



2020もてぎ7時間耐久ロードレース

# もて耐

2020.8.22 sat.

公式予選・3時間耐久決勝レース

2020.8.23 sun.

7時間耐久決勝レース



# 2020 MOTEGI 7 hours ENDURANCE ROAD RACE

特別規則書 SUPPLEMENTARY REGULATIONS

2005年より「もて耐」7時間決勝レース第7位の副賞として、翌年の大会特別規則書表紙を飾る権利を贈らせていただいております。

本年の表紙を飾っていただきましたのは、以下のチームの方々となります。(敬称略)

《2019もて耐7位》

ゼッケン : 32  
チーム名 : Team SANMEI  
出場ライダー : 石塚 桂三・鈴木 基裕・赤間 清  
出場クラス : WT  
マシン : Honda CBR250RR

2020 MOTEGI 7 hours ENDURANCE RACE  
2020 もてぎ7時間耐久ロードレース

2020  
もてぎ7時間耐久ロードレース

**もて耐**

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

特別規則書



## 公 示

株式会社モビリティランドは 2020 年 8 月 21 ～ 23 日、栃木県茂木町のツインリンクもてぎにおいて「2020 もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐”」を開催する。本大会は一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ) 承認のもとに国際スポーツ憲章・FIM 競技規則に基づいた 2020MFJ 国内競技規則ならびに本競技会大会特別規則に基づいて開催される。

### 大会主旨

ツインリンクもてぎは、モーターサイクルスポーツファンの皆様に、気軽に、ご家族やお友達と共にレースをお楽しみいただきたいとの願いを込め、ライダーならびにチームクルーとして大勢でご参加いただけるモーターサイクルレースの祭典を目指して 1998 年より本大会を開催しております。

本年も、皆様からのご意見を元にさらに魅力的な耐久レースになるように様々見直しをしております。参加される皆様と共に常に新鮮で、時代に沿ったレースであるように、もて耐は進化を続けて参ります。

私たちは、このもて耐を通じ、多くの仲間と共に過ごす大切な時間をもつこと、耐久レースを楽しむ尽くすこと、そして、そこで得た喜びをまだレースの魅力を知らない方々へ伝播されていくことを望んでいます。

もて耐を通じて多くの方がロードレースの楽しさ・耐久レースの醍醐味をご体験いただければと存じます。

2020 “もて耐” 大会組織委員会

### 2020 年 主な規則変更点

- ・ 競技会の名称を「2020 もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐”」に変更しました。
- ・ 3 時間決勝レースのみの参加を選択可能としました。
- ・ 第 61 条 賞典 3 時間決勝レースの賞典を追加しました。
- ・ 参加申込み期間を拡大しました。(2020 年 7 月 20 日 (月) 必着)
- ・ ライダーの指名登録人数の上限を 5 名に変更しました。
- ・ 公開練習会をスポーツ走行日に併催いたします。(5・7・8 月予定)
- ・ 初心者講習会 (単独開催) は、6 月中旬に開催予定です。
- ・ 代表者ミーティングを任意参加に変更いたします。
- ・ 消費税改正に伴い、参加料および料金規定を変更しました。  
(3 時間決勝レースのみご参加の場合の料金追加等)
- ・ ライダー参加資格の条件 (3) 公開練習会への参加実績①～③を見直しました。  
詳細は参加申込み (第 10 条) をご確認ください。
- ・ 第 27 条 ライダーのエアバッグ着用義務年齢を 22 歳以下に変更しました。
- ・ 第 23 条 23-9 ④ブレーキレバーおよびクラッチレバープロテクションの装着が義務化となりました。※ 2019 年告知済み
- ・ 第 44 条 44-6 ②ピット滞在時間を見直しました。
- ・ 第 46 条 46-6 中断された競技の再開手順を見直しました。

**2020**  
**もてぎ7時間耐久ロードレース**  
**特別規則書**

**目 次**

**第1章 総 則**

第1条	競技会の名称・格式	6
第2条	主催者	6
第3条	大会会長	6
第4条	大会組織委員会	6
第5条	大会審査委員会	6
第6条	大会競技執行役員	6
第7条	開催日程	6
第8条	開催場所	6
第9条	競技種目	7
第10条	参加申し込み	7

**第2章 参加規程**

第11条	参加資格	7
第12条	チームの構成	8
第13条	ライダーの指名登録	9
第14条	ピットクルー	10
第15条	ヘルパー	10
第16条	希望ゼッケン	10
第17条	参加定員	10
第18条	参加料	10
第19条	もてぎ・鈴鹿(MS) 共済会	11
第20条	参加受理と参加拒否	11

**第3章 車両・装備規定**

第21条	出場車両	11
第22条	NEO STANDARD 車両基本仕様	13
第23条	車両基本仕様	14
第24条	買取規定(“7時間耐久”のみ適用)	23
第25条	自動計測装置(トランスポンダー)	23
第26条	燃料規定	24
第27条	ライダーの装備	24

## 第4章 競技・運営規則

第28条	車両の変更	24
第29条	選手受付	24
第30条	公式車検	25
第31条	NEO STANDARD シード権について	26
第32条	7時間決勝レース出場台数	27
第33条	公式予選	27
第34条	決勝選抜方法	27
第35条	スターティンググリッド	28

## 第5章 決勝レース

第36条	決勝レース時間	28
第37条	スタート前チェック	28
第38条	スタート前の遵守事項	29
第39条	スタート方法	29

## 第6章 ピット作業と車両修理

第40条	レース中のピット作業	29
第41条	レース中の車両修理	30
第42条	ピットサイン	30
第43条	決勝時のライダー交替	31

## 第7章 燃料補給

第44条	レース中における燃料補給	31
------	--------------	----

## 第8章 レースの一時停止

第45条	フルコースコーション(競技の一時中立化)	32
第46条	競技の中断	34

## 第9章 レース終了と順位の決定

第47条	レース終了	36
第48条	順位および完走の認定	36
第49条	レース終了後のパドックインと暫定表彰	37
第50条	入賞車両の車両保管および再車検	37

## 第10章 走行中の遵守事項

第51条	走行中の遵守事項	37
第52条	妨害行為	38
第53条	ピットストップ	38

第 54 条	ピットインおよびピットアウト	38
第 55 条	停 止	40
第 56 条	救済措置	40
第 57 条	リタイヤ	40
第 58 条	抗 議	40
第 59 条	負傷時の医務室受診義務	41

## 第 11 章 レース延期および中止

第 60 条	レースの延期および中止	41
--------	-------------	----

## 第 12 章 賞 典

第 61 条	賞 典	42
第 62 条	特別賞	43

## 第 13 章 主催者の権限

第 63 条	主催者の権限	43
--------	--------	----

## 第 14 章 損害の補償・大会役員の責任

第 64 条	損害の補償	44
第 65 条	大会役員の責任	44

## 第 15 章 本特別規則の適用と補足

第 66 条	本特別規則の解釈	44
第 67 条	公式通知の発行	44
第 68 条	大会事務局の連絡先	44
第 69 条	本特別規則の施行	45

## 付則 1

### 2020 もてぎロードレース選手権大会特別規則抜粋（適用項目のみ記載）

ST250 クラス車両規定	46
---------------	----

パドック案内図	54
もてぎ・鈴鹿共済会 会委員の皆さまへ	55
MFJ 国内ライセンス 取得方法	57

# 第 1 章 総 則

## 第 1 条 競技会の名称・格式

2020 もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐”  
(MFJ 承認競技会)

## 第 2 条 主催者

- 株式会社モビリティランド  
〒 321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1  
TEL. 0285-64-0200 FAX. 0285-64-0209
- エム・オー・スポーツクラブ (M.O.S.C.)  
〒 321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1  
TEL. 0285-64-0202 FAX. 0285-64-0209

## 第 3 条 大会会長

大会会長 田中 薫

## 第 4 条 大会組織委員会

組織委員長 齋藤 英輝  
組織委員 笹井 秀則  
// 宮澤 謙作

## 第 5 条 大会審査委員会

大会公式プログラムにて公示する。

## 第 6 条 大会競技執行役員

大会公式プログラムにて公示する。

## 第 7 条 開催日程

2020 年 8 月 21 日 (金) 参加受付・公式車検・特別スポーツ走行  
8 月 22 日 (土) 公式予選・3 時間決勝レース  
8 月 23 日 (日) 7 時間決勝レース

その他の詳細なスケジュールについては、公式通知にて公示する。

※各公開練習会の日程等詳細については、ツインリンクもてぎホームページ内もて耐ページに掲載いたします。

## 第 8 条 開催場所

8-1 開催場所：ツインリンクもてぎ  
栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1

8-2 コース : ツインリンクもてぎロードコース  
(1周 4.8013km)

## 第9条 競技種目

モーターサイクルによる耐久レース

## 第10条 参加申し込み

参加代表者(第11条参照)が、指定された方式に従い参加申込をしなければならない。

【参加申し込み時に必要な情報】

参加代表者の情報

登録する全てのライダーの情報

### 10-1 参加申込受付期間・受付時間

2020年5月1日(金)～7月20日(月)〈必着〉

※参加申込受付期間内であっても、定員に達した時点で受付期間を終了する。

### 10-2 参加申し込み方法

#### (1) WEBエントリー

※原則的にWEBエントリーをご利用ください。

ツインリンクもてぎホームページ内トップページより参加申し込みができます。

(エントリーフォームに必要な事項を入力いただけます。)

#### (2) 直接持参・現金書留エントリー

※特別な事情で事務局が許可した場合のみ。

・大会事務局より参加申込書をご送付いたしますので必要事項をご記入の上、お申し込みください。

・(2)の申し込み方法の場合、ゼッケン・ピットのご希望は受付できません。

・先着順の順序については、WEBエントリーが優先となります。

### 10-3 お問い合わせ先

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1

TEL 0285-64-0200 FAX 0285-64-0209

ツインリンクもてぎモータースポーツ課内“もて耐”大会事務局

## 第2章 参加規程

### 第11条 参加資格

#### 11-1 代表者の資格

以下の全ての条件を満たしている者のみ、参加代表者として登録できる。

(1) 参加申し込み時に2020年度に有効なMFJロードレース国際/国内/フレッシュマンライセンスのいずれかを保持していること。

(2) もてぎ・鈴鹿(MS)共済会(第19条参照)に加入していること。

(3) 2020MFJ国内競技規則および本大会特別規則の内容を理解し、責任を持ってチーム員を統制できる方。

(4) 代表者ミーティング

代表者ミーティングは、8月8日(土)の公開練習で開催いたします。任意参加としますが、規則の解釈やご質問などをお受けいたしますのでご参加ください。

## 11-2 ライダーの参加資格

参加ライダーは下記(1)～(4)の全ての条件を満たしていなければならない。

### (1) MFJライセンス

- ・ 3時間決勝レース申し込みの場合

参加申し込み時点で2020年度有効なMFJロードレース国際/国内/フレッシュマン/ジュニアライセンスのいずれかを保持していること。

- ・ 7時間決勝レース申し込みの場合

参加申し込み時点で2020年度有効なMFJロードレース国際/国内ライセンスのいずれかを保持していること。

(2) もてぎ・鈴鹿(MS)共済会(第19条参照)に加入していること。

### (3) 公開練習会への参加実績

参加受付日(8月21日(金))までに2020もて耐公開練習会に参加した実績があること。ただし、以下のいずれかに該当するライダーは、参加が免除される。

- ① 2017年～2020年のもてぎロードレース選手権に、ライダーとして参加した実績がある者。
- ② 2017年～2019年のもて耐に、ライダーとして参加した実績がある者。
- ③ 2017年～2020年に開催された「もてぎレーシングスクール」「もてぎレーシングスクール Light」に参加した経験がある者。
- ④ 2020年もて耐初心者講習会に参加した者。
- ⑤ 主催者が特別に認めた者。

※ 上記レース・スクール等に参加した実績は、参加申込時に申込みフォーム内で申告をすること。申告が無い場合は、その実績がないものとみなされる。なお、公開練習会への参加予定など申込み以降でのご参加の場合もその旨をご記入ください。

### (4) 初心者講習会の受講

- ・ 2020年1月1日以降に初めて国内ライセンスを取得した者は、初心者講習会を受講しなければならない。
- ・ 3時間決勝レースに参加するライダーの内、ジュニアライセンスまたはフレッシュマンライセンスで参加する者は、初心者講習会を受講しなければならない。ただし、ツインリンクもてぎで開催される下記スクールの参加で、初心者講習会を受講したとみなされます。

① もてぎレーシングスクール

② もてぎレーシングスクール Light

## 11-3 ピットクルーの参加資格

(1) 参加受付時に2020年度に有効なMFJピットクルーライセンスを保持していること。

(2) もてぎ・鈴鹿(MS)共済会(第19条参照)に加入していること。

## 第12条 チームの構成

1チームあたりの構成要員は必ず以下の範囲内とすること。ただし、同一チームから複数

台数の参加をする場合、下記 (1) (3) (4) については、兼務が認められる。

- (1) 代表者 = 1 名
- (2) ライダー = 3 名～ 5 名 (公式予選・決勝レース)
- (3) ピットクルー = 1 名～ 7 名
- (4) ヘルパー = 0 名～ 4 名

### 第 13 条 ライダーの指名登録

- 13-1 ライダーの指名登録とは、参加申し込み時に「公式予選・決勝レース」に参加するライダーの氏名を大会事務局へ登録することをさす (TBN 等は不可)。
- 13-2 参加申し込み時に参加車両 1 台につき、3 名～ 5 名のライダーを指名登録しなければならない。
- 13-3 ライダーを登録するには、参加申し込み締め切り時 (7 月 20 日 (月) までに登録しなければならない。参加申し込み締め切り日以降の追加登録は受付られない。ライダー変更については 7 月 27 日 (月) までとする。
- 13-4 指名登録ライダーの保持ライセンスは下表の条件とする。

#### (1) 3 時間決勝レース

	ジュニア	フレッシュマン	国内	国際
第 1 ライダー	×	×	○	×
第 2 ライダー	×	×	○	×
第 3 ライダー	○	○	○	×
第 4 ライダー	○	○	○	○
第 5 ライダー	○	○	○	○

#### (2) 7 時間決勝レース

	ジュニア	フレッシュマン	国内	国際
第 1 ライダー	/	/	○	×
第 2 ライダー			○	×
第 3 ライダー			○	×
第 4 ライダー			○	○
第 5 ライダー			○	○

- 13-5 参加申し込み開始時 (5 月 1 日) 時点で 50 歳以上のライダーは、国際ライセンス区分であっても、国内ライセンス扱いとする。
- 13-6 2020 年 MFJ 国内ライセンスライダーであっても過去 5 年以内に降格申請 (国際→国内) を行ない、国内ライセンスに降格したライダーは、国際ライセンスライダーとして扱う。ただし、50 歳以上のライダーについては、13-5 の規定が優先される。
- 13-7 全てのライダーは、他チームのライダーとして重複登録はできない。(※ピットクルーの重複登録は認められる)
- 13-8 ライダー指名登録にて、偽りの申請をした場合はエントリーの取り消しもしくは、失格となる。
- 13-9 参加受理書発行 (8 月初旬) 後、止むを得ない事情によりライダーの登録順序を変更しようとする場合は、1 件につき 10,000 円を添え、ライダー変更届に必要な事項を記入し、当該走行開始 1 時間前までに、大会事務局に申請し許可を得なければならない。

## 第 14 条 ピットクルー

・ピットクルーとは

2020MFJ 国内競技規則第 2 章 9 の規定に則る。

14-1 1 チームに対してピットクルーは、参加受付時までに指名登録された 1 名～7 名が認められる。ただし、このピットクルーは、参加代表者を除き同じチームのライダーとして登録されていない。

ピットクルーの構成は以下の通りとする。

●参加代表者 ・ ・ ・ ・ 1 名 (ピットクルー若しくはライダーとの兼任可)

●ピットクルー (マシン整備・ピットサイン提示等) ・ ・ ・ ・ 6 名以内

14-2 ピットクルーの登録は、参加申込後に主催者より送付されるピットクルー登録申請書等に必要事項を記入の上、参加受付時 (8 月 21 日 (金)) に提出すること。

14-3 参加受付後の変更・追加は一切認められない。

## 第 15 条 ヘルパー

・ヘルパーとは

上記 14 条のピットクルーに限定し認められている作業は行うことができない。

※全ての走行中、ピットレーン上・ピットサインマンエリアへの立ち入りが制限される。

●ヘルパー (ライダー・ピットクルーのサポート) 4 名以内

## 第 16 条 希望ゼッケン

16-1 ゼッケンナンバーを希望する場合は参加申込の際、所定の欄に必要事項を記入し申込をすること。なお、同ゼッケンを複数チームが希望した場合は競売となり、最高額を入札したチームに割り当てられる。その際収益金は、主催者から社会福祉事業に全額寄付される。希望ゼッケンの最低落札価格は 1,000 円・最小入札単位は 500 円とし、希望したゼッケンが付与された全チームは、参加受付時にその代金を支払わなければならない。

16-2 希望ゼッケンの発表は参加受理書に同封されるエントリーリストにて発表する。

## 第 17 条 参加定員

参加台数は 3 時間決勝レースおよび 7 時間決勝レースの合計が 154 台以下とする。  
(先着順)

3 時間決勝レースの定員は最大 77 台とする。

※参加申込受付期間内であっても、定員になり次第申込受付は締切ります。

お早めにお申し込みください。

## 第 18 条 参加料

1 車両 (税込み)

	ライダー数	7 時間決勝レース	3 時間決勝レース
参加料金	3 名	57,000 円	35,000 円
	4 名	76,000 円	43,000 円
	5 名	95,000 円	50,000 円

※エアバッグ割引は各参加料から 2,000 円引き (1 チームあたり) となります。

## 第 19 条 もてぎ・鈴鹿 (MS) 共済会

19-1 ツインリンクもてぎにおいてスポーツ走行および競技に参加出場するライダーおよびピットクルーは MS 共済会に加入しなければならない。

19-2 MS 共済会は年間加入または暫定加入とする。

(1) 年間加入は TRMC-S 会員または SMSC 会員として登録され所定の共済会会費を納めた者のみとする。

(2) 暫定加入は当該大会 (特別スポーツ走行、予選、決勝) のみ有効とし、特別スポーツ走行時から申し込みできる。また、走行会、公開練習会等に参加する場合は、その都度暫定入会しなければならない。

<ライダー 7,000 円/人・ピットクルー 500 円/人>

## 第 20 条 参加受理と参加拒否

20-1 参加申込者に対しては、参加申込締切 (7 月 20 日 (月)) 後、大会事務局から参加受理または参加拒否が通知される。(8 月初旬)

20-2 参加申し込み後、参加者の都合により参加を取り消す申し込み者には参加料、MS 共済会会費とも返却されない。

20-3 大会組織委員会は、理由を明らかにすることなく、参加申し込みを拒否する権限を有する。エントリーの拒否に関しては締め切り後に連絡する。

20-4 参加を拒否された申込者には、参加料および MS 共済会会費が返却手数料 2,200 円 を差し引いて返還される。

## 第 3 章 車両・装備規定

### 第 21 条 出場車両

21-1 排気量 115cc 以上 250cc 以下の 4 ストローク・2 気筒以下の車両で、ホイールリムサイズが 16 インチ以上の車両とし、第 23 条に合致していなければならない。ただし、ターボチャージャーなどの過給装置の取り付けは許可されない。

21-2 NEO STANDARD クラスは、上記 21-1 の規定は適用されず、主催者により公認された車両 (21-7 の表参照) で第 22 条・第 23 条に合致していなければならない。

21-3 21-1 に該当する車両であっても 2020MFJ 国内競技規則附則 29 (MFJ 公認制度) により、スポーツ専用市販車として公認された車両および KTM Moto3GPR (M32) 並びに Honda NSF250R (MR03) のフレームもしくはエンジン、またはその双方を使用した車両は出場できない。(一般的にいう GP-MONO・J-GP3・Moto3 車両は出場を認めない。) ただし、Honda CBR250R (MC41) レースベース車を除く。

21-4 参加者がオリジナルのフレームを製作し使用する場合は、参加申込受付期間終了までに、大会事務局に「オリジナルフレーム使用申請書」を提出すること。事務局の判断にて出場を認めない場合もある。

21-5 オリジナルフレームとは、参加者自身が製作したフレーム、もしくは少量市販車および市販車のフレームの重要部分 (メインフレーム・エンジンマウント・ピボット位置等) を加工したものを指す。オリジナルフレームの最終的な判断は、大会事務局が行う。

21-6 上記 (21-4)「オリジナルフレーム使用申請」がなされた場合、大会事務局は、その車両の

属するクラスおよびハンディキャップを決定することができる。決定されたクラスおよびハンディキャップは参加受理書発送前に当該エントラントに通知され、参加受理書と共に公式通知にて公示される。また、公式予選の正式結果発表後、大会事務局が必要と認められた場合、決定されたクラスおよびハンディキャップを変更する場合がある。その場合、決勝グリッド表発表前に当該エントラントに通知され、公式通知にて公示される。

21-7 21-1 の規定を満たした上で、車両の性能に基づき下記表のとおり出場クラス分けを行う。

オープンクラス	2気筒		単気筒	
冷却方式	水冷	空冷	水冷	空冷
	WT	AT	WS	AS

NEO STANDARD クラス	メーカー	車名	型式
	NST-R25	YAMAHA	YZF-R25 RG10J
	NST-Ninja	KAWASAKI	Ninja250R EX250K/EX250L
	NST-VTR	Honda	VTR250 MC33
	NST-G310R	BMW	G310R 2BL - G31AA
	NST-CBR	Honda	CBR250R MC41 (その他仕向け地違いの車両も認める)

Brave クラス	1: YAMAHA 製 WR250 のエンジン (型式: G363) を使用し、WR250 のフレーム (型式: DG15J) 以外を使用した車両。 2: KTM 製エンジンで以下のものを使用した車両 (形式【末尾 3 桁 770、771、774、777】)
-----------	--

21-8 参加車両の出場クラスは、参加申込みの際に申告すること。これに誤りがあった場合、ペナルティの対象となる。

21-9 車両には確実に作動するスタート装置が装着されていなくてはならない。

21-10 スペアマシン (予備車両) を登録することはできない。

21-11 AS クラスに該当する出場車両は、シートカウルのテール部分を蛍光オレンジとし、後続車に見えるようにすること。また、ライダーは主催者が貸与するピブを着用しなければならない。

21-12 灯火装置

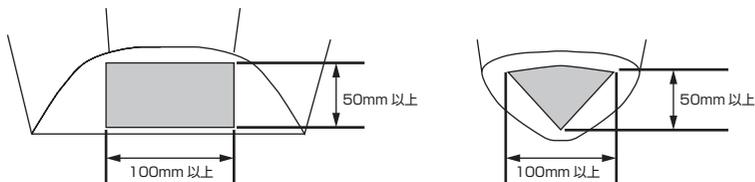
車両に灯火装置を取り付ける場合、以下の規定に準ずること。

① ヘッドライト

- ・ヘッドライトを最低1個装着し、35W 以上の明るさとし、前方 25 m以上を照射しなければならない。
- ・ヘッドライトは直径 80mm 以上 (約 50.2cm<sup>2</sup> 以上) で形は問わないが、レンズ全体が正面から見てカウル等に隠れていてはならない。
- ・メーカー純正のヘッドライトの使用は可能とする。
- ・ヘッドライトの取り付けは強固なステイ等にしっかりと固定し、脱落しないようにすること。
- ・ヘッドライト取付け位置は車体前面部とし、フロントタイヤ最上面より上に取り付け、走行中に他のパーツに干渉しないよう取り付けること。また車体中心以外に取り付ける場合はフロントゼッケンスペース確保のため、極力左側に取り付けること。(右側にはゼッケンのスペースを確保すること)

② テールライト

- ・ テールライトは最低1個以上装着し、色は赤色で 15W 以上 30W 以下とする。  
また、夜間 200m 以上後方から確認出来る状態でなければならない。
- ・ テールライトのサイズは下図のサイズ以上とすること。
- ・ メーカー純正テールライトの使用は可能。
- ・ 取付け位置はリヤタイヤ最上面より上側とし、左右 45 度以上の角度からもテールライトが確認できるように取り付けること。(真後ろからしかテールライトが確認できないような取付け方法は認められない。)
- ・ 取り付けは強固なステイ等にしっかりと固定し、脱落するおそれがある場合はワイヤーなどで脱落防止の対策をしなければならない。



- ③ 自光式ナンバープレートの使用を認める。ただし、日中の視認性を損なうものであってはならない。

## 第 22 条 NEO STANDARD クラス車両基本仕様

2020 もてぎロードレース選手権大会特別規則第 78 条 ST250 クラス車両規則に準ずるが、以下の項目は、適用除外もしくは変更とする。なお、適用除外となる項目で本規則にて別途規定される項目については、それに準ずるものとする。(P45 付則 1 参照)

### 22-1 適用除外

- 1 : 出場車両
- 2 : 排気量区分
- 3 : 最低重量
- 4 : 音量
- 6 : ナンバープレートおよびカラー
- 7-3-5-1 : エキゾーストパイプ
- 7-3-7-2 : タイヤの内以下の条項
  - 7-3-7-2-1~7-3-7-2-5
  - 7-3-7-3
- 7-3-13 : 2次カバー (解説 : 取り付けを義務付けない)
- 7-3-21 : スプロケット / チェーン
  - 第 23 条 車両基本仕様 23-15 スプロケット / チェーンを適用する。  
(解説 : フロント (ドライブ) スプロケット、リヤ (ドリブン) スプロケット、チェーンの変更は許可されるが、公認車両と同じサイズのものに限定される。また、チェーンの接続方法はカシメジョイントで接続しなければならない。※ 415 サイズのチェーンは使用禁止とする。)
- 7-4-4 : タコメーター (解説 : 追加・変更共に認める)
- 7-5-1 : チタン合金部品の使用 (解説 : 使用を認める)

7-5-6 : 買取制度 (解説: 別途買取規則を定める)

【補足】

もてぎロードレース NEOSTANDARD 仕様に準じますが、使用できるタイヤのみ NEOSTANDARD 規則とは異なります。

## 第 23 条 車両基本仕様

※ NEO STANDARD 各クラスの車両については、第 22 条に規定される部分は除く。

### 23-1 材質

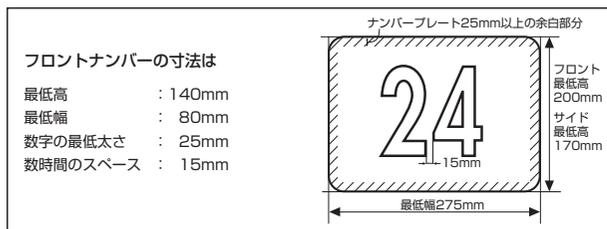
フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。

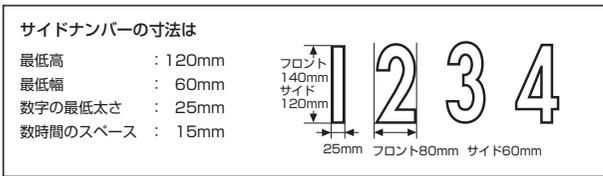
### 23-2 フレームの定義

- ①フレームとは、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ヤサスペンションの取り付け部分を含む構造全体をいう。
- 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みなし、ボルトオン(脱着可能)のものはフレームとみなさない。

### 23-3 ナンバープレート

- ①ナンバープレートは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 275mm × 200mm とする。
- ②プレートは平面から 50mm 以上カーブ(突出)してはならない。また、カバーされたり曲げたりされてはならない。
- ③1枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって 30° 以内の角度で傾斜して固定されなければならない。  
他の2枚はモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。
- ④ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。
- ⑤ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。  
しかし、どのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- ⑥別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
- ⑦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 つや消しで書かれなければならない。
- ⑧数字の最低寸法は次のとおりとする。





数字の書体は、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** 0123456789

- ⑨ 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。
- ⑩ すべてのナンバープレートの周囲には最低 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。この規則に適合していないナンバー・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。
- ⑪ ナンバープレートの色は、自由とする。  
ただし、地色と数字は反対色とし明確に認識できるようにすること。
- ⑫ ナンバープレートの地色の蛍光色は禁止とする。
- ⑬ 自光式ナンバープレートであっても、上記①～⑫全ての規定に合致していること。
- ⑭ 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取り付け位置は、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、2桁ゼッケン幅 185mmX 高さ 150mm、3桁ゼッケンの最低幅は、260mmとする。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。

#### 23-4 レースのために取り外さなければならない部品

- ① バックミラー
- ② ナンバープレートと、リヤ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
- ③ セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
- ④ 同乗者用フットレスト／クラブレール
- ⑤ ホーン
- ⑥ その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

#### 23-5 ボディーワーク

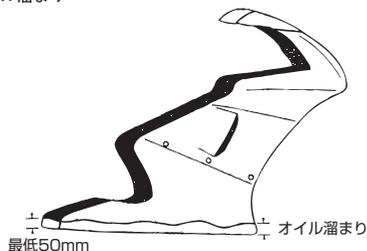
- ① ロードレースにおけるモーターサイクルは、荷重がかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から 50° の角度に傾斜することができなくてはならない。
- ② フロントホイールは（タイヤを除く）、フロントフェンダーに隠れる部分を除き、サイドからはっきりと見えなくてはならない。
- ③ カウルのいかなる部分もフロントホイールアクスルから前方 100mm を通る垂直線よ

り前にあってはならない。

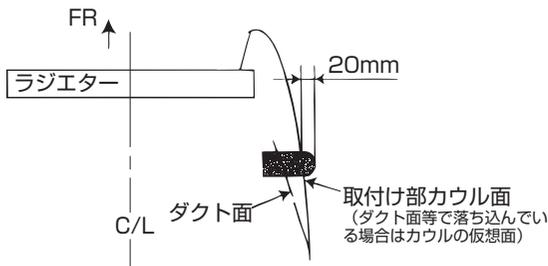
フロントフェンダーはカウルとはみなされない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。

- ④車両のいかなる部分もリヤタイヤの最後端を通る垂直線の後部にあってはならない。ただし、メーカー出荷時の状態で基準に合致していない場合は、メーカー出荷時の形状を維持していることを条件に認められる。
- ⑤エアフォイル、またはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取りつけることができる。これは、フェアリングの幅を越えてはならない。うえ、ハンドルバーの高さを越えてはならない。
- ⑥尖っているエッジは、少なくとも半径 8mm の丸みを持たせなくてはならない。
- ⑦ウインドスクリーンの先端と、全てのフェアリングの露出部分の先端は丸められていなくてはならない。
- ⑧通常のライディング・ポジションにおいてライダーは後方の両側および上から全体（腕の前部を除く）が視認されなくてはならない。ライダーの顔またはヘルメットとフェアリング（ウインドスクリーン含む）との間の最低スペースは 100mm とする。この規則の適用を免れるために透明な材質を使用することは禁止される。
- ⑨いかなる場合においてもフェアリングの最大幅は 600mm を超えてはならない。
- ⑩ライダーシートの後部の高さは最高 150mm とする。この高さは、シートの固いベースの最下部から、ライダー後方のフェアリングの最上部までを測った場合のものである。
- ⑪ハンドルバーの位置がどこにあっても、フェアリングとハンドルバー先端あるいはステアリング・ステム、およびそれに装着されている装備類との間隔は最低 20mm なくてはならない。
- ⑫ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から後部へ 30° 以上あってはならない。
- ⑬シートまたはその後方にあるいかなる部分（排気系を除く）の幅も 450mm 以上あってはならない。
- ⑭燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、また転倒の際に外れることがないように取り付けられなくてはならない。2000 年以降に生産された車両のみ適用。
- ⑮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なければならない。
- ⑯全ての 4 ストローク車両については、エンジンの破損または故障時に、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 2 リットル）をアンダーカウルで保持できる構造でなければならない。端部の折り返しの高さは最低 50mm とする。内部には吸収材および耐火素材が装着されていることが望ましい。

オイル溜まり



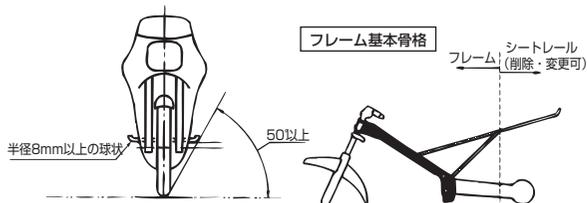
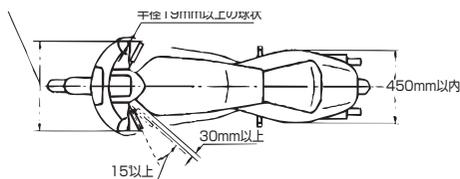
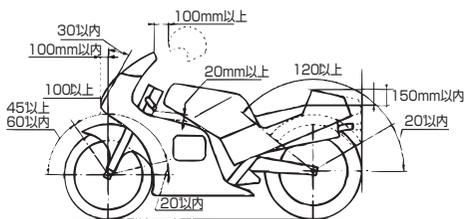
- ⑰アンダーカウルには直径 20mm (許容誤差 + 5mm) の水抜き用の孔を最少 1 個は設けなくてはならない (孔は 2 個までとする)。この孔は、ドライコンディションの時は閉じられていなければならず、競技監督がウエットレースの宣言を行なった時のみ開けることができる。
- ⑱チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤ・スプロケットガードを取り付けなくてはならない。そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、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。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。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ない。リヤ・スプロケットガードの板厚は最低 2mm なければならない。
- ⑲車両にはフロント・スプロケットガードが装着していなければならない。逆シフトにする際に、フロント・スプロケットガードが干渉する場合、最小限のカットが認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。
- ⑳転倒時の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を認める。プロテクティブコーンはフェアリング表面より突き出し量を 20mm までとし、先端は半径半径 10mm 以上の曲面で面取りされていなくてはならない。また、プロテクティブコーンにエンジン保護以外の機能を持たせることは禁じられる。



## 23-6 フロントフェンダー、リヤフェンダー

- ①フェアリングがある場合、フェンダーは必要とされない。フェアリングが無い場合にはフェンダーが必要とされる。

- ②フェンダーはタイヤの両側方に張り出してはならない。
- ③フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低 100° に渡ってカバーしていなくてはならない。また、下図記載の角度の範囲内でなければならず、その部分はホイール自体がカバーされてもよい。



※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。

- ④フロントフェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は 45° と 60° の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイール中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は 20° を越えてはならない。
- ⑤リヤフェンダーは、ホイールの周囲を最低 120° に渡ってカバーしていなくてはならない。
- ⑥リヤフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は 20° を越えてはならない。
- ⑦シートのフェアリングがリヤ・タイヤの後側の垂直線にまで達している場合には（許容誤差 - 50mm）、リヤフェンダーを装着する必要は無い。

### 23-7 エキゾーストパイプ

- 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全すべて満たさなくてはならない。
- ②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、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。
- ③エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

### 23-8 ハンドルバー

- ①ハンドルバーの最低幅は 450mm とする。

- 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。
- ③ハンドルバーの先端が露出される場合は、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。
- 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。
- 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。
- 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）と燃料タンクの間には最低 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。
- 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。
- ⑧軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

### 23-9 コントロールレバー

- ①すべてのハンドルバー・レバー類（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部がボール状（このボールの直径は最低 19mm）でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなっていてはならない（この平たくした部分の厚みは最低 14mm とする）。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。
- 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。
- 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。
- ④ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
  - ・ 他車両との接触時にブレーキレバーが作動しないようにするため、ブレーキレバープロテクションを装着しなければならない。
  - ・ レバープロテクションの最大幅は、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、取り付け方法は方持ちタイプに限定される。レバープロテクションの材質は、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。

### 23-10 スロットルグリップ

スロットルグリップは、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。

### 23-11 フューエルポンプ

- ①電動式フューエルポンプは転倒の際に自動的に作動する回路遮断システムを備えていなければならない。
- ②車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられなければならない。

### 23-12 フットレスト

- ①フットレストは改造・変更されてもよいが、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。

- ②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よいが、ブラケットは元の取り付け位置に固定しなければならない。
- ③フットレストの先端は、最低半径 8mm の中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
- ④折りたたみ式の場合は自動的に戻るようになっていなければならない。
- ⑤スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、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）

### 23-13 ブレーキ

- 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 1 つ）がなくなくてはならず、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。
- ②車両公認時においてフロントブレーキキャリア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、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。
- ③交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材でなければならない。

### 23-14 ホイール、リム、タイヤ

- ①メーカーが出荷した一体構造ホイール（キャスト、モールド、リベット）または従来の脱着式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、テンションスクリューは例外とする。
- ②カーボン製ホイールの使用は許可されない。
- ③タイヤは交通法規に適合する一般市販タイヤで E マークまたは DOT マークの表示がなければならない。タイヤトレッド主溝の深さは、最低でも 2.5mm でなければならない。
- ④レインタイヤは、E マークまたは DOT マークまたは JIS の認定マークの表示がなくてもよいが「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。
- ⑤タイヤへの追加加工（ハンドカット等）は禁止される。
- ⑥タイヤウォーマーの使用および、故意にタイヤの加熱を行う行為はレース期間を通じて禁止され、タイヤウォーマーをピットへの持込みも禁止とする。

### 23-15 スプロケット / チェーン

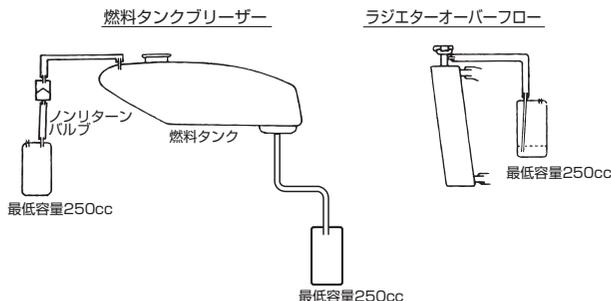
フロント（ドライブ）スプロケット、リヤ（ドリブン）スプロケット、チェーンの変更は許可されるが、公認車両と同じサイズのものに限定される。また、チェーンの接続方法はカシメジョイントで接続しなければならない。

※ 415 サイズのチェーンは使用禁止とする。

### 23-16 フューエルタンク、オイルタンク、リザーバタンク

- ①燃料タンクの最大容量は 18 リットル以下とする。（純正無改造のタンクであってもこの容量を超えてはならない）
- 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。

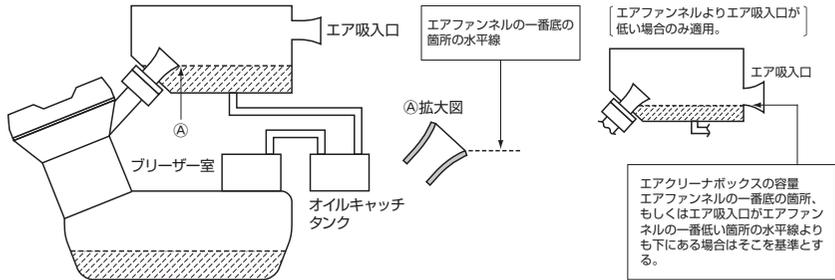
- ③シートタンクおよび補助タンクは禁止される。給油のために容易に脱着できる取り替えタンクを使用することは厳禁される。
- ④燃料タンクの材質は、金属製のものとする。カーボンファイバー、アラミド・ファイバー、またはファイバーガラスの材質の使用は許可されない。ただし、車輛公認時もしくは工場出荷時に装着されている金属以外のタンクについては使用が認められる。
- ⑤加工されたタンクには、防爆材を完全に充填すること。
- ⑥燃料タンク・ブリーザー・パイプには、ノン・リターン・バルブを取り付けなくてはならない。これは、適切な耐油性のある材質でできた、最低容量 250cc のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。



- ⑦燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイルフィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- ⑧全てのドレインプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するもの、オイルクーラー、フロントフォークドレンボルト等のオイル供給パイプについても全て安全にワイヤーロックされていなくてはならない。
- ⑨全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。ただし、車両の構造上クローズドブリーザーシステムを採用できない場合は、事前に大会事務局に申し出ることにより、別途協議の上、調整を行う場合がある。
- ⑩エアクリーナーボックスで 1000 cc を確保されない場合、耐油・耐熱性の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 1000 cc 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)
- ⑪オイルブリーザータンクとして認められるエアクリーナーボックスの容量は、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。
- ⑫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、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。
- ⑬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、競技前に空にしなくてはならない。

- ⑭ プリーザーシステムのパイプ類の締め付けは、金属製バンドを使用すること。
- ⑮ プリーザーシステムのパイプ類は、耐油性のある素材であること。

4ストロークエンジンのプリーザーシステム



23-16 冷却水

水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。

23-17 音量規制

ピストンスピード 11m/sec で測って 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。音量測定は下記固定回転数を使用することもできる。

- ① 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。

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。

単気筒	2 気筒
6,000rpm	7,500rpm

- ② サイレンサーが 1 本を超える場合の音量計測は、各エキゾーストパイプの先端で測定される。
- ③ 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 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。
- ⑤ 周辺の音量は、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。
- ⑥ 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 気温 0℃ 以下の場合、許容誤差 +2dB/A が認められる。
- ⑧ メーターの読み方は常に少数点以下を切り捨てとする (105.9dB/A=105dB/A)。

23-18 テレメトリー

- 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。
- 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。自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。
- ③ 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。

## 第 24 条 買取規定（“7 時間決勝レース”のみ適用）

- 24-1 “7 時間耐久” 決勝レースで優勝した車両は、24-2 に定められた金額で、主催者が買い取る場合がある。
- 24-2 “7 時間耐久” 決勝レースで、完走車両（主催者招待車両を除く）は、購入希望者がいた場合、国内メーカー車両は 150 万円、海外メーカー車両は 350 万円で販売しなければならない。ただし、売買によって発生する税金はこの金額に含まれない。
- 24-3 購入の権利の優先順位は主催者、もて耐エントラント、観戦のお客様の順とする。
- 24-4 購入希望者は、“7 時間耐久” 決勝レース終了後 20 分以内に限り購入申請をすることができる。
- 24-5 購入申請は、主催者指定の用紙に必要事項を記入し、大会事務局へ提出する。
- 24-6 購入希望者が複数の場合、主催者により公開抽選が行われ、購入者を決定する。
- 24-7 購入者が決定した時点で、購入者は以下のものをそろえ主催者へ提出しなければならない。
- (1) 購入申請用紙
  - (2) 購入者の運転免許証のコピー
  - (3) 購入申請保証金 50,000 円（購入申請保証金 50,000 円は、購入代金の一部とされる）
- 24-8 購入者が決定した時点より、主催者は車両を売買契約日まで保管する。
- 24-9 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 3 者合意のもと、売買契約日を決定する。
- 24-10 前記 24-9 にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と、車両の受渡しが行われる。
- 24-11 売買契約日に売主・購入者双方とも住民票を主催者へ提出しなければならない。
- 24-12 売買契約は売主・購入者双方と主催者立会いのもと行われる。前記 24-9 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 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ものとする。
- 24-13 主催者が購入申請を行うこともできる。

## 第 25 条 自動計測装置（トランスポンダー）

- 25-1 参加者は車検時までには車両に主催者が用意する自動計測装置を取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合、当該車両およびライダーは、出走を認められない。
- 25-2 参加者は、主催者が用意する自動計測装置の代わりに、自身で所有する「AMB 社製 TranX260・TranXPRO」（通称：マイボンダー）を使用することができる。ただし、使用する際は以下の項目を遵守すること。
- ① 参加受付の際に使用申請を行うこと。
  - ② 取り付け方法・箇所については、本規則 25-5 に従うこと。
  - ③ 計時長が判断し、競技役員より指示された場合は、直ちに主催者の用意する自動計測装置に付け替えること。
- 25-3 予選と決勝で自動計測装置を交換する場合がある。
- 25-4 自動計測装置の配付は、選手受付時に行い、返却については各セッション終了後 2 時間以内とする。万一破損・紛失した場合、1 個につき 55,000 円が主催者より請求される。
- 25-5 取り付け方法および箇所について
- ① 自動計測装置専用ホルダーを指定の場所にタイラップ等で確実に固定すること。

- ② 地面から 60cm 以内で、熱や振動の受けにくい位置とする。



※取り付け位置、方法のミスにより、タイム計測ができない場合があるので注意すること。

## 第 26 条 燃料規定

- 26-1 使用する燃料は、ツインリンクもてぎ内給油所で販売されるガソリンを使用すること。  
26-2 燃料にはオクタン価を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取り付けたり添加剤を混入してはならない。  
26-3 燃料を故意に冷却する行為は禁止する。

## 第 27 条 ライダーの装備

MFJ 国内競技規則付則 4 ライダーの装備の規定による。  
また、22 歳以下のライダーはエアバックの着用を義務付ける。

## 第 4 章 競技・運営規則

### 第 28 条 車両の変更

- 28-1 出場登録した車両の変更はやむを得ない場合のみ認められる。ただし、変更後の車両が当初エントリーしたクラスと異なるクラスの車両であってはならない。  
(1) 参加受理後、8 月 21 日(金) までに出場登録済の車両を変更する必要がある場合は、規定の書式にしたがって車両の変更申請を行い、大会事務局がこれを認めた場合に限り、車両の変更が認められる。この場合、変更内容が公式プログラムに反映できない場合がある。  
(2) 参加受付以降に競技に出場する車両を変更する場合は規定の書式にしたがって車両の変更申請を行い、競技監督が、転倒等で安全上問題があると認めた場合に限り、車両の変更を条件付きで認める場合がある。(ただし、変更後の車両は新たに車両検査を受けなければならない)  
28-2 車両変更申請は、2020MFJ 国内競技規則付則 4-12-1 に則る。

### 第 29 条 選手受付

- 29-1 参加申し込みが正式に受理された参加者には、公式通知に示される参加受付会場でライダー腕章・ピットサインマンの腕章・トランスポンダーなどが正式参加受理書と引換えに交付される。  
29-2 参加受付時に次のものを提示もしくは提出しなければならない。  
(1) 参加受理書

- (2) TRMC-S・SMSC ライセンス (2020 年に有効なもの)  
(TRMC-S・SMSC 会員のライダーおよびピットクルー全員分)
- (3) MS 共済会申請用紙 (暫定共済会加入者)
- (4) 2020MFJ ライセンス (ライダー・ピットクルー)
- (5) 車両仕様書 (必要項目をすべて記入し、参加受付にて参加受付終了印をもらわなければ車検は受検できない。)
- (6) 賞金振込用紙
- (7) 誓約書 (必ず自署・捺印のこと)
- (8) 参加ライダーが未成年の場合、親権者の同意書並びに印鑑証明書 (3 ヶ月以内)  
※未成年者の誓約書・親権者同意書には実印を押印すること。

29-3 TRMC-S・SMSC ライセンスを提示できない場合は、MS 共済会暫定会費を支払わなければならない。

29-4 ピットサインマン腕章は、決勝レース終了後 2 時間以内に返却しなければならない。返却されない場合や、紛失や破損が生じた場合には、1 枚につき 1,100 円が主催者より請求される。

### 第 30 条 公式車検

30-1 公式車検は公式通知に示されたタイムテーブルに従って、指定された場所にて公式予選前に行われる。

30-2 公式車検の際、登録されたライダーまたは、ピットクルーが最低 1 名立合うこと。

30-3 定められた時間内に車検場において必ず、車両検査を受け下記のものについての検査に合格しなければならない。これ以後の検査は競技監督が不可抗力の理由によるものとして特別に認めた場合以外は行わない。

30-4 公式車検時には、ガソリン購入証明書と参加受付完了印のある車両仕様書を持参し、アンダーカウルを外した状態で車両を持ち込み、外したアンダーカウルも持参しなければならない。

30-5 車両検査の際、車検員によって点検を受けるものは、次のとおりである。

※装備品については、走行するライダー全員分持参すること。

- (1) 出場車両
- (2) ヘルメット  
レスキュー活動の迅速化のため、ヘルメットに当該レースでのゼッケン番号を車検員により貼付けする。
- (3) ヘルメットリムーバーシステム
- (4) レーシングスーツ
- (5) グローブ
- (6) ブーツ
- (7) 脊柱プロテクション

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、別体式に関わらず、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の外側は硬質の樹脂製で内側は衝撃緩衝の素材でなければならない。脊柱プロテクションは後背部の頸の付け根から腰、幅は脊柱を中心に全幅最低 150 mm の範囲を覆うものでなければならない。

予告：

2021年より、脊柱プロテクションはCE規格「EN1621-2 (Level1 または Level2)」適合品の使用が義務付けられる。「EN1621-2」規格品以外の製品は使用ができなくなります。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。

(8) 胸部プロテクション (チェストガード)

チェストガードは、以下の仕様を満たしたもので、レーシングスーツと一体式または別体式とする。チェストガードは、モーターサイクル用で衝撃緩衝効果のある素材でなければならない。チェストガードの保護範囲は、心臓／肺への衝撃を緩衝する形状でなければならない。

予告：

2021年より、胸部プロテクション (チェストガード) はCE規格「EN1621-3 (Level1 または Level2)」適合品の使用が義務付けられる。「EN1621-3」規格品以外の製品は使用が出来なくなります。エアバッグ一体式でエアバッグ本体にCE規格「EN1621-3」適合品の胸部プロテクション (チェストガード) が装備されている場合は、胸部プロテクション (チェストガード) の装備は免除される。

(9) エアバック (使用するチームのみ)

※ 22歳以下のライダーはエアバッグ着用を義務付ける。

(10) 消火器 (消火薬剤容量 3.0kg 以上のもの 1 本以上)

(11) 燃料補給者の装備品 (第 7 章 第 44 条 44-6 ③参照)

30-6 スペアタンク、スペアサイレンサーについては、公式通知に示される時間にて車検員によって点検を受けなければならない。この時間以外に点検を受けようとする者は、時間外点検手数料 1 件につき 5,000 円を添え、大会事務局にその申請を行わなければならない。

30-7 公式車検において規則上または安全上出場が不適当と判断された車両は、予選を含む一切の走行を拒否される。

30-8 車検長は、競技監督の指示または同意のもと、大会期間中必要に応じて随時車両検査を行うことができる。

30-9 競技監督は必要に応じて車検長に命じ、随時音量の測定および燃料タンクの容量チェックをすることができる。

30-10 競技車両へのカメラ搭載については、参加受付時にカメラ搭載許可申請書を提出し競技監督の許可を得た上、車検において取り付け状態の確認を受けること。

## 第 31 条 NEO STANDARD シード権について

31-1 2020 もてぎロードレース選手権大会特別規則 第 60 条～ 8) の規定に拠りシード権を得たチームは、「7 時間決勝レース」へ出場できる。

31-2 シード権を行使しようとする者は、「シード権行使申請書」を大会事務局に提出すること。

31-3 シード権を行使して出場できる者は、本大会特別規則第 10 条の規定に則り、参加申込をした者に限られる。

31-4 出場クラスは以下の通りとする。

もてぎロードレースクラス		もて耐クラス
NEO-STANDARD CBR	⇒	NST-CBR
NEO-STANDARD Ninja	⇒	NST-Ninja
NEO-STANDARD VTR	⇒	NST-VTR
NEO-STANDARD R25	⇒	NST-R25
NEO-STANDARD G310R	⇒	NST-G310R

### 第 32 条 7 時間決勝レース出場台数

7 時間決勝レースへの出場台数は下記 32-1 ～ 32-3 の合計最大 77 台とする。

32-1 第 31 条にて規定されるシード権を行使した最大 10 台。

32-2 主催者が招待した最大 5 台。

32-3 第 35 条に規定される 3 時間決勝レースに出場し、48-7 の条件を満たし、7 時間決勝レースへの出場権を得た 1 台。

32-4 上記 32-1 ～ 32-3 の規定により出場する台数を 77 台から減じた台数を公式予選により選抜する。

### 第 33 条 公式予選

33-1 登録された第 1 ライダー・第 2 ライダーが行うものとする。公式通知にて指定された走行枠でのみ走行すること。

33-2 第 3 ～ 第 5 ライダーは、指定されたフリー走行枠内で走行するものとするが、出走は義務付けない。また、そのラップタイムは予選タイムに採択されない。

33-3 公式予選において走行中のライダーは、常にタイム計測が行われる。

33-4 公式予選に出走するライダーは、公式通知によって公示された公式予選開始時間 10 分前までに、各指定ピットで待機し、競技役員によるライダー確認を受けなければ、公式予選に出走できない。

### 第 34 条 決勝選抜方法

32-4 で規定する 7 時間決勝レース出場チームは、公式予選の正式結果に基づき、以下の方法でクラスごとに選抜する。

34-1 クラスごとの選抜台数は、次の方法により決定される。

①参加申し込み台数が 3 台未満のクラスは、そのクラスを不成立とし、下記表の 1 つ上位のクラスに統合されるものとする。

Brave
WT
NST-Ninja
NST-CBR
NST-R25
WS
NST-G310R
NST-VTR
AT
AS

- ② Brave が不成立の場合、WT に統合されることとする。
- ③ 参加受付総台数から第 32 条 32-1、32-2、32-3 の各台数を除いた台数を元に、クラス別参加受付数の構成比率を求める。
- ④ 32-4 の規定により決定された台数を上記③により求めた構成比率で按分し、各クラスの選抜台数を決定する。小数点以下の台数が発生した場合、一旦切り捨てにてクラス別選抜台数を決定し、その上で、32-4 で規定された台数に満たない場合は、小数点以下の台数の多いクラスから順に 32-4 で規定された台数に達するまで配分する。
- ⑤ ④によって決定されたクラス別選抜台数が大会事務局より公示される。
- ⑥ 最終的な各クラスの選抜台数は主催者にて決定される。
- ⑦ 全ての予選結果並びに決勝レース出場者の選抜に対する最終判断は、大会審査委員会に委ねられる。

## 第 35 条 スターティンググリッド

第 33 条の規定に基づき選抜された 7 時間決勝レース出場車両のスターティンググリッドは以下の順に決定される。

- 35-1 主催者により招待されたチーム以外は、公式予選で、第 1 ライダー、第 2 ライダーが記録したそれぞれの最高ラップタイムを合算し、総合ラップタイム順に最大 77 番手までのグリッドが決定される。
- 35-2 全てのグリッド順の最終判断は大会審査委員会に委ねられる。
- 35-3 主催者により招待されたチームの車両については、上記 35-1 の後方へ公式予選の最高ラップタイム順に配列される。
- 35-4 3 時間決勝レースにて権利を得て出場するチーム（第 48 条 48-7 参照）のグリッドは、最後尾とする。
- 35-5 3 時間決勝レース出場車両のスターティンググリッドは、公式予選の総合最高ラップタイム順に決定される。

## 第 5 章 決勝レース

### 第 36 条 決勝レース時間

決勝レース時間は、各々 7 時間および 3 時間とする。3 時間決勝レースには、第 33 条 33-1・33-2・33-4 により 7 時間決勝レースに出場できなかったチームおよび 3 時間決勝レースに参加申込みをしたチームが出場することができる。

### 第 37 条 スタート前チェック

タイムスケジュールに従って、決勝レース出場者は、車検場にて、必ずスタート前チェックを受けなければならない。チェックを受けるものは、公式車検にて合格した車両とスタートライダーのヘルメットとする。車両は決勝レースが走行できる状態で持ち込むこと（転がし用タイヤの装着は禁止）。スタート前チェック終了後は、車両をピットガレージに入れたてはならない。

## 第 38 条 スタート前の遵守事項

ライダーは公式通知に示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両と共に車検員のスタート前チェックを受けなければならない。定められた時刻までに集合せず、またスタート前チェックを受けなかったライダーおよび車両はコースインできない。コースインは全て車検員の許可と、進行員の指示誘導にしたがって行わなければならない。

## 第 39 条 スタート方法

39-1 決勝レースのスタート方法は、ル・マン式とする。ただし、決勝出走台数が 41 台以上の場合、スタグガードスタートを併用する。

39-2 スタートライダーは、各チームがライダーの経験・技量等を熟慮し、チーム内で一番安全にスタートできるライダーを選出すること。

39-3 ライダーの走行順序は問わない。

39-4 反則スタートに対しては、次の通り罰則を科すものとする。

- (1) ジャンプスタート…………… ライドスルー
- (2) ピットクルーの違反…………… 60 秒加算または失格
- (3) その他…………… 審査委員会による

39-5 サイティングラップおよびウォームアップラップに出走しないチームは罰則が科せられる。

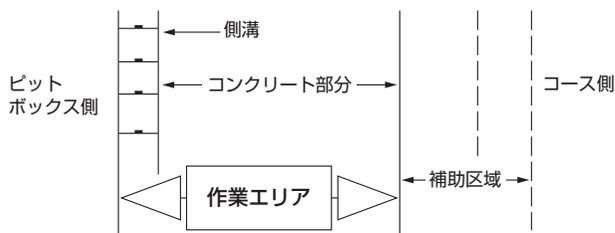
39-6 スタート方法の詳細は、公式通知またはブリーフィングにて発表される。

39-7 コースの状況により、セーフティーカー先導によるスタートになる場合がある。

## 第 6 章 ピット作業と車両修理

### 第 40 条 レース中のピット作業

40-1 ピット作業とは、工具や部品等で車両に対して手を加えること、燃料補給またはライダーの乗降行為を言う。ピット作業が許されるエリアは下図の区域とする。



40-2 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のピットクルーは自己のピット前の停車区域に出て作業することができる。ピット作業の場合を除いて停車区域に出ること、部品や工具を停車区域に置くことは禁止される。

40-3 決勝レース中の修理および燃料補給の担当者は、その車両に登録されたライダーまたはピットクルーとする。

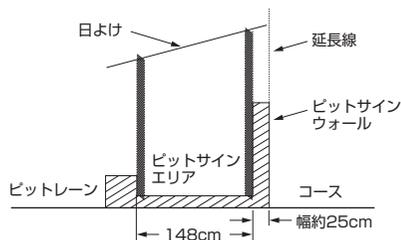
40-4 ピットレーン、ピットサインエリアでのカカトの覆われていない履物の使用は禁止される。

## 第 41 条 レース中の車両修理

- 41-1 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、競技車両に積み込んである部品と工具、あるいはピット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。また、ピット作業では、電動工具（扇風機含む）、タイヤウォーマーおよびエアツール（エアガンは除く）を使用してはならない。また、ピットボックス内での作業は禁止とする。
- 41-2 フレーム、クランクケース、ギヤボックスケース以外の全ての部品を交換することができる。
- 41-3 レース中、転倒により燃料タンクを破損した場合は、燃料タンク（燃料が空の状態のもの）の交換が許可される。ただし、この場合のスペアタンクは所定の時間内に検査されたものとする。給油については第 44 条「レース中における燃料補給」に従って行われる。サイレンサーを破損して交換する場合も同様とする。
- 41-4 ピット以外の地点で停車した車両に対して、その車両に積み込んであるもの以外の部品、工具による修理、調整、部品交換を行うこと、および当該競技車両のライダー以外がそれらの作業にあたることは厳重に禁止される。
- 41-5 ピット以外の地点で 41-4 の作業を行うときは、他の車両の、走行の支障にならない場所に停車しなければならない。
- 41-6 競技中の車両は、いかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行したりしてはならない。ただし、競技役員が保安目的で車両を移動させたり処置する場合、当該車両のライダーとピットクルーが救済措置のため運ばれてきた車両を自己のピット前まで運ぶ場合、および自己のピットを通り越した車両を停車区域内に押し戻す場合はこの限りではない。
- 41-7 転倒等で車両にトラブルが発生して救済された車両は、再スタートに際し車検員による検査を受けなければならない。

## 第 42 条 ピットサイン

- 42-1 ピットサインは指名登録されたピットクルー（ヘルパーを除く）が、指定の腕章を着け、ピットサインエリアまで出てサインを送ることができる。
- 42-2 ピットサインエリアには、1 チーム 4 名（ヘルパーを除く）まで入ることができる。
- 42-3 ピットサインエリアまで出入りする際にはピットインおよびピットアウトする車両に充分注意するとともに、車両の通行を妨げてはならない。
- 42-4 停車区域およびピットサインエリア内では風で飛ばされやすいものを設置または身に付けてはならない。
- 42-5 ピットサインエリア内には固定式パラソル（幅 2m までのもの）を設置してもよいが、固定のためのアタッチメント等を含め、コース側にはみ出してはならない。ピットサインエリア内で人の通行の妨げにならないようなものにする。



- 42-6 レースのスタート時には、ピットサインエリア内の立ち入りは禁止とする  
42-7 無線機、携帯電話等の使用は禁止される。

### 第 43 条 決勝時のライダー交替

- 43-1 指名登録されたライダーの内、最低 3 名は必ず 1 回は走行しなければならない。  
燃料補給時は必ずライダーを交替しなければならない。
- 43-2 国際ライセンスライダーは、チームとして最大 3 回までの走行に限られる（登録人数に関わらず）。  
国際ライセンスライダーが連続して走行できる時間は 60 分以内とする。
- 43-3 1 名のライダーが連続して走行できる時間は 90 分以内とする。
- 43-4 走行した後には引き続いて 30 分以上の休憩をとらなければならない。
- 43-5 チーム代表者はライダー交替をすみやかにピット審判員に届けなければならない。
- 43-6 救済措置を受け、再スタートの際にライダー交替する場合は、その旨を、ピット審判員に届けなければならない。

## 第 7 章 燃料補給

### 第 44 条 レース中における燃料補給

- 44-1 決勝レース中の燃料補給は各自のピットボックス前作業エリアにて行う。
- 44-2 給油装置は、主催者の貸与する給油装置のみ使用することができる。
- 44-3 レース中において、車両の燃料補給の際、チーム代表者は必ずピット監視員にその旨を報告し、その了解を得なければならない。
- 44-4 燃料補給中は必ずエンジンを停止すること。
- 44-5 燃料補給中ピット要員 1 名は必ず消火器(消火薬剤容量 3.0kg 以上のもの 1 本以上) (消火器については、チーム代表者、ライダー、ピットクルーのいずれか 1 名により代行してもよいものとする。※ヘルパーは不可)を持って作業中待機していなければならない。また、こぼれた燃料、オイル等は必ず拭きとらなければならない。
- 44-6 燃料補給は、車両がスタンドによって完全に支持された状況の下で行なわなければならない(スタンドの構造・支持方法は問わない)。また、燃料補給中はそれ以外のすべての作業は禁止される(スクリーン清掃・ホイールのマーク合わせ等も含む)。燃料補給中、ライダーはマシンに乗車してはならない。
- ※燃料補給作業とは、燃料タンクの蓋を外し、給油装置を燃料タンクに接続し、燃料補給を完了し、燃料タンクの蓋を閉めるまでの作業を指す。

- ① 1 度のピットインでの燃料補給量は 5 リットル以下とする。5 リットルは、主催者が貸与する給油装置を使用して 1 回で給油できる量とする。

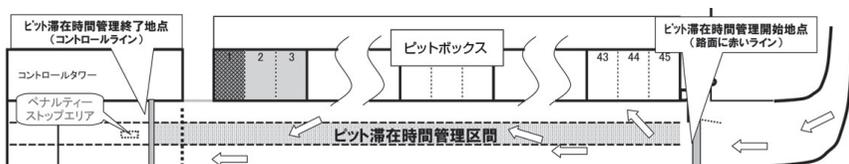
上記、燃料補給量 5 リットル以下は、給油装置を指定された地面に置いた際、樹脂製ノズル内(下記補足写真参照)に燃料が無い状態とする。「ノズル部分(根元から先端までの全ての範囲)には、ガソリンを入れないこと」

※ノズル部分にガソリン油面が見えてはならない。



- ② 燃料補給を伴うピット作業を行う場合、ピット滞在時間が管理される。ピット滞在時間は、クラス毎に下表のとおりとする。ピット滞在時間は、下図の区間内に滞在している時間とする。

ピット滞在時間	
4 分間	Brave・WT・NST-Ninja
3 分間	NST-R25・NST-CBR・WS
2 分間	NST-G310R・NST-VTR・AT・AS



- ③ 給油に携わるピットクルー全員は、化繊素材の服およびサンダルの着用は禁止とする。公式車検時に検査を受けた服(綿 100%などの難燃素材)を着用し、長袖・長ズボンであること。また顔面保護のためゴーグルまたはシールド付きのヘルメットを装着することを強く推奨する。

※決勝レーススタート前の給油量の制限は行わない。

## 第 8 章 レースの一時停止

### 第 45 条 フルコースコーション（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う方法

45-1 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カーが使用される場合がある。セーフティカーとは、オレンジライトを装備し、車両の後部に「SAFETY CAR」（以下セーフティカー）と書かれた車両のことを言う。

45-2 セーフティカー導入の手順は以下のとおりとする。

セーフティ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。

#### ① セーフティカー導入手順

- (1) 競技監督がセーフティカー導入を決定したら、直ちに全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、ピットレーンよりコースインする。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) 全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)程度以内の車間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禁止される。
- (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、走行ラインを外し、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一旦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点灯されてい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。ピットアウトできなかった車両は、次のグリーンライト点灯まで待たなければならない。

#### ② 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、全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。

【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。

## 第 46 条 競技の中断

46-1 やむを得ない事情により、レースの続行が危険と判断された場合、競技監督は大会審査委員会の指示または同意を得て走行中の全競技車両をただちに停止させることができる。ただし、緊急の場合は競技監督の判断で停止あるいは、必要な処置をすることもある。

46-2 全車停止の命令は、全ポストで赤旗を提示すること、またはレッドシグナルの点灯、またはその両方の併用によって合図される。

46-3 ①競技中断の合図と同時に、走行中のライダーは、直ちに停止できる速度で最大限の慎重さと注意をもって進み、指定の車両保管場所に停止しなければならない(下記 46-4 参照)。また、中断の合図が出された時点でピットロードを走行中のライダーは、ピットインしていたものとする。

②その場合に以下の事項を了解しているものとする。

a) 競技車両およびオフィシャル車両がトラック上にあるかもしれないこと。

b) トラック上は完全に閉鎖されているかもしれないこと。

c) 天候の状態から、レース速度での走行は不可能になっているかもしれないこと。

d) 車両がピットレーンに入ることができないかもしれないこと。

### 46-4 競技中断の手順

競技中断の手順は競技中断の合図が出される前に、スタート時刻からの経過時間または、先頭車両および先頭車両と同一周回を走行する全ての車両が何周終了していたかによって異なる。

(A) ケース A: 先頭車両および先頭車両と同一周回数を走行する全ての車両が 3 周を完走していなかった場合、車両はパークフェルメに停車すること。パークフェルメに停止した車両のもとへ、1 台につき 1 名のピットクルーが出向き、スタンドなどで保持することが許される。

(B) ケース B: 先頭車両および先頭車両と同一周回数を走行する全ての車両が 3 周以上を完了し、当初のレース時間の 2/3 未満(小数点以下は切り捨て)の経過時間であった場合は、車両はパークフェルメに停車すること。パークフェルメに停止した車両のもとへ、1 台につき 1 名のピットクルーが出向き、スタンドなどで保持することが許される。

(C) ケース C: 当初のレース時間の 2/3 以上(小数点以下は切り捨て)経過している場合は、車両は事前に公示されたレース終了後の車両保管場所に停車すること。また、レースは、競技が中断される前の周回をもって終了したものとみなされる。

### 46-5 中断された競技の再開

危険な状態が解消した場合、競技監督は大会審査委員会の同意を得てレースを再開することができる。

(A) ケース A:

- (1) 最初のスタートは無効とみなされる。
- (2) 最初のグリッド表に記載されている車両は、全車再び元のグリッドよりスタートすることができる。
- (3) 車両に対する作業  
競技中断の合図が出された時点で、ピット作業中の車両は合図が出された以降も引き続いて全ての作業を継続することができる。競技役員の指示によりメインストレート上のセーフティーカー後方のグリッドに着いた時点から、グリッド上にてピット作業を行うことができる。ただし、以下の作業は禁止される。
  - ・燃料補給
  - ・タイヤ交換（競技監督が認めた場合を除く）

(B) ケース B:

- (1) 競技は 2 つのパートに分けられたとみなされ、順位は第 1 / 第 2 パートでの周回数を合算し、同一周回数の場合は第 2 パートの順位に基づき決定される。
- (2) 第 1 パート（すでに行われたレースの部分）の順位は、競技中断の合図が出された周回（計時記録のある）の直前の周回終了時点の順とする。この場合主催者は前のパートのレース結果、次のパートのレース時間、チェッカー時刻並びにスターティンググリッドを公示する。
- (3) 第 2 パートのグリッドは、第 1 パート終了時の車両の順位により配列されたグリッドとする。
- (4) 競技が中断された時に公式にリタイヤしていない車両だけが再スタートの資格を有する。
- (5) 車両に対する作業  
競技中断の合図が出された時点で、ピット作業中の車両は合図が出された以降も引き続いて全ての作業を継続することができる。規定により、再スタートが許される車両の内、パークフェルメに停車中の車両は、第 2 パートのグリッド表が発表され、競技役員の指示によりメインストレート上のセーフティーカー後方のグリッドに着いた時点から、グリッド上にてピット作業を行うことができる。ただし以下の作業は禁止される。
  - ・燃料補給
  - ・タイヤ交換（競技監督が認めた場合を除く）

46-6 中断された競技の再開手順

ケース A・ケース B いずれの場合においても、再スタート方法は、セーフティーカー先導によるローリングスタートとする。その手順は以下の通りとする。

- (1) 競技監督は競技再開時間を決定しピット放送並びに公式通知にて公示する。パークフェルメに停車していた車両は、決定された競技再開時間の 15 分前より第 2 パートのグリッドへの移動が手押しにて開始される。自己のピット前で作業を行っていた車両は、グリッドへの移動は許可されない。
- (2) パークフェルメに停車していた車両は、スタート 5 分前までに、グリッドへの移動を完了しなければならず、それ以降は、自己のピット前にて作業を行っていた車両と共にピットスタートとなる。
- (3) スタート 5 分前の時点で、セーフティーカーの直後にて、5 分前ボードが提示され、セーフティーカーは黄色の回転等を点灯する。これ以降、通常のスター

ト進行同様の進行がなされ、メインフラッグ台にてイエローフラッグが振動提示された後、隊列はセーフティーカーの先導により走行を開始する。

- (4) ピットスタートの車両は、セーフティーカー先導の隊列の最後尾がピットレーン出口を通過後、ピットレーン出口の信号機の指示によりレースに復帰することができる。
- (5) 走行開始後は、本規則第 45 条に規定されるフルコースコーション状態とみなす。
- (6) フルコースコーション状態の解除は、本規則第 45 条に準拠し、メインフラッグ台から、グリーンフラッグが振動表示され、シグナルブリッジにグリーンランプが点灯される。各自が、コントロールラインを通過した時点でフルコースコーションは解除され、レース状態に戻る。コントロールラインを通過するまでは、追いつきは厳禁とされる。
- (7) セーフティーカー先導による走行再開後、基本的には1周でフルコースコーション状態を解除するが、何らかの理由で2周以上先導走行する場合は、2周目以降は周回数としてカウントされる。

#### 46-7 公式予選の中断

公式予選中に競技中断の合図がなされた場合、合図提示から再開までの時間はロスタイムとして扱われる。また公式予選の再開は、ピットレーンよりスタート審判員の指示に従ってコースインするものとする。

## 第 9 章 レース終了と順位の決定

### 第 47 条 レース終了

47-1 決勝レースはスタート後あらかじめ決められたレース時間が経過した時点、あるいは公式通知にて示された終了時刻の時点で、先頭車両に対しチェッカーフラッグが振られる。

47-2 チェッカーフラッグは 6 分間表示される。

### 第 48 条 順位および完走の認定

48-1 順位認定は、コントロールライン上（ピットレーン上も含む）でチェッカーを受けて最終周回を完了したチームに対して優先的に与えられる。

48-2 順位は、レース終了時の周回数の多いチームから決定される。同一周回数の場合は、コントロールライン（ピットレーン上も含む）通過順位によるものとする。

48-3 優勝チームの走行した周回数の 50%以上を走行したチームは、完走として認定される。

48-4 ピットレーン上にもコントロールラインは存在するものとし、そのコントロールラインを通過することによりチェッカーフラッグを受けることができる。

※ピットレーン上のコントロールラインは、コース上のライン延長線上とする。

48-5 ピットレーンでチェッカーを受ける場合については、以下の規定を遵守すること。

(1) 乗車しているライダーは正規に登録されたライダーであること。

(2) ライダーは車検に合格した装備を完全に装着していること。

48-6 チェッカーを受けられなかったチームの内、完走認定されたチームは、チェッカーを受けたチームの後に順位付けされる。

48-7 3 時間決勝レースで総合優勝したチームは、7 時間決勝レースへの出場権を得る。ただし、

参加申込み時に「3 時間決勝レース」を選択したチームを除く。なお、総合優勝チームが 7 時間決勝レースへの出場を辞退した場合、総合 2 位以下のチームが順次繰り下げにてその権利を得る。出場権利を獲得したチームは、3 時間決勝レース終了後の暫定表彰式終了までに出場の意志表明をしなければならない。

## 第 49 条 レース終了後のパドックインと暫定表彰

49-1 レース終了後の手順は次のように行う。

(1) チェッカーと同時にマーシャルカーがコースインする。

(優勝車両のライダーにフラッグを渡す)

(2) チェッカーを受けたライダーは徐行し、コースを 1 周する。

(3) チェッカーを受けた全ての競技車両は、マーシャルカーの先導でコースを走行し、指定された場所で停車する。

49-2 上位 1 位～ 3 位の全ライダーは、表彰ステージでの仮表彰式に速やかに出席しなければならない。

49-3 チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットインしていた車両の出走は禁止される。

## 第 50 条 入賞車両の車両保管および再車検

50-1 レース終了後、完走したすべての車両は、車両保管解除の許可がでるまでパークフェルメまたは、指定された場所にて保管される。

50-2 保管車両で、必要に応じ分解検査を行う場合は、その該当車両のライダーもしくは登録されたピットクルーが分解しなければならない。

50-3 再車検により規定違反があった場合は失格とする。

50-4 車両保管解除発表後、競技役員は保管車両の責任は一切負わない。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なければならない。

## 第 10 章 走行中の遵守事項

### 第 51 条 走行中の遵守事項

51-1 走行中、ライダーは必ず右腕上部にライダー章を着用しなければならない。

○第 1 ライダー…赤色

○第 4 ライダー…白色

○第 2 ライダー…黄色

○第 5 ライダー…桃色

○第 3 ライダー…緑色

51-2 いかなる場合もトラック上・ピットレーン上を逆方向に走行してはならない。

51-3 走行中、必要以上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たり、外につき出したりするような危険な姿勢をとってはならない。

51-4 走行中、車両はそれ自身が持つ動力、およびライダーの筋力、または重力などの自然現象以外の方法で、走行したり、加速したりしてはならない。

51-5 走行中他の人の援助を一切受けてはならない。他の人による援助とは、決められた位置についている担当のピットクルーおよび業務執行中の競技役員以外の者が車両に触れることをいう。

51-6 走行中、車両にいかなる者も同乗させてはならない。

51-7 事故または車両故障等でコース途中よりピットまで車両を押して戻る場合は、競技役員の指示に従わなければならない。

## 第 52 条 妨害行為

52-1 競技中ライダーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また、明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を行ってはならない。

52-2 メインストレート、ダウンヒルストレート等トラック上のストレート部分では、追越す目的の場合を除いて、走行車線の進路変更をしてはならない。

52-3 上記 52-1・52-2 の違反判定に対する抗議は受付られず、違反者に対しては大会審査委員会が決定する罰則が適用され、重大な違反行為を行ったライダーは失格とされる。

## 第 53 条 ピットストップ

53-1 ライダーが交替する時はエンジンを停止しなければならない。

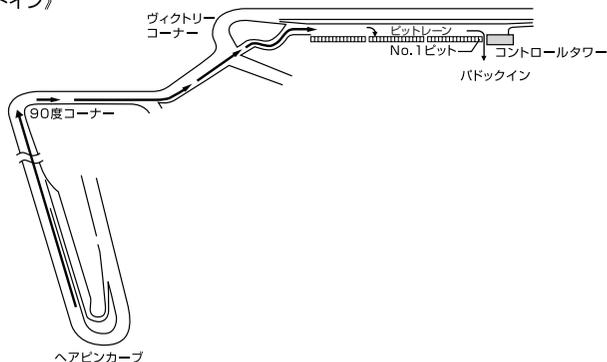
53-2 走行中、ピットボックスの中（シャッターより内側）、にマシンを入れた場合や閉めた場合（シャッターを降ろした場合）、予選中は走行終了、決勝においては、リタイヤしたものと判定される。この決勝とはスタート前チェックが終了した時点からのことを言う。

## 第 54 条 ピットインおよびピットアウト

54-1 大会期間中を通じてピットレーンの速度制限は 60km/h 以下とする。違反した場合は罰則を科す場合がある。

54-2 ピットインする車両は、ヘアピンコーナーを通過してから、コース右側に車両を寄せ、安全を確認してから、ピットレーンに進入しなければならない。このピットレーンおよび減速地域は 60km/h 規制に従い走行しなければならない。また、けっして補助区域、停車区域を横切る目的以外で走行してはならない。

《フルコースピットイン》



54-3 ピットボックス前の部分（ピットレーン）は次の 3 つに区分される。

(A) 減速区域～ピットサインエリアとコース側黄色破線の間の部分。

ここはピットインおよびピットアウト専用の区域であり、徐行しなければならない。

(B) 補助区域～コース側黄色破線とコンクリート路面の間の部分。

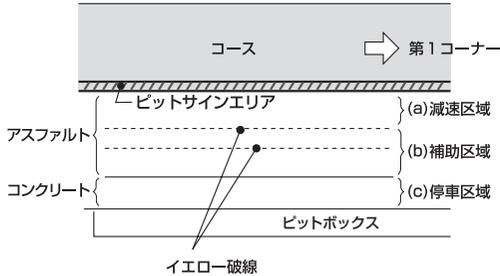
ここは、減速区域から停車区域、あるいは停車区域から減速区域へ移動する時に通

過する区域である。

※競技役員を除き、この区域にとどまることは禁止される。

(C) 停車区域～コンクリート路面とピットボックスまでの部分。

こは、ピット作業のための部分であり、車両停車を行う区域である。

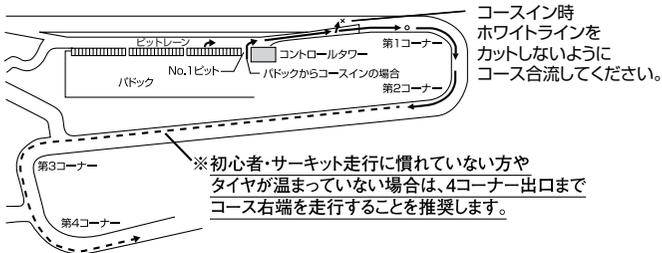


#### 54-4 ピットレーン出口（フラッグ台下）シグナルライトについて。

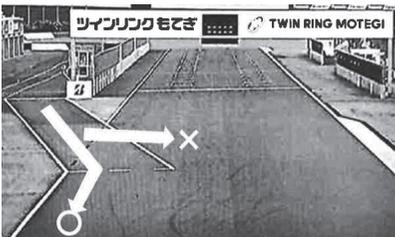
- ① スポーツ走行、予選、決勝を通じて「レッドライト」が点灯しているときは、コースインしてはならず、「グリーンライト」が点灯しているときのみ、コースインすることができる。また、走行中にはいずれかの時点で「ブルーライト」の点滅に切り替わる。ブルーライトが点滅している時は、コースインは可能だが、すでにコース上を走行している車両があることを示しているため、注意してコースインしなければならない。
- ② コースインは、走行車両との合流に対し、最大限の注意を払い、各自の責任において行わなければならない。

54-5 ピットアウトしてコースインするライダーは、第2コーナーを通過するまで、コース右側ライン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。

《図1 フルコース コースイン》



《図2 ホワイトライン詳細図》



## 第 55 条 停 止

- 55-1 コース内で停止する場合には、ライダーはただちに車両をコースの脇に寄せ、他のライダーの邪魔にならないようにしなければならない。
- 55-2 コース内で、車両をコースの進行方向と逆に押したり、引いたりして車両を移動してはならない。ただし、競技役員の指示のある場合はこの限りではない。

## 第 56 条 救済措置

- 56-1 決勝レース時に車両が停止した場合、競技役員による援助や、レッカー車によって車両をパークフェルメまで運ぶ、救済措置をとることがある。この救済措置をうけることによって罰則を受けることはない。
  - (1) セーフティーゾーンからの脱出
  - (2) レッカー車によるパークフェルメまでの救済。
- 56-2 パークフェルメまで運ばれた車両は、ライダーまたはピットクルーによって自己のピット前の停車区域まで移動しなければならない。
- 56-3 救済の方法、および救済に要する時間等の抗議は一切受けられない。

## 第 57 条 リタイヤ

- 57-1 事故または車両故障などの理由でリタイヤする場合は、速やかにピット審判員に報告し、用意してある用紙によってリタイヤ届けを提出しなければならない。
- 57-2 リタイヤ届けを提出した車両で、ピット審判員からそのレースに支障がない地点まで車両を移動させることを指示された場合は、これに従わなければならない。
- 57-3 決勝レース中にピットボックス内に車両を入れた時にはリタイヤとする。

## 第 58 条 抗 議

- 58-1 正式に参加受理されたチーム監督のみ抗議することができる。車両または車両検査に対する抗議は、直ちにその意思を車検委員に伝えること。
- 58-2 暫定結果に対する抗議は暫定結果発表後 30 分以内に限り受けられる。
- 58-3 車両に関する抗議はレース終了後 30 分以内に限り受けられる。
- 58-4 競技役員の判定に対する抗議は受けない。
- 58-5 抗議しようとするときは、抗議対象事実発生後すみやかに、定められた手続きによって大会事務局に申し入れをしなければならない。抗議手続きは、大会事務局に備え付けの抗議申し立て書に記載し、1 件につき、抗議保証金 10,000 円、ガソリンに関する抗議保証金は、100,000 円をそえて大会事務局に提出しなければならない。
- 58-6 正式な手続きを踏んで提出された抗議申し立て書だけが受けられ、大会審査委員会において審議される。
- 58-7 大会審査委員会は、必要と認めた場合、証人をたて、その証言を求め、十分実情を調査したうえで裁定を下す。
- 58-8 大会審査委員会が下した裁定に対しては一切抗議することはできない。
- 58-9 抗議が成立した場合のみ抗議保証金が返還される。
- 58-10 上記各項に定める以外については、2020 MFJ 国内競技規則第 4 章 36 の定めによる。

## 第 59 条 負傷時の医務室受診義務

負傷した際は、必ずサーキット内メディカルセンターにて診断を受けなければならない。  
受診していない場合、共済会の適用から除外される場合がある。

### ●負傷時の指定病院

- (1) 芳賀赤十字病院  
栃木県真岡市中郷 271  
TEL:0285-82-2195
- (2) 済生会宇都宮病院  
栃木県下宇都宮市竹林町 911-1  
TEL:028-626-5500
- (3) 獨協医科大学病院  
栃木県下都賀郡壬生町北小林 880  
TEL:0282-86-1111
- (4) 自治医科大学付属病院  
栃木県下野市薬師寺 3311-1  
TEL:0285-44-2111
- (5) 水戸済生会総合病院  
茨城県水戸市双葉台 3-3-10  
TEL:029-254-5151
- (6) 水戸医療センター  
茨城県東茨城郡茨城町桜の郷 280  
TEL:029-240-7711

## 第 11 章 レース延期および中止

### 第 60 条 レースの延期および中止

60-1 大会審査委員会は、特別な事情が生じた場合、大会を延期あるいは中止することができる。

60-2 大会審査委員会の決定に対して全ての関係者は従わなければならない。

60-3 大会の中止と参加料等の返却は、次の表のとおりとする。参加者は、その他一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

事 例	出 場 料	共済会掛金
予選が 1 回も行われず中止	選手受付した全員に返却	共済会の適用となる練習走行が行われていなければ返却する
予選は行われ、決勝グリッド発表後中止	決勝進出者のみ返却	返却しない
決勝スタートが行われたのち中止	返却しない	返却しない

60-4 大会が延期になった場合、参加者が支払った参加料については、公式通知あるいは他の方法にて示す。

## 第12章 賞典

### 第61条 賞典

61-1 賞典は下表の通りとする。

《7時間決勝レース》

対象	正賞	賞金
優勝	トロフィー	100,000円
2位	//	50,000円
3位	//	30,000円
4位	//	20,000円
5位	//	20,000円
6位	//	20,000円
7位	//	15,000円
8位	//	15,000円
9位	//	10,000円
10位	//	10,000円
クラス別最多周回数賞	トロフィー	20,000円
ブービー賞	—	10,000円

《3時間決勝レース》

対象	正賞	賞金
優勝	トロフィー	30,000円
2位	//	—
3位	//	—

61-2 予選参加台数が少数の場合は下記の通り制限する。

台数	賞典の対象
20台以下	10位まで
21～30台	15位まで
31～41台	20位まで
41～50台	25位まで
51～60台	30位まで

61-3 仮表彰式に出席しなかった場合は正賞副賞ともに受賞の権利を放棄したものとみなされる。

61-4 決勝レース終了後一週間以内に賞金振込先記入用紙を大会事務局へ送付すること。期限内に提出されない場合は賞金受け取りの権利を放棄したものとする。

## 第 62 条 特別賞

特別賞は、以下の通りとする。また、特別賞が追加される場合は、公式通知にて公示される。各賞毎に正賞としてトロフィーが贈呈される。

特別賞名	対象・内容
クラス別最多周回数賞	決勝に出場した各クラスの完走車両の内、周回数が最多のチーム。同一周回数の車両が複数の場合、コントロールライン通過順位によるものとする。
ポールポジション賞	公式予選にてポールポジションを獲得したチーム。
ベストデザイン賞	決勝に出場した車両で、デザインが優れるなど綺麗に仕上げられた車両。(選考委員がグリッドを巡回します。是非 PR してください!)
最年少ライダー賞	決勝に出場した完走チームの中で最年少のライダー。 ※出場申込書に記載された年齢および生年月日で決定する。
アンダー 30 賞	決勝に出場した完走チームの中で、全登録ライダーの平均年齢が 30 歳以下で最上位のチーム。 ※出場申込書に記載された年齢および生年月日で決定する。
メディア対抗賞	媒体名がチーム名の中に入った最上位のチーム
レディース賞	決勝に出場した完走チームの中の女性で最も輝いていたライダー
遠くから優勝狙ってやってきました賞	決勝に出場したチームの中で、最も遠方からエントリーいただいたチーム

## 第 13 章 主催者の権限

### 第 63 条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- 63-1 参加申し込み受付に際して、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。
- 63-2 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、競技出場の上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 63-3 参加受付後であっても、競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による診断を受けるよう、要求する場合がある。ライダーがこれを拒否した場合、また、診断の結果走行に適さないと判断された場合は、当該ライダーの指名登録を取り消す場合がある。この決定に対する抗議は認められない。
- 63-4 ゼッケンナンバーの指定、あるいはピットの割当等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- 63-5 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指名登録または変更について許可することができる。
- 63-6 すべての参加者、ライダー、ピットクルーの肖像権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、広告に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 63-7 5 チーム以内の範囲で決勝出場者を招待することができる。この件に際しての抗議は一切受付けない。
- 63-8 公序良俗に反する言動がある参加者に対しては、選手受付後であっても参加を拒否することができる。

## 第 14 章 損害の補償・大会役員の責任

### 第 64 条 損害の補償

#### 64-1 車両の破損

参加者は、車両が競技役員によって保管されている期間をのぞき車両およびその附属品が破損した場合、その責任を各自が負わなければならない。

#### 64-2 損傷の責任

競技会開催期間中、またはその前後に起きたライダーおよびピットクルー、ヘルパーの損傷は自らが責任を負うものとする。

### 第 65 条 大会役員の責任

参加者、ライダーおよびピットクルーは主催者・大会役員・競技役員が一切の損害補償の責任を免ぜられていることを知っていなければならない。すなわち大会役員はその職務に最善を尽すことは勿論であるが、もしその行為によって起きた参加者、ライダー、ピットクルーおよび車両等の損害に対して、大会役員は一切の補償責任のないことをいう。

## 第 15 章 本特別規則の適用と補足

### 第 66 条 本特別規則の解釈

本特別規則および本競技会に関する公式通知や諸規則の解釈についての疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申立てができる。質疑に対する回答は、大会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

### 第 67 条 公式通知の発行

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、本規則発表後に生じた必要指示事項は、公式通知によって示される。公式通知は、

- (1) 参加代表者の住所に郵送される。
- (2) コントロールタワー前のレースリザルト掲示板に掲出される。
- (3) 公式予選後、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるライダーズブリーフィングで指示される。

以上の方法によって参加者に通告される。

### 第 68 条 大会事務局の連絡先

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1  
TEL.0285-64-0200 FAX.0285-64-0209  
ツインリンクもてぎ モータースポーツ課内  
“もて耐” 大会事務局

## 第 69 条 本特別規則の施行

本特別規則は、第 1 章第 1 条に示される競技会に適用されるもので、競技会の参加申し込み受け開始と同時に有効となる。

2020 もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐”  
大会事務局

## 付則 1

### 2020 もてぎロードレース選手権大会特別規則抜粋（適用項目のみ記載）

#### ST250S・ST250T クラス車両規定

以下の規定以外は本規則 第 67 条 もてぎロードレース基本仕様に準じる。

全ての車両は全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= オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）に対し切削、追加、研磨を行う行為

変更= オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を、他のパーツに置き換える行為

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。

#### 5. 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ことは認められない。または国内販売車両に輸出専用車両の部品を取り付けることも認められない。

5-1 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

5-1-1 フレーム

5-1-1-1 リヤ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

5-1-1-2 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。

5-1-1-3 全てのフェアリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。

5-1-1-5 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。

5-1-2 スタンドブラケット

5-1-2-1 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。

5-1-2-2 リヤホイールスタンドのブラケットは、リヤフォーク（スイングアーム）に取り付けるための加工または、ボルト止めが認められる。ただし、必要以上に長く鋭角なものは安全上使用が認められない場合があるので注意すること。

5-1-2-3 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。

- 5-1-3 フロントフォーク
- 5-1-3-1 フロントフォークのアウトアーチューブ、インナー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。アウトアーチューブの表面塗装の変更は認められる。
- 5-1-3-2 フロントフォークの内部パーツはバルブ形式を変更しない範囲で、改造または変更する事ができる。
- 5-1-3-3 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。
- 5-1-3-4 上部と下部のフォーククランプ(三叉、フォークブリッジ)は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。
- 5-1-3-5 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。
- 5-1-3-6 ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。
- 5-1-3-7 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。
- 5-1-3-8 サスペンションフルードの変更。
- 5-1-3-9 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。
- 5-1-4 リヤフォーク(リヤスイングアーム)
- 5-1-4-1 リヤサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリヤ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。

〈推奨事項〉  
 公認車両時のリヤサスペンションを使用する場合の車高調整は以下の調整範囲を守ること。ST250S・ST250Tの車両は、一般公道用、一般公道用車両がベースであり、車種ごとに構造上/安全上の観点から、下記の範囲内にて調整を行なうこと。

銘柄	車種	車高調整方法
ホンダ	VTR250	調整機構なし
	CBR250R	シム加工による手法で5mm以内
カワサキ	Ninja250R/Ninja250/Z250	調整機構なし
メグリジャパン	Megelli250r	調整機構なし
ヤマハ	YZF-R25	調整機構なし

※各エントラントがメーカーオプション以外の調整用シムを製作する場合は、その材質・寸法等の仕様について各メーカーの指示に従うこと。

- 5-1-4-2 リヤ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。
- 5-1-4-3 リヤサスペンション・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。
- 5-1-4-4 リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工。
- 5-1-4-5 リヤ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ヤショックバーの取り外しは認められる。
- 5-1-4-6 サスペンションフルードの変更
- 5-1-5 エキゾーストパイプおよびシステム
- 5-1-5-1 エキゾーストパイプ

- 5 -1-5-1-1 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。
- 5 -1-5-1-2 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関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よい。
- 5 -1-5-1-3 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。
- 5 -1-5-1-4 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。
- 5 -1-5-1-5 エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 5 -1-5-2 エキゾーストシステム
- 5 -1-5-2-1 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交換、または改造してもよい(エキゾーストパイプにはチタン、カーボンの使用はできない。ただし、サイレンサーには、チタン、カーボンの使用は認められる)。サイレンサーの数、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)。
- 5 -1-5-2-2 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。チタン、カーボンのステーの使用は禁止される。
- 5 -1-5-2-3 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。
- 5 -1-6 ブレーキ
- 5 -1-6-1 前後ブレーキパッドとホースの変更
- 5 -1-6-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更
- 5 -1-6-3 ブレーキフルードの変更
- 5 -1-6-4 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テッド(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。
- 5 -1-6-5 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。
- 5 -1-6-6 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。公認車両に ABS 仕様が設定される場合は、マウントを変更しない範囲でノーマル仕様との互換性が認められる。
- 5 -1-6-7 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。
- 5 -1-6-8 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。

- 5 -1-6-9 フロントとリヤのブレーキリザーバタンクステー取り付け位置の変更／追加を認める。
- 5 -1-6-10 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。
- 5 -1-7 タイヤ、ホイール
- 5 -1-7-1 スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーの変更
- 5 -1-7-2 タイヤ
- 5 -1-7-2-1 タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤは天候に関わらず使用できない。レーシングレインタイヤの使用は、大会特別規則による。またレーシングレインタイヤは、ST600 用公認タイヤ同一名称のタイヤも認められる。
- 5 -1-7-2-2 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
- 5 -1-7-2-3 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）。
- 5 -1-7-2-5 使用できるタイヤは下記表に示される各ホイールに適合したサイズに限定される。フロント用タイヤをリヤに、リヤ用タイヤをフロントに使用することは許可されない。

ホイールサイズ	適合タイヤ (M/C)				
17x2.50-F	(100/ * -17)	(110/ * -17)	(120/ * -17)		
17x2.75-F	(100/ * -17)	110/ * -17	(120/ * -17)		
17x3.00-F	110/ * -17	120/ * -17			
17x3.50-R	110/ * -17	120/ * -17	130/ * -17	140/ * -17	(150/ * -17)
17x4.00-R	130/ * -17	140/ * -17	150/ * -17		

・ホイールサイズの F はフロント用、R はリヤ用を示す。

・( ) 付きはバイアスタイヤのみ使用可。

- 5 -1-7-2-6 バイアスタイヤを使用する場合、速度規格 H 以上のタイヤのみ使用が許可される。
- 5 -1-7-3 ホイール  
ホイールは車両公認時に装着されているホイールとする。ただし、表面塗装については変更を認める。
- 5 -1-8 ハンドルバー、レバー類
- 5 -1-8-1 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）。
- 5 -1-8-1-1 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よい。
- 5 -1-8-1-2 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。
- 5 -1-8-1-3 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 5 -1-8-2 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。
- 5 -1-8-3 ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのものも認められるが、リモート式への変更は許可されない。
- 5 -1-8-4 ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更  
スロットルハウジングとスイッチ一体式のものとは別体式のホルダーへの変更も

認められる。

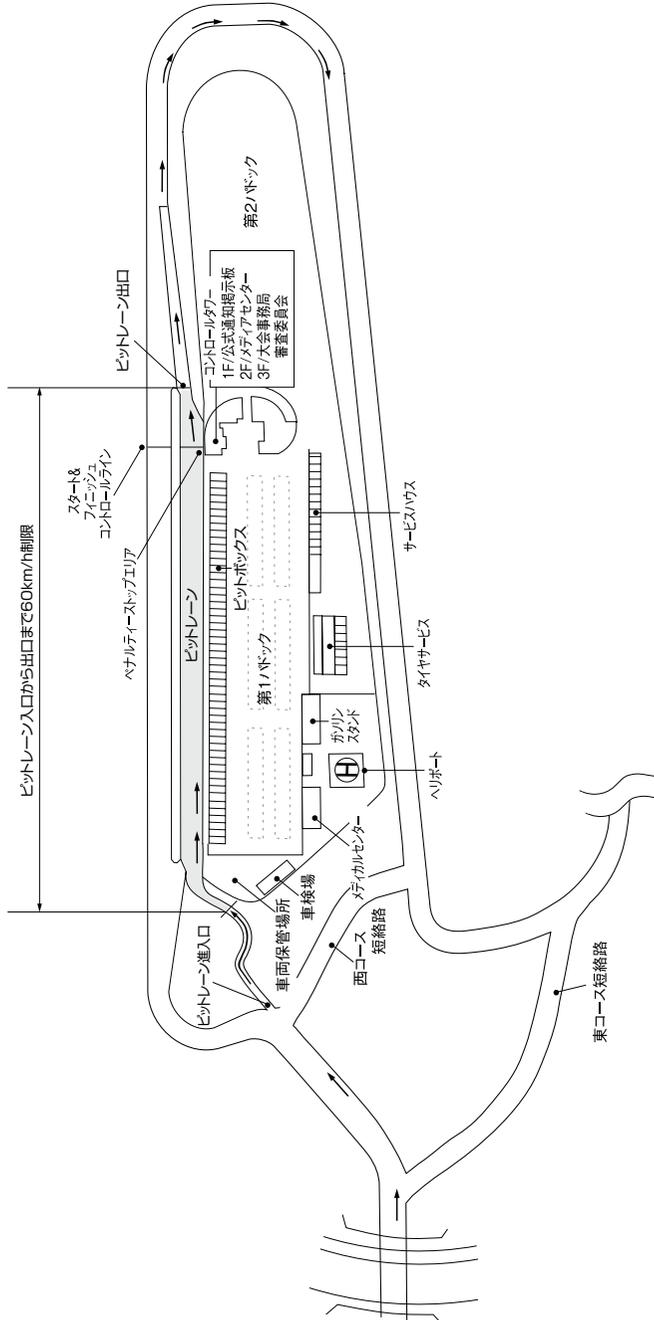
- 5-1-9 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）
- 5-1-9-1 アフターマーケットのものに変更することができる。外観の変更も認められる。公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウルおよびそれらを取り付けるためのステーの追加が認められる。  
ただし、アッパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。  
アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパ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。
- 5-1-9-1-2 カーボン、ケブラー材の使用は認められない。
- 5-1-9-1-3 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。
- 5-1-9-1-4 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/ケブラー材の使用は禁止される。
- 5-1-9-2 取り付けブラケットの改造・変更
- 5-1-9-3 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。
- 5-1-9-4 リヤ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。
- 5-1-9-5-1 フェアリング下部には、直径 20 mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の孔を最低1個設けなければならない（孔は2個までとする）。
- 5-1-9-5-2 この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウエット・レースを宣言した場合、開けなければならない。
- 5-1-10 シート・シートカウル  
オプションのシングルシートまたは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。
- 5-1-11 シリンダーおよびシリンダーヘッド  
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切削、追加、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（材質はチタン禁止）。  
カーボン除去のみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。
- 5-1-12 転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持する全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。この全ての2次カバーは、厚さ 2 mm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。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なくても認められる。

- 5-1-13 ラジエーターおよび水温計
- 5-1-13-1 ラジエーターの交換・サブラジエーターの追加が認められる。
- 5-1-13-2 ラジエーターブラケット（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とする。
- 5-1-13-3 ラジエー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）。
- 5-1-13-4 ラジエー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。
- 5-1-13-5 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 10 mm 以下に限る）。
- 5-1-13-6 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。
- 5-1-13-7 水温計（センサー含む）の追加および変更
- 5-1-14 排気ガス対策部品
- 5-1-14-1 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）。
- 5-1-14 クラッチ
- クラッチスプリングの変更
- 5-1-15 キャブレター
- ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
- 5-1-15-1 キャブレターの温水配管の取り外し
- 5-1-16 フュエルインジェクション
- 5-1-16-1 スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。
- 5-1-16-2 インジェクターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。  
年式違いのインジェクターの使用は認める。
- 5-1-16-3 エアファンネルの交換は認められないが、公認車両に装備されたクローズドブリー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。
- 5-1-16-4 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。
- 5-1-16-5 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュ RAM は変更してもよい。
- 5-1-16-6 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。
- 5-1-16-7 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。
- 5-1-16-8 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。
- 5-1-17 燃料供給
- 5-1-18-1 フュエルラインの変更
- 5-1-18-2 フュエルベントラインの変更
- 5-1-18-3 フュエルフィルターの追加・変更
- 5-1-18 ワイヤハーネス

- ワイヤーハーネス（スイッチを含む）の改造、変更
- 5-1-19 スプロケット／チェーン  
フロントスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンのピッチならびにサイズは変更できる。2019 年はチェーンのカシメ結合、市販時のチェーンサイズ以上を推奨する。ただし、NEO STANDARD クラスは 2019 年よりチェーンの結合方法はカシメに限られる。  
2020 年は市販時のチェーンサイズ以上としチェーンの結合方法はカシメに限られる。
- 5-1-20 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
- 5-1-21 点火時期／スパークプラグ
- 5-1-21-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更
- 5-1-21-2 ハイテンションコードの変更
- 5-1-21-3 点火時期の調整
- 5-1-22 ボルト、ナット類
- 5-1-22-1 ボルト、ナット類の変更。ただし同じ材質でなければならない。
- 5-1-22-2 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。
- 5-1-22-3 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開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。
- 5-1-22-4 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。
- 5-1-23 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。
- 5-1-24 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。
- 5-1-25 エアクリナー  
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。ラムダクトのないエアクリナーにおいては、エアクリナー本体（カバーを含む）を改造または、変更しない範囲で、吸気ダクトの改造および変更、取り外しが許可される。ラムダクトのない車両へのラム圧の追加は許可されない。
- 5-1-26 ポジション調整  
燃料タンクまたはタンクカバーに、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。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しなければならない。部品にはカーボンまたはケブラー材の使用は認められない。
- 5-1-27 トランスミッション／ギヤボックス
- 5-1-27-1 トランスミッション単体およびアッセンブリーは、同一メーカーの一般生産型車両で使用実績があり、ST250 の公認車両のエンジンに追加工なしで取り付けられ、互換性のあるものは変更、交換が認められる。
- 5-1-27-2 ミッション段数の変更も認められるが最大 6 段までとする。

- 5-1-28 クイックシフターは認められない。ただし、電氣的スイッチを手動で作動させ、チェンジに2モーション以上の動作が必要なエンジンカットシステムは許可される。
- 5-1-29 エンジンオイル
- 5-2 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）
- 5-2-1 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タを兼ねている場合はカウルステータと見なし、交換は可。ただしメーターは車両公認時のものでなければならない）。
- 5-2-2 ツールボックス
- 5-2-3 タコメーター
- 5-2-4 スピードメーター
- 5-2-5 ハンドル左側のスイッチホルダー
- 5-2-6 ラジエーターファンと配線
- 5-2-7 チェーンカバー
- 5-2-8 リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- 5-2-9 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート
- 5-2-11 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート
- 5-3 その他
- 5-3-1 チタン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タは除く）。
- 5-3-2 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。
- 5-3-3 メインフレームとエンジンナンバー
- 5-3-3-1 全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も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等による識別の管理方法に従わなければならない。
- 5-3-4 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）。
- 5-3-5 追加の装備
- 5-3-5-1 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。
- 5-3-5-2 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。

# パドック案内図



## もてぎ・鈴鹿共済会ご加入の傷害総合保険の概要 ・お支払い保険金のご案内

当保険は、もてぎ・鈴鹿共済会の定めるサーキット内において急激かつ偶然な外来の事故(以下『事故』という)によってその身体に被った傷害に対して、共済会規定、傷害総合保険普通保険約款に従い、保険金をお支払いいたします。

### 1. お支払いする保険金

保険金の種類	保険金をお支払いする場合	お支払額
死亡保険金	事故によりケガをされ、事故の発生日からその日を含めて180日以内に死亡された場合、死亡・後遺障害保険金額の全額をお支払いします。ただし、すでに後遺障害保険金をお支払いしている場合は、その金額を差し引いてお支払いします。	3,000万円
後遺障害保険金	事故によりケガをされ、事故の発生日からその日を含めて180日以内に後遺障害が生じた場合、その程度に応じて死亡・後遺障害保険金額の4%~100%をお支払いします。ただし、お支払いする後遺障害保険金の額は、保険期間を通じ、死亡・後遺障害保険金額を限度とします。	120万円~ 3,000万円
入院保険金	事故によりケガをされ入院された場合、入院日数に対し、1,000日を限度として、1日につき入院保険金日額をお支払いします。	5,000円 (1,000日限度)
手術保険金	事故によりケガをされ、そのケガの治療のため病院または診療所において以下①または②のいずれかの手術を受けた場合、入院保険金日額に所定の倍率(入院中に受けた手術の場合:20倍・外来で受けた手術の場合:5倍)を乗じた手術保険金をお支払いします。ただし1事故につき1回の手術に限りません。 ①公的医療保険制度における医療診療報酬点数表に、手術料の算定対象と列挙されている手術(※1) ②先進医療に該当する手術(※2) (※1)以下の手術は対象となりません。 創傷処理、皮膚切開術、デブリードマン、骨または関節の非観血的または徒手的な整復術・整復固定術および授動術、抜歯手術 (※2)先進医療に該当する手術は、治療を直接の目的としてメス等の器具を用いて患部または必要部位に切除、摘出等の処置を施すものにかぎりません。	入院中の手術の場合 100,000円  外来で受けた手術の場合 25,000円
通院保険金	事故によりケガをされ通院された場合、事故の発生日からその日を含めて1,000日以内の通院日数に対し、90日を限度として、1日につき通院保険金日額をお支払いします。ただし、入院保険金をお支払いするべき期間中の通院に対しては、通院保険金をお支払いしません。 ※通院保険金の支払いを受けられる期間中に新たに他のケガをされた場合であっても、重複して通院保険金をお支払いしません。	3,000円 (90日限度)

### 2. 保険金をお支払いできない主な場合

- ・故意または重大な過失、自殺行為、犯罪行為または闘争行為による事故。
- ・無資格運転、酒気を帯びた状態または麻薬等により正常な運転をできないおそれがある状態での運転中の事故。
- ・脳疾患、疾病または心神喪失による事故。
- ・地震もしくは噴火またはこれらによる津波による事故。
- ・戦争、暴動(テロ行為を除きます。)などによる事故。
- ・頸部症候群(いわゆる「むちうち症」)または腰痛で医学的他覚症状のないものなどに対しては、保険金をお支払いできません。
- ・外科的手術その他医療処置

※上記内容は、概要を説明したものです。詳しい内容につきましては、取扱代理店または損保ジャパン日本興亜までお問い合わせください。

### 3. 事故が発生した場合におとりいただく手続き

#### 1. 事故の通知

会員の皆さまが事故により負傷した場合、共済会規約に従って必ず共済会指定のサーキット内の医務室にて事故記録を残すようお願いいたします。(ただし、生命に関わるような緊急時を除く)

#### 2. 保険金ご請求のお手続き

- (1) 共済会指定の医務室にある事故記録から負傷された会員の皆さまに保険会社または取扱代理店より保険金ご請求についてのご案内をいたします。  
(負傷程度によってご案内されない場合がございますのでご注意ください。)
- (2) 被保険者(負傷された会員さま)または保険金を受け取るべき方(これらの方の代理人を含みます)が保険会社所定の書類を提出されないとき、または、提出された書類について知っている事実を記載されなかったり、事実と相違する内容を記載されたときは、保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

### 4. 個人情報の取扱いについて

- もてぎ・鈴鹿共済会は、事故発生時において本契約会員に関する個人情報を、損保ジャパン日本興亜(株)に提供します。
- 損保ジャパン日本興亜(株)は、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険等損保ジャパン日本興亜(株)の取り扱う商品・各種サービスの案内・提供、等を行うために取得・利用し、業務委託先、再保険会社、等に提供を行います。  
なお、保健医療等の特別な非公開情報(センシティブ情報)については、保険業法施行規則により限定された目的以外の目的に利用しません。詳細につきましては、損保ジャパン日本興亜(株)の公式ウェブサイトに掲載の個人情報保護宣言をご覧くださいか、取扱代理店または損保ジャパン日本興亜営業店までお問い合わせ願います。  
もてぎ・鈴鹿共済会会員の皆さまは、これらの個人情報の取扱いにご同意ください。

### ご契約、事故に関するお問い合わせ先

#### 取扱代理店

株式会社ホンダスタッフィングサービス  
〒510-0201 三重県鈴鹿市稲生町7992  
TEL:059-370-0247 (営業時間平日9:00~18:00)  
FAX:059-370-0248

#### ご契約に関するお問合せ先

損害保険ジャパン日本興亜(株) 三重支店 四日市法人支社  
TEL: 059-353-6557 FAX: 059-351-5417 (営業時間平日9:00~17:00)

#### 事故に関するお問合せ先

##### ・「ツインリンクもてぎ」での事故

損害保険ジャパン日本興亜(株) 関東保険金サービス第二部 栃木火災新種保険金サービス課  
TEL:028-633-7431 FAX:028-633-7456 (営業時間平日9:00~17:00)

##### ・「鈴鹿サーキット」での事故

損害保険ジャパン日本興亜(株) 中部保険金サービス第一部 愛知火災新種保険金サービス第一課  
TEL:052-953-3911 FAX:052-953-3691 (営業時間平日9:00~17:00)

## MFJ 国内ライセンス 取得方法

(ツインリンクもてぎの場合)

<ツインリンクもてぎサーキットライセンスを取得する>

講習会日程をご確認のうえご予約ください。

Tel:0285-64-0200

インターネット <http://www.twining.jp/motorsports>

### ●料金

\*年度途中に入会の場合、年会費のみ入会月により割引がございます。

初回登録料金	年会費(12月~3月入会)	共済会費	計(税込)
15,000円	16,000円	10,000円	41,000円

スポーツ走行料金 3,400円/30分(税込) 2,300円/20分(税込)

## 1 受講予約

予約受付番号: 0285-64-0200

インターネット [http://](http://www.twining.jp/motorsports)

[www.twining.jp/motorsports](http://www.twining.jp/motorsports)

講習日をご確認の上、ご予約ください。

## 2 入会受付

9:30 ~ 10:15

- 受付場所…コントロールタワー 1階受付
- 入会申込書に必要事項をご記入の上、ご提出ください。
- 持参物
  - 1) 運転免許証
  - 2) 写真3枚(3cm X 2.4cm)
  - 3) 印鑑
  - 4) 初回登録料金・年会費・共済会費
  - 5) MFJライセンス(取得している方のみ)
  - 6) 学生の方は学生証のコピー

未成年者の方は、事前に申込書に親権者の署名と実印の捺印をしてください。また、入会講習日当日に親権者の実印の印鑑証明書をご持参ください。

## 3 講習会

約90分

- 講義
  - ・ロードコースの施設の説明
  - ・スポーツ走行の説明
  - ・走行マナー、ルールの説明
  - ・スポーツ走行予約の説明

## 4 ライセンススクール

約180分

- 持参物
  - 1) ご自分のオートバイ(車両規定等の詳細はツインリンクもてぎTRMC-Sホームページよりご確認ください)
  - 2) ヘルメット・グローブ・革ツナギ・ブーツなど一式
  - 3) 健康保険証
- ライセンススクール

ツインリンクもてぎの専任インストラクターが、実技指導を行います。

\*MFJフレッシュマンライセンス以上所持者はライセンススクール(実技走行)が免除となります。

## 5 ライセンス取得

- 講習会を終了し、ライセンススクールに合格され入会申請書類に不備のない方には、TRMC-Sライセンスを発行します。

## <サーキット走行をする>

6	スポーツ 走行
---	------------

- 走行予約をする
- スポーツ走行 1回 30分を、6回走行（3時間）

7	3時間 証明発行
---	-------------

- コンピュータで管理された走行時間により証明証を発行

8	MFJ に申請
---	------------

- 申請方法は下記2種類となります。

1) WEB申請

- ・パソコンまたはスマートフォンから申請（ご自身で申請となります）
- MFJオンラインマガジン→ライセンス申請→決済（MFJからのメールをご確認ください）
- ・3時間走行証明書をMFJに郵送する。
- ただし、満20歳未満の方は、未成年者競技会参加承諾書（親権者印鑑証明書添付）を同封してください。

2) 郵送による申請

- ・現金書留または郵便振替でMFJに送付（ご自身でMFJ宛にお送りください）
- ・提出に必要なもの
- 1) 3時間走行証明印のあるライセンス申請書
- 2) 申請料金 現金11,850円（郵便振替の場合は振込書兼受理証のコピー）
- ※満20歳未満の方は未成年者競技参加の承諾書（親権者印鑑証明書貼付）を同封してください。

- 送付先

一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）  
〒104-0045  
東京都中央区築地3丁目11番6号 築地スクエアビル10階  
TEL 03-5565-0900  
FAX 03-5565-0907

9	MFJライ センス取得
---	----------------

- MFJ国内ライセンス取得
- ・後日（約2週間）郵送にて送られてくる

なお、ツインリンクもてぎでは、MFJロードレース国内ライセンスを一日で取得可能な「1day GET MFJライセンス」プログラムを開催しております。詳しくは、ツインリンクもてぎホームページでご確認ください。

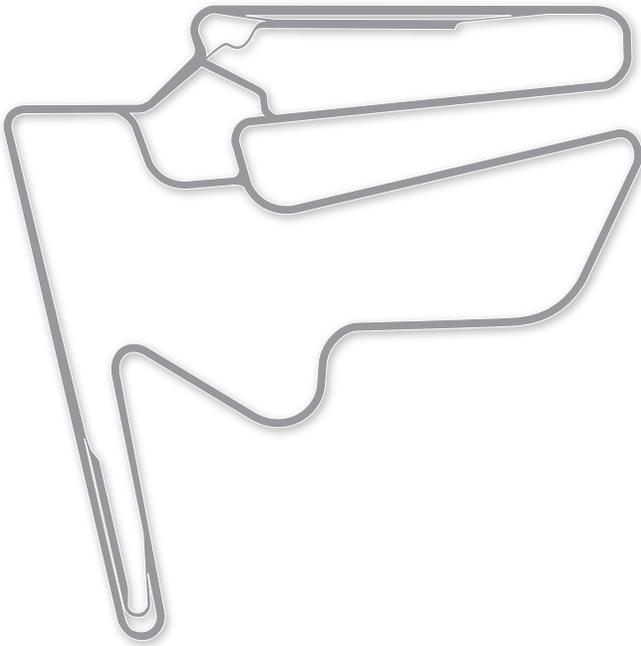
### 《2020 1day GET MFJ ライセンス開催予定日》

3月 11日（水）  
4月 2日（木）  
5月 26日（火）  
6月 16日（火）









## ツイフリンクもてぎ'

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町檜山120-1  
TEL.0285-64-0200 FAX.0285-64-0209  
<http://www.twinring.jp/>

再生紙を使用しています