



MOTORCYCLES SPORTS RULES
MFJ国内競技規則

2025

ROADRACE

協賛一覧



付則3 サークット走行に関する規則

1 目的

本規則は、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下MFJという）が、ロードレースコース（サーキット）において練習、レースを含むサーキット走行する際の基本的な走行方法、マナーを示すための規則である。

ただし、競技会において本規則とロードレース規則が相反する場合は、ロードレース規則が優先される。

2 定義

- 2-1 サークット走行とは、すべての者が、練習およびレース等においてその持ち得る技量および車両の能力において、でき得る限りより安全に、かつ速く走ることを目的として走行することをいう。
- 2-2 レコードラインの定義
レコードラインとは、そのサーキットを無理なくでき得る限りより安全に、かつ速く走るための理想的走行ラインをいう。
- 2-3 ライダーは、常に走路を走行しなければならない。走路とは、走路両端部を定めている白線部分 **を含めその白線から白線の間を言う（白線上も含む）**。
- 2-4 スロー走行とは、ライダー、マシンのトラブル、慣らし走行、コース慣熟走行、下見走行をいい、基本的にはピットレーンがある側のコース端を走行しなければならない。

3 サークット走行における遵守事項

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

3-1 優先権

- 3-1-1 サークット走行においては、基本的にレコードラインを走行する者に優先権がある。
- 3-1-2 スロー走行中の者は、レコードラインを走行する者を妨げてはならない。
スロー走行車は基本的にはコースのピットレーンがある側のコース端を走行しなければならない。
- 3-1-3 ピット走行レーンにおいては、ピットインしてくる車両（先にピット走行レーンを走行している車両）に優先権がある。
- 3-1-4 ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、ピットレーンを出て最初のコーナー出口に達するまでは、ピット側コース端を走行しなければならない。その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。
レコードラインへの合流に際しては、十分な速度まで加速しなければならない。

3-2 走行中の遵守事項

- 3-2-1 シグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務がある。
- 3-2-1-1 **チェッカーを受けたライダーは、1コーナーまでは通常走行し、徐々にスピードを落としてピットインしなければならない。**
- 3-2-1-2 **赤旗提示の際は、ライダーは最大限の慎重さと注意をもって走行し、必ずその周りにピットインしなければならない。**

- 3-2-2 ライダーは、走路を故意に外れることはできない。危険回避等のやむを得ない場合を除き、走路外走行は認められない。
縁石（ダブル縁石は除く）はコースの一部である。ダブルカーブおよびコーナーとコーナーの間や外側にある緑色に塗られたアスファルト部分はコースの外側となる。
走路を外れた車両のライダーは、走路に復帰することはできるが、安全に復帰することとその走行が有利に働かないようにしなければならない。
- 3-2-3 通常予想できない地点での不必要な急減速をしてはならない。
- 3-2-4 いかなる場合も、**走路および走路に面したランオフエリアを周回方向ではない規定外の方向（逆走を含む）へ走行してはならない。転倒等による危険回避やオフィシャルの指示による場合はその限りではない。**
- 3-2-5 直線部分では、前車を追い越す以外の目的で進路を著しく急激に変更することは禁止される。
- 3-2-6 他のライダーの走行を妨害**又は危険を及ぼす**ような走行をしてはならない。
- 3-2-7 必要以外にハンドルから手を離したり、足をフットレストから離し、また外に突き出したりするような危険な姿勢をとってはならない。
- 3-2-8 **ライダーは、目視以外の方法で走行中に周囲の状況を確認する行為を行ってはならない。**

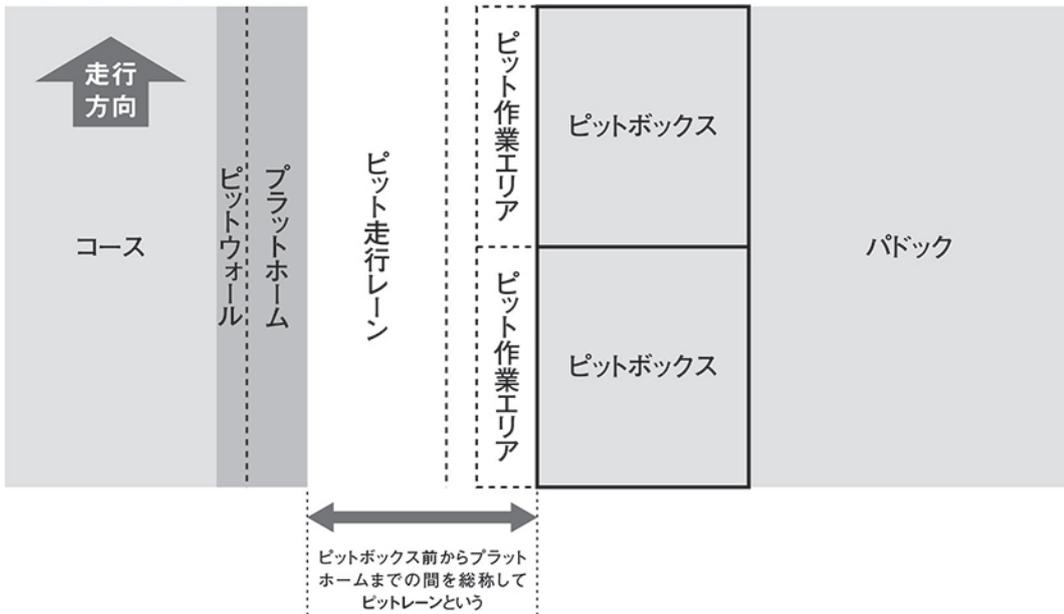
3-3 転倒・コースアウト

- 3-3-1 コースアウト
- 3-3-1-1 もしコースアウトしたら、復帰する場合は後方を確認したのちコースに復帰しなければならない。転倒した場合は、マシンの確認（破損・オイル漏れ・グラベルの砂利等）も留意し、コースを汚損してはならない。
- 3-3-1-2 トラブルなどで走行を止める場合は、マシンをコース外の安全な場所に止めてから退去しなければならない。
- 3-3-2 転倒
- 3-3-2-1 自分が転倒もしくは故障で停止した場合、2次災害の防止つまり後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の事故の増大を防止しなければならない。
- 3-3-2-2 転倒したら状況判断により安全な所へできるだけ早く避難すること。特にオイルによる転倒は、後続車も同じ場所で続々と転倒してくる可能性があるので注意しなければならない。
- 3-3-2-3 安全な場所から、でき得る限り後続車へ知らせること。安全なタイミングを見て電源と燃料コックをオフにして火災やガス漏れを防止する。また、可能な限り散乱部品を撤去すること。
もし自身に転倒による怪我等の影響がない場合は、事故現場を早く復旧させることを目的とし安全に注意してオフィシャルの車両撤去を助ける。
- 3-3-2-4 ガードレールの外に出るまでは、ヘルメットを着用していなければならない。
- 3-3-2-5 転倒したマシンは、オイル・ガソリン等をこぼす場合が多いので、転倒車両を目撃したら次の周回は充分注意して走行しなければならない。
- 3-3-3 コースへの復帰
- 3-3-3-1 安全な場所にてマシンが走行可能かどうか確認すること。
- 3-3-3-2 オイル・ガソリン・冷却水・ブレーキオイル等の漏れがないか確認する。漏れがあった場合は、無理にピットまで帰還しないこと。
- 3-3-3-3 走行に危険がある部分の破損、重要保安部品の破損、または破損部が鋭利になっていないかを確認すること。
- 3-3-3-4 フェアリング内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはならない。
- 3-3-3-5 後方の安全を充分に確認して余裕を持ってコースに復帰すること。
- 3-3-4 マシントラブル
- 3-3-4-1 走行中にマシントラブルに見舞われた場合、レコードラインを走行するライダーの妨げにならないよう

に注意してピットに戻ることができるが、後方の安全を確認し合図をしてからピット設置側を走行すること。

- 3-3-4-2 コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせずに、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- 3-3-5 ピットイン
- 3-3-5-1 ピットインする車両のライダーは、ピットレーン入り口手前より後方を確認し、ピット側に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行ったのち、安全を確保しピットレーンを徐行しなければならない。ピットエリア（停車区域）を走行することは禁止される。
- 3-3-5-2 ピットインする車両は、自己のピットボックスにできるだけ近いピット走行レーンからピットエリアに入り、自己のピットボックスにできるだけ寄って停車しなければならない。
- 3-3-5-3 ピットレーンのスピード制限は、当該サーキットの規則に従わなければならない。
- 3-3-5-4 ピット走行レーン、サインエリアでのピットクルーは、走行車両に優先権があることを認識し、自己の責任において安全を確保するものとする。ピットクルーが規則に従わない場合も当該チーム、ライダーが責任を負うものとする。

○本規則における用語は以下を定義とする。



- ※ピットとは、ピットボックスとピットレーン（作業エリア及び走行レーン）を含んだ総称とする。
- ※ピットボックス前作業エリアとは、チームおよびライダーに割り当てられたピットボックス前のピット作業エリアを示す。

- 3-3-5-5 **ピットレーンは、周回方向に逆行して走行（逆走）してはならない。この際オフィシャルにより指示される場合は除く。**
- 3-3-6 その他
- 3-3-6-1 常にスポーツマンとしての態度を保ち、品格を疑われるような言動は厳に慎まなければならない。
- 3-3-6-2 アルコール類あるいは薬品（興奮剤等）を使用してはならない。
- 3-3-6-3 **ピット・パドック内での火気に注意する。特に喫煙は（電子タバコも含む）指定の場所で行うこと。**

4 車両およびライダーの装備

- 4-1 車両
- 4-1-1 サーキットを走行する車両は自己の責任において事前の整備が行われており、走行するサーキットに要求される仕様に合致していなければならない。
- 4-1-2 オイル漏れや部品の脱落等が危惧される状態での走行は禁止され、走行が安全に行われかつ他のライダー

ーやコースへ走行の危険を及ぼすことがないように努めなければならない。

4-2 ライダーの装備

4-2-1 ヘルメットはロードレース用MFJ公認ヘルメットを使用すること。ヘルメットおよび装備品へのウェアラブルカメラ等の突起物の装着は禁止される。

4-2-2 レーシングスーツ、グローブ、ブーツを着用しなければならない。また安全対策として、チェストガード、脊椎パッド、エアバッグ、ヘルメットリムーバーを着用し、レーシングスーツはMFJ公認スーツ、チェストガードおよび脊椎パッドについてはCE規格に合致した製品の使用とエアバッグ式プロテクションを装着することが推奨される。なお、各施設のスポーツ走行時は、施設の定める規則に従うこと。

4-2-3 慣らし走行等を行う、または特にスピードの遅いライダーが走行する場合は、外部からはっきり認識できる色のビブス等を着用し、他のライダーにはっきりとわかるようにしなければならない。ビブス等の形や色については、各サーキットの指示に従うこと。

5 損害に対する責任

5-1 走行中自己の車両およびその付属品および安全装備等が破損した場合、またサーキットの付帯設備等を破損した場合も、その責任は自己が負わなければならない。

5-2 走行に際して起こった負傷等は、参加者自らが責任を負うものとする。

ロードレースにおける2次災害防止の遵守事項

転倒、または故障停止したら

2次災害防止

転倒したら2次災害の防止。

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

まず安全確保

転倒したら、状況判断により、安全な所にできるだけ早く退避して下さい。

特に、オイルによる転倒は、後続車も同じ所に次々と転倒してきます。

グラベル上でストップした場合、マシンを安全な場所に移動し、動かない場合は、マシンを倒してライダーは退避してください。

コース上でマシンがストップした場合、マシンを安全な場所に移動し、ライダーは避難して下さい。

後続車への合図

ポストから黄旗が振られますが、できるかぎり後続車に知らせる努力をして下さい。タイミングを見て、電源と燃料コックをOFFにして火災や燃料漏れの防止をして下さい。

障害物のかたづけ

オフィシャルと協力して散乱部品のかたづけを素早く行って下さい。オイルやガソリンがこぼれていたなら処理作業も素早く行って下さい。安全上、走ってくるマシンに背中を向けられないよう心がけて下さい。

コース内はヘルメットを

自分が転倒した所は他のライダーも転倒しやすい場所です。

いつ飛び込んで来るか分かりません。

ガードレールの外に出るまではヘルメットを被ったままで行動して下さい。コース内（グリーンも含む）にライダーがいる間は黄旗が振られ、追い越し禁止です。他のライダーを拘束しますので、できるだけ早くコース外に退場して下さい。

再スタート

マシンが再スタート可能かどうかの確認をして下さい。

マシンの点検はコース内の危険な場所で行わないで下さい。オフィシャルの指示に従い安全な場所に移動して下さい。

- 1) オイル、ガソリン、冷却水、ブレーキオイル等の漏れがないか確認をして下さい。オイル漏れなどがあった場合は、無理にピットに帰還しないで下さい。
- 2) 走行に危険のある部分の破損、重要保安部品の破損がないか、また破損部分が鋭利になり2次被害を与えないか確認して下さい。
- 3) フェアリング内に泥、砂利、草等が入っていないかを確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはいけません。後方の安全を十分に確認し余裕をもってコースに復帰して下さい。

転倒車両を見たら

転倒したマシンは、オイル、ガソリン等をこぼす可能性があります。

走行中に転倒車を目撃したら次の周には充分注意をして通過して下さい。

付則4 ロードレース競技規則

1 適用の範囲

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

2 ロードレース

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

2-1 スプリントレースの定義：

- ①レースの総走行距離130km以下、もしくは走行時間2時間未満。
- ②個人競技

2-2 耐久レースの定義：

- ①レースの総走行距離が130kmを超えるもの、もしくは走行時間2時間以上。
- ②チーム単位（2人もしくは3人のライダー）で行なわれる。

2-3 コースレコードの定義：

コースレコードとは、そのサーキットのもっとも良いタイムの記録であり、クラスごとに管理される。予選、決勝ともに対象となる。

2-4 プラクティスセッション（公式予選等）の定義：

プラクティスセッションは、公式練習、公式予選、および決勝レース当日のウォームアップラップ（フリー）走行で構成される。

2-5 決勝レースの定義：

レースとは、サイティングラップスタートからレース終了（チェッカー後、大会特別規則の示す時間もしくは赤旗終了も含む）までをいう。

3 競技会と開催クラス

競技会と開催クラスは下記とする。

- 1) 地方選手権は、国際ライセンス所持者の参加する「インター（Int）クラス」と国内ライセンス所持者の「ナショナル（Nat）クラス」に区分される。

出場可能ライセンス	大会格式	対象種目
国際ライセンス	全日本選手権	J-GP3、ST600、ST1000、JSB1000
国際ライセンス	MFJカップ	Int JP250
	地方選手権インターナショナルクラス(Int)	Int JP250、Int J-GP3、Int ST600、Int ST1000、Int JSB1000
国内ライセンス	MFJカップ	Nat JP250
	地方選手権ナショナルクラス (Nat)	
フレッシュマンライセンス		Nat JP250、Nat J-GP3、Nat ST600 (ST600N)
ジュニアライセンス		Nat JP250、Nat J-GP3

※フレッシュマンライセンスで地方選手権参加の場合、昇格にかかわるポイントは付与されない。

4 公式シグナル

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

- 4-1 プラクティスセッション（公式予選等）および決勝レース中は、下記の公式シグナルが使用される。
- 4-1-1 公式シグナルの違反は、罰金、レースタイム加算、予選タイム抹消、失格、ポイント削除などの罰則が与えられる。罰則の決定は大会審査委員会が違反の内容により裁量を決定する。
- 4-1-2 情報を伝える旗およびライト
- 4-1-2-1 国旗またはレッドライト消灯：
レーススタート
- 4-1-2-2 緑旗およびグリーンライト：
 - ・コース規制の解除ならびに、当該旗提示ポストから黄旗の解除を示す。
 - ・公式練習、公式予選、ウォームアップ、サイティングラップ、各1周目にすべてのポストで振動提示される。
 - ・決勝前のウォームアップラップスタートを示すために、スターターにより振動提示される。
 - ・黄旗が提示された直後のポストにおいて、振動提示される。
 - ・ピットレーン出口が開放される場合にグリーンライトが点灯される。
- 4-1-2-3 赤ストライプ付黄旗：
当該旗の提示付近のコース上において、雨以外の理由で、コース表面が滑りやすい状態（コース上にオイルや落下物がある可能性も含む）を示す。この旗は、ポストにおいて振動提示される。
- 4-1-2-4 レッドクロス（赤い斜め十字の入った白旗）：
当該旗の提示付近のコース上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。
この旗はポストにおいて振動提示される。
- 4-1-2-5 青旗：
 - ・後方よりベースの速い車両が接近し、まさに追い越される状態にあることを示す。当該ライダーに対してポストにおいて振動提示される。
 - ・ピットアウトしようとするライダーに対してコース上の走行集団が近づいている場合に振動提示される。
- 4-1-2-6 チェッカー旗：
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。
この旗は、コントロールライン付近において振動提示される。
チェッカーを受けたライダーは、**1コーナーまでは通常走行し、徐々にスピードを落としてピットインしなければならない。**
フィニッシュライン通過直後の停止はしてはならない。
- 4-1-2-7 青旗とチェッカー旗：
ファイナルラップにフィニッシュラインの手前でトップライダー直前に他のライダーが走行している場合、トップのライダーにはレース終了を伝え、トップライダー直前のライダーは、もう一周する事を伝える。
コントロールライン付近において青旗とチェッカー旗が同時に振動提示される。
- 4-1-3 情報および指示を伝える旗・ボードおよびライト
- 4-1-3-1 黄旗およびイエローライト：
当該旗の提示およびイエローライト点滅の前方コースおよ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。
 - ・ポストで黄旗の1本振動は、前方コースサイドに危険が存在することを予告する。
 - ・ポストで黄旗の2本振動は、前方コース上に走行を妨げるような障害物など危険が存在することを予

告する。

- ・ライダーは、いつでも停止できるように準備していなくてはならない。緑旗が振動提示される地点まで、追い越しは禁止され転倒コースアウトも含み罰則の対象となる。
- ・各列のスターティンググリッドで振動提示された場合、スタートディレイドを意味する。
スターティンググリッドの一行（またはそれ以上の列）で振動提示される場合は、当該列のライダーに問題があることを意味する。
- ・走行終了時にチェッカー旗提示後、コントロールラインを最初に通過したライダーに合わせて、各ポストで黄旗の1本静止が提示される。

4-1-3-2 赤旗およびレッドライト：

この旗が提示されると、競技の中断を示す。コースを閉鎖する場合にも使用される。

- ・プラクティスセッションまたはレースが中断された場合、各ポストにおいて振動提示される。コースに配置されているレッドライトが点灯される。**ライダーは最大限の慎重さと注意をもって走行し、必ずその周りにピットインしなければならない。**
- ・ピットレーン出口が閉鎖される時、レッドライトが点灯される。ライダーはピットアウトできない。
- ・赤旗は、決勝前のウォームアップラップ終了時にスターティンググリッドで提示される。
- ・レッドライトは、レーススタートのために2～5秒スタートラインで点灯される。

4-1-3-3 白旗：

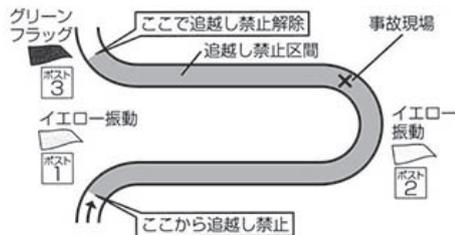
当該旗の提示ポスト前方コースにおいて、救急車両等の介入車両に遭遇することを示す。

- ・この旗は、ポストにおいて振動提示される。
- ・白旗振動提示ポストからこの介入車両を追い越すまで他のライダーを追い越すことは禁止される。
- ・コース介入車両の追い越しは許可される。

4-1-3-4 白旗+黄旗：

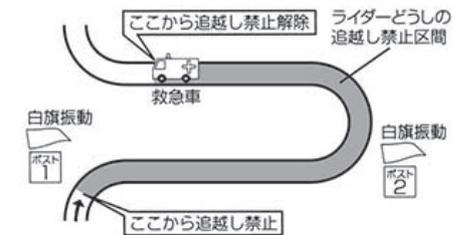
コース介入車両がコース上で停車するやいなや、白旗は振動提示されたままで黄旗も合わせて振動提示される。

■黄旗の基本的な出され方



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

■白旗の基本的な出され方



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

4-1-3-5 黒旗：

当該ライダーに速やかにピットインの指示していることを示す。

- ・この旗は、当該ライダーのナンバーを示すボードとともに各ポストで振動提示される。
- ・この旗とボードは当該ライダーのチームにも告知される。
- ・安全上の観点でコースから除外する必要のあるライダーに対して黒旗を提示する場合がある。

4-1-3-5-1 装備および車両にトラブルがある場合にも提示され、当該車両はただちにピットボックス前作業エリアに戻りオフィシャルの指示を受けなければならない。

4-1-3-6 オレンジボール旗と白ナンバーを付したブラックボード：

当該ナンバーのマシンは、対象者自身、および他のライダーに危険をおよぼす可能性があり、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。

- ・この旗は当該ライダーのナンバーを示すボードとともに各ポストにて振動提示される。
- ・この旗とボードが示されたライダーは安全な場所に速やかに停止しなければならない。

4-1-3-7 白・黒斜分割旗：

当該旗の提示ポストの前方**コース上**にスロー走行車両があることを示し、後続のライダーに対し、静止提示される。そのスロー走行車両と走行ラインが重なる場合に振動提示される。

4-1-3-8 黄旗+SC（セーフティーカー）ボード

セーフティーカーの介入によるレースの一時中立化（注意・減速・追い越し禁止）を示す。

- ・すべてのポストにおいて黄旗の振動提示とSCボードが提示され、レースは中立化される。ライダーはスローダウンし、他のライダーを追い越すことはできない。
- ・追越しを指示された車両以外は、セーフティーカーを追い越すことは禁止される。後方に一列に並んで走行しなければならない。

4-1-3-9 「RIDE THROUGH」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード（ライドスルーペナルティー）

当該ライダーは、レース中、ピット走行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。

- ・ライダーはピットレーンスピード制限を遵守しなくてはならない。
このスピード制限に違反した場合、ライドスルーの手順が繰り返される。
このスピード制限違反を2回犯したライダーには、黒旗が掲示され当該ライダーは失格となる。
- ・このボードはライダーのゼッケン番号を表示（黒文字）した黄色いボードがコントロールラインで提示され、併せて他のポストで追加表示される。
提示位置は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

4-1-3-10 「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード：（ストップ&ゴー・ペナルティー）

当該ライダーは速やかにピットインし、オフィシャルの指示された場所に指示された時間停車しなければならない。このボードはコントロールラインで提示され、併せて他のポストで追加表示される。

運用および提示位置は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

4-2 ライトによるシグナル

4-2-1 イエローライト（黄色燈）の点滅 黄旗と同意味。

4-2-2 グリーンライト（緑色燈） 緑旗と同意味。

4-2-3 レッドライト（赤色燈） 赤旗と同意味、競技監督および監視ポストで使用。

スタート時に2～5秒間点灯される。

4-2-4 ブルー点滅ライト 公式予選またはレース中は常にピットレーン出口で常に点滅される。

4-3-1 シグナル旗の寸法：80cm×100cm

4-3-2 旗の色の指定

オレンジ：Pantone 151 C

黒：Pantone Black C

青：pantone 298 C

赤：Pantone 186 C

黄：Pantone Yellow C

緑：Pantone 348 C

4-3-3 ゼッケンボード

黒ボード（70cm×50cm）にライダーの白ナンバー（最低4cm幅×縦30cm以上）が掲示できること。すべてのポストで提示される。

4-4 競技会が開催される場合、公式予選および決勝前に、競技監督、審査委員会メンバー（全日本選手権は、セーフティオフィサーを含む）および必要に応じてチーム代表と競技関係者により、各オフィシャルポストおよびフラッグやライト等の視認性とコース状況を確認するためのコースインスペクションが実施されなければならない。

5 参加資格

- 5-1 エントラントおよびライダー
エントラントおよびライダーは、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。

6 出場申込み

- 6-1 出場申込み場所および期間は、大会特別規則の定めるところのものとする。
6-2 出場申込み手続き
6-2-1 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に提出しなければならない。
6-2-2 2クラス以上に出場を申込み場合は、別々に申込書を提出しなければならない。
6-2-3 郵送の場合は、現金書留または主催者の定める方法とし、締切り日当日の消印のあるものまでが有効となる。
6-2-4 電話による申込みおよび締切り日以後の申込みはいっさい受け付けない。
(締切り日以降のエントリー料金返却に際しての郵送料、送金手数料は返却金から差し引かれる)

7 参加受理

- 7-1 必要事項を記入した出場申込書、出場料を大会事務局が受理した者のみに対し、参加受理書が発送される。
7-2 いったん受理された出場料は下記7-3の場合を除き、いかなる理由があっても返却されない。公式予選を通過しなかった者も同様とする。
7-3 大会が取り止めた場合、また参加申請が拒否された場合のみ出場料が返却される（申込者が必要な手続きを怠った場合は、返却されない）。

8 ナンバープレート

- 8-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によってもまたはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントのナンバーと同じサイズでなければならない。
8-2 ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
8-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275mm×高さ200mmとする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い(図1参照)。
8-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない(図1参照)。
8-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。
8-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする(図1と2参照)。
フロントナンバーとシートカウル上部の寸法は
最低高：140mm
最低幅：80mm(1の場合25mm)
数字の最低の太さ：25mm
数字間のスペース：15mm

サイドナンバーとサポートナンバーの寸法は
 最低高：120mm
 最低幅：60mm（1の場合25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm

図1

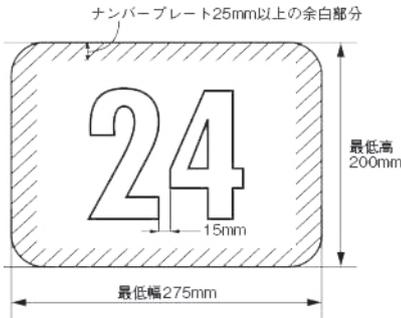
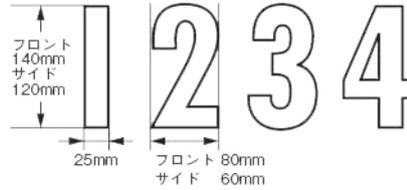


図2



8-7 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影つき数字などは認められない。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

8-8 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。

- JP250 ナショナル：白地に黒文字
- JP250 インター：赤地に白文字
- J-GP3：黒地に白文字
- ST1000：紺地に白文字
- ST600：白地に黒文字
- JSB1000：黄地に黒文字

全日本選手権対象クラスは、付則5.全日本ロードレース選手権大会特別規則 13.ゼッケンナンバーにも適合していなければならない。

8-9 バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなければならない（蛍光色は禁止される）。

幅275mm×高さ200mm

8-10 地方選手権インタークラスのナンバープレート

前年度、全日本選手権シリーズランキングJSB1000、ST1000、ST600、J-GP3の各クラス1位～10位の選手は付則5.全日本ロードレース選手権大会特別規則 13.ゼッケンナンバー 13-6.全日本選手権（ナンバープレート）規則 13-6-2を適用しても良い。

8-11 サポートナンバーは、クラス別技術仕様の〔ナンバープレートおよびカラー6-9項または6-10項、ナンバープレート7-13-9項〕に適合していなければならない。

8-12 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

8-13 ナンバーおよびナンバープレートの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の判断が最終的なものとする。

8-14 この規定に適合していないゼッケンナンバーおよびプレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。

9 ゼッケンナンバー

- 9-1 主催者によってナンバーが割り当てられ、参加受理書に記入して通知される。
- 9-2 ゼッケンナンバーは、車両検査までに、規定の書体および色分けで記入しておかなければならない。
- 9-3 ゼッケンナンバーについては、車両検査時に検査され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。ゼッケンの修正を要求された場合、速やかに修正を行い、再度車両検査を受けなければならない。また、車検通過後であっても、計時、ポストマーシャル等オフィシャルによって判読しづらいと判断された場合、修正しなければならない。
- 9-4 適合していないゼッケンナンバーおよびプレートを装着している車両は、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。

10 ライダーの装備

ヘルメットおよび装備は、レース期間を通じて車検で合格したものを使用しなければならない。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。

- 10-1 ヘルメット
- 10-1-1 ヘルメットはMFJが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。
- 10-1-2 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〉



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。

- 10-1-3 競技会の車両検査受け付け時に、ヘルメット検査が行なわれる。検査に合格しなかったヘルメットは、当該ライダーの安全上その使用を禁止する。
- 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) 帽体本体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。
- 10-1-4 ヘルメットに当該レースでのゼッケンナンバーを貼付することが推奨される。
- 10-1-5 転倒時の迅速なレスキューならびに自己安全のためにも、ライダーのヘルメットをスムーズに脱がすヘルメットリムーバーを着用しなければならない。
- 10-2 ライダーの服装
- 10-2-1 レーシングスーツ
- 10-2-1-1 レーシングスーツはMFJが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。

10-2-1-2 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。

10-2-1-3 競技会の車両検査受け付け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。

●使用が認められない例

- 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し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) ファスナー機能が機能していない。
- 5) プロテクター(背部、肩、肘、膝)が破損している。

10-2-1-4 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。

10-2-1-5 競技会使用時には公認時のパッド類が装備されていること。

10-2-1-6 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で血液型をアルファベットで明記しなければならない。

10-2-1-7 エアバッグ式プロテクション

1) エアバッグベストまたはエアバッグ機能付きレーシングスーツ(以下エアバッグと記す)を使用することが認められる。使用する場合は車検時に申告すること。

2) エアバッグの使用基準

エアバッグが転倒等で展開した場合、当該ライダーについては走行に支障がない、またはエアバッグ膨張部が取り外せると言うことを条件に、その時点で走行しているセッションについてのみ継続して走行することを認める。ただし、当該ライダーは次セッション走行前に新たな(展開していない)エアバッグを装備し、車検での再確認を受けた上で、次セッション以降の走行を行わなければならない。

3) **22歳以下および55歳以上**の選手に対するエアバッグ使用義務

対象年齢の選手は、MFJに登録されているエアバッグを使用(着用)しなければならない。車検時にエアバッグがMFJ登録製品であることを確認する。

車検時に複数のエアバッグ(仕様または型式違いでも可)を登録することも認められる。

※**適用年齢**とはレースウイークの予選日時点の**年齢とする**。

※適用はMFJ公認競技会(全日本選手権・地方選手権)。

承認競技会は主催者の特別規則による。

予告事項：2026年より全日本ロードレース選手権の参加選手は、MFJに登録されているエアバッグの使用が義務付けられる。

10-2-1-8 脊柱プロテクションの装着が義務付けられる。

脊柱プロテクションは、レーシングスーツに内蔵されているもの、別体式にかかわらず、以下の仕様を満たしていなければならない。

脊柱プロテクションはCE規格「EN1621-2(Level1またはLevel2)」適合品でなければならない。

エアバッグ一体式でエアバッグ本体にCE規格「EN1621-2」適合品の脊柱プロテクションが装備されている場合は、脊柱プロテクションの装備は免除される。

- 10-2-1-9 胸部を保護するプロテクション（チェストガード）の装着が義務付けられる。
チェストガードは、レーシングスーツに内蔵されているもの、または別体式に関わらず、以下の仕様を満たしていなければならない。チェストガードはCE規格「EN1621-3（Level1またはLevel2）」適合品でなければならない。
エアバッグ一体式でエアバッグ本体にCE規格「EN1621-3」適合品のチェストガードが装備されている場合は、チェストガードの装備は免除される。
- 10-2-2 グローブ
- 10-2-2-1 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。
- 10-2-2-2 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。
- 10-2-2-3 手にしっかりと留めることができなければならない（伸縮性素材単体は不可）。
- 10-2-2-4 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といけない。
- 10-2-3 ブーツ
- 10-2-3-1 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。
- 10-2-3-2 最低70mmにわたりレーシングスーツの足首部までを覆う長さがなければならない。
- 10-2-3-3 脱落を防止するための、クロージャースystem（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）。
- 10-2-4 クラッシュ後のライダー装備のチェック
ライダーがクラッシュまたは転倒等があった場合、車検長は次の走行前までにヘルメット、レーシングスーツ、グローブ、ブーツ等のライダー装備を確認し、破損等がなく走行に支障をきたさないかどうか検査することができる。使用していた装備が使用できないと判断した場合は修理または交換の指示を行ない、再検査（車検）を受けなければならない。
- 10-2-5 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の装着が推奨される。
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、誤飲防止のため使用を禁止する。

11 出場受付

- 11-1 出場受付の時間および場所は、公式通知に示される。
- 11-2 定められた時間内に、必ず本人または参加者がMFJライセンス、参加受理書を提出して出場資格の確認を受けなければならない。
- 11-3 MFJライセンスまたは参加受理書の提示ができない者は、出場が認められない。

12 出場車両ならびにマーキング部品の変更

- 12-1 車両変更
登録された車両の変更は、原則として認められない。変更する必要がある場合は、所定の書式に従っ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。
エントリー終了後から公式車検終了前までの車両変更手数料は**5,500円（税込）**とする。
- 12-2 マーキング部品の変更
公式予選前から決勝レースの開始までの定められた時間内にマーキング部品（フレームボディおよびエンジンまたはその両方）を交換する必要がある場合は、競技監督に申告し、元の部品を提示および車検において保管されることを条件にマーキング部品の交換が認められる。
変更手数料は、一部品（エンジンまたはフレームボディ）につき**11,000円（税込）**とする。

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

- 12-2-1 「公式予選」へのマーキング部品変更期限
変更申請は公式車検終了後、または、前日の当該クラス練習走行の最終セッション終了後原則1時間以内とする。
変更した車両の再車検を、当該クラスの公式予選開始1時間前までに完了すること。以降、公式予選セッション中の変更はできない。
ただし予選が複数回の場合は、1回目の予選終了後1時間以内に変更申請を行ない、変更した車両の再車検を2回目の公式予選開始1時間前までに完了すること。
- 12-2-2 「日曜朝ウォームアップ走行（全日本等）」へのマーキング部品変更期限
変更申請は当該クラスの公式予選最終セッション終了後原則1時間以内とする。
変更した車両の再車検を、当該クラスのウォームアップ走行1時間前までに完了すること。
ウォームアップ走行中の変更はできない。
- 12-2-3 「決勝レース」へのマーキング部品変更期限
変更申請は公式予選（ウォームアップ走行がある場合はウォームアップ走行）または、決勝2レース制の場合は第1レース終了後原則1時間以内とする。
変更した車両の再車検を、定められた当該クラスのサイティングラップ開始30分前までに完了しなければならない。
- 12-3 スペアマシンのマーキング部品を交換する場合も、12-2の条項が適用される。
- 12-4 公式車検終了後ライダー間でマシンを交換することは禁止される。
- 12-5 製造メーカー側の車両欠陥に関する紛争についての立証の責任は、参加者側にあるものとする。

13 車両の検査

- 13-1 車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、パドック内の車両検査区域において行なわれる。
- 13-2 車両検査のための車両は、ライダー本人またはメカニックが持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を受けなければならない。これ以後の検査は、競技監督が特別に認めた場合以外は行なわれない。
- 13-3 ライダーは、車両仕様書を提出し、装備品一式の検査を受けなければならない。
- 13-4 一大会において同一車両を複数のライダーが使用することはできない（複数のライダーによる耐久を除く）。
- 13-5 同一車両で複数の種目へのエントリーはできるが、競技運営上支障をきたさないことを条件とする。
- 13-6 車両検査時持込み台数は、全日本選手権、地方選手権および地方大会は1台に限られる。ただし、全日本選手権JSB1000クラスはスペアマシンを含めて2台までとする（スペアマシンは同一メーカーに限る）。
- 13-7 車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判断された車両は、公式予選を含むいっさいの走行を拒否される。また、一度車検に合格した車両であってもレース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証するものではない。
- 13-8 テレメトリーは禁止される。ラップタイム計測装置はテレメトリーと見なされない。
- 13-9 音量測定は車検時に全車測定、もしくは予選通過車両全車に対して行なう。
音量測定に持ち込むことのできるスペアサイレンサーは、マシンに装着されているサイレンサー以外に車両1台あたり最大2本（2セット）までとする。
指定車検時間以外に音量測定ができる場合は、スペアサイレンサーの数の規定はしない。
- 13-10 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両検査を行なう権限を有する。
- 13-11 ガソリン
- 13-11-1 地方選手権大会／全日本選手権においては2ストローク・4ストロークともにMFJの定める無鉛ガソリンまたは、当該クラスで指定された燃料を使用しなければならない。MFJの定める無鉛ガソリンの定義

はMFJ技術規則による。

- 13-11-2 使用するガソリンは当該レースのサーキットで供給するものまたは、指定燃料として供給されるものを使用しなければならない。
供給されるガソリンの仕様は特別規則もしくは公式通知に記載される。
- 13-11-3 承認競技会における使用ガソリンとその仕様ならびに供給方法については各大会特別規則による。

14 ブリーフィング

主催者がブリーフィング（競技に関する要領説明）を行なう場合はライダー本人が必ず出席しなければならない。欠席または遅刻した場合、罰則が科せられる場合がある。
止むなく欠席する場合は、チーム責任者が事前に書面にて申請し、競技監督の許可を受けなければならない。

15 タイムキーピングシステム

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

16 公式予選

- 16-1 公式予選
- 16-1-1 公式予選は、原則として各クラス別に行なわれる。
- 16-1-2 公式予選の日程および時間は、特別規則に示される。
- 16-1-3 公式予選は、タイムトライアル方式とレース方式がある。
通常はタイムトライアル方式で行なう。
レース方式で行なう場合は、特別規則または公式通知等に示される。
- 16-2 公式予選の内容
- 16-2-1 レースに出場するすべてのライダーは、公式予選に参加し、決勝レース出場資格を取得しなければならない。
- 16-2-2 公式予選においては、競技役員による車両の安全チェックがなされた後にスタートし、定められた時間内であれば走行を中断し、また再スタートすることができる。公式予選が何らかの理由により中断された場合、残り時間分の予選を再開するが、必要に応じて大会審査委員会が再予選時間の短縮や延長を決定することができる。
- 16-2-3 公式予選では、ラップタイムが測定される。この測定で、予選基準タイムに満たない者はたとえ定員内であっても決勝レース出場資格を与えられない場合がある。
ただし、予選通過基準タイムに満たない選手についても過去の成績を考慮した上で、審査委員会の判断で出場を認めることができる。
・予選通過基準タイム
地方選手権以下：トップタイムの120%以内
予選が2回以上ある場合、予選通過基準タイムはどちらかの予選で上記に示すタイムをクリアすれば、通過基準タイムを満たしたものとする。
1回の予選で、複数の決勝グリッドを決定する場合は、ベストタイムを複数の決勝に対する予選基準タイムとする。
- 16-2-4 公式予選において測定される各ライダーのベストラップタイムにより、大会特別規則に示されたレース出場台数を限度としてスタート位置が定められる。
予選タイムにおいて2名以上のライダーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したライダーが優先され順位が決定される。
同一大会における公式予選1回に対して決勝2レース制のグリッド決定方法は以下とする。

決勝レース1のグリッドは、各ライダーのベストラップタイムにより決定する。

決勝レース2のグリッドは、各ライダーのセカンドラップタイムにより決定する。

- 16-2-5 各クラスの公式予選義務周回数は、特別規則に示される。なお、最初の1ラップ目は計測されないが、周回数には算定される。
- 16-2-6 2種目以上に出場するライダーは、出場全種目の公式予選に出場しなければならない。
- 16-2-7 複数の組にわかれて行なわれる予選の順位決定方法
- 16-2-7-1 予選結果を総合タイム順によって決定する場合と予選組ごとの順位により決定する場合がある。
- 16-2-7-2 天候の変化等により1セッションの一部でもコース状況の変化（降雨または部分的なウェット路面等）に差異が認められると競技監督が判断した場合には各予選組ごとの順位によって決定する。この決定に対する抗議は一切受けつけない。
- 16-2-7-3 各予選組ごとのタイム順（頭取り）で決定した場合のグリッドは、コース状態に関わらず、各予選組のトップのタイムを比較しその順番で各組の上位から交互に振り分け、総合予選結果表が発表される。
- 16-2-7-4 予選組数とグリッド数によって端数が出る場合の優先順序も総合予選結果に基づくものとする。
- 16-2-8 最終的な予選選出方法とスターティンググリッドは大会審査委員会の決定による。この決定に対する抗議は認められない。
- 16-2-9 予選通過者で決勝レース出場不可能となった者は、すみやかにその旨（リタイヤ）を届け出なければならない。
- 16-2-10 ウェイティング（繰り上げ出場）
決勝レースに出場不可能となった者がいた場合、その者に代わり予選結果次点の者で願い書を提出したライダーの決勝レース参加を特別に認めること。
- 16-2-10-1 ウェイティングの資格を有する者は決勝レース出場願い書を提出した者の中で総合予選結果での上位3名までとする。決勝2レース制の場合は、それぞれの予選結果に基づく。
- 16-2-10-2 予選結果発表後主催者が規定する時間以内に決勝レース出場願い書を提出する。
- 16-2-10-3 主催者が規定する時間内にリタイヤがない場合、出走は不可となる。
- 16-2-10-4 審査委員会にてリタイヤした者のグリッドは順次繰り上げる。正式グリッド発表後は、一切の繰り上げ出場は認められない。

17 決勝レース出場台数

決勝レース出場台数は、各サーキットごとに定められ、特別規則に示される。

18 スタート方法

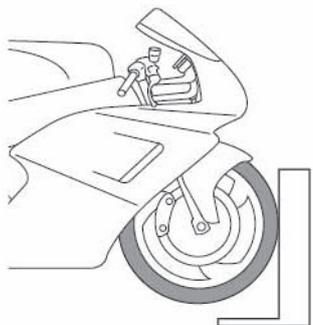
以下に述べるスタート方法は基本的な規則であり、全日本選手権ならびにMFJカップ選手権のスタート手順は、「付則5 ロードレース選手権大会特別規則」**17**「スターティンググリッドおよびスタート方法」を適用する。

- 18-1 レースのスタート位置は、各ライダーに与えられているゼッケンナンバーとは関係なく、公式予選の結果によって決定される。
- 18-2 スタート方法は同時スタートとし、下記の3種類がある。通常はクラッチスタートにて行われる。
- 18-2-1 押しがけスタート
- 18-2-2 クラッチスタート
- 18-2-3 ルマン式スタート（耐久）
ルマン式スタートにおいては、スタートライダーを複数のグループに分けて時間差スタートをする、スタaggerドスタートを採用する場合がある（18-5-3-1 スタaggerドスタート参照）。
- 18-3 スタート位置は、すべてのライダーが正規のスタートラインからスタートするものとし、各ライダーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャップは一切考慮されない。
- 18-4 クラッチスタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。

- 18-4-1 スタート前チェック（スタート約30分前）
ライダーはスタート前チェックを受け、マシンとともにウェイティングエリアに待機する。
- 18-4-2 サイティングラップ開始（スタート15分前）
- 18-4-2-1 サイティングラップのためにピットレーン出口がグリーンシグナル点灯により開放される。ピットレーン出口で5分、4分、3分、2分、1分前のカウントダウンボードが掲示される。サイティングラップを1周してスターティンググリッドに着く。
グリッドに着く際には十分に徐行し、所定のグリッドに着かなければならない。ただし、全ライダーがスタートした場合、カウントダウンボードの掲示は省略され、以後のスタート手順に移行される。
- 18-4-2-2 サイティングラップ中に技術的なトラブルに見舞われたライダーは、ピットボックス前作業エリアに戻って調整を行なうことができる。
- 18-4-3 サイティングラップ終了（スタート10分前）
- 18-4-3-1 レッドシグナル点灯でピットレーン出口が閉鎖される。
・サイティングラップは義務づけられない。
・サイティングラップに参加しないライダーおよびサイティングラップ後にピットレーンに入ったライダーは、ウォームアップラップ開始5分前まではオフィシャルの指示に従って自分のマシンをグリッドに押して行くことができる。
- 18-4-3-2 ライダーが所定のスターティンググリッドに着くのを助けるために、コースサイドでオフィシャルがグリッド列を示すボードを掲げる。
- 18-4-3-3 この段階で競技監督はレースを『ウェット』または『ドライ』のいずれかを宣言する。この宣言はグリッド上にいるライダーとピットレーンにいるライダーに対してボードで示す。ボードが出されない場合は自動的に『ドライ』と見なされる。
- 18-4-4 ウォームアップ開始まで（ウォームアップ3分前までの行為）
・グリッド上での給油は禁止される。
・グリッド上でタイヤウォーマーのためのジェネレーター（蓄電式含む）を使用しても良い（スペアタイヤも含む）。
・マシン1台につき1台のジェネレーター（蓄電式含む）とする。
・ジェネレーター（蓄電式含む）は、1人で持ち運び可能なハンディタイプ（市販状態でジェネレーターの取っ手が一つのもの）とする。
ただし、地方選手権においては、グリッド上でのジェネレーター（蓄電式含む）の使用が特別規則で禁止される場合がある。
・すべてのマシンのエンジンは停止され、グリッド上のライダーは、マシンの調整を行ったりコースコンディションに合わせてタイヤ交換を行なうことができる。
・工具、ジェネレーター、スペアタイヤ等は、自分のマシンの近くに配置し、他のマシンの移動に支障がないようにする。
- 18-4-5 ウォームアップラップ開始5分前ボード
・グリッド上で5分前のボードが掲示される。
・この時点で、グリッドについていない車両は、ピットレーンよりウォームアップラップを開始しなくてはならない。
- 18-4-6 ウォームアップラップ開始3分前ボード
・グリッド上で3分前のボードが掲示される。
・すべての調整および作業は『3分前』のボードが出るまでに完了しなければならない。
グリッド上のマシンのタイヤウォーマーはすみやかに取り外さなくてはならない。
・このボードが掲示された後、さらに調整または作業を行なうことを希望するライダーはマシンをピット作業エリアまで押して移動しなければならない。そこで調整または作業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しなければならない。
・この時点でライダー1名につき2名のメカニック、主催者の認めるTVクルーおよび必要なオフィシャ

ル以外の人間は全員グリッドから退去しなければならない。

- 18-4-7 ウォームアップラップ開始1分前ボード
- ・グリッド上で1分前のボードが掲示される（エンジンスタート）。
 - ・この時点でライダー1名につき2名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。
グリッドに残ったメカニックはエンジンスタートを手助けた後スタンドを取り外し、速やかにグリッドから退出する（外部スターターの使用が認められる。2サイクルの車両はライダーの押しがけの補助も可能とする）。
- 18-4-8 ウォームアップラップ開始30秒前ボード
- ・グリッド上で30秒前のボードが掲示される。
全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かなくてはならない。
 - ・これ以降メカニックの援助は禁止され、エンジンを始動できないライダーは、マシンをピット作業エリアに移動し、そこでさらにエンジンが始動でき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しなければならない。
- 18-4-9 ウォームアップラップ開始
- 18-4-9-1 ウォームアップラップの開始を示すためにイエローライトが点滅される。
- 18-4-9-2 スタートオフィシャルの振動提示するグリーンフラッグの指示で、ライダーはスタートし、1周走行する。
ウォームアップラップの開始時は、すみやかにスタートしなければならない。
- 18-4-9-3 オフィシャルカーがその後ろに続く。
- 18-4-9-4 ライダーの集団が通過したらピットレーンで待機していたライダーはウォームアップラップに加わる事が許可される。
- 18-4-9-4-1 ウォームアップラップをピットレーンから参加する場合
- 18-4-9-4-1-1 ウォームアップラップ開始時にピットレーンより参加するライダーは、グリッドからスタートした集団がピットレーン出口を通過した時点で、ピットレーン出口のグリーンライトの点灯された後にウォームアップを開始する。
- 18-4-9-4-1-2 ピットレーン出口のグリーンライトが10秒間点灯されている間にウォームアップラップに参加したライダーは、コース上のピットロード入口までにオフィシャルカーの前に入ることを条件に自己のグリッドポジションに着くことができる。
- 18-4-9-4-1-3 ピットレーン出口のグリーンライトが10秒間点灯された後、ライトはグリーンからレッドの点灯に変更された時点で、ピットレーンからウォームアップラップをスタートできないライダーは、そのままピットレーンに待機し決勝レースはピットスタートとなる。
- 18-4-9-5 ウォームアップラップが開始されたら、各ポストはライダーにフラッグポジション位置を確認させるためにグリーンフラッグを振動提示する。
- 18-4-9-6 グリッドに戻ってきたらライダーはエンジンを始動したまま、フロントタイヤの先端をグリッドラインの手前につけなければならない。



- 18-4-9-7 グリッド最前列の前には赤旗を提示するオフィシャルが立つ。
- 18-4-9-8 ウォームアップラップ中にコース上のピットレーン入口までにオフィシャルカーの前に入れなかったライダーは、ピットインし、ピットスタートしなければならない。

この際、ピットレーン入口手前のポストでライダーに対して黒旗が提示される。

この規則に従わなかった場合は、当該ライダーに対してライドスルーペナティーが与えられる。

- 18-4-9-9 グリッドの各列が整列したらオフィシャルは担当する列が整列したことを示すためにグリッド列ボードを降ろす。
ある列のライダーがエンジンをストールさせたり、または他のトラブルに見舞われているときにはその列のボードは降ろされない。
- 18-4-9-10 オフィシャルカーが戻り、すべてのボードが降ろされたら、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。
- 18-4-9-11 その後スターターはグリッド前方で赤旗を提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。
- 18-4-9-12 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。
- 18-4-10 スタート
- 18-4-10-1 レッドライトが2~5秒間点灯され、そのレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。
- 18-4-10-2 ジャンプスタートをしたライダーに対してはライドスルーペナルティーもしくは30秒間のタイム加算が科せられる。罰則は当該ライダーのチームにもボードで通達されなければならない。
- 18-4-10-3 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。
- 18-4-10-4 ピット作業エリアでは当該ライダーのメカニックがエンジン始動させるために援助することが許可される。
- 18-4-10-5 ピットスタート
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。
- 18-4-10-5-1 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時点で、オフィシャルはピットレーン出口のグリーンライトを点灯させ、その合図によりピットスタートが開始される。
- 18-4-10-5-2 オフィシャルカーの前に入れなかったライダーが複数いる場合は、ピットスタートは到着順に1列に並べられる。
- 18-4-10-5-3 スタートディレイ等ですでにピットスタートの為にピットレーン出口に待機しているライダーがいた場合は、その後方に並べられる。
- 18-4-11 スタートディレイド
・スタート時の安全性を脅かすようなトラブルが発生した場合、スタートを受け持つオフィシャルがレッドライトを点灯させたまま赤旗を振る。『スタートディレイド』のボードを掲示する。
・各グリッド列を担当するオフィシャルは黄旗を振動提示する。
この場合ライダーはヘルメットをとらずに各自のグリッドに待機する。
マシンのエンジンは停止させないことを基本とし、この時点ではメカニックがグリッドへ立ち入ることは出来ない。
- 18-4-11-1 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンはオフィシャルの指示に従い、ピット作業エリア、またはコースサイドの安全な場所に速やかに移動させられる。
グリッドおよびコース上に問題なくすぐに再開できると判断した場合、スタート手順は「ウォームアップラップ開始30秒前」ボードの提示から再開される。**30秒後、またはグリッドがクリアとなった時点で、**追加のウォームアップラップ1周開始の為にグリーンフラッグが振動表示される。レースは1周減算となる。

- 18-4-11-1-1 スタートディレイドの原因となったマシンが、コースサイドの安全な場所に待機していた場合は、ウォームアップラップスタート後オフィシャルの指示に従い、ライダーとマシンはピット作業エリアに戻され、再スタートが可能な場合、レースはピットスタートとする。
- 18-4-11-1-2 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンが「ウォームアップラップ開始**30秒前**」ボードが表示される前にピットレーンへ移動し、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時点から10秒間の内に再スタートが可能な場合は、ピットレーンからウォームアップラップを開始し、レースもピットスタートとする。
- 18-4-11-2 グリッドを含むコース上に問題があった場合、もしくは速やかなスタート手順の再開が難しいと判断された場合は、「エンジンストップボード」が提示され、オフィシャルの指示に従いメカニックはグリッドへの立ち入りが認められ、全てのライダーとマシンはピット前作業エリアに戻される。ピットボックス内での作業、給油およびタイヤウォーマーの使用が認められる。
新たなスタート時間と周回数は公式通知にて発表される。レースはサイティングラップから再開され、再スタートは25 赤旗中断されたレースの再スタート...25-1-8. クイックリスタートの手順で行われる。
- 18-4-11-2-1 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンが再スタート可能な場合は、サイティングラップ時にピットレーンに戻り、ウォームアップラップもピットレーンから開始され、レースもピットスタートとする。
- 18-4-11-3 複数の対象者があった場合、ピットスタート位置は他のピットスタート車両を含め、ピット出口到着順とする。
- 18-4-11-4 スタートディレイド2回目以上となった場合でも、スタートディレイドの原因となったライダーは元のグリッドに戻ることはできない。
- 18-4-11-5 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、罰則を科さない場合がある。
- 18-5 ルマン式スタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。
(以下のスタート手順は標準モデルであり、特別規則によって変更されることがある)
- 18-5-1 スタート準備
スタート約45分前に、ライダーはマシンと共にピット作業エリアで待機してはならない。
- 18-5-2 レースのスタート
- 18-5-2-1 1分前：シグナルタワーカウントダウン開始
“ヘルメット” パネル+ホーン：ライダーはコースの反対側、自分のマシンの正面に立つ。
- 18-5-2-2 30秒前：ボード表示
- 18-5-2-3 レッドライト消灯または国旗（特別規則に明記される）：スタート
- 18-5-2-4 各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。
- 18-5-2-5 エンジンは、マシンの機械式デバイスを用いて当該ライダーひとりによって始動される。
- 18-5-2-6 外部からの援助は一切禁止される。
- 18-5-2-7 オープニングラップはオフィシャルカーが追尾する。
- 18-5-3 ルマン式スタートにおいて、安全上の理由により競技監督が必要と判断し、審査委員会の許可を得た場合、スタaggerドスタート（スタートライダーを複数のグループに分けて行う時間差スタート）を採用することができる。
- 18-5-3-1 スタaggerドスタート
- 18-5-3-1-1 レッドライト消灯または国旗（特別規則に明記される）：スタート
- 18-5-3-1-2 最初のグループの各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。
- 18-5-3-1-3 約15秒後に国旗が振られて次のグループの各ライダーが同様にスタートする。ライダーは、前にスタートしたグループでエンジン始動の遅れたライダーが飛び出してくるかもしれないことに最大の注意を払わなければならない。
- 18-5-4 スタートの補助
もしライダーがマシンを始動できなかった場合、競技監督が可能だと判断した時点でグリーンフラッグを用いてアシスタントにマシンを押すことを許可する。ライダーがスタートできなかった場合には、た

だちにコースマーシャルの指示により、マシンをピット作業エリアに押して行く（出口あるいは入り口いずれか近いほうから）。マシンの修理が終わり次第、ライダーは再度スタートすることができる。

- 18-5-5 ピットスタート
ピットレーンの出口地点をライダーの主要集団が通過したあとで、ピットレーンで待機しているライダーに対してグリーンライトの点灯もしくは、緑旗の振動提示を用いてピットスタートが許可される。
- 18-5-6 スタート手順違反への罰則
上記18-5-1から18-5-4に関するいかなる違反も、当該ライダーにはライドスルーペナルティーが科せられる。ただし、その軽重により、第4章 MFJ裁定規則 **36** 裁定組織の構成・役割・権限 36-1 大会審査委員会が適用される場合がある。

19 スタートにおける反則

- 19-1 スタートラインについての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。
- 19-2 ジャンプスタートの定義は、スタート合図が行なわれる前に（シグナルの場合は：レッドライトが点灯している間に）停止位置から車両が前進した場合とし、審査委員会の同意を得た上で競技監督の決定により、下記のいずれかの罰則が科せられる。
- 19-2-1 ライドスルーペナルティー
- 19-2-1-1 当該ライダーは、レース中、ピット走行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。
- 19-2-1-2 当該ライダーに「RIDE THROUGH」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボードをコントロールラインで提示する。併せて、他のポストで追加表示される。提示位置は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。
ライダーはピットレーンのスピード制限を遵守しなくてはならない。
この制限速度に違反した場合、ライドスルーの手順が繰り返される。制限速度違反を2回犯したライダーには、黒旗が掲示され、当該ライダーは失格となる。
- 19-2-1-3 コントロールライン上での3回目の提示を受けてもピットインせず、罰則を実行しない場合、当該ライダーは失格となる。
- 19-2-1-4 同時に複数の違反が発生した場合、原則的に一台ごとに罰則を実施する。罰則の実施の順番は予選タイムに基づきタイム順に実施の指示を出す。ライドスルーペナルティーボードは複数同時に提示する場合もある。
- 19-2-1-5 ライドスルーペナルティーが実行される前に赤旗中断で再レースとなった場合、再レース開始後罰則を実施することを要求される（レース終了までにペナルティーが消化できない時は、レース結果に30秒加算の場合もある）。
・罰則を終えていないまま再レースのスタートでもジャンプスタートをした場合、当該ライダーは失格となる。
・3周未満で赤旗中断され、レース無効となった場合、罰則は消滅する。
※ジャンプスタート以外の反則に対してライドスルーペナルティーが適用される場合も上記手順が用いられる。
- 19-2-1-6 ライドスルーペナルティーの際は、途中ピット作業エリア等に停車することなく、罰則を受けなければならない。この規則に違反した場合は、ライドスルーペナルティーの手順が繰り返される。
- 19-2-1-7 ライドスルーペナルティーは、当該ライダーのピットクルーにボードによって通告される。判定に対する抗議は一切受けられない。
- 19-2-2 競技結果への30秒の加算。
- 19-3 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、当該ライダーに罰則が科せられる。

20 ピットレーンのスピード制限

大会期間中を通じてピットレーンの制限速度は60km/h以内とする。ただしサーキット規格により制限速度が40km/h以内に規定される場合がある。

このスピード制限に違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時における違反への罰則は、違反1回に対してライドスルーペナルティー1回とする。この制限速度に違反した場合、ライドスルーペナルティーの手順が繰り返される。ただし、レース終了までに罰則が消化できない場合は、競技結果に30秒加算する場合もある。

21 “ウェット”および“ドライ”レース

- 21-1 耐久を除くすべてのレース（予選を含め）はウェットかドライに分けられる。ウェットの場合、ウェットボードが掲示される。
ボードが掲示されない場合にはレースは自動的にドライとされる。この分類の目的は、ライダーにレース中天気状況の変化による影響があることを示すためである。
- 21-2 ドライレース
ドライレースと分類されたレースは天気状況が路面状態に影響を及ぼし、ライダーがタイヤ交換を望む可能性がある場合と競技監督が判断した場合に中断される。
- 21-3 ウェットレース
ウェットレースと分類されたレースは、変化して行く状況、またはウェットの状況で通常開始され、天候の理由により中断されることはない。タイヤ交換を望むライダーはレース中ピット作業エリアに入りタイヤを交換することができる。
- 21-4 すべての場合において、最初にレースが天候上の理由により中断された場合、再スタートは自動的に“ウェット”レースとされる。
- 21-5 全日本選手権、MFJカップ、地方選手権 JSB1000、ST1000、ST600、J-GP3、JP250クラスのリアセーフティライト
 - ・WET宣言時は自動的にリアセーフティライトの点灯が義務付けられる。
 - ・視界が悪い場合、競技監督または、レースディレクションの指示によりリアセーフティライトを点灯しなければならない。
 - ・ライトの点灯はピットアウト時にオフィシャルにより確認される。

22 レース中およびプラクティスセッションの行為

- 22-1 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。
- 22-1-1 ライダーは、指示を伝える全てのシグナルフラッグに従わなければならない。
- 22-1-2 ライダーがコースアウトした場合、ライダーは、オフィシャルが指示した場所または、当該ライダーが有利にならないような場所からレースに復帰することができる。
※この際オフィシャルは次の補助ができる。
 - ・マシンを起こす補助。
 - ・修理、調整が行な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。
- 22-1-2-1 当該ライダーが有利となるショートカット等（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：ライドスルーペナルティー

ライドスルーペナルティーを与えられない場合、レース結果に30秒のタイム加算とする。

- 22-1-3 リタイヤする場合、ライダーは自分のマシンをオフィシャルに指示された安全な場所に止めなければならない。
- 22-1-4 もしライダーがレースからリタイヤを余儀なくされるようなマシントラブルにあった場合、そのライダーはピットまで戻らずに、コースアウトしてオフィシャルの指示に従い、安全な場所にマシンを止めなくてはならない。
- 22-1-5 コース上にオイル等の液体をまき散らす恐れのあるようなトラブルにあった場合、そのライダーはピットまで戻らずに、コースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
また、停止後再スタートを希望する場合はオフィシャルの確認を必要とする。
上記に違反した場合、10,000円（不課税）以上の罰金が科せられる。
- 22-1-6 修復作業のためにスロー走行するライダーは、できるかぎりコース上のピット設置側のラインを走行しなければならない。
- 22-1-7 コース外側より、作業もしくは工具・部品等の援助を受けてはならない。この場合は失格とされる。
いかなる場合でも、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。これに違反した場合は罰則が科せられる。
- 22-1-8 レース中（予選中を含む）直線部分では前車を追い越すため、あるいは後車のスリップストリーミングを外す目的以外で、進路を著しく変更することは禁止される。
- 22-2 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ボックス前作業エリアに戻ることができる。
レースにおいてはすべての作業はピットボックス前作業エリア（ウォームアップラップ3分前～ウォームアップラップ開始まではピット作業エリア）にて行なわれなければならない。ピットボックス内の作業はレース中断によるインターバル時、または予選時のみ行なうことができる。
予選中のピットボックス内での作業は認められるが、レース中のピットボックス内での作業は当該レースからリタイヤしたものと判断される。
※ピットボックスとは車両の修理、調整、部品交換、燃料補給などの作業を行うことを目的に、チームおよびライダーに割り当てされた区域である。
- 22-2-1 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。
ピット作業エリアを走行することは禁止される。
- 22-2-2 ピットインする車両のライダーは、自己のピットボックスにできるだけ近いピット走行レーンからピット作業エリアに入り、できるだけ自己のピットボックスに近づけて車両を停車させなければならない。
- 22-2-3 ピットインしてピット作業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、ピット走行レーンおよびピット作業エリアにおいて他の車両の通過を妨げてはならない。
- 22-2-4 ピットインの際、自己のピットボックス前を通り過ぎて停車した車両のライダーは、競技役員の許可を得て、当該車両のライダーおよびピットクルーによって押し戻し、自己のピットボックスにつけることができる。
- 22-3 ピットアウト
- 22-3-1 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。
- 22-3-2 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。
- 22-3-3 ピット作業エリア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。
- 22-4 ピット作業

- 22-4-1 レース中、車両の修理、調整、部品交換は、ピットボックスまたは作業エリアに準備してある部品と工具によって行なわなければならない。給油中は、必ずエンジンを停止しなければならない。
- 22-4-2 ピットレーン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。
- 22-4-3 プラクティスおよびレース中（赤旗中断含む）にピット作業エリアで給油作業を行なう場合は、消火器を準備しなければならない。給油時使用する携行缶およびジョッキ類は金属製を推奨する。
- 22-5 ピット作業人員
- 22-5-1 大会の格式によって登録できるピットクルーの人数が大会特別規則に示される。
- 22-5-2 レース中にピットインした車両に対しての作業は、登録したメカニックと、その車両のライダーに限られる（全日本選手権は付則5全日本ロードレース選手権大会特別規則 **11**ピットクルー参照）。
- 22-5-3 ライダーに対するピットクルー（メカニック、ピットサインマンおよびヘルパー）の合図は、大会競技役員の使用する合図旗にまぎらわしいものであってはならない。また主催者により定められたピット区域またはピットサインエリアのみで合図を送ることができる。
- 22-5-4 ピット作業を行なう者は、ピットクルーライセンス所持者で、大会への参加申請がなされた者でなければならない。大会当日のピットクルーの追加は一切認められない。ただし参加申請がなされている者の変更は定められた時間内のみ認められる。変更料 **1,100円（税込）**。
- 22-5-5 ピットクルーは競技期間中を通じて、大会競技役員の指示に従わなければならない。
- 22-5-6 ピットクルーが諸規則に違反した場合の責任は、そのピットクルーが担当するライダーに帰属するものとし、当該ライダーに罰則が科せられる。
- 22-6 スタート練習
- コース上でのスタート練習は禁止される。スタート練習位置は大会特別規則、公式通知で示された指定場所においてのみ許可され、それ以外でのスタート練習は行ってはならない。
- 22-7 レース・プラクティスセッション終了後の行為
- ライダーは、後続ライダーの安全を確保するためチェッカーフラッグ提示後コントロールラインを通過した以降に不用意な急減速等を行ってはならない。

23 停車指示

- 23-1 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。
- 23-2 天災、大事故等の不慮の事態が発生した場合、競技監督は、赤旗によって全ライダーに対し、停止を指示することができる。

24 レースの一時停止

競技監督が天候上の理由、あるいはそのほかの理由からレースの中断を決定した場合、24-1赤旗を提示するか24-2セーフティーカーを導入するの2つの方法のいずれかを選択することができる。

24-1 赤旗を提示する場合

24-1-1 スタートラインとすべてのマーシャル・ポストで振動提示される。ライダーはただちに減速し、救急車両（救急車、ドクターカー等）の進路を妨げないようなラインを走行しながら、ピットボックス前作業エリアに戻らなくてはならない。

したがって、結果はレースを続行していたライダー全員が、赤旗が掲示されずにフルラップを完了した時点でのものとされる。

※全日本選手権およびMFJカップJP250は、以下の2項が追加適用される（24-1-2項の場合は除く）。

- ・赤旗が提示された時点で、レースを続行していなかったライダーは除外される。
- ・赤旗提示後5分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーンに戻ってこれないものは除外される（ショートカットして戻るとは認められない）。

- 24-1-2 トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周未満しか走行していない場合、当該レースは無効とされ、再レースが行なわれる。もし再レースのスタートが不可能な場合、このレースの中止が宣言され、予選があった場合、ポイントは予選結果に基づいて正規のポイントの1/2が与えられる（小数点以下2桁は四捨五入）。
- 24-1-3 トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周以上、しかし本来のレース距離の2/3未満（小数点以下切り捨て）の場合、レースの最終結果は複数のレースの周回数を合算し順位が決定される。周回数が同数の場合、最終レースの結果が優先される。もしレースの再スタートが不可能な場合、1回目のレース結果でレースは完了とし、ポイントは正規のポイントの2/3（小数点以下2桁は四捨五入）が与えられる。
- 例：30週のレースの場合
 トップのライダーは9周目を終えて10周目に入ったが、その他のライダー全員が9周目を終えていない時点で赤旗が提示された場合、レース結果は8周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは22周となる。
- トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が9周目を終えて10周目に入っていた時点で赤旗が提示された場合、レース結果は9周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは21周となる。
- 24-1-4 トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が本来のレース距離の2/3（小数点以下切り捨て）を走行した場合、当該レースは完了したと見なされ、通常のポイントが与えられる。
- 24-2 競技の一時中立化
 （事故発生時に競技監督の判断によって、セーフティーカーが介入してレースを一時中立化し、スロー走行で先導し、その間に事故処理を行なう方法）。
- 24-2-1 競技監督の決定により、レースを一時中立化するためにセーフティーカーが使用される場合がある。セーフティーカーとは、オレンジライトを装備し、車両の後部に「SAFETY CAR」（以下セーフティーカー）と書かれた車両のことをいう。
- 24-2-2 セーフティーカー導入の手順は以下のとおりとする。
 セーフティーカーを導入する場合の詳細は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。セーフティーカーは、ライダーまたはオフィシャルが危険な状況であるがレースを中断するほどではない場合に使用される。

セーフティーカー導入手順

- (1) 競技監督がセーフティーカー導入を決定したら、ただちにすべてのフラッグマーシャルポストから黄旗振動と「SC」と書かれた白いボード（以下SCボード）が提示され、セーフティーカーの活動が終了するまで保持される。
- (2) セーフティーカーはオレンジの回転灯を点灯し、ピットレーンよりスタートするセーフティーカーは先頭車両の位置に関係なくトラック上に合流する。
- (3) セーフティーカーが導入中も周回数はカウントされる。
- (4) すべての競技車両はセーフティーカーを先頭に一列に整列し、それぞれ車両5台分（10m）程度以内の車両距離を保持して走行を続けなければならない。この時、競技車両同士およびセーフティーカーの追い越しは、以下の場合の例外時を除き厳禁とされる。
 （例外）
 - ・セーフティーカーから合図を受けた場合。
 - ・前方を走行する車両がトラブル等で隊列について行けず、そのライダーから合図を受けた場合（トラブル等により隊列について行けなくなったライダーは、ラインを外した後続車に合図しなければならない）。
- (5) セーフティーカーは事故処理が終了し、なおかつレースの先頭車両が、セーフティーカーの直後に

つき、残りの車両がさらにその後方に整列するまで走行を続ける。

- (6) 競技監督からの指示に基づき、セーフティーカーから先頭車両との間にいる車両に対して、グリーンライトを使ってセーフティーカーの前に出よう合図する。これらの車両は最大の注意をもって走行し、他の車両を追い越さず走行を続け、再度セーフティーカー後方の車列につく。
- (7) 特定の状況下では、競技監督はセーフティーカーにピットレーンを使用することを要請できる。この場合、セーフティーカーはオレンジライトが点灯していることを条件として、全車はセーフティーカー後方に続いて追い越しをすることなくピットレーンに進まなければならない。この状況にてピットレーンに入った車両は自己のガレージエリアに停車することができる。
- (8) セーフティーカー後方にいったん先頭ライダーがついた後、先頭ライダーがピットインした場合、先頭ライダーの次に位置するライダーをリーダーと見なし、そのままの隊列で周回を継続する。

セーフティーカー導入中のピットイン・アウト

- (9) セーフティーカー導入の間にピットインすることは許可される。セーフティーカー導入中にピットアウトする場合は、ピットレーン出口にあるグリーンライトがセーフティーカー通過15秒後から点灯される間のみ許可される。

それ以外はレッドライトによりピットレーン出口は閉鎖される。

グリーンライト点灯時間は、各サーキットにて定められる。

ピットアウトできなかった車両は、次のグリーンライトまで待たなければならない。

競技再開手順

- (1) 競技監督が次のコントロールラインまたはスタートラインからのレース再開を決定したら、セーフティーカーはオレンジライトを消灯する。この時点で、セーフティーカー後方に並ぶ先頭車両が走行ペースを決定することができる。
- (2) セーフティーカーはその週の終了時点でピットレーンに入る。
- (3) セーフティーカーがピットレーンに進入すると同時に、すべてのフラッグマーシャルポストから黄旗振動とSCボードは一斉に撤去される。
- (4) 競技再開はシグナルブリッジにグリーンライトが点灯されることで合図され、同時にメインフラッグマーシャルポストのみグリーンフラッグが振動提示される。ただし、各車両は、コントロールラインまたはスタートライン（ピットレーン含む）を通過するまでは、追い越しはできない。
- (5) 競技再開されたコース上の先頭競技車両がピットレーン出口を通過後適切なタイミングでピットレーン出口シグナルはグリーンライトが点灯される。

セーフティーカー先導によるレース終了

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

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

25 赤旗中断されたレースの再スタート

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

25-1 競技結果が2周以下の場合の再スタートには下記が適用される。

25-1-1 全ライダーがスタートできる。

25-1-2 マシンのセッティング変更、部品・タイヤ交換（タイヤ本数規定に抵触する場合は不可）を含む修理・給油ができる。

- 25-1-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
- 25-1-4 登録され車検に合格しているスペアマシン（全日本選手権JSB1000クラスのみ）に変更できる。
またマーキング部品の変更は認められない。
- 25-1-5 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。
(スタートディレイドにより周回数が減算されていた場合、周回数の減算を取り消し、元のレースと同じとする)
全日本選手権およびMFJカップJP250は、本来のレース距離の2/3（端数を切り捨て整数にした数）の周回수에減算される場合がある。ただしJSB1000クラスはその限りではない。
- 25-1-6 グリッドポジションは本来のレースと同じとする。
(ジャンプスタートの罰則対象者およびスタートディレイドの原因となりピットスタートとなったライダーは元のグリッドにもどる)
- 25-1-7 再スタートできないライダーのグリッドはそのまま空席とする。
- 25-1-8 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から始められ、スターティンググリッドについて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。
 - ・サイティングラップに参加できないライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始し、正規のグリッドに着くことができる。ただし、車両を押してグリッドに移動することは認められない。
 - ・グリッドについて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。
- 25-2 競技結果が3周以上2/3（小数点以下切り捨て）未満の場合の再スタートには下記各項が適用される。
- 25-2-1 前回のレースでトップの周回数の75%（小数点以下切り捨て）を走行しているライダーだけが再スタートできる。
全日本選手権およびMFJカップJP250は、前回のレースでトップの周回数の75%（小数点以下切り捨て）を走行しているライダーで、赤旗提示後5分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーンに戻ってきているライダーだけが再スタートできる（ショートカットして戻ることは認められない）。
- 25-2-2 第2レースが開始される前に、第1レースの結果が公示されなくてはならない。
- 25-2-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
- 25-2-4 マシンのセッティング変更、部品・タイヤ交換（タイヤ本数規定に抵触する場合は不可）を含む修理・給油ができる（耐久を除く）。
- 25-2-5 登録され車検に合格しているスペアマシン（全日本選手権JSB1000クラスのみ）に変更できる。
また、マーキング部品の変更は認められない。
- 25-2-6 第2レースもしくは再開後のレースの周回数は、本来のレース距離を満たすための必要な周回数とする（すべてのレース結果の合算周回数に基づく）。
全日本選手権およびMFJカップJP250は、第2レースまたは再開後のレースの周回数は最低でも5周で、本来のレース距離の2/3を満たす距離（端数を切り捨て整数にした周回数のカウントで計算）とする。
ただしJSB1000クラスはその限りではない。
- 25-2-7 グリッドポジションは第1レースの結果に基づく。
- 25-2-8 スタート手順は、25-1-8項が適用される。
- 25-2-9 レースの最終結果は、複数のレースの周回数を合算し、最大数の周回のライダーが優勝者となる。周回数が同数の場合、最終レースの順位が優先される。**ただし、複数のレースタイムは合算されない。**
- 25-2-10 本来のレース距離とは、最終の公式通知（正式公示含む）で公示されたレースの周回数を示す。

26 リタイヤ (棄権)

- 26-1 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 26 競技による。
- 26-2 ライダー本人が負傷、その他の理由でリタイヤ届を提出できないときには、競技役員の判定によりリタイヤと認めることができる。
- 26-3 ピット以外の地域でリタイヤする場合、ライダーは車両をレース（または予選）終了まで競技役員の管理下におかなければならない。ただし、競技役員から車両移動を指示された場合は、これに従わなければならない。

27 レース終了

- 27-1 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。
- 27-1-1 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。
- 27-1-2 チェッカーフラッグ提示位置については公式通知に明記される。
コース上でチェッカーフラッグを提示する場合、フラッグタワーにて提示されるすべての合図旗を提示するのでなく、チェッカーフラッグとそれに付随するブルーフラッグのみを提示する。
- 27-2 ファイナルラップにフィニッシュライン手前でトップライダーのすぐ前に他のライダーがいる場合、スタート・フィニッシュマーシャルは同時にチェッカーフラッグと青旗を振動提示する。これはトップを走行するライダーはレースを終了するが、そのすぐ前を走っているライダーはファイナルラップを完走し、チェッカーフラッグを受けなければならないということを意味する。
- 27-3 トップを走行するモーターサイクルが、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された場合、当該レースはその時点で終了したものと見なされる。
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。

28 優勝者、順位、完走者および得点 (ポイント)

- 28-1 優勝者
- 28-1-1 優勝者は規定の距離（周回数）または時間を完走して最初にフィニッシュライン（コントロールライン）を通過したライダーとする。
- 28-1-2 写真判定が用いられる場合には、勝者の決定はフロントタイヤの先端がフィニッシュラインを通過した順とする。同時の場合、レース中のベストラップタイムによって順位が決定される。
- 28-1-3 優勝者がフィニッシュラインを通過したら他のライダーは、その時点の周回を終え、フィニッシュラインを通過した時点で終了となる。
- 28-2 順位
優先順位：
- 28-2-1 ピット走行レーンではなくコース上のフィニッシュラインで、チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定される。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。その時、ライダーはマシンに触れている状態でなければならない。
- 28-2-2 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。
- 28-2-3 チェッカーは優勝者がフィニッシュラインを通過したのち特別規則に示す時間、フィニッシュラインで掲示される。
- 28-3 赤旗提示によるレース終了の場合の順位
- 28-3-1 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

- される。
- 28-3-2 前項の周回でピット走行レーンではなくコース上のフィニッシュラインを通過し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。その時、ライダーはマシンに触れている状態でなければならない。
- ※全日本選手権、MFJカップJP250は、以下の2項に該当するライダーはフィニッシュラインを通過したと見なされない。すなわち周回数は考慮されるが、順位はフィニッシュラインを通過した完走者の後ろとなる。複数のライダーが存在する場合は周回数とフィニッシュライン通過順による。
- ・赤旗が提示された時点で、レースを続行していなかったライダー
 - ・赤旗提示後5分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーン（ショートカットして戻るとは認められない）にもどって来ない場合
- 28-4 完走者
優勝者の周回数の75%（小数点以下切り捨て）以上を走行したライダー。
- 28-5 得点
得点は、第3章 競技会 29 公式得点（ポイント）によって与えられる。

29 レース終了後の車両保管と再検査

- 29-1 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。
- 29-2 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なうことがある。
- 29-3 原則として1位～6位の車両は、暫定結果発表後30分間保管される。
地方選手権においては、保管時間を特別規則で定める場合がある。
- 29-4 燃料検査
燃料検査の手順
- 29-4-1 燃料検査は各大会の審査委員会が必要と認めた場合実施できる。
- 29-4-2 燃料検査を行う対象クラス、ライダーは審査委員会が決定する。
- 29-4-3 燃料テストは審査委員会が必要と認めた場合、レース期間中いつでも行なうことができる。
- 29-4-4 レース終了後、燃料タンク内には検査に必要な量が残っていないなければならない。
- 29-4-5 各分析ごとに、それぞれ検査に必要な量のサンプルを2サンプル採取する。
- 29-4-5-1 ひとつは検査用、ひとつは保管用として封印し、当事者によって署名され、主催者が保管する。
- 29-4-5-2 潤滑油を混合した場合は、混入したオイルも添えて提出しなければならない。
- 29-4-5-3 車検にて判別できない場合は、MFJ指定の機関にて分析を依頼し検査する。
- 29-4-5-4 サンプルはエントラントに提出義務があり、その検査の費用は自己負担とする。
- 29-4-6 結果が不合格であった場合、当事者は本人の費用負担によってMFJ指定の別の機関にて、保管用サンプルの分析を依頼することができる。
- 29-4-7 分析の費用負担は下記のとおり
- 29-4-7-1 大会審査委員会の決定により、特定の大会もしくはクラスに検査を行う場合。
- ・最初の検査の費用は主催者が負担する。
 - ・結果が不合格で当事者が再度検査を要求する場合は、当事者が負担する。
- 29-4-7-2 抗議が出され特定のライダーの検査をする場合は、抗議者が費用を負担し、検査の結果違反が立証された場合は返却される。
- 29-4-7-3 検査の結果違反が立証された場合は、違反者が検査料を負担しなければならない。
- 29-4-8 競技結果
サンプル分析の結果、違反が立証された場合国内規律裁定委員会に報告され、罰則が科せられる。また、当日受領した賞典等は返却しなければならない。

- 29-5 出場者は、車両保管解除と同時に、保管車両を速やかに引き取らねばならない。主催者は車両保管解除発表後、保管車両の責任は一切負わない。

30 レースおよび大会の延期・中止等

- 30-1 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。
- 30-2 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。

31 抗議

- 31-1 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。
- 31-2 車両の分解検査に要した費用は、その抗議が不成立の場合は抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払わねばならない。この車両の分解等に要した費用は車検長が算定する。
- 31-3 ガソリンおよびタイヤに関する抗議の保証金は **110,000円 (税込)** とする。

32 罰則の通告

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

33 違反に対する罰則

- 33-1 競技規則による違反行為に対する罰則は、第4章 MFJ裁定規則 **36** 裁定組織の構成・役割・権限 **36-1** 大会審査委員会による。罰則は文書で該当者に通知される。
- 33-2 上記罰則に加え、ライダーまたはエントラントによる競技役員ならびに大会関係者に対する暴力的な言動および行動に対して、その軽重により第4章 MFJ裁定規則に基づき罰則を科す。
- 33-3 公式シグナル提示（提示区間）における違反には下記罰則を適用する。
- 33-3-1 旗提示（提示区間）における危険行為（追い越し・転倒・コースアウトなど）に対する罰則は、大会審査委員会が違反の内容により、第4章 MFJ裁定規則に基づき裁量決定する。
- 33-4 危険行為を原因とする事故を起こした場合、大会審査委員会より失格の罰則が与えられる。※違反の内容を吟味し、減刑することもできる。
- 大会審査委員会は、資格停止等さらに重い罰則が相当と認めた場合には、国内規律裁定委員会に違反事実を報告し審議依頼することができる。
- 注1：資格停止期間中であっても、エントリーすることはできる。ただし、当該大会時にはその停止期間は終了していなければならない。
- 注2：追い越しは、他の選手にペナルティーを与えるために故意に追い越しをさせる行為は対象外とする。
- 注3：大会審査委員会は、罰則を決定するに当たり、オフィシャルからの報告、ビデオでの検証等詳細な状況把握をした上で、ペナルティーを科すこととする。
- 33-5 整備不良または転倒等によるパーツの落下やオイル漏れが原因で、他車の転倒やレース進行を大幅に遅らせる等の要因を作ったと認められた場合は、当該選手に対して大会審査委員会より罰則が与えられる場合がある。

34 本規則の解釈

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

35 本規則の施行

本規則は、2025年1月1日より施行する。

付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則

1 公 示

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

2 全日本ロードレース選手権参加者の行動規範

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

- 2-1 国内最高格式レース参加者であることを自覚し、競技規則を遵守することは勿論、子どもや社会から信頼されるスポーツマンシップ・フェアプレー精神による人格向上を目指さなければならない。
- 2-2 国際的視野をもってあらゆるスポーツに見識を広め、対外的な言動には、良識的責任ある模範的なスポーツ社会人でなければならない。
- 2-3 モーターサイクルスポーツファンはもとより善良な社会人に対して、常に温かく親切かつにこやかに接し、ファンの満足と社会的評価を高めなければならない。
- 2-4 大会期間中の服装は、チームウェアの着用等、モータースポーツ関係者として社会に誇示できるものでなければならない。
- 2-5 MFJ、プロモーター、各大会主催者が行なうイベント（サイン会・撮影会・ピットウォーク等）および関連プロモーション活動に誠実に協力しなければならない。
- 2-5-1 MFJプロモーションスタッフとのスタイル・スピーチ・行動の協議
- 2-5-2 大会間の合意されたプロモーション活動および各種のインタビュー
- 2-5-3 公式練習・予選期間中のインタビュー
- 2-5-4 車載カメラ・通信機器・表示機器などの搭載協力
- 2-5-5 表彰式典と勝利者インタビューへの出席およびメディア向けインタビュー
- 2-5-6 公式スポンサーのプロモーション活動への協力
- 2-5-7 公式メディアへの露出協力
- 2-5-8 その他合意された事項

3 開催内容と競技会の基本スケジュール

- 3-1 全日本選手権対象種目とライセンス区分は次のとおりとする。

種 目	JSB1000	ST1000	ST600	J-GP3
ライセンス	ロードレース国際ライセンス			

3-2 JSB1000クラスの予選・決勝方式は下記とする。

※詳細は大会特別規則に示す。天候等で変更される場合もある。

大会	予選	決勝
第1戦 もてぎ2&4	計時予選	1レース
第2戦 SUGO	計時予選	2レース
第4戦 もてぎ	計時予選	2レース
第5戦 オートポリス	計時予選	2レース
第6戦 岡山国際	ノックアウト予選	1レース
第7戦 MFJGP 鈴鹿	計時予選	2レース

予選組が複数の場合、計時予選方式に変更することが認められる。

3-3 レースウィークの基本スケジュール

3-3-1 全日本選手権は下記基本スケジュールに基づき開催される。

月～木曜日：当該大会にエントリーしている選手の走行は禁止とされる。

これに違反した場合罰則が適用される。

ただし、特別な事情によりMFJロードレース委員会が認めた場合は、ART走行または特別スポーツ走行が認められる。

金曜日：練習走行 ART走行

土曜日：公式予選

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

J-GP3 ST600 ST1000	<p>〈計時予選方式〉</p> <p>予選1回で行われる場合 各組 最低時間 30分（筑波 20分）</p> <p>JSB1000クラス以外のいずれかのクラスで決勝が2レース制で開催される場合は、各クラス 各組 最低時間 20分</p>
JSB1000	<p>〈計時予選方式〉</p> <p>予選1回で行われる場合 各組 最低時間 40分 2組以上 30分</p> <p>予選が2回行われる場合 予選1回目 最低20分 予選2回目 最低20分</p> <p>JSB1000クラス以外のいずれかのクラスで決勝が2レース制で開催される場合は、各組 最低時間 30分</p> <p>尚、主催者判断により予選時間を増加することができる。</p>
	<p>〈主催者が定める予選方式〉</p> <p>・ノックアウト方式</p> <p>第1セッション 1組の場合 30分以上 2組以上の場合 25分以上</p> <p>第2セッション 10分以上</p>

・JSB1000クラス以外の決勝2レース制の場合は、公式予選時間を短縮することができる。

土曜日：決勝 主催者は、大会特別規則または公式通知により土曜日に決勝を行なうことができる。

日曜日：午前 ウォーミングアップラン 各クラス最低10分

※土曜日に予選と決勝を行なうクラスのウォーミングアップランの設定はない。

9：00～ 決勝レース

3-3-2 予選順および決勝レース順は、主催者が定めることができる。

3-4 競技会の日程は2025全日本ロードレース選手権シリーズカレンダーに示す。

3-5 特記事項

3-5-1 全日本選手権 J-GP3は以下に示す表のクラス構成で開催される。

タイトル	クラス名称	参加資格と年齢	技術仕様
全日本選手権	J-GP3	MFJ国際ライセンス所持者およびFIMインターナショナルライセンス所持者 年齢13歳以上	付則7GP規則適用
	J-GP3 チャレンジ	MFJ国際ライセンス所持者 年齢13歳以上19歳以下 FIMライセンス所持者は含まれない	NSF チャレンジ規則適用および 車両とライダー重量適用、データロガーの使用
対象外	J-GP3 特別参加枠	MFJジュニア・国内ライセンス所持者 年齢12歳以上18歳以下 大会ごと参戦資格を得たうえでの参加承認されたもの	NSF チャレンジ規則適用

※参加年齢は、満年齢を指し、最低年齢は、当該大会の予選日時点の満年齢を基準とする。上限年齢は、2026年1月1日時点の年齢を基準とする。

3-5-1-1 全日本選手権J-GP3のタイトルは、J-GP3とJ-GP3チャレンジクラスの選手によって決定する。全日本ポイント・賞金は、J-GP3クラス、J-GP3チャレンジクラスの選手に付与され、決勝レースの総合順位に応じて付与される。特別参加枠の選手には、全日本ポイント、賞金は付与されない。特別参加枠選手の順位に応じた全日本ポイントは空位として以降繰り上げは行なわない。

3-5-1-1-1 J-GP3決勝進出者の選出は、J-GP3クラス、J-GP3チャレンジ、特別参加枠のライダーに関わらず、各ライダーの予選ベストタイム順に選出される。

3-5-1-2 J-GP3 チャレンジクラス

・全日本選手権J-GP3クラスの全日本選手権第1戦から第7戦 MFJGP 鈴鹿大会時点で、チャレンジクラス最上位かつ、ライディングスキルが全日本J-GP3クラスの上位選手と同等と認められた1名に2026年アジアタレントカップの年間参戦資格を与えられる。ただし、アジアタレントカップの年間参戦者を除く。

3-5-1-2-1 J-GP3チャレンジクラスの参加資格

年齢：13歳～19歳

最低年齢は、各大会の予選日時点の年齢を基準とし、上限年齢は、2026年1月1日時点の年齢を基準とする。

資格：MFJロードレース国際ライセンス所持者（FIMライセンスの参加者は適用しない）

車両：NSF250R

仕様：HRC NSF250Rチャレンジ技術仕様（規則の詳細はHRCのホームページ参照）。

- ・最低重量は完全装備のライダー重量と車両重量の合算重量145kgが適用される。（付則7 GP フォーミュラ技術仕様 **7-18** 最低重量 **7-18-5**適用）
- ・ゼッケンベース色は黒地に白文字（付則7 GP フォーミュラ技術仕様 **7-13** ナンバープレート **7-13-8**適用）
- ・データロガーの使用（付則7 GP フォーミュラ技術仕様 **7-17** テレメトリー **7-17-2**適用）

3-5-1-2-2 J-GP3特別参加枠

若手ライダー育成を目的に全日本ロードレース選手権J-GP3クラスに大会ごとに最大10名の『特別参加枠』を設け、参加条件をクリアしたロードレースジュニア、国内ライセンスのライダーのレースに参加を認める。

3-5-1-3 特別参加枠の基準

年齢：12歳～18歳（2026年1月1日現在）

最低年齢は、各大会の予選日時点の年齢を基準とし、上限年齢は、2026年1月1日時点の年齢を基準とする。

資格：MFJロードレースジュニアライセンス、国内ライセンス所持者

定員：1大会あたり 10名以内

各大会の参加者の選抜は、選抜委員会にて決定する。

参加条件：以下の2条件を基準に選抜を行なう。

優先順位1 出場を希望するサーキット（大会）の設定基準タイム（2026年は全日本選手権J-GP3クラスのコースレコードの105%）以内で走行した公式記録*（地方選手権の予選または決勝リザルト）を提示可能なライダー。

優先順位2 筑波、鈴鹿（フルコース）、もてぎ（フルコース）のコースレコード105%以内の実績者は、他大会の参戦申請することができる。（地方選手権の予選または決勝リザルト）を提示可能なライダー。

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

車両：NSF250R

仕様：HRC NSF250R チャレンジ技術仕様（規則の詳細はHRCのホームページ参照）。

- ・最低重量は車両重量のみ
- ・ゼッケンベース色は黒地に白文字

その他：エアバッグ着用が義務づけられる。

3-5-1-4

MFJ推薦枠（アジアタレントカップ対象）

J-GP3 チャレンジクラスおよびJ-GP3と特別参戦枠の参戦者のうち、全日本選手権第1戦から第7戦MFJGP 鈴鹿大会のうち3大会（異なるサーキットの大会）以上参加した者からアジアタレントカップに推薦する場合がある。ただし、アジアタレントカップの年間参戦経験者は除く。

3-5-1-5

MFJ国内推薦枠

J-GP3特別参戦枠の参戦者のうち年間2戦以上参加した選手の中で、全日本選手権で一定以上のポイントを獲得し、ライディングスキルが全日本選手権の選手同等以上と選抜委員会から推薦され、ロードレース委員会にて承認されたライダーは、各上位クラスに1ランク特別昇格が認められる場合がある。

4 参加定員

4-1

全クラス最大予選組2組までのフリーエントリーとする。

4-2

最大予選組を超えるエントリーのある場合、主催者が決定する。

4-3

最終戦のMFJグランプリは、出場者に下記の条件が設定される。

☆JSB1000クラス

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

- ①全日本選手権JSB1000クラス第6戦岡山大会までのポイント取得者
- ②前年度当該クラスチャンピオン
- ③主催者またはロードレース委員会推薦

☆ST1000、ST600、J-GP3クラス

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

- ①全日本選手権の当該クラスにおいて第6戦岡山大会までのポイント取得者
- ②主催者またはロードレース委員会推薦
- ③SUGO、筑波、もてぎ、岡山国際、九州選手権の地方選手権当該インター（INT）クラスの最上位1名、鈴鹿選手権当該インター（INT）クラスの上位3名（順位の繰上げは行わない）

時期は**9月21日**時点のランキングをもとにする。

4-3-1

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

4-3-2

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

5 追加のクラス

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

6 コースと最多出場台数

6-1 コースはMFJが国際公認もしくは準国際公認したコースとする。

6-2 各施設の同時出走最多台数は以下のとおり。

施設	JSB1000		ST1000		ST600		J-GP3	
	決勝	予選	決勝	予選	決勝	予選	決勝	予選
SUGO	37 (40)	48	40	48	40	48	40	48
筑波	21 (24)	28	24	28	30	36	36	43
もてぎ	37 (40)	48	40	48	40	48	40	48
鈴鹿（フルコース）	41 (44)	52	44	52	44	52	44	52
鈴鹿（東コース）	18 (21)	34	21	34	21	34	24	34
岡山国際	37 (40)	48	40	48	40	48	42	50
オートポリス	39 (42)	50	42	50	42	50	42	50

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

※「JSB1000クラス決勝」欄（ ）内数字は、シード権が適用されない場合の予選通過台数を示す。

7 公式予選

7-1 予選の組み分け

予選が複数組に分かれる場合、組分けの優先順は、以下のとおりとする。

7-1-1 第3戦までは、前年度の当該クラスのランキング順に振り分ける。

7-1-2 第4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。

7-1-3 前年度ランキングに載っていない場合やクラス変更を行ったライダーの場合は、指定されたゼッケンの若い順に振り分けられる。

※予選組分け対象者は、当該大会にエントリーしている者とする。

7-2 予選通過基準タイム

7-2-1 JSB1000クラスは、トップタイム上位3名の平均タイムの107%以内

ST1000、ST600、J-GP3クラスは、トップタイム上位3名の平均タイムの108%以内

7-2-2 この予選通過基準タイムに関して、大会主催者は特別規則書に記載した上でJSB1000クラスは、107%以内、ST1000、ST600、J-GP3クラスは、108%以内の範囲でこの基準を変更することができる。

7-2-3 天候不順等の予測のできない状況が発生した場合は、大会主催者および審査委員会の判断により予選通過基準を変更することが認められる。

7-3 レースのスタート位置は、各ライダーに与えられているゼッケンナンバーとは関係なく、公式予選の結果によって決定される。

7-4 公式予選がキャンセルされた場合は、レースウィークの走行結果を参考に審査委員会によってスターティンググリッドを決定する場合がある。ただし、決勝レースもキャンセルされた場合は、全日本選手権ポイントは付与されない。

8 大会審査委員会

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

- 8-2 任命された審査委員長が定時までには会場に到着しない場合は、次席のものがこれにあたる。
- 8-3 審査委員長は必要に応じてエントラントの代表者を指名し、審査委員会に同席させることができる。ただし、投票権は与えられない。

9 参加資格

- 9-1 2025年度ロードレース国際ライセンス所持者。
- 9-2 JSB1000クラスと他のクラスのダブルエントリーは禁止される。

10 出場料

クラス	1大会出場料	料金
JSB1000	決勝1レース制（本体価格+消費税）	51,700円（47,000+4,700円）
	決勝2レース制（本体価格+消費税）	68,200円（62,000+6,200円）
ST1000、ST600、J-GP3	決勝1レース制（本体価格+消費税）	40,700円（37,000+3,700円）
	決勝2レース制（本体価格+消費税）	57,200円（52,000+5,200円）

11 ピットクルー

- 11-1 ライダー1名に対して6名までのピットクルーが認められる（同チームにおける2人目以降のライダーには制限がある）。いずれもピットクルーライセンスを必要とし、当日の変更は可能であるが追加は認められない。
JSB1000クラスのみライダー1名に対して8名までのピットクルーが認められる（同チームにおける2人目以降のライダーには制限がある）。
- 11-2 ピット作業エリア **およびサインエリア**では登録されたピットクルーが作業できる。

12 レース当日の練習走行

- 12-1 レース当日の朝、各クラスごとに最低10分以上の練習走行が行なわれる（土曜日に予選・決勝が行われるクラスを除く）。
- 12-2 天候等やむを得ない理由で短縮または中止される場合がある。

13 ゼッケンナンバー

- 13-1 前年度全日本選手権の有得点者で、当該クラスのランキング順位に従って年間指定ゼッケンナンバーが指定される。
- 13-2 その他の年間出場ライダーにはARTにより年間ゼッケンナンバーが指定される。
- 13-3 スポット参戦ライダーのゼッケンは、大会ごとに主催者より指定される。
- 13-4 ゼッケンナンバーは、1~99までの2桁の数字が指定される。
- 13-5 ナンバープレートおよびゼッケンナンバーについては、付則4 ロードレース競技規則 **8** ナンバープレート・**9** ゼッケンナンバーおよび各クラスの技術仕様に適合してなければならない。
- 13-6 全日本選手権（ナンバープレート）規則（JSB1000、ST1000、ST600、J-GP3）
- 13-6-1 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また影付き文字などは認められない。ただし、チャンピオンゼッケンの1に限り字体は自由とするが、判読しやすいものでなければならない。
- 13-6-2 前年度、全日本選手権シリーズランキングJSB1000、ST1000、ST600、J-GP3各クラス1位~10位の選手は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。
・各クラス共通 赤地に白文字

- 13-6-3 その他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。
JSB1000：黄地に黒文字
ST1000：紺地に白文字
J-GP3：黒地に白文字
ST600：白地に黒文字
- 13-6-4 バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなければならない。
(蛍光色は禁止される)
幅 275mm × 高さ 200mm
- 13-6-5 ナンバーおよびナンバープレートの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の決定が最終的なものとする。
- 13-6-6 この規定に適合していないゼッケンナンバーおよびプレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 13-6-7 サポートナンバーおよびプレートについては、クラス別技術仕様の[ナンバープレートおよびカラー 6項、ナンバープレート 7-13項]に適合していなければならない。

14 スペアマシン

スペアマシンの登録は、JSB1000クラスのみ認められる。

- 14-1 スペアマシンの登録
- ・出場申込みの際に、JSB1000クラスのみ1名のライダーに1台のスペアマシンを登録することができる。年間登録チームは各大会の公式車検前までとする。
 - ・スペアマシンは登録されたメインマシンと同一のメーカーに限られる。
 - ・スペアマシンはメインマシンと同時に、同じゼッケンをつけた状態で車検を受けなければならない。
- 14-2 スペアマシンの使用
- ・公式予選では、ライダーは登録されたメインマシンとスペアマシンの2台の車両を使用することができる(スペアマシンは同一メーカーの車両に限る)。
 - ・スペアマシンはメインマシンと共に車両検査に合格していなければならない。
- 14-2-1 決勝レースのスタート進行開始後のスペアマシンとの交換は、トップを走行するライダーが1周目を終えてフィニッシュラインを通過する前にマシンを交換し、ピットレーン出口から離れていなければならない。
- マシン交換は、ピット作業エリア上で行わなければならない。
- 14-2-2 決勝レースが赤旗中断された場合のスペアマシンとの交換については、[付則4 ロードレース競技規則](#) [25 赤旗中断されたレースの再スタート](#) 25-1-4、25-2-5が適用される。
- 14-3 赤旗中断されたレースの再スタート時のスペアマシン交換
- 14-3-1 競技結果が2周以下または3周以上2/3(小数点以下切り捨て)未満いずれの場合も、再スタート時はスペアマシンに交換することができる(ピットボックス内での交換も可能)。
- 14-4 年間登録チームのスペアマシンに関する規定
- 年間登録チーム(同一エントラント)で同クラスに参戦する年間登録ライダー2名がいる場合は、下記条件にて1台のスペアマシンを共有することができる。この条件に違反した場合には失格の罰則が科せられる。
- ・事前にいずれかの年間登録ライダーにスペアマシンが登録されており、車検に合格していなければならない。
 - ・スペアマシン登録変更(同一エントラント参戦年間Aライダーから年間Bライダーへ移動)は当該大会開催期間中1回のみ許可される。それ以降の変更はできない。
 - ・スペアマシン登録変更をする場合は、大会事務局に申請を行ない、エントラント自らの責任においてゼッケン、マーキングされたタイヤ、トランスポンダーの交換等を行わなければならない。

- ・公式予選／ウォームアップ／決勝（スタート進行含む）が開始された後は、そのセッション中にスペアマシンの登録変更はできない。
- ※セッション終了後から次のセッションの間は登録変更ができる。
- 決勝レースが赤旗で中断し、再スタートとなった場合はスペアマシン登録変更の申請ができる。

15 ピットレーンのスピード制限

大会期間中を通じてピットレーンの制限速度は60km/h以内とする。筑波サーキットは、制限速度40km/h以内とする。スピード制限に違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時の違反に対する罰則は、違反1回に対してライドスルーペナルティー1回とする。この制限速度に違反した場合、ライドスルーペナルティーの手順が繰り返される。ただし、レース終了までに罰則が消化できない場合、競技結果に30秒加算される場合がある。

16 タイムキーピングシステム

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

17 スターティンググリッドおよびスタート方法

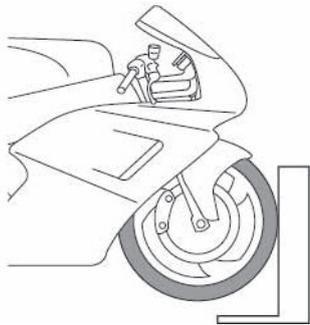
- 17-1 スターティンググリッド
- 17-1-1 スターティンググリッドの数および配置は各大会の特別規則に示される。
- 17-1-2 スターティンググリッドの位置
- スタート位置は、すべてのライダーが正規のスタートラインからスタートするものとし、各ライダーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャップは一切考慮されない。
- 17-1-3 正式なグリッド表は、遅くとも決勝レースのスタート進行開始の1時間前までに発行される。
- 17-2 スタート方法
- このスタート方法は、全日本選手権およびMFJカップJP250に適用される。
- 17-2-1 スタート方法はクラッチスタートにて行われる。
- 17-2-2 クラッチスタートのスタート手順は以下のとおりとする。
- 17-2-3 サイティングラップ開始（スタート約15分前）
- 17-2-3-1 サイティングラップのためにピットレーン出口がグリーンシグナル点灯により開放される。ピットレーン出口で5分、4分、3分、2分、1分前のカウントダウンボードが掲示される。
- ・ライダーは、ピット走行レーンを通じた上で、サイティングラップを1周以上行うことができる。その際、ピットボックス前作業エリアで調整作業、ならびに給油を行なうことが認められる。
 - ・いったんグリッドについても時間内でピットレーン出口が開いていればオフィシャルの誘導のもと、車両をピット作業エリアに運びだし、再走行することは可能とする。
 - ・サイティングラップ中に、ピットボックス前作業エリアに戻って調整またはマシンの交換（JSBクラスのスペアマシン登録車両のみ。以後同様）を行なうことができる。交換するスペアマシンは、自己のピットボックス前作業エリアに準備していなければならない。
- 17-2-4 サイティングラップ終了（スタート10分前）
- ・レッドシグナル点灯でピットレーン出口が閉鎖される。
 - ・サイティングラップは義務づけられない。
 - ・サイティングラップに参加しないまたはピットレーン出口のレッドシグナル点灯でサイティングラップに参加できなかったライダーは、ウォームアップラップ開始5分前まではオフィシャルの指示に従って自分のマシンをグリッドに押しに行くことができる。
- 17-2-4-1 サイティングラップ終了後にグリッドに戻ったライダーは、フラッグマーシャルが赤旗2本を静止提示している場所でいったん停止し、ライダーは、エンジンを切らなければならない。

その後車両をチームクルーが押し歩くような速度で所定のグリッド位置に着く。その際にライダーは降車しても乗車のままグリッド位置まで移動しても良い。

- 17-2-4-2 ライダーが所定のスターティンググリッドに着くのを助けるために、コースサイドでオフィシャルがグリッド列を示すボードを掲げる。
- 17-2-4-3 この段階で競技監督はレースを『ウェット』または『ドライ』のいずれかを宣言する。この宣言はグリッド上にいるライダーとピットレーンにいるライダーに対してボードで示す。
ボードが出されない場合は自動的に『ドライ』と見なされる。
- 17-2-5 ウォームアップ開始まで
- ・グリッド上での給油は禁止される。
 - ・グリッド上でタイヤウォーマーのためのジェネレーター(蓄電式含む)を使用しても良い(スペアタイヤ含む)。
 - ・マシン1台につき1台のジェネレーター(蓄電式含む)とする。
そのジェネレーター(蓄電式含む)は、1人で持ち運び可能なハンディタイプ(市販状態でジェネレーターの取っ手が一つのもの)とする。
 - ・すべてのマシンのエンジンは停止され、グリッド上のライダーは、マシンの調整を行ったりコースコンディションに合わせてタイヤ交換を行なうことができる。
 - ・工具、ジェネレーター、スペアタイヤ等は、自分のマシンの近くに配置し、他のマシンの移動に支障がないようにする。
- 17-2-6 ウォームアップラップ開始5分前ボード
- ・グリッド上で5分前のボードが掲示される。
 - ・この時点で、グリッドについていない車両は、ピットレーンよりウォームアップラップを開始しなければならない。
- 17-2-7 ウォームアップラップ開始3分前ボード
- ・グリッド上で3分前のボードが掲示される。
 - ・すべての調整および作業は『3分前』のボードが出るまでに完了しなければならない。
グリッド上のマシンのタイヤウォーマーはすみやかに取り外さなくてはならない。
 - ・このボードが掲示された後、さらに調整または作業を行なうことを希望するライダーはマシンをピット作業エリアまで押して移動しなければならない。そこで調整またはマシンの交換(JSB1000クラスのスペア登録車両のみ)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しなければならない。
 - ・この時点でライダー1名につき2名のメカニック、主催者の認めるTVクルー、および必要なオフィシャル以外人間は全員グリッドから退去しなければならない。
- 17-2-8 ウォームアップラップ開始1分前ボード
- ・グリッド上で1分前のボードが掲示される(エンジンスタート)。
 - ・この時点でライダー1名につき2名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。
このメカニックはスタンドを取り外し、速やかにグリッドから退出する(外部スターターの使用が認められる)。
JSB1000クラスのエンジン始動時に、外部のモーターサイクル用バッテリーを接続してエンジン始動を行うことが認められる。
ただし、フェアリングおよびシート脱着なしで外部バッテリー接続し使用できなければならない。
- 17-2-9 ウォームアップラップ開始30秒前ボード
- ・グリッド上で30秒前のボードが掲示される。
全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かなくてはならない。
 - ・これ以降メカニックの援助は禁止され、エンジンを始動できないライダーは、マシンをピット作業エリアに移動し、そこでさらにエンジンが始動するよう試みるか、マシンを交換(JSB1000クラスのスペア登録車両のみ)することができる。

このようなライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始しなければならない。

- 17-2-10 ウォームアップラップ開始
- 17-2-10-1 ウォームアップラップの開始を示すためにイエローライトが点滅される。
- 17-2-10-2 スタートオフィシャルの振動提示するグリーンフラッグの指示で、ライダーはスタートし、1周走行する。
ウォームアップラップの開始時は、すみやかにスタートしなければならない。
- 17-2-10-3 オフィシャルカーがその後ろに続く。
- 17-2-10-4 ライダーの集団が通過したらピットレーンで待機していたライダーはウォームアップラップに加わる事が許可される。
- 17-2-10-4-1 ウォームアップラップをピットレーンから参加する場合
- 17-2-10-4-1-1 ウォームアップラップ開始時にピットレーンより参加するライダーは、グリッドからスタートした集団がピットレーン出口を通過した時点で、ピットレーン出口のグリーンライトの点灯された後にウォームアップラップを開始する。
- 17-2-10-4-1-2 ピットレーン出口のグリーンライトが10秒間点灯されている間にウォームアップラップに参加したライダーは、コース上のピットロード入口までにオフィシャルカーの前に入ることを条件に自己のグリッドポジションに着くことができる。
- 17-2-10-4-1-3 ピットレーン出口のグリーンライトが10秒間点灯された後、ライトはグリーンからレッドの点灯に変更された時点で、ピットレーンからウォームアップラップをスタートできないライダーは、そのままピットレーンに待機し決勝レースはピットスタートとなる。
- 17-2-10-5 ウォームアップラップが開始されたら、各ポストはライダーにフラッグポジション位置を確認させるためにグリーンフラッグを振動提示する。
- 17-2-10-6 グリッドに戻ってきたらライダーはエンジンを始動したまま、フロントタイヤの先端をグリッドラインの手前につけなければならない。



- 17-2-10-7 グリッド最前列の前には赤旗を提示するオフィシャルが立つ。
- 17-2-10-8 ウォームアップラップ中にコース上のピットレーン入口までにオフィシャルカーの前に入れなかったライダーは、ピットインを行いピットスタートしなければならない。
この際、ピットレーン入口手前のポストで当該ライダーに対して黒旗が提示される。
この規則に従わなかった場合は、当該ライダーに対してライドスルーペナティーが与えられる。
- 17-2-10-9 グリッドの各列が整列したらオフィシャルは担当する列が整列したことを示すためにグリッド列ボードを降ろす。
ある列のライダーがエンジンをストールさせたり、または他のトラブルに見舞われているときにはその列のボードは降ろされない。
- 17-2-10-10 オフィシャルカーが戻り、すべてのボードが降ろされたら、グリッド後方に待機するオフィシャルがグリーンフラッグを振る。
- 17-2-10-11 その後スターターはグリッド前方で赤旗を提示するオフィシャルにコースサイドに歩くよう指示を出す。
- 17-2-10-12 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。

- 17-2-11 スタート
- 17-2-11-1 レッドライトが2~5秒間点灯され、そのレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。
- 17-2-11-2 ジャンプスタートをしたライダーに対してはライドスルーペナルティーもしくは30秒間のタイム加算が科せられる。罰則は当該ライダーのチームにもボードで通達されなければならない。
- 17-2-11-3 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。
- 17-2-11-4 ピット作業エリアでは当該ライダーのメカニックがエンジン始動させるために援助することおよびマシンを交換（JSB1000クラスのスペアマシン登録車両のみ）することが許可される。
- 17-2-11-5 ピットスタート
グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したらオフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。
- 17-2-11-5-1 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時点で、オフィシャルはピットレーン出口のグリーンライトを点灯させ、その合図によりピットスタートが開始される。
- 17-2-11-5-2 オフィシャルカーの前に入れなかったライダーが複数いる場合は、ピットスタートは到着順に1列に並べられる。
- 17-2-11-5-3 スタートディレイ等ですでにピットスタートの為にピットレーン出口に待機しているライダーがいた場合は、その後方に並べられる。
- 17-2-12 スタートディレイド
- ・スタート時の安全性を脅かすようなトラブルが発生した場合、スタートを受け持つオフィシャルがレッドライトを点灯させたまま赤旗を振る。
『スタートディレイド』のボードを掲示する。
 - ・各グリッド列を担当するオフィシャルは黄旗を振動提示する。
この場合ライダーはヘルメットをとらずに各自のグリッドに待機する。
マシンのエンジンは停止させないことを基本とし、この時点ではメカニックがグリッドへ立ち入ることはできない。
- 17-2-12-1 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンはオフィシャルの指示に従い、ピット作業エリア、またはコースサイドの安全な場所に速やかに移動させられる。
グリッドおよびコース上に問題なくすぐに再開できると判断した場合、スタート手順は「ウォームアップラップ開始30秒前」ボードの提示から再開される。**30秒後、またはグリッドがクリアとなった時点で、**追加のウォームアップラップ1周開始の為にグリーンフラッグが振動表示される。レースは1周減算となる。
- 17-2-12-1-1 スタートディレイドの原因となったマシンが、コースサイドの安全な場所に待機していた場合は、ウォームアップラップスタート後オフィシャルの指示に従い、ライダーとマシンはピット作業エリアに戻され、再スタートが可能な場合、レースはピットスタートとする。
- 17-2-12-1-2 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンが「ウォームアップラップ開始**30秒前**」ボードが表示される前にピットレーンへ移動し、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時点から10秒間の内に再スタートが可能な場合は、ピットレーンからウォームアップラップを開始し、レースもピットスタートとする。
- 17-2-12-2 グリッドを含むコース上に問題があった場合、もしくは速やかなスタート手順の再開が難しいと判断された場合は、「エンジンストップボード」が提示され、オフィシャルの指示に従いメカニックはグリッドへの立ち入りが認められ、全てのライダーとマシンはピット前作業エリアに戻される。ピットボックス内での作業、給油およびタイヤウォーマーの使用が認められる。

新たなスタート時間と周回数は公式通知にて発表される。レースはサイティングラップから再開され、再スタートは付則4 ロードレース競技規則 **25** 赤旗中断されたレースの再スタート 25-1-8. クイックリスタートの手順で行われる。

- 17-2-12-2-1 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンが再スタート可能な場合は、サイティングラップ時にピットレーンに戻り、ウォームアップラップもピットレーンから開始され、レースもピットスタートとする。
- 17-2-12-3 複数の対象者があった場合、ピットスタート位置は他のピットスタート車両を含め、ピット出口到着順とする。
- 17-2-12-4 スタートディレイド2回目以上となった場合でも、スタートディレイドの原因となったライダーは元のグリッドに戻ることはできない。
- 17-2-12-5 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、罰則を科さない場合がある。
- 17-2-13 スタート手順違反への罰則
上記17-2-2に関するいかなる違反も、当該ライダーにはライドスルーペナルティーが科せられる。ただし、その軽重により、第4章 MFJ裁定規則 **36** 裁定組織の構成・役割・権限 36-1 大会審査委員会が適用される場合がある。

18 レース距離

- 18-1 各クラスの決勝レースの距離を下記のように定める。
JSB1000・ST600・J-GP3：70km以上～130km（耐久を除く）
ST1000：65km以上～75km以下
ST1000・ST600・J-GP3：40km以上（筑波サーキット）
- 18-2 同一大会にて、JSB1000、ST1000、ST600、J-GP3のいずれかのクラスの決勝が2レース制で開催される場合は、対象クラスの1レースの距離は下記のように定める。
JSB1000・ST600・J-GP3：55km以上～100km以下
ST1000：55km以上～75km以下
ST1000・ST600・J-GP3：40km以上（筑波サーキット）
- 18-3 上記レース距離は、天候等やむを得ない理由によって短縮される場合がある。

19 賞および得点

- 19-1 賞の詳細については公式通知に示される。
- 19-2 全日本選手権のランキングは得点の総合計によって決定される。その他の詳細は付則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。
- 19-3 全日本選手権の得点は下記の表に基づき与えられる。

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

- ・ 決勝出走台数にかかわらず、上位15位までの完走者に対しポイントが与えられる。
- ・ 開催クラスの成立台数は2台以上とする。
- 19-4 決勝が2レース制の場合のポイントは、レースごとに通常のポイントが与えられる。
- 19-5 ボーナスポイント
- 19-5-1 MFJグランプリ大会には、規定のポイントに3点が加算される。
決勝が2レースの場合、それぞれのレースにボーナスポイント3ポイントが加算される。
- 19-6 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
第3章 競技会 **30** 競技会の延期および中止等 30-5-2-1の適用をもとに、決勝2レースの場合は以下が適用される。

- 19-6-1 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（予選を行った場合は、中止されたレースの予選結果にて1/2（少数点以下2桁は四捨五入）のポイントを与える）。
- 走行が3周以上2/3周を完了しないうちにレースを打ち切った場合は2/3（少数点以下2桁は四捨五入）のポイントを与える。
- 19-6-2 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（予選を行った場合は、予選結果にて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（ライダーのベストラップタイム採択した予選結果）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。
- 19-7 全日本選手権の得点は、当該大会の参加選手を対象とし、カテゴリごとに19-3項の全日本選手権のポイントスケールによって選手に付与される。MFJ登録以外のスポーツ国籍選手についても得点を付与する。
- 19-8 チームランキングポイントは、年間登録チームのみが対象とされ、そのチームが起用するライダーの中の一番良いポイントだけを抽出し、積算する。
- 19-9 2025年度文部科学大臣杯は、JSB1000チャンピオンに授与する。

20 主催者の権限

- 20-1 参加申込みに際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 20-2 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の上での理由による可否を最終的に決定することができる。
- 20-3 ゼッケンナンバー、ピット・ガレージの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。ただし、エントリー台数によっては、ピットガレージの割り当てができない場合もある。ピットガレージの割り当ては、ARTに委託される。
- 20-4 やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの氏名登録または変更について許可することができる。
- 20-5 すべての参加者、ライダー、ピットクルーおよびその参加車両の音声、写真、映像など報道、放送、放映、出版、ビデオ等に関する権利を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 20-6 予選通過基準タイムはトップタイム上位3名の平均タイム108%以内（JSB1000クラスは107%以内）とし、大会主催者は特別規則書に記載して108%以内（JSB1000クラスは107%以内）の範囲内でその基準タイムを変更することができる。
- 20-7 年間登録チームに所属するライダーは主催者・ロードレース委員会の行なう広報活動に協力する義務を負う（詳細は登録申請用紙に記す）。
- 20-8 サーキット内で無線機を使用する場合には、電波法で認められた無線機を使用するものとし、あらかじめ主催者に届け出て許可を得なければならない。
- なお、周波数が重複した場合の優先は主催者にあるものとする。

21 罰則の通告

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

22 タイヤ規制

ST600、ST1000、JSB1000クラスにおける使用タイヤには、以下の規制があるため、それぞれの技術仕様には注意すること。

22-1 ST600

タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ブリヂストン	ドライ	フロント	BATTLAX RACING R11 NHS	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R11 NHS	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17

刻印：ドライ、ウェットタイヤのサイドウォールに「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」または「NOT FOR HIGHWAY USE」（一般公道走行不可）の記載のあるもの

22-1-1 予選、決勝（朝のウォームアップラン除く）を通じてタイヤの使用本数制限が設けられ、2セット（前後タイヤ各2本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

ドライタイヤ	常にタイヤマーキングが必要
ウェットタイヤ	タイヤマーキング必要なし

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

22-1-3 追加タイヤ

決勝2レースの場合のみ、決勝2レース目の決勝進出者に追加のタイヤ1セット（前後タイヤ各1本）が認められる。

22-2 ST1000

タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	コンパウンド	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	KR149	H3	120/70R17
			KR151	H2	120/70R17
		リヤ	KR133	S1	200/60R17
			KR133	M1	200/60R17
	ウェット	フロント	KR189	WA	120/70R17
		リヤ	KR405	WC	190/60R17

・指定タイヤはドライタイヤが2スペック登録され、ライダーおよびチームは当該レース開催時の状況で、どのスペックを使用するか（予選、決勝が異なったスペックのタイヤを使用することも可）選択できる。

ただし、指定タイヤ供給メーカーが登録したタイヤ以外のスペックのタイヤは使用できない。

22-2-1 予選、決勝（朝のウォームアップラン除く）を通じてタイヤの使用本数制限が設けられ、2セット（前後タイヤ各2本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

ドライタイヤ	常にタイヤマーキングが必要
ウェットタイヤ	タイヤマーキング必要なし

- 22-2-2 ウェット時のタイヤ使用本数制限は行わない。
ただし雨天時においてドライタイヤを使用する場合、マーキングされたタイヤのみ使用可能とする。
- 22-2-3 追加タイヤ
決勝2レースの場合のみ、決勝2レース目の決勝進出者に追加のタイヤ1セット（前後タイヤ各1本）が認められる。
- 22-3 JSB1000
- 22-3-1 予選中のタイヤの使用本数制限が設けられ、2セット（前後タイヤ各2本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。
なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。
ウォームアップランおよび決勝レースのタイヤ使用本数制限は行わない。

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

- 22-3-2 ウェット宣言時のタイヤ使用本数制限は行わない。
また、マーキングの有無を問わずにすべてのコンディションのタイヤを使用することができる。なお、「ウェット宣言」が解除された場合は、解除後10分以内にマーキングされたタイヤに交換しなければならない。
- 22-4 タイヤ違反に対する罰則
ST600、ST1000、JSB1000クラスにおいて、タイヤ規制違反が発生した場合、以下の罰則を科せられる。
予選中：当該セッションの予選タイム無効（マーキング違反の場合）
ST600、ST1000クラス指定ワンメイクタイヤ以外の使用の場合は失格
決勝中：失格
- 22-5 マーキングされたタイヤの破損
マーキングされたタイヤが転倒などの原因でタイヤ破損し、レースディレクションおよびタイヤサプライヤーが走行不可と判断した場合、破損したタイヤを交換しなければならない。
破損タイヤは、主催者が保管し、決勝レースはピットスタートもしくは競技結果に30秒加算のペナルティーが科せられる。

23 スタート練習

プラクティスまたは、ウォームアップ中は、安全が確認されることを条件にピットレーン出口からコースに入るまでの部分で行なうことができる。または当該セッション（決勝レースは除く）のチェッカーフラッグ提示後に、コースサイドにスタート練習位置を示す看板が表示された付近で、安全が確認されること、レーシングラインを外すことを条件に行なうことができる。

ただし、各大会の特別規則または公式通知によってスタート練習の時間、場所、方法が示された場合には、それに従わなければならない。

24 JSB1000クラスのシード権

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

- 24-1 シード対象者は前年度JSB1000クラスのトップエントラントチーム（チームランキング10位以内）から参戦する年間登録ライダーと主催者推薦の参戦ライダーとする。なお、主催者推薦の参戦ライダーの適格性についてはロードレース委員会にて審査を要する。
- 24-2 シード対象者は予選不通過（不出走含む）の場合、シード権行使の申請を提出し、認められた場合決勝に進出することができる。シード権行使が認められる最大数は3名とする。
- 24-3 シード権が行使される場合の手順は以下のとおりとする。
- 24-3-1 シード権を有する選手は大会公式通知にて予選前に発表される。

- 24-3-2 シード権を行使する場合、当該チームは予選暫定結果発表後30分以内に大会事務局に申請しなければならない。
- 24-3-3 予選通過人数はグリッド数からシード最大数である3名を引いた数が設定され、シード権行使の数により、予選結果順に繰り上げる。
 〈例〉
 ①グリッド数40の場合、予選通過人数は37名を1次的に設定する。
 ②シードが1名の場合、38～39番グリッドは予選結果38位・39位を繰り上げ、40番グリッドにシード選手を入れる。シード2名の場合も同様。
 ③シードが複数の場合、シード同士のグリッド優先順位は主催者が決定する。
 ④シード希望が3名を超える場合の対象者選択は主催者が決定する。
- 24-3-4 シードライダー決定後、大会審査委員会の承認を受け正式グリッド表が発表される。

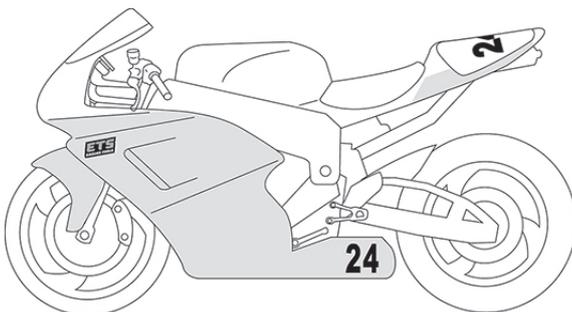
25 JSB1000クラス ワンメイク燃料特別規則

- 25-1 導入の目的
 世界のモビリティ産業はカーボンニュートラルに向け動き出しており、モータースポーツの世界においても取り組むことが求められている。モータースポーツが社会全体のテーマに取り組んで行くことは、持続可能なスポーツとなる為に必要であることから100%非化石由来の燃料を導入することを決定した。
- 25-2 使用燃料
 参加者は当該レースのサーキットで供給されるハルターマンカーレス社「ETS Renewablaze NIHON R100」を使用しなければならない。
- 25-2-1 供給される燃料の仕様は特別規則もしくは公式通知に示される。
- 25-3 ハルターマンカーレス社の指定表示
 25-3-1 参加者には、「ハルターマンカーレス社」指定表示に遵守事項として義務付けられる。
 25-3-2 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ハルターマンカーレス社」の広告スペースを提供しなければならない。
 25-3-3 「ハルターマンカーレス社」広告の範囲は図1のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務付けられる。
 その指定位置左右に十分な間隔を空けなければならない。
- 25-3-3-1 車両の広告スペース
 下記の位置に貼り付けなければならない。

車両 ステッカー位置（図1）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
図1の網掛け部分内のいずれかの位置で、サイド面から視認できること（左右対称 各1カ所）。 フェアリング、フロントフェンダー、シートカウル（一部）		7cm × 3.5cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなります。
 ※ステッカーの貼り付け位置は、以下の図1の網掛け部分内とする。

図1



26 ST600クラス ワンメイクタイヤ特別規則

全日本選手権のST600クラスは、ワンメイクタイヤ制度となり22 タイヤ規制 22-1のタイヤの使用およびブリヂストン指定表示（26-1項）が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

26-1 ブリヂストン指定表示

26-1-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ブリヂストン広告」スペースを提供しなければならない。

26-1-2 「ブリヂストン広告」の範囲は図1、図2のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務付けられる。

その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。

レーシングスーツに貼り付けるワッペンについては有料となる。

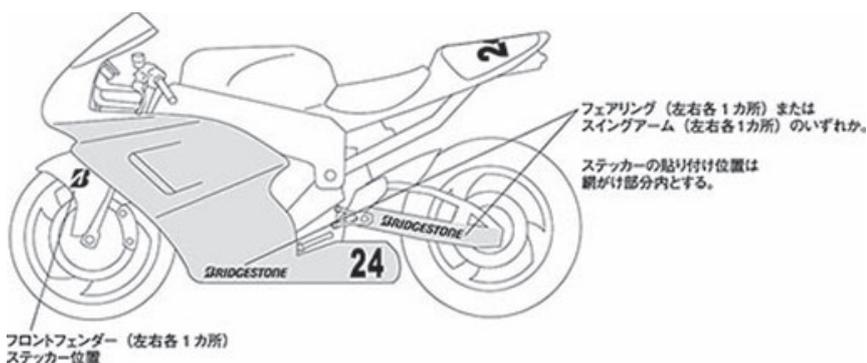
26-1-2-1 車両の広告スペース

下記の位置に貼り付けなければならない。

車両 ステッカー位置（図1）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
フロントフェンダー（左右各1カ所）		7.5cm × 6.5cm
フェアリング（左右各1カ所）または スイングアーム（左右各1カ所）のいずれか。		25cm × 3.5cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなります。

図1



26-1-2-2 ヘルメットまたはレーシングスーツの広告スペース

下表いずれかの箇所に「」ロゴステッカーまたはワッペンを貼り付けなければならない。

ヘルメット/スーツステッカー位置（図2）	ロゴタイプ	サイズ（横×縦）
ヘルメット シールドの脇（左右各1カ所）		3cm × 2.7cm
レーシングスーツ（前部分1カ所）		6.5cm × 6cm

※ロゴタイプのステッカーおよびワッペンの実物はカラーのものとなる。

※ワッペンは有料となる。

図2



26-1-3 上記、図1、図2のスペース以外の場所は参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知していなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付も含む。

26-1-4 公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のブリヂストンキャップの着用が義務付けられる。その場合は、他のキャップを被ることはできない。

公式行事とは、以下をいう。

1. ライダー写真撮影（個別、集合写真）
2. 公式記者会見（大会前、予選後、決勝後）および付随するインタビュー
3. 表彰式

27 ST1000クラス ワンメイクタイヤ特別規則

全日本選手権のST1000クラスは、ワンメイクタイヤ制度となり22. タイヤ規制 22-2のタイヤの使用およびダンロップ指定表示（27-1項）が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

27-1 ダンロップ指定表示

27-1-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ダンロップ広告」スペースを提供しなければならない。

27-1-2 「ダンロップ広告」の範囲は図1、図2のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務づけられる。

その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。

27-1-3 車両の広告スペース

下記の位置に貼り付けなければならない。

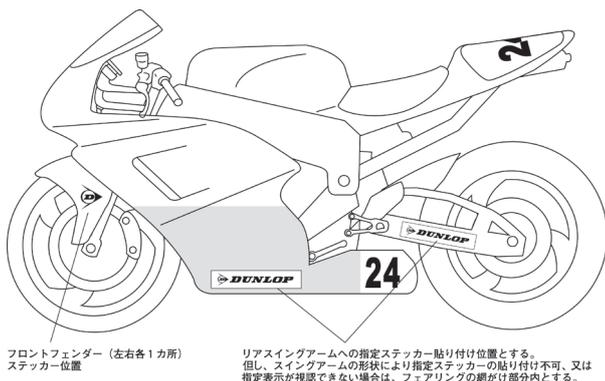
車両 ステッカー位置（図1）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
フロントフェンダー（左右各1カ所）		6.0cm × 7.5cm または 5.0cm × 6.5cm のいずれかのサイズ
スイングアーム（左右各1カ所） ただし、スイングアームへの貼り付け不可の場合、フェアリング（左右各1カ所）の指定されたエリア		22cm × 4.3cm

・原則は、リアスイングアームへの指定ステッカーの貼り付けとする。

ただし、スイングアーム形状により指定ステッカーが貼り付け不可、またはロゴが視認できない場合に限り、指定されたフェアリング部分への指定ステッカー貼り付けを認める。左右より指定ステッカーが視認できること。

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなる。

図1



27-1-4

ヘルメットまたはレーシングスーツの広告スペース

下表いずれかの箇所に「または 」ロゴステッカーまたは  ワッペンを貼り付けなければならない。

ヘルメット/スーツステッカー位置（図2）	ロゴタイプ ※	サイズ（横×縦）
ヘルメットのシールドの脇（左右各1カ所） または、 ヘルメットサイド部分（左右各1カ所）のいずれか指定されたエリアに貼り付け		3.1cm × 3.5cm
		8cm × 1.6cm
レーシングスーツ（前部分1カ所）		10cm × 2cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなる。

図2



27-1-5

上記、図1、図2のスペース以外の場所は参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知していなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付も含む。

27-1-6

公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のダンロップキャップの着用が義務付けられる。その場合は、他のキャップを被ることはできない。

公式行事とは、以下をいう。

1. ライダー写真撮影（個別、集合写真）

2. 公式記者会見（大会前、予選後、決勝後）および付随するインタビュー
3. 表彰式

28 レースディレクション

- 28-1 全日本ロードレー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・モラル向上を目的とし、競技監督とMFJセーフティーオフィサー（以下「MFJSO」という）から構成するレースディレクションが競技運営を司る。
- 28-2 MFJSOは一貫性のある判断を行う必要から基本的に同一人物がシリーズを通して任にあたる。
- 28-3 レースディレクションの決定は競技監督とMFJSOの協議による。
- 28-4 レースディレクションは、前述の目的の為に大会期間中の規則違反、規律違反への罰則を決定し執行することができる。

29 MFJセーフティーオフィサー(MFJSO)の義務と権限

MFJSOは常時、競技監督と協議しながら役務を遂行する。

予選、決勝中の選手走行に関する安全面の判断、判定に対して情報提供を行い全日本選手権のシリーズ判定基準の平準化を目指す。

大会期間中の予期せぬ事態のレース運営や判断判定に対し、安全面の立場や意見に基づき、競技監督と協議し運営を行なう。

- 29-1 運営に携わる競技役員の配置や運営機器の配備状況、安全管理体制等を大会事務局より報告を受け、必要に応じて修正提案を行なう。
- 29-2 すべての走行時間帯におけるレース管制、ミーティング、ブリーフィングは競技監督と同席する。
- 29-3 MFJSOは、以下の項目についてMFJ国内競技規則および大会特別規則に従い、競技監督に対し提言を含め協議対応を行なう。
- 29-3-1 前戦までの問題点の報告と対策
- 29-3-2 タイムスケジュールの遵守または変更および再開時間などの協議
- 29-3-3 すべての予選、ウォームアップや決勝レースを中断し、再開のためのスタート手順の協議
- 29-3-4 決勝レースにおける赤旗またはセーフティーカー導入および引き揚げの協議
- 29-3-5 トラブル車両の把握と対応に関する協議
- 29-3-6 発生した違反行為に関する協議
- 29-3-7 コースコンディションへの対応協議
- 29-3-8 決勝レースへのスタート手順と進行の実施および修正案の検討・協議
- 29-3-9 危険走行者への注意と申し送りおよび審査委員会への上申
- 29-3-10 問題に対する関係者の意見の聴聞
- 29-3-11 その他、全日本選手権として相応しくない行為・行動の防止、解決策の提案実施
- 29-4 MFJSOは、以下の項目についてMFJ国内競技規則および大会特別規則に従い、判定することができる。
- 29-4-1 ペナルティーポイントの判定と付与およびポイント管理

30 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。

全日本選手権ロードレースの円滑な運営、選手（間）の危険な行為、行動などに全日本選手権ロードレースシリーズを通して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、また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（エンタラントの行動も含む）への罰則

ポイント	事 例
4	次大会の決勝グリッド10グリッド降格
7	次大会の決勝ピットスタート
10	次大会の参加拒否、最終戦の場合、当該大会失格

- ・このポイントは、セーフティーオフィサーの聴聞を経て決定される。
- ・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。
- ・このポイントは、事例が重複した場合はポイントが合算される場合もある。
- ・このポイントが10Pに達し、罰則が適用されたのちにポイントがクリアされる。

31 テクニカルアドバイザーの役務

テクニカルアドバイザーは、車検長に助言し、協議しながら役務を遂行する。

車両規則や車両検査に関する項目について助言および情報提供を行ない、全日本選手権のシリーズ判定基準の平準化を目指す。

ただし、車検の運営や判定に関する最終的な判断を下す権限は車検長が有する。

32 本規則の施行

本規則は2025年1月1日より施行する。なお本規則に示されていない事項は、主催者の発行する大会特別規則による。

付則6 MFJカップ／地方選手権ロードレース大会特別規則

1 公示

MFJカップおよび地方選手権は、国際、国内、フレッシュマン、ジュニアライセンス所持者を対象に、各地域で開催される競技会であり、本国内競技規則ならびに選手権ごとに定められる特別規則によって運営される。

2 地方選手権

2-1 地方選手権の対象種目

地方選手権対象種目は以下に定める。

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

JSB1000クラスを除き、各クラスごとに、インタークラスとナショナルクラスのレースに区分される。

※2020年度よりナショナルJSB1000クラスは、ナショナルST1000クラスに統合されている。

2-2 参加資格

ナショナルクラス：

ロードレース国内、フレッシュマン、ジュニアライセンス所持者

インタークラス：

ロードレース国際 ライセンス所持者

2-3 レースの形態

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

クラス名称	ライセンス	ワンメイクタイヤ	備考
ナショナル (Nat) ST1000	国内ライセンス	適用クラス	2019年までにMFJ公認車両に登録された19モデルまでのJSB1000車両も参加可能 ※
インター(Int) ST1000	国際ライセンス	適用クラス	
インター(Int) JSB1000	国際ライセンス	適用外クラス	

※ナショナルST1000クラスには、2019年までにMFJ公認車両に登録された2019年モデルまでの公認車両に限りJSB1000仕様での参加を認める。ただし、タイヤワンメイク制度は適用される（暫定処置2025年度まで）。

同一の昇格ポイント、章典の対象とする。

- ・地方選手権ナショナルST600とインターJSB1000クラスには、同一メーカーの公認車両間の互換性の認められた「Nクラス」が設定され、ST600とST600N、JSB1000とJSB1000Nクラスは、混走で車両区分にかかわらず、レースの結果に基づき、申請昇格ポイントが付与される。

2-4 賞および得点

2-4-1 賞の詳細については、公式通知に示される。

2-4-2 得点は、付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則 **4** 公認競技会で与えられる得点（ポイント）で与えられる得点（ポイント）によって与えられる。

2-4-3 成績結果と昇格制度

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

2-4-3-1 国内から国際ライセンスへの昇格制度(ポイント)はナショナルクラスの「国内ライセンス所持者」に与えられる。昇格は「申請昇格」とし、昇格希望者は、申請期間中に申請しなければならない。フレッシュマンライセンスには昇格ポイントは付与されない。

2-4-3-2 「ジュニアライセンス」から「国内ライセンス」への申請昇格制度

ナショナルJP250、J-GP3クラス(J、RF、国内)の総合順位に応じて、ジュニアライセンス所持者に与えられる。

排気量クラス	クラス呼称	ライセンス	参加可否	昇格ポイント ○付与、×付与しない
JP250	インター(Int) JP250	国際	○	×
		国内	○	○
	ナショナル(Nat) JP250	フレッシュマン	○	×
		ジュニア	○	○国内への昇格制度
J-GP3	インター(Int) J-GP3	国際	○	×
		国内	○	○
	ナショナル(Nat) J-GP3	フレッシュマン	○	×
		ジュニア	○	○国内への昇格制度
ST600	インター(Int) ST600	国際	○	×
		国内	○	○
	ナショナル(Nat) ST600 (ST600N)	フレッシュマン	○	×
ST1000	インター(Int) ST1000	国際	○	×
	ナショナル(Nat) ST1000	国内	○	○
JSB1000	インター(Int) JSB1000	国際	○	×

参加可否 ○ 参加できる △ 主催者による

3 MFJカップ JP250

3-1 MFJカップJP250選手権

全日本選手権に併催するJP250クラスはMFJカップ選手権シリーズとする。

3-2 参加資格と参加定員および出場料

3-2-1 参加資格

ナショナルクラス：

ロードレース国内、フレッシュマン、ジュニアライセンス所持者

インタークラス：

ロードレース国際 ライセンス所持者

3-2-2 参加定員

3-2-2-1 最大予選組2組までとする。

3-2-2-2 大会エントリー申込みが予選出走組数を超える場合は、主催者により決定される。

3-2-3 出場料

クラス	1大会出場料	料金
JP250	決勝1レース制(本体価格+消費税)	24,200円(22,000+2,200円)
	決勝2レース制(本体価格+消費税)	26,400円(24,000+2,400円)

3-3 レースの形態

インタークラスとナショナルクラスの混走レースとする。

決勝進出者の選出は、クラスにかかわらず各ライダーの予選ベストタイム順に選出される。

- 3-4 レースの運営
MFJカップの予選基準タイムは、トップタイム上位3名の平均タイムの108%以内
スタート進行は、付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則 **17** スタートイングリッドおよびスタート方法 **17-2** スタート方法が適用される。
- 3-5 基本スケジュール
公式予選・決勝は、基本的に土曜日に開催する。
競技会日程は、2025全日本ロードレース選手権シリーズカレンダーを参照。
- 3-6 賞および得点
- 3-6-1 賞の詳細については、公式通知に示される。
- 3-6-2 得点は、インター（国際）とナショナル（国内）クラス別に、付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則 **4** 公認競技会で与えられる得点（ポイント）によって与えられる。
MFJカップJP250選手権 JP250クラス**ナショナルクラス（国内/RF/ジュニア）のシリーズ総合ランキングの上位5名以内のうち「国内ライセンス」所持者は**、国際ライセンスへの申請昇格の権利が与えられる。ただし、フレッシュマンライセンスは除く。
ジュニアライセンス所持者は、シリーズポイント30点以上獲得した場合、国内ライセンスへの申請昇格の権利が与えられる。
- 3-6-3 ランキングの決定方法は、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が適用される。
- 3-6-4 ゼッケンナンバー
主催者によってゼッケンナンバーが割り当てられる。
ゼッケンナンバーは、199までの2桁の数字が指定される。
- 3-6-5 特記
- 3-6-5-1 **第4戦 オートポリス大会は9月11日（木曜日）に特別スポーツ走行が設定される。**

4 ワンメイクタイヤ特別規則

地方選手権ST1000、ST600クラスおよびMFJカップ、地方選手権のJP250クラスのタイヤは、下記のタイヤ規則が適用される。

- 4-1 ワンメイクタイヤ
- 4-1-1 タイヤは、予選、（ウォーミングアップラン）、決勝を通じて使用本数が定められる。
ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。
- 4-1-2 ウェット時のタイヤ使用本数制限は行なわない。ただし雨天時においてドライタイヤを使用する場合、マーキングされたタイヤのみ使用可能とする。
- 4-1-3 マーキングされたタイヤの破損
マーキングされたタイヤが転倒などの原因でタイヤ破損し、競技監督およびタイヤサプライヤーが走行不可と判断した場合、破損したタイヤを交換しなければならない。
破損タイヤは、主催者が保管し、決勝レースはピットスタートもしくは競技結果に30秒加算のペナルティーが科せられる。
- 4-1-4 タイヤ違反に対する罰則
ST1000、ST600、JP250クラスにおいて、タイヤ規制違反が発生した場合、以下の罰則を科せられる。
予選中：当該セッションの予選タイム無効（マーキング違反の場合）
指定ワンメイクタイヤ以外の使用の場合：失格
決勝中：失格
- 4-2 ST1000
- 4-2-1 タイヤは、予選、決勝を通じて使用本数1セット（前後タイヤ各1本）が定められ、タイヤにマーキング

される（耐久レースは、大会特別規則による）。
 なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。
 ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

ドライタイヤ	常にタイヤマーキングが必要
ウェットタイヤ	タイヤマーキング必要なし

4-2-2 タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

ST1000指定タイヤ

銘柄	用途	F/R	名称	コンパウンド	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	KR149	M3	120/70R17
			KR149	H3	120/70R17
		リヤ	KR133	S1	200/60R17
			KR133	M1	200/60R17
	ウェット	フロント	KR189	WA	120/70R17
		リヤ	KR405	WC	190/60R17

- ・指定タイヤはドライタイヤが2スペック登録され、ライダーおよびチームは当該レース開催時の状況でどちらのスペックを使用するか選択できる。
 ただし、指定タイヤ供給メーカーが登録したタイヤ以外のスペックのタイヤは使用できない。

4-2-3 ダンロップ指定表示

地方選手権のST1000クラスは、ワンメイクタイヤ制度となりタイヤの使用およびダンロップ指定表示が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

4-2-3-1 ダンロップ指定表示

4-2-3-1-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ダンロップ広告」スペースを提供しなければならない。

4-2-3-1-2 「ダンロップ広告」の範囲は図1、図2のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務づけられる。

その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。

4-2-3-2 車両の広告スペース

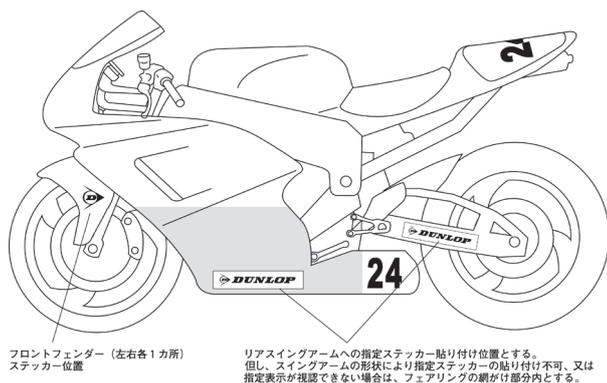
下記の位置に貼り付けなければならない。

車両 ステッカー位置（図1）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
フロントフェンダー（左右各1カ所）		6.0cm × 7.5cm または 5.0cm × 6.5cmの いずれかのサイズ
スイングアーム（左右各1カ所） ただし、スイングアームへの貼り付け不可の場合、 フェアリング（左右各1カ所）の指定されたエリア		22cm × 4.3cm

- ・原則は、リアスイングアームへの指定ステッカーの貼り付けとする。
 ただし、スイングアーム形状により指定ステッカーが貼り付け不可、またはロゴが視認できない場合に限り、指定されたフェアリング部分への指定ステッカー貼り付けを認める。左右より指定ステッカーが視認できること。

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなる。

図1



4-2-3-3

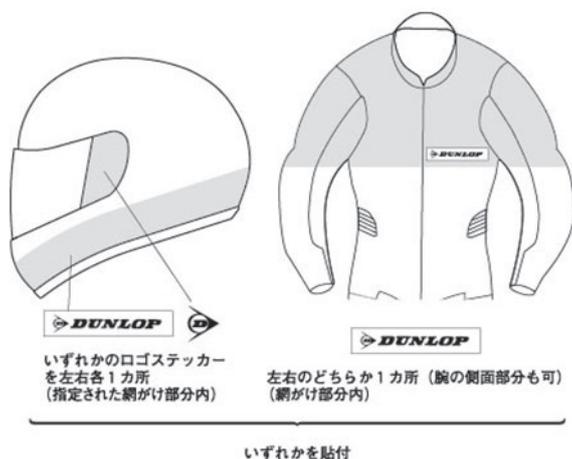
ヘルメットまたはレーシングスーツの広告スペース

下表いずれかの箇所に「または」ロゴステッカーまたはワッペンを貼り付けなければならない。

ヘルメット/スーツステッカー位置（図2）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
ヘルメットのシールドの脇（左右各1カ所） または、 ヘルメットサイド部分（左右各1カ所）のいずれか指定されたエリアに貼り付け		3.1cm × 3.5cm
		8cm × 1.6cm
レーシングスーツ（前部分1カ所）		10cm × 2cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなる。

図2



4-2-3-4

上記、図1、図2のスペース以外の場所は参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知していなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付も含む。

4-2-3-5

公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のダンロップキャップの着用が義務づけられる。その場合は、他のキャップを被ることはできない。

公式行事とは、以下をいう。

1. ライダー写真撮影（個別、集合写真）

- 2. 公式記者会見（大会前、予選後、決勝後）および付随するインタビュー
- 3. 表彰式

4-3 ST600

- 4-3-1 タイヤは、予選、（ウォーミングアップラン）、決勝を通じて使用本数1セット（前後タイヤ各1本）が定められ、タイヤにマーキングされる（耐久レースは、大会特別規則による）。
なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。
ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

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

- 4-3-2 タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ブリヂストン	ドライ	フロント	BATTLAX RACING R11 NHS	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R11 NHS	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17

刻印：ドライ、ウェットタイヤのサイドウォールに「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」または「NOT FOR HIGHWAY USE」（一般公道走行不可）の記載のあるもの

- 4-3-3 ブリヂストン指定表示

地方選手権のST600クラスは、ワンメイクタイヤ制度となりタイヤの使用およびブリヂストン指定表示が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

- 4-3-3-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ブリヂストン広告」スペースを提供しなければならない。

- 4-3-3-2 「ブリヂストン広告」の範囲は図1、図2のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務づけられる。
その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。
レーシングスーツに貼り付けるワッペンについては有料となる。

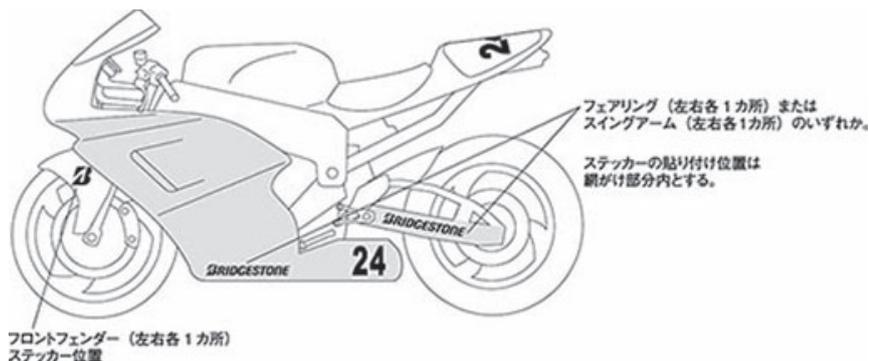
- 4-3-3-3 車両の広告スペース

下記の位置に貼り付けなければならない。

車両 ステッカー位置（図1）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
フロントフェンダー（左右各1カ所）		7.5cm × 6.5cm
フェアリング（左右各1カ所）またはスイングアーム（左右各1カ所）のいずれか。		25cm × 3.5cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなります。

図1



4-3-3-4 ヘルメットまたはレーシングスーツの広告スペース

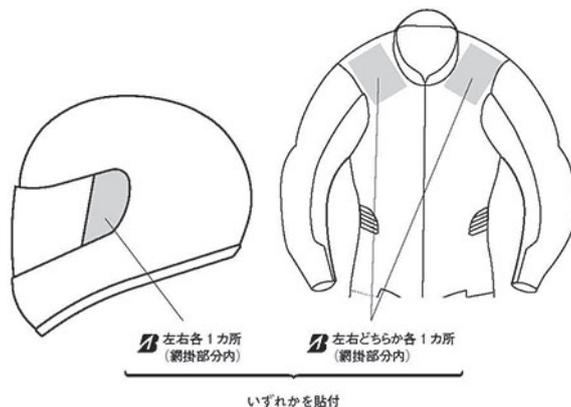
下表いずれかの箇所に「**B**」ロゴステッカーまたはワッペンを貼り付けなければならない。

ヘルメット/スーツステッカー位置 (図2)	ロゴタイプ	サイズ (横×縦)
ヘルメット シールドの脇 (左右各1カ所)		3cm × 2.7cm
レーシングスーツ (前部分1カ所)		6.5cm × 6cm

※ロゴタイプのステッカーおよびワッペンの実物はカラーのものとなる。

※ワッペンは有料となる。

図2



4-3-3-5 上記、図1、図2のスペース以外の場所は参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知していなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付も含む。

4-3-3-6 公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のブリヂストンキャップの着用が義務づけられる。その場合は、他のキャップと併用して被ることはできない。

4-4 JP250

4-4-1 タイヤは、予選、(ウォーミングアップラン)、決勝を通じて使用本数1セット（前後タイヤ各1本）が定められ、タイヤにマーキングされる（耐久レースは、大会特別規則による）。

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

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

4-4-2 タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	DUNLOP KR410 (MED)	110/70R17
			DUNLOP SPORTMAX α-13SP ※	110/70R17M/C 54H
		リア	DUNLOP KR410 (MED)	140/70R17
			DUNLOP SPORTMAX α-13SP ※	140/70R17M/C 66H または150/60R17M/C 66H
	ウェット	フロント	DUNLOP RACING KR189 (WA)	110/70R17
		リア	DUNLOP RACING KR389 (WA)	140/65R17

※ DUNLOP SPORTMAX α-13SPは、2025年に限り使用は認められる。

4-4-2-1 使用できるタイヤは、下記表に示される各ホイール適合したサイズに合致したものに限定される。

ホイールサイズ	適合タイヤ (M/C)	
17 × 3.50	140/70R17 ※1・2	
17 × 4.00	140/70R17 ※1・2	150/60R17 ※1
17 × 4.50	140/70R17 ※2	150/60R17 ※1

※1 DUNLOP SPORTMAX α-13SPを示す。

※2 DUNLOP KR410を示す。

4-4-2-1-1 レインタイヤは、フロント110/70R17、リア140/65R17のサイズに限定される。

※ Ninja ZX-25Rのレインタイヤ（フロント）使用時は、規定許容リム幅を超えているため、付則11 JP250技術仕様 7-3-9 ホイール 7-3-9-5 ホイールの互換性にて適合する同一メーカーの公認車両のフロントホイールに交換して使用すること。

4-4-3 ダンロップ指定表示

MFJカップ、地方選手権のJP250クラスは、ワンメイクタイヤ制度となりタイヤの使用およびダンロップ指定表示が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

4-4-3-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ダンロップ広告」スペースを提供しなければならない。

4-4-3-2 「ダンロップ広告」の範囲は図1のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務づけられる。

その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。

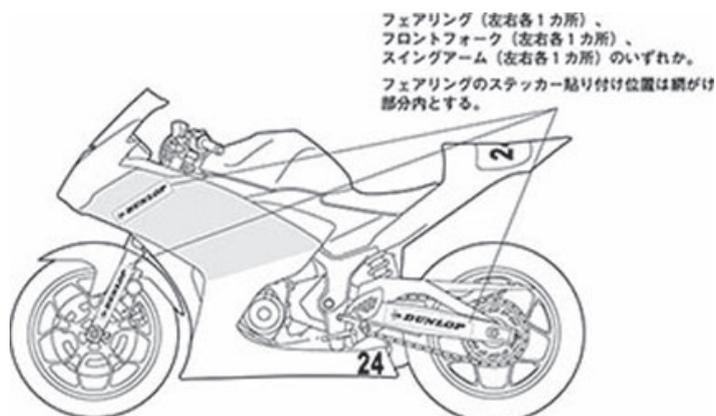
4-4-3-3 車両の広告スペース

下記の位置に貼り付けなければならない。

車両 ステッカー位置	ロゴタイプ※	サイズ (横×縦)
フェアリング (左右各1カ所)、 フロントフォーク (左右各1カ所)、 スイングアーム (左右各1カ所) のいずれか。		17cm × 3.4cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなる。

図1



4-4-3-4 図1のスペース以外の場所は、ヘルメット・レーシングスーツ等、参加者の装具を含め、参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知していただかなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付を含む。

4-4-3-5 公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のダンロップキャップの着用が義務づけられる。その場合は、他のキャップを被ることはできない。

付則7 GPフォーミュラ技術仕様

序文

J-GP3に共通する事項はこの基本仕様1~7項に記載し、個別の事項は以下に記載する。

- ・J-GP3 4ストローク車両に関する技術仕様は8項「J-GP3クラス 車両技術仕様」による。
- ・J-GP3 2ストローク車両に関する技術仕様は9項「J-GP3クラス 2ストローク車両技術仕様」による。

〈J-GP3クラスに参加できる車両〉

J-GP3クラス		ライセンス	4ストローク	2ストローク
			J-GP3公認車両 モトクロス、エンデューロ公認車両 (GP-MONO)	GP125車両
全日本選手権		国際	○	×
地方選手権	インターナショナルクラス	国際	○	○
	ナショナルクラス	国内/RF/J	○	○

○ 参加可能 ×参加不可

RF：フレッシュマンライセンス J：ジュニアライセンス

1 序論

- 1-1 モーターサイクルとは、一本の軌跡を残す二輪車両で、内燃エンジンによって推進され、ひとりのライダーによってコントロールされるものである。
- 1-2 GPフォーミュラ技術仕様に適合することを条件に、コンストラクターはデザイン、材質、およびモーターサイクルの全体的構造において自由に革新性を追求することができる。
- 1-3 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追加することのみ許可される。切削、研磨（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。
- 1-4 規則の追加、改訂はMFJホームページ [<https://www.mfi.or.jp>]にて告示される。

2 クラス

- 2-1 エンジン容積と気筒数に基づいて下記のクラスに分類される。

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

3 エンジン

- 3-1 エンジンは自然吸気でなくてはならない。
- 3-2 エンジンの排気量はシリンダーの行程容積によって定義される。
- 3-3 排気量に許容誤差は認められない。
- 3-4 エンジン排気量は外気温のもとで測定されなくてはならない。
- 3-5 すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。
刻印のないエンジンは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたは刻印されたプレートの貼付等による管理方法に従わなければならない。

4 排気量の算出方法

- 4-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。
- 4-2 公式
総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times$ 気筒数
D = ボア C = ストローク 単位 = cm 小数点以下4桁で切り捨て
- 4-3 測定の際には、ボアに50 μ 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のリミットまで行われる。
- 4-4 シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。
オーバル（楕円）ピストンの使用は禁止される。
- 4-5 すべてのカテゴリーにおいて、ターボチャージャー、スーパーチャージャーは禁止される。

5 ギア

- 5-1 ギアの最大段数は6速とする。
- 5-2 電子制御を使ったクラッチ作動システムは認められない。ただし、クイックシフターは認められる。

6 キャブレター／フュエルインジェクション

- 6-1 キャブレター／スロットルボディのサイズは **8** J-GP3クラス車両技術仕様、**9** J-GP3クラス2ストローク車両の技術仕様による。
- 6-2 キャブレター／スロットルボディのサイズとは、吸入混合気通路最小断面積部分の面積が各クラス別技術仕様のサイズ相当以下であること。この場合、ジェット、ニードル、バタフライシャフト、バルブ、スロットバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。
マニホールドタイプのフュエルインジェクションへのサイズ制限値も同様とする。

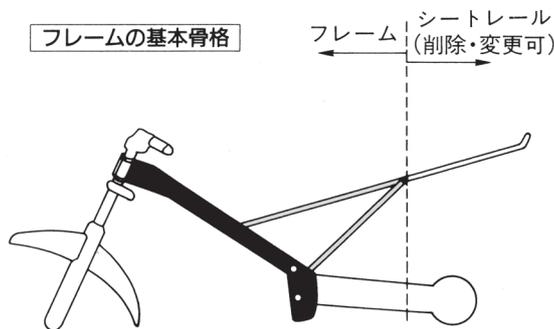
7 一般的なアイテム

7-1 材質

- 7-1-1 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合金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、アルミニウム合金、マグネシウム合金の使用も禁止される。
チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。
クランクシャフト、カムシャフト、ピストンピンの材質は鉄でなければならない。ピストン、シリンダーヘッド、シリンダーブロックの構成はカーボン、あるいはアラミド繊維強化材を用いた複合材であってはならない。
- 7-1-2 ブレーキキャリパーボディは弾性率80GPAより小さいアルミニウム合金材で製造されていないといけない。
- 7-1-3 エンジンのいかなる部品も、50GPA (g/cm³)より大きい比弾性率をもつ金属材料で製造されてはならない。

7-2 フレームの定義

- 7-2-1 フレームの基本骨格とは以下に示すとおり、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリアフォーク（スイングアーム）または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。



※シートサポートはボルトオンの場合はフレームとみなさない。

- 7-2-2 シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームと見なし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームと見なさない。
- 7-2-3 すべてのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。
刻印のないフレームは、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み、または刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-3 スプロケットガード

- 7-3-1 チェーンとスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、フロントおよびリアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 7-3-2 リアスプロケットガード
- 7-3-2-1 リアスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。

- 7-3-2-2 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-3-2-3 スイングアームの補強とリアスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- 7-3-2-4 リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 7-3-3 フロントスプロケットガード
- 7-3-3-1 車両公認時のエンジンにスプロケットガードが装備されており、逆シフトにしようとする際および車体の一部が干渉する場合は、フロントスプロケットガードの干渉する部分を最小限カットすることが認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは許可されない。
J-GP3クラスの車両については、車両公認時にエンジンにスプロケットガードが装備されていないため、真横から見た状態でフェアリングによりフロントスプロケットおよびフレームピボットとスプロケット間のチェーン部がすべてカバーされている場合は、エンジン側へのスプロケットガードの取り付けは免除される。

7-4 エキゾーストパイプ

- 7-4-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-4-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしにかかわらず丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角度は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としても良い。
- 7-4-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-4-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-4-5 エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。

7-5 ハンドルバー

- 7-5-1 ハンドルバーの最低幅は、450mmとする。
- 7-5-2 ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。……7-11 ボディワーク（フェアリング・ウインドスクリーン・フェンダー） 7-11-12-1 (図3) 参照
- 7-5-3 ハンドルバーの先端が露出している場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 7-5-4 ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15°以上なくてはならない。……7-11 ボディワーク（フェアリング・ウインドスクリーン・フェンダー） 7-11-2 (図1) 参照
- 7-5-5 フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。
- 7-5-6 ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにも切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間で最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。
- 7-5-7 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 7-5-8 軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-5-9 セバレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でも良い。

ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けないようにしなければならない。

7-6 コントロールレバー

- 7-6-1 すべてのハンドルバー、レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低16mmとする）となっていないといけない。このボールの上下の面は平らでも良いが、どのような場合においても先端は丸められていないといけない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は、レバーと完全に一体となっていないといけない。
- 7-6-2 コントロールレバー（フットレバーおよびハンドレバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。
- 7-6-3 ブレーキレバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

7-7 スロットルグリップ

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

7-8 燃料ポンプ

燃料ポンプは、転倒の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト（回路開閉器）を介して配線されなくてはならない。

7-9 フットレスト

- 7-9-1 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。
- 7-9-2 フットレストは折りたたみ式でも良いが、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いといけない。
- 7-9-3 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm以上）。

7-10 ブレーキ、レバー類

- 7-10-1 すべてのモーターサイクルは最低2つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。
- 7-10-2 左右へのフロントブレーキキャリアのフロントブレーキラインの分岐部分は、ローワーフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上になければならない。
- 7-10-3 ブレーキディスクの材質は鉄（SUS含む）のみ認められる。
- 7-10-4 ブレーキパッド脱落防止のために β ピン付きのパッドピンを使っている場合は、 β ピンにワイヤーロックをしなければならない。
- 7-10-5 ブレーキキャリア脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリアボルトへの穴あけが認められる。
- 7-10-6 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
- 7-10-6-1 車両には、他の車両との接触等の場合に、ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。
ただし、スロットルグリップの作動に支障がないように注意すること。

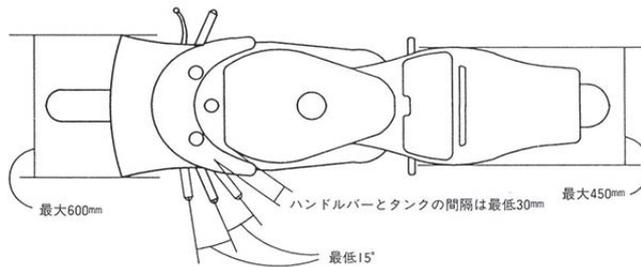
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。

- 7-10-6-2 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクションに使用する材質は、規定されない。

7-11 ボディワーク（フェアリング・ウィンドスクリーン・フェンダー）

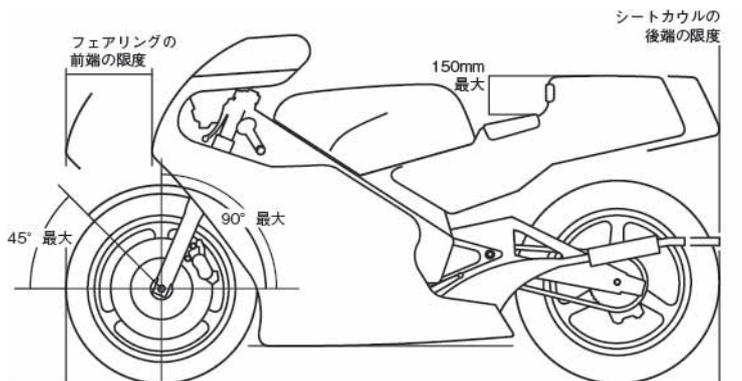
- 7-11-1 ウィンドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 7-11-2 フェアリングの最大幅は600mmを超えてはならない。
シートまたはその後方にあるすべての物の幅は、450mmを超えてはならない（エキゾーストパイプは例外とする。図1参照）。

図1



- 7-11-3 フェアリングの前端はフロントタイヤの前端から垂直に引かれた線より前には出てはならない。シートカウルの後端はリアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後ろには出てはならない。この測定はサスペンションが伸びた状態（空車1G）で測定される（図2参照）。

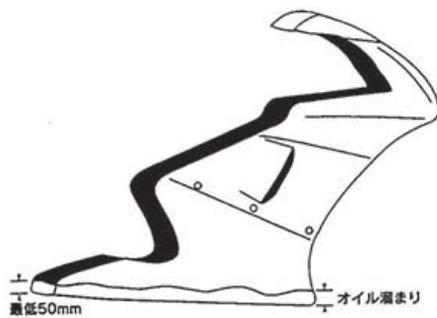
図2



- 7-11-4 横から見た場合、下記が見えなければならない。
- 7-11-4-1 最低180°にわたるリアホイールリム
- 7-11-4-2 フェンダーまたはフォークに覆われた部分を除くフロントホイールリム全体。
- 7-11-4-3 ノーマルポジションに座ったライダー。上腕を除く。
注意：透明の材質を使用することは禁止される。
- 7-11-5 モーターサイクルのいかなる部分も、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。
- 7-11-6 シートのベースとシートの一番高い地点との差は最大150mmとする（図2参照）。

- 7-11-7 フェンダーは義務づけられない。装着された場合、フロントフェンダーは下記の範囲を超えてはならない。
- 7-11-7-1 フロントホイールスピンドルを通る水平の線から上と前に45°に引かれた線の前（図2参照）。
- 7-11-7-2 フロントホイールスピンドルからリアまで水平に引かれた線の下。
- 7-11-8 ウィングを装備することは禁止される。
エアダクトをフェアリングおよびウィンドスクリーンに取り付けることは認められる。ただし、エアダクトはフェアリング、ウィンドスクリーンの前端および最大幅から突出してはならない。
- 7-11-9 車両の下部フェアリングは、取り付けられていなければならず、エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分（J-GP3は2.5L）をフェアリング下部（オイル受け）で保持できる構造になっていなくてはならない。
フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
フェアリング下部（オイル受け）の端部は、一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。

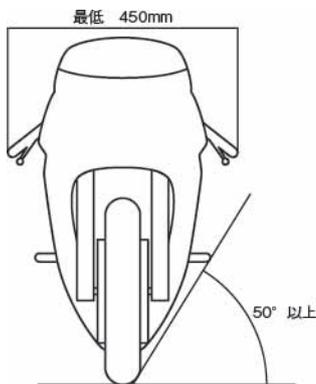
オイル溜まり



車両の下部フェアリングには、直径20mm（許容範囲+5mm）の穴を1個または2個設けなければならない。

- 7-11-10 これらの穴はドライコンディション時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-11-11 転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるためのフレームにプロテクティブコーンのとりつけは認められる。プロテクティブコーンは、フェアリング表面より飛び出し量を20mmまでとし、先端のRは10R以上とする。
- 7-11-12 クリアランス
- 7-11-12-1 空車1G状態のモーターサイクルは、タイヤ以外が路面に接地しない状態で、垂直線から50°以上の角度で傾斜が可能でなくてはならない。

図3



- 7-11-12-2 サスペンションがどのようなポジションにあり、リアホイールアジャストメントがどのようなポジションにあっても、タイヤの円周に沿って最低15mmのクリアランスがなくてはならない。

- 7-11-13 リアセーフティーライト
- 7-11-13-1 全日本/地方選手権J-GP3クラスの車両には、リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン/オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合、競技監督またはレースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は**車検時**に行われる。
- 7-11-13-2 ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきりと見えなければならない。
- 7-11-13-3 リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、**タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていなければならない。**
- 7-11-13-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されていても良い。セーフティーライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は1個以上で10~15W（白熱球）または0.6~1.8W（LED）のものを使用すること。

7-12 ホイール、リム、およびタイヤ

- 7-12-1 ホイール
- 7-12-1-1 ホイールリムに使用される材質はマグネシウム合金およびアルミニウム合金のみが認められる。
- 7-12-1-2 ホイールリムの幅は、ETRTO（ヨーロッパタイヤリム技術機構）の定める方法によりフランジウォールの内側にて測定される。
- 7-12-1-3 リムの最大幅およびリム径は以下のとおりとする。
- | クラス | フロント | | リヤ | |
|-------|----------|---------|----------|---------|
| | 幅 | 直径 | 幅 | 直径 |
| J-GP3 | 2.5インチのみ | 17インチのみ | 3.5インチのみ | 17インチのみ |
- 7-12-1-4 ベアリング、ディスタンスカラー、スペーサーおよびダストシールはどのようなものも認められる。ダストシールは取り外すことも許可される。
- 7-12-1-5 フロント、リアホイールスピンドルおよびスイングアームスピンドル、スピンドルナットの仕様と構造は自由とするが、材質については**7-1** 材質の技術仕様に適合していなければならない。
- 7-12-1-6 ホイールバランスウエイトおよびエアバルブはどのタイプの使用も認められる。
- 7-12-2 タイヤ
- 7-12-2-1 レーシングタイヤが使用されなくてはならない。
タイヤには、「NOT FOR HIGHWAY USE」または、「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と表示されていなくてはならない。

7-13 ナンバープレート

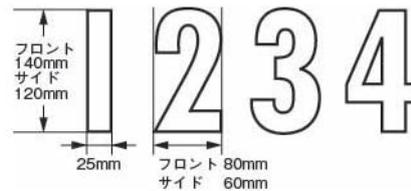
- 7-13-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った身体によっても隠れてはいけない。
- 7-13-2 ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- 7-13-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275mm×高さ200mmとする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い（図1参照）。

- 7-13-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない（図1参照）。
- 7-13-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。
- 7-13-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする（図1と2参照）。
 フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法は
 最低高：140mm
 最低幅：80mm（1の場合 25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm
 サイドナンバーおよびサポートナンバーの寸法は
 最低高：120mm
 最低幅：60mm（1の場合 25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm

図1



図2



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

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

- 7-13-8 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。

J-GP3 黒地に白文字

- 7-13-9 サポートナンバー

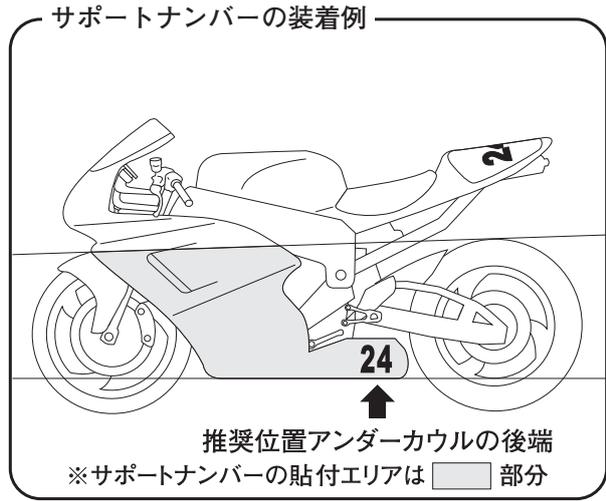
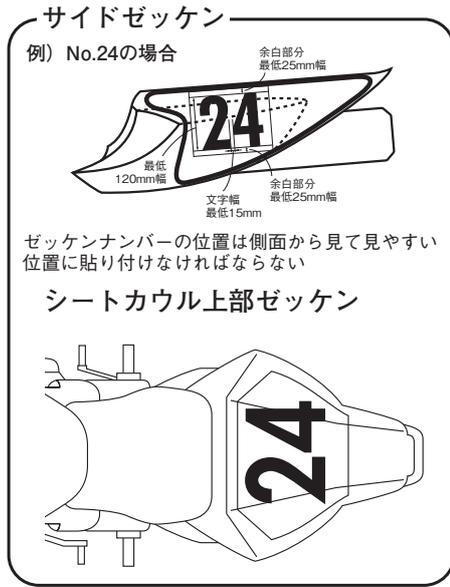
シートカウル上部にゼッケンナンバーを装着する場合は、アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。

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

サポートナンバーの最低寸法は、7-13-6項に従い、数字が確実に認識できる様に余白を設けなければならない。

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

サイドゼッケンとサポートナンバーの装着例

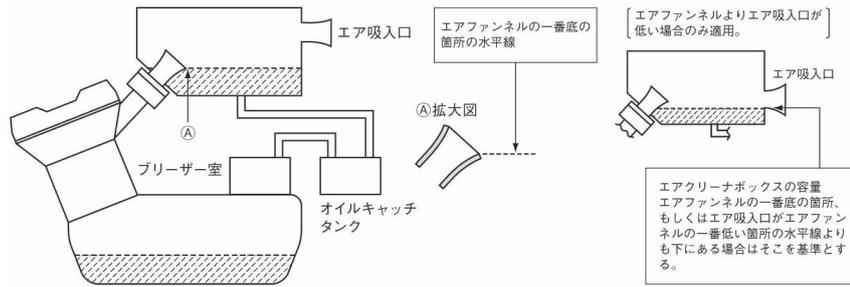


- 7-13-10 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会前にすべて取り外されなくてはならない。
- 7-13-11 ナンバーおよびナンバープレートの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の判断が最終的なものとする。
- 7-13-12 この規定に適合していないゼッケンナンバーおよびプレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 7-13-13 地方選手権インタークラスのナンバープレート
前年度、全日本選手権J-GP3シリーズランキング1位～10位までの選手は、付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則 **13** ゼッケンナンバー 13-6 全日本選手権 (ナンバープレート) 規則 13-6-2 を適用しても良い。

7-14 燃料タンクおよびキャッチタンク類

- 7-14-1 燃料タンクの材質は、鉄またはアルミニウム合金のみが認められる。
- 7-14-2 燃料はマシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。
- 7-14-3 シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油のため容易に脱着できる取り換えタンクを使用することは厳禁される。
- 7-14-4 燃料キャップはリークプルーフ（漏れ防止が施されているもの）で、ポジティブ・クロージングデバイス（確実にしまる装置）を装備していなくてはならない。
- 7-14-5 燃料タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。
- 7-14-6 燃料タンクに防爆材を完全に充填することが義務づけられる。
- 7-14-7 オイルキャッチタンクとブリーザーシステム
- 7-14-7-1 すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。
オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
- 7-14-7-2 エアクリーナーボックスで1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリーナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム（ブリーザーライン変更の場合）



- 7-14-7-3 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-14-7-4 エアクリーナーボックスの下部に排出穴があいている場合、オイルが外部に排出されないように塞がれていなければならない。
- 7-14-7-5 エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 7-14-8 オイルドレンボルトおよび供給パイプ
すべてのドレンプラグはワイヤーロックされなければならない。
外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイルキャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない。
(例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等)。
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
エンジンラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか粘着テープによる脱落防止が推奨される。
- 7-14-9 燃料タンクブリーザーパイプ
ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチ・タンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- 7-14-10 **ラジエターオーバーフローパイプ**
ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエターオーバーフローパイプの先端が適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていなければならない。

7-15 燃料、オイル、冷却水

- 7-15-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない
(AVガス（航空機用燃料）等の使用は禁止される)。
- 7-15-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 7-15-2-1 競技用ガソリンとは当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 7-15-2-2 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.005g/l以下であること。
リサーチオクタン価が102.0 (RON)、モーターオクタン価が90.0 (MON) 以下であること。
密度は15℃において0.720g/ml~0.775g/mlであること。
- 7-15-2-3 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
- 7-15-2-4 大会特別規則(全日本ロードレース特別規則等)によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、

それに従わなくてはならない。

- 7-15-3 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。ただし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。

7-16 音量規制

- 7-16-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 7-16-2 音量測定の際、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。
- 7-16-3 規制に適合しているサイレンサーには車検にてペイントマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、車検にてペイントマークを受けたスペアサイレンサーについては交換が認められる。
- 指定車検時間に同時に音量測定ができるスペアサイレンサーは、2セットまでとする。指定車検時間以外に音量測定ができる場合は、スペアサイレンサーの数は規定しない。
- 7-16-4 ギアはニュートラルにしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。
- 7-16-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。音量規制値は、4ストロークはピストンスピード11m/secで2ストロークは13m/secで計測される。

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

GPクラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。

- 7-16-6 音量測定の固定回転数と音量値
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。
- 音量規定値は、105dB/A以下とする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

	1気筒
J-GP3 250cc (4ストローク)	6,000rpm
J-GP3 125cc (2ストローク)	7,000rpm

- 7-16-7 **排気出口の数が2か所以上**を超える車両の音量測定は、それぞれの**排気出口**の規定位置で測定される。
- 7-16-8 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。
スイッチ等のモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 7-16-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 7-16-10 音量測定場所周辺の音量は、測定されるモーターサイクルから半径5m以内において90dB/A以下とする。
- 7-16-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 7-16-12 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 7-16-13 測定値の小数点以下の切り捨ては行わない (105.9dB/A = 105.9dB/A)。
- 7-16-14 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

7-17 テレメトリー

動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

- 7-17-1 自動ラップ計時デバイスを追加することはできる。
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。

7-17-2 データロガー（データ採取器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。

7-18 最低重量

7-18-1 下記が許可される最低重量である：

クラス	車両	最低重量
J-GP3	250cc（4ストローク）※全日本除く	80kg
	125cc（2ストローク）	77kg

7-18-2 最低重量を達成するためにバラストの追加が許可される。

7-18-3 各レース終了後、指定されたマシンの重量（トータル重量の場合はマシンおよびライダー重量）が再車検時にレースを終えた状態で測定される。

7-18-4 車重（トータル重量）は、予選前車検時からレースを終えた状態までを通じて常に規定最低重量（車重およびトータル重量）を満たしていなければならない。レース終了後にマシンに水、オイル、燃料、または新品のタイヤおよびライダーへの給水を含む一切のものを追加または変更することはできない。モーターサイクルの車重（トータル重量）は、燃料タンクを装着した状態でガソリン、オイル、水、および他の液体を含み、すべての追加の装備（例えばオフィシャルのタイム計測装置、カメラ装備等）を装着した状態（計測時に一切の追加は認められない）で計測される。

7-18-5 全日本選手権J-GP3クラスの最低重量は、完全装備のライダー重量と車両重量の合算重量は、145kgとする。燃料の搭載による重量調整も認められる。

GP-MONOベース車両（モトクロス、エンデューロエンジンを搭載したもの）の合算重量は、135kgとする。

7-18-6 公式練習走行、予選時および各レース終了後、無作為に抽出されたライダーおよびチームに対して、重量（トータル重量）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。

7-18-7 レース終了後は、1kgの許容誤差が認められる。

7-19 キルスイッチ

エンジンおよびその他すべての電気部品を停止することのできる効果的なイグニッションキルスイッチが、ハンドルのグリップを握った状態で手が届き、スイッチを作動させることができる位置と状態で取り付けられていなければならない。

キルスイッチは他のスイッチ類と明確に区別できるように、**キルスイッチのみ赤色にしなければならない。**

7-20 サスペンションとステアリングダンパー

電子制御式サスペンション（車高調整含む）および電子制御式ステアリングダンパーの使用は許可されない。サスペンションおよびステアリングダンパーのアジャスターは手動で調整する方式（油圧式も含む）のみ使用できる。

7-21 外部スターター

外部スターターの使用が認められるが、グリッド上でオイル漏れ等の整備不良があり、レース進行に支障が発生すると判断された場合は、オフィシャルにより外部スターターの撤去が指示される場合がある。

8 J-GP3クラス車両技術仕様

本規則は全日本選手権ならび地方選手権J-GP3クラスの車両の仕様を定める規則である。

参加車両は、下記の技術仕様に適合すること。

8-1 J-GP3車両の技術仕様

8-1-1 J-GP3車両は、付則7 GPフォーミュラ技術仕様 第1項から7項の基本仕様に適合してなければならない。ただし、付則7 GPフォーミュラ技術仕様 第1項から7項と相反する項目は、8-1項が優先される。

8-1-2 排気量と気筒数

エンジン容積と気筒数は以下に制限される。

クラス	エンジン排気量	最大気筒数	エンジン形式
J-GP3	175 ccを超え 250 ccまで	1	4ストローク

8-1-3 エンジン

8-1-3-1 エンジンは、MFJが公認したJ-GP3公認車両のもの、または、モトクロス、エンデューロ公認車両（GP-MONO車両）のエンジンでなければならない。

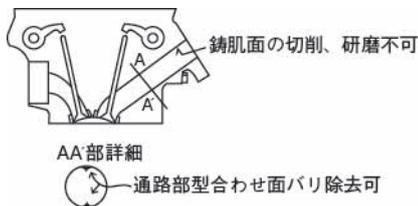
8-1-3-1-1 エンジンとは吸気システム（スロットルボディ、インジェクター）および1つの完全なトランスミッションを含む完全なエンジン本体をいい、公認車両時のエンジンから変更および改造は下記以外禁止とする。

8-1-3-2 シリンダーヘッド

8-1-3-2-1 ベース面の研磨による圧縮比の変更は認められない。ただし、寸法公差内でのベース面の摺合せによる歪みとりは認められる。シリンダーヘッドとシリンダーの寸法公差値（単位mm）図参照。

8-1-3-2-2 吸気ポート（インシュレーターも含む）、排気ポートのバリ取り（バリ中心に対して幅3mm以内）とカーボンの除去。バルブシートカットおよびシートとの段差の修正は認められる。

型合わせバリ



※バリとは、鑄型の合わせ面に生じる「型合わせバリ」を指し、ポート内のザラ付きは、鑄ハダと解釈し、切削、研磨は認められない。

8-1-3-3 カムプロケット

公認車両時の状態からカムプロケットの取り付け穴の変更は認められる。

カムプロケットの変更は認められない。

8-1-3-4 クランクケースおよびエンジンカバー

8-1-3-4-1 ギアポジションセンサー取り付けのためのクランクケースとシフトドラムへの追加工が認められる。

8-1-3-4-2 転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持するすべてのエンジンケース、カバーは樹脂製の2次カバーによって保護されなければならない。

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

また、2次カバーの接着性向上のための、必要最低限度のエンジンカバーの表面塗装の剥離は認められる。ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は、2次カバーの取り付けはしなくても良い。いずれの場合も、保護範囲はオリジナルのエンジンカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

8-1-3-5 クラッチ

- 8-1-3-5-1 クラッチタイプ（乾式・湿式）と操作方法（ケーブル式・油圧式）が公認車両と同じであることを条件に改造および変更が許可される。
- 8-1-3-5-2 バックトルクリミッターの使用が許可される。
- 8-1-3-5-3 エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動のシステムの使用は認められない。

8-1-3-6 インレット（エアファンネル）およびフュエルシステム

- 8-1-3-6-1 エアファンネルの改造および変更は認められる。
可変長インレットトラクトシステムは認められない。
- 8-1-3-6-2 機械的手段（例：ケーブル）にてライダーによってのみ作動される1つのスロットルコントロールバルブのみ認められる。インジェクターを除き、エンジンインテーク前のインレットトラクトには如何なる作動装置も認められない。ECUによってコントロールされるエアバイパスシステムのアイドリングスピード調整（エンジンブレーキ含む）は認められる。
- 8-1-3-6-3 スロットルボディは公認車両に装備されているものを使用しなければならない。インジェクターの変更は認められる。
最大2つのフュエルインジェクターおよび2つの独立したフュエルインジェクタードライバーが認められる。
追加のインジェクターを取り付ける場合のステーの追加と加工は認められる。
- 8-1-3-6-4 フュエルインジェクターは、エンジン吸気バルブの上方に位置されなければならない。
- 8-1-3-6-5 フュエルインジェクションの燃料噴射圧力（燃圧）は最大5バール以上あってはならない。MFJ公認車両および公認部品として登録された燃料ポンプアッセンブリーのみ使用することが認められる。この燃料ポンプアッセンブリーは、公認の状態から一切改造、変更することは認められない。
車検長の指示があった場合は、如何なる時も、その車両に装着されている燃料ポンプアッセンブリーを他の燃料ポンプアッセンブリーに交換しなければならない。
- 8-1-3-6-6 空気、空気と燃料の混合気、ブリーザシステムから排出されるガス以外は、吸気管および燃焼室に供給されてはならない。

8-1-3-7 トランスミッション

- 8-1-3-7-1 ミッションレシオの変更は認められるが、段数の変更は認められない。
- 8-1-3-7-2 ミッションギアのコーティングは認められる。
- 8-1-3-7-3 シームレスシフト・ミッションは禁止される。

8-1-3-8 ECU

- 8-1-3-8-1 クランクシャフト回転数は13,500rpmを上限とする。
車検長の指示があった場合データロガーのデータを車検長に開示しなければならない。
- 8-1-3-8-2 MFJ公認部品および公認車両時に装着されたイグニッション／フュエルイグニッションコントロールユニット（ECU）のみ使用することが認められる。
このECUは公認部品および公認車両時に装着された状態からハード、ソフトウェアとも一切改造、変更することは認められない。
ソフトウェアに含まれるセッティング（チューニング）のオプションの変更のみ認められる。
また、車検長の指示があった場合その車両に装着されているECUを他のECUに交換しなければならない。
- 8-1-3-8-3 MFJ公認部品および公認車両時に装着されたECUを取り付けるための回転検出ピックアップローターの改造が認められる。
ただし、フライホイールの追加工する場合は、公認時のフライホイールの重量と慣性モーメントの変更は認められない。

8-1-3-9 オイルクーラー

- 8-1-3-9-1 オイルクーラーの追加が認められる。オイルクーラーの取り付けのためのカバーの改造または変更が認められる。
- 8-1-3-9-2 追加のオイルライン（ホースおよびコネクター）は、金属強化構造のもので、ネジ等で確実に固定され圧力が上昇しても抜けない構造であること。ホースを差し込んだ状態でバンドのみで締め付ける方法は使用が禁止される。
- 8-1-3-9-3 オイルクーラーはリアフェンダーに取り付けることはできない。
- 8-1-3-10 スパークプラグ／プラグキャップ／ハイテンションコードは変更しても良い。
- 8-1-3-11 ボルト・ナット類は変更しても良い。
- 8-1-3-12 ワイヤハーネスの改造、変更はしても良い。
- 8-1-3-13 ガasketおよびガスケットの材質の変更は認められる。
ただし、シリンダーヘッドガスケット、シリンダーベースガスケットを除く。

8-1-4 エンジン以外の技術仕様

8-1-4-1 エキゾーストシステム

- 8-1-4-1-1 可変長エキゾーストシステムは認められない。
- 8-1-4-1-2 作動するパーツ（例：バルブ、バップル等）をエキゾーストシステムに使用することは認められない。

8-1-4-2 フロントフォーク／リアサスペンション

前後サスペンションの電子制御は禁止。サスペンションシステムとは一般的なメカニカルタイプとする。アクティブ、セミアクティブサスペンションシステム、サスペンション機能の電子制御による車高調整は認められない。スプリングは鉄を基本としたコイルスプリングでなければならない。

8-2 モトクロス、エンデューロ公認車両のエンジン（GP-MONO車両）の追記事項

本エンジンを使用する場合、**3-1 J-GP3車両の技術仕様**に加えて下記項目が適用される。相反する項目は、本項8-2項が優先される。

8-2-1 互換性

下記のエンジンの型式が同一もしくはエンジンメーカーが指定するエンジンモデル内で一切加工なしで単品またはアッセンブリーで組み付け可能な場合、相互間の互換が認められる。

	モトクロスサー	指定エンジン
本田技研工業	CRF250R	CRF250X
ヤマハ発動機	YZ250F	WR250F
スズキ	RMZ250	
カワサキ	KX250F	

8-2-2 シリンダーヘッド

- 8-2-2-1 公認車両の状態に対し燃焼室の研磨が認められる。
- 8-2-2-2 吸気ポート（インシュレーターも含む）、排気ポートの形状変更の切削、研磨は認められる。
- 8-2-3 キャブレターおよびスロットルボディの口径サイズは自由とする。
- 8-2-4 キャブレターのジェット類、およびニードル類のみ変更が認められる。

8-2-5 燃料ポンプ

モトクロス、エンデューロ公認車両のエンジン（GP-MONO車両）は、そのエンジンに装着された燃料ポンプアッセンブリーのみ使用が認められる。この燃料ポンプアッセンブリーも販売の状態から一切改

造、変更することはできない。

8-2-6 ECUおよびイグナイター

モトクロス、エンデューロ公認車両のエンジン（GP-MONO車両）は、そのエンジンに装着された「ECUまたはイグナイター」のみ使用が認められる。このECUまたはイグナイターは、エンジンに装着された状態からハード、ソフトウェアとも一切改造、変更することは認められない。

ソフトウェアに含まれるセッティング（チューニング）オプションの変更のみ認められる。

9 J-GP3クラス 2ストローク車両の技術仕様

9-1 本規則は、地方選手権のインターおよびナショナルクラスのJ-GP3クラスの2ストローク車両（GP125）に関する追加の技術仕様とする。

9-1-1 2ストローク車両（GP125）車両は、付則7 GPフォーミュラ技術仕様 第1項から7項の基本仕様に適合してなければならない。

ただし、~~7-11~~ ボディワーク（フェアリング・ウィンドスクリーン・フェンダー）~~7-11-9~~、~~7-11-10~~、~~7-14~~ 燃料タンクおよびキャッチタンク類 ~~7-14-7~~を除く。

また、付則7 GPフォーミュラ技術仕様 第1項から7項と相反する項目は、本項が優先される。

9-1-2 排気量と気筒数

エンジン容積と気筒数は以下に制限される。

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

9-1-3 エンジン

エンジンは2ストロークの原理で作動するもののみとする。

9-1-3-1 エンジンは自然吸気であってはならない。

9-1-3-2 エアボックスの取り付けは自由とする。

エアボックスにラム圧を追加することも認められる。

ただし、ラム圧ダクトの先端はフェアリング先端と同じか後方になければならない。

9-1-4 キャブレター

キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）は直径39mm相当以下。

9-1-5 オイル・キャッチタンクとブリーザーシステム

オイル・ブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクに行く。このタンクは競技の前に空にしなくてはならない。

オイル・キャッチタンクの最低サイズはギア・ボックス・ブリーザーの場合250ccとし、エンジンブリーザーの場合には500ccとする。

10 部品の買い取り制度

10-1 大会にて6位以内に入賞した車両の部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

10-2 部品買取価格（単位：円）

J-GP3クラス：エンジン **1,650,000円（税抜価格1,500,000円）**

エンジンとは吸気システム（スロットルボディ、インジェクター）および1つの完全なトランスミッションを含む完全なエンジン本体をいう。

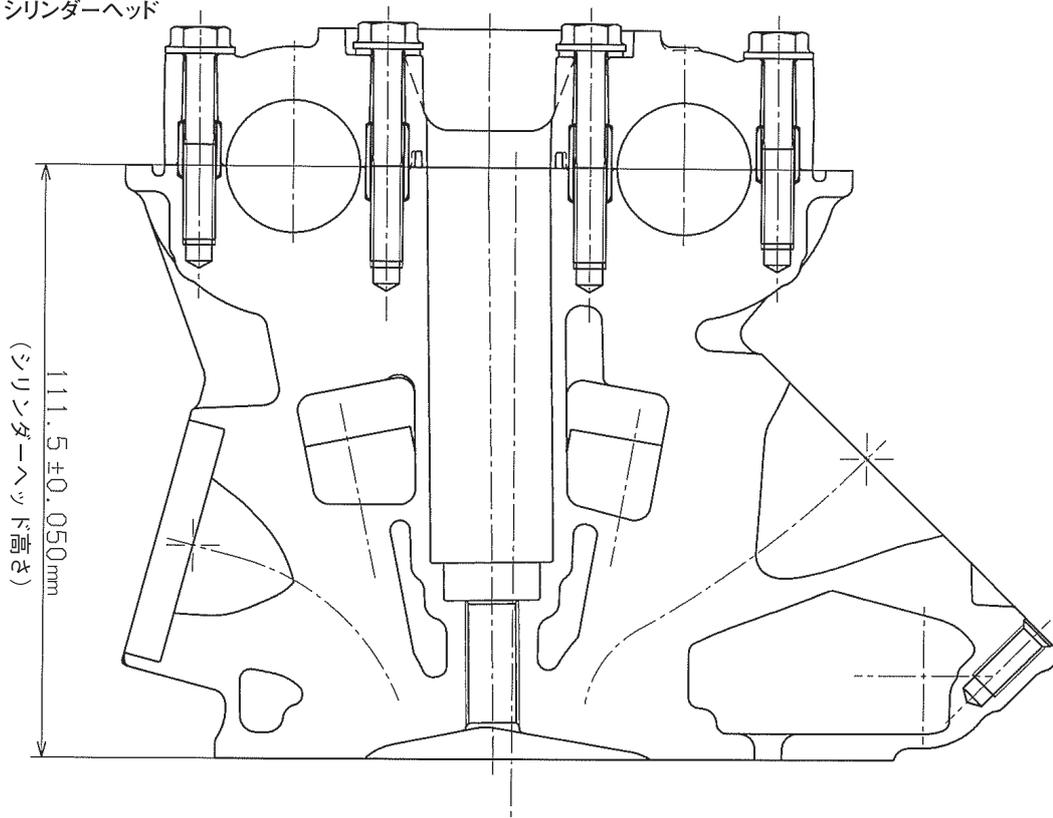
10-3 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。

- ・売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限る。
- ・購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行なうことができる。
- ・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。

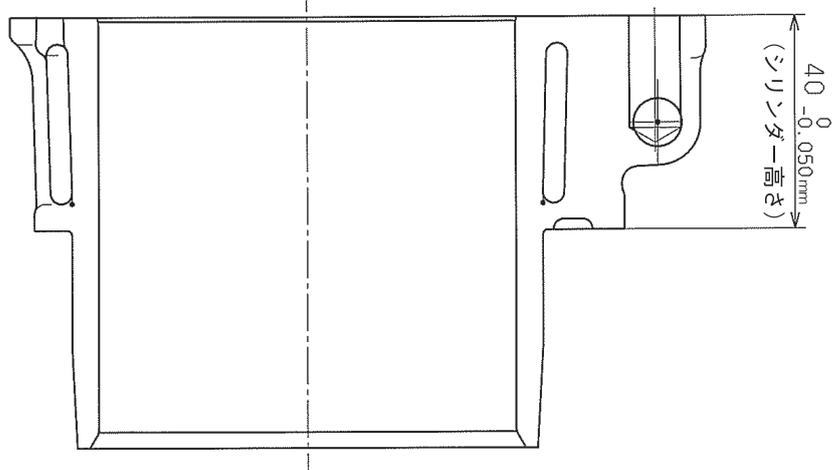
- 10-4 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、以下の物を揃え、主催者へ提出すること。
- ・ 購入申請締切り後の申請撤回は認められない。
 - ・ 購入申請用紙
 - ・ 購入者の運転免許証のコピー
 - ・ 購入申請保証金 **55,000円 (税抜価格50,000円)** (購入申請保証金は購入代金の一部とされる)
- 10-5 希望者が複数の場合、申請締切り後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。
- 10-6 購入申請が提出された時点より、主催者は部品を売買契約日まで保管しなければならない(売主が部品に触れることは禁止される)。
- 10-7 売買契約日は購入申請日から起算して10日以内の間に設定されなければならない、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。
- 10-8 前項にて決定された売買契約日に購入代金(現金)と部品の受け渡しが行なわれる。
- 10-9 売買契約日までに売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。
- 10-10 売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行われる。
- 10-11 10-7項にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金 **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。
- 10-12 売買契約が無効になった場合は、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。主催者により次点購入希望者に連絡し、3日以内に再度、購入申請保証金が主催者に提出された時点で購入権利の移行が確定する。確定しなかった場合は、再度さらに次点の者に購入希望の発生が連絡され、同様の手順が適用される。購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され3者立会いの売買契約調整日が設定され、売買契約日より10-7項以降の規定を適用する。
- 10-13 上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡易化することができる。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)。

NSF250R シリンダーヘッドとシリンダーの寸法公差値 (単位mm)

シリンダーヘッド

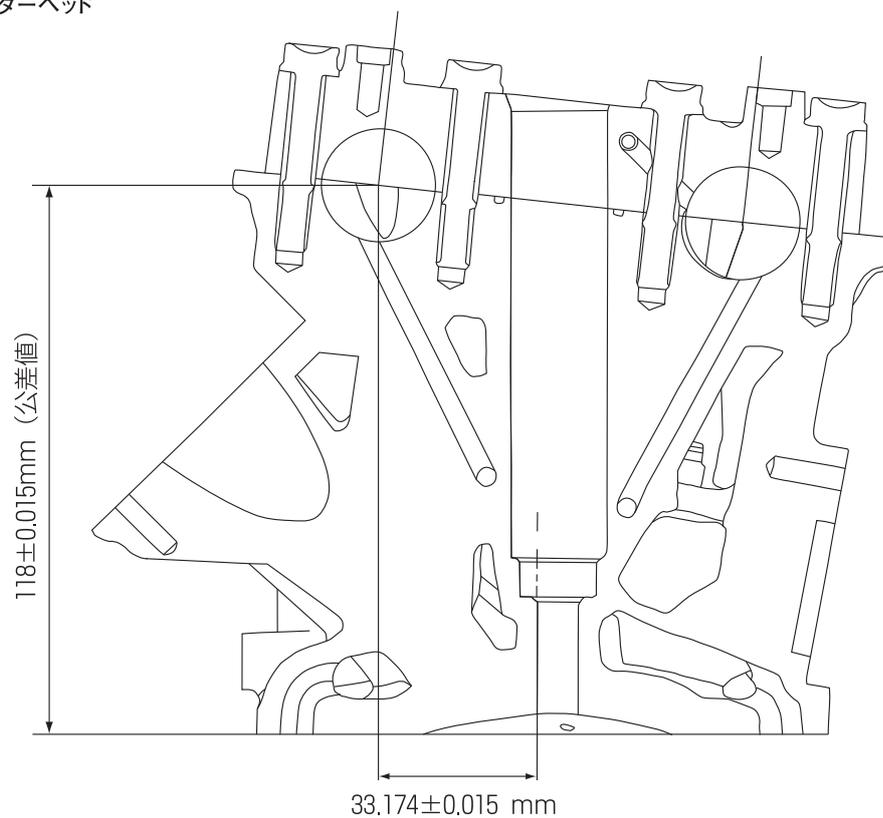


シリンダー

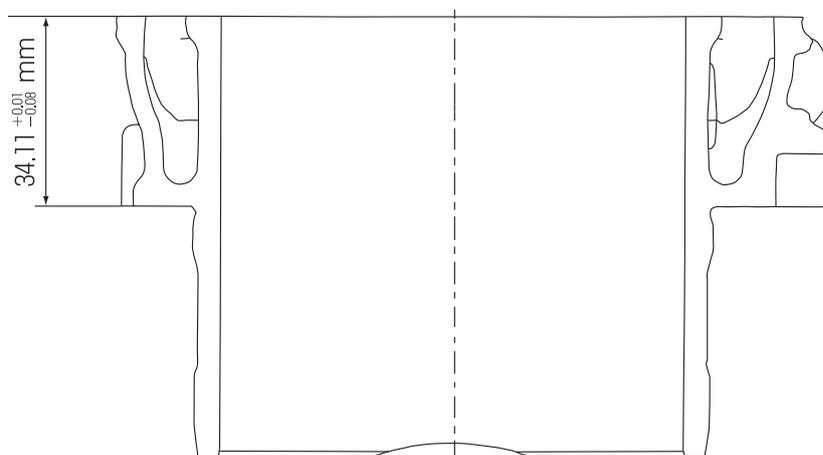


RC250R シリンダーヘッドとシリンダーの寸法公差値 (単位 mm)

シリンダーヘッド



シリンダー



付則8 JSB1000 技術仕様

序文

本規則はFIMスーパープロダクション規則をベースに国内ロードレース用に一部追加、変更を加えた規則である。
世界耐久選手権レース（EWCクラス）に出場する場合はFIM規則が適用される。

本規則はFIMまたはMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮しつつ、かつハイレベルのレースを基本理念とする。

すべての車両はすべての要素において本技術仕様に適合してはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：

改造＝オリジナル（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追加することのみ許可される。

切削、研磨（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 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、FIMまたはMFJ公認車両でなければならない。

地方選手権においては、MFJ公認車両でなければならない。

また、JSB1000特別申請車両として以下車両がJSB1000クラスに参加することが許可される。

車両技術仕様は、第8項が優先し適用される。

※JSB1000特別申請車両 aprilia RSV4 Factory 1100（2021モデル）

2 排気量区分

排気量は公認時の排気量のままとする。クラスリミットに到達するためボアストロークサイズを変更することは禁止される。

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

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

3~4気筒(1000cc)	165 kg
2気筒 (1200 cc)	170 kg

※2気筒 (1200cc) の重量については、シーズン中に見直される場合もある。

※上記の重量を満たすために、バラストを追加および燃料タンク内の燃料による調整が認められる。

- 3-2 各レース終了後、指定されたマシンの重量が再車検時にレースを終えた状態で測定される。
- 3-3 マシンは、予選前車検時からレースを終えた状態までを通じて常に最低車両重量規定に合致していなくてはならず、レース後には、水、オイル、燃料、または新品タイヤを含む一切のものを追加することができない。
- 3-4 レース後のマシンの重量には、1kgの許容誤差が認められる。
- 3-5 公式練習走行、予選時および各レース終了後、無作為に抽出されたライダーまたはチームに対してマシン重量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、指示に従わなくてはならない。

4 音量

- 4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。
- 4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 4-1-2 音量測定の際、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。
- 4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには、大会ごとに車検にてペイントマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検に合格し、車検にてペイントマークを受けたスペアサイレンサーについては交換が認められる。
指定車検時間に同時に音量測定ができるスペアサイレンサーは、スペアマシンを含めて各2セット（合計4セット）までとする。指定車検時間以外に音量測定ができる場合は、スペアサイレンサーの数は規定しない。
- 4-1-4 ギアはニュートラルにしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定の回転数に達した時に行なうものとする。
- 4-1-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。
音量規制値は4ストロークはピストンスピード11m/secで計測される。

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

JSB1000クラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。

- 4-1-6 音量測定の固定回転数と音量値
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。
音量規定値は、105dB/A以下とする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

	2気筒	3気筒	4気筒
600cc~750cc	—	—	7,000rpm
750cc以上	5,500rpm	5,500rpm	6,000rpm

- 4-1-7 **排気出口の数が2ヶ所以上**を超える車両の音量測定は、それぞれの**排気出口**の規定位置で測定される。
- 4-1-8 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。
スイッチ等でモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行なう場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 4-1-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-1-10 音量測定場所周辺の音量は、測定されるモーターサイクルから半径5m以内において90dB/A以下とする。

- 4-1-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-12 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-13 測定値の小数点以下を切り捨ては行なわない (105.9dB/A = 105.9dB/A)
- 4-1-14 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

5 燃料、オイル、冷却水

- 5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンまたは、指定された燃料を使用しなければならない（AVガス（航空機用燃料）の使用は禁止される）。
- 5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとは当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンまたは、指定燃料として供給されるものとする。
- 5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.005g/l以下であること。
リサーチオクタン価が102.0 (RON)、モーターオクタン価が90.0 (MON) 以下であること。
密度は15℃において0.720g/ml～0.775g/mlであること。
- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。ただし、指定供給燃料については除外とする。
- 5-6 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。ただし、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。
- 5-7 大会特別規則(全日本ロードレース特別規則等)によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、その指定に従わなくてはならない。

6 ナンバープレートおよびカラー

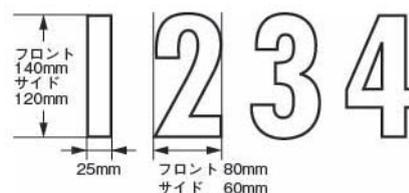
- 6-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い（図1参照）。
- 6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない（図1参照）。
- 6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。
- 6-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする（図1と2参照）。
フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法
最低高：140mm
最低幅：80mm（1の場合25mm）
数字の最低の太さ：25mm

数字間のスペース：15mm
 サイドナンバーおよびサポートナンバーの寸法
 最低高：120mm
 最低幅：60mm（1の場合 25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm

図1



図2



6-7 数字の字体は、Futura Heavy を基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

6-8 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。

JSBクラス：黄地に黒文字

基準カラーは、RALカラー 黄：1003 黒：9005

6-9 地方選手権インタークラスのナンバープレート

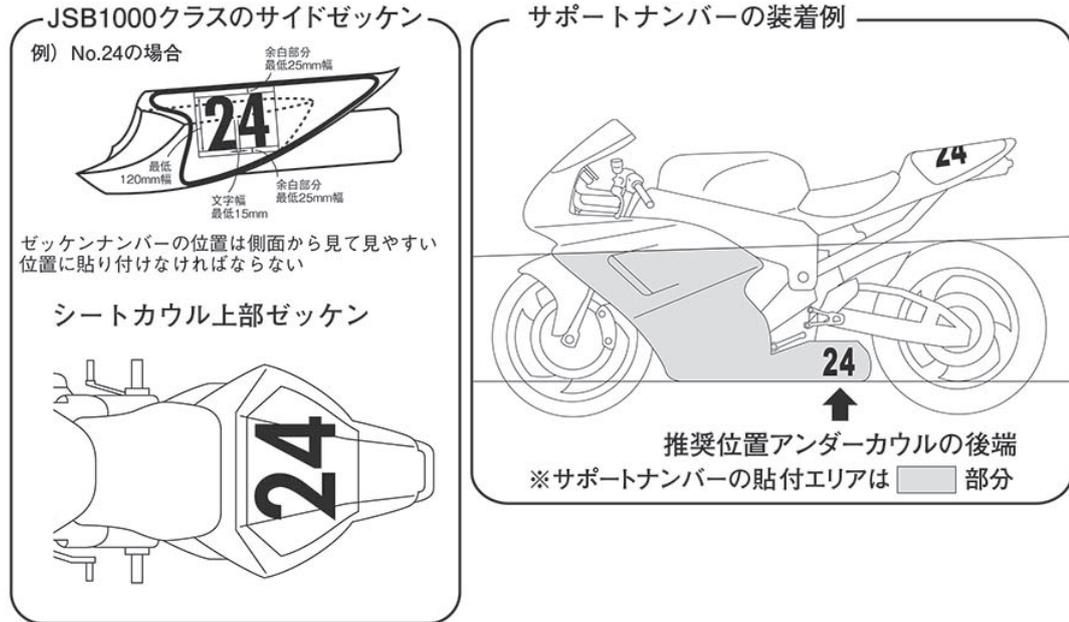
前年度全日本選手権 JSB1000 シリーズランキング1位～10位までの選手は、付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則 **13** ゼッケンナンバー 13-6 全日本選手権 (ナンバープレート) 規則 13-6-2 を適用しても良い。

6-10 サポートナンバー

アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。

サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。サポートナンバーの最低寸法は、6-6項に従い、数字が確実に認識できる様に余白を設けなければならない。ナンバーの地色は自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても文字は判別しやすくしなければならない。ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。

JSB1000のサイド/シートトップゼッケン+サポートナンバーの装着例



- 6-11 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会前にすべて取り外されなくてはならない。

7 マシンの仕様

7-1 マシンの外観

モーターサイクルのフロント、リアおよびプロフィールの外観は特記されない限り、公認された形状と同じでなければならない。

7-2 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、ス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合金を使用することは禁止される。ホイールスピンドルおよびスイングアームスピンドルに関しては、軽合金（アルミニウム、マグネシウム）の使用も禁止される。

上記部品の本体以外の部分（フロントフォークアクスルピンチボルト等）には、チタニウム合金製のナットとボルトが、各スピンドルにはチタニウム合金製のナットの使用は許可される。

7-3 メインおよびサブフレーム

- 7-3-1 メインフレームは、マニファクチャラーが公認マシン用に製造した状態に維持されていなくてはならない。
- 7-3-2 メインフレームは、ガゼットまたはチューブを追加することによってのみ変更することができる。ガゼットまたはチューブを削除することはできない。
メインフレームへ部品およびステー類を取り付けるための穴あけ加工は認められる。
チェーンローラーのメインフレームへの追加が許可される（溶接加工を含む）。
- 7-3-3 その他メインフレームの改造は以下に記すもののみ認められる。
- 7-3-3-1 ステアリング（キャスター）角は、公認時のステアリングヘッドにベアリングシートを挿入（圧入）することにより変更可能とする。ステアリングヘッドのベアリングシートの直径はスペシャルブッシュを挿入するため変更ができる。

各ベアリングの新たな前後位置は公認時のベアリング位置に対して軸心最大 ± 6 mmとする。これらスペシャルブッシュの如何なる部分も公認時のステアリングヘッドパイプ位置から3mm以上軸方向に突出してはならない。

これらを改造するためのステアリングヘッド部への溶接および機械加工が認められる。

- 7-3-3-2 フレームのスイングアームピボットエリアの改造は、縦横方向に軸心最大 ± 5 mmの調整が認められる。スイングアームピボットへの改造をするための溶接および機械加工は、スイングアームピボットエリアに限り認められる。
- 7-3-4 すべてのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない（スベアフレームの場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み、刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。
- 7-3-5 リアサブフレームは変更または改造することができるが、材質は公認車両と同一のものが、または比重の重いものでなければならない。
- 7-3-6 ステアリングダンパーおよび部品とフェアリング類を取り付けるための最低限度のステー（ブラケット）類の改造が許可される。

7-4 フロントフォーク

- 7-4-1 フロントフォークは全体的にまたは部分的に交換することができるが、公認車両に装着されたものと同じタイプでなければならない（リーディング、テレスコピック、倒立等）。上下のフォーククランプ（三又、フォークブリッジ）は変更または改造しても良い。
- 7-4-2 電子制御式サスペンション
- 7-4-2-1 電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションから電子制御式サスペンションへの改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用できない。
- 7-4-2-2 公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の改造および変更は禁止される。
- 7-4-2-3 サスペンションを制御するECU（エレクトリック・コントロール・ユニット）は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更およびGPS機能の追加も認められない。
- 7-4-2-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない（車載スイッチまたは外部PC等）。
- 7-4-2-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。
- 7-4-3 ステアリングダンパー
- 7-4-3-1 ステアリングダンパーを追加、またはアフターマーケットダンパーと交換しても良い。
- 7-4-3-2 電子制御式のステアリングダンパーは、公認車両に装備されている場合のみ使用が許可される。電子制御式を電子制御なし（コンベタイプ）のステアリングダンパーに変更することは許可されるが、電子制御式のまま使用する場合は、外観形状、内部構造、制御方法を含めて公認車両の状態が維持されていなければならない。

7-5 リアフォーク（スイングアーム）

- 7-5-1 リアフォークは車両公認時のものから変更または交換することができるが、タイプ（シングルまたはダ

ブル) は、公認車両と同じでなければならない。

ただし、カーボンファイバーまたはケブラー材質の使用は、車両公認時に装着されている場合を除いて許可されない。

- 7-5-2 リアホイールスタンド用ブラケットを溶接またはボルトによって追加することができる。
- 7-5-3 スタンドブラケットの先端は危険防止のため丸められていなくてはならない(半径を大きくする)。ブラケット固定のためのスクリューは平面から突出してはならない。
- 7-5-4 リアフォーク(スイングアーム)ピボットシャフト(スピンドル)は変更しても良いが、材質については**7-2**材質に適合していなければならない。
- 7-5-5 タイヤ交換時にチェーンを維持するためのブラケット(チェーンフック)の取り付けが認められ、確実な方法で固定されていなければならない。ブラケットのすべての端部は丸められていなければならない、最大寸法は長さ**60mm**、スイングアーム取り面からの高さ**60mm**、**最小厚さ(幅)はアルミニウムの場合6mm、鉄の場合は3mm**とする。

7-6 リアスプロケットガード

- 7-6-1 チェーンとリアスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 7-6-2 リアスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。取り付け方法は、スイングアームにボルトオンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
- 7-6-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-6-4 スイングアームの補強とリアスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- 7-6-5 リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。

7-7 リアサスペンションユニット

- 7-7-1 リアサスペンションユニットは変更することができるが、同様のシステム(デュアルサスペンションかモノサスペンションか)が使用されなくてはならない。
- 7-7-2 リアサスペンションリンケージは改造、または変更することができる。ただし、リンケージのフレーム側およびリアサスペンションのアップパー部取り付けは、公認車両の位置および方法と同じでなければならない。
- 7-7-3 電子制御式サスペンション
 - 7-7-3-1 電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし(コンベタイプ)のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし(コンベタイプ)のサスペンションから電子制御式サスペンションへの改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用できない。
 - 7-7-3-2 公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の改造および変更は禁止される。
 - 7-7-3-3 サスペンションを制御するECU(エレクトリック・コントロール・ユニット)は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更およびGPS機能の追加も認められない。
 - 7-7-3-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない(車載スイッチまたはPCによる外部操作等)。
 - 7-7-3-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。

7-8 ホイール

- 7-8-1 ホイールおよびその構成パーツは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。カーボン製のホイールの使用は公認車両に装備されている場合を除いて許可されない。
- 7-8-1-1 車両公認時に装備されたホイールから変更される場合は、ホイールの材質はアルミニウム合金に限定される。アルミニウム合金の材質は以下の成分のものとする
・ベリリウム⇒5%以下、スカンデウム⇒2%以下、リチウム⇒1%以下
- 7-8-1-2 車両公認時に装備されたホイールとドリブンスプロケットハウジングをアッセンブリーで使用する場合は、車両公認時に装備された材質のホイールの使用が許可される（アルミニウム合金に限定されない）。
- 7-8-2 ベアリング、シール、カラーおよびアクスルは車両公認時のものから交換しても良い。ただし、アクスルスピンドル（シャフト）には、チタニウムまたは軽合金のものを使用することが禁止される。
- 7-8-3 ホイールバランスウェイトおよびエアバルブはどのタイプを使用しても良い。
- 7-8-4 ホイールのサイズは下記に限定される。
ホイールリム直径（フロント、リア）：17インチ
ホイールリム幅 フロント : 3.50インチ
リア : 6.00インチ

7-9 ブレーキ

下記部品は公認車両に装備されているものから変更または交換できる。

- 7-9-1 フロントマスターシリンダー
- 7-9-2 リアマスターシリンダー
- 7-9-3 フロントキャリパー
- 7-9-4 リアキャリパー
- 7-9-5 ブレーキパッドおよびブレーキシュー
- 7-9-6 ブレーキホースおよびブレーキカップリング
- 7-9-6-1 ブレーキホースを改造または変更する場合は、二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点は、ロワーフォークブリッジ（下部三つ又）の上に設けられなくてはならない。車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
- 7-9-6-2 公認車両の状態からブレーキホースが変更されていない状態で、二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点が、ロワーフォークブリッジ（下部三つ又）にボルトおよびブラケット等で確実に固定されている場合は、ロワーフォークブリッジ下のホース分岐を認める。
- 7-9-7 ブレーキディスクおよびブレーキキャリパー
- 7-9-7-1 ブレーキディスクの材質は鉄（SUS含む）のみ認められる。
- 7-9-7-2 アルミニウムベリリウム合金等の特殊材の使用は認められない。
- 7-9-7-3 ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付のパッドピンを使っている場合はβピンにワイヤーロックをしなければならない。
- 7-9-7-4 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。
- 7-9-8 ブレーキフルードの変更
- 7-9-9 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更。
- 7-9-10 車両公認時にABSが装着された車両の場合、ABS用のECU交換、取り外しとABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更、取り外しおよびホース類の変更は許可される。
- 7-9-11 ブレーキレバーは、リモート式も含めて調整機能つきのものに変更が許可される。
- 7-9-12 リアハンドブレーキの追加が許可される。マスターシリンダーおよびブレーキレバー（ブラケット含む）

の追加も許可されるが、作動方式は油圧式でなければならない。

リヤハンドブレーキを追加した場合でも、公認車両に装備されているリヤブレーキシステムは正常に作動しなければならない、取り外すことは許可されない。

7-9-13

フロントブレーキに冷却用のエアダクトを取り付けることが許可される。

このダクトは、フロントブレーキキャリアおよびキャリアブラケット、またはフロントフォークステーの最低でも2ヶ所以上に、ボルト等で固定（タイラップまたはバンド等は禁止）されていなければならない。

フロントブレーキキャリアはエアダクト取り付けのための改造が禁止される。

エアダクトの前端開口部の前端位置は、フロントアクスルセンターより後方にならなければならない、ダクト外壁はウイング部を除くカウルの最大幅より内側で、できるだけフロントフォークボトムブラケットに近接させること。

後方開口部はキャリアまたはディスク面を冷却する位置で、パッドに直接通過風を当てることは禁止される。ダクトの材質はプラスチック、FRP、カーボンまたは樹脂性とする。

7-9-14

フロントブレーキキャリア部にキャリア温度の適正化のためのキャリアカバーを取り付けることが許可される。

キャリア本体からズレたり脱落したりしないように最低でも2ヶ所以上にボルト等で固定（タイラップまたはバンド等は禁止）されていなければならない。

キャリアカバーを取り付けるためにキャリア本体にネジ穴等の追加加工などの改造をすることは禁止される。

カバーの形状は最大でもキャリア本体部分のみを覆うものに限られる。フィンやウイング形状の追加は認められない。材質は耐熱性のある樹脂、FRPもしくはカーボンとする。

7-10 タイヤ

7-10-1

タイヤは公認車両時に装備されているものから交換することができる。

7-10-2

タイヤウォーマーの使用が許可される。

7-11 フットレスト/フットコントロール（チェンジ&ブレーキペダル）

7-11-1

フットレスト/フットコントロール（チェンジおよびブレーキペダル）の位置と形状は変更することができるが、ブラケットの取り付け位置は公認車両と同じでなければならない。

7-11-2

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

7-11-3

フットレストは折りたたみ式でも良いが、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いとはならない。

7-11-4

折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm以上）。

7-11-5

オートシフターの使用（追加）が認められる。オートシフターを使用するための、ブリッピングコントロールの追加も許可される。

7-11-6

シフトパターンを逆にする場合は、ギアシフトリンケージを改造する方法のみ許可される。

7-12 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、フェンダー、エアダクト）

7-12-1

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

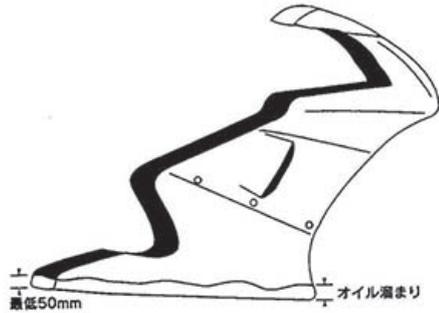
7-12-2

ウィンドスクリーンの形状は自由とする。ただし、スクリーン本体は一体型のものでなければならない（スクリーンが2ピース以上で構成されていないこと）。

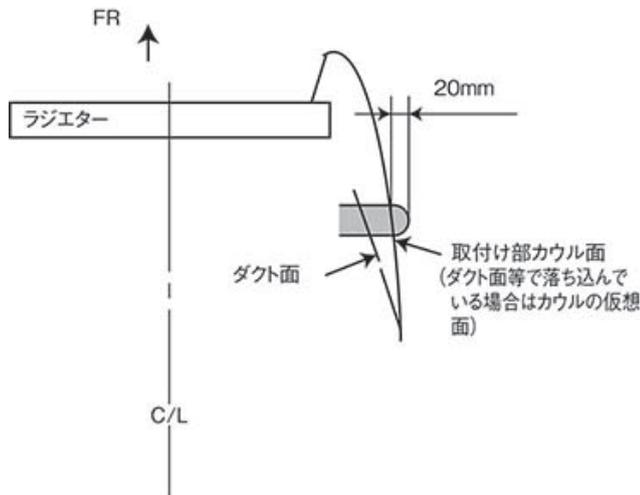
スクリーンの垂直方向への高さの変更は認められる。

- 7-12-3 フェアリングからエアボックスに至るエアダクトは変更または交換できる。
- 7-12-4 フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低5L）を保持できる構造とする。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られていても良い。この規制を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- 7-12-5 フェアリング下部（オイル受け）の端部は、フェアリングの一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない。

オイル溜まり



- 7-12-6 フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の穴を最低1個設けなければならない（穴は2個までとする）。
- 7-12-7 この穴はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-12-8 ホイール交換用のスタンドを使用できるようにするため、または、フレームおよびエンジンにプラスチック製のプロテクティブコーンを装着するため、フェアリングへの最低限の穴開けをすることができる。プロテクティブコーンを取り付けた場合、プロテクティブコーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンの角は10R以上とする。



- 7-12-9 冷却のためにフェアリングにドリルで穴をあけたり、カットすることができる。直径10mm以上の大きさの穴は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-12-10 フロントフェンダーは、取り付けられていなければならないが、材質および形状は自由とする。
- 7-12-11 フロントフェンダーに穴をあけて冷却効果を上げることができる。直径10mm以上の穴はメタルガーゼまたは目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。

- 7-12-12 リアフェンダーの形状変更、追加、または取り外すことができる。
- 7-12-13 フロントフェンダー、リアフェンダー、フェアリングの材質は変更することができる。
- 7-12-14 ウィンドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 7-12-15 ポジションライトスペースの穴埋めは認められる。
- 7-12-16 公認車両のフェアリングに開いたオリジナルの冷却用の穴（開口部）を塞ぐまたはメッシュ状のプレートに改造することが認められる。ただし、穴部の形状は維持しなければならない。

7-13 燃料タンク

- 7-13-1 公認車両時の燃料タンクを改造または交換することができる。側面からの外観形状は、公認車両時と同じでなければならない。ただし燃料タンクの材質は、カーボンファイバー、アラミドファイバー、またはグラスファイバーの使用は許可されない。
- 7-13-2 最大容量は24Lとする。
- 7-13-3 タンクの両側をつなぐクロスオーバー・ラインが許可される（最大内径10mm）。
- 7-13-4 燃料タンクを変更している場合は、防爆材（“Explosafe”が望ましい）が完全に充填されなくてはならない。**燃料タンクを変更しない場合も防爆剤（“Explosafe”が望ましい）を充填することが許可される。**
- 7-13-5 燃料タンクブリーザーパイプのついた車両は、ノンリターンバルブ（ワンウェイバルブ）およびブリーザーチューブが接続され、タンクブリーザーチューブの先端は適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- 7-13-6 燃料タンクフィルターキャップは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる（クイックフィルターキャップの装着も許可される）。
- 7-13-7 燃料キャップは、閉じられた状態で漏れない構造になっていなければならない。
さらに、燃料キャップは、誤って開いてしまわないように対策が施されていなくてはならない。
- 7-13-8 転倒時に燃料タンクと路面の接触による破損を防止するためのタンクカバーを取り付けることが認められる。取り付けることができるカバーの上下の範囲はタンクサイド断面積の1/2以下で、幅はタンクが取り付けられている範囲のフェアリングの最大幅以下であること。
ライディングポジション調整の為に最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することも許可される。どちらを取り付ける場合も、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。
タンクカバーを追加する場合および公認車両にフルタンクカバーが装備された車両にライディングポジション調整用の部品を取り付ける場合は、タンクカバーと一体式にすることも認められる。
タンクカバーを一体式に変更した場合でも、公認車両のタンクシルエットをできるだけ維持すること。

7-14 シートおよびシートカウル

- 7-14-1 シートおよびシートカウルは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる。
- 7-14-2 シート周辺のボディワークの上部をソロシートに改造することができる。
シートカウルの前後およびサイドからの外観は、原則としてノーマルと同じものでなければならない。ただし、ライディングポジション調整のための最小限の部品（パッド、樹脂類など）の追加およびサイドと上部ゼッケンナンバーを装着する為の最低限度の形状の変更が認められる。
- 7-14-3 シート/シートカウルは、マシンのナンバーがはっきり見える状態になくてはならない。
- 7-14-4 シート、またはシートカウルに穴をあけて冷却効果を増すことができる。直径10mm以上の大きさの穴は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われなくてはならない。
メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-14-5 すべての露出しているエッジは丸められていなければならない。

- 7-14-6 リアセーフティーライト
- 7-14-6-1 全日本選手権/地方選手権JSB1000クラスの車両には、リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン/オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合、競技監督またはレースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は**車検時**に行なわれる。
- 7-14-6-2 ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきりと見えなければならない。
- 7-14-6-3 リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、**タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていなければならない。**
- 7-14-6-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されていても良い。セーフティーライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は1個以上で10~15W（白熱球）または0.6~1.8W（LED）のものをを使用すること。

7-15 ラジエーター/オイルクーラー

- 7-15-1 ラジエーターまたはオイルクーラーは、変更、交換および追加することができる。ただし、マシンのフロント、リアの外観形状は、ラジエーター、またはオイルクーラーを追加したあとでも認証された形状でなければならない。
- 7-15-2 オイルクーラーは、リアフェンダーに取り付けることはできない。
- 7-15-3 ラジエーター/オイルクーラーライン（ホースおよびコネクター）
- 7-15-3-1 ラジエーター・チューブの変更は認められる。オイルクーラーのオイルライン（ホースおよびコネクター）は金属強化構造のもので、ネジ等で確実に固定され圧力が上昇しても抜けにくい構造であること。ホースを差し込んだ状態でバンドのみで締め付ける方法は使用が禁止される。
- 7-15-3-2 公認車両（市販車）のオイルクーラー・オイルホースおよび取り付け方法を一切変更しない状態で使用する場合に限り、オイルクーラーのオイルラインをホースバンドで固定する方法を認める。
- 7-15-4 サーマスタットおよび水温センサーの取り外し、変更およびスパーサーの追加が認められる。
- 7-15-5 ラジエーターブラケットの改造、変更およびブラケットの取り付け位置（ステー）変更が認められる。オイルクーラー追加のための取り付けステーの追加も許可される。
- 7-15-6 ラジエーターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエーターオーバーフローパイプの先端が適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクを取り付けなくてはならない。
- 7-15-7 **水温計（センサー含む）の追加および変更**
- 7-15-8 **油圧計、油温計（センサー含む）の追加**

7-16 ワイヤハーネス・スイッチ類

- 7-16-1 変更または改造することができる。ただし、始動装置は公認車両と同じ方法で作動しなければならない。
- 7-16-2 スイッチ類の改造または変更も許可されるが、キルスイッチはハンドルバーのグリップを握った状態で、手の届く範囲に取り付けられていなければならない。
また、キルスイッチは他のスイッチ類と明確に区別するために、**キルスイッチのみ赤色にしなければならない。**

7-17 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。ただし、始動装置は正常に作動しなければならない。

7-18 エアボックス

- 7-18-1 エアボックスは、本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならないが、エアボックス・ドレーンは密封されなくてはならない。
- 7-18-2 エアフィルターエレメントは変更、あるいは取り外すことができる。
- 7-18-3 すべてのモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが採用されなくてはならない。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに放出する。
- 7-18-4 ラムエアシステムのない車両に限りラムエアダクトの追加およびエアボックスの改造、変更を認める。改造時は、エアダクト取り付けのための最小限のフェアリング改修を認める。
- 7-18-5 エアボックスの外側に取り付けまたは形成されたりブおよびステーについては、本来マニファクチャラーが公認車両用に製作した状態のエアボックス容量と密閉性を変更しない範囲で取り外しまたは削除が認められる。

7-19 キャブレター

- 7-19-1 改造は許可されない。
- 7-19-2 ジェット、ニードル、およびスライドスプリングは交換することができる。
- 7-19-3 CVキャブレタースライドコントロールのエア調節穴のサイズは変更することができる。
- 7-19-4 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチング（濃くする）デバイスが作動しないようにすることはできる。また、そのためにデバイス本体を取り外すことおよびそのための変更は許可される。
- 7-19-5 エアファンネルは、改造、変更は可能とするが、エアファンネル取り付けのためのエアボックスの改造は認められない。
可変機構の追加は認められない。
- 7-19-6 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外しは許可される（エンジン外部に備われたパイプ、チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。
- 7-19-7 キャブレターの温水配管の取り外しも認められる。

7-20 フュエル・インジェクション・システム

- 7-20-1 スロットルボディーの変更および改造は許可されない。
- 7-20-2 インジェクターは公認されたモーターサイクルに装備されているのと同じスタンダードモデルでなくてはならない。
- 7-20-3 エアファンネルは、改造、変更は可能とするが、エアファンネル取り付けのためのエアボックスの改造は認められない。
可変機構の追加は認められない。
- 7-20-4 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ユニットの変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。
- 7-20-5 燃料ポンプ単体と燃料プレッシャーレギュレーター単体は公認時のままとする。
- 7-20-6 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。
- 7-20-7 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。
- 7-20-8 バタフライの交換・改造は禁止される。
バタフライが複数配置されているスロットルボディーにおいては、スロットルグリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。

7-21 燃料供給

- 7-21-1 燃料ラインは交換できるが、燃料コックは変更できない。
- 7-21-2 クイックコネクターを使用することができる。
- 7-21-3 燃料フィルターを追加することができる。

7-22 エキゾーストパイプとシステム

- 7-22-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-22-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーがあるなしにかかわらず丸みを帯びさせていなければならない。エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としても良い。
- 7-22-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-22-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-22-5 エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-22-6 エキゾーストシステム
- 7-22-6-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを改造または変更しても良い。
- 7-22-6-2 **排気出口**の数は車両公認時のままでなければならない。
- 7-22-6-3 **排気出口は、公認時と同じ側**でなければならない。**排気出口の位置（上下）は自由とする。**
- 7-22-6-4 ライダーの足の部分またはフェアリングと接触する部分を熱から保護する場合を除き、エキゾーストシステムを覆うことは認められない。
- 7-22-6-5 鉄、SUS、チタニウム合金、カーボン、アルミニウム合金、インコネル材質のエキゾーストパイプおよびサイレンサーの使用が許可される。

7-23 下記部品は公認車両のままとし、一切改造・変更は許可されない

- 7-23-1 クランクシャフト
- 7-23-2 コンロッド
- 7-23-3 ピストン
- 7-23-4 ピストンリング
- 7-23-5 ピストンピンおよびクリップ
- 7-23-6 シリンダー
- 7-23-7 バルブ（IN&EX）
- 7-23-8-1 クランクケース（ペイント、研磨および軽量化を含む。ただし、バリ取りは許可される）
- 7-23-8-2 すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。
交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたは刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-24 下記部品はすべてにおいて、または一部のみ改造、変更が認められる

- 7-24-1 シリンダーヘッド
- 7-24-1-1 吸気ポート（インシュレーターも含む）、排気ポートおよび燃焼室の形状変更を含む切削、研磨が認めら

- れる。ただし、溶接等による肉盛りは禁止される。
- 7-24-1-2 シリンダーヘッドベース面の研磨による圧縮比の変更は認められる。
- 7-24-1-3 バルブガイドの変更は認められないが、ポート加工によるポート内部分の切削、削除が許可される。バルブシートは公認車両の状態を維持しなければならないが、サービスマニュアルに記載された通常メンテナンス範囲（シートカット含む）の作業は許可される。
- 7-24-2 すべてのエンジンカバー（ACGカバー、クラッチカバー等）
- 7-24-2-1 側面（サイド）カバーは変更、改造または交換することができる。
交換した場合、カバーは、公認車両と同等以上の強度を有し、カバーの総重量は公認車両時のものより軽量であってはならない。
- 7-24-2-2 フロントスプロケットガードを装着していなければならない。
フロントスプロケットは、チェーンとフロント（ドライブ）スプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないような範囲をカバーしていなければならない。その材質は、アルミニウム合金、または容易に変形しないようなプラスチックまたは樹脂とする。
- 7-24-2-3 フロントスプロケットガードを取り付けるための、取り付けボスの最小限の改造は認められる。
- 7-24-2-4 オイルパン（油だめ）は、変更または交換が認められる。
- 7-24-3 トランスミッション/ギアボックス
- 7-24-3-1 トランスミッションギアの変更は認められる。ただし、一次減速の変更は不可。
- 7-24-3-2 シフトフォークおよびシフトドラムを含むギアシフト関連部品への追加加工および表面処理の追加、変更が許可される。シフトフォークおよびシフトドラムを除くギアシフト関連部品については、同じ車両メーカーの公認車両の部品を使用することが許可される。
- 7-24-4 クラッチ
- 7-24-4-1 タイプ（乾式・湿式）と操作方法（ケーブル式・油圧式）が公認車両と同じであることを条件に改造、変更が許可される。
- 7-24-4-2 BTL（バックトルクリミッター機能）の使用が許可される。
- 7-24-4-3 クラッチケーブルの変更が認められる。車両公認時に油圧式クラッチ車両の場合、ホースの変更とホース変更に伴うバンジョウボルトの変更および油圧クラッチ用フルードの変更も許可される。
- 7-24-4-4 エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動システムの使用は認められない。
- 7-24-5 オイルポンプおよびオイルライン
- 7-24-5-1 オイルポンプは車両公認時のものとし、改造は許可されない。
- 7-24-5-2 オイルラインは改造または交換しても良い（オイルフィルターエレメントも含む）。
- 7-24-5-3 圧力のかかるオイルラインを交換する場合は、ホースは金属強化構造のものでコネクターはネジ等で確実に固定され、圧力が上昇しても抜けない構造であること。ホースを差し込んだ状態でバンドのみで締め付ける方法は使用が禁止される。
- 7-24-5-4 オイルプレッシャースイッチ
オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。
- 7-24-6 ジェネレーター、エレクトリックスターター
- 7-24-6-1 ジェネレーターの改造、交換は許可される。
- 7-24-6-2 エレクトリックスターターは、常に正常に作動し、エンジンを始動させることができなければならない。
- 7-24-6-3 エンジンは、エレクトリックスターターがその作動を停止した後も、自力で作動を継続していなければならない。
- 7-24-7 カムシャフトおよびカムスプロケット
- 7-24-7-1 カムシャフト
カムシャフトは公認車両のものから変更または交換が認められる。ただし、材質およびカムシャフト駆動方式は公認車両時の状態を維持していなければならない。
- 7-24-7-1-2 カムチェーンまたはカムベルトおよび調節機構（アジャスター）は自由とする。
- 7-24-7-2 カムスプロケット

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

- 7-24-7-3 バルブスプリング、バルブスプリングシート、リテーナーおよびコッターは変更および交換することができるが、材質は、公認車両と同じでなければならない。バルブは、公認車両の状態を維持しなければならない。
- 7-24-8 ハンドルバー、レバー類
- 7-24-8-1 ハンドルバーは交換できるが下記を条件とする。
- 7-24-8-2 車両公認時にバーハンドルのものはセパレートハンドルに交換できない。また、その逆も認められない。
- 7-24-8-3 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でも良い。ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けないようにしなければならない。
- 7-24-8-4 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。
- 7-24-8-5 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。
- 7-24-8-6 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。
- 7-24-8-7 ハンドルストッパー
ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっばいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間で最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。
- 7-24-8-8 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなければならない。
- 7-24-8-9 軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-24-8-10 スロットルホルダー（ハウジング）およびスロットルケーブルの変更または改造が認められる。
スロットルホルダー（ハウジング）とスイッチ1体式のものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
- 7-24-8-11 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびクラッチケーブルの変更は認められる。
- 7-24-8-12 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16mmとする）となっていなくてはならない。このボールの上下の面は平らでも良いが、どのような場合においても先端は丸められていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。
- 7-24-8-13 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
- 7-24-8-13-1 車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障がないように注意すること。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- 7-24-8-13-2 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクションに使用できる材質は規定されない。
- 7-24-9 スプロケット／チェーン
- 7-24-9-1 フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）スプロケット、チェーンサイズは変更することができる。

7-25

下記のアイテムは公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更、または交換できる

- 7-25-1 潤滑油、またはサスペンションオイル
- 7-25-2 スパークプラグおよびスパークプラグキャップ

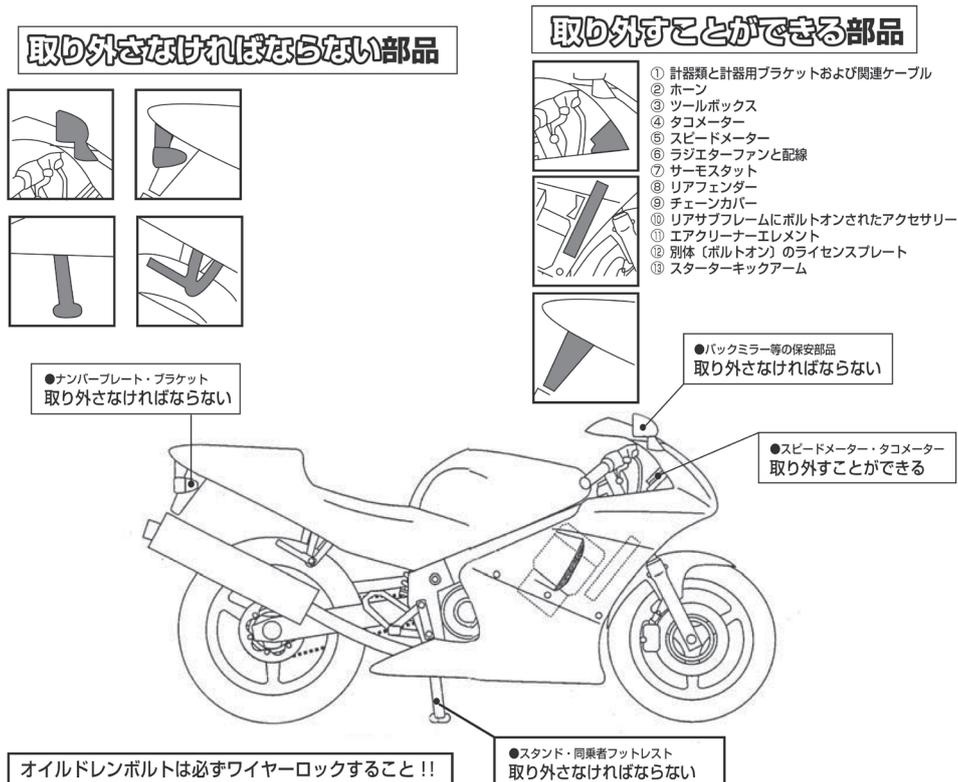
- 7-25-3 ベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プレーンなど）
- 7-25-4 ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- 7-25-5 外部の表面仕上げ、およびデカール
- 7-25-6 ガasket
- 7-25-7 タコメーター
- 7-25-8 ホース、チューブ類（エア、燃料、オイル、水）
- 7-25-9 ドライブチェーンガイドプレート

7-26 下記のアイテムは取り外すことができる

- 7-26-1 メーター、メーターブラケット、および関連ケーブル
- 7-26-2 スピードメーター、およびホイールスパーサー
- 7-26-3 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 7-26-4 ラジエーターファン、およびワイヤリング
- 7-26-5 チェーンカバー
- 7-26-6 リアフェンダー

7-27 下記のアイテムは取り外さなければならない

- 7-27-1 ヘッド・リアライト／ウィンカー／リフレクター（本来それがあった部分は適切な材質で覆わなければならない）ただしリアライトが7-14 シートおよびカウル 7-14-6 リアセーフティーライトの規定に合致している場合は取り付けが認められる。
- 7-27-2 バックミラー
- 7-27-3 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
- 7-27-4 セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
- 7-27-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 7-27-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切削も可）
- 7-27-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

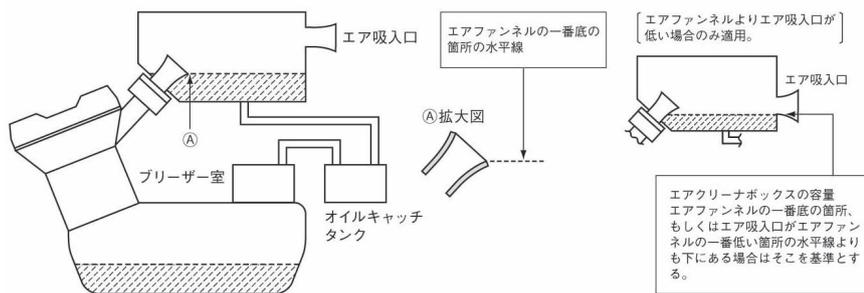


7-28 下記のアイテムは変更されなくてはならない

車両公認時の状態で、下記の各項目に適合していない場合、改造、変更が義務づけられる。

- 7-28-1 スロットル・グリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-28-2 燃料ポンプがついている車両は、転倒した時にポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-28-3 クローズドブリーザーシステム
- 7-28-3-1 すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。
オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。オイルブリーザーラインに逆止弁（ワンウェイバルブ）を追加することは禁止される。
- 7-28-3-2 オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- 7-28-3-3 オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリーナーボックスが1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリーナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム（ブリーザーライン変更の場合）



- 7-28-3-4 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-28-3-5 エアクリーナーボックスの下部に排出穴があいている場合、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。
- 7-28-3-6 エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 7-28-4 オイルのドレーンプラグおよび供給パイプ
- すべてのドレーンプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイルキャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない（例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等）。
- ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
- エンジンラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。
- 7-28-5 クランクケース、エンジンカバー類
- 転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持するすべてのエンジンケース、カバーは複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーによって保護されなければならない。
- 複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑りやすくなるように外見はエッジ等のないスムーズな面で構成されていなければならない。

これらのカバーは、オリジナルのカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーは、厚さは2mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

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

アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩耗、転倒のダメージに耐えうるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない（オリジナルのカバーと共締めとすることが推奨される）。

また、FIM公認（SBK・STK1000およびEWC用）の2次カバーは、その材質にかかわらず使用が認められる。

8 特別申請車両の規定

この規定は、aprilia RSV4 Factory 1100（2021モデル）に適用され、付則8 JSB1000技術仕様 第2項から第7項と相反する項目は、第8項が優先される。

- 8-1 最低重量
車両の最低重量 170kg
- 8-2 音量
音量測定 of 固定回転数 6,000rpm
- 8-3 マシンの仕様
- 8-3-1 ラジエター／オイルクーラー
オイルクーラーの追加および、構造（空冷式または水冷式）の変更は許可されない。
- 8-3-2 フューエルインジェクション
エアファンネルの改造、変更は禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 8-3-3 下記部品はすべてにおいて、または一部のみ改造、変更が認められる。
- 8-3-3-1 シリンダーヘッドは改造、変更が禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 8-3-3-2 すべてのエンジンカバー（ACGカバー、クラッチカバー等）は改造、変更が禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 8-3-3-3 チェーンとスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、フロントスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 8-3-3-4 オイルパン（油だめ）は、変更または交換が禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 8-3-3-5 トランスミッション／ギヤボックスは変更が禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 8-3-3-6 シフトフォークおよびシフトドラムを含むギヤシフト関連部品の改造、変更は禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 8-3-3-7 ジェネレーター、エレクトリックスターターは改造、変更が禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 8-3-3-7-1 エレクトリックスターターは常に正常に作動し、エンジンを始動させることができなければならない。
- 8-3-3-8 カムシャフトおよびカムチェーンは変更または交換が禁止され、公認車両の状態が維持されていなければならない。ただし、カムスプロケットの取り付け位置の調整によるバルブタイミングの変更は許可される。
- 8-3-3-8-1 カムスプロケットは公認車両の状態が維持されていなければならない。ただし、スプロケットのカム取り付け用穴の追加加工による変更は認められる。スプロケット取り付け用ボルトも変更できるが、ボルトネジサイズと材質は公認車両と同等でなければならない。
- 8-3-3-8-2 バルブスプリング、バルブスプリングシート、リテーナーおよびコッターは変更および交換が禁止され、公認車両の状態を維持していなければならない。

9 追加の装備

オリジナルの公認モーターサイクルに装備されていない装備を追加することができる（すなわち、データ収集器、コンピューター、記録装置など）。

しかしながら、以下に記すテレメトリー規定が守られなくてはならない。

- 9-1 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。
- 9-2 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。
- 9-3 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。
- 9-4 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。
- 9-5 2方向の無線伝達は禁止される。

10 部品の買い取り制度

- 10-1 大会にてクラス別上位6位に入賞した車両の下記部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。

・フロントサスペンション	2,420,000円 (税抜2,200,000円)
・リアサスペンション	935,000円 (税抜850,000円)
・シリンダーヘッドアッセンブリー	770,000円 (税抜700,000円)
内訳：シリンダーヘッド、カムホルダー、バルブ (in & ex)、バルブスプリング、コッタ、リテーナー、シム、ステムシール含む	
・ECU	704,000円 (税抜640,000円)
・カムシャフト (in & ex)、カムプロケット	330,000円 (税抜300,000円)
- 10-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。
 - ・売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限る。
 - ・購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行なうことができる。
 - ・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。
- 10-3 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、以下の物を揃え、主催者へ提出すること。
 - ・購入申請締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50,000円)** (購入申請保証金は購入代金の一部とされる)
- 10-4 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。
- 10-5 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）。
- 10-6 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。
- 10-7 前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と車両の受け渡しが行なわれる。
- 10-8 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。
- 10-9 売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行われる。
- 10-10 10-6項にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金 **55,000円 (税抜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。
- 10-11 売買契約が無効になった場合は10-3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、購入申請保証金为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10-5項以降の規程を適用する。

- 10-12 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）。

11 部品の互換性特別申請

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

車種：CBR1000RR（SC59）

互換性の内容 フェアリング（アッパー、ローア）

互換性の対象車両

車名（型式・年式）	F打刻型式	E/G型式	F打刻開始No.
CBR1000RR STD/ABS（2008～2011）	SC59	SC59E	SC59-1000001
CBR1000RR レーススペース車（2008～2011）	JH2SC59S	SC59E	JH2SC59S*BM900001
CBR1000RR STD/ABS（2012）	SC59	SC59E	SC59-1400001
CBR1000RR レーススペース車（2012）	JH2SC59S	SC59E	JH2SC59S*CK100001

車種：YZF-R1/R1M（N526E、N527E、N532E）

互換性の内容 エンジン交換部品（表面処理の変更）

対象部品 クランクケース、シリンダーヘッド、ウォーターポンプ、ヘッドカバー、シリンダー

互換性の対象車

車名（型式・年式）	F打刻型式	E/G型式
YZF-R1（2015）	JYARN32 * JYARN39 *	N526E N527E
YZF-R1M（2015）	JYARN32 * JYARN40 *	
YZF-R1 レーススペース（2015）	CN06C	N526E
YZF-R1（2017） レーススペース車含む	JYARN39 * JYARN49 *	N527E N532E
YZF-R1M（2017）	JYARN40 * JYARN49 *	

車種：YZF-R1（B3L）、YZL-R1M（B4S）

互換性の内容 フェアリング（アッパー、サイド、ローア）

互換性の対象車両

車名 (型式・年式)	F 打刻型式	E/G型式	F 打刻開始No.
YZF-R1 (2015)	JYARN32 * JYARN39 *	N526E N527E	JYARN32 * * * * 000006 JYARN39 * * * * 000001
YZF-R1M (2015)	JYARN32 * JYARN40 *		JYARN32 * * * * 000301 JYARN40 * * * * 000002
YZF-R1 レースペース (2015-2016)	CN06C	N526E	CN06C-000001
YZF-R1 (2017-2019)	JYARN39 * JYARN49 *	N527E N532E	JYARN39 * * * * 001000 JYARN49 * * * * 000001
YZF-R1M (2017-2019)	JYARN * *		JYARN * * * * * * * * * *
YZF-R1 レースペース (2017-2019)	JYARN49R		JYARN49R000000001

車種：CBR1000RR-R (SC82)

互換性の内容 フレーム

互換性の対象車両

車名 (型式・年式)	F 打刻型式	部品番号
CBR1000RR-R STD/SP (2020-2021)	SC82 JH2SC82A JH2SC82B	50100-MKR-D10ZA
CBR1000RR-R STD/SP (2022)	SC82 JH2SC82A JH2SC82B	50100-MKR-D10ZA

12 JSB1000Nクラスの仕様

本規則はJSB1000技術仕様に「部品の互換性範囲」を一部広げた内容を付け加えたものである。

適用は、地方選手権のナショナルJSB1000クラスに限られる。地方選手権参加者が同一車両で長く参加できることを目的に制定された。

12 クラスの仕様

車両は、付則8 JSB1000技術仕様 第1項から第11項に適合してなければならない。

ただし、1項から11項と相反する項目は、JSB1000Nクラスの仕様が優先される。

12-1 フェアリングはMFJ技術規則の範囲内で外観変更、改造およびMFJ公認車両（同一車両メーカーの公認車両に限る）間での互換性が認められる。ただし、取り付けは公認車両のフレームを変更または改造しない範囲でできること。取付ステーの変更は認められる。

12-2 フレームおよびエンジンは一切の改造なしで取り付けられる場合に限り、公認車両間での互換性が認められる。

12-3 エキゾーストパイプおよびサイレンサーの数、取り付け配置の変更が認められる。

ただし、音量規制に関するJSB1000技術仕様をすべて満たしていること。

付則9 ST1000 技術仕様

■ 序文

本規則はMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限の改造とコストで参加できる、参加型レースを基本理念とする。

すべての車両はすべての要素において本仕様に適合していなくてはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：

改造＝オリジナル（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追加することのみ許可される。

切削、研磨（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 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、**国産車両 一般市販価格 3,300,000円（税抜価格 3,000,000円）**、または**外国産車両 一般市販価格 3,850,000円（税抜価格 3,500,000円）**以下のMFJ公認車両でなければならない。

なお、ST1000クラスに特別申請車両として以下の車両が参加することが許可される。

- ・aprilia RSV4 Factory 1100（2021モデル）

この車両には、「3 最低重量」に追加規則が適用される。

また、必要に応じて随時技術仕様の追加および変更など見直しが行われる場合がある。

2 排気量区分

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

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

4 気筒	170 kg
3 気筒	170 kg
2 気筒	175 kg
aprilia RSV4 Factory 1100	176kg

※パラストの使用は認められない。

3-2 各レース終了後、指定されたマシンの重量が再車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、予選前車検時からレースを終えた状態までを通じて常に最低車両重量規定に合致していなければならない。レース後にはマシンに水、オイル、燃料、または新品タイヤを含む一切のものを追加または変更することができない。

3-4 レース後、マシンの車重には1kgの許容誤差が認められる。

3-5 公式練習走行、予選時および各レース終了後、無作為に抽出されたライダーまたはチームに対してマシン重量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くてはならない。

4 音量

4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。

4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。

4-1-2 音量測定の際、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。

4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに車検にてペイントマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、車検にてペイントマークを受けたスペアサイレンサーについては交換が認められる。

指定車検時間に同時に音量測定ができるスペアサイレンサーは、2セットまでとする。指定車検時間以外に音量測定ができる場合はスペアサイレンサーの数は規定しない。

4-1-4 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なうものとする。

4-1-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。音量規制値は4ストロークはピストンスピード11m/secで計測される。

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

ST1000クラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。

4-1-6 音量測定の固定回転数と音量値

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。

音量規定値は、105dB/A以下とする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

	2 気筒	3 気筒	4 気筒
600 cc～750 cc	—	—	7,000rpm
750cc 以上	5,500rpm	5,500rpm	6,000rpm

※Aprilia RSV4 Factory 1100は6000rpmが適用される。

4-1-7 **排気出口の数が2か所以上**を超える車両の音量測定は、それぞれの**排気出口**の規定位置で測定される。

4-1-8 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。

スイッチ等でモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行なう場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。

- 4-1-9 規制値を超えているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-1-10 音量測定場所の周辺の音量は、測定されるモーターサイクルから半径5m以内において90dB/A以下とする。
- 4-1-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-12 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-13 測定値の小数点以下の切り捨ては行なわない（105.9dB/A = 105.9dB/A）。
- 4-1-14 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

5 燃料、オイル、冷却水

- 5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない（AVガス（航空機用燃料）の使用は禁止される）。
- 5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとは、当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.005g/l以下であること。
リサーチオクタン価が102.0（RON）、モーターオクタン価が90.0（MON）以下であること。
密度は15℃において0.720g/ml～0.775g/mlであること。
- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水（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。
- 5-7 大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6 ナンバープレートおよびカラー

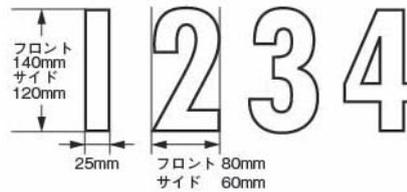
- 6-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、または、ライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い（図1参照）。
- 6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない（図1参照）。
- 6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。

- 6-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする（図1と2参照）。
 フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法は
 最低高：140mm
 最低幅：80mm（1の場合 25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm
 サイドナンバーおよびサポートナンバーの寸法は
 最低高：120mm
 最低幅：60mm（1の場合 25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm

図1



図2



- 6-7 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

- 6-8 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。

ST1000クラス：紺地に白文字

- 6-9 サポートナンバー

アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。

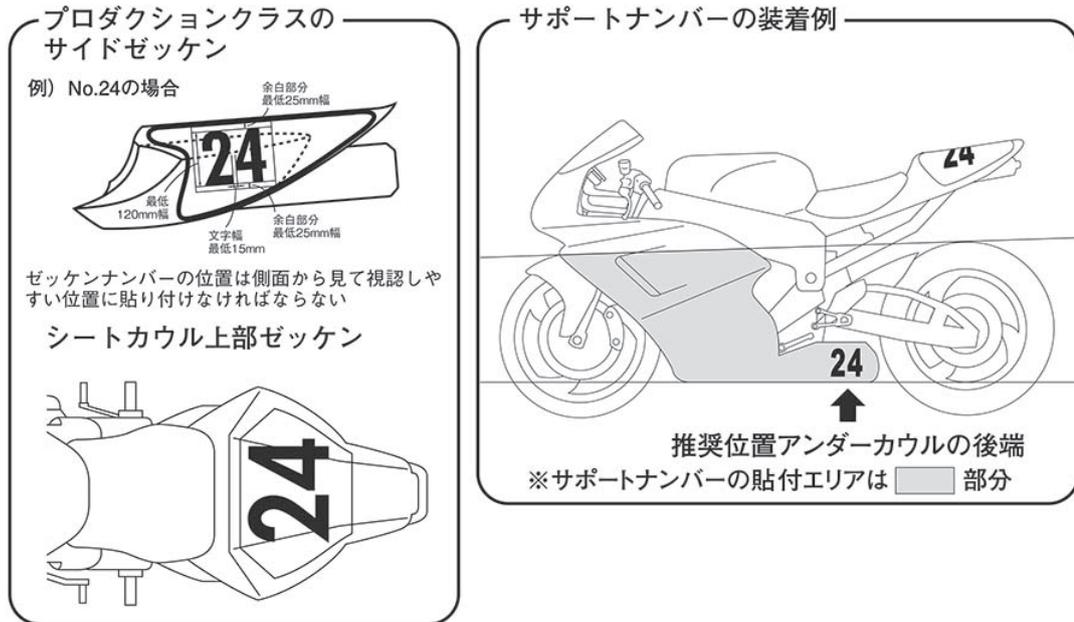
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

サポートナンバーの最低寸法は、6-6項に従い、数字が確実に認識できる様に余白を設けなければならない。

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

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

プロダクションクラスのサイドゼッケン+サポートナンバーの装着例



- 6-10 正規のナンバーと混同する恐れのある他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- 6-11 地方選手権インタークラスのナンバープレート
前年度、全日本選手権ST1000シリーズランキング1位～10位までの選手は、付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則 **13** ゼッケンナンバー 13-6 全日本選手権 (ナンバープレート) 規則 13-6-2 を適用しても良い。

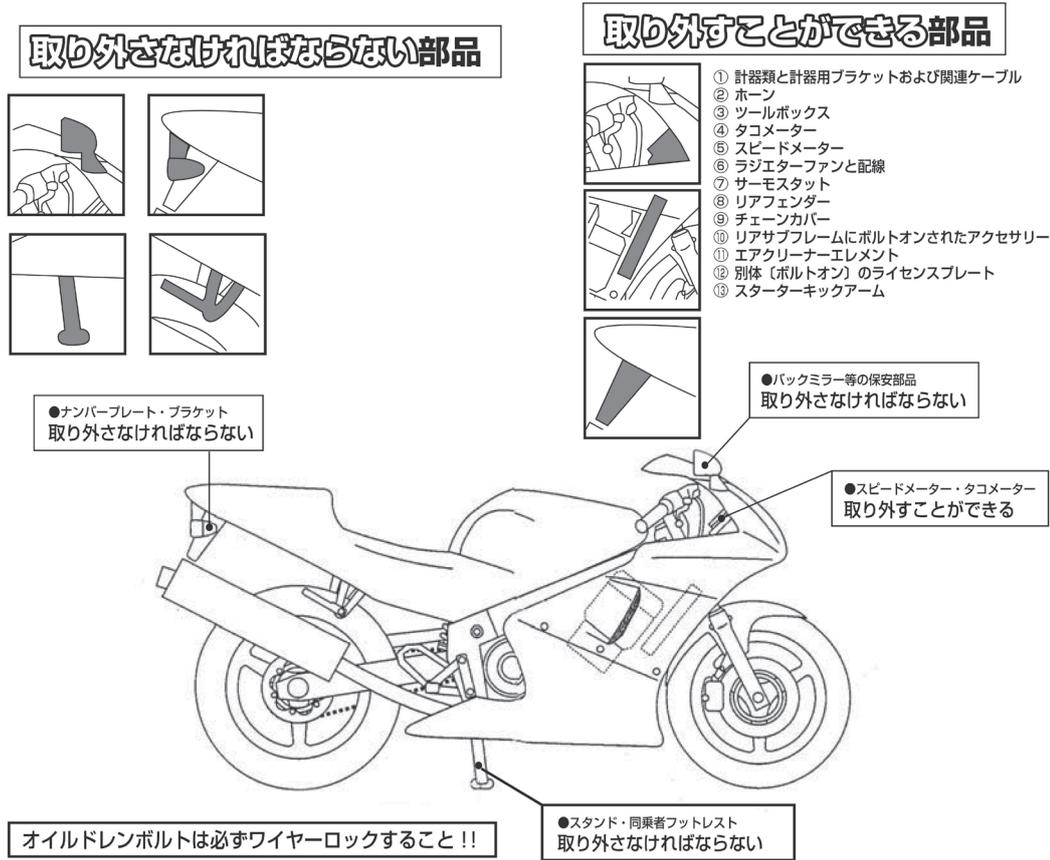
7 仕様

以下に明記されていないすべての事項については、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。

同一車種において国内販売車両と輸出専用車両の仕様が異なる場合は、国内販売車両は輸出専用車両の仕様に変更することができる。ただし変更する場合は変更部品をあらかじめMFJに申請し、公認部品として承認を受けなければならない。

7-1 レースのために取り外されなければならない部品

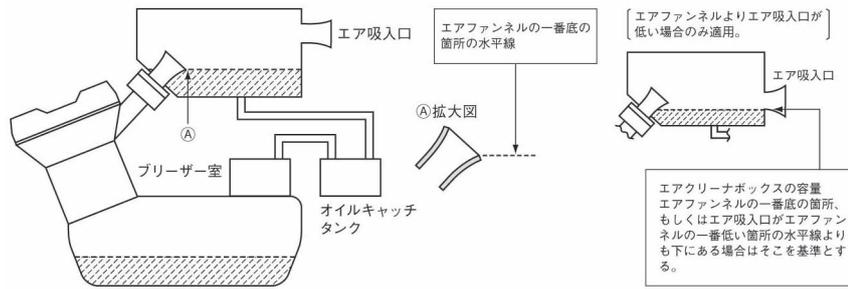
- 7-1-1 ヘッド・リアライト／ウィンカー／リフレクター
ただし、リアライトが7-3-13 シートカウル 7-3-13-4 リアセーフティーライトの規定に合致している場合、取り付けが認められる。
- 7-1-2 バックミラー
- 7-1-3 ナンバープレートと、リアフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 7-1-4 セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
- 7-1-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 7-1-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック (溶接されたものの切削も可)
- 7-1-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



7-2 安全確保のため、改造・変更が義務づけられる事項

- 7-2-1 スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-2-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。
また、キルスイッチは他のスイッチ類と明確に区別するために、**キルスイッチのみ赤色にしなければならない。**
- 7-2-3 燃料ポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-2-4 クローズドブリーザーシステム
- 7-2-4-1 すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。オイルブリーザーラインはエアクリナーボックスまたはエアクリナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
オイルブリーザーラインに逆止弁（ワンウェイバルブ）を追加することは禁止される。
- 7-2-4-2 オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- 7-2-4-3 オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリナーボックスが1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム（ブリーザーライン変更の場合）



7-2-4-4 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。

7-2-4-5 エアクリーナーボックスの下部に排出穴があいている場合、オイルが外部に排出されないように塞がれていなければならない。

7-2-4-6 エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。

7-2-5 オイルドレンプラグおよび供給パイプ

すべてのドレンプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター・スクリーヌおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない（例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等）。

ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。

エンジンラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。

7-2-6 スプロケットガード

7-2-6-1 チェーンとスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、スプロケットガードを取り付けなくてはならない。

7-2-6-2 リアスプロケットガード

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

7-2-6-2-2 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。

7-2-6-2-3 スイングアームとリアスプロケットガードを兼ねることは認められる。

7-2-6-2-4 リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。

7-2-6-3 フロントスプロケットガード

7-2-6-3-1 車両公認時のスプロケットガードが装着されていないなければならない。

逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

7-2-7 ハンドルストッパー

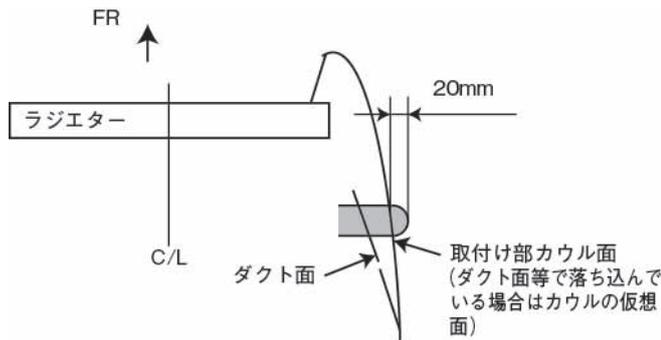
ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにも切っても、ハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクとの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。

ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

7-3-1 フレーム

- 7-3-1-1 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し
- 7-3-1-2 ステアリングダンパーおよびステー類を取り付けるための穴あけは認められる。
部品およびフェアリング類を取り付けるための最低限のステー（ブラケット）類の追加とボルト等による固定が許可される。
チェーンローラーのメインフレームへの追加が許可される（溶接加工を含む）。
- 7-3-1-3 すべてのフェアリングステーは、部分的に改造したり、交換しても良い。材質の変更も認められるが、カーボン、ケブラーおよびチタニウム合金の使用は許可されない。
- 7-3-1-4 車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。



- 7-3-1-5 プロテクティブコーンを取り付けた場合、プロテクティブコーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンのRは10R以上とする。

7-3-2 スタンドブラケット

- 7-3-2-1 フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。
- 7-3-2-2 リアホイールスタンドのブラケット（ボス）で必要以上に長く鋭角なものは、安全上の理由から使用が認められない。
- 7-3-2-3 ブラケットを取り付けるためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。

7-3-3 フロントフォーク

- 7-3-3-1 フロントフォークの OUTER チューブ、INNER チューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-3-2 フロントフォークの内部パーツは改造または変更することができる。
- 7-3-3-3 フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。
- 7-3-3-4 車両公認時のフォークチューブ（INNER チューブ、フォークパイプ）の表面仕上げは変更しても良い。追加の表面処理が認められる。
- 7-3-3-5 上部と下部のフォーククランプ（三つ又、フォークブリッジ）は、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-3-6 電子制御式サスペンション
- 7-3-3-6-1 電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションから電子制御式サスペンションへ

の改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用できない。

- 7-3-3-6-2 公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の改造および変更は禁止される。
- 7-3-3-6-3 サスペンションを制御するECU（エレクトリック・コントロール・ユニット）は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更およびGPS機能の追加も認められない。
- 7-3-3-6-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない（車載スイッチまたは外部PCによる外部操作等）。
- 7-3-3-6-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。
- 7-3-3-7 ステアリングダンパー
- 7-3-3-7-1 ステアリングダンパーを追加、またはアフターマーケットダンパーと交換しても良い。
- 7-3-3-7-2 電子制御式のステアリングダンパーは、公認車両に装備されている場合のみ使用が許可される。電子制御式を電子制御なし（コンバタイプ）のステアリングダンパーに変更することは許可されるが、電子制御式のまま使用する場合は、外観形状、内部構造、制御方法を含めて公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 7-3-3-8 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-3-9 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-3-10 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。

7-3-4 リアサスペンション

- 7-3-4-1 リアサスペンションユニットは変更、または改造することができる。フレームとリアフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-2 リアサスペンションユニットスプリングは変更できる。
- 7-3-4-3 リアサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-4 電子制御式サスペンション
- 7-3-4-4-1 電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし（コンバタイプ）のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし（コンバタイプ）のサスペンションから電子制御式サスペンションへの改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用できない。
- 7-3-4-4-2 公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の改造および変更は禁止される。
- 7-3-4-4-3 サスペンションを制御するECU（エレクトリック・コントロール・ユニット）は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更およびGPS機能の追加も認められない。
- 7-3-4-4-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない（車載スイッチまたはPCによる外部操作等）。
- 7-3-4-4-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。
- 7-3-4-5 リアサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリアショックカバーの取り外しは認められる。
- 7-3-4-6 サスペンションフルードの変更

7-3-5 リアフォーク（リアスイングアーム）

- 7-3-5-1 リアフォークは表面処理を含め公認車両の状態を維持しなければならない。
- 7-3-5-2 リアプロケットガードおよびリアホイールスタンド用ブラケット（ボス）を取り付けるための加工は

許可される。

- 7-3-5-3 リアフォークスピンドルシャフト（ピボットシャフト）およびナットと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。ベアリング、ディスタンスカラー、スペーサー、オイルシール類の変更も許可されない。
- 7-3-5-4 タイヤ交換時にチェーンを維持するためのブラケット（チェーンフック）の取り付けが認められ、確実な方法で固定されていなければならない。ブラケットのすべての端部は丸められていなければならない。最大寸法は長さ**60mm**、スイングアーム取り面からの高さ**60mm**、**最小厚さ（幅）はアルミニウムの場合6mm、鉄の場合は3mm**とする。

7-3-6 エキゾーストパイプおよびシステム

- 7-3-6-1 エキゾーストパイプ
- 7-3-6-1-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-3-6-1-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしにかかわらず丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としても良い。
- 7-3-6-1-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-3-6-1-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-3-6-1-5 エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-3-6-2 エキゾーストシステム
- 7-3-6-2-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを改造または、変更しても良い（チタニウム合金・カーボン製のものも使用可）。ただし**排気出口**の数、および配置は公認車両の状態を維持しなければならない（例：4into2から4into1への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更などは許可されない）。
- 7-3-6-2-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。
- 7-3-6-2-3 エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。

7-3-7 ブレーキ

- 7-3-7-1 前後ブレーキパッドとホースの変更
- 7-3-7-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更
- 7-3-7-3 ブレーキフルードの変更
- 7-3-7-4 フロントとリアのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパーおよびマウンティングに合うものでなければならない。ただし、フロントブレーキはキャリパーマウント部のカラーを取り除いた（追加・変更は禁止）状態で使用し、公認車両時のディスク径よりも小さくすることは認められる。ベンチレーションシステムは本来マニファクチャラーが公認車両用に製作した状態に維持されなくてはならない。インターナルベンチレイテッド（ディスク内側でベンチレーションを行なう）ディスクは許可されない。
- 7-3-7-5 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄（SUS含む）のみ認められる。
- 7-3-7-6 フロントとリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、車両公認時のものでなければならない。
ただし、キャリパーピストンは、公認車両に装備されたキャリパーと同一メーカー製の一般市販車用キャリパーピストン（ピストンシール含む）で、MFJの認めるものに変更することができる。

対象機種（現時点での対象機種であり、メーカーからの申請により追加される場合がある）

ホンダ

CBR1000RR-R FIREBLADE 日信製ブレーキキャリパー装着車

※変更部品 45107-MCZ-026 ピストン（CB900ホーネット）

（* 5117-MCJ-006 ピストンBからの変更）

ヤマハ

YZF-R1 ADVICS製ブレーキキャリパー装着車

※変更部品 4SV-25802-10 ピストンアセンブリ（上部）（MT09）

4SV-25802-00 ピストンアセンブリ（下部）（MT09）

（* 5PW-25802-00・5PW-25802-10 ピストンアセンブリからの変更）

* ピストンシールは5PW-25803-00・5PW-25803-10をセットで使用

- 7-3-7-7 ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。
ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付のパッドピンを使っている場合はβピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される。
- 7-3-7-8 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。
- 7-3-7-9 ブレーキホースを改造または変更する場合、車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がローワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはローワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
- 7-3-7-10 公認車両の状態からブレーキホースが変更されていない状態で、二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点が、ローワーフォークブリッジ（下部三つ又）にボルトおよびブラケット等で確実に固定されている場合は、ローワーフォークブリッジ下のホース分岐を認める。
- 7-3-7-11 フロントマスターシリンダー（ブレーキリザーバタンク含む）の変更が認められる。リアマスターシリンダーは公認車両の状態を維持していなければならない。フロントとリアのブレーキリザーバタンクの取り付け位置の変更およびステーの変更／追加を認める。
- 7-3-7-12 車両公認時にABSが装備された車両の場合、ABS用のECU交換、取り外しとABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更、取り外しおよびホース類の変更は許可される。
- 7-3-7-13 フロントブレーキに冷却用のエアダクトを取り付けることが許可される。
このダクトは、フロントブレーキキャリパーおよびキャリパーブラケット、またはフロントフォークステーの最低でも2ヵ所以上に、ボルト等で固定（タイラップまたはバンド等は禁止）されていなければならない
フロントブレーキキャリパーはエアダクト取り付けのための改造が禁止される。
エアダクトの前端開口部の前端位置は、フロントアクスルセンターより後方にならなければならない。ダクト外壁はウイング部を除くカウルの最大幅より内側で、できるだけフロントフォークボトムブラケットに近接させること。
後方開口部はキャリパーまたはディスク面を冷却する位置で、パッドに直接通過風を当てることは禁止される。ダクトの材質はプラスチック、FRP、カーボンまたは樹脂性とする。
- 7-3-7-14 リアハンドブレーキの追加は許可されない。マスターシリンダーを追加せずケーブルでリアブレーキペダルを操作することも禁止される。ただし、特別に許可された場合は使用が認められる場合がある。
- 7-3-7-15 **フロントブレーキキャリパー部にキャリパー温度の適正化のためのキャリパーカバーを取り付けることが許可される。**
キャリパー本体からズレたり脱落したりしないように、最低でも2ヵ所以上にボルト等で固定（タイラップまたはバンド等は禁止）されていなければならない。
キャリパーカバーを取り付けるためにキャリパー本体にネジ穴等の追加工などの改造をすることは禁止される。

カバーの形状は最大でもキャリパー本体部分のみを覆うものに限られる。フィンやウィング形状の追加は認められない。

材質は耐熱性のある樹脂、FRPもしくはカーボンとする。

7-3-8 タイヤ

7-3-8-1 タイヤはMFJに指定登録されたドライタイヤおよびウェットタイヤのみ使用することができる。

7-3-8-2 ST1000指定タイヤ

下記のタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	コンパウンド	サイズ	適用
ダンロップ	ドライ	フロント	KR149	M3	120/70R17	地方選手権 適用
			KR149	H3		
			KR149	H3	120/70R17	全日本選手権 適用
			KR151	H2		
		リア	KR133	S1	200/60R17	全日本・地方選手権 適用
			KR133	M1		
	ウェット	フロント	KR189	WA	120/70R17	全日本・地方選手権 適用
		リア	KR405	WC	200/60R17	

指定タイヤはドライタイヤが2スペック登録され、ライダーおよびチームは当該レース開催時の状況でどちらのスペックを使用するか（予選、決勝が異なったスペックのタイヤを使用することも可）選択できる。

ただし、指定タイヤ供給メーカーが登録したタイヤ以外のスペックのタイヤは使用できない。

7-3-8-3 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。

7-3-8-4 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。

7-3-8-5 タイヤウォーマーの使用が許可される。

7-3-8-6 タイヤは指定された回転方向でのみ使用が許可され、逆方向での使用は禁止される。

7-3-9 ホイール

7-3-9-1 ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。

7-3-9-2 ホイール（フロント、リア）スピンドルシャフト、ナット、ワッシャーおよびディスタンスカラ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。

7-3-9-3 ベ어링、スペーサー（ベ어링外側左右）およびダストシールの変更が認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーへの変更（材質含め）も認められる。ダストシールは取り外すことが許可される。

7-3-9-4 ホイールバランスウエイトおよびエアバルブはどのタイプを使用しても良い。

7-3-9-5 ホイールのサイズは下記とする。

- ・ホイールリム直径（フロント、リア）：17インチ
- ・ホイールリム幅
 - フロント：最大3.50インチ
 - リア：最大6.00インチ

7-3-9-6 フレームの打刻型式が同一モデル内にある場合は、ホイールの相互の互換が認められる。取り付けのためのスペーサー（ベ어링外側左右）加工・追加は認められる。

〈互換表〉

メーカー名	2012~2014	2015-2016	2017-2018	2019	2020	2021	2022-2023	2024
本田技研工業	CBR1000RR (SC59) (JH2SC59S)	CBR1000RR (SC59) (JH2SC59S)	CBR1000RR CBR1000RRSP CBR1000RRSP2 (SC77) (JH2SC77S)	CBR1000RR CBR1000RRSP CBR1000RRSP2 (SC77) (JH2SC77S)	CBR1000RR-R (SC82) (JH2SC82A) CBR1000RR-R(SP) (SC82) (JH2SC821) (JH2SC82B)	←	CBR1000RR-R (SC82) (JH2SC82A) CBR1000RR-R(SP) (SC82) (JH2SC821) (JH2SC82B)	CBR1000RR-R (SC82) (JH2SC82A) (JH2SC82N) (SP) (SC82) (JH2SC82B) (JH2SC82T) (JH2SC82U) (JH2SC821) (JH2SC829)
ヤマハ発動機		YZF-R1 YZF-R1M (JYARN32) (JYARN39) (JYARN40) (CN06C)	YZF-R1 YZF-R1M (JYARN39) (JYARN40) (JYARN49)	YZF-R1 YZF-R1M (JYARN39) (JYARN40) (JYARN49)	YZF-R1 YZF-R1M (JYARN65) (JYARN66) (RN65J) (RN66J)	←	←	→
スズキ	GSX-R1000L2~L4 (JS1GT78A) (JS1CY111)	GSX-R1000 L5、L6 (JS1GT78A) (JS1CY111)	GSX-R1000 L7、L8 (JS1DM11) (JS1DM21) GSX-R1000R L7、L8 (JS1DM11) (JS1DM21) (DM11G)	GSX-R1000L9 (JS1DM11) (JS1DM21) GSX-R1000RL9 (JS1DM11) (JS1DM21) (DM11G)	GSX-R1000M1 (JS1DM11) (JS1DM21) GSX-R1000RM1 (JS1DM11) (JS1DM21) (DM11G)	←	←	→
カワサキ	ZX-10R (ZXT00J) (ZXT00K)	2015 ZX-10R (ZXT00J) (ZXT00K) 2016 ZX-10R (ZXT00R) (ZXT00S)	ZX-10R (ZXT00R) (ZXT00S) ZX-10RR (ZXT00Z) 2018 ZX-10RSE (ZXT02C)	ZX-10R (ZXT02E) (ZXT02F) ZX-10RR (ZXT02G) ZX-10RSE (ZXT02H)	ZX-10R (ZXT02E) (ZXT02F) ZX-10RR (ZXT02G) ZX-10RSE (ZXT02H)	ZX-10R (レースモデル) (ZXT02M) (JKBZXVM) ZX-10R (KRT) (ZX02L) (JKBZXT02LLA) (JKBZXVL1) ZX-10RR (ZXT02N) (ZXT02L) (JKBZXT02LNA) (JKBZXVN1)	←	→

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

7-3-10 フットレスト、チェンジペダル、ブレーキペダル

フットレスト、チェンジペダルおよびブレーキペダルは改造・変更されて良いが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

- 7-3-10-1 ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動しても良いが、ブラケットは元の取付位置に固定しなければならない。
- 7-3-10-2 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。
- 7-3-10-3 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いとしない。
- 7-3-10-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない（最低半径8mm以上）。
- 7-3-10-5 オートシフターの使用（追加）が認められる。オートシフターを使用するための、ブリッピングコントロールローラーの追加も許可される。
- 7-3-10-6 シフトパターンを逆にする場合は、ギアシフトリンケージを改造する方法のみ許可される。

7-3-11 ハンドルバー、レバー類

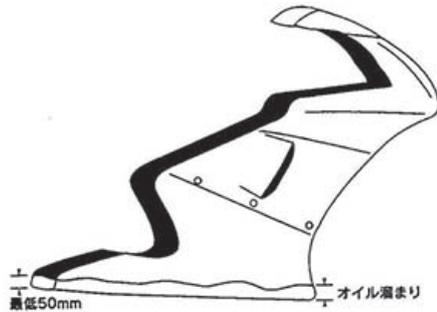
- 7-3-11-1 ハンドルバーは交換できるが下記を条件とする。
- 7-3-11-1-1 車両公認時にバーハンドルのものはセパレートハンドルに交換できない。また、その逆も認められない。
- 7-3-11-1-2 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でも良い。
ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けないようにしなければならない。
- 7-3-11-1-3 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。
- 7-3-11-1-4 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。
- 7-3-11-1-5 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 7-3-11-1-6 軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-3-11-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびクラッチケーブルの変更は認められる。
- 7-3-11-3 ブレーキレバーは、リモート式も含めて調整機構つきのものに変更が許可される。
- 7-3-11-4 スロットルホルダー（ハウジング）およびスロットルケーブルの変更または改造が認められる。スロットルホルダー（ハウジング）とスイッチ1体式のものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
- 7-3-11-5 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低16mmとする）となっていないといけない。このボールの上下の面は平らでも良いが、どのような場合においても先端は丸められていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分はレバーと完全に一体となっていないといけない。
- 7-3-11-6 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
- 7-3-11-6-1 車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- 7-3-11-6-2 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターに使用できる材質は、規定されない。

7-3-12 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）

- 7-3-12-1 アフターマーケットのものに変更することができる。ただし外観は車両公認時と同じでなければならない。
- 7-3-12-1-1 ウィンドスクリーンの形状と材質は変更できるが、高さ方向の寸法変化は公認車両のスクリーン取り付け状態からステムアッパーブラケット（トップブリッジ）上面を基準にして±15mm以内の高さ変化であること。スクリーンエッジには丸みをもたせていなければならない。
- 7-3-12-1-2 カーボン、ケブラーの使用は認められない。
- 7-3-12-1-3 フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンが付いてなくても良い。公認車両のフェアリングに開いたオリジナルの冷却用の穴（開口部）を塞ぐまたはメッシュ状のプレートに改造することが認められる。ただし、穴部の形状は維持しなければならない。
- 7-3-12-1-4 冷却のためにフェアリングにドリルで穴をあけたりカットすることができる。直径10mm以上の大きさの穴は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで周囲の材質に合うようにペイントされなくてはならない。
- 7-3-12-1-5 フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換が許可される。カーボンファイバー／ケブラーの使用は禁止される。
- 7-3-12-2 取り付けブラケットの改造・変更
- 7-3-12-3 露出しているエッジは、すべて丸みをおびていなければならない。

- 7-3-12-4 フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。外観は車両公認時と同じでなければならない。カーボン／ケブラーは使用できない。また、タイヤとのクリアランス確保するための最低限の取り付け位置の変更が認められる。
冷却のためにフロントフェンダーにドリルで穴をあけたり、カットすることができる。
直径10mm以上の大きさの穴を開けたり、カットした場合は、メタルガーゼまたは目の細かいメッシュで覆われ、周囲の材質に合うようにペイントされていなくてはならない。
ただし、DUNLOPのDマークの貼付範囲に掛からないことおよび取り付け強度が確保されていること。
- 7-3-12-5 リアフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。
カーボン／ケブラーの使用は認められない。
- 7-3-12-6 フェアリング下部のオイル受け
- 7-3-12-6-1 エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイル、およびエンジンクーラント総量の最低半分（最低5L）を保持できる構造になっていなくてはならない。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- 7-3-12-6-2 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない。

オイル溜まり



- 7-3-12-6-3 ロワーカウル下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の穴を最少1個設けなければならない（穴は2個までとする）。
- 7-3-12-6-4 この穴はドライコンディションの時には塞がれ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、あけなければならない。
- 7-3-12-6-5 フロント形状はサイドシルエットが変わらなければ変更可とする。
- 7-3-12-6-6 最低限の外観変更が認められる。

7-3-13 シート・シートカウル

- 7-3-13-1 シングルシート形状への変更およびアフターマーケットのものに変更が認められる。ただし、外観は車両公認時の形状を維持することを基本とするが、サイドまたはシート上部ゼッケンを装備するための最低限度の形状変更（シングルシートカウル形状への変更含む）が許可される。
材質にカーボン／ケブラーを使用することは許可されない。
- 7-3-13-2 シート、またはシートカウルに穴を開けて冷却効果を増すことができる。穴の直径が10mm以上の大きさの穴は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われていなくてはならない。
メッシュは周囲の材質に合うようペイントされなくてはならない。
- 7-3-13-3 すべての露出しているエッジは丸められていなければならない。
- 7-3-13-4 リアセーフティーライト
- 7-3-13-4-1 全日本選手権／地方選手権ST1000クラスの車両には、リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン／オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合、競技監督またはレースディレ

クシヨンの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。

ライト点灯の確認は**車検時**に行なわれる。

- 7-3-13-4-2 ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくとも中心に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきり見えなければならない。
- 7-3-13-4-3 リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、**タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていないなければならない。**
- 7-3-13-4-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されても良い。セーフティーライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は一個以上で10~15w（白熱球）または0.6~1.8W（LED）のものを使用すること。

7-3-14 シリンダーおよびシリンダーヘッド

- 7-3-14-1 シリンダーおよびシリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して改造、変更、研磨をしてはならない。
- 7-3-14-2 シリンダーヘッド燃焼室およびバルブのカーボン除去は認められる。シートリングの修正とバルブの摺合せも許可される。
- 7-3-14-3 ヘッドガスケットの変更が認められる。

7-3-15 クランクケース、エンジンカバー類

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

複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑りやすくなるように外見はエッジ等のないスムーズな面で構成されていなければならない。これらのカバーは、オリジナルのカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーは、厚さは2mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

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

アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩耗、転倒のダメージに耐えうるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない（オリジナルのカバーと共締めとすることが推奨される）。

また、FIM公認（SST・STK1000用）の2次カバーは、材質にかかわらず使用が認められる。

7-3-16 カムシャフト

- 7-3-16-1 カムシャフトは公認車両の状態が維持されていなければならない。ただし、カムプロケットの取り付け位置の調整によるバルブタイミングの変更は許可される。

7-3-17 カムプロケット

- 7-3-17-1 カムプロケットは公認車両の状態が維持されていなければならない。ただし、プロケットのカムシャフト取り付け用穴の追加工による変更は認められる。
- 7-3-17-2 カムチェーン**またはカムベルトおよび調整機構（アジャスター）**は公認車両の状態が維持されていなければならない。
ただし、FIMにて別途公認された調整機構（アジャスター）に関しては対象機種に対して変更が許可される。対象機種は、巻末「補足図A」参照
- 7-3-17-3 カムプロケットとカムシャフトを締結するボルトの変更は認められるが、ボルトのネジサイズおよび材質は、公認車両と同等でなければならない。
- 7-3-17-4 公認車両が圧入式のカムプロケットの場合は、取り付け位置が調整可能な圧入式ボスとカムプロケットへの変更が認められる。

7-3-18 ラジエター、オイルクーラーおよび水温計、油温計

- 7-3-18-1 ラジエターの変更、サブラジエターの追加、ラジエターホースやパイプの改造、変更、追加が認められる。
- 7-3-18-2 ラジエターブラケットの改造または変更およびブラケット取付位置（ステー）の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウム合金とする。
- 7-3-18-3 ラジエターに導風板を取り付けることは認められる（フェアリング内部形状の変更は可）。
- 7-3-18-4 ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められない。
- 7-3-18-5 サーモスタットおよび水温センサーの取り外し、変更およびスペーサーの追加が認められる。
- 7-3-18-6 ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエターオーバーフローパイプの先端が適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていなければならない。
- 7-3-18-7 オイルクーラーの追加は認められない。公認車両にオイルクーラーが取り付けられている場合は、オイルクーラーおよびホース（コネクター含む）と最低限度の取り付け位置の変更が認められる。オイルクーラーのオイルライン（ホースおよびコネクター）を変更する場合は、金属強化構造のもので、ネジ等で確実に固定され、圧力が上昇しても抜けられない構造であること。ホースを差し込んだ状態で、バンドのみで締め付ける方法は禁止される。
- 7-3-18-8 公認車両（市販車）のオイルクーラー・オイルホースおよび取り付け方法と位置を一切変更しない状態で使用する場合に限り、オイルクーラーのオイルラインをホースバンドで固定する方法を認める。
- 7-3-18-9 **オイルラインは改造または交換しても良い（オイルフィルターエレメントも含む）。**
- 7-3-18-10 **圧力のかかるオイルラインを交換する場合は、ホースは金属強化構造のものでコネクターはネジ等で確実に固定され、圧力が上昇しても抜けられない構造であること。**
ホースを差し込んだ状態でバンドのみで締め付ける方法は使用が禁止される。
- 7-3-18-11 水温計（センサー含む）の追加および変更
- 7-3-18-12 **油圧計**、油温計（センサー含む）の追加

7-3-19 排気ガス対策部品

- 7-3-19-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。

7-3-20 クラッチ

- 7-3-20-1 クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-20-2 フリクション・ディスクおよびドライブディスクは変更することができる。
- 7-3-20-3 クラッチ・スプリングは変更することができる。
- 7-3-20-4 クラッチ・バスケット（アウター）は交換、改造しても良い。
- 7-3-20-5 クラッチアッセンブリーは、BTL（バックトルクリミッター機構）への変更、改造が認められる。
- 7-3-20-6 BTL（バックトルクリミッター機構）付きのアフターマーケット製の物への交換が認められる。
- 7-3-20-7 エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動システムの使用は認められない。

7-3-21 キャブレター

- 7-3-21-1 ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
- 7-3-21-2 キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-22 フュエルインジェクション

- 7-3-22-1 スロットルボディ（エアファンネル含む）およびインジェクターは、公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 7-3-22-2 エンジン作動中に機能する、長さが変化するフュエルインジェクションインテイクトラクト装置は許可

されない。公認車両に可変式が装備されている場合は可変式のまま使用しなければならない。

- 7-3-22-3 バタフライの交換・改造は禁止される。
バタフライが複数配置されているスロットルボディにおいて、スロットル・グリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。
- 7-3-22-4 ライドバイワイヤ方式の電子制御式スロットルバルブは、公認車両に同様の装備が使用されている場合に限り使用が認められる。
- 7-3-22-5 ECU（エンジン・コントロール・ユニット）は内部のプログラムおよびデータを含め7-3-22-5-1、7-3-22-5-2、7-3-22-5-3に記載された項目に適合したST1000用MFJ部品公認ECUへの変更およびMFJ部品公認サブ・コンピューターの追加が認められる。
- 7-3-22-5-1 公認車両申請メーカーおよび関連会社が製作販売するECU（フル・コンピューター）。
- 7-3-22-5-2 アフターマーケットメーカーが製作したECU（フル・コンピューター）およびサブ・コンピューター。ただし、売価が**330,000円（税抜価格300,000円）**以下のものに限定される。
- 7-3-22-5-3 部品公認ECUおよび部品公認サブ・コンピューターは、一般に販売され誰でも購入できるものでなければならない。
- 7-3-22-6 大会にて6位以内に入賞した車両のMFJ部品公認ECUまたはサブ・コンピューターおよびワイヤーハーネス・セットは購入希望者がいた場合、**7-6.その他...7-6-6.買い取り制度**に記載された買い取り制度に従って、購入希望者に販売されなければならない。
- 7-3-22-7 サブ・コンピューターの追加も認めるが、サブ・コンピューターは公認車両（レースベース車用レース専用を除く）のECUとの併用のみが認められ、ST1000用部品公認ECU（フル・コンピューター）との併用は許可されない。
- 7-3-22-8 トラクションコントロールを制御するためのセンサー類および取り付けステーの追加は許可されるが、フロントフォーク、リアフォーク（スイングアーム）等に改造なし（ボルト・オン）で取り付けられていなければならない。トラクションコントロール（ローンチコントロール含む）の制御は、公認ECUまたはサブ・コンピューターの制御内で行われなければならない。トラクションコントロール制御のための別体のECU（オートシフター用ブリッピング・コントローラーを除く）の追加は認められない。
- 7-3-22-9 燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。燃料ポンプは取り付け台座も含めて公認時の状態を維持していること。
- 7-3-22-10 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。
- 7-3-22-11 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。

7-3-23 燃料供給

- 7-3-23-1 フュエルラインおよびコネクタ（クイックタイプ含む）の変更
- 7-3-23-2 フュエルベントラインの変更
- 7-3-23-3 フュエルフィルターの追加・変更

7-3-24 ワイヤーハーネス

ワイヤーハーネスは改造、変更が認められる。ただし、始動装置は公認車両と同じ方法で作動し、発電装置（フライホイール重量含む）および発電容量も公認車両の状態を維持していなければならない。

7-3-25 スプロケット／チェーン

フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）スプロケットは、サイズと丁（歯）数および材質の変更（チタニウムは禁止）は許可されるが、取り付け方法および位置は公認車両と同じでなければならない。チェーンのピッチならびにサイズと長さは変更が許可される。

チェーンスライダの改造および変更（金属素材は禁止）も許可されるが、公認車両のリヤフォーク（リクスイングアーム）に改造なし（ボルトオン）で取り付けできること。

7-3-26 エンジンレブリミッター／スピードリミッター

エンジンレブリミッター／スピードリミッター(イグナイター含む)の変更

7-3-27 点火時期／スパークプラグ

7-3-27-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更

7-3-27-2 ハイテンションコードの変更

7-3-27-3 点火時期の調整

7-3-28 ボルト、ナット類

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

7-3-28-2 フェアリング(シートカウル含む)、ウィンドスクリーンの取り付けボルト・ナット類は別の材質のものに変更できる。

7-3-28-3 ボルト、ナット類はセーフティーワイヤーを付けるために穴をあけても良い。しかし軽量化する改造は認められない。

7-3-28-4 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-3-29 オイルプレッシャースイッチ

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

7-3-30 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。

ただし、始動装置は正常に作動しなければならない。

7-3-31 エアフィルターエレメント／オイルフィルターエレメント

7-3-31-1 エアフィルターエレメントは変更、改造、あるいは取り外すことができる。

7-3-31-2 オイルフィルターエレメントは変更することができる。カートリッジタイプのフィルターは、アフターマーケット品への変更も許可されるが、構造(フィルターの材質およびフィルターが一体式または別体式)および取り付け方法は公認車両と同じでなければならない。

7-3-32 燃料タンク、燃料タンクカバー、ポジション調整

7-3-32-1 燃料タンクは公認車両の状態が維持されていなければならない。

7-3-32-2 レベルプレートの削除は認められる。

7-3-32-3 燃料タンクに取り付けられた公認車両のブリーザーパイプには、キャッチタンクに接続されるブリーザーチューブを取り付けなくてはならない。タンクブリーザーチューブの先端は、適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

7-3-32-4 燃料タンクファイラーキャップのカギのロック機構の改造は認められるが、キャップは閉じた状態で燃料が漏れないようになっていなくてはならない。

7-3-32-5 燃料タンクまたは燃料ポンプに取り付けられている燃料残量検出装置(残量計)の取り外しおよび改造は許可される。

7-3-32-6 転倒時に燃料タンクと路面の接触による破損を防止するためのタンクカバーを取り付けることが認められる。取り付けることができるカバーの上下の範囲はタンクサイド断面積の1/2以下で、幅はタンクが取り付けられている範囲のフェアリングの最大幅以下であること。

ライディングポジション調整の為の最小限度の部品(パッド、樹脂類など)を追加することも許可される。どちらを取り付けた場合も、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。タンクカバーを追加する場合および公認車両にフルタンクカバーが装備された車両にライディングポジション調整用の

部品を取り付ける場合は、タンクカバーと一体式にすることも認められる。

タンクカバーを一体式に変更した場合でも、公認車両のタンクシルエットをできるだけ維持すること。

タンクカバーおよびポジション調整用の部品への金属またはケブラー、カーボン材の使用は禁止される。

7-3-32-7 **燃料タンク内に防爆材（“Explosafe”が望ましい）を充填しても良い。**

7-3-33 すべてのガスケットおよびガスケット材質の変更は認められる。

7-3-34 エンジンオイルおよび各グリス類の変更は認められる。

7-4 取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との交換は不可）

7-4-1 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可）

7-4-2 ホーン

7-4-3 ツールボックス

7-4-4 ラジエーターファンと配線

7-4-5 チェーンカバー

7-4-6 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリー

7-4-7 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

7-5 取り外し、またはアフターマーケット品と交換できる部品

7-5-1 タコメーター

7-5-2 スピードメーター

7-5-3 キルスイッチおよび左右スイッチホルダー

7-6 その他

7-6-1 チタニウム合金部品の使用は禁止される（エキゾーストパイプ、サイレンサー、サイレンサーステーは除く）。

7-6-2 エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。

7-6-3 メインフレームとエンジンナンバー

7-6-3-1 すべてのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない（スペアフレームの場合は刻印なしの状態での販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。

交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み、刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-6-3-2 すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態での販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。

交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたは刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-6-4 スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースと活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ1mm～2mm）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。

追加のボルト穴加工の場合は6mmに限定される（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない）。

7-6-5 修理

修理の許可される部品

- ・メインフレーム
- ・サブフレーム

- 7-6-5 追加の装備
- 7-6-5-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。
- 7-6-5-2 データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。
- 7-6-5-2-1 データロガーを取り付けるための、ステー追加・変更および最低限のフェアリングのカットは認められる。
- 7-6-5-3 テレメトリー（無線による情報伝達）
- ・動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
 - ・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。
- 7-6-6 買い取り制度
- 7-6-6-1 大会にて6位以内に入賞した車両の部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。
- 地方選手権ナショナルST1000クラスに参加が認められた2019年度までのJSB1000車両については、買い取り制度は適用されない。
- 7-6-6-1-1 部品買い取り価格（単位：円）
- ・フロントサスペンション・セット **660,000円（税抜価格600,000円）**（ステムおよびアクスル類を除く）
 - ・リアサスペンション **385,000円（税抜価格350,000円）**
 - ・ECU・ワイヤーハーネス・セットは下表とする。
- ①公認車両申請メーカーおよび関連会社が製作販売するECU（フル・コンピューター）およびワイヤーハーネスセット

メーカー名	車種	買い取り価格（単位：円）	
本田技研工業	CBR1000RR-R (SC82)	ECU	264,000円（税抜価格240,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	155,100円（税抜価格141,000円）
	CBR1000RR (SC77)	ECU	350,900円（税抜価格319,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	180,400円（税抜価格164,000円）
ヤマハ発動機	YZF-R1 YZF-R1M	ECU	81,400円（税抜価格74,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	91,300円（税抜価格83,000円）
スズキ	GSX-R1000/R (L9)	ECU	139,700円（税抜価格127,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	57,200円（税抜価格52,000円）
	GSX-R1000/R (L7~L8)	ECU	139,700円（税抜価格127,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	48,400円（税抜価格44,000円）
	GSX-R1000 (L2~L6)	ECU	124,300円（税抜価格113,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	46,200円（税抜価格42,000円）
カワサキ	ZX-10R/RR/SE	ECU	102,300円（税抜価格93,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	70,400円（税抜価格64,000円）
ビーエムダビュリユール	S1000RR (K67)	ECU	233,200円（税抜価格212,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	238,700円（税抜価格217,000円）
ピアッツジョグループ ジャパン	RSVFACTORY/ RSV4 RF/RS4V 1100	ECU	492,800円（税抜価格448,000円）
		ワイヤーハーネス・セット	100,100円（税抜価格91,000円）

※ワイヤーハーネス・セットには、メインハーネス／サブハーネス／関連スイッチ類等を含む。

- ②アフターマーケットメーカーが製作したECU（フル・コンピューター）およびサブ・コンピューターおよびワイヤーハーネスセット
- ・ECUおよびサブ・コンピューター **396,000円（税抜価格360,000円）**
 - ・ワイヤーハーネス・セット **88,000円（税抜価格80,000円）**

- 7-6-6-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。
購入希望者は売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限られる。また、購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。
- 7-6-6-3 申請締切り後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。
購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。
ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先される。
- 7-6-6-4 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。
・ 購入申請用紙
・ 購入者の運転免許証のコピー
・ 購入申請保証金 **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)
- 7-6-6-5 購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。その場合、レース後車検を受けた車両は車検長の指示を受けて分解した状態でも良いものとする。
- 7-6-6-6 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。
- 7-6-6-7 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入代金〔現金〕と、車両の受け渡しが行なわれる。
- 7-6-6-8 売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。
- 7-6-6-9 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行なわれる。
- 7-6-6-10 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金 **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。
- 7-6-6-11 主催者が購入申請を行なうことができる。
- 7-6-6-12 売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することができる。

8 部品の互換性特別申請

車両メーカーから申請された部品についてMFJで審議し、互換性が承認された場合、その内容の範囲内で使用が認められる。承認された内容は、MFJホームページ [\[https://www.mfj.or.jp\]](https://www.mfj.or.jp) 等で告知される。

- 8-1 JSB1000クラスと共用の互換性
付則8...JSB1000技術仕様 **11** 部品の互換性特別申請の内容が適用される。
- 8-2 ST1000クラスの互換性
車種 : BMW・M1000RR/2021年モデル
互換の部品: 前後ホイール
互換の内容: BMW M1000RR/2021年モデルにBMW M1000RR/2023年スタンダードモデルのアルミホイールを互換性部品として取り付けることを認める。
ただし、2023年スタンダードモデルに2021年モデルカーボンホイールを取り付けることは許可されない。

補足図A 7-3-17-2

機種: ホンダ CBR1000RR-R STD/SP (2022モデル、2024モデル)

部品: リフターASSY, テンショナー

変更後部品構成

部品名	品番
リフターAssy テンショナー	14520-NLT-G00
ボルト	90022-NLT-G00
スペーサー	14526-NLT-G00
ガスケット	14523-HL4-003

付則10 ST600 技術仕様

■ 序文

本規則はFIMまたはMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限の改造とコストで参加できる、参加型レースを基本理念とする。

すべての車両はすべての要素において本仕様に適合していなくてはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：

改造＝オリジナル（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追加することのみ許可される。

切削、研磨（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 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、FIMまたはMFJ公認車両でなければならない。

地方選手権においては、MFJ公認車両でなければならない。

2 排気量区分

400cc～600cc	4ストローク	4気筒
500cc～675cc	4ストローク	3気筒
600cc～750cc	4ストローク	2気筒

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

4気筒	160kg
3気筒	162kg
2気筒	166kg

※バラストの使用は認められない。

3-2 各レース終了後、指定されたマシンの重量が再車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、予選前車検時からレースを終えた状態までを通じて常に最低車両重量規定に合致していなければならない。レース後にはマシンに、水、オイル、燃料、または新品タイヤを含む一切のものを追加ま

たは変更することができない。

- 3-4 レース後、マシンの車重には1kgの許容誤差が認められる。
- 3-5 公式練習走行、予選時および各レース終了後、無作為に抽出されたライダーまたはチームに対してマシン重量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くてはならない。

4 音量

- 4-1 音量の測定は、以下の方法で行なわれる。
- 4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行なう。
- 4-1-2 音量測定の際、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。
- 4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに車検にてペイントマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、車検にてペイントマークを受けたスペアサイレンサーについては交換が認められる。
- 指定車検時間に同時に音量測定ができるスペアサイレンサーは、2セットまでとする。指定車検時間以外に音量測定ができる場合、スペアサイレンサーの数は規定しない。
- 4-1-4 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なうものとする。
- 4-1-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。音量規制値は4ストロークはピストンスピード11m/secで計測される。

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

ST600クラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。

- 4-1-6 音量測定の固定回転数と音量値
- 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。
- 音量規定値は、105dB/A以下とする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

	2気筒	3気筒	4気筒
400cc~600cc	-	-	7,000rpm
500cc~675cc	-	6,000rpm	-
600cc~750cc	5,500rpm	-	-

- 4-1-7 **排気出口の数が2ヶ所以上**を超える車両の音量測定は、それぞれの**排気出口**の規定位置で測定される。
- 4-1-8 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。
- スイッチ等でモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行なう場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 4-1-9 規制値を超えているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-1-10 音量測定場所の周辺の音量は、測定されるモーターサイクルから半径5m以内において90dB/A以下とする。
- 4-1-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-12 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-13 測定値の小数点以下の切り捨ては行なわない(105.9dB/A=105.9dB/A)。
- 4-1-14 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

5 燃料、オイル、冷却水

- 5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない（AVガス（航空機用燃料）の使用は禁止される）。
- 5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとは、当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.005g/l以下であること。
リサーチオクタン価が102.0（RON）、モーターオクタン価が90.0（MON）以下であること。
密度は15℃において0.720g/ml～0.775g/mlであること。
- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水（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。
- 5-7 大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6 ナンバープレートおよびカラー

- 6-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い（図1参照）。
- 6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない（図1参照）。
- 6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。
- 6-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする（図1と2参照）。
- 6-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする。
フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法は
最低高：140mm
最低幅：80mm（1の場合 25mm）
数字の最低の太さ：25mm
数字間のスペース：15mm
サイドナンバーおよびサポートナンバーの寸法は
最低高：120mm
最低幅：60mm（1の場合 25mm）

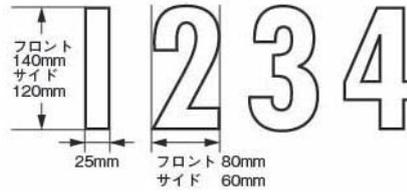
数字の最低の太さ：25mm

数字間のスペース：15mm

図1



図2



6-7 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

6-8 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。

ST600クラス：白地に黒文字

6-9 サポートナンバー

アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。

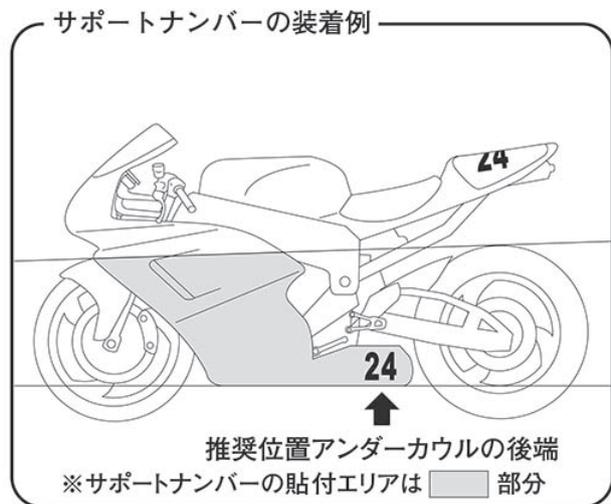
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

サポートナンバーの最低寸法は、6-6項に従い、数字が確実に認識できる様に余白を設けなければならない。

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

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

プロダクションクラスのサイドゼッケン+サポートナンバーの装着例



- 6-10 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- 6-11 地方選手権インタークラスのナンバープレート
前年度全日本選手権ST600シリーズランキング1位～10位までの選手は、付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則 13.ゼッケンナンバー 13-6 全日本選手権（ナンバープレート）規則 13-6-2を適用しても良い。

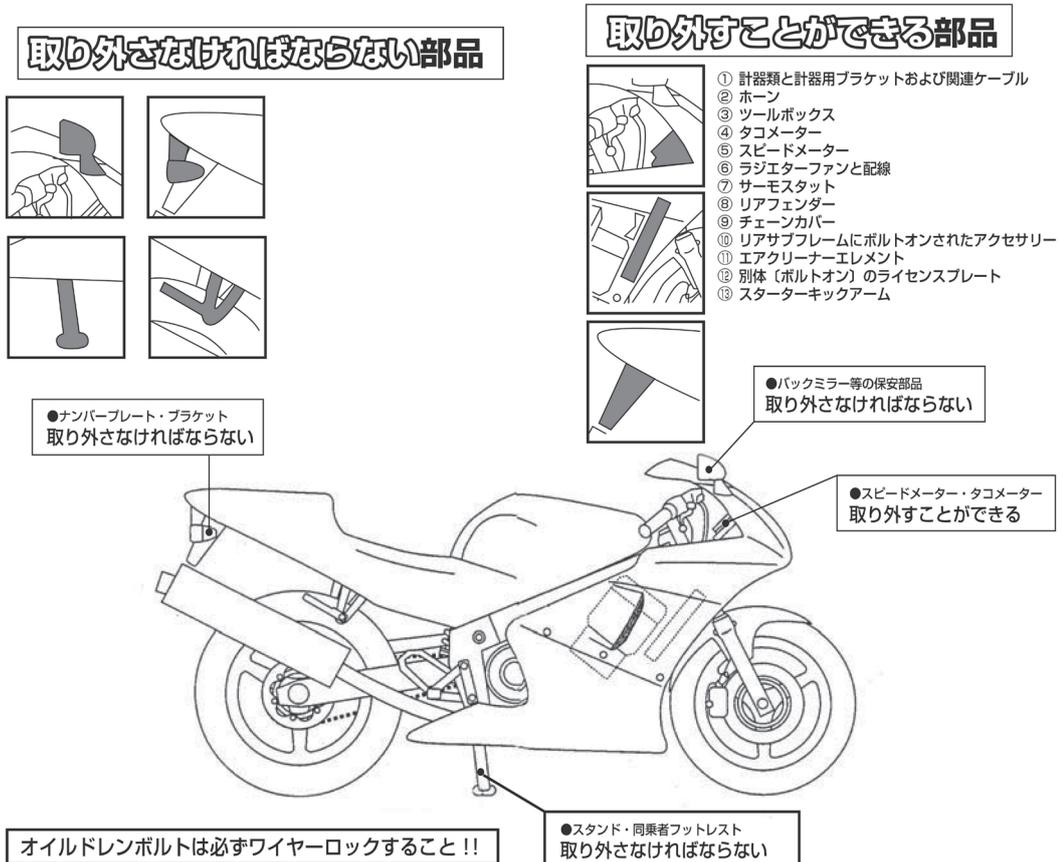
7 仕様

以下に明記されていないすべての事項については、MFJまたはFIMが公認した状態の仕様でなければならない。

同一車種において国内販売車両と輸出専用車両の仕様が異なる場合は、国内販売車両は輸出専用車両の仕様に変更することができる。ただし変更する場合は変更部品をあらかじめMFJに申請し、公認部品として承認を受けなければならない。

7-1 レースのために取り外されなければならない部品

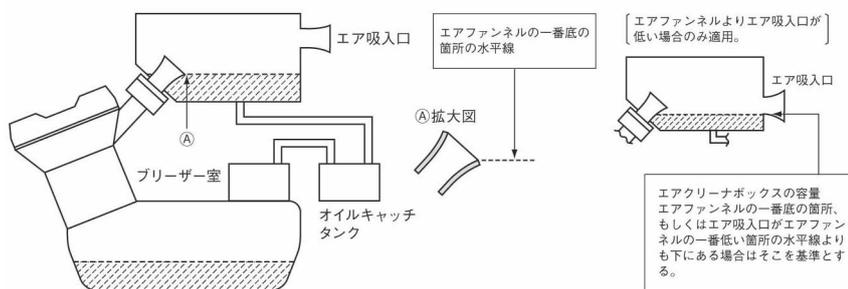
- 7-1-1 ヘッド・リアライト／ウィンカー／リフレクター
ただし、リアライトが7-3-13.シート・シートカウル 7-3-13-2.リアセーフティライトの規定に合致している場合は、取り付けが認められる。
- 7-1-2 バックミラー
- 7-1-3 ナンバープレートと、リアフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 7-1-4 セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
- 7-1-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 7-1-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切削も可）
- 7-1-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



7-2 安全確保のため、改造・変更が義務づけられる事項

- 7-2-1 スロットル・グリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-2-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。
また、キルスイッチは他のスイッチ類と明確に区別するために、**キルスイッチのみ赤色にしなければならない。**
- 7-2-3 燃料ポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-2-4 クローズドブリーザーシステム
- 7-2-4-1 すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
オイルブリーザーラインに逆止弁（ワンウェイバルブ）を追加することは禁止される。
- 7-2-4-2 オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- 7-2-4-3 オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリーナーボックスが1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリーナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム（ブリーザーライン変更の場合）



- 7-2-4-4 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-2-4-5 エアクリーナーボックスの下部に排出穴があいている場合、オイルが外部に排出されないように塞がれていなければならない。
- 7-2-4-6 エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 7-2-5 オイルドレンプラグおよび供給パイプ
すべてのドレンプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない（例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等）。
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
エンジンラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。

7-2-6 スプロケットガード

- 7-2-6-1 チェーンとスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、スプロケットガード

を取り付けなくてはならない。

7-2-6-2 リアスプロケットガード

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

7-2-6-2-2 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。

7-2-6-2-3 スイングアームとリアスプロケットガードを兼ねることは認められる。

7-2-6-2-4 リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。

7-2-6-3 フロントスプロケットガード

7-2-6-3-1 車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。

逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

7-2-7 ハンドルストッパー

ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっばいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。

ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

7-3-1 フレーム

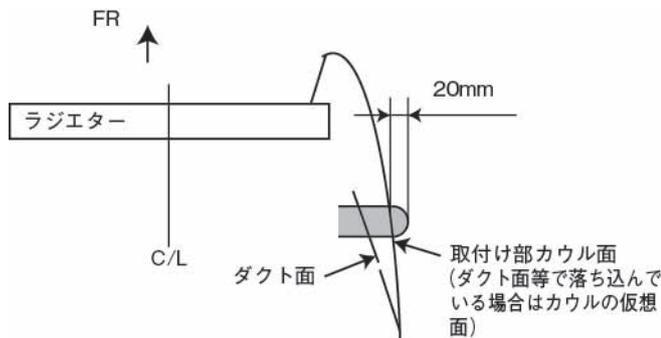
7-3-1-1 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し

7-3-1-2 ステアリングダンパーおよびステー類を取り付けるための穴あけは認められる。

部品およびフェアリング類を取り付けるための最低限のステー（ブラケット）類の追加とボルト等による固定が許可される。チェーンローラーのメインフレームへの追加が許可される（溶接加工を含む）。

7-3-1-3 すべてのフェアリングステーは、部分的に改造したり、交換しても良い。材質の変更も認められるが、カーボン、ケブラーおよびチタニウム合金の使用は許可されない。

7-3-1-4 車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。



7-3-1-5 プロテクティブコーンを取り付けた場合、プロテクティブコーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンのRは10R以上とする。

7-3-2 スタンドブラケット

7-3-2-1 フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止め

されなければならない。

- 7-3-2-2 リアホイールスタンドのブラケット（ボス）で必要以上に長く鋭角なものは、安全上の理由から使用が認められない。
- 7-3-2-3 ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。

7-3-3 フロントフォーク

- 7-3-3-1 フロントフォークの OUTER チューブ、INNER チューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-3-2 フロントフォークの内部パーツは改造または変更することができる。
- 7-3-3-3 フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。
- 7-3-3-4 車両公認時のフォークチューブ（INNER チューブ、フォークパイプ）の表面仕上げは変更しても良い。追加の表面処理が認められる。
- 7-3-3-5 上部と下部のフォーククランプ（三つ又、フォークブリッジ）は、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-3-6 電子制御式サスペンション
 - 7-3-3-6-1 電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし（コンベタイプ）のサスペンションから電子制御式サスペンションへの改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用できない。
 - 7-3-3-6-2 公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の改造および変更は禁止される。
 - 7-3-3-6-3 サスペンションを制御する ECU（電気リク・コントロール・ユニット）は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更および GPS 機能の追加も認められない。
 - 7-3-3-6-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない（車載スイッチまたは外部 PC による外部操作等）。
 - 7-3-3-6-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。
- 7-3-3-7 ステアリングダンパー
 - 7-3-3-7-1 ステアリングダンパーを追加、またはアフターマーケットダンパーと交換しても良い。
 - 7-3-3-7-2 電子制御式のステアリングダンパーは、公認車両に装備されている場合のみ使用が許可される。電子制御式を電子制御なし（コンベタイプ）のステアリングダンパーに変更することは許可されるが、電子制御式のまま使用する場合は、外観形状、内部構造、制御方法を含めて公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 7-3-3-8 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-3-9 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-3-10 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。

7-3-4 リアサスペンション

- 7-3-4-1 リアサスペンションユニットは変更、または改造することができる。フレームとリアフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-2 リアサスペンションユニットスプリングは変更できる。
- 7-3-4-3 リアサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-4 電子制御式サスペンション
 - 7-3-4-4-1 電子制御式サスペンションは、公認車両に装備された場合のみ使用が許可される。公認車両に電子制御

式サスペンションが装備されている場合には、電子制御なし（コンバタイプ）のサスペンションへの変更は認められるが、電子制御なし（コンバタイプ）のサスペンションから電子制御式サスペンションへの改造および変更は許可されない。公認車両のサスペンションをベースとしたプロトタイプも使用できない。

- 7-3-4-4-2 公認車両に装備されたサスペンションを使用する場合でも、スプリング、カラー、シートワッシャーおよびオイルの変更は認められるが、バルブおよび制御方式の改造および変更は禁止される。
- 7-3-4-4-3 サスペンションを制御するECU（エレクトリック・コントロール・ユニット）は公認車両の状態に維持されなくてはならず、データの変更およびGPS機能の追加も認められない。
- 7-3-4-4-4 サスペンションのスプリングおよびダンパーの位置設定をコントロールする方式は、公認車両と同じでなければならない（車載スイッチまたはPCによる外部操作等）。
- 7-3-4-4-5 公認車両に装備されたサスペンションであっても、サスペンションオイルの粘度を変更することができる。電磁流体システムは認められない。
- 7-3-4-5 リアサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリアショックカバーの取り外しは認められる。
- 7-3-4-6 サスペンションフルードの変更

7-3-5 リアフォーク（リアスイングアーム）

- 7-3-5-1 リアフォークは表面処理を含め公認車両の状態を維持しなければならない。
- 7-3-5-2 リアプロケットガードおよびリアホイールスタンド用ブラケット（ボス）を取り付けるための加工は許可される。
- 7-3-5-3 リアフォークスピンドルシャフト（ピボットシャフト）およびナットと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。ベアリング、ディスタンスカラー、スペーサー、オイルシール類の変更も許可されない。

7-3-6 エキゾーストパイプおよびシステム

- 7-3-6-1 エキゾーストパイプ
- 7-3-6-1-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-3-6-1-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしにかかわらず丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としても良い。
- 7-3-6-1-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-3-6-1-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-3-6-1-5 エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-3-6-2 エキゾーストシステム
- 7-3-6-2-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを改造または、変更しても良い（チタニウム合金・カーボン製のものも使用可）。ただし**排気出口**の数、および配置は公認車両の状態を維持しなければならない（例：4into2から4into1への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更などは許可されない）。
- 7-3-6-2-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。
- 7-3-6-2-3 エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。

7-3-7 ブレーキ

- 7-3-7-1 前後ブレーキパッドとホースの変更

- 7-3-7-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更
- 7-3-7-3 ブレーキフルードの変更
- 7-3-7-4 フロントとリアのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパーおよびマウンティングに合うものでなければならない。ただし、フロントブレーキはキャリパーマウント部のカラーを取り除いた（追加・変更は禁止）状態で使用し、公認車両時のディスク径よりも小さくすることは認められる。ベンチレーションシステムは本来マニファクチャラーが公認車両用に製作した状態に維持されなくてはならない。インターナルベンチレイテッド（ディスク内側でベンチレーションを行う）ディスクは許可されない。
- 7-3-7-5 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄（SUS含む）のみ認められる。
- 7-3-7-6 フロントとリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）は、車両公認時のものでなければならない。ただし、キャリパーピストンは、公認車両に装備されたキャリパーと同一メーカー製の一般市販車用キャリパーピストン（ピストンシール含む）で、MFJの認めるものに変更することができる。
- ホンダ
- CBR600RR (PC40) トキコ製ブレーキキャリパー装着車
- 適用 PC40 2009～2012モデル、2013～2016モデル
2017～2020モデル、2021（2020年9月）
- ※変更部品 45107-MEL-003 ピストン（32）（CBR600RR～2007年）
（* 45107-MFL-013 ピストン（32）からの変更）
- 45117-MEL-003 ピストン（30）（CBR600RR～2007年）
（* 45117-MFL-013 ピストン（30）からの変更）
- ヤマハ
- YZF-R6 ADVICS製ブレーキキャリパー装着車
- ※変更部品 4SV-25802-10 ピストンアセンブリ（上部）（MT09）
4SV-25802-00 ピストンアセンブリ（下部）（MT09）
（* 5PW-25802-00・5PW-25802-10 ピストンアセンブリからの変更）
- * ピストンシールは5PW-25803-00・5PW-25803-10を使用
- 7-3-7-7 ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。
ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付のパッドピンを使っている場合はβピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される
- 7-3-7-8 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。
- 7-3-7-9 ブレーキホースを改造または変更する場合、車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がローワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはローワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
- 7-3-7-10 公認車両の状態からブレーキホースが変更されていない状態で、二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点が、ローワーフォークブリッジ（下部三つ又）にボルトおよびブラケット等で確実に固定されている場合は、ローワーフォークブリッジ下のホース分岐を認める。
- 7-3-7-11 フロントとリアのブレーキリザーバタンクの取り付け位置の変更およびステーの変更／追加を認める。
- 7-3-7-12 車両公認時にABSが装着された車両の場合、ABS用のECU交換、取り外しとABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更、取り外しおよびホース類の変更は許可される。
ABS機能が排除された場合でも、ABS仕様のマスターシリンダーおよびブレーキキャリパーの改造は禁止される。
ST600用公認車両にABS仕様とノーマル（ABS未装備）仕様が設定されている場合は、ABS仕様からノーマル仕様への変更も許可されるが、マスターシリンダーとブレーキキャリパーはセットでノーマル仕様を使用しなければならない。

7-3-7-13 リアハンドブレーキの追加は許可されない。マスターシリンダーを追加せず、ケーブルでリアブレーキペダルを操作することも禁止される。ただし、特別に許可された場合は使用が認められる場合がある。

7-3-8 タイヤ

7-3-8-1 タイヤは、MFJが指定したワンメイクタイヤ（ドライ、ウェット）のみ使用することができる。

7-3-8-2 ST600指定タイヤ

下記のタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ブリヂストン	ドライ	フロント	BATTLAX RACING R11 NHS	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R11 NHS	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17

刻印：ドライ、ウェットタイヤのサイドウォールに「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」または「NOT FOR HIGHWAY USE」（一般公道走行不可）の記載のあるもの

7-3-8-3 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。

7-3-8-4 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。

7-3-8-5 タイヤウォーマーの使用が許可される。

7-3-8-6 タイヤは指定された回転方向でのみ使用が許可され、逆方向での使用は禁止される。

7-3-9 ホイール

7-3-9-1 ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。

7-3-9-2 ホイール（フロント、リア）スピンドルシャフト、ナット、ワッシャーおよびディスタンスカラ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に変更することは認められる。

7-3-9-3 ベアリング、スペーサー（ベアリング外側左右）およびダストシールの変更が認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーへの変更（材質含め）も認められる。ダストシールは取り外すことが許可される。

7-3-9-4 ホイールバランスウエイトおよびエアバルブはどのタイプを使用しても良い。

7-3-9-5 フレームの打刻型式と同一モデル内にある場合は、ホイールの相互の互換性が認められる。取り付けのためのスペーサー（ベアリング外側左右）加工・追加は認められる。

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

〈互換表〉

	2025 - 2024	2023-2021	2020-2017	2016-2013	2012	2011-2008
本田技研工業	CBR600RR (PC40)	CBR600RR (PC40)	→	CBR600RR (PC40)	CBR600RR (PC40)	
ヤマハ発動機	→	→	YZF-R6 (17MODEL) BN64	→	YZF-R6 (12MODEL) 1JS	YZF-R6 (08MODEL) 13S
スズキ	→	→	→	→	→	GSX R600 (L1)
カワサキ	→	→	→	→	→	ZX-6R (ZX600R)

※ YZF-R6 (1JS) は、13S と型式は違うが同一部品のため使用することが可能

7-3-10 フットレスト、チェンジペダル、ブレーキペダル

フットレスト、チェンジペダルおよびブレーキペダルは改造・変更されて良いが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

- 7-3-10-1 ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動しても良いが、ブラケットは元の取付位置に固定しなければならない。
- 7-3-10-2 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。
- 7-3-10-3 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い。
- 7-3-10-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない（最低半径8mm以上）。
- 7-3-10-5 オートシフターの使用（追加）が認められる。オートシフターを使用するためのブリッピングコントローラーの追加も許可される。
- 7-3-10-6 シフトパターンを逆にする場合は、ギアシフトリンケージを改造する方法のみ許可される。

7-3-11 ハンドルバー、レバー類

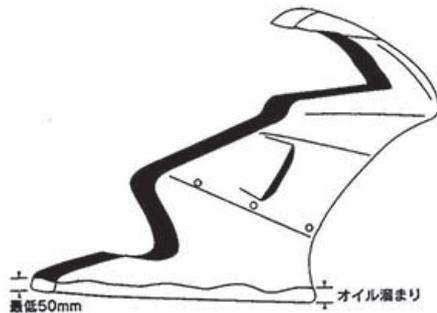
- 7-3-11-1 ハンドルバーは交換できるが下記を条件とする。
- 7-3-11-1-1 車両公認時にバーハンドルのものはセパレートハンドルに交換できない。また、その逆も認められない。
- 7-3-11-1-2 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でも良い。
ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けないようにしなければならない。
- 7-3-11-1-3 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。
- 7-3-11-1-4 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。ただし、フェアリングにウイングが付いた車両のハンドルバーの幅（レバープロテクションを含む）は、ウイングを含むフェアリング最大幅より広く（直進状態で）なければならない。
- 7-3-11-1-5 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作してはならない。
- 7-3-11-1-6 軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-3-11-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびクラッチケーブルの変更は認められる。
- 7-3-11-3 ブレーキレバーは、リモート式も含めて調整機構つきのものに変更が許可される。
- 7-3-11-4 スロットルホルダー（ハウジング）およびスロットルケーブルの変更または改造が認められる。スロットルホルダー（ハウジング）とスイッチ1体式のものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
- 7-3-11-5 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低16mmとする）となっていないといけない。このボールの上下の面は平らでも良いが、どのような場合においても先端は丸められていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分はレバーと完全に一体となっていないといけない。
- 7-3-11-6 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
- 7-3-11-6-1 車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- 7-3-11-6-2 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターに使用できる材質は、樹脂製（ただしカーボン、ケブラーは禁止）またはアルミニ

ウム製に限定される。

7-3-12 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）

- 7-3-12-1 アフターマーケットのものに変更することができる。ただし外観は車両公認時と同じでなければならない。
- 7-3-12-1-1 スクリーンエッジは丸みをもたせていなければならない。
- 7-3-12-1-2 カーボン、ケブラーの使用は認められない。
- 7-3-12-1-3 フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンが付いてなくても良い。公認車両のフェアリングに開いたオリジナルの冷却用の穴（開口部）を塞ぐまたはメッシュ状のプレートに改造することが認められる。ただし、穴部の形状は維持しなければならない。
- 7-3-12-1-4 冷却のためにフェアリングにドリルで穴をあけたりカットすることができる。直径10mm以上の大きさの穴は、メタルガーゼ、または目の細かいメッシュで周囲の材質に合うようにペイントされなくてはならない。
- 7-3-12-1-5 フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換が許可される。カーボンファイバー／ケブラーの使用は禁止される。
- 7-3-12-2 取り付けブラケットの改造・変更
- 7-3-12-3 露出しているエッジは、すべて丸みをおびていなければならない。
- 7-3-12-4 フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。外観は車両公認時と同じでなければならない。カーボン／ケブラーは使用できない。また、タイヤとのクリアランス確保するための最低限の取り付け位置の変更が認められる。
- 7-3-12-5 リアフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。
カーボン／ケブラーの使用は認められない。
- 7-3-12-6 フェアリング下部のオイル受け
- 7-3-12-6-1 エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイル、およびエンジンクーラント総量の最低半分（最低5L）を保持できる構造になっていなくてはならない。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- 7-3-12-6-2 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまででなければならない。

オイル溜まり



- 7-3-12-6-3 ロワーカウル下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の穴を最少1個設けなければならない（穴は2個までとする）。
- 7-3-12-6-4 この穴はドライコンディションの時には塞がれ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-3-12-6-5 フロント形状はサイドシルエットが変わらなければ変更可とする。
- 7-3-12-6-6 最低限の外観変更が認められる。

7-3-13 シート・シートカウル

- 7-3-13-1 シングルシート形状への変更またはアフターマーケットのものに変更が認められる。ただし、外観は車

両公認時の形状を維持することを基本とするが、サイドまたはシート上部ゼッケンを装備するための最低限度の形状変更（シートカウル部の拡大含む）が許可される。材質にカーボン／ケブラーの使用は許可されない。

7-3-13-2 リアセーフティーライト

7-3-13-2-1 全日本選手権／地方選手権ST600クラスの車両には、リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン／オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合、競技監督またはレースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は**車検時**に行われる。

7-3-13-2-2 ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきりと見えなければならない。

7-3-13-2-3 リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、**タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていなければならない。**

7-3-13-2-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されても良い。セーフティーライトのレンズの面積は1200以上とし、使用する電球は1個以上で10～15w（白熱球）または0.6～1.8W（LED）のものを使用すること。

7-3-14 シリンダーおよびシリンダーヘッド

7-3-14-1 シリンダーおよびシリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して改造、変更、研磨をしてはならない。

7-3-14-2 シリンダーヘッド燃焼室およびバルブのカーボン除去は認められる。シートリングの修正とバルブの摺合せも許可される。

7-3-14-3 ヘッドガスケットの変更が認められる。

7-3-15 クランクケース、エンジンカバー類

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

複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑りやすくなるように外見はエッジ等のないスムーズな面で構成されていなければならない。

これらのカバーは、オリジナルのカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーは、厚さは2mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。

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

アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩耗、転倒のダメージに耐えうるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない（オリジナルのカバーと共締めとすることが推奨される）。

また、FIM公認（SS・STK600用）の2次カバーは、材質にかかわらず使用が認められる。

7-3-16 ラジエター、オイルクーラーおよび水温計、油温計

7-3-16-1 ラジエターの変更、サブラジエターの追加、ラジエターホースやパイプの改造、変更、追加が認められる。

7-3-16-2 ラジエターブラケットの改造または変更およびブラケット取付位置（ステー）の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウム合金とする。

7-3-16-3 ラジエターに導風板を取り付けることは認められる（フェアリング内部形状の変更は可）。

7-3-16-4 ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められない。

7-3-16-5 サーモスタットおよび水温センサーの取り外し、変更およびスパーサーの追加が認められる。

7-3-16-6 ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエターオーバーフローパイプの先端が適切

な材料でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていなければならない。

- 7-3-16-7 オイルクーラーの追加は認められない。公認車両にオイルクーラーが取り付けられている場合は、オイルクーラーおよびホース（コネクター含む）と最低限度の取り付け位置の変更が認められる。オイルクーラーのオイルライン（ホースおよびコネクター）を変更する場合は、金属強化構造のもので、ネジ等で確実に固定され、圧力が上昇しても抜けにくい構造であること。ホースをバンドのみで締付ける方法は禁止される。
- 7-3-16-8 公認車両（市販車）のオイルクーラー・オイルホースおよび取り付け方法と位置を一切変更しない状態で使用する場合に限り、オイルクーラーのオイルラインをホースバンドで固定する方法を認める。
- 7-3-16-9 水温計（センサー含む）の追加および変更
- 7-3-16-10 **油圧計**、油温計（センサー含む）の追加

7-3-17 排気ガス対策部品

- 7-3-17-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。

7-3-18 クラッチ

- 7-3-18-1 クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-18-2 フリクション・ディスクおよびドライブディスクは変更することができる。
- 7-3-18-3 クラッチ・スプリングは変更することができる。
- 7-3-18-4 クラッチ・バスケット（アウター）は交換、改造しても良い。
- 7-3-18-5 クラッチアッセンブリーは、BTL（バックトルクリミッター機構）への変更、改造が認められる。
- 7-3-18-6 BTL（バックトルクリミッター機構）付きのアフターマーケット製の物への交換が認められる。
- 7-3-18-7 エレクトロメカニカルまたはエレクトロハイドロリック作動システムの使用は認められない。

7-3-19 キャブレター

- 7-3-19-1 ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
- 7-3-19-2 キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-20 フュエルインジェクション

- 7-3-20-1 スロットルボディ（エアファンネル含む）およびインジェクターは、公認車両の状態が維持されていなければならない。
※ヤマハR-6については、国内向け仕様とUS向け仕様のエアファンネルの互換性を認める。
- 7-3-20-2 エンジン作動中に機能する、長さが変化するフュエルインジェクションインテイクトラクト装置は許可されない。ただし、公認車両に装備されている場合は、システムを変更しない範囲で、使用することが認められる。
- 7-3-20-3 バタフライの交換・改造は禁止される。
バタフライが複数配置されているスロットルボディにおいては、スロットルグリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。
- 7-3-20-4 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ユニットの変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。
- 7-3-20-5 燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。
- 7-3-20-6 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。
- 7-3-20-7 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。

7-3-21 燃料供給

- 7-3-21-1 フュエルラインおよびコネクター(クイックタイプ含む)の変更
- 7-3-21-2 フュエルベントラインの変更
- 7-3-21-3 フュエルフィルターの追加・変更

7-3-22 ワイヤーハーネス

ワイヤーハーネスは改造、変更は認められる。ただし、始動装置は公認車両と同じ方法で作動し、発電装置(フライホイール重量含む)および発電容量も公認車両の状態を維持していなければならない。

7-3-23 スプロケット/チェーン

フロント(ドライブ)スプロケット、リア(ドリブン)スプロケットは、サイズと丁(歯)数および材質の変更(チタニウムは禁止)は許可されるが、取付け方法および位置は公認車両と同じでなければならない。チェーンのピッチならびにサイズと長さは変更が許可される。
チェーンスライダの改造および変更(金属素材は禁止)も許可されるが、公認車両のリヤフォーク(リクスイングアーム)に改造なし(ボルトオン)で取り付けできること。

7-3-24 エンジンレプリミッター/スピードリミッター

エンジンレプリミッター/スピードリミッター(イグナイター含む)の変更

7-3-25 点火時期/スパークプラグ

- 7-3-25-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更
- 7-3-25-2 ハイテンションコードの変更
- 7-3-25-3 点火時期の調整

7-3-26 ボルト、ナット類

- 7-3-26-1 技術仕様に規定されていないボルト、ナット類の変更。ただし公認車両と同じ、または鉄製の材質でなければならない。
- 7-3-26-2 フェアリング(シートカウル含む)、ウインドスクリーンの取り付けボルト・ナット類は別の材質のものに変更できる。
- 7-3-26-3 ボルト、ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴をあけても良い。しかし軽量化する改造は認められない。
- 7-3-26-4 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-3-27 オイルプレッシャースイッチ

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

7-3-28 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。
ただし、始動装置は正常に作動しなければならない。

7-3-29 エアフィルターエレメント/オイルフィルターエレメント

- 7-3-29-1 エアフィルターエレメントは変更、改造、あるいは取り外すことができる。
- 7-3-29-2 オイルフィルターエレメントは変更することができる。カードリッジタイプのフィルターは、アフターマーケット品への変更も許可されるが、構造(フィルターの材質およびフィルターが一体式または別体式)および取り付け方法は公認車両と同じでなければならない。

7-3-30 燃料タンク、燃料タンクカバー、ポジション調整

- 7-3-30-1 燃料タンクは公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 7-3-30-2 レベルプレートは削除は認められる。
- 7-3-30-3 燃料タンクに取り付けられた公認車両のブリーザーパイプには、キャッチタンクに接続されるブリーザーチューブを取り付けなくてはならない。タンクブリーザーチューブの先端は、適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- 7-3-30-4 燃料タンクフィルターキャップのカギのロック機構の改造は認められるが、キャップは閉じた状態で燃料が漏れないようになっていなくてはならない。
- 7-3-30-5 燃料タンクまたは燃料ポンプに取り付けられている燃料残量検出装置（残量計）の取り外しおよび改造は許可される。
- 7-3-30-6 転倒時に燃料タンクと路面の接触による破損を防止するためのタンクカバーを取り付けることが認められる。取り付けることができるカバーの上下の範囲はタンクサイド断面積の1/2以下で、幅はタンクが取り付けられている範囲のフェアリングの最大幅以下であること。
ライディングポジション調整の為の最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することも許可される。どちらを取り付ける場合も、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。タンクカバーを追加する場合および公認車両にフルタンクカバーが装備された車両にライディングポジション調整用の部品を取り付ける場合は、タンクカバーと一体式にすることも認められる。タンクカバーを一体式に変更した場合でも、公認車両のタンクシルエットをできるだけ維持すること。
タンクカバーおよびポジション調整用の部品への金属またはケブラー、カーボン材の使用は禁止される。
- 7-3-30-7 **燃料タンク内に防爆材（“Explosafe”が望ましい）を充填しても良い。**
- 7-3-31 すべてのガスケットおよびガスケット材質の変更は認められる。
- 7-3-32 エンジンオイルおよび各グリス類の変更は認められる。

7-4 取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との交換は不可）

- 7-4-1 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可）
- 7-4-2 ホーン
- 7-4-3 ツールボックス
- 7-4-4 ラジエーターファンと配線
- 7-4-5 チェーンカバー
- 7-4-6 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリー
- 7-4-7 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

7-5 取り外し、またはアフターマーケット品と交換できる部品

- 7-5-1 タコメーター
- 7-5-2 スピードメーター
- 7-5-3 キルスイッチおよび左右スイッチホルダー

7-6 その他

- 7-6-1 チタニウム合金部品の使用は禁止される（エキゾーストパイプ、サイレンサー、サイレンサーステーは除く）。
- 7-6-2 エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。
- 7-6-3 メインフレームとエンジンナンバー

7-6-3-1 すべてのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない（スベアフレームの場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。

交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み、刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-6-3-2 すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。

交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたは刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-6-4 スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースと活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ1mm～2mm）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。

追加のボルト穴加工の場合は6mmに限定される（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない）。

7-6-5 修理
修理の許可される部品

- ・メインフレーム
- ・サブフレーム

7-6-5 追加の装備

7-6-5-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7-6-5-2 データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。

7-6-5-2-1 データロガーを取り付けるための、ステー追加・変更および最低限のフェアリングのカットは認められる。

7-6-5-3 テレメトリー（無線による情報伝達）

- ・動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
- ・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。

7-6-6 買い取り制度

7-6-6-1 大会にて6位以内に入賞した車両および部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

7-6-6-1 大会にて6位以内に入賞した車両および部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

7-6-6-1-1 部品買取価格 単位：円

- ・フロントサスペンション **385,000円（税抜価格350,000円）**
- ・リアサスペンション **275,000円（税抜価格250,000円）**

車種	ECU&インジェクション	
09-20CBR600RR (PC40)	PGM FIユニット	80,300円（税抜価格 73,000円）
21-23CBR600RR (PC40)	PGM FIユニット	134,200円（税抜価格122,000円）
24-25CBR600RR (PC40)	PGM FIユニット	60,500円（税抜価格 55,000円）
08-11YZF-R6 (13S)	ECU	89,100円（税抜価格 81,000円）
12-16YZF-R6 (1JS)	ECU	95,700円（税抜価格 87,000円）
17- 25 YZF-R6 (BN64)	ECU	95,700円（税抜価格 87,000円）
11- 25 GSX-R600 (L1~L9)	ECU	101,200円（税抜価格 92,000円）
09- 25 ZX-6R (ZX600R)	ECU	68,750円（税抜価格 62,500円）

7-6-6-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。

購入希望者は売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限られる。また、購入申請は主催者指定の

用紙に必要事項を記入し、購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。

7-6-6-3 申請締め切り後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。

購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。

ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先される。

7-6-6-4 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。

- ・ 購入申請用紙
- ・ 購入者の運転免許証のコピー
- ・ 購入申請保証金 **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)

7-6-6-5 購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。その場合、レース後車検を受けた車両は車検長の指示を受けて分解した状態でも良いものとする。

7-6-6-6 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。

7-6-6-7 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入代金〔現金〕と、車両の受け渡しが行なわれる。

7-6-6-8 売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。

7-6-6-9 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行なわれる。

7-6-6-10 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金 **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。

7-6-6-11 主催者が購入申請を行なうことができる。

7-6-6-12 売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することができる。

7-6-6-13 部品の互換性特別申請

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

車種：YZF600 (YZF R-6) 2017年公認モデル

互換性の内容 フロントブレーキ・マスターシリンダーCOMP.

互換性の対象車両

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

ただし、ブレーキキャリパーの変更は認められない。

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

車名 (型式・年式)	F打刻型式	フロントブレーキ・マスターシリンダー部品番号
YZF-R6 (06)	RJ111	5SL-W2587-00
YZF-R6 (08)	RJ151	
YZF-R6 (12)	JYARJ1	
YZF600 (YZF-R6) (17)	JYARJ27 JYARJ28 JYARJ29	2CR-2580A-00

特別互換性部品「5SL-W2587-00」に5VY-2589F-01、5SL-83922-10、5VS-25867-00の部品交換も必要

8 ST600Nクラスの仕様

本規則はST600技術仕様に「部品の互換性範囲」を一部広げた内容を付け加えたものである。

適用は、地方選手権のナショナルST600クラスに限られる。地方選手権参加者が同一車両で長く参加できることを目的に制定された。

- 8 クラスの仕様
車両は、付則10 ST600技術仕様 1項から7項に適合してなければならない。
ただし、1項から7項と相反する項目は、ST600Nクラスの仕様が優先される。
- 8-1 フェアリングはMFJ技術規則の範囲内で外観変更、改造およびMFJ公認車両（同一車両メーカーの公認車両に限る）間での互換性が認められる。ただし、取り付けは公認車両のフレームを変更または改造しない範囲でできること。取り付けステーの変更は認められる。
- 8-2 フロントフォーク、リアフォーク、フォーククランプ、リアサスペンション・リンケージは、フレームおよびエンジンの一切の改造なしで取り付けられる場合に限り、公認車両（同一車両メーカーの公認車両に限る）間での互換性が認められる。
- 8-3 エキゾーストパイプおよびサイレンサーの数、取り付け配置の変更が認められる。
ただし、音量規制に関するST600技術仕様をすべて満たしていること。

付則11 JP250 技術仕様

序文

本規則はMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限の改造とコストで参加できる、参加型レースを基本理念とする。

すべての車両はすべての要素において本仕様に適合していなくてはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：

改造＝オリジナル（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追加することのみ許可される。

切削、研磨（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。

規則のアップデート：

競技会の実績により、公平性、安全性、経済性等の観点からシーズン中に規則変更を必要に応じて随時行う場合がある。

対象は、2気筒と4気筒車両およびJP250特別申請車両間での性能調整とする。

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認した車両およびJP250特別申請車両でなければならない。

※JP250特別申請車両 ヤマハ YZF-R3 BMW G310R KTM RC390

2 排気量区分

単気筒	200cc～300cc	4ストローク
2気筒	200cc～250cc	4ストローク
4気筒	200cc～250cc	4ストローク

3 最低重量

3-1 最低重量は完全装備のライダー重量と車両重量を合算したトータル重量とする。

3-2 各レース終了後、指定されたマシンとライダーのトータル重量が再車検時にレースを終えた状態（ライダー含む）で測定される。

3-3 トータル重量は、予選前車検時からレースを終えた状態までを通じて常に規定最低重量を満たしていなければならない。レース後にはマシンに水、オイル、燃料、または新品のタイヤおよびライダーへの給水

を含む一切のものを追加または変更することはできない。

3-4 マシンの重量を満たすために、車検および公式予選・決勝前に燃料タンクへのガソリンの搭載およびバラスト（ダミーウェイト）を追加することが認められる。ライダーにバラスト（ダミーウェイト）を追加することは、安全上の理由により許可されない。

3-5 公式練習走行、予選時および各レース終了後、無作為に抽出されたライダーおよびマシンに対してトータル重量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くてはならない。

3-6 トータル最低重量

車両	最低重量
単気筒200cc～250cc	185 kg
単気筒250cc～300cc	195 kg
2 気筒	200 kg
4 気筒	220 kg

※BMW G310R、KTM RC390は、単気筒250～300ccクラス適用

※ヤマハYZF-R3は、2気筒クラス適用

3-7 レース後、トータル重量は1kgの許容誤差が認められる。

4 音量

4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。

4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行なう。

4-1-2 音量測定の際、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。

4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに車検にてペイントマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、車検にてペイントマークを受けたスベアサイレンサーについては交換が認められる。

指定車検時間に同時に音量測定ができるスベアサイレンサーは、2セットまでとする。指定車検時間以外に音量測定ができる場合は、スベアサイレンサーの数は規定しない。

4-1-4 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なうものとする。

4-1-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。音量規制値は、4ストロークはピストンスピード11m/secで計測される。

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

JP250クラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。

4-1-6 音量測定の固定回転数と音量値

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。

音量規定値は、105dB/Aまでとする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

BMW G310R KTM RC390	5500rpm
単気筒200cc～250cc	6000rpm
2 気筒	7500rpm
4 気筒	10,500rpm

※ヤマハYZF-R3は、2気筒クラス適用

4-1-7 **排気出口の数が2ヶ所以上**を超える車両の音量測定は、それぞれの**排気出口**の規定位置で測定される。

- 4-1-8 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。
スイッチ等のモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 4-1-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-1-10 音量測定場所の周辺の音量は、測定されるモーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。
- 4-1-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-12 気温0℃以下の場合、許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-13 測定値の少数点以下の切り捨ては行なわない(105.9dB/A=105.9dB/A)。
- 4-1-14 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

5 燃料、オイル、冷却水

- 5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない(AVガス(航空機用燃料)の使用は禁止される)。
- 5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとは、当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.005g/l以下であること。
リサーチオクタン価が102.0(RON)、モーターオクタン価が90.0(MON)以下であること。
密度は15℃において0.720g/ml~0.775g/mlであること。
- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入されているものに限る)については認められる。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水(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。
- 5-7 大会特別規則によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6 ナンバープレートおよびカラー

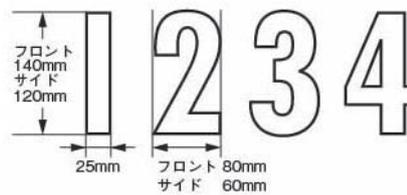
- 6-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm(3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする)とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い(図1参照)。
- 6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない(図1参照)。
- 6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。

- 6-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする（図1と2参照）。
 フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法は
 最低高：140mm
 最低幅：80mm（1の場合 25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm
 サイドナンバーおよびサポートナンバーの寸法は
 最低高：120mm
 最低幅：60mm（1の場合 25mm）
 数字の最低の太さ：25mm
 数字間のスペース：15mm

図1



図2



- 6-7 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

- 6-8 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。

JP250クラス

ナショナルクラス：白地に黒文字

インタークラス：赤地に白文字

- 6-9 サポートナンバー

アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。

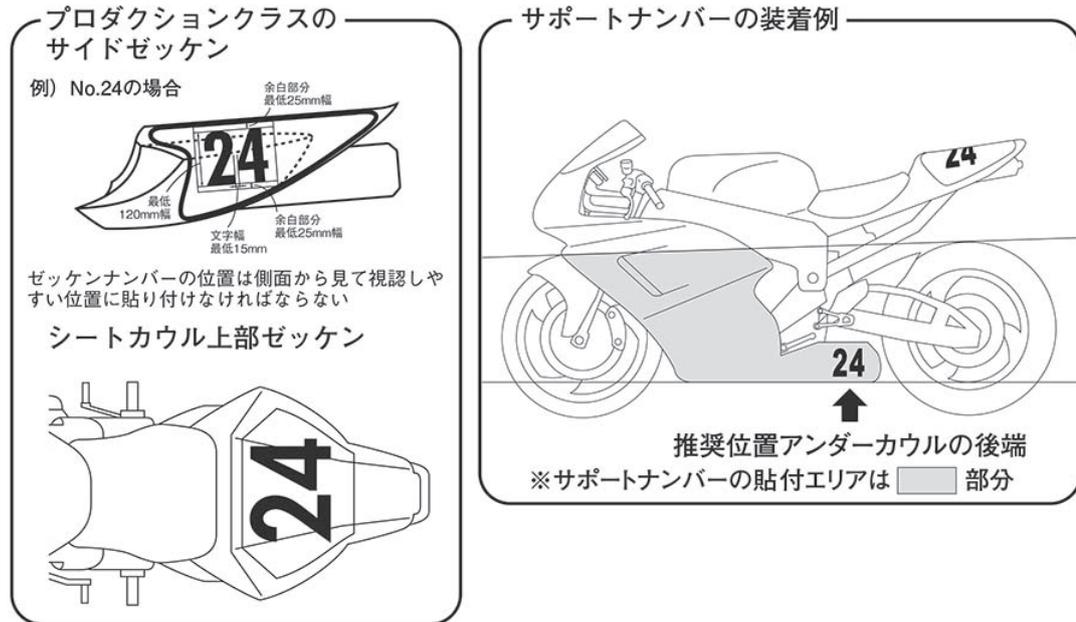
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

サポートナンバーの最低寸法は、6-6項に従い、数字が確実に認識できる様に余白を設けなければならない。

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

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

プロダクションクラスのサイドゼッケン+サポートナンバーの装着例



- 6-10 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

7 仕様

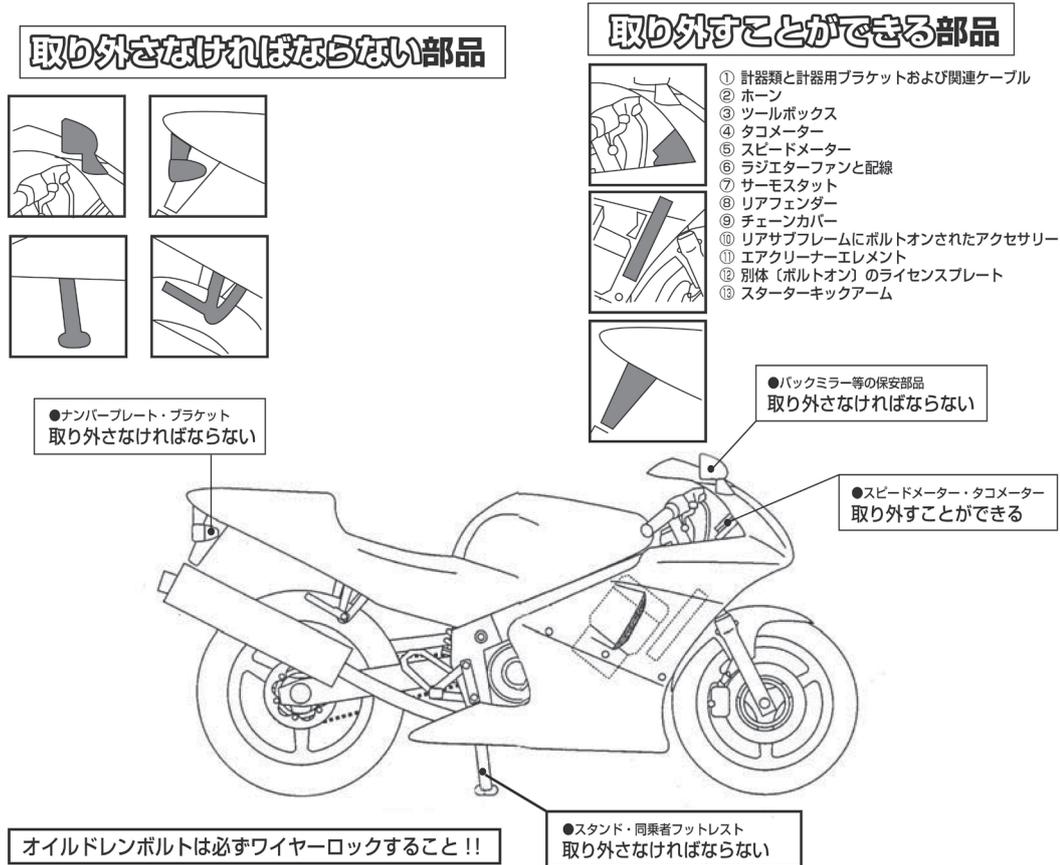
- 以下に明記されていないすべての事項については、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。同一車種において国内販売車両と輸出専用車両が異なる場合でも、国内販売車両を輸出専用車両の仕様にするとは認められない。または国内販売車両に輸出専用車両の部品取り付けすることも認められない。

「JP250特別申請車両」

JP250特別申請車両は、JP250技術仕様の「2 排気量区分」には適合していないが、JP250クラス相当の性能であると認められ、JP250クラスへの参加が許可された個別の公認車両とする。

7-1 レースのために取り外さなければならない部品

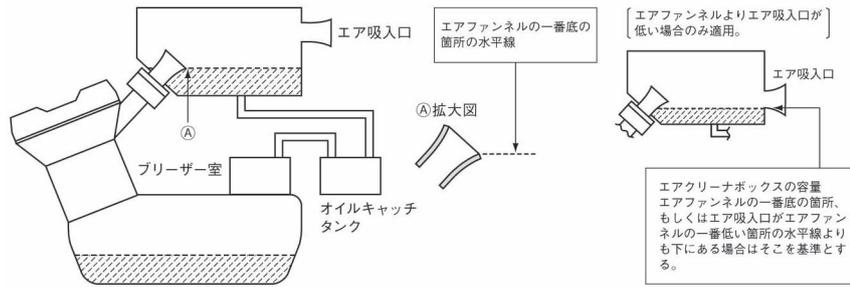
- 7-1-1 ヘッド・リアライト／ウィンカー／リフレクター
- 7-1-2 バックミラー
- 7-1-3 ナンバープレート、リアフェンダー、別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 7-1-4 セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
- 7-1-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 7-1-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切削も可）
- 7-1-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



7-2 安全確保のため、改造・変更が義務づけられる事項

- 7-2-1 スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-2-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。
キルスイッチは他のスイッチ類と明確に区別するために、**キルスイッチのみ赤色にしなければならない。**
- 7-2-3 電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-2-4 クローズドブリーザーシステム
- 7-2-4-1 すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。
オイルブリーザーラインはエアクリナーボックスまたはエアクリナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
オイルブリーザーラインに逆止弁（ワンウェイバルブ）を追加することは禁止される。
- 7-2-4-2 オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- 7-2-4-3 オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリナーボックスで1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリナーボックス単体で1000cc以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される）。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム（ブリーザーライン変更の場合）

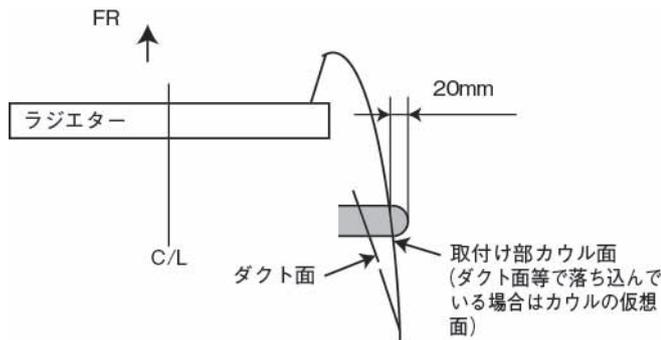


- 7-2-4-4 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-2-4-5 エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが外部に排出されないように塞がれていなければならない。
- 7-2-4-6 エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 7-2-5 オイルドレンプラグおよび供給パイプ
すべてのドレンプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター・スクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない（例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等）。
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
エンジンラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。
- 7-2-6 スプロケットガード
- 7-2-6-1 チェーンとスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、スプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 7-2-6-2 リアスプロケットガード
- 7-2-6-2-1 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂（カーボン除く）とし、その取り付け方式は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
- 7-2-6-2-2 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-2-6-2-3 スイングアームとリアスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- 7-2-6-2-4 リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 7-2-6-3 フロントスプロケットガード
- 7-2-6-3-1 車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。
逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。
- 7-2-7 ハンドルストッパー
ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクとの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

7-3-1 フレーム

- 7-3-1-1 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し
- 7-3-1-2 ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴あけは認められる。
- 7-3-1-3 すべてのフェアリングステーは、部分的に改造したり、交換しても良い。素材の変更も認められるが、カーボン、ケブラーおよびチタニウム合金の使用は許可されない。
- 7-3-1-4 車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。



- 7-3-1-5 プロテクティブコーンを取り付けた場合、プロテクティブコーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンのRは10R以上とする。
- 7-3-1-6 サイドスタンド/メインスタンドのブラケットのカットは許可される。

7-3-2 スタンドブラケット

- 7-3-2-1 フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。
- 7-3-2-2 リアホイールスタンドのブラケット（ボス）で必要以上に長く鋭角なものは、安全上の理由から使用が認められない。
- 7-3-2-3 ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。

7-3-3 フロントフォーク

- 7-3-3-1 フロントフォークの OUTER チューブ、INNER チューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。OUTER チューブの表面塗装の変更は認められる。
- 7-3-3-2 フロントフォークの内部パーツはバルブ形式（減衰力を発生させる基本構造）を変えない範囲で、改造または変更することができる。減衰力に影響を与える公認車両にない装備およびパーツの追加は許可されない。
ただし、アジャスターの追加はプリロードのみ許可され、ダンパー類のアジャスターの追加は認められない。
また、オイルロックピースは改造が認められるが、変更および取り外しは許可されない。
- 7-3-3-3 CBR250RRを除く車両について、フロントフォークの内部パーツは改造または変更することができる。ダンピングアジャスターの追加も許可される。
- 7-3-3-4 フォークキャップは、外部からプリロードを調節できるように改造または変更することができる。
- 7-3-3-5 上部と下部のフォーククランプ（三つ又、フォークブリッジ）は、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。

- 7-3-3-6 ステアリングダンパーを追加する、またはアフターマーケットダンパーに変更することができる。
- 7-3-3-7 ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミテイングデバイスとしての役割を果たしてはならない。
- 7-3-3-8 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-3-9 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-3-10 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。
- 7-3-3-11 公認車両が正立フロントフォークを使用している場合は、ボルトオン式のスタビライザーの取り付けが認められる。
- 7-3-3-12 CBR250RRは、新旧の公認車両モデル間で、フロントフォーク左右アッセンブリーでの互換が許可される。

7-3-4 リアサスペンション

- 7-3-4-1 リアサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリアフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。ただし、シム追加による車高調整は認められる。
- 7-3-4-2 リアサスペンションのスプリングおよびカラーは変更できる。
- 7-3-4-3 リアサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-4 リアサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリアショックカバーの取り外しは認められる。
- 7-3-4-5 サスペンションフルードの変更

7-3-5 リアフォーク（リアスイングアーム）

- 7-3-5-1 リアフォークは表面処理を含め公認車両の状態を維持しなければならない。
- 7-3-5-2 リアスプロケットガードおよびリアホイールスタンド用ブラケット（ボス）を取り付けるための加工は許可される。
- 7-3-5-3 リアフォークスピンドルシャフト（ピボットシャフト）およびナットと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。ベアリング、ディスタンスカラー、スペーサー、オイルシール類の変更も許可されない。

7-3-6 エキゾーストパイプおよびシステム

- 7-3-6-1 エキゾーストパイプ
- 7-3-6-1-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-3-6-1-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしにかかわらず丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としても良い。
- 7-3-6-1-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-3-6-1-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-3-6-1-5 エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-3-6-2 エキゾーストシステム
- 7-3-6-2-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを改造または変更しても良い（エキゾーストパイプにはチタニウム合金、カーボンの使用はできない。ただし、サイレンサーには、チタニウム合金、カーボンの使用は認められる）。**排気出口**の数、および配置は公認車両から変更が認められる（例：4into2から4into1への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更などは許可される）。
- 7-3-6-2-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。

7-3-6-2-3 エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。

7-3-7 ブレーキ

7-3-7-1 前後ブレーキパッドとホースの変更

7-3-7-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更

7-3-7-3 ブレーキフルードの変更

7-3-7-4 フロントとリアのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパーおよびマウンティングに合うものでなければならない。ただし、外径とベンチレーションシステムは本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。インターナルベンチレイトッド（内側でベンチレーションを行なう）ディスクは許可されない。

7-3-7-5 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄（SUS含む）のみ認められる。

7-3-7-6 フロントとリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）とマスターシリンダーは、車両公認時のものでなければならない。

公認車両にABS仕様が装備された車両の場合は、ABS用のECU交換、取り外しとABS関連モジュール・ユニットの搭載位置変更、取り外しおよびホース類の変更は許可される。ABS機能が排除された場合でも、ABS仕様のマスターシリンダーおよびブレーキキャリパーの改造は禁止される。

JP250用公認車両にABS仕様とノーマル（ABS未装備）仕様が設定されている場合は、マウントを変更しない範囲でABS仕様からノーマル仕様への変更が認められるが、マスターシリンダーとブレーキキャリパーはセットでノーマル仕様を使用しなければならない。

7-3-7-7 ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。

ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される。

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

7-3-7-9 車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。

7-3-7-10 フロントとリアのブレーキリザーバタンクの取り付け位置の変更およびステーの変更／追加を認める。

7-3-7-11 リアハンドブレーキの追加は許可されない。マスターシリンダーを追加せずケーブルでリアブレーキペダルを操作することも禁止される。ただし、特別に許可された場合は使用が認められる場合がある。

7-3-8 タイヤ

7-3-8-1 タイヤは、MFJが指定したワンメイクタイヤ（ドライ用、ウェット用）のみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	DUNLOP KR410 (MED)	110/70R17
			DUNLOP SPORTMAX α-13SP ※	110/70R17M/C 54H
		リア	DUNLOP KR410 (MED)	140/70R17
			DUNLOP SPORTMAX α-13SP ※	140/70R17M/C 66H または150/60R17M/C 66H
	ウェット	フロント	DUNLOP RACING KR189 (WA)	110/70R17
		リア	DUNLOP RACING KR389 (WA)	140/65R17

※DUNLOP SPORTMAX α-13SPは、2025年に限り使用は認められる。

7-3-8-2 使用できるタイヤは、下記表に示される各ホイール適合したサイズに合致したものに限定される。

ホイールサイズ	適合タイヤ (M/C)	
17 × 3.50	140/70R17 ※1・2	
17 × 4.00	140/70R17 ※1・2	150/60R17 ※1
17 × 4.50	140/70R17 ※2	150/60R17 ※1

※1 DUNLOP SPORTMAX α-13SPを示す。

※2 DUNLOP KR410を示す。

7-3-8-2-1 レンタイヤは、フロント110/70R17、リア140/65R17のサイズに限定される。

※Ninja ZX-25Rのレンタイヤ（フロント）使用時は、規定許容リム幅を超えているため、7-3-9-5 ホイールの互換性にて適合する同一メーカーの公認車両のフロントホイールに交換して使用すること。

7-3-8-3 使用できるタイヤの本数は、予選、ウォームアップ、決勝を通じて1セットとする。レンタイヤは規制外とする。

7-3-8-4 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。

7-3-8-5 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。

7-3-8-6 タイヤウォーマーの使用は許可される。

7-3-8-7 タイヤは、指定された回転方向での使用のみ許可され、逆方向での使用は禁止される。

7-3-9 ホイール

7-3-9-1 ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。

ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。

7-3-9-2 ホイール（フロント、リア）スピンドルシャフト、ナット、ワッシャーおよびディスタンスカラ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りピン方式のナットからセルフロックナットへの変更は許可される。

7-3-9-3 ベアリング、スペーサー（ベアリング外側左右）およびダストシールの変更が認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサー（ベアリング外側左右）への変更（材質含め）も認められる。ダストシールは取り外すことが許可される。

7-3-9-4 ホイールバランスウエイトおよびエアバルブはどのタイプを使用しても良い。

7-3-9-5 ホイールの互換性

同一メーカーのJP250用公認車両間において、公認車両のカラー、ホイールスピンドル（シャフト）、ホイールナットをそのまま使用することで改造なしにボルトオンで取り付け可能なホイール（フロント、リア）は互換性部品として使用が認められる。

7-3-10 フットレスト・チェンジペダル・ブレーキペダル

フットレストおよびブレーキペダル、チェンジペダルは改造・変更されて良いが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

7-3-10-1 ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動しても良いが、ブラケットは元の取付位置に固定しなければならない。

7-3-10-2 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。

7-3-10-3 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いとはならない。

7-3-10-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm以上）。

7-3-10-5 オートシフターの使用（追加）が認められる。オートシフターを使用するためのブリッピングコントローラーの追加も許可される。

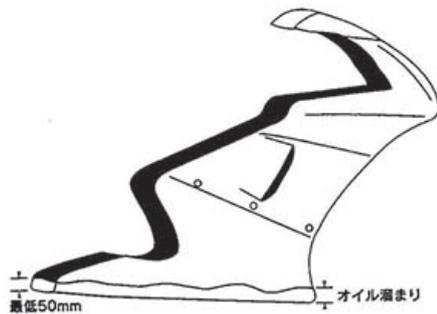
7-3-10-6 シフトパターンを逆にする場合は、ギアシフトリンケージを改造する方法のみ許可される。

7-3-11 ハンドルバー、レバー類

- 7-3-11-1 ハンドルバーの交換および取り付け位置の変更（パイプからセパレートへの変更も認められる）。
- 7-3-11-1-1 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でも良い。
ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けないようにしなければならない。
- 7-3-11-1-2 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムまたは、プラスチック素材のものでカバーされていなくてはならない。
- 7-3-11-1-3 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。
- 7-3-11-1-4 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 7-3-11-1-5 軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-3-11-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびクラッチケーブルの変更は認められる。
- 7-3-11-3 ブレーキレバーは、リモート式も含めて調整機構つきのものに変更が許可される。
- 7-3-11-4 スロットルホルダー（ハウジング）およびスロットルケーブルの変更または改造が認められる。スロットルホルダー（ハウジング）とスイッチ1体式のものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
スロットルハウジングとスイッチ1体式のものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
- 7-3-11-5 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低16mmとする）となっていなくてはならない。このボールの上下の面は平らでも良いが、どのような場合においても先端は丸められていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。
- 7-3-11-6 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
- 7-3-11-6-1 車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- 7-3-11-6-2 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターの材質は、樹脂製（ただしカーボン、ケブラーは禁止）またはアルミニウム製に限定される。
- ### 7-3-12 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）
- 7-3-12-1 アフターマーケットのものに変更することができる。公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウルおよびそれらを取り付けるためのステーの追加が認められる。
ただしアッパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。
アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパーカウルが車体に固定され、アンダーカウルも少なくとも1ヶ所は、車体に固定されなければならない。
- 7-3-12-1-2 外観の変更する場合は、付則7 GPフォーミュラ技術仕様 **7-11** ボディーワーク（フェアリング・ウィンドスクリーン・フェンダー）の規則に適合してなければならない。
ただし、公認車両が、この規則に適合していない場合は、公認車両の寸法が優先される。
- 7-3-12-1-3 カーボン、ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-12-1-4 フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンが付いてなくても良い。
- 7-3-12-2 取り付けブラケットの改造・変更

- 7-3-12-3 ウィンドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 7-3-12-4 フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。カーボン／ケブラー材は使用できない。
- 7-3-12-5 リアフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-12-6 フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低2.5L）を保持できる構造とする。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
- 7-3-12-6-1 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない。

オイル溜まり



- 7-3-12-6-2 フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の穴を最低1個設けなければならない（穴は2個までとする）。
- 7-3-12-6-3 この穴はドライコンディションの時には塞がれ、競技監督がウェット・レースを宣言した場合、あけなければならない。
- 7-3-12-7 ウィングを装備することは禁止される。エアダクトをフェアリングおよびウィンドスクリーンに取り付けることは認められるが、ダクトはフェアリングおよびウィンドスクリーンの前端および最大幅から突出してはならない。

7-3-13 シート・シートカウル

- 7-3-13-1 オプションのシングルシートおよびアフターマーケットのものに変更できる。外観の変更も認められる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-13-2 リアセーフティーライト
MFJカップ、地方選手権において、リアセーフティーライトを装備しなければならない。
- 7-3-13-2-1 JP250クラスの車両には、リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン／オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合、競技監督またはレースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は**車検時**に行われる。
- 7-3-13-2-2 ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきりと見えなければならない。
- 7-3-13-2-3 リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、**タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていなければならない。**
- 7-3-13-2-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されていても良い。セーフティーライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は1個以上で10～15W（白熱球）または0.6～1.8W（LED）のものを使用すること。

7-3-14 シリンダーおよびシリンダーヘッド

- 7-3-14-1 シリンダー
公認車両の状態に対して、改造、変更、研磨をしてはならない。
- 7-3-14-2 シリンダーヘッド
- 7-3-14-2-1 シリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して、改造、変更、研磨をしてはならない。
ボルト・オンの排気ガス対策用センサー類はシーリングプラグ（ボルト）への変更が許可される（材質はチタニウム合金禁止）。
- 7-3-14-2-2 シリンダーヘッド燃焼室およびバルブのカーボン除去は認められる。シートリングの修正とバルブの摺合せも許可される。

7-3-15 クランクケース、エンジンカバー類

転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持するすべてのエンジンケース、カバーは樹脂製（FRPまたはカーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等）の2次カバーによって保護されなければならない。

このすべての2次カバーは、厚さ2mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。2次カバーの接着性向上のための、必要最低限度のエンジンカバーの表面塗装の剥離は認められる。

ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は2次カバーの取り付けはしなくても良い。いずれの場合も、保護範囲はオリジナルのエンジンカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

7-3-16 ラジエターおよび水温計、油温計

- 7-3-16-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。
- 7-3-16-2 ラジエターブラケットの改造または変更およびブラケット取り付け位置（ステー）の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウム合金とする。
- 7-3-16-3 ラジエターに導風板を取り付けることは認められる（カウル内部形状の変更は可）。
- 7-3-16-4 ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められる。
- 7-3-16-5 冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる（直径10mm以下に限る）。
- 7-3-16-6 サーモスタットの交換・取り外しとスパーサーへの変更は認められる。
- 7-3-16-7 ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエターオーバーフローパイプの先端が適切な材料でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていなければならない。
- 7-3-16-8 水温計（センサー含む）の追加および変更
- 7-3-16-9 **油圧計**、油温計（センサー含む）の追加

7-3-17 排気ガス対策部品

- 7-3-17-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。

7-3-18 クラッチ

- 7-3-18-1 クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-18-2 クラッチ・バスケット（アウター）は交換、改造しても良い。
- 7-3-18-3 クラッチスプリングの変更（ワッシャー追加を含む）は認められる。
- 7-3-18-4 BTL（バックトルクリミッター機構）は、公認車両に装備されている場合のみ許可される。
公認車両にBTLが装備されていない車両へのBTLの組み替えおよびBTL装備車両からBTL機構なしの

クラッチへの組み替えは許可されない。

7-3-19 キャブレター

7-3-19-1 ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。

7-3-19-2 キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-20 フュエルインジェクション

7-3-20-1 スロットルボディおよびインジェクターは、公認車両の状態が維持されていなければならない。

7-3-20-2 バタフライの交換・改造は禁止される。

バタフライが複数配置されるスロットルボディにおいては、スロットルグリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。

7-3-20-3 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ユニットの変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。

- ・サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められが、サブ・コンピューターを追加する場合は、公認車両（レースベース車用レース専用を除く）のECUとの併用のみが許可される。

- ・トラクションコントロールを制御するためのセンサー類および取り付けステーの追加は許可されるが、フロントフォーク、リアフォーク（スイングアーム）等に改造なしで（ボルト・オン）で取り付けられていなければならない。トラクションコントロール（ローンチコントロール含む）の制御は、一つのレース用ECU（フル・コンピューター）または追加のサブ・コンピューター制御内で行われなければならない。トラクションコントロール制御のための別体のECU（オートシフター用ブリッピング・コントローラーを除く）の追加は認められない。

7-3-20-4 燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。

7-3-20-5 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。

7-3-20-6 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。

7-3-21 燃料供給

7-3-21-1 フュエルラインおよびコネクター（クイックタイプ含む）の変更

7-3-21-2 フュエルベントラインの変更

7-3-21-3 フュエルフィルターの追加・変更

7-3-22 ワイヤハーネス

ワイヤハーネスは改造、変更は認められる。ただし、始動装置は公認車両と同じ方法で作動し、発電装置（フライホイール重量含む）および発電容量も公認車両の状態を維持していなければならない。

※ヤマハ・YZF-R3の2019年式以降モデルに18年式以前モデルに使用されていたACGローターを互換性部品として使用することを許可する。ただし、2018年以前モデルに2019年以降モデルのACGローターを使用することは許可されない。

※ACGローター部品番号

* 2018年以前モデル：1WD-H1450-00

* 2019年以降モデル：BR5-H1450-00

7-3-23 スプロケット／チェーン

フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）スプロケットは、丁（歯）数および材質の変更が許可されるが、歯幅および取り付け位置と方法は公認車両と同じでなければならない。

チェーンも変更は許可されるが、サイズ（520等）は公認車両と同じでジョイントはカシメ方式のものを使用しなければならない。

7-3-24 エンジンレブリミッター／スピードリミッター

エンジンレブリミッター／スピードリミッター(イグナイター含む)の変更

7-3-25 点火時期／スパークプラグ

7-3-25-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更

7-3-25-2 ハイテンションコードの変更

7-3-25-3 点火時期の調整

7-3-26 ボルト、ナット類

7-3-26-1 技術仕様に規定されていないボルト、ナット類の変更。ただし公認車両と同じ、または鉄製の材質でなければならない。

7-3-26-2 フェアリング(シートカウル含む)、ウィンドスクリーンの取り付けボルト・ナット類は別の素材のものに変更できる。

7-3-26-3 ボルト、ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴をあけても良い。しかし軽量化する改造は認められない。

7-3-26-4 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-3-27 オイルプレッシャースイッチ

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

7-3-28 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。

ただし、始動装置は正常に作動しなければならない。

7-3-29 エアクリーナー

7-3-29-1 ラムダクト(ラム圧)のない車両。

7-3-29-1-1 エアクリーナーボックスは吸気口部の拡大加工またはラムダクト(ラム圧)の追加を認める。ただし、エアクリーナーボックスは前記改造範囲以外、MFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことが認められる。

7-3-29-1-2 エアファンネルの変更は認められないが、公認車両に装備されたクローズドブリザーシステムを維持した範囲でエアファンネルの改造が認められる。

7-3-29-1-3 吸気口部拡大およびラムダクト(ラム圧)追加のいずれの場合もエアクリーナーボックスに開けられる穴の最大面積は、下記寸法とする。

		エアクリーナーボックス部吸気口合計最大面積
単気筒	200cc~250cc	直径130mm相当の面積
単気筒	250cc~300cc	直径120mm相当の面積
2気筒	200cc~250cc	直径100mm相当の面積

※BMW・G310Rは単気筒250cc~300ccクラスを適用

- ・吸気口を拡大する場合は、オリジナルのエアクリーナーボックスの吸気口の下限位置よりも上方(エアクリーナーボックスを車両に取り付けた状態で)に拡大されていないなければならない。
- ・ラムダクト(ラム圧)を追加した場合は、ダクトの吸気口部またはダクトの一部分の下限位置がオリジナルのエアクリーナーボックスの吸気口の下限位置より上方にあれば、追加のダクトとエアクリーナーボックスとの接続位置は規定されない。
ただし、エアクリーナーボックスと追加のダクトは隙間なく密閉された状態で接続されていること。
- ・吸気口を拡大するまたはラムダクト(ラム圧)を追加するいずれの場合も、オリジナルの吸気口にプ

ラスして、一か所の追加吸気口のみ追加加工することが認められる。

オリジナルの吸気口は使用しても塞いでも良いが、使用する場合の吸気口面積は両方を合わせた面積とする。

- 7-3-29-1-4 ラムダクト（ラム圧）を追加する場合のダクトの形状、材質（カーボン、ケブラーは禁止）は自由とするが、ダクト断面積は追加されたラムダクトの一部分に連続して長さ100mmの範囲で、下記規定寸法相当面積のリストリクター部を設けなければならない。

		ダクトリストリクター部最大断面積
単気筒	200cc～250cc	直径130mm相当の面積
単気筒	250cc～300cc	直径120mm相当の面積
2気筒	200cc～250cc	直径100mm相当の面積

- 7-3-29-1-5 エアクリーナーボックスの吸気口を拡大し、ダクトをエアクリーナーボックスと接続しない場合（ラム圧なし）は、エアクリーナーボックスの吸気口とエアダクトの吹き出し口との距離は最近位置で最低100mm以上の隙間を設けなければならない。この場合のダクトにはダクトリストリクター部は設定しなくても良い。

- 7-3-29-1-6 ヤマハYZF-R3、KTM RC390についてはラム圧の追加およびエアクリーナーボックスの改造は禁止される。エアフィルター・エレメントおよび吸気ダクトは変更または改造、あるいは取り外すことが認められる。

KTM RC390について、エアクリーナーボックスと一体成型された吸気ダクトの突出部分をエアクリーナー吸気ダクトの一部と見なして、吸気ダクト径を変更しない範囲でカットすることを許可する。

ヤマハYZF-R3は、公認車両のエアクリーナーボックスの吸気口の位置を基準に、吸気口的面積を下記の寸法まで拡大することを許可する。

ヤマハYZF-R3 直径70mm相当の面積

- 7-3-29-2 ラムダクト（ラム圧）付きの車両（該当車両CBR250RR/ZX-25R）

- 7-3-29-2-1 エアクリーナーボックス、ラムダクトおよび吸気ダクト、エアファンネルをMFJが公認した車両の状態に維持しなければならず、変更または改造は許可されない。

エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。フェアリングの変更は認められるが、エアダクト取り入れ口の位置、形状、面積はMFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。

※ NinjaZX-25Rの公認車両に装備されている、カウルとラムダクトの間に取り付けられているゴム製のラムダクトシールは、カウルの一部と見なし取り外すことが認められる。

※ NinjaZX-25Rのラムダクトのエアクリーナー側出口の先端を加工（カットのみ可）して、ダクト出口径を公認車両（量産）の直径（内径）32mmから直径（内径）45mm以内に拡大することを許可する。

※ NinjaZX 25R新旧公認車両モデル間でエアファンネル（フィルタアッシ）の互換が許可される。

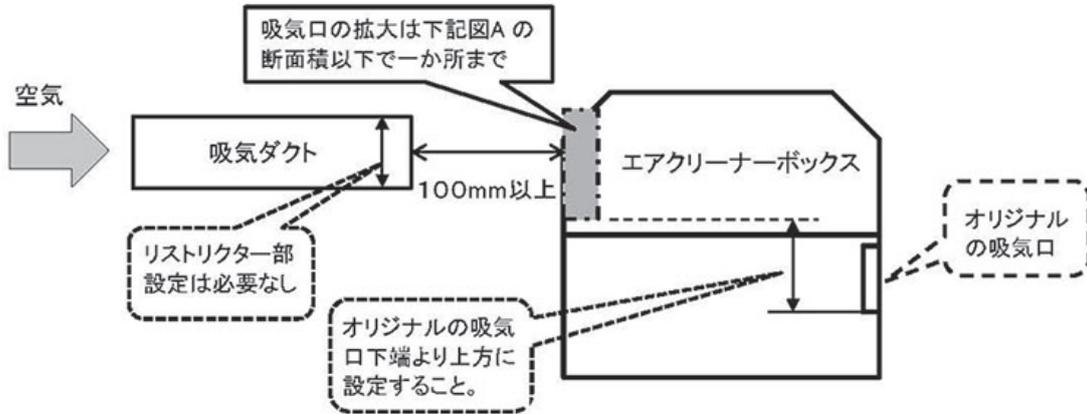
- 7-3-29-2-2 ラムダクトおよびインナーパネルの吸気口に直接接続されない範囲で、ダクト穴や導風板形状のカウルの装備も認められる。

ただし、ダクトを付けた場合はダクト出口とインナーパネルの吸気口の間には50mm以上の隙間（間隔）を設けること。

インナーパネルの改造も認められるが、取り外しは許可されない。ただし、改造は吸気口部を除く範囲に限定され、吸気口部はスリットを含め公認車両の状態を維持しなければならない。

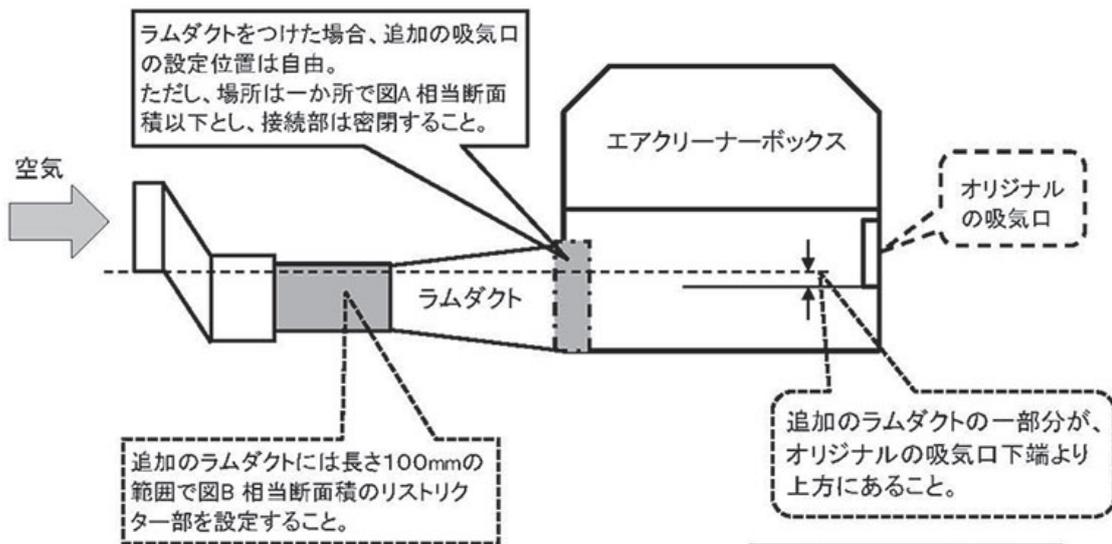
JP250 エアクリナーボックス回り図面

1. 吸気口拡大のみ(ラム圧なし)



図A		エアクリナーボックス部 吸気口合計最大面積
単気筒	200cc~250cc	直径130mm相当の面積
単気筒	250cc~300cc	直径120mm相当の面積
2気筒	200cc~250cc	直径100mm相当の面積

2. ラムダクト(ラム圧)の追加の場合



図B		ダクトリストラクター部 最大断面積
単気筒	200cc~250cc	直径130mm相当の面積
単気筒	250cc~300cc	直径120mm相当の面積
2気筒	200cc~250cc	直径100mm相当の面積

7-3-30 燃料タンク、燃料タンクカバー、ポジション調整

7-3-30-1 燃料タンクは公認車両の状態が維持されていなければならない。

7-3-30-2 レベルプレートの削除は認められる。

7-3-30-3 燃料タンクに取り付けられた公認車両のブリーザーパイプには、キャッチタンクに接続されるブリーザーチューブを取り付けなくてはならない。タンクブリーザーチューブの先端は、適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

- 7-3-30-4 燃料タンクフィラーキャップのカギのロック機構の改造は認められるが、キャップは閉じた状態で燃料が漏れないようになっていなくてはならない。
- 7-3-30-5 燃料タンクまたは燃料ポンプに取り付けられている燃料残量検出装置（残量計）の取り外しおよび改造は許可される。
- 7-3-30-6 転倒時に燃料タンクと路面の接触による破損を防止する目的でタンクカバーを取り付けることが認められる。公認車両の状態でタンクカバーが装備された車両については、取り外すことは認められないが、形状の変更も許可される。また、ライディングポジション調整のための部品（パッド、樹脂類など）の追加や、タンクカバーとポジション調整部品（形状変更を含む）との一体成型も認められる。その取り付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定されていなければならない。タンクカバーおよびポジション調整用部品への金属またはカーボン、ケブラー材の使用は禁止される。
- 7-3-30-7 **燃料タンク内に防爆材（“Explosafe”が望ましい）を充填しても良い。**
- 7-3-31 トランスミッション／ギアボックス**
- 7-3-31-1 トランスミッション単体およびアッセンブリーは、公認車両の状態から変更できない。同一機種の派生車両間での交換、変更も認められない。
ただし、ドラムストッパースプリングに限り変更が許可される。
- 7-3-32 すべてのガスケットおよびガスケット材質の変更は認められる。
- 7-3-33 エンジンオイルおよび各グリス類の変更は認められる。
- 7-3-34 オイルフィルターエレメントは変更することができる。カートリッジタイプのフィルターは、アフターマーケット品への変更も許可されるが、構造（フィルターの材質およびフィルターが一体式または別体式）および取り付け方法は公認車両と同じでなければならない。

7-4 取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との交換は不可）

- 7-4-1 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可）
- 7-4-2 ホーン
- 7-4-3 ツールボックス
- 7-4-4 ラジエーターファンと配線
- 7-4-5 チェーンカバー
- 7-4-6 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリー
- 7-4-7 スターターキックアーム
- 7-4-8 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

7-5 取り外し、またはアフターマーケット部品と交換できる部品

- 7-5-1 タコメーター
- 7-5-2 スピードメーター
- 7-5-3 キルスイッチおよび左右のスイッチホルダー

7-6 その他

- 7-6-1 チタニウム合金部品の使用は禁止される（サイレンサーおよびサイレンサーステーは除く）。
- 7-6-2 エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。
- 7-6-3 メインフレームとエンジンナンバー
- 7-6-3-1 すべてのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表

示されていなくてはならない（スベアフレームの場合は刻印なしの状態での販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。

交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み、刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

- 7-6-3-2 すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態での販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。
交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたは刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。
- 7-6-4 スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースとして活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ1mm～2mm）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。
追加のボルト穴加工の場合は6mmに限定される（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない）。
- 7-6-5 追加の装備
- 7-6-5-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。
- 7-6-5-2 データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。
- 7-6-5-3 テレメトリー（無線による情報伝達）
- ・動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
 - ・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。
- 7-6-5-4 修理
- 修理の許可される部品
- ・メインフレーム
- 7-6-6 買い取り制度
- 7-6-6-1 大会にて6位以内（MFJカップ、地方選手権は各クラス別インター、ナショナル）に入賞した車両の部品は、購入希望者（MFJカップ、地方選手権は各クラス別インター、ナショナル参加者）がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。
- 7-6-6-1-1 部品買取価格（単位：円）
- ・フロントサスペンション：**165,000円（税抜価格150,000円）**
 - ・リアサスペンション：**187,000円（税抜価格170,000円）**
- 7-6-6-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。
購入希望者は売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限られる。また、購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。
- 7-6-6-3 申請締切り後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。
購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。
ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先される。
- 7-6-6-4 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。
- ・購入申請用紙
 - ・購入者の運転免許証のコピー
 - ・購入申請保証金 **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）
- 7-6-6-5 購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。その場合、レース後車検を受けた車両は車検長の指示を受けて分解した状態でも良いものとする。
- 7-6-6-6 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。

- 7-6-6-7 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入代金〔現金〕と、車両の受け渡しが行なわれる。
- 7-6-6-8 売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。
- 7-6-6-9 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行なわれる。
- 7-6-6-10 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金 **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。
- 7-6-6-11 主催者が購入申請を行なうことができる。
- 7-6-6-12 売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することができる。

付則12 耐久レースの仕様

1 クラス区分

一般生産型車両をベースとしたMFJ公認車両で行われる。

2 出場車両

- 2-1 一般生産型車両でMFJが公認し、参加する各クラスの仕様に適合していること。
- 2-2 耐久用の仕様を満たしていること。

3 重量

それぞれの定められたスプリントレース用の最低重量に3kgを加えることとする。
灯火類の装備を義務づけられる耐久レースでは、定められたスプリント用の最低重量に5kgが加えられる。

4 耐久仕様

- 4-1 車両には確実に作動するスタート装置が装備されていなくてはならない。
- 4-2 燃料タンク
 - 4-2-1 給油口を改造することは認められるが、位置は変えられない。
 - 4-2-3 最大容量を増やすための燃料タンクの改造は許されるが、サイドからの外観形状は変えられない。また、タンクの材質は車両公認時のものから変更できない。
ST600、ST1000クラスの容量は大会特別規則に定める。
 - 4-2-4 フュエルフィルターキャップをクイックフィルタイプに変更することが許可される。
 - 4-2-5 燃料は、マシンにしっかりと固定されたひとつのタンク内に入れられるものとする。シートタンク、および補助タンクは禁止される。すべての競技において給油のために簡単に脱着できる取り換えタンクを使用することは厳禁される。
 - 4-2-6 登録されたスペアタンクの使用が認められる。ただし車両に取り付けられるまで燃料の充填はできない。
- 4-3 灯火類
 - 4-3-1 夜間にかかるレースの場合は公認された発電・充電装置を備えてあること。これらはレース期間中およびレース後の車検において正常に作動するものであること。
 - 4-3-2 ヘッドライト、ストップランプは正常に作動すること。またライトを追加することは認められる。
- 4-4 ホイールの交換を容易にするための改造は、それぞれのクラスの改造範囲でなければならない。
- 4-5 ブレーキ廻りのメンテナンス性向上のための改造は、それぞれのクラスの改造範囲内でなければならない。
- 4-6 フロントフェンダーは、車両公認時のものでなければならない。ただし耐久の場合、フロントフェンダーのマウント位置の変更は認められる。この場合充分安全を考慮しなければならず、柔軟な素材を使用してはならない。
- 4-7 ジャッキアップのための装置は一部をマシンに取り付けても良いが、フェアリングから外側にあってはならず、レース期間中確実に固定されていること。これらはマシンの重量に含まれるものとする。
- 4-8 フロント／リアホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジブロックまたは

リアフォーク（スイングアーム）にボルト止めされなければならない。これをするためのフェアリングのカットは認められる。

ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。

4-9

ウインドスクリーンの高さは自由とする。

付則13 ジュニアクラスの仕様

1 クラス区分

カテゴリー	クラス	排気量範囲	最大限気筒数	最大限変速段数
SP (スーパープロダクション)	50	～50以下	1	6
	85	50を超え85以下	1	6
GP	50	～50以下	1	6
	85	50を超え85以下	1	6

2 出場車両

- 2-1 車両は市販レーサーまたは一般生産型車両でMFJ公認車両とする。または一般生産型車両をベースとしたSP用コンプリートマシンとしたMFJ公認車両とする。
- 2-2 ホイールリム直径が16インチ以上で、85cc以下の二輪車。

3 公認車両に対して特に記載されていない限り仕様の改造および変更ができない

- 3-1 エンジンの型式
- 3-2 シリンダーの数
- 3-3 ピストンストローク
- 3-4 シリンダー(スリーブおよびライナーを含む)、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアボックスの材質、
鋳造および形状
- 3-5 クラッチの構造
- 3-6 エンジン内部の部品の材質および寸法形状
- 3-7 4ストロークエンジンのバルブの径、バルブのリフト量、バルブタイミングおよび圧縮比
- 3-8 2ストロークエンジンのシリンダー、ピストンによるポートタイミング、ポートサイズ、一次、二次圧縮比
- 3-9 シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き
- 3-10 吸入、排気システムのシステム、バルブの数、ポートの数、キャブレターの数
- 3-11 クランクケースカバー類の材質、鋳造、および形状
- 3-12 2ストロークのシリンダー、4ストロークのシリンダーヘッド・ポートの寸法、形状
- 3-13 クランクシャフトアッセンブリー、ピストンの材質、寸法、形状
- 3-14 カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリーの材質、形状、寸法
- 3-15 キャブレター
ただし、キャブレターのセッティング(取り外し可能なジェット、ニードル、スロットルバルブの範囲)、
エアファンネルの取り付けまたはキャブ本体を除く寸法の変更は可能とする。
- 3-16 燃料タンク
- 3-17 プライマリーギアのレシオ、および寸法形状
ただし、クラッチディスクの材質とスプリングの諸元の変更は可能。

- 3-18 ミッションギアのレシオ、および形状寸法
- 3-19 リアホイール
- 3-20 リアブレーキ関係
ただし、ブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更は認められる。
- 3-21 フロントホイール
- 3-22 フロントブレーキ関係
ただし、ブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更は認められる。
- 3-23 タイヤ
- 3-24 フレームボディ
ただし、不要なステー類のカット（フレームの強度、剛性に影響を与えないもの）は認められる。
- 3-25 フロントフォーク
ただし、フロントサスペンションセッティングのためのオイル交換、セット荷重調整は認められる。
- 3-26 リアフォーク、リアクッション、リアクッションケーシング
- 3-27 ステアリングステム、トップ、ボトムブリッジ
ステアリングダンパーの取り付けは認められる。
- 3-28 フェアリングの形状
ただし、フェアリングの材質は変更可能とされるが、カーボン、ケブラー等の使用は認められない。
- 3-29 スタート装置の取り外しは認められる。
- 3-30 エアクリナーボックスの改造は認められる。
- 3-31 シートカウル形状、材質の変更は認められるが、カーボン、ケブラー等の使用は認められない。
- 3-32 すべての部品について調整・仕上げは認められる。

4 重量

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

- 4-1 最低重量は半乾燥重量とする（走行可能状態からガソリンを抜いた値）。
- 4-2 分離給油の場合のオイルは燃料と見なす。

5 公認車両が下記事項に適合していない場合改造変更が義務づけられる

- 5-1 キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）
 - 5-1-1

クラス	最大限サイズ
50 (SP、GP)	直径18mm相当以下
85 (SP、GP)	直径28mm相当以下
 - 5-1-2 規制を超えるキャブレター装着車は公認キャブレターで、かつ規制以下のキャブレターに交換すること。
- 5-2 燃料ポンプを装着している車両は、転倒時に自動的に停止する装置を備えていること。
- 5-3 ラジエターのオーバーフローパイプとキャッチタンクの取り付け（250cc以上）
- 5-4 エンジンブリーザーのキャッチタンクの取り付け（4ストローク車は500cc以上、2ストロークのギアボックスからのブリーザー250cc以上）
4ストローク車のキャッチタンクからのブローバイガスはエンジンに再吸入させること。
- 5-5 エンジンキルスイッチの取り付け（ハンドルを握って操作可能な位置に取り付けなくてはならない）。

- 5-6 灯火器のレンズの処置または取り外し。
- 5-7 保安部品の取り外し（スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類）。
- 5-8 エンジンのすべてのオイルドレンボルト、および外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

6 いかなる場合も禁止される事項

- 6-1 改造・変更にあたって特殊な材料の使用（チタン合金、カーボン、ケブラー等）（カーボンサイレンサーも完全禁止）
- 6-2 リアホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 6-3 タイヤへの追加工
- 6-4 ステアリングダンパーを取り付けた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしての使用。
- 6-5 ガソリンの仕様および供給方法は制限される。

7 音量規定

- 7-1 FIM方式で測定し99dB/A以下であること。
- 7-2 レース終了後は3dB/Aの誤差値が認められる。

8 互換性

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同一のモデル内にあつては、一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は、相互に交換が認められるが、1993年1月1日以降の公認車両同士に限られる。

注) コンプリートマシンはベースマシンと型式が異なるが互換性が認められる（コンプリートマシンのベース機構の打刻型式に基づき判断される）。

付則14 ミニバイクの仕様

1 クラス区分

下記の排気量区分とする。

2ストロークの場合：85cc以下

4ストロークの場合：125cc以下

2 出場車両

車両はMFJ公認車両とする。

3 公認車両に対して下記事項は仕様の変更ができない

(仕様の変更とはその部品の改造、変更または取り外しをいう)

- 3-1 エンジンの型式
- 3-2 シリンダーの数
- 3-3 ピストンストローク
- 3-4 シリンダー（スリーブおよびライナー含む）、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアボックスの材質・鋳造および形状
- 3-5 クラッチの構造（ただしディスクの材質とスプリングは除く）
- 3-6 エンジン内部の部品の材質
- 3-7 4ストローク車のバルブの径、リフト、タイミングおよび圧縮比
- 3-8 2ストローク車のシリンダーピストンに依るポートタイミング、ポートサイズ、一次、二次の圧縮比
- 3-9 シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き
- 3-10 吸気、排気系統のシステム、バルブ数、ポート数、キャブレター数
- 3-11 クランクケースカバー類の材質・鋳造および、形状
- 3-12 シリンダー、シリンダーヘッド
- 3-13 クランクシャフトアッセンブリー、ピストン
- 3-14 カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリー
- 3-15 キャブレター（メインジェットのみ変更可）
- 3-16 燃料タンク
- 3-17 プライマリーギア
- 3-18 ミッション
- 3-19 ブリーザーシステム
- 3-20 リアホイール
- 3-21 リアブレーキ関係
- 3-22 フロントホイール
- 3-23 フロントブレーキ関係
- 3-24 フレームボディ
- 3-25 フロントフォーク

- 3-26 リアフォーク
- 3-27 リアサスペンション
- 3-28 ステアリングシステムを含むボトムブリッジ、トップブリッジ
- 3-29 フェアリング

4 公認車両に対して下記事項の変更ができるが、付則7GPフォーミュラの技術仕様に適合していることを条件とする

- 4-1 キャブレターのメインジェットの変更
- 4-2 ゼッケンプレート、メーター、シート等の取り付けのためのステーの追加ができる
- 4-3 イグニッションコイル、点火ユニット、リミッターの改造・変更
- 4-4 プラグの変更
- 4-5 スピードメーターの取り外し
- 4-6 チェーンの変更
- 4-7 スプロケットの変更
- 4-8 タイヤ
一般市販され通常ルートで購入できるもののみ交換は可。ただし、スリックタイヤ（インターミディエイト含む）および摩耗限度を超えたタイヤの使用は禁止。

5 公認車両が下記事項に適合していない場合改造・変更が義務づけられる

- 5-1 エンジンキルスイッチの取り付け（ハンドルを握って操作可能な位置に）
- 5-2 灯火器のレンズの処置または取り外し。
- 5-3 保安部品（スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類）の取り外し
- 5-4 すべてのオイルドレンボルト、および外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

6 いかなる場合も禁止される事項

- 6-1 改造・変更に当たって特殊な材料の使用（チタニウム合金、カーボン等）
- 6-2 リアホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 6-3 フロントホイールスピンドル構造に軽合金を使用してはならない。
- 6-4 タイヤへの追加工
- 6-5 ステアリングダンパーを取り付けた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしてはならない。
- 6-6 ガソリンは通常のスタンドで購入できるか各サーキットのスタンドで購入できるMFJの定める無鉛ガソリンに限る。

7 音量規定

FIM方式で測定し99dB/A以下であること。

レース終了後は3dB/Aの誤差値が認められる。

8 互換性

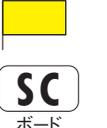
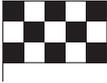
フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同一のモデル内にあっては、一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は、相互に交換が認められる。

1993年1月1日以降の公認車両同士に限られる。

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。)

MFJ 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)

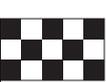
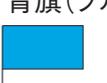
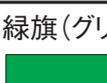
国旗  <p>レーススタート (通常シグナルで示す: レッドライト消灯)</p>	青旗(ブルーフラッグ)  <p>後方よりベースの速い車両が接近し、追い越される状態にある。</p>	黄旗(イエローフラッグ)  <p>・前方コース及びコースサイドに障害物やその他危険な状態であることを示す。 1本振動:コースサイドに危険な状態を予告 2本振動:コース上に走行を妨げる危険性の予告 ・減速、停止準備、追い越し禁止。</p>	黄旗+白地に黒文字のSCボード  <p>セーフティーカー介入によるレースの非競技化(注意・減速・追い越しは禁止) 指示された車両以外セーフティーカーの追い越し禁止。 1列で走行すること。</p>
緑旗(グリーンフラッグ)  <p>・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。</p>	チェッカーフラッグ  <p>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。</p>	赤旗(レッドフラッグ)  <p>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、その周りにピットインしなければならない。</p>	黒旗(ブラックフラッグ)+黒地に白文字のサインボード  <p>当該ライダーに速やかにピットインの指示を示す。</p>
赤ストライプ付黄旗  <p>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)</p>	青旗+チェッカーフラッグ  <p>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。</p>	白旗(ホワイトフラッグ)  <p>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。</p>	オレンジボール旗+黒地に白文字のサインボード  <p>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。</p>
レッドクロス(赤い斜め十字の入った白旗)  <p>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。</p>	ライドスルーボード  <p>当該ライダーは、レース中、ピットレーンを通して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。</p>	白黒斜分割旗  <p>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。</p>	

MFJ MOTOCROSS

(フラッグ寸法:約60cm×75cm)

MFJ SUPERMOTO

(フラッグ寸法:約60cm×75cm)

国旗  <p>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)</p>	黄旗(イエローフラッグ)  <p>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</p>	国旗  <p>レーススタート (通常シグナルで示す: レッドライト消灯)</p>	黄旗(イエローフラッグ)  <p>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。</p>
レッドクロス旗(救護旗)  <p>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</p>	赤旗(レッドフラッグ)  <p>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。</p>	赤ストライプ付黄旗  <p>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。</p>	赤旗(レッドフラッグ)  <p>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、その周りにピットインしなければならない。</p>
チェッカーフラッグ  <p>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。</p>	青旗+チェッカーフラッグ  <p>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。</p>	青旗+チェッカーフラッグ  <p>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。</p>	チェッカーフラッグ  <p>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。</p>
青旗(ブルーフラッグ)  <p>警告、ラップされようとしている。</p>	黒旗(ブラックフラッグ)+黒地に白文字のサインボード  <p>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。</p>	緑旗(グリーンフラッグ)  <p>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。</p>	ジャンプスタートボード  <p>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。</p>
緑旗(グリーンフラッグ)  <p>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。</p>	青旗(ブルーフラッグ)  <p>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。</p>	黒旗(ブラックフラッグ)+黒地に白文字のサインボード  <p>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。</p>	

レースナンバー(ナンバープレート色見本)

MFJ ROAD RACE

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

JP250

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。

MFJ 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

MFJ TRIAL

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

MFJ ENDURO

全日本クラス

MFJ SUPERMOTO

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

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

MFJ ROAD RACE

0123456789

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

MFJ MOTOCROSS

下記を基準とした書体とする。

0123456789 0123456789 0123456789
 0123456789 0123456789 0123456789
0123456789
0123456789

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

〈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。

<スーパーモト専用>

