



令和2年12月15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

## 2021年度 国内競技規則書 規則変更点のおしらせ

来年度のロードレースの競技会において、主な変更点を事前にお知らせいたします。  
詳しくは、2021年度の国内競技規則書（12月25日発行）と合わせてご確認ください。

主な変更点 （項目）

1. ロードレースライセンスの申請昇格制度とポイントスケール変更について
2. 全日本選手権およびMFJカップ選手権シリーズの獲得ポイントについて
3. 全日本選手権 ゼッケンとゼッケンベースカラーの変更について
4. 全日本選手権およびMFJカップJP250の競技運営に関する変更点
5. 全日本選手権 J-GP3 クラス 若手育成「J-GP3 チャレンジクラス」について
6. JP250 4気筒 250ccクラス設定について
7. ST600、JP250 ワンメイクタイヤについて
8. ライダーの装備 脊柱および胸部プロテクションに関する規則について
9. 車両に関する変更点 （技術仕様関連）

### 1. ロードレースライセンスの申請昇格制度とポイントスケールの変更について

2021年度から、国内ライセンスから国際ライセンスへの昇格制度は、各地方選手権シリーズの各クラスランキング上位者の人数設定に変更になります。合わせてポイントスケールも変更されました。

- 1) 2021年度の昇格ポイント対象期間内は2021年1月1日から2021年11月30日まで  
ただし、この日程から外れる選手権には別途期間が公示される。
- 2) 新ポイントスケール（公認競技会で与えられる得点）

順位	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	位	位	位	位	位	位	位	位	位	位	位	位	位	位	位
得点	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

- ・ ポイントは、決勝出走者の1位から15位の完走者に付与される。
- ・ 従来のように予選出走台数によるポイントスケールの変更はなく、決勝レースの順位に従って上記ポイントが付与される。
- ・ このポイントスケールは、全日本ロードレース選手権、MFJカップ選手権、地方選手権に適用される。

### 3) 昇格対象クラスと昇格対象者数

#### 国内→国際昇格者の申請昇格

##### ①MFJカップJP250選手権

申請昇格

MFJカップJP250選手権のナショナルクラスランキングにおいて上位の成績を得た国内ライセンス所持者5名で、昇格申請を提出した場合、昇格することができる。

②地方選手権

各地方選手権(2021年11月30日まで)におけるJP250/J-GP3/ST600/ST1000クラスのランキング上位者(選手権ごとに定める下表の人数)は昇格申請をした場合、昇格することができる。

＜昇格者数＞

……下の図の数字は昇格者人数を示す。

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州
ST1000	1	2	3	4	5	2	2
ST600	1	3	3	3	5	3	3
J-GP3	--	1	3	2	3	2	1
JP250	1	3	3	3	3	2	1

その他昇格に関わる条件は、国内競技規則書にてご確認ください。

ジュニア→国内の申請昇格

①MFJカップJP250選手権 申請昇格

MFJカップJP250選手権のナショナルクラスにおいて、30点以上のポイントを得て、昇格申請を提出した場合、昇格することができる。

②地方選手権 申請昇格

各地方選手権(2021年11月30日まで)のナショナルJ-GP3、JP250クラスで、以下のポイントを得て、申請をした場合、昇格することができる。

各地方選手権	J-GP3・JP250
十勝、SUGO、筑波、もてぎ、鈴鹿、岡山、九州	30点以上

4) その他 特別昇格制度は、2021年より廃止された。

2. 全日本選手権およびMFJカップ選手権シリーズの獲得ポイントについて

全日本選手権およびMFJカップ選手権のポイントは以下のとおり変更されました。

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位
得点	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

得点の付与条件

- ・ 得点は、完走者のみポイントが与えられる。
- ・ 決勝2レース制の場合のポイントは、レースごとに通常のポイントが与えられる。
- ・ MFJグランプリ大会には、規定のポイントに3点が加算される。決勝2レースの場合、それぞれのレースにボーナスポイント3ポイントが加算される。(MFJカップ選手権除く)
- ・ MFJカップ選手権は、インター(国際)とナショナル(国内)クラス別に付与される。

3. 全日本選手権 ゼッケンとゼッケンベースカラーの変更について

全日本選手権において、観客へのアピールを高めるため、またオートバイのレースを知らない新規ファン獲得の一助とすることを目的に、スポーツとしてだれが速いライダーなのかをわかりやすく訴求し、ライダーにスポットライトが当たるように、以下のとおりゼッケン番号とベースカラーが変更となりました。

1) 2020年度(前年度)、全日本選手権シリーズランキングJSB1000、ST1000、ST600、J-GP3の各クラス1位～10位の選手は、ナンバープレートの地色および数字の色は下記のとおりとする。

各クラス共通 赤地に白文字

2) クラスごとのゼッケンベースカラー

ナンバープレートの地色および数字の色は下記のとおりとする。

JSB1000	黄地に黒文字	J-GP3	黒地に白文字
ST1000	紺地に白文字	ST600	白地に黒文字

3) ゼッケンについて

ゼッケンナンバーは、前年度(2020年)全日本選手権の有得点者で、当該クラスのランキング順位に従って年間指定ゼッケンナンバーが付与される。

#### 4. 全日本選手権およびMFJカップJP250の競技運営に関する変更点

- 1) JSB1000クラスの予選基準タイム  
2020国内競技規則にて「予告事項」で掲載しました「予選基準タイム105%」の変更は採用しないこととなった。  
2020年度と予選基準タイムの変更はない。  
・ JSB1000クラスはトップタイム上位3名の平均107%以内
- 2) MFJカップJP250選手権の予選基準タイム  
下記のとおり付則6の3-4項明記します。  
・ MFJカップの予選基準タイムは、トップタイム上位3名の平均タイムの108%以内
- 3) ST1000クラスのレース距離  
ST1000クラスのレース距離は、65km以上～75km以下に変更された。
- 4) スタート進行 グリッド上のパラソルを持つ者の退出時間の変更  
「ウォームアップラップ開始3分前ボード」の提示とともに退出と変更された。
- 5) クイック リスタートの際の追加事項（全日本選手権、MFJカップ適用）

付則4 24-1-8項 クイック リスタート  
全日本選手権およびMFJカップJP250適用  
再スタートの場合は、ライダー1名につき1名のピットクルー（工具を持たずに）が、ライダーにグリッド位置を教えるために、グリッドに入ることが認められる。

#### 5. 全日本選手権 J-GP3クラス 若手育成「GP3チャレンジクラス」について

2021 年全日本ロードレース選手権 J-GP3 クラス内に若手育成を目的とするクラスを継続します。  
全日本 J-GP3 クラスは、現行の J-GP3 クラスに加え、若手育成クラスとして「J-GP3 チャレンジ」さらに、「J-GP3 特別参加枠」の構成として、若手選手がベテラン選手と実践を通してスキルアップを行い、海外で活躍できる選手を育成するプログラムになります。

チャレンジクラスの特典

- ・ 全日本選手権 J-GP3 クラスの全日本選手権第1 戦から第6戦オートポリス大会時点で、チャレンジクラス最上位かつ、ライディングスキルが全日本J-GP3クラスの上位選手と同等と認められた1名に2022年アジアタレントカップの年間参戦資格を与えられる。ただし、アジアタレントカップの年間参戦者を除く。
- ・ 2022年度アジアタレントカップ年間参戦資格者は、2021年度のアジアタレントカップもてぎ大会のワイルドカード参戦権も得ることができる。

タイトル	クラス名称	参加資格と年齢	技術仕様
全日本選手権	J-GP3	MFJ国際ライセンス所持者およびFIMインターナショナルライセンス所持者 年齢13歳以上	付則7GP規則適用
	J-GP3 チャレンジ	MFJ国際ライセンス所持者 ( FIMライセンス所持者は含まれない。 ) 年齢13歳以上19歳以下	NSFチャレンジ規則適用 および車両とライダー重量適用、データロガーの使用

J-GP3 特別参加枠(ロードレース国内・ジュニアライセンス所持者)の参加条件を満たしたの参戦も認める。

#### 6. JP250 4気筒 250 ccクラス設定について

JP250 クラスに 250 ccの 4 気筒クラス区分が追加されました。

- 1) JP250 4 気筒 250 ccクラスの新設定について

- ① 排気量区分

4 気筒	200cc～250cc	4 ストローク
------	-------------	---------

② トータル最低重量

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とする。

車両	最低重量
4気筒	220kg ※

② 音量測定の固定回転数と音量値

4気筒	11, 500rpm ※
-----	--------------

※の項目は、2気筒と4気筒の性能調整部分として、MFJカップJP250にて2戦ごとに見直しを行う場合がある。

③ 4気筒車両 適用車種

車種	フレーム形式	エンジン形式
Ninja ZX-25R	ZX250E	ZX250EE

- ・適用車両は、川崎重工業㈱から公認申請された車両 公認車両（日本仕様）とする。
- ・ラムダクト（ラム庄）付き車両とする。

## 7. ワンメイクタイヤについて

2020年9月19日付けにて公示したとおり、ST600、JP250ともに2021～2023年ワンメイクタイヤサプライヤーは継続されます。

### 1) ST600クラス ST600 Supported by BRIDGESTONE

全日本選手権、地方選手権、鈴鹿4時間耐久レースは、株式会社ブリヂストンのブリヂストンタイヤのワンメイクタイヤ制度が継続されます。 タイヤは、2020年指定タイヤと変更はありません。

ドライ用タイヤ

	商品名	サイズ
フロント	BATTLAX RACING R11 NHS	120/600R17
リア	BATTLAX RACING R11 NHS	180/640R17

ウェット用タイヤ

	商品名	サイズ
フロント	RACING BATTLAX W01	120/600R17
リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17

### 2) JP250クラス JP250 Presented by DUNLOP

MFJカップ選手権、地方選手権 JP250クラスは、住友ゴム工業株式会社 ダンロップタイヤのワンメイクレース制度が継続されます。 タイヤは、2020年指定タイヤと変更はありません。

タイヤ供給方法は、特別販売価格による販売方法となります。・・・変更点

ドライ用タイヤ

	商品名	サイズ
フロント	DUNLOP SPORTMAX α-13SP	110/70R17M/C 54H
リア	DUNLOP SPORTMAX α-13SP	140/70R17M/C 66H 150/60R17M/C 66H

ウェット用タイヤ

	商品名	サイズ
フロント	DUNLOP RACING KR189 (WA)	110/70R17
リア	DUNLOP RACING KR389 (WA)	140/65R17

### 3) ST1000 クラス ST1000 DUNLOP OFFICIAL TYRE SUPPLIER

全日本選手権、地方選手権 ST1000 クラスは住友ゴム工業株式会社 ダンロップタイヤのワンメイクレース制度が継続されます。タイヤは、2020 年指定タイヤと変更はありません。

#### ドライ用タイヤ

	商品名	コンパウンド	サイズ
フロント	KR149	M3	120/70R17
	KR149	H3	120/70R17
リヤ	KR133	S1	200/60R17
	KR133	M1	200/60R17

#### ウェット用タイヤ

	商品名	コンパウンド	サイズ
フロント	KR189	WA	120/70R17
リヤ	KR405	WA	190/60R17

## 8. ライダーの装備 脊柱および胸部プロテクションに関する規則について

2020 年国内競技規則において予告事項として公示している「脊柱および胸部プロテクションの CE 規格製品の導入」に関して以下のとおり規則が改訂されました。

### 脊柱プロテクションおよび胸部プロテクションに関する規則

10-2-1-8 脊柱プロテクションの装着が義務付けられる。

脊柱プロテクションは、レーシングスーツに内蔵されているもの、別体式に関わらず、以下の仕様を満たしていなければならない。

**脊柱プロテクションはCE規格「EN1621-2(Level1またはLevel2)」適合品でなければならない。  
エアバッグ一体式でエアバッグ本体にCE規格「EN1621-2」適合品の脊柱プロテクションが装備されている場合は、脊柱プロテクションの装備は免除される。**

10-2-1-9 胸部を保護するプロテクション（以下、チェストガード）の装着が義務付けられる。

**チェストガードは、レーシングスーツに内蔵されているもの、または別体式に関わらず、以下の仕様を満たしていなければならない。**

**チェストガードはCE規格「EN1621-3 (Level1またはLevel2)」適合品でなければならない。  
エアバッグ一体式でエアバッグ本体にCE規格「EN1621-3」適合品のチェストガードが装備されている場合は、チェストガードの装備は免除される。**

## 9. 車両に関する変更点 (技術仕様関連)

1) ブレーキダクトについて 適用：JSB1000クラスおよびST1000クラス

FIMの耐久選手権規則に2020年に導入された規則とのハーモナイズを目的に以下の規則を設けた。

### JSB1000規則 7-9-13項

**フロントブレーキに冷却用のエアダクトを取り付けることが許可される。**

**このダクトは、フロントブレーキキャリパーおよびキャリパーブラケット、またはフロントフォークステーの最低でも2カ所以上に、ボルト等で固定（タイラップまたはバンド等は禁止）されていなければならない。**

**フロントブレーキキャリパーはエアダクト取り付けのための改造が禁止される。**

**エアダクトの前端開口部の最大幅は50mm、高さは60mmとし、前端位置はフロントフォーク前面より後方になければならず、後方開口部はキャリパーまたはディスク面を冷却する位置で、パッドに直接通過風を当てることは禁止される。**

**ダクトの材質はプラスチック、FRP、カーボンまたは樹脂製とする。**

・ ST1000クラスにおいても同様の規則が制定するが、ダクト材質においてカーボンは禁止。

## ST1000クラス関連事項

ST1000クラスのフロントフェンダーの穴開け加工（2020年シーズン中の公示事項の規則化）

### ST1000規則 7-3-12-4項

フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。外観は車両公認時と同じでなければならない。カーボン/ケブラーは使用できない。また、タイヤとのクリアランス確保するための最低限の取り付け位置の変更が認められる。

**冷却のためにフロントフェンダーに、ドリルで穴を開けたり、カットすることができる。**  
**直径 10mm 以上の大きさの穴を開けたり、カットした場合はメタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆われ、周囲の材質に合うようにペイントされていないてはならない。**  
**ただし、DUNLOPのDマークの貼付範囲に掛からないこと及び取り付け強度が確保されていること。**

## 2) リアハンドブレーキについて

各クラスの使用の可否に関して追記された。

・JSB1000およびJ-GP3クラスは使用が認められる。

・ST1000、ST600、JP250クラスは、リアハンドブレーキの追加は許可されない。

### JSB1000規則 7-9-12項

**リアハンドブレーキの追加が許可される。**

**マスターシリンダーおよびブレーキレバー(ブラケット含む)の追加も許可されるが、作動方式は油圧式でなければならない。**

ST1000、ST600、JP250クラス

### ST1000クラス規則より 7-3-7-14項

**リアハンドブレーキの追加は許可されない。**

**マスターシリンダーを追加せずケーブルでリアブレーキペダルを操作することも禁止される。**  
**ただし、特別に許可された場合は使用が認められる場合がある。**

## 3) オートシフターに関する記載

JSB1000、ST1000、ST600、JP250クラス共通

JSB1000クラス規則より 7-11-5項 ~~タイツクシフターは認められる。~~

**オートシフターの使用(追加)が認められる。**

**オートシフターを使用するための、フリッピングコントローラーの追加も許可される。**

## 4) エアエレメントとオイルフィルターに関する記載

ST1000、ST600、JP250クラス共通

ST1000クラス規則より 7-3-31項 エアエレメントとオイルフィルター

7-3-31-1 エアエレメントは変更、改造、あるいは取り外しすることができる。

7-3-31-2 **オイルフィルターエレメントは変更することができる。カードリッジタイプのフィルターは、アフターマーケット品への変更も許可されるが、構造および取り付け方法は公認車両と同じでなければならない。**

## 5) ST600クラスのウイングに関する規定

7-3-11-1-4 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。**ただし、フェアリングにウイングが付いた車両のハンドルバーの幅(レバープロテクションを含む)は、ウイングを含むフェアリング最大幅より広く(直進状態で)なければならない。**

以上