

**2 0 1 7**

**鈴鹿サーキットロードレース  
統一特別規則書**

**鈴鹿サンデーロードレース特別規則書  
FUN&RUN! 2-Wheels 特別規則書**

## コンセプト

### ◆サンデーロードレース

鈴鹿サンデーロードレースは、全日本ロードレースにつながる競技志向の強いレースです。年間のシリーズチャンピオンを懸けて、ステップアップを目指すビギナーや、継続的にレースを楽しむライダーが競っています。

### ◆FUN&RUN！2-Wheels

「みんなで走ってバイクをもっと楽しもう!!」というコンセプトに基づき、多種多様なバイクと幅広い年齢層のライダーが集い、みんなで「バイク遊び」をする為のイベントが「FUN&RUN！2-Wheels」です。

### ◆モトチャレ!! Moto-Challenge Meeting!!

「FUN&RUN！2-Wheels」南コース版の“イベント”と“レース”が「モトチャレ!!」です。タイムアタックイベントについてはMFJライセンス未加入という方でも参加できます。別途ルールブックを参照ください。

## 2016→2017 規則書の変更点

※FUN&RUN！2-Wheels の東コース大会を土曜日予選・決勝で開催とする。

※18 歳以下の参加者は、エアバッグ装着を義務化とする。

義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内する。

※鈴鹿 8 耐併催の ST600 4 耐が準国際化によりサンデーロードレースから除外とする。

※JP250 2 耐を 4 耐に変更して第 2 戦で開催。

※JP250 クラスのグリッド上でのタイヤウォーマー使用を可とする。(MFJ 国内競技規則書記載事項)

※FUN&RUN Mix Big クラスと OPEN Racer クラスを統合する。

## ■2017 年 鈴鹿サーキット ロードレース統一特別規則書

### 第 1 章 共通事項

#### 第 12 条 燃料規定

鈴鹿サンデーロードレース共通事項より記載場所を変更。

#### 第 15 条 ピットレーン

～1)掲載図の変更。

～2)ピットレーン出入口の写真を掲載

#### 第 17 条 走行中の遵守事項

～3)コース図の更新

～4)スタートラインとコントロールライン／フィニッシュラインの図を掲載。

#### 第 19 条 スタート

～8)⑥・・・ペナルティボード提示時の補足とボード見本図を追記。

#### 第 20 条 赤旗時について

～3)「赤旗中断されたレースの再スタート」に準じて、進行状況により分けられるケースを

A・B・Cで表記。

## ■2017 年 鈴鹿サンデーロードレース特別規則書

### 第 2 章 鈴鹿・近畿選手権

## 第2条 開催種目・参加申込期間

～1)第2戦にて8耐選抜レースのJSB1000《8耐トライアウト》を継続開催。

## ■FUN&RUN！2-Wheels 特別規則書

### 第1章 共通事項

#### 第2条 参加資格

～2)ROAD STAR WARS クラスへ鈴鹿8耐・全日本ロードレース選手権出場実績者の参加を不可とする。

### 第4章 NEO STANDARD 特別規則

#### 第10条 賞典

～4)親子賞の設定。

## ■鈴鹿サンデーロードレース車両規定

### 第3章 FUN&RUN！2-Wheels 車両規定

#### 第2条 FUN&RUN Mix Big+OPEN Racer クラス

出場車両区分をC-Big I とC-Big II とC-OPEN Racer に分け、別賞典とする。

#### 第3条 FUN&RUN Mix Small クラス

出場車両区分の再編。

#### 第4条 ST250 車両規定

2015MFJ 国内競技規則書を基とした車両規定を明記。

# 2017 年 鈴鹿サーキット ロードレース統一特別規則書



# 鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則書

## 目 次

コンセプト	P1
2016→2017 規則書の変更点	P1
第 1 章 共通事項	P6
鈴鹿サンデーロードレース特別規則書	
第 1 章 鈴鹿サンデーロードレース共通事項	P27
第 2 章 鈴鹿・近畿選手権	P30
FUN&RUN! 2-Wheels 特別規則書	
第 1 章 FUN&RUN! 2-Wheels 共通事項	P35
第 2 章 ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)特別規則	P40
第 3 章 CLASSIC 特別規則	P42
第 4 章 NEO STANDARD 特別規則	P42
鈴鹿サーキットロードレース車両規定	
第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様	P47
第 2 章 鈴鹿サンデーロードレース車両規定	
JSB1000、ST600	P59
ST600R(Revival)	P59
J-GP2	P60
J-GP3	P60
JP250	P60
CBR250R Dream Cup	P60
第 3 章 FUN&RUN! 2-Wheels 車両規定	
FUN&RUN! 2-Wheels 開催クラス車両基本仕様	P61
FUN&RUN Mix Big+OPEN Racer	P62
FUN&RUN Mix Small	P63
ST250	P65
NEO STANDARD	P80
ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)	P80
CLASSIC	P82
第 4 章 買取規定	P84
○競技参加にあたって	P85
○もてぎ・鈴鹿共済会保険金(MS 共済会)	P86
○2 輪エアバッグ機能付きウエア普及促進策(割引制度)について	P88
○鈴鹿サーキットレース参加へのマニュアル Q&A	P89

## 公示

鈴鹿サーキットの競技会は一般財団法人日本モーターサイクリススポーツ協会(MFJ)公認のもとに国際スポーツ憲章・競技規則に基づいた MFJ 国内競技規則ならびに本競技会大会規則に基づいて開催される。また以下に定める規則は鈴鹿サンデーロードレース、FUN&RUN! 2-Wheels の基本となる共通規則である。各レースの規則については本規則を満たした上、各レースの特別規則を満たすことが条件となる。

## 第 1 章 共通事項

### 第 1 条 大会役員

大会役員は、公式プログラムに示す。

### 第 2 条 参加申込

～1) 所定の各レース参加申込用紙、またはインターネットを用いて申し込むこと。

#### 【エントリーアドレス】

[http://www.suzukacircuit.jp/ms-entry\\_s/](http://www.suzukacircuit.jp/ms-entry_s/)

～2) 電話による申し込みは受け付けない。また、参加申込用紙の本用紙を提出しない場合は正式に受理されない。

～3) 未成年者(20 才未満)のライダーは、下記の 2 点が必要となる。

①誓約書・承諾書に本人の署名・捺印(認印)と、親権者の署名・捺印(印鑑証明書と同一)

②親権者の印鑑証明書(大会開催日を含め3ヶ月以内に取得したもの)

※印鑑証明書については、手続きにより年間で申請が可能。(詳細は 73 ページ Q&A 参照)

～4) 20 歳以上のライダーは誓約書・承諾書に本人の署名・捺印(認印)が必要。

～5) FUN&RUN! 2-Wheels で ROAD STAR(EXPERT・WARS 含む) I・II クラスは、大会期間中有効かつ、保険期間が 12 ヶ月以上の自賠責保険証書の写しを提出すること。

～6) 上記の～1) ～～4) の項目を満たせない者は、競技に参加することはできない。

～7) 参加を拒否された申込者に対しては参加料が返還される。

～8) 参加申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。

①エントリー期間内	なし(全額返金)
②エントリー終了～大会 2 週間前(日曜日)まで	2,100円(税込み)
③大会 2 週間前(月曜日)～大会当日まで	全額(全額負担)

### 第 3 条 参加条件

～1) 当該クラスに必要なかつ、当該年度有効な MFJ 競技ライセンスを所持していること。

～2) ライダーおよびピット要員はもてぎ・鈴鹿共済会(以下 MS 共済会)に加入すること。

～3) 当該年度有効な MFJ ピットクルーライセンスを所持しているピット要員を最低 1 名登録すること。いったん登録したピットクルーは選手受付時に変更することは可能とするが、申請人数より追加することはできない。変更の際は変更手数料 1,000円が必要となる。

#### 【MFJ 国内競技規則より】

※FUN&RUN! 2-Wheels では MFJ ピットクルーライセンス未所持者でも登録可能とする。

～4) 登録されたピットクルーは他クラス出場のライダー、および他チームに既に登録されているピットクルーを二重に登録することはできない。

～5) コース上で負傷事故があった場合など、オフィシャルが正しく救助活動を行うために、ライダーは負傷・身体的障害・疾患がある場合、参加申込時に大会事務局まで申告しなければならない。申告を怠ると参加が取り消される場合がある。

～6) 申込時よりライダーの変更は認められない(複数ライダー等の一部クラスは除く)

#### 第4条 MS 共済会

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 SMSC 会員、もしくは TRMC-S(ツインリンクもてぎクラブスポーツ) 会員として登録され、所定の共済会会費を納めた者とする。
- ～2) 暫定加入は当該大会(特別スポーツ走行、予選、決勝)のみ有効とする。  
ライダー…7,000 円<国際レーシングコース>  
ピット要員…500 円  
※ライダーの暫定加入は特別に認められた場合のみ行うことができる。  
※2015 年より FUN&RUN!2-Wheels は、ライダー暫定加入では参加できない。  
ただし、CLASSIC クラスは暫定加入でも参加可能とする。

#### 第5条 参加車両

- ～1) MFJ 技術規則および別途定められた各レース特別規則の車両規則に合致する車両であること。同一車種でのダブルエントリーの場合、各車両規則に合致していなければ参加できない。  
車検適合に手直しが必要となる場合は合致しているとはみなさない。  
※FUN&RUN ROAD STAR(ROAD STAR WARS)クラスと他クラスは、同じ車両で参加は出来ない。  
■補足: ROAD STAR(ROAD STAR WARS)クラスに出場した同一車両のナンバープレートを取り外したうえ他クラスに参加すること。またはその反対の行為は禁じられる。
- ～2) 予選グループが複数の場合は、フロントゼッケンの左下に予選グループを明記すること。

#### 第6条 参加受理書

- ～1) エントリーが正式に受理された者には参加受理書がレース前日までに送付される。
- ～2) 参加者は参加受理書、また同封されたその他の案内を事前に確認し、参加受理書の記載内容に相違がある場合は、速やかに大会事務局まで連絡をしなければならない。
- ～3) その他の案内には、書類を掲載したインターネットダウンロードページのアドレスが案内される。各参加者は自らで必要書類をダウンロードし、入手し確認しなければならない。

#### 第7条 ピットの使用

- ～1) フルコース・東コース開催レースの公式予選、決勝レースの使用ピット、もしくはパドック内整備エリアが大会事務局によって割当てられる。(西コースレースはピット・パドックの指定は行わない。)
- ～2) 大会期間中、～1)により割り当てられたピットは変更することができない。  
ただし施設の不備等及び、参加者相互で交換・変更する時は、互いに了承しあった上で大会事務局に申請し、やむを得ない事由と認められた場合は変更できる場合がある。
- ～3) 公式予選・決勝レースを問わずコース側のピットのシャッターは開けておくこと。
- ～4) ピット内でタバコ・発電機・電熱器等の火気を扱わないこと。
- ～5) 開催クラスが複数に渡っている場合、ピットを割り当てられた参加者は公式予選、決勝レースを通じて、コース側ピットシャッターより 3m の部分は、他のクラスの作業スペースとして使用できるよう、工具、部品等は置かないこと。

#### 第8条 公式通知の掲示

公式通知・競技結果の公式掲示は、施設内公式掲示板において行う。



## 第9条 選手受付

- ～1) 参加を正式に受理された参加者は大会前日、または当日に行われる選手受付を済ませること。
- ～2) 選手受付では登録されたライダー・ピット要員の身分証(クレデンシャル)が正式参加受理書と引き換えに交付される。
- ～3) 選手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車両仕様書
  - ③MFJライセンス(ライダー必須/ピットクルー各大会規則に準ずる)
  - ④SMSC/TRMC-Sライセンス(ライダー/ピットクルー大会規則に準ずる)  
(ピットクルーはMS共済会会員証の提示も可)
  - ⑤誓約書・承諾書(インターネットでのエントリーの場合、別紙にて提出が必要)
  - ⑥運転免許証・自賠責保険証コピー(必要なクラスのみ)
    - ※ライセンスの提示は有効年度のライセンスの現物以外は一切受付できない。
    - ※捺印は認印に限る。拇印、シャチハタ、スタンプ印はすべて不可。
    - ※提出書類は1エントリーにつき1枚必要。(ダブルエントリーは2枚必要)
- ～4) メディカルチェックリストは選手受付時に提出することを推奨する

## 第10条 身分証(クレデンシャル)と通行証

- ～1) 交付された参加者の身分証(クレデンシャル)は、競技会期間中、確認しやすい位置に着用すること。
- ～2) 参加者の車両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。
- ～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2台とする。
- ～4) パドックおよび鈴鹿サーキット内における通行、駐車、行動の指示は公式通知と案内標識によって示されるが、参加者はこの指示に従うこと。
- ～5) 交付される身分証や通行証は他に貸与したり転用したりしてはならない。
- ～6) 身分証、通行証を紛失または破損した時は事務局にて再交付の手続きをとること。

## 第11条 車両の検査・ライダーの装備

- ～1) ライダーは車両(公式予選・決勝レースを走行できる状態の車両)、車両仕様書(1エントリーにつき1枚必要。同一車両でWエントリーの場合は2枚必要。)と共に指定時間までに所定の場所に提示物を持参し集合すること。その際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すること。  
大会期間中エンジンスターターを使用する場合、公式車検時に持込み、車検員の検査を受けること。
- ～2) 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相当と判定された車両は一切の走行が拒否される。

～3) 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車両検査の際、車検員によって検査を受けるものは次の通りである。

①ヘルメット

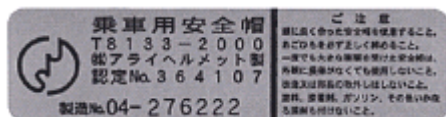
(1) MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-1 に基づく。

さらに、以下の規格の内、何れかを満たしていること。

※下記の証明が添付されていることによって使用が認められる。

・JIS T8133-2000 以上

・SNELL M2005 以上



(2) FUN&RUN! 2-Wheels の ROAD STAR I・II (CHALLENGER・EXPERT・WARS 含む) クラスは JIS 規格 (旧 JIS 規格 C 種も可)、または SNELL 規格合格のフルフェイスヘルメットも認められる。

②ヘルメットリムーバー

MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-1-6 に基づく。

③レーシングスーツ

(1) MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-1 に基づく。

(2) FUN&RUN! 2-Wheels の ROAD STAR I・II (CHALLENGER・EXPERT 含む) クラスは革、またはそれと同等以上の強度を証明できる素材で製造された全身を覆うスーツも認められるが MFJ 公認の物が望ましい。また革ジャンパー+革パンツの装備は不可とするが、上下セパレートタイプのレーシングスーツは可とする。

(3) FUN&RUN! 2-Wheels の ROAD STAR WARS クラスは MFJ 公認レーシングスーツであること。

④エアバッグシステム

エアバッグベスト、ならびにエアバッグ機能付きレーシングスーツの使用を強く推奨する。

※18歳以下の参加者は、エアバッグ装着を義務化とする。

義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内する。

⑤脊柱プロテクション

MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-1-8 に基づく。

⑥チェストガード

MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-1-9 に基づく。

⑦グローブ

MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-2 に基づく。

⑧ブーツ

MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-3 に基づく。

⑨マウスガード(マウスピース)

MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 10-2-4 に基づく。

口の怪我防止のために、カスタムメイドのマウスガードの装着が推奨される。

マウスガードの色は、口の中の出血が見分けやすいように 赤色以外の明るい色が望ましい。

常時噛み合わせをしていないと固定されないタイプのものは、誤飲防止のため使用を禁止する。

～4) 車検時と異なる車両、装備(ヘルメット、ヘルメットリムーバー、レーシングスーツ、脊柱プロテクション、チェストガード、ブーツ、グローブ、)を競技に使用した場合、罰則が科せられる。(失格等含む)

- ～5) 海外ライダー(スポット参戦)の装備について  
日本国外からの参戦ライダーの装備は、ヘルメット、レーシングスーツについて、参戦ライダーの母国の安全基準を満たす装備であれば使用を認める。
- ～6) 車検長は必要と判断した場合、競技監督の承認を得て、公式車検検査の時間外であつても随時、参加者に車両検査を行う権限を持ち、この検査に応じない参加者に対してはペナルティが科せられる。

## 第 12 条 燃料規定

- ～1) 燃料は MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 13-11 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貼付し提出すること。(購入日より 14 日間有効とする。)  
※ただし FUN&RUN! 2-Wheels で開催の ROAD STAR(CHALLENGER I・EXPERT・WARS 含む)、CLASSIC は除く
- ～2) ガソリン購入証明ステッカー提出期限は、公式車両検査終了までとする。  
やむを得ず公式車両検査までに提出できない場合は、当該レース公式予選開始時まで  
に車検委員に提出すること。
- ～3) サーキット内供給燃料
- ① サーキット内において供給される燃料は、「Shell V-Power」「コスモスーパーマグナム」「昭和シェル レギュラーガソリン」の 3 銘柄とする。
  - ② 各銘柄のガソリンを混ぜて使用してはならない。(前回使用したガソリンが混ざることに  
ないように注意すること。)
  - ③ 供給時間:公式通知にて公示する。
  - ④ 供給場所:B パドック入口
  - ⑤ 消防法に合致した金属製携行缶を用いて購入すること。

銘柄	<u>シェル V-Power</u>	<u>コスモ スーパーマグナム</u>	<u>シェル レギュラーガソリン</u>
鉛分	<u>0.001g/l 以下</u>	<u>0.001g/l 以下</u>	<u>0.001g/l 以下</u>
<u>オクタン価 (モーター法)</u>	<u>87.5</u>	<u>87.6</u>	<u>—</u>
<u>オクタン価 (リサーチ法)</u>	<u>99.6</u>	<u>99.5</u>	<u>90.2</u>
<u>密度 (15℃)</u>	<u>0.7379g/cm<sup>3</sup></u>	<u>0.7442g/cm<sup>3</sup></u>	<u>0.7141g/cm<sup>3</sup></u>

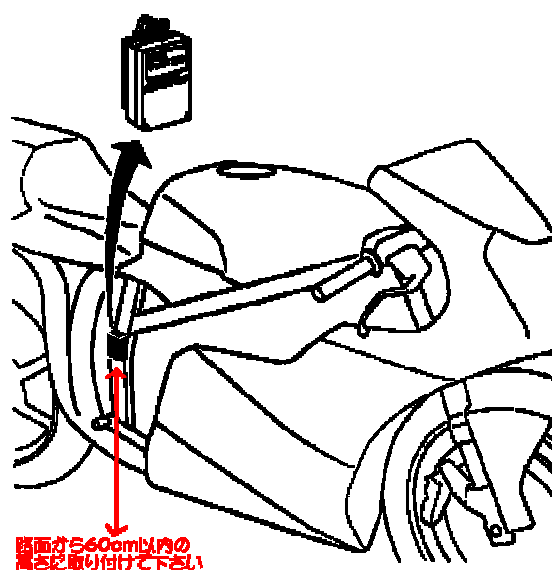
※2016 年 12 月現在

## 第 13 条 先導走行・下見バス・特別スポーツ走行

- ～1) 当該レースの特別スポーツ走行前までに以下の 2 つの条件の両方に当てはまる選手は、マーシャルカーによる先導走行への参加と下見バスに乗車することが義務付けられる。
- ① 過去 1 年間で鈴鹿サーキットのフルコース・スポーツ走行(東コースレースの場合は東コーススポーツ走行、西コースレースの場合は西コース・スポーツ走行)の走行時間が 60 分未満。
  - ② 2016～2017 年シーズンにおいて鈴鹿サーキット主催レースの出場回数が 2 回未満(決勝レースを完走して 1 回の出場とみなす)
- ～2) 特別スポーツ走行の最大台数は下記のように定める。( ) 内は FUN&RUN!2-Wheels
- |            |          |
|------------|----------|
| フルコースレース…… | 70 台(50) |
| 東コースレース……… | 40 台(35) |
| 西コースレース……… | 50 台     |

#### 第14条 自動計測装置(トランスポンダー)

- ～1) 主催者が用意する貸し出し用トランスポンダー、またはマイラップス(AMB)製マイポonder(個人所有の自動計測装置)を装着すること。
- ～2) 参加者は、使用するマイポonderが走行中、常に計測できる状態に機能させる責を負う。  
マイポonderに不具合が生じた場合、主催者の用意する貸し出し用トランスポンダーを取り付けなければ参加が認められない。
- ～3) マイポonderは他の参加者と共有することはできない。
- ～4) 参加者は、車検時までに車両にこの装置を取り付けること。
- ～5) 貸し出し用トランスポンダーについては各レース終了後1時間以内に大会事務局まで返却すること。  
(予選不通過車両は当該予選結果発表後1時間以内とする。)
- ～6) 貸し出し用トランスポンダーを使用し、万一破損、紛失した場合は、理由の如何を問わず1個につき54,000円(税込)が主催者より請求される。
- ～7) 貸し出し用トランスポンダーとマイポonderを同時に取り付けての使用は禁止する。

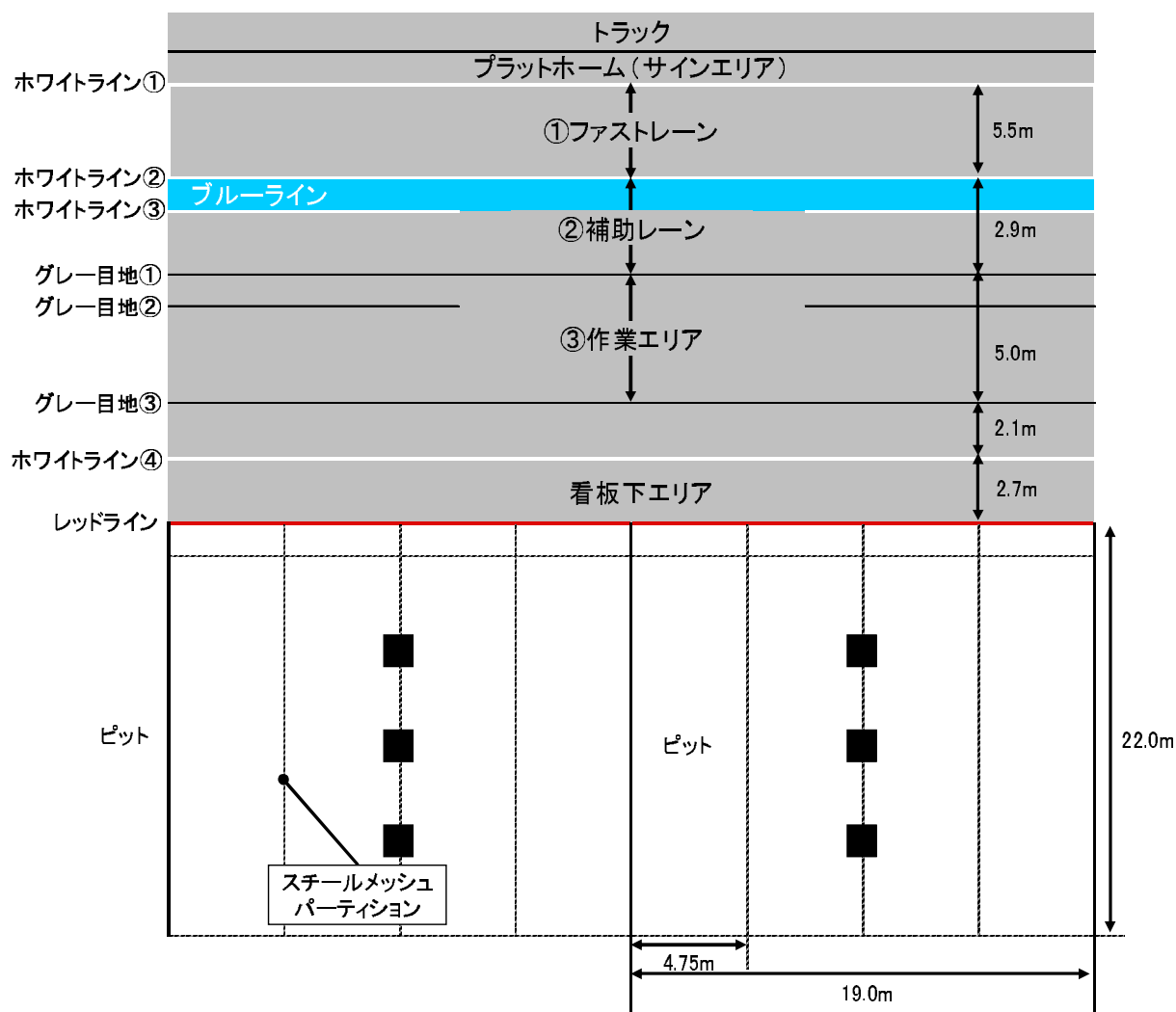


※取付位置、方法により、タイム計測が出来ない場合があるので注意すること。

## 第 15 条 ピットレーン

～1) フルコース(東コース含む)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ファストレーン… シグナリング・プラットフォームとホワイトライン②の間の部分。  
これはピットインおよびピットアウト専用の区域であり、  
徐行すること。
- ②補助レーン… ホワイトライン②とグレー目地①の間の部分。ファストレーンから  
作業エリア(インナーレーン)、あるいは作業エリア(インナー  
レーン)からファストレーンへ移動する時に通過する区域。
- ③作業エリア… グレー目地①とレッドラインまでの部分。ピット作業のための  
部分であり、車両停車を行う区域。

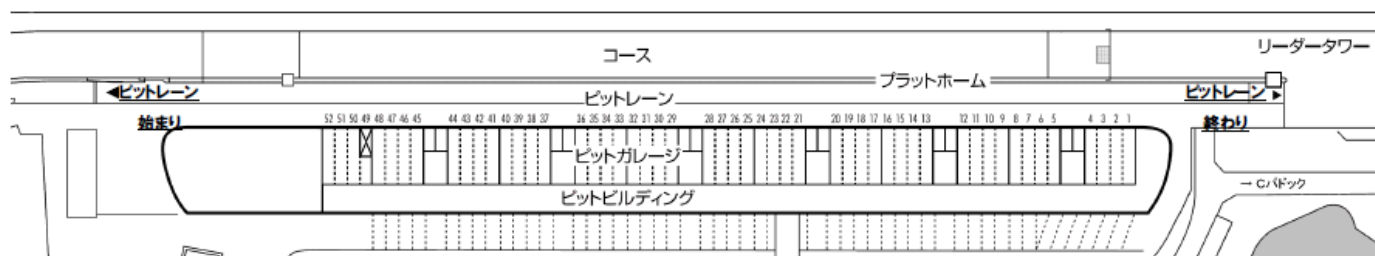


- ～2) ピットレーンの速度制限について  
 東コースは 60km/h、西コース 40km/h とする。  
 違反した場合にはペナルティを科す。

ピットレーン入口



ピットレーン出口



- ～3) ピットレーン先端シグナルライトについて(フルコース・東コース)フリー走行・公式予選・決勝レースを通じて「赤」が点灯しているときは、コースインしてはならず、「緑」が点灯していれば、コースインすることが出来る。無灯や青灯の点滅の場合は緑灯と同様に扱う。
- ～4) ピットインするライダーは、130R(フルコース)/逆バンク(東コース)/スプーンカーブ出口(西コース)より走行ラインをコース右端に取り、手もしくは足でピットインの合図を行なった後、安全を確認してピットイン専用路に進入すること。ピットレーンでは上記～1) ①のファストレーンを走行し、補助レーン・作業エリアの走行は極力短くするよう努めること。

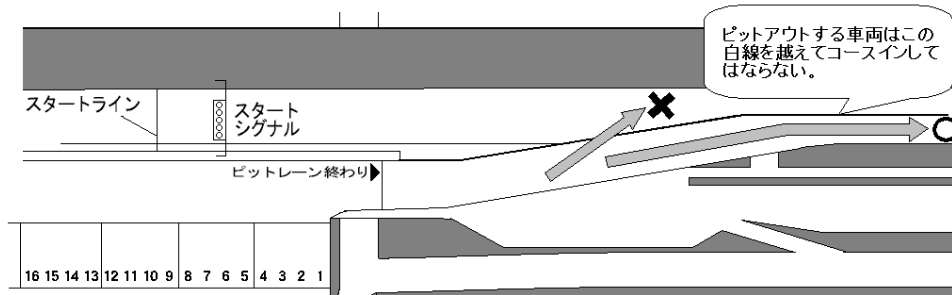


## 第 16 条 ピットアウト・ピットイン

### ～1) ピットアウトについて

#### ①フルコース・東コースの場合

- (1) 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に沿って走行すること。コースインは各自の責任において行わなければならない、走行車両との合流に対し最大限の注意を払い、後方から近づく車両の走行を妨げないように行うこと。
- (2) ピット出口から第 1 コーナーにかけて引かれているライン(白線)は以下の通り運用を行う。
  - 1) ピットレーンよりトラックに合流する車両は、白線を越えて走行してはならない。
  - 2) このラインはトラック上を走行中の車両を制限するものではない。



#### ②西コースの場合

ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、減速区域を出て 130R を通過するまで、コース右端に沿って走行しなければならない。コースインは各自の責任において行わなければならない、走行車両との合流に対し最大限の注意を払い、後方から近づく車両の走行を妨げないこと。

本コース走行車とピットアウト車との接触を避ける目的で、西管理室フラッグ台(24P)で白黒分割旗を振って合図する。

※違反の場合は、審査員会よりペナルティを科す。



〈フルコース・東コース〉



〈西コース〉

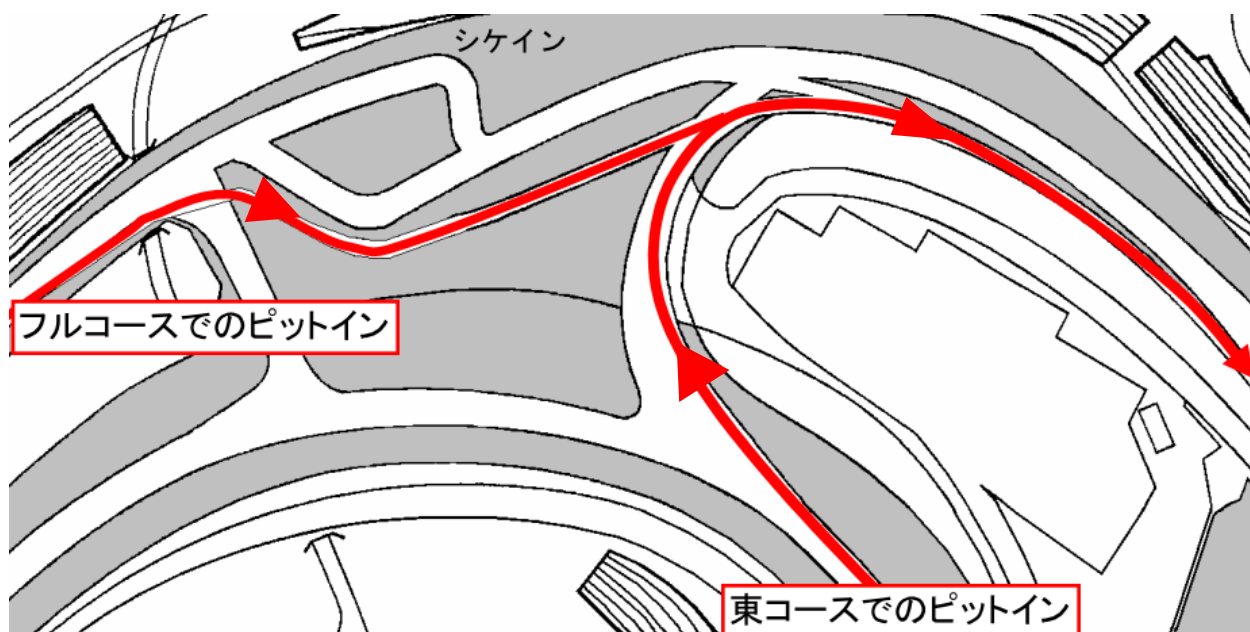
～2) ピットインはピットイン専用路を徐行して行うこと。

東ショートカット及び、その他のショートカットを使用してのピットインは禁止する。

違反した場合は再コースインすることはできない。

ただし、耐久レースにおいて下記の場合は例外とする。

例：決勝レース時、転倒等によりマシンが破損し、コース周回が危険と判断される場合の東ショートカットからピットイン、または専用路以外の場所（最終コーナーランオフエリアからピットレーンに入る、ピットレーン出口側からピットインする、パドックを通過しピットへ戻るなど）からのピットインなど。



## 第 17 条 走行中の遵守事項

～1) 以下のケースのショートカットはペナルティを科す場合がある。

例：シケイン直進によるショートカット、コーナーオーバーラン等、コース外を走行し、復帰の際、当該ライダーが有利となるショートカットなど。

①コーナーオーバーランまたは転倒後は、安全確認を行った後にコース復帰すること。

②①の違反により当該ライダーに優位性が発生したり、後方の安全確認を怠った場合は以下のペナルティを科す場合がある。

予選中：当該ラップタイムの抹消

決勝中：STOP&GO ペナルティ

※最終ラップ等の残り周回数が少なく、STOP&GO ペナルティを与えられない場合は、審査委員会よりタイム加算ペナルティを科す。



- ～2) 鈴鹿サンデーロードレース、FUN&RUN！2-Wheels レース形式の東コース、フルコース大会の特別スポーツ走行及び公式予選セッション中、決勝レースにおけるサイティングラップ中において、ピット出口からスタート練習を実施することが出来る。  
これ以外のスタート練習は一切禁止とする。スタート練習を行う者はピット先端のペナルティストップエリア(下図の円)に縦一列に並ぶこと。通常コースインするものを優先とし、必ず後方から車両が来ていないことを目視で安全確認を行い、スタートすること。  
チェッカー後、ピット出口信号が赤の場合には、スタート練習は出来ない。  
西コース大会においては、スタート練習は禁止とする。



こちらから  
練習を行ってください。

### ～3) フラッグポストについて

下図の通りにフラッグポストを設定する。

コースイン 1 周目の際に必ず位置を確認すること。

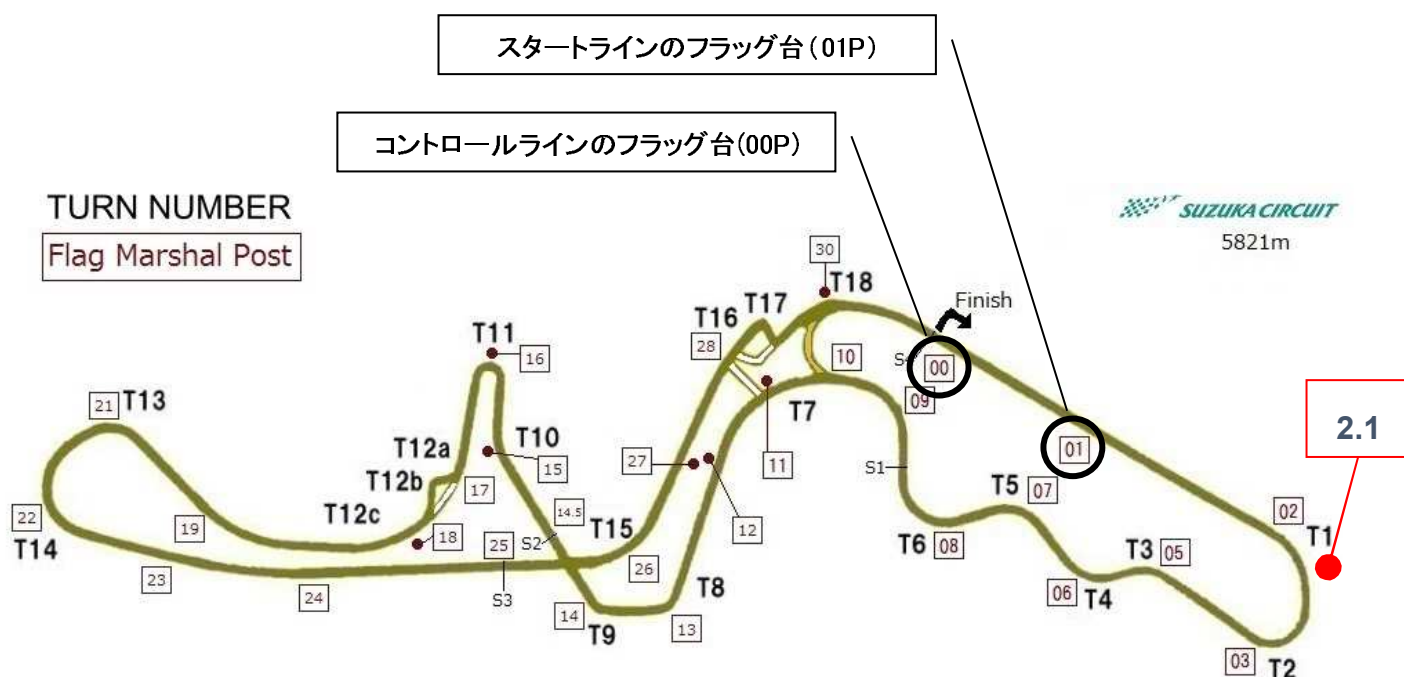
フルコースレース : 00～30 ポスト (計 30 箇所)

東コースレース : 00～10、30 ポスト (計 12 箇所)

西コースレース : 11～28 ポスト (計 18 箇所)

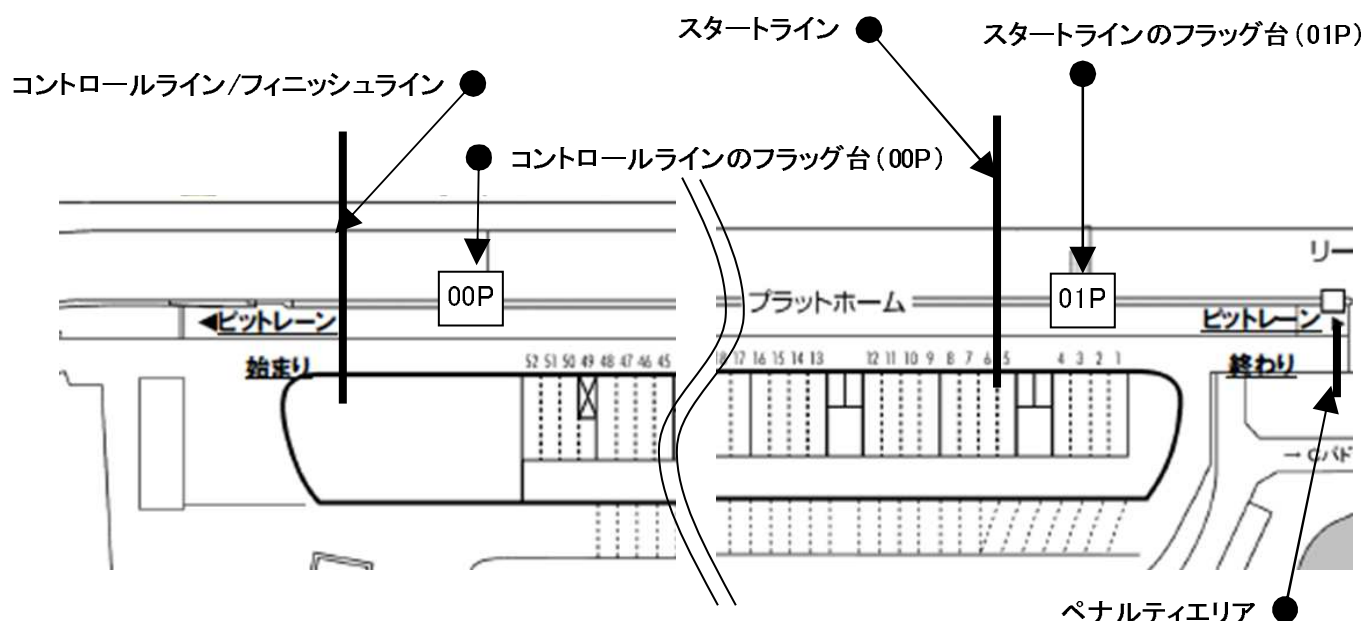
四角で囲まれた 2.1 ポストは黄旗禁止区間の短縮、安全性向上のために設置する。

※ダブルチェッカー防止のため、走行終了時にチェッカー旗提示後、コントロールラインを最初に通過したライダーに合わせて、各ポストで黄旗の 1 本静止が提示される。



### ～4) スタートラインとコントロールライン／フィニッシュラインについて

フルコース、東コースレース時の各ラインは下図の通り



## 第 18 条 公式予選

- ～1) 公式予選の義務周回数は定めない。  
ただし、少なくとも 1 周はラップタイムが計測されなければならない。
- ～2) 予選一組の最大台数は下記のように定める。

フルコースレース……	52 台
東コースレース………	40 台
西コースレース………	43 台
- ～3) 決勝レース出場台数は下記のように定める。  
( )内はミニバイクレースの際の決勝レース出場台数。

フルコースレース……	44 台(50 台)
東コースレース………	34 台(37 台)
西コースレース………	36 台(39 台)
- ～4) 混走レース選抜方法  
公式車検を受け合格した各クラスの参加台数比率により、  
各クラスの決勝出場台数を決定する。  
決定された台数は公式車検終了後、公式通知にて発表される。  
(※算出された比率の端数は端数が大きいクラスの台数から切り上げを行う。  
端数が同数の場合は審査委員会にて正式に台数を決定する。)
- ～5) 特別にライダーズブリーフィングで公示された場合は、公式予選開始前に、  
定められたコースインゲートを通り、コースインしなければならない。
- ～6) ウェイティングの方法  
MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 15-2-10 に基づく。
  - ①ウェイティングの嘆願書提出は、公式予選暫定結果表発表後 30 分以内とする。
  - ②ウェイティングの申請は大会事務局まで行うこと。
  - ③30 分以内にリタイアがない場合、出走は認められない。

## 第 19 条 スタート

- ～1) スターティンググリッド
  - ①フルコース/東コースレース  
最前列は 3 台とし、以下各列同数で配列される。ポールポジションは左側とする。
  - ②西コースレース  
最前列は 3 台とし、以下各列同数で配列される。ポールポジションは右側とする。  
※フルコースおよび東コースレースにおいては、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) スタート合図は発光信号もしくは日章旗によって行われる。
- ～4) スタート進行は MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 17 「スタート方法」  
に準じて行われる。  
但し、天候を含む大会開催状況により省略・変更される場合がある。  
(省略・変更の際は公式通知・ライダーズブリーフィング・場内放送等で案内される)
- ～5) スタート進行の場所は公式通知またはライダーズブリーフィングにて通達される。
- ～6) スタート前チェックは時間厳守。タイムテーブル、スタート進行表を確認し、  
時間内に完了すること。スタート前チェックを完了していない場合、  
決勝レースへの出走は認めないものとする。

～7) 鈴鹿サンデーロードレースにおいては、サイティングラップ後、グリッド上においてタイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。

(2017 年より JP250 クラスも使用可能)

また、ジェネレーターの使用については、MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 17-4-4 に準ずる。

ジェネレーターはマシン 1 台につき 1 台とし、車両の後方に設置すること。

他の車両との共有はできない。

FUN&RUN! 2-Wheels おいては、サイティングラップ後、グリッド上において

タイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用できないが、余熱は使用可。(ST250 も含む)

ただし、NEO STANDARDは余熱の使用も不可とする。

～8) 決勝レーススタート方法は原則として以下の手順で行われる。

① 1分前ボード提示時、押しがけの場合はエンジン始動後グリッドへ押し戻すこと。

また、スターティンググリッド位置は各自の責任をもって確実に把握すること。

② ウォームアップラップの開始は、グリーンフラッグ振動表示を合図とする。

③ グリーンフラッグはスタートラインのフラッグ台(01P)で表示される。

ウォームアップラップのスタートは、一列目より順にスタートすること。

その際、接触・追突が無いよう、十分に気をつけること。

④ レーススタートはウォームアップラップが終了しグリッド整列後、

レッドライトが 2～5 秒間点灯され、レッドライトが消灯された時点で

スタートとなる。スタート時は追突事故を避ける為、前方をよく見て

スタートすること。スタートシグナルが何らかのトラブルで使用不可能と

なった場合には、日章旗にてスタート合図を行う。この際の合図は、日章旗を頭

上に掲げた時点がシグナルの赤ランプと同じ意味であり、振り下ろされることに

より、レーススタートとする。

⑤ 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は

スタートディレイドとする。その際は、レッドライトが点灯したまま

赤旗振動表示と、「スタートディレイド」のボードがスタートラインのフラッグ台(01P)にて

掲示される。エンジンを停止させなくてもよい。スタート手順は 1 分前からの再開になる。

ウォームアップラップを 1 周行い、レースは 1 周減算となる。スタートディレイドの

原因となったライダーはピットレーンに入れられ、もし再スタートできる時には、

最後尾の次の空グリッドからスタートしなければならない。

⑥ スタート違反と判断された場合、STOP&GO ペナルティが科される。

当該ライダーはピットインし、ピットレーン出口手前のペナルティエリアで一旦停止すること。

※「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード(下記参照)がコントロールラインのフラッグ台(00P)にて掲示される。

(フルコースレースの時には 24 ポスト、東コースレースの時には 07 ポストにて「STOP」

の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボードがサービスで掲示されるが、これは

3 回の掲示の回数には入れない。)



※ゼッケンは例となります。



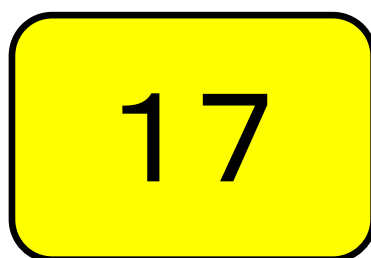
また、ペナルティの通知は当該ライダーのチームにもボードにて通達する。  
残り周回数が少なく、レース終了までにペナルティが消化できない場合は、  
レース結果に 30 秒加算される場合もある。

(3 回目の掲示を受けた周にピットインせず、ペナルティによる STOP&GO を  
実行しないライダーは失格とし、全ポストで黒旗+ゼッケンボードが掲示される)  
同時に複数のジャンプスタートが発生した場合は、予選タイムが速いライダー  
からとする。

なお、西コース大会においてはスタート違反と判断された場合、タイム加算の  
ペナルティが科される。

ペナルティの通知は、当該ライダーとチームに『ボード』([下記参照](#))にてゼッケンを  
通達する。

STOP&GO ペナルティではないのでピットインしないこと。



※ゼッケンは例となります。

- ⑦ ジャンプスタートを含め、STOP&GO ペナルティの際は、途中ピットボックス  
等に停車することなく、ペナルティを受けなくてはならない。この規則に違反した  
場合は、再度 STOP&GO ペナルティの手順が繰り返される。



## 第 20 条 赤旗時について

- ～1) 赤旗が提示された場合、ライダーはただちに減速し、救急車両(救急車、ドクターカー等)の進路を妨げない様なラインを走行しながら、最大限の注意を払いピットインすること。
- ～2) ピットに戻ってきた車両はオフィシャルの指示に従うこと。
- ～3) 赤旗が提示された場合、MFJ 国内競技規則 付則 4 ロードレース競技規則 24 「赤旗中断されたレースの再スタート」に準じ、レースの進行状況により、以下 3 ケースに分けられる。

**ケース A** 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3周未満しか走行していない場合、当該レースは無効とされ、再レースが行われる。もし再レースのスタートが不可能な場合、このレースの中止が宣言され、予選があった場合、ポイントは予選結果に基づいて正規のポイントの 1/2 が与えられる。(小数点以下 2 桁は四捨五入)

**ケース B** 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3周以上、しかし本来のレース距離の 2/3 未満(小数点以下切り捨て)の場合、レースの最終結果は複数のレースの周回数を合算し順位が決定される。周回数が同数の場合、最終レースの結果が優先される。もしレースの再スタートが不可能な場合、1 回目のレース結果でレースは完了とし、ポイントは正規のポイントの 2/3 (小数点以下 2 桁は四捨五入) が与えられる。

例: 30 週のレースの場合

トップのライダーは9周目を終えて 10 周目に入ったが、その他のライダー全員が9周目を終えていない時点で赤旗が掲示された場合レース結果は8周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは 22 周となる。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9周目を終えて 10 周目に入っていた時点で赤旗が掲示された場合、レース結果は9周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは 21 周となる。

**ケース C** 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みなされ、通常のポイントが与えられる。

- ～4) 競技結果が 2/3 未満の場合の再スタート(**ケース A・B**)については、以下の通りとする。

- ① 赤旗中断によりライダーがピットイン後、競技監督よりサイティングラップスタート時刻が発表される。
- ② サイティングラップ開始  
ピットレーン出口はサイティングラップ開始 から約 30 秒間開放される。  
サイティングラップに参加できないライダーはピットレーンからウォームアップラップを開始し、正規のグリッドにつくことができる。但し、車両を押してグリッドに移動することは認められない。グリッドに付いた車両のエンジンは停止しない。  
また、グリッドへのピットクルーの立ち入りは禁止される。
- ③ ウォームアップラップ 開始 30 秒前ボードが提示される。  
この時点でグリッドへ着いていないライダーはピットスタートとなる。
- ④ 以降通常のスタート手順

- ～5) 赤旗時に再開されたレースが再び赤旗になった場合、そのレーススケジュールを変更する場合がある。

## 第 21 条 レース終了

- ～1) 各レースの終了は、チェッカーフラッグによりトップ走者がゴールしたのち、フルコースは 5 分、西コースは 3 分、東コースは 2 分を経過した時である。
- ～2) チェッカーフラッグの提示位置はコントロールラインのフラッグ台(00P)とする。
- ～3) 同着と判定された場合は、レース中のベストラップタイムによって順位を決定する。

## 第 22 条 順位決定

- レース結果にて順位を得るためには、下記の項目をそれぞれ満たさなければならない。
- ～1) 優勝者がフィニッシュした後、第 21 条 ～1)の終了時間以内に、フィニッシュラインを通過しなければならない。
  - ～2) ピットレーンではなくコース上のフィニッシュラインで、チェッカーを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定される。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。
  - ～3) チェッカーを受けなかった完走者を周回数の多い順に決定する。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。

## 第 23 条 決勝レース出走前の短縮

- ～1) 天候等の理由により決勝レース短縮の場合は、MFJ 国内統一規則 総則第 3 章 29-5-1 に準じ、当初の周回数の 2/3 以上に短縮される。  
※FUN&RUN!2-Wheels は、公式通知で公示する。

## 第 24 条 参加者の遵守事項

- ～1) 参加申込後に何らかの理由で競技に参加できなくなった時は、その理由も合わせてリタイア届を提出すること。
- ～2) 全ての参加者は競技会期間中、競技役員の指示に従うこと。
- ～3) ピットレーン及びサインエリアに立ち入る場合、ゾウリ、スリッパ、サンダル、ハイヒール等安全性が低い履き物は禁止。また、競技役員が上記履き物以外に危険と判断した場合は指導する。
- ～4) 許された場所以外での喫煙は厳禁とする。
- ～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) 参加代表者は自身の行動はもちろん、自チームのライダー、ピット要員、ゲストなど全員の行動について責任をもたなければならない。
- ～7) すべての参加者は、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) 大会事務局の許可なく、ピットの占有、パドックの場所取り(ガムテープ、タイヤ、ロープ等)をしてはならない。
- ～9) 大会期間中ならびにスポーツ走行において、産業廃棄物(タイヤ、バッテリー、カウル等)の不法投棄は禁止する。大会終了後、ならびにスポーツ走行終了後は必ず、各自・各チームの責任において処分すること。なお違反した場合は、該当チーム・ライダーに対してペナルティを科す。
- ～10) 会場内での不必要なエンジンの空吹かし、急発進、ブレーキテストなどを含む暴走行為を行ってはならない。
- ～11) これら参加者の違反に対する罰則は、最終的にライダーへ科せられる場合がある。

## **第 25 条** 負傷時の医務室受診義務

- ～1) 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、MS共済会の適用から除外される場合がある。
- ～2) 以下の病院を鈴鹿サーキット指定病院とする。

### ①第 1 受入病院

病院名 鈴鹿中央総合病院  
住所 鈴鹿市安塚町山之花 1275-53  
電話番号 059-382-1311  
専門科目 一般外科・整形外科・脳神経外科・心臓血管外科・麻酔科 他  
陸路所要時間 10 分

### ②第 2 受入病院

病院名 鈴鹿回生総合病院  
住所 鈴鹿市国府町 112-1  
電話番号 059-375-1212  
専門科目 一般外科・整形外科・脳神経外科・心臓血管外科・麻酔科 他  
陸路所要時間 10 分

### ③第 3 受入病院

病院名 三重県立総合医療センター  
住所 四日市市大字日永 5450-132  
電話番号 059-345-2321  
専門科目 一般外科・整形外科・脳神経外科・心臓血管外科・麻酔科・救命救急センター 他  
陸路所要時間 25 分

## **第 26 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) 参加申込の受付に際してその理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピット要員を選択あるいは参加を拒否することができる。
- ～2) チーム名が公序良俗に反する場合、公式プログラム・結果表への記載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求め、健康上の理由により競技出場の可否を最終的に決定することができる。
- ～4) 競技番号の指定、あるいはピットの割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- ～5) 止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、ピット要員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、出版に関する権限を有し、この権限を第三者が使用する事を許可できる。
- ～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。

## **第 27 条** 大会役員の責任

参加者、ライダーおよびピット要員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、大会役員は職務に最善を尽く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、ピット要員、および競技車両の損害に対しては一切の補償責任のないことをいう。



## 第 28 条 鈴鹿サーキットロードレース特別規則ブルテン

- ～1) シーズン中に規則変更になった場合など、参加者に案内される新たな規則として「鈴鹿サーキットロードレース特別規則ブルテン(以下ブルテンとする。)」が発行される。
- ～2) ブルテンは鈴鹿サンデーロードレースと FUN&RUN! 2-Wheels に関して発行される。
- ～3) ブルテンは一度公示された公式通知についても発行される。
- ～4) レース参加者は事前に以下のアドレスよりブルテンを確認の上、レースに参加すること。

[http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry\\_s/download/3](http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/3)



※QR コード

## 第 29 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。質疑に対する解答は、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 30 条 本規則の施行

本規則は鈴鹿サーキットにおける鈴鹿サンデーロードレースおよび FUN&RUN! 2-Wheels に適用されるもので、各大会の参加申込受付開始と同時に有効となる。

以上

# 2017 年 鈴鹿サンデーロードレース 特別規則書



## 第 1 章 鈴鹿サンデーロードレース共通事項

### 第 1 条 開催場所/主催者/参加申込先

#### ～1) 開催場所

鈴鹿サーキット

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-1111(代表)

全コース 5.821km

東コース 2.243km

西コース 3.483km

#### ～2) 主催者

(株)モビリティランド

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-1111(代表)

FAX 059-378-3625

#### ～3) 参加申込先

鈴鹿サーキット SMSC 事務局

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-3405(直通)

FAX 059-378-3625

窓口受付時間 9:30～16:00

### 第 2 条 参加資格

#### ～1) 鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則 第 1 章 共通事項

第 3 条 参加条件を満たすこと。

#### ～2) 2017 年 SMSC 2 輪フルコースライセンス、

もしくは 2017 年 TRMC-S ロードコース 2 輪ライセンスを所持していること。

#### ～3) 各クラスで定められている、MFJ ライセンス区分は以下のとおりとする。

クラス	ジュニア	フレッシュマン	国内	国際
JSB1000《8 耐トライアウト》	×	×	×	○
鈴鹿インター JSB1000	×	×	×	○
鈴鹿インター ST600	×	×	×	○
鈴鹿インター J-GP2	×	×	×	○
鈴鹿インター J-GP3	×	×	×	○
鈴鹿インター JP250	×	×	×	○
鈴鹿・近畿ナショナル JSB1000	×	×	○	×
鈴鹿・近畿ナショナル ST600	×	○	○	×
ピレリカップ 600 チャレンジ	×	×	○	○
鈴鹿・近畿ナショナル J-GP3	○	○	○	×
鈴鹿・近畿ナショナル JP250	○	○	○	×
鈴鹿 ST600R(Revival)	×	○	○	×
CBR250R Dream Cup Eクラス	○	○	○	○

○…参加可 ×…参加不可

#### ～4) ピット要員は 1 名～3 名を登録しなければならない。

### 第3条 参加料

～1) スポットエントリー者の参加料は以下の通りとする。

クラス	参加料 ※税込 (一大会・一種目)
全クラス	18,600 円(エアバッグ登録 16,600 円)

～2) 同一クラスに年間エントリーする場合の参加料は以下の通りとする。

クラス	参加料 ※税込 (年間分・一種目)	
	エアバッグ登録	エアバッグ無
鈴鹿インター JSB1000 鈴鹿・近畿ナショナル JSB1000 鈴鹿インター J-GP3 鈴鹿・近畿ナショナル J-GP3 鈴鹿・近畿ナショナル ST600	<u>72,000 円</u> (年 5 戦分)	82,000 円 (年 5 戦分)
鈴鹿インター J-GP2 鈴鹿インター ST600 鈴鹿インター JP250 鈴鹿・近畿ナショナル JP250 鈴鹿 ST600R(Revival) CBR250R Dream Cup E クラス	<u>57,600 円</u> (年 4 戦分)	65,600 円 (年 4 戦分)

※JP250 4時間耐久レースのエントリー料は上記料金には含まれない。

※18 歳以下の参加者は、エアバッグ装着を義務化とする。なお、義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内する。

### 第4条 年間エントリー

- ～1) 年間エントリーを希望する場合は、第1戦のエントリー期間中に第3条～2)の参加料を添えて申し込むこと。以降の年間エントリーは受け付けない。
- ～2) 年間エントリーの参加者には年間エントリー受付期間内に申し込まれたエントリー情報を元に参加受理書が案内される。
- ～3) 年間エントリー時に提出した誓約書・承諾書は1シーズンを通して有効とする。  
但し、該当クラスのみ有効とし、他のクラス、あるいは他の大会に出場する場合は別途必要となる。【JP250 4耐出場の際も別途必要】
- ～4) 年間エントリーの未成年者(20才未満)は、下記の2点を提出すれば、該当クラスについて1シーズンを通して有効となる。
- ①年間誓約書・承諾書に本人の署名・捺印(認印)と、親権者の署名・捺印(印鑑証明書と同一)
  - ②親権者の印鑑証明書(大会開催日を含め3ヶ月以内に取得したもの)  
但し、該当クラスのみ有効とし、他のクラス、あるいは他の大会に出場する場合は別途必要となる。
- ～5) シーズンの途中でエントリー情報が変更となった場合は速やかに大会事務局まで申し出ること。ただし、ライダー変更は認められない。
- ～6) 一度年間エントリーをした場合、主催者が大会を中止した場合を除き、いかなる場合も参加料の返金を行わない。大会の中止により返金を行う場合、1戦当たりの金額は16,400 円(エアバッグ登録 14,400 円) ※税込とする。

- ～7) 年間エントリーの参加者で第 1 戦にライセンスチェックが完了した者は、ピットクルーの変更等がない限り、第 2 戦以降の選手受付を簡略化できる。ただし、何らかの理由により MFJ ライセンスを返還、もしくは失効した場合は大会事務局まで申し出ること。なお、ライダーの MFJ ライセンスは毎回提示すること。
- ～8) 公式車検はスポットエントリーと同様、通常の手順にて行うこと。

## 第2章 鈴鹿・近畿選手権

### 第1条 競技会の名称

2017 鈴鹿・近畿選手権シリーズ 鈴鹿サンデーロードレース

### 第2条 開催種目・参加申込期間

～1) 開催種目・参加申込期間

(数字は周回数)

シリーズ		第1戦	第2戦	特別戦	第3戦	第4戦	第5戦	最終戦	
日程		3/26(日)	5/20(土) ～21(日)	6/3(土) ～4(日)	7/9(日)	9/10(日)	11/3(金) ～4(土)	11/25(土) ～26(日)	
開催クラス		東	フル	フル	西	東	フル	フル	
INT	JSB1000 《8 耐トライアウト》		調整中 (※1)						
INT	インター JSB1000	15	10		12	15		10	
NAT	ナショナル JSB1000								
NAT・F	ナショナル ST600	15	10 (※2)		12	15		10	
NAT・F	ST600R (Revival)	15			12	15		10	
INT	インター ST600	15	10 (※2)			15		10	
INT	インター J-GP2								
INT	インター J-GP3	15			10 (※3)	12		15	10
NAT～J	ナショナル J-GP3								
INT	インター JP250	13	4 耐		10	13		8	
NAT～J	ナショナル JP250								
INT・NAT	ヒレリカップ 600 チャレンジ		10						
INT～J	CBR250R Dream Cup Eクラス	13			10	13	8	HRC グラチャン	
参加申込期間		2/11(土) ～	4/8(土) ～	4/22(土) ～	5/27(土) ～	7/29(土) ～	9/23(土) ～	10/14(土) ～	
		2/23(木)	4/20(木)	5/4(木)	6/8(木)	8/10(木)	10/5(木)	10/26(木)	

～2) 下記のクラスは、それぞれ混走となる場合がある。

- ①インターJSB1000 ・ ナショナル JSB1000
- ②ナショナル ST600 ・ インターST600 ・ インターJ-GP2 ・ ST600R (Revival)
- ③インターJ-GP3 ・ ナショナル J-GP3
- ④インターJP250 ・ ナショナル JP250

～3) GP-MONO 車両は J-GP3 クラスに出場となる。

～4) 周回数は変更となる場合がある。

～5) ウェット・レース宣言時には、決勝レース周回数を2周減算(4時間耐久は除く)となる。

～6) JSB1000N、ST600N クラスは開催しない。

～7) (※1) 5月20日、21日開催のJSB1000《8 耐トライアウト》は鈴鹿8時間耐久ロードレースの選抜レースとする。(※詳細は後日発行する大会特別規則書を参照)

～8) (※2) 5月20日、21日開催のナショナル ST600 ・ インターST600 ・ インターJ-GP2 は混走にて土曜日予選・決勝の1DAY 開催とする。

～9) (※3) 6月3日、4日開催のインターJ-GP3 ・ ナショナル J-GP3 はアジアロードレース選手権シリーズと併催にて開催とする。

### 第3条 賞典

- ～1) 各レース 1位～6位…トロフィーおよび副賞
- ～2) シリーズ賞  
選手権別に各クラス 1位～3位…トロフィーおよび副賞  
※シリーズ上位入賞者は、12月23日(祝)にシリーズ表彰式を行う。
- ～3) パーツメーカー賞  
詳細は公式通知にて公示する。
- ～4) 賞の制限  
MFJ国内競技規則 付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則 4  
自動昇格に必要な得点(ポイント)に基づき賞典の制限を定める。

### 第4条 鈴鹿選手権ランキング決定基準

- 以下の基準により1位～9位までを決定する。10位以降は総合得点の多いものから順位を決定するが、同点の場合は同順位とする。
- ～1) 鈴鹿選手権シリーズで得た全ての得点を合計し、総合得点の多いものから順位を決定する。
  - ～2) 上記～1)で同点となった場合、上位順位獲得回数の多い者が上位となる。  
同点の者同士で、1位を獲得した回数で比較し、多い者が上位。  
それでも同位の場合、2位を獲得した回数で比較する。以下、下位まで同様に比較する。
  - ～3) 上記～2)で決定できない場合、NGK スパークプラグ杯(最終戦)での順位が上のものを上位とする。
  - ～4) 上記～3)で決定できない場合は NGK スパークプラグ杯(最終戦)に最も近いレースにおいて、より上位順位を獲得した者を上位とする。
  - ～5) 上記～4)で決定できず、1戦のみのポイントにて同ポイントの場合は予選順位が上位の者を上位とする。(耐久で同チームのライダーがその大会のみでポイントを獲得した場合は予選タイムが速い方を上位とする。)
  - ～6) 上記～5)で決定できない場合、組織委員会において決定する。
  - ～7) 2耐、4耐では、ペアライダーにそれぞれポイントを付与する。

### 第5条 NGK スパークプラグ杯におけるボーナスポイント

- ～1) NGK スパークプラグ杯では、通常のポイントシステムに3点を加算するボーナスポイントを適用する。
- ～2) ボーナスポイントは鈴鹿選手権シリーズのシリーズポイントとしてのみ認められる。
- ～3) MFJライセンス昇格のためのポイントとしては認められない。

### 第6条 近畿ロードレース選手権ランキング

- ～1) 鈴鹿サーキット、および岡山国際サーキットにおいて開催される  
ナショナル JSB1000、ナショナル ST600、ナショナル J-GP3、ナショナル JP250 クラスに参加したライダーを対象とする。
- ～2) 当該年度シリーズランキング決定時点で、MFJライセンス登録地が近畿2府4県(大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・和歌山県・滋賀県)のライダーを近畿選手権のランキング対象とする。
- ～3) 上記に該当する参加者は追加の負担無く、近畿選手権の対象となる。
- ～4) 近畿選手権のランキング成績は、各選手権の成績とは別に MFJ 近畿支部が管理し、対象者が特別昇格申請をした場合、可否推薦の参考成績とされる。
- ～5) 大会毎のポイント集計は行わず、シリーズ最終戦の結果報告がなされた時点で集計を行い、対象クラスの成績上位3名を年間シリーズ表彰の対象とする。  
詳細は MFJ 近畿支部より対象者へ案内される。



Memo

# FUN&RUN! 2-Wheels 特別規則書



## 第 1 章 FUN&RUN! 2-Wheels 共通事項

### 第 1 条 開催場所/主催者/参加申込先

#### ～1) 開催場所

鈴鹿サーキット

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-1111(代表)

フルコース 5.821km

東コース 2.243km

#### ～2) 主催者

(株)モビリティランド

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-1111(代表)

FAX 059-378-3625

#### ～3) 参加申込先

鈴鹿サーキット SMSC 事務局

〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町 7992

TEL 059-378-3405(直通)

FAX 059-378-3625

窓口受付時間9:30～16:00

## 第2条 参加資格

～1) 鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則 第1章 共通事項

第3条 参加条件を満たすこと。

～2) 各クラスで定められている、MFJライセンス区分は以下の通りとする。

クラス	運転 免許証	ジュニア	エンジョイ 会員証	フレッシュ マン	国内	国際
FUN&RUN Mix Big+ <a href="#">OPEN Racer</a> (EXPERT)	×	×	×	○	○	○
FUN&RUN Mix Small (EXPERT)	×	×	×	○	○	○
ST250	×	○	×	○	○	○
NEO STANDARD	×	○	×	○	○	○※1
ROAD STAR WARS I	◎	×	×	×	○	<a href="#">○※2</a>
ROAD STAR WARS II	◎	×	×	○	○	<a href="#">○※2</a>
ROAD STAR CHALLENGER I	◎	×	○	○	○	×
ROAD STAR I						
ROAD STAR II						
ROAD STAR EXPERT I	◎	×	○	○	○	○
ROAD STAR EXPERT II						
CLASSIC	×	×	×	○	○	○

◎…必須 ○…いずれかが必要 ×…参加不可

※1…国際ライダーが参加する場合、ハンディキャップを設定する。

[※2…国際ライダーが参加する場合、2015～2017年に鈴鹿8耐・全日本ロードレース選手権に出場実績のある選手は参加を認めない。](#)

～3) SMSC ライセンス(フルコース2輪/フルコースライドオンクラブ/ライドオンクラブのいずれか)もしくは TRMC-S ロードコース2輪ライセンスを所持していること。  
ただし、CLASSIC クラスはこの限りではない。

～4) ROAD STAR EXPERT I・II クラスは過去大会の ROAD STAR クラスで以下のタイムを切ったライダーが対象となる。また MFJ 国際ライセンス所持者は無条件に EXPERT クラスでの参加となる。

ROAD STAR I

東コース大会:1分2秒

フルコース大会:2分40秒※

ROAD STAR II

東コース大会:1分6秒

フルコース大会:2分45秒※

～5) ROAD STAR CHALLENGER I クラスは ROAD STAR クラスの入門クラスとし、初出場者やラップタイムに自信のない参加者のためのクラスとする。  
このクラスで ROAD STAR CHALLENGER I …東コース1分8秒、フルコース2分45秒をクリアした参加者は次大会より ROAD STAR I / II クラスにそれぞれステップアップする。

～6) ROAD STAR CHALLENGER I …東コース1分6秒、フルコース2分40秒を切った参加者はそれぞれ賞典から除外する。

- ～7) [FUN&RUN Mix Big+OPEN Racer](#)、FUN&RUN Mix Small 各クラスに上位クラスとして「EXPERT」クラスを設定する。  
EXPERT クラスに該当するライダーは通常クラスには参加できない。  
EXPERT クラス対象となるライダーは以下の条件を満たす者とする。  
過去の当該クラスにおいて

[FUN&RUN Mix Big+OPEN Racer](#)

東コース 59 秒、フルコース 2 分 32 秒※を切るタイムを出したライダー  
FUN&RUN Mix Small

東コース 1 分 2 秒、フルコース 2 分 40 秒※を切るタイムを出したライダー

- ～8) 必ず 1 名ピット要員を登録すること。

- ～9) 7 月 15 日(土)・16 日(日)

FUN&RUN ! 2-Wheels Full Course Special は通常の参加資格を満たしていることを条件とし、必要ライセンスは以下の通りとする。

■レース競技

- ・参加クラスに該当する MFJ ライセンス
- ・SMSC ライセンス(フルコース 2 輪/フルコースライドオンクラブのいずれか)  
もしくは TRMC-S ロードコース 2 輪ライセンス

以上 2 点が必要となる。

※ROAD STAR WARS クラスは運転免許証も必要となる。

■タイムアタック競技

- ・参加クラスに該当する MFJ ライセンス
- ・SMSC ライセンス(フルコース 2 輪/フルコースライドオンクラブのいずれか)  
もしくは TRMC-S ロードコース 2 輪ライセンス
- ・運転免許証

以上 3 点が必要となる。

### 第 3 条 参加料

- ～1) 各クラスの参加料は以下の通りとする。

クラス	参加料(エアバッグ登録) ※税込
ROAD STAR (CHALLENGER/EXPERT 含む)	10,800 円 ( <a href="#">8,800 円</a> )
NEO STANDARD	17,500 円 ( <a href="#">1 名: 15,500 円、2 名: 13,500 円</a> )
CLASSIC	19,100 円 ( <a href="#">17,100 円</a> ) ※SMSC/TRMC-S 会員 28,300 円 ( <a href="#">26,300 円</a> ) ※SMSC 暫定会員
上記以外のクラス	19,100 円 ( <a href="#">17,100 円</a> )

※CLASSIC クラスの SMSC 暫定会員は MS 共済会費 7,000 円を含む。

[※18 歳以下の参加者は、エアバッグ装着を義務化とする。なお、義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内する。](#)

- ～2) エントリー期間は次ページ一覧に記載する期間とする。  
エントリー期間を過ぎての申込については、事務局が認めた場合にのみこれを受理するが、大会当該週の月曜日の正午をもって最終期限とする。  
但し、追加料金として 3,100 円を徴収する。  
またエントリー期間以降のエントリーは公式プログラムへの掲載は保証されない。

#### 第4条 開催日/開催クラス/エントリー期間

##### ～1) 開催日/開催クラス/エントリー期間

		日程			
		3/18(土)	5/27(土)	7/15(土) ～16(日)	9/16(土)
クラス		東	東	フル	東
FUN&RUN Mix Big <a href="#">+OPEN Racer</a> /EXPERT		○		○	
FUN&RUN Mix Small /EXPERT		○		○	
ST250		○		○	
NEO STANDARD		○	○	○(東コース)	○
ROAD STAR WARS I		○		○	○
ROAD STAR WARS II		○		○	○
ROAD STAR CHALLENGER I			○	○	
ROAD STAR I / II			○	○	
ROAD STAR EXPERT I / II			○	○	
CLASSIC	C-50				
	C-90		○		○
	C-125				
	C-350				
	C-500		○		○
	C-OPEN				
参加受付期間		2/11(土) ～2/20(月)	4/22(土) ～5/1(月)	6/10(土) ～6/19(月)	8/12(土) ～8/21(月)

～2) 7月15日(土)・16日(日)のFUN&RUN! 2-Wheels Full Course Special は以下の通り開催する。

①ROAD STAR(CHALLENGER I・EXPERT・WARS 含む)クラス

7月14日(金)…特別スポーツ走行

7月15日(土)…フリー走行・タイムアタック/公式予選・決勝レース

②上記①を除くクラス

7月15日(土)…特別スポーツ走行

7月16日(日)…公式予選・決勝レース

～3) エントリー台数が少ないクラスについては他のクラスと混走レースとする場合がある。

## 第5条 賞典

- ～1) 各大会の各クラス上位 1 位～3 位
- ～2) 賞の制限  
エントリー台数に関わらず、1 位～3 位の車両を表彰対象とする。  
ただし、完走しチェッカーを受けた者を対象とする。
- ～3) 2 クラス以上の混走レースの際、総合賞を設定する場合がある。  
(設定される際は公式通知にて告知する)
- ～4) 優勝者は次回開催の同クラス出場において招待選手とされる。  
(ROAD STAR I・II・CHALLENGER I、NEO STANDARD クラスは除く)
- ～5) FUN&RUN Mix Big+OPEN Racer 賞典について  
C-Big I、C-Big II、C-OPEN Racerのノーマル・EXPERTの各1位までを表彰対象とする。
- ～6) FUN&RUN Mix Small賞典について  
C-Small I、C-Small II のノーマル・EXPERTの各1位を表彰対象とする。

## 第6条 招待選手

- (ROAD STAR I・II・CHALLENGER I、NEO STANDARD クラスは除く)
- ～1) 基本的にゼッケンは、「01」番が指定される。(他のクラスと混走となった場合、W エントリーの場合「02～09」番を指定する場合もある)
  - ～2) 次回開催大会のみ同クラスのエントリー料免除の特典が与えられる。
  - ～3) 対象招待選手は賞典外参加(順位・賞典は与えられない)とするが、予選・決勝において記録されたラップタイム等は、公式のものとして扱う。
  - ～4) 招待選手のエントリーしたクラスがグリッド数を超えたエントリー台数となり、その招待選手が公式予選を通過するタイムを記録した場合、公式予選結果表の順位認定はされないが、決勝レースのグリッドは与えられる。また、そのグリッドは原則として公式予選結果表のタイム順とする。

## 第7条 その他の競技規則

その他の競技規則については、MFJ 国内競技規則、  
ならびに鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則に準ずる。



## 第 2 章

### ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)特別規則

#### 第 1 条 開催クラス

形式	クラス	カテゴリー	概要
タイムアタック形式	ROAD STAR CHALLENGER I	C-1・2・3・4	■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) ROAD STAR I の入門クラスとして設定される。 東コース 1 分 6 秒(フルコース 2 分 40 秒)を切ったライダーは賞典から除外される。 また、東コース 1 分 8 秒(フルコース 2 分 45 秒)を切ったライダーは、次大会 CHALLENGER クラスの参加は認めない。
	ROAD STAR I	C-1・2・3	■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) 東コース 1 分 2 秒(フルコース 2 分 40 秒)を切った場合は次大会 EXPERT クラスへ
	ROAD STAR II	C-4・5・6・7	■ナンバー付車両(2st86cc～250cc/4st100cc～750cc) 東コース 1 分 6 秒(フルコース 2 分 45 秒)を切った場合は次大会 EXPERT クラスへ
	ROAD STAR EXPERT I	C-1・2・3	■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) 過去 ROAD STAR I クラスで東コース 1 分 2 秒(フルコース 2 分 40 秒)を切ったライダー、 または MFJ 国際ライセンスライダーであること。
	ROAD STAR EXPERT II	C-4・5・6・7	■ナンバー付車両(2st86cc～250cc/4st100cc～750cc) 過去 ROAD STAR II クラスで東コース 1 分 6 秒(フルコース 2 分 45 秒)を切ったライダー、 または MFJ 国際ライセンスライダーであること。
レース形式	ROAD STAR WARS I	C-1・2・3	■ナンバー付車両(2st251cc 以上/4st401cc 以上) <u>2015～2017 年に鈴鹿 8 耐・全日本ロードレース選手権に出場実績のある選手は参加を認めない。</u>
	ROAD STAR WARS II	C-4・5・6・7	■ナンバー付車両(2st86cc～250cc/4st100cc～750cc) <u>2015～2017 年に鈴鹿 8 耐・全日本ロードレース選手権に出場実績のある選手は参加を認めない。</u>

※エントリー台数が少ない場合は混走とする場合がある。

※車両規則詳細は車両規則の項参照。

※別途さらに細分化されたカテゴリー賞あり。第 4 条～4)の項参照。

#### 第 2 条 ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)競技手順

##### ～1) フリー走行

10 分～20 分行なわれる。(※フリー走行出走の義務付けは行わない。)

##### ～2) タイムアタック

①ライダーはスタート前チェックを受け、マシンと共にウェイティングエリア(51 番ピット付近)に待機する。

②オフィシャルの指示またはシグナル合図により、コースインしラップタイムを計測する。

③タイム計測終了はチェッカーフラッグで表示する。チェッカーフラッグ表示後はコントロールライン付近でのやむを得ない場合を除き追い越しをしてはならない。  
またチェッカーフラッグを受けた車両は速やかにピットインをして割り当てられたピットまたはパドックに戻る。

### 第3条 競技終了/順位決定(ROAD STAR WARS 除く)

- ～1) 当該競技でベストタイムを出したライダーが優勝者となる。  
以下、持ちタイムの速い順に順位が決定される。  
同一タイムの場合は当該参加者の2番目に速いタイムが持ちタイムとなり、持ちタイムが速い方が上位となる。(2番目に速いタイムも同一の場合は3番目に速いタイム同士を比較する。以下同様にして順位を決定する)
- ～2) 各グループ間の天候/路面コンディションの違いは順位決定の際、一切考慮されない。  
(※安全性/走行しやすさを考慮し、排気量・マシン・重量等によりグループ分けを行うため、各グループの順位を基に総合順位を決定することは適当ではないため)
- ～3) 同着と判定された場合の得点および賞典は、当該順位のポイントならびに賞典の総和を当該者数で割るものとする。(得点はシリーズ賞が設定された場合のみ適用される。)
- (例) 1位同着が2名の場合  

$$\frac{1 \text{ 位}(20P) + 2 \text{ 位}(17P)}{2}$$
 の得点がそれぞれ与えられ賞典も同様に扱われる。

### 第4条 賞典

- ～1) 各大会の各クラス、各部門(ROAD STAR I・II / ROAD STAR CHALLENGER I / ROAD STAR EXPERT I・II)の上位1位～3位  
※ただし、ROAD STAR CHALLENGER I は東コース大会で1分6秒、フルコース大会で2分40秒を切ったライダーは賞典から除外される。
- ～2) 車両規則で分類されるカテゴリーの1位(但し、その分類されたカテゴリーにエントリーがある場合のみ。)
- ～3) 賞の制限  
エントリー台数に関わらず、各クラス総合1位～3位の車両を表彰対象とする。  
ただし最低1周のラップタイムを計測された者(ROAD STAR WARS は完走しチェッカーを受けた者)を対象とする。
- ～4) カテゴリー賞は以下のとおり設定する。  
各カテゴリーの優勝者に賞典を与える。ただし、各カテゴリーの参加者がいる場合のみ設定される。

クラス	カテゴリー	4st.				2st.
		4気筒以上	3気筒	2気筒	単気筒	気筒数不問
ROAD STAR WARS I / ROAD STAR I (CHALLENGER /EXPERT)	C-1	751cc 以上	1001cc 以上	1001cc 以上	—	—
	C-2	601～750cc	751～1000cc	801～1000cc	—	401cc 以上
	C-3	401～600cc	651～750cc	746～800	751cc 以上	251～400cc
ROAD STAR CHALLENGER I	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
ROAD STAR WARS II / ROAD STAR II (EXPERT)	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
	C-5	251～400cc	—	—	—	126～250cc
	C-6	100～250cc	251～400cc	251～400cc	251～400cc	86～125cc
	C-7	—	—	126～250cc	126～250cc	—

### 第 3 章 CLASSIC 特別規則

#### 第 1 条 開催クラス

- ～1) 1974 年までに生産された車両であること。
- ～2) クラス・カテゴリー区分

クラス	カテゴリー	排気量	ゼッケンカラー (プレート[下地]/数字)
CLASSIC	C-50	～50cc	自由/自由 ※蛍光色を除く対照色で あれば自由とする。
	C-90	51cc～90cc	
	C-125	91cc～125cc	
	C-350	126cc～350cc	
	C-500	351cc～500cc	
	C-OPEN	501cc～	

※同クラス内または同カテゴリー内でのダブルエントリーはできない。

※年代・レーサー/市販マシン・ワークス/プロダクションマシン問わず排気量により分類される。

※車両規則詳細は車両規則の項参照

※1975 年以降の車両で参加を希望する場合には、参加申込前に大会事務局まで連絡し、承認された場合に限り出場が可能。

### 第 4 章 NEO STANDARD 特別規則

#### 第 1 条 出場クラス

- ～1) 出場クラスは以下の通り 4 つのクラスに分けられる。
  - ①NEO STANDARD VTR250 クラス(Honda VTR250 使用チーム)
  - ②NEO STANDARD Ninja250 クラス(Kawasaki Ninja250R 使用チーム)
  - ③NEO STANDARD CBR250R クラス(Honda CBR250R 使用チーム)
  - ④NEO STANDARD YZF-R25 クラス(Yamaha YZF-R25 使用チーム)
- ※出場車両の追加はブルテンにて公示する。

#### 第 2 条 ライダー指名登録

- ～1) ライダーの指名登録とは、参加申込時に参加するライダーの氏名を記入し、大会事務局へ登録することを指す。(T.B.N 等は不可)
- ～2) 参加申込時に参加車両 1 台につき、1～2 名のライダーを指名登録すること。
- ～3) ライダーの変更、もしくは追加をする場合は、開催日の 10 日前までに書面にて大会事務局に提出し、許可をえること。
- ～4) 全ライダーは同一大会において、他チームと重複して登録することはできない。
- ～5) ライダー指名登録で、虚偽の申請をした場合はエントリー取り消し、もしくは失格とする。

#### 第 3 条 ピットクルー

- ～1) ピットクルーは、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、このピットクルーは当該大会においてライダーとして登録されてはならない。
- ～2) チーム構成は、最低限ライダー 1 名とピットクルー 1 名以上とすること。

#### 第 4 条 エントラントポイントシステム

- ～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。  
参加申込時に必ずエントラント名を申請すること。
- ～2) 原則としてエントラント名をシリーズ途中で変更することはできない。  
変更した場合エントラントポイントは引き継ぐことはできない。

- ～3) ポイント付与は、「MFJ 国内競技規則 付則 1MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則 4」に基づく。

## 第 5 条 走行中の遵守事項

- ～1) ライダーが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。

## 第 6 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。2 名登録の場合はタイムアタックをするライダーの指名や順番は指定しない。
- ～2) 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与えられる。
- ～3) タイム計測で同一タイムを複数のチームが記録した場合は、セカンドラップタイムの早い順によりグリッドを決定する。
- ～4) 2 クラス以上のクラスが混走する場合、参加台数に基づく案分比例にて決勝レース出場台数を決定する。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。

### 【案分比例の計算例】

参加台数:A クラス 10 台 : B クラス 20 台 = 0.3333 : 0.6666

決勝グリッド数 : 20 台の場合

決勝出場台数 : A クラス 7 台 : B クラス 13 台

## 第 7 条 スタート

- ～1) 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ない)

## 第 8 条 決勝レース中の遵守事項

- ～1) 走行中、ライダーは必ず腕章を右腕上腕部に着用しなければならない。
- 第 1 登録ライダー…赤色
- 第 2 登録ライダー…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関わらず、必ず 1 回はピットインをし、ライダー腕章を付け替えなければならない。
- ただしライダーを 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みなす。
- 何らかの理由により、2 名登録のチームが、1 名のライダーで走行する事になった場合は、大会事務局に申告する事。
- ただし、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かったチームに対し、競技結果に 30 秒のタイム加算を科す。

## 第 9 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てはならない。ただし以下の場合は除外される。

- ①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。
- ②当該車両のライダーとピットクルーが救済処置のために運ばれてきた車両を自己のピット前まで運ぶ場合。
- ③自己のピットを通り過ぎた車両を作業エリア内に押し戻す場合。

## 第 10 条 賞典

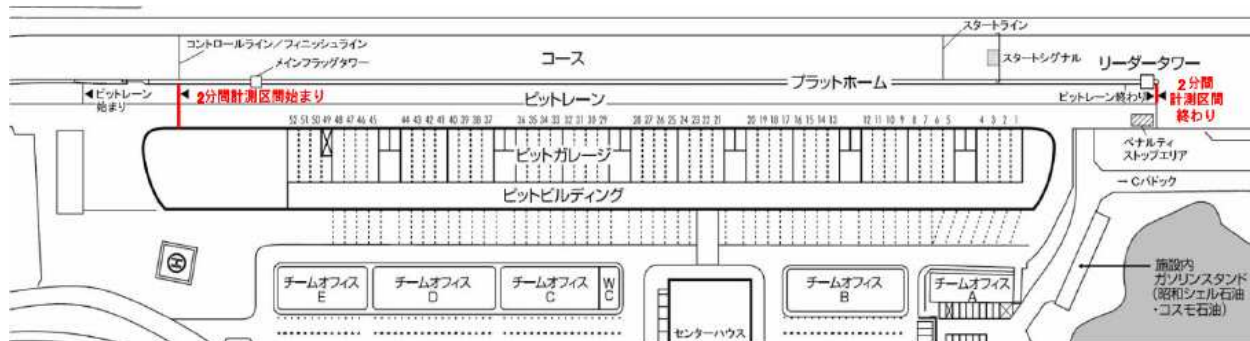
- ～1) VTR250、Ninja250R、CBR250R、YZF-R25 それぞれ 1 位～3 位までのライダー
- ～2) 賞の制限は設けないが、チェッカーを受けた車両を対象とする。
- ～3) 年間エントラントポイント上位 3 チームには正賞および副賞が贈られる。
- ～4) 親子のペアで出場する参加者向けに親子賞を設定し、年間ポイント最上位チームには正賞および副賞が贈られる。

## 第 11 条 上位入賞チームのハンディキャップについて

- ～1) 各クラスのレースにおいて、上位に入賞したチームには、次戦のグリッドにおいてハンディキャップを科す。
- ～2) 第 2 戦以降、前戦の結果に基づき、各クラス 1 位・2 位チームに対し、ハンディキャップを課す。
  - 1 位…次大会 クラス最後尾グリッドからのスタート
  - 2 位…次大会 クラス予選通過台数  $\times 0.5 + 1$  番手 (小数点切捨て) からのスタート  
例: 予選通過台数が 5 台の場合 3 番手  
6 台の場合 4 番手 からのスタート但し、該当チームは予選を通過しなければならず、予選結果がハンディキャップより下位の場合は、予選結果を優先する。
- ～3) ハンディキャップはチームに対して科すものとする。
- ～4) ハンディキャップは 1 位・2 位を獲得した次大会のみ対象とし、欠場しても繰り越さない。

## 第 12 条 国際ライダー登録チームのハンディキャップについて

- ～1) 国際ライダーを登録し、シリーズポイントを獲得したチームには通常のシリーズポイントの半分か付与される。  
例) 優勝した場合は通常 20 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たチームが優勝した場合のシリーズポイントは 10 点となる。
- ～2) 国際ライダーを登録する場合は、必ず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、または国際ライダー 2 名でのエントリーは認められない)
- ～3) 決勝レースにおいて、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) 規則に定められたライダー交代(ピットイン)を行う際、  
下図の区間に最低 2 分間以上滞在しなければならない。なお、滞在時間の管理は参加者自身で行うこと。ピットインの 2 分間滞在は一回を義務とする。  
ピットイン 2 分間滞在規則に違反した場合は、審査委員会よりペナルティを科す。



# **鈴鹿サーキットロードレース車両規定**



# 第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様

## 第1条

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、鈴鹿サーキット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。カテゴリ一別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリ一別仕様が適用される。  
鈴鹿サンデーロードレース JSB1000、ST600、J-GP2、J-GP3、ST600R、JP250各クラス、FUN&RUN! 2-WheelsのROAD STAR(CHALLENGER・EXPERT・WARS含む)クラスについては各クラスの規則を参照とする。

### ～1) カテゴリ一

#### 1-1 レーサークラス

レース専用生産された車両

#### 1-2 スポーツプロダクション

一般市販車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

2-1 総排気量は、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。

#### 2-2 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 小数点以下4桁で切り捨て

2-3 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。

2-4 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。

2-5 全てのカテゴリ一において、スーパーチャージは禁止される。

### ～3) 保安部品

3-1 保安部品(補助ステップ・ヘッドライト・テールランプ・ウィンカー・ホーン・バックミラー・スタンド)・荷台・公道用ナンバープレートは取り外すこと。

### ～4) 一般的なアイテム

#### 4-1 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアームスピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止する。  
ホイール・スピンドルは、軽合金の使用も禁止する。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は認められる。

#### 4-2 フレームの定義

4-2-1 フレームとは図(補足図)で示すとおり、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。

4-2-2 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。

#### 4-3 リヤスプロケットガード

4-3-1 チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けること。



- 4-3-2 そのガードはスプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式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りてゐること。
- 4-3-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 4-3-4 スイングアームの補強とリヤスプロケットガードを兼ねてもよい。
- 4-3-5 チェーンガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 4-4 エキゾーストパイプ
  - 4-4-1 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すこと。
  - 4-4-2 エキゾーストパイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行であること。(許容誤差 $\pm 10^\circ$ )  
また、エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせてゐること。  
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。
  - 4-4-3 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、またパッセンジャーや他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であつてはならない。
  - 4-4-4 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すこと。
  - 4-4-5 エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの垂直接線より後ろにあつてはならない。
- 4-5 ハンドルバー
  - 4-5-1 ハンドルバーの最低幅は、2ストローク 85cc/4ストローク130ccまでのマシンは最低400mm、これを越えるマシンは最低450mmとする。
  - 4-5-2 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。……補足図参照
  - 4-5-3 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ゐること。
  - 4-5-4 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 $15^\circ$  以上あること。……補足図参照
  - 4-5-5 ストリームライニングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあつてもフロントホイールがストリームライニングに接触してはならない。
  - 4-5-6 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切つてもハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間に最低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)を取りつけること。
  - 4-5-7 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、丸みをつけて製作すること。
  - 4-5-8 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
  - 4-5-9 エンジン及びその他全ての電気部品を停止することの出来るイグニッションキルスイッチがハンドルバーのグリップを握つた状態で手の届く範囲に取りつけること。

#### 4-6 コントロールレバー

- 4-6-1 すべてのハンドルバー・レバー類(クラッチ、ブレーキ等)は、原則として端部がボール状(このボールの直径は最低19mm)であること。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ること。(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ること。
- 4-6-2 コントロール・レバー(フット・レバーおよびハンド・レバー)は、それぞれ別個のピボットに設けられていること。
- 4-6-3 ブレーキレバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できること。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ること。

#### 4-7 スロットルコントロール

スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものであること。

#### 4-8 フュエルポンプ

- 4-8-1 エレクトリックフュエル・ポンプは、事故の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト(回路開閉器)を介して配線されていること。
- 4-8-2 この機能が車両検査時に確認できるよう、エレクトリックフュエル・ポンプにはテスト機能があること。

#### 4-9 フットレスト

- 4-9-1 フットレストの先端には最低半径8mmの、中空でない球状の一体構造のプロテクションが設けられていること。
- 4-9-2 フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていること。
- 4-9-3 折りたたみ式でないスチール製フットレストの先端には、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端(プラグ)が固定されていること。(最低直径16mm)

#### 4-10 ブレーキ

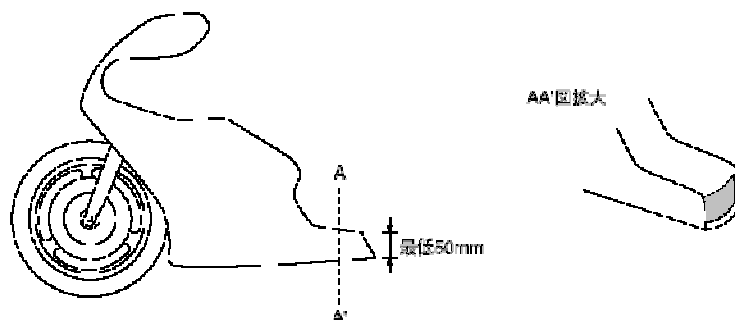
- 4-10-1 すべてのモーターサイクルは最低2つの効果的なブレーキ(各ホイールにひとつ)が必要で、これは独立してホイールと同心的に作動すること。
- 4-10-2 左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐部分は、ロワーフォークブリッジ(ロワートリプルクランプ)より上にあること。但し、車両公認時においてロワーフォークブリッジより下にある場合は例外とする。

#### 4-11 フェンダーおよびホイールプロテクション

- 4-11-1 フェンダーはタイヤの両側方に張り出していること。
- 4-11-2 フロントフェンダーは、ホイールの周囲を最低100° に渡ってカバーしていること。  
また、補足図記載の角度の範囲内でなければならない、その部分はホイール自体がカバーされてもよい。
- 4-11-3 フェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は45° と60° の間であること。フェンダーの後端とホイール中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20° を越えてはならない。
- 4-11-4 リヤフェンダーは、ホイールの周囲を最低120° に渡ってカバーしていること。
- 4-11-5 リヤフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の作り出す角度は20° を越えてはならない。(補足図参照)

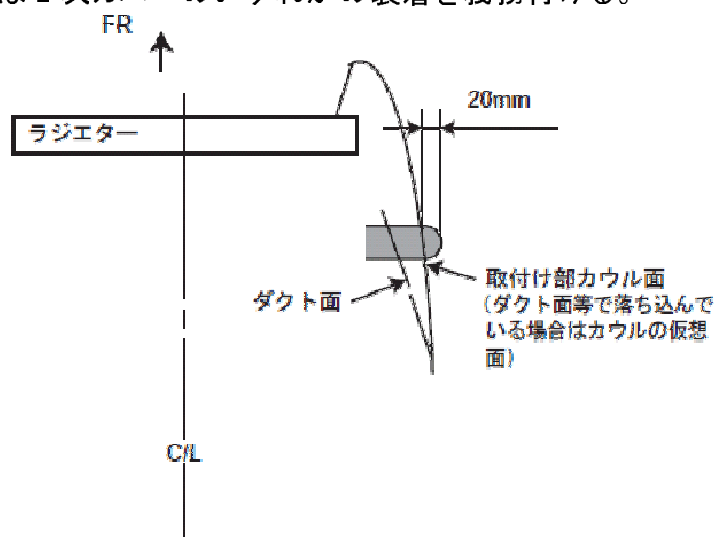
- 4-11-6 フェアリングがある場合フェンダーは必要とされない。  
フェアリングが無い場合にはフェンダーが必要とされる。
- 4-11-7 シートのフェアリングがリヤタイヤの後側の垂直接線にまで達している  
場合には(許容誤差-50mm)、リヤフェンダーを装着する必要は無い。
- 4-12 フェアリング(カウリング、ウインドスクリーン含む全てのボディワーク)
- 4-12-1 フロントホイールは(タイヤを除く)フロントフェンダーに隠れる部分を除き、  
各サイドからはっきりと見えること。
- 4-12-2 フェアリングのいかなる部分も、フロント・ホイール・アクスルから  
前方100mmを通る垂直線より前にあってはならない。  
ノーマルのフェンダーはフェアリングとはみなされない。  
※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に  
合致しない場合、種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。
- 4-12-3 フェアリングのいかなる部分も、リヤ・ホイール・アクスルを通る垂直線の  
後部にあってはならない上、リヤ・ホイールのリムはこの線の  
後部円周180°に渡ってはっきり見えること。
- 4-12-4 モーターサイクルのいかなる部分も、リヤ・ホイール外側の後端の  
垂直接線より後方にあってはならない。  
※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に  
合致しない場合種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。
- 4-12-5 エアfoilまたはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと  
一体構造になっている場合に限り取り付けることができる。  
これはフェアリングの幅を越えてはならない上、ハンドルバーの高さを  
越えてはならない。
- 4-12-6 尖っているエッジは、少なくとも半径8mmの丸みを持たせること。
- 4-12-7 ウインドスクリーンの先端と、全てのフェアリングの露出部分の先端は丸み  
を持たせること。
- 4-12-8 通常のライディングポジションにおいてライダーは後方の両側及び上から  
全体(腕の前部を除く)が視認されること。ライダーの顔またはヘルメットと  
フェアリング(ウインドスクリーン含む)との間の最低スペースは100mmとする。  
この規則の適用を免れるために透明な材質を使用することは禁止される。
- 4-12-9 ライダーシートの後部の高さは最高150mmとする。この高さは、シートの固い  
ベースの最下部から、ライダー後方のフェアリングの最上部までを  
測った場合のものである。
- 4-12-10 ハンドルバーの位置がどこにあっても、フェアリングとハンドルバー先端  
あるいはステアリング・ステム、およびそれに装着されている装備類との  
間隔は最低20mmであること。
- 4-12-11 ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から  
後部へ30°以上あってはならない。(補足図参照)
- 4-12-12 シートまたはその後方にあるいかなる部分(排気系を除く)の  
幅も450mm以上あってはならない。
- 4-12-13 燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、  
また転倒の際に外れることがないように取り付けられていること。  
※この規則は、2000年以降の市販車に対してのみ適用される。

- 4-12-14 全ての4ストローク車両は、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ること。



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。

- 4-12-15 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よい。  
この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- 4-12-16 アンダーカウル下部には、直径20mm(許容誤差+5mm)の孔を最高2つまで設けても良いが、この孔はドライコンディションレースの際は耐油/耐熱性を持つグロメット等で確実に閉じていること。  
競技監督がウェット・レースを宣言した場合のみ開くことができる。  
また、上記の規則に合致するアンダーカウル取付用ステーの追加は認められる。
- 4-12-17 上記変更以外に、スポーツプロダクションのフェアリングには何も追加できない。
- 4-12-18 全ての 4 ストローク車両はプロテクティブコーンの装着、もしくは 2 次カバーのいずれかの装着を義務付ける。



〈プロテクティブコーン〉

#### 4-13 モーターサイクルの傾斜角

- 4-13-1 ロードレースおよびプロダクションレースにおけるモーターサイクルは、荷重がかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から50°の角度に傾斜することができること。  
(補足図参照)

#### 4-14 ホイール、リム、およびタイヤ

- 4-14-1 メーカーが出荷した一体構造ホイール(キャスト、モールド、リベット)  
または従来の着脱式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外  
へはいかなる改造も禁止される。  
ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、  
テンションスクリューは例外とする。

- 4-14-2 ホイールリムの幅は、ETRTO(ヨーロッパタイヤリム技術機構)の  
定める方法によりフランジウォールの内側にて測定される。

- 4-14-3 リムの最低直径は400mmとする。

#### 4-15 ナンバープレート

- 4-15-1 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時に身体によっても隠れては  
いけない。シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと  
同じサイズでなければならない。
- 4-15-2 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていること。  
最低寸法は275mm×200mmとする。この面積は単色であること。  
シート～シートカウルにまたがってゼッケンを貼付する等ゼッケンスペースが  
単色でない場合は、カッティングシート等を貼り、上記寸法の  
ゼッケンスペースを単色で確保した上でゼッケンを貼付すること。
- 4-15-3 ゼッケンスペースの湾曲による突出は平面から50mm以上超えてはならない。  
またカバーされたり曲げたりされてはならない。
- 4-15-4 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度以内の角度で  
傾斜して固定されていること。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ていること。
- 4-15-5 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にも、またライダーが自分のシートに  
座った時に身体にも隠れてはいけない。
- 4-15-6 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  
見えるようにすること。
- 4-15-7 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。
- 4-15-8 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為に、  
地の色同様につや消しで書かれていること。

##### ※判別しづらい組み合わせ例

以下の組み合わせのゼッケンは認められない。また、以下の組み合わせ  
以外であっても、判別しづらい場合は修正を指示される場合がある。  
ゼッケン色の指定がある場合は、その指定に従うこと。

- ・ 赤地に黄色文字、あるいはその逆
- ・ 赤地に紫文字、あるいはその逆
- ・ 黄色地に白文字、あるいはその逆

※FUN&RUN! 2-Wheelsにおいて、オフィシャルよりサイドゼッケンが  
識別できないと判断された場合は、サポートゼッケンを貼付すること。

- 4-15-9 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。  
サポートナンバーの貼り付け位置は、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、2桁ゼッケン幅185mm×150mm、3桁ゼッケンの最低幅は260mmとする。  
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。  
ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。  
アッパーカウルとアンダーカウルの分割位置も変更可能とする。
- 4-15-10 数字の最低寸法は下記のとおりとする。

#### フロントナンバー

最低高	140mm
最低幅	80mm(1の場合25mm)
数字の最低の太さ	25mm
数字間のスペース	15mm

#### サイドナンバー

最低高	120mm
最低幅	60mm(1の場合25mm)
数字の最低の太さ	25mm
数字間のスペース	15mm

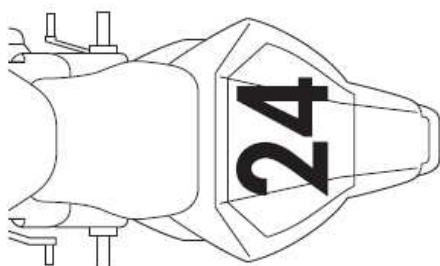
#### サイドゼッケン

例) No.24の場合

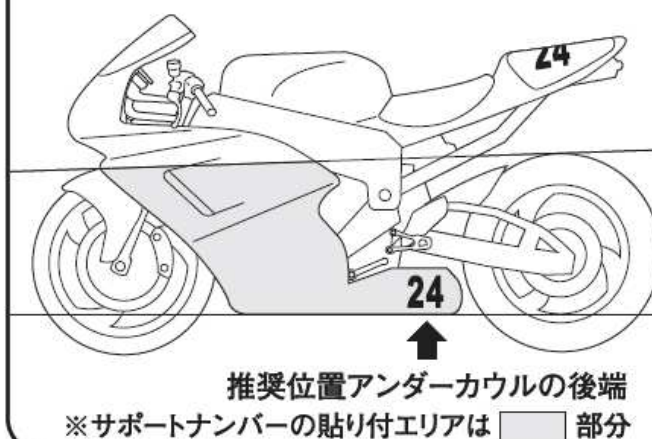


ゼッケンナンバーの位置は側面から見て見やすい位置に貼付けなければならない

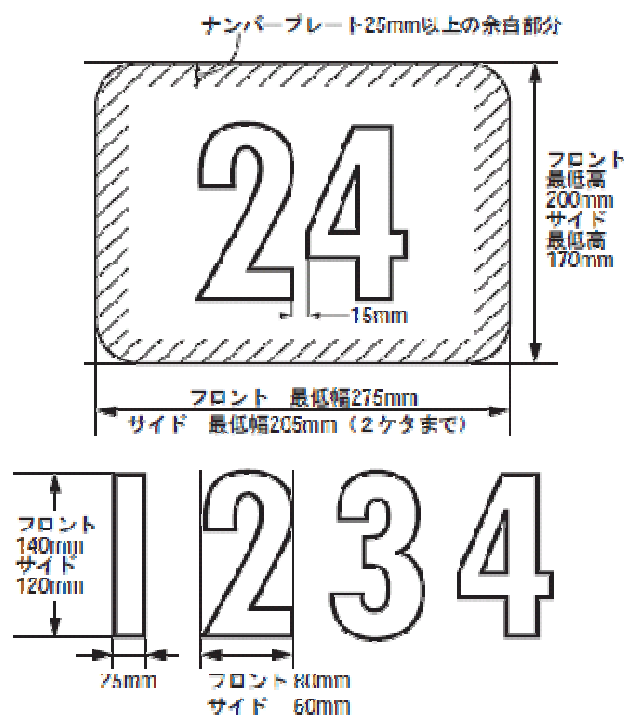
#### シートカウル上部ゼッケン



#### サポートナンバーの装着例



アンダーカウルにはサポートゼッケンを必ず張ること



#### ゼッケン書体の真似例

**Futura Heavy**

**1234567890**

#### ゼッケン書体の悪い例

**1234567890**

「7」が「1」と混同しやすい。

「8」と混同しやすい。

**1234567890**

余計な装飾・隅々のある文字はその他の数字と混同しやすい。  
数字の太さが一定でないものは誤読しやすい。

**1234567890**

- 4-15-11 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すこと。
- 4-15-12 全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しないこと。この規則に適合していないナンバープレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。

#### 4-16 フュエルタンク及びオイルタンク

- 4-16-1 スポーツプロダクションはカテゴリーごとに設定する。
- 4-16-2 燃料はマシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。
- 4-16-4 シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為に容易に脱着出来る取り換えタンクを使用することは禁止される。
- 4-16-5 タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。
- 4-16-6 タンクに防爆材を完全に充填することを義務付ける。  
但し、2輪メーカーより一般公道用車両として市販された車両の純正タンクについては、一切の改造・変更がない場合に限り、この条件を免除される。

#### 4-16-7 オイルキャッチタンクとブリーザーシステム

##### 【2ストローク車両】

オイルブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクに行う。このタンクは競技の前に空にすること。

オイルキャッチタンクの最低サイズは、ギアボックスブリーザーの場合250ccとし、エンジンブリーザーの場合には500ccが勧められる。

##### 【4ストローク車両】

クローズドブリーザーシステムを備えていること。オイルブリーザーパイプはエアボックス接続され、ボックス中に排出されること。(補足図参照)

容量はオイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で最低1000ccとする。

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は、オイルを受けられるように塞ぐこと。

#### 4-16-8 オイルドレインプラグおよび供給パイプ

全てのオイルドレインボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されること。オイルキャビティに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックすること。(CBR等オイルフィルターカバーの取付ボルトもワイヤーロックの事。)

またオイル供給ライン(パイプ、ホース等)を改造・変更している場合も、ワイヤーロックを施すこと。

#### 4-16-9 ガソリンキャッチタンク

キャブレターからのオーバーフローのガソリンを受け留めるためのガソリンキャッチタンクの装着が義務付けられる。

また、フュエルタンクブリーザーパイプのついたフュエルタンクを使用する場合は、このブリーザーからもガソリンキャッチタンクに接続すること。

ガソリンキャッチタンクに接続するチューブには全てノンリターンバルブを取り付けること。

ガソリンキャッチタンクの最低容量は250ccとする。

#### 4-16-10 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

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ること。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ること。

#### 4-17 燃料、燃料／オイルの混合液及び冷却水

##### 4-17-1 すべての車両は、MFJの定める無鉛ガソリンを使用すること。

(AVガス、航空機用燃料の使用は禁止する)

##### 4-17-2 競技に使用できるガソリン

競技に使用できるガソリンは以下の項目全てに合致していること。

##### 4-17-2-1 競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認サーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。(ロードレースに関しては大会時にサーキットにて購入できるガソリンに限る)

##### 4-17-2-2 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内(無鉛ガソリン)に制限される。(AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない)

- ・鉛の含有量は0.013g/1以下であること。
- ・リサーチオクタン価が100.0(RON)、モーターオクタン価が89.0(MON)以下であること。



・密度は15℃において0.725g/ml～0.780g/mlであること。

4-17-2-3 競技用ガソリン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)は認められる。

4-17-2-4 大会特別規則(全日本ロードレース特別規則等)によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合それに従うこと。

#### 4-17-3 冷却水

4-17-3-1 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物(レース用として一般販売されている冷却水)に限る。ただし不凍液が含まれる冷却水は使用できない。

4-17-3-2 ラジエターオーバーフローパイプを有する場合、最低容量が250ccのラジエターキャッチタンクを取り付けること。ただし、ラジエターリザーバタンクを有する場合は取り付けの必要はない。

#### 4-18 音量規制

4-18-1 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。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。

4-18-2 ノイズテストの際、ギヤ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ること。

4-18-3 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することは禁止する。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスペアサイレンサーに関しては例外とする。

4-18-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していくこと。測定は所定のrpmに達した時に行う。

4-18-5 rpm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。

4-18-6 所定のエンジン回転数(rpm) = (30,000 × ピストンスピード(m/s)) / ピストンストローク(mm)

4-18-7 4ストローク車両の音量測定は、以下の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、測定は以下の固定回転数にて実施する。

スポーツプロダクション、プロダクションをベースとしたエンジン。

	単気筒	2気筒	3気筒	4気筒
250cc (4ストローク)	5,500rpm	7,500rpm		
400cc (4ストローク)	5,000rpm	6,500rpm	7,000rpm	8,000rpm
600cc (4ストローク)	5,000rpm	5,500rpm	6,500rpm	7,000rpm
750cc (4ストローク)	5,000rpm	5,500rpm	6,000rpm	7,000rpm
Over750cc(4ストローク)	4,500rpm	5,000rpm	5,000rpm	5,500rpm
150cc (2ストローク)	7,000rpm			
250cc (2ストローク)		7,000rpm		
500cc (2ストローク)		5,500rpm	7,000rpm	7,000rpm

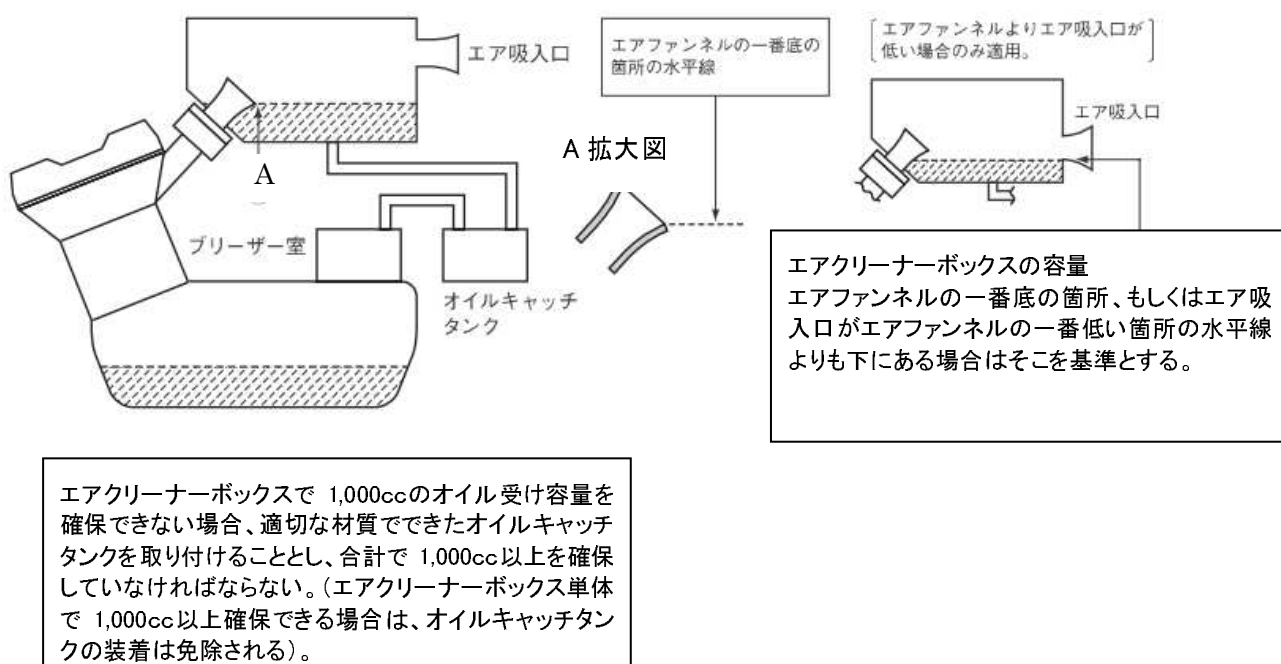
その他レース用エンジン、GPフォーミュラ。

	単気筒	2気筒	3気筒	4気筒
J-GP2 (4ストローク)				7,000rpm
J-GP3 250(4ストローク)	6,000rpm			
J-GP3 125(2ストローク)	7,000rpm			

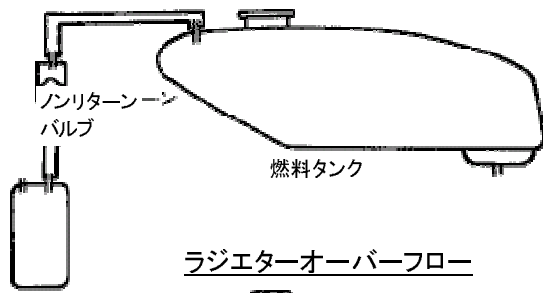
- 4-18-8 音量計測は各エキゾーストパイプの先端で測定される。
- 4-18-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-18-10 バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpmとする。
- 4-18-11 現行の音量規制値  
2ストロークエンジンはピストンスピード13m/secで測って105dB/Aまでとする。  
4ストロークエンジンは11m/secで測って105dB/Aまでとする。  
レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。  
全日本選手権においては4-18-7の固定回転数を使用することもできる。
- 4-18-12 周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。
- 4-18-13 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。また気温0℃以下の場合、許容誤差+(プラス)2dB/Aが認められる。
- 4-18-14 メーターの読み方は常に切り捨てとする。(例:99.9dB/A=99dB/A)
- 4-18-15 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。
- 4-19 テレメトリー  
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。マシンには、自動計測装置(トランスポンダー)の搭載が必要とされる可能性もある。P-LAPなどの自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされないが、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。
- 4-20 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。

## 【補足図】

### 4 ストロークエンジンのブリーザーシステム

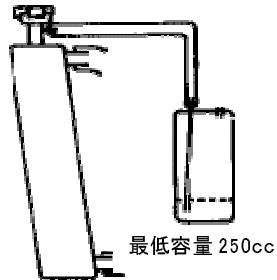


## 燃料タンクブリーザー

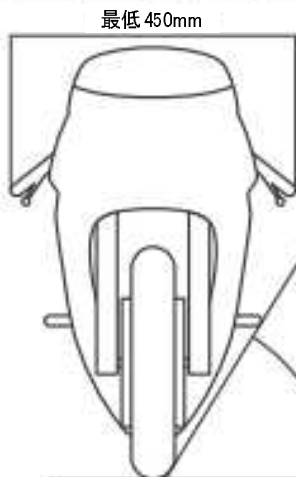
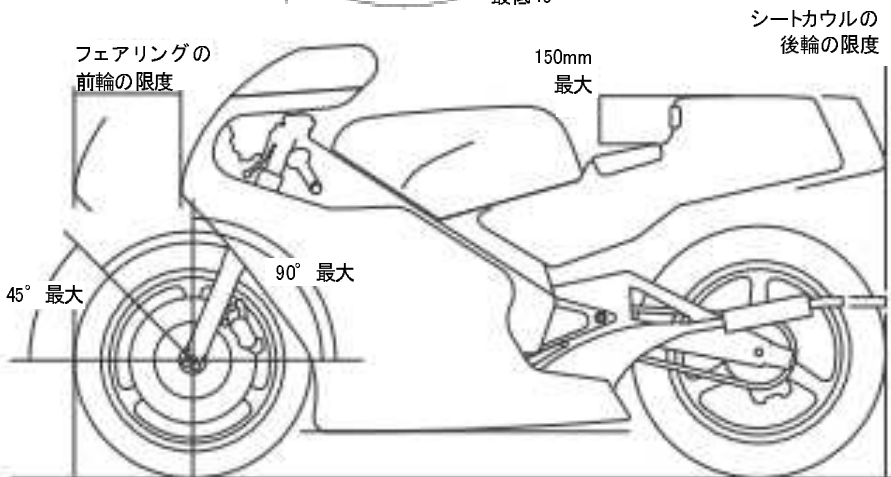
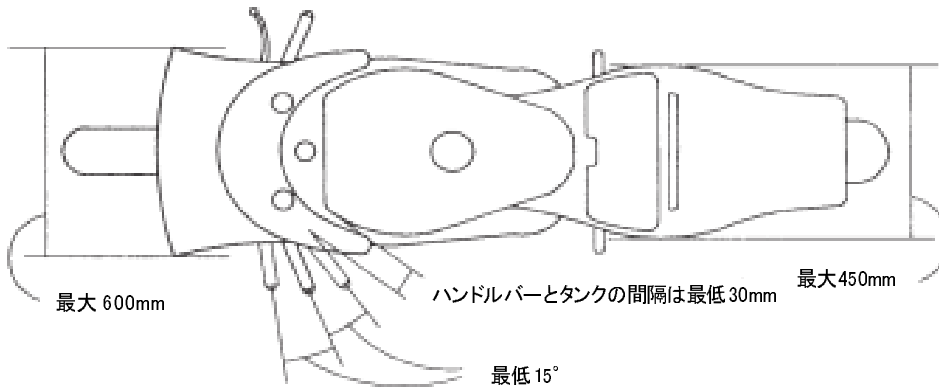


最低容量 250cc

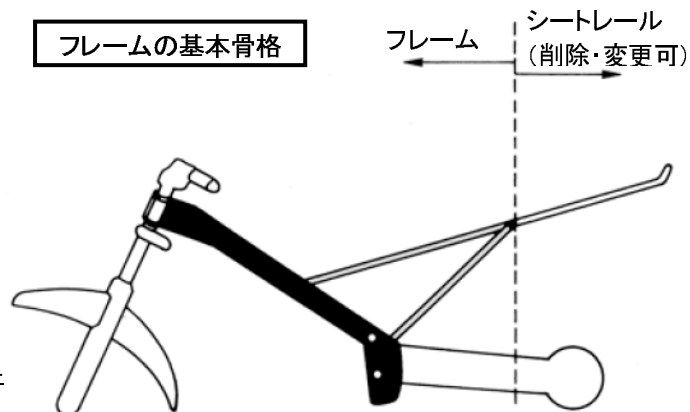
## ラジエターオーバーフロー



最低容量 250cc



## フレームの基本骨格



※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。

## 第2章 鈴鹿サンデーロードレース車両規定

### 第1条 JSB1000、ST600クラス車両規定

JSB1000、ST600、各クラスの車両規定は

[2017MFJ国内競技規則](#)の各クラス技術規則に準じる。

但し、ナショナルJSB1000・ナショナルST600クラスにおいて、  
Nクラス規定は適用しない。

ST600クラスのタイヤはブリヂストンのワンメイクタイヤのみ使用することができる。

(詳細は[2017MFJ国内競技規則](#)参照)

### 第2条 ST600R(Revival)クラス車両規定

#### ～1) 出場車両

車両は一般生産型車両で ST600 車両として MFJ が公認(過去の公認含む)したもので、  
以下の型式以前のモデルに限定する。現行車が型式変更を伴う

フルモデルチェンジが行なわれた場合、新たに ST600R クラス対象車両として、  
翌年に追加される。(例:16 年末に 17 モデルがフルモデルチェンジとなることが  
発表された場合、17 シーズンより 16 モデルが ST600R 対象車両となる。)

および、本規則で定められた車両とする。

ST600R クラス対象車両	
HONDA	CBR600RR(PC40 型 最終型…08 年)以前のモデル
KAWASAKI	ZX-6R(ZX600P 型 最終型…08 年)以前のモデル
SUZUKI	GSX-R600(K8 型 最終型…10 年)以前のモデル
YAMAHA	YZF-R6(13S 型 最終型…11 年)以前のモデル

※上記以外の車両に関しては問い合わせのこと。

#### 早見表(白色の部分が適合型式になります)

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
HONDA	→	→	→	CBR 600RR (PC40)	→	→	→	→	→	CBR 600RR (PC40)	→
KAWASAKI	→	→	→	→	→	→	→	ZX-6R (ZX600R)	→	ZX-6R (ZX600P)	→
SUZUKI	→	→	→	→	→	GSX R600 (L1)	→	→	GSX R600 (K-8)	→	GSX R600 (K-6)
YAMAHA	→	→	→	→	YZF-R6 (12MODEL) 1JS	→	→	→	YZF-R6 (08MODEL) 13S	→	YZF-R6 (06MODEL) 2C0

#### ～2) 車両規定

出場車両の規定以外は [2017MFJ 国内競技規則](#) ST600 技術規則、  
ならびに第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様に準じる。

但し、N クラス規定は適用しない。

ST600R(Revival)クラスのタイヤはブリヂストンのワンメイクタイヤのみ使用することができる。

(詳細は[2017MFJ国内競技規則](#)参照)

### 第3条 J-GP2 車両規定

- ～1) [2017MFJ国内競技規則 付則7 GPフォーミュラ技術仕様第9-1項](#)  
J-GP2クラス車両技術仕様に準じる。

### 第4条 J-GP3 車両規定

- ～1) 4ストローク車両は[2017MFJ国内競技規則 付則7 GPフォーミュラ技術仕様第10項](#)  
J-GP3クラス4ストローク車両技術仕様に準じる。
- ～2) 2ストローク車両(GP125)車両は、[2017MFJ国内競技規則 付則7 GPフォーミュラ技術仕様第11項](#)J-GP3クラス2ストローク車両の技術仕様に準じる。

### 第5条 JP250 車両規定

- ～1) [2017MFJ国内競技規則 付則11 JP250技術仕様](#)に準じる。  
タイヤはダンロップのワンメイクタイヤのみ使用することができる。  
(詳細は[2017MFJ国内競技規則](#)参照)

### 第6条 CBR250R DreamCup 車両規定

以下を除いて[ホンダ CBR250R Dream Cup オフィシャルウェブサイト内 2017 年](#) CBR250R DreamCup 技術仕様に準じる。

(掲載ページアドレス: <http://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rdreamcup/>)

※オイルフィルターカバーの取付ボルトのワイヤーロックに注意をする事。

#### ～1) タイヤ規定

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

ジェネレーターの使用については、鈴鹿サーキットロードレース統一特別規則  
第1章 共通事項 第[19](#)条～7)に準じ、サイティングラップ後、グリッド上において  
タイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。

### 第 3 章 FUN&RUN! 2-Wheels 車両規定

#### 第 1 条 FUN&RUN! 2-Wheels 開催クラス 車両基本仕様

(FUN&RUN Mix Big +OPEN Racer/ FUN&RUN Mix Small 各クラスに適用)

##### ～1) 出場車両

各クラスの規定に準ずる。

##### ～2) 仕様

①車両は第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様に合致していること。

以下の項目に関しては市販時の状態で規則に合致していない場合でも、市販時の形状を維持していることを条件に認められる。

②改造範囲

以下の各項目以外の改造変更は自由とする。

##### (1) エンジン

1) ボアアップは可能とするが最大排気量は FUN&RUN Mix Big 2,000cc とする。  
(FUN&RUN Mix Small 400cc まで)

2) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギアボックスシェルは  
切削による改造以外は認められない。

##### (2) ミッション

変更可能。最大 6 速まで。

##### (3) マフラー

変更可能。素材は制限しない。音量は 105db/A 以内とする。(FIM 方式)

##### (4) ホイール

ホイールの交換は可能であるが最低直径 16 インチとする。  
また、カーボンホイールの使用は認めない。

##### (5) ブレーキ

変更可能。但しカーボン素材は禁止される。

##### ～3) 禁止事項

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及び

ホイール・スピンドル構造にチタニウムを使用することは禁止。

ホイール・スピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。

但し、フロントフォークインナーチューブへのチタンコーティング加工は認められる。

※上記で規定されている事項以外は基本的に制限されないが、大会事務局が必要と判断した場合、規定の変更・追加・削除等を行う場合がある。

## 第2条 FUN&RUN Mix Big+OPEN Racerクラス

### ～1) 出場車両

2つのホイールとエンジンを有する車両であること。

①4ストローク(気筒数問わない)エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した751cc以上の車両であれば出場が認められる。

※一般生産型で、スーパースポーツ・レプリカ系※1でない車両

②4ストローク(気筒数問わない)エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した401cc以上750cc以下の車両もしくは2ストローク(気筒数問わない)エンジンを搭載した126cc以上250cc以下の車両であれば出場が認められる。

但し、例外として、以下の車両の参加を認める。

HONDA NS400R、YAMAHA RZV500R、SUZUKI RG400 Γ、SUZUKI RG500 Γ

③競技専用車および一般生産型市販車 2st.251cc/4st.401cc以上で、ホイールサイズ16インチ以上の車両に限る。

車両の改造範囲は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。

上記に抵触する可能性のある、車両で参加を希望する場合は、

参加申込前に大会事務局まで連絡し、承認された場合に限り出場が可能。

	4st. ( <u>気筒数問わず</u> )	2st. ( <u>気筒数を問わず</u> )
<u>C-Big I</u>	<u>①751cc 以上</u>	
<u>C-Big II</u>	<u>②401～750cc</u>	<u>②126cc～250cc</u>
<u>C-OPEN Racer</u>	<u>③401cc 以上</u>	<u>③251cc 以上</u>

※1 エンジンが直列4気筒 1,000ccのマシン等 (JSB1000クラス出場車両等を指す)

### ～2) 仕様

車両の改造範囲は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。

以下の項目に関しては市販時の状態で規則に合致していない場合でも、市販時の形状を維持していることを条件に認められる。

#### 改造範囲

以下の各項目以外の改造変更は自由とする。

- (1) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギアボックスシェルは  
切削による改造以外は認められない。
- (2) ミッション  
変更可能。最大6速まで。
- (3) マフラー  
変更可能。素材は制限しない。音量は105db/A以内とする。(FIM方式)
- (4) ホイール  
ホイールの交換は可能であるが最低直径16インチとする。  
また、カーボンホイールの使用は認めない。
- (5) ブレーキ  
変更可能。但しカーボン素材は禁止される。

## 禁止事項

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及びホイール・スピンドル構造にチタニウムを使用することは禁止。  
ホイール・スピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。  
但し、フロントフォークインナーチューブへのチタンコーティング加工は認められる。

※上記で規定されている事項以外は基本的に制限されないが、大会事務局が必要と判断した場合、規定の変更・追加・削除等を行う場合がある。

### ～3) クローズドブリーザーシステム

クローズドブリーザーシステムを推奨する。

エンジンブリーザー・ギアボックスブリーザーからのオイルを受けるキャッチタンクはエアクリーナーボックスが兼ねるものも可とする。

### ～4) 重量

最低重量は制限しない。

### ～5) タイヤ

スリックタイヤ(カットスリック・レーシングレイン含む)の使用が許可される。

### ～6) ナンバープレート及びゼッケンナンバープレートは、フロントと両サイドの

3枚を取り付けること。ゼッケンカラーは蛍光色以外の対称色であれば自由とする。

上記以外の規定については第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15 に

準拠すること。

なお車両によってシートカウル両サイドにゼッケンを貼付けることが難しい、または識別が困難な場合は、車検長の判断により鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15-1、4-15-9(シートカウル上部ゼッケンならびにサポートゼッケン)が適用される。

### ～7) 買取規定 ([Mix Big C-Big I・II](#))

第4章 買取規定に準ずる。

また、この買取規定には拒否権を行使することが出来る。ただし拒否権を行使した場合は、次回出場の際、順位認定及び賞典授与の対象外となる。

## 第3条 FUN&RUN Mix Smallクラス

### ～1) 出場車両

①4ストローク 3～4気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した

251cc以上 400cc以下の車両であれば出場が認められる。

②4ストローク2気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した

251cc以上 650cc以下の車両であれば出場が認められる。

③4ストローク単気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した

251cc以上 700cc以下の車両であれば出場が認められる。

④2ストローク(気筒数を問わない)エンジンを搭載した

126cc以上 250cc以下の車両であれば出場が認められる。

⑤4ストローク単～4気筒エンジン(空冷・水冷問わない)を搭載した

126cc以上 250cc以下の車両であれば出場が認められる。

⑥2ストローク(気筒数を問わない)エンジンを搭載した

86cc以上 125cc以下の車両であれば出場が認められる。

上記車両の改造範囲は第1章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。



	4st. 3～4 気筒	4st. 2 気筒	4st. 単気筒	2st. (気筒数問わず)
<u>C-Small I</u>	<u>①251cc～400cc</u>	<u>②251cc～ 650cc</u>	<u>③251cc～700c c</u>	<u>④126cc～250cc</u>
<u>C-Small II</u>	<u>⑤126cc～250cc</u>			<u>⑥86cc～125cc</u>

## ～2) 仕様

車両の改造範囲は第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様に適合していること。

以下の項目に関しては市販時の状態で規則に合致していない場合でも、市販時の形状を維持していることを条件に認められる。

### 改造範囲

以下の各項目以外の改造変更は自由とする。

- (1) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース及びギアボックスシェルは切削による改造以外は認められない。
- (2) ミッション  
変更可能。最大 6 速まで。
- (3) マフラー  
変更可能。素材は制限しない。音量は 105db/A 以内とする。(FIM 方式)
- (4) ホイール  
ホイールの交換は可能であるが最低直径 16 インチとする。  
また、カーボンホイールの使用は認めない。
- (5) ブレーキ  
変更可能。但しカーボン素材は禁止される。

### 禁止事項

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及び

ホイール・スピンドル構造にチタニウムを使用することは禁止。

ホイール・スピンドルに関しては軽合金も使用してはならない。

但し、フロントフォークインナーチューブへのチタンコーティング加工は認められる。

※上記で規定されている事項以外は基本的に制限されないが、大会事務局が必要と判断した場合、規定の変更・追加・削除等を行う場合がある。

## ～3) クローズドブリーザーシステム

クローズドブリーザーシステムを推奨する。

エンジンブリーザー・ギアボックスブリーザーからのオイルを受けるキャッチタンクはエアクリーナーボックスが兼ねるものも可とする。

## ～4) 重量

最低重量は制限しない。

## ～5) タイヤ

スリックタイヤ(カットスリック・レーシングレイン含む)の使用が許可される。

## ～6) ナンバープレート及びゼッケンナンバープレートは、フロントと両サイドの

3 枚を取り付けること。ゼッケンカラーは蛍光色以外の対称色であれば自由とする。

上記以外の規定については第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15 に準拠すること。

なお車両によってシートカウル両サイドにゼッケンを貼付けることが難しい、または識別が困難な場合は、車検長の判断により鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15-1、4-15-9(シートカウル上部ゼッケンならびにサポートゼッケン)が適用される。

#### ～7) 買取規定

第4章 買取規定に準ずる。

また、この買取規定には拒否権を行使することが出来る。

ただし拒否権を行使した場合は、次回出場の際、順位認定及び賞典授与の対象外となる。

## 第4条 ST250 車両規定

全ての車両は全ての要素において本仕様に適合していなくてはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：

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

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

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。各材質は、各々の材質を主成分としたものである。

材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行う。

素材＝材質と製造方法を含む。

### 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

ST250	201cc～250cc	4ストローク	最大2気筒
-------	-------------	--------	-------

### 3 最低重量

#### 3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

クラス名称	単気筒	2気筒
ST250	130kg	135kg

#### 3-2 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。

#### 3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならず、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。

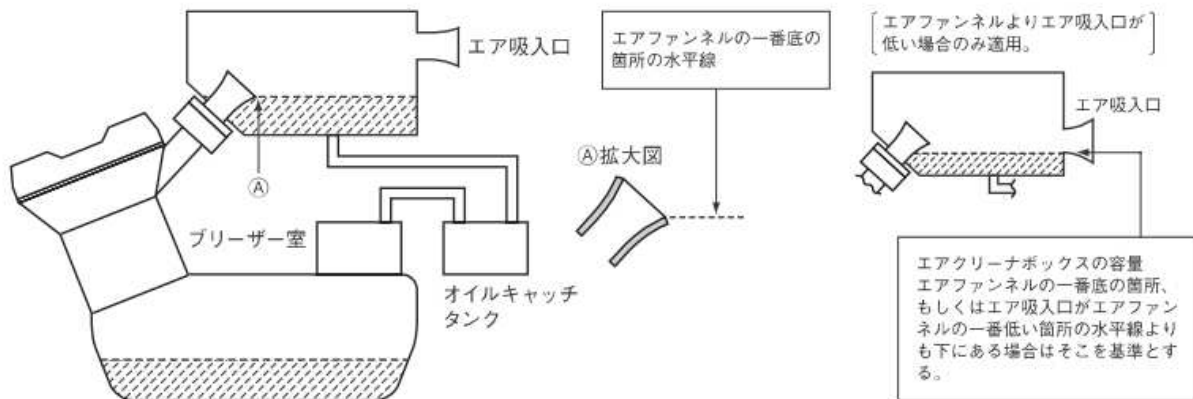
#### 3-4 レース後、マシンの車重には1kgの許容誤差が認められる。

#### 3-5 練習走行及び予選時に、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。

- 4 音量
- 4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。
- 4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から 500 mmで、かつ中心線から後 45° で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが 200 mm以下である場合は 45° 上方の点で行う。
- 4-1-2 ノイズテストの際、ギヤ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。
- 4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに車検にてマークが付けられ、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、マークを受けたスペアサイレンサーに関しては例外とする。
- 4-1-4 ギヤはニュートラルと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。
- 4-1-5 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。
- 4-1-6 所定のエンジン回転数(rpm) = 
$$\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$$
- 4-1-7 音量規制値
- 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。
- 4-1-8 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      |
| 5,500rpm | 7,500rpm |
- 4-1-9 サイレンサーが1本を超える場合の音量計測は、各エキゾーストパイプの先端で測定される。
- 4-1-10 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。スイッチ等のモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 4-1-11 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。
- 4-1-12 周辺の音量は、モーターサイクルから半径5m 以内において 90dB/A までとする。
- 4-1-13 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+1 dB/A が認められる。
- 4-1-14 気温0℃以下の場合、許容誤差+2 dB/A が認められる。
- 4-1-15 メーターの読み方は常に少数点以下を切り捨てとする(105.9dB/A=105dB/A)。
- 4-1-16 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。
- 5 燃料、オイル、冷却水
- 5-1 すべての車両には、MFJ の定める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)の使用は禁止される)。

- 5-2 競技に使用できるガソリン  
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとは、当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は 0.013g/l 以下であること。  
リサーチオクタン価が 100.0(RON)、モーターオクタン価が 89.0(MON) 以下であること。  
密度は 15℃において 0.725g/ml～0.780g/ml であること。
- 5-5 競技用ガソリン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。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物(レース用として一般市販されている冷却水)に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。
- 5-7 大会特別規則によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。
- 6 ナンバープレート及びカラー
- 6-1 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時に身体によっても隠れてはいけない。  
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 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。
- 6-3 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。  
最低寸法はフロントが幅 275 mm×高さ 200 mm、サイドは、幅 205 mm×高さ 170 mm(3桁ゼッケンの場合は、幅 260 mmとする)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よい。
- 6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低 25 mm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。
- 6-5 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ない。
- 6-6 アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。  
サポートナンバーの貼り付け位置は、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。

<u>6-7</u>	<u>ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする(蛍光色は禁止)。</u> <u>ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。</u> <u>ST クラス 白地に黒文字</u> <u>※サポートナンバー及び数字の最低寸法については、第1章 鈴鹿ロードレース</u> <u>基本仕様 4-15-9、10 を参照</u>
<u>7</u>	<u>仕様</u> <u>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</u> <u>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</u> <u>場合でも、国内販売車両を輸出専用車両の仕様には認められない。</u> <u>または国内販売車両に輸出専用車両の部品取り付けすることも認められない。</u>
<u>7-1</u>	<u>レースのために取り外されなければならない部品</u>
<u>7-1-1</u>	<u>ライト／ウィンカー／リフレクター</u>
<u>7-1-2</u>	<u>バックミラー</u>
<u>7-1-3</u>	<u>ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット</u>
<u>7-1-4</u>	<u>セーフティバー／センタースタンド／サイドスタンド</u>
<u>7-1-5</u>	<u>同乗者用フットレスト／グラブレール</u>
<u>7-1-6</u>	<u>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削も可)</u>
<u>7-1-7</u>	<u>その他車検時に安全上取り外しを指示された部品</u>
<u>7-2</u>	<u>安全確保のため、改造・変更が義務付けられる事項</u>
<u>7-2-1</u>	<u>スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。</u>
<u>7-2-2</u>	<u>キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取付けること。</u>
<u>7-2-3</u>	<u>電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止</u> <u>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。</u>
<u>7-2-4</u>	<u>クローズドブリーザーシステム</u>
<u>7-2-4-1</u>	<u>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。</u> <u>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及び</u> <u>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。</u>
<u>7-2-4-2</u>	<u>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、適切な</u> <u>材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で 1000cc 以上を</u> <u>確保していなければならない(エアクリーナーボックス単体で 1000cc 以上確保できる</u> <u>場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される)。</u>
<u>7-2-4-3</u>	<u>エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番</u> <u>低い所の水平線より下の容量とする。</u>
<u>7-2-4-4</u>	<u>エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが受けられる</u> <u>ように塞がれていなければならない。</u>
<u>7-2-4-5</u>	<u>エアクリーナーボックス及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。</u>



- 7-2-5      オイルドレインプラグおよび供給パイプ  
すべてのドレイ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しなければならない。  
(例:ドレインボルト、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)。  
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。  
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、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。
- 7-2-6      燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、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 250 ccのキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- 7-2-7      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。
- 7-2-8      ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、最低容量 250 cc以上のキャッチタンクを取付けなくてはならない。
- 7-2-9      リヤスプロケットガード
- 7-2-9-1      チェーンとリヤスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 7-2-9-2      そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、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。
- 7-2-9-3      形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-2-9-4      スイングアームとリヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- 7-2-9-5      リヤスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 7-2-9-6      フロントスプロケットガード  
車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。  
逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。

## 7-2-10

### ハンドルストッパー

ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにも切ってもハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間に最低 30 mm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。ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

## 7-3

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

### 7-3-1

#### フレーム

#### 7-3-1-1

リヤサブフレームにボルト・オンされたアクセサリーの取り外し

#### 7-3-1-2

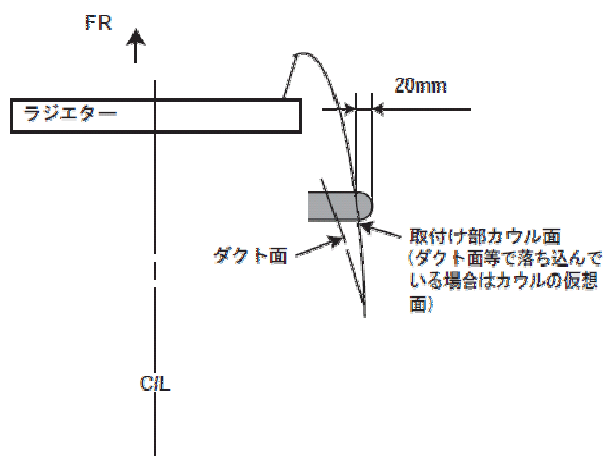
ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴あけは認められる。

#### 7-3-1-3

全てのフェアリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。

#### 7-3-1-4

転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。



#### 7-3-1-5

プロテクティブコーンを取り付けた場合、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 20 mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンの R は 10R 以上とする。

#### 7-3-1-6

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。

### 7-3-2

#### スタンドブラケット

#### 7-3-2-1

フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。

#### 7-3-2-2

リヤホイールスタンドのブラケットは、リヤフォーク(スイングアーム)に取り付けるための加工または、ボルト止めが認められる。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。

#### 7-3-2-3

ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。

### 7-3-3

#### フロントフォーク

#### 7-3-3-1

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。

#### 7-3-3-2

フロントフォークの内部パーツはバルブ形式を変更しない範囲で、改造または変更する事ができる。

- 7-3-3-3 フォークキャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。
- 7-3-3-4 上部と下部のフォーククランプ(三叉、フォークブリッジ)は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。
- 7-3-3-5 ステアリングダンパーを追加する、またはアフターマーケットダンパーに変更することができる。
- 7-3-3-6 ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。
- 7-3-3-7 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-3-8 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-3-9 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。
- 7-3-4 リヤフォーク(リヤスイングアーム)
- 7-3-4-1 リヤサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリヤフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。ただし、シム追加による車高調整は認められる。

〈推奨事項〉

公認車両時のリヤサスペンションを使用する場合の車高調整は以下の調整範囲を守ること。  
ST250 の車両は、一般公道用車両がベースであり、車種ごとに構造上／安全上の観点から、下記の範囲内にて調整を行なうこと。

銘 柄	車 種	車高調整方法
ホンダ	VTR250/CBR125R	調整機構なし
	CBR250R	シム追加による手法で5mm以内
カワサキ	Ninja250R/Ninja250/Z250	調整機構なし
メガリジャパン	Negelli250r	調整機構なし
アプリリア	Aprillia RS4 125	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。

- 7-3-4-2 リヤサスペンションのスプリングおよびカラーは変更できる。
- 7-3-4-3 リヤサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-4 リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工。
- 7-3-4-5 リヤサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリヤショックカバーの取り外しは認められる。
- 7-3-4-6 サスペンションフルードの変更
- 7-3-5 エキゾーストパイプおよびシステム
- 7-3-5-1 エキゾーストパイプ
- 7-3-5-1-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-3-5-1-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしに関わらず丸みを帯びさせていなければならない。

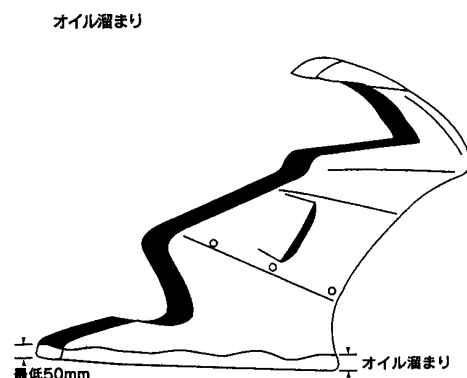


	<u>エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は 0.5R 以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。</u>
<u>7-3-5-1-3</u>	<u>排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。</u>
<u>7-3-5-1-4</u>	<u>後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。</u>
<u>7-3-5-1-5</u>	<u>エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの位置にかかわらず、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。</u>
<u>7-3-5-2</u>	<u>エキゾーストシステム</u>
<u>7-3-5-2-1</u>	<u>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)。</u>
<u>7-3-5-2-2</u>	<u>サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。チタン、カーボンのステーの使用は禁止される。</u>
<u>7-3-5-2-3</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-6</u>	<u>ブレーキ</u>
<u>7-3-6-1</u>	<u>前後ブレーキパッドとホースの変更</u>
<u>7-3-6-2</u>	<u>ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更</u>
<u>7-3-6-3</u>	<u>ブレーキフルードの変更</u>
<u>7-3-6-4</u>	<u>フロントとリヤ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。</u>
<u>7-3-6-5</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-6-6</u>	<u>フロントとリヤ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。</u>
<u>7-3-6-7</u>	<u>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 <math>\beta</math>ピン付きのパッドピンを使っている場合は、<math>\beta</math>ピンにワイヤーロックをしなければならない。<math>\beta</math>ピンの交換は許可される。</u>
<u>7-3-6-8</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-6-9</u>	<u>車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためには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。</u>
<u>7-3-6-10</u>	<u>フロントとリヤのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更／追加を認める。</u>

- 7-3-6-11 車両には、他の車両との接触等の場合、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することを推奨する。  
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。
- 7-3-7 タイヤ、ホイール
- 7-3-7-1 スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーの変更
- 7-3-7-2 タイヤ
- 7-3-7-2-1 タイヤは変更できるが、一般公道用のタイヤに限られる。レース用のスリックタイヤは天候に関わらず使用できない。  
レーシングレインタイヤの使用を認め、使用可能なタイヤを以下に記す。  
【ダンロップ】 【ブリヂストン】  
FRONT KR189 FRONT ME01Z  
REAR KR389 REAR ME77  
※以上のパターンより車種に適合するタイヤを装着すること。  
使用タイヤの追加は、ブルテンで公示する。
- 7-3-7-2-2 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
- 7-3-7-2-3 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。
- 7-3-7-2-4 グリッドおよびピットレーン上でのタイヤウォーマーの使用は禁止する。
- 7-3-7-2-5 使用できるタイヤは下記表に示される各ホイールに適合したサイズに限定される。  
フロント用タイヤをリヤに、リヤ用タイヤをフロントに使用することは許可されない。
- | ホイールサイズ   | 適合タイヤ (M/C) |            |            |          |            |
|-----------|-------------|------------|------------|----------|------------|
| 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   |          |            |
- ・ホイールサイズの F はフロント用、R はリヤ用を示す。  
・（ ）付きはバイアスタイヤのみ使用可。
- 7-3-7-2-6 バイアスタイヤを使用する場合、速度規格 H 以上のタイヤのみ使用が許可される。
- 7-3-7-3 ホイール  
ホイールは車両公認時に装着されているホイールとする。ただし、表面塗装については変更を認める。
- 7-3-8 フットレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル  
フットレストは改造・変更されてよいが、下記条件を満たさなければならない。  
ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。
- 7-3-8-1 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よいが、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。
- 7-3-8-2 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。
- 7-3-8-3 フットレストは折りたたみ式でもよいが、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くてはならない。
- 7-3-8-4 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、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）。

<u>7-3-9</u>	<u>ハンドルバー、レバー類</u>
<u>7-3-9-1</u>	<u>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)。</u>
<u>7-3-9-1-1</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-9-1-2</u>	<u>ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムまたは、プラスチック素材のものでカバーされていなくてはならない。</u>
<u>7-3-9-1-3</u>	<u>ハンドルバーの最低幅は 450 mmとする。</u>
<u>7-3-9-1-4</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-9-1-5</u>	<u>軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。</u>
<u>7-3-9-2</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-9-3</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-9-4</u>	<u>ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更</u> <u>スロットルハウジングとスイッチ一体式の場合は別体式のホルダーへの変更も認められる。</u>
<u>7-3-9-5</u>	<u>すべてのハンドルバー・レバー(クラッチ、ブレーキなど)は、原則として先端がボール状(このボールの直径は最低 19 mmとする)となっていなくてはならない。</u> <u>このボールの上下の面は平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない(平らな部分の厚みは最低 14 mmとする)。</u> <u>この先端部分は、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。</u>
<u>7-3-10</u>	<u>ボディワーク(フェアリング、ウインドスクリーン、エアダクト)</u>
<u>7-3-10-1</u>	<u>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。</u> <u>公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル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。</u> <u>ただしアッパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。</u> <u>アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパーカウルが車体に固定され、アンダーカウルも少なくとも1ヶ所は、車体に固定されなければならない。</u>
<u>7-3-10-1-2</u>	<u>カーボン、ケブラー材の使用は認められない。</u>
<u>7-3-10-1-3</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-10-1-4</u>	<u>フェアリングとエアボックス間を通るオリジナルのエアダクトは、改造または交換が許可される。カーボン／ケブラー材の使用は禁止される。</u>
<u>7-3-10-2</u>	<u>取り付けブラケットの改造・変更</u>
<u>7-3-10-3</u>	<u>ウイ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。</u>

- 7-3-10-4 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。
- 7-3-10-5 リヤフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-10-6 フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分(最低 2.5 リットル)を保持できる構造とする。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。
- 7-3-10-6-1 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低 50 mmの高さまでなければならない。



- 7-3-10-6-2 フェアリング下部には、直径 20 mm(許容誤差+5mm)の水抜き用の孔を最低1個設けなければならない(孔は2個までとする)。
- 7-3-10-6-3 この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェット・レースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-3-11 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。
- 7-3-12 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。
- 7-3-13 転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは樹脂製(FRP またはカーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等)の2次カバーによって保護されなければならない。  
この全ての2次カバーは、厚さ 2 mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。2次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。  
ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は2次カバーの取り付けはなくても認められる。
- 7-3-14 ラジエターおよび水温計
- 7-3-14-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

<u>7-3-14-2</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-14-3</u>	<u>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)。</u>
<u>7-3-14-4</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-14-5</u>	<u>冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる(直径 10 mm以下に限る)。</u>
<u>7-3-14-6</u>	<u>サーモスタットの交換・取り外しとスペーサーへの変更は認められる。</u>
<u>7-3-14-7</u>	<u>水温計(センサー含む)の追加および変更</u>
<u>7-3-15</u>	<u>排気ガス対策部品</u>
<u>7-3-15-1</u>	<u>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)。</u>
<u>7-3-16</u>	<u>クラッチ</u> <u>クラッチスプリングの変更</u>
<u>7-3-17</u>	<u>キャブレター</u> <u>ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。</u>
<u>7-3-17-1</u>	<u>キャブレターの温水配管の取り外し</u>
<u>7-3-18</u>	<u>フュエルインジェクション</u>
<u>7-3-18-1</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-18-2</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-18-3</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-18-4</u>	<u>バタフライの交換・改造は禁止される。</u> <u>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。</u>
<u>7-3-18-5</u>	<u>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およびフラッシュ RAM は変更してもよい。</u>
<u>7-3-18-6</u>	<u>燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。</u>
<u>7-3-18-7</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-18-8</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-19</u>	<u>燃料供給</u>
<u>7-3-19-1</u>	<u>フュエルラインの変更</u>
<u>7-3-19-2</u>	<u>フュエルベントラインの変更</u>
<u>7-3-19-3</u>	<u>フュエルフィルターの追加・変更</u>
<u>7-3-20</u>	<u>ワイヤーハーネス</u> <u>ワイヤーハーネス(スイッチを含む)の改造、変更</u>
<u>7-3-21</u>	<u>スプロケット／チェーン</u> <u>フロントスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンのピッチならびにサイズは変更できる。</u>

<u>7-3-22</u>	<u>エンジンレブリミッター／スピードリミッター</u> <u>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</u>
<u>7-3-23</u>	<u>点火時期／スパークプラグ</u>
<u>7-3-23-1</u>	<u>スパークプラグ、プラグキャップの変更</u>
<u>7-3-23-2</u>	<u>ハイテンションコードの変更</u>
<u>7-3-23-3</u>	<u>点火時期の調整</u>
<u>7-3-24</u>	<u>ボルト、ナット類</u>
<u>7-3-24-1</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-24-2</u>	<u>フェアリング（シートカウル含む）、ウイ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。</u>
<u>7-3-24-3</u>	<u>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。</u> <u>しかし軽量化する改造は認められない。</u>
<u>7-3-24-4</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-25</u>	<u>オイルプレッシャースイッチ</u> <u>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。</u>
<u>7-3-26</u>	<u>バッテリー</u> <u>バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。</u>
<u>7-3-27</u>	<u>エアクリーナー</u> <u>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。</u> <u>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。</u> <u>ラムダクトのない車両へのラム圧の追加は許可されない。</u>
<u>7-3-28</u>	<u>ポジション調整</u> <u>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。</u>
<u>7-3-29</u>	<u>トランスミッション／ギヤボックス</u>
<u>7-3-29-1</u>	<u>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</u> <u>使用実績があり、ST250 用公認車両のエンジンに追加工なしで取り付けられ、</u> <u>互換性のあるものは変更、交換が認められる。</u>
<u>7-3-29-2</u>	<u>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。</u>
<u>7-3-30</u>	<u>クイックシフターは認められない。ただし、電氣的スイッチを手動で作動させ、</u> <u>チェンジに2モーション以上の動作が必要なエンジンカットシステムは許可される。</u>
<u>7-3-31</u>	<u>エンジンオイル</u>
<u>7-4</u>	<u>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）</u>

<u>7-4-1</u>	<u>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。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)。</u>
<u>7-4-2</u>	<u>ホーン</u>
<u>7-4-3</u>	<u>ツールボックス</u>
<u>7-4-4</u>	<u>タコメーター</u>
<u>7-4-5</u>	<u>スピードメーター</u>
<u>7-4-6</u>	<u>ハンドル左側のスイッチホルダー</u>
<u>7-4-7</u>	<u>ラジエターファンと配線</u>
<u>7-4-8</u>	<u>チェーンカバー</u>
<u>7-4-9</u>	<u>リヤサブフレームにボルト・オンされたアクセサリ</u>
<u>7-4-10</u>	<u>別体〔ボルト・オン〕のライセンスプレート</u>
<u>7-4-11</u>	<u>スターターキックアーム</u>
<u>7-4-12</u>	<u>燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート</u>
<u>7-5</u>	<u>その他</u>
<u>7-5-1</u>	<u>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は除く)。</u>
<u>7-5-2</u>	<u>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。</u>
<u>7-5-3</u>	<u>メインフレームとエンジンナンバー</u>
<u>7-5-3-1</u>	<u>全てのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号(シャーシナンバー)が刻印または表示されていなくてはならない(スペアフレームの場合は刻印なしの状態)で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)。</u> <u>交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み等による識別の管理方法に従わなければならない。</u>
<u>7-5-3-2</u>	<u>全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)で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て提示しなければならない)。</u> <u>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ペイントによる管理方法に従わなければならない。</u>
<u>7-5-4</u>	<u>スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースとして活用することが許可される。材質は樹脂製(FRP または PP で、厚さ1mm~2mm)に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。</u> <u>追加のボルト穴加工の場合は6mmに限定される(既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない)。</u>
<u>7-5-5</u>	<u>追加の装備</u>
<u>7-5-5-1</u>	<u>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。</u>
<u>7-5-5-2</u>	<u>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。</u>

- 7-5-5-3      テレメトリー(無線による情報伝達)  
・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。  
・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。
- 7-5-6      買い取り制度
- 7-5-6-1      大会にて6位以内に入賞した車両及び部品は、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。
- 7-5-6-1-1      車両買取価格: 900,000 円
- 7-5-6-1-2      部品買取価格(単位:円)  
・フロントサスペンション    8 万円  
・リヤサスペンション        10 万円
- 7-5-6-2      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。  
購入希望者は売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限られる。  
また、購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、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。
- 7-5-6-3      申請締め切り後、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。  
ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先  
される。
- 7-5-6-4      購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ  
提出しなければならない。  
・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)
- 7-5-6-5      購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければ  
ならない。その場合、レース後車検を受けた車両は車検長の指示を受けて分解  
した状態でも良いものとする。
- 7-5-6-6      売買契約日は、購入申請日から起算して 10 日以内に設定されなければならず、  
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。
- 7-5-6-7      上記 7-5-6-6 にて決定された売買契約日に購入代金〔現金〕と、車両の受け渡し  
が行われる。
- 7-5-6-8      売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出  
しなければならない。
- 7-5-6-9      売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行われる。
- 7-5-6-10      上記 7-5-6-6 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。



7-5-6-11 主催者が購入申請を行うことができる。

7-5-6-12 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事ができる。

## 第5条 NEO STANDARD クラス

### ～1) 出場車両

①Honda VTR250(型式:MC33)

※キャブレター車両の参加は、インジェクション車両に統一する。

②Kawasaki Ninja250(R)(型式:EX250K、EX250L)

③Honda CBR250R(型式:MC41)

※その他仕向地違いの車両も含む。

④YAMAHA YZF-R25(型式:RG10J)

※その他仕向地違いの車両も含む。

⑤出場車両の追加は、ブルテンで公示する。

～2) 最低重量は制限しない。

～3) ナンバーの文字の色は白か黒とする。

～4) チタン、カーボン素材のエキゾーストパイプ、およびステーは使用が認められる。

～5) 転倒時に地面に接触する恐れのある、フェアリングに覆われていないオイルを保持する全てのエンジンケースは2次カバー、もしくはプロテクティブコーンいずれかの装着を推奨する。

～6) タイヤはバイアスタイヤとし、使用可能なタイヤを以下に指定する。

レーシングレイン、タイヤウォーマーの使用は禁止とする。

メーカー名	タイヤ名	FR	RR
BRIDGESTONE	BATTLAX BT-39	BT-39 Front	BT-39 Rear
DUNLOP	TT900GP	TT900FGP	TT900GP

※速度記号 H 以上のタイヤのみ使用可能。

～7) タコメーターの追加が認められる。(変更は認められない。)

～8) 上記以外は[第3章 FUN&RUN! 2-Wheels 車両規定](#) [第4条 ST250 車両規定](#)に準ずる。

## 第6条 ROAD STAR WARS/ROAD STAR(CHALLENGER/EXPERT)

### ～1) 出場車両

①ROAD STAR WARS I /ROAD STAR I

2ストロークエンジン 251cc 以上/4ストロークエンジン 401cc 以上の車両で

公道走行が認められているナンバー付き車両に限られる。

ただし違法改造車及び整備不良車の出走は認められない。

また気筒数の制限は行わない。

②ROAD STAR WARS II /ROAD STAR II

2ストロークエンジン 86cc～250cc/4ストロークエンジン 100cc～750ccの車両で

公道走行が認められているナンバー付き車両に限られる。ただし、違法改造車

及び整備不良車の出走は認められない。また気筒数の制限は行わない。

### ～2) 仕様

改造に制限は設けない。ただし下記の項目、ならびに上記 ～1)に適合していること。

①保安部品の取り外し

ヘッドライト・ブレーキランプの取り外しは認めない。灯火類には必ず全体にテーピングを行うこと。(競技用ワイヤーハーネスの使用は認めない。)

ウインカー・バックミラーの取り外しは可。サイドスタンドは取り外しを推奨する。

バックミラーを取り外さない場合はミラー面全体にテーピングを施すこと。  
カウルの固定に関与する部分でミラーを取り外す場合、ミラー取り外し前と同じようにカウルの固定が行われるよう対策を講じること。

## ②ナンバープレート・自賠責保険

車検時に公道走行が可能なバイクの確認を行なうので、取り外しは不可。  
ナンバープレートは各陸運局発行のものとし、市町村発行の「仮ナンバー」は認めない。

また参加車両は大会期間中有効かつ、保険期間が12ヶ月以上の自賠責保険に加入していること。

参加申込時に参加申込書に自賠責保険証書の写しを添付して申し込むこと。

## ～3) ワイヤーロック

ドレーンボルトへのワイヤーロックが施されていないなければならない。

## ～4) タイヤ

使用可能なタイヤは、一般公道走行が可能なタイヤとし、スリックタイヤ及びレインタイヤの使用は認められない。

## ～5) ゼッケン(競技番号)

競技番号は車両の前面(ヘッドライト付近)と右側面(シートまたはシートカウル後方部付近)の2箇所に貼付しなければならない。

(※ROAD STAR WARS クラスは 左側面への装着も義務付けられる。)

色は特に定めないが、下地と対象色の判別しやすいものでなくてはならない。

(蛍光色は認められない。)車体直付けで視認性が悪い場合は別体のプレート装着が望ましい。

※ゼッケンは大会当日までに各自が準備すること。

最低寸法など詳細な規定は、鈴鹿サーキットロードレース車両規定 第1章  
鈴鹿ロードレース基本仕様の4-15-10の寸法を「参考」とすること。

## ～6) カテゴリー区分

クラス	カテゴリー	4st.				2st.
		4 気筒以上	3 気筒	2 気筒	単気筒	気筒数 不問
ROAD STAR WARS I / ROAD STAR I (CHALLENGER /EXPERT)	C-1	751cc 以上	1001cc 以上	1001cc 以上	—	—
	C-2	601～750cc	751～1000cc	801～1000cc	—	401cc 以上
	C-3	401～600cc	651～750cc	746～800	751cc 以上	251～400cc
ROAD STAR CHALLENGER I	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
ROAD STAR WARS II / ROAD STAR II (EXPERT)	C-4	—	401～650cc	401～745cc	401～750cc	—
	C-5	251～400cc	—	—	—	126～250cc
	C-6	100～250cc	251～400cc	251～400cc	251～400cc	86～125cc
	C-7	—	—	126～250cc	126～250cc	—

## 第7条 CLASSIC

- ～1) 1974 年以前のロードレース仕様の工場レーサー、市販レーサー、もしくは改造レーサーでフレームもエンジンも 1974 年以前に生産されたものであること。クランクケースの形状が同一のものである場合、エンジンとフレームは同一型式でなくともよいが、エンジンコンプリートおよびフレームへの加工変更は認めない。
- ～2) パワーアップを目的としなく、性能維持のための排気量アップはそのクラスの 15% までとする。
- ～3) 以下の部品には必ず穴あけによる 0.6mm 以上のステンレスワイヤーロックを締め付け方向にするか、もしくは割りピンで緩み止めをすること。
  - ①エンジンおよびミッションのドレーンボルト
  - ②オイルフィルターキャップ
  - ③オイルレベルゲージ
  - ④前後ホイールアクスルシャフト・ナット
  - ⑤トルクアーム取り付けボルト・ナット
  - ⑥リアショック取り付けボルト・ナット
  - ⑦マフラー&サイレンサー取り付けスプリング部
  - ⑧エキゾーストパイプ/マフラー/サイレンサー取り付けボルト・ナット
- ～4) 4 サイクル車はその排気量より容量の多いオイルキャッチタンクを取り付けること。  
※但し、最低容量は 500cc 以上とする。なお、転倒時に容易に脱落したり破損等せず、高温にも耐えられる材質のものでオイルがこぼれないように確実に取り付けること。  
※オイル缶、または飲料水缶等、容易なものは不合格とし出場は認めない。  
また、車検時に容易に形式・容量が確認できなければならず、スタート時には必ず空にしておくこと。  
※オイル漏れのないように二重・三重の注意と予防対策をすること。  
※【取り付けの勧め】オイル溜まり装着、アンダーカウル、アンダートレー  
過去にオイル漏れをおこしたり、またオイル漏れの可能性が強い車両での参加者は MFJ 国内競技規則書を参考にし取り付けること。
- ～5) 2 サイクル車はギアボックスブリーザーパイプの取り付けられている車両のみ有効な 250cc 以上の容量のオイルキャッチタンクを取り付けること。
- ～6) 参加車両の全ての燃料ホースの端は、有効なクランプがなされていること。
- ～7) タイヤは一般市販され、通常ルートで購入できる公道用オンロードタイヤのみとする。(SP タイヤ/レーシングレインタイヤは可)レーシングスリックタイヤ、また磨耗限度を超えたタイヤの使用は禁止する。タイヤウォーマーは使用可だが、サイティングラップ後グリッド上においてウォーマーのためのジェネレーターを使用できない。余熱は使用可。
- ～8) 全てのマシンはマフラーにサイレンサーを安全かつ有効確実に取り付けること。またサイレンサーの排気は全て側方に開口のない管により、車両の後方に排出されること。
- ～9) 生産時のエンジンの冷却方式、クラッチ形式の変更・改造をしてはならない。
  - ①オイルクーラーの取り付けは認められる。
  - ②サスペンション形式の変更・改造は認められるが、2 本サスペンションを 1 本形式にしてはならない。
  - ③スイングアームの補強・改造・変更は許される。
  - ④ブレーキをディスクブレーキへ変更改造は許される。
  - ⑤ホイール直径は 17～19 インチであれば、リム幅、材質等の変更は自由とする。その他は当時のシルエットが望ましい。

- ～10) 燃料は車両にしっかりと固定された唯一のタンク内に収めるものとする。  
シートタンクおよび補助タンクの使用は認めない。  
燃料タンクの材質は金属製であること。燃料タンクブリーザーパイプを取り付ける場合は、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ること。  
これらは適切な材質の最小限容量 250cc 以上のキャッチタンクに排出式とする。
- ～11) その他車検において危険性があると判断された場合は即刻改善しなければ走行は認めない。  
また車検長の判断により走行上危険と思われる車両は出場を取り消す場合がある。
- ～12) 各クラス別にゼッケンを前面および左右両側面に取り付けて明確に識別できなければならない。
- ～13) ナンバープレート及びゼッケンナンバープレートは、フロントと両サイドの 3 枚を取り付けること。ゼッケンカラーは蛍光色以外の対称色であれば自由とする。  
上記以外の規定については第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様 4-15 に準拠すること。
- ～14) その他の細部は原則として第 1 章 鈴鹿ロードレース基本仕様に基づる。

## 第4章 買取規定

### 第1条 買取規定

1 大会にてクラス 3 位以内に入賞した車両は購入希望者がいた場合、下記価格にて販売すること。売買によって発生する税金はこの金額に含まれない。

FUN&RUN Mix Big クラス            350 万円

FUN&RUN Mix Small クラス        200 万円

- ～1) 購入希望者はクラス 3 位以内に入賞した車両が、決勝レース暫定結果発表後 30 分以内に限り購入申請することができる。
  - ①売主である場合を除き購入申請者が満たす条件はない。  
(競技参加者である必要はなく、主催者・観客も含め購入申請ができる。)
  - ②購入申請は決勝レース暫定結果発表後に行うことができる。
  - ③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。
- ～2) 購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、以下のものを揃え、主催者へ提出すること。購入申請の撤回は認められない。
  - 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 万円
- ～3) 購入希望者が複数の場合、申請締め切り終了後、抽選の会場・時間が購入希望者に通達される。購入者は主催者により抽選が行われ、決定される。  
(売買契約が無効となった場合に備え、全購入希望者に購入優先順位が同時に抽選で決定される。なお、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。)
- ～4) 購入申請者が発生した時点より主催者は車両を売買契約日まで保管する。  
(売主が車両に触れることは厳に禁じられる。)
- ～5) 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、そして主催者の三者合意のもと、売買契約日を決定する。
- ～6) 前項にて決定された売買契約日に購入代金(現金)と、車両の受け渡しが行われる。
- ～7) 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すること。
- ～8) 売買契約は売主・購入者双方と主催者立ち会いのもと行われる。
- ～9) 本条～5)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。
- ～10) 売買契約が無効になった場合は本条～3)で決定された、優先順位の次点の購入希望者に購入権利が与えられる。主催者より次点購入希望者に連絡がされ、3 日以内に再度、購入申請保証金が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権利の発生が連絡され同様に扱われる。購入権利の移行が確定した後に、売主に連絡され三者合意のもと、三者立会の売買契約調整日が設定され、売買契約調整日より 5 項以降の規定が適用される。
- ～11) 上記規定は購入者・売主・主催者の三者合意があれば、部分的に簡略化することができる。なお、三者の合意が必要な規定に関し、調整が困難な場合は主催者が決定する権利を有する。(売買契約日等)
- ～12) 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。

## 競技参加にあたって

### ●競技車両の整備について

競技車両の整備不良による、パーツやカメラ(申請必要)の落下・オイル漏れの発生などが相次いでおり、競技の安全性を脅かす事例が多発しています。

競技中のマシントラブルはトラブルを起こしたライダーばかりでなく、後続のライダーの転倒・負傷を招く危険性があり、安全な競技運営の妨げとなります。

以下の事例を参考のうえ、走行前に今一度、マシンのチェックを行ない、完全に整備された状態の競技車両でレースに臨んでください。

事例 1.スイングアームピボットナットが緩みにより脱落。後続車のウインドスクリーンを貫通。

ライダーに幸い負傷はなかったが、ヘルメットに直撃した場合は極めて危険な事例。

事例 2.取り付けナットの緩みにより、サイレンサーが脱落。後続車の妨げとなった。※

事例 3.ボルト+タイラップで固定していたフロントフェンダーのタイラップ固定部が緩みガタつきが発生。走行中の風圧により、固定部が破損しフロントフェンダーが脱落。

西ストレート コース中央に落下した。※

事例 4.カムチェーンテンショナーのボルト緩みによりボルトが脱落。オイル漏れ発生の原因となり、後続車が転倒し、赤旗中断となった。※

事例 5.走行中ラジエターホースが外れ、ラジエター液をコース上にまいた。それに乗った後続車が次々と転倒した。※

事例 6.走行中ブレーキレバーが脱落した。※

事例 7.カメラの2次落下防止が不完全で脱落した※

※印のある事例は鈴鹿サンデーロードレースや FUN&RUN! 2-Wheels で実際に発生した事例です。

### ●黄旗区間について

黄旗区間における事故が相次いでいます。

黄旗は「前方に危険がある」「減速せよ」の意味を表すフラッグ

(「追越禁止」はあくまでも、安全を確保するために副次的に義務付けられることであり、

黄旗は「追越禁止」だけを意味するフラッグではありません。)です。

黄旗が掲示されている区間では転倒ライダーおよび車両等が存在し、またそれを救助・撤去するオフィシャルが活動を行っています。

黄旗は参加ライダー(転倒者・走行者ともに)の安全を守るために掲示されるものです。

「黄旗を見ていなかった」「追い越しにはならないので減速しなかった」と考えているライダーがいる状況では、転倒ライダーの救助、マシン/落下物の撤去を安全に行なう事が出来ません。黄旗区間で追い越しをする(レース状態を継続する)、転倒する、二次事故を引き起こすなどは、あってはならない事であり、重大な規則違反です。今一度フラッグの重要性を認識してください。

### ●レース終了後の再車検について

鈴鹿サンデーロードレースにおいて、決勝レース終了後の再車検にて入賞車両に対して、エンジン分解検査を実施いたしましたが、一部参加者が分解検査を拒否するという事態が発生し、当該参加者に対して失格を宣告いたしました。

レース終了後の再車検のエンジン分解に応じる義務は、MFJ 国内競技規則書にも記載された競技参加者の義務であり、各種の競技規則は競技の公平性を維持するために規定されているものであり、これを守れない方は競技に参加いただけません。

各参加者は競技参加にあたっての義務を理解し、競技の公平性を守るため各自の参加義務を果たしてください。

## もてぎ・鈴鹿共済会 保険金請求手続きの流れ ～鈴鹿サーキットで走行中もしくは走行のためのピット作業で受傷された場合～

### 1.事故の通知

事故により負傷した場合、必ず鈴鹿サーキットメディカルセンターにて診察を受け、利用記録を残すようお願いします。利用記録がなければ、保険金のご請求手続きをしていただく事ができません。負傷された場合、必ず当日中に鈴鹿サーキットメディカルセンターにて受診してください。但し、生命に関わるような緊急時はこの限りではありません。



### 2.ご請求書類は

鈴鹿サーキットメディカルセンターの利用情報から、負傷された皆様に保険会社(損害保険ジャパン日本興亜株式会社)より、ご請求についてのご案内を郵送にてお送りいたします。負傷程度によってはご案内されない場合がございますので、主催者にご連絡いただきお取り寄せください。



### 3.ご請求手続きは完治してから

保険金ご請求は、お怪我が完治してからご請求ください。  
入院された場合、入院日数に対し1,000日を限度として入院保険金をお支払い致しますので、経過した場合は完治する前でもご請求ください。ご請求書類は、同封されている保険会社宛て返信用封筒にてご送付ください。



### 4.保険金が指定された口座に振り込まれます。

保険会社へ書類が到着した段階で不備がない場合、通常10日ほどでご指定いただいた口座に振り込まれます。

もてぎ・鈴鹿共済会につきましては、鈴鹿サーキット SMSC 事務局までお問合せください。

TEL:059-378-3405 営業時間:9時～17時

# 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

## 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。	3,000円 (1,000日限度)
手術保険金	事故によりケガをされ、そのケガの治療のため病院または診療所において以下①または②のいずれかの手術を受けた場合、入院保険金日額に所定の倍率(入院中に受けた手術の場合:20倍・外来で受けた手術の場合:5倍)を乗じた手術保険金をお支払いします。ただし1事故につき1回の手術に限ります。 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ず。	入院中の手術の場合 60,000円  外来で受けた手術の場合 15,000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。	1,500円 (90日限度)

## 2. 保険金をお支払いできない主な場合

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



## 2 輪エアバッグ機能付きウエア普及促進策(割引制度)について

株式会社モビリティランド 鈴鹿サーキットでは、モータースポーツの安全性向上の為に、毎年設備改修を行い、事故の発生そのものを防ぐと共に、参加者皆様への啓蒙活動として走行前ミーティングやウォームアップ走行等を取り入れ 安全向上に力を注いでおります。

さらに、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、2010 年からロードレース安全装備品の推奨装備として「エアバッグ機能付きウエア」を認定し、2010 年よりエアバッグ機能付きウエアを装着したレース参加者には、レースエントリー料を 1,000 円割引、MS 共済会会費より 1,000 円割引、合わせて 2,000 円を割引させていただきます。

エアバッグの普及によって、より安全にロードレースがお楽しみいただける環境を構築できるものと考えております。

運用方法につきましては以下の通りになります。

### ■対象エアバッグ機能付きウエア

無限電光、Greedy、クシタニ、RS タイチ、HYDO、SKY、スズキビジネス、キジマ、ゴールドウィン、SPIDI、PRIDEONE、各社で製作され頸部を保護するものとします。

割引サービス対象商品に関しては以下 URL、「2 輪エアバッグ機能付きウエア普及促進策(割引制度)」について.pdf からご確認ください。割引サービス対象商品リストに掲載のない商品の使用に関しましては、お問合せください。

[http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry\\_s/download/5](http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/5)

### ■割引適用方法

- ① エントリーの際にエントリー用紙かエントリーフォームにメーカー、商品名を記載してください。
- ② 精算時 2,000 円割引後のエントリー料金をお支払いください。
- ③ 選手受付時にメーカー、商品名が記載された車両仕様書を提出してください。
- ④ 公式車検にて車両仕様書とエアバッグ機能付きウエア本体を持参してください。
- ⑤ 公式予選前、コースインチェックの際にオフィシャルが確認をいたします。
- ⑥ 決勝レースのグリッド上にて着用しているかオフィシャルが確認をいたします。

**※2017 年より 18 歳以下の参加者は、エアバッグ装着を義務化とさせていただきます。  
なお、義務化によって発生する経費負担増に伴う支援は別途詳細にて案内いたします。**

## 鈴鹿サーキットレース参加への Q&A

Q1. 参加申込はどのような方法があるのか？

A1. 参加申込方法は以下の 2 種類の方法があります。

①所定の参加申込書にて申し込む方法

参加申込書に必要事項を完全に記載し、参加料、MS 暫定共済会会費(暫定会員のみ)を添えて申込締切日(郵送の場合は締切日消印有効)までに参加申込先に提出してください。

郵送にて行う場合は、参加申込書と上記必要な料金を添えて参加申込先へ現金書留にて送付するか、郵便振替にて必要料金を払い込み、振込証明書を参加申込書の裏面に貼付し送付してください。

参加申込書は鈴鹿サーキットホームページにも掲載させていただいております。

(掲載ページアドレス : [http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry\\_s/download/2](http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/2))

②インターネットによる申し込み方法

鈴鹿サーキットホームページ内、「レース参加者総合案内所」よりアクセスし、エントリー手続きを済ませてください。正しくエントリー情報が送られた方には、「仮受付完了」のメールが申込者の連絡先メールアドレスに返信されます。(このメールを受け取れなかった場合は、正しくエントリーが受け付けられなかった場合がありますので、SMSC 事務局まで確認してください)

後日、SMSC 事務局より精算メールが送られるので、速やかに参加料の支払いを済ませてください。

Q2. 未成年者の印鑑証明書の提出の年間申請について

A2. 鈴鹿サーキットの大会において、大会毎に提出が必要な印鑑証明書が、下記申請手続きを行なっていたことにより、1 シーズン 1 通の印鑑証明書の提出により、申請した大会において提出が不要となります。

①手続き…

印鑑証明書の年間申請を希望される方は、「未成年者競技会出場承諾書・誓約書」に、今シーズン参加予定の大会をすべて記入し、必要箇所に本人と親権者の署名・捺印のうえ、印鑑証明書 1 通とあわせて提出ください。

それ以降の申請した大会においては印鑑証明書の提出が不要となります。ただし、申請した大会での印鑑証明書の提出は不要となりますが、参加大会毎の誓約書・承諾書は必ず提出ください。

なお、参加第 1 戦目のエントリーは、WEB エントリーではなく、参加申込書+未成年者競技会出場承諾書・誓約書(印鑑証明書の年間申請誓約書)+印鑑証明書を提出してエントリーされることをお勧めします。

※「未成年者競技会出場承諾書・誓約書(印鑑証明書の年間申請誓約書)」は、鈴鹿サーキットホームページに掲載しておりますので、ダウンロードのうえ記入例に従って記入ください。

(掲載ページアドレス : [http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry\\_s/download/2](http://app.mobilityland.co.jp/ms-entry_s/download/2))

※印鑑証明書は提出日を含み 3 ヶ月以内のものを提出ください。

※捺印の際は、必ず本人は認印、親権者は実印(印鑑証明書と同一印)にて捺印願います。

※受理番号が発行されますので、それ以降の申込時には受理番号を記載、入力ください。

②参加を中止する場合…

参加選手が怪我などで負傷し、保護者がレースに不参加とさせたい場合、保護者が参加中止の申し出を書類に実印捺印の上で提出してください。

※印鑑証明書は提出不要です。

### ③レース参加を再開する場合…

改めて保護者がレースに参加させたい場合、またレースを追加したい場合は、事前に提出済みの未成年者競技会出場承諾書・誓約書への追記は認められません。改めて未成年者競技会出場承諾書・誓約書を記入し、有効な印鑑証明書(提出日を含み3ヶ月以内)を提出してください。

### Q3. 公式車検後にパーツが破損し調達できない…

A3. 車両規定の条文において、公式車検以降の転倒等により、レースウィーク中に破損パーツの調達が困難な時は、車検オフィシャルが性能アップに影響がなく、安全性にも影響しないと判断した場合は、「その大会に限り」参加が認められる場合があります。ただし故意に違反していると判断されたり、事前に告知・指示していたにも関わらず対応されていない時などは認められません。

### Q4. ブリーフィングは出席が必要ですか？

A4. 基本的に大会前には有料特別スポーツ走行が設定されます。また有料特別スポーツ走行の前に「走行前ブリーフィング」を実施します。走行前ブリーフィングは有料特別スポーツ走行を走る全ライダーに出席が義務付けられます。また走行前ブリーフィングとは別に、競技開始前には「ライダーズブリーフィング」を実施します。競技に参加するライダーはこのライダーズブリーフィングにも出席が義務付けられます。「走行前ブリーフィング」に出席していないライダーの有料特別スポーツ走行出走や、「ライダーズブリーフィング」に出席していないライダーの公式スケジュールへの出走は認められません。

Memo

[illegible]

※上記カレンダーは、変更になる場合がございます。

- サンデーロードレース
- ・第2戦のJSB1000(1000cc)耐久トライアウト・FMAスラッシャーの詳細は、後日実況する参加概要を参照。
  - ・第2戦にて、約50分4時間耐久レースを開催。
  - ・第2戦にて、ナショナルST600・インターナショナルST600・インターナショナルGPを並走し、土曜日本選手権・決勝の1DAY開催。
  - ・アジアロードレース選手権にて、インターナショナルGP・ナショナルGPを特別競走して開催。
- 毎週4時間耐久ロードレース
- ・韓国、タイ、ラオス、ミャンマーとして開催。競技条件等を準国際規格とする(サンデーロードレースのシリーズ例外外)。
  - ・UNLとRUN
- ・3月・5月・9月 東コース大急を土曜日本選手権で開催。
- ・RUNNER M.S.BをCOPEN Raceクワースを統合し、RUNNER M.S.Bを「OPEN Race」として2年2回開催。
- ・ST250は、3月・東コースと7月1年1回開催。
- ・New-Moto4時間耐久レース
- ・4RGP-QROMの若くいうレース開催。参加車両、120ccを追加(詳細は開催概要を参照)。
- ・合同走行実の日程は、後日外にもと確定して発表する。