



2010 年 2 月 23 日

関係者 各位

財団法人
日本モーターサイクルスポーツ協会
ロードレース委員会
技術委員会

2010 年度 国内競技規則書 訂正と追加について

本年度、ロードレースの競技会において適用される国内競技規則書発行後、規則の「訂正・追加」を以下のとおり改定致します。改定の内容は、2010 国内競技規則書と合わせて比較およびご確認ください。このご案内に関する規則は、2 月 23 日より施行される。

I. ロードレース競技運営面に関する規則

1 ライセンス昇格に関する規則

該当規則：付則 1 MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則 5 ロードレースライセンスの昇格 (p 47)

訂正内容： GP125 を削除し、**J-GP3** を追加する。

5-3 国内⇒国際

5-3-1 地方選手権

自動昇格

毎年 1 月～10 月に開催された各地方選手権の ~~GP125~~ **J-GP3** /ST600 で、以下のポイントで自動昇格（昇格の拒否はできない）。

2 J-GP2 クラスのナンバープレートとサポートナンバー

該当規則：付則 4 ロードレース規則 [8 ナンバープレート]

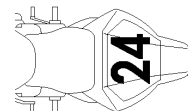
(p78)

訂正内容：**J-GP2** を追加する。

8-1 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にゼッケンナンバーが装着
・・・中略・・・しなくてはならない。

JSB1000、ST600 **J-GP2** クラスは、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の方向に向けるゼッケンナンバーの装着が認められる。

シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントのナンバーと同じサイズでなければならない。



3 スタート進行に関して

昨シーズン、JSB クラス決勝レース時のサイティングラップやウォーミングアップラップ、決勝 1 周目における転倒事故が複数件発生し、再スタートによるレース運営の遅延、選手側からタイヤ温度を上げる為の運営規則の変更要望もあり、競技運営に支障を来していることから今シーズンの対応を以下のとおりとする。

1) 決勝グリッド上でのジェネレーター（発電機）の使用許可

適用クラス 全日本選手権 JSB1000 クラス

該当規則: 付則4 ロードレース競技規則 17 スタート方法

(P84)

訂正内容: アンダーライン部分の追加および二重線部分の削除

17-4-4 サイティングラップ開始

サイティングラップ開始後のグリッドとピットにおいては、余熱以外のタイヤウォーマーの使用は禁止される。グリッド上での給油は禁止される。

ただし、全日本選手権 JSB1000 クラスは、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を使用しても良い。マシン1台につき1台のジェネレーターとする。そのジェネレーターは、持ち運び可能なハンディタイプとし、ジェネレーターは、車両の後方に置かれなければならない。

サイティングラップ中に技術的なトラブルに見舞われたライダーは、・・・～中略～この段階で、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うことができる。

~~グリッド上では余熱によるタイヤウォーマーの使用は許可されるが、ジェネレーター、バッテリーまたはその他の電源をグリッドに持ち込むことは禁止される。~~

補足: JSB1000 と J-GP2 が混走する場合は、JSB 規則に則りグリッド上でのジェネレーターの使用は許可される。

2) 赤旗後の再スタート時のスタート手順の変更 (適用クラス 全クラス)

該当規則: 付則4 ロードレース規則 24 赤旗中断されたレースの再スタート

(p94)

訂正内容: アンダーライン部分の追加および二重線部分の削除

24-1-8 スタートの手順は通常サイティングラップから始められ、再スタート可能な選手が、スターティンググリッドについて確認された段階で、「ウォームアップラップ開始 ~~5分前~~ 1分前もしくは30秒前 ボード」が提示され、エンジンの停止を省略する場合があります。

補足:

この改定はマシンのタイヤ温度低下も防ぎ、スムーズな再スタートをするため、競技監督の判断により「1分前または30秒前」から再スタートの進行することが目的であるため、グリッド上でのメカニックの立ち入りを含む作業の可否についても含めて、ブリーフィング、公式通知にて告知される。

4 全日本選手権 新規クラス J-GP2 の運営について

ST600 クラスの参加者の技量レベルの2極化解消と将来的に世界選手権 Moto2 クラスへ通じ、世界との連携および若手選手のステップアップの道筋を確立することを目的として今年から J-GP2 クラスがスタートするが、J-GP2 クラス参加車両のフレーム種別（新作フレームまたは ST600 フレームベース）、エンジン、F フォーク、ホイールの判別を明確にするために、条項の追加を行った。

該当規則： 付則 5 全日本選手権大会特別規則 3-5 特記事項 (p101)

規則発行後の改定：3-5-2-5 規則の追加、3-5-1-2 二重線削除

3-5-2	J-GP2 クラス
3-5-2-1	J-GP2 クラスの開催日程 第1戦 筑波、第2戦 鈴鹿2&4、第3戦 オートポリス 第4戦 SUGO 第6戦もてぎ、第7戦 MFJGP 鈴鹿の全6戦で全日本選手権として開催される。
3-5-2-2	J-GP2 クラスのスケジュール (予選と決勝) 主催者が単独開催または、JSB1000 クラスとの混走を決定し、その予選、決勝 の運用方法は、公式通知にて公示される
3-5-2-3	単独にて予選が行われる場合は、予選回数1回、最低時間20分以上とする。
3-5-2-4	賞典とシリーズポイント J-GP2 クラスは、決勝レースの形態(単独・混走)にかかわらず、J-GP2 の 成績によってポイントが付与される。 ただし、予選出走台数が1台の場合は、シリーズポイントは付与されない。
3-5-2-5	<u>付則7 GP フォーミュラ技術仕様 11 項に合致する「J-GP2 クラス4ストローク 車両」の参加が認められる。</u> <u>参加者は、「出場車両申請書」を大会4週間前までにロードレース委員会に提出 し、承認されたもののみ参戦が許可される。 簡素化車検の対象外とする。</u>
3-5-1	J-GP3 クラス
3-5-1-2	付則 7 GP フォーミュラ技術仕様 10 項に合致する「4ストローク 250cc 単気筒 プロト車両」の参加が認められる。 参加者は、「出場車両申請書」を大会4週間前までにロードレース委員会に提出し、 承認されたもののみ参戦が許可される。簡素化車検の対象 外 とする。

・J-GP2 と JSB1000 との混走におけるガイドラインについて

- ① J-GP2 クラスの運営方法は、主催者判断とし、混走の場合は、予選、決勝を含めて J S B 運営規則に準拠して行われる。
- ② 予選
 - ・予選方式は、JSB の予選方法(計時予選またはノックアウト方式およびタイヤ使用本数など)規則に合わせ、スターティンググリッドおよび予選通過(シード権台数も適用)は、総合タイム順とする。
 - ・予選基準タイムは、トップタイム上位3台(JSB、J-GP2 クラス問わず) 平均タイム 110%
- ③ 決勝レースとポイント
 - ・決勝の方法も JSB1000 に準拠する。
 - ・レースの着順は、それぞれのクラス別に順位が設定され、ポイントが付与される。
J-GP2 クラスの予選出走台数が1台の場合は、ポイントは与えない。
 - ・MFJGP はボーナスポイントおよび2レース
 - ・暫定表彰は、クラス別に行う。

Ⅱ. ロードレース技術規則関連

5 フェアリングの下部オイル受け

該当規則： GP10-1-5-1(p125) ,11-6-1 (p128) ,GPMONO 5-11-13 (p173)

規則発行後の改定：アンダーライン部分を追加

10-1-5-1

車両の下部フェアリングは、取り付けられていなければならない、エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジン・クーラント総量の最低半分をフェアリング下部（オイル受け）で保持できる構造になっていなくてはならない。

フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。

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

6 J-GP3 クラスのラム圧に関する 技術仕様の変更点

この規則変更は、全日本選手権、チャレンジカップ選手権、地方選手権の J-GP3 クラスの 2 ストローク車両（GP125）に関する適用する技術規則である。

ラム圧禁止に関する事項

該当規則：付則 7 GP フォーミュラ技術仕様 9-1-3-1 (p124)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、アンダーライン部分を追加

9-1-3 エンジン

エンジンは 2 ストロークの原理で作動するもののみとする。

9-1-3-1 エンジンは自然吸気でなくてはならない。

ラム圧は禁止される。 エアボックスは取り付けなくても良い。

~~エアボックスを取り付ける場合には、エアボックスの上部は開放とし、上端と隣接する部品（例えばフューエルタンク）の間には、40mm以上の隙間を最低 100mmの区間で設けなければならない。走行可能な車両状態でその隙間を確認出来ること。~~

エアボックスを取り付ける場合には、エアボックスに 40mm×100mm 相当以上の面積の開口穴を設けなければならない。

走行可能な車両状態でその開口穴が確認できること。

ラム圧に関する規則を変更し、運用基準は以下のとおりとする。

- ・ エアボックスに 40mm×100mm 相当以上の面積の開放穴によってラム圧のかからない大気開放になっていなければならない。
- ・ この開放穴は、走行中も足などでふさいではならない。必ず走行中も確認できること。
- ・ フレッシュエアを取り入れるためのダクトは取り付けてもよい。

7 J-GP2 クラスの技術仕様について

今年から全日本選手権において 4 ストローク 600cc の GP フォーミュラ技術仕様による新設 J-GP2 クラスの要点と管理方法として規則が改定された。

① J-GP2 のフレーム、エンジン、F フォーク、ホイールについて

該当規則：付則 7 GP フォーミュラ技術仕様 11-2-11-1、11-3-1、11-3-2、11-4-1、11-5-1 (p127)

規則発行後の改定：**ST600**部分の語句の追加

11-1 J-GP2 車両の技術仕様

11-1-2 クラス

エンジン容積に基づいて下記のクラスに分類される。

クラス	エンジン排気量	最大気筒数	エンジン形式
J-GP2	401 cc を超え 600 cc まで	4	4 ストローク

11-2 エンジン

11-2-1 一般生産型モーターサイクルで、MFJ が公認した **ST600 車両** のエンジンでなければならない。

11-2-2 エンジンとは、スロットルボディーを含むエンジン本体をいい、エンジンの変更、改造は下記以外禁止とする。

11-2-11 キャブレター/フューエルインジェクション

11-2-11-1 キャブレター/スロットルボディーは、MFJ が公認した **ST600 車両** の状態を維持しなければならない。

11-3 フレーム

11-3-1 フレームは、MFJ が公認した **ST600** 車両のフレームまたは新作フレームを使用することができる。フレームによって車両の最低重量が異なる。最低重量は付則 7 GP-フォーミュラ技術仕様 7-18 項に定められる

11-3-2 MFJ が公認した **ST600** 車両のフレームの改造は許可される。

11-4 フロントフォーク

11-4-1 フロントフォークの OUTER チューブ・INNER チューブは MFJ が公認した **ST600** 車両のものを使用しなければならない。

11-5 リヤフォーク（スイングアーム）

11-5-1 リヤフォークは **ST600** 車両公認時のものから変更または交換することができる

・J-GP2 クラスは、ST600 をベースに「公認車両時のフレームベース、エンジン、F フォークおよびホイールのサイズ、材質」については、参加者が提出する「出場車両申請書」をもとに管理を行うこととする。

・MFJ 公認 ST600 車両とは、現在公認されている ST600 車両を指し、公認切れ車両のフレーム、エンジン、F フォークは使用することはできない。

・ST600 改造フレームの判別は、メインフレームに車両認識番号（シャシーナンバー）が刻印で管理する。フレーム交換などの対応は、刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない。

仮に、メーカーから ST600 フレーム材質を入手しフレームを制作した場合は、新作フレームと判断する。

・車重測定は、タンクを簡単に外すことが困難なため、前車検時では、完成車の状態で燃料の空の状態での測定を行うこととする。

・J-GP2 のホイールは、アルミニウムに限定してされているが、マグネシウムホイールとの判

別が困難であるため、「出場車両申請書」のホイールに関する記載によって判断し、特に判定が必要な場合、ホイール単体の重量を計測することで判別する。

② J-GP2のタイヤについて

該当規則：付則7 GP フォーミュラ技術仕様 7-12-4-1 (p119)

規則発行後の改定：二重線部分の削除し、アンダーライン部分の追加

7-12-4	タイヤ
7-12-4-1	レーシング・タイヤが使用されなくてはならない。 J-GP2クラスは、ST600 公認タイヤの使用も認められる。 <u>J-GP2クラスは、一般公道用タイヤも使用することができる。この一般市販タイヤはEマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークの表示がなければならない。</u> <u>このタイヤは、VまたはZ級のタイヤでタイヤのトレッドは主溝の深さは、最低でも2.5mmなければならない。</u>

8 ST600 クラスの技術仕様の変更点

該当規則：付則9 ST600 技術仕様 7-3-7-2-7 ST600 公認タイヤ (p158)

規則発行後の改定：タイヤ名の訂正

銘柄	用途	F/R	パターン名（スペック名）
ブリヂストン	ウェット	フロント	誤) ME05Z (YEK) → 正) E05Z (YEK)

9 GP-MONO クラスの技術仕様の変更点

将来的に GP125 の 2 ストローク車両のフレームや足回りパーツを使用して GP-MONO クラスに移行しやすい環境を整えるため、始動装置およびそれに伴う車両重量の改定を、国内規則書発行後であるが改定を行った。

1) 始動装置の撤廃

訂正箇所：付則10 GP-MONO 技術仕様 2-7-2 (p167)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、アンダーライン部分の追加

2-7	以下については改造・変更が認められる。
2-7-2	始動装置（キックまたはエレクトリック・スターター）が取り付けられてなければならない。始動装置は正常にエンジンを始動させることができないなければならない。ただし、キックアームは走行時邪魔にならないように固定すること。 <u>始動装置の取り外し</u> <u>始動装置取り外しに伴うケース・カバー</u>

2) 車両重量改定

訂正箇所：付則10 GP-MONO 技術仕様 5-19-1 (p178)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、アンダーライン部分の追加

5-19	最低重量
5-19-1	最低重量は8.5kgとする。 <u>最低重量8.2kgとする。</u>

10 ST250F の技術仕様

4 ストローク 250cc の一般市販車をターゲットにしたクラスが「承認クラス」としてスタートする ST250F クラスの下記の規則を改定します。

1) エキゾーストシステム

該当規則：付則 11 ST250F 技術仕様 7-3-5-2 (p188) ,7-5-1 (p194)

規則発行後の改定：二重線部分を削除し、アンダーライン部分の追加

7-3-5-2	エキゾースト・システム
7-3-5-2-1	音量規制値以内であれば、エキゾースト・パイプおよびサイレンサーを交換、または改造してもよい (ただし、 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。 <u>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。</u>) サイレンサーの数、および配置は公認車両から変更が認められる。(例： 4into2 から 4into1 への変更、左右 1 本出しから片側 2 本出しへの変更などは許可される。)
7-5-1	チタン合金部品の使用は禁止される (エキゾーストパイプ、 サイレンサーは除く)。

2) タイヤ

該当規則：付則 11 ST250F 技術仕様 7-3-7-2-1 (p189)

規則発行後の改定：アンダーライン部分の追加

ST250F における「ST600 用の公認タイヤ」の定義を明確にするために、規則の改定を行った。

7-3-7	タイヤ・ホイール
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／レーシングレイン及び S T 6 0 0 用公認タイヤ（過去の登録を含む）は天候に関わらず使用できない。 <u>また、ST600 用公認タイヤと同一名称で、サイズ、コンパウンドが異なる登録されていないスペックのタイヤも使用することができない。</u>

3) サイド／メインスタンドブラケット

該当規則：付則 11 ST250F 技術仕様 7-3-1-6 (p186)

規則発行後の改定：7-3-1-6 項として新規規則の追加

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
7-3-1-6	<u>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。</u>

