

ロードレース委員会 会議議事録

開催月日： 平成 30 年 11 月 12 日（月） 午前 10 時 30 分～午後 5 時
 開催場所： 東京・中央区 MFJ 会議室

I. 開催状況

1. 全日本選手権・MFJ カップ開催状況報告

（単位：人）

全日本は全 9 戦終了、シリーズ通して全般的に天候に恵まれず、特に AP 大会は、土曜日の ST 600、JSB 1000 のレース 1 が中止。また、岡山大会においては、日曜日が台風直撃のため、全クラス決勝を中止とした。観客動員数は 2% の減少、参加台数も ST 600、GP 3 以外のクラスは減少した。

JP250 は 3 年目でレベルの向上が見られた反面、車種別性能差や、コスト上昇等から台数は減少した。

	観客数	台数合計	JSB	ST600	J-GP2	J-GP3	JP250
1 大会平均台数	18,432	111	37	37	21	26	34
前年対比 (%)	98%	97%	88%	109%	99%	118%	86%

2. 地方選手権開催状況報告

＜JSB 1000 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較＞

：台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	開催なし	13	17	36	56	13	11	26
2017	開催なし	14	12	43	55	15	11	24

＜ST600 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較＞

：台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	12	13	30	18	36	31	18	22
2017	13	10	26	18	42	29	18	22

ST600R クラスは含まれていない。

＜J-GP3 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較＞

：台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	開催なし	1	8	12	26	9	7	9
2017	開催なし	3	18	18	29	5	0	10

＜JP250 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較＞

：台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	12	17	22	21	39	33	15	22
2017	9	13	23	14	71	33	13	23

【補足】

- ・ J-GP3 は、鈴鹿のみに参加が集中しており、他施設は減少傾向が強い 全国平均も 10 台割れ。
- ・ JSB、ST600、JP250 クラスは、ほぼ横ばいで推移している。

3. 2018 年ライセンス取得状況（10 月末現在）

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

II. 全日本選手権 シリーズランキング報告

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

IV. 2018 全日本選手権・MFJ カップの評価と 2019 の施策について

2018 年実施した施策の評価と 2019 の施策について確認を行った。

<施策 1. JSB1000 クラス 決勝 2 レース制>

- 1) 決勝 2 レース制を 4 大会で実施 (レース 1 土曜日 レース 2 日曜日開催)
開催大会: 第 1 戦 もてぎ 第 2 戦 鈴鹿 2&4 第 4 戦 SUGO 第 7 戦 AP
- 2) 2 レース制の運用 (レースウィークとタイムスケジュール)
 - ① レースディスタンス : JSB クラスはレース距離 原則 70km+a 2 レースとも同一周回数
第 1 レースと第 2 レースの距離に差を設けてよい (70km 以上)
 - ② 予選方式の統一 と 予選時間の短縮 (最低時間見直し)
計時予選の場合
最低時間 1 組 40 分以上×1 回 (20 分×2 回) 2 組 30 分以上×1 回
ノックアウト予選の場合 Q1 30 分以上 Q2 15 分
ノックアウト予選は、JSB1000 の 1 レースの場合に選択を可能とする。
 - ③ グリッドの決定方法 : 計時予選 のベストタイムで第 1 レース グリッド決定
計時予選 のセカンドタイムで第 2 レース グリッド決定

目的: 土曜日の観客動員とレース増によるレベルの高いレースの実施

結果: 当初 5 大会を 2 レース制にし、全 8 大会 13 レースであったが、天候不良のため、2 レースがキャンセルされ、11 レースの実施。

【評価】

観客動員と観客評価

- ・ シリーズ全体の動員数は、悪天候および台風による決勝日中止などの影響もあり 2 % 減であったが、土曜日 (2 レース制の場合第 1 レース実施日) の動員は、2 % 増の結果となった。
- ・ 7 月委員会時の報告では、「土曜日に決勝があることによって日曜の都合が悪くても土曜日に来て決勝がみられるようになったので良かった。」という声があり、満足度も上がっている。

【結論】 来年についても決勝 2 レース制を行う。(7 月の委員会結論どおり)

<施策 2. ST600 クラス >

- ワンメイクタイヤ 2018-2020 BS タイヤサプライヤー決定 (公示済み)
- ブリヂストン スカラシップシステム の導入
 - ・ 全日本選手権用 タイヤテスト時の 1 時間走行枠の設定
 - ・ 地方選手権 ST600 ナショナルチャンピオンが次年度全日本選手権参戦の場合
毎戦タイヤ 1 セット提供 (2017 地方選手権 ST600 ナショナルチャンピオンから適用)
 - ・ 地方選手権 ST600 スポーツ走行の補助
- 2019 ドライタイヤ 登録タイヤの変更 ブリヂストン R11 NHS

【評価】

2018年の全日本選手権は、1大会あたり平均参加台数は、37台（昨年34台）の9%増、地方選手権は22台（昨年22台）の横ばい推移となっている。

【来年に向けて】

- 1) 全日本選手権 タイヤテスト時のブリヂストン1時間占有走行について
- 2) 地方選手権のスポーツ走行券について

【結論】・登録タイヤ（ドライタイヤ）の変更が確認された。

- ・ブリヂストンスカラシップシステムの継続は確認されたが、詳細は、全日本、地方選手権含め、施設とブリヂストン社と個々の調整いただくこととする。

<施策3. J-GP2 クラス>

参加車両区分の見直し〈作業部会提案〉

- ・3気筒 675cc 2気筒 750cc までの車両参加の枠組み設定

【評価】参加台数を増やすために3気筒675ccの参加枠を広げたが、1台も参加者を集めることが出来なかった。

【結論】2019年も枠組みを変更せずに実施する。

<施策4. J-GP3 クラス 若手育成施策>

全日本選手権 GP3 クラスの特別参戦枠

若手ライダー育成を目的に、全日本ロードレース選手権 GP3 クラスに大会ごとに10名の『特別参加枠』を設け、ジュニア・国内の優秀なライダーがより高いレベルのレースに参加する機会を与える。

<特別参加枠の基準>

年齢 : 12歳～18歳

資格 : MFJ ロードレースジュニアライセンス、国内ライセンス

定員 : 1大会あたり 10名以内

※ 選抜は地方選 NSF250R チャレンジにおける成績、出場を希望する施設の全日本 GP3 のレコードタイム 108%クリアなどの条件で選抜する。

<参戦形態> チームに所属すること（個人参加は認められない）/車両、参戦費用 自己負担

<車両> NSF250R

【評価】年間参加台数は、6大会で述べ9名の参加状況。2大会以上参加した選手は2名のみ。

委員・・・選手の良いところ、悪いところの見極めを行い、2回以上した選手には、走行終了後走りの修正などアドバイスを行い、シーズン後半では、技量アップにつながっている。

【結論】参加人員は少なかったが、2019年も枠組みを変更せずに実施する。

<施策5. JP250 クラス施策>

2018 JP250 施策 〈作業部会提案〉

- ・ワンメイクタイヤ 2018-2020 DL タイヤサプライヤー決定（公示済み）
- ・MFJ カップの参加資格に見直し
- ・エントリーの上限は最大予選組2組までとする。

エントリー申し込みが予選出走組数を超える場合は、下記の優先順位が設定され、主催者により決定される。

優先順位	資格
1	2017 当該施設ナショナル、インターJP250 ランキングまたはポイント獲得者
2	2018 当該施設ナショナル、インターJP250 ランキングまたは参加実績（エントリー時点）
3	2017MFJ カップナショナル、インターJP250 ランキングまたはポイント獲得者
4	その他 上記以外

・ **技術仕様の見直し**

- 1) トータル重量の見直し
- 2) ラムダクト（ラム庄）のない車両 ラムダクトの追加を認める。
- 3) 買取価格制度の見直し
フロントサスペンション 15 万円 リアサスペンション 17 万円 変更

2019 JP250 の新施策

MFJ カップ JP250 の運営統一

・ スケジュール

金曜日： 選手受付、車検、ブリーフィング、スポーツ走行

土曜日： 予選、決勝

※事前告知の場合は、日曜日決勝も可能とする。

その場合、受付・車検は土曜日とし、スポーツ走行・公式予選等土曜日にエントラントの走行があるように調整する。

・ 競技運営方法

全日本選手権に合わせて運用する

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

【評価】

- ・ 参加台数の減少に歯止めがかからなかった。MFJカップとして参加者の技量アップによる参加回避および参加する為の優先順位に関する解釈の誤解も根つよく残っていると JP 広報の報告があった。
- ・ 技術仕様でラム庄など解禁し、技術関連の規則の問い合わせは減少したが、新たに ECU などのコスト問題が参加者減の要因にもなっている。
- ・ 参加車両が、ベース車両の性能差から 1 機種に絞られてきている傾向が強まってきている。

【結論】

- ・ 2019MFJ カップ 参加資格の見直し

最大予選組 2 組までとし、優先順位 1~4 項を削除し、「参加者の決定は主催者による」に変更。

- ・ 競技運営の統一

MFJ カップの運営は、全日本選手権規定に合わせて運用して、シリーズの統一感を持たせる。

< 施策 6. 2019 全日本選手権 主催者要望 >

- 1) 全日本選手権 第 7 戦 「スーパーバイクレース in 九州」木曜日特別スポーツ走行設定について

背景：遠隔地開催の為、事前メーカーテスト、タイヤテストの参加コスト抑制の要望に対して、レース週のテストによる移動コスト削減提案がオートポリスより提出された。

内容：事前テスト（車両メーカーテスト、タイヤテスト）を2日制に変更し、併設して実施されていたスポーツ走行を廃止し、事前テストに参加しない選手に限定したテストとする。（実施日 10/3）

【結論】基本的にテストケースとして実施を承認。ただし、実施プランを提出のこと。

2) 全日本選手権 第9戦 「第51回 MFJGP スーパーバイクレース in 鈴鹿」木曜日特別スポーツ走行設定について

背景：大会 1 か月前の事前テストが、レースカレンダー編成のため走行時間を確保できないため、レース週のテスト実施について鈴鹿サーキットより提出された。

【結論】実施を承認。

3) 全日本選手権 第4戦 筑波大会における「ST1000 クラスプレイベント」の開催について

【提案】新クラスのPR 目的で、エキジビジョンとして開催を要望。レギュレーションが決まれば適用し参加促進の為、賞金等も検討したい。

【結論】：承認クラスとして開催を承認した。

V. 2019 主要競技会カレンダー

1. 下記カレンダー案が確認された。

<世界選手権>

7月28日 鈴鹿 世界耐久選手権鈴鹿 8時間耐久

10月20日 もてぎ 世界ロードレース選手権

6月30日 鈴鹿 アジアロードレース選手権

<全日本選手権>

1 1月12日現在

	日程	大会	開催クラス					備考
			J S B	JGP2	ST600	J-GP3	JP250	
第1戦	4月7日	もてぎ	◎	○	○	○	○	
第2戦	4月21日	鈴鹿2 & 4	◎					
第3戦	5月26日	SUGO	◎	○	○	○	○	
第4戦	6月23日	筑波		◎	◎	◎	◎※	
第5戦	8月18日	もてぎ2 & 4	○					
第6戦	9月1日	岡山国際	○	○	○	○	○	
第7戦	10月6日	オートポリス	◎	○	○	○	○	
第8戦	11月3日	MFJ-GP 鈴鹿	◎	○	○	○	○	
全8戦	クラス別開催数		12	7	7	7	7	
	クラス別レース数		7	6	6	6	6	

◎ 決勝 2レース制（土曜日 決勝1 日曜日 決勝2）

◎ 最終戦 2レース制（日曜日 決勝1 決勝2）

※ 2日制

特別スポーツ走行

第1戦 4月4日 もてぎ / 第7戦 10月3日オートポリス ※条件付 / 第8戦 10月31日 鈴鹿

2. ワイルドカードに関すること

2019年度の各選手権のワイルドカード規則が確定次第、下記の募集基準を前提に対応していくことが確認された。

1) 2019 MotoGP 日本グランプリもてぎ大会

(1) moto3 クラス

ワイルドカードの参加枠、選抜基準は、クラスごと最大2名の選抜基準を以下のとおりとする。

① 公募内容：

参加条件（年齢、参戦費用）およびマシンの準備することのできるチーム、選手の公募制とし、FIMに申請を行う。

② 複数の申請の場合：

FIMから申請者の優先順位を要望された場合は、以下の基準を適用する。

- ・ 2019年全日本選手権当該クラス第4戦筑波大会までのJ-GP3ランキング成績上位者

2) アジアロードレース選手権

(1) SS600 クラス

- ・ ワイルドカード申請は、ロードレース国際ライセンス所持者のフリーエントリーとする。
- ・ 募集数を超えた場合は、下記の優先順位を適用。募集数は、ARRCの決定後にアナウンスする。

① 優先順位

ア) 2018全日本選手権 ST600クラスランキング順

イ) その他（上記にて該当者のなき場合は別途審議を行う。）

(2) AP250 クラス

ワイルドカード募集内容は、ロードレースの国際または国内ライセンス所持者で、鈴鹿サーキットに選抜のガイドラインの基準に当てはまるものとする。

(3) ASB1000 クラス

- ・ ワイルドカード申請は、ロードレース国際ライセンス所持者のフリーエントリーとする。
- ・ 募集数を超えた場合は、新設クラスのため、ロードレース委員会で別途審議する。
- ・ 募集数は、ARRCの決定後にアナウンスする。

VI. 2020年以降のクラス区分について

本年8月、9月、10月と3回の作業部会を行い、1000ccクラスの新設、GP2クラスの存続可否、250クラス（JP250とGP3）などの課題について報告され、以下の内容で合意した。

【基本的な考え方】

- ・ 2019年のクラス構成（全日本、MFJカップ、地方選手権）は現状維持とする。
- ・ 2020年以降は、1000cc/600cc/250ccの排気量区分でクラス構成を集約して行く。

1. ST1000クラス（新設）について

以下作業部会提案について審議された。

< 作業部会案概要 >

クラス名称 : ST1000 (エステー)

車両イメージ：ST600の1000cc版 レーシングタイヤ（スリック、ウエット）
 位置づけ：「新しいワールドスタンダード」とし、moto2、JSB1000につながるよう選手育成。
 車両規則は、STK1000のスリック版として世界/各国選手権とのハーモナイズを目指す。
 開催競技会：全日本選手権 / 地方選手権の正規カテゴリーとする。
 技術規則イメージ：ST600 規則ベース

検討事項1：ECUの公認制度 コスト抑制と公平性維持の対策について

ECU案

ECU（エンジン・コントロールユニット）、サブコンピュータ（以下サブコン）にはST1000用として、MFJ公認制度を設け、その公認されたECUのみ交換することができる。さらに以下の条件を付加する。

- ① 公認車両メーカーおよび関連会社が製作するECUには買取制度が設定される。
 - ② アフターマーケット製のECUには、上限販売価格の設定および買取価格制度が設定される。
 - ③ アフターマーケット製のサブコンには、上限販売価格の設定および買取価格制度が設定される。
- サブコンは、公認車両の純正ECUとの併用のみ認められる。

【結論】 ECU案は了承された。

検討事項2：タイヤについて

タイヤ部会にて、公平性が保てる具体的なプランを提示いただき、ロードレース委員会にて検討を行う。

検討事項3：地方選手権 ST1000とJSB1000のあり方

地方選手権

いずれのマシンにおいても、全日本マシンの制作および全日本選手権前の事前参戦などが考えられるため、以下構成とする

地方選手権	2019	2020以降	ポイント
ナショナル	JSB1000	ST1000（JSB1000含む※）	混走、同一賞典、同一昇格ポイント
インター	JSB1000	JSB1000（ST1000含む）	混走、同一賞典

- ・ 地方選手権 ナショナル ST1000と名称を変更し、JSB1000の車両は、2019年モデルまでの公認車両の参加を認め参加時期を定める（※：2025年度までJSB車両の参戦を認める。）
- ・ 同一賞典、昇格ポイントを付与する。将来的には、ST1000を地方選の最高峰とする。
- ・ 地方選手権 インターJSB1000の名称のままとして、JSB車両とST1000車両が参加できるようにし、同一賞典とする。

【結論】作業部会案が承認された。

ナショナルクラス JSB1000 車両の参戦期間は、2025年を目安とし、状況を見ながら時期を判断することとする。

●ST1000クラスに関する決定事項

- ・ 2020年より、ST1000クラスの新設クラスとして、全日本選手権、地方選手権カテゴリーとして採用する。

- ・ ECU は、MFJ 公認制度を導入制度し、コストキャップを調整する。
- ・ タイヤについては、タイヤ部会の検討結果をロードレース委員会に審議する。

2) J-GP2 クラスについて

2019 年から、世界選手権 moto2 クラスのエンジンサプライヤーが変更となり排気量も変更され、GP2 クラスとの関係性が失われることから、全日本選手権における同クラスの継続可否についてエントラントの意見も徴収し検討した結果以下の提案となったことが説明された。

作業部会案

- ・ J-GP2 クラスは、2019 年度を最後に、2020 年シーズンをもって休止する。
- ・ 2019 年の参加台数の減少が懸念されるが、現状とおり、単独開催、賞金も従来通り対応する

【結論】 作業部会案とおり承認された。

3) 250cc クラスについて

(1) JP250 クラス

〔現状〕 一般車両で各車両メーカーに車両があり、ロードレースの入門クラスとして、MFJ カップを頂点に各地方選手権でも開催中。ただ、一部のパーツが高価、車両によっては、レースに適した部品の入手が困難な状況であり、普及のためには参加しやすい環境づくりが急務。

作業部会案

- ① 参加しやすい環境づくり (マシンコストの削減)
- ② JP250 全日本選手権正式カテゴリーへの検討

検討事項 1 : 参加しやすい環境づくり - コストの抑制 - ECU 公認制度

【課題】

- ・ 現状は ECU をフリーにしているため、調整範囲の広い高価なものが使用可能となっており、また、高回転化によるメンテナンスサイクルの短縮化などの高コスト化やマシン作りに高度な知見を必要になっていることが参加者の減少に結びついており、全日本選手権に昇格の場合さらにこの傾向が強化されることが想定され、コストを抑制する施策が必要。

【結論】 コスト抑制 ECU コントロールの方向性は、作業部会案をベースに詳細を詰めていくことにする。

3) J-GP3 クラスについて

〔現状〕

レース専用車両で、選手育成に適した車両であるが、全日本選手権では 20 数台の参加があるが、地方選手権においては、ほぼ一桁の台数でレースを展開。毎年減少に歯止めがかからない。

【結論】 継続審議とする。

VII. 2019 国内競技規則の変更について

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

1. 2020年の特別昇格に関する規定の変更に伴う修正

- 1) ロードレース国内から国際への特別昇格は、技量判断の理解しにくい承認カテゴリーを対象外とする。
- 2) 付則4「3. 競技会と開催クラス」の表(P89)は開催クラス表示だけに修正し、昇格対象クラスは付則1「5.ロードレースライセンスの昇格」(P56)に記載する。

2. シグナルフラッグ関連 (付則4 4項)

2) 黄旗(イエローフラッグ) 冒頭 <公式シグナル説明文>

【決定内容】: 誤記の削除 下記の「停止」を削除

・前方コース及びコースサイドに障害物やその他危険な状態であることを示す。

1本振動 : コースサイドに危険な状態を予告

2本振動 : コース上に走行を妨げる危険性の予告

・減速・~~停止~~・停止準備・追い越し禁止

3) 白旗+黄旗

黄旗の基本的な出され方 (図およびコメント内容)

【決定内容】「そのまま減速し、」を削除する。

4-1-3-4

コメント部分3行目…「そのまま減速し、最大限の注意を払いながら危険な状況が起きている地点を通過する…」

4) 黒旗

語句の修正

4-1-3-5

~~この旗は、~~当該ライダーに速やかにピットインの指示していることを示す。

- ・ この旗は、当該ライダーのナンバーを示すボードとともに各ポストで振動提示される。
- ・ この旗とボードは当該ライダーのチームにも告知される
- ・ 決勝レース中、安全上の観点でコースから除外する必要があるライダーに対して黒旗を提示する場合がある。

【決定内容】: 提案どおり修正する。運用は以下のとおりとする。

基準: 周回遅れになる状況。(このまま推移すれば2周遅れになるであろう程の速度差、危性を予測できる場合)

(例) ・ トップライダーと2周以上周回遅れとなっている。 ・ 走行がレース状況と考えられない(体力消耗等)

5) インспекションの記載 (新項目)

【決定内容】: コース規定に合わせ、以下インспекションに関する記載の追加を合意した。

4-4 競技会が開催される場合、公式予選および決勝前に、競技規則、審査委員会メンバー(全日本選手権は、セーフティーオフィサーを含む)および必要に応じて競技関係者により、各オフィシャルポストおよびフラッグやライト等の視認性とコース状況を確認するためのコースインспекションを実施されなければならない。

6) ライドスルーペナルティ

7) 全日本、MFJ カップ 公式予選

- (1) 全日本選手権、MFJ カップのグリッド表の発行

- ① 付則 5 17-1-3 に「正式なグリッド表は、遅くとも決勝レースのスタート進行開始の 1 時間前までに発行される。」を追加
- ② 全日本選手権の場合は、必要に応じて、グリッド表の暫定版をエントラント、プレス向けに発行し、正式グリッドの発行は、①のとおりとする。

(2) 決勝2レース制の場合の予選順位

付則 4 15-2-4項に 予選タイムにおいて2名以上のライダーが同一のラップタイムを記録した場合の優先順位は、「最初にそのタイムを記録したライダーが優先され、以下この方法に準じて順位が決定される。」と今年の運用を規則とする。

(3) ウエイティングについて

全日本選手権と同様に上位 3 名の平均タイムの 108%とすることで合意した

(4) 公式予選が行えない場合の提案（全日本選手権）の規則

【決定内容】 毎年天候により予選が実施出来ないケースが発生することから以下のとおり掲載する。

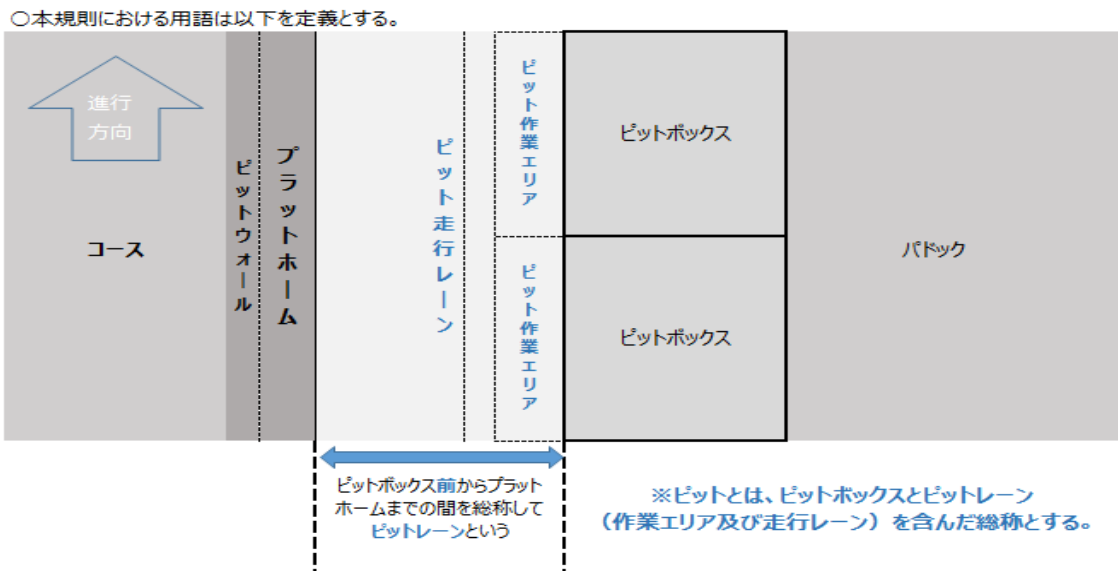
適用は、全日本および MFJ カップとするために、付則 5 の 7-4 項に記載する。

7-4 公式予選がキャンセルされた場合は、レースウィークの走行結果を参考に審査委員会によってスターティンググリッドを決定する場合がある。ただし、決勝レースもキャンセルされた場合は、全日本選手権ポイントは付与されない。

8) スタート方法（付則 4 および付則 5 17 項）

- ・ 付則 4 の 17 項「スタート方法」の記載は全日本と地方選手権の記載が混在しわかりにくい。「付則 4 地方選」「付則 5 全日本選手権」それぞれに分離して記載することとする。
- ・ MFJ カップ JP250 は全日本併催であり、全日本規則を適用することを明確にする。
- ・ 「ピットロード」「ピットレーン」と用語は、FIM 規則に準拠し「ピットレーン」に統一する。

※その他区分の明確化の為にピットレーン上の図を規則書に入れる。（走行エリアとピット前作業エリア）



9) レースの一時停止（付則 4 23 項）

字句の追加および記載変更

23	レースの一時停止	規則(p108)
23-1	赤旗を提示する場合	
23-1-1	スタートラインとすべてのマーシャル・ポストで振動提示される。ライダーはただちに減速し、救急車両（救急車、ドクターカー等）の進路を妨げない様なラインを走行しながら、ピットボックス前の作業エリアに戻らなくてはならない。	

当該レースの結果は前の周を終えた時点でのものとされる。したがって、結果はレースを続行していたライダー全員が、赤旗が掲示されずにフルラップを完了した時点でのものとされる。

※全日本選手権および MFJ カップ JP250 は、以下の 2 項が追加適用される。

(23-3-1-2 項の場合は除く)

- ・ 赤旗が提示された時点で、レースを続行していなかったライダーは除外される。
- ・ 赤旗提示後 5 分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーンに戻ってれないもの除外される。(ショートカットして戻るとは認められない。)

10) レース中断と再スタート (付則 4 23 項)

(1) 字句の追加および記載変更

24 赤旗中断されたレースの再スタート

24-1-5 周回数は原則的にもとのレースと同じとする。

(スタートディレイにより周回数が減算されていた場合、周回数の減算を取り消し、元のレースと同じとする)
全日本選手権については、本来のレース距離の 2/3 (端数を切り捨て整数にした数) の周回数に減算される。ただし、JSB1000 クラスはその限りではない。

24-2 競技結果が 3 周以上 2/3 (小数点以下切り捨て) 未満の場合の再スタートには下記各項が適用される。

24-2-1 前回のレースでトップの周回数の 75% (小数点以下切り捨て) を走行しているライ

ダーだけが再スタートできる。全日本選手権および MFJ カップ JP250 は、前回のレースでトップの周回数の 75% (小数点以下切り捨て) を走行しているライダーで、赤旗提示後 5 分以内にマシンに乗ったまま、もしくはマシンを押してピットレーンに戻ってきているライダーだけが再スタートできる。

(ショートカットして戻るとは認められない。)

24-2-6 第 2 レースもしくは再開後のレースの周回数は、本来のレース距離を満たすための必要な周回数とする(すべてのレース結果の合算周回数に基づく)。

全日本選手権および MFJ カップ JP250 は、第 2 レースまたは再開後のレースの周回数は最低でも 5 周で、本来のレース距離の 2/3 を満たす距離 (端数を切り捨て整数にした周回数) のカウントで計算) とする。ただし、JSB1000 クラスはその限りではない。

24-2-10 本来のレース距離とは、最終(直近)の公式通知(正式公示含む)で公示されたレースの周回数を示す。

(2) 上記 24 項中「本来の周回数」は以下を統一解釈とすることが確認された。

本来の周回数とは、最新の公式通知で発表された周回数 (レーススタート時の周回数)

※ウエットレース宣言、スタートディレイ等にてスタート直前に自動的に減算される場合も周回数を公示する。

11) 赤旗提示によるレース終了の場合の順位 (付則 4 27 項)

字句の追加

12) その他

(1) レース中およびプラクティスセッションの行為 (付則 4 21 項)

字句の追加

21-1-2-1

当該ライダーが有利となるショートカット等 (コーナー、シケイン等のコース外を走行し、自分に有利となる) が発生した場合 :

予選中：当該ラップタイムの抹消

決勝中：ライドスルーペナルティー

最終ラップ等ライドスルーペナルティーを与えられない場合、レース結果に30秒のタイム加算とする。

※ランオフの走路外走行などによる場合等も含め改定

(2) ピットレーンの速度

以下のように記載を改定することが合意された。

19 ピットロードのスピード制限

大会期間中を通じてピットレーンロードのスピード制限は60km/h以内とする。**ただしサーキット規格により制限速度が40 km/h以内に規定される場合がある。主催者によってスピード制限が40 km/h以内に設定することもできる。(全日本選手権は60 km/h以内)**

このスピード制限に違反した場合は罰則が科せられる。以下 省略

付則 5 15 項

同様の修正

(3) エアバッグプロテクション

以下の規則の改定ならびに予告事項の追加が合意された。

10. ライダーの装備

10-2 ライダーの服装

10-2-1-7 エアバッグベスト**または並びに**エアバッグ機能付きレーシングスーツを使用することが認められる。使用する場合は車検時に申告すること。

予告：2020 年度より、18 歳以下の選手にはエアバッグベストまたはエアバッグ機能付きレーシングスーツの使用が義務つけられる。

(4) 31 項 違反に関する事項

31 項 違反に対する罰則の記載変更が合意された。

31-5 整備不良または転倒等によるパーツの落下やオイル漏れが原因で、他車の転倒**やレース進行を大幅に遅らせる**等の要因をつくったと認められた場合は、当該選手に対して大会審査委員会より**以降の走行を禁止させる等の**罰則が与えられる場合がある。

13) 全日本選手権大会特別規則関連

(1) スケジュール

全日本選手権のノックアウト予選時間の見直しとG P 3 特別参戦枠の改定

3. 開催内容と競技会の基本スケジュール

3-3 レースウィークの基本

土曜日：予選

JSB のノックアウト方式予選の変更

JSB1000

〈計時予選方式〉

最多予選出走台数に満たないエントリーで予選 1 回で行なわれる場合

最低時間 40分 2 組以上 30分

予選が2回行なわれる場合
 予選1回目 最低20分 予選2回目 最低20分
 尚、主催者判断により予選時間を増加することができる。

〈主催者が定める予選方式〉

・フックアウト方式 JSB1000の1レースの場合選択可能

第1セッション 1組の場合 30分以上 2組以上の場合 25分以上

第2セッション **15分以上-10分以上**

インターバルも10分以内 ……内規

3-5-2 J-GP3 特別参加枠

若手ライダー育成を目的とした **2019** 年全国ロードレース選手権 J-GP3 クラスに大会 ごとに最大 10 名の『特別参加枠』を設け、参加条件をクリアしたロードレースジュニア、国内ライセンスのライダーにレース参加を認める。

J-GP3 の決勝進出者の選出は、全日本選手権、特別参加枠のライダーに関わらず、各ライダーの予選ベストタイム順に選出される。

ただし、特別参加枠選手には、全日本ポイント、賞金などは付与されない。

(2) G P 3 特別枠の運用

以下運用について合意した。

① ゼッケン番号

特別参加枠選手の決定は、M F J 選抜委員会にて、審議の上、参加者が決定。

その選手には、ゼッケン 50～59 が設定される。

② 予選/決勝結果

- ・ 予選は、全日本選手権、特別参戦枠に関わらず、各ライダーのトップタイムで決勝グリッドを決定する。
- ・ 決勝リザルトはレース着順の結果がそのまま反映される。

③ 選手権ポイント

- ・ 全日本選手権ポイントは、**全日本 J-GP3 (特別枠選手含む)** 参加者の着順に応じて 1 位から 20 位のポイントが付与される。**ただし、特別枠選手には、ポイントは付与されず、ポイントは繰り上げない。**

③ リザルトの発行方法

- ・ 特別参戦枠選手に「E」を表示する。 ※予選結果 /グリッド表/決勝 (暫定・正式) すべて

⑤ 特別参戦枠の車検

公式車検を車検場で実施。入賞車両に入った場合、再車検の対象とする。

(3) 出場料の変更

- ① 2019 年より下記のように料金改定を行うことを合意した。

	消費税 8 %	消費税 10 %	新料金年間/スポット共通 本体価格/消費税 10 %
JSB	32,400 円	33,000 円	30,000 円+3,000 円
他	24,840 円	25,300 円	23,000 円+2,300 円

MFJ カップ JP250	20,520 円	20,900 円	19,000 円+1,900 円
---------------	----------	----------	------------------

※消費税の改定適用は、大会開催日を基準とする。

(4) レース距離

- 18-1 各クラスの決勝レースの距離を下記のように定める。
 JSB1000・J-GP2・ST600・J-GP3 ~~70~~ 40km以上～130km (耐久を除く)
J-GP2・ST600・J-GP3 40km以上～70km (筑波サーキット)

(5) 決勝2レースにおける決勝中止および打ち切り時の得点について

- 19-6-1 決勝2レースの内、決勝の1レースが中止された場合は、中止された決勝が、走行が2周以下の場合
 は、ノーポイント（予選を行った場合は、**中止されたレースの**予選結果にて1/2（少数点以下2桁は
 四捨五入）のポイントを与える）。
 走行が3周以上2/3周を完了しないうちにレースを打ち切った場合は2/3（少数点以下2桁は四捨
 五入）のポイントを与える。
- 19-6-2 決勝2レースの内、決勝2レースとも中止された場合は、ノーポイント（予選を行った場合は、予選結果
 にて1/2（少数点以下2桁は四捨五入）のポイントを与える）。ただし、この場合のポイントは大会とし
 て1回のみ付与される。
 この予選結果（決勝1レースと2レースの決勝グリッド）が異なる場合は、全選手が走行する予選
 （**各**ライダーのベストラップタイム採択した**予選結果**）を指し、大会特別規則または公式通知にて適
 用される予選が公示される。

(6) ST600・JP250 ワンメイクタイヤ関連

①ST600

2019年度より、ST600タイヤが下記のとおり変更。

ドライタイヤの追記およびST600クラスのタイヤ本数コントロールが予選時のみに変更された。

22 タイヤ規制

ST600、JSB1000クラスにおける使用タイヤには、以下の規制があるため、それぞれの技術仕様には注意すること。

22-1 ST600

タイヤはMFJが指定した下記のワンメイクタイヤのみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ブリヂストン	ドライ	フロント	BATTLAX RACING R11 NHS BATTLAX RACING R10 NHS※	120/600R17
		リア	BATTLAX RACING R11 NHS BATTLAX RACING R10 NHS※	180/640R17
	ウェット	フロント	RACING BATTLAX W01 RACING BATTLAX E05Z	120/600R17
		リア	RACING BATTLAX W01	190/650R17
			RACING BATTLAX E08Z	180/640R17

刻印：ドライ、ウェットタイヤのサイドウォールに「NOT FOR HIGHWAY SERVICE」または「NOT FOR HIGH WAYUSE」（一般公道走行不可）の記載のあるもの

※ 2019年12月31日までの使用期限が設定される。

2-1-1 予選中のタイヤの使用本数が設けられ、1セット（前後タイヤ各1本）のみ使用することが認められ、タイヤにマーキング（ペイントまたはシール貼付）されたタイヤを使用しなければならない。

なお、マーキングしたタイヤの変更は認められない。

ただし、ウェットタイヤは、タイヤマーキングの必要なく使用することができる。

ドライ時・ ウェット宣言中	ドライタイヤ	タイヤマーキングシールが必要
	ウェットタイヤ	タイヤマーキングシール必要なし

②JP250

- ・ タイヤサプライヤー 住友ゴム工業株式会社 継続（2018-2020）規則確認
- ・ 2019年度については、タイヤの変更なし。

（7）スタート練習 : 決勝 2 レース制に伴い、第 1 レース後のスタート練習に関する記載の追記

23 スタート練習

プラクティスまたは、ウォームアップ中は、安全が確認されることを条件にピットレーン出口からコースに入るまでの部分で行うことができる。または当該セッション（決勝レースは除く）のチェッカーフラッグ提示後に、コースサイドにスタート練習位置を示す看板が表示された付近で、安全が確認されること、レーシングラインを外すことを条件に行うことができる。

ただし、各大会の特別規則または公式通知によってスタート練習の時間、場所、方法が示された場合には、それに従わなければならない。

（8）MFJ カップと地方選手権関連

① MFJ カップ 参加定員 : エントリーの資格を変更のため改定

3-2-2 参加定員

3-2-2-1 最大予選組 2 組までとする。

3-2-2-2 大会エントリー申し込みが予選出走組数を超える場合は、~~下記の優先順位が設定され、~~主催者により決定される。

以下 図表の削除

VIII. その他

- （1）特別昇格・降格の審査に関する審議について確認が行われた。
- （2）2019 全日本ロードレース選手権 ゴールドメンバーズカードの販売方法について
従来、MFJ ネットワークショップおよび国内バイクメーカー選出販売店を限定に販売してきたが、2019 年に向けては、ネットワークショップの限定販売に変更することが確認された。
- （3）MFJ グランプリ 50th アニバーサリーイベントの報告を行った。
- （4）MFJ ロードレースアカデミー-in motegi の開催状況の報告を行った。