

2024 MFJ国内競技規則 MOTORCYCLESPTS RULES

付則5 全日本ロードレース選手権大会特別規則

1 公 示

全日本ロードレース選手権は、FIMスポーツコードに基づいたMFJ国内競技規則と、全日本選手権シリーズを通じて共通した項目をまとめた本大会特別規則と各大会の特別規則に基づきFIM・MFJ公認の国際格式競技会として開催される。

2 全日本ロードレース選手権参加者の行動規範

この規範は全日本ロードレース選手権に参加するライダー／チーム／関係者が健全なモーターサイクルスポーツの頂点分野を担い、個人の社会的名誉を高め、しいてはモーターサイクルスポーツの健全な発展を図るために定められる。

- 2-1 国内最高格式レース参加者であることを自覚し、競技規則を遵守することは勿論、子どもや社会から信頼されるスポーツマンシップ・フェアプレー精神による人格向上を目指さなければならない。
- 2-2 国際的視野をもってあらゆるスポーツに見識を広め、対外的な言動には、良識的責任ある模範的なスポーツ社会人でなければならない。
- 2-3 モーターサイクルスポーツファンはもとより善良な社会人に対して、常に温かく親切かつにこやかに接し、ファンの満足と社会的評価を高めなければならない。
- 2-4 大会期間中の服装は、チームウェアの着用等、モータースポーツ関係者として社会に誇示できるものでなければならない。
- 2-5 MFJ、プロモーター、各大会主催者が行なうイベント（サイン会・撮影会・ピットウォーク等）および関連プロモーション活動に誠実に協力しなければならない。
- 2-5-1 MFJプロモーションスタッフとのスタイル・スピーチ・行動の協議
- 2-5-2 大会間の合意されたプロモーション活動および各種のインタビュー
- 2-5-3 公式練習・予選期間中のインタビュー
- 2-5-4 車載カメラ・通信機器・表示機器などの搭載協力
- 2-5-5 表彰式典と勝者インタビューへの出席およびメディア向けインタビュー
- 2-5-6 公式スポンサーのプロモーション活動への協力
- 2-5-7 公式メディアへの露出協力
- 2-5-8 その他合意された事項

3 開催内容と競技会の基本スケジュール

- 3-1 全日本選手権対象種目とライセンス区分は次のとおりとする。

種 目	JSB1000	ST1000	ST600	J-GP3
ライセンス	ロードレース国際ライセンス			

- 3-2 JSB1000クラスの予選・決勝方式は下記とする。
※詳細は大会特別規則に示す。天候等で変更される場合もある。

大会	予選	決勝
第1戦 鈴鹿2 & 4	計時予選	1レース
第2戦 もてぎ	計時予選	2レース
第3戦 SUGO	計時予選	2レース
第5戦 もてぎ2 & 4	計時予選	1レース
第6戦 オートポリス	計時予選	2レース
第7戦 岡山国際	ノックアウト予選	1レース
第8戦 MFJGP 鈴鹿	計時予選	2レース

予選組が複数の場合、計時予選方式に変更することが認められる。

3-3 レースウィークの基本スケジュール

3-3-1 全日本選手権は下記基本スケジュールに基づき開催される。

月～木曜日：当該大会にエントリーしている選手の走行は禁止とされる。

これに違反した場合罰則が適用される。

ただし、特別な事情によりMFJロードレース委員会が認めた場合は、ART走行または特別スポーツ走行が認められる。

大会	特別スポーツ走行日	クラス
第1戦 鈴鹿2 & 4大会	3月7日※	JSB1000
第2戦 もてぎ大会	4月11日	全クラス
第4戦 筑波大会	6月14日	J-GP3
第8戦 MFJGP 鈴鹿	10月24日	全クラス

※第1戦 特別スポーツ走行およびART走行、大会期間は、2023年ロードレースライセンス所持者のみ参加できる。

金曜日：練習走行 ART走行

土曜日：公式予選

・予選最多出場台数以内であれば、1組、1回の予選とする。ただし、主催者によっては、2回とすることができる。

J-GP3 ST600 ST1000	<p>〈計時予選方式〉</p> <p>予選1回で行われる場合 各組 最低時間 30分（筑波 20分）</p> <p>JSB1000クラス以外のいずれかのクラスで決勝が2レース制で開催される場合は、各クラス 各組 最低時間 20分</p>
JSB1000	<p>〈計時予選方式〉</p> <p>予選1回で行われる場合 各組 最低時間 40分 2組以上 30分</p> <p>予選が2回行われる場合 予選1回目 最低20分 予選2回目 最低20分</p> <p>JSB1000クラス以外のいずれかのクラスで決勝が2レース制で開催される場合は、各組 最低時間 30分</p> <p>尚、主催者判断により予選時間を増加することができる。</p>
	<p>〈主催者が定める予選方式〉</p> <p>・ノックアウト方式</p> <p>第1セッション 1組の場合 30分以上 2組以上の場合 25分以上</p> <p>第2セッション 10分以上</p>

・JSB1000クラス以外の決勝2レース制の場合は、公式予選時間を短縮することができる。

主催者は、大会特別規則または公式通知により土曜日に決勝を行なうことができる。

日曜日：午前 ウォーミングアップラン 各クラス最低10分

※土曜日に予選・決勝を行なうクラスはウォーミングアップランの設定はない。

9：00～ 決勝レース

3-3-2 予選順および決勝レース順は、主催者が定めることができる。

3-4 競技会の日程は2024全日本ロードレース選手権シリーズカレンダーに示す。

3-5 特記事項

3-5-1 全日本選手権 J-GP3は以下に示す表のクラス構成で開催される。

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 年齢13歳以上19歳以下 FIMライセンス所持者は含まれない	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
対象外	J-GP3 特別参加枠	MFJジュニア・国内ライセンス所持者 年齢12歳以上18歳以下 大会ごとと参戦資格を得たうえでの参加承認されたもの	NSFチャレンジ規則適用

※参加年齢は、満年齢を指し、最低年齢は、当該大会の予選日時点の満年齢を基準とする。上限年齢は、2024年1月1日時点の年齢を基準とする。

3-5-1-1 全日本選手権J-GP3のタイトルは、J-GP3とJ-GP3チャレンジクラスの選手によって決定する。全日本ポイント・賞金は、J-GP3クラス、J-GP3チャレンジクラスの選手に付与され、決勝レースの総合順位に応じて付与される。特別参加枠の選手には、全日本ポイント、賞金は付与されない。特別参加枠選手の順位に応じた全日本ポイントは空位として以降繰り上げは行なわない。

3-5-1-1-1 J-GP3決勝進出者の選出は、J-GP3クラス、J-GP3チャレンジ、特別参加枠のライダーに関わらず、各ライダーの予選ベストタイム順に選出される。

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2025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。

3-5-1-2-1 J-GP3チャレンジクラスの参加資格

年齢：13歳～19歳

最低年齢は、各大会の予選日時点の年齢を基準とし、上限年齢は、2024年1月1日時点の年齢を基準とする。

資格：MFJロードレース国際ライセンス所持者（FIMライセンスの参加者は適用しない）

車両：NSF250R

仕様：HRC NSF250Rチャレンジ技術仕様（規則の詳細はHRCのホームページ参照）。

・最低重量は完全装備のライダー重量と車両重量の合算重量145kgが適用される。（付則7_GPフォーミュラ技術仕様 **7-18** 最低重量 **7-18-5** 適用）

・ゼッケンベース色は黒地に白文字（付則7_GPフォーミュラ技術仕様 **7-13** ナンバープレート **7-13-8** 適用）

・データロガーの使用（付則7_GPフォーミュラ技術仕様 **7-17** テレメトリー **7-17-2** 適用）

3-5-1-2-2 J-GP3特別参加枠

若手ライダー育成を目的に全日本ロードレース選手権J-GP3クラスに大会ごとに最大10名の『特別参加枠』を設け、参加条件をクリアしたロードレースジュニア、国内ライセンスのライダーのレースに参加を認める。

3-5-1-3 特別参加枠の基準

年齢：12歳～18歳（2024年1月1日現在）

最低年齢は、各大会の予選日時点の年齢を基準とし、上限年齢は、2024年1月1日時点の年齢を基準とする。

資格：MFJロードレースジュニアライセンス、国内ライセンス所持者

定員：1大会あたり 10名以内

各大会の参加者の選抜は、選抜委員会にて決定する。

参加条件：以下の2条件を基準に選抜を行なう。

優先順位1 出場を希望するサーキット（大会）の設定基準タイム（2024年は全日本選手権J-GP3クラスのコースレコードの105%）以内で走行した公式記録*（地方選手権の予選または決勝リザルト）を提示可能なライダー。

優先順位2 筑波、鈴鹿（フルコース）、もてぎ（フルコース）のコースレコード105%以内の実績者は、他大会の参戦申請することができる。（地方選手権の予選または決勝リザルト）を提示可能なライダー。

優先順位は、優先順位1を優先し、空きの参戦枠が生じた場合、優先順位2を採択する。

車両：NSF250R

仕様：HRC NSF250Rチャレンジ技術仕様（規則の詳細はHRCのホームページ参照）。

- ・最低重量は車両重量のみ
- ・ゼッケンベース色は黒地に白文字

その他：エアバッグ着用が義務づけられる。

3-5-1-4

MFJ推薦枠（アジアタレントカップ対象）

J-GP3 チャレンジクラスおよびJ-GP3と特別参戦枠の参戦者のうち、全日本選手権第1戦から第8戦MFJGP 鈴鹿大会のうち3大会（異なるサーキットの大会）以上参加した者からアジアタレントカップに推薦する場合がある。ただし、アジアタレントカップの年間参戦経験者は除く。

3-5-1-5

MFJ国内推薦枠

J-GP3特別参戦枠の参戦者のうち年間2戦以上参加した選手の中で、全日本選手権で一定以上のポイントを獲得し、ライディングスキルが全日本選手権の選手同等以上と選抜委員会から推薦され、ロードレース委員会にて承認されたライダーは、各上位クラスに1ランク特別昇格が認められる場合がある。

4 参加定員

4-1

全クラス最大予選組2組までのフリーエントリーとする。

ただし、第1戦鈴鹿2&4大会に限り、下記の参加資格が適用される。

- ・2024年JSB1000クラス年間チームから登録参戦者
- ・2024年JSB1000クラス年間チームからスポットエントリー者
- ・主催者またはロードレース委員会推薦

4-2

最大予選組を超えるエントリーのある場合、主催者が決定する。

4-3

最終戦のMFJグランプリは、出場者に下記の条件が設定される。

☆JSB1000クラス

エントリー数の上限は予選1組の最多予選出走台数とし、以下の優先順序で決定する。

- ①全日本選手権JSB1000クラス第7戦岡山大会までのポイント取得者
- ②前年度当該クラスチャンピオン
- ③主催者またはロードレース委員会推薦

☆ST1000、ST600、J-GP3クラス

エントリー数の上限は予選1組の最多予選出走台数とし、以下の優先順序で決定する。

- ①全日本選手権の当該クラスにおいて第7戦岡山大会までのポイント取得者
 - ②主催者またはロードレース委員会推薦
 - ③SUGO、筑波、もてぎ、岡山国際、九州選手権の地方選手権当該インター（INT）クラスの最上位1名、鈴鹿選手権当該インター（INT）クラスの上位3名（順位の繰上げは行わない）
- 時期は9月15日時点のランキングをもとにする。

4-3-1

エントリー締切後の全日本選手権当該クラスにおいて、ポイントを取得した者は、エントリーが認めら

れる。

- 4-3-2 世界選手権・海外選手権出場者などの参加については、当該ライダーの実績をもとに主催者が参加の可否を決定する。

5 追加のクラス

併催種目の設定に際しては、パドックならびに全日本の予選、決勝に影響しないことを条件に開催が認められる。

6 コースと最多出場台数

- 6-1 コースはMFJが国際公認もしくは準国際公認したコースとする。
6-2 各施設の同時出走最多台数は以下のとおり。

施設	JSB1000		ST1000		ST600		J-GP3	
	決勝	予選	決勝	予選	決勝	予選	決勝	予選
SUGO	37 (40)	48	40	48	40	48	40	48
筑波	21 (24)	28	24	28	30	36	36	43
もてぎ	37 (40)	48	40	48	40	48	40	48
鈴鹿（フルコース）	41 (44)	52	44	52	44	52	44	52
鈴鹿（東コース）	18 (21)	34	21	34	21	34	24	34
岡山国際	37 (40)	48	40	48	40	48	42	50
オートポリス	39 (42)	50	42	50	42	50	42	50

※予選台数については、エントリー状況により、変更することが認められ、変更する場合特別規則に明記される。

※「JSB1000クラス決勝」欄（ ）内数字は、シード権が適用されない場合の予選通過台数を示す。

7 公式予選

- 7-1 予選の組み分け
予選が複数組に分かれる場合、組分けの優先順は、以下のとおりとする。
- 7-1-1 第3戦までは、前年度の当該クラスのランキング順に振り分ける。
7-1-2 第4戦以降、エントリー締切り時点の当該年度ランキング順とする。
7-1-3 前年度ランキングに載っていない場合やクラス変更を行ったライダーの場合は、指定されたゼッケンの若い順に振り分けられる。
※予選組分け対象者は、当該大会にエントリーしている者とする。
- 7-2 予選通過基準タイム
7-2-1 JSB1000クラスは、トップタイム上位3名の平均タイムの107%以内
ST1000、ST600、J-GP3クラスは、トップタイム上位3名の平均タイムの108%以内
7-2-2 この予選通過基準タイムに関して、大会主催者は特別規則書に記載した上でJSB1000クラスは、107%以内、ST1000、ST600、J-GP3クラスは、108%以内の範囲でこの基準を変更することができる。
7-2-3 天候不順等の予測のできない状況が発生した場合は、大会主催者および審査委員会の判断により予選通過基準を変更することが認められる。
- 7-3 レースのスタート位置は、各ライダーに与えられているゼッケンナンバーとは関係なく、公式予選の結果によって決定される。
- 7-4 公式予選がキャンセルされた場合は、レースウィークの走行結果を参考に審査委員会によってスターティンググリッドを決定する場合がある。ただし、決勝レースもキャンセルされた場合は、全日本選手権ポイントは付与されない。

8 大会審査委員会

- 8-1 大会審査委員長はMFJロードレース委員会委員、もしくは主催者が指名する1級競技役員でMFJが任命する。
- 8-2 任命された審査委員長が定時までには会場に到着しない場合は、次席のものがこれにあたる。
- 8-3 審査委員長は必要に応じてエントラントの代表者を指名し、審査委員会に同席させることができる。ただし、投票権は与えられない。

9 参加資格

- 9-1 2024年度ロードレース国際ライセンス所持者。**第1戦は2023年度ロードレース国際ライセンス所持者。**
- 9-2 JSB1000クラスと他のクラスのダブルエントリーは禁止される。

10 出場料

クラス	1大会出場料	料金
JSB1000	決勝1レース制（本体価格+消費税）	51,700円(47,000+4,700円)
	決勝2レース制（本体価格+消費税）	68,200円(62,000+6,200円)
ST1000、ST600、J-GP3	決勝1レース制（本体価格+消費税）	40,700円(37,000+3,700円)
	決勝2レース制（本体価格+消費税）	57,200円(52,000+5,200円)

11 ピットクルー

- 11-1 ライダー1名に対して6名までのピットクルーが認められる（同チームにおける2人目以降のライダーには制限がある）。いずれもピットクルーライセンスを必要とし、当日の変更は可能であるが追加は認められない。
- JSB1000クラスのみライダー1名に対して8名までのピットクルーが認められる（同チームにおける2人目以降のライダーには制限がある）。
- 11-2 ピット作業エリアでは登録されたピットクルーが作業できる。

12 レース当日の練習走行

- 12-1 レース当日の朝、各クラスごとに最低10分以上の練習走行が行なわれる（土曜日に予選・決勝が行われるクラスを除く）。
- 12-2 天候等やむを得ない理由で短縮または中止される場合がある。

13 ゼッケンナンバー

- 13-1 前年度全日本選手権の有得点者で、当該クラスのランキング順位に従って年間指定ゼッケンナンバーが指定される。
- 13-2 その他の年間出場ライダーにはARTにより年間ゼッケンナンバーが指定される。
- 13-3 スポット参戦ライダーのゼッケンは、大会ごとに主催者より指定される。
- 13-4 ゼッケンナンバーは、1~99までの2桁の数字が指定される。
- 13-5 ナンバープレートおよびゼッケンナンバーについては、付則4 ロードレース競技規則 **8** ナンバープレート・**9** ゼッケンナンバーおよび各クラスの技術仕様に適合してなければならない。
- 13-6 全日本選手権（ナンバープレート）規則（JSB1000、ST1000、ST600、J-GP3）
- 13-6-1 数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また影付き文字などは認められない。た

- だし、チャンピオンゼッケンの1に限り字体は自由とするが、判読しやすいものでなければならない。
- 13-6-2 前年度、全日本選手権シリーズランキングJSB1000、ST1000、ST600、J-GP3各クラス1位～10位の選手はナンバープレートの地色および数字の色は下記のとおりとする。
- ・各クラス共通 赤地に白文字
- 13-6-3 その他ナンバープレートの地色および数字の色は下記のとおりとする。
- JSB1000：黄地に黒文字
 - ST1000：紺地に白文字
 - J-GP3：黒地に白文字
 - ST600：白地に黒文字
- 13-6-4 バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなければならない。
(蛍光色は禁止される)
- 幅 275mm × 高さ 200mm
- 13-6-5 ナンバーおよびナンバープレートの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の決定が最終的なものとする。
- 13-6-6 この規定に適合していないゼッケンナンバーおよびプレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 13-6-7 サポートナンバーおよびプレートについては、クラス別技術仕様の[ナンバープレートおよびカラー 6項、ナンバープレート 7-13項]に適合していなければならない。

14 スペアマシン

スペアマシンの登録は、JSB1000クラスのみ認められる。

- 14-1 スペアマシンの登録
- ・出場申込みの際に、JSB1000クラスのみ1名のライダーに1台のスペアマシンを登録することができる。
 - ・年間登録チームは各大会の公式車検前までとする。
 - ・スペアマシンは登録されたメインマシンと同一のメーカーに限られる。
 - ・スペアマシンはメインマシンと同時に、同じゼッケンをつけた状態で車検を受けなければならない。
- 14-2 スペアマシンの使用
- ・公式予選では、ライダーは登録されたメインマシンとスペアマシンの2台の車両を使用することができる（スペアマシンは同一メーカーの車両に限る）。
 - ・スペアマシンはメインマシンと共に車両検査に合格していなければならない。
- 14-2-1 決勝レースのスタート進行開始後のスペアマシンとの交換は、トップを走行するライダーが1周目を終えてフィニッシュラインを通過する前にマシンを交換し、ピットレーン出口から離れていなければならない。
- マシン交換は、ピット作業エリア上で行わなければならない。
- 14-2-2 決勝レースが赤旗中断された場合のスペアマシンとの交換については、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...24-1-4、24-2-5が適用される。
- 14-3 赤旗中断されたレースの再スタート時のスペアマシン交換
- 14-3-1 競技結果が2周以下または3周以上2/3（小数点以下切り捨て）未満いずれの場合も、再スタート時はスペアマシンに交換することができる（ピットボックス内での交換も可能）。
- 14-4 年間登録チームのスペアマシンに関する規定
- 年間登録チーム（同一エントリー）で同クラスに参戦する年間登録ライダー2名がいる場合は、下記条件にて1台のスペアマシンを共有することができる。この条件に違反した場合には失格の罰則が科せられる。
- ・事前にいずれかの年間登録ライダーにスペアマシンが登録されており、車検に合格していなければならない。

- ・スペアマシン登録変更（同一エントラント参戦年間Aライダーから年間Bライダーへ移動）は当該大会開催期間中1回のみ許可される。それ以降の変更はできない。
 - ・スペアマシン登録変更をする場合は、大会事務局に申請を行ない、エントラント自らの責任においてゼッケン、マーキングされたタイヤ、トランスポンダーの交換等を行わなければならない。
 - ・公式予選／ウォームアップ／決勝（スタート進行含む）が開始された後は、そのセッション中にスペアマシンの登録変更はできない。
- ※セッション終了後から次のセッションの間は登録変更ができる。
- 決勝レースが赤旗で中断し、再スタートとなった場合はスペアマシン登録変更の申請ができる。

15 ピットレーンのスピード制限

大会期間中を通じてピットレーンの制限速度は60km/h以内とする。筑波サーキットは、制限速度40km/h以内とする。スピード制限に違反した場合は罰則が科せられる。

決勝レース時の違反に対する罰則は、違反1回に対してライドスルーペナルティー1回とする。この制限速度に違反した場合、ライドスルーペナルティーの手順が繰り返される。ただし、レース終了までに罰則が消化できない場合、競技結果に30秒加算される場合がある。

16 タイムキーピングシステム

主催者の定める大会特別規則にて自動計測装置の取り付けを義務づけられた場合、これに従わなければならない。

17 スタートイングリッドおよびスタート方法

- 17-1 スタートイングリッド
- 17-1-1 スタートイングリッドの数および配置は各大会の特別規則に示される。
- 17-1-2 スタートイングリッドの位置
- スタート位置は、すべてのライダーが正規のスタートラインからスタートするものとし、各ライダーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャップは一切考慮されない。
- 17-1-3 正式なグリッド表は、遅くとも決勝レースのスタート進行開始の1時間前までに発行される。
- 17-2 スタート方法
- このスタート方法は、全日本選手権およびMFJカップJP250に適用される。
- 17-2-1 スタート方法はクラッチスタートにて行われる。
- 17-2-2 クラッチスタートのスタート手順は以下のとおりとする。
- 17-2-3 サイティングラップ開始（スタート約15分前）
- 17-2-3-1 サイティングラップのためにピットレーン出口がグリーンシグナル点灯により開放される。ピットレーン出口で5分、4分、3分、2分、1分前のカウントダウンボードが掲示される。
- ・ライダーは、ピット走行レーンを通じた上で、サイティングラップを1周以上行うことができる。その際、ピットボックス前作業エリアで調整作業、ならびに給油を行なうことが認められる。
 - ・いったんグリッドについても時間内でピットレーン出口が開いていればオフィシャルの誘導のもと、車両をピット作業エリアに運びだし、再走行することは可能とする。
 - ・サイティングラップ中に、ピットボックス前作業エリアに戻って調整またはマシンの交換（JSBクラスのスペアマシン登録車両のみ。以後同様）を行なうことができる。交換するスペアマシンは、自己のピットボックス前作業エリアに準備していなければならない。
- 17-2-4 サイティングラップ終了（スタート10分前）
- ・レッドシグナル点灯でピットレーン出口が閉鎖される。
 - ・サイティングラップは義務づけられない。
 - ・サイティングラップに参加しないまたはピットレーン出口のレッドシグナル点灯でサイティングラッ

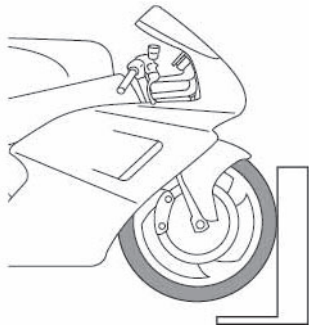
ブに参加できなかったライダーは、ウォームアップラップ開始5分前まではオフィシャルの指示に従って自分のマシンをグリッドに押しに行くことができる。

- 17-2-4-1 サイティングラップ終了後にグリッドに戻ったライダーは、フラッグマーシャルが赤旗2本を静止提示している場所でいったん停止し、ライダーは、エンジンを切らなければならない。
その後車両をチームクルーが押し歩くような速度で所定のグリッド位置に着く。その際にライダーは降車しても乗車のままグリッド位置まで移動しても良い。
- 17-2-4-2 ライダーが所定のスターティンググリッドに着くのを助けるために、コースサイドでオフィシャルがグリッド列を示すボードを掲げる。
- 17-2-4-3 この段階で競技監督はレースを『ウェット』または『ドライ』のいずれかを宣言する。この宣言はグリッド上にいるライダーとピットレーンにいるライダーに対してボードで示す。
ボードが出されない場合は自動的に『ドライ』と見なされる。
- 17-2-5 ウォームアップ開始まで
- ・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)とする。
 - ・すべてのマシンのエンジンは停止され、グリッド上のライダーは、マシンの調整を行ったりコースコンディションに合わせてタイヤ交換を行なうことができる。
 - ・工具、ジェネレーター、スペアタイヤ等は、自分のマシンの近くに配置し、他のマシンの移動に支障がないようにする。
- 17-2-6 ウォームアップラップ開始5分前ボード
- ・グリッド上で5分前のボードが掲示される。
 - ・この時点で、グリッドについていない車両は、ピットレーンよりウォームアップラップを開始しなければならない。
- 17-2-7 ウォームアップラップ開始3分前ボード
- ・グリッド上で3分前のボードが掲示される。
 - ・すべての調整および作業は『3分前』のボードが出るまでに完了しなければならない。
グリッド上のマシンのタイヤウォーマーはすみやかに取り外さなくてはならない。
 - ・このボードが掲示された後、さらに調整または作業を行なうことを希望するライダーはマシンをピット作業エリアまで押し移動しなければならない。そこで調整またはマシンの交換(JSB1000クラスのスペア登録車両のみ)を行なうことができる。この場合当該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なければならない。
 - ・この時点でライダー1名につき2名のメカニック、主催者の認めるTVクルー、および必要なオフィシャル以外の人間は全員グリッドから退去しなければならない。
- 17-2-8 ウォームアップラップ開始1分前ボード
- ・グリッド上で1分前のボードが掲示される(エンジンスタート)。
 - ・この時点でライダー1名につき2名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。
このメカニックはスタンドを取り外し、ライダーが押しがけするのを助け、その後速やかにグリッドから退出する(外部スターターの使用が認められる)。
- 17-2-9 ウォームアップラップ開始30秒前ボード
- ・グリッド上で30秒前のボードが掲示される。
全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かなくてはならない。
 - ・これ以降メカニックの援助は禁止され、エンジンを始動できないライダーは、マシンをピット作業エリアに移動し、そこでさらにエンジンが始動するよう試みるか、マシンを交換(JSB1000クラスのスペア登録車両のみ)を行なうことができる。

ペア登録車両のみ) することができる。

このような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なければならない。

- 17-2-10 ウォームアップラップ開始
- 17-2-10-1 ウォームアップラップの開始を示すためにイエローライトが点滅される。
- 17-2-10-2 スタートオフィシャルの振動提示するグリーンフラッグの指示で、ライダーはスタートし、1周走行する。
ウォームアップラップの開始時は、すみやかにスタートしなければならない。
- 17-2-10-3 オフィシャルカーがその後ろに続く。
- 17-2-10-4 ライダーの集団が通過したらピットレーンで待機していたライダーはウォームアップラップに加わる事が許可される。
- 17-2-10-4-1 ウォームアップラップをピットレーンから参加する場合
- 17-2-10-4-1-1 ウォームアップラップ開始時にピットレーンより参加するライダーは、グリッドからスタートした集団がピットレーン出口を通過した時点で、ピットレーン出口のグリーンライトの点灯された後にウォームアップラップを開始する。
- 17-2-10-4-1-2 ピットレーン出口のグリーンライトが10秒間点灯されている間にウォームアップラップに参加したライダーは、コース上のピットロード入口までにオフィシャルカーの前に入ることを条件に自己のグリッドポジションに着くことができる。
- 17-2-10-4-1-3 ピットレーン出口のグリーンライトが10秒間点灯された後、ライトはグリーンからレッドの点灯に変更された時点で、ピットレーンからウォームアップラップをスタートできないライダーは、そのままピットレーンに待機し決勝レースはピットスタートとなる。
- 17-2-10-5 ウォームアップラップが開始されたら、各ポストはライダーにフラッグポジション位置を確認させるためにグリーンフラッグを振動提示する。
- 17-2-10-6 グリッドに戻ってきたらライダーはエンジンを始動したまま、フロントタイヤの先端をグリッドラインの手前につけなければならない。



- 17-2-10-7 グリッド最前列の前には赤旗を提示するオフィシャルが立つ。
- 17-2-10-8 ウォームアップラップ中にコース上のピットレーン入口までにオフィシャルカーの前に入れなかったライダーは、ピットインを行いピットスタートしなければならない。
この際、ピットレーン入口手前のポストで当該ライダーに対して黒旗が提示される。
この規則に従わなかった場合は、当該ライダーに対してライドスルーペナティーが与えられる。
- 17-2-10-9 グリッドの各列が整列したらオフィシャルは担当する列が整列したことを示すためにグリッド列ボードを降ろす。
ある列のライダーがエンジンをストールさせたり、または他のトラブルに見舞われているときにはその列のボードは降ろされない。
- 17-2-10-10 オフィシャルカーが戻り、すべてのボードが降ろされたら、グリッド後方に待機するオフィシャルがグリーンフラッグを振る。
- 17-2-10-11 その後スターターはグリッド前方で赤旗を提示するオフィシャルにコースサイドに歩くよう指示を出す。
- 17-2-10-12 グリッドでエンジンをストールさせたライダーまたはその他のトラブルに見舞われたライダーは、モー

ターサイクルにまたがったままの状態を腕を上げる。その方法によって意図的にレースのスタートを遅らせることは許されない。

- 17-2-11 スタート
- 17-2-11-1 レッドライトが2~5秒間点灯され、そのレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。
- 17-2-11-2 ジャンプスタートをしたライダーに対してはライドスルーペナルティーもしくは30秒間のタイム加算が科せられる。罰則は当該ライダーのチームにもボードで通達されなければならない。
- 17-2-11-3 レッドライトが消灯された後で、エンジンがストールした場合、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、指示に従ってマシンをピット作業エリアに押しに行かなければならない。
- 17-2-11-4 ピット作業エリアでは当該ライダーのメカニックがエンジン始動させるために援助することおよびマシンを交換（JSB1000クラスのスベアマシン登録車両のみ）することが許可される。
- 17-2-11-5 ピットスタート
- グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したらオフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。
- 17-2-11-5-1 グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過した時点で、オフィシャルはピットレーン出口のグリーンライトを点灯させ、その合図によりピットスタートが開始される。
- 17-2-11-5-2 オフィシャルカーの前に入れなかったライダーが複数いる場合は、ピットスタートは到着順に1列に並べられる。
- 17-2-11-5-3 スタートディレイ等ですでにピットスタートの為にピットレーン出口に待機しているライダーがいた場合は、その後方に並べられる。
- 17-2-12 スタートディレイド
- ・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、スタートを受け持つオフィシャルがレッドライトを点灯させたまま赤旗を振る。
 - 『スタートディレイド』のボードを掲示する。
 - ・各グリッド列を担当するオフィシャルは黄旗を振動提示する。
- この場合ライダーはヘルメットをとらずに各自のグリッドに待機する。
- マシンのエンジンは停止させないことを基本とし、この時点ではメカニックがグリッドへ立ち入ることはできない。
- 17-2-12-1 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンはオフィシャルの指示に従い、ピット作業エリア、またはコースサイドの安全な場所に速やかに移動させられる。
- マシンの移動が完了後、スタート手順は「ウォームアップラップ開始**30秒前**」ボードの提示から再開され、スタートを受け持つオフィシャルにより、グリッド上のマシンの整列と安全が確認できた時点で、追加のウォームアップラップ1周が開始され、レースは1周減算となる。
- 17-2-12-1-1 スタートディレイドの原因となったマシンが、コースサイドの安全な場所に待機していた場合は、ウォームアップラップスタート後オフィシャルの指示に従い、ライダーとマシンはピット作業エリアに戻され、再スタートが可能な場合、レースはピットスタートとする。
- 17-2-12-1-2 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンが「ウォームアップラップ開始1分前」ボードが表示される前にピットレーンへ移動し、グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過した時点から10秒間の内に再スタートが可能な場合は、ピットレーンからウォームアップラップを開始し、レースもピットスタートとする。
- 17-2-12-2 グリッドを含むコース上に問題があった場合、もしくは速やかなスタート手順の再開が難しいと判断された場合は、**「エンジンストップボード」が提示され**、オフィシャルの指示に従いメカニックはグリッドへの立ち入りが認められ、全てのライダーとマシンはピット前作業エリアに戻される。ピットボックス**内**での作業、給油およびタイヤウォーマーの使用が認められる。
- 新たなスタート時間と周回数は公式通知にて発表される。レースはサイティングラップから再開され、再スタートは付則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 24-1-8. クイック

リスタートの手順で行われる。

- 17-2-12-2-1 スタートディレイドの原因となったライダーとマシンが再スタート可能な場合は、サイティングラップ時にピットレーンに戻り、ウォームアップラップもピットレーンから開始され、レースもピットスタートとする。
- 17-2-12-3 複数の対象者があった場合、ピットスタート位置は他のピットスタート車両を含め、ピット出口到着順とする。
- 17-2-12-4 スタートディレイド2回目以上となった場合でも、スタートディレイドの原因となったライダーは元のグリッドに戻ることはできない。
- 17-2-12-5 審査委員会が明らかにその原因が不可抗力によるものと判断した場合、罰則を科さない場合がある。
- 17-2-13 スタート手順違反への罰則
上記17-2-2に関するいかなる違反も、当該ライダーにはライドスルーペナルティーが科せられる。ただし、その軽重により、第4章 MFJ裁定規則 **36** 裁定組織の構成・役割・権限 36-1 大会審査委員会が適用される場合がある。

18 レース距離

- 18-1 各クラスの決勝レースの距離を下記のように定める。
JSB1000・ST600・J-GP3：70km以上～130km（耐久を除く）
ST1000：65km以上～75km以下
ST1000・ST600・J-GP3：40km以上（筑波サーキット）
- 18-2 同一大会にて、JSB1000、ST1000、ST600、J-GP3のいずれかのクラスの決勝が2レース制で開催される場合は、対象クラスの1レースの距離は下記のように定める。
JSB1000・ST600・J-GP3：55km以上～100km以下
ST1000：55km以上～75km以下
ST1000・ST600・J-GP3：40km以上（筑波サーキット）
- 18-3 上記レース距離は、天候等やむを得ない理由によって短縮される場合がある。

19 賞および得点

- 19-1 賞の詳細については公式通知に示される。
- 19-2 全日本選手権のランキングは得点の総合計によって決定される。その他の詳細は付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則 **14** 全日本選手権ランキング決定基準に示される。
- 19-3 全日本選手権の得点は下記の表に基づき与えられる。

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

- ・決勝出走台数にかかわらず、上位15位までの完走者に対しポイントが与えられる。
- ・開催クラスの成立台数は2台以上とする。

- 19-4 決勝が2レース制の場合のポイントは、レースごとに通常のポイントが与えられる。
- 19-5 ボーナスポイント
- 19-5-1 MFJグランプリ大会には、規定のポイントに3点が加算される。
決勝が2レースの場合、それぞれのレースにボーナスポイント3ポイントが加算される。
- 19-6 決勝2レースにおける決勝中止および打ち切り時の得点について
第3章 競技会 **30** 競技会の延期および中止等 30-5-2-1の適用をもとに、決勝2レースの場合は以下が適用される。
- 19-6-1 決勝2レースの内、決勝の1レースが中止された場合は、中止された決勝が、走行が2周以下の場合は、ノーポイント（予選を行った場合は、中止されたレースの予選結果にて1/2（少数点以下2桁は四捨五入）

のポイントを与える)。

走行が3周以上2/3周を完了しないうちにレースを打ち切った場合は2/3 (小数点以下2桁は四捨五入)のポイントを与える。

- 19-6-2 決勝2レースの内、決勝2レースとも中止された場合は、ノーポイント (予選を行った場合は、予選結果にて1/2 (小数点以下2桁は四捨五入) のポイントを与える)。ただし、この場合のポイントは大会として1回のみ付与される。
- この予選結果 (決勝1レースと2レースの決勝グリッド) が異なる場合は、全選手が走行する予選 (ライダーのベストラップタイム採択した予選結果) を指し、大会特別規則または公式通知にて適用される予選が公示される。
- 19-7 全日本選手権の得点は、当該大会の参加選手を対象とし、カテゴリーごとに19-3項の全日本選手権のポイントスケールによって選手に付与される。MFJ登録以外のスポーツ国籍選手についても得点を付与する。
- 19-8 チームランキングポイントは、年間登録チームのみが対象とされ、そのチームが起用するライダーの中の一番良いポイントだけを抽出し、積算する。
- 19-9 2024年度文部科学大臣杯は、JSB1000チャンピオンに授与する。

20 主催者の権限

- 20-1 参加申込みに際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 20-2 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 20-3 ゼッケンナンバー、ピット・ガレージ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。ただし、エントリー台数によっては、ピットガレージの割り当てができない場合もある。ピットガレージの割り当ては、ARTに委託される。
- 20-4 やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの氏名登録または変更について許可することができる。
- 20-5 すべての参加者、ライダー、ピットクルー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、ビデオ等に関する権利を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 20-6 予選通過基準タイムはトップタイム上位3名の平均タイム108%以内 (JSB1000クラスは107%以内) とし、大会主催者は特別規則書に記載して108%以内 (JSB1000クラスは107%以内) の範囲内でその基準タイムを変更することができる。
- 20-7 年間登録チームに所属するライダーは主催者・ロードレース委員会の行なう広報活動に協力する義務を負う (詳細は登録申請用紙に記す)。
- 20-8 サーキット内で無線機を使用する場合には、電波法で認められた無線機を使用するものとし、あらかじめ主催者に届け出て許可を得なければならない。
- なお、周波数が重複した場合の優先は主催者にあるものとする。

21 罰則の通告

罰則が科せられる場合、その罰則内容により当該ライダーのみでなく、当該ライダーの所属するチーム代表者にも通告される。その場合、チーム代表者は同席しなければならない。ただし、ジャンプスタートの違反については、この限りではない。

22 タイヤ規制

ST600、ST1000、JSB1000クラスにおける使用タイヤには、以下の規制があるため、それぞれの技術仕様には注意す

ること。

22-1 ST600

タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ブリヂストン	ドライ	フロント	BATTLAX RACING R11 NHS	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R11 NHS	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17

刻印：ドライ、ウェットタイヤのサイドウォールに「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」または「NOT FOR HIGHWAY USE」（一般公道走行不可）の記載のあるもの

22-1-1 予選、決勝（朝のウォームアップラン除く）を通じてタイヤの使用本数制限が設けられ、2セット（前後タイヤ各2本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

ドライタイヤ	常にタイヤマーキングが必要
ウェットタイヤ	タイヤマーキング必要なし

22-1-2 ウェット時のタイヤ使用本数制限は行わない。ただし雨天時においてドライタイヤを使用する場合、マーキングされたタイヤのみ使用可能とする。

22-1-3 追加タイヤ

決勝2レースの場合のみ、決勝2レース目の決勝進出者に追加のタイヤ1セット（前後タイヤ各1本）が認められる。

22-2 ST1000

タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	コンパウンド	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	KR149	H3	120/70R17
			KR151	H2	120/70R17
		リヤ	KR133	S1	200/60R17
			KR133	M1	200/60R17
	ウェット	フロント	KR189	WA	120/70R17
		リヤ	KR405	WC	190/60R17

・指定タイヤはドライタイヤが2スペック登録され、ライダーおよびチームは当該レース開催時の状況で、どのスペックを使用するか（予選、決勝が異なったスペックのタイヤを使用することも可）選択できる。

ただし、指定タイヤ供給メーカーが登録したタイヤ以外のスペックのタイヤは使用できない。

22-2-1 予選、決勝（朝のウォームアップラン除く）を通じてタイヤの使用本数制限が設けられ、2セット（前後タイヤ各2本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

ドライタイヤ	常にタイヤマーキングが必要
ウェットタイヤ	タイヤマーキング必要なし

22-2-2 ウェット時のタイヤ使用本数制限は行わない。

ただし雨天時においてドライタイヤを使用する場合、マーキングされたタイヤのみ使用可能とする。

- 22-2-3 追加タイヤ
決勝2レースの場合のみ、決勝2レース目の決勝進出者に追加のタイヤ1セット（前後タイヤ各1本）が認められる。
- 22-3 JSB1000
- 22-3-1 予選中のタイヤの使用本数制限が設けられ、2セット（前後タイヤ各2本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。
なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。
ウォームアップランおよび決勝レースのタイヤ使用本数制限は行なわない。
- | | | |
|---------|----------------------|--------------|
| ドライ時 | すべてのコンディションのタイヤが使用可能 | タイヤマーキングが必要 |
| ウェット宣言中 | すべてのコンディションのタイヤが使用可能 | タイヤマーキング必要なし |
- 22-3-2 ウェット宣言時のタイヤ使用本数制限は行なわない。
また、マーキングの有無を問わずにすべてのコンディションのタイヤを使用することができる。なお、「ウェット宣言」が解除された場合は、解除後10分以内にマーキングされたタイヤに交換しなければならない。
- 22-4 タイヤ違反に対する罰則
ST600、ST1000、JSB1000クラスにおいて、タイヤ規制違反が発生した場合、以下の罰則を科せられる。
予選中：当該セッションの予選タイム無効（マーキング違反の場合）
ST600、ST1000クラス指定ワンメイクタイヤ以外の使用の場合は失格
決勝中：失格
- 22-5 マーキングされたタイヤの破損
マーキングされたタイヤが転倒などの原因でタイヤ破損し、レースディレクションおよびタイヤサプライヤーが走行不可と判断した場合、破損したタイヤを交換しなければならない。
破損タイヤは、主催者が保管し、決勝レースはピットスタートもしくは競技結果に30秒加算のペナルティーが科せられる。

23 スタート練習

プラクティスまたは、ウォームアップ中は、安全が確認されることを条件にピットレーン出口からコースに入るまでの部分で行なうことができる。または当該セッション（決勝レースは除く）のチェッカーフラッグ提示後に、コースサイドにスタート練習位置を示す看板が表示された付近で、安全が確認されること、レーシングラインを外すことを条件に行なうことができる。

ただし、各大会の特別規則または公式通知によってスタート練習の時間、場所、方法が示された場合には、それに従わなければならない。

24 JSB1000クラスのシード権


JSB1000クラスは全日本選手権のメインクラスとして位置づけられ、観客・メディア・スポンサー等を意識しトップライダーの不測の事態による欠場を防ぐ目的でシード権を設定する。

- 24-1 シード対象者は前年度JSB1000クラスのトップエントラントチーム（チームランキング10位以内）から参戦する年間登録ライダーと主催者推薦の参戦ライダーとする。なお、主催者推薦の参戦ライダーの適格性についてはロードレース委員会にて審査を要する。
- 24-2 シード対象者は予選不通過（不出走含む）の場合、シード権行使の申請を提出し、認められた場合決勝に進出することができる。シード権行使が認められる最大数は3名とする。
- 24-3 シード権が行使される場合の手順は以下のとおりとする。
- 24-3-1 シード権を有する選手は大会公式通知にて予選前に発表される。
- 24-3-2 シード権を行使する場合、当該チームは予選暫定結果発表後30分以内に大会事務局に申請しなければならない。

- 24-3-3 予選通過人数はグリッド数からシード最大数である3名を引いた数が設定され、シード権行使の数により、予選結果順に繰り上げる。
 〈例〉
 ①グリッド数40の場合、予選通過人数は37名を1次的に設定する。
 ②シードが1名の場合、38～39番グリッドは予選結果38位・39位を繰り上げ、40番グリッドにシード選手を入れる。シード2名の場合も同様。
 ③シードが複数の場合、シード同士のグリッド優先順位は主催者が決定する。
 ④シード希望が3名を超える場合の対象者選択は主催者が決定する。
- 24-3-4 シードライダー決定後、大会審査委員会の承認を受け正式グリッド表が発表される。

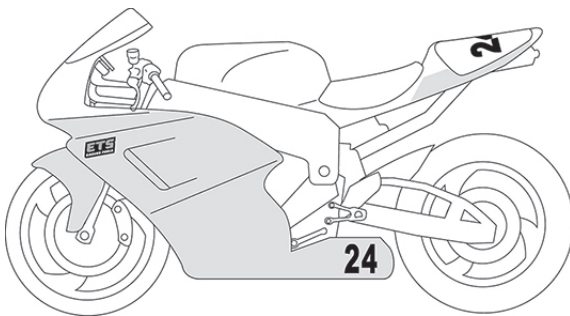
25 JSB1000クラス ワンメイク燃料特別規則

- 25-1 導入の目的
 世界のモビリティ産業はカーボンニュートラルに向け動き出しており、モータースポーツの世界においても取り組むことが求められている。モータースポーツが社会全体のテーマに取り組んで行くことは、持続可能なスポーツとなる為に必要であることから100%非化石由来の燃料を導入することを決定した。
- 25-2 使用燃料
 参加者は当該レースのサーキットで供給されるハルターマンカーレス社「ETS Renewablaze NIHON R100」を使用しなければならない。
- 25-2-1 供給される燃料の仕様は特別規則もしくは公式通知に示される。
- 25-3 ハルターマンカーレス社の指定表示
- 25-3-1 参加者には、「ハルターマンカーレス社」指定表示に遵守事項として義務付けられる。
- 25-3-2 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ハルターマンカーレス社」の広告スペースを提供しなければならない。
- 25-3-3 「ハルターマンカーレス社」広告の範囲は図1のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務付けられる。
 その指定位置左右に十分な間隔を空けなければならない。
- 25-3-3-1 車両の広告スペース
 下記の位置に貼り付けなければならない。

車両 ステッカー位置 (図1)	ロゴタイプ※	サイズ (横×縦)
図1の網掛け部分内のいずれかの位置で、サイド面から視認できること (左右対称 各1カ所)。 フェアリング、フロントフェンダー、シートカウル (一部)		7cm × 3.5cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなります。
 ※ステッカーの貼り付け位置は、以下の図1の網掛け部分内とする。

図1



26 ST600クラス ワンメイクタイヤ特別規則

全日本選手権のST600クラスは、ワンメイクタイヤ制度となり22 タイヤ規制 22-1のタイヤの使用およびブリヂストン指定表示（26-1項）が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

26-1 ブリヂストン指定表示

26-1-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ブリヂストン広告」スペースを提供しなければならない。



26-1-2 「ブリヂストン広告」の範囲は図1、図2のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務付けられる。

その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。

レーシングスーツに貼り付けるワッペンについては有料となる。

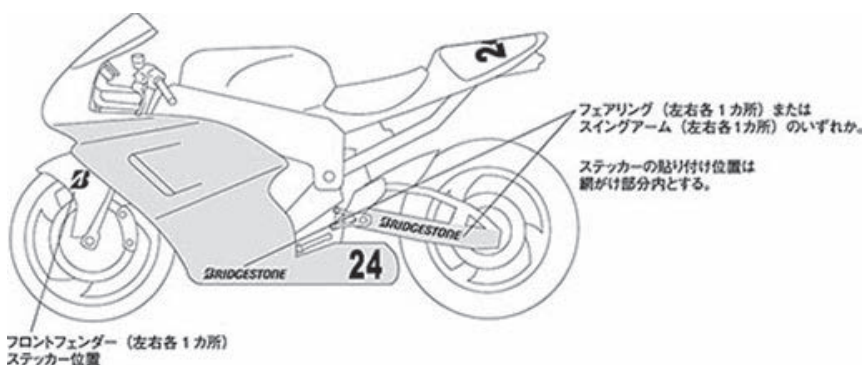
26-1-2-1 車両の広告スペース

下記の位置に貼り付けなければならない。


車両 ステッカー位置（図1）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
フロントフェンダー（左右各1カ所）		7.5cm × 6.5cm
フェアリング（左右各1カ所）または スイングアーム（左右各1カ所）のいずれか。		25cm × 3.5cm



※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなります。

図1



26-1-2-2 ヘルメットまたはレーシングスーツの広告スペース

下表いずれかの箇所に「」ロゴステッカーまたはワッペンを貼り付けなければならない。

ヘルメット/スーツステッカー位置（図2）	ロゴタイプ	サイズ（横×縦）
ヘルメット シールドの脇（左右各1カ所）		3cm × 2.7cm
レーシングスーツ（前部分1カ所）		6.5cm × 6cm

※ロゴタイプのステッカーおよびワッペンの実物はカラーのものとなる。

※ワッペンは有料となる。

図2



26-1-3 上記、図1、図2のスペース以外の場所は参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知していなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付も含む。

26-1-4 公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のブリヂストンキャップの着用が義務付けられる。その場合は、他のキャップを被ることはできない。

公式行事とは、以下をいう。

1. ライダー写真撮影（個別、集合写真）
2. 公式記者会見（大会前、予選後、決勝後）および付随するインタビュー
3. 表彰式

27 ST1000クラス ワンメイクタイヤ特別規則

全日本選手権のST1000クラスは、ワンメイクタイヤ制度となり22. タイヤ規制 22-2のタイヤの使用およびダンロップ指定表示（27-1項）が参加者に対し、遵守事項として義務づけられる。

27-1 ダンロップ指定表示

27-1-1 参加者は、MFJおよび大会主催者に「ダンロップ広告」スペースを提供しなければならない。

27-1-2 「ダンロップ広告」の範囲は図1、図2のとおりとし、指定表示物（ステッカー）は大会主催者より配布され、指定された位置および角度への貼付が義務づけられる。

その指定位置左右に十分な間隔を空けてなければならない。

27-1-3 車両の広告スペース

下記の位置に貼り付けなければならない。

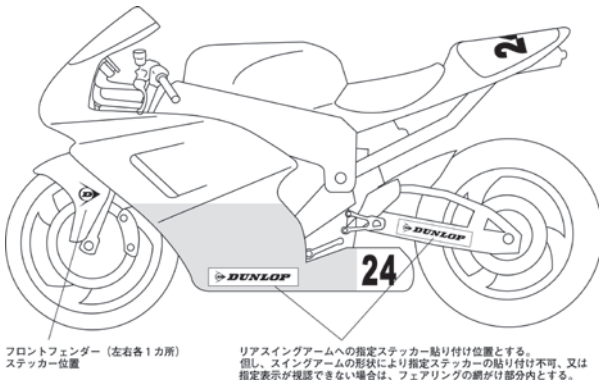
車両 ステッカー位置（図1）	ロゴタイプ※	サイズ（横×縦）
フロントフェンダー（左右各1カ所）		6.0cm × 7.5cm または 5.0cm × 6.5cm のいずれかのサイズ
スイングアーム（左右各1カ所） ただし、スイングアームへの貼り付け不可の場合、フェアリング（左右各1カ所）の指定されたエリア		22cm × 4.3cm

・原則は、リアスイングアームへの指定ステッカーの貼り付けとする。

ただし、スイングアーム形状により指定ステッカーが貼り付け不可、またはロゴが視認できない場合に限り、指定されたフェアリング部分への指定ステッカー貼り付けを認める。左右より指定ステッカーが視認できること。




※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなる。



図1



27-1-4

ヘルメットまたはレーシングスーツの広告スペース

下表いずれかの箇所に「または 」ロゴステッカーまたは  ワッペンを貼り付けなければならない。

ヘルメット/スーツステッカー位置（図2）	ロゴタイプ ※	サイズ（横×縦）
ヘルメットのシールドの脇（左右各1カ所） または、 ヘルメットサイド部分（左右各1カ所）のいずれか指定されたエリアに貼り付け		3.1cm × 3.5cm
		8cm × 1.6cm
レーシングスーツ（前部分1カ所）		10cm × 2cm

※ロゴタイプのステッカーの実物はカラーのものとなる。

図2



27-1-5

上記、図1、図2のスペース以外の場所は参加者自身の特定の広告を貼付できるが、MFJおよび大会主催事務局によって拒否される場合があることを予め承知していなければならない。

拒否されるケース 他のタイヤマニファクチャラー名、他のタイヤマニファクチャラーの商品名および公序良俗に反するもの、社会通念上奇異に感じられる名称など。※参加者の装具への貼付も含む。

27-1-6

公式行事

公式行事（表彰式、公式記者会見等）への出席、ならびに出席時のダンロップキャップの着用が義務付けられる。その場合は、他のキャップを被ることはできない。

公式行事とは、以下をいう。

1. ライダー写真撮影（個別、集合写真）

2. 公式記者会見（大会前、予選後、決勝後）および付随するインタビュー
3. 表彰式

28 レースディレクション

- 28-1 全日本ロードレース選手権シリーズの競技運営を平準化し円滑に執行すること、ならびに競技の安全・公平・モラル向上を目的とし、競技監督とMFJセーフティーオフィサー（以下「MFJSO」という）から構成するレースディレクションが競技運営を司る。
- 28-2 MFJSOは一貫性のある判断を行う必要から基本的に同一人物がシリーズを通して任にあたる。
- 28-3 レースディレクションの決定は競技監督とMFJSOの協議による。
- 28-4 レースディレクションは、前述の目的の為に大会期間中の規則違反、規律違反への罰則を決定し執行することができる。

29 MFJセーフティーオフィサー(MFJSO)の義務と権限

MFJSOは常時、競技監督と協議しながら役務を遂行する。

予選、決勝中の選手走行に関する安全面の判断、判定に対して情報提供を行い全日本選手権のシリーズ判定基準の平準化を目指す。

大会期間中の予期せぬ事態のレース運営や判断判定に対し、安全面の立場や意見に基づき、競技監督と協議し運営を行なう。

- 29-1 運営に携わる競技役員の配置や運営機器の配備状況、安全管理体制等を大会事務局より報告を受け、必要に応じて修正提案を行なう。
- 29-2 すべての走行時間帯におけるレース管制、ミーティング、ブリーフィングは競技監督と同席する。
- 29-3 MFJSOは、以下の項目についてMFJ国内競技規則および大会特別規則に従い、競技監督に対し提言を含め協議対応を行なう。
- 29-3-1 前戦までの問題点の報告と対策
- 29-3-2 タイムスケジュールの遵守または変更および再開時間などの協議
- 29-3-3 すべての予選、ウォームアップや決勝レースを中断し、再開のためのスタート手順の協議
- 29-3-4 決勝レースにおける赤旗またはセーフティーカー導入および引き揚げの協議
- 29-3-5 トラブル車両の把握と対応に関する協議
- 29-3-6 発生した違反行為に関する協議
- 29-3-7 コースコンディションへの対応協議
- 29-3-8 決勝レースへのスタート手順と進行の実施および修正案の検討・協議
- 29-3-9 危険走行者への注意と申し送りおよび審査委員会への上申
- 29-3-10 問題に対する関係者の意見の聴聞
- 29-3-11 その他、全日本選手権として相応しくない行為・行動の防止、解決策の提案実施
- 29-4 MFJSOは、以下の項目についてMFJ国内競技規則および大会特別規則に従い、判定することができる。
- 29-4-1 ペナルティーポイントの判定と付与およびポイント管理

30 ペナルティーポイント

観客に対し、魅力的なレースの展開、選手にとってすべてのモーターサイクルレースの模範となるスポーツマンシップの構築と高い安全性の確保とレース運営を目的とする。

全日本選手権ロードレースの円滑な運営、選手（間）の危険な行為、行動などに全日本選手権ロードレースシリーズを通して1年間累積するペナルティーポイントを与える（当該大会の審査委員会が与える罰則と重複して、または単独で与えられる場合がある）。そのポイントに達した時点で罰則が与えられる。

危険な行為、危険な行動の定義

- 1) 黄旗、赤旗中提示区間における追い越し、接触、転倒またはそれを誘因したり、誘発を引き起こす行為または引き起こす恐れのある行為
- 2) レース中の青旗提示中に意図的に後続車にラップされることを妨げる行為
- 3) コースアウト後等のコース復帰の安全確認不履行。転倒、コースアウト等の後、現場をさらに危険にしたケース
- 4) レース運営、進行を妨げる行為
- 5) 無理な状態での追い越し、接触、転倒を誘発した行為
- 6) 車両トラブル等による停止無視や旗、ボードの指示違反
- 7) 暴力行為、報復行為、社会的信用失墜行為等
- 8) プロモーション上の不適切な行動
- 9) その他、前項に類似する不適切な行為

選手（エントラントの行動も含む）への罰則

ポイント	事 例
4	次大会の決勝グリッド10グリッド降格
7	次大会の決勝ピットスタート
10	次大会の参加拒否、最終戦の場合、当該大会失格

- ・このポイントは、セーフティーオフィサーの聴聞を経て決定される。
- ・このポイントは、確定した当該時刻より効力が開始され、当該大会決勝日から365日間累積される。
- ・このポイントは、事例が重複した場合はポイントが合算される場合もある。
- ・このポイントが10Pに達し、罰則が適用されたのちにポイントがクリアされる。

31 テクニカルアドバイザーの役務

テクニカルアドバイザーは、車検長に助言し、協議しながら役務を遂行する。

車両規則や車両検査に関する項目について助言および情報提供を行ない、全日本選手権のシリーズ判定基準の平準化を目指す。

ただし、車検の運営や判定に関する最終的な判断を下す権限は車検長が有する。

32 本規則の施行

本規則は2024年1月1日より施行する。なお本規則に示されていない事項は、主催者の発行する大会特別規則による。