



2024 MFJ国内競技規則

MOTORCYCLESPO RTS RULES

ENDURO



協賛一覧



2024 MFJ国内競技規則 MOTORCYCLESPO RTS RULES

付則23 エンデューロ競技規則

1 総論

大会は、モーターサイクル（以下車両という）の信頼性および規定された条件の基に設定されたルートとテストを走行することによって、参加者の技量を測ることを目的として開催される。

2 コース

コースは、参加する車両がいかなる天候状況下においても走行できるものでなければならない。総走行距離は最低50km（1日ごと）とする。オーガナイザーは、8の字型のコースを設定することもできる。

競技開催日1日当たりの総合タイムは、原則として15分の最終タイムチェックを含み3時間以上6時間以内とする。

3 大会特別規則（SR）の発行

主催者は、大会特別規則（SR）を発行しなければならない。大会特別規則（SR）には、**運営組織図**、コース、平均スピード、エントリー料金、宿泊施設等、開催地に関する必要な情報が含まれることとする。

4 エントリー用紙

すべてのエントリーは、各大会主催者の準備するエントリー用紙に記入され、ライダー、チーム、スポンサーおよび車両製造メーカーまたはインポーター等に関する情報が漏れなく記入されていなければならない。

5 司法

適切な種目および職能を有するライセンスを所持するMFJ競技役員またはFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者によって大会は管理され、そのすべての競技役員とアシスタントは競技監督の管理下にある。

5-1 MFJライセンスを所持する競技役員以下の役務を行う競技役員は、当該年度有効なMFJ競技役員ライセンスまたはFIMエンデューロオフィシャルライセンスを所持していなければならない。

- 審査委員長…競技役員1級（種目問わず）
またはFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者
- 審査委員…競技役員2級以上（種目問わず）
またはFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者
- 競技監督…競技役員2級以上（モトクロスに限る）
またはFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者
- 車検長…競技役員2級以上（種目問わず）所持者
またはFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者
- 計時長…競技役員2級以上（種目問わず）所持者
またはFIMエンデューロオフィシャルライセンス所持者

- 5-2 車検長
主催者より任命される車検長は、MFJ規則ならびに大会特別規則に車両や装備が適合しているかどうか確認しなければならない。
- 5-3 競技監督の役務
- 5-3-1 競技監督は、大会の健全な運営と管理に対する責任を有する。
- 5-3-2 すべての競技役員が揃い、各役務に従事する準備が整っていることおよび安全管理・医療体制に関わるスタッフが揃っていることを把握し、かつ、コースおよびセクションのすべてが良好な状態を保つことに従事する。
- 5-3-3 MFJ規則が遵守されているかどうかを判断し、必要に応じて審査委員会にペナルティーを上申する。
- 5-3-4 ライダーと車両が登録されたものと相違ないか、およびライダーが競技参加資格を有しているかを確認する。
- 5-3-5 安全上の理由または不可抗力による事由（天災等）が発生した場合に、コース変更・競技時間の変更・一時的な大会の停止・大会の一部キャンセル等を判断する。
- 5-3-6 安全上の理由によりライダーまたは車両のスタートを拒否する、当該ライダーを大会から除外とすることを判断する。
- 5-3-7 競技役員または主催者の任命したスタッフの指示を無視するいかなる人間をもコースまたはセクションから離れるよう命令することができる。
- 5-3-8 すべての決定事項、提出された抗議に対する裁定事項を審査委員会に報告する。
- 5-3-9 タイムキーパーおよびその他役員からのレポート、また、その他審査委員会にレポートしなければならないすべての情報をまとめる。また、大会の暫定結果の承認を得る。
- 5-4 タイムキーパー(計時長)
大会に使用するタイムキーピングシステム（計測・集計機器）を扱うことができるタイムキーパーが任命される。タイムキーパーは各チェックポイントにおいて、競技役員およびライダーにわかるよう、公式タイムを表示する時計を準備しなければならない。
- 5-5 大会審査委員会
審査委員長、審査委員および競技監督、車検長は、主催者によって任命される。大会審査委員会は、奇数となる人数で構成され、決議が同数の場合は審査委員長が決定票を投じる。
- 5-6 審査委員長の役務
審査委員長の役務は以下のとおりとする。
- 5-6-1 主催者が発行する公式通知および変更事項の承認
- 5-6-2 競技監督の上申に基づき、その軽重により審査委員会が第4章 MFJ 裁定規則に基づき罰則を科す。
- 5-6-3 すべての抗議に関する裁定
- 5-6-4 大会リザルトの承認
- 5-6-5 大会の中止・中断の最終決定
- 5-7 審査委員会の権限
審査委員会は、MFJ規則ならびに大会特別規則に則り、大会の公正な運営を監視する責任に基き、競技監督をはじめとする大会運営すべてに対する発言権を有する唯一の最高決定機関とするが、その機能はスポーツとしての運営分野に限定され、大会の法的責任は主催者にあるものとする。審査委員会は、大会中に発生するすべての抗議を裁決し、競技監督・主催者からの要望または独自の権限に応じて大会の開始を遅らせることができる。また、安全上の理由または不可抗力による事由（天災等）が発生した場合に、大会全体の中止・大会の一部キャンセル等を判断することができる。審査委員会は、MFJ国内競技規則に明記されている条件に則っていかなる罰則も裁定しなければならない。

6 ライセンスによるクラス区分

- 6-1 クラス
- 6-1-1 インターナショナルAクラス (IA)
当該年度有効なエンデューロ国際A級ライセンス所持者が出場可能。
- 6-1-2 インターナショナルBクラス (IB)
当該年度有効なエンデューロ国際B級ライセンス所持者が出場可能。
- 6-1-3 ナショナルAクラス (NA)
当該年度有効なエンデューロ国内A級ライセンス所持者が出場可能。
- 6-1-4 ナショナルBクラス (NB)
当該年度有効なエンデューロ国内B級ライセンス所持者が出場可能。
- 6-1-5 ウィメンズクラス (全日本)
当該年度有効なエンデューロ国内B級以上のMFJエンデューロ競技ライセンスを所持する女性が出場可能。
- 6-2 昇格
付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則、9 エンデューロライセンスの昇格による。
- 6-3 ライセンス
インターナショナルA・Bクラス、ナショナルA・Bクラス、ウィメンズクラスともにMFJ公認エンデューロ競技ライセンスのみが適用される (エンジョイライセンスでの出場は認められない)。
- 6-4 メカニック
IA・IBクラスのライダーに登録可能なメカニックは、有効なMFJピットクルーライセンスまたはエンデューロ競技ライセンス所持者とし、事前登録によって主催者に許可された場合、メカニックに対し認められている作業を行うことができる。人数は制限しない。

7 ポイント集計方法

- 7-1 全日本・エリア選手権シリーズ対象クラスに出場し、上位の成績を収めた選手に対し、以下のポイントスケールに則りポイントが与えられる。複数日数 (2日間等) 開催の場合は1日ごとの成績に対しポイントが与えられる。

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

※完走者にもポイントが与えられる

ファイナルクロスが開催される場合は、2日目の結果に含むものとする。

- 7-2 2日間で構成された競技会で、大会初日に順位を得られなかったライダーは、2日目も8 再スタートに記載されている条件下において、スタートが許可される。
- 7-3 その日の最終結果で同順位が生じた場合、当該ライダーにはそれぞれ当該順位のポイントが与えられ、その次に位置するライダーは、その順位によるポイントが与えられる。
例：ライダーA：28' 20" 6位 10ポイント
ライダーB：28' 20" 6位 10ポイント
ライダーC：30' 00" 8位 8ポイント
- 7-4 インターナショナルA (IA)、インターナショナルB (IB)、ナショナルA (NA)、ナショナルB (NB)、ウィメンズ (W) クラスのそれぞれにおいてランキングが管理される。
- 7-5 ランキングの決定方法
- 7-5-1 2024年全日本選手権対象の全クラスのランキングは、全4大会7レース中上位の5レース分の合計得点

(有効ポイント制)により決定される。

- 7-5-2 2023年エリア選手権対象の全クラスのランキングは、7-1によって与えられた全ラウンドの合計得点により決定される(別途各エリア選手権シリーズ特別規則により規定される場合がある)(県大会が開催される場合は、別途県大会のポイントスケールが適用される)。
- 7-5-3 2日間で構成された競技会の1日目を「DAY1」、2日目を「DAY2」とカウントする。
- 7-5-4 **シリーズを通して、競技会の1日ごとにレース1、レース2……とカウントする。**
- 7-6 シリーズランキングにて同ポイントとなった場合は、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基づいてランキングを決定するものとする。

8 再スタート

- 8-1 DAY1にリタイヤした選手は以下の条件を満たすことによりDAY2に再スタートすることができる。
- 8-1-1 最初に主催者から与えられた当該選手のフィニッシュ時刻から(フィニッシュ時刻前は不可)当該大会DAY2の朝の車検受付時間終了までに当該選手自身が車両を提示し再車検を受けること。ただし、特別規則(SR)によって再車検の時刻が規定されている場合は特別規則(SR)に従うものとする。
- 8-1-2 車両のフレームは大会の事前車検時と同じものであり、事前車検時のペイントがされていること。
- 8-1-3 車検は音量検査を含む車両検査に合格すること。
- 8-1-4 競技監督より失格の裁定を受けた場合は、審査委員会の裁定により再スタートが許可される。
- 8-2 **DAY1を完走し車両がパルクフェルメに保管された場合、何らかの理由でDAY2の自身のスタート時間よりも前にパルクフェルメから車両を持ち出した場合、DAY2に再スタートすることはできない。**

9 順位および結果(競技終了前の中止)

審査委員会によって競技が中止された場合、競技再開は行なわれない。

- 9-1 万一、競技が総走行距離の半分(50%)を出走台数50%以上のライダーが終了する前に中止された場合、当該イベントは無効とされる。
- 9-2 万一、大会が競技終了前で中止された場合、審査委員会はイベントを無効とするかまたは状況に準じた正当性のある結果および賞を宣言することができる。

10 ライダーライセンス

- 10-1 MFJ公認エンデューロ競技会(全日本・エリア)の参加資格は大会当日有効なMFJエンデューロ競技ライセンス所持者とする。
- 10-1-1 インターナショナルA(IA):エンデューロ国際A級
- 10-1-2 インターナショナルB(IB):エンデューロ国際B級
- 10-1-3 ナショナルA(NA):エンデューロ国内A級
- 10-1-4 ナショナルB(NB):エンデューロ国内B級
- 10-1-5 全日本ウィメンズ(W):エンデューロ国内B級以上の女性
- 10-2 併催される承認クラスは、各大会特別規則(SR)に明記される。
- 10-3 一般公道を利用する競技会の場合は、道路交通法上、当該車両運転可能な運転免許証を所持しなければならない。
- 10-4 当該年度有効なロードレース国際、モトクロス国際A級、トライアル国際A級ライセンス所持者で、初めて(初回に限る)エンデューロライセンスを追加する者は、エンデューロ国際A級、国際B級、国内A級、国内B級のいずれかを選択しライセンスを申請することができる。
 ※初回、追加申請したライセンスのクラスから上位へ昇格する場合は、成績による昇格規定(ただし、エンデューロ委員会において特例が認められる場合がある)にて認められなければならない。

11 エントリー

競技に参加を希望する者は、大会主催者の用意する所定のエントリー用紙に必要事項すべてを記入し、締切日までに指定のエントリー先に送付しなければならない。

全日本エンデューロ公認クラスのエントリー締切日は、当該大会開催日（2日間の場合はその初日）の1ヶ月前までに大会主催者宛必着を原則とするが、大会特別規則に記載された場合はそれに従うものとする。

12 装備と保護用ウェア

プラクティスおよび競技会の最中、ライダーは以下の保護用ウェアおよび装具を着用しなければならない。

- 12-1 ゴーグル
ガラスを用いたゴーグルの使用は一切禁止される。枠は柔軟な素材を使用したもので、転倒による衝撃を受けた場合でも危険でないものでなくてはならない。
- 12-2 ライダーの服装
- 12-2-1 服装は、レース中ライダーの身体の安全を確保し、車両の操縦を防げるものであってはならない。
- 12-2-2 自由な動作を妨げない長袖のジャージと長ズボンを着用しなくてはならない。
- 12-2-3 適切な素材製のグローブと、ヒザ下までを保護する皮革または皮革と同等の強度を持った樹脂等で形成されたブーツの着用が義務付けられる。
- 12-2-4 バックプロテクター・チェストガード（プレストガード）・ニーブレース等のプロテクター類を装着することが強く推奨される。
- 12-2-5 下記の保護部位は、ウェアに皮革製のパッドが装備されているか、または衝撃緩衝効果のある素材（発泡ウレタン等）で覆うことが強く推奨される。ウェアにパッドが装備されていない場合は、外側が硬質の素材で内側は衝撃緩衝効果のある素材でできた別体式のプロテクターを下記部位に装備することが強く推奨される。
<保護部位：肩、ヒジ、腰部およびヒザ>
- 12-2-6 マウスガード（マウスピース）
口の怪我防止のために、カスタムメイドのマウスガードが装着を推奨される。
マウスガードの色は、口の中の出血が見分けやすいように赤色以外の明るい色が望ましい。
常時噛み合わせをしていないと固定されないタイプのものは、誤飲防止の為、使用を禁止する。

13 ヘルメットの着用

- 13-1 ヘルメット 第3章 競技会 **16** ライダーの装備 (MFJ公認ヘルメットおよびレーシングスーツ) を参照のこと
- 13-1-1 ヘルメットはMFJがモトクロス用として公認したものでなければならない。
- 13-1-2 MFJ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〉



※ 2022規格以前の公認マークおよび使用期限については、巻末ページを確認ください。

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。

- 13-1-3 競技会の車両検査時にヘルメットの検査が行われ、検査に合格しなかったヘルメットは、MFJの公認したヘルメットであっても当該ライダーの安全上、その使用が禁止される。

〈使用が認められない例〉

- 1) 帽体本体の樹脂部分に至る損傷（ひび割れ）があるもの
- 2) 帽体本体の樹脂部分を削るようなスライド痕があるもの
- 3) 帽体本体の発泡スチロールの緩衝材に損傷（ひび割れ・窪み等）のあるもの
- 4) アゴ紐取り付け部、Dリング取り付け部、紐自体の劣化等ヘルメットの固定に支障のあるもの
- 5) シールドのある場合、シールド固定部の損傷、シールド自体にひび割れのあるもの

13-2 ヘルメットおよび装備品へのウェアラブルカメラ、カメラを装着するためのステー等の装着は禁止する。

14 車両の仕様・車両検査（以下車検）・音量検査

14-1 一般公道を使用する競技会の場合、道路交通法に則り、一般公道走行可能とされる正規登録および自賠責等の保険手続きが完了しているナンバー付き車両のみ出場することができる。

14-2 1大会で使用できる車両は、1ライダーにつき1台とする。
2日間で構成される大会は2日間を通して1ライダーにつき1台とする。

14-3 ゼッケンナンバープレート

インターナショナルAクラス（IA）＝赤地に白文字

インターナショナルBクラス（IB）＝紺地に白文字

ナショナルAクラス（NA）＝黄地に黒文字

ナショナルBクラス（NB）＝白地に黒文字

ウィメンズクラス（W）＝紫地に白文字 ※左上に“W”を記載

14-4 その他車両装備品

一般公道を含む競技会の場合は、保安部品等の法的要件を満たさなければならない。

その他仕様については大会特別規則（SR）に明記される。

14-5 サイドスタンド

車両保管所（パルクフェルメ）にある車両は、安定性を確保するためにサイドスタンドが取り付けられていなければならない。スタンドは、車両フレームの一部として販売時についているものが望ましい。

14-6 エキゾーストシステム

各車両には、エンデューロ技術規則に準拠したエキゾーストパイプおよびサイレンサーが装備されていなければならない。

14-7 車両のオリジナルパーツ

事前車検（大会特別規則に時間等詳細について明記される）において合格した5つのパーツは以下の方法でマーキングされる。マーキングされたパーツは、競技会中、常に車両に装備されていなければならない。また、競技会終了後の最終車検時にマーキングされたパーツが適切に装備されているかどうかを確認される。事前車検においてペイントされたパーツを交換することは禁止される。本規則に違反した場合は失格または他のペナルティーが与えられる。ただし、サイレンサーが破損した場合、選手はルート上のどこでも交換することができる。また、DAY1にリタイヤした選手が再スタートする場合は、フレームのみに最初の車検時のマーキングが必要とされる。

パーツ	マーキング	数	マーキングの位置
フレーム（メイン）	※ペイント	1	ステアリングヘッド右側
ホイール（ハブ）	※ペイント	2	各ハブ
クランクケース	※ペイント	1	右側
サイレンサー	※ペイント	1	

※マーキングには塗料または剥がれにくいステッカーを使用すること。

※ホイールハブ、クランクケースおよびサイレンサーにマーキングされるペイントは耐熱性のものではない。

14-8 選手はルート上のどこでも14-7の該当マーキング以外のパーツを交換することができる。ただし、パ

ーツと工具は補給可能エリアでのみ受け取ることができる。

- 14-9 音量検査
- 14-9-1 事前車検（競技開始前）
車両はエンデューロ技術規則の規定に則って行われる音量検査に合格し、主催者によってサイレンサーにマーキングを受けなければならない。この検査の際にはエアインテークやエアフィルターボックスを塞いだり、エアフィルターエレメントを除きエアフィルターボックス内にスポンジや布などの詰め物をしたりしてはならない。音量検査は主催者が指定する車検時間内であれば何度でも受けることができる。
- 14-9-2 競技開始後の音量検査
競技中（競技終了後にパルクフェルメに車両を入れる前を含む）、車検長は競技監督または審査委員の監督のもと、どの車両に対しても検査を実施することができる。検査にかかる時間は選手に与えられる。この検査において、最初の音量測定で音量が規定値を上回った場合は選手に対し1分のペナルティーが与えられ、2度目の音量測定において音量が規定値を上回った場合は失格または他のペナルティーが与えられる。最初の音量測定で不合格になった場合、選手は2度目の検査を受けなければならない。
- 14-10 競技中のサイレンサーの交換
競技中にサイレンサーを交換した選手は競技役員に通知し、競技終了後に音量測定を受けなければならない。音量測定に合格した場合、正式なマーキングを受ける。音量測定に合格しない場合は、失格または他のペナルティーが与えられる。
- 14-11 競技終了後のサイレンサーの交換および検査方法
選手はDAY1終了後、パルクフェルメに車両を保管する前にサイレンサーの修理および交換をすることができる。作業は競技役員の監督下で行なわれ、作業時間として選手に30分が与えられる。この規則は、競技監督によって指示を受け車両検査を受けた場合にも適用される。選手は与えられた30分間にサイレンサーの交換または修理を行い、音量検査を受けなければならない。30分経過後、音量検査に合格しなかった場合は競技第2日目にスタートすることはできない。
- 14-12 エキゾーストシステムが破損または脱落し、競技監督から指示を受けたライダーは、速やかにエキゾーストシステムを修理または交換しなければならない。交換場所は競技監督から指示された場所とし、作業はルートやテストの途中でも行なうことができる。また、競技監督から指示された場合に限り、第三者が運搬したエキゾーストシステムを受取ることができる。
- 14-13 各日スタート前ワーキングエリアと最終のタイムチェック前のワーキングエリアおよび補給が認められたタイムチェック以外の場所で交換作業を行なう場合、ライダーが行なわなければならない。
- 14-14 エキゾーストシステムの改善を指示された場合、競技監督により改善したことが認められるまで競技を再開することができない。

15 競技中における車両検査

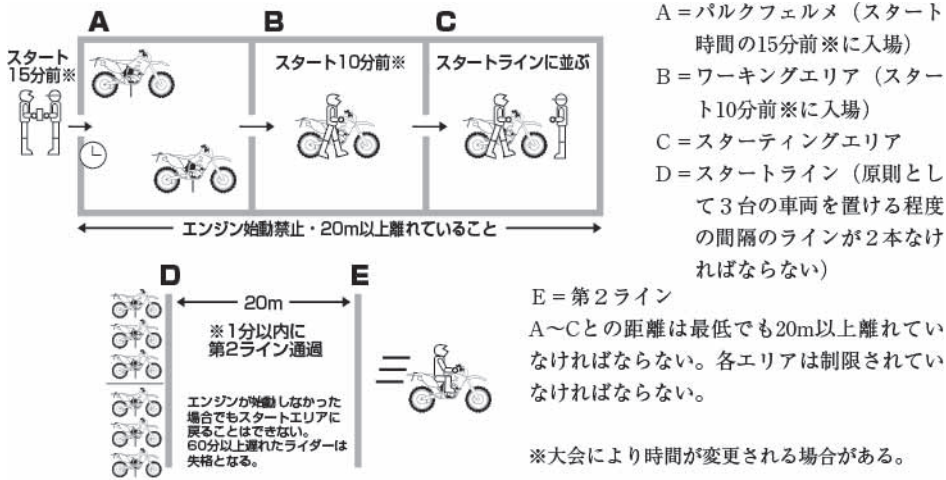
- 15-1 車両の検査
- 15-1-1 車両の検査は、競技会会場にて行われなければならない。
- 15-1-2 車検長の要請に従いライダーは自分の車両を車検場に自分で持ち込まなければならない。
- 15-1-3 競技会中のいかなるときでも、ライダーは自分の車両が規則に準拠していることに関して責任を持たなければならない。
- 15-1-4 競技役員は、任意のタイムチェックにおいて、各車両のすべてのマーキングされたパーツを確認することができる。
- 15-1-5 万一、規定パーツにマーキングされていない場合や疑わしき場合は、タイムチェック担当の競技役員が事前車検と異なった色のペイント（またはステッカー）で該当パーツにマーキングを施す。最終タイムチェックにおいて競技監督が当該選手のマシンを確認し、大会審査委員会に報告しなければならない。
- 15-1-6 それぞれの車両はエンデューロ技術規則に準拠し、前後タイヤが完全に装着され走行に支障のない状態でなければならない。

- 15-1-7 大会期間中において、審査委員会および競技役員は、危険と判断した車両を失格とすることができる。
- 15-2 燃料
すべての車両は、一般に入手できる無鉛ガソリンを使用しなくてはならない。
燃料に関する違反があった場合、当該ライダーは失格とする。

16 大会運営について

- 16-1 車両およびクラスの変更
エントリー締切日以降、参加クラスの変更はできない。車両を変更する場合は、その理由を明確にし、書面で提出しなければならない。変更申請手続きは、第1回公式車両検査開始時間の最低24時間前までに大会主催者に提出され、競技監督および審査委員会にて承認されなければならない。
- 16-2 パルクフェルメ
すべての競技会は、コース上で費やされる以外の時間および規定されている各日スタート前の時間（朝のワークタイムを除く）において、車両は主催者の管理下に置かれるというパルクフェルメシステム（閉鎖管理）で運営される。
- 16-2-1 管理方法
パルクフェルメには入場者を制限することのできるフェンスで囲われた場所が含まれていなければならない。その境界は明確に区分され、競技監督の指示によって任務を受けた競技役員のみがその進入を許可される。第三者の入場を制限することができるよう、十分な数のオフィシャルにより管理されなければならない。この場所には、スターティングエリアに通じる出入口が1箇所のみ明確に設けられ、それ以外の出入口は設定しないこと。閉鎖管理に携わる競技役員は、誰が見ても（特にライダーから見て）識別できるウェア（またはベスト）を着用していなければならない。いかなる理由があっても、審査委員会メンバー、役務を遂行する当該オフィシャル、車両の搬入出を行なうライダー以外の者がパルクフェルメに入退場することは禁止される。最終のタイムチェックを受けたライダーは、エンジンを停止し、遅れることなく車両をパルクフェルメ内に移動しなければならない。タイムチェックからパルクフェルメに移動する途中、車両への給油ならびに調整は一切禁止される。
- 16-2-2 違反行為
大会期間中パルクフェルメ内で、ライダーが以下の行為を行なうことは厳禁とされ、違反した場合、失格または他のペナルティーを与えられる。
- 16-2-2-1 他のライダーのマシンに触れる。
- 16-2-2-2 搬入出以外の理由で自分自身のマシンに触れる。
- 16-2-2-3 エンジンを始動させる。
- 16-2-2-4 パルクフェルメ内で喫煙する（失格）。
- 16-2-2-5 パルクフェルメ内のマシンを何らかの物体でカバーする。
- 16-2-3 スターティングエリア
スターティングエリアは、パルクフェルメの一部とし、スタートシグナルまたはスターティングラインが表示されたエリアで、ライダーがスタートを待つ場所のことを指す。
- 16-2-3-1 審査委員会メンバー、競技監督から指定された競技役員、パルクフェルメ出口付近のスタート地点に集合しているライダーを除き、スターティングエリアへの立ち入りおよび援助行為は禁止される。
- 16-2-3-2 スタートシグナルが出されるまで、このエリアでの車両作業は禁止される。
- 16-2-3-3 大会主催者は、登録されたプレスのスターティングエリアへの入場の可否および人数そしてその条件について決定する権限を持つ。

参考例：パルクフェルメとスターティングエリア



16-2-4 車両の保管

競技者の車両は、大会特別規則 (SR) に明記されている時間から DAY1 のスタートまでと DAY1 の終了時点から DAY2 のスタートまでの間については、大会主催者の管理にもとづき、パルクフェルメにて保管されなければならない。

16-2-4-1 **DAY1 の競技終了後にパルクフェルメに保管された車両は、当該クラスの最終ライダーがパルクフェルメに到着してから 30 分経過するまではパルクフェルメから持ち出すことはできない。**

16-2-4-2 **16-2-4-1 に従い 30 分経過後に車両を持ち出した場合、DAY1 の成績は保持されるが DAY2 に再スタートすることはできない。8 再スタートを参照のこと。**

16-2-5 エンジン始動

スターティングエリア内のウェイティングゾーンで車両のエンジンを始動させることは禁止される。違反した場合、失格または他のペナルティーを科せられる。

16-2-6 スタート合図が出される前にスターティングライン上でエンジンを始動させることも禁止される。本事項に違反した場合、1 分のペナルティーが科せられる。

17 スタート、ゼッケンナンバー

17-1 全日本選手権シリーズ対象クラスの指定ゼッケン (JEC プロモーションが管理する)

17-1-1 インターナショナル A クラスの年間指定ゼッケン

- ① 2023 年全日本インターナショナル A クラスシリーズランキング順
- ② 2023 年全日本インターナショナル B クラスからの昇格者 (1~3 位)
- ③ 2023 年エリア選手権シリーズインターナショナル B クラスからの昇格者
(原則として、北海道-東日本-中日本-西日本-九州の順とする)
- ④ MFJ エンデューロ委員会が特に認めた者
- ⑤ 上記以外の者がインターナショナル A クラスに出場する場合、JEC プロモーションにおいて年間ゼッケンが指定される。

17-1-2 インターナショナル B クラスの年間指定ゼッケン

- ① 全日本でインターナショナル A クラスへ昇格した 1 位~3 位を除く 2023 年全日本インターナショナル B クラスのランキング上位から指定する (ポイント獲得者のみ)。
- ② 2023 年エリア選手権シリーズインターナショナル B クラスチャンピオンで IA に昇格を申請しなかった者
- ③ 2023 年全日本ナショナルクラスからの昇格者 (1~8 位)
- ④ 2023 年エリア選手権シリーズナショナルクラスからの昇格者

(原則として、北海道－東日本－中日本－西日本－九州の順とする)

⑤MFJエンデューロ委員会が特に認めた者

⑥上記以外の者がインターナショナルBクラスに出場する場合、JECプロモーションにおいて年間ゼッケンが指定される。

17-1-3 ナショナルAクラスの年間指定ゼッケン

①全日本でインターナショナルBクラスへ昇格した1位～8位を除く2023年全日本ナショナルクラスのランキング上位から指定する(ポイント獲得者のみ)

②2023年エリア選手権シリーズナショナルクラスランキング上位者でIBに昇格を申請しなかった者
(原則として、北海道－東日本－中日本－西日本－九州の順とする)

③2023年エリア選手権シリーズナショナルクラスランキングでNAに登録された者
(原則として、北海道－東日本－中日本－西日本－九州の順とする)

④MFJエンデューロ委員会が特に認めた者

⑤上記以外の者がナショナルAクラスに出場する場合、JECプロモーションにおいて年間ゼッケンが指定される。

17-1-4 ウィメンズクラスの年間指定ゼッケン

①2023年全日本ウィメンズクラスのランキング上位から指定する(ポイント獲得者のみ)

②MFJエンデューロ委員会が特に認めた者

③上記以外の者がウィメンズクラスに出場する場合、JECプロモーションにおいて年間ゼッケンが指定される。

17-1-5 ナショナルBクラスの年間指定ゼッケン

①全日本でナショナルAクラスへ昇格した1位～8位およびエリア選手権でナショナルAクラスへ昇格した者を除く2023年全日本ナショナルクラスのランキング上位から指定する(ポイント獲得者のみ)

②JECプロモーションまたは大会主催者においてエントリー時に指定される。

17-1-6

全日本選手権対象クラスのインターナショナルA・Bクラス、ナショナルA・Bクラス、ウィメンズクラスはすべて連番で管理される(インターナショナルA→B→ウィメンズ→ナショナルA→Bの順で連番で割り振られる。ゼッケンの重複は認められない)。

17-1-7

全日本選手権対象クラスに出場するすべてのライダーは、ジャージまたはプロテクターの背中に選手氏名とゼッケン番号を印刷することを推奨する。

選手氏名は1文字100×100mmの範囲内において、ゼッケン番号は1文字縦200mm×横150mmの範囲内において印字する。書体および色は特に指定しない。

17-2

スタート順(全日本IA・IB・Wに適用)

・第1戦…前年度当該クラスランキング上位順(上記以外はゼッケン番号の若い順)

・第2戦以降…前戦までの当該クラス暫定ランキング上位順(上記以外はゼッケン番号の若い順)

17-3

スタートの準備

ライダーは、大会公式通知に記載された時間に基き、車両をパルクフェルメ出口からスターティングエリアに移動するためだけにのみ、スタート時間の15分前(大会により時間に変更される場合がある)にパルクフェルメに入ることが許可される。ただし、移動はライダー自身でエンジンを停止させた状態で押して移動しなければならない。パルクフェルメおよびスターティングエリアにおける車両への作業は一切禁止される。違反した場合、失格または他のペナルティーが科せられる。オフィシャルタイムを表示する時計がパルクフェルメ出入口に設置されていること。

17-4

スタート方法

各日スタート前に、各ライダーのスタート時刻を正確に表示するスターティングシグナルが提示される。スターティングシグナル提示後1分以内にライダーはエンジンをスタートラインで始動させ、エンジンの動力により前進し、スタートライン前方20m(第2ライン)にあるラインを通過しなければならない。スタートラインに1分以上遅れてきたライダーは、1分の遅刻につき1分のペナルティーが科せられる。ライダーがスタートラインに到着した時刻が新しいスタートタイムとされ、その時点で1分が経過する

間にスタート手順を遵守し、スタートしなければならない。遅れてきた場合は、スタッフが新しいスタート時刻をカードに記入する。15分以上遅れたライダーは、失格とされ、スタートすることは認められない。

- 17-5 エンジン始動
- 17-5-1 すべての車両はキック式、機械式または電気式等のスタート装置により始動するものでなければならない。始動させる為に駆動ホイールを回転させること（押しがけ）は禁止される。
- 17-5-2 スターティングシグナル提示後1分以内にスタートラインから20m先の第2ラインまでをエンジンの動力で走行し第2ラインを通過できなかったライダーには、10秒のペナルティーが科せられる。エンジンをスタートしなかったためにペナルティーを受けたライダーは、車両を押し第2ラインを通過した後、いかなる方法を用いて始動させることができる。
- 17-5-3 第2ラインまでにエンジンが停止してしまった場合、**その場で再始動させスターティングシグナル提示から1分以内に第2ラインを通過すればペナルティーは科せられない。**
- 17-5-4 第2ラインまでにエンジンが停止して再始動できなかったライダーは、スタートエリアに戻ることはできない。他のライダーの妨げとならないように進行方向に車両を押し、20mライン（第2ライン）を通過しなければならない。
- 17-5-5 **スタートラインと20mラインの間においては、車両への作業は一切禁止される。違反した場合、失格または他のペナルティーが科せられる。**
- 17-5-6 **スタートラインが2本用意されている会場では、スタートライン上でエンジンを始動できずに車両を押しスタートラインを通過した時点で10秒のペナルティーが科されるものとする。**
- 17-5-7 **スタートラインが1本しか用意されていない会場では、スタートライン上でエンジンを始動できない場合に次のスタートライダーに場所を明け渡すため、前方にある始動用のエリアに移動してエンジン始動を再度試みることができる。この際、スターティングシグナル提示から1分が経過するまではペナルティーは科せられないが、1分が経過した後は速やかに車両を押し20mラインを通過しなければならない。**
- 17-5-8 コースインは必ずスタートラインを通過することが義務付けられる。
- 17-6 審議対象者のスタート
- 審議対象者となったライダーがスタートを希望する場合、大会特別規則に記載された手順に従い、パルクフェルメに保管されていた場合のみスタートすることが認められる。ライダーが出走の権利を失う場合は、審査委員会により失格が確定された時のみである。

18 燃料補給と環境保護

- 18-1 燃料補給方法
- 18-1-1 補給は、オーガナイザーが禁止していない限り、すべてのタイムチェック場所における白旗と黄旗の間にあるオーガナイザーにより指示された公式補給所でのみ行なうことができる。
- 18-1-2 ファイナルタイムチェック前の最終補給所は最終作業エリア内になければならない。
- 18-1-3 黄旗とタイムチェックテーブル間での補給は禁止される。
- 18-1-4 補給に関わるいかなるタイム加算も認められない。
- 18-1-5 スタートエリア（ワーキングエリアを除く）における燃料補給は認められない。
- 18-1-6 車両に固定されたタンク以外に燃料を携帯することは認められない（ワーキングエリアを除く）。
- 18-1-7 いかなる発火性の強い液体をもライダーが携帯することは禁止される。
- 18-1-8 補給中は、エンジンを停止させなければならない。
- 18-1-9 燃料補給中、各チームおよび選手は燃料補給ポストの近く（最大5mの範囲内）に消火器を準備することを推奨する。
- 18-1-10 50kmごとに最低1箇所の補給場所が設定されていなければならない。
- 18-1-11 補給エリアにおけるいかなる溶接作業も禁止とする。
- 18-2 燃料補給に関する外部からの援助は、各日スタート前ワーキングエリアと最終のタイムチェック前のワ

ーキングエリアおよび補給が認められたタイムチェック（白旗と黄旗の間）に限り認められる。

- 18-3 燃料および油脂類が地面にこぼれることを防ぐ機材（総称して「環境保護マット」と呼ぶ）の使用は、オーガナイザーが燃料補給を認めた場所で使用する。
- 18-3-1 このマットの最低寸法は、車両のホイールベース長およびハンドルバー幅以上であること。

19 禁止事項

- 19-1 タイムチェック（白旗と黄旗の間）および最終タイムチェック（作業エリア）では、競技役員の視野からライダー・車両を隠すための柵や囲いが設置されることは禁止される。
- 19-2 エアまたは電動工具の使用は禁止される（バッテリーパワー工具は認められる）。電動またはエア工具の違反は、失格または他のペナルティーが与えられる場合がある。
- 19-3 エンジン式やコンセントからの電源が必要な工具の使用および洗車機や水道から直接ホースを使用しての洗車等は禁止される。
- 19-4 主催者が指示した場所、時間以外での洗車機の使用は禁止する。
- 19-5 タイヤに空気を入れるためのコンプレッサーの使用は認められる。ただし、朝のワーキングエリアへのコンプレッサーの持ち込みは禁止される。

20 外部動力の禁止

競技会中はすべて、タイムチェック時の補助員以外、車両は、エンジン動力・その車両で参加しているライダーの体力・自然の力でのみ移動する。

21 外部からの援助

「外部からの援助」とは、ライダーまたは役務に従事している競技役員以外の者が車両に接触することを指す。すべての外部からの援助は禁止されるが、各日スタート前ワーキングエリアと最終のタイムチェック前のワーキングエリアおよび補給が認められたタイムチェックでは以下に挙げる外部からの援助が認められ、1台の車両に同時に接触できる人数は制限しない。

- 21-1 外部の援助が認められる行為
- 21-1-1 ゼッケンプレートとプラスチックパーツに貼り付けられたスポンサーステッカーに対する布やスポンジ・ブラシでの清掃作業。
- 21-1-2 キャップ・ドレンプラグの開閉を含む燃料、ギアオイル、エンジンオイル、冷却水の注入と排出作業。オイルフィルターカバーの着脱とオイルフィルターの交換作業。
- 21-1-3 ブレーキオイルのエア抜き作業の補助
- 21-1-4 タイヤの空気圧の調整
- 21-2 ライダー**本人**だけが行なえる行為
- 21-2-1 マシン整備
- 21-2-2 タイヤ交換（ただし各日のスタート前ワーキングエリアと最終のタイムチェック前のワーキングエリアでのみ行なうことができる）
- 21-2-3 チェーン潤滑油の補給（ただし補給エリアのみで行なうことができる）
- 21-3 ライダー**本人**またはメカニックが行なえる行為
- 21-3-1 リムから取り外されたタイヤに対するムースの入れ替え作業
- 21-3-2 修理のために取り外されたサイレンサーに対する作業
- 21-3-3 ライダーが車両から取り外したペイントされていないパーツ（サスペンション等）に対する作業
- 21-3-4 車両から取り外されたマーキング部品に対する作業
- 21-3-5 ホイールに対する作業（スポークの交換、ブレーキディスクの交換）
- 21-3-6 車両から取り外されたエンジンに対する作業

22 外部通信

- 22-1 ライダーは、競技中いかなる者とも無線の受信・交信を行ってはならない。
- 22-2 携帯電話の使用
- 22-2-1 競技中、携帯電話による相互通信（第三者との会話やEメール、SNSなど）で、情報を共有・交換することはできない。
- 22-2-2 パドックおよびタイムチェックに限り、エンジン停止状態で携帯電話を使用することは認められる。
- 22-2-3 **メインのパドックに限り、携帯電話の使用に一切の制限はないものとする。**
- 22-2-3 緊急事態（自分自身の救護を求めるため、他人を救助する為の行為）での使用は例外とし、当該大会の審査委員会で判断される。

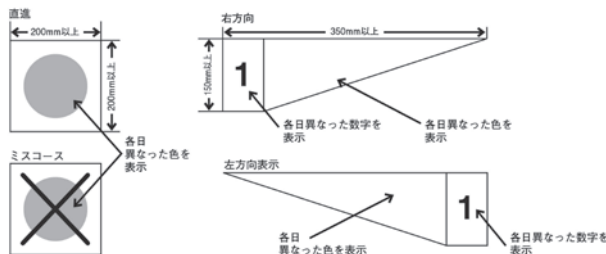
23 リタイヤ

競技会からリタイヤしたライダーはすべて、競技用ナンバープレートを消すか取り外さなければならず、他のライダーの同伴として走行ルートを継続して走行することは認められない。本規則に違反した場合、当該ライダーは、資格停止とされ、同伴を許したライダーは失格または他のペナルティーが科せられる。リタイヤするライダーは、大会本部へリタイヤすることを申告し、速やかにタイムカードを競技役員に提出しなければならない。

24 ルートマーキング

- 24-1 ルートマーキングの定義
 オフィシャルルートは、ルートカードに記載され、マーキングされていなければならない。公式距離は正確な距離で発表される。ルートマークは、各日異なった色を使用しなければならない。もし、ライダーがルートカードに記載されているルートから外れた場合や逆走してしまった場合等、当該ライダーは、失格または他のペナルティーが科せられる。
- 24-2 ルートマーキング
 ライダーが通るコースを明確に指定したルート（例：牧草地、遊歩道等）が設定された場合、主催者はライダーの走行する通路を詳細かつ明確に表現するために、ポスト間を矢印で繋ぐ形で表示しなければならない。ルートマーキングにおける特別なサインの見本がスターティングエリアにおいて表示されていなければならない。ルートマーキングで使用されるサインまたは表示物は防水素材のものでなければならない。

◆参考例（大会により仕様が異なる）



25 交通法規

ライダーは競技会開催中、開催地で適用されている交通法規を準拠しなければならない。

26 通行不可能な箇所

競技監督が、大会に使用しているコースの中で通行不可能となった箇所または外部の援助なしでは通り抜けることが

不可能であると判断した箇所は、次点のタイムチェック箇所までの区間を競技から除外することができる。この場合、修正は適格かつ公平に実施されなければならない、この決定は審査委員会により承認されなければならない。

27 タイムチェック

タイムチェックは黄旗で表示され、このエリアは、第三者の進入および外部からの援助を制限されることから、パークフェルメとして考慮される。

27-1 設置箇所

27-1-1 各日走行開始地点のスターティングエリア出口

27-1-2 各日走行終了地点のパークフェルメ入り口

27-1-3 コース中の主催者が指定した箇所

27-2 設定の基準

タイムチェックは、各タイムチェック間の走行タイムとともにルートカードに表示される。距離は「キロメートル (km)」で表示される。

タイムチェック間の距離は、5km～35kmが推奨される。タイムチェック間の最大平均速度は50km/hとする。2つのタイムチェック間に割り当てられた時間が、安全上または遵守すべき交通法規上困難な場合、競技監督および審査委員会は、割り当てられた時間の延長または当該クラスに出場する70%以上のライダーがタイムペナルティーを受けた場合にはそのペナルティーをキャンセルすることができる。

27-3 スケジュールの変更

不可抗力の理由（天候の悪化等）により競技監督は、遅れることを見込んだタイムスケジュールの変更をすることができる。

28 タイムカードとルートカード

28-1 受渡し方法

DAY1、DAY2共に走行用のタイムカードおよびルートカードは、パークフェルメ入場時点で発行される。ライダーは、自分のタイムカードに各タイムチェックおよびルートチェックのスタンプを受ける責任を有する。

28-2 記載事項

タイムカードには、各タイムチェック間の規定走行タイムが表示される。

28-3 タイムカードへの不正

タイムチェックを受けなかったライダーおよびタイムチェックにおいてタイムカードにスタンプを受けなかったライダーや大会主催者への虚偽の申告に値する修正や記録の抹消、他のライダーのカードを使用する等の不正行為があった場合は、失格または他のペナルティーが科せられる。

28-3-1 タイムカードへの記入は主催者に任命された競技役員のみとし、それ以外の者（ライダーやサポート等）の記入は認められない。

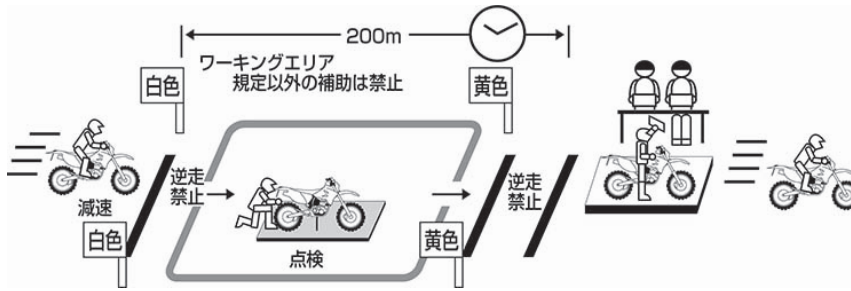
競技役員以外の記入は不正行為と見なされ、失格または他のペナルティーが科せられる。

28-4 タイムカードの紛失

不可抗力によりタイムカードを紛失した場合、次のタイムチェックの担当競技役員より新たなカードを受け取らなければならない。その新しいカードは、それを受け取ったチェックポイント以降に使用されなければならない。

主催者または当該タイムチェック担当競技役員は、カードをなくしたライダーへ新しいカードを供給しなければならない義務を有するが、タイムカード再発行に要した時間について主催者の責に問うことはできない。

28-5 タイムチェック（標準）



28-6 タイムチェックの表示

タイムチェックはコントロールテーブルの200m手前のトラック両サイドに白旗が立てられ、コントロールテーブル20m手前に黄旗が立てられることによって示される。

サービスおよびアシスタンス（ワーキングエリア）のないタイムチェックの場合、コントロールテーブル70m手前のコース両サイドに白地に黒の×印の旗と20m手前に黄旗が立てられることによって示される。

28-7 タイムチェックの手順

タイムチェック用の公式タイムを表示する時計と同じ時刻を表示する時計がコントロールテーブル20m手前の黄旗提示箇所付近に設置される。

黄旗地点をライダーが車両とともに通過したら（または競技役員の要求に従って）、ライダーは速やかにタイムカードをコントロールテーブルに提出しなければならない。

タイムチェックへの到着時間とは、車両のフロントホイール（先端）が、2本の黄旗地点にあるラインを通過した時点とする。

ライダーは、黄旗地点とコントロールテーブルとの間で停止することは禁止される。停止した場合、タイムペナルティーとして1分加算される。

各日の最終タイムチェックでは、予定されている時間前であっても、ペナルティーを科せられることなく最終タイムチェックを受けてパークフェルメまで行くことができる。

28-8 プレフィニッシュ

ワーキングエリアの手前には最終周のみ、プレフィニッシュ（事前最終チェック）が設けられる。ライダーはこのプレフィニッシュから最終タイムチェックに行くまで、15分間のワーキングタイムが与えられる。ただし、1日開催および、ファイナルクロスがないDAY2については、15分間のワーキングタイムを必要としない為、各大会特別規則（SR）で、ワーキングタイムの有無を記載し、発表する。

28-9 タイムチェックペナルティーの計算

タイムチェック間の定められたタイムを守らなかったライダーは、1分早着（または遅着）につき、1分のペナルティーが科せられる。

タイムチェックの到着時刻は、次の区間のスタート時刻となる。

29 タイムリミット

オリジナルタイムより60分オーバーした者、および早・遅着のペナルティ合計が60分以上となった者は失格とされる（ただし、対象選手は競技を続行することができる）。

大会により、タイムリミットの設定が変更される場合がある。変更される場合は、大会特別規則（SR）または公式通知により公示される。

ただし、審査委員会が当該選手の失格を最終的に決定し、競技役員から出走停止の合図があるまでは、ライダーは任意で競技を継続することができる。

万一、不可抗力の事態が発生しライダーがこれを理由に遅れた場合（例：重大事故が発生し人命救助のために停止しなければならなかった為に延着となった場合等）その事由を審査委員会に証明することを以って、情状酌量の裁定が検討される。これは本人以外の他のライダーからの申し立ては一切認められない。

30 ルートチェック

- 30-1 すべてのタイムチェックでタイムカードにスタンプを押すことに加えて、ライダーはオフィシャルルートチェックでマーキングを受けるためにルートカードを提示しなければならない。ルートカードにマーキングをするかしないかは、ルートチェックの50～200m手前の左右どちらかに青旗を提示することで示される。ライダーが停止しなかった場合、失格とされる。
- 30-2 各ルートチェックにおいて主催者は、各ライダーのゼッケン、到着順、ライダーが通過した時間を記すチェックリストを持たなければならない。
- 30-3 各チェックリストで、完全にスタンプされたカードを提示できないライダーや、通過した記録のないライダーは、失格または他のペナルティーが科せられる場合がある。

31 テスト

- 31-1 スペシャルテストは、1日あたり最低15kmを目安とし、テストが設定されていなければならない。悪天候等の不可抗力による事由により実施不可能と審査委員会が判断した場合は、その限りではない。
- 31-2 スペシャルテストのコースは、主催者の許可する場合、その時間帯に限り歩いて下見することが許可される。ただし、大会主催者が認めた場合を除き、車輪のついた乗り物を使用しての下見は禁止される。
- 31-3 すべてのステージにおいて境界線がない場合はテープで境界線を示す。
- 31-4 主催者は、フィニッシュラインならびにフィニッシュラインより30m先地点に停止ラインを明確に表示し、ライダーはフィニッシュライン通過後30m以内で停止してはならない。
- 31-5 スタートは、スタートライン上に待機する車両のエンジン始動状態から行なわれる。
- 31-6 タイムキーピングは1/1～1/100秒で計測される。
- 31-7 テスト開催場所は大会特別規則にて公示され、主催者により規制される。
- 31-8 各テストにおいて定められた平均スピードを超えるライダーがある場合、当該テストにおける以降のラップをキャンセルとする。
- 31-9 クロステスト (CT)
- 31-9-1 クロステスト (CT) のコースは、1～6km (目安とする) のコースが設定されていること。
- 31-9-2 閉鎖されたクロステストコースは、事前に告知されていなければならない。
- 31-9-3 コースは平均スピードが50km/h以下となるように設定されなければならない。
- 31-10 エンデューロテスト (ET)
- 31-10-1 各日において、最低1回のエンデューロテストが設けられなくてはならない。
- 31-10-2 エンデューロテスト (ET) のコースは、全車通行可能な1～6km (目安とする) のコースが設定されていること。
- 31-10-3 規則に明記された安全対策が遵守されており、平均スピードが50km/h以下となるように設定されなければならない。
- 31-11 エクストリームテスト (XT)
- 31-11-1 主催者はエクストリームテスト (XT) を開催することができる。
- 31-11-2 エクストリームテストの最大距離は±1km～±3kmとし、障害物が設置され、規則に明記された安全対策が遵守されていること。
- 31-11-3 平均スピードが25km/h以下となるように設定されなければならない。
- 31-12 ファイナルクロステスト (FX)
- 31-12-1 主催者はファイナルクロステスト (FX) を開催することができる。
- 31-12-2 2日目の完走者に限り、参加資格を得られる。
- 31-12-3 完走者の定義
タイムオーバーをせずに規定された周回数・テストをすべて完了した者をさす。
- 31-12-4 2日目の完走者を30台以内でグループ分けし、一斉スタートで、1km～5kmのコースを数周し、タイム

を競い、走行タイムがそのまま順位に反映される。

- 31-12-5 ファイナルクロスに出走した（人車一体でスタートグリッドに着いた）者は、その周回数に関わらず完走者として扱い順位が付与される。
- 31-12-6 ファイナルクロスにおいて不足周回数が発生した場合、（不足の）1周につき**規定時間（分）**（大会特別規則**または公式通知**で公示）が加算される。
- 31-13 外部からの援助
主催者より任命された競技役員を除き、スペシャルテストにおける外部からの援助は一切認められない。本規則に違反した場合、失格とされる。

32 テストの注意事項

不可抗力によりテストコースから外れてしまいコースから外れた地点以外からコースに戻った場合、フィニッシュタイムに最大で5分のペナルティーが科せられる場合がある。

自発的にコースから外れた場合、またはショートカットした場合、失格または他のペナルティーが科せられる場合がある。

安全上の理由から主催者が変更することを除き、ライダー・メカニック等がテストのコース変更を行うことは禁止される。万一、コース変更（違反行為）により有利と判断されたライダーには最低1分のペナルティーが与えられる。

33 テストのスタート方法

- 33-1 テストのスタートにはスタートサインが表示され、終わりにはフィニッシュサインが表示される。
- 33-2 コースにはコースを表示するマーキングが施されなければならない。
- 33-3 スタート位置には（白線やスタートゲート等）のスタートラインが引かれなければならない。
- 33-4 スタートの合図は、主催者から任命された競技役員がグリーンフラッグを振ることによって行われる。ライダーは一時停止し、スタートの合図を受けてから5秒以内にスタートをしなければならない。
- 33-4-1 ライダーは最初の合図でスタートをしなかった場合、注意を受ける。
- 33-4-2 2度目の合図でスタートしなかった場合、20秒のペナルティー
- 33-4-3 3度目の合図でスタートしなかった場合、1分のペナルティー
- 33-4-4 4度目の合図でスタートしなかった場合、失格
- 33-5 スタート前に一時停止しなかった場合、罰則が科せられる。
- 33-6 フィニッシュラインを通過したライダーは停止することなくフィニッシュラインから30m先に表示されている30mラインを通過しなければならない。
- 33-7 計測開始ライン（トランスポンダーループ）はスタートラインから5m以内の場所に設置される。
- 33-8 スタートはエンジン稼働状態でスタートラインから行われる。ローリングスタートを行った場合は1分のペナルティーが与えられる。

34 最終車検

競技終了後30分以内に、競技を終了した車両の中から1台もしくは数台のエンジンが検査の対象とされる場合がある。

35 ペナルティースト

- 35-1 タイム加算
- 35-1-1 ワーキングエリアでエンジンを始動させた…5分加算
- 35-1-2 スタートエリアでスタート合図前にエンジンを始動させた…1分加算
- 35-1-3 スタート合図後1分以内に20mラインを通過しなかった…10秒加算
- 35-1-4 スタートラインへの到着遅れ1分ごと1分につき…1分加算

- 35-1-5 タイムチェックで、黄旗とコントロールテーブル間で停止する…1分加算
- 35-1-6 タイムチェックに早着または延着：1分間ごとにつき1分につき…1分加算
- 35-2 テスト
- 35-2-1 スペシャルテスト（CT, ET, XT）タイムキーピングは、1/1～1/100秒で計測される
- 35-2-2 偶発的にテストコースから外れ、その外れた地点からコースに復帰しなかった…ライダーの計測タイムに最大5分加算
- 35-2-3 タイム計測がされているテストのコースを変更した…最低1分加算
- 35-3 失格（または他のペナルティー）
- 35-3-1 競技開始後1回目の音量測定で規定音量を超えた…1分加算
競技開始後2回目の音量測定で規定音量を超えた…失格（または他のペナルティー）
- 35-3-2 レース開始のスタート時間に15分以上遅れる
- 35-3-3 スペシャルテストで外部から援助を受けた
- 35-3-4 マーキングのミスまたはオフィシャルの代替マーキング
- 35-3-5 エンデューロ技術規則の燃料規定違反
- 35-3-6 スタート合図前にスターティングエリアで車両への作業を行なう
- 35-3-7 **スタート後、スタートラインと第2ラインの間で車両への作業を行う**
- 35-3-8 スポーツコードに反する行動をパルクフェルメでとる
- 35-3-9 パルクフェルメにおけるエンジン始動
- 35-3-10 エンジン始動状態でパルクフェルメに進入する
- 35-3-11 タイムチェックからパルクフェルメまでに燃料補給または補修作業を行なう
- 35-3-12 **当該クラスの最終車両がパルクフェルメに到着してから30分が経過する前にパルクフェルメから車両を持ち出す（失格）**
- 35-3-13 パルクフェルメまたは作業エリアでの喫煙（失格）
- 35-3-14 パルクフェルメまたはワーキングエリアに規定時間より早く入場する。
- 35-3-15 非公認の補助：スペアパーツまたは工具を作業エリア外または補給タイムチェック以外で受け取る
- 35-3-16 オーガナイザーによって準備された補給エリア外での補給または、モーターサイクル固有の燃料タンク以外による燃料の携帯
- 35-3-17 補給中にエンジンを停止させなかった
- 35-3-18 補給エリアにおいて溶接作業を行った
- 35-3-19 外部援助が認められたタイムチェック以外で外部からの援助を受けた
- 35-3-20 同伴者と認められない方法によりコンタクトした
- 35-3-21 リタイヤしたライダーが他のライダーと同行した
- 35-3-22 マーキングされたルート以外の走行、逆方向への走行、マーキングされたルートを遵守しない
- 35-3-23 公道規則を遵守しなかった
- 35-3-24 タイムカード、パンチカードの変更や、他のライダーのカードを使用した
- 35-3-25 タイムチェックを逃した
- 35-3-26 オリジナルのスタートタイムより60分以上タイムチェックに遅れて到着した
- 35-3-27 ルートチェックを逃した、または停止しなかった
- 35-3-28 スペシャルテストのコースで練習を行なった
- 35-3-29 故意にテストコースを外れた
- 35-3-30 エントリー用紙に記載されたエンジン排気量を超えていた
- 35-3-31 その他、競技監督の上申に基づき、その軽重により審査委員会が第4章 MFJ 裁定規則に基づき罰則を科す

36 競技役員

違反行為があった場合、競技役員は、可能な限り迅速かつ明確に当該ライダーに対しその違反について伝えなければならない。

主催者は、当該大会に携わる競技役員リスト（氏名およびライセンス種類）を遅くとも大会前日までに公表しなければならない。

37 公式通知

ライダーは、すべての競技結果・計測結果・距離および決定事項等、主催者が発行するすべての公式通知を厳守しなければならない。

正式競技結果が公表される前に、競技結果や抗議の裁定を告知してはならない。

38 説明の要求

ライダーは競技内容に関わらず、競技結果に関する説明を求める場合、特別規則に定められている時間内に書面にて審査委員会に要求することができる。

39 抗議

当該大会に出場しているライダーのみが自分のクラスの競技に限り抗議保証料10,000円とともに抗議を提出することができる。抗議が受け入れられた場合、抗議保証料は返還される。抗議は、以下に記す時間以内に内容を記す書面、抗議保証料を揃えて提出されなければならない。

- 39-1 ライダーまたは車両に関する抗議の場合、当該クラスの最終ライダーがパルクフェルメに到着してから30分以内に提出されなければならない。
- 39-2 2日間で開催される大会のDAY1の競技結果に関する抗議は、DAY2の第1ライダースタート時刻の60分前までに審査委員会へ提出されなければならない。
- 39-3 DAY2の競技結果に関する抗議は、暫定結果発表後30分以内に審査委員会へ提出されなければならない。
- 39-4 1日で開催される大会の競技結果に関する抗議は、暫定結果発表後30分以内に審査委員会へ提出されなければならない。
- 39-5 審査委員会による事情徴収の結果は、抗議申請が提出された時間から60分以内に書面にて受領する。審査委員会決定に対するいかなる抗議も認められない。
- 39-6 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。
- 39-7 抗議は当該ライダーだけが行なうことができる。

40 規則の解釈

本規則および大会特別規則（SR）の解釈は、MFJエンデューロ委員会および各大会主催者の責任下にある。本規則および競技に関する疑義は大会事務局宛に質疑申し立てできる。なお、この回答は大会審査委員会の決定を最終的なものとする。

41 競技結果

全日本各クラス各日の完全な結果は、可能な限り迅速に公表されなければならない。いかなる問題が発生した場合でもDAY1の結果はDAY2のスタート前までに公表されなければならない。

42 表彰式典

- 42-1 表彰式は、最終ライダーのフィニッシュ後2時間以内に行なわれなければならない。
- 42-1-1 2日間の大会は、2日間のタイムが合計された総合結果により表彰を行なう（ポイントの付与はDAY1・DAY2各日の成績に与えられる）。
- 42-1-2 特別な理由が競技監督および主催者により認められない限り、参加選手は表彰式に出席しなければならない。
- 42-2 インターナショナルA・BクラスとナショナルA・Bクラスは混走で行なわれても良いが、成績結果・各大会の表彰はすべて分けて表彰しなければならない。年間ポイントランキングもクラスごとに分けて管理される。
- 42-3 年間シリーズランキングの成績上位3名が表彰される全日本ランキング認定表彰式は、インターナショナルAクラスとインターナショナルBクラスが対象となる。

43 全日本選手権シリーズ

全日本選手権シリーズの主権に関する規定（抜粋）

- 43-1 MFJ、施設特別会員、MFJの公認するエンデューロ部会が主権の権利を有する。
- 43-2 MFJエンデューロ委員会で承認された運営母体である。
- 43-3 MFJ公認エンデューロ（エリア選手権シリーズまた公認大会）において、オンタイム方式の開催実績があり、MFJエンデューロ委員会の委員による競技会の視察報告を行い、MFJエンデューロ委員会で認められている。
- 43-4 パドックの広さ、トイレの数、大会本部の位置などの設備（インフラ）がMFJエンデューロ委員会で承認されている。
- 43-5 MFJエンデューロ委員会で承認された代表者が試走し、承認されたコースである。
- 43-6 MFJエンデューロ委員会で承認された計測体制である。
- 43-7 その他の事項について、MFJエンデューロ委員会の承認を受けていること。

44 ISDE（インターナショナルシックスデイズエンデューロ）のトロフィーチーム選考について

MFJはトロフィーチーム（日本代表チーム）としての同大会への出場を認定する。

トロフィーチーム出場選手：

4名

選手選考基準：

- ①前年度全日本選手権IAクラスシリーズランキング1位、2位の選手
 - ②MFJエンデューロ委員会で選出された者（MFJ全日本エンデューロ選手権シリーズ参戦実績のある者に限る）。
- 上記いずれかの条件を満たす者からMFJエンデューロ委員会より選出され、承認を受けなければならない。

45 肖像権

主催者はエントラント（ライダー・メカニック・補助員）および選手に同行する関係者すべての氏名・写真等を大会広報のために、テレビ・ラジオ・インターネット・印刷媒体等で使用する権利を有する。また、主催者が認めたプレスが報道目的でこれらを使用することを認める権利を有するものとする。

46 本規則の施行

本規則は、2024年1月1日より施行する。

2024 MFJ国内競技規則 MOTORCYCLESPTS RULES

付則24 エンデューロ技術規則

1 クラスおよび排気量

全日本選手権対象クラス（IA・IB・NA・NB・W）の車両の排気量はオープンとする。

2 テレメトリー

いかなる形式においても、動いているモーターサイクルから情報を得る、または動いているモーターサイクルへ情報を送ることは禁止される。

公式シグナリングデバイス（主催者が用意する自動計測器）をマシンに搭載することが要請されることもある。
自動ラップタイム計時デバイスは“テレメトリー”とは見なされない。

3 一般仕様

下記の仕様が適用される。ただし、大会特別規則に特記されている場合は例外とする。競技によっては、追加仕様も必要とされ、当該競技会の大会特別規則に詳細が明記される。

- 3-1 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、スイングアームスピンドルおよびホイールスピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。
- 3-2 エンジンのシリンダー数は、燃焼室の数によって決定される。

4 フレームの定義

マシンのフロント部のステアリング機構をエンジン／ギアボックスユニット、およびリアサスペンションのすべてのコンポーネントと結合するのに用いられる構造部。

5 始動装置

キックスターターおよびセルフスターターなどの始動装置の装備が義務づけられる。

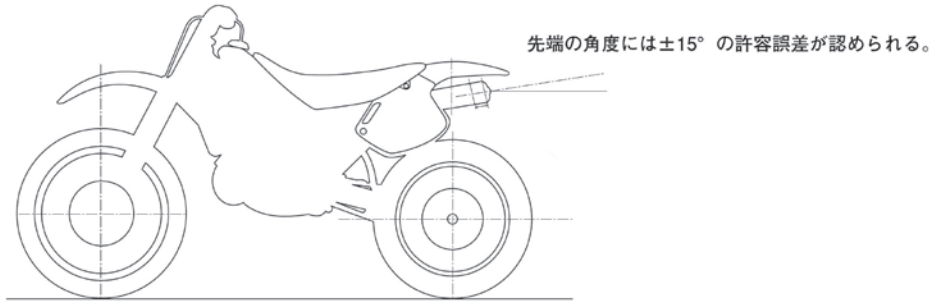
6 オープン・トランスミッション（スプロケット）ガード

- 6-1 カウンターシャフトスプロケットにはガードが装着されなくてはならない。
- 6-2 チェーンガードは、リアホイールのファイナルドリブンスプロケットとチェーン稼動下部の間に挟まれるのを防ぐために取り付けなければならない。

7 エキゾーストパイプ

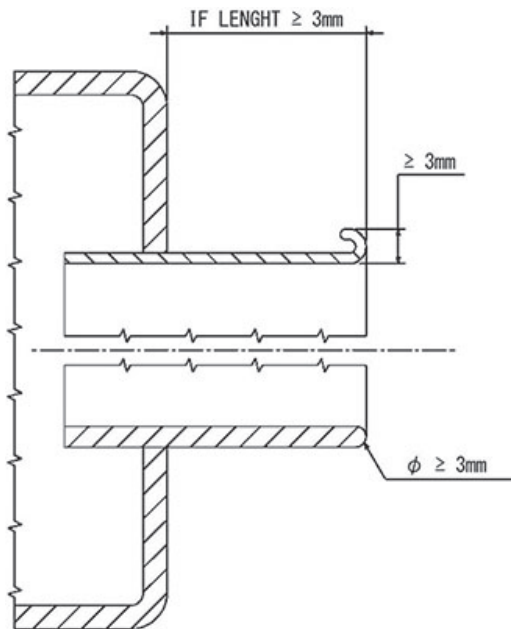
- 7-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-2 サイレンサー後端の排気出口中心軸は、車輛の中心軸に対して上下、左右共に平行でなければならない（許容誤差は±15°とする）（図1を参照）。

図1



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

図2



- 7-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、またパッセンジャーや他のライダーに迷惑をかけるような放出の仕方をしてはならない。後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-4 エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。サイレンサーの後端は、リアタイヤ後端位置から突出してはならない。
- 7-5 音量規制に影響を与える排気バルブシステムの追加（装備）は禁止される。ただし、公認車輛に排気バルブシステムが装備されている場合は使用が許可され、バルブ開度のセッティングは自由とする。

8 ハンドルバー

- 8-1 ハンドルバーの幅は600mm以上、850mm未満とする。
- 8-2 ハンドルバーのクロスバーにはプロテクションパッドが装着されていなければならない。クロスバーのないハンドルバーの場合、ハンドルバークランプを広範囲にカバーするためにハンドルバー中央にプロテクションパッドを装着しなければならない。
- 8-3 露出したハンドルバーの先端部分は、固形物質が埋め込まれるかゴムで覆われていなくてはならない。
- 8-4 レバーのついたハンドルバーとタンクの間で最低30mmのクリアランスをとるためにストップ（ステア

- リングダンパー以外のもの) が設けられ、フルロック状態でライダーの指が挟まれないようにする。
- 8-5 ハンドルバークランプは入念に形成され、ハンドルバーに破損部分が生じないようにされる。
- 8-6 ハンドプロテクターが使用される場合、それは非粉碎素材でなければならない。
- 8-7 軽合金製ハンドルバーを溶接修理することは禁止される。

9 コントロールレバー

- 9-1 すべてのハンドルバーレバー(クラッチ、ブレーキ等)は原則として先端部が球状(この球の直径は最低16mmとする)になっていなくてはならない。この球は平らであってもかまわないが、いかなる場合においても先端部分は丸くなっていなくてはならない(平らな部分の厚みは最低14mmなくてはならない)。この先端部は常時固定され、レバーと一体となっていていなくてはならない。クローズタイプのハンドガードを装備している場合でレバーの長さを調整するために先端を切断している場合であっても端部は滑らかに丸く処理されていなければならない。
- 9-2 各コントロールレバー(ハンドレバー、およびフットレバー)は、独立したピボットにマウントされなくてはならない。
- 9-3 ブレーキレバーがフットレストの軸をピボットとしている場合、いかなる場合においても(例えばフットレストが曲がる、あるいは変形したという場合)ブレーキレバーは作動しなくてはならない。

10 スロットルコントロール

- 10-1 スロットルコントロールは、手で握っていないときには自動的に閉じるものとする。
- 10-2 車両は、作動しているエンジンを停止することができる正常に作動するイグニッションカットアウトスイッチ(キルスイッチ)が、ハンドルバーの、簡単に手の届く位置に設けられていなくてはならない。

11 フットレスト

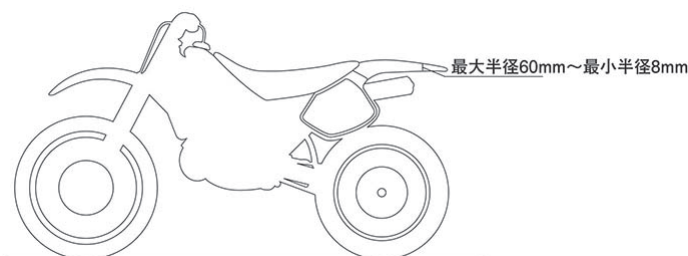
フットレストは折りたたみ式で、通常の位置に自動的に戻るデバイスが装備されていなくてはならない。

12 ブレーキ

すべてのマシンには、最低2つの有効なブレーキが装備されていなくてはならない。ブレーキはそれぞれ独自に操作できるもので、ホイールと同心でなくてはならない。

13 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 13-1 マッドガードはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。
- 13-2 マッドガードの後端は丸められていなくてはならず、この丸め方は最低半径8mm以上60mm以内でなければならない。
- 13-3 キャストホイール、または溶接されたホイールが使用される場合には、頑丈なディスクでスポークを覆う形でプロテクションが施されなくてはならない。



14 ストリームライニング（カウリング）

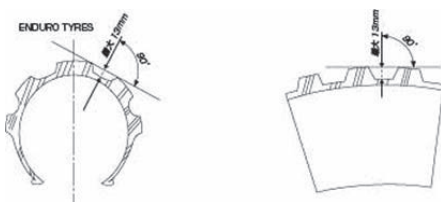
いかなるストリームライニング（カウリング）の装着も認められない。

15 ホイール、リム、タイヤ

- 15-1 すべてのタイヤはリムに装着され、測定は路面から90°のところにあるタイヤの部分で行なわれる。
- 15-2 マニファクチャラーが供給した状態のリム、または一体型ホイール（キャスト、モールド、リベット）のスポークを改造すること、あるいは従来の取り外し可能なリムにおけるスポーク、バルブ、または安全ボルト以外のものを改造することは禁止される。ただし、リムに関連してタイヤが動くことを防ぐために用いられることもあるタイヤリテンションスクリュー（ビードストッパー）は例外とする。リムがこれらの目的で改造される場合、ボルト、スクリュー等が装着されていなくてはならない。

16 エンデューロ用タイヤ（FIMスタンダード）

- 16-1 全日本インターナショナルA・Bクラスに適用される（他クラスは、大会特別規則に則る）。
- 16-2 フロントタイヤの寸法は自由とする。ただし主催者が公道走行用に適合したタイヤの使用を義務付けた場合を除く。
- 16-3 メタルスタッド、スパイク、チェーン等如何なるアンチスキッド装置の取り付けは認められない。スクープまたはパドル（継続するラジアルリブ）タイヤは禁止される。
- 16-4 タイヤは、通常の販売店または小売店から入手できるもので、一般に入手できるタイヤマニファクチャラーのカタログ、またはタイヤ仕様リストに掲載されていなくてはならない。ただし、大会特別規則に定められた場合、例外が認められる。
- 16-5 これらのタイヤは、荷重・スピードコードに関して“ヨーロッパタイヤ・リム技術機構（ETRTO）”の定める条件に適合し、45M以上の使用等級のものでなければならない。ただし、大会特別規則に定められた場合、例外が認められる。
- 16-6 リアタイヤのトレッドパターン仕様は以下のとおりとする。トレッドの深さは、トレッド面に対して直角に測定した状態で最大13mmを超えてはならない。同一の円周上にあるブロックは同じ深さでなくてはならない。



- 16-7 タイヤへの一切の追加工は禁止される。

17 ゼッケンナンバープレート

ゼッケンナンバープレートは以下のとおり装着が義務付けられる。

- 17-1 ナンバープレートは頑丈な材質でできており、最低寸法は275mm×235mmとする。
- 17-2 プレートは、50mm以上湾曲してはならず、カバーされたり曲げられたりしてはならない。
- 17-3 フロントに取り付けられる1枚のプレートは垂直より30°以上傾斜されてはならない。その他のプレートは各サイドに垂直に取り付けられる。明確に視認でき、車両の一部や乗車状態のライダーの身体の一部がナンバーを隠してしまわないように取り付けなければならない。
- 17-4 ゼッケンナンバーは明確に読める字体でなければならず、太陽光線の反射を避ける為に、地色同様につ

や消しで書かれていなければならない。

一般に、以下に記す最低寸法が推奨される。

—数字の高さ：140mm

—数字の幅：80mm

—数字の太さ：25mm

—数字と数字の間隔：15mm

17-5 英国式数字が適用される。“1”は1本の垂直線で表し、“7”は垂直線なしの単純な傾斜線とする。

17-6 サイドゼッケンナンバープレートは、リアホイールスピンドルを通る水平線より上で、プレートの最前端部はフットレストの後ろ側200mmの垂直線上より後方になければならない。

17-7 ゼッケンカラー

インターナショナルAクラス (IA)：赤地に白文字

インターナショナルBクラス (IB)：紺地に白文字

ナショナルAクラス (NA)：黄地に黒文字

ナショナルBクラス (NB)：白地に黒文字

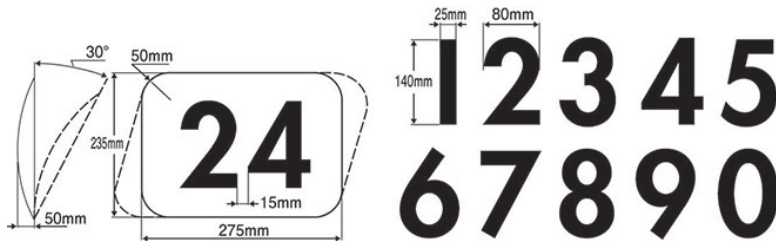
全日本ウィメンズクラス (W)：紫地に白文字 (左上に“W”を記載)

17-8 ゼッケンの数字が識別しにくい為、当該競技会の競技役員より修正が指示された場合、当該選手はこれに従わなければならない。

17-9 ゼッケンの書体

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

※デジタル文字の使用は、禁止する。



〈書体参考例〉

Futura Heavy
0123456789

Oliver Med.
0123456789

Futura Heavy Italic
0123456789

Oliver Med. Italic
0123456789

Univers Bold
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

17-10 ゼッケンについて疑義が生じた場合、車検長の判断が最終のものとされる。

18 保安部品

車両およびその装備は一般公道における法的条件ならびにその他特別規則に記載されている事項に準拠していなければならない。電気ジェネレーターは、競技会中に継続的かつ正常な電圧供給のために作動するものでなければならない。一般公道を使用しない競技の場合の装備は大会特別規則に明示される。

19 燃料

すべての車両は、無鉛ガソリンを使用しなくてはならない。

20 空気

酸化剤として燃料に混合できるのは外気のみである。

21 車検

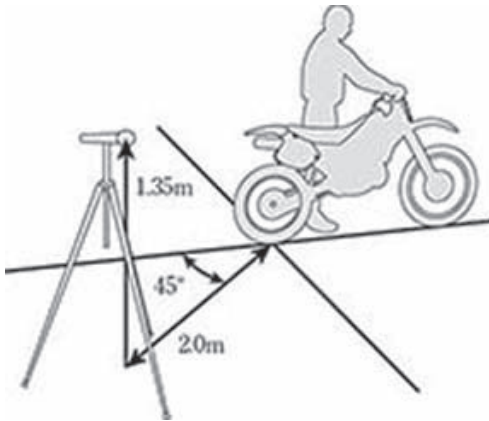
- 21-1 ライダーは、大会特別規則にて定められた車検時間内にマシンを車検に提出しなくてはならない。
- 21-2 車検長は、競技監督・審査委員長に車検の結果を報告する。その後、車検長は、車検に合格したマシンのリストを作成し、このリストを競技監督に提出する。
- 21-3 車検長は、イベントのいかなるときにおいても、競技参加車両を検査する権限を有する。
- 21-4 車検は、以下の手順に従って行なわれる。
- 21-4-1 ライダーは、MFJ規則に適合した清潔な車両を提出しなくてはならず、また漏れなく必要事項が記載された車両仕様書を提出しなければならない。ライダー1名に対し1台の車両を使用することができる。
- 21-4-2 最初に音量測定が実施され、検査に合格したエキゾーストサイレンサーにペイントで印がつけられる。測定された数値がテクニカルカードに記入される。
- 21-4-3 事前車検における音量測定は指定された時間内であれば、何度でも受けることができる。
- 21-4-4 MFJ規則に適合しているか、安全上問題ないかを確かめるために車両全体的に検査が実施される。車検に合格した車両には、ペイント（またはステッカー）で印がつけられる。
- 21-4-5 検査終了後、ライダーは車両をパルクフェルメに保管させる。
- 21-4-6 車両検査完了後、車検長は競技監督に対し受理されたライダーおよび車両名称、音量数値を明記したリストを提出する。
- 21-4-7 大会期間中、到着エリアと出発エリアにおいて、車検員は車両の補修および変更について、外部からの援助が行なわれていないか、不正がないか等を管理する。
- 21-4-8 ライダーのタイムチェック時において、車検長は車両修理およびその他技術的補助について管理する。競技中コース上で車両の変更が行なわれていないか確認するために車両のマーキングの有無も厳重に管理する。
- 21-4-9 各日の到着時において、車検員はすべてのパーツおよび車両の状態について確認しなければならない。ライダーにはサイレンサーに関してのみ補修または交換するための追加時間（30分）が与えられる。分解検査対象とされた車両を除き、参加者は、マシンプール解除から20分以内に車両を引き取らなければならない。パルクフェルメを管理する競技役員は、マシンプール解除から20分を過ぎてもなお残されている（まだ取りに来ない）車両に対し一切責任を負わない。
- 21-4-10 競技会最後の到着時、すべてのマーキングパーツが管理された後、車両は抗議が提出されるかまたは分解検査が必要とされた場合に備え、パルクフェルメに30分間保管される。
- 21-4-11 もし、車両またはその一部が完全に分解されなければならない場合、車両またはそのパーツは密閉された、分解検査に必要な器具の整っている場所に運ばれ、大会審査委員会に任命された車検員立会いのもとで行なわれる。

22 危険車両の排除

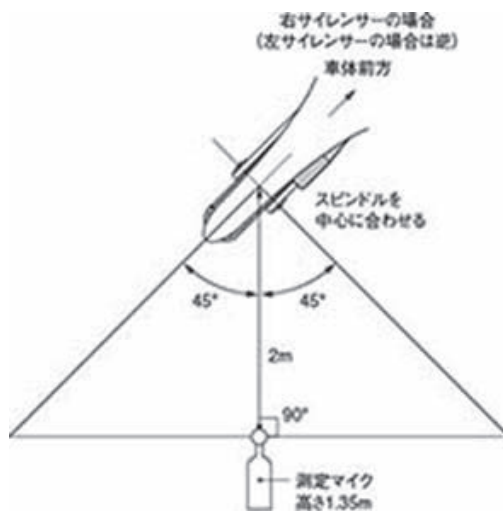
プラクティスまたは競技中に、車検員が出場選手の車両に欠陥を発見し、それが他のライダーに危険をもたらす可能性があると判断された場合、当該車検員はただちにそのことを競技監督に報告し、当該ライダーは競技から除外される。

23 音量規制

- 23-1 一般公道を含む競技会の場合、道路交通法規に準拠したリミットが設けられる。
- 23-2 音量測定が行なわれる場合は、「2mMAX方式」とする。
- 23-2-1 2mMAX方式について
2mMAX法は、フル加速状態の車両から発せられる音響パワーレベル（LwA）と高い相関があり、停止状態で急速に最大回転数まで運転したときの最大音圧レベルを測定するものである。
- 23-2-2 音量計の準備
マイクロフォンにウィンドスクリーンを取り付ける。
- 23-2-2-1 A特性（周波数補正回路A）に設定する。
- 23-2-2-2 時間重み特性（時定数）をFASTに設定する。
- 23-2-2-3 騒音計の測定レンジの最大値を130dB/Aとする。
- 23-2-2-4 騒音レベルの最大値L-MAXを表示できるモードに設定。
- 23-2-3 騒音計および車両のセットアップ
- 23-2-3-1 マイクロフォンは、三脚により水平に固定する
- 23-2-3-2 マイクロフォンは、車両の後輪中心からエキゾースト側の斜め45度後方2m、かつ高さは地上から1.35mのところ



測定例



- 23-2-3-3 サイレンサーが1本を超えるエンジンの音量計測は、いずれか一方のエキゾーストパイプの先端で測定される（必要に応じて両方の先端で測定する）。
- 23-2-3-4 やわらかな土の上で計測することが推奨される。
(例えば、草の上、細かな砂利の上等)

- 23-2-3-5 止むを得ず、アスファルト等固い路面上で測定する場合は、その会場における許容誤差が考慮される。
- 23-2-3-6 計測中の車両の周囲5mの音量は90dB/A以下であること。
- 23-2-3-7 車両から10m以内に音を反射する障害物があってはならない。
- 23-2-4 測定方法
- 23-2-4-1 計測は、スタンドを使用せず、原則ニュートラルでエンジンが温まった状態で行なう。
- 23-2-4-2 ニュートラルでの計測が実走行での最大回転数と異なる場合は、実走行と同様になるギアポジションで測定する場合もある。
- 23-2-4-3 車検員はサイレンサーの先端とマイクロフォンの間に立ってはならない。
- 23-2-4-4 測定員は耳栓を使用すること（ヘッドセットまたは、耳栓）。
- 23-2-4-5 測定は当該大会の車検担当競技役員が行なう。測定中、競技役員の行為によって発生した故障、損害に対して競技役員はいつさいの責任を負わない（第3章 競技会 **31** 損害に対する責任 31-3参照）。
- 23-2-4-6 エンジンの最大回転数を意図的に下げるといふ不正をしてはならない。
例：CDI / ECUプログラム切換えスイッチの使用等
※測定時、エンジン回転数が明らかに低い場合、回転計でエンジン最大回転数を測定する場合がある。
※音量測定は走行時と同一のモードで計測されなければならない。
※スイッチ等でモード切替えが可能な車両は、車検長から指示があった場合は、すべてのモードで測定を受けなければならない。すべてのモードで音量規制値に合致してなくてはならない。
- 23-2-4-7 アイドリング状態からスロットルを0.2秒～0.5秒の間に全開にし、Revリミット状態を1～2秒保持してすぐに手を離す。
- 23-2-4-8 スロットル急開でスムーズに回転が上昇しない場合には、回転をアイドルからやや上げてから急開する。
- 23-2-5 判定方法
- 23-2-5-1 測定は、1車両1モードに対し3回までとし、測定値が1回でも規制値をクリアできれば合格とする（1回目でクリアされた場合は1回の測定のみ）。
- 23-2-5-2 アフターバーンが発生しても測定回数3回までの中でカウントする。
- 23-2-5-3 3回とも規制値をクリアできなかった場合は、大会審査委員会において罰則が科せられる。
- 23-2-6 音量規制値
すべての公認競技会で開催されるクラスの音量規制値は最大で114dB/A以下とする（2mMAX方式）。
測定値の小数点以下切捨ては行なわない。
レース後の最終検査においては、+1dB/Aの許容誤差が認められる。
音量測定時の外気温による許容誤差は考慮されない。

24 本規則の施行

本規則は、2024年1月1日より施行する。

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。

MFJの公認した製品には下記のMFJ公認マークが貼付されている。

【ヘルメットMFJ公認マーク】

2022年規格



<使用期限：2036年12月31日>

2017年規格



<使用期限：2031年12月31日>



<使用期限：2026年12月31日>

【レーシングスーツMFJ公認マーク】

<ロードレース用>

2022年規格



<使用期限：2036年12月31日>

2017年規格



<使用期限：2031年12月31日>



<使用期限：2026年12月31日>



<スーパーモト専用>



※上記MFJ公認マークが貼付されている製品は、使用期限内まで有効です。

■MFJ公認マークが剥がれた場合や、新マークの貼付は、公認を取得したメーカーが行う。その際の手順・方法等は全てメーカー側の意向で行われる。

尚、故意に公認マークを剥がしたり、損失した場合の貼付は認められない。

〈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。