

2023年MFJ国内競技規則 変更点の解説 モトクロス版

皆様、いつもモーターサイクルスポーツならびにモトクロスをご愛好いただき誠にありがとうございます。
2023年のモトクロス規則は、変更点が多くなりましたので、疑問が寄せられそうな点について重点的に解説をさせていただきます。

これを読んでも不明点や疑問点が残る場合は、MFJまでお問い合わせください。

付則 15 モトクロス競技規則

4 レース中の公式シグナル

(ア)黄旗の規則が変更になりました。

黄旗	静止	次のフラッグポストで黄旗振動が提示されている。 前方の振動区間の制限に備えて準備をすること。
	振動	転倒、事故発生場所の直前フラッグポストであることを示す。 速度を減速、停止準備、追い越し禁止、大幅に減速してジャンプを通過すること。 「振動～転倒・事故発生場所を完全に通過するまで」を適用区間とする。
※安全のために数名のフラッグマーシャルが1つのポストを形成する場合がある。		

変更前

「黄旗静止～振動～現場を完全に通過するまで」の区間、以下の制限が適応

- 速度を大幅に減速し停止準備
- 追い越し禁止
- 大幅に減速してジャンプを通過（実質、ジャンプ禁止）

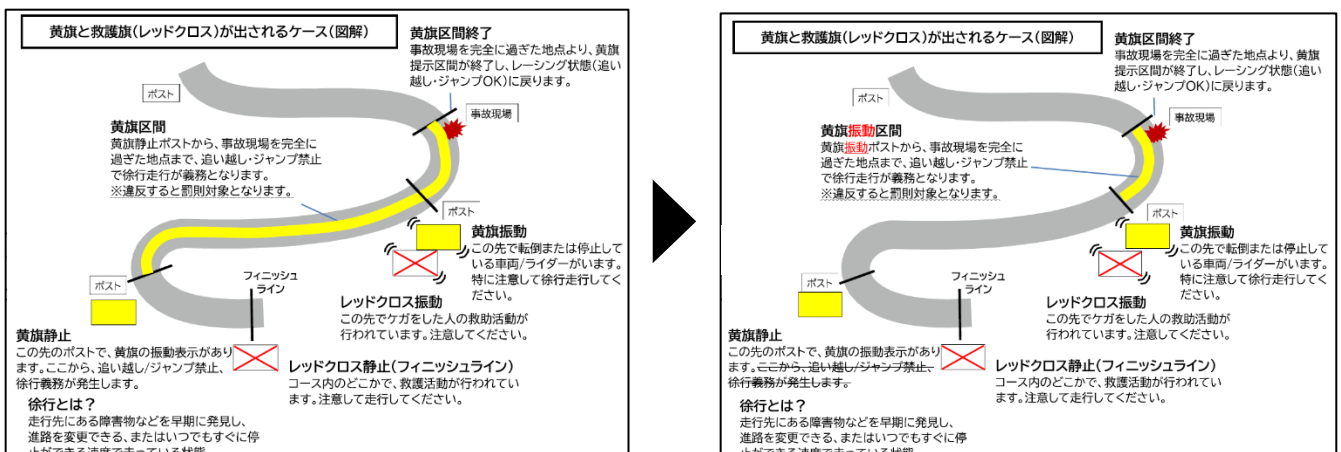
変更後

変更前と制限内容は変わりませんが、区間が変更されました。

「黄旗振動～現場を完全に通過するまで」の区間が制限の適応範囲となります。

黄旗静止はこれまで通り、振動の前のポストで掲示されますが、単なる予告旗となり、一切の制限はありません。
ただし、**静止を見逃してしまうと、気がつかないまま振動の後の制限区間に入ってしまい、転倒しているライダーや救護中の競技役員を危険にさらすことになります**ので、十分に気を付けてください。

図解



(イ) チェッカー旗+青旗の規則が追加されました。

チェッカー旗 (白黒)	レース終了
チェッカー旗+青旗 (振動)	トップのライダーにはレース終了を示すが、その直前を走行するライダーはもう1周レースが残っている。

トップのライダーの直前を走っているライダーに、あと1周レースが残っていることを明確に伝達するために追加されました。

② 25 レース

(ア) 25-6 リタイア を追加しました。

25-6	リタイア
25-6-1	競技中、何らかの理由でレースから辞退する場合は、いずれかのコースオフィシャルに申告することでリタイアすることができる。
25-6-2	リタイアの場合でも、完走周回数を満たしている場合は順位が与えられる。
25-6-3	レースが中断され再スタートする場合、すでにリタイアしたライダーは再スタートすることはできない。

実質的に運用されていた規則を明文化しました。

「リタイア」と「失格」を明確に別扱いとし、リザルトの表記にもかかわりますので、リタイアの場合は必ずその意思をコース内の競技役員に伝えてからコースから退出するようにしてください。

(イ) 25-7 赤旗が提示された場合、再スタートまでの時間は、原則として「競技中」と解釈される。

付則 17 全日本モトクロス選手権大会特別規則から移動しました。

地方選手権においても同様の扱いとなりますので、ご注意ください。

③ 26 赤旗の提示と再スタートの方法

26-2-1-1-2	ただし、パドックに戻ったライダーと、再スタートの時間に間に合わなかったライダーはスタートできない。
------------	---

26-2-1-2-3にも同じ文言を追加しました。赤旗提示後、再スタートの時刻が発表されますが、その時間にスターティングエリアでスタートの準備ができていないライダーについてはリタイア扱いとなります。

④ 27 レース終了

(ア) 27-4 フィニッシュライン の規則を変更しました

27-4	フィニッシュライン
27-4-2	フィニッシュライン通過の定義 ライダーの身体(装備を含む)がマシンに接触した状態で、フロントタイヤの先端がフィニッシュラインに到達した時点とする。自動計測機器が使用されている場合は、この限りではないが、自動計測による順位と実際の順位について差異がある場合は実際の順位が優先される。実際の順位とは、競技役員が目視および競技運営団により撮影された映像により判定された順位を指す。
27-4-1	フィニッシュラインの定義 フィニッシュラインは、コース両端に配置されたパネルなどの表示物により、明確に示される。

「人車一体で」⇒「ライダーの身体(装備を含む)がマシンに接触した状態で」

「フィニッシュラインを通過」⇒「フィニッシュラインに到達」

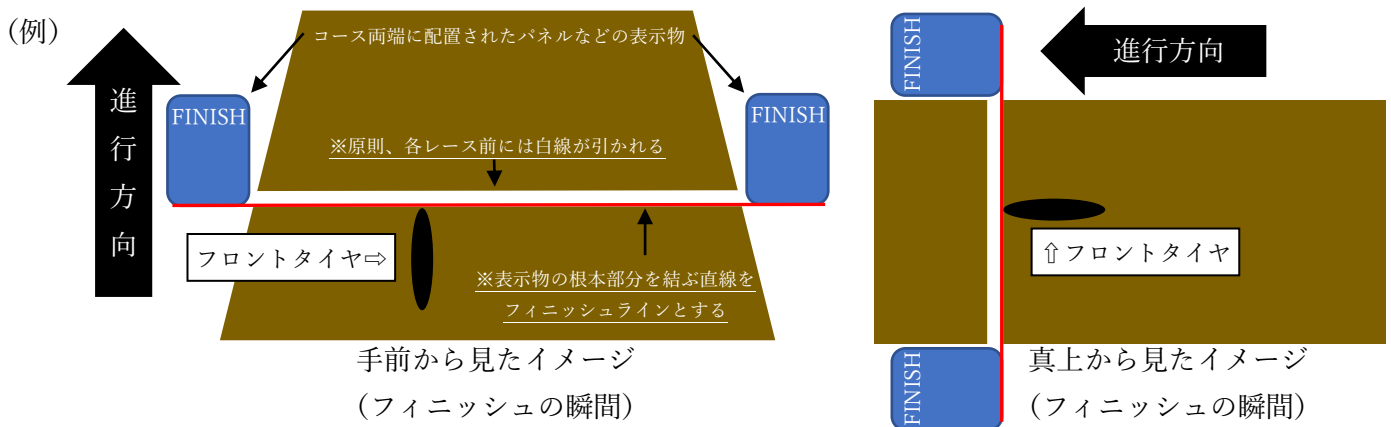
と変更しました。いずれも現場で長年運用されている解釈を明文化したものです。

「自動計測機器が使用されている場合は、この限りではないが、自動計測による順位と実際の順位について差異がある場合は実際の順位が優先される。実際の順位とは、競技役員が目視および競技運営団により撮影された映像により判定された順位を指す。」

この部分については、自動計測機器による計測は、ループ線やトランスポンダーなどの機器の設置方法などの影響を受け、実際とは異なることがあるため、自動計測機器を使用する場合でも、最終的な順位については、疑義が生じた場合に必ず競技役員が目視または映像により検証して判定することを意味し、追加しました。

※レース中の各週のラップタイムや順位を検証することは原則ありません。

「フィニッシュラインの定義」については、2022 年中の競技会にて、フィニッシュラインが目視で判定できないようになっていたことが、疑義が生じる原因のひとつとなったことを受け、レース会場にいる誰もがフィニッシュラインを明確に視認できるようにすることを目的とし追加しました。



(イ) 27-6 チェッカー後の規定時間

27-6 トップのライダーがチェッカーを受けてから、大会特別規則または公式通知にて示される規定時間を経過した時点でチェッカーを受けられていないコース上のライダーはそのラップでリタイアしたものとみなされ、コースから退出するように指示される。

この規則は、タイムスケジュールの遅れを最小にするために追加されました。

⑤ 29 レース後の車両検査

29-2 上記車両は、必要に応じて車両重量および音量が測定され、規定を満たしていない車両の当該ライダーには当該大会審査委員会により罰則がかけられる。

レース後の車両規則違反は基本的に失格ですが、不可抗力による車両規定違反が発生した場合に失格以外の罰則を適用する場合を想定し、文言を変更しました。

ただし、不可抗力であったとしてもレース中に明らかに破損などが見て取れ、車検合格状態とは言えない場合は、基本的に黒旗（ブラックフラッグ）にてピットインが指示されますので、従ってください。

⑥ 31 抗議

31-2 抗議は、暫定結果発表後20分以内（全日本・地方選手権共通）に当該ライダーおよびそのエントラント代表者だけが行うことができる。
ただし、参加車両の技術規則違反に関する抗議は暫定結果発表前でも行うことができる。

車両保管解除が遅れないための規則変更です。

何らかの理由で暫定結果の発表が遅れた場合でも、車両保管の完了から 20 分以上経過した時点で車両保管を解除する場合があります。

もし車両の技術規則違反に関する抗議を行う場合は、なるべく早くに行ってくださいようお願いいたします。解除後でも抗議時間内（暫定結果発表後 20 分以内）であれば受け付けますが、一度パドックに戻った後の車両を検証することになる場合は検証の精度が低下しますのでご了承ください。

⑦ 32 レース中の違反行為に対する罰則

32-1-3 リタイア申告の場合を除き、レース中にピット区域以外のパドックに戻った場合。
レース前車検の状態と異なるマーキング部品が使用されている、または車検長および競技監督が、故意に技術規則に違反していると判断した場合。

32-2-9 レース後の再車検に合格しなかった場合。

これまでの規則では、レース後の再車検に合格しなかった場合は「失格」と定められていましたが、上記 29 の通り、不可抗力による不合格の場合に失格以外の罰則が用いられる場合や罰則が用いられない場合も出てくるため、併せてこの部分も規則変更しました。

付則 16 全日本モトクロス選手権大会特別規則

① 10 競技内容

10-3 複数の予選組の場合は、決勝グリッド数と同じ人数まで、トップライダーのトータルタイムが速い組を優先として各予選組上位者(完走者)から順番に決勝進出の資格を得る。

決勝進出者についての規則条文を変更しましたが、解釈を明確化させるため、運用に変更はありません。これまで通りです。

② 15 車両検査

15-3-2-3 スペアマシン（Tカー）を使用する場合は、以下の時点まで変更することが認められる。

15-3-2-3-1 予選：レース開始予定時刻の10分前まで

15-3-2-3-2 決勝：各ヒートのサイティングラップ中のグリッドインまで

スペアマシンについて、事務局へ変更届を提出し競技監督の許可を得る必要がなくなりました。

予選レースでは10分前にグリッド選択が開始されるまで、

決勝レースでは、サイティングラップ終了後にグリッドに着くまで、変更が可能です。

ただし、決勝でウェイティングエリア入場以降にマシンを変更する場合はウェイティングエリアにスペアマシンを持ち込んでいなければならない、変更のための時間については予選・決勝共に一切の考慮はされません。

変更にかかるとなると、待たれることはなくそのままスタートになりますので、気を付けてください。

③ 19 決勝レース出場資格

(ア) シードライダー

19-1-2 シードライダー

19-1-2-1 シードライダーの資格

19-1-2-1-1 第1戦は前年の全日本選手権ランキングIA1、IA2、レディース各1位～5位のライダー

19-1-2-1-2 第2戦以降は前戦までの最新暫定ランキングIA1、IA2、レディース各1位～5位のライダー

19-1-2-1-3 IA1でシード資格を得た者はIA1クラスのみ適用され、IA2で資格を得た者はIA2クラスのみ、レディースで資格を得た者はレディースクラスのみ適用される。

全日本レディースクラスでも、シード制度が適用されることになりました。

(イ) 予選通過基準タイム

19-4 予選通過基準タイム

19-4-1 レディースクラスは、当該選手の予選中に記録したベストラップタイムが同一予選組のトップタイムの140%以内

予告：2024年に125%に変更される...

19-4-2 基準タイムの計算結果は1/1000秒まで有効とし、1/10000秒以下は切り捨てる...

レディースクラスの予選通過基準タイムが変更となりました。

24年規則にて、さらに125%まで変更される予定です。

ただし、レディースクラスの予選は基本的に3周回で行われ、ベストラップタイムを刻むチャンスが少ないことから、予選基準タイムをクリアできずに予選落ちとなった場合にも、決勝への出走を希望し嘆願書が提出された場合は、過去のレース結果や予選当日の公式練習のタイムを考慮し、当該大会審査委員会にて決勝進出が認められる場合があります。

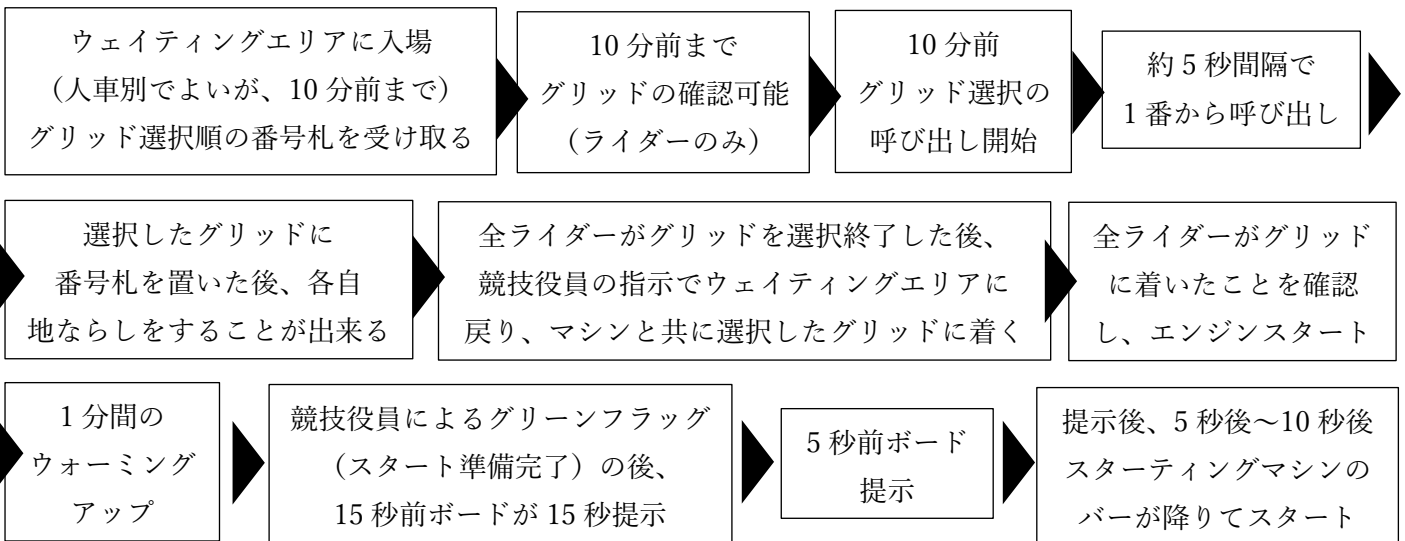
※ただし、「状況に応じて故意にスタートしない行為」を防止するために、スタートできなかったライダーについては決勝進出が認められない場合があります。

④ 20 スタート

スタート進行の方法を変更しました。

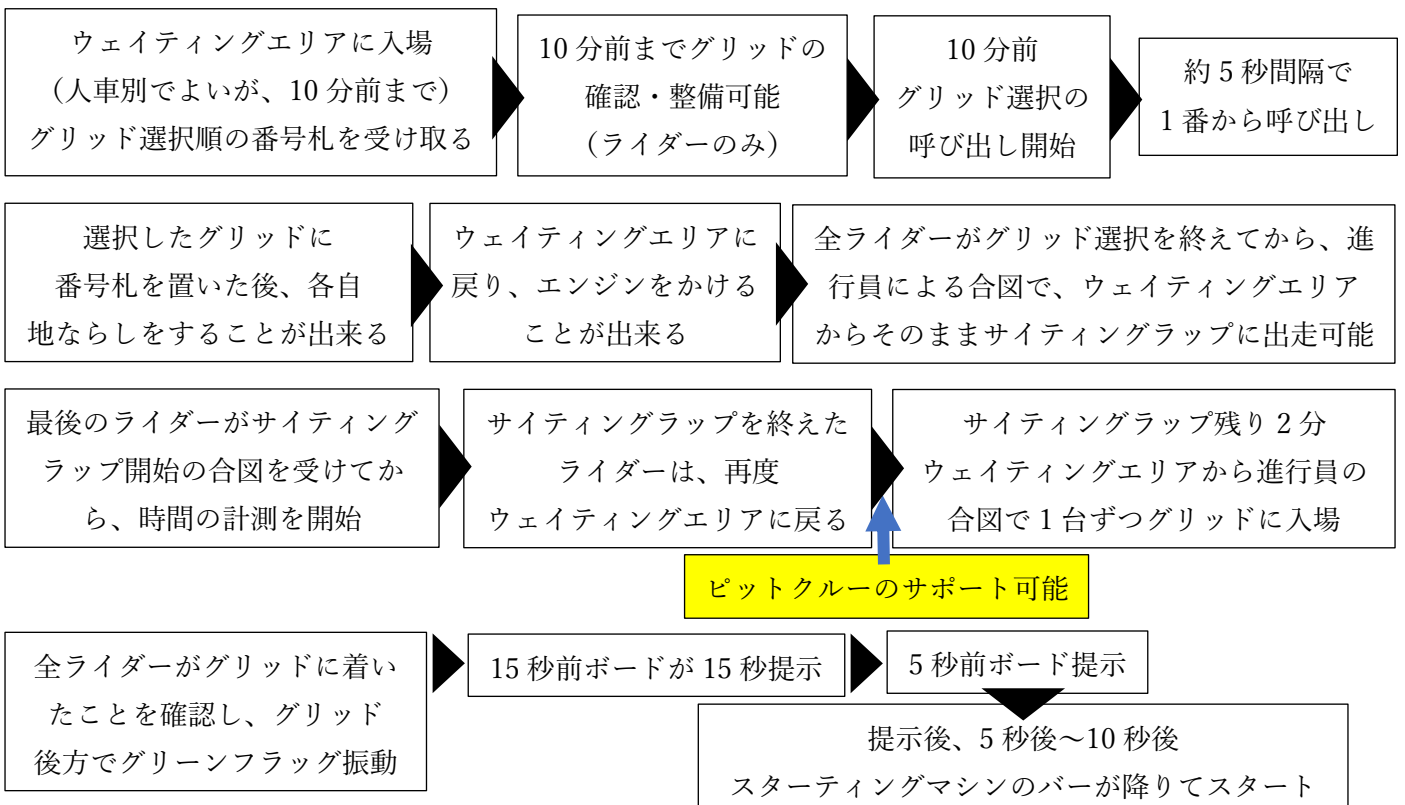
規則中に書ききれなかった部分を補足しましたので、以下の流れをご覧ください。

予選



※ピットクルーはスターティングエリアに一切入場できません。ライダーへのサポートはグリッドに着く前に、ウェイティングエリアで済ませてください。

決勝



※ピットクルーはスターティングエリアに一切入場できません。ライダーへのサポートはウェイティングエリアで行ってください。

⑤ 22 レース終了

22-2 トップライダーがチェッカーを受けた後、規定時間が経過していても、原則、バックマシナルに追い抜かれたライダーはリタイアしたものとします。この判断はレースディレクションによるものであり、一切の抗議を受け付けません。

この規則は、最終ラップに転倒やスタックなどが原因で、明らかに規定時間内にチェッカーを受けられない場合などに行使されます。これまで同様の対応がありましたが、明文化したものです。

付則 17 モトクロス基本仕様

① 3-4 エキゾーストパイプ

外国製のエキゾーストシステムが FIM 規則を元に制作されていることを考慮し、FIM 規則に合致させました。これまでよりも緩和された方向ですので、これまでと同じシステムであれば問題ございません。

② 3-15 ナンバープレート

(ア) ナンバープレートのサイズ

3-15-1 ナンバープレートの形は自由とするが、**3-15 ナンバープレート** 図1、図2に規定されているとおり、3-15-2-4、3-15-2-5、3-15-3-4の規則に従った3桁の数字が記載できるサイズでなければならない。

ナンバープレートのサイズ規定を削除しました。規定サイズ以上の数字とバックグラウンド色が明瞭に視認できるサイズであれば問題ありません。

(イ) フロントゼッケンナンバー寸法・バックグラウンド

3-15-2-4 フロントゼッケンナンバー寸法
最低高：110mm以上／最低幅：65mm以上（1を除く）／数字の最低の太さ：22mm以上／数字間のスペース：2 mm以上
※数字のフチドリは3mm以下で、白か黒の実線を用いることができ、上記寸法に含まれる。

3-15-2-5 フロントゼッケンバックグラウンド
フロントゼッケンプレートは数字を除きクラスごとに指定の単色（透過不可）でなければならない。ただし、すべての数字の上下端から計測して上下に10mmの水平線の外側は、広告を含む自由なデザインを使用できる。（下記図1参照）

フロントゼッケンナンバーの寸法は、これまで国際 A 級限定であったサイズが全クラスに適用されました。また、フチドリは3mm 以下で、ナンバーの寸法に含まれることとしました。

バックグラウンドについては、これまで「ナンバープレートサイズ全面がバックグラウンドであること」が基本の解釈であったものを、数字から上下 10mm の水平線の間は単色のバックグラウンドでないとならないことを明確に解釈できるよう変更しました。

(ウ) サイドゼッケンナンバー寸法・バックグラウンド

3-15-3-4 サイドゼッケン寸法
最低高：90mm以上／最低幅：65mm以上（1を除く）／数字の最低の太さ：22mm以上／数字間のスペース：2 mm以上
※数字のフチドリは3mm以下で、白か黒の実線を用いることができ、上記寸法に含まれる。

3-15-3-5 サイドゼッケンバックグラウンド
サイドゼッケンプレートは、数字の周囲20mmがクラスごとに指定の単色（透過不可）でなければならない。（下記図2参照）

サイドゼッケンナンバーの寸法は、これまで国際 A 級限定であったサイズが全クラスに適用されました。また、フチドリは3mm 以下で、ナンバーの寸法に含まれることとしました。

バックグラウンドについては、これまで「ナンバープレートサイズ全面がバックグラウンドであること」が基本の解釈であったものを、数字から外側に 20mm の範囲は単色のバックグラウンドでないとならないことを明確に解釈できるよう変更しました。

※20mm の距離が取れない場合は、可能な範囲（緑のギリギリ）まで指定の単色としてください

(エ) ナンバープレートの色

3-15-9

ナンバープレートの色

ナンバープレートのバックグラウンド（背景）色および数字の色は下記のとおりとする。

クラス	背景色	数字色
IA1 (IO) 、レディース、ノービス	白	黒
IA2 (IO)	黒	白
IBOPEN (IO)	青	白
ナショナル	黄	黒
ジュニアクロス	赤	白
キッズ65	緑	白
チャイルドクロス	白	赤

上記の色についてはそれぞれ下記の通り、RALまたはPANTONEで指定され、基準とする。

RAL

白：9010 黒：9005 青：5005 赤：3020 黄：1018 緑：6037

PANTONE

黒：PANTONE419C 青：PANTONE286C 赤：PANTONE485C

黄：PANTONE3945C 緑：PANTONE347C

※色見本については付録の「レースナンバー」（PANTONE使用）を参照すること。

車検により判定しやすいように、また、参加者がゼッケン制作の参考とできるように、基準色をカラーコードで記載しました。これはあくまで基準ですので、近い色であれば問題ありません。

③ 7 車両重量

7-1

各クラスの最低車両重量は半乾燥重量で下記のとおりとする。

クラス	エンジン排気量	最低車両重量（半乾燥）
65cc	65cc まで	2st 53kg
	65cc を超え 85ccまで	2st 63kg
85cc	100cc を超え 150ccまで	4st 71kg
	65cc を超え 85ccまで	2st 65kg
85cc (Large Wheels)	100cc を超え 150ccまで	4st 73kg
	175cc を超え 250ccまで	2st 98kg
1	290cc を超え 450ccまで	4st 99kg
	100cc を超え 125ccまで	2st 88kg
2	175cc を超え 250ccまで	4st 95kg

7-2 半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。

7-3 ダミーウエイトによる車重の調整は認められない。

7-4 レース後の計測においては1%の許容誤差が許可される。

7-5 MFJ公認車両 KX112 (22) について、本車両重量規定の適用外とする。

車両重量について、「付則 18 国内モトクロスの仕様」に記載されていたものを移動しました。解釈の変更はありません。

付則 18 国内モトクロスの仕様

① 5-1 下記部品は改造、変更が許可される

(ア) フロントフォーク

5-1-15 フロントフォークおよびフロントフォークブラケット

5-1-15-1 フロントフォークの OUTER チューブ、INNER チューブは公認車両の状態に維持されなくてはならない。

5-1-15-2 フロントフォークの内部パーツおよびフォークキャップは改造または変更することができる。

5-1-15-3 フロントフォークブラケット（アッパーブラケットおよびアンダーブラケットアッセンブリー）は、ハンドルバーの変更時を含め改造、変更が許可される。

5-1-15-4 フロントフォーク INNER チューブへのコーティング加工および OUTER チューブへのアルマイト処理が許可される。

フロントフォークについて、 OUTER チューブと INNER チューブ以外の改造が認められることとなりました。5-1-15-4 については、「5-2 下記部品は一部において改造、変更が許可される」からの移行の為、変更はありません。

(イ)リアサスペンション

5-1-16-1	リアサスペンションユニットの内部パーツ、スプリングの変更または改造とカラーの追加をすることができる。フレームとリアフォークへの取り付けは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。
5-1-16-2	リアサスペンションリンカージは、公認車両の状態に維持されなくてはならない。
5-1-16-3	リアサスペンションダンパーロッドへのコーティング加工およびリアサスペンション外套へのアルマイト処理が許可される。

リアサスペンションユニット（リアショックアブソーバー）について、内部パーツの変更が許可されました。外観から判別可能な範囲は公認車両状態でないといけませんので、改造範囲の逸脱にご注意ください。

5-1-16-3については、「5-2 下記部品は一部において改造、変更が許可される」からの移行の為、変更はありません。

2023年チャイルドクロス開催概要

1. 参加資格

小学校6年生以下（2011年4月2日以降に生まれた人）でMXPCライセンスまたはMXジュニアライセンス所持者を対象とする。※大会開催日時点
で中学校1年生以上の者は参加することができないので注意すること。

これまで、小学校3年生以下の参加に制限されていましたが、4年生以降の歳でモトクロスを始めの方々のために拡大し、小学校6年生まで出場可能としました。

※ 小学校4年生以上であっても、初めてモトクロスを始めの際に、いきなり65ccのレースしか選択肢がないことに抵抗があるという声を受け、出場年齢制限が再考されました。

※ 2022年九州モトクロス選手権シリーズにて、4年生以上が出場できる「CX-OP」が先行実施され、大きな問題がないことを確認して改訂いたしました。

2. 出場車両

付則18-2 50ccクラスの仕様についてに準じた、排気量50cc以下のモトクロス車両に限定する。

「KTM SX-E 5」「Husqvarna EE 5」「GASGAS MC-E 5」についてはBクラスの扱いとする。

22年まではエキシビション参加であった電動車両について、正式にBクラス車両として参加いただけるようになりました。

以上

繰り返しになりますが、不明点や疑問点が残る場合は、遠慮なくMFJまでお問い合わせください。

2023年も何卒よろしくお願いいたします。