

第2回ロードレース委員会 議事録

開催月日： 令和1年11月11日（月） 午前10時30分～午後5時

開催場所： 東京・中央区 MFJ 会議室

I. 開催状況

1. 全日本選手権・MFJ カップ開催状況報告 (単位：人)

全日本は全8戦終了、シリーズ通して全般的に天候に恵まれて開催することができた。

	観客数	台数合計	JSB	ST600	J-GP2	J-GP3	JP250
1大会平均台数	21,198	111	35	44	12	24	28
前年対比(%)	115%	126%	93%	120%	56%	92%	83%

2. 地方選手権開催状況報告

＜JSB1000 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較＞ : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	開催なし	13	16	41	60	13	13	26
2018	開催なし	13	17	36	61	13	11	26

＜ST600 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較＞ : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	14	10	26	27	36	28	19	23
2018	12	13	30	18	38	31	18	22

ST600R クラスは含まれていない。

＜J-GP3 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較＞ : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	開催なし	1	12	16	24	10	4	11
2018	開催なし	1	11	15	28	9	7	11

＜JP250 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較＞ : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	12	21	16	16	29	22	9	18
2018	12	17	22	21	39	33	15	22

【補足】

- ・ 筑波選手権は、台風の影響で1戦中止。九州ロードは7戦中3戦が台風の影響を受け、代替え日程で開催中。

3. 2019年ライセンス取得状況（10月末現在）

ロードレースは、前年比97%。ロード国際、国内、フレッシュマンが減、ジュニアは増加傾向で推移している。
MFJライセンス全体も、95%の推移している

II. 全日本選手権 シリーズランキング報告

事務局より、全日本選手権ランキングおよびMFJカップランキングが提出され、承認された。

Ⅳ. 2020 主要競技会カレンダー

1. 下記カレンダー案が確認された。

＜世界選手権＞

7月19日 鈴鹿 世界耐久選手権鈴鹿 8 時間耐久
 10月18日 もてぎ 世界ロードレース選手権 MOTOGP
 6月28日 鈴鹿 アジアロードレース選手権

＜全日本選手権＞

11月11日現在

	日程	大会	開催クラス					備考
			J S B	ST1000	ST600	J-GP3	JP250	
第1戦	4月 5日	鈴鹿 2 & 4	◎					
第2戦	4月26日	もてぎ	◎	○	○	○	○	
第3戦	5月24日	SUGO	◎	○	○	○	○	
第4戦	6月21日	筑波		◎	◎	◎	◎	
第5戦	9月6日	岡山国際	○	○	○	○	○	
第6戦	9月20日	オートポリス	◎	○	○	○	○	
第7戦	10月25日	M F J - G P 鈴鹿	◎※	○	○	○	○	
全7戦		クラス別レース数	11	7	7	7	7	
		クラス別開催数	6	6	6	6	6	

◎ 決勝 2レース制（土曜日 決勝1 日曜日 決勝2）

◎ ※ 最終戦 2レース制（日曜日 決勝1 決勝2）

特別スポーツ走行 ・ 第1戦 4月2日 鈴鹿 2 & 4

・ 第2戦 4月23日 もてぎ …会議終了後 開催調整がつき実施。

・ 第6戦 9月3日 オートポリス ※JP250のみ

・ 第7戦 10月22日 鈴鹿

Ⅳ. 2019 全日本選手権・MFJ カップの評価と 2020 の施策について

2019 年実施した施策の評価と 2020 の施策について確認を行った。

＜施策1. JSB1000 クラス 決勝 2レース制＞

- 1) 決勝 2 レース制を 5 大会 10 レースで実施 (レース 1 土曜日 レース 2 日曜日開催)
- 2) 2 レース制の運用 (レースウィークとタイムスケジュール)
- ① レースディスタンス : JSB クラスはレース距離 原則 70km+a 2 レースとも同一周回数
第 1 レースと第 2 レースの距離に差を設けてよい (70km 以上)
- ② 予選方式の統一 と 予選時間の短縮 (最低時間見直し)
計時予選の場合
最低時間 1 組 40 分以上×1 回 (20 分×2 回) 2 組 30 分以上×1 回
ノックアウト予選の場合 Q1 30 分以上 Q2 15 分
ノックアウト予選は、JSB1000 の 1 レースの場合に選択を可能とする。
- ③ グリッドの決定方法 : 計時予選 のベストタイムで第 1 レース グリッド決定
計時予選 のセカンドタイムで第 2 レース グリッド決定

目的 : 土曜日の観客動員とレース増によるレベルの高いレースの実施

結果 : 当初 5 大会を 2 レース制にし、全 7 大会 12 レースしたが、前年の土曜日の観客動員数には及ばなかった。

【2020 施策】

JSB1000 クラスと ST1000 クラスとの差別化し、トップカテゴリーの見せるレースとするため、予選基準タイムの見直しを行う。

- ・ 上位 3 台のトップタイムの平均 107%に改訂する。

2021 年度は、上位 3 台のトップタイムの平均 105%に改訂の予告を行う。

<施策 2. ST1000 クラス の新設>

2020 年全日本ロードレース選手権に新たなクラス「ST1000」がスタートします。

改造範囲の制限やワンメイクタイヤ制度などで JSB1000 との違いを明確にし、独立レースとして開催。

①参加車両区分

- ・ ST600 クラスの改造規則と基本的に同様とする。
- ・ ST1000 用公認車両の上限販売価格設定
一般生産型モーターサイクルで、一般市販価格 300 万円 (消費税含まず)
- ・ ECU の公認制度と上限販売価格並びに買い取り価格を設定する。
- ・ ワンメイクタイヤ制度の導入とタイヤサプライヤー : 住友ゴム工業株式会社
- ・ タイヤコントロール (使用本数制限)
全日本選手権の使用本数はドライタイヤ前後 2 セット (予選・決勝※朝フリー除く)

②競技運営

- ・ 大会数 全日本選手権 6 大会 (7 レース予定) ※筑波大会は 2 レース制
- ・ 計時予選 最低 30 分 (筑波 20 分)
- ・ 決勝レース距離 レース距離 : 60~70 km
(サイティングラップ、ウォームアップラップ、レース含み 80 km 以下)

レース開催順

全日本における ST1000 クラスの決勝レースの開催順について審議され、基本的に以下とする。

全日本選手権の決勝レースの開催順：J-GP3－ST1000－JSB1000－ST600

② ワンメイクタイヤ

用途	F/R		サイズ
ドライ	フロント	KR149 (M3) / KR149 (H3)	120/70R17
	リア	KR133 (S1) / KR133 (M1)	200/60R17
ウェット	フロント	KR189	120/70R17
	リア	KR405	190/60R17

エントラントサポート

タイヤ特別販売価格の設定（ドライ用タイヤ前後セット）

1 大会あたり、全日本選手権 2 セット 地方選手権 1 セット 1 セット

1 セットあたり 26,725 円（消費税込み） 2 セットあたり 53,449 円（消費税込み）

ダンロップ賞 全日本選手権 ST1000 クラス [DUNLOP 賞（賞金）1 位～10 位] 1 大会 32 万円

タイヤ運用規則

- 1) 全日本 予選・決勝を通じて、ドライタイヤ 2 セット使用することができる。
（午前のウォームアップ走行除く）
- 2) 地方選手権 予選・決勝を通じてドライタイヤ 1 セットの使用本数が制限される。
- 3) タイヤは、大会期間中に DL ガレージにて「タイヤ引換券（1 セットごと発行）」と引き換えに、
タイヤを参加者が受け取り、タイヤ組み込みサービスが受けられる。
- 4) 参加者はタイヤ配布時にコンディションに合わせたタイヤのスペック選択ができる。
- 5) タイヤシール
全日本選手権のタイヤ使用本数を管理する MFJ タイヤシールは、参加者が、タイヤに張り付ける。

③ 地方選手権の枠組み

クラス名称	ライセンス	ワンメイクタイヤ	
ナショナル ST1000	国内	対象	当面 JSB 仕様も ST1000 クラスとして参加出来る。(2019 パニガーレ V4R 参加可能)
インター ST1000	国際	対象	
インター JSB1000	国際	対象外	

※エントリー数により上記 3 クラスは混走が認められる。 その場合ランキングポイントと賞典はクラス毎とする。

【結 論】

上記の枠組みのとおり、ST1000 クラスを全日本および地方選手権にてスタートすることが確認された。

あわせて、全日本選手権、地方選手権向けのエントラント案内およびタイヤ申し込み書、タイヤ引換券の内容について了承された。

また、クラスタイトルとしては、「ST1000 DUNLOP OFFICIAL TYRE SUPPLIER」とすることが報告された。

補足事項

1. ワンメイクタイヤの補足

ワンメイクタイヤは、来年の2月中旬からの発売となり、ASB1000クラスと同一タイヤとなることが報告された。

2. 全日本選手権のゼッケンの付与について

新設のクラスのため、「1」の付与は行わず、他の番号については、2019年度の全日本ポイント取得（クラス関係なし）の高いものから優先的に割り振っていく。

3. 地方選手権の参加車両について

2020年より、地方選手権のST1000クラスは、ナショナルJSB100クラスに統合する関係で、2019年までのJSB1000車両で、車両販売価格300万円を超える車両についてもナショナルST1000クラスに参戦できることが確認された。対象車両 19年モデルまでのパニガーレV4R

<施策3. ST600クラス>

●ワンメイクタイヤ 2018-2020 BSタイヤサプライヤー決定（公示済み）

●ブリヂストン スカラシップシステム の導入

- ・全日本選手権用 タイヤテスト時の1時間走行枠の設定
- ・地方選手権 ST600 スポーツ走行の補助

【評価】

2019年の全日本選手権は、1大会あたり平均参加台数は、44台（昨年37台）の20%増、地方選手権は23台（昨年22台）の横ばい推移となっている。

【2020 施策】

2020年も枠組みを変更せずに実施する。

<施策4. J-GP3クラス 若手育成施策>

全日本選手権 GP3 クラスの若手育成

全日本選手権 J-GP3 クラスは、若手ライダー育成を目的にJ-GP3 チャレンジクラスの新設および特別参戦枠のクラス構成とする。

名称	タイトル	参加資格と年齢	技術仕様
J-GP3	全日本選手権	MFJ 国際ライセンス所持者 年齢 13 歳以上	付則 7 GP 規則適用
J-GP3 チャレンジ	全日本選手権	MFJ 国際ライセンス所持者 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
J-GP3 特別参加枠	対象外	MFJ ジュニア・国内ライセンス所持者 年齢 12 歳以上 18 歳以下 大会ごと参戦資格を得たうえでの参加承認されたもの	NSF チャレンジ規則適用

運用

全日本選手権のタイトルは、J-GP3 と J-GP3 チャレンジクラスの選手によって決定する。

- ・J-GP3 決勝進出者の選出は、全日本選手権、J-GP3 クラス、J-GP3 チャレンジ、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。

- ・ 全日本ポイント・賞金は、J-G P 3 クラス、J-G P 3 チャレンジクラスの選手に付与され、決勝レースの総合順位に応じて付与される。特別参戦枠の選手獲得ポイントの繰り下げは行わない。

J-GP3 チャレンジの特典

全日本ロードレース選手権**第 6 戦オートポリス大会時点のチャレンジクラスのランキング最上位者 1 名**に 2021 年アジアタレントカップの年間参戦資格が与えられる。

- ・ランキング最上位者は、2020 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。

プログラム・リザルト表記及び暫定表彰

- ・ プログラム・リザルトの表示は、GP3 チャレンジを「C」、特別参加枠を「S」と表記する。
- ・ 表彰式は、上位 1 から 3 位の表彰後に、GP3 チャレンジ 1 名と特別枠 1 名を表彰する。

【2020 施策】

新設「J-GP3 チャレンジクラス」および継続施策「特別参加枠」として、上記の提案どおり行うことが確認された。

【審議事項】

2019 全日本選手権 特別参戦枠の評価を行い、11 名参加のうち、レース時のアドバイス、選手のスキル、スキルアップが認められた優秀者 4 名に対し、ロードレース国際ライセンスを与えことが審議された。

下記の 4 名に「ロードレース国際ライセンス」への昇格が認められた。

- ・ 濱田 寛太 15 歳
- ・ 藤田 哲弥 16 歳
- ・ 坂東 遼翼 16 歳
- ・ 古里 太陽 14 歳

【結 論】

上記 4 名のロードレース国際ライセンスの昇格が承認された。

<施策 5. JP250 クラス施策>

ワンメイクタイヤ 2018-2020 DL タイヤサプライヤー決定 (公示済み)

MFJ カップ JP250 の運営統一 継続

- ・ スケジュール

金曜日： 選手受付、車検、ブリーフィング、スポーツ走行

土曜日： 予選、決勝

- ・ 競技運営方法

全日本選手権に合わせて運用する

- ・ スタート進行 サイトイングの複数周回 と エンジンオフによるグリッド着
- ・ 赤旗時の再開手順および 5 分間ルールと周回数減算

【評価】

- ・ 参加台数の減少に歯止めがかからなかった。 MFJ カップとして参加者の技量アップによる参加回避
- ・ ECU などのコスト問題が参加者減の要因にもなっている。

特定メーカーの ECU 装着車両が速く、また、個人ユーザーはセッティングが出せないなどの理由もあり

参加が敬遠されている。

- ・ CBR 2 5 0 RR の減少が目立つ。メーカーキット ECU に限定されているドリームカップなどにユーザーが戻っている傾向あり。

【結論】

作業部会で、21 年度シーズンに向けて具体的施策を検討することとなった。

【提案事項】

地方選の JP250 の活性化として、各車両の銘柄賞の設定の提案（年間 3 0 戦程度）

地方選手権のインター、ナショナルを問わずに、その銘柄車両を使用しているユーザー最上位 1 名に対して各車両銘柄からの賞を設定し、対象者を表彰する。

各社の意見

- ・ ヤマハ、カワサキ、ホンダともに基本的に了承いただき、賞品内容に関してもメーカー間で調整することになった。

< 施策 6. その他 >

1) 18 歳以下の選手へのエアバッグ式プロテクションの導入について

競技会において、以下の対応をとることが了承された。問題が生じた場合は、その都度議論し修正していくことになった。

① 予選・レース中にエアバッグが展開した場合

決勝中のエアバッグが展開し、再スタートを行った場合は、そのままレースに参加できる。

ただし、装備品など危険と判断された場合は、黒旗の対応を行う場合がある。

② 未着用でコースインしてしまった際の罰則はどうか。

始末書提出とし、次回同様の行為を行った場合は状況により罰則対象になる。

※エアバッグに限らずそのほかの装備品も同様

③ 一度展開した場合、再確認はどの程度行う必要があるのか。

車検またはスタート前チェックで、外観チェックを行う。

再確認をしないまま次の走行をした場合、罰則の対象となる。

④ 故意にエアバッグが開かないようにして事故で重大な負傷を負った場合、車検の責任を問われることはないのか。

車検では認定品を持っているかの確認のみであって、正常に動作するかは確認できない。

作動しなかった場合に関しては管理できない。自己責任で管理とする。

2) [予告事項] 2021 年より脊柱プロテクションと胸部プロテクションの規格導入について

装着を義務付けている脊柱プロテクション（脊髄パッド）と胸部プロテクション（チェストガード）に製品の規格を 2021 年 1 月 1 日から CE 規格の導入、取得している製品とすることが確認された。

3) 全日本選手権のゼッケンカラーの変更について

【提案内容】

観客がクラスを判別しやすくすることを目的としてクラスごとにゼッケンカラーを指定する。但し JSB1000

クラスはプレミアムクラスとしてベースカラーを選択できる現行規則を維持する。

ST1000		紺地に白文字
ST600		白地に黒文字
J-GP3		赤地に白文字（4スト車両）
JP250	国内	白地に黒文字
	国際	赤地に白文字

※字体はチャンピンの「1」を除き、全クラスとも「Futura Heavyのゴシック体」。（現行規則同様）

【結 論】

提案のとおり了承された。

ST1000クラスのゼッケンベースカラーは、水色にならないようにパントーンカラーにて表示することになった。

注釈： 議事後、FIM規則など確認し、ゼッケンに関してはパントーンカラーの記載指示ないため、MXの国際B級に採用している「紺地に白文字」のイメージが伝わりやすく表記を「紺地」修正する。

4) 中野副委員長からの提案

【提案内容】

金曜日のライダーズブリーフィングに参加し、大会組織の説明や審査委員会の説明をしている。ライダーと話せる機会はそこしかないため、審査委員長に金曜のブリーフィングに出席していただくことを制度化してはどうか。ライダーとの信頼関係も築く上でも必要なことであり、ライダー側も、だれが審査委員長なのか知っておくべきである。開かれたレース運営、審査委員会に行きたい。

【結 論】

ブリーフィングには、審査委員会から最低1名が立ち会うことが確認された。

V. 2020 国内競技規則の変更について

前回作業部会・レース運営会議で検討した規則変更が以下のとおり審議され、決定した。

1) 語句の修正 ペナルティー → 罰則の語句の修正

第4章 MFJ裁定規則 35 裁定組織の構成・役割・権限

35-1 大会審査委員会

35-1-1 大会審査委員会は競技会開催期間に起こった違反行為、抗議に対する審理権を有し裁定を下す唯一の機関であり、下記の場合に自らの職権でまたは競技役員の要請に応じて~~罰則ペナルティー~~を科すことができる。・・・

35-1-3 大会期間中における本規則または大会特別規則に違反する行為に対しては、その軽重によって大会審査委員会の権限により以下の罰則を科すことができる。

罰則	内容
訓戒	文書による注意……始末書提出。
罰金	50万円以下の罰金。
競技結果に影響する罰則	タイム／ポイント／周回数の加算または減算。順位の変更／ライドスルーペナルティー／ストップ＆ゴーペナルティー
失格	競技会および競技結果の除外

35-1-4 特定の違反に関する~~罰則ペナルティー~~の詳細は、各種目の規則または大会特別規則に明記するものとする。

その他、付則4～付則6の記載部分の「ペナルティー（名詞）」を「罰則」に変更

2) J-GP2の記載を削除し、ST1000の記載追加

付則4 3 競技会と開催クラス

競技会と開催クラスは下記とする。

- 1) 地方選手権は、国際ライセンス所持者の参加する「インター（Int）クラス」と国内ライセンス所持者の「ナショナル（Nat）クラス」に区分される。

出場可能 ライセンス	大会格式	対象種目
国際ライセンス	全日本選手権	J-GP3、J-GP2 ST1000、ST600、JSB1000
国際ライセンス	MFJカップ	Int JP250
	地方選手権 インタークラス (Int)	Int JP250、Int J-GP3、Int ST600、Int JSB1000、Int ST1000
国内ライセンス	MFJカップ	Nat JP250
	地方選手権 ナショナルクラス (Nat)	Nat JP250、Nat J-GP3、Nat ST600 (ST600N)、Nat ST1000 JSB1000 (JSB1000N)→
フレッシュマンライセンス		Nat J-GP3、Nat ST600 (ST600N)、Nat JP250
ジュニアライセンス		Nat JP250、Nat J-GP3

※フレッシュマンライセンスで地方選手権参加の場合、昇格にかかわるポイントは付与されない。また、特別昇格の申請もできない。

3) エアバッグプロテクションの詳細と脊椎プロテクション、チェストガードの予告事項

付則4 10 ライダーの装備

・エアバッグプロテクション

10-2-1-7 エアバッグ式プロテクション

- 1) 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（以下エアバッグと記す）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。

2) エアバッグの使用基準

エアバッグが転倒等で展開した場合、当該ライダーについては走行に支障が無い、またはエアバッグ膨張部が取り外せると言う事を条件に、その時点で走行しているセッションについてのみ継続して走行することを認める。ただし、当該ライダーは次セッション走行前に新たな（展開していない）エアバッグを装備し、車検での再確認を受けた上で、次セッション以降の走行を行わなければならない。

3) 18歳以下の選手に対するエアバッグ使用義務（2020年1月1日より）

18歳以下の選手は、MFJに登録されているエアバッグを使用（着用）しなければならない。車検時にエアバッグがMFJ登録製品であることを確認する。

車検時に複数のエアバッグ（仕様または型式違いでも可）を登録することも認められる。

※18歳以下とはレースウィークの予選日時時点で満18歳以下の者をいう。

※適用はMFJ公認競技会（全日本選手権・地方選手権）。承認競技会は主催者の特別規則による。

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

使用が義務づけられる。

- ・ 脊椎プロテクション、チェストガード

10-2-1-8 脊柱プロテクションの装着が義務付けられる。

— 中略 —

予告： 2021年より、脊柱プロテクションはCE規格「EN1621-2（Level1またはLevel2）」適合品の使用が義務付けられる。「EN1621-2」規格品以外の製品は使用ができなくなります。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（チェストガード）の装着が義務付けられる。

— 中略 —

予告： 2021年より、胸部プロテクション（チェストガード）はCE規格「EN1621-3（Level1またはLevel2）」適合品の使用が義務付けられる。

「EN1621-3」規格品以外の製品は使用が出来なくなります。

エアバッグ一体式でエアバッグ本体にCE規格「EN1621-3」適合品の胸部プロテクション（チェストガード）が装備されている場合は、胸部プロテクション（チェストガード）の装備は免除される。

4) ジェネレーターの使用範囲の明確化

付則4 17-4-4 付則5 17-2-5

17-4-4 ウォームアップ開始まで

- ・ グリッド上での給油は禁止される。
- ・ グリッド上でタイヤウォーマーのためのジェネレーターを使用しても良い。（スペアタイヤも含む）
- ・ マシン1台につき1台のジェネレーターとする。

そのジェネレーターは、**一人で**持ち運び可能なハンディタイプとし、車両の後方に置かれなければならない。ただし、地方選手権においては、グリッド上でのジェネレーターの使用は特別規則で禁止される場合がある。

- ・ 全てのマシンのエンジンは停止され、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。

17-4-7 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2名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。

~~このメカニックはスタンドを取り外し、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（外部スターターの使用が認められる）。—~~

グリッドに残ったメカニックはエンジンスタートを手助けた後スタンドを取り外し、速やかにグリッドから退出する。（外部スターターの使用が認められる。2サイクルの車両はライダーの押しがけの補助も可能とする。）

5) リアのセーフティーライト

20-5 全日本選手権 JSB1000・ST1000・ST600クラスのリアセーフティライト

- ・WET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アセーフティライトを点灯しなければならない。
- ・ライトの点灯はピットアウト時にオフィシャルにより確認される。

全日本選手権において、JSB1000クラス以外に、ST1000、ST600クラスに安全対策強化のため採用する。

6) ピットボックス作業エリア

21-2 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**ボックス前作業エリア**に戻ることができる。レースにおいては全ての作業はピットボックス前**作業エリア（ウォームアップラップ3分前～ウォームアップラップ開始まではピット作業エリア）**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できる。予選中のピットボックス内での作業は**認められるが**、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ヤしたものと判断される。

※ピット**ボックス**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、**チームおよびライダーに割り当てられた与えられた区域**である。

7) レースの一時中断と赤旗中断されたレースの再スタート

24 赤旗中断されたレースの再スタート

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。

審議結果

本来のレース距離に、スタートデイレイドで減算された分は加味しないほうがわかりやすいため、規則を改訂せずに、解釈を通して統一する

本来のレース距離とは、最終的に公式通知で公示された周回数のこととする。

元のレース距離とは、当初に規定されていた周回数のことである。

8) 予選時間の設定

付則 5

3-3 レースウィークの基本スケジュール

3-3-1 全日本選手権は下記基本スケジュールに基づき開催される。

予選最多出場台数以内であれば、1組、1回の予選とする。ただし、主催者によっては、2回とすることができる。

J-GP2 J-GP3	〈計時予選方式〉
ST600 ST1000	エントリーが最多予選出走台数に満たず予選1回で行なわれる場合 各組 最低時間 30分 （筑波 20分）

予選2組における時間設定の記載なきため、上記の内容を提案し了承された。

9) J-G P 3 クラスの構成 (GP3チャレンジについて)

3-5-2 全日本選手権 J-GP3クラスは、J-GP3クラスのほかに、J-GP3チャレンジクラス、特別参加枠のクラス構成とする。

名称	タイトル	参加資格と年齢	技術仕様
J-GP3	全日本選手権	MFJ国際ライセンス所持者 年齢13歳以上	付則 7 GP規則適用
J-GP3 チャレンジ		MFJ国際ライセンス所持者 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
J-GP3 特別 参加枠	対象外	MFJジュニア・国内ライセンス所持者 年齢12歳以上18歳以下 大会ごと参戦資格を得たうえでの参加 承認されたもの	NSFチャレンジ規則適用

参加年齢は、満年齢を指し、最低年齢は、当該大会の予選日時時点の満年齢を指す。上限年齢は、2020年1月1日時点の年齢を指す。

3-5-2-1 全日本選手権のタイトルは、J-GP3とJ-GP3チャレンジクラスの選手によって決定する。

3-5-2-1-1 J-GP3決勝進出者の選出は、全日本選手権、J-G P 3 クラス、J-GP 3 チャレンジ、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。

3-5-2-1-2 全日本ポイント・賞金は、J-G P 3 クラス、J-G P 3 チャレンジクラスの選手に付与され、決勝レースの総合順位に応じて付与される。特別参加枠の選手獲得ポイントの繰り下げは行わない。

3-5-2-2 J-GP3 チャレンジ

- ・全日本ロードレース選手権J-GP3クラスに「J-GP3チャレンジクラス」を設け、MFJロードレース国際ライセンス所持者で、全日本選手権第6戦オートボリス大会時点のチャレンジクラスのランキング最上位者1名に2021年アジアタレントカップの年間参戦資格が与えられる。

- ・ランキング最上位者は、2020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。(FIMライセンスでの参加者は適用されない)

3-5-2-2-1 J-GP3チャレンジの参加資格

年 齢 : 13歳～19歳

最低年齢は、各大会の予選日時時点の年齢を指し、上限年齢は、2020年1月1日時点の年齢を指す。

資 格 : MFJロードレース国際ライセンス所持者 (FIMライセンスの参加者は適用しない)

車 両 : NSF250R

仕 様 : HRC NSF250Rチャレンジ技術仕様(規則の詳細はHRCのホームページ参照)。

- ・最低重量は完全装備のライダー重量と車両重量の合算重量145kgが適用される。

- ・ゼッケンベース色は赤地に白文字

3-5-2-2 J-GP3特別参加枠

若手ライダー育成を目的に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のレースに参加を認める。

J-GP3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。・・・変更なし

10) 全日本選手権の予選基準タイム

7-2	予選通過基準タイム
7-2-1	JSB1000クラスは、トップタイム上位3名の平均タイムの107%以内 予告：2021年度のJSB1000クラスは、トップタイム上位3名の平均タイムの105%以内に変更される。 ST1000、ST600、J-GP3クラスは、トップタイム上位3名の平均タイムの108%以内
7-2-2	この予選通過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 JSB1000クラスは、105%以内、ST1000、ST600、J-GP3クラスは、108%以内の範囲でこの基準を変更することができる。
7-2-3	天候不順等の予測の出来ない状況が発生した場合は、大会主催者および審査委員会の判断により予選通過基準を変更することが認められる。

11) 全日本ゼッケン規定

13-5	全日本選手権（ナンバープレート）規則
13-5-1	JSB1000クラス
13-5-1-1	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。 文字（数字）の色は、黒か白文字とする。ナンバープレートのバックグラウンドの色は自由とするが、文字（数字）が判別しやすいようにしなければならない。
13-5-1-2	数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また影付き文字などは認められない。ただし、チャンピオンゼッケンの1に限り字体は自由とするが、判読しやすいものでなければならない。
13-5-2	ST1000、ST600、J-GP3
13-5-2-1	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。 J-GP3 赤地に白文字 ST1000 紺地に白文字 ST600クラス 白地に黒文字
13-5-2-2	数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また影付き文字などは認められない。ただし、チャンピオンゼッケンの1に限り字体は自由とするが、判読しやすいものでなければならない。

12) 地方選手権のST1000の参加資格について

2-1 地方選手権の対象種目

地方選手権対象種目は以下に定める。

JP250 ・ J-GP3 ・ ST600 (ST600N) ・ **ST1000※** ・ **インターJSB1000 (JSB1000N)**

クラスごとに、インタークラスとナショナルクラスのレースに区分される。

※2020年度からナショナルJSB1000クラスは、ナショナルST1000クラスに統合される。

2-3 レースの形態

- ・ インタークラスとナショナルクラスは、参加台数により混走する場合がある。
- ・ **ST1000、JSB1000**クラスは、参加台数により、各施設で設定されている承認競技クラスとの混走する場合がある。
- ・ **ST1000クラスとインターJSB1000のクラス構成**

クラス名称	ライセンス	ワンメイクタイヤ	備考

ナショナル (Nat) ST1000	国内ライセンス	適用クラス	19モデルまでのJSB仕様も 参加可能 ※1
インター (Int) ST1000	国際ライセンス	適用クラス	
インター (Int) JSB1000	国際ライセンス	適用外クラス	

※ナショナルST1000クラスには、2019ナショナルJSB1000クラスに参加していた2019年モデルまでの
公認車両に限りJSB1000仕様での参加を認める。（暫定処置2025年度まで）
ただし、タイヤワンメイク制度は適用される。
同一の昇格ポイント、章典の対象とする。

VI. その他

- (1) 特別昇格・降格の審査に関する流れを確認した。
筑波、九州ロードに関しては、中止および代替え日程を考慮し、施設判断、加盟団体での審議基準を明確におこなうことを確認した。
- (2) 競技役員の不足、高年齢化対策
競技役員に関する作業部会の議事録が提出され、以下を承認した。
 - ・オフィシャルの補助員制度の検討
 - ・オフィシャルの競技種目資格の撤廃
 - ・競技役員ライセンスの取得簡素化
 - ・ライダーライセンスの競技役員従事
- (3) マウスガード普及活動「スポーツ歯科医」の現場活動の協力書が提出され、了承された。
- (4) 競技会報告システムのクラス変更の説明がされた。

現在	変更後	現在	変更後
MFJCUP Int JP250	Int JP250	新規	地方選 Nat ST1000
MFJCUP Nat JP250	Nat JP250	新規	地方選 Int ST1000
全日本 J-GP2	ST1000	地方選 Int JSB1000	変更なし

- (5) 全日本選手権 ART 走行時の機材破損の保証について
施設側についても、個々の事情があり対応がまとまらず、2020 年以降の大会については継続審議となった。
2019 年の破損については、個人負担とすることになった。
- (6) 将来のテーマアップについて
以下の内容について、作業部会にて審議していくことになった。
 - マシンの高速化対策
マシンおよびタイヤの進化に伴い、マシン側、コース側もしくは両方面で検討が必要。
 - 全日本選手権の見せ方、プロモーション
将来的に、マニア以外にロードレースを見せる、ファンづくりの対策
プロモーターもしくはプロモーターに類する組織の検討

以上 午後 5 時似て閉会