



平成 28 年 3 月 8 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

2016 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。

1 2016 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 「14 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、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。
- ・強化対策の 2 年目としては、「受傷申し送りフォーム」の見直しと「通告書」「メディカルサポート」の 2 種の書類を追加し、全日本選手権から実行することになった。

2 JP250 クラスに関して

JP250 クラスが、2016 年から今までの S T 2 5 0 クラスを発展させた「J P 2 5 0 (Japan Production)」クラススタートに際し、地方選手権および MFJ CUP の規則が追加された。地方選手権の対象種目として、JP250 (ナショナル、インターナショナル) クラスが正式カテゴリーの設立とクラスの申請昇格制度「国内から国際」、「ジュニアから国内」が設定された。

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。

付則 1 MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則

(p52-53)

5 ロードレースライセンスの昇格

5-3 国内 ⇒国際 5-3-1 地方選手権

	J-GP3、ST600、JSB1000	JP250
もてぎ選手権	40 点以上	60 点以上 <u>70 点以上</u>

全日本選手権に併催し「MFJ カップ」の名称でシリーズ戦を新設。

大会の概要は、全日本選手権に併催する JP250 クラスに MFJ カップ選手権シリーズを設ける。各大会は開催地の地方選手権シリーズの 1 戦としても設定され、両方のシリーズのポイントが与えられが、「MFJ カップ JP250 クラスからの昇格制度設定はない。」

3 スタート方法

(1) JP250 のタイヤウォーマーの解釈について

該当規則 : 17 スタート方法

17-4-4 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。・・・中略 ・・・

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の使用は特別規則で禁止される場合がある。

該当規則 : 付則 1 1 JP250 技術規則

7-3-7-2-6 グリッドおよびピットレーン上でのタイヤウォーマーの使用は禁止する。

JP250 クラスについては、グリッドおよびピットレーン上では、タイヤウォーマーの使用、余熱、およびその他のものを使用したタイヤ類似行為を禁止することが統一された。

(2) 全日本選手権のグリッド人数の制限について

全日本選手権の年間エントリーには、決勝グリッドに立入る人員の制限を 1 エントリーあたり 5 名まで (同一エントリーから同一クラスの複数者参戦の場合+3 枚) 管理を行う。



(3) 決勝スタート時の安全対策

17-4-9-12 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**で腕を上げる。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。

昨年の全日本選手権で、スタート時のエンジンストール車両との接触事故を踏まえ、後続車にストール状態を知らせるための行為 (腕を上げる) をブリーフィングなどで徹底告知を行う。あわせて、昨年のアジア選手権で起きたチェッカーを受けた車両と後続車との接触事故事例も事故防止のため、ブリーフィングにて徹底告知内容とすることになった。

4 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。

5 セーフティーカーの運用について

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15秒後から点灯される 10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。 <u>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。</u> 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。	

- ・運用に対しては、ポスト員がなんらかの状況で、「SC ボードと黄旗対応」が同時に提示できない場合は、「黄旗提示⇒SC ボードの順」とする。
- ・全日本選手権のセーフティーカーの導入テストについて
セーフティーカーの導入テストを実施する場合は、レースウィークの金曜日（ART 走行）時に行う。

6 赤旗中断されたレースの再スタート

24	赤旗中断されたレースの再スタート	(P106)
24-1	競技結果が2周以下の場合の再スタートには下記が適用される。	
24-1-2	マシンの セッティング変更、部品・タイヤ交換（タイヤ本数規定に抵触する場合は不可）を含む 修理・給油ができる。	
24-2	競技結果が3周以上2/3（小数点以下切り捨て）未満の場合の再スタートには下記各項が適用される。	
24-2-4	マシンの セッティング変更、部品・タイヤ交換（タイヤ本数規定に抵触する場合は不可）を含む 修理・給油ができる。（耐久を除く）。	

- ・赤旗中断中のマシンの修理・給油に関して修理の定義を明確にするために改定を行った。また、付則 4 21-2 項「ピットイン」に基づき、赤旗中断中は、ピットボックス内の作業は認められる。

8 違反に対する罰則について

公式シグナル提示（提示区間）における罰則は、昨年同様に強化し運営する。

31	違反に対する罰則	(p109)
31-2-3-1	旗提示（提示区間）における危険行為（追い越し・転倒・コースアウトなど） 罰金、レースタイム加算、予選タイム抹消、失格などの罰則が与えられる。 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。	

判定内容：

- ・決勝レース時の「旗提示区間の追い越し」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」
- ・旗提示区間の転倒は、決勝時は「失格」を適用する。

9 全日本選手権関連

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

タイヤ使用本数が2セット規制に変更された為、予選時間やタイヤ管理に関する規則が変更された。

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)	
J-GP2	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
J-GP3	予選落ちがある場合 最低時間 40分
ST600	予選落ちがない場合 最低時間 35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15分

2) タイヤの本数と罰則

規則発行後の改定：青字アンダーライン部分の追加。 青字二重線部分削除

2 2タイヤ規制 (p111)	
22-1	ST600
22-1-1	タイヤは、予選・ ウォーミングアップラン ・決勝を通じて 2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貼り付けなければならない。
22-3	タイヤ違反に対する罰則
	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タイヤ以外の使用の場合：失格
	ウォームアップラン ウォーミングアップラン ：
	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

1.0 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

2年目を迎える、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、レースディレクションと審査委員会の役割、ペナルティーポイント運用は以下のとおりとする。

1) レースディレクション

26	レースディレクション (p121)
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。

2) MFJセーフティーオフィサーの義務と権限とペナルティーポイント

ペナルティーポイントに関する事項がセーフティーオフィサーの専任業務に変更にあたり以下の規則が変更された。

27	MFJセーフティーオフィサーの義務と権限 (p115)
	MFJSOは常時、競技監督 に助言し、 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 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。
27-3-11	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
27-4	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。
27-4-1	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

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。

危険な行為、危険な行動の定義

2) レース中の青旗提示中に意図的に~~従わず~~後続車にラップされることを妨げる行為

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 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、 <u>最終戦の場合は</u> 、当該大会失格

ペナルティーポイントの対象と運用

- ① ペナルティーポイントの対象は土曜日、日曜日とし、ART 走行は含まない。
- ② ペナルティーポイントの対象は、レース関連事項とし、レース以外のことは、施設、組織委員会または、審査委員会にて罰金等の対応とする。（パスの不正使用など）
- ③ ペナルティーポイントの積算表は、大会の掲示板に告知される。
- ④ レースディレクションミーティングの実施
土曜日、日曜日の審査委員会前に短時間のレースディレクションミーティング実施し運営の状況を議事録に残し、競技監督、セーフティーオフィサーの署名を入れる。

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（エントラント）にポイントの決定および通告は、セーフティーオフィサーが行う。
 - ・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、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、セーフティーオフィサーのサインを記載する。

1.1. 全日本選手権の運営方針確認

- 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。
 - ※ 大会特別規則で定められたもの以外
- 3) セーフティーカーの導入訓練
 - ・主催者判断により、導入訓練を行う場合は、レースウィーク金曜日のART 走行時に行う。

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。

4) ワンデー決勝の場合

- ・ 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。

5) 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。

6) 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。

7) 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。で保存しなければならない。

12. 地方選手権ワンメイクタイヤについて

1) ST600 ワンメイクタイヤについて

指定タイヤ: プリヂェストン

用途	F&R	名称	サイズ
ドライ	フロント	BATTLAX RACING R10	120/600R17
	リア	BATTLAX RACING R10	180/640R17
ウエット	フロント	RACING BATTLAX E05Z	120/600R17
	リア	RACING BATTLAX E08Z	180/640R17

2) エンラント、主催者、タイヤサプライヤーの流れ(流通)

① ドライタイヤ

- ・ 参加者は、各大会のエントリーと同時にタイヤを特別購入価格することができる。
(全日本選手権 2セット 地方選手権 1セット)

② ウエットタイヤ

- ・ ウエットタイヤの特別販売価格の設定はありません。

- ・参加者は、ウエットタイヤ最低1セットを自身で用意することが義務付けられる。
- ・大会期間中に2セット目のウエットタイヤが必要な場合のみ、エントリー時に購入した「未使用*のドライタイヤ」と無償で交換することができる。 ※BS サービス判断

③ タイヤの配布

- ・タイヤの配布時における公平性を維持するために主催者より配布を行う。
- ・レーススケジュールにタイヤ配布時間・配布場所を定め公式通知で公示

目安：全日本の場合

木曜日午後1時または2時ごろから夕方および金曜日の朝から午前中にタイヤ配布

- ・「タイヤ引換券」とリストを確認しタイヤをエントリーに配布する。
- ・タイヤの保管 翌日のタイヤ受渡し分タイヤの管理、保管(木曜日の夜間)

2) JP250 ワンメイクタイヤについて

指定タイヤ：ダンロップ

用途	F&R	名称	サイズ
ドライ	フロント	SPORTMAX α-1 3 SP	110/70R17 M/C 54H
	リア	SPORTMAX α-1 3 SP	140/70R17 M/C 66H 150/60R17 M/C 66H
ウエット	フロント	DUNLOP RACING KR189	110/70R17
	リア	DUNLOP RACING KR389	140/65R17

① ドライタイヤ

MFJCUP・地方選手権インター、ナショナル JP250 の各大会の参加者に対し、ドライ用フロントタイヤ1本がタイヤサプライヤーから無償提供されます。

このタイヤは、大会期間の指定された時間にタイヤサプライヤーから配布され、組み替え作業も無償となります。 ※無償提供タイヤ以外の組み替え作業は有償。

② 用意するタイヤ

参加者は、大会参戦にあたり、ドライ用リタイヤとウエットタイヤ（前後）を各自で用意しなければならない。

③ 章典

優勝者には、ドライタイヤ（前後1セット）が賞品として送られます。インター、ナショナル 各優勝者

II. 2016 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、全日本選手権のみ下記の運用を実施することになった。

該当規則： JSB1000 7-23-8-2 (P164) ST600 7-6-3-2 (p189) JP250 (p209) -GP 3-5 項 (P130)

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の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。

アルミ板プレートの採用 (ペイント部分に対し)

- ・交換するクランクケースの通常エンジン番号記載スペースまたはその近辺に、アルミ板に、エンジン号機番号(主催者が指示した番号)を打刻したものを、ボンド等で張り付ける対策を行う。
- ・全日本選手権の年間エントリーについては、テクニカルパスポートに打刻番号を記載して管理を行う。
- ・地方選手権については、従来通りのペイントマーキングを施すこととする。

2) 用語の定義

該当規則: GP 1-3(p129) JSB (P151) ST600 (p172) JP250(p193)

用語の定義
改造=オリジナルパーツ(車両公認時に装着されたもの)に対し切削、追加、研磨を行う行為
変更=オリジナル(車両公認時に装着されたもの)の パーツまたは仕様 を、他のパーツ・ 仕様 に置き換える行為
修理=転倒などによりダメージを受けたパーツに対し、公認車両と同等の機能に回復させる行為。
溶接または接着剤により公認車両と同じ材質の部材追加することのみ許可される。切削、研磨(表面処理を除く)をすることは許可されない。

用語の定義に関して、「変更」については、「仕様」の語句を追加し、「修理」に関する項目を追加した。

3) 音量測定方法

該当規則: GP 7-16-5,6 (p139) JSB4-1-5・6 (p152) ST 4-1-5・6 (p173) JP 4-1-5-6 (p194)

規則発行後の改定: **青字アンダーライン部分の追加。 青字二重線部分削除**

7-16-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。 音量規制値は、4ストロークはピストンスピード`11m/sec`で <u>2ストロークは13m/dBsec</u> で計測される。 $\text{所定のエンジン回転数 (rpm)} = \frac{30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$ GP クラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。
7-16-6 音量測定の固定回転数と音量値 エンジン型式および排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記固定回転数にて実施する。 音量規定値は、105db/A までとする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

音量測定の実施にあたり、固定回転方式を優先することが確認された。

2 J-GP2・3 クラス技術仕様の変更点

1) 燃料タンクおよびオイルタンク

該当規則: GP 7-14-10 (p138)

規則発行後の改定: **青字二重線部分削除**

7-14-10 燃料タンクフィルターキャップ 燃料タンクフィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。
--

7-14-4項と同一規則が重複記載のため削除を行う。

2) J-GP2 クラスの重量

J-GP2 クラスの重量は、車両重量とライダー（装備込み）重量に変更された。

7 最低重量 (p140)

7-18-6 全日本選手権 J-GP2 クラスの最低重量は、完全装備のライダー重量と車両重量を合算したトータル重量 220 kg とする。燃料の補給による重量調整も認められる。

3 JSB1000 クラス技術仕様の変更点

電子制御サス関連は、一部の公認車両に採用されているが、昨年まで JSB1000 の技術規則に記載がないため、世界耐久選手権 EWC クラスおよびスーパーバイク世界選手権のクラスに合わせた電子制御に関する規則が制定された。同様に ST600 クラスにも記載された。

1) 世界選手権との統一内容

- ・フロントフォーク 電子制御サスペンションとステアリングダンパー (該当規則：7-4-2 項 7-4-3 項)
- ・リアサスペンションユニット 電子制御サスペンション (該当規則：7-7-3 項)
- ・ホイール (予告事項) 2017 年からタイヤサイズの 17 インチへの変更とホイールの材質変更 (該当規則：7-8-3 項)



2) ブレーキ

ブレーキ分岐に関する規則 7-9-6-2 項が追加され、主に、ABS 仕様の車両で下記の内容に該当する場合のみ適用される。ブレーキホースなどを変更する場合は、従来の規則 7-6-6-1 項が適用される。

7-9-6-1

ブレーキホースを改造または変更する場合は、二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点は、ローワーフォークブリッジ（下部三つ又）の上に設けられなくてはならない。車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がローワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはローワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。

7-9-6-2

公認車両の状態からブレーキホースが変更されていない状態で、二つのフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点が、ローワーフォークブリッジ（下部三つ又）にボルトおよびブラケット等で確実に固定されている場合は、ローワーフォークブリッジ下のホース分岐を認める。

4 ST600 クラス技術仕様の変更点

1) フレーム

7-3-1 フレーム (p179) JP (p202)

7-3-1-2 ~~ステアリングダンパーの取付けおよび取りつけ目的のためのフレーム加工。~~
ステアリングダンパー取り付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴あけは認められる。

取り付け方法の定義を明確にするために規則変更された。

2) フューエルインジェクション

7-3-18 フューエルインジェクション (p187) JP (p206)

7-3-18-1 スロットルボディ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。~~スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。~~

公認の標準ユニットの定義を明確にするために規則変更された。

3) 取り外し、アフターマーケット品に変更できる部品

該当規則：ST600 7-4 (p188) JP250 7-4 (p209)

規則発行後の改定：青字二重線部分削除

7-4	取り外すことができる部品（アフターマーケット部品と の交換は不可）
7-4-1	計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可。 ただしメーターは車両公認時のものでなければならない。
7-4-4	タコメーター
7-4-5	スピードメーター
7-4-6	ハンドル左側のスイッチホルダー
7-5	取り外し、またはアフターマーケット品と交換できる部品
7-5-1	タコメーター
7-5-2	スピードメーター
7-5-3	キルスイッチおよび左右スイッチホルダー

上記の部品について、アフターマーケット品と交換できるように変更された。

5 JP250 クラスの技術仕様の変更点

1) 出場車両について

1. 出場車両
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。

- ・MFJ 公認車両とは、JP250 規則に適合し、かつ、一般市販車（オンロードタイプ）の適用がロードレース車両を言う。
- ・JP250 特別申請車両とは、7 項の仕様に適合したものを言う。

公認車両

(平成 28 年 3 月 2 日現在)

	単気筒	2 気筒
本田技研工業	CBR250R (2011・2013) CBR250R (2014・2016) ※ CBR300R (2014)	VTR (98,00,03,09,13)
ヤマハ発動機		YZF-R25
川崎重工業	Ninja250SL	Ninja250 ,Ninja250R, Z-250
KTM	KTM RC250 KTM 250DUKE	
メガリ	Megelli250r	

7. 仕様
・単気筒 250cc 公認車両については、部品互換のある排気量 251～300cc の JP250 特別申請車両が存在する場合に限り、車両メーカーにより申請された MFJ 公認部品への交換による排気量の変更が認められる。排気量を変更する場合、MFJ 公認部品（エアファンネル、スロットルボディ、ミッション、カムシャフト等）はすべてセットで交換する必要があり、部品交換後は、エンジン・車体問わず JP250 特別申請車両と同じ状態でなければならない。
排気量を変更した車両は、JP250 特別申請車両として扱う。
MFJ 公認部品申請をする場合は、ベースとなる車両の販売国（地域）を明示時し、セット関連部品はベース車両と同じ部品構成でなければならない。

CBR250R (2014・2016) に下記の公認部品を装着した場合、特別申請車両とみなされる。

	公認部品名	部品番号
1	CYLINDER COMP	12100-K33-D00
2	CRANK SHAFT COMP	13000-K33-D03
3	PISTON	13101-K33-D00
4	SHAFT, BALANCER	13421-K33-D01
5	CAM SHAFT COMP, IN	14110-K33-D00
6	CAM SHAFT COMP, EXH	14210-K33-D00
7	TUBE, AIR/C CONN	17253-K33-D00

・HRC より申請された「公認部品」の販売時に「部品販売証明書」が発行されることが報告された。大会受付や車検時に「部品販売証明書」を提示してもらうことを推奨する。

2) フロントフォーク

該当規則：JP250 7-3-3 (p201)

規則発行後の改定：青字部分の追加

7-3-3	フロントフォーク
7-3-3-1	フロントフォークの OUTER チューブ、INNER チューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。OUTER チューブの表面塗装の変更は認められる。
7-3-3-2	フロントフォークの内部パーツは、バルブ形式 (減衰力を発生させる基本構造) を変えない範囲で、改造または変更することができる。 減衰力に影響を与える公認車両に無い装備およびパーツの追加は許可されない。 ただし、アジャスターの追加はプリロードのみ許可され、ダンパー類のアジャスターの追加は認められない。
7-3-3-3	フォークキャップは、外部から プリロード を調整できるように、改造または 交換変更 することができる。

3) ボディーワーク

7-3-10	ボディーワーク (フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト)
7-3-10-1	アフターマーケットのものに変更することができる。外観の変更も認められる。 公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアップカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウル及びそれらを取り付ける為のステーの追加が認められる。・・・以下省略・・・
7-3-10-1-2	外観を変更する場合は、付則7 GP フォーミュラ基本仕様 7-11 ボディーワーク項の規則に適合してなければならない。ただし、公認車両が、この規則に適合していない場合は、公認車両の寸法が優先される。

ボディーワークの変更基準は、GP フォーミュラ技術仕様の規則が適用されることが確認された。