初に取得可能なライセンスは「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。

8-8-3-1　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（受講日以後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。

8-8-3-2　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。

8-8-3-2　国内B級ライセンス

16歳以上の者で下記要件を満たしているもの。
原付以上の運転免許証（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（受講日以後６ヶ月間有効）を取得していること。

8-9　スノーモビルライセンス

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（エンジョイ会員証は参加できない）。

8-9-2　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加できる競技会の例
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	全日本選手権他

8-9-3　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。

8-9-3-1　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（受講日以後6ヶ月間有効）を取得していること。
または、当該年度有効なモトクロスジュニアライセンス所持者は、スノーモビルジュニアライセンスを申請することができる。
取得後に資格更新に際して16歳以上となった場合はB級に移行しなければならない。

8-9-3-2　B級
16歳以上の者で下記要件を満たしているもの。
原付以上の運転免許証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（受講日以後６ヶ月間有効）を取得していること。

8-9-3-3　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。

8-10　ドラッグレースライセンス
※2011年度は公認競技会の休止等にともない、ライセンスの受付、発行は致しません。

8-11　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、スーパーモタードA級とB級に区分される。

8-11-2　ライセンスの取得条件

8-11-2-1　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、ロードレース国際・モトクロス国際B級以上・トライアル国際B級以上のライセンス所持者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。

8-11-3-1　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。
または年齢は12歳以上で、運転免許証未取得者の場合は、当該ライセンス公認講習会を受講しなければならない。または、エンジョイ会員証にて「承認モタード競技会に２回以上参加した者」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。

8-12　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）。

8-12-1　ライセンスは下記に区分される。

ライセンス区分	参加できる競技会の例
ダートトラック	全日本選手権／地方選手権他

8-12-2　ライセンスの取得条件

「ダートトラックライセンス」は別途定める昇格基準を満たさなければ取得できない。

8-13　エンデューロライセンス

8-13-1　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できない）

8-13-2　ライセンスはエンデューロ国際と国内に区分される。

8-13-3　**エンデューロ国際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。または当該年度有効なロードレース国際・モトクロス国際A級・トライアル国際A級ライセンス所持者は申請にて取得することができる。**

8-13-4　**エンデューロ国内ライセンスの取得条件は16歳以上の者で**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。

8-13-5　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。

8-14　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ための資格である。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（原付以上の免許証を取得している場合タイプA、免許証のない場合タイプB）。

8-15　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ための資格である（ただし、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できる。
また、MFJスポーツ傷害基金・スポーツ安全保険に加入するために必要な資格である。

8-15-1　エンジョイ会員証の取得要件

8-15-1-1　下記要件を満たしているもの
原付以上の運転免許証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主催者またはネットワークショップ／加盟団体等で行われるエンジョイ会員講習会を受講している

こと。

8-16　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。

8-16-1　ライセンスの取得条件、役務他は33頁を参照。

8-16-2　インストラクターライセンスの取得条件

ロードレース、モトクロス、トライアル、エンデューロの国際ライセンス（スノーモビル、スーパーモタードはA級）取得者で、講習経験が豊富でMFJ加盟団体、公認サーキット、指導部会員のいずれかの推薦を得て、MFJインストラクター養成講習会を受講し、指導部会が認めた者。なお、受講資格者で指導部会が特に必要と認めた者はこの限りではない。

8-17　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＝16歳 ・Moto2、スーパースポーツ、スーパーストック＝16歳 ・スーパーバイク、**8時間耐久**・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＝16歳 2その他の競技会用 **65cc＝10歳** 85cc＝12歳 125cc＝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	
エンデューロ	ISDE	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　※別途医師による診断書の提出が必要		

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55歳となる年の年末までとする（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　2011年度競技ライセンスの有効期間は、交付された日から2012年３月31日迄とする。

9-2　2011年度エンジョイ会員証は、2011年１月より受付が開始され、交付された日から2012年３月31日迄とする。

9-3　競技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（45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、年齢、性別等を偽り、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 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。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。

11-1　ピットクルーの登録

11-1-1　基本的に下記の人数のピットクルー登録が認められる。

・ロードレース
　地方選手権以下　　：２名以内
　全日本選手権JSBクラス　：８名以内（同チームの２人目以降は制限あり）
　全日本選手権その他クラス：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

11-1-2　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、家族への連絡が必要となるためである。

11-2　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することで、登録される。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。

11-3　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時、また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。

11-4　ピットクルーの立ち入り範囲

11-4-1　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。ただし、特別なパスが必要とされる場合がある。

11-4-2　モトクロス

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

11-5　国際競技会における外国人ピットクルーの登録

国際競技会において、FIMライセンスにて参加する外国人ライダーの外国人ピットクルーのみ、暫定的にその競技会のピットクルーとしてピットクルー作業ができる。ただし、当該競技会主催者の判断により、条件の設定や参加拒否される場合もある。継続的に競技会に参加する場合は、「ピットクルーライセンス」を所持しなければならない。

11-6　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。

11-6-1　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。

11-6-2　モトクロス

・指定のエリアを遵守し､指定されたサインエリアから出てサインを出さないこと。
・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。

11-7　ペナルティー

ピットクルーの行為に対するペナルティーは、そのピットクルーを登録しているライダーに対して科される。

11-8　レース運営への協力

ライダーが黒旗を提示する場合は、ピット側に向けてもそれを提示する。
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、各自緊急時の合図サインを取り決めておくこと。

11-9　MFJスポーツ傷害基金とスポーツ安全保険

MFJピットクルーライセンス申請料には、2011年４月１日～2012年３月31日迄のスポーツ安全保険掛金が含まれている（2011年３月31日迄はMFJスポーツ傷害基金適用）。このMFJスポーツ傷害基金見舞金およびスポーツ安全保険制度は、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。

12 競技役員/講師ライセンスに関する規定

12-1　競技役員/講師ライセンス取得条件

最初に取得可能なライセンスは、それぞれの種目の（ロードレース、モトクロス、トライアル、ドラッグレース、スノーモビルの５種）３級となり、18歳以上で取得する種目のMFJ公認競技役員講習会を受講しなければならない（競技役員は競技役員ライセンス取得講習会、講師は講師ライセンス取得講習会)。ただし、MFJ中央スポーツ委員およびMFJ当該専門委員は、それぞれの取得条件を備えているものとする。

12-2　競技役員/講師の等級ごとの権限と実務ポイント（P）

12-2-1　競技役員

○…就任できる役務　ー…就任できない役務

級	格式	審査委員長	審査委員	競技監督	各役務正副	各役務	事務局長
3級	GP	ー	ー	ー	ー	○	ー
	全日本	ー	ー	ー	ー	○	ー
	地方	ー	ー	ー	○	○	○
	承認	ー	○	ー	○	○	○
2級	GP	ー	ー	ー	○	○	ー
	全日本	ー	○	○	○	○	○
	地方	○	○	○	○	○	○
	承認	○	○	○	○	○	○
1級	GP	○	○	○	○	○	○
	全日本	○	○	○	○	○	○
	地方	○	○	○	○	○	○
	承認	○	○	○	○	○	○

実務ポイント	GP　15P	GP　13P	GP　15P	GP　10P	GP　5P	GP　15P
	全日本　15P	全日本　10P	全日本　13P	全日本　7P	全日本　5P	全日本　13P
	地方　10P	地方　7P	地方　10P	地方　5P	地方　3P	地方　10P
	承認　3P	承認　2P	承認　3P	承認　2P	承認　1P	承認　3P

12-2-2　講師の権限

１級…該当種目のすべての講習会の統括責任者となることができる。

２級…当該種目の公認ライセンス取得講習会の統括責任者となることができる。

３級…承認競技ライセンスの総括責任者および、当該種目のライセンス取得講習会のアシスタント講師として従事することができる。

12-3　競技役員/講師の昇格基準

12-3-1　競技役員

３級から２級への昇格基準…各種目（他種目の合算は不可）において、上記２に示す役務に従事し、実務ポイント15点以上になった者（MFJ本部に発行手数料と申請書に実務カードを添付)。

２級から１級への昇格基準…２級を取得後、各種目（他種目の合算は不可）において実務ポイント50点以上となり、かつ全日本選手権以上の大会で２回以上、正または副長に従事し、所属加盟団体の推薦を得て、MFJ中央スポーツ委員会が認めた者（MFJ本部に発行手数料と加盟団体推薦印のある申請書に実務カードを添付)。

12-3-2　講師

３級から２級への昇格基準…該当種目のライセンス取得講習会の補助講師として、５回以上従事し、所属加盟団体の推薦を得た者（MFJ本部に発行手数料と申請書、講習会実績日が入った推薦状を添付)。

２級から１級への昇格基準…該当種目のライセンス取得講習会の主任講師として、５回以上従事し、所属加盟団体の推薦を得た者（MFJ本部に発行手数料と申請書、講習会実績日が入った推薦状を添付）。

12-4　競技役員/講師の降格基準

競技役員/講師ライセンス取得者で10年以上更新手続きを行っていない場合は、１等級の降格とする。

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（ライセンス効力の停止中の者を除く）で当該競技に必要な年齢・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歳未満の者で、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　当該年度有効な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」（336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こと（54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、その旨を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、主催者は速やかに大会審査委員会に報告し、ペナルティー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、ペナルティー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方をしてはならない。

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

安全上その使用が禁止される。

15-1-5　MFJ公認ヘルメットで、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認められる。
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、スーパーモタード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　ガソリン及びオイルを保管する容器とその取扱いは、消防法に適合していること。

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（車両変更手数料が必要）。

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、当該クラスを中止する場合がある。

19 出場料およびMFJスポーツ傷害基金掛金

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され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スポーツ傷害基金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スポーツ傷害基金掛金をMFJスポーツ傷害基金委員会に納める（別に定めるMFJスポーツ傷害基金制度（374頁）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スポーツ傷害基金掛金は、競技会の延期および中止等（40頁）に合致する以外は払い戻しされない。

※ お知らせ

2011年４月１日より、MFJは㈶スポーツ安全協会の運営する「スポーツ安全保険」に団体として加入し、MFJ会員を被保険者として競技活動時における年間の保険として適用することになりました。掛金はライセンス申請時にお支払いいただくため、大会ごとに掛金を徴収することはありません。
なお、競技会等の運営に携わる役員・講師ライセンス取得者はMFJが別に契約する傷害保険を適用するものとする（※競技会に出場する場合は、他のライセンスを必要とする）。

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。

20-2-4　ロードレースの車両の変更については、付則4 ロードレース競技規則⑫出場車両及びマーキング部品の変更（83頁）が適用される。

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告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。

25-1-1　モトクロスの車両保管時間は20分間とする

※付則15モトクロス競技規則29レース後の車両検査（214頁）参照
参照：付則16全日本モトクロス選手権大会特別規則20レース後の車両検査（226頁）

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、公式に与えられる得点（ポイント）は、46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」（45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（ただし、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（小数点以下２桁は四捨五入）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1/2（小数点以下２桁は四捨五入）のポイントを与える）
走行が３周以上＝再スタートが不可能な場合は2/3（小数点以下２桁は四捨五入）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	MFJスポーツ傷害基金掛金
予選が１回も行われず中止	選手受付した全員に返却	MFJスポーツ傷害基金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　モトクロス、**トライアル**における抗議受付時間は下記に記す。
※付則15モトクロス競技規則 31 抗議（215頁）参照
付則16全日本モトクロス大会特別規則 22 抗議（226頁）参照

付則19トライアル競技規則 18 抗議（257頁）参照

30-2　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。

30-3　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。

30-4　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、充分に実情を調査した上で裁定を下すものとする。

30-5　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）。

30-6　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。

30-7　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、３日以内において、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。ただし、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、当該ライダーへの通告時刻より１時間以内に「裁定委」宛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３日以内に提訴理由、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（提）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事務局に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。また、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。ただし、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、裁定機関がこれに異議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。ただし、証人は知り得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。ただし、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できない。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ー／ストップ＆ゴーペナルティー	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	国内規律裁定委員会／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	国内規律裁定委員会／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	国内規律裁定委員会／中央審査委員会

※ストップ＆ゴーペナルティーの手順は付則４ロードレース競技規則の「18スタートにおける反則（18-2-2-2）」（90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、2011年１月１日から施行する。

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、㈶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 2011年度昇格ポイント対象期間

2011年度の昇格ポイント対象期間は2011年１月１日から、2011年10月31日までとし、昇格となった資格が有効となるのは2012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度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。

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→国内の場合を除く）。

申請昇格の権利を得て、翌年度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

⑫特別昇格およびその手続き（52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（51～52頁参照）。

3-5　再昇格規定とは

ライセンスを降格した者が⑬**再昇格基準に明記された成績を修めた**場合、ライセンスは再度昇格する（52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　**地方選手権等のランキング決定基準に特別な記載がない場合は、14全日本ランキング決定基準（53頁）を適用する。**

4-3　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、④のポイントが適用される。

4-4　トライアルジュニアクラスは、国内B級クラスとの混走が認められるため、②のポイントが適用される。

①ロードレース・地方選手権

※全日本ロードレース選手権のポイントは付則5 19-3項（108頁）が適用される。

（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	4-5	2-3	0-1
1位	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	10	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全日本トライアル選手権・トライアル地方選手権

※全日本国際A級スーパークラスは、出場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。

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
得点	20	17	15	13	11	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

③トライアル県大会

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10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

④全日本モトクロス選手権・モトクロス地方選手権／全日本エンデューロ選手権

※モトクロス県大会は⑤のポイントスケールが適用される

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モトクロス県大会

	予選出走台数					
順位	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、そのクラスの予選レースのスタートラインに並んだ総台数とする。ただし、公式予選がない場合は、決勝のスタートラインに並んだ総台数とする。

⑥MOTO1オールスターズおよびMOTO1エリア選手権

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

※予選出走台数１台以下は不成立とする。
※完走者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

⑴　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。

特別審査

MFJジュニアライセンスにて公認・承認競技会に参加し、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、MFJロードレース委員会が特に認めた場合に限り、フレッシュマンまたは国内に昇格が認められる。

申請者は、当該年度有効なMFJジュニアライセンスを所持している者に限られ、所定の申請用紙に必要事項を記入し、顔写真、成績を証明するリザルト、申請料5,000円を添え、MFJ本部へ申請する。

なお、この特別審査は年度途中でも申請することができる。

所定の申請書はMFJ事務局に準備されており、希望者にはMFJ事務局より送付される。（またはMFJホームページよりダウンロードし取り出すことができる。）

※この特別審査が認められた場合、ライセンスの切替え手続きを速やかに行わなければならない。ライセンスの切替え手続きが完了するまでは、ジュニアライセンスの資格とする。

申請可能なクラス（MFJ承認競技会に登録されているもの）

筑波サーキット	J-GP3・S80・TC-mini	
オートポリス	J-GP3	
岡山国際	J-GP3・S8・ミニバイク耐久・ミニスプリント（ドリーム50・レトロ50）・SP2・ノーマル250	
SUGO	J-GP3・S12他ミニバイクカテゴリー（ミニ耐久含む）	
鈴鹿サーキット	鈴鹿サンデーロードレース	J-GP3
	FUN&RUN! 2-Wheels	APE100&XR100Motard-ST・KSR-ST ※Mini-Moto4耐は除外する。
もてぎ	J-GP3	
HSR九州	J-GP3	

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。

⑴　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算は不可）。

※走行証明の有効期間は発行日より１年間。

⑵　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）。

⑶　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）。

⑷　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J-GP3/ST600/JSB1000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	40点以上
筑波選手権	40点以上
もてぎ選手権	40点以上
鈴鹿選手権	50点以上
岡山選手権	35点以上
九州選手権	60点以上

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　特別審査（成績を理由とする申請）
原則として、自動昇格ポイント基準と同等の技量を持つ者で、MFJモトクロス委員会が特に認めた場合に限り、昇格が認められる。
申請者は、当該年度有効なMFJジュニアライセンスを所持している者に限られ、所定の申請用紙に必要事項を記入し、顔写真、成績を証明するリザルト、申請料5,000円を添え、所属のMFJ加盟団体（21頁参照）へ申請する。
所定の申請書はMFJ事務局に準備されており、希望者にはMFJ事務局より送付される。（またはMFJホームページよりダウンロードし取り出すことができる。）
なお、この特別審査は年度途中でも申請することができる。
※この特別審査が認められた場合、ライセンスの切替え手続きを速やかに行わなければならない。ライセンスの切替え手続きが完了するまでは、ジュニアライセンスの資格とする。

6-1-3　特別審査（体格を理由とする申請）
原則として、身長が160㎝以上あり本人が昇格を望む場合に申請ができ、MFJモトクロス委員会にて承認された場合に昇格が認められる。
申請者は、当該年度有効なMFJジュニアライセンスを所持している者に限られ、所定の申請用紙に必要事項を明記し、顔写真、申請料3,000円と、身長が160㎝以上あることを証明する公的な書類（学校での身体測定結果、または医療機関等で発行される証明書等）を添え、MFJ本部へ申請する。
所定の申請書はMFJ事務局に準備されており、希望者にはMFJ事務局より送付される。（またはMFJホームページよりダウンロードし取り出すことができる。）
なお、この特別審査は年度途中でも申請することができる。
※この特別審査が認められた場合、ライセンスの切替え手続きを速やかに行わなければならない。ライセンスの切替え手続きが完了するまでは、ジュニアライセンスの資格とする。

6-2　ジュニア➡国内A級

6-2-1　申請昇格（申請期日：2011年12月31日消印有効）
公認競技会（2011年10月31日まで）において各地方で下記に示すポイント以上を獲得し、昇格申請を提出した者。（複数の地方にまたがるポイントの合計はしない）

注：ポイントは［4自動昇格に必要な得点（ポイント）］（46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	125	60	50	60	40	70	120	90

6-3　国内B級➡国内A級

6-3-1　自動昇格

公認競技会（2011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（複数の地方にまたがるポイントの合計はしない）。

※85ccクラス以下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	100	50	100	180	200	210	135

注：ポイントは［4自動昇格に必要な得点（ポイント）］（46頁）による。

6-4　国内A級➡国際B級

6-4-1　自動昇格

公認競技会（2011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（複数の地方にまたがるポイントの合計はしない）。

※85ccクラス以下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	250	180	100	200	200	250	260	200

注：ポイントは［4自動昇格に必要な得点（ポイント）］（46頁）による。

6-5　公認競技会とは2011年10月31日までに開催される地方選手権シリーズおよび県大会をさす。

6-6　国際B級➡国際A級

6-6-1　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。**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。**

6-6-2　申請昇格（申請期日：2011年12月31日消印有効）

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、かつ所属のMFJ加盟団体の許可を得た者。

6-7　モトクロス全国大会選抜クラスの昇格

6-7-1　申請昇格（申請期日：2011年12月31日消印有効）

ⓐ　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

ⓑ　選抜クラスに出場し、得たポイントは各地方の昇格ポイントに加算される。

6-8　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５点が加えられる大会が認められる。

※ 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 トライアルライセンスの昇格

7-1　ジュニア➡国内B級

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。

7-2　ジュニア／国内B級➡国内A級

ジュニア部門は国内B級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。

自動昇格

公認競技会（2011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	九州 (沖縄)
得点	**80**	**70**	**60**	**50**	**60**	**65**	**100**	**60**	45

注：ポイントは［④自動昇格に必要な得点（ポイント)］(46頁）による。

7-2-1　沖縄県シリーズは地方選手権と同じ扱いとし、地方選手権と同様のポイントスケールが適用される。［④自動昇格に必要な得点（ポイント)］(46頁）②適用

7-3　公認競技会とは、2011年10月31日までに開催される地方選手権および県大会をさす。

7-4　国内A級➡国際B級

自動昇格

地方選手権（2011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	九州 (沖縄)
得点	**1**	**2**	**6**	**4**	**5**	**5**	**2**	**3**	1

7-5　国際B級➡国際A級

7-5-1　自動昇格

全日本選手権ランキングで、１位～５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。

7-5-2　申請昇格

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、かつ所属のMFJ加盟団体の許可を得た者。(申請期限：2011年12月31日消印有効)

7-5-2-1　沖縄県シリーズは対象外とする。

7-6　その他

7-6-1　地方選手権におけるボーナスポイント

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**５**点が加えられる大会が認められる。
※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。

7-6-2　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位までの入賞者は、IBクラスへ昇格の申請ができる。(申請期限：2011年12月31日消印有効)

7-7　全日本選手権　国際A級⬌国際A級スーパークラス

7-7-1　申請昇格

全日本選手権国際A級ランキングで、２位～５位にランクされた者は、申請によりスーパークラスへの移動を申請することができる。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。また**シーズン途中でのクラス移動は不可とする。
(申請期限：2011年12月31日消印有効)

7-7-2　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、**同点者のある場合はこの人数を超えることができる。また**シーズン途中でのクラス移動は不可とする。
(申請期限：2011年12月31日消印有効)

7-7-3　自動昇格

全日本選手権国際A級ランキングでシリーズチャンピオンを獲得した者は、翌年自動的にスーパークラスへ登録される。

7-7-4　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。
(ただし、世界選手権ポイント獲得者等、トライアル委員会が特に認める者は除く)

8 スーパーモタードライセンスの昇格

8-1　スーパーモタードB級➡スーパーモタードA級

8-1-1　地方選手権からの昇格

・自動昇格

MOTO1エリアシリーズのmoto1OPEN・moto2クラスで、10月31日までに開催される下記シリーズで当該エリア当該クラスにおいてB級シリーズランキング上位３位を自動昇格とする（昇格の拒否はできない）。

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。

・関東・東北、近畿・中部、中国・四国、九州シリーズ

・申請昇格

MOTO1当該エリアシリーズのmoto3クラスにおいて、B級シリーズランキングで上位３名までの者は、申請によりスーパーモタードA級に昇格できる。**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。**また、昇格希望する場合、昇格手続が完了するまでの競技会に出場はできない。

申請期限　**2011年12月31日**消印有効

・関東・東北、近畿・中部、中国・四国、九州シリーズ

8-1-2　MOTO1エリア沖縄シリーズのmoto1OPEN・moto2・moto3クラスで各クラス上位３名には、申請昇格の権利がある。**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**（申請期限**2011年12月31日**消印有効）。

9 エンデューロライセンスの昇格

9-1　自動昇格

9-1-1　全日本インターナショナルBクラスのシリーズランキング１位～３位の者は2012年インターナショナルAクラスへ登録される。

9-1-2　全日本ナショナルクラスで**60**点以上獲得した者は国際ライセンスへ昇格し、2012年インターナショナルBクラスへ登録される。

9-1-3　**2011年東日本エリア選手権シリーズのナショナルクラスで、以下計算式に基づく数値以上のポイントを獲得した者は国際ライセンスへ昇格し、2012年インターナショナルBクラスへ登録される。**

有効ポイント開催数×25×60%

（例：有効ポイント５戦の場合…５×25×0.6＝75点）

※日程等問い合わせ先：東北エンデューロ部会（小松）TEL/FAX　0242-56-2325

9-2　**申請昇格**

2011年東日本エリア選手権シリーズインターナショナルBクラスのシリーズチャンピオンは翌年全日本選手権シリーズインターナショナルAクラスの出場が可能とする（申請期限：2011年12月31日消印有効）。

10 自動降格の基準

10-1　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。

●自動降格基表　　※2011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 ドラッグレース
	国内B級	国内A級	国際B級	国際A級	国際	A級
'09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
'08年（欠格2年）	〃	〃	〃	〃	〃	〃
'07年（欠格3年）	〃	国内B級	国内A級	〃	〃	〃
'06年（欠格4年）	〃	〃	国内B級	国際B級	国内	B級
'05年（欠格5年）	〃	〃	〃	〃	〃	〃
'04年以前	〃	〃	〃	国内A級	〃	〃

※ロードレースライセンス取得者（ジュニア、フレッシュマン、国内、国際）で、継続手続において、10年以上の欠格期間がある場合は、フレッシュマンライセンス再取得者は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）を取得するか、MFJ公認フレッシュマンライセンス講習会を受講し、修了証を取得しなければならない。国内ライセンス再取得者は公認サーキットライセンス及び当該サーキットの３時間走行証明印を提示するか、MFJ公認ロードレース国内ライセンス講習会を受講し、修了証を取得しなければならない。

※国際ライセンス発行特別申請（ロードレースのみ適用）

ロードレース国際から国内に自動降格となった場合、「国際ライセンス発行特別申請」の手続きを行い、ロードレース委員会の審査によって認められた場合に限り、国際ライセンスを取得できる。ただし、過去に特別降格により国内ライセンスを取得した場合を除く。

「国際ライセンス発行特別申請」は、申請料5,000円と欠格期間4年以降（国内ライセンス資格取得年）から未継続期間分と当該年度の会費を納めなければならない。会費の算出は、2011年度の会費を基準とする。

なお、ロードレース国際ライセンスが10年以上の欠格期間を有する者は、申請者自ら「国際ライセンス」所持者であった証明書（例：過去のライセンス、レースリザルト等）を提出しなければならない。

また、申請理由が、ロードレース界の貢献に資すると認められた場合は、会費負担の軽減が図られる場合もある。

11 特別昇格およびその手続き

11-1　前項各種目の自動昇格および申請昇格基準と同等とみなされる成績を得た者で、昇格を希望する者は、特別昇格の申請ができる。
その成績は、当該年の11月１日以降の公認競技会で得たものも考慮され審査の対象となる。

11-2　この申請は、所定の申請用紙に必要事項、および明確な申請理由を記入し、顔写真、成績を証明するリザルト、申請料3,000円を添え、所属するMFJ加盟団体（21頁参照）へ申請する。

11-3　この申請の受付は、当該年の11月１日から12月31日までに、所属のMFJ加盟団体へ到着することとし、期限を過ぎたものは受理されない。

11-4　この特別昇格についての審査は、MFJ加盟団体専門委員会および部会、MFJ専門委員会および部会で行われ、最終決定はMFJ中央スポーツ委員会の審査結果による。

12 特別降格およびその手続き

12-1　原則としてそのライセンス区分にて得点を得られないまま１年以上経過した者で、降格を希望する者は、特別降格の申請ができる。

12-2　この申請は、所定の申請用紙に必要事項、および明確な申請理由を記入し、顔写真、成績を証明するリザルト、申請料3,000円を添え、所属するMFJ加盟団体（21頁参照）へ申請する。

12-3　この申請の受付は、当該年の11月１日から12月31日までに、所属のMFJ加盟団体へ到着することとし、期限を過ぎたものは受理されない。

12-4　この特別昇格についての審査は、MFJ加盟団体専門委員会および部会、MFJ専門委員会および部会で行われ、最終決定はMFJ中央スポーツ委員会の審査結果による。

12-5　この特別降格承認後、降格が決められた日よりその年度の終了する日までは、再昇格基準が適用される。

13 再昇格基準

自動・特別降格が適用された年度のみ、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ことができる。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、所属するMFJ加盟団体へ所定（※）の再昇格申請書を使用し、成績結果（大会公式リザルト）と現在所持しているMFJライセンスを送付しなければならない。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が、トライアルのみ別に定める（※）。
所定の用紙はMFJオンラインマガジン［http://www.mfj.or.jp］よりダウンロードするか、またはMFJ本部へ請求する。

1）ロードレース
⑴ 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。
⑵ 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
⑴ 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。
⑵ 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。
⑶ 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
⑴ 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。
⑵ 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。
⑶ 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。
トライアルに限り⑴～⑶で資格を得た者は欠格期間10年以上を過ぎた場合でも適用することができる。ただし、所属するMFJ加盟団体のトライアル委員長の推薦状を必要とする。
⑷ 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。

14 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。
⑴ 全日本選手権シリーズ大会で得た得点を合計し、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。
⑵ 上記⑴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。
⑶ 上記⑵で決定できない場合、最終戦成績結果の上位順位の者を上位とする。（ヒートレースの場合はヒートごとの順位）
⑷ 上記⑶で決定できない場合、最終戦に近い同一大会成績結果の順位を比較し、上位順位の者を上位とする。（ヒートレースの場合はヒートごとの順位）
⑸ 上記⑷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。
⑹ 上記⑸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選手及びその他特別賞対象者の栄誉をたたえ、2011年12月に開催される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。

15 本規則の施行

本規則は、2011年１月１日から施行する。

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意図的に使用される量と頻度には制限がきかないため、病気や怪我の治療のために使用されるときとは比べられない危険性があります。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、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、世界アンチ・ドーピング機構（WADA）規定の禁止リスト並びにFIMメディカルコードに規定された禁止物質および禁止方法の使用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科す。

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　ドーピング防止規程

１．世界ドーピング防止規程及び日本ドーピング防止規程

1.1　MFJは世界ドーピング防止規程（以下、「WADA規程」という。）及び日本ドーピング防止規程（以下、「JADA規程」という。）に基づき、ドーピング・コントロールの開始、実施に対する責任を担うこととなった。

1.2　WADA規程に基づき、MFJは以下の役割及び責任等を担うものとする。

⑴　ドーピング防止方針及び規則がWADA規程及び日本ドーピング防止規程に準拠するこ

と。

⑵　国内競技連盟のドーピング防止方針及び規則がWADA規程及び日本ドーピング防止規程に準拠することを加盟又は承認の条件とすること。

⑶　㈶日本アンチ・ドーピング機構（以下、「JADA」という）と協力すること。

本条項⑷は現MFJとは合到していないが、WADA規程並びにJADA規程との整合性を取るために記載するものである。

⑷　国内競技連盟に通常登録していない競技者に対し、日本代表選手団の一員としてオリンピック競技大会に参加するための条件として、オリンピック競技大会の開催日の１年前から、要求された検体採取を受け、正確な最新の居場所情報をJADAに対し定期的に提出するよう義務付けること。

⑸　WADA規程又は日本ドーピング防止規程に違反した競技者又は競技者支援要員に対し、資格停止期間中、交付金及び助成金の交付の全部又は一部を停止すること。

⑹　ドーピング防止教育を奨励すること。

２．ドーピング防止規程の適用

2.1　本規程は以下の者に対して適用される。

⑴　MFJ

⑵　競技者

⑶　日本代表選手団のメンバー

⑷　競技者支援要員

⑸　国内競技連盟

2.2　ドーピング防止規則違反に対し、制裁措置が適用される。

３．義務

3.1　競技者は、以下の義務を負うものとする。

⑴　適用されるドーピング防止方針及び規則を理解し、遵守すること。

⑵　検体採取に応ずること。

⑶　ドーピング防止と関連して、自己が摂取し、使用するものに責任をもつこと。

⑷　医師に、禁止物質及び禁止方法を使用してはならないという自己の義務を伝え、自己に施される治療が、WADA規程に従って採択されたドーピング防止の方針及び規則に違反しないことを確認する責任をもつこと。

本条項（3.2）は現MFJとは合到していないが、WADA規程並びにJADA規程との整合性を取るために記載するものである。

3.2　MFJに通常登録していない競技者は、日本代表選手団の一員としてオリンピック競技大会に参加するための条件として、オリンピック競技大会の開催日の１年前から、要求された検体採取を受け、正確な最新の居場所情報をJADAに対し定期的に提出すること。

3.3　競技者支援要員は、以下の義務を負うものとする。

⑴　自らに又は支援する競技者に適用されるドーピング防止方針及び規則を理解し、遵守すること。

⑵　競技者の検査プログラムに協力すること。

⑶　競技者の価値観及び行動に対する自己の影響力を行使しドーピング防止の姿勢を育成すること。

4．検査

MFJは、WADA規程及び日本ドーピング防止規程に従い、ドーピング防止機関（JADAを含む）が行う検査の分析結果を承認する。

5．本規程違反

5.1　ドーピング防止規則違反を犯すことは、本規程に違反する。

5.2　ドーピング防止規則違反を犯したか否かを判断するために、WADA規程及び日本ドーピング防止規程の各第１条、第２条、第３条、第４条、第５条、第６条及び第17条が適用される。

6．ドーピング防止規則違反の承認

MFJは、全てのドーピング防止機関による、人がドーピング防止規則違反を犯したとの決定を承認し、かつ尊重する。ただし、その認定がWADA規程及び日本ドーピング防止規程に準拠し、関連団体の権限に基づく場合に限る。

7．MFJが科す制裁措置

7.1　ドーピング防止規則違反を犯したと認定された人は、MFJドーピングコントロール委員会の決定に従い、制裁措置の期間、日本代表選手団又はその選考の資格、MFJからの交付金、助成金及び補助金の交付の全部又は一部を受ける資格、並びに、MFJで役職に就く資格を失う。

7.2　制裁措置の期間は、WADA規程及び日本ドーピング防止規程の各第10条及び第11条に従って決定される。

7.3　MFJは、違反が１回目か２回目かを判断するにあたり、いかなるドーピング防止機関によって科された以前の制裁措置をも承認する。

8．懲戒措置手続

ドーピング防止規則違反が問われる全ての事件は、WADA規程及び日本ドーピング防止規程に準拠して判断され、WADA規程及び日本ドーピング防止規程の条項に従って、認定がなされ、不服申立がなされるものとする。

9．通知

本規程に基づいて制裁措置が科せられた場合には、MFJは科せられた制裁措置の詳細を下記宛に送付する。

⑴　国際オリンピック委員会および財団法人日本オリンピック委員会

⑵　WADA規程第14.1項及び日本ドーピング防止規程第14.3項に基づき、通知を受ける権利を有する者

⑶　当該人の国際競技連盟

⑷　WADA及びJADA

⑸　MFJが通知を必要と考えるその他の人

10．不服申立て

不服申立てについては、日本ドーピング防止規程第13条の規定に従うものとする。

11. ドーピング防止規則違反の審査

ドーピング防止規則違反を犯したとして記録された者が後日、当該ドーピング防止規則違反を犯していないことが判明した場合、又はその他の誤りがCAS、日本スポーツ仲裁機構又はドーピング防止機関により明らかになった場合、MFJはドーピング防止規則違反及びそのドーピング防止規則違反の結果として科せられた制裁措置を取り消すものとし、本規程第９条により制裁措置が科された旨通知された全ての人に対し、そのことを報告するものとする。

12. 解釈

12.1　本規程中、以下の語は以下の意味を持つものとする。

■「ドーピング防止規則違反」とは、WADA規程及び日本ドーピング防止規程の各第２条に記載されているドーピング防止規則に対する違反をいう。

■「競技者」とは、WADA規程及び日本ドーピング防止規程に定義されているとおりの意味を有する。

12.2　本規程で定義されていない語は、文脈より異なる意味を持つものを除き、WADA規程及び日本ドーピング防止規程で付与された意味を表すものとする。

第3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WADA認定の検査機関で行われる。

第12条

検体の分析は、世界アンチ・ドーピング機構検体分析規定並びにFIMメディカルコードに則って行われる。

第４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検体に違反を疑わせる異常所見があった場合には、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、本協会会長に報告する。競技者へは文書で通知し、所見に対する説明を求める。

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A検体と同所見の場合には、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５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とし、WADA規定に則って決定する。

⑴　厳重注意
⑵　資格停止　２年以内
⑶　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６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．本規則は、2011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、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、競技者は検査が終了するまで検査員の確認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

競技者は密封された採尿容器を複数の中から１つを選び、同性の検査員の確認のもとで、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キットを複数の中から１つ選び、尿をA、Bの検体容器に分けて入れ、検体容器を密封する。

第6条

競技者は、過去７日間にさかのぼって、使用した薬物を申告する。
また過去６ヶ月以内の輸血の有無についても申告する。

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すべて一致していること、

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検体に違反を疑わせる異常所見があった場合には、この時点で、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できる。

本細則は2011年１月１日から施行する。

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
▼ ロードレース地方選手権（サーキット選手権）の再編成のご案内…75

▼付則4　ロードレース競技規則

1 適用の範囲……77
2 ロードレース……77
3 競技会と開催クラス……77
4 公式シグナル……78
5 参加資格……79
6 出場申し込み……79
7 参加受理……79
8 ナンバープレート……80
9 ゼッケンナンバー……81
10 ライダーの装備……81
11 出場受付け……83
12 出場車両並びにマーキング部品の変更……83
13 車両の検査……84
14 ブリーフィング……84
15 公式予選……84
16 決勝レース出場台数……86
17 スタート方法……86
18 スタートにおける反則……90
19 ピットロードのスピード制限……91
20 “ウェット”および“ドライ”レース……91
21 レース中の行為……92
22 停車指示……94
23 レースの一時停止……94
24 赤旗中断されたレースの再スタート……96
25 リタイヤ（棄権）……97
26 レース終了……97
27 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）……98
28 レース終了後の車両保管と再検査……98
29 レースおよび大会の延期・中止等……99
30 抗議……99
31 違反に対する罰則……99
32 本規則の解釈……100
33 本規則の施行……100

▼付則5　2011年全日本選手権大会特別規則

1 公示……101
2 全日本ロードレース選手権参加者の行動規範……101
3 開催内容と競技会の基本スケジュール……101
4 参加定員……103
5 追加のクラス……104
6 コースと最多出場台数……104
7 予選の組み分け……104
8 大会審査委員会……105
9 参加資格……105
10 出場料およびMFJスポーツ傷害基金掛金……105
11 ピットクルー……105
12 レース当日の練習走行……105
13 ゼッケンナンバー……105
14 スペアマシン……106
15 ピットロードのスピード制限……107
16 タイムキーピングシステム……107
17 スターティンググリッド……107
18 レース距離……107
19 賞および得点……107
20 主催者の権限……108
21 ペナルティーの通告……109
22 タイヤ規制……109
23 スタート練習……110
24 JSB1000クラスのシード権……110
25 本規則の施行……111

▼付則7　GPフォーミュラ技術仕様……113
▼付則8　JSB1000技術仕様……133
▼付則9　ST600技術仕様……150
▼付則10　GP-MONOの仕様……168
▼付則11　ST250F技術仕様……182
▼付則12　耐久レースの追加仕様……198
▼付則13　ジュニアクラスの仕様……200
▼付則14　ミニバイクの仕様……203

※規則変更点は太字で示されています。

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、でき得る限りより安全に、かつ速く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安全に、かつ速く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、コース慣熱走行、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、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　自分が転倒もしくは故障で停止した場合、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　転倒したら状況判断により安全な所へできるだけ早く避難すること。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、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　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。

ロードレース地方選手権（サーキット選手権）の再編成のご案内

チャレンジカップ選手権（東日本、ウエスト、サウス）は近年の開催状況からは成立が困難となり、また設立当初の役割（全日本選手権への登竜門）を果たせなくなっていることから、2011年より地方選手権（サーキット選手権）と合併する形をとらせていただくことになりました。

地方選手権において国際ライダーの参加を可能とし、従来チャレンジカップで設定されていたクラスを維持し、各地域で競技指向の参加者のニーズに応えられる集約したレースを目指し、リニューアルいたします。

〈地方選手権の編成〉

（1） 地方選手権の正式カテゴリー

３クラスを地方選手権対象種目と定める。

J－GP３ ・ ST600 ・ JSB1000

（2） レースの形態

・排気量クラスごとにインタークラスとして「ロードレース国際ライセンス所持者」とナショナルクラス「ロードレース国内、フレッシュマン、ジュニアライセンス所持者」のレースを設定する。

・インタークラスとナショナルクラスは、混走レースの設定も可能とする。

・JSB1000クラスは、さらに、単独クラスまたは各施設で設定されている承認競技クラスとの混走を許可される。

（3） リザルト（成績結果）と国際ライセンスへの昇格制度

・大会の成績結果は、インター(国際）とナショナル（国内）クラスで別成績管理とする。

・国際ライセンスへの昇格制度(ポイント)はナショナルクラスの「国内ライセンス所持者」に与えられる。

※１ フレッシュマンライセンスには昇格ポイントは付与されない（従来通り)。

※２ ジュニアクラスはJ-GP３クラスのみ参加が許可される（従来通り)。

※３ 国内ライセンス所持者がチャレンジカップ優勝時に設定されていた昇格制度は廃止。

（4） クラス構成

排気量クラス	クラス呼称	ライセンス	昇格ポイント ○付与、×付与しない
J-GP3	インター(Int) J-GP３	国際	×
	ナショナル(Nat) J-GP3	国内	○
		フレッシュマン	×
		ジュニア	×
ST600	インター(Int) ST600	国際	×
	ナショナル(Nat) ST600	国内	○
		フレッシュマン	×
JSB1000	インター(Int) JSB1000	国際	×
	ナショナル(Nat) JSB1000	国内	○
		フレッシュマン	×

〈J-GP３クラスの参加車両について〉

GP-MONOクラスは、2011年より地方選手権（サーキット選手権）において　J-GP３クラスに統合され、GP-MONO車両が参加することとなります。
下記の表が、参加車両区分を表しています。

J-GP３クラスに参加できる車両

J-GP３クラス			２ストローク	４ストローク	
			GP125車両	プロト車両	GP-MONO車両
全日本選手権			○	○	
地方選手権	インタークラス	国際	○	○	○
	ナショナルクラス	国内	○	×	○

○　参加可能車両　×　参加不可車両

以上

付4則 ロードレース競技規則

MFJ ROAD RACE

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分される。

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

2-2　耐久レースの定義：①レースの総走行距離が130㎞を超えるもの、もしくは走行時間２時間以上。
②チーム単位（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。

1）チャレンジカップ選手権の廃止に伴い、地方選手権は、国際ライセンス所持者の参加する「インター(Int）クラス」と国内ライセンス所持者の「ナショナル（Nat）クラス」に区分される。

2）国内ライセンスから国際ライセンスへの昇格は、地方選手権ナショナル（Nat）クラスが対象となる。

出場可能ライセンス	大会格式	昇格ポイント対象種目 自動昇格	自動昇格対象外クラス （特別昇格申請可能）	**その他承認レース** （特別昇格申請可能）
国際ライセンス	全日本選手権	J-GP3、J-GP2、ST600、JSB1000、GP-MONO		**プロダクション、シングル、ツイン、S80の承認ロードレースカテゴリー**
国際ライセンス	**地方選手権インタークラス（Int）**	**Int J-GP3、Int ST600、Int JSB1000**		
国内ライセンス	**地方選手権ナショナルクラス（Nat）**	**Nat J-GP3、Nat ST600、Nat JSB1000**	**ST250F**	
フレッシュマンライセンス			**Nat J-GP3、Nat ST600、ST250Fなど**	
ジュニアライセンス			**Nat J-GP3、ST250F**	

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。
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。
※全日本選手権は昇格対象外クラス（全日本選手権GP-MONOクラスは国内ライセンス所持者も参加可能）
※フレッシュマン・ジュニアライセンスで地方選手権参加の場合、昇格にかかわるポイントは付与されない。

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に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、追い越される場合に振動状態で提示される。

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。

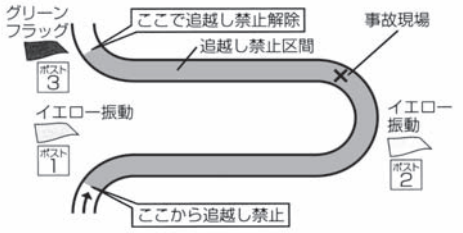
4-1-3-2　赤旗及びレッドライト：競技中断。全てのライダーは、最大限の注意を払ってそれぞれのピットに戻る。

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。

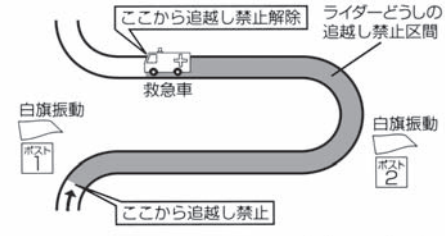
4-1-3-4-1　装備及び車両にトラブルがある場合にも提示され、当該車両は直ちにピットに戻りオフィシャルの指示を受けなければならない。

■黄旗の基本的な出され方



コースの前方に転倒などの危険な状況が起きていることを知らせています。ポストでは黄旗を振動させて知らせますので、そのポストから追い越し禁止となります。そのまま減速し、最大限の注意を払いながら危険な状況が起きている地点を通過します。さらに、追い越し禁止は続き、緑旗が提示されるポストを過ぎたら追い越し禁止が解除されます。黄旗の振動に代わりに、イエローライトの点滅によって危険を知らせる場合もあります。

■白旗の基本的な出され方



救急車などの介入車両がコース上にあることを知らせる旗です。救急車などを追い越すことは認められていますが、白旗の振動表示されているポストから救急車などを追い越すまで追い越し禁止となります。白旗の振動と黄旗の振動表示が同時に示されている場合は、黄旗の振動と同様、緑旗の提示があるポストまで追い越し禁止となります。

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）＋SCボード
セーフティーカーの介入によるレースの一時中立化（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

4-2-1　イエローライト（黄色燈）の点滅　黄旗と同意味。

4-2-2　グリーンライト（緑色燈）　緑旗と同意味。

4-2-3　レッドライト（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、MFJ国内競技規則第３章競技会〔⑬競技参加者〕（35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**MFJスポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金不要）**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**MFJスポーツ傷害基金掛金（平**

成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため不要）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、**MFJスポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため不要）**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とする。

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、**MFJスポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため不要）**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シートカウルの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によってもまたはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。

JSB1000、ST600、**J-GP2**クラスは、モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーの方向に向けるゼッケンナンバーの装着が認められる。

シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントのナンバーと同じサイズでなければならない。

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替わりに、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。

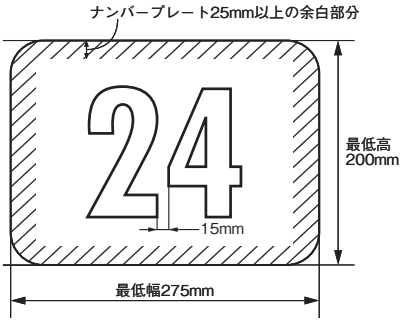
8-4　JSB1000、ST600、J-GP2のサポートナンバーは、クラス別技術仕様の〔ナンバープレート及びカラー6-6項、ナンバープレート11-7-1項〕に適合していなければならない。

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ために、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。

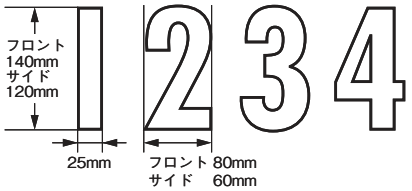
フロントナンバーとシートカウル上部の寸法は

最低高　：140㎜
最低幅　：80㎜（１の場合25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜



サイドナンバーとサポートナンバーの寸法は

最低高　　：120㎜
最低幅　　：　60㎜（１の場合25㎜）
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を基準とするゴシック体とする。また、影つき数字などは認められない。

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数字の周囲には最低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。

J-GP3	黒地に白文字（２スト車両）		**赤地に白文字（４スト車両）**
J-GP2	緑地に白文字	STクラス	白地に黒文字
JSB1000クラス	黄地に黒文字	GP-MONO	赤地に白文字

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、車検長の判断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ース型のもので、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　転倒時の迅速なレスキューならびに自己安全のためにも、ライダーのヘルメットをスムーズに脱がすヘルメットリムーバーを着用しなければならない。

10-2　ライダーの服装

10-2-1　レーシングスーツ

10-2-1-1　皮革もしくは皮革と同等の素材（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。
〈MFJ公認レーシングスーツ認証マーク〉

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をカタカナで血液型をアルファベットで明記しなければならない。

10-2-1-6　エアバッグベスト並びにエアバッグ機能付きレーシングスーツを使用することが認められる。使用する場合は車検時に申告すること。

10-2-1-7　レーシングスーツに脊柱プロテクションが装備されていない場合、別体の脊柱プロテクションの装着が義務付けられる。
脊柱プロテクションの外側は硬質の樹脂製で内側は衝撃緩衝の素材でなければならない。
脊柱プロテクションは後背部の頸の付け根から腰、幅は脊柱を中心に全幅最低150㎜の範囲を覆うものでなければならない。

10-2-1-8　胸部を保護するプロテクションの装着が**義務付けられる。**
胸部プロテクションは衝撃緩衝効果のある素材でなければならない。
胸部プロテクションの保護範囲は、心臓／肺への衝撃を緩衝する形状でなければならない。

10-2-2　ブーツ・グローブ
皮革もしくは皮革と同等の素材（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 出場車両並びにマーキング部品の変更

12-1　車両変更

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。

エントリー終了後から公式車検終了前までの車両変更手数料は5,000円とする。

12-2　マーキング部品の変更

公式予選前から決勝レースの開始までの定められた時間内にマーキング部品（フレームボディおよびエンジンまたはその両方）を交換する必要が生じた場合は、競技監督に申告し、元の部品を提示および車検において保管されることを条件にマーキング部品の交換が認められる。

変更手数料は、1回10,000円とする。

当該車両が決勝レース後の再車検対象の場合、保管された部品も分解検査の対象とする。

12-2-1　「公式予選」へのマーキング部品変更期限

変更申請は公式車検終了後、または、前日の当該クラス練習走行の最終セッション終了後１時間以内とする。

変更した車両の再車検を、当該クラスの公式予選開始１時間前までに完了すること。以降、公式予選セッション中の変更はできない。

ただし予選が複数回の場合は、１回目の予選終了後１時間以内に変更申請を行い、変更した車両の再車検を２回目の公式予選開始１時間前までに完了すること。

12-2-2　「日曜朝ウォームアップ走行（全日本等)」へのマーキング部品変更期限

変更申請は当該クラスの公式予選最終セッション終了後１時間以内とする。

変更した車両の再車検を、当該クラスのウォームアップ走行１時間前までに完了すること。

ウォームアップ走行中の変更はできない。

12-2-3　「決勝レース」へのマーキング部品変更期限

変更申請は公式予選（ウォームアップ走行がある場合はウォームアップ走行）または、決勝２レース制の場合は第１レース終了後１時間以内とする。

変更した車両の再車検を、定められた当該クラスのサイティングラップ開始30分前までに完了しなければならない。

12-3　スペアマシンのマーキング部品を交換する場合も、12-2の条項が適用される。

12-4　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。

12-5　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。

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、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／全日本選手権においては２ストローク・４ストロークともに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。

止むなく欠席する場合は、チーム責任者が事前に書面にて申請し、競技監督の許可を受けなければならない。

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

・予選通過基準タイム

全日本選手権：トップタイムの110％以内（JSB・GP-MONO除く）

・JSBクラス、GP-MONO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。

・**地方**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１セッションの一部でもコース状況の変化（降雨または部分的なウェット路面等）に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（頭取り）で決定した場合のグリッドは、コース状態に関わらず、各予選組のトップのタイムを比較しその順番で各組の上位から交互に振り分け、総合予選結果表が発表される。

15-2-7-4　予選組数とグリッド数によって端数が出る場合の優先順序も総合予選結果に基づくものとする。

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（リタイヤ）を届け出なければならない。

15-2-10　ウェイティング（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　ウェ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総合予選結果での上位３名までとする。

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ェ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（90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、マシンとともにウェ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掲示は省略され、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は、１周とする。

サイティングラップ開始後のグリッドと**ピットロード**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。

ただし、全日本選手権は、グリッド上でタイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。マシン１台につき１台のジェネレーターとする。

そのジェネレーターは、持ち運び可能なハンディタイプとし、車両の後方に置かれなければならない。

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（スペアマシン登録車両のみ。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。

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パラソルを持って立つ１名、主催者の認めるTVクルー、および必要なオフィシャル以外の人間は全員グリッドから退去しなければならない。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止される。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ラップを開始しなければならない。

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　スタートオフィシャルの振動するグリーンフラッグの指示で、ライダーはスタートし、１周走行する。

17-4-9-3　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　ウォームアップラップが開始されたら、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・ペナルティーが科される。

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・ペナルティーが科せられる。ペナルティーは当該ライダーのチームにもボードで通達されなければならない。

17-4-10-3　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及び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ーカーが追尾する。
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できる。
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ー
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・ペナルティーが科せられる。ただし、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］（44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　ジャンプスタートの定義は、スタート合図が行われる前に（シグナルの場合は：レッドライトが点灯している間に）停止位置から車両が前進した場合とし、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ーが科せられる。
18-2-1　競技結果への30秒の加算。
18-2-2　ストップ＆ゴー・ペナルティー
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（ペナルティー・ストップボード）をコントロールラインで提示する。
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回目の提示を受けてもピットインせず、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、原則的に一台ごとに停止させる。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提示する場合もある。

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

18-2-6　ストップ＆ゴー･ペナルティーの際は、途中ピットボックス等に停車することなく、ペナルティーを受けなければならない。この規則に違反した場合は、ストップ＆ゴー・ペナルティーの手順が繰り返される。

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ーが科せられる。

18-4　ペナルティーは、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 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60㎞/h以内とする。

違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時における違反への罰則は、違反１回に対してストップ＆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。ただし、レース終了までにペナルティーが消化できない場合は、競技結果に30秒加算する場合もある。

20 “ウェット”および“ドライ”レース

20-1　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。ウエットの場合、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される。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。

20-2　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。

20-3　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。

20-4　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。

21 レース中の行為

21-1　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〕(35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。

21-1-1　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。

21-1-2　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次の補助ができる。

・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。

21-1-2-1　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：ストップ & ゴー・ペナルティー

最終ラップ等ストップ&ゴー・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。

21-1-3　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。

21-1-4　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。

21-1-5　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。

また、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。

21-1-6　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。

21-1-7　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。

21-1-8　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。

21-2　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ヤ扱いとならないが、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ヤ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。

21-2-1　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。

21-2-2　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。

21-2-3　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。

21-2-4　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。

21-3　ピットアウト

21-3-1　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。

21-3-2　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。

21-3-3　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。

21-4　ピット作業

21-4-1　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。

21-4-2　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。

21-5　ピット作業人員

21-5-1　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。

21-5-2　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ピットクルー〕参照）（105頁）

21-5-3　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。

21-5-4　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）。

21-5-5　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。

21-5-6　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。

22 停車指示

22-1　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。

22-2　天災、大事故等の不慮の事態が発生した場合、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。

23 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、23-1赤旗を掲示するか23-2セーフティーカーを導入するの２つの方法のいずれかを選択することができる。

23-1　赤旗を掲示する場合

23-1-1　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減速し、ピット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。

23-1-2　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場合、当該レースは無効とされ、再レースが行われる。もし再レースのスタートが不可能な場合、このレースの中止が宣言され、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）。

23-1-3　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）の場合、レースの最終結果は複数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、最終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。

例：30周のレースの場合

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。

23-1-4　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の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、通常のポイントが与えられる。

23-2　競技の一時中立化
(事故発生時に競技監督の判断によって、セーフティーカーが介入してレースを一時中立化し、スロー走行で先導し、その間に事故処理を行う方法)。

23-2-1　競技監督の決定により、レースを一時中立化するためにセーフティーカーが使用される場合がある。セーフティーカーとは、イエローライトとグリーンライトを装備し、車両の後部に「SAFETY CAR」(以下セーフティーカー) と書かれた車両のことを言う。

23-2-2　セーフティーカー導入の手順は以下のとおりとする。
セーフティーカーを導入する場合の詳細は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。セーフティーカーは、ライダー又はオフィシャルが危険な状況であるがレースを中断するほどではない場合に使用される。

セーフティーカー導入手順

(1) 競技監督がセーフティーカー導入を決定したら、直ちに全てのフラッグマーシャルポストからホワイトクロス (白い斜め十字の入った赤旗) 旗と「SC」と書かれた白いボード (以下SCボード) が提示され、セーフティーカーの活動が終了するまで保持される。
(2) セーフティーカーはイエローの回転灯を点灯し、ピットレーンよりスタートするセーフティーカーは先頭車両の位置に関係なくトラック上に合流する。
(3) セーフティーカーが導入中も周回数はカウントされる。
(4) 全ての競技車両はセーフティーカーを先頭に一列に整列し、それぞれ車両5台分 (10m) 程度以内の車両距離を保持して走行を続けなければならない。この時、競技車両同士及びセーフティーカーの追い越しは、以下の場合の例外時を除き厳禁とされる。
(例外)
・セーフティーカーから合図を受けた場合。
・前方を走行する車両がトラブル等で隊列について行けず、そのライダーから合図を受けた場合 (トラブル等により隊列について行けなくなったライダーは、ラインを外し後続車に合図しなければならない)。
(5) セーフティーカーは事故処理が終了し、なおかつレースの先頭車両が、セーフティーカーの直後につき、残りの車両がさらにその後方に整列するまで走行を続ける。
(6) 競技監督からの指示に基づき、セーフティーカーから先頭車両との間にいる車両に対して、グリーンライトを使ってセーフティーカーの前に出るよう合図する。これらの車両は最大の注意をもって走行し、他の車両を追い越さず走行を続け、再度セーフティーカー後方の車列につく。
(7) 特定の状況下では、競技監督はセーフティーカーにピットレーンを使用することを要請できる。この場合、セーフティーカーはイエローライトが点灯していることを条件として、全車はセーフティーカー後方に続いて追い越しをすることなくピットレーンに進まなければならない。この状況にてピットレーンに入った車両は自己のガレージエリアに停車することができる。
(8) セーフティーカー後方に一旦先頭ライダーがついた後、先頭ライダーがピットインした場合、先頭ライダーの次に位置するライダーをリーダーと見なし、そのままの隊列で周回を継続する。

セーフティーカー導入中のピットイン・アウト

⑼ セーフティーカー導入の間にピットインすることは許可される。セーフティーカー導入中にピットアウトする場合は、ピットレーン出口にあるグリーンライトが点灯されている間のみ許可される。
それ以外はレッドライトによりピットレーン出口は閉鎖される。ピットアウトできなかった車両は、次のグリーンライトまで待たなければならない。

⑽ この間スペアマシンとの交換は認められない。

競技再開手順

⑴ 競技監督が次のコントロールライン又はスタートラインからのレース再開を決定したら、セーフティーカーはイエローライトを消灯する。この時点で、セーフティーカー後方に並ぶ先頭車両が走行ペースを決定することができる。

⑵ セーフティーカーはその周の終了時点でピットレーンに入る。

⑶ セーフティーカーがピットレーンに進入すると同時に、全てのフラッグマーシャルポストからホワイトクロス旗とSCボードは一斉に撤去される。

⑷ 競技再開はシグナルブリッジにグリーンライトが点灯されることで合図され、同時にフラッグマーシャルポストではグリーンフラッグが振動表示される。
ただし、各車両は、コントロールライン又はスタートライン（ピットレーン含む）を通過するまでは、追い越しは厳禁とされる。

セーフティーカー先導によるレース終了

セーフティーカー導入中にレースが終了した場合、セーフティーカー先導のまま全車チェッカーフラッグを受けるものとする。

セーフティーカーを導入する場合の詳細は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

24 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赤旗が掲示されてから30分以内に設定される。

24-1 競技結果が２周以下の場合の再スタートには下記が適用される。

24-1-1 全ライダーがスタートできる。

24-1-2 マシンの修理・給油ができる。

24-1-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。

24-1-4 登録され車検に合格しているスペアマシンに変更できる。
また「⑿出場車両ならびにマーキング部品の変更」の規則は適用されない。

24-1-5 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。
（スタートディレイドにより周回数が減算されていた場合、周回数の減算を取り消し、元のレースと同じとする）

24-1-6 グリッドポジションは本来のレースと同じとする。
（ジャンプスタートのペナルティー対象者およびスタートディレイドの原因となり最後方グリットへ移動したライダーは元のグリッドにもどる）

24-1-7 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。

24-1-8 スタートの手順は通常にサイティングラップから始められ、再スタート可能な選

手が、スターティンググリッドについたことが確認された段階で、「ウォームアップラップ開始**1分前もしくは30秒前**ボード」が提示され、**エンジンの停止を省略する場合がある。**

24-2　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。

24-2-1　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。

24-2-2　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。

24-2-3　転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。

24-2-4　マシンは修理・給油ができる（耐久を除く）。

24-2-5　登録され車検に合格しているスペアマシンに変更できる。
また、「12出場車両ならびにマーキング部品の変更」の規則は適用されない。

24-2-6　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）。

24-2-7　グリッドポジションは第1レースの結果に基づく。

24-2-8　レースの最終結果は、複数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、最終レースの順位が優先される。

25 リタイヤ（棄権）

25-1　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］（39頁）による。

25-2　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。

25-3　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。

26 レース終了

26-1　トップのライダーにチェッカーフラッグが提示された後、引き続き後続ライダーにも特別規則に示す時間提示される。この時間が経過した時をもってレース終了となる。

26-1-1　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。

26-1-2　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。

26-2　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フラッグと青旗を提示する。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。

26-3　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。

27 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）

27-1　優勝者

27-1-1　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とする。

27-1-2　写真判定が用いられる場合には、勝者の決定はフロントタイヤの先端がフィニッシュラインを通過した順とする。**同時の場合、レース中のベストラップタイムによって順位が決定される。**

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、その時点の周回を終え、フィニッシュラインを通過した時点で終了となる。

27-2　順位

優先順位：

27-2-1　ピットレーンではなくコース上のフィニッシュラインで、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。

27-2-2　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。

27-2-3　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。

27-3　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。

27-4　得点

得点は、国内競技規則第３章競技会［27公式得点］（40頁）によって与えられる。

28 レース終了後の車両保管と再検査

28-1　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。

28-2　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。

28-3　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。

28-4　燃料検査

燃料検査の手順

28-4-1　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。

28-4-2　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。

28-4-3　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。

28-4-4　レース終了後、燃料タンク内には検査に必要な量が残っていなければならない。

28-4-5　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。

28-4-5-1　ひとつは検査用、ひとつは保管用として封印し、当事者によって署名され、主催者が保管する。

28-4-5-2　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。
28-4-5-3　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。
28-4-5-4　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。
28-4-6　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。
28-4-7　分析の費用負担は下記の通り
28-4-7-1　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。
28-4-7-2　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。
28-4-7-3　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。
28-4-8　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。
28-5　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。

29 レースおよび大会の延期・中止等

29-1　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。
29-2　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、**MFJスポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金の返却はない）**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。

30 抗議

30-1　抗議は、国内競技規則第３章競技会［30抗議］（41頁）による。
30-2　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。
30-3　ガソリンおよびタイヤに関する抗議の保証金は100,000円とする。

31 違反に対する罰則

31-1　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］（44頁）による。罰則は文書で該当者に通知される。
31-2　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。
31-2-1　罰金：10,000円以上　50,000円以下
31-2-2　失格
31-2-3　黄旗提示区間における違反には下記罰則を適用する。
31-2-3-1　黄旗区間における危険行為（追い越し・転倒・コースアウトなど）

黄旗区間における危険行為については、最大失格の罰則が科せられる。罰則の決定は大会審査委員会が違反の内容により、裁量決定する。

31-2-3-2　危険行為を原因とする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。ただし、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。

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、2011年１月１日より施行する。

付5則 全日本ロードレース選手権大会 特別規則

MFJ ROAD RACE

1 公　示

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

2 全日本ロードレース選手権参加者の行動規範

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

2-1　国内最高格式レース参加者であることを自覚し、競技規則を遵守することは勿論、子どもや社会から信頼されるスポーツマンシップ・フェアプレー精神による人格向上を目指さなければならない。

2-2　国際的視野をもってあらゆるスポーツに見識を広め、対外的な言動には、良識的責任ある模範的なスポーツ社会人でなければならない。

2-3　モーターサイクルスポーツファンはもとより善良な社会人に対して、常に温かく親切かつにこやかに接し、ファンの満足と社会的評価を高めなければならない。

2-4　大会期間中の服装は、チームウェアの着用等、モータースポーツ関係者として社会に誇示できるものでなければならない。

2-5　MFJ、プロモーター、各大会主催者が行うイベント（サイン会・撮影会・ピットウォーク等）及び関連プロモーション活動に誠実に協力しなければならない。

2-5-1　MFJプロモーションスタッフとのスタイル・スピーチ・行動の協議

2-5-2　大会間の合意されたプロモーション活動及び各種のインタビュー

2-5-3　公式練習・予選期間中のインタビュー

2-5-4　車載カメラ・通信機器・表示機器などの搭載協力

2-5-5　表彰式典と勝利者インタビューへの出席及びメディア向けインタビュー

2-5-6　公式スポンサーのプロモーション活動への協力

2-5-7　公式メディアへの露出協力

2-5-8　その他合意された事項

3 開催内容と競技会の基本スケジュール

3-1　全日本選手権対象種目とライセンス区分は次のとおりとする。

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

3-2　JSB1000クラスの予選・決勝方式は下記とする。
※詳細は大会特別規則に示す。天候等で変更される場合もある。

大　会	予　選	決　勝
第１戦　筑波	計時予選	１レース
第２戦　鈴鹿２＆４	ノックアウト方式	１レース
第３戦　SUGO２＆４	ノックアウト方式	１レース
第５戦　ツインリンクもてぎ	ノックアウト方式	１レース
第６戦　SUGO	ノックアウト方式	１レース
第７戦　オートポリス	ノックアウト方式	１レース
第８戦　岡山	ノックアウト方式	１レース
第９戦　MFJGP　鈴鹿	ノックアウト方式	２レース

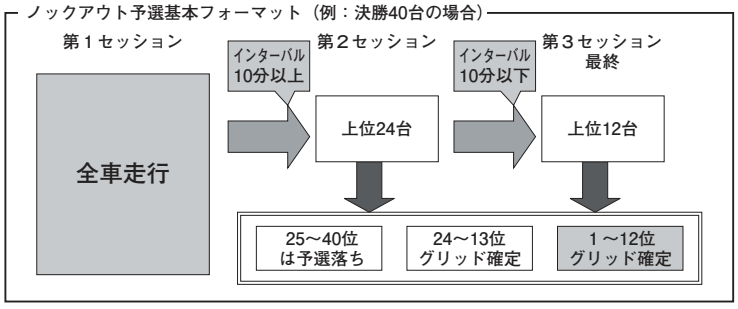
3-3　レースウィークの基本スケジュール

3-3-1　全日本選手権は下記基本スケジュールに基づき開催される。
月～木曜日：当該大会にエントリーしている選手の走行は禁止とされる。これに違反した場合罰則が適用される。
ただし、特別な事情によりMFJロードレース委員会が認めた場合は、ART走行または特別スポーツ走行が認められる。

大　会	特別スポーツ走行日
第１戦　筑波大会	**３月31日（木）**

金曜日：練習走行　ART走行
土曜日：公式予選
・予選最多出場台数以内であれば、１組、１回の予選とする。ただし、主催者によっては、２回とすることができる。

J-GP2 ST600 J-GP3	最多予選出走台数に満たないエントリーで予選１回で行なわれる場合 予選落ちがある場合　最低時間　40分 予選落ちがない場合　最低時間　35分 予選が２回行なわれる場合 予選1回目　最低20分　予選2回目　最低15分
JSB1000	〈計時予選方式〉 最多予選出走台数に満たないエントリーで予選１回で行なわれる場合 予選落ちがある場合　最低時間　45分 予選落ちがない場合　最低時間　40分 予選が２回行なわれる場合 予選1回目　最低20分　予選2回目　最低20分 尚、主催者判断により予選時間を増加することができる。
	〈主催者が定める予選方式〉 ・ノックアウト方式 第１セッション　１組の場合　30分以上　２組以上の場合　25分以上 第２セッション・第３セッションは、主催者が決める
GP-MONO	・予選１回　最低時間　20分 尚、主催者判断により予選時間を増加することができる。



主催者は、大会特別規則または公式通知により土曜日に決勝を行うことができる。

2011年土曜日決勝クラス（予定）

GP-MONOクラス：　第１戦筑波、第５戦もてぎ、第６戦SUGO、第７戦オートポリス、第９戦MFJGP鈴鹿

日曜日：午前　ウォーミングアップラン　各クラス最低10分

※土曜日に予選・決勝を行うクラスはウォーミングアップランの設定はない。

9：00～　決勝レース

3-3-2　予選順および決勝レース順は、主催者が定めることができる。

3-4　競技会の日程は巻末（369頁参照）に示す。

3-5　特記事項

3-5-1　J-GP3クラス

3-5-1-1　付則７GPフォーミュラ技術仕様10項に合致する「４ストローク250cc単気筒プロト車両」の参加が認められる。

参加者は、「出場車両申請書」を大会４週間前までにロードレース委員会に提出し、承認されたもののみ参戦が許可される。**年間エントリーは、簡素化車検の対象とする。**

3-5-2　J-GP2クラス

3-5-2-1　**付則7GPフォーミュラ技術仕様11項に合致する「J-GP2クラス４ストローク車両」の参加が認められる。**

参加者は、「出場車両申請書」を大会４週間前までにロードレース委員会に提出し、承認されたもののみ参戦が許可される。簡素化車検の対象外とする。

3-5-3　ST600クラス

第４戦オートポリス大会において決勝２レースが設定される。ポイントは付則５19-5項が適用される。

3-5-4　予告事項

3-5-4-1　全日本選手権におけるJ-GP3クラスへの２ストローク車両の参加は2011年までとする。

3-5-4-2　全日本選手権におけるGP-MONOクラスの開催は、2011年までとする。

4 参加定員

4-1　全クラス最大予選組２組までのフリーエントリーとする。

4-2　最大予選組を超えるエントリーのある場合、主催者が決定する。

4-3　最終戦のMFJグランプリは、出場者に下記の条件が設定される。

☆JSB1000クラス

①　全日本選手権JSB1000クラス**第８戦岡山大会**までのポイント取得者

②　前年度当該クラスチャンピオン

③　主催者またはロードレース委員会推薦

☆ST600、J-GP3クラス

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

①　全日本選手権の当該クラスにおいて**第８戦岡山大会**までのポイント取得者

②　主催者またはロードレース委員会推薦

☆J-GP2クラス

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

① 全日本選手権J-GP2クラス**第７戦オートポリス大会**までのポイント取得者

② 主催者またはロードレース委員会推薦

☆GP-MONOクラス

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

① 当該クラスにおいて**第８戦岡山大会**までのポイント取得者

② 主催者またはロードレース委員会推薦

4-3-1 エントリー締切後の全日本選手権当該クラスにおいて、ポイントを取得した者は、エントリーが認められる。

4-3-2 世界選手権・海外選手権出場者などの参加については、当該ライダーの実績をもとに主催者が参加の可否を決定する。

5 追加のクラス

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

6 コースと最多出場台数

6-1 コースはMFJが国際公認もしくは準国際公認したコースとする。

6-2 各施設の同時出走最多台数は以下のとおり。

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

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

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

7 予選の組み分け

予選が複数組に分かれる場合、組分けの優先順は、以下の通りとする。

7-1 第３戦までは、前年度の当該クラスのランキング順に振り分ける。

7-2 第４戦以降、エントリー締め切り時点の当該年度ランキング順とする。

7-3 前年度ランキングに載っていない場合やクラス変更を行ったライダーの場合は、指定されたゼッケンの若い順に振り分けられる。

※予選組分け対象者は、当該大会にエントリーしている者とする。

8 大会審査委員会

8-1　大会審査委員長はMFJロードレース委員会委員、もしくは主催者が指名する１級競技役員でMFJが任命する。

8-2　任命された審査委員長が定時までに会場に到着しない場合は、次席のものがこれにあたる。

8-3　審査委員長は必要に応じてエントラントの代表者を指名し、審査委員会に同席させることができる。ただし、投票権は与えられない。

9 参加資格

9-1　J-GP3・J-GP2・ST600・JSB1000クラスは、2011年度ロードレース国際ライセンス所持者

9-2　GP-MONOクラスは、2011年度ロードレース国際または国内ライセンス所持者
ただし、国内ライセンス所持者のエントリーは、以下の優先順位をもとに主催者にて決定される
ロードレース国内ライセンス所持者のエントリー優先順位
① 2011年度　当該施設**J-GP3クラスにおける**GP-MONOランキング順
② 2010年度　当該施設GP-MONOランキング順
③ 主催者推薦

9-3　JSB1000クラスと他のクラスのダブルエントリーは禁止される。

10 出場料

JSB1000クラス
出場料（１大会）スポット参戦者：30,000円　年間参戦者：20,000円
ST600・J-GP3・J-GP2・GP-MONOクラス
出場料（１大会）スポット参戦者：20,000円　年間参戦者：16,000円

11 ピットクルー

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

11-2　ピットエリアではライダー１名について３名までのピットクルーが作業できる。

12 レース当日の練習走行

12-1　レース当日の朝、各クラスごとに最低10分間の練習走行が行われる（土曜日に予選・決勝が行われるクラスを除く）。

12-2　天候等やむを得ない理由で短縮または中止される場合がある。

13 ゼッケンナンバー

13-1　前年度全日本選手権の有得点者で、当該クラスのランキング順位に従って年間指定ゼッケンナンバーが与えられる（JSB1000クラスは除く）。

13-2　その他の年間出場ライダーにはARTにより年間ゼッケンナンバーが指定される。

13-3　ランキング順位に従って定められたゼッケンナンバーを変更する場合は、MFJ中央スポーツ委員会にて許可が必要であり、別途定める料金を必要とする。

13-4　ナンバープレートおよびゼッケンナンバーについては、付則４ロードレース規則［8ナンバープレート・9ゼッケンナンバー項］および各クラスの技術仕様に適合してなければならない。

13-5　全日本選手権（ナンバープレート）規則

13-5-1　ナンバープレートの地色および数字の色は下記のとおりとする。
GP-MONOクラス　赤地に白文字
JSB1000・ST600・J-GP3・J-GP2クラスの文字（数字）の色は、黒か白文字とする。
ナンバープレートのバックグラウンドの色は自由とするが、文字（数字）が判別しやすいようにしなければならない。

13-5-2　数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また影付き文字などは認められない。ただし､チャンピオンゼッケンの１に限り字体は自由とするが､判読しやすいものでなければならない。

13-5-3　バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなければならない。
（蛍光色は禁止される）
幅　275㎜　×　高さ　200㎜

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。

13-5-6　JSB1000、ST600、J-GP2クラスのサポートナンバーおよびプレートについては、クラス別技術仕様の［ナンバープレート及びカラー　6-6項、 ナンバープレート11-7-1項］に適合していなければならない。

14 スペアマシン

14-1　スペアマシンの登録
・出場申し込みの際に、１名のライダーに１台のスペアマシンを登録することができる。
・スペアマシンは登録されたメインマシンと同一のメーカーに限られる。
・スペアマシンはメインマシンと同時に、同じゼッケンをつけた状態で車検を受けなければならない。

14-2　スペアマシンの使用
・公式予選では、ライダーは登録されたメインマシンとスペアマシンの２台の車両を使用することができる。
・決勝レースのスタート進行開始後のスペアマシンとの交換については、国内競技規則 付則４ロードレース競技規則［17スタート方法17-4-10-6］が適用される。
・決勝レースが赤旗中断された場合のスペアマシンとの交換については、国内競技規則 付則４ロードレース競技規則［24赤旗中断されたレースの再スタート24-1-4、24-2-5］が適用される。

14-4-2　年間登録チームのスペアマシンに関する規定
年間登録チーム（同一エントラント）で同クラスに参戦する年間登録ライダー２

名がいる場合は、下記条件にて１台のスペアマシンを共有することができる。この条件に違反した場合には失格の罰則が科せられる。

・事前にいずれかの年間登録ライダーにスペアマシンが登録されており、車検に合格していなければならない。
・スペアマシン登録変更（同一エントラント参戦年間Ａライダーから年間Ｂライダーへ移動）は当該大会開催期間中１回のみ許可される。それ以降の変更はできない。
・スペアマシン登録変更をする場合は、大会事務局に申請を行い、エントラント自らの責任においてゼッケン、マーキングされたタイヤ、トランスポンダーの交換等を行なわなければならない。
・公式予選／ウォームアップ／決勝（スタート進行含む）が開始された後は、そのセッション中にスペアマシンの登録変更はできない。

※セッション終了後から次のセッションの間は登録変更ができる。
決勝レースが赤旗で中断し、再スタートとなった場合はスペアマシン登録変更の申請ができる。

15 ピット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以内とする。

違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時の違反に対する罰則は、違反１回に対してストップ＆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。ただし、レース終了までにペナルティーが消化できない場合、競技結果に30秒加算される場合がある。

16 タイムキーピングシステム

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

17 スターティンググリッド

スターティンググリッドの数および配置は各大会の特別規則に示される。

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。

GP-MONO	30km以上～60km
J-GP3・J-GP2・ST600・JSB1000	40km以上～130km

18-2　上記レース距離は、天候等やむを得ない理由によって短縮される場合がある。

19 賞および得点

19-1　賞の詳細については公式通知に示される。

19-2　全日本選手権のランキングは得点の総合計によって決定される。その他の詳細は全日本選手権ランキング決定基準（53頁）に示される。

19-3　全日本選手権の得点は下記のポイントが与えられる。

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

・予選出走台数1台以下は不成立。
・得点は、完走者のみポイントが与えられる。

19-4　MFJグランプリ大会は、規定のポイントに３点が加算される。

19-5　２ヒート制の場合のポイントは、各ヒートごとに通常のポイントが与えられる。
※MFJグランプリの２ヒートレースはそれぞれのヒートにボーナスポイント３ポイントが加算される。

19-6　GP-MONOクラスのランキングは、参加区分（国際・国内ライセンス）にかかわらず、総合ランキングにて決定する。

19-7　MFJユースカップ

19-7-1　J-GP3クラスについては、年齢12歳から17歳までのライダーにユースカップが設定される。

19-7-2　ユースカップへの登録は、事前に登録しなければならない。年齢の基準は、当該年度の１月１日とする。

19-7-3　ユースカップの得点は、レースの総合順位に基づき与えられる。

19-8　**全日本選手権の得点は、当該大会の参加選手を対象とし、カテゴリーごとに19-3項の全日本選手権のポイントスケールによって選手に付与される。MFJ登録以外のスポーツ国籍選手についても得点を付与する。**

19-9　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。

19-10　2011年度文部科学大臣杯は、JSB1000チャンピオンに授与する。

20 主催者の権限

20-1　参加申し込みに際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。

20-2　競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の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トップタイムの110%（JSBクラストップタイムの上位３名の平均タイムの110%）以内とし、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 ペナルティーの通告

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

22 タイヤ規制

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

22-1 ST600

タイヤはMFJが公認したタイヤのみ使用することができる。

22-1-1 タイヤは、予選・ウォーミングアップラン・決勝を通じて使用本数が定められ、タイヤマーキングを受けなければならない。使用本数は、大会ごと、予選回数に応じて設定され公式通知にて発表される。

予選走行が１回の場合の使用本数（ウォーミングアップ、決勝含む）	２セット
予選走行が２回の場合の使用本数（ウォーミングアップ、決勝含む）	３セット

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、MFJ公認ウェットタイヤは、マーキングの必要なく使用することができる。

ドライ時・ウェット宣言中	MFJ公認ST600ドライタイヤ	マーキングが必要
	MFJ公認ST600ウェットタイヤ	マーキング必要なし

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

22-1-3 サンプルタイヤ制度

予選終了後、ランダムに抽出された１台と決勝１位～３位入賞のタイヤを切断検査対象とし、検査対象者にはタイヤマニファクチャラーより新品タイヤを提供する。ただしウェットタイヤは、検査対象外とされ、新品タイヤの提供はされない。

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。

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

22-2-2 ウェット宣言時のタイヤ使用本数制限は行わない。

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

22-2-3 決勝２ヒートにおける追加タイヤ

決勝２ヒートレースの場合、決勝２ヒート目の決勝進出者に追加のタイヤ１セットが認められる。

22-3 タイヤ違反に対する罰則

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

予選中　：当該セッションの予選タイム無効（マーキング違反の場合）

ST600クラスMFJ公認タイヤ以外の使用の場合　　：失格
ウォームアップラン：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 JSB1000クラスのシード権

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

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

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

24-3　シード権が行使される場合の手順は以下の通りとする。

24-3-1　シード権を有する選手は大会公式通知にて予選前に発表される。

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

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

〈例〉

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

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

25 本規則の施行

本規則は2011年１月１日より施行する。なお本規則に示されていない事項は、主催者の発行する大会特別規則による。

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

転倒したら２次災害の防止。

転倒、もしくは故障で停止した場合、後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の２次災害事故の増大を防止するよう心がけて下さい。

まず安全確保

転倒したら、状況判断により、安全な所にできるだけ早く退避して下さい。

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にして火災や燃料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、無理にピットに帰還しないで下さい。

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。

「GP-MONO」クラスは、2011年より地方選手権においてJ-GP3クラスと統合され、GP-MONO車両も参加できます。下記の参戦車両に合わせて個々の車両規則が適用になりますのでご注意ください。

〈J-GP3クラスに参加できる車両〉

J-GP3クラス		ライセンス	2ストローク	4ストローク	
			GP125車両	プロト車両	GP-MONO車両
全日本選手権		国際	○	○	
地方選手権	インタークラス	国際	○	○	○
	ナショナルクラス	国内 フレッシュマン ジュニア	○	×	○

〈J-GP3クラスの車両規則〉

格式 / 車両規則		全日本選手権／地方選手権 インタークラス （国際ライセンス）	地方選手権 ナショナルクラス （国内ライセンス以下）
2ストローク車両	GP125	付則7　1項～7項、8項、9項	付則7　1項～7項、9項、12項
4ストローク車両	プロト	付則7　1項～7項、8項、10-1項	該当なし
	プロト2	付則7　1項～7項、8項、10-2項	該当なし
GP-MONO車両		付則10GP-MONO規則適用	付則10GP-MONO規則適用

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　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これに該当しない。

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 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	最大気筒数
J-GP3	2ストローク	85ccを超え125ccまで	1
	4ストローク	175ccを超え250ccまで	
J-GP2	4ストローク	401ccを超え600ccまで	4

3 エンジン

3-1　エンジンは自然吸気でなくてはならない。

3-2　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。

3-3　排気量に許容誤差は認められない。

3-4　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。

3-5　J-GP3 GP125（２ストローク）車両のエンジンに関する技術仕様は９項「J-GP3 ２ストローク車両の技術仕様」による。

3-6　J-GP3 プロト、プロト2車両のエンジンに関する技術仕様は10項「J-GP3クラス４ストロークプロトタイプ車両技術仕様」による。

3-7　**J-GP3　GP-MONO車両は、10項「GP-MONO技術仕様」による。**

3-8　J-GP2車両のエンジンに関する技術仕様は11項「全日本選手権J-GP2クラス４ストローク車両技術仕様」による。

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＝㎝　　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。

オーバル（楕円）ピストンの使用は禁止される。

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／フュエルインジェクション

6-1　キャブレター／**スロットルボディ**のサイズはクラス別技術仕様（９項、10項、11項）による。

6-2　**キャブレター／スロットルボディのサイズは、**吸入混合気通路最小断面積部分の面積が各クラス別技術仕様の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

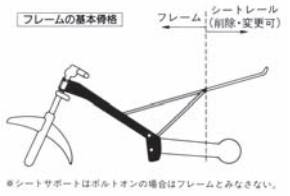
フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

クランクシャフト、カムシャフトの基本構造は鉄製でなければならない。ピストン、シリンダーヘッド、シリンダーブロックの構成はカーボン、あるいはアラミド繊維強化材を用いた、複合材であってはならない。

ブレーキキャリパーは弾性率80GPAより小さいアルミニウム材で製造されなければならない。エンジンのいかなる部品も、50GPA（g/cm^3）より大きい比弾性率をもつ金属材料で製造されてはならない。

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 リヤ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　リヤスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、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る。

7-3-5　リヤスプロケット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°）。また、エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2㎜以上、その角度は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。

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、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端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、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（118頁・図3）参照

7-5-3 ハンドルバーの先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。

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（118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。このボールの上下の面は平らでもよいが、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、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 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、手で握っていない時、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。

7-9 フットレスト

7-9-1　フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径８㎜の球状でなければならない。

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フットレストの先端には、アルミニウム、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（最低半径８㎜以上）。

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（SUS含む）のみ認められる。

7-10-4　ブレーキパット脱落防止のためにβピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。

7-10-5　ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。

7-11 ボディワーク（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、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ヤタイヤの位置にかかわらず、リヤ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。この測定はサスペンションが伸びた状態（空車１G）で測定される（図２参照）。

7-11-4　横から見た場合、下記が見えなければならない。

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、リヤタイヤの位置にかかわらず、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

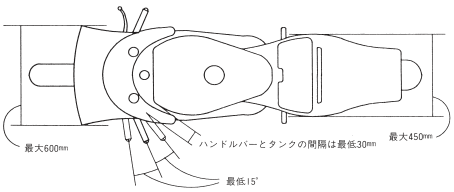
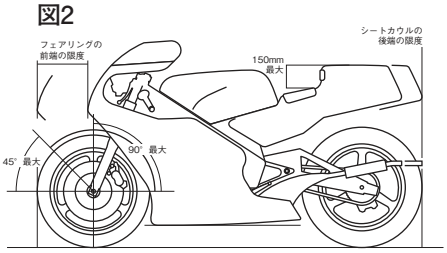


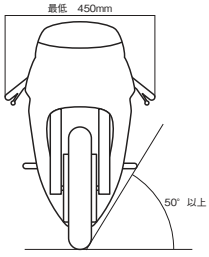
図2



7-11-9　クリアランス

7-11-9-1　空車１G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°以上の角度で傾斜が可能でなくてはならない。

図3



7-11-9-2　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
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　リムの幅**およびリム径**は以下のとおりとする。
リムの最大幅およびリム径は以下のとおりとする。

クラス	フロント		リヤ	
	幅	直径	幅	直径
J-GP3	2.5インチのみ	17インチのみ	3.5インチのみ	17インチのみ
J-GP2	最大3.75インチ	17インチのみ	最大6.00インチ	17インチのみ

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。

タイヤには、「NOT FOR HIGHWAY USE」と表示されていなくてはならない。

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シートカウルの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によっても、またはライダーが自分のシートに座った身体によっても隠れてはいけない。

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。

7-13-5　数字の最低寸法は下記のとおりとする。

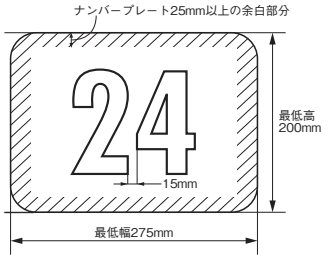
フロントナンバーの寸法は

最低高　：140㎜

最低幅　：80㎜（1の場合 25㎜）

数字の最低の太さ：25㎜

数字間のスペース：15㎜



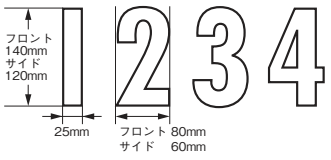
サイドナンバーの寸法は

最低高　：120㎜

最低幅　：60㎜（1の場合 25㎜）

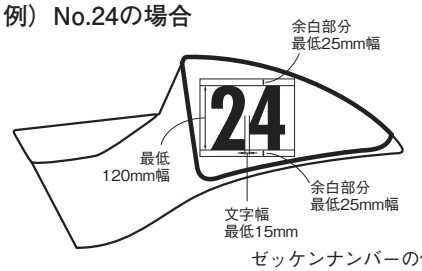
数字の最低の太さ：25㎜

数字間のスペース：15㎜



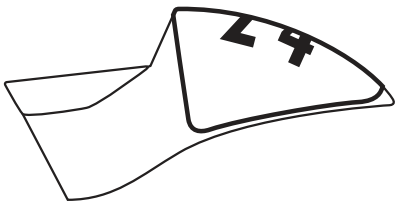
GPクラスのサイドゼッケン

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を基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

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数字の周囲には最低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。
J-GP３　黒地に白文字（**２スト車両）　赤字に白文字（４スト車両）**
J-GP２　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、車検長の判断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。
２ストローク車両：21ℓ　４ストローク車両：18ℓ

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、給油のため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、クラス別技術仕様に準ずる。

7-14-8　オイルドレーンボルトおよび供給パイプ
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。

7-15 燃料、オイル、冷却水

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）等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当該競技会の開催される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、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。

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（レース用として一般市販されている冷却水）に限られる。ただし不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

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500㎜で、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200㎜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にしてエンジンを回転させ、所定の回転数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。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

7-16-5　回転数は、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）＝ $\dfrac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（㎜）}}$

7-16-7　音量規制値
ピストンスピード２ストローク13m/sec、４ストローク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。

7-16-8　GPフォーミュラ
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	4気筒
J-GP3 125cc（2ストローク）	7,000rpm	
J-GP3 250cc（4ストロークプロト・プロト2）	6,000rpm	
J-GP2（4ストローク）		7,000rpm

7-16-9　サイレンサーが1本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。

7-16-10　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。

7-16-11　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。

7-16-12　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。

7-16-13　気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

7-16-14　メーターの読み方は常に小数点以下を切り捨てとする。（105.9dB/A＝105dB/A）

7-16-15　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：

クラス	車両	最低重量
J-GP3	125cc（2ストローク）	77kg
	250cc（4ストロークプロト・プロト2）	75kg
J-GP2	**600cc（4ストローク）**	148kg

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　**J-GP3クラスは、**残燃料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　**J-GP2クラスの車両重量は最初の車検にて燃料タンクからガソリンを抜いた状態**

で測定される。しかし、メインの車両重量検査はレース終了後に実施され、車両重量は、燃料タンクを搭載した状態でノーマルレベルのオイル及び水及び他の液体を含み、他のすべての追加装備、(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。燃料タンクの差し引き2kgの許容範囲は認められない。

7-18-6　レース終了後は、1kg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・地方選手権GPフォーミュラ技術仕様

8-1　**地方**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、車検長の判断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。

9 J-GP3 2ストローク車両の技術仕様

本規則は、全日本選手権、地方選手権のJ-GP3クラスの2ストローク車両（GP125）に関する追加の技術仕様とする。

9-1 2ストローク車両（GP125）

9-1-1　2ストローク車両（GP125）車両は、国内競技規則 付則7　GPフォーミュラ技術仕様第1項から7項の基本仕様に適合してなければならない。
ただし、GPフォーミュラ技術仕様第1項から7項と相反する項目は、本項が優先される。

9-1-2　クラス
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	最大気筒数	エンジン形式
J-GP3	85ccを超え125ccまで	1	2ストローク

9-1-3　エンジン
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。

9-1-3-1　エンジンは自然吸気でなくてはならない。
ラム圧は禁止される。
エアボックスは取り付けなくても良い。
エアボックスを取り付ける場合には、エアボックスに40㎜×100㎜相当以上の面積の開口穴を設けなければならない。

走行可能な車両状態でその開口穴を確認できること。

9-1-4　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）は直径39㎜相当以下。

9-1-5　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とする。

10 J-GP３クラス４ストロークプロトタイプ車両技術仕様

本規則は全日本選手権J-GP３**および地方選手権インターJ-GP3**クラスに４ストローク250cc単気筒のプロトタイプ車両の参加を許可することに伴い、その仕様を定めるため制定する。

参加車両（以下プロトと呼ぶ）は、下記の技術仕様に適合すること。

また、GP-MONO用としてメーカーから供給されたMX・EDエンジンを使用する場合、改造については一定の制限が設けられ、10-2項に定められる。

10-1 プロトタイプ車両の技術仕様

10-1-1　プロトタイプ車両は、国内競技規則 付則７　GPフォーミュラ技術仕様第１項から７項の基本仕様に適合してなければならない。

ただし、GPフォーミュラ技術仕様第１項から７項と相反する項目は、10-1項が優先される。

10-1-2　クラス

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	最大気筒数	エンジン形式
プロト	175ccを超え250ccまで	1	４ストローク

10-1-3　エンジン

10-1-3-1　エンジンは自然吸気でなくてはならない。

10-1-3-2　転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケースは複合材（カーボンまたはケブラー）の２次カバーによって保護されなければならない。この全ての２次カバーは、厚さは２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

10-1-4　キャブレター/フュエルインジェクション

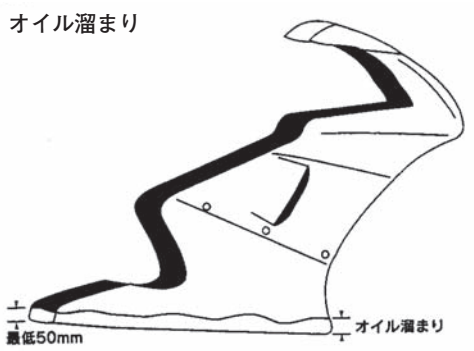
キャブレター/スロットルボディのサイズ（気筒あたりの最大径）は自由とする。

10-1-5　ボディワーク（フェアリング・ウインドスクリーン・フェンダー）

10-1-5-1　車両の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よい。

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。



10-1-5-2　車両の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。

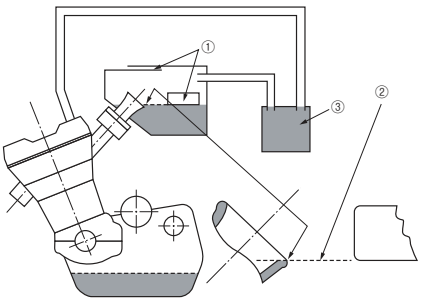
10-1-5-3　これらの孔はドライコンディション時には閉鎖され、競技監督がウェットレースコンディションを宣言した場合にのみ開けられる。

10-1-6　クローズドブリーザーシステム

車両はクローズド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



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の排出液を確保できる容量を持つこと。

③　オイルキャッチタンク
最低容量500cc

10-2 モトクロス、エンデューロエンジンベース（プロト2）の技術仕様

全日本選手権J-GP３**および地方選手権インターJ-GP3**クラスにGP-MONO用としてメーカーから供給されたモトクロス、エンデューロエンジンベース車両（以下プロト２と呼ぶ）にて参加する場合の制限について以下に定める。

10-2-1　プロト２車両は、国内競技規則　付則10　GP-MONO技術仕様および以下の規則に適合してなければならない。

ただし、GP-MONO技術仕様と相反する項目は、10-2項が優先される。

10-2-2　エンジン

10-2-2-1　エンジンは自然吸気でなくてはならない。ただし、RAM圧の追加は認められる。

10-2-2-2　始動装置は装備されなくてもよい。

10-2-2-3　「付則10GP-MONO技術仕様　2-7-5-12　部品買取価格」は適用されない。

10-2-2-4　転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケースは、複合材（カーボンまたはケブラー）の２次カバーによって保護されなければならない。
この全ての２次カバーは、厚さは２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。また、２次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。

10-2-3　レースのために改造、チューニングが許可される部分

10-2-3-1　シリンダーヘッド

10-2-3-1-1　ポーティングは自由とする（インシュレーターも含む）。

10-2-3-1-2　シリンダーヘッドベース面および燃焼室の研磨による圧縮比の変更は認められる。

10-2-3-2　ピストン
バルブ及び燃焼室との干渉を避ける為のピストン頭部の追加工は認められる。

10-2-3-3　クラッチ
ベースエンジンに追加工なしに取り付けられる構造のものは、変更を認める。

10-2-3-4　トランスミッション
ミッションレシオの変更は認められるが、段数の変更は認められない。

10-2-3-5　キャブレター/フュエルインジェクション
キャブレター/フュエルインジェクションの型式を変更する事ができる。
キャブレター/スロットルボディのサイズ（気筒あたりの最大径）は自由とする。

10-2-3-6　オイルクーラー

10-2-3-6-1　オイルクーラーの追加が認められる。追加のオイルラインは、金属強化構造のもので、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。

10-2-3-6-2　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。

10-2-4　ボディワーク（フェアリング、ウインドスクリーン、フェンダー）
フェアリング、シートカウルの素材は自由とする。

11 全日本選手権J-GP２クラス４ストローク車両技術仕様

本規則は全日本選手権J-GP２クラスに４ストローク車両の仕様を定めるため制定する。
参加車両（以下J-GP２と呼ぶ）は、下記の技術仕様に適合すること。

11-1 J-GP２車両の技術仕様

11-1-1　J-GP２の車両は、国内競技規則 付則７　GPフォーミュラ技術仕様第１項から７項の基本仕様に適合してなければならない。
ただし、GPフォーミュラ技術仕様第１項から７項と相反する項目は、11-1項が優先される。

11-1-2　クラス
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	最大気筒数	エンジン形式
J-GP２	401ccを超え600ccまで	4	４ストローク

11-2　エンジン

11-2-1　一般生産型モーターサイクルでMFJが公認したST600車両のエンジンでなければならない。

11-2-2　エンジンとは、スロットルボディを含むエンジン本体をいい、エンジンの変更、

改造は下記以外禁止とする。

11-2-3　シリンダーヘッド
シリンダーベットは、公認車両の状態に対して燃焼室の研磨およびポーティングのみ認められる。ベース面の研磨による圧縮比の変更は認められない。

11-2-4　カムスプロケット
公認車両時の状態からカムスプロケットの取り付け穴の変更は認められる。

11-2-5　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バイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）は認められる。

11-2-6　**クラッチ**

11-2-6-1　**クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）はMFJが公認したST600車両の状態に維持されなくてはならない。**

11-2-6-2　**フリクション・ディスク及びドライブディスクは変更することができる。**

11-2-6-3　**クラッチ・スプリングは変更することができる。**

11-2-6-4　**クラッチ・バスケット（アウター）は交換、改造してもよい。**

11-2-6-5　**クラッチアッセンブリーは、バックトルクリミッター機構（スリッパータイプ）への変更・改造が認められる。**

11-2-6-6　**バックトルクリミッター機構（スリッパータイプ）付きのアフターマーケット製の物への交換が認められる。**

11-2-6-7　**エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動システムの使用は認められない。**

11-2-7　転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケースは、複合材（カーボンまたはケブラー製）の２次カバーによって保護されなければならない。
この全ての２次カバーは、厚さは２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。
また、２次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。

11-2-8　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）は変更してもよい。

11-2-9　点火時期／スパークプラグ／プラグキャップ／ハイテンションコードは変更しても良い。

11-2-10　ボルト・ナット類は変更しても良い。

11-2-11　キャブレター／フュエルインジェクション

11-2-11-1　キャブレター／スロットルボディは、MFJが公認した**ST600車両**状態を維持しなければならない。

11-2-11-2　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は変更してよい。

11-2-11-3　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ものでなくてはならない。

11-2-11-4　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、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。

11-2-11-5　メカニカル・エンリッチング・デバイスの温水配管の取り外しも認められる。

11-2-11-6　キャブレターのジェット類、およびニードル類のみ変更が認められる。

11-3　フレーム

11-3-1　**フレームは、一般市販車の流用、改造、変更および新作フレームも認められる。**

11-4　フロントフォーク

11-4-1　**フロントフォークは変更または改造が認められる。ただし､買取り制度を適用する。**

11-5　リヤフォーク（スイングアーム）

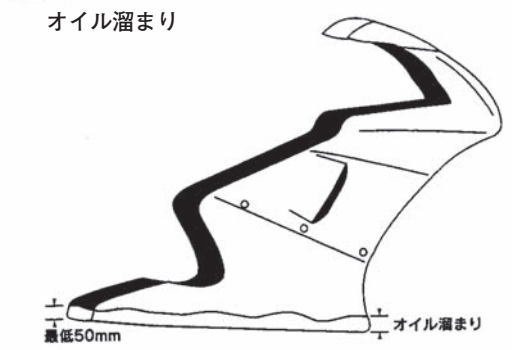
11-5-1　リヤフォークは**一般市販車の流用、改造、変更および新作リヤフォークも認められる。**

11-6　ボディワーク（フェアリング・ウインドスクリーン・フェンダー）

11-6-1　車両には下部フェアリングを、取り付けなければならず、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リング下部（オイル受け）で保持できる構造になっていなければならない。

フェア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よい。

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㎜の高さでなくてはならない。



11-6-2　車両の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。

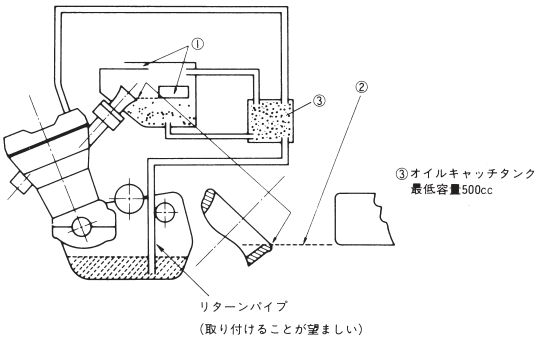
これらの孔はドライコンデション時には閉鎖され、競技監督がウェットレースコンディションを宣言した場合にのみ開けられる。

11-6-3　クローズドブリーザー・システム

車両はクローズドブリーザー・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1000ccとする。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



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その他のオイルタンク）は、ドレーンパイプが詰まった場合に、合計で最低1,000ccの排出液を確保できる容量を持つこと。

11-7　ナンバープレート

11-7-1　7-13項ナンバープレートに合致していなければならない。シートカウルの両サイドにスペースを確保できない場合は、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるよう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確に認識できるようにしなければならない。

シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと同じサイズでなければならない。

この場合、アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。

サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

サポートナンバーの最低寸法は、２桁ゼッケン幅185㎜×150㎜、３桁ゼッケンの最低幅は260㎜とする。

ナンバーの地色は、自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。

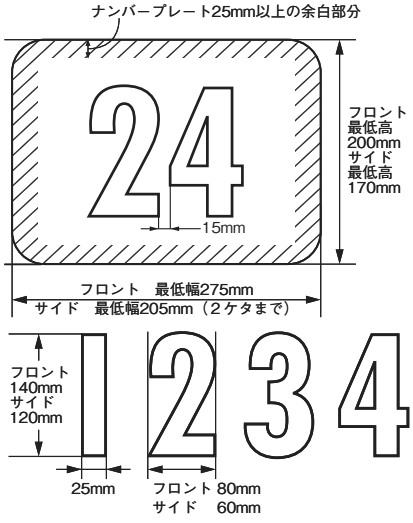
11-7-2　数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法は

最低高　：140㎜
最低幅　：80㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜

サイドナンバー及び
サポートナンバーの寸法は

最低高　：120㎜
最低幅　：60㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜



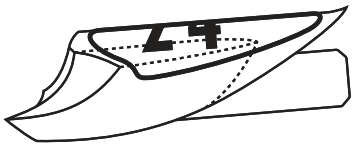
サイドゼッケン＋サポートナンバーの装着例

サイドゼッケン

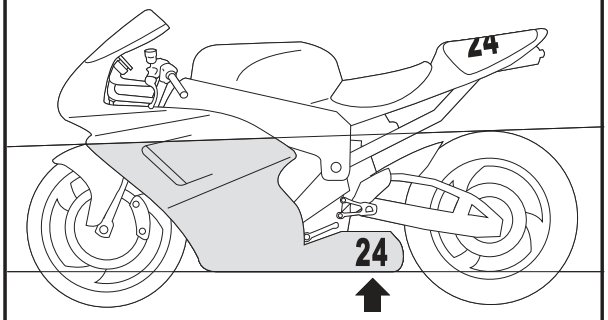
例）No.24の場合

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）



サポートナンバーの装着例



推奨位置アンダーカウルの後端

※サポートナンバーの貼り付エリアは　　部分

12 国内GPフォーミュラ技術仕様

12-1 出場車両

クラス		エンジン排気量	最大気筒数
ナショナル J-GP3	2ストローク	85ccを超え125ccまで	1
	4ストローク	175ccを超え250ccまで	

12-1-1　2ストロークGP125車両はMFJ公認車両のみとする。

12-1-2　GP125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。

12-1-3　4ストロークの車両は、GP-MONO車両とし、国内競技規則 付則10 GP-MONO技術仕様のすべての条項に適合していること。

12-2 下記事項は2ストロークGP125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）

12-2-1　エンジンの型式

12-2-2　シリンダーの数

12-2-3　ピストンストローク

12-2-4　クランケース

但し、切削による加工のみ認められる。

12-2-5　ポート数、キャブ数

12-2-6　キャブレター

但し、キャブレターセッティング（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。

12-2-7　フレーム

12-2-8　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。

12-2-9　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。

12-3 2ストロークGP125は国内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

(12-2条で規制された項目の、部分的な規制緩和も含む)

12-3-1　**2ストロークエンジンの**シリンダー

12-3-1-1　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。

12-3-1-2　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。

12-3-1-3　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。

12-3-2　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)。

12-4 互換性

12-4-1　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。

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。

12-4-1-1　ミッションアッセンブリーまたは単品

12-4-1-2　フロントフォークアッセンブリーまたは単品

12-4-1-3　リヤサスペンションユニットおよびリンク関係

12-4-1-4　リヤフォーク

12-4-1-5　キャブレター

12-4-1-6　シリンダー

12-4-1-7　シリンダーヘッド

13 J-GP2クラス部品の買い取り制度

13-1　**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。**

13-2　**部品買取価格（単位：円）**

フロントフォーク単品左右セット（フォークブラケット含まず）　60万円

13-3　**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。

13-4 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。
・購入申請締め切り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）

13-5 希望者が複数の場合、申請締め切り後、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。

13-6 購入申請が提出された時点より、主催者は部品を売買契約日まで保管しなければならない（売主が部品に触れることは禁止される）。

13-7 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。

13-8 前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と部品の受け渡しが行われる。

13-9 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。

13-10 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。

13-11 13-7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。

13-12 売買契約が無効になった場合は、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。
主催者に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13-7項以降の規定を適用する。

13-13 上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡易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）。

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（EWCクラス）に出場する場合はFIM規則が適用される。

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。

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。

ただ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

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。

素材＝材質と製造方法を含む。

材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行う。

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。

4気筒	600cc－1000cc	4ストローク
3気筒	750cc－1000cc	4ストローク
2気筒	850cc－1200cc	4ストローク

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。

3～4気筒（1000cc）	165kg
2気筒（1200cc）	170kg

※２気筒（1200cc）の重量については、シーズン中に見直される場合もある。
※上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、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 レース後のマシンの重量には、１kg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、マシン全体の重量（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、大会ごとに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にしてエンジンを回転させ、所定の回転数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。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

4-1-5 回転数は、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）＝ $\dfrac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（㎜）}}$

4-1-7 音量規制値
ピストンスピード11m/secで計測し、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。音量測定は下記固定回転数を使用することもできる。

4-1-8 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
750cc（4ストローク）	5,500rpm	6,000rpm	7,000rpm
over750cc（4ストローク）	5,000rpm	5,000rpm	5,500rpm

4-1-9 サイレンサーが１本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。

4-1-10 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。

4-1-11 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。

4-1-12　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。

4-1-13　気温０℃以下の場合許容誤差＋２dB/Aが認められる。

4-1-14　メーターの読み方は常に小数点以下を切り捨てとする（105.9dB/A＝105dB/A）

4-1-15　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、冷却水

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当該競技会の開催される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、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（レース用として一般市販されている冷却水）に限られる。ただし不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

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シートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるよう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によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。

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。最低寸法はフロントが幅275㎜×高さ200㎜、サイドは、幅205㎜×高さ170㎜（３桁ゼッケンの場合は、幅260㎜とする）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。

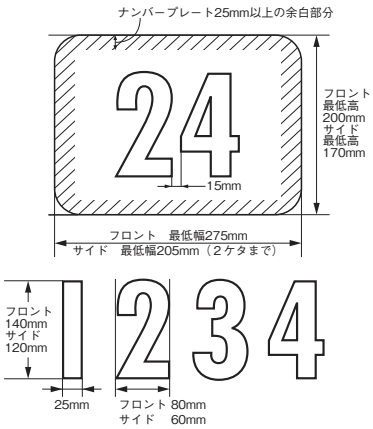
6-4　すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25㎜の余白が残され、ここには

いかなる広告も表示されてはならない。

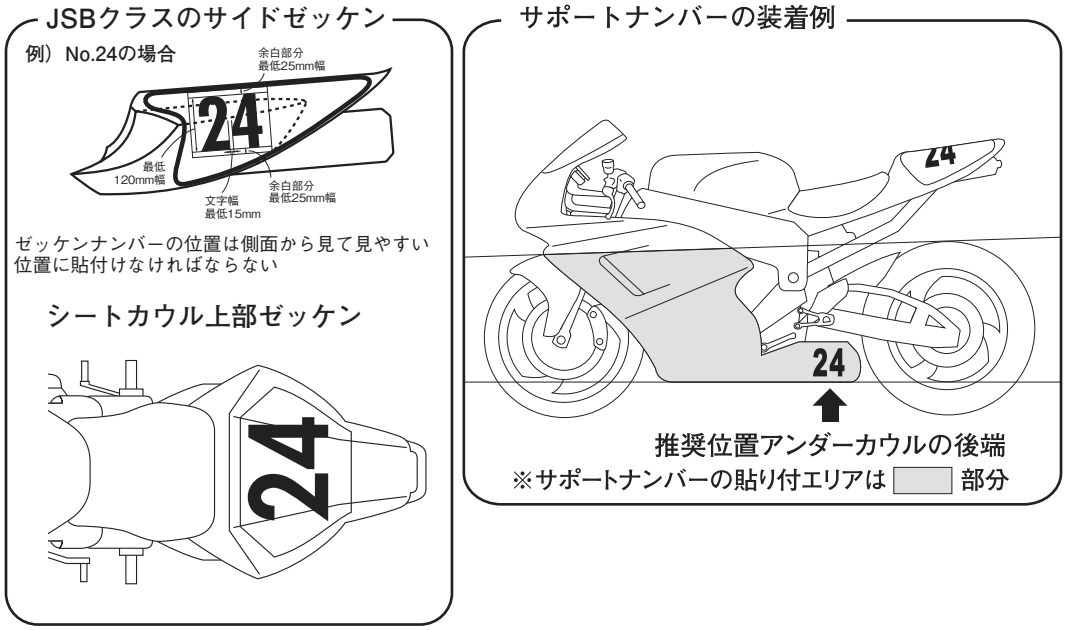
6-5　数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。

6-6　アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。サポートナンバーの最低寸法は、２桁ゼッケン幅185㎜×150㎜、３桁ゼッケンの最低幅は260㎜とする。ナンバーの地色は自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても文字は判別しやすいようにしなければならない。ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。

6-7　数字の最低寸法は下記のとおりとする。
フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法は
最低高　：140㎜
最低幅　：80㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜
サイドナンバー及び
サポートナンバーの寸法は
最低高　：120㎜
最低幅　：60㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜



JSB1000のサイド/シートトップゼッケン＋サポートナンバーの装着例



6-8　数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy
0123456789

6-9　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前にすべて取り外されなくてはならない。

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

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の提示または、交換前の刻印のあるフレーム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。

7-5 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。

7-5-2　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。

7-5-3　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　リヤスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、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。

7-6-3　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る。

7-6-5　リヤスプロケット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　ホイール及びその構成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（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材の使用は認められない。
7-9-7-3　ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付のパッドピンを使っている場合はβピンにワイヤーロックをしなければならない。
7-9-7-4　ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの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。
7-9-10　**車両公認時にABSが装着された車両の場合、ABS用のECU交換とABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更及びホース類の変更は許可される。**

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。

7-11 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を変更することができるが、公認車両時の取り付け位置が使用されなければならない。
7-11-2　フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径８㎜の球状でなければならない。
7-11-3　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。
7-11-4　折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム、プラスティック、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（最低半径８㎜以上）。
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 ボディワーク（フェアリング、ウインドスクリーン、フェンダー、エアダクト）

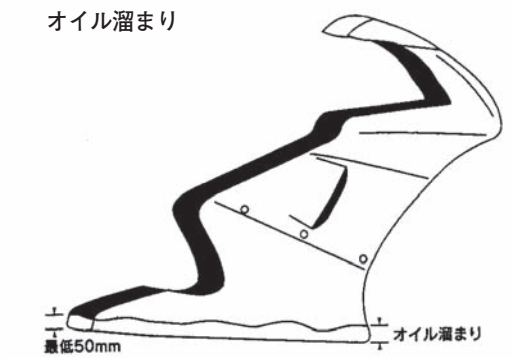
7-12-1　フェアリングは変更することができる。ただし、外観はマニファクチャラーが本来製作した車両公認時の状態と同じでなければならない。

7-12-2　ウインドスクリーンの形状は自由とする。ただし、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。フェア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いてもよい。この規制を満足させるための最低限の外観変更が許可される。

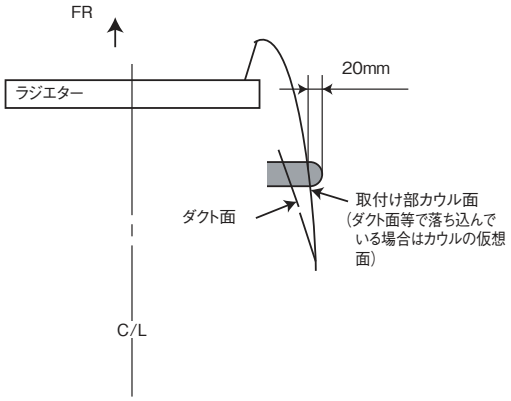
7-12-5　フェアリング下部（オイル受け）の端部は、フェアリングの一番低いところから最低50㎜の高さまでなければならない。



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低１個設けなければならない（孔は２個までとする）。

7-12-7　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。

7-12-8　ホイール交換用のスタンドを使用できるようにするため、または、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以上とする。



7-12-9　冷却の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。

7-12-10　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。

7-12-11　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。

7-12-12　リヤフェンダーの形状変更、追加、または取り外すことができる。

7-12-13　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。

7-12-14　ウインドスクリーンエッジ、また、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。

7-12-15　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または交換することができる。側面からの外観形状は、公認車両時と同じでなければならない。ただし燃料タンクの材質は、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使用は許可されない。

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　燃料タンクまたはタンクカバーにライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。
その取り付けは、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。

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。ただし、ライディングポジション調整のための最小限の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。

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。ただし、マシンのフロント、リヤの外観形状は、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 エアボックス

7-18-1　エアボックスは、本来マニ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変更、あるい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）デバイスが作動しないようにすることはできる。また、そのためにデバイス本体を取り外すことおよびそのための変更は許可される。

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ため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ため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　燃料ポンプ単体と燃料プレッシャーレギュレーター単体は公認時のままとする。

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。

7-20-8　エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。

7-20-9　メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。

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とシステム

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°）。また、エキゾートパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせていなければならない。エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が２㎜以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。

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、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。

7-22-6　エキゾーストシステム

7-22-6-1　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、変更、または交換することができる。
7-22-6-2　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。
7-22-6-3　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。
7-22-6-4　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。
7-22-6-5　鉄、SUS、チタニウム、カーボン、アルミニウム、インコネルのサイレンサーが許可される。

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
7-23-7　バルブ（IN&EX）
7-23-8　クランクケース（ペイント、研磨および軽量化を含む。ただし、バリ取りは許可される）

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　**吸気ポート（インシュレーターも含む）、排気ポートの形状変更の切削、研磨は認められる。**
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　全てのエンジンカバー(ACGカバー、クラッチカバー等)
7-24-2-1　側面（サイド）カバーは変更、改造または交換することができる。
交換した場合、カバーは、公認車両と同等以上の強度を有し、カバーの総重量は公認車両時のものより軽量であってはならない。
7-24-2-2　車両公認時のフロントスプロケットガードを装着していなければならない。
7-24-2-3　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。ただし、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。
7-24-2-4　フロントスプロケットカバーを取り付けるため、カバーと取り付けボスの最小限の改造は認められる。ただし、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。
7-24-2-5　オイルパン（油だめ）は、オイルファインダ（オイルレベルチェック窓）部追加のための変更または交換が認められる。ただし、容量、材質およびオイルファインダ部以外の形状は公認車両時のものに維持されなければならない。
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。ただし、一次減速は不可。

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　タイプ（乾式・湿式）と操作方法（ケーブル式・油圧式）が公認車両と同じであることを条件にアフターマーケットまたはクラッチの改造が許可される。

7-24-4-2　バックトルクリミッターの使用が許可される。

7-24-4-3　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。

7-24-4-4　**エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動システムの使用は認められない。**

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（オイルフィルターエレメントも含む）。

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。

7-24-6-4　オイルプレッシャースイッチ
オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。

7-24-7　ジェネレーター、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　カムシャフト及びカムスプロケット

7-24-8-1　カムシャフト
カムシャフトは公認車両のものから変更または交換が認められる。ただし、材質およびカムシャフト駆動方式は公認車両時の状態を維持していなければならない。

7-24-8-1-2　カムチェーンまたはカムベルト及び調節機構（アジャスター）は自由とする。

7-24-8-2　カムスプロケット
カムスプロケットまたはカムギヤは、カムシャフトの角度調整のために公認時のものから変更または交換することができる。

7-24-8-3　バルブスプリングは変更及び交換することができるが、バルブの変更は認められない。

7-24-9　ハンドルバー、レバー類

7-24-9-1　ハンドルバーは交換できるが下記を条件とする。

7-24-9-2　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。

7-24-9-3　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。

7-24-9-4　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。
7-24-9-5　ハンドルバーの最低幅は450㎜とする。
7-24-9-6　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。
7-24-9-7　ハンドルストッパー
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。
7-24-9-8　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ければならない。
7-24-9-9　軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
7-24-9-10　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。このボールの上下の面は平らでもよいが、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、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

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
7-25-7　タコメーター
7-25-8　ホース、チューブ類(エア、燃料、オイル、水)
7-25-9　ドライブチェーンガイドプレート

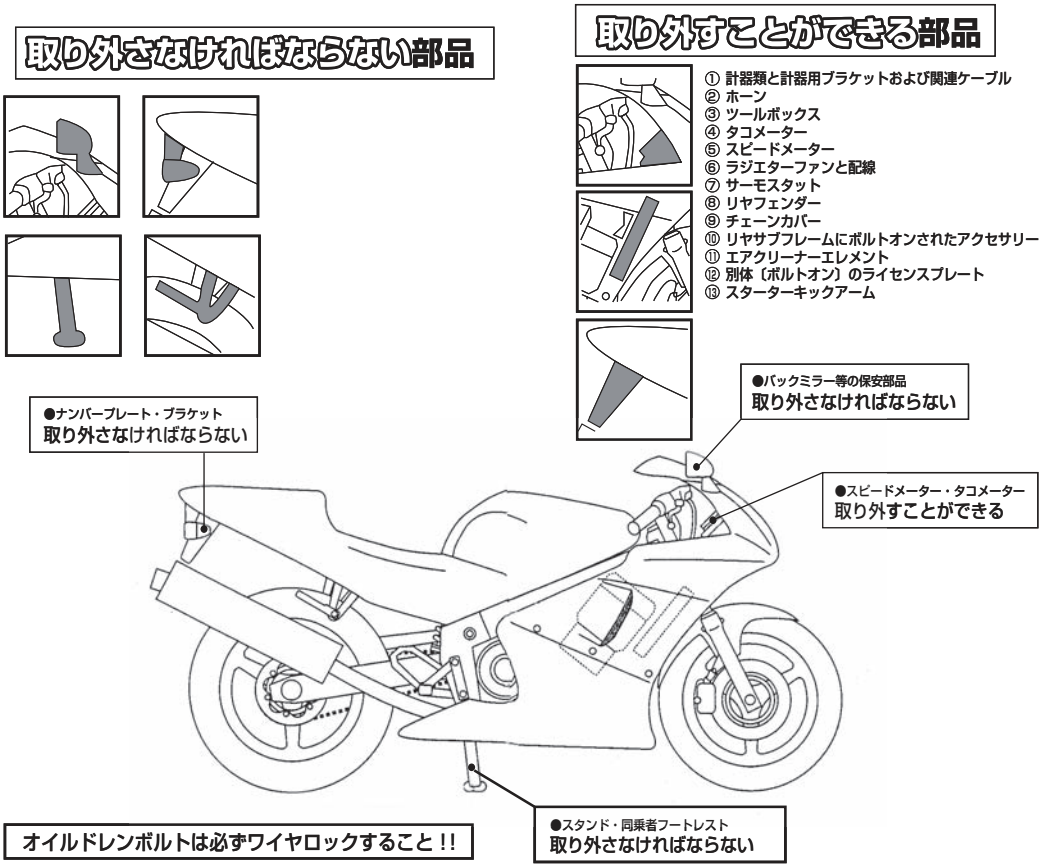
7-26 下記のアイテムは取り外すことができる

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　スピードメーター、およびホイール・スペーサー
7-26-3　サーモスタット
交換・取り外しとスペーサーへの変更は認められる。
7-26-4　ハンドル左側のスイッチホルダー
7-26-5　ラジエターファン、およびワイヤリング
7-26-6　チェーンカバー
7-26-7　リヤフェンダー

7-27 下記のアイテムは取り外されなければならない

7-27-1　ヘッド・リヤライト／ウィンカー／リフレクター(本来それがあった部分は適切な材質で覆わなければならない)

7-27-2　バックミラー
7-27-3　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
7-27-4　セーフティバー／センタースタンド／サイドスタンド
7-27-5　同乗者用フットレスト／グラブレール
7-27-6　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）
7-27-7　その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



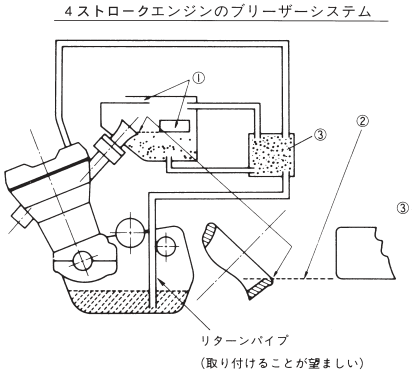
7-28 下記のアイテムは変更されなくてはならない

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。

7-28-1　スロットル・グリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
7-28-2　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。
7-28-3　クローズドブリーザーシステム
7-28-3-1　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。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。
7-28-3-2　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。

7-28-3-3　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、オイルが受けられるようにふさがなければならない。



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その他のオイルタンク）は、ドレーンパイプが詰まった場合に、合計で最低1,000ccの排出液を確保できる容量を持つこと。

7-28-4　すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされなければならない。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なければならない（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）。
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。

7-28-5　転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケースは複合材（カーボンまたはケブラー製）の２次カバーによって保護されなければならない。
この全ての２次カバーは、厚さは２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。
また、２次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。

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６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
内訳：シリンダーヘッド、カムホルダー、バルブ（in & ex)、
バルブスプリング、コッタ、リテーナー、シム、ステムシール含む
・ECUイグニッション　15万円
・カムシャフト（in & ex)、カムスプロケット　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。
・購入申請締め切り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、申請締め切り後、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)。

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

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。

素材＝材質と製造方法を含む。
材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行う。

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	４気筒
500cc～675cc	４ストローク	３気筒
600cc～750cc	４ストローク	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	158kg
３気筒	162kg
２気筒	166kg

※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１kg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。ただし、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大会ごとに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、所定の回転数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。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

4-1-5　回転数は、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）＝ $\dfrac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（㎜）}}$

4-1-7　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。音量測定は下記固定回転数を使用することもできる。

4-1-8　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
401cc～600cc	5,500rpm	6,500rpm	7,000rpm
601cc～750cc	5,500rpm	6,000rpm	—

4-1-9　サイレンサーが１本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。

4-1-10　規制値を超えているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

4-1-11　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。

4-1-12　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。

4-1-13　気温０℃以下の場合許容誤差＋２dB/Aが認められる。

4-1-14　メーターの読み方は常に小数点以下を切り捨てとする（105.9dB/A=105dB/A）。

4-1-15　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、冷却水

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、当該競技会の開催される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 競技用ガゾリンは、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（レース用として一般市販されている冷却水）に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

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シートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるよう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によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと同じサイズでなければならない。

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。最低寸法はフロントが幅275㎜×高さ200㎜、サイドは、幅205㎜×高さ170㎜（３桁ゼッケンの場合は、幅260㎜とする）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。

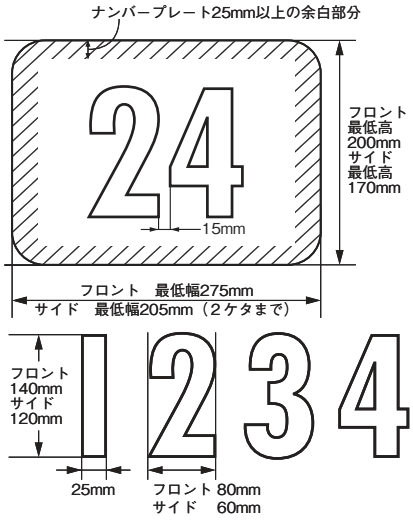
6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25㎜の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。

6-5 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ために、地の色同様につや消しでなければならない。

6-6 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。
サポートナンバーの最低寸法は、２桁ゼッケン幅185㎜×150㎜、３桁ゼッケンの

最低幅は260㎜とする。
ナンバーの地色は、自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。
ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。

6-7 数字の最低寸法は下記のとおりとする。
フロントナンバー及びシートカウル上部の寸法は
最低高 ：140㎜
最低幅 ： 80㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ： 25㎜
数字間のスペース： 15㎜
サイドナンバー及び
サポートナンバーの寸法は
最低高 ：120㎜
最低幅 ： 60㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ： 25㎜
数字間のスペース： 15㎜



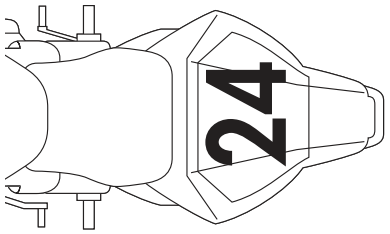
プロダクションクラスのサイドゼッケン＋サポートナンバーの装着例

プロダクションクラスのサイドゼッケン

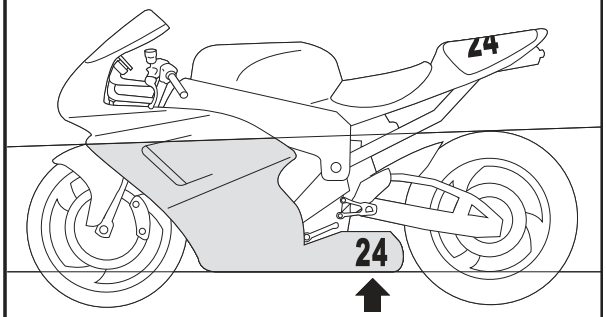
例）No.24の場合

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

シートカウル上部ゼッケン



サポートナンバーの装着例



推奨位置アンダーカウルの後端
※サポートナンバーの貼り付エリアは 部分

6-8 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy
0123456789

6-9 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。

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

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。ただ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

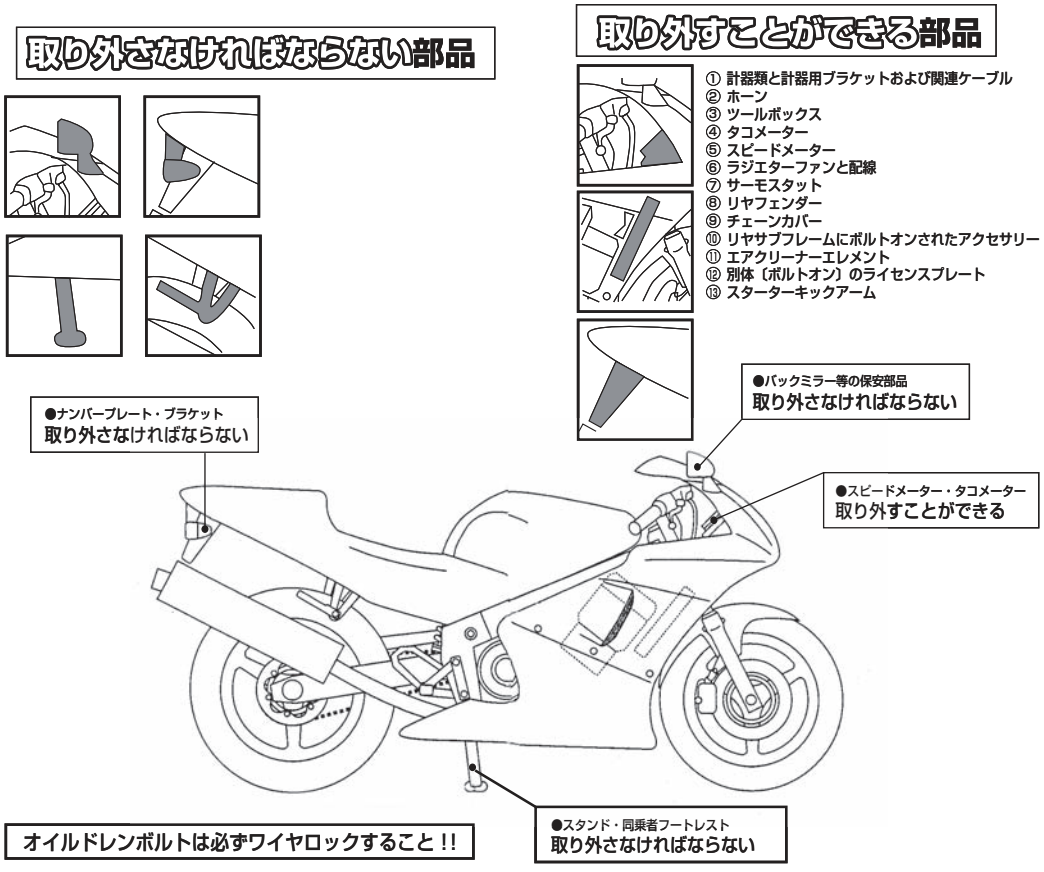
7-1-3　ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット

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

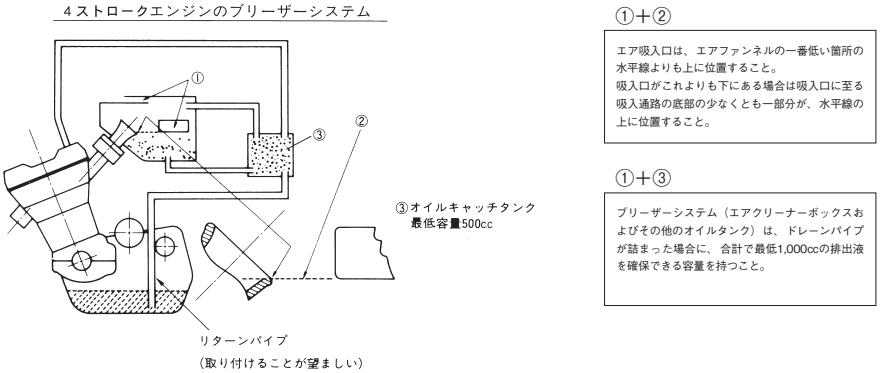
7-2-1　スロットル・グリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。

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。



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　オイルドレーンプラグおよび供給パイプ

すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされなければならない。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なければならない（例:クランクケース、オイルライン、オイルクーラー等)。

ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。

7-2-6　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。

7-2-7　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。

7-2-8　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。

7-2-9　リヤスプロケットガード

7-2-9-1　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。

7-2-9-2　リヤスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、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。

7-2-9-3　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。

7-2-9-4　スイングアームとリヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。

7-2-9-5　リヤスプロケットガードの板厚は最低２㎜なければならない。

7-2-9-6　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。ただし、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。

7-2-10　ハンドルストッパー

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。

7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

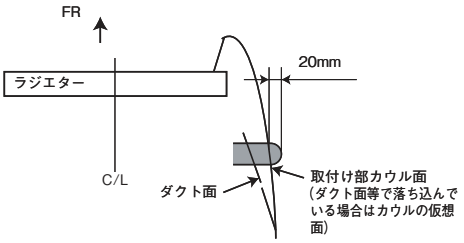
7-3-1　フレーム

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　フロントフォーク

7-3-3-1　フロントフォークのアウターチューブ、インナーチューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。

7-3-3-2　フロントフォークの内部パーツは改造または変更することができる。

7-3-3-3　フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。

7-3-3-4　車両公認時のフォークチューブ（インナーチューブ、フォークパイプ）の表面仕上げは変更しても良い。追加の表面処理が認められる。

7-3-3-5　上部と下部のフォーククランプ（三叉、フォークブリッジ）は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。

7-3-3-6　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に変更することができる。

7-3-3-7　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。

7-3-3-8　サスペンションフルードの変更。

7-3-3-9　ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。

7-3-4　リヤフォーク（リヤスイングアーム）

7-3-4-1　リヤサスペンションユニットは変更、または改造することができる。フレームとリヤフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。

7-3-4-2　リヤサスペンションユニットスプリングは変更できる。

7-3-4-3　リヤサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくたはならない。

7-3-4-4　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。

7-3-4-5　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。

7-3-4-6　サスペンションフルードの変更

〈推奨事項〉
公認車両時のリヤサスペンションを使用する場合の車高調整は以下の調整範囲を守ること。
ST600の車両は、一般公道用車両がベースであり、車種ごとに構造上／安全上の観点から、下記の範囲内にて調整を行なうこと。

銘　柄	車　種	車高調整方法
本田技研工業	03-06CBR600RR（PC37）	シム追加の車高調整は構造上不可。
	07-08CBR600RR（PC40）	
	09-11CBR600RR（PC40）	
ヤマハ発動機	03-05YZF-R6（5SL）	シム追加による手法で10㎜以内
	06-07YZF-R6（2C0）	
	08-11YZF-R6（13S）	公認時のワッシャー取り外しもしくはシム追加による手法で-3㎜～+5㎜（公認時車高を0㎜とした場合）
スズキ	GSX-R600（K4･K5）	**シム追加による手法で6㎜以内**
	GSX-R600（K6･K7）	**シム追加による手法で7.5㎜以内**
	GSX-R600（K8･K9･L0）	
	GSX-R600（L1）	**シム追加による手法で8㎜以内**

銘　柄	車　種	車高調整方法
川崎重工業	03-04ZX-6RR（ZX600K･M）	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）
	05-06ZX-6RR（ZX600N）	シム追加による手法で9.5㎜以内（キット設定のナット使用のこと）
	07-08ZX-6R（ZX600P）	シム追加による手法で11㎜以内（キット設定のナット使用のこと） STDカラー取り外し可能（－６㎜）
	09-11ZX-6R（ZX600R）	シム追加による手法で12㎜以内 STDカラー取り外し可能（－４㎜）

※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製作する場合は、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。

7-3-5　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°）。また、エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が２㎜以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。

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、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端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、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。チタニウムのステーの使用は禁止される。

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。ただし、外径とベンチレーションシステムは本来マニ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（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　ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。
ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付のパッドピンを使っている場合はβピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される

7-3-6-8　ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。

7-3-6-9　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。

7-3-6-10　フロントとリヤのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更／追加を認める。

7-3-6-11　**車両公認時にABSが装着された車両の場合、ABS用のECU交換とABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更及びホース類の変更は許可される。**

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公認ドライまたはウェット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　レインタイヤは、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、ウェットタイヤともに年に1回限り変更を認める。ただし、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。旧公認タイヤは､変更後６ヶ月間使用可能とする。新公認タイヤは、変更申請後１ヶ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

2010.12.4現在

銘　柄	用　途	F/R	パターン名（スペック名）
ダンロップ	ドライ	フロント	SPORTMAX GP Unbeaten-01（R3・R2・R1）
		リヤ	SPORTMAX GP Unbeaten-01（R3・R2・R1）
	ウェット	フロント	KR189（WA）
		リヤ	KR401B（WA）
ブリヂストン	ドライ	フロント	BT-003F　**PRO**（TYPE-4・TYPE-3・TYPE-2）
		リヤ	BT-003R　**PRO**（TYPE-4・TYPE-2・TYPE-1）
	ウェット	フロント	**E05Z（YEK）**
		リヤ	E08Z（YEK・YDA）
ミシュラン	ドライ	フロント	POWER ONE（A・B・V）
		リヤ	POWER ONE（A・B・C）
	ウェット	フロント	P12325
		リヤ	P18435A
ピレリ	ドライ	フロント	DIABLO SUPERCORSA（SC1・SC2・SC3）
		リヤ	DIABLO SUPERCORSA（SC1・SC2・SC3）
	ウェット	フロント	DIABLO RAIN（SCR1・SCR2）
		リヤ	DIABLO RAIN（SCR1・SCR2※）※190/60R17

※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。取り付けのためのカラー加工・追加は認められる。

〈互換表〉　※同色で示された同一メーカー同型式モデルであれば、ホイールの互換性が認められる。

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	04/03
本田技研工業	→	→	CBR600RR（PC40）	→	CBR600RR（PC40）	→	CBR600RR（PC37）	CBR600RR（PC37）
ヤマハ発動機	→	→	→	YZF-R6（08MODEL）13S	→	YZF-R6（06MODEL）2C0	YZF-R6（05MODEL）5SL	YZF-R6（03･04MODEL）5SL
スズキ	**GSX R600（L1）**	→	→	GSX R600（K-8）	→	GSX R600（K-6）	→	GSX R600（K4）
川崎重工	→	→	ZX-6R（ZX600R）	→	ZX-6R（ZX600P）	→	ZX-6RR（ZX600N）	03ZX-6RR（ZX600K）04ZX-6RR（ZX600M）

※03ZX-6RR（K）と04 ZX-6RR（M）は、型式は違うが同一部品のため使用することが可能

※YZF-R6（13S）は、03-05YZF-R6（5SL）・06-07YZF-R6（2CO）と型式は違うが同一部品のため使用することが可能

※ZX-6R（ZX600R）は、ZX-6R（ZX600P）と型式は違うが同一部品のため使用することが可能

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、中空でない一体構造の最低半径８㎜の球状でなければな

らない。

7-3-8-3　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。

7-3-8-4　折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム、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㎜以上）。

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㎜とする。

7-3-9-1-5　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、丸みをつけて製作しなくてはならない。

7-3-9-1-6　軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

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も認められる（ケーブル調整式も含まれる）。

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　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。このボールの上下の面は平らでもよいが、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）。この先端部分はレバーと完全に一体となっていなくてはならない。

7-3-10　ボディワーク（カウリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）

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。ただし外観は車両公認時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みをもたせていなければならない。

7-3-10-1-2　カーボン、ケブラーの使用は認められない。

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。

7-3-10-1-4　フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換が許可される。カーボンファイバー／ケブラーの使用は禁止される。

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、すべて丸みをおびていなければならない。

7-3-10-4　フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。外観は車両公認時と同じでなければならない。カーボン／ケブラーは使用できない。また、タイヤとのクリアランス確保するための最低限の取り付け位置の変更が認められる。

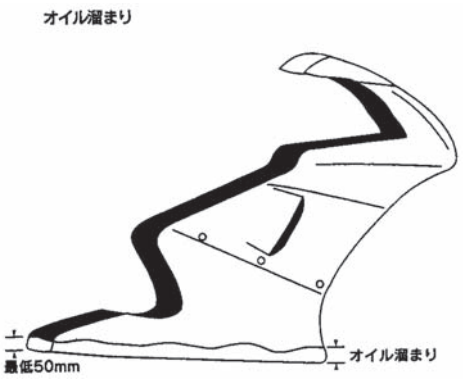
7-3-10-5　リヤフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／ケブラーの使用は認められない。

7-3-10-6　フェアリング下部のオイル受け

7-3-10-6-1　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。フェア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為の最低限の外観変更が許可される。

7-3-10-6-2　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）。

[図B]



7-3-10-6-3　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少１個設けなければならない（孔は２個までとする）。

7-3-10-6-4　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。

7-3-10-6-5　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。

7-3-10-6-6　最低限の外観変更が認められる。

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／ケブラーの使用は認められない。

また、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド･樹脂類など）を追加することが認められる。

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　転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは複合材（カーボンまたはケブラー製）の２次カバーによって保護されなければならない。

この全ての２次カバーは、厚さは２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

また、２次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。

7-3-14　ラジエター

7-3-14-1　ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。
7-3-14-2　ラジエターブラケットの（ステー）の変更。ただ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。
7-3-14-3　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）。
7-3-14-4　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。
7-3-14-5　冷却の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）。
7-3-14-6　サーモスタットの交換・取り外しとスペーサーへの変更は認められる。

7-3-15　排気ガス対策部品

7-3-15-1　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）。

7-3-16　クラッチ

7-3-16-1　**クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。**
7-3-16-2　**フリクション・ディスク及びドライブディスクは変更することができる。**
7-3-16-3　**クラッチ・スプリングは変更することができる。**
7-3-16-4　**クラッチ・バスケット（アウター）は交換してもよい。**
7-3-16-5　**クラッチアッセンブリーは、バックトルクリミッター機構（スリッパータイプ）への変更、改造が認められる。**
7-3-16-6　**バックトルクリミッター機構（スリッパータイプ）付きのアフターマーケット製の物への交換が認められる。**
7-3-16-7　**エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動システムの使用は認められない。**

7-3-17　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。
7-3-17-1　キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-18　フュエルインジェクション

7-3-18-1　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。
7-3-18-2　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。
7-3-18-3　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。
7-3-18-4　バタフライの交換・改造は禁止される。
7-3-18-5　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。
7-3-18-6　燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければなら

ない。

7-3-18-7　エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。

7-3-18-8　メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。

7-3-19　燃料供給

7-3-19-1　フュエルラインの変更

7-3-19-2　フュエルベントラインの変更

7-3-19-3　フュエルフィルターの追加・変更

7-3-20　ワイヤーハーネス

ワイヤーハーネスの改造、変更

7-3-21　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。

7-3-22　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

7-3-23　点火時期／スパークプラグ

7-3-23-1　スパークプラグ、プラグキャップの変更

7-3-23-2　ハイテンションコードの変更

7-3-23-3　点火時期の調整

7-3-24　ボルト、ナット類

7-3-24-1　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。

7-3-24-2　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・ナット類は別の材質のものに変更できる。

7-3-24-3　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。

7-3-24-4　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。

7-3-25　オイルプレッシャースイッチ

オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。

7-3-26　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。

7-3-27　エアフィルターエレメントは変更、あるいは取り外すことができる。

7-3-28　ポジション調整

燃料タンクまたはタンクカバーに、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。
その取り付けは、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。部品にはカーボンまたはケブラーの使用は認められない。

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　チェーンカバー
7-4-9　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリー
7-4-10　別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート
7-4-11　スターターキックアーム
7-4-12　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　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。
7-5-3　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の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。
7-5-4　スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースと活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ１㎜～２㎜）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。
追加のボルト穴加工の場合は６㎜に限定される。（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない）
7-5-5　追加の装備
7-5-5-1　自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。
7-5-5-2　全日本選手権に限り、データロガー（すなわちデータ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。
※地方選手権においては、アナログ式を含むデータ収集器、データ収集に使用される部品の取付けも認められない。
7-5-5-2-1　データロガーを取り付けるための、ステー追加・変更および最低限のフェアリングのカットは認められる。

7-5-5-3　テレメトリー(無線による情報伝達)

・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義務づけられる場合がある。

7-5-6　買い取り制度

7-5-6-1　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。

7-5-6-1-1　車両買取価格：国産車両　2,000,000円
外国産車両　3,000,000円

7-5-6-1-2　部品買取価格（単位：円）

・フロントサスペンション　35万円

・リヤサスペンション　25万円

車　種	シリンダーヘッドassy	ECU&インジェクション	
03-06CBR600RR（PC37）	267,000	PGM FIユニット	63,000
		スロットルボディ	97,000
07-08CBR600RR（PC40）	267,000	PGM FIユニット	73,000
		スロットルボディ	97,000
09-11CBR600RR（PC40）	318,000	PGM FIユニット	73,000
		スロットルボディ	101,000
03-05YZF-R6（5SL）	364,000	ECU	71,000
		スロットルボディ	119,000
06-07YZF-R6（2c0）	309,700	ECU	71,000
		スロットルボディ	91,200
08-11YZF-R6（13S）	312,700	ECU	81,000
		スロットルボディ	94,000
GSX-R600（K1·K4）	310,000	ECU	75,000
		スロットルボディ	97,000
06-07GSX-R600（K-6·K-7）	310,000	ECU	80,000
		スロットルボディ	97,000
08-10GSX-R600（K-8・K-9・L0）	310,000	ECU	90,000
		スロットルボディ	97,000
11GSX-R600（L1）	**310,000**	**ECU**	**90,000**
		スロットルボディ	**97,000**
03ZX-6RR（ZX600K）	334,000	ECU	71,850
		スロットルボディ	148,500
04ZX-6RR（ZX600M）	359,000	ECU	75,450
		スロットルボディ	212,250
05-06ZX-6RR（ZX600N）	270,000	ECU	53,000
		スロットルボディ	125,000
07-08ZX-6R（ZX600P）	337,300	ECU	65,625
		スロットルボディ	136,000
09-11ZX-6R（ZX600R）	**362,452**	ECU	62,500
		スロットルボディ	**164,400**

※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）が含まれる。

7-5-6-2　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。

購入希望者は売主を除き、購入申請者は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、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。

7-5-6-3　申請締切り後、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。
ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先される。

7-5-6-4　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）

7-5-6-5　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。

7-5-6-6　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。

7-5-6-7　上記7-5-6-6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。

7-5-6-8　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。

7-5-6-9　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。

7-5-6-10　上記7-5-6-6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。

7-5-6-11　主催者が購入申請を行うことができる。

7-5-6-12　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。

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　全ての車両は、全ての要素において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（車両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

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。

素材＝材質と製造方法を含む。

材質については、必要に応じて製造方法も併記して規則の運用を行う。

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なうケース、カバーの改造は認められる。

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

2-7-5　下記部品についてはエンジン型式が同一もしくはエンジンメーカーが指定したエンジンモデル内で一切の加工なしで単品またはアッセンブリーで組み付け可能な場合、相互に互換が認められその使用を認める。また、以下のパーツに対し部品の買取価格を設定する。

	モトクロッサー	指定エンジン
本田技研工業	CRF250R	CRF250X
ヤマハ発動機	YZ250F	WR250F
スズキ	RMZ250	
川崎重工業	KX250F	

2-7-5-1　トランスミッション単体およびアッセンブリー

2-7-5-2　クラッチ単体およびアッセンブリー

2-7-5-3　シリンダーヘッド

2-7-5-4　ピストン（リング、ピン、クリップ含む）

2-7-5-5　ACジェネレーター

2-7-5-6　カムシャフト

2-7-5-7　バルブスプリング（コッター、リテーナー、シム、シート、ステムシール含む）

2-7-5-8　ロッカーアーム

2-7-5-9　IN／EXバルブ

2-7-5-10　ECU

2-7-5-11　クランクシャフト

2-7-5-12　キャブレター

2-7-5-13　スロットルボディ（インジェクター、レギュレーター、フュエルポンプ）

2-7-6　部品買取価格

部品買取価格は、指定エンジンを含め、下記の当該エンジンメーカーのモトクロッサーの部品買取価格とする。

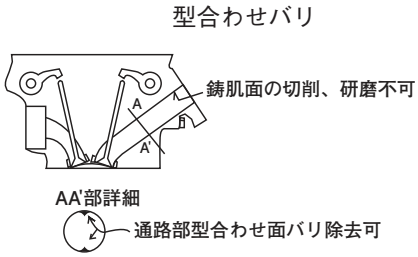
部品項目	H-CRF250R	Y-YZ250F	S-RMZ250	**K-KX250F**
トランスミッションアッセンブリー	80,000	46,000	45,000	**67,720**
クラッチアッセンブリー	42,800	41,500	35,000	**53,930**
シリンダーヘッド	40,500	36,100	34,000	**39,120**
ピストン（リング、ピン、クリップ含む）	10,200	7,200	7,000	**10,720**
ACジェネレーター	43,000	17,300	24,000	**48,600**
カムシャフト	24,000	22,800	18,000	**20,200**
バルブスプリング（コッター、リテーナー、シム、シート、ステムシール含む）	12,000	7,300	5,800	**18,480**
ロッカーアーム	8,500	対象部品無し	対象部品無し	**対象部品無し**
IN／EXHバルブ	15,000	20,900	14,000	**18,480**
ECU	36,000 (FI) 16,800（キャブ）	15,000	14,000	**32,000**
クランクシャフト	28,500	21,200	25,000	**29,800**

2-7-7　シリンダーヘッド

シリンダーヘッドポートのバリ取りとカーボンの除去。

バリとは鋳型の合わせ面に生じる「型合わせバリ」を指す。

※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。



2-7-8　排気ガス対策部品

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・チューブを取り外し、回路を閉塞すること）。

2-7-9　耐久性向上および取り付け向上のためのエンジン部品の改造及び追加工

エンジン製造メーカーは、耐久性向上目的で、部品の改造及び追加工が必要な部品は、部品名、改造箇所、改造内容、改造前後の図面、改造による効果（例えば、定期交換時期の差など）をMFJに申請し、認められたもの。

MFJに申請された内容は、MFJホームページ、MFJライディング誌等で告知される。

承認申請部品

申請部品	品　番	適用エンジン
CRF250Xエンジン用 メインシャフトコンプ	23210-GRX-000 23210-10512-00	ME11E

2-7-10　転倒時に地面に接触する恐れのあるフェアリングに覆われていないオイルを保持する全てのエンジンケースは、２次カバーを取り付けなければならない。材質は樹脂製とする。

この全ての２次カバーは、厚さ２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

また、２次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。

ただし、フェアリングの延長による接触部がカバーされる場合は２次カバーの取り付けはなくても認められる。

3 キャブレター

3-1　キャブレターは、ベースエンジンに装備されたキャブレターのみ使用することができる。

ベースエンジンのキャブレターサイズは、以下のとおりとする。

キャブレターの口径サイズは、最新型のモトクロッサーサイズに合わせる。

CRF250R（CRF250X）（09年モデルまで）	40㎜
YZ250F（WR250F）	37㎜
RMZ250（09年モデルまで）	37㎜
KX250F（10年モデルまで）	37㎜

3-2　互換性部品を使用する場合、インシュレーターは、シリンダーヘッドの取り付け部分の改造、変更を行わず取り付け可能であること。

3-3　エアファンネルは装着してもよい。
3-4　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。
3-5　エアボックスの装着がされていなければならない。

4 フュエルインジェクションシステム

4-1-1　ベースエンジンがフュエルインジェクションの場合はベースエンジンに装着されたスロットルボディ、インジェクター、レギュレーター、フュエルポンプのみ使用することができる。
ベースエンジンのスロットルボディの口径サイズは、以下のとおりとする。
口径サイズは、最新型のモトクロッサーサイズに合わせる。

CRF250R（CRF250X）（10年モデル～）	**50㎜**
RMZ250（10年モデル～）	**44㎜**
KX250F（11年モデル～）	**43㎜**

4-1-2　エアファンネルは装備しても良い。可変機構の追加は認められない。
4-1-3　フュエルインジェクション・マネージメントチップを変更することはできる。
4-1-4　インジェクションマッピングにフラッシュメモリーを使用することは許可される。
4-1-5　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備することは許可される。
4-1-6　エアボックスの装備がなされていなければならない。

5 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。

5-1 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。

5-2 リヤスプロケットガード

5-2-1　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。
5-2-2　リヤスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。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。
5-2-3　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。
5-2-4　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る。
5-2-5　リヤスプロケットガードの板厚は最低２㎜なければならない。

5-3 エキゾーストパイプ及びサイレンサー

5-3-1　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。

5-3-2　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°）。また、エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせていなければならない。エキゾーストパイプを含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるときは、エキゾーストパイプ先端の板厚が２㎜以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保させるために複数の板の溶接構造としてもよい。

5-3-3　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。

5-3-4　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。

5-3-5　エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。

5-3-6　材質は自由とする。

5-4 ハンドルバー

5-4-1　ハンドルバーの最低幅は、450㎜とする。

5-4-2　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。……174頁図３参照

5-4-3　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。

5-4-4　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。……174頁図１参照

5-4-5　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。

5-4-6　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。

5-4-7　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。

5-4-8　軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

5-4-9　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。

5-5 コントロールレバー

5-5-1　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19㎜とする）となっていなくてはならない。このボールの上下の面は平らでもよいが、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）。この先端部分はレバーと完全に一体となっていなくてはならない。

5-5-2　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。

5-5-3　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。

5-6 スロットルグリップ

スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。

5-7 フュエルポンプ

5-7-1 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。

5-8 フットレスト

5-8-1 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径８㎜の球状でなければならない。

5-8-2 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。

5-8-3 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム、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（最低半径８㎜以上）。

5-8-4 **クイックシフターは認められる。**

5-9 ブレーキ

5-9-1 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。

5-9-2 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。

5-9-3 ブレーキディスクの材質は鉄（SUS含む）のみ認められる。

5-9-4 ブレーキパットの脱落防止のため、βピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。

5-9-5 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。

5-10 ボディワーク（フェアリング、ウインドスクリーン、フェンダー）

5-10-1 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。

5-10-2 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）。

5-10-3 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位置にかかわらず、リヤ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。この測定はサスペンションが伸びた状態（空車１G）で測定される。（174頁図２参照）

5-10-4　横から見た場合、下記が見えなければならない。
5-10-4-1　最低180°にわたるリヤホイールリム
5-10-4-2　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
5-10-4-3　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。
5-10-5　モーターサイクルのいかなる部分も、リヤタイヤの位置にかかわらず、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。
5-10-6　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。
5-10-7　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。
5-10-7-1　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
5-10-7-2　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
5-10-8　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

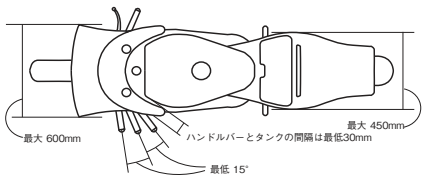
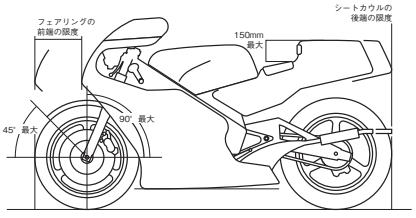
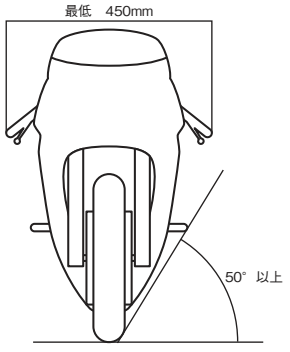


図2



5-10-9　クリアランス
5-10-9-1　空車１G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°以上の角度で傾斜が可能でなくてはならない。

図3



5-10-9-2　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。
5-10-10　フェアリング、シートカウルについて、カーボン/ケブラーの使用は認められない。
5-10-11　転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるための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以上とする。

5-10-12　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。

5-10-13　ロワーフェアリングは、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。

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。

5-10-14　車両の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。

5-10-15　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。

5-12 ホイール、リム、およびタイヤ

5-12-1　ホイール

カーボン製ホイールは禁止される。

5-12-2　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。

5-12-3　リムの**幅はおよびリム径は**以下のとおりとする。

フロント		リヤ	
幅	直径	幅	直径
2.5インチのみ	**17インチのみ**	**3.5インチのみ**	**17インチのみ**

5-12-4　タイヤ

5-12-4-1　レーシングタイヤが使用されなくてはならない。

タイヤには、「NOT FOR HIGHWAY USE」と表示されていなくてはならない。

5-13 ナンバープレート

5-13-1　モーターサイクルのフロントとシートカウルの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によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。

5-13-2　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

5-13-3　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。

5-13-4　すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低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。

5-13-5　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ために、地の色同様につや消しでなければならない。

5-13-6　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㎜（1の場合 25㎜）

数字の最低の太さ：25㎜

数字間のスペース：15㎜

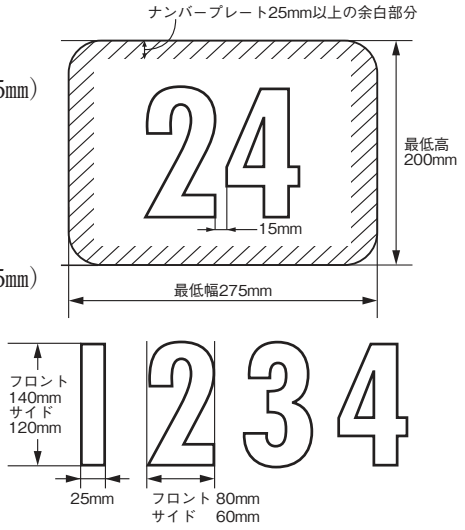
サイドナンバーの寸法は

最低高　：120㎜

最低幅　：60㎜（1の場合 25㎜）

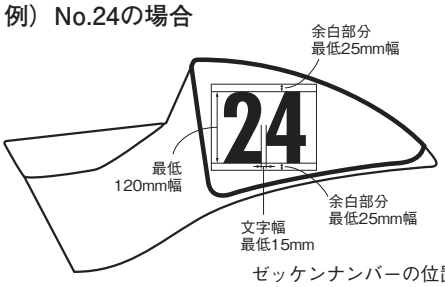
数字の最低の太さ：25㎜

数字間のスペース：15㎜



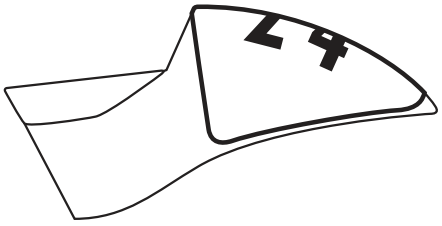
GPクラスのサイドゼッケン

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）



5-13-7　数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体にする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy
0123456789

5-13-8　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。

5-13-9　すべてのナンバープレートの周囲と数字の周囲には最低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。

5-13-10　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

5-13-11　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、車検長の判断が最終的なものとする。

5-13-12　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。

5-14 オイルクーラー

5-14-1　オイルクーラーを追加することができる。

5-14-2　**オイルクーラーを取り付けるための、オイルクーラー用のラインをエンジン外部に取り出す最小限の改造、加工ならびに部品の追加、交換が認められる。**

5-14-3　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。

5-14-4　フレッシュエア導入口位置は、オイルクーラーを装着した場合であってもラジエターまでとする。

5-15 燃料タンク及びオイルタンク

5-15-1　燃料タンクの材質は、鉄またはアルミに限られる。

5-15-2　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。

5-15-3　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、給油のため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。

5-15-4　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。

5-15-5　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。

5-15-6　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。

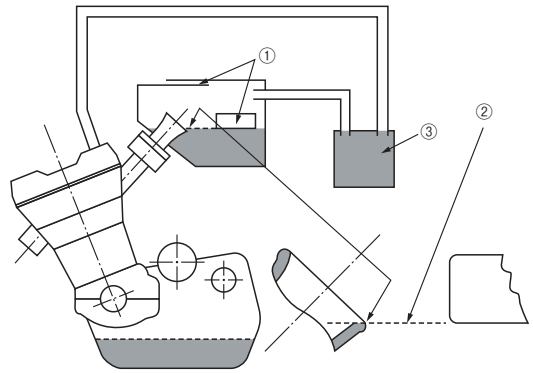
5-15-7　ブリーザーシステム

5-15-7-1　全ての車両はクローズド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。

5-15-7-2　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最低800ccとする。

5-15-7-3　フレッシュエア取り込みのためのエアダクトの追加は認められる。
エアダクトの開口部は、フェアリングの内部にあり、ラジエターの先端（車両中心線上のラジエター位置）よりも前にあってはならない。
エアダクトの取り付けがなく、エアクリーナーボックスに直接孔を空ける場合は、その合計が直径45㎜相当の面積以下とする。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



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の排出液を確保できる容量を持つこと。

5-15-8　オイルドレーンボルトおよび供給パイプ

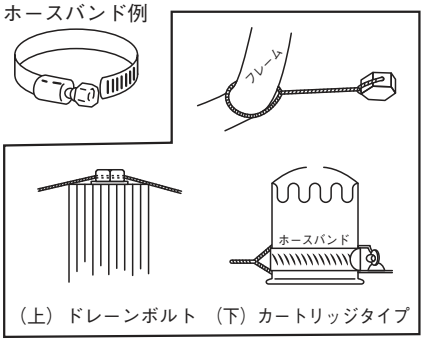
すべてのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。

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。

(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)。

ワイヤーロック

ホースバンド例



（上）ドレーンボルト （下）カートリッジタイプ

5-15-9　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。

5-15-10　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。

5-16 燃料、オイル、冷却水

5-16-1　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）。

5-16-2　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。

5-16-2-1　競技用ガソリンとは当該競技会の開催される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。

5-16-2-2　競技用ガソリンは、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16℃において0.725 g /mℓ～0.780 g /mℓであること。

5-16-2-3　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。

5-16-2-4　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（レース用として一般販売されている冷却水）に限られる。ただし不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

5-16-3　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。

5-17 音量規制

5-17-1　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。ただし、高さが200㎜以下である場合は45°上方の点で行う。

5-17-2　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。

5-17-3　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。

5-17-4　ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数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。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

5-17-5　回転数は、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。

5-17-6　所定のエンジン回転数（rpm）＝ $\dfrac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（㎜）}}$

5-17-7　音量規制値
ピストンスピード４ストローク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、下記固定回転数を使用することもできる。

5-17-8　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
GP-MONO	6,000rpm

5-17-9　サイレンサーが1本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。

5-17-10　規制値を超えているマシンは、レース前車検において再度測定を受けなければならない。

5-17-11　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。

5-17-12　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。

5-17-13　気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

5-17-14　メーターの読み方は常に小数点以下を切り捨てとする（105.9dB/A＝105dB/A）

5-17-15　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。

5-18 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。

5-19 最低重量

5-19-1　**最低重量は82kgとする。**

5-19-2　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。

5-19-3　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。

5-19-4　残燃料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。

5-19-5　レース終了後は、1kgの許容誤差が認められる。

6 部品の買い取り制度

6-1　大会にてクラス6位以内に入賞した車両の部品は、購入希望者がいた場合、2-7-6項に該当する部品を販売しなければならない。

6-2　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。

6-3　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。
・購入申請締め切り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10,000円（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）

6-4　希望者が複数の場合、申請締め切り後、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。

6-5　購入申請が提出された時点より、主催者は部品を売買契約日まで保管しなければならない（売主が部品に触れることは禁止される）。

6-6　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。

6-7　前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と部品の受け渡しが行われる。

6-8　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。

6-9　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。

6-10　6-6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10,000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。

6-11　売買契約が無効になった場合は、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6-5項以降の規定を適用する。

6-12　上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡易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）。

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、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。

ただ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

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。

素材＝材質と製造方法を含む。
材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行う。

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（ただし、国内で型式認定を受けていること）車両でなければならない。

2 排気量区分

145cc～250cc	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。

145cc～200cc	135kg
201cc～250cc	145kg

※ダミーウエイトの使用は、単気筒に限り認められる。ダミーウエイトはエンジンまたはフレームにしっかり固定されていること。タイラップ等での固定は許可されない。

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１kg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。ただし、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大会ごとに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、所定の回転数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。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

4-1-5　回転数は、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）＝ $\dfrac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（㎜）}}$

4-1-7　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。音量測定は下記固定回転数を使用することもできる。

4-1-8　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。

単気筒	2気筒
5,500rpm	7,500rpm

4-1-9　サイレンサーが１本を超える場合の音量計測は、各エキゾーストパイプの先端で測定される。

4-1-10　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。

4-1-11　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。

4-1-12　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。

4-1-13　気温０℃以下の場合、許容誤差＋２dB/Aが認められる。

4-1-14　メーターの読み方は常に少数点以下を切り捨てとする（105.9dB/A=105dB/A）。

4-1-15　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、冷却水

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、当該競技会の開催される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、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。

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（レース用として一般市販されている冷却水）に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

5-7 大会特別規則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シートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるよう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によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。

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。最低寸法はフロントが幅275㎜×高さ200㎜、サイドは、幅205㎜×高さ170㎜（３桁ゼッケンの場合は、幅260㎜とする）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 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低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。

6-5 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ために、地の色同様につや消しでなければならない。

6-6 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

サポートナンバーの最低寸法は、２桁ゼッケン幅185㎜×150㎜、３桁ゼッケンの最低幅は260㎜とする。

ナンバーの地色は、自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。

ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。

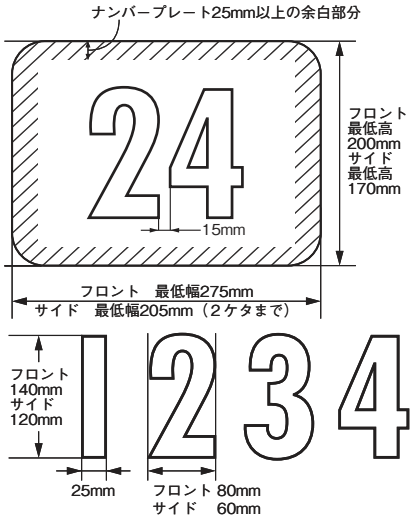
6-7 数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバー及びシートカウル上部の寸法は

最低高　：140㎜
最低幅　：80㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜

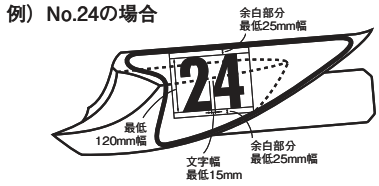
サイドナンバー及び
サポートナンバーの寸法は

最低高　：120㎜
最低幅　：60㎜（１の場合 25㎜）
数字の最低の太さ：25㎜
数字間のスペース：15㎜



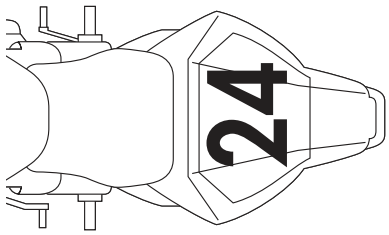
プロダクションクラスのサイドゼッケン＋サポートナンバーの装着例

プロダクションクラスのサイドゼッケン

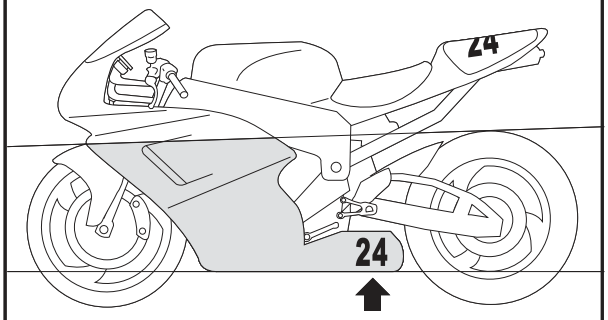


ゼッケンナンバーの位置は側面から見て見やすい位置に貼付けなければならない

シートカウル上部ゼッケン



サポートナンバーの装着例



推奨位置アンダーカウルの後端

※サポートナンバーの貼り付エリアは　部分

6-8 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0123456789

6-9　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。

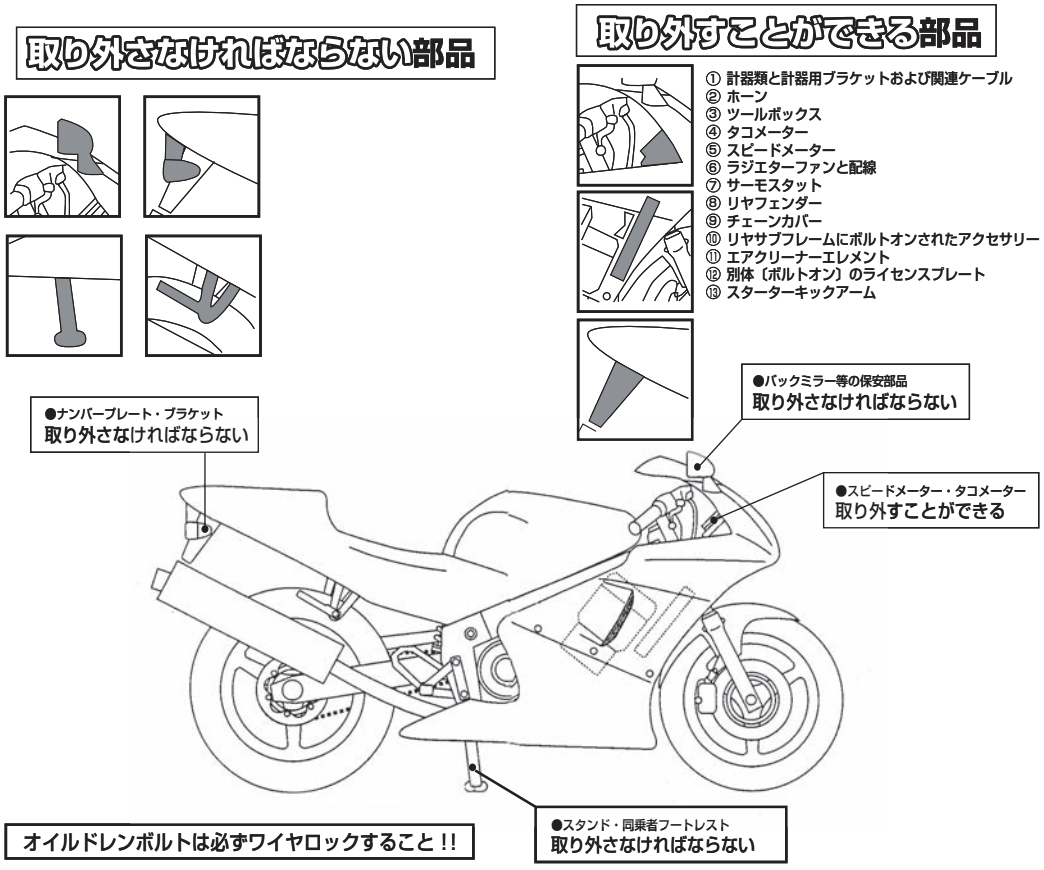
6-10　ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする（蛍光色は禁止）。
ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。
STクラス　白地に黒文字

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が異なる場合でも、国内販売車両を輸出専用車両の仕様にすること、または国内販売車両に輸出専用車両の部品取り付けるをすることは認められない。

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

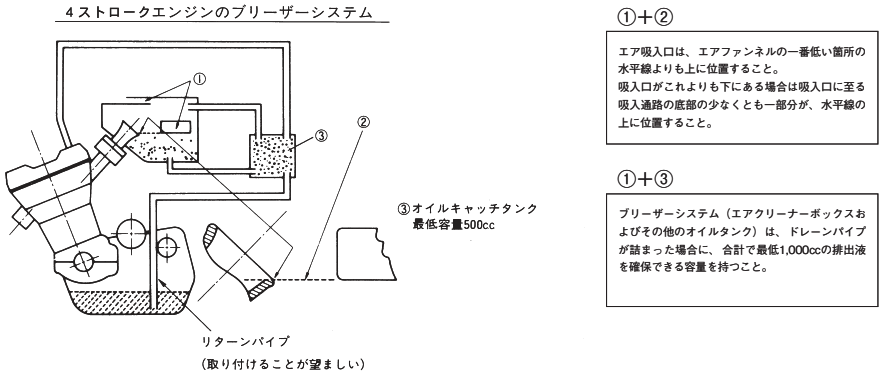
7-2-1　スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。

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。



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。
ただし、公認車両がクローズドブリーザーシステムになっており、公認車両の状態を維持したオイルブリーザーラインをそのまま使用し、エアクリーナーボックスだけで最低1000cc以上の容量（エアファンネルの一番低い箇所までの容量）が確保されている場合は、キャッチタックの取り付けは免除される。

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　オイルドレーンプラグおよび供給パイプ
すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされなければならない。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なければならない（例:クランクケース、オイルライン、オイルクーラー等)。
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。

7-2-6　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。

7-2-7　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。

7-2-8　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。

7-2-9　リヤスプロケットガード

7-2-9-1　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。

7-2-9-2　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。

7-2-9-3　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。

7-2-9-4　スイングアームとリヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。

7-2-9-5　リヤスプロケットガードの板厚は最低２㎜なければならない。

7-2-9-6　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。

7-2-10　ハンドルストッパー

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。

7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

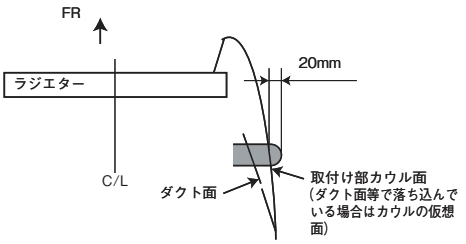
7-3-1　フレーム

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およびフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのフレーム加工（ステーおよびブラケットの追加を含む）は認められる。

7-3-1-3　全てのフェアリングステーは、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。

7-3-1-6　サイドスタンド／メインスタンドのブラケットのカットは許可される。

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。ただし、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　フロントフォーク

7-3-3-1　フロントフォークのアウターチューブ、インナーチューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。

7-3-3-2　フロントフォークの内部パーツはバルブ形式を変更しない範囲で、改造または変更する事ができる。

7-3-3-3　フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。

7-3-3-4　上部と下部のフォーククランプ（三叉、フォークブリッジ）は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。

7-3-3-5　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に変更することができる。

7-3-3-6　ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。

7-3-3-7　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。

7-3-3-8　サスペンションフルードの変更。

7-3-3-9　ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。

7-3-4　リヤフォーク（リヤスイングアーム）

7-3-4-1　リヤサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリヤフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。

7-3-4-2　リヤサスペンションユニットスプリングは変更できる。

7-3-4-3　リヤサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。

7-3-4-4　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。

7-3-4-5　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。

7-3-4-6　サスペンションフルードの変更

〈推奨事項〉
公認車両時のリヤサスペンションを使用する場合の車高調整は以下の調整範囲を守ること。
ST250Fの車両は、一般公道用車両がベースであり、車種ごとに構造上／安全上の観点から、下記の範囲内にて調整を行なうこと。

銘　柄	車　種	車高調整方法
ホンダ	VTR250	調整機構なし
カワサキ	Ninja250R	調整機構なし

※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製作する場合は、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。

7-3-5　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°）。また、エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が２㎜以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。

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、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端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（エキゾーストパイプにはチタン、カーボンの使用はできない。**ただし、サイレンサーには、チタン、カーボンの使用は認められる**）。サイレンサーの数、および配置は公認車両から変更が認められる（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る）。

7-3-5-2-2　サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。チタン、カーボンのステーの使用は禁止される。

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。ただし、外径とベンチレーションシステムは本来マニ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（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　ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。
ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される。

7-3-6-8　ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。

7-3-6-9　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。

7-3-6-10　フロントとリヤのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更／追加を認める。

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／レーシングレイン及びST600用公認タイヤ（過去の登録を含む）は天候に関わらず使用できない。
また、ST600用公認タイヤと同一名称で、サイズ、コンパウンドが異なる登録されていないスペックのタイヤも使用することができない。

7-3-7-2-2　タイヤの追加工（再グルービング等）は禁止される。

7-3-7-2-3　摩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）。

7-3-7-2-4　タイヤウォーマーの使用は禁止する。

7-3-7-2-5　使用できるタイヤは下記表に示される各ホイールに適合したサイズに限定される。フロント用タイヤをリヤに、リヤ用タイヤをフロントに使用することは許可されない。

ホイールサイズ	適合タイヤ（M/C）				
17×2.50-F	(100/＊-17)	(110/＊-17)	(120/＊-17)		
17×2.75-F	(100/＊-17)	110/＊-17	(120/＊-17)		
17×3.00-F	110/＊-17	120/＊-17			
17×3.50-R	110/＊-17	120/＊-17	130/＊-17	140/＊-17	(150/＊-17)
17×4.00-R	130/＊-17	140/＊-17	150/＊-17		

・ホイールサイズのFはフロント用、Rはリヤ用を示す。
・（ ）付きはバイアスタイヤのみ使用可。

7-3-7-2-6　バイアスタイヤを使用する場合、速度規格H以上のタイヤのみ使用が許可される。

7-3-7-3　ホイール
ホイールは車両公認時に装着されているホイールとする。

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、中空でない一体構造の最低半径８㎜の球状でなければならない。

7-3-8-3　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。

7-3-8-4　折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム、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（最低半径８㎜以上）。

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。**

7-3-9-1-1　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。

7-3-9-1-2　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くてはならない。

7-3-9-1-3　ハンドルバーの最低幅は450㎜とする。

7-3-9-1-4　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。

7-3-9-1-5　軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

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も認められるが、リモート式への変更は許可されない。

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　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。このボールの上下の面は平らでもよいが、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、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。

7-3-10　ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）

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。外観の変更も認められる。公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。

7-3-10-1-2　カーボン、ケブラー材の使用は認められない。

7-3-10-1-3　フェアリングを交換した場合、フェア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。

7-3-10-1-4　フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換が許可される。カーボン／ケブラー材の使用は禁止される。

7-3-10-2　取り付けブラケットの改造・変更

7-3-10-3　ウインドスクリーンエッジ、また、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。

7-3-10-4　フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。カーボン／ケブラー材は使用できない。

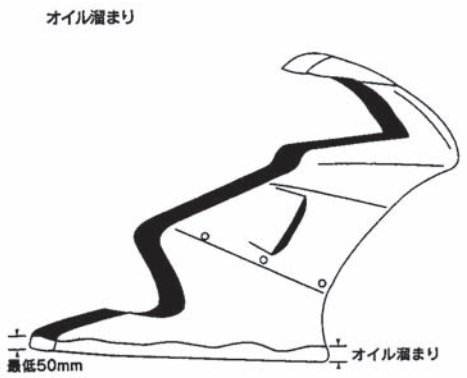
7-3-10-5　リヤフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。

7-3-10-6　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。フェア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。

7-3-10-6-1　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）。

[図B]



7-3-10-6-2　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低１個設けなければならない（孔は２個までとする）。

7-3-10-6-3　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。

7-3-11　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。外観の変更も認められる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。

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　転倒時に地面に接触する恐れのある、フェアリングに覆われていないオイルを保持する全てのエンジンケースは２次カバーを取り付けなければならない。材質は樹脂製とする。
この全ての２次カバーは、厚さは２㎜以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。
また、２次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認める。
ただし、フェアリングの延長による接触部がカバーされる場合は２次カバーの取り付けはなくても認められる。

7-3-14　ラジエター

7-3-14-1　ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

7-3-14-2　ラジエターブラケット（ステー）の変更。ただ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。

7-3-14-3　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）。

7-3-14-4　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。

7-3-14-5　冷却の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）。

7-3-14-6　サーモスタットの交換・取り外しとスペーサーへの変更は認められる。

7-3-15　排気ガス対策部品

7-3-15-1　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）。

7-3-16　クラッチ

クラッチスプリングの変更

7-3-17　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。

7-3-17-1　キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-18　フュエルインジェクション

7-3-18-1　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。

7-3-18-2　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。

7-3-18-3　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ークトラクト装置は許可されない。

7-3-18-4　バタフライの交換・改造は禁止される。

7-3-18-5　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。

7-3-18-6　燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。

7-3-18-7　エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。

7-3-18-8　メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。

7-3-19　燃料供給

7-3-19-1　フュエルラインの変更

7-3-19-2　フュエルベントラインの変更

7-3-19-3　フュエルフィルターの追加・変更

7-3-20　ワイヤーハーネス

ワイヤーハーネスの改造、変更

7-3-21　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。

7-3-22　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

7-3-23　点火時期／スパークプラグ

7-3-23-1　スパークプラグ、プラグキャップの変更
7-3-23-2　ハイテンションコードの変更
7-3-23-3　点火時期の調整

7-3-24　ボルト、ナット類

7-3-24-1　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。
7-3-24-2　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。
7-3-24-3　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。
7-3-24-4　フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-3-25　オイルプレッシャースイッチ

オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。

7-3-26　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。

7-3-27　エアフィルター・エレメントは変更、あるいは取り外すことができる。ラムダクトのないエアクリーナーにおいては、エアクリーナー本体（**カバーを含む**）**を改造または、**変更しない範囲で、呼気ダクトの改造および変更が許可される。
ラムダクトのない車両へのラム圧の追加は許可されない。

7-3-28　ポジション調整

燃料タンクまたはタンクカバーに、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。
その取り付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。
部品にはカーボンまたはケブラー材の使用は認められない。

7-3-29　トランスミッション／ギヤボックス

7-3-29-1　トランスミッション単体及びアッセンブリーは、同一メーカーの一般生産型車両で使用実績があり、ST250F用公認車両のエンジンに追加工なしで取り付けられ、互換性のあるものは変更、交換が認められる。
7-3-29-2　ミッション段数の変更も認められるが最大６段までとする。

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　チェーンカバー
7-4-9　リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリー
7-4-10　別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート
7-4-11　スターターキックアーム
7-4-12　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（サイレンサーは除く)。
7-5-2　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。
7-5-3　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の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない)。
7-5-4　スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースとして活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ１㎜～２㎜）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。
追加のボルト穴加工の場合は６㎜に限定される（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない)。
7-5-5　追加の装備
7-5-5-1　自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。
7-5-5-2　アナログ式を含むデータ収集器、データ収集に使用される部品の取付けも認められない（例えば、センサー類、ハーネス、ストローク測定器など)。
7-5-5-3　テレメトリー(無線による情報伝達)
・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義務づけられる場合がある。
7-5-6　買い取り制度
7-5-6-1　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。
7-5-6-1-1　車両買取価格：900,000円
7-5-6-1-2　部品買取価格（単位：円）
・フロントサスペンション　8万円
・リヤサスペンション　10万円

7-5-6-2　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。
購入希望者は売主を除き、購入申請者は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、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。

7-5-6-3　申請締切り後、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。
ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先される。

7-5-6-4　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）

7-5-6-5　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。

7-5-6-6　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。

7-5-6-7　上記7-5-6-6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。

7-5-6-8　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。

7-5-6-9　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。

7-5-6-10　上記7-5-6-6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。

7-5-6-11　主催者が購入申請を行うことができる。

7-5-6-12　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。

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、参加する各クラスの仕様に適合していること。
2-2　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　燃料タンク
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。
ST600クラスの容量は大会特別規則に定める。
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。
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。
4-2-6　登録されたスペアタンクの使用が認められる。ただし車両に取り付けられるまで燃料の充填はできない。
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、冷却の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）。
4-4　灯火類
4-4-1　夜間にかかるレースの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　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、それぞれの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、それぞれ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。

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公認車両とする。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公認車両とする。

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　燃料タンク

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		最低重量
SP	50	77kg
	85	79kg
GP	50	77kg
	85	79kg

4-1　最低重量は半乾燥重量とする（走行可能状態からガソリンを抜いた値）。

4-2　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18㎜相当以下
85（SP、GP）	直径28㎜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）（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

下記の排気量区分とする。
２ストロークの場合　　85cc以下
４ストロークの場合　　125cc以下

2 出場車両

車両はMFJ公認車両とする。

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（ただ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できるが、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でき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）
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の定める無鉛ガソリンに限る。

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。
'93年１月１日以降の公認車両同士に限られる。

CONTENTS

▼付則15　モトクロス競技規則
1 適用の範囲 …… 207
2 モトクロス …… 207
3 コースの仕様 …… 207
4 レース中の公式シグナル（合図） …… 207
5 出場車両 …… 207
6 MFJ公認車両 …… 208
7 ライダーの装備 …… 208
8 クラス名称と排気量区分 …… 209
9 出場申し込み …… 209
10 参加受理 …… 209
11 公式通知・タイムスケジュール …… 210
12 参加定員 …… 210
13 ゼッケンナンバー …… 210
14 燃料およびオイル …… 210
15 出場受付 …… 211
16 車両検査 …… 211
17 ライダーの変更 …… 211
18 車両の変更 …… 211
19 部品の変更 …… 212
20 フリープラクティスまたは公式練習 …… 212
21 ピットおよびサインエリア …… 212
22 公式予選 …… 212
23 決勝レース出場台数 …… 212
24 スタート位置の決定方法 …… 212
25 ウォーミングアップ …… 212
26 レース …… 213
27 レース終了 …… 214
28 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント） …… 214
29 レース後の車両検査 …… 214
30 レースおよび大会の延期、中止等 …… 214
31 抗議 …… 215
32 レース中の違反行為に対する罰則 …… 215
33 環境への配慮 …… 216
34 本規則の解釈 …… 216
35 本規則の施行 …… 216

▼付則16　2011年全日本モトクロス選手権大会特別規則
1 公示 …… 217
2 競技会開催日程等 …… 217
3 運営・実行組織 …… 217
4 開催部門・クラス …… 217
5 参加資格 …… 217
6 出場申し込み …… 218
7 出場料 …… 218
8 参加受理 …… 219
9 競技内容 …… 219
10 賞および得点（ポイント） …… 220
11 出場車両 …… 220
12 ゼッケンナンバー …… 220
13 ガソリンおよびオイル …… 221
14 車両検査 …… 221
15 車両の変更 …… 222
16 フリープラクティスおよび公式練習 …… 222
17 決勝レース出場資格 …… 222
18 スタート …… 223
19 レース …… 226
20 レース後の車両検査 …… 226
21 総合順位の決定方法 …… 226
22 抗議 …… 226
23 本規則の解釈 …… 226
24 本規則の施行 …… 226
付則 …… 227

▼付則17　モトクロス基本仕様 …… 228

▼付則18　国内モトクロスの仕様 …… 238

▼付則18-1　国際B級の仕様 …… 244

▼付則18-2　50ccクラスの仕様について … 245

2011年チャイルドクロス開催概要 …… 246

※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､国内すべてのMFJ公認モトクロス競技会に適用される（世界選手権を除く）。

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場所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３km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、コースや付帯設備は、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、フライングのためスタートやり直し
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ため、及びエンジン始動の合図に使用される場合がある。
チェッカー旗（白黒）	レース終了
白旗	コース内で救護活動が行なわれている。救急車等が介入している。

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］（37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

公認競技会において開催されるIA以外のクラスは、MFJ公認車両でなければならない。
MFJ公認車両は、［MFJ公認車両（339頁～）］及び機関誌「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　国内競技規則第３章競技会［15ライダーの装備］（36頁）参照

7-1-1　ヘルメットは**MFJが公認した**オープンフェース型かフルフェース型のものでなければならない。

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ている。
〈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、その使用が禁止される。

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、公認シールが車検員によって貼付することができる。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　突出部分のない皮革、または皮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の着用が推奨される。

7-3-5　プロテクター（ブレストガード、ネックガード等）の着用が**推奨される**。

8 クラス名称と排気量区分

8-1　クラス名称

名　称			
IA1	IA2	IBOPEN	レディース
IB1	IB2	NAOPEN	ジュニア（85・65）
NA1	NA2	NBOPEN	チャイルドクロス（CX）
NB1	NB2		

※その他､「8-2排気量区分」にあわせたクラス名称を主催者でつけることもできる。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］（35頁）に合致していなければならない。

8-2　排気量区分

	85cc		2	
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
国際A級（IA）	51cc以上～85cc以下	85cc以上～150cc以下	100cc～125cc	175cc～250cc
国際B級（IB）	51cc以上～85cc以下	85cc以上～150cc以下	100cc～125cc	175cc～250cc
国内A級（NA）	51cc以上～85cc以下	85cc以上～150cc以下	100cc～125cc	175cc～250cc
国内B級（NB）	51cc以上～85cc以下	85cc以上～150cc以下	100cc～125cc	175cc～250cc
レディース	51cc以上～85cc以下	85cc以上～150cc以下		
ジュニア	51cc以上～85cc以下	85cc以上～150cc以下		
PC	65cc以下			

	1		OPEN	
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
国際A級（IA）	175cc～250cc	290cc～450cc	100cc～250cc	175cc～450cc
国際B級（IB）	175cc～250cc	290cc～450cc	100cc～250cc	175cc～450cc
国内A級（NA）	175cc～250cc	290cc～450cc	100cc～250cc	175cc～450cc
国内B級（NB）	175cc～250cc	290cc～450cc	100cc～250cc	175cc～450cc

9 出場申し込み

9-1　出場申し込み場所および期間は、大会特別規則に明記される。

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MFJスポーツ傷害基金掛金（**※平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため不要**）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、申込書は１枚でよい。ただし、２クラス以上の出場に必要な事項をすべて記入すること。万一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（１名）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・ レディース・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込書、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者のみ、参加受理書が発送される。

10-2　大会が中止された場合、又は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あてはまらない）出場料、MFJスポ

ーツ傷害基金掛金（**※平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため不要**）が返却される。

10-3　いったん受理された出場料・MFJスポーツ傷害基金掛金（**※平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため不要**）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］（40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とする。

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］（24頁）参照。

12 参加定員

定員は定めない。

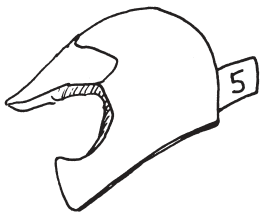
13 ゼッケンナンバー

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。［モトクロス基本仕様3-14ナンバープレート］（232頁）

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、速やかに修正し、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てはならない。ゼッケン未装着や異なったゼッケンで走行した場合、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］（37頁）及びモトクロス基本仕様［4燃料、燃料／オイルの混合液］（233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、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、必ずライダー本人又は当該ライダーのメカニックは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。販売証明書が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　当該大会の車両検査終了後エントリー用紙に記載した車両を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車両の変更が認められる。第３章競技会［18競技出場の申し込み（37頁）、20ライダーおよび車両の変更（38頁）参照］。

18-2　車両変更手数料は１回につき5,000円とする。

18-3　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、車両変更手続きをしなければならない。

18-4　車両変更は同部門の規則で定められた排気量区分間の変更のみ可能とする。

18-5　同部門内における、ダブルエントリーで２車を１車に変更する場合も車両変更扱いとする。

18-6　同部門内において、参加受理書発送後、１車から２車への車両追加は認められない。

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、あらかじめ検査に合格したサイレンサー及びフレーム又はクランクケースの亀裂等により走行に支障をきたす場合、当該大会競技監督の判断により変更が認められる。

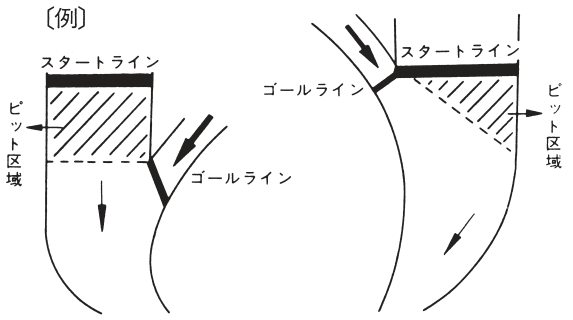
20 フリープラクティスまたは公式練習

大会によって、フリープラクティス又は公式練習が設けられる。フリープラクティスへの参加は任意とするが、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、周回走行の妨げとなら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。

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、大会特別規則も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特別規則もしくは公式通知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、各大会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、大会特別規則も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後の位置の変更は認められない。

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、大会特別規則又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決勝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、いずれも当該年度有効なピットクルーライセンス所持者で本大会出場申込時に登録された者とする。

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再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。

27-3　**フィニッシュライン通過の定義**
人車一体で、フロントタイヤの先端がフィニッシュラインを通過した時点とする。ただし自動計測機器が使用されている場合は、この限りではない。

28 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）

順位は以下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、定められた周回数又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

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）］（40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、原則として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20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当該大会審査委員会により罰則が科せられる。

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］（40頁）による。

31 抗　議

31-1　抗議は、国内競技規則第３章［30抗議］（41頁）による。

31-2　抗議は、暫定結果発表後20分以内（全日本・地方選手権共通）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。

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会う者は、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。

32-1-5　レース中に、ピット区域以外のパドックに戻った場合。

32-2　１周減算

32-2-1　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　１周減算または失格

32-3-1　レース中に外部からの援助を受けた場合。

外部からの援助

32-3-1-1　公式練習、公式予選及びレース／ヒートの間にピットエリア以外の場所で外部からのいかなる援助を受けた場合を指す（ただし、主催者に任命された競技役員がその役務の一環として安全上の理由から行う行為を除く）。

32-3-1-2　決勝レースにおいては、サイティングラップ終了時間までスターティングエリアをピットエリアとし、当該ライダーへ登録されたピットクルー（全日本選手権は１名）のみ、安全に走行するための作業は認められる。ただし給油作業を行う場合、必ず主催者に指定された場所で行わなければならない。

32-3-2　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。

32-4　競技役員（大会主催者が任命したスタッフ含む）の指示に従わないライダー（メカニック等のチーム関係者を含む）や競技役員に対する暴言、攻撃的な言動をとるライダー（メカニック等のチーム関係者含む）は、当該大会の失格等の罰則が科せられる。

32-5　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］（44頁）による。

32-6　公式練習、公式予選、サイティングラップを含む決勝レース・決勝ヒート中にコースを走行するライダーがピットエリア以外の場所で指示を受けた場合、当該大会審査委員会よりライダーに対し罰則が科せられる。

33 環境への配慮

モトクロスは自然の中で行うスポーツであり、このすばらしいスポーツを存続する為、競技中のみならず、日頃の練習時にもライダー・関係者は下記事項に注意しなければならない。

①全てのパーキングエリアを清潔に保つこと。

②パドックにおいては地面にオイル・ガソリン等をこぼさないようにマシンの下に環境マット（防水素材のシート）を使用すること。

③ゴミは全て持ち帰ること。

④地元住民に配慮し、通行時や早朝・夜間のエンジン音など注意すること。

⑤パーキング規制を重視し、緊急の場合のために通路を綺麗に保つこと。

⑥喫煙は喫煙場所以外で行わないこと。

⑦モトクロス場で決められたエンジンを掛けて良い時間を守ること。

⑧施設で定められた音量規制がある場合はそれを守ること。

⑨パドック利用においては他人を敬い、必要以上のスペースを確保せず、常に譲り合いの精神を持つこと。

⑩会場では常に防火対策に努め、ABC粉末タイプ４型（内容量1.2kg）以上の消火器を準備しておく。

34 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。

35 本規則の施行

本規則は、2011年１月１日より施行する。

付16則 全日本モトクロス選手権大会 特別規則

MFJ MOTOCROSS

1 公　示

全日本モトクロス選手権はFIMスポーツコードに基づき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365頁に示す。

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	レディース
名称	IB2・IBOPEN	IA1・IA2	レディース

4-2　全日本選手権は原則としてレディース、国際B級、国際A級の３部門が開催されるが、その他併催レースは全日本選手権クラスのスケジュール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］（35頁）に合致していなければならない。

5-2　年齢制限

大会に出場が認められる最低年齢は、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、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）。

5-3　前年度IA1クラスランキング１位～15位までの選手は、IA2への出場はできない。

5-4　〔予告〕

2012年より25歳以上の者はIA2クラスの出場ができない（2012年１月１日～12月31日までに誕生日を迎え25歳となる者を含む）。

5-5　**IA1とIA2のダブルエントリーはできない。**
また、シーズン途中にIA1とIA2のクラスを移動することはできない。

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年度有効なMFJライセンスを取得していること）。
※未成年者の参加承諾書［モトクロス競技規則15出場受付］（211頁）

6-2　申込期間、申込先などの詳細は370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　ピットクルーは、複数のライダーに重複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（ただし、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（１名）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・レディース・IB・IAは別途ピットクルーライセンスが必要とされる。

7 出場料

出場料は、以下のとおりとする。

	出場料
1クラス	12,500円
2クラス（Wエントリー）	20,500円
レディース	7,500円

※トランスポンダー使用料含む

※平成23年４月１日以降よりスポーツ安全保険移行に伴ないMFJスポーツ傷害基金掛金が不要となる。

8 参加受理

付則15モトクロス競技規則［⑩参加受理］（209頁）による。

9 競技内容

9-1　公式予選
国際A級／国際B級／レディー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・レディース）

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（悪天候やコースコンディション悪化等の止むを得ない事態を除く）。

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練習・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数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　予選組分けについて

9-1-2-1　第１戦においては、**前年度の当該クラスシリーズランキング（国際B級、レディースは有効ポイント）順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**の選択優先順は抽選により決定する**）。
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、ゼッケン番号の早い順に振り分けされる。

9-1-2-2　**IA1クラスの第１戦予選組分け**
①前年度IA1クラスシリーズランキング順
②前年度IA2クラス１～３位
③前年度IA1クラスでポイントを獲得していないランダーでゼッケン番号の早い順
④ルーキーゼッケン（番号の早い順）
※予選のスターティンググリッドの選択優先は抽選により決定する。

9-1-2-3　第２戦以降は大会当日、受付終了時点にて最新の暫定ランキング（国際B級・レディースは総合ポイントの暫定ランキング）順により予選組が振り分けされる（スターティンググリッド**の選択優先順**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、ゼッケン番号の早い順に振り分けされる。
※国際A級はシード制度が導入される。［⑰決勝レース出場資格参照］222頁

9-2　予選レース時間または距離　※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、レディース：公式通知に示す。

9-3　決勝レース時間または距離
・レディース　15分＋１周　１ヒート
・IB2/IBOPEN　20分＋１周　１ヒート
・IA1/IA2　30分＋１周　２ヒート
※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・任意）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（214頁28－4参照）

10-2-2　MFJグランプリ大会には、規定の得点に５点が加算される。

10-2-3　全日本選手権国際A級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（53頁）に示される。

10-2-4　全日本選手権国際B級及びレディースクラスのランキング順位
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）。

10-2-5　有効ポイントで同点の場合、有効となる成績を比較し、「全日本選手権ランキング決定基準」（53頁）に基づき順位が決定される。

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］（40頁）による。

11 出場車両

11-1　車両は、モトクロス競技規則［5出場車両］（207頁）**ならびに付則17モトクロス基本仕様**を遵守しなければならない。

11-2　**国際B級及びレディースクラスは11-1に加えて付則18国内モトクロスの仕様が適用される。**

11-3　全日本対象クラス（国際A級・国際B級・レディース）の４ストローク及び２ストローク車両の音量について
付則17モトクロス基本仕様［5音量規制］（234頁参照）

11-4　全日本選手権IBOPENクラスに出場できる車両排気量区分は、２ストローク100cc～250cc、４ストローク175cc～450ccに制限される。

12 ゼッケンナンバー

12-1　国際A級、国際B級、レディースライダーには、年間指定ゼッケンナンバーが割り当てられる。
国際A級、国際B級、レディースライダーは、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。
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。
背中に印字されるゼッケンは、最低縦200㎜×横150㎜以上のスペースであること。ただし、プロテクターに貼付する場合は最低縦100㎜×横100㎜以上のスペースであること。

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　2010年度IA1ポイント獲得者（ランキング順）

② 2010年度IA2ポイント獲得者（ランキング順）
③ 2010年度全日本国際B級（OPEN/2）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）
④ その他（全日本IA1、IA2のポイント未獲得者、地方選手権シリーズ国際B級からの昇格者、特別昇格者、モトクロス全国大会に優勝してIAへ昇格を申請した者など）はMFJ本部にて管理される。

※その他の対象となる選手のゼッケン番号の優先順は管理元のMFJ本部にて決定する（特定ゼッケン番号を希望する場合はスポーツ委員会の許可を要し、有料とする）。

12-1-2 国際B級・レディース
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/IBOPEN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までで決定できない場合は、オープンクラスの成績を優先する。

12-1-3-5 12-1-3-4まで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
全日本選手権の国際B級（OPEN/2）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以外のライダーには、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）。

12-4 希望ゼッケンの申請が承認され、上位のライダーが移動した場合でも移動したライダーに対して割り当てられたゼッケン番号は空き番号のままとする。

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］（233頁）参照

14 車両検査

14-1 モトクロス競技規則［16車両検査］（211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・レディース部門は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。
国際A級部門においては、当該大会の**参加申し込み時、エントリー用紙に記載され**

たTカー**以外の**追加は認められない。

14-3　サイレンサーへのマーキングは、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サイレンサーのみを対象に、リザーブを含む決勝出走車両の音量測定を車両に取り付けた状態で実施する。

14-4　黒旗等により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　音量規制値を超えた場合、当該大会審査委員会により罰則が科せられる。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。

14-6　音量測定において車検長から特に注意を受けた選手は、次回出場する大会の予選出走前に再測定を行う。再測定にて違反が発覚した場合は、当該選手に対し、再測定を実施した大会の審査委員会にて罰則が科せられる。

14-7　サイレンサーが１本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。

14-8　スペアサイレンサーはマシンに装着されているサイレンサー以外に最大２本（２セット）までとする。

15 車両の変更

付則15モトクロス競技規則［⑱車両の変更］（211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予選・決勝とも公式練習の開始直後３分間、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。

16-4　**公式練習中のメカニックは指定された場所以外に進入してはいけない。**

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　必ず公式練習及び予選に出場していなければならない。

17-1-1-1　出場の定義：スタートラインにライダーが車両とともに並ぶこと。

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）、シード選手は、予選通過者の後にグリッドを選択する。グリッドの無いコースは安全を考慮した２列目スタート又は競技監督の指示するその他の方法でスタートする。

17-1-4　何らかの理由によりスターティンググリッドが空いた場合、リザーブ選手がシード選手よりも優先にグリッドを使用することができる（リザーブの優先順は予選

結果に基づく）。

17-1-5　万一、リザーブ選手２名がグリッドに入り、なおかつグリッドが空いている状態の場合は、シード権を行使したライダーが最新暫定ランキングの上位順にグリッドを使用することができる。

17-1-6　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。

17-1-7　シード選手の資格

17-1-7-1　第１戦は前年の全日本選手権ランキングIA1、IA2各１位～５位のライダー

17-1-7-2　第２戦以降は前戦までの最新暫定ランキングIA1、IA2各１位～５位のライダー

17-1-7-3　IA1でシード資格を得た者はIA1クラスのみに適用され、IA2で資格を得た者はIA2クラスのみに適用される。

17-2　国際A級の決勝レース出場資格

17-2-1　公式予選通過者（予選通過人数は各大会特別規則及び公式通知による）
※完定者を優先とする。

17-2-2　シード選手

17-3　国際B級、レディースの決勝レース出場資格

17-3-1　公式予選通過者（予選通過人数は各大会特別規則及び公式通知による）
※完走者を優先とする。

17-4　リザーブ選手（全クラス）
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名はリザーブ選手の権利を得る。
※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から交互に１名ずつ、最大２名とする。

18 スタート

18-1　原則としてスタートの方法は、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

18-2-1-1　予選開始予定時刻の10分前までに、当該クラスに出場するライダーはウェイティングエリアに集合しなければならない。※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１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。第１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）。
最後尾のライダーが動いた時点でプレパレーションエリアのゲートは閉鎖され、ゲートの閉鎖に間に合わなかったライダーは、いかなる理由があっても予選に出場することはできない。

18-2-1-3　全ライダーがスターティンググリッドに着いた時点で、当該クラス出場ライダー及び当該ライダーに登録されたピットクルーは、道具を使用せずに地ならしができる。スターティンググリッドがコンクリートで舗装されている場合は、競技監

督が許可した場合に限り道具の使用が認められるが、スターティンググリッドより前方のコース修復は一切認められない。違反した場合、当該ライダーに罰則が科せられる。

18-2-1-4　ライダーがスターティンググリッドに着いた後、コースがクリアであることを確認し、進行員はエンジン始動の合図をグリーンフラッグで出す。グリーンフラッグの提示時点で、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、当該ライダーに登録されたピットクルー（１名）は、競技監督の許可を得て安全上スタートに支障の無い場所で作業することができる（スタートに支障の無い場所は、競技役員により指示される）。

18-2-1-5　１分間のウォーミングアップ後、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　決勝スタートの手順

18-2-2-1　レース開始予定時刻の10分前までに、リザーブ選手を含む決勝出場者は、ウェイティングエリアに集合しなければならない。この時､ウェイティングエリア内では、予選順位又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１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。第１ライダーが動いた時点より遅れて来たライダーはリザーブ選手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番となる）。

また最終ライダー（リザーブ選手を含まない）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　全ライダーがスターティンググリッドに着いた後、コースがクリアであることを確認し、進行員はエンジン始動の合図をグリーンフラッグで出す。

18-2-2-4　**最初のライダーがサイティングラップ開始の合図を受けた時点で、リザーブライダーは当該レースへの出走の権利を失うものとする。**

18-2-2-5　進行員の合図によりサイティングラップが開始され、最後のライダーがサイティングラップ開始の合図を受けてから、当該クラスに出場しているライダーに登録されたピットクルーは、進行員の合図によりスターティンググリッドに入ることが許可され、道具を使用しないで地ならしができる。

スターティンググリッドがコンクリートで舗装されている場合は、競技監督が許可した場合に限り道具の使用が認められるが、スターティンググリッドより前方のコース修復は一切認められない。違反した場合、当該ライダーに罰則が科せられる。

18-2-2-6　最後にサイティングラップ開始の合図を受けたライダーの後にバックマーカー（マーシャル）が出走してから時間が計測され、公式通知にて明記されたサイティングラップ終了時間となるまでに、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　サイティングラップ終了時間までスターティングエリアをピットエリアとし、当該ライダーへ登録されたピットクルー（１名）のみ、安全に走行するための作業は

認められる。給油作業を行う場合は必ず主催者が指定した場所で行わなければならない。

18-2-2-8　サイティングラップ終了時間後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、当該ライダーに登録されたピットクルー（１名）は、競技監督の許可を得て安全上スタートに支障の無い場所で作業することができる（スタートに支障の無い場所は、競技役員により指示される）。

18-2-2-9　サイティングラップへの参加は任意とする。

18-2-2-10　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る。

18-2-2-11　決勝出走全ライダーがスターティンググリッドに着き、コースクリアが確認された後、15秒ボードが15秒間提示される。

18-2-2-12　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（スターティンググリッドを含む）は、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（ピットクルーライセンス所持者）、レース関係者（キャンペーンガールを含む）以外の者は入ることは認められない。

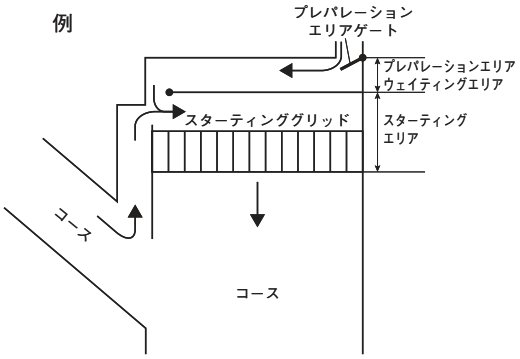
18-3　予選レースのスタート位置を選択する優先順位

18-3-1　国際A級／国際B級／レディース共通［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予選組分けについて］（219頁）に基づき決定する。

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／レディース

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。
予選組の周回数の多い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。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。



18-4-2　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から交互に上位より順番に選択できる。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（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、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］（35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

モトクロス競技規則［29レース後の車両検査］（214頁）参照。

20-1　レース終了後、入賞車両は定められた区域内に直ちに管理され、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、必要に応じて車両検査及び音量測定が実施され、規定を満たしていない車両の当該ライダーは当該大会審査委員会により罰則が科せられる。

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　モトクロス競技規則［31抗議］（215頁）及び国内競技規則第３章競技会［30抗議］（41頁）による。

22-2　抗議は、暫定結果発表後20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。

24 本規則の施行

本規則は、2011年１月１日より施行とする。なお、本規則に示されていない事項は、付則15モトクロス競技規則・大会特別規則による。

付則

国別対抗世界選手権　モトクロス・オブ・ネーションズ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

全日本選手権及び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。

ただ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・監督の選任について

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。

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。

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
50	～50cc	～50cc	1	—
65	51cc～65cc	51cc～85cc	1	—
85	51cc～85cc	85cc～150cc	1	6
2	100cc～125cc	175cc～250cc	1	6
1	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^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。

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

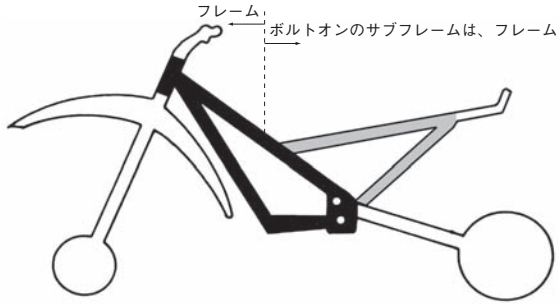
3-1 材質

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、及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。

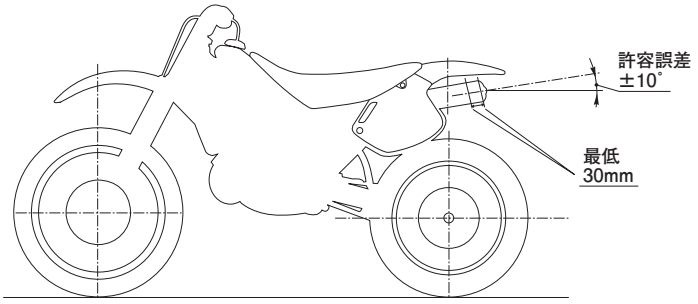
3-4 エキゾーストパイプ

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。(230頁図参照)

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　ハンドルバーのクロスバー上には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　ハンドルを最大にき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、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（フットレバー及びハンドレバー）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。

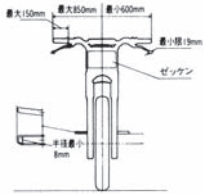
3-7-2　モーターサイクルには有効なイグニッションキルスイッチまたはボタンがハンドルバーの右か左（ハンドルグリップを握って届く位置）に設けられなくてはならない。このスイッチは始動しているエンジンを停止できなくてはならない。

3-8 フットレスト

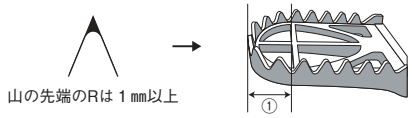
3-8-1　フットレストの先端は最低半径８㎜以上の曲面でなければはならない。

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。



3-8-4　危険防止のため、フットレスト先端の丸められている部分のRどまりの範囲（下図①）における山の先端のRは１㎜以上とする。



3-9 ブレーキ

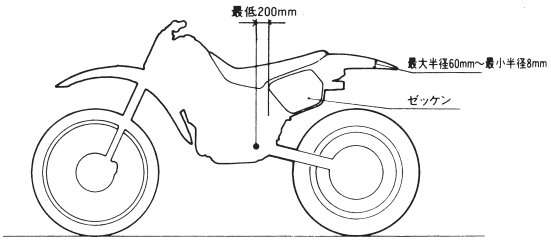
すべてのモーターサイクルは、最低２つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。

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。

3-10-2　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。

3-10-3　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

国際A級クラスを除き、公認車両状態のホイール構造（スポーク・キャスト・モウルド・リベット）の変更は禁止される。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。

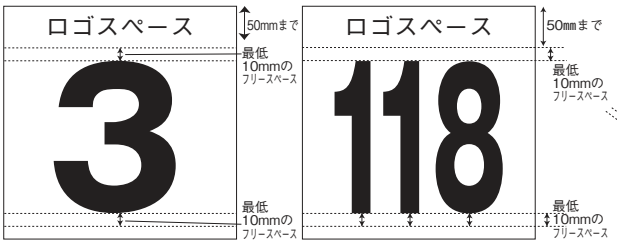
3-14-4　サイドナンバープレート
サイドナンバープレートは、リヤホイールスピンドルを通る水平線より上に設けられ、ナンバープレートの前端はライダーのフットレスト後方200㎜のところを通る垂直線より後方に位置していなくてはならない。ナンバープレートは、はっきりと見えるように装着されなくてはならず、モーターサイクルの一部分や、シートに座ったライダー自身により隠れないようにしなくてはならない。

3-14-5　フロントナンバープレート

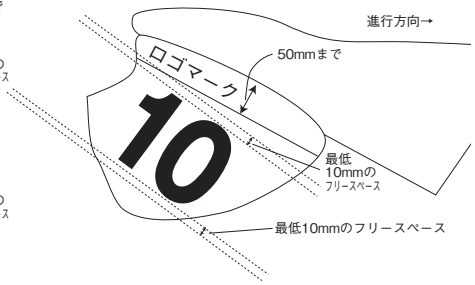
3-14-5-1　メッシュ地のプレートの使用は認められる。

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）
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



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。数字の最低寸法は次の通りとする。（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㎜

3-14-8　数字は英国式を使用する。「１」は垂直の１本線「７」は垂直線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　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。

3-14-11　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65（承認）	緑地に白文字
ジュニア85	赤地に白文字	レディース	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	赤地に白文字
		IA2	黒地に白文字

その他、ナンバープレートの地色及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、その場合は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（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及び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、水もしくはレース用として一般市販されている冷却水に限られる。

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。

5 音量規制

5-1　すべての車両の音量測定は、FIMが導入した新方式「2mMAX方式」または「固定回転数方式」のいずれかで測定される。また測定対象車両の年式、排気量により以下の測定方式で行うこともできる。

※全日本選手権シリーズは、2012年より2mMAX方式の全面適用を予定とするが、2011年６月～７月のモトクロス委員会にて決定し、公示する。

計測方式	対象車両
2mMAX方式	2011年式以降の車両　（４ストローク車両）
固定回転数方式	2010年式以前の車両　（４ストローク車両）、 ２ストローク車両、150cc以下の４ストローク車両

5-2　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。

5-3　2mMAX方式

5-3-1　2mMAX方式について

2mMAX法は、フル加速状態の車両から発せられる音響パワーレベル（LwA）と高い相関があり、停止状態で急速に最大回転数まで運転したときの最大音圧レベルを測定するものである。

5-3-2　音量計の準備

5-3-2-1　マイクロホンにウィンドスクリーンを取り付ける。

5-3-2-2　A特性（周波数補正回路A）に設定する。

5-3-2-3　時間重み特性（時定数）をFASTに設定する。

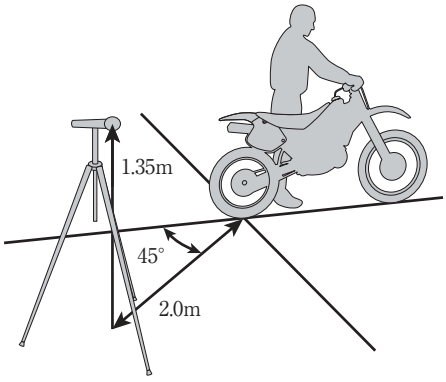
5-3-2-4　騒音計の測定レンジの最大値を130dB/Aとする。

5-3-2-5　騒音レベルの最大値L-MAXを表示できるモードに設定。

5-3-3　騒音計及び車両のセットアップ

5-3-3-1　マイクロホンは、三脚により水平に固定する

5-3-3-2　マイクロホンは、車両の後輪中心からエキゾースト側の斜め45度後方2m、かつ高さは地上から1.35mのところに設置する。



5-3-3-3　排気口を左右に２本持つ場合は、吸気口側で測定する。

吸気口が中心の場合は、両側で測定する。

5-3-3-4　やわらかな土の上で計測することが推奨される。

（例えば、草の上、細かな砂利の上等）

止むを得ず、アスファルト等固い路面上で測定する場合は、その会場における許容誤差が考慮される。

5-3-3-5　周辺の音量は100dB/A以下でなければならない。

5-3-3-6　車両から10m以内に音を反射する障害物があってはならない。

5-3-4　測定方法

5-3-4-1　計測は、スタンドを使用せず、原則ニュートラルでエンジンが温まった状態で行う。ニュートラルでの計測が実走行での最大回転数と異なる場合は、実走行と同様になるギヤポジションで測定する場合もある。

5-3-4-2　車検員は車両の横でマイクロホンとは反対側に立つか、またはフロントホイール付近でハンドルバーの前方に立つ。しかし、車両とマイクロホンの間に立ってはならない。

5-3-4-3　測定員は耳栓を使用すること（ヘッドセットまたは、耳栓）。

5-3-4-4　測定は当該大会の車検担当競技役員が行なう。測定中、競技役員の行為によって発生した故障、損害に対して競技役員はいっさいの責任を負わない（41頁29-3参照）。

5-3-4-5　エンジンの最大回転数を意図的に下げるという不正をしてはならない。
例：CDI / ECUプログラム切換えスイッチの使用等
※測定時、エンジン回転数が明らかに低い場合、タコメーターでエンジン最大回転数を測定する場合がある。

5-3-4-6　アイドリング状態からスロットルを速やかに全開にし、Revリミット状態を1〜2秒維持してスロットルを閉じる。

5-3-4-7　スロットル急開でスムーズに回転が上昇しない場合には、回転をアイドルからやや上げてから急開する。

5-3-5　判定方法

5-3-5-1　測定は、１ライダーに対し３回までとし、測定値が１回でも規制値をクリアできれば合格とする。（１回目でクリアされた場合は１回の測定のみ）
アフターバーンが発生しても測定回数３回までの中でカウントする。

5-3-5-2　３回とも規制値をクリアできなかった場合は、大会審査委員会において罰則が科せられる。

5-3-6　音量規制値

5-3-6-1　最大音量は115dB/Aとする。

5-3-6-2　騒音値の小数点以下切捨ては行わない。

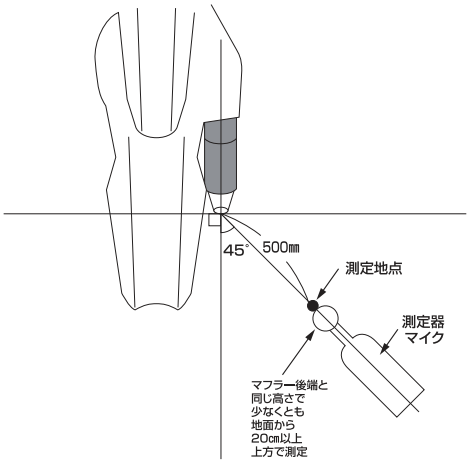
5-3-6-3　使用される騒音計による許容誤差：
クラス1（精密騒音計）→1.0dB/A　クラス2（普通騒音計）→2.0dB/A

5-3-6-4　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。

5-3-6-5　音量測定時の外気温による許容誤差は考慮されない。

5-4　固定回転方式

5-4-1　計測のためのマイクロホ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。



5-4-2　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。

5-4-3　ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数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、所定の回転数に達した時に行うものとする。

5-4-4　回転数は、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計算式にて求められる。

5-4-5　$$\text{所定のエンジン回転数(rpm)} = \frac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（mm）}}$$

5-4-6　音量規制値

４ストローク車両：ピストンスピード11m/secで測って、94dB/Aまでとする。

２ストローク車両：ピストンスピード13m/secで測って、96dB/Aまでとする。

レース終了後は1dB/Aの許容誤差が認められる。

5-4-7　音量測定は、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こともできる。

85ccまで	**8,000 rpm**
85ccを超え125ccまで	**7,000 rpm**
85ccを超え150ccまで（4ストローク）	**6,000 rpm**
125ccを超え250ccまで	**5,000 rpm**
250ccを超え500ccまで	**4,500 rpm**
500cc以上	**4,000rpm**

5-4-8　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。

5-4-9　サイレンサーが１本を超えるエンジンの音量計測は、各エギゾーストパイプの先端で測定される。

5-4-10　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。

5-4-11　規制値をオーバーしている車両は、測定時間内に再度測定を受けることができる。

5-4-12　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。

5-4-13　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。

5-4-14　気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

5-4-15　**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。**

5-4-16　**メーターの読み方は常に小数点以下を切捨てとする。（100.9dB/A＝100dB/A）**

5-4-17　**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、及び装備を妨げてはならない。

7 車両重量

クラス	エンジン排気量	最低車両重量（半乾燥）
65cc・85cc	２ストローク　51～65cc	55kg
	２ストローク　66～85cc	65kg
85cc	４ストローク　85～150cc	73kg
2	２ストローク　100～125cc ４ストローク　175～250cc	88kg
1	２ストローク　175～250cc ４ストローク　290～450cc	98kg

8 本規則の施行

本規則は2011年１月１日より施行する。

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、レディース
	2ストローク	4ストローク				
85	51cc～85cc	85cc～150cc	1	6	○	○
2	100cc～125cc	175cc～250cc	1	6	○	×
1	175cc～250cc	290cc～450cc	1	6	○	×
OPEN	100cc～250cc	175cc～450cc	1	6	○	×

2 出場車両

2-1　国内A級、国内B級、ジュニア、レディース
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　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 車両重量

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。

クラス	エンジン排気量	最低車両重量（半乾燥）
65cc・85cc	２ストローク51～65cc	55kg
85cc	**２ストローク66～85cc**	65kg
	４ストローク85～150cc	73kg
2	２ストローク100～125cc	88kg
	４ストローク175～250cc	
1	２ストローク175～250cc	98kg
	４ストローク290～450cc	

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 すべての車両の音量測定は、FIMが導入した新方式「2mMAX方式」または「固定回転数方式」のいずれかで測定される。また測定対象車両の年式、排気量により、以下の測定方式で行うこともできる。

※全日本選手権シリーズは2012年より2mMAX方式の全面適用を予定とするが、2011年６月～７月のモトクロス委員会にて決定し、公示する。

計測方式	対象車両
2mMAX方式	2011年式以降の車両 （４ストローク車両）
固定回転数方式	2010年式以前の車両 （４ストローク車両）、2ストローク車両、150cc以下の４ストローク車両

※測定手順については、モトクロス基本仕様「5音量規制」（234頁）を参照

4-2 最大音量は115dB/Aとする。

4-3 固定回転数方式

4-3-1 ４ストローク車両：ピストンスピード11m/secで測って、94dB/Aまでとする。

4-3-2 ２ストローク車両：ピストンスピード13m/secで測って、96dB/Aまでとする。

4-3-3 レース終了後は1dB/Aの許容誤差が認められる。

4-3-4 音量測定は下記固定数を使用することもできる。

4-3-5 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こともできる。

85ccまで	8,000rpm
85ccを超え125ccまで	7,000rpm
85ccを超え150ccまで（４ストローク）	6,000rpm
125ccを超え250ccまで	5,000rpm
250ccを超え500ccまで	4,500rpm
500cc以上	4,000rpm

※測定手順については、モトクロス基本仕様「5音量規制」（234頁）を参照

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（スイングアーム・リヤアーム）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］（233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互換性」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。

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できる。

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。ただし、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（コーティングは認められない）。

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よい。

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よい。

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、変更してもよい。

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。
ただ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よい。ただし、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。ただし、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［3-12ホイール・3-13モトクロスタイヤ］（231頁）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よい（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よい。

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、取り外してもよい。

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よい。

7-6-6　その他詳細についてはモトクロス基本仕様［3-9ブレーキ］（231頁）を参照。

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よい。ただ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よい。

7-7-3　その他詳細についてはモトクロス基本仕様［3-8フットレスト］（231頁）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よい。

7-8-2　ハンドルバーを変更するためにアッパーブラケット（トップブリッジ・ハンドルクラウン含）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よい。

7-8-4　ケーブル（クラッチ、スロットル）は変更してもよい。

7-8-5　クラッチレバーは変更してもよい。

7-8-6　その他詳細についてはモトクロス基本仕様［3-5ハンドルバー・3-6コントロールレバー・3-7スロットルコントロール］（230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、ただし、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マッドガードおよびホイールプロテクション］（231頁）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よい。

7-10-3　フュエルベントラインは変更してもよい。

7-11　シート

シートはライダーに合わせて変更してもよい、また形状も変更してもよい。

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　エアボックス（国際B級は付則18-1国際B級の仕様（244頁）参照）

7-13-1　エア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　エアフィルターエレメントは変更してもよい。

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（244頁）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。
ただし、国内モトクロス技術仕様5互換性（239頁）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。ただし、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よい。ガスケットの厚さも変更してもよい。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（244頁）参照）

7-20-1　シリンダーは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-20-2　ただし各ポートのバリ取りやカーボン除去程度のポリッシング（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よい。

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／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。
ただし国内モトクロス技術仕様5互換性（239頁）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）の変更は許可される。

7-22-4　キックレバーの変更は許可される。
7-23　クラッチ
クラッチ構造（ケーブルまたは油圧式）は、公認車両の状態のものでなければならない。
ただ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。ただし、一般公道用車両のワイヤーハーネスの変更は許可される。
7-24-3　スパークプラグの変更は許可される。
7-24-4　ローター(マグネト）によるイナーシャーの変更は許可される。
7-25　エキゾーストシステム（国際B級は付則18-1国際B級の仕様（244頁）参照）
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よいが、チタニウム材の使用は認められない。ただし、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エキゾーストパイプ］(229頁）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　テレメトリーは、モトクロス基本仕様［6テレメトリー(237頁)］を参照。
10-2　その他データ収集装置

11 本規則の施行

本規則は2011年１月１日より施行する。

付則18－1　国際B級の仕様

1 マシン仕様

1-1　エアボックス
エアボックスは変更、改造してもよい、エア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（ただし、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。
その他の仕様は全て付則18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よい。

1-4-2　チタニウム製のものを使用してもよい。

2 本規則の施行

本規則は2011年１月１日より施行する。

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､勝敗を主とせず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　前後タイヤの交換・変更は可能とする。ただし、タイヤサイズは公認車両のホイールに装着できるものに限る。

4-2　スパークプラグ及びプラグキャップの変更

4-3　ハンドルグリップ（グリップ以外のハンドル部品の公認車両からの変更、改造は一切認められない）

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（ただし、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（ただし、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

4-11　シュラウド、前後フェンダー、前・両サイドのゼッケンは変更してもよい。
※ただし、交換部品は、当該車両の純正部品と同材質のものに限る。

4-12　公認車両で取り付けられている以外のビードストッパーの取付は禁止する。

4-13　サイドスタンドの取り外しは可能とする。

4-14　ハンドプロテクターは使用可能とするが､樹脂製（ポリプロピレン）素材に限られる。

4-15　チェンジペダルの変更は可能とする。

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科せられることがある。

注意事項

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)。

2011年チャイルドクロス開催概要

1．参加資格は、小学校３年生以下でPCライセンスもしくはMXジュニアライセンス所持者です。（大会開催日時点で小学校４年生以上の方は参加することができません）

2．出場可能大会は、移動費用負担の増加を抑制することを目的として、所属エリアにより以下の通り制限され、いずれも全日本モトクロス選手権シリーズ併催承認レースとして開催されます。

ライセンス所属地区	出場可能競技会
北海道	北海道大会　東北大会（藤沢）
東北	SUGO大会　東北大会（藤沢）
関東	SUGO大会　関東大会
中部	関東大会　近畿大会（第８戦のみ）
近畿	名阪大会（第５戦）　近畿大会（第８戦）
中国	中国大会（第３戦）　中国大会（第９戦）
四国	中国大会（第３戦）　中国大会（第９戦）
九州	九州大会　中国大会（第9戦のみ）

※最終戦第49回MFJGPモトクロス大会は、全国交流大会としてフリーエントリーにて開催される為、出場エリアを規制致しません。

3．出場車両は、50ccモトクロッサーでMFJ公認車両に限定されます。

4．開催クラスは出場車種により以下の２クラスの混走レースとし、賞典はクラス別に行われます。

Aクラス車両（国内メーカー）　Bクラス車両（外国メーカー）

※339頁の公認リストをご確認下さい。

5．開催スケジュールは、原則として、選手受付・車検・公式練習・決勝を日曜日に行います（原則予選はありません）。

6．決勝レース時間は、５分+２周で行われます。ただし、悪天候やその他主催者の都合により変更される場合があります。

7．スタート方式

安全を考慮してスターティングマシンは使用せず、一列に整列し日章旗で合図する方式で行います。

※各大会のスタートの台数は、主催者が決定します。

①エンジンをかけた状態でラインに整列（前輪をスタートライン内側）する。

②右手をヘルメットにつけスタート合図を待つ。

③日章旗を地面から上に振り上げ、スタート合図とする。

8．エントリー方法

出場希望者は、各主催者またはMFJに専用のエントリー用紙を請求し、各大会のエントリー期間内に必要事項をすべて記入し、大会主催者へ直接申し込んで下さい。FAXでの申込みは不可とします。

※370頁のスケジュール表をご確認下さい。

エントリー料金は**6,000円**（トランスポンダー使用料含）です。**※平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のためMFJスポーツ傷害基金掛金は不要となります。**

9．規則について

2011年国内競技規則付則18-２「50ccクラスの仕様について」（245頁）及び、各大会特別規則を遵守願います。各大会にて行われるライダーズブリーフィングには、保護者１名とライダー本人が必ず出席して下さい。

10．ピットクルー登録について

PCライセンスで出場される場合、ライダーとともにライセンスに登録されている保護者１名

をピットクルーとして登録することが可能です。MXジュニアライセンスで出場するライダーのピットクルーを登録する場合は、ピットクルーライセンス所持者でなければなりません。ピットクルー登録は、１ライダーにつき最大２名までとします。

11. 賞典
    - 各大会でA、B各クラスの上位選手に正賞が贈呈されます（詳細は公式通知に記載される）。
    - 各大会表彰式典は全員表彰とし、出場者全員が壇上に上がって頂きますので、保護者の皆様のご協力をお願いします。
    - 各大会の優勝者（Aクラス１名・Bクラス１名）が2011年全日本ランキング認定表彰式に出席することができます（ただし、優勝選手が重複した場合でも、次点選手の繰上げはありません）。

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 …… 249
2　完走者 …… 249
3　適用の範囲 …… 249
4　コース …… 249
5　セクション …… 250
6　障害 …… 251
7　持ち時間（タイムキーピング） …… 252
8　練習 …… 252
9　出場に関する手続き …… 252
10　技術規則関連 …… 253
11　ペナルティー …… 254
12　結果の記録 …… 256
13　セクションの閉鎖 …… 257
14　結果と順位 …… 257
15　大会の中断 …… 257
16　同点 …… 257
17　賞 …… 257
18　抗議 …… 257
19　本規則の解釈 …… 257
20　本規則の施行 …… 257
付則　判例集 …… 258

▼付則20　2011年全日本選手権大会特別規則

1　適用の範囲 …… 261
2　セクションの認定 …… 261
3　オブザベーションエンクロージャー …… 261
4　開催クラス …… 261
5　参加資格 …… 261
6　出場料 …… 262
7　ゼッケンナンバー …… 262
8　アシスタント …… 263
9　車両検査 …… 263
10　スタート …… 264
11　結果の記録（スコアカード） …… 264
12　時間（タイムキーピング等） …… 264
13　ペナルティー …… 264
14　イエローカード …… 265
15　賞および得点（ポイント） …… 266
16　同点 …… 266
17　本規則の施行 …… 266

▼ 付則21　トライアル基本仕様 …… 267

▼ 付則22　国内トライアルの仕様 …… 274

※変更点は太字で示されています。

・オフィシャル…競技運営スタッフの総称
・アシスタント…メカニックの表記を統一化
・セクション審判員（オブザーバー）…の表記を統一化

付19則 トライアル競技規則

MFJ TRIAL

1 トライアルの定義

1-1 トライアルとは、ライダーの技術及び正確性が結果の基盤をなす、モーターサイクルスポーツである。

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セクション審判員（**オブザーバー**）によって観察され、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・重力等の自然現象及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。

なお、ライダー以外の車両移動は認められない。

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（23〜44頁）、及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まわる方式がある。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まわ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し、コース全長は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。

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 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　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り、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すること。コース上では、大会役員、ライダーのみが車両に乗るまたは押すことができる。

4-6　セクション内を除き、コース上での部品や工具等の受け取りは許可されるが、車両の補修や部品交換作業はライダー本人が行うこと。
※全日本選手権ではルールが異なる（263頁8-3-1参照）

4-7　コースにはセクショントライの順番待ちも含まれる。

4-8　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に走行すること。

4-9　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。

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すること（同時スタート方式を除く）。

5-3　すべてのセクションには、“セクション入口”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。

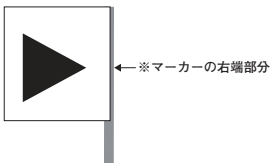
5-6　セクションの幅は、セクションマーカーによって制限される場合は、120cm以上、セクションテープによって制限される場合200cm以上の幅があることを原則とする。

5-7　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（セクション内をクラスごと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120cm以上の幅）を設ける。この場合、各クラスとも自クラスのゲートを通過すること。ゲートを通過する順番は自由とする。他クラス用ゲートは通過しても、通過しなくても良い。

5-8　ゲートはクラスを表示した側がイン側、裏側がアウト側とし、必ずイン側から進入すること。

5-9　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。前後タイヤは厳密にこの間を通過すること。

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。

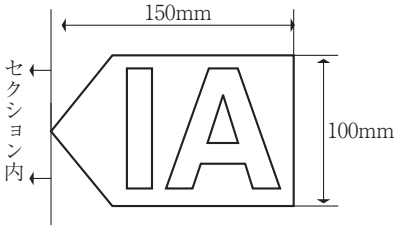
5-10　“ゲートマーカー”“進行方向表示ゲート（5-11-2参照）”への進入の定義は「左右のマーカーを結ぶ線を車両の一部が越えること」で進入があったとみなす。

5-10-1　セクション内にいる時間と減点が科せられる区間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である。

5-10-2　セクショントライする際は、ライダーは必ずセクション審判員**（オブザーバー）**の許可を得ること。

5-11　クラスは以下のように示す。

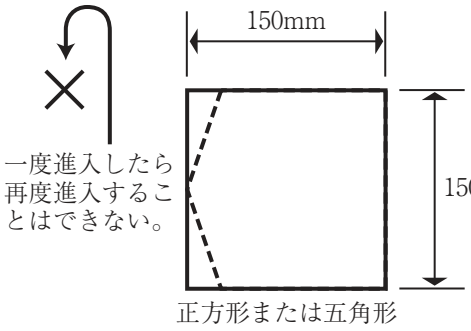
5-11-1　ゲートマーカー



国際A級スーパークラス	IAS（赤地に黄文字）
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（黄地に黒文字）
国内B級・ジュニア	NB（白地に黒文字）

5-11-2　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、いったん進入した後、再び進入することはできない。



6 障　害

6-1　トライ中のライダーが予期しない障害物に妨害された場合、セクション審判員**（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、セクションの最初から妨害のあった地点までの減点は最初のトライのものをそのまま有効とする。セクション持ち時間については、セクショントライの初めから計測されるものとする。

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与えられる。

7-2　スタート時刻管理

スタート時刻コントロールは、スタート地点で行われる。

7-3　ゴール時刻管理

大会特別規則（公式通知等）に特別に記載のない場合、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。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、ライダーは競技継続中とされる。

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。

8 練　習

8-1　大会日以前の設定されたコース内及びセクションでの練習は禁止される。

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**及びMFJスポーツ傷害基金掛金（※平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため不要）**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。電話やFAX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　出場料

出場料は大会特別規則（公式通知等）に記載される。

9-3　アシスタントの登録

アシスタントの登録は、全日本選手権のみ認められる。

9-4　ライダーに伴走する者が認められる場合、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　ライダーのゼッケンナンバー

ライダーは、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すること。

9-6　出場者受付

大会当日にライダー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。

9-7　未成年者は競技会参加承諾書を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・承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

成年者は参加する大会ごとに提出すること。

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（267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（274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（268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
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。

10-2　ライダーの装備

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。

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（50㎝離れて5000回転）で測定し、最大で94dB/Aとする。
※または大会にて公示された大会特別規則に従い、測定も可能とする。

10-4　車両検査
大会当日出場資格の確認後、ライダーの車両検査を行なう。検査を受ける車両は、ライダー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は、9車両検査-3(263頁)参照のこと。

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、大幅に音量が増加した場合、サイレンサーを交換するか走行を停止すること。

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ること。

10-5-5　サイレンサーを交換した車両は、最終ラップの車両チェック後、主催者によって車両が保管され音量検査が行われる。

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すること。

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。

10-8　競技中のライダーと第３者間の電波を発する電子機器（無線機・携帯電話・ブルートゥース等）による通信は一切禁止する。

11 ペナルティー

11-1　タイムペナルティー

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　ゴールタイム遅れ　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　当該セクション審判員（**オブザーバー**）の許可を受けた後、セクションインしなかった場合。

11-2-3-2　“セクション入口”“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。

11-2-3-3　自クラスゲートを通過しなかった場合。

11-2-3-4　自クラスゲートにアウト（クラス表示なし）側から進入した場合。

11-2-3-5　自クラスゲートマーカーに前または後ろのタイヤが接触した場合。

11-2-3-6　自クラスゲートに進入した後、手前に戻った場合。また、いったん通過して逆側から進入した場合。

11-2-3-7　進行方向表示ゲートをいったん進入した後、再び進入した場合。

11-2-3-8　ライダーが足を着く、着かないにかかわらず、車両が後退してしまった場合。

11-2-3-9　セクション内でライダーが外部からの援助を受けた場合。

11-2-3-10　ライダーが、セクションの状況を変化させた場合。

11-2-3-11　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（テープ、マーカー、杭などに車両又は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）させた場合。

11-2-3-12　ハンドルバーが地面に接地してしまった場合。

11-2-3-13　足つき停止状態にある時、ハンドルグリップから手を離し、ハンドルグリップ以外の車体に触れた場合。

(注：安全上、眼鏡・ヘルメット等の修正を認めることを主旨とする)。

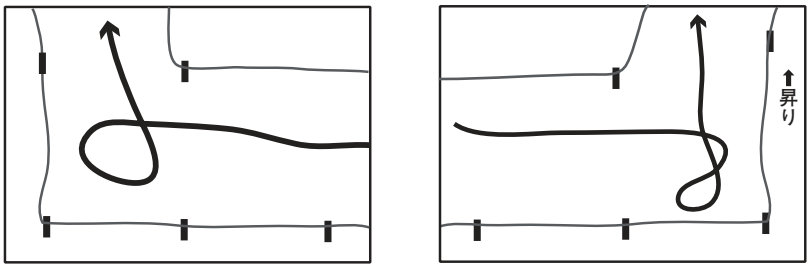
11-2-3-14　車両のフロントホイールまたはリヤホイールが、セクションの境界（テープなど）上面を越えて接地した場合。

11-2-3-15　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。

11-2-3-16　車両が前進しない状態でライダーが足を着く、またはどこかに寄りかかっている、またはタイヤを除く車両の一部が地面及び地形に接している時に、エンジンが停止してしまった。

11-2-3-17　迂回のため車両でループ等をおこない、その軌跡を前後輪で横切った（接触を含む）場合。

図A（ループで“失敗”とされる例）



11-2-3-18　時間内にセクションを完走できなかった場合。（セクション持ち時間がある場合）

11-2-3-19　当該セクションのトライ回避（エスケープ）をセクション審判員（**オブザーバー**）に申告し認められた場合。（申告エスケープの定義11-3）

11-2-4　セクション見落とし

順次セクションをめぐる方式の場合、次のセクションにトライしてしまった。同時スタート方式の場合、カード提出時に採点パンチ等の記録がなかった。それぞれ見落としたセクションに対して。また、両方式ともトライをしたがパンチ等を受けていなかった場合も同様の取り扱いとなる。　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。しかし以下の減点は加算される。

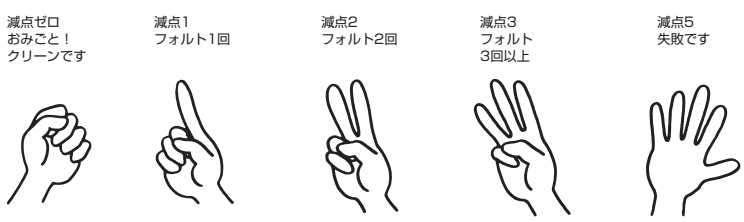
11-2-5-1　失敗後セクション審判員（**オブザーバー**）の指示に従わず、セクション持ち時間経過後も、セクションから出ない。　5点（加算）

11-2-5-2　セクションを１番から順にトライしなかった。　20点（加算）

（順次セクションをめぐる方式の場合）

11-2-6　セクション審判員（**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。

セクショントライへの減点は0・1・2・3・5



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）は10点

11-3　申告エスケープの定義

ライダーが当該セクションのトライ回避を申告する行為。ただし、車両故障等により車両を放置し、ライダーのみでの申告はできない。

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　ヘルメット未装着での走行。

11-4-2-3　大会日以前の設定されたコース内及びセクションで練習した。

11-4-2-4　競技期間中のセクションでの練習。

11-4-2-5　ゼッケンを他者と交換した。

11-4-2-6　車両規定に合致していない車両を使用した。

11-4-2-7　規定外タイヤの使用。

11-4-2-8　認められないガソリンの使用。

11-4-2-9　禁止された薬物の使用。

11-4-2-10　コース指示の見落とし（コースの定めがある場合）。

11-4-2-11　コースを見失った地点以外からのコース復帰（コースの定めがある場合）。

11-4-2-12　競技中の車両、またはライダーの変更。

11-4-2-13　大会で成績を上げようとしないライダー、他のライダーのアシスタント（全日本選手権のみ）のように働くライダー。

11-4-2-14　パドック以外の場所で給油（燃料タンク交換を含む）をした。

11-4-2-15　パドック以外の場所で、ライダー以外の者が車両補修や部品交換作業を行った場合（コース上での部品や工具等の受け取りは許可される）。全日本選手権に限り、当該ライダーに登録されているアシスタントのみライダーと同じ作業が許可される。

11-4-2-16　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の音量検査が行われ規制値を超えていた場合。

11-4-2-17　マーキングされた部品からマークが消えていた場合（部品を交換したとみなされる）。

11-4-2-18　当該大会に出場を認められたライダー以外の者によるセクショントライの順番待ち。

11-4-2-19　車両故障などでライダー以外の者が車両を移動させた。（コース内外等）

11-4-2-20　競技中のライダーと第三者間の電波を発する電子機器による通信。

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オフィシャル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ーまたは、計測されている場合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）］（40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］（41頁）による。

18-2　**抗議は暫定結果発表後20分以内（全日本、地方選手権共通）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。**

18-3　セクション審判員（**オブザーバー**）が下した判定に対する抗議はできない。

18-4　車両の分解検査に要した費用は、抗議不成立の場合は提出者、抗議成立の場合は対象者が負担する。その費用の算定は車検長が行なう。

19 本規則の解釈

本競技規則及び競技に関する疑義または本規則に記載されていない事項については、大会事務局宛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扱われるものとする。

20 本規則の施行

本規則は、2011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、速やかに大会本部へ連絡すること。

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）ライダーはセクション内で一切の援助を受けてはならない（当該ライダーに登録されたアシスタントの口頭によるライン指示と時間告知は可能とする）が、“失敗”後は例外である。

セクション関連

1）複数クラスが混走し、クラス別ゲートが使用され、最下位クラス用ゲートが設けられていない場合、最下位クラスはセクション内のどこを通っても良いと解釈される。

2）セクション内の同一ゲートを結ぶテープは、その対象クラスゲートの連続とみなす。ただし、減点対象となりうる行為は253頁ペナルティー［11-2-3-11］を適用する。

ペナルティー関連

1）以下の場合、フォルト１回とみなす。

―フットレスト（ステップ）に足が乗っている場合でも、そのフットレスト（ステップ）上のつま先、側面、または足の裏部分が接地しバランス修正をした場合。

―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。

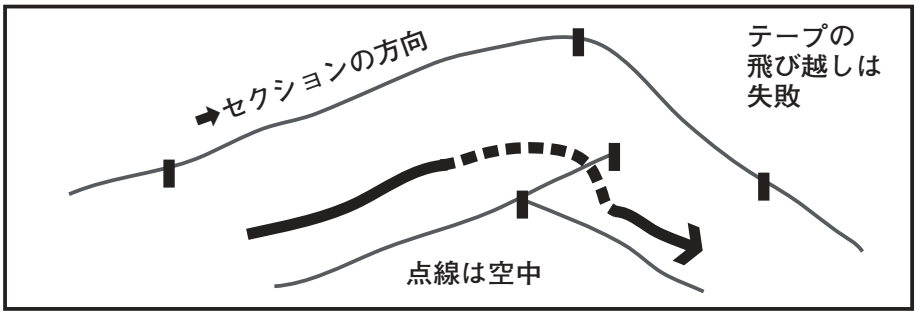
―片足を軸にして、車両を回転させた。

―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５点”とみなす。

図B（テープを飛び越える失敗例）



“失敗”のペナルティーの対象となる「ライダーが外部から援助を受けた場合」には、登録外のアシスタント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、時間告知等、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。

（当該ライダーに登録されたアシスタントの口頭によるライン指示と時間告知は可能とする）

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

・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。ライダーが足を着く。ライダーがどこかに寄りかかる。このとき“失敗”（５点）となる。

5）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。

―セクション表示物（前または後ろタイヤによる自クラスゲートマーカーへの接触を除く）への単純な接触で、状況の変化はしなかった場合。

―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。

―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、側面、または足の裏部分が接地していても、バランス修正が無い場合、足つき減点の対象とならない。

環境への配慮

トライアルは自然の中で行うスポーツです。このすばらしいスポーツを存続する為、競技中のみならず、日頃の練習時にもライダー・関係者に下記事項に注意いただきたいと考えます。

①全てのパーキングエリアを清潔に保つこと。
②パドックにおいては地面にオイル・ガソリン等をこぼさないようにマシンの下に環境マット（防水素材のシート）を使用すること。
③ゴミは全て持ち帰ること。
④地元住民に配慮し、通行時や早朝のエンジン音など注意すること。
⑤パーキング規制を重視し、緊急の場合のために通路を綺麗に保つこと。
⑥喫煙は指定場所以外では行わないこと。
⑦練習時間や練習場所は大会主催者の指定に従うものとし、自然破壊や近隣住民に充分配慮した行動をとること。
⑧パドック利用においては他人を敬い、必要以上のスペースを確保せず、譲り合いの精神を常に持つこと。

付 20 則
全日本トライアル選手権大会 特別規則

MFJ TRIAL

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(249～260頁)、国内競技規則（23～44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 セクションの認定

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。
なお、選手会代表者の立会いが認められる。

3 オブザベーションエンクロージャー

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、アシスタントが立ち入れるエリア（オブザベーションエンクロージャー）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６名、前年度スーパークラスの７位以下でスーパークラス登録を申請した者（スーパークラスでポイントを獲得しなかった者を除く)、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)､前年度国際A級ランキングシリーズチャンピオン(自動昇格)及び２位～５位の昇格希望者（MFJ事務局への手続きが必要)。

5-1-2　5-1-1のいずれかの条件を満たす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　アシスタント

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

6-1　必要事項を記入した出場申込書、出場料**及びMFJスポーツ傷害基金掛金※（平成23年４月１日以降はスポーツ安全保険移行のため不要）**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は下記以外の場合、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**及びMFJスポーツ傷害基金掛金（※平成23年４月１日以降はスポーツ安全保険移行のため不要）**が返還される（申込者が必要な手続きを怠った場合は、**返却されない**）。

6-4　**2011年全日本トライアル選手権シリーズのエントリー料**

6-4-1　**第１戦関東大会はMFJスポーツ傷害基金が適用される為、以下料金とする**

	総　額	内　訳	
		出場料	MFJスポーツ傷害基金掛金
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
アシスタント	6,000円	5,500円	500円

6-4-2　**第２戦以降はスポーツ安全保険へ以降される為、以下料金とする。**

	出場料
国際A級部門（スーパークラス含む）	11,500円
国際B級部門	11,500円
アシスタント	5,500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６位まで）。

7-1-2　前年度国際A級スーパークラスで国際A級への降格を希望しなかった者。

7-1-3　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）。

7-1-4　前年度国際A級シリーズチャンピオン。

7-1-5　前年度国際A級２～５位の昇格者。

7-2　国際A級

7-2-1　前年度国際A級２位～５位で、スーパークラスを希望しなかった者を指定する。

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**全日本選手権**国際B級からの自動昇格者を指定する**（ルーキーゼッケン01～05が適用される）**。

7-2-5　上記以外の選手は、2011年全日本トライアル選手権で最初に出場した大会で取得したゼッケンナンバーを年間ゼッケンとする。

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　当該年度全日本選手権でポイントを獲得した者は、ゼッケンを年間通し番号とする。

7-3-3　当該年度全日本選手権でポイントを獲得していない者は、出場回数の多い者を優先に若い番号をつける。

7-3-4　7-3-3で同じ出場回数だった者は、主催者により抽選で決定する。
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アシスタント：黄地赤文字
7-4-5　国際A級のアシスタント（スーパークラス除く）：白地赤文字
7-4-6　国際B級のアシスタント：白地緑文字
7-5　アシスタントのゼッケンナンバーは、アシスタントとして登録したライダーと同じ番号とする。
7-6　ライダー、アシスタントのゼッケンナンバーは、車両検査までに規定の書体、規定の色分けで記入すること。

8 アシスタント

8-1　アシスタントの登録
8-1-1　ライダー１名に対し、１名のアシスタントを登録することが認められる。大会当日に出場資格の確認を行う。
8-1-2　アシスタントは､ライダーの出場申込みの際に登録すること。この場合ライダーは､登録したアシスタント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（アシスタントの受けたペナルティーは、登録したライダーもそのペナルティーを同時に受ける）。
8-1-3　登録したアシスタントは、**当該年度有効なトライアルNB以上のライセンス所持者との変更が認められる（競技途中でも変更可）。ただし、大会本部事務局が用意した変更届けに必要事項を記入し、変更手数料（1,000円）を添えて申し込み、主催者の許可を得た者に限る。**
8-1-4　ライダー単独でエントリーした場合、大会当日のアシスタント登録はできない。
8-1-5　大会により、アシスタントの登録を認めない場合がある。
8-1-6　アシスタントの使用する車両はMFJ公認車両とし、原則車両検査が行われる。
アシスタント１名につき１台に制限される。
8-1-7　アシスタントの装備はライダーと同様とする。
8-2　アシスタントの義務
8-2-1　アシスタントミーティングが開催される場合、必ず出席すること。
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　アシスタントは、登録したライダーと同時にスタートすること。
8-3　アシスタントの行なってよい行為（下記以外はペナルティー対象となる）
8-3-1　パドック以外での車両整備（部品の交換を含む）は、選手本人及びその選手に登録されたアシスタントのみが行なうことができる。
8-3-2　アシスタント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アシスタントのみがセクション審判員（**オブザーバー**）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。
8-3-3　当該ライダーに登録されたアシスタントからの口頭によるライン指示と時間告知は認められる。

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

9-4　国際A級、国際B級は付則21トライアル基本仕様（267頁）に合致した車両であること。

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先にスタートする。

10-2　第２戦以降は下記（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大会ごとに主催者がつけたゼッケン番号の大きい順

② 当該年度全日本ポイント未獲得者で年間指定ゼッケン番号の大きい順

③ 最新（暫定）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ラップごとに交換すること。

11-2　スコアカードはライダー自身がパンチを受け、管理しなくてはならない。

11-3　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。

11-4　スコアカードは折り曲げたりしてはならない。

11-5　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 時間（タイムキーピング等）

12-1　持ち時間

12-1-1　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与えられる。

12-2　スタート時刻管理

スタート時刻コントロールは、スタート地点で行われる。

12-3　セクション持ち時間

12-3-1　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る。

12-3-2　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）。

12-3-3　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セクション審判員（**オブザーバー**）によって計測される。

12-4　ラップ持ち時間

12-4-1　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。

12-4-2　大会特別規則（公式通知等）に記載されなかった場合、第一ラップ持ち時間は３時間30分となる。

12-5　ゴール時間管理

12-5-1　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持ち時間の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、スコアカードを係員に提出すること。この時点でゴールとなる。ゴール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。

13 ペナルティー

トライアル競技規則に定める減点・失格・罰金に加え、下記減点・失格・罰金を科す。

13-1　タイムペナルティー

13-1-1　スタート時刻に遅れたペナルティーは１分まで毎に１点。20分以上の遅れは“失格”となる。

13-1-2　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ーは１分まで毎に１点。20分以上の遅れは“失格”となる。

13-1-3　最終ラップ終了後のタイムチェックに遅れたペナルティーは１分まで毎に１点。20分以上の遅れは“失格”となる。

13-2　失敗（減点5点）

13-2-1　アシスタントが、セクションを変化させた場合。

13-2-2　アシスタントが、オフィシャルの許可を受けずにセクションに入った場合。

13-2-3　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（当該セクションに対して）。

13-3　以下の減点は加算される。

13-3-1　アシスタントが、セクション審判員（**オブザーバー**）の判定に反論した。→イエローカード（266頁14イエローカード参照）

13-4　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に通知される。

13-4-1　罰金

13-4-1-1　アシスタントによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動。（重大な場合）10,000円以上50,000円以下の罰金

13-4-1-2　アシスタントが以下の条項に従わなかった。

13-4-1-3　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。

13-4-1-4　違反１回目：罰金10,000円

13-4-1-5　違反２回目：罰金20,000円

13-4-1-6　違反３回目：罰金50,000円

13-5　失格

13-5-1　アシスタントによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動。（重大な場合）

13-5-2　アシスタントによるセクショントライの順番待ち。

13-5-3　スコアカードを紛失した場合。

13-5-4　最終タイムチェックを受けた後10分以内にゴールしなかった。

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、及び攻撃的な言動をとるライダー（アシスタント等含む）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（アシスタント等含む）のゼッケンを記入するとともに、そ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ー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、ペナルティー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、更なるペナルティーが科される。

14-5-1　違反１回目：５点加算

14-5-2　違反２回目：５点加算

14-5-3　違反３回目：失格

15 賞および得点（ポイント）

15-1　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）には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、成績が上位の者とする）。

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［公式得点］（40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　国際A級・国際B級は出走台数に関わらず、上位15位までの完走者に対しポイントが与えられる。

15-2-5　詳細は全日本選手権ランキング決定基準（53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）が最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

本規則は、2011年１月１日より施行する。なお、本規則に示されていない事項は、付則19トライアル競技規則ならびに大会特別規則による。

付21則 トライアル基本仕様

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1/100mm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、及びホイール・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使用が許可される）

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分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付けられる。

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、その取り付け方式は、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き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。

3-6-6 ハンドルバーにはプロテクションパッドを装着していなければならない。クロスバーが無い仕様のハンドルの場合は、ハンドルバー中間部にプロテクションパッドを装着しなければならない。

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みをおびさせ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（ブレーキペダル及びハンドレバー）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　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。このスイッチは作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（270頁図参照）。

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、またはゴムのカバーを装着していない場合は、その先端は最低半径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**車両**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。

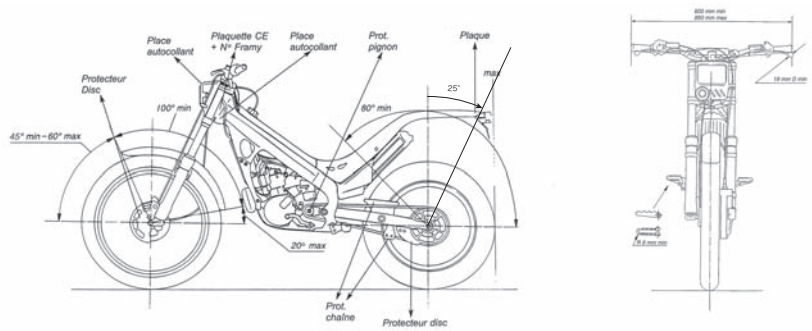
3-10-3　ディスクへの開口部（抜き穴）の幅は、最大３㎜であることが推奨される。開口部は最低半径３㎜、最大半径５㎜で丸みがつけられていること。

3-10-4　前後ブレーキディスクには、プロテクション（ディスクカバー）が装着されていなければならない。

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（270頁図参照）。



3-11-3　リヤフェンダーは、リヤホイールの中心を通って垂直に引かれた線とこの垂直線から25°の角度で後方に引かれた線が形成する円の一部を超えて後方に伸びていなくてはならない。

3-11-4　リヤフェンダーはホイールの周囲の最低80°を覆っていなくてはならない。

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。

3-12 ホイール

国際A級（スーパークラス含む）、国際B級を除き公認車両状態のホイール構造（スポーク・キャスト・モウルド・リベット）の変更は禁止される。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。…271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。

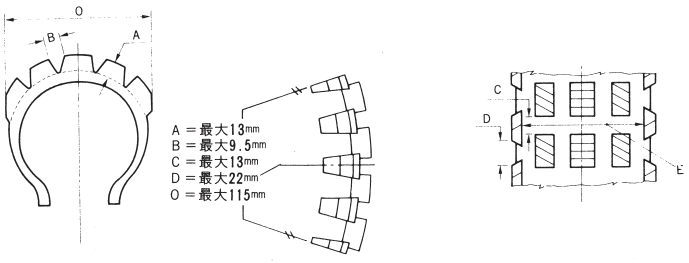
3-13-5　トレッド横幅（E）は、タイヤウォールに直角に測った場合、ブロックで中断されていない限り、タイヤ全幅に及んでいなければならない。

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、262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175㎜×150㎜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」は垂直線なしの単純な傾斜線。

3-14-4　数字および地色への蛍光色の使用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の判断によ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　ゼッケンに記載する氏名は必ずライダーの氏名とし愛称は認められない。

3-14-8　氏名の表記方法は特に規制は設けない（アルファベット、漢字、ひらがな等）。

3-14-9　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）。

3-14-10　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。
ジュニア……黒地に白文字　　国内B級……白地に黒文字
国内A級……黄地に黒文字　　国際B級……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外し、保安部品（バックミラー、補助ステップ、ウィンカー類）の取り外しが義務付けられる。

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（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。

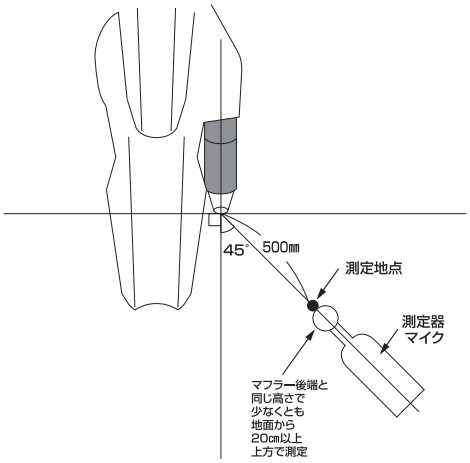
4-2-3　競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5％以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。

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　給油場所はパドックとする。ただし大会特別規則（公式通知等）により、給油場所及びガソリンの銘柄･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ホンの位置は排気管後端から50㎝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。

5-4　ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数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、所定の回転数に達したときに行うものとする。

5-5　回転数は、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計算式にて求められる。

5-6　$$\text{所定のエンジン回転数(rpm)} = \frac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

5-7　現行の音量規制値
４ストローク車両：ピストンスピード11m/secで測って、94dB/Aまでとする。
２ストローク車両：ピストンスピード13m/secで測って、94dB/Aまでとする。
レース終了後は1dB/Aの許容誤差が認められる。音量測定は上記固定数を使用することもできる。

5-8　音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。

OPEN	5000rpm

5-9　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。

5-10　規制値をオーバーしている車両は、測定時間内に再度測定を受けることができる。

5-11　周辺の音量は、**車両**から半径５m以内において80dB/Aまでとする。

5-12　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。

5-13　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。

5-14　メーターの読み方は常に小数点以下切捨てとする。(100.9dB/A＝100dB/A)

5-15　サイレンサーが１本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。

5-16　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**車両**へ情報を伝える、または動いている**車両**から情報を得ることは禁止される。

6-2　**車両**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、及び装備を妨げてはならない。

7 本規則の施行

本規則は2011年１月１日より施行する。

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22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。

2-3　年式に関わらず、フレーム打刻・エンジン打刻の合到しているものは同一車両とみなす。

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

3-9　ホイールの構造

※一般市販されているホイールとの交換は可能とするが構造は変更できない（タイヤのチューブ付き、チューブレスの交換は構造変更の対象外とみなす）。

4 タイヤ

「トライアル基本仕様3-13トライアルタイヤ」（270頁）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。

6 本規則の施行

本規則は2011年１月１日より施行する。

CONTENTS

▼付則23　エンデューロ競技規則

1 総論 …… 277
2 コース …… 277
3 大会特別規則（SR）の発行 …… 277
4 エントリー用紙 …… 277
5 司法 …… 277
6 全日本クラス …… 279
7 ポイント集計方法 …… 279
8 順位及び結果（競技終了前の中止） …… 280
9 ライダーライセンス …… 281
10 エントリー …… 281
11 車両の仕様 …… 281
12 車両の検査 …… 282
13 大会運営について …… 283
14 スタート …… 284
15 燃料補給 …… 286
16 環境保護 …… 287
17 外部からの移動装置の禁止 …… 287
18 その他の外部からの援助 …… 287
19 禁止される伝達方法 …… 287
20 リタイヤ …… 288
21 ルートマーキング …… 288
22 交通法規 …… 288
23 通行不可能な個所 …… 288
24 タイムチェック …… 288
25 タイムカードとルートカード …… 289
26 タイムリミット …… 290
27 ルートチェック …… 291
28 スペシャルテスト …… 291
29 スペシャルテストの注意事項 …… 292
30 スペシャルテストのタイムチェック …… 292
31 最終車検 …… 292
32 ペナルティーリスト …… 292
33 競技役員 …… 293
34 公式通知 …… 294
35 説明の要求 …… 294
36 抗議 …… 294
37 規則の解釈 …… 294
38 結果の発表 …… 294
39 表彰式典 …… 294
40 ISDE（インターナショナルシックスデイズエンデューロ）のトロフィーチーム選考について …… 295
41 肖像権 …… 295
42 本規則の施行 …… 295

▼付則24　エンデューロ技術規則

1 クラス …… 296
2 テレメトリー …… 296
3 一般仕様 …… 296
4 フレームの定義 …… 296
5 始動装置 …… 296
6 オープン・トランスミッション(スプロケット)ガード …… 296
7 エキゾーストパイプ …… 297
8 ハンドルバー …… 297
9 コントロール・レバー …… 297
10 スロットルコントロール …… 298
11 フットレスト …… 298
12 ブレーキ …… 298
13 フェンダーおよびホイールプロテクション …… 298
14 ストリームライニング（カウリング） …… 298
15 ホイール、リム、タイヤ …… 299
16 エンデューロ用タイヤ（FIMスタンダード） …… 299
17 ゼッケンナンバープレート …… 299
18 保安部品 …… 300
19 燃料、オイル、およびクーラント …… 300
20 空気 …… 300
21 装備と保護用ウェア …… 300
22 ヘルメットの着用 …… 301
23 車検 …… 301
24 危険車両の排除 …… 302
25 ノイズコントロール …… 302
26 本規則の施行 …… 302

※規則変更点は太字で示されています。

付23則 エンデューロ競技規則

1 総論

大会は、モーターサイクル（以下車両という）の信頼性及び規定された条件の基に総走行距離を走破する参加ライダーの技量を競うために開催される。

2 コース

コースは、参加する車両がいかなる天候状況下においても走行できるものでなければならない。総走行距離は最低50㎞（１日ごと）とする。オーガナイザーは、８の字型のコースを設定することもできる。

競技開催日１日当たりの総合タイムは、原則として15分の最終タイムチェックを含み３時間以上６時間以内とする。

3 大会特別規則（SR）の発行

主催者は、大会特別規則（SR）を発行しなければならない。大会特別規則（SR）には、コース、平均スピード、エントリー料金、宿泊施設等、開催地に関する必要な情報が含まれることとする。

4 エントリー用紙

全てのエントリーは、各大会主催者の準備するエントリー用紙に記入され、ライダー、チーム、スポンサー及び車両製造メーカーまたはインポーター等に関する情報が漏れなく記入されていなければならない。

5 司法

適切な種目及び職能を有するライセンスを所持するMFJ競技役員またはFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者によって大会は管理され、そのすべての競技役員とアシスタントは競技監督の管理下にある。

5-1　MFJライセンスを所持する競技役員以下の役務を行う競技役員は、当該年度有効なMFJ競技役員ライセンスまたはFIMエンデューロオフィシャルライセンスを所持していなければならない。

— 審査委員長……競技役員１級（種目問わず）
又はFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者

— 審査委員……競技役員２級以上（種目問わず）
又はFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者

— 競技監督……競技役員２級以上（モトクロスに限る）
又はFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者
— 車検長……競技役員２級以上（種目問わず）所持者
— 計時長……競技役員２級以上（種目問わず）所持者

5-2 車検長
主催者より任命される車検長は、MFJ規則並びに大会特別規則に車両や装備が適合しているかどうか確認しなければならない。

5-3 競技監督の役務

5-3-1 競技監督は、大会の健全な運営と管理に対する責任を有する。

5-3-2 すべての競技役員が揃い、各役務に従事する準備が整っていること及び安全管理・医療体制に関わるスタッフが揃っていることを把握し、かつ、コース及びセクションのすべてが良好な状態を保つことに従事する。

5-3-3 MFJ規則が遵守されているかどうかを判断し、必要に応じて審査委員会にペナルティーを上申する。

5-3-4 ライダーと車両が登録されたものと相違無いか、及びライダーが競技参加資格を有しているかを確認する。競技参加に不適切である行為が行われた場合のペナルティー（ライセンス停止・競技参加資格剥奪等）を「国内規律裁定委員会」へ上申する。

5-3-5 安全上の理由または不可抗力による事由（天災等）が発生した場合に、コース変更・競技時間の変更・一時的な大会の停止・大会の一部キャンセル等を判断する。

5-3-6 安全上の理由によりライダーまたは車両のスタートを拒否する、当該ライダーを大会から除外とすることを判断する。

5-3-7 競技役員または主催者の任命したスタッフの指示を無視するいかなる人間をもコースまたはセクションから離れるよう命令することができる。

5-3-8 すべての決定事項、提出された抗議に対する裁定事項を審査委員会に報告する。

5-3-9 タイムキーパー及びその他役員からのレポート、また、その他審査委員会にレポートしなければならない全ての情報をまとめる。また、大会の暫定結果の承認を得る。

5-4 タイムキーパー
大会に使用するタイムキーピングシステム（計測・集計機器）を扱うことができるタイムキーパーが任命される。タイムキーパーは各チェックポイントにおいて、競技役員及びライダーにわかるよう、公式タイムを表示する時計を準備しなければならない。

5-5 大会審査委員会
審査委員長、審査委員及び競技監督、車検長は、主催者によって任命される。大会審査委員会は、奇数となる人数で構成され、決議が同数の場合は審査委員長が決定票を投じる。

5-6 審査委員長の役務
審査委員長の役務は以下のとおりとする。

5-6-1 主催者が発行する公式通知及び変更事項の承認

5-6-2 競技監督の報告に基く罰則対象選手に対するペナルティーの承認

5-6-3 すべての抗議に関する裁定

5-6-4 大会リザルトの承認

5-6-5 大会の中止・中断の最終決定

5-7　審査委員会の権限

審査委員会は、MFJ規則ならびに大会特別規則に則り、大会の公正な運営を監視する責任に基き、競技監督をはじめとする大会運営すべてに対する発言権を有する唯一の最高決定機関とするが、その機能はスポーツとしての運営分野に限定され、大会の法的責任は主催者にあるものとする。審査委員会は、大会中に発生するすべての抗議を裁決し、競技監督・主催者からの要望または独自の権限に応じて大会の開始を遅らせることができる。また、安全上の理由または不可抗力による事由（天災等）が発生した場合に、大会全体の中止・大会の一部キャンセル等を判断することができる。審査委員会は、MFJ国内競技規則に明記されている条件に則っていかなる罰則も裁定しなければならない。

6 全日本クラス

6-1　クラスとライセンス

6-1-1　インターナショナルA・Bクラス

登録制度が適用される。当該年度有効なエンデューロ国際ライセンス所持者が出場することができる（エンジョイ会員証での出場は認められない）。

6-1-2　ナショナルクラス

当該年度有効なエンデューロ国内ライセンス所持者が出場することができる（エンジョイ会員証での出場は認められない）。

6-1-3　**ウィメンズクラス**

当該年度有効なエンデューロ国内ライセンスを所持する女性

6-1-4　インターナショナルA・B、ナショナルクラス、**ウィメンズクラス**を総称し、“全日本クラス”と呼ぶ。

6-2　昇格

2011年度のインターナショナルBクラスランキング１位～３位の者は自動昇格とし2012年インターナショナルAクラスに登録される。2011年度のナショナルクラスで60点以上獲得した者は自動昇格とし2012年インターナショナルBクラスに登録される。原則として、インターナショナルA・Bクラスからナショナルクラスへの降格は認められない。

6-3　**当該年度有効なモトクロス・トライアルIAライセンス所持者でエンデューロ国際ランセンス所持者で、インターナショナルBクラスで１度でも優勝し、かつエンデューロインターナショナルAを含めた総合結果の５位以内の成績を修め、エンデューロ部会へ申請し認められた場合は、シーズン途中でもインターナショナルAクラスへ変更することができる。**

6-4　ライセンス

インターナショナルA・B、ナショナルクラスともにMFJ公認エンデューロライセンスのみ適用される（エンジョイ会員証での出場は認められない）。

6-5　**メカニック**

全日本選手権インターナショナルA・Bクラスのメカニックとして作業を行なう者は、当該年度有効なMFJピットクルーライセンス所持者でなければならない。

7 ポイント集計方法

7-1　全日本クラスに出場し、上位の成績を収めた選手に対し、以下のポイントスケー

ルに則りポイントが与えられる。複数日数（２日間等）開催の場合は１日ごとの成績に対しポイントが与えられる。

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
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

※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

ファイナルクロスが開催される場合は、２日目の結果に含むものとする。

7-2　２日間で構成された競技会で、大会初日に順位を得られなかったライダーは、２日目も以下の条件下において、スタートが許可される。

7-2-1　**２日間で構成された競技会の場合、１日目の受付・車検にて手続きを行なったライダーでなければ２日目は出場できない。**

7-2-2　最終タイムコントロール地点でタイムカードに記された予定時間経過後60分以内に車両を提示する（予定時間前は不可とする）。

7-2-3　その場合の車両は競技前にマーキングされたオリジナルフレームでなければならない。

7-2-4　その場合の車両はノイズコントロールを含む車検を完全に受けていなければならない。

7-2-5　競技監督より失格を通告されたライダーは、大会審査委員会の許可を必要とする。

7-3　その日の最終結果で同順位が生じた場合、当該ライダーにはそれぞれ当該順位のポイントが与えられ、その次に位置するライダーは、その順位によるポイントが与えられる。

例：ライダーA　28′20″　10ポイント
　　ライダーB　28′20″　10ポイント
　　ライダーC　30′00″　８ポイント

7-4　インターナショナルA・B、ナショナルクラス、**ウィメンズ**のそれぞれにおいてランキングが管理される。

7-5　**2011年全日本選手権シリーズは全９ラウンド中６ラウンドの有効ポイント制とする。**

7-5-1　**２日間で構成された競技会の１日目を「ラウンド１」２日目を「ラウンド２」とカウントする。**

7-6　シリーズ（**有効ポイント制**）を通してインターナショナルAクラスにおいて最も多くポイントを獲得したライダーが全日本チャンピオンとされる。

7-7　シリーズランキングにて同ポイントとなった場合は、付則1-16「全日本選手権ランキング決定基準」（53頁）に基いてランキングを決定するものとする。

8 順位及び結果（競技終了前の中止）

審査委員会によって競技が中止された場合、競技再開は行われない。

8-1　万一、競技が総走行距離の半分（50％）を出走台数50％以上のライダーが終了する前に中止された場合、当該イベントは無効とされる。

8-2　万一、大会が競技終了前で中止された場合、審査委員会はイベントを無効とするかまたは状況に準じた正当性のある結果及び賞を宣言することができる。

9 ライダーライセンス

9-1　インターナショナルA・Bクラス：当該年度有効なエンデューロ国際ライセンス

9-2　ナショナルクラス、**ウィメンズクラス**：当該年度有効なエンデューロ国内ライセンス

9-3　併催される承認クラスは、各大会特別規則（SR）に明記される。

9-4　一般公道を利用する競技会の場合は、道路交通法上、当該車両運転可能な運転免許証を所持しなければならない。

9-5　**当該年度有効なロードレース国際、モトクロス国際A級、トライアル国際A級ライセンス所持者はエンデューロ国際を申請のみで取得することができ、インターナショナルBクラスへの出場が認められる。**

10 エントリー

競技に参加を希望する者は、大会主催者の用意する所定のエントリー用紙に必要事項全てを記入し、締切日までに主催者宛に送付しなければならない。

全日本エンデューロクラスのエントリー締切日は、当該大会開催日（２日間の場合はその初日）の１ヶ月前までに大会主催者宛必着を原則とするが、大会特別規則に記載された場合はそれに従うものとする。

11 車両の仕様

11-1　一般公道を使用する競技会の場合、道路交通法に則り、一般公道走行可能とされる正規登録及び自賠責等の保険手続きが完了しているナンバー付き車両のみ出場することができる。

11-2　全日本クラスゼッケンナンバープレート
インターナショナルAクラス＝赤地に白文字／ナショナルクラス＝黒地に白文字
インターナショナルBクラス＝紺地に白文字
ウィメンズ＝紫地に白文字※左上に“W”を記載

11-3　その他車両装備品
一般公道を含む競技会の場合は、保安部品等の法的要件を満たさなければならない。
その他仕様については大会特別規則（SR）に明記される。

11-4　サイドスタンド
車両保管所（パルクフェルメ）にある車両は、安定性を確保するためにサイドスタンドが取り付けられていなければならない。スタンドは、車両フレームの一部として販売時についているものが望ましい。

11-5　エキゾーストシステム
各車両には、エンデューロ技術規則に準拠したエキゾーストパイプ及びサイレンサーが装備されていなければならない。

11-6　車両のオリジナルパーツ
事前車検（大会特別規則に時間等詳細について明記される）において合格した５つのパーツは以下の方法でマーキングされる。マーキングされたパーツは、競技会中、常に車両に装備されていなければならない。また、競技会終了後の最終車検時にマーキングされたパーツが適切に装備されているかどうかが確認される。

オリジナルパーツを交換したり、本規則に準拠しないことは禁止される。本規則に違反した場合は、失格とされる。

パーツ	マーキング	数	マーキングの位置
フレーム（メイン）	※ペイント	1	ステアリングヘッド右側
ホイール（ハブ）	※ペイント	2	各ハブ
クランクケース	※ペイント	1	右側
サイレンサー	※ペイント	1	

※マーキングには塗料または剥がれにくいステッカーを使用すること。

※ホイールハブ、クランクケース及びサイレンサーにマーキングされるペイントは耐熱性のものでなければならない。

11-7　音量テスト

車両は、事前車検時に行われる音量テストに合格し、オーガナイザーによってマーキングされなければならない。

このテストにおいて、マシンのエアフィルターボックスの吸気側を塞いだりしてはならず、エアフィルターエレメントを除き、いかなる素材（スポンジ、布、気泡素材等）もエアフィルターボックス内に取り付けてはならない。

サウンドレベルメーターテストに影響を与えるようなエキゾーストシステムへのオリジナル部品以外のいかなる部品も取り付けは認められない。マニファクチャラーによるマニフォールドへのエキゾーストバルブシステム（例：EXUP）のみ認められる。セッティングは自由とする。

大会期間中（各日終了後にパルクフェルメに入る前を含む）、車検長は、競技監督または審査委員会メンバー監督のもと、車両へのいかなるテストも実施することができる。この検査に要する時間は、ライダーに与えられる。

事前車検における音量テストで音量規定値（大会特別規則に定める）の最大レベルより２dB/A以上超過している場合、当該ライダー及び車両の出走は認められない。

ライダーは、主催者が指定する事前の音量テスト時間内であれば、何度でもテストを受けることができる。

11-8　サイレンサーの交換

競技会中、破損等によりサイレンサーを交換する場合、ライダーは交換後のサイレンサーに事前の車検時にマーキングされた色と異なるカラー（またはステッカー）でマーキングを受け、次回タイムチェック時に提示しなければならない。競技終了後、30分の許容時間内に音量テストが行われる。テストに合格した場合、サイレンサーは公式ペイント（またはステッカー）でマーキングされる。合格しない場合、ライダーは失格とされる。

11-9　修理及びテストの方法

サイレンサーを修理または交換しようとするライダーは、第１日目終了時で最終タイムチェック後、パルクフェルメに入る前であれば行うことができる。その作業は、競技役員の管理下で行うこととする。ライダーには、作業時間として30分が与えられる。この規則は、競技監督により指示を受け車両のテストを受けた場合にも適用される。

12 車両の検査

12-1　車両の検査

・車両の検査は、競技会会場にて行われなければならない。

・車検長の要請に従いライダーは自分の車両を車検場に自分で持ち込まなければならない。
・競技会中のいかなるときでも、ライダーは自分の車両が規則に準拠していることに関して責任を持たなければならない。
・競技役員は、任意のタイムチェックにおいて、各車両のすべてのマーキングパーツを確認しなければならない。
・万一、規定パーツにマーキングされていない場合や疑わしき場合は、タイムチェック担当の競技役員が事前車検と異なった色のペイント（またはステッカー）で該当パーツにマーキングを施す。最終タイムチェックにおいて競技監督が当該選手のマシンを確認し、大会審査委員会に報告しなければならない。
・それぞれの車両は規則に準拠した状態でなければならない。
・大会期間中において、審査委員会及び競技役員は、危険と判断した車両を失格とすることができる。

12-2　燃料

すべての車両は、一般に入手できる無鉛ガソリンを使用しなくてはならない。
燃料に関する違反があった場合、当該ライダーは失格とする。

13 大会運営について

13-1　車両の変更

エントリー締切日以降、車両及び参加クラスの変更は、その理由を明確にし、書面で提出しなければならない。変更申請手続きは、第１回公式車両検査開始時間の最低24時間前までに大会主催者に提出され、競技監督及び審査委員会にて承認されなければならない。

13-2　パルクフェルメ

すべての競技会は、コース上で費やされる以外の時間及び規定されている各日スタート前の時間（朝の10分間のワークタイムを除く）において、車両は主催者の管理下に置かれるというパルクフェルメシステム（閉鎖管理）で運営される。

13-2-1　管理方法

パルクフェルメには入場者を制限することの出来るフェンスで囲われた場所が含まれていなければならない。その境界は明確に区分され、競技監督の指示によって任務を受けた競技役員のみがその進入を許可される。第３者の入場を制限することができるよう、充分な数のオフィシャルにより管理されなければならない。この場所には、スターティングエリアに通じる出入口が１箇所のみ明確に設けられ、それ以外の出入口は設定しないこと。閉鎖管理に携わる競技役員は、誰が見ても（特にライダーから見て）識別できるウェア（またはベスト）を着用していなければならない。いかなる理由があっても、審査委員会メンバー、役務を遂行する当該オフィシャル、車両の搬入出を行うライダー以外の者がパルクフェルメに入退場することは禁止される。最終のタイムチェックを受けたライダーは、エンジンを停止し、遅れることなく車両をパルクフェルメ内に移動しなければならない。タイムチェックからパルクフェルメに移動する途中、車両への給油並びに調整は一切禁止される。

13-2-2　違反行為

大会期間中パルクフェルメ内で、ライダーが以下の行為を行うことは厳禁とされ、

違反した場合、失格または他のペナルティーを与えられることがある。

13-2-2-1　他のライダーのマシンに触れる

13-2-2-2　搬入出のため以外の理由で自分自身のマシンに触れる

13-2-2-3　エンジンを始動させる

13-2-2-4　いかなるライダーもパルクフェルメ内で喫煙した場合は、失格とされる。

13-2-2-5　パルクフェルメ内のマシンはいかなるものでカバーされてはならない。

13-2-3　スターティングエリア

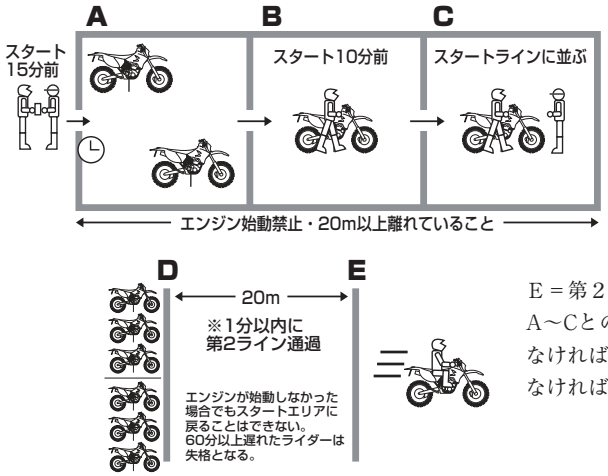
スターティングエリアは、パルクフェルメの一部とし、スタートシグナルまたはスターティングラインが表示されたエリアで、ライダーがスタートを待つ場所のことを指す。

13-2-3-1　審査委員会メンバー、競技監督から指定された競技役員、パルクフェルメ出口付近のスタート地点に集合しているライダーを除き、スターティングエリアへの立ち入り及び援助行為は禁止される。

13-2-3-2　スタートシグナルが出されるまで、このエリアでの車両作業は禁止される。

13-2-3-3　大会主催者は、登録されたプレスのスターティングエリアへの入場の可否及び人数そしてその条件について決定する権限を持つ。

参考例：パルクフェルメ及びスターティングエリア



A＝パルクフェルメ（スタート時間の15分前に入場）
B＝ワーキングエリア（スタート10分前に入場）
C＝スターティングエリア
D＝スタートライン（原則として３台の車両を置ける程度の間隔のラインが２本なければならない）
E＝第２ライン
A～Cとの距離は最低でも20m以上離れていなければならない。各エリアは制限されていなければならない。

13-2-4　車両の保管

競技者の車両は、大会特別規則（SR）に明記されている時間から第１日目のスタートまでと第１日目の終了時点から第２日目のスタートまでの間については、大会主催者の管理にもとづき、パルクフェルメにて保管されなければならない。

13-2-5　エンジン始動

スターティングエリア内のウェイティングゾーンで車両のエンジンを始動させることは禁止される。違反した場合、失格または他のペナルティーを科せられる。

13-2-6　スタート合図が出される前にスターティングライン上でエンジンを始動させることも禁止される。本事項に違反した場合、１分のペナルティーが科せられる。

14 スタート

14-1　全日本クラスのゼッケン

14-1-1　インターナショナルAクラスの年間指定ゼッケン

① 2010年全日本インターナショナル**A**クラスシリーズランキング

② 2010年全日本**インターナショナルBクラス**からの昇格者（１～３位）

③ ①を除く2010年全日本インターナショナルクラスの年間指定ゼッケン順

④ エンデューロ部会が特に認めた者

14-1-2　インターナショナルBクラスの年間指定ゼッケン

① インターナショナルAクラスへ昇格した１位～３位を除く2010年**インターナショナルB**クラスのランキング上位から指定する。（ポイント獲得者のみ）

② エンデューロ部会が特に認めた者

14-1-3　ナショナルクラスの年間指定ゼッケン

最初にエントリーした大会の主催者より指定される。

14-1-4　全日本クラスのインターナショナルA・Bとナショナルクラス、**ウィメンズクラス**は全て連番で管理される。（インターナショナルA→B→ナショナルクラスの順で連番で割り振られる。ゼッケンの重複は認められない。）

インターナショナル A　：１～30番

インターナショナル B　：31～70番

ナショナル・ウィメンズ：71番～

14-1-5　全日本クラスに出場する全てのライダーは、ジャージまたはプロテクターの背中に選手氏名とゼッケン番号を印刷することを推奨する。 選手氏名は１文字100×100㎜の範囲内において、ゼッケン番号は１文字縦200㎜×横150㎜の範囲内において印字する。書体及び色は特に指定しない。

14-2　スタート順

大会特別規則に従い、各クラス与えられたゼッケン番号に基き、スタートする。

14-3　スタートの準備

ライダーは、大会公式通知に記載された時間に基き、車両をパルクフェルメ出口からスターティングエリアに移動するためだけにのみ、スタート時間の15分前にパルクフェルメに入ることが許可される。但し、移動はライダー自身でエンジンを停止させた状態で押して移動しなければならない。パルクフェルメ（スターティングエリアを含む）における車両への作業は一切禁止される。違反した場合、失格または他のペナルティーが科せられる。オフィシャルタイムを表示する時計がパルクフェルメ出入口に設置されていること。

14-4　スタート方法

各日スタート前に、各ライダーのスタート時刻を正確に表示するスターティングシグナルが提示される。スターティングシグナル提示後１分以内にライダーはエンジンをスタートラインで始動させ、エンジンの動力により前進し、スタートライン前方20m（第２ライン）にあるラインを通過しなければならない。

スターティングシグナルが提示された時点でその場にライダーがいない場合、当該選手が車両をスタートラインに持ってきていない状態ならばペナルティーが科せられる。

スタートラインに１分以上遅れてきたライダーは、１分の遅刻につき１分のペナルティーが科せられる。ライダーがスタートラインに到着した時刻が新しいスタートタイムとされ、その時点で１分が経過する間にスタート手順を遵守し、スタートしなければならない。遅れてきた場合は、スタッフが新しいスタート時間をカードに記入する。60分以上遅れたライダーは、失格とされ、スタートすること

は認められない。

14-5　エンジン始動

全ての車両はキック式、機械式または電気式等のスタート装置により始動するものでなければならない。始動させる為に駆動ホイールを回転させること（押しがけ）は禁止される。第2ラインまでにエンジンが停止してしまった場合、再始動させスターティングシグナル提示から１分以内に第２ラインを通過すればペナルティーは科せられない。

スターティングシグナル提示後１分以内に20m先のスタートライン（第２ライン）を通過できなかったライダーは、10秒のペナルティーが科せられる。エンジンをスタートしなかったためにペナルティーを受けたライダーは、20mライン（第２ライン）を通過した後、いかなる方法を用いて始動させることができる。

スタートに失敗またはスタートラインと20mライン（第２ライン）の間でエンジンが停止して再始動できなかったライダーは、スタートエリアに戻ることはできない。他のライダーの妨げとならないように進行方向に車両を押し、20mライン（第２ライン）を通過しなければならない。

コースインは必ずスタートラインを通過することが義務付けられる。

14-6　審議対象者のスタート

審議対象者となったライダーがスタートを希望する場合、大会特別規則に記載された手順に従い、パルクフェルメに保管されていた場合のみスタートすることが認められる。ライダーが出走の権利を失う場合は、審査委員会により失格が確定された時のみである。

15 燃料補給

15-1　燃料補給方法

15-1-1　補給は、オーガナイザーが禁止していない限り、全てのタイムチェック場所における白旗と黄旗の間にあるオーガナイザーにより指示された公式補給所でのみ行うことができる。

15-1-2　ファイナルタイムチェック前の最終補給所は最終作業エリア内になければならない。

15-1-3　黄旗とタイムチェックテーブル間での補給は禁止される。

15-1-4　補給に関わるいかなるタイム加算も認められない。

15-1-5　スタートエリア（ワーキングエリアを除く）における燃料補給は認められない。

15-1-6　車両に固定されたタンク以外に燃料を携帯することは認められない（ワーキングエリアを除く）。

15-1-7　いかなる発火性の強い液体をもライダーが携帯することは禁止される。

15-1-8　車検員は、いかなる場所でも検査をすることができる。

15-1-9　指定されたエリア以外で補給を受けてはいけない。

15-1-10　補給中は、エンジンを停止させなければならない。

15-1-11　燃料補給中、各チーム及び選手は燃料補給ポストの近く（最大５mの範囲内）に消火器を準備することを推奨する。

15-1-12　40㎞ごとに最低１箇所の補給場所が設定されていなければならない。

15-1-13　補給エリアにおけるいかなる溶接作業も禁止とする。

15-2　燃料補給に関する外部からの援助

補助及び外部からの援助は、補給可能な指定されたタイムチェック（白旗と黄旗

の間）及び最終タイムチェック区間（作業エリア）に限り認められる。ただし、マシン整備はライダーのみ認められる。
タイヤ交換はライダーのみ作業することが認められ、この作業は最終タイムチェック時の作業エリアでのみ行うことができる。チェーン潤滑油の補給は、補給エリアでのみ認められる。上記以外の場所における外部からの援助は一切認められない。タイムチェック（白旗と黄旗の間）及び最終タイムチェック（作業エリア）では、競技役員の視野からライダー・車両を隠すための柵や囲いが設置されることは禁止される。

16 環境保護

燃料が地面にこぼれることを防ぐ機材（総称して「環境保護マット」と呼ぶ）の使用は、オーガナイザーが燃料補給を認めた場所でその使用が推奨される。このマットの最低寸法は、車両のホイールベース長及びハンドルバー幅以上のサイズのものが望ましい。

17 外部からの移動装置の禁止

競技会中はすべて、タイムチェック時の補助員以外、車両は、エンジン動力・その車両で参加しているライダーの体力・自然の力でのみ移動する。

18 その他の外部からの援助

「外部からの援助」とは、ライダーまたは役務に従事している競技役員以外の者が車両に接触することを指す。

タイムチェック及び当該日の最終タイムチェックにおける作業エリアでのみ、以下の行為に関する外部からの援助が認められ、1台の車両に同時に接触できる人数は制限しない。

18-2-1　布やスポンジによる清掃

18-2-2　キャップ・ドレンプラグの開閉を含む燃料、ギヤオイル、エンジンオイル、冷却水の注入と排出

18-2-3　ブレーキオイルのエア抜き作業の補助

18-2-4　タイヤの空気圧の調整

18-3　指定された区域以外での補助が認められる場合、競技終了直前のタイムチェックを除く全てのタイムチェックにおいての布やスポンジによる清掃が認められる。

18-4　エアーまたは電動工具の使用は禁止される（バッテリーパワー工具は認められる）。電動またはエアー工具の違反は、失格または他のペナルティーが与えられる場合がある。エンジン式やコンセントからの電源が必要な工具の使用及び洗車機や水道から直接ホースを使用しての洗車等は禁止される。タイヤに空気を入れるためのコンプレッサーの使用は認められる。ただし、朝のワーキングエリアへのコンプレッサーの持ち込みは禁止される。

18-5　主催者が指示した場所、時間以外での洗車機の使用は禁止する。

19 禁止される伝達方法

ライダーは、いかなる者とも無線の受信・交信を行ってはならない。違反した場合は失格とされる。

20 リタイヤ

競技会からリタイヤしたライダーは全て、競技用ナンバープレートを消すか取り外さなければならず、他のライダーの同伴として走行ルートを継続して走行することは認められない。本規則に違反した場合、当該ライダーは、資格停止とされ、同伴を許したライダーは失格または他のペナルティーが科せられる。リタイヤするライダーは、大会本部へリタイヤすることを申告し、速やかにタイムカードを競技役員に提出しなければならない。

21 ルートマーキング

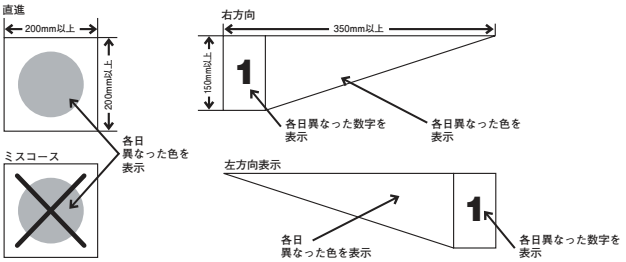
21-1　ルートマーキングの定義

オフィシャルルートは、ルートカードに記載され、マーキングされていなければならない。公式距離は正確な距離で発表される。ルートマークは、各日異なった色を使用しなければならない。もし、ライダーがルートカードに記載されているルートから外れた場合や逆走してしまった場合等、当該ライダーは、失格または他のペナルティーが科せられる。

21-2　ルートマーキング

ライダーが明確に指定したルートを通るコース（例： 牧草地、遊歩道等）が設定された場合、主催者はライダーの走行する通路を詳細かつ明確に表現するために、ポスト間を矢印で繋ぐ形で表示しなければならない。ルートマーキングにおける特別なサインの見本がスターティングエリアにおいて表示されていなければならない。ルートマーキングで使用されるサインまたは表示物は防水素材のものでなければならない。

◆参考例（大会により仕様が異なる）



22 交通法規

ライダーは競技会開催中、開催地で適用されている交通法規を準拠しなければならない。

23 通行不可能な個所

競技監督が、大会に使用しているコースの中で通行不可能となった箇所または外部の援助無しでは通り抜けることが不可能であると判断した箇所は、次点のタイムチェック個所までの区間を競技から除外することができる。この場合、修正は適格かつ公平に実施されなければならず、この決定は審査委員会により承認されなければならない。

24 タイムチェック

タイムチェックは黄旗で表示され、このエリアは、第三者の進入および外部からの援助を制限されることから、パルクフェルメとして考慮される。

24-1　設置箇所

24-1-1　各日走行開始地点のスターティングエリア出口

24-1-2　各日走行終了地点のパルクフェルメ入り口

24-1-3　コース中の主催者が指定した箇所

24-2　設定の基準

タイムチェックは、各タイムチェック間の走行タイムとともにルートカードに表示される。距離は「キロメートル（㎞）」で表示される。

タイムチェック間の距離は、５㎞～35㎞が推奨される。タイムチェック間の最大平均速度は50㎞/hとする。２つのタイムチェック間に割り当てられた時間が、安全上または遵守すべき交通法規上困難な場合、競技監督及び審査委員会は、割り当てられた時間の延長または当該クラスに出場する70％以上のライダーがタイムペナルティーを受けた場合にはそのペナルティーをキャンセルすることができる。

24-3　スケジュールの変更

不可抗力の理由（天候の悪化等）により競技監督は、スタート前または各ラップの前に遅れることを見込んだタイムスケジュールの変更をすることが出来る。

25 タイムカードとルートカード

25-1　受渡し方法

１日目、２日目共に走行用のタイムカード及びルートカードは、パルクフェルメ入場時点で発行される。

ライダーは、自分のタイムカードに各タイムチェック及びルートチェックのスタンプを受ける責任を有する。

25-2　記載事項

タイムカードには、各タイムチェック間の規定走行タイムが表示される。

25-3　タイムカードへの不正

タイムチェックを受けなかったライダー及びタイムチェックにおいてタイムカードにスタンプを受けなかったライダーや大会主催者に虚偽の申告をするための修正や記録の抹消、他のライダーのカードを使用する等の不正行為があった場合は、失格または他のペナルティーが科せられる。

25-4　タイムカードへの記入は主催者に任命された競技役員のみとし、それ以外の者（ライダーやサポート等）の記入は認められない。

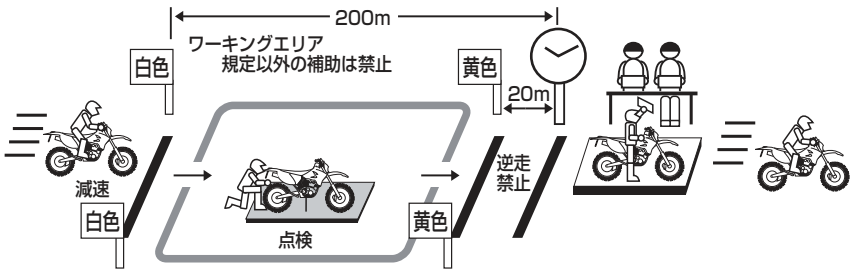
競技役員以外の記入は不正行為とみなされ、失格または他のペナルティーが科せられる。

25-5　タイムカードの紛失

不可抗力によりタイムカードを紛失した場合、次のタイムチェックの担当競技役員より新たなカードを受け取らなければならない。その新しいカードは、それを受け取ったチェックポイント以降に使用されなければならない。

主催者または当該タイムチェック担当競技役員は、カードを無くしたライダーへ新しいカードを供給しなければならない義務を有するが、タイムカード再発行に要した時間について主催者の責に問うことはできない。

タイムチェック（標準）



25-5　タイムチェックの表示

タイムチェックはコントロールテーブルの200m手前のトラック両サイドに白旗が立てられ、コントロールテーブル20m手前に黄旗が立てられることによって示される。

サービス及びアシスタンス（ワーキングエリア）の無いタイムチェックの場合、コントロールテーブル70m手前のコース両サイドに白地に黒の×印の旗と20m手前に黄旗が立てられることによって示される。

25-6　タイムチェックの手順

タイムチェック用の公式タイムを表示する時計と同じ時刻を表示する時計がコントロールテーブル20m手前の黄旗提示箇所付近に設置される。

黄旗地点をライダーが車両とともに通過したら（または競技役員の要求に従って）、ライダーは速やかにタイムカードをコントロールテーブルに提出しなければならない。

タイムチェックへの到着時間とは、車両のフロントホイールが、２本の黄旗地点にあるラインを通過した時点とする。

ライダーは、黄旗地点とコントロールテーブルとの間で停止することは禁止される。停止した場合、タイムペナルティーとして１分加算される。

各日の最終タイムチェックでは、予定されている時間前であっても、ペナルティーを科せられることなく最終タイムチェックを受けてパルクフェルメまで行くことができる。

各タイムチェックにて、オーガナイザーは時間順に記載されたチェックリストに通過したライダーのゼッケン、通過時間（分まで）を記載する。事前にライディングナンバー順にライダー名が記載された通過管理リストは認められない。

25-7　プレフィニッシュ

最終サービスエリアの手前には、サービス（供給）無しでアシスタントが認められない事前最終タイムチェック（プレフィニッシュ）が設けられる。ライダーは、このタイムチェックから最終タイムチェックに行くまで15分間が与えられる。

25-8　タイムチェックペナルティーの計算

タイムチェック間の定められたタイムを守らなかったライダーは、１分早着（または遅着）につき、１分のペナルティーが科せられる。

タイムチェックの到着時刻は、次の区間のスタート時刻となる。

26 タイムリミット

タイムチェックに60分以上遅れてきたライダーは、自動的に当該日の競技から失格とされる。ただし、審査委員会が当該選手の失格を最終的に決定し、競技役員から出走停止の合図があるま

では、ライダーは任意で競技を継続することができる。

万一、不可抗力の事態が発生しライダーがこれを理由に遅れた場合（例：重大事故が発生し人命救助のために停止しなければならなかった為に延着となった場合等）その事由を審査委員会に証明することを以って、情状酌量の裁定が検討される。これは本人以外の他のライダーからの申し立ては一切認められない。

27 ルートチェック

27-1　全てのタイムチェックでタイムカードにスタンプを押すことに加えて、ライダーはオフィシャルルートチェックでマーキングを受けるためにルートカードを提示しなければならない。ルートカードにマーキングをするかしないかは、ルートチェックの50～200m手前の左右どちらかに青旗を提示することで示される。ライダーが停止しなかった場合、失格とされる。

27-2　各ルートチェックにおいて主催者は、各ライダーのゼッケン、到着順、ライダーが通過した時間を記すチェックリストを持たなければならない。

27-3　各チェックリストで、完全にスタンプされたカードを提示できないライダーや、通過した記録の無いライダーは、失格または他のペナルティーが科せられる場合がある。

28 スペシャルテスト

スペシャルテストは、１日あたり最低15㎞で、２種以上のテストが設定されていなければならない。悪天候等の不可抗力による事由により実施不可能と審査委員会が判断した場合は、その限りではない。

また、スペシャルテストのコースは、主催者の許可する場合、その時間帯に限り歩いて下見することが許可される。ただし、車輪のついた乗り物を使用しての下見は禁止される。

全てのステージにおいて境界線が無い場合はテープで境界線を示す。

主催者は、フィニッシュラインならびにフィニッシュラインより30m先地点に停止ラインを明確に表示し、ライダーはフィニッシュライン通過後30m以内で停止してはならない。

スタートは、スタートライン上に待機する車両のエンジン始動状態から行われる。

タイムキーピングは1/1～1/100秒で計測される。

なお、テスト開催場所は大会特別規則にて公示され、主催者により規制される。

各テストにおいて定められた平均スピードを超えるライダーがある場合、当該テストにおける以降のラップをキャンセルとする。

28-1　クロステスト（CT）

クロステスト（CT）のコースは、スタートとゴールが隣接し、１～６㎞のコースが設定されていること。閉鎖されたクロステストコースは、使用される48時間前までに告知されていなければならない。

コースは平均スピードが50㎞/h以下となるように設定されなければならない。

28-2　エンデューロテスト（ET）

各日において、最低１回のエンデューロテストが設けられなくてはならない。

エンデューロテスト（ET）のコースは、スタートとゴールが隣接し、全車通行可能な１～６㎞のコースが設定されていること。

また、規則に明記された安全対策が遵守されており、平均スピードが50㎞/h以下となるように設定されなければならない。

28-3　エクストリームテスト（XT）

主催者はエクストリームテスト（XT）を開催することができる。エクストリームテストの最大距離は±１㎞～±３㎞とし、障害物が設置され、規則に明記された安全対策が遵守されており、平均スピードが25㎞/h以下となるように設定されなければならない。

28-4　ファイナルクロステスト（FX）

２日目の完走者に限り、参加資格を得られる。

２日目の順位によって最大30名ずつに、グループ分けされ、30台以内での一斉スタートで、１㎞～５㎞のコースを数周し、タイムを競い、走行タイムがそのまま順位に反映される。

28-5　外部からの援助

主催者より任命された競技役員を除き、スペシャルテストにおける外部からの援助は一切認められない。本規則に違反した場合、失格とされる。

29 スペシャルテストの注意事項

不可抗力によりテストコースから外れてしまいコースから外れた地点以外からコースに戻った場合、フィニッシュタイムに５分加算のペナルティーが科せられる。

自発的にコースから外れた場合、またはショートカットした場合、失格または他のペナルティーが科せられる場合がある。

安全上の理由から主催者が変更することを除き、エントラントがスペシャルテストのコース変更を行うことは禁止される。

30 スペシャルテストのタイムチェック

スペシャルテストのスタートはスタートサインが表示され、フィニッシュにはエンドサインが表示される。コースを表示するマーキングが施されなければならない。主催者から任命された競技役員がスタートシグナルを表示する。フィニッシュラインを通過したライダーは停止することなく表示されたルートを走行しなければならない。スペシャルテストは、フラッグで合図された時点から計測が開始される。自動計測機が使用される場合、フラッグで合図された後、フロントタイヤの先端が計測ラインを通過した時点から計測が開始されるものとする。

31 最終車検

競技終了後30分以内に、競技を終了した車両の中から１台もしくは数台のエンジンが検査の対象とされる場合がある。

改造による排気量の拡大が発覚した場合、当該ライダーは、大会から失格とされる。

32 ペナルティーリスト

32-1　タイム加算

— スタートエリアでスタート合図前にエンジンを始動させた…１分加算
— スタート合図後１分以内に20mラインを通過しなかった…10秒加算
— スタートラインへの到着遅れ１分毎１分につき…１分加算
— タイムチェックで、黄旗とコントロールテーブル間で停止しない…１分加算
— タイムチェックに早着または延着：１分間毎につき１分につき…１分加算

32-2　スペシャルテスト

— スペシャルテスト（CT，ET，XT）タイムキーピングは、1/1～1/100秒で計測される。
— 偶発的にテストコースから外れ、その外れた地点からコースに復帰しなかった…ライダーの計測タイムに５分加算
— 計時テストのコースを変更した…１分（最低）加算

32-3　失格（または他のペナルティー）
— 最大音量を超えた
　１回目の場合…１分加算
　２回目の場合…失格
※以下すべて失格
— スペシャルテストで外部から援助を受けた
— マーキングのミスまたはオフィシャルの代替マーキング
— エンデューロ技術規則の燃料規定違反
— スタート合図前にスターティングエリアで車両への作業を行う
— スポーツコードに反する行動をパルクフェルメでとる
— パルクフェルメにおけるエンジン始動
— エンジン始動状態でパルクフェルメに進入する
— タイムチェックからパルクフェルメまでに燃料補給または補修作業を行う
— パルクフェルメまたは作業エリアでの喫煙
— スタートに60分以上遅れる
— 非公認の補助：スペアパーツまたは工具を作業エリア外または補給タイムチェック以外で受け取る
— オーガナイザーによって準備された補給エリア外での補給または、モーターサイクル固有の燃料タンク以外による燃料の携帯
— 補給中にエンジンを停止させなかった
— 補給エリアにおいて溶接作業を行った
— 外部援助が認められたタイムチェック外での外部からの援助を受けた
— 同伴者と認められない方法によりコンタクトした
— 他のライダーと同行した
— マーキングされたルート以外の走行、逆方向への走行、マーキングされたルートを遵守しない
— 公道規則を遵守しなかった
— タイムカード、パンチカードの変更や、他のライダーのカードを使用した
— タイムチェックを逃した
— オリジナルのスタートタイムより60分以上タイムチェックに遅れて到着した
— ルートチェックを逃した、または停止しなかった
— スペシャルテストのコースで練習を行った
— 故意にテストコースを外れた
— エントリー用紙に記載されたエンジン排気量を超えていた

33 競技役員

違反行為があった場合、競技役員は、可能な限り迅速かつ明確に当該ライダーに対しその違反について伝えなければならない。

主催者は、当該大会に携わる競技役員リスト（氏名、ライセンス種類及びライセンス番号）を遅くとも大会前日までに公表しなければならない。

34 公式通知

ライダーは、全ての競技結果・計測結果・距離及び決定事項等、主催者が発行する全ての公式通知を厳守しなければならない。

正式競技結果が公表される前に、競技結果や抗議の裁定を告知してはならない。

35 説明の要求

ライダーは競技内容に関わらず、競技結果に関する説明を求める場合、特別規則に定められている時間内に書面にて審査委員会に要求することができる。

36 抗議

当該大会に出場しているライダーのみが抗議保証料10,000円とともに抗議を提出することができる。抗議が受け入れられた場合、抗議保証料は返還される。抗議は、以下に記す時間以内に提出されなければならない。

36-1　ライダーまたは車両に関する抗議の場合、当該クラスの最終ライダーがパルクフェルメに到着してから30分以内に提出されなければならない。

36-2　１日目または２日目の競技に関する抗議は、各日の暫定結果発表後30分以内に審査委員会に対して提出されなければならない。

36-3　審査委員会による事情徴収の結果は、抗議申請が提出された時間から60分以内に書面にて受領する。審査委員会決定に対するいかなる抗議も認められない。

36-4　抗議は国内競技規則第３章「30抗議」（41頁）による。

36-5　抗議は当該ライダーだけが行なうことができる。

37 規則の解釈

本規則及び大会特別規則（SR）の解釈は、MFJエンデューロ部会および各大会主催者の責任下にある。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。

38 結果の発表

全日本各クラス各日の完全な結果は、可能な限り迅速に公表されなければならない。いかなる問題が発生した場合でも１日目の結果は２日目のスタート前までに公表されなければならない。

39 表彰式典

表彰式は、最終ライダーのフィニッシュ後２時間以内に行われなければならない。

特別な理由が競技監督及び主催者により認められない限り、参加選手は表彰式に出席しなければならない。

インターナショナルA・Bクラスとナショナルクラスは混走で行なわれてもよいが、成績結果・各大会の表彰は全て分けて表彰しなければならない。年間ポイントランキングもクラスごとに分けて管理される。

年間シリーズランキングの成績上位３名が表彰される全日本ランキング認定表彰式は、インタ

ーナショナルAクラスが対象となる。

40 ISDE（インターナショナルシックスデイズエンデューロ）のトロフィーチーム選考について

MFJはトロフィーチーム（日本代表チーム）としての同大会への出場を認定する。

トロフィーチーム出場選手：６名

選手選考基準：2011年インターナショナルAクラスのシリーズランキングとインターナショナルBクラスからの昇格者（上位３名）を対象に選出され、エンデューロ部会にて承認される。（FIM国際ライセンス所持者であってもポイント未獲得者は選考の対象外とする）

上記の対象者で出場枠の６名を満たさない場合、エンデューロ部会の推薦により選出される場合がある。

41 肖像権

主催者はエントラント（ライダー・メカニック・補助員）及び選手に同行する関係者全ての氏名・写真等を大会広報のために、テレビ・ラジオ・インターネット・印刷媒体等で使用する権利を有する。また、主催者が認めたプレスが報道目的でこれらを使用することを認める権利を有するものとする。

42 本規則の施行

本規則は、2011年１月１日より施行する。

1 クラス

全日本クラスは排気量オープンとする。

2 テレメトリー

いかなる形式においても、動いているモーターサイクルから情報を得る、または動いているモーターサイクルへ情報を送ることは禁止される。

公式シグナリングデバイス（主催者が用意する自動計測器）をマシンに搭載することが要請されることもある。

自動ラップタイム計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

3 一般仕様

下記の仕様が適用される。ただし、大会特別規則に特記されている場合は例外とする。競技によっては、追加仕様も必要とされ、当該競技会の大会特別規則に詳細が明記される。

3-1　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及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。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　エンジンのシリンダー数は、燃焼室の数によって決定される。

4 フレームの定義

マシンのフロント部のステアリング機構をエンジン／ギヤボックスユニット、及びリヤサスペンションのすべてのコンポーネントと結合するのに用いられる構造部。

5 始動装置

キックスターター及びセルフスターターなどの始動装置の装備が義務づけられる。

6 オープン・トランスミッション（スプロケット）ガード

6-1　カウンターシャフトスプロケットにはガードが装着されなくてはならない。

6-2　チェーンガードは、リヤホイールのファイナルドリブンスプロケットとチェーン稼動下部の間に挟まれるのを防ぐために取り付けなければならない。

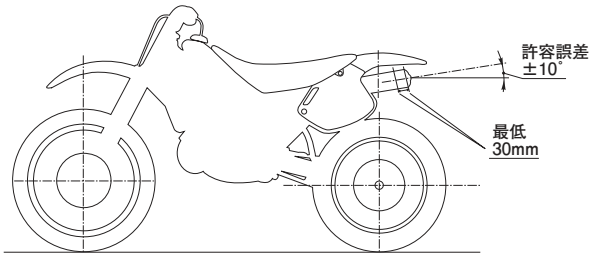
7 エキゾーストパイプ

エキゾーストパイプとサイレンサーは、ノイズコントロールに関するすべての条件を満たすものでなくてはならない。

7-1　エキゾーストシステムにサウンドレベルメーターテストに影響を与えるような如何なるノンオリジナルのバルブシステムの取り付けは厳禁とされる。マニファクチャラーによってマニフォールドに供給されているエキゾーストバルブシステムのみ認められる。（例：EXUP等）セッティングは自由とする。

7-2　エキゾーストパイプの先端は、最低30㎜の長さに渡って車両の中心軸に対して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㎜以上で丸みを帯びていなければならない。

7-3　エキゾーストパイプの先端は、リヤタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。



8 ハンドルバー

8-1　ハンドルバーの幅は600㎜以上、850㎜未満とする。

8-2　ハンドルバーのクロスバーにはプロテクションパッドが装着されていなければならない。クロスバーのないハンドルバーの場合、ハンドルバークランプを広範囲にカバーするためにハンドルバー中央にプロテクションパッドを装着しなければならない。

8-3　露出したハンドルバーの先端部分は、固形物質が埋め込まれるかゴムで覆われていなくてはならない。

8-4　レバーのついたハンドルバーとタンクの間に最低30㎜のクリアランスをとるためにストップ（ステアリングダンパー以外のもの）が設けられ、フルロック状態でライダーの指が挟まれないようにする。

8-5　ハンドルバークランプは入念に形成され、ハンドルバーに破損部分が生じないようにされる。

8-6　ハンドプロテクターが使用される場合、それは非粉砕素材でなければならない。

8-7　軽合金製ハンドルバーを溶接修理することは禁止される。

9 コントロール・レバー

9-1　すべてのハンドルバーレバー（クラッチ、ブレーキ等）は原則として先端部が球状（この球の直径は最低16㎜とする）になっていなくてはならない。この球は平らであってもかまわないが、いかなる場合においても先端部分は丸くなっていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14㎜なくてはならない）。この先端部は常時

固定され、レバーと一体となっていなくてはならない。クローズタイプのハンドガードを装備している場合でレバーの長さを調整するために先端を切断している場合であっても端部は滑らかに丸く処理されていなければならならない。

9-2　各コントロールレバー（ハンドレバー、およびフットレバー）は、独立したピボットにマウントされなくてはならない。

9-3　ブレーキレバーがフットレストの軸をピボットとしている場合、いかなる場合においても（例えばフットレストが曲がる、あるいは変形したという場合）ブレーキレバーは作動しなくてはならない。

10 スロットルコントロール

10-1　スロットルコントロールは、手で握っていないときには自動的に閉じるものとする。

10-2　車両は、作動しているエンジンを停止することができる正常に作動するイグニッションカットアウトスイッチ（キルスイッチ）が、ハンドルバーの、簡単に手の届く位置に設けられていなくてはならない。

11 フットレスト

フットレストは折りたたみ式で、通常の位置に自動的に戻るデバイスが装備されていなくてはならない。

12 ブレーキ

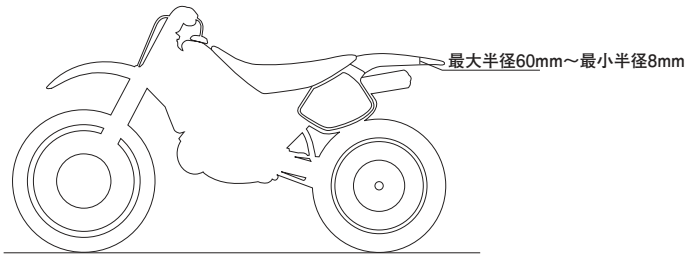
すべてのマシンには、最低２つの有効なブレーキが装備されていなくてはならない。ブレーキはそれぞれ独自に操作できるもので、ホイールと同心でなくてはならない。

13 マッドガードおよびホイールプロテクション

13-1　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。

13-2　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。

13-3　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。



14 ストリームライニング（カウリング）

いかなるストリームライニング（カウリング）の装着も認められない。

15 ホイール、リム、タイヤ

15-1　すべてのタイヤはリムに装着され、測定は路面から90°のところにあるタイヤの部分で行われる。

15-2　マニュファクチュラーが供給した状態のリム、または一体型ホイール（キャスト、モウルド、リベット）のスポークを改造すること、あるいは従来の取り外し可能なリムにおけるスポーク、バルブ、または安全ボルト以外のものを改造することは禁止される。ただし、リムに関連してタイヤが動くことを防ぐために用いられることもあるタイヤリテンションスクリュー（ビードストッパー）は例外とする。リムがこれらの目的で改造される場合、ボルト、スクリュー等が装着されていなくてはならない。

16 エンデューロ用タイヤ（FIMスタンダード）

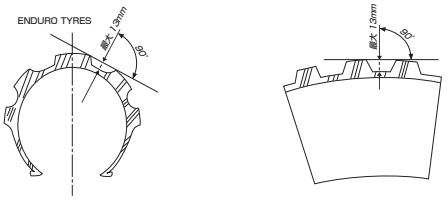
16-1　フロントタイヤの寸法は自由とする。ただし主催者が公道走行用に適合したタイヤの使用を義務付けた場合を除く。

16-2　メタルスタッド、スパイク、チェーン等如何なるアンチスキッド装置の取り付けは認められない。スクープまたはパドル（継続するラジアルリブ）タイヤは禁止される。

16-3　タイヤは、通常の販売店または小売店から入手できるもので、一般に入手できるタイヤマニファクチュラーのカタログ、またはタイヤ仕様リストに掲載されていなくてはならない。

16-4　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、45M以上の使用等級のものでなければならない。

16-5　リヤタイヤのトレッドパターン仕様は以下のとおりとする。トレッドの深さは、トレッド面に対して直角に測定した状態で最大13㎜を超えてはならない。同一の円周上にあるブロックは同じ深さでなくてはならない。



16-6　タイヤへの一切の追加工は禁止される。

17 ゼッケンナンバープレート

ゼッケンナンバープレートは以下のとおり装着が義務付けられる。

17-1　ナンバープレートは頑丈な材質でできており、最低寸法は275㎜×235㎜とする。

17-2　プレートは、50㎜以上湾曲していてはならず、カバーされたり曲げられたりしてはならない。

17-3　フロントに取り付けられる１枚のプレートは水平より30°以上傾斜されていてはならない。その他のプレートは各サイドに垂直に取り付けられる。明確に視認でき、車両の一部や乗車状態のライダーの身体の一部がナンバーを隠してしまわないよ

うに取り付けなければならない。

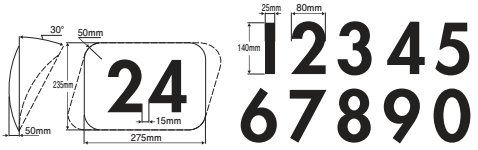
17-4　ゼッケンナンバーは明確に読める字体でなければならず、太陽光線の反射を避ける為に、地色同様につや消しで書かれていなければならない。
一般に、以下に記す最低寸法が推奨される。
— 数字の高さ　140㎜
— 数字の幅　80㎜
— 数字の太さ　25㎜
— 数字と数字の間隔　15㎜

17-5　英国式数字が適用される。“1”は1本の垂直線で表し、“7”は垂直線無しの単純な傾斜線とする。

17-6　サイドゼッケン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で、プレートの最前端部はフットレストの後ろ側200㎜の垂直線上より後方になければならない。

17-7　ゼッケンカラー
インターナショナルAクラス：赤地白文字／インターナショナルBクラス：紺地白文字
ナショナルクラス：黒地白文字

17-8　数字の字体について疑義が生じた場合、車検長の判断が最終のものとされる。



18 保安部品

車両及びその装備は一般公道における法的条件並びにその他特別規則に記載されている事項に準拠していなければならない。電気ジェネレーターは、競技会中に継続的かつ正常な電圧供給のために作動するものでなければならない。一般公道を使用しない競技の場合の装備は大会特別規則に明示される。

19 燃料、オイル、およびクーラント

すべての車両は、無鉛ガソリンを使用しなくてはならない。

20 空気

酸化剤として燃料に混合できるのは外気のみである。

21 装備と保護用ウェア

プラクティス及び競技会の最中、ライダーは以下の保護用ウェア及び装具を着用しなければならない。

21-1　ライダーは布、またはレザー製の保護用ウェアを着用しなければならない。皮革製または同等材質で、膝まであるブーツ及びグローブを着用しなくてはならない。
胸部にはプロテクター及びバックプロテクションの装着が推奨される。

21-2　繊維または全てのウェアの材質とその裏地は、ライダーの肌と直接触れる布地の全ての部分において、耐火性及び摩耗性のものが推奨される。

22 ヘルメットの着用

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。

プラクティスと競技に参加する全ての参加者には、ヘルメットの着用が義務付けられる。ヘルメットはしっかりと固定され、正常にフィットし、状態の良いものを着用する。

23 車検

23-1　ライダーは、大会特別規則にて定められた車検時間内にマシンを車検に提出しなくてはならない。

23-2　車検長は、競技監督・審査委員長に車検の結果を報告する。その後、車検長は、車検に合格したマシンのリストを作成し、このリストを競技監督に提出する。

23-3　車検長は、イベントのいかなるときにおいても、競技参加車両を検査する権限を有する。

23-4　車検は、以下の手順に従って行われる。

23-4-1　ライダーは、MFJ規則に適合した清潔な車両を提出しなくてはならず、また漏れなく必要事項が記載された車両仕様書を提出しなければならない。ライダー１名に対し１台の車両を使用することができる。

23-4-2　最初に音量測定が実施され、検査に合格したエキゾーストサイレンサーにペイントで印がつけられる。測定された数値がテクニカルカードに記入される。

23-4-3　MFJ規則に適合しているか、安全上問題ないかを確かめるために車両全体的に検査が実施される。車検に合格した車両には、ペイント（またはステッカー）で印がつけられる。

23-4-4　検査終了後、ライダーは車両をパルクフェルメに保管させる。

23-4-5　車両検査完了後、車検長は競技監督に対し受理されたライダー及び車両名称、音量数値を明記したリストを提出する。

23-4-6　大会期間中、到着エリアと出発エリアにおいて、車検員は車両の補修及び変更について、外部からの援助が行われていないか、不正がないか等を管理する。

23-4-7　ライダーのタイムチェック時において、車検長は車両修理及びその他技術的補助について管理する。競技中コース上で車両の変更が行われていないか確認するために車両のマーキングの有無も厳重に管理する。

23-4-8　各日の到着時において、車検員は全てのパーツ及び車両の状態について確認しなければならない。ライダーにはサイレンサーに関してのみ補修または交換するための追加時間（30分）が与えられる。
分解検査対象とされた車両を除き、参加者は、マシンプール解除から20分以内に車両を引き取らなければならない。
パルクフェルメを管理する競技役員は、マシンプール解除から20分を過ぎてもなお残されている（まだ取りに来ない）車両に対し一切責任を負わない。

23-4-9　競技会最後の到着時、全てのマーキングパーツが管理された後、車両は抗議が提出されるかまたは分解検査が必要とされた場合に備え、パルクフェルメに30分間保管される。

23-4-10　もし、車両またはその一部が完全に分解されなければならない場合、車両またはそのパーツは密閉された、分解検査に必要な器具の整っている場所に運ばれ、大会審査委員会に任命された車検員立会いのもとで行われる。

24 危険車両の排除

プラクティスまたは競技中に、車検員が出場選手の車両に欠陥を発見し、それが他のライダーに危険をもたらす可能性があると判断された場合、当該車検員はただちにそのことを競技監督に報告し、競技から除外しなければならない。

25 ノイズコントロール

※一般公道を含む競技会の場合、道路交通法規に準拠したリミットが設けられる。

25-1　エキゾーストパイプから50㎝離れたところ、エキゾーストエンドの中心線とエキゾーストパイプの高さから測定して45°の角度、なおかつ地面から最低20㎝のところにマイクロフォンを設置する。これが不可能な場合、測定は45°上方の位置で実施される。

25-2　チェックを受けたサイレンサーはマーキングされ、車検後にこれを変更することは禁止される。ただし、車検員による検査を受け、マークのつけられたスペアサイレンサーに関しては例外とする。

25-3　ライダーは通常の乗車姿勢で、ギヤをニュートラルに入れて規定の回転数（rpm）に到達するまでエンジン回転を徐々に上げていき、規定の回転数（rpm）に到達した時点で測定が実施される。

25-4　計測方法は以下固定回転数方式とする
２ストローク車両：4500rpm
４ストローク車両：4000rpm
※音量規定数値（dB/A）は、各大会特別規則に記載される。
※ただし、一般公道を含む競技会の場合、規制値・測定方法ともに道路交通法に準拠していること

25-5　サイレンサーが１本を超えるエンジンのノイズレベルは、各エキゾースト端部で計測される。

25-6　音量規制値に合格しないマシンは数回テストを受けることができる。

25-7　音量測定は、気温20℃を基準とする。気温10℃以下で実施されたテストに関しては＋１dB/Aの許容誤差が認められ、気温０℃以下で実施されたテストに関しては大会特別規則に記載された数値より＋２dB/Aの許容誤差が認められる。

25-8　競技中に音量検査を必要とする場合、上記25-8に記載されている許容範囲を除き、音量規定値に適合していなければならない。

26 本規則の施行

本規則は、2011年１月１日より施行する。

CONTENTS

▼付則25　スーパーモタード競技規則

1　適用の範囲 …… 304
2　スーパーモタード …… 304
3　レース中の公式シグナル（合図） …… 304
4　出場車両 …… 305
5　MFJ公認車両 …… 305
6　ライダーの装備 …… 305
7　参加資格・車両区分 …… 306
8　ホイールリムサイズとタイヤ …… 307
9　出場申し込み …… 307
10　参加受理 …… 307
11　公式通知・タイムスケジュール …… 308
12　参加定員 …… 308
13　ナンバープレートおよびゼッケン …… 308
14　ゼッケンナンバー …… 309
15　燃料、オイル、冷却水 …… 309
16　出場受付 …… 310
17　車両検査 …… 310
18　ライダーの変更 …… 310
19　車両の変更 …… 310
20　部品の変更 …… 311
21　ブリーフィング …… 311
22　レースフォーマット …… 311
23　公式予選 …… 311
24　決勝レースの出場台数 …… 312
25　スタート方法 …… 312
26　スタートにおける反則 …… 315
27　レース中の行為 …… 316
28　停車指示 …… 317
29　レースの一時停止 …… 317
30　赤旗中断されたレースの再スタート …… 318
31　リタイヤ（棄権） …… 318
32　レース終了 …… 318
33　優勝者、順位、完走者 …… 319
34　賞および得点 …… 319
35　レース終了後の車両保管と再検査 …… 320
36　レースおよび大会の延期・中止等 …… 320
37　抗議 …… 320
38　レース中の違反行為に対する罰則 …… 320
39　主催者の権限 …… 321
40　本規則の解釈 …… 321
41　本規則の施行 …… 321

▼付則26　スーパーモタード技術規則 …… 322

※規則変更点は太字で示されています。

公示

MFJスーパーモタード公認競技会は、国際モーターサイクリズム連盟（FIM）のスポーツコードに基づき、財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）の公認のもとに、「国内競技規則」ならびに大会公式通知によって運営される。

1 適用の範囲

以下に記す規則は、世界選手権を除く国内の公認スーパーモタード競技会に適用される。

2 スーパーモタード

舗装路と一部の未舗装路で構成され、完全にクローズされたコース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管理・運営される。

未舗装路の代替として、舗装路面に凹凸、急勾配、走路方向が急変するような障害物を配置および設置できる。

3 レース中の公式シグナル（合図）

3-1　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。

3-2　公式シグナル（合図）は、約750㎜×600㎜寸法の旗を使用し、次のように提示される。

シグナル	意　味
日章旗またレッドライト消灯	レーススタート
赤旗	レース時：全員走行停止
黒旗＋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（振動）	直近に危険がある。追い越し・ジャンプ注意
赤ストライプ付き黄旗	オイル・水またはその他この付近のコース上にすべりやすい地点あり。
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
チェッカー旗と青旗	トップライダーはゴールであるが、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。
ペナルティーストップボード「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。
青旗（振動）	**注意、まさに追い越されようとしている。（コントロールライン上で使用される）運用は特別規則による。**

4 出場車両

車両は、国内競技規則第３章競技会［16出場車両］（37頁）の条件を充たし、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。

5 MFJ公認車両

アンリミテッド車両を除き、MFJ公認車両　スポーツ専用市販車（モトクロッサーまたはモタード）または、一般市販車（オフロードタイプ）に登録されている車両に限定される。

ただし、モタード部会の承認により例外車両が認められる場合もある。

6 ライダーの装備

6-1　ヘルメット

6-1-1　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くてはならない。

6-1-2　MFJの公認したヘルメットには、公認マークが貼付されている。

6-1-3　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。

6-1-4　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。

6-2　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。

6-3　ライダーの服装

6-3-1　レーシングスーツ

皮革もしくは、皮革と同等の素材（MFJの許可を得たものも）によるMFJ公認レーシングスーツでなければならない。

〈MFJ公認レーシングスーツ認証マーク〉　（スーパーモタード専用）

スーパーモタードに使用するレーシングスーツは、いずれかの公認マークが貼付されていなければならない。

6-3-1-2　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をカタカナおよび血液型をアルファベットで明記しなければならない。

6-3-2　ブーツ

6-3-2-1　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。

6-3-3　グローブ
6-3-3-1　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。
6-3-4　プロテクター
6-3-4-1　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。

7 参加資格・車両区分

7-1　参加資格

参加者及びライダーは、国内競技規則第３章競技会［⒀競技参加者］（35頁）に合致していなければならない。

競技会名	参加資格	開催クラス
MOTO1オールスターズ	スーパーモタードA級	moto1 PRO（7-1-1参照）
		moto1 OPEN・moto2
MOTO1エリア（地方選手権）	スーパーモタードB級 スーパーモタードA級	moto1 OPEN・moto2・moto3

7-1-1　MOTO1オールスターズmoto1 PROクラス参加資格（登録）について

オールスターズのmoto1 PROクラスはスーパーモタードの国内最高峰クラスに位置づけられ、このクラスは、登録された選手のみで開催される。

登録選手は、当該年度の他のオールスターズクラスに出場することはできない。

登録資格の優先順位

前年度のMOTO1オールスターズのランキングをもとに登録の優先順位を定め、21名の登録制とする。定数21名になり次第、締め切られる。

登録申請は、MFJ事務局に申請しなければならない。（申請期間は別途告知される）

〈優先順位〉

① **前年度MOTO1 オールスターズ** moto1 PRO ランキング上位15名（残留）
② **前年度MOTO1 オールスターズ** moto1OPENランキング１位～３名（自動昇格）
③ **前年度MOTO1 オールスターズ** moto2ランキング１位～３名（選択制）

予告：2012年度からmoto2ランキング１位は、自動昇格に変更され、２、３位は選択制とする。

④ モタード部会推薦者
⑤ ワイルドカード（主催者推薦）
大会ごとにエントリー時点で21台の定員に満たない場合、21名に達するまで認められる。

7-1-2　2012年 MOTO1 オールスターズ moto1 PROクラス参加資格（登録）は上記7-1-1項が適用される。

7-2　車両区分

クラス区分は以下のとおりとする。

車両名		排　気　量	
		4ストローク	2ストローク
アンリミテッド	市販状態で460cc以上の車両	460cc以上	
moto1（M-1）		**290cc～450cc**	**175cc～250cc**
moto2（M-2）		**175cc～250cc**	**100cc～125cc**
moto3（M-3）	一般市販車	231cc～250cc	
	レーサー（MX・ED）	85cc～150cc	51cc～85cc
moto4	一般市販車（国産・外国車）	51cc～125cc以下	
moto4ストック	一般市販車（国産・外国車）	50cc以下	50cc以下

・moto1 PROクラスの参加車両は、「moto1車両」に限定される。
・moto1 OPENクラスは「アンリミテッドおよびmoto1車両」が参加できる。

・**一般市販車４ストローク400cc車両は、2011年に限り、moto2クラスへ出場が認められる。**
・一般市販車の定義
生産メーカー出荷時に、一般公道用として販売した車両に限る。また生産メーカー出荷後に生産メーカー以外が一般走行可能な改良、**エンジン排気量を変更**した車両はレーサーとみなされる。
・M-1・2・3およびmoto4・moto4ストックとは、承認競技会のクラス区分を言う。

8 ホイールリムサイズとタイヤ

8-1 以下に制限される。

車　両　名	ホイールサイズ	タ　イ　ヤ
アンリミテッド	16インチ以上17インチ以内	規定せず スリック・レインなど
moto1/M-1		
moto2/M-2		
moto3/M-3	14インチ以上19インチ以内	一般市販タイヤ（溝付き）
moto4・moto4ストック	14インチ以下	

8-2 タイヤについては、モトクロス、エンデューロまたはトライアルタイヤは禁止される。

8-3 moto1 PRO・moto1 OPEN・moto2クラスの使用タイヤについては、追加のトレッドグルーブ、カット等がフロント及びリヤタイヤに認められる。

8-4 moto3およびM3、moto4およびmoto4ストッククラスはレーシングタイヤ（スリック・レイン）の使用は禁止される。

9 出場申し込み

9-1 出場申し込み場所および期間は、大会特別規則に定めるものとする。

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**MFJスポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金不要）**を添えてエントリー期間内に大会事務局に提出しなければならない。

9-2-2 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。

9-2-3 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。

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、**MFJスポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金は存在しない）**が返却される。

10-3 いったん受理された出場料・**MFJスポーツ傷害基金掛金（10-2項※参照）**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］（40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とする。

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。

12 参加定員

定員は定める場合がある。

13 ナンバープレートおよびゼッケン

13-1　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285㎜×235㎜とする。

13-2　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してはならない。

13-3　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。

13-3-1　メッシュ地のプレートが認められる。

13-4　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。

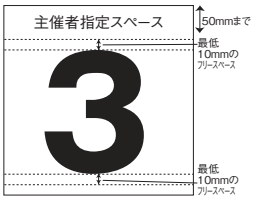
13-5　ナンバープレートの色
ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする（蛍光色は禁止）。
ナンバープレートの地色は単色でなければならない。
moto1 PRO　赤地に白文字　　moto2　黄地に黒文字
moto1 OPEN　黒地に白文字　　moto3　白地に黒文字

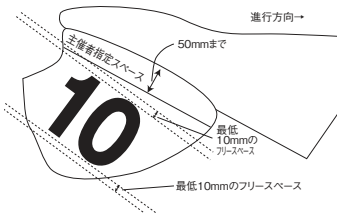
13-6　MOTO1オールスターズ対象クラス（moto1 PRO・moto1 OPEN・moto2）のフロントおよびサイドナンバープレートの指定された位置に「主催者の指定するステッカー」などを貼付けるスペースを設けなければならない。

13-7　ゼッケンナンバー

13-7-1　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とおりとする。
（形状は図を参照）

1234567890
1234567890
1234567890





数字の高さ　140㎜　　数字の太さ　　25㎜
数字の幅　　80㎜　　数字間のスペース　15㎜

13-7-2　数字は英国式を使用する。「１」は垂直の１本線「７」は垂直線なしの単純な傾斜線。

13-7-3　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。

13-7-4　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。

13-7-5　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が認められない。

14 ゼッケンナンバー

14-1　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。

14-2　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。

14-3　予選およびレース中、ゼッケンが読みにくい場合や、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。

15 燃料、オイル、冷却水

15-1　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）。

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。

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。

15-2-2　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。

15-2-3　競技用ガソリンは、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/ℓ～0.780g/ℓであること。

15-2-4　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及び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。

15-2-5　水冷エンジンの冷却水は、水もしくはレース用として一般市販されている冷却水に限られる。

16 出場受付

16-1　出場受付の時間及び場所は、公式通知によって示される。

16-2　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、参加受理書を提示して出場資格の確認を受けなければならない。

16-3　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。

17 車両検査

17-1　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。

17-2　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。

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。

17-3　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。

17-4　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。

18 ライダーの変更

ライダーの変更は認められない。

19 車両の変更

19-1　登録された車両の変更は原則として認められない。

19-2　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。

19-3　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。

19-4　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。

19-5　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。

20 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。

21 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。

22 レースフォーマット

公式練習・予選方式と決勝レースの周回数は、公式通知によって定められる。

23 公式予選

23-1	MOTO1オールスターズにおける予選組分け方法 予選が複数組に別れる場合、組分けの方法は、以下の通りとする。
23-1-1	第２戦までは、前年度の当該クラスのランキング順に振り分ける。
23-1-2	第３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。
23-1-3	前年度ランキングに載っていない場合やクラス変更を行ったライダーの場合は、指定されたゼッケンの若い順に振り分けられる。 予選組分け対象者は、当該大会にエントリーしている者とする。
23-2	公式予選
23-2-1	公式予選は、原則として各クラス別に行われる。
23-2-2	公式予選は、タイム計測方式とレース方式およびレース方式の併用方式がある。 予選方式・スケジュールは、主催者によって定められ、公式通知で発表される。
23-3	公式予選の内容
23-3-1	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。
23-3-2	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する。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打ち切り、延長を決定することができる。
23-4	タイム計測方式
23-4-1	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。
23-4-2	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。
23-4-3	各クラスの公式予選義務周回数が設定される場合は、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。
23-4-4	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。
23-4-5	複数組で行われる予選の順位決定方法
23-4-6	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。

23-4-7　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。

23-4-8　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。

23-4-9　最終的な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。

23-4-10　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。

23-5　レース方式

23-5-1　ヒートレース／セミファイナルレースなどに分けられる。
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、公式通知等に示される。

23-5-2　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。
セミファイナルや決勝へ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る。

23-6　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嘆願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。

23-6-1　ウエイティングの資格については、公式通知でウエイティング者の選出方法・人数および申請方法が発表される。

23-6-2　予選結果発表後主催者が規定する時間内にウエイティングの願い書を提出する。

23-6-3　主催者が規定する時間内にリタイヤするライダーがいない場合、出走は認められない。

24 決勝レースの出場台数

決勝レース出場台数は、各大会の特別規則に示される。

25 スタート方法

25-1　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。

25-2　スタート手順は原則として以下とするが、詳細は各大会の特別規則または、公認通知によって示された場合には、それに従わなければならない。

25-2-1　主催者の定める時間にスタート前チェックを受け、チェック後マシンとともにウエイティングエリアに待機。

25-2-2　主催者の定める方法にてグリッドポジションにつく。

25-2-3　グリッドポジションについてからウォームアップスタート３分前まで、グリッド上またはピットで認められる行為
・タイヤウォーマーの使用（ただし、余熱のみ）
・通常の整備（大幅な修理はピットに移動しなければならない）
・タイヤ交換

グリッド上で禁止される行為
・給油

25-2-4　ウォームアップラップ開始３分前ボード
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。
この時点で、タイヤウォーマーを取り外さなければならない。
また、エンジンの始動を手伝うため、ライダー１名につき２名のメカニックとそのライダーのためにパラソルを持って立つ１名、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。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。

25-2-5　ウォームアップラップ開始１分前ボード（エンジンスタート）
この時点でライダー１名につき、エンジン始動を手伝う２名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。このメカニックはライダーが押しがけするのを助けその後速やかにグリッドから退去する（車検で許可された外部スターターの使用が認められる）。

25-2-6　ウォームアップラップ開始30秒前ボード
全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かなくてはならない。これ以降メカニックの援助は禁止される。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。

25-2-7　ウォームアップラップ開始

25-2-7-1　役員の指示に従ってスタートし、１周走行後、グリッドに戻る。

25-2-7-2　通常にスタートした集団が通過した後、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。

25-2-7-3　グリッドに戻ってきた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。この際、スタートアシスト（スタートデバイス補助）のためにメカニックのグリッドへの立ち入りは認められない。

25-2-7-4　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。
スターティンググリッド後方のオフィシャルがグリーンフラッグを提示し、ライダー全員がグリッドについたことを表す。

25-2-7-5　グリッド後方のオフィシャルがグリーンフラッグを掲げた後に、ウォームアップラップから戻るライダーは、遅着と判断される。

25-2-7-6　グリッドの遅着ライダーは、スターティンググリッドの位置を失い、オフィシャルの指示のもと次のスタート方法によりスタートしなければならない。

25-2-7-6-1　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。

25-2-7-6-2　スターティンググリッドの後方位置とされ、オフィシャルの指示によりスタートする。
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。

25-2-7-7　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できる。

25-2-7-8　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。

25-2-7-9　グリッドの各列が整列したら、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。

25-2-7-10　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。

25-3　スタート

25-3-1　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。

25-3-2　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。

25-3-3　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を始動させるために援助することが許可される。

25-3-4　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。

25-4　旗によるスタート手順
25-2-7-9の手順までは、同様の手順が用いられる。

25-4-1　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。

25-4-2　オフィシャルは赤旗を降ろし、スタート旗（国旗）を提示し、10秒以内にスタート旗を振られる時点でレースのスタートとなる。

25-5　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フラッグを掲示する。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２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。

25-5-1　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（無い場合もある）、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。

25-5-2　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。

25-5-3　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。

25-5-4　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。

25-5-5　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。

26 スタートにおける反則

26-1　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。

26-2　ジャンプスタートの定義は、スタート合図が行われる前に（シグナルの場合は：レッドライトが点灯している間に）停止位置から車両が前進した場合とし、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ーが科せられる。

26-2-1　競技結果への30秒の加算または、一周減算。

26-2-2　ストップ＆ゴー・ペナルティー

26-2-2-1　所定の場所での一旦停止

26-2-2-2　当該ライダーに「車両ナンバーを付した一体型ボード」をコントロールラインで掲示する。

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。

26-2-2-3　コントロールライン上で３回（３周）の提示を受けたにも関らずピットインせず、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。

26-2-2-4　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。

26-2-2-5　ストップ＆ゴー・ペナルティーが実行される前に赤旗中断で再レースとなった場合、再レース開始後に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ーが消化できない時は、レース結果に30秒加算の場合もある）。ただしレース距離50％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ーは消滅する。ペナルティーを終えていないまま再レースのスタートでもジャンプスタートをした場合、当該ライダーは失格となる。

※ジャンプスタート以外の反則に対してストップ＆ゴー・ペナルティーが適用される場合は上記手順が用いられる。

26-2-2-6　ストップ＆ゴー･ペナルティーの際は、途中ピットボックス等に停車することなく、ペナルティーを受けなければならない。この規則に違反した場合は、ストップ＆ゴー・ペナルティーの手順が繰り返される。

26-3　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ーが科せられる。

26-4　ペナルティーは、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。

26-5　再レースの際、同一ライダーが、再度、ジャンプスタートをした場合は、失格となる。

26-6　ジャンプスタートのペナルティー判定に対する抗議は一切受け付けられない。

26-7　審査委員会が明らかにその原因が不可抗力によると判断した場合、ペナルティーを科さない場合がある。

27 レース中の行為

27-1　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］（35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。

27-1-1　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。

27-1-2　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。

27-1-2-1　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：レース結果に30秒のタイム加算または、１周減算

27-1-3　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。

27-1-4　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。

27-1-5　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。

27-1-6　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。

27-1-7　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。

27-2　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主催者によって定められたピット作業エリアにて行われなければならない。

27-2-1　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。

27-2-2　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。

27-2-3　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。

27-2-4　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、オフィシャルの許可を得て、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。

27-3　ピットアウト

27-3-1　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。

27-3-2　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。

27-3-3　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。

27-4　ピット作業

27-4-1　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。

27-4-2　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。

27-5　ピット作業人員

27-5-1　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、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行うことができる。
また、合図はオフィシャルの使用する合図旗とまぎらわしいものであってはならない。

27-5-2　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。

28 停車指示

28-1　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。

28-2　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。

29 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、

29-1　赤旗がスタートラインで掲示される。ライダーはただちに減速し、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。

29-2　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レース距離50％未満の走行の場合、当該レースは無効とされ、再レースが行われる。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。ただし、予選があった場合、ポイントは予選結果（決勝グリッド表）

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）。

29-3　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本来のレース距離の50%以上（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。

30 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・コンディションの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。

30-1　競技結果がレース距離50%未満の場合の再スタートには下記各項が適用される。

30-1-1　全ライダーがスタートできる。

30-1-2　マシンの修理・給油ができる。

30-1-3　転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。

30-1-4　周回数は原則的にもとのレースと同じとする。
（スタートディレイドにより周回数が減算されていた場合、周回数の減算を取り消し、もとのレースと同じとする。）

30-1-5　グリッドポジションは本来のレースと同じとする。
（スタートディレイドの原因となり最後方グリッドへ移動したライダーはもとのグリッドにもどる。）

30-1-6　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。

30-1-7　スタートの手順は通常のサイティングラップから始められる。

31 リタイヤ（棄権）

31-1　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22-5項］（39頁）による。

31-2　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、オフィシャルの判定によりリタイヤと認めることができる。

31-3　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）終了までオフィシャルの管理下におかなければならない。ただし、オフィシャルから車両の移動を指示された場合、これに従わなければならない。

32 レース終了

32-1　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。

32-1-1　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。

32-1-2　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。
チェッカーフラッグを提示する場合、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。

32-2　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。

32-3　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、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。

33 優勝者、順位、完走者

33-1　優勝者

33-1-1　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。

33-1-2　写真判定が用いられる場合には勝者の決定はフロントタイヤの先端がフィニッシュラインを通過した順を有利とする。

33-1-3　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。

33-2　順位の優先順位
優先順位：

33-2-1　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。

33-2-2　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。

33-2-3　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。

33-3　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。

34 賞および得点

34-1　賞の詳細については公式通知に示される。

34-2　得点は、下記のポイントが与えられる。
MOTO1オールスターズ／エリア選手権のポイント

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
20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

・予選出走台数１台以下は不成立とする。
・得点は、完走者のみに与えられる。

34-3　MOTO1エリア選手権の得点は、当該クラスの総合順位に従いライセンス区分（A級・B級）にかかわらず、34-2項が適用される。

34-4　MOTO1エリア選手権は、ライセンス区分（A級・B級）にかかわらず、当該クラスの総合レース結果に従い、エリアチャンピオンとB級ライセンス所持者のみを抽出し、B級チャンピオンを定める。

34-5　MOTO1オールスターズのランキングは、各クラスとも全８戦中６戦の有効ポイント制にて決定される。

34-6　MOTO1オールスターズ指定ゼッケン
2011年度MOTO1オールスターズの当該クラスのシリーズランキング順によって指

定ゼッケンが与えられる。指定ゼッケン有資格者が他のゼッケンを希望する場合は、指定ゼッケン変更申請をしなければならない。ただし、他の選手の指定ゼッケンへの変更はできない。

35 レース終了後の車両保管と再検査

35-1　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。

35-2　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。

35-3　原則として１位～６位の車両は、暫定結果発表後20分間保管される。ただし、公式通知において、保管時間を特別規則で定める場合がある。

35-4　車両規定及び音量規定を満たしていない車両のライダーは、大会審査委員会により罰則が科せられる。

36 レースおよび大会の延期・中止等

36-1　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。

36-2　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、**MFJスポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金は存在しない）**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。

37 抗議

37-1　抗議は、国内競技規則第３章競技会［30抗議］（41頁）による。

37-2　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。

38 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。

38-1　失格

38-1-1　故意に走路を妨害した場合。

38-1-2　コースを逆走した場合。

38-1-3　示された合図旗に従わなかった場合。

38-1-4　ジャンプスタートを２度繰り返した場合。

38-2　１周減算、レース結果に30秒加算または失格

38-2-1　レース中に他のいかなる援助を受けた場合。
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）。

38-2-2　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レース結果に30秒加算または１周

減算

38-3　大会審査委員会によって判断された事項

39 主催者の権限

39-1　参加申込の受け付けに際して、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。

39-2　チーム名が公序良俗に反するなど、チーム名としてふさわしくない場合、公式プログラム・結果表への記載拒否または変更を命じることができる。

39-3　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。

39-4　競技番号の指定、あるいはピットの割当等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。

39-5　大会スポンサーの広告を参加車両等に貼付させることができる。

39-6　止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指名登録または変更について許可することができる。

39-7　すべての参加者（ライダー、ピット要員、キャンペーンギャル等含む）の肖像権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/CD-ROM/DVD等）、及び電子メディア（インターネット等における報道・放送・放映など全て含む）に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。

39-8　公序良俗に反する言動がある参加者に対しては、選手受付後であっても参加を拒否することができる。

40 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。

41 本規則の施行

本規則は、2011年１月１日より施行する。

付 26 則
スーパーモタード技術規則

MFJ SUPERMOTARD

すべての車両の音量測定は、FIMが導入した新測定方式「2mMAX方式」または「固定回転方式」のいずれかで測定される。また、測定対象車両の年式・排気量により以下の測定方法で行う。

計測方式	対象車両
2mMAX方式	2011年式以降の車両　（４ストローク車両）
固定回転数方式	2010年式以前の車両　（４ストローク車両）、 ２ストローク車両、150cc以下の４ストローク車両

1 音量規制

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。

1-1　2mMAX方式

1-1-2　2mMAX方式について
2mMAX法は、フル加速状態の車両から発せられる音響パワーレベル（LwA）と高い相関があり、停止状態で急速に最大回転数まで運転したときの最大音圧レベルを測定するものである。

1-1-3　音量計の準備

1-1-3-1　マイクロホンにウィンドスクリーンを取り付ける。

1-1-3-2　A特性（周波数補正回路A）に設定する。

1-1-3-3　時間重み特性（時定数）をFASTに設定する。

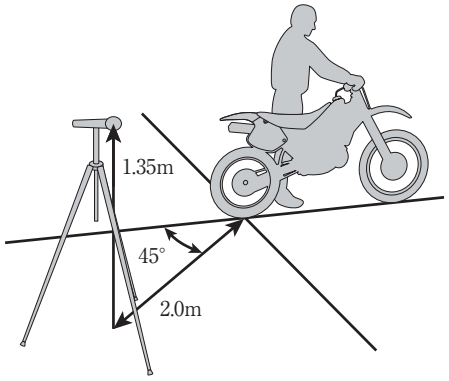
1-1-3-4　騒音計の測定レンジの最大値を130dB/Aとする。

1-1-3-5　騒音レベルの最大値L-MAXを表示できるモードに設定。

1-1-4　騒音計及び車両のセットアップ

1-1-4-1　マイクロホンは、三脚により水平に固定する

1-1-4-2　マイクロホンは、車両の後輪中心からエキゾースト側の斜め45度後方2m、かつ高さは地上から1.35mのところに設置する。



1-1-4-3　排気口を左右に２本持つ場合は、吸気口側で測定する。
吸気口が中心の場合は、両側で測定する。

1-1-4-4　やわらかな土の上で計測することが推奨される。
（例えば、草の上、細かな砂利の上等）
止むを得ず、アスファルト等固い路面上で測定する場合は、その会場における許容誤差が考慮される。

1-1-4-5　周辺の音量は100dB/A以下でなければならない。

1-1-4-6　車両から10m以内に音を反射する障害物があってはならない。

1-1-5　測定方法

1-1-5-1　計測は、スタンドを使用せず、原則ニュートラルでエンジンが温まった状態で行う。ニュートラルでの計測が実走行での最大回転数と異なる場合は、実走行と同様になるギヤポジションで測定する場合もある。

1-1-5-2　車検員は車両の横でマイクロホンとは反対側に立つか、またはフロントホイール付近でハンドルバーの前方に立つ。しかし、車両とマイクロホンの間に立ってはならない。

1-1-5-3　測定員は耳栓を使用すること（ヘッドセットまたは、耳栓）。

1-1-5-4　測定は当該大会の車検担当競技役員が行う。測定中、競技役員の行為によって発生した故障、損害に対して競技役員は一切の責任を負わない（41項29-3項参照）。

1-1-5-5　エンジンの最大回転数を意図的に下げるという不正をしてはならない。
例：CDI / ECUプログラム切換えスイッチの使用等
※測定時、エンジン回転数が明らかに低い場合、タコメーターでエンジン最大回転数を測定する場合がある。

1-1-5-6　アイドリング状態からスロットルを速やかに全開にし、Revリミット状態を1～2秒維持してスロットルを閉じる。

1-1-5-7　スロットル急開でスムースに回転が上昇しない場合には、回転をアイドルからやや上げてから急開する。

1-1-6　判定方法

1-1-6-1　測定は、１ライダーに対し３回までとし、測定値が１回でも規制値をクリアできれば合格とする。（１回目でクリアされた場合は１回の測定のみ）
アフターバーンが発生しても測定回数３回までの中でカウントする。

1-1-6-2　３回とも規制値をクリアできなかった場合は、大会審査委員会において罰則が科せられる。

1-1-7　音量規制値

1-1-7-1　最大音量は115dB/Aとする。

1-1-7-2　騒音値の小数点以下切捨ては行わない。

1-1-7-3　使用される騒音計による許容誤差：
クラス1（精密騒音計）→1.0dB/A　クラス2（普通騒音計）→2.0dB/A

1-1-7-4　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。

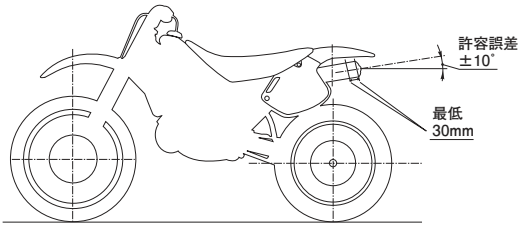
1-1-7-5　音量測定時の外気温による許容誤差は考慮されない。

1-2　固定回転方式

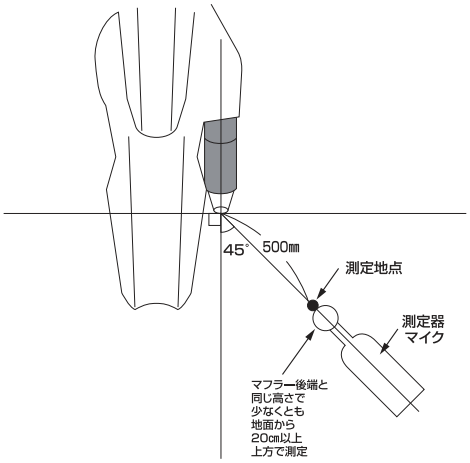
1-2-1　エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。

1-2-2　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°）。またはその先端は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㎜以上で丸みを帯させていなければならない。



1-2-3　計測のためのマイクロホ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。



1-2-4　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。

1-2-5　ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数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、所定の回転数に達した時に行うものとする。

1-2-6　回転数は、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計算式にて求められる。

1-2-7　$$\text{所定のエンジン回転数(rpm)} = \frac{30{,}000 \times \text{ピストンスピード（m/s）}}{\text{ピストンストローク（mm）}}$$

1-2-8　音量規制値

４ストローク車両：ピストンスピード11m/secで測って、94dB/Aまでとする。

２ストローク車両：ピストンスピード13m/secで測って、96dB/Aまでとする。

レース終了後は1dB/Aの許容誤差が認められる。

1-2-9　音量測定は、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こともできる。

85ccまで	8,000 rpm
85ccを超え125ccまで	7,000 rpm
85ccを超え150ccまで（４ストローク）	6,000 rpm
125ccを超え250ccまで	5,000 rpm

250ccを超え500ccまで	4,500 rpm
500cc以上	4,000 rpm

1-2-10　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。
サイレンサーが１本を超えるエンジンの音量計測は、いずれか一方のエギゾーストパイプの先端で測定される。

1-2-11　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。

1-2-12　規制値をオーバーしている車両は、測定時間内に再度測定を受けることができる。

1-2-13　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。

1-2-14　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。

1-2-15　気温0℃以下の場合許容誤差＋2dB/Aが認められる。

1-2-16　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。

1-2-17　メーターの読み方は常に小数点以下を切捨てとする。（100.9dB/A＝100dB/A）

1-2-18　その他規則についてはFIM規則に準ずる。

2 その他追加仕様

付則17モトクロス基本仕様に加え、MFJスーパーモタード公認競技会に参加するモーターサイクルは、以下の仕様が適用される。

2-1　４ストロークエンジンでは、最低0.3リットルのオイルキャッチタンクが確実に固定されるかクローズドブリーザーシステムが取り付けられていなければならない。
オイルキャッチタンクの使用を推奨する。

2-2　一つまたは幾つかの漏れ防止の施されたキャッチタンクが、ラジエター水、燃料タンクブリーザーシステム用に取り付けられていなければならない。このキャッチタンクは各スタート前に空にされなければならない。

2-3　水冷エンジンの冷却水は、水あるいは、水とアルコールの混合物（レース用として一般市販されている冷却水）に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

2-4　オイルドレンボルトにワイヤーロックをしなければならない。

2-5　**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。

2-6　取り外さなければならないもの
ライト類、バックミラー、スタンド類、公道用ナンバープレート

DIRT TRACK

ダートトラック

CONTENTS

▼付則27　ダートトラック競技規則

1　適用の範囲 …… 327
2　ダートトラック …… 327
3　コースの仕様 …… 327
4　レース中の公式シグナル（合図） …… 327
5　参加車両 …… 327
6　出場申し込み …… 328
7　参加資格と定員 …… 328
8　参加受理 …… 328
9　ゼッケンナンバー …… 328
10　ライダーの装備 …… 329
11　出場受付 …… 329
12　車両の変更 …… 329
13　車両の検査 …… 330
14　ブリーフィング …… 330
15　コースと最多出場台数 …… 330
16　公式練習 …… 330
17　公式予選 …… 330
18　レース進行 …… 331
19　コースイン・コースアウト …… 332
20　転倒時の注意事項 …… 332
21　スタート …… 332
22　フルコースコーション …… 333
23　レースの一時停止 …… 333
24　赤旗中断されたレースの再スタート …… 334
25　フルコースコーションから赤旗中断となった場合 …… 334
26　レース終了 …… 334
27　優勝者、順位、完走者 …… 335
28　車両保管および最終車両検査 …… 335
29　賞および得点 …… 335
30　抗議 …… 335
31　違反に対する罰則 …… 335
32　本規則の解釈 …… 335
33　本規則の施行 …… 335

付27則
ダートトラック競技規則

MFJ DIRT TRACK

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	8m	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）	コース場に危険発生または、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
赤ストライプ付黄旗	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できない。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 出場申し込み

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スポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金不要）**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スポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金不要）**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スポーツ傷害基金掛金（平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金不要）**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	MFJスポーツ傷害基金掛金※１
予選が１回も行われず中止	選手受付した全員に返却	傷害基金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

※１　平成23年４月１日以降は、スポーツ安全保険移行のため掛金不要のため返却はない。

※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ース型のものとする。

10-1-2　MFJの公認したヘルメットには、次頁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、皮革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 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］（38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、ペナルティーを科す。

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できない。

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、ペナルティーを科す場合がある。

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　賞および得点の詳細については公式通知に示される。

30 抗　議

抗議は、国内競技規則第３章競技会［30抗議］（41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］（44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、2011年１月１日より施行する。

付28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、2011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。

付29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

5-1 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（339～360頁）に示す。

5-2 追加機種についてはライディング誌および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を表す
適用　RR：ロードレース
　　MX：モトクロス
　　TR：トライアル
　　SM：モタード
　　ED：エンデューロ

('10年12月6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	初回公認	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	有効期限
★	CBR400RR	'93.12.19	NC29	NC23E	399	55.0×42.0	'11. 1. 1	RR(SP)	NC29-1100001	2011
★	NSR250RSE	'93.11.19	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(SP)	MC28-1000001	2011
★	NSR250RSP	'93.11.19	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(SP)	MC28-1000001	2011
★	NSR250R	'93.11.19	MC28	MC16E	249	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(SP)	MC28-1000001	2011
★	CB400 SuperFour	'00. 5.28	NC39	NC23E	399.1	55.0×42.0	'10. 1. 1	RR(SP)	NC39-1010001	2011
★	NSR250R	'91. 7. 4	MC21	MC16E	249	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(SP)	MC21-1000001	2011
★	CB400 SUPERFOUR	'02. 2.22	NC39	NC23E	399	55.0×42.0	'07. 1. 1	RR(SP)	NC39-1030001	2011
★	CB400SS	'02. 5.23	NC41	NC38E	397	85.0×70.0	'07. 1. 1	RR(ST・SP)	NC41-1100001	2011
★	CB1300 Super Four	'03. 3.25	SC54	SC54E	1,284	78.0×67.2	'08. 1. 1	RR	SC54-1930011	2012
★	CBR600RR	'03. 1. 1	PC37	PC37E	599	67.0×42.5	'08. 1. 1	RR	PC37-1000014	2012
★	RVF	'94. 3.25	NC35	NC13E	399	55.0×42.0	'11. 1. 1	RR(SP・SS)	NC35-1000001	2011
★	NSR50	'94. 5.22	AC10	AC08E	49	39.0×41.4	'11. 1. 1	RR(SP)	AC10-1600001	2011
★	CBR1000RR	'04. 2.15	SC57	SC57E	998.4	75.0×56.5	'09. 1. 1	RR	SC57-1000001	2013
★	CBR600RR	'05. 1.31	PC37	PC37E	599.4	67.0×42.5	'10. 1. 1	RR	PC37-1200001	2014
★	CBR1000RR	'06. 2.18	SC57	SC57E	998.4	75.0×56.5	'11. 1. 1	RR	SC57-1200001	2015
	CBR600RR	'07. 2. 7	PC40	PC40E	599.4	67.0×42.5	'07. 2. 7	RR	PC40-1000001	2011
	CBR600RR	'08. 2.26	PC40	PC40E	599.4	67.0×42.5	'08. 2.26	RR	PC40-1100001	2012
	CBR1000RR	'08. 2.26	SC59	SC59E	999.8	76.0×55.1	'08. 2.26	RR	SC59-1000001	2012
	CBR600RR(STD)	'09. 2.27	PC40	PC40E	599.4	67.0×42.5	'09. 2.27	RR	PC40-1200001	2013
	CBR600RR(ABS)	'09. 2.27	PC40	PC40E	599.4	67.0×42.5	'09. 2.27	RR	PC40-1200001	2013
	CBR1000RR(STD)	'09. 2.27	SC59	SC59E	999.8	76.0×55.1	'09. 2.27	RR	SC59-1100001	2013
	CBR1000RR(ABS)	'09. 2.27	SC59	SC59E	999.8	76.0×55.1	'09. 2.27	RR	SC59-1100001	2013
	CBR600RR(STD/ABS)	'10. 3. 8	PC40	PC40E	599.4	67.0×42.5	'10. 3. 8		PC40-1300001	2014
	CBR1000RR(STD/ABS)	'10. 3. 8	SC59	SC59E	999.8	76.0×55.1	'10. 3. 8		SC59-1200001	2014
	VTR(98)	'10. 3. 8	MC33	MC15E	249.4	60.0×44.1	'10. 3. 8		MC33-1000001	2014
	VTR(00)	'10. 3. 8	MC33	MC15E	249.4	60.0×44.1	'10. 3. 8		MC33-1010001	2014
	VTR(03)	'10. 3. 8	MC33	MC15E	249.4	60.0×44.1	'10. 3. 8		MC33-1020001	2014
	VTR(09)	'10. 3. 8	MC33	MC15E	249.4	60.0×44.1	'10. 3. 8		MC33-1300001	2014

●一般市販車（オフロードタイプ）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	XR250	'05. 4.22	BA-MD30	MD17E	249	73.0×59.5	'10. 1. 1	MX	MD30-1700001	2014
★	XR250 Motard	'05. 4.22	BA-MD30	MD17E	249	73.0×59.5	'10. 1. 1	SM	MD30-1700001	2010
★	XR400 Motard	'05. 4.29	BA-ND08	NC38E	397	85.0×70.0	'10. 1. 1	SM	ND08-1000001	2014
★	TLM220R	'87. 9.13	MD23	MD23E	216	69.0×58.0	'10. 1. 1	TR	MD23-1000001	2014

●スポーツ専用市販車（ロードレース）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	CBR1000RR(レースベース車)	'04. 2.15	JH2SC57R	SC57E	998.4	75.0×56.5	'09. 1. 1	RR	JH2SC57R*4M900001	2013
★	CBR1000RR(レースベース車)	'06. 2.18	JH2SC57S	SC57E	998.4	75.0×56.5	'11. 1. 1	RR	JH2SC57S*6M920001	2015
	CBR1000RR(レースベース車)	'08. 2.26	JH2SC59S	SC59E	999.8	76.0×55.1	'08. 2.26	RR	JH2SC59S*8M900001	2012
	CBR1000RR(レースベース車)	'09. 2.27	JH2SC59S	SC59E	999.8	76.0×55.1	'09. 2.27	RR	JH2SC59S*9K910001	2013
★	CBR600RR(レースベース車)	'05. 1.31	JH2PC37R	PC37E	599.4	67.0×42.5	'10. 1. 1	RR	JH2PC37R*5M920001	2014
	CBR600RR(レースベース車)	'07. 2. 7	JH2PC40S	PC40E	599.4	67.0×42.5	'07. 2. 7	RR	JH2PC40S*7M900001	2011
	CBR600RR(レースベース車)	'08. 2.26	JH2PC40S	PC40E	599.4	67.0×42.5	'08. 2.26	RR	JH2PC40S*8M910001	2012
	CBR600RR(レースベース車)	'09. 2.27	JH2PC40S	PC40E	599.4	67.0×42.5	'09. 2.27	RR	JH2PC40S*9K930001	2013
	CBR600RR(レースベース車)	'10. 2. 9	JH2PC40S	PC40E	599.4	67.0×42.5	'10. 2. 9	RR	JH2PC40S*AK940001	2014
	CBR1000RR(レースベース車)	'10. 2. 9	JH2SC59S	SC59E	999.8	76.0×55.1	'10. 2. 9	RR	JH2SC59S*AK000001	2014

●スポーツ専用市販車（モトクロス）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	XR400R	'99. 3.24	NE03	NE03E	397.2	85.0×70.0	'11. 1. 1	MX	NE03-1000001	2011
★	XR250R	'95. 7.20	ME08	ME08E	249	73.0×59.5	'11. 1. 1	MX	ME08-1000001	2011
★	CR80R2	'00. 8. 5	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'10. 1. 1	MX	HE04-2700001	2011
★	CR80R	'00. 8. 5	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'10. 1. 1	MX	HE04-2700001	2011
★	CR125R	'00. 8. 5	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'10. 1. 1	MX	JE01-1950001	2011
★	CR250R	'00. 8. 5	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'10. 1. 1	MX	ME03-1950001	2011
★	QR50	'01. 2.22	AE01	AE01E	49	40.0×39.3	'11. 1. 1	MX	AE01-1000001	2012
★	XR50R	'01. 2.22	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'11. 1. 1	MX	AE03-1000001	2012
★	CR250R	'01.10. 2	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'11. 1. 1	MX	ME03-1960001	2012
★	CR125R	'01. 9. 2	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'11. 1. 1	MX	JE01-1960001	2012
★	CR80R	'01. 9. 2	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'11. 1. 1	MX	HE04-280001	2012
★	CR80R2	'01. 9. 2	HE04	HE04E	82.9	47.0×47.8	'11. 1. 1	MX	HE04-280001	2012
★	XR50R	'01. 9. 1	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'11. 1. 1	MX	AE03-1200001	2012
★	CRF450R	'01.11.11	PE05	PE05E	449	96.0×62.1	'11. 1. 1	MX	PE05-1000001	2012
★	CRF450R	'02. 8. 4	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'07. 1. 1	MX	PE05-1100001	2011

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	CR85R2	'02.10.16	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'07. 1. 1	MX	HE07-2900001	2011
★	CR85R	'02.10.16	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'07. 1. 1	MX	HE07-2900001	2011
★	CR125R	'02. 9.16	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'07. 1. 1	MX	JE01-1970001	2011
★	CR250R	'02. 8. 4	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'07. 1. 1	MX	ME03-1970001	2011
★	CR85R	'03. 7.25	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'08. 1. 1	MX	HE07-1100001	2012
★	CR85R2	'03. 7.25	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'08. 1. 1	MX	HE07-1100001	2012
★	CRF450R	'03. 7.25	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'08. 1. 1	MX	PE05-1200001	2012
★	CRF100F	'03. 9.25	HE03	HE03E	99.2	53.0×45.0	'08. 1. 1	MX	HE03-2400001	2012
★	CRF70F	'03. 9.25	DE02	DE02E	71.8	47.0×41.4	'08. 1. 1	MX	DE02-1700001	2012
★	CRF50F	'03. 9.25	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'08. 1. 1	MX	AE03-1400001	2012
★	CR250R	'03. 9.25	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'08. 1. 1	MX	ME03-1980001	2012
★	CR125R	'03.10.25	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'08. 1. 1	MX	JE01-1980001	2012
★	CRF250R	'03.11.28	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'08. 1. 1	MX	ME10-1000001	2012
★	CR85R	'04. 8.28	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'09. 1. 1	MX	HE07-1200001	2013
★	CR85R2	'04. 8.28	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'09. 1. 1	MX	HE07-1200001	2013
★	CRF250R	'04. 8.28	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'09. 1. 1	MX	ME10-1100001	2013
★	CRF450R	'04. 9.28	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'09. 1. 1	MX	PE05-1300001	2013
★	CR125R	'04.12.21	JE01	JE01E	124.8	54.0×54.5	'09. 1. 1	MX	JE01-1990001	2013
★	CR250R	'05. 1.25	ME03	ME03E	249.3	66.4×72.0	'10. 1. 1	MX	ME03-1990001	2014
★	CRF450R	'05. 8.27	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'10. 1. 1	MX	PE05-1400001	2014
★	CR85R	'05.11.26	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'10. 1. 1	MX	HE07-1300001	2014
★	CR85R2	'05.11.26	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'10. 1. 1	MX	HE07-1300001	2014
★	CRF250R	'05.11.26	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'10. 1. 1	MX	ME10-1200001	2014
★	CRF450R	'06. 8.26	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'11. 1.1	MX	PE05-1500001	2015
★	CRF250R	'06. 9.21	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'11. 1.1	MX	ME10-1300001	2015
★	CRF150R	'06.10.14	KE03	KE03E	149.7	66.0×43.7	'11. 1.1	MX	KE03-1000001	2015
★	CRF150R2	'06.10.14	KE03	KE03E	149.7	66.0×43.7	'11. 1.1	MX	KE03-1000001	2015
★	CR85R	'06.12.27	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'11. 1.1	MX	HE07-1400001	2015
★	CR85R2	'06.12.27	HE07	HE07E	84.7	47.5×47.8	'11. 1.1	MX	HE07-1400001	2015
	CRF150R(08)	'07. 7.13	KE03	KE03E	149.7	66.0×43.7	'07. 7.13	MX	KE03-1100001	2011
	CRF150R2(08)	'07. 7.13	KE03	KE03E	149.7	66.0×43.7	'07. 7.13	MX	KE03-1100001	2011
	CRF50F(08)	'07. 7.12	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'07. 7.12	MX	AE03-1800001	2011
	CRF250R(08)	'07. 9.28	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'07. 9.28	MX	ME10-1400001	2011
	CRF450R(08)	'07. 9.28	PE05	PE05E	449.4	96.0×62.1	'07. 9.28	MX	PE05-1600001	2011
	CRF50F(09)	'08. 6.25	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'08. 6.25	MX	AE03-1900001	2012
	CRF100F(09)	'08. 7.23	HE03	HE03E	99.2	53.0×45.0	'08. 7.23	MX	HE03-2900001	2012
	CRF250R(09)	'08.10.16	ME10	ME10E	249.4	78.0×52.2	'08.10.16	MX	ME10-1500001	2012
	CRF450R(09)	'08.10.16	PE05	PE05E	449.7	96.0×62.1	'08.10.16	MX	PE05-1700001	2012
	CRF150R	'09. 2.25	KE03	KE03E	149.7	66.0×43.7	'09. 2.25	MX	KE03-1200001	2013
	CRF150R2	'09. 2.25	KE03	KE03E	149.7	66.0×43.7	'09. 2.25	MX	KE03-1200001	2013
	CRF250R(10)	'09. 9.12	ME10	ME10E	249.4	76.8×53.8	'09. 9.12	MX	ME10-1600001	2013
	CRF450R(10)	'09. 9.12	PE05	PE05E	449.7	96.0×62.1	'09. 9.12	MX	PE05-1800001	2013
	CRF50F(10)	'10. 2. 9	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'10. 2. 9	MX	AE03-2000001	2014
	CRF50F(11)	'10.11.13	AE03	AE03E	49.4	39.0×41.4	'10.11.13	MX	AE03-2100001	2014
	CRF250R(11)	'10.11.13	ME10	ME10E	249.4	76.8×53.8	'10.11.13	MX	ME10-1700001	2014
	CRF450R(11)	'10.11.13	PE05	PE05E	449.7	96.0×62.1	'10.11.13	MX	PE05-1900001	2014

■㈱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（ロードレース）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	01RS125R	'00.11.28	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'10. 1. 1	RR(GP)	JR01-0110001	2011
★	01RS250R	'00.12.27	MR02	MR02E	249	54.0×54.5	'10. 1. 1	RR(GP)	MR02-0110001	2011
★	02RS125R	'01.12.26	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(GP)	JR01-0210001	2012
★	98RS125R	'97.10.29	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(GP)	JR01-9810001	2011
★	00RS125R	'99.11.24	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(GP)	JR01-0010001	2011
★	04RS125R	'04. 3.26	JR01	JR01E	124	54.0×54.5	'09. 1. 1	RR(GP)	JR01-0410001	2013
★	06NSR mini	'06. 3. 2	RS50	RS50E	49	39.0×41.4	'11. 1. 1	RR	RS50-1000003	2015
★	06NSF100	'06. 4. 4	HR01	HR01E	99.2	53.0×45.0	'11. 1. 1	RR	HR01-1000011	2015

●スポーツ専用市販車（トライアル）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	99RTL250R	'99. 1.26	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'11. 1. 1	TR	RTL250RF-9910001	2015
★	00RTL250R	'00. 1.26	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'10. 1. 1	TR	RTL250RF-0010001	2014
★	01RTL250R	'01. 1.25	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'11. 1. 1	TR	RTL250RF-0110001	2015
★	02RTL250R	'01.12.26	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'11. 1. 1	TR	RTL250RF-0210001	2015
★	97RTL250R	'97. 3. 1	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'10. 1. 1	TR	RTL250RF-9710001	2014
★	98RTL250R	'97.12. 1	RTL250RF	NN3E	249	72.2×61.0	'10. 1. 1	TR	RTL250RF-9810001	2014
★	05RTL250F	'05. 1.28	RTL250FF	NN4E	249.1	76.5×54.2	'10. 1. 1	TR	RTL250FF-0510001	2014
	RTL250F	'07. 1. 2	RTL250FF	NN4E	249.1	76.5×54.2	'07. 1. 2	TR	RTL250FF-0710001	2011
	08RTL260F	'08. 1. 2	RTL260FF	NN4E	259	78.0×54.2	'08. 1. 2	TR	RTL260FF-0810001	2012
	RTL260F(10)	'10. 1. 2	RTL260FF	NN4E	259	78.0×54.2	'10. 1. 2	TR	RTL260FF-1010001	2019

■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	初回公認	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	有効期限
★	YZF-R1	'05. 1.31	RN121	N509E	998.4	77.0×53.6	'10. 1. 1	RR	JYARN1210000016418	2014
★	YZF-R1	'06. 2.18	RN126	N509E	998	77.0×53.6	'11. 1. 1	RR	JYARN1260000000301	2015
★	YZF-R1	'04. 2.15	RN121	N509E	998.4	77.0×53.6	'09. 1. 1	RR	JYARN1210000000301	2013
★	YZF-R1SP	'06. 2.18	RN129	N509E	998	77.0×53.6	'11. 1. 1	RR	JYARN1290000000301	2015
	YZF-R1	'07. 2. 7	RN191	N515E	998	77.0×53.6	'07. 2. 7	RR	JYARN1910000000301	2011
	YZF-R1	'08. 2.26	RN191	N515E	998	77.0×53.6	'08. 2.26	RR	JYARN1910000013277	2012
	YZF-R1	'09. 2.27	RN221	N519E･N520E	998	78.0×52.2	'09. 2.27	RR	JYARN2210000000004	2013
	YZF-R1	'09. 2.27	RN24J※	N521E	998	78.0×52.2	'09. 2.27	RR	RN24J-000005	2013
★	YZF-R6	'05. 1.31	RJ095	J509E	599.78	65.5×44.5	'10. 1. 1	RR	JYARJ095000000301	2014
★	YZF-R6	'06. 2.18	RJ111	J511E	599	67.0×42.5	'11. 1. 1	RR	JYARJ111000000301	2015
	YZF-R6	'08. 2.26	RJ151	J515E･J516E	599	67.0×42.5	'08. 2.26	RR	JYARJ151000000301	2012

※YZF-R1（RN24J）は国内モデル。

●一般市販車（オフロードタイプ）

車　名	初回公認	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	有効期限
WR250X	'08. 3.26	DG15J	G363E	249	77.0×53.6	'08. 3.26	SM	DG15J-000042	2012
WR250R	'08. 3.26	DG15J	G363E	249	77.0×53.6	'08. 3.26	SM	DG15J-000006	2012
WR250R(11)	'10. 9.29	DG15J	G363E	249.0	77.0×53.6	'10. 9.29	ED	DG15J-006930	2014
WR250X(11)	'10. 9.29	DG15J	G363E	249.0	77.0×53.6	'10. 9.29	SM	DG15J-006880	2014

●スポーツ専用市販車（ロードレース）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	TZ250 5KE3	'01.10.12	CG09C	G201E	249	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(GP)	CG09C-000245	2012
★	TZ250･5KE4	'02.11.22	CG15C	G202E	249	54.0×54.5	'07. 1. 1	RR(GP)	CG15C-000005	2011
★	TZ125･4JT	'99.11. 6	CE06C	E110E	124	54.0×54.5	'11. 1. 1	RR(GP)	CE06C-000001	2011
★	YZF-R1(レースベース車)	'05. 1.31	CN01C	N509E	998.4	77.0×53.6	'10. 1. 1	RR	CN01C-000001	2014
★	YZF-R1(レースベース車)	'06. 2.18	CN02C	N509E	998	77.0×53.6	'11. 1. 1	RR	CN02C-000001	2015
	YZF-R1(レースベース車)	'07. 2. 7	CN03C	N515E	998	77.0×53.6	'07. 2. 7	RR	CN03C-0000001	2011
	YZF-R1(レースベース車)	'08. 2.26	CN04C	N515E	998	77.0×53.6	'08. 2.26	RR	CN04C-0000001	2012
	YZF-R1(レースベース車)	'09. 2.27	CN05C	N520E	998	78.0×52.2	'09. 2.27	RR	CN05C-000001	2013
★	YZF-R6(レースベース車)	'05. 1.31	CJ08C	J506E	599.78	65.5×44.5	'10. 1. 1	RR	CJ08C-000001	2014
★	YZF-R6(レースベース車)	'06. 2.18	CJ11C	J511E	599	67.0×42.5	'11. 1. 1	RR	CJ11C-000001	2015
	YZF-R6(レースベース車)	'08. 2.26	CJ14C	J515E	599	67.0×42.5	'08. 2.26	RR	CJ14C-0000001	2012

●スポーツ専用市販車（モトクロス）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	PW50	'01. 2.22	3PT	3PT	49	40.0×39.2	'11. 1. 1	MX	3PT-000030	2012
★	YZ250 5UP3	'02. 7.23	CG13C	G108E	249	66.4×72.0	'07. 1. 1	MX	CG13C-000015	2011
★	YZ125 5UN3	'02. 7.23	CE10C	E113E	124	54.0×54.5	'07. 1. 1	MX	CE10C-000017	2011
★	YZ85LW 5SH6	'02. 7.16	CB05C	B111E	84.7	47.5×47.8	'07. 1. 1	MX	CB05C-001910	2011
★	YZ85 5PA6	'02. 7.16	CB04C	B111E	84.7	47.5×47.8	'07. 1. 1	MX	CB04C-007256	2011
★	YZ250F	'02. 9.10	CG14C	G329E	249	77.0×53.6	'07. 1. 1	MX	CG14C-000025	2011
★	YZ450F	'02. 9.10	CJ03C	J313E	449	95.0×63.4	'07. 1. 1	MX	CJ03C-000033	2011
★	WR250F 5UM	'03. 1.23	CG16W	G333E	249	77.0×53.6	'08. 1. 1	MX	JYACG16W53A000029	2012
★	WR450F 5TJ	'03. 1.23	CJ04W	J314E	449	95.0×63.4	'08. 1. 1	MX	JYACJ04W63A000037	2012
★	YZ85	'03. 7.23	CB07C	B117E	84.7	47.5×47.8	'08. 1. 1	MX	CB07C-003677	2012
★	YZ85 LW	'03. 7.23	CB08C	B117E	84.7	47.5×47.8	'08. 1. 1	MX	CB08C-001061	2012
★	YZ125	'03. 7.23	CE13C	E116E	124	54.0×54.5	'08. 1. 1	MX	CE13C-000500	2012
★	YZ250	'03. 7.23	CG17C	G110E	249	66.4×72.0	'08. 1. 1	MX	CG17C-000890	2012
★	YZ250F	'03. 9.25	CG18C	G336E	249	77.0×53.6	'08. 1. 1	MX	CG18C-000171	2012
★	YZ450F	'03. 9.25	CJ05C	J318E	449	95.0×63.4	'08. 1. 1	MX	CJ05C-003365	2012
★	YZ85	'04. 7.14	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'09. 1. 1	MX	CB09C-00578	2013
★	YZ250F	'04. 9.16	CG21C	G342E	249	77.0×53.6	'09. 1. 1	MX	CG21C-000547	2013
★	YZ450F	'04. 9.16	CJ06C	J319E	449	95.0×63.4	'09. 1. 1	MX	CJ06C-002121	2013
★	YZ85	'05. 7.29	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'10. 1. 1	MX	CB09C-005927	2014
★	YZ85LW	'05. 7.29	CB10C	B118E	84.7	47.5×47.8	'10. 1. 1	MX	CB10C-002904	2014
★	YZ125	'05. 7.29	CE16C	E120E	124	54.0×54.5	'10. 1. 1	MX	CE16C-000484	2014
★	YZ250	'05. 7.29	CG23C	G111E	249	66.4×72.0	'10. 1. 1	MX	CG23C-000276	2014
★	YZ250F	'05. 9.21	CG25C	G342E	249	77.0×53.6	'10. 1. 1	MX	CG25C-001615	2014
★	YZ250F 50th Anniversary Special Edition	'05. 9.21	CG25C	G342E	249	77.0×53.6	'10. 1. 1	MX	CG25C-001635	2014
★	YZ450F	'05.11.26	CJ10C	J324E	499	95.0×63.4	'10. 1. 1	MX	CJ10C-002851	2014
★	YZ85	'06. 7.26	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'11. 1. 1	MX	CB09C-008848	2015
★	YZ85LW	'06. 7.26	CB10C	B118E	84.7	47.5×47.8	'11. 1. 1	MX	CB10C-004033	2015
★	YZ125	'06. 7.26	CE16C	E120E	124	54.0×54.5	'11. 1. 1	MX	CE16C-007559	2015
★	YZ250	'06. 7.26	CG23C	G111E	249	66.4×72.0	'11. 1. 1	MX	CG23C-007056	2015
★	TT-R50E	'06. 8.26	CA01W	A305E	49	36.0×48.6	'11. 1. 1	MX	CA01W-300101	2015
★	YZ450F	'06. 9.26	CJ10C	J324E	449	95.0×63.4	'11. 1. 1	MX	CJ10C-014921	2015
★	YZ250F	'06.11. 7	CG27C	G357E	249	77.0×53.6	'11. 1. 1	MX	CG27C-001871	2015
★	YZ250Fホワイトリミテッドエディション	'06.11. 7	CG27C	G357E	249	77.0×53.6	'11. 1. 1	MX	CG27C-001871	2015
	YZ250F(08)	'07. 7.18	CG27C	G357E	249	77.0×53.6	'07. 7.18	MX	CG27C-013095	2011

車　名	初回公認	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	有効期限
YZ450F(08)	'07. 7.18	CJ10C	J324E	449	95.0×63.4	'07. 7.18	MX	CJ10C-024199	2011
YZ85(08)	'07. 8. 2	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'07. 8. 2	MX	CB09C-011491	2011
YZ85LW(08)	'07. 8. 2	CB10C	B118E	84.7	47.5×47.8	'07. 8. 2	MX	CB10C-005493	2011
YZ125(08)	'07. 8. 2	CE16C	E120E	124	54.0×54.5	'07. 8. 2	MX	CE16C-010242	2011
YZ250(08)	'07. 8. 2	CG23C	G111E	249	66.4×72.0	'07. 8. 2	MX	CG23C-010656	2011
YZ250 White Limited Edition	'07. 8. 2	CG27C	G357E	249	77.0×53.6	'07. 8. 2	MX	CG27C-013095	2011
PW50(08)	'07. 9.19	3PT	3PT	49	40.0×39.2	'07. 9.19	MX	3PT-407179	2011
TT-R50E	'08. 5	CA01W	A305E	49.5	36.0×48.6	'08. 5	MX	CA01W-335501	2012
PW50(09)	'08. 7. 1	3PT	3PT	49	40.0×39.2	'08. 7. 1	MX	3PT-416068	2012
YZ85(09)	'08. 7.31	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'08. 7.31	MX	CB09C-014305	2012
YZ85LW(09)	'08. 7.31	CB10C	B118E	84.7	47.5×47.8	'08. 7.31	MX	CB01C-007162	2012
YZ125(09)	'08. 7.19	CE16C	E120E	124	54.0×54.5	'08. 7.19	MX	CE16C-013045	2012
YZ250(09)	'08. 7.19	CG23C	G111E	249	66.4×72.0	'08. 7.19	MX	CG23C-013489	2012
YZ250F(09)	'08. 7.19	CG27C	G357E	249	77.0×53.6	'08. 7.19	MX	CG27C-029340	2012
YZ250F White Limited Edition(09)	'08. 9.11	CG27C	G357E	249	77.0×53.6	'08. 7.19	MX	CG27C-029340	2012
YZ450F(09)	'08. 7.19	CJ10C	J324E	449	95.0×63.4	'08. 7.19	MX	CJ10C-036791	2012
YZ250F(10)	'09. 9.11	CG33C	G357E	249	77.0×53.6	'09. 9.11	MX	CG33C-0000027	2013
YZ250F WhiteEdition(10)	'09.12.11	CG33C	G357E	249	77.0×53.6	'09. 9.11	MX	CG33C-0000027	2013
YZ85(10)	'09. 9.29	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'09. 9.29	MX	CB09C-0016126	2013
YZ85LW(10)	'09. 9.29	CB10C	B118E	84.7	47.5×47.8	'09. 9.29	MX	CB10C-0008469	2013
YZ125(10)	'09. 9.29	CE16C	E120E	124	54.0×54.5	'09. 9.29	MX	CE16C-0015422	2013
YZ250(10)	'09. 9.29	CG23C	G111E	249	66.4×72.0	'09. 9.29	MX	CG23C-0016866	2013
YZ450F(10)	'09.10.31	CJ15C	J329E	449	97.0×60.8	'09.10.31	MX	CJ15C-0000032	2013
YZ450F WhiteEdition(10)	'09.12. 1	CJ15C	J329E	449	97.0×60.8	'09.12. 1	MX	CJ15C-0000032	2013
YZ85(11)	'10. 7.30	CB09C	B118E	84.7	47.5×47.8	'10. 7.30	MX	CB09C-016806	2014
YZ85LW(11)	'10. 7.30	CB10C	B118E	84.7	47.5×47.8	'10. 7.30	MX	CB10C-009081	2014
YZ125(11)	'10. 7.30	CE16C	E120E	124	54.0×54.5	'10. 7.30	MX	CE16C-017131	2014
YZ250(11)	'10. 7.30	CG23C	G111E	249	66.4×72.0	'10. 7.30	MX	CG23C-018272	2014
YZ250F(11)	'10. 7.29	CG33C	G357E	249	77.0×53.6	'10. 7.29	MX	CG33C-006312	2014
YZ250F Special Edition(11)	'10.12. 1	CG33C	G357E	249	77.0×53.6	'10.12. 1	MX	CG33C-006312	2014
YZ450F(11)	'10. 7.29	CJ15C	J329E	449	97.0×60.8	'10. 7.29	MX	CJ15C-008121	2014
YZ450F Special Edition(11)	'10.12. 1	CJ15C	J329E	449	97.0×60.8	'10.12. 1	MX	CJ15C-008121	2014
PW50(11)	'10. 7.30	3PT	3PT	49	40.0×39.2	'10. 7.30	MX	3PT-429720	2014

●スポーツ専用市販車（トライアル）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	TY250Z	'93. 1.15	4GG	4GG	249	74.0×58.0	'10. 1. 1	TR	4GG-000001	2014

■スズキ㈱　〒432-8611　静岡県浜松市南区高塚町300　☎053-440-2376

●一般市販車（オンロードタイプ）

	車　名	初回公認	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	有効期限
	GSX-R1000 K7	'07. 2. 7	JS1GT77A	T715	999	73.4×59.0	'07. 2. 7	RR	JS1GT77A72100001	2011
	GSX-R600 K8	'08. 2.26	GN7EA	N735	599	67.0×42.5	'08. 2.26	RR	JS1GN7EA82100001	2012
	GSX-R1000 K9	'09. 2.27	GT78A	T717	999	74.5×57.3	'09. 2.27	RR	JS1GT78A*92100001	2013

●一般市販車（オフロードタイプ）

	車　名	初回公認	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	有効期限
	DR-Z400SM K5	'08. 3.26	SK44A	K419	398	90.0×62.6	'08. 3.26	SM	SK44A-100001	2012

●スポーツ専用市販車（モトクロス）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	RM125 K3	'02. 9.11	RF16C	F134	124	54.0×54.5	'07. 1. 1	MX	RF16C-000500001	2011
★	RM250 K3	'02. 9.11	RJ18C	J119	249	66.4×72.0	'07. 1. 1	MX	RJ18C-000500001	2011
★	RM85L K3(ラージホイール)	'02. 9.11	RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'07. 1. 1	MX	LM1RD17C 000500001	2011
★	RM125 K4	'03. 7.23	JS1RF16A000	F134	124	54.0×54.5	'08. 1. 1	MX	JS1RF16A000502443	2012
★	RM250 K4	'03. 7.23	JS1RJ18A000	J119	249	66.4×72.0	'08. 1. 1	MX	JS1RJ18A000501991	2012
★	RM-Z250 K4	'03. 8. 9	JKSKX250NPK	KX250NE	249	77.0×53.6	'08. 1. 1	MX	JKSKX250NPA00001	2012
★	RM85 K4	'03. 9.26	RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'08. 1. 1	MX	LM1RD16C000500001	2012
★	RM85L K4	'03. 9.26	LM1RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'08. 1. 1	MX	LM1RD17C000500262	2012
★	RM-Z250 K5	'04. 7.29	JKSKX250NPA	KX250NE	249	77.0×53.6	'09. 1. 1	MX	JKSKX250NPA009001	2013
★	RM250 K5	'04. 7.29	JS1RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'09. 1. 1	MX	JS1RJ18A000502015	2013
★	RM125 K5	'04. 7.29	JS1RF16A	F134	124	54.0×54.5	'09. 1. 1	MX	JS1RF16A000502591	2013
★	RM85L K5(ラージホイール)	'04.10. 2	LM1RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'09. 1. 1	MX	JS1RD17C000500362	2013
★	RM85 K5(スモールホイール)	'04.10. 2	LM1RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'09. 1. 1	MX	JS1RD16C441101050	2013
★	RM-Z450 K5	'04. 9.30	JS1RL41A	L401	449	95.5×62.8	'09. 1. 1	MX	JS1RL41A000500001	2013
	RM125 K8	'07. 7.25	JS1RF16A	F134	124	54.0×54.5	'07. 7.25	MX	JS1RF16A000503606	2011
	RM250 K8	'07. 7.25	JS1RJ18A	J119	249	66.4×72.0	'07. 7.25	MX	JS1RJ18A000502762	2011
	RM-Z250 K8	'07. 8. 1	JS1RJ41A	L442	249	77.0×53.6	'07. 8. 1	MX	JS1RJ41A000503075	2011
	RM-Z450 K8	'07.10.21	RL42A	L405	449	96.0×62.1	'07.10.21	MX	JS1RL42A000500001	2011
	RM85 K8(スモールホイール)	'07.12.22	LM1RD16C	D107	84.7	48.0×46.8	'07.12.22	MX	LM1RD16C441100155	2011
	RM85L K8(ラージホイール)	'07.12.22	LM1RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'07.12.22	MX	LM1RD17C000500487	2011
	DR-Z50 K8	'08. 5. 1	JA42A	A408	49	39.0×41.8	'08. 5. 1	MX	JA42A-10001	2012
	RM-Z250 K9	'08. 7.23	JS1RJ41A	J442	249	77.0×53.6	'08. 7.23	MX	JS1RJ41A000508711	2012
	RM-Z450 K9	'08. 9.11	JS1RL42A	L405	449	96.0×62.1	'08. 9.11	MX	JS1RL42A000503103	2012
	RM85L K9(ラージホイール)	'08.11.15	LM1RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'08.11.15	MX	LM1RD17C000500547	2012
	DR-Z70 K9	'09. 5.29	JB41A	B401	67	48.0×37.0	'09. 5.29	MX	JS1JB41AX92100001	2013

■㈱スズキ二輪　〒432-8611　静岡県浜松市南区高塚町300　☎053-449-8011

●一般市販車（オンロードタイプ）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	GSX-R600 K4	04. 2.15	GN7CA	N727			'10. 1. 1		JS1GN7CA42100001	2013
★	GSX-R1000 K5	'05. 1.31	GT76A	T713	999	73.4×59.0	'10. 1. 1	RR	JS1GT76A52100001	2014

●スポーツ専用市販車（モトクロス）

	車　名	初回公認	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	有効期限
	RM-Z250 LO	'09. 8.28	JS1RJ42A	J445	249	77.0×53.6	'09. 8.28	MX	JS1RJ42A000500001	2013
	RM-Z450 LO	'09.10.29	JS1RL42A	L405	449	96.0×62.1	'09.10.29	MX	JS1RL42A000504862	2013
	RM85L L0	'10. 1.27	RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'10. 1.27	MX	RFDRD17CIAI100342	2014
★	RM125 K6	'05. 7.20	JS1RF16A	F134	124	54.0×54.5	'10. 1. 1	MX	JS1RF16A000502654	2014
★	RM-Z250 K6	'05. 7. 6	JKSKX250NPA	KX250NE	249	77.0×53.6	'10. 1. 1	MX	JKSKX250NPA015001	2014
★	RM85L K6(ラージホイール)	'05.10.18	LM1RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'10. 1. 1	MX	LM1RD17C000500367	2014
★	RM-Z450 K6	'05. 9.28	JS1RL41A	L401	449	95.9×62.8	'10. 1. 1	MX	JS1RL41A000500117	2014
★	RM125 K7	'06. 8.29	JS1RF16A	F134	124	54.0×54.5	'11. 1. 1	MX	JS1RF16A000502851	2015
★	RM85L K7(ラージホイール)	'06. 9.27	LM1RD17C	D107	84.7	48.0×46.8	'11. 1. 1	MX	LM1RD17C000500417	2015
★	RM-Z250 K7	'06. 9.27	JS1RJ41A	L442	249	77.0×53.6	'11. 1. 1	MX	JS1RJ41A000500001	2015
	RM-Z250 L1(11)	'10. 9. 2	JS1RJ42A	J445	249.0	77.0×53.6	'10. 9. 2	MX	JS1RJ42A000504340	2014
	DR-Z50 L0(11)	'10.10.27	JA42A	A408	49.0	39.0×41.8	'10.10.27	MX	JA42A-100386	2014
	RM-Z450 L1(11)	'10.10.27	JS1RL42A	L405	449.0	96.0×62.1	'10.10.27	MX	JS1RL42A000508076	2014

■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	初回公認	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	有効期限
★	ZX-6RR（ZX600M）	'04. 2.15	ZX600M	ZX600KE	599.36	67.0×42.5	'09. 1. 1	RR	JKAZX4M164A000012	2013
★	ZX-6RR（ZX600N）	05. 1.31	JKAZX600NNA	ZX600NE	599	67.0×42.5	'10. 1. 1	RR	JKAZX600NNA000979	2014
	ZX-6R（ZX600P）	'07. 2. 7	JKAZX4P1 7A	ZX600PE	599.4	67.0×42.5	'07. 2. 7	RR	JKAZX4P167A001693	2011
	ZX-6R（ZX600R）	'09. 2.27	JKAZX4R1_9A	ZX600PE	599.4	67.0×42.5	'09. 2.27	RR	JKAZX4R1_9A000126	2013
★	ZX-10R（ZX1000C）	'04. 2.15	ZXT00C	ZXT00CE	998.02	76.0×55.0	'09. 1. 1	RR	JKAZXT00CCA000151	2013
★	ZX-10R（ZX1000D）	'06. 2.18	ZXT00D	ZXT00DE	998	76.0×55.0	'11. 1. 1	RR	JKAZXT00DA000233	2015
	ZX-10R（ZX1000E）	'08. 2.26	ZXT00E	ZXT00DE	998	76.0×55.0	'08. 2.26	RR	JKAZXT00EEA000103	2012
	Ninja250R	'10. 2.26	EX250K	EX250KE	248.0	62.0×41.2	'10. 2.26	RR	EX250K-A00152	2014

●スポーツ専用市販車（モトクロス・エンデューロ）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	KX65	'02. 6. 2	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'07. 1. 1	MX	KX065A-029216	2011
★	KX85	'02. 6. 2	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'07. 1. 1	MX	KX085A-016042	2011
★	KX85-II	'02. 6. 2	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'07. 1. 1	MX	KX085B-006041	2011
★	KX250	'02. 7.25	KX250M	KX250ME	249	66.4×72.0	'07. 1. 1	MX	MX250M-001305	2011
★	KX125	'02. 7.25	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'07. 1. 1	MX	KX125M-000959	2011
★	KX65	'03. 6.16	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.5	'08. 1. 1	MX	KX065A-036001	2012
★	KX85	'03. 6.16	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'08. 1. 1	MX	KX085A-021001	2012
★	KX85-II	'03. 6.16	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'08. 1. 1	MX	KX085B-009001	2012
★	KX125	'03. 7.16	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'08. 1. 1	MX	KX125M-010001	2012
★	KX250	'03. 7.16	KX250M	KX250ME	249	66.4×72.0	'08. 1. 1	MX	KX250M-010001	2012
★	KX250F	'03. 8. 9	KX250N	KX250NE	249	77.0×53.6	'08. 1. 1	MX	KX250N-000001	2012
★	KX250F	'04. 7. 2	KX250N	KX250NE	249	77.0×53.6	'09. 1. 1	MX	KX250N-010001	2013
★	KX125	'04. 7. 2	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'09. 1. 1	MX	KX125M-016001	2013
★	KX85	'04. 7. 2	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'09. 1. 1	MX	KX085A-026001	2013
★	KX85-II	'04. 7. 2	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'09. 1. 1	MX	KX085B-012001	2013
★	KX65	'04. 6.23	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'09. 1. 1	MX	KX065A-042001	2013
★	KX250	'04. 8. 2	KX250R	KX250RE	249	66.4×72.0	'09. 1. 1	MX	KX250R-000001	2013
★	KX65	'06. 7.16	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'11. 1. 1	MX	KX065A-054001	2015
★	KX85	'06. 7.16	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'11. 1. 1	MX	KX085A-036001	2015
★	KX85-II	'06. 7.16	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'11. 1. 1	MX	KX085B-018001	2015
★	KX125	'06. 7.16	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'11. 1. 1	MX	KX125M-025001	2015
★	KX250	'06. 7.16	KX250R	KX250RE	249	66.4×72.0	'11. 1. 1	MX	KX250R-010001	2015
★	KX250F	'06. 9. 2	KX250T	KX250TE	249	77.0×53.6	'11. 1. 1	MX	KX250T-012424	2015
★	KX450F	'06. 9. 2	KX450D	KX450DE	449	96.0×62.1	'11. 1. 1	MX	KX450D-012928	2015
	KX65（08）	'07. 7.21	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'07. 7.21	MX	KX065A-060246	2011
	KX85（08）	'07. 7.21	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'07. 7.21	MX	KX085A-040996	2011
	KX85-II（08）	'07. 7.21	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'07. 7.21	MX	KX085B-020383	2011
	KX125（08）	'07. 7.21	KX125M	KX125ME	124	54.0×54.5	'07. 7.21	MX	KX125M-027255	2011
	KX250（08）	'07. 7.21	KX250R	KX250RE	249	66.4×72.0	'07. 7.21	MX	KX250R-013376	2011
	KX250F（08）	'07. 7.21	KX250T	KX250TE	249	77.0×53.6	'07. 7.21	MX	KX250T-026778	2011
	KX450F（08）	'07. 7.21	KX450D	KX450DE	449	96.0×62.1	'07. 7.21	MX	KX450D-021731	2011
	KLX450R（08）	'08. 4.30	LX450A	LX450AE	449	96.0×62.1	'08. 5.23	ED	LX450A-006628	2012
	KX65（09）	'08. 7.22	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'08. 7.22	MX	KX065A-065878	2012
	KX85（09）	'08. 7.22	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'08. 7.22	MX	KX085A-045778	2012
	KX85-II（09）	'08. 7.22	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'08. 7.22	MX	KX085B-025161	2012
	KLX450R（09）	'08. 7.22	LX450A	LX450AE	449	96.0×62.1	'08. 7.22	ED	LX450A-010552	2012
	KX250F（09）	'08. 8. 2	KX250W	KX250WE	249	77.0×53.6	'08. 8. 2	MX	KW250W-001209	2012
	KX450F（09）	'08. 9. 2	KX450E	KX450EE	449	96.0×62.1	'08. 9. 2	MX	KX450E-001208	2012
	KX65（10）	'09. 7. 2	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'09. 7. 2	MX	KX065A-070256	2013
	KX85（10）	'09. 7. 2	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'09. 7. 2	MX	KX085A-049411	2013
	KX85-II（10）	'09. 7. 2	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'09. 7. 2	MX	KX085B-028350	2013
	KX450F（10）	'09. 8. 2	KX450E	KX450EE	449	96.0×62.1	'09. 8. 2	MX	KX450E-012583	2013
	KX250F（10）	'09. 9.16	KX250X	KX250XE	249	77.0×53.6	'09. 9.16	MX	KX250X-000873	2013
	KX65（11）	'10. 7. 2	KX065A	KX065AE	64	44.5×41.6	'10. 7. 2	MX	KX065A-072121	2014
	KX85（11）	'10. 7. 2	KX085A	KX085AE	84	48.5×45.8	'10. 7. 2	MX	KX085A-051196	2014
	KX85-II（11）	'10. 7. 2	KX085B	KX085AE	84	48.5×45.8	'10. 7. 2	MX	KX085B-030066	2014
	KX250F（11）	'10. 8. 2	KX250Y	KX250YE	249	77.0×53.8	'10. 8. 2	MX	KX250Y-004561	2014
	KX450F（11）	'10. 8.19	KX450E	KX450EE	449	96.0×62.1	'10. 8.19	MX	KX450E-021744	2014

■㈱亜路欧　〒340-0833　埼玉県八潮市西袋724-3　☎0489-21-3083

●スポーツ専用市販車（トライアル）

車　名	初回公認	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	有効期限
GAS-GAS TXTPRO125	'07. 5.23	VTR	GG12	124.8	54.0×54.5	'07. 5.23	TR	VTRGG1202H0660001	2011
GAS-GAS TXTPRO250	'07. 5.23	VTR	GG25	247.7	72.5×60.0	'07. 5.23	TR	VTRGG2502H0760001	2011
GAS-GAS TXTPRO280	'07. 5.23	VTR	GG28	272.2	76.0×60.0	'07. 5.28	TR	VTRGG2802H0760001	2011
GAS-GAS TXTPRO 125	'08. 9.11	VTR	GG12	124.8	54.0×54.5	'08. 9.11	TR	VTRGG1202J0970001	2012
GAS-GAS TXTPRO 250	'08. 9.11	VTR	GG25	247.7	72.5×60.0	'08. 9.11	TR	VTRGG2502J0870001	2012
GAS-GAS TXTPRO 280	'08. 9.11	VTR	GG28	272.2	76.0×60.0	'08. 9.11	TR	VTRGG2802J0970001	2012
GAS-GAS TRIAL125PRO	'09. 5.29	VTR	GG12	124.8	54.0×54.5	'09. 5.29	TR	VTRTG1203K0680001	2013
GAS-GAS TRIAL250PRO	'09. 5.29	VTR	GG25	247.7	72.0×60.0	'09. 5.29	TR	VTRTG2503K0880001	2013
GAS-GAS TRIAL280PRO	'09. 5.29	VTR	GG28	272.2	76.0×60.0	'09. 5.29	TR	VTRTG2803K078881	2013
GAS-GAS TRIAL300PRO	'09. 8.28	VTR	GG30	294.1	79.0×60.0	'09. 8.28	TR	VTRTG3003K1080001	2013

■㈲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（トライアル）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	SCORPA SY	'02. 3.21	VMUSCY249	4GG	249	74.0×58.0	'07. 1. 1	TR	VMUSCY249SC700001	2011
★	SCORPA TYS125F	'03.11.26	VMUSCY123	E394E	124	54.0×54.0	'08. 1. 1	TR	VMUSCY123SC100001	2012
	SCORPA SY250F	'07. 3.28	VMUSYF249	5UM	249	77.0×53.6	'07. 3.28	TR	VMUSYF249 SC 060001	2011
	SCORPA SY200F	'08. 2.20	VMUSCY200	E394E	163	62.0×54.0	'08. 2.20	TR	VMUSCY200SC070001	2012

■㈱レイズ

●スポーツ専用市販車（トライアル）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	BETA REV-3	'02. 3.21	BETA B6	BETA 6605	249.7	72.5×60.0	'07. 1. 1	TR	BETA B6 003733	2011

■KTM JAPAN㈱　〒135-0063　東京都江東区有明2-5-7TOC有明ウエストタワー9F　☎03-3527-8885

●一般市販車（オンロードタイプ）

車　名	初回公認	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	有効期限
1190RC8R	'09. 3.12	VBKVR5	691	1194	105.0×69.0	'09. 3.12	RR	VBKVR54029M958659	2013
1190RC8	'09. 3.12	VBKVR4	612	1149	103.0×69.0	'09. 3.12	RR	VBKVR44068M951884	2013

●スポーツ専用市販車（モトクロス）

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	KTM50SX PRO JUNIOR LC	'02. 9.26	VBKMRA	H39			'07. 1. 1	MX	VBKMRA	2011
★	KTM50SX PRO SENIOR LC	'02. 9.26	VBKMRA	H39			'07. 1. 1	MX	VBKMRA	2011
	KTM50MINI ADVENTURE	'07. 3.28	VBKMRA	M39	49.0	39.5×40.0	'07. 3.28	MX	VBKMRA	2011
	65SX（08）	'07. 7.25	VBKMRA	B65	64.85	45.0×40.8	'07. 7.25	MX	VBKMRA	2011
	85SX（08）	'07. 7.25	VBKMXA	C85	84.93	47.0×48.95	'07. 7.25	MX	VBKMXA	2011
	50SX（08）	'07. 8.29	VBKMRA	H39	49	39.5×40.0	'07. 8.29	MX	VBKMRA	2011
	50 MINI ADVENTURE（08）	'07. 8.29	VBKMRA	M39	49	39.5×40.0	'07. 8.29	MX	VBKMRA	2011
	250SX-F（08）	'07. 8.29	VBKMXJ	770	249.51	76.0×55.0	'07. 8.29	MX	VBKMXJ	2011
	450SX-F（08）	'07. 8.29	VBKMXN	773	449.3	97.0×60.8	'07. 8.29	MX	VBKMXN	2011
	125SX（'08）	'07.11.23	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'07.11.23	MX	VBKMXH	2011
	85SX（09）	'08. 9.25	VBKMXA	B85	84.93	47.0×48.95	'08. 9.25	MX	VBKMXA	2012
	125SX（09）	'08. 9.25	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'08. 9.25	MX	VBKMXH	2012
	250SX-F（09）	'08. 9.25	VBKMXJ	770	248.6	76.0×54.8	'08. 9.25	MX	VBKMXJ	2012
※	450SX-F（09）	'08. 9.25	VBKMXN	773	449.3	97.0×60.8	'08. 9.25	MX	VBKMXN	2012
	50SX（09）	'09. 1.29	VBKMRA	452	49	39.5×40.0	'09. 1.29	MX	VBKMRA	2013
	65SX（09）	'09. 1.29	VBKMRA	462	64.9	45.0×40.8	'09. 1.29	MX	VBKMRA	2013
	50SX	'09. 9.29	VBKMRA	452	49	39.5×40.0	'09. 9.29	MX	VBKMRA	2013
	65SX	'09. 9.29	VBKMRA	462	64.9	45.0×40.8	'09. 9.29	MX	VBKMRA	2013
	125SX	'09. 9.29	VBKMXH	503	124.8	54.0×54.5	'09. 9.29	MX	VBKMXH	2013
	250SX-F	'09. 9.29	VBKMXJ	770	248.6	76.0×54.8	'09. 9.29	MX	VBKMXJ	2013
	KTM450SX-F（10）	'10. 1.27	VBKMXN	773	449.3	97.0×60.8	'10. 1.27	MX	VBKMXN430AM384093	2014
	KTM85SX（10）	'10. 1.27	VBKMXA	B85	84.93	47.0×48.95	'10. 1.27	MX	VBKMXA231AM060484	2014
	KTM450SMR（10）	'10. 5.26	VBKMXN	773	449.3	97.0×60.8	'10. 5.26	SM	VBKMXN432AM385889	2014
	KTM 85SX（11）	'10. 8.25	VBKMXA2	B85	84.93	47.0×48.95	'10. 8.25	MX	VBKMXA2＊＊BM000001	2014
	KTM 125SX（11）	'10. 8.25	VBKMXH2	503	124.8	54.0×54.5	'10. 8.25	MX	VBKMXH2＊＊BM100001	2014
	KTM 250SX-F（11）	'10. 8.25	VBKMXH4	771	248.6	76.0×54.8	'10. 8.25	MX	VBKMXH4＊＊BM100001	2014
	KTM 350SX-F（11）	'10. 8.25	VBKMXL4	772	349.7	88.0×57.5	'10. 8.25	MX	VBKMXL4＊＊BM100001	2014

※KTM450SX-Fで競技出場の際は、モトクロス基本仕様の音量規制値（94dB/A）に合致している同梱のサイレンサーを装着すること。

●スポーツ専用市販車（モタード）

車　名	初回公認	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	有効期限
450SMR（08）	'08. 2.27	VBKMXN	773	449.3	97.0×60.8	'08. 2.27	SM	VBKMXN	2012
450SMR（09）	'09. 1.29	VBKMXN	773	449.3	97.0×60.8	'09. 1.29	SM	VBKMXN	2013

※450SMRでモトクロス競技に出場の際は、モトクロス基本仕様／国内モトクロス技術仕様に合致した仕様にすること。

■㈱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（エンデューロ）

車　名	初回公認	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	有効期限
WR250F	'08. 5.23	JYACG30W	G356E	249	77.0×53.6	'08. 5.23	ED	JYACG30W08A000418	2012

■㈲カシック　〒721-0942　広島県福山市大門町4-16-5　☎084-940-3866

●スポーツ専用市販車（トライアル）

車　名	初回公認	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	有効期限
MOTO SHERCO2.5（07）	'07. 5.23	VNBS	SH25	249.7	72.8×60.0	'07. 5.23	TR	VNBS125TR6A016900	2011
MOTO SHERCO2.9（07）	'07. 5.23	VNBS	SH29	272	76.0×60.0	'07. 5.23	TR	VNBS129TR6A016801	2011
MOTO SHERCO 1.25	'08. 2.20	112	SH	124.7	56.0×50.6	'08. 2.20	TR	VNBS112TR6A015001	2012
MOTO SHERCO3.2	'08. 4.23	VNBS132	S	317	82.0×60.0	'08. 4.23	TR	VNBS132TR7A000501	2012

■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（オンロードタイプ）

車　名	初回公認	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	有効期限
DUCATI 1098S	'08. 2.23	ZDMH700AA7B	ZDM1098W	1,098	104.0×64.7	'08. 2.23	RR	ZDMH700AA7B000001	2012
DUCATI 1098R	'08. 2.26	ZDMH702AB#B	ZDM1198W4	1,198	106.0×67.9	'08. 2.26	RR	ZDMH702AB#b000001	2012
DUCATI 749R	'08. 5.22	ZDMH501AF4B	ZDM749W4C	749	94.0×54.0	'08. 5.22	RR	ZDMH501AF4B000001	2012

■トライアンフジャパン㈱　〒102-0082　東京都千代田区一番町9-23一番町ビル1F　☎03-3261-1701

●一般市販車（オンロードタイプ）

車　名	初回公認	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	有効期限
デイトナ675トリプル	'08. 2.23	SMTTMD10	6	675	74.0×52.3	'08. 2.23	RR	SMTTMD10666259922	2012

■Beta motor Japan　〒939-1544　富山市南砺市新邸7-4　☎0763-22-1731

●スポーツ専用市販車（トライアル）

車　名	初回公認	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	有効期限
Beta Rev-3 250	'08. 2.21	ZD3T	ZD3B9T	249.7	72.5×60.5	'08. 2.21	TR	00246	2012
Beta Rev-3 270	'08. 2.21	ZD3T	ZD3T9T	274.5	76.0×60.5	'08. 2.21	TR	00260	2012
Beta Rev-4T	'08. 2.21	ZD3T	ZD3E	249.6	77.0×53.6	'08. 2.21	TR	00104	2012
Beta EVO2T 125	'09. 2.25	ZD3T	ZD3B9T	124	54.0×54.0	'09. 2.25	TR	00018	2013
Beta EVO2T 250	'09. 2.25	ZD3T	ZD3B9T	249.7	72.5×60.5	'09. 2.25	TR	00025	2013
Beta EVO2T 290	'09. 2.25	ZD3T	ZD3B9T	289.1	78.0×60.5	'09. 2.25	TR	00101	2013

■㈱MV AGUSTA JAPAN　〒437-1114　静岡県袋井市西同笠387　☎0538-23-0861

●スポーツ専用市販車（モタード・モトクロス）

車　名	初回公認	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	有効期限
Hasqvarna SM450R	'08. 2.27	ZKHA202	H82B	449	97.0×60.76	'08. 2.27	SM	ZKHA202AB8V001654	2012
Hasqvarna SM450RR	'08. 3. 2	ZKHA222	H82D	449	97.0×60.76	'08. 3. 2	SM	ZKHA222AB8V051009	2012
Hasqvarna SM250R(08)	'09. 2.25	ZKHA200	H8	249.5	76.0×55.0	'09. 2.25	SM	ZKHA200AB8V003767	2013
Hasqvarna SM450R(09)	'09. 2.25	ZKHA202	H82	449	97.0×60.76	'09. 2.25	SM	ZKHA202AB9V006312	2013
Hasqvarna SM450RR(09)	'09. 2.25	ZKHA222	H82	449	97.0×60.76	'09. 2.25	SM	ZKHA222AB9V051102	2013
Hasqvarna SM250R(09)	'09. 3.26	ZKHA200	H82	249.5	76.0×55.0	'09. 3.26	SM	ZKHA200AB9V007483	2013
Hasqvarna TC250(10)	'09.11.20	ZKHA300	A3	249.5	79.0×60.0	'09.11.20	MX・SM	ZKHA300AAAV050169	2013
Husqvarna SM250R(10)	'10. 3.24	ZKHA300	A3	249.5	79.5×50.9	'10. 3.24	SM	ZKHA300ABAV000001	2014
Husqvarna SM450R(10)	'10. 3.24	ZKHA202	H82	449	97.0×60.76	'10. 3.24	SM	ZKHA202ABAV009615	2014

■ピアッジオグループジャパン㈲　〒222-0033　神奈川県横浜市北区新横浜3-22-5新横浜目黒ビル4F　☎045-477-2605

●スポーツ専用市販車（モタード）

車　名	初回公認	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	有効期限
Aprilia SXV450 Van Den Bosch Replica	'08. 2.27	ZD4VSR	45SX	448.8	76.0×49.5	'08. 2.27	SM	ZD4VSR1CX7S000054	2012
Aprilia RSV4 Factory	'10. 2.24	ZD4RK	apriliaV4	999	78.0×52.26	'10. 2.24	RR	ZD4RK001X9S000001	2014
Aprilia RSV4R	'10. 4.25	ZD4RK	apriliaV4	999	78.0×52.26	'10. 2.24	RR	ZD4RKA01X9S000001	2014

■ビー・エム・ダブリュー㈱　〒100-6622　東京都千代田区丸の内1-9-2グラントウキョウサウスタワー　☎03-6259-8421

●一般市販車（オンロードタイプ）

車　名	初回公認	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	有効期限
HP2 Sport	'08. 6. 1	WB10458	122EH	1,169	101.0×73.0	'08. 6. 1	RR	WB10458xx8ZS60000	2012
BMW S1000RR(Premium Line)	'10. 2.24	WB1050700AZV	104EA	999	80.0×49.7	'10. 2.24	RR	WB1050700AZV30000	2014

■ハーレーダビッドソンジャパン㈱　〒108-0014　東京都港区芝4-2-3NOF芝ビル　☎03-3457-0993

●一般市販車（オンロードタイプ）

車　名	初回公認	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	有効期限
Buell 1125R	'09.11. 1	4MZHL04D	HL04	1125	103×67.5	'09.11. 1	RR	4MZHL04D193B01372	2013

■㈲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

	車　名	初回公認	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	有効期限
★	montesa cota 315R	'97. 6. 2	VTDMT03A0VE	NN3E	249	72.2×61.0	'10. 1. 1	TR	VTDMT03A0VE000032	2014
★	montesa cota 4RT	'05. 2. 2	VTDMT04	NN4E	249.1	76.5×54.2	'10. 1. 1	TR	VTDMT04A05E000466	2014

MFJスノーモビル公認車両

（'10年12月６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。

ジュニアクラス	２ストローク600cc以下	４ストローク1050cc以下
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	２ストローク600cc以下	４ストローク1050cc以下

★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	126cc～500cc以下		501cc～600cc以下	601cc以上
YAMAHA	SV80（E） SV125E	CS340（E） GS340 S250 S340 ET250 ET300 ET340 GP292 GP300 GP338 GPX340 S300M S350 S350DX S440 SS440 GP440 GPX440	PZ480 PZ480E PZ480ED PZ480LT PZ480SE PZ500 PZ500LT VT480E VX500E VX500XTC VX500SX SX500R PZ480SP	EC540 XL540 S540 EX570E EX570SX EX570LT EX570SP VX600E VX600LT VX600XT VX600SX VX600XTC SX600R SXVenom（SXV600）	VX700 VX700SX VX700LT VX800LT SRX700S SRX700LT SX700R SXViper（SXV700） SXViper ER SXViper Moutain
ポラリス		INDY 340 INDY SPORT INDY LITE INDY TRAIL INDY SUPER SPORT INDY 440 PRO X FAN INDY 400 INDY 440 XC INDY 440 XCR INDY 500 INDY 500 SP INDY 500 XC SP INDY 440 PRO X ポラリス 440 IQ RACER		INDY XLT SPECIAL INDY XCR 600 SP INDY 600 XC INDY 600 EDGE X INDY 600 PRO X ポラリス600 HO IQ ドラゴン ポラリス600 IQ RACER 600 IQ RACER	NDY 650 INDY 650 RXL INDY ULTRA SP INDY ULTRA SPX SE INDY 700 XC INDY 700 XC SP INDY 800 XC SP INDY 800 PRO X INDY 800 PRO X 2 ポラリス900 IQ
スキードゥー		FORMULA-SL MXZ500-SP MXZ FORMULA-SL S MXZ STD500 MXZ440LC FREESTYLE SESSION		FORMULA-Z MXZ583 FORMULA MXZX600H.O MXZX600H.O SDI FREESTYLE PARK MXZX600RS MXZ 550 X	MXZX800
アークティック キャット		499 SNO PRO ZR500 FIRECAT500Sno-Pro ZR440Sno-Pro Z440Sno-Pro Sno-Pro500		599 SNO PRO FIRECAT600Sno-Pro AC600	715 SNO PRO FX-8R ZR800 ZR800EFI FIRECAT700EFI Sno-Pro

４ストローク			
	1000cc以下	1050cc以下	1200cc以下
YAMAHA	RX-1 RX-1Mountain RSVector RSVector ER RSVector SP RT50（PHAZER） RT50ML（PHAZER Mountain Lite） RT50MP（VENTURE Multi Purpose）	FX Nytro R-TX	

MFJ公認ヘルメット

取得規格：R用＝ロードレース用、M用＝モトクロス用、TR用＝トライアル用、T用＝ツーリング用、R特選＝ロードレース特選、M特選＝モトクロス特選
形状：F＝フルフェースタイプ、O＝オープンフェースタイプ（旧：J＝ジェットタイプ）

●㈱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
SHOEI　RFX	JIS-T8133-2000 RR用	F	'05.1.26
SHOEI X-KIDS	JIS-T8133-2000 RR用	F	'05.3.23
SHOEI VFX-DT	SNELL M2000 JIS-T8133-2000 MX特選	F	'05.5.25
SHOEI HORNET-DS	JIS T8133-2000 MX用	F	'06.12.27
X-TWELVE	SNELL M2010・JIS-T8133-2007 R特選	F	'09.11.28
SHOEI VFX-W	JIS-T8133-2007・M用	F	'10.2.9
SHOEI XR-1100	JIS-T8133-2007・R用	F	'10.5.26

●㈱アライヘルメット

〒330-0841 埼玉県さいたま市大宮区東町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-3Jr	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
ラパイドSR	SNELL M2000 RR特選	F	'05.2.23
ASTRO-Light/ASTRO-Light Limited	JIS-T8133-2000 RR用	F	'05.6.30
RAPIDE-OV	SNELL M2005 RR特選	F	'05.9.28
PROFILE SIGNET-Ⅱ	SNELL M2005 RR特選	F	'06.1.25
Vcross3, Vcross3 NARITA, Vcross3 WINDHAM	SNELL M2005・MX特選	F	'06.3.24
VECTOR CHASER	SNELL2005 RR特選	F	'07.3.28
TOUR CROSS2	SNELL M2005・RR特選	F	'07.12.22
PB-SNC RX-7RR5	SNELL M2005・R特選	F	'08.3.26
CK-6S	SNELL CM2007 R特選	F	'09.10.7
RX-7RC	SNELL M2010・R特選	F	'09.12.23

●テイ・エステック㈱

〒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

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
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
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 JE6	JIS-C種・M用	J	'96.8.28
RHEOS RE3	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

●㈱コミネオートセンター
〒125-0051 東京都葛飾区新宿4-10-15 ☎03-3609-9811

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

●㈱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㈱

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㈱

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

●㈱光輪モータース
〒110-0015 東京都台東区上野7-8-1 ☎03-3841-5252

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
アウトロー903	JIS-T8133-2000・RR用	F	'06.8.25

●ワールド通商㈱

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
ポルシェ・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

●㈱モトワールド

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
ANSWER A-TECH-5		F	'88.8.4

●㈱谷尾商会

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

●㈱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㈱

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㈱

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

●㈱立花
〒133-0044 東京都江戸川区本一色2-6-10 ☎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
ブコレーサー	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㈱
〒022-0002 岩手県大船渡市大船渡町字欠の下向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

●㈱ジャパンプロダクト

名　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
R120N R2-1	JIS-C・R用	F	'86.7.2

●㈱アールエスタイチ

〒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
HJCカワサキグリーンヘルメットCS-12	SNELL M2000 RR特選	F	'05.1.26
HJCカワサキグリーンヘルメットCSXII	JIS-T8133-2000 MX用	F	'05.1.26
HJC AC-11J	SNELL M2000 RR特選	F	'05.4.27
HJC FG-XCキッズオフロードベイパー	JIS-T8133-2000 MX用	F	'05.4.27
HJC CS-12Yジュニア&レディスヒューズ	JIS-T8133-2000 RR用	F	'05.6.30
NO FEARオプティマII	SNELL M2000 MX特選	F	'05.9.28
HJC CL-15ソリッド、CL-15セッション、CL-15オービット	SNELL M2000・RR特選	F	'06.3.24
HJC CS-X4バーン	JIS-T8133-2000・MX用	F	'06.3.24
HJC AC-11カーボン	SNELL M2000・RR特選	F	'06.3.24
HJC CS-X2スクープ	JIS-T8133-2000・MX用	F	'06.3.24
HJC CS-X2カワサキスクープ	JIS-T8133-2000・MX用	F	'06.3.24
HJC SUPERMOTOアクセス	JIS T8133-2000 MX用	F	'07.2.28
HJC カワサキ CL-15 オービット	SNELL 2005 MX特選	F	'07.2.28
HJC AC-X2 ランチ／インジェクター	SNELL 2005 MX特選	F	'07.2.28
HJC カワサキ CS-X4 バーン	JIS T8133-2000 MX用	F	'07.2.28
Troy Lee Degins AIR	SNELL M2005	F	'08.12.23
HJC SUPERMOTO タオ2	JIS-T8133-2000・MX用	F	'09.6.24
HJC CS-XJファング	JIS-T8133-2000 M用	F	'09.11.28
HJC FS-15ソリッド、トロフィー	JIS-T8133-2007・R用	F	'10.3.24

●旺文社パシフィック㈱

名　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
NAVA	JIS-C・T用	セミJ	'86.7.26

●㈱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

●㈱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

●㈱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㈱

〒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

●㈱オージーケーカブト

〒577-0016 大阪府東大阪市長田西6-3-4 ☎06-6747-8031

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
AEROBLADE II	JIS-T8133-2000 RR用	F	'05.3.23
FF-MJ	JIS-T8133-2000・MX用	F	'06.3.24
FF-5	JIS T8133-2000 RR用	F	'07.2.28
FF-5V	SNELL M2010・R特選	F	'10.2.24

●ヤマハ発動機㈱

〒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

●㈱イエローコーン

〒154-0011 東京都世田谷区上馬3-38-5-1F ☎03-5787-0071

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㈱

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㈱

〒540-0005 大阪府大阪市中央区上町1-14-13 ☎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㈱

〒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㈱

〒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

●㈱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

●㈱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 SVS 4	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

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
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
O'NEAL905	SNELL M2000 MX特選	F	'04.12.29
THOR FORCE	SNELL M2000 MX特選	F	'05.3.23
TKX-5	SNELL M2000 MX特選	F	'05.7.27
TKX-5Jr	JIS-T8133-2000 MX用	F	'05.7.27
Moto-X5	SNELL M2000 MX特選	F	'05.7.27
SIXSIXONE HURRICANE FLIGHT	SNELL M2000 MX特選	F	'05.11.9
ONE Trooper	SNELL M2000・MX特選	F	'06.3.24
ONE KOMBAT	SNELL M2000・MX特選	F	'06.3.24
KBC TKX6	SNELL M2000・MX特選	F	'06.4.13
KBC Super-X7	SNELL M2005・MX特選	F	'06.10.25
THOR Quadrant	SNELL M2005・MX特選	F	'06.10.25
THOR Quadrant	SNELL M2005・MX特選	F	'07.11.23
THOR FORCE	SNELL M2005・MX特選	F	'07.11.23
SIXSIXONE FLIGHT	SNELL M2005 MX特選	F	'07.11.23
ONE Trooper	SNELL M2005・MX特選	F	'07.11.23
ONE KOMBAT	SNELL M2005・MX特選	F	'07.11.23
THOR Quadrant(08)	SNELL M2005・M特選	F	'08.4.23
THOR Quadrantキッズ(08)	JIS-T8133-2000・M	F	'08.4.23
ONE 09'TROOPER	SNELL M2005・M特選	F	'08.11.28
ONE 09'KOMBAT	SNELL M2005・M特選	F	'08.11.28
SIXSIXONE FLIGHT II	SNELL M2005・M特選	F	'08.11.28
ANSWER COMET	SNELL M2005・M特選	F	'08.11.28
THOR FORCE	JIS-T8133-2000 M用	F	'09.1.29
THOR FORCE CARBON	JIS-T8133-2000 M用	F	'09.1.29
THOR FORCE COMPOSITE	JIS-T8133-2000 M用	F	'09.1.29
ONE-RAIDERキッズ	JIS-T8133-2000・M用	F	'09.5.28
ONE TROOPER II	SNELL M2005 M特選	F	'09.11.20
SiXSiXONE FLIGHT II 2010	SNELL・M特選	F	'10.3.24
SiXSiXONE FENIX	SNELL M2005・M特選	F	'10.3.24

●モトプラザ・アップル㈱
〒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

●㈱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
BELL HELMETS M3J	JIS-T8133-2000・R用	F	'09.5.28
BELL HELMETS M5XJ	SNELL M2005・R特選	F	'09.9.29

●㈱ダートフリーク
〒489-0005 愛知県瀬戸市中水野2-30　☎0561-86-8301

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 MX特選	F	'02.11.22
FOX Trancer TK-X	SNELL M2000 MX用	F	'03.8.27
FOX V3	SNELL M2000 MX特選	F	'05.6.30
トレーサープロ	SNELL M2000 MX特選	F	'05.9.28
エージェントヘルメット	SNELL M2005・MX特選	F	'08.3.26
FOX VIヘルメット	SNELL M2005・M特選	F	'08.9.11
V3カーボンヘルメット	SNELL M2005・M特選	F	'09.9.29

●㈲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㈱
〒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, Superspotr	SNELL M2000 R特選	F	'01.8.29

●㈱亜路欧
〒340-0833 埼玉県八潮市西袋724-3　☎0489-21-3083

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
HEBO ZONE	JIS T8133 2000・TR用	J	'02.8.28
ADAM RAGA REPLICA	JIS-T8133-2000 TR用	F	'05.2.23
ZONEポリカーボネート	JIS-T8133-2000 TR用	F	'05.2.23
ZONEカーボン	JIS-T8133-2000 TR用	F	'05.2.23
ZONE02	JIS-T8133-2000 TR用	F	'07.11.23

●㈲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

●㈱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
FLYトロフィー	SNELL M2005・M特選	F	'08.2.6

●㈱フリーライド
〒112-0015 東京都文京区目白台1-23-5ファミーユ目白台301　☎03-5319-4166

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
DNA-X	JIS-T8133-2000 RR用	F	'04.12.29

●㈲エス・エイチ・ピー
〒215-0017 神奈川県川崎市麻生区王禅寺西3-8-3　☎044-969-2050

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
SCORPION EXO-400	SNELL M2000 RR特選	F	'05.2.23
SCORPION VX-17	SNELL M2000 MX特選	F	'05.2.23
SCORPION EXO-700VG	SNELL M2005 RR特選	F	'06.1.25
SCORPION EXO	SNELL M2005・R特選	F	'09.1.29
SCORPION EXO Air	SNELL M2005・R特選	F	'09.1.29

●ウェブクロス
〒444-0076 愛知県岡崎市井田町字西田35　☎0564-65-2577

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
ONE INDUSTRIES TROOPER	SNELL M2000 MX特選	F	'05.9.28
ONE INDUSTRIES KOMBAT	SNELL M2005・MX特選	F	'06.4.13
ONE INDUSTRIES TROOPER BEILEYレプリカ	SNELL M2005・MX特選	F	'06.4.13

●㈲エムエイチアールジャパン
〒248-0022 神奈川県鎌倉市常盤937-12　☎0467-33-0692

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
TOP	JIS T8133-2000 RR用	F	'07.1.31

●㈲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	取 得 規 格	形 状	公認年月日
KBC RACER-1	SNELL M2000 RR特選	F	'07.4.25
KBC TK-8	SNELL M2000 RR特選	F	'07.4.25
KBC VR-2	SNELL M2005 RR特選	F	'07.4.25
KBC SUPER-X7R	SNELL M2005 MX特選	F	'07.6.27
KBC MAGNUM	SNELL M2000・R特選	F	'08.4.23

●南海部品㈱
〒530-0002 大阪府大阪市北区曽根崎新地2-6-28　☎06-6344-1581

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
CYBER DYNA-MONO	SNELL M2005 RR特選	F	'07.11.23
CYBER DYNA-NEO	SNELL M2005・R特選	F	'08.8.27
CYBER DYNA-DJ	SNELL M2005・R特選	F	'08.8.27
CYBER DYNA-CROSS	JIS T8133-2000・M	F	'08.8.27

●マルシン工業株式会社
〒124-0011 東京都葛飾区四ツ木5-9-6　☎03-3693-5791

名　　称	取 得 規 格	形 状	公認年月日
AGV AF-1	JIS-T8133-2007・R用	F	'10.2.9

ヘルメットリームーバー登録一覧

発売元	製品名	型　式	登録日
㈱アライヘルメット	リムーバブルアシストフード	DR-1	'06.1.23
㈱ヒョウドウプロダクツ	リムーバブル・アシストフード	HRI-002	'06.3.23
㈱オージーケーカブト	ヘルメットリムーバー	HR-061	'06.3.23
㈱アールエスタイチ	ヘルメットリムーバー	RSC001	'06.3.23
㈱クシタニ	ヘルメットリムーバー	K-4037	'06.3.31
㈲オーエイチプラン	アシストフード	FI-450	'06.6.16
㈱デグナー	ヘルメットリムーバー	HR-1	'06.7.24
㈱コミネオートセンター	ヘルメットリムーバー	KOMINE	'06.9.15
㈱ホンダモーターサイクルジャパン	Hondaヘルメットリムーバー	EJ-J8M	'07.2.5
㈱ゴールドウィン	マキシフレッシュヘツメットリムーバー	GSM18002	'09.12.17
㈱ボスコ・モト	BERIK HELMET REMOVER	HBD-8484-BK	'10.10.7

公認レーシングスーツ

●㈱カドヤ

〒111-0035 東京都台東区西浅草3-29-21　☎03-3843-2000

名　称	形　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
KADOYA	RSI-RS/0003	'08.12.23
KADOYA	RSI-TL	'09.2.25

●㈱クシタニ

〒430-0853 静岡県浜松市南区三島町231　☎053-441-2251

名　称	形　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 KIX-RR	K-0027XX	'03.9.25
KUSHITANI K-X	K-0028XX	'03.9.25
KUSHITANI K-XJ	K-0029	'04.1.28
KUSHITANI KI-XR	K-0031XX	'04.1.28
KUSHITANI KIX-RRA	K-0032XX	'04.9.29
KUSHITANI K-X	K-0033XX	'04.9.29
KUSHITANI K-X	K-0034XX	'04.12.29
KUSHITANI KS-M	K-0039XX	'05.9.28
KUSHITANI K-X	K-0037XX	'05.9.28
KUSHITANI KIX-RRZ	K-0036XX	'05.9.28
KUSHITANI	KIX-R	'05.12.21
KUSNITANI	K-0041XXM	'06.2.23
KUSNITANI	K-0045XX	'06.7.26
KUSNITANI	K-0046XX	'06.7.26
KUSHITANI KIX-R	K-0047XX	'06.12.27
KUSHITANI KIX-R	K-0048XX	'06.12.27
KUSNITANI KIX-RRZ	K-0050XX	'07.9.26
KUSNITANI K-X	K-0051XX	'07.9.26
KUSHITANI KI-NEXUS	K-0052XX	'08.9.25
KUSHITANI K-X	K-0053XX	'08.9.25
KUSHITANI KIX-RRZ	K-0054XX	'08.12.23
KUSHITANI KI-NEXUS(AB)	K-0055XXA	'09.2.25
KUSHITANI KI-NEXUS	K-0057XX	'09.7.29
KUSHITANI K-X	K-0058XX	'09.7.29
KUSHITANI KI-ND	K-0060	'09.12.23
KUSHITANI CYX	K-0062XX	'10.9.28
KUSHITANI CYX	K-0063XX	'10.9.28
KUSHITANI CYX	K-0065XX	'10.9.28
KUSHITANI KI-NEXUS	K-0061XX	'10.10.27

●㈱ルック

〒125-0061 東京都葛飾区亀有4-3-7　☎03-3604-7800

名　称	形　式	公認年月日
SR	SR01～03	'90.10.23
RS	RSⅠ～Ⅴ	'90.10.23
SS	SSⅠ～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

●㈱アールエスタイチ

〒574-0013 大阪府大東市中垣内3-1-25　☎072-874-3268

名　称	形　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

名　　称	形　　式	公認年月日
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
NIXEレーシングスーツ	NXL070	'05.2.23
NIXEレーシングスーツ	NXL205	'05.3.12
NIXEレーシングスーツ	NXL100	'06.2.29
NIXE NXL	NXL300	'07.2.28
NIXE NXL	NXL301	'07.2.28
NIXE NXL	NXL206	'08.2.6
NIXE NXL	NXL072	'09.9.29
NIXE NXL	NXL101	'09.9.29
NIXE NXL	NXL302	'10.5.26

●㈱アズ・スポーツ

名　　称	形　　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

●㈱大都

名　　称	形　　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

●㈱イエローコーン

〒154-0011 東京都世田谷区上馬2-38-5-1F ☎03-5787-0071

名　　称	形　　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

●㈱光輪モータース

〒110-0015 東京都台東区上野7-8-1 ☎03-3841-5252

名　　称	形　　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

●㈲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	形　　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, RFP944, RFP945	'94.10.25
セクレテール	ツーピース　SOT-331	'03.4.23

●㈱デグナー

〒607-8463 京都府京都市山科区上花山講田町57-1 ☎075-501-7137

名　　称	形　　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

●㈱ナカタケ

〒721-0964 広島県福山市港町2-16-22 ☎0849-23-2423

名　　称	形　　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

●㈱邑輝総研

名　　称	形　　式	公認年月日
Boldor	レーシングワンピース	'90.10.23

●㈲ライブラ

名　　称	形　　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㈱

名　　称	形　　式	公認年月日
TO BEL	TBシリーズ	'90.10.23

●㈲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	形　　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

●㈱レインボー

名　　称	形　　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

●㈲アールシーエム

名　　称	形　　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

●㈱アイアンドエイ

名　　称	形　　式	公認年月日
B-LINE	オーダーメイド	'91.5.8

●㈱アダチ

名　　称	形　　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

●㈱アチーブ

〒340-0025 埼玉県草加市谷塚上町738-1 ☎0489-24-7519

名　　称	形　　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

●㈲エフワン

〒114-0003 東京都北区豊島4-14-2 ☎03-3921-5149

名　　称	形　　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	形　　式	公認年月日
JUBET	オーダーメイド	'91.4.10

●㈱キジマ
〒123-0841 東京都足立区西新井4-16-3 ☎03-3897-2167

名　　称	形　　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

●㈱ギャロップ

名　　称	形　　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-SPORTS02, 401, 402, 403	'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
モトプラザ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

●㈲フォルザ・インターナショナル
〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-8-21 虎ノ門33森ビル2F㈱ワコー内 ☎03-3433-0405

名　　称	形　　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

●㈱ホンダショップアルトモトスポーツグラッド

名　　称	形　　式	公認年月日
KIKUTANI	AK	'93.2.24

●㈲後藤商店
〒208-0011 東京都武蔵村山市学園3-18-1 ☎042-565-6663

名　　称	形　　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	形　　式	公認年月日
コウタ	(オーダー)	'90.9.29

●㈱コミネオートセンター
〒125-0051 東京都葛飾区新宿4-10-15 ☎03-3609-9811

名　　称	形　　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
コミネ モタードレザースーツⅡ		'05.1.26
コミネ	S-33レザースーツ	'05.7.27
コミネ	S-31S(セパレート)	'05.9.7
コミネ	S-31S(ワンピース)	'05.9.7
KOMINE CORVO	S-35	'06.9.27
KOMINE TVONO	S-36	'06.9.27
KOMINE DAGA	S-37	'07.6.27
KOMINE SPADA	S-39	'07.6.27
KOMINE CORVO2	S-40	'07.6.27
KOMINE BARDA	S-43	'09.11.20
KOMINE チタニウムレザースーツ	S-44(コブ有),S-45(コブ無)	'10.11.12

●ジニアス
〒579-8054 大阪府東大阪市南四条13-1 ☎0729-87-0165

名　　称	形　　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	形　　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	形　　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.FCH, T.EDDIE95, 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

●㈱谷尾商会

名　　称	形　　式	公認年月日
ラビーン	RVX-1～5	'91.1.18

●南海部品㈱
〒530-0002 大阪府大阪市北区曾根崎新地2-6-28 ☎06-6344-1581

名　　称	形　　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

名　　称	形　　式	公認年月日
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
NANKAI	ファイティングアロープロレーシングスーツ	'05.6.30
NANKAI	スピードエッジレーシングスーツ	'05.6.30
NANKAI	サンダーブレイドレーシングスーツ	'06.3.29
ナンカイ	ハイパーエッジレーシングスーツ	'07.2.28
ナンカイSABRE(セイバー)プロレーシングスーツ	NRH-64	'08.11.15
ナンカイ Phamtom	NHR-65	'10.2.24

●㈲ハイブ

名　　称	形　　式	公認年月日
ハイブ	オーダーメイド	'91.3.12

●バギー㈱

〒636-0203 奈良県磯城郡川西町梅戸226　☎0745-43-0177

名　　称	形　　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
BUGGY	AP-540	'06.12.27

●㈲ビッグスター

名　　称	形　　式	公認年月日
ビッグスター	オーダーメイド	'91.4.10

●PRIDE ONE

〒270-1432 千葉県白井市冨士57-11　☎047-445-8366

名　　称	形　　式	公認年月日
PRIDE ONE	オーダーメイド	'91.9.4
プライドワン	PRM-103	'10.2.24
プライドワン	PRR-105	'10.4.28

●㈲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	取 得 規 格	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

名　　称	取 得 規 格	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	形　　式	公認年月日
ブレーンレザー	オーダーメイド	'91.3.12

●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	形　　式	公認年月日
Mr.hiro	オーダーメイド	'91.9.4

●アレス

名　　称	形　　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㈱

〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500　☎0538-37-4420

名　　称	形　　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㈱

〒651-2111 兵庫県神戸市西区池上4-13-8　☎078-974-8682

名　　称	形　　式	公認年月日
T&T	TS	'91.1.18

●レーシングスーツプロショップO.S.F.C

〒959-0432 新潟県新潟市川崎296　☎0256-88-7441

名　　称	形　　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

●㈲ワンステップライダー

名　　称	形　　式	公認年月日
OSR	YR-07	'90.11.17

●パパス

名　　称	形　　式	公認年月日
Papa's	オーダーメイド	'92.1.9

●㈲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	形　　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	形　　式	公認年月日
BCピロータ	オーダーメイド	'92.1.9

●㈱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	形　　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

名　　称	形　　式	公認年月日
レザースーツA&M	オーダー	

●美津濃㈱

名　　称	形　　式	公認年月日
MIZUNO	オーダーメイド	'92.3.11

●WORK BOX KASAI

名　　称	形　　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	形　　式	公認年月日
HELIO TROPE	HELIO RACING	'92.3.11

●㈲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	取 得 規 格	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	取 得 規 格	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

名　　称	形　　式	公認年月日
Axtas	AYシリーズ	'94.2.23

●㈱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	形　　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オオガ	'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

●㈱アール・エス・エー・レザース
〒481-0001 愛知県北名古屋市六ツ師女夫越110　☎0568-25-7830

名　　称	形　　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
タイラレーシング	TRC-001	'06.6.28

●㈲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	形　　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(セパレート)	'04.1.28
GREEDY	GR	'05.1.26
SPARK	SP	'05.1.26
SPEED OF SOUND	SOS-10	'06.1.25
SPEED OF SOUND	SOS-11	'06.1.25
SPARK	SP-003	'06.1.25
SPEED OF SOUND	SOS-06P	'06.3.29
SPEED OF SOUND SOS	SOS-12	'07.4.25
SPEED OF SOUND SOS	SOS-13	'07.4.25
SPEED OF SOUND SOS	SOS-14	'07.6.27
SPEED OF SOUND SOS	SOS-15	'07.6.27
SPEED OF SOUND SOS	SOS-05P	'07.7.25
GREEDY GR	GR-409	'07.7.25
GREEDY GR	GR-410	'07.7.25
GREEDY GR	GR-411	'07.7.25
SPARK	SPM-101	'07.12.22
SPARK	SP-004	'08.2.6
GREEDY GR	GR-412	'09.2.25
SPEED OF SOUND SOS	SOS-160	'10.3.24

●㈱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	形　　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

●㈲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	形　　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

●㈲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	形　　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-104	'03.8.27
GULLY(spoon)	FOS-105	'04.5.26
GULLY(spoon)	FOS-106	'05.11.23

●㈱アブロード
〒583-0882 大阪府羽曳野市高鷲1-2-3　☎072-955-1012

名　　称	形　　式	公認年月日
ATTENTION!	ATR-01R	
ATTENTION!	ATR-01R(バンサー)	'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
ATTENTION	ATR-07R(Freedom)	'07.2.28

●㈱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	形　　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

●㈱ストラット
〒124-0012 東京都葛飾区立石8-44-38　☎03-3694-1999

名　　称	形　　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(セパレート)	'04.6.23
カスタム ベイツ レザーズ	BAS-S4RS	'06.1.25

●㈱ボスコ・モト
〒562-0012 大阪府箕面市白島2-22-25　☎0727-25-3311

名　　称	形　　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
ARLEN NESS	LSI-3214-BK	'05.9.28
ARLEN NESS	LS2-3213M-BK	'06.1.25
ARLEN NESS	LS2-3213L-BK	'06.1.25
ARLEN NESS	LS1-3339K-AN	'06.1.25
ARLEN NESS	LS1-3256-BK	'06.1.25
ARLEN NESS	LS1-3216K-AN	'06.1.25
APLEN NESS	LS1-5491KM-AN	'07.1.31

名　　称	形　　式	公認年月日
APLEN NESS	LS1-5491KL-AM	'07.1.31
APLEN NESS	LS1-4291-MD	'07.1.31
BERIK	LS1-5049K-MT	'07.1.31
BERIK	LS1-4283K-BK	'07.1.31
APLEN NESS	LSS-4492K-MD(セパレート)	'07.1.31
BERIK	LS2-4493K-BK(セパレート)	'07.1.31
APLEN NESS	LS1-3257-AN	'07.2.28
BERIK	LS1-5902-BK	'07.5.23
ARLEN NESS	LS1-5943-AN	'08.2.6
ARLEN NESS	LS1-5909-AN	'08.2.6
BERIK	LS1-5831-BK	'08.2.6
BERIK	LS1-5832-BK	'08.2.6
BERIK	LS1-5833-BK	'08.2.6
ARLEN NESS	LS1-5910K-AN	'08.4.23
BERIK	LS1-5830KM-BK(メンズ)	'08.4.23
BERIK	LS1-5830KL-BK(レディース)	'08.4.23
BERIK	LS2-5871M-BK(メンズ)(セパレート)	'08.4.23
BERIK	LS2-5871L-BK(レディース)(セパレート)	'08.4.23
BERIK	LS1-5742-BK	'08.4.23
BERIK	LS2-7878-BK(セパレート)	'08.4.23
ARLENNESS	LS1-5908L-AN	'09.2.25
ARLENNESS	LS1-7866-AN	'09.2.25
BERiK	LS1-7913-BK	'09.2.25
BERiK	LS1-7882K-BK	'09.2.25
BERiK	LS2-7889-BK	'09.3.25
ARLENNESS	LS1-8274K-AN	'09.3.25
ARLENNESS	LS1-7864-AN	'09.3.25
BERiK	LS1-7880-BK	'09.3.25
ARLENNESS	LS1-8266-MD	'09.3.25
ARLENNESS	LS2-7950-MD	'09.3.25
BERiK	LS1-7932-BK	'09.4.16
ARLENNESS	LS1-7941-MD	'09.4.16
ARLENNESS	LS1-8307-AN	'09.9.29
ARLENNESS	LS1-8308-AN	'09.9.29
ARLENNESS	LS1-8308L-AN	'09.9.29
ARLENNESS	LS1-8309K-AN	'09.9.29
ARLENNESS	LS1-8526-AN	'09.9.29
ARLENNESS	LS2-8471-MD	'09.9.29
BERiK	LS1-8320-BK	'09.9.29
BERiK	LS1-8320L-BK	'09.9.29
BERiK	LS1-8321K-BK	'09.9.29
BERiK	LS1-8369-BK	'09.9.29
BERiK	LS2-8323-BK	'09.9.29
ARLENNESS	LS2-7871-AN	'09.10.27
BERiK	LS1-9216-BK	'10.5.26
ARLEN NESS	LS1-8968K-AN	'10.10.27
ARLEN NESS	LS1-8970-AN	'10.10.27
ARLEN NESS	LS2-9141K-AN	'10.10.27
ARLEN NESS	LS1-9109-MD	'10.10.27
BERIK	LS1-9056-BK	'10.10.27
BERIK	LS1-9059K-BK	'10.10.27
BERIK	LS1-9274-BK	'10.10.27
BERIK	LS2-9111-BK	'10.10.27

●㈲ポディアムデザイン

〒187-0011 東京都小平市鈴木町2-204-2B ☎0424-66-3846

名　　称	形　　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	形　　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
Alpine stars Spa SP-1 LT	315088	'09.11.20
Alpine stars Spa MX-1 RacingLT	315658	'09.11.20
Alpine stars Spa Monza	315550	'09.11.20
Alpinestars Spa Tech 1R	315650	'10.2.24
Alpinestars Spa SP-1 LEATHER SUIT	3150911	'10.10.27

●ラディカル

〒566-0046 大阪府摂津市別府1-17-24 ☎06-6829-3901

名　　称	形　　式	公認年月日
RAadical!		'00.12.27

●㈱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	形　　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

〒651-1412 兵庫県西宮市山口町下山口4-22-4-206 ☎078-903-5055

名　　称	形　　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 PROF	'04.8.25
DAINESE	T.BORA-V PROF	'05.11.23
DAINESE	T.NITRO-V PROF	'05.11.23
DAINESE	T.KIRISHIMA PROF	'05.11.23
DAINESE	T.TANK PROF	'05.11.23
DAINESE	T.YOYO PROF	'05.12.21
DAINESE	T.S.M.R PROF	'05.12.21
DAINESE	T.VALENTINO PROF	'05.12.21
DAINESE	T.SUKHOI PROF	'05.12.21
DAINESE	T.HAKU DIV	'06.5.25
DAINESE	T.JACK FP	'06.5.25
DAINESE	T.VALENTINO P 06	'07.2.28
DAINESE	T.PEDOROSA REPLICA P	'07.2.28
DAINESE	T.PEDOROSA P 06	'07.2.28
DAINESE	T.YU P LADY	'07.2.28
DAINESE	T.FLANKER P RIZLA	'07.2.28
DAINESE	T.IZALCO	'07.2.28
DAINESE	T.LAGUNASECA P	'07.2.28
DAINESE	T.LAGUNASECA WATER BAG	'08.2.6
DAINESE	T.VALENTINO REPLICA P.07	'08.4.23
DAINESE	T.LAGUNASECA DIV.ESTIVO(セパレート)	'08.4.23
DAINESE	T.STEEL P.	'08.5.23
DAINESE	T.W-FRAME P.ESTIVO	'08.9.11

●㈲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	形　　式	公認年月日
フォーヘッド	オーダー	'03.7.3

●㈱ヒョウドウプロダクツ

〒435-0042 静岡県浜松市東区篠ヶ瀬町1044-2 ☎053-465-8281

名　　称	形　　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
HYOD-PRODUCTS Dharti	HRS001D/HRS101D	'07.1.31
HYOD-PRODUCTS Gratia	HRS001/HRS101	'07.1.31
HYOD-PRODUCTS ALTIS-KID'S		'07.1.31
HYOD-PRODUCTS Dharti-R	HRS001D-R/HRS101D-R	'08.3.26
HYOD-PRODUCTS EVOLUTION PRO GRATIA d30TM	HRS901/HRS911	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS RACING STD MINERVA d30TM	HRS903/HRS913	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS RACING PRO ALTIS d30TM	HRS902/HRS912	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS RACING PRO ALTIS	HRS202/HRS212	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS RACING STD MINERVA	HRS203/HRS213	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS SPORTS PRO ADONIS	HRS204/HRS214	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS SPORTS STD NESTOR	HRS205/HRS215	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS SPORTS PRO ADONIS-thea	HRS504/HRS514	'09.2.25
HYOD-PRODUCTS EVOLUTION PRO GRATIA-thea	HRS501(ネックガード有)/HRS511(ネックガード無)	'10.5.26
HYOD-PRODUCTS EVOLUTION PRO GRATIA d30TM Limited	HRS901L(ネックガード有)/HRS911L(ネックガード無)	'10.5.26
HYOD-PRODUCTS RACING PRO d30TM Limited	HRS902L(ネックガード有)/HRS912L(ネックガード無)	'10.5.26
HYOD-PRODUCTS RACING STD MINERVA d30TM Limited	HRS903L(ネックガード有)/HRS913L(ネックガード無)	'10.5.26

●㈲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	形　　式	公認年月日
FORZA	FS-401	'04.1.28
FORZA	FS-501	'04.12.29
FORZA	FS-601	'06.4.26

●㈱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	形　式	公認年月日
SIMPSON	SST(セパレート)	'04.2.25
SIMPSON	SST	'05.2.23
SIMPSON	SST-710(セパレート)	'06.12.27

●LEATHER SUIT NEO
〒271-0068 千葉県松戸市古ケ崎4-3590 ☎047-366-5585

名　称	形　式	公認年月日
LETHER SUIT NEO	N-3	'04.7.28

●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

名　称	形　式	公認年月日
DUCATI PERFORMANCE	DUCATI CORSE	'04.9.15
DUCATI PERFORMANCE	DUCATI CORSE9810(ワンピース)	'10.5.26
DUCATI PERFORMANCE	DUCATI CORSE9810(ツーピース)	'10.5.26

●㈲オールドネイビー
〒210-0022 神奈川県川崎市川崎区池田1-2-15 ☎044-223-2391

名　称	形　式	公認年月日
B-BREAK	BB-052RS	'05.9.28
B-BREAK	BB-041RSP	'05.9.28

●㈱ホンダモーターサイクルジャパン
〒170-6034 東京都豊島区東池袋3-1-1 サンシャイン60 ☎03-5949-3457

名　称	形　式	公認年月日
Bold'or	セパレート	'05.10.26

●㈱フリーライド
〒112-0015 東京都文京区目白台1-23-5 ファミーユ目白台301 ☎03-5319-4166

名　称	形　式	公認年月日
SBK	RS-1	'05.11.23
SBK	RS-2(セパレート)	'05.11.23

●㈲ライズインターナショナル
〒231-0827 神奈川県横浜市中区本牧和田11-17 パークハイム本牧1F ☎045-623-3366

名　称	形　式	公認年月日
JOE ROCKET	GPX TYPE R 2PIECE SPORT SUIT	'05.12.21
JOE ROCKET Speedmaster5.0Suit	JG	'09.4.16

●㈲カジバジャパン
〒437-1114 静岡県袋井市西同笠387 ☎0538-23-0861

名　称	形　式	公認年月日
Hasqvarna	SPCJ-HUS01	'06.7.26

●㈲ダートフリーク
〒489-0005 愛知県瀬戸市中水野2-30 ☎0561-86-8301

名　称	形　式	公認年月日
スーパーストリート	70038	'06.8.25

●㈱PCF
〒111-0053 東京都台東区浅草橋2-1-9 ☎03-5833-8630

名　称	形　式	公認年月日
SPYKE	MAG RAC	'06.12.27
SPYKE	RACE HUNTER	'06.12.27
SPYKE	CYBER 2.0 RAC	'07.4.25
SPYKE	Devil RAC	'07.4.25
SPYKE	SPEED TOY	'07.4.25
SPYKE	CYBER 2.0 DIV(セパレート)	'07.6.27

●㈲森田システム
〒187-0004 東京都小平市天神町1-266 ☎042-341-2400

名　称	形　式	公認年月日
DRAGONRIDER RACING SUIT	"S" TYPE-A	'07.5.23

●KTM JAPAN㈱
〒135-0063 東京都江東区有明2-5-7 TOC有明ウエストタワー9F ☎03-3527-8885

名　称	形　式	公認年月日
KTM	R-LETHERSUIT/RC8-LETHERSUIT	'08.9.11

●ダイネーゼ・ジャパン有限会社
〒158-0083 東京都世田谷区奥沢8-5-4 ☎03-5752-4095

名　称	形　式	公認年月日
DAINESE	T.M5 DIV	'08.9.11
DAINESE	T.GRAN PREMIO P	'09.11.20
DAINESE	T.RED LINE P	'09.11.20
DAINESE	T.MISSION P	'09.11.20
DAINESE	T.STRIPES P.ESTIVA	'09.11.20
DAINESE	T.LAGUNASECA PRO	'09.11.20
DAINESE	T.TRICKSTER P.CANGURO ESTIVO	'10.9.28

●㈱BIG BEAT
〒110-0005 台東区上野7-8-13 ☎03-5827-2541

名　称	形　式	公認年月日
DRAGON RIDER	PRO TITANIUM RACING SUIT	'09.10.7
DRAGON RIDER	PRO RACING SUIT	'09.10.7

公認レーシングスーツ（スーパーモタード専用）

●㈲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	形　式	公認年月日
SPARK	SPM-101	'07.12.22
SPARK	SPM-102	'07.12.22
SPARK SPM	SPM-104	'08.12.23
SPARK SPM	SPM-103	'09.2.25

●㈱ボスコ・モト
〒562-0012 大阪府箕面市白島2-22-25 ☎0727-25-3311

名　称	形　式	公認年月日
ARLEN NESS	LS1-1897-AN	'07.12.22
BERiK	LS1-8319-BK	'09.6.24
BERiK	LS1-8319-BK	'09.9.29

●㈱アール・エス・エー・レザース
〒481-0001 愛知県北名古屋市六ツ師女夫越110 ☎0568-25-7830

名　称	形　式	公認年月日
TAKAI Leather Suit	MT Masuda Model	'08.4.23

ST600公認タイヤ

('10年12月6日現在)

2011年のMFJ公認競技会（全日本・チャレンジカップ・地方選手権）ST600クラスにおいて使用できるタイヤは下表の公認タイヤに限られます。

●ST600公認タイヤ（ドライ）

メーカーおよび輸入元	パターン	用途	スペック	サイズ	公認告知日
ダンロップ	Unbeaten-01	F	R1	120／70ZR17M／C(58W)	2009年7月23日
			R2	120／70ZR17M／C(58W)	2009年8月24日
			R3	120／70ZR17M／C(58W)	2009年3月27日
	Unbeaten-01	R	R1	180／55ZR17M／C(73W)	2009年7月23日
			R2	180／55ZR17M／C(73W)	2009年5月23日
			R3	180／55ZR17M／C(73W)	2009年3月27日

メーカーおよび輸入元	パターン	用途	スペック	サイズ	公認告知日
ブリヂストン	BT-003F PRO	F	TYPE-3	120/70ZR17M/C(58W)	2010年６月20日
			TYPE-4	120/70ZR17M/C(58W)	2010年６月１日
	BT-003R PRO	R	TYPE-2	180/55ZR17M/C(73W)	2010年３月10日
			TYPE-3	180/55ZR17M/C(73W)	2010年３月10日
			TYPE-4	180/55ZR17M/C(73W)	2010年６月１日
ミシュラン	POWER ONE	F	A	120／70ZR17M／C(58W)	2009年５月28日
			B	120／70ZR17M／C(58W)	2009年５月28日
			V	120／70ZR17M／C(58W)	2009年５月28日
	POWER ONE	R	A	180／55ZR17M／C(73W)	2009年５月28日
			B	180／55ZR17M／C(73W)	2009年５月28日
			C	180／55ZR17M／C(73W)	2009年５月28日
ピレリ	DIABLO SUPERCORSA	F	SC１	120／70ZR17 58V TL	2007年３月１日
			SC２	120／70ZR17 58V TL	2007年３月１日
			SC３	120／70ZR17 M／C58W TL	2008年７月１日
	DIABLO SUPERCORSA	R	SC１	180／55ZR17 73W TL	2007年３月１日
			SC２	180／55ZR17 73W TL	2007年３月１日
			SC３	180／55ZR17 73W TL	2007年７月20日

●ST600公認タイヤ（ウエット）

メーカーおよび輸入元	パターン	用途	スペック	サイズ	公認告知日
ダンロップ	KR189	F	WA	120/70R17	2010年８月23日
	KR401B	R	WA	180/55R17	2010年８月23日
ブリヂストン	E05Z	F	YEK	120／600R17	2009年５月20日
	E08Z	R	YEK	170／630R17	2009年５月20日
			YDA	170／630R17	2009年５月20日
ミシュラン	P12325	F	RAIN	12／60-17	2005年１月25日
	P18435A	R	RAIN	18／67-17	2005年２月25日
ピレリ	DIABLO RAIN	F	SCR１	120／70R17 NHS TL	2005年９月23日
			SCR２	120／70R17 NHS TL	2005年９月23日
	DIABLO RAIN	R	SCR１	190／60R17 TL NHS	2008年６月22日
			SCR２	190／60R17 TL NHS	2008年６月22日

※変更があった場合は、ライディング誌およびMFJホームページにて公示される。

2011年1月1日現在

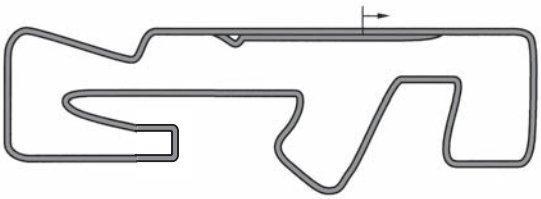
MFJ Motorcycle Federation of Japan 全国公認サーキットリスト

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：エビスサーキット東コース
　　：エビスサーキット西コース
栃木県：ツインリンクもてぎロードコース
　　：ツインリンクもてぎ北ショートコース
茨城県：筑波サーキット
静岡県：富士スピードウェイ
愛知県：スパ西浦モーターパーク
三重県：鈴鹿サーキット国際レーシングコース
　　：鈴鹿サーキット国際南コース
兵庫県：セントラルサーキット
岡山県：岡山国際サーキット
大分県：スポーツ&セーフティー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）

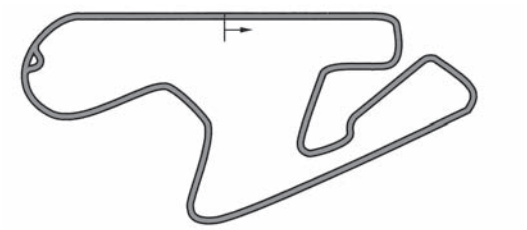
▶十勝インターナショナルスピードウェイ

〒089-1573 北海道河西郡更別村字弘和477
☎0155（52）3910
全長距離／グランプリコース・5,091.45m
　　クラブマンコース・3,408.87m
最大直線長／1,010m
走行路幅／13.5～15m
交通／十勝帯広空港から15km
　　JR帯広駅から40km



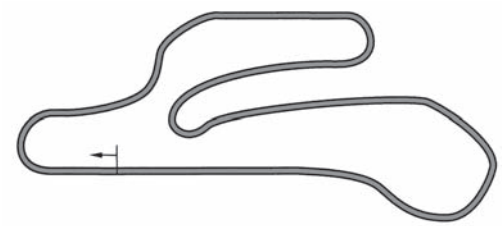
▶スポーツランドSUGO

〒989-1394 宮城県柴田郡村田町菅生6-1
☎0224（83）3111
全長距離／3,737.5m
最大直線長／704.5m
走行路幅／10～12.5m
交通／東北自動車道・村田I.Cより約10km



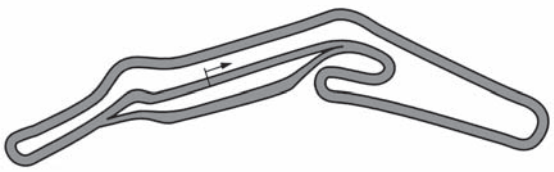
▶エビスサーキット東コース

〒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
走行路幅／10～12m
交通／東北自動車道・二本松I.Cより約10km



▶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／275.92m
走行路幅／10～15m
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ロードコース

〒321-3597 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
走行路幅／12～15m

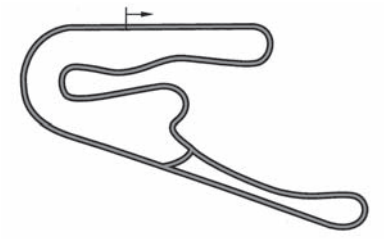
交通／常磐自動車道・
　　水戸I.Cより40分
　　那珂I.Cより40分
　　東北自動車道・
　　鹿沼I.Cより90分
　　宇都宮I.Cより80分

▶ツインリンクもてぎ北ショートコース

〒321-3597 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
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

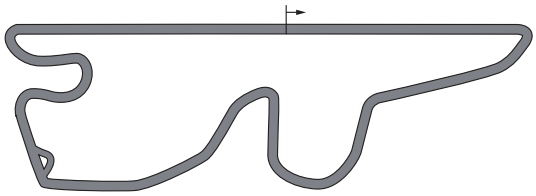
▶筑波サーキット

〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159
☎0296（44）3146～7
全長距離／2,070m
最大直線長／437.75m
走行路幅／10～15m
交通／常磐自動車道・谷和原I.Cより約30km



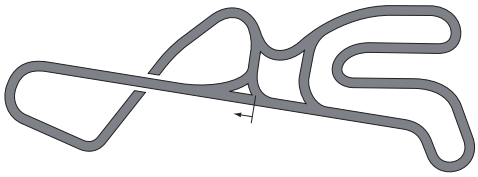
▶富士スピードウェイ

〒410-1307 静岡県駿東郡小山町中日向694
☎0550（78）1234
全長距離／4,563m
最大直線長／1,475m
走行路幅／15～25m
交通／東名高速道路・御殿場I.Cより約15分



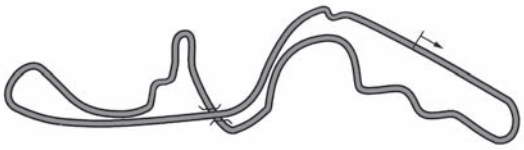
▶スパ西浦モーターパーク

〒443-0105 愛知県蒲郡市西浦町原山3
☎0533（58）1111
全長距離／1,561m
最大直線長／416m
走行路幅／12～14m
交通／東名高速道路・音羽蒲郡I.Cから19.5km、
R23幸田芦屋ICから12.5km



▶鈴鹿サーキット国際レーシングコース

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992
☎059（378）1111
全長距離／5,821m
東コース／2,243m
西コース／3,483m
最大直線長／1,000m
走行路幅／10～15m
交通／東名阪自動車道・鈴鹿I.Cより約13km
名古屋より約52km、大阪より約132km

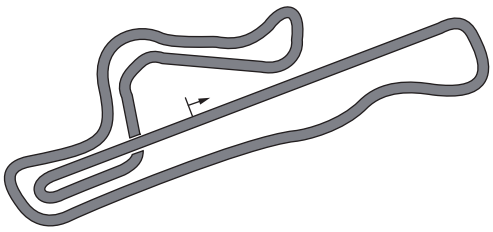


▶鈴鹿サーキット国際南コース

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992
☎059（378）1111
全長距離／1,264m
最大直線長／190m
走行路幅／10m
交通／東名阪自動車道・
鈴鹿I.Cより約13km

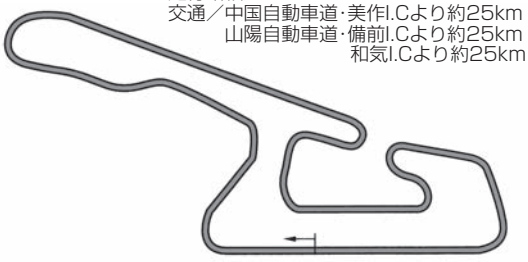
▶セントラルサーキット

〒679-1132 兵庫県多可郡多可町中区坂本字草山521-1
☎0795（32）3766
全長距離／2,804m
最大直線長／677m
走行路幅／11～15m
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約15分



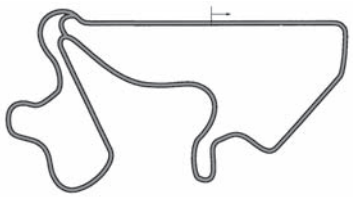
▶岡山国際サーキット（OKAYAMA International Circuit）

〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210
☎0868（74）3311
全長距離／3,703m
最大直線長／700m
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



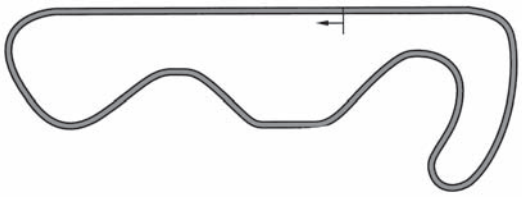
▶オートポリス インターナショナルレーシングコース

〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8
☎0973（55）1111
全長距離／4,674m
最大直線長／902m
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
・熊本I.Cより約40km50分



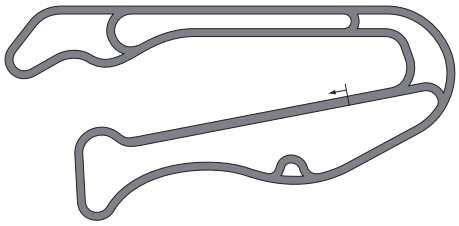
▶スポーツ&セーフティー ライディングフィールドSPA直入

〒878-0403 大分県竹田市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
走行路幅／10～11m
交通／大分市内より約40km
大分自動車道・湯布院I.Cより40分



▶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／2,350m
最大直線長／420m
走行路幅／9～15m
交通／九州縦貫道路・熊本I.Cより約15km



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。

スポーツ功労者顕彰

我が国のスポーツの向上と振興に関し、特に功績顕著な者をスポーツ功労者として文部科学省が顕彰するものです。顕彰の対象はオリンピックメダリスト、世界選手権優勝者、世界記録更新者、それらの指導者および多年にわたる功労者から選出されます。

年	氏　名	クラス
'01	加藤大治郎	'01年世界ロードレース選手権 GP250ccクラスチャンピオン
'04	藤波　貴久	'04年トライアル世界選手権 チャンピオン
'10	青山　博一	'09年世界ロードレース選手権 GP250ccクラスチャンピオン

文部科学大臣杯
（'02年～）

文部科学省は、日本国内におけるスポーツの普及・振興を目的に、全国規模で行われている各種スポーツ大会を後援しています。文部科学大臣杯とは、それら後援スポーツの中で、特に優秀な成績を修めた選手に文部科学大臣から贈られる名誉ある賞です。

年	氏　名	クラス
'02	渡辺　篤	全日本ロードレーススーパーバイククラスチャンピオン
'03	北川　圭一	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン
'04	井筒　仁康	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン
'05	伊藤　真一	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン
'06	伊藤　真一	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン
'07	渡辺　篤	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン
'08	中須賀克行	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン
'09	中須賀克行	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン
'10	秋吉　耕佑	全日本ロードレースJSB1000クラスチャンピオン

世界選手権チャンピオン獲得者
（'77年～）

年		クラス	氏　名
'77	ロードレース	350ccクラス	片山　敬済
'78	モトクロス	125ccクラス	渡辺　明
'93	ロードレース	250ccクラス	原田　哲也
'94	ロードレース	125ccクラス	坂田　和人
'95	ロードレース	125ccクラス	青木　治親
'96	ロードレース	125ccクラス	青木　治親
'98	ロードレース	125ccクラス	坂田　和人
'01	ロードレース	250ccクラス	加藤大治郎
'04	トライアル		藤波　貴久
'05	ロードレース	耐久選手権	北川　圭一
'06	ロードレース	耐久選手権	北川　圭一
'09	ロードレース	250ccクラス	青山　博一

ROAD RACE
●ロードレース部門（'65年～）

年	大　会	クラス	氏　名
'65	MFJ第1回ロードレース大会	50cc 90cc 125cc 250cc 350cc	鈴木　忠雄 神谷　忠 宇野順一郎 高武富久美 隅谷　守男
'66	日本選手権	50cc 90cc 350cc	滋野　靖穂 滋野　靖穂 P・リード

年	部　門	クラス	氏　名
'67	ジュニア	50cc 90cc 125cc 250cc 251cc以上	柴　正之 田中　隆造 大沢　安男 太田　耕治 宮沢　善次
	セニア	50cc 90cc 125cc 250cc 251cc以上	伊藤　光夫 滋野　靖穂 増田　恒弘 矢野　啓司 松永　喬
'68	アマチュア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	角谷　新二 鈴木　聖弘 大脇　俊夫 中山　仁
	ジュニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	酒井　奎吾 森井　一夫 谷口　茂夫 菱木　哲哉
	セニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	神谷　良明 馬場　忠雄 和田　正宏 松永　喬
'69	アマチュア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	野田　正彦 斉藤　茂憲 中尾　康夫 数井　隆
	ジュニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	角谷　新二 高井幾次郎 尾崎　俊彦 里村　祥二
	セニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	小田　豊 隅谷　守男 金谷　秀夫 隅谷　守男
'70	ノービス	90cc 125cc 250cc 251cc以上	岩道　博 柴谷　正昭 小塚　法柾 鍋田　正明
	ジュニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	江崎　正 青山　英二 糟野　雅治 只野　光男
	セニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	近藤　英二 小田　豊 大脇　俊夫 河崎　裕之

●ROAD RACE

年	部　門	クラス	氏　名
'71	ノービス	90cc 125cc 250cc 251cc以上	平井　裕 上田　公次 大橋　富夫 松谷　光明
	ジュニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	渡辺富士夫 青木　辰己 内田　隆 加藤　昇平
	エキスパート ジュニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	江崎　正 遠藤　恒雄 中尾　康夫 浅見　貞男
	セニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	金谷　秀夫 杉本　泉 大脇　俊夫 金谷　秀夫
'72	ノービス	90cc 125cc 250cc 251cc以上	菅原　伸夫 坂　公平 上野　真一 富江　昭孝
	ジュニア	90cc 125cc 250cc 251cc以上	毛利　良一 大本　十生 大本　十生 片山　敬済
	エキスパート ジュニア	125cc 250cc 251cc以上	渡辺富士夫 阿部　孝夫 内田　隆
	セニア	125cc 251cc以上	小田　豊 小田　豊
'73	ノービス	90cc 125cc 250cc	杉野　順三 松山　守 橋本久仁啓
	ジュニア	90cc 125cc 250cc 350cc	新田　茂 坂　公平 山崎　達衛 佐藤　順造
	エキスパート ジュニア	125cc 750cc	毛利　良一 片山　敬済
	セニア	125cc 750cc	角谷　新二 根本　健
'74	ノービス	90cc 125cc 250cc	岡崎　隆史 佐藤　健正 酒井　克
	ジュニア	90cc 125cc 250cc 350cc	合津　悟志 石井　康夫 橋本久仁啓 鈴木　修
	エキスパート ジュニア	125cc 750cc	岩道　博 阪本　裕介
	セニア	125cc 750cc	青木　辰己 高井幾次郎
'75	アマチュア	90cc 125cc 250cc	片橋　英治 東金　育男 桶谷　俊彦
	ジュニア	125cc 750cc	山梨　保 酒井　克 大島　孝治
	エキスパート ジュニア	125cc 750cc	相沢　清 石井　康男
	セニア	125cc 750cc	江崎　正 浅見　貞男

●ROAD RACE

年	部門	クラス	氏名
'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 仁久
	エキスパート	125cc	飯田 浩之
		350cc	鈴木 修
		750cc	毛利 良一
'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	袴田 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	辻本 聡
		フォーミュラ3	山本 陽一
		125cc	吉田 健一
		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	嶋村 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
		250cc	中野 真矢
		スーパーバイク	伊藤 真一
'99	国際	125cc	仲城 英幸
		250cc	松戸 直樹
		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	中冨 伸一
		スーパーバイク	井筒 仁康
		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
		250cc	嘉陽 哲久
		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
'05	国際	125cc	菊池 寛幸
		250cc	青山 周平
		JSB1000	伊藤 真一
		ST600	安田 毅史
'06	国際	125cc	中上 貴晶
		250cc	横江 竜司
		JSB1000	伊藤 真一
		ST600	安田 毅史
		GP-MONO	山下 祐
	国内	GP-MONO	森 隆嘉
'07	国際	125cc	岩田 裕臣
		125ccユースカップ	富沢 祥也
		250cc	宇井 陽一
		JSB1000	渡辺 篤
		ST600	小西 良輝
		GP-MONO	森 隆嘉
	国内	GP-MONO	阿部 徹郎
'08	国際	125cc	菊池 寛幸
		125ccユースカップ	尾野 弘樹
		250cc	高橋 巧
		JSB1000	中須賀克行
		ST600	小西 良輝
		GP-MONO	乃村 康友
	国内	GP-MONO	長島 哲太
'09	国際	125cc	菊池 寛幸
		125ccユースカップ	尾野 弘樹
		250cc	宇井 陽一
		JSB1000	中須賀克行
		ST600	手島 雄介
		GP-MONO	花房 一樹
'10	国際	J-GP3	大久保 光
		J-GP3 ユースカップ	大久保 光
		J-GP2	小西 良輝
		JSB1000	秋吉 耕佑
		ST600	山口 辰也
		GP-MONO	藤井 謙汰

MOTOCROSS

●モトクロス部門（'64年～）

年	大会	クラス	氏名
'64	第1回日本グランプリ	50cc	小島 松久
		125cc	久保 和夫
		250cc	久保 和夫
		251cc以上	三室 恵義
'65	第2回日本グランプリ	90(J)	菅家 安智
		120(J)	荒井 市次
		250(J)	荒井 市次
'66	第3回日本グランプリ	90cc	小島 松久
		125cc	荒井 市次
		250cc	小島 松久

付　録

●MOTOCROSS

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
		125cc	堀　勇
		250cc	山下　和男
		251cc以上	山下　和男
	ジュニア	50cc	蛯名　博昭
		90cc	蛯名　博昭
		125cc	西　信之
		250cc	西　信之
		251cc以上	ロバート・E・エーモ
	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
'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	125cc	瀬尾　勝彦
	ジュニア	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	125cc	小田切信雄
	ジュニア	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	125cc	岸川　清秀
	ジュニア	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	125cc	渡辺　明
	ジュニア	250cc	渡辺　明
	セニア	125cc	鈴木　秀明
		250cc	鈴木　秀明

●MOTOCROSS

年	部　門	クラス	氏　名
'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	125cc	東福寺保雄
	ジュニア	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	125cc	光安　鉄美
	ジュニア	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	125cc	佐藤　健二
	ジュニア	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	125cc	佐々木　隆
	ジュニア	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	125cc	秋元　春夫
	ジュニア	250cc	原口　衛
	セニア	125cc	光安　鉄美
		250cc	光安　鉄美
'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	茶谷　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	茶谷　学
		250cc	茶谷　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

●MOTOCROSS

年	部　門	クラス	氏　名
'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	黒古　尚利
		250cc	黒古　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
'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・マタセビッチ
'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・マタセビッチ
'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・マタセビッチ
'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　久詰
		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

●MOTOCROSS

年	部門	クラス	氏名
'04	国際B級	125cc	内山慎太郎
		オープン	伊藤 正憲
	国際A級	125cc	中村 友則
		250cc	成田 亮
'05	国際B級	IB2	斉木 達也
		IBオープン	片倉 久斗
	国際A級	IA2	福留 善秀
		IA1	小池田 猛
'06	国際B級	IB2	富田 俊樹
		IBオープン	岡田 涼
	国際A級	IA2	小島 庸平
		IA1	熱田 孝高
'07	国際B級	IB2	稲垣 佳樹
		IBオープン	木下 隼
	国際A級	IA2	新井 宏彰
		IA1	成田 亮
'08	国際B級	IB2	松下 幸司
		IBオープン	小関 元貴
	国際A級	IA2	勝谷 武史
		IA1	成田 亮
'09	国際B級	IB2	山本 鯨
		IBオープン	山本 鯨
	国際A級	IA2	勝谷 武史
		IA1	成田 亮
'10	国際B級	IB2	竹中 純矢
		IBオープン	竹中 純矢
	国際A級	IA2	小島太久摩
		IA1	熱田 孝高

MFJ全日本モトクロス レディスクラス('00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
'05	鈴木 沙耶
'06	鈴木 沙耶
'07	鈴木 沙耶
'08	益 春菜
'09	益 春菜
'10	益 春菜

TRIAL

●トライアル部門 ('73年～)

年	部門	氏名
'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
'82	国際B級	高田 雅孝
	国際A級	山本 昌也

●TRIAL

年	部門	氏名
'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
'05	国際B級	辻 真太郎
	国際A級	坂田 匠太
	国際A級スーパークラス	黒山 健一
'06	国際B級	平田 雅裕
	国際A級	小森 文彦
	国際A級スーパークラス	黒山 健一
'07	国際B級	平田 貴裕
	国際A級	成田 匠
	国際A級スーパークラス	小川 友幸
'08	国際B級	小野田理智
	国際A級	西元 良太
	国際A級スーパークラス	黒山 健一
'09	国際B級	山本 直樹
	国際A級	藤巻 耕太
	国際A級スーパークラス	黒山 健一
'10	国際B級	宮本 竜馬
	国際A級	田中 裕人
	国際A級スーパークラス	小川 友幸

SNOW MOBILE

●スノーモビル部門 ('71年～)

年	部門	氏名
'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

●SNOW MOBILE

年	部門	氏名
'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
'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	古川 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	古川 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 亨二
	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 亨一
'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 亨一
	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 亨二
	モディファイ340cc	遠藤 和也
'90	モディファイA級S1	江口 亨二
	モディファイA級S3	熊谷 留夫
	モディファイA級S4	江口 亨一
	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 亨一
	モディファイA級S4	大野 勇
	モディファイB級S1	内野 令一
	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A級S1	千葉 賢一
	モディファイA級S3	千葉 賢一
	モディファイA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

●SNOW MOBILE

年	部　門	氏　名
'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
'96	モディファイA級S1	上葛　泰隆
	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	上野　忠夫
	モディファイB級S1	黒沢　直也
	モディファイB級S2	日野　義克
	モディファイB級S3	長内　義基
	モディファイB級S4	日野　義克
'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
'05	スーパークラス	中澤　裕伺
	モディファイA級S1	高村　大志
	モディファイA級S2	笹森　健彦
	モディファイA級S3	阿久津成一
	モディファイB級S1	長谷川周栄
	モディファイB級S2	高橋　良太
	モディファイB級S3	長谷川周栄

●SNOW MOBILE

年	部　門	氏　名
'06	スーパークラス	中澤　裕伺
	モディファイA級S1	熊谷　光
	モディファイA級S2	熊谷　光
	モディファイA級S3	荒井　良典
	モディファイB級S1	正野　健二
	モディファイB級S2	池田　卓也
	モディファイB級S3	池田　卓也
'07	スーパークラス	永倉　信明
	モディファイA級S1	佐野　敏之
	モディファイA級S2	佐々木雅規
	モディファイA級S3	久保田　雄
	モディファイB級S1	上野　仁
	モディファイB級S2	村角　謙二
	モディファイB級S3	石毛　航
'08	スーパークラス	松田　智典
	モディファイA級S1	郷　和幸
	モディファイA級S2	正野　健二
	モディファイA級S3	計良　亮太
	モディファイB級S1	佐藤　義暢
	モディファイB級S2	高村　哲太
	モディファイB級S3	佐藤　義暢
'09	スーパークラス	中澤　裕伺
	モディファイA級S1	上野　仁
	モディファイA級S2	高村　啓太
	モディファイA級S3	上野　仁
	モディファイB級S1	栗田　晋平
	モディファイB級S2	山田　大樹
	モディファイB級S3	山田　大樹
'10	スーパークラス	松田　智典
	モディファイA級S1	熊谷　寛樹
	モディファイA級S2	村上　雅紀
	モディファイA級S3	熊谷　寛樹
	モディファイB級S1	國分将太郎
	モディファイB級S2	國分将太郎
	モディファイB級S3	新屋　典孝

DRAG RACE
●ドラッグレース部門（'93年〜'08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
'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
'05	プロストックバイク	阿部　巌
'06	プロストックバイク	阿部　巌
'07	プロストックバイク	中村　圭志
'08	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	クラス	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

ENDURO
●エンデューロ部門（全日本クラス）（'05年〜）

年	氏　名
'05	鈴木　健二
'06	藤原　広喜
'07	鈴木　健二
'08	石井　正美
'09	池田　智泰
'10	小池田　猛

SUPERMOTARD
●MOTO1オールスターズ部門（'05年〜）

年	クラス	氏　名
'05	moto1	佐合　潔
	moto2	三苫　進
'06	moto1アンリミテッド	佐合　潔
	moto1	松本　康
	moto2	佐合　潔
'07	moto1アンリミテッド	小林　好美
	moto1	大楽　竜也
	moto2	佐々木貴志
'08	moto1アンリミテッド	小林　好美
	moto1	星野　優位
	moto2	佐々木貴志
'09	moto1 OPEN	渋井　健
	moto1	佐合　潔
	moto2	高山　直人
'10	moto1 PRO	松本　康
	moto1 OPEN	坂牧　隆夫
	moto2	山下　政弘

2011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	JSB	J-GP2	ST600	J-GP3	GP MONO	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筑波 会場：筑波サーキット ☎0296−44−3146	㈶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 ☎03−3555−6051	○	○	○	○	△	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 会場：鈴鹿サーキット ☎059−378−1111	㈱モビリティランド 鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510−0295 ☎059−378−3405	○					3月8日(火) 〜 3月17日(木)
5月21日(土) 〜 5月22日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権 シリーズ第3戦 SUGO2＆4 会場：スポーツランドSUGO ☎0224−83−3111	SUGOスポーツクラブRR係 〒989− 1394 宮城県柴田郡村田菅生6−1 ☎0224−83−3111	○	○				4月12日(火) 〜 4月21日(木)
6月4日(土) 〜 6月5日(日)	MFJ全日本ロードレース選手権 シリーズ第4戦 オートポリス2＆4 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 〒877−0312 大分県日田市上津江町上野田1112−8 ☎0973−55−1111			○ 2レース			4月26日(火) 〜 5月6日(金)
7月2日(土) 〜 7月3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もてぎ 会場：ツインリンクもてぎ ☎0285−64−0001	㈱モビリティランド 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桧山120−1 ☎0285−64−0200	○	○	○	○	△	5月24日(火) 〜 6月2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6戦 スーパーバイクレースinSUGO UAM Asia CUP（アジア国別対抗）併催 会場：スポーツランドSUGO ☎0224−83−3111	SUGOスポーツクラブRR係 〒989−1394 宮城県柴田郡村田菅生6−1 ☎0224−83−3111	○	○	○	○	△	7月19日(火) 〜 7月28日(木)
9月10日(土) 〜 9月11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九州 FIMアジアロードGP併催 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 〒877−0312 大分県日田市上津江町上野田1112−8 ☎0973−55−1111	○	○		○	△	8月2日(火) 〜 8月11日(木)
10月1日(土) 〜 10月2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レース事務局 〒701−2612 岡山県美作市滝宮1210 ☎0868−74−3311	○		○	○	○	8月23日(火) 〜 9月1日(木)
10月29日(土) 〜 10月30日	MFJ全日本ロードレース選手権 シリーズ最終戦 第43回MFJグランプリスーパーバイクレースin鈴鹿 会場：鈴鹿サーキット ☎059−378−1111	㈱モビリティランド 鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510−0295 ☎059−378−3405	○ 2レース	○	○	○	△	9月20日(火) 〜 9月29日(木)

○＝開催クラス
△＝土曜日決勝（予定）

2011年ロードレース主要競技会カレンダー

開催月日	大会名／会場	出場申込先
4月22日(金) 〜 4月24日(日)	FIM MotoGP世界選手権シリーズ 日本グランプリもてぎ 会場：ツインリンクもてぎ　☎0285−64−0001	㈱モビリティランド　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桧山120−1 ☎0285−64−0200
7月28日(木) 〜 7月31日(日)	FIM世界耐久選手権シリーズ“コカ・コーラゼロ” 鈴鹿8時間耐久ロードレース第34回大会 会場：鈴鹿サーキット　☎059−378−1111	㈱モビリティランド　鈴鹿サーキットSMSC事務局 〒510−0295 ☎059−378−3405

2011年MFJ主要スポーツカレンダー

2011年MFJ全日本モトクロ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全日本モトクロス選手権シリーズ第1戦 九州大会 会場：HSR九州（熊本県）	MFJ九州 〒812−0004 福岡県福岡市博多区榎田２−２−19 榎田ビル２号室 ☎092−473−2616	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 関東大会 会場：オフロードヴィレッジ（埼玉県）	MFJ関東 〒112−0012 東京都文京区大塚5−7−12 NKビル新大塚６F　関東二輪車協会内 ☎03−6902−8191	3月8日(火) 〜 3月17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3戦 中国大会 会場：世羅グリーンパーク弘楽園（広島県）	MFJ中国 〒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	4月5日(火) 〜 4月14日(木)
5月28日(土) 〜 5月29日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第4戦 SUGO大会 会場：スポーツランドSUGO（宮城県）	SUGOスポーツクラブMX係 〒989−1394 宮城県柴田郡村田町菅生6−1 ☎0224−83−3111	4月19日(火) 〜 4月28日(木)
6月11日(土) 〜 6月12日(日)	MFJ全日本モトクロス選手権シリーズ第5戦 近畿大会 会場：名阪スポーツランド（奈良県）	名阪スポーツランド 〒633−0204 奈良県宇陀市榛原区福地133−1−105 ☎0745−82−8484	5月2日(火) 〜 5月12日(木)
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 会場：わっさむサーキット（北海道旭川）	MFJ北海道 〒001−0925 北海道札幌市北区新川五条20丁目1−20 軽自動車協会ビル２F ☎011−768−4112	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 会場：藤沢スポーツランド（岩手県）	MFJ東北 〒983−0034 宮城県仙台市宮城野区扇町3−3−10 ☎022−284−9484	6月7日(火) 〜 6月16日(木)
9月10日(土) 〜 9月11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 会場：名阪スポーツランド（奈良県）	MFJ近畿 〒550−0012 大阪府大阪市西区立売堀1−7−14 ☎06−6534−6422	8月2日(火) 〜 8月11日(木)
10月8日(土) 〜 10月9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 会場：世羅グリーンパーク弘楽園（広島県）	MFJ中国 〒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	8月30日(火) 〜 9月8日(木)
10月22日(土) 〜 10月23日(日)	第49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 会場：スポーツランドSUGO（宮城県）	SUGOスポーツクラブMX係 〒989−1394 宮城県柴田郡村田町菅生6−1 ☎0224−83−3111	9月13日(火) 〜 9月22日(木)

2011年モトクロス主要競技会 カレンダー

開催月日	大会名／会場	出場申込先
8月7日(日)	MFJモトクロス全国大会 会場：スポーツランドSUGO（宮城県）	SUGOスポーツクラブMX係 〒989−1394 宮城県柴田郡村田町菅生6−1 ☎0224−83−3111

開催月日	大会名／開催場所
9月24日(土) 〜 9月25日(日)	モトクロス・オブ・ネーションズ 開催国：フランス

2011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／会場	出場申込先	出場申込期間
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 会場：真壁トライアルランド（茨城県） ※第１戦関東大会のみスポーツ傷害基金適用	MFJ関東 〒112−0012 東京都文京区大塚5−7−12 NKビル新大塚６F　関東二輪車協会内 ☎03−6902−8191	2月1日(火) 〜 2月10日(木)
4月17日(日)	MFJ全日本トライアル選手権シリーズ第2戦 近畿大会 会場：猪名川サーキット（兵庫県）	MFJ近畿 〒550−0012 大阪府大阪市西区立売堀1−7−14 ☎06−6534−6422	3月8日(火) 〜 3月17日(木)
5月15日(日)	MFJ全日本トライアル選手権シリーズ第3戦 九州大会 会場：小田浦和田山タナカ森林農場（熊本県）	MFJ九州 〒812−0004 福岡県福岡市博多区榎田２−２−19 榎田ビル２号室 ☎092−473−2616	4月5日(火) 〜 4月14日(木)
8月7日(日)	MFJ全日本トライアル選手権シリーズ第4戦 北海道大会 会場：わっさむサーキット（北海道旭川）	MFJ北海道 〒001−0925 北海道札幌市北区新川五条20丁目1−20 軽自動車協会ビル2F ☎011−768−4112	6月28日(火) 〜 7月7日(木)
9月4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 会場：HIROスポーツパーク（鳥取県）	MFJ中国 〒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	7月26日(火) 〜 8月4日(木)
10月16日(日)	MFJ全日本トライアル選手権シリーズ第6戦 中部大会 会場：キョウセイドライバーランド（愛知県）	MFJ中部 〒466−0812 愛知県名古屋市昭和区八事富士見1603 ☎052−833−9676	9月6日(火) 〜 9月15日(木)
10月30日(日)	MFJ全日本トライアル選手権シリーズ第7戦 東北大会 会場：スポーツランドSUGO（宮城県）	MFJ東北 〒983−0034 宮城県仙台市宮城野区扇町3−3−10 ☎022−284−9484	9月20日(火) 〜 9月29日(木)

2011年トライアル主要競技会カレンダー

開催月日	大会名／会場	出場申込先
6月4日(土) 〜 6月5日(日)	FIMトライアル世界選手権シリーズ 日本グランプリ 会場：ツインリンクもてぎ（栃木県）	㈶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３−11−６築地スクエアビル10F ☎03−5565−0900
11月13日(日)	第23回 MFJトライアルグランドチャンピオン大会 会場：フィールド幸楽（山梨県）	未定 ※MFJ中国、四国、九州合同での開催を予定

開催月日	大会名／開催場所
9月17日(土) 〜 9月18日(日)	トライアル・デ・ナシオン 開催国：イタリア

2011年MFJ主要スポーツカレンダー

2011年MFJ全日本エンデューロ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
3月19日(土) 〜 3月20日(日)	全日本エンデューロ選手権シリーズ第１戦 SUGO 2DAYSエンデューロ 会場：スポーツランドSUGO（宮城県） ※ラウンド①②	JECプロモーション 〒329−2505 栃木県矢板市足立453−1 ☎0287−47−5129　FAX 0287−43−7066 ※シリーズランキングは全⑨ラウンド中⑥ラウンドの有効ポイントで争われます。 ※第１戦、第４戦、第６戦は２日間（土・日）制大会です。第３戦の開催は土曜日です。	大会特別規則をご覧下さい
5月1日(日)	全日本エンデューロ選手権シリーズ第２戦 山都エンデューロ 会場：熊本県御所オートランド ※ラウンド③		
6月11日(土)	全日本エンデューロ選手権シリーズ第３戦 爺ヶ岳エンデューロ 会場：長野県爺ヶ岳スキー場 ※ラウンド④		
7月16日(土) 〜 7月17日(日)	全日本エンデューロ選手権シリーズ第４戦 夕張 2DAYSエンデューロ 会場：北海道夕張市 ※ラウンド⑤⑥		
9月4(日)	全日本エンデューロ選手権シリーズ第５戦 会津エンデューロ 会場：福島県チーズナッツパーク ※ラウンド⑦		
10月1日(土) 〜 10月2日(日)	全日本エンデューロ選手権シリーズ第６戦 日高 2DAYSエンデューロ 会場：北海道日高町 ※ラウンド⑧⑨		

開催月日	大　会　名／開　催　場　所
8月8日(月) 〜 8月13日(土)	ISDE 開催国：フィンランド

2011年MOTO1 ALL STARSカレンダー

開催月日	会　場	主　催　者	出場申込期間
4月10日(日)	MOTO1オールスターズ第１戦 美浜サーキット（愛知） ☎0569−87−3003	レアルエキップ 〒431−3107 静岡県浜松市東区笠井町1538−1 ☎053−431−5007　FAX 053−431−5010	3月1日(火) 〜 3月10日(木)
5月8日(日)	MOTO1オールスターズ第２戦 琵琶湖スポーツランド（滋賀） ☎077−598−2888	琵琶湖スポーツランド 〒520−0363 滋賀県大津市伊香立下竜華町673−1 ☎077−598−2888　FAX077−598−2783	3月29日(火) 〜 4月7日(木)
6月5日(日)	MOTO1オールスターズ第３戦 伊那サーキット（長野） ☎0265−73−7070	G・STAFF 〒166−0015 東京都杉並区成田東3−13−12 ☎03−3313−7676　FAX 03−5913−7282	4月26日(火) 〜 5月6日(金)
6月26日(日)	MOTO1オールスターズ第４戦 エビスサーキット（福島） ☎0243−24−2972	エビスサーキット 〒964−0088 福島県二本松市沢松倉1番地 ☎0243−24−2972　FAX 0243−24−2936	5月17日(火) 〜 5月26日(木)
7月31日(日)	MOTO1オールスターズ第５戦 TSタカタサーキット（広島） ☎0826−59−0055	うず潮レーシング福山 〒721−0966 広島県福山市手城町1−1−5 ☎084−924−2935　FAX084−931−4096	6月21日(火) 〜 6月30日(木)
9月4日(日)	MOTO1オールスターズ第６戦 スポーツランドSUGO（宮城） ☎0224−83−3111	スポーツランドSUGOエントリー係 〒989−1394 宮城県柴田郡村田町菅生6−1 ☎0224−83−3111　FAX 0224−83−3790	7月26日(火) 〜 8月4日(木)
9月25日(日)	MOTO1オールスターズ第７戦 HSR九州（熊本） ☎096−293−1370	HSR九州 〒869−1231 熊本県菊池郡大津町平川1500 ☎096−293−1370　FAX 096−293−1371	8月16日(火) 〜 8月25日(木)
10月29日(土) 〜 10月30日(日)	MOTO1オールスターズ第８戦 ツインリンクもてぎ（栃木） ☎0285−64−0200	G・STAFF 〒166−0015 東京都杉並区成田東3−13−12 ☎03−3313−7676　FAX 03−5913−7282	9月20日(火) 〜 9月29日(木)

2011年MOTO1エリア選手権シリーズ

地　域		日　時	会　場	主催者（エントリー先）
関東・東北 SUGO エビス もてぎ 伊那	①	5/15	伊那サーキット	G・STAFF
	②	6/26	エビスサーキット	エビスサーキット
	③	7/17	ツインリンクもてぎ	G・STAFF
	④	9/4	スポーツランドSUGO	スポーツランドSUGO
	⑤	9/25	伊那サーキット	G・STAFF
	⑥	10/30	ツインリンクもてぎ	G・STAFF
近畿・中部 美浜 琵琶湖 猪名川 名阪	①	4/10	美浜サーキット	レアル・エキップ
	②	5/29	琵琶湖スポーツランド	琵琶湖スポーツランド
	③	7/10	名阪スポーツランド	名阪スポーツランド
	④	8/7	名阪スポーツランド	名阪スポーツランド
	⑤	9/25	猪名川サーキット	猪名川サーキット
中国・四国 阿賀 タカタ 岡山国際	①	4/17	岡山国際サーキット	岡山国際サーキット
	②	5/1	タカタサーキット	うず潮レーシング福山
	③	6/19	タカタサーキット	うず潮レーシング福山
	④	7/24	タカタサーキット	うず潮レーシング福山
	⑤	8/28	阿賀サーキット	うず潮レーシング福山
	⑥	10/16	タカタサーキット	うず潮レーシング福山
九州 HSR	①	4/10	HSR九州　ドリームコース	HSR九州
	②	6/19	HSR九州　ドリームコース	HSR九州
	③	9/25	HSR九州　ロードコース	HSR九州
沖縄	①	3/6	沖縄サーキット伊計島	沖縄レーシング
	②	5/29		沖縄レーシング
	③	7/31		沖縄レーシング
	④	9/4		沖縄レーシング
	⑤	10/30		沖縄レーシング

エリア		エントリー先
近畿	猪名川サーキット	〒666−0214 兵庫県川辺郡猪名川清水字前谷72−1 ☎0727−69−0193　FAX 0727−69−0285
	名阪スポーツランド	〒570−0045 大阪府守口市南寺方中通3−7−8名阪スポーツランド大阪事務所 ☎06−6998−9722　FAX 06−6992−0121
中国	岡山国際サーキット	〒701−2612 岡山県美作市滝宮1210 ☎0868−74−3311　FAX 0868−74−2600
沖縄	沖縄レーシング	〒904−2142　沖縄県沖縄市字登川2627 ☎/FAX 098−989−6987