



平成 29 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

2017 年度 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 2017 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 参加者の遵守事項と MFJ 裁定規則について

第 3 章の競技会 15-1 項に、競技参加者向けの遵守事項の記載と第 4 章 MFJ 裁定規則として「裁定組織の構成、役割、権限」を大会審査委員会、国内規律委員会、中央審査委員会のそれぞれの役割を集約して記載され、大会審査委員会は、35-1-3 項に基づき罰則の適用を行うことが変更された。

抗議できない項目

- ・ジャンプスタート
- ・STOP & GO ペナルティーに従わない場合
- ・スタートディレイドの原因者
- ・ペナルティーの累積について

2 MFJ カップ JP250 クラスに関して

2 年目となる MFJ カップ JP250 選手権は、地方選手権の普及、活性化を目的に地方選手権の 1 戦から外れ、単独の選手権として変更された。

参加者の定員数は、予選組数 2 組までとし、参加者の選出は、3-2-1-2 項による。

参加基準の 4 つの項目は優先順位ではなく、参加者からフリーエントリーを受け付けたのち、主催者によって選出される。

3 レースの定義と公式シグナル

「プラクティスセッション（公式予選等の）定義と決勝レースの定義」が制定された。

2 ロードレース

2-4 プラクティスセッション（公式予選等）の定義

プラクティスセッションは、公式練習、公式予選、および決勝レース当日のウォームアップラップ（フリー）走行で構成される。

2-5 決勝レースの定義

レースとは、サイティングラップスタートからレース終了（チェッカー後、大会特別規則の示す時間もしくは赤旗終了も含む）までを言う。

合わせて、公式シグナルの下記の内容が追加された。

4-1-2-7 チェッカー旗：

レースまたは**プラクティスセッション（公式予選等）**の終了を示す。

この旗は、コントロールライン付近において振動提示される。

チェッカーを受けたライダーは、ゆっくりとピットに戻らなければならない。

フィニッシュライン通過直後の停止はしてはならない。

走行終了時にチェッカー旗提示後、コントロールラインを最初に通過したライダーに合わせて、各ポストで黄旗の1本静止が提示される。

チェッカー後の黄旗提示目的は、プラクティスセッション（公式予選等）、決勝の終了時にチェッカー旗の見落とし、ダブルチェッカー防止のため、チェッカーを受けたライダー（トップから）に対して各ポストでサービスマークとして「黄旗の静止提示」を行う。ただし、予選終了直後の複数台による団子状態の場合は、黄旗の静止提示は状況を見て運用を行う。

4-1-3-9 「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード：（ストップ&ゴー・ペナルティー）

当該ライダーは速やかにピットインし、オフィシャルの指示された場所に指示された時間停車する。**このボードはコントロールラインで提示され、あわせて、他のポストで追加提示される。提示位置は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。**

コントロールライン以外の他ポスト（1箇所以上）のボード提示を義務化する。ボード提示回数は、コントロールライン上の提示をカウントする。

4 装備関連

(1) ヘルメット

MFJ 公認ヘルメットマークが変更され、いままでのヘルメットシール（旧マーク）には**2026年12月31日**までの使用期限が設定された。新マークは、**2017年1月1日**から発行されている。車検時のMFJ公認マークの貼り付けの無いヘルメット再検査の合格の場合は、「旧マーク」を張り付けられる。



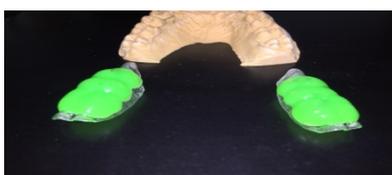
(2) レーシングスーツ

レーシングスーツもヘルメット同様に、いままでのマーク（旧マーク）には**2026年12月31日**までの使用期限が設定された。新マークは、**2017年1月1日**から発行されている。



(3) マウスガード

下記の誤飲しやすいマウスガード防止のため規則の追記が行われた。



5 競技関連

(1) ブリーフィングの欠席または遅刻の対応

ブリーフィングの欠席（遅刻）に関しては、ペナルティーポイントを適用してきたが、再ブリーフィング料の扱いに変更される。

(2) スタート方法

① サイティングラップ中の複数走行について（全日本選手権のみ）

規則書発行後の規則変更 アンダーライン部分の追加

17-4-2 スタート 15 分前（サイティングラップ開始）

全日本選手権のみ、5、4、3、2、1分前の順にカウントダウンボードが提示している間に、ライダーは、ピットレーンを通じた上で、サイティングラップを1周以上行うことが出来る。その際、ピットレーン上では調整作業、ならびに給油を行うことが認められる。

また、一旦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ればオフィシャルの誘導のもと、車両をピットレーンに運びだし、再走行することは可能とする。

さらにウォームアップ開始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て行くことができる。

② タイヤウォーマーの取り外し等

17-4-6 ウォームアップラップ開始3分前ボード (P101)

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、さらに調整を行うことを・・・省略

スタート進行中の遅延行為に対し、「ストップアンドゴーペナルティー」を適用してきたが、以下の運用とする。

全日本選手権：通常罰則は、ペナルティーポイントに変更する。内容はSFによる。
ただし、悪質な場合は、大会審査委員会による罰則も併用される場合あり。

地方選手権：大会審査委員会審議とする。

(3) 赤旗中断されたレースの再スタート（全日本のみ）

赤旗でレースを止めると、再開までに通常30分以上かかりタイムスケジュールの遅延となるため、下記の変更を行う。

① 周回数の自動減算（本来の規定周回数の2/3周まで減算する。）

② 赤旗再開後の参加資格の変更

前回のレースでトップの周回数75%（少数以下切り捨て）を走行し、かつ、赤旗提示後5分以内にピットレーンにマシンとともに戻ってきているもの。

・「ピットレーン」の解釈は、ピット入口の60km規制の開始場所からを言う。

③ 赤旗提示によるレース終了の場合の変更

規則書発行後の規則変更 二重線部分削除

24 赤旗中断されたレースの再スタート (p111)

24-1-5 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。

（スタートディレイドにより周回数が減算されていた場合、周回数の減算を取り消し、元のレースと同じとする）

全日本選手権については、本来のレース距離の2/3（端数を切り捨て整数にした数）の周回数に減算される。ただし、JSB1000クラスはその限りではない。

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。

24-2-1 前回のレースでトップの周回数の75%（小数点以下切り捨て）を走行しているライダーだけが再スタートできる。

全日本選手権については、前回のレースでトップの周回数の75%（小数点以下切り捨て）を走行しているライダーで、赤旗提示後5分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーン~~または、フィニッシュライン~~に戻ってきているライダーだけが再スタートできる。（ショートカットして戻ることは認められない。）

24-2-6 第2レースの周回数は、本来のレース距離を満たすために必要な周回数とする（前回のレース結果の周回数に基づく）。

全日本選手権については、第2レースの周回数は最低でも5周で、本来のレース距離の2/3を満たす距離（端数を切り捨て整数にした周回数のカウントで計算）とする。ただし、JSB1000クラスはその限りではない。

(4) レースの一時停止

規則書発行後の規則変更 二重線部分の削除

23 レースの一時停止 規則(p108)

23-1 赤旗を提示する場合

23-1-1 スタートラインとすべてのマーシャル・ポストで振動提示される。ライダーはただちに減速し、**救急車両（救急車、ドクターカー等）の進路を妨げない様なラインを走行しながら**、ピットに戻らなくてはならない。

当該レースの結果は前の周を終えた時点でのものとされる。

したがって、結果はレースを続行していたライダー全員が、赤旗が掲示されずにフルラップを完了した時点でのものとされる。

※全日本選手権については、以下の2項が追加適用される。(23-3-1-2項の場合は除く)

- ・ 赤旗が提示された時点で、レースを続行していなかったライダーは除外される。
- ・ 赤旗提示後5分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーン~~またはフィニッシュライン~~に戻ってこれないもの除外される。（ショートカットして戻ることは認められない。）

(5) 赤旗提示によるレース終了の場合の順位

規則書発行後の規則変更 二重線部分の削除とアンダーライン部分の追加

27-3 赤旗提示によるレース終了の場合の順位

27-3-2 前項の周回でピットレーンではなくコース上のフィニッシュラインを通過した完走者の中から周回数の多い順に決定される。同周回数の場合はフィニッシュラインの通過順位による。その時、ライダーはマシンに触れている状態でなければならない。

※全日本選手権については、以下の2項に該当するライダーはフィニッシュラインを通過したとみなされない。すなわち周回数は考慮されるが、順位はフィニッシュラインを通過した完走者の後ろとなる。複数のライダーが存在する場合は周回数とフィニッシュライン通過順による。

- ・ 赤旗が提示された時点で、レースを続行していなかったライダー
- ・ 赤旗提示後5分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーン~~または、フィニッシュラインを通過できないライダー~~（ショートカットして戻ることは認められない。）にもどって来ない場合

6 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

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と審査委員

会、ペナルティーポイント運用については以下のとおり。

- ・レースディレクション（競技監督とセーフティーオフィサー）にて協議のもと、競技運営が進められる。ペナルティーポイントは、セーフティーオフィサーの専任事項とする。
- ・罰則などは、通常どおり、審査委員会に審議される。ただし国内競技規則書に定められている罰則については、罰則適用後、審査委員会に報告を行い、審査委員会にて承認する
- ・危険行為のジャッジについて
危険行為は、ペナルティーポイントを主に適用することとし、明らかに無理な追い越し、接触などの転倒事故などの危険行為に対し大会審査委員会の罰則も適用する。

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（エンタラント）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とする。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。

7 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 70 km 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。
 - ・WE T 時（WE T 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。

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。

II. 2017 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、車両認識番号について

エンジン認識番号（打刻ナンバー）のないクランクケース、車両認識番号のないフレームに関して、下記の運用を実施する。

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**刻印されたプレートの貼り付け等**による**識別**の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

・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、接着材等で張り付ける対策を行う。

フレームに対しては、従来のフレームへの打刻または、プレートの貼り付け方法の管理とする。

・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、ペイントマーキングを施すことも可能とする。

2) コントロールレバー

該当規則：GP 7-6-1 (p140) JSB7-24-8-10 (P174) ST7-3-11-5 (p193) JP (p214)

7-6-1 すべてのハンドルバー、レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低 ~~16~~ 19 mmとする）となっていないといけない。
このボールの上下の面は平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなければならない（平らな部分の厚みは最低 14 mmとする）

全クラス、ボールの直径を 16mm に変更されたことが報告された。

厚み 14mm を若干下回る製品が存在することが報告され、加工誤差として認めることとする。

3) 2次カバー

該当規則：GP2 9-2-7 (p150) JSB7-28-5 (p177) ST 7-3-15 (p194)

7-28-5 クランクケース、エンジンカバー類
転倒時に地面と接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは、複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーによって保護されなければならない。複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑り易くなるように外見はエッジ等の無いスムーズな面で構成されていなければならない。
これらのカバーは、オリジナルのカバーの少なくとも 1/2 以上が保護されてなければならない。
この全ての複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーは、厚さは2mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。
2次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩擦、転倒のダメージに耐えるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。（オリジナルのカバーと伴締めとすることが推奨される。）
また、FIM 公認の2次カバーは、その材質に関わらず使用が認められる

この2次カバーの改定は、GP2・JSB1000・ST600とし、JGP3、JP250は従来通り変更なし。

今回の改定を受けて

材質は、複合材（カーボン、ケブラー製）、アルミニウム合金製または、複合材（カーボン、ケブラー製）+アルミニウム合金製の組み合わせおよび FIM 公認 2次カバー

保護範囲は、オリジナルカバーの 1/2 以上とし、カバーの厚さは、複合材は、2mm 以上で強固な接着剤またはボルト留め、アルミ合金製は、4mm 以上 オリジナルカバーとの伴締めとする。

3) オイルライン

該当規則：GP 10-1-3-9-2 (p154) JSB 7-15-3(p170)

10-1-3-9-2 追加のオイルライン（ホースおよびコネクター）は金属強化構造のもので、ネジ等で確実に固定され**圧力が上昇しても抜けない構造**であること。ホースを差し込んだ状態でバンドのみで締め付ける方法は使用が禁止される。
~~追加のオイルラインは、金属強化構造のもので、ネジ式のコネクターを持つものを使用しなければならない。~~

「圧力が上昇しても抜けない構造」との記載が追記された。

4) エアロダイナミクス関連

該当規則 GP (p141) JP250 7-3-12-7 (p215)

7-11-8 **ウィングを装備することは禁止される。**
エアダクトをフェアリングおよびウィンドスクリーンに取り付けることは認められる。
ただし、エアダクトはフェアリング、ウィンドスクリーンの前端および最大幅から突出し

てはならない。

MOTOGP 世界選手権においても導入された規則の導入。
エアダクトは、前端、最大幅から突出していない。

5) ABS 関連

規則書発行後の規則変更 二重線部分削除とアンダーライン部分の追加

該当規則 JSB (p167) ST600 (p191) JP250 7-3-7-6 (p212)

JSB1000 クラス 7-9-10

車両公認時にABSが装備された車両の場合、ABS用のECU交換、取り外しとABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更、取り外し及びホース類の変更は許可される。

ST600 クラス 7-3-7-12

車両公認時にABSが装備された車両の場合、ABS用のECU交換、取り外しとABS関連モジュレーター・ユニットの搭載位置変更、取り外しおよびホース類の変更は許可される。

ABS機能が排除された場合でも、ABS仕様のマスターシリンダーおよびブレーキキャリパーの改造は許可されない。

ST600用公認車両にABS仕様とノーマル（ABS未装備）仕様が設定されている場合は、ABS仕様からノーマル仕様への変更も許可されるが、マスターシリンダーとブレーキキャリパーはセットでノーマル仕様を使用しなければならない。

JP250 クラス 7-3-7-6

フロントとリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）とマスターシリンダーは、車両公認時のものでなければならない。JP250用公認車両にABS仕様とノーマル（ABS未装備）仕様が設定されている場合は、マウントを変更しない範囲でABS仕様からノーマル仕様への変更が認められるが、マスターシリンダーとブレーキキャリパーはセットでノーマル仕様を使用しなければならない。

規則発効後の追加内容は、下記のとおり

- ・ABS用のECUの取り外し、とモジュレーターユニットの取り外しの追加（JSB、ST600）
- ・マスターシリンダーとブレーキキャリパーの記載（ST600、JP250）

2 J-GP2・3 クラス技術仕様の変更点

1) フロントスプロケットガード

該当規則：GP 7-3-3 (p138)

規則発行後の規則変更：青字二重線部分削除とアンダーライン部分の追加

7-3-3 フロントスプロケットガード

7-3-3-1 車両公認時のエンジンに装備されたスプロケットガードが装備されており、~~なければならない。~~逆シフトにしようとする際および車体の一部が干渉する場合は、フロントスプロケットガードの干渉する部分を最小限カットすることが認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは許可されない。J-GP3クラスの車両については、車両公認時にエンジンにスプロケットガードが装備されていない為、真横から見た状態でフェアリングによりフロントスプロケットおよびフレームピボットとスプロケット間のチェーン部がすべてカバーされている場合は、エンジン側へのスプロケットガードの取り付けは免除される。

3 ST600クラス技術仕様の変更点

技術規則の規則内容を明確するために記載方法が変更された。

1) フレーム ST600 (p 187) JP250 (p 209)

7-3-1-2 ステアリングダンパーおよびステアリングスパーを取り付けるための穴あけは認められる。部品およびフェアリング類を取り付けるための最低限度のステー（ブラケット）類の追加とボルト等による固定が許可される。

7-3-1-3 全てのフェアリングステーは、部分的に改造したり、交換してもよい。材質の変更も認められるが、カーボン、ケブラーおよびチタニウム合金の使用は許可されない。

2) タイヤ、ホイール

タイヤについては、タイヤの回転方向に関する規則の追加（JP250も同様）およびホイールに関する規則内容を追記した。

タイヤ ST600(p 191) JP250 (p213)

7-3-8-6 タイヤは、指定された回転方向でのみ使用が許可され、逆方向での使用は禁止される。

ホイール ST600(p 191) JP250 (p212)

7-3-9-1 ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。

7-3-9-2 ホイール（フロント、リア）スピンドルシャフト、ナットおよびディスタンスカラーは公認車両の状態を維持しなければならない。

7-3-9-3 ベアリング、スペーサー（ベアリング外側左右）およびダストシールの変更が認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーへの変更（材質含め）も認められる。ダストシールは取り外すことが許可される

7-3-9-4 ホイールバランスウェイトおよびエアバルブはどのタイプを使用しても良い。

7-3-9-5 フレームの打刻型式と同一モデル内にある場合は、ホイールの相互の互換性が認められる。取り付けのためのスペーサー（ベアリング外側左右）加工・追加は認められる。

ST600とJP250のホイールのベアリングとスペーサーの公認状態の材質は、巻末参照。2017年モデルのYZF-R6（BN64）と他のR6とは互換性がないことが確認された。

4 JP250クラス技術仕様の変更点

1) ホイールの互換性

7-3-9-5 ホイールの互換性

同一メーカーのJP250用公認車両間において、公認車両のカラー、ホイールスピンドル（シャフト）、ホイールナットをそのまま使用することで改造なしにボルトオンで取り付け可能なホイール（フロント、リア）は互換性部品として使用が認められる。

この規則に適合する公認車両は、現時点では以下のとおり

- Ninja250（新・旧） ⇔ Ninja250R
- CBR250R（K33） CBR300R（NC51） ⇔ CBR250R（KYJ）

2) エアクリナー

ラム圧のない車両、ラム圧の判定、ラム圧のある車両別に記載方法が変更された。

7-3-29-1 ラムダクト（ラム圧）のない車両

7-3-29-1-1 エアクリナーボックスは吸気口部の拡大加工を除き、MFJが公認した車

両の状態を維持しなければならない。エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。エアクリーナーボックスにおいては、吸気口の改造および追加が認められ、吸気口は下記最大面積までの拡大が許可される。

ただし、吸気口を拡大する場合は、オリジナルの吸気口の下限位置よりも上方（エアクリーナーボックスを車両に取り付けた状態で）に拡大されていなければならない。（公認車両状態のクローズドブリーザー容量確保のため）

吸気口を拡大する場合は、オリジナルの吸気口にプラスして、一か所の追加吸気口のみ追加加工することが認められる。オリジナル吸気口は使用しても塞いでも良いが、使用する場合の吸気口面積は両方を合わせた面積とする。

追加された吸気口への吸気ダクトの追加は認められない。

オリジナルの吸気口をそのまま使用する場合に限り、オリジナル吸気口（そのままか、カットまたは取り外しが許可される）の取り付けが許可される。ラムダクト（ラム圧）のない車両へのラム圧の追加は許可されない。

7-3-29-1-2 フェアリング等にエアダクト等を装備する場合は、エアクリーナーボックスの吸気口とエアダクトの吹き出し口の距離は最近位置で最低100mm以上の隙間を設けなければならない。

前方からエアクリーナーボックスに直接接続されたエアダクトはダクトの太さにかかわらず、ラム圧と判定される。

7-3-29-2 ラムダクト（ラム圧）付きの車両

7-3-29-2-1 エアークリーナーボックス、ラムダクトおよび吸気ダクト、エアファンネルを MFJ が公認した車両の状態に維持しなければならない。変更または改造は許可されない。エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。フェアリングの変更は認められるが、エアダクト取り入れ口の位置、形状、面積は、MFJ が公認した車両の状態を維持しなければならない。

<巻末>

ST600・JP250 のベアリングとスペーサーの材質

ST600

車名	スペーサー (F)	スペーサー (R)	ベアリング (F)	ベアリング (R)
CBR600RR	アルミニウム	スチール	スチール	スチール
YZF-6R	アルミニウム	アルミニウム	スチール	スチール
GSX-R600	アルミニウム	アルミニウム	スチール	スチール
ZX-6R	アルミニウム	アルミニウム	スチール	スチール

JP250

車名	スペーサー (F)	スペーサー (R)	ベアリング (F)	ベアリング (R)
CBR250R	スチール	スチール	スチール	スチール
VTR250				
YZF-R25	スチール	スチール	スチール	スチール
Ninja250	スチール	スチール	スチール	スチール
Ninja250R				
Ninja250SL				