RIDING SPORT CUP
KantoRoadMini
CHAMPIONSHIP

関東ロードミニ選手権 2026 RIDING SPORT CUP
競技規則書

ーレギュレーションー

更新：2026.10.16

桶川スポーツランド株式会社（MotoUP 桶川スポーツランド）

当規則の無断転載・無断使用は固くお断りいたします。
流用などをご希望の方はご相談下さい。

第一章　大会概要と競技規則

1 競技会名称

関東ロードミニ選手権　2026 RIDING SPORT CUP

2 主催、後援、協賛

主催・会場 / 桶川スポーツランド株式会社（MotoUP 桶川スポーツランド）
〒 363-0027 埼玉県桶川市川田谷上野 7921-3　TEL.090-3234-8888　web　https://okspo.jp/

後援 /RIDING SPORT
協賛 / 各戦ごとに大会公式プログラムにて発表

関東ロードミニ選手権 2026 RIDING SPORT CUP 開催概要

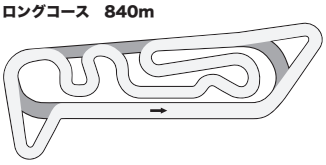
予選タイムアタックによりグリッドを決定し、7~12 周のスプリント方式にて決勝レースを行う二輪競技会。全 6 戦でシリーズチャンピオンを決定する。RIDING SPORT CUP として開催される。本大会は、社会全体にモータースポーツが認知されるとともに、ライダーの健全な発展を願うべくモータースポーツ振興の一端に貢献することを目的とする。

大会組織

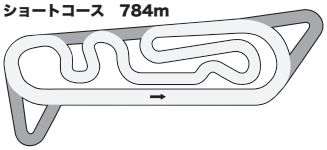
■競技長　鎌田 悟（桶川スポーツランド）
■コース長　川嶌和明 / 今野由寛（レース当日発表）
■計時長　目黒 正顕（桶川スポーツランド）
■事務局　松崎彩子（桶川スポーツランド）
■救護　竹口謙太朗（ももたろう鍼灸院整骨院）
■写真撮影　澤野 将、桶川スポーツランド 他

使用コースレイアウト

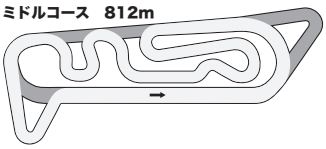
ロングコース　840m



ショートコース　784m



ミドルコース　812m



ロングコースとショートコース、ミドルコースを交互に開催する。

桶川スポーツランド 公式ロゴ

桶川スポーツランドの公式ロゴを装備品、マシンに使用する場合は、桶川スポーツランド事務局及びオンラインショップにて販売しているものに限り自由に貼付し使用できます。
個人やショップ単位での複製使用は禁止です。

関東ロードミニ選手権 大会公式ロゴ

関東ロードミニ選手権の公式ロゴは大会参加者、関係者が自己サイトやブログ、企画書等にて自由に使用できます。色の変更はブルー系党、白、黒のみ可。

販売品やそれに準ずる商用利用や、無断使用はご遠慮ください。ロゴの分割や二次加工はしないでください。

3　開催クラス

シリーズ表彰は下記年間表彰のマークがあるクラスのみ対象となるが、年間通して規定の台数に満たなければ対象から外れるものとする。（詳しくは 第一章 12. シリーズ表彰を参照）

クラス名	参加車両	参加対象	エントリーフィー
年間表彰 SP-EXP エスピーエキスパート SP-MID エスピーミッド SP-F エスピーフレッシュマン	2st50cc/4st100cc 準改造車 (NSR50/ NSF100/NS50R 等)	MID クラスでの優勝または年間ランキング 3 位以上の実績を持つ者。 (他クラス、他コースでの上級者は要相談）‘25 までに当クラスに参戦経験がある者。 ★最低重量　2st=125kg/4st=130kg ロングコース 46-47 秒台／ショートコース 39-40 秒台／ミドルコース 43-44 秒台該当者。 EXPへの昇格については任意とし上記の参加対象を参照。協議のうえクラス降格も可。 ★最低重量　12 インチ =123kg 17 インチ =125kg（ホイール径） ロングコース 47-48 秒台／ショートコース 40-41 秒台／ミドルコース 44-45 秒台該当者。当クラスで優勝した者は SP-MID へ自動昇格。 ★最低重量　12 インチ =120kg 17 インチ =122kg	（マイポンダー）¥7,700 （ポンダーなし）¥8,700
年間表彰 IMPORT MINI-EXP インポートミニ エキスパート IMPORT MINI-MID インポートミニ ミッド IMPORT MINI-F インポートミニ フレッシュマン	4st 125cc 17inch インジェクション仕様車 (CBR125R・YZF-R125・RS4125・RC125・GSX-R125 等) 定格 1kw/ 最大 10kw 以下の出力をもった 17inch 電動二輪車 (Ninja e-1 等)	MID クラスでの優勝または年間ランキング 3 位以上の実績を持つ者。 (他クラス、他コースでの上級者は要相談） ‘25までに当クラスに参戦経験がある者。 ロングコース 46-47 秒台／ショートコース 39-40 秒台／ミドルコース 43-44 秒台該当者。 EXP への昇格については任意とし上記の参加対象を参照。 協議のうえクラス降格も可。 ロングコース 47-48 秒台 / ショートコース 40-41 秒台 / ミドルコース 44-45 秒台該当者。台数バランスをみて他クラスと混走別表彰。MID クラスの目安タイムを満たして優勝した者は次戦より自動昇格。	（マイポンダー）¥7,700 （ポンダーなし）¥8,700
年間表彰 NSF100 HRC Trophy エヌエスエフヒャク エイチアールシー トロフィー	HONDA NSF100 ワンメイクレース	詳細は HRC のサイトを参照。 当大会では 18 未満の Jr と 18 歳以上の成人とでクラス分けをし混走別表彰にて開催。	（マイポンダー）¥7,700 （ポンダーなし）¥8,700
年間表彰 GROM Cup HRC エイチアールシー グロムカップ └アドバンスのみ	2016～HONDA GROM ワンメイクレース	詳細は HRC のサイトを参照。今季より音量規制に関しても HRC の規則に準ずる。 ◆アドバンス (AD)：ロングコース 46-48 秒台 / ショートコース 39-41 秒台 / ミドルコース 43-45 秒台該当者。 ◆ルーキー (RC)：ロングコース 49-50 秒台 / ショートコース 42-43 秒台 / ミドルコース 46-47 秒台該当者。参加台数により混走別表彰となる場合がある。	
年間表彰 Moderate GROM CUP モデレート グロムカップ └エキスパートのみ	HONDA GROM であればどの年式でも参加可能	◆エキスパート (EXP)：ロングコース 46-48 秒台 / ショートコース 39-41 秒台 / ミドルコース 43-45 秒台該当者。 ◆ミッド (MID)：ロングコース 49-51 秒台 / ショートコース 42-44 秒台 / ミドルコース 46-48 秒台該当者。 音量規制に関しては関東ロードミニの車両規則に準ずる。 EXP と MID は原則として混走別表彰とするが、台数の増加次第で別開催とする。	（マイポンダー）¥7,700 （ポンダーなし）¥8,700
TRYOUT トライアウト ※最終戦開催なし	当サーキットのミニバイクスポーツ走行規定に準ずる市販車で、当規則 2-1 総合規定を満たしている車両	ロングコース 48-50 秒台／ショートコース 41-43 秒台／ミドルコース 45-47 秒台該当者。 当クラスの目安タイムを超え優勝した者は上位クラスへ自動昇格。 同一車両を使っての他クラスとの W エントリーは不可。（エキシビションは可）	（マイポンダー）¥7,700 （ポンダーなし）¥8,700
NOVICE MINI ノービスミニ ※最終戦開催なし	当サーキットのミニバイクスポーツ走行規定に準ずる車両。 当規則 2-1 総合規定を満たしていることが望ましい。 ラップタイムの故意な調整は禁止とし、ラップモニターの使用は不可。	■ノービスミニ A… ロングコース 50-51 秒台 / ショートコース 43-44 秒台 / ミドルコース 47-48 秒台 ■ノービスミニ B… ロングコース 51-52 秒台 / ショートコース 44-45 秒台 / ミドルコース 48-49 秒台 ■ノービスミニ C… ロングコース 52 秒台～/ ショートコース 45 秒台～/ ミドルコース 49 秒台～ 予選にてタイムと台数バランスを見てクラス分けをし、混走別表彰で争われる。 同一車両を使っての他クラスとの W エントリーは不可。(エキシビジョンは可) なお当日発表される基準タイムを決勝中に上回った場合、該当周回に +5 秒のペナルティーが科される。	（マイポンダー）¥6,700 （ポンダーなし）¥7,700
EXHIBITION エキシビション	上記にないクラスでも要望があり一定の参加台数（10 台以上）が見込める場合、特別にクラスを開催する場合がある。		

■ワイルドカード参戦

SP、インポートミニの下位クラス（MID、F）優勝者は、当日の上位クラス決勝への最後尾グリッドからの参戦権が与えられる。
参戦希望者は当該決勝終了後速やかに車検テントのオフィシャルへ申告すること。なお、ワイルドカード参戦の場合は上位クラスの規則に従うこと。
車両保管も上位クラス終了後に行うため、エンジンメンテなどの重整備は禁止とする。

※台数増加によるタイムスケジュールのひっ迫を受け、2026 年も最終戦ではノービスミニ、トライアウトクラスの両クラスをキャンセルとし、シリーズを争うカテゴリーとそれに付随したクラス、エキシビションのみの開催とする。

4　開催日程

第 1 戦　2/22（日）　ロングコース開催

第 2 戦　4/19（日）　ショートコース開催

第 3 戦　6/7（日）　ミドルコース開催

第 4 戦　8/23（日）　ロングコース開催

第 5 戦　10/11（日）　ショートコース開催

第 6 戦　12/13（日）　ミドルコース開催

5 参加資格

常識を持ち、スポーツマンシップにのっとった行動ができるもの。桶川スポーツランドの利用規則及び関東ロードミニ選手権の開催目的や規則を熟知し順守できる者。
桶川スポーツ安全保険もしくはライディングスポーツメンバーズに加入しているもの。18 歳未満の者は親権者の参加同意書が必要。
開催クラスにより年齢制限を設けているが、該当しない年齢の者でも競技長が特別に認めた場合のみ出場できる。

6 参加者の遵守事項

すべての参加者は、競技開催中はオフィシャルの指示に従うこと。
・当レギュレーション及び当日配布されるプログラムを熟読している事。
・競技中の飲酒はしない。コースからの行き帰りにも飲酒運転をしないこと。
・日頃より薬品等で精神状態をとりつくろっていない事。・ピットロードおよびパドックでは、喫煙及び火気を伴う器具を使用してはならない。
・参加者の状態に何らかの異常がある場合は参加及び走行が認められない場合がある。

7 参加申し込み方法

桶川スポーツランドでの直接申し込み、現金書留での郵送、HP からのネットエントリーのいずれかとする。
エントリーは各レース 1 ヶ月前～開催一週間前までとし、それ以降のエントリーは一切受け付けない。いずれも大会が指定する有効な保険に加入していなければならない。
当レースではプログラム / リザルトの記載上ニックネームでの参加を認めているが、エントリー名に実在する他人の名前を使用する行為や、運営上問題のあると判断されるエントリー名は禁止とする。

（保険に関しては第一章 19 参照）※ネットエントリーに関しては HP をご確認ください。

★年間エントリー制度

年間エントリーとは指定されたクラスの第 1 戦～第 6 戦までの全戦まとめて申し込みを行うことを言い、
これは開幕戦前のエントリー締切日までにエントリー手続きをすべて完了しているものを指す。エントリー期間は WEB サイトにて発表。
昇格対象クラス以外のシーズン中のクラス変更及びチーム名など、エントリー情報の変更は一回までとする。

■年間エントリーの方法

指定の申込用紙に必要事項を記入し、事務局に該当クラスの全開催分のエントリーフィーとともに提出する。（WEB エントリーも可）
怪我などでやむを得ず出場できなくなった場合でも、エントリーフィーの返金は不可。
また、年間エントリーの権利を他者に譲ることはできない。

8 エントリーフィー（参加料金）★なお、エントリーするにあたり、桶川スポーツ安全保険もしくはライスポメンバーズの加入が必須の為、別途保険料が必要となる。

【通常エントリー】

■ノービスミニクラス……マイポンダー有（¥6,700）マイポンダー無し　（¥7,700）
■その他のクラス……マイポンダー有（¥7,700）マイポンダー無し　（¥8,700）

※ダブルエントリーの場合合計金額から 1,000 円控除。
※一人のライダーが同時に 3 クラス以上のレースにエントリーする事は、安全面を考慮し認められない。
※ 2025 年のシリーズランキングにより割引となる場合がある。詳細はランキングカードの裏面に記載。
※締め切りを過ぎた後のエントリーフィー支払いは、レイトフィーとして 1,000 円が加算される。
（注：締切日が 1 週間前の日曜日なので、日曜にネットエントリーをした場合は月曜午前 10:00 の着金まで通常料金）
※エントリー手続きのみを済ませ参加料を支払っていない状態で締切後にキャンセルをした場合、次回以降のエントリーが制限される場合がある。

【年間エントリークラスと金額】

トライアウト、ノービスミニ、その他エキシビションクラスは年間エントリー不可。
総額より 3,000 円引きが適用される。
（例）SP-EXP（マイポンダー無し）の場合 総額 52,200-3,000=49,200 円
（例）SP-EXP（マイポンダー有り）の場合 総額 46,200-3,000=43,200 円

【遠征割】

関東地方（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県の 1 都 6 県）以外からのエントリーはエントリーフィーから 2,000 円引きとなる。
※上記の判断はあくまで参加者本人のエントリー時点での居住地を基準とし、住所の虚偽等が見受けられた場合は参加が拒否され、当サービス自体を一切廃止する。

9 クラスわけ

各クラスエントリー台数がフルグリットを超えた場合、練習・予選をランダムに２クラス分けした上で決勝は A、B 決勝にクラス分けしてレースを行う。

・27 台以下…1 レース
・28 ～ 51 台…2 レース（A、B 決勝）
台数の片寄りを防ぐ為、エントリー台数が 28 ～ 37 台の場合は予選上位 65% を A 決勝、それ以外を B 決勝としてレースを行う。
（小数点以下切り捨て）
・38 台～ 51 台の場合は、予選上位 24 台を A 決勝とし、残りが B 決勝となる。
なお、B 決勝の上位 3 名のライダーには、A 決勝への出走権が与えられる。（任意参加）

B 決勝の周回数（A 決勝の 2/3　小数点以下切り捨て）

A 決勝	B 決勝
１５周の場合	１０周
１２周の場合	８周

A 決勝	B 決勝
１０周の場合	６周
７、８周の場合	５周

10　不成立

各クラスのエントリーが５台以下の場合は当該レースは一旦不成立扱いとなる。これは開催 1 週間前のエントリー台数での判断となり、開催当日の台数ではない。不成立扱いとなったクラスは中止（エントリーフィー返金）もしくはその他のクラスに混走となり、参加者と協議の上で決定する。

11 賞典

賞典対象は各クラス決勝出走台数※ 1 をもとに下記のように制限し、決勝完走者※ 2 に与えられる。
なおシリーズ中のゼッケン No. およびエントリー名の変更は原則として認められず、ポイントが加算されない場合がある。

※ 1 決勝出走台数＝レーススタート以降の出走
※ 2 決勝完走者＝優勝者の周回数の 75%（小数点以下切り捨て）以上を走行した者

表彰

・３台以下……1 位のみ
・４～５台……２位
・6 台～ 11 台まで……3 位
・12 台以上…6 位

なお、ワイルドカード参戦者が上位クラスにて入賞した場合は
通常通り賞典・ポイントの振り分けを行うが、
台数の増加に伴う表彰台数の変更は行わない。

■ポイント加算制限

順位＼台数	6 台以上	5 台以下
1 位	20	10
2 位	15	7.5
3 位	12	6
4 位	10	5
5 位	8	4
6 位	6	
7 位	4	
8 位	3	
9 位	2	
10 位	1	

12 シリーズ表彰

シリーズ表彰対象クラスは 3 位までが年間表彰され、翌年の走行料金やエントリーフィーが優遇される。
※ 5 台以下の決勝レースがシリーズ中に 2 回以上あったクラスは一位の選手のみ表彰される。2 台以下の決勝がシリーズ中に 2 回以上あったクラスのシリーズ表彰は行わない。最終戦では 1.25 倍のポイントが加算される。

★シリーズランキングは、年間で獲得したポイントの合計により、最多ポイント獲得者をシリーズチャンピオンとする。賞典外選手が出場した場合は、第 10 章 - 賞典と同様に扱いポイントを振り当てる。

同ポイントの場合は
1). 優勝回数の多い者　2). 上位獲得回数の多い者　3). 最終戦上位の者　4). 最終戦に近い大会で上位の者
5). 予選上位獲得回数の多い者　6). 参戦回数の多い者　7). 前年のランキング上位の者
の順で順位を決定する。
上記でも決定出来ない場合は、MFJ 国内競技規則に準ずる。

13 再車検

レース終了後、指定クラスの入賞車両は暫定リザルト掲示後 30 分間保管され、その間に異議申し立てがあった場合のみ当該クラスの分解車検を行う。呼び出しのあったクラスの該当ライダーは、コースインゲート右脇の再車検場に集合する事。再車検により違反が見つかった場合は、当該レースを失格とし、以降のレースの出場に関しても制限される。

14 抗議

抗議できる権利を有しているのはライダー本人であり、他者からの抗議は一切受け付けない。抗議する場合はいかなる場合でも抗議保証金 10,000 円を添えて競技長に提出すること。抗議保証金は競技長の判断により返還される場合もある。

15 ペナルティー

ライダー、ピットクルーは大会規則、大会役員の指示に従い違反行為のあった場合に課せられたペナルティーに関しては抗議できない。
その他の記載されていない事柄に関しても大会役員の判断によりペナルティーとなることがある。すべての違反行為については競技長の判断を最優先とする。

種類	ペナルティー
フラッグ無視※1	厳重注意または順位の降格またはタイムの加算または失格
ジャンプスタート (フライング)※2	ライドスルー or 競技結果 30 秒加算
ショートカット路の使用	予選→ベストタイム1秒加算　決勝→リタイヤ扱い
ランオフからの有利/危険なコース復帰	予選→当該ラップタイム抹消　決勝→競技結果30秒加算
ストレート外側白線カット	厳重注意またはライドスルー
危険行為	厳重注意または順位の降格またはタイムの加算または失格
ウェイト脱落・重量不足	予選→決勝最後尾スタート　決勝→失格
音量オーバー	朝車検=決勝最後尾スタート　決勝後車検=失格
重量測定不通過	予選→決勝最後尾スタート　決勝→失格
ノービスミニ基準タイム超過	該当周回に5秒加算
ライダーの過失による赤旗中断	予選→ラップタイム抹消　決勝→競技結果30秒加算

※ 1 ◆黄旗区間の罰則
・追い越し＝ 3 ポジション加算
・コースアウトまたは転倒＝予選→ 1 秒加算　決勝→ 1 周以上の減算
・事故＝失格および次戦出場停止
◆ダブルチェッカーの罰則
・厳重注意または３ポジション加算。重大事故＝失格及び次戦出場停止。

※ 2 レッドシグナルが点灯して消灯するまでの間にマシンが前進した場合、ライドスルーもしくは競技結果に 30 秒加算のペナルティーを課す。ライドスルーボードにて指示されたゼッケンのライダーは安全なスピード (1 速 /30km 以内) でピットレーンを通過する事。
この際に速度超過と判断された場合ライドスルーが繰り返される。ライドスルーボードが 3 回掲示されても従わない、及び速度違反により 3 回のライドスルーが実行されたと認められない場合は失格となる。

なお、左記のペナルティーに該当する者のコースレコードは認定されない場合がある。

16 レースの中断、再開

やむを得ない事情により競技の続行が危険であると大会役員が判断した場合、赤旗及びレッドシグナルの掲示により競技が中断される。

・赤旗中断となったレースがスタートから 3 周未満の場合、当該レースは無効とされ、車両確認に要する時間を設けたうえ周回数を 2/3 に減算し再レースが行われる。再レースの出走時刻は状況により変更される。このレースのグリッドは予選結果に基づき全ライダーが参加出来る。罰則も消滅する。

・スタートから 3 周以上 2/3 未満 (小数点以下切り捨て) の周回数を消化していた場合は、予定周回数から赤旗掲示された時点 (半数以上のライダーが通過した時点) での周回数を引いた残りの周回数で第 2 レースを行う。なおこのレースのグリッドは第 1 レースの結果に基づき、第 1 レースでトップの周回数の 75%以上を走行していたライダーだけが再スタート出来る。第 1 レースで消化していない罰則があった場合それが適用される。
最終結果は各レースの周回数を合計し、最多周回数のライダーが優勝者となる。同一周回の場合は最終レース結果が優先される。

・再レースが不可能な場合は予選もしくは第 1 レースの順位を最終結果とし、ハーフポイントが与えられる。

・予定周回数の 2/3 以上を半数以上のライダーが消化していた場合、当該レースは成立したものとする。

17 主催者側の権限

主催者は理由を明かすことなく参加を拒否できる。大会に関する参加者、同業者及び肖像権や音声、写真、映像等に関する権限は主催者にあるものとし第 3 者に対してその使用を許可できる。

18　中止

天候などにより中止になる場合は事務手数料 1,000 円を引いた金額を返金する。（チャンピオンは除く）年間エントリーは 500 円を引いた金額を返金とする。ただし中止の決定は主催者がするものとし、第三者は決定できない。(原則として当日現地で発表となる）

19 保険制度

参加者は**桶川スポーツランドスポーツ安全保険もしくはライディングスポーツメンバーズに加入していなくてはならない。**
上記の保険は、桶川スポーツランド・チームライディングスポーツが設立した保険団体であり、
『(財) スポーツ安全協会』が運営する『スポーツ安全保険』に加入し、登録競技者、イベント参加者の不慮の事故に対して補償するものとし、関東ロードミニ選手権エントリー時には加入が必須となる。
※保障期間の関係により、開幕戦のみ 2025 年度の保険が適用され、2 戦～最終戦には 2026 年度の保険加入が必要となる。
レース当日怪我を負った場合は救護室にて手当を受け、事務局で事故申請書を受け取ること。救護室での当日の処置記録が無い場合、原則として保険の申請は出来ないものとする。桶川スポーツランドスポーツ安全保険及びライディングスポーツメンバーズの詳細、加入方法、補償額などについては別紙参照の事。

20　重量制限

3. 開催クラス表に最低重量が記してあるクラスの予選・決勝終了後は、車検場前にて車両＋ライダー本人＋装備一式の合計重量が測定される。
重量調整に用いるウエイトは、容易に脱落･破損しない様、取り付け方法及び位置、材質等に十分注意する。また、取り付ける際は原則としてボルト・ナット及び金属製のネジ式ホースバンドでの固定を基本とし、重さや振動等に耐えうる強度を考慮する事。参加者の安全と車両の操安性を考慮し、SP クラスの車両重量の上限は 85kg 台とする。これ以上の重量追加が必要なライダーに関しては、車両重量が 85kg を切らない事を条件に、各最低重量を満たさなくても参加が認められる。なおこの規則は試験運用のため、参加車両の戦力バランスを見て今後変更される可能性がある。

21　参加者の装備

■必須
・フルフェイスヘルメット……JIS T8133 2015 2 種以上のものか、それ以上の安全性を満たしているもの。（MFJ/FIM/SNELL 規格推奨）
・ヘルメットリムーバー……市販のバイクヘルメット用であればメーカー自由。<u>またはヘルメット本体にリムーバー機能が備わっている事。</u>
・レーシングスーツ……MFJ 公認である事。(12 歳以下除く)
・レーシンググローブ、ブーツ……皮製でプロテクション機能が備わっているおり、いかなる体勢でもレーシングスーツと 50mm 以上重なり合うもの。
・脊髄パッド…レーシングスーツの下に装着し脊柱保護に効果的なもの。ただしエアバッグ一体式として装備がある場合は免除となる。
(CE-EN1621 適合品)

■推奨
・チェストプロテクター・エアバッグシステム……装着を推奨。コースや年齢によって必須の場合がある為注意する事。なお転倒によりエアバッグが開いた状態での競技続行は危険なため、ピットインし改善したのちに再コースインすること。

上記適合品であっても著しい破損や汚損がある場合は使用を認めない場合がある。その他ウェアラブル端末や安全な走行に支障をきたす恐れのある上着や装飾品などは不可。

22　使用燃料

一般のガソリンスタンドで購入出来る無鉛ガソリンである事。AV ガス、レースガス等の一般市販車以外への使用を目的とした燃料の使用は禁止。2st 車両に限り 2st オイルの混合を認める。ガソリン及びオイルには、オクタン価や燃焼効率を高める添加剤や起爆剤などを加えてはならない。また燃料を故意に冷却する行為は禁止とする。

23　パドック駐車規定

■ポイントランキングに★印のあるライダーが当該クラスに参加する場合、指定の優先パドックに駐車する権利がある。（※優先パドック＝コース最終コーナー側パドック最前列）なお優先パドックに空きがある場合は、ランキング★印のライダーが他クラスに参加する場合も使用が認められる。ただし、ランキング該当者以外の使用は不可とする。

■年間エントリーを行い抽選にて選出された 20 名のライダーには、最終コーナー側 13 台分と、コインロッカー前 7 台分のパドックが割り当てられる。なお、年間エントリーを行ったライダーが止むを得ずレースに参加出来ない場合は、他ライダーにパドックを譲渡する事が出来る。

■レース前々日の金曜日は 17 時より翌日土曜のゲートオープン待ちが認められ、その方法はトランスポーターに運転手が乗車している停車状態のみ可とする。17 時以前の停車及び自動車や物を置いてのゲートオープン待ちは禁止され、違反した場合翌日のゲートオープン時は最後尾での入場となる。金曜の営業時間後はスタッフが常駐していないため、他の参加者や釣り人、近隣住民などへ迷惑とならないよう参加者間で互いに注意のこと。

■レース前日の場所取り可能時刻は、原則として 15:00 からとする。15:00 前に場所取りがあった場合、予告なく当施設スタッフが撤去する。なお、天候が安定しない状況の際は場所取り開始可能時刻が早まる場合があり、その発表は当日現地で行われる。

■場所取りが認められるのは、当日現地に来ている参加者本人またはその参加者本人によって定められた代理人 1 名とする。

■場所取りの際は、各自置いて帰る物の見やすい位置に、翌日開催されるレースの参加受理書を貼付し提示しなくてはならない。ネットエントリーの場合は、受理メールを印刷した物を提示するか、受理書の代わりに事務局にて発行される許可書を提示する事。この場合の券の配布は 1 人 1 枚までとする。受理書または許可書の無い場所取りに関しては無効とみなし、当施設のスタッフが撤去する。許可書に氏名等情報が明記されていない物に関しても無効とする。また、重複した受理書や許可書を作成し余分な場所取りをする行為は、当該ライダーの全ての場所取りを撤去する。

■場所取りの品にタイヤを使用する事は、投棄の原因となる為禁止。

■レース当日は、朝 8:00 まで競技車両搬入車及び参加者本人の車以外、場内への駐車を禁止する。（オフィシャルや出店者、主催者が認めた関係者を除く）

【 補足事項 】レース前日の車中泊に関して

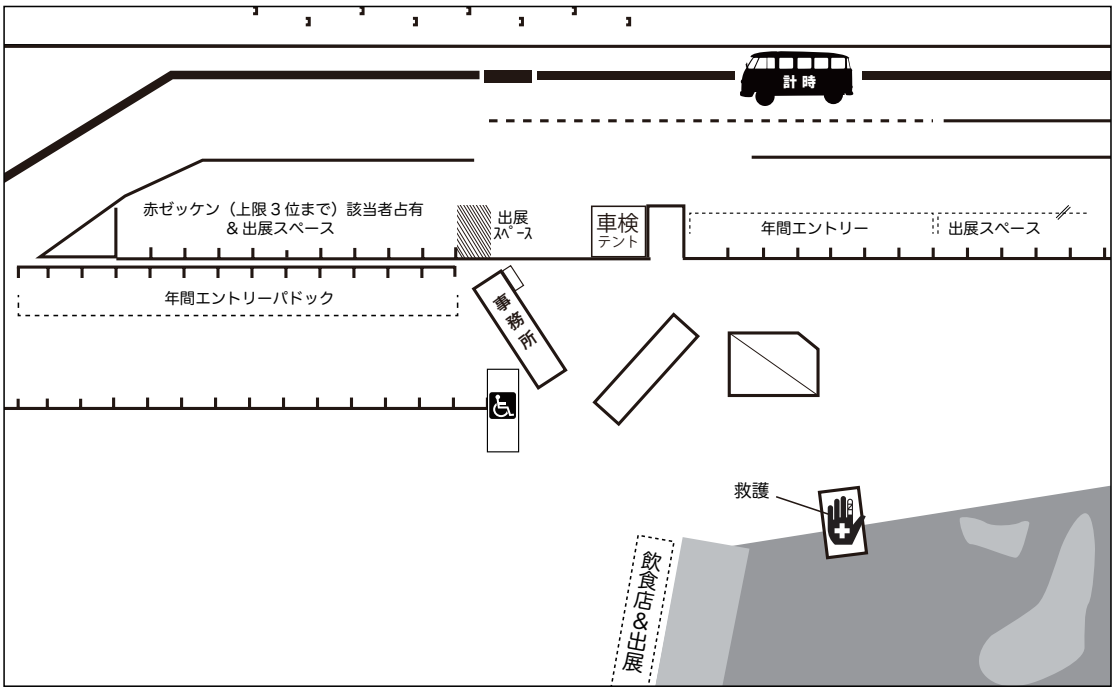
レース前日より場内にトランポを駐めての車中泊を認めます。
禁止行為などがあった場合は次戦の前日から場内車中泊を禁止としますので、参加者同士でマナー良く使用してください。
特に近隣住民の方に迷惑をかけるような行為が見られた場合には桶川スポーツランドの営業自体にも支障をきたす恐れがある為、各自気をつけて使用してください。

【車中泊のきまりと諸注意】

・夜間コースに入ることは禁止します。
・20:00 以降、場内または桶川スポーツランド近辺で競技車両のエンジンをかけたり、騒音になる行為（カーステレオなどを大きい音でかける、花火をする等）は禁止します。
・場内、場外での焚き火、花火は禁止。火気を使用してのバーベキューなどは安全を考慮した上でスタッフ指定の場所で行って下さい。
・飲酒運転など法律によって禁止されている行為を参加者同士で監視し、問題がないように使用して下さい。
・ごみの放置は絶対にしないで下さい。
レース前日は桶川スポーツランドスタッフが 1 名場内に居りますが、各種対応は 20:00 までとさせていただきます。

【指定の駐車スペースについて】

・前年ランキング上位者、年間エントリー者、出展者には予め駐車場所を指定しています。出展の駐車スペースについてはレースウィークにウェブサイトで告知されます。



24 ウェット及びドライレース

天候による路面状況の変化または可能性があり危険と判断された場合、競技は一時中断され ウエットレースが宣言される。その場合タイヤ交換等に要する一定の時間を設けた上で競技は再開される。ウエットレース宣言以降のクラスのタイヤ選択は各自の判断に一任するものとし、路面状況の変化によってその都度競技が中断される事は原則として無い。宣言のない場合は全てドライレースとする。
ウエットレースの場合のみ、アンダートレー装着車はグロメットを取り外す事。(第二章 車両規定 M クラス 2-1 参照)

25 スペアマシン

車検にて合格印を受けられる車両は各クラス 1 名につき 1 台とし、スペアマシン (T カー) の登録は認められない。 トラブルによる車両の著しい破損及びフレームやエンジン交換が必要となった場合は、競技長へ報告し再度車両検査を受ける事。

26 ウェイティングとスタート進行

・競技の円滑な進行のため、参加者は前クラスのコースイン完了後からウェイティングエリアでの待機が認められる。ただし、
ウェイティングエリアでのタイヤウォーマー及び発電機の使用は禁止とする。
・当シリーズではオフィシャルからの特別な指示がない限り、決勝レース前のサイティングラップのキャンセル / 複数周回などは認められない。
サイティングラップのコースインゲート開放時間は２分間とし、間に合わなかった場合は全車がレーススタートを切り 1、2 コーナー通過以降のピットスタートとなる。
・サイティングラップ以降にコース上でトラブルが発生した場合は速やかにマシンをピットレーンへ退避させる事。この時ウォームアップを終えた先頭のライダーがグリッドに戻って来るまでに再コースイン出来ない場合はピットスタートとなる。
・レース開始直前にエンジンストールや何らかのトラブルが発生した場合は、両手を降るなどしてオフィシャルおよび後続に合図をする事。オフィシャルがスタートディレイの判断をした場合は前方で赤旗が振られ、サイティングラップもしくはウォームアップラップから仕切り直しとなる。この時スタートディレイの原因となったライダーは最後尾以降のグリッドへ降格となる。またその遅延状況により周回数が減算される場合がある。

第 2 章　車両規定

本車両規則はローコスト、イコールコンディションを目指し、2st/4st、KIDS ～大人、入門者～上級者まで異なる目的を持った参加者全てのバランスを考慮し作成されている。

レース前車検での主催者側の判断には、その解釈のすべてに対していかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない。
車両規則に反したものは、主催者判断で当該シリーズの出場停止処分を課す場合がある。

2-1
総合規定　（全ての車両に該当する規則）

1. ブレーキは前輪後輪それぞれ独立した、**効果的な制動力を持つ物**を備えなければならない。

2. **ハンドル**は左右一杯に切ったときにライダーの**指を挟まないように**ハンドルと燃料タンク、カウリング等に間隔を保持すること。
また、ハンドルの先端には**バーエンド**もしくは非貫通タイプのグリップが装着されている事。アクセルは手を離した際、自動で戻らなくてはならない。

3. クラッチレバー・ブレーキレバー・グリップラバーの変更は可。ただし、**レバー先端は丸み（最低直径 14mm 以上）**を持たせなければならない。

4. **ステップバー・ペダル類**の先端は、安全上先端が中空でなく、**丸みを帯びた形状**でなければならない。

5. 走行中明らかに**路面と車両の一部が接触**している場合は、その部分を切除する等の対策を施す事。(サイドスタンド、ステップ周り、カウル等)

6. **取り外さなければならない物**は、バックミラー・スタンド類・フロントバスケット・リアキャリア等。
また、ヘッドライト・テールランプ・ウィンカー等は、取り外すか**テーピング**を施さなければならない。

7. **カウル**などをはずした場合は、全てのカウルステーもはずす事。その際のフレームの加工は最小限の不要ステーの切削のみ可。

8. オイル**ドレーンボルトおよび給油口**（エンジンオイル・ミッションオイル）は、必ずステンレスワイヤーを用い、
ボルトに通して緩まない方向に引っ張り、端をフレーム等に固定して**ワイヤーロック**を施すこと。ドレーンボルトの改造、変更は可。

9. **燃料タンク**にブリーザーパイプがある場合は、必ず透明または半透明のキャッチタンク（100cc 以上）を取り付けるか、
ワンウェイバルブを取り付けなくてはならない。

10. オイル**キャッチタンク**・燃料キャッチタンク・ラジエターリザーバータンクは、**走行前に空**にしておくこと。

11. 他のライダーに**危険および迷惑**をおよぼすような改造はしてはならない。

12. 車両の**音量は、99.0dB 以下**でなければならない。測定時の気温が 10℃以下の場合、許容誤差＋ 1dB が認められる。
測定時の気温が 0℃を下回る場合は、さらに +1dB まで認める。
測定方法は、排気口から 50cm 後方、45 度の角度で排気管と同じ高さに測定器を据える。排気口高さが地上より 30cm 以下の場合は、45 度上方で行う。
そのときのピストンスピードは、4 ストローク 11m ／ s　2 ストローク 13m ／ s　とする。（ページ下表参照、車検側のタコメーター基準）
レース終了後は、+1db まで認めるが、転倒等やむを得ない理由によりマフラーが破損してしまった場合は競技長判断とする。
また、音量測定時の仕様は出走時と同条件とし、極端にキャブセットや点火時期・マッピングを変更したり、カウルを外した状態での測定は認められない。
共振音防止のための測定時の乗車は可。音量に関しては、走行中の音量をストレート脇にて測定する場合もある。注意を受けたライダーは次走行までに対策を施す事。

13. **ラジエター**を装着している全ての車両は、転倒時に内容物が漏れ出しにくい構造の**リザーバータンク**または、
キャッチタンク（100cc 以上）を転倒時に影響のない場所に強固に取り付けなければならない。
ラジエターに**不凍液**が入っている場合は、**水または水とアルコールの化合物にとりかえておく**事。サーモスタットの取り外しは可。

14. **キャブレター**からのオーバーフローパイプには、透明または半透明のガソリンキャッチタンク（100cc 以上）を
転倒時に影響のない場所に強固に取り付けなければならない。

15. **マフラー**はリヤタイヤ後端の垂線より大きく後ろに突出してはならない。

16. **ゼッケン**の字体は、ゼッケンベース**枠内に明記**し、走行前車検で合格となった物のみ使用可。(ゼッケン色に関しては第三章参照)

17.F/R **アクスルシャフト及びスイングアームピボット**の固定は**ロックナット**または割りピンを使用すること。アクスルプロテクターの使用は可とするが、ナットのロック機構の機能が損なわれないこと。また転倒時の削れなどにより先端が鋭利になっていない事。アクスルシャフト及びスイングアームピボットシャフトにアルミ・チタン・マグネシウムを用いる事を禁ずる。

18. 互換性が認められているクラス以外の車両は、原則として**原動機型式**および**フレーム**型式の異なる車両の部品を**使用することが出来ない。**
（型式とは、メーカーが定めた機種に属する原動機番号、フレーム番号を言う）部品番号が同一のものであれば使用可。
例）NSR-50 の車両に NS50-R、NS-1 の部品は使用不可 /`94NSR-50 の車両に `95NSR-50 の部品は使用可
TZM-50R の車両に TZR-50 の部品は使用不可 / 年式により異なる原動機番号を持つエンジン及びパーツは、同車種フレームに限り使用を認める。
ただし例外として、NSR50・mini/NS50R・F/NS-1/CRM50/MBX50（6 速）のクランクケースに関しては、部品の互換性を認める。加えて NSR50 と NSR80 のフレームの互換性を認める。また、GROM 及び MSX125 の他年式間での部品の互換性を認める。

19. 全クラスに関して、レース終了後購入希望者が発生した場合、**入賞車両**は外装関連を外した状態で定価を上回らない価格で**協議の上売却**しなければならない場合がある。
参考価格…SP・インポートミニ＝上限 80 万円台

20. エンジンオイルやフォークオイル等、油脂類の変更及び使用量の調整は可。

21. チェーン駆動車両の**チェーンカバーの取り外し**は、フロントスプロケット側、リアスプロケット側のどちらに関しても**不可**。
ただしその機能を満たす同一形状のものへの変更、もしくは、リヤフェンダーがチェーンカバーの機能を完全に満たしている場合は可。

22. チェーン駆動車両のスイングアーム下側には、チェーンと**リヤスプロケット噛合部**をカバーする強固な**ガード**を取り付けること。
その際のスイングアームへの溶接・穴あけ加工は可。

23. ガソリン**タンクカバー**及び滑り止めを使用する場合は、走行中にずれたり外れたりしない様**強固に装着**する事。
ただし、タンク本体の状態を確認出来る様、脱着が可能である事。

24. 車体及び外装関連部品の塗装は可。改造変更が認められていないクラスの車体関連部品以外の**塗装、剥離、表面処理**等は一切**禁止**。

25. **ECU 本体の書き換えは不可**。また、その検査のために抜き打ちで ECU の交換を求める場合があるので注意すること。

26. 4st 車両でエアクリーナー BOX を取り外す場合は、耐熱性を満たした 200cc 以上のオイルキャッチタンクを装着する事。またエアクリーナー BOX 下部に排出穴がある場合は閉止する事。(クローズドブリーザーシステム)

27. ラジエターやオイルクーラーなどに使用されるホースは、繊維やメッシュなどで補強されており十分な耐圧性及び耐熱 / 耐油性を満たしたものである事。

音量測定時の主な回転数

クラス	SP/M		OPEN&S85		インポートミニ		スクーター	GROM
種別	2st	4st	2st	4st	GSX-R125	その他	全車	HRC GROM Cup 参加車両以外
回転数	9,400rpm	7,300rpm	8,800rpm	7,000rpm	8,000rpm	5,600rpm	走行音量をストレートで計測	5,700rpm

使用される測定器及び設定
下記の音量測定器は使用環境により精度のバラつきが見られる為、その都度キャリブレーターで確認のうえ音量測定を行う。サーキットごとに使用する測定器の周波数範囲が異なる可能性がある為、十分注意する事。
音量測定器……メーカー = シンワ　・モデル＝デジタル騒音計（品番 78588）　・設定 =A レンジ /FAST/90 ～ 130db
キャリブレータ（校正）……メーカー＝ FUSO ・モデル＝ CENTER326
タコメーター……メーカー = マザーツール　・モデル =MT-600　・主要設定（車種により変更あり）=CYC2/1PISTON モード

2-2　各クラス付則

M クラス

原則　車両の排気量は 2st50cc 未満、4st100cc 未満とする。例外として KSR110･GROM125(HRC 仕様含む) の参加を認める。ピストンはメーカー純正であっても、オーバーサイズの使用は禁止とする。なお、戦力バランス等考慮しシーズン中に規則が変更される場合がある為、当該規則には注意する事。

1. 車体 / 総合

1.　フレームの改造･変更は不可。ただし、走行中に路面と接触する部分がある場合は、最低限の切除が認められる。NS50-F のメインフレームカシメ部の溶接による補強は可。

2. ステーの削除、改造、およびメーターやゼッケン、カウル、シートやステップ固定のためのステーの追加及び改造は可。ただし、どの場合も先端は丸みを帯びた形状である事。

3. ハンドル切れ角調整のための改造、パーツの追加は可とするが、その場合のハンドル切れ角は最低 30° 以上を確保する事。

4. ハンドルバー及びクランプ、トップブリッジの改造・変更は可。また、ステアリングステムベアリング及びベアリングレースの改造、変更は可。

5. ステアリングダンパーの使用は可。ただし、ステアリングストッパーとしての兼用は不可。

6. ステップバー及びペダル、ステップホルダー、ポジションプレート、リンクなどの改造・変更は自由であるが、容易に操作できる位置でなければならない。
形状は総合規定 4 にしたがって処置されている事。

7. ガソリンタンクは、市販時の状態の物で改造・変更は認めないが、タンクカバーや滑り止め、バッフルスポンジ、フィルター / ストレーナーの追加や、フュエルコック及びホース、給油口の改造・変更は可。ただし総合規定 23 を満たしている事。後付けのフュエルフィルター / ストレーナーに関してはその内部が確認できる構造である事。

8. 転倒時のダメージを軽減する為の、アクスルガードやプロテクティブコーンの使用は可。
ただし、転倒時の削れなどにより先端が鋭利になっていない事。またナットのロック機構が損なわれない締めしろが確保されている事。（総合規定 -17 参照）

9. メーターの追加、改造、変更、取り外しは可とし、それに伴うセンサーやケーブルの追加や取り外しも可。また、ラップタイマーやデータロガー、GPS 等の装着も可とするが、脱落無き様強固に取り付け、走行の支障をきたさぬ様注意する事。ただし、当該部品のバッテリーを当該部品以外 (イグニッション等) に使用する事は認められない。
走行中の車両から情報を得る行為（無線やテレメトリーの使用）は不可。

10. ボルト・ナットの変更は可。ただしアクスルボルト、スイングアームピボットボルト及びエンジン内部については不可。アルミやチタン製のボルト・ナットをエンジン関係 (マウント含む) とブレーキ関係に使用する事は、（ブレーキフルード系統、ドレーンボルト、L/R クラッチケースカバーは除く）安全を考慮し全て不可。
チタンを使用したパーツはハイコスト化に繋がるため制限される場合がある。使用及び作成の場合は要確認の事。

11. フレームやマフラーなどにおける、クラックや破損部分の補修加工は可。ただし、性能向上を目的とした物は不可とし、その判断は主催者に一任するものとする。

12. NSR50/mini と NSF100 の、エンジン関連以外の部品の互換性を認める。

13. NS50-F/R の部品の互換性を認める。また、左記車両と NS-1、ape100、XR100-M/R の車体関連部品の互換性を認める。（タンク・ホイールを含む）

14. スイングアーム後端の、チェーンアジャスターボルトの不要部分の切除及びチューブ等を用いての保護は可。またリアフォークエンドキャップの変更は可。加えて、リヤスタンドボスの追加における最小限の加工は可。

2. 外装

1. カウルが市販時に装着されている車両の、社外品への交換は可。ただし、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。NS50-F のフロントカウルの取り外しは可。
また 4st 車両のエンジン下部には、故障時等のオイル飛散に対応する為、そのエンジンに使用されるオイルの全量分を保持できるオイル受けを装着する事。
（右図参照）この底面には、ウェット時に対応する為の水抜き穴の加工を施し、ドライの場合はグロメット等を用い漏れに対し有効な閉止処理を施す事。
シートスポンジ・シートカウルの改造、変更は可とするが、転倒等の衝撃に耐えうる様強固に取り付けられている事。

2. フロントフェンダー・リヤフェンダーの改造・変更は可。
取り外しは、リヤフェンダーは可とし、フロントフェンダーは、フルカウル装着車両のみ可とする。

エンジンオイル受け例

（オイル受け図は
MFJ 競技規則を流用）

3. サスペンション

1. フロントサスペンションの変更は不可。ただし、内圧調整のためのトップキャップバルブ、
イニシャルアジャスター、ストロークセンサー、インナーパーツ（シートパイプ・スプリングなど）の
改造・変更・追加及びボルトオンスタビライザーでの補強は可。また、ダストシールの変更・取り外しは可。

2. フロントフォークインナーチューブは、一般市場価格にて純正品より安価な物に関してのみ変更を認める。
ただし、純正同一形状及び同材質に限り、追加工は一切禁止。

3. リヤサスペンションの変更は可。また、取り付けに伴うアダプターの使用は可とするが、十分な強度を持った物である事。
また、リヤサスペンションとマフラー間における遮熱板の追加・ストロークセンサーの追加は可。

4,NS50-F/R と XR100M、APE100 Type-D のボトムケースの互換性を認める。

4. ホイール・タイヤ

1. ホイールアッセンブリーの変更は不可。ただし、スピードメーターケーブル関連パーツおよびダストシールの取り外しは可。

2. ホイールサイドカラーの改造、変更は可。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は不可。

3. ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。

4. タイヤは一般公道走行可能タイヤとして市販されていて、通常ルートで購入出来る物のみ可。試作品など通常品とは異なるタイヤの使用は不可。スリックタイヤおよび摩耗限度を超えた物、グルービング（溝きり、カッティング）したものは不可。
なお以下のレース専用タイヤに限り使用を認めるが、他クラスでの現状も考慮し公平で自由な競争を保つため今後変更される可能性がある。
(S01/S02・BT601SS Wet・KR337・TT72・KR345・KR410・12inch 車用レインタイヤ等)
17 インチ車両で 12 インチ車両と混走するクラスに参加する場合は、レーシングレインタイヤの使用を認める。
タイヤワックス剥離の為の、パーツクリーナー、アセトン、ホワイトガソリンの使用は可とするが、タイヤの性能や状態を故意に変更する（タイヤソフナーなど）処理は不可。

5. ブレーキ

1. ブレーキレバー（総合規定 -3 の適合品）、パッド・シュー、ブレーキオイル、ブレーキホース、バンジョーボルトの改造、変更は可。

2. パッドスプリングの取り外しは可。また、パッドピンプラグの取り外しは可とするが、安全上装着されている事が望ましい。

3. キャリパーガード・マスターシリンダーガードの取付け、及びそれに伴うボルトの変更は可。

4. リヤマスターシリンダーホースとオイルタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を満たすパーツの装着は可。
また、リヤマスターリターンスプリング＆スペーサー KIT の使用は可。

5. ディスクローターは、一般市場価格にて純正品より安価な物に関してのみ変更を認める。ただし、純正同一形状及び、同材質に限り、追加工は一切禁止。
（フローティングディスク等は不可）

6. NSF100,NSR50/mini,NS50-F/R,XR100M/Ape Type D の部品のブレーキ関連部品の互換性を認める。また、それに伴うディスクローターオフセットカラーの使用は可。

6. チェーン・スプロケット

1. F/R スプロケット・F スプロケットボルト及び固定方法、ドライブチェーン及びチェーンサイズの変更は可。

7. 電装

1. リミッター・CDI・レギュレーター・ワイヤーハーネスの改造・変更は可。ただし、純正時に備わっていない機構が追加される物は一切不可。（電圧増幅装置、シフター等）
ワイヤーハーネスの改造に伴う、不要部品の取り外しは可。（スタンドスイッチ、ブレーキスイッチ等）ただし、ニュートラルスイッチスペーサーに関しては不可。
メインキーを取り外す場合は、誰でも容易に確認・操作出来るキルスイッチを装着する事。

2. バッテリーの変更、取り外しは可。また、不要なステーターコイル（充電用）及びコイルベースの切除、取り外しは可。
NSR50/Mini 純正のステーター COMP 廃番に伴い、当該部品の社外品への変更を認める。（POSH 補修用点火コイル等）
ただし、そのコイルベース及び巻き数は純正品同等とし、性能向上を目的とした改造、変更は一切不可。
また、補修やアーシングを目的としたステーター COMP に付随したハーネスの改造、変更は可とし、それに伴うステーターベースの切削加工は可。
ただし、ステーターベース固定穴の長穴加工は不可。メインハーネス内にバッテリーが含まれる場合は、必ず純正の充電ステーターコイルによってそのバッテリー全量分の充電が可能である事。

3. スパークプラグ、プラグキャップ、プラグワッシャ、プラグコードの変更は可。ただし、イグニッションコイル本体の変更は不可。

4. NSR50/mini、NS50R/F、NS-1 のイグニッションコイルの互換性を認める。また、NSF100、XR100M/R、APE100 Type-D、CRF100 の電装関連部品の互換性を認める。

5. インジェクション仕様車の燃料及び点火時期、レブリミット調整を目的とした部品（フルコン、サブコン等）の使用は可。

8. エンジン関連

1. 始動機構（セルモーター・キックスターター等）と、それらの関連部品の取り外しは可。

2. 2st 車両における分離給油のオイルポンプ（オイルタンク等の関連部品を含む）の改造、変更、取り外しと閉止処理は可。

3. 熱対策を目的とした AC ジェネレーターカバー (L クランクケースカバー）の改造、変更は可。クランクケースとの間にカラーを追加する場合は、安全性を考慮し厚さ 5mm 以下のこと。

4. クランクケースからブリーザーホースが出ている場合は、200cc 以上のオイルキャッチタンクもしくはそれと同等の機能を満たす物を装備していなくてはならない。
なお、その際使用されるホース及び本体は、高温にも耐えうる材質を考慮する事。ブローバイガスについては、吸気への循環方式とする。

5. エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせやシートカット及びバルブのリフェース加工 (4st)、バリ取り、
アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。ただし、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。追加のホーニング処理及び、鉄ヤスリ、砥石および
リューター等を使用した加工は厳禁とする。パーツリストで COMP となっているパーツの、分解及び組み換えは改造とみなし不可。ただし、パーツリスト上で部品が単品でも発注出来る部分は交換可。その場合は、同一年式のパーツ同士で組み付けの事。（例 NSR50'88 クランク等）

6. クランクケースベアリングの接着及びポンチ等による固定処理は可。ただし、処理が認められる箇所はベアリング外周接触部及びベアリング圧入部外側とし、ベアリング
クリアランス調整を兼ねる加工は一切不可。また、クランクケースベアリング挿入部のスリーブ入れ替え及び追加にともなう最小限の改造、変更を認める。

7. ラジエター改造・変更は可とし、それに伴うホース関連やステー、ラジエターキャップの変更は可。また、ラジエターシュラウド、サーモスタットの追加や取り外しは可。
エンジンやキャブレター冷却を目的とした、ダクトやディフューザーの追加は可。

8. クラッチプレート、フリクションディスクの改造、変更は可。また、クラッチスプリング、クラッチセンター（クラッチボス）の改造・変更および
クラッチプレート、フリクションディスクの枚数の変更は可。4st 車両に関しては Ape50 のクラッチ関連パーツの流用を可とする。
クラッチハウジングの段付き修正（ヤスリがけ）は、メンテナンスの範囲とみなし可。ただし、その場合処理が認められるのはフリクションディスク接触面のみとする。

9. KSR110 に限り、クラッチ関連パーツ全ての改造、変更を認める。

10. ホンダ NSF100,XR100-M/R ,APE100（Type-D）,CRF100 のエンジン、マフラー、キャブレター関連部品の互換性を認める。
ただし [シリンダー 12100-436-000] の使用は不可。（スカートを除くシリンダーハイトが※ 69.75mm 以下の物）※測定環境等による -0.1mm の誤差は許容範囲。

11. NSR50、NSR-mini、NS50-F/R の全年式でのエンジン関連部品の互換性を認める。ただし、ミッションについては不可。

12. レギュレーションにて明記されていないパーツの互換性については、同一部番（最終統合先部番）のものであれば可。

13. 2 ストローク車両のガスケット関連の改造、変更及び枚数の変更は可。

14. タコメーターギヤーの取り外しと、それに伴う閉止処理は可。

15. 2 ストローク車両のピストンにおける、セカンドリングのエキスパンダの取り外しは可。

16. 2ストローク車両のバランサーアイドルシャフトにおける、バックラッシュギアの改造、取り外しは可。

17. 2ストローク車両の他年式パーツ流用時における、クラッチリフターロッドの改造は可。

18. 2ストローク車両のバランサーシャフトに COMP. におけるベアリングの交換は可。ただしその際のベアリングは純正同一品とする。（NTN6203）

19. 2 ストローク車両の純正部品廃盤に対する延命措置として、現行にて新品販売されている純正同一サイズの社外品のピストン Assy.(ピストンリング、ピストンピン、スモールエンドベアリング、サークリップ含む) とクランクシャフト COMP. の使用を認める。ただし各部品の改造は認められず、ボア × ストロークも 39mm×41.4mm を遵守の事。オーバーサイズ品や長さ違いのコンロッドも流通のため誤使用には十分注意の事。 ※摩耗が激しいためピストンリングは純正品を推奨。

9. 吸気関連

1. キャブレターは、ジェット類、ニードル等のセッティングインナーパーツの変更、およびインテークチャンバーの取り外しと、その後の閉止処理のみ可。

2. エアクリーナーボックスおよびエレメント、クーリングダクト、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。ただし、密閉されたラムエア BOX の使用は不可。

3. エアファンネルの取り付けは可。ただし、キャブレター本体を無加工で取り付けられるものに限る。

4. スロットルワイヤー及びスロットルグリップ（ハイスロ KIT 含む）の改造、変更は可。

5. マフラーに関しては、車体 -11、エンジン関連 -11、SP クラス車両規則を参照。

6. YAMAHA　TZM50R　TZR50R　RZ50　について、キャブヒーティング機構の取り外し（ホースのみ）と、その後の処理を認める。

7. インレットパイプ及びインシュレーター（ガスケット含む）における、純正他年式間での組み合せは自由とする。

8. 2st 車両のキャブレターの社外品への変更及びそれに伴うスロットルバルブ、インテークマニホールドの変更を認める。
だたし、その場合のベンチュリー径は 20.0 φ以下とする。(PE20/PC20/VM20 等)VM20 取付にあたってのスタッドボルト干渉部分の最小限の切削加工を認める。また、純正品および純正同一形状品に限り、最大直径 20.0 φ以下のベンチュリー拡張加工を認めるが、その場合も純正形状を維持したインレットパイプを使用の事。なお 20 φ以下の切削でも個体差によりキャブレターが破損する恐れがあるため注意する事。

上記に記載されていない改造、変更は一切不可とし、その他に関しては変更が認められた各クラスの規定を遵守する事。
純正部品においては、パーツリスト記載の部品番号によって市販されている物を使用すること。(ベアリング等)

SP クラス　2st 車両

★ミッション付 2 ストローク 50cc 準改造車で、各クラスの最低重量を満たした車両。
上記に加えチャンバーを社外品へと変更していない、KSR80 の参加を認める。

1. マフラーの改造・変更可。ただし、総合規定 12 の適合品である事。

2. サイレンサーは、リヤタイヤ後端の垂線より後ろに突出してはならない。なお、テールエンドパイプは原則として水平を基本とし、
その後端部の板厚は 2mm 以上である事。

上記以外の改造・変更については、総合規定・M クラス規定に準ずる。

SP クラス　4st 車両

★ミッション付 4 ストローク 100cc 準改造車で、各クラスの最低重量を満たした車両。
(NSF100/Ape100/XR100M 及び NSR/NS50R ↔ XR100M エンジン 4st コンバート仕様車 GROM など)

1. キャブレターの社外品への変更及びそれに伴うマニホールドの改造、変更は可。また、ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更も可。
また、M クラス規定 9. 吸気関連 -3 を満たしている事。ただし TM キャブシリーズの吸気側脱着可能部分に関しては、パーツとみなし改造、変更を認める。

2. NSF100 純正キャブレター (PD22) 使用車に限り、ハイカムの使用を認める。ただし、その場合はカムホルダー、ロッカーアーム等ヘッド周りのパーツを無加工で取り付けられる物である事。バルブタイミング調整を目的としたカムスプロケットの最小限の長穴加工は可。PD22 のチョークバルブの取り外し及びその取付穴の閉止処理は可。また、PD22 を使用する場合のインテークマニホールドの改造、変更は可。
PD22 の国内純正仕様品にのみ装着されている、メインジェットホルダー (16168-382-014) の取り外しは可。

3. イグニッションコイルの改造、変更は可。

4. スパークプラグ及びプラグコード、プラグキャップの改造、変更は可。

5. フライホイールの改造、変更は可。ただし、加工する際は最低限の耐久性を損なわない様十分注意する事。安全性を考慮し、フライホイール外周肉厚が 9.5mm 以上で、側面においては純正状態との高低差が 5.5mm 以内であること。ステーターコイルに関しては、M クラス規定 7. 電装 -2 を参照。

6. オイルクーラーの装着は可。またそれに伴うヘッドカバーおよびクラッチケースカバーの改造、変更は可。
なおその際使用するホースは、耐熱、耐油及び耐圧性を満たしたメッシュホースとし、ホースバンド等でしっかりと固定する事。

7. オイルポンプの改造、変更は可。また、オイル通路の拡張及び閉止加工は可。

8. クランクケース内圧コントロールバルブの使用は可。

9. L クランクケースカバー（AC ジェネレーターカバー）の改造、変更は可。またクランクケースに関しては、エンジン換装時にフレームとの干渉を避ける為の最小限の切削を認める。

10.　2 st 車両のフレームに 4 st 車両のエンジンを換装する際は、それに伴うエンジンブラケットやステーの追加を認める。ただし材質にチタンを用いる事は不可。

11. フレームは原則的に出荷時の状態を基本とするが、エンジン換装やクラック対策に伴う最小限の追加工を認める。

12. SP17 車両のドライブチェーンスライダーの改造、変更は可。また、チェーンテンショナー機構の追加も可。

13. GROM にて SP クラスに参戦する場合は、上記に加えサブコンの使用を認める。ただし、カムシャフトを変更する場合は当レースでの戦力バランスデータが十分にないため賞典外出場とし、賞典を争うライダーに配慮のうえ参戦の事。

14. SP17 車両に関しては、上記 2 の規則に則ったハイカムを使用する場合でも、ベンチュリー口径 22 φ以下の社外キャブレターの使用を認める。

15. マフラーの変更は可とするが総合規定 12、15 の適合品である事。

上記以外の改造・変更については、総合規定・M クラス規定に準ずる。

関東ロードミニ選手権 SP クラス特別追加規則

下記規則は戦力バランスを考慮しシーズン中に変更される場合があるため注意する事。

1. ライトウエイトライダーにおけるウエイト過装着措置として、合計重量が 118kg 未満の場合は、追加のウエイトを装着していない M クラス車両の参戦を認める。

2. 4st 車両使用者で合計重量が 118kg 以上 130kg 未満の場合は、上記 1. に加えマフラーのみを交換した車両の参戦を認める。

3. 4st 車両使用者で合計重量が 150kg を上回る場合、ハイカムを使用する場合でもキャブレターベンチュリー口径 22 φ以下の社外キャブレターの使用を認める。

4. 4st 車両使用者で合計重量が 160kg を上回る場合、上記 3. のキャブレターベンチュリー口径は自由とする。

5. 4st 車両で SP-F/SP-MID へ参戦する場合は、合計重量に関わらず上記 3. に加えてフューエルタンク・ステアリングステム・アクスルシャフト・ホイール・ブレーキ関連・スイングアーム及びスイングアームピポッドボルトの改造、変更を認める。ただし、総合規定 2、17、23、M クラス規定 1. 車体 -3 の適合品である事。

6. 当特別規則は軽量ライダーのウエイト追加を減らし、重量のあるライダーのハンデを埋める事を目的とするだけでなく、純正廃盤パーツの社外品互換性などのテスト及びそのパーツのリユースバリューの確保を担っている。したがって本来ウエイトを搭載する必要のない 2st=125kg/4st=130kg 以上のライダーが追加のウエイトを搭載する行為は認められず、違反のあった場合はペナルティの対象となる。

インポートミニクラス

★ 4st ミッション付き 17 インチ　125cc インジェクション仕様車。定格 1kw/ 最大 10kw 以下の出力をもった 17inch 電動二輪車。

1. ハンドル / レバー / ステップ / ペダル等の、ポジション関連部品の改造、変更は可。また、それに伴う不要なステー、フレームの最小限の加工は可。ステップポジションプレートがスイングアームピボットと共締めの物に関しては、ロックナットのかかり不良による危険性を考慮しスイングアームピボットシャフトの変更を認める。ただし 2-1 総合規定 17. の適合品である事。またスイングアームのリヤスタンドボスの改造、変更、追加は可とし、それに伴う最小限の加工は可。

2. ブレーキに関しては、パッド / ホース / バンジョーボルト /F･R ディスクローターの変更とパッドスプリングの取り外しは可。また、キャリパー / マスターガード装着と、それに伴うボルトの変更も可。ただし、その場合のボルト材質は鉄 / ステンに限る。加えて F マスターシリンダーの変更も可とするが、そのピストン径は 9/16（14.3mm）以下とする。

3. フロントフォークのインナーパーツの改造･変更･追加は可。また、トップブリッヂ、イニシャルアジャスター、スタビライザーの追加･変更は可。フロントフォークのトップキャップがクリップ固定の機種に関しては、関連部品の不用意な脱落を防ぐため適宜 C クリップを交換する事。また、フォークスプリングの張力やイニシャルアジャスターの仕様には各自注意の事。

4. リヤサスペンションの変更は可。また、それに伴うアダプターの使用やリンク及びリンクベアリングの改造・変更は可。また、ストロークセンサーの追加は可。

5. エアクリーナー BOX の改造、変更、取り外しは可。また、それに伴うファンネルの使用は可。ただし GSX-R125 に関しては一切不可（エアフィルター含む）。取り外すエアクリーナー BOX にブリーザーホースが通っている場合は、別途オイルキャッチタンクを取り付け吸気循環方式処置を施す事。

6. サブコンを用いた燃調及びレヴリミットの変更は可。オートシフターに関してはメーカー純正品のみ取り付けを認める。GSX-R125 に関しては、WestPower(Special Agent) 製インジェクションコントローラー (Negotiator-I) の使用のみ可とするが、レヴリミット及び点火時期の変更及びオートシフターの使用は不可とし、イグニッションコイルへ配線を割り込ませない事。2022 年式までの YZF-R125 はソフトランディング型レヴリミッターに伴う大幅な遅角制御が介入するため、その介入範囲に限定し 9,000rpm 以上での点火時期の調整を認め、2023 年式以降の新型に関してはその調整を全域で認める。ただし、いかなる場合も ECU 本体の改造、変更及び書き換えは不可とする。

7. スロットル / グリップラバー及び、スロットルワイヤー / クラッチワイヤーの 改造・変更は可。ただし、スロットルボディ本体に関しては一切不可。

8. スパークプラグ、プラグキャップ及びイグニッションコイル、プラグコードの変更は可。ただしイグニッションコイルやその周辺後付けパーツでの点火時期調整は不可。ただし、ダイレクトイグニッション加工は不可。

9. カウル / タンクカバー / フェンダー等の、フェアリング関連パーツの改造・変更は可。また、それに伴うステーの追加やフレームの最小限の加工を認める。
アンダーカウルはエンジン故障時に備えオイルトレー形状になっていること。

10. マフラーの変更は可。ただし当規則総合規定 12 を満たしている事。純正で O2 センサーが装着されている場合は、純正ハーネスを無加工で取り付けられる位置に取り付けの事。

11. チェーン及びサイズ、アジャスターの変更は可。またスプロケットの変更は可。F スプロケットカバーの改造･変更は可とするが、安全性を満たしていないものは不可。

12. タイヤは一般市販されていて、店頭や Web ショップなど通常ルートで誰でも購入できる物のみ使用可。ただしスリックタイヤ、グルービング及びカッティングタイヤ、試作品及びパイロット品など通常とは異なる物の使用は不可。R11 の使用は可とするが、ST600 用 R11 の使用は不可。レインタイヤの使用は可。2021 年最終戦にて使用タイヤとその主張に問題があり公平な競技の維持が困難となったためダンロップタイヤの使用は不可としていたが、2025 年よりダンロップタイヤの使用を認める。

13. クラッチスプリング、フリクションディスク、クラッチプレートの改造、変更は可。また、クラッチハウジングの段付き修正（ヤスリがけ）は、メンテナンスの範囲とみなし可。ただし、その場合処理が認められるのはフリクションディスク接触面のみとする。

14. 燃料ポンプの改造、変更は可。

15. 戦力バランスを考慮しアプリリア RS4 のみ 150cc までのボアアップを認める。

16. ラジエターの改造、変更は可。またそれに伴うホース関連やステー、ラジエターキャップ、ラジエターシュラウドなどの改造、変更及びサーモスタットの取り外しは可。

17. YZF-R125 と R15 における、給排気バルブの互換性を認める。

18. GSX-R125/150 及び YZF-R125/150 間での F/R ホイール / メインフレーム / スイングアーム / フロントフォーク / ステアリングステム / クラッチ Assy の互換性を認め、各所カラーやダストシールなど関連部品の改造・変更・追加・取り外しは可。また、メンテナンス性向上を目的としたリヤホイールダンパーの固定、接着は可。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は不可。

19. メインハーネスの改造・変更及び走行に不要なセンサーやパーツの取り外しは可。ただし出荷時に備わっていない機能の追加や性能向上を目的とした改造は不可。データロガー及びそれに付随したセンサー・メーターの追加は可とするが、メインハーネスに配線を割り込ませない事。バッテリーの変更は可とするが、純正品同等の容量である事。

20. ライトウエイトライダーにおけるパワーウエイトレシオを加味した出力制限に関しては、付録の別紙 1 を参照。

21. 戦力バランスを考慮し RC125/DUKE125/CB125 は上記に加え以下の改造、変更、追加を認める。
・ECU フルコンピューター（サブコン含む）
・F/R ホイールと関連部品
・シートレール

22. EXP クラスのみ、より精度の高い戦力バランスを考慮し、上記に加え以下の条文を追加とする。
・GSX-R125 のサブコンの使用は不可。
・各車種におけるホイールリム幅の違いによる使用可能タイヤとその運動性能差を考慮し、使用リヤタイヤは全車１４０サイズとする。（レインタイヤ除く）

23. GSX-R125/GSX-S125 及び YZF-R125/MT-125 間の部品の互換性を認める。また、同一機種における他年式間での部品の互換性を認める。

24. オイルフィルターの変更は可。ただし、交換の際は必ず新品の O リングを使用の事。

25. アクスルスライダー使用時のロックナット不良による危険性をを考慮し、多車種の純正アクスルシャフトの流用を認める。ただし 2-1 総合規定 17. の適合品である事。

26. 純正で廃盤となった部品に関しては、代替品への交換が認められる場合がある。使用の際は競技長に都度相談の事。(YZF-R125 クランクケースベアリングなど)

なお当クラスは発展途上の為、各機種の戦力バランスを考慮しシーズン中に何らかの規則が追加される場合があるためあらかじめ注意する事。
上記以外の改造及び変更は一切不可とし、判断が難しい場合は都度競技長へ確認の事。

トライアウトクラス

★ 2st50 ～ 100cc、4st50 ～ 155cc の市販車。（KIDS バイク不可）CR85 や CRF150 等レーサー車両及びそのエンジンを使用しての参加は出来ない。当規則 2-1 総合規定に準じた車両である事。

参加対象の目安は、第一章の開催クラス表を参照。ゼッケンに関しては、第三章参照。

ノービスミニクラス

★桶川スポーツランドミニバイクスポーツ走行規定に準ずる車両。当規則 2-1 の総合規定を満たしていることが望ましい。（KIDS バイク不可）

基準タイム超過ペナルティーの公平性と安全性を保つため、レース当日は走行中に確認が可能な
ラップモニター及びサインボード等でラップタイムを確認することを禁止とし、違反があった場合はペナルティーの対象となる。ゼッケンに関しては第三章参照。

Moderate GROM Cup

★全年式の HONDA GROM で、市販車 / レースベース車ともに参加可能。

HRC GROM Cup の車両規則を原則とするが、マフラーの音量に関しては当規則 2-1 総合規定 -12 に準ずる。加えて、タイヤ (スリック / グルービング除く)、リヤサスペンション、フェアリングの変更を認める。なお、～ 2020 年までの４速モデルに限りフルエキとサブコンの使用を可とするが、レヴリミットの変更は不可。
ゼッケンに関しては第三章を参照。

第三章　ゼッケン

1 クラス別ゼッケン色と固定ゼッケン制

ゼッケンは、クラスが同一の場合年間を通して同一のゼッケンナンバーとする。（固定ゼッケン制）
ゼッケンに指定色があるクラスに参加する場合は、必ずそのベースと文字の色にそったゼッケンを使用しなければならない。
ただしダブルエントリーで車両が同一、ゼッケンナンバーが同一の場合は、ゼッケン色の指定があるどちらかのクラスに統一する事を認める。
前年度ポイントランキングにてランキングが赤ゼッケンのライダーは、いかなるクラスも赤ベース白文字の上位者ゼッケンを使用する事。
また、ゼッケン色が自由になっているクラスでも、視認性の悪い物は認められない場合がある為、事前にオフィシャルに確認の事。
その他ゼッケンに関する規定は、第二章 車両規定 総合規定 16. を参照

ゼッケン指定色

クラスまたは該当者	ベース色	文字色
EXP クラスの 赤ゼッケン保持者	赤	白
SP 及びインポート EXP	白	黒
SP 及びインポート MID	黒	白
SP 及びインポート F	緑	白

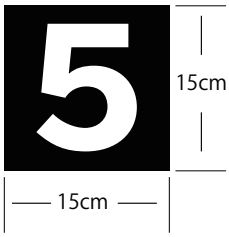
クラスまたは該当者	ベース色	文字色
HRC GROM Cup	黒	白
トライアウト	青	白
Moderate GROM Cup	黒ベース白文字以外 （赤ベース、視認性の悪い色は禁止）	
それ以外のクラス	自由 （赤ベース、視認性の悪い色は禁止）	

■ダブルエントリーで同一車両の場合は一方のクラスに統一してもよいが、原則として指定色のあるクラスに沿うこと。
■赤ベースのゼッケンは SP、インポートミニの上位１０%に限る。

2 赤ゼッケン

EXP クラス年間固定ゼッケン総登録者数の上位 10%分を赤ゼッケンとする。（10 台以上ー１台 /20 台以上ー２台・・・最大 10 位まで）
ポイントランキング表の順位欄が反転色になっている選手は、いかなるクラスでも赤ベース白文字の上位者ゼッケンとなるので注意する事。
なお、ポイントランキング順位欄に★印の付いているライダーが参戦する場合、上位者優先パドックを使用する事が出来る。

ゼッケンの例



ゼッケンベースは、長辺で縦横 15cm 以上の物をアッパーカウルとシートの両サイド、合計 3 ヶ所に設けなければならない。
またゼッケンナンバーは全ての箇所で縦 12cm 以上であり、文字の形状が極端に引き伸ばされていない事。
市販カウルの小型化に伴い、アッパーカウル・シートカウル上面の 2 点と、車両側面 2 面へのゼッケン表示（サポートゼッケン）も可。
サポートゼッケンのベース色は自由とするが、文字色は黒か白のみとする。

ゼッケンの例

サポートゼッケンの例

使用できないゼッケンの例

耐水性を満たしていないもの、極端に反射するなどして見づらいものも認められないため注意してください。

ふちがベース色？
ふちの色はベース色として見なしません。

見えない
蛍光色や近似色などの配色は禁止します。

わかりづらい
極端なデザイン文字はわかりづらい。

小さすぎる
文字サイズが小さい（縦 12cm 以下）

破損している
破れているものは使用できません

紛らわしい
ゼッケン NO. らしい数字が並んで配置されているのは ×

当規則書に記載されていない事項については、競技長判断および MFJ・FIM 規則を参考とし運用する。

フラッグの意味と対処

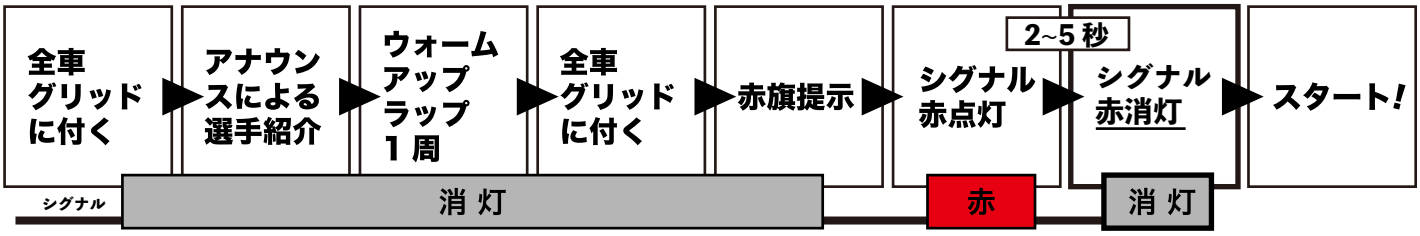
国旗	チェッカー	黄旗（イエローフラッグ）
レーススタート。 （通常シグナルで示す。 レッドシグナル消灯）	レース終了またはプラクティスセクション（公式予選等）の終了。 ※ショートカット路を使用してピットイン。	前方コース及びコースサイドに障害物やその他危険な状態であることを示す。減速、停止準備、追い越し禁止。
赤旗（レッドフラッグ）	**黒旗+白文字ナンバーブラックボード**	**オレンジボール旗+白文字ナンバーブラックボード**
競技中断。すべてのライダーは低速で最大限の慎重さと注意を持ってそれぞれのピットに戻る。 ※ショートカット路使用可。	1 当該ライダーに速やかにピットインの指示を示す。 ※ショートカット路使用不可。	1 当該ライダー自身、及び他のライダーに危険を及ぼす可能性があり、速やかにコースから離脱し安全な場所に停止しなければならない。
青旗（ブルーフラッグ）	**青旗+チェッカー**	**緑旗（グリーンフラッグ）**
後方よりペースの速い車両が接近し、追い越される状態にある。	ファイナルラップにフィニッシュラインの手前でトップライダーの直前に他のライダーが走行している場合、トップのライダーはチェッカーを意味するが直前を走るライダーはもう1周することを示す。	レース以外の走行の1周目に各ポストで表示される。ウォームアップラップのスタート合図。
赤ストライプ付黄旗	**レッドクロス（赤い斜め十字の入った白旗）**	**ライドスルーボード**
雨以外の理由でコース表面が滑りやすい状態。（オイルや落下物がある可能性も含む）	コース上のこの付近において、雨が降り始めたことを示す。この雨が路面状況に影響を及ぼしている可能性もある。	RIDETHROUGH 10 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。通過後、当該ライダーはレースに復帰することができる。ライダーはピットレーン速度制限を遵守しなくてはならない。

出典、引用　MFJ 競技規則書

初心者対象クラスであっても各旗は出ることがあります！適切な対処ができるようにしましょう

スタート方式に関して

コース中央にあるシグナルを使用してのスタートとなります。
ジャンプスタート（フライング）があった場合はライドスルーもしくは競技結果 30 秒加算のペナルティーを課します。



・競技の円滑な進行のため、参加者は前クラスのコースイン完了後からウェイティングエリアでの待機が認められる。ただし、ウェイティングエリアでのタイヤウォーマー及び発電機の使用は禁止とする。
・当シリーズではオフィシャルからの特別な指示がない限り、決勝レース前のサイティングラップのキャンセル / 複数周回などは認められない。サイティングラップのコースインゲート開放時間は 2 分間とし、間に合わなかった場合は全車がレーススタートを切り 1、2 コーナー通過以降のピットスタートとなる。

別紙1：関東ロードミニ選手権インポートミニ パワーウェイトレシオを加味した追加規則 2021/6/19

SPクラスの重量規制やHRCトロフィーのJr/大人のクラス分けと同様に、インポートミニクラスでも
マシンとライダーの合計重量が平均を大きく下回る場合を考慮した新ルールを設置する事となりました.
以前よりインポートミニの規則にある、戦力バランスを取るための追加規則となりますので予めご了承下さい.
前回のレースデータをもとに考案された追加規則の内容は以下の通りとなります.

表1).関東ロードミニ選手権2021第2戦 入賞者重量データ ※ps＝馬力 ※PWR＝パワーウェイトレシオ

クラス	ライダー	マシン	マシン重量	装備重量	合計重量	推定馬力	※PWR
EXP	S選手	YZF	114	76.1	190.1	14	13.6
EXP	O選手	YZF	112.6	74.3	186.9	14	13.4
EXP	M選手	GSX	118.2	75.7	193.9	14.5	13.4
EXP	K選手	YZF	112.8	63.8	176.6	14	12.6
EXP	I選手	GSX	113.9	73	186.9	14.5	12.9
EXP	F選手	GSX	115	81.3	196.3	14.5	13.5
MID	T選手	YZF	114.9	81.7	196.6	14	14.0
MID	I選手	GSX	114.6	70.9	185.5	14.5	12.8
MID	E選手	GSX	113.2	80.1	193.3	14.5	13.3
MID	Y選手	GSX	113.8	81.5	195.3	14.5	13.5
MID	K選手	YZF	114.6	79.7	194.3	14	13.9
MID	I選手	YZF	113.8	78.5	192.3	14	13.7
平均			**114.3**	**76.4**	**190.7**	**14.3**	**13.4**
以下ユースライダー							
EXP	K選手	GSX	119.2	39	158.2	14.5	10.9
MID	A選手	GSX	114	51.1	165.1	14.5	11.4

上記表1).の通り、成人入賞者の平均値と比較するとユースライダーのパワーウェイトレシオ(以下PWR)は数値が低く
加速性能が良好である事がうかがえる.

その差を少し埋めるため、ユースライダーのPWRを成人入賞者の中で一番軽量だった数値にすると、
A選手の場合…165.1÷12.6= 13.1ps※となり、これを加味した出力制限をするとバランスが取れる計算となる.

実際の車両は何馬力なのか、A選手のマシンに3種類のマフラーを付けシャーシダイナモにて測定したところ、
(・マフラーA＝13.8ps ・マフラーB＝14.2ps ・マフラーC＝14.7ps) 実測出力の平均＝14.2ps となり、
全入賞車両の推定馬力の平均とおおむね変わらない数値となった.

これらの数値をもとに、ユースライダー(A選手)の出力をどれくらい調整すればバランスが取れるかを算出すると

実測出力 14.2ps	－	PWR加味出力 13.1ps	＝	出力制限 1.1ps

となり、約1馬力の出力制限が妥当な数値となった.
K選手の場合は 158.2÷12.61＝12.5ps→14.2ps-12.5ps=1.7psとなり、約1.5～2馬力程度の制限が妥当と算出された.

上記を踏まえ、合計重量の数値に応じ以下の出力制限をかけインポートミニクラスの戦力バランスを調整する.
なお出力制限には、当サーキット開発の純正エアクリーナー取付タイプの専用リストリクターを用いて行う.

表2). インポートミニ 合計重量に対するリストリクター(吸気制限)の仕様 ベータ版

合計重量	出力制限	リストリクター
149.0～155.9kg	－2.0ps	7～8穴仕様
156.0～162.9kg	－1.5ps	8～9穴仕様
163.0～169.9kg	－1.0ps	9～10穴仕様

合計重量が上記表の範囲にかかる参加者は、サーキットより支給される適合リストリクターを正しく装着すること.
またその場合のエアクリーナーボックスは無加工の純正品とし、それに関連した改造・変更・取り外しなどは一切不可.

規則作成協力…
・シャーシダイナモ測定協力…モトアップ岩槻本店様/n-labo様 ・テストライダー…K選手・A選手 他 ・リストリクター作成…マスダエンジニア様

関東ロードミニ選手権2025 RIDING SPORT CUP ポイントランキング

表の見方【0…ノーポイント / － … 不出場 / ★or☆…シリーズ表彰 / ★…2026年当該クラス優先パドック使用可 / №反転色…2026年赤ゼッケン該当者】※ 計算方法については'25レギュレーションをご覧下さい。

※完走扱いの周回数【12周の場合9周、10周の場合７周、8周の場合6周】

SP-EXP

順位	No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
★1	3	市川 速人	15	20	12	4	20	7.5	78.5
★2	4	小高 泰輝	10	15	0	15	0	18.75	58.75
★3	1	竹内 吉弘	20	12	20	0	4	1.25	57.25
4	5	海老名 輝悦	12	10	10	10	10	5	57
5	68	レンタロウ	－	－	6	6	15	25	52
6	95	蘇 勇太	8	4	8	20	2	0	42
7	83	柳町 来人	3	6	－	2	6	15	32
8	16	寺井 誠一郎	6	3	4	3	12	0	28
9	6	齋藤 康秀	－	－	15	12	－	－	27
10	2	知識 隼和	－	－	－	－	－	12.5	12.5
11	9	板谷越 慧喜	1	8	2	0	－	－	11
12	10	吉原 寅之介	－	－	－	－	－	10	10
13	66	飯塚 隼翔	－	2	0	－	8	0	10
14	99	かわいちゃんR	－	－	－	8	－	－	8
15	27	あおたけ	4	－	－	－	－	0	4
16	29	田中 楓人	0	0	3	1	0	0	4
17	50	メガネケンゴ	－	－	－	－	－	3.75	3.75
18	38	ひろえ のりを	－	－	0	－	3	0	3
19	71	おにく	2	0	1	0	－	－	3
20	73	埜口 直希	－	－	－	－	－	2.5	2.5
21	18	ガンダムマイスター杉山	－	1	－	－	－	－	1

HRC GROM Cupアドバンス

順位	No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
★1	48	岡田 義治	15	20	20	－	20	18.75	93.75
☆2	91	ちゅるを	20	－	15	15	15	15	80
☆3	73	宗 隆志	12	15	10	20	12	－	69
4	17	山中 忠之	6	6	8	12	8	3.75	43.75
5	36	土谷 昌之	8	8	4	8	10	0	38
6	18	山内健太	－	－	－	－	－	25	25
7	7	渡辺 剛	－	12	12	－	－	－	24
8	32	かなぶん	3	0	0	10	6	0	19
9	11	大橋 淳希	10	－	－	6	－	－	16
10	27	永井 優那	－	－	－	－	－	12.5	12.5
11	98	久山 綾一	4	0	3	4	0	0	11
12	4	岡部 圭佑	－	－	－	－	－	10	10
13	31	牛場 一磨	－	10	－	－	－	－	10
14	6	HiCO	－	0	6	－	4	－	10
15	12	二山 権太	－	4	－	－	－	5	9
16	33	納見 孝	1	1	0	3	3	－	8
17	79	西丸 直希	－	－	－	－	－	7.5	7.5
18	14	カスケン	2	－	2	2	－	－	6
19	82	JUBETノシオ	－	2	－	－	－	1.25	3.25
20	28	松田 侑也	－	3	－	－	－	－	3
21	67	寺田 秀人	－	－	－	1	2	－	3
22	76	冨岡 孝宏	0	0	0	－	0	2.5	2.5
23	89	有光 正典	0	－	0	－	1	0	1
24	9	矢田 栄一朗	－	0	1	－	－	0	1

インポートミニMID

順位	No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
1	9	並木 崇泰	8	8	10	20	7.5	25	78.5
2	5	久島 哲男	10	10	2	15	10	7.5	54.5
3	7	ロケットアキヤマン	4	0	8	12	4	18.75	46.75
4	62	高村 拓磨	15	20	－	－	－	－	35
5	80	山田	－	4	3	8	6	10	31
6	42	あまねこ	－	12	－	10	－	－	22
7	22	増田 哲也	－	0	15	6	－	－	21
8	78	山口 翼	12	－	4	0	5	－	21
9	84	伊藤 賢	－	－	20	－	－	－	20
10	7	榊原 務	20	－	－	－	－	－	20
11	92	くまもん	－	－	－	－	－	15	15
12	66	ノムート	－	15	－	－	－	－	15
13	2	アキラ	－	－	－	－	－	12.5	12.5
14	3	大滝 勝	－	－	12	－	－	－	12
15	24	竹野 智也	－	6	6	－	－	－	12
16	13	池田 武	6	－	－	－	－	－	6
17	99	カズカズ	－	3	－	－	－	－	3
18	43	久川 秀明	－	－	1	－	－	－	1

SP-MID

順位	No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
1	56	木村 隆之介	－	15	15	7.5	10	－	47.5
2	67	田中 陸	－	－	4	6	－	25	35
3	84	嶋津 圭太	－	8	6	－	－	18.75	32.75
4	68	吉村 錬太郎	－	12	20	－	－	－	32
5	66	飯塚 隼翔	－	20	－	－	－	－	20
6	40	古川 幸太郎	－	6	10	－	－	－	16
7	22	岸本 夏周	－	－	－	－	－	15	15
8	52	田中 倖	－	10	3	－	－	－	13
9	21	なべ！	－	－	－	－	－	12.5	12.5
10	57	高野 悟	－	－	12	－	－	－	12
11	73	高江洲 湊都	－	－	－	－	－	10	10
12	1	小松田 誠	－	－	－	10	－	－	10
13	38	ひろえのりを	10	－	－	－	－	－	10
14	61	立ち見	－	－	8	－	－	－	8
15	34	川崎 隼人	－	－	－	－	－	7.5	7.5
16	72	平山 夏暉	－	－	－	－	7.5	－	7.5
17	72	富田 夏矢	7.5	－	－	－	－	－	7.5
18	20	鹿島 太一	－	－	－	－	－	5	5
19	77	ちった	－	－	2	－	－	－	2
20	81	所 諒太	－	－	1	－	－	－	1

インポートミニEXP

順位	No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
★1	1	志賀デビルマン	6	20	20	12	20	10	88
★2	5	篠崎 真也	8	8	4	20	15	15	70
★3	2	折れ太	12	12	12	8	12	12.5	68.5
4	6	ツヨツヨツヨチ	20	0	15	15	10	－	60
5	3	青ハゲ	15	15	8	0	－	0	38
6	7	曽根 信久	2	4	6	0	8	7.5	27.5
7	24	西田 将司	－	－	－	－	－	25	25
8	44	大木 俊二	－	－	10	10	0	－	20
9	15	藤田 悠希	－	－	－	－	－	18.75	18.75
10	88	蜂屋 弘美	4	10	0	－	－	－	14
11	12	小峰 豊	－	－	－	6	4	2.5	12.5
12	9	石戸谷 稔	0	6	－	2	1	1.25	10.25
13	4	長谷川 聖	10	－	－	－	－	－	10
14	63	遠藤 瑛人	3	3	2	－	－	0	8
15	21	馬場 務	－	－	1	0	3	3.75	7.75
16	31	大木 英明	0	0	0	0	6	0	6
17	72	伊達 和宏	0	0	－	－	0	5	5
18	27	榊原 務	0	0	0	3	2	0	5
19	73	たくちゃん	0	0	0	4	0	0	4
20	10	MAS	－	－	3	－	0	0	3
21	11	大金 智量	0	2	－	－	－	－	2
22	16	ハンチョー	1	1	0	－	－	0	2
23	87	リーヴのマスター	0	0	0	1	0	0	1

NSF100 HRCトロフィー

順位	No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
★1	28	関本 治紀	20	10	10	10	10	12.5	72.5
2	8	ニッパ	15	7.5	7.5	7.5	0	6.25	43.75
3	92	永松 久二	10	6	－	6	6	9.375	37.375
4	22	森本 展嘉	12	0	5	5	7.5	7.5	37
5	33	及川 裕治	8	－	6	－	－	－	14
6	39	橋田 龍空	6	－	4	－	－	－	10
7	32	YONE	－	－	－	－	－	5	5

※'23よりHRCの規則はGC/JC統合となったが、桶川は独自にクラス分けをしランキングを決定する。
そのためHRCのサイト上では総合ランキングのみの表示となる。

NSF100 HRCトロフィーJr

順位	No.	氏名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
★1	56	木村 隆之介	6	15	20	12	20	18.75	91.75
☆2	72	平山 夏暉	10	3	4	15	12	25	69
☆3	67	田中 陸	12	10	15	20	－	5	62
4	29	田中 楓人	20	20	－	－	－	－	40
5	43	熊谷勇騎	8	8	8	0	6	10	40
6	52	田中 倖	15	12	12	－	－	－	39
7	7	山﨑 凌雅	4	0	10	10	8	－	32
8	11	キサキ	2	2	6	8	10	0	28
9	37	木村 咲那	3	1	3	4	4	7.5	22.5
10	69	まひろ	－	-	-	6	15	－	21
11	51	岡 大治朗	－	－	－	－	－	15	15
12	80	平山 碧唯	－	－	－	－	－	12.5	12.5
13	85	福本 裕士	－	6	－	－	－	－	6
14	73	高江洲 湊都	－	4	－	－	－	－	4

※'23よりHRCの規則はGC/JC統合となったが、桶川は独自にクラス分けをしランキングを決定する。
そのためHRCのサイト上では総合ランキングのみの表示となる。

追加または修正事項

レギュレーション発表後に変更等あった場合はその都度更新されます。

■ 2026/8/16
第 2 章車両規定
インポートミニクラス 18. に追加
年式が異なるパーツを流用する際の、締め付けボルト及びボルト穴の改造は可。

■ 2026/10/16
インポートミニクラスに追加
27. 戦力バランスを考慮し、2023 年モデル以降の YZF-R125 に限り、カムシャフト及びカムスプロケットの改造、変更を認める。
ただし、カムホルダー及びロッカーアームなど周辺パーツの改造、変更は不可。