



MOTORCYCLES SPORTS RULES

MFJ国内競技規則

2025

SUPERMOTO

協賛一覧



付則25 スーパーモト競技規則

序文

MFJ スーパーモト公認競技会は、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、一般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ト競技会に適用される。

2 スーパーモト

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750mm×600mm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	競技中断。すべてのライダーは低速で最大限の慎重さと注意をもってピットレーンに戻る。
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）	速度を大幅に減速、停止準備、追い越し禁止、大幅に減速してジャンプを通過 ※黄旗振動～転倒事故区間を過ぎるまでの区間を適用範囲とする
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）	レースまたはプラクティスセッション（公式予選等）の終了を示す。
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手前でトップライダー直前に他のライダーが走行している場合、トップライダーはレース終了を伝え、トップライダー直前を走るライダーはもう1周することを伝える。コントロールライン付近で青旗とチェッカー旗が同時に振動提示される。
ジャンプスタートボード 「JUMP START +15 SECONDS」の文字の下に車両ナンバーを付したボード	当該ライダーはジャンプスタートのため競技結果に15秒加算される。
青旗（振動）	後方よりペースの速い車両が接近し、追い越される状態にある。

4 出場車両

車両（MFJ公認車両含む）は、第3章 競技会 **17** 出場車両の条件を満たし、安全上完全に整備されており、メインフレームには車両認識番号、クランクケースにはエンジン認識番号が刻印または刻印されたプレートの貼付等による表示がされていなければならない。認識番号の刻印がない、または新しいメインフレームおよびクランクケースを使用する場合は刻印されたプレートを新たに貼付すること。

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への出場が認められない。

5 MFJ公認車両

●全日本選手権

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スーパーモト）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、MFJスーパーモト委員会の承認により例外車両が認められる場合もある。

●S1チャレンジ（地方選手権）

MFJ公認車両の有無を問わない。ただし、付則26 スーパーモト技術規則に合致していること。

6 ライダーの装備

●ヘルメットおよび装備は、レース期間を通じて車検で合検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。

●ヘルメットおよび装備品には、ウェアラブルカメラ等の装着が禁止される。

6-1 ヘルメット

6-1-1 ヘルメットはMFJがモトクロス用もしくはロードレース用として公認したものでなければならない。

6-1-2 MFJ公認ヘルメットには、MFJ公認マークが貼付される。

※MFJ公認マーク〈2022規格〉



推奨 ヘルメットは、使用頻度や保存状態で経年変化に差があるが、使用開始後10年を経過した製品は使用しないことを推奨する。

予告事項：旧規格「使用期限 2026年12月31日」のヘルメットは2027年から使用できなくなります。

※公認マーク規格および使用期限については、巻末ページを確認ください。

6-1-3 競技会の車両検査時にヘルメットの検査が行なわれ、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。

●使用が認められない例

- 1) 帽体本体の樹脂部分に至る損傷（ひび割れ）がある場合。
- 2) 帽体本体の樹脂部分を削るようなスライド痕がある場合。
- 3) 帽体内部の発泡スチロールの緩衝材に損傷（ひび割れ・窪み）がある場合。
- 4) 顎紐取り付け部、Dリング取り付け部、紐自体の劣化等ヘルメットの固定に支障がある場合。
- 5) シールド固定部の損傷、シールド自体にひび割れがある場合。

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

6-3-1-1 レーシングスーツはMFJがロードレース用もしくはスーパーモト用として公認したものでなければならない。

6-3-1-2 MFJが公認したレーシングスーツには、MFJ公認マークが貼付されている。

※MFJレーシングスーツ公認マーク〈2022規格〉



予告事項：旧規格「使用期限 2026年12月31日」のレーシングスーツは2027年から使用できなくなります。

※公認マーク規格および使用期限については、巻末ページを確認ください。

6-3-1-3 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。

6-3-1-4 競技会の車両検査時にレーシングスーツの検査が行なわれ、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。

●使用を認められない例

1) レーシングスーツの表面が摩耗により穴が内部まで貫通している。また明らかに厚みを失い貫通が懸念される場合。

2) レーシングスーツ表面が裂けて内部まで貫通している。

ここで言う「レーシングスーツ表面」にはベース皮革に上乘せたデザイン上の皮革部分は除く。

3) 縫製部分がほつれて、内部まで貫通している。

4) ファスナーが機能していない。

5) プロテクター（背部、肩、肘、膝）が破損している。

6-3-1-5 レーシングスーツには肩、肘、腰、膝部にプロテクター（パッド）等の緩衝材が取り付けられていなければならない。競技会使用時には公認時のプロテクター（パッド）類が装備されていること。

6-3-2 ブーツ

6-3-2-1 皮革もしくは皮革と同等の素材または硬質の樹脂等で形成されたものでなければならない。

6-3-2-2 最低70mmにわたりレーシングスーツの膝下と重なり合う長さがなければならない。

6-3-2-3 脱落を防止するためのクロージャーステム（ファスナー、バックル等）を備えていなければならない（伸縮性素材単体での脱落防止は不可）。

6-3-3 グローブ

6-3-3-1 皮革もしくは皮革と同等の素材のものでなければならない。

6-3-3-2 最低50mmにわたりレーシングスーツの袖口と重なり合う長さがなければならない。

6-3-3-3 手にしっかりと留めることができない（伸縮性素材単体は不可）。

6-3-3-4 グローブの外側に適切なこぶし（指関節部）プロテクションが施されていない（指関節部）。

6-3-4 プロテクター

6-3-4-1 胸部を保護するプロテクション（チェストガード）と脊椎プロテクション（バックプロテクター）の装備が強く推奨される。チェストガードはレーシングスーツと一体式または別体式どちらのタイプを使用しても良い。

チェストガードは、モーターサイクル用で衝撃緩衝効果のある素材であることが望ましい。

6-3-5 ライディングウェア

レーシングスーツの上に皮革製以外のウェアを着用することは認められるが、体にフィットしており、容易にマシン等に巻き込まれる可能性のないものでなければならない。

(ライディングウェアの形状についての使用可否は、各競技会での車検にて最終判断を行なう)

6-4 マウスガード (マウスピース)

口の怪我防止のため、カスタムメイドのマウスガードの装着が奨励される。

マウスガードの色は、口の中の出血が見分けやすいように赤色以外の明るい色が望ましい。

常時噛み合わせをしていないと固定されないタイプのものは、誤飲防止のため使用を禁止する。

7

参加資格・クラス名称・車両区分

7-1 参加資格

ライダーは、第3章 競技会 **13** 競技参加者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
全日本スーパーモト選手権	スーパーモトA級	S1 PRO
		S1 OPEN・S2
S1 チャレンジ (地方選手権)	スーパーモトB級 スーパーモトA級 (ポイント対象外)	S1 OPEN・S2・S3

7-1-1 全日本スーパーモト選手権 S1 PROクラス参加資格 (登録) について

全日本スーパーモト選手権 S1 PROクラスはスーパーモト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、当該年度の全日本の他クラスに出場することはできない。

7-1-1-1 S1 PROクラス登録資格の優先順位

前年度のランキングをもとに登録の優先順位を定め、最大27名の登録制とする。定員27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前年度全日本スーパーモト S1 PROクラス：ランキング上位15名 (残留)

②前年度全日本スーパーモト S1 OPENクラス：ランキング1位～3位 (自動昇格)

③前年度全日本スーパーモト S2クラス：ランキング1位～3位 (選択制)

④前年度全日本スーパーモト S1PROクラス：ランキング16位以下の選手 (選択制)

※最大登録人数を超えた場合はランキング上位の選手を優先とする。

⑤MFJスーパーモト委員会推薦者

7-1-1-2 S1 PROクラスワイルドカード

大会ごとにエントリー時点で当該大会の最大グリッド数を上限として、ワイルドカードが認められる。ただし、当該年度全日本スーパーモト選手権において他のクラスに出場した選手がエントリーすることはできない。

エントリーした選手の最終的な出場可否は、大会主催者により決定される。

7-2 クラス名称・車両区分

競技クラス	車両区分名称		排 気 量	
			4ストローク	2ストローク
S1 OPEN	アンリミテッド	市販車状態で460cc以上の車両	460cc以上	
	S1		290cc～450cc	175cc～250cc
S1 PRO (M-1)	S1		290cc～450cc	175cc～250cc
S2 (M-2)	S2		175cc～250cc	100cc～125cc
S3 (M-3)	S3	一般市販車	231cc～250cc	
		レーサー (MX・ED)	85cc～150cc	51cc～85cc
S4	S4	一般市販車 (国産・外国車)	51cc～125cc	
S4 ストック	S4 ストック		50cc以下	50cc以下

- ・ S1 PRO クラスの参加車両は、「S1車両」に限定される。
- ・ S1 OPEN クラスは「アンリミテッドおよびS1車両」が参加できる。
- ・ **排気量の改造による競技クラス変更は認められない。**
- ・ 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見なされる。
- ・ M-1・2・3およびS4・S4ストック・MEとは、承認競技会のクラス区分をいう。

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 区 分	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・ウェットなど
S1		
S2		
S3	14インチ以上19インチ以内	一般市販タイヤ（溝付き）・ウェット
S4・S4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 S1 PRO・S1 OPEN・S2クラスの使用タイヤについては、追加のトレッドグループ、カット等がフロントおよびリアタイヤに認められる。
- 8-4 S3およびM3、S4およびS4ストック・MEクラスは、一般市販タイヤ（溝付き）とする。レーシングタイヤ（スリック）の使用は禁止される。ただし、ウェットタイヤの使用は認められる。

9

出場申込み

- 9-1 出場申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 締切日以降の申込みおよび電話・FAX等の申込みは一切受けない。
- 9-3 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4名以内とする。
- 9-3-1 出場申込み後にピットクルーの追加は一切できない。ただし大会当日の受付時に、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。
- ピットクルーの変更手数料は1名につき **1,100円（税込）** とする。
- 9-3-2 複数のライダーにピットクルーを重複登録することは認められるが、パスの支給はピットクルー1名に対し1枚のみとする。
- 9-3-3 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）。
- 9-3-4 ピットクルーパスおよびピットクルーライセンスの装着義務
- ピット作業を行うクルーは、各自が用意するパスケースにピットクルーパスを収納し、判別しやすい箇所に装着しなければならない。主催者が装着方法を指定する場合は、それに従わなければならない。

10 参加受理

- 10-1 必要事項を記入した出場申込書およ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）出場料が返却される。
- 10-3 いったん受理された出場料は、上記10-2および第3章 競技会 **30** 競技会の延期および中止等の場合を除き、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

公式通知およびタイムスケジュールの詳細は、申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 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および色で記入しなければならない。
- 13-2 ゼッケンナンバーの状態は、車両検査時に車検員によって確認され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。
ゼッケンの修正を要求された場合、速やかに修正を行い、再度車両検査を受けなければならない。
- 13-3 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。

14 出場受付

- 14-1 出場受付の時間および場所は、公式通知によって示される。
- 14-2 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。
- 14-3 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 車両検査

- 15-1 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なわれる。
- 15-2 車両検査のための車両は、ライダー本人また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、販売証明書の添付または交換前の刻印のあるフレームまたはクランクケースを車両検査場に提示すること。認識番号のない車両およびエンジンについては、各競技施設で車両およびエンジン認識マーク（打刻またはペイント）を付加する事も認められ、以降の競技会の車両仕様書の認識番号として使用できる。
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なわない。
- 15-3 車両検査に持ち込み可能台数は各クラスライダー1名につき1台とする。
- 15-4 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。

- 15-5 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。

16 ライダーの変更

ライダーの変更は認められない。

17 車両の変更

- 17-1 登録された車両の変更は原則として認められない。
- 17-2 変更する必要がある場合は、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（車両ごと、フレームまたはエンジン単体含む）の変更が認められる。
- 17-3 フレームおよびクランクケース（エンジンアッセンブリー含む）の変更は、車両の変更と見なされ、車両変更手続きをしなければならない。
- 17-4 識別のないフレームおよびクランクケース（エンジン）に変更する場合は、販売証明書の添付または交換前の刻印のあるフレームまたはクランクケースを車両検査場に提示すること。認識番号のない車両およびエンジンについては、各競技施設で車両およびエンジン認識マーク（打刻またはペイント）を付加することも認められ、以降の競技会の車両仕様書の認識番号として使用できる。いずれかの提示ができない場合は、原則として競技会への出場は認めない。
- 17-5 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。
- 17-6 車検終了後の変更は、予選暫定結果（レース形式の予選がある場合はそれを含む）発表後20分以内までとし、それ以降の変更は認められない。なお、予選終了後に車両変更申請（車両ごと、フレームまたはエンジン単体を含む）を行なった場合は決勝レースはピットスタートとする。
- 17-7 車検終了後の車両変更
車両変更を希望する選手は、大会事務局にて車両変更申請を行い、申請が受理された場合は、必ず車両検査を受け最終的な出場許可を得なければならない。車両変更手数料は**5,500円（税込）**とする。
- 17-8 車両変更は同部門、同クラス間の変更のみ許可される。

18 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、車両の変更と見なされる。

19 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。

20 レースフォーマット

各クラスの公式練習・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。

- 20-1 公式練習への参加は自由とする。
- 20-2 全日本スーパーモト選手権のレースフォーマット

全日本スーパーモト選手権（S1 PRO・S1 OPEN・S2）のレースフォーマットは、タイム計測方式の計時予選と決勝2レース制で行なわれる。予選時間および決勝周回数は、主催者によって定められ、公式通知で発表される（決勝の2レースは、各レースのレース時間（周回数）が異なる場合もある）。

20-3 決勝2レースのスターティンググリッド

決勝2レースの場合

- ・レース1のスターティンググリッドは予選結果順とする。
- ・レース2のスターティンググリッドは決勝レース1の結果順とする。

21 公式予選

21-1 全日本スーパーモト選手権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、以下のとおりとする。

21-1-1 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。

21-1-2 第3戦以降、エントリー締切り時点の当該年度ランキング順とする。

21-1-3 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な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。

21-2 公式予選

21-2-1 公式予選は、原則として各クラス別に行なわれる。

21-2-2 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。

21-3 公式予選の内容

21-3-1 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。

21-3-2 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。

21-4 タイム計測方式

21-4-1 公式予選では、ラップタイムが測定される。

21-4-2 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。

21-4-3 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。

21-4-4 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。

21-4-5 複数組で行なわれる予選の順位決定方法

21-4-6 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。

21-4-7 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。

21-4-8 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。

21-4-9 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。

21-4-10 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。

21-5 レース方式

21-5-1 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、公式通知等に表示される。

- 21-5-2 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。
- 21-6 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「**ウエイティング申請書**」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。
- 21-6-1 **ウエイティングの資格を有する者は「ウエイティング申請書」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。**
- 21-6-2 予選結果発表後主催者が規定する時間内に「**ウエイティング申請書**」を提出する。
- 21-6-3 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。

22 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。

23 スタート方法

- 23-1 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。
スタート位置が未舗装路の場合は、モトクロス式の横一線のスタート方式を採用する場合もある。
- 23-2 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、公式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。
- 23-2-1 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。
- 23-2-2 主催者の定める方法にてグリッドポジションにつく。
スターティンググリッドには、当該クラス出場ライダーに登録されているピットクルーとそのライダーのためにパラソルを持って立つ者1名、プレス、および必要なオフィシャルの立ち入りが許可される。
- 23-2-3 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
- 23-2-4 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、グリッド上のマシンのタイヤウォーマーは速やかに取り外さなくてはならない。
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行き、そこで調整を行なうことができる。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。
- 23-2-5 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）。
- 23-2-6 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。

23-2-7 ウォームアップラップ開始

23-2-7-1 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。

23-2-7-2 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。

23-2-7-3 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。

23-2-7-4 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。

23-2-7-5 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。

23-2-7-6 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、ピットインし、ピットスタートとなる。

ピットインしなかった場合は、審査委員会の同意を得た上で、競技監督の判断により競技結果に15秒加算のペナルティーが科される。このペナルティー判定に対する抗議は一切認められない。

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。

23-2-7-7 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。

23-2-7-8 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、**腕を上げ可能な限り後続車両にアピールしトラブルが発生していることを知らせなければならない**。また、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。

23-2-7-9 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。

23-2-7-10 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。

23-3 スタート

23-3-1 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。

23-3-2 レッドライトが消灯された後で、**エンジンがストールした場合、トラブルに見舞われたライダーは、エンジン始動を試みる行為をせず、モーターサイクルにまたがったままの状態、腕を上げ後続車両にアピールしなければならない**。オフィシャルの指示に従ってマシンをピット作業エリアに押して行かなければならない。

23-3-3 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。

23-3-4 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。

23-4 旗によるスタート手順

23-2-7-9の手順までは、同様の手順が用いられる。

23-4-1 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。

23-4-2 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が振られた時点でレースのスタートとなる。

23-5 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助するためにグリッドに立ち入ることが許可さ

れる。

- 23-5-1 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（ない場合もある）、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。
- 23-5-2 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尾グリッドからスタートしなければならない。
- 23-5-3 複数のペナルティー対象者があった場合、最後尾グリッドの並び順は元のグリッド順とする。
- 23-5-4 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。
- 23-5-5 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。

24 スタートにおける反則

- 24-1 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。
- 24-2 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、下記のペナルティーが科せられる。
- 24-2-1 競技結果への15秒の加算。
- 24-2-2 ジャンプスタートの罰則は、当該ライダーにコントロールライン上で3回（3周）ペナルティーボードによって通告される。
- 24-3 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見なされ、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。
- 24-4 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。
- 24-5 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。
- 24-6 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られない。
- 24-7 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。

25 レース中の行為

- 25-1 走行中の遵守事項は、第3章 競技会 **15** 競技参加者の遵守事項の他、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。
- 25-1-1 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。
- 25-1-2 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。
- 25-1-2-1 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

- 25-1-3 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。
- 25-1-4 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。
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（不課税）以上の罰金が科せられる。
- 25-1-5 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。
- 25-1-6 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。
- 25-1-7 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。
- 25-2 ピットイン
ライダーはレースおよ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。レースにおいてはすべ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なわれなければならない。
- 25-2-1 ピットインする車両のライダーは、ピットレーン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なったのち、安全を確認して正規のピットレーン入口から進入し、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。
- 25-2-2 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レーン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。
- 25-2-3 ピットインしてピットエリアに入った車両および当該車両のライダーやピットクルーは、ピットレーンおよ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。
- 25-2-4 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。
- 25-3 ピットアウト
- 25-3-1 ピットレーンにおいてはピットインしてくる車両に優先権がある。
- 25-3-2 ピットレーンからコースに復帰するライダーは、正規のピットレーンからコースインし、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ない。その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。
- 25-3-3 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。
- 25-4 ピット作業
- 25-4-1 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なわれなければならない。給油中は、必ずエンジンを停止しなければならない。
- 25-4-2 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。
- 25-5 ピット作業人員
- 25-5-1 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。
- 25-5-2 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。

26 停車指示

- 26-1 レース続行が危険もしくはその疑いがあると見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。
- 26-2 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。

27 レースの一時停止

- 27-1 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、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。
- 27-2 27-1により発行されたレース結果において、トップのライダーが、本来のレース距離50%未満の走行の場合、残りの周回数で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、トップのライダーの走行周回数が2周以下の場合は、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（小数点以下第2位四捨五入）。トップのライダーの走行周回数が3周以上かつ本来のレース距離50%未満の場合は、正規のポイントの2/3が与えられ（小数点以下第2位四捨五入）、レース完了とする。
- 27-3 27-1により発行されたレース結果において、トップのライダー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見なされ、ポイントはフルに与えられる。

28 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。

- 28-1 競技結果（**トップのライダー**）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。
- 28-1-1 全ライダーがスタートできる。
- 28-1-2 マシンの修理・給油ができる。
- 28-1-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
- 28-1-4 周回数は減算され、赤旗中断されたレースでトップのライダーが走行完了した残り周回数とする。
- 28-1-5 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）。
- 28-1-6 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。
- 28-1-7 **クイック リスタート**
- ・スタートの手順はサイティングラップもしくはマシンを押して、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30秒前ボード」が提示される。
 - ・通告されたサイティングラップ開始時刻にピットレーン出口は約30秒間解放される。
 - ・「ウォームアップラップ開始30秒前ボード」が提示されるまでに、スターティンググリッドにつけない場合は、決勝スタートは、ピットスタートとなる。
 - ・グリッドについた車両のエンジンは停止しない。
 - ・再スタートの場合、ライダー1名につき1名のピットクルー（工具を持たずに）が、ライダーにグリッド位置を教えるために、グリッドに入ることが認められる。
- 28-1-8 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は、最終レースの順位が優先される。**ただし、複数のレースタイムは合算されない。**

29 リタイヤ（棄権）

- 29-1 リタイヤと停止（競技中、コース内での停止）は、第3章 競技会 23 競技 23-5 停止による。
- 29-2 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。
- 29-3 ピット以外の区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。

30 レース終了

- 30-1 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。
- 30-1-1 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。
- 30-1-2 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、すべての合図旗を提示するのではなく、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。
- 30-2 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。
- 30-3 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見なされる。
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見なされる。
- 30-4 トップのライダーにチェッカーフラッグが掲示されたと同時に、ピットロード出口は閉鎖される。

31 優勝者、順位、完走者

- 31-1 優勝者
- 31-1-1 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。
- 31-1-2 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。
- 31-1-3 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。
- 31-2 順位の優先順位
- 31-2-1 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。
- 31-2-2 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。
- 31-2-3 チェッカーは優勝者がフィニッシュラインを通過した後特別規則に示す時間、フィニッシュラインで提示される。
- 31-3 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。

32 賞および得点

- 32-1 賞の詳細については公式通知に示される。
- 32-2 得点は、下記のポイントが与えられる。

全日本選手権／S1 チャレンジのポイント

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
25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- ・ クラス成立台数は2台以上（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。
- 32-3 決勝2レースの場合のポイントは、レースごとに32-2項のポイントが与えられる。
- 32-4 S1 チャレンジのポイントは、当該クラスの総合順位からライセンスB級の者のみを抽出した順位により、32-2項のポイントが与えられる。
- 32-5 S1 チャレンジは、スーパーモトB級のライダーにのみポイントが付与され、ランキングが決定される。
- 32-6 全日本スーパーモト選手権のシリーズランキングは、全クラス、全レースの合計ポイントにて決定される。
- 32-7 全日本選手権指定ゼッケン
前年度全日本選手権スーパーモト選手権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。
- 32-8 決勝2レースにおける決勝中止および打ち切り時の得点について
- 32-8-1 決勝2レースの内、決勝の1レースが中止された場合は、中止された決勝が、走行が2周以下の場合は、ノーポイントとする（予選を行った場合は、予選結果にて正規のポイントの1/2（少数点以下第2位四捨五入）のポイントを与える）。
走行が3周以上かつ**トップのライダー**が本来のレース周回数50%未満を完了しないうちにレースを打ち切った場合は正規のポイントの2/3（少数点以下第2位四捨五入）のポイントを与える。
- 32-8-2 決勝2レースの内、決勝2レースとも中止された場合は、ノーポイントとする。予選を行った場合は、予選結果にて正規のポイントの1/2（少数点以下2桁は四捨五入）のポイントを与える。ただし、この場合のポイントは大会として1回のみ付与される。
この予選結果（決勝1レースと2レースの決勝グリッド）が異なる場合は、全選手が走行する予選を指し、大会特別規則または公式通知にて適用される予選が公示される。

33 総合表彰

- 33-1 総合表彰が行われる場合、総合順位の決定は、以下に記すとおりとする。
- 33-1-1 レース1、レース2の合計獲得ポイントの多い者。
- 33-1-2 上記33-1-1で決定できない場合は、レース2の成績を優先する。

34 レース終了後の車両保管と再検査

- 34-1 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。
- 34-2 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。
- 34-3 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。
- 34-4 車両規定およ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。

35 レースおよび大会の延期・中止等

- 35-1 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。
- 35-2 レースまたは大会が参加申込み後に中止された場合、参加者が支払った出場料は返還されるが、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。

36 抗議

- 36-1 抗議は、第4章 MFJ裁定規則 37 競技会における大会審査委員会への抗議による。
- 36-2 抗議は、暫定結果発表後20分以内に当該ライダーおよびエントラント代表者が行うことができる。
- 36-3 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。
- 36-4 車両の分解検査に立ち会う者は、車検長および抗議を受けた当事者のみとする。

37 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、競技監督なら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。

- 37-1 失格
- 37-1-1 故意に走路を妨害した場合。
- 37-1-2 コースを逆走した場合。
- 37-1-3 示された合図旗に従わなかった場合。
- 37-1-4 ジャンプスタートを2度繰り返した場合。
- 37-2 1周減算、レース結果に30秒加算または失格
- 37-2-1 レース中に他のいかなる援助を受けた場合。
公式練習、公式予選およびレース／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）。
- 37-2-2 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
- 37-3 上記以外は、その軽重により、大会審査委員会が第4章 MFJ裁定規則に基づき罰則を科す。

38 主催者の権限

- 38-1 参加申込の受付に際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 38-2 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。
- 38-3 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。
- 38-4 競技番号（ゼッケン番号）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。
- 38-5 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。
- 38-6 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氏名登録または変更について許可することができる。
- 38-7 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）、および電子メディア（イ

ンターネット等における報道・放送・放映などすべて含む）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。

38-8 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。

39 本規則の解釈

規則および競技に関する疑義は、大会事務局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。

40 本規則の施行

本規則は、2025年1月1日より施行する。

2025「S1 チャレンジ」開催概要

スーパーモト地方選手権は、全日本スーパーモト選手権全戦併催のシリーズ「S1 チャレンジ」として開催します。

「S1 チャレンジ」は、従来のエリア区分をなくし、年間を通じてどの大会に出場してもポイントが蓄積される仕組みを導入します。また、これまでエリア選手権に参戦されていた選手もそのまま出場できるよう、ベースとなる競技内容は踏襲しています。

〈開催概要抜粋〉

●シリーズ名称

MFJスーパーモト“S1 チャレンジ”シリーズ

●開催日程

全日本スーパーモト選手権シリーズ全戦併催

●格式

MFJ地方選手権格式

●出場資格

MFJスーパーモトB級ライセンス／MFJスーパーモトA級ライセンス（ただしシリーズポイント対象外）

●参加車両

スーパーモト技術規則に合致した車両（スーパーモト、モトクロス、エンデューロ車両でMFJ公認有無を問わず）

●クラス／排気量

S1 OPEN、S2、S3

●レースフォーマット

計時予選～決勝レース ※A級・B級混走

●賞典／得点

各大会においては、A級B級混走の結果で順位を決定し表彰を行う。

シリーズポイント（兼昇格ポイント）はB級のライダーのみに付与される。**有効ポイント制は今年より廃止された。**

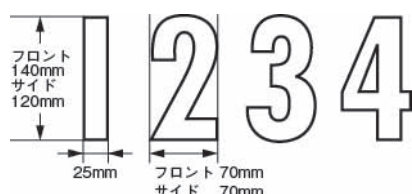
●ライセンス昇格基準

各クラス別に、いずれかの大会でB級1位（25P獲得）の成績を修め、かつ同一クラスで50ポイント以上獲得したライダーに翌年度の申請昇格資格が与えられる。

付則26 スーパーモト技術規則

1 ナンバープレートおよびゼッケン

- 1-1 ナンバープレートの素材は柔軟なもの（例：プラスチック）でなければならない。最低寸法は、縦235mm横285mmとする。
- 1-2 プレートは平面から50mm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。
- 1-3 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良いが、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。
- 1-3-1 メッシュ地のプレートが認められる。
- 1-4 サイドナンバープレート
サイドナンバープレートは、リア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200mm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。
- 1-5 ナンバープレートの色
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（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。
S1 PRO：赤地に白文字
S1 OPEN：黒地に白文字
S2：黄地に黒文字
S3：白地に黒文字
- 1-6 全日本選手権対象クラス（S1 PRO・S1 OPEN・S2）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」などを貼り付けるスペースを設けなければならない。
- 1-7 ゼッケンナンバー
- 1-7-1 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）
フロントナンバーの寸法は
最低高：140mm
最低幅：70mm（1の場合 25mm）
数字の最低の太さ：25mm
数字間のスペース：15mm



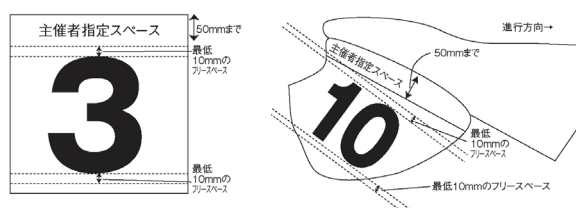
サイドナンバーの寸法は

最低高：120mm

最低幅：70mm（1の場合 25mm）

数字の最低の太さ：25mm

数字間のスペース：15mm



1-7-2

ゼッケンの書体は、下記を参考とし、遠くからでも読みやすい書体でなければならない。

〈参考例〉

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

1-7-3

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。

1-7-4

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。

1-7-5

すべてのナンバープレートの周囲には、最低50mm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。

1-7-6

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。

1-8

フロントナンバープレートおよびサイドナンバープレートは、以下が常に視認できる状態でなければならない。

①バックグラウンドの色（クラス別の色は1-5参照）

※反射しないつや消しであること

②ライダーのゼッケン番号（クラスごとの文字色は1-5参照）

③MFJまたは大会主催者から貼付指示されたロゴマーク（指定があった場合は装着義務づけ）

2 燃料、オイル、冷却水

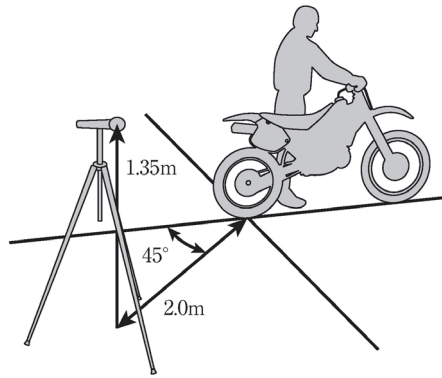
- 2-1 すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない（AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される）。
- 2-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
 - 2-2-1 競技に使用できるガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
 - 2-2-2 ガソリンの銘柄およびその詳細が主催者によって指定された場合は、当該指定ガソリンを使用しなければならない。
 - 2-2-3 競技に使用できるガソリンは、下記のMFJの定める仕様（無鉛ガソリン）に制限される。
 - 2-2-3-1 鉛は含有されていないこと。
 - 2-2-3-2 リサーチオクタン価が101.0（RON）以下、モーターオクタン価が88.0（MON）以下であること。
 - 2-2-3-3 密度は15℃において0.720g/ml～0.783g/mlであること。
3.0%以下のアルコール（燃料製造中に混入されているものに限る）については認められる。
 - 2-2-4 競技に使用できる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については認められる。
メタノールは検出されないこと。
- 2-3 水冷エンジンの冷却水は、水（レース用として一般市販されている冷却水を含む）に限られる。不凍液の成分が含まれる冷却水は使用することができない。

3 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。

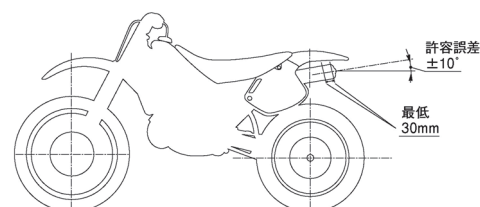
全日本スーパーモト選手権およびS1チャレンジの車両音量測定は、すべての車両に対して「2mMAX方式」にて、測定を実施する。

- 3-1 2mMAX方式
 - 3-1-1 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（L_{WA}）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。
 - 3-1-2 音量計の準備
 - 3-1-2-1 マイクロホンにウィンドスクリーンを取り付ける。
 - 3-1-2-2 A特性（周波数補正回路A）に設定する。
 - 3-1-2-3 時間重み特性（時定数）をFASTに設定する。
 - 3-1-2-4 騒音計の測定レンジの最大値を130dB/Aとする。
 - 3-1-2-5 騒音レベルの最大値L-MAXを表示できるモードに設定。
 - 3-1-3 騒音計および車両のセットアップ
 - 3-1-3-1 マイクロホンは、三脚により水平に固定する
 - 3-1-3-2 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。

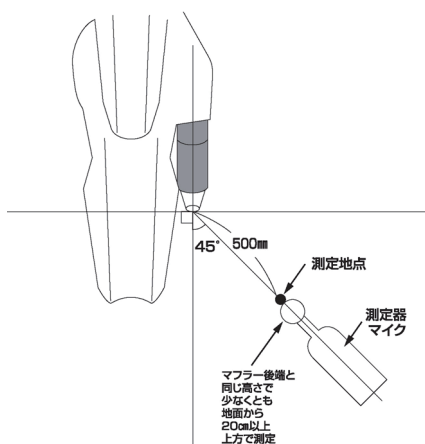


- 3-1-3-3 サイレンサーが1本を超えるエンジンの音量計測は、いずれか一方の**排気出口**の先端で計測される（必要に応じて両方の先端で測定する）。
- 3-1-3-4 やわらかな土の上で計測することが推奨される（例えば、草の上、細かな砂利の上等）。
止むを得ず、アスファルト等固い路面上で測定する場合は、その会場における許容誤差が考慮される。
- 3-1-3-5 計測中の車両の周囲5mの音量は90dB/A以下であること
- 3-1-3-6 車両から10m以内に音を反射する障害物があってはならない。
- 3-1-4 測定方法
- 3-1-4-1 計測は、スタンドを使用せず、原則ニュートラル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アポジションで測定する場合もある。
- 3-1-4-2 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。
- 3-1-4-3 測定員は耳栓を使用すること（ヘッドセットまたは、耳栓）。
- 3-1-4-4 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（第3章 競技会 **31** 損害に対する責任 31-3参照）。
- 3-1-4-5 エンジンの最大回転数を意図的に下げるといふ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。
※音量測定は走行時と同じモードで計測する。
※スイッチ等によりモード切替えが可能な車両は、すべてのモードで計測を行う場合がある。
- 3-1-4-6 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。
- 3-1-4-7 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。
- 3-1-5 判定方法
- 3-1-5-1 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。
- 3-1-5-2 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。
- 3-1-6 音量規制値
- 3-1-6-1 全日本およびS1チャレンジは、全クラス最大114dB/Aとする。
予告事項：2027年から音量規定値は、最大111db/Aに改定される。
適用時期は、2027年から、全日本スーパーモト選手権 S1PRO、S1OPEN、S2クラスに適用される。
2028年から、S1 チャレンジ選手権クラスに適用される。
- 3-1-6-2 測定値の小数点以下切捨ては行わない。

- 3-1-6-3 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。
- 3-1-6-4 音量測定時の外気温による許容誤差は考慮されない。
- 3-2 固定回転方式
- 3-2-1 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。
- 3-2-2 エキゾーストパイプの先端は、最低30mm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 $\pm 10^\circ$)。またはその先端は5mm以上サイレンサー本体より突出してはならない。すべての鋭利な部分は最低半径2mm以上で丸みを帯びさせていなければならない。



- 3-2-3 計測のためのマイクロホンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとするが、少なくとも地面から20cm上方でなくてはならない。もしこれが不可能な場合、計測は45°上方で行なっても良い。



- 3-2-4 ノイズテストの際、ギア・ボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- 3-2-5 ギア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。
- 3-2-6 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。
- 3-2-7 所定のエンジン回転数 (rpm) =
$$\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$
- 3-2-8 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。
- 3-2-9 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

- 3-2-10 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、いずれか一方のエキゾーストパイプの先端で測定される。
- 3-2-11 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、マークを受けたスベアサイレンサーに関しては例外とする。
- 3-2-12 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。
- 3-2-13 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。
- 3-2-14 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。
- 3-2-15 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 3-2-16 レース後の最終検査においては、+2dB/Aの許容誤差が認められる。
- 3-2-17 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）。
- 3-2-18 その他規則についてはFIM規則に準ずる。

4 その他技術仕様

付則17 モトクロス基本仕様に加え、MFJ スーパーモト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。

- 4-1 4ストロークエンジンを使用する車両では、最低0.3L以上の金属製のオイルキャッチタンクが確実な固定方法で取り付けられていなければならない。ただしクロズドブリーザーシステムになっており、オイルブリーザーラインが確実にエアクリーナーボックス（コネクティングチューブ含む）に連結されている場合は、オイルキャッチタンクを取り付けなくて良い。
- 4-2 一つまたは幾つかの漏れ防止の施された最低容量150cc以上のキャッチタンクが、ラジエターオーバーフローパイプおよび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（キャプレーターを使用した車両はキャプレーターオーバーフローシステム含む）。
このキャッチタンク類は各走行のスタート前に空にされていなければならない。
- 4-3 すべてのオイルドレンボルト（オイルキャッチタンクのドレンボルトを含む）、オイルフィルターキャップ、レベルゲージはワイヤーロックをしなければならない。
- 4-4 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。
- 4-5 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
- 4-6 ハンドプロテクター
- 4-6-1 ハンドプロテクターが使用される場合は、付則17 モトクロス基本仕様に対してスーパーモト仕様は以下とする。
- 4-6-1-1 使用される材質は、非粉碎材質の樹脂製もしくはアルミニウム製でなくてはならない。その他の金属製（樹脂ガードの内側に金属製材質の支柱で全面が囲われている形状の物を含む）の物は、使用できない。
- 4-6-1-2 取り付け方法は、片持ちタイプおよびハンドルバー先端（バーエンド）とハンドルバー2か所で固定される両持ちタイプのどちらも使用が認められる。
- 4-7 ハンドルバー

- 4-7-1 付則17.モトクロス基本仕様 **3-6** ハンドルバー **3-6-2**のとおり、ハンドルにはパッドを取り付けなければならない、パッドには、いかなるものも埋め込んでではない。

5 部品の買い取り制度

- 5-1 全日本スーパーモト選手権の各大会にてクラス別上位3位に入賞した車両の下記部品の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。
- ・エンジンアッセンブリー：
450cc：**550,000円（税抜価格500,000円）**
250cc：**495,000円（税抜価格450,000円）**
（ミッション、カムシャフト、スロットルボディーを含み、スプロケットは除く）
 - ・フロントサスペンション 左右セット：**330,000円（税抜価格300,000円）**
 - ・リアサスペンション スプリング含む：**165,000円（税抜価格150,000円）**
- 5-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後20分以内に限り購入申請をすることができる。
- ・売主を除き、購入申請者は当該クラス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なうことができる。
 - ・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。
- 5-3 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。なお、購入申請締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**55,000円（税抜価格50,000円）**（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）
- 5-4 希望者が複数の場合、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。
- 5-5 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）。
- 5-6 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ない、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。
- 5-7 前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）の支払いと車両の受け渡しが行なわれる。
- 5-8 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。
- 5-9 売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行なわれる。
- 5-10 5-6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**55,000円（税抜価格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。
- 5-11 売買契約が無効になった場合は5-3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5-5項以降の規程を適用する。
- 5-12 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できる。
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）。

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。)

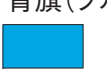
MFI ROAD RACE

フラッグは振動提示される(一部除く)
(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)	青旗(ブルーフラッグ)  後方よりベースの速い車両が接近し、追い越される状態にある。	黄旗(イエローフラッグ)  ・前方コース及びコースサイドに障害物やその他危険な状態であることを示す。 1本振動:コースサイドに危険な状態を予告 2本振動:コース上に走行を妨げる危険性の予告 ・減速、停止準備、追い越し禁止。	黄旗+白地に黒文字のSCボード   セーフティーカー介入によるレースの非競技化(注意・減速・追い越しは禁止) 指示された車両以外セーフティーカーの追い越し禁止。 1列で走行すること。
緑旗(グリーンフラッグ)  ・コース規制の解除ならびに、提示ポストから黄旗の解除を示す。 ・レース以外の走行の1周目に各ポストで表示される。 ・ウォームアップラップのスタート合図。	チェッカーフラッグ  レースまたはプラクティスセッション(公式予選等)の終了。	赤旗(レッドフラッグ)  競技中断 すべてのライダーは最大限の慎重さと注意をもって必ず、その周にピットインしなければならない。	黒旗(ブラックフラッグ)+黒地に白文字のサインボード   当該ライダーに速やかにピットインの指示を示す。
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。(オイルや落下物がある可能性も含む)	青旗+チェッカーフラッグ  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直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周することを示す。	白旗(ホワイトフラッグ)  前方の救急車両等の介入車両に遭遇することを示す。白旗表示位置から介入車両を追い越すまで他のライダーの追い越し禁止。	オレンジボール旗+黒地に白文字のサインボード   サインボードで示された番号の競技車両は、対象者自身、及び他のライダーに危険を及ぼす可能性があり、速やかにコースから離脱し、安全な場所に停止しなければならない。
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。 この雨が路面状況に影響を及ぼしている可能性もある。	ライドスルーボード  当該ライダーは、レース中、ピットレーン通過するよう指示される。途中、停止することは認められない。通過後、当該ライダーはレースに復帰することができる。ライダーはピットレーン速度制限を遵守しなくてはならない。	白黒斜分割旗  静止 前方にスロー走行車両があることを示す。 振動 前方のスロー走行車両と走行ラインが重なる可能性を示す。	

MFI 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: 次のフラッグポストで黄旗振動が提示されている。 振動: 転倒・事故発生場所の直前フラッグポストであることを示す。 速度を大幅に減速、停止準備、追い越し禁止、大幅に減速してジャンプを通過する。 ※[振動提示～転倒・事故発生場所を完全に通過するまで]を制限の適用区間とする
レッドクロス旗(救護旗)  静止:コース上で救護活動が行われていることを示す。(コントロールライン上で表示) 振動:この先で救護活動が行われていることを示す。 最大限の注意を払い救護現場を通過する。 ※すぐに停止できる速度で救護活動場所を通過すること	赤旗(レッドフラッグ)  競技中断 すべてのライダーは低速で最大限の慎重さと注意を持ってスタートゲートに戻る。
チェッカーフラッグ  レースまたはプラクティスセッション(公式予選等)の終了。	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。
青旗(ブルーフラッグ)  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)+黒地に白文字のサインボード   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。

MFI SUPERMOTO

(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)  振動: 速度を大幅に減速、停止準備、追い越し禁止、大幅に減速してジャンプを通過する。 ※振動～転倒事故区間を過ぎるまでの区間を適用範囲とする。
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)  競技中断 すべてのライダーは最大限の慎重さと注意をもって必ず、その周にピットインしなければならない。
青旗+チェッカーフラッグ  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直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周することを示す。	チェッカーフラッグ  レースまたはプラクティスセッション(公式予選等)の終了。
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。	ジャンプスタートボード  サインボードで示された番号の競技車両は、ジャンプスタートにより競技結果に15秒加算される。
青旗(ブルーフラッグ)  後方よりベースの速い車両が接近し、追い越される状態にある。	黒旗(ブラックフラッグ)+黒地に白文字のサインボード   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。

レースナンバー(ナンバープレート色見本)

MFI ROAD RACE

25 JSB1000	34 ST1000	19 ST600
JP250		
12 J-GP3	68 インターナショナル	50 ナショナル

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。

MFI MOTOCROSS

90 IA1(国際A級)	78 IA2(国際A級)	21 国際B級
56 国内A級	34 国内B級	19 レディース
12 ジュニアクロス	31 (承認)キッズ65cc	11 (承認)チャイルドクロス

MFI 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	11 T.NIPPON レディース	31 ジュニア
-------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------	-------------------	--------------------------------	-------------------

寸法: 原則タテ150mm以上×ヨコ175mm以上

MFI ENDURO

全日本クラス

MFI SUPERMOTO

31 インターナショナルAクラス	68 インターナショナルBクラス
25 ナショナルAクラス	49 ナショナルBクラス
W 71 ウィメンズクラス	4 4の頂点を離さない

25 S1 PRO	12 S1 OPEN
41 S2	31 S3

最低寸法: タテ235mm×ヨコ285mm

ゼッケンナンバー書体例

MFI 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。

MFI MOTOCROSS

下記を基準とした書体とする。

0123456789 0123456789 0123456789
0123456789 0123456789 0123456789
0123456789
0123456789

MFI SUPERMOTO

下記を基準とした書体とする。

0123456789 0123456789 0123456789

MFJ公認マークについて

ヘルメット(全種目)・レーシングスーツ(ロードレース／スーパーモト)はMFJが公認したものでなければならない。

※下記のMFJ公認マークが貼付されている製品は、使用期限まで有効です。
期限が過ぎた製品は、競技会では使用できませんのでご注意ください。

【ヘルメット】

【レーシングスーツ】

■ 2022年規格 使用期限 2036年12月31日	 	<ロードレース用> 
◆ 2017年規格 使用期限 2031年12月31日	 	
旧規格 使用期限 2026年12月31日 ※2027年から使用できません。	    	 

<スーパーモト専用>

〈推奨〉 ヘルメットは使用頻度や保存状態で経年劣化に差があるが、使用開始後10年を経過した製品は使用しない事を推奨する。

