

車両規則書

【令和 7 年】



ライディングスポーツ生駒杯
第1戦 5月11日(日)
第2戦 6月15日(日)
第3戦 9月14日(日)
第4戦 12月7日(日)

開催クラス

M / R33 / R35/ R37/
FP4-ST / 74Daijro
74ビギナー / 74バンビーノ /
NSF100HRCトロフィー /
HRC GROM Cupアドバンス
HRC GROM Cupルーキー
PW50

その他特別開催クラス 開催決定時に告知

125スクーター/ ネイキッド / R クラス / FP4-STビギナー / 4ST-125



※ 赤字 変更及び追記事項

2025年度・車両総規定(すべての車両に該当する規則)

2025 モトチャンプ杯秋ヶ瀬サーキット様から引用

※SP12 クラス、4ST-125 クラス車両規則に関しては© 2025 関東ロードミニ選手権桶川スポーツランド様に準ずる。
但し、共通でない部分もあるので注意すること。

※レース前車検での主催者側の判断には、その解釈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。

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先端がカバーされるタイプのグリップが装着されている事。アクセルは手を離れた際、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、グリップレバーは変更可。但しレバー先端は(最低直径 14mm)以上丸み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はなく、丸みを帯びた形状でなければならない。その他、鋭利な部 分がないように処理を施す事。

5.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、リヤキャリア等。ヘッドライト・ウインカー・テール レンズ等の保安部品は取り外すかテーピングを施す事。

6.カウル等を取り外した場合は全てのカウルステーも取り外す事。またフレームの加工は最小限の切除のみ可。但し走行中に 明らかに接地している車両に関してはサイドスタンドステーを切除する事。

7.全てのオイルドレンボルト、オイルフィルターキャップ、オイルフィルターは確実に締め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事。ドレンボルトの改造、変更は可。

【ワイヤーロック】

正しいワイヤーロックの方法(適当なステンレスワイヤーを使用する。) ワイヤーロックは下図の様にボルトを締める方向にワイヤーを引く事。

- ① 穴の開いたボルトにワイヤーを2本同時に入れ引っ張る。
- ② 引っ張るワイヤーの下に通したワイヤーが来る様に注意。
- ③ ワイヤーをねじる。
- ④ ボルトが締まっていく方向にワイヤーを引っ張る。

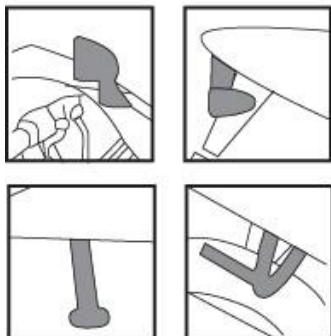
8.燃料タンクにブリーザーパイプを取り付ける場合は必ず透明または半透明のキャッチタンク(100cc 以上)を取り付けるかワン ウェイバルブを取り付けなくてはならない。

9.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。4 ストローク車両の場合 250cc以上のオイルキャッチタンクを取り付ける事。キャッチタンクのブリーザーホースは大気開放せずキャブレター吸入口付近に戻すのが望ましい。

10.ラジエーターを装着している全ての車両は 250cc以上のキャッチタンクを転倒時に冷却水が漏れ出さない構造で取り付ける 事。

- 11.ラジエーター冷却水にクーラントの使用は禁止する。水または水とアルコールの化合物に取り替えておく事。但し不凍剤の入っていないサーキット走行に適したものは使用可。サーモスタットの取り外しは可。
- 12.4 サイクルミッション車両は全てエンジン下部にオイル全容量を受ける事が出来る構造である事。但し雨天時の場合グロメット等で水抜き加工が施されているものは取り外す事が出来る。
- 13.オイルキャッチタンク、燃料キャッチタンク、ラジエーターリザーバータンクは走行前に空にしておく事。
- 14.ドライブsprocket、ドリブンスprocketのカバーの取り外しは不可。(出荷状態でドライブsprocketカバーの無い車両は 除く)但しチェーンカバーに関してはリヤフェンダーがその機能を満たすものへの変更は可。
- 15.車両に使用する燃料は、一般ルートで購入出来る無鉛ガソリン【レギュラー及びハイオク】である事。**添加剤を含め AV ガス、レースガス等の使用、混合は一切不可。(OPEN&MOTO-CP を除く) 使用の有無は車検長の判断により最終決定とする。ただし抗議が出た場合で専門機関での検査が必要と判断された時、その検査費用は違反が認められた場合違反者が、違反が認められなかった場合は抗議者がその費用を負担する。**
- 16.ボルト・ナットの変更は可。ただしエンジン内部、アクスルボルト、スイングアームボルトについての変更は不可。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、クラッチケース カバーは除く)安全を考慮し不可。またアクスルシャフトの固定はロックナットを使用する事。
- 17.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。
- 18.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sprocket嚙合部をカバーする強固なガードを取り付ける事。その際スイングアームへの溶接、穴あけ加工は可。
- 19.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。但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。
- 20.車体及び外装関連部品の塗装は可。
- 21.純正部品と同形状、同サイズ、同等素材のものに限り社外製の補修用ブレーキディスクローター、フロントフォークインナーチューブの使用は可。※スクーターの場合はフロントフォーク ASSY も可。
- 22.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形式及びフレーム形式の異なる車両の部品を使用する事が出来ない。(形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。)年式により異なる原動機番号を持つ 本体、部品は同車種フレームに限り使用を認める。
- 23.他のライダーに危険及び迷惑を及ぼす様な改造をしてはならない。
- 24.記載されていない改造や変更は不可とし不明な点は必ず主催者に連絡し確認を取る事。

取り外さなければならない部品



●ナンバープレート・ブラケット
取り外さなければならない

取り外すことができる部品

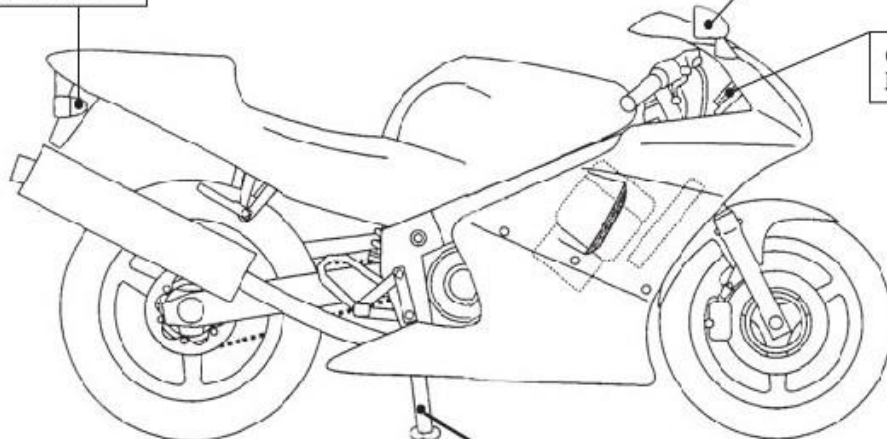


- ① 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ② ホーン
- ③ ツールボックス
- ④ タコメーター
- ⑤ スピードメーター
- ⑥ ラジエーターファンと配線
- ⑦ サーモスタット
- ⑧ リヤフェンダー
- ⑨ チェーンカバー
- ⑩ リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- ⑪ エアクリナーエレメント
- ⑫ 別体（ボルトオン）のライセンスプレート
- ⑬ スターターキックアーム



●バックミラー等の保安部品
取り外さなければならない

●スピードメーター・タコメーター
取り外すことができる



オイルドレンボルトは必ずワイヤロックすること！！

●スタンド・同乗者フットレスト
取り外さなければならない

MFJ 国内競技規則から引用

各クラス車両規定

M クラス

（ミッション付きノーマル車、一般公道走行用の車両でホイール径が 18 インチ以下の車両）原則

車両の排気量は 2 ストローク 50cc 未満、4 ストローク 100cc 未満とする。例外として NSF100、NSR-mini、NS50R、TZ50、また HRC GROM (G4) (G5)・GROM (JC61, JC75, JC92)・Z125・KSR110・エイプ 100・XR100 モタード・HOPPER の参加を認める。その場合は ST クラス車両規則に準ずる。**ただし、APE100・XR100M は M クラス車両規定 49 の適用を認める。**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。（KSR110 を除く）

1. フレームの改造・変更は不可。ただし、サイドスタンド取り付け部は、そのステーを削除してある事。
2. 不要ステーの削除、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・変更は可。
- 7.ガソリンタンクは、市販時の状態の物を使用し改造・変更は認めないが、タンクカバーの使用、フューエルコック及びフューエルホース、給油口の改造・変更は可。
- 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、いかなる場合も先端が丸みを帯びた形状であり、ボルト・ナットが緩まない適切な処置を施してある事。
- 9.メーター類の追加、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。ラップタイマーやデータロガー、簡易 GPS 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、十分注意する事。
- 10.フレームやマフラーにおける、クラックや破損部分の溶接による最小限の補修は可。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。
- 11.クラック対策としてエンジンマウントステー部分の補強を認める。
- 12.NSR50/mini、NSF100 のエンジン関連以外の部品の互換性を認める。
- 13.NSR50/mini、NS50F/R、NS-1 のエンジン関係部品の互換性を認める。(ミッションは除く。及び NSR50/mini と NS50F/R 間でのマフラーの互換は認めない) 但しシリンダーヘッド、シリンダーヘッドガスケットに関しては下記の組み合わせ以外は不可とする。

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

- 14.2 ストローク車両のピストンにおいてセカンドリングのエキスパンションリングの取り外しは可。
15. NSR50/mini、NS50F/R、NS-1 のバルンサーアイドルギヤのバックラッシュギヤの取り外し、または改造を認める。
- 16.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。(NS50F/R は除く)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(アンダーカウル)を装着する事。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、ドライの場合は漏れに対し有効なフタをしておく事。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。
- 17.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。
- 18.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。
- 19.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。
- 20.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。
- 21.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。
- 22.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。
- 23.ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。

24.タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ使用可。スリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)および、摩耗限度を 超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング) したものは不可。ただし、例外としてロードコース用ミニバイクタイヤの使用を認める。(S01/S02・KR337・KR410 等) 17 インチ車両で当該クラス の車両と混走する場合のみ、レーシングレインタイヤの使用を認める。

25.ブレーキレバー、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。

26.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。

27.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。

28.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。

29.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)

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

31.リミッターカット・CDI ユニット・ワイヤーハーネスの改造・変更は可。ただし、出荷状態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、誰でも容易に操作出来るキ ルスイッチを装着する事。

32.バッテリーの変更、取り外しは可。また、不要なステーター(充電)コイル及びコイルベースの切除、取り外しは可。ステーター コンブに付随するハーネスの改造、変更は可とし、それに伴うステーターベースの切削加工を認める。ただし純正品のステーター ベース固定穴の長穴加工は不可。ステーターコイル廃盤に伴いエキサイター(点火)コイル(POSH 補修用点火コイル)の使用 は可。また NSF100、XR100M/R、APE100 Type-D、CRF100 の電装関連部品の互換性を認める。

33.スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコードの変更は可。イグニッションコイルの変更は不可。

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

35.2 ストローク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。

36.4 ストローク車両の AC ジェネレーターカバー(クランクケース L カバー)の変更、改造、カラー・ワッシャーなどの追加も不 可。

37.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、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、吸気部付近へ戻すのが望ましい。

38.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(4 ストローク)、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。追加のホーニングリユーター 等を使用した加工は厳禁とする。

39.クランクケースベアリングの接着及びボ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不可。

40.ラジエーター本体の改造・変更は可。それに伴うステーの追加、ホース、ラジエーターキャップの変更は可。ラジエーターカバ ー (シュラウド含む)、サーモスタットの改造・変更は可。(また、エンジン冷却を目的とした、ダクトやディフューザー類の追加は 可。)

41.クラッチセンター(クラッチボス)の改造、変更及びクラッチプレート、フリクションディスク、クラッチスプリングの改造、変 更は 可。それに伴いクラッチプレート、フリクションディスクの枚数の変更は可。4 ストローク車両に関しては 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。

42.KSR110 に限り、クラッチ関連パーツの改造、変更を認める。

43.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。但 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。

- 44.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。
- 45.エアー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。
- 46.エアーファンネルの取り付けは可。ただし、キャブレター本体に無加工で取り付けられるものに限る。
- 47.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。48.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。
- 49.エイプ 100、XR100MにCRF100 純正マフラーを使用する場合に限りCRF100 またはNSF100 の純正キャブレター(PD22) の使用を認める。またキャブレター変更に伴いファンネルへの変更は可。インシュレーターはCRF100 の純正マニホールドに限り可とする。

SP12 クラス

(ミッション付き準改造車、ホイール径が 12 インチ以下の車両)

※SP12 クラス車両規則に関しては

© 2025 関東ロードミニ選手権桶川スポーツランド様に準ずる。

SP50 クラス

(ミッション付き準改造車、ホイール径が 13 インチ以上 18 インチ以下の車両)

(車両の排気量は 2 ストローク 50cc未満、4 ストローク 100cc未満とする。)

・2 ストローク、4 ストローク車両共通規定

- 1.マフラーの改造・変更可。
- 2.カウルは市販時に取り付けられているもの(オプションを含む)か、それと同一形状の物のみ可。シート以外のカウルの取り外しは自由とするが、その場合は F フェンダーを装着している事。
- 3.タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ使用可。スリックタイヤ(インターミディエイト、レーシンググレイ ンを含む)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。ただし、例外としてロードコース用 溝付きタイヤの使用は認められる。
- 4.NS50F/R への NSR50/mini・NSF100 フロントマスターシリンダーの使用及び、オフセットカラーを介しての、NSR50/mini・NSF100 の F ブレーキディスクの使用を認める。5.NS-1 の車体関連部品の互換性を認める。また、F ボトムケースに関しては、XR100-M / APE100Type-D の流用を認める。
- 6.NS50F/R への NSR50/mini、NSF100 フロントマスターシリンダーの使用及びオフセットカラーを介しての NSR50/mini、NSF100 の F ブレーキディスクの使用を認める。7.125cc以下の東南アジア製アンダーボーンフレーム車両の参戦を認める。(WAVE125 等)車両で参戦する場合のみクラッチ 関連部品の改造、変更を認める。

・2 ストローク車両

- 1.フレームの改造は不可。ただし、シートレール後端と、ステップ位置変更に伴う部分においてのみフレームのカットを認める。
- 2.NS50R 型式(S50R)と NS50F 型式(AC08)の部品互換性を認める。ただし、シリンダー・シリンダーヘッド・ヘッドガasket の 組み合わせは M クラス車両規定 13 の表に準ずる。
- 3.ラジエーター変更可。それに伴うステー、ホースの改造、変更を認める。
- 4.上記以外の変更、改造については総合規定・M クラス SP12 クラス規定に準ずること。

・4 ストローク車両

- 1.SP50 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。
- 2.上記以外の変更、改造に関しては SP12・SP50 クラス規定に準ずるものとする。

3.エイプ、XR の車体に NS50R/NS50F 及び NS-1 の足回りを流用した車両の参加を認める。その場合燃料タンクは 125cc までの他社種の流用を認める。ただしタンク自体への加工及びアルミタンクは不可とする。その他は総合規定及び SP50 クラスの車両規定に準ずる。

FP4-ST クラス

(125cc ノーマルスクーター準改造、一般公道用車両)

- 1.車両の排気量は 125cc 未満とする。(ピストンはメーカー純正品でも、オーバーサイズの使用は不可)
- 2.マフラーの改造、変更およびマフラーガードの使用は可。サイレンサーは車両の後方後ろ向きでリヤタイヤの後端より 10cm 以上はみ出してはならない。サイレンサーのテールエンドパイプは水平が望ましい。
- 3.駆動系を含むすべての部品は、同一メーカーの 125cc スクーターの部品であれば純正品に限り互換性を認める。ただし、無加工、無改造で装着できるものに限る。(シム・ワッシャー・カラー等を用いての微調整は可能) ウェイトローラー及びボスワッシャーについては社外品を使用する事ができる。
- 4.タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ使用可。スリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)および、摩耗限度を超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング)したものは不可。ただし、ロードコース用ミニバイクタイヤの使用を認める。(S01/S02・KR337・10/12 インチ車用レインタイヤ 等)
- 5.バッテリーの変更は可。(リチウムバッテリー等)ただし純正装着バッテリーより寸法と容量を超える事は認められない。エンジンはセルスターターで始動できる状態であること。6.メーター類の追加、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。ラップタイマーやデータロガー、簡易 GPS 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、十分注意する事。
- 7.バーエンドキャップを取り付けるためのハンドルエンド部の加工は可能。BW' S125 は、社外製ハンドルへの変更を認める。
- 8.シート表皮、シートベース、シート内ウレタンの加工、変更は可能。
- 9.インJECTION車のエンジン・コントロール・ユニット(以下、ECU)は、内部のプログラムおよびデータを含め ECU の変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。市販状態において ECU とレギュレーターが一体化されている車両については、同様にレギュレーターと一体成型されている ECU への変更ができる。※ティグラ 125 に関しては戦力バランスを考慮しフルコンの使用は不可。
- 10.ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
- 11.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。
- 12.フロントフェンダー・リヤフェンダーの改造・変更および取り外しは可。
- 13.フロントフォークの突き出し加工、フォークスプリング部分のカラーの追加、インナーパーツ(シートパイプ・スプリングなど)の改造・変更は可。また、ダストシールの変更・取り外しは可。フロントフォークとの干渉を避けるため、最小限のカバー類の切削は可。14.フライホイール、ジェネレーター、空冷ファン、発電制御レギュレーターの変更・取り外しは不可としバッテリー充電機能を稼働させなければならない。
- 15.スタンドステー等の不必要なステーの切除は可能。
- 16.安全性向上のため、アンダーカバーの加工および取り外しは可。但し、燃料タンクが直接路面に接触しないよう、純正カバーと同等以上の強度を有するカバーを取り付ける事(タイラップのみの固定は不可)。金属製が望ましい。
- 17.安全性向上のため、駆動系カバーの加工は可。但し加工または転倒により開いた穴は必ず塞ぐこと。溶接が望ましい(最低限金属系粘着テープで塞ぐこと)。また駆動系カバーの取付けボルトは 5 本以上で固定する事。
- 18.安全性向上と路面保護のため、フレーム、エンジンなど走行中に明らかに接地している箇所に関しては、強度に影響の出ない範囲で切除が望ましい。ただし加工後の処理は安全性を考慮すること。
- 19.適正な車検を行うため、車両パーツリストのない車両での参加を認めない。
- 20.キャブレター、スロットルボディの社外製パーツへの交換・変更は不可。また、純正装着品でも大口径ボディを採用している場合(TIGRA125 後期型の φ30 など)は、口径(ベンチュリー口径)を φ28 以下とする。その際口径を小さくするためのリストリクターの追加は可。下記図参照(ただし無加工で装着できるもののみとする)。
- 21.サイドカウルのカットは不可。但し、あきらかに突出している部分に限りカットを認める(穴は塞ぐこと)

22.ステップ踏み位置確保のため、ステップ部分とステーのカットおよび新設は認められるが、新設する場合はカットしたステップ部分より高くなり車体幅より1cm以内に収まっており確実に固定されていること。滑り止め材の使用は厚み1cm以内の部材とする。ステップバーを使用する場合は安全上先端が中空ではなく、丸みを帯びた形状でなければならない。その他、鋭利な部分がないように処理を施すこと。

23.ハーネス類の取り外し、改造等は可。但しメインキーの取り外しは不可(移設は可)としメインキーによりエンジン停止の操作を出来るものとする。また無加工で装着できるアーシングケーブルの使用を認める。

24.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イス加工(4ストローク)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。但し、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、砥石およびリユ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。部品が単品でも発注出来る部分のみ交換可。

25.空冷車両において、エアークリーナーエレメント、ダクトの改造、変更が出来る。ダクト取り付けのためのエアークリーナーボックスの加工は可能とするが、ダクト部以外からの吸気は禁止される。

26.上記以外の改造変更については、FNクラス車両規定に準ずる。

上記以外の改造、変更が必要と考えられる場合は、その都度主催者へ相談をする事。

4st125 クラス 4st ミッション付き 125cc

4ST-125 クラス車両規則に関しては

© 2025 関東ロードミニ選手権桶川スポーツランド様に準ずる。 注)一部除く

試験開催 主催者が認めた参加者が参加できる

PW50 クラス (または同カテゴリーの車種を認める場合がある)

- 1.ノーマルエンジンを使用し、キャブレターの変更、マフラーの変更等は禁止とする。
- 2.ステップやハンドル類の操作系パーツの変更は可。
- 3.タイヤはかならず、オンロードタイヤを使用すること
- 4.上記条項以外は【車両規則総合規定】内の安全規定は満たしていること。
レギュレーションは継続的に変化していくこととする。

125スクータークラス 2024 年～

[1]4ST125cc、スクーター2ST100cc、4ST125cc以下の改造一般公道走行用の車両

[2]上記条項以外は【車両規則総合規定】内の安全規定は満たしていること。

レギュレーションは継続的に変化していくこととする。

NSF100 HRC トロフィー



[1] 2025NSF100HRCトロフィー車両規則に準ずる。

[2025NSF100HRCトロフィー車両規則](#)



HRC GROM Cup

[1] HRC GROM Cup車両規則に準ずる。

[HRC GROM Cup車両規則](#)

[HRC GROM Cup 変更内容](#)

“2025 年「HRC GROM Cup」開催概要” <https://www.honda.co.jp/HRC/event/hrcgromcup/> の
とおり、「アドバンスクラス」および「ルーキークラス」の 2 クラスを開催する。

74Daijiri (エキスパート/ビギナー/バンビーノ)

[1] 74Daijiri車両規則に準ずる。

http://www.sportslandikoma.jp/2024_74daijiri.pdf

シリーズチャンピオンには 2025 年度 HRC ワンメイクレース支援制度が適用される

翌年の Trophy Jr 参戦を条件に NSF100 用 HRC パーツ 10 万円分支援

<https://shopping.geocities.jp/y-endurance/search/pdf/NSF100-about-2025.pdf>

戦力バランスを考慮し、

特別規則および補足事項

1. 地域特有または試験開催クラスについては、主催団体による協議で認められたものをライスポ生駒杯特別クラスとして開催する。

その他地域独自の新規クラスに関しては、ライスポ生駒杯としての後援ではなく、併催を認める。

2. レース終了後の分解車検については、年間レース数の 30% 以上について行うものとする。ただし、車検実施とカウントされるのは、1 カテゴリーの入賞車両全車に対し、特定の部分(※注)

を分解検査することを指す。※注→特定の部分とは違反となる改造が予想されるような箇所を言う。それ以外の箇所を建前的に分解検査した場合などは、車検の実施としてカウントしない。

3. 全てのライスポ生駒杯は分解車検(レース後車検)を実施する、しないに関わらず、そのレースで定められた入賞車両と入賞以下の 1 台を車両保管しなくてはならない。

また、車両保管は、当該クラス終了後 20 分以上で、明らかに立ち入りを制限できる場所でなければならない。

4. SP クラス以下の分解車検は、公開車検とする。ただし、立ち入り区域などの指定は、主催者の指示、決定に従うものとする。

5. M12 クラス、および SP12 クラスに出場する NSR50 および NSR ミニは、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドガasket、シリンダーの 2 点を【M クラスエンジン関連-12】の組み合わせで

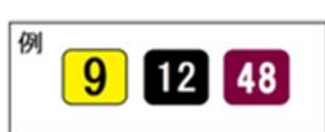
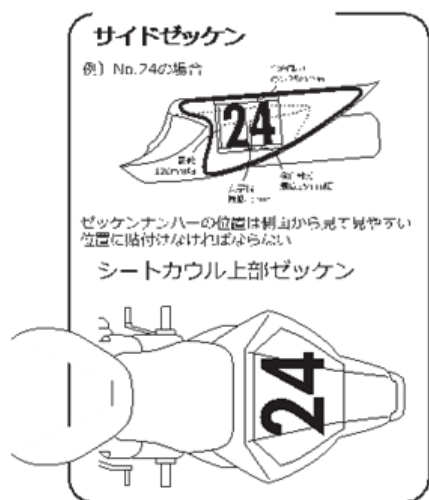
使用しなくてはならない。

[6] R33・R35・R37クラスの方は、決勝レース中2回までは規定タイムを超えてもよい(3回目より賞典外となる)予選で規定タイムを超えた場合は、その週のタイムを無効とする。

[7] 各ビギナークラスにて優勝したライダーは、次戦より同クラスへの参戦はできないものとする。

ゼッケン

- 1.ゼッケンの色については自由とする。但し、見やすい書体・色とし、蛍光色、淡い色、メタル調などの使用は禁止。主催者判断で改善を求める場合がある。
- 2.シーズンを通して固定ゼッケンとする。(但し主催者ならびに該当ライダーからの申し出によりゼッケン番号を変更する場合がある。)



ウエイト規定

1. M、SP 12 両クラスにウエイト規制を導入する。走行終了後の状態にて合計重量(車両、ライダー、装備)が以下の規定重量を満たしていること。
- 2.ウエイトの搭載については車両にのみ搭載を認める。使用するウエイトの取付けかたについては決して脱落のない様にボルトで強固に固定すること。

搭載位置については車両の安定性などを考慮し可能なだけ車両の低い位置に取付けることが望ましい。取付けの為にステー、ブラケットの追加は可。

- 3.脱落防止の為、事前車検を実施する。車検の際はスタッフに申告すること。
- 4.脱落があった場合にはペナルティとして当該ヒート失格とする。
- 5.74Daijro クラスにて、50ccエンジンを搭載するライダーは、ライダー単体がフル装備で35kgに満たしているのが条件とする。ライダーにウエイトを搭載するのは禁止とする。

クラス	合計重量
M(2st) / SP-EXP (2st)	125kg
M (4st) / SP-EXP (4st)	128kg

重量測定を行います。

装備規則

1.下記の装備品は走行時、必ず着用すること。なお、装備品に関しては、MFJ 公認のものが望ましく、著しく損傷したものは主催者判断で使用を認めない場合がある

①フルフェイスヘルメット、②レーシングスー ツ、③レーシンググローブ、④レーシングブーツ、⑤脊椎パッド(スーツに装着されている物を使用する場 合は不要)、

⑥ヘルメットリムーバー。

※②～④は革製もしくは、同等以上の強度を持つ物に限る。紐や金 具留めは不可。

2.レース中の安全面を考慮し、チェストプロテクターの装着と18歳未満のライダーのエアバッグ装着を推奨する。

音量規則

1.出場車両の排気音は、95.0dB 以下 (OPEN クラスは 99.0dB 以下) でなければならない。但し、レース終了後は +1dB まで認める。

2.測定時の回転数は車検員の使用するタコメーターを使用し 7000 回転で測定する。

3.測定方法は排気口から 0.5m のところに 45 度の角度で排気口中心と同じ高さに据える。スクーターは、駆動パーツを取り外した状態での測定が可能。

この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

※ 車両規則に関して不明点や確認がある場合は、必ず主催者に連絡をして確認を取ること。