

MOBILITY RESORT MOTEGI 

2023 もてぎ7時間耐久ロードレース

もて耐

2023.7.29 sat.
公式予選・3時間決勝レース

2023.7.30 sun.
7時間決勝レース

**2023 MOTEGI
7 hours ENDURANCE
ROAD RACE**

特別規則書 SUPPLEMENTARY REGULATIONS

本年の表紙を飾っていただきましたのは、2022 年もてぎ7時間耐久ロードレース
7 時間決勝レースを優勝しました以下のチームとなります。(敬称略)

《2022 年 もてぎ 7 時間耐久ロードレース 7時間決勝レース優勝》

ゼッケン : 51

チーム名 : ベスラレーシング TEC2&YSS

出場ライダー : 福田 たかお・遠藤 弘一・佐藤 昭仁・豊原 由拡

出場クラス : Brave / WT

マシン : Honda CBR250RR

お知らせ

2022年のもて耐ゼッケン落札金

7時間決勝レースのゼッケンナンバーを競売し最高額を入札で得られた収益金 123,000 円は、
世界中の子どもたちが、十分な恩恵を享受できるように、公益財団法人日本ユニセフ協会
のユニセフ基金へ寄付させていただきました。

2023 MOTEGI 7 hours ENDURANCE RACE
2023 もてぎ7時間耐久ロードレース

2023
もてぎ7時間耐久ロードレース
“もて耐”

SUPPLEMENTARY REGULATIONS

特別規則書



公 示

ホンダモビリティランド株式会社は 2023 年 7 月 28 ～ 30 日、栃木県茂木町のモビリティリゾートもてぎにおいて「2023 もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐”」を開催する。本大会は一般財団法人日本モーターサイクルススポーツ協会（MFJ）承認のもとに国際スポーツ憲章・FIM 競技規則に基づいた 2023MFJ 国内競技規則ならびに本競技会大会特別規則に基づいて開催される。

大会主旨

モビリティリゾートもてぎは、モーターサイクルススポーツファンの皆様に、気軽に、ご家族やお友達と共にレースをお楽しみいただきたいとの願いを込め、ライダーならびにチームクルーとして大勢でご参加いただけるモーターサイクルレースの祭典を目指して 1998 年より本大会を開催しております。本年も、皆様からのご意見を元にさらに魅力的な耐久レースになるように様々見直しをしております。参加される皆様と共に常に新鮮で、時代に沿ったレースであるように、もて耐は進化を続けて参ります。私たちは、このもて耐を通じ、多くの仲間と共に過ごす大切な時間をもつこと、耐久レースを楽しみ尽くすこと、そして、そこで得た喜びをまだレースの魅力を知らない方々へ伝播されていくことを望んでいます。

もて耐を通じて多くの方がロードレースの楽しさ・耐久レースの醍醐味をご体験いただければと存じます。

2023 “もて耐” 大会組織委員会

2023 年 主な規則変更点

- 7時間予選不通過の取扱い
7時間決勝レース予選不通過のチームは、3時間耐久にリベンジクラスとして参加することができます。リベンジクラス1位のチームには翌年の7時間決勝レースのシード権を与えます。
詳細は第31条5、第66条4をご確認ください。
- 7時間のピット滞在最低時間
燃料給油時に各クラスごとに設定されています。
詳細は第41条をご確認ください。
- 3時間のピット滞在最低時間
ライダー交替時に各クラスごとに設定されています。
詳細は第55条をご確認ください。
- 参加料変更
参加料の改訂をしました。
詳細は第10条をご確認ください。
- ピットイン時の滞在管理区間の変更
ピット滞在管理区間終了地点が、ピットレーン上のコントロールライン延長線上から、ピットレーン出口ラインに変更となります。
詳細は第41条4、第55条6をご確認ください。
- オリジナルフレーム
安全面を考慮し、オリジナル制作フレームでの出場は本年よりできません。
- サポートナンバーの装着
車両ナンバープレートの視認性観点より、サポートナンバー義務化となります。
詳細は第77条車両基本仕様をご確認ください。
- リアセーフティーライト
安全面を考慮し、リアセーフティーライトの装着を推奨します。
詳細は第78条7をご確認ください。
- 車両基本仕様の更新
フェアリングの仕様をMFJ国内競技規則に準拠した内容に更新。
詳細は第77条6をご確認ください。
- エアバッグ
2輪用エアバッグ式プロテクションの着用をさらに推進していくため、55歳以上も義務化になります。
詳細は第78条をご確認ください。
- フィニッシュライン変更
デザイン変更となります。
詳細は第60条4をご確認ください。
- エアバック支援プログラムについて
参加料2,000円引きとなります。
詳細は第10条2をご確認ください。

====<ご案内>=====

- チーム名は、リザルト・計時システム表示の都合により最大全角15文字(半角30文字)とします。
- エアバッグ
2輪用エアバッグ式プロテクションの着用をさらに推進していくため、2025年は全ライダー義務化になります。
- Braveクラス終了
2023年をもって終了します。
- NST-VTRクラス終了
2023年をもって終了します。
- 50歳以上の国際ライダーの年齢引上げ
2024年より国際ライダーの国内扱いの年齢を50歳から55歳に引き上げます。

2023年1月17日(火)～2月8日(水)は場内施設点検のため全施設休業とさせていただきます。

2023
もてぎ 7 時間耐久ロードレース
特別規則書

目 次

第 1 章 総 則

第 1 条	競技会の名称・格式	7
第 2 条	主催者	7
第 3 条	大会組織・役員	7
第 4 条	開催場所	7
第 5 条	開催日程	7
第 6 条	競技種目	7
第 7 条	出場台数	7

第 2 章 参加規程

第 8 条	参加資格	8
第 9 条	参加申し込み	8
第 10 条	参加料	9
第 11 条	チームの構成	9
第 12 条	ライダーの登録	10
第 13 条	ピットクルーの登録	11
第 14 条	ヘルパー	11
第 15 条	ゼッケン	11
第 16 条	車両の変更	11
第 17 条	もてぎ・鈴鹿（MS）共済会	12
第 18 条	参加受理と参加拒否	12

第 3 章 開催クラス・燃料規定

第 19 条	開催クラス	13
第 20 条	燃料規定	13

第 4 章 参加受付・公式車検

第 21 条	参加受付	14
第 22 条	トランスポンダー（自動計測装置）	14
第 23 条	公式車両検査	15

第 5 章 競技車両の登録と変更

第 24 条	競技車両の登録と変更	17
--------	------------	----

第6章 参加者の遵守事項

第25条	クレデンシャルと車両通行証	17
第26条	バドックの使用	17
第27条	ピットの使用	18
第28条	ピットサインエリア	18
第29条	参加者の遵守事項	18
第30条	ブリーフィング	19
第31条	公式予選	19
第32条	7時間決勝レースの選抜方法	19
第33条	7時間決勝レースのグリッド決定方法	19
第34条	NEO STANDARD クラス シード権	20
第35条	3時間決勝レースの選抜方法	20
第36条	3時間決勝レースのグリッド決定方法	20

第7章 決勝スタート

第37条	スタート前チェック	20
第38条	スタート前の遵守事項	22
第39条	スタート方法	22

第8章 燃料補給

第40条	レース中における燃料補給	22
第41条	7時間決勝レース中における燃料補給	23
第42条	3時間決勝レース中における燃料補給	23

第9章 走行中の遵守事項

第43条	走行中の遵守事項	23
第44条	妨害行為	23
第45条	停止	25
第46条	救済措置	26
第47条	リタイア	26
第48条	負傷時の医務室受診義務	27
第49条	ピットインおよびピットアウト	27
第50条	ピットストップ	27
第51条	レース中のピット作業	28
第52条	レース中の車両修理	29
第53条	ピットサイン	32
第54条	7時間決勝レースのライダー交替	32
第55条	3時間決勝レースのライダー交替	33
第56条	抗議	33

第10章 競技の一時中立化

第57条	フルコースコーション（競技の一時中立化）	33
第58条	レースの中断	34

第11章 レース延期および中止

第59条	レース終了	34
第60条	順位および完走の認定	35
第61条	レース終了後の手順と暫定表彰	35
第62条	入賞車両の車両保管および再車検	35

第12章 レース延期および中止

第63条	レースの延期および中止	36
------	-------------	----

第13章 賞典

第64条	7時間決勝レースの賞典	36
第65条	7時間決勝レースの特別賞	36
第66条	3時間決勝レースの賞典および特別賞	36

第14章 主催者の権限

第67条	主催者の権限	37
------	--------	----

第15章 損害の補償・大会役員の責任

第68条	損害の補償	38
第69条	大会役員の責任	38

第16章 本特別規則の適用と補足

第70条	本特別規則の解釈	39
第71条	公式通知の発行	49
第72条	本特別規則の施行	49

第17章 車両・装備規定

第73条	出場車両	49
第74条	オープンクラス車両規定	49
第75条	Brave クラス車両規定	49
第76条	NEO STANDARD クラス車両規定	49
第77条	車両基本仕様	49
第78条	ライダーの装備	49
第79条	買取規定（“7時間決勝レース”のみ適用）	49

パドック案内図	50
もてぎ・鈴鹿共済会 会員の皆さまへ	51
MFJ 国内ライセンス 取得方法	53

第 1 章 総 則

第 1 条 競技会の名称・格式

2023 もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐”
(MFJ 承認競技会)

第 2 条 主催者

- ホンダモビリティランド株式会社
〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1
TEL. 0285-64-0200 FAX. 0285-64-0209
- エムオースポーツクラブ (M.O.S.C.)
〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1
TEL. 0285-64-0202 FAX. 0285-64-0209

第 3 条 大会組織・役員

組織委員 上村 誠児
組織委員 高谷 克実
組織委員長 高秀 一行
組織委員 松本 浩史
他は大会公式プログラムにて公示する。

第 4 条 開催場所

モビリティリゾートもてぎ ロードコース
栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1
フルコース 4.8013km

第 5 条 開催日程

2023 年 7 月 28 日 (金) 参加受付・公式車検・特別スポーツ走行
7 月 29 日 (土) 公式予選・3 時間決勝レース
7 月 30 日 (日) 7 時間決勝レース

その他の詳細なスケジュールについては、公式通知にて公示する。

※各公開練習会の日程等詳細については、モビリティリゾートもてぎホームページ内
もて耐ページに掲載する。

第 6 条 競技種目

モーターサイクルによる耐久レース

第 7 条 出場台数

7 時間決勝レース 77 台
3 時間決勝レース 77 台

第 2 章 参加規程

第 8 条 参加資格

各参加資格の以下の全ての条件を満たしている者のみ参加できる。

8-1 代表者

- 1) 参加申し込み時に 2023 年度有効な MFJ ロードレース国際 / 国内 / フレッシュマンライセンスかピットクルーライセンスを所持していること。
- 2) MFJ 国内競技規則および本大会特別規則の内容を理解し、責任を持ってチーム員を統制できる方。
- 3) 代表者ミーティングは、最終回の公開練習で開催いたします。任意参加としますが、規則の解釈やご質問などをお受けいたしますのでご参加ください。

8-2 7時間決勝レースのライダー

- 1) 2023 年 6 月 27 日 (火) までに 2023 年度有効な MFJ ロードレース国際 / 国内ライセンスのいずれかを保持していること。
- 2) 2023 年に開催されるもて耐公開練習会に参加しなければならない。ただし、以下の者は除外される。
 - ①もて耐に参加(2020～2022年開催)した実績がある者。
 - ②もてぎロードレース選手権に参加(2020～2023年開催)した実績がある者。
 - ③モビリティリゾートもてぎのロードコースで開催される以下スクール・走行会に参加(2022～2023年開催)した者。
 - a.もてぎレーシングスクール
 - b.もてぎレーシングスクール Beginner02 (Beginner01 は含まない)
 - c.もてぎレーシングスクール Advance
 - d.ライディングクラブ
 - ④2023年7月8日(土)開催のMotoフェスティバル内NEO STANDARDレース。
- 3) 2023 年 1 月 1 日以降に国内ライセンスを取得(昇格)した者は、もて耐公開練習会にて開催の『初心者講習会』もしくは上記 8-2 2) ③ a. ～ d. のスクール・走行会に 2023 年 6 月 27 日 (火) までに参加しなければならない。

8-3 3時間決勝レースのライダー

- 1) 2023 年 6 月 27 日 (火) までに 2023 年度有効な MFJ ロードレース国内 / フレッシュマン / ジュニアライセンスのいずれかを保持していること。
- 2) MFJ ロードレースフレッシュマン / ジュニアライセンスで参加する者は、もて耐公開練習会で開催の『初心者講習会』もしくは上記 8-2 2) ③ a. ～ d. のスクール・走行会に 2023 年 6 月 27 日 (火) までに参加しなければならない。

8-4 ピットクルーの参加資格

参加受付時に 2023 年度に有効な MFJ ピットクルーライセンスを保持していること。

第 9 条 参加申し込み

9-1 参加申込受付期間

2023 年 4 月 19 日 (水) ～ 6 月 27 日 (火)

9-2 申込み定員

参加申込受付期間内であっても、先着順で定員に達した時点で申込みを締め切る。

7時間決勝レース 124 台

3時間決勝レース 77 台

9-3 参加申し込み方法

1) 参加申込みは、WEB エントリーのみとする。

また、エントリー期間を過ぎての申込み(遅延申込み)については、事務局が参加を認める場合がある。その場合、追加料金として 6,500 円を徴収する。

モビリティリゾートもてぎ ホームページ内“もて耐” トップページに掲載されるエントリーフォームより以下の情報を入力する。

①参加代表者の情報

②参加クラス

③チーム名

チーム名の文字数は、リザルト発行や計時結果表示の都合により、最大全角 15 文字(半角 30 文字)とする。文字数には、「英字、ピリオド、スペース、数字」を含む。記号、特殊文字は使用できない。

④希望ゼッケン

7 時間決勝レース 6 ～ 150 までのゼッケンを希望することができる。

3 時間決勝レース ゼッケンを希望することはできない。

⑤参加車両・タイヤ情報

⑥ライダーの情報

2) 申込み後、以下の情報を 7 月 4 日(火) までに登録する。

①ピットクルーの情報

②ライダーの走行実績

9-3 申込み問い合わせ先

モビリティリゾートもてぎ レース事務局

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山 120-1

TEL 0285-64-0200 FAX 0285-64-0209

第 10 条 参加料

10-1 参加料(1 台当たり) (税込み)

7 時間決勝レース 110,000 円

3 時間決勝レース 50,000 円

10-2 若年ライダー参加割引

3 時間決勝レースにて、以下のいずれかのライダーが決勝レースに出走の場合、参加申込時に参加料から 1 名につき 5,000 円が割引かれる。本割引は、1 チームに対象となるライダー人数分上限なく何名にでも適用する。割引対象のライダーが決勝レースに出走しなかった場合は、大会事務局へ返金しなければならない。

1. 3 時間決勝レース日(2023 年 7 月 29 日) に満 20 歳以上 25 歳以下の方。

2. 申込開始日(2023 年 4 月 19 日) に満 20 歳以上 25 歳以下の方。

10-3 エアバック割引き（エアバック使用者への支援）

二輪車用エアバックプロテクターの装着を推進するため、全ライダーが装着のチームには、参加申込み時に参加料から2,000円分を割引き決済する。公式車検（装備品検査）時のエアバックが確認ならびにレース走行時に装着が確認されなかった場合は、大会事務局へ返金しなければならない。

MCoM「エアバック支援プログラム」中の本「エアバック使用者への支援」を受ける方は、他の支援制度「エアバック購入支援」「19～22歳、および55歳以上のエアバック義務化に伴う補償制度」にて割引購入、購入支援金を受け取った方は対象外となる。重複して支援を受けることはできない。1名でもチーム内にいる場合には「エアバック支援プログラム」にて支援を受けた方は対象外となる。

＜エアバック使用者支援方法＞

1. 参加申込み時に、エアバック特典を「申請する」にチェックを入れる。
2. 参加申込時、参加料から2,000円分の割引きされた金額を決済する。
3. 公式車検時にエアバック式プロテクションを持ち込み装備品検査を受ける。
4. レース走行時にオフィシャルが装着の確認をする。
5. 装着が確認されなかった場合、計測器返却時に2,000円を徴収する。

第11条 チームの構成

1チームあたりの構成要員は必ず以下の範囲内とすること。ただし、同一チームから複数台数の参加をする場合、下記1)、3)、4)については、兼務が認められる。

- 1) 参加代表者・・・1名（ピットクルーもしくはライダーとの兼任可）
- 2) ライダー・・・・・・3名～5名（公式予選・決勝レース）
- 3) ピットクルー・・・1名～6名（マシン整備・ピットサイン提示等）
- 4) ヘルパー・・・・・・0名～4名

第12条 ライダーの登録

- 12-1 ライダーの登録とは、参加申し込み時に「公式予選・決勝レース」に参加するライダーの氏名を大会事務局へ登録することをさす（TBN等は不可）。
ライダーは、7時間決勝レース、3時間決勝レースの申込みに重複登録できない。
- 12-2 参加申し込み時に参加車両1台につき、3～5名のライダーを登録しなければならない。
- 12-3 ライダーは、参加申し込み締め切り時までに登録しなければならない。参加申し込み締め切り日以降の追加登録は受け付けられない。ライダー変更については6月27日（火）までとする。
- 12-4 登録ライダーの保持ライセンスは下表の条件とする。
- 1) 7時間決勝レース

	ジュニア	フレッシュマン	7h	
			国内	国際
第1ライダー			○	×
第2ライダー			○	×
第3ライダー			○	○
第4ライダー			○	○
第5ライダー			○	○

2) 3 時間決勝レース

	3h			
	ジュニア	フレッシュマン	国内	国際
第 1 ライダー	×	×	○	
第 2 ライダー	×	×	○	
第 3 ライダー	○	○	○	
第 4 ライダー	○	○	○	
第 5 ライダー	○	○	○	

12-5 参加申し込み開始時(4月19日)時点で50歳以上のライダーは、国際ライセンス区分であっても、国内ライセンス扱いとする。

【ご案内】国際ライセンス区分の国内ライセンス扱いの年齢を2024年より55歳以上とする。

12-6 2023年MFJ国内ライセンスライダーであっても過去5年以内に降格申請(国際⇒国内)を行い、国内ライセンスに降格したライダーは、国際ライセンスライダーとして扱う。ただし、50歳以上のライダーについては、12-5の規定が優先される。

12-7 全てのライダーは、他チームのライダーとして重複登録はできない。(※ピットクルーの重複登録は認められる)

12-8 ライダー登録にて、偽りの申請をした場合はエントリーの取り消しもしくは、失格となる。

12-9 走行実績・ライダー変更期日(7月4日)を過ぎて、止むを得ない事情によりライダーの登録順序を変更しようとする場合は、1件につき10,000円を添え、ライダー変更届に必要な事項を記入し、当該走行開始1時間前までに大会事務局に申請し許可を得なければならない。

第13条 ピットクルーの登録

ピットクルーとはMFJ国内競技規則第2章9の規定に則る。

13-1 ピットクルーは参加受付時までに指名登録すること。

13-2 ピットクルーの変更は、参加申込後に主催者より送付されるピットクルー変更申請書等に必要事項を記入の上、参加受付時(7月28日)に提出すること。

13-3 参加受付後の変更・追加は一切認められない。

第14条 ヘルパー

ヘルパーとは、第11条のピットクルーに限定し認められている作業は行うことができない。

ヘルパーは、全ての走行中、ピットレーン上・ピットサインマンエリアへの立ち入りは禁止される。

●ヘルパー(ライダー・ピットクルーのサポート)4名以内

第 15 条 ゼッケン

- 15-1 前年のもてぎ耐久ロードレース7時間決勝レースにて総合1位のチームは、ゼッケン1をつけるなければならない。総合2～5位は昨年の順位を各々ゼッケンとしてつけることができる。前年のチーム代表者が、チーム代表者もしくはライダーとして参加する場合に適用する。
- 15-2 3時間決勝レースに参加するものは、ゼッケンを希望することはできない。
7時間決勝レースに参加するものは、ゼッケンナンバーは、6～150までのゼッケン番号を希望することができる。
ゼッケンナンバーを希望する場合は、参加申込時に所定の欄に必要な事項を入力し申込をすること。なお、同ゼッケンを複数チームが希望した場合は競売となり、最高額を入札したチームに割り当てられる。その際収益金は、主催者から社会福祉事業に全額寄付される。希望ゼッケンの最低落札価格は、1,000 円・最小入札単位は 500 円とし、希望したゼッケンが付与された全チームは、参加料と共にその代金を支払わなければならない。
- 15-3 希望ゼッケンの発表は参加受理書に同封されるエントリーリストにて発表する。

第 16 条 車両の変更

- 16-1 出場登録した車両の変更はやむを得ない場合のみ認められる。ただし、変更後の車両が当初エントリーしたクラスと異なるクラスの車両であってはならない。
- 16-2 参加受理後、7月28日（金）までに出場登録済の車両を変更する必要がある場合は、規定の書式にしたがって車両の変更申請を行い、大会事務局がこれを認めた場合に限り、車両の変更が認められる。この場合、変更内容が公式プログラムに反映できない場合がある。
- 16-3 参加受付以降に競技に出場する車両を変更する場合は規定の書式にしたがって車両の変更申請を行い、競技監督が、転倒等で安全上問題があると認めた場合に限り、車両の変更を条件付きで認める場合がある。（ただし、変更後の車両は新たに車両検査を受けなければならない）
- 16-4 車両変更申請は、MFJ 国内競技規則付則 4-12-1 に則る。

第 17 条 もてぎ・鈴鹿（MS）共済会

- 17-1 モビリティリゾートもてぎにおいてスポーツ走行および競技に参加出場するライダーおよびピットクルーは MS 共済会に加入しなければならない。
- 17-2 MS 共済会は年間加入または暫定加入とする。
1) 年間加入は MCoM 会員または SMSC 会員として登録され所定の共済会会費を納めた者のみとする。
2) 暫定加入は当該大会（特別スポーツ走行、予選、決勝）のみ有効とし、特別スポーツ走行時から申し込みできる。また、走行会、公開練習会等に参加する場合は、その都度暫定入会しなければならない。
＜ライダー7,000 円／人・ピットクルー 500 円／人＞

第 18 条 参加受理と参加拒否

- 18-1 参加申込者に対しては、参加申込締切後、大会事務局から参加受理または参加拒否が通知される。

- 18-2 参加申し込み後、参加者の都合により参加を取り消す申し込み者には参加料、MS 共済会費とも返却されない。
- 18-3 大会組織委員会は、理由を明らかにすることなく、参加申し込みを拒否する権限を有する。エントリーの拒否に関しては締め切り後に連絡する。
- 18-4 参加を拒否された申込者には、参加料および MS 共済会費が返却手数料 2,200 円を差し引いて返還される。

第 3 章 開催クラス・燃料規定

第 19 条 開催クラス

【ご案内】 Brave、NST-VTR クラスは、2023 年を持って終了する。

- 19-1 以下のクラスが 7 時間決勝レースおよび 3 時間決勝レースにて開催される。
オープンクラス

冷却方式 クラス名	2気筒		単気筒	
	水冷	空冷	水冷	空冷
	WT	AT	WS	AS

NEO STANDARD クラス

クラス名	メーカー	車名	型式
NST-Ninja	Kawasaki	Ninja250R	EX250K / EX250L / EX250P
NST-CBR	Honda	CBR250R	JBK-MC41 (その他仕向地違いの車両も含む)
NST-R25	YAMAHA	YZF-R25	JBK-RG10J / 2BK-RG43J
NST-G310R	BMW	G310R	2BL - G31AA
NST-ZX	Kawasaki	Ninja ZX-25R	2BK-ZX250E
NST-VTR	Honda	VTR250	MC33 (SPADA等MC33より 古い型式は認められない)

Braveクラス

- 1 : YAMAHA製WR250のエンジン（式：G363）を使用し、WR250のフレーム（型式：DG51J）以外を使用した車両。
2 : KTM製エンジンで以下のものを使用した車両
（型式【末尾3桁770、771、774、777】）

- 19-2 参加受付台数が 3 台未満のクラスは、そのクラスを不成立とし、下記表の 1 つ上位のクラスに統合されるものとする。

Brave
WT
NST-Ninja
NST-CBR
NST-R25
WS
NST-G310R
NST-ZX
NST-VTR
AT
AS

- 19-3 Brave が不成立の場合、WT に統合される。
- 19-4 7 時間決勝レースの予選不通過で、3 時間決勝レースに選抜されたチームは、『リベンジ』クラスとする。『リベンジ』クラスは事前の参加申込みは出来ず、7 時間決勝レースの予選不通過の 3 時間決勝レースに出走チームのみで構成される。
『リベンジ』クラスは、申込み時のクラス分け、車両仕様区分に関係なく1つのクラスとして構成される。1つのクラスとして構成されても、本来の当該クラスの車両規則に従わなければならない。本来の当該クラスの車両規則に違反があった場合は罰則が科される。

第 20 条 燃料規定

- 20-1 燃料を冷却する行為は禁止する。
- 20-2 使用する燃料は、モビリティリゾートもてぎ内給油所で販売されるガソリンを使用すること。
- 20-3 燃料にはオクタン価を高めたり燃料の性質を変えるような装置を取り付けたり添加剤を混入してはならない。

第 4 章 参加受付・公式車検

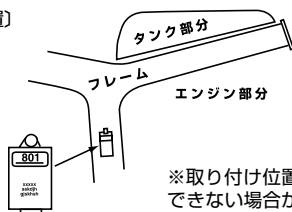
第 21 条 参加受付

- 21-1 参加申し込みが正式に受理された参加者には、公式通知に示される参加受付会場でライダー腕章・ビットサインマンの腕章・トランスポンダーなどが参加受理書と引換えに渡される。
- 21-2 参加受付時に次のものを提示もしくは提出しなければならない。
- 1) 参加受理書
 - 2) MCoM・SMSC ライセンス
(ライダー・ビットクルー所有者のみ) ※デジタル会員証の提示
 - 3) MS 共済会暫定会員加入申込書 (暫定共済会加入者)
 - 4) MFJ ライセンス (ライダー・ビットクルー)
 - 5) メディカルパスポート
※提示義務あり (各自準備し、ライダーは必ず携帯すること)
※メディカルパスポートは MFJ ホームページからダウンロードすること。
 - 6) 車両仕様書 (必要項目をすべて記入し、参加受付にて参加受付終了印をもらわなければ車検は受検できない。)
 - 7) 誓約書 (必ず自署・捺印のこと)
 - 8) 参加ライダーが 18 歳未満の未成年の場合、親権者の同意書並びに印鑑証明書 (3 ヶ月以内)
※未成年者の誓約書・親権者同意書には実印を押印すること。18 歳未満とは、予選日時点での年齢をいう。
- 21-3 MCoM・SMSC ライセンスを提示できない場合は、MS 共済会暫定会費を支払わなければならない。
- 21-4 ビットサインマン腕章は、決勝レース終了後の車両保管解除後 2 時間以内に返却しなければならない。返却されない場合や、紛失や破損が生じた場合には、1 枚につき 1,100 円が主催者より請求される。

第 22 条 トランスポンダー（自動計測装置）

- 22-1 参加者は車検時までに車両に主催者が用意する自動計測装置を取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合、当該車両およびライダーは、出走を認めない。
- 22-2 参加者が自身で所有する MYLAPS 社製マイボンダーを使用する際は、以下の項目を遵守すること。
- 1) 参加申込み時にトランスポンダー番号の申請を行うこと。
 - 2) 取り付け方法・箇所については、本条 22-5 に従うこと。
 - 3) 計時長が判断し、競技役員より指示された場合は、直ちに主催者の用意する自動計測装置に付け替えること。
- 22-3 予選と決勝で自動計測装置を交換する場合がある。
- 22-4 自動計測装置の配付は、参加受付時に行い、返却については各決勝レース終了後の車両保管解除後 2 時間以内とする。万一破損・紛失した場合、1 個につき 55,000 円が主催者より請求される。
- 22-5 取り付け方法および箇所について
- 1) 自動計測装置専用ホルダーを指定の場所にタイラップ等で確実に固定すること。
 - 2) 地面から 60cm 以内で、熱や振動の受けにくい位置とする。

〔推奨位置〕



※取り付け位置、方法のミスにより、タイム計測ができない場合がありますので注意すること。

第 23 条 公式車両検査

- 23-1 公式車両検査（車検）は公式通知に示されたタイムテーブルに従って、指定された場所にて公式予選前に行われる。
- 23-2 公式車検の際、登録されたライダーまたは、ピットクルーが最低 1 名立合うこと。
- 23-3 定められた時間内に車検場において必ず、車両検査を受け下記のものについての検査に合格しなければならない。これ以後の検査は競技監督が不可抗力の理由によるものとして特別に認めた場合以外は行わない。
- 23-4 公式車検時には、ガソリン購入証明書と参加受付完了印のある車両仕様書を持参し、アンダーカウルを外した状態で車両を持ち込み、外したアンダーカウルも持参しなければならない。
- 23-5 車両検査の際、車検員によって点検を受けるものは、次のとおりとする。

※装備品については、走行するライダー全員分持参すること。

- 1) 出場車両
- 2) ヘルメット
ヘルメットに本人確認用ステッカーを貼り付けること。
(レスキュー活動の迅速化のため)
- 3) ヘルメットリムーバースystem
- 4) レーシングスーツ

5) グローブ

6) ブーツ

7) 脊柱プロテクション

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、以下の仕様をみ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。

エアバグー体式でエアバグ本体に 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。

8) 胸部プロテクション (チェストガード)

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。

エアバグー体式でエアバグ本体に 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、チェストガードの装備は免除される。

9) エアバック式プロテクション (使用するチームのみ)

22 歳以下、55 歳以上のライダーはエアバグ着用を義務付ける。

【ご案内】

2輪用エアバグ式プロテクションの着用をさらに推進するため、2025年は全ライダー義務化になります。

10) 消火器

消火器は、各チームの責任において以下の仕様に合致した消火器を 1 本以上準備すること。主催者がピット等に設置している消火器は使用できない。1 本当たり容量は以下とする。

① ABC 粉末型：3kg 以上

② 中性強化液型：6.0L 以上

③ 二酸化炭素型：4.6kg 以上

23-6 スペアサイレンサーについては、公式通知に示される時間にて車検員によって点検を受けなければならない。この時間以外に点検を受けようとする者は、時間外点検手数料 1 件につき 5,000 円を添え、大会事務局にその申請を行わなければならない。

23-7 公式車検において規則上または安全上出場が不適当と判断された車両は、予選を含む一切の走行を拒否される。

23-8 車検長は、競技監督の指示または同意のもと、大会期間中必要に応じて随時車両検査を行うことができる。

23-9 競技監督は必要に応じて車検長に命じ、随時音量の測定および燃料タンクの容量チェックをすることができる。

23-10 カメラ取付方法

カメラのマウントステー以外にカメラ本体と競技車両とをワイヤリングで結合し、脱落防止をすること。カメラ本体にストラップ穴がある場合、カメラのストラップ穴と競技車両間をワイヤリングし、脱落防止をすること。

23-11 競技車両へのカメラ搭載については、以下の項目を遵守すること。

(誓約項目)

- 1) 私たちは、競技車両に車載カメラを搭載するにあたり、撮影したものを以下①～⑤の目的・内容で使用しないことを誓約いたします。
 - ①個人の私的利用の範囲を超え、営利目的の使用
 - ②広告宣伝活動等
 - ③レース競技判定等
 - ④撮影した動画・画像を用いて、他の競技者を批判する行為
 - ⑤動画共有サイト（YouTube など）や SNS（Facebook など）への掲載
- 2) 私たちは、車載カメラを競技車両に固定し、落下防止のワイヤリングを施した状態で車検を受けます。車検員から取り付け方法の修正を指示された場合はその指示に従い修正します。修正指示に従えない場合は、車載カメラを取り外すことを承諾します。
- 3) 私たちは、車両回収および車両撤去時において、万が一車載カメラが破損、また紛失した際も、その当事者や主催者に一切の損害賠償責任は問わないことを誓約します。
- 4) 上記の誓約に違反した場合は、主催者の科す罰則および主催者からの依頼事項（映像等の掲載削除含む）等に従うことを誓約します。

第 5 章 競技車両の登録と変更

第 24 条 競技車両の登録と変更

24-1 登録した車両の変更はやむを得ない場合のみ認められる。ただし、変更後の車両が当初エントリーしたクラスと異なるクラスの車両であってはならない。

- 1) 参加受理後、大会当日の参加受付時までに出場登録済の車両を変更する必要がある場合は、規定の書式にしたがって車両の変更申請を行い、大会事務局がこれを認めた場合に限り、車両の変更が認められる。この場合、変更内容が公式プログラムに反映できない場合がある。
- 2) 参加受付以降に競技に出場する車両を変更する場合は規定の書式にしたがって車両の変更申請を行い、競技監督が、転倒等で安全上問題があると認めた場合に限り、車両の変更を条件付きで認める場合がある。（ただし、変更後の車両は新たに車両検査を受けなければならない）

24-2 車両変更申請は、MFJ 国内競技規則付則 4-12-1 に則る。

第 6 章 参加者の遵守事項

第 25 条 クレデンシャルと車両通行証

- 25-1 交付される参加者のクレデンシャルは、競技会期間中確認しやすい位置に必ず着用していなければならない。
- 25-2 全ての移動用・留め置き車両は、大会事務局が交付する車両通行証を貼付していなければならない。
- 25-3 パドックおよびモビリティリゾートもてぎ内における通行、駐車、行動の指示は、公式通知と案内標識によって示され、参加者はこの指示に従わなければならない。

25-4 交付されるクレデンシャルや車両通行証は他に貸与、転用そして販売してはならない。

第 26 条 パドックの使用

- 26-1 大会事務局の許可なく、パドックの占有をしてはならない。駐車場の場所取りは禁止される。場所取り（タイヤ・ガムテープ・ひも・パイロン等の物品の設置）は無効とし、全て主催者が撤去する。もしその行為によって損害等が生じた場合でも一切の責任は負わない。
- 26-2 パドック内において、ブレーキテストやウォーミングアップをしてはならない。パドック内のマシンの移動はすべて 押し歩きとし、エンジン走行、惰性による乗車移動は禁止とする。
- 26-3 パドック内では、自転車以外、ブレーキのない車輪のついた乗り物（キックボード、スケートボード、セグウェイ等）は禁止する。
- 26-4 有償の駐車スペースがある場合には案内される。
- 26-5 パドック、ピットではペットなどの小動物の持ち込みは禁止する。
- 26-6 ピット・パドック使用時に出るゴミ、廃液等は使用者が責任をもって処理し、ゴミは分別して処分すること。粗大ゴミ等（カウル、マフラー、タイヤなど）は必ず参加者が持ち帰ること。また、廃油入れには、ガソリン・クーラントは入れないこと。処理できない品の置きやりについては不法投棄となり処罰される。

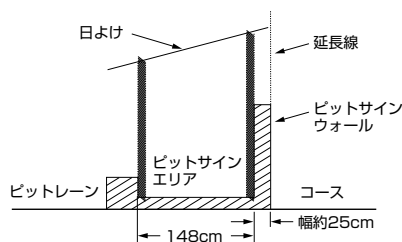
ゴミ箱に捨てられる物	紙類 ビニール類 カン、ビン、 ペットボトル廃油 砂利 金属
特に気を付けて 持ち帰って頂く物	タイヤ フレーム その他家電製品等 エンジン バッテリー

第 27 条 ピットの使用

- 27-1 使用ピットは大会事務局によって割当てられる。
- 27-2 ピット裏には荷下ろし以外、駐車することはできない。使用できるスペースは白線内とするとし、ピット裏の使用スペースは1チームあたり5m×4mまでのサイズとする。
- 27-3 割当てられたピットを、参加者相互で交換・変更する場合は、変更届を大会事務局に提出し許可を得なければならない。
- 27-4 特別スポーツ走行、フリー走行、予選、決勝レースを問わずレーシングコース側のピットのシャッターは開けておくこと。
- 27-5 ピット内でタバコ等火気を取り扱わないこと。喫煙は、許された場所（コントロールタワー前・中央トイレ周辺・車検場前）以外で厳禁とする。また、ピット使用後は責任を持って清掃をすること。
- 27-6 ピットの鍵を借りる場合は、チーム代表者が顔写真付の身分証を提示し、使用するピットの全参加代表者に了解を得た上で借りること。貸出は特別スポーツ走行終了後から開始する。使用後は責任を持って速やかに返却すること。返却予定時刻後 2 時間以内に返却できない場合は、シリンダー錠交換代金として 50,000 円を請求する。

第 28 条 ビットサインエリア

- 28-1 停車区域およびビットサインエリア内では風で飛ばされやすいものを設置または身に付けてはならない。
- 28-2 ビットサインエリア内には固定式パラソル（幅 2m までのもの）を設置してもよいが、固定のためのアタッチメント等を含め、コース側にはみ出してはならない。ビットサインエリア内で人の通行の妨げにならないようなものにする事。



- 28-3 サインボードをビットサインマンエリア固定する際は、支柱やそれに準ずるものがコンクリートウォールよりも下部に設置されてはならない。オフィシャルから指示があった場合は設置方法を修正しその指示に従うこと。

第 29 条 参加者の遵守事項

- 29-1 参加者は明朗かつ公正に行動し、言動を慎み、スポーツマンシップに則ったマナーを保持しなければならない。
- 29-2 参加者は、競技会期間中は競技役員の指示に従わなければならない。
- 29-3 参加者は主催者、大会後援者、大会審査委員会及び大会役員の名誉を傷つける行動をしてはならない。
- 29-4 チーム代表者は自身の行動はもちろん、自チームのライダー、ピットクルー、ヘルパーなど全員の行動についても責任を持たなければならない。
- 29-5 参加者は、ピット内に保管するガソリンの管理に責任を持たなければならない。

第 30 条 ブリーフィング

- 30-1 ブリーフィングにはすべてのライダーの参加が義務付けられる。欠席または遅刻した場合は罰則が科せられる場合がある。
- 30-2 ブリーフィングは対面形式とオンライン形式の2つの形式で実施され、いずれにも参加しなければならない。
- 30-3 止むなく欠席する場合は、チーム責任者が事前に申請し、競技監督の許可を受けなければならない。

第 31 条 公式予選

- 31-1 第 1 ライダー・第 2 ライダーが公式予選を行う。公式通知にて指定された走行枠でのみ走行することができる。
- 31-2 第 3 ～ 第 5 ライダーは、指定されたフリー走行枠内で走行するものとし、出走は義務付けない。また、そのラップタイムは予選タイムに採択されない。

- 31-3 公式予選において走行中のライダーは、常にタイム計測が行われる。
- 31-4 公式予選に出走するライダーは、公式通知によって公示された公式予選開始時間 10 分前までに、各指定ピットで待機し、競技役員によるライダー確認を受けなければ、公式予選に出走できない。
- 31-5 7 時間決勝レースの予選不通過で第 35 条 35-1 で 3 時間決勝レースへ選抜されたチームは、『リベンジ』クラスとして 3 時間決勝レースへ出走が認められる。

第 32 条 7 時間決勝レースの選抜方法

- 32-1 7 時間決勝レースへの出場台数 77 台から下記 の1)、2) の台数を減じた台数を公式予選により選抜する。
 - 1) 第 34 条にて規定されるシード権を行使した最大 12 台。
 - 2) 主催者が招待した最大 5 台。
- 32-2 参加受付終了後のクラス別構成比率を求め、同じクラス別構成比となるように按分し、決勝レース選抜の規定台数(上記 32-1 による)を決定する。小数点以下の台数が発生した場合、一旦切り捨ててにてクラス別選抜台数を決定し、その上で、32-1 で規定された台数に満たない場合は、小数点以下の台数の多いクラスから順に 32-1 で規定された台数に達するまで配分する。決定されたクラス別選抜台数は、参加受付後に大会事務局より公示される。最終的な各クラスの選抜台数は主催者にて決定される。全ての予選結果、並びに決勝レース出場者の選抜に対する最終判断は、大会審査委員会に委ねられる。

第 33 条 7 時間決勝レースのグリッド決定方法

- 33-1 主催者により招待されたチーム以外は、公式予選で、第 1 ライダー、第 2 ライダーが記録したそれぞれの最高ラップタイムを合算し、総合ラップタイム順に最大 77 番手までの決勝のグリッドが決定される。
- 33-2 主催者により招待されたチームについては、公式予選の最高ラップタイム順に前項 32-1 の後方へ配列される。
- 33-3 同一タイムの場合、第 1 ライダーの計測結果の最高ラップタイム順とする。また、第 1 ライダー、第 2 ライダーのいずれかのライダーが出走しないもしくは公式予選でタイム計測でなかったチームが複数発生した場合、計測を記録したライダー 1 名のタイム順とする。
- 33-4 グリッド順の最終判断は大会審査委員会に委ねられる。

第 34 条 NEO STANDARD クラス シード権

- 34-1 「7 時間決勝レース」へ申込みしたチームで、もてぎロードレース選手権大会特別規則 NEO STANDARD クラス特別規則および本規則に拠りシード権を得ているチームは、「7 時間決勝レース」出場できる。シード権はエントラント(チーム代表者)に与えられ、チーム代表者がチーム代表者もしくはライダーとして参加する場合に限られる。
- 34-2 シード権を行使する者は、第 9 条参加申し込みに従い参加申し込みを行い、「シード権行使申請書」を申込み期間内に大会事務局へ提出したものに限る。

34-3 出場クラスは以下の通りとする。

もてぎロードレースクラス	もて耐クラス
NEO STANDARD Ninja	NST-Ninja
NEO STANDARD CBR	NST-CBR
NEO STANDARD R25	NST-R25
NEO STANDARD G310R	NST-G310R
NEO STANDARD ZX	NST-ZX
NEO STANDARD VTR	NST-VTR

第 35 条 3 時間決勝レースの選抜方法

- 35-1 3 時間決勝レースの出場台数 77 台から 3 時間決勝レース予選出走台数を減じた台数を、7 時間決勝レースの予選不通過から予選のタイムの早いものより台数を満たすまで選抜する。
- 35-2 7 時間決勝レース予選不通過で 3 時間決勝レースへ選抜されなかったチームへ 20,000 円分の場内利用金券が進呈される。ただし、以下のチームは適用が除外される。
1) 7 時間決勝レースの予選を不出走。
2) 選抜されたとしても、車両トラブルや負傷欠場などで決勝レースの出走不可。
- 35-3 全ての予選結果、並びに決勝レース出場者の選抜に対する最終判断は、大会審査委員会に委ねられる。

第 36 条 3 時間決勝レースのグリッド決定方法

- 36-1 公式予選で、第 1 ライダー、第 2 ライダーが記録したそれぞれの最高ラップタイムを合算し、総合ラップタイム順に最大 77 番手までの決勝グリッドが決定される。3 時間決勝レース 3 時間決勝レースの予選結果および選抜された 7 時間決勝レースの予選不通過チームの予選結果の総合ラップタイム順とする。
- 36-2 同一タイムの場合、第 1 ライダーの計測結果の最高ラップタイム順とする。また、第 1 ライダー、第 2 ライダーのいずれかのライダーが出走しないもしくは公式予選でタイム計測でかかったチームが複数発生した場合、計測を記録したライダー 1 名のタイム順とする。
- 36-3 グリッド順の最終判断は大会審査委員会に委ねられる。

第 7 章 決勝スタート

第 37 条 スタート前チェック

- 37-1 決勝レーススタート前の燃料補給量は制限しない。
- 37-2 タイムスケジュールに従って、決勝レース出場者は、車検場にて、必ずスタート前チェックを受けなければならない。チェックを受けるものは、公式車検にて合格した車両とスタートライダーのヘルメットとする。車両は決勝レースが走行できる状態で持ち込むこと（転がし用タイヤの装着は禁止）。スタート前チェック以降は、車両をビットボックスに入れてはならない。

第 38 条 スタート前の遵守事項

ライダーは公式通知に示された時間までに所定の待機場所に集合し、車両と共に車検員のスタート前チェックを受けなければならない。定められた時刻までに集合せず、またスタート前チェックを受けなかったライダーおよび車両はコースインできない。コースインは全て車検員の許可と、進行員の指示誘導にしたがって行わなければならない。

第 39 条 スタート方法

- 39-1 決勝レースのスタート方法は、ル・マン式とする。ただし、決勝出走台数が 41 台以上の場合、スタaggerスタートを併用する。
- 39-2 スタートライダーは、各チームがライダーの経験・技量等を熟慮し、チーム内で一番安全にスタートできるライダーを選出すること。
- 39-3 ライダーの走行順序は問わない。
- 39-4 反則スタートに対しては、次の通り罰則を科すものとする。
 - 1) ジャンプスタート…… ライドスルーペナルティ
 - 2) ピットクルーの違反…… 60 秒加算
 - 3) その他…… 審査委員会による
- 39-5 サイティングラップおよびウォームアップラップに出走しないチームは罰則が科せられる。
- 39-6 スタート方法の詳細は、公式通知またはブリーフィングにて発表される。
- 39-7 コースの状況により、セーフティーカー先導によるスタートになる場合がある。

第 8 章 燃料補給

第 40 条 レース中における燃料補給

- 40-1 燃料や燃料給油装置を冷却してはならない。
- 40-2 決勝レース中の燃料補給は、各自のピットボックス前のピット作業エリアにて行う。
- 40-3 レース中において、車両の燃料補給の際、チーム代表者は必ずピット監視員にその旨を報告し、その了解を得なければならない。
- 40-4 燃料補給中は必ずエンジンを停止しなければならない。
- 40-5 燃料補給中ピット要員 1 名は必ず消火器を持って作業中待機していなければならない。こぼれた燃料、オイル等は必ず拭きとらなければならない。消火器を持って作業中待機する要員は、チーム代表者、ライダー、ピットクルーのいずれか 1 名により代行してもよいものとする。
※ヘルパーは不可。
- 40-6 燃料補給は、車両がスタンドによって完全に支持された状況の下で行わなければならない（スタンドの構造・支持方法は問わない）。また、燃料補給中はそれ以外のすべての作業は禁止される（スクリーン清掃・ホイールのマーク合わせ等も含む）。燃料補給中、ライダーはマシンに乗車してはならない。
- 40-7 燃料補給に携わるピットクルー全員は、化繊素材の服およびサンダルに着用は禁止とする。服装は、長袖・長ズボン（素材は綿 100%などの難燃素材）を着用すること。服装に違反がある場合、罰則の対象になる場合がある。また顔面保護のためゴーグルまたはシールド付きのヘルメットを装着することを強く推奨する。

40-8 燃料補給とは、燃料補給のために燃料タンクの蓋を開けたところから給油を終え、蓋を閉じてこぼれた燃料をふきとるまでをいう。また、燃料タンクの蓋を開け燃料残量の確認等のために物を差し入れる行為は補給作業とみなす。燃料タンクの蓋を開け、目視のみの確認は補給作業とみなさない。

第 41 条 7 時間決勝レース中における燃料補給

41-1 決勝レース中の燃料給油時は、主催者の貸与する 5 リットルのガソリン携行缶を給油装置として使用しなければならない。

41-2 貸与された給油装置は、ピット監視員に見えるところに常に置いておくこと。決勝レース終了後貸与前の状態を維持し返却しなければならない。

41-3 1 度のピットインでの燃料補給量は 5 リットル以下とする。5 リットルは、主催者が貸与する給油装置を使用して 1 回で給油できる量とする。

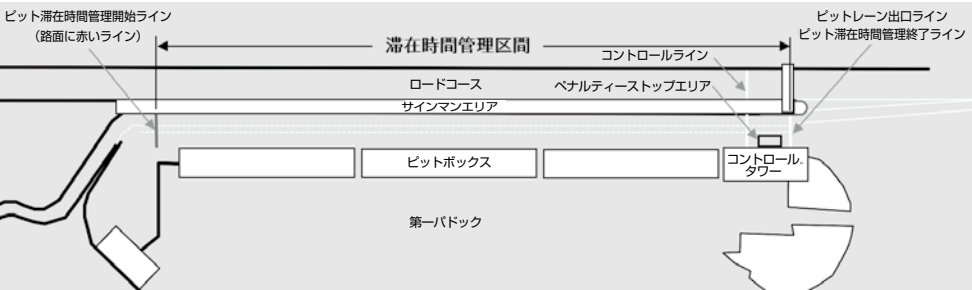
上記、燃料補給量 5 リットル以下とは、給油装置を指定された地面にエア抜きバルブを開放し、水平に置き、樹脂製ノズル内（下記補足写真参照）に燃料が無い状態とする。「ノズル部分（根元から先端までの全ての範囲）」には、ガソリンを入れないこと」

※ノズル部分にガソリン油面が見えてはならない。



41-4 燃料補給を伴うピット作業を行う場合、下図の滞在時間管理区間内において、クラス毎に下表の時間以上滞在しなければならない。

ピット滞在最低時間	
4分間	Brave・WT・NST-Ninja
3分間	NST-R25・NST-CBR・WS
2分間	NST-G310R・NST-ZX・NST-VTR・AT・AS



第 42 条 3 時間決勝レース中における燃料補給

- 46-1 決勝レース中の燃料補給量の制限はしない。
- 46-2 燃料給油の際、ライダー交替をしなければならない。その際も第 55 条に従わなければならない。
- 46-3 燃料給油は、消防法令に適合したガソリン携行缶を使用しなければならない。

第 9 章 走行中の遵守事項

第 43 条 走行中の遵守事項

- 43-1 走行中、ライダーは必ず右腕上部にライダー章を着用しなければならない。
 - 第 1 ライダー…赤色 ○第 4 ライダー…白色
 - 第 2 ライダー…黄色 ○第 5 ライダー…桃色
 - 第 3 ライダー…緑色
- 43-2 いかなる場合もトラック上・ピットレーン上を逆方向に走行してはならない。
- 43-3 走行中、必要以上にハンドルから手を離したり、足をフットレストから離したり、外につき出したりするような危険な姿勢をとってはならない。
- 43-4 走行中、車両はそれ自身が持つ動力、およびライダーの筋力、または重力などの自然現象以外の方法で、走行したり、加速したりしてはならない。
- 43-5 走行中他の人の援助を一切受けてはならない。他の人による援助とは、決められた位置についている担当のピットクルーおよび業務執行中の競技役員以外の者が車両に触れることをいう。
- 43-6 走行中、車両にいかなる者も同乗させてはならない。
- 43-7 事故または車両故障等でコース途中よりピットまで車両を押して戻る場合は、競技役員の指示に従わなければならない。

第 44 条 妨害行為

- 44-1 競技中ライダーは故意に他の車両の走行を妨害してはならない。また、明らかに重大な事故の発生が予測できる危険な行為を行ってはならない。
- 44-2 メインストレート、ダウンヒルストレート等トラック上のストレート部分では、追越す目的の場合を除いて、走行車線の進路変更をしてはならない。
- 44-3 上記 44-1・44-2 の違反判定に対する抗議は受付られず、違反者に対しては大会審査委員会が決定する罰則が適用され、重大な違反行為を行ったライダーは失格とされる。

第 45 条 停 止

- 45-1 コース内で停止する場合には、ライダーはただちに車両をコースの脇に寄せ、他のライダーの邪魔にならないようにしなければならない。
- 45-2 コース内で、車両をコースの進行方向と逆に押したり、引いたりして車両を移動してはならない。ただし、競技役員の指示のある場合はこの限りではない。

第 46 条 救済措置

- 46-1 決勝レース時に車両が停止した場合、競技役員による援助や、レッカー車によって車両をパークフェルメまで運ぶ、救済措置をとることがある。この救済措置を受けることによって罰則を受けることはない。以下の救済措置は、レース終了時間の 30 分前までとする。
- (1) セーフティーゾーンからの脱出
 - (2) レッカー車によるパークフェルメまでの救済。
- 46-2 パークフェルメまで運ばれた車両は、ライダーまたはピットクルーによって自己のピット前の停車区域まで移動しなければならない。
- 46-3 救済の方法、および救済に要する時間等の抗議は一切受けられない。

第 47 条 リタイア

- 47-1 事故または競技車両故障などの理由でリタイアする場合は、速やかにピット審判員に報告し、用意してある用紙によってリタイア届けを提出しなければならない。
- 47-2 リタイア届けを提出した車両で、ピット審判員からそのレースに支障がない地点まで競技車両を移動させることを指示された場合は、これに従わなければならない。
- 47-2 決勝レース中にピットボックス内に競技車両を入れた時にはリタイアとする。

第 48 条 負傷時の医務室受診義務

負傷した際は、必ずサーキット内メディカルセンターにて診断を受けなければならない。受診していない場合、共済会の適用から除外される場合がある。

●負傷時の指定病院

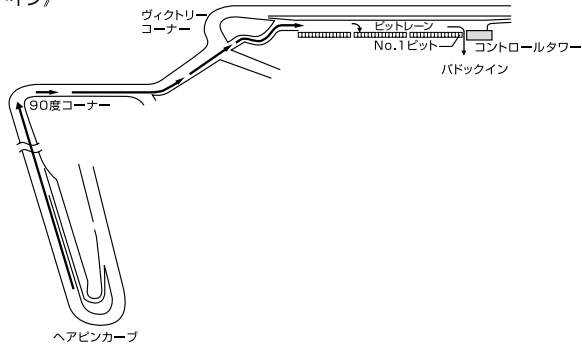
- | | |
|---|--|
| (1) 芳賀赤十字病院
栃木県真岡市中郷 271
TEL:0285-82-2195 | (4) 自治医科大学付属病院
栃木県下野市薬師寺 3311-1
TEL:0285-44-2111 |
| (2) 済生会宇都宮病院
栃木県下宇都宮市竹林町 911-1
TEL:028-626-5500 | (5) 水戸済生会総合病院
茨城県水戸市双葉台 3-3-10
TEL:029-254-5151 |
| (3) 獨協医科大学病院
栃木県下都賀郡壬生町北小林 880
TEL:0282-86-1111 | (6) 水戸医療センター
茨城県東茨城郡茨城町桜の郷 280
TEL:029-240-7711 |

第 49 条 ピットインおよびピットアウト

- 49-1 大会期間中を通じてピットレーンの速度制限は 60km/h 以下とする。違反した場合は罰則を科す場合がある。

49-2 ピットインする車両は、ヘアピンコーナーを通過してから、コース右側に車両を寄せ、安全を確認してから、ピットレーンに進入しなければならない。このピットレーンおよび減速地域は 60km/h 規制に従い走行しなければならない。また、けっして補助区域、停車区域を横切る目的以外で走行してはならない。

《フルコースピットイン》



49-3 ピットボックス前の部分（ピットレーン）は次の 3 つに区分される。

①ピット走行レーン

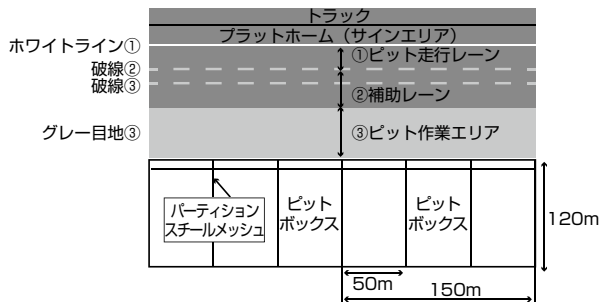
シグナリング・プラットホーム（ホワイトライン①）と破線②の間の部分。ピットインおよびピットアウト専用の区域

②補助レーン

破線②とグレー目地③の間の部分。ピット走行レーンからピット作業エリアへ移動する時（あるいはその逆）に通過する区域。

③ピット作業エリア

グレー目地③とピットボックス壁までの部分。ピット作業のための部分であり、車両停車を行う区域。

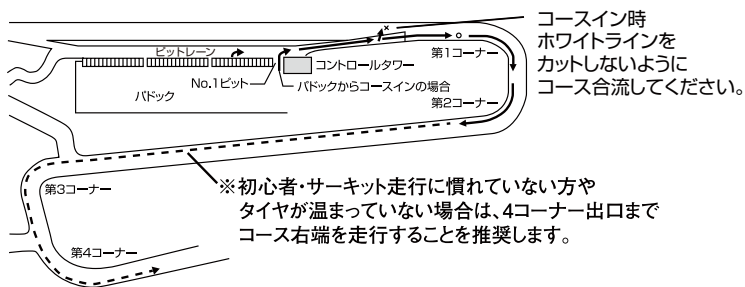


49-4 ピットレーン出口（フラッグ台下）シグナルライトについて。

- 1) スポーツ走行、予選、決勝を通じて「レッドライト」が点灯しているときは、コースインしてはならず、「グリーンライト」が点灯しているときのみ、コースインすることができる。また、走行中はいずれかの時点で「ブルーライト」の点滅に切り替わる。ブルーライトが点滅している時は、コースインは可能だが、すでにコース上を走行している車両があることを示しているため、注意してコースインしなければならない。
- 2) コースインは、走行車両との合流に対し、最大限の注意を払い、各自の責任において行わなければならない。

49-5 ピットアウトしてコースインするライダーは、第 2 コーナーを通過するまで、コース右側ライン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。

《図1 フルコース コースイン》



《図2 ホワイトライン詳細図》



第 50 条 ピットストップ

走行中、ピットボックスの中（シャッターより内側）、にマシンを入れた場合や閉めた場合（シャッターを降ろした場合）、予選中は走行終了、決勝においては、リタイアしたものと判定される。この決勝とはスタート前チェックが終了した時点からのことを言う。

第 51 条 レース中のピット作業

- 51-1 決勝レース中の修理および燃料補給をする者は、その車両に登録されたライダーまたはピットクルーとする。
- 51-2 ピット作業とは、工具や部品等で車両に対して手を加えること、燃料補給またはライダーの乗降行為を言う。ピット作業が許されるピット作業エリアは下図とする。



- 51-3 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のピットクルーは自己のピット前のピット作業エリアに出て作業することができる。ピット作業の場合を除いてピット作業エリアに出ること、部品や工具をピット作業エリアに置くことは禁止される。
- 51-4 ピットレーン、ピットサインエリアでのカカトの覆われていない履物の使用は禁止される。

第 52 条 レース中の車両修理

- 52-1 決勝レースおよび公式予選中の車両の修理、調整、部品交換などは、競技車両に積み込んである部品と工具、あるい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。また、ピット作業では、電動工具（扇風機含む）、タイヤウォーマーおよびエアツール（エアガン／エアゲージは除く）を使用してはならない。また、ピットボックス内での作業は禁止とする。
- 52-2 フレーム、クランクケース、ギヤボックスケース以外の全ての部品を交換することができる。
- 52-3 ピット以外の地点で停車した車両に対して、その車両に積み込んであるもの以外の部品、工具による修理、調整、部品交換を行うこと、および当該競技車両のライダー以外がそれらの作業にあたることは厳重に禁止される。
- 52-4 ピット以外の地点で 同条 52-3 の作業を行うときは、他の車両の、走行の支障にならない場所に停車しなければならない。
- 52-5 競技中の車両は、いかなる場合も他から援助を受けて押し出したり走行したりしてはならない。ただし、競技役員が保安目的で車両を移動させたり処置する場合、当該車両のライダーとピットクルーが救済措置のため運ばれてきた車両を自己のピット前まで運ぶ場合、および自己のピットを通り越した車両を停車区域内に押し戻す場合はこの限りではない。
- 52-6 転倒等で車両にトラブルが発生して救済された車両は、再スタートに際し車検員による検査を受けなければならない。

第 53 条 ビットサイン

- 53-1 ビットサインは登録されたビットクルーとライダー（ヘルパーを除く）が、指定の腕章を着け、ビットサインエリアまで出てサインを送ることができる。
- 53-2 ビットサインエリアには、1 チーム 4 名（ヘルパーを除く）まで入りビットサインをだすことができる。
- 53-3 ビットサインエリアまで出入りする際にはビットインおよびビットアウトする車両に充分注意するとともに、車両の通行を妨げてはならない。
- 53-4 レースのスタート時には、ビットサインエリア内の立ち入りは禁止とする。
- 53-5 無線機、携帯電話等の使用は禁止される。

第 54 条 7 時間決勝レースのライダー交替

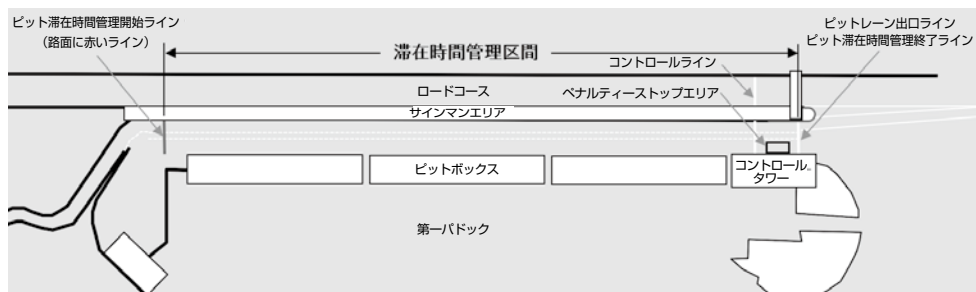
- 54-1 登録されたライダーの内、最低 3 名は必ず 1 回は走行しなければならない。なお、走行するライダーの順番は規定しない。
- 54-2 ライダー交替する時は、エンジンを停止しなければならない。
- 54-3 燃料補給時は、必ずライダーを交替しなければならない。
- 54-4 1 名のライダーが連続して走行できる時間は 90 分以内とする。
- 54-5 走行した後には引き続いて 30 分以上の休憩をとらなければならない。
- 54-6 国際ライセンスライダーは、チームとして最大 3 回までの走行に限られる（登録人数に関わらず）。国際ライセンスライダーが連続して走行できる時間は 60 分以内とする。
- 54-7 チーム代表者はライダー交替をすみやかにピット審判員に届けなければならない。
- 54-8 救済措置を受け、再スタートの際にライダー交替する場合は、その旨を、ピット審判員に届けなければならない。

第 55 条 3 時間決勝レースのライダー交替

- 55-1 登録されたライダーの内、最低 3 名は必ず 1 回は走行しなければならない。なお、走行するライダーの順番は規定しない。
- 55-2 ライダー交替する時は、エンジンを停止しなければならない。
- 55-3 燃料給油時は、必ずライダー交替しなければならない。
- 55-4 チーム代表者はライダー交替をすみやかにピット審判員に届けなければならない。
- 55-5 救済措置を受け、再スタートの際にライダー交替する場合は、その旨を、ピット審判員に届けなければならない。
- 55-6 ライダー交替をする場合、下図のビット滞在時間管理区間内において、クラス毎に下表の時間以上滞在しなければならない。

ビット滞在最低時間	
10分間	リベンジ
5分間	Brave
4分間	WT・NST-Ninja
3分間	NST-CBR・NST-R25
2分間	NST-G310R・NST-ZX・NST-VTR WS・AT・AS

※ WS・AT・AS クラスの燃料給油を伴わないライダー交替時は、1 分間とする。



第 56 条 抗 議

- 56-1 正式に参加受理されたチーム監督のみ抗議することができる。車両または車両検査に対する抗議は、直ちにその意思を車検委員に伝えること。
- 56-2 暫定結果に対する抗議は暫定結果発表後 30 分以内に限り受けられる。
- 56-3 車両に関する抗議はレース終了後 30 分以内に限り受けられる。
- 56-4 競技役員の判定に対する抗議は受けられない。
- 56-5 抗議しようとするときは、抗議対象事実発生後すみやかに、定められた手続きによって大会事務局に申し入れをしなければならない。抗議手続きは、大会事務局に備え付けの抗議申し立て書に記載し、1 件につき、抗議保証金 10,000 円、ガソリンに関する抗議保証金は、100,000 円をそえて大会事務局に提出しなければならない。
- 56-6 正式な手続きを踏んで提出された抗議申し立て書だけが受けられ、大会審査委員会において審議される。
- 56-7 大会審査委員会は、必要と認めた場合、証人をたて、その証言を求め、十分実情を調査したうえで裁定を下す。
- 56-8 大会審査委員会が下した裁定に対しては一切抗議することはできない。
- 56-9 抗議が成立した場合のみ抗議保証金が返還される。
- 56-10 上記各項に定める以外については、MFJ 国内競技規則 MFJ 裁定規則 競技会における大会審査委員会への抗議の定めにもとづく。

第 10 章 競技の一時中立化

第 57 条 フルコースコーション (競技の一時中立化)

事故発生時に競技監督の判断によって、セーフティーカーが介入してレースを一時中立化し、スロー走行で先導し、その間に事故処理を行う方法。

- 57-1 競技監督の決定により、レースを一時中立化するためにセーフティーカーが使用される場合がある。セーフティーカーとは、オレンジライトを装備し、車両の後部に「SAFETY CAR」(以下セーフティーカー)と書かれた車両のことを言う。
- 57-2 セーフティーカー導入の手順は以下のとおりとする。
セーフティーカーを導入する場合の詳細は、各大会の特別規則または公式通知によって示される。セーフティーカーは、ライダーまたはオフィシャルが危険な状況であるがレースを中断するほどではない場合に使用される。

1) セーフティーカー導入手順

- ①競技監督がセーフティーカー導入を決定したら、直ちに全てのフラッグマーシャルポストから黄旗振動と「SC」と書かれた白いボード(以下 SC ボード) が提示され、セーフティーカーの活動が終了するまで保持される。
- ②セーフティーカーはオレンジの回転灯を点灯し、ピットレーンよりコースインするセーフティーカーは先頭車両の位置に関係なくトラック上に合流する。
- ③セーフティーカーが導入中も周回数はカウントされる。
- ④全ての競技車両はセーフティーカーを先頭に一列に整列し、それぞれ車両5台(10m)程度以内の車間距離を保持して走行を続けなければならない。この時、競技車両同士およびセーフティーカーの追い越しは、以下の場合の例外時を除き禁止される。(例外)
 - ・セーフティーカーから合図を受けた場合。
 - ・前方を走行する車両がトラブル等で隊列について行けず、そのライダーから合図を受けた場合(トラブル等により隊列について行けなくなったライダーは、走行ラインを外し、後続車に合図しなければならない)。
- ⑤セーフティーカーは事故処理が終了し、なおかつレースの先頭車両が、セーフティーカーの直後につき、残りの車両がさらにその後方に整列するまで走行を続ける。
- ⑥競技監督からの指示に基づき、セーフティーカーから先頭車両との間にいる車両に対して、グリーンライトを使ってセーフティーカーの前に出よう合図する。これらの車両は最大の注意をもって走行し、他の車両を追い越さず走行を続け、再度セーフティーカー後方の車列につく。
- ⑦特定の状況下では、競技監督はセーフティーカーにピットレーンを使用することを要請できる。この場合、セーフティーカーはオレンジライトが点灯していることを条件として、全車はセーフティーカー後方に続いて追い越しをすることなくピットレーンに進まなければならない。この状況にてピットレーンに入った車両は自己のガレージエリアに停車することができる。
- ⑧セーフティーカー後方に一旦先頭ライダーがついた後、先頭ライダーがピットインした場合、先頭ライダーの次に位置するライダーをリーダーと見なし、そのままの隊列で周回を継続する。

【セーフティーカー導入中のピットイン・アウト】

- ⑨セーフティーカー導入の間にピットインすることは許可される。セーフティーカー導入中にピットアウトする場合は、ピットレーン出口にあるグリーンライトが点灯されている間のみ許可される。
それ以外はレッドライトによりピットレーン出口は閉鎖される。ピットアウトできなかった車両は、次のグリーンライト点灯まで待たなければならない。

2) 競技再開手順

- ①競技監督が次のコントロールラインまたはスタートラインからのレース再開を決定したら、セーフティーカーはオレンジライトを消灯する。この時点で、セーフティーカー後方に並ぶ先頭車両が走行ペースを決定することができる。
- ②セーフティーカーはその週の終了時点でピットレーンに入る。
- ③セーフティーカーがピットレーンに進入すると同時に、全てのフラッグマーシャルポストから黄旗振動と SC ボードは一斉に撤去される。

- ④競技再開はシグナルブリッジにグリーンライトが点灯されることで合図され、同時にメインフラッグマーシャルポストのみグリーンフラッグが振動提示される。ただし、各車両は、コントロールラインまたはスタートライン（ピットレーン含む）を通過するまでは、追い越しはできない。

【セーフティーカー先導によるレース終了】

セーフティーカー導入中にレースが終了した場合、セーフティーカー先導のまま全車チェッカーフラッグを受けるものとする。

第 58 条 レースの中断

58-1 やむを得ない事情により、レースの続行が危険と判断された場合、競技監督は大会審査委員会の指示または同意を得て走行中の全競技車両をただちに停止させることができる。ただし、緊急の場合は競技監督の判断で停止あるいは、必要な処置をすることもある。

58-2 全車停止の命令は、全ポストで赤旗を提示すること、またはレッドシグナルの点灯、またはその両方の併用によって合図される。

58-3 競技中断の合図と同時に、走行中のライダーは、直ちに停止できる速度で最大限の慎重さと注意をもって進み、指定の車両保管場所に停止しなければならない(下記参照)。また、中断の合図が出された時点でピットレーンを走行中のライダーは、ピットインしていたものとする。その場合に以下の事項を了解しているものとする。

- 1) 競技車両およびオフィシャル車両がコース上にあるかもしれないこと。
- 2) トラック上は完全に閉鎖されているかもしれないこと。
- 3) 天候の状態から、レース速度での走行は不可能になっているかもしれないこと。
- 4) 車両がピットレーンに入ることができないかもしれないこと。

58-4 競技中断の手順

競技中断の手順は競技中断の合図が出される前に、スタート時刻からの経過時間または、先頭車両および先頭車両と同一周回を走行する全ての車両が何周終了していたかによって異なる。

ケース A: 先頭車両および先頭車両と同一周回数を走行する全ての車両が 3 周を完走していなかった場合、車両はパークフェルメに停車すること。パークフェルメに停止した車両のもとへ、1 台につき 1 名のピットクルーが出向き、スタンドなどで保持することが許される。

ケース B: 先頭車両および先頭車両と同一周回数を走行する全ての車両が 3 周以上を完了し、当初のレース時間の 2/3 未満（小数点以下は切り捨て）の経過時間であった場合は、車両はパークフェルメに停車すること。パークフェルメに停止した車両のもとへ、1 台につき 1 名のピットクルーが出向き、スタンドなどで保持することが許される。

ケース C: 当初のレース時間の 2/3 以上（小数点以下は切り捨て）経過している場合は、車両は事前に公示されたレース終了後の車両保管場所に停車すること。また、レースは、競技が中断される前の周回をもって終了したものとみなされる。

58-5 中断された競技の再開

危険な状態が解消した場合、競技監督は大会審査委員会の同意を得てレースを再開することができる。

ケース A:

- 1) 最初のスタートは無効とみなされる。
- 2) 最初のグリッド表に記載されている車両は、全車再び元のグリッドよりスタートすることができる。
- 3) 車両に対する作業
競技中断の合図が出された時点で、ピット作業中の車両は合図が出された以降も引き続いて全ての作業を継続することができる。競技役員の指示によりメインストレート上のセーフティーカー後方のグリッドに着いた時点から、グリッド上にてピット作業を行うことができる。ただし、以下の作業は禁止される。
 - ・燃料補給
 - ・タイヤ交換（競技監督が認めた場合を除く）

ケース B:

- 1) 競技は 2 つのパートに分けられたとみなされ、順位は第 1/ 第 2 パートでの周回数を合算し、同一周回数の場合は第 2 パートの順位に基づき決定される。
- 2) 第 1 パート（すでに行われたレースの部分）の順位は、競技中断の合図が出された周回（計時記録のある）の直前の周回終了時点の順とする。この場合主催者は前のパートのレース結果、次のパートのレース時間、チェッカー時刻並びにスターティンググリッドを公示する。
- 3) 第 2 パートのグリッドは、第 1 パート終了時の車両の順位により配列されたグリッドとする。
- 4) 競技が中断された時に公式にリタイアしていない車両だけが再スタートの資格を有する。
- 5) 車両に対する作業
競技中断の合図が出された時点で、ピット作業中の車両は合図が出された以降も引き続いて全ての作業を継続することができる。規定により、再スタートが許される車両の内、パークフェルメに停車中の車両は、第 2 パートのグリッド表が発表され、競技役員の指示によりメインストレート上のセーフティーカー後方のグリッドに着いた時点から、グリッド上にてピット作業を行うことができる。
ただし以下の作業は禁止される。
 - ・燃料補給
 - ・タイヤ交換（競技監督が認めた場合を除く）

58-6 中断された競技の再開手順

ケース A・ケース B いずれの場合においても、再スタート方法は、セーフティーカー先導によるローリングスタートとする。その手順は以下の通りとする。

- 1) 競技監督は競技再開時間を決定しピット放送並びに公式通知にて公示する。パークフェルメに停車していた車両は、決定された競技再開時間の 15 分前より第 2 パートのグリッドへの移動が手押しにて開始される。自己のピット前で作業を行っていた車両は、グリッドへの移動は許可されない。

- 2) パークフェルメに停車していた車両は、スタート 5 分前までに、グリッドへの移動を完了しなければならず、それ以降は、自己のピット前にて作業を行っていた車両と共にピットスタートとなる。
- 3) スタート 5 分前の時点で、セーフティーカーの直後にて、5 分前ボードが提示され、セーフティーカーは黄色の回転等を点灯する。これ以降、通常のスタート進行同様の進行がなされ、メインフラッグ台にてイエローフラッグが振動提示された後、隊列はセーフティーカーの先導により走行を開始する。
- 4) ピットスタートの車両は、セーフティーカー先導の隊列の最後尾がピットレーン出口を通過後、ピットレーン出口の信号機の指示によりレースに復帰することができる。
- 5) 走行開始後は、本規則第 57 条に規定されるフルコースコーション状態とみなす。
- 6) フルコースコーション状態の解除は、本規則第 57 条に準拠し、メインフラッグ台から、グリーンフラッグが振動表示され、シグナルブリッジにグリーンランプが点灯される。各自が、コントロールラインを通過した時点でフルコースコーションは解除され、レース状態に戻る。コントロールラインを通過するまでは、追い越しは厳禁とされる。
- 7) セーフティーカー先導による走行再開時、再開 1 周目より周回数としてカウントされる。

58-7 公式予選の中断

公式予選中に競技中断の合図がなされた場合、合図提示から再開までの時間はロスタイムとして扱われる。また公式予選の再開は、ピットレーンよりスタート審判員の指示に従ってコースインするものとする。

第 11 章 レース終了と順位認定

第 59 条 レース終了

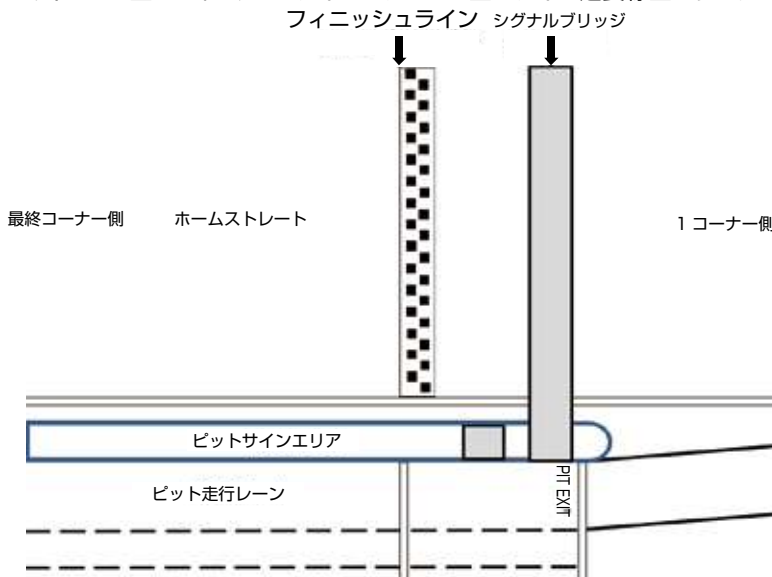
- 59-1 決勝レースはスタート後、以下の時間が経過した時点あるいは公式通知にて示された終了時刻の時点の先頭車両に対し、チェッカーフラッグが振られる。
7 時間決勝レース 7 時間
3 時間決勝レース 3 時間
- 59-2 チェッカーフラッグは 6 分間表示される。
- 59-3 万一、チェッカーフラッグが不注意その他の理由によりレーススタート後、前項 59-1 の時間が経過する前に表示された場合でも、レースはその時点で終了したものとみなされる。
- 59-4 また、チェッカーフラッグが不注意によって遅れて表示された場合には、最終順位はレーススタートから前項 59-1 の時間が経過した時点における順位に従って決定される。
- 59-5 チェッカーを受けるためのコース上ストップや極端なスロー走行は禁止する。

第 60 条 順位および完走の認定

- 60-1 順位認定は、コントロールライン上(ピットレーン上も含むフィニッシュライン)でチェッカーを受けて最終周回を完了したチームに対して優先的に与えられる。
- 60-2 順位は、レース終了時の周回数の多いチームから決定される。同一周回数の場合は、フィニッシュライン(ピットレーン上も含む)通過順位によるものとする。
- 60-3 優勝チームの走行した周回数の 50%以上を走行したチームは、完走として認定される。

60-4 ピットレーン上にもフィニッシュラインは存在するものとし、そのフィニッシュラインを通過することによりチェッカーフラッグを受けることができる。

※ピットレーン上のフィニッシュラインは、コース上のライン延長線上とする。



60-5 ピットレーンでチェッカーを受ける場合については、以下の規定を遵守すること。

- 1) 乗車しているライダーは正規に登録されたライダーであること。
- 2) ライダーは車検に合格した装備を完全に装着していること。

60-6 チェッカーを受けられなかったチームの内、完走認定されたチームは、チェッカーを受けたチームの後に順位付けされる。

第 61 条 レース終了後の手順と暫定表彰

61-1 レース終了後の手順は次のように行う。

- 1) チェッカーと同時にマーシャルカーがコースインする。
- 2) チェッカーを受けたライダーは徐行し、コースを 1 周する。
- 3) チェッカーを受けた全ての競技車両は、マーシャルカーの先導でコースを走行し、指定された場所で停車する。

62-2 上位 1 位～3 位の全ライダーは、表彰ステージでの仮表彰式に速やかに出席しなければならない。

63-3 チェッカーフラッグが提示された時点で、ピットインしていた車両の出走は禁止される。

第 62 条 入賞車両の車両保管および再車検

- 62-1 レース終了後、完走したすべての車両は、車両保管解除の許可ができるまでパークフェルメまたは、指定された場所にて保管される。
- 62-2 保管車両で、必要に応じ分解検査を行う場合は、その該当車両のライダーもしくは登録されたピットクルーが分解しなければならない。
- 62-3 再車検により規定違反があった場合は失格とする。
- 62-4 車両保管解除発表後、競技役員は保管車両の責任は一切負わない。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なければならない。

第 12 章 レース延期および中止

第 63 条 レースの延期および中止

- 63-1 大会審査委員会は、特別な事情が生じた場合、大会を延期あるいは中止することができる。
- 63-2 大会審査委員会の決定に対して全ての関係者は従わなければならない。
- 63-3 大会の中止と参加料等の返却は、次の表のとおりとする。参加者は、その他一切の損害賠償を主催者に請求することはできない。

事 例	出 場 料	共済会掛金
予選が 1 回も行われず中止	選手受付した全員に返却する	共済会の適用となる練習走行が行われていなければ返却する
予選は行われ、決勝グリッド発表後中止	決勝進出者のみ返却する	返却しない
決勝レースが行われたのち中止	返却しない	返却しない

- 63-4 大会が延期になった場合、参加者が支払った参加料については、公式通知あるいは他の方法にて示す。

第 13 章 賞 典

第 64 条 7 時間決勝レースの賞典

- 64-1 賞典は下表の通りとする。

対 象	正 賞	賞 金
優 勝	トロフィー	400,000 円
2 位	トロフィー	50,000 円
3 位	トロフィー	20,000 円
4 位	トロフィー	-
5 位	トロフィー	-
6 位	トロフィー	-

- 64-2 仮表彰式に出席しなかった場合は正賞副賞ともに受賞の権利を放棄したものとみなされる。
- 64-3 決勝レース終了後一週間以内に賞金振込先を申請すること。期限内に申請されない場合は賞金受け取りの権利を放棄したものとす。

第 65 条 7 時間決勝レースの特別賞

7 時間決勝レースの特別賞は、以下の通りとする。また、特別賞が追加される場合は、公式通知にて公示される。

各賞毎に正賞としてトロフィーが贈呈される。

特別賞名	対象・内容
クラス別最多周回数賞	決勝に出場した各クラスの完走車両の内、周回数が最多のチーム。同一周回数の車両が複数の場合、フィニッシュライン通過順位によるものとする。
ポールポジション賞	公式予選にてポールポジションを獲得したチーム。
ベストデザイン賞	決勝に出場した車両で、デザインが優れるなど綺麗に仕上げられた車両。(選考委員がグリッドを巡回します。是非 PR してください!)
最年少ライダー賞	決勝に出場した完走チームの中で最年少のライダー。 ※出場申込書に記載された年齢および生年月日で決定する。
アンダー 30 賞	決勝に出場した完走チームの中で、全登録ライダーの平均年齢が 30 歳以下で最上位のチーム。 ※出場申込書に記載された年齢および生年月日で決定する。
メディア対抗賞	媒体名がチーム名の中に入った最上位のチーム
Women賞	決勝に出場した完走チームの中の女性で最も輝いていたライダー
遠くから優勝狙ってやってきました賞	決勝に出場したチームの中で、最も遠方からエントリーいただいたチーム

第 66 条 3 時間決勝レースの賞典および特別賞

66-1 賞典は下表の通りとする。

対 象	正 賞	備 考
優 勝	トロフィー	副賞
2 位	トロフィー	副賞
3 位	トロフィー	副賞

66-2 賞仮表彰式に出席しなかった場合は、正賞副賞ともに受賞の権利を放棄したものとみなされる。

66-3 特別賞

リベンジクラスは特別賞の対象としない。

特別賞名	対象・内容
クラス別最多周回数賞	決勝に出場した各クラスの完走車両の内、周回数が最多のチーム。同一周回数の車両が複数の場合、フィニッシュライン通過順位によるものとする。
アンダー30賞	決勝に出場した完走チームの中で、全登録ライダーの平均年齢が30歳以下で最上位のチーム。

66-4 リベンジクラス

7 時間決勝レースの予選不通過で、3 時間決勝レースに選抜されたチームは『リベンジ』クラスとされ、最上位の1チームには、正賞・副賞はなく、翌年の 7 時間決勝レースのシード権が与えられる。ただし、そのチーム代表者が、翌年チーム代表者もしくはライダーとして参加する場合に限る。

第 14 章 主催者の権限

第 67 条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

- 67-1 参加申し込み受付に際して、その理由を示すことなく、参加者、ライダー、ピットクルーを選択あるいは参加を拒否することができる。
- 67-2 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による健康診断書の提出を要求し、競技出場の健康上の理由による可否を最終的に決定することができる。
- 67-3 参加受付後であっても、競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し、指定医師による診断を受けるよう、要求する場合がある。ライダーがこれを拒否した場合、また、診断の結果走行に適さないと判断された場合は、当該ライダーの指名登録を取り消す場合がある。この決定に対する抗議は認められない。
- 67-4 ゼッケンナンバーの指定、あるいはピットの割当等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
- 67-5 やむを得ない理由により、公式プログラムの印刷に間に合わなかったライダーの指名登録または変更について許可することができる。
- 67-6 すべての参加者、ライダー、ピットクルーの肖像権およびその参加車両の音声、写真、映像など、報道、放送、放映、出版、広告に関する権限を有し、この権限を第三者が使用することを許可できる。
- 67-7 5 チーム以内の範囲で決勝出場者を招待することができる。この件に際しての抗議は一切受けない。
- 67-8 公序良俗に反する言動がある参加者に対しては、選手受付後であっても参加を拒否することができる。

第 15 章 損害の補償・大会役員の責任

第 68 条 損害の補償

- 68-1 車両の破損
参加者は、車両が競技役員によって保管されている期間をのぞき車両およびその附属品が破損した場合、その責任を各自が負わなければならない。
- 68-2 損傷の責任
競技会開催期間中、またはその前後に起きたライダーおよびピットクルー、ヘルパーの損傷は自らが責任を負うものとする。

第 69 条 大会役員の責任

参加者、ライダーおよびピットクルーは主催者・大会役員・競技役員が一切の損害補償の責任を免ぜられていることを知っていなければならない。すなわち大会役員はその職務に最善を尽すことは勿論であるが、もしその行為によって起きた参加者、ライダー、ピットクルーおよび車両等の損害に対して、大会役員は一切の補償責任のないことをいう。

第 16 章 本特別規則の適用と補足

第 70 条 本特別規則の解釈

本特別規則および本競技会に関する公式通知や諸規則の解釈についての疑義がある場合、参加者は文書によって質疑申立てができる。質疑に対する回答は、大会審査委員会の解釈または決定を最終的なものとして関係当事者に口頭で通告される。

第 71 条 公式通知の発行

本規則に記載されていない競技運営上の細則や、参加者に対する指示、本規則発表後に生じた必要指示事項は、公式通知によって示される。公式通知は、

- 1) 電子掲示板(情報ダウンロードページ)に掲載される。
- 2) 参加代表者の住所に郵送される。
- 3) 大会事務局に配布される。
- 4) ライダーズブリーフィングで伝達される。
- 5) ビットモニターでのテロップにて伝達される。
- 6) 緊急の場合は場内放送で伝達される。

以上の方法によって参加者に通告される。

第 72 条 本特別規則の施行

本特別規則は、第 1 章第 1 条に示される競技会に適用されるもので、競技会の参加申し込み受付開始と同時に有効となる

第 17 章 車両・装備規定

第 73 条 出場車両

- 73-1 各クラス車両規定に規定する以外は、本規則第 77 条車両基本仕様に合致した車両でなければならない。
- 73-2 本規則第 74 条オープンクラス車両規定、第 75 条 Brave クラス車両規定、第 76 条 NEO STANDARD クラス車両規定に基づき、出場車両がクラスにより限定される。
- 73-3 参加車両の出場クラスは、参加申込みの際に申告すること。これに誤りがあった場合、ペナルティの対象となる。
- 73-4 車両には確実に作動するスタート装置が装着されていなくてはならない。また、ターボチャージャー、スーパーチャージャーなどの過給装置は許可されない。
- 73-5 スペアマシン(予備車両)を登録することはできない。
- 73-6 参加者がオリジナルのフレームで参加することはできない。
- 73-7 オリジナルフレームとは、参加者自身が製作したフレームをさす。オープンクラス、Brave クラスにおいて、市販車のフレームの重要部分(メインフレーム・エンジンマウント・ピボット位置等)を加工し参加するものは「フレーム加工申請書」を提出しなければならない。

第 74 条 オープンクラス車両規定

以下の規定以外は、第 77 条車両基本仕様に準ずる。

74-1 出場車両

排気量 115cc 以上 250cc 以下の 4 ストローク・2 気筒以下の車両で、冷却方式、気筒数により以下に区分される。

冷却方式	2 気筒		単気筒	
	水冷	空冷	水冷	空冷
クラス名	WT	AT	WS	AS

ホイールリムサイズは 16 インチ以上とし、ターボチャージャーなどの加給装置の取付けは許可されない。

MFJ 国内競技規則内「MFJ 公認制度」により、スポーツ専用市販車（レース専用車）として公認された車両および KTM Moto3GPR (M32) 並びに Honda NSF250R (MR03) のフレームもしくはエンジン、またはその双方を使用した車両は出場できない。（一般的にいう J-GP3・Moto3 車両は出場を認めない。）ただし、Honda CBR250R (MC41) レースベース車および CBR250RR レースベース車を除く。

74-2 最低重量

最低重量は定めない。

74-3 音量

第 77 条車両基本仕様に準ずる。

74-4 仕様

AS クラスに該当する出場車両は、シートカウルのテール部分を蛍光オレンジとし、後続車に見えるようにすること。また、ライダーは主催者が貸与するビブを着用しなければならない。

第 75 条 Brave クラス車両規定

以下の規定以外は、第 77 条車両基本仕様に準ずる。

75-1 出場車両

YAMAHA 製 WR250 のエンジン（式：G363）を使用し、WR250 のフレーム（型式：DG51J）以外を使用した車両および KTM 製エンジン【型式末尾 3 桁 770、771、774、777】を使用した車両。

排気量 250cc 以下の 4 ストローク以下の車両で、ホイールリムサイズは 16 インチ以上とし、ターボチャージャーなどの加給装置の取付けは許可されない。

MFJ 国内競技規則内「MFJ 公認制度」により、スポーツ専用市販車（レース専用車）として公認された車両および KTM Moto3GPR (M32) 並びに Honda NSF250R (MR03) のフレームを使用した車両は出場できない。（一般的にいう J-GP3・Moto3 車両は出場を認めない。）ただし、Honda CBR250R (MC41) レースベース車および CBR250RR レースベース車を除く。

75-2 最低重量

最低重量は定めない。

75-3 音量

第 77 条車両基本仕様に準ずる。

75-4 仕様

第 77 条車両基本仕様に準ずる。

第 76 条 NEO STANDARD クラス車両規定

以下の規定以外は、第 77 条車両基本仕様に準ずる。

76-1 出場車両

下記のように、クラスにより使用車両が限定される。

クラス名	メーカー	車名	型式
NST-Ninja	Kawasaki	Ninja250R	EX250K / EX250L / EX250P
NST-CBR	Honda	CBR250R	JBK-MC41 (その他仕向地違いの車両も含む)
NST-R25	YAMAHA	YZF-R25	JBK-RG10J / 2BK-RG43J
NST-G310R	BMW	G310R	2BL - G31AA
NST-ZX	Kawasaki	Ninja ZX-25R	2BK-ZX250E
NST-VTR	Honda	VTR250	MC33 (SPADA等MC33より 古い型式は認めらない)

76-2 最低重量

最低重量は定めない。

76-3 音量

第 77 条車両基本仕様に準ずる。

76-4 仕様

もてぎロードレース選手権特別規則第 80 条 NEO STANDARD 車両規定に準ずる。
適用除外となる項目で、本規則第 77 条車両基本仕様にて規定される項目については、それに準ずるものとする。

第 77 条 車両基本仕様

以下に規定する基本仕様はロードレース競技を行う上で必要とされる基本規則であり、モビリティリゾートもてぎにて開催される特別規則により指定されたクラスの全ての車両に適用される。カテゴリー別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリー別仕様
が適用される。

77-1 排気量の算出方法

1) 排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。

2) 公式

総排気量 = $(D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times \text{気筒数}$

D= ボア C= ストローク 単位 =cm

少数点以下 4 桁で切り捨て

3) 測定の際には、ボアに 1/10mm までの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が 1/100mm のリミットまで行われる。

4) シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。

77-2 材質

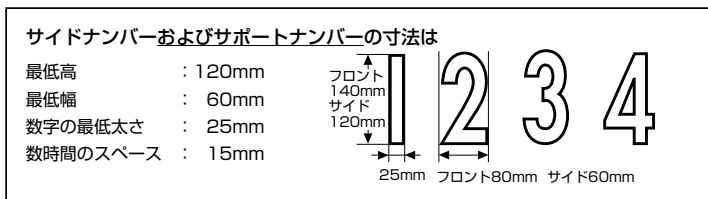
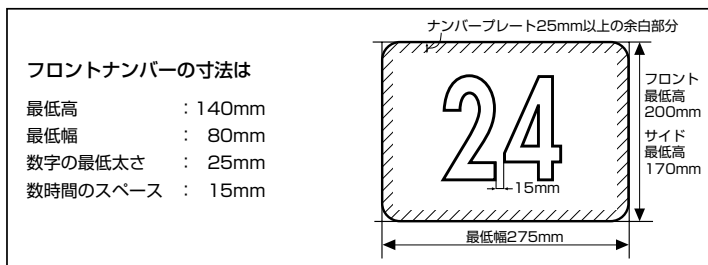
フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム、スピンドル、およびホイールスピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

77-3 フレームの定義

- 1) フレームとは、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリアサスペンションの取り付け部分を含む構造全体をいう。
- 2) シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン（脱着可能）のものはフレームとみなさない。

77-4 ナンバープレート

- 1) ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は 275mm × 200mm とする。
- 2) プレートは平面から 50mm 以上カーブ（突出）してはならない。また、カバーされたり曲げたりされてはならない。
- 3) 1 枚のプレートがフロントに、垂直面から後方に向かって 30° 以内の角度で傾斜して固定されなければならない。他の 2 枚はモーターサイクルの両側に、外に向かって垂直に固定されなくてはならない。
- 4) ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなければならない。
- 5) ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- 6) 別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。
- 7) 数字ははっきり読めるように、また、太陽光線の反射を避けるために、地の色同様に つや消しで書かれなければならない。
- 8) 数字の最低寸法は下記のとおりとする。



数字の書体は、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。

Futura Heavy

0123456789

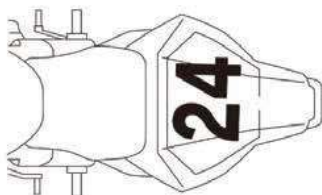
サイドゼッケンとサポートナンバーの装着例

サイドゼッケン

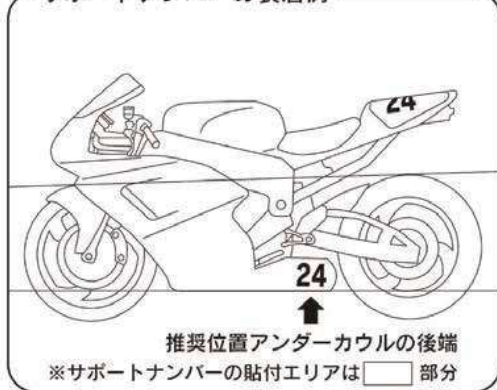
例) No.24 の場合



シートカウル上部ゼッケン



サポートナンバーの装着例



- 9) 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。
- 10) すべてのナンバープレートの周囲には最低 25mm の余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない。この規則に適合していないナンバー・プレートを着着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。
- 11) ゼッケンベースは、赤色以外を使用すること。昨年の 7 時間決勝レースの 1～5 位のもので順位をゼッケンとして使用の場合、ゼッケンベースを赤色、文字色を白とする。ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。地色と文字色は対称色とし地と文字色は数字がはっきり認識できるものでなくてはならない。ナンバープレートの地色および数字の蛍光色は禁止とする。
- 12) アンダーカウルの左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。
- 13) サポートナンバーの貼り付け位置はアンダーカウル内で、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部内とし、アンダーカウル後端部を推奨位置とする。
- 14) サポートナンバーの最低寸法は、第 77 条 4 ナンバープレート 8) の最低寸法に従い数字が確実に確認できるような余白を設けなければならない。
- 15) サポートナンバーの地色は自由とし、文字の色は黒か白文字とする。
- 16) いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。

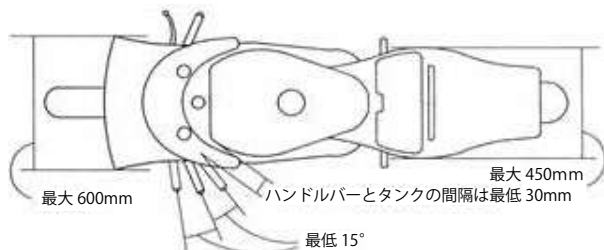
77-5 レースのために取り外さなければならない部品

- 1) ヘッドライト/テールライト/ウインカー/リフレクター
- 2) バックミラー
- 3) ナンバープレートと、リアフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 4) セーフティーバー/センタースタンド/サイドスタンド
- 5) 同乗者用フットレスト/クラブレール
- 6) ホーン
- 7) その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

77-6 ボディーワーク

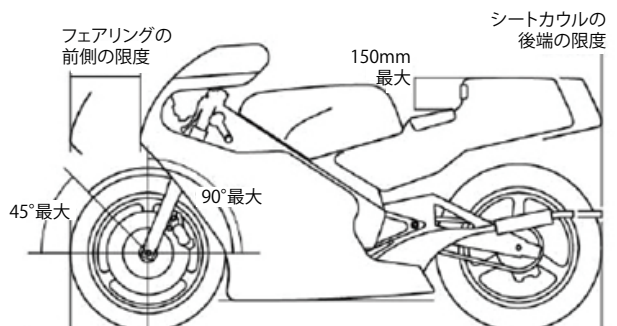
- 1) ウインドウスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 2) フェアリングの最大幅は 600mm を超えてはならない。
シートまたはその後方にあるすべての物の幅は、450mm を超えてはならない（エキゾーストパイプは例外とする。図 1 参照）。

図 1



- 3) フェアリングの前端はフロントタイヤの前端から垂直に引かれた線より前に出てはならない。シートカウルの後端はリアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後ろに出てはならない。この測定はサスペンションが伸びた状態（空車 1G）で測定される（図 2 参照）。

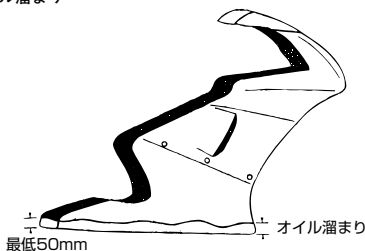
図 2



- 4) 横から見た場合、下記が見えなければならない。
 - 5) 最低 180° にわたるリアホイールリム
 - 6) フェンダーまたはフォークに覆われた部分を除くフロントホイールリム全体。
 - 7) ノーマルポジションに座ったライダー。上腕を除く。
- 注意：透明の材質を使用することは禁止される。

- 8) モーターサイクルのいかなる部分も、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。
- 9) シートのベースとシートが一番高い地点との差は最大 150mm とする (図 2 参照)。
- 10) フェンダーは義務づけられない。装着された場合、フロントフェンダーは下記の範囲を超えてはならない。
- 11) フロントホイールスピンドルを通る水平の線から上と前に 45° に引かれた線の前 (図 2 参照)。
- 12) フロントホイールスピンドルからリアまで水平に引かれた線の下。
- 13) ウイングを装備することは禁止される。
エアダクトをフェアリングおよびウィンドスクリーンに取り付けることは認められる。ただし、エアダクトはフェアリング、ウィンドスクリーンの前端および最大幅から突出してはならない。
- 14) 車両の下部フェアリングは、取り付けられていなければならない、エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分をフェアリング下部 (オイル受け) で保持できる構造になっていなければならない。
フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
フェアリング下部 (オイル受け) の端部は、一番低いところから最低 50mm の高さでなければならない。

オイル溜まり



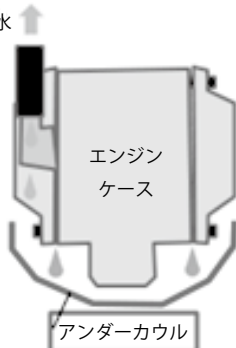
フェアリングの下部には、直径 20mm (許容範囲 +5mm) の水抜き用の穴を最低 1 個または 2 個設けなければならない。

- 15) これらの穴は、ドライコンデション時には閉じられていなければならない、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。

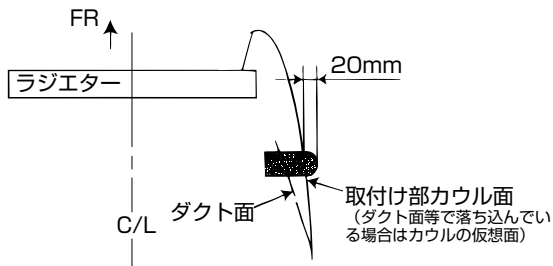
※エンジンオイルおよびエンジンクーラント総量の最低半分をアンダーカウルで保持できる構造とは…

クランクケース分割合わせ面、オイルパン合わせ面、クランクケースサイドカバー合せ面からの液体漏れを受け取る構造であること。また、水冷の場合、ホース差し込み口から漏れるエンジンクーラント（水およびレース用として市販されている冷却水）もアンダーカウルで受け取るような構造のこと。以下の図参照。

参照図）車両下部断面図 冷却水 ↑



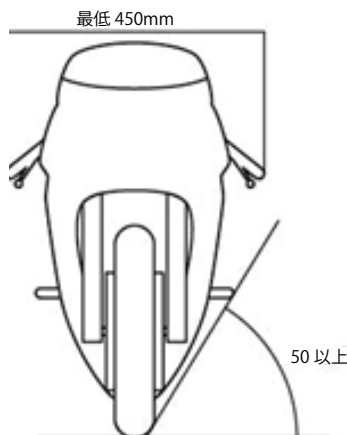
- 16) 転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるためのフレームにプロテクティブコーンのとりつけは認められる。プロテクティブコーンは、フェアリング表面より飛び出し量を20mmまでとし、先端のRは10R以上とする。また、プロテクティブコーンにエンジン保護以外の機能を持たせることは禁じられる。



17) クリアランス

- 18) 空車 1G 状態のモーターサイクルは、タイヤ以外が路面に接地しない状態で、垂直線から 50° 以上の角度で傾斜が可能でなくてはならない。

図 3



- 19) サスペンションがどのようなポジションにあり、リアホイールアジャストメントがどのようなポジションにあっても、タイヤの円周に沿って最低 15mm のクリアランスがなくてはならない。

78-7 リアセーフティーライト

【ご案内】 2023 年は装着を推奨する。

- 1) シートカウル後端付近（タイヤ外径の上端より上方で、リアタイヤアクスル軸より後方）に、赤色に点灯するライト（リアセーフティーライト）を取り付けられていなければならない。
- 2) ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ 15° の角度からはっきりと見えなければならない。
- 3) ライトの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（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されていても良い。セーフティー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 10 ～ 15W（白熱球）または 0.6 ～ 1.8W（LED）のものを使用すること。このライトはスイッチでオン／オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合レースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は車検で行われる。

77-8 スプロケットガード

- 1) チェーンとスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、フロントおよびリアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 2) リアスプロケットガード
 - ・ リアスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。
 - ・ 取り付け方法は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
 - ・ 足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
 - ・ スイングアームの補強とリアスプロケットガードを兼ねることは認められる。
 - ・ リアスプロケットガードの板厚は最低 2mm なければならない。
- 3) フロントスプロケットガード
 - ・ 車両公認時のエンジンにスプロケットガードが装備されており、逆シフトにしようとする際および車体の一部が干渉する場合は、フロントスプロケットガードの干渉する部分を最小限カットすることが認められる。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは許可されない。
 - ・ 車両公認時にエンジンにスプロケットガードがついていない車両については、真横から見た状態でフェアリングによりフロントスプロケットおよびフレームピボットとスプロケット間のチェーン部が全てカバーされている場合は、エンジン側のスプロケットガードの取付は免除される。

77-9 エキゾーストパイプ

- 1) エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件を全すべて満たさなくてはならない。
- 2) エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーがあるなしにかかわらず丸みを帯びさせていなければならない。エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が 2mm 以上、その角度は 0.5R 以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。
- 3) 排気ガスは後方に排出しなければならないが、ほこりを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 4) エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

77-10 ハンドルバー

- 1) ハンドルバーの最低幅は 450mm とする。
- 2) ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。
- 3) ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 4) ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各 15° 以上なくてはならない。
- 5) フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。

- 6) ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっばいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低 30mm の間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取りつけなくてはならない。
- 7) ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 8) 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 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ものを使用する場合は、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。

77-11 コントロールレバー

- 1) すべてのハンドルバー・レバー類（クラッチ、ブレーキ等）は、原則として端部がボール状（このボールの直径は最低 19mm）でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなっていてはならない（この平たくした部分の厚みは最低 14mm とする）。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていなくてはならない。
- 2) コントロール・レバー（フット・レバーおよびハンド・レバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。
- 3) ブレーキ・レバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。
- 4) ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
 - ・ 他車両との接触時にブレーキレバーが作動しないようにするため、ブレーキレバープロテクションを装着しなければならない。クラッチレバープロテクションの装着も認められる。
 - ・ レバープロテクションの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから 50mm 以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は方持ちタイプに限定される。レバープロテクションの材質は、樹脂製（ただし、カーボン、ケブラーは禁止）または、アルミニウム製に限定される。

77-12 スロットルグリップ

スロットルグリップは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

77-13 フューエルポンプ

- 1) 電動式フューエルポンプは転倒の際に自動的に作動する回路遮断システムを備えていなければならない。
- 2) 車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられなければならない。

77-14 フットレスト

- 1) フットレストは改造・変更されてもよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。
- 2) ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取り付け位置に固定しなければならない。

- 3) フットレストの先端は、最低半径 8mm の中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
- 4) 折りたたみ式の場合は自動的に戻るようになっていなければならない。
- 5) スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、その先端にはプラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されていなくてはならない。（最低半径 8mm）

77-15 ブレーキ

- 1) すべてのモーターサイクルは最低 2 つの効果的なブレーキ（各ホイールに 1 つ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。
- 2) 車両公認時においてフロントブレーキキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、ロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
- 3) 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材でなければならない。

77-16 ホイール、リム、タイヤ

- 1) メーカーが出荷した一体構造ホイール（キャスト、モールド、リベット）または従来の脱着式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、テンションスクリューは例外とする。
- 2) カーボン製ホイールの使用は許可されない。
- 3) タイヤは一般市販ルートで購入できる溝付きタイヤとし、速度記号は H 以上とする。
ただし、タイヤメーカーが速度記号 H（210km/h）以上を保証する場合は、この限りではない。タイヤトレッド主溝の深さは、最低でも 2.5mm でなければならない。
- 4) レインタイヤは、E マークまたは DOT マークの表示がなくてもよいが「NOT FOR HIGHWAY USE」または「NOT FOR HIGH WAY SERVICE」と表示されていなくてはならない。
- 5) タイヤへの追加工（ハンドカット等）は禁止される。
- 6) タイヤウォーマーの使用および、故意にタイヤの加熱を行う行為はレース期間を通じて禁止され、タイヤウォーマーをピットへの持込みも禁止とする。

77-17 スプロケット / チェーン

フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）スプロケット、チェーンの変更は許可されるが、公認車両と同じサイズのものに限定される。また、チェーンの接続方法はカシメジョイントで接続しなければならない。

※ 415 サイズのチェーンは使用禁止とする。

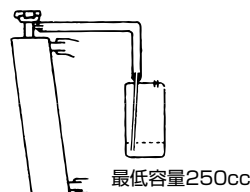
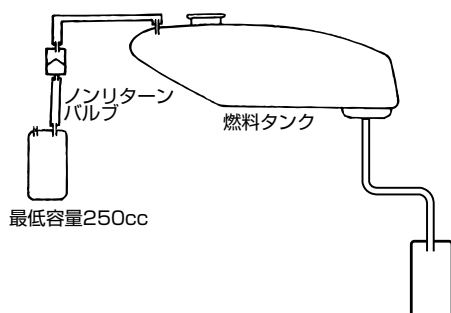
77-18 フューエルタンク、オイルタンク、リザーバタンク

- 1) 燃料タンクの最大容量は 18 リットル以下とする。（純正無改造のタンクであってもこの容量を超えてはならない）
- 2) 燃料は、マシンにしっかりと固定された 1 つのタンク内に入れるものとする。
- 3) シートタンクおよび補助タンクは禁止される。給油のために容易に脱着できる取り替えタンクを使用することは厳禁される。
- 4) 燃料タンクの材質は、金属製のものとする。カーボンファイバー、アラミド・ファイバー、またはファイバークラスの材質の使用は許可されない。ただし、車輛公認時もしくは工場出荷時に装着されている金属以外のタンクについては使用が認められる。

- 5) 加工されたタンクには、防爆材を完全に充填すること。
- 6) 燃料タンク・ブリーザー・パイプには、ノン・リターン・バルブを取り付けなくてはならない。これは、適切な耐油性のある材質でできた、最低容量 250cc のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

燃料タンクブリーザー

ラジエーターオーバーフロー



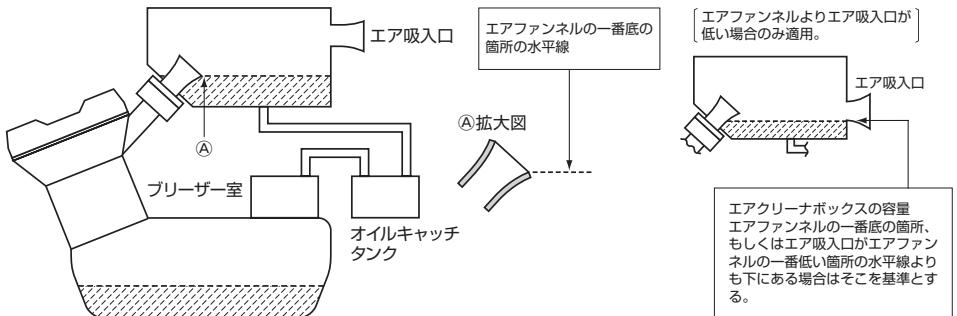
最低容量250cc

- 7) 燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイルフィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。
- 8) 全てのドレインプラグはワイヤーロックしなければならない。外部オイルフィルタースクリューおよびオイルフィルターボルトでオイルパンに進入するもの、オイルクーラー、フロントフォークドレンボルト等のオイル供給パイプについても全て安全にワイヤーロックされていなくてはならない。
- 9) 全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。ただし、車両の構造上クローズドブリーザーシステムを採用できない場合は、事前に大会事務局に申し出ることにより、別途協議の上、調整を行う場合がある。
- 10) エアクリーナーボックスで 1000 ccを確保されない場合、耐油・耐熱性の材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で 1000 cc以上を確保していなければならない。(エアクリーナーボックス単体で 1000cc 以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される)
- 11) オイルブリーザータンクとして認められるエアクリーナーボックスの容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 12) エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが受けられるように塞がれていなければならない。
- 13) エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 14) ブリーザーシステムのパイプ類の締め付けは、金属製バンドを使用すること。

15) プリーザーシステムのパイプ類は、耐油性のある素材であること。

4ストロークエンジンのプリーザーシステム

4ストロークエンジンのプリーザーシステム



77-19 冷却水

水冷エンジンの冷却水は、水（レース用として一般市販されている冷却水を含む）に限られる。不凍液の成分が含まれる冷却水は使用できない。

77-20 音量規制

ピストンスピード 11m/sec で測って 105dB/A までとする。レース終了後は 3dB/A の許容誤差が認められる。音量測定は下記固定回転数を使用することもできる。

1) 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。

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。

単気筒	2 気筒	4 気筒
6,000rpm	7,500rpm	10,500rpm

2) サイレンサーが 1本を超える場合の音量計測は、各エキゾーストパイプの先端で測定される。

3) 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。

スイッチ等のモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。

4) 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。

5) 周辺の音量は、モーターサイクルから半径 5m 以内において 90dB/A までとする。

6) 音量測定は気温 20℃を基準とする。気温 10℃以下の場合許容誤差 +1dB/A が認められる。

7) 気温 0℃以下の場合、許容誤差 +2dB/A が認められる。

8) メーターの読み方は常に少数点以下を切り捨てとする (105.9dB/A=105dB/A)。

77-21 テレメトリー

1) 動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

2) マシンには、公式シグナリング・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

3) 自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

第 78 条 ライダーの装備

MFJ 国内競技規則付則 4 ライダーの装備の規定による。また、22 歳以下のライダーと 55 歳以上のライダーはエアバックの着用を義務付ける。

【ご案内】

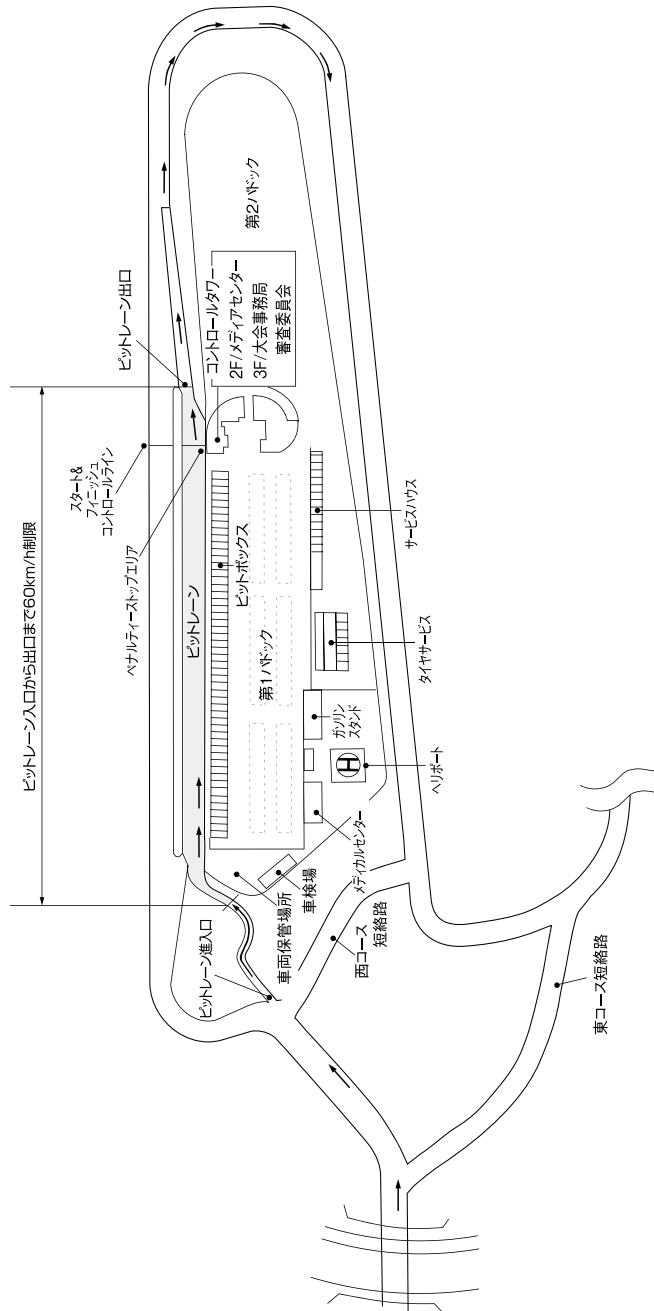
2 輪用エアバッグ式プロテクションの着用をさらに推進していくため、2025 年は全ライダー義務化となります。

第 79 条 買取規定（“7 時間決勝レース”のみ適用）

- 79-1 “7 時間耐久” 決勝レースで優勝した車両は、本条 72-2 に定められた金額で、主催者が買い取る場合がある。
- 79-2 “7 時間耐久” 決勝レースで、完走車両(主催者招待車両を除く)は、購入希望者がいた場合、国内メーカー車両は 150 万円、海外メーカー車両は 350 万円で販売しなければならない。ただし、売買によって発生する税金はこの金額に含まれない。
- 79-3 購入の権利の優先順位は主催者、もて耐エントラント、観戦のお客様の順とする。
- 79-4 購入希望者は、“7 時間耐久” 決勝レース終了後 20 分以内に限り購入申請をすることができる。
- 79-5 購入申請は、主催者指定の用紙に必要事項を記入し、大会事務局へ提出する。
- 79-6 購入希望者が複数の場合、主催者により公開抽選が行われ、購入者を決定する。
- 79-7 購入者が決定した時点で、購入者は以下のものをそろえ主催者へ提出しなければならない。
- 1) 購入申請用紙
 - 2) 購入者の運転免許証のコピー
 - 3) 購入申請保証金 50,000 円(購入申請保証金 50,000 円は、購入代金の一部とされる)
- 79-8 購入者が決定した時点より、主催者は車両を売買契約日まで保管する。
- 79-9 売買契約日は、購入申請日から起算して 10 日以内の間に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者 3 者合意のもと、売買契約日を決定する。
- 79-10 前記 72-9 にて決定された売買契約日に購入代金(現金)と、車両の受渡しが行われる。
- 79-11 売買契約日に売主・購入者双方とも住民票を主催者へ提出しなければならない。
- 79-12 売買契約は売主・購入者双方と主催者立会いのもと行われる。前記 70-9 にて決定された売買契約日に購入者が、購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金 50,000 円は返却されない。また、この場合に発生する経費(運搬費等)は購入希望者が負担するものとする。
- 79-13 主催者が購入申請を行うこともできる。

もてぎ 7 時間耐久ロードレース “もて耐” 大会事務局

パドック案内図



もてぎ・鈴鹿共済会ご加入の傷害総合保険の概要 ・お支払い保険金のご案内

当保険は、もてぎ・鈴鹿共済会の定めるサーキット内において急激かつ偶然な外来の事故（以下『事故』という）によってその身体に被った傷害に対して、共済会規定、傷害総合保険普通保険約款に従い、保険金をお支払いいたします。

1. お支払いする保険金

保険金の種類	保険金をお支払いする場合	お支払額
死亡保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に死亡された場合、死亡・後遺障害保険金額の全額をお支払いします。ただし、すでに後遺障害保険金をお支払いしている場合は、その金額を差し引いてお支払いします。	3,000万円
後遺障害保険金	事故によりケガをされ、事故の発生の日からその日を含めて180日以内に後遺障害が生じた場合、その程度に応じて死亡・後遺障害保険金額の4%～100%をお支払いします。ただし、お支払いする後遺障害保険金の額は、保険期間を通じ、死亡・後遺障害保険金額を限度とします。	120万円～ 3,000万円
入院保険金	事故によりケガをされ入院された場合、入院日数に対し、1,000日を限度として、1日につき入院保険金日額をお支払いします。	5,000円 (1,000日限度)
手術保険金	事故によりケガをされ、そのケガの治療のため病院または診療所において以下①または②のいずれかの手術を受けた場合、入院保険金日額に所定の倍率（入院中に受けた手術の場合：20倍・外来で受けた手術の場合：5倍）を乗じた手術保険金をお支払いします。ただし1事故につき1回の手術に限りです。 ①公的医療保険制度における医療診療報酬点数表に、手術料の算定対象と列挙されている手術（※1） ②先進医療に該当する手術（※2） （※1）以下の手術は対象となりません。 創傷処理、皮膚切開術、デブリードマン、骨または関節の非観血的または徒手的な整復術・整復固定術および授動術、抜歯手術 （※2）先進医療に該当する手術は、治療を直接の目的としてメス等の器具を用いて患部または必要部位に切除、摘出等の処置を施すものにかぎります。	入院中の手術の場合 100,000円 外来で受けた手術の場合 25,000円
通院保険金	事故によりケガをされ通院された場合、事故の発生の日からその日を含めて1,000日以内の通院日数に対し、90日を限度として、1日につき通院保険金日額をお支払いします。ただし、入院保険金をお支払いするべき期間中の通院に対しては、通院保険金をお支払いしません。 ※通院保険金の支払いを受けられる期間中に新たに他のケガをされた場合であっても、重複して通院保険金をお支払いしません。	3,000円 (90日限度)

※一被保険者様あたりのお支払額は上記の金額が上限となっており、重複してお支払いすることはありません。

2. 保険金をお支払いできない主な場合

- ・故意または重大な過失、自殺行為、犯罪行為または闘争行為による事故。
 - ・無資格運転、酒気を帯びた状態または麻薬等により正常な運転をできないおそれがある状態での運転中の事故。
 - ・脳疾患、疾病または心神喪失による事故。
 - ・地震もしくは噴火またはこれらによる津波による事故。
 - ・戦争、暴動（テロ行為を除きます。）などによる事故。
 - ・頸部症候群（いわゆる『むちうち症』）または腰痛で医学的他覚症状のないもの など
- に対しては、保険金をお支払いできません。
- ・外科的手術その他医療処置

※上記内容は、概要を説明したものです。詳しい内容につきましては、裏面の取扱代理店または損保ジャパンまでお問い合わせください。

3. 事故が発生した場合におとりいただく手続き

1. 事故の通知

会員の皆さまが事故により負傷した場合、共済会規約に従って必ず共済会指定のサーキット内の医務室にて事故記録を残すようお願いいたします。(ただし、生命に関わるような緊急時を除く)

2. 保険金ご請求のお手続き

- (1) 共済会指定の医務室にある事故記録から負傷された会員の皆さまに保険会社または取扱代理店より保険金ご請求についてのご案内をいたします。
(負傷程度によってご案内されない場合がございますのでご注意ください。)
- (2) 被保険者(負傷された会員さま)または保険金を受け取るべき方(これらの方の代理人を含みます)が保険会社所定の書類を提出されないとき、または、提出された書類について知っている事実を記載されなかったり、事実と相違する内容を記載されたときは、保険金をお支払いできませんのでご注意ください。

4. 個人情報の取扱について

- もてぎ・鈴鹿共済会は、事故発生時において本契約会員に関する個人情報を、損保ジャパンに提供します。
- 損保ジャパンは、本契約に関する個人情報を、本契約の履行、損害保険損保ジャパンの取り扱い商品・各種サービスの案内・提供、等を行うために取得・利用し、業務委託先、再保険会社、等に提供を行います。
- なお、保健医療等の特別な非公開情報(センシティブ情報)については、保険業法施行規則により限定された目的以外の目的に利用しません。詳細につきましては、損保ジャパンの公式ウェブサイトに掲載の個人情報保護宣言をご覧ください。取扱代理店または損保ジャパン営業店までお問い合わせ願います。
- もてぎ・鈴鹿共済会会員の皆さまは、これらの個人情報の取扱にご同意ください。

ご契約、事故に関するお問い合わせ先

取扱代理店

株式会社ホンダスタッフィングサービス

〒510-0201 三重県鈴鹿市稲生町7992

TEL:059-370-0247 (営業時間平日9:00~18:00)

FAX:059-370-0248

ご契約に関するお問合せ先

損害保険ジャパン(株) 三重支店 四日市法人支社

TEL : 059-353-6557 FAX : 059-351-5417 (営業時間平日9:00~17:00)

事故に関するお問合せ先

- ・『モビリティリゾートもてぎ』での事故

損害保険ジャパン(株) 関東保険金サービス部 栃木保険金サービス課

TEL:028-627-8195 FAX:028-624-5738 (営業時間平日9:00~17:00)

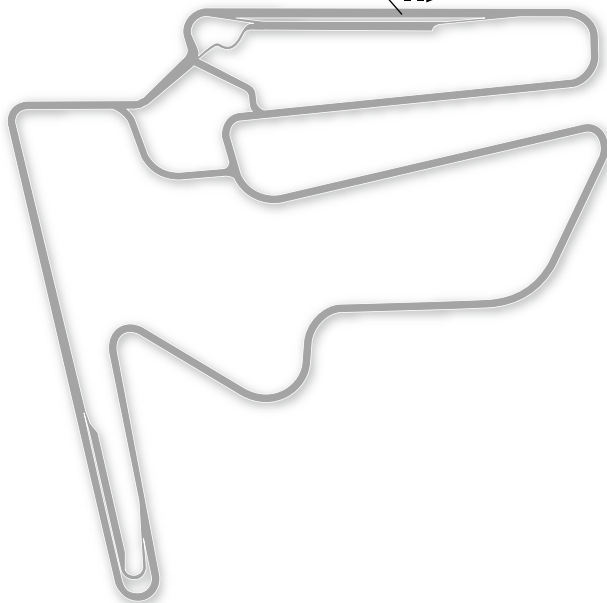
- ・『鈴鹿サーキット』での事故

損害保険ジャパン(株) 中部保険金サービス部 愛知火災新種保険金サービス第一課

TEL:052-953-3911 FAX:052-953-3691 (営業時間平日9:00~17:00)

FULL COURSE

Length/4,801.379m



MOBILITY RESORT **MOTEGI**

〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町桧山120-1

TEL.0285-64-0200 FAX.0285-64-0209

<https://www.mr-motegi.jp/>

2023.1