

# 2015 MOTORCYCLE SPORTS RULES

## 付則18

### 国内モトクロスの仕様



参加者のコストを抑制、安全性の保持、更に公平性を維持しながらハイレベルなレースを目指し全ての参加者が充足感を得られるレースとすることを基本理念とする。

### 1 クラス区分

クラス	排気量		ライセンス ※①						最多 気筒数	最多変 速段数
	2ストローク	4ストローク	MXIB	MXNA	MXNB	MXJ	PC	他		
チャイルドクロス (承認50cc)	50ccまで	50ccまで	×	×	×	○	○	※②	1	—
ジュニア65 (承認 85 ※③)	49ccを超え65ccまで	49ccを超え110ccまで	×	×	×	○	○		1	—
レディース (85cc)	65ccを超え85ccまで	85ccを超え150ccまで	○	○	○	○	×	女性	1	6
2	100ccを超え125ccまで	175ccを超え250ccまで	○	○	○	×	×		1	6
1	175ccを超え250ccまで	290ccを超え450ccまで	○	○	○	×	×		1	6
OPEN	100ccを超え125ccまで 175ccを超え250ccまで	175ccを超え250ccまで 290ccを超え450ccまで	○	○	○	×	×		1	6

※① 略称…MXIB (国際B級)、MXNA (国内A級)、MXNB (国内B級)、MXJ (ジュニア)

※② チャイルドクロス (承認50cc) は小学校3年生以下のMXジュニアライセンス又はPCライセンス所持者が参加対象

※③ ジュニアクロス (ジュニア85) は、MXJライセンス所持者のみ参加対象

### 2 出場車両

- 2-1 国際B級、国内A級、国内B級、ジュニア、レディース  
車両はスポーツ専用市販車または一般市販車としMFJが公認したもの。
- 2-2 車両規則  
車両は国内競技規則及びモトクロス基本仕様、国内モトクロスの仕様を示されているすべての条件に適合していること。

### 3 車両重量

- 3-1 各クラスの最低車両重量は半乾燥重量で下記のとおりとする。

クラス	エンジン排気量		最低車両重量 (半乾燥)	
65cc	65cc まで		2st	53kg
	65cc を超え	85cc まで	2st	63kg
85cc	100cc を超え	150cc まで	4st	71kg
	65cc を超え	85cc まで	2st	65kg
85cc (Large Wheels)	100cc を超え	150cc まで	4st	73kg
	175cc を超え	250cc まで	2st	98kg
1	290cc を超え	450cc まで	4st	99kg
	100cc を超え	125cc まで	2st	88kg
2	175cc を超え	250cc まで	4st	95kg

- 3-2 半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。
- 3-3 ダミーウエイトによる車重の調整は認められない。
- 3-4 レース後の計測においては1%の許容誤差が認められる。

## 4 音量

- 4-1 すべての車両の音量測定は、「2mMAX方式」で行う。
- 4-2 すべての公認競技会で開催されるクラスの音量規制値は、最大で112dB/A以下とする。
- 4-3 全日本選手権以外の競技会においては、2010年式以前の車両が2mMAX方式の測定で音量値を超えた場合に限り「モトクロス基本仕様5-4固定回転方式（232頁）」で再測定を受けることができ、固定回転方式による音量規制値を超えなければ合格と判断する（救済措置）。

## 5 互換性

- 5-1 フレーム打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一モデル内で、一切の追加工無しで単品、またはアッセンブリーで組み付け可能な部品については相互に互換が認められる。
- 5-2 下記の部品は同一メーカーかつ公認車両同士で相互に互換性があれば流用することが認められる。
  - 5-2-1 ミッションアッセンブリーまたは単品
  - 5-2-2 フロントフォークアッセンブリーまたは単品でボルトオンで取り付けられるもの
  - 5-2-3 リヤサスペンションユニット及び、リヤサスペンションリンケージ部品でボルトオンで取り付けられるもの
  - 5-2-4 リヤフォーク（スイングアーム・リヤアーム）アッセンブリーまたは単品
  - 5-2-5 キャブレター
  - 5-2-6 シリンダーコンプリート
  - 5-2-7 シリンダーヘッドコンプリート
  - 5-2-8 ピストン及びピストンリング
  - 5-2-9 ボルトオンタイプのサブフレーム

## 6 燃料

- 6-1 燃料はMFJが定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。  
詳細はモトクロス基本仕様 [4]燃料、燃料／オイルの混合液]（230頁）を参照。
- 6-2 大会特別規則（全日本モトクロス特別規則等）により、ガソリンの銘柄及び供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

## 7 マシン仕様

以下に明記されていない全ての部品は、MFJが公認した車両に取り付けられた部品からの変更、改造は認められない。（交換・切削・追加・研磨の禁止）

※但し①部品が破損した場合の修理、ならびに当該車両メーカーの販売する公認車両と同一部品との交換は認められる。

②互換性が認められる部品は、⑤互換性の条項に従って変更することが認められる。

## 7-1 下記部品は全てにおいて改造、変更が許可される

- 7-1-1           ホイール／タイヤ／スプロケット／ドライブチェーン
- 7-1-1-1         ホイール  
但し、モトクロス基本仕様<sup>3-12</sup>ホイールに基づき、ホイールの構造は公認車両と同一でなければならない。
- 7-1-1-2         タイヤ
- 7-1-1-3         スプロケット（エンジンスプロケット及びリヤスプロケット）
- 7-1-1-4         ドライブチェーン  
但し、公認車両に装着されたチェーンと同等かそれ以上の強度のものでなければならない。
- 7-1-1-5         その他詳細については「モトクロス基本仕様<sup>3-12</sup>ホイール、<sup>3-13</sup>モトクロスタイヤ（227頁）」を参照。
- 7-1-2           ブレーキ
- 7-1-2-1         ブレーキディスク
- 7-1-2-2         油圧ブレーキライン
- 7-1-2-3         ブレーキパッド
- 7-1-2-4         ブレーキディスクカバー
- 7-1-2-5         ブレーキレバー
- 7-1-2-6         ブレーキペダル
- 7-1-2-7         その他詳細については「モトクロス基本仕様<sup>3-9</sup>ブレーキ（227頁）」を参照。
- 7-1-3           ハンドルバー／ハンドコントロール
- 7-1-3-1         ハンドルバー
- 7-1-3-2         ハンドルグリップ
- 7-1-3-3         ハンドルバーを変更するためのアッパーブラケット（トップブリッジ・ハンドルクラウン含）及びアンダーブラケットアッセンブリー
- 7-1-3-4         ハンドルバーとハンドコントロールの位置
- 7-1-3-5         ケーブル（クラッチ、スロットル）
- 7-1-3-6         クラッチレバー
- 7-1-3-7         その他詳細については「モトクロス基本仕様<sup>3-5</sup>ハンドルバー・<sup>3-6</sup>コントロールレバー・<sup>3-7</sup>スロットルコントロール（226頁）」を参照。
- 7-1-4           シート
- 7-1-5           マッドガード（フェンダー）／サイドカバー（ゼッケンプレートを含む）／ラジエーターシュラウド
- 7-1-5-1         但し、カーボンファイバーは禁止
- 7-1-5-2         マッドガード、サイドカバー及びラジエーターシュラウドの外観形状は、基本的に公認車両に装着されたものと同形状でなければならない。
- 7-1-5-3         その他詳細についてはモトクロス基本仕様「<sup>3-10</sup>マッドガードおよびホイールプロテクション（227頁）」を参照。
- 7-1-6           エキゾーストシステム  
※エキゾーストパイプ・サイレンサーは変更可能とする。  
※エキゾーストパイプ・サイレンサーの材質は自由とする。
- 7-1-6-1         音量規定に適合していること。
- 7-1-6-2         その他詳細については「モトクロス基本仕様<sup>3-4</sup>エキゾーストパイプ（225頁）」

- を参照。
- 7-1-7            スプロケットカバー
  - 7-1-7-1        但し、公認車両に装着されたスプロケットカバーと同等の機能（強度、保護範囲）を有するものが必ず装着されていなければならない。
  - 7-1-8            カバー、ケースのボルト、ナット
  - 7-1-8-1        但し、公認車両に使用された部品と同じ材質でなければならない。
  - 7-1-9            フットレスト
  - 7-1-9-1        但し、フットレストブラケットの位置は、当該公認車両と同一の位置でなければならない。
  - 7-1-9-2        溶接によるフットレストへの補強は認められる。
  - 7-1-9-3        その他詳細については「モトクロス基本仕様<sup>3-8</sup>フットレスト（227頁）」を参照。
  - 7-1-10          スパークプラグ
  - 7-1-11          潤滑油・ブレーキフルード・サスペンションオイル
  - 7-1-12          ガスケット・ガスケットの材質
  - 7-1-13          ペイントの色・デカール
  - 7-1-14          チェーンガイド
  - 7-1-15          フォークスプリング及び長さを調整するためのカラーの追加
  - 7-1-16          リヤサスペンションスプリング
  - 7-1-17          ホールショットデバイスの追加
  - 7-1-18          フュエルコック
  - 7-1-19          フュエルホース
  - 7-1-20          フュエルベントライン
  - 7-1-21          エアフィルターエレメント
  - 7-1-22          樹脂製のジェネレーターカバー
  - 7-1-23          チェンジレバー（ペダル）
  - 7-1-24          キックレバー
  - 7-1-25          フリクションプレート
  - 7-1-26          クラッチプレート
  - 7-1-27          クラッチスプリング
  - 7-1-28          クラッチバスケット（アウトター）
  - 7-1-29          クラッチセンター（インナー）
  - 7-1-30          プライマリードライブギヤ
  - 7-1-31          プレッシャープレート
  - 7-1-32          一般市販車のワイヤーハーネス



## 7-2 下記部品は一部において改造、変更が許可される

- 7-2-1            フレーム・サブフレーム
- 7-2-1-1        フレームには製造メーカーの車両識別番号（シャーシ・ナンバー）が刻印されていなければならない。  
ただし、公認車両と同一部品交換に伴い、止むを得ず車両識別番号を失った場合は、モトクロス競技規則<sup>16</sup>車両検査16-2に記載された条件を満たせば使用が認められる。
- 7-2-1-2        サイドスタンドブラケットの削除は認められる。
- 7-2-1-3        エンジンガードプレートを追加するためのフレームへの改造は認められる。

## 国内モトクロス技術仕様

- 7-2-1-4 フレームへのガゼット追加は、修理を目的とする場合のみ認められる。
- 7-2-1-5 ボルトオンタイプのサブフレームは、同一車両メーカーで、かつ公認車両同士であれば相互流用することが認められる。
- 7-2-1-6 フレーム、サブフレームへの塗装は認められるが、研磨は禁止。
- 7-2-2 エアボックス〈※国際B級は付則18-1国際B級の仕様（239頁）参照〉
- 7-2-2-1 雨天時の防水防泥対策は認められる。
- 7-2-3 キャブレター
- 7-2-3-1 キャブレターのセッティングは、取り外し可能なセッティングパーツ（ジェット、ニードル、スロットルバルブ、バルブスプリング等）により、使用状況に適したセッティングに変更することが認められる。
- 7-2-4 シリンダーヘッド  
〈※国際B級は付則18-1国際B級の仕様（239頁）参照〉
- 7-2-4-1 シリンダーヘッドに材質を追加したり機械加工で取り除いたり、改造することは禁止。  
但し、各ポートまたは燃焼室のカーボン除去程度のポーリッシングは認められる。
- 7-2-4-2 ガスケットの変更に伴う圧縮比の変更は認められる。
- 7-2-5 シリンダー〈※国際B級は付則18-1国際B級の仕様（239頁）参照〉
- 7-2-5-1 各ポートのバリ取りやカーボン除去程度のポリッシング（過度な表面磨きによる寸法の変更は認められない）は認められる。
- 7-2-5-2 2ストローク車のリードバルブアッセンブリーは変更することが認められる。
- 7-2-5-3 シリンダーヘッドとの合わせ面（上面）の歪み是正のための表面仕上げは認められる。（歪みの目安は0.05mmを限度とする）。
- 7-2-6 ガードプレート
- 7-2-6-1 クランクケース／ギヤボックス／クラッチカバー／ジェネレーターカバーを保護する目的で追加としてガードプレートを取りつけることは認められる。
- 7-2-6-2 ガードプレートを追加するためのフレームへの改造は認められる。
- 7-2-6-3 チタン材質は認められない。
- 7-2-7 ローター（マグネット）
- 7-2-7-1 ローター（マグネット）によるイナーシャの変更は認められる。

## 8 各部の仕上げ調整

各部の仕上げ調整とは、公認車両時の基本仕様を変更することなく各製造メーカーがマニュアルで指示している仕上げ調整をいう。

## 9 追加の装備

下記装置は基本的に使用することが禁止される。

- 9-1 テレメトリーは、「モトクロス基本仕様⑥テレメトリー（233頁）」を参照。
- 9-2 その他データ収集装置

## 10 本規則の施行

本規則は2015年1月1日より施行する。

# 付則18-1 国際B級の仕様

## 1 マシン仕様

---

- 1-1 エアボックス  
エアボックスは変更、改造してもよい、エアボックスの材質は自由とする。
- 1-2 シリンダーヘッド  
シリンダーヘッドは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。
- 1-2-1 シリンダーヘッドの各ポート及び燃焼室に関しては通常のチューニングして施されるポーティングまたはポリッシングは許可される。
- 1-2-2 シリンダーヘッドガスケット面の表面加工は許可される。
- 1-2-3 圧縮比は変更しても良い（ただし、2ストローク車の一次圧縮比は変更できない）。
- 1-3 シリンダー  
シリンダーは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。
- 1-3-1 2ストローク車両における通常のチューニングとして施される各ポートのポーティングまたはポリッシングは許可される。  
また、ポーティングによるポートタイミングの変更も許可される。
- 1-3-2 シリンダーベース面の表面加工は許可される。  
その他の仕様は全て付則18国内モトクロス仕様に準ずる。

## 2 本規則の施行

---

本規則は2015年1月1日より施行する。



# 付則18-2 50ccクラスの仕様について

## 1 基本理念

モーターサイクルスポーツの入門クラスとして参加者のコスト抑制・安全性の保持とともに公平性を維持し、勝敗を主とせず誰もが楽しみ充足感を得られるクラスとすることを基本理念とする。

## 2 クラス区分

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
50	~50cc	1

## 3 出場車両

車両はMFJ公認車両でなければならない。

## 4 公認車両に対し、下記以外の改造、変更は認められない。

- 4-1 前後タイヤの交換・変更は可能とする。ただし、タイヤサイズは公認車両のホイールに装着できるものに限る。
- 4-2 スパークプラグ及びプラグキャップの変更
- 4-3 ハンドルグリップ（グリップ以外のハンドル部品の公認車両からの変更、改造は一切認められない）
- 4-4 シートの変更
- 4-5 ペイント、デカールの変更
- 4-6 潤滑油、サスペンションオイルの変更
- 4-7 キルスイッチの変更
- 4-8 ステップの変更（ただし、一切の追加加工は認められない）
- 4-9 メインジェットの変更（ただし、メーカーの出荷する純正部品に限る）
- 4-10 スプリングおよびバンブラバーの変更
- 4-11 シュラウド、前後フェンダー、前・両サイドのゼッケンは変更してもよい。  
※ただし、交換部品は、当該車両の純正部品と同材質のものに限る。
- 4-12 公認車両で取り付けられている以外のビードストッパーの取付は禁止する。
- 4-13 サイドスタンドの取り外しは可能とする。
- 4-14 ハンドプロテクターは使用可能とするが、樹脂製（ポリプロピレン）素材に限られる。
- 4-15 チェンジペダルの変更は可能とする。

### 注意事項

- ①マフラーはノーマルに限る（製造時の溶接以外の溶接（加工）のあるものは、一切認められない）。
- ②キャブレター口径、変更、改造は一切認められない。
- ③スプロケットの変更は認められない。
- ④ボアアップは認められない。
- ⑤スポークの変更、改造は認められない。
- ⑥他より車両に関する抗議がある場合は、当該ライダーのピットクルーが車検場にて分解を行い車検にて検査される（分解の範囲はキャブレターのみとする）。

規則に違反した場合、ライダー並びにその保護者に対し罰則が科せられることがある。

# 2015年チャイルドクロス(承認50ccクラス)開催概要

## 1. 参加資格

小学校3年生以下(2006年4月2日以降に生まれた方)でMXPCライセンスまたはMXジュニアライセンス所持者を対象とします。※大会開催日時時点で小学校4年生以上の方は参加することができませんのでご注意ください。

## 2. 出場車両

「付則18-2 50ccクラスの仕様について(240ページ)」に準じた、排気量50cc以下のMFJ公認モトクロス車両に限定されます。公認車両リスト(329ページ)をご確認下さい。

## 3. 開催日程

北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州のMX地方選手権シリーズの承認併催クラスとして開催されます。全日本選手権シリーズに併催されるチャイルドクロスは、当該地区地方選手権シリーズ承認併催クラスの中の1戦として開催されます。

## 4. エントリー方法

出場希望者は、各大会の大会特別規則に則り、各大会のエントリー期間内に必要事項を全て記入し、主催者へ直接お申込み下さい。

エントリー用紙：全日本併催大会用…MFJオンラインマガジンからダウンロード可 <http://www.mfj.or.jp>  
地方選手権併催用…各地区MFJ加盟団体ホームページにてご確認ください。

エントリー料金：全日本併催大会…6,100円(本体5,714円+消費税386円)  
地方選手権併催…各地区MFJ加盟団体ホームページにてご確認ください。

## 5. 競技内容

- ① 原則として、選手受付～車検～公式練習～決勝まで全てを日曜日に行います(原則予選はありません)。
- ② Aクラス(国内メーカー)とBクラス(外国メーカー)の混走とし、最低成立台数は合計2台以上とします。  
※詳細は「9. レース成立とポイント付与の条件について(242ページ)」を参照して下さい。
- ③ 決勝レース時間：全日本併催大会…5分+1周(2015年度より改訂されました)  
地方選手権併催…各地区MFJ加盟団体ホームページにてご確認ください。
- ④ スタート方式は、原則として、スターティングマシンを使用しない(一列に整列し日章旗で合図する)方式で行います。
  - エンジンをかけた状態でラインに整列(前輪をスタートライン内側)する。
  - 右手をヘルメットにつけスタート合図を待つ。
  - 日章旗を地面から上に振り上げ、スタート合図とする。※スタートの台数は、各主催者が決定します。また、スターティングマシンを使用して行われる場合もあります。(公式通知・大会特別規則に則る)

## 6. 適用される規則

2015年国内競技規則付則18-2「50ccクラスの仕様について」(240ページ)と併せて各大会特別規則を厳守しなければなりません。なお、各大会にて行われるライダーズブリーフィングには、保護者1名とライダー本人が必ず出席して下さい。

## 7. ピットクルーの登録について

PCライセンスで出場される場合、ライダーとともにライセンスに登録されている保護者1名をピットクルーとして登録することが可能です。MXジュニアライセンスで出場するライダーのピットクルーを登録する場合は、ピットクルーライセンス所持者でなければなりません。ピットクルーの登録人数は、1ライダーにつき最大2名までとします。



### 8. ポイントの管理と賞典

MFJ加盟団体事務局において、各地方選手権シリーズ開催クラスと同様に、シリーズでポイントが管理されます。適用されるポイントスケールは、各地区大会特別規則に則ります。

- ① Aクラス（国内メーカー車両）、Bクラス（外車メーカー車両）それぞれのクラスでポイントが管理され、年間で最も多くポイントを獲得したAクラスの選手1名、Bクラスの選手1名を地区シリーズチャンピオンとし、「MFJ全日本ランキング認定表彰式」における特別賞表彰対象者として認定致します。
- ② ポイントで同点が発生した場合、全日本ランキング決定基準を参考に、優勝回数の多い者を優先、優勝が同回数の場合は、2位の回数の多い者、2位が同回数の場合は3位の回数……として優先順位が決定されます。
- ③ 万一、不成立や中止により開催された競技会またはクラスが、開催予定数の50%以下となった場合は、シリーズチャンピオンとして認定されません。
- ④ 他地区とチャンピオンが重複した場合でも、次点の選手の繰り上げは致しません。

※地方選手権併催大会の大会特別規則やランキングは、各MFJ加盟団体のホームページ（25ページ）にてご確認ください。

### 9. 「レース成立とポイント付与の条件」について

#### ① レース結果の表し方

- チャイルドクロスは、Aクラス/Bクラスの車両が混走し、レース結果はAクラスの順位、Bクラスの順位を分別し、それぞれ別に発表されます。
- Aクラス/Bクラスそれぞれのレース結果順位に合致したポイントが与えられます。

例① … Aクラス/Bクラスが3台混走し、総合でAクラス選手が1・3位、Bクラス選手が2位であっても、Aクラスのレース結果として1～2位、Bクラスのレース結果として1位と反映します。  
但し、この場合、Aクラスには1位と2位に該当するポイントが与えられますが、Bクラスはポイント対象外となります。（ポイントのつけ方は、③をご参照下さい）

#### ② レース成立

- チャイルドクロスは、Aクラス/Bクラスの車両が混走し、合計で2台以上（2台含む）の出場台数があれば、レースは成立とみなされます。

例② … Aクラス1台、Bクラス1台（計2台）の出場台数があれば、当該競技会のチャイルドクロスのレースは成立とみなされます。  
（2015年度から最低出走台数の規定が2台以上で成立することに改訂されました）

#### ③ ポイント管理

- 但し、Aクラス/Bクラス、それぞれに2台以上（2台含む）の出場台数が無ければ、**シリーズポイントランキングは対象外**となります。（つまり、例②の場合、合計2台なのでレースは開催されますが、Aクラス/Bクラス、各1台の為、それぞれのポイントは付きません … ※シリーズランキング上は、“不成立”の扱いとなります。）
- シリーズランキングにおいて、開催予定数の50%以上が成立しなかったクラスは、シリーズチャンピオンとして認定されません。
- ポイントは、レース結果ごとに、地区特別規則で定められたポイントスケールを基準とし、Aクラス/Bクラス、それぞれのランキングを分別し、シリーズで各地区MFJ加盟団体に管理されます。

例③ … Aクラス車両3台、Bクラス車両1台（計4台）の出場台数の場合は、**Aクラスは2台以上の為ポイントランキングの対象**となりますが、**Bクラスは1台の為、ポイントランキングの対象外**となります。