

平成 27 年 3 月 10 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

2015 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。

Ⅱ 2015 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 クラス共通事項

1) エンジン認識番号について

エンジン認識番号（打刻ナンバー）のないクランクケースに関して、現行の運用方法に合わせて記載方法の改定された。

該当規則： JSB1000 7-23-8-2 (P149) ST600 7-5-3-2 (p173) ST250 (p192) -GP 3-5 項 (P118)

7-23-8-2 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。
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。

- ・すでに交換しているエンジンナンバー記載のないクランクケースについては、各車検にて対応。これからの新ケース交換について、販売証明または交換前の刻印のあるケースの提示を必要とする。

2) 車両認識番号について

該当規則： JSB1000 7-3-4 (P143) ST600 7-5-3-1 (p173) ST250 7-5-3-1 (p192) GP 7-2-3 (p119)

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）。
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。

現行運用されている内容に合わせて記載方法の変更された。

3) 音量測定方法

該当規則： GP 7-16-10 (p127) JSB 4-1-10(p139) ST600 4-1-10 (p158) ST250 4-1-10 (p178)

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。

MX、TR などすべての種目に対して、音量測定モードについて記載された。疑義が生じた場合は、複数のモード測定の実施する場合もある。

4) エキゾーストの先端処理

該当規則：GP 7-4-2 (p120) JSB1000 7-22-2(p149) ST600 7-3-5-1-2 (p165) ST250 7-3-5-1-2 (p185)

規則発行後の改定：アンダーライン部分の追加。

エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、**エンドカバーが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。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・・・規則中略・・・溶接構造としてもよい。

「テールパイプ先端がエンドカバー先端面から出ていないものについては」移行対策として1年間猶予期間を設ける。

2 J-GP 2・3クラス関連

1) J-GP 2クラス

エンジン定義が変更された。

9-2 エンジン (p130)

9-2-2 エンジンとは、スロットルボディと**エアクリーナーケースおよびカバー、キャップ**を含むエンジン本体をいい、エンジンの変更、改造は国内競技規則 ST600 の技術仕様に準拠し、その他改造は、下記以外禁止とする。

2) J-GP 3クラス 2ストローク車両

ラム圧の規則の解除が認められ、下記の記載方法になった。

11-1-3 エンジン (p135)

11-1-3-1 エンジンは自然吸気であってはならない。

11-1-3-2 **エアボックスの取り付けは自由とする。**
エアボックスにラム圧を追加することも認められる。
但し、ラム圧ダクトの先端はフェアリング先端と同じか後方になければならない。

3 ST600クラス関連

全日本選手権で「ブリヂストンタイヤのワンメイクタイヤ」採用による規則変更された。

7-3-7 タイヤ、ホイール (p167)

7-3-7-2-4 レインタイヤ及び**MFJ が指定したワンメイクタイヤ**は、E マークまたは DOT マークまたは JIS の認定マークが表示されていなくてもよいが、「NOT FOR HIGHWAY USE」または「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」と表示されていなくてはならない。

規則発行後の改定：アンダーライン部分の追加。

7-3-7-2-7 ST600 公認タイヤ (**地方選選手権適用**) (p167)

地方選手権 (ナショナル・インター) クラスは下記のタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	パターン名(スペック名)
ブリヂストン	ドライ	リヤ	BATTLAX RACING R10EVO (TYPE3・TYPE2・ <u>TYPE4</u>)

予告：2016 年から地方選手権 ST600 クラスにも 7-3-7-2-8 項が適用される。

車高調整図 (p165)

規則発行後の改定：公認車両の期間抹消にともない下記の二重線部分の削除。

銘 柄	車 種	車高調整方法
ヤマハ発動機	03=05 YZF-R6 (5SL)	シム追加による手法で10mm以内
スズキ	GSX-R600 (K4・K5)	シム追加による手法で6mm以内
	GSX-R600 (K6 ・K7)	シム追加による手法で7.5mm以内L4) シム追加による手法で8mm以内
川崎重工業	03-04ZX-6RR (ZX600K-M)	シム追加による手法で11mm以内(ただし、キット設定のナット使用のこと)シム追加による手法で9.5mm以内(キット設定のナット使用のこと)
	05-06ZX-6RR (ZX600N)	
	07-08ZX-6R (ZX600P)	シム追加による手法で11mm以内(キット設定のナット使用のこと) STDカラー取り外し可能 (-6mm)

7-3-7-3 ホイール

(p168)

規則発行後の改定：公認車両の期間抹消にともない下記の斜め線と二重線部分の削除。

	2015 2014	2013	2012	2011	2010 2009	2008	2007	2006
本田技研工業	→	CBR600 RR (PC40)	→	→	CBR600 RR (PC40)	→	CBR600 RR (PC40)	'05CBR600 RR (PC37)
ヤマハ発動機	→	→	YZF-R6 (1JS)	→	→	YZF-R6 (13S)	→	YZF-R6 (2C0)
スズキ	→	→	→	GSX R600 (L1)	→	GSX R600 (K-8)	GSX R600 (K-7)	
川崎重工	→	→	→	→	ZX-6R ZX600R			

※YZF-R6 (1JS) は、13S、2C0 と型式は違うが同一部品のため使用することが可能

~~※ZX-6R (ZX600R) は、ZX-6R (ZX600P) と型式は違うが同一部品のため使用することが可能~~

7-5-6-1-2 部品買取価格

(p174)

規則発行後の改定：公認車両の期間抹消にともない下記の表に改定。二重線部分削除。

車 種	シリンダーヘッドassy	ECU&インジェクション	
03=05 YZF-R6 (5SL)	364,000	ECU	71,000
		スロットルボディ	119,000
GSX-R600 (K1・K4)	310,000	ECU	75,000
		スロットルボディ	97,000
06=07 GSX-R600 (K-6 ・K-7)	310,000	ECU	80,000
		スロットルボディ	97,000
03ZX-6RR (ZX600K)	334,000	ECU	71,850
		スロットルボディ	148,500
04ZX-6RR (ZX600M)	350,000	ECU	75,450
		スロットルボディ	212,250
05-06ZX-6RR (ZX600N)	270,000	ECU	53,000
		スロットルボディ	125,000
07-08ZX-6R (ZX600P)	337,300	ECU	65,625
		スロットルボディ	136,000

4 ST250/ST200/ST150 クラスの技術仕様の変更点

シートカウル取り付けについて

規則発行後の改定：公認車両の期間抹消にともない下記の表に改定。二重線部分削除。

7-3-1	フレーム	(p183)
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 フレーム加工 （ステーおよびブラケットの追加と穴あけを含む）は認められる。	

Ⅱ. 2015 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 健康に関するガイドライン

第 3 章競技会 「1 4 競技参加者適合性」 および 「34 ライダーの健康に関するガイドライン」が定められた。

・競技会中受傷した場合の走行復帰に際しては、「大会審査委員会の許可」を得なければ参加できないことが規則化された。特に、脳震盪や熱中症に対して厳しく対応することが確認された。

2 公式シグナルの変更

公式シグナル（フラッグ）の運用は、MOTOGP 世界選手権、耐久選手権、スーパーバイク選手権などフラッグ規則が統一され、下記、フラッグの運用が改定された。

該当規則 付則 4 ロードレース競技規則

FIM 規則に合わせて改定箇所

4-1-2-2	緑旗及びグリーンライト：	(p79)
	・コース規制の解除ならびに、当該旗提示ポストから黄旗の解除を示す。 ・公式練習、公式予選、ウォームアップ、サイティングラップの各 1 周目に全てのポストで振動提示される。 ・決勝前のウォームアップラップスタートを示すために、スターターにより振動提示される。 ・黄旗が表示された直後のポストにおいて、振動提示される。 ・ピットレーン出口が開放される場合にピットレーン出口で振動提示される。	
	ピットレーン出口が開放される場合にグリーンライトが点灯される。	

4-1-3-2	赤旗及びレッドライト：	(p80)
	この旗が提示されると、競技の中断を示す。コース閉鎖をする場合にも使用される。 ・公式練習、公式予選またはレースが中断された場合、各ポストにおいて振動提示される。コースに配置されているレッドライトが点灯される。ライダーは低速で最大限の注意を払いピットに戻らなければならない。 ・ピットレーン出口が閉鎖される時、ピットレーン出口において振動提示され、レッドライトが点灯される。ライダーはピットアウトできない。 ・赤旗は、決勝前のウォームアップラップ終了時にスターティンググリッドで提示される。 ・レッドライトは、レーススタートのために 2～5 秒スタートラインで点灯される。	

4-1-3-5	黒旗：	(p81)
	この旗は、当該ライダーに速やかにピットインの指示していることを示す。 ・この旗は、当該ライダーのナンバーを示すボードとともに各ポストで振動提示される。 ・この旗とボードはライダーのチームに告知された以降にのみ振動提示される。 ・この旗とボードは当該ライダーのチームにも告知される。	

規則の記載方法の変更は、緊急を要する場合もあるため、ライダー、チームとも公示の順番に関係なくスムーズに告知すべく改定された。

4-1-3-7 白・黒斜分割旗：

(p81)

当該旗の表示ポストの前方にスロー走行車両があることを示し、後続のライダーに対し静止提示される。そのスロー走行車両と走行ラインが重なる場合に振動提示される。

この白・黒斜分割旗は、MFJのオリジナル旗規則であり、旗の静止と振動の組み合わせで運用されているが、来年からは、国内競技規則から省き、使用する各施設のSR対応で行うことが確認された。

3 ライダーの装備

FIM 通達に従い、「ウェアブルカメラ」の装着禁止にともなう規則化と、あわせて、ヘルメット、レーシングスーツの「使用が認められない例」が規則書に記載された。

- ・ヘルメットについては、使用経過後10年した製品の使用しない推奨記載

10 ライダーの装備

(p81)

ヘルメット及び装備は、レース期間を通じて車検で合格したものを使用しなくてはならない。また車検以前の練習においても、公認された適切なものを使用すること。

車検には複数の装備を持ち込み、確認を得ることができる。

ヘルメットおよび装備品には、ウェアブルカメラの装着が禁止される。

4 スタート方法

FIM 規則に合わせてフラッグとシグナル併用からシグナルの使用方法に統一された。

(1) サイティングラップ開始

該当規則：17 スタート方法

17-4-2 スタート 15 分前 (サイティングラップ開始)

(p89)

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** ~~と緑旗振動表示で~~開放される。サイティングラップを1周してスターティンググリッドにつく。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。

- ・・・以下省略・・・

17-4-3 スタート 10 分前 (サイティングラップ終了)

~~赤旗振動表示と~~**レッドシグナルで**ピットレーン出口が閉鎖される。・・・以下省略・・・

(2) 「スタートディレイド」と「赤旗中断されたレースの再スタート」の再開方法

17-4-11 スタートディレイド

(p92)

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表示する。この場合ライダーはヘルメットをとらずにグリッドに待機する。エンジンは停止させなくてもよい。

各ライダーについて2名のメカニックがライダー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。この時、タイヤウオーマー、スタンド、簡易ツールは持ち込めるが、発電機は持ち込めない。

17-4-11-1 スタート手順は、「ウォームアップ開始3分前」ボードの段階から再開され、「1分前」「30秒前」からライダーは追加のウォームアップラップを1周走行し、レース周回数は1周減算される。

24 赤旗中断されたレースの再スタート

(p100)

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確認された段階で、「ウォームアップラップ開始 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。

・・・中略・・・

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。

昨年全日本選手権においてレース再開の手順で混乱を生じたため、上記の内容を整理すると以下のとおりとし、SR,ブリーフィング、公式通知などで周知徹底する。

事例	再開方法	グリッド	その他
スタートディレイ	ウォームアップ 開始 3 分前	クルー 2 名立入り可能 (エンジン始動目的)	・エンジンストップしなくてもいい。 ・周回数は減算する
赤旗中断からの再開	・サイティング約 30 秒間のみピット出口解放 ・ウォームアップ 30 秒前	クルー立入り禁止	・エンジンストップしない。 ・周回数は、原則同一

5 WET 時の周回数の考え方

20 “ウェット” および “ドライ” レース

(p95)

20-1

耐久を除くすべてのレース（予選を含め）はウェットかドライに分けられる。ウェットの場合、ウェットボードが掲示される。ボードが掲示されない場合にはレースは自動的にドライとされる。この分類の目的は、ライダーにレース中天候状況の変化による影響があることを示すためである。

ウェットボードの運用について

- ・ウォームアップスタート 5 分前までにボードの提示を行う。
- ・WET 時（WET 宣言中）は、設定された周回数から「－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、ドライ走行とタイムに変化を生じないレベルの WET 時については、周回の減算しない。サイティングラップ 30 分前を目安に、周回数の減算をおこなうのか決定しアナウンスをおこなう。

6 セーフティーカーの運用について

規則発行後の改定：二重線を削除し、アンダーライン部分の追加。

23-2 競技の一時中立化

(p99)

23-2-2 セーフティーカー導入手順

- (9) セーフティーカー導入の間にピットインすることは許可される。セーフティーカー導入中にピットアウトする場合は、ピットレーン出口にあるグリーンライトがセーフティーカー通過 1 5 秒後から点灯される ~~1-0 秒~~ 間のみ許可される。それ以外はレッドライトによりピットレーン出口は閉鎖される。

グリーンライト点灯時間は、各サーキットにて定められる。

ピットアウトできなかった車両は、次のグリーンライトまで待たなければならない。

- ・セーフティーカーの導入手順は、世界耐久選手権が改定されたものを、全日本選手権のスプリントにも対応できるように改定を行った。

8 全日本選手権関連

該当規則：付則5 全日本ロードレース選手権 大会特別規則

ST600 関連

タイヤの使用本数が1セット規制の為、予選時間やタイヤに関する規則改定をおこなった。

1) 予選時間関連

3-3 レースウィークの基本スケジュール

(p105)

ST600	最多予選出走台数に満たないエントリーで予選1回でおこなわれる場合 予選落ちがある場合 最低時間 35分 予選落ちがない場合 最低時間 30分 予選が2回行われる場合 予選 1回目 最低時間 20分 予選 2回目 最低 20分
-------	---

- ・J-GP2、GP3のクラスより5分ずつ走行時間が短く設定されている。
- ・ART走行は、金曜日の午前、午後走行とも一番の最後スケジュールに行うことが確認された。

2) タイヤ銘柄

規則発行後の改定：アンダーライン部分の追加。 二重線部分削除

2.2 タイヤ規制

(p111)

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 R10	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R10	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX E05Z	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX E08Z	180/640R17

「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。

3) タイヤの使用期間

規則発行後の改定：アンダーライン部分の追加。 二重線部分削除

22-1-1

(p112)

タイヤは、予選、~~・ウォーミングアップラン・~~ 決勝を通じて1セットの使用本数が定められ、タイヤにタイヤマーキングシールを張り付けなければならない。（ウォーミングアップ走行時のタイヤ管理は行なわない。） 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。

4) マーキングされたタイヤの破損

規則発行後の改定：アンダーライン部分の追加。 二重線部分削除

22-1-4 マーキングされたタイヤの破損

(p112)

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 競技監督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。

このタイヤ破損については、ライダー（エントラント）側からの申告または、タイヤサプライヤー、運営役員側からの打ち上げが考えられ、いずれにおいても大会事務局を通してレースディ

レクシオンとサプライヤーで審議される。

5) タイヤ違反に関する罰則

規則発行後の改定：アンダーライン部分の追加。 二重線部分削除

22-3	タイヤ違反に対する罰則	(p112)
ST600・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 クラス	指定ワンメイク	MFJ 公認タイヤ以外の使用の場合
		：失格
	ウォームアップラン	： 決勝レース中に「ストップ＆ゴー・ペナルティー」または、決勝結果に対し 30 秒のタイム加算
決勝中	：	失格

6) ST600 タイヤワンメイク特別規則

規則発行後の改定：新規則として下記条項の追加 （アンダーライン部分）

25-1-4	公式行事
<u>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、他のキャップと併用して被ることはできない。公式行事とは、以下を言う。</u>	
<u>1. ライダー写真撮影（個別、集合写真）</u>	
<u>2. 公式記者会見（大会前、予選後、決勝後）</u>	
<u>3. 表彰式</u>	

第 25 条の ST600 クラスのワンメイクタイヤ制度に伴う車両・装備に関するブリヂストン指定表示について、車検時に確認してもらうことになった。

あわせて、公式行事に関する規則も追記した。

7 レースディレクション、セーフティーオフィサー、ペナルティーポイントについて

今年より、「全日本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、並びに競技の安全・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から構成するレースディレクション制度を導入にあたり規則化された。

1) レースディレクション

規則発行後の改定： 二重線部分削除

26	レースディレクション	(p115)
26-1	全日本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、並びに競技の安全・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。	
26-2	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	
26-3	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。 が最終決定権は競技監督が有する。	
26-4	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できる。	

2) MFJ セーフティーオフィサーの義務と権限

規則発行後の改定： 二重線部分削除し アンダーライン部分追加

2 7	MFJ セーフティーオフィサーの義務と権限	(p115)
	MFJSO は常時、 <u>競技監督に助言し、と</u> 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 助言および 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に 助言 を行う。
27-1	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。
27-2	全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。
27-3	MFJS0 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 提言助言 を含め協議対応を行う。
27-3-1	前戦までの問題点の報告と対策
27-3-2	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 助言協議
27-3-3	全ての予選、ウォームアップや決勝レースを中断し、再開の為のスタート手順の 助言の協議
27-3-4	決勝レースにおける赤旗またはセーフティカー導入および引き揚げの 助言協議
27-3-5	トラブル車両の把握と対応に関する 助言協議
27-3-6	発生した違反行為に関する 助言協議
27-3-7	コースコンディションへの対応 助言協議
27-3-8	決勝レースへのスタート手順と進行の実施及び修正案の検討・ 協議
27-3-9	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
27-3-10	問題に対する関係者の意見の聴聞
27-3-11	ペナルティーポイントの付与に関する判定とポイント管理
27-3-12	その他、全日本選手権としての相応しくない行為・行動の防止、解決策の提案実施。

3) 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して採用する。
- ・全日本選手権ロードレースのレースディレクションは、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、又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。

ペナルティーポイントの付与方法

- ・ペナルティーポイントを与える選手（エンタラント）のポイントの決定および通告は、レースディレクションが行う。
- ・通達から 30 分以内に審査委員会へ不服申し立てがなき場合は、ペナルティーポイントが確定する。
- ・内容に不服の場合は、30 分以内（抗議期間中）に正式な手続き（抗議に準じる）で、大会審査委員会に申し立てできる。
ただし、抗議の内容は、当該大会のペナルティーポイントのことに限ることに限る。累積ポイント制度及びそれに付随する罰則などについては抗議できない。
- ・ペナルティーポイントが発生した場合は、競技のリザルトまたは、公式通知にて公示を行う。
ペナルティーポイント公示は、レースディレクションとして競技監督とセーフティオフィサーのサインを記載する。

選手（エンタラント）への罰則ポイントの解釈

- ・ペナルティーポイント累積による罰則は、「次大会に罰則が適用される。」が、最終戦にペナルティポイントが与えられ、10pに到達した場合は、当該大会が失格となる。
- ・ペナルティーポイントが10pに達し罰則が適用されたのちに、10ポイントがクリアされ「0ポイント」となる。

規則発行後の改定： 二重線部分削除し アンダーライン部分の追加

28 ペナルティーポイント (p 116)

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レースディレクションは、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、又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。

・・・中略・・・

選手(エンタラントの行動も含む) への罰則

ポイント	事例
4	次大会の予選 ベスト5タイム抹消
7	次大会の決勝 ピットスタート
10	次大会の参加拒否、 又は <u>最終戦の場合は、当該大会失格</u>

- ・このポイントは、レースディレクション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。

10. 全日本選手権の運営関連

1) 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、全日本選手権の午後1番の決勝レースは、JSB1000クラスとする。

2) 予選方式は、JSB1000クラスは主催者の定める方式（ノックアウト、計時予選）

J-GP2・ST600・J-GP3クラスは計時予選で行われる

3) 決勝日

- ・主催者判断により、決勝日のウォームアップ走行時に導入練習を行うことも可能とし、その際は、最大10分間のウォームアップ走行を延長すること。（レースウィーク金曜日のART走行時に練習を行うことも可能）。

練習内容は、セーフティーカーの導入から再スタートまで含めて練習を行うこととする。

- ・土曜日決勝については、予選から決勝までのインターバルは最低約2時間確保すること。
この場合、ウォームアップの必要性はなし。

4) レース距離

- ・最低距離を70km以上に設定すること。
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。

- ・ WET時（WET宣言中）は、自動的に 上記の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、ドライ走行とタイムに変化を生じないレベルのWET時については、減算しない。
サイティングラップ 30 分前を目安に、周回数の減算をおこなうのか決定しアナウンスを行う。
また、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。

5) 雨天時の対応

① 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

② 雨天時等のレース実施可否について（競技運営を左右する状態の場合）

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）、レースディレクション、ART から選手 1 名を含む最大 2 名）を行いその審議結果を大会組織委員会に進言し、大会組織委員会にて開催の可否が決定する。

③ 中止されるクラスの扱い

メインクラス J S B 1 0 0 0 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、J S B 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。

6) レース中の選手からのアピールへの対応について（ガイドライン）

トップ 3 名までが同意をもってレース続行不可能な明確なサインを出した場合等は、レースディレクションが赤旗または、セーフティーカー導入対応などの判定を行う。