



令和5年1月6日  
令和5年1月10日改定

関係者 各位

一般財団法人  
日本モーターサイクルスポーツ協会

## 2023年度 国内競技規則書 ロードレース規則変更点のお知らせ

はじめに、2023年MFJ国内競技規則は、WEBサイト版の提供となります。  
競技参加に必要なルールを、お手持ちのスマートフォンやPC、タブレットなどの端末に対し、標準的な閲覧に加え、種目ごとのメニューやキーワード検索機能にて、必要とされる情報に効率よくアクセスする環境を提供いたします。

また、PDF版としてPC等の保存、プリントアウトしてご覧いただけるように変更になりました。  
WEB版の規則書は、新規則の制定および変更点は、「**緑字**」で記載されています。  
黒字の点線部分が、該当規則部分にリンクいたします。  
この案内では、新規則、変更点は、「**緑字**」削除された箇所は「**赤字の取り消し線**」で表記しています。

アクセス先：<https://rules.mfj.or.jp/>  
公開日：2022年12月26日(月)

### 1 ロードレース競技に関する変更点

#### 1) 公式シグナル 該当規則：付則4 ロードレース規則 4 公式シグナル

##### 4 公式シグナル

- ① 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。
- ② 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。
  - ・~~決勝レース中~~、安全上の観点でコースから除外する必要があるライダーに対して黒旗を提示する場合がある。

黒旗に関する改定は、「決勝レース中」の語句を削除することにより、常に、安全上の問題を抱えるライダーに提示することを可能とした。

#### 2) JSB1000 カーボンニュートラル燃料に関する記載

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、モータースポーツ界においても取り組むことが求められおり、FIMでも2024年から非化石由来原料の燃料の導入を

決定しています。

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なことであり、国内では全日本ロードレース選手権プレミアムクラスである JSB1000 にハルターマン・カーレス社の 100%非化石由来のレーシングガソリンを採用していくことになり、規則の改定をおこなった。

(1) 指定燃料について 該当規則 : 付則 4 ロードレース規則 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。

(2) 関連 JSB1000技術仕様 該当規則 付則 8 JSB1000 技術仕様 5項 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は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。  
**ただし、指定供給燃料については除外とする。**

(3) 関連 カーボンニュートラル燃料 該当規則 付則 5 全日本選手権大会 25 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」指定表示が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てなければならない。

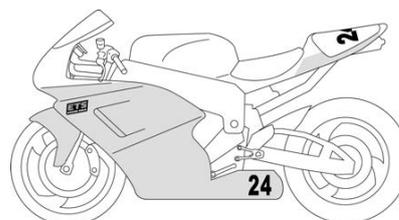
### 25-3-3-1 車両の広告スペース

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のアミかけ部分内のいずれかの位置で、サイド面から視認できる位置 (左右対称 各1カ所) フェアリング、フロントフェンダー、シートカウル部 (一部)		7 cm×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



### 3) 公式予選 同一タイムの対応 該当規則 付則4 15 公式予選 15-2-4

公式予選において測定される各ライダーのベストラップタイムにより、大会特別規則に示されたレース出場台数を限度としてスタート位置が定められる。

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。

~~ベストラップタイムが同じ場合は、セカンドラップタイムによる。~~

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。

~~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。~~

同一ベストタイムに関する決定方法が、同一条項内に異なる記載があるため、「同一予選タイムは、最初にそのタイムを記録したライダーが優先される」に統一し、掲載位置を変更した。

### 4) タイヤウォーマーの配置位置 該当規則 付則4 スタート方法 17-4-4 付則5 17項 17-2-5

17-4-4 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)

- ・ 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。~~七、車両の後方に置かれなければならない。~~
- ・ 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。

サイティングラップ終了後にグリッドにもどるライダーおよびマシンの移動に他のマシンおよび機材が接触しないように配置を行うために規則改定をおこなう。

### 5) ウォームアップをピットレーンから参加する場合

該当規則 付則4 スタート方法 17-4-9-4

付則5 17 スターティンググリッドおよびスタート方法 17-2-10-4~17-2-10-4-1-3

(1) ピットレーンからスタートする選手の行動は以下のとおり

- ① スターティンググリッドからスタートできる場合 17-4-9-1-2
- ② スターティンググリッドにつけずピットレーンスタートの場合 17-4-9-1-3

17-4-9-4 **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ことが許可される。

~~この時にピットスタートによりコースインできたライダーは、グリッド到達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。~~

~~コースインできなかったライダーは、決勝レースをピットスタートしなければならない。~~

17-4-9-4-1-1 **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ラップを開始する。

17-4-9-4-1-2 **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。

17-4-9-4-1-3 **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。

(2) ウォームアップラップ中に何らかの理由でセーフティーカーよりも遅れて戻ってくる場合の行為

該当規則 付則4 17-4-9-8 付則5 17-2-10-8

17-4-9-8 **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。

最後尾グリッドまたはピットスタートのいずれかの方法を選択できたが、規則改定により、ピットレーンスタートに統一された。

(3) ピットスタート 該当規則 付則4 17-4-10-5 付則5 17-2-11-5

17-4-10-5 **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。

17-4-10-5-1 **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。

17-4-10-5-2 **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。

17-4-10-5-3 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

17-4-10-5-2 と 17-4-10-5-3 は、複数台数存在する場合の対応方法の記載

## 6) スタートディレイの対応 該当規則 付則 4 17 スタート方法 17-4-11 付則 5 17 17-2-12

スムーズな運営進行とタイヤの温度低下対策を目的に規則を改訂し、以下の2つの対応を行う。

- ① 速やかにスタートを再開する場合、ストール車両の排除後にウォームアップラップの追加走行 決勝 1 周減算
- ② すみやかにスタートできない場合は、全車両ピットに戻し、スタートを仕切り直し、クイックリスタートで再開する。(時間がかかる場合)

### 17-4-11 スタートディレイド

- ・スタート時の安全性を脅かすようなトラブルが発生した場合、スタートを受け持つオフィシャルが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くても良い。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。

#### ① 速やかにスタートを再開する場合

17-4-11-1 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。マシンの移動が完了後、スタート手順は「ウォームアップラップ開始 1 分前」ボードの提示から再開され、スタートを受け持つオフィシャルにより、グリッド上のマシンの整列と安全が確認出来た時点で、追加のウォームアップラップ 1 周が開始され、レースは 1 周減算となる。(1 分以内の再開をめざし、「30 秒ボード」は提示しない。)

17-4-11-1-1 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。

17-4-11-1-2 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 1 分前」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。

#### ② すみやかにスタートできない場合は、

17-4-11-2 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、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。ピットボックス前作業エリアでは、全ての作業、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「24-1-8 項クイックリスタート」の手順で行われる。

- 17-4-11-2-1 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。
- 17-4-11-3 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。
- 17-4-11-4 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。

## 7) 全日本選手権、MFJ カップ、地方選手権 リアセーフティライトの運用

### 該当規則 付則 4 20 ウェットおよびドライレース 20-5 項

2022 年に予告事項として告知していた内容の規則運営による記載

- 20-5 **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。

同様の記載は、各車両技術仕様にも記載あります。

## 8) 赤旗中断による周回数の減算について 該当規則： 付則 4 24 赤旗中断されたレースの再スタート

JSB1000 クラス以外のクラスの赤旗中断後の周回数減算方法の改定

- 24-1 競技結果が2周以下の場合の再スタートには下記が適用される。
- 24-1-5 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) の周回数に減算される**場合がある**。ただしJSB1000クラスはその限りではない。
- 24-1-6 グリッドポジションは本来のレースと同じとする。  
(ジャンプスタートの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**最後方グリッドへ移動したライダーは元のグリッドにもどる)

## 2. 全日本選手権・MFJ カップ JP 2 5 0 選手権に関する変更点

### 9) 全日本選手権 基本的なスケジュール 該当規則：付則5 開催内容と競技会の基本スケジュール

#### (1) 特別スポーツ走行

全日本選手権の公式日程以外に下記の大会においてスポーツ走行が設定される。

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。

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

大会	特別スポーツ走行日	クラス
第1戦 もてぎ大会	3月30日※	全クラス
第2戦 鈴鹿2 & 4 大会	4月20日	JSB1000
第8戦 MFJGP鈴鹿	10月12日	全クラス

※ 第1戦 特別スポーツ走行およびART走行は、2022年ロードレースライセンス所持者のみ参加できる

MFJライセンスは、4月1日より2023年MFJライセンスに切り替わるため、第1戦もてぎ大会は、2022年および2023年MFJロードレースライセンスを所持していなければならない。

該当規則：MFJカップ 付則5 3項 3-6-5 特記

3-6-5-1 第6戦 オートポリス大会は8月31日（木曜日）に特別スポーツ走行が設定される。

#### (2) 予選時間 決勝2レース制に伴う変更

JSB1000の除く、ST1000、ST600の1大会決勝2レース制導入にともない、予選時間を短縮および決勝レースの周回数を変更できるように改訂した。

- 予選時間に関する記載 該当規則：付則5 3 開催内容と競技会の基本スケジュール 3-3-1項

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><b>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</b></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><b>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</b></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。

- ・ 決勝レースの距離について 該当規則 付則5 18 レース距離 18-2

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 : 55 km以上～100 km以下

ST1000 : 55 km以上～75 km以下

ST1000・ST600・J-GP3 : 40 km以上 (筑波サーキット)

10) 出場料の改定 該当規則 付則5 10 出場料金 MFJカップ 付則6 3 MFJカップ JP250

全日本選手権およびMFJカップJP250の出場料は、決勝レース数に応じた料金改定された。

10 出場料金

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)	39,600円 (36,000+3,600円)
	決勝2レース制 (本体価格+消費税)	45,100円 (41,000+4,100円)
ST1000、 ST600、 J-GP3	決勝1レース制 (本体価格+消費税)	31,900円 (29,000+2,900円)
	決勝2レース制 (本体価格+消費税)	37,400円 (34,000+3,400円)

MFJカップ250 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)

11) タイヤ 該当規則 付則5 22 タイヤ規制

(1) ST600 使用本数に関する変更

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。

~~予選中のタイヤの使用本数が設けられ、1セット (前後タイヤ各1本) のみ使用することが認められ、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。

~~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なわない。~~

使用本数制限は、予選・決勝 (朝ウォームアップ除く) をとおしてドライタイヤ2セットに変更された。

(2) ST1000 指定タイヤの変更

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
			<b>KR151</b>	<b>H2</b>	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	<b>KR405</b>	<b>WC</b>	190/60R17
KR405			WA ※1	190/60R17	

<ドライタイヤ>

全日本選手権 ST1000 指定タイヤは、以下のとおり

令和5年1月10日追加修正

<b>フロントタイヤ</b>	<b>KR149 (M3) ・ KR151 (H1) → KR151 (H2) に変更</b>
----------------	---

※ 地方選手権ST1000指定タイヤは 2022年と同一タイヤ変更なし KR149 M3・H3

<ウェットタイヤ>

全日本・地方選手権共通 指定タイヤは、以下のとおり

<b>リヤタイヤ</b>	<b>KR405 WA → KR405 WC に変更</b>
--------------	--------------------------------

※ KR405 (WA) は、2023年の1年間の使用が許可されます。

3. 技術規則関連の変更点

1 2) 各クラス改定の共通箇所

① リアセーフティライト

- ・ 2023年から全日本・地方選手権に義務化（予告事項からの規則変更）

該当規則：GP 7-11-13、JSB 7-14-6、ST1000/ST600/JP250 7-3-13-2

7-14-6 リアセーフティライト

~~予告事項：2023年から地方選手権においても、リアセーフティライトを装備しなければならない。2022年については装備を推奨する（技術仕様は、7-14-6-1項～7-14-6-4項が適用される）。~~

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で行なわれる。

③ サポートナンバーの記載変更

該当規則：GP 7-13-9、JSB1000 6-10 ST1000/ST600/JP250 6-9

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。

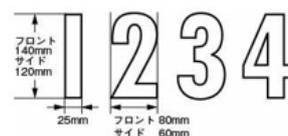
サポートナンバーの貼り付け位置は、アンダーカウル内で前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。

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な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。

ナンバープレート 6-6項の「数字の最低寸法は下記のとおりとする（図2参照）。

サポートナンバーの寸法（数字サイズ）は、最低高：120mm 最低幅：60mm（1の場合 25mm）



④ スロットルホルダー/ケーブル

2022年シーズン中に規則改定公示内容の規則化

該当規則：JSB1000 7-24-8-10 ST1000/ST600/JP250 7-3-11-4

7-3-11-4 ~~ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更~~

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。

⑤ ブレーキレバー/ケーブル

2022年シーズン中に規則改定公示内容の規則化

該当規則：JSB1000 7-24-8-10 ST1000/ST600/JP250 7-3-11-4

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）およびブレーキ/クラッチケーブル/スロットルケーブル~~の変更は認められる。

### 1.3) JSB1000クラスの技術仕様

JSB1000 特別申請車両として「Aprilia RSV4 Factory 1100（2021モデル）」の参加が認められ、関連する規則の改定を行った。

① 特別申請車両 該当規則：JSB1000 技術仕様 1 出場車両

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、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）**

- ・ 該当車両は、JSB1000クラスのみ参戦が認められ、ST1000クラスには参加できない。
- ・ 車両の改造範囲は制限され、JSB1000技術仕様 8項に合致していなければならない。

② 改造範囲 該当規則 : JSB1000技術仕様 8 特別申請車両の規定

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技術仕様の2項から7項と相反する項目は、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 ラジエーター／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出来るが、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。

③ CBR1000RR-Rのフレーム互換性 JSB1000技術仕様 11 部品の互換性特別申請

車種 : CBR1000RR-R (SC82)  
互換の内容 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

④

#### 1 4) ST1000 技術仕様

##### ① 互換性規則の追加 ST1000 技術仕様 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>] 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」 項の内容が適用される。

JSB1000 技術仕様の互換性規則の適用できるように規則が追加された。

#### 1 5) JP250 技術仕様

- ヤマハ・YZF-R3 ACG ローターの互換部品に関する追記 該当規則 : 7-3-22 ワイヤハーネス

##### 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

- K T M RC390 エアクリナーに関する追記 該当規則 : 7-3-29 エアクリナー

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。

K T M R C 3 9 0 について、エアクリ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。

- Ninja ZX-25R エアクリナーに関する追記 該当規則 : 7-3-29 エアクリナー

該当規則 : 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ない。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。

#### 4. 昇格に関する変更点

##### 1 6) ロードレースライセンスの昇格人数の変更

ロードレース国内から国際の申請昇格者対象数が変更された。図内の緑字数字部分が変更箇所  
 該当規則：付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則 5 ロードレースライセンスの昇格

##### 5-3-2 地方選手権

###### 申請昇格

各地方選手権（2023年11月30日まで）におけるJP250/J-GP3/ST600/ST1000クラスのシリーズランキング上位者（選手権ごとに定める下表の人数）は昇格申請をした場合、昇格することができる（申請期日は2023年12月31日当日消印有効）。

ナショナルJ-GP3、JP250クラスの獲得ポイントは、総合順位（J、RF、国内）によって付与されるポイントとする。

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州
ST1000	1	1	3	4	4	2	1
ST600	2	2	3	3	5	3	2
J-GP3	--	1	3	1	3	1	1
JP250	1	2	3	3	3	2	1

表記の数は、昇格対象者人数を示す。

以下・・・省略

以上