



令和4年1月5日

関係者 各位

一般財団法人
日本モーターサイクルスポーツ協会

2022年度 国内競技規則書 規則変更点のお知らせ

はじめに、2022年度よりMFJ国内競技規則は、WEBサイト版の提供となりました。

従来の書籍タイプの国内競技規則書の発行はございません。

競技参加に必要なルールを、お手持ちのスマートフォンやPC、タブレットなどの端末に対応し、標準的な閲覧に加え、種目ごとのメニューやキーワード検索機能にて、必要とされる情報に効率よくアクセスする環境を提供いたします。

あわせて、PDF版としてのPC等の保存または、プリントアウトしてご覧いただけるように変更になりました。

WEB版の規則書は、規則の制定および変更点は、緑字で記載されています。黒字の点線部分が、該当規則部分にリンクいたします。

アクセス先：<https://rules.mfj.or.jp/>

公開予定日：2021年12月24日(金)

国内競技規則の主な変更点について

1. 総則関連の変更点

1) 成人年齢の改定にともなう規則の変更について

令和4年4月1日より、民法改定に伴い成人年齢が20歳から18歳への変更にもない、国内競技規則書において、以下の規則が変更となります。

成人年齢の取り扱いは、以下のとおりです。

期日	成人年齢
2022年3月31日まで	20歳
2022年4月1日以降	18歳

この期日間にMFJライセンスの申し込み日や大会エントリー日を起点に対応します。

該当規則

① 第2章 ライセンス 8 MFJ会員ライセンスの取得要件

8-6-3 ライセンス申請時に未成年(満18歳未満の者)は、未成年者の競技参加承諾書(専用書式に実印捺印と印鑑証明原本添付)を必要とする。

※2022年4月1日より、民法改定により成人年齢を18歳と改定するが、2022年3月31日までは、「満20歳未満」とする。

※対象種目はロードレース、モトクロス、トライアル、スノーモビル、エンデューロ、スーパーモト申請者とする。

② 第3章 13 競技参加者

13-1-1-3

満18歳未満の者で、親権者による競技会参加承諾書(ライセンス申請時必須書類)を提出した者。

※2022年4月1日より、民法改定により成人年齢を18歳と改定しますが、2022年3月31日までは、

「満20歳未満」とする。

※提出義務対象者はクラスを問わずロードレース、モトクロス、トライアル、スノーモビル、エンデューロ、スーパーモト競技ライセンス申請者とする。

2) 競技結果の不可逆性

③ 第3章 28 競技結果の不可逆性

競技役員は、その職務に最善を尽くすが、仮に競技役員の誤認/誤審により誤って与えられた競技中に実行するペナルティで不利益を被った場合においても、進行中のレースを中断し再レースすることはできない。

また、再現性がないことから競技結果を変更することはできない。競技運営の過失に対しては大会審査委員会より運営側に罰則が与えられる。

競技運営団、競技役員の不可抗力による誤認/誤審が発生した場合の対応規則が整備された。

3) メディカルパスポート

④ 第3章 ライダーに関する健康のガイドライン

32-4メディカルパスポート

ライダーおよびチームは競技参加ライダーの健康管理状態を把握するためのメディカルパスポートの記入および管理を行ない、メディカルドクターにいつでも提出できるように、常に携帯しなければならない。メディカルパスポートは、参加受けまたはライダーズブリーフィング時のどちらかで、大会事務局による携帯（記入済み）の確認（メディカルパスポートの提示）が行われ、携帯が確認できないライダーについては、競技への参加が拒否される場合がある。

※メディカルパスポートの原紙は [MFJ ホームページ https://www.mfj.or.jp](https://www.mfj.or.jp) よりダウンロードして使用。

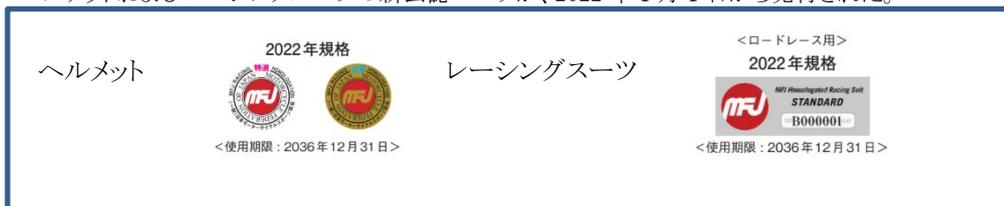
選手のメディカルパスポートの認識を高め、選手の怪我などの緊急時に対応するため、各大会においてメディカルパスポートの携帯を確認する。ただし、メディカルパスポートの記載内容閲覧は、大会期間中のドクターおよびメディカルスタッフの診断時とされる。

2. ロードレース競技に関する変更点

4) ライダーの装備

付則4 10-1-2 項 および 10-2-1-2 項適用規則

ヘルメットおよびレーシングスーツの新公認マークが、2022年1月1日から発行された。



5) ジェネレーター

付則4 17 スタート方法 17-4-4 項 および 付則5 スタートグリッドおよびスタート方法 17-2-5

ウォームアップ開始まで（ウォームアップ3分前までの行為）

- ・グリッド上での給油は禁止される。
- ・グリッド上でタイヤウォーマーのためのジェネレーター（蓄電式含む）を使用しても良い（スペアタイヤも含む）。
- ・マシン1台につき1台のジェネレーター（蓄電式含む）とする。
- ・そのジェネレーター（蓄電式含む）は、1人で持ち運び可能なハンディタイプ（市販状態でジェネレーターの取っ手が一つのもの）とし、車両の後方に置かれなければならない。

ただし、地方選手権においては、グリッド上でのジェネレーター（蓄電式含む）の使用が特別規則で禁止される場合がある。

蓄電式（バッテリータイプ）のジェネレーターの使用が認められた。

6) スタート方法 付則4 17 スタート方法 スタート 17-4-10-3 項

付則5 17 スターティンググリッドおよびスタート方法 17-2-11-3 項

レッドライトが消灯された後で、~~マシンエンジン~~がストールした場合~~オフィシャルはエンジンがかかるまでそのマシンをコースに沿って押すことを補佐する。それでも始動しない、~~オフィシャルの指示が**あった時点でエンジン始動を試みる行為を中止し**、指示に従って速やかにマシンをピット作業エリアに押し行かなければならない。

スムーズなスタートと安全対策のため、規則の改定をおこなった。

8) セーフティライトの予告事項 付則4 20-5

全日本選手権 JSB1000・ST1000・ST600クラスのリアセーフティライト

- ・ WET宣言時は自動的にリアセーフティライトの点灯が義務付けられる。
- ・ 視界が悪い場合、レースディレクションの指示によりリアセーフティライトを点灯しなければならない。
- ・ ライトの点灯はピットアウト時にオフィシャルにより確認される。

予告：2023年より、全日本選手権、MFJカップ、地方選手権 JSB1000、ST1000、ST600、J-GP3、JP250クラスは、リアセーフティライト装備しなければならない。

2022年については装備の装着を推奨する。

予告事項の記載:2023年からリアセーフティライトの導入に関する公示
技術仕様は、現在、全日本選手権で運用されている内容となります。

9) レースの一時停止 と 27 優勝、順位、完走者および得点（ポイント）

赤旗時の競技結果に関すること

23-1	赤旗を提示する場合
23-1-1	スタートラインとすべてのマーシャル・ポストで振動提示される。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）の進路を妨げないようなラインを走行しながら、ピットボックス前作業エリアに戻らなくてはならない。 当該ライダーの結果は前の周を終えた時点でのものとされる。 したがって、結果はレースを続行していたライダー全員が、赤旗が提示されずにフルラップを完了した時点でのものとされる。
27-3	赤旗提示によるレース終了の場合の順位
27-3-1	結果は、レースを続行していたライダー全員が赤旗を提示されずにフルラップを完了した時点のものとされる。 すばわち、赤旗が提示された前の周を終えた時点の結果とする。

赤旗が提示された場合、どの時点での周回数が適用になるのか明確にするために、「前の周」を削除し赤旗が提示された時点のライダー全員が周回完了した時点とわかりやすく改定。

3. 全日本選手権関連 一部 MFJカップJP250選手権に関連する事項もあります。

10) J-GP3 クラス 若手育成「GP3 チャレンジクラス」について

2022年全日本ロードレース選手権 J-GP3 クラス内に若手育成を目的とするクラスを継続します。全日本 J-GP3 クラスは、現行の J-GP3 クラスに加え、若手育成クラスとして「J-GP3 チャレンジ」さらに、「J-GP3 特別参加枠」の構成として、若手選手がベテラン選手と実践を通してスキルアップを行い、海外で活躍できる選手を育成するプログラムになります。

3-5-1-2 J-GP3 チャレンジクラス

・全日本選手権J-GP3クラスの全日本選手権第1戦から**第8戦MFJGP鈴鹿大会**時点で、チャレンジクラス最上位かつ、ライディングスキルが全日本J-GP3クラスの上位選手と同等と認められた1名に2023年アジアタレントカップの年間参戦資格を与えられる。ただし、アジアタレントカップの年間参戦者を除く。

~~アジアタレントカップ年間参戦資格者は、2023年度アジアタレントカップもてぎ大会のワイルドカード参戦権も得ることができる。~~

なお、3-5-12-4 MFJ 推薦枠（アジアタレントカップ対象）も第1戦～第8戦MFJGP 鈴鹿大会のうち3大会とする。鈴鹿選手権の結果は、考慮されない。

タイトル	クラス名称	参加資格と年齢	技術仕様
全日本選手権	J-GP3	MFJ国際ライセンス所持者およびFIMインターナショナルライセンス所持者 年齢13歳以上	付則7GP規則適用
	J-GP3 チャレンジ	MFJ国際ライセンス所持者 (FIMライセンス所持者は含まれない) 年齢13歳以上19歳以下	NSFチャレンジ規則適用 および車両とライダー重量適用、データロガーの使用

J-GP3 特別参加枠(ロードレース国内・ジュニアライセンス所持者)の参加条件を満たしたのものの参戦も認める。

11) 出場料の改定 感染症対策費の設定

全日本選手権およびMFJカップJP250の参加にあたり、「感染症対策費」を1エントリーあたり、1000円の費用負担を加味させていただきことになりました。

2020年から新型コロナウイルス感染症の対策費用として、事務費、情報伝達費、アルコール品などの主催者の負担費用の一部に充当させていただきまます。

付則5 10項 および 付則6項

付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則

JSB1000クラス

1大会 出場料 (本体価格+消費税10%) : 33,000円 (30,000円+3,000円)

感染症対策費 (本体価格+消費税10%) : 1,000円 (910円+90円)

ST1000・ST600・J-GP3クラス

1大会 出場料 (本体価格+消費税10%) : 25,300円 (23,000円+2,300円)

感染症対策費 (本体価格+消費税10%) : 1,000円 (910円+90円)

付則6 MFJカップ/地方選手権ロードレース大会 特別規則

3 MFJカップ JP250

3-2-3 出場料

1大会 出場料 (本体価格+消費税10%) : 20,900円 (19,000円+1,900円)

感染症対策費 (本体価格+消費税10%) : 1,000円 (910円+90円)

12) リザルト表記について (適用: 全日本選手権対象クラス、MFJカップJP250クラス)

全日本ロードレース選手権シリーズのライブ映像「MFJ ライブチャンネル」の配信、並びに2021年度より海外向けに英語解説を加えた「MFJ ライブチャンネルグローバル」の海外配信を実施し、2022年も海外に向けた配信および海外の動画配信サイト等と調整を進めております。

よって、本年度より、リザルトおよび大会プログラムをグローバル化して行くためにライダー名、プログラム、リザルトに記載するチーム名のローマ字表記に変更していきます。

エントリー用紙には、ローマ字表記も併記ください。

・ライダー名のローマ字名の追記

大会の公式リザルトには、漢字名と合わせて「ローマ字」による名前を併記します。

・ローマ字の氏名表記については、MFJに登録した氏名につき、国字の音訓又は慣用による表音を、ヘボン式ローマ字で記入ください。

・氏名のローマ字表記方法

名前・・・1文字目大文字+小文字の組み合わせ

苗字・・・大文字のみで表記

記入例： 築地 太郎 Taro TSUKIJI

・プログラム、リザルトに記載するチーム名のローマ字のみの記載への変更

・半角30文字以内で記載願います。

この30文字には、ローマ字以外に数字や「- , . ; %」などの記号も含まれます

4. 技術規則関連

13) JSB1000 クラスの技術仕様

① スイングアーム チェーンフックに関する規則の追記

7-5-5 **タイヤ交換時にチェーンを維持するためのブラケット（チェーンフック）の取り付けが認められ、確実な方法で固定されていなければならない。ブラケットの全ての端部は丸められていなければならない、最大寸法は長さ40mm、スイングアーム取り面からの高さ40mm、厚さ（幅は10mmとする）。**

② リアハンドブレーキ 規則の追記

7-9-12 リアハンドブレーキの追加が許可される。マスターシリンダーおよびブレーキレバー（ブラケット含む）の追加も許可されるが、作動方式は油圧式でなければならない。
リアハンドブレーキを追加した場合でも、公認車両に装備されているリアブレーキシステムは正常に作動しなければならず、取り外すことは許可されない。

③ フロントブレーキのエアダクト規則の変更

7-9-13 フロントブレーキに冷却用のエアダクトを取り付けることが許可される。
このダクトは、フロントブレーキキャリパーおよびキャリパーブラケット、またはフロントフォークステアーの最低でも2ヵ所以上に、ボルト等で固定（タイラップまたはバンド等は禁止）されていなければならない。フロントブレーキキャリパーはエアダクト取り付けのための改造が禁止される。
~~エアダクトの前端開口部の最大幅は50mm、高さは60mm又は最大前端開口部面積3000mm²以下とし、~~
~~前端位置はフロントフォーク前面より後方になければならず、後方開口部はキャリパーまたはディスク面を冷却する位置で、パッドに直接通過風を当てることは禁止される。ダクトの材質はグラスチック、FRP、カーボンまたは樹脂製とする。~~

エアダクトの前端開口部の前端位置は、フロントアクスルセンターより後方になければならず、ダクト外壁はウィング部を除くカウルの最大幅より内側で、出来るだけフロントフォークボトムブラケットに近接させること。

後方開口部はキャリパーまたはディスク面を冷却する位置で、パッドに直接通過風を当てること

は禁止される。ダクトの材質はプラスチック、FRP、カーボンまたは樹脂性とする。

補足 この規則の、ST1000 クラス技術仕様 7-3-7-13 項と共用化された。材質についても共有化された。

14) ST1000 クラスの技術仕様

① 出場車両

1. 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、一般市販価格 300 万円（国産車両、消費税含まず）または 350 万円（外国産車両、消費税含まず）以下の MFJ 公認車両でなければならない。

- ・外国産車両の金額が改定された。

② カーボン材質 JSB1000 クラスとの共有化

リアスプロケット

7-2-6-2-1 リアスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂（~~カーボンは除く~~）とする。取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。

レバープロテクション

7-3-11-6-2 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。

レバープロテクションに使用できる材質は規定されない。

③ エアフィルターエレメント／オイルフィルターエレメント

7-3-31-2 オイルフィルターエレメントは変更することができる。カートリッジタイプのフィルターは、アフターマーケット品への変更も許可されるが、構造（フィルターの材質およびフィルターが一体式または別体式）および取り付け方法は公認車両と同じでなければならない。

オイルフィルターの構造の定義が追加された。

この規則は、ST600、JP250 クラスにも同様の改定が行われた。

④ 指定タイヤ

7-3-8-2 ST1000指定タイヤ

下記のタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R 120	名称	コンパウンド	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	KR149	M3	120/70R17
			KR149	H3	
			KR151※	H1	
		リア	KR133	S1	200/60R17
	KR133		M1		
	ウエット	フロント	KR189	WA	120/70R17
リア		KR405	WA	200/60R17	

※全日本選手権のみ使用することができる。

全日本選手権 ST1000 クラスのみフロントタイヤ KR151 が追加された。

地方選手権については、指定タイヤの変更がございません。

15) ST600 クラスの技術仕様

① フュエルインジェクション

7-3-20-1 スロットルボディ（エアファンネル含む）およびインジェクターは、公認車両の状態が維持されていなければならない。

※ヤマハR-6については、国内向け仕様とUS向け仕様のエアファンネルの互換性を認める。

7-3-20-2 エンジン作動中に機能する、長さが変化するフュエルインジェクションインテイクトラクト装置は許可されない。ただし、公認車両に装備されている場合は、システムを変更しない範囲で、使用する事が認められる。

② 買い取り制度

車両買い取り制度が廃止された。

16) JP250 クラスの技術仕様

① 出場車両 JP250 特別申請車両について

「JP250特別申請車両」

JP250特別申請車両は、JP250技術仕様「2 排気量区分」には適合していないが、JP250クラス相当の性能であると認められ、JP250クラスへの参加が許可された個別の公認車両とする。

一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認した車両およびJP250特別申請車両でなければならない。

※JP250特別申請車両 ヤマハ YZF-R3 BMW G310R

規則のアップデート：

競技会の実績により、公平性、安全性、経済性等の観点からシーズン中に規則変更を必要に応じて随時行う場合がある。対象は、2気筒と4気筒車両およびJP250特別申請車両間での性能調整とする。

② トータル重量と最低重量、音量測定の固定回転数の設定と改定

JP250 特別申請車両の設定 と 4 気筒車両の改定

車両	最低重量	音量測定の固定回転数
ヤマハ YZF-R3	200kg	7,500rpm
BMW G310R	195kg	5,500rpm
4 気筒車	220kg	10,500rpm

③ フロントフォーク

7-3-3-3 CBR250RRを除く車両について、フロントフォークの内部パーツは改造または変更することができる。ダンピングアジャスターの追加も許可される。

④ ホイール

ホイールサイズ 以下のサイズが追加された。

7-3-8-2 使用できるタイヤは、下記表に示される各ホイール適合したサイズに合致したものに限定される。

レインタイヤは、フロント110/70R17、リア140/65R17のサイズに限定される。

ホイールサイズ	適合タイヤ (M/C)	
17×3.50	140/70R17	
17×4.00	140/70R17	150/60R17
17×4.50		150/60R17

※ NinjaZX-25Rのレインタイヤ（フロント）使用時は、規定許容リム幅を超えているため、7-3-9-5項の互換性にて適合する同一メーカーの公認車両のフロントホイールに交換して使用すること。

補足 ZX-25R のレインタイヤ（リア）は、車両公認時のホイールがそのまま使用できます。

7-3-9-5 ホイールの互換性

同一メーカーのJP250用公認車両間において、公認車両のカラー、ホイールスピンドル（シャフト）、ホイールナットをそのまま使用することで改造なしにボルトオンで取り付け可能なホイール（フロント、リア）は互換性部品として使用が認められる。

⑤ フューエルインジェクション

7-3-20-3 ECU（エンジン・コントロール・ユニット）は内部のプログラムおよびデータを含めユニットの変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。

- ・サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められが、サブ・コンピューターを追加する場合は、公認車両（レーススペース専用レース専用を除く）のECUとの併用のみが許可される。
- ・トラクションコントロールを制御するためのセンサー類および取り付けステーの追加は許可されるが、フロントフォーク、リヤフォーク（スイングアーム）等に改造無しで（ボルト・オン）で取り付けられていなければならない。トラクションコントロール（ローンチコントロール含む）の制御は、一つのレース用ECU（フル・コンピューター）または追加のサブ・コンピューター制御内で行われなければならない。トルクコントロール制御のための別体のECU（オートシフター用ブリッピング・コントローラーを除く）の追加は認められない。

2021年規則にて公示された予告事項の規則採用は見送られ、上記のように変更された。

⑥ エアクリナー

7-3-29-1 ラムダクト（ラム圧）のない車両。

7-3-29-1-3 吸気口部拡大およびラムダクト（ラム圧）追加のいずれの場合もエアクリナーボックスに開けられる穴の最大面積は、下記寸法とする。

エアクリナーボックス部吸気口合計最大面積	
単気筒 200cc～250cc	直径130mm相当の面積
単気筒 250cc～300cc	直径120mm相当の面積
2気筒 200cc～250cc	直径100mm相当の面積

BMW・G310Rは単気筒250cc～300ccクラスを適用

7-3-29-1-6

ヤマハYZF-R3についてはラム圧の追加およびエアクリナーボックスの改造は禁止される。
エアフィルター・エレメントおよび吸気ダクトは変更または改造、あるいは取り外すことが認められる。

7-3-29-2 ラムダクト（ラム圧）付きの車両（該当車両 CBR250RR/ZX-25R）

7-3-29-2-1 エアクリナーボックス、ラムダクトおよび吸気ダクト、エアファンネルをMFJが公認した車両の状態に維持しなければならない。変更または改造は許可されない。

エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。フェアリングの変更は認められるが、エアダクト取り入れ口の位置、形状、面積はMFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。

※ZX-25Rの公認車両に装備されている、カウルとラムダクトの間に取り付けられているゴム製のラムダクトシールは、カウルの一部と見なし取り外すことが認められる。

以上