



平成 31 年 3 月 7 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

2019 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。あわせて主な変更点の解説を含め、国内競技規則書と合わせてご確認ください。ご案内に関する規則改定は、公示日より施行される。

1 2019 国内競技規則書 競技運営関連の変更点と解釈について

2019 規則赤字変更点 **青字部分** **規則書発行後の規則訂正および追加規則**

1 総則関連

該当規則：第 1 章 (p27)

2 国内競技規則の制定および施行

14-1 MFJ は前条の権限を正当かつ公正なる方法で行使するために FIM 国際競技規則に準拠して国内競技規則及びその細則を制定し、施行する。 **なお、年度中においても本規則の見直しを行う場合がある。その内容は、随時、公示される。**

シーズン中の規則変更の効力を明確にするために規則改訂された。

付則 1 ライセンス (p63)

11 特別昇格およびその手続き

11-2-1 **ロードレース国内から国際への申請について、下記を対象クラスとする。**

対象競技会	特別昇格対象クラス
地方選手権ナショナルクラス	JP250・J-GP3・ST600・JSB1000

※フレッシュマンライセンスでの地方選手権実績は特別昇格申請対象にならない。

12 特別降格およびその手続き

12-1 **特別降格申請は、当該年度有効なライセンスを所持している者に限り申請できる。**

特別昇格、降格の申請資格、昇格クラスを明確にした。

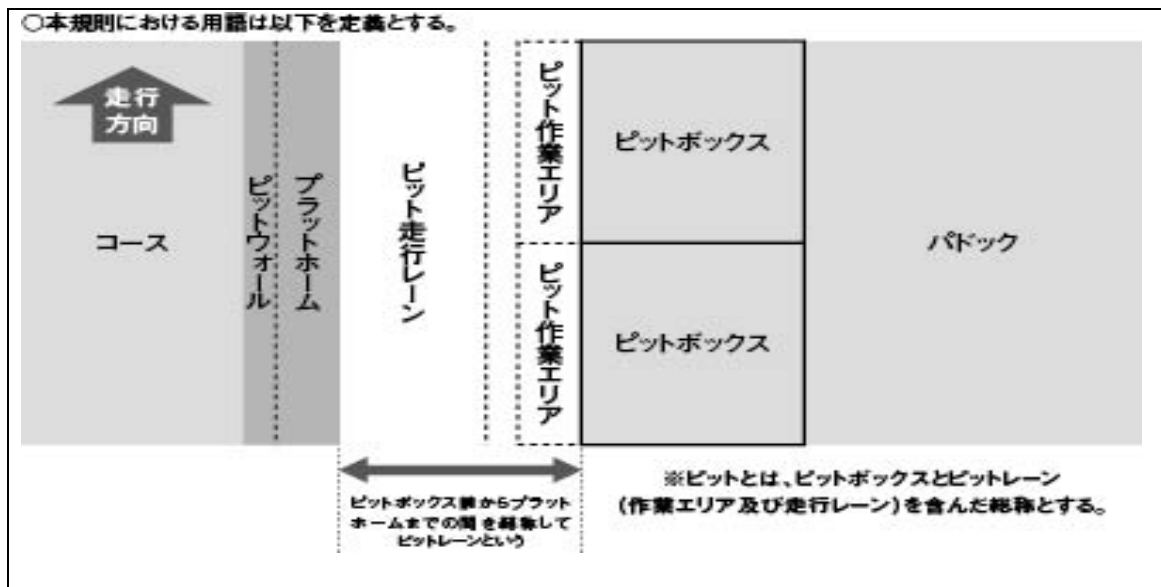
2 サーキット走行に関する規則とピットレーンの名称統一

付則 3 サーキット走行に関する規則

1. 目的 (p 85)

本規則は、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（以下 MFJ という）が、ロードレースコース（サーキット）において練習、レースを含むサーキット走行する際の基本的な走行方法、マナーを示すための規則である。 **ただし、競技会において本規則とロードレース規則が相反する場合は、ロードレース規則が優先される。**

3. サーキット走行における遵守事項 (p 86)



・付則3のサーキット走行に関する規則と競技運用規則（付則4ロードレース競技規則、付則5全日本選手権大会特別規則、付則6MFJカップ/地方選手権大会特別規則）と相反する場合の優先権の明記を追記した。

・ピットレーン関連の名称の語句の統一を行った。

4 公式シグナル

公式シグナルが下記のとおり改定された。

4-1-3-1 黄旗及びイエローライト： (p91)

当該旗の提示およびイエローライト点滅の前方コースおよびコースサイドに障害物やその他危険な状態であることを示す。

- ・ライダーはいつでも停止できるように準備していなくてはならない。
緑旗が振動提示される地点まで、追い越しは禁止される。
- ・各列のスターティンググリッドで振動提示された場合、スタートディレイドを意味する。
スターティンググリッドの一行（またはそれ以上の行）で振動提示される場合は、当該列のライダーに問題があることを意味する。
- ・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に関しては、4-1-2-7項のチェッカー旗規則から移動して記載。

4-1-3-5 黒旗： (p92)

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。
- ・この旗とボードは当該ライダーのチームにも告知される
- ・決勝レース中、安全上の観点でコースから除外する必要があるライダーに対して黒旗を提示する場合がある。

運営判断は、全日本選手権はレースディレクション、地方選手権は、競技監督が判断し審査委員会に承認（報告）を行い運用することを確認した。

運用基準：周回遅れになる状況。（このまま推移すれば2周遅れになるであろう等の速度差があり、危険性を予測できる場合）

4-1-3-9 「RIDE THROUGH」の文字に車両ナンバーを付した一体型ボード： (p92)

当該ライダーは、レース中ピット走行レーンを通過するよう指示される。途中、停止

することは認められない。通過後、当該ライダーはレースに復帰することができる。
ライダーはピットレーン速度制限を遵守しなくてはならない。
この速度制限に違反した場合、ライドスルーの手順が繰り返され、速度制限違反を2回犯したライダーには、黒旗が掲示され**当該ライダーは失格となる。**



関連規則

- 18-2-1 ライドスルーペナルティー (p106)
- 18-2-1-2 当該ライダーに「RIDE THROUGH」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボードをコントロールラインで提示する。あわせて、他のポストで追加表示される。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。
ライダーはピットレーン速度制限を遵守しなくてはならない。この速度制限に違反した場合、ライドスルーの手順が繰り返される。速度制限違反を2回犯したライダーには、黒旗が掲示され、**当該ライダーは失格となる。**
- 18-2-1-4 同時に複数の違反が発生した場合、原則的に一台ごとに**ペナルティーを実施する。停止させる。**ペナルティーの実施停止の順番は予選タイムに基づきタイム順に**実施停止**の指示を出す。**ライドスルーペナルティーボード**は複数同時に提示する場合もある。
- 18-2-1-5 ライドスルーペナルティーが実行される前に赤旗中断で再レースとなった場合、再レース開始後**停止ペナルティを実施**することを要求される(レース終了までにペナルティーが消化できない時は、レース結果に30秒加算の場合もある)。~~ただし3周末満で赤旗中断され、レース無効となった場合、ペナルティーは消滅する。~~
- ・ペナルティーを終えていないまま再レースのスタートでもジャンプスタートをした場合、当該ライダーは失格となる。
 - ・**3周末満で赤旗中断され、レース無効となった場合、ペナルティーは消滅する。**
- 18-2-2 **競技結果への30秒加算**

4-1-3-9および18-2-1-2に「当該ライダーは失格となる。」と追記。

また、18-2項の罰則優先順位は、ライドスルーペナルティー、競技結果30秒加算とする。

「ストップ&ゴーペナルティー」は、耐久など大会特別規則に記載し、各主催者で運用する。

5 装備と車両検査関連

ヘルメット

ヘルメットシールの貼り付け(公認シールはがれ等)のないヘルメットに対する再検査は、ヘルメット自体が正規品(MFJ公認モデル)か海外品の規格違いなど判別がつかないため、現場での混乱および意図的に平行品のヘルメットにシール貼り付けの要求があるため、再検査規則を撤廃し、今後は、ヘルメットメーカーおよび輸入元にてシールの貼り付けにとする。

ただし、救済処置として当該1大会に限り参加者から誓約書を取り参加を認める方法を暫定的に行う。誓約書フォームは、MFJより施設に配布する。

~~10-1-4 MFJ公認ヘルメットであっても、MFJの認証マークの貼付されていないヘルメットについては、大会公式車検にて特別検査料(1,000円)を支払い、特別に検査を受け合格しなければならない。~~

(p 97)

10-2-1-7 エアバッグベスト**または**エアバッグ機能付きレーシングスーツを使用することが認められる。使用する場合は車検時に申告すること。

予告：2020年度より、18歳以下の選手にはエアバッグベストまたはエアバッグ機能付きレーシングスーツの使用が義務つけられる。

予告事項でエアバックに関する記載の追記を記載した。

- ・ エアバッグを装着していても、脊柱プロテクション、チェストガードは装着義務とする。

6 競技関連

1) マーキング部品の交換 (p98)

マーキング部品の申請時間を「各セッション終了後 1 時間」から「各セッション終了後**原則 1 時間**」に変更した。

走行終了後 1 時間以内で不具合を発見することが困難なこともあり、原則 1 時間と改定し運用を行う。

2) 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として下記の扱いに変更する。

全日本選手権	ブリーフィング欠席	10,000 円	ブリーフィング遅刻	5,000 円
地方選手権	ブリーフィング欠席	5,000 円	ブリーフィング遅刻	2,500 円

3) 公式予選

予選基準タイムとグリッドの決定方法 (p100)

15-2-4 公式予選において測定される各ライダーのベストラップタイムにより、大会特別規則に示されたレース出場台数を限度としてスタート位置が定められる。ベストラップタイムが同じ場合は、セカンドラップタイムによる。

全日本選手権 同一大会における公式予選 1 回に対して決勝 2 レース制のグリッド決定方法は、以下とする。

決勝レース 1 のグリッドは、各ライダーのベストラップタイムにより決定する。

決勝レース 2 のグリッドは、各ライダーのセカンドラップタイムにより決定する。

予選タイムにおいて 2 名以上のライダーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したライダーが優先され順位が決定される。

- ・ 国内競技規則の付則 4 15-2-3 の予選基準タイムは、地方選手権以下の基準タイムとして、全日本選手権、MFJ カップの予選基準タイムは付則 5 の 7 項に記載位置変更が確認された。
- ・ 大会特別規則で運用した「予選時のベストタイムが 2 名以上のライダーが同一のラップタイムを記録した場合は、最初にそのタイムを記録したライダーが優先される。」内容について規則化

関連規則 付則 5 全日本選手権規則 (p122)

7-4 **公式予選がキャンセルされた場合は、レースウィークの走行結果を参考に審査委員会によってスターティンググリッドを決定する場合がある。ただし、決勝レースもキャンセルされた場合は、全日本選手権ポイントは付与されない。**

- ・ 全日本選手権のみ公式予選不可能な場合の対応策の記載を追記した。

15-2-10 ウェイティング（繰り上げ出場） (p101)

15-2-10-1 ウェイティングの資格を有する者は決勝レース出場願い書を提出した者の中で総合予選結果での上位 3 名までとする。**決勝 2 レース制の場合は、それぞれの予選結果に基づく**

関連規則 付則 5 全日本選手権規則

17 スターティンググリッドおよびスタート方法 (p124)

17-1-3 正式なグリッド表は、遅くとも決勝レースのスタート進行開始の1時間前までに発行される。

全日本選手権においては、グリッド表の発行タイミングの変更により、決勝日に発行される場合は、ウェイティング対象者もウォーミングアップランに参加資格を有する。

4) スタート方法

付則4 ロードレース規則 (p101)

17 スタート方法

以下に述べるスタート方法は基本的な規則であり、全日本選手権並びに MFJ カップ選手権のスタート手順は、「付則5全日本特別規則17項スターティンググリッドおよびスタート方法」を適用する。

関連規則 付則6 MFJ カップ/地方選手権ロードレース規則 (p137)

3-4 レースの運営

MFJ カップの予選基準タイムは、「付則5全日本ロードレース選手権大会特別規則 7項 公式予選」およびスタート進行は、17項の「スターティンググリッドとスタート方法」の17-2項が適用される。

スタート方法については、今年より、全日本選手権に関して付則5の17項に記載位置を変更し、地方選手権と全日本選手権の規則違いを明確にした。

MFJ カップ JP250 も全日本と同様の運用を行うため、付則6 3-4項に記載した。

① サイティングラップ～スタートまでの行為

付則5 全日本選手権規則 (p121)

17-2 スタート方法

このスタート方法は、全日本選手権および MFJ カップ JP250 に適用される。

17-2-3 サイティングラップ開始 (スタート約15分前)

17-2-3-1 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開放される。ピットレーン出口で5分、4分、3分、2分、1分前のカウントダウンボードが掲示される。

- ・ライダーは、ピット走行レーンを通じた上で、サイティングラップを1周以上行うことができる。その際、ピットボックス前作業エリアで調整作業、ならびに給油を行うことが認められる。
- ・サイティングラップ中に、ピットボックス前作業エリアに戻って調整またはマシンの交換 (JSB クラスのスペアマシン登録車両のみ。以後同様) を行うことができる。**交換するスペアマシンは、自己のピットボックス前作業エリアに準備していなければならない。**

関連規則 付則4 ロードレース競技規則

21-2 ピットイン (p108)

レースにおいてはすべての作業は、ピットボックス前作業エリアにて行なわなければならない。

・サイティングラップ中のピット作業前エリアでの調整またはスペアマシンの交換の際、ピットボックスへのライダー自身の立ち入りは許可される。(転倒などにより装具などの交換など考慮)

② タイヤウォーマーの取り外し等 (p102)

17-4-6 ウォームアップラップ開始3分前ボード

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**および作業**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**または作業**を行うことを・・・省略

上記の違反検証およびチーム通達に時間がかかりスムーズに罰則を適用することができないため、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。

グリッドへクルーの立入り方法を安全管理

複数回周回できるサイティングラップ中に、クルーがグリッドに立ち入る際にグリッド立入り資格者(1 エントラント 5 名まで) のパス確認とライダーの接触を防止するために以下のように入場方法を徹底してもらうこととする。



4) ピットレーンのスピード制限

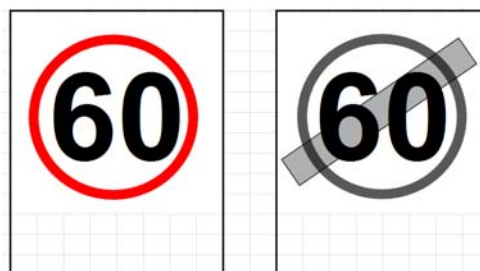
19 ピットレーンのスピード制限 (p107)
大会期間中を通じてピットロードの制限速度は 60 km/h 以内とする。
ただし、サーキット規格により制限速度が 40 km/h 以内に規定される場合がある。

関連規則 付則 5 全日本選手権

15 ピットレーンのスピード制限 (p124)
大会期間中を通じてピットレーンロードのスピード制限速度は 60 km/h 以内とする。**筑波サーキットは、制限速度 40km/h 以内とする。**

- 安全強化策として、ピットレーン速度制限は、60km/h または 40 km/h にサーキット規格に合わせて制限速度が設定されることに規則変更された。
- 公認競技会開催時はスピード制限を以下の表示方法とし、制限速度看板をコース両脇に設置することとする。

- 看板の仕様 サイズ 縦 70cm×横 50cm 以上
- 制限開始看板 : 赤○枠に制限速度表示(黒数字)
ボード背景 白
- 制限解除看板 : 黒○枠斜め斜線に制限速度表示(黒数字) ボード背景 白



5) ウエットおよびドライレース

20-5 全日本選手権 JSB1000 リアセーフティライト (p107)

- WE T 宣言時は自動的にリアセーフティライトの点灯が義務付けられる。**
- 視界が悪い場合、レースディレクションの指示によりリヤセーフティライトを点灯しなければならない。**
- ライト点灯の確認は、ピットアウト時にオフィシャルにより確認される。**
- ウエット宣言時は自動的に、視界が悪いなどレースディレクションが指示した場合はライトを点灯させる。
- 車検(訪問車検)時に点灯確認 と ピットアウト時に確認。ただし、グリッド上やレース中に点灯しなかった場合は、そのままレースに参加させ、レース終了後に確認および注意とする。罰則は与えず。
- 地方選手権 JSB1000 参戦の際に、リアセーフティライト装着車であった場合は、そのま

ま参戦を認める。

6) 赤旗中断されたレースの再スタート (p112)

① 再スタート手順

24-1-8 クイック リスタート (p113)

- ・ スタートの手順はサイティングラップから始められ、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。
- ・ 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。
- ・ グリッドについての車両のエンジンは停止しない。
- ・ 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。

赤旗中断後の再スタートの手順に対して「クイックリスタート」とタイトルをつけわかりやすく記載した。

② 全日本選手権における再スタート時の周回数について

「24-1 競技結果 2 周以下の場合」および「24-2 競技結果が 3 周以上 2/3 周末満」時の再スタートにおける「本来のレース距離 (周回数)」を明確するために改定した。

規則書発行後の追加：[青字追加](#)

24-1 競技結果が 3 周以上 2/3 未満の再スタート (p113)

24-2-6 第 2 レースもしくは再開後のレースの周回数は、本来のレース距離を満たすための必要な周回数とする (すべてのレース結果の合算周回数に基づく)。
全日本選手権および MFJ カップ JP250 は、第 2 レースまたは再開後の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。

24-2-10 本来のレース距離とは、最終 (直近) の公式通知 (正式公示含む) で公示されたレースの周回数を示す。

24-3 1 つのレースで、24-1-5 または 24-2-6 の何れか規定が適用され、レース距離が 2/3 に減算された場合は、それ以降両項の規定は適用されない。

・ 24-2-10 の「本来のレース距離」24-2-6 の「本来のレース距離を満たすための周回数」とは、当初のスタート予定の周回数を指し、2/3 周回数に減算された場合は、24-3 項のとおりとし、規則の追記を行った。

7) 全日本選手権関連

① 決勝 2 レース制に対してリザルトおよび再車検について

曜日がまたがる決勝 2 レース制 (土曜レース 1、日曜日レース 2) のリザルトは、

- ・ レースごとに正式結果とすることを基本とし再車検についても、同様に行う。
- ・ レース 1 終了後、車両に関わる抗議や車検等の打ち上げが発生した場合のみ、暫定処理で保留し、翌日のレース 2 の結果後に分解検査を行う。

③ J-GP3 特別参加枠について

(p119)

3-5-2 若手ライダー育成を目的とした全日本ロードレース選手権 J-GP3 クラスに大会ごとに最大 10 名の『特別参加枠』を設け、参加条件をクリアしたロードレースジュニア、国内ライセンスのライダーにレース参加を認める。

J-GP3 の決勝進出者の選出は、全日本選手権、特別参加枠のライダーに関わらず、各ライダーの予選ベストタイム順に選出される。

ただし、特別参加枠選手には、全日本ポイント、賞金などは付与されない。

19 賞および得点

19-3 **・J-GP3 クラスは、特別参戦枠の選手を含めた決勝レースの着順に応じたポイントが付与される。第3章 競技会 29-5-2-1a 項の場合のも同様とする。**

- ・ 特別参加枠選手の決定は、MFJ選抜委員会にて、審議の上、参加者が決定し、その選手には、ゼッケン50～59が設定される。
- ・ 全日本選手権ポイントは、特別参加枠選手を含めたJ-GP3クラスの参加者の着順に応じて1位から20位のポイントが付与される。特別枠選手の順位相当のポイントは、次順位の全日本対象選手に繰り下げ付与されない。
- ・ リザルトの発行方法
特別参戦枠選手に「E」の表示
予選結果 / グリッド表 ・ 決勝（暫定・正式）・・・全日本、特別枠を交えた結果を表示。
- ・ 特別参戦枠の車検 公式車検を車検場で実施。入賞車両の場合、再車検の対象とする。

③ ST600 タイヤマーキングとタイヤシール

規則書発行後の追加：[青字追加](#)

22-1 ST600

(p131)

22-1-1 **予選中のタイヤの使用本数が設けられ、1セット（前後タイヤ各1本）のみ使用することが認められ、タイヤにタイヤマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。**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。
[ウォームアップランおよび決勝レースのタイヤ使用本数制限は行なわない。](#)

- ・ ST600クラスのタイヤ使用本数制限は、公式予選中のみのコントロールに変更された。合わせて、ウォームアップラン、決勝時のタイヤ使用本数についてわかりやすくするために規則を追記した。

22-1 ST600 指定タイヤ

(p130)

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 R11 NHS BATTLAX RACING R10 NHS※	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R11 NHS BATTLAX RACING R10 NHS※	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17

※ **指定タイヤ RACING R10 NHS は、2019年までの使用期限が設定される。**

- ・ 2019年は、全日本、地方選手権ともに新規ドライタイヤが登録され、2種類の中から使用できるようになり、パターン図の資料が提供された。
- ・ エントリー時に特別価格で購入できるタイヤは、「R11」のみであることも確認された。

④ 2019 全日本選手権 年間エンタラントの音量測定の扱いについて

年間参戦のエンタラントに対し、車検簡素化として音量測定を実施してきましたが、本年の音量測定を以下のとおりとすることが確認された。

- ・ 各クラスとの年2回の音量測定を基本として、サイレンサーマーキングの管理を行う。

<運用方法・手順>

- (1) 開幕戦において、すべての車両およびスペアサイレンサーの音量を実施し、合格車両のサイレンサーにマーキング（カラー）が施される。
- (2) 次戦（第2戦）以降は、開幕戦のサイレンサーをそのまま使用し、マーキング（カラー）を残していることを条件に、参加者は自己責任において音量値規定内の車両を用意することを条件に音量測定が免除される。
- (3) 第2戦以降は、マーキングのない（消えた）サイレンサーは、必ず音量測定を受けなければならない。その際に新しいサイレンサーマーキングが施される。
サイレンサーマーキングなき状態での競技参加は認められない。
- (4) 当該クラスで、2度目（もしくは複数回目）全車測定が指示された大会で、車両（スペアマシン含む）およびすべてのサイレンサーの音量測定を受けなければならない。この時点で、開幕戦および測定実施までの大会で受けたサイレンサーのマーキングは無効とする。

8) MFJ カップ、地方選手権規則

MFJ カップの参加資格

(p137)

3-1 MFJ カップ JP250 選手権

全日本選手権に併催する JP250 クラスは MFJ カップ選手権シリーズとする。

3-2-2 参加定員

3-2-2-1 最大予選組 2 組までとする。

3-2-2-2 大会エントリー申し込みが予選出走組数を超える場合は、主催者により決定される。

エントリー資格の優先順位は撤廃され、主催者によって参加者により決定することに変更された。

II. 2019 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) ハンドルバー

GP 7-5-9(p146) JSB 7-24-8-3 (p180) ST600 7-3-11-2 (p199) JP2507-3-11-1-1(p220)

規則書発行後の追加： GP クラスのみ **青字追加**

7-5-9 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でもよい。

ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造の物を使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けない様にしなければならない。



(例)

- ・ハンドルに穴あけボルトによる固定方法
- ・R ピンによる固定は、ワイヤーロックが必要。
- ・接着剤による固定方法は不可とする。

2) 2次カバー

GP 9-2-7(p157)10-1-3-4-2(p159) JSB 7-28-5 (p183) ST600 7-3-15 (p202) JP250 (p223)

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（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていないなければならない。

- ・2次カバーの保護範囲を明確にした。
- ・FIM公認2次カバーは、材質および保護範囲ともFIM公認カバーを優先する。

2 GPフォーミュラクラス技術仕様の変更点

GP3 エンジン外部スターターについて

(p154)

7-21外部スターター

J-GP3クラスは外部スターターの使用が認められるが、グリッド上でオイル漏れ等の整備不良があり、レース進行に支障が発生すると判断された場合は、オフィシャルにより外部スターターの撤去が指示される場合がある。

外部スターターは、グリッドでのオイル漏れ事例もあるため、オフィシャルが撤去指示できるように記載。

3 JSB1000クラス技術仕様の変更点

1) 音量測定と固定回転

(p165)

4-1-6 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3 dB/Aの許容誤差が認められる。

	2気筒	3気筒	4気筒
OVER750cc	5,500rpm	5,500rpm	6,000rpm

※2018年特別対応—

・一年間限定の特別対応として、一回目の音量測定で測定値が規定値以上のサイレンサーについては、二回目の再測定を2気筒/5000rpm・3気筒/5000rpm・4気筒/5500rpmで行い、測定値が規定値以下であれば当該サイレンサーの使用が認められる

- ・FIM EWC 規則に合わせ固定回転の測定値の変更により、1年間の救済措置対応が解除された。

2) リアセーフティライト

7-14-6 リアセーフティライト

(p175)

7-14-6-3 リアセーフティライトは、シートカウル後端付近（タイヤ外径の上端より上方で、リヤタイヤアクスル軸より後方）に取り付けられていないなければならない。

7-14-6-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティライト専用でも可）から直接接続されていてもよい。セーフティライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は1個以上で、明るさは10～15W（白熱球）または0.6～1.8W（LED）の物を使用すること。

関連規則

7-27 下記のアイテムは取り外さなければならない

(p181)

7-27-1 ヘッド・リヤライト/ウィンカー/リフレクター（本来それがあった部分は適切な材質で覆わなければならない）

ただしリヤライトが「7-14-6」リアセーフティライトの規定に合致している場合は取り付けが認められる。

リアセーフティライトについては、ライト位置およびレンズ面積が設定された。

また、地方選手権ではセーフティライトの規則運用がないため全日本参戦車両がそのまま参戦できるように規則改定。

4 ST600・JP250 クラス技術仕様の変更点

1) ラジエーターおよび水温計、油温計

7-3-16	ラジエーターおよび水温計、油温計	ST600 (p202)JP250 (p223)
7-3-16-6	水温計（センサー含む）の追加および変更	
7-3-16-7	油温計（センサー含む）の追加	
関連規則		
7-3-26	ボルト、ナット類	ST600 (p204)JP250 (p225)
7-3-26-1	ボルト、ナット類の変更。ただし公認車両と同じ材質でなければならない。	

水温計、油温計の使用を明確した。油温計には、ワイヤーロックが必要。
関連規則として、センサー部分のドレンボルトは、公認車両時と同じでなければならない。
合わせて、オイルプレッシャースイッチを利用して、油温計の取り付け方法も確認された。

5 JP250 クラス技術仕様の変更点

7-3-29	エアクリーナー	(p225)
7-3-29-1	ラムダクト（ラム圧）のない車両	
7-3-29-1-2	エアファンネルの変更は認められないが、公認車両に装備されたクローズドブリーザーシステムを維持した範囲でエアファンネルの改造が認められる。	

7-3-29-1-2 項は、フュエルインジェクション（7-3-20-2）項から記載位置を変更した。
「クローズドブリーザーシステムを維持した範囲」とは、エアクリーナーボックスとスロットルボディ、エアファンネルを指すことが確認され、エアファンネルの交換は出来ないがエアクリーナーボックスの中に入っている部分は、カット、追加、改修等が可能

7-3-3	フロントフォーク	(p217)
7-3-3-10	公認車両が正立フロントフォークを使用している場合は、ボルトオン式のスタビライザーの取り付けが認められる。	
7-3-23	スプロケット/チェーン	(p224)
	フロント（ドライブ）スプロケット、リヤ（ドリブン）スプロケットは、 丁（歯）数および材質の変更が許可されるが、歯幅および取り付け位置と方法は公認車両と同じでなければならない。 チェーンも変更は許可されるが、サイズ（520等）は公認車両と同じでジョイントはカシメ方式のものを使用しなければならない	
7-3-31	トランスミッション	(P226)
7-3-31-1	トランスミッション単体及びアッセンブリーは、公認車両の状態から変更できない。 同一機種の派生車両間での交換、変更も認められない。 ただし、ドラムストッパースプリングに限り変更が許可される。	