



2026 もてぎ7時間耐久ロードレース

もて耐

7 hours



2026.7.18 sat.

公式予選

2026.7.19 sun.

7時間決勝レース

2026 MOTEGI 7 hours ENDURANCE ROAD RACE

特別規則書 SUPPLEMENTARY REGULATIONS

本年の表紙を飾っていただきましたのは、**2025**年もてぎ7時間耐久ロードレース7時間決勝レースを優勝しました以下のチームとなります。(敬称略)

《**2025**年もてぎ7時間耐久ロードレース7時間決勝レース優勝》

ゼッケン : 1

チーム名 : **Vesrah Racing TEC.2&YSS**

出場ライダー : **福田 たかお / 遠藤 弘一 / 佐藤 昭仁 / 荻原 矜大**

出場クラス : WT

マシン : Honda CBR250RR

お知らせ

2025年のもて耐ゼッケン落札金

7時間決勝レースのゼッケンナンバーを競売し最高額を入札で得られた収益金**120,833**円は、**日本赤十字社 栃木県支部**へ寄付させていただきました。

2026 MOTEGI 7 hours ENDURANCE RACE
2026 もてぎ7時間耐久ロードレース

2026
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

ホンダモビリティランド株式会社は **2026 年 7 月 18 ～7 月 19 日**、栃木県茂木町のモビリティリゾートもてぎにおいて「**2026 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 **2026MFJ 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

モビリティリゾートもてぎは、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、耐久レースを楽しみ尽くすこと、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。

2026 “もて耐” 大会組織委員会

2026年 主な規則変更点

●第8条 参加資格の変更

7時間決勝レースの参加資格を変更いたしました。

詳細は第8条 8-2をご確認ください。

●第13条 登録ライダーの規定変更

ライダー登録において、国際ライダーを第2ライダーへ登録できるよう変更いたしました。

詳細は第13条 13-4をご確認ください。

●第20条 クラス統合表の変更

参加台数が少なかった際のクラス統合表および、統合の優先度を変更いたしました。詳しくは第20条 20-2をご確認ください。

●第24条 公式車両検査に必要な装備品の詳細を追加

公式車両検査の際に確認するヘルメットなどに関する規定を追加いたしました。詳細は第24条24-5をご確認ください。

●第36条 スタート前チェックについての文言修正

スタート前チェックにおける文章を変更いたしました。

詳細は第36条をご確認ください。

●第56条 ビットレーンチェッカーを受ける際の規定追加

詳細は第56条 56-5をご確認ください。

====<車両・装備規定変更箇所>====

●第68条

68-8 オリジナルフレーム車両の公開練習走行を最低1回義務付けといたします。

また、その際車検場にて車両の確認をさせていただきます。

●第71条

71-8 リアセーフティライトの取り付け位置変更

71-17 グリッド上でのタイヤ保温について規定追加

●第73条 エアバッグ装着義務年齢の変更

====<ご案内>====

- 7時間耐久レースと3時間耐久レースの特別規則書を分けて公開いたします。
本特別規則書は7時間耐久レース用となりますのでご注意ください。
- 【重要】エアバッグ式プロテクション義務年齢の見直し エアバッグ装着義務対象年齢を”30歳以下および50歳以上”へ拡大いたします

2026
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	9
第2条	主催者	9
第3条	大会組織・役員	9
第4条	開催場所	9
第5条	開催日程	9
第6条	競技種目	9
第7条	決勝出場台数	9

第2章 参加規程

第8条	参加資格	10
第9条	参加申し込み	10
第10条	参加料	11
第11条	キャンセル規定の設定	12
第12条	チームの構成	12
第13条	ライダーの登録	12
第14条	ピットクルーの登録	13
第15条	ヘルパー	13
第16条	ゼッケン	14
第17条	車両の変更	14
第18条	もてぎ・鈴鹿（MS）共済会	14
第19条	参加受理と参加拒否	15

第3章 開催クラス・燃料規定

第20条	開催クラス	15
第21条	燃料規定	16

第4章 参加受付・公式車検

第22条	参加受付	16
第23条	トランスポンダー（自動計測装置）	17
第24条	公式車両検査	17

第5章 競技車両の登録と変更

第25条	競技車両の登録と変更	19
------	------------	----

第 6 章 参加者の遵守事項

第 26 条	クレデンシャルと車両通行証	19
第 27 条	パドックの使用	20
第 28 条	ピットの使用	20
第 29 条	ピットサインエリア	21
第 30 条	参加者の遵守事項	21
第 31 条	ブリーフィング	21
第 32 条	公式予選	22
第 33 条	7 時間決勝レースの選抜方法	22
第 34 条	7 時間決勝レースのグリッド決定方法	22
第 35 条	NEO STANDARD クラス シード権	23

第 7 章 決勝スタート

第 36 条	スタート前チェック	23
第 37 条	スタート前の遵守事項	23
第 38 条	スタート方法	23

第 8 章 燃料補給

第 39 条	レース中における燃料補給	24
第 40 条	7 時間決勝レース中における燃料補給およびライダー交替	25

第 9 章 走行中の遵守事項

第 41 条	走行中の遵守事項	26
第 42 条	妨害行為	26
第 43 条	停止	26
第 44 条	救済措置	26
第 45 条	リタイア	27
第 46 条	負傷時の医務室受診義務	27
第 47 条	ピットインおよびピットアウト	27
第 48 条	ピットストップ	29
第 49 条	レース中のピット作業	30
第 50 条	レース中の車両修理	30
第 51 条	ピットサイン	31
第 52 条	抗議	31

第 10 章 競技の一時中立化

第 53 条	フルコースコーション（競技の一時中立化）	32
第 54 条	レースの中断	33

第 11 章 レース延期および中止

第 55 条	レース終了	36
第 56 条	順位および完走の認定	36

第 57 条	レース終了後の手順と暫定表彰	39
第 58 条	入賞車両の車両保管および再車検	39

第 12 章 レース延期および中止

第 62 条	レースの延期および中止	39
--------	-------------	----

第 13 章 賞 典

第 63 条	7 時間決勝レースの賞典	40
第 64 条	7 時間決勝レースの特別賞	40
第 65 条	3 時間決勝レースの賞典および特別賞	41

第 14 章 主催者の権限

第 66 条	主催者の権限	41
--------	--------	----

第 15 章 損害の補償・大会役員の責任

第 67 条	損害の補償	42
第 68 条	大会役員の責任	42

第 16 章 本特別規則の適用と補足

第 69 条	本特別規則の解釈	42
第 70 条	公式通知の発行	42
第 71 条	本特別規則の施行	43

第 17 章 車両・装備規定

第 72 条	出場車両	43
第 73 条	オープンクラス車両規定	43
第 74 条	NEO STANDARD クラス車両規定	45
第 75 条	車両基本仕様	46
第 76 条	カメラ取付方法	62
第 77 条	ライダーの装備	63
第 78 条	買取規定（“7 時間決勝レース”のみ適用）	63

パドック案内図	64
もてぎ・鈴鹿共済会 会員の皆さまへ	65
レース映像使用ガイドライン	67

第 1 章 総 則

第 1 条 競技会の名称・格式

2026 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

- ホンダモビリティランド株式会社 モビリティリゾートもてぎ
〒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 大会組織・役員

組織委員長 高秀 一行
組織委員 高谷 克実
組織委員 飯田 哲也

他は大会公式プログラムにて公示する。

第 4 条 開催場所

モビリティリゾートもてぎ レーシングコース
栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1
フルコース 4.8013km

第 5 条 開催日程

2026 年 7 月 17 日 (金) 参加受付・公式車検・特別スポーツ走行

7 月 18 日 (土) 公式予選・3 時間決勝レース

7 月 19 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、モビリティリゾートもてぎホームページ内
もて耐ページに掲載する。

第 6 条 競技種目

モーターサイクルによる耐久レース

第 7 条 決勝出場台数

7 時間決勝レース 77 台

第 2 章 参加規程

第 8 条 参加資格

各参加資格の以下の全ての条件を満たしている者のみ参加できる。

8-1 代表者

- 1) 参加申し込み時に **2026** 年度有効な MFJ ロードレース国際 / 国内 / フレッシュマンライセンスかピットクルーライセンスを所持していること。
- 2) MFJ 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。
- 3) 代表者ミーティングは、最終回の公開練習で開催する。参加は任意だが、規則の解釈や質問など受けるため参加を推奨する。

8-2 7時間決勝レースのライダー

- 1) **2026年7月16日(木)** までに **2026** 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) **2026** 年に開催されるもて耐公開練習会に参加しなければならない。ただし、以下の者は除外される。
①もて耐に参加(2023～2025年開催)した実績がある者。
②もてぎロードレース選手権に参加(2023～2026年第2戦まで)した実績がある者。
③モビリティリゾートもてぎのロードコースで開催される以下スクール・走行会に参加(2025～2026年開催)した者。
a. もてぎレーシングスクール b. もてぎレーシングスクール Beginner
c. もてぎレーシングスクール Advance d. ライディングクラブ
- 3) **2026年1月1日以降に国内ライセンスを取得(昇格)した者については、原則として7時間決勝レースに出場することはできない。ただし、以下のものは除外される。**
①もて耐に参加(2023～2025年開催)した実績がある者。
②もてぎロードレース選手権・鈴鹿サンデーロードレース選手権に参加(2023～2026年第2戦まで)した実績がある者もしくは地方選手権以上(全日本ロードレース選手権・MFJカップなど)のレース経験があるもの。
- 4) 上記3)に該当するライダーは最低1回の公開練習への参加および第2回公開練習までに大会事務局への参戦経歴(正式リザルト)などを提出することで参加が許可される。

8-3 ピットクルーの参加資格

参加受付時に **2026** 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。

第 9 条 参加申し込み

9-1 参加申込受付期間

2026年4月21日(火)～6月18日(月)

9-2 申込み定員

参加申込受付期間内であっても、先着順で定員に達した時点で申込みを締め切る。
7時間決勝レース 124 台

9-3 参加申し込み方法

1) 参加申込みは、WEB エントリーのみとする。

また、エントリー期間を過ぎての申込み（遅延申込み）については、追加料金として6,600(税込)円を徴収する。

モビリティリゾートもてぎ ホームページ内“もて耐” トップページに掲載されるエントリーフォームより以下の情報を入力する。

- ①参加代表者の情報
- ②参加クラス
- ③チーム名

チーム名の文字数は、リザルト発行や計時結果表示の都合により、最大全角 15 文字（半角 30 文字）とする。文字数には、「英字、ピリオド、スペース、数字」を含む。記号、特殊文字は使用できない。

④希望ゼッケン

7 時間決勝レース 6 ～ 150 までのゼッケンを希望することができる。

- ⑤参加車両・タイヤ情報
- ⑥ライダーの情報

2) 申込み後、以下の情報を **6月25日(木)** までに登録する。

- ①ピットクルーの情報
- ②ライダーの走行実績

9-4 申込み問い合わせ先

モビリティリゾートもてぎ レース事務局

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1

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

第 10 条 参加料

10-1 参加料（1台当たり）（税込み）

7時間決勝レース 110,000 円

10-2 若年ライダー参加割引

7 時間決勝レースにて、以下のいずれかのライダーが決勝レースに出走の場合、参加申込時に参加料から 1 名につき 5,000 円が割引かれる。本割引は、1 チームを対象となるライダー人数上限なく何名にでも適用する。割引対象のライダーが決勝レースに出走しなかった場合は、大会事務局へ返金しなければならない。

1. 7時間決勝レース日(2026年7月19日)に満20歳以上25歳以下の方。

2. 申込開始日(2026年4月21日)に満20歳以上25歳以下の方。

10-3 エアバック割引き（エアバック使用者への支援）

二輪車用エアバッグプロテクターの装着を推進するため、全ライダーが装着のチームには、参加申し込み時に参加料から2,000円分を割引き決済する。公式車検（装備品検査）時のエアバッグが確認ならびにレース走行時に装着が確認されなかった場合は、大会事務局へ返金しなければならない。

〈エアバッグ使用者支援方法〉

1. 参加申し込み時に、エアバッグ特典を「申請する」にチェックを入れる。
2. 参加申込時、参加料から2,000円分の割引きされた金額を決済する。
3. 公式車検時にエアバッグ式プロテクションを持ち込み装備品検査を受ける。
4. レース走行時にオフィシャルが装着の確認をする。
5. 装着が確認されなかった場合、計測器返却時に2,000円を徴収する。

第11条 キャンセル規定

- 1) 参加申し込み後のキャンセル料に関する規定は以下の通りとする。

参加申込期間内～大会2週間前（日曜日）まで

・7時間決勝レース 5,500円（税込）

大会2週間前の月曜日～大会当日まで …………… 全額（全額負担）

- 2) 電話によるキャンセルは認められず、FAXによる書面提出、または下記のお問い合わせフォームを通じて申請することを条件とする。

<https://mls.mobilityland.co.jp/form/InquiryInformation.aspx?formNo=evr1tXbmolA=>

- 3) キャンセル料は理由の如何を問わず発生する。また、キャンセル料の支払いが確認できない場合は、以降の大会への参加受理を拒否する場合がある。

第12条 チームの構成

1. 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) 参加代表者・・・1名（ピットクルーもしくはライダーとの兼任可）
 - 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～6名（マシン整備・ピットサイン提示等）
 - 4) ヘルパー・・・0名～4名
2. ライダーのみでピットクルーを構成することは認められず必ず1名は作業専任のピットクルーを登録しなければならない。

第13条 ライダーの登録

13-1 ライダーの登録とは、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）。

ライダーは、7時間決勝レース、3時間決勝レースの申込みに重複登録できない。

13-2 参加申し込み時に参加車両1台につき、3～5名のライダーを登録しなければならない。

13-3 ライダーは、参加申し込み締め切り時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8日(水)** までとする。

13-4 登録ライダーの保持ライセンスは下表の条件とする。

1) 7時間決勝レース

	ジュニア	フレッシュマン	7h	
			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(4月21日)時点で55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 2026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、55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 ライダー登録にて、虚偽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 ライダー変更期日(7月8日)を過ぎて、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11,000円(税込)を参加受付時に支払い、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 ピットクルーの登録

ピットクルーとはMFJ国内競技規則第2章15の規定に則る。

14-1 ピットクルーは参加受付時までに指名登録すること。

14-2 参加受理後のピットクルーの変更は、変更届を記入の上、参加受付時(7月17日)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、第14条のピットクルーが認められている作業以外を行うチーム員を指す。ヘルパーは、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は禁止される。

●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 ゼッケン

- 16-1 前年のもてぎ耐久ロードレース7時間決勝レースにて総合1位のチームは、ゼッケン1をつけるなければならない。総合2～5位は昨年の順位を各々ゼッケンとしてつけることができる。前年のチーム代表者が、チーム代表者もしくはライダーとして参加する場合に適用する。
- 16-2 7時間決勝レースにおいて、ゼッケンナンバーを希望する場合は、参加申込時に所定の欄に必要事項を入力し申込をすること。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、参加料と共にその代金を支払わなければならない。
- 16-3 7時間決勝レースに参加するものは、ゼッケンナンバーは、6～150 までのゼッケン番号を希望することができる。
- 16-4 7時間決勝レースにおける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 もてぎ・鈴鹿（MS）共済会

- 17-1 モビリティリゾート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。
- 17-2 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 MCoM 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 18 条 参加受理と参加拒否

- 18-1 参加申込者に対しては、参加申込締切後、大会事務局から参加受理または参加拒否が通知される。
- 18-2 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。
- 18-3 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。
- 18-4 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 開催クラス・燃料規定

第 19 条 開催クラス

- 19-1** 以下のクラスが 7 時間決勝レースにて開催される。
オープンクラス

冷却方式	2気筒		単気筒		JP250
	水冷	空冷	水冷	空冷	水冷
クラス名	WT	AT	WS	AS	JP

NEO STANDARD クラス

クラス名	メーカー	車名	型式
NST-Ninja	Kawasaki	Ninja250R	EX250K / EX250L / EX250P
NST-CBR	Honda	CBR250R	MC41 (その他仕向地違いの車両も含む)
NST-R25	YAMAHA	YZF-R25	RG10J / RG43J
NST-G310R	BMW	G310R/ <u>GS</u>	OG01/OG41
NST-ZX	Kawasaki	Ninja ZX-25R	ZX250E/ZX250H

- 19-2** 参加受付台数が 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。またクラス統合の優先順位は下位クラスから順にクラス成立台数を満たすまで上位クラスへと統合されるものとする。

例：ZX クラスが 2 台、R25 クラスが 2 台、Ninja クラスが 2 台の場合クラス統合後
→ NST-CBR/ZX クラス、NST-R25/Ninja クラスとなる

WT
JP
NST-CBR
NST-ZX
NST-R25
NST-Ninja
WS
NST-G310R
AT
AS

- 19-3** 7 時間決勝レースの予選不通過で、3 時間決勝レースに選抜されたチームは、『リベンジ』クラスとする。『リベンジ』クラスは事前の参加申込みは出来ず、7 時間決勝レースの予選不通過の 3 時間決勝レースに出走チームのみで構成される。
『リベンジ』クラスは、申込み時のクラス分け、車両仕様区分に関係なく 1 つのクラスとして構成される。1 つのクラスとして構成されても、本来の当該クラスの車両規則に従わなければならない。本来の当該クラスの車両規則に違反があった場合は罰則が科される。

第20条 燃料規定

20-1 燃料を冷却する行為は禁止する。

20-2 使用する燃料は、モビリティリゾートもてぎ内給油所で販売されるガソリンを使用すること。

20-3 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。

第4章 参加受付・公式車検

第21条 参加受付

21-1 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参加受理書と引換えに渡される。

21-2 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) MCoM・SMSC ライセンス

(ライダー・ピットクルー所有者のみ) ※デジタル会員証の提示

3) MS 共済会暫定会員加入申込書(暫定共済会加入者)

4) MFJ ライセンス(ライダー・ピットクルー)

5) メディカルパスポート

※提示義務あり(各自準備し、ライダーは必ず携帯すること)

※メディカルパスポートはMFJホームページからダウンロードすること。

6) 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。)

7) 誓約書(必ず自署・捺印のこと)

8) 参加ライダーが18歳未満の未成年の場合、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。18歳未満とは、予選日時点での年齢をいう。

21-3 MCoM・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。

21-4 ピットサインマン腕章は、決勝レース終了後の車両保管解除後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(税込)が主催者より請求される。

第22条 トランスポンダー（自動計測装置）

22-1 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、出走を認めない。

22-2 参加者が自身で所有するMYLAPS社製マイポルダーを使用する際は、以下の項目を遵守すること。

- 1) 参加申込み時にトランスポンダー番号の申請を行うこと。
- 2) 取り付け方法・箇所については、本条 23-5 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。

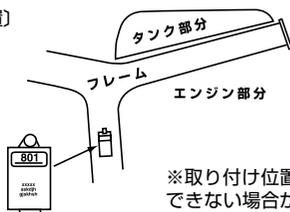
22-3 予選と決勝で自動計測装置を交換する場合がある。

22-4 自動計測装置の配付は、参加受付時に行い、返却については各決勝レース終了後の車両保管解除後 2 時間以内とする。万一破損・紛失した場合、1 個につき **77,000** 円が主催者より請求される。

22-5 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。

（推奨位置）



※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23条 公式車両検査

23-1 公式車両検査（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。

23-2 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。

23-3 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。

23-4 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。

23-5 車両検査の際、車検員によって点検を受けるものは、次のとおりとする。

※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

①ヘルメットに本人確認用ステッカーを貼り付けること。

また、氏名欄に必ずライダーの名前を記載すること。

（レスキュー活動の迅速化のため）

②レースで使用する可能性のある全てのヘルメットを持参すること。

車両検査の際に点検を受けていないヘルメットを使用した際には罰則が科される。

- 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、以下の仕様をみたしていなければならない。

脊柱プロテクションは CE 規格「EN1621-2 (Level1 または Level2)」適合品でなければならない。

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、レーシングスーツに内蔵されているもの、または別体式関わらず、以下の仕様を満たしていなければならない。

チェストガードは CE 規格「EN1621-3 (Level1 または Level2)」適合品でなければならない。

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、チェストガードの装備は免除される。

- 9) エアバック式プロテクション (使用するチームのみ)

30 歳以下、50 歳以上のライダーはエアバッグ着用を義務付ける。

- 10) 消火器

消火器は、各チームの責任において以下の仕様に合致した消火器を 1 本以上準備すること。主催者がピット等に設置している消火器は使用できない。1 本当たり内容量は以下とする。

- ① ABC 粉末型：3kg 以上
- ② 中性強化液型：6.0L 以上
- ③ 二酸化炭素型：4.6kg 以上

23-6 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 5,500 円 (税込) を添え、大会事務局にその申請を行わなければならない。

23-7 公式車検において規則上または安全上出場が不相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。

23-8 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。

23-9 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。

23-10 カメラ搭載に関する遵守事項

車載カメラを使用する場合、映像使用ガイドライン（巻末に掲載）を誓約することが出来る者のみがカメラ搭載を許可される。

カメラ搭載を申請する場合、WEB エントリーフォームにあるチェック欄にチェックを入れ申請すること。その他、以下の記載事項を厳守すること。

- ・車載カメラを競技車両に固定し、落下防止のワイヤリングを施した状態で車検を受けること。車検員から取付方法の修正を指示された場合はその指示に従い修正すること。修正指示に従えない場合は、車載カメラを取り外すこと。
- ・カメラ取付方法については、第 76 条カメラ取付方法で推奨される取付方法に準ずる確実な落下防止策を施すこと。
- ・車両回収及び車両撤去時において、万が一車載カメラが破損、また紛失した際も、その当事者や主催者は一切の損害賠償責任は問わない。
- ・上記の誓約に違反した場合は、主催者の科す罰則等に従うこと。

第 5 章 競技車両の登録と変更

第 24 条 競技車両の登録と変更

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、大会当日の参加受付時までに出場登録済の車両を変更する必要性が生じた場合は、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)

第 6 章 参加者の遵守事項

第 25 条 クレデンシャルと車両通行証

25-1 交付される参加者のクレデンシャルは、競技会期間中確認しやすい位置に必ず着用していなければならない。

25-2 全ての移動用・留め置き車両は、大会事務局が交付する車両通行証を貼付していなければならない。

25-3 パドックおよびモビリティリゾートもてぎ内における通行、駐車、行動の指示は、公式通知と案内標識によって示され、参加者はこの指示に従わなければならない。

25-4 交付されるクレデンシャルや車両通行証は他に貸与、転用そして販売してはならない。

第26条 パドックの使用

- 26-1** 大会事務局の許可なく、パドックの占有をしてはならない。駐車場の場所取りは禁止される。場所取り（タイヤ・ガムテープ・ひも・パイロン等の物品の設置）は無効とし、全て主催者が撤去する。もしその行為によって損害等が生じた場合でも一切の責任は負わない。
- 26-2** パドック内において、ブレーキテストやウォーミングアップをしてはならない。パドック内のマシンの移動はすべて押し歩きとし、エンジン走行、惰性による乗車移動は禁止とする。
- 26-3** パドック内では、荷下ろしや搬入 / 撤収時などを除き徒歩・もしくは自転車のみとする。（電動アシストなどの動力付きは不可）
- 26-4** 有償の駐車スペースがある場合には案内される。
- 26-5** パドック、ピットではペットなどの小動物の持ち込みは禁止する。
- 26-6** ピット・パドック使用時に出るゴミ、廃液等は使用者が責任をもって処理し、ゴミは分別して処分すること。粗大ゴミ等（カウル、マフラー、タイヤなど）は必ず参加者が持ち帰ること。また、廃油入れには、ガソリン・クーラントは入れないこと。処理できない品の置き去りについては不法投棄となり処罰される。
- 26-7** 指定駐車枠への無断駐車については、罰則の対象となり、予告なくレッカー車による移動を行う。その際に発生した車両の破損などについて、主催者は一切の責任を負いかねる。

ゴミ箱に捨てられる物	紙類 ビニール類 カン、ビン、 ペットボトル廃油 砂利 金属
必ず持ち帰る物	タイヤ フレーム その他家電製品等 エンジン バッテリー

第27条 ピットの使用

- 27-1** 使用ピットは大会事務局によって割当てられる。
- 27-2** ピット裏には荷下ろし以外、駐車することはできない。使用できるスペースは白線内とするとし、ピット裏の使用スペースは1チームあたり5m×4mまでのサイズとする。
- 27-3** 割当てられたピットを、参加者相互で交換・変更する場合は、変更届を大会事務局に提出し許可を得なければならない。
- 27-4** 特別スポーツ走行、フリー走行、予選、決勝レースを問わずレーシングコース側のピットのシャッターは開けておくこと。
- 27-5** ピット内でタバコ等火気を取り扱わないこと。喫煙は、許された場所（中央トイレ周辺・車検場前）以外で厳禁とする。また、ピット使用後は責任を持って清掃をすること。
- 27-6** ピットの鍵を借りる場合は、チーム代表者が顔写真付の身分証を提示し、使用するピットの全参加代表者に了解を得た上で借りること。貸出は特別スポーツ走行終了後から開始する。使用後は責任を持って速やかに返却すること。返却予定時刻後2時間以内に返却できない場合は、シリンダー錠交換代金として55,000円（税込）を請求する。

第 31 条 公式予選

- 31-1** 第 1 ライダー・第 2 ライダーが公式予選を行う。公式通知にて指定された走行枠でのみ走行することができる。
- 31-2** 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し、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。
- 31-3** 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。
- 31-4** 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。
- 31-5** 7 時間決勝レースの予選不通過で 3 時間決勝レースへ選抜されたチームは、『リベンジ』クラスとして 3 時間決勝レースへ出走が認められる。
- 31-6** リベンジクラスへの出走申請については、7 時間公式予選正式総合結果表公示後 30 分以内に大会事務局へ申請を行わなければならない。
- 31-7 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 32 条 7 時間決勝レースの選抜方法

- 32-1** 7 時間決勝レースへの出場台数 77 台から下記の 1)、2) の台数を減じた台数を公式予選により選抜する。
- 1) 第 35 条にて規定されるシード権を行使した最大 10 台。
 - 2) 主催者が招待した最大 5 台。
- 32-2** 参加受付終了後のクラス別構成比率を求め、同じクラス別構成比となるように按分し、決勝レース選抜の規定台数（上記 **32-1** による）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、**32-1** 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 **32-1** で規定された台数に達するまで配分する。決定されたクラス別選抜台数は、参加受付後に大会事務局より公示される。最終的な各クラスの選抜台数は主催者にて決定される。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 33 条 7 時間決勝レースのグリッド決定方法

- 33-1** 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 番手までの決勝のグリッドが決定される。
- 33-2** 主催者により招待されたチームについては、公式予選の最高ラップタイム順に前項 **32-1** 1) の後方へ配列される。
- 33-3** 同一タイムの場合、第 1 ライダーの計測結果の最高ラップタイム順とする。また、第 1 ライダー、第 2 ライダーのいずれかのライダーが出走しないもしくは公式予選でタイム計測できなかったチームが複数発生した場合、計測を記録したライダー 1 名のタイム順とする。
- 33-4** グリッド順の最終判断は大会審査委員会に委ねられる。

第 34 条 NEO STANDARD クラス シード権

34-1 「7 時間決勝レース」へ申込みしたチームで、もてぎロードレース選手権大会特別規則 NEO STANDARD クラス特別規則および本規則に拠りシード権を得ているチームは、「7 時間決勝レース」出場できる。シード権はエントラント（チーム代表者）に与えられ、チーム代表者がチーム代表者もしくはライダーとして参加する場合に限られる。

34-2 シード権を行使する者は、第 9 条参加申し込みに従い参加申し込みを行い、「シード権行使申請書」を申込み期間内に大会事務局へ提出したものに限る。

34-3 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 Ninja	NST-Ninja
NEO STANDARD CBR	NST-CBR
NEO STANDARD R25	NST-R25
NEO STANDARD G310R	NST-G310R
NEO STANDARD ZX	NST-ZX

第 7 章 決勝スタート

第 35 条 スタート前チェック

35-1 タイムスケジュールに従って、決勝(ファイナルイベント)レース出場者は、指定された場所にて、必ずスタート前チェック(車検員による最終確認)を受けなければならない。

35-2 チェックを受けるものは、公式車検にて合格した車両とヘルメットとする。

35-3 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 タイヤの装着は禁止)

35-4 スタート前チェック終了後は、各自ピット前にて車両を保管すること。車両保管中の給油を含む一切の作業を禁止する。

35-5 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 36 条 スタート方法

36-1 決勝レースのスタート方法は、ル・マン式とする。ただし、決勝出走台数によってはスタッガードスタートを併用する。

36-2 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。

36-3 ライダーの走行順序は問わない。

36-4 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ペナルティー
- 2) スタート手順違反(ピットクルーによる作業等含む) 60 秒加算
- 3) その他..... 審査委員会による

36-5 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。

36-6 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。

36-7 コースの状況により、セーフティカー先導によるスタートになる場合がある。

第 8 章 燃料補給

第 37 条 レース中における燃料補給

37-1 決勝レーススタート前の燃料補給量は制限しない。

37-2 決勝レース中の燃料補給は、各自のピットボックス前のピット作業エリアにて行う。

37-3 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。

37-4 燃料補給中は必ずエンジンを停止しなければならない。

37-5 燃料補給を行う場合、以下の事を遵守しなければならない。

- 1) 燃料補給中ピット要員 1 名は必ず消火器を持って作業中待機していなければならない。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。消火器を持って作業中待機する要員は、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。
- 2) 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。
- 3) 燃料補給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。服装は、長袖・長ズボン (素材は綿 100% などの難燃素材) を着用すること。服装に違反がある場合、罰則の対象になる場合がある。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。
- 4) 燃料補給とは、燃料補給のために燃料タンクの蓋を開けたところから給油を終え、蓋を閉じてこぼれた燃料をふきとるまでをいう。また、燃料タンクの蓋を開け燃料残量の確認等のために物を差し入れる行為は補給作業とみなす。燃料タンクの蓋を開け、目視のみの確認は補給作業とみなさない。

37-6 決勝レース中における 1 回の給油量

- 1) 決勝レース中の燃料給油時は、主催者の貸与する 5 リットルのガソリン携行缶を給油装置として使用しなければならない。
- 2) 貸与された給油装置は、ピット監視員に見えるところに常に置いておくこと。決勝レース終了後貸与前の状態を維持し返却しなければならない。
- 3) 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。
- 4) 上記、燃料補給量 5 リットル以下とは、給油装置を指定された地面にエア抜きバルブを開放し、水平に置き、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。



37-7 燃料補給を伴うピット作業を行う場合、下図の滞在時間管理区間内において、クラス毎に下表の時間以上滞在しなければならない。

ピット滞在最低時間	
4分間	WT・JP
3分間	NST-R25・NST-ZX・WS・NST-CBR
2分間	NST-G310R・AT・AS・NST-Ninja



37-8 決勝レースにおけるライダー交替

- 1) 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。なお、走行するライダーの順番は規定しない。
- 2) ライダー交替する時は、エンジンを停止しなければならない。
- 3) 燃料補給時は、必ずライダーを交替しなければならない。
- 4) 国内・国際ライダーに関わらず、1名のライダーの連続走行時間は60分以内とする。
セーフティカー導入により、連続走行時間が60分を超えてしまった場合は免除される。ただし、SCボードが提示された時点で、その周にピットインしてライダー交代をしなければならない。SCボードが提示された時点の当該周でピットインしなかった場合、連続走行時間違反として罰則が科せられる。
- 5) 走行した後は引き続き30分以上の休憩をとらなければならない。
- 6) 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)。
- 7) チーム代表者はライダー交替を行った際、すみやかにピット管理の競技役員に指定の用紙を届けなければならない。
- 8) 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9章 走行中の遵守事項

第38条 走行中の遵守事項

- 38-1** 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
- 38-2** 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。
- 38-3** 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。
- 38-4** 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。
- 38-5** 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。
- 38-6** 走行中、車両にいかなる者も同乗させてはならない。
- 38-7** 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39条 妨害行為

- 39-1** 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。
- 39-2** 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。
- 39-3** 上記 39-1・39-2 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40条 停止

- 40-1** 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。
- 40-2** コース内で、車両をコースの進行方向と逆に押ししたり、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41条 救済措置

- 41-1** 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。以下の救済措置は、レース終了時間の30分前までとする。
- (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。
- 41-2** 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。
- 41-3** 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 42 条 リタイア

42-1 事故または競技車両故障などの理由でリタイアする場合は、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ア届けを提出しなければならない。

42-2 リタイア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競技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。

42-3 決勝レース中にピットボックス内に競技車両を入れた時にはリタイアとする。

第 43 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

栃木県真岡市中萩二丁目 10 番地 1

TEL:0570-01-2195

(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

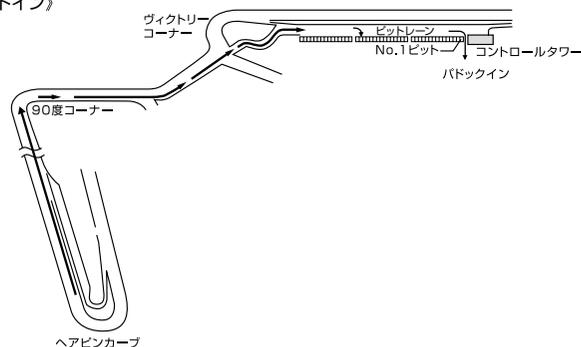
TEL:029-240-7711

第 44 条 ピットインおよびピットアウト

44-1 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。

44-2 ピットインする車両は、ヘアピンカーブ出口から、コース右端に車両を寄せ、セカンドアンダーブリッジを過ぎた地点で安全を確認しながら後方のライダーに手を挙げてピットインの意思表示をしてから、ピットレーンに進入しなければならない。このピット走行レーン (60Km/h 表示看板から) は 60km/h 規制に従い走行しなければならない。また、決して補助レーン、ピット作業エリア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》



44-3 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。

(I)ピット走行レーン

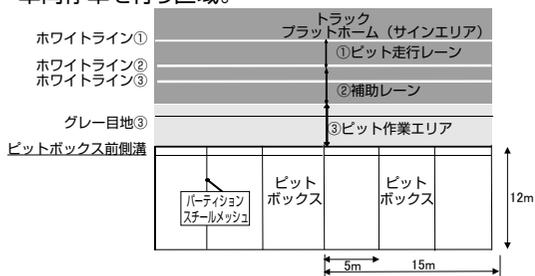
シグナリング・プラットフォーム（ホワイトライン①）とホワイトライン②の間の部分。
ピットインおよびピットアウト専用の区域

(II)補助レーン

ホワイトライン②とグレー目地③の間の部分。ピット走行レーンからピット作業エリアへ移動する時（あるいはその逆）に通過する区域。

(III)ピット作業エリア

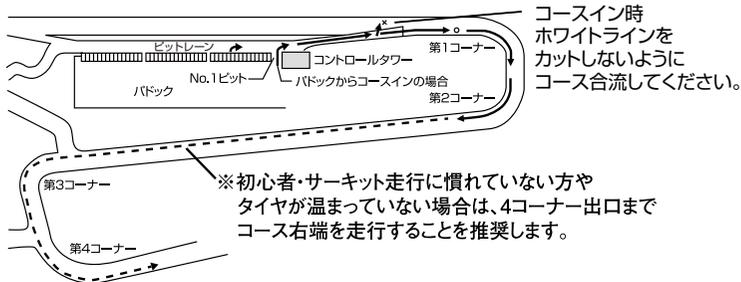
グレー目地③とピットボックス前側溝までの部分。ピット作業のための部分であり、車両停車を行う区域。



44-4 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。

44-5 ピットアウトしてコースインするライダーは、コース上を走行するライダーに、手を挙げてコースイン（スピードが遅いこと）を合図し、第2コーナー出口を通過するまで、コース右端ラインに沿って走行しなければならず、その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。ピットアウトするライダーは、ピットインするライダーに優先権があることを承知していなければならず、ピットインするライダーの走行を妨げないようにすること。
 《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 45 条 ピットストップ

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、リタイア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 46 条 レース中のピット作業

- 46-1** 決勝レース中の修理および燃料補給をする者は、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。
- 46-2** 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ピット作業エリアは下図とする。



- 46-3** 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ピット作業エリア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ピット作業エリアに出ること、部品や工具をピット作業エリアに置くことは禁止される。
- 46-4** ピットレーン（ピット作業エリア、補助レーン、ピット走行レーン）、ピットサインエリアは、足全体が覆われた（穴の開いていない）靴以外は使用が禁止される。

第 47 条 レース中の車両修理

- 47-1** 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）、エアツール（エアガン／エアゲージは除く）を使用してはならない。ピットボックス内での作業は禁止とする。ただし、競技監督が認めた場合は、電動／エア工具（エンジン関連の修理に限定される）の使用、およびピットボックス内での作業が認められる場合がある。
- 47-2** 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。
- 47-3** 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。
- 47-4** ピット以外の地点で 同条 47-3 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。
- 47-5** 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。
- 47-6** 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48条 ピットサイン

- 48-1** ピットサインは登録されたピットクルーとライダー（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。
- 48-2** ピットサインエリアには、1チーム4名（ヘルパーを除く）まで入りピットサインをだすことができる。
- 48-3** 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。
- 48-4** 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。
- 48-5** 走行中のライダーと連絡を取るための無線機、携帯電話等の使用は禁止される。

第49条 抗議

- 49-1** 正式に参加受理されたチーム代表者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。
- 49-2** 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。
- 49-3** 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。
- 49-4** 競技役員の判定に対する抗議は受けられない。
- 49-5** 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 11,000 円（税込）、ガソリンに関する抗議保証金は、110,000 円（税込）をそえて大会事務局に提出しなければならない。
- 49-6** 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。
- 49-7** 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。
- 49-8** 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。
- 49-9** 抗議が成立した場合のみ抗議保証金が返還される。
- 49-10** 上記各項に定める以外については、MFJ 国内競技規則 MFJ 裁定規則 競技会における大会審査委員会への抗議の定めにもとづく。

第 10 章 競技の一時中立化

第 50 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、セーフティー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。

50-1 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ーカーが使用される場合がある。セーフティーカーとは、車両上部にイエロー／グリーンライトを装備し、車両の後部に「SAFETY CAR」（以下セーフティーカー）と書かれた車両のことを言う。

50-2 セーフティーカー導入の手順は以下のとおりとする。
セーフティー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。セーフティーカーは、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) セーフティーカー導入手順

- ① 競技監督がセーフティー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、**ライトパネルに「SC」が点滅表示される**。セーフティー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車両上部のイエローライトを点灯し、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(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車両上部のイエロー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車両上部のイエローライトを消灯する。この時点で、セーフティーカー後方に並び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および**ライトパネルの「SC」点滅表示**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 51 条 レースの中断

51-1 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。

51-2 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**ライトパネルのレッド点滅表示**、またはその両方の併用によって合図される。

51-3 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（下記参照）。また、中断の合図が出された時点でピットレーンを走行中のライダーは、ピットインしていたものとする。その場合に以下の事項を了解しているものとする。

- 1) 競技車両およびオフィシャル車両がコース上にあるかもしれないこと。
- 2) トラック上は完全に閉鎖されているかもしれないこと。
- 3) 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。
- 4) 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。

51-4 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。

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。

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。

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。

51-5 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。

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）

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ア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き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）

51-6 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車両上部のイエローライトを点灯する。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、**ピットレーン出口シグナルのグリーンライト点灯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 50 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 50 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**グリーンライト**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、追い越しは厳禁とされる。
- 7) セーフティーカー先導による走行再開時、再開 1 周目より周回数としてカウントされる。

51-7 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 11 章 レース終了と順位認定

第 52 条 レース終了

52-1 決勝レースはスタート後、以下の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の先頭車両に対し、チェッカーフラッグが振られる。

7 時間決勝レース 7 時間

52-2 チェッカーフラッグは 6 分間表示される。

52-3 万一、チェッカーフラッグがレーススタート後、前項 **52-1** の時間が経過する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。

52-4 また、チェッカーフラッグが遅れて表示された場合には、最終順位はレーススタートから前項 **52-1** の時間が経過した時点における順位に従って決定される。

52-5 チェッカーを受けるための極端なスロー走行は禁止する。

第 53 条 順位および完走の認定

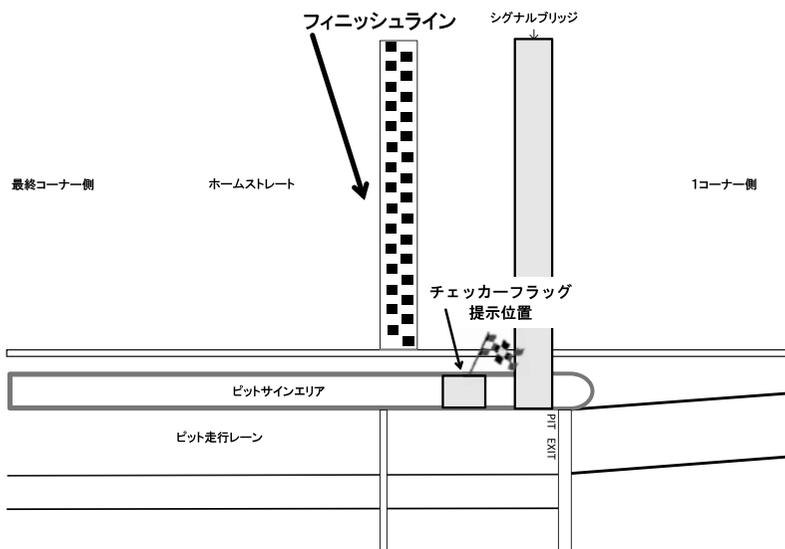
53-1 順位認定は、コントロールライン上(ピットレーン上も含むフィニッシュライン)でチェッカーを受けて最終周回を完了したチームに対して優先的に与えられる。

53-2 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、フィニッシュライン(ピットレーン上も含む) 通過順位によるものとする。

53-3 クラス毎の優勝チームが走行した周回数の 50%以上を走行したチームは、完走として認定される。

53-4 ピットレーン上にもフィニッシュラインは存在するものとし、そのフィニッシュ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。

※ピットレーン上のフィニッシュラインは、コース上のライン延長線上とする。



53-5 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。

3) 競技役員による安全確保のための補助を除く、他者からの援助を受けてはならない。

53-6 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。

第 54 条 レース終了後の手順と暫定表彰

54-1 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4コーナー先から先頭車両の前にマーシャルカーがコースインする。

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。

54-2 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。

54-3 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 55 条 入賞車両の車両保管および再車検

55-1 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き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。

55-2 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。

55-3 再車検により規定違反があった場合は失格とする。

55-4 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 12 章 レース延期および中止

第 56 条 レースの延期および中止

56-1 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。

56-2 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。

56-3 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する	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する	返却しない
決勝レースが行われたのち中止	返却しない	返却しない

56-4 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13章 賞典

第57条 7時間決勝レースの賞典

57-1 賞典は下表の通りとする。

対象	正賞	賞金
優勝	トロフィー	400,000円
2位	トロフィー	50,000円
3位	トロフィー	20,000円
4位	トロフィー	-
5位	トロフィー	-
6位	トロフィー	-

57-2 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。

57-3 決勝レース終了後一週間以内に賞金振込先を申請すること。期限内に申請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。

57-4 正式結果発表後、トロフィーおよび副賞を受け取ることができる。特別な事情により当日中にトロフィーおよび副賞を受け取れない場合は、その旨を大会事務局に連絡し、許可を得なければならない。当日中にトロフィーおよび副賞を受け取らなかった場合は、受け取る権利を放棄したものとみなす場合がある。

第58条 7時間決勝レースの特別賞

7時間決勝レースの特別賞は、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、フィニッシュ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
Women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 14 章 主催者の権限

第 59 条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- 59-1** 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。
- 59-2** 主催者招待チームの選択、参加条件、出走条件などを決定することができる。
- 59-3** 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、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 59-4** 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。
- 59-5** 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。
- 59-6** 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。
- 59-7** 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。
- 59-8** 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。
- 59-9** 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 15 章 損害の補償・大会役員の責任

第 60 条 損害の補償

60-1 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。

60-2 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 61 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 16 章 本特別規則の適用と補足

第 62 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 63 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) 電子掲示板(情報ダウンロードページ)に掲載される。

2) ライダーズブリーフィングで伝達される。

3) ピットモニターでのテロップにて伝達される。

4) 緊急の場合は場内放送で伝達される。

以上の方法によって参加者に通告される。

第 64 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

第 17 章 車両・装備規定

第 65 条 出場車両

65-1 各クラス車両規定に規定する以外は、本規則第 75 条車両基本仕様に合致した車両でなければならない。

65-2 本規則第 66 条オープンクラス車両規定、第 67 条 NEO STANDARD クラス車両規定に基づき、出場車両がクラスにより限定される。

65-3 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。

65-4 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。また、ターボチャージャー、スーパーチャージャーなどの過給装置は許可されない。

65-5 スペアマシン(予備車両)を登録することはできない。

65-6 市販車(この場合、スポーツ専用市販車(NSF250など)を除く)をベースに加工したフレーム以外で参加することはできない。

65-7 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をさす。オープンクラスにおいて、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・リアフォーク等)を加工し参加するものは「フレーム加工申請書」を提出しなければならない。

65-8 また、少なくとも公開練習での 1 回以上の走行確認と、事前の実車確認を受けなければならない。

第 66 条 オープンクラス車両規定

以下の規定以外は、第 68 条車両基本仕様に準ずる。

66-1 出場車両

排気量 150cc 以上 250cc 以下の 4 ストローク・2 気筒以下の車両で、冷却方式、気筒数により以下に区分される。ただし、JP クラスに該当する車両は、MFJ 国内競技規則・付則 11・**JP-SPORTS** 技術仕様「1」出場車両に合致していれば、出場が認められる。

冷却方式	2気筒		単気筒		JP250
	水冷	空冷	水冷	空冷	水冷
クラス名	WT	AT	WS	AS	JP

MFJ 国内競技規則内「MFJ 公認制度」により、スポーツ専用市販車（レース専用車）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 J-GP3・Moto3 車両は出場を認めない。）ただし、Honda CBR250R (MC41) レースベース車および CBR250RR レースベース車を除く。

66-2 最低重量

最低重量は定めない。

66-3 音量

第 68 条車両基本仕様に準ずる。

※ JP クラスは MFJ 国内競技規則・付則 11・**JP-SPORTS** 技術仕様・「4」音量を適用する。

66-4 JP クラスは MFJ 国内競技規則・付則 11・**JP-SPORTS** 技術仕様に準ずるが、以下の項目については第 68 条車両基本仕様が適用される。

① 68-17 タイヤ、リム、ホイール

66-5 仕様 (JP クラスは除く)

- 1) 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ビブを着用しなければならない。
- 2) エンジンは車両基本仕様に対して以下の項目が、改造または変更が許可される。
 - ① インレットおよびエキゾーストポートの加工。
 - ② オイルクーラー追加の為にオイルライン取り出し口の追加。ただし、クランクケースに追加工無し（ボルトオン）で取付けられること。
 - ③ 左右のエンジンカバー類の変更。ただし、材質はベース車両と同じ物とする。
- 3) フレームはベース車両の基本骨格を変更しない範囲で、エンジンハンガー、ブラケット類の追加と変更およびボルトオンのリヤシートレールの改造および変更が許可される。フレームの補強も許可される。
- 4) ベース車両のリヤフォークへの補強は許可される。
- 5) ホイールの変更は許可されるが、ホイールサイズは 16 インチ以上とし、材質にカーボン素材、マグネシウム合金製ものは使用が禁止される。
- 6) フロントフォークはステム（アンダー、アッパーブラケットセット）を含めて変更が許可されるが、ベース車両よりサイズが細い物の使用は禁止される。
- 7) リヤサスペンションのリンク回りの変更は許可されるが、ベース車両のフレームとリヤフォークに改造無し（ボルトオン）で取付けられること。

- 8) フロントおよびリヤキャリアーとマスターシリンダーの変更が許可される。リヤハンドブレーキの追加も認めるが、ベース車両のリヤブレーキシステムを取り外すことは禁止される。
- 9) エアクリーナーはベース車両に取付けられているエアクリーナーボックスを改造してラム圧を追加することが認められる。ただし、ラムダクト入り口またはダクトの一部は、エアファンネルの一番低い吸気口より、上部にあること。ラムダクトにカーボン素材は使用出来ず、エアクリーナーとの結合部は、オイル等が漏れないように確実にシールおよび固定がされていなければならない。ベース車両のエアクリーナーボックスを改造して、吸気口の大きさを拡大することも認められるが、クローズドブリーザーシステムが維持出来る範囲（転倒してもオイルが外に出ないこと）であること。
- 10) エアファンネルの改造および変更が認められる。ただし、ベース車両のエアクリーナーボックスに改造無しで（ボルトオン）取付けられること。
- 11) オイルクーラーの追加が認められる。オイルクーラーを追加する場合は、オイルラインにはねじ込み式のジョイントとステレスメッシュで被覆された耐熱、耐圧、耐油ホースを使用すること。被覆の無いホースの使用およびバンドによるホース固定は禁止される。オイルクーラー本体は、フレームに取付けられた堅牢なステーにボルト等の確実な方法で固定されていること。取付け場所は外装品の内側とし、出来るだけオイルクーラーホースは短く設定すること。

第 67 条 NEO STANDARD クラス車両規定

以下の規定以外は、第 68 条車両基本仕様に準ずる。

67-1 出場車両

下記のように、クラスにより使用車両が限定される。

クラス名	メーカー	車名	型式
NST-Ninja	Kawasaki	Ninja250R	EX250K / EX250L / EX250P
NST-CBR	Honda	CBR250R	MC41 (その他仕向地違いの車両も含む)
NST-R25	YAMAHA	YZF-R25	RG10J / RG43J
NST-G310R	BMW	G310R/ <u>GS</u>	OG01/OG41
NST-ZX	Kawasaki	Ninja ZX-25R	ZX250E/ZX250H

67-2 最低重量

最低重量は定めない。

67-3 音量

第 68 条車両基本仕様に準ずる。

67-4 仕様

もてぎロードレース選手権特別規則第 74 条 NEO STANDARD 車両規定に準ずる。ただし、以下の項目は適用除外もしくは本規則第 75 条車両基本仕様および第 78 条買取り制度（“7 時間決勝レース”のみ適用）が適用されるものとする。

① 第 68 条車両基本仕様適用項目

(1) 68-10 エキゾーストパイプ、サイレンサー

（解説：これによりチタン製エキゾーストパイプ、チタン製およびカーボン製のサイレンサーとステーの使用を認める）

(2) **68-17** ホイール、リム、タイヤ

(解説：これによりラジアルおよびレインタイヤの使用を認める)

② **第 71 条** 買取り制度適用

(解説：本規則の買取り制度を適用)

③ 適用除外項目

(1) 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)

※タコメーター

(解説：これによりアフターマーケット品への変更を認める)

第 68 条 車両基本仕様

以下に規定する基本仕様はロードレース競技を行う上で必要とされる基本規則であり、モビリティリゾートもてぎにて開催される特別規則により指定されたクラスの全ての車両に適用される。カテゴリ別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリ別仕様が適用される。

68-1 エンジン

1) エンジンには、一般公道用の市販車であることを示す打刻ナンバーが、クランクケースに表示されていなければならない。クランクケース単体で部品変更を行い、打刻ナンバーの表示が無い場合は、販売証明書または変更前のクランクケースを車検に提示して、新たなナンバーの打刻をしてもらうか、指示された打刻プレートを貼付すること。

2) エンジンはベース車両の市販状態に対して、下記の項目以外は改造および変更することが許可されない。

① ガスケット類の変更。

② オイルドレンボルトの変更。ただし、材質はベース車両と同じか鉄素材のもの。

③ クラッチハウジング、フリクションディスク、ディスクプレート、クラッチスプリングの改造または変更。スプリングへのワッシャーへの追加も許可される。

BTL (バックトルクリミッター機構) 付きのアフターマーケット品への変更も認められる。プライマリーギヤ (ドリブンギヤ) の変更も認められるが、ギヤレシオ (歯数) はベース車と同じでなければならない。

④ エンジン内部以外の排気ガス対策装置は、エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を閉塞する方法で取り外し (作動停止) が認められる。

⑤ シリンダーヘッドにボルト・オンの排気ガス対策用センサー類がある場合はシーリングプラグ (ボルト) への変更が認められる。

⑥ オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる

⑦ エンジンオイルの変更。

⑧ ドラムストッパースプリングの変更が認められる。

68-2 排気量の算出方法

1) 排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。

2) 公式

総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times \text{気筒数}$

D= ボア C= ストローク 単位 =cm

少数点以下 4 桁で切り捨て

- 3) 測定の際には、ボアに 1/10mm までの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が 1/100mm のリミットまで行われる。
- 4) シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。

68-3 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。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。

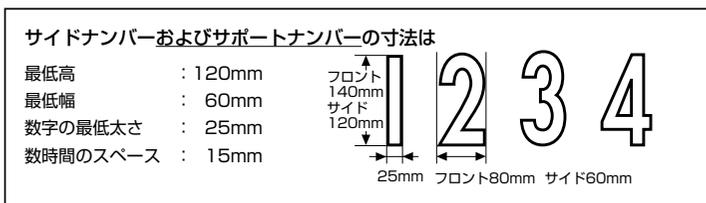
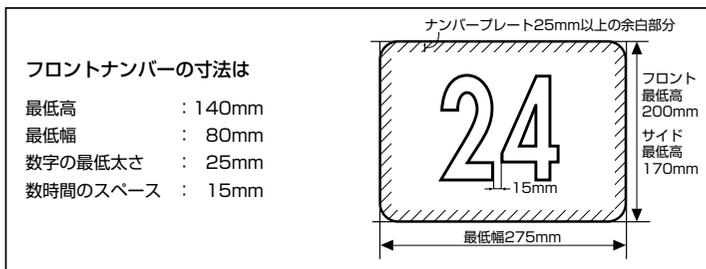
68-4 フレーム

- 1) フレームの基本骨格とは、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アフォーク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。
- 3) フレーム基本骨格の改造は禁止される。ただし、カウルおよび補記類を取付けるためのステーまたはブラケットの追加と、追加のための溶接と穴開け等は認められる。また、不必要なステーおよびブラケットの削除も許可される。
- 4) フレームの表面塗装の変更は可とするが、研磨による削除は禁止される。
- 5) シートレールはフレームと一体式の場合、変更は出来ないが、別体式(ボルトオン)の場合、改造(ステーの追加と必要ない部分のカット)は認められるが、取付け部はベース車両と同じであること。
- 6) シートレールはフレームと一体式の場合、変更は出来ないが、別体式(ボルトオン)の場合、改造(ステーの追加と必要ない部分のカット)は認められるが、取付け部はベース車両と同じであること。

68-5 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。
- 3) 1 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) 数字の最低寸法は下記のとおりとする。



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

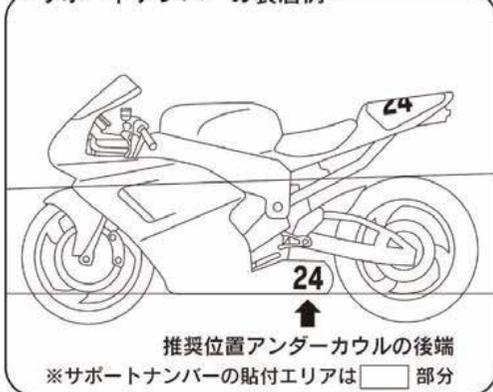
0123456789

サイドゼッケンとサポートナンバーの装着例

サイドゼッケン



サポートナンバーの装着例



- 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・プレートを着用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) ゼッケンベースは、赤色以外を使用すること。昨年の 7 時間決勝レースの 1～5 位のもので順位をゼッケンとして使用の場合、ゼッケンベースを赤色、文字色を白とする。ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。地色と文字色は対称色とし地と文字色は数字がはっきり認識できるものでなくてはならない。ナンバープレートの地色および数字の蛍光色は禁止とする。
- 12) 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。
- 13) サポートナンバーの貼り付け位置はアンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。
- 14) サポートナンバーの最低寸法は、第 75 条 5 ナンバープレート 8) の最低寸法に従い数字が確実に確認できるような余白を設けなければならない。
- 15) サポートナンバーの地色は自由とし、文字の色は黒か白文字とする。
- 16) いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。

68-6 レースのために取り外さなければならない部品

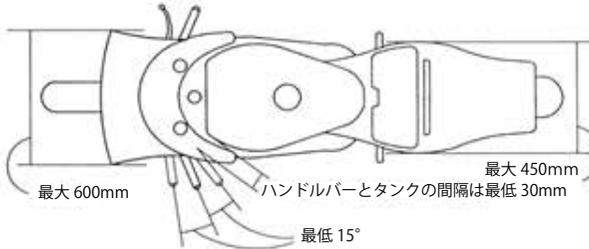
- 1) ヘッドライト/テールライト/ウインカー/リフレクター
- 2) バックミラー
- 3) ナンバープレートと、リアフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 4) セーフティーバー/センタースタンド/サイドスタンド
- 5) 同乗者用フットレスト/クラブレール
- 6) ホーン
- 7) その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

68-7 ボディーワーク

- 1) フェアリング (タンクカバー含む) およびウィンドスクリーンとフェンダーは変更が認められる。また、ベース車両にフェアリングが装備されていない場合は、追加が許可される。変更されるフェアリング、ウィンドスクリーン、フェンダー形状は自由とするが、材質にカーボン素材のものは使用できない。フェアリングが装備されていない車両にフェアリングを装備する場合は、アッパーカウルとアンダーカウルはそれぞれ別のステーにボルト等で確実に固定されていなければならない。アッパーカウルでアンダーカウルを保持する構造は許可されない。フェンダー (フロントおよびリヤ) を取り外すことも認められる。
- 2) ウィンドウスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。

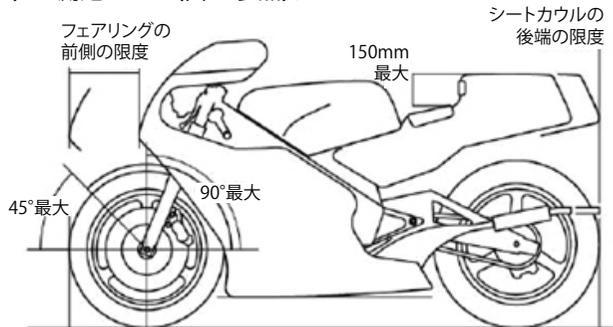
- 3) フェアリングの最大幅は 600mm を超えてはならない。
シートまたはその後方にあるすべての物の幅は、450mm を超えてはならない（エキゾーストパイプは例外とする。図 1 参照）。

図 1



- 4) フェアリングの前端はフロントタイヤの前端から垂直に引かれた線より前には出てはならない。シートカウルの後端はリアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後ろには出てはならない。この測定はサスペンションが伸びた状態（空車 1G）で測定される（図 2 参照）。

図 2



- 5) 横から見た場合、下記が見えなければならない。
- ①最低 180° にわたるリアホイールリム
 - ②フェンダーまたはフォークに覆われた部分を除くフロントホイールリム全体。
 - ③ノーマルポジションに座ったライダー。上腕を除く。
- 注意：透明の材質を使用することは禁止される。
- 6) モーターサイクルのいかなる部分も、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。
- 7) シートのベースとシートの一番高い地点との差は最大 150mm とする（図 2 参照）。
- 8) フェンダーは義務づけられない。装着された場合、フロントフェンダーは下記の範囲を超えてはならない。
- 9) フロントホイールスピンドルを通る水平の線から上と前に 45° に引かれた線の前（図 2 参照）。
- 10) フロントホイールスピンドルからリアまで水平に引かれた線の下。

11) ウイングを装備することは禁止される。

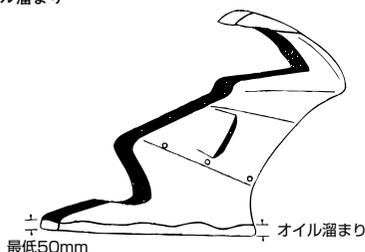
ただし、カウルの内側で、突起物とならない形状のものは許可される。

エアダクトをフェアリングおよびウィンドスクリーンに取り付けることは認められる。ただし、エアダクトはフェアリング、ウィンドスクリーンの前端および最大幅から突出してはならない。

12) 車両の下部フェアリングは、取り付けられていなければならない。エンジンの破損または故障時に、その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をフェアリング下部（オイル受け）で保持できる構造になっていなければならない。

フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。

フェアリング下部（オイル受け）の端部は、一番低いところから最低 50mm の高さでなければならない。オイル溜まり



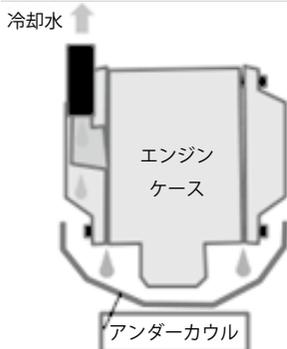
フェアリングの下部には、直径 20mm（許容範囲 +5mm）の水抜き用の穴を最低 1 個または 2 個設けなければならない。

13) これらの穴は、ドライコンデション時には閉じられていなければならない。競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。

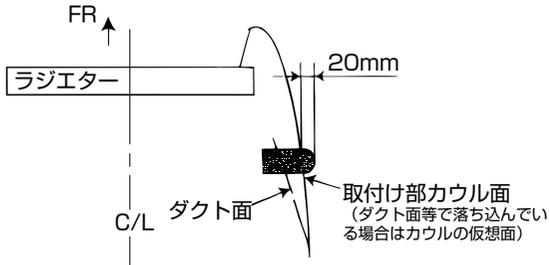
※エンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分をアンダーカウルで保持できる構造とは…

クランクケース分割合わせ面、オイルパン合わせ面、クランクケースサイドカバー合せ面からの液体漏れを受け取る構造であること。また、水冷の場合、ホース差し込み口から漏れるエンジンクーラント（水およびレース用として市販されている冷却水）もアンダーカウルで受け取るような構造のこと。以下の図参照。

参照図) 車両下部断面図



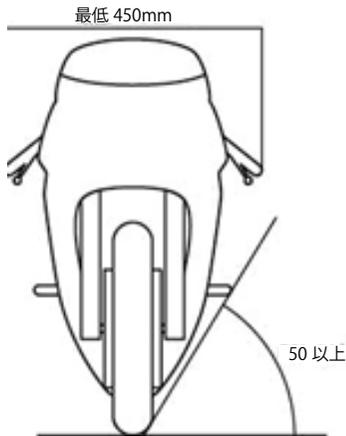
- 14) 転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるためのフレームにプロテクティブコーンのとりつけは認められる。プロテクティブコーンは、フェアリング表面より飛び出し量を20mmまでとし、先端のRは10R以上とする。また、プロテクティブコーンにエンジン保護以外の機能を持たせることは禁じられる。



- 15) クリアランス

- 16) 空車 1G 状態のモーターサイクルは、タイヤ以外が路面に接地しない状態で、垂直線から 50° 以上の角度で傾斜が可能でなくてはならない。

図 3



- 17) サスペンションがどのようなポジションにあり、リアホイールアジャストメントがどのようなポジションにあっても、タイヤの円周に沿って最低 15mm のクリアランスがなくてはならない。

68-8 リアセーフティライト

- 1) シートカウルにはレッドライト（リヤセーフティライト）が装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン、オフできるようにするか、常時オンにされていなければならない（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務付けされる）、視界が悪い場合、競技監督の指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯しなければならない。点灯の確認は車検で行われる。走行中にトラブル等で点灯が確認できない場合は、そのセクションは継続して走行が認められるが、次のピットイン時に点灯する様に修理を行い、車検員の確認後に走行が認められる。

- 2) ライトの向きはマシンの中心線(車両の走行方向)と並行で、かつ後方から少なくともマシンを中心線に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきりと見えなければならない。
- 3) リアセーフティライトは、シートカウル後端付近(タイヤ外径の上端より上方)に取り付けられていなければならない。
- 4) ライトの電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー(セーフティライト専用でも可)から直接接続されていても良い。セーフティライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は1個以上で10～15W(白熱球)または0.6～1.8W(LED)のものを使用すること。

68-9 スプロケットガード

- 1) チェーンとスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、フロントおよびリアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 2) リアスプロケットガード
 - ・ リアスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
 - ・ 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アスプロケットガードを兼ねることは認められる。
 - ・ リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 3) フロントスプロケットガード
 - ・ 車両公認時のエンジンにスプロケットガードが装備されており、逆シフトにしようとする際および車体の一部が干渉する場合は、フロントスプロケットガードの干渉する部分を最小限カットすることが認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは許可されない。
 - ・ 車両公認時にエンジンにスプロケットガードがついていない車両については、真横から見た状態でフェアリングによりフロントスプロケットおよびフレームピボットとスプロケット間のチェーン部が全てカバーされている場合は、エンジン側のスプロケットガードの取付は免除される。

68-10 エキゾーストパイプ、サイレンサー

- 1) エキゾーストパイプとサイレンサーおよびサイレンサーステーは、変更が認められる。使用される材質は**チタン**およびカーボン製のものも許可される。
- 2) エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規則に関する必要条件を全て満たさなくてはならない。
- 3) サイレンサー後端を含む鋭利な部分は、エンドカバーが有る無しに関わらず、丸みを帯びていなければならない。
- 4) 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。
- 5) サイレンサーの後端は、リアタイヤの位置に関わらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。

68-11 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）と燃料タンクの間で最低 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。
- 9) セバ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。
ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けにくいようにしなければならない。
- 10) ハンドルバーおよびハンドルブラケットは変更が認められる。
ただし、バータイプ⇒セバレートタイプへ、またはセバレート⇒バータイプへの変更は認められない。

68-12 コントロールレバー

- 1) クラッチ/ブレーキレバーおよびレバーを取り付けるためのブラケット、チェンジ/ブレーキペダル改造および変更が認められる。フロントブレーキはリモート式への変更も認められる。
- 2) 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。このボール上下の面は平らでもよいが、どのような場合も先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。
- 3) 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。
- 4) 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。

5) 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。クラッチレバープロテクションの装着も認められる。
- ・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。

68-13 スロットルグリップ

- 1) 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。
- 2) すべての車両には、手動でエンジンを停止することができるキルスイッチが装備されていなければならない。ライダーが乗車した状態でハンドルを握ったまま操作できる位置に取付けられていること。

68-14 フューエルポンプ

- 1) フューエルライン（ホース）およびコネクタ（クイックタイプ含む）の変更は認められるが、ベース車両のフューエルポンプ（台座含む）およびスロットルボディに加工無し（ボルトオン）で取付けられること。フューエルラインの途中にフューエルフィルターを追加することも許可される。
- 2) 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。
- 3) 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。

68-15 フットレスト・チェンジペダル・ブレーキペダル

フットレストおよびブレーキペダル、チェンジペダルは改造・変更されて良いが、下記条件を満たさなければならない。ただし、ベース車両時から改造・変更しない場合は、突起物を取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。

- 1) 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良いが、ブラケットは元に位置に固定しなければならない。
- 2) フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径 8mm の球状でなければならない。
- 3) フットレストは折りたたみ式でも良いが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなければならない。
- 4) 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径 8mm 以上）。
- 5) オートシフター（クイックシフター）の使用（追加）が認められる。オートシフターを使用するためのブリッピングコントローラーの追加も許可される。
- 6) シフトパターンを逆にする場合は、ギヤシフトリンケージを改造する方法のみ許可される。

68-16 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) 車両の公認状態においてフロントブレーキキャリア用フルード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) 以下の変更が許可される
 1. 前後ブレーキのパッドとホースの変更
 2. ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更 (材質は鉄素材)
 3. ブレーキフルードの変更
 4. フロントとリヤのブレーキディスクは変更が許可されるが、材質は鉄素材でなければならない。変更されるディスクは、ベース車両のホイールに改造なし (ボルトオン) で取り付けられること。ただし、スパーサーを追加することは認められる。ベンチレイテッドディスクの使用は許可されない。
 5. ABS 仕様装備の車両については、ABS 装置を取り外すことが認められる。

68-17 ホイール、リム、タイヤ

- 1) ベース車両市販状態のホイールに対して、エアバルブの変更以外はいかなる改造も禁止される。

ホイールベアリング、ディスタンスカラー、サイドカラーの改造および変更は認められる。ホイール表面 (タイヤが接触しない面のみ) の塗装は自由とする。
ホイールベアリングサイドシールは変更および取り外しも許可される。
- 2) カーボン製ホイールの使用は許可されない。
- 3) タイヤは一般市販ルートで購入できる溝付きタイヤとし、速度記号はH以上とする。

ただし、タイヤメーカーが速度記号H (210km/h) 以上を保証する場合は、この限りではない。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 マークの表示がなくてもよいが「NOT FOT HIGHWAY USE」または「NOT FOR HIGH WAY SERVICE」と表示されていないとてはならない。
- 5) タイヤへの追加工 (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が認められる。ただし、ピットボックス内・ピットレーン作業エリア上に限定され、決勝レースにおけるグリッド上への持ち込みは禁止する。
- 7) グリッド上ではいかなるタイヤ保温も禁止する (カバー、ブランケット類も禁止)

68-18 スプロケット / チェーン

フロント (ドライブ) スプロケット、リア (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。

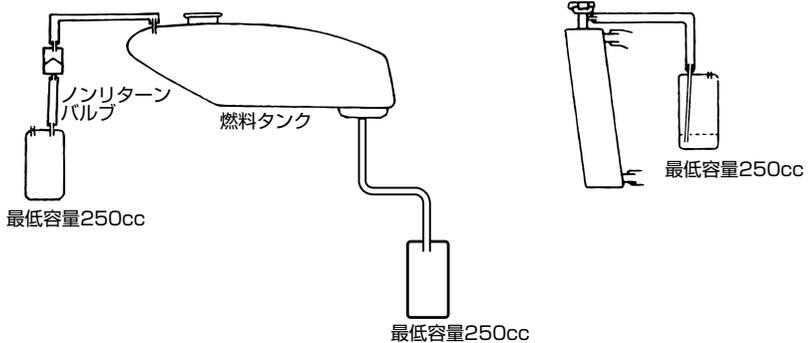
68-19 フューエルタンク、オイルタンク、リザーバータンク

- 1) 燃料タンクは一般市販車両の物を改造して、最大容量 18 リットル以下まで増量することができる。(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。) 燃料タンクを改造する場合は、一体式でなければならない、別体式や補助タンク方式は許可されない。タンクカバーの装着 (追加) も認められる。

- 2) 加工されたタンクには、防爆材を完全に充填すること。
- 3) 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

燃料タンクブリーザー

ラジエーターオーバーフロー



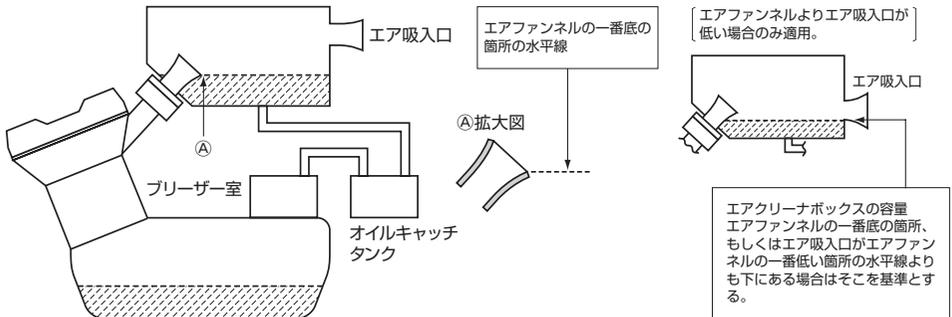
- 4) 燃料タンク・フィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにいかなる場合においても、誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- 5) 全てのドレーンプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するもの、オイルクーラー、フロントフォークドレンボルト等のオイル供給パイプについても全て安全にワイヤーロックされていなければならない。
- 6) 全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエ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。

68-20 エアクリーナー、ブリーザーシステム

- 1) エアクリーナーボックスはベース車両に対して、改造および変更は許可されない。ただし、別体式の吸気ダクト、エアフィルターの改造、変更、取り外しは認められる。エアファンネルの改造は認められるが、変更は許可されない。
- 2) すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用していなければならない。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オイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。オイルブリーザーラインに逆止弁（ワンウェイバルブ）を追加することは禁止される
- 3) エアクリーナーで 1000cc の容量を確保できない場合は、耐熱・耐油性（金属製推奨）の材質でできたオイルキャッチタンクをエアクリナーとの間に取付けることとし、合計で 1000cc 以上を確保していなければならない。（エアクリナーボックス単体で 1000cc 以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される。）

- 4) オイルブリーザーラインがベース車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法もベース車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- 5) 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。
- 6) 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、オイルが外部に排出されないように、塞がれていなければならない。
- 7) エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 8) ブ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。ただしベース車両のクリーナーボックスおよびブリーザーホースとバンド類を変更しないで使用する場合はこの限りではない。
- 9) ブリーザーシステムのパイプ類は、耐熱・耐油性のある素材であること。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



68-21 オイルドレーンプラグおよびオイル供給パイプ

- 1) すべてのオイルドレーンプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター、スクリューおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックせられていなければならない。(オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター等) ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。

68-22 ラジエーター、オイルクーラーおよび水温計、油温計

- 1) ラジエーター、オイルクーラーの改造、変更は許可される。ただし、ベース車両にオイルクーラーが装備されていない車両への、オイルクーラーの追加は禁止される。ラジエーターを変更する場合は、取付けはボルト等でステーまたはブラケットに確実に固定されなければならない。
- 2) ラジエーターホース、ホースバンド、ラジエーターキャップの変更およびサーモスタットの変更（スパーサー含む）または取外しが認められる。
- 3) ラジエーターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエーターオーバーフローパイプの先端が適切な材料でできた最低容量 250cc 以上のキャッチタンクに接続されなければならない。
- 4) 水温計（センサー含む）、油温計（センサー含む）の追加および変更

68-23 フロントフォーク（フロントサスペンション）

- 1) フロントフォークのアウトーチューブ、インナーチューブはベース車両の状態が維持されていなくてはならない。アウトーチューブの表面塗装およびインナーチューブの表面処理の変更は認められる。
- 2) 上部と下部のフォーククランプ（三つ又、フォーククランプ）は、ベース車両の状態に維持されていなくてはならない。
- 3) フロントフォークの内部パーツは改造、または交換することができる。
- 4) フォークキャップは外部から調整できるように改造、または交換することができる。
- 5) 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取付け位置の調整は許可される。
- 6) サスペンションフルードの変更は許可される。
- 7) ステアリングダンパーを追加、またはアフターマーケットダンパーと交換しても良い。ステアリングダンパーを取り付けるためのフレームへの追加加工、ステーまたはブラケットの追加も認められる。
- 8) フロントフォークスピンドルシャフトおよびナット、ワッシャーは改造、または変更が許可される。

68-24 リヤサスペンション

- 1) リヤサスペンションユニットは改造、または変更することができる。フレームとリヤスイングアームのアタッチメント（サスペンション取付け）はベース車両の状態に維持されていなければならない。
- 2) リヤサスペンション・リンケージは、ベース車両の状態に維持されていなくてはならない。

68-25 リヤスイングアーム（リヤフォーク）

- 1) リヤスイングアームはベース車両の状態を維持していなければならない。表面塗装の変更は認められる。
- 2) リヤスプロケットガードおよびリヤホイールスタンド用ブラケット（ボス）を取付けるための加工は許可される。
- 3) リヤフォークスピンドルシャフト、リヤフォークピボットシャフトおよびナットとワッシャーは変更が許可される。ピボットシャフトディスタンスカラーとベアリングおよびスペーサー、オイルシールは交換も認められる。

68-26 ハンドルストッパー

- 1) 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）と燃料タンクの間で最低 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）を取付けなくてはならない。ステアリングダンパーをハンドルストッパーとして使用することは認められない。

68-27 フューエルインジェクション/キャブレター

- 1) スロットルボディおよびインジェクターは、ベース車両の状態が維持されていなければならない。
- 2) バタフライの改造、交換は禁止される。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。
- 3) ECU（CDI ユニット含む）は、内部のプログラムおよびデータを含めユニットの変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取付け、追加も許可される。

- 4) トラクションコントロールを行う為の、センサー類およびサブコンピューターの追加も認められる。
- 5) 燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターはベース車両の状態が維持されていなければならない。
- 6) オートシフターの使用（追加）が認められる。オートシフターを使用するためのサブコンピューターおよびブリッピングコントローラーの追加も許可される。
- 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外すこと、およびそのための変更は許可される。
- 8) スロットルボディおよびキャブレターに装備されたメカニカル・エンリッチデバイスの温水管の取外しも認められる。

68-28 転倒 2 次カバー

転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持するすべてのエンジンケース、カバー類は樹脂製（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。これら、すべての 2 次カバーは厚さ 2mm 以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。2 次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンケース、カバーの塗装の剥離が認められる。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 次カバーとして見なされる。いずれの場合も、保護範囲はオリジナルのエンジンカバー（クラッチおよび ACG カバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも 1/2 以上が保護されていなければならない。

68-29 ワイヤハーネス

- 1) ワイヤハーネス（スイッチ類含む）の改造、および変更は認められる。ただし、始動装置はベース車両と同じ方法で作動し、発電装置（フライホイール含む）および発電容量もベース車両の市販状態を維持していなければならない。両装置とも常に正常に作動していなければならない。
- 2) スロットルバイワイヤ式のスロットルスイッチを変更して、ワイヤ式のスロットルハウジングと別邸式スロットルポジションセンサーの組み合わせにすることも許可されるが、スロットルボディへは改造無し（ボルトオン）で取付けできること。

68-30 変更、追加（アフターマーケット品含む）が許可される部品

- 1) 点火プラグ
 - 2) 点火コイル、ハイテンションコード、プラグキャップ
 - 3) バッテリー
- ※ただし、構造（鉛式またはリチウムイオン式等）はベース車両と同じであることまた、容量の変更も認められるが、装備された始動装置で常に始動が行えること。
- 4) オイル、グリース類
 - 5) メーター（スピードメーター、タコメーター）単体またはアセンブリーの変更、取外し。
 - 6) メーターおよびカウルステー類（材質含む）メーターおよびカウルステー取付けのための、フレーム基本骨格への追加工も許可される。
 - 7) エンジン部品を除くベアリング、オイルシール類
 - 8) ブレーキ・クラッチワイヤー類
 - 9) すべてのガスケット類

- 10) 左右スイッチホルダーとスイッチ類
- 11) 各種センサー類
- 12) ボルト、ナット類
ボルト、ナット類は変更できるが、カウルファスナーを除き、素材はベース車両と同じか、または鉄合金のものに限定される。

68-31 レースのために取外さなければならない部品

- 1) ヘッドライト、ウィンカー／リフレクター
- 2) バックミラー
- 3) ナンバープレート、リアフェンダー、別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 4) セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
- 5) 同乗者用フットレスト（別体式）／グラブレール
- 6) シートレールに取付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切削も可）
- 7) その他車検時に安全上取外しを指示された部品

68-32 取外することができる部品

- 1) ツールボックス
- 2) ラジエーターファン・モーターおよび取付けステーと配線
- 3) チェーンカバー
- 4) リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- 5) ホーン
- 6) 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート
- 7) リヤサブフレーム一体式の同乗者用フットレスト（カット可）

68-33 データロガー

- 1) データを記録または収録するための、センサー類およびデータロガーの装備が認められる。

68-34 冷却水

水冷エンジンの冷却水は、水（レース用として一般されている冷却水を含む）に限られる。不凍液の成分が含まれている冷却水は使用できない。

68-35 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	4気筒
250cc以下	G310R	7,500rpm	10,500rpm
6,000rpm	5,500rpm		

- 2) サイレンサーが1本を超える場合の音量測定は、各サイレンサー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。
スイッチ等でモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。
音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 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 以下までとする。
- 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) 測定値の小数点以下の切り捨ては行わない(105.9dB/A = 105.9dB/A)

68-36 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 69 条 カメラ取付方法

カメラ搭載（推奨カメラ取付方法）

- 1) Gopro 等の形状のカメラの場合、防水カバーにタイラップ等を巻き、カバーが開くことを防止すること。カバーをマウントしているステーと車体間をステンレスワイヤー等でワイヤリングし、脱落防止をすること。
- 2) カメラにストラップ穴がある場合、カメラのストラップ穴と車体間をステンレスワイヤー等でワイヤリングし、脱落防止をすること。
- 3) 上記①・②に該当しないカメラの場合 カメラ本体と車体間をステンレスワイヤー等でワイヤリングをし、脱落防止をすること。カメラ本体にタイラップ等を巻き、タイラップとのワイヤリングも許可される。
- 4) カメラ本体（単体）はステー等を用い、車体に確実に固定された変形しない面への取付けが求められ、カメラ単体（ケース含む）をガムテープやベルクロ等の不確実な方法で競技車両に取付けることは禁止される。
 - ・車載カメラの取り付けステーは以下の a. ～ d. の方法で競技車両に確実に固定し、ステーへの確実なカメラ固定と同時に、偶発的にカメラが脱落した場合に、落下防止のためのカメラ本体（防水カバー）へのステンレスワイヤー等によるワイヤリングを施した状態で車検を受けること。
 - a. カメラステーの取り付けはボルトまたはビス等で競技車両に確実に固定すること。テープやタイラップ等による取り付けは許可されない。
 - b. リア付近にカメラを取り付ける場合は、フレームまたはリアカウルにステーを確実に固定すること。カウルに取り付ける場合は、取り付け部の裏側等に当て板を使用しカウル強度を確保すること。
 - c. フロント付近にカメラを取り付ける場合は、左右フロントフォーク中心線より内側とし、ハンドルバー、またはハンドルブラケットへのステーおよびカメラの取り付けは禁止される。
 - d. カメラステーを含めたカメラセットの取り付け高さは、取り付け面（フロントはトップブリッジ、リアはリアカウル上面基準）から高さ 100mm 以下を目安とする。これに違反した場合は取り付けを許可されない場合がある。

第 70 条 ライダーの装備

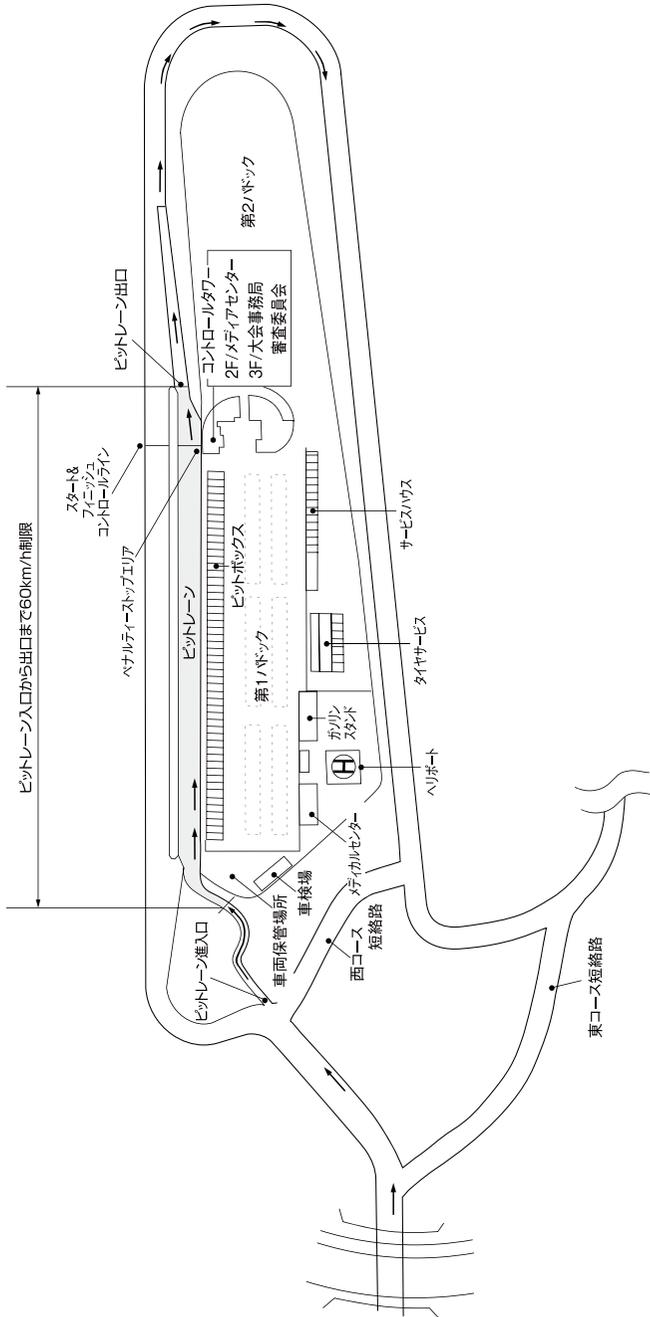
MFJ 国内競技規則付則 4 ライダーの装備の規定による。また、30 歳以下のライダーと 50 歳以上のライダーはエアバックの着用を義務付ける。

第 71 条 買取規定(“7 時間決勝レース”のみ適用)

- 71-1** “7 時間耐久” 決勝レースで優勝した車両は、本条 **71-2** に定められた金額で、主催者が買い取る場合がある。
- 71-2** “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。
- 71-3** 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。
- 71-4** 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。
- 71-5** 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。
- 71-6** 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。
- 71-7** 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)
- 71-8** 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。
- 71-9** 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。
- 71-10** 前記 **71-9** 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。
- 71-11** 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。
- 71-12** 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 **71-9** 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。
- 71-13** 主催者が購入申請を行うこともできる。

もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐” 大会事務局

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、事故の発生の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、事故の発生の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回の手術に限りじます。 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す。	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、事故の発生の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)

※一被保険者様あたりのお支払額は上記の金額が上限となっており、重複してお支払いすることはありません。

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覚症状のないもの などに對しては、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、裏面の取扱代理店または損保ジャパン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、損保ジャパンに提供します。
- 損保ジャパンは、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険損保ジャパンの取り扱う商品・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(株) 三重支店 法人支社
TEL : 059-226-5161 FAX : 059-226-5165 (営業時間平日9:00~17:00)

事故に関するお問合せ先

損害保険ジャパン(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:042-497-5847 (営業時間平日9:00~17:00)

【レース映像使用ガイドライン】

モビリティリゾートもてぎでは、映像著作権や肖像権の観点から、レース映像（車載カメラ映像等）を動画共有サイトや SNS へのアップロードを禁止させていただいております。しかしながら、もてぎ 7 時間耐久ロードレースに関わる皆様により多くの楽しみをご提供する環境を整えるため、新たにレース映像使用ガイドラインを設定いたしました。皆様が楽しくレースを楽しんでいただくため、適切な映像利用にご協力をお願いいたします。

1. レース映像の対象

車載カメラ映像およびピット・パドックで撮影した映像

2. 利用範囲

個人アカウントでの動画共有サイトおよび SNS 動画掲載

3. 禁止事項

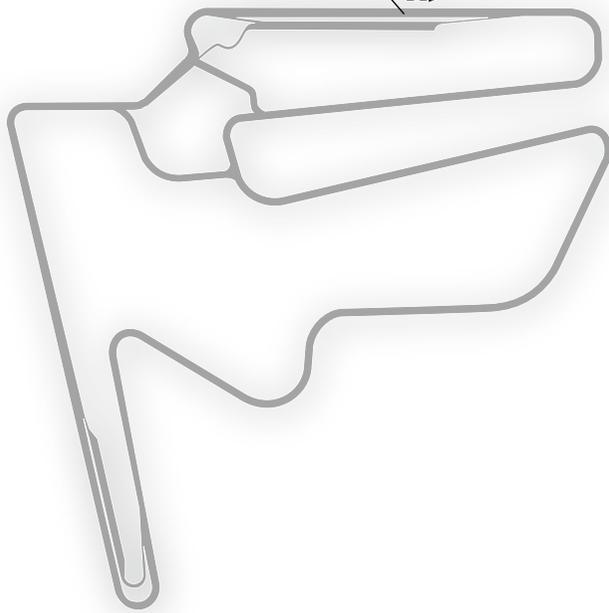
- ①企業・団体アカウントでの動画共有サイトおよび SNS 動画掲載
- ②広告宣伝活動等
- ③レース競技判定等
- ④他の競技者や競技役員、レース関係者を批判する言動・行為

※動画共有サイト(YouTube など)や SNS(Facebook など)へ掲載する際は、上記①～④に該当しない内容であることをご確認いただくとともに、第三者のプライバシーにご配慮 いただき、問題が生じた際は当事者間での解決をお願いします。

4. 注意事項

- ①第三者のプライバシーに十分な配慮をすること。
- ②動画掲載により生じた、あらゆる問題は当事者間で解決すること。
- ③車載カメラの取り付け方法は規則に準じること。
- ④企業・団体アカウントでの動画掲載や広告宣伝活動を行う場合は、有償（料金は使用用途により異なります。）にて 使用いただけます。モビリティリゾートもてぎ HP 内 お問い合わせページに申請をすること。
- ⑤本ガイドラインは、モビリティリゾートもてぎの判断にて予告なく変更・改訂をさせていただく場合があります、予めご了承ください。

FULL COURSE
Length/4,801.379m



MOBILITY RESORT **MOTEGI** 

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町檢山120-1

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

<https://www.mr-motegi.jp/>

2025.02