



2023年10月6日

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

MFJモトクロス委員会

MFJ技術委員会

2023年MFJ国内競技規則 付則17 モトクロス基本仕様の改訂について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

この度、下記の通り規則を改訂いたします。ご確認ください。

記

2023MFJ国内競技規則 付則17 モトクロス基本仕様 に下記 ”6 電動車両（EPV）の追加仕様” を追加し、現行規則 6 テレメトリー以降は1つずつ繰り下げ下記のとおりとする。

7 テレメトリー、8 車両重量、9 本規則の施行

本改訂規則の施行は、10月7日からとする。

6 電動車両（EPV）の追加仕様

世界的にカーボンニュートラルへの取り組みが求められるなか、モータースポーツの世界においても取り組む必要性が高まっている。合成燃料、水素、燃料電池、電動などの選択肢のなかで、MFJ モトクロス委員会はすでにトライアルでも参加が認められるようになった電動車両を、モトクロス競技へも参加できるよう規則を追加した。

以下に記す仕様は、全日本選手権において電動車両の参加を促すため、FIM電動車両技術規則及び、MFJトライアル規則をベースにしたものとなっている。

安全に関する問題や大きなパフォーマンスの差が生じた場合、本仕様は予告なく変更されることがある。

6-1 電動車両の定義

6-1-1 電動車両とは、一つまたは両方のホイールが電動モーターにより駆動される、2輪車両とする。

6-1-2 電動モーターの数は自由とする。

6-2 出場可能クラス

2023年の全日本選手権 第8戦に限り、IA-1クラスへの参加を認める。

6-3 MFJ特別登録車両

電動車両は事前にMFJ に登録申請を必要とし、MFJ に承認された場合のみ出場が認められる。

「MFJ 特別登録車両」該当車名は随時、MFJ ホームページ [<https://www.mfj.or.jp>] で公示される。



6-4 車両仕様

以下の項目を守り、競技使用車両を電氣的、機械的、構造的に安全な状態に維持することは参加者の義務である。

6-4-1 車両はモトクロス基本仕様の付則17 モトクロス基本仕様 2 排気量の算出方法 3-3 スタート装置 3-4 エキゾーストパイプ、サイレンサー 3-8 スロットルコントロール 4 燃料、燃料/オイルの混合液、冷却水 5 音量規制を除く項目、および以下の規則にすべて適合していなければならない。

6-4-2 車両の運動エネルギーによって生じる回生エネルギーの利用は認められる。

6-4-3 車両の性能の向上を目的とした、いかなる外的エネルギーの利用も厳禁される。

6-5 高電圧シンボル

高電圧の警告を示すサインが高電圧バッテリーボックスカバーの上か、またはその近くに表示されなければならない。すべてのサインは黄色い三角の中に黒い稲妻と黒い境界線で表される。三角形のサイズは最低 8 cm とするが、実際はそれより大きくても構わない。



6-6 電気系部品の保護と絶縁

6-6-1 高電圧電流規格のワイヤーハーネスは二重の絶縁（被膜）を必要とし、外側の被覆は外部から判別できるように橙(オレンジ)色にしなければならない。二重被覆の外側に橙(オレンジ)色のカラーテープまたはビニール管等を巻くことも認められる。

6-6-2 すべての電気系部品は、防塵および防水の処理によって保護されていること（IP44 タイプ以上のプロテクションが強く推奨される）。

6-6-3 露出しているコネクタ/ワイヤーは、事故発生時の磨滅から保護されていなければならず、転倒等で外部と接触の可能性のある部位はカバー等で覆われていること。

6-7 スロットルコントロール、遮断機構（ブレーカー）

6-7-1 スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。



- 6-7-2 ライダーが乗車時又はオフィシャルが外部から操作可能で、容易に認識出来る電源遮断スイッチ又は代用として、ライダーに結びつけられた紐(ストラップ)で操作可能な、モーターへの電力供給をバッテリー出口で遮断する機能が装備されていなければならない。
- 6-8 ヒューズ
高圧電源回路にはヒューズが含まれていなければならない。ヒューズとは規定された最高値を超えて一定時間維持された場合に、自動的に電流を遮断する装置である。ヒューズは、いかなる状況においても電源遮断スイッチ（緊急停止）に代わるものであってはならない。
- 6-9 システムフェール
電氣的なシステムフェール時に、駆動車輪がロックしない機構である事
- 6-10 表示灯（インジケーター）
車両には、電力供給状態を示す表示灯（インジケーター）を備えていなければならない。
ハンドル付近の見やすい場所に設置される。
表示灯はモーターへの電力供給状態の場合は点灯するようになっていなければならない。
ライトの点灯と消灯は電源遮断スイッチによって車検で確認される。
- 6-11 バッテリーの型式
- 6-11-1 バッテリーのタイプ、寸法、重量は特別登録車両で申請したものから変更されてはならない。
変更する場合は新たに事前申請が必要となり、大会中の変更はできない。
事前申請のないバッテリーを使用した場合は失格となる。
Li-ion（リチウムイオン）バッテリーは、過剰ボルテージ、過剰温度を避けるために、常にコントローラー（BMS:バッテリーマネージメントシステム）で管理されなければならない。
- 6-11-2 バッテリーの固定
- 6-11-2-1 バッテリーは車体に確実に固定されており、転倒や落下により車体から外れないように確実な方法で取り付けられ、内部で動かないように固定されていなければならない。
- 6-11-2-2 バッテリーの周囲は、通風口を持ったバッテリーボックスで囲われ、バッテリーが破損した場合でも、バッテリー液や気体が、直接ライダーに影響をおよぼさないようすること。
- 6-11-2-3 バッテリーとワイヤーハーネスの接続は、ワンタッチのコネクター式とし、工具等を使用しないで接続および脱着ができる構造であること。



6-11-3 バッテリーの充電

6-11-3-1 充電システムは競技車両とは別個のものとし、ヒューズ、アース漏れ防止ブレーカーを備えていなければならない。

また、充電時の温度管理機能を備えること。

6-11-3-2 大会開催中に会場で行うバッテリーの充電は、エンジンを使用するジェネレーターからではなく、当該大会開催施設の配電設備または蓄電池式ジェネレーターから行うのが望ましい。

6-11-3-3 大会会場でのバッテリーの充電は、パドックおよび当該大会施設の指定された場所のみで行うことが認められる

6-11-4 バッテリー交換

6-11-4-1 競技中のバッテリー交換は認められない。

6-11-4-2 大会期間中のバッテリー交換は随時行うことができるが、交換場所はパドックに限定される。交換前後に取り外されている状態のバッテリーは、漏電等がないように絶縁された状態で保管され、チーム関係者以外が触れないように管理されていなければいけない。

6-12 車両の電気設備を整備するための装備について

各選手権/大会主催者との合意がある場合を除き、チームは整備作業を行うスタッフ及び作業エリアに対し以下の機材を用意する。

- ・グローブ: クラス 0 CEI 60903-2002 または CEI 60903-2003 (1000 V まで) – クラス 1(1000V以上)を推奨
- ・絶縁靴底を備えた丈夫な靴
- ・安全ゴーグル (ヘルメットまたはバイザー)
- ・リチウムイオン電池用 消火器 (有効な証明書付きで最低 1 個)
- ・断熱マット: CEI 61111を推奨
- ・緊急フック: CEI 61230を推奨

その他

- ・ AED
- ・ 外傷応急処置キット



特記事項

- ・競技中、車両に接触する可能性のあるオフィシャルも、上記同等のグローブの装着が義務づけられる。

以上