

4 公式シグナル

ライダーは掲示される公式シグナルを確認する義務があり、そのシグナルに従わなければならない。公式シグナルに従わなかった場合、当該大会審査委員会により罰則が課される。

4-1 公式練習、予選および決勝レース中は、下記の公式シグナルが使用される。

4-1-1 シグナル旗の寸法：80cm×100cm

4-1-2 情報を伝える旗及びライト

4-1-2-1 国旗またはレッドライト消灯：レーススタート

4-1-2-2 緑旗及びグリーンライト：コースクリア。黄旗の解除。フリー走行及び予選の1周目ウォーミングアップ及びサイティングラップにて提示される。

4-1-2-3 赤ストライプ付黄旗：コース表面が滑りやすい。

4-1-2-4 青旗：後方よりベースの速い車両が接近し、まもなく追い越される場合に静止状態で提示され、追い越される寸前では振動によって提示される。

4-1-2-5 チェッカー旗：フィニッシュライン通過ライダーはレース終了。

4-1-2-6 青旗とチェッカー旗：ファイナルラップにフィニッシュラインの手前でトップライダーの前に他のライダーが走行している場合。トップのライダーはチェッカーを意味するが、トップライダー直前のライダーは、もう一周しなければならない事を伝える。

4-1-3 情報及び指示を伝える旗・ボード及びライト

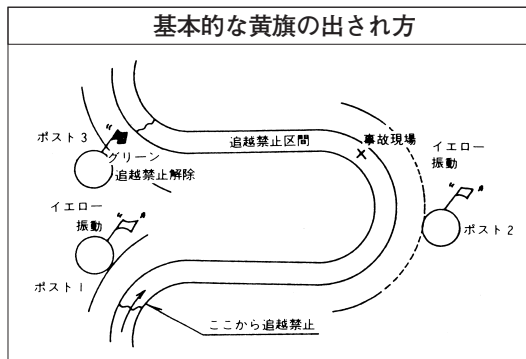
4-1-3-1 黄旗及びイエローライト：危険を予告。コースが危険状態の場合、黄旗振動またはイエローライト点滅により示される。減速し、停止準備。緑旗が提示される地点まで追い越し禁止。

4-1-3-2 赤旗及びレッドライト：競技中断。全てのライダーは、最大限の注意を払ってそれぞれのピットに戻る。

4-1-3-3 白旗：救急車両等介入車両がコース上にある。追い越しは禁止されるが、介入車両の追い越しは認められる。介入車両を追い越した後の追い越し禁止は解除される。

4-1-3-4 黒旗：この旗は車両ナンバーを記入したボードとともに提示され、当該ライダーに指示を与えるためのものである。

4-1-3-4-1 装備及び車両にトラブルがある場合に提示され、当該車両は直ちにピットに戻りオフィシャルの指示を受けなければならない。



4-1-3-5 オレンジボール旗と白ナンバーを付したブラックボード：示されたナンバーの車両は、本人または他のライダーに対して危険を及ぼすような問題に見舞われているため、速やかにコース上から退去し、安全な場所に停止する。

- 4-1-3-6 白・黒斜分割旗：スロー走行車両があり、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。
- 4-1-3-7 「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・アンド・ゴー・ペナルティーに提示されるものとし、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。

- 4-2 ライトによるシグナル
スタートの際、国旗の代わりに、ライトによるシグナルを使うことができる。
- 4-2-1 黄色燈の点滅 黄旗と同意味。
- 4-2-2 緑色燈 緑旗と同意味。
- 4-2-3 赤色燈 赤旗と同意味、競技監督および監視ポストで使用。
ライトによるシグナルは、スタート時と特に夜間に行われるレースに使用されなければならない。

5 参加資格

- 5-1 エントラントおよびライダー
エントラントおよびライダーは、2004年度版 MFJ 国内競技規則・第3章〔⑬競技参加者〕(35頁)に合致していなければならない。

6 出場申し込み

- 6-1 出場申し込み場所および期間は、大会特別規則の定めるところのものとする。
- 6-2 出場申し込み手続き
- 6-2-1 各部門とも所定の申し込み書に必要事項をすべて記入し、出場料および共済会掛金を添えて大会事務局に提出しなければならない。
- 6-2-2 2クラス以上に出場を申し込み場合は、別々に申し込み書を提出しなければならない。
- 6-2-3 郵送の場合は、現金書留又は主催者の定める方法とし、締切り日当日の消印のあるものまでが有効となる。
- 6-2-4 電話による申し込みおよび締切り日以後の申し込みはいっさい受け付けない。
(締切り日以降のエントリー料金返却に際しての郵送料、送金手数料は返却金から差し引かれる)

7 参加受理

- 7-1 必要事項を記入した出場申し込み書、出場料及び共済会掛金を大会事務局が受理した者のみに対し、参加受理書が発送される。
- 7-2 いったん受理された出場料、共済会掛金は下記7-3)の場合を除き、いかなる理由があっても返却されない。公式予選を通過しなかった者も同様である。
- 7-3 大会が取り止めになった場合、また参加申請が拒否された場合のみ出場料、共済会掛金が返却される。(申し込み者が必要な手続きを怠った場合は、返却されない)

8 ゼッケン・ナンバー

- 8-1 主催者によってナンバーが割り当てられ、参加受理書に記入して通知される。
- 8-2 ゼッケン・ナンバーは、車両検査までに、規定の書体および色分けで記入しておかなければ

ればならない。

- 8-3 ゼッケン・ナンバーについては、車両検査時に検査され、判読しにくいと判断された場合には修正が要求される。ゼッケンの修正を要求された場合、速やかに修正を行い、再度車両検査を受けなければならない。また、車検通過後であっても、計時、ポストマール等オフィシャルによって判読しづらいと判断された場合、修正しなければならない。

9 ライダーの装備

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。

9-1 ヘルメット

- 9-1-1 ヘルメットはフルフェイス型のもので、MFJが公認したものでなければならない。
- 9-1-2 MFJの公認したヘルメットには、下記の認証マークが貼付されている。
- 9-1-3 競技会の車両検査受付け時に、ヘルメット検査が行われる。検査に合格しなかったヘルメットは、当該ライダーの安全上その使用を禁止する。
- 9-1-4 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。
- 9-1-5 レスキュー活動の迅速化のため、ヘルメットに当該レースでのゼッケンナンバーを貼付することが推奨される。

〈MFJ公認ヘルメット認証マーク〉



9-2 ライダーの服装

9-2-1 レーシングスーツ

- 9-2-1-1 革もしくは革と同等の素材（MFJの許可を得たもの）であり、MFJの公認したものでなければならない。
- 9-2-1-2 MFJが公認したレーシングスーツには、公認マークが貼付されている。
- 9-2-1-3 競技会の車両検査受付け時にレーシングスーツの検査が行われ、合格しなかった場合は、ライダー本人の安全上使用を禁止する。
- 9-2-1-4 競技会使用時には公認時のパット類が装備されていること。
- 9-2-1-5 ライダースーツ左胸前部内側または胸部前部下前立てに氏名および血液型を明記しなければならない。

〈MFJ公認レーシングスーツ認証マーク〉



9-2-2 ブーツ・グローブ

革もしくは革と同等の素材（MFJの許可を得たもの）であり、フックなどが外部に突出していないものでなければならない。

- 9-2-3 競技中のライダーは、レーシングスーツに裏地がついていない場合、アンダーウェアを着用しなければならない。

10 出場受付

- 10-1 出場受付の時間および場所は、公式通知に示される。
- 10-2 定められた時間内に、必ず本人または参加者が MFJ ライセンス、参加受理書を提出して出場資格の確認を受けなければならない。
- 10-3 MFJ ライセンスまたは参加受理書の提示ができない者は、出場が認められない。

11 出場車両の変更

- 11-1 車両の変更は国内競技規則・第3章〔㉑ライダーおよび車両の変更〕(38頁)による。
- 11-2 車両変更の申請は、同部門・同クラスの車両に限られ、手数料5,000円を添付して大会事務局に申請しなければならない。

12 車両の検査

- 12-1 車両検査は、公式通知に示されたタイムスケジュールに従って、パドック内の車両検査区域において行われる。
- 12-2 車両検査のための車両は、ライダー本人が持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を受けなければならない。これ以後の検査は、競技監督が特別に認めた場合以外は行われない。
- 12-3 ライダーは、車両仕様書を提出し、装備品一式の検査を受けなければならない。
- 12-4 一大会において同一車両を複数のライダーが使用する事はできない。(複数のライダーによる耐久を除く)
- 12-5 同一車両で複数の種目へのエントリーはできるが、競技運営進行上支障をきたさないことを条件とする。
- 12-6 車両検査時持込み台数は、地方選手権および地方大会は出場1レースにつき1台に限られ、**チャレンジカップ**選手権・全日本選手権は2台までとする(スเปアマシンは同一メーカーに限る)。
- 12-7 車両検査において、規則違反または安全上出場が不適当と判断された車両は、公式予選を含むいっさいの走行を拒否される。また、一度車検に合格した車両であってもレース後の再車検や次大会の車検に合格することを保証することではない。
- 12-8 テレメトリーは禁止される。ラップタイム計測装置はテレメトリーとみなされない。
- 12-9 音量測定は車検時に全車測定、もしくは予選通過車両全車に対して行なう。
- 12-10 主催者は、大会期間中、必要に応じて随時車両検査を行う権限を有する。
- 12-11 ガソリン
- 12-11-1 地方選手権大会／**チャレンジカップ**選手権／全日本選手権においては2サイクル・4サイクルともに MFJ の定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。MFJ の定める無鉛ガソリンの定義は MFJ 技術規則による。
- 12-11-2 使用するガソリンは当該レースのサーキットで供給するものを使用しなければならない。供給されるガソリンの仕様は特別規則もしくは公式通知に記載される。
- 12-11-3 承認競技会における使用ガソリンとその仕様並びに供給方法については各大会特別規則による。

13 ブリーフィング

主催者がブリーフィング（競技に関する要領説明）を行なう場合はライダー本人が必ず出席しなければならない。欠席した場合、罰則が課せられる場合がある。

14 公式予選

14-1 公式予選

14-1-1 公式予選は、原則として各クラス別に行われる。

14-1-2 公式予選の日程および時間は、特別規則に示される。

14-1-3 公式予選は、タイムトライアル方式とレース方式がある。

通常はタイムトライアル方式で行う。レース方式で行う場合は、特別規則または公式通知等に示される。

14-2 公式予選の内容

14-2-1 レースに出場するすべてのライダーは、必ず公式予選に参加し、最終的に出場資格を取得しなければならない。

14-2-2 公式予選においては、競技役員による車両の安全チェックがなされた後にスタートし、定められた時間内であれば走行を中断し、また再スタートすることができる。公式予選が何らかの理由により中断された場合、残り時間分の予選を再開するが、必要に応じて大会審査委員会が再予選時間の短縮や延長を決定することができる。

14-2-3 公式予選では、ラップタイムが測定されている。（小数点3桁以下は切り捨てとなる）この測定で、ベストラップタイムが甚だしく劣る者はたとえ定員内であってもレース出場資格を与えられない場合がある。

●予選通過基準タイム

全日本選手権：トップタイムの110%以内

（JSBクラスは上位3名の、平均タイムの110%以内）

この最低基準タイムに関して、大会主催者は特別規則書に記載した上で110%の範囲内でこの基準タイムを変更することができる。

チャレンジカップ選手権以下：トップタイムの120%以内

予選が2回以上ある場合、予選通過基準タイムはどちらかの予選で上記に示すタイムをクリアすれば、通過基準タイムを満たしたものとする。全日本選手権以外においては、予選基準タイムに満たない選手についても、過去の実績を考慮した上で、審査委員会の判断で出場を認める場合がある。

14-2-4 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。

14-2-5 各クラスの公式予選義務周回数は、特別規則に示される。なお、最初の1ラップ目は計測されないが、周回数には算定される。

14-2-6 2種目以上に出場するライダーは、出場全種目の公式予選に出場しなければならない。

14-2-7 複数の組にわかれて行われる予選の順位決定方法

14-2-7-1 予選結果を総合タイム順によって決定する場合と予選組ごとの順位により決定する場合がある。

14-2-7-2 天候の変化等により路面状況に大きな差異が認められると競技監督が判断した場合には各予選組ごとの順位によって決定する。この決定に対する抗議は一切受けつけない。

14-2-7-3 各予選組ごとのタイム順で決定した場合のグリッドは、各予選組のトップのタイムを比

較しその順番で振り分けることとする。

- 14-2-7-4 各予選組ごとのタイム順で決定したグリッド数によって端数が出る場合の優先順序は下記とする。〈ウエイティング(73頁 (10)参照)も同様〉

例：グリッド数30台、予選4組

予選組上位7台で28台が選抜される。

残り2台を予選組の8位(4台)のなかから決定するには…

- ・各予選組の1位のタイムと8位のタイムを比較する。
- ・各予選組8位のものからタイム差の少ない順に2名を選出する。

- 14-2-8 最終的な予選選出方法とスターティンググリッドは大会審査委員会の決定による。この決定に対する抗議は、認められない。

- 14-2-9 予選通過者で出場不可能となった者は、すみやかにその旨を届け出なければならない。

- 14-2-10 ウエイティング(繰り上げ出場)

決勝レースに出場不可能となった者がいた場合、その者に代わり予選結果次点の者で願い書を提出したライダーの決勝レース参加を特別に認めること。

- 14-2-10-1 ウエ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予選での上位3名までとする。但し、予選が複数組で行われた場合、総合予選結果順上位3名とする。

- 14-2-10-2 予選結果発表後主催者が規定する時間以内にウエイティングの願い書を提出する。

- 14-2-10-3 主催者が規定する時間内にリタイヤがない場合は出走は不可となる。

- 14-2-10-4 審査委員会にてリタイヤした者のグリッドは順次繰り上げる。正式グリッド発表後は、一切の繰り上げ出場は認められない。

15 決勝レース出場台数

決勝レース出場台数は、各サーキットごとに定められ、特別規則に示される。

16 スタート方法

- 16-1 レースのスタート位置は、各ライダーに与えられているゼッケンナンバーとは関係なく、公式予選の結果によって決定される。

- 16-2 スタート方法は同時スタートとし、下記の3種類がある。通常はクラッチスタートにて行われる。

- 16-2-1 押しがけスタート

- 16-2-2 クラッチスタート

- 16-2-3 ルマン式スタート(耐久)

ルマン式スタートにおいては、スタートライダーを複数のグループに分けて時間差スタートをする、スタッガードスタートを採用する場合がある。(77頁参照)

- 16-3 スタート位置は、すべてのライダーが正規のスタートラインからスタートするものとし、各ライダーに与えられたスタート位置による距離的、時間的なハンディキャップは一切考慮されない。

- 16-4 クラッチスタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。

- 16-4-1 スタート約30分前

ライダーはスタート前チェックを受け、マシンとともにウエイティングエリアに待機する。

- 16-4-2 スタート15分前

ロードレース競技規則

サイティングラップのためにピットレーン出口が開放される。ピット出口で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。

ただし、全ライダーがスタートした場合、カウントダウンボードの提示は省略され、以後のスタート手順が継続される。

16-4-3 スタート10分前

ピットレーン出口が閉鎖される。サイティングラップは義務づけられない。サイティングラップに参加しないライダーはウォームアップラップ開始の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つけておくことができる。

ライダーが所定の位置に着くのを助けるために、コースサイドでオフィシャルがグリッド列を示すボードを掲げる。この段階で競技監督はレースを『ウェット』または『ドライ』のいずれかを宣言する。この宣言はグリッド上にいるライダーとピットレーンにいるライダーに対してボードで示す。ボードが出されない場合は自動的に『ドライ』とみなされる。

16-4-4 サイティングラップ開始

サイティングラップ開始後のグリッドとピットにおいては、余熱以外のタイヤウォーマーの使用は禁止される。グリッド上での給油は禁止される。

サイティングラップ中に技術的なトラブルに見舞われたライダーは、ピットに戻って調整またはマシンの交換（スペアマシン登録可能競技のみ。以後同様）を行うことができる。

この場合当該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なくてはならない。

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。

この段階で、グリッド上のライダーは、マシンの調整を行ったりコースコンディションに合わせてタイヤ交換を行うことができる。グリッド上では余熱によるタイヤウォーマーの使用は許可されるが、ジェネレーター、バッテリーまたはその他の電源をグリッドに持ち込むことは禁止される。

16-4-5 ウォームアップラップ開始5分前ボード

グリッド上で5分前のボードが掲示される。

16-4-6 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。このボードが掲示された後、さらに調整を行うことを希望するライダーはマシンをピットレーンまで押しつけてゆき、そこで調整またはマシンの交換を行うことができる。この場合当該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する。

この時点でライダー1名につき1名のメカニックとそのライダーのために傘を持って立つ1名、主催者の認めるTVクルー、および必要なオフィシャル以外の人間は全員グリッドから退去しなければならない。スペアホイールを除く全てのタイヤウォーマー（グリッドに着いているマシンおよびピットのスペアマシン）は取り外さなくてはならない。

16-4-7 ウォームアップラップ開始1分前ボード

グリッド上で1分前のボードが掲示される。（エンジンスタート）

この時点でライダー1名につき1名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。このメカニックはライダーが押しがけするのを助けその後速やかにグリッドから退出する。（車検で許可された外部スターターの使用が認められる）

16-4-8 ウォームアップラップ開始30秒前ボード

グリッド上で30秒前のボードが掲示される。

全ライダーはエンジンが始動している状態でグリッドの所定の位置に着かなくてはならない。これ以降メカニックの援助は禁止される。マシンをスタートできないライダーはマシンをピットレーンに移動し、そこでさらにマシンが始動するよう試みるかマシンを交換することができる。このようなライダーはピットレーンからウォームアップを開始することができる。

16-4-9 ウォームアップラップ開始

16-4-9-1 ウォームアップラップの開始を示すためにイエローライトが点滅される。

16-4-9-2 ライダーは各列ごとに役員の指示に従ってスタートし、1周走行する。

16-4-9-3 セーフティーカーがその後ろに続く。

16-4-9-4 集団が通過したらピットレーンで待機していたライダーはウォームアップラップに加わることが許可される。

16-4-9-5 ウォームアップ走行が開始されたら各ポストはライダーに旗の掲示位置を確認させるためにグリーンフラッグを掲示する。

16-4-9-6 グリッドに戻ってきたらライダーはエンジンを始動したまま、フロントホイールをグリッドポジションを示すラインに合わせ、所定の位置につかなければならない。

16-4-9-7 グリッド最前列の前には赤旗を持ったオフィシャルが立つ。

16-4-9-8 セーフティーカーが到着した後に戻ってきたライダーは、次の方法によりスタートしなければならない。

16-4-9-8-1 ピットインし、ピットスタートする。

ピットスタートの場合、グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したらオフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。

16-4-9-8-2 セーフティーカーの後方よりオフィシャルの指示によりスタートする。

セーフティーカー後方（真後ろではない）に待機し、赤旗で停止、ピットスタートのライダーより有利とならないタイミングで緑旗が提示され、スタートとなる。

スタートディレイドが生じた場合、正式なグリッドポジションに戻り再スタートすることができる。

16-4-9-9 ウォームアップラップ途中でトラブルに見舞われたライダーは、ピットレーンに戻って修理またはマシンの交換ができる。

16-4-9-10 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。

16-4-9-11 グリッドの各列が整列したらオフィシャルは担当する列が整列したことを示すためにグリッド列ボードを降ろす。ある列のライダーがエンジンをストールさせたり、または他のトラブルに見舞われているときにはその列のボードは降ろされない。

16-4-9-12 すべてのボードが降ろされて、セーフティーカーが戻ってきたら、グリッド後方に待機するオフィシャルがグリーンフラッグを振る。

16-4-9-13 その後スターターはグリッド前方で赤旗を掲示するオフィシャルにコースサイドに歩くよう指示を出す。

16-4-10 スタート

16-4-10-1 レッドライトが点灯され、そのレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。

16-4-10-2 ジャンプスタートをしたライダーに対しては30秒間のタイム加算もしくはストップ&ゴーのペナルティが与えられる。ペナルティは当該ライダーのチームにも通達されなければならない。

ロードレース競技規則

- 16-4-10-3 レッドライトが消灯された後で、マシンがストールした場合、オフィシャルはエンジンがかかるまでそのマシンをコースに沿って押すことを補佐する。それでも始動しない場合、オフィシャルの指示に従ってマシンをピットレーンに押しに行かなければならない。
- 16-4-10-4 ピットレーンでは当該ライダーのメカニックがエンジン始動させるために援助することとマシンを交換することが許可される。
- 16-4-10-5 グリッドからスタートしたライダーの集団がピットレーン出口を通過したらオフィシャルはピットレーンに待機するライダーをスタートさせる。
- 16-4-10-6 トップを走行するライダーが1周目を終えてフィニッシュラインを通過した後、レースが中断されない限りマシンの交換は許可されない。(トップを走行するライダーが1周目を終えてフィニッシュラインを通過する前にマシンを交換し、ピットから離れていなければならない)
- 16-4-11 スタートディレイド
スタート時の安全性を脅かすようなトラブルがグリッド上で発生した場合には、スタートを受け持つオフィシャルがイエローライトを点滅させ『スタートディレイド』および「エンジンストップ」のボードを掲示する。この場合ライダーはエンジンを停止させなければならない。各ライダーについて1名のメカニックが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。
- 16-4-11-1 スタート手順は『1分前』ボードの段階から再開され、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。
※サイティングラップスタートの時間、グリッド列ボードの配列(隔列の場合もある)、またはその他の手順について省略する場合がある。この場合、各特別規則ならびに公式通知に示される。
- 16-4-11-2 スタートディレイドの原因となったライダーにはペナルティーが課せられる場合がある。
- 16-4-11-2-1 スタート時、スタートディレイドの原因となったライダーは、再スタート時には最後方グリッドからスタートしなければならない。
- 16-4-11-2-2 複数のペナルティー対象者があった場合、元のグリッド順とする。
- 16-4-11-2-3 スタートディレイド2回目となった場合、新たなペナルティー対象者は1回目の対象者の次のグリッドからスタートしなければならない。1回目の原因となったライダーが、2回目のディレイド時に元のグリッドに戻ることは出来ない。
- 16-4-11-2-4 審査委員会が明らかにその原因が不可抗力と判断した場合、ペナルティーを課さない場合がある。
- 16-5 ルマン式スタートの場合のスタート手順は以下のとおりとする。
(以下のスタート手順は標準モデルであり、特別規則によって変更されることがある。)
- 16-5-1 スタート準備
スタート約45分前に、ライダーはマシンと共にピットで待機してはならない。
- 16-5-2 レースのスタート
- 16-5-2-1 1分前：シグナルタワーカウントダウン開始
“ヘルメット”パネル+ホーン：ライダーはコースの反対側、自分のマシンの正面に立つ。
- 16-5-2-2 30秒前：ボード表示
- 16-5-2-3 レッドライト消灯または国旗(特別規則に明記される)：スタート
- 16-5-2-4 各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。
- 16-5-2-5 エンジンは、マシンの機械式デバイスを用いて当該ライダーひとりによって始動される。

- 16-5-2-6 外部からの援助は一切禁止される。
- 16-5-3 ルマン式スタートにおいて、安全上の理由により競技監督が必要と判断し、審査委員会の許可を得た場合、スタッガードスタート（スタートライダーを複数のグループに分けて行う時間差スタート）を採用する事ができる。
- 16-5-3-1 スタッガードスタート
 - 16-5-3-1-1 レッドライト消灯または国旗（特別規則に明記される）：スタート
 - 16-5-3-1-2 最初のグループの各ライダーは自分のマシンのもとへ駆け寄りエンジンを始動し、レースを開始する。
 - 16-5-3-1-3 約15秒後に国旗が振られて次のグループの各ライダーが同様にスタートする。ライダーは、前にスタートしたグループでエンジン始動の遅れたライダーが飛び出してくるかもしれないことに最大の注意を払わなければならない。
 - 16-5-3-1-4 エンジンはマシンの機械式デバイスを用いて該当ライダーひとりによって始動される。外部からの援助は一切禁止される。
- 16-5-3-2 オープニングラップはセーフティカーが追尾する。
- 16-5-4 スタートの補助

もしライダーがマシンを始動できなかった場合、競技監督が可能だと判断した時点でグリーンフラッグを用いてアシスタントにマシンを押すことを許可する。ライダーがスタートできなかった場合には、ただちにコースマーシャルの指示により、マシンをピットに押して行く（出口あるいは入り口いずれか近いほうから）。マシンの修理が終わり次第、ライダーは再度スタートすることが出来る。
- 16-5-5 デイレイドスタート

ピットの出口地点をライダーの主要集団が通過したあとで、ピットレーンで待機しているライダーに対してライトを用いてデイレイドスタートが許可される。
- 16-5-6 スタート手順違反へのペナルティ

上記16-5-1から16-5-4に関するいかなる違反も、当該ライダーにはストップ&ゴーペナルティが課せられる。但し、その軽重により、国内競技規則第3章〔③違反行為に対する罰則〕（42頁参照）が適用される場合がある。

17 スタートにおける反則

- 17-1 スタートラインについての車両およびライダーは、スタート手順の開始からスタート合図が出されスタートが終了するまでスタート合図の統制下にある。
- 17-2 スタート合図が行われる前に自分のスタートポジションから前進した場合（一ジャンプスタートと呼ぶーフロントホイールスピンドルが各自のスタートラインより前進した）は、審査委員会の同意を得た上で競技監督の決定により、下記のいずれかのペナルティが課せられる。
 - 17-2-1 競技結果への30秒の加算。
 - 17-2-2 ストップ&ゴーペナルティ
 - 17-2-2-1 所定の場所での一旦停止（耐久レースでは停止時間を定める場合がある）
 - 17-2-2-2 当該ライダーに「STOP」の文字の下に車両ナンバーを付した一体型ボード（ペナルティ・ストップボード）をコントロールラインで掲示する。
 - 17-2-2-3 3回目の提示を受けた周にピットインせず、ペナルティを実行しない場合、当該ライダーは失格となる。
 - 17-2-2-4 同時に複数の違反が発生した場合、原則的に一周ごとに停止させる。停止の順番は予選タイムに基づきタイム順に停止の指示を出す。ボードは複数同時に掲示する場合もある。

ロードレース競技規則

- 17-2-2-5 ストップ&ゴーペナルティ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することを要求される（レース終了までにペナルティ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はペナルティは消滅する。ペナルティ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。
※ジャンプスタート以外の反則に対してストップ&ゴーペナルティが適用される場合は上記手順が用いられる。
- 17-3 ピットクルーがスタートの規則に従わなかった場合も反則とみなされ、当該ライダーに1分加算もしくは失格のペナルティが課せられる。
- 17-4 ペナルティは、当該ライダーのピットクルーにただちに通告される。判定に対する抗議は一切受けられない。

18 “ウェット” および “ドライ” レース

- 18-1 耐久を除くすべてのレースはウェットかドライに分けられる。グリッド上で、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なる。この分類の目的は、ライダーにレース中気象状況の変化による影響があることを示すためである。
- 18-2 ドライレース
ドライレースと分類されたレースは気象状況が路面状態に影響を及ぼし、ライダーがタイヤ交換を望む可能性がある場合と競技監督が判断した場合に中断される。
- 18-3 ウェットレース
ウェットレースと分類されたレースは、変化して行く状況、またはウェットの状況で通常開始され、天候の理由により中断されることはない。タイヤ交換を望むライダーはレース中ピットに入りタイヤを交換することができる。
- 18-4 すべての場合において、最初にレースが天候上の理由により中断された場合、再スタートは自動的に“ウェット”レースとされる。

19 レース中の行為

- 19-1 走行中の遵守事項は、国内競技規則・第3章〔⑭競技参加者の遵守事項〕(35頁)の他、以下も適用される。これに違反した場合罰則が課せられる。
- 19-1-1 ライダーは、指示を伝えるシグナルフラッグに従わなければならない。
- 19-1-2 ライダーがコースアウトした場合、ライダーは、オフィシャルが指示した場所または、当該ライダーが有利にならないような場所からレースに復帰することができる。
※この際オフィシャルは下記の補助ができる。
- ・マシンを起こす補助。
 - ・修理・調整が行われている間マシンを支える。
 - ・ライダーの再スタートを補助する。
- 19-1-2-1 当該ライダーが有利となるショートカット（コーナー、シケイン等のコース外を走行し、自分に有利となる）が発生した場合：
予選中：当該ラップタイムの抹消
決勝中：STOP&GOペナルティー
最終ラップ等STOP&GOペナルティーを与えられない場合、レース結果に30秒のタイム加算とする。

- 19-1-3 リタイヤする場合、ライダーは自分のマシンをオフィシャルに指示された安全な場所に止めなければならない。
- 19-1-4 もしライダーがレースからリタイヤを余儀なくされるようなマシントラブルにあった場合、そのライダーはスロー走行でピットまで戻ろうと試みず、コースアウトしてオフィシャルの指示に従い、安全な場所にマシンを止めなくてはならない。
- 19-1-5 コース上にオイル等の液体をまき散らす恐れのあるようなトラブルにあった場合、そのライダーはピットまで戻ろうとせず、コースアウトして安全な場所にマシンを止めなければならない。
- 又、停止後再スタートを希望する場合はオフィシャルの確認を必要とする。
上記に違反した場合、10,000円以上の罰金が課せられる。
- 19-1-6 修復作業のためにスロー走行するライダーは、できるかぎりピット設置側を走行しなければならない。
- 19-1-7 コース外側より、作業もしくは工具・部品等の援助を受けてはならない。この場合は失格とされる。
- いかなる場合でも、逆方向への走行あるいは規定外のコースを走行してはならない。これに違反した場合は罰則が課せられる。
- 19-1-8 レース中（予選中を含む）直線部分では前車を追い越すためあるいは後車のスリップ・ストリーミングを外す目的以外で、進路を著しく変更することは禁止される。
- 19-2 ピットイン
- ライダーはレース及びプラクティス中にマシンの調整やタイヤ交換のためにピットに戻ることが出来る。レースにおいては全ての作業はピットボックス前のピットエリアにて行われなければならない。ピットボックス内の作業はレース中断によるインターバル時、または予選時のみ行うことが出来る。
- 予選中のピットボックス内での作業はリタイア扱いとならないが、レース中のピットボックス内での作業は当該レースからリタイアしたものと判断される。
- ※ピットとは車両の修理、調整、部品交換、燃料補給などの作業を行うことを目的に、ライダーに与えられた区域である。
- 19-2-1 ピットインする車両のライダーは、ピットロード入口手前よりピット側に車両を寄せ、手または足でピットインの合図を行ったのち、安全を確認して正規のピットロード入口から進入し、徐行しなければならない。
- ピットエリア（ピットボックス前の作業エリア）を走行することは禁止される。
- 19-2-2 ピットインする車両のライダーは、自己のピットにできるだけ近いピットロードからピットエリアに入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停車させなければならない。
- 19-2-3 ピットインしてピットエリアに入った車両及び当該車両のライダーやピットクルーは、ピットロード及びピットエリアにおいて他の車両の通過を妨げてはならない。
- 19-2-4 ピットインの際、自己のピット前を通り過ぎて停車した車両のライダーは、競技役員の許可を得て、当該車両のライダーおよびピットクルーによって押し戻し、自己のピットにつけることができる。
- 19-3 ピットアウト
- 19-3-1 ピットロードにおいてはピットインしてくる車両に優先権がある。
- 19-3-2 ピットロードからコースに復帰するライダーは、正規のピットロードからコースインし、最初のコーナー出口に達するまで、ピット設置側に沿って走行しなければならない。その間、後方から近づく車両の走行を妨げてはならない。

ロードレース競技規則

- 19-3-3 ピットでエンジンを止めたライダーは、メカニックの補助を受けてマシンを再スタートすることができる。
- 19-4 ピット作業
- 19-4-1 レース中、車両の修理、調整、部品交換は、ピットに準備してある部品と工具によって行わなければならない。給油中は、必ずエンジンを停止しなければならない。
- 19-4-2 ピット区域内にオイルをこぼしたり、汚したりした場合は、安全上ただちに清掃しなければならない。
- 19-5 ピット作業人員
- 19-5-1 大会の格式によって登録できるピットクルーの人数が大会特別規則に示される。
- 19-5-2 レース中にピットインした車両に対しての作業は、登録した2名のメカニックと、その車両のライダーの計3名に限られる。(全日本選手権は付則4全日本選手権特別規則〔⑨ピット要員〕参照)(87頁)
- 19-5-3 ライダーに対するピットクルー(メカニック、ピットサインマンおよびヘルパー)の合図は、大会競技役員の使用する合図旗にまぎらわしいものであってはならない。また主催者により定められたピット区域またはピットサインエリアのみで合図を送ることができる。
- 19-5-4 ピット作業を行う者は、ピットクルーライセンス所持者で、大会への参加申請がなされた者でなければならない。大会当日のピットクルーの追加は一切認められない。ただし参加申請がなされている者の変更は定められた時間内のみ認められる(変更料1,000円)。
- 19-5-5 ピットクルーは競技期間中を通じて、すべて大会競技役員の指示に従わなければならない。
- 19-5-6 ピットクルーが諸規則に違反した場合の責任は、そのピットクルーが担当するライダーに帰属するものとし、当該ライダーに罰則が課せられる。

20 停車指示

- 20-1 レース続行が危険もしくはその疑いがあるとみなされるライダーまたは車両について、競技監督は、ピットインを命じるか、レースから除外することができる。
- 20-2 天災、大事故等の不慮の事態が発生した場合は、競技監督は、赤旗によって全ライダーに対し、停止を指示することができる。

21 レースの一時停止

競技監督が天候上の理由、あるいはそのほかの理由からレースの中断を決定した場合、21-1赤旗を掲示するか21-2ペースカーを導入する。の2つの方法のいずれかを選択することができる。

- 21-1 赤旗を掲示する場合
- 21-1-1 赤旗がスタートラインとすべてのマーシャル・ポストで掲示される。ライダーはただちにスロウダウンし、ピットレーン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。
- 21-1-2 トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周末満しか走行していないことを結果が示した場合、当該レースは無効とされ、新たにレースが行われる。もしレースの再スタートが不可能な場合、このレースは中止

と宣言される。但し、予選があった場合、ポイントは予選結果に基づいて正規のポイントの1/2が与えられる。(小数点以下2桁は四捨五入)

- 21-1-3 トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が3周以上、しかし本来のレース距離の2/3未満(小数点以下切り捨て)であった場合、レースの最終結果は2つのレースの周回数を合算し順位が決定される。周回数が同数の場合、**第2レースの結果が優先される**。もしレースの再スタートが不可能な場合、1回目のレース結果でレースは完了とし、ポイントは正規のポイントの2/3(小数点以下2桁は四捨五入)が与えられる。

30週のレースの場合の例：

トップのライダーは9周目を終えて10周目に入ったが、その他のライダー全員が9周目を終えていない時点で赤旗が掲示された場合、レース結果は8周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは22周となる。

トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が9周目を終えて10周目に入っていた時点で赤旗が掲示された場合、レース結果は9周目を終えた時点でのものとされ、第2レースは21周となる。

- 21-1-4 トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員が本来のレース距離2/3(小数点以下切り捨て)を走行した場合、当該レースは完了したとみなされ、ポイントはフルに与えられる。

- 21-2 フルコースコーション(事故発生時に競技監督の判断によって、ペースカーが介入してレースを一時非競技化し、スロー走行で先導し、その間に事故処理を行う方法。)ペースカーを導入する場合、各大会の特別規則または公式通知によって示される。

22 赤旗中断されたレースの再スタート

レースが再スタートされる場合、再スタートはコース・コンディションが許すかぎり早く行われなくてはならない。ライダーがピットに戻りしだい、競技監督は新たなスタート時刻を発表する。このスタート時刻は状況が許すかぎり最初の赤旗が掲示されてから30分以内に設定される。

- 22-1 競技結果が2周以下の場合の再スタートには下記各項が適用される。
- 22-1-1 全ライダーがスタートできる。
- 22-1-2 マシンの修理・給油ができる。
- 22-1-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
- 22-1-4 登録され車検に合格しているスペアマシンに交換できる。
- 22-1-5 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。
- 22-1-6 グリッドポジションは本来のレースと同じとする。
- 22-1-7 再スタートできないライダーのグリッドはそのまま空席とする。
- 22-1-8 スタートの手順は通常にサイティングラップから始める。
- 22-2 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。
- 22-2-1 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。
- 22-2-2 第2レースが開始される前に、第1レースの結果が公示されなくてはならない。
- 22-2-3 転倒車両を使用する際には車検長の許可を必要とする。
- 22-2-4 マシンは修理・給油ができる。(耐久を除く)
- 22-2-5 登録され車検に合格しているスペアマシンに交換できる。
- 22-2-6 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

ロードレース競技規則

のレース結果の周回数に基づく)

22-2-7 グリッドポジションは第1レースの結果に基づく。

22-2-8 レースの最終結果は、二つのレースの周回数を合算し、最大数の周回のライダーが優勝者となる。周回数が同数の場合、第2レースの順位が優先される。

23 リタイヤ（棄権）

23-1 リタイヤと停止（競技中、コース内での停止）は、国内競技規則・第3章〔㉓競技〕（39頁）による。

23-2 ライダー本人が負傷その他の理由でリタイヤ届を提出できないときには、競技役員の判定によりリタイヤと認めることができる。

23-3 ピット以外の地域でリタイヤする場合、ライダーは車両をレース（または予選）終了まで競技役員の管理下におかななければならない。ただし、競技役員から車両移動を指示された場合は、これに従わなければならない。

24 レース終了

24-1 トップのライダーにチェッカーフラッグが掲示された後、引き続き後続ライダーにも特別規則に示す時間掲示される。この時間が経過した時をもってレース終了となる。

24-1-1 チェッカーフラッグは、ライダーに分かりやすく目線の高さで提示される。

24-1-2 チェッカーフラッグ提示位置については公式通知に明記される。

コース上でチェッカーフラッグを提示する場合、フラッグタワーにて提示される全ての合図旗を提示するのではなく、チェッカーフラッグとそれに付随するブルーフラッグのみを提示する。

24-2 ファイナルラップにフィニッシュライン手前でトップのライダーのすぐ前に他のライダーがいる場合、スタート・フィニッシュマーシャルは同時にチェッカーと青旗を掲示する。これはトップを走行するライダーはレースを終了するが、そのすぐ前を走っているライダーはファイナルラップを完走しチェッカーフラッグを受けなければならないということを意味する。

24-3 トップを走行するモーターサイクルが、所定の周回数を完了する前にレース終了の合図が出された場合、当該レースはその時点で終了したものとみなされる。

何らかの理由によって、レース終了の合図が遅れた場合でも、レースはそれが本来終了する時点で終了したものとみなされる。

25 優勝者、順位、完走者および得点（ポイント）

25-1 優勝者

25-1-1 優勝者は規定の距離（周回数）または時間を完走して最初にフィニッシュライン（コントロールライン）を通過したライダーである。

25-1-2 写真判定が用いられる場合には勝者の決定はフロントホイールの先端がフィニッシュラインを最初に通過した方を有利とする。

25-1-3 優勝者がフィニッシュラインを通過したら他のライダーはその時点で走行している周回を終え、フィニッシュラインを通過した時点で終了となる。

25-2 順位の優先順位

優先順位：

25-2-1 チェッカーを受け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

イニッシュラインの通過順位による。

- 25-2-2 チェッカーを受けなかった完走者を周回数の多い順に決定する。同周回数の場合はフィニッシュライン通過順位による。
- 25-2-3 チェッカーは優勝者がフィニッシュラインを通過したのち特別規則に示す時間、フィニッシュラインで掲示される。
- 25-3 完走者
優勝者の周回数の75%（少数点以下切り捨て）以上を走行したライダー。
- 25-4 得点
得点は、国内競技規則・第3章〔㊸公式得点〕（40頁）によって与えられる。

26 レース終了後の車両保管と再検査

- 26-1 原則として1位～6位の車両は、所定の位置より競技役員の指示に従って車両保管区域へ入らなければならない。
- 26-2 原則として1位～6位の車両は、音量測定およびエンジンを分解して排気量を測定するほか、規定を越える改造などについて再検査を行うことがある。
- 26-3 原則として1位～6位の車両は、暫定結果発表後30分間保管される。
地方選手権においては、保管時間を特別規則で定める場合がある。
- 26-4 燃料検査
燃料検査の手順
- 26-4-1 燃料検査は各大会の審査委員会が必要と認めた場合実施できる。
- 26-4-2 燃料検査を行う対象クラス、ライダーは審査委員会が決定する。
- 26-4-3 燃料テストは審査委員会が必要と認めた場合レース期間中いつでも行うことができる。
- 26-4-4 レース終了後に燃料タンク内に検査に必要な量が残っていなければならない。
- 26-4-5 各分析ごとに、それぞれ検査に必要な量のサンプルを2サンプル摂取する。
- 26-4-5-1 ひとつは検査用、ひとつは保管用として封印され、当事者によってサインが施され、主催者が保管する。
- 26-4-5-2 潤滑油を混合した場合は混入したオイルも添えて提出しなければならない。
- 26-4-5-3 車検にて判別できない場合はMFJ指定の機関にて分析を依頼し検査する。
- 26-4-5-4 サンプルはエントラントに提出義務があり、その検査の費用は自己負担とする。
- 26-4-6 結果が不合格であった場合、当事者は本人の費用負担によってMFJ指定の別の機関にて保管用サンプルの分析を依頼することができる。
- 26-4-7 分析の費用負担は下記の通り
- 26-4-7-1 大会審査委員会の決定により、特定の大会もしくはクラスに検査を行う場合。
・最初の検査の費用は主催者が負担する。
・結果が不合格で当事者が再度検査を要求する場合は当事者が負担する。
- 26-4-7-2 抗議が出され特定のライダーの検査をする場合は抗議者が費用を負担し、検査の結果違反が立証された場合は返却される。
- 26-4-7-3 検査の結果違反が立証された場合は違反者が検査料を負担しなければならない。
- 26-4-8 競技結果
サンプル分析の結果、違反が立証された場合MFJ中央審査委員会に報告され、罰則が課せられる。また、当日受領した賞典等は返却しなければならない。
- 26-5 出場者は、車両保管解除と同時に、保管車両を速やかに引き取らねばならない。主催者は車両保管解除発表後、保管車両の責任は一切負わない。

27 レースおよび大会の延期・中止等

- 27-1 大会は、原則として本規則に基づいて発表した日程から変更または延期されることはない。
- 27-2 レースまたは大会が参加申し込み後に中止された場合、参加者が支払った出場料、共済会掛金は返還されるが、他の一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

28 抗議

- 28-1 抗議は、国内競技規則・第3章〔㉑抗議〕(41頁)による。
- 28-2 車両の分解検査に要した費用は、その抗議が不成立の場合は抗議提出者、成立した場合には抗議対象者が支払わねばならない。この車両の分解等に要した費用は車検長が算定する。
- 28-3 ガソリンに関する抗議の場合の保証金は100,000円とする。

29 違反に対する罰則

- 29-1 競技規則による違反行為に対する罰則は、国内競技規則・第3章〔㉓違反行為に対する罰則〕(42頁)による。罰則は文書で該当者に通知される。
- 29-2 上記罰則に加え、ライダーまたはエントラントによる競技役員並びに大会関係者に対する暴力的な言動及び行動に対して、その軽重により以下のペナルティーが課せられる。
- 29-2-1 罰金：10,000円以上50,000円以下
- 29-2-2 失格
- 全日本選手権のみ適用**
- 29-2-3 黄旗提示区間における違反には下記罰則を適用する。
- 29-2-3-1 追い越し 決勝時：失格
予選時：当該セッションのタイム抹消
- 29-2-3-2 コースアウトまたは転倒：失格及び資格停止2ヶ月を中央審査委員会に上申することができる。
- 29-2-3-3 事故を起こした場合、失格及びライセンス停止（最低2ヶ月）を中央審査委員会に上申することができる。
- ※ 大会審査委員会は違反の内容を吟味し、減刑する権限を有する。
- 注1：資格停止期間中であっても、エントリーすることはできる。但し、当該大会時にはその停止期間は終了していなければならない。
- 注2：追い越しは、他の選手にペナルティーを与えるために故意に追い越しをさせる行為は対象外とする。
- 注3：大会審査委員会は、罰則を決定するに当たり、オフィシャルからの報告、ビデオでの検証等詳細な状況把握をした上で、ペナルティーを課すこととする。

30 本規則の解釈

規則および競技に関する疑義は、事務局あてに質疑をすることができる。なお、この回答は、大会審査委員会の解釈、決定が最終的なものとして示される。

31 本規則の施行

本規則は、2004年1月1日より施行する。