

MFJ国内競技規則 2026

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およびMFJが公認した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 SBK** および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でする。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)	165kg
2気筒 (1200 cc)	170kg

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

※上記の重量を満たすために、バラストを追加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かなければならない。

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°Cを基準とする。気温10°C以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。

4-1-12 気温0°C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かなければならない。

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。

リサーチオクタン値が102.0 (RON)、モーター オクタン値が90.0 (MON) 以下であること。

密度は15°C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。しかしそ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ぬ。

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)。

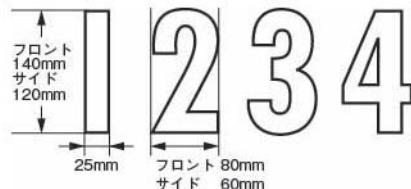
フロントナンバーおよびシートカウル上部の寸法

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。

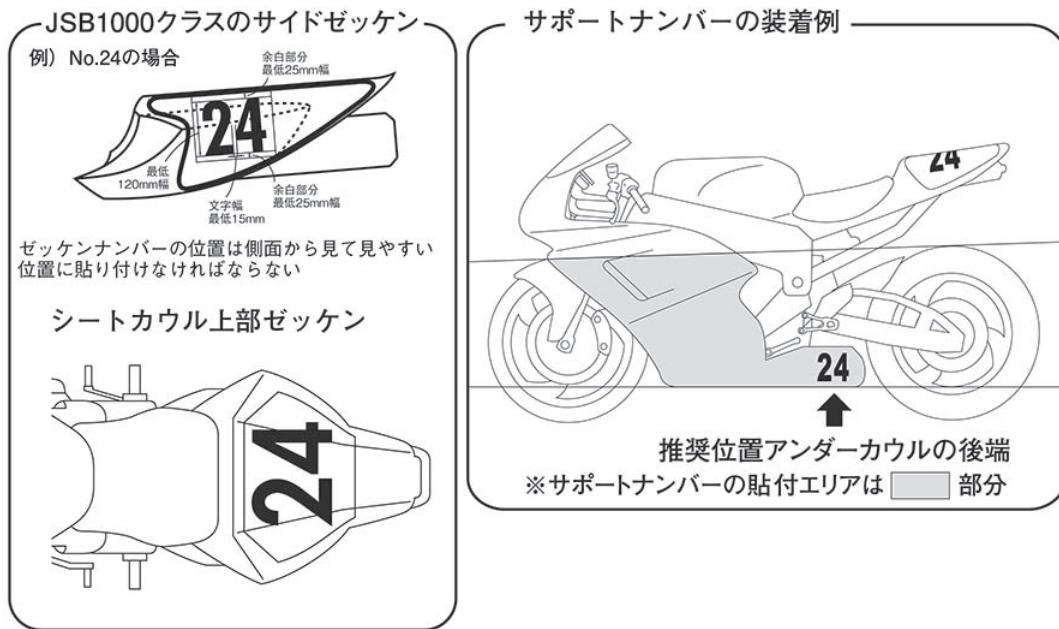
6-10

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。アップ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。
- 7-3-3 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。
- 7-3-4 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）。
- 7-3-5 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。
- 7-3-6 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ペ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ペ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。

各ペアリングの新たな前後位置は公認時のペアリング位置に対して軸心最大+/-6mm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+/-5mm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、メインフレームに公認車両に準じた打刻開始ナンバーで始まる車両認識番号（VINナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。それ以外の場合（刻印なし等）、公認車両のフレームであることを証明できる書類（販売証明、メーカー等が発行する証明書など）をチームの責任で準備し車検にて提示することを基本とするが、それが困難な場合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。その場合、メインフレームには、主催者が指示した新たな識別刻印プレートを指示に従い貼り付け（転用、流用禁止）し、識別管理に従う事を基本とする。

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か、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ず、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6 mm、鉄の場合は3 mm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ヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- 7-6-5 リ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クageは改造、または変更することができる。ただし、リンクageのフレーム側およびリアサスペンションのアッパー部取り付けは、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
・ベリリュウム⇒5%以下、スカンデューム⇒2%以下、リチューム⇒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）にボルトおよびプ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ュ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。
- 7-9-13 リア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アブレーキシステムは正常に作動しなければならず、取り外すことは許可されない。
- 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ず、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。
- 7-9-14 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。

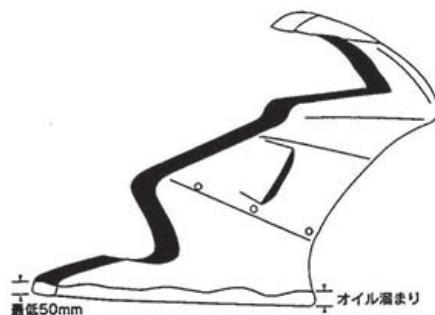
7-11 フットレスト/フットコントロール（チェンジ&ブレーキペダル）

- 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くてはならない。
- 7-11-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、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ラー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、ギアシフトリンクエージを改造する方法のみ許可される。

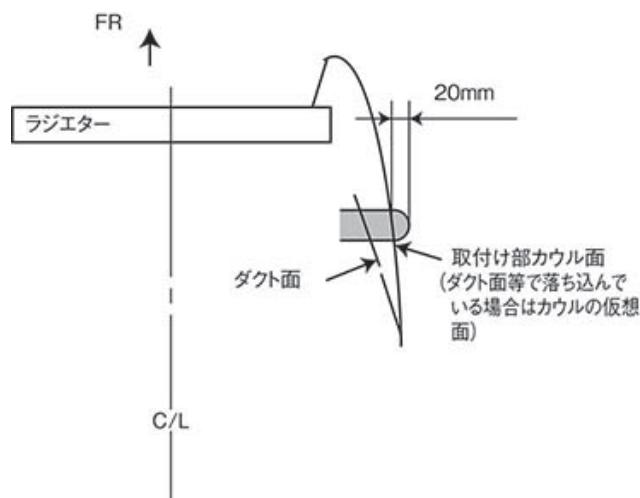
7-12 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、フェンダー、エアダクト）

- 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以上の大きな穴は、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 燃料タンクフィラーキャップは、公認されたモーターサイクルに装備されているものから変更または交換できる（クイックフィラーキャップの装着も許可される）。
- 7-13-7 燃料キャップは、閉じられた状態で漏れない構造になっていなければならない。
- さらに、燃料キャップは、誤って開いてしまわないように対策を施されていなくてはならない。
- 7-13-8 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。

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。
- 7-14-5 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。
- 7-14-6 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。
- 7-14-6-1 リアセーフティーライト
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ず、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。
- 7-14-6-2 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）のものを使用すること。

7-15 ラジエター／オイルクーラー

- 7-15-1 ラジエターまたはオイルクーラーは、変更、交換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。
- 7-15-3-2 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。
- 7-15-5 ラジエ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 ワイヤーハーネス・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リ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、エアフェンネル取り付けのためのエアボックスの改造は認められない。
- 7-19-6 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、エアフェンネル取り付けのためのエアボックスの改造は認められない。
- 7-20-4 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でする。
- 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、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、クランクケースに公認車両と同じエンジン認識番号が刻印または表示されていなくてはならない。それ以外の場合（刻印なし等）、公認車両のクランクケースであることを証明できる書類（販売証明、メーカー等が発行する証明書など）をチームの責任で準備し車検にて提示す**

ることを基本とするが、それが困難な場合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。その場合、クランクケースには、主催者が準備した新たな識別刻印プレートを指示に従い貼り付け（転用、流用禁止）し、識別管理に従う事を基本とする。

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 シリンダーへッド
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 シリンダーへ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ず、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かなければならない。
- 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かなければならない。
- 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、固体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ぱいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。
- 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るないように、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ル状（このボルの直径は最低16mmとする）となってはならない。このボ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（ドライブ）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

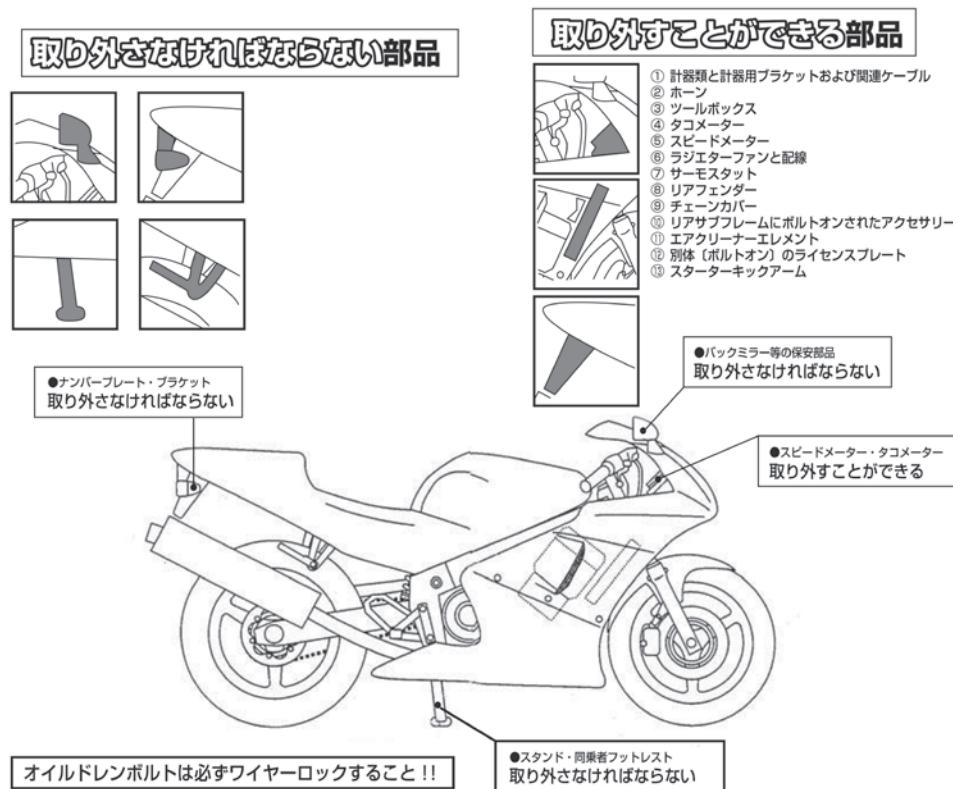
- 7-25-1 潤滑油、またはサスペンションオイル
- 7-25-2 スパークプラグおよびスパークプラグキャップ
- 7-25-3 ベアリング（ポール、ローラー、テーパー、プレインなど）
- 7-25-4 ファスナー（ナット、ボルト、スクリューなど）
- 7-25-5 外部の表面仕上げ、およびデカール
- 7-25-6 ガスケット
- 7-25-7 タコメーター
- 7-25-8 ホース、チューブ類（エア、燃料、オイル、水）
- 7-25-9 ドライブチェーンガイドプレート

7-26 下記のアイテムは取り外すことができる

- 7-26-1 メーター、メーターブラケット、および関連ケーブル
- 7-26-2 スピードメーター、およびホイールスペーサー
- 7-26-3 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 7-26-4 ラジエターファン、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／ウインカー／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ぬ）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

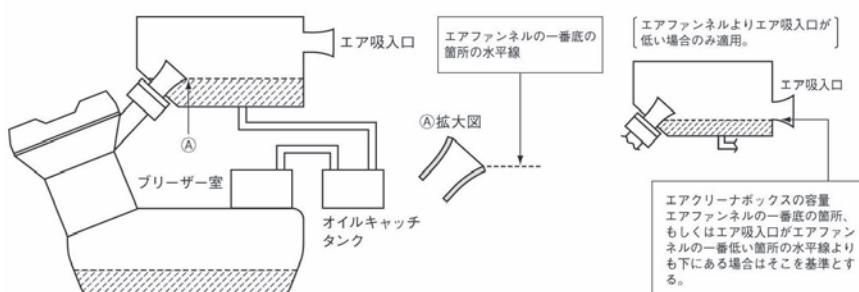
7-28-3-1 すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。

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（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、オイルフィラーキャップ、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。
エンジンクラッチおよび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に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
音量測定の固定回転数 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、リテナー、シム、システムシール含む | |
| ・ECU | 704,000円（税抜640,000円） |
| ・カムシャフト（in & ex）、カムスプロケット | 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10-5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 レースベース車 (2008~2011)	JH2SC59S	SC59E	JH2SC59S*BM900001
CBR1000RR STD/ABS (2012)	SC59	SC59E	SC59-1400001
CBR1000RR レースベース車 (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、シリングーヘッド、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 レースベース (2015)	CN06C	N526E
YZF-R1 (2017) レースベース車含む	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 レースベース (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 レースベース (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