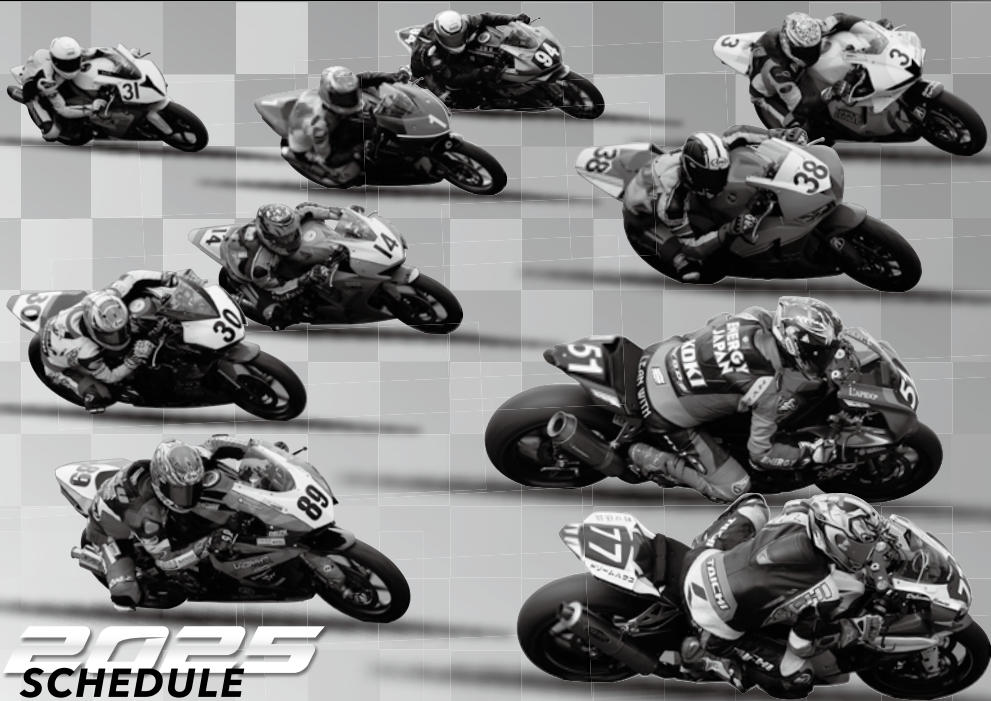


2025もてぎロードレース選手権

2025 MOTEGI *Road Race Championship*

特別規則書 SUPPLEMENTARY REGULATIONS



2025 SCHEDULE

Round 1

3.29 sat.-30 sun.

Round 2

7.5 sat.-6 sun.

Round 3

8.9 sat.-10 sun.

Round 4

10.18 sat.-19 sun.



モータースポーツは楽しい!

国際レーシングコースでのレース! バイクを傾けてカラダに接する縁石!
スタートシグナルが切り替わる瞬間の緊張感! 非日常を味わえるサーキットへ踏み出してみよう!
感動や活力、生きがいを与え、あなたの生活をより豊かにしてくれる
モータースポーツに挑戦してみよう!

NEO STANDARD



NEO STANDARDクラス参加のススメ

参加型のレースの従来になかった楽しみを提供するため、
2009年より鈴鹿サーキットの“FUN&RUN! 2-Wheels”
およびモビリティリゾートもてぎ“もてぎロードレース選手権”で開催!



New (新しい)

Enjoy (楽しい)

Original (独自の)

STANDARD (基準)

NEO STANDARD (ネオスタンダード)

通称: ネオスタ

エントリーポイントシステム

従来の2輪のレースでは、シリーズポイントはライダーに与えられて来ましたが、
このネオスタは、チームにポイントが与えられます。
シーズン途中でライダーが変わってもポイントに影響がないので、
エントリーの中でシェアして参加できます。

例えば・・・

- ・シーズンのスケジュールが合わない場合やライダーが怪我・病気でできない場合でも他のチーム員が参加してポイントを獲得するチャンスがあります。
- ・ショップがマシンオーナーになって、ライダーを誘って参加してもOK!

参加全チームが入賞のチャンス

- ・前戦優勝チームには、ピット滞在時間の制限が科され、他のチームは有利に
- ・国際ライダーが参加の場合にはピット滞在時間に制限あり、他のライダーが有利に
- ・国際ライダーが参加の場合シリーズポイントは半分

初心者にやさしい

- ・ライダー1名でも2名でも参加可能
- ・仲間のタイムロスやベテランライダーがカバーしてくれる可能性あり
- ・1名でレースに出場するより参加しやすい料金設定

仲間で楽しめる

- ・2名まで登録可能
- ・ライダーが替わってもエントリーで管理されるポイントシステム
- ・1度は必ずピットイン、耐久気分も味わえる



2025年主な規則の変更点

- 第8条 遅延申し込みの追加料金の変更
エントリー期間を過ぎての申込みについての追加料金を変更いたしました。
詳細は第8条をご確認ください。
- 第12条 クレデンシャルパス紛失再発行料金の変更
クレデンシャルパス紛失再発行料金の変更いたしました。
詳細は第12条をご確認ください。
- 第21条 シリンダー錠交換代金の変更
シリンダー錠交換代金を変更いたしました。
詳細は第21条をご確認ください。
- 第25条 赤旗中断されたレースの再スタートの変更
赤旗中断されたレースの再スタート方法を変更しました。
- 第32条 特別賞対象条件の追加
各タイヤメーカー賞の対象となる条件と商店の受け取りに関する条件を追加いたしました。
詳細は第32条をご確認ください。
- 第58条 エントラントの申請
チーム名およびエントラント名の登録に関する条件を追加いたしました。
詳細は第58条 4.をご確認ください。
- 第60条 NEO STANDARDクラス 滞在時間管理区間の変更
NEO STANDARDクラスの滞在時間管理区間を変更いたしました。
詳しくは第60条をご確認ください。
- 第78条 NEO STANDARDクラス車両規定の変更
NEO STANDARDクラスにおいて、レーシングレインタイヤとタイヤウォーマーの使用を認める旨の変更をいたしました。
詳細は第78条をご確認ください。
- 第80条 リアセーフティライトの取り付け義務化
リアセーフティライトの取り付けを全クラス義務化に変更させていただきました。
詳細は第80条 `14) ⑪をご確認ください。
- 第80条 ラジエターブリーザーシステムの仕様変更
ラジエターブリーザーシステムの仕様について追加いたしました。
詳細は第80条 `17) ⑩をご確認ください。

=====<ご案内>=====

●G310トロフィーの開催

2025年もてぎロードレース第4戦において、G310トロフィーが開催されます。

G310トロフィー開催に伴い、G310R / NEO STANDARD G310クラスは開催がございません。

●【重要】エアバッグ式プロテクション 2025年からの全年齢義務化見送り

MFJの公示、また供給およびメンテナンス体制が整わない状況を鑑み、2025年からの全ライダー装着義務化を見送りといたします。

ただし、2026年1月1日より、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。

※2025年は引き続き”22歳以下および55歳以上”を装着義務対象とします。(2024年予告事項)

●全クラスリアセーフティライトの取り付けが義務付けられました。

●ST250Sクラスは2025年を持ちまして、開催終了となります。

●NEO STANDARD クラスにおいて、レーシングレインタイヤの使用が認められました。

また、グリッドやピットレーン上のタイヤウォーマーの使用も認められました。

もてぎロードレース選手権の規則の変更、追加、補足または規則解釈をもてぎロードレース選手権のホームページ (https://www.mr-motegi.jp/roadrace_m/) にブルテンとして発表します。

参加者は参加前にブルテンを必ずご確認ください。

2025
もてぎロードレース選手権
特別規則書目次

ロードレースにおける二次災害防止の遵守事項	1
サーキット走行に関する規則	2

第 1 章 競技規則

第 1 条 競技会の名称	4
第 2 条 主催者	4
第 3 条 開催場所	4
第 4 条 大会役員	4
第 5 条 参加者資格	4
第 6 条 開催日程・開催クラス・周回数	5
第 7 条 参加申込み先・期間	7
第 8 条 参加申込み	7
第 9 条 キャンセル規定	8
第10条 身分証と通行証	8
第11条 参加定員	8
第12条 参加料と共済会掛金	9
第13条 料金規定	10
第14条 もてぎ鈴鹿 (MS) 共済会	10
第15条 参加受付 (書類検査)	10
第16条 参加車両	11
第17条 自動計測装置(トランスポンダー)の装着	11
第18条 燃料規定	11
第19条 車両検査・装備品検査	12
第20条 スタート前チェック	13
第21条 ビット・パドックの使用	13
第22条 ビットインおよびピットアウト	14
第23条 公式予選	16
第24条 スタート方法	17
第25条 赤旗中断されたレースの再スタート	18
第26条 レース終了	19
第27条 暫定表彰	19
第28条 順位の認定	19
第29条 参加者の遵守事項	19
第30条 プリーフィング	21
第31条 走行中の遵守事項	21
第32条 賞典および賞典の制限	22
第33条 もてぎロードレース選手権シリーズランキング	23
第34条 負傷時の医務室受診義務	24
第35条 主催者の権限	24
第36条 大会役員の責任	25
第37条 本特別規則の解釈	25
第38条 特別規則ブルテンの発行	25
第39条 公式通知の発行	25

第 2 章 ST1000クラス 特別規則

第40条 出場車両	25
-----------	----

第 3 章 CBR250RR Dream Cupクラス 特別規則

第41条 ライダーの資格	25
第42条 申し込み	26
第43条 出場車両	26
第44条 賞典およびシリーズランキング	26

第4章 CBR250R Dream Cup クラス 特別規則

第45条	ライダーの資格	26
第46条	出場車両	26
第47条	賞典およびシリーズランキング	26

第5章 ST250Sクラス・ST250S Eternalクラス 特別規則

第48条	ライダーの資格	27
第49条	出場車両	27

第6章 ST250Tクラス・ST250T Eternalクラス・ST250Fクラス特別規則

第50条	ライダーの資格	27
第51条	出場車両	28

第7章 G310Rクラス 特別規則

第52条	ライダーの資格	28
第53条	出場車両	28

第8章 NEO STANDARDクラス 特別規則

第54条	クラス区分	28
第55条	参加資格	29
第56条	出場車両	29
第57条	ライダーの指名登録	29
第58条	エントラントの申請	29
第59条	賞典および賞典の制限	29
第60条	ハンディキャップ	30
第61条	2025もてぎ7時間耐久ロードレース “もて耐” 「7時間決勝レース出場シード権」	30
第62条	走行中の遵守事項	30
第63条	公式予選	31
第64条	スタート	31
第65条	決勝中の遵守事項	31
第66条	ピットストップ・ピット作業	32
第67条	レース中の車両修理	33

第9章 車両規則

第68条	インター JSB1000クラス車両規定	33
第69条	インター ST1000クラス車両規定	33
第70条	ナショナルST1000クラス車両規定	33
第71条	インター ST600クラス車両規定	33
第72条	ナショナルST600クラス車両規定	33
第73条	インター JP250・ナショナルJP250クラス車両規定	33
第74条	CBR250RR Dream Cup クラス車両規定	33
第75条	CBR250R Dream Cup クラス車両規定	34
第76条	ST250S(Eternal)・ST250T(Eternal)・ST250Fクラス車両規定	34
第77条	G310Rクラス車両規定	34
第78条	NEO STANDARDクラス車両規定	35
第79条	ST250 (単気筒・2気筒・4気筒) クラス基本仕様	42
第80条	もてぎロードレース基本仕様	50
	もてぎ・鈴鹿共済会 会員の皆さまへ	66
	コントロールタワー周辺図	68
	2024年もてぎロードレース選手権クラス別チャンピオン	69
	レース映像使用ガイドライン	表3

ロードレースにおける二次災害防止の遵守事項

転倒、または故障停止したら

二次災害防止

転倒したら2次災害の防止。

転倒、もしくは故障で停止した場合、後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の2次災害事故の増大を防止するよう心掛けてください。

まず安全確保

転倒したら、状況判断により、安全な所にできるだけ早く避難してください。

特に、オイルによる転倒は、後続車も同じ所に次々と転倒していきます。

後続車への合図

ポストから黄旗が振られますが、できるかぎり後続車に知らせる努力をしてください。タイミングを見て、電源と燃料コックをOFFにして火災や燃料漏れの防止をしてください。

障害物のかたづけ

オフィシャルと協力して散乱部品の片付けを素早く行ってください。

オイルやガソリンがこぼれていたら処理作業も素早く行ってください。

安全上、走ってくるライダーに背中を向けないよう心掛けてください。

コース内はヘルメットを

自分が転倒した所は他のライダーも転倒しやすい場所です。他のライダーがいつ飛び込んで来るかわかりません。ガードレールの外に出るまではヘルメットを被ったままで行動してください。コース内（グリーンも含む）にライダーがいる間は黄旗が振られ、追い越し禁止です。他のライダーを拘束しますので、できるだけ早くコース外に退場してください。

再スタート

マシンが再スタート可能かどうかの確認をしてください。

マシンの点検はコース内の危険な場所で行わないでください。オフィシャルの指示に従い安全な場所に移動してください。

- 1) オイル、ガソリン、冷却水、ブレーキオイル等の漏れがないか確認をしてください。オイル漏れなどがあつた場合は、無理にピット帰還はしないでください。
- 2) 走行に危険のある部分の破損、重要保安部品の破損がないか、また破損部分が鋭利になり2次災害を与えないか確認してください。
- 3) カウリング内に泥、砂利、草等が入っていないかを確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはいけません。
後方の安全を十分に確認し余裕をもってコースに復帰してください。

転倒車両を見たら

転倒したマシンは、オイル、ガソリン等をこぼす可能性があります。

走行中に転倒車や黄旗を目撃したら充分注意をして通過してください。

サーキット走行に関する規則

1. 目的

本規則要項は、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下MFJ という）が、ロードレースコース（サーキット）において走行する際の基本的な走行方法、マナーを示すための規則である。

2. 定義

- 1) サーキット走行とは、全ての者が、その持ち得る技量および車両の能力において、でき得る限りより安全に、かつ速く走ることを目的として走行することをいう。
- 2) レコードラインの定義
レコードラインとは、そのサーキットをでき得る限りより安全に、かつ速く走るための理想的走行ラインをいう。
- 3) スロー走行とは、ライダー、マシンのトラブル、サーキット初心者の走行、慣らし走行、コース慣熟走行、下見走行をいい、基本的にはピットレーンがある側のコース端を走行しなければならない。

3. サーキット走行における遵守事項

サーキット走行する際は、サーキットごとに定められた規則を熟知し、当該施設の指導員・係員、オフィシャル等の指示に従わなければならない。

1) 優先権

- (1) サーキット走行においては、基本的にはレコードラインを走行する者に優先権がある。
- (2) スロー走行中の者は、レコードラインを走行する者を妨げてはならない。
スロー走行車は基本的にはコースのピットレーンがある側のコース端を走行しなければならない。
- (3) ピット走行レーンにおいては、ピットインしてくる車両（先にピット走行レーンを走行している車両）に優先権がある。
- (4) 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、コース右端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。レコードラインへの合流に際しては、十分な速度まで加速しなければならない。

2) 走行中の遵守事項

- (1) シグナルおよびフラッグシグナルを確認し、その指示に従う義務がある。
- (2) 通常予想できない地点での不必要な急減速をしてはならない。
- (3) いかなる場合も、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。
- (4) 直線部分では、前車を追い越す以外の目的で進路を著しく急激に変更することは禁止される。
- (5) 他のライダーの走行を妨害するような走行をしてはならない。
- (6) 必要以外にハンドルから手を離したり、足をステップから離し、また、外に突き出したりするような危険な姿勢をとってはならない。

3) 転倒・コースアウト

- (1) コースアウト
 - ① もしコースアウトしたら、復帰する場合は後方を確認したのちコースに復帰しなければならない。
転倒した場合は、マシンの確認（破損・オイル漏れ・グラベルの砂利等）も留意し、コースを汚損してはならない。
 - ② トラブルなどで走行を止める場合は、マシンをコース外の安全な場所に止めてから退去しなければならない。

(2) 転倒

- ① 自分が転倒もしくは故障で停止した場合、二次災害の防止つまり後続車にひかれる、あるいは後続車を転倒させる等の事故の増大を防止しなければならない。
- ② 転倒したら状況判断により安全な所へできるだけ早く避難すること、特にオイルによる転倒は、後続車も同じ場所で続々と転倒してくる可能性があるので注意しなければならない。
- ③ 安全な場所から、でき得る限り後続車へ知らせる努力をすること。安全なタイミングを見て電源と燃料コックをオフにして火災やガス漏れを防止する。また、可能な限り散乱部品を撤去すること。
- ④ ガードレールの外に出るまでは、ヘルメットを着用していないといけない。
- ⑤ 転倒したマシンは、オイル・ガソリン等をこぼす場合が多いので、転倒車両を目撃したら次の周回は充分注意して走行すること。

(3) コースへの復帰

- ① 安全な場所にてマシンが走行可能かどうか確認すること。
- ② オイル・ガソリン・冷却水・ブレーキオイル等の漏れがないか確認する。漏れがあった場合は、無理にピットまで帰還しないこと。
- ③ 走行に危険がある部分の破損、重要保安部品の破損、または破損部が鋭利になっていないかを確認すること。
- ④ フェアリング内に泥、砂利、草等が入っていないか確認し、またタイヤに泥が付着したままライン上に復帰してはならない。
- ⑤ 後方の安全を充分に確認して余裕を持ってコースに復帰すること。

4) マシントラブル

- (1) 走行中にマシントラブルに見舞われた場合、レコードラインを走行するライダーの妨げにならないように注意してピットに戻ることができるが、後方の安全を確認し合図をしてからコース右端を走行すること。
- (2) コース上にオイル等の液体を撒き散らす恐れのあるようなトラブルがあった場合は、スロー走行でピットに戻ろうとはせずに、すみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- (3) 車両は、自己の責任において安全装備等各サーキットにて要求される仕様を満たし、完全に整備されていなければならない。

5) ピットイン

- (1) ピットインする車両のライダーは、ヘアピンカーブ出口より後方を確認したのち、コース右端に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行なったのち、安全を確保しピットレーンを徐行しなければならない。
ピット作業エリアを走行することは禁止される。
- (2) ピットインする車両は、自己のピットボックスにできるだけ近いピット走行レーンからピットエリアに入り、自己のピットボックスにできるだけ寄って停車しなければならない。
- (3) ピットレーンのスピード制限は60km/h以下とする。

6) ピットクルー

- (1) ピットクルーがサインエリアに立ち入る際は、必ずサインマン腕章を着用すること。

7) その他

- (1) 常にスポーツマンとしての態度を保ち、品格を疑われるような言動は厳に慎まなければならない。
- (2) アルコール類あるいは薬品（興奮剤等）を使用してはならない。

4. 損害に対する責任

- 1) 走行中自己の車両およびその付属品および安全装備等が破損した場合、またサーキットの付帯設備等を破損した場合も、その責任は自己が負わなければならない。
- 2) 走行に際して起こった負傷等は、参加者自らが責任を負うものとする。

公 示

本競技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）公認のもとに国際スポーツ憲章・FIM競技規則に基づいた2025 MFJ国内競技規則および、本競技会大会特別規則に基づいて開催される。

第 1 章 競技規則

第 1 条 競技会の名称

2025 もてぎロードレース選手権

第 2 条 主催者

- ホンダモビリティランド株式会社
〒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. 0285-64-0200
FAX. 0285-64-0209

第 3 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 4 条 大会役員

公式プログラムにて公示する。

第 5 条 参加者資格

～ 1) ライダー

第6条に準ずる。

～ 2) ビットクルー

ビットクルーは、レース開催日に有効なMFJビットクルーライセンスを所持していること。

第6条 開催日程・開催クラス・周回数

開催日程は変更となる場合があるため、下記日程は暫定日程とし該大会のタイムスケジュールを正式とする。

競技会格式		公認競技会						
大会	開催日	インター JSB1000	インター ST1000	ナショナル ST1000	インター ST600	ナショナル ST600	インター JP250	ナショナル JP250 (GBR250RR Dream Cup)
参加資格(MFJライセンス区分) (I=国際、N=国内、F=フレッシュマン、 J=ジュニア、E=エンジョイ)		I	I	N	I	N/F	I	N/F/J
第1戦	3月29日(土)			●			○	○
	30日(日)	○	○		○	○		
第2戦	7月5日(土)	○	○		○	○		
	6日(日)			●			○	○
第3戦	8月9日(土)			●			○	○
	10日(日)	○	○		○	○		
第4戦	10月18日(土)	○	○		○	○		
	19日(日)			●			○	○
レース周回数(全)		10	10	10	10	10	10	10

※1【ご案内】2025年 第4戦については、G310トロフィー開催につき、G310Rクラスの開催はございません。

G310Rクラスについては、G310トロフィーもてロークラスをシリーズポイント対象といたします。

※2【ご案内】2025年 第4戦については、G310トロフィー開催につき、NEO STANDARD G310Rクラスの開催はございません。

NEO STANDARD G310Rクラスについては、G310トロフィー-NSTクラスをシリーズポイント対象といたします。

■開催カテゴリーが変更となったり、開催する日程を変更する場合があります。

詳細はブルテンや公式通知にて公示します。

開催カテゴリーは『●』と『○』で表記しています。

『○』表記のカテゴリーは他カテゴリーとの混走になる場合があります。

■Womenクラス・各クラス内において女性でライダー登録した場合、各クラスの年間シリーズポイント、

賞典とは別に、Womenクラスとして年間シリーズポイントおよび賞典を授与します。

・NEO STANDARDクラスについては、2名のうち1名でも女性登録があればWomenクラスの対象となります。

・各Womenクラスのコースレコードは、管理対象外となります。

・Womenクラスが設定されるクラスについては、上記表中に★マークが記載されています。

・該当者がいない場合、Womenクラスは設置されません。

・年間シリーズポイントは、第33条の通りとする。

承認競技会

ST250F	ST250T ※Eternal 含む	ST250S ※Eternal 含む	G310R	CBR250R Dream Cup ※ビギナー 含む	NEO STANDARD CBR	NEO STANDARD R25	NEO STANDARD Ninja	NEO STANDARD G310R	NEO STANDARD ZX
I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J	I/N/F/J
				●(★)	○(★)	○(★)	○(★)	○(★)	○(★)
○(★)	○(★)	○(★)	○(★)						
○(★)	○(★)	○(★)	○(★)						
				●(★)	○(★)	○(★)	○(★)	○(★)	○(★)
				●(★)	○(★)	○(★)	○(★)	○(★)	○(★)
○(★)	○(★)	○(★)	○(★)						
○(★)	○(★)	○(★)	※1						
				●(★)	○(★)	○(★)	○(★)	※2	○(★)
8	8	8	8	8	16	16	16	16	16

第7条 参加申込み先・期間

～ 1) 参加申込み先

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1
モビリティリゾートもてぎ レース事務局
TEL 0285-64-0200 FAX 0285-64-0209

～ 2) 参加申込み期間

日程	大会名	早期割引申込み期限 同ビット・ビット指定希望申請期間	申込み 締め切り
3月29日(土) 3月30日(日)	2025 もてぎロードレース選手権 第1戦	2月13日(木) ～2月27日(木)	3月6日(木)
7月5日(土) 7月6日(日)	2025 もてぎロードレース選手権 第2戦	5月22日(木) ～6月5日(木)	6月12日(木)
8月9日(土) 8月10日(日)	2025 もてぎロードレース選手権 第3戦	6月26日(木) ～7月10日(木)	7月17日(木)
10月18日(土) 10月19日(日)	2025 もてぎロードレース選手権 第4戦	9月4日(木) ～9月18日(木)	9月25日(木)

※同ビット希望、ビット指定希望は年間参加者のみ可能（スポットエントリーの場合は申請できない）

【ご案内】年間エントリーは申込期間がスポットエントリー申込期間と異なっております。（第12条～4 参照）

第8条 参加申込み

～ 1) 参加申込みは、もてぎロードレース選手権のWEBエントリーのみとする。

<https://www.ms-event.net/mrmweb/>

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、事務局が認めた場合にのみこれを受理するが、追加料金として**6,600円**を徴収する。

～ 2) 参加申込み期間は、第7条に記すとおりとする。

～ 3) 参加料およびMS共済会費（非会員のみ）は申込みと同時に決済をし支払うこと。

※参加料共済会費の決済が完了しない限り申込み完了とならない。

～ 4) 18才未満の未成年のライダーは、誓約書・承諾書に親権者または保護者の署名と実印の捺印とその印鑑登録証明書（3ヶ月以内に取得したもの）を大会ごとに提出しなければならない。

※親権者または保護者の署名と実印の捺印し適用するレース名が全て記載された「年間未成年者競技会出場誓約書・承諾書」と印鑑証明書の提出をもって、年間で1通の印鑑証明書の提出ですませる事ができる。この場合であっても、親権者または保護者の署名と実印捺印された「誓約書・承諾書」は毎戦ごとに提出しなければならない。

～ 5) ビットクルーは最低1名の登録を条件とし、2名までの登録が可能である。

～ 6) 参加受理後、参加を取り消す申込者には参加料は返却されない。

参加受理される前の規定については、第9条 キャンセル規定 に準ずる。

～ 7) 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。

～ 8) 希望ゼッケンは原則2桁までとする。

第9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 …………… なし (振込手数料1,100円のみ差引返金)
参加申込期間終了～大会2週間前 (日曜日) まで …………… 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=evr1tXbmoIA=>
- ～ 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受理を拒否する場合がある。

第10条 身分証と通行証

- ～ 1) 参加申込みが正式に受理された参加者には、指定登録されたライダー、ピットクルーなどの身分証が主催者より送付され、特別スポーツ走行日当日より有効となる。
- ～ 2) 参加者のサービスカーは、大会事務局が交付する通行証を貼付していなければパドックへの通行ができない。
また、駐車中も通行証を車の前方から見える位置に提示すること。通行証を確認できない場合は予告無しでレッカー移動する場合がある。
- ～ 3) パドック通行が許される参加者のサービスカーは、原則として参加車両1台につき1台とされる。
- ～ 4) 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従わなければならない。駐車場所以外に車両を駐車した場合は、レッカー移動し、参加者に罰則を科す場合がある。
- ～ 5) パドック内駐車枠における車両 (トランスポーター) 以外の物による場所取り行為は禁止する。車両以外の物が置かれている場合は主催者により撤去される。
- ～ 6) 交付された身分証や通行証は貸与、転用、および複製してはならない。貸与、転用、または複製等の不正使用をした場合は1件につき罰金1万円を科す。
- ～ 7) 身分証、通行証を紛失または破損した時は事務局に再交付の手続きをとり、再交付を受けること。ただし、再交付手数料2,200円を必要とする。

第11条 参加定員

各クラスは、第23条～4)の通り、予選出走可能台数を参加定員とする。予選出走可能台数を超過して参加申込みがあった場合、以下の順で参加受付者を決定する。

1. 年間申込者
2. 早期割引申込み期間の申込み者
3. 早期申込み終了翌日～申込み締め切りまでの申込み者

※各申込み方法・期間においては、申込み時間の早い順番に参加受付者が決定される。

※参加料の決済確認ができない場合は、第8条～3)に則り、参加申込みは取り消される。

※2クラス以上の混走クラスにおいては、申込締め切り時点の台数に基づく按分比例にて各クラスごとの参加受付台数を決定した後、上記優先順位に基づき参加受付者を決定する。

第12条 参加料と共済会掛金

～ 1) 各クラス参加料金および共済会掛金

(税込)

クラス	参加料金		共済会掛金
	MCoM/SMSC 会員	MCoM/SMSC 非会員	MCoM/SMSC 非会員
下記以外の全クラス	30,000円	35,500円	7,000円
NEO STANDARD	1名でも2名でも	32,000円	非会員1名につき 7,000円
ST250 G310R CBR250R Dream Cup	27,000円	31,000円	7,000円

※MCoM/SMSC会員の参加料金は、申込み時点で会の会員にのみ適用される。申込み以降にMCoM/SMSCに入会もしくは更新した場合も、差額は返金されない。

～ 2) 早期割引について

第7条に記載されている早期割引期間内に申込み時、本条～1)の参加料金から2,000円割引とする。

～ 3) 年間エントリー参加料金

申込み時点でのライダー（NEO STANDARDクラスの場合2名）は登録者の全員がMCoM会員・SMSC会員に限り、年間エントリー（全大会の参加申込み）を年間エントリーの受付期間に行うことができる。

料金は下記の通り

(税込)

クラス	年間戦数	参加料金
インターJSB1000 / インターST1000 / ナショナルST1000	4戦	122,000円
インターST600 / ナショナルST600		
インターJP250 / ナショナルJP250		
ST250S/ ST250T / ST250F CBR250R Dream Cup	4戦	110,000円
NEO STANDARD (G310R以外のクラス)	4戦	120,000円
NEO STANDARD G310R	3戦	90,000円
G310R	3戦	82,500円

※年間参加をした者に対しては、主催者が権限を行使して大会を中止した場合を除いて、いかなる場合も一度支払った参加料は返還されない。大会の中止により返金を行う場合、1戦あたりの金額は当該クラスの年間エントリー料金を年間戦数で割った金額から2,200円差し引いた金額とする。

～ 4) 年間エントリーの受付期間

2025年2月6日(木)～ 2月20日(木)

年間エントリーの情報から変更が生じた場合には、当該大会ごとに各戦参加申込期間内に変更届けを提出すること。

※シーズン途中に年間参加者が、登録した車両を変更する場合、各大会のエントリー期間中に車両の変更届を提出し、競技監督の許可を得なければならない

～ 5) 年間エントリー特典

1. スポーツ走行無料券8枚進呈（特別スポーツ走行・土日祝を含む通常のスポーツ走行で使用可能）
2. 年間で指定するビットを割当て、※同ビット希望チーム、ビット指定希望も申請を受理する。
3. 年間で使用するエントラントパス（ライダー、ビットクルー年間エントリー時の登録分）を送付する。
4. 年間で使用する車両通行証（第1パドック1枚、第2パドック3枚）を送付する。

※**エントラントパス紛失再発行11,000円/枚、車両通行証22,000円/枚。**

～ 6) エアバック支援プログラムについて

転倒発生時におけるライダーの負傷を少しでも軽減させる安全対策として二輪車用エアバック式プロテクションの装着を強く推奨します。23歳以上55歳未満のライダーのエアバック推進支援プログラムの一環として、二輪車用エアバック式プロテクションを装着しもてぎロードレース選手権に参加する際、参加申込み時に、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)時のエアバック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、大会事務局へ返金が必要となる。

〈エアバッグ使用者支援方法〉

1. 参加申込み時に、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13条 料金規定

項目	料金 (税込)	備考
再フリーフィング手数料 (1名)	5,500円	
トランスポンダー貸出料 (1個)	5,500円	
トランスポンダー補償料 (1個)	55,000円	※破損・紛失した場合に支払うものとする。
ビットガレージ鍵交換費用 (1カ所)	55,000円	
ビットサインマン腕章補償料 (1枚)	1,100円	※破損・紛失した場合に支払うものとする。
車両変更手数料 (1台) エントリー終了後から 公式車検終了前まで	5,500円	※MFJ国内競技規則に準じる。 ※登録された車両の変更は原則認められず、競技監督 がこれを認めた場合に限り、車両の変更が認められる。 変更時は、所定の書式に従って車両の変更申請を行う。

第14条 もてぎ鈴鹿 (MS) 共済会

- ～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。
- ～2) MS共済会への加入は、年間加入または暫定加入とする。
- ① 年間加入の対象者は、MCoM会員もしくはSMSC会員として登録され、所定の共済会費を納めた者のみとする
(走行会員 / 10,000円・ピットクルー / 4,000円)
 - ② 暫定加入は、当該大会 (特別スポーツ走行、予選、決勝) のみ有効とする。
(ライダー / 7,000円・ピットクルー / 500円)

第15条 参加受付 (書類検査)

- ～1) 参加受付時に下記の書類を提示もしくは提出しなければならない。
未成年が参加する場合は、親権者の実印による捺印と印鑑証明書を併せて提出すること。
提出書類に不備がある場合は、参加を認めない。
- 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 MFJライセンス (ライダー・ピットクルー)
 - ④ メディカルパスポート ※提示義務あり (各自で準備し、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ホームページ内、各種申請書ページからダウンロードすること。
 - ⑤ もてぎロードレース選手権誓約書・承諾書 (必要箇所に署名をすること)
 - ⑥ 車両仕様書 (年間エントリー者はテクニカルパスポート)
参加受付時に車両仕様書を提示し、受付完了の押印を受けること。
受付完了の押印が無い場合、車検が受けられない。
年間参加者には、受付完了の押印されたテクニカルパスポートが各大会ごとの参加受付にて配付される。
受付完了の押印がされたテクニカルパスポートを参加受付で受け取った後、公式車検を受けること。
(テクニカルパスポートは公式車検にて回収する。)
 - ⑦ その他主催者が指定したもの
- ～2) 参加受付後のピットクルー変更には、変更後のピットクルーの共済会加入申込みとMS共済会費500円 (非会員のみ) が必要となる。
参加申込後のピットクルー追加には、追加するピットクルーの共済会加入申込みとMS共済会費500円 (非会員のみ) が必要となる。

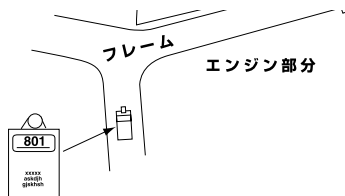
第16条 参加車両

- ～1) MFJ国内競技規則ならびに、本規則書第80条 もてぎロードレース基本仕様に合致した車両でなければならない。
- ～2) 下記のクラスについては、別途車両規則を定める。
 - ・CBR250RR Dream Cup ・CBR250R Dream Cup
 - ・ST250S/ST250T/ST250F ・G310R ・NEO STANDARD

第17条 自動計測装置(トランスポンダー)の装着

全ての参加者は、主催者が用意したトランスポンダーを車検時まで装着し、公式予選、決勝レースを通して装着していなければならない。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。

- ～1) 参加者は、自身で所有するMYLAPS社製マイボンダーを使用すること。主催者が用意するトランスポンダーを使用する場合は、貸し出し料として5,500円(税込)が徴収される。
 - ① 取り付け方法・箇所については、本条～4)に従うこと。
 - ② 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トランスポンダーに付け替えること。
- ～2) トランスポンダーの使用時、下記の項目を遵守すること。
 - ① 参加申込み時にマイボンダーのトランスポンダー番号、貸出料利用の有無を申請すること。
※MY LAPS製マイボンダーを所持し使用する場合は、貸出料は不要となります。
- ～3) トランスポンダーの配布は、選手受付時に行い、返却については各レース終了後1時間以内とする。(予選不通過車両は当該予選終了後1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。
- ～4) 取り付け方法および箇所について
 - ① トランスポンダー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。取り付け位置は下図を参照すること。
【推奨位置】



第18条 燃料規定

- ～1) 燃料は MFJ国内競技規則 付則413-11 ロードレース競技規則に基づき規制され、施設内給油所にて発行される指定のガソリン購入証明ステッカーを車両仕様書に添付し提出すること。
- ～2) ガソリン購入証明ステッカー提出期限は、公式車検終了までとする。やむを得ず公式車検時まで提出できない場合は、当該レース公式予選開始までに車検員に提出すること。
- ～3) サーキット内供給燃料
 - ① 供給時間：公式通知にて公示する。
 - ② 供給場所：第1パドック内ガソリンスタンド
 - ③ 消防法に合致した金属製携帯缶を用いて購入すること。
 - ④ 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つけたり、添加剤を混入してはならない。

～4) モビリティリゾートもてぎ内給油所で供給されるガソリン性状表は下記の通りとする。

試験項目	単位	ENEOS ヴィーゴ
色		オレンジ
密度 15℃	g/cm ³	0.7379
蒸留試験(減失加算) 10%流出温度	℃	41.0
蒸留試験(減失加算) 50%流出温度	℃	81.0
蒸留試験(減失加算) 90%流出温度	℃	136.5
蒸留試験(減失加算) 終点	℃	165.0
蒸留試験(減失加算) 残油量	容量%	1.0
蒸気圧リード法 37.8℃	kpa	89.5
オクタン価		99.5
銅板腐食 50℃ 3Hr.		1
酸化安定度 誘導期間法	min	480(+)
成分試験法(ガスクロ) MTBE	容量%	0.1(-)
成分試験法(ガスクロ) ベンゼン	容量%	0.5
成分試験法(ガスクロ) メタノール	容量%	0.1(-)
成分試験法(ガスクロ) 灯油分	容量%	1.0(-)
成分試験法(ガスクロ) エタノール	容量%	0.1
成分試験法(ガスクロ) 酸素分	容量%	1.2
硫黄分	容量%	0.0004
鉛分	g/l	0.001(-)
実在ガム 洗浄	mg/100ml	0
実在ガム 未洗	mg/100ml	9

2024年12月現在

第19条 車両検査・装備品検査

車両検査は、MFJ国内競技規則 付則4 ロードレース競技規則に基づいて実施する。

- ～1) 参加車両の公式車両検査およびライダーの装備品検査は公式通知に示されたタイムスケジュールに従って車検場で行う。
- ～2) 車検場には、ガソリン購入証明書と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形で車両を持ち込み、外したアンダーカウルも持参しなければならない。
- ～3) 公式車両検査を受けない車両あるいは検査の結果、参加が不適当と判断された車両はレースへの出場が拒否される。
- ～4) 予選・決勝を通じて公式車両検査時と異なる車両、装備を使用した場合、罰則が科せられる場合がある。
- ～5) 車両に打刻されたナンバー(エンジン部・フレーム部)が研磨および切削などにより失われている車両については、販売証明書を添付すること。販売証明書を添付されない場合は原則として競技会への参加は認められない。
- ～6) ライダーが競技中に着用しなければならないものとして装備品検査の際、車検員によって点検を受けるものは次の通りである。

① ヘルメット

※フルフェイス形のもので、MFJが公認したものでなければならない。(MFJが公認したヘルメットには認証マークが貼付されている)

② MFJ公認のヘルメットリムーバーシステム

③ レーシングスーツ

※革もしくは革と同等の素材であり、MFJの公認したものでなければならない。

(MFJが公認したレーシングスーツには認証マークが貼付されている)

※左胸前部内側または胸部前部下前立てに氏名をカタカナ、および血液型をアルファベットで明記しなければならない。

- ④ 脊柱プロテクション
脊柱プロテクションは、CE規格「EN1621-2 (Level1またはLevel2)」適合品に限られる。
- ⑤ 胸部プロテクション (チェストガード)
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)」適合品に限られる。
- ⑥ グローブ
※革もしくは革と同等の素材であり、フックなどが外部に突き出していないものであること。
- ⑦ ブーツ
※革もしくは革と同等の素材であり、フックなどが外部に突き出していないものであること。
- ⑧ エアバッグ式プロテクション
エアバック式プロテクションを使用するライダーは検査を受けなくてはならない。22歳以下および55歳以上のライダーはエアバッグ式プロテクションの着用を義務付ける。
エアバッグ式プロテクションは、MFJ登録製品に限られる。登録製品は、MFJ国内競技規則書巻末付録参照。
- ・【重要】エアバッグ式プロテクション 2025年からの全年齢義務化見送り**
MFJの公示、また供給およびメンテナンス体制が整わない状況を鑑み、2025年からの全ライダー装着義務化を見送りといたします。
ただし、2026年1月1日より、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。
※2025年は引き続き”22歳以下および55歳以上”を装着義務対象とします。(2024年予告事項)

第20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、指定された場所にて、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。(転がしタイヤの装着は禁止)

第21条 ビット・パドックの使用

- ～1) 特別スポーツ走行、フリー走行、予選、決勝レース時の使用ビットは、大会事務局によって割当てられる。希望のビットを申請できるのは年間エントリーのみとする。(申請期間は第7条～2)参照)
また、主催者はフルコース開催時に限り参加者の駐車場所を指定する。
- ～2) 割当てられたビット・パドックを、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、事務局長の許可を得なければならない。
- ～3) 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ビットのシャッターは開けておくこと。
- ～4) ビット内でタバコ等火気を取り扱わないこと。また、ビット使用後は責任を持って清掃をすること。
許された場所(中央トイレ周辺・車検場前)以外での喫煙厳禁とする。
- ～5) ビットを割当てられた参加者は、特別スポーツ走行、フリー走行、予選、決勝レースを通じて、ビット内の破線より前部分(コース側)は、当該走行クラスのビットとして使用できるよう工具、部品等は置かないこと。
- ～6) ビ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、使用するビットの全参加代表者に了解を得た上で借りること。貸出はレースウィーク木曜日からは開始するが、貸出可能時間は公式通知に記載される。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円を請求する。**
- ～7) ビットパドック使用时に出るゴミ、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。

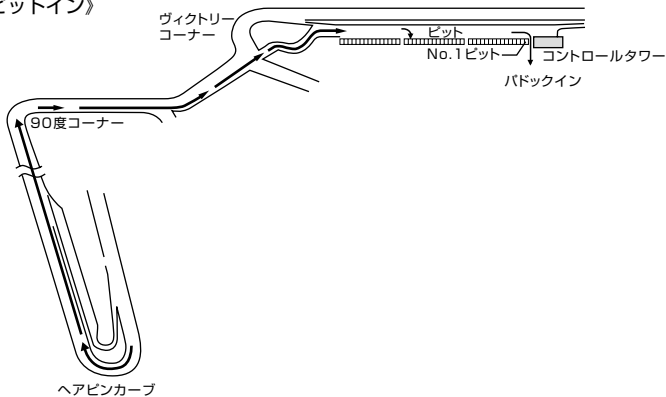
ゴミ箱に捨てられる物	紙類 ビニール類 カン、ビン、ペットボトル 廃油 砂利 金属
必ず持ち帰るもの	タイヤ フレーム その他家電製品等 エンジン バッテリー

- ～8) 大会事務局の許可なく、ピット・パドックの占有をしてはならない。(ガムテープ・タイヤ等による場所取り)
- ～9) パドック内において、プレーキテストやウォーミングアップをしてはならない。
- ～10) パドック内での移動は荷下ろしや搬入/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)
- ～11) 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。
- ～12) 参加者は、パドックを含むモビリティリゾートもてぎ内において、宿泊施設 (ホテル・キャンプ場) 以外では、宿泊することはできない。

第22条 ピットインおよびピットアウト

- ～1) 大会期間中を通じてピットレーンのスピード制限は60km/h以下とする。違反した場合は罰則を科す場合がある。
- ～2) ピットインする車両は、ヘアピンカーブ出口を通過してから、コース右端に車両を寄せ、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。ピット走行レーンは60km/h規制に従い走行しなければならない。
また、補助レーン、ピット作業エリアは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》



- ～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。

① ピット走行レーン

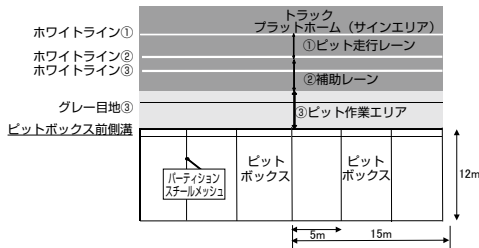
シグナリング・プラットフォーム (ホワイトライン①) とホワイトライン②の間の部分。ピットインおよびピットアウト専用の区域

② 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。

③ 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（ピットレーン側）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。



～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」が点灯している時のみ、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」の点滅に切り換わる。「ブルーライト」が点滅している時は、コースイン可能だが、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ので、充分注意してコースインすること。
- 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。

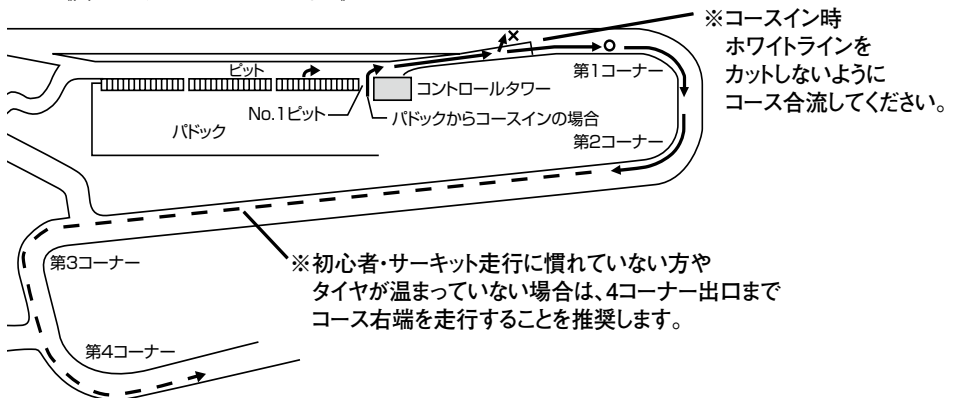
～5) ピットレーン出口から第1コーナーにかけて引かれているホワイトライン（図2参照）は以下のとおり運用を行う。

- ① ピットレーンよりコースに合流する車両は、ホワイトラインを越えて走行してはならない。
- ② このラインはコース上を走行中の車両を制限するものではない。

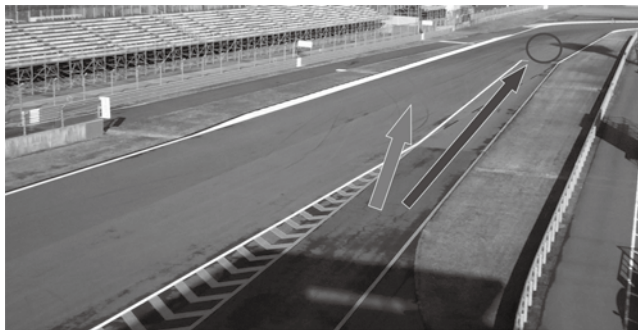
～6) ピットアウトしてコースインするライダーは、第2コーナーを通過するまで、コース右端ラインに沿って走行しなければならない、その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。

～7) NEO STANDARDクラスについては、第62条にて定められた手順に従い、ピットインおよびピットアウトを行うこと。

《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23条 公式予選

- ～1) 予選方法は、MFJ国内競技規則 付則4 15 公式予選のとおりとする。
- ～2) 公式予選の義務周回数は定めない。
- ～3) 予選終了の合図としてチェッカーフラッグが振られる。チェッカーを受けた車両はペースダウンをしてコースを1周し、ピットまたは待機場所に戻らなければならない。
- ～4) 各クラスの予選・決勝レース出走可能台数は以下のとおりとする。

クラス	フルコース	
	予選	決勝
NEO STANDARD	56台	47台
上記以外のクラス	48台	40台

- ～5) 決勝レースへの出走嘆願書提出は、暫定予選結果発表後30分以内とする。
- ～6) 大会審査委員会による正式グリッド発表後は、一切の繰り上げ出場は認められない。
- ～7) NEO STANDARDクラスの公式予選方法は、第63条に記す。
- ～8) 2クラス以上混走カテゴリーの予選選抜方法について
2クラス以上のクラスが混走指定されているレースカテゴリーについては、参加受付台数に基づく按分比例にて決勝レース出場台数を決定する。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する。その上で規定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規定された台数になるまで配分する。

具体的なクラス別決勝出走台数については、参加受付終了後公式通知にて発表する。

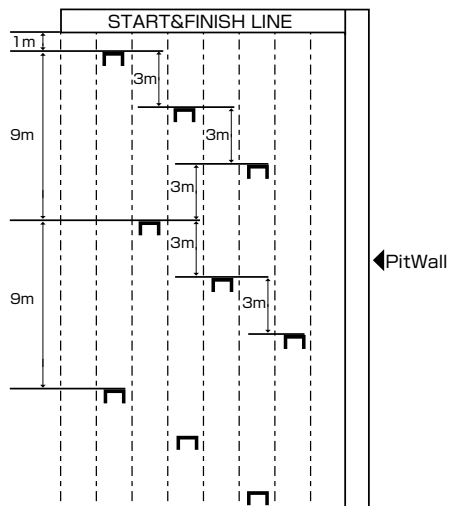
【按分比例の計算例】 例) 参加台数：40台 → 決勝出走台数：30台の場合

	① 参加台数	② 按分比率	③ 按分比例 台数	④ 小数点以下 切捨て	⑤ 決勝出走 台数
Ninja	10	0.25	7.5	7	8
R25	7	0.175	5.25	5	5
CBR	23	0.575	17.25	17	17
合計	40	1	30	29 (※残1台)	30

第24条 スタート方法

～1) スタートグリッド

- ① 最前列は3台とし、以下各列同数で配列される。
- ② ボールポジションは左側とする。
- ③ 階段状グリッドを使用するものとする。



～2) 決勝レースのスタート方法はクラッチスタートとする。

～3) 決勝レースのスタート進行について、以下のとおりとする。

サイティングラップ開始：サイティングラップ開始から2分後、ピットレーン出口が閉鎖される。
サイティングラップを1周してスタートグリッドにつく。
エンジンSTOPボード提示後、全車エンジンを停止する。
サイティングラップに出走できなかったライダーは手押しでグリッドに移動できる。

ウォームアップラップ開始3分前：グリッド前方で3分前が表示される。
すべての調整および作業は『3分前』の表示が出るまでに完了しなければならない。
タイヤウォーマー使用の場合は、すみやかに取り外さなくてはならない。
ピットレーンからグリッドへの移動は禁止とする。
押し駆け補助のメカニック2名以外はグリッド上より退去する。
以降、グリッド上でのすべての作業は禁止とする。

ウォームアップラップ開始1分前：グリッド前方で1分前が表示される。
エンジンを始動する。
メカニックは速やかにグリッド上より退去する。

ウォームアップラップ開始30秒前：グリッド前方で30秒前が表示される。
ここまでメカニックはグリッド上から退去を完了する。
エンジンが始動できない車両は速やかにピット作業エリアに移動する。

ウォームアップラップ開始：スタートオフィシャルの振動提示するグリーンフラッグの指示で、1列目より順次スタートする。その際、前方を十分注意して追突事故等が無いようにすること。

また、エンジンストール等でスタートできない場合は、後続車両に大きくアピールすること。

コースを1周して各自のグリッドに戻ってきたらグリッドの白線にフロントタイヤ先端をあわせ停車する。

※ピットレーンからウォームアップラップを開始する場合、ピットレーン出口は10秒間開放となる為、この間にスタートすること。

※ウォームアップラップ1周後、グリッドにてトラブル等があったら必ず競技役員に大きくアピールをすること。

決勝レーススタート：シグナルライトのレッドライトが点灯され、その2～5秒後にレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。

補足) タイヤウォーマーが使用可能なクラスについては、グリッド上でのジェネレーターの使用を認める。

～4) スタート進行の詳細はライダーズブリーフィングにて知らされる。

～5) ジャンプスタートのペナルティーは、MFJ国内競技規則 付則4 18 スタートにおける反則に基づき、ライドスルーペナルティーを原則とする。

～6) スタート時トラブルが発生した場合以下の処置がとられる。

スタート時の安全性を脅かすようなトラブルが発生した場合、MFJ国内競技規則付則4 17 スタート方式に則り、スタート手順の再開が進行される。

～7) 速やかなスタート手順の再開が難しいと判断された場合、フラッグ台で「ENGINE STOP」ボードを提示する場合がある。ボード提示以降、メカニックはグリッドへの立ち入りが認められ、すべてのライダーはマシンのエンジンを停止させ、ピット前作業エリアに戻される。その際、ピットボックス内の作業も認める。

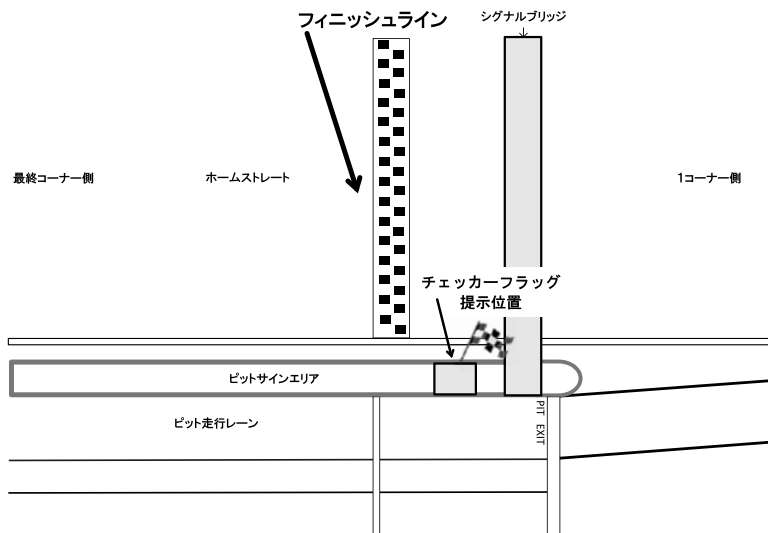
第25条 赤旗中断されたレースの再スタート

レースが再スタートされる場合の手順、ならびに再スタート後の周回数についてはMFJ国内競技規則 付則4 24赤旗中断されたレースの再スタートに準ずる。

また、トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が本来のレース距離の 2/3 (小数点以下切り捨て) を走行した場合、当該レースは完了したと見なされる。

第26条 レース終了

- ～1) トップのライダーが各レースに定められた周回数を終了した時点で、トップのライダーにチェッカーフラッグが提示される。チェッカーフラッグは、ライダーに分かりやすく目線の高さで提示される。
- ～2) トップのライダーにチェッカーフラッグが提示された後、4分が経過した時をもってレース終了となる。
- ～3) ビットレーンでチェッカーフラッグの提示を受けたライダーは、同周回数者の最後尾とする。
- ～4) フィニッシュラインならびにチェッカーフラッグ提示位置は以下の通りとする。



第27条 暫定表彰

- チェッカーフラッグの提示を受けたライダーは、コースを徐行して1周した後、所定の保管区域に車両を持ち込まなければならない。
- また、仮表彰対象のライダーはコントロールタワー前（パドック側）にて行われる仮表彰式に参加しなければならない。

第28条 順位の認定

- ～1) レース終了とその順位の認定はMFJ国内競技規則付則4 27に準ずる
- ～2) 複数クラスが混走する決勝レースの場合、各クラスの完了周回数に基づき、順位を認定する。
- ～3) 完走者の認定については、各クラス優勝者の完了周回数の75%をもとに規定する。

第29条 参加者の遵守事項

- ～1) ライダーは、公式通知記載の当該クラスのブリーフィングに必ず出席しなければならない。
- ～2) 参加者は、参加申し込みをする際、並びに出場する大会の前日に、第38条にて定める「もてぎロードレース選手権特別規則ブルテン」にて規則の変更や追加を確認しなければならない。
- ～3) 参加者は、競技会期間中は競技役員の指示に従わなければならない。
- ～4) ライダーの服装は、MFJ国内競技規則 第3章 競技会16ライダーの装備に準ずる。またピットクルーの服装は、MFJ国内競技規則 第2章ライセンス9ピットクルーに関する規定に準ずる。安全上、長袖、長ズボンの服装が望ましく、かかたが完全に覆われていない履物の使用を禁止とする。一部でも肌が露出している履物は使用できず、使用できるものは運動靴や安全靴などの履物に限定される。
- ～5) 参加者は、主催者や大会後援者、大会審査委員会およびレース参加者の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。

- ～6) 参加者代表は、自身の言動はもちろん、自チームのライダー、ピットクルー、ゲストなど全員の行動について責任を持たなければならない。
- ～7) 参加者は、スポーツマンシップにのっとり行動しなければならない。
- ～8) ビットエリア防火に関する誓約事項

ビット使用者は、以下の内容を誓約することが出来る者のみがビット使用を許可される。

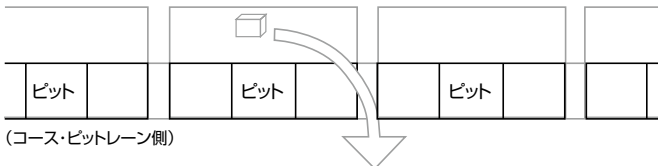
- ・ビットエリア内での火気厳禁・禁煙を遵守する。
- ・ガソリン携行缶は金属製の許可されたものを使用する。
- ・ガソリンは防火上安全な場所に保管する。
- ・ガソリンを別容器に移し替える際、アースを取り安全な場所で行う。
- ・ガソリン携行缶の栓を密栓する。
- ・パドック内においてガソリンを安全に運搬する。
- ・廃油注入口および廃油入れにはエンジンオイル以外投入しない。
- ・廃油注入口および廃油缶周辺に可燃物を置かない。
- ・貯蔵ガソリン周辺では電気工具を使用しない。
- ・移動式粉末消火器設備周辺黄線内に物を置かない。
- ・自家発電機は防火上安全な場所に設置する。
- ・ビット前給油の際、アース線の接続を行う。
- ・ビット前給油の際、消火器を準備し構え火災に備える。
- ・ビット前給油の際、ガソリンがこぼれないようウエスを使用する。

～9) 自家発電機使用の指導事項

発電機を使用する場合には、以下の内容を誓約することが出来る者のみが発電機使用を許可される。

- ・自家発電機の周囲は、最低50cmの空地を設ける。
- ・燃料補給する際には、必ずエンジンを切って行う。
- ・燃料は風通しの良い場所で保管し、容器は密栓する。
- ・その他取り扱いについては、ビット・パドックオフィシャルの指示に従う。

(第1パドック側)



発電機の四方は
最低50cm空ける

～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82条もてぎロードレース基本仕様～23)カメラ搭載 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30条 ブリーフィング

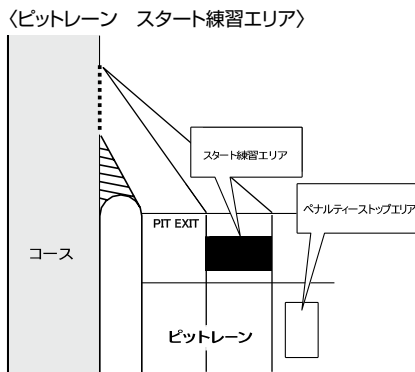
- ～1) ブリーフィングにはすべてのライダーの参加が義務付けられる。欠席または遅刻した場合、罰則が科せられる場合がある。
- ～2) ブリーフィングは対面形式とオンライン形式の2つの形式で実施され、対面形式のブリーフィングにおいては、出席の確認が行われ、当該クラスのライダーは必ず出席しなければならない。
- ～3) オンライン形式のブリーフィングについては、視聴確認は行わないが、当該クラス予選開始前までに必ず視聴し、その内容を把握しなければならない。
- ～4) やむを得ない理由により欠席する場合は、チーム責任者が事前に書面にて申請し、競技監督の許可を受けなければならない。

第31条 走行中の遵守事項

- ～1) スロー走行車は後方の安全を十分に確認し、合図をしながら基本的にはコース右端を走行する。また、著しくスピードが落ちている場合はすみやかにコースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- ～2) オイル漏れ等による車両トラブルによりオレンジボール旗提示を受けた車両は、速やかに安全な場所に停止しなければならない。
- ～3) ペナルティーストップ実施の場合、「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード（ペナルティーストップボード）をコントロールライン等で掲示する。
コントロールライン上での3回目の提示を受けた周にビットインせず、ペナルティを実行しない場合、失格となる。
- ～4) ジャンプスタートのペナルティに対し、「RIDE THROUGH」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボードをコントロールライン等で掲示する。当該ライダーは、ビットレーン速度を遵守し、途中自ビットボックス等に停車することなくペナルティを受けなければならない。
コントロールライン上での3回目の提示を受けてもビットインせず、ペナルティを実行しない場合、当該ライダーは失格となる。
- ～5) 西コース短絡路・東コース短絡路など規定以外のコースを走行してはならない。
これに違反した場合は、罰則を科す場合がある。
短絡路については巻末のコントロールタワー周辺図を参照。
- ～6) ビットボックス内へ車両を移動した場合、決勝レース中は、リタイヤと見なされる。この決勝とはスタート進行を開始した時点からの事を言う。
- ～7) 「サーキット走行に関する規則」(P2～)を遵守すること。
- ～8) ペナルティーストップエリア
ペナルティーストップエリアは～9)の図の通りの場所とする。

～9) スタート練習

スタート練習は、ピットレーン出口においてのみ行うことができる。指定場所以外でのスタート練習は一切行ってはならない。スタート練習を行う場合は、後続車や周囲に十分に注意して行うこと。
(スタート練習可能エリアは下図参照)



第32条 賞典および賞典の制限

- ～1) 賞典は、本条～2) の表1の通り。
- ～2) 賞典の対象は、表2のように予選出場台数に応じて決定する。

【表1】

順位	賞典内容
優勝	トロフィー
2位	トロフィー
3位	トロフィー

【表2】

予選出場台数	賞典の対象
2～3台	1位まで
4～5台	2位まで
6台以上	3位まで

競技会の成立は2台以上とする。Womenクラスの成立は2台以上とし、1台の場合には副賞を贈呈する。

- ～3) 賞典、正賞、副賞は、表彰式終了後にコントロールタワー1Fで引渡される。引渡しは当日限りとし、後日の引渡しは行わない。
- ～4) 混走レースの場合は、クラスごとに予選出場台数に応じた賞典が与えられる。
- ～5) 特別賞

① GET HOT賞

HOT BANK USA様の協賛として以下の内容が賞典として贈呈される。

賞典名：GET HOT賞

対象：各クラス入賞対象者（本条～2) 参照）

賞典内容：決勝1位 タイヤウォーマー購入10%割引券

決勝2位・3位 タイヤウォーマー購入5%割引券

※割引チケットは、発行年内であれば複数枚を合わせて使用することができる。

賞典受取方法：正賞と共に贈呈。

② hit-air賞

プライドワン様からの協賛として以下の内容が賞典として贈呈される。

賞典名：hit-air賞

対象：各戦ごとに主催者が決定した6クラスの各決勝1位

※ただし予選出場台数7台以上のクラスに限る（エアバッグ使用の有無は問わない）

賞典内容：詰め替え用エアポンペ 30cc、60ccのいずれか1つ

賞典受取方法：表彰式にて渡される賞典ボードを、プライドワンのレーシングサービスに持参し賞典を引換える。

③ プリチストン賞

プリチストンモーターサイクルタイヤ株式会社様のご協賛として、以下の内容が賞典として贈呈される。

賞典名：プリチストン賞

対象：インター ST600、ナショナルST600クラスの各決勝1位
インター JSB 1000決勝3位以内のプリチストンタイヤユーザー最上位
NEO STANDARD各クラスのプリチストンタイヤユーザー最上位
※ただし予選出場台数5台以上のクラスに限る

賞典内容：プリチストンタイヤ前後1セット

④ ダンロップ賞

住友ゴム工業株式会社様のご協賛として、以下の内容が賞典として贈呈される。

賞典名：ダンロップ賞

対象：NEO STANDARD各クラスのダンロップタイヤユーザー最上位
(ただし予選出場台数5台以上に限る。)
インター JP250、ナショナルJP250クラスの各決勝1位

賞典内容：ダンロップタイヤ前後1セット

⑤ JP250車両別メーカー賞

車両銘柄別 1位の選手に車両メーカーから副賞が贈呈される。

賞典名：ホンダ賞、ヤマハ賞、カワサキ賞、BMW賞、KTM賞

対象：JP250クラスの各車両メーカーの決勝最上位

賞典内容：各メーカーからの副賞

⑥ 茂木町賞

各クラスのポールポジションの選手に茂木町から副賞が贈呈される。

賞典名：茂木町賞

賞典内容：茂木町の特産品

～6) 各タイヤメーカー賞についてはエントリー時に登録されたタイヤメーカーをもとに特別賞の対象とする。

登録されたタイヤメーカー以外のタイヤを使用していた場合、特別賞の対象とはならない。

～7) 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ぬ。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33条 もてぎロードレース選手権シリーズランキング

～1) もてぎロードレース選手権において、次の表のとおり各クラスの順位に1戦ごとにポイントが与えられ、シリーズで得た全ての得点を合計し、総合得点の多い者から順位を決定する。

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

予選出走台数にかかわらず、上位15位までの完走者に対してポイントが与えられる。

～2) 混走レースの場合は、クラスごとの順位に従ってポイントが与えられる。

～3) もてぎロードレース選手権において、各クラスのポイント獲得者のうち、上位6位までのライダーにはシリーズ賞が与えられる。本選手権にて3戦以上開催されレース成立したクラスに限る。

※NEO STANDARDについては、エントラントに対してシリーズ賞が与えられる。

※各Womenクラスについては、全4戦中、3戦分の有効ポイント制とする。

有効ポイント制：獲得ポイントの高いレースから3戦分のポイントを有効とし合算したポイントを自身の年間獲得ポイントとする。

Womenクラスの当該が1台の場合、副賞を贈呈する（正賞はない）

- ～4) 総合得点が同点で、本条～1) で順位を決定できない場合、6位までの入賞回数の多い者を上位とする。
- ～5) 本条～4) で順位を決定できない場合、各クラスの最終戦での順位が上の者を上位とする。
- ～6) 本条～5) で順位を決定できない場合、各クラスの最終戦に近いレースでの順位が上の者を上位とする。
- ～7) 本条～6) でも順位を決定できない場合、大会組織委員会において順位を決定する。
- ～8) シリーズ賞典

順位	賞典
チャンピオン	トロフィー
2位	トロフィー
3位	トロフィー
4位	トロフィー
5位	トロフィー
6位	トロフィー

第34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の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) 自治医科大学附属病院

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35条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- ～1) 参加申し込みの受付に際して、その理由を示すこと無く、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒むことができる。
- ～2) チーム名が公序良俗に反する場合、公式プログラム・結果表への表記の拒否または変更を命じることができる。
- ～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、健康上の理由による競技出場の可否を最終的に決定することができる。
- ～4) 車両ナンバーの指定、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。
- ～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氏名登録または変更について許可することができる。

- ～6) すべての参加者、ライダー、ピットクルーの肖像権、および参加車両の音声、写真、映像などを報道、放送、放映、出版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することができる。
- ～7) 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。
- ～8) 保安上または不可抗力による特別の事情が生じた場合、大会審査委員会の了承を得てレースの延期、中止、およびレース距離の短縮、コースの変更等を決定することができる。
- ～9) 各レース区分において申し込み数が15台に満たない場合、そのレース区分を他のレースとの混走のレースとして開催、またはそのレース区分を取り止めることができる。また、決勝レース出場台数が10台に満たない場合も同様とする。

第36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大会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くすことは勿論であるが、その行為によって起きた参加者、ライダー、ピットクルー、および競技車両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37条 本規則の解釈

本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し立てができる。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38条 特別規則ブルテンの発行

主催者は年度途中においても特別規則について見直しを行う場合がある。

その内容は、もてぎロードレース選手権特別規則ブルテンで発表される。また、第37条の本規則解釈についても、統一の解釈をブルテンで発表する場合がある。発表はもてぎロードレース選手権WEBサイトとする。ホームページにてブルテンを確認できない参加者は、主催者へ申し出て、ブルテンを郵送にて受け取ることを。

第39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、公式通知によって公示される。

公式通知は、以下のいずれかの方法によって参加者に通告される。

- ① 電子掲示版（情報ダウンロードページ）に掲載される。
- ② 参加者の住所に郵送される。
- ③ 大会事務局にて掲示される。
- ④ ライダーズブリーフィングで伝達される。
- ⑤ ビットモニターのテロップにて表示される。
- ⑥ 緊急の場合は、場内放送で伝達される。

以上いずれかの方法によって参加者に通告される。

第2章 ST1000クラス 特別規則

第40条 出場車両

今までJSB1000クラスに参加してきたエントリーを考慮し、移行期間の暫定措置として2019年モデルまでの公認車両に限りJSB仕様でこのクラスへの参加を認める。この場合の参加でも、タイヤワンメイク制度は適用され、同一の昇格ポイントと賞典が与えられる。（暫定期間は2025年度まで）

第3章 CBR250RR Dream Cupクラス 特別規則

第41条 ライダーの資格

本規則 第6条 開催日程・開催クラス・周回数のインター JP250・ナショナルJP250クラスに準ずる。

第42条 申し込み

インター JP250・ナショナルJP250クラスに申し込み、CBR250RR Dream Cupを選択し登録を行うものとする。

第43条 出場車両

本規則 第74条 CBR250RR Dream Cupクラス車両規定に準ずる。

1. 使用できるタイヤは、マシンレギュレーションで定めるDUNLOPの指定タイヤのみとする。
2. タイヤウォーマーの使用を認める
3. レーシングレインタイヤの使用を認める。

第44条 賞典およびシリーズランキング

もてぎロードレース選手権でのポイント管理は行わない。HRCにて年間シリーズポイントが管理される。HRCのシリーズランキングは、インター JP250 / ナショナルJP250クラス混走のため決勝総合のCBR250RR Dream Cupに登録したライダーの順位でポイント管理される。

第4章 CBR250R Dream Cup クラス 特別規則

第45条 ライダーの資格

本規則 第6条 開催日程・開催クラス・周回数に準ずる。

CBR250R Dream Cupクラス、CBR250R Dream Cupビギナークラスが開催される。

以下に当該するものは、CBR250R Dream Cup ビギナークラスへ参加することができない。

- ① 過去に他施設開催を含むCBR250R Dream Cup エキスパートクラスでポイントを獲得した者。
- ② 公式予選、決勝レース中を通して、以下の基準タイムより早いタイムを記録した者は、翌年からビギナークラスへの参加はできない。
基準タイム：2分26秒
- ③ 2025年もてぎロードレース選手権第1戦以降に優勝した者（翌年大会より）
- ④ MFJ国際ロードライセンス所持者。

第46条 出場車両

本規則 第75条 CBR250R Dream Cupクラス車両規定に準ずる。

HRCワンメイクレースCBR250R Dream Cup オフィシャルウェブサイト内『CBR250R Dream Cupマシンレギュレーション』に準ずる。

1. 使用できるタイヤは、マシンレギュレーションで定めるDUNLOPの指定タイヤのみとする。
2. タイヤウォーマーの使用を認める。
3. レーシングレインタイヤの使用を認める

第47条 賞典およびシリーズランキング

もてぎロードレース選手権のポイント、CBR250R Dream Cup、CBR250R Dream Cup ビギナーの各クラスでシリーズポイントが管理されランキングが決定される。

HRCのシリーズランキングは、CBR250R Dream Cup / CBR250R Dream Cup ビギナーのクラス分けなく、決勝総合順位でポイント管理される。

第5章 ST250Sクラス・ST250S Eternalクラス 特別規則

第48条 ライダーの資格

本規則 第6条 開催日程・開催クラス・周回数に準ずる。

～1) ST250Sクラス卒業規定

以下の何れかの条件を満たした者は、ST250Sクラスへのエントリーは認められない。

- ① MFJ国際ライセンスを所持している者。
- ② **2024年度**シリーズランキング1位の者。
- ③ **2025年**もてぎロードレース第1戦以降に優勝した者。(翌年大会より)
- ④ 公式予選・決勝レース中を通じ、以下の基準タイムより早いタイムを記録した者。(翌年大会より)
基準タイム：**2分24秒**

※ 上記①～④の何れかに該当する方は、ST250S Eternalクラスにご参加ください。

～2) ST250S Eternalクラス参加資格

- ① MFJ国内ライセンス以上所持者。
- ② 本条～1) ②～④の該当を基準として調整し当該者をブルテンにて公示する。
- ③ **2024年**もてぎロードレース選手権シリーズ ST250Sクラスシリーズランキング1位～6位の者。
- ④ **2024年**以前のもてぎロードレース選手権シリーズ ST250Sクラスに出場し、本条～1) ④のタイムを記録した者。

第49条 出場車両

本規則 第76条 ST250S・ST250Tクラス車両規定に準ずる。

1. レーシングレインタイヤの使用を認める。
2. タイヤウォーマーの使用を認める

【ご案内】ST250Sクラスについては、2025年シーズンを最終開催年とし、2026年以降は開催いたしません。

第6章 ST250Tクラス・ST250T Eternalクラス・ST250Fクラス特別規則

第50条 ライダーの資格

本規則 第6条 開催日程・開催クラス・周回数に準ずる。

～1) ST250Tクラス卒業規定

以下の何れかの条件を満たした者は、ST250Tクラスへのエントリーは認められない。

- ① MFJ国際ライセンスを所持している者。
- ② **2024年度**シリーズランキング1位の者。
- ③ **2025年**もてぎロードレース第1戦以降に優勝した者。(翌年大会より)
- ④ 公式予選・決勝レース中を通じ、以下のタイムより早いタイムを記録した者。(翌年大会より)
基準タイム：**2分20秒**

※ 上記①～④の何れかに該当する方は、ST250T Eternalクラスにご参加ください。

～2) ST250T Eternalクラス参加資格

- ① MFJ国内ライセンス以上所持者。
- ② 本条～1) ②～④の該当を基準として調整し当該者をブルテンにて公示する。
- ③ **2024年**もてぎロードレース選手権シリーズ ST250Tクラスシリーズランキング1位～6位の者。
- ④ **2024年**以前のもてぎロードレース選手権シリーズ ST250Tクラスに出場し、本条～1) ④のタイムを記録した者。

【ご案内】ST250F Eternalについては、2025年度該当者がいないため2026年度より開催予定になります。

第51条 出場車両

本規則 第76条 ST250S・ST250T・ST250Fクラス車両規定に準ずる。

1. レーシングレインタイヤの使用を認める。
2. タイヤウォーマーの使用を認める

第 7 章 G310Rクラス 特別規則

第52条 ライダーの資格

本規則 第6条 開催日程・開催クラス・周回数に準ずる。

第53条 出場車両

本規則 第77条 G310Rクラス車両規定の車両に準ずる。

1. レーシングレインタイヤの使用を認める。
2. タイヤウォーマーの使用を認める。

第 8 章 NEO STANDARDクラス 特別規則

《 NEO STANDARD 趣旨 》

今までのスプリントレースとは異なり、参加者個人ではなくチームとしてシリーズを競う『エントラントポイントシステム』の導入と1レースで最大2名が参加できる『リレーシステム』を取り入れた、New（新しい）、Enjoy（楽しむ）、Original（独自の）、STANDARD（基準）のレースです。

より多くの方に参加いただき、またチームとして1年間のシーズンを戦い抜き、シリーズ入賞を目指せます。車両に関しては初心者でも扱いやすい低コストで参加でき、新たにレースを始める方や、モータースポーツを続けて行きたいと考える皆様のご参加をお待ちしております。

◆エントラントポイントシステム

参加者個人ではなく、チームとしてエントリーしていただけます。シリーズポイントはライダーではなくチームに与えられます。各戦ごとにライダーの変更が可能であり、レース日程の都合が合わない場合やシーズン途中の怪我等でも他メンバーによりシーズン通しての参加が可能になります。

◆リレーシステム

ライダーとして1名もしくは2名での参加が可能です。規定周回数の中で必ず一度はピットインしていただき、ライダー交代もしくは再度コースインしていただけます。リレー競走のように他ライダーの遅れをもう1名のライダーにより挽回が可能です。

第54条 クラス区分

下記の通りとする。

クラス名	Womenクラス※	使用車両
NEO STANDARD CBR	NEO STANDARD CBR Women	Honda CBR250R
NEO STANDARD R25	NEO STANDARD R25 Women	YAMAHA YZF-R25
NEO STANDARD Ninja	NEO STANDARD Ninja Women	Kawasaki Ninja250R
NEO STANDARD G310R	NEO STANDARD G310R Women	BMW G310R
NEO STANDARD ZX	NEO STANDARD ZX Women	Kawasaki ZX-25R

※Womenクラスは、該当車両（1名でも女性ライダーが登録されている場合に対象となる）が2台以上いる場合のみ賞典対象として開催される。

第55条 参加資格

～1) ライダー

本規則 第6条 開催日程・開催クラス・周回数に準じる。

なお、国際ライダーを登録した場合は下記の制限がかけられる。

- ① 国際ライダーを登録し、走行したチームが獲得した当該レースのシリーズポイントは、通常のシリーズポイントの半分が付与される。
例) 優勝した場合は通常25点のシリーズポイントが付与されるが、国際ライダーを登録し、走行したチームが優勝した場合の当該レースで獲得できるシリーズポイントは12点となる。
(小数点切り捨て)
- ② 国際ライダーを登録する場合は、必ずロードレース国内ライセンス以下のライダーを同チーム内にライダーとして登録しなければならない。(国際ライダー1名のみ、国際ライダー2名でのエントリーは認められない。)
- ③ 国際ライダーを登録したチームが決勝レースにおいてロードレース国内ライセンス以下のライダーを走行させなかった場合は失格とする。
- ④ 国際ライダーを登録し走行する場合、第60条2) のハンディキャップが科される。

～2) ビットクルー

- ① ビットクルーは、参加申込時に指名登録された1名もしくは2名が認められる。
ただし、このビットクルーはNEO STANDARDライダーとして登録されてはならない。
- ② チームの構成は、最低限ライダー1名とビットクルー1名以上とすること。

第56条 出場車両

本規則 第78条 NEO STANDARDクラス車両規定の車両に準ずる。

第57条 ライダーの指名登録

1. ライダーの指名登録とは、WEBエントリーにて参加するライダーの氏名を登録することをさす。
(TBN等は不可)
2. 参加申し込み時に参加車両1台につき、1名～2名のライダーを指名登録しなければならない。
3. ライダーを登録するには、参加申し込み締め切りまでに登録しなければならない。ライダーの変更もしくは追加については開催日の10日前までに書面にて大会事務局宛に提出し許可を得ること。
4. 全ライダーは、同一の大会においては他チームと重複して登録できない。
5. 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、失格とする。

第58条 エントラントの申請

1. シリーズポイントはライダーに与えられるものではなく、エントラントに与えられる。参加申込み時に必ずエントラント名を申請すること。申請がない場合には、申込時の第1ライダーをエントラント名とする。
2. エントラント名はシリーズ途中で変更することはできない。
※エントラント名を変更すると全くの新しいチームとして参加する事になり、前戦までのポイントを引き継ぐことができないため。
3. ライダーはひとつの大会で重複して登録することはできない。
※第1戦はAチーム、第2戦はBチームといった参加は認められる。
第1戦にAチームとBチームから出場することはできない。
- 4. チーム名および、エントラント名の重複は認められない。**

第59条 賞典および賞典の制限

1. 賞典の対象は本規則 第32条 賞典および賞典の制限に準じる。
2. シリーズポイント数については本規則 第33条 もてぎロードレース選手権シリーズランキングに準じる。
3. アンダー 30賞
チームの参加ライダーの平均年齢が30歳以下のチームの内、各クラス上位3チームにはアンダー 30賞として副賞が贈呈される。年齢は、各戦の開催日を基準とする。

第60条 ハンディキャップ

- 以下に該当するエントラントは、決勝中ライダー交代を行う際にピット滞在義務時間のハンディキャップが科される。
 - 各クラスで優勝したエントラントは、次戦以降の決勝レース時に1分間のピット滞在義務時間が科される。既にピット滞在義務時間が課されているエントラントが優勝した場合は、更に30秒間のピット滞在義務時間が加算される。ピット滞在義務時間は、シリーズ中に継続して科される。
 - 国際ライダーが走行したエントラントは、その決勝レースでのみ2分間のピット滞在義務時間が科される。

例①：第1戦で優勝し1分間のピットストップ義務を負ったエントラントが、第2戦で再度優勝した場合は、第3戦は1分30秒のピットストップが義務となる。

例②：国際ライダーが走行したエントラントが優勝した際、次戦に国際ライダーが走行しなかった場合は当該エントラントに1分のピット滞在義務時間が科される。

次戦にも国際ライダーを登録し、走行した場合は2分30秒のピット滞在義務時間が科される。
(解説：国際ライダー出場に対してのハンディキャップ2分+既にハンディキャップが科されている状態での前戦優勝に対するハンディキャップ30秒)
- 下図の滞在時間管理区間にてピット滞在時間が管理される。指定されるピット滞在義務時間以上をこの区間で滞りしなければならない。滞在時間の管理は参加者自身で行うこと。



第61条 2025もてぎ7時間耐久ロードレース “もて耐” 「7時間決勝レース出場シード権」

- 本選手権のNEO STANDARDのエントラントの内、下記の条件の何れかを満たしたエントラント（チーム代表者）に対し、**2025もてぎ7時間耐久ロードレース “もて耐” 「7時間決勝レース」**へのシード権を与える。チーム代表者が、「7時間決勝レース」へ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。シード権の譲渡はできない。

※エントラントとは本規則 第58条 エントラントの申請に基づき申請されたエントラントを指す。

※シード権とは、上記決勝レースへの出場権利を保障するものであって、もて耐参加を無償で提供するものではない。

条件：2025もてぎロードレース選手権第1戦のNEO STANDARD CBR / R25 / Ninja / G310R / ZXクラスの何れかで優勝したエントラント。**(最大6台)**ただし、決勝出場台数が4台以下の場合、シード権を与えない。
- 上記1で得たシード権を行使する際は、「**2025もてぎ7時間耐久ロードレース “もて耐” 特別規則**」に基づき参加手続きを行うこと。
- 「**2025もてぎ7時間耐久ロードレース “もて耐” 特別規則**」で定められた期間内に参加申込を行わなかった場合、そのシード権は放棄されたものとする。

第62条 走行中の遵守事項

- ライダーの交替もしくは腕章の付け替えの際はエンジンを停止すること。
- 走行中、ピットボックスのシャッターより内側にマシンを入れた場合、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を開始した時点からの事を言う。

3. 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ピット走行レーンは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。
4. ピットインする車両は、自己のピットにできるだけ近い位置のピット走行レーンからピット作業エリアに入り、できるだけ自己のピットに近づけて停車させること。
5. ピットインしてピット作業エリアに入った車両、および当該車両のライダーやピットクルーはピットインしてくる他の車両、あるいはピットアウトしていく他の車両の通過を妨害してはならない。
6. ピットインの際、自己のピット前を通り越して停車した車両は、エンジンを停止させたのち、進行員の承認を得て当該車両のライダーおよびピットクルーによって後向きに押し戻し、自己のピットにつけることができる。
7. ピットアウトしようとする車両は、ピット走行レーンにおいてピットインしてくる車両に優先権があることを承知していなければならない。
8. ピットアウトして、コース復帰する車両は、ピット走行レーンを出て第2コーナーを通過するまで、コースの右端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と車両の走行を妨げてはならない。
9. ピット作業エリアからの再スタートはセルスタートとする。その際、押しがけは禁止とする。
10. 西コース短絡路・東コース短絡路は一切使用禁止とする。

第63条 公式予選

1. 登録されたライダーにより公式予選が行われる。登録ライダーが2名の場合は予選出走するライダーの指名や順番は指定しない。
※登録ライダーが2名の場合、予選出走するライダーの人数も問わない。予選出走は1名でも2名でも可とする。
※走行中、ライダーは必ず右腕上部にライダー腕章を着用しなければならない。
2. 公式予選義務周回数とは設定しない。
3. 予選方法は各チームによって正式に登録されたライダーのタイム計測を行い、記録された最高ラップタイム順によって決勝レースのグリッドが決められる。
4. 予選タイムにおいて2名以上のライダーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したライダーが優先され順位が決定される。
5. 2クラス以上混走カテゴリーの予選選抜方法について
2クラス以上のクラスが混走指定されているレースカテゴリーについては、参加受付台数に基づく按分比例にて決勝レース出場台数を決定する。小数点以下の台数が発生した場合、一旦切り捨ててクラス別選抜台数を決定する。その上で規定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規定された台数になるまで配分する。

具体的なクラス別決勝出走台数については、参加受付終了後公式通知にて発表する。

【按分比例の計算例】 例) 参加台数：40台 → 決勝出走台数：30台の場合

	① 参加台数	② 按分比率	③ 按分比例 台数	④ 小数点以下 切捨て	⑤ 決勝出走 台数
Ninja	10	0.25	7.5	7	8
R25	7	0.175	5.25	5	5
CBR	23	0.575	17.25	17	17
合 計	40	1	30	29 (※残1台)	30

第64条 スタート

ライダーの走行順序は問わない。(スタートライダーの申請は必要無い)

第65条 決勝中の遵守事項

1. 走行中、ライダーは必ず右腕上部にライダー腕章を着用しなければならない。
 - 第1走者…赤色
 - 第2走者…黄色
 1名で参加する場合は、最初のピットインまでは赤色のライダー腕章を着用し、ピットイン後は黄色のライダー腕章を着用すること。

2. 全てのチームはライダーの登録数に限らず、必ず1回はピットインしてライダー腕章を付け替えなければならない。

ライダーを2名登録しているチームはライダー交代をもってライダー腕章を付け替えたと見なす。

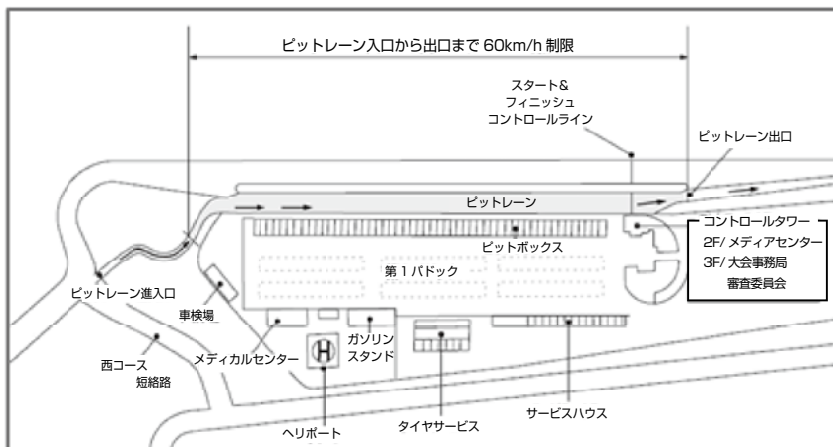
赤旗掲示時にすでにピットレーンにいた車両およびピットレーン進入口にいた車両については、ピットインしていたとみなされ、赤旗中断したレースが再開される場合、ライダー交代（腕章付け替え）が認められる。このとき、国際ライダーおよびハンディキャップのピット滞在時間も満たしたとみなされる。

赤旗等の理由によりレースが中断され再開されなかった場合は、ピットインしていないチームに対し、競技結果に45秒のタイム加算を科す。

ただし、競技結果が2周以下の場合、ライダー交代（腕章付け替え）・滞在時間を消化してもすべて消滅し、新たなレースとして再開される。レースの再スタートは第25条を適用する。

※2名で参加する場合は、最初に走行するライダーが赤色の腕章を着けて走行し、2番目に走行するライダーは黄色の腕章を予め装着して待機し、ピットインの際にライダー交代をする。

また、2番目のライダーを登録し、同ライダーが走行しない場合は、ピットインしてライダー交代はせずに腕章だけ付け替える。登録したライダーが全員走行しなくても罰則の対象にはならない。



3. ピットアウトしたライダーは、本コース上のコントロールライン（フィニッシュライン）を最低1回は通過しなければならない。

第66条 ピットストップ・ピット作業

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と、ライダーの乗降行為およびライダー腕章の付け替えの補助を言う。ピット作業が許されるエリアは下図の『ピット作業エリア』とする。



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。
3. 決勝レース中の燃料補給は認められない。

4. ピットレーンおよびピットサインエリアでは、かかとが完全に覆われていない履物の使用を禁止とする。
一部でも肌が露出している履物は使用できず、使用できるものは運動靴や安全靴などの履物に限定される。

第67条 レース中の車両修理

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、または処置する場合、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ピット作業エリア内に押し戻す場合はこの限りではない。

第9章 車両規則

インター JSB1000クラス

第68条 インター JSB1000クラス車両規定

MFJ国内競技規則JSB1000技術仕様に準ずる。

インター ST1000クラス

第69条 インター ST1000クラス車両規定

MFJ国内競技規則ST1000技術仕様に準ずる。

ナショナルST1000クラス

第70条 ナショナルST1000クラス車両規定

MFJ国内競技規則ST1000技術仕様に準ずる。

インター ST600クラス

第71条 インター ST600クラス車両規定

MFJ国内競技規則ST600技術仕様に準ずる。

ナショナルST600クラス

第72条 ナショナルST600クラス車両規定

MFJ国内競技規則ST600技術仕様に準ずる。

インター JP250・ナショナルJP250クラス

第73条 インター JP250・ナショナルJP250クラス車両規定

MFJ国内競技規則JP250技術仕様に準ずる。

CBR250RR Dream Cupクラス

第74条 CBR250RR Dream Cup クラス車両規定

HRCワンメイクレースCBR250RR Dream Cup オフィシャルウェブサイト内『CBR250RR Dream Cupマシンレギュレーション』に準ずる。

- ・タイヤウォーマーの使用を認める
- ・レーシングレインタイヤの使用を認める。

※車両規定以外の詳細については、ブルテンにて公示する。

- ～1) 出場車両
ホンダCBR250RR（2017年以降の主催者が認める車両）の市販車、及びスポーツベース車に限定される。
- ～2) 排気量区分
- | | | |
|-------|--------|-----|
| 250cc | 4ストローク | 2気筒 |
|-------|--------|-----|
- ～3) 最低重量
車両の最低重量は規定しない。
- ～4) 音量
音量規制は、第80条～19)の測定方法によって行われる。

CBR250R Dream Cupクラス（ビギナー含む）

第75条 CBR250R Dream Cupクラス車両規定

HRCワンメイクレースCBR250R Dream Cup オフィシャルウェブサイト内『CBR250R Dream Cupマシンレギュレーション』に準ずる。

- ・タイヤウォーマーの使用を認める
- ・レーシングレインタイヤの使用を認める。

※車両規定以外の詳細については、ブルテンにて公示する。

- ～1) 出場車両
ホンダCBR250R（2010年以降の主催者が認める車両）の市販車、及びスポーツベース車に限定される。
- ～2) 排気量区分

250cc	4ストローク	単気筒
-------	--------	-----

- ～3) 最低重量
車両の最低重量は規定しない。
- ～4) 音量
音量規制は、第80条～19)の測定方法によって行われる。
ただし、固定回転数は5,500rpmにて測定を行い、音量は105dB/Aまでとする。

ST250S (Eternal)・ST250T (Eternal)・ST250Fクラス

第76条 ST250S・ST250T・ST250Fクラス車両規定

・以下の規定以外は、第79条 ST250（単気筒・2気筒・4気筒）クラス基本仕様に準ずる。

- ～1) 出場車両
一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認した車両でなければならない。
- ～2) 排気量区分

ST250S	200cc～250cc	4ストローク	単気筒
ST250T	200cc～250cc	4ストローク	2気筒
ST250F	200cc～250cc	4ストローク	4気筒

G310Rクラス

第77条 G310Rクラス車両規定

- ・以下の規定以外は、第79条 ST250（単気筒・2気筒・4気筒）クラス基本仕様に準ずる。
- ～1) 出場車両
ビー・エム・ダブリュー株式会社より販売される公道用一般市販の以下の車両に限定される。
車両名：G310R、G310GS 型式：OG01・OG41
- ～2) 最低重量は定めない。

～3) 排気量

313cc	4ストローク	単気筒
-------	--------	-----

～4) 仕様

①仕様の適用除外項目

第79条 ST250 (単気筒・2気筒・4気筒) クラス車両規定のうち、以下の項目は適用除外とする。

『～4) 仕様

(1) ⑤ エキゾーストパイプおよびシステム

6. (解説：チタン素材のエキゾーストパイプの使用を認める。)

7. (解説：チタン、カーボンのステーの使用を認める。)

⑫ 2次カバー

(解説：2次カバーの取り付けを義務としないが、装着を推奨する。)

(2) ③ タコメーター

(解説：タコメーターの追加を認める。変更は認めない。)]

NEO STANDARD (CBR、R25、Ninja、G310R、ZX) クラス

第78条 NEO STANDARDクラス車両規定

・以下の規定以外は第80条 もてぎロードレース基本仕様に準じる。

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、公認車両の仕様優先される。

～1) 出場車両

出場車両は下記の車両のみとする。

●Honda CBR250R 型式：MC41 (その他他向地違いの車両も含む)

●YAMAHA YZF-R25 型式：RG10J・RG43J

●Kawasaki Ninja250 型式：EX250K・EX250L・EX250P

●Kawasaki Ninja ZX-25R 型式：ZX250E・ZX250H

●BMW G310R 型式：OG01・OG41

出場車両の追加は、ブルテンで公示する。出場車両は MFJ 公認車両のみとする。

～2) 排気量区分

G310Rクラス以外	250cc	G310Rクラス	313cc
------------	-------	----------	-------

～3) 最低重量

最低重量は定めない。

～4) 音量

音量規制は、第80条 もてぎロードレース基本仕様の測定方法によって行われる。

～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。

(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

① フレーム

1. リア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

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。

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。

4. 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。

② スタンドブラケット

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。
2. リアホイールスタンドのブラケットは、リアフォーク（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。但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。
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。

③ フロントフォーク

1. フロントフォークのアウトチューブ、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。アウトチューブの表面塗装の変更は認められる。
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。
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。
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. 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。
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。
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つけ位置の調整
8. サスペンションフルードの変更
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。

④ リアフォーク（リアスイングアーム）

1. リアサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリア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〉

公認時のリア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で守ること。

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うこと。

銘柄	車種	車高調整方法
ホンダ	CBR250R	シム追加による手法で5mm以内
カワサキ	Ninja250R/Ninja250/Ninja ZX-25R	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。

2. リア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。
3. リアサスペンション・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。
4. リア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. リア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アショックカバーの取り外しは認められる。
6. サスペンションフルードの変更

⑤ エキゾーストパイプおよびシステム

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（チタン、カーボン素材のエキゾーストパイプ、サイレンサー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。

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も認められる。
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。

⑥ ブレーキ

1. 前後ブレーキ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
3. ブレーキフルードの変更
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及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トッド (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. 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。
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仕様を設定される場合は、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。
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ぬ。
βピンの交換は許可される。
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。
9. フロントとリア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。
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。

⑦ タイヤ、ホイール

1. スピードメーター駆動部の取り外しとスぺーサーの変更
2. 使用できるタイヤはドライ・ウェット等コンディションにかかわらず以下の指定タイヤのみとし、速度記号H以上のタイヤのみ使用を認める。

メーカー名	タイヤ名	フロントタイヤ	リアタイヤ
BRIDGESTONE	BATTLAX BT-39	BT-39 Front	BT-39 Rear
DUNLOP	SPORTMAX Q-LITE	Q-LITE F	Q-LITE

3. タイヤの追加工 (再グルーピング等) は禁止される。
4. 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. 使用できるタイヤサイズ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アに、リア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)				
17×2.50-F	(100/*-17)	(110/*-17)	(120/*-17)		
17×2.75-F	(100/*-17)	110/*-17	(120/*-17)		
17×3.00-F	110/*-17	120/*-17			
17×3.50-R	110/*-17	120/*-17	130/*-17	140/*-17	(150/*-17)
17×4.00-R	130/*-17	140/*-17	150/*-17		
17×4.50-R	140/*-17	150/*-17			

※ ホイールサイズのFはフロント用、Rはリア用を示す

※ () 付きはバイアスタイヤのみ使用可

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。
7. 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。

8. レーシングレインタイヤの使用を認める

9. ヒットレーン上ならびにグリッド上でのタイヤウォーマー使用の使用を認める

- ⑧ ハンドルバー、レバー類
 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）
 2. 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。ただし、別体式でバーでの取り付けが差し込み式でボルトの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ない様になしなければならない。
 3. 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。
 4. ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのもも認められるが、リモート式への変更は許可されない。
 5. 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ものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
- 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）
 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。
ただし、Ninja ZX-25R(ZX250E/ZX250H)のアップパーカウル（特にラムエアダクト周辺）は公認車両の状態の形状を維持しなければならない。
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と兼ねたアップパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。
アップパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアップ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。アップ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、アップ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。
 2. カーボン、ケブラー材の使用は認められない。
 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は付いてなくても良い。
 4. フェアリングとエアボックス間に市販状態時ラムダクトが装着されている車両は、ラムダクトの改造または交換、取り外しが許可される。カーボン／ケブラー材の使用は禁止される。
ただしNinja ZX-25R（ZX250E/ZX250H）は市販状態のラムダクトを維持すること。
ラムダクトの取外しや、アフターマーケットのものへの変更はできない。
 5. 取り付けブラケットの改造・変更
 6. 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。
 7. リア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。
 8. フェアリング下部には、直径20mm（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）この孔はドライコンディションの時には塞がれ、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。
- 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。

- 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。
- ⑫ 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ることが推奨される。（2次カバー装着の際は、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カバーの塗装の剥離は認められる。（フェアリングを延長し、接触部がカバーされる場合は2次カバーを取り付けなくても認められる）
- ⑬ ラジエーターおよび水温計
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。
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。
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）
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. 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10mm以下に限る）
6. サーモスタットの交換・取り外しとスベーパーへの変更は認められる。
7. 水温計（センサー含む）の追加および変更
- ⑭ 排気ガス対策部品
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）
- ⑮ クラッチ
クラッチスプリングの変更
- ⑯ キャブレター
1. ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
2. キャブレターの温水配管の取り外し
- ⑰ フュエルインジェクション
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。
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。
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。
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. 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。ただし、Ninja ZX-25R（ZX250E/ZX250H）は、フュエルインジェクション、エアクリーナーボックス、エアファンネル、ラムエア等吸気関連、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、ECUは市販状態を維持しなければならない。
また、サブ・コンピューターの使用も出来ない。
6. 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。
7. 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。

- ⑮ 燃料供給
 - 1. フュエルラインの変更
 - 2. フュエルベントラインの変更
 - 3. フュエルフィルターの追加・変更
- ⑯ ワイヤハーネス
ワイヤハーネス（スイッチを含む）の改造、変更
- ⑰ スプロケット／チェーン
フロントスプロケット、リア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が、チェーンサイズは市販時のサイズ以上とする。
- ⑱ エンジンレブリミッター／スピードリミッター
エンジンレブリミッター／スピードリミッター（イグナイター含む）の変更
- ⑳ 点火時期／スパークプラグ
 - 1. スパークプラグ、プラグキャップの変更
 - 2. ハイテンションコードの変更
 - 3. 点火時期の調整
- ㉑ ボルト、ナット類
 - 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。
 - 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。
 - 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。
 - 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。
- ㉒ 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。
- ㉓ 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。
- ㉔ エアクリーナー
 - 1. 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ーナーにおいては、エアクリーナー本体（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ダクトの追加は許可されない。
 - 2. BMW G310Rについては下記太枠部分をエアクリーナー本体とみなし、改造・変更は許可されない。
 - 3. 製造上の不具合や不可抗力などによっても、明らかに変形・切削・加工・改造された形跡が見られるものに関しては使用できない。



⑳ 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。

㉑ トランスミッション／ギヤボックス

1. トランスミッション単体及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、公認車両のエンジンに追加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。
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。

㉒ クイックシフター(オートシフター)

オートシフターの装備および追加が認められる。

(解説:ワンモーションのクイックシフターの使用が認められる。)

㉓ エンジンオイル

㉔ 燃料タンク、燃料タンクカバー、ポジション調整

燃料タンクは公認車両の状態が維持されなければならない。燃料タンクフィルターキャップのカギのロック機構の改造は認められるが、キャップは閉じた状態で燃料が漏れないようになってはならない。

転倒時に燃料タンクと路面の接触による破損を防止する目的で、タンクカバーの取り付けが認められる。公認車両の状態でタンクカバーが装備された車両については、取り外すことは認められないが、形状の変更、タンクカバー自体の交換は許可される。

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。その取付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。

(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）

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を兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可能とする。

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。

② ツールボックス

③ タコメーター（※タコメーターについては追加・取り外しとも可能だが、変更は認めない。）

④ スピードメーター

⑤ ハンドル左側のスイッチホルダー

⑥ ラジエーターファンと配線

⑦ チェーンカバー

⑧ リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリー

⑨ 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート

⑩ 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

(3) その他

① チタン合金部品の使用は禁止される。

（エキゾーストパイプ、サイレンサーおよびサイレンサーステーは除く）

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。

③ 追加の装備

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。

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。

ST250 (単気筒・2気筒・4気筒) クラス

第79条 ST250 (単気筒・2気筒・4気筒) クラス基本仕様

以下の規定以外は、第80条 もてぎロードレース基本仕様に準じる。

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。

～1) 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認した車両でなければならない。

～2) 最低重量

(1) 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする

単気筒	130kg	2気筒	140kg	4気筒	160kg
-----	-------	-----	-------	-----	-------

(2) 各レース終了後、無作為に抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

(3) マシンは、予選前車検時からレースを終えた状態までを通じて常に最低車両重量規定に合格していなくてはならず、レース後にはマシンには、水、オイル、燃料、またはタイヤを含む一切のものを追加することができない。

(4) レース後、マシンの車重には1kgの許容誤差が認められる。

(5) 練習走行及び予選時および決勝レース終了時に、マシンの車重検査を受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合ライダーとチームの作業をできる限り妨害しないように行われるが、要請を受けたライダー、チームは、その要請に従わなくてはならない。

～3) 音量

音量規制は、第80条～19)の測定方法によって行われる。

*G310Rクラス車両は、単気筒251cc～400ccクラスの固定回転数が適用される。

～4) 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事は認められない。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。

(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

① フレーム

1. リア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
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。
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。
4. 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。

② スタンドブラケット

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。
2. リアホイールスタンドのブラケットは、リアフォーク（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。但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。
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。

③ フロントフォーク

1. フロントフォークのアウトチューブ、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。アウトチューブの表面塗装の変更は認められる。

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。
3. フォークキャップは、外部から調整できるように改造、または変更することができる。バルブ形式を変更しない範囲であれば、ダンピングアジェスターの追加も許可される。
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. 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。
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。
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
8. サスペンションフルードの変更
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。

④ リアフォーク（リアスイングアーム）

1. リアサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリア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〉

公認時のリア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で守ること。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うこと。

銘柄	車種	車高調整方法
ホンダ	CBR250R	シム追加による手法で5mm以内
カワサキ	Ninja250R/Ninja250/Ninja ZX-25R	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。

2. リア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。
3. リアサスペンション・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。
4. リア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. リア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アショックカバーの取り外しは認められる。
6. サスペンションフルードの変更

⑤ エキゾーストパイプおよびシステム

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。
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。
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。
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. エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。

6. 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。
7. 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。
8. 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。

⑥ ブレーキ

1. 前後ブレーキ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（材質は鉄素材を強く推奨する。）
3. ブレーキフルードの変更
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及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. 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。
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。
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。
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。
9. フロントとリア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。
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。

⑦ タイヤ、ホイール

1. スピードメーター駆動部の取り外しとスぺーサーの変更
2. タイヤは変更できるが、一般市販ルートで購入できる溝付タイヤに限られる。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。また、レーシングレインタイヤの使用を認める。
3. タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
4. 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. 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アに、リア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)				
17×2.50-F	(100/*-17)	(110/*-17)	(120/*-17)		
17×2.75-F	(100/*-17)	110/*-17	(120/*-17)		
17×3.00-F	110/*-17	120/*-17			
17×3.50-R	110/*-17	120/*-17	130/*-17	140/*-17	(150/*-17)
17×4.00-R	130/*-17	140/*-17	150/*-17		
17×4.50-R	140/*-17	150/*-17			

※ホイールサイズのFはフロント用、Rはリア用を示す

※（）付きはバイアスタイヤのみ使用可

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。
7. ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。
8. ホイール（フロント、リヤ）スピンドルシャフト、ナット、ワッシャーおよびディスタンスカラーは公認車両の状態を維持しなければならない。ただし、材質を変更しない範囲で割ピン方式のナットからセルフロックナットへの変更は許可される。
9. ホイールベアリング、スペーサー（ベアリング外側左右）の変更が認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取外しとスペーサー（ベアリング外側左右）への変更（材質含め）も認められる。ホイールダストシールは変更または取外しが認められる。
10. ZX-25Rについては、同一メーカーの250ccクラス公認車両間において、公認車両のディスタンスカラー、ホイールスピンドル（シャフト）ホイールナットをそのまま使用することで改造なしにボルトオンで取付け可能なホイール（スペーサーは変更可）は互換性部品として使用が認められる。

⑧ ハンドルバー、レバー類

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）
2. 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。ただし、別体式でバーでの取り付けが差し込み式でボルトの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ずにしなければならない。
3. 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。
4. 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
5. 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。
6. 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。
7. 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ものは別体式のホルダーへの変更も認められる。

⑨ 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・変更されても良いが、下記および第80条基本仕様の条件を満たしていなければならない。

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、ブラケットは元の取付け位置に固定しなければならない。
2. 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およびピットレーンスピードリミッターの追加も許可される。
3. 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。

⑩ 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）

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。
ただし、Ninja ZX-25Rのアップカウル（特にラムエアダクト周辺）は市販状態の形状を維持しなければならない。

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プカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。

アップカウルとアンダーカウルを追加する場合は、取り付けはアップ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。

アップカウルとアンダーカウル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、アップ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。

2. ZX-25Rはアフターマーケットのものへの変更および外観の変更も認められるが、アップカウルのエアダクト取り入れ部の位置、形状、面積は公認車両の状態を保っていなければならない。エアダクト部の金網は取り外しが認められる。
 3. カーボン、ケブラー材の使用は認められない。
 4. 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. 取り付けブラケットの改造・変更
 6. 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。
 7. リア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。
 8. フェアリング下部には、直径20mm（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）
この孔はドライコンディションの時には塞がれ、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。
- ⑪ 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。
- ⑫ 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。
- ⑬ 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。
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1/2以上が保護されていなければならない。
- ⑭ ラジエーターおよび水温計
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。
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。
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）
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. 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10mm以下に限る）
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。
7. 水温計（センサー含む）の追加および変更
- ⑮ 排気ガス対策部品
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）
- ⑯ クラッチ
クラッチスプリングの変更
1. クラッチスプリング（ワッシャー追加を含む）は変更することができる。
2. フリクションディスク、ディスクプレートは変更することができる

- ⑰ キャブレター
1. ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。
 2. キャブレターの温水配管の取り外し
- ⑱ フュエルインジェクション
1. スロットルボディおよびインジェクターは公認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。
 3. ラム圧のない車両については、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。
 4. ラム圧付きの車両（ZX-25RおよびCBR250RR）のエアファンネルは公認車両の状態を維持しなければならない。
 5. ECU（エンジン・コントロール・ユニット）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、追加も認められるが、サブコンピューターを追加する場合は、公認車両（レーススペース車を除く）のECUとの併用のみが許可される。
 6. 市販CBR250RRおよびCBR250RRレーススペース車は、公認車両（レーススペース車を除く一般市販車）に装備されたECUもしくはCBR250RRレーススペース車に装備されたECU以外は使用できない。ただし、公認車両に装備されたECU（レーススペース車用除く）を使用する場合に限り、サブコンの追加が認められる。
 7. ZX-25Rは、公認車両に装備されたECU以外は使用できない。ただし、サブコンの追加が認められる。スピードリミッターの解除およびオートシフター用のブリッピングコントローラー、ピットレーンスピードリミッターの追加が認められる。
 8. トラクションコントロールを制御するためのセンサー類および取付けステーの追加は許可されるが、フロントフォーク、リアフォーク等に改造なし（ボルトオン）で取付けられていなければならない。トラクションコントロール（ローンチコントロール含む）の制御は、一つのレース用ECUまたは追加のサブコンピューター制御内で行わなければならない。トラクションコントロール制御のための別体式ECU（オートシフター用ブリッピング・コントローラーを除く）の追加は認めない。
 9. 燃料ポンプおよびプレッシャーレギュレーターは公認車両の状態を維持していなければならない。
 10. 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。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。
 11. 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が認められる。
- ⑲ 燃料供給
1. フュエルラインおよびコネクタの変更
 2. フュエルベントラインの変更
 3. フュエルフィルターの追加・変更
- ⑳ 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、発電装置および発電容量もベース車両の公認状態を維持していなければならない。
- ㉑ スプロケット／チェーン
- フロントスプロケット、リア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が、チェーンサイズは市販時の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。
- ㉒ 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

- ②③ 点火時期／スパークプラグ
1. スパークプラグ、プラグキャップの変更
 2. ハイテンションコードの変更
 3. 点火時期の調整
- ②④ ボルト、ナット類
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。
 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。
 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。
 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。
- ②⑤ 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。
- ②⑥ 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。
- ②⑦ エアクリーナー
1. エアクリーナボックス（カバー含む）は公認車両の状態を維持しなければならない。
 2. ただし、エアクリーナー・エレメントは変更、または改造あるいは取外すことができる。
 3. エアクリーナーボックス（カバー含む）本体を改造、または変更しない範囲（一体式ではなく、別体式の構造のもの）で、吸気ダクトの改造および変更、取外しが許可される。ラムダクトのない車両へのラム庄の追加は許可されない。ただし、エアクリーナーに直接接続しない範囲（エアクリーナー吸気ダクト入り口との間隔を50mm以上空けること）で、外気を導入するためのダクトを設置することは許可される。
 4. CBR250RRの改造範囲は、MFJ国内競技規則・付則11JP250技術仕様の7-3-29-2ラムダクト（ラム庄）付きの車両項目を適用する。
 5. ZX-25Rは、カウルとラムダクトの間に取付けられているゴム製のラムダクトシールを含めて、ラムダクト、エアクリーナーボックスが公認車両の状態に持されていなければならない。ただし、エアクリーナー・エレメントは変更、または改造あるいは取外すことができる。
 6. BMWG310Rは、下記太枠部分をエアクリーナー本体とみなし、改造・変更は許可されない。
 7. 製造上の不具合や不可抗力などによっても、明らかに変形・切削・加工・改造された形跡が見られるものに関しては使用できない。



⑳ トランスミッション／ギヤボックス

1. トランスミッション単体およびアッセンブリーは、公認車両の状態から変更できない。
同一機種の派生車両間での交換、変更も認められない。ただし、ドラムストッパースプリングに限り変更が許可される。
2. オイルフィルターエレメントは変更することができる。カートリッジタイプのフィルターはアフターマーケット品への変更も許可されるが、構造（フィルターの材質およびフィルターが一体式または別体式）および取付け方法は公認車両と同じでなければならない。

㉑ クイックシフター（オートシフター）

オートシフターの装備および追加が認められる。

（解説：ワンモーションのクイックシフターの使用が認められる。）

㉒ エンジンオイル

㉓ 燃料タンク、燃料タンクカバー、ポジション調整

1. 燃料タンクは公認車両の状態が維持されていないといけない。
2. レベルプレートは削除は認められる。
3. 燃料タンクフィルターキャップのカギのロック機構の改造は認められるが、キャップは閉じた状態で燃料が漏れないようになっていなくてはならない。
4. 燃料タンクまたは燃料ポンプに取り付けられている燃料残量検出装置（燃料系）の取外しおよび改造が許可される。
5. 転倒時に燃料タンクと路の接触による破損を防止する目的でタンクカバーを取付けることが認められる。公認車両の状態でタンクカバーが装備された車両については、取外すことは認められないが、形状の変更も許可される。
6. ライディングポジション調整のための部品（パッド、樹脂類など）の追加や、タンクカバーとポジション調整部品（形状変更を含む）との一体成型も認められる。その取付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定されていないといけない。タンクカバーおよびポジション調整用部品への金属またはカーボン、ケブラー材の使用は禁止される。

(2) 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の始動が行えること。

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）単体またはアッセンブリーの変更、または取外し。

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（ホース）類

⑨ シリンダー・ベースガスケット／ヘッドガスケットを除くガスケットおよびガスケットの材質の変更が認められる。

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、素材は公認車両と同じか、または鉄合金のものに限定される。

⑬ すべてのオイルおよび各グリス類の変更は認められる。

(3) 取外すことができる部品

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）

(4) その他

- 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除く)
- ②エレクトリックスターターは常に作動しなければならない。
- ③すべ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。フレームを交換する場合は、刻印なしの状態の販売証明の提示、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、または刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法にしたがわなければならない。
- ④すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。
クランクケース交換の場合は、刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検に提示しなければならない。交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたは刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法にしたがわなければならない。
- ④スイングアームの側面にカバーを取付け、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以下に限定される。(既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない)
- ⑤追加の装備
 - 1. 自動ラップ計測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。
 - 2. データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置、各種センサー類など）の使用が認められる。

第80条 もてぎロードレース基本仕様

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。カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様が適用される。

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。

～1) カテゴリー

- ①レーサークラス
レース専用に生産された車両
- ②スポーツプロダクション
一般市販車（レースベースを含む）をベースとして各種目別仕様に準じてレース用に改造された車両

～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= (D² × 3.1416 × C ÷ 4) × 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。

～3) 保安部品

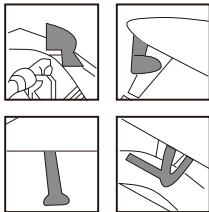
レースのために取り外さなければならない部品

- ① ヘッド・リアライト/ウインカー/リフレクター

ただし、リアライトがリアセーフティライトの規定に合致している場合、取り付けが認められる。

- 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 シートレールに取り付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切除も可）
- ⑦ その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

取り外さなければならない部品



●ナンバープレート・ブラケット
取り外さなければならない

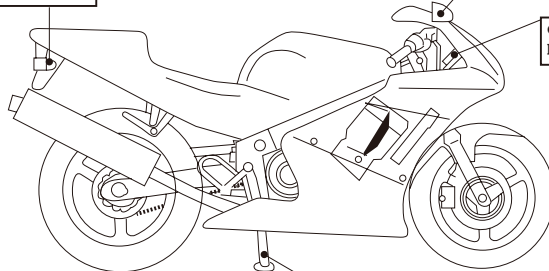
取り外すことができる部品



- ① 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ② ホーン
- ③ ツールボックス
- ④ タコメーター
- ⑤ スピードメーター
- ⑥ ラジエーターファンと配線
- ⑦ サーモスタット
- ⑧ リアフェンダー
- ⑨ チェーンカバー
- ⑩ リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリー
- ⑪ エアクリーナーエレメント
- ⑫ 別体（ボルトオン）のライセンスプレート
- ⑬ スターターキックアーム

●バックミラー等の保安部品
取り外さなければならない

●スピードメーター・タコメーター
取り外すことができる



オイル渡連ボトルは必ずワイヤロックすること!!

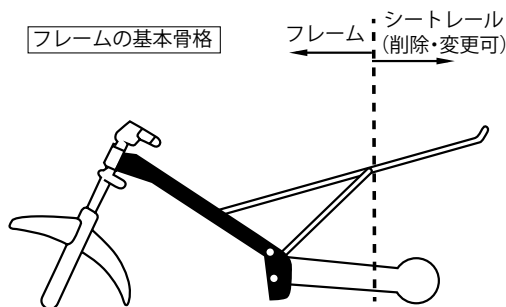
●スタンド・同乗者フットレスト
取り外さなければならない

～4) 材質

フレーム、フロントフォーク、リヤクッション、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部品は、各カテゴリークラス別基本仕様で認められたもの以外（ボルト、ナット含む）使用できない。

～5) フレーム

- ① フレームの基本骨格とは、エンジンが取付けられている部分を中心に、ステアリング取付け部分とリヤスイングアームの取付け部分を含む構造全体をいう。（図面添付）
- ② シートを取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はみなさない。
- ③ 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外し。
- ④ すべてのフェアリングステー（ブラケット）は、部分的に改造したり、交換しても良い。素材の変更も認めるが、カーボン、ケブラーおよびチタニウム合金の使用は許可されない。
- ⑤ ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴開けは認められる。
- ⑥ メイドスタンド/メインスタンドブラケットの削除（カット）は許可される。



※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。

～6) 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
 - (1) 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み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。
 - (2) 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。
 - (3) 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。
 - (4) 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
 - (1) 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。

～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すべて満たさなくてはならない。
- 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。
- ③ 排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、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。
- ④ 後続ライダーに迷惑をかけないようにするため、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- ⑤ エキゾーストパイプの後端は、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。

～8) ハンドルバー

- 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。ただし、別体式でバーでの取り付けが差し込み式でボルトの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ないようにしなければならない。
- ② ハンドルバーの最低幅は、85ccまでのマシンは最低400mm、85ccを越えるマシンは最低450mmとする。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 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ばいに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。
- ⑧ 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。
- ⑨ 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

～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16mm）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 車両には、他の車両との接触等の場合には、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着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。クラッチレバープロテクションの装着も認められる。
- ④ 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。

～10) スロットルグリップ

- ① スロットルグリップ、スロットルハウジングは公認車両から変更が認めれる。
スロットルハウジングは、スイッチハウジング一体式から別体式または別体式から一体式への変更することも許可される。

- ②スロットルグリップは、手を握っていない時、自動的に閉じるものでなければならない。
- ③すべての車両は、キルスイッチをハンドルグリップを握ったまま操作できる位置に取付けなければならない。

～11) フューエルポンプ

- ①電動フューエルポンプがついている車両は、転倒した時にポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- ②フューエルポンプ回路遮断システムは常に作動する状態に維持されていなければならない。車検時にテストを行う場合においても、作動しなければならない。

～12) フットレスト

- ①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。
- ②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いてはならない。
- ③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）。
- ④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、ブラケット取付けは公認車両と同じ位置に固定しなければならない。
- ⑤ブレーキペダルがフットレストと同軸に設けられる場合は、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。

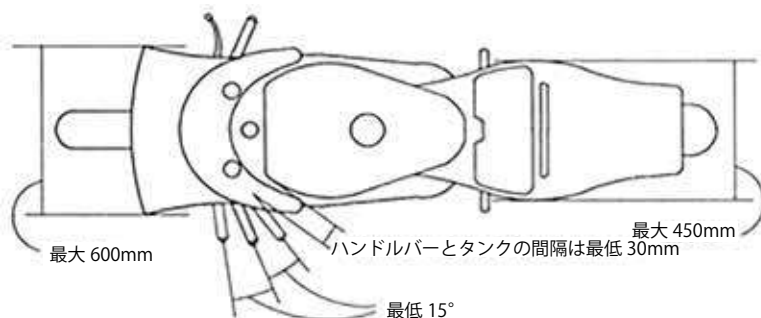
～13) ブレーキ、レバー類

- 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ブレーキホースを改造または変更する場合は、左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐点は、ローワーフォークブリッジ（ロワートリブルクランプ）より上になければならない。ただし、公認車両のフロントブレーキホース（システム）が変更されていない状態で、二つのフロントブレーキキャリパー用ブレーキラインの分岐点がローワーフォークブリッジにボルトおよびブラケット等で確実に固定されている場合は、ローワーフォークブリッジ下のホース分岐を認める。
- ③ブレーキディスクは変更できるが、材質は鉄（SUS含む）合金のみ認められる。
インターナルベンチレーテッドディスクは許可されない。
ブレーキディスクの厚さと大きさは公認車両のキャリパーとキャリパー取付け位置およびホイールへの取付け位置と方法を変更しない範囲で使用できるものでなければならない。ホイールへの取付けのための、スパーサーの追加は認められる。
- ④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。
- ⑤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。
- ⑥ブレーキディスクの取付ボルト等は、メーカーの出荷時の状態を保ち、材質の変更もしてはならない。
- ⑦メーカー出荷時と異なるパーツを使用する場合は、十分な強度のボルト等を使用すること。

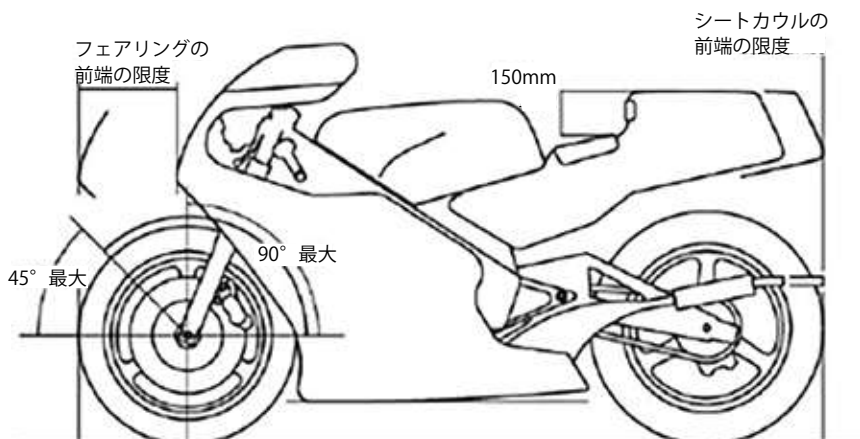
～14) ボディワーク（フェアリング・ウィンドスクリーン・フェンダー）

- ①ウィンドスクリーンエッジ、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。

- ② 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）。



- ③ 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）。



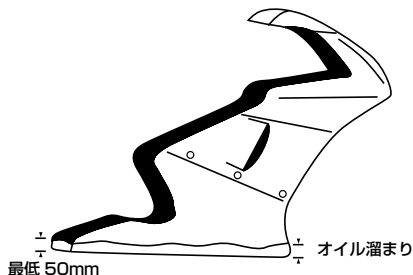
- ④ 横から見た場合、下記が見えなければならない。
- (1) 最低180°にわたるリアホイールリム
 - (2) フェンダーまたはフォークに覆われた部分を除くフロントホイールリム全体。
 - (3) ノーマルポジションに座ったライダー。上腕を除く。
- 注意：透明の材質を使用することは禁止される。
- ⑤ モーターサイクルのいかなる部分も、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。
- ⑥ シートのベースとシートの一番高い地点との差は最大150mmとする（図2参照）。
- ⑦ フェンダーは義務づけられない。装着された場合、フロントフェンダーは下記の範囲を超えてはならない。
- (1) 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）。
 - (2) 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。

- ⑧ ウイングを装備することは禁止される。

ただしメーカー車両販売時に装着されているもの、および同じ外観のものは除く。

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。

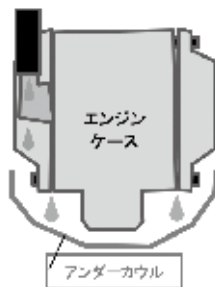
- ⑨ 車両の下部フェアリングは、取り付けられていなければならない、エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分（J-GP3は2.5L）をフェアリング下部（オイル受け）で保持できる構造になっていなくてはならない。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。フェアリング下部（オイル受け）の端部は、一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。



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



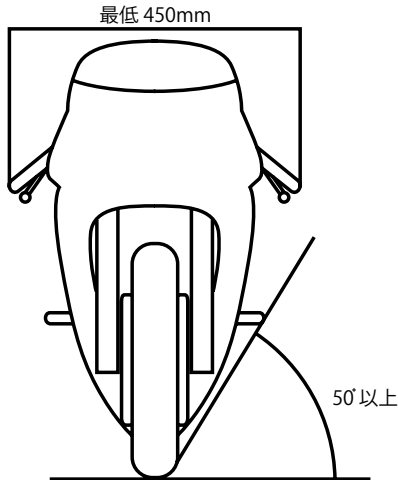
車両の下部フェアリングには、直径20mm（許容範囲+5mm）の穴を1個または2個設けなければならない。

- ⑩ これらの穴はドライコンディション時には塞がれ、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。
- ⑪ 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へのプロテクティブコーンの取り付けが認められる。プロテクティブコーンの突き出し量は、フェアリングの表面から20mm以上突き出てはならない。プロテクティブコーンの先端の角Rは10R以上とする。

⑫ クリアランス

- (1) 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



- (2) 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。

⑬ リアセーフティライト

以下の内容の規定で、リアセーフティライトの装着を全車両義務付ける。

リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン/オフできるようにするか、常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合、レースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は車検で行われる。

- (1) 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の中心線に対して、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。
- (2) 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で、リアタイヤアクスル軸より後方）に取り付けられていなければならない。
- (3) 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。

【ご案内】2025年より全クラスリアセーフティライトの取り付けを義務付けます。

～15) ホイール、リム、タイヤ

① ホイール

- (1) ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。
ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。
- (2) ホイール（フロント、リア）スピンドルシャフト、ナット、ワッシャーおよびディスタンスカラーは公認車両の状態を維持しなければならない。
- (3) ホイールベアリング、スパーサー（ベアリング外側左右）およびダストシールの変更は認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取外しとスパーサー（ベアリング外側左右）へ変更が認められる。ダストシールは取外すことも許可される。

(4) ホイールバランスウェイトおよびエアバルブの形式は問わないが、ホイールバランスウェイトは走行中に脱落しないよう、固定・接着されていなければならない。

② タイヤ

- (1) タイヤは一般市販ルートで購入できる一般公道走行用の溝付きタイヤとする。
- (2) タイヤへの追加加工（ハンドカット等）は禁止される。
- (3) タイヤは、指定された回転方向での使用のみ許可され、逆方向での使用（逆履き）は禁止される。
- (4) 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない。（残溝はタイヤインジケーターによる）
- (5) レインタイヤは、EマークまたはDOTマークがなくても良いが、「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。

～16) ナンバープレート

- ① モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った身体によっても隠れてはいけない。
- ② ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- ③ ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は幅275mm×高さ200mmとする。
また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い（図1参照）。
- ④ すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低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（図1参照）。
- ⑤ 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なければならぬ。
- ⑥ 数字の最低寸法は下記のとおりとする（図1と2参照）。

フロントナンバーの寸法は

最低高	: 140mm
最低幅	: 80mm
数字の最低太さ	: 25mm
数字間のスペース	: 15mm

サイドナンバー
およびサポートナンバーの寸法は

最低高	: 120mm
最低幅	: 60mm
数字の最低太さ	: 25mm
数字間のスペース	: 15mm

図 1

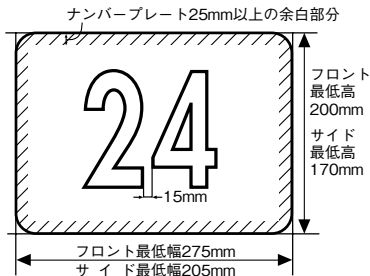
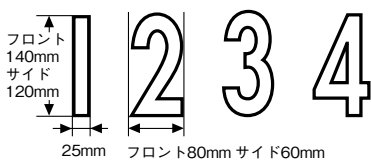


図 2



- ⑧ 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

Futura Heavy

0123456789

- ⑨ ナンバープレートの地色および数字の色は下記のとおりとする（蛍光色は禁止）。
ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。

クラス	地色	文字色
インターJSB1000	自由	黒または白
インターST1000	紺	白
ナショナルST1000	紺	白
インターST600	自由	黒または白
ナショナルST600	白	黒
インターJP250 ※1	赤	白
ナショナルJP250 ※1	白	黒
ST250S/ST250T Eternal	自由	黒または白
ST250S/ST250T/ST250F	自由	黒または白
CBR250R Dream Cup (ピギナー含)	白	黒
NEO STANDARD	文字色の対象色	黒または白

※1 CBR250RR Dream Cupクラス登録者は黒地に白文字とする。

⑩ サポートナンバー

アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。

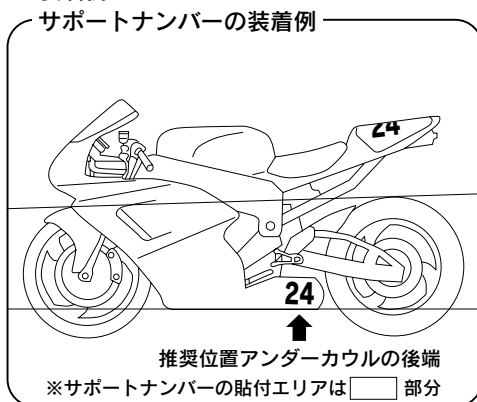
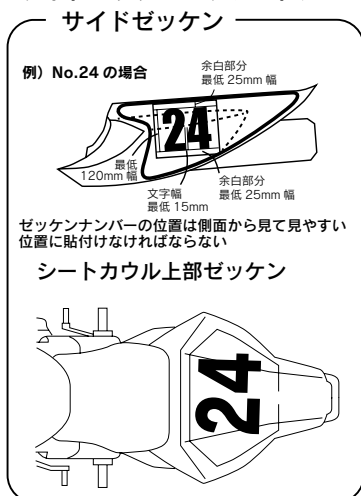
(シートカウルの左右両面に装着の場合も含め、サポートナンバーの貼り付けを義務付けとする。)

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

サポートナンバーの最低寸法は、第80条～16)ナンバープレート ⑦の最低寸法に従い、数字が確実に認識できるような余白を設けなければならない。ナンバーの地色は、自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。

サイドゼッケンとサポートナンバーの装着例

サイドゼッケンとサポートナンバーの装着例



- ⑩ 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前にすべて取り外されなくてはならない。

- ⑪ ナンバーおよびナンバープレートの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の判断が最終的なものとする。
- ⑫ この規定に適合していないゼッケンナンバーおよび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。

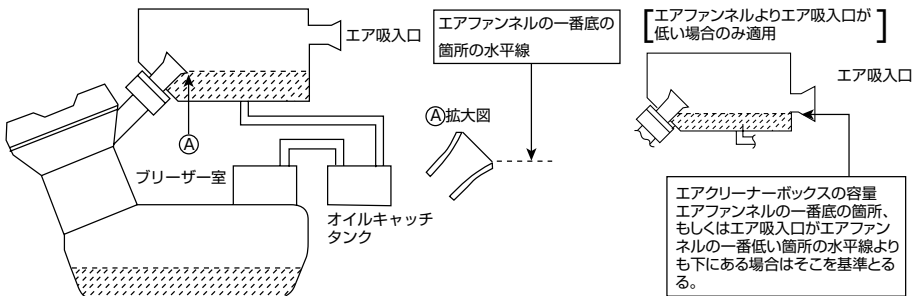
～17) フューエルタンク、オイルタンク、リザーバータンク

- ① 燃料タンクは公認車両の状態が維持されていなければならない。表面塗装の変更は許可される。
- ② レベルプレートは削除は認められる。
- ③ 燃料タンクフィルターキャップのカギのロック機構の改造は認められるが、キャップは閉じた状態で燃料が漏れないようになっていなくてはならない。
- ④ 燃料タンクまたは燃料ポンプに取り付けられている燃料残量検出装置（燃料計）の取外しおよび改造が許可される。
- ⑤ オイルキャッチタンクとブリーザーシステム

(1) 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。

4 ストロークエンジンのブリーザーシステム



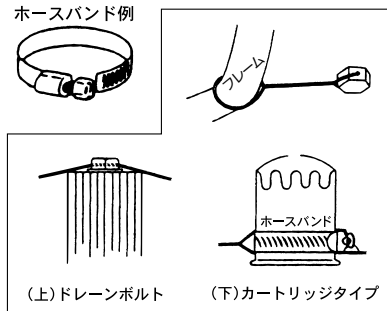
- (2) オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装備は免除される。
- (3) ブリーザーシステムのパイプ類の締め付けは、金属製バンドを使用すること。
ただし、ベース車両のクリーナーボックスおよびブリーザーホースとバンド類を変更しないで使用する場合はこの限りではない。
- (4) オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリーナーボックスで1000ccのオイル受け容量を確保できない場合は、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない
(エアクリーナーボックス単体で1000cc以上の容量が確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される)。
- (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。
- (7) ブリーザーシステムのパイプ類は耐油性であること。
- ⑧ オイルドレーンボルトおよび供給パイプ
 - (1) すべ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しなければならない。

(例：ドレンボルト、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、水冷オイルクーラーボルト等)。

(2) ワイヤロックするための穴あけ加工は認められる。

(3) エンジンクラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤロックするか粘着テープによる脱落防止が推奨される。

ワイヤロック

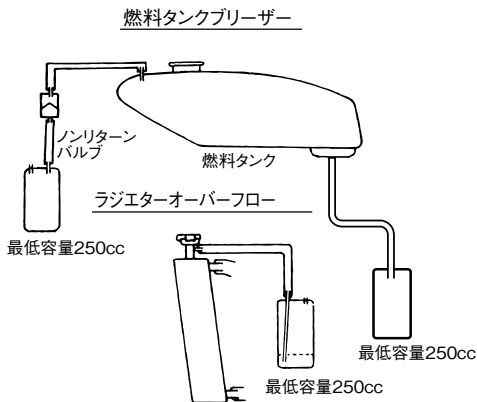


⑨ 燃料タンクブリーザーパイプ (リザーバー)システム

ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な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。

(1) 燃料タンクに取付けられた公認車両のブリーザーパイプには、キャッチタンクに接続されるブリーザーチューブを取付けなくてはならない。タンクブリーザーチューブの先端は、適切な材質でできた最低容量250cc以上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。

(2) 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。



⑩ ラジエターブリーザー (リザーバー)システム

ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエターオーバーフローパイプの先端が適切な材質でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていなければならない。

～18) 燃料、オイル、冷却水

- ① すべての車両には、MFJの定める燃料（特別に規定される場合以外は無鉛ガソリン）が使用されなくてはならない
（AVガス（航空機用燃料）等の使用は禁止される）。
- ② 競技に使用できる燃料
競技に使用できる燃料は下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
 - (1) 競技用燃料には販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。
ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
 - (2) 水冷エンジンの冷却水は、水（レース用として一般市販されている冷却水を含む）に限られる。
ただし不凍液の成分が含まれる冷却水は使用することができない。
- ③ 第18条燃料規定で銘柄および供給方法が指定される当該サーキット内ガソリンスタンドで提供される燃料を使用しなければならない。

～19) 音量規制

- ① 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- ② 音量測定の際、ギアボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。
- ③ 規制に適合しているサイレンサーには車検にてペイントマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。
ただし同様に車検合格し、車検にてペイントマークを受けたスベアサイレンサーについては交換が認められる。
指定車検時間に同時に音量測定ができるスベアサイレンサーは、2セットまでとする。指定車検時間以外に音量測定ができる場合は、スベアサイレンサーの数は規定しない。
- ④ ギアはニュートラルにしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかななくてはならない。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。
- ⑤ 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。音量規制値は、4ストロークはピストンスピード11m/secで2ストロークは13m/secで計測される。エンジン型式及び排気量が同じクラスは、エンジンストロークがほぼ同等とみなされるので、固定回転数方式を採用することもできる。

$$\text{所定のエンジン回転数(rpm)} = 30,000 \times \frac{30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

⑥ 音量測定の見定回転数と音量値

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、測定は下記見定回転数にて実施する。

4ストローク	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
125～250cc	6000	7500		10,500※
251～400cc	※5500rpm	6500	7000	8000
401～600cc	5000	6000	6500	7000
601～750cc	5000	5500	6000	7000
750cc以上	4500	5500	5500	6000

※G310Rに適用

2ストローク	1気筒
125cc	7000

- ⑦ サイレンサーが1本を超える車両の音量測定は、それぞれのサイレンサーの見定位置で測定される。
- ⑧ 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見定値に合致していなければならない。
- ⑨ 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。
- ⑩ 音量規制値
見定された測定方法（見定回転数方式）で計測された状態で105dB / A以下とする。
レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。
- ⑪ 音量測定場所周辺の音量は、測定されるモーターサイクルから半径5m以内において90dB/A以下とする。
- ⑫ 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。
- ⑬ 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- ⑭ 測定値の小数点以下の切り捨ては行なわない（105.9dB/A=105.9dB/A）。
- ⑮ 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

～20) 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) 競技車両には、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。
- (3) 自動ラップ計時デバイスを追加することはできる。
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。
※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。

～21) 最低重量

各種目別技術仕様において、最低重量が設定され、バラストに関する明記が無い場合、その重量規定を満たすためにバラストを装着することは認められない。

～22) 車両・部品の買い取り制度

- ① 買い取り制度が設定されたクラスにおいては、大会にて6位以内に入賞した車両の部品は、購入希望者がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

② 部品買取価格（単位：円）

(1) ネオスタンダード（ZX-25Rを除くクラス）／ST250Sクラス

車両買取価格：1,000,000円

部品買取価格 ・フロントサスペンション：100,000円

・リヤサスペンション：150,000円

(2) ネオスタンダード（ZX-25R）／ST250T／ST250Fクラス

車両買取価格：1,200,000円

部品買取価格 ・フロントサスペンション：150,000円

・リヤサスペンション：170,000円

③ 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。

売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限る。

購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行なうことができる。

購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。

④ 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、以下の物を揃え、主催者へ提出すること。購入申請締切り後の申請撤回は認められない。

購入申請用紙

購入者の運転免許証のコピー

購入申請保証金50,000円（購入申請保証金は購入代金の一部とされる）

⑤ 希望者が複数の場合、申請締切り後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。

⑥ 購入申請が提出された時点より、主催者は部品を売買契約日まで保管しなければならない（売主が部品に触れることは禁止される）。

⑦ 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・そして主催者の3者にて売買契約日を決定する。

⑧ 前項にて決定された売買契約日に購入代金（現金）と部品の受け渡しが行なわれる。

⑨ 売買契約日までに売主・購入者双方とも身分証明書のコピーを主催者に提出しなければならない。

⑩ 売買契約は売主、購入者双方とも主催者立会いのもと行われる。

⑪ ⑦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。

⑫ 売買契約が無効になった場合は、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。

主催者により次点購入希望者に連絡し、3日以内に再度、購入申請保証金がか主催者に提出された時点で購入権利の移行が確定する。

確定しなかった場合は、再度さらに次点の者に購入希望の発生が連絡され、同様の手順が適用される。

購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され3者立会いの売買契約調整日が設定され、売買契約日より10-7項以降の規定を適用する。

⑬ 上記規定は購入者・売主・主催者の合意があれば、部分的に簡易化することができる。なお、3者合意が必要な規定について、調整が困難な場合は主催者が決定権利を有する（売買契約日等）。

⑭ 主催者が購入申請を行なうことができる

⑮ 売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することができる。

～ 23) カメラ搭載

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。

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回の手術に限りです。 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、骨または関節の非親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ず。	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、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い商品・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(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)

2024年もてぎロードレース選手権
クラス別チャンピオン

クラス	ライダー名	チーム名
インターST1000	山添 康孝	A-Garage★PROJECT-FATE
ST1000	林 勝巳	ドリームハウス
インターST600	宮崎 隼	T.Pro.Innovation
ST600	関口 智大	APPLE HOME RACING
JP250	大和田 亮介	2436GO!&workman+&58
CBR250R Dream Cup	新井 鷹之	RC.TERA
CBR250R Dream Cup ビギナー	河辺 浩司	TeamBEE with T&D
ST250T Eternal	川添 誠	ベンタグラム
ST250T	加藤 浩	カトウアルミ・切るぞー!
G310R	鈴木 俊彦	Brave70s+Be-position

クラス	エントラント名
NEO STANDARD CBR	紺野雅英
NEO STANDARD R25	RT E-Pace with HAMADEN 相模原
NEO STANDARD Ninja	粕尾モンキーズ+ビッグボア
NEO STANDARD G310R	SDG N-PLAN Racing
NEO STANDARD G310R Women	SDG N-PLAN Racing

【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した。

しかしながら、もてぎ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くださいとともに、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。

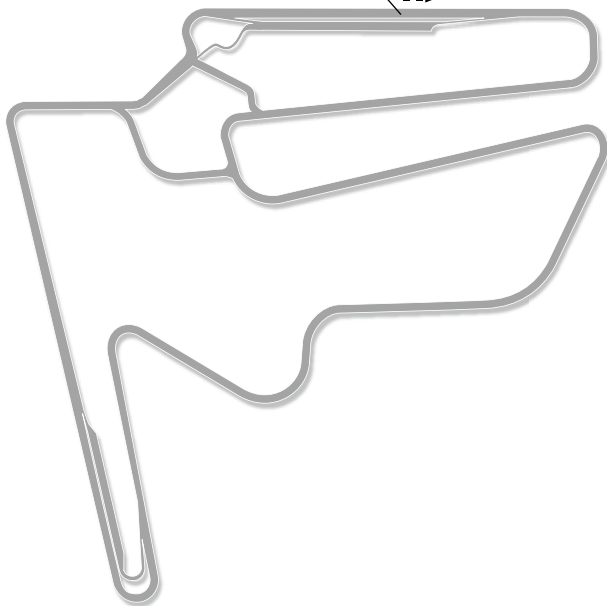
②動画掲載により生じた、あらゆる問題は当事者間で解決すること。

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 お問合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きます。あらかじめご了承ください。

FULL COURSE
Length/4,801.379m



MOBILITY RESORT **MOTEGI** 

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1
TEL.0285-64-0200 FAX.0285-64-0209

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