

平成 25 年 2 月 6 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
ロードレース委員会
技術委員会

2013 度 国内競技規則書 訂正と追加および解説について

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、国内競技規則書と合わせてご確認ください。このご案内に関する規則改定は、公示日より施行される。

I. 2013 国内競技規則書 競技運営関連の変更点と解釈について

1 ロードレース地方選手権（サーキット選手権）の活性化対策

地方選手権（サーキット選手権）は、ナショナル、インタークラスの競技会維持しつつ、「上昇志向の競技クラス」から「長く楽しめるクラスの 카테고리 まで」の参加者をカバーできる競技会に変更して活性化を狙う。

- 1) 上位クラスへの昇格基準の見直し（自動昇格→申請昇格制度へ）
- 2) 地方選手権での若手育成（ジュニア J-GP3 クラスの設定）
- 3) 地方選手権 ナショナル JSB1000N / ST600N クラスの設定

2 ST600N、JSB1000N と ジュニア J-GP3 クラスについて

1) N クラス

- ・ ST600N と JSB1000N の N クラスとは、地方選手権のナショナル ST600、JSB1000 クラスに、参加者が同一車両で長く参加できることを目的に制定されました。N クラスの技術仕様は、主に「公認車両間の部品の互換性範囲」を一部広げた内容を加えたものである
- ・ レースの形態は、ナショナル ST600N、JSB1000N クラスは、ST600 または JSB1000 クラスと混走レースを基本として、車両区分にかかわらず、レースの結果に基づき、申請昇格ポイントが付与される。

2) ジュニア J-GP3 クラス

- ・ ジュニア J-GP3 クラスは、ナショナルクラス J-GP3 として「ロードレース国内、フレッシュマン、ジュニアライセンス」所持者が参加するレースとして開催される。
- ・ 昇格ポイントは、ナショナル J-GP3 クラス（J・RF・国内）のライセンス区分にかかわらず、総合順位に応じてジュニアライセンス参加者に昇格ポイントが付与される。
- ・ ナショナル J-GP3 の国内ライセンス所持者は、「国際クラスへの昇格」に対し昇格ポイントが付与される。
- ・ フレッシュマンライセンスでの参戦の場合（下の図①）は、昇格ポイントは付与されない。このポイントは、次点者に繰り下げもしない。

ナショナル J-GP3 の場合		
順位	ライセンス区分	ポイント
1位	ジュニア所持者	20 点
2 位	国内	17 点
3 位	フレッシュマン	15 点 ※①
4位	国内	13 点
10 位	ジュニア	5 点

ST600 (ST600N) の場合		
順位	車両区分	ポイント
1位	ST600	20 点
2 位	ST600N	17 点
3位	ST600	15 点
4位	ST600N	13 点
10 位	ST600	5 点

4 昇格制度について

- 1) 地方選手権の J-GP3 クラスに「ジュニアから国内への昇格制度」の設定
昇格制度の設定に伴い「特別審査制度」は廃止されます。

該当規則 : 付則 1 MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則

(P 47)

5-1-1 ジュニア → 国内

申請昇格

各地方選手権 (2013 年 10 月 31 日まで) のナショナル J-GP3 クラスで、以下のポイントを得て、申請昇格の申請をした場合、昇格することができる。 (申請期限は、2013 年 12 月 31 日消印有効)

大会の獲得ポイントは、ナショナル J-GP3 クラス (J・RF・国内) の総合順位によって付与される ポイントとする。・・・以下省略

- ・ ナショナル J-GP3 クラスは、ジュニア、フレッシュマン、国内のライセンス区分の選手が参加するが、昇格ポイントは、ライセンス区分に関係なく付与される。
- ・ フレッシュマンライセンスでの参加者は、昇格ポイントは付与されないが、その着順に応じたポイントを次点者にポイント付与 (詰めることは) しない。

2) ロードレースの昇格制度の変更

「ロードレース国内→国際」の自動昇格制度から申請昇格制度に変更された。

5 ライダーの装備について

付則 4 ロードレース競技規則 「10-2-4 マウスガード (マウスピース)」新規則適用が、全種目推奨適用され、マウスガードの効能説明と「カスタムメイドマウスガード (歯科医師の製作する個人専用)」を推奨していく。

マウスガード作製にあたり「MFJ マウスガード作製協力医院ネットワーク」を構築し、案内は、MFJ のホームページにて告知を行う。

6 公式予選

該当規則 : 付則 4 ロードレース競技規則 1 5 公式予選

1 5 - 2 - 3 規則発行後の改定: 二重線部分を削除する。

(P 8 1)

公式予選では、ラップタイムが測定され、~~少数点 3 桁以下は切り捨てとす~~る。この測定で、予選基準タイムに満たない者はたとえ定員内であってもレース出場資格を与え・・・以下省略
現状に合わせて、上記の条項文を削除する。

7 スタート進行に関して

1) エンジンの停止

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 17 スタート方法

(P 83)

17-4-4 サイティングラップ開始

サイティングラップは、**1周**とする。 ～中略～

グリッドに着く際には十分に徐行し、所定のグリッドに着かなければならない。

この段階で、**全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うことができる。

解釈：

- ・ グリッド上において「車両のエンジンの停止」を明記し、「ウォームアップ開始 1 分前」ボード提示以前に「グリッド上でのエンジン始動禁止を明確にする。」
- ・ 1 分前以前にエンジンを始動したライダーがいた場合は、「エンジン停止」指示はせず、ナンバーを控えて競技長に報告し、罰則対象とする。

2) ウォームアップラップのスタート

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 17 スタート方法

17-4-11 **規則発行後の改定：二重線部分を削除し、□部分を追加する。**

(P 85)

17-4-7 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。

17-4-11 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イエローライトを点滅させ『スタートディレイド』および「エンジンストップ」のボードを掲示する。この場合ライダーはエンジンを停止させなければならない。各ライダーについて **2** **±** 名のメカニックがエンジン始動を補佐するためにグリッドに立ち入ることが許可される。

エンジンを始動の補佐のメカニックの数が、1 名から 2 名に変更された。17-4-6 項も記載あり。

3) ウォームアップラップ 30 秒前ボード提示～ウォームアップスタートまでのエンジンストール車両の対応

該当規則：付則4 ロードレース規則 17 スタート方法

(p 82)

17-4-8 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る。

エンジンを**始動**できないライダーはマシンをピットレーンに移動し、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。

マシンをスタートできない場合の対応を以下の運用手順として行う。

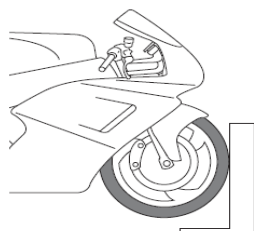
この運用案内は、大会公式通知やブリーフィングにて説明を行う。

- ① マシンをスタートできないライダーは手を挙げ続けるなどして後続車に停止状態を知らせなければならない。
- ② トラブル車両を発見した当該列グリッドマーシャルは、黄旗振動で後続車に注意を促がす。
- ③ トラブル車両をコース脇（白線外またはグリーン上）に移動する。
- ④ スタートオフィシャルはトラブル車両が移動したことを確認し、グリッドオフィシャルの黄旗振動表示を確認しウォームアップをスタートさせる。

- ⑤ ウォームアップスタート後、グリッド脇に残った車両をオフィシャルが補佐してスタートを試み、それでもエンジンが始動しない場合、マシンをピットレーンに移動する。
- ⑥ ピットレーンからのウォームアップに参加できる時間（タイミング）については、公式通知に定める。

4) グリッド位置

17-4-9-6 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、~~フロントホイールをグリッドポジションを示すラインに合わせ~~**フロントタイヤの先端がグリッドラインの手前に、**~~所定の位置に~~ つかなければならない。



グリッドの位置については、わかりやすくするために、図解を規則書に挿入した。

従来通り、停車位置よりも、レッドライトが点灯してから、停車位置から動いたか否かが重要であることを確認した。

5) 赤旗後の再スタート時のスタート手順の変更

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 17 スタート方法

24-2-9 規則発行後の改定：□部分を追加する。

(P 9 3)

24-1-8

スタートの手順は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たことが確認された段階で、「ウォームアップラップ **30 秒前** ボード」が提示される。**通告されたサイティングラップ開始時刻にピットレーン出口は約 30 秒間解放される。**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。**ただし、車両を押してグリッドに移動することは認められない。グリッドについてた車両のエンジン停止はしない。** 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。

24-2 競技結果が3周以上2/3（小数点以下切り捨て）未満の場合・・・省略

24-2-9 スタート手順は、24-1-8 項が適用される。

この改定は、サイティング開始時にコースイン出来る時間を約 30 秒とすることにより、参加者を集団でスタートさせ、グリッドについてからも「30 秒前」から再開することにより、タイヤ温度の低下を防ぎ、再スタート進行をスムーズに行うこと、赤旗中断時の時間のロスを最小限に抑えることを目的とする。

- ・ サイティングラップ開始時刻は速やかに参加者に伝達される。
- ・ サイティングラップ開始時刻から約 30 秒間コースインを可能とする。ライダーは開始時刻前にピットロード出口に並んでも、自己のピットから開始してもよい。
- ・ 閉鎖直前に移動中のライダーについてはオフィシャルの判断による。

<規則追記の補足>

24-2-9 項の規則は、24-2 項 3 周以上2/3 未満の場合のスタート手順も「24-1-8」を適用する。

8 違反に対する罰則について

黄旗区間に関する危険行為（追い越し）に関して、引き続き罰則を強化する。

1) 黄旗関連

該当規則：付則4 ロードレース競技規則 31 違反に対する罰則 (P 95)

31-2-3-1 黄旗区間における危険行為（追い越し・転倒・コースアウトなど）

黄旗区間における危険行為については、最大失格の罰則が科せられる。罰則の決定は大会審査委員会が違反の内容により、裁量決定する。

方針：

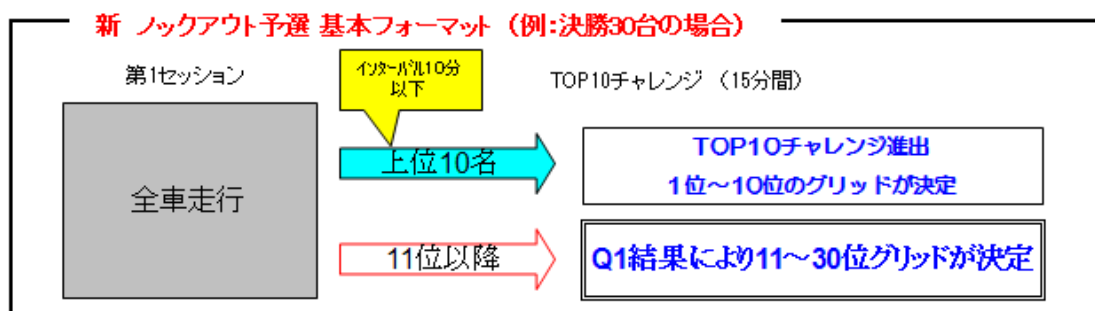
黄旗区間の危険行為は、昨年同様厳しく対応する。

- ・決勝レース時の「黄旗区間の追い越し」については、
追い越し行為が確認された場合、（追い越された選手のアピールや聴取による追い越しの事実確認）以下の罰則を適用する。
「決勝時：ストップ&ゴーペナルティー または レースタイムに 30 秒加算」
- ・黄旗区間の転倒は、決勝時は「失格」を適用する。

9 全日本選手権関連

1) JSB1000 ノックアウト予選について

2013 年度のノックアウト予選については、全車走行の第1セッションと第2セッションとしてトップ10名が走行する「トップ10チャレンジ」の2階層に変更される。



- (1) ノックアウト第1セッション（以下Q1）は、30分以上（2組の場合は25分以上）の全車による計時予選
- (2) Q1の走行タイムで、予選基準タイムは、トップ3台の平均タイム110%で計られる。
110%をクリアできない場合は、嘆願書を受付、大会審査委員会にて審議される。
- (3) Q2 「トップ10チャレンジ」としてセッション時間を15分にSRで定める。
- (4) 不測の事態による予選継続不可能な場合の対応
予選継続続行不可能の場合は、終了した前セッションまでの結果をもって決勝グリッドが決定する。

2) 決勝レースの距離設定について

該当規則：付則5 ロードレース競技規則 18 レース距離

規則発行後の改定：□部分を追加する。

(P103)

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 ・ J-GP2 ・ ST600 ・ J-GP3 40km 以上 ～ 130km

レース距離の運用の内規としては、

- (1) レース距離（筑波除く）

最低距離を70km以上に設定。JSBクラスは、他のクラスとの差別化として周回数を増やす。

- (2) WET時(WET宣言中)は、自動的に上記(1)設定距離から算出した周回数から「-2周減算」を基本として、減算周回数は、SRにて定める。

ただし、赤旗後の再スタート時は、上記の減算周回数は適用しない。

3) 全日本選手権スケジュールについて

予選開催と決勝レースの順番

予選、決勝レースの開催順は主催者によって定められる。

ただし、全日本選手権の決勝の最終レースは、JSB1000クラスとする。

4) 雨天時の対応

① 雨天時等のレース実施可否について

決勝レースに向けたサイティングラップ開始前に、状況判断の会合：構成メンバーは、大会組織委員会（1名以上）、審査委員会（2名以上）、ARTから選手1名を含む最大2名）を行いその審議結果にて開催の可否が決定する

② 中止されるクラスの扱い

メインクラスJSB1000決勝タイムスケジュールを動かさないことを条件に個々の決勝レースは、タイムスケジュール順にキャンセルさせる。状況変化が生じ、JSBクラスレース終了後に、レース再開可能な場合は、キャンセルされた順に決勝レースを開催する。

③ 雨天時のフリー走行の実施について

天候の変化によるフリー走行は行わない。

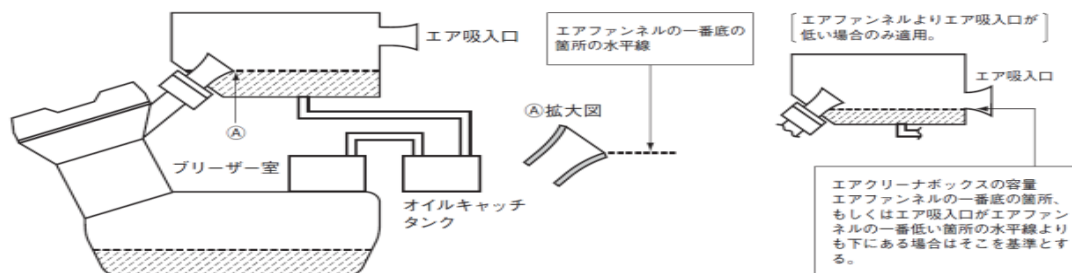
但し、審査委員会の判断により、天候以外の理由により、フリー走行を行う場合がある。

（実施されても、ウォームアップやサイティングラップ2周程度）

Ⅱ 2013 国内競技規則書 技術規則関連の変更点と解釈について

1 ブリーザーシステム (各クラス共通事項)

JSB1000、ST600、ST250、J-GP2、J-GP3 とともに、ブリーザーシステムに関する規則が全面改訂された。昨年までの規則と異なるポイントは、下記のアンダーライン部分に大別される。



7-14-8-1

全ての車両はクロズトブリーザーシステムを採用しなければならない。
オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。

7-14-8-2

エアクリーナーボックスで 1000 cc のオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付け、合計で 1000 cc 以上を確保していなければならない。

(エアクリーナーボックス単体で 1000cc 以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される。)

7-14-8-3

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低い所の水平線より下の容量とする。

1) エアクリーナーボックスの容量とキャッチタンクの有無

CBR1000RR (SC59)	エアクリーナーBOX で 1000cc 以上確保
YZF-R1 (1KB)	エアクリーナーBOX で 1000cc 以上確保
GSX-R1000 (L2)	オイルキャッチタンク (容量 500cc 程度) 装着必要
ZX-10R (ZXT00J・ZXT00K)	STD ファンネルでは確保できない。KIT オイルキャッチタンク (容量 600cc) 装着必要
CBR600RR (PC40)	エアクリーナーBOX で 1000cc 以上確保
YZF-R6 (1JS)	KIT オイルキャッチタンク (容量 500cc) 装着必要
GSX-R600 (L01)	オイルキャッチタンク (容量 500cc 程度) 装着必要
ZX-6R (ZX600R)	KIT オイルキャッチタンク (容量 500cc) 装着必要
NSF250R (NX7)	純正のエアクリーナーBOX は 1000cc 以上確保
Ninja250R (～2012)	入り口のゴムダクトを外さなければ 1000cc 以上確保 外した場合、容量 230cc 以上のオイルキャッチタンク必要
Ninja250 (2013～)	入り口のゴムダクトを外さなければ 1000cc 以上確保 外した場合、容量 550cc 以上のオイルキャッチタンク必要
VTR250	エアクリーナーBOX で 1000cc 以上確保
CBR250R (MC41)	エアクリーナーBOX で 1000cc 以上確保

該当規則：付則7 GPフォーミュラ技術仕様 11 J-GP3 クラス2ストローク車両の技術仕様

規則発行後の改定：□部分を追加する。

(P124)

11-1-1 2ストローク車両 (GP125) 車両は、国内競技規則 付則7 GPフォーミュラ技術仕様 第1項から7項の基本仕様に適合してなければならない。

但し、GPフォーミュラ技術仕様 7-11-9、7-11-10 **7-14-8**を除く。・以下省略

2 サイクル車両は、「ブリーザーシステム」の規則が適用しないことを追記する。

2) クランクケース内圧調整バルブについて

JSB、ST600、ST250、J-GP2 クラスについては、クランクケース内圧バルブの使用は認められないことが確認された。

2 J-GP3 関連

1) クランクシャフト回転数規制に関する予告 (P107・121)

10-1-3-9 クランクシャフト回転数規制は14,000rpmを上限とする。

予告事項：2014年よりクランクシャフト回転数規制値を13,000rpm（予定）に変更。

2014年に向けて、規則の改定予告が公示された。

2) 公認ECU 10-6-1 項のMFJ 公認 ECU は以下のとおり

	部品名	部品番号	打刻開始	申請者	公認日
1	PGM-FI/IGN UNIT COMP	38770-NX7-033	9081-10001～	HRC	H24.2.24～
2	ECU	ECU280	00001～	ミクニ	H24.4.27～
3	マイクロテック M232 GP3		SN：01～	レイクラフト	H24.4.27～
4	マイクロテック M270R-GP3		SN：01～	サービス	H25.1.25～

3) 公認燃料ポンプ 10-3-5 項のMFJ 公認燃料ポンプは以下のとおり

	部品名	部品番号	申請者	公認日
1	FUEL PUMP UNIT ASSY	16700-NX7-003	HRC	H24.2.24～

4) トランスミッション

予告していた2013年より全日本選手権におけるミッションレシオ登録制は中止された。

3 ST600 クラスの技術仕様の変更点

1) データロガー

該当規則：付則9 ST600 技術仕様 7-5 付則11ST150/200/250 7-5-5-2 (p178)

7-5-5-2 **データロガー（データ収集器、コンピュータ記録装置など）の使用が認められる。**
~~※地方選手権においては、アナログ式を含むデータ収集器、データ収集に使用される部品の取付けも認められない。~~

データロガーに関する規則が改定され、地方選手権においても使用が許可された。ST250においても同様に使用が許可された。

2) 外装部品の互換性

該当規則：付則9 ST600 技術仕様 7-5-6-13 (p162)

該当規則：付則8 JSB1000 技術仕様 10 外装部品の互換性特別申請 (p143)

外装部品の互換性特別申請

車両メーカーから申請された外装部品について MFJ で審議し、互換性が承認された場合、
 ……中略…… 承認された内容は、MFJ のホームページ等で告知される。

昨年の5月23日付けで技術仕様の追加として、「外装部品の互換性規則」が制定され、下記の車両が申請されていることが報告された。詳細は国内競技規則参照

クラス	車種	内容	申請者
ST600	CBR600RR (PC40)	カウリング (アッパー、ローア)	ホンダレーシング
JSB1000	CBR1000RR (SC57)	カウリング (アッパー、ローア)	ホンダレーシング

3) ST600Nクラスの仕様 (JSB1000Nクラスの仕様)

ST600 技術仕様に「部品の互換性範囲」を一部広げた内容を付け加えたものである。適用は、**地方選手権のナショナル ST600 クラスに限られ**、地方選手権参加者が同一車両で長く参加できることを目的に制定を行った。

該当規則：付則 9 ST600 技術仕様 8 ST600Nクラスの仕様

規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

8	ST600Nクラスの仕様
	車両は、国内競技規則付則 9 ST600 技術仕様の 1 項から 7 項に適合してなければならない。ただし、1 項から 7 項と相反する項目は、ST600N クラスの仕様が 1 項 優先される。
8-1	フェアリングはMF J 技術規則の範囲内で外観変更、改造および MF J 公認車両 (同一車両メーカーの公認車両に限る) 間での互換性が認められる。ただし、取り付けは公認車両のフレームを変更または改造しない範囲で出来る事。取り付けステーの変更は認められる。
8-2	フロントフォーク、リヤフォーク、フォーククランプ、リヤサスペンション・リンケージは、フレームおよびエンジンの一切の改造なしで取り付けられる場合に限り、 公認車両 (同一車両メーカーの公認車両に限る) 間での互換性が認められる。
8-3	エキゾーストパイプおよびサイレンサーの数、・・・が認められる。以下省略

該当規則：付則 8 JSB1000 技術仕様 11 JSB1000Nクラスの仕様

規則発行後の改定：二重線部分を削除する。

11	JSB1000 Nクラスの仕様
	車両は、国内競技規則付則 8JSB1000 技術仕様の 1 項から 10 項に適合してなければならない。ただし、1 項から 10 項と相反する項目は、JSB1000 Nクラスの仕様 1 項 が優先される
11-1	フェアリングはMF J 技術規則の範囲内で外観変更、改造および MF J 公認車両 (同一車両メーカーの公認車両に限る) 間での互換性が認められる。但し、取り付けは公認車両のフレームを変更または改造しない範囲で出来る事。取付けステーの変更は認められる。
11-2	フレームおよびエンジンは一切の改造なしで取り付けられる場合に限り、 公認車両間 での互換性が認められる。
11-3	エキゾーストパイプおよびサイレンサーの数、・・・が認められる。以下省略

4 ST250/ST200/ST150 クラスの技術仕様の変更点

1) ST250 における「レーシングレインタイヤ」の使用について

該当規則：付則 11 ST250F 技術仕様 7-3-7 (p172)

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及び ST600 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。 また、ST600 用公認タイヤと同一名称で、・・・中略・・・使用することができない。 レーシングレインタイヤの使用は、大会特別規則による。またレーシングレインタイ
-----------	--

ヤは、ST600 用公認タイヤ同一名称のタイヤも認められる。

<指定されるレーシングレインタイヤ>

- ・ブリヂストン

	パタン	サイズ	標準リム	許容範囲	適用
F	ME01Z	110/590R17	3.00	2.75～3.00	VTR250 CBR250R
R	ME77	155/620R17	4.50	4.00～4.50	VTR250 CBR250R

- ・ダンロップ

ダンロップタイヤの場合、今年、新製品発売および生産中止のタイヤが含まれます。

昨年までは装着リム幅の違いで、Ninja250R 用が J-GP3 用レイン (KR189/KR389) を流用、VTR、CBR250 用タイヤが MR977/KR244 の二本立てとしておりましたが、今回許容リム幅を広げた①のタイヤが発売され、一本化になります。

昨年推奨品のタイヤは、②Ninja250R 用は J-GP3 用に生産継続、③VTR、CBR250R 用の MR977/KR244 は廃盤品となりますが、いずれも使用頻度が少ないため手持ちされているエンタラントが多いと思われます。大会特別規則で使用可能タイヤを限定される場合は、昨年推奨品も経過措置として使用可能できるように対応を行う。

- ① 新製品 VTR250 CBR250R Ninja250 (R) . . . 2 月 1 日発売予定

	パタン	サイズ	標準リム	許容範囲	適用
F	KR189	110/70R17	2.75	2.75～3.00	VTR250 CBR250R Ninja250(R)
R	KR389	140/65R17	4.00	3.50～4.50	

- ② J-GP3 クラス専用継続生産 Ninja250R (～2012) 用

	パタン	サイズ	標準リム	許容範囲	適用
F	KR189	95/70R17	2.50	2.15～2.50	VTR・CBR250R
R	KR389	115/70R17	3.50	2.75～3.50	VTR・CBR250R

- ③ 廃盤品 VTR・CBR250R 用

	パタン	サイズ	標準リム	許容範囲	適用
F	MR977	110/70R17	3.00	2.75～3.00	VTR250 CBR250R
R	KR244	150/55R17	4.00	4.00～5.00	VTR250 CBR250R

6 その他

MOTOGP や SBK に採用している「レバーガード」の取り扱いについて

技術委員会にて審議結果 新規則の適用

規則発行後の追加：

付則 7 GP フォーミュラ基本仕様 7-10-6 付則 8 JSB1000 技術仕様 7-9-11

付則 9 ST600 技術仕様 7-3-6-12 付則 11 ST250/ST200/ST150 技術仕様 7-3-6-1

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が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。

以上