

目 次

2025 OKAYAMAロードレースシリーズ規則書	2
第1条 競技会の名称	2
第2条 競技会の格式	2
第3条 主催者	2
第4条 開催場所	2
第5条 大会組織	2
第6条 タイムスケジュール	2
第7条 開催日程、開催クラス、周回数、ライセンス区分、出場申込期間	3
第8条 参加資格	4
第9条 出場申し込み	4
第10条 出場受付	5
第11条 クレデンシャルと車両通行証	6
第12条 トランスポンダー（自動計測装置）	6
第13条 車両検査	6
第14条 ガソリン	8
第15条 スプリントレースの公式予選	8
第16条 ライダーズブリーフィング	9
第17条 決勝レース	9
第18条 スプリントレースのスタート方法	9
第19条 ピットインおよびピットアウト	11
第20条 ピット作業	13
第21条 予選・決勝中の遵守事項	13
第22条 競技の中断・セーフティカーの導入	15
第23条 レース終了	15
第24条 レース後の再車検	15
第25条 車両・部品買い取り規定	15
第26条 得点	16
第27条 賞典	16
第28条 シリーズランキング	16
第29条 シリーズ賞	16
第30条 主催者の権限	17
第31条 参加者・ライダー・ピットクルーの遵守事項	17
第32条 公式通知の発行	18
第33条 プルテンの発行	18
第34条 本特別規則の施行	18
第35条 耐久レースの追加規則	18
第36条 CBR250R DREAM CUP／CBR250RR DREAM CUP特別競技車両規則	26
第37条 ST600N車両	26
第38条 その他の競技細則	26
 OKAYAMAロードレース基本仕様	 27
 2025 OKAYAMAミニバイクレース特別規則	 32
2025 OKAYAMAミニバイクレース特別車両規則	44

2025 OKAYAMAロードレースシリーズ規則書

公 示

本競技会は、一般財団法人日本モーターサイクルススポーツ協会（MF J）公認／承認のもとに、MF Jの国内競技規則ならびに本特別規則に基づいて開催される。

第1条 競技会の名称

2025 OKAYAMAロードレースシリーズ

第2条 競技会の格式

MF J公認、承認による国内格式ロードレース競技会

第3条 主催者

株式会社岡山国際サーキット

〒701-2612

岡山県美作市滝宮1210

TEL：0868-74-3311

FAX：0868-74-2600

第4条 開催場所

岡山国際サーキット（1周：3,747m／右回り）

〒701-2612

岡山県美作市滝宮1210

TEL：0868-74-3311

FAX：0868-74-2600

第5条 大会組織

各公式プログラムおよび各公式通知に示す。

第6条 タイムスケジュール

タイムスケジュールは、公式通知に示す。

第7条 開催日程、開催クラス、周回数、ライセンス区分、出場申込期間

※次年の各クラス継続可否および混走については本年の参加台数を考慮して決定します。

ライセンス区分	MFJ承認競技		MFJ地方選手権(岡山・近畿)						選手権		MFJ全日本選手権				【ライセンス区分略称】 E・・・エンジョイ P(A)・・・ピットクルー(A) J・・・ジュニア F・・・フレッシュマン N・・・国内 I・・・国際
	E・P(A)・J～I	J～I	J～N	I	I	N	J～N	I	J～I	MFJ CUP JP250	J-GP3	ST1000	ST600	JSB1000	
開催クラス	ミニバイク NSF100/GROM SP2st/4st/4st+ NSF-SP OPEN2st/4st	CBR250Rカップ ／RR	10Laps	10Laps	10Laps	10Laps	10Laps	10Laps	12L	19 Laps	18 Laps	19 Laps	24 Laps	申し込み期間	
RR 1	3月23日	90分	●	■※	●	●	■※	■※	●	2月16日(日)	～	2月24日(月)			
RR&MR 2	5月4日		●	■※			■※	■※		3月30日(日)	～	4月7日(月)			
RR&MR 3	6月15日	90分	●		●	●				5月11日(日)	～	5月19日(月)			
RR&MR 4	8月17日			■※	●	●	■※	■※		7月13日(日)	～	7月21日(月)			
RR&MR 5	9月7日	2時間			●	●		2時間		8月3日(日)	～	8月11日(月)			
スーパーストライクレースin岡山	10月5日								10/4	●	●	●	●	●	●
RR&MR 6	11月16日	●	■※	●	●	●	■※	■※		10月12日(日)	～	10月20日(月)			
開催回数		5	4	5	5	5	5	5	1	1	1	1	1	1	1

RR=OKAYAMARoadレースシリーズ

- ※＝決勝のみJ-GP3とJP250が混走予定となります。(予選はそれぞれで実施)
- ※ 3月開催のレースは前年(2024年)のライセンスが必要で、(エンジョイ会員取得はレースの1ヶ月前までに済ませてください。)
- ※ MFJエンジョイ会員はスポーツ年齢9歳以上より出場可能とします。参加のたびに講習会の受講が必要となります。
- ※ 2025年より22歳以下の選手、55歳以上の選手はエアバッグ式プロテクターの装着が義務付けられます。(ミニバイク対象外)

第8条 参加資格

1. 参加するライダーは、本競技会開催期間中に有効な本特別規則第7条に示すMF Jロードレース競技ライセンスを保持していなければならない。
2. ライダー1名に対し、1名以上のピット要員（混走クラスを含む同レース出場ライダー以外）を登録しなければならない。そのピット要員は本競技会開催期間中に有効なMF Jピットクルーライセンスを保持していなければならない。
1名のライダーに対し登録出来るピットクルーの最大人数は3名とする。

第9条 出場申し込み

1. 出場申込先
岡山国際サーキット・レース事務局
〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210
TEL: 0868-74-3311
FAX: 0868-74-2600
ホームページ: <https://www.okayama-international-circuit.jp>

2. 出場申込期間
本規則書第7条に示す。

3. 出場料（1種目あたり／税込み）

①他クラス

出場料	23,000円
-----	---------

②ST600（ナショナル・インター）

1) 出場料	23,000円
2) 出場料+タイヤ料金（1セット）	51,600円

③ST1000（ナショナル・インター）

1) 出場料	23,000円
2) 出場料+タイヤ料金（1セット）	52,287円

④JP250（ナショナル・インター）

1) 出場料	23,000円
2) 出場料+タイヤ料金（1セット）	48,850円

※②2）、③2）及び④2）には下記のタイヤ料金が含まれます。

ST600	28,600円
ST1000	29,287円
JP250	25,850円

※タイヤ購入注文書をもれなく記入し、タイヤ料金および出場料と合わせて、各大会の出場申込期間に行うこと。（Webエントリーの場合、購入注文書は不要）

※1大会あたり最大1セットまで購入可能とする。タイヤのみの購入は出来ない。

●NSF250R ChallengeはJ-GP3とダブルタイトルになる。申し込み時に予め申請すること。

4. 出場申込方法

申込は原則WEB申込とし、書面にて申し込む場合は申込事務手数料として1,100円／1件（税込）を徴収する。

出場申し込みは申し込み期間内に

①岡山国際サーキットホームページでのWebエントリー

【URL】 https://www.ms-event.net/oicweb/user/?a=race_race_entry_list

②現金書留による郵送（申込事務手数料+1,100円）

③岡山国際サーキット事務局窓口（申込事務手数料+1,100円）

④銀行振込による支払い（申込用紙別途郵送）（申込事務手数料+1,100円）

【振込先口座】 トマト銀行 吉井支店
株式会社岡山国際サーキット
普通 1088242

上記何れかの方法で行わなければならない。(申し込み期間内の消印のあるものを有効とする)
尚、郵送、サーキット窓口、銀行振込で行う場合は下記のものを揃え申し込むこと。

- ・出場申込書(大会事務局指定のものに必要事項を記入のこと)
- ・出場料
- ・出場ライダーが満18歳未満の場合は、出場申込書の承諾書に保護者の署名・捺印とその印鑑証明のコピー1通(3ヶ月以内に取得したもの)を必要とする。

※電話またはFAXによる出場申し込みは一切受け付けない。

※申し込み時に車両をT. B. N. (記載漏れ)とした場合で、大会1週間前までに連絡が無い場合は、T. B. N. 登録料が必要となる。

T. B. N. 登録料(税込)	5,500円
------------------	--------

5. 出場申し込み後のキャンセルに関する規定

出場申し込み後、やむを得ない理由により出場をキャンセルする場合、参加料の取り扱いは以下の通りとする。

- ・エントリー開始～エントリー期間終了・・・事務手数料 1,100円 を差し引き返金
- ・エントリー期間終了後～大会14日前・・・事務手数料 2,200円 を差し引き返金
- ・大会13日前～大会当日・・・・・・・・・・返金なし

6. その他

- ・電話またはFAXによる出場申し込みは、一切受け付けない。
- ・やむを得ない事情で上記申込期間内に手続きを行えなかった参加者は、当該レース開催日の7日前までに上記提出物に加え事務手数料が必要となる。

事務手数料(税込)	3,300円
-----------	--------

ただし、この場合事前に事務局に連絡しなければならない。

また、エントリー期間を過ぎた場合、タイヤの申し込みができない可能性があることを了承の上申し込むこと。

7. 参加受理と不受理

- ・出場申し込み者には締め切り後に大会事務局から参加受理または不受理が通知される。
- ・Webエントリーで参加受理書の郵送を希望の場合は、**郵送料500円**が必要。
- ・参加を受理された後に参加を取り消す申込者には参加料は返還されない。
- ・参加を受理されなかった参加者には参加料が返還される。ただし、事務手数料を差し引く。

事務手数料(税込)	2,200円
-----------	--------

8. エントリー申込時に競技番号(ゼッケンナンバー)の希望を申請できるが、希望が重複した場合は参加実績等を考慮し大会事務局が決定する。なお、番号を塗装した場合の優先はない。

3桁ゼッケンを希望する場合は運営手数料が必要となる。

運営手数料(税込)	5,500円
-----------	--------

9. チーム名称

参加申込の際に使用するチーム名は公序良俗に反しないものとし、大会事務局が了承したものに限る。

第10条 出場受付

- 参加が正式に受理された参加者は、大会前日または当日行われる出場受付を済まさないといけない。ライダーおよびピットクルーのクレデンシャル、サービスカーの車両通行証はこの時に交付される。
- 出場受付時には、以下の物を提示もしくは提出しなければならない。
 - ・正式参加受理書
 - ・MFJ競技ライセンス(参加ライダー)

- ・MF J ピットクルーライセンス（登録ピットクルー）
- ・車両仕様書
- ・メディカルパスポート（MF J 書式）
- ・健康保険証（コピー可）
- ・レース出場誓約書（Web エントリー者のみ）

※MF J 競技ライセンスを提示できない場合、理由の如何を問わず出場できない。但し、MF J にライセンス照会を行い確認が取れたものに関しては参加を認める場合がある。

その際は、調査手数料が必要となる。

調査手数料（税込）	1, 100円
-----------	---------

3. 登録ピットクルーに変更がある場合は、出場受付時にピットクルー変更届けを提出すること。
また、出場申込後にピットクルーの追加登録をする場合は追加登録料が必要となる。

※1名のライダーに対し登録出来るピットクルーの最大人数は3名とする。

ピットクルー変更料／1名（税込）	1, 100円
ピットクルー追加登録料／1名（税込）	3, 300円

4. ST600・ST1000・JP250タイヤ引き替え券は出場受付時に受け取りが出来る。タイヤの引換時間・場所は公式通知にて公示される。

第11条 クレデンシャルと車両通行証

1. 交付されたクレデンシャルは、大会期間中確認しやすい位置に必ず着用しなければならない。
2. Bパドックへの車両通行証は、参加車両1台につき1枚発行する。参加者のサービスカーは、大会事務局が交付する通行証に車両の登録ナンバーを記入し、車両前部の確認しやすい位置に貼付していなければ、パドックへの通行およびパドックでの駐車ができない。ただし参加車両および部品・工具を搬入するために必要な場合以外はパドック内を通行することができず、通行や積み降ろし作業は、競技役員の指示に従って行わなければならない。
3. 岡山国際サーキット場内における通行・駐車・行動の指示は、公式通知と案内標識等によって示され、参加者はこの指示に従わなければならない。
4. 交付されるクレデンシャル・車両通行証は、他人に貸与したり転用したりしてはならない。
5. クレデンシャル、車両通行証を紛失または破損したときは、大会事務局にて再交付の手続きをとり、再交付を受けること。ただし、再交付手数料を必要とする。

再交付手数料／1枚（税込）	3, 300円
---------------	---------

第12条 トランスポンダー（自動計測装置）

1. トランスポンダーの取り付けを指示された場合は、車検時までには車両に取り付けなければならない。取り付けを拒否した場合は、当該車両およびライダーは出走を認められない。
2. トランスポンダーの配布は出場受付時もしくは公式通知に示された場所にて公式通知に示された時間に行われる。返却については大会事務局にて各レース終了後速やかに行うこと。また、予選不通過もしくはリタイアの場合はそれが確定した時点で速やかに返却すること。
3. マイポンドラーを使用する場合は、出場申し込み時に計測器番号を申告すること。

4. サーキット配布の自動計測装置（トランスポンダー）を使用する場合、返却までは責任を持って管理すること。なお、理由の如何を問わず万一紛失・破損した場合、実費（トランスポンダー本体：¥55,000（税込）／個）を支払うこと。

5. トランスポンダーの取付ベースは各自で準備すること。
（OIRC窓口にて¥1,100（税込）で販売）

第13条 車両検査

1. 参加車両の車両検査およびライダーの装備品検査は、タイムスケジュールに従って岡山国際サーキットBパドック内の車検場にて行う。

2. 車両検査にあたってはライダー本人が検査を受ける車両とともに、指定時間内に下記のものを用意して車検場に集合しなければならない。グリッド上で車両とは別体のエンジンスターターを使用する場合は、そのスターターの検査が義務付けられる。

なお、装備品検査は申告書による書面にて行う場合がある。その場合は、定められた期日までに申告書を提出すること。

- ①車両仕様書
- ②ヘルメット [MF J 公認品]
- ③ヘルメットリムーバー
- ④グローブ
- ⑤ブーツ
- ⑥レーシングスーツ [MF J 公認品]
- ⑦脊椎パッド
- ⑧チェストガード

予選・決勝を通じて使用するものを提示すること。

※以下の年齢ではエアバッグ式プロテクターの装着が義務付けられる。

- ・ 22歳以下の選手
- ・ 55歳以上の選手

※レーシングスーツの胸部内側にカタカナで氏名を明記する事。血液型も併せて明記する事が推奨される。

3. 検査を受ける車両は、あらかじめアンダーカウルを外しておくこと（外したアンダーカウルも持参）。また車両ゼッケンは、指定された字体のものを使用し、走行中に脱落しないよう、しっかり貼付すること。（ゼッケンが不明瞭な場合、予選タイムの計測が拒否される場合がある）
4. 公式車両検査の結果、参加が不適当と判定された参加者、または車検長による改善命令に応じない参加者は当該競技会から除外される。
5. 車両検査に車両を提示する事は、当該車両が全ての規則に適合していることを申告したものと見なされる。車両検査終了後に不適合が発見された場合の罰則は、当該競技会から除外もしくは失格まで適用される場合がある。また、一度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。
6. 公式車検は、大会前日に行う場合もある。
7. やむを得ない事情による車両変更は、競技監督の承認を得なければならず、参加申込をした同クラスについてのみ許される。

公式予選開始後変更するフレーム・エンジンは変更前の車両と同型式でなければならない。

エントリー終了時から公式予選開始までの車両変更手数料（税込）	5, 500円
公式予選開始から決勝レーススタートまでの間にフレームボディ・エンジンまたはその両方を交換する場合の車両変更手数料（税込）	11, 000円

8. 主催者指定のラップタイム計測装置と併用して、他のラップタイム計測器の装着は許可されるが、主催者指定のトランスポンダーに影響（疑似信号、ノイズなどにより）を及ぼすものは取り外さなくてはならない。また、大会主催者の指定した計測器以外は、全て非公式の記録となるので抗議は一切受け付けない。

第14条 ガソリン

競技に使用できるガソリンは岡山国際サーキット場内のガソリンスタンドで販売される以下の無鉛ガソリンのみとする。

【無鉛ハイオク】（※2025年2月現在）

商品名 (idemitsu)	ハイオクガソリン	
密度	(15°C) g/cm ³	0. 7 3 9 7
銅版腐食	50°C 3Hr	1
実在ガム	mg/100ml	1以下
蒸気圧	(37.8°C) kPa	9 1. 5
オクタン価	(リサーチ法)	9 9. 6
ベンゼン	容量%	0. 5
MTBE	容量%	0. 1以下
灯油分	容量%	含まない
メタノール	容量%	含まない
エタノール	容量%	0. 1
酸素分	質量%	1. 2
硫黄分	質量%	0. 0 0 0 4
鉛分	g/l	無加鉛
酸化安定度	分	4 8 0以上
分留性状°C	10%	4 2. 0
分留性状°C	50%	9 0. 0
分留性状°C	90%	1 5 5. 0
分留性状°C	終点	1 8 4. 0
残油量	容量%	1. 0
色		オレンジ系色

※シーズン中に指定ガソリン銘柄が変更される場合は、事前に参加者に告知される。

第15条 スプリントレースの公式予選

- 公式予選はタイムトライアル方式とする。
- 計測は1周回目から行い義務周回数は定めないが、少なくとも1周はラップタイムが計測されなければならない（第15条5. の場合を除く）。
- 公式予選の参加台数が本特別規則に定める各クラス決勝出場台数を越える場合には、公式予選を複数の組に分けて行う場合もある。
- ウェイティング（繰り上げ出場）の方法
 - ①ウェイティングの希望者はウェイティング願い書を予選暫定結果発表後30分以内に大会事務局に提出する。
 - ②願い書提出者のうち上位3名のものは、本特別規則第16条に示すライダーズブリーフィングに出席すること。
 - ③当該クラスのライダーズブリーフィング開始時点でリタイヤがない場合、出走は不可となる。
- 公式予選が最大決勝出走台数に満たなかった場合に、予選通過基準タイムを満たさなかったライダーは決勝出場嘆願（暫定結果発表30分以内）を提出することが出来る。その場合、過去の実績等を考慮した上で大会審査委員会の承認により当該ライダーは決勝レース出走を認められる場合がある。この場合の決勝出走願いの提出の手順は上記4. ウェイティングの方法①に準ずる。
尚、予選に出走していない場合でも、競技会審査委員会において申請者が決勝レースに出場する条件を満たしていると判断した場合は、決勝レースへの出走を認められる場合がある。ただしこの場合、出走の可否に関係なく申請手数料が必要となる。
また、出走が認められなかった場合の申請手数料は返金される。

申請手数料／台（税込）	3, 3 0 0円
-------------	-----------

6. 参加台数が少数の場合は他クラスとの混走にて行う場合がある。
7. 下記の各クラスは混走とする。
- ①CBR250R DREAM CUP, CBR250RR DREAM CUP
- ②ナショナルJ-GP3, インターJ-GP3, ナショナルJP250, インターJP250
- ※J-GP3とJP250の混走は決勝レースのみとする。
- ③ナショナルST600, インターST600
- ④ナショナルST1000, インターST1000, インターJSB1000
8. 複数クラスの混走レースについては、参加台数の合計が最大決勝出走台数を越えた場合、各クラスの予選出走台数に対する下記計算方式（按分比例式）によって決勝出場台数を決定する。
- (例) ナショナルST600クラスの場合

$$\text{NST600クラス決勝出走台数} = \frac{\text{NST600クラス（予選出走台数）}}{\text{ST600（I+N）}} \times 42 \text{台}$$

第16条 ライダーズブリーフィング

決勝レースに出走するライダーは、タイムスケジュールによって定められた当該クラスのライダーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。また、ブリーフィングに遅刻・欠席したライダーは、再ブリーフィングを受けること。この際再ブリーフィング料が必要となる。

遅刻／名（税込）	2,750円
欠席／名（税込）	5,500円

第17条 決勝レース

- ライダーおよび参加車両のスタート前チェックはスターティンググリッド上で行われる。
- 決勝レースの各クラス最大決勝出走台数（グリッド数）は、各クラス別に下記の通りとする。

クラス	台数
J-GP3（ナショナル・インター）	42台
JP250（ナショナル・インター）	
ST600（ナショナル・インター）	42台
ST1000（ナショナル・インター）	40台
JSB1000（インター）	
CBR250R DREAM CUP CBR250RR DREAM CUP	44台

- 参加台数が少数の場合は他クラスとの混走にて行う場合がある。
- 「WE T」宣言時は決勝レース周回数を1周減算する。

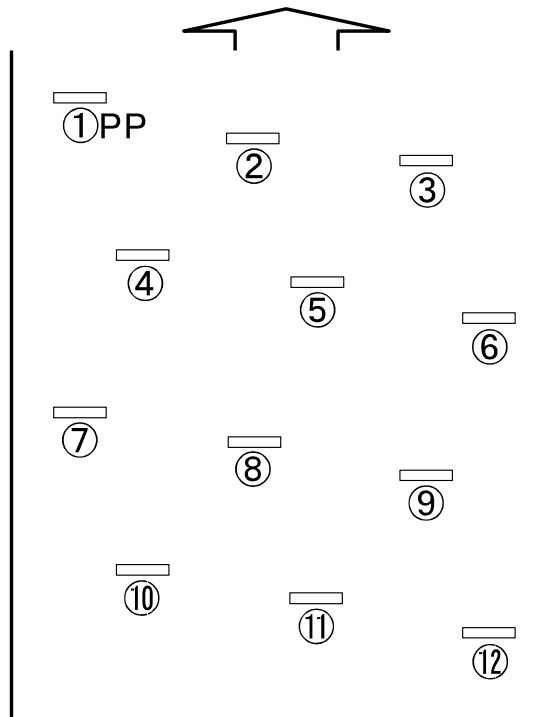
第18条 スプリントレースのスタート方法

- スプリント決勝レースのスタート方法は、クラッチスタートとする。
- スターティンググリッドは、以下に示される階段状グリッドを使用するものとする。また、グリッドボードは奇数列のみ表示される。

※J-GP3／JP250の混走レーススターティンググリッドは、ラップタイムにかかわらずグリッド前方をJ-GP3とし、その後方にJP250を並べるものとする。J-GP3とJP250の間に空きグリッドの列は設けないが、それぞれのポールポジションは左前方とする。

3. ポールポジション（P P）は、最前列進行方向左側とする。

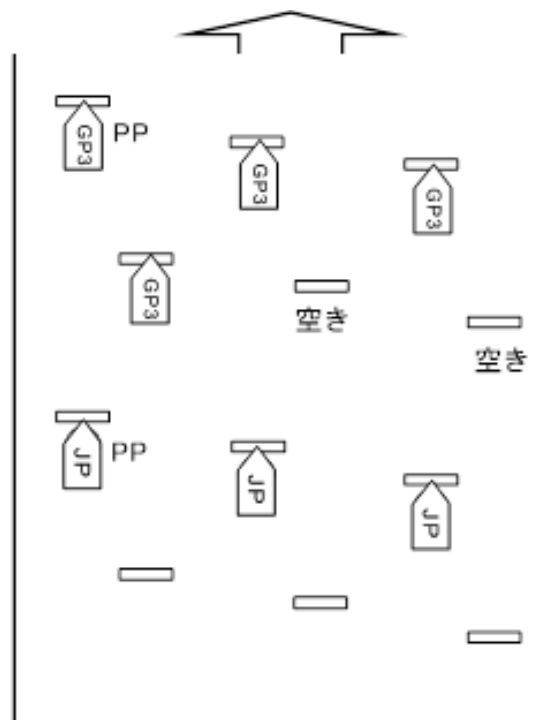
※グリッド図



以降同手順で最終車両まで

※J-GP3/J P 2 5 0グリッド

(J-GP3が4台エントリーした場合のグリッド配置例)



4. スタート進行手順

状況	手順	備考
ウォームアップラップ 開始10分前	サイティングラップ開始	グリッド到着後はエンジン停止。 グリッドでの給油禁止。 グリッドへのタイヤウォーマー用発電器 持ち込みが許可される。 手押しでグリッドへ着けることが可能。 <u>サイティングラップは1周のみ可能とする。</u>
「5min」ボード提示	ピット出口閉鎖	グリッドへ着けていない車両はピットレーン（走行レーン）からウォームアップラップを開始することが出来る。
「3min」ボード提示	作業終了 クルー退場	引き続き作業を希望する者はピットレーン作業エリアへ移動。 ライダーとメカニック2名がグリッドに残る事が可能。 <u>※タイヤウォーマーは速やかに外す。</u>
「1min」ボード提示	エンジン始動	エンジン始動後はメカニックもピットへ。
「30sec」ボード提示	待機	エンジン始動できない場合はピットレーン作業エリアに移動。
イエローランプ点滅 ＋緑旗振動	ウォームアップラップ 開始	<u>※決勝出走台数により、2グループに分けて波状スタートを行う場合がある。</u> 1周して再びグリッドへ着く。 各ポストから緑旗提示するので、確認すること。
前方に赤旗オフィシャル	グリッド帰着	フロントタイヤ先端をグリッドラインに合わせる。 エンジンはかけたまま。
赤旗オフィシャル退去	待機	スタート準備。
赤灯点灯→消灯	レーススタート	

スタートシグナルは、レッドライトが点灯され、その後にレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。

第19条 ピットインおよびピットアウト

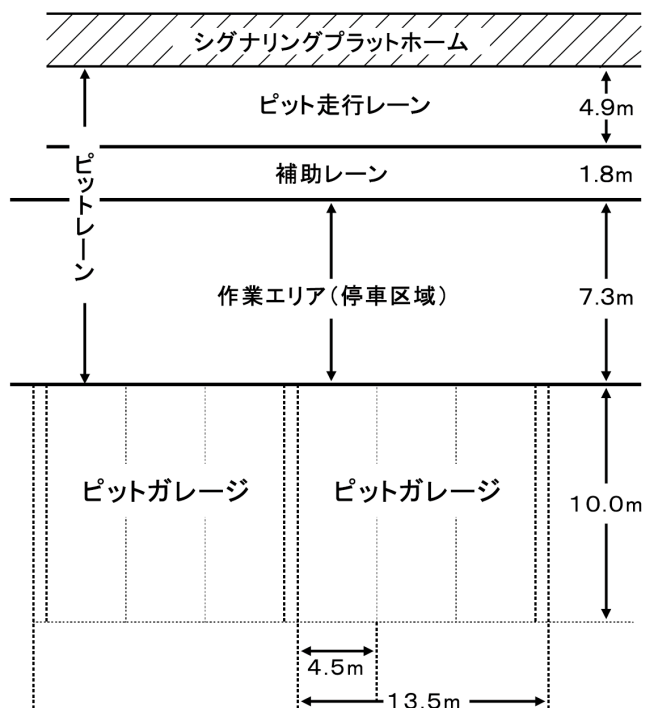
- ピットレーン（走行レーン）においては先にピットレーンを走行している車両に優先権がある。
- ピットレーンにおける速度制限は安全管理上60km/hまでとする。

これに違反すると罰則が与えられる場合がある。

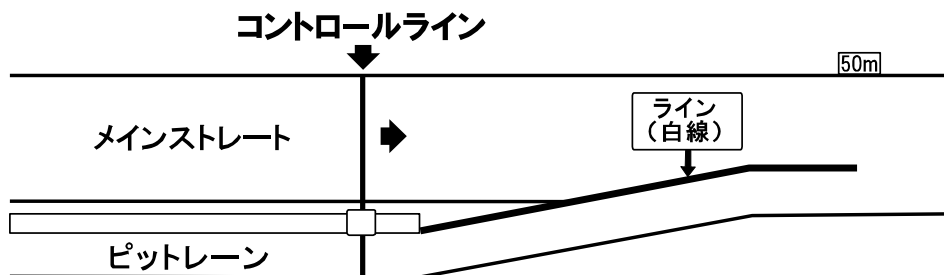
- ・予選中・・・・・・・・・・予選タイムの一部抹消
- ・サイティングラップ中・・・・審査委員会の裁量による。
- ・決勝レース中・・・・・・・・ライドスルー



3. ピット前の直線部分に区画されたプラットフォームと黄線の間は、ピットインおよびピットアウト専用の通路ピット走行レーン、黄線と黄線の間は補助レーン、黄線とピットの間はピット作業のための作業エリアとなる。



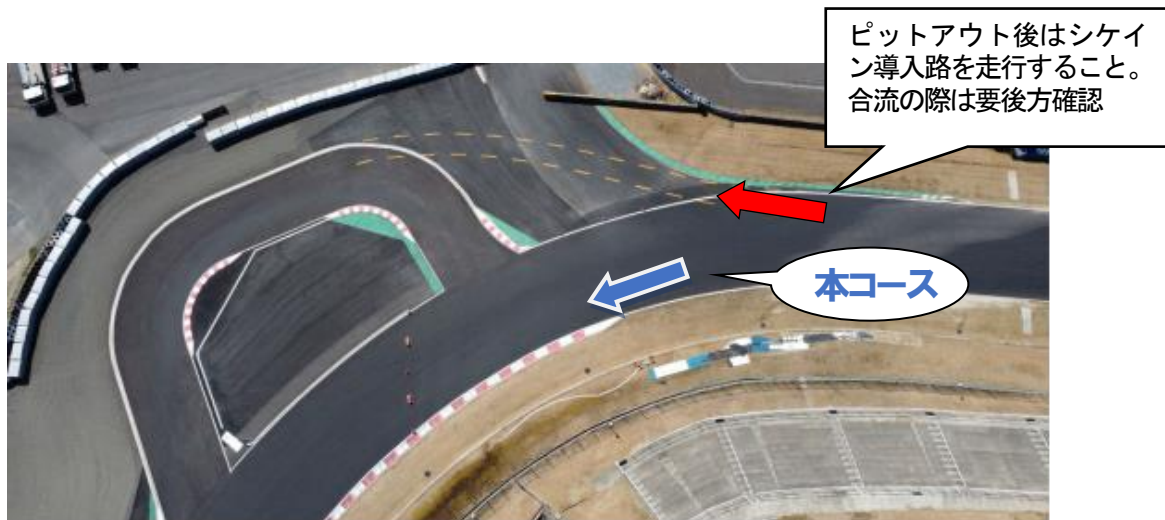
4. ピットインするライダーは、第10コーナー出口より走行ラインを右端にとり、第11コーナー出口から手足等でピットインの合図を行い、安全を確認してピットイン専用路に入り走行レーンを徐行しなければならない。
5. 補助レーンは、ピットインまたはピットアウトする際に必要最低限の横断のみが許される。補助レーン・作業エリアの走行は禁止される。
6. ピットレーン出口のシグナルランプについて
 赤ランプの点灯：コースインしてはならない。
 緑ランプの点灯：コースイン可。
 青ランプの点滅：本コース上に走行車両あり。ライダーは各自の責任においてコースイン。
7. ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、減速地帯を出て第1コーナーを抜けるまでコース右端（イン側）に沿って走行しなければならない。ピットレーンからトラックに合流の際は、ピット出口からトラック上に引かれているライン（白線）を越えて走行しないこと。



【シケイン導入路について】

スプリントレース予選・決勝でのピットアウト後のシケインはシケイン導入路を走行すること。
また、シケイン導入路まではコース進行方向右端に沿って走行すること。
 なお、ピットアウトしたラップ以外で本コースから外れた場合、走路外走行とみなす。

- ※ピットアウトしたラップ以外で導入路を使用した場合、走路外走行の扱いとなる。
 ※車両トラブル等でスロー走行中の車両は、シケイン導入路を使用すること。



8. ピットでの停車・再スタート

ピットからの再スタートはキックスタート・セルスタート・プッシュスタートのいずれでも自由とする。プッシュスタートの援助は2名までとする。外部のバッテリーを使用することは禁止される。

第20条 ピット作業

1. 決勝レース中、ピット作業を行う場合は、各自のピット前作業エリアで行うこと。ピットガレージの中（シャッターより内側）およびパドック内に車両を入れるとリタイアしたものと判断される。
2. 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、ピットに準備してある部品と工具によって行われなければならない。
3. 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のメカニックは自己のピット前の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作業エリアに出ること、部品や工具を作業エリアに置くことは禁止される。
4. 1回のピット作業を行う場合、同時に作業できるピットクルー人数は、その車両に登録された2名のピットクルーとライダーの合計3名までとする。
5. シグナリングプラットホームに出られるピットサインマンの人数は1台のエントリーに付き、2名までとする。（必ず入場可能なクレデンシャルを着用のこと）
6. ピット内および停車区域は清潔を保ち、器材を整頓し人災防止につとめなければならない。ピット内での喫煙など火気の使用は厳禁される。
7. ピット作業では、電動工具等の火花を発生する装置を使用してはならない。また、電気消費量の多い器具を使用する場合は、各自で電源を用意すること。
8. ピット作業を行うメカニックは安全上、肌の露出の少ない衣類（難燃性が望ましい）を着用すること。また、ピットクルーはピットレーン・シグナリングプラットホーム・スターティンググリッド等に入場の際はサンダル・極端な底高シューズなどは避け、動きやすいシューズを着用すること。
9. スポンサー・ゲスト等をピットに招待しているチームは、各チーム責任者においてピットでの安全マナーを徹底指導すること。また、ゲストはピットレーン（作業エリア・走行レーン・プラットホーム）には入場できない。

第21条 予選・決勝中の遵守事項

1. コースイン

【予選コースイン】

公式予選はピットガレージから直接ピットレーンに出てコースインすること。

ピット出口で2分前ボードが提示されたら当該クラスの車両は作業エリアおよびピットレーン

に進入可能となる。

【決勝レースコースイン】

サイティングラップはピットガレージからピットレーンを通りコースインすること。

ピット出口シグナルが緑灯点灯されたら当該クラスの車両は作業エリアおよびピットレーンに進入可能となる。

2. 走行中の遵守事項

危険回避等やむを得ない場合、また特に競技役員の指示があった場合を除き以下の事項を遵守すること。これに違反した場合はペナルティの対象となる。

3. ショートコース、短縮路など規定コース外を走行してはならない。

4. 予選・決勝終了後、ピットおよびパドックへは規定のピット進入路を走行し、ショートコース・緊急車両通路などを通して本コース外へ出てはならない。

①予選・決勝終了後はピットおよびパドックへは規定のピット進入路を走行し、ピットインする事。
ショートコース・緊急車両通路などを通して本コース外へ出てはならない。

②走行中は、車両にいかなる者も同乗させてはならない。

③2コーナシケインへの進入をミスし、エスケープロードに進入した場合は「一旦停止」の後、安全を確認した上でコースに戻ることが許される。

5. 「ライドスルー」ペナルティ

「ライドスルー」のペナルティが課せられた場合は、当該ライダーに対してメインフラッグポスト（同時に他のポストから表示される場合もある）から「ゼッケンNo.を記した【RIDE THRO UGH】ボード」が表示される。当該ライダーは速やかにピットインしてピットレーンを通過すること。

6. 車両の停止とリタイア

①やむを得ない理由により、コース内で停止する場合には、ライダーは速やかに車両をコース脇のグリーン上の安全な場所に寄せ、他のライダーの走行の支障にならないようにしなければならない。また、耐久レースにてやむを得ずマシンをピットまで押して戻す場合は、コースの際から離れたグリーン上を他の走行車両に注意しながら行うこと。また、オフィシャルの指示がない限りはコースを横断したり、コース上を押ししたりしないこと。

②コース内で車両をコースの進行方向と逆に押ししたり、引いたりして車両を移動してはならない。
ただし、オフィシャルの指示のある場合はこの限りではない。

③事故または車両故障などの理由によってリタイアする場合はその地点からもっとも近いオフィシャルに報告し、リタイアの意思を伝えること。

④リタイアしたライダーは車両をそのレースが終了するまでオフィシャルの管理下におかなければならない。

7. 疑義調査依頼書について

本競技会では、疑義調査依頼を大会事務局にて受け付けます。

【 疑義調査依頼の定義 】	疑義調査依頼は、走行セッション中に違反行為を受けた、または違反行為を視認した場合に、チーム監督またはライダーの責任においてオーガナイザーに報告することを指す。
【 目的 】	検証作業の正確化、迅速化
【 手順 】	①チーム監督またはライダーは指定の疑義調査依頼書に報告内容を記入。 ②疑義調査依頼書を競技会事務局に提出する。 ③調査依頼は当該の走行セッションが終了してから10分後まで受付する。 走行セッション終了時間は、チェッカー提示時間とする。
【 受付不可疑義調査依頼 】	①審判員が役務遂行中に行われた判定に対する調査依頼。 ②邪意によるものと判断される場合。

	③根拠がないと判断される場合。 ④上記に記載される手順以外の方法による調査依頼。
【 補足事項 】	①疑義調査結果は個別に回答せず、違反行為が確認できた場合は、通常のペナルティ通告手順で対象者に通告する。 ②疑義調査依頼の提出は、抗議・控訴の時間制限に何ら影響を及ぼさない。

第22条 競技の中断・セーフティカーの導入

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、競技監督は赤旗を掲示してただちにレースを中断するか、黄旗＋SCボードを提示して1台のセーフティカーを導入し競技を非競技化することができる。

1. 赤旗を掲示する場合

- ①赤旗がコントロールラインと全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。
- ②赤旗提示後5分以内にマシンに乗って、またはマシンを押してピットレーンに戻ってこれられないものは再スタートできない。(ただし競技結果が2周以下の再スタートでは全ライダーが再スタートできる)

2. セーフティカー導入の場合

事故発生時にライダーもしくはオフィシャルが危険な状況にはあるがレースを中断するほどではないと競技監督が判断した場合、セーフティカーが介入してレースを一時非競技化し、スロウ走行で先導し、その間に事故処理を行う方法である。

また、MF J国内競技規則 付則4 23-2-2に基づき運用される。

第23条 レース終了

1. レース終了の合図（チェッカーフラッグ）は規定のレース時間・距離が終了した時点で先頭車両が最初にコントロールラインを通過する時に表示される。
2. チェッカーフラッグは先頭車両がフィニッシュラインを通過後4分間表示される。
3. チェッカーフラッグが表示された時点でピットレーン出口は閉鎖される。

第24条 レース後の再車検

1. 決勝レースを終了し入賞した車両は、競技役員の指示により、パドック内の所定の区域に必要な時間車両保管される。なお、保管中の車両を改造したり整備したりしてはならない。
2. 競技会審査委員会または車検長が求める車両検査に必要な分解、組み立て作業は、参加者またはその代理人の責任で行わなければならない。許可された関係者以外のものが検査に立ち会うことは出来ない。
3. 車両保管区域への車両の出し入れは、競技役員の監督の下に行わなければならない。保管を解除された車両は参加者によって速やかに引き取らなければならない。なお、保管解除後の放置車両についての責任は各参加者による。
4. 入賞車、抗議対象者および車検長指名者は、レース終了後または競技会審査委員会の求めに応じて、随時車両の分解、音量測定その他必要な方法により車両検査を受けなければならない。これを拒否した場合の罰則は、失格まで適用される場合がある。

第25条 車両・部品買い取り規定

車両・部品等の買い取り規定のあるクラス（ST1000/JSB1000、ST600、JP250）に関しては、各クラスの買い取り規定に従って手続きが行われる。

第26条 得点

1. 得点は、MF J 国内競技規則付則1. 4.『公認競技会で与えられる得点（ポイント）』に基づき与えられる。なお、承認クラスにおいても25ポイント制とする。
2. 本大会での得点は、『2025 OKAYAMAロードレースシリーズ』のシリーズポイントに加算される。
3. 2時間耐久レースはシリーズポイント対象レースとして開催する。

①JP250

それぞれのライダーにフルポイントが与えられる。

※国際ライダーとジュニア・フレッシュマン・国内ライダーいずれかのペア組は出来ない。

(シリーズポイント対象につき)

- ### ②CBR250R DREAM CUP・CBR250RR DREAM CUP
- それぞれのライダーにフルポイントが与えられる。

第27条 賞典

1. 各大会賞典の詳細については公式プログラムもしくは公式通知に示す。
2. 各大会賞典の対象は、予選出走台数により下記の通り制限する。
また、混走クラスの場合は各クラスの予選出走台数で賞典対象が与えられる。

予選出走台数	賞典の対象
2台～3台	1位
4台～5台	～2位
6台～7台	～3位
8台～9台	～4位
10台～11台	～5位
12台～	～6位

3. トロフィーの制限は下記の通り

予選出走台数	トロフィー授与
2台～3台	1位
4台～5台	1位～2位
6台～19台	1位～3位
20台～	1位～6位

※賞典受け取りは当該レース決勝日中に行うこと。決勝日中の受け取りがない場合、賞典の受け取り権利を放棄したものとみなされ、大会事務局は賞典を廃棄・処分することができる。

第28条 シリーズランキング

1. OKAYAMAロードレースシリーズランキングの決定は、シリーズを通じて同一クラスにて得た合計得点の高いものより上位とする。
2. 複数ライダーが同一得点を得た場合は、下記基準を用いて順位を決定する。
 - ①1位回数の多いもの。
 - ②1位回数が同じ場合は2位回数が多いもの、と言うように上位入賞回数が多いものより上位とする。
 - ③上記①、②で決定できない場合は、最終戦の成績で上位のものを上位とする。
 - ④上記①から③でも決定できない場合は、前年度のランキング上位の者を上位とする。
 - ⑤上記①から④でも決定できない場合は、シリーズ組織委員会により決定される。

第29条 シリーズ賞

OKAYAMAロードレースシリーズ各クラスのシリーズランキング1～6位の入賞者にシリーズ賞が授与される。なお、各クラスのシリーズ開催数の内3戦以上が成立しなければ当該クラスのシリーズ賞は成立しない。また、各クラスにおいて開催したレース数の50%以上（小数点以下四捨

五入)に出場しなければシリーズ賞の対象ライダーとはならない。

シリーズ対象クラス：CBR250R DREAM CUP・CBR250RR DREAM CUP
 ナショナルJ-GP3・インターJ-GP3
 ナショナルJP250・インターJP250
 ナショナルST600・インターST600
 ナショナルST1000・インターST1000・インターJSB1000

第30条 主催者の権限

主催者は次の権限を有するものとする。

1. 参加申込の受付に際して、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拒否することができる。
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、健康上の理由による競技出場の可否を最終的に決定することができる。
3. 競技番号の指定あるいはピット割り当て等にあたり、各参加者の優先順位を決定することができる。
4. 大会スポンサーの広告を参加車両に貼付させることができる。
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をすることができる。
6. すべての参加者・ライダー・ピットクルーおよびその参加車両の音声・写真・映像などの報道・放送・放映・出版・電子メディア等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。
7. 以下の場合にチームの参加またはライダーの参加を拒否する事が出来る。
 - ・競技会における秩序を無視して混乱を引き起こした者、またはその恐れが極めて強いと思われる者。
 - ・レースが自己責任の前提で成り立つ事を理解承認できない者。
 - ・自己を反省することなく、人の過失ばかりを主張する者。
 - ・暴力行為等を含め周囲に対して脅威を与えた者。
 - ・スポーツマンとしてふさわしくない発言・行動をくり返す者。
8. 本大会を円滑に運営するため、審査委員会の同意を得ることにより、すべての事項についての決定権を行使することができる。

第31条 参加者・ライダー・ピットクルーの遵守事項

1. MF J 国内競技規則および本特別規則を熟知し、これを遵守するとともに、競技役員の指示に従って競技会の秩序維持に協力しなければならない。
2. モータースポーツが危険性を伴う競技であることを十分認識の上、自己の責任において誠実かつ適切に競技を遂行するとともに、大会期間中万一事故が発生し、参加者自身や関係者および車両が被害を受けることがあっても、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MF J）をはじめ主催者、競技関係者（団体および個人）、施設職員、傭員あるいは他の参加者および関係者に対して迷惑を掛けないことを誓約しなければならない。
3. すべての参加者は、競技会が円滑に運営されるよう協力し、スポーツマンとしての襟度を保ち、言語を慎み礼儀正しく、明朗公正に行動しなければならない。また競技会の期間中に、薬品によって精神状態を繕ったり、飲酒したりしたものは競技会から除外される。
4. 参加者・ライダー・ピットクルーは秩序ある行動をとること。そして、相互にまたは、競技役員に対して攻撃的または、侮辱的な言動および行動を行うことは厳に慎まなければならない。
5. すべての参加者は、自らの意志と責任において参加するものであることを深く認識し、万一の場合に備えて家族に競技会への参加の了解を得ておくとともに、十分な自主責任体制を整えた上で参加しなければならない。
6. 競技期間中は、ペット類のBパドック内への持ち込みは禁止される。
7. 競技会前日または当日の走行で脳震盪Grade-1以上と診断された場合、セカンドインパクトの危険からそれ以降の当該大会への参加は許可されない。

第32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事項は、公式通知によって示される。公式通知は下記方法で参加者に通知される。

- ①Eメールでの送信
- ②岡山国際サーキットWebサイトへの掲載
- ③参加者の住所に郵送される。
- ④大会事務局に掲出される。
- ⑤出場受付時に配布される。
- ⑥公式予選後、あるいは公式予選や決勝レース前など必要に応じて招集されるライダーズブリーフィングで指示される。
- ⑦緊急の場合はオフィシャルからの通知、もしくは場内放送で伝達される。

第33条 ブルテンの発行

シーズン途中における規則の改定、追加などはブルテンとして公表される。

第34条 本特別規則の施行

本特別規則は、第1条に示される競技会に適用されるものであり、当該競技会の出場申込受付開始と同時に有効となる。

第35条 耐久レースの追加規則

耐久レースは前記に加え下記事項を満たすこと。

1. 2時間耐久レース

①参加クラス区分および車両

参加クラスは特別車両規則によって区分されたSS250、CBR250R、CBR250RR、JP250（インター、ナショナル）クラスの6クラスとする。

※車両は1エントリーにつき1台のみ登録可能。

※タイヤは予選・決勝を通して使用本数制限しない。

②登録ライダーの人数、参加資格

1) 登録ライダー人数 2名

2) 参加資格 MF J ロードレース競技ライセンス（J～I）

※国際ライセンスライダーは1名のみ登録可（JP250は除く）

3) JP250クラスは国際ライダーとジュニア・フレッシュマン・国内ライダーいずれかのペア組は出来ない。（シリーズポイント対象につき）

ジュニア・フレッシュマン・国内でのペアもしくは国際ライダーペアのみとする。

③ピットクルー

1エントリーに対して登録できるピットクルーは6名までとし、ライダーがピットクルーを兼ねる事もできる。登録するピットクルーは16才以上でMF J ピットクルーライセンスを所持していること。

尚、登録ピットクルーに変更がある場合は、出場受付時にピットクルー変更届けを提出すること。

ピットクルー変更料／1名（税込）	1,100円
------------------	--------

また、申込後にピットクルーの追加登録をする場合は追加登録料が必要となる。

ピットクルー追加登録料／1名（税込）	3,300円
--------------------	--------

2. 出場申し込み

①出場料

出場料／1エントリー（税込）	38,500円
----------------	---------

※JP250参加者でタイヤ購入を申し込む場合は下記追加料金が必要。

JP250（タイヤ1セット）・・・25,850円（税込）

購入は車両1エントリーにつき最大1セットまで購入可能。タイヤのみの購入は出来ない。

②「T. B. N. ライダー」登録

耐久レースに限りライダーのT. B. N. 登録が行える。

参加申し込み時に登録ライダーを「T. B. N.」として登録出来るのは、既にAライダーが確定登録している場合のBライダーに限り認められる。また、「T. B. N. ライダー」の登録は大会当日の出場受付時までに登録料を添えて大会事務局に届けでること。

T. B. N. 登録料／1名（税込）	5, 500円
---------------------	---------

（※大会の14日前までに登録を届け出た場合、登録料は必要ない。）

3. 登録ライダー編成の変更

登録ライダーに変更がある場合は、当該クラスの出場受付時までに書面にて下記変更料を添えて大会事務局に変更内容を届け出ること。それ以後の変更は出来ないものとする。

登録ライダー変更料／1名（税込）	5, 500円
------------------	---------

（※大会の14日前までに変更を届け出た場合、変更料は必要ない。）

4. 車両検査

車両検査にあたってはライダー本人が検査を受ける車両とともに、指定時間内に下記のものを用意して車検場に集合しなければならない。

なお、装備品検査は申告書による書面にて行う場合がある。その場合は、定められた期日までに申告書を提出すること。

①車両仕様書

②ヘルメット（MF J 公認）

③ヘルメットリムーバー

④グローブ

⑤ブーツ

⑥レーシングスーツ（MF J 公認）

⑦脊椎パッド

⑧チェストガード

予選・決勝を通じて使用するものを提示すること。

※CBR250R、CBR250RR、JP250は以下の年齢ではエアバッグ式プロテクターの装着が義務付けられる。

・22歳以下の選手

・55歳以上の選手

⑨燃料補給器

⑩消火器（1エントリーにつき、正常に作動する内容量3kg以上の消火器を最低1本は用意すること。〔使用有効期限内のもので外観は著しく損傷・腐食していないものが望ましい〕）

5. 公式予選

①公式予選を行い、決勝レーススターティンググリッドを決定する。選出方法は以下の通り。

1) 公式予選は各チームに登録された、AライダーおよびBライダーによって行われる。

2) 決勝レースに出走する全てのライダーは当該クラスの予選通過基準タイムをクリアしなければならない。従って一方のライダーが予選通過基準タイムをクリアしていた場合でも、もう一方のライダーが予選基準通過クリアしていない場合には、そのチームは決勝レースには選抜されない。

3) 予選組分け別に計時予選を行い、Aライダー・Bライダーのいずれかの速いタイムを予選タイムとし、タイム順に上位より計60台を選抜する。
予選タイムが同タイムの場合は、もう一方のライダーのタイムを比較し、速い方の車両が上位となる。

4) 予選通過基準タイムは、同一コンディションで予選が行われた場合は、各クラス区分のトップタイムの130%以内、コースコンディションの異なる場合は予選組ごとの該当クラストップタイムの130%以内とする。

5) 最多決勝出場台数は60台とする。

②計測は1周目から行い義務周回数は定めないが、少なくとも1周はラップタイムが計測されなければならない。

③申込台数が多数の場合公式予選を複数組にて行う場合がある。その場合、予選組分けは主催者の抽選にて行われるものとする。また、台数が少数の場合は他のクラスとの混走にて行う場合がある。

④予選が複数組に分かれて行われる場合、決勝選抜方法は2025MFJ国内競技規則に準ずる。

6. ライダーズブリーフィング

決勝レースに出走するライダーは、タイムスケジュールによって定められた当該クラスのライダーズブリーフィングに必ず出席しなければならない。また、ブリーフィングに遅刻・欠席したライダーは、再ブリーフィングを受けること。この際再ブリーフィング料が必要となる。

遅刻／名（税込）	2,750円
欠席／名（税込）	5,500円

7. スタート方法

スタート方法は、ルマン式もしくはルマン式スタッガードスタート（複数のグループに分けて行う時間差スタート）とする。

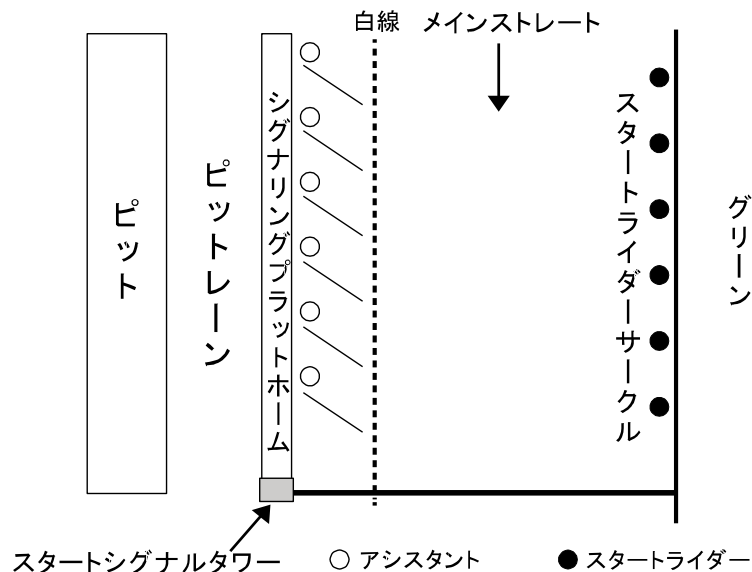
※天候・路面状況により安全の為、ペースカー先導によるスタートとする場合がある。

スタート進行手順

時間	表示	
スタート 15分前	ピット出口 オープン	[サイティングラップ開始] <ピット出口開放> サイティングラップはピットガレージからピットレーンを通りコースインすること。ピット出口シグナルが緑灯点灯されたら当該クラスの車両は作業エリアおよびピットレーンに進入可能となる。スタート前チェックはグリッド上で行う。 コース1周の下見走行を行い各自のグリッドに付く。10台ごとのグリッドボードとグリッドライン中央にグリッドNo.を記入してあるのでそれを目安に前後輪をグリッドラインに合わせる。
スタート 10分前	ピット出口 クローズ	[ピット出口閉鎖] ピット出口閉鎖後はサイティングラップのコースインは出来ない。コースイン出来なかった車両は手押しでプラットホーム開口部よりグリッドに付ける。 ※グリッド上でのタイヤウォーマーの使用は許可される。 ※タイヤウォーマー用の発電機(1台につき1基)持ち込みも許可される。
7分前		[エンジンウォームアップ終了] エンジン停止
スタート 5分前	5min ボード	[プラットホーム開口部閉鎖] 5分前ボードを提示したらスタートライダーは全員メインスタンド側サークルに移動。 ※スタンド側コース上に○印あり（5台ごとにナンバーリング）
スタート 3分前	3min ボード	[ヘルメットあごひもチェック] [メカニック退場] マシンを支えるアシスタント1名以外はグリッドより退場。 すべての調整作業終了（これ以降の作業はピットにて行う） ※タイヤウォーマーを取り外すこと。
スタート 1分前	1min ボード	
	30sec ボード	スタート30秒前ボード表示+場内アナウンス
		カウントダウン（3秒前までは場内アナウンスあり）

スタート	シグナル 赤→消灯	決勝レーススタート シグナルタワーの赤ランプが点灯しその後<u>に赤ランプが消灯したらスタートライダーがスタートライダーサークルから離れマシンに駆け寄りエンジン始動しスタート。</u> ①<u>エンジン始動装置付き車両が先にスタート。</u> 車両を支えるアシスタントはスタート時に車両を押し出さないこと。 アシスタントがコース脇白線を越えた場合反則スタートとなる。 ②その後、エンジンスタート出来ないマシン（押し掛けの必要なマシン）はメインフラッグマーシャルがグリーンフラッグを振った後に押し掛けによるスタートが許される。 ③ピットスタート（スタート出口シグナルによる）は、グリッドからスタートした車両の集団が通過した後、ピットレーン出口のグリーンランプが点灯したらスタートとなる。 ※スタート手順違反した場合は「ライドスルー」ペナルティが課せられる。 ※スタート後全車がピットレーン前を通過した後にサインマンはプラットホームへ入場可能。
------	--------------	--

- ①スタートライダーは原則Aライダーとする。事情によりAライダーがスタートライダーを務められない場合は当該クラスの決勝レーススタート進行開始30分前までに大会事務局に変更届けを提出すること。
- ②スタート手順に違反した場合は「ライドスルー」ペナルティが課せられる。
- ③ルマン式グリッド図



※マシンを支えるアシスタントは自チームのBライダーもしくはピットクルーの何れかとし服装はライダーの全装備（ヘルメット・ヘルメットリムーバーを除く）とする。またアシスタントのライダー装備（ヘルメット・ヘルメットリムーバー除く）が準備できない場合は、ピットスタートとなる。

※マシンを支えるアシスタントはスタート時の安全管理上1台に対し1名のみとし、エアバッグ取り付けの為アシスタント1名の追加が認められるが、ライダー装備（ヘルメット、リムーバー除く）であること。

- ④決勝レースのスターティンググリッド
公式予選の順位に基づき60番までのグリッドが決定される。
押し掛けが必要な車両のグリッド後方への移動は行わない。
- ⑤決勝レースに出走する全ての車両はサイティングラップを行い各自のスターティンググリッドに付くこと。サイティングラップを行わなかった全ての車両（ピットスタート車両含む）には「ライドスルー」のペナルティが課せられる。

8. ペースカー先導によるスタート

- ①天候・路面状況によりペースカー先導によるスタートとなった場合のスタート手順は、「3分前ボード」表示までの手順は通常のスタート進行と同様する。ただし、「5分前ボード」表示後もスタートライダーは自己のマシンの側に留まるものとする。
- ②「1分前ボード」表示にてエンジン始動。スタートライダーおよびエンジン始動アシスタント1名以外はグリッドより退去。エンジン始動後はアシスタントも速やかにグリッドよりピットへ退去。
- ③「30秒前ボード」表示。全てのライダーはエンジンが始動した状態でグリッドの所定の位置に着かなければならない。この時点でエンジンが始動出来なかった車両およびエンジンストールによりスタート出来ない車両は、オフィシャルおよび後続車両にスタート不能の合図をし、全車スタート後に最後尾車両が通過後にオフィシャルの補助を受けて再度エンジン始動を試み、容易に始動しない場合はマシンをピットレーン作業エリアに移動する。
- ④メインフラッグタワーのレッドランプの消灯により、グリッド前方に待機していたペースカーはグリッドを発ち、全競技車両は1列隊列で車間距離10m（車両5台分の程度）の間隔でグリッドの順番にペースカーに続きスタートする。メインフラッグタワーでは「SCボード」が提示され同時に全ポストで「黄旗+SCボード」が表示されている。
- ⑤ペースカーが先導する周回の追い越しは禁止される。何らかの理由により隊列から遅れた場合は、元のグリッド順位には戻れないものとし、隊列の最後尾に付くものとする。
- ⑥ペースカーがピットレーンに入り、先頭のライダーがコントロールラインに近づいている時点で、レーススタートの予告としてメインフラッグタワーではグリーンランプが点灯され緑旗が振動表示される。同時に全ポストの「黄旗+SCボード」は一斉に下げられる。
- ⑦グリーンランプが点灯され「黄旗+SCボード」が下げられた後も、各車両ともコントロールラインを通過するまでは追い越しは禁止される。
- ⑧ペースカー先導による周回中もレース時間（距離）に含まれるものとする。

9. ピット作業

- ①1回のピット作業もしくは燃料補給を行う場合の同時に作業出来るピット作業要員は、その車両に登録されたライダーおよびピットクルーの合計4名までとする。ライダーが車両に乗っている場合（マシンを支えている場合も）そのライダーも作業員の人数に含まれる。また、万一の火災に備え、消火器を持って待機している消火要員は、最大作業要員の4名には含まれない。
- ②ピット作業では、電動工具・エアツール（エアガンは除く）および火花を発生する装置を使用してはならない。
- ③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壊れた部品を交換することができる。
- ④レース中、転倒により燃料タンクを破損した場合は、燃料タンクの交換が許可される。ただし、この場合のスペアタンクは車検を受け合格したものに限る。入賞車両は、再車検場へクラッシュしたタンクも同時に持ち込むこと。
- ⑤ピットに準備してある部品・工具などによる修理・調整・部品交換は、正規にピットインした車両に対してのみ行なうことができる。
- ⑥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・部品交換を行なうこと、および当該競技車両運転中のライダー以外が、それらの作業にあたることは厳重に禁止される。
- ⑦緊急やむを得ない事情で、ピット以外の地点でそれらの作業を行なうときは、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。
- ⑧競技中の車両はいかなる場合も他から援助を受けて押出したり走行したりしてはならない。ただし、保安目的でオフィシャルが車両を移動させたり処置したりする場合はこの限りではない。
- ⑨誤って自己のピット前を通り越した車両はエンジンを停止後オフィシャルの承諾を得て、当該車両のライダー・ピットクルーによって後向きに押し戻すことが出来る。
- ⑩作業エリアでのタイヤウォーマーの使用は可能とするが、給油中は禁止される。

10. 燃料補給

- ①燃料補給中とは、燃料補給に関する一連の作業の中で燃料キャップを開けた状態を指す。
給油装置は消防法に適合した、20リットル以下の耐圧金属製携行缶を使用、もしくは耐圧金属製のクイックタイプ（自然落下式）を使用すること。給油に使用する金属製携行缶に装着するホースは変更できるが、クイックタイプの給油装置も含め、接続するホースは1本タイプで（2本接続タイプは使用不可）、内径40mm未満長さ50cm未満までとする。また取り付け部に緩みやガタ等が無く液体もれしない構造である事。ホースを取り付けない場合手動式ポンプの使用可。
- ②ポリタンク・プラスチック製容器・ジョッキ等は使用できない。
- ③給油時間は特に設けないが余裕を持って安全に行うこと。
- ④給油装置については消防法に準拠したものを使用し、車検の際に車検場に持ち込み車検委員の許可を受けること。
- ⑤燃料補給中はエンジンを停止していなければならない。
- ⑥燃料補給中は、当該車両に登録されたライダーもしくはピットクルーの内1名が消火要員として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。また、こぼれた燃料・オイル等はウエス・オイル処理剤等を使用して必ず拭きとらなければならない。
- ⑦燃料補給は、車両が安全にセンター支持タイプのスタンドで支持された状況の下で行わなければならない。燃料補給中はそれ以外の作業は禁止され、ライダーは車両に乗ってはいならない。また、ライダーの乗降行為は禁止される。
- ⑧ピット内での燃料の保管は、消防法に合致した耐圧金属容器を使用し100リットル未満とする。
- ⑨レース中に燃料補給が行われる場合、補給を行なう約1周前に最寄りのオフィシャルに口頭で伝えること。
- ⑩燃料補給要員及び、消火要員は万一の火災から身を守るために、長袖・長ズボンで難燃性の素材の衣服を着用すること。また、顔・目を保護出来る用具（フルフェイスヘルメット・フェイスマスク＋ゴーグル等）の着用が望ましい。
- ⑪公式予選中の燃料補給は可能。上記手順に従って行うこと。

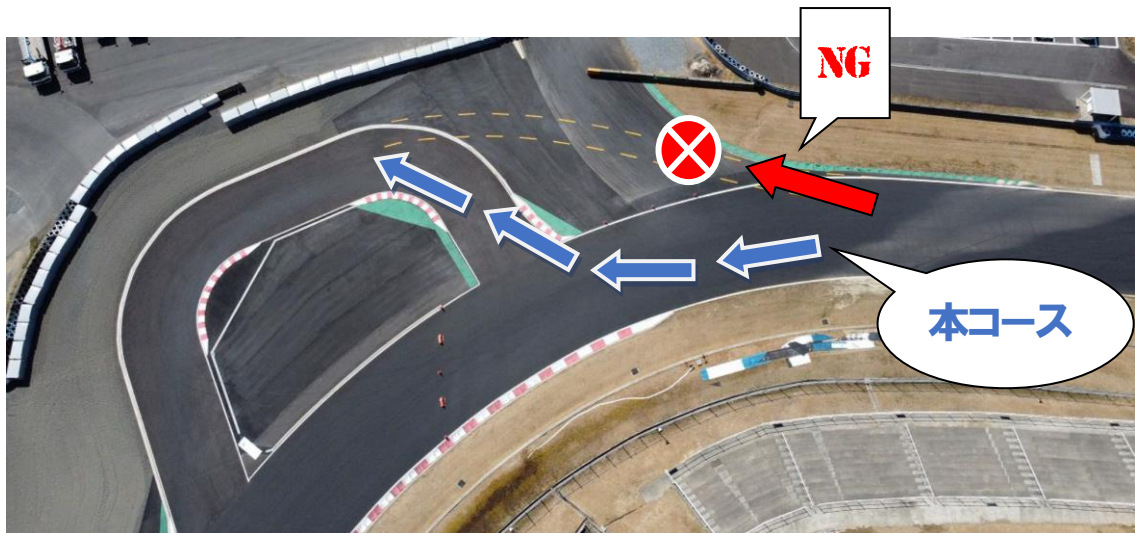
11. 予選・決勝中の遵守事項

予選・決勝終了後、ピットおよびパドックへは規定のピット進入路を走行し、ショートコース・緊急車両通路などを通して本コース外へ出てはならない。

- ①決勝中転倒などによる車両トラブルにより、やむを得ずショートカット部からBパドック内へ戻る場合は、オフィシャルの許可を得た上で、エンジンを停止した状態で押して戻ること（エンジンが始動している状態での自走不可）。その場合、自チームのピットに戻るまでは運転中のライダーおよびオフィシャル、登録されたピットクルー以外が当該車両に介入することは出来ない。無断でショートカットした場合、別途ペナルティが加えられる。
- ②公式予選・フリー走行・決勝レースを通して、走行する全てのライダーは必ず右腕部に主催者より配布されるライダー識別用の腕章を着用しなければならない。色分けは下記の通り。
[赤]・・・Aライダー
[黄]・・・Bライダー
- ③2コーナーシケインへの進入をミスし、エスケープロードに進入した場合は「一旦停止」の後、安全を確認した上でコースに戻ることが許される。

④ピットアウト

耐久レースでの予選・決勝ではピットアウト後のシケインは本コースを走行すること。
本コースから外れた場合、走路外走行とみなす。



12. 車両の停止とリタイア

- ①やむを得ずマシンをピットまで押して戻る場合は、コースの際から離れたグリーン上を他の走行車両に注意しながら行うこと。また、オフィシャルの指示がない限りはコースを横断したり、コース上を押したりしないこと。
- ②車両がコース上にレース全走行時間（周回）の半分以上停止している場合はリタイアと判定される。

13. ライダー交替

- ①1人のライダーが連続して走行出来る最大連続走行時間は80分とする。
- ②1人のライダーの最大合計運転時間は80分とする。
- ③ペナルティストップ時のライダー交代は不可
- ④ライダー交替・ピット作業を行う場合、チーム監督はピットインの1周前までにピットオフィシャルに届け出なければならない。
- ⑤ライダーが交替する時はエンジンを停止しなければならない。
- ⑥ライダー1名に対し1つの自動計測器が割り当てられる。ライダー交代の際は必ず自動計測器の積み替えを行う事。

14. レース（競技）の中断

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、競技監督は赤旗を掲示してただちにレースを中断するか、黄旗＋SCボードを提示して1台のセーフティカーを導入し競技を非競技化することができる。

①赤旗の場合（2025MFJ国内競技規則に準ずる）

- ・赤旗がコントロールラインと全てのマーシャルポストで提示される。
- ・競技が中断された場合、ライダーは最大限の慎重さと注意を持ってピットインしなければならない。
- ・競技が中断された場合、各車両はピットレーンに停車し、放送もしくはオフィシャルからの伝達による連絡があるまで待機しておかなければならない。
- ・赤旗提示後5分以内にピットレーンに戻ってきている車両だけが再スタートできる。ただし、中断時トップのライダーと同一周回の車両が2周以下の場合当該レースは無効、再レースとなり全車両が出走できる。
- ・赤旗中断後の再スタートは下記のとおりとする。
 - 1) 赤旗が提示されたらすべてのライダーはピットイン
 - 2) 再スタートはルマン式グリッドからのセーフティカースタート
 - 3) グリッドポジションは赤旗提示を受ける前週の順位とする。
 - 4) 再スタートはサイティングラップから開始される。（コースインは30秒間のみ可能）
 - 5) グリッド到着後1分前ボード提示。スタートのアシスタントは1名のみ入場可能。

- 6) スタート時はセーフティカーに続いて1列で隊列を整える。
 - 7) セーフティカー先導中もレース時間に含まれる。
 - 8) 赤旗中断中のライダー交代はできない。
 - 9) 赤旗提示前にピットインしていた車両はライダー交代可能。
- ②セーフティカーの導入については2025MF J国内競技規則付則4. 23-2-2に基づき運用される。

大会事務局

第36条 CBR250R DREAM CUP／CBR250RR DREAM CUP特別競技車両規則

1. CBR250Rドリームカップ事務局より発行される「2025年CBR250Rドリームカップ車両規則」及び「CBR250RRドリームカップ車両規則」に準じた車両とする。
<https://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rdreamcup/>
<https://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rrdreamcup/regulation/>
2. 岡山国際サーキットシリーズ大会特別規則
 - ①排気音量
岡山シリーズでは105dB/Aとする。
 - ②燃料
岡山シリーズでは、サーキット内で供給される無鉛ハイオクガソリンに限る。
 - ③レーシングレインタイヤの使用を認める。

第37条 ST600N車両

MFJ国内競技規則10 ST600技術仕様8に基づき、地方選手権ナショナルクラスへのST600N車両の参加が許可される。

第38条 その他の競技細則

その他の競技細則については、MFJ国内競技規則および各大会の特別競技規則に基づいて運営される。また、規則の解釈に疑義・混乱が生じた場合、各大会の審査委員会の決定を最終のものとする。

大会事務局

OKAYAMAロードレース基本仕様

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仕様であり、岡山国際サーキットでのすべての競技会（ナンバー付き車両クラスを除く）に出場する車両に適用される。カテゴリ別に必要とされる詳細な仕様に関しては、各カテゴリ別特別車両規則が適用される。

1) 整備

車両は入念に整備され、安全点検を怠ってはならない。

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合金を使用することは禁止される。ホイールスピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金のナットとボルトの使用は許可される。

3) リア・スプロケットガード

チェーンとリア・スプロケットの間に手足が巻き込まれることのないように、スイングアームにボルトオンまたは溶接でガードを取り付けなければならない。

尚、車検長によりスイングアームの一部でスプロケットガードの役割を果たしていると判断された場合は取り付けなくても良い。

4) エキゾーストパイプ

- ・音量は105 dB/Aを上限とし、各クラスの特別規則で制限されている場合は、それに従わなくてはならない。レース終了後は+3 dB/Aの許容誤差が認められる。

測定は下記に示される所定の回転数で行われる。

ピストンスピード：4ストローク＝11m/sec 2ストローク＝13m/sec で計測

$$\text{回転数 (rpm)} = \frac{30000 \times \text{ピストンスピード (m/s)}}{\text{ピストンストローク (mm)}}$$

- ・排気ガスは後方に排気され、後続ライダーに迷惑がかからない構造でなければならない。
- ・エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤ後端の垂直接線より後ろにあってはならない。

5) ハンドルバー

- ・ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされなくてはならない。また先端が鋭利であってならない。
- ・ハンドルバーの中央位置からの両側への回転角度は最低各15°以上なければならない。
- ・ハンドルバーがどの位置にあっても、フロントホイール、フロントフォーク、ハンドルバー等の可動部分やライダーの手がカウリング、燃料タンクを含む車体に接触してはならない。
- ・ステアリングダンパーはストッパーの役目をしてはならない。

6) コントロールレバー

- ・すべてのレバー類は原則として端部がボール状でなくてはならない。ボール状最低直径16mm
- ・ボール状を平たくした場合（円柱状）の厚みは最低13mmとする。

7) スロットルグリップ

- ・スロットルグリップは、手を離れたときに自動的に閉じなければならない。

8) フットレスト（ステップバー）

- ・フットレストの先端は最低直径16mmの球状でなければならない。

9) フェアリング・カウリング・ウィンドスクリーン

- ・フロントホイールはフェンダーに隠れる部分を除いてサイドからはっきりと見えなくてはならない。

- ・車両のいかなる部分もリヤタイヤ後端の垂直接線より後ろにあってはならない。
- ・尖っているエッジは、少なくとも半径8mmの丸みをもたせなければならない。
- ・500cc以上の4ストローク車両は、その車両に使用されているエンジンオイル・冷却水の合計の最低半分をフェアリング下部で保持できるように、アンダートレイを装着しなければならない。
- ・アンダートレイには雨天時水抜き用の直径20mm以上25mm以下の孔を最低1つ設けることが義務づけられる。またこの孔は最大2つまで設けることが出来るが、ドライコンディションの時は閉じられていなければならない。
- ・スクリーンエッジは丸く加工されなければならない。

10) ゼッケンナンバー

- ・車両の前部、右側、左側の合計3カ所にゼッケンナンバーを表示しなくてはならない。
- ・シートカウルトップゼッケンを認める。
シートカウルトップゼッケンを採用した車両は、サポートゼッケンが義務づけとなる。
シートカウルトップゼッケンのサイズはフロントと同じサイズとなる。
- ・ゼッケンベースとゼッケンナンバーはそれぞれ単色とし、対象色としなければならない。蛍光色の使用は禁止する。
- ・ゼッケンナンバーは明瞭なゴシック体とし、MFJ国内競技規則に記載の指定字体からかけ離れた字体であってはならない。
- ・ゼッケンナンバーの最低寸法は下記の通りとする。
高さ =フロント部 140mm/サイド部 120mm
幅 =フロント 80mm/サイド 60mm
ストローク幅 =25mm 数字間のスペース15mm
- ・ゼッケンナンバーの周囲には最低25mmの余白が無ければならない。
- ・車検長または計時長より訂正の指示があった場合、それに従わなければならない。
- ・アンダーカウルにサポートナンバーの装着を推奨する。

11) フューエルタンク

- ・すべての競技において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禁止される。
- ・フューエルタンクには防爆材を充填しなければならない。ただし一般市販車両の鉄製タンクで、車両公認時のものから一切の改造変更が無い場合は防爆材を充填しなくても良い。

12) フューエルポンプ

エレクトリックフューエルポンプは、事故の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト（回路開閉器）を介して配線されなくてはならない。この機能が車検時に確認できるようにテスト機能がなくてはならない。

13) キャッチタンク

- ・オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- ・オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリナーボックスで1000cc以上のオイル受け容量を確保できない場合は、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付け、合計で1000cc以上確保すること。（エアクリ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。）
- ・2ストローク車両でギアボックスブリーザーパイプの装着されている場合は、最低容量250ccのオイルキャッチタンクに排出される構造でなければならない。
- ・燃料タンクブリーザーパイプ及びキャブレターブリーザーパイプには最低容量250cc以上のキャッチタンクを取り付けなければならない。尚、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ければならない。

14) 冷却水

- ・冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合液に限られる。
- ・ラジエターオーバーフローパイプには最低容量250ccのキャッチタンクを取り付けなければならない。

15) ワイヤロック

オイル通路のボルト、オイルドレーンボルト、オイルフィルターキャップ、外部オイルフィルターはワイヤロックされなければならない。フロントフォークオイルドレーンボルトがある場合もワイヤロックされなければならない。

16) 取り外さなければならない部品

ヘッドライト、リヤライト、ウィンカー、スタンド（センター、サイド共に）、ミラー、反射板、陸運局発行のナンバープレート、ボルトオンのキャリア類。

17) キルスイッチ

ハンドルを握ったまま操作できる位置にキルスイッチを取り付けなくてはならない。

18) プロテクティブコーン

プロテクティブコーンを取り付けた場合、突き出し量はフェアリングの表面から 20mm 以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンの角は 10R 以上の丸みを保たせること。

19) ST1000/JSB1000、ST600技術仕様エンジン2次ケースカバーの装着について

転倒時に地面と接触する恐れのあるフェアリングに覆われていないオイルを保持する全てのエンジンケースは、複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーによって保護されなければならない。

複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑り易くなるように外見はエッジ等の無いスムーズな面で構成されていなければならない。

これらのカバーは、オリジナルのカバーの少なくとも1/2以上が保護されてなければならない。複合材（カーボンまたはケブラー製）2次カバーの厚さは2mm以上とする。

アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩耗、転倒のダメージに耐えるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない。（オリジナルのカバーと伴締めとすることが推奨される。）



取り付け後

20) OKAYAMAロードレースシリーズ出場の4ストローク車両においては、前記エンジン2次ケースカバーの取付を推奨する。**21) その他**

- ・主催者指定のラップタイム計測装置と併用して、他のラップタイム計測器の装着は許可されるが、主催者指定のトランスポンダーに影響（疑似信号、ノイズなど）を及ぼすものは取り外さなくてはならない。また、大会主催者の指定した計測器以外は、全て非公式の記録となるのでこれに基づく抗議は一切受け付けない。
- ・車検長が安全でない車両と判断した場合は、出走することは出来ない。
- ・上記規則に解釈の相違が生じた場合は、当該競技会車検長の判断を最終のものとする。

以上
大会事務局

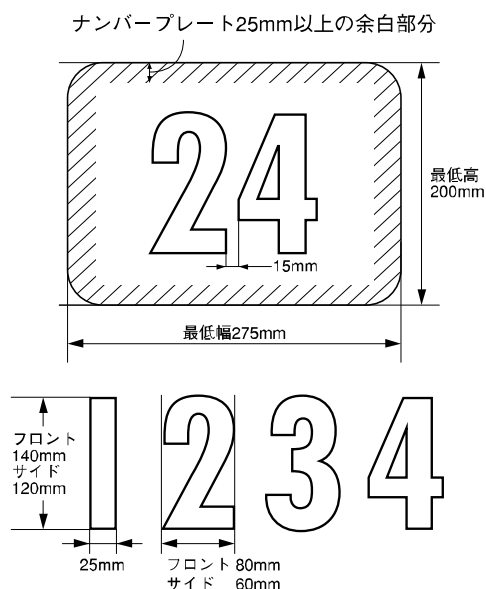
●数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバーの寸法は

最低高 : 140mm
 最低幅 : 80mm
 数字の最低の太さ : 25mm
 数字間のスペース : 15mm

サイドおよびサポートナンバーの寸法は

最低高 : 120mm
 最低幅 : 60mm
 数字の最低の太さ : 25mm
 数字間のスペース : 15mm



●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。

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

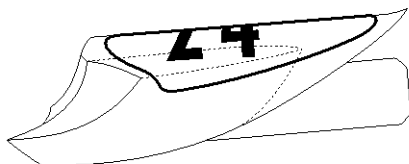
サイドゼッケン

例) No.24の場合

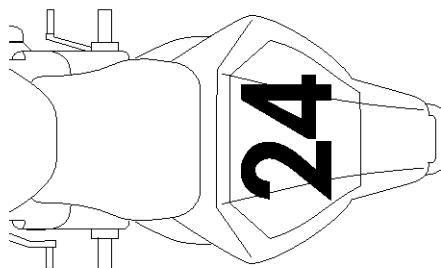


ゼッケンナンバーの位置は
 側面から見て見やすい位置
 に貼付けなければならない

(悪い例)

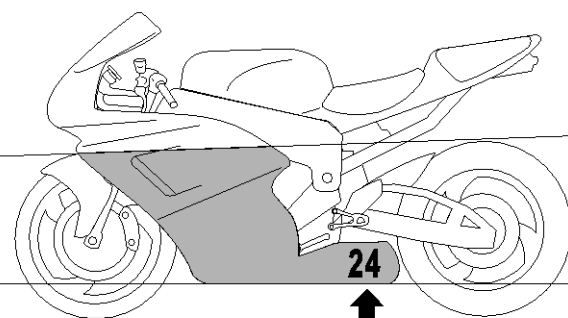


シートカウル上部ゼッケン



ゼッケンサイズは、フロントナンバーと
 同じサイズでなければならない。

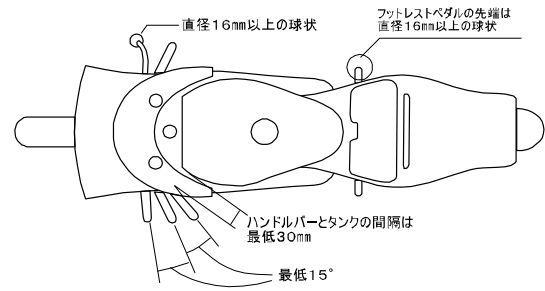
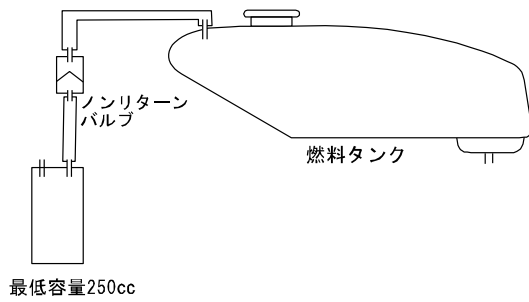
サポートナンバーの装着例



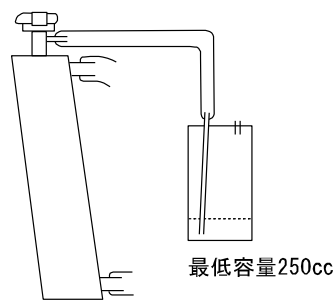
推奨位置アンダーカウルの後端

※サポートナンバーの貼り付エリアは  部分

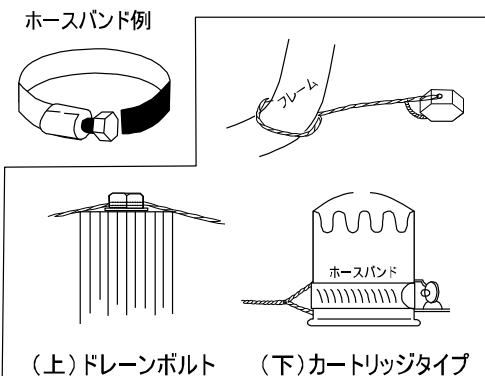
燃料タンクブリーザー



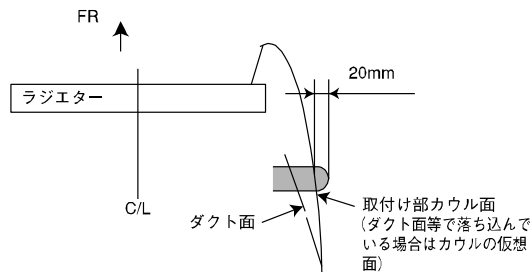
ラジエターオーバーフロー



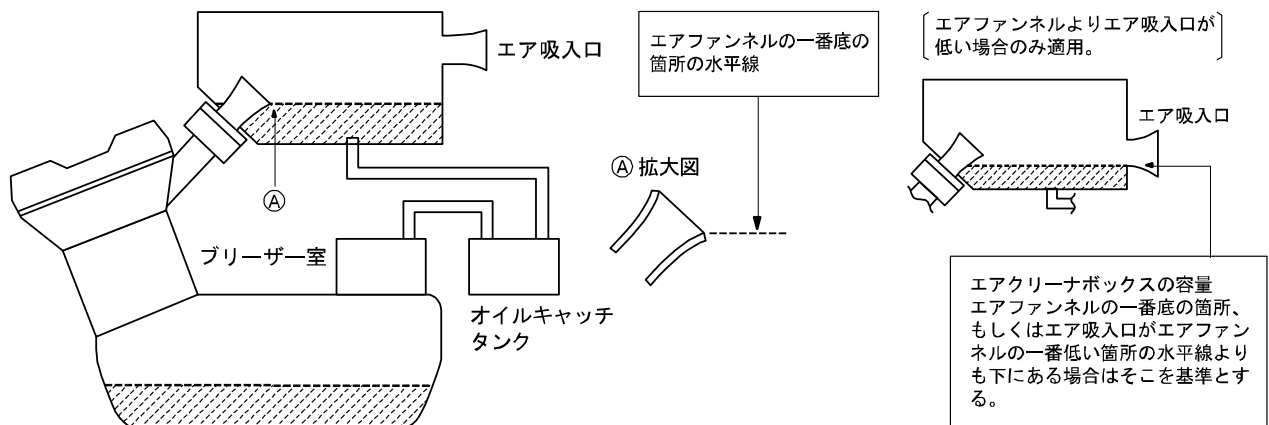
ワイヤーロック



ブロックティブ・コーン図



4ストロークエンジンのブリーザーシステム



2025 OKAYAMAミニバイクレース特別規則

本レースは、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、MFJ国内競技規則および本特別規則に基づいて開催される。

1) 開催日・開催クラスの名称および格式

1. 開催日・名称・開催クラス・出場申込期間

		承認競技	
開催クラス		NSF100 GROM SP2st/4st/4st+ OPEN2st/4st NSF-SP	
ライセンス区分		P(A)・E・J・F・N・I	申込期間
ロードレース第1戦	3月23日	90分	2月16日(日)～ 2月24日(月)
ロードレース第3戦	6月15日	90分	5月11日(日)～ 5月19日(月)

◆3月23日開催 OKAYAMAロードレース第1戦にご参加の方は、2024年度のMFJライセンス（ライダー、ピットクルー共に）が必要となります。（2025年度新規にMFJライセンスを取得された方は要注意）

※MFJエンジョイ会員取得は出場大会の1ヶ月前までにMFJに申請を済ませてください。

※MFJエンジョイ会員での出場についてはスポーツ年齢9歳以上より参加可能とする。

2. 格式

MFJ承認ミニバイクレース

2) 競技会の組織

公式プログラムおよび公式通知に示す。

3) 主催者

株式会社岡山国際サーキット

〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210

TEL: 0868-74-3311 FAX: 0868-74-2600

4) 開催場所・コース・周回数（時間）

岡山国際サーキット（フルコース：1周 3, 747m）

〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210

TEL: 0868-74-3311 FAX: 0868-74-2600

・90分耐久レース

5) タイムスケジュール

タイムスケジュールは、公式通知に示す。

6) 競技の種目

ミニバイクを使用した耐久レース

7) 参加資格

参加するライダーは、以下のいずれかの大会期間中有効なMF J ライセンスを保持していること。

- MF J エンジョイ会員 (E)、MF J ピットクルーライセンス (Aタイプ)、
MF J ロードレース競技ライセンス (J～I)

※運転免許証のみの方はMF J エンジョイ会員証の取得が義務づけられます。

MF J エンジョイ会員証は当日申し込み(申請)が出来ません。出場大会の1ヶ月前までにMF J への申請が必要です。申し込みはMF J ホームページまたはMF J ネットワークショップにて入手いただけます。

※MF J エンジョイ会員での出場についてはスポーツ年齢9歳以上より参加可能とする。

※MF J エンジョイ会員で出場する場合は、レース毎にサーキット走行講習会を受講すること。ただし岡山国際サーキットライセンス所持者は講習免除となる。

8) 参加クラスおよび車両

参加クラス区分は特別車両規則によって区分されたNSF 100、HRC GROM Cup、オープン4st、オープン2st、SP4st、SP4st+、SP2st、NSF-SPの8クラスとする。
また、全クラス混走にて行う。

※次年の各クラス継続可否、混走区分等は本年の参加台数を考慮して決定します。

9) 出場申し込み

1. 出場申し込み先

岡山国際サーキット・レース事務局

〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210

TEL: 0868-74-3311 FAX: 0868-74-2600

ホームページ: <http://www.okayama-international-circuit.jp>

2. 出場料 (税込)

90分耐久 (2～3名)	30,800円
--------------	---------

※C (3人目) ライダー登録の場合は上記金額+下記料金が必要

Cライダー登録 (税込)	5,500円
--------------	--------

3. 出場申し込み方法

申込は原則WEB申込とし、書面にて申し込む場合は申込事務手数料として1,100円/1件 (税込) を徴収する。

出場申し込みは申し込み期間内に

- ①岡山国際サーキットホームページでのWebエントリー

【URL】 https://www.ms-event.net/oicweb/user/?a=race.race_entry_list

- ②現金書留による郵送 (申込事務手数料+1,100円)

- ③岡山国際サーキット事務局窓口 (申込事務手数料+1,100円)

- ④銀行振込による支払い (申込用紙別途郵送) (申込事務手数料+1,100円)

【振込先口座】 トマト銀行 吉井支店

株式会社岡山国際サーキット

普通 1088242

上記何れかの方法で行わなければならない。(申し込み期間内の消印のあるものを有効とする)

尚、郵送、窓口、銀行振込で行う場合は下記のことを揃え申し込むこと。

- ・出場申込書 (大会事務局指定のものに必要事項を記入のこと)
- ・出場料
- ・ピットクルー登録料 (MF J ピットクルーライセンス未取得者)
- ・出場ライダーが満18歳未満の場合は、出場申込書の承諾書に保護者の署名・捺印とその印鑑証明のコピー1通 (3ヶ月以内に取得したもの) を必要とする。

※電話またはFAXによる出場申し込みは一切受け付けない。

※申し込み時に車両をT. B. N. (記載漏れを含む)とした場合で、大会1週間前までに連絡が無い場合は、T. B. N. 登録料が必要となる。

T. B. N. 登録料 (税込)	5, 500円
-------------------	---------

4. 出場申し込み後のキャンセルに関する規定

出場申し込み後、やむを得ない理由により出場をキャンセルする場合、参加料の取り扱いは以下の通りとする。

- ・エントリー開始～エントリー期間終了・・・事務手数料 1, 100円 を差し引き返金
- ・エントリー期間終了後～大会14日前・・・事務手数料 2, 200円 を差し引き返金
- ・大会13日前～大会当日・・・・・・・・・・返金なし

5. 参加受理と参加不受理

- ・出場申込者には締め切り後に大会事務局から、参加受理または参加不受理が通知される。
- ・Webエントリーで参加受理書の郵送を希望の場合は、郵送料500円が必要。
- ・参加を受理された後に参加を取り消す申込者には、参加料は返還されない。
- ・参加を不受理および参加可否の通知以前に参加を取り消す参加者には、参加料が返還される。ただし、事務手数料が差し引かれる。

事務手数料 (税込)	2, 200円
------------	---------

6. 参加するライダーは車両1台につき、以下の通りとする。

- ・90分耐久・・・・・・・・2～3名

7. 車両1台につき登録できるピットクルーは5名までとし、ライダーがピットクルーを兼ねる事もできる。登録するピットクルーは16才以上でMFJピットクルーライセンスを所持していること。ただし、MFJピットクルーライセンスを所持していないピットクルーを登録する場合は、ピットクルー登録料が必要となる。

また、申込後にピットクルーの追加登録をする場合は追加登録料が必要となる。

ピットクルー登録料/名 (税込)	1, 100円
ピットクルー追加登録料/名 (税込)	3, 300円

8. やむを得ない事情で上記申込期間内に手続きを行えなかった参加者は、当該レース開催日の7日前までに上記提出物に加え事務手数料が必要となる。

事務手数料 (税込)	3, 300円
------------	---------

ただし、この場合事前に事務局に連絡しなければならない。

9. エントリー申込時に競技番号(ゼッケンナンバー)の希望を申請できるが、希望が重複した場合は参加実績等を考慮し大会事務局が決定する。なお、番号を塗装した場合の優先はない。

3桁ゼッケンを希望する場合は運営手数料5, 500円/台(税込)が必要となる。

10. チーム名称

参加申込の際に使用するチーム名は公序良俗に反しないものとし、大会事務局が了承したものに限る。

10) 出場受付

1. 参加が正式に受理された参加者は、大会前日または当日行われる出場受付を済まさないといけない。ライダーおよびピットクルーのクレデンシャル、サービスカーの車両通行証はこのとき交付される。
2. 出場受付には以下のものを提示もしくは提出しなければならない。
 - ・正式参加受理書
 - ・MFJライセンス(エンジョイ会員含む)
 - ・車両仕様書
 - ・メディカルパスポート(MFJ書式)
 - ・健康保険証(コピー可)
 - ・レース出場誓約書(Webエントリー者のみ)

※MF J競技ライセンスを提示できない場合、理由の如何を問わず出場できない。但し、MF Jに
ライセンス照会を行い確認が取れたものに関しては参加を認める場合がある。

その際は、調査手数料が必要となる。

調査手数料／名（税込）	1, 100円
-------------	---------

3. 登録ピットクルーに変更がある場合は、出場受付時にピットクルー変更届を提出すること。

ピットクルー変更料／名（税込）	1, 100円
-----------------	---------

4. 登録ライダー編成の変更

登録ライダーに変更がある場合は、当該クラスの出場受付時までに書面にて下記変更料を添えて大会事務局に変更内容を届け出ること。それ以後の登録ライダーの追加・変更は出来ないものとする。

登録ライダー変更料／名（税込）	5, 500円
-----------------	---------

※参加受理後のライダーの追加は不可

※大会の14日前までに変更を届け出た場合、変更料は必要ない。

「T. B. N. ライダー」登録

※ライダーのT. B. N. 登録が行える。

参加申し込み時に登録ライダーを「T. B. N.」として登録出来るのは、既にAライダーが確定登録している場合のB・Cライダーに限り認められ、MF Jロードレースライセンス所持者もしくはエンジョイ会員でなければならない。また、「T. B. N. ライダー」の登録は大会当日の出場受付時までにT. B. N. 登録料を添えて大会事務局に届けでること。

(大会の14日前までに届け出た場合登録料は必要ない。)

T. B. N. 登録料／名（税込）	5, 500円
--------------------	---------

5. 車両変更

やむを得ない事情による車両変更は、競技監督の承認を得なければならない、参加申込をした同クラスについてのみ許される。

公式予選開始後に変更するフレーム・エンジンは変更前の車両と同型式でなければならない。

エントリー終了時(出場申込書に記入が無い場合も含む)から公式予選開始までの車両変更手数料（税込）	5, 500円
公式予選開始から決勝レーススタートまでの間にフレームボディ・エンジンまたはその両方を交換する場合の車両変更手数料（税込）	11, 000円

11) 講習会およびライダーズブリーフィング

MF Jロードレース競技ライセンスを所持していないライダーおよび岡山国際サーキットでのレース初参加のライダーは、公式通知に示された時間に必ず講習会を受講すること。また、レースに参加するすべてのライダーは、競技に先立って行われるライダーズブリーフィングに必ず出席すること。講習会およびライダーズブリーフィングに遅刻・欠席したライダーは、再ブリーフィングを受けること。その際再ブリーフィング料が必要となる。

遅刻／名（税込）	2, 750円
欠席／名（税込）	5, 500円

12) 自動計測装置（トランスポンダー）

- 各車両は、公式通知によって示された時間までにトランスポンダー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の出走は認められない。
- トランスポンダーの配布は公式通知によって示された時間・場所にて行い、返却についてはレース終了後速やかに大会事務局にて行うこと。また、リタイアの場合それが確定した時点で速やかに返却すること。なお、レース終了後主催者が指定した場所で回収を行うことがあるので、その場合は

指定場所にて速やかに返却のこと。

3. マイポンダーを使用する場合は出場申し込み時に計測器番号を申告すること。

4. サーキット配布の自動計測装置（トランスポンダー）を使用する場合、返却までは責任を持って管理すること。なお、理由の如何を問わず万一紛失・破損した場合、実費（トランスポンダー本体：¥55,000（税込））を支払うこと。

5. トランスポンダーの取付ベースは各自で準備すること。
（OIRC窓口にて¥1,100（税込）で販売）

13) 車両検査

1. 参加車両の車両検査およびライダーの装備検査は、タイムスケジュールに従って岡山国際サーキットBパドック内の車両検査区域にて行われる。

2. 車両検査にあたってライダー本人が検査を受ける車両と共に、タイムスケジュールに示される指定時間内に下記のものを用意して車両検査区域に集合しなければならない。

なお、装備品検査は申告書による書面にて行う場合がある。その場合は、定められた期日までに申告書を提出すること。

●ヘルメット【MFJ公認品】

●グローブ

●ブーツ

●レーシングスーツ

●ヘルメットリムーバー

●車両仕様書

●燃料補給器

●消火器（内容量2kg以上）レース中給油をしない場合は不要。

※チェストプロテクター、背負い式脊椎パッドおよびエアバッグ式プロテクターの使用を強く推奨する。

} 予選・決勝を通じて使用するものを提示すること。

3. 検査を受ける車両は、あらかじめアンダーカウルを外しておくこと。（外したアンダーカウルも持参すること）また車両ゼッケンは、走行中に脱落しないようにしっかりと貼付すること。

4. 公式車両検査の結果、参加者が不適当とされた参加者、または車検長による改善命令に応じない参加者は当該競技会から除外される。

14) 使用ガソリン

使用できるガソリンは、岡山国際サーキットBパドック内ガソリンスタンドにて販売されているものであれば、自由とする。

15) 公式予選

公式予選を行い、決勝レーススターティンググリッドを決定する。選出方法は以下の通り。

1. 公式予選は各チームに登録されたライダーによって行われる。

2. 計測は1周目から行い義務周回数は定めないが、少なくとも1周はラップタイムが計測されなければならない。

3. 各レースにおいて、申込台数が多数の場合公式予選を複数組にて行う場合がある。その場合、予選組分けは主催者の抽選にて行われるものとする。また、台数が少数の場合は他のクラスとの混走にて行う場合がある。

4. 予選組分け別に計時予選を行い、ベストタイムを予選タイムとし、タイム順によりスターティンググリッドを決定する。

予選タイムが同タイムの場合は、セカンドタイムを比較し、速い方の車両が上位となる。

5. 予選が複数組に分かれて行われる場合、決勝選抜方法は2025MFJ国内競技規則に準ずる。

6. 複数台予選タイムが記録されない場合は、抽選にてグリッドを決定する。

16) スタート方法

耐久レースのスタート方法は、ルマン式もしくはルマン式スタグガードスタート（複数のグループに分けて行う時間差スタート）とする。

※天候・路面状況により安全の為、ペースカー先導によるスタートとする場合がある。

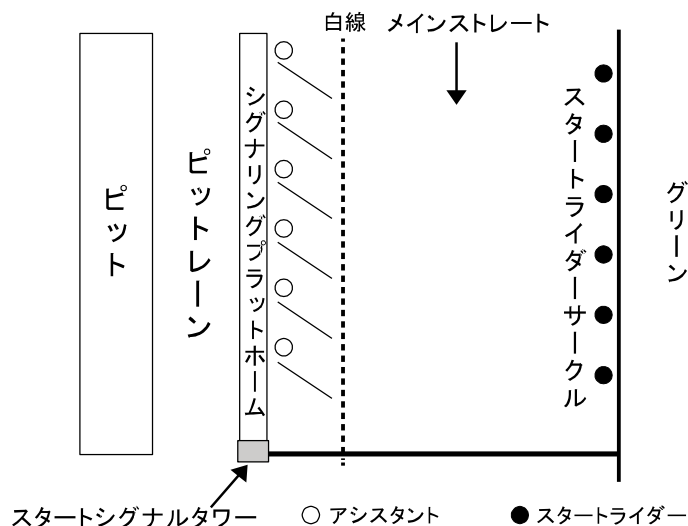
1. 耐久レーススタート進行手順

時間	表示	備考
スタート 15分前	ピット出口 オープン	[サイティングラップ開始] <ピット出口開放> サイティングラップはピットガレージからピットレーンを通りコースインすること。 ピット出口シグナルが緑灯点灯されたら作業エリアおよびピットレーンに進入可能となる。スタート前チェックはグリッド上で行う。 コース1周の下見走行を行い各自のグリッドに付く。10台ごとのグリッドボードとグリッドライン中央にグリッドNo.を記入してあるのでそれを目安に前後輪をグリッドラインに合わせる。
スタート 10分前	ピット出口 クローズ	[ピット出口閉鎖] ピット出口閉鎖後はサイティングラップのコースインは出来ない。コースイン出来なかった車両は手押しでプラットホーム開口部よりグリッドに付ける。 <u>※グリッド上でのタイヤウォーマーの使用が許可される。</u> <u>※タイヤウォーマー用の発電機の持ち込みも許される。</u>
7分前		[エンジンウォームアップ終了] エンジン停止
スタート 5分前	5minボード	[プラットホーム開口部閉鎖] 5分前ボードを提示したらスタートライダーは全員メインスタンド側サークルに移動。 <u>※スタンド側コース上に○印あり（5台ごとにナンバーリング）</u>
スタート 3分前	3minボード	[ヘルメットあごひもチェック] [メカニック退場] マシンを支えるアシスタント1名以外はグリッドより退場。 すべての調整作業終了（これ以降の作業はピットにて行う） <u>※タイヤウォーマーは速やかに取り外すこと。</u>
スタート 1分前	1minボード	
	30secボード	スタート30秒前ボード表示+場内アナウンス
		カウントダウン（3秒前までは場内アナウンスあり）
スタート	シグナル 赤→消灯	決勝レーススタート シグナルタワーの赤ランプが点灯しその後に赤ランプが消灯したらスタートライダーがスタートライダーサークルから離れマシンに駆け寄りエンジン始動しスタート。 ①エンジン始動装置付き車両が先にスタート。 車両を支えるアシスタントはスタート時に車両を押し出さないこと。 アシスタントがコース脇の白線を越えた場合反則スタートとなる。 ②その後、エンジンスタート出来ないマシン（押し掛けの必要なマシン）はメインフラッグマーシャルが<u>グリーンフラッグを振った後に押し掛けによるスタートが許される。</u> ③ピットスタート（スタート出口シグナルによる）は、グリッドからスタートした車両の集団が通過した後、ピットレーン出口のグリーンランプが点灯したらスタートとなる。 <u>※スタート手順違反した場合は「ライドスルー」ペナルティが課せられる。</u> <u>※スタート後全車がピットレーン前を通過した後にサインマンはプラットホームへ入場可能。</u>

2. スタートライダーは原則Aライダーとする。

Aライダー以外でスタートする場合は、決勝レーススタート進行開始30分前までに大会事務局へ届け出ること。

3. スタート手順に違反した場合は「ライドスルー」ペナルティが課せられる。



※マシンを支えるアシスタントは自チームのB・Cライダーもしくは登録されたピットクルーとし服装は長袖、長ズボン、シューズ（サンダル不可）とする。

※マシンを支えるアシスタントはスタート時の安全管理上1台に対し1名のみとし、エアバッグ取り付けの為アシスタント1名の追加が認められるが、マシンを支えるアシスタントと同様の服装であること。

17) 「ライドスルー」ペナルティ

「ライドスルー」のペナルティが課せられた場合は、当該ライダーに対してメインフラッグポスト（同時に他のポストから表示される場合もある）から「ゼッケンNo.を記した【RIDE THROUGH】ボード」が表示される。当該ライダーは速やかにピットインしてピットレーンを通過すること。

18) 決勝レース

1. チェッカーフラッグは、スタートからレース規定時間が経過した時点で本コースの最多周回を記録し、フィニッシュラインを最初に通過した車両に対して表示される。
2. チェッカーフラッグは、先頭車両がフィニッシュラインを通過後4分間表示される。
3. 出走台数は各大会の公式プログラムもしくは公式通知に示す。

19) レース（競技）の中断

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、競技監督は赤旗を掲示してただちにレースを中断するか、黄旗＋SCボードを提示して1台のセーフティカーを導入し競技を非競技化することができる。

1. 赤旗の場合（2025MFJ国内競技規則に準ずる）
 - ・赤旗がコントロールラインと全てのマーシャルポストで提示される。
 - ・競技が中断された場合、ライダーは最大限の慎重さと注意を持ってピットインしなければならない。
 - ・競技が中断された場合、各車両はピットレーンに停車し、放送もしくはオフィシャルからの伝達による連絡があるまで待機しておかなければならない。
 - ・ミニバイク耐久レースに限り、赤旗中断後再スタート可能な車両は全車両とする。
 - ・赤旗中断後の再スタートは下記のとおりとする。
 - ①赤旗が提示されたらすべてのライダーはピットイン
 - ②再スタートはルマン式グリッドからのセーフティカースタート
 - ③グリッドポジションは赤旗提示を受ける前週の順位とする。
 - ④再スタートはサイティングラップから開始される。（コースインは30秒間のみ可能）

- ⑤グリッド到着後1分前ボード提示。スタートのアシスタントは1名のみ入場可能。
 - ⑥スタート時はセーフティカーに続いて1列で隊列を整える。
 - ⑦セーフティカー先導中もレース時間に含まれる。
 - ⑧赤旗中断中のライダー交代（義務ピットストップ含む）はできない。
 - ⑨赤旗提示前にピットインしていた車両はライダー交代可能。
2. セーフティカーの導入については2025MF J国内競技規則付則4. 23-2-2に基づき運用される。

20) レース（競技）の再開

赤旗を掲示することによって競技が中断した場合、その競技の再開については競技監督、もしくは審査委員会の決定によるものとする。なお、赤旗後の競技の再開・終了についての決定には、いかなる抗議も受け付けられないものとする。

21) 予選、決勝レース中の遵守事項

1. コース内で停止する場合には、ライダーは直ちに車両をコース脇に寄せ、他のライダーの走行および安全維持の支障にならないようにしなければならない。
2. コース内で、車両をコース進行方向と逆に押したり、引いたりして車両移動してはならない。
ただし、大会役員の指示、競技監督の指示のある場合はこの限りではない。
3. レース中、事故または車両故障などの理由によってリタイアする場合は、その時点から最も近いオフィシャルに報告すること。
4. ライダーはリタイア届を提出したオフィシャルに車両を預けて安全な場所に退避しなければならない。
5. ライダーはこの車両をそのレースが終了するまでオフィシャルの管理下に置かなければならない。
6. 事故または車両故障でコース途中よりピットまで車両を押して戻す場合は、オフィシャルの指示に従わなければならない。
7. 決勝レース中にコースをショートカットしてパドックに戻る場合は、オフィシャルの許可を得た上で、エンジンを停止した状態で押して戻ること（エンジンが始動している状態での自走不可）。その場合、自チームのピットに戻るまでは運転中のライダーおよびオフィシャル、登録されたピットクルー以外が当該車両に介入することは出来ない。
8. 走行中のライダーは、主催者より配布のライダー識別腕章を右腕部に必ず着用すること。
[赤]・・Aライダー
[黄]・・Bライダー
[緑]・・Cライダー
9. 緊急時またはやむを得ない理由でライダー自身がピット以外の場所で作業を行う場合は、他の車両の走行に支障にならない走路外の安全な場所で行うこと。
10. ライダー交代・燃料補給を行う場合は、エンジンを停止しなければならない。
11. 2コーナースケインへの進入をミスし、エスケープロードに進入した場合は「一旦停止」の後、安全を確認した上でコースに戻ることが許される。
12. 疑義調査依頼書について
本競技会では、疑義調査依頼を大会事務局にて受け付けます。

【 疑義調査依頼の定義 】	疑義調査依頼は、走行セッション中に違反行為を受けた、または違反行為を視認した場合に、チーム監督またはライダーの責任においてオーガナイザーに報告することを指す。
【 目的 】	検証作業の正確化、迅速化
【 手順 】	①チーム監督またはライダーは指定の疑義調査依頼書に報告内容を記入。

	②疑義調査依頼書を競技会事務局に提出する。 ③調査依頼は当該の走行セッションが終了してから10分後まで受付する。 走行セッション終了時間は、チェッカー提示時間とする。
【 受付不可疑義調査依頼 】	①審判員が役務遂行中に行われた判定に対する調査依頼。 ②邪意によるものと判断される場合。 ③根拠がないと判断される場合。 ④上記に記載される手順以外の方法による調査依頼。
【 補足事項 】	①疑義調査結果は個別に回答せず、違反行為が確認できた場合は、通常のペナルティ通告手順で対象者に通告する。 ②疑義調査依頼の提出は、抗議・控訴の時間制限に何ら影響を及ぼさない。

22) ピットインおよびピットアウト

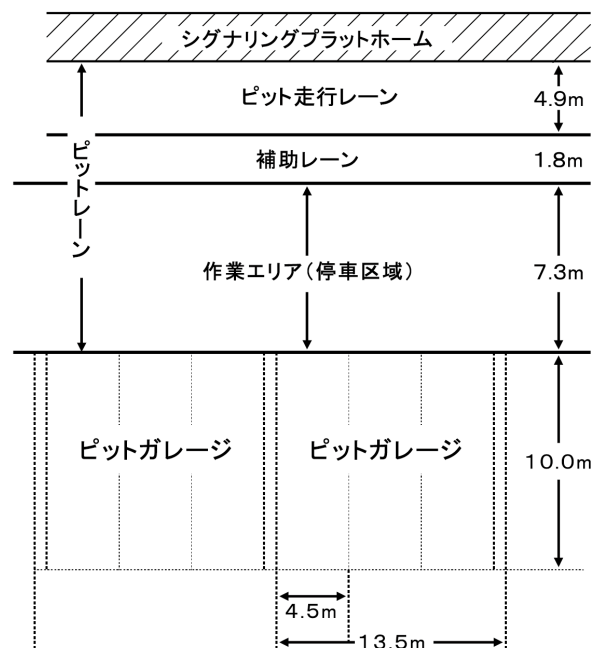
1. ピットレーン（走行レーン）においては先にピットレーンを走行している車両に優先権がある。
2. ピットレーンにおける速度制限は安全管理上60km/hまでとする。

これに違反すると罰則が与えられる場合がある。

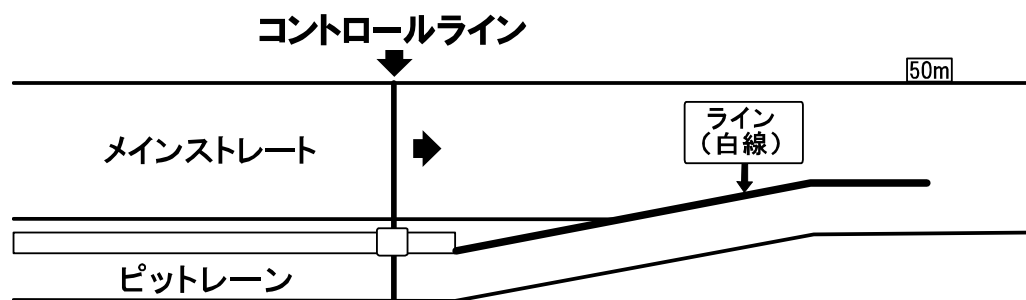
- ・予選中・・・・・・・・・・予選タイムの一部抹消
- ・決勝レース中・・・・・・・・ライドスルー



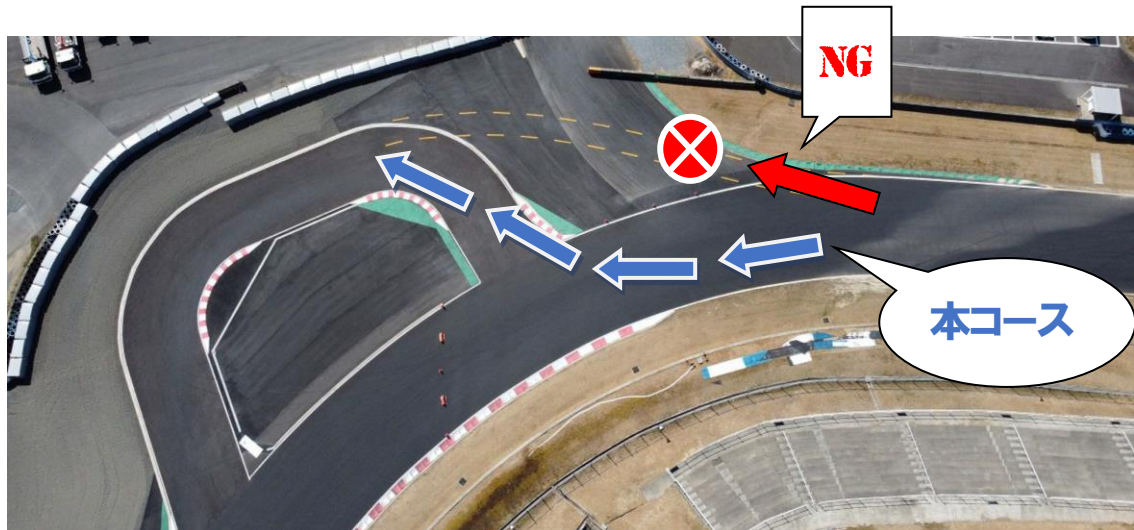
3. ピット前の直線部分に区画されたプラットフォームと黄線の間は、ピットインおよびピットアウト専用の通路ピットレーン（走行レーン）、黄線と黄線の間は補助レーン、黄線とピットの間はピット作業のための作業エリアとなる。



4. ピットインするライダーは、第10コーナー出口より走行ラインを右端にとり、第11コーナー出口から手足等でピットインの合図を行い、安全を確認してピットイン専用路に入り減速地帯を徐行しなければならない。
5. 補助レーンは、ピットインまたはピットアウトする際に必要最低限の横断のみが許される。補助レーン・作業エリアの走行は禁止される。
6. ピット出口のシグナルランプについて
赤ランプの点灯：コースインしてはならない。
緑ランプの点灯：コースイン可。
青ランプの点滅：本コース上に走行車両あり。ライダーは各自の責任においてコースインする。
7. ピットアウトしてコースに復帰するライダーは、ピットレーンを出て第1コーナーを抜けるまでコース右端（イン側）に沿って走行しなければならない。その間後方から接近する車両の走行を妨げてはならない。
ピットレーンからトラックに合流の際は、ピットレーン出口からトラック上に引かれているライン（白線）を越えて走行しないこと。



耐久レースでの予選・決勝ではピットアウト後のシケインは本コースを走行すること。
本コースから外れた場合、走路外走行とみなす。



8. ピットでの停車・再スタート
ピットからの再スタートはキックスタート・セルスタート・プッシュスタートのいずれでも自由とする。プッシュスタートの援助は2名までとする。外部のバッテリーを使用することは禁止される。

23) ピット作業

1. ピット作業を行う場合は、**原則として**各自のピット前作業エリアで行うこと。ピットガレージの中（シャッターより内側）およびパドック内に車両を入れるとリタイアしたものと判断される**場合がある**。
2. 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、ピットに準備してある部品と工具によって行われなければならない。

3. 競技中の車両がピットインしたとき、当該車両のメカニックは自己のピット前の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作業エリアに出ること、部品や工具を作業エリアに置くことは禁止される。
4. 1回のピット作業もしくは燃料補給を行う場合の同時に作業出来るピット作業要員は、その車両に登録されたライダーおよびピットクルーの合計3名までとする。ライダーが車両に乗っている場合（マシンを支えている場合も）そのライダーも作業員の人数に含まれる。また、万一の火災に備え、消火器を持って待機している消火要員は、最大作業要員の3名には含まれない。
5. シグナリングプラットホームに出られるピットサインマンの人数は1台のエントリーに付き、2名までとする。（必ず入場可能なクレデンシャルを着用のこと）
6. ピット内および停車区域は清潔を保ち、器材を整頓し人災防止につとめなければならない。ピット内での喫煙など火気の使用は厳禁される。
7. ピット作業では、電動工具等の火花を発生する装置を使用してはならない。また、電気消費量の多い器具を使用する場合は、各自で電源を用意すること。
8. ピット作業を行うメカニックは安全上、肌の露出の少ない衣類（難燃性が望ましい）を着用すること。また、ピットクルーはピットレーン・シグナリングプラットホーム・スターティンググリッド等に入場の際はサンダル・極端な底高シューズなどは避け、動きやすいシューズを着用すること。
9. スポンサー・ゲスト等をピットに招待しているチームは、各チーム責任者においてピットでの安全マナーを徹底指導すること。また、ゲストはピットレーン（作業エリア・走行レーン・プラットホーム）には入場できない。
10. 作業エリアでのタイヤウォーマーの使用は可能とするが、給油中は禁止される。

24) 燃料補給

決勝レース中に燃料補給を行う場合は、原則としてピット前作業エリアでのみ行うことが出来る。その場合に使用する燃料補給装置は、20リットル以下の耐圧金属製携行缶（クイックタイプ含む）を使用して行うこと。燃料補給するクルーの服装は、肌の露出の少ない難燃性素材の衣類を着用すること。

【燃料補給手順】

- ①エンジン停止
- ②車両にスタンドをかける
- ③ライダー降車
- ④燃料キャップを開ける
- ⑤給油
- ⑥燃料キャップを閉める
- ⑦こぼれたガソリンを拭く
- ⑧ライダー乗車

※キャップを開いてから閉じるまで給油以外の作業は禁止とする。

※スタンドはセンター支持タイプのものが望ましい。

※出火した際直ぐ使用できる場所に消火器を用意しておくこと。

※給油装置は耐圧金属製のクイックタイプ（自然落下的式）の使用が可能。

25) 競技細則

予選、決勝レースでは下記各事項に従い競技を行うこと。

1. ライダー1名の最長運転時間は自由とする。ただし決勝レースでは最低1回以上のライダー交代を行うこと。ライダー交代を行った際は必ずピットオフィシャルにライダー交代を申告すること。
※赤旗終了を含め、レース終了後に義務ピットを行っていない車両は競技結果より1周減算する。
2. タイヤの使用本数は自由とする。レース中の交換作業については、ピット前作業エリアにて行うこと。
3. ライダー交代は各自のピット前、作業エリアにて行うこと。いかなる場合もピット以外での場所（ピットレーン（走行レーン）上、コース上等）でのライダー交代は出来ない。

26) 賞典

1. 賞典の詳細は公式通知もしくは、公式プログラムに示す。
2. 各大会賞典の対象は、予選出走台数により下記の通り制限する。
また、混走クラスの場合は各クラスの予選出走台数で賞典対象が与えられる。

予選出走台数	賞典の対象
2台～3台	1位
4台～5台	～2位
6台～7台	～3位
8台～9台	～4位
10台～11台	～5位
12台～	～6位

3. トロフィーの制限は下記の通り

予選出走台数	トロフィー授与
2台～3台	1位
4台～5台	1位～2位
6台～19台	1位～3位
20台～	1位～6位

※賞典受け取りは当該レース決勝日中に行うこと。決勝日中の受け取りがない場合、賞典の受け取り権利を放棄したものとみなされ、大会事務局は賞典を廃棄・処分することができる。

27) NSF100/HRC GROM Cup HRCトロフィーシリーズポイントについて

シリーズポイントは各チームのAライダーにのみポイントが付与される。

28) 主催者の権限および参加者の遵守事項

2025 OKAYAMAロードレースシリーズ規則第30条および第31条に準ずる。

29) 本特別規則の施行

本特別規則は、2025 OKAYAMAミニバイクレース特別規則1)に示される競技会に適用されるものであり、当該競技会の出場申込受付開始と同時に有効となる。

2025 OKAYAMAミニバイクレース特別車両規則

30) 総則（すべての車両に適用される）

1. すべての車両は、OKAYAMAミニバイク基本仕様に適合していなければならない。ただし、《メーカー出荷時の状態》で適合していない場合は除く。
2. 車両規則に記載されていない事柄については変更・改造・追加は出来ない。
3. OKAYAMAミニバイク基本仕様
 - 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、スイングアームスピンドル、ホイールスピンドルの構造にチタニウム合金の使用は禁止。ホイールスピンドルについては、軽合金の使用も禁止される。
 - リアスプロケットガードの取り付けを強く推奨する。
 - ドライブ（フロント）スプロケットカバーの取り外しは不可。
 - バックミラー・スタンド・キャリア類は取り外すこと。
 - ヘッドライト・ウインカー・テールレンズ等の保安部品は、取り外すか全面にテーピングを施すこと。
 - すべてのオイルドレーンボルト・オイルキャップ・オイルフィルター等は確実に閉め、有効なワイヤーロックなどで固定すること。
 - ラジエーター冷却水は、水または水とエチルアルコールの混合物で無色透明なものに限る。
 - ラジエーター装着車両でブリーザーホースのある車両は、100cc以上のキャッチタンクを取り付けること。
 - キャブレターからのブリーザーホースに100cc以上のキャッチタンクを取り付けること。燃料タンクにブリーザーホースを取り付ける場合、100cc以上のキャッチタンクを取り付けること。また、燃料キャップにワンウェイバルブ機構が装備されていない場合は、ワンウェイバルブを取り付けること。
 - 4ストローク車両でメーカー市販時のエアクリーナーボックスに加工を行った場合、またはエアクリーナーボックスの変更、取り外しを行った場合は250cc以上のオイルキャッチタンクを装着すること。尚、キャッチタンクのブリーザーホースは大気解放せず吸気側に戻すこと。また、エアボックス上部にある無加工で取り外せる吸入ダクトの取り外しは許可される。
 - オイルキャッチタンク・燃料キャッチタンクは走行前に空にしておくこと。
 - 一辺が20cm以上のゼッケンプレートを取り付け、高さ120mm以上、幅80mm以上のゴシック体のゼッケンを貼ること。ただし、車体構造上ゼッケンプレートの大きさが維持できない場合は、限りなくそれに近づけること。
 - 前後アクスルシャフト部は確実に閉め、ロックナット・Rピンなどで緩み止めを行うこと。
 - すべての車両は、メーカー市販時の原動機型式とフレーム型式が一致していなければならない。ただし、年式により異なる原動機番号を持つ原動機および原動機部品は、同車種フレームに限り使用を認める。
 - すべてのハンドルバー・レバー類・ステップ類は、その先端を丸めておくこと。また、カウル・シールドについても同様に鋭利な部分がないように処置を施すこと。
 - ブレーキは、前後輪にそれぞれ安全で独立した有効なブレーキを備えなければならない。
 - ハンドルは、左右ともいっばいに切ったとき指などを挟まないように車体等とのクリアランスを確保できるように調整すること。
 - ステアリングダンパーを取り付けた場合、いかなる場合もステアリングストッパーとしての併用は出来ない。
 - スロットルグリップは手を離した時に自動的に閉じること。
 - スイングアーム上部に取り付けられているチェーンカバーの取り外しは可能。ただし、フロント

スプロケットカバーは取り付けられていなければならない。

- キックペダルは取り外しても良いが、クランクケース内部のスターターギヤを取り外した場合、オイル漏れや、ギアトラブルの無いよう完全に蓋をすること。
- 市販状態でキックスターターの装着がされていない車両は、特殊な加工を必要としないものだけに限り装着を認める。
- 主催者指定のラップタイム計測装置と併用して、他のラップタイム計測器の装着は許可されるが、主催者指定のトランスポンダーに影響（疑似信号、ノイズなど）を及ぼすものは取り外さなくてはならない。また、大会主催者の指定した計測器以外は、全て非公式の記録となるのでこれに基づく抗議は一切受け付けない。
- 通常メンテナンスで行われる4ストロークエンジンのバルブシートカット、バルブのすり合わせは許可される。
- 使用タイヤはミニバイクレース用競技専用タイヤもしくは一般公道用市販の速度レンジM（130km/h）以上で、摩耗限度を超えていないものに限る。ハイスピードサーキット用レーシングレインの使用も許可される。（スリックタイヤは使用不可。）また、使用するタイヤに対してグルーピング（溝切り、カッティング等）は許されない。
- 音量測定は下記に示される所定の回転数で行われる。
ピストンスピード：4ストローク＝11m/sec、2ストローク＝13m/sec（回転数rpm＝30,000×ピストンスピード／ピストンストローク）排気後端から500mm、45度の位置で計測。

4. 車検長が安全でないと判断した場合は、その指示に従うこと。車検不合格と車検長が判断した場合は出走することが出来ない。

31) SP（2st・4st・4st+）クラス

1. 使用車両

使用できる車両は、2ストローク50cc以下／4ストローク125cc以下のいずれかで、市販レーサーを除く一般市販モデルでミッション付きの車両であれば自由とする。

※NSF100は市販レーサーのため、市販状態のままであっても出場できない。

2. 各クラス改造範囲については別表－1の通り。

- 使用するタイヤに対してグルーピング（溝切り、カッティング等）は許されない。
- NSR50のシリンダー、シリンダーヘッド、ガスケットの組み合わせは以下の組み合わせに限られる。

	組み合わせ1	組み合わせ2
シリンダー	GT4-000 GT4-710	GT4-000 GT4-710 GT4-970
シリンダーヘッド	GT4-000	GT4-010 GT4-970
ヘッドガスケット	GE2-000 GE2-003 GE2-013	GAA-003

- インジェクション仕様の車両は、速度リミッターカット用の外付けデバイス、サブコンおよびインジェクションコントローラー等を追加してリミッターカット及び、セットアップすることを認める。

ECU本体の変更やマップの書き換えは不可。

- SP4st+クラスにおいてはECU本体の変更や書き換えを可能とする。

【別表－１】

ミニバイクレース（SP2st、SP4st、SP4st＋、NSF－SP）改造可能範囲一覧表

※下記表中に記載ないものは改造、変更、取り外し不可

表中記号説明：○＝可能、×＝不可、△＝可能ではあるが条件付き

ミニバイクレース（SP2st、SP4st、SP4st＋、NSF－SP）改造可能範囲一覧表

※下記表中に記載ないものは改造、変更、取り外し不可

表中記号説明：○＝可能、×＝不可、△＝可能ではあるが条件付き

	項目	SP2st/4st/4st＋ NSF－SP	備考
エンジン	排気量の変更	×	
	純正オーバーサイズピストンの使用	KSRIに限り可能	
	キャブレターのジェット類・ニードル類変更	○	NSF-SPクラスはキャブレター本体の変更が可能
	キャブヒーティングホースの取り外し	○	
	エアクリナーボックス取り外し・改造・変更	△	変更・改造の場合は要キャッチタンク
	エアファンネルの取り付け	○	無加工で取り付けられる場合に限る
	分離給油オイルポンプおよびその関連部品の取り外し・改造・変更	○	
	インテーク側インシュレーター仕切板取り外し、加工	○	
	リードバルブの変更	○	
	吸排気バルブ・バルブスプリング・カムシャフトの変更	×	
	ボート研磨	×	
	ヘッド・シリンダーガスケットの変更、取り外し	×	
	マフラーの改造・変更	○	105dB/Aを超えないこと
	オイルクーラーの追加・改造・変更	○	追加に伴う最低限の加工が許される。 クラッチカバーの変更が許される。
	ラジエター本体の改造・変更	○	
電装	クラッチプレート・クラッチセンター（クラッチボス）の改造・変更	△	当該車両のメーカー出荷時の枚数を下回らなければ可
	手動クラッチへの改造・変更	○	遠心クラッチの車両に限る
	リミッターのカット	○	
	CDIユニットの改造・変更	○	
	充電コイルの取り外しおよび取り外しに伴う加工	○	
	ワイヤーハーネスの改造・変更	○	メインギヤー取り外し＝ギルスイッチを取り付けること。
	バッテリー取り外し・変更	○	
	メーターの取り外し・改造・変更	○	
車体	スパークプラグ・プラグキャップ、プラグコードの変更	○	
	イグニッションコイルの変更	×	
	ゼッケン	黄ベースに黒文字	NSF-SPクラスは赤ベースに白文字
	カウルの変更	○	
	フロント・リアフェンダーの改造・変更	○	フルカウル車両はフロントフェンダー取り外し可
	アンダーカウルの取り外し	○	
	ビキニカウルの取り外し	○	
	アッパーカウル、スクリーンの追加	○	
	シート、シートカウルの変更	○	
	各追加ステーの取り付け	○	
	キャリアバーガード、アクスルガード、フレームスライダーなどのプロテクターの取り付け	○	車検長が危険と判断した場合は取り外しのこと
	ステアリングストッパーの追加	○	
	ステアリンググリップ・レバー・ペダル・ステップ・ステッププレート・リンク類の改造・変更	○	車体への取り付け位置変更は不可
	アクセルスロットルの変更	○	ハイスロットルへの変更可能
	ハンドルバー・トップブリッジの改造・変更	○	
	ブレーキパッド・シューおよびブレーキホースの変更	○	
	ブレーキキャリアバー・マスターシリンダー・ピストン・パッドピンの改造、変更	×	
	フロントサスペンションユニットの変更	○	
	フロントサスペンションバルブの取り付け・スプリングの変更・イニシャルアジャスターの取り付け	○	
	サスペンションインナーパーツ（シートパイプ・スプリング）・ダストシールの変更・取り外し	○	
	リアサスペンションの変更	○	
	リアサスペンション車体側取り付け位置の改造・変更	×	
	ボルトオン（一切の加工無く）で装着できる同一メーカー純正ホイールへの変更	○	同じホイール径であること。
	スプロケット・チェーン・チェーンサイズの変更	○	
	スピードメーターケーブル駆動ギヤ・ダストシールの取り外し・ホイールカラーの変更	○	
タイヤ	DL：KR337	○	
	DL：TT72、TT91、TT92	×	
	BS：レーシングミニ	○	
	BS：BT601SS、BT39SSmini	×	
	その他	速度レンジM（130km/h）以上	レーシングスリックは使用不可
	項目	SP2st/4st/NSF-SP	備考

32) NSF100クラス

NSF100 HRCトロフィー レギュレーションに準ずる。

<https://www.honda.co.jp/HRC/event/nsf100hrc trophy/regulation/>

なお指定タイヤは下記の通り。

①指定タイヤ (DRY時) ※その他のタイヤは使用不可。

・ダンロップ

KR337 (フロント: 100/485-12 リヤ: 120/500-12)

・ブリヂストン

RACING MINI (フロント: 100/485-12)

RACING MINI (リヤ: 120/500-12)

②指定レインタイヤ※その他のレインタイヤは使用不可。

・ダンロップ

KR345 (フロント: 100/485-12 リヤ: 120/500-12)

・ブリヂストン

BATTLAX BT-601 s s Wet NHS (YEK)

SCS02025 (フロント: 100/90-12)

SCS02025 (リヤ: 120/80-12)

③ゼッケンは黒ベースに白文字とする。字体は明瞭なものに限り、その判断は車検委員によって行われる。

33) NSF-SPクラス

1. 使用車両

使用できる車両は、HRCより販売されるNSF100市販モデルのみとする。

2. ゼッケンは赤ベースに白文字とする。字体は明瞭なものに限り、その判断は車検委員によって行われる。

3. 使用車両に対する改造・変更の範囲は、本車両規則31) SP2st/4stクラス記載のSP4st車両に準ずる。

※尚、SP4stクラス規則に加え、キャブレターの変更を可能とする。

34) オープン (2st・4st) クラス

1. 使用車両

使用できる車両は、2ストロークは65ccまで4ストロークは125ccまでの排気量とする。

2. ゼッケンは赤地に白文字とする。字体は明瞭なものに限り、その判断は車検委員によって行われる。

3. 下記項目以外の改造・変更はすべて許される。

●すべての4ストローク車両は250cc以上のオイルキャッチタンクを取り付けること。

●ミッションギヤは6速以下とする。

●マフラーの形状および材質は自由とするが、問題を指摘された場合はその指示に従うこと。

110dB/Aを超えないこと。

●カウルを取り外した場合、そのステー類も外すこと。

35) HRC GROM Cup

HRC GROM Cup技術規則に準ずる。

<https://www.honda.co.jp/HRC/event/hrcgromcup/regulation/>

35) その他

上記の規則において、解釈に疑義・混乱が生じた場合、車検長の判断を最終のものとする。

以上
大会事務局

■ ゼツケン書体の良い例

例) Futura Heavy

1234567890

■ ゼツケン書体の悪い例

跳ねが「7」と間違えやすい

「8」と間違えやすい。

1234567890

余計な装飾・跳ねのある書体はその他の数字と間違えやすい。

1234567890

数字の太さが一定でない物は誤認しやすい。

1234567890