



**Motorcycle Federation
of Japan**

2026

MFJ国内競技規則

MOTOCROSS

一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会

協賛一覧



MOBILITY RESORT MOTEGI



MFJ国内競技規則 2026

付則 15 モトクロス競技規則

■ 2026年モトクロス規則 主な変更 追加 削除点

◆変更または追加、削除

【付則 15 モトクロス競技規則】

(2025年) 4-1

レッド クロス旗 (救護旗)	静止（ゴールラインで提示）	コース内のどこかで救護活動が行なわれている。
	振動（救護現場で提示）	救護活動場所を示す。
	黄旗とともにレッドクロス旗を振動させて、後続者に知らせる。レッドクロス旗振動が提示されている場所（救護活動場所）付近では細心の注意を払い、すぐ停止できる速度まで減速して通過すること。救護員が危険と判断される速度で通過した場合は、そのライダーに罰則が与えられる場合がある。	

(2026年) 4-1

救護旗（レッドクロス）	救護活動が実施されている場所の手前で、原則黄旗とともに振動提示される。救護旗および黄旗の振動提示地点から救護活動場所を完全に通過するまで、細心の注意を払い、すぐ停止できる速度まで減速して通過すること。
-------------	--

【補足】 ゴールライン上での静止提示を廃止しました。

(削除)

[承認]	2st125cc	基本仕様のみ	○	○	○	○	○	×	EJ	100ccを超える125ccまで		1	6
------	----------	--------	---	---	---	---	---	---	----	------------------	--	---	---

【補足】 全国で統一開催されている承認クラスではないため削除しました。

(2025年) 18-4 変更手数料は、一部品【エンジン（クランクケース）またはフレームボディ】につき5,500円（税込）とする。

18-5 車両ならびにマーキング部品の変更は、同一部門・同一車両メーカー・同一排気量同士のみ認められる。

(2026年) 18-3 **マーキング部品の変更手数料は、一部品【エンジン（クランクケース）またはフレームボディ】につき5,500円（税込）とする。車両変更（マーキング部品二部品の交換）は11,000円（税込）とする。**

18-4 車両ならびにマーキング部品の変更は、同一部門・同一車両メーカー・同一排気量同士のみ認められる。**ただし車両変更の場合はこの限りではない。**

【補足】 車検前でも変更手数料を頂戴いたしますが、エントリー後の車両変更ができるようになりました。

(2025年) 26-1-1 再スタートする場合のレース時間や周回数は当該大会審査委員会が決定する。

(2026年) 26-1-1 再スタートする場合のレース時間や周回数は当該大会**競技監督**が決定する。

(2025年) 26-1-2 赤旗が提示され、再スタートしない場合、以下のガイドラインに則る（第3章 競技会 30 競技会の延期および中止等 30-5-2-1 (b) 参照）。

(2026年) 26-1-2 (略・追記) **なお、トップ走者の走行時間および周回数については赤旗が提示された時点のものとして判断する。**

(2025年) 26-1-2-2 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1/3～2/3未満だった場合は「レース成立」とし、赤旗の提示される前の周回の順位によって通常の半分のポイントが与えられる。

26-1-2-3 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2/3以上走行した場合は「レース成立」とし、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が与えられる。

(2026年) 26-1-2-2 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1/3～2/3未満だった場合は「レース成立」とし、**28-5の規定に従って決定した順位**によって通常の半分のポイントが与えられる。

26-1-2-3 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2/3以上走行した場合は「レース成立」とし、**28-5の規定に従って決定した順位**によって通常のポイントが与えられる。

(2025年) 26-2-1-2-4 レースを続行していたライダー全員が赤旗を提示されずにフルラップを完了した時点の順位順に、(略)。

(2026年) 26-2-1-2-4 **28-5の規定に従って決定した順位順**に、(略)

(2025年) 27-6 トップのライダーがチェックマークを受けてから、**夫会特別規則**または**公式通知**にて示される規定時間を経過した時点でチェックマークを受けられていないコース上のライダーはそのラップでリタイアしたものとみなされ、コースから退出するように指示される。

(2026年) 27-6 トップのライダーがチェックマークを受けてから、**一定時間**が経過した時点でチェックマークを受けられていないコース上のライダーはそのラップでリタイアしたものとみなされ、コースから退出するように指示を受けた場合には従わなくてはならない。

【付則16 全日本モトクロス選手権大会特別規則】

(2025年) 3-2 競技会の日程は2025全日本モトクロス選手権シリーズカレンダーに示す。

(2026年) 3-2 競技会の日程は**MFJホームページ** [<https://www.mfj.or.jp>] に示す。

【補足】 最新のカレンダー情報はMFJホームページをご確認ください

(追加) 7-3 レイトエントリー

7-3-1 通常のエントリー期間の締切後、5日間をレイトエントリー期間とする。レイトエントリー期間中のエントリーは、通常のエントリー料に11,000円（税込）が追加される。レイトエントリー締切日以降の申込みはいっさい認められない。

(2025年) 10-1-4-1 (略) セカンドラップタイムを比較し速い方を優先とする。

(2026年) 10-1-4-1 (略) セカンド**ベスト**ラップタイムを比較し速い方を優先とする

(2025年) 10-3 (略) トップライダーのトータルタイムが速い組を優先として (略)

(2026年) 10-3 (略) トップライダーのトータルタイム (**タイムアタック予選の場合はベストラップタイム**) が速い組を優先として (略)

13 ゼッケンナンバー 大幅変更につき掲載割愛

【概要】 国際A級を通じゼッケンとし、希望ゼッケン制度を採用しました

(2025年) 17-1 (略) ライダーまたはピットクルーに限り、コース内での下見を許可する。

(2026年) 17-1 (略) ライダーまたはピットクルー、**大会に登録されたライディングアドバイザー（当該年度有効なモトクロスライセンス保持者）**に限り、コース内での下見を許可する。

(2025年) 17-2 コース内に入る資格を有するライダーまたはピットクルーは、(略)

(2026年) 17-2 コース内に入る資格を有するライダーまたはピットクルー、**ライディングアドバイザーは**、(略)

(2025年) 19-1-1 (略) ※決勝進出者は、完走者のみ対象とする。

(2026年) 19-1-1 (略) ※決勝進出者は**公式予選出走者のみとし、完走者を優先する。**

【補足】グリッドに空きがある場合には完走者以外も決勝進出できることを基本とします。

(2025年) 19-3-1 (略) 公式練習のタイムを参照して判断し、決勝への参加を (略)

(2026年) 19-3-1 (略) 公式練習のタイム **または過去の実績**を参照して判断し、決勝への参加を (略)

【補足】規則の趣旨を鑑み、過去の実績にて実力が証明できる場合には原則決勝進出できることとします。

20 スタート 大幅変更につき掲載割愛

【概要】ピットクルー・傘持ちのスタートティングエリア・グリッドへの立ち入りを可とし、禁止事項を明確にしました。

【付則17 モトクロス基本仕様】

(2025年) 3-15-8 (略) 前年度ランキング1位～10位の者は、赤地白文字の (略)。

(2026年) 3-15-8 (略) 前年度ランキング**1位**の者は、赤地白文字の (略)。

(2025年) 3-15-9 IA1、IA2クラス前年度ランキング1位～10位の者においては、ゼッケンの書体は自由とする。またバックグラウンドの範囲にデザインを施すことができるが、全体的に赤地のバックグラウンドが明確に認識できなければならない。ただし、上記3-15-7は有効とする

(2026年) 3-15-9 **すべてのクラスにおいて、3-15-2-4、3-15-2-5、3-15-3-4、3-15-3-5 の寸法規定をガイドラインとし、数字とバックグラウンド色が明確に識別できる場合は規則違反として判定しない。この判定は車検長の判断を最終とし抗議は受け付けない。**

(2025年) 5-3-6-1 すべての公認競技会で開催されるクラスの音量規制値は最大で114dB/Aとする (2mMAX方式)。

(2026年) **5-3-6-1 全日本選手権国際A級クラス (IA1/IA2) の音量規制値は最大で111dB/Aとする (2mMAX方式)**

5-3-6-2 その他すべてのクラスの音量規制値は最大で114dB/Aとする (2mMAX方式)

【補足】予告内容のとおりに変更し、来年以降も予定のとおりです。

(2025年) 5-1-1-1 ホイール (リム、カラー、スポーク、ハブ含む) (略)

(2026年) 5-1-1-1 ホイール (リム、カラー、スポーク、ハブ、**スペーサー(ペアリング外側左右) 含む**) (略)

(追加) 5-1-1-2 **ホイールスピンドルシャフト (フロント、リア)、ナット、およびワッシャーは公認車両の状態を維持しなければならない。ただし、材質を変更しない範囲で、割ピン方式のナットからセルロックナットへの変更は認められる。**

【補足】2025年発行のブルテンNo.2の内容です。

■ 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ため、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すべ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ゴミはすべて持ち帰ること。
- 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たまま時間を守ること。
- 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パドックでの宿泊が認められた大会においては、周囲に迷惑がかかる行為（深夜における騒ぎ声や飲酒等）は厳に慎まなければならない。
- ⑪パドック内における貴重品の管理はすべて各自で責任をもつこと。主催者、施設は一切責任を負わない。
- ⑫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。

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

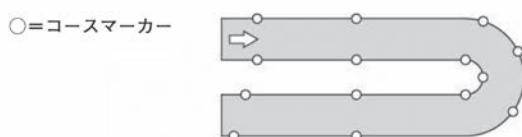
モトクロスとは、走路面に凹凸、急勾配、走路方向が急変するような地形の場所で行なわれるクロスカントリーレースである。

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くなくてはならない。

●コースの定義

- ・コースの端はコースマーク（白杭等）もしくはコーステープ等で示される。
- ・進行方向左右のコースマーク（白杭またはテープ等）の間をコースとする。
- ・同じ側の杭と杭の間は、原則としてその間を結ぶ直線上をコースとみなす。



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750mm×600mm以上の寸法の旗を使用し、次のように与えるものとする。

シグナル		意味
赤旗		レースが停止された。速度を落とし安全にスタートゲートに戻る。 再スタート時、全ライダーはスタートゲートに戻る。(ただしバドックに戻ったライダーはスタートできない)
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	次のフラッグポストで黄旗振動が提示されている。 前方の振動区間の制限に備えて準備をすること。
	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こと。 「振動～転倒・事故発生場所を完全に通過するまで」を適用区間とする。
※安全のために数名のフラッグマーシャルが1つのポストを形成する場合がある。		
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、およびエンジン始動の合図に使用される場合がある。
チェックマーク旗（白黒）		レース終了
青旗+チェックマーク旗（振動）		トップのライダーにはレース終了を示すが、その直前を走行するライダーはもう1周レースが残っている。
救護旗（レッドクロス）		救護活動が実施されている場所の手前で、原則黄旗とともに振動提示される。救護旗および黄旗の振動提示地点から救護活動場所を完全に通過するまで、細心の注意を払い、すぐ停止できる速度まで減速して通過すること。

4-1-1 レース中の公式シグナルの違反は、罰則が与えられる。罰則は、大会審査委員会が違反の内容により裁量を決定する。

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フィニッシュラインを通過する時点から、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、第3章 競技会 **23** 出場車両の限度を充たし、安全上完全に整備されており、メインフレームおよびクランクケースには認識番号が刻印されているかまたは認識マークが表示されていなければならない。

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

全日本選手権シリーズIB OPENクラス・レディースクラス、地方選手権シリーズナショナルクラス（NA）・ジュニアクロスは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] およびMFJホームページ [<https://www.mfj.or.jp>] を参照。

7 ライダーの装備

7-1 ヘルメット：第3章 競技会 **22** ライダーの装備（MFJ公認ヘルメットおよびレーシングスーツ）を参考のこと

- 7-1-1 ヘルメットはMFJがモトクロス用として公認したものでなければならない。
- 7-1-2 MFJの公認ヘルメットには、MFJ公認マークが貼付されている。
- ※ MFJ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」のヘルメットおよび製造後10年が経過したヘルメットは2027年から使用できなくなる。

※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。

- 7-1-3 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、その使用が禁止される。

〈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）があるもの
- 2) 帽体本体の樹脂部分を削るようなスライド痕があるもの
- 3) 帽体本体の発泡スチロールの緩衝材に損傷（ひび割れ・窪み等）のあるもの
- 4) アゴ紐取り付け部、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のあるもの
- 5) シールドのある場合、シールド固定部の損傷、シールド自体にひび割れのあるもの

- 7-2 ヘルメットおよび装備品へのウェアラブルカメラ（各種取付ステーも含む）等の装着は禁止する。

- 7-3 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。

- 7-4 ライダーの服装

- 7-4-1 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。

- 7-4-2 自由な動作を妨げない長袖のジャージと長ズボンを着用しなくてはならない。

- 7-4-3 適切な素材製のグローブと、ヒザ下までを保護する皮革または皮革と同等の強度を持った樹脂等で形成されたブーツの着用が義務付けられる。

- 7-4-4 全日本選手権公認クラス、地方選手権公認クラスに出場するライダーは、バックプロテクター・チェストガード（プレストガード）の装備が義務付けられる。

バックプロテクター・チェストガード（プレストガード）は硬質の樹脂製であること。

内側には衝撃緩衝効果のある素材が取り付けられていることが望ましい。

CE規格・EN1621-2 [Level1 または Level2] 適合品のバックプロテクターおよびEN1621-3 [Level1 または Level2] 適合品のチェストガードを使用する場合は、硬質の樹脂製でなくても使用が認められる。

バックプロテクターおよびチェストガード（プレストガード）はジャージの上に着用しても、ジャージの下に着用しても良い。

- 7-4-5 下記の保護部位は、ウェアに皮革製のパッドが装備されているか、または衝撃緩衝効果のある素材（発泡ウレタン等）で覆うことが強く推奨される。ウェアにパッドが装備されていない場合は、外側が硬質の素材で内側は衝撃緩衝効果のある素材でできた別体式のプロテクターを下記部位に装備することが強く推奨される。

〈保護部位：肩、ヒジ、腰部およびヒザ〉

- 7-4-6 マウスガード（マウスピース）

口の怪我防止のために、カスタムメイドのマウスガードが装着を推奨される。

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。

當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。

8 クラス名称と排気量区分

* クラスは以下のとおりとする。 公認：昇格対象（IA 除く） 承認：昇格対象外

* 参加者は、第3章 競技会 **18** 競技参加者に合致していなければならない。

Format	Class	Vehicle Rule	License							Exhaust Volume		Max Cylinders	Max Shifting Stages
			MXIA	MXIB	MXNA	MXNB	MXJ	PC	Others	2 Stroke	4 Stroke		
[公認] 全日本	IA1	Basic Driver Only	○	×	×	×	×	×	-	175cc exceeds 250cc to 290cc exceeds 450cc to 290cc	1	6	
	IA2	Basic Driver Only	○	×	×	×	×	×	-	100cc exceeds 125cc to 175cc exceeds 250cc to 175cc	1	6	
	IBOPEN	MFJ Certified Vehicle (Basic Driver + Domestic Driver)	×	○	×	×	×	×	-	100cc exceeds 125cc to 175cc exceeds 250cc to 175cc exceeds 250cc to 290cc exceeds 450cc to 290cc	1	6	
	レディース	MFJ Certified Vehicle (Basic Driver + Domestic Driver)	○	○	○	○	○	×	※①	65cc exceeds 85cc to 85cc exceeds 150cc to 85cc	1	6	
[公認] 地方選	インターナショナル オープン(IO)	Basic Driver Only	○	○	×	×	×	×	-	100cc exceeds 125cc to 175cc exceeds 250cc to 290cc exceeds 450cc to 290cc	1	6	
	ナショナル(NA)	MFJ Certified Vehicle (Basic Driver + Domestic Driver)	×	×	○	×	×	×	-	100cc exceeds 125cc to 175cc exceeds 250cc to 290cc exceeds 450cc to 290cc	1	6	
	ノービス(NB)	Basic Driver Only	×	×	×	○	×	×	-	100cc exceeds 125cc to 175cc exceeds 250cc to 290cc exceeds 450cc to 290cc	1	6	
	ジュニアクロス (JX)	MFJ Certified Vehicle (Basic Driver + Domestic Driver)	×	×	×	×	○	×	-	65cc exceeds 85cc to 85cc exceeds 150cc to 85cc	1	6	
[承認]	オープン85 (OP85)	Basic Driver Only	○	○	○	○	○	×	EJ	65cc exceeds 85cc to 85cc exceeds 150cc to 85cc	1	6	
	キッズ65(K65)	Basic Driver Only	×	×	×	×	○	○	-	49cc exceeds 65cc to 49cc exceeds 110cc to 49cc	1	-	
	チャイルドクロス (CX)	50cc Vehicle Rule	×	×	×	×	○	○	※②	50cc to 50cc	1	-	

略称…MXIA (国際A級)、MXIB (国際B級)、MXNA (国内A級)、MXNB (国内B級)、MXJ (ジュニア)

※① レディースクラスは、MXJ、MXNB、MXNA、MXIB、MXIA ライセンス所持者の女性のみ参加対象

※② チャイルドクロス (承認50cc) は小学校6年生以下のMX ジュニアライセンスまたはPC ライセンス所持者が参加対象

※2ストローク150ccで公認申請があった車両は、MFJに認められた場合「モトクロス特別公認車両」として“1クラス”、“オープンクラス”への出場が認められる。

9 出場申込み

- 9-1 出場申込み場所および期間は、大会特別規則に明記される。
- 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、出場料を添えて大会事務局（主催者の指定するエンタリー先）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込む場合、申込書は1枚で良い。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、申込みを拒否される場合がある。
- 9-2-3 郵送の場合は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
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、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者のみ、参加受理書が発送または電子発行される。
- 10-2 大会が中止された場合、また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）出場料が返却される。中止の場合の返却額は大会特別規則

に事前に示される場合がある。

- 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 **36 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。第1章 総則 **5 大会特別規則ならびに公式通知**

12 参加定員

定員は定めないが、大会特別規則で定められる場合がある。

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。付則17 モトクロス基本仕様 **3-15 ナンバープレート**
- 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、判読しにくく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。



- 13-5 雨天時に、補助ゼッケンの装着の妨げにならないヘルメットカバーの使用は、認められる。

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）。ガソリンおよびオイルに関する詳細は第3章 競技会 **24 燃料およびオイル**および付則17 モトクロス基本仕様 **4 燃料、燃料／オイルの混合液／冷却水**による。
- 14-2 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、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なわなければならない。

15 出場受付

- 15-1 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。
- 15-2 定められた時間内に、必ずライダー本人または当該ライダーのピットクルーは、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。

- 15-3 当該年度有効なMFJライセンスを求められた際、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なわれる。
16-2 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ピットクルーが出場受付終了後、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・クランクケースを車両検査場に提示すること。認識番号のないフレーム・エンジンについては、車検で、フレーム・エンジンに認識マーク（打刻またはペイント）を付加する方法も認められ、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。
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、練習走行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なうことができる。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

ライダーの変更是認められない。

18 車両ならびにマーキング部品の変更

- 18-1 登録された車両の変更は、原則として認められない。変更する必要が生じた場合は、所定の書式に従つて車両の変更申請を行ない、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。
18-2 当該大会車検終了後から、安全上の理由（亀裂・破損・故障など走行に支障をきたす状態）により、マーキング部品【フレームボディおよびエンジン（クランクケース）またはその両方】を交換する必要が生じた場合は、競技監督の許可を得て、定められた時間内に所定の書式に従つて変更申請手続きを行なう。元の部品を提示することを条件にマーキング部品の交換が認められる。
18-3 **マーキング部品の変更手数料は、一部品【エンジン（クランクケース）またはフレームボディ】につき5,500円（税込）とする。車両変更（マーキング部品二部品の交換）は11,000円（税込）とする。**
第3章 競技会 25 競技出場の申込み、27 ライダーおよび車両の変更
18-4 マーキング部品の変更は、同一部門・同一車両メーカー・同一排気量同士のみ認められる。**ただし車両変更の場合はこの限りではない。**
18-5 識別のないフレームボディまたはエンジン（クランクケース）に変更する場合は、部品番号が表示され、公認部品であることが証明できるメーカーまたは販売店発行の部品証明書を車検で提示するか、または交換前の刻印のあるフレームボディまたはエンジン（クランクケース）を車両検査場に提示すること。さらに別の方法として、車検で、認識番号のないフレームボディまたはエンジン（クランクケース）について、車検でフレームボディまたはエンジンの認識マーク（打刻またはペイント）を付加する方法も認められ、以降の競技会の車両仕様書の認識番号として使用することが認められる。
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。
18-6 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。

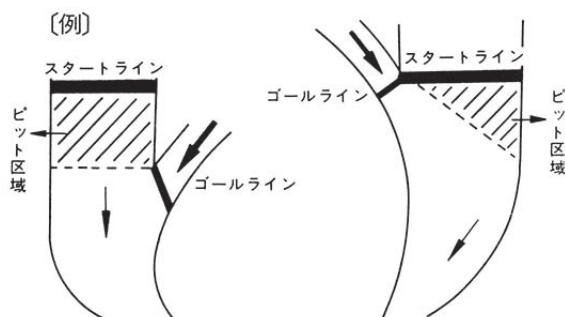
19 フリープラクティスまたは公式練習

大会によって、フリープラクティスまた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。

公式練習で走行できる車両は、当該競技会に出場することを許可された車検合格済の車両のみとする。

20 ピットおよびサインエリア

- 20-1 ピットおよ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フィニッシュラインまでの、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。



- 20-2 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。

- 20-3 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ト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。大会によってはウェイティングエリアをピットエリアとする場合があり、この場合は登録されたピットクルー2名が安全に走行するための作業をすることが認められる。ただし給油作業を行なう場合、必ず主催者が指定した場所で行なわなければならない。

- 20-4 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。

21 公式予選

- 21-1 各クラスの出場申込み台数が、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なわれる。
- 21-2 公式予選の内容
- 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 公式予選の日程は、大会特別規則もしくは公式通知に示される。
- 21-2-3 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なわれる。

22 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。

23 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。

一度スタート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。

24 ウォーミングアップ

- 24-1 エンジンのウォーミングアップは、主催者より指定された場所および時間帯に限られる。
- 24-2 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。

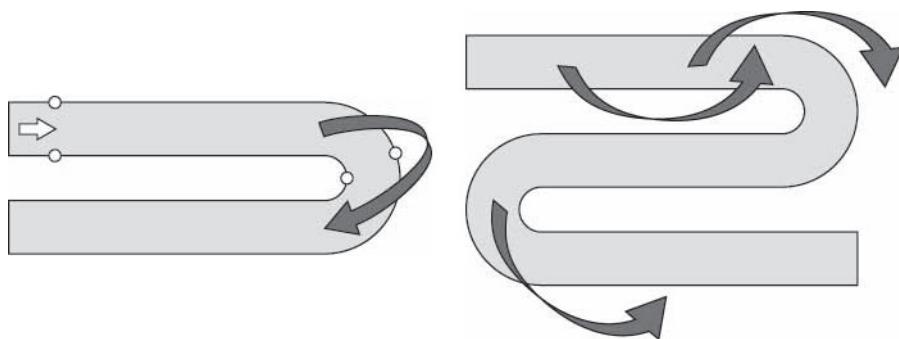
25 レース

- 25-1 スタートまでの行動
- 25-1-1 ライダーは、大会特別規則また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。
- 25-1-2 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。
- 25-2 スタート
- 25-2-1 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。
- 25-2-2 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。
- 25-2-3 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。
- 25-2-4 スタートの合図は、スタート係の合図（国旗等）によって行なわれる。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。
- 25-2-5 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。
- 25-3 スタート失敗（スターティングマシンを使用した場合）
- 25-3-1 フライングをしていないライダーに不利が生じた場合、スタート失敗とする。
- 25-3-2 スタートの判定について抗議することはできない。
- 25-3-3 スタートが失敗した場合、再スタートが行われる。
- 25-3-4 赤旗がライダーに掲示される。
- 25-3-5 すべてのライダーはスタートゲートまたはウェイティングエリアに戻り、同じライダーによってできるだけすみやかに通常の手順で再スタートが行われる。
- 25-3-6 スタート失敗後、マシンを交換することはできない。
- 25-3-7 スタート失敗の原因となったライダーは、競技監督およびレースディレクションにより再スタートから除外（失格扱い）される場合がある。
- 25-4 コースアウト
- ライダーは、走行中、止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、安全確認を行ない、外れた地点から直近の安全な地点で、時間・順位のいずれの観点でも有利とならないように、復帰することが認められる。復帰する場合は、安全確認を行なわなければならない（※ジャンプの着地点および後方からのライダーが確認できない位置からのコース復帰は、禁止する）。自分に有利となる場所から復帰した場合、または大会審査委員会で有利と判断された場合、当該審査委員会にてペナルティーが科せられる。

25-4-1 コースアウトの詳細

定義：直線の両サイドやコーナーのアウト側からはみだす等、時間・順位いずれの観点においても有利にならず、コースに復帰する状態を指す。

例



25-4-2 復帰方法

減速し、コースアウトした場所からできるだけ近く、コース復帰可能な地形であり、かつ後続ライダーから見える位置から安全を確認して復帰する（ジャンプの着地点からの復帰は禁止される）。

25-4-3 罰則対象となる例

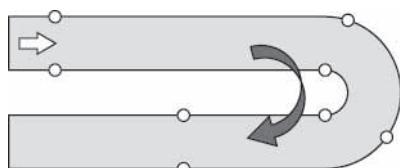
- ①コース復帰時に後続のライダーの走行に影響を与えた（後続に減速させた、回避行動等をさせた等）
- ②順位を上げた
- ③コース外を走行中、減速せずオフィシャルやプレス等を危険にさらした

25-5 コースのショートカット

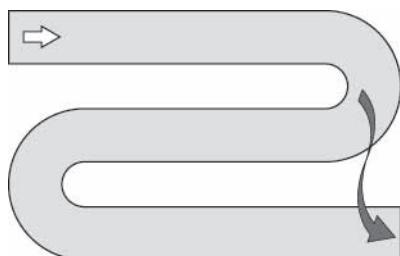
コースのショートカットは禁止する。コースをショートカットした場合、その内容に応じてペナルティーの対象となる。ペナルティーの罰則は当該審査委員会にて決定される。

25-5-1 コースショートカットの詳細

定義：いったんコース外に出てコースへ復帰する際、距離・時間・順位のいずれの観点でも有利となる状態を指す。



コーナーのイン側のコース外を走行し距離・時間・順位のいずれの観点でも有利となる行為



コースアウト後、距離・時間・順位のいずれの観点でも有利な場所からコースに復帰する行為

罰則対象となる例（失格・1周減算・タイム加算等）

- ①コースをショートカットした場合は、罰則が与えられる（失格・1周減算等）

※危険回避等やむを得ずショートカットし順位を上げてしまった場合においても、速やかに元の順位に戻った場合、罰則の対象とされない場合がある。

- ②コース復帰時に後続のライダーの走行に影響を与えた場合（後続に減速させた、回避行動等をさせた）

25-6

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およ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。

- 25-7 リタイア
- 25-7-1 競技中、何らかの理由でレースから辞退する場合は、いずれかのコースオフィシャルに申告することでリタイアすることができる。
- 25-7-2 リタイアの場合でも、完走周回数を満たしている場合は順位が与えられる。
- 25-7-3 レースが中断され再スタートする場合、すでにリタイアしたライダーは再スタートすることはできない。
- 25-8 赤旗が提示された場合、再スタートまでの時間は、原則として「競技中」と解釈される。

26 赤旗の提示と再スタートの方法

- 26-1 赤旗を提示した場合のレースの成立および再スタートのガイドライン
再スタートする場合のレース時間や周回数は当該大会**競技監督**が決定する。
26-1-2 赤旗が提示され、再スタートしない場合、以下のガイドラインに則る（第3章 競技会 **36 競技会の延期および中止等** **30-5-2-1 (b)** 参照）。

なお、トップ走者の走行時間および周回数については赤旗が提示された時点のものとして判断する。

 - 26-1-2-1 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未満だった場合はポイントは与えられない。
 - 26-1-2-2 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1/3～2/3未満だった場合は「レース成立」とし、**28-5の規定に従って決定した**順位によって通常の半分のポイントが与えられる。
 - 26-1-2-3 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2/3以上走行した場合は「レース成立」とし、**28-5の規定に従って決定した**順位によって通常のポイントが与えられる。
 - 26-1-2-3-1 この場合、再スタートはしない。
- 26-2 再スタートの方法（手順）
 - 26-2-1 赤旗が提示され、再スタートする場合は、以下の手順に則る。

赤旗が提示された後いかなる場合でも、ライダーはコース内スタートゲート前に戻りいったんエンジンを停止して競技役員の指示を待つ。

 - 26-2-1-1 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未満だった場合。
 - 26-2-1-1-1 ライダーは速やかに当該レースで選択したグリッドへ再び入る（いったんエンジンを停止する）。
 - 26-2-1-1-2 ただし、パドックに戻ったライダーと、再スタートの時間に間に合わなかったライダーはスタートできない。
 - 26-2-1-1-3 メカニック（1名のみ）は、全ライダーが再スタートの為にグリッドへ並んだ後、担当競技役員の指示によりスタートエリアに入ることができる。
 - 26-2-1-1-4 燃料補給は、指定された場所で行なうこと。
 - 26-2-1-1-5 担当競技役員より、再スタートする時刻と、残りのレース時間が公示される（再スタートまでの時間をカウントダウンボードで提示する）。
 - 26-2-1-1-6 担当競技役員がカウントダウンボードの提示と同時にグリーンフラッグ提示またはエンジンスタートの合図を出し、エンジンを始動する。エンジンが始動しない等トラブルが発生したマシンがあったとしても、原則として進行は止めないものとする。
 - 26-2-1-1-7 1分前のボード提示時にメカニックはスタートエリアから退去する。
 - 26-2-1-1-8 15秒前のボードを提示。
 - 26-2-1-1-9 5秒前のボードを提示。
 - 26-2-1-1-10 5～10秒でゲートが落ちる。
 - 26-2-1-1-11 赤旗が提示される前までにライダー間に発生していた時間差は再スタート時に考慮されない。
 - 26-2-1-1-12 再スタートする前までのレースは、一切結果に考慮されない。

- 26-2-1-1-13 スタートした後エンジンのかからない等整備が必要な車両は、競技監督の許可の下、ライダー本人または当該ライダーに許可されたピットクルー1名のみが、再スタートのための作業をグリッドで行なうことができる。
- 26-2-1-2 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1/3～2/3未満だった場合。
- 26-2-1-2-1 残りのレース時間+1周を最長としてレースを行なう。
- 26-2-1-2-2 再レースまでの間、メカニックの作業は行なうことができない。
- 26-2-1-2-3 ただし、パドックに戻ったライダーと、再スタートの時間に間に合わなかったライダーはスタートできない。
- 26-2-1-2-4 **28-5の規定に従って決定した**順位順に、スタートライン前に1コーナーのイン側から横に並べる。
- 26-2-1-2-5 担当競技役員が、1台ずつ旗でコースインを指示して再スタートが開始される。
*スタートティングマシンは使用しない。
- 26-2-1-2-6 赤旗が提示される前までにライダー間に発生していた時間差は再スタート時に考慮されない。
- 26-2-1-2-7 再スタートする前までのレースは、一切結果に考慮されない。
- 26-2-1-2-8 スタートした後エンジンのかからない等整備が必要な車両は、競技監督の許可の下、ライダー本人または当該ライダーに許可されたピットクルー1名のみが、再スタートのための作業をグリッドで行なうことができる。

27 レース終了

- 27-1 レース終了は、チェック旗が振られ、フラッギン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見なされる。
- 27-3 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。
- 27-4 フィニッシュライン
- 27-4-1 フィニッシュラインの定義
フィニッシュラインは、コース両端に配置されたパネルなどの表示物により明確に示され、表示物の根元、コース進行方向に対して反対側の端を結ぶ直線をフィニッシュラインとする。
- 27-4-2 フィニッシュライン通過の定義
ライダーの身体（装備を含む）がマシンに接触した状態で、フロントタイヤの先端がフィニッシュラインに到達した時点とする。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が、自動計測による順位と実際の順位について差異がある場合は実際の順位が優先される。実際の順位とは、競技役員の目視および競技運営団により撮影された映像により判定される順位を指す。
- 27-5 ライダーは、レース終了時にチェック旗を受けた後、後ろから来るライダーとの接触を避ける為に、主催者が示すセーフティラインを過ぎる位置まで、速度を下げずスピードを保持したまま、安全を確保できるエリアまで進まなければならない。
- 27-6 トップのライダーがチェック旗を受けてから、**一定時間**が経過した時点でチェック旗を受けられていないコース上のライダーはそのラップでリタイアしたものとみなされ、コースから退出するように**指示を受けた場合には従わなくてはならない。**

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およびチェック旗が優先される）。

- 28-1 優勝者
優勝者は、定められた周回数またはレース時間を最短時間で完走したライダーとする。

- 28-2 完走者
 28-2-1 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。
 28-2-2 レース途中でリタイアしたライダーも28-2-1に基づき完走周回数を完了している場合は、完走者と見なされる。
 28-3 順位の優先
 28-3-1 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。
 28-3-2 28-3-1で同周回の場合はチェッカーを受けた順。
 28-3-3 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。
 28-3-4 28-3-3で同周回数の場合はフィニッシュライン通過順。
 28-4 その他の優先順位（未完走者）
 この項に該当するライダーに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。
 28-4-1 周回数の多い順。
 28-4-2 同周回数の場合、フィニッシュライン通過順。
 28-5 赤旗提示によるレース終了後の場合の順位
 結果は、レースを続行していたライダー全員が赤旗を提示されずにフルラップを完了した時点のものとされる。
 28-5-2 ただし、前項の「ライダー全員」には、周回遅れライダーは含まれない。
 28-6 得点
 28-6-1 得点は第3章 競技会 **35** 公式得点（ポイント）によって与えられる。
 28-6-2 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位の車両と車検長ならびに競技監督から指定された車両はただちに定められた区域内に管理され、全車の保管完了後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および音量が測定され、規定を満たしていない車両の当該ライダーには当該大会審査委員会により罰則がかけられる。

30 総合順位の決定方法

- 30-1 レースが複数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。
 30-1-1 すべてのヒートの合計得点が多い者。
 30-1-2 上記30-1-1で決定できない場合は、より上位の順位を多く獲得した者を優先する。
 30-1-3 上記30-1-2で決定できない場合、最終ヒートの成績を優先する。

31 レースおよび大会の延期、中止等

第3章 競技会 **36** 競技会の延期および中止等による。

32 抗議

- 32-1 抗議は、第4章 MFJ裁定規則 **44** 競技会における大会審査委員会への抗議による。
 32-2 抗議は、暫定結果発表後20分以内（全日本・地方選手権共通）に当該ライダーおよびそのエントラント代表者だけが行なうことができる。
 ただし、参加車両の技術規則違反に関する抗議は暫定結果発表前でも行うことができる。
 32-3 車両の分解が必要とされる場合は、決勝レース（複数ヒート制の場合は最終ヒート）暫定結果発表後に行なう。

- 32-4 車両の分解に要した費用は、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する費用は下記とする。

分解内容	2ストローク	4ストローク
カムシャフトまわり分解		16,500円（税込）
シリンダーヘッド分解（バルブ分解含まず）	11,000円（税込）	22,000円（税込）
シリンダーヘッド分解（バルブ分解含む）		33,000円（税込）
腰上分解（シリンダー、ピストン分解含む）	22,000円（税込）	44,000円（税込）
左右カバーおよびエンジン電装類分解	16,500円（税込）	16,500円（税込）
エンジン全バラ（クランクケース分解含む）	55,000円（税込）	110,000円（税込）

※上記費用には作業工賃およびガスケット類等の消耗品の値段を含む。

- 32-5 車両の分解検査に立ち会う者は、車検長または、車検長が指定した競技役員および抗議を受けた当事者のみとする。

33 レース中の違反行為に対する罰則

競技監督の上申に基づき、その輕重により審査委員会が第4章 MFJ裁定規則に基づき、罰則を科す。なお、大会審査委員会は、資格停止等さらに重い罰則が相当すると認めた場合、国内規律裁定委員会へ違反事実を報告し、審議依頼することができる。

- 33-1 以下の行為は、自動的に失格とする。
- 33-1-1 コースを逆走した場合。
- 33-1-2 同一ライダーが同一レースでフライングを2度繰り返した場合。
- 33-1-3 リタイア申告の場合を除き、レース中にピット区域以外のパドックに戻った場合。
- 33-1-4 レース前車検の状態と異なるマーキング部品が使用されている、または車検長および競技監督が、故意に技術規則に違反していると判断した場合。
- 33-2 以下の行為を行った場合、大会審査委員会がその内容により最大失格の罰則を科す。
- 33-2-1 示された合図旗に従わなかった場合。
- 33-2-2 他のライダーや競技役員等に対する危険行為
- 33-2-3 ライダー（メカニック等のチーム関係者含む）が競技役員（大会主催者が任命したスタッフ含む）の指示に従わない場合。または、競技役員（大会主催者が任命したスタッフ含む）に対して暴言、攻撃的な言動をとった場合。
- 33-2-4 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。
- 33-2-5 故意に走路を妨害した場合。
- 33-2-6 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。
- 33-2-7 レース中に外部からの援助を受けた場合。
- ※外部からの援助の定義
- 公式練習、公式予選およびレース／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）
- 33-2-8 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・決勝ヒート中にライダーが外部との電波を発する機器（無線機・携帯電話・ブルートゥース等）による通信を行った場合。
- 33-2-9 レース後の再車検に合格しなかった場合。
- 33-2-10 ライダーの装備規定に違反した場合。
- 33-2-11 大会特別規則、公式通知で定められた事項に違反した場合。
- 33-3 その他、競技規則に対する罰則は、第4章 MFJ裁定規則による。
- 33-4 参加者は第3章 競技会 20 競技参加者の遵守事項を守らなければならない。

34 本規則の解釈

本規則およ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、2026年1月1日より施行する。

MFJ国内競技規則 2026

付則16 全日本モトクロス選手権大会特別規則

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およ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 全日本モトクロス選手権参加者の行動規範

この規範はライダー／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、個人の社会的名譽を高め、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 國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（インターネット上を含めた）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が望ましい。
- 2-5 各大会主催者ならびにMFJが行なうイベント（サイン会・撮影会・ピットウォーク等）および下記のような関連プロモーション活動に協力。
 - 2-5-1 大会間の合意されたプロモーション活動および各種のインタビュー
 - 2-5-2 公式練習・予選期間中のインタビュー
 - 2-5-3 車載カメラ・通信機器・表示機器などの搭載協力
 - 2-5-4 表彰式典と勝利者インタビューへの出席およびメディア向けインタビュー
 - 2-5-5 公式スポンサーのプロモーション活動への協力
 - 2-5-6 公式メディアへの露出協力
 - 2-5-7 その他合意された事項

3 競技会開催日程等

- 3-1 レースウイークの日程
月～火曜日：占有走行は禁止する。ただし、スポーツ走行は開催されても良い。
水～金曜日：すべての走行は禁止する。
土～日曜日：競技会開催日
- 3-2 競技会の日程は[MFJホームページ \[https://www.mfj.or.jp\]](https://www.mfj.or.jp)に示す。

4 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。

5 開催部門・クラス

5-1 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A級	国際B級	レディース
クラス	IA1・IA2	IBOPEN	LMX

5-2 全日本選手権は原則として国際A級、国際B級、レディースの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。

5-3 全日本モトクロス選手権シリーズにおける計測システム、エントリー窓口、エントリー方法は、MFJモトクロス委員会が示す統一の方法で行なわれる。

6 参加資格

6-1 参加者およびライダー

参加者およびライダーは、第3章 競技会 **18 競技参加者**に合致していなければならない。

6-2 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 150～250cc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のこと。

ただし、14歳の者（本人ならびにその親権者）が出場を希望した場合、MFJモトクロス委員会がその適合性を審査し、特例として参加が認められる場合がある。

7 出場申込み

7-1 競技会への出場申込みは主催者が準備したフォーム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）。

7-2 申込期間内に「エントリーの完了」を行なっていること。申込期間、申込先などの詳細はMFJホームページ [\[https://www.mfj.or.jp\]](https://www.mfj.or.jp) に示す。

7-3 レイトエントリー

通常のエントリー期間の締切後、5日間をレイトエントリー期間とする。レイトエントリー期間中のエントリーは、通常のエントリー料に11,000円（税込）が追加される。レイトエントリー締切日以降の申込みはいっさい認められない。

7-4 「エントリーの完了」とは次の状態を指す。

7-4-1 WEBエントリーの場合、必要な情報をすべてエントリーフォームに入力し、エントリー料金を主催者（または指定のエントリー先）へ銀行振込みまたはクレジットカード決済等の方法で支払いを完了している状態。

7-5 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。

7-5-1 出場申込後に、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。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。

※年間エントリーのライダーは、各大会のスポットエントリーの締め切り日までは、無料でピットクルーを変更することができる。変更方法は、MFJホームページ [\[https://www.mfj.or.jp\]](https://www.mfj.or.jp) に示す。

7-5-2 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。

7-5-3 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)。

7-5-4 ピットクルーパスの装着義務

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。

7-5-5 ピットクルーライセンス

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。

8 出場料

クラス	1大会エントリー費	年間エントリー費
IA1	29,700円（税込）	26,400円（税込）×大会数
IA2	27,500円（税込）	24,200円（税込）×大会数
IBOPEN	25,300円（税込）	22,000円（税込）×大会数
レディース（1ヒート）	14,300円（税込）	11,000円（税込）×大会数（1ヒート）
レディース（2ヒート）	25,300円（税込）	22,000円（税込）×大会数（2ヒート）

- ・ピットクルーは2名まで登録可能だが、2人目の登録は有料（2,200円（税込））とする
- ・計測用トランスポンダーをレンタルする場合は有料（2,200円（税込））とする

9 参加受理

付則15 モトクロス競技規則 **10 参加受理**による。

10 競技内容

10-1 公式予選

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なう
※悪天候による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

原則として、国際A級／国際B級／レディースはレース方式にて行なわれる。

10-1-4 タイムアタック方式による予選

大会特別規則に規定された時間・方法により、ライダーのベストラップタイムの速い者を優先とし、順位を決める。

10-1-4-1 ベストラップタイムが同タイムとなった場合は、セカンド**ベスト**ラップタイムを比較し速い方を優先とする。

10-2 決勝レースに出場するすべ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（スタート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）。

※例外措置は審査委員会にて決定する。

10-3 複数の予選組の場合は、決勝グリッド数と同じ人数まで、トップライダーのトータルタイム（**タイムアタック予選の場合はベストラップタイム**）が速い組を優先として各予選組上位者（完走者）から順番に決勝進出の資格を得る。

10-4 予選組分けについて

第1戦は、前年度の当該クラスシリーズランキング順により予選組が振り分けられる（予選のスタートティンググリッドの選択優先順は抽選により決定する）。

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、IAクラスはそ

の後にルーキーゼッケンの早い番号順に振り分けされる。

- 10-4-2 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順により予選組が振り分けされる（スタートティンググリッドの選択優先順もこれに準ずる）。
- 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、IAクラスはその後にルーキーゼッケンの早い番号順に振り分けされる。
- 10-5 予選が行なわれない場合の決勝スタートティンググリッドの選択優先順は10-4-1または10-4-2に準ずる。
- 10-6 國際A級ならびにレディースクラスはシード制度が導入される。[19 決勝レース出場資格参照](#)
- 10-7 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 國際A級、國際B級：10分+1周／レディース：公式通知に示す。
- 10-8 決勝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。
- ・レディース 15分+1周 1ヒート
 - ・IBOPEN 20分+1周 2ヒート
 - ・IA1/IA2 30分+1周 2ヒート または 15分+1周 3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。

11 賞および得点（ポイント）

11-1 賞の詳細は、公式通知に示される。

11-2 全日本選手権ランキングの得点

11-2-1 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
得点	35	32	30	28	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16
順位	16位	17位	18位	19位	20位	21位	22位	23位	24位	25位	26位	27位	28位	29位	30位
得点	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

※開催クラスの成立台数は2台以上とする（1台以下は不成立）

※ポイントは完走者に対し与えられる

※「完走者」とは優勝者の75%（小数点以下切捨て）以上の周回数を完了した者をさす。

11-2-2 MFJグランプリ大会には、規定の得点に3点が加算される。

11-2-3 全日本選手権IA1・IA2・IBOPEN・レディースクラスランキングの順位は、11-2-1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、付則1 [MFJライセンス昇格・降格に関する規則](#) [14 全日本選手権ランキング決定基準](#)に示される。

12 出場車両

12-1 車両は、付則15 [モトクロス競技規則](#) [5 出場車両](#)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。

12-2 IBOPEN・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。

IBOPENクラスにはさらに加えて付則18-1 [全日本国際B級の仕様](#)が適応される。

12-3 全日本対象クラス（IA1・IA2・IBOPEN・レディース）の4ストロークおよび2ストローク車両の音量については付則17 [モトクロス基本仕様](#) [5 音量規制](#)が適用される。

12-4 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（100～125cc/175～250cc）、4ストローク（175～250cc/290～450cc）に制限される。

※2ストローク150ccで公認申請があった車両は、MFJに認められた場合「モトクロス特別公認車両」として“1クラス”、“オープンクラス”への出場が認められる。

13 ゼッケンナンバー

- 13-1 IA1・IA2・IBOPEN・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。
IA1・IA2・IBOPEN・レディースのライダーは、ジャージまたはプロテクターの背中側にゼッケンを印字することが強く推奨される。与えられた指定ゼッケン番号以外の番号が印字された状態での走行は禁止とする。
- 13-2 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とおりとする。
 ①前年IA1クラスシリーズランキングポイント獲得者（ランキング順）
 ②前年IA2クラスシリーズランキングポイント獲得者（ランキング順）
 ③前年全日本IBOPENクラスからの昇格者（ランキング順・ルーキーゼッケン）
 ④その他（MFJ本部事務局またはシリーズ管理事務局により管理される）
- 13-2-1 前年IA2クラスシリーズチャンピオンがIA2クラスに出場する場合、指定ゼッケンにかかわらずゼッケン1を使用することが認められる。
- 13-3 国際B級・レディース
- 13-3-1 國際B級の年間指定ゼッケンナンバー決定基準は国際A級昇格者を除く、前年度全日本IBOPENポイント獲得者（ランキング順）とする。
- 13-3-2 レディースの年間指定ゼッケンナンバー決定基準は前年度全日本レディースクラスポイント獲得者（ランキン順）とする。
- 13-3-3 年間指定ゼッケン以外の選手は、全日本モトクロス選手権チーム登録をすることで先着順にゼッケン番号が与えられ、シリーズゼッケン（当該年有効）とされる。
- 13-3-4 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。
- 13-4 希望ゼッケン
下記に該当する者は、申請により希望するゼッケンナンバーを使用することができる。
 ①前年IA1クラスシリーズランキング1位～3位
 ②IA1クラスチャンピオン経験者（5年前まで）
 ③前年IA2クラスシリーズランキング1位
 ④前年IA1クラス4位～10位
 ⑤IA2クラスチャンピオン経験者（5年前まで）
 ⑥前年IA2クラス2位～5位
 ⑦申請料を支払い申請した者（先着順）
 ※優先順は①⇒②⇒…⇒⑦とし、同一番号の中では前年ランキング上位者を優先する。
- 13-4-2 希望できるゼッケンナンバーは、「2～999」とする。ただし「2～10」は前項①～⑥に該当する者のみ選択可能とする。
- 13-4-3 13-2、13-3により既に割り当てられた番号が希望された場合、当初当該番号が割り当てられていた選手はその時点での連番の末尾番号が割り当てられる。
- 13-4-4 優先順の例外として、前年希望ゼッケンとして使用していた番号と同じ選手が続けて申請した場合、13-4-1における優先順③の次点とする。
- 13-4-5 申請料は110,000円（税込）とする。
- 13-4-6 13-5に規定されるルーキーゼッケン対象者は希望ゼッケンを申請できない。
- 13-4-7 希望ゼッケン申請の関連情報は、MFJホームページ [<https://www.mfj.or.jp>] にて告知する。
- 13-5 ルーキーゼッケン（01～010）
前年度全日本選手権のIBOPENシリーズランキング1～5位で国際A級に昇格する5名の選手（5位の者と同点者のある場合はこの人数を超えることができる）にはルーキーゼッケンが与えられる。
- 13-6 MFJ以外のスポーツ国籍を有する者等MFJモトクロス委員会に認められた者に指定されたゼッケン番号

ならびにゼッケンカラーが与えられる場合がある。

14 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）。

付則17 モトクロス基本仕様 **4 燃料、燃料／オイルの混合液／冷却水による。**

15 車両検査

- 15-1 付則15 モトクロス競技規則 **16 車両検査**に適合していなければならない。
- 15-2 車両検査認を受けていない車両は一切使用できない。
- 15-3 車両検査持ち込み台数
 - 15-3-1 國際A級（IA1・IA2）は、スペアマシン（Tカー）の登録が認められる。
 - 15-3-2 國際B級・レディースクラスは1ライダーにつき1台とする。
 - 15-3-2-1 当該大会の参加申込み時、エントリー用紙に記載された車両以外の追加はできない。
 - 15-3-2-2 スペアマシン（Tカー）を登録する場合、1台につき11,000円（税込）の登録費用を出場申込時に支払うこと。
 - 15-3-2-3 スペアマシン（Tカー）を使用する場合は、以下の時点まで変更することが認められる。
 - 予選：グリッド選択終了後、スタートティングエリアに入るまで
 - 決勝：各ヒートのサイティングラップ後、**サイティングラップ規定時間が経過する**まで
 - 15-3-2-4 赤旗中断の場合、スペアマシン（Tカー）との交換は認めない。
- 15-4 音量測定
 - 15-4-1 希望者は車検長に申し出て許可を得ることにより、規定された時間内に音量測定を受けられる。
 - 15-4-2 音量測定を受けなければならない対象の者は、規定された時間・場所において必ず受けなければならない。対象者が受けていない場合、競技会への参加は認められない。
 - 15-4-3 レースディレクションは、いつでも音量測定を受ける対象者を選定し、音量測定を実施することができる。

16 車両の変更

付則15 モトクロス競技規則 **18 車両ならびにマーキング部品の変更**による。

17 コースの下見

- 17-1 競技開始前（最初のクラスの公式練習開始）まで、昼休み時間内、競技終了後（最終クラスのレース終了後、バックマーシャルが通過した後）、ならびに予選・決勝レースのインターバル（前レース終了後バックマーシャルが通過してから、タイムスケジュールに明記された次レース開始時刻までの間をさす）は、当該競技会に出場しているライダーまたはピットクルー、**大会に登録されたライディングアドバイザー（当該年度有効なモトクロスライセンス保持者）**に限り、コース内での下見を許可する。
- 17-2 コース内に入る資格を有するライダーまたはピットクルー、**ライディングアドバイザー**は、当該競技会主催者から与えられたパス（またはリストバンド）を外部から見える位置に装着しなければならない。
- 17-3 いかなる場合においても、競技役員・主催者運営スタッフにコースからの退出を指示された場合は、速やかに退出しなければならない。
- 17-4 コースの下見をする際、レース進行の妨げになつてはならない。
- 17-5 競技進行に弊害が生じたと主催者が判断した場合、または資格のない者がコースに入った場合等は、主催者の権限により、下見を禁止する場合がある。

18 フリープラクティスおよび公式練習

- 18-1 全日本選手権シリーズが開催されるコースにおける競技会前日の練習走行は禁止される。
ただし、競技会日程に含めたフリープラクティスは認められる。
- 18-2 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。
- 18-2-1 参加の定義：スタートラインにライダーが車両とともに並ぶこと。
- 18-2-2 公式練習で走行できる車両は、当該競技会に出場することを許可された車検合格済の車両のみとする。
- 18-3 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。
- 18-3-1 スタート練習時、安全対策を目的とした作業エリアが規制される場合、ライダーとメカニックはこれを遵守しなければならない。違反した場合、当該ライダーに罰則が適応される場合がある。
- 18-4 公式練習中のピットクルーは指定された場所以外に進入してはいけない。
- 18-5 フリープラクティスは、任意によるもので、参加してもしなくても良い。

19 決勝レース出場資格

- 19-1 国際A級・国際B級・レディースの決勝レース出場資格
19-1-1 公式予選通過者（予選通過人数は各大会特別規則および公式通知による）
※決勝進出者は**公式予選出走者のみとし、完走者を優先する。**
- 19-1-2 シードライダー（国際A級・レディースのみ）
19-1-2-1 シードライダーの資格
19-1-2-1-1 第1戦は前年の全日本選手権ランキングIA1、IA2、レディース各1位～5位のライダー
19-1-2-1-2 第2戦以降は前戦までの最新暫定ランキングIA1、IA2、レディース各1位～5位のライダー
19-1-2-1-3 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、レディースで資格を得た者はレディースクラスのみに適用される。
19-1-2-1-4 シードライダーは予選の結果にかかわらず決勝への出場を保障される。
19-1-2-1-5 必ず公式練習および予選に出場していなければならない。
19-1-2-1-6 シード権を持つライダーが予選不通過となり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20分以内に大会事務局に申請しなければならない。
19-1-2-1-7 シード権が行使される場合、決勝スタートリストの最後に掲載される。
19-1-2-2 シードライダーのグリッド選択優先
19-1-2-2-1 シードライダーがシード権を使用した場合、シードライダーは、予選通過者の後にグリッドを選択する。
グリッドがない場合はレースディレクションの指示するその他の方法でスタートする。グリッドが31台以上あり空きグリッドが存在する場合でもグリッドは使用できない。
19-1-2-2-2 何らかの理由によりスタートティンググリッドが空いた場合、リザーブライダーがシードライダーよりも優先にグリッドを使用することができる（リザーブライダーの優先順は予選結果に基づく）。
19-1-2-2-3 万一、リザーブライダー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、シード権を使用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選択することができる。
19-1-2-2-4 2列目スタートの場合、他のライダーが選択したグリッドの後ろを1か所選択する。
19-1-2-3 シードライダーのスタート
19-1-2-3-1 2列目スタートの場合、正規のグリッドの後端に設置されたリアバリヤーまたは境界線から後方へ2.5mの位置までの区域からスタートするものとする。スタートティングマシンのバーが動く前に正規グリッドの後端に設置されたリアバリヤーまたは境界線を越えた場合、フライング判定とする。
19-1-2-3-2 その他のスタート方法の場合、スタート方法とその規則はレースディレクションにより決定され、シードライダーならびに関係競技役員に詳細に説明される。説明には文書が用いられる。

- 19-1-3 リザーブライダー(全クラス)
 19-1-3-1 公式予選にて決勝レース出場資格を得られなかったライダーのうち、上位2名はリザーブライダーの権利を得る。
 ※リザーブライダーは各予選組の周回数が多く、トップタイムの早い組を優先に各組から1名ずつ、最大2名を選出するが、いずれも完走者でなければならない。
- 19-2 承認併催クラスの決勝レース出場資格
 19-2-1 承認併催クラスの決勝レース出場資格は、大会特別規則または大会公式通知に示される。
- 19-3 予選通過基準タイム
 19-3-1 レディースクラスは、当該選手の予選中に記録したベストラップタイムが同一予選組の上位3名の平均タイムの130%以内
 ただし、基準タイムをクリアできず予選落ちとなり、決勝のグリッドが空いている場合、嘆願書の提出をもって当該大会審査委員会が土曜日または日曜日の公式練習のタイム **または過去の実績**を参照して判断し、決勝への参加を許可する場合がある。嘆願書は予選暫定結果発表後、20分以内に提出しなければならない。
- 19-3-2 基準タイムの計算結果は1/1000秒まで有効とし、1/10000秒以下は切り捨てる。
- 19-4 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。

20 スタート

- 20-1 原則としてスタートの方法は、各部門ともスタート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。またスタート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。
- 20-2 「集合」とは、ライダーとマシンがスタート前チェックを合格し、どちらもウェイティングエリアに入った時点で完了したものとする。
- 20-3 予選／決勝スタートの手順
 20-3-1 予選／決勝レース開始予定時刻”とは、プログラムおよびタイムスケジュールに告知された時刻である。
決勝レースの場合、原則サイティングラップの開始予定時刻を意味する。
- 20-3-2 当該クラスに出場するライダーがウェイティングエリアに集合する時刻は、予選／決勝レース開始予定時刻の10分前とする。**スペアマシンがあれば同時に持ち込むことができる。**
この時、ウェイティングエリア内では、マシンがグリッド選択優先順に整列される。
- 20-3-2-1 当該クラス出場ライダーのみ、ウェイティングエリアに集合した後、前クラスのスタート後から当該クラスの予選および決勝レース開始予定時刻10分前(集合時間)までの競技役員に許可された時間内に限り、スタートティングエリアに入り、道具を使わずにグリッドを整備することが認められる。
- 20-3-2-2 この時、グリッド選択順に従って、**ライダーと登録されたピットクルー1名、傘持ち1名はマシンとともにスタートティングエリアに進入し、グリッドを選択することができる。**
- 20-3-3 グリッドの選択は、グリッド内もしくはグリッドの後方隣接エリアにマシンを設置することで完了し、以降の変更是認められない。
- 20-3-4 予選および決勝レース開始予定時刻10分前（または参加者が揃った時点で）、**進行員がグリッド選択の指示を開始する。**ライダーは指示に従ってマシンとともにスタートティングエリアに進入し、グリッドを選択する。
登録されたピットクルー1名、傘持ち1名はライダーとともに行動することができる。
 20-3-4-1 進行員の指示は10秒弱程度の等間隔で行われる。
 20-3-4-2 進行員の指示が出た後は前のライダーよりも先に空いているグリッドを選択してもよい。
 20-3-4-3 最初のライダーが指示された時点以降に遅れて来たライダーの**グリッド選択優先順は、その時点での最後尾となる。**
 20-3-4-4 最後尾のライダーに指示がされた時点で**ウェイティング**エリアのゲートは閉鎖される。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および決勝に出場することはできない。

20-3-5 各ライダーならびに登録されたピットクルー1名は、グリッド選択を終え次第、道具を使用せずに地ならしができる。

20-3-5-1 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。

20-3-5-2 **ライダーとピットクルー1名（マシンを含む）、傘持ち1名は、進行員の指示があるまでスターティングエリアとウェイティングエリアを自由に行き来できる。**

予選スタートの手順

ただし、安全上の理由で予選レースにサイティングラップが設定される場合、以降は決勝スタートの手順（20-3-7以降）に従うものとする。

20-3-6-1 最後のライダーがグリッド選択を終えた後、進行員の指示があり次第すべてのライダーは速やかにマシンをスターティンググリッドに運び入れなければならない。

20-3-6-2 **予選レース開始予定時刻の約1分前**、またはすべての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またはボードで出す。エンジン始動の合図をもって、ライダー、オフィシャル以外の者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。

20-3-6-3 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、当該ライダーと登録されたピットクルー1名は、競技監督の許可を得て**スターティングエリア内の安全上スタートに支障のない場所**で作業することができる（スタートに支障のない場所は、競技役員により指示される）。**また、ウェイティングエリアに移動し作業することもできる。**

20-3-6-4 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。

20-3-6-5 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。

決勝スタートの手順

20-3-7-1 **サイティングラップ開始予定時刻の約1分前**、またはすべての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またはボードで出す。

20-3-7-2 進行員の合図に従って**グリッドから**サイティングラップを開始する。サイティングラップの規定時間は公式通知に示され、最後のライダーが合図を受けた後、バックマーカー（マーシャル）が出走してから時間の計測が開始される。

20-4-7-3 サイティングラップへの参加は任意とするが、選手紹介等のイベントが実施される場合は、ライダーはこれに対応しなければならない。

20-4-7-4 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。

20-4-7-5 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、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。

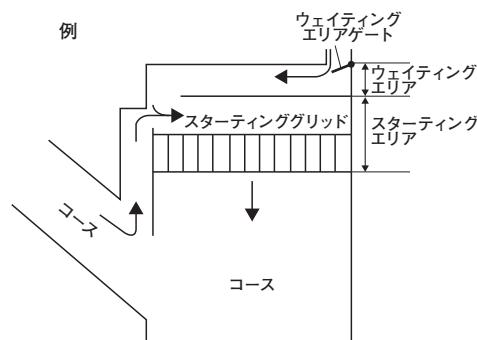
20-4-7-6 すべてのライダーはサイティングラップ終了後、ウェイティングエリア**またはスターティングエリア（グリッド）**に戻る。サイティングラップ終了時間までウェイティングエリアならびに**スターティングエリア**をピットエリアとし、当該ライダーへ登録されたピットクルーのみ、安全に走行するための作業は認められる。ただし、給油作業を行なう場合は必ず主催者が指定した場所で行なわなければならない。

20-4-7-7 サイティングラップ規定時間経過後、サイティングラップからウェイティングエリア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。

20-4-7-8 **サイティングラップ規定時間経過後に**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、競技役員の許可を得て**スターティングエリア内の安全上スタートに支障のない場所**で作業することができる（スタートに支障のない場所は、競技役員により指示される）。**また、ウェイティングエリアに移動し作業することもできる。**

20-4-7-9 **サイティングラップ規定時間経過後**、当該レースで使用する車両を変更することはできない。

- 20-4-7-10 サイティングラップ規定時間経過後、トラブルが発生したライダーおよび車両を除いた決勝出走全ライダーがスタート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。
- 20-4-7-11 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。
- 20-4-8 禁止事項（予選・決勝共通）
- 20-4-8-1 傘持ちが、マシンを運搬する／マシンの整備をする／グリッド整備をする／無線等の通信機器を使用する。
- 20-4-8-2 ライダーに登録されたピットクルー最大2名と傘持ち1名以外の者がウェイティングエリアに進入する。
- 20-4-8-3 ライダーに登録されたピットクルー1名と傘持ち1名以外の者がスタートティングエリアに进入する。
- 20-4-8-4 グリッド選択時、走って前のライダーより先にグリッドを選択する。
- 20-4-8-5 スタートティンググリッドより前方のコース修復をする。
- 20-4-8-6 グリッド内に、足置き以外の物体を運び入れ設置する。
- 20-4-8-7 道具を使ってグリッド整備をする。ただし手袋と靴は道具とはみなさない。
- 20-4-8-8 15秒前ボード提示後からスタートティングマシンが落下するまでの間に、ライダーおよびマシンがグリッドから退出する、またはグリッドに进入する。
- 20-4-8-9 ピットクルーまたは傘持ちがスタートティングエリヤからの退出時間になつても退出せず、スタート進行を遅延させる。
- 20-5 スタートエリヤ規制について
- 20-5-1 スタートティンググリッド前（コース側）
オフィシャルおよびプレスを除き、いかなる者もこのエリヤに入ることは認められない。
- 20-5-2 スタートティングエリヤ内（スタートティンググリッド）に入る資格者
大会主催者に認められた競技役員
- 20-5-2-1 大会主催者に認められた競技役員
競技役員の許可の下、出場するライダー（有効なMFJライセンス所持者）
- 20-5-2-2 競技役員の許可の下、出場するライダーに登録されたピットクルー1名（有効なMFJライセンス所持者）
- 20-5-2-3 ライダー1名が指名する傘持ち1名
競技役員の許可の下、大会主催者に認められたメディア
- 20-6 予選レースのスタート位置を選択する優先順位
国際A級／国際B級／レディース共通
- 10 競技内容 10-4 予選組分けについてに基づき決定する。
- 20-7 決勝レースのスタート位置を選択する優先順位
国際A級／国際B級／レディース
- 20-7-1 すべてのヒートで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を優先とするスタートリストに基づき選択できる。
- 20-7-2 承認併催クラス
スタート位置を選択する優先順位は、大会特別規則または大会公式通知の定めに基づき決定される。



- 20-8 レース形式以外の予選方式が採用される場合がある。10 競技内容 10-1-4 タイムアタック方式による予選を参照
- 20-9 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および場所に限り、許可される。

- 20-10 ウォーミングアップ以降、スタート係によってスタートのためのエンジン始動の合図が出された後はライダー、マシンに何らかの問題が発生しても競技は続行される。
- 20-11 予選・決勝におけるスタート位置の選択
一度スタート位置を選択したものはそのスタート位置を変更することはできない。

21 レース

- 21-1 レース中の遵守事項は、第3章 競技会 **20 競技参加者の遵守事項**による。
- 21-2 全日本選手権公認クラスでスターティングマシンを使用するレースの場合、ライダーが選択できるグリッド数は30とする必要がある。
※30をこえるグリッドは封鎖され使用できない。
- 21-3 ピットエリアおよびウェイティングエリア内で当該ライダーの車両整備などに従事できるピットクルーは、当該ライダーに登録されているピットクルー2名以内に限られる。
- 21-4 レース中、サイレンサーまたはエキスペ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およ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。
- 21-5 レース中、もしくはタイムアタック中に、ピットエリアを通過のみすることは認められない。
行った場合、タイム加算の罰則を科す場合がある。

22 レース終了

- 22-1 付則15 モトクロス競技規則 **27 レース終了**による。
- 22-2 トップライダーがチェックを受けた後、規定時間が経過していなくても、原則、バックマーシャルに追い抜かされたライダーはリタイアしたものとする。この判断はレースディレクションによるものであり、一切の抗議を受け付けない。

23 レース後の車両検査

- 23-1 付則15 モトクロス競技規則 **29 レース後の車両検査**による。
- 23-2 予選レースもしくは計時予選終了後、ランダムに、またはレースディレクションにより選定されたライダーの車両に対して音量測定が行われる。ランダムに選定するための方法と対象人数は大会公式通知に示される。音量規制値は決勝レース後と同じものとする。
- 23-3 決勝レース終了後、1~6位の車両に加え、1台のランダムに選定されたライダーの車両に対して音量測定が行われる場合がある。ランダムに選定するための方法は大会公式通知に示される。
- 23-4 測定の結果、音量規制値に違反していた場合は、原則として当該レース（計時予選を含む）の結果から5順位降格の罰則が適用されるものとする。

24 抗議

- 24-1 付則15 モトクロス競技規則 **32 抗議**による。

25 レースディレクションとMFJ全日本モトクロス競技運営チームの役割

全日本モトクロス選手権シリーズの競技運営を平準化し、円滑に執行することならびに競技の安全・公平・モラル向上を目的に競技の運営を司る。

- 25-1 レースディレクション
レースディレクションは大会期間中、運営関係者と協議の上決定を行い、大会を運営する。

- 25-1-1 レースディレクションは以下のメンバーで構成される。
 ①レースディレクター ②競技監督
- 25-1-2 レースディレクションの任務
 ・規則運営に関する決定
 ・規則違反に対する罰則の提案ならびにペナルティーポイント付与の決定
 ・安全条件を考慮した、公式練習およびレース内容の変更
 ・安全上の理由によるレースの中止・打ち切り
 ・規則に記載されていない状況を解決するために必要な変更
 ※このような例外的な状況の場合、規則の特定条項を超越した判断を可能とする。
 ※審査委員会は、上記に関する報告を受け、必要に応じて審査を行う。
- 25-2 MFJ全日本モトクロス競技運営チームの役割
- 25-2-1 レースディレクター
 ・シリーズ全戦が規則に沿った均一な運営がされるよう管理する。
 ・競技監督と協議の上、レースをコントロールする。
 ・大会審査委員会/選手会代表とともにコース査察を行う。コース・救急導線、トラックマーシャルの立ち位置等を確認し、必要に応じて修正指示を行う。
- 25-2-2 レースアドバイザー
 ・常にレースを監視し、安全面についてレースディレクションに提案を行う。
 ・エントラントと大会運営組織の橋渡しとなり、安全かつ円滑な大会運営のため、レースディレクションと審査委員会をサポートする。
 ・大会審査委員会/選手会代表とともにコース査察を行う。コース・救急導線、トラックマーシャルの立ち位置等を確認し、必要に応じて修正指示を行う。
- 25-2-3 テクニカルオフィサー
 ・シリーズを通して均一な技術規則に関する解釈・判定がなされるように、レースウィークを通して車検長を補佐する。
 ・車検人員・機材・ロケーション等を確認し、運用に関する助言を行う。
 ・必要に応じて、ランダムにまたは特定の車両について車検長に検査を提案する。
 ・車両規則の解釈に関し車検長およびレースディレクションに見解を述べる。

26 ペナルティーポイント

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

全日本モトクロス選手権の参加選手（間）の危険な行為、行動などに全日本モトクロス選手権シリーズを通して1年間累積するペナルティーポイントを与える（当該大会の審査委員会が与える罰則と重複して、又は単独で与えられる場合がある）。そのポイントに達した時点で罰則が与えられる。

危険な行為、危険な行動の定義

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

選手（エントラントの行動も含む）への罰則

ポイント	事例
4	次大会の決勝レース（1ヒートのみ）にて、グリッド選択順10順位降格
7	次大会の決勝レース（1ヒートのみ）にて2列目スタート
10	次大会の参加拒否 最終戦の場合、当該大会の失格

※レースディレクションが決定する。

- ・このポイントは、レースディレクションまたはレースアドバイザーによる聴聞を経て決定されるが、事象が明白な場合等、聴聞が行われない場合もある。
- ・聴聞の有無にかかわらず、対象ライダーと原因、与えられる点数は公式通知により公示される。
- ・このポイントは、確定した当該時刻より効力が開始され、当該大会決勝日から365日間累積される。

27 本規則の解釈

本規則およ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。

28 本規則の施行

本規則は、2026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・公式通知による。

■ 付則

モトクロス・オブ・ネイションズ日本代表選手選考規定について

日本代表選手選考委員会を設置する場合は以下に則る。

1) 選考委員会

*選考委員会のメンバーは、モトクロス委員長とモトクロス委員長が選任した者（MX委員・選手会・プレス・有識者・スポンサー）およびMFJ事務局で構成される。

2) 選手選考について

*MFJ全日本選手権シリーズならびに日本国外の競技会に参加しているライダーを対象に、選考委員会により選考される。

*選考されたメンバーはMFJモトクロス委員会にて承認され、正式に決定する。

*選出されたライダーが負傷等の理由により出場が難しくなった場合、リザーブライダーが選出される。

*開催期日の観点から、車両やチームの変更ができない場合、同系列の車両・チームに所属するライダーを選考することもできる。

3) 団長・監督の選任について

*団長および監督は、選考委員会にて推薦され、MFJモトクロス委員会にて承認され、正式に決定する。

*団長の役割：日本代表チームの統括責任者

*監督の役割：日本代表チームのマネージメント（団長が選出されない場合、監督が団長の役割を担う）

4) トレーナー等の選任について

当該選手のチーム監督およびモトクロス・オブ・ネイ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・ネイションズチーム選抜に関するすべての権限はMFJモトクロス委員会およびモトクロス・オブ・ネイションズ選考委員会に委ねられる。

MFJ国内競技規則 2026

付則 17 モトクロス基本仕様

■序文

以下に規定するモトクロス基本仕様規則は、モトクロス競技を行なう上で必要とされる基本規則であり、MFJ公認・承認モトクロス競技会すべての車両およ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。

用語の定義

改造=オリジナル（車両公認時に装着されたもの）のパーツに対し切削、追加、研磨を行なう行為

変更=オリジナル（車両公認時に装着されたもの）のパーツまたは仕様を、他のパーツ・仕様に置き換える行為

修理=転倒などによりダメージを受けたパーツに対し、公認車両と同等の機能に回復させる行為。溶接または接着剤

により公認車両と同じ材質の部材を追加することのみ許可される。切削、研磨（塗装および表面処理を除く）
をすることは許可されない。

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。各
材質は、各々の材質を主成分としたものである。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
用を行なう。

素材=材質と製造方法を含む

1 参加可能車両とクラス

1-1 参加可能車両

*国際A級選手の使用する車両以外はすべて、一般に市販されている、または過去に市販されたことがあるエンジンとフレームの両方を使用、またはベースとしている車両であること。

*国際A級選手の使用する車両は、プロトタイプのエンジンおよびフレーム（基本骨格とサブフレーム）
を使用することが認められる。ただし、エンジン排気量と気筒数および変速段数は各クラスの規格に合致していること。

*車両はフレームを基準とし、フレームとエンジンが異なるメーカー・年式を使用する場合はフレーム打刻にて車種・年式を判断する。

*国際A級選手の使用する車両以外はすべて、エンジンの排気量アップ（ストロークまたはボアアップ）
は禁止とする。

1-2 クラスは以下のとおりとする。 公認：昇格対象（IA除く） 承認：昇格対象外

格式	クラス	車両規則	ライセンス							排気量		最多 気筒数	最多变速 段数
			MXIA	MXIB	MXNA	MXNB	MXJ	PC	他	2ストローク	4ストローク		
[公認] 全日本	IA1	基本仕様のみ	○	×	×	×	×	×	-	175ccを超える250ccまで	290ccを超える450ccまで	1	6
	IA2	基本仕様のみ	○	×	×	×	×	×	-	100ccを超える125ccまで	175ccを超える250ccまで	1	6
	IBOPEN	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	×	○	×	×	×	×	-	100ccを超える125ccまで 175ccを超える250ccまで	175ccを超える250ccまで 290ccを超える450ccまで	1	6
	レディース	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	○	○	○	○	○	×	※①	65ccを超える85ccまで	85ccを超える150ccまで	1	6
[公認] 地方選	インターナショナル オープン(IO)	基本仕様のみ	○	○	×	×	×	×	-	100ccを超える125ccまで 175ccを超える250ccまで	175ccを超える250ccまで 290ccを超える450ccまで	1	6
	ナショナル(NA)	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	×	×	○	×	×	×	-	100ccを超える125ccまで 175ccを超える250ccまで	175ccを超える250ccまで 290ccを超える450ccまで	1	6
	ノービス(NB)	基本仕様のみ	×	×	×	○	×	×	-	100ccを超える125ccまで 175ccを超える250ccまで	175ccを超える250ccまで 290ccを超える450ccまで	1	6
	ジュニアクロス (JX)	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	×	×	×	×	○	×	-	65ccを超える85ccまで	85ccを超える150ccまで	1	6
[承認]	オープン85 (OP85)	基本仕様のみ	○	○	○	○	○	×	EJ	65ccを超える85ccまで	85ccを超える150ccまで	1	6
	キッズ65(K65)	基本仕様のみ	×	×	×	×	○	○	-	49ccを超える65ccまで	49ccを超える110ccまで	1	-
	チャイルドクロス (CX)	50cc車両規則	×	×	×	×	○	○	※②	50ccまで	50ccまで	1	-

略称…MXIA（国際A級）、MXIB（国際B級）、MXNA（国内A級）、MXNB（国内B級）、MXJ（ジュニア）

※① レディースクラスは、MXJ、MXNB、MXNA、MXIB、MXIAライセンス所持者の女性のみ参加対象

※② チャイルドクロス（承認50cc）は小学校6年生以下のMXジュニアライセンスまたはPCライセンス所持者が参加対象

※2ストローク150ccで公認申請があった車両は、MFJに認められた場合「モトクロス特別公認車両」として“1クラス”、“オープンクラス”への出場が認められる。

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

$$\text{総排気量} = (D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times \text{気筒数}$$

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 $50 \mu\text{m}$ までの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを超える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行なわれる。

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 すべてのカテゴリーにおいて、スーパー充電は禁止される。

3 仕様

3-1 材質

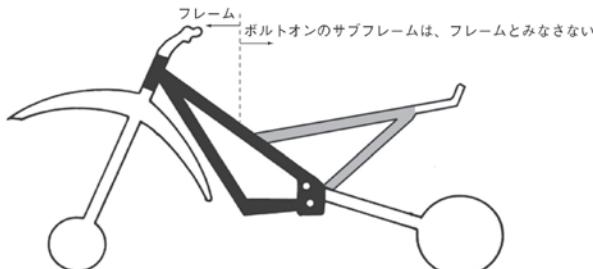
3-1-1 フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアームスピンドル、およびホイールスピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイールスピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

3-1-2 フロント・リアマッドガード（フェンダー）、サイドカバー（サイドゼッケンプレートを含む）、ラジエターシュラウド、フロントゼッケンプレートは、材質を問わず、破損や亀裂等が起こった場合でも、先端が鋭利、または、エッジ状にならない、「柔軟なもの」でなければならない。

3-2 フレームの定義

- 3-2-1 フレームとは下図で示す基本骨格とサブフレームで構成される。
- 3-2-2 基本骨格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ア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



- 3-2-3 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見なし、ボルトオン（着脱可能）のものはフレームと見なさない。
- 3-2-4 国際A級選手の使用する車両以外はすべて、ベース車両のフレームの基本骨格を変更または改造することは禁止される。ただし、基本骨格に接合されるエンジンを搭載（固定）するためのエンジンハンガーの変更または改造（溶接改修含む）は認められる。

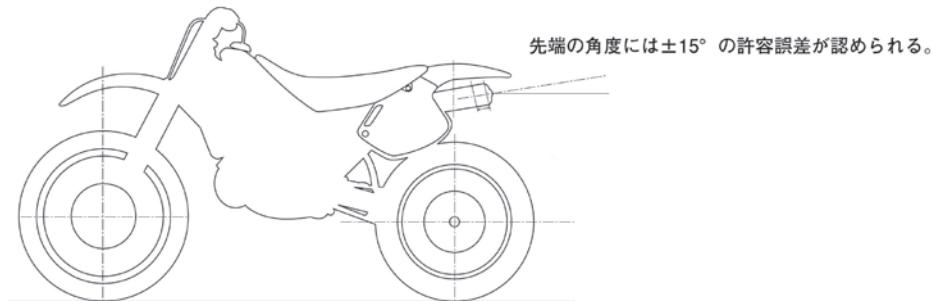
3-3 スタート装置

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

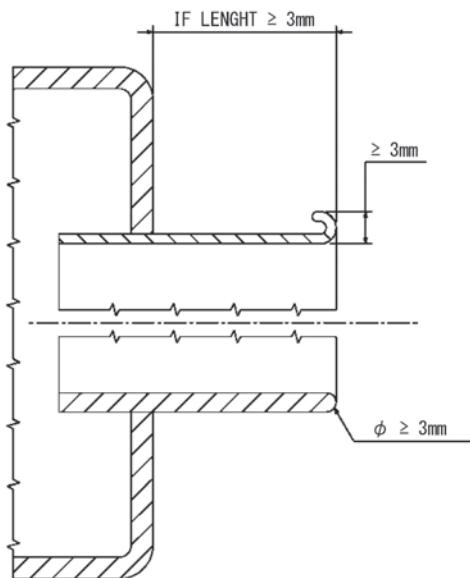
- 3-4-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 3-4-2 サイレンサー後端の排気出口中心軸は、車両の中心軸に対して上下、左右共に平行でなければならない（許容誤差は±15°とする）（図1を参照）。

図1



サイレンサーの後端部は事故等により接触した場合に、ライダーの身体を守る為に危険な形状であってはならない。サイレンサー後端のパイプが3mm以上突出している場合は、その後端部は180°の角度で曲げられるか、R形状に加工されていなければならない。どちらの形状の場合も、端部の厚さは最低3mm以上なければならない（図2を参照）。

図2



- 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、リアタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。
- 3-4-5 サイレンサーの後端は、リアタイヤ後端位置から突出してはならない。
- 3-4-5-1 音量規制に影響を与える排気バルブシステムの追加（装備）は禁止される。ただし、公認車両に排気バルブシステムが装備されている場合は使用が許可され、バルブ開度のセッティングは自由とする。
- 3-4-5-1 排気バルブシステムのバルブ開度セッティングは、音量測定の際には走行状態と同じでなければならない。

3-5 スプロケットガードおよびチェーンガイド

- 3-5-1 身体の一部が挟まれることがないように、フロントおよびリアにスプロケットガードを装備しなければならない。
- 3-5-2 スプロケットガードの形状および材質は自由とするが、衝撃等で容易に破損しない材質のものを使用し、チェーンとスプロケットの間にライダーの手足等が巻き込まれない形状のもので、先端がエッジ状に尖っていないこと。溶接またはボルト等で固定し、容易に脱落しない構造で取り付けられていなければならない。
- 3-5-3 チェーンガイドを装備した車両で、位置や形状がリアスプロケットガードの役割をはたしている場合は、チェーンガイドがリアスプロケットガードを兼ねても良い。

3-6 ハンドルバー

- 3-6-1 ハンドルバーの幅は、600mm以上850mm以下とする（3-9 フットレスト 図A参照）。
- 3-6-2 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。
- 3-6-3 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。
- 3-6-4 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30mmのすき間を設けるためにハンドルストップバー（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。
- 3-6-5 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るないように、丸みをつけて製作しなく

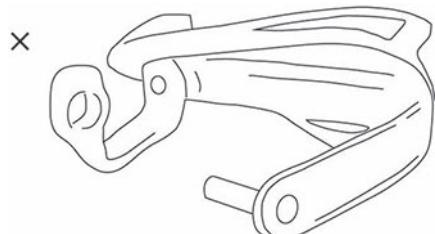
てはならない。

3-6-6 ハンドプロテクターが使用される場合には、非粉碎材質の樹脂製でなくてはならない。

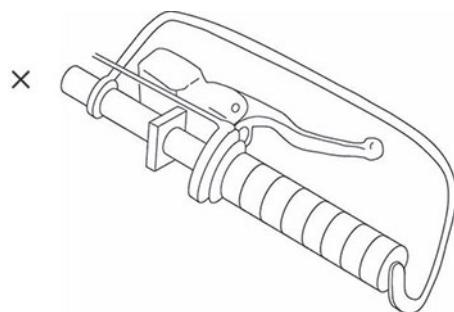
3-6-6-1 ハンドルバー先端に固定される形状のものは使用できない。

3-6-6-2 金属製材質のもの（樹脂製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ものを含む）は使用できない。

<使用できない例>



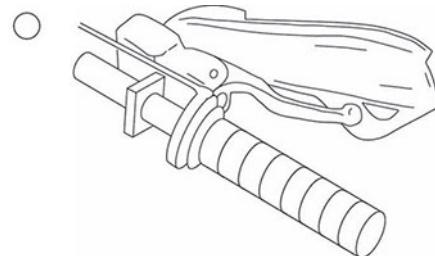
バーエンドに固定される形状



金属製材質の支柱で囲われている形状

<使用可能例>

バーエンドに固定されず、非粉碎樹脂であり、金属製材質等でハンドルが囲われていない形状



3-6-7 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

3-7 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（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低19mmとする）となっていなくてはならない。このボールは平らでも良いが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は常時固定されたものとし、レバーと完全に一体となっていなくてはならない（**3-9 フットレスト 図A**参照）。

3-7-2 コントロールレバー（フットレバーおよびハンドレバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。

3-7-3 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。

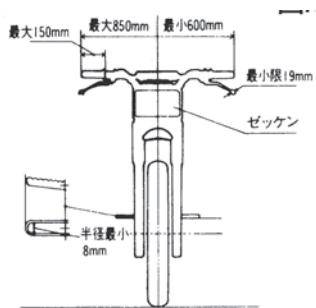
3-8 スロットルコントロール

- 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。

3-9 フットレスト

- 3-9-1 フットレストの先端は最低半径8mm以上の曲面でなければならぬ（図A参照）。

図A



- 3-9-2 フットレストは折りたたみ式でも良いが、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、およ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8mm以上の球状に丸められてはならない。
- 3-9-4 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）において、山の先端のRは1mm以上とし、その厚みは1mm以上とする。



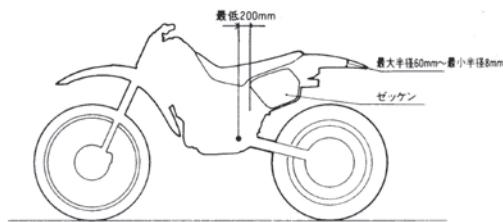
3-10 ブレーキ

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。

3-11 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 3-11-1 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。
- 3-11-2 マッドガードの後端は丸められてはならず、この丸め方は最低半径8mm以上60mm以内でなければならない（図B参照）。

図B



- 3-11-3 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。

3-12 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。

3-13 ホイール

- 3-13-1 ホイール（リム、カラー、スポーク、ハブ含む）の交換・変更は認められる。
3-13-2 タイヤがリムから外れることを防ぐ為のビードストッパーの取り付けは許可される。

3-14 モトクロスタイヤ

- 3-14-1 使用されるタイヤの種類に制限はない。
3-14-2 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19.5mm以上のラグ（ロックの高さ）を持つタイヤの使用は禁止される。
3-14-3 外観および外的な寸法は制限されない。
3-14-4 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。

3-15 ナンバープレート

- 3-15-1 ナンバープレートの形は自由とするが、**3-15 ナンバープレート 図1、図2**に規定されているとおり、
3-15-2-4、3-15-2-5、3-15-3-4の規則に従った3桁の数字が記載できるサイズでなければならない。
3-15-1-1 メッシュ地のプレートの使用は許可される。ただし、数字部にメッシュは使用できない。
3-15-1-2 数字は英國式を使用する。
3-15-2 フロントナンバープレート
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あけても良いが、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。
3-15-2-1 プレートは平面から50mm以上カーブ（突出）してはならない。また何かでカバーしたり、折り曲げたりしてはならない。
3-15-2-2 フロント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3-15-10参照）
 ②ライダーのゼッケン番号（クラスごとの文字色は3-15-10参照）
 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）
3-15-2-3 バックグラウンドの色と数字は明確に認識できるものでなければならぬ。また太陽光線の反射を避ける為に、つや消しでなければならない。

- 3-15-2-4 フロントゼッケンナンバー寸法
最低高：110mm以上／最低幅：65mm以上（1を除く）／数字の最低の太さ：22mm以上／数字間のスペース：2 mm以上
※数字のフチドリは3mm以下で、白か黒の実線を用いることができ、上記寸法に含まれる。
- 3-15-2-5 フロントゼッケンバックグラウンド
フロントゼッケンプレートは数字を除きクラスごとに指定の単色（透過不可）でなければならない。ただし、すべての数字の上下端から計測して上下に10mmの水平線の外側は、広告を含む自由なデザインを使用できる（下記図1参照）。
- 3-15-2-5-1 プレートの形（曲面、段差、穴など）によるバックグラウンド色の欠損（＝素地の色が見えている）は原則認められる。
- 3-15-3 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先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（**3-11 マッドガードおよびホイールプロテクション 3-11-2 図B**参照）。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。
- 3-15-3-1 プレートの代わりに、ボディ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良い。
- 3-15-3-2 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3-15-9参照）
②ライダーのゼッケン番号（クラスごとの文字色は3-15-9参照）
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付け）
- 3-15-3-3 バックグラウンドの色と数字は明確に読めるものでなければならない。また太陽光線の反射を避けるために、つや消しでなければならない。
- 3-15-3-4 サイドゼッケン寸法
最低高：90mm以上／最低幅：65mm以上（1を除く）／数字の最低の太さ：22mm以上／数字間のスペース：2 mm以上
※数字のフチドリは3mm以下で、白か黒の実線を用いることができ、上記寸法に含まれる。
- 3-15-3-5 サイドゼッケンバックグラウンド
サイドゼッケンプレートは、数字の周囲20mmがクラスごとに指定の単色（透過不可）でなければならない（下記図2参照）。

図1

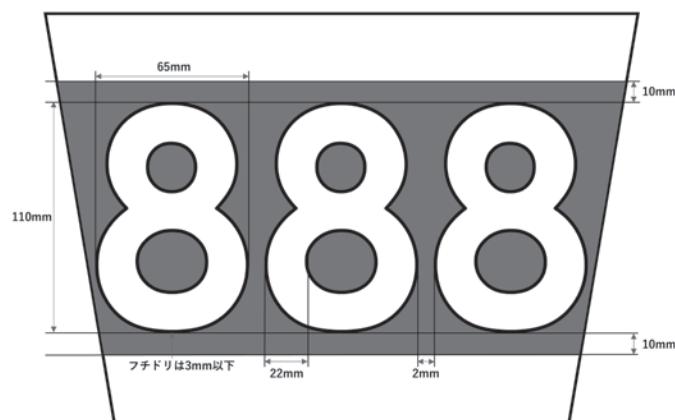
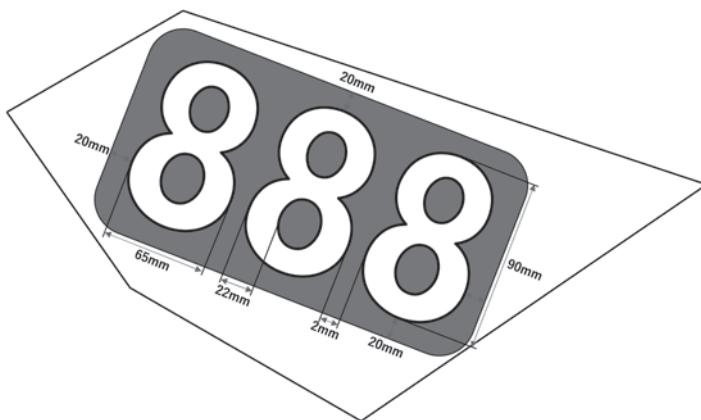


図2



3-15-4 車両のゼッケンプレートサイズにより、上記フロントおよびサイドゼッケンの規定寸法が順守できない場合、明確に読める範囲で最大限の寸法とすること。

3-15-5 ゼッケンの書体は、以下を参考とし、遠くからでも読みやすい書体でなければならない。

〈書体参考例〉

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

3-15-6 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。

3-15-7 当該競技会の車検長または計時長よりゼッケンの数字が識別しにくい事が報告された場合、当該競技会競技監督より、当該選手へ修正が指示され、これに従わなければならない。

3-15-8 全日本IA1クラス、IA2クラス、レディースクラスの前年度ランキング**1位**の者は、赤地白文字のゼッケンを装着しなければならない。

3-15-9 **すべてのクラスにおいて、3-15-2-4、3-15-2-5、3-15-3-4、3-15-3-5の寸法規定をガイドラインとし、数字とバックグラウンド色が明確に識別できる場合は規則違反として判定しない。この判定は車検長の判断を最終とし抗議は受け付けない。**

3-15-10 ナンバープレートの色

ナンバープレートのバックグラウンド（背景）色および数字の色は下記のとおりとする。

クラス	背景色	数字色
IA1 (IO)、レディース、ノービス	白	黒
IA2 (IO)	黒	白
IBOPEN (IO)	青	白
ナショナル	黄	黒
ジュニアクロス	赤	白
キッズ65	緑	白
チャイルドクロス	白	赤

上記の色についてはそれぞれ下記の通り、RALまたはPANTONEで指定され、基準とする。

RAL

白：9010 黒：9005 青：5005 赤：3020 黄：1018 緑：6037

PANTONE

黒：PANTONE419C 青：PANTONE286C 赤：PANTONE485C

黄：PANTONE3945C 緑：PANTONE347C

※色見本については付録の「レースナンバー」(PANTONE 使用)を参照すること。

その他、ナンバープレートの地色および数字の色について、モーターサイクルのクラスや競技の形式などによって変わる場合があり、その場合は大会特別規則によって示される。

3-16 下記のアイテムは取り外さなくてはならない

- 3-16-1 灯火器類
- 3-16-2 バックミラー
- 3-16-3 ナンバープレートと、リア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
- 3-16-4 センタースタンド／サイドスタンド
- 3-16-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 3-16-6 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

4 燃料、燃料／オイルの混合液／冷却水

- 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。
 - 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。
 - 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。
 - 鉛は含有されていないこと。
 - リサーチオクタン値が101.0 (RON) 以下、モーターオクタン値が88.0 (MON) 以下であること。
 - 密度は15°C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。
- 4-2-3 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。
- 4-2-4 水冷エンジンの冷却水は、水もしくは一般市販されている冷却液に限られる。
- 4-3 大会特別規則(全日本モトクロス特別規則等)により、ガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。
- 4-4 公式練習・予選・決勝レースにおいて無作為に抽出されたライダーまたはチームに対して燃料抜きとり検査が実施される場合がある。指定されたライダーおよびチームは指示に従わなければならない。

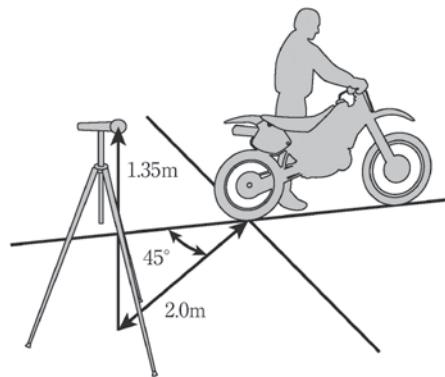
5 音量規制

- 5-1 すべての車両の音量測定は、「2mMAX方式」で行なう。
- 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

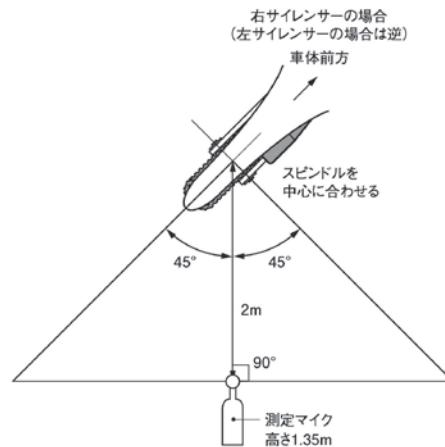
2mMAX法は、フル加速状態の車両から発せられる音響パワーレベル（LwA）と高い相関があり、停止状態で急速に最大回転数まで運転したときの最大音圧レベルを測定するものである。

5-3-2 音量計の準備

- 5-3-2-1 マイクロフォンにウイ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 騒音計および車両のセットアップ
- 5-3-3-1 マイクロフォンは、三脚により水平に固定する
- 5-3-3-2 マイクロフォンは、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。



測定例



- 5-3-3-3 排気出口が2ヶ所以上ある車両の音量計測は、いずれか一方の排気出口の先端で測定される（必要に応じて両方の先端で測定する）。
- 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 計測中の車両の周囲5mの音量は90dB/A以下であること。
- 5-3-3-6 車両から10m以内に音を反射する障害物があつてはならない。
- 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なう。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。

- 5-3-4-2 車検員は排気出口の先端とマイクロフォ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、損害に對して競技役員は一切の責任を負わない（第3章 競技会 **37 損害に対する責任** 31-3参照）。
- 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、回転計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一のモードで計測されなければならない。
※スイッチ等でモード切替えが可能な車両は、車検長から指示があった場合は、すべてのモードで測定を受けなければならず、すべてのモードで音量規制値に合致していなければならぬ。
- 5-3-4-6 アイドリング状態からスロットルを0.2秒～0.5秒の間に全開にし、Revリミット状態を1～2秒保持してすぐに手を離す。
- 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車両1モードに対して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、当該サイレンサーの使用は認められない。
- 5-3-6 音量規制値
- 5-3-6-1 全日本選手権国際A級クラス（IA1/IA2）の音量規制値は最大で111dB/Aとする（2mMAX方式）。**
- 5-3-6-2 その他すべてのクラスの音量規制値は最大で114dB/Aとする（2mMAX方式）。**
- 予告**
2027年から、全日本選手権 IBOOPEN・レディースクラスの音量規制値は最大で111dB/Aとする。
2028年から、すべての公認競技会で開催されるクラスの音量規制値は最大で111dB/Aとする。
- 5-3-6-3 測定値の小数点以下切捨ては行なわない。
- 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。

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。ただし、自動ラップ計測デバイスとは別に、独自のラップ計測デバイスを車両に搭載することは認められる。
- 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”とは見なされない。
- 6-4 自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7 車両重量

7-1 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	65cc まで	2st	53kg
85cc	65cc を超え 85cc まで	2st	63kg
	100cc を超え 150cc まで	4st	71kg
85cc (Large Wheels)	65cc を超え 85cc まで	2st	65kg
	100cc を超え 150cc まで	4st	73kg
1	175cc を超え 250cc まで	2st	98kg
	290cc を超え 450cc まで	4st	99kg
2	100cc を超え 125cc まで	2st	88kg
	175cc を超え 250cc まで	4st	95kg

7-2 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。

7-3 ダミーウエイトによる車重の調整は認められない。

7-4 レース後の計測においては1%の許容誤差が許可される。

7-5 MFJ公認車両 KX112 (22、23、24、25) について、本車両重量規定の適用外とする。

8 電動車両 (EPV)

電動車両は、事前にMFJに「特別登録車両」として申請を必要とする。特別登録車両の仕様および参加クラスが審議され、参加が許可される。

9 本規則の施行

規則は2026年1月1日より施行する。

MFJ国内競技規則 2026

付則 18 国内モトクロスの仕様

序文

全日本IB OPEN、全日本レディースクラス、地方選ナショナル（NA）、地方選ジュニアクロスは、付則17 モトクロス基本仕様に加えて「付則18国内モトクロスの仕様」も適用される。当該クラスは、参加者のコストを抑制、安全性の保持、さらに公平性を維持しながらハイレベルなレースを目指しすべ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。

※国際A級、地方選インターナショナルオープン、地方選ノービス（NB）、2st125クラス等の公認車両適用外のクラスは付則18国内モトクロスの仕様は適用されない。

※承認格式クラスの規則は主催者により、適用される場合がある。

1 クラス区分

格式	クラス	車両規則	ライセンス							排気量		最多 気筒数	最多変速 段数
			MXIA	MXIB	MXNA	MXNB	MXJ	PC	他	2ストローク	4ストローク		
[公認] 全日本	IBOPEN	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	×	○	×	×	×	×	-	100ccを超える125ccまで 175ccを超える250ccまで	175ccを超える250ccまで 290ccを超える450ccまで	1	6
	レディース	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	○	○	○	○	○	×		65ccを超える85ccまで	85ccを超える150ccまで	1	6
[公認] 地方選	ナショナル (NA)	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	×	×	○	×	×	×	-	100ccを超える125ccまで 175ccを超える250ccまで	175ccを超える250ccまで 290ccを超える450ccまで	1	6
	ジュニアクロス (JX)	MFJ公認車両 (基本仕様+国内仕様)	×	×	×	×	○	×	-	65ccを超える85ccまで	85ccを超える150ccまで	1	6

2 出場車両

- 2-1 この規則は、全日本国際B級、全日本レディースクラス、地方選ナショナル（NA）、地方選ジュニアクロスに適用される。
※承認格式クラスの規則は主催者により、適用される場合がある。
2-1-1 車両はスポーツ専用市販車または一般市販車としMFJが公認したもの。
2-1-2 車両規則
車両は国内競技規則および付則17 モトクロス基本仕様、付則18 国内モトクロスの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 互換性

- 3-1 フレーム打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一モデル内で、一切の追加工なしで単品、またはアッセンブリーで組み付け可能な部品については相互に互換が許可される。
3-2 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許可される。
3-2-1 ミッションアッセンブリーまたは単品
3-2-2 フロントフォークアッセンブリーまたは単品でボルト・オンで取り付けられるもの

- 3-2-3 リアサスペンションユニットおよび、リアサスペンションリンクエージ部品でボルト・オンで取り付けられるもの
- 3-2-4 リアフォーク（スイングアーム・リアアーム）アッセンブリーまたは単品
- 3-2-5 キャブレター
- 3-2-6 スロットルボディ
- 3-2-7 インジェクター
- 3-2-8 燃料ポンプおよびプレッシャーレギュレーター
- 3-2-9 シリンダーコンプリート
- 3-2-10 シリンダーへッドコンプリート
- 3-2-11 ピストンおよびピストンリング
- 3-2-12 ボルトオンタイプのサブフレーム

4 燃料

付則17 モトクロス基本仕様 **4** 燃料、燃料／オイルの混合液／冷却水による。

5 マシン仕様

以下に明記されていないすべての部品は、MFJが公認した車両に取り付けられた部品からの「変更（オリジナルのパーツまたは仕様を、他のパーツ・仕様に置き換える行為）」、「改造（オリジナルのパーツに対して切削、追加、研磨を行う行為）」は認められない。

部品が破損した場合の修理、ならびに当該車両メーカーの販売する公認車両と同一部品との交換は認められる。

また、互換性が認められる部品は、**3** 互換性の条項に従って変更することが許可される。

5-1 下記部品は改造、変更が許可される

- 5-1-1 ホイール／タイヤ／スプロケット／ドライブチェーン
- 5-1-1-1 ホイール（リム、カラー、スポーク、ハブ、**スペーサー（ベアリング外側左右）** 含む）
ホイールの本体構造は公認車両と同一でなければならない。
- 5-1-1-2 **ホイールスピンドルシャフト（フロント、リア）、ナット、およびワッシャーは公認車両の状態を維持しなければならない。ただし、材質を変更しない範囲で、割ピン方式のナットからセルフロックナットへの変更は認められる。**
- 5-1-1-3 タイヤ
- 5-1-1-4 スプロケット
ドライブ（エンジン）スプロケットおよびドリブン（リア）スプロケットの変更は許可される。ただし、取付構造は公認車両と同一でなければならない。
使用できる材質は、鉄またはアルミ合金製のものに限定される。
- 5-1-1-5 ドライブチェーン
ドライブチェーンの変更は許可される。ただし、サイズおよび材質は、公認車両に装備されたものと同一でなければならない。
- 5-1-1-6 その他詳細については付則17 モトクロス基本仕様 **3-13** ホイール、付則17 モトクロス基本仕様 **3-14** モトクロスタイヤを参照。
- 5-1-2 ブレーキ
- 5-1-2-1 ブレーキディスク
ブレーキディスクの変更は許可される（公認車両に装備されたものとの形状変更、大きさの変更も可能）。
ただし、ディスクの取り付け位置および材質は公認車両と同一でなければならない。

- 5-1-2-2 油圧ブレーキライン
 5-1-2-3 ブレーキパッド
 5-1-2-4 ブレーキディスクカバー
 5-1-2-5 ブレーキキャリパー
 ブレーキキャリパー本体の改造および変更は認めらない。
 ピンスライドタイプのキャリパーブラケットに限り変更が許可される。
 ただし、ブラケットの取り付け位置および材質は公認車両と同一でなければならない。
 5-1-2-6 その他詳細については付則17 モトクロス基本仕様 **3-10 ブレーキ**による。
 5-1-3 ハンドルバー／ハンドコントロール／レバー類
 5-1-3-1 ハンドルバー
 ハンドルバーとハンドコントロール（レバー・スイッチ含む）の改造・変更は許可される。ただし、エンジンキルスイッチはハンドルグリップを握った位置で、指の届く所に設置しなければならない。
 5-1-3-2 ハンドルグリップ
 5-1-3-3 ケーブル（クラッチ、スロットル）
 5-1-3-4 ブレーキレバー、クラッチブラケット、クラッチレバー
 5-1-3-5 その他詳細については付則17 モトクロス基本仕様 **3-6 ハンドルバー**・付則17 モトクロス基本仕様 **3-7 コントロールレバー**・付則17 モトクロス基本仕様 **3-8 スロットルコントロール**による。
 5-1-4 シート
 5-1-4-1 シートの改造および変更が許可される。ただし、公認車両に改造なしで取り付けられること。
 5-1-5 フロント・リアマッドガード（フェンダー）／サイドカバー（ゼッケンプレートを含む）／ラジエターシュラウド
 5-1-5-1 フロント・リアマッドガード（フェンダー）／サイドカバー（ゼッケンプレートを含む）／ラジエターシュラウドの変更は許可される。ただし、基本的外観形状は公認車両に装備されたものと同形状でなければならない。材質の変更は許可されるが、カーボンファイバーは使用できない。
 5-1-5-2 その他詳細については付則17 モトクロス基本仕様 **3-11 マッドガードおよびホイールプロテクション**による。
 5-1-6 エキゾーストシステム
 5-1-6-1 エキゾーストパイプおよびサイレンサーの変更は許可される（材質、配置の変更も可能）。ただし、各クラスの音量規制に関する必要条件をすべて満たさなければならない。
 5-1-6-2 その他詳細については付則17 モトクロス基本仕様 **3-4 エキゾーストパイプ**による。
 5-1-7 スプロケットカバー
 5-1-7-1 公認車両に装着されたスプロケットカバーと同等の機能（強度、保護範囲）を有するものが必ず装着されていなければならない。材質は指定されない。
 5-1-8 ボルト、ナット類
 5-1-8-1 技術仕様に規定されていないボルト、ナット、ワッシャーの変更は許可される。ただし、材質は公認車両と同じ、または鉄製の材質でなければならない。
 5-1-9 フットレスト、ブレーキペダル、チェンジペダル
 5-1-9-1 フットレスト（ブラケット含む）・ブレーキペダル・チェンジペダルの改造、変更は許可される。ただし、フットブラケットの取り付け位置は、公認車両と同一でなければならない。
 5-1-9-2 フットレストブラケット取付強度を増すために行なう、公認車両のブラケット取付部への溶接による補強は認められる。
 5-1-9-3 その他詳細については付則17 モトクロス基本仕様 **3-9 フットレスト**による。
 5-1-10 スパークプラグ
 5-1-10-1 スパークプラグおよびプラグキャップ、ハイテンションコードの変更は許可される。
 5-1-11 オイル、フルード類
 5-1-11-1 エンジンオイル、ミッションオイル、ブレーキフルード、サスペンションオイル、グリス類はどのよう

- なものでも使用できる。
- 5-1-12 ガスケット類
ガスケットの変更は許可される（材質の変更も可能）。
- 5-1-12-2 シリンダー・ヘッドガスケットおよびシリンダーベースガスケットの厚さ変更による、圧縮比の変更は許可される。
- 5-1-13 塗装およびデカール
車体およびエンジンの色は自由とするが、ナンバープレート部は、付則17 モトクロス基本仕様 **3-15** ナンバープレートを守らなければならない。
- 5-1-14 チェーンガイド
チェーンガイドの改造、変更、追加は許可される。
- 5-1-15 フロントフォークおよびフロントフォークブラケット
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の状態に維持されなくてはならない。
- 5-1-15-1 フロントフォークの内部パーツおよびフォークキャップは改造または変更することができる。
- 5-1-15-2 フロントフォークブラケット（アッパーブラケットおよびアンダーブラケットアッセンブリー）は、ハンドルバーの変更時を含め改造、変更が許可される。
- 5-1-15-3 フロントフォークインナーチューブへのコーティング加工およびアウターチューブへのアルマイド処理が許可される。
- 5-1-16 リアサスペンション
リアサスペンションユニットの内部パーツ、スプリングの変更または改造とカラーの追加をすることができる。フレームとリアフォークへの取り付けは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。
- 5-1-16-2 リアサスペンションリンクageは、公認車両の状態に維持されなくてはならない。
- 5-1-16-3 リアサスペンションダンパーロッドへのコーティング加工およびリアサスペンション外套へのアルマイド処理が許可される。
- 5-1-17 ホールショットデバイス
ホールショットデバイスが装備されていない公認車両に、ホールショットデバイスを追加（フロントおよびリア）することが許可される。ただし、ホールショットデバイスの追加に伴う、サスペンションおよびリンク機構等の改造、変更は認められない。
- 5-1-17-2 フロントフォークカバーの改造、変更が許可される。ただし、公認車両と同じ位置に取り付けられなければならない。
- 5-1-18 フューエルコック
フューエルコックの変更が許可される。ただし、公認車両に装備された燃料タンクに改造なしで取り付けられなければならない。
- 5-1-19 フューエルホースおよびコネクター
フェーエルホースおよびコネクター（クリッカータイプ含む）の変更が許可される。
- 5-1-20 フューエルベントライン
フューエルベントラインの改造および変更が許可される。
- 5-1-20-1 エレメントおよびフィルター
エアフィルターエレメント、オイルエレメント、フューエルフィルターの変更が許可される。
- 5-1-21 後付けのフューエルエレメントの追加が許可される。
- 5-1-22 樹脂製のジェネレーターカバー
ジェネレーターカバーの追加および変更が許可される。
- 5-1-23 キックレバー
キックレバーは改造または変更が許可される。ただし、公認車両と同じ位置および方法でキックシャフトに取り付けられなければならない。
- 5-1-24 クラッチ
BTL（バケットルクリミッター）の装備されていない車両へのBTLの追加およびBTL装備車両への

BTL 機構なしクラッチの装備への変更が許可される。

5-1-24-2 自動遠心式クラッチへの変更も併せて認められる。

5-1-24-3 5-1-24-2のクラッチ機構変更を含め、下記クラッチ関係部品の改造および変更が許可される。

5-1-24-3-1 クラッチハウジング（アウター）

5-1-24-3-2 クラッチセンター（インナー）

5-1-24-3-3 フリクションプレート

5-1-24-3-4 フリクション（クラッチ）ディスク

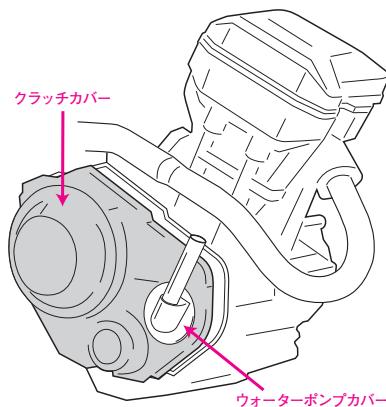
5-1-24-3-5 クラッチスプリング（ワッシャー含む）

5-1-24-3-6 プライマリードライブ／ドリブンギア（ただし、ギアレシオは公認車両と同等でなければならない）

5-1-24-3-7 プレッシャープレート

5-1-24-3-8 クラッチカバー

クラッチカバーは一体式から分割式に変更することは認められる。ただしウォーターポンプカバーの材質変更は禁止とする。



5-1-24-3-9 クラッチ作動方式は油圧式→ケーブル式、またはケーブル式→油圧式への変更が許可される。ただし、クラシックケースの改造なしで、ボルト・オンの部品変更で可能なものに限る。

5-1-25 ワイヤーハーネスおよびスイッチ類

5-1-25-1 ワイヤーハーネスおよびスイッチ類の改造、変更および追加が許可される。

5 - 2 下記部品は一部において改造、変更が許可される

5-2-1 フレーム・サブフレーム

5-2-1-1 フレーム交換の場合は、公認車両と同一部品に限定される。フレームには製造メーカーの車両識別番号（シリアル・ナンバー）が刻印されていなければならない。

ただし、止むを得ず車両識別番号を失った場合は、付則15 モトクロス競技規則 16 車両検査 16-2に記載された条件を満たせば使用が許可される。

5-2-1-2 サイドスタンドブラケットの削除は許可される。

5-2-1-3 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は許可される。

5-2-1-4 フレームへのガゼット追加は、修理を目的とする場合のみ許可される。

5-2-1-5 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、かつ公認車両同士であれば相互流用することが許可される。

5-2-1-6 フレーム、サブフレームへの塗装・デカールは許可される。ただし、研磨は禁止。

5-2-2 エアボックス（※国際B級は付則18-1 全日本国際B級の仕様参照）

5-2-2-1 雨天時の防水防泥対策は許可される。

5-2-3 キャブレター

5-2-3-1 キャブレターの型式および口径は公認時の状態でなければならない。

5-2-3-2 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ト（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許可される。
- 5-2-4 フューエルインジェクション
- 5-2-4-1 公認車両のスロットルボディ、インジェクター、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。
- 5-2-4-2 ECU (エンジン・コントロール・ユニット) は、内部のプログラムおよびデータを含めたユニットの変更・交換が許可される。
- 5-2-4-3 サブコンピューターの追加が認められる。
- 5-2-5 シリンダーへッド〈※国際B級は付則18-1全日本国際B級の仕様参照〉
- 5-2-5-1 シリンダーへッドに材質を追加したり機械加工で取り除いたり、改造することは禁止。
ただし、各ポートまたは燃焼室のカーボン除去程度のポリッシングは許可される。
- 5-2-6 シリンダー〈※国際B級は付則18-1全日本国際B級の仕様参照〉
- 5-2-6-1 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）は許可される。
- 5-2-6-2 2ストローク車のリードバルブアッセンブリーは変更することが許可される。
- 5-2-6-3 シリンダーへッドとの合わせ面（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0.05mmを限度とする）。
- 5-2-7 ガードプレート
- 5-2-7-1 クランクケース／ギアボックス／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付けることは許可される。
- 5-2-7-2 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。
- 5-2-7-3 チタン材質は認められない。
- 5-2-8 ローター(マグネット)
- 5-2-8-1 ローター(マグネット)によるイナーシャーの変更は許可される。
- 5-2-9 ラジエターおよびウォーターホース
- 5-2-9-1 ラジエターの改造・変更が許可される。ただし、公認車両の取り付け位置を変更または改造せずにボルト・オンで取り付けられる（ステーの追加・変更は許可される）構造であること。
- 5-2-9-2 ウォーターhoースの変更が許可される。
ただし、ホースは耐熱性であること。ホースの取り付け（締め付け）方法は公認車両と同じでなければならない。

6 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。

7 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。

- 8-1 テレメトリーは、付則17モトクロス基本仕様 **6**テレメトリーによる。
8-2 その他データ収集装置

9 本規則の施行

本規則は2026年1月1日より施行する。

MFJ国内競技規則 2026

付則 18-1 全日本国際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、改造しても良い、エアボックスの材質は自由とする。
- 1-2 シリンダーへッド
シリンダーへ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 シリンダーへッドの各ポートおよ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 シリンダーへ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ストローク車両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。
その他の仕様はすべて付則18_国内モトクロス仕様に準ずる。

2 本規則の施行

本規則は2026年1月1日より施行する。

MFJ国内競技規則 2026

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 装備

- 3-1 ヘルメット 第3章 競技会 [22 ライダーの装備 \(MFJ公認ヘルメットおよびレーシングスーツ\)](#) を参照のこと
3-1-1 ヘルメットはMFJがモトクロス用として公認したものでなければならない。
3-1-2 MFJの公認ヘルメットには、MFJ公認マークが貼付されている。
※MFJ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」のヘルメットおよび製造後10年が経過したヘルメットは2027年から使用できなくなる。

※公認マーク規格および使用期限については、卷末ページを確認ください。

- 3-1-3 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、その使用が禁止される。
〈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）があるもの
2) 帽体本体の樹脂部分を削るようなスライド痕があるもの
3) 帽体本体の発泡スチロールの緩衝材に損傷（ひび割れ・窪み等）のあるもの
4) アゴ紐取り付け部、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のあるもの
5) シールドのある場合、シールド固定部の損傷、シールド自体にひび割れのあるもの
- 3-2 ヘルメットおよび装備品へのウェアラブルカメラ等の装着は禁止する。
- 3-3 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。
- 3-4 ライダーの服装

- 3-4-1 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。
- 3-4-2 自由な動作を妨げない長袖のジャージと長ズボンを着用しなくてはならない。
- 3-4-3 適切な素材製のグローブと、ヒザ下までを保護する皮革または皮革と同等の強度を持った樹脂等で形成されたブーツの着用が義務付けられる。
- 3-4-4 バックプロテクター・チェストガード（プレストガード）・ニーブレース等のプロテクター類を装着することが強く推奨される。
- 3-4-5 下記の保護部位は、ウェアに皮革製のパッドが装備されているか、または衝撃緩衝効果のある素材（発泡ウレタン等）で覆うことが強く推奨される。ウェアにパッドが装備されていない場合は、外側が硬質の素材で内側は衝撃緩衝効果のある素材でできた別体式のプロテクターを下記部位に装備することが強く推奨される。
 <保護部位：肩、ヒジ、腰部およびヒザ>
- 3-4-6 マウスガード（マウスピース）
 口の怪我防止のために、カスタムメイドのマウスガードが装着を推奨される。
 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、誤飲防止の為、使用を禁止する。

4 下記以外の改造、変更は認められない

以下に明記されていないすべての部品は、メーカー製造状態で取り付けられている同一部品からの「変更（オリジナルパーツまたは仕様を、他のパーツ・仕様に置き換える行為）」、「改造（オリジナルパーツに対して切削、追加、研磨を行なう行為）」は認められない。

※ただし、部品が破損した場合の修理、ならびにメーカー製造状態で取り付けられている同一部品との交換は認められる。

- 4-1 タイヤ（フロント／リア）
 4-1-1 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でなければならない。
 タイヤサイズならびに使用ブランド（タイヤメーカー）は自由とするが、当該車両のメーカー製造状態で取り付けられているホイールを改造、変更せずに装着できるものであること。
- 4-2 スパークプラグ
 4-2-1 スパークプラグは変更できる。
- 4-3 プラグキャップ
 4-3-1 プラグキャップおよびハイテンションコードは変更できる。
- 4-4 ハンドルグリップ
 4-4-1 ハンドルグリップは変更できる。
 4-4-2 ハンドル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。
 ただし、ハンドルバー単体で交換ができる構造の車両に限定し、ハンドルバー、スロットルスリーブ、スロットルワイヤーを交換できる。
- 4-4-3 ハンドルバーのクロスバー上に保護パッドを取り付けなければならない。クロスバーのないハンドルバーの場合は、ハンドルバーの中央にハンドルクランプを広くカバーするパッドを取り付けなければならない。
- 4-5 シート
 4-5-1 シートは変更できる。ただし、公認車両に改造なしで取り付けできること。
- 4-6 塗装、デカール
 4-6-1 塗装、デカールは変更できる。
- 4-7 エンジン／ミッションオイル、サスペンションオイル、ブレーキフルード、グリス類
 4-7-1 エンジン／ミッションオイル、サスペンションオイル、ブレーキフルード、グリス類は変更できる。
- 4-8 キルスイッチ
 4-8-1 キルスイッチは変更できる。

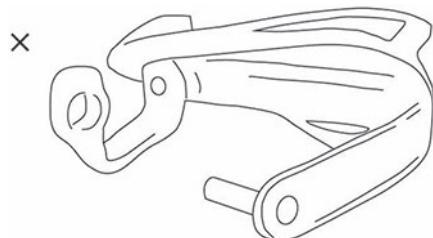
- 4-9 ステップ
4-9-1 ステップは変更できる。ただし、一切の追加・加工は認められない。
- 4-10 キャブレター
4-10-1 メインジェットはメーカーが出荷する純正部品に限り交換できる。外部から調整できるスクリュー類の調整もできる。ただし、メインジェット以外のジェット類の交換は禁止。
- 4-11 スプリング
4-11-1 スプリングおよびカラーは変更できる。ただし、公認車両のサスペンションに改造なしで取り付けができること。
- 4-12 バンプラバー
4-12-1 バンプラバーは変更できる。ただし、公認車両のサスペンションに改造なしで取り付けができること。
- 4-13 ラジエターシュラウド、フロント・リアマッドガード（フェンダー）、ゼッケン（フロント・両サイド）、サイドカバー
4-13-1 ラジエターシュラウド、フロント・リアマッドガード（フェンダー）、ゼッケン（フロント・両サイド）、サイドカバーは交換できる。ただし、公認車両に装備されたものと同じ材質でなければならない。
- 4-14 チェンジペダル、ブレーキペダル
4-14-1 チェンジペダル、ブレーキペダルは変更または改造ができる。ただし、材質は公認車両と同じかまたは鉄でなければならない。
- 4-15 ホイール
フロントおよびリアホイールは、スポークとニップルに限り変更できる。ただし、リムおよびハブは公認車両のものを改造なしで使用しなければならない。スポークとニップルを変更する場合、スポークおよびニップルの取り付け方法と材質は公認車両と同じでなければならない。
- 4-16 ブレーキレバー、クラッチレバー
4-16-1 ブレーキレバー、クラッチレバーは変更できる。ただし、材質は公認車両と同じかまたはアルミニウムに限定される。
- 4-17 ドライブチェーン
4-17-1 ドライブチェーンは変更できる。ただし、チェーンサイズと材質は公認車両と同じでなければならない。
- 4-18 ドリブン（リア）スプロケット
4-18-1 ドリブン（リア）スプロケットは変更できる。ただし、ドリブン（リア）スプロケットの材質は、鉄またはアルミニウムに限定され、公認車両のホイールに改造なしで取り付けられること。
- 4-19 アンダーガード
4-19-1 市販車の状態からフレームおよびエンジンを改造なしに、ボルトオンで取り付けができる場合に限り、アンダーガードの取り付け（追加）が認められる。
- 4-19-2 アンダーガードを取り付ける（追加する）場合は、金属製のボルトナットまたはビス等で確実に固定されていること。タイラップまたはバンド等による取り付けは許可されない。
アンダーガードを取り付けるために、市販車で使用されているボルトナットを流用する場合は、ボルトおよびカラーの長さ変更とステーの追加も認められるが、ボルトおよびカラーの形状と材質は市販車と同じでなければならない。

5 注意事項（よくある質問）

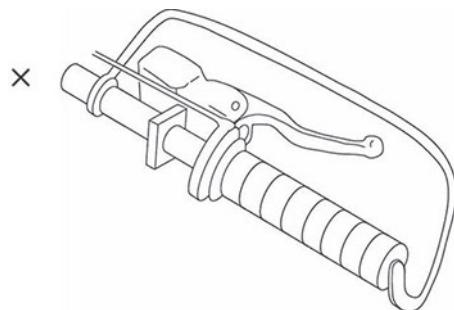
- 5-1 メーカー製造状態で取り付けられている場合を除き、ビードストッパーを使用する為の改造は禁止。
- 5-2 サイドスタンドは、取り外すことができる。
※サイドスタンドを取り外さない場合、走行中にぶつからないようにしっかりと固定しなければならない。
- 5-3 ハンドプロテクターが使用される場合には、非粉碎材質の樹脂製でなければならない。
5-3-1 ハンドルバー先端に固定される形状のものは使用できない。
5-3-2 金属製材質のもの（樹脂製ガードの内側に金属製材質の支柱で全面が囲われている形状のものを含む）

は使用できない。

<使用できない例>



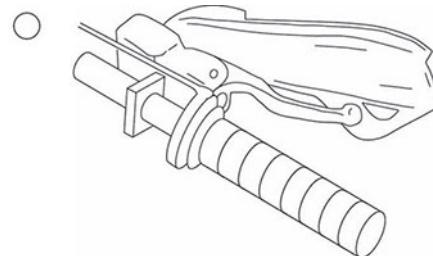
バーエンドに固定される形状



金属製材質の支柱で囲われている形状

<使用可能例>

バーエンドに固定されず、非粉碎樹脂であり、金属製材質等でハンドルが囲われていない形状



5-4 マフラー・サイレンサーの変更・改造は禁止。

※メーカー製造状態からの溶接（加工）のあるものは、一切認めらない。

5-5 キャブレターの型式および口径の変更・改造は禁止。

5-6 ドライブ（フロント）スプロケットの変更・改造は禁止。

5-7 メーカー製造状態からの排気量アップ（ボアおよびストロークアップ）は禁止。

5-8 車両に関する抗議があった場合は、当該ライダーのピットクルーが車検場にて分解を行な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）。

※規則に違反した場合、ライダーだけでなく、保護者に対し罰則が科せられることがある。

6 本規則の施行

本規則は2026年1月1日より施行する。

MFJ国内競技規則 2026

2026年チャイルドクロス(承認50ccクラス)開催概要

1. 参加資格

小学校6年生以下（2014年4月2日以降に生まれた人）でMXPCライセンスまたはMX ジュニアライセンス所持者を対象とする。※大会開催日時点で中学校1年生以上の者は参加することができないので注意すること。

2. 出場車両

付則18-2.50ccクラスの仕様についてに準じた、排気量50cc以下のモトクロス車両に限定する。
「KTM SX-E 5」「Husqvarna EE 5」「GASGAS MC-E 5」についてはBクラスの扱いとする。

3. 開催日程

北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州のMX地方選手権シリーズの承認併催クラスとして開催される。全日本選手権シリーズに併催されるチャイルドクロスは、当該地区地方選手権シリーズ承認併催クラスの中の1戦として開催される。

※全日本選手権クラスのスケジュールにより、承認クラスは開催されないことがある。

4. エントリー方法

出場希望者は、各大会の大会特別規則に則り、各大会のエントリー期間内に必要事項をすべて記入し、主催者の指定するエントリー先へ直接申込むこと。

エントリー用紙：

全日本併催大会用…エントリーはすべてwebエントリーです。

地方選手権併催用…各地区大会特別規則参照

エントリー料金：

全日本併催大会……下記参照

地方選手権併催……各地区大会特別規則参照

チャイルドクロス

1大会 出場料（本体+消費税10%）：6,500円（5,909円+591円）

5. 競技内容

①原則として、選手受付～車検～公式練習～決勝まですべてを日曜日に行なう（原則予選はない）。

②Aクラス（国内メーカー）とBクラス（外国メーカー・上記の電動車）の混走とし、最低成立台数は合計2台以上とする。

※詳細は「9. レース成立とポイント付与の条件について」を参照すること。

③決勝レース時間：

全日本併催大会…8分+1周

地方選手権併催…各地区大会特別規則参照

④スタート方式は、原則として、スタートティングマシンを使用しない（一列に整列し日章旗で合図する）方式で行なう。

●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。

●右手をヘルメットにつけスタート合図を待つ。

●日章旗を地面から上に振り上げ、スタート合図とする。

※スタートの台数は、各主催者が決定する。また、スターティングマシンを使用して行なわれる場合もある（公式通知・大会特別規則に則る）。

6. 適用される規則

MFJ国内競技規則付則18-2 50ccクラスの仕様についてと併せて各大会特別規則を厳守しなければならない。

また、ゼッケンについては付則17 モトクロス基本仕様を適用する。

なお、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すること。

7. ピットクルーの登録について

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できる。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らない。ピットクルーの登録人数は、1ライダーにつき最大2名までとする。

8. ポイントの管理と賞典

適用されるポイントスケールは、各地区大会特別規則に則る。

- ①Aクラス（国内メーカー車両）、Bクラス（外国メーカー車両・上記の電動車）それぞれのクラスでポイントが管理され、年間で最も多くポイントを獲得したAクラスの選手1名、Bクラスの選手1名を地区シリーズチャンピオンとする。
- ②ポイントで同点が発生した場合、全日本ランキング決定基準を参考に、優勝回数の多い者を優先、優勝が同回数の場合は、2位の回数の多い者、2位が同回数の場合は3位の回数……として優先順位を決定する。
- ③万一、不成立や中止により開催された競技会またはクラスが、開催予定数の50%未満となった場合は、シリーズチャンピオンとして認定されない。
- ④他地区とチャンピオンが重複した場合でも、次点の選手の繰り上げはしない。

9. 「レース成立とポイント付与の条件」について

①レース結果の表し方

- チャイルドクロスは、Aクラス／Bクラスの車両が混走し、レース結果はAクラスの順位、Bクラスの順位を分別し、それぞれ別に発表する。
- Aクラス／Bクラスそれぞれのレース結果順位に合致したポイントが与えられる。

例①

Aクラス／Bクラスが3台混走し、総合でAクラス選手が1・3位、Bクラス選手が2位であっても、Aクラスのレース結果として1～2位、Bクラスのレース結果として1位と反映する。

ただし、この場合、Aクラスには1位と2位に該当するポイントが与えられるが、Bクラスはポイント対象外となる（ポイントのつけ方は、③を参照のこと）。

②レース成立

- チャイルドクロスは、Aクラス／Bクラスの車両が混走し、合計で2台以上（2台含む）の出場台数があれば、レースは成立と見なす。

例②

Aクラス1台、Bクラス1台（計2台）の出場台数があれば、当該競技会のチャイルドクロスのレースは成立と見なす。（2015年度から最低出走台数の規定が2台以上で成立することに改訂した）

③ポイント管理

- ただし、Aクラス／Bクラス、それぞれに2台以上（2台含む）の出場台数がなければ、シリーズポイントランキングは対象外となる（つまり、例②の場合、合計2台なのでレースは開催されるが、Aクラス／Bクラス、各1台の為、それぞれのポイントは付かない…※シリーズランキング上は、“不成立”の扱いとなる）。
- シリーズランキングにおいて、開催予定数の50%以上が成立しなかったクラスは、シリーズチャンピオンとして認定されない。

- ポイントは、レース結果ごとに、地区特別規則で定められたポイントスケールを基準とし、Aクラス／Bクラス、それぞれのランキングを分別し、シリーズで管理する。

例③

Aクラス車両3台、Bクラス車両1台（計2台）の出場台数の場合は、Aクラスは2台以上の為ポイントランキングの対象となるが、Bクラスは1台の為、ポイントランキングの対象外となる。

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。)



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	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)	チェックカーフラッグ 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つて必ず、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	青旗+チェックカーフラッグ ファイナルラップにフィニッシュラ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クカーフラッグを意味するが、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) 	ライドスルーボード RIDE THROUGH ボード 当該ライダーは、レース中、ピットレーンを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 前方にスローウalking車両があることを示す。 振動 前方のスローウalking車両と走行ラインが重なる可能性を示す。	



(フラッグ寸法:約 60cm×75cm)

国旗	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
救護旗(レッドクロス旗) 	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。
チェックカーフラッグ	青旗+チェックカーフラッグ トップのライダーはチェックカーフラッグを意味するが、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)	
緑旗(グリーンフラッグ)	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。



(フラッグ寸法:約 60cm×75cm)

国旗	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	赤旗(レッドフラッグ) 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。
青旗+チェックカーフラッグ	チェックカーフラッグ 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)	ジャンプスタートボード JUMP START +15 SECONDS 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)	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)

**25**

JSB1000

34

ST1000

19

ST600

12

J-GP3

68

インターナショナル

50

ナショナル

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

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。

**8**

T.NIPPON

75

T.NIPPON

64

T.NIPPON

53

国際A級

41

国内B級

11

T.NIPPON

31

ジュニア

寸法:原則タテ150mm以上×ヨコ175mm以上



全日本クラス

**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

W 71

ウィメンズクラス

4の頂点を離さない

49

ナショナルBクラス

25

S1 PRO

41

S2

12

S1 OPEN

31

S3

最低寸法:タテ235mm×ヨコ285mm

ゼッケンナンバー書体例

**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。



下記を基準とした書体とする。

0123456789 0123456789 0123456789**0123456789 0123456789 0123456789****0123456789****0123456789**

下記を基準とした書体とする。

0123456789 0123456789 0123456789**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りません。

※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下さい。

【ヘルメット】

【レーシングスーツ】

<p>■ 2022年規格 使用期限 2036年12月31日</p>		
<p>◆ 2017年規格 使用期限 2031年12月31日</p>		
<p>旧規格 使用期限 2026年12月31日</p>	 	 <p><スーパーモト専用></p>

〈予告事項〉 2027年から「旧規格」(スーパーモト専用含む) および製造後10年を経過したヘルメットは使用出来なくなります。