

2026

**筑波ロードレース選手権シリーズ
筑波ツーリスト・トロフィー**

特別規則書

◆開催日・クラス・申込期間

開催日	シリーズ	申込期間	J-GP3		Mono3	ST600	S80	TC400	TC250	TC-Formula	JSB1000	ST1000	JP-SPORT	CBR250RR/R Dream Cup
			UN/F/J	UN/F/J	UN/F/J	UN/F/J	UN/F	UN/F	UN/F	UN/F	I	I	I	I
3月14日(土)	第1戦	2/ 3火 ~ 2/13金	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
7月25日(土)	第2戦	6/10火 ~ 6/26金	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
9月12日(土)	第3戦	8/ 4火 ~ 8/14金	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
10月10日(土)	第4戦	9/ 1火 ~ 10/ 2金	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

※参加資格区分… 1:MFJ国際 / N:MFJ国内 / F:MFJレーシュマン / J:MFJジュニア

【ご注意ください】第1戦（3月14日）への参加には、「2025年度MFJライセンス」が必要となります。

※「TC-Formula・JSB1000(国際)・ST1000(国際・国内)」は、混走となる場合があります。

「J-GP3・Mono3・ST600(国際・国内)」「TC400・TC250」「JP-SPORT・CBR250RR Dream Cup」は従来通り混走で行う予定です。

※CBR250RR/R Dream CUPの情報は、それぞれ、<http://www.honda.co.jp/HRC/event/cbr250rddreamcup/>、<http://www.honda.co.jp/HRC/>より発信されております。

※2026年よりWEBエントリー開始時間が午前10時からとなりますご注意ください。

◆主催者(出場申込先)・会場

一般財團法人日本オートスポーツセンター(JASC) レース事務局
筑波サーキット
〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159 TEL:0296-44-3146 FAX:0296-43-1115



2026

筑波ロードレース選手権シリーズ

Round. 1	3月14日(土)
Round. 2	7月25日(土)
Round. 3	9月12日(土)
Round. 4	10月10日(土)

特別規則書



エントリー時の注意事項

①レースに関する資料は、全てGoogle ドライブにアップいたします。

必要な資料の印刷、ご確認にご使用ください。

WEBエントリーの方は、引き続きレースエントリーのマイページでもご覧いただけます。

②エントリー料金のお振込は下記口座へお願いします。

筑波銀行 千代川(チヨカワ)支店 普通1037757
ザイ)ニホンオートスポーツセンター



お 願 い

①貸しガレージ使用時の注意事項（マナー違反が目立ちます）

ガレージ内では、競技車両のエンジン始動や火気の使用は厳禁です。また作業が夜間に及ぶ場合は周囲の方の迷惑にならないようご配慮ください。大勢での飲食やミーティング等を含む迷惑行為に関しても厳禁です。また使用中に起きた事故に対しては一切責任を負えません。貴重品の管理などには十分ご注意ください。

②喫煙及び火気の取り扱いについて

○場内に喫煙スペースが設置されました。お煙草をお吸いの際は、必ず喫煙所をご利用ください。（マナー遵守にご協力お願いします。）また電子タバコ（類似品含）についても紛らわしい行為となりますので喫煙場所にてお願いします。

○パドック内の火気の使用は一切禁止です。サーキット内はガソリン等の引火物が多く大変危険な行為となります。また発電機への給油は、必ずエンジンを止めてから行ってください。

③アルコールについて

○サーキット場内でのアルコール（全酒類）販売は、臨時出店も含め禁止となっております。また、アルコール（全酒類）の持ち込みは、観戦者（観客）のみとし、飲酒が可能なエリアは、メインスタンド、1コーナー側サブスタンド及び最終コーナースタンドのみとします。運転者及びその他のエリアでのアルコール（全酒類）の持ち込み及び飲酒は固くお断りします。

○レース、スポーツ走行、走行会などに参加される、ドライバー・ライダー及びエントラントの方のアルコール（ビール・ワインなどの全酒類）の持ち込み及び飲酒は、サーキット場内全域（パドック及びピット含む）において禁止します。

④ペットの同伴について

ペット類の入場は、全ての観覧スタンドへはキャリーボックスへ入れての入場に限り可能とする。A・Bパドックを含む場内では、必ずリードを付けるかキャリーボックスに入れた状態としてください。排泄物は、ペットシート等をご使用の上責任を持って適切に処理をお願いします。

事務局通信

①ブルテン（公式発表）の発行について

規則書の変更・追加や訂正についての発表は、JASCホームページにて告知する場合がございます。ブルテンは規則に対する変更等正式な物に限り発行します。その他のトピック等とは区別して発行いたします。

②携行缶でガソリンを購入する際は、注文票の提出と、購入者の本人確認が必要です。

ガソリンスタンドにお越しの際は、運転免許証、筑波サーキット会員証など、本人確認ができる身分証明書をお持ちください。

③エントリー時、満18歳未満の競技参加承諾書・誓約書および印鑑証明書の添付は年間1通で当該シーズン有効となります。

※承諾書・誓約書はホームページよりダウンロードできます。

④レースクイーン用のパスがご利用頂けます。ホームページより申請用紙をダウンロードの上、エントリー時にお申込みください。

⑤サーキット場内の移動手段は、自転車およびキックボードのみとなります。いずれも電動タイプの使用も可能としますが、電動タイプ使用時は必ずヘルメットを着用してください。また、制限速度は20km以下となりますので、サーキット場内では最徐行での移動をお願いします。

※使用状況により、シーズン中でも禁止させていただく場合もございます。

＜2026年の主な変更・追加＞

主な変更点をピックアップいたしましたが、必ず本編を熟読してからご参加下さい。

①ライダー装備に関する規則がMFJ国内競技規則 付則4 10 ライダーの装備を参照する表記に変更しております。文章が簡素化されておりますが、今まで通り必要装備は変わりませんのでご注意ください。

②トランスポンダー取付位置がメインフレームのピボットシャフト付近にする旨の文言を追加しました。

③6.5ポストの運用が追記となりました。

④筑波サーキット技術仕様のフレームに関する表記が変更となりました。

⑤規則全体を通して、各レースによる表記統一、MFJ国内競技規則との統一化を行っております。規則の内容が大幅に変更になるわけではありませんが各所昨年と異なる標記の部分がございますのでご注意ください。

⑥筑波ツーリスト・トロフィーに卒業制度の見直しと「EXPERTクラス」の新設、「FT1クラス」の新設をさせていただきました。

⑦本資料に記載はありませんが、筑波ロードレース選手権シリーズ・筑波ツーリスト・トロフィーの2シリーズにおいては、特別スポーツ走行が廃止となります。

レース開催前日は会員走行を予定しておりますので、筑波ライセンス非会員の方はご相談ください。

2026筑波ロードレース選手権シリーズ 特別規則書

＜公 示 ＞

本選手権は、FIM国際スポーツ憲章並びにMFJ国内競技規則に準拠して、MFJ公認（承認）の基に行われる。

また本選手権の基本精神は初級・中級ライダーの育成を主眼とし、我が国のモーターサイクルスポーツの振興に貢献することを目的とする。この選手権シリーズは、筑波サーキットで行われる当該種目の成績合計によって筑波ロードレース選手権シリーズのチャンピオンシップが決定される。

競 技 規 定

第1条 主催者（大会事務局）・会場・申込先

一般財団法人日本オートスポーツセンター（JASC）

筑波サーキット

〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙159

TEL:0296-44-3146 FAX:0296-43-1115

第2条 公認（承認）

一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）

〒104-0041 東京都中央区築地3-11-6

築地スクエアビル10F

TEL:03-5565-0900 FAX:03-5565-0907

第3条 開催日程・申込期間 表紙裏面に記す。

第4条 開催種目・レース距離

周回数・時間等の詳細は各大会の公式通知に示す。

第5条 大会組織委員会・大会審査委員会・競技役員

各大会の公式通知または公式プログラムに示す。

第6条 レース区分・ライセンス区分

レース区分	MFJライセンス区分
J-GP3・Mono3	国際・国内・フレッシュマン・ジュニア
JSB1000	国際
ST1000	国際・国内
ST600	国際・国内・フレッシュマン
S80	国際・国内・フレッシュマン・ジュニア
TC400・TC250	国際・国内・フレッシュマン
TC-Formula	国際・国内・フレッシュマン
JP-SPORT	国際・国内・フレッシュマン・ジュニア
CBR250RR/CBR250R	国際・国内・フレッシュマン・ジュニア

第7条 ライダーの参加資格

1. 当該年に有効かつ各参加クラスの区分に合致したMFJロードレース競技ライセンス所持者とする。
2. 競技への参加は12歳以上（スポーツ年齢）とする。
3. 12～15歳の参加については、大会当日に親権者の同伴を必要とする。

第8条 ピットクルーの登録

1. 当該年に有効なMFJピットクルーライセンス所持者。
2. ピットクルーは最低1名以上（ライダー本人及び、同クラスに出場するライダー以外）を登録すること。ライダー単独でのエントリーは認められない。
3. 登録されたピットクルーは、スポーツ安全保険の支給対象となる。
4. ピットクルーの登録は4名までとし、登録料は参加料に含まれる。
5. ピットクルーの行動範囲は、パドック・ピット内・ピットレーン・グリッド・ウォーミングアップ場とする。

第9条 参加申込

1. 参加申込は以下の方法で行なうこと。
①筑波サーキットホームページからのWEBエントリー
②現金書留での郵送（参加申込書+料金）
③参加申込書の郵送+口座振り込み
④サーキットでの直接申し込み
※いずれも締切日以降のエントリーは認められない。郵送物は締切日必着とする。
2. WEBエントリー以外でお申し込みの場合は、申込用紙に記載事項全てを指示どおり記入し、競技規則を厳守することを誓約しなければならない。記入事項に不備のある場合のエントリーは受け付けない。
③の場合は、下記口座に参加料を振込後、参加申込書を郵送してください。

筑波銀行 千代川(チヨカワ)支店
普通 1037757
ザイ) ニホンオートスポーツセンター

※振込の際、お名前の後にMFJライセンスNo.（数字のみ）を必ず入力してください。
また参加申込書の入金方法欄に、振込元の銀行支店名、入金日、入金額を必ずご記入ください。

3. 申込先は本特別規則第1条に示す。
4. 申込期日は表紙裏面に記す。
5. 満18歳未満のライダーにおいては、競技参加承諾書・誓約書に親権者の署名、実印の捺印と印鑑証明書の添付が義務付けられる。上記書類および印鑑証明書は、各1通の提出で当該シーズン有効とする。
6. Wエントリーの場合、1クラス毎に申込を行なうこと。
7. 電話、FAXによる申込は一切認められない。
8. エントリー締切日以降の申し込み、参加料不足での申し込みは、いかなる理由があつても一切受け付けない。

第10条 参加定員

1. 原則として参加定員は設けないが、タイムスケジュールその他の理由により制限を

設ける場合がある。

- 申込締切時に参加台数が10台に満たない場合には、そのクラスは中止、もしくはその他の競技と混走とする場合がある。
- 混走で行われるクラスは、成立台数に満たない場合でも参加が認められる場合がある。

第11条 参加料（消費税込）

レース区分	エントリー費	合計金額
全クラス	19,500円	19,500円

※参加受理書発行以降の返金は、いかなる理由に関わらず応じられない。

※印刷したレース書類一式は、有料（500円）です。

※参加料は消費税の変動、社会情勢を鑑み、変更させていただく場合があります。

- Wエントリーの場合は、参加するクラスのエントリー費の合計金額となります。
- 年間エントリー制度（年間4戦以上開催されるクラスに限る）

- 第1戦参加受理書発行以降の返金及び、クラス変更はいかなる理由に関わらず応じられない。
- 第1戦以降、エントラント情報に変更（チーム名・追加パス等）が生じた場合には、各大会の申込期間に書面を持って届け出ること。

※年間開催数×1,000円が割引となる。

$$\cdot (19,500 \text{円} \times 4) - 4,000 \text{円} = 74,000 \text{円}$$

年間エントリーの参加申し込みは、第1戦のエントリー期間（2/3～2/13）迄とする。

- 原則として欠場した場合、該当大会のプログラムには掲載致しません。

- 若者割引制度（2,000円割引/1大会）

大会日当日に22歳以下の参加者に対して、若者割引制度を適用し1大会につき2,000円の割引を行う。

年間エントリーの場合は、第1戦大会当日の年齢とする。

- 上記割引制度の併用は可能です。

- 通常のエントリー期間を過ぎてのお申込みには、レイトエントリー費、3,300円が追加される。申込み期限は、通常エントリー終了翌日から4日間とし、支払い期限も同様とする。

- キャンセルはレイトエントリー期間終了後5日間とする。その際は参加料から事務手数料2,200円を差し引いて返金される。

第12条 エントリー時における追加事項

- エントラント駐車券の追加を希望する場合、1エントリーにつき3枚まで購入することができる。1枚：1,000円、2枚：2,000円、3枚：3,500円となります。参加申込み時に、参加料に追加して申請してください。
- エントラント用パドックパスの割引販売を行います。家族・友人等のご来場の際にご利用下さい。参加申込み時に、1枚につき500円を参加料に追加して申請して下さい。但し、パドックパスではピットレーン・スタートティンググリッドへの入場はできないのでご注意下さい。当日は1枚につき1,000円となります。
- Aパドック内にスペースを希望する場合、1区画（3×3m）7,700円にて確保することができる。（レースの年間エントリーと合わせてお申込みの場合は1区画6,600円）スペースは申し込み順とし、事務局にて振り分けする。尚、申し込みはエントリー時のみとする。申込者に対しては、Aパドック搬入出用の車両通行証（搬入時間限

定) が 1 枚発行される。大会当日のみ搬入車両は、A パドック奥、芝生エリアに留め置くことができるが、芝生エリアでの車両整備等は一切禁止とする。駐車スペースが無い場合は、エントラント駐車場に移動すること。

第13条 参加の受理

1. 参加申込に必要な全ての事項が、不備なく大会事務局に受理された時点で参加が受理されたものとする。
2. 参加料は参加が受理された後は、いかなる理由があっても返却は認めない。但し、レース開催の中止などがあった場合は MFJ 国内競技規則による。
3. 主催者は申込者に対してその理由を明らかにすることなく申し込みを拒否、または無効にすることができる。
4. 大会の中止及び、参加拒否された申込者には、参加料が全額返還される。その場合、参加料から事務手数料 2,200 円が差し引かれる。(申込者が必要な手続きを怠った場合は返還されない)
5. 参加申込みの受付締切日後 30 日以内に大会事務局から参加者宛に参加受理または参加拒否が通告される。

第14条 パス (身分証) と車両通行証 (駐車券)

1. 参加申込みが正式に受理された参加者には、パスなどの身分証が交付される。
2. 参加者のトランスポーターは、大会期間(特別スポーツ走行が設定されている場合は、その開催日も含む)を通じ大会事務局が交付する車両通行証を提示していなければ筑波サーキット内への通行ができない。
3. 1 エントリーにつき、1 枚のエントラント駐車券が発行される。駐車券は車両前面の第三者から確認しやすい位置に提示すること。
4. サーキット内における通行、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。
5. 交付されるパスや車両通行証は他に貸与したり、転用してはならない。不正使用が発覚した場合には、当該エントラントに罰金を含む罰則が科せられる。
6. パス、車両通行証を紛失または破損したときは事務局に再交付の手続きを受けること。但し、再交付手数料 2,200 円、有料パスの場合は相当額が必要となる。
7. 交付されたパスは、常に見える位置に提示していなければならない。

第15条 参加受付 (確認)

ライダーは、公式通知に示された時間内に下記の物を提示の上、参加の受付をし、出場資格の確認を受けなければならない。

1. MFJ ロードレース競技ライセンス
☆提示できないものは理由の如何を問わず受け付けられない。
但し、MFJ にライセンス照会を行い確認がと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 2,200 円が必要となる。
2. 参加受理書
3. 車両仕様書 (記入事項すべて満たして提示すること。)
4. 装備申告書 (記入事項すべて満たして提示すること。)
5. その他公式通知で指定されたもの
※健康保険証、メディカルパスポートは、各自必ず所持すること。

第16条 ピットクルーについて

1. ピットクルー受付は行わない。
2. ピットクルーのパスは受理書に同封する。配布されたパスはピットクルーライセンスと共に装着すること。
3. パスやライセンスの不正使用が発覚した場合には、不正入場とみなし、その当該ライダーとピットクルーに罰則が科せられ、発覚時点から競技へ参加することができなくなる。また、有事の際保険の適用はされない。
4. ピットクルーの変更がある場合は、ライダー受付時に変更を申し出なければならぬ（変更料は1名に付き1,100円）。
5. ピットクルーは有料（3,300円/1名）にて追加できる。但し、参加申込時にピットクルーを登録している場合には、その分の追加は認められない。

第17条 ライダーおよび車両・クラスの変更

1. エントリーされたライダーの変更は認められない。
2. 原則として参加受理後の車両およびクラス変更は認めない。但し、車両破損など止むを得ない理由があると認められた場合のみ選手受付時に行う。その場合は車両またはクラス変更料として5,500円を申請書に添付して提出すること。

第18条 参加者遵守事項

1. すべての参加者は明朗かつ公正に行動し、言語を謹み、スポーツマンシップにのっとったマナーを保たなければならない。
2. すべての参加者は、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。
3. 参加者は、競技中または競技に関係する業務についているときは、薬品等によって精神状態をつくろったり、飲酒してはならず、許された場所以外で喫煙してはならない。
4. 参加者は、主催者や大会後援者、大会審査委員会、競技役員等関係者の名誉を傷つけるような言動をしてはならない。
この行為に該当すると判断された場合、該当レースにおいても審査委員会によって直ちに審議され罰則を与える場合もある。
5. 参加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、ゲストなど全員の行動について責任を持たなければならない。
6. ガソリンの保管、運搬等は必ず鉄製携行缶を使用すること。
7. サーキット内の安全管理の為、トランスポーター等に消火器を一本携帯すること。
8. 使用したピット・パドック内の清掃は各自にて行うこと。

第19条 ライダーの装備

1. MFJロードレース競技規則 付則4 10 ライダーの装備による。また、それに定められたロードレース用装備を使用すること。（モトクロス、モタード用等の装備の使用は認められない。又、ヘルメット及び装備にはウェアラブルカメラ等の装着が禁止される。）
2. ヘルメットおよび装備は、大会期間を通じて車検で合格したものを使用しなくてはならない。また、車検以前の練習走行においても、公認された適切なものを使用すること。尚、車検には複数の装備を持ち込み、確認を得ることが出来る。

第20条 車載カメラの使用・取り付けについて

車載カメラを搭載する場合は、車両仕様書のカメラ申請欄に署名し、選手受付時に確認

印を得なければならない。2台目以降のカメラ取り付けは有料とし、1台につき2,200円の申請料が必要となる。申請方法は、エントリー時のカメラ申請欄に記入の上、追加1台につき2,200円を参加料に追加すること。選手受付後の申請は大会事務局に申し出ること。車検はカメラ装着状態で受けなければならない。但し、車載カメラを搭載できるのは私的鑑賞目的に限られ、競技の抗議資料としての利用およびSNS上での誹謗中傷行為等は一切禁止される。尚、営利目的でカメラを搭載する場合は有料とし、主催者との協議を必要とする。これらに違反した場合には罰金を含む罰則が科せられる。

車載カメラ取付時は、カウル内に収めるなど脱落防止（ワイヤーロックの施し等）に努めること。取り付けブラケットを含むカメラの全高は15cm以内とする。また本来の目的外での利用や走行中に脱落した場合には罰則を科す場合がある。

第21条 参加車両

1. 出場車両は、各クラスとも後頁の競技車両規定に記す。
2. 音量は、FIM方式（固定回転数方式）で測定する。
レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。

レース区分	音量
全クラス	105dB/A以下

※特別規定で指定されているクラスはその値が優先される。

3. ゼッケンナンバー

- ①ゼッケンナンバーは主催者より大会ごとに決定され参加受理書に示される。
- ②参加申込時にゼッケンナンバーを希望できる場合があるが、主催者により決定されたナンバーに異議を申し立てることはできない。
- ③ナンバープレートの詳細は、「筑波サーキット技術仕様」17項に記す。
- ④ナンバープレート（フロント・シートカウル）の色

レース区分	ベース	文字
J-GP3(4スト・2スト)・Mono3 CBR250RR Dream CUP	黒	白
JSB1000	黄	黒
ST1000	紺	白
ST600・JP-SPORT (N) CBR250R DreamCUP	白	黒
S80・JP-SPORT (I)	赤	白
TC400・TC250・TC-Formula	自由 (明確な反対色とし蛍光色禁止)	

※ゼッケンは二桁までとする。

※アンダーカウルサポートゼッケンの文字の色は黒か白に限定する。

※ベース・文字共につや消し、単色であること。

※前年度全日本選手権シリーズ各クラスのランキング1位～10位の選手は、MFJ国内競技規則 付則5 13 ゼッケンナンバー 13-6-2を適用しても良い。

4. 使用ガソリン

- ①出場する全ての車両は、筑波サーキット内で供給される無鉛ガソリンを使用しなければならない。但し、特別規定に記されたクラスは除く。
- ②供給場所：筑波サーキット apollostation

③燃料を購入の際、車両仕様書のガソリン購入証明欄に証明印を受け、車検時に提出すること。提出期限は当該クラスの公式車検終了時までとする。やむを得ず終了時までに提出できない場合には、当該公式予選開始時までに車検員に提出しなくてはならない。

④燃料検査

MFJロードレース競技規則 付則4 29-4 に従い燃料検査を行うことがある。

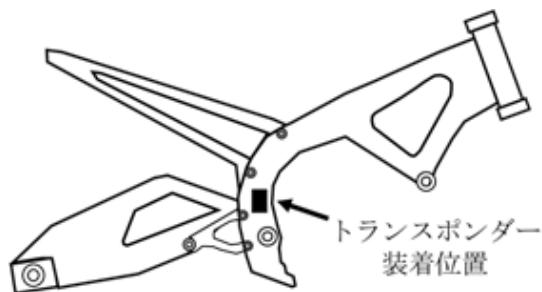
5. 同時開催クラスとのダブルエントリーについて

①どちらのクラスの車両規定にも合致する車両であれば同一車両を複数の種目に使用することができるが、競技運営進行上支障がないことを条件とする。

②車両保管中の車両で他のクラスに出場する場合、競技監督の許可を得た場合のみ出場できるものとする。但し、その車両に部品の交換が生じた場合は、その都度車検長に申し出て交換部品を提示し、車両検査を受けなくてはならない。

6. トランスポンダー（自動車番読取装置）の装着について

①全ての参加者は、主催者が用意したトランスポンダーを車検時までに装着し、公式予選・決勝を通じてその状態が保たれていなくてはならない。取付位置はメインフレームのピポットシャフト付近とする。尚、装着を拒否した場合には当該車両・ライダーの出走は認められない。



※MY LAPS Japan株式会社製マイポンダーの使用が認められる。使用する場合は参加申込書にポンダーIDを記入し、使用の旨を申告すること。

- ②トランスポンダーの配布は選手受付時に、返却は各レース終了後1時間以内（予選不通過車両は予選終了後1時間以内）にサービスセンターまでとする。
- ③トランスポンダー及び取付けホルダーに破損、紛失が有った場合、1個につき、トランスポンダー：72,000円（税込）、取付けホルダー1,000円（税込）が主催者より請求される。

第22条 エントラント駐車場の使用について

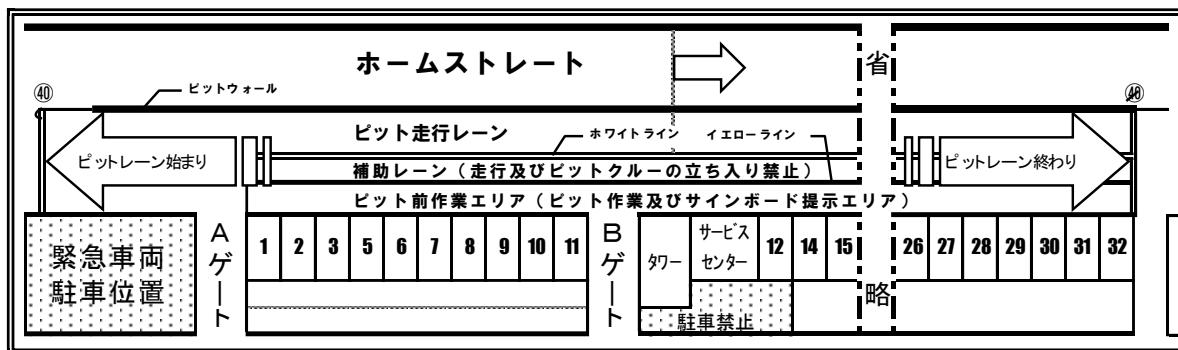
1. エントラント駐車場の事前の場所取りは固く禁止される。最低限の駐車スペースの確保はレース前日のパドックオープニング開始時間からとし、専用のフォーマットを使用して自己の駐車スペースを明確にすること。それ以前の場所取りおよび指定フォーマット以外（タイヤ・ガムテープ・ひも等の物品の設置）は無効とし、全て撤去する。もしその行為によって損害等が生じた場合でも一切の責任は負わない。
2. 場所取りスペース数に関しては、参加申込台数・駐車場使用状況により変更（スペース数減）を加える場合がある。その場合は公式に発表される。
3. P-1駐車場は、前日のライダー・ピットクルー受付開始時間から使用可能となる。但し、開門されている場合には、上記1に準ずる。エントラント駐車場のスペース確保についての詳細は、受理書同封の案内参照のこと。

第23条 パドックの使用

1. サーキットの規定に従い安全に使用すること。
2. 連絡車は自転車およびキックボード（いずれも電動を含む）のみとする。電動タイプを使用する場合は、必ずヘルメットを着用すること。制限速度は20km以下とする。
3. パドック内の連絡用道路、および予選・決勝のコースアウト後など、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、惰力による乗車移動は禁止とする。
4. Aパドック内で有料スペース以外にテント等を設置することができるエリアは、大会毎に公式通知で示されるフリースペースのみとし、指定された区域以外を使用することはできない。

第24条 ピットの使用

1. 走行クラスごとに使用するピットの割り当てを行う。
2. ピットを使用できるのは、予選・決勝を通じて行われているその当該クラスのチーム、ライダー、ピットクルーとする。
3. ピットを使用できる時間は、その走行している時間とし、その前後10分を目安に入れ替えを行う。走行終了後は速やかに次のクラスが使用できるようにすること。
4. 上記で使用している時間以外、ピットボックス内にマシン・工具・荷物等を置いておくことは禁止される。
※割り当てのないピットボックス内へ、マシン・工具・荷物等を置くことはできない。
5. ピットレーンとは、走行レーン及び作業エリアを含んだ総称とし、下記図によって示されたエリアとする。
6. ピットクルーの行動範囲には制限があり、ピットレーン内の黄線（イエローライン）までとする。（下記図参照）



7. サインマンおよびピットインしたその当該車両のメカニック以外はピットレーン上に出てはならない。その指示に従わない場合は、その当該ライダーとピットクルーに罰則が科せられる場合がある。
8. ピットサインは、指定された自己のピット前、もしくは当該クラスに指定の無いピット前で出すことができる。

第25条 ウォーミングアップ場

1. ウォーミングアップ場は左廻りとし、他の場所で行ってはならない。
2. 使用できる時間は各大会の公式通知に示す。
3. 走行エリアでの停車は禁止する。
4. ウォーミングアップ場への入場はライダーおよび登録されたピットクルーに限られ、

安全上適切な服装をすること。

5. 大会運営上の理由によりエンジンを停止させることがあるので、隨時オフィシャルの指示に従うこと。

第26条 公式車両検査

1. ライダーは公式通知に定められた時間内に車両仕様書および、装備申告書（受付印済）を添えて、Aパドック内車検場にて出場車両・装備（ヘルメット・レーシングスーツ・グローブ・ブーツ・ヘルメットリムーバー・脊柱プロテクション・胸部プロテクション）等の検査に合格しなければならない。
2. 車両検査において規則または安全上出場が不適当と判断された車両は公式予選を含む一切の走行を拒否される。
3. 車両検査に合格した車両には、車検合格ステッカーが貼られる。このステッカーの無い車両は、一切の走行を禁止される。
4. スタート前チェックでは、決勝レース出走前に出場車両および装備等の検査に合格した状態が維持されているか、安全上の再確認が行われる。
5. 車検時に申告した内容（ヘルメット等の装備を含む）に変更のある場合には、必ずその内容について車検長に申告し、再車検を受けること。
6. 車検長は、大会期間中必要に応じて隨時車両検査を行う事ができる。
7. トランスポンダーの取り付け状態のチェックを行うので、マシンにトランスポンダーを搭載した状態で車検を受けること。

第27条 ブリーフィング（競技に関する要領説明）

ブリーフィングが行われる場合は、ライダー本人が必ず出席しなければならない。出欠が取られ、欠席または遅刻した場合罰則が科せられる場合がある。時間・場所等は公式通知に示す。

第28条 コースイン・コースアウト

1. 予選のコースインはBゲート（コントロールタワー横）に加え、ピット開口部より行うことができる。ピットエリアにマシンを入れるタイミングはオフィシャルの指示に従うこと。
2. 決勝のコースインは、Bゲート（コントロールタワー横）より行う。
3. 予選・決勝を通じ、コースアウトはAゲート（最終コーナー側）にて行う。
4. 1～11番ピット裏を、予選の待機・決勝スタート前チェックの場所とする。但し、予選においては、指定されたピットおよび、近辺で待機することができる。
5. コースインは走行車両との合流に対し各自の責任において最大限の注意を払い、第1ヘアピンをクリアするまではコースの右端を走行すること。

第29条 公式予選

1. 予選およびその方法はMFJロードレース競技規則 付則4 16 公式予選による。
2. 予選時の同時最多出走台数は38台以内とする。
3. 予選が複数組になる場合、予選組はゼッケン順に交互に振り分ける。
4. 公式予選の義務周回数は定めない。
5. 予選基準タイム（トップタイムの120%以内）に満たない者はたとえ定員内であっても決勝レースの出場資格を与えられない場合がある。

第30条 ウエイティング／リタイヤ

1. ウエイティングを希望するライダーは、予選正式結果発表から30分以内に申請書を大会事務局に提出しなければならない。
2. ウエイティング申請書提出者のうち、公式予選結果順上位3名までがウエイティングライダーとして認められる。
3. 上記ウエイティング申請書提出時間内にリタイヤがない場合の出走は不可となる。
4. 予選通過者で決勝レースに出走できない者は、必ずリタイヤ届を提出すること。
5. ウエイティングライダーの出走の可否は、審査委員会により審議され、正式グリッド表にて発表する。

第31条 出走嘆願書

1. 出走嘆願書とは、何らかの理由により決勝グリッドを得られなかつた場合に提出するものであるが、あくまでも申請であり、提出することによって出走が約束される訳ではない。
2. 出走嘆願書の提出期限は、ウエイティングと同じとする。
3. 予選に出走していないライダーの出走嘆願書は受け付けられない。
4. 嘆願に対し、過去の実績やその事情等を考慮し、審査委員会にて出走の可否が決定される。尚、クラスによってタイム差や出走台数を考慮して判断するため、一定の基準は設けない。
5. 出走の可否については、グリッド表にて発表する。

第32条 決勝スタート前チェック

1. 決勝スタート前チェックの時間は公式通知に示される。
2. スタート前チェックを済ませたあと、マシンをその場所から移動させてはならない。
3. 何らかの理由によりタイムスケジュールが遅延した場合でも新たに大会事務局より時間が設定された場合を除き、スタート前チェックは定められた時間通りに行う。

第33条 サイティングラップ

1. サイティングラップ開始2分後にピットレーン出口は閉鎖される。それ以降にグリッドにつく場合は、オフィシャルの指示に従って直接自分のグリッドに押して行くこと。
2. サイティングラップ後のグリッド上での給油は禁止される。
3. グリッド上でタイヤウォーマーの使用およびタイヤウォーマー用にジェネレーターの使用が認められる。マシン1台につきハンディタイプのジェネレーター1台迄可能とする。他のマシンの移動に支障がない位置に配置すること。但し、スタート進行遅延の原因となる場合は、規則を変更する場合もある。

第34条 ウォームアップラップスタート方法

1. 1分前エンジンスタート
2. スタートオフィシャルの振動するグリーンフラッグの指示でライダーはスタートし、1周してグリッドに整列する。但し、天候やその他の理由により変更する場合がある。

第35条 スタート

1. クラッチスタートで行う。
2. スターティンググリッドの数は以下の通りとする。

クラス	グリッド数
TC-Formula ・ JSB1000 ・ ST1000	24 台
ST600	33 台
J-GP3 ・ Mono3 ・ S80 ・ TC400 ・ TC250 ・ JP-SPORT ・ CBR250RR/CBR250R Dream Cup	36 台

3. グリッド列ごとの台数配分は3－3－3－3···の階段式とする。
4. ポールポジションは進行方向左側の最前列とする。
5. スタート方法はMFJロードレース競技規則 付則4 18 スタート方法による。

第36条 公式シグナル

ライダーは提示される公式シグナルを確認する義務があり、走行中、競技役員が公式シグナルを示した場合、各ライダーは直ちにそれに従わなくてはならない。公式シグナルの無視に対しては重大な罰則が科せられる場合があるので速やかに指示に従うこと。

1. シグナルは、MFJロードレース競技規則 付則4 4 公式シグナルに準ずる。
2. ライトによるシグナル

旗の代りにライトを使う場合がある。

- ・黄色灯および点滅：黄旗と同意味
- ・赤色灯 : 赤旗と同意味

3. 以上の公式シグナルの使用は競技役員のみ許され、他のいかなる信号旗またはそれと紛らわしい物の使用は禁止される。
4. ピットエンドのシグナルはピットレーン専用とし、緑（コースイン可）または、赤（コースイン不可）のいずれかとする。黄色灯は使用しない。また公式予選および決勝レース中は、青ライトが常に点滅される。
無灯の場合はオフィシャルの指示に従う事。
5. バックストレート中間付近に設置されている5ポスト背面側（バックストレート側）は、6. 5ポストとして運用し、旗の運用も他のポストと同様に行う。

第37条 走行中の遵守事項

1. 走行中、必要以外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、外に突き出したりするような危険な姿勢をとってはならない。
2. 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。
3. 走行中、ライダーは常に走路を走行しなければならず、危険回避等のやむを得ない場合を除き、故意に走路を外れること（走路外走行）は認められない。
また、縁石はコースの一部である。

対象となる場所は、最終コーナー立ち上がりアウト（左）側、縁石外側の退避レン（緑色ペイント部分）とし、違反した場合、以下の処置が適用される。

予選：当該ラップタイムの抹消

決勝：審議対象となり、回数に応じた罰則が適用される

4. 走行中、他の人の援助を一切受けてはならない。他の人の援助とは、競技役員以外の者が車両に触れることを言う。但し、ピットエリア内におけるメカニックの補助は許される。
5. 競技中の車両には、いかなる者も同乗させてはならない。
6. 競技中、ライダーは不必要的進路変更等、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想できる危険な行為を行ってはならない。妨害行為の判定に対する抗議は受け付けられず、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。

7. ライダーはレース中一切酒気を帯びたり、または医薬品（興奮剤、麻薬等）により精神状態をつくろってはならない。
8. ライダーは、目視以外の方法で走行中に周囲の状況を確認する行為を行ってはならない。

第38条 ピットレーン走行時の注意事項

ピットレーン走行中の違反は、重大な事故につながる場合がある。ピットインの際は周りに充分に気を配り、スピードを落として常に停止できる状態で走行すること。尚、ピットレーンの制限スピードは40km/h以内とする。違反した場合には罰則が科せられる。

第39条 ジャンプスタートの罰則

1. ライドスルー

- ①当該ライダーに“RIDE THROUGH”的文字の下にゼッケンナンバーを示したボードをコントロールラインで提示する。また、ピット側にもこれを提示しピット通告とする。
- 5.5番ポストからも同様の提示が行われる。
- ②当該ライダーは、レース中ピットレーンを通過するよう指示される。途中、停止することは認められない。
- ③コントロールラインでボードを3回提示されたにもかかわらずライドスルーペナルティーを実行しない場合、当該ライダーは失格となる。

2. 競技結果への30秒の加算

第40条 ショートカット

ショートカットの使用は禁止される。使用した場合には罰則が科せられる。

第41条 ピットインおよびピットアウト

1. ピット前に区画されたコンクリートウォールとホワイトラインの間はピットインおよびピットアウト専用の通路、ホワイトラインとイエローラインの間は補助レーン、イエローレーンとピットの間はサインエリアとピット作業のための停車区域として、コースと区別される。
2. ピットインする車両のライダーは、MCコーナー立ち上がりよりコース右端を走行し、バックストレートも右端をキープしながら手または足でピットインの合図を行った後、安全を確認してピットレーンに進入しなければならない。
3. ピットインする車両は自己のピットにできるだけ近い位置の停車区域に入り、できるだけ自己のピットに近づけて車両を停止させなければならない。尚、補助レーンでの停止は禁止。
4. ピットアウトしようとする車両より、ピットインしてくる車両に優先権がある。
5. ピットアウトは、コースインの方法（第28条 5項）に準ずる。
6. ピットイン、ピットアウトする際、走路とピットレーンを区分するホワイトラインおよびイエローラインをいかなる方向へも横切ってはならない。
7. ピットインの際は、周りに充分に気を配り、スピードを落として常に停止できる状態で走行すること。尚、ピットレーンの制限スピードは40km/h以内とする。違反した場合には罰則が科せられる。

第42条 競技の中止

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。
2. 全車停止の指示は、コントロールタワー前フラッグタワーおよび各ポストで赤旗を提示、またはシグナルによる赤色灯によって合図される。
3. 赤旗が提示された場合、ライダーはただちに減速し、救急車両の進路を妨げないようピットに戻らなくてはならない。

第43条 レース再開

1. 危険な状態が解消した場合、MFJロードレース競技規則 付則4 25 赤旗中断されたレースの再スタートに従い、競技監督はレースを再開することができる。

第44条 競技の終了

1. チェッカーフラッグは、フラッグタワーにて提示される。加えてコントロールライン付近で補助的に出される場合がある。またチェックカーフラッグ提示後、トップのライダーに合わせて、各ポストで黄旗がサービスフラッグとして静止で提示される。
2. レースの終了は、チェックカーフラッグによりトップのライダーがゴールインした後2分間が経過した時とする。

第45条 順位決定

1. 優勝者は定められた周回数を完走して最初にコース上のコントロールラインを通過したライダーとする。
2. 優勝者以外の順位は、ピットトレーンでなくコース上のコントロールラインでチェックを受けた完走者の中から周回数の多い順に決定され、同周回数の場合はコントロールラインの通過順位とする。
3. 次に、上記1・2以外の完走者を周回数の多い順に決定する。同周回数の場合はコントロールラインの通過順位による。
4. 完走者は、優勝者の周回数の75%（小数点以下切り捨て）を走行したライダーとする。

第46条 レース結果および記録の発表

1. レース終了後、暫定結果の発表を行う。
2. レース正式結果は、暫定結果発表後に公表する。
3. 参加者・ライダーは発表されたレース正式結果に対して抗議することはできない。

第47条 車両保管および最終車両検査

1. 原則として1～6位の車両は、レース終了後から正式決勝結果発表まで保管される。
2. 保管車両は必要に応じ分解検査を行う場合があるが、分解検査を行う場合は、その当該車両のライダーもしくは登録されたピットクルーが速やかに分解しなければならない。
3. 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。
4. 車両保管解除発表後、保管車両の責任は一切負わない。

第48条 罰則

大会開催中における違反行為に対し、大会審査委員会ならびに競技監督の権限で罰則を科すことができる。内容はMFJ国内競技規則 第4章 MFJ裁定規則に準ずる。違反の判定は競技監督の判断を優先するが、罰則の裁量や適用は大会審査委員会の決定を優先する

ものとする。

罰則は、審査委員会の報告にもとづきMFJスポーツ委員会によってさらに事後の出場停止、資格停止にまでおよぶかどうか審査裁定され30日以内に通告される。

第49条 違反行為に対する罰則の追記

1. オイル等の液体をコース上に撒いた当該ライダー及びエントラントに対して罰則を科す場合がある。罰則の内容については審査委員会が決定する。
2. コース上にマシン・装備のパーツを落下させたライダー及びエントラントに対して罰則を科す場合がある。罰則の内容については審査委員会が決定する。
3. ライダー・エントラントによる競技役員並びに大会関係者に対する暴力的な言動及び行動に対して、その軽重により国内競技規則第4章 MFJ裁定規則に基づき罰則を科す。

第50条 暫定表彰式および表彰式

1. 各レース終了後、暫定表彰式を行う。表彰対象順位、および暫定表彰式を行う場所は公式通知にて発表される。
2. 全競技終了後の表彰式は行わない。

第51条 賞典

1. 各クラスの入賞者に対し、正式結果発表後に正賞が授与される。
2. 入賞の順位は、エントリー締切時の参加台数により以下の表のように設定され、公式通知に記される。
3. 混走の場合にはクラスごとの台数により設定される。

参加台数	対象順位	参加台数	対象順位
2~7台	1位のみ	20~25台	4位まで
8~13台	2位まで	26~31台	5位まで
14~19台	3位まで	32~	6位まで

第52条 抗議

MFJ国内競技規則 付則4 31 抗議 に準ずる。

第53条 控訴権

MFJ国内競技規則 第4章 38-1 控訴 に準ずる。

第54条 医療施設の利用義務

1. 負傷した際は必ず最初に施設の医務室で診断を受けること。
(医務室の診断記録がないと保険がおりない場合がある)
2. サーキット指定病院

茨城西南医療センター病院 TEL:0296-87-8111
〒306-0400 茨城県猿島郡境町2190

第55条 レース延期および中止

1. 競技は、天候・異変その他安全確保に支障をきたすおそれがある等、特別な理由がある場合にかぎり、その一部を打ち切りまたは中止することができる。
2. 前項の判断決定は大会審査委員会が行う。
3. すべての関係者は、大会審査委員会の決定した競技の一部打ち切りまたは中止の裁定に従わなければならない。

第56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. 競技監督が必要と認めた場合、ライダーに対し医師団長もしくは指定医師による診断を受けさせ、競技出場の健康の理由による可否を最終的に決定することができる。
2. 競技番号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。
3. 大会スポンサー広告を参加車両に貼付させることができる。
4. やむを得ざる理由により、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。
5. すべての参加者・ライダー・ピット要員の肖像権、およびその参加車両の写真・映像・音声など報道・放送・放映・出版・ビデオ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。

第57条 損害の補償

1. 車両の破損

- ①参加者は、車両が競技役員によって保管されている期間を除き、車両およびその付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。
 - ②主催者は、車両を保管している期間中に、これらの車両がなんらかの理由によって破損した場合には、1台当たり11万円を最高限度額としてその所有者に補償する。
2. 競技会開催期間中、またはその前後に起こされたライダーおよびピットクルーの傷害は自らが責任を負うものとする。

第58条 大会審査委員会の権限

大会審査委員会は、MFJ国内競技規則および本特別規則に基づき、当該大会において最終的な権限を行使することができる。

第59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、大会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く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などの損害に対して、大会役員は一切の補償責任の無いことをいう。

第60条 本特別規則の解釈

本特別規則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。

質疑に対する解答は、FIM国際スポーツ憲章およびMFJ国内競技規則に基づいた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61条 公式通知の発行

本特別規則に記載されていない競技運営に関する実施細則や、参加者に対する指示、本特別規則発表後に生じた必要指示事項は公式通知によって下記のいずれかの方法で示される。公式通知は、

1. 参加者の住所に郵送される。
2. JASCホームページにブルテンとして発表される。
3. 大会事務局に掲示される。
4. パドック内の掲示板に掲示される。

5. 公式予選後あるいは、予選や決勝レース出走前など必要に応じて召集されるブリーフィングで指示される。
6. 緊急の場合は場内放送で伝達される。
以上のことによって参加者に通知される。

第62条 本規則の施行

本規則は、各大会の参加申込受付日より有効となる。
尚、本規則に示されていない事項はMFJ国内競技規則による。

筑波ロードレース選手権シリーズ
大会事務局長

車両規定・特別規定

J-GP3

MFJ国内競技規則 付則7 GPフォーミュラ技術仕様による。

※国際と国内・フレッシュマン・ジュニアは混走となります。

また、Mono3と混走になります。

Mono3

このクラスは、現存する過去のGP125・GP-MONOが走行できるようにと設定したクラスとなる。車両規則はMFJ国内競技規則「GPフォーミュラ技術仕様」によるが、2ストローク車両については、ラム圧の使用を認める。

※歴代の当該GPクラスの車両ができるだけ参加できるようにと考えております。参加に
関して不明・疑問・微妙な点は、申込み前に事務局に問い合わせてください。

※J-GP3と混走になります。

ST600

MFJ国内競技規則付則10 ST600技術仕様による。

※国際と国内・フレッシュマンは混走になります。

JP-SPORT

MFJ国内競技規則付則11 JP-SPORT技術仕様による。

※国際と国内・フレッシュマン・ジュニアは混走となります。

※CBR250RR Dream Cup

と混走になります。

TC-Formula

1. 参加車両

市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルで、500cc以上の4ストロークエンジンを有する車両。気筒数の制限はない。

2. クラス

①TC-Formula ※GP250/J-GP2車両の参加可能

②JSB1000(国際)

③ST1000(国際・国内)

④車両規定外の車両をテスト的に出走させる場合があるが、原則賞典外扱いとする。

※②・③の規則は、MFJ国内競技規則を適用する。

※TC-Formula内のクラスは、多数の申込みがあり、運営上の条件が満たされる場合は、
クラス分けにてレースを行う場合がある。

3. 車両規定

全ての参加車両は、「筑波サーキット技術仕様」に示されている全ての条件に合致していれば改造・変更は自由とする。但し、以下の項目の変更はできない。

フレーム型式／エンジン型式

シリンダーの数／ピストンストローク

クランクケース／バルブ数／ポート数／キャブ数

4. 特別規定

- ①使用できるガソリンは、筑波サーキットまたは一般公道用の市販車に供給するための通常のガソリンスタンドで購入できる無鉛ガソリンでなくてはならない。
- ②4ストローク車両のフェアリング下部は、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（最低5リットル）を保持できる構造になっていなくてはならない。
- ③一般市販されていて通常のルートで購入できるオンロードタイヤおよびレーシングタイヤ（スリックタイヤ、レース専用タイヤ）が使用できる。但し、摩耗限度を超えた物、及びグルービング・カッティングを施したもののは使用は禁止される。また、ウエット時のレーシングレインタイヤも認められるが、スリックタイヤにグルービング・カッティングを施した物の使用は禁止される。

S80

1. 車両規定

エンジンの排気量以外、型式・構造について制限はない。但し、「筑波サーキット技術仕様」に示されている全ての条項に合致していること。

- ・排気量：
2ストローク …… 85cc 以下
4ストローク …… 160cc 以下

※エントリー時に記載する「製造メーカー」及び「モデル名」は、製造メーカー名、フレームまたはエンジン名称、排気量が容易に判別できる表記が望ましい。

2. 特別規定

- ①使用できるガソリンは、筑波サーキットまたは一般公道用の市販車に供給するための通常のガソリンスタンドで購入できる無鉛ガソリンでなくてはならない。
- ②4ストローク車両のフェアリング下部は、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保持できる構造になっていなくてはならない。

3. 前年のシリーズランキングに基づき上位9名（シングルゼッケン）に年間固定ゼッケンを与える。与えられたゼッケンの変更は認められない。

2026年の年間固定ゼッケンは以下の通り（敬称略）。

1	市橋 貴志	2	大木 俊二	3	藤崎 直之
4	山崎 敏夫	5	石倉 翔	6	坂巻 要
7	田村 正隆	8	吉田 忠幸	9	菅原 清和

TC400

1. 参加車両

全ての参加車両は、下記に該当する4ストロークエンジンを有する車両とする。

①一般生産型車両

- ・単気筒：700cc 以下
- ・2気筒：700cc 以下
- ・3～4気筒：500cc 以下

②その他主催者が許可した車両

（例）モトクロッサー：450cc 以下

③車両規定外の車両をテスト的に出走させる場合があるが、原則賞典外扱いとする。

2. 改造範囲

全ての参加車両は、「筑波サーキット技術仕様」に示されている全ての条件及び下記に合致していかなければならない。

- ①一般生産型車両（以下の項目の変更はできない）

フレーム型式／エンジン型式

シリンダーの数／ピストンストローク

クランクケース／バルブ数／ポート数／キャブ数

- ②排気量は、そのエンジンの制限以内であれば、シリンダーのキャスティングを変更することなくボアアップ・ダウンすることができる。

3. 特別規定

- ①使用できるガソリンは、筑波サーキットまたは一般公道用の市販車に供給するための通常のガソリンスタンドで購入できる無鉛ガソリンでなくてはならない。

- ②4ストローク車両のフェアリング下部は、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（最低5%）を保持できる構造になっていなくてはならない。

- ③一般市販されていて通常のルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。

スリックタイヤ（インターミディエイトを含む）及び、摩耗限度を超えた物、グリービング・カッティングを施したもののは使用は禁止される。但し、ウェット時に限りレーシングレインタイヤが認められる。

TC250

1. 参加車両

全ての参加車両は、下記に該当する2ストロークエンジンを有する車両とする。

- ①一般生産型車両

・1990年以降:250cc以下

・1989年以前:500cc以下

- ②1990年以前に生産された市販レーサー

・250cc以下

- ③その他主催者が許可した車両

（例）モトクロッサー エンジン: 250cc以下

- ④車両規定外の車両をテスト的に出走させる場合があるが、原則賞典外扱いとする。

（例）1991年～のGP250車両等

2. 改造範囲

全ての参加車両は、「筑波サーキット技術仕様」に示されている全ての条件及び下記に合致していかなければならない。

- ①一般生産型車両（以下の項目の変更はできない）

フレーム型式／エンジン型式

シリンダーの数／ピストンストローク

クランクケース／バルブ数／ポート数／キャブ数

- ②市販レーサー

a. MFJ国内競技規則「国内GPフォーミュラ技術仕様」による。

b. フレーム／エンジンNo.は管理され、1991年式以降の物の使用は禁止される。

- ③市販レーサーのフレームにモトクロッサー エンジンを搭載する場合などは、年式の制限は行わない。

④排気量は、そのエンジンの制限以内であれば、シリンダーのキャスティングを変更することなくボアアップ・ダウントすることができる。

3. 特別規定

①使用ガソリンの制限はない。

②一般市販されていて通常のルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。

スリックタイヤ(インターミディエイトを含む)及び、摩耗限度を超えた物、グルービング・カッティングを施したもののは使用は禁止される。但し、ウェット時に限りレーシングレインタイヤが認められる。

CBR250RR / CBR250R Dream CUP

CBR250RR/CBR250R Dream CUP技術仕様による。上記の規則をベースにするが、本大会特別規則書・公式通知を優先し適合しなければならない。

※CBR250RRはJP-SPORTと混走になります。

※筑波選手権シリーズには加えない。

筑波サークル技術仕様

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、ロードレースの全ての車両及び競技会に適用される。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。

1. カテゴリー

①GPクラス

レース専用に生産された車両

②スポーツプロダクション

一般市販車をベースとして各種目別仕様に準じてレース用に改造された車両

③出場車両申請において、主催者が参加を認めた車両

2. 排気量の算出方法

①総排気量は、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

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

D=ボア C=ストローク 単位=cm 小数点以下4桁切捨

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。

⑤全てのカテゴリーにおいて、スーパーチャージは禁止される。

但し、メーカー市販時に標準装備され、純正部品を使用したモーターサイクルはこの限りではない。

3. 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。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。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

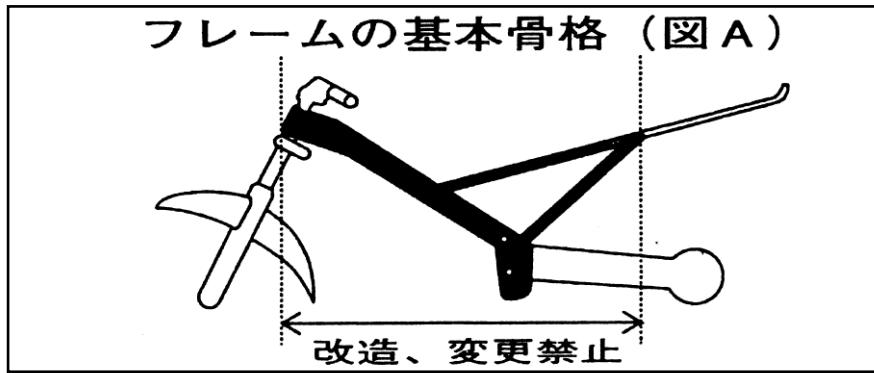
4. フレームの定義

メインフレームの基本骨格の定義

基本骨格とは路面からの入力を受け止めているシャーシー部分、すなわちヘッドパイプからリアショックブラケット(マウント)までとする。

補則1：したがって1本サス車両などのサブフレーム(シートレール)部分は、溶接・ボルトオンに関わらず基本骨格には含まれない。判断のつきづらい物については事務局にて判断される。

補則2：センターパイプの種類によっては基本骨格から除外する場合がある。



5. リヤスプロケットガード

- ① チェーンとリヤ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、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- ② そのガードは、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、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、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。
- ③ 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手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。
- ④ スイングアームの補強とリヤスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- ⑤ チェーンガードの板厚は最低2mmなければならない。

6. 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すべて満たさなくてはならない。
- ② エキゾーストパイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない（許容誤差±10°）。
- ③ 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関わらず丸みを帯びさせていなければならない。丸みを帯びさせると、エキゾーストパイプの先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚確保の為、複数の板の溶接構造としても良い。
- ④ 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、また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。
- ⑤ 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- ⑥ エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの垂直接線より後ろにあってはならない。

7. ハンドルバー

- ① ハンドルバーの最低幅は、85ccまでのマシンは最低400mm。85ccを越えるマシンは最低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ストリームライニングがある場合、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ストリームライニ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ぱ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るないように、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キルスイッチは、赤色とし、ハンドルバーを握ったまま操作できる位置に取り付けること。

8. 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。

9. スロットルコントロール

手を離した時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

10. フュエルポンプ

エレクトリックフュエルポンプは、転倒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。

11. フットレスト

- ①車両公認時から改造・変更しない場合、突起物を取り外し、車検長の許可を得れば下記の仕様を満たさなくても使用できる。
- ②フットレストの先端には最低半径8mmの、中空でない球状の一体構造のプロテクションが設けられていなくてはならない。
- ③フットレストは折りたたみ式でもよいが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになってはならない。
- ④折りたたみ式でないスチール製フットレストの先端には、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）が固定されなくてはならない（最低直径16mm）。

12. 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（各ホイールにひとつ）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ブレーキホースの改造または変更をする場合、車両公認時において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、レース出場のためには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ブレーキパッドの脱落防止のため、 β ピン付きのパッドピンを使っている場合は、 β ピンにワイヤーロックをしなければならない。但し、ブレーキパッドの脱落防止のために、有効なその他の2次的措置（他の部分へのワイヤーロック）がされている場合は、この限りではない。
- ④ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としたキャリパー boltへの穴あけが認められる。

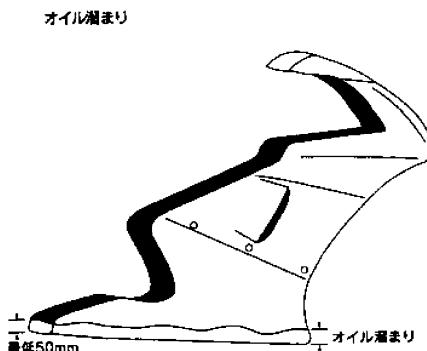
13. フェンダーおよびホイールプロテクション

- ①フェンダーはタイヤの両側方に張り出していること。
- ②フロントフェンダーはホイールの周囲を最低100°に渡ってカバーしていなくてはならない。また、図の角度の範囲内でなければならず、その部分はホイール自体がカバーされてもよい。
- ③フェンダーの前端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の角度は45°と60°の間でなくてはならない。フェンダーの後端とホイール中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の角度は20°を越えてはならない。
- ④リヤフェンダーは、ホイールの周囲を最低120°に渡ってカバーしていなくてはならない。
- ⑤リヤフェンダー後端とホイールの中心を結ぶ線と、ホイールの中心を通る水平線の角度は20°を越えてはならない。
- ⑥ブレーキホースのフロントタイヤとの接触切断が懸念されるため、フロントフェンダーの装着が義務付けられる。
- ⑦シートのフェアリングがリアタイヤの後側の垂直接線にまで達している場合には（許容誤差-50mm）、リヤフェンダーを装着する必要は無い。

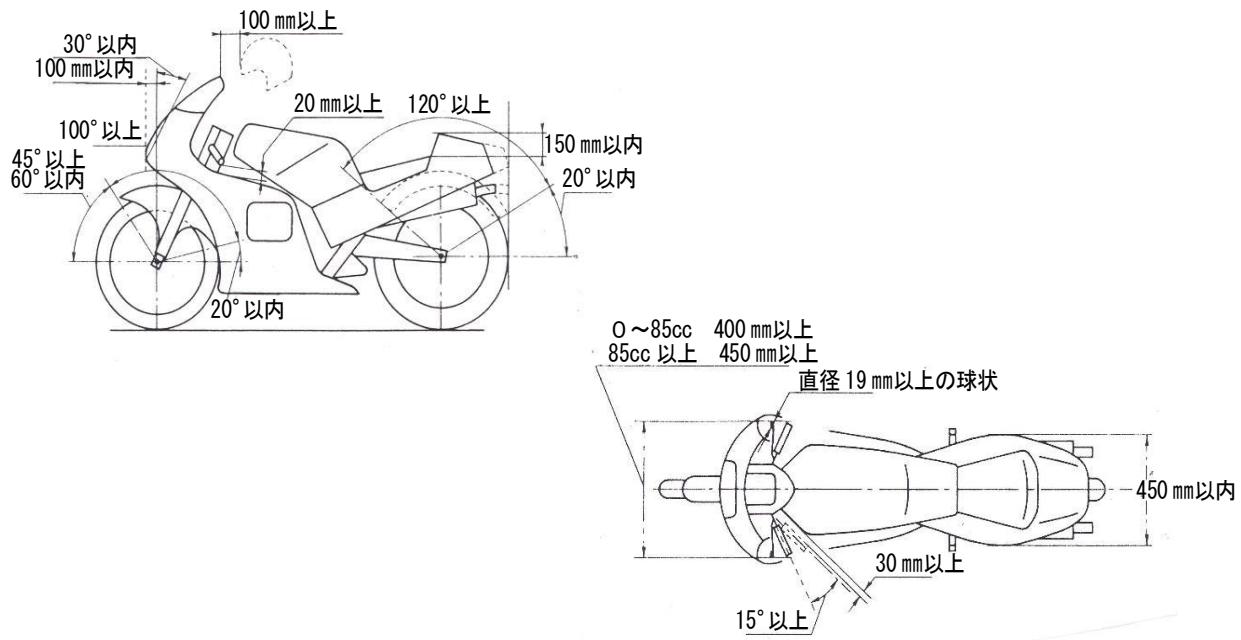
14. フェアリング（カウリング、ウインドスクリーン含む全てのボディワーク）

- ①フロントホイール（タイヤを除く）は、フロントフェンダーに隠れる部分を除き、各サイドからはっきりと見えること。
- ②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。ノーマルのフェンダーはフェアリングとみなされない。シートカウルの後端はリアタイヤの位置に関わらず、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。またリアホイールは最低180°に渡ってはっきり見えなくてはならない。
- ③モーターサイクルのいかなる部分も、リアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後方にあってはならない。
- ※スポーツプロダクションクラスに限り、車両公認時の形状がこの項目に合致しない場合、種目別仕様である公認時の形状の維持が優先される。
- ④エアフォイル、またはスポイラーは、それがフェアリングまたはシートと一体構造になっている場合に限り取りつけることができる。これは、フェアリングの幅を越えてはならないうえ、ハンドルバーの高さを越えてはならない。
- ※ウイング（ダクトウイング）を装備することは禁止される。（市販時より標準装備されている物は除く）
- ⑤尖っているエッジは、少なくとも半径8mmの丸みを持たせなくてはならない。

- ⑥ウインドスクリーンの先端と、全てのフェアリングの露出部分の先端は丸められていてはならない。
- ⑦通常のライディングポジションにおいてライダーは後方の両側及び上から全体（腕の前部を除く）が視認されなくてはならない。ライダーの顔またはヘルメットとフェアリング（ウインドスクリーン含む）の間の最低スペースは100mmとする。この規則の適用を免れるために透明な材質を使用することは禁止される。
- ⑧ライダーシートの後部の高さは最高150mmとする。この高さは、シートの固いベースの最下部から、ライダー後方のフェアリングの最上部までを測った場合のものである。
- ⑨ハンドルバーの位置がどこにあっても、フェアリングとハンドルバー先端あるいはステアリングシステム、およびそれに装着されている装備類との間隔は最低20mmなくてはならない。
- ⑩ナンバープレートが固定されている前部の傾斜角度は垂直面から後部へ30°以上あってはならない。
- ⑪シートまたはその後方にあらわいかななる部分（排気系を除く）の幅も450mm以上あってはならない。
- ⑫燃料タンクのキャップは、燃料タンクの外観形状からはみ出さないように、また転倒の際に外れることがないように取り付けられなくてはならない。
- ※この規則は2000年以降の市販車に対してのみ適用される。
- ⑬全ての4ストローク車両のフェアリング下部は、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（最低5リットル）を保持できる構造になっていなくてはならない。
- ⑭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。

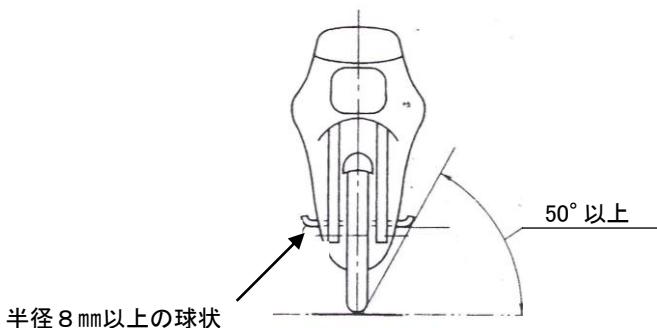


- ⑮フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない（孔は2個までとする）。この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウエットトレースを宣言した場合、開けなければならない。
- ※アンダーカウルは、脱落防止のためタイラップ・ワイヤーのみでの取り付けを禁止する。
- ⑯フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られてもよい。この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- ⑰上記変更以外に、スポーツプロダクションのフェアリングには、何も追加できない。



15. モーターサイクルの傾斜角

- ①ロードレース(GPクラス)およびプロダクションレースにおけるモーターサイクルは、荷重がかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から50°の角度に傾斜することができなくてはならない。
- ②ST及びSPクラスについては推奨とする。



16. ホイール、リム、およびタイヤ

- ①メーカーが出荷した一体構造ホイール(キャスト、モウルド、リベット)または従来の着脱式リムに対して、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リムの最低直径は400mmとする。

17. ナンバープレート

- ①モーターサイクルのフロントとシートカウル及びアンダーカウルの両サイド(サポートナンバー)にゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によつても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によつても隠れてはいけない。

※シート形状によっては、シートカウル上部にナンバーを貼るシートトップゼッケンが認められる。ナンバーは進行方向を上にすること。

②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。しかしこ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。

③ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mmとする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。

④すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低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。

⑤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なければならない。

⑥数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロントナンバー及びシートカウル上部の寸法は

最低高 : 140 mm

最低幅 : 80 mm (1の場合 25 mm)

数字の最低の太さ : 25 mm

数字間のスペース : 15 mm

サイドナンバー及びサポートナンバーの寸法は

最低高 : 120 mm

最低幅 : 60 mm (1の場合 25 mm)

数字の最低の太さ : 25 mm

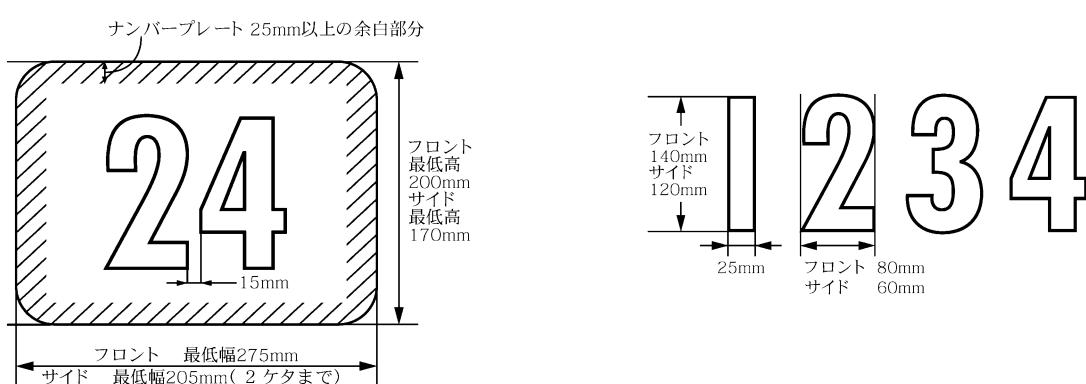
数字間のスペース : 15 mm

⑦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

0123456789

⑧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。

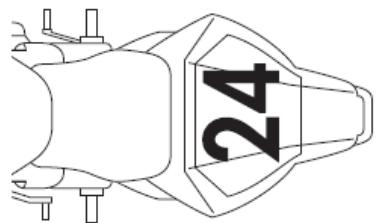


例) No.24の場合

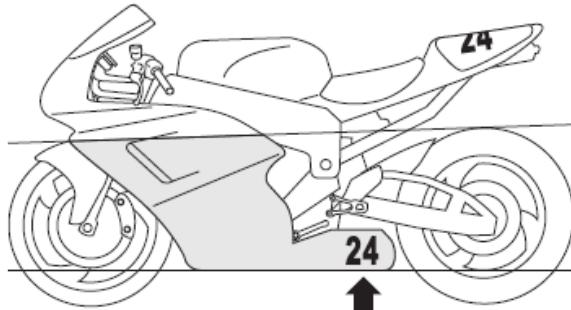


ゼッケンナンバーの位置は側面から見て見やすい位置に貼付けなければならない

シートカウル上部ゼッケン



サポートナンバーの装着例



※サポートナンバーの貼り付エリアは  部分

⑨アンダーカウルのサポートナンバーの文字は黒か白とし、他の広告等から 10mm 以上スペースを設けること。ゼッケン・プレート（ベース）の色は自由とするが、蛍光色や艶有りの使用は禁止される。尚、オフィシャルに不明瞭と判断された場合には随時変更の指示に従うこと。

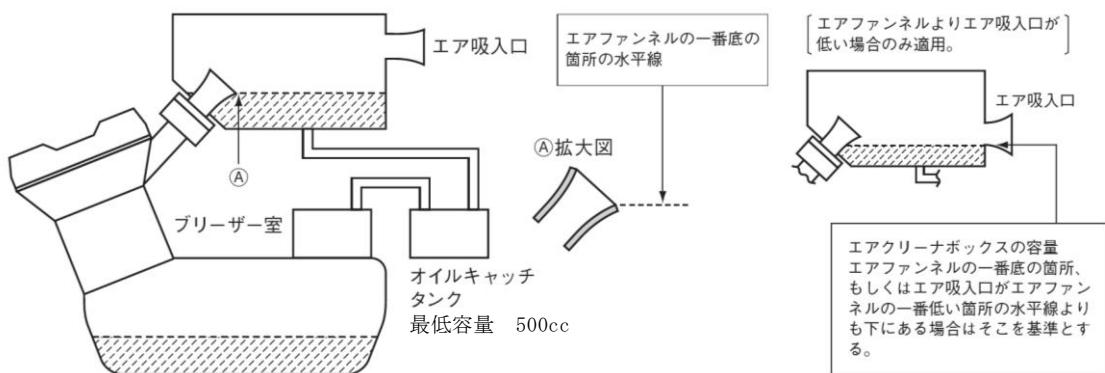
※2ストローク車両でアンダーカウルレスの場合や、オイル受けアンダーカウルにサポートナンバーのスペース確保が困難な車両は、アッパーカウルやクランクケース等に視認性を考慮して貼りつけること。

18. フュエルタンク及びオイルタンク

- ①燃料はマシンに固定された 1 つのタンク内に入れるものとし、
材質は金属に限る。但し、出荷時より樹脂製タンクを使用する車両は、それを使用することができる。
- ②シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為に容易に脱着出来る取り換えタンクを使用することは厳禁される。
- ③タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。
- ④タンクに防爆材を完全に充填することが義務づけられる。但し、MFJ国内競技規則技術仕様により、防爆材の充填義務が無いクラス及び、一般公道用として市販された車両の燃料タンクに一切の改造、変更のない場合は、この条件を免除される。
- ⑤オイルキャッチタンクとブリーザーシステムオイルブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクを行う。このタンクは競技の前に空にしなくてはならない。オイルキャッチタンクの最低サイズは、ギヤーボックスブリーザーの場合 250 cc以上、エンジンブリーザーの場合には 500 cc以上とする。
- ⑥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は、オイルを受けられるようふさがなければならない。

- ⑧すべての4ストローク車両は、クローズドブリーザーシステムを備えていなければならない。オイルブリーザーパイプはオイルキャッチタンク及びエアボックス接続され、エアボックス中に排出されなくてはならない。ただし、エアクリーナーボックスが装着されていない場合、オイルキャッチタンクを介したプローバイガスがキャブレターに吸入されるようになっていなければならない。
- ⑨エアクリーナーボックスが、吸気およびキャブレター、その他の開口部より下部に最低500cc以上のオイルを収容できる容量がある場合にはキャッチタンクとして利用できる。
- ⑩エアクリーナーボックス及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。

4サイクルのエンジンブリーザーシステム



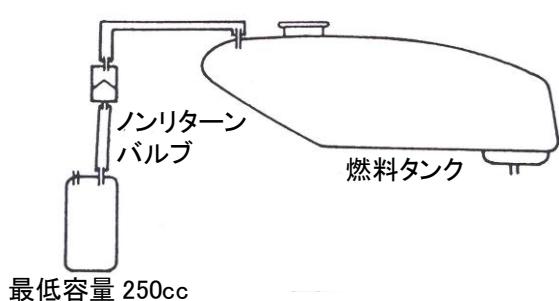
エア吸入口は、エアファンネルの一番低い箇所の水平線よりも上に位置すること。
吸入口がこれよりも下にある場合は吸入口に至る吸入通路の底部の少なくとも一部分が、水平線の上に位置すること。

ブリーザーシステム(エアクリーナーボックスおよびその他のオイルタンク)は、ドレーンパイプが詰った場合に、合計で最低1,000ccの排出液を確保できる容量を持つこと。

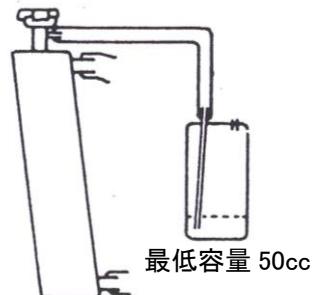
オイルブリーザーラインに逆止弁(ワンウェイバルブ)を追加することは禁止される。

- ⑩オイルドレーンプラグおよび供給パイプ
すべてのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。オイルキャビティに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。
- ⑪燃料タンクブリーザーパイプ
ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取りつけなくてはならない。これは、適切な材質でできた、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。
- ⑫燃料タンクフィラーキャップおよびオイルフィラーキャップ
燃料タンクフィラーキャップおよびオイルフィラーキャップは、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。
- ⑬ラジエターオーバーフローパイプが付いている車両は、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。

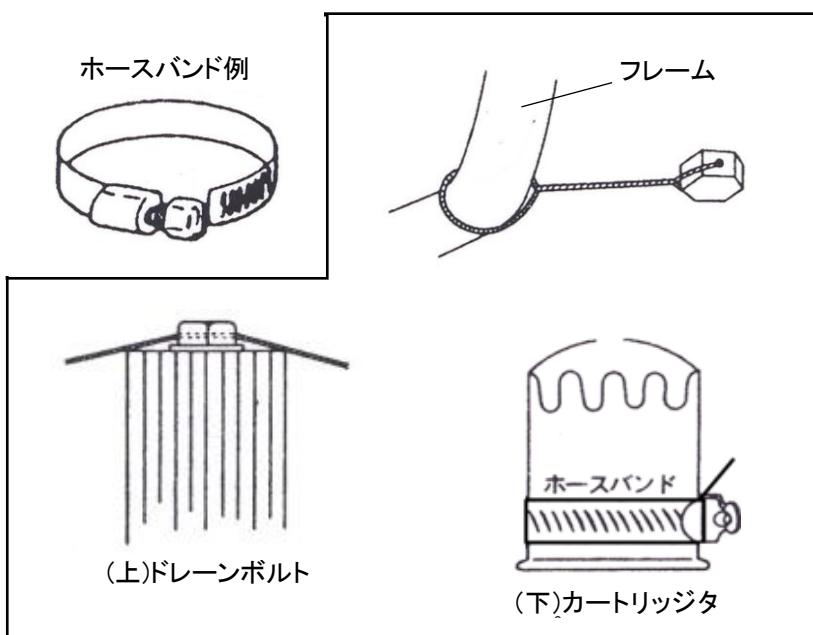
燃料タンクブリーザー



ラジエターオーバーフロー



ワイヤーロック



19. 燃料、燃料／オイルの混合液、冷却水

①すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。(AVガス、航空機用燃料の使用は禁止される。)

②競技に使用できるガソリン

競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

a. 競技用ガソリンとは当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。但し、特別規定に記されたクラスは除く。

b. 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.013g/l以下であること。リサーチオクタン価が100.0 (RON)、モーターオクタン価が89.0 (MON)以下であること。密度は15°Cにおいて0.725g/ml～0.780g/mlであること。

c. 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール(燃料精製中に混入しているものに限る)については認められる。

d. 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。

③大会特別規則によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

20. 音量規制

①計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。

②ノイズテストの際、ギヤボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。

③規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスペアサイレンサーに関しては例外とする。

④ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していくかなくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。

⑤rpmは、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。

⑥所定のエンジン回転数(rpm)= $30,000 \times \frac{\text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$

⑦下記に該当する車両の音量測定には、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、下記固定回転数方式を適用することができる。

＜スポーツプロダクションをベースとしたエンジン＞

	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
250 cc以下(4st)	6,000rpm	7,500rpm		10,500rpm
400 cc以下(4st)	5,500rpm	6,500rpm	7,000rpm	8,000rpm
600 cc以下(4st)	5,000rpm	5,500rpm	6,500rpm	7,000rpm
750 cc以下(4st)	5,000rpm	5,500rpm	6,000rpm	7,000rpm
750 cc～(4st)	4,500rpm	5,000rpm	5,000rpm	6,000rpm

＜その他レース用エンジン・GPフォーミュラ＞

	1気筒	2気筒	3気筒	4気筒
125 cc以下(2st)	7,000rpm			
250 cc以下(2st)		7,000rpm		
500 cc以下(2st)		5,500rpm	7,000rpm	7,000rpm

⑧2気筒を越えるエンジンの音量計測は、各エキゾーストパイプの先端で測定される。

⑨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。

⑩バンケルエンジンの場合の測定回転数は、6,000rpmとする。

⑪現行の音量規制値

2ストロークエンジンについてはピストンスピード 13m/sec で測って 105dB/A まで。

4ストロークエンジンについては 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。尚、特別規定で指定されているクラスはその値が優先される。

⑫周辺への音量は、モーターサイクルから半径 5 m 以内において 90dB/A までとする。

⑬音量測定は気温 20°C を基準とする。気温 10°C 以下の場合許容誤差 +1dB/A が認められる。気温 0°C 以下の場合許容誤差 +2dB/A が認められる。

⑭音量測定方法で、ここに記載されていない項目は FIM 規則による。

21. テレメトリー

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。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。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。

22. 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、プロテクティブコーンの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。カウルレスの車両は、取り付け部分から 100mm 以内とする。また、プロテクティブコーンの R は 10R 以上とする。

23. エンジンケース保護カバー

全ての 4 サイクル車両は、転倒時に地面（路面）とエンジンが直接接触する恐れのある部分は左右ともに、保護カバー、エンジンケーススライダー、プロテクティブコーン、いずれかによって保護されなければならない。ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は、保護カバー、エンジンケーススライダー、プロテクティブコーンの取り付けはしなくても良い。

取り付けに関しては、保護カバーの素材は、樹脂製（FRP、カーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等、厚さ 2mm 以上）もしくは、アルミ合金製（4mm 以上）とし、エッジの無いスマーズな面で構成され、衝撃、摩耗のダメージに耐えうるものであること。保護カバーは、接着剤またはボルト等にて、確実に固定されていなければならない。プロテクティブコーンでの対策を行う場合はフレームへの取り付けとすること。いずれの場合においても、エンジン形式や構造、オイルの保持に対応を行うこと。

23. フロントスプロケットガード

フロントスプロケットガードの装着を強く推奨する。

2025年12月改定

※この「筑波サーキット技術仕様」は、過去にMFJ国内競技規則に掲載されていた「ロードレース基本仕様」を元に変更を加えたものです。内容は隨時、追加・変更する場合がございますのであらかじめご了承下さい。

シリーズ規定

筑波ロードレース選手権シリーズランキングは下記により決定する。

1. 選手権の対象

参加出場するすべてのライダーを対象とする。

2. 選手権の順位

選手権の最終順位決定は、シリーズで得たすべての得点を合計し、最高得点者をシリーズチャンピオン、以降、総合得点の多い者からランキングを決定する。但し、複数のライダーが同一の得点を得た場合は、次の順序により決定する。

①ポイント獲得順位内の上位獲得回数が多い者を上位とする。

②最終戦または最終戦に近い大会の成績上位を上位とする。

③上記で決定できない場合、ランキング認定委員会において最終決定する。

※筑波ロードレース選手権は、決勝出走台数に関わらず、15位以内で完走した場合にはポイントが与えられる。与えられる得点はMFJ国内競技規則「公式得点」による。

順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位
特典	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

ただし、予選出走台数が1台の時は、レース不成立とみなしポイントを付加しない。

※混走の場合レースは行われます。

3. 選手権の成立回数

本シリーズの各クラス共に、成立したレースが3戦以上行われなければ成立しない。

4. シリーズ賞

本規定に基づき決定された選手権順位の優秀なライダーに対し、その栄誉をたたえシリーズ認定証が授与される。

・参加人数11名以上のクラス : 1位～3位

・参加人数6～10名のクラス : 1・2位

・参加人数5名以下のクラス : 1位

※参加人数とは、シリーズに参加した人数（同一人物の重複を数えない）を言う。

5. MFJライセンス昇格について

J-GP3・ST600・ST1000・JP-SPORT クラスの国内ライダーは、下記のシリーズランキング獲得者が昇格申請をした場合、国際に昇格することができる。その他の詳細はMFJ国内競技規則「MFJライセンス昇格・降格に関する規則」による。

ST1000:1～2位 / ST600:1位～3位

J-GP3:1位～2位 / JP-SPORT:1位～3位

6. J-GP3・JP-SPORT

J-GP3および、JP-SPORT は国際・国内・フレッシュマン・ジュニアの混走とするが、

筑波選手権のランキングポイントは、国際のみを抽出した順位と、国内・フレッシュマ・ン・ジュニアのみを抽出した順位の別でポイントが与えられる。

7. ST1000・ST600

ST1000および、ST600は国際・国内の混走とするが、筑波選手権のランキングポイントは、国際のみを抽出した順位と、国内のみを抽出した順位の別でポイントが与えられる。

8. 招待制度

筑波ロードレース選手権シリーズのチャンピオンは、翌年に行われる筑波選手権の招待選手として4戦分（4エントリー分）のエントリー費が免除される。

2026招待選手 各クラスシリーズチャンピオン

中山 結 互	J-GP3(Nat)	神 拓 也	ST1000(Nat)
池 田 優 介	ST600(Nat)	伊 藤 翼	JP250(Int)
中 原 美 海	JP250(Nat)	市 橋 貴 志	S80
浅 野 豪	TC400	石 井 直	TC250
相 馬 大 介	TC-Formula		

敬称略

筑波ロードレース選手権シリーズ
大会組織委員会

(一財)日本オートスポーツセンター JASC

Japan Auto Sports Center

筑波サーキット



〒304-0824 茨城県下妻市村岡乙 159

TEL:0296-44-3146 FAX:0296-43-1115

<https://www.tsukuba-circuit.jp/>