



**Motorcycle Federation  
of Japan**

# **2026**

# **MFJ国内競技規則**

# **TRIAL**

**一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会**

# 協賛一覧



# MFJ国内競技規則 2026

## 付則 19 トライアル競技規則

### 《2026年トライアル規則 主な変更 追加 削除点》

#### ◆変更

(2025年) 6-10-2 進行方向表示ゲート

(2026年) 6-10-2 再進入禁止ゲート

【補足】 名称変更のみ

(2025年) 12-2-3-2 セクショントライ中に、ライダーとイグニッションキルスイッチのストラップが接続されていないか、あるいは、接続が外れてしまった場合。

(2026年) 12-2-3-2 セクション走行中に、ライダー（手首など）とイグニッションキルスイッチのストラップ（ランヤード）が接続されていないか。またはライダーがセクションを走行中/セクションを出るときに、セクション審判員（オブザーバー）がキルスイッチの故障を確認した場合。

※ライダー（手首など）とストラップ（ランヤード）が接続されている状態で、マグネットのみが外れた場合は除く

【補足】 ライダーとストラップが接続されている状態でマグネットだけが外れた場合は失敗（5点）とならない。

(2025年) ライダーまたは車両が、直接マーカーや杭などセクション表示物（関連：6セクション6-4）の現状を変化（テープ、マーカー、杭などに車両またはライダーが直接干渉して壊す、たるませる、移動させる、押し倒す、引きちぎる等の行為）させた場合。ただし、セクション番号、セクション入口（IN）、セクション出口（OUT）の表示物は対象外となる。

(2026年) ライダーまたは車両が、直接マーカーや杭などセクション表示物（関連：6セクション6-4）の現状を変化（テープ、マーカー、杭などに車両またはライダーが直接干渉して壊す、たるませる、移動させる、押し倒す、引きちぎる等の行為）させ、**元に戻す修正が必要になった場合**。ただし、セクション番号、セクション入口（IN）、セクション出口（OUT）の表示物は対象外となる。

【補足】 元に戻す修正が必要ではない場合は失敗（5点）とならない。

(2025年) 12-2-7 セクション審判員（オブザーバー）が、手またはプラカードで示す減点は暫定的なものであり、パンチカードなど記録用紙に記したものが、そのセクションにおける最終的な結果である。暫定的な表示から結果が変更されたり、競技監督から追加減点が通告される場合がある。

(2026年) 12-2-6 **ライダーがセクション走行中にセクション審判員（オブザーバー）が、手またはプラカードで示す減点数は暫定的なものであり、スコアカードやパンチカードなど記録用紙に記したものが、当該セクションにおける減点数である。**

#### ◆追加

**12-2-3-15 完全なループをしたあとに前輪または後輪が元の軌跡を越えた（バックも含む）。空中の場合は前後のスピンドルシャフトの位置で判定される。関連規則：用語、定義**

**12-2-8 記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）を提出後、当該セクションの減点数に誤り（実際の判定と記録用紙の点数に相違がある/虚偽の報告）があることが発覚した場合。当該セクションに対して10点。ただし、暫定リザルト発表後20分以内（IAスーパークラスは10分以内）までに本人から申告があった**

場合はこの限りではない。

- 13-5 当該セクションで記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）へのパンチの間違いが発覚した場合はその場でオブザーバーが修正できる。
- 13-6 当該セクションのオブザーバーの報告によって記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）へのパンチ間違いが確認できた場合、競技監督が修正を行うことができる。
- 13-7 記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）提出後に当該セクションのパンチ間違いが発覚した場合は、競技監督もしくは大会審査員会で確認でき、認められた場合は点数を修正できる。ただし、修正申告できるのは当該ライダーおよび暫定リザルト発表後20分以内（IAスーパークラスは10分以内）までとし、正式リザルト後の修正申告はできない。

#### ◆削除

（2025年） 12-2-3-6 自クラスゲートマーカーに前または後ろのタイヤが接触した場合。

## ■ 環境への配慮

トライアルは自然の中で行うスポーツであり、このすばらしいスポーツを存続するため、競技中のみならず、日頃の練習時にもライダー・関係者に下記事項に注意しなければならない。

- ① すべてのパーキングエリアを清潔に保つこと。
- ② パドックにおいては地面にオイル・ガソリン等をこぼさないように「マットまたはシート」の使用が義務づけられます（マットまたはシートは車体全長およびハンドル幅以上もの）。※ビニールシート等を使用した場合には吸収素材シートを準備し、こぼれた場合には素早く処理すること。
- ③ ゴミはすべて持ち帰ること。
- ④ 地元住民に配慮し、通行時や早朝のエンジン音など注意すること。
- ⑤ パーキング規制を重視し、緊急の場合のために通路を綺麗に保つこと。
- ⑥ 喫煙は指定場所以外では行わないこと。
- ⑦ 練習時間や練習場所は大会主催者の指定に従うものとし、自然破壊や近隣住民に充分配慮した行動をとること。
- ⑧ パドック利用においては他人を敬い、必要以上のスペースを確保せず、譲り合いの精神を常に持つこと。
- ⑨ パドックでの宿泊が認められた大会においては、周囲に迷惑のかかる行為（深夜におよぶ騒ぎ声や飲酒等）は厳に慎まなければならない。
- ⑩ パドック内における貴重品の管理はすべて、各自で責任をもつこと。主催者・施設は一切責任を負わない。
- ⑪ 会場では常に防火対策に努め、ABC粉末タイプ4型（内容量1.2kg）以上の消火器を準備しておく。

## ■ トライアルの精神

トライアルは、多くの主観的状况に加え、セクションオブザーバーも人間であること（それゆえ、ミスを犯すこともある）から、その決定について物議を醸す場合がある。その決定が正しくとも誤りであったとしても、決定を尊重することがトライアルの精神である。

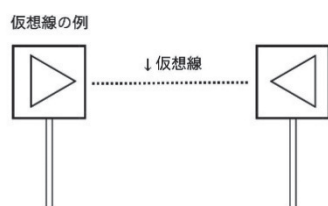
## ■ 用語、定義

### ゲート

セクション内をクラスごとに制限する関門のこと。左右一対のゲートマーカーで表示され、原則120cm以上の幅を設ける。

### 仮想線

ゲートとゲートの間に想定される線のこと。



### 軌跡

前進状態にある車両によって引かれるラインのこと。

### ループ

前進状態の車両が輪を描くことを指す。関連規則：12ペナルティー

### 進入

進入とは前輪または後輪の接地地点（地形含む）、もしくはフロントスピンドルまたはリヤスピンドルがゲートを結ぶ仮想線を越えたこと。

### 通過

通過とは前輪と後輪（前後とも）がゲートを結ぶ仮想線を通りすぎたこと。

### 自クラスゲートの通過

自クラスゲートの通過は前輪、後輪の順で行う必要がある（いったん自クラスゲート内に進入・通過してバックする場合は除く）。前輪のみ、後輪のみの通過、ゲートの飛び越えは失敗（5点）となる。関連規則12ペナルティー

## 1 トライアルの定義

- 1-1 トライアルとは、ライダーの技術および正確性が結果の基盤をなすモーターサイクルスポーツである。
- 1-2 コースの中にセクションが配置される。
- 1-3 セクションとは走行するライダーの技術がセクション審判員（オブザーバー）によって観察され、減点が科される区間である。  
加えてコースを走行するにあたり、コースの一部またはコース全体に時間制限が与えられる。
- 1-4 コースはクロスカントリーの地形（林道など）で構成されても、インドアに設定されても良い。

## 2 完走者

完走者とは、車両自体の動力・推進力・重力等の自然現象およびライダー自身の筋力によって、人車一体となり、他人の力を借りずに規定された時間内にコース全体を走りきった者をいう。

なお、ライダーはライダー本人以外の車両での移動は認められない。

## 3 適用の範囲

国内のトライアル競技会は付則19トライアル競技規則、第1章 総則、**5** 大会特別規則ならびに公式通知、および各大会の主催者より配布される大会特別規則（公式通知等）によって開催される。

## 4 コース

- 4-1 競技は大別して、同時にスタートして各セクションを自由にめぐる方式と、コースを定めて順次セクションをまわる方式がある。大会特別規則（公式通知等）で特に定めない限り、コースを定めて順にセクションをまわる方式が採用される。
- 4-2 コースとはスタート地点から最終ゴール地点まで、定められた順路全体を指し、コース全長は大会特別規則（公式通知等）に記載される。
- 4-3 コースを定める場合、移動は原則として一方通行とする。例外的に交互通行となる場合、通路を区分けする、オフィシャルを配置するなど、安全上の対策が施される。
- 4-4 主催者が特に認めた補助や、認められたショートカットコース（コースをセクション順にまわらずにパドックに戻るため、主催者が設定する通路、近道）の使用は例外的に認められる。
- 4-5 コースマーク（案内矢印）、看板、コーステープによって表示されたルートを正確に通り、コースから外れてしまったライダーは、外れてしまった地点からコースに復帰すること。コース上では、大会役員、ライダーのみが車両に乗るまたは押すことができる。
- 4-6 セクション内を除き、コース上での部品や工具等の受け取りは許可されるが、車両の補修や部品交換作業はライダー本人が行うこと。
- ※全日本選手権ではルールが異なる（付則20 全日本トライアル選手権大会特別規則 **8** アシスタント...8-3-1参照）
- 4-7 コースにはセクショントライの順番待ちも含まれる。
- 4-8 コースの移動は原則として時速20km以下とし、観客の安全を最優先に走行すること。
- 4-9 ライダーパドック  
主催者の定めるライダーパドック（選手用駐車場）内であれば、車両の補修、部品の交換等の補助を受けることができる。

## 5 下見

- 5-1 下見とはライダーがセクションの中に入って状況を確認することを指す。
- 5-2 ライダーは自身の競技スタート時間からゴール時間までセクションの下見が可能である。
- 5-3 セクション審判員（オブザーバー）の指示があった場合、その指示に従わなければならない。

## 6 セクション

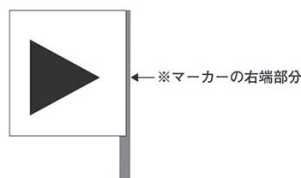
- 6-1 大会のセクション数は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。
- 6-2 すべてのセクションには、セクション番号が明確に表示される。ライダーはその番号の順序に従って、第1セクションから順にトライすること（同時スタート方式を除く）。
- 6-3 すべてのセクションは、“セクション入口 (IN)”を「IN」と、“セクション出口 (OUT)”を「OUT」と明確に表示される。
- 6-4 “セクション入口 (IN)”と“セクション出口 (OUT)”の間のセクション区間内は、セクションテープ（色の区別はない）によって示される。これらのセクションを示すために使われるテープ、杭等のすべてを「セクション表示物」と呼ぶ。
- 6-5 セクションの幅は、200cm以上あることを原則とする。
- 6-6 各クラス用ゲート  
一つのセクションを複数クラスが混走する場合、クラス別専用ゲートを設け、それはゲートマーカーで示される。この場合、各クラスとも自クラスのゲートを通過すること。ゲートを通過する順番は自由とする。他クラス用のゲートに進入してはいけない。  
セクション内の同一ゲートを結ぶテープは、その対象クラスゲートの連続と見なす。ただし、減点対象となりうる行為は**12**ペナルティー 12-2-3-12を適用する。

- 6-7 ゲートはクラスを表示した側がIN（表）側、**その反対側**がOUT（裏）側とし、必ずIN（表）側から進入しなければならない。



IN(表)側

- 6-8 ゲートの示す範囲は、ゲートに示されている矢印の先端と先端の間（矢印の先端がマーカー端部でない場合、マーカーの内側端部がゲートの示す範囲とする）と解釈する。前後タイヤは厳密にこの間を通過すること。
- 6-9 セクション内にいる時間と減点が科せられる区間は車両のフロントホイールの中心（ホイールスピンドル）が“セクション入口”を通り過ぎてから、“セクション出口”を通り過ぎるまでとする。
- 6-9-1 セクショントライする際は、ライダーは必ずセクション審判員（オブザーバー）の許可を得なければならない。
- 6-10 クラスおよびゲートマーカーの色
- 6-10-1 ゲートマーカー  
例：下記のような表示だった場合、矢印の先端でなく、マーカーの右端部分がゲートの示す範囲となる。



国際A級スーパークラス：IAS（赤地に黄文字or赤黄地にクラス文字）

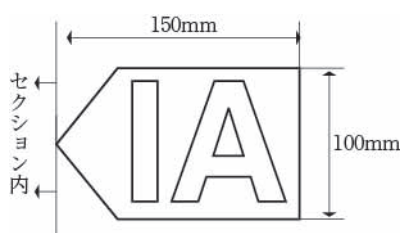
国際A級クラス：IA（赤地に白文字or赤地にクラス文字）

国際B級クラス：IB（緑地に白文字or緑地にクラス文字）

国内A級クラス：NA（黄地に黒文字）

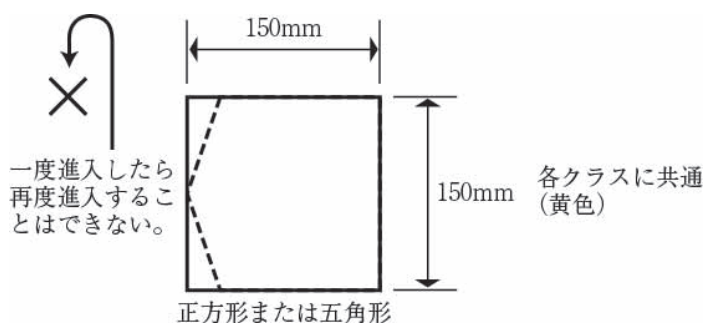
国内B級・ジュニア：NB（白地に黒文字）

レディースクラス（専用クラス・ラインを設ける場合）：L（ピンク地に赤文字orピンク地にクラス文字）



#### 6-10-2 再進入禁止ゲート（黄色）

セクションの進行方向を特に定める場合、**再進入禁止ゲート**を左右一対で設ける。このゲートはすべてのクラスに適用され、いったん進入した後、再び進入することはできない。**また、再進入禁止ゲートにIN（表）／OUT（裏）はない。**





## 7 障 害

- 7-1 トライ中のライダーが予期しない障害物に妨害あるいは予期しない事態が起きた場合、セクション審判員（オブザーバー）の判断によって再トライが認められる（トライ順は最初とする）。
- 7-2 再トライが実施される場合、セクションの最初から妨害のあった地点までの減点は最初のトライのものをそのまま有効とする。セクション持ち時間については、セクショントライの初めから計測されるものとする。

## 8 持ち時間（タイムキーピング）

- 8-1 持ち時間  
ライダーの持ち時間は大会特別規則（公式通知等）に記載される。すべてのライダーに、完走するための持ち時間が与えられる。
- 8-2 スタート時刻管理  
スタート時刻コントロールは、スタート地点で行われる。
- 8-3 ゴール時刻管理  
大会特別規則（公式通知等）に特別に記載のない場合、タイムコントロールは最終セクションを出てすぐに、明確に設置される。最終ゴール地点でゴールチェック（車両チェック）を受けるまで、ライダーは競技継続中とされる。
- 8-4 セクション持ち時間  
セクション個々に持ち時間が設定される場合、持ち時間はどのライダーにも同等に与えられ、時間管理の方法とともに大会特別規則（公式通知等）に記載される。

## 9 練 習

- 9-1 大会日以前の設定されたコース内およびセクションでの練習は禁止される。
- 9-2 大会会場での練習が認められる期間と場所（ウォーミングアップエリア）は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。

## 10 出場に関する手続き

- 10-1 大会へのエントリー  
出場申込み方法の詳細は大会特別規則（公式通知等） または MFJ ホームページ [<https://www.mfj.or.jp>] に記載される。その申込み方法に従い申請し、定められた出場料を支払うこと。
- 10-1-1 締切日以降のエントリーは認められない。郵送やWebによる申込み等、定められた以外の方法は認められない。
- 10-1-2 受理された車両は、同メーカー同型式の場合を除いて変更できない。ただし、競技監督に書面（車両変更届）で申込み、許可が得られた場合は例外とされる。変更手数料は5,500円（税込）。
- 10-2 出場料  
出場料は大会特別規則（公式通知等）またはMFJホームページ [<https://www.mfj.or.jp>] に記載される。
- 10-3 アシスタントの登録  
アシスタントの登録は認められる。登録したアシスタントは、当該年度有効なエンジョイライセンス以上のライセンス所持者とする（全日本選手権では国内B級以上）。  
認められた場合、付則20 全日本トライアル選手権大会特別規則 **8** アシスタント（全日本以外はエンジョイライセンス以上が適用される）、付則20 全日本トライアル選手権大会特別規則 **12** ペナルティーが適用される。  
出場料、ゼッケン、登録申込、その他事項は大会公式通知等により記載される。



- 10-4 ライダーのゼッケンナンバー  
ライダーは、主催者から指定されたナンバーを車両検査までに、規定の書体、規定の色（レースナンバー参照）で記入すること。
- 10-5 出場者受付  
大会当日にライダー・アシスタントの出場資格の確認を行う。  
決められた時間内にライダー（本人）またはチーム員等がMFJライセンス、参加受理書、健康保険証（コピー可）、**メディカルパスポートを提示、誓約書を提出して**出場資格の確認を受けなければならない。  
出場者受付の時間は、大会特別規則（公式通知等）に記載される。
- 10-6 未成年者は競技会参加承諾書をライセンス申請時に提出するものとし、当該年度のMFJ公認・承認競技会において適用される。

## 11 技術規則関連

- 11-1 モーターサイクルの装備
- 11-1-1 出場車両  
車両は付則21 トライアル基本仕様に合致しており、メインフレームおよびクランクケースには認識番号が、刻印または刻印されたプレートの貼付等により表示されていなければならない。  
全日本選手権において認識番号が表示されていない、または新しいフレームおよびクランクケースを使用する場合は、刻印されたプレートを新たに貼付すること。改造されて型式が判別できないような車両、または車両検査で不合格となった車両は競技会への出場が認められない。
- 11-2 ライダーの装備  
ライダーは移動を含めて車両に乗車するときは、以下「11-2ライダーの装備」を順守すること。
- 11-2-1 ヘルメット：第3章 競技会 **22** ライダーの装備（MFJ公認ヘルメットおよびレーシングスーツ）参照のこと。
- 11-2-1-1 ヘルメットはMFJがトライアル用もしくはモトクロス用として公認したものでなければならない。
- 11-2-1-2 MFJの公認ヘルメットには、MFJ公認マークが貼付されている。  
※MFJ公認マーク〈2022規格〉



予告事項：旧規格「使用期限 2026年12月31日」のヘルメットおよび製造後10年が経過したヘルメットは2027年から使用できなくなる。

※公認マーク規格および使用期限については、巻末ページを確認ください。

- 11-2-1-3 ヘルメットおよび装備品（**リュック等バッグも含む**）へのウェアラブルカメラ等（各種取付ステーも含む）の**装着**およびイヤホンやマイクをヘルメットに付加することは禁止する。
- 11-2-2 服装は、長ズボン、長袖でなければならない。グローブ、**トライアルブーツまたはくるぶし以上膝下周辺までを保護する突出部分のない皮革または同等の強度を持った樹脂等で形成されたブーツ**の着用が義務づけられる。
- 11-2-3 バックプロテクター、チェストガード等のプロテクター類の装備をすることが強く推奨される。
- 11-2-4 下記の部位はウェアに皮革製のパッドが装備されているか、または発泡プラスチックで覆うことを強く推奨する。ウェアにパッドが装備されていない場合は、プラスチック成型のリブ付パネルのもので、最低2mmの厚さがあるものを下記部位に装備することを強く推奨する。  
保護部位：肩、肘、股関節および膝

- 11-2-5 マウスガード（マウスピース）  
口の怪我防止のために、カスタムメイドのマウスガードの装着が推奨される。  
マウスガードの色は口の中の出血が見分けやすいように赤色以外の明るい色が望ましい。常時噛み合わせをしていないと固定されないタイプのものは、誤飲防止のため使用を禁止する。
- 11-3 車両検査  
大会当日出場資格の確認後、ライダーの車両検査を行なう。検査を受ける車両は、ライダー1名に対し1台に制限されている。
- 11-4 部品のマーキング
- 11-4-1 部品がマーキングされる場合は、付則20 全日本トライアル選手権大会特別規則 **9** 車両検査 9-3参照のこと。
- 11-4-2 マーキングされた部品は、競技期間中交換が禁止される。
- 11-4-3 サイレンサーがマーキングされた後にダメージを受け、大幅に音量が増加した場合、サイレンサーを交換するか走行を停止すること。
- 11-4-4 サイレンサーを交換する場合、オフィシャルに申告すること。
- 11-4-5 サイレンサーを交換した車両は、最終ラップの車両チェック後、主催者によって車両が保管され音量検査が行なわれる。
- 11-5 ライダーの責任  
マーキングが行なわれた場合、ライダーはパーツが適正にマーキングされたことを、自分の責任で確認してから競技を開始すること。
- 11-6 部品のチェック  
主催者は、競技中にどの車両でも、いつでも部品をチェックすることができる。マーキングされた部品からマークが消えていた場合、その部品を交換したと見なされる。
- 11-7 競技中（セクショントライ中）のライダーと第三者間（アシスタント・チームマネージャー等関係者）の電波を発する電子機器（無線機・携帯電話・ブルートゥース等）による通信は一切禁止する。ただしセクショントライ中以外（セクション外）での携帯電話を使用した通話およびデータの送信は使用可能とする。

## 12 ペナルティー

- 12-1 タイムペナルティー **(00分を1秒でも超えた時点で対象)**
- 12-1-1 スタート遅れ1分までごと：1点
- 12-1-2 スタート遅れ10分を超えた場合：失格
- 12-1-3 ゴールタイム遅れ：失格（全日本選手権付則20 全日本トライアル選手権大会特別規則 **12** ペナルティー 12-1-2～3）
- 12-2 減 点
- 12-2-1 セクションにおいて  
一フォルト1回：1点  
一フォルト2回：2点  
一フォルト3回以上：3点
- 12-2-2 フォルトの定義 **※関連規則：判例集**  
ライダーの一部または車両の一部（タイヤ、フットレスト（ステップ）、エンジンプロテクションプレートを除く）が地面に接する、地形（地面、木、枝、壁、石、岩、杭などを総称して「地形」と呼ぶ）によりかかった場合。  
以下の場合、フォルト1回と見なす。  
・フットレスト（ステップ）に足が乗っている場合でも、そのフットレスト（ステップ）上のつま先、側面、または足の裏部分が接地しバランス修正をした場合。

- ・体の部分で手、足についてはその付け根から先を同一と見なす。したがって足着きと同時に膝を接地しても、1回のフォルトである。
- ・足をついた状態でつま先とかかとを交互についた。
- ・足をついた状態のまま、引きずられてしまった。
- ・片足を軸にして、車両を回転させた。
- ・手を立ち木、壁についた。
- ・体または車両（タイヤ、フットレスト、エンジンプロテクションプレートを除く）が地形にもたれかかり、バランスを修正した。

12-2-3 “失敗（減点5点）”の定義 **※関連規則：判例集**

12-2-3-1 当該セクション審判員（オブザーバー）の許可を受けた後、セクションインしなかった場合。

12-2-3-2 **セクション走行中に、ライダー（手首など）とイグニッションキルスイッチのストラップ（ランヤード）が接続されていないかった。またはライダーがセクションを走行中/セクションを出るときに、セクション審判員（オブザーバー）がキルスイッチの故障を確認した場合。**  
**※ライダー（手首など）とストラップ（ランヤード）が接続されている状態で、マグネットのみが外れた場合は除く**

12-2-3-3 “セクション入口” “セクション出口” “ゲートマーカー” “**再進入禁止ゲート**”の表示をリアホイールがフロントホイールより先に通過した場合。

12-2-3-4 自クラスゲートを通過しなかった場合。**または前輪のみ、後輪のみで通過した。※関連規則：用語、定義**

12-2-3-5 自クラスゲートに裏側（アウト側／関連：6-7）から進入した場合。

12-2-3-6 自クラスゲートに進入または通過した後、後退で戻り、再び自クラスゲートを通過しなかった場合。

**※関連規則：用語、定義**

12-2-3-7 **再進入禁止ゲート**をいったん進入した後、再び進入した場合。

12-2-3-8 方向を問わず、他クラスのゲートに進入した。ただし、他クラスのゲートが同位置または重ね合わされている場合は除く。

12-2-3-9 ライダーが足を着いた状態で、車両が後退した場合。

12-2-3-10 セクション内でライダーが外部からの援助を受けた場合。なお、登録外のアシスタントや他のライダーによるセクションの状況変化、ライン指示、時間告知等、あらゆるサポート行為が援助と見なされる可能性がある。ただし、当該ライダーに登録されたアシスタントの口頭によるライン指示と時間告知は可能とする。

12-2-3-11 ライダーまたは車両が、直接マーカーや杭などセクション表示物（関連：6セクション6-4）の現状を変化（テープ、マーカー、杭などに車両またはライダーが直接干渉して壊す、たるませる、移動させる、押し倒す、引きちぎる等の行為）させ、**元に戻す修正が必要になった場合**。ただし、セクション番号、セクション入口（IN）、セクション出口（OUT）の表示物は対象外となる。

12-2-3-12 車両のフロントタイヤまたはリアタイヤが、セクションの境界（テープなど）上面を完全に越えて接地した場合。

12-2-3-13 車両のサイド、またはリアフェンダー後端の後方に両足をついて車両から降りてしまった場合。

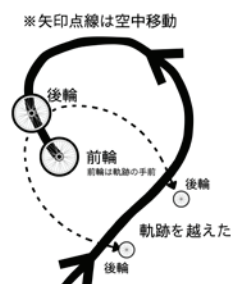
12-2-3-14 車両が停止している、かつ足着きの状態でハンドルバーが地形に接地した場合。

12-2-3-15 **完全なループをしたあとに前輪または後輪が元の軌跡を越えた（バックも含む）。空中の場合は前後のスピンドルシャフトの位置で判定される。関連規則：用語、定義**

失敗となる例

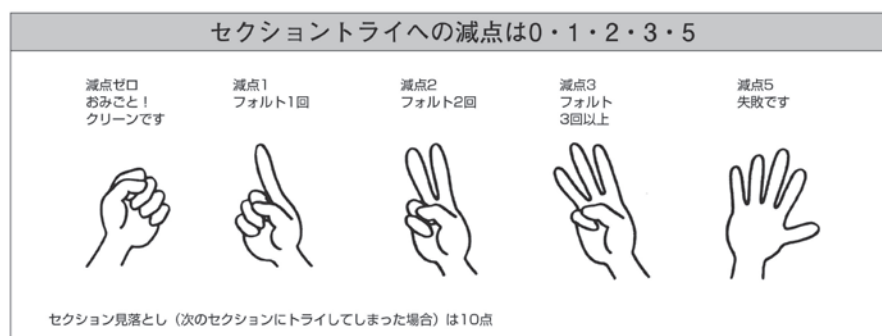


ならない例



※軌跡に接触はしているが越えてはいない

- 12-2-3-16 時間内にセクションを完走できなかった場合（セクション持ち時間がある場合）。
- 12-2-3-17 当該セクションのトライ回避（エスケープ）をセクション審判員（オブザーバー）に申告し認められた場合（申告エスケープの定義12-3）。
- 12-2-4 セクション見落とし  
順次セクションをめぐる方式の場合、次のセクションにトライしてしまった。同時スタート方式の場合、カード提出時に採点パンチ等の記録がなかった。それぞれ見落としたセクションに対して。また、両方式ともトライをしたがパンチ等を受けていなかった場合も同様の取り扱いとなる。**当該セクション**に対して10点
- 12-2-5 一つのセクションで、いくつかの減点が累積する場合、もっとも重い減点だけが適用される。しかし以下の減点は加算される。
- 12-2-5-1 ライダーがセクションの状況を故意に変化させた。5点（加算）
- 12-2-5-2 失敗後セクション審判員（オブザーバー）の指示に従わず、セクション持ち時間経過後も、セクションから出ない。5点（加算）
- 12-2-6 **ライダーがセクション走行中にセクション審判員（オブザーバー）が、手またはプラカードで示す減点数は暫定的なものであり、スコアカードやパンチカードなど記録用紙に記したものが、当該セクションにおける減点数である。**



- 12-2-7 記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）の破損等によって採点を確認できない場合。当該セクションに対して減点10点
- 12-2-8 **記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）を提出後、当該セクションの減点数に誤り（実際の判定と記録用紙の点数に相違がある/虚偽の報告）があることが発覚した場合。当該セクションに対して10点。ただし、暫定リザルト発表後20分以内（IAスーパークラスは10分以内）までに本人から申告があった場合はこの限りではない。**
- 12-3 申告エスケープの定義  
ライダーが当該セクションのトライ回避を申告する行為。ただし、車両故障等により車両を放置し、ライダーのみでの申告はできない。
- 12-4 以下に記す罰金、失格は審査委員会の承認に基づき、競技監督からライダーへ通告される。
- 12-4-1 罰 金  
ライダーによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動  
その軽重により審査委員会が第4章 MFJ 裁定規則に基づき罰則を科す。
- 12-4-2 失 格  
ライダーは以下の行為により失格となる。
- 12-4-2-1 ライダーによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動（重大な場合）。
- 12-4-2-2 ヘルメット未装着での走行。
- 12-4-2-3 大会日以前の設定されたコース内およびセクションでの練習。
- 12-4-2-4 競技期間中のセクションでの練習。
- 12-4-2-5 ゼッケンを他者と交換した。
- 12-4-2-6 車両規定に合致していない車両を使用した。

- 12-4-2-7 規定外タイヤの使用。
- 12-4-2-8 認められないガソリンの使用。
- 12-4-2-9 禁止された薬物の使用。
- 12-4-2-10 コース指示の見落とし（コースの定めがある場合）。
- 12-4-2-11 コースを見失った地点以外からのコース復帰（コースの定めがある場合）。
- 12-4-2-12 競技中の車両、またはライダーの変更。
- 12-4-2-13 大会で成績を上げようとしないライダー、他のライダーのアシスタント（全日本選手権のみ）のように働くライダー。
- 12-4-2-14 パドック以外の場所で給油（燃料タンク交換を含む）**またはバッテリー交換**をした。
- 12-4-2-15 パドック以外の場所で、ライダー以外の者が車両補修や部品交換作業を行った場合（コース上での部品や工具等の受け取りは許可される）。全日本選手権に限り、当該ライダーに登録されているアシスタントのみライダーと同じ作業が許可される。
- 12-4-2-16 サイレンサーを交換した車両で、最終ラップのマシンチェック後、主催者によって車両の音量検査が行われ規制値を超えていた場合。
- 12-4-2-17 マーキングされた部品からマークが消えていた場合（部品を交換したと見なされる）。
- 12-4-2-18 当該大会に出場を認められたライダー本人以外の者によるセクショントライの順番待ち。
- 12-4-2-19 車両故障などでライダー以外の者が車両を移動させた（コース内外等）。
- 12-4-2-20 競技中（セクショントライ中）のライダーがアシスタントおよびチームマネージャー等関係者と電波を発する機器（無線機・携帯電話・ブルートゥース等）による相互通信を行なった場合。

## 13 結果の記録（スコアカード、パンチカード、記録カード）

- 13-1 **記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）** が使用される場合、溶けにくい素材でできたカードが配布される。
- 13-2 ライダーはスタート時に**記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）**を受け取りラップごとに交換すること。
- 13-3 スコアカードはライダー自身がパンチを受け、管理しなくてはならない。
- 13-4 セクションでのパンチの点数は、その場でライダーが確認しなければならない。
- 13-5 **当該セクションで記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）へのパンチの間違いが発覚した場合はその場でオブザーバーが修正できる。**
- 13-6 **当該セクションのオブザーバーの報告によって記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）へのパンチ間違いが確認できた場合、競技監督が修正を行うことができる。**
- 13-7 **記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）提出後に当該セクションのパンチ間違いが発覚した場合は、競技監督もしくは大会審査員会で確認でき、認められた場合は点数を修正できる。ただし、修正申告できるのは当該ライダーおよび暫定リザルト発表後20分以内（IAスーパークラスは10分以内）までとし、正式リザルト後の修正申告はできない。**
- 13-8 ライダーは自分の**記録用紙（スコアカードやパンチカードなど）**に各セクションでパンチ（マーク）を受け、求められたときにはオフィシャルにスコアカードを手渡す義務がある。
- 13-9 スコアカードは折り曲げたりしてはならない。
- 13-10 スコアカードの交換場所は大会特別規則（公式通知等）に示される。

## 14 セクションの閉鎖

- 14-1 競技時間が残されていても、最終ライダーの**通過を確認**後バックマーカー（セクション閉鎖を指示するオフィシャル）がセクションを閉鎖する場合がある。
- 14-2 同時スタート方式の場合、タイムスケジュールで定められた時刻にセクションが閉鎖される。



## 15 結果と順位

大会の優勝者は、完走者の中で、減点数がもっとも少ないライダーである。

## 16 大会の中断

大会が終了前に中断されてしまった場合、審査委員会はその大会を無効・取り消しとするか、その結果と賞を正当とするか、状況によって判断する。

## 17 同 点

- 17-1 同点が生じた場合、0点（**クリーン**）が最も多いライダーを上位とする。
- 17-2 依然として同点だった場合「1点がもっとも多いライダー、2点がもっとも多いライダー、3点がもっとも多いライダー」という順序で判断する。
- 17-3 それでも同点だった時は、計測されている場合については少ない所要時間で完走したライダーを上位とする。同時オープン方式の場合は先にゴールしたライダーが上位となる。
- 17-4 所要時間を計測していない場合、最終ラップの成績上位者を上位とする。
- 17-5 最終ラップも同点だった場合、最終ラップの前のラップ、依然として同点だった場合さらにその前のラップという順序で判断する。

## 18 賞

得点は第3章 競技会 **35** 公式得点（ポイント）による。

## 19 抗 議

- 19-1 抗議は第4章 MFJ裁定規則 **44** 競技会における大会審査委員会への抗議による。
- 19-2 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エントラント代表者だけが行うことができ、**抗議書の提出と抗議保証料を現金で支払う**。国際A級スーパークラスのみ抗議受付時間は、暫定結果発表後10分以内とする。

競技会	抗議保証金
国際・準国際競技会：全日本選手権（ロードレース、モトクロス、トライアル）、 地方選手権（※1）	88,000円（税込）
国内格式競技会：全日本選手権（スーパーモト、エンデューロ、スノークロス）、 地方選手権（※2）	33,000円（税込）
承認競技会	11,000円（税込）

※1 地方選手権（国際格式）

※2 地方選手権（国内格式）

- 19-3 セクション審判員（オブザーバー）が下した判定に対する抗議はできない。
- 19-4 車両の分解検査に要した費用は、抗議不成立の場合は提出者、抗議成立の場合は対象者が負担する。その費用の算定は車検長が行なう。

## 20 本規則の解釈

本競技規則および競技に関する疑義または本規則に記載されていない事項については、大会事務局宛に質疑をすることができる。なお、この回答は大会審査委員会の解釈、決定が最終的なものとして扱われるものとする。

## **21** 本規則の施行

本規則は、2026年1月1日より施行する。



# 付則 判例集

以下は現在までの適用例をまとめたものです。規則に準じて適用されます。

## マナーに関することから

- 1) 競技中の事故や、競技の参加を取りやめる（リタイヤする）場合は、速やかに大会本部へ連絡すること。

※関連規則：第3章 競技会 20 競技参加者の遵守事項

## コース、ウォーミングアップ

- 1) 競技開始前や終了後に競技車両でコース内に立ち入ったり、競技終了後にウォーミングアップエリアや競技エリアで練習することは禁止される。

## ライダーの装備に関して

- 1) MFJ 公認ヘルメットであり MFJ の公認マークが貼付されていないといけない。
- 2) 競技会の車両検査受け付け時に、ヘルメット検査が行われる。検査に合格しなかったヘルメットは、当該ライダーの安全上その使用を禁止する。

### ●使用が認められない例

- 1) 帽体本体の樹脂部分に至る損傷（ひび割れ）がある場合。
- 2) 帽体本体の樹脂部分を削るようなスライド痕がある場合。
- 3) 帽体本体の発泡スチロールの緩衝材に損傷（ひび割れ・窪み）がある場合。
- 4) 顎紐取り付け部、Dリング取り付け部、紐自体の劣化等ヘルメットの固定に支障がある場合。

### 推奨

ヘルメットは使用頻度や保存状態で経年変化に差があるが、使用開始後10年を経過した製品は使用しないことを推奨する。

## 競技の進行に関して

- 1) ライダーはセクション内で一切の援助を受けてはならない（当該ライダーに登録されたアシスタントの口頭によるライン指示と時間告知は可能とする）が、“失敗”後は例外とする。

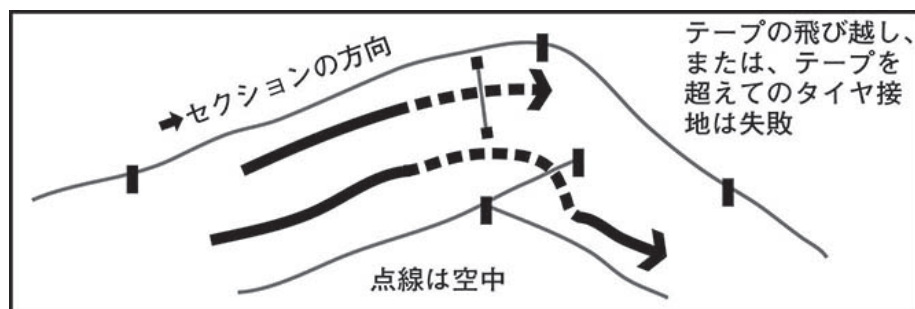
## セクション関連

- 1) 複数クラスが混走し、クラス別ゲートが使用される場合、当該クラス以外はセクション内のどこを通っても良いと解釈される。

## ペナルティー関連

1) 以下の場合、“失敗5点”と見なす。

(テープを飛び越える失敗例)



2) 以下の場合、“減点”または“失敗”と見なされない。

- ライダーの身体や車両（タイヤ、フットレスト、エンジンプロテクションプレートを除く）の部分が地形に接触したが、明らかなバランス修正はしなかった。
- セクション表示物への単純な接触で、状況の変化はしなかった場合。
- テープの上からフローティングターンなどによりフロントタイヤ、リアタイヤのどちらか片方がテープ外に出て、地形に接触しないでテープ内に着地した。
- V字型の地形でフットレスト（ステップ）がかみ込んで停止した場合、フットレスト（ステップ）に足が乗っていれば“足つき減点”にならない。そのフットレスト（ステップ）上のつま先、側面、または足の裏部分が接地していても、バランス修正がない場合、足つき減点の対象とならない。

# MFJ国内競技規則 2026

## 付則 20 全日本トライアル選手権大会特別規則

### 1 適用の範囲

全日本トライアル選手権シリーズは以下に記す全日本選手権特別規則、付則19 トライアル競技規則、第1章 総則...

5 大会特別規則ならびに公式通知、および各大会の主催者から配布される大会特別規則（公式通知）によって開催される。

### 2 セクションの認定

大会前日に査察が行われ、査察団によって最終的にセクションが認定される。査察団は審査委員長を団長とし、競技監督、セクション設定責任者、セクション査察員で構成される。

なお、選手会代表者の立会いが認められる。

### 3 オブザベーションエンクロージャー

一般観客用エリアとセクションの間に、オフィシャル、ライダー、アシスタントが立ち入れるエリア（オブザベーションエンクロージャー）を設けることが望ましい。

### 4 開催クラス

国際A級スーパークラス部門、国際A級部門、国際B級部門、レディースクラス部門とする。

2023年から全日本の公認クラスは電動トライアル車での出場も可能となった。2026年電動の基本仕様は付則21 トライアル基本仕様... 6 電動車両（EPV）の追加仕様に記載。

### 5 参加資格

5-1 国際A級スーパークラス

5-1-1 国際A級スーパークラスは全日本選手権の最高峰クラスとなる。

5-1-2 前年度全日本選手権国際A級スーパークラスランキング上位10名、MFJトライアル委員会が特に認める者（**世界チャンピオン**、世界選手権ポイント獲得者等）、前年度国際A級ランキングシリーズチャンピオン（自動昇格）および2位～5位の昇格希望者（MFJ事務局への手続きが必要）。

5-1-3 5-1-2のいずれかの条件を満たす当該年度に有効なトライアル国際A級ライセンス所持者。

※関連規則：付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則 7-9、7-10

5-2 国際A級、国際B級

5-2-1 それぞれ当該年度有効なライセンス所持者。

5-3 レディース

5-3-1 当該年度有効な国内B級以上かつ地方選手権に出場している者。または、地区委員が推薦した者。

5-4 アシスタント

5-4-1 当該年度有効なトライアル国内B級以上のライセンス所持者。

6

出場に関する手続きと出場料

- 6-1

大会へのエントリー

出場申込みはWebエントリーにて行う。当該年度有効なライセンスを所持し、期限内に申込みおよび出場料を支払うことで、大会事務局から登録したメールアドレスへ参加受理書が届く。公式通知等はWebシステム内にアップされ、クレデンシャルパスや車両通行証は郵送される（主催者によって異なる場合がある）。
- 6-2

通常のエントリー期間後、5日間のレイトエントリーを導入する。ただしエントリー料は、通常のエントリー料に10,000円追加される。レイトエントリー締切日以降の申込みはいっさい認められない。
- 6-3

いったん受理された出場料は下記以外の場合、返還されない。
- 6-4

大会が取り止めた場合、または参加が拒否された場合にのみ事務手数料を引いた出場料が返還される（申込者が必要な手続きを怠った場合は、返却されない。事務手数料は主催者によって決まる）。
- 6-5

2026年全日本トライアル選手権シリーズの出場料

通常エントリー期間

クラス	出場・登録料合計(税込)	本体	消費税（10%）
公認全クラス（国際A級スーパー、国際A級、国際B級、レディース）	16,800円	15,273円	1,527円
公認全クラス（国際A級スーパー、国際A級、国際B級、レディース）もてぎ大会	29,700円	27,000円	2,700円
公認全クラス（国際A級スーパー、国際A級、国際B級、レディース）SUGO大会	20,000円	18,182円	1,818円
アシスタント（全クラス）	5,800円	5,272円	528円

レイトエントリー期間（通常エントリー期間締切後5日間 / 通常期間の締切日が木曜日だった場合、翌金曜日0:00～翌週火曜日23:59まで）

クラス	出場・登録料合計(税込)	本体	消費税（10%）
公認全クラス（国際A級スーパー、国際A級、国際B級、レディース）	26,800円	24,364円	2,436円
公認全クラス（国際A級スーパー、国際A級、国際B級、レディース）もてぎ大会	39,700円	36,090円	3,610円
公認全クラス（国際A級スーパー、国際A級、国際B級、レディース）SUGO大会	30,000円	27,273円	2,727円
アシスタント（全クラス）	5,800円	5,272円	528円

2026年全日本トライアル選手権シリーズ併催承認クラス

通常エントリー期間

クラス	出場・登録料合計(税込)	本体価格	消費税
承認クラス（オープントロフィー）ライダー	10,000円	9,091円	909円
承認クラス（オープントロフィー）アシスタント	5,800円	5,272円	528円

レイトエントリー期間（通常エントリー期間締切後5日間 / 通常期間の締切日が木曜日だった場合、翌金曜日0:00～翌週火曜日23:59まで）

クラス	出場・登録料合計(税込)	本体価格	消費税
承認クラス（オープントロフィー）ライダー	20,000円	18,182円	1,818円
承認クラス（オープントロフィー）アシスタント	5,800円	5,272円	528円

## 7 ゼッケンナンバー

全日本選手権の年間指定ゼッケンは以下の基準による。

- 7-1 国際A級スーパークラス
  - 7-1-1 前年度国際A級スーパークラス上位から指定する（ランキング10位まで）。
  - 7-1-2 トライアル委員会が特に認める者（**世界チャンピオン**、世界選手権ポイント獲得者等）。
  - 7-1-3 前年度国際A級シリーズチャンピオン。
  - 7-1-4 前年度国際A級2～5位の昇格者。
- 7-2 国際A級
  - 7-2-1 前年度国際A級2位～5位で、国際A級スーパークラスを希望しなかった者を指定する。
  - 7-2-2 前年度国際A級スーパークラスからの降格者を指定（前年度国際A級スーパークラスのランキング順）する。
  - 7-2-3 前年度国際A級上位から指定する（ポイント獲得者）。
  - 7-2-4 前年度全日本選手権国際B級からの自動昇格者を指定する（ルーキーゼッケン01～05が適用される）。
  - 7-2-5 上記以外の選手は、2026年全日本トライアル選手権で最初に出場した大会で取得した（エントリー到着順）ゼッケンナンバーを年間ゼッケンとする。
- 7-3 国際B級
  - 7-3-1 国際A級への昇格者を除く、前年度の全日本ランキング上位から指定する（ポイント獲得者）。
  - 7-3-2 上記以外の選手は2026年全日本トライアル選手権で最初に出場した大会で取得した（エントリー到着順）ゼッケンナンバーを年間ゼッケンとする。
- 7-4 レディース
  - 7-4-1 前年度の全日本ランキング上位から指定する。指定ゼッケンのない者は最初に出場した大会で取得した（エントリー到着順）ゼッケンナンバーを年間ゼッケンとする。
- 7-5 ナンバープレートの色は以下のとおり。
  - 7-5-1 国際A級スーパークラス：赤地黄文字 アシスタント：黄地赤文字
  - 7-5-2 国際A級：赤地白文字 アシスタント：白地赤文字
  - 7-5-3 国際B級：緑地白文字 アシスタント：白地緑文字
  - 7-5-4 レディースクラス：ピンク地赤文字 アシスタント：ピンク地黒文字
- 7-6 アシスタントのゼッケンナンバーは、アシスタントとして登録したライダーと同じ番号とする。
- 7-7 ライダー、アシスタントのゼッケンナンバーは、車両検査までに用意すること。

## 8 アシスタント

- 8-1 アシスタントの登録
  - 8-1-1 ライダー1名に対し、1名のアシスタントを登録することが認められる。大会当日に出場資格の確認が行われる。
  - 8-1-2 アシスタントは、ライダーの出場申込みの際に登録すること。この場合ライダーは、登録したアシスタントの行動すべてに責任を負うことを認めたものと見なされる（アシスタントの受けたペナルティーは、登録したライダーもそのペナルティーを同時に受ける）。
  - 8-1-3 エントリー期間内に登録したアシスタントは、当該年度有効なトライアル国内B級以上のライセンス所持者との変更が認められる（競技途中でも変更可）。ただし、大会期間中、大会本部事務局が用意した変更届けに必要事項を記入し、変更手数料1,100円（税込）を添えて申込み、主催者の許可を得た者に限る。
  - 8-1-4 「通常エントリー期間およびレイトエントリー期間にライダー単独でエントリーしたが、締切後にアシスタントの登録を希望する場合」、別途定める期間（カレンダーおよびMFJのホームページに公示）・手続きにおいて、アシスタントの登録を受けつける。ただし登録料は**11,000円（税込）**となり、その期間内以降の登録はいっさい認められない。詳細はMFJホームページ [<https://www.mfj.or.jp>] に公示する。

- 8-1-5ライダー単独でエントリーした場合、大会期間中のアシスタント登録はできない。  
ただし、ライダー同士の危険な箇所での補助行為は認められる。この場合、セクション審判員（オブザーバー）の許可（1名まで）を得なければならない。ただし、リタイヤ・ゴールしたライダーは認められない。
- 8-1-6大会により、アシスタントの登録を認めない場合がある。
- 8-1-7アシスタントの使用する車両はMFJ公認車両（国際A級スーパークラスは、MFJ公認車両以外でもトライアル委員会が認めた車両）とし、原則的に車両検査が行われる。車両仕様はトライアル基本仕様を順守していること。
- 8-1-8アシスタントの装備は付則19 トライアル競技規則 11 技術規則関連 11-2 ライダーの装備と同様とする。
- 8-1-8-1ヘルメットおよび装備品（リュック等のバッグ含む）へのウェアラブルカメラ等（各種取付ステーも含む）の装着、およびイヤホンやマイク等をヘルメットに付加することは禁止する。
- 8-2アシスタントの義務
- 8-2-1アシスタントミーティングが開催される場合、必ず出席しなければならない。
- 8-2-2移動コースは、特に指示のない場合ライダーと同一とする。逆走はできない。
- 8-2-3アシスタントは、登録したライダーと同時にスタートしなければならない。
- 8-2-4競技中（セクショントライ中）のアシスタントはライダーおよびチームマネージャー等関係者と電波を発する機器（無線機・携帯電話・ブルートゥース等）による相互通信は禁止される。違反した場合は、その競技会終了までセクション内への立ち入りは禁止される。
- 8-2-5アシスタント（ライダーを含む）による会場内での無線機器の使用は禁止される。ただし、セクショントライ中以外（セクション外）での携帯電話を使用した通話およびデータの送信は使用可能とする。
- 8-3アシスタントの行って良い行為（下記以外はペナルティー対象となる）
- 8-3-1パドック以外での車両整備（部品の交換を含む）は、選手本人およびその選手に登録されたアシスタントのみが行なうことができる。
- 8-3-2アシスタントは原則としてセクション内に立ち入ることはできない。ただしトライ失敗の際の補助（安全上の目的）として、その選手に登録されたアシスタントのみがセクション審判員（オブザーバー）の許可を受けた場合に限り、そのセクション内への立ち入りが認められる。
- 8-3-3当該ライダーに登録されたアシスタントからの口頭によるライン指示と時間告知は認められる。

9

車両検査

- 9-1競技前の車検に合格した車両にはステッカーが貼付され、下記の部分にマーキングを行なう。
- 9-2マーキングを受けた部品以外は、車検後でも交換することができる。
- 9-3

パーツ名	マーキング（ペイント）部分
フレーム	フレーム前方（ステアリングヘッド）右側
クランクケース	右側
サイレンサー	サイレンサー本体

※シリンダーへのマーキングは不要

- 9-4国際A級、国際B級、レディースクラスは付則21 トライアル基本仕様 に合致した車両であること。

10

スタート

- 10-1第1戦のスタート順序は、ゼッケン番号の大きい者から先にスタートする。
- 10-2第2戦以降は下記（①→②→③）の順にスタートする。  
①指定ゼッケンを持たないライダーで大会ごとに主催者がつけたゼッケン番号の大きい順



②当該年度全日本ポイント未獲得者で出場回数の少ない順（同出場数の場合はランダムとする）

③最新（暫定）全日本ポイントランキングの下位順

## 11 時間（タイムキーピング等）

- 11-1 持ち時間
- 11-1-1 ライダーの持ち時間は大会特別規則（公式通知等）に記載される。すべてのライダーに、完走するための持ち時間が与えられる。
- 11-2 スタート時刻管理  
スタート時刻コントロールは、スタート地点で行なわれる。
- 11-3 セクション持ち時間
- 11-3-1 各セクションにセクションを走りきるための持ち時間が与えられる。
- 11-3-2 大会特別規則（公式通知等）に記載されなかった場合、セクション持ち時間は1分となる（変更される場合、最長で1分30秒）。
- 11-3-3 セクションでのタイムは、計測が開始されたことを知らせるためのホイッスルを所持するセクション審判員（オブザーバー）によって計測される。
- 11-4 ラップ持ち時間
- 11-4-1 すべてのライダーに、第一ラップを走りきるための持ち時間が同様に与えられる。
- 11-4-2 大会特別規則（公式通知等）に記載されなかった場合、第一ラップ持ち時間は3時間30分となる。
- 11-5 ゴール時間管理
- 11-5-1 大会特別規則（公式通知等）に記載されなかった場合、タイムコントロールは最終セクションを出てすぐに、明確に設置される。タイムコントロールで持ち時間のタイムチェックを受けたライダーは、定められたコースに従い10分以内に最終ゴール地点でゴールチェック（車両チェック）を受け、スコアカードを係員に提出すること。この時点でゴールとなる。ゴール前に指定されたコース外に出たり、パドックに入ったりしてはならない。

## 12 ペナルティー

付則19 トライアル競技規則に定める減点・失格・罰金に加え、下記減点・失格・罰金を科す。

- 12-1 タイムペナルティー
- 12-1-1 スタート時刻に遅れたペナルティーは1分までごとに1点。10分を越えると“失格”となる。
- 12-1-2 第一ラップ終了後のタイムチェックに遅れたペナルティーは1分までごとに1点。10分を越える **（00分を1秒でも超えた時点で対象）**と“失格”となる。
- 12-1-3 最終ラップ終了後のタイムチェックに遅れたペナルティーは1分までごとに1点。10分を越える **（00分を1秒でも超えた時点で対象）**と“失格”となる。
- 12-2 **以下はライダーが失敗（減点5点）となる。**
- 12-2-1 アシスタントが、オフィシャルの許可を受けずにセクションに入った場合。
- 12-3 以下の減点は加算される。
- 12-3-1 アシスタントがセクションの状況を故意に変化させた。5点（加算）
- 12-3-2 アシスタントが、セクション審判員（オブザーバー）の判定に反論した。→イエローカード（**13 イエローカード**参照）
- 12-4 以下に記す罰金、失格は審査委員会の承認に基づき競技監督からライダーに通知される。
- 12-4-1 罰金
- 12-4-1-1 アシスタントによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動（重大な場合）。  
10,000円（不課税）以上50,000円（不課税）以下の罰金
- 12-4-1-2 アシスタントが以下の条項に従わなかった。



- 12-4-1-3 モーターサイクル乗車中は、ブーツ、**長袖**、長ズボン、グローブ、ヘルメットを装着しなくてはならない。
- 12-4-1-4 違反1回目：罰金10,000円（不課税）
- 12-4-1-5 違反2回目：罰金20,000円（不課税）
- 12-4-1-6 違反3回目：罰金50,000円（不課税）
- 12-5 失格
- 12-5-1 アシスタントによるオフィシャルへの暴力的な言動、行動（重大な場合）。
- 12-5-2 アシスタントセクショントライの順番待ち。
- 12-5-3 スコアカード**などの記録用紙**を紛失した場合。
- 12-5-4 最終タイムチェックを受けた後10分以内にゴールしなかった。

## 13 イエローカード

- 13-1 オフィシャルの指示に従わない攻撃的な言動、その他不正行為に対してイエローカードが提示される。
- 13-2 オフィシャルはカードの裏に当該ライダー（アシスタント等含む）のゼッケンを記入するとともに、その行為について内容をメモする。
- 13-3 そのカードはただちに競技監督に集められ、ペナルティーを与えるかどうかの提案とともに審査委員会へ提出される。
- 13-4 審査委員会はカードを確認し、ペナルティーを与えるかどうか判断するとともに再発防止のためにその行為を記録する。
- 13-5 たびたびイエローカードを受けるライダーには、更なるペナルティーが科される。
- 13-5-1 違反1回目：5点加算
- 13-5-2 違反2回目：5点加算
- 13-5-3 違反3回目：失格

## 14 スペシャルセクション（SS）

- 14-1 「IASクラス」に限り通常ラップ上位10名により、「スペシャルセクション（SS1・SS2 1ラップ）」を行う。SSの持ち時間は考慮しない。SSオープン時刻については、状況により前後する場合があります、出場ライダーに通知される。スコアカードはSS1スタート時に配布する。ゴールチェックはSS2アウト付近に設けられ、スコアカードの提出でゴールとなる。
- 14-2 SS1 オープン時刻にはライダーは係員の指示によりトライを開始しなくてはならない。スタート順は通常ラップの10位からとする。指定された順番にセクションINできない場合は、該当セクションはノートライ減点10点となり、トライはできない。申告エスケープは認められる。
- 14-3 セクション持ち時間は1分～1分30秒とする。正式時間は公式通知に記載される。
- 14-4 10位以内のライダーがリタイヤした場合は、10位として扱い11位以下ライダーの繰り上げはしない。トライが終わったライダーはSS2へ各自移動すること。
- 14-5 アシスタントは追加できる場合がある。ただし、大会当日ライダーまたはアシスタントで登録している者に限る。追加できる場合は、詳細と共に公式通知に記載される。追加アシスタントが認められる場合、当該アシスタントには全日本トライアル特別規則「8アシスタント」項が適用される。エントリー追加料金は発生しない。
- 14-6 アシスタントの車両移動は原則禁止とする。使用可能の場合のみ公式通知に記載される。
- 14-7 同点が生じた場合は、通常ラップの少ない所要時間で順位を決定する。
- 14-8 **SS終了後**、SS進出者に失格者が出た場合は11位以下の選手を繰り上げる。  
※詳細については、公式通知に記載される。

## 15 賞および得点（ポイント）

- 15-1 大会ごとに国際A級、国際B級の各クラス（スーパークラスは除く）にはベストクリーン賞が与えられる（クリーン数が同数の場合は、成績が上位の者とする）。
- 15-2 国際A級スーパークラス、国際A級、国際B級、レディース部門全日本選手権ランキングの得点。
- 15-2-1 得点は第3章 競技会 **35** 公式得点（ポイント）によって与えられる。
- 15-2-2 全日本選手権ランキングの順位は、上記によって与えられた得点のすべてが加算され、その合計得点によって決定される。
- 15-2-3 国際A級スーパークラス・国際A級・国際B級・レディースクラスは、出走台数に関わらず上位15位までの完走者に対しポイントが与えられる。
- 15-2-4 詳細は付則1 MFJライセンス昇格・降格に関する規則 **14** 全日本選手権ランキング決定基準に示される。

## 16 同点

- 16-1 同点が生じた場合、0点（クリーン）がもっとも多いライダーを上位とする。
- 16-2 依然として同点だった場合「1点がもっとも多いライダー、2点がもっとも多いライダー、3点がもっとも多いライダーという」順序で判断する。
- 16-3 それでも同点だった場合、少ない所要時間（秒単位）で完走したライダーを上位とする。さらに同点だった場合は同点のままとする（全クラス共通）。なお、SSのあるクラスの場合、プレーオフにて順位を決定する場合がある。

## 17 本規則の施行

本規則は、2026年1月1日より施行する。なお、本規則に示されていない事項は、付則19 トライアル競技規則ならびに大会特別規則による。

# MFJ国内競技規則 2026

## 付則 21 トライアル基本仕様

### 序文

以下に規定する基本仕様は、トライアル競技を行う上で必要とされる基本規則であり、トライアルのすべての車両および公認大会に適用される。

### 1 車両

- 1-1 排気量によるクラス区分は、特に定めがない限り適用されない。
- 1-2 車両区分
  - 国際 A 級スーパークラスの車両は付則 21 トライアル基本仕様に合致していること。その他のクラスは「MFJ 公認車両」または「MFJ 特別登録車両」がベース車両でなくてはならない。
  - 国際 A 級および国際 B 級クラスの車両は、メーカーまたは総輸入代理店からの特別申請があった場合に限り、競技専用車両（国際 A 級スーパークラス使用車両）での参加が認められる。
- 1-2-1 競技専用車両
- 1-2-2 MFJ 公認車両
  - ※最新の MFJ 公認車両リストに掲載された車名およびフレーム打刻とエンジン打刻が合致している車両のことを指す。

### 2 排気量の算出方法

- 2-1 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。
- 2-2 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桁で切り捨て
- 2-3 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超える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mm のリミットまで行なわれる。
- 2-4 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。
- 2-5 すべ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。

### 3 一般的なアイテム

#### 3-1 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・ステアリングステムシャフト、ピボットシャフトにチタニウムを使用することは禁止される。

上記以外のチタニウム、軽合金の使用は認められる。

※公認車両がこの条件に合致しない場合は、公認車両の状態を維持することを条件に、上記禁止部品の使用が許可される。

## 3-2 フレームの定義

- 3-2-1 フレームとは、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリアサスペンションの取り付け部分を含む構造全体をいう。
- 3-2-2 シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームと見なし、ボルトオン（着脱可能）のものはフレームと見なさない。

## 3-3 スタート装置

スタート装置が義務づけられる。

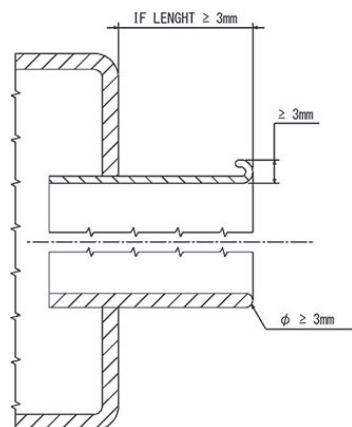
## 3-4 スプロケットガードおよびプロテクター

- 3-4-1 チェーンと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、フロントおよびリアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 3-4-2 リアスプロケットガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部を完全に覆わなければならない。
- 3-4-3 リアスプロケットは穴のあいていないものを使用するか、穴をすべてふさぎ身体の一部が入り込まないようなリアスプロケットプロテクターを装着しなければならない。穴のあいていないリアスプロケットで表面に凹凸のあるものは、シールまたはテープ等を貼付し表面を平滑にしなければならない。ただし穴のあいていないリアスプロケットで、手や指が容易に引っかからないものはそのまま使用できる。
- 3-4-4 ドライブスプロケット部にフロントスプロケットガードを装備しなければならない。
- 3-4-5 スプロケットガードの取り付け方法は、ボルトオンまたは溶接とし、安易に脱落しないよう確実に固定しなければならない。
- 3-4-6 フロントおよびリアスプロケットガードの材質は、アルミニウム、頑強な樹脂とする。

## 3-5 エキゾーストパイプ、サイレンサー

- 3-5-1 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すものでなくてはならない。
- 3-5-2 サイレンサー後端の排気出口中心軸は、車輛の中心軸に対して左右方向で、水平路面に対して上下方向で、平行でなければならない（許容誤差は $\pm 15^\circ$ とする）。サイレンサーの後端部はライダーまたはアシスタントが誤って触れた場合に、危険な形状であってはならない。もし、サイレンサー後端のパイプが3mm以上突出している場合は、その後端部は $180^\circ$ の角度で曲げられるか、R形状に加工されていなければならない（図1参照）。

図1



どちらの形状の場合も、端部の厚さは最低3mm以上なければならない。

(公認車両がこの条件に合致していない場合は、公認車両の状態から仕様を変更しないことを条件に、公認車両のサイレンサーの使用が許可される。)

3-5-3 サイレンサーの後端は、リアタイヤの後端接線より後ろにあってはならない。

3-5-4 排気は、後方に向けて排出されなければならない、ほこりを巻き上げたり、タイヤやブレーキに悪影響を与えたり、他のライダーに不快な思いをさせたりするものであってはならない。

## 3-6 ハンドルバー

3-6-1 ハンドルバーの幅は、600mm以上、850mm未満でなければならない。

3-6-2 ハンドルバーの先端が露出している場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。

3-6-3 ハンドルをいっぱいにした時にハンドルバー(レバー類含む)とボデイフレームの間に最低30mm以上のすき間を設けなければならない。

3-6-4 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を作らないために、慎重に丸みをつけて製作しなくてはならない。

3-6-5 軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

3-6-6 ハンドルバーのクロスバーにはプロテクションパッドを装着していなければならない。クロスバーがない仕様のハンドルの場合は、ハンドルバー中間部にプロテクションパッドを装着しなければならない。

3-6-7 ハンドルバーへのカーボン、ケブラーおよび複合素材の使用は禁止される。

3-6-8 ハンドプロテクションの装備も認められるが、耐破碎性の材料を使用すること。

## 3-7 コントロールレバー

3-7-1 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16mm)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みをおびさせていなくてはならない(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いなくてはならない。

3-7-2 各コントロールレバー(ブレーキペダルおよびハンドレバー)はそれぞれ独立したピボットを持っており、そのレバー自体のピボットにマウントされていなくてはならない。

3-7-3 ブレーキペダルが、フットレストの軸にピボットされている場合、フットレストが曲がり、または変形した場合など、どのような場合でも作動できなくてはならない。

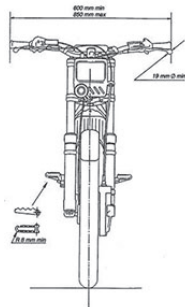
## 3-8 スロットルコントロール

3-8-1 スロットルコントロールは、手を離れた時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

3-8-2 車両には最長で1mのストラップ(紐)でライダーと直結し、ライダーが車両から離れた際にエンジンを停止させるイグニッションキルスイッチを装備しなければならない。

## 3-9 フットレスト

- 3-9-1 フットレストの先端には最低半径8mm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。

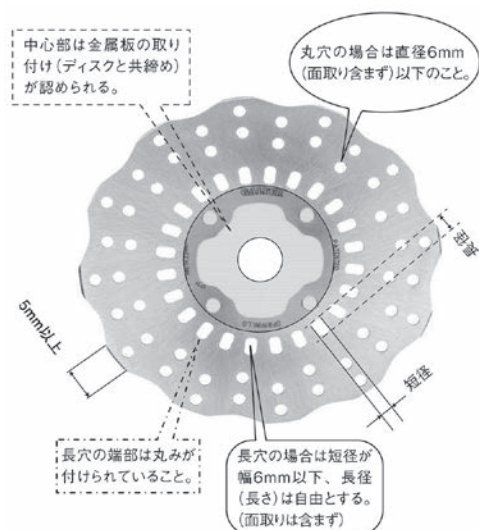


- 3-9-2 フットレストは折りたたみ式でも良いが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていなくてはならない。

## 3-10 ブレーキ

- 3-10-1 すべての車両は、最低2つの独立したブレーキ（各ホイールにひとつ）が装備されていなくてはならず、ホイールと同心でなくてはならない。
- 3-10-2 ブレーキディスクはラウンド形状のものを基本とする。ただし、ウェーブディスクでも円周方向の凹凸部の角部角度が鈍角になっており、ウェーブ形状それぞれの先端部で円周方向の長さが5mm以上確保され（下記参照）、ディスク両面の角部が面取り（指が引っかからないこと）された物は使用が許可される。フルカバードされた外部プロテクション（フロント／リア）が装備された場合は、どのような形状のウェーブディスクも使用が許可される。

ウェーブディスク形状

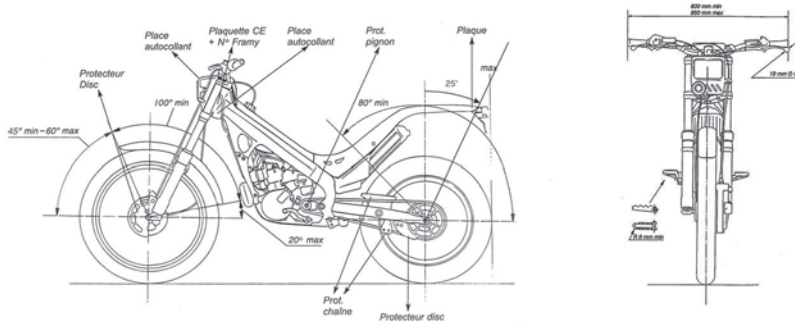


- 3-10-3 ディスクへの開口部（抜き穴）の最大寸法は丸穴の場合は直径6mm以下、長穴の場合は穴の幅は（短径）6mm以下（穴端部は丸みがつけられていること）であること。開口部（抜き穴）の寸法はディスク摺動面だけでなくハブ部にも適用されるが、ハブ部についてはディスク外側にガード用の金属板をディスクと共締めして抜き穴を塞ぐことも認められる。ただし、フルカバード（フロントおよびリア）されたブレーキディスクにはどのようなものも使用が許可される。
- 3-10-4 ブレーキディスクには硬いプラスチック素材の外部プロテクションが装備されていなければならない。フロントディスクはフルカバードタイプ、リアディスクは前半部1/4以上（リアフォークおよびブレーキキャリアーを含む）の面積がカバーされていること。カバーに穴をあける場合の最大寸法は直径10mmまたは同等の範囲とする。



### 3-11 マッドガードおよびホイールプロテクション

- 3-11-1 すべての競技用車両にはマッドガードが装備されていなくてはならない。
- 3-11-2 マッドガードはタイヤの両側方に張り出していなくてはならない。
- 3-11-3 フロントマッドガードは、ホイールの周囲を最低100°にわたってカバーしていなくてはならない。マッドガード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作り出す角度は45°と60°の間でなくてはならない。マッドガードの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が作り出す角度は20°を超えてはならない（下記図参照）。



- 3-11-4 リアマッドガードは、リアホイールの中心を通して垂直に引かれた線とこの垂直線から25°の角度で後方に引かれた線が形成する円の一部を超えて後方に伸びていなくてはならない。
- 3-11-5 リアマッドガードはホイールの周囲の最低80°を覆っていなくてはならない。
- 3-11-6 キャストホイール、または溶接されたホイールが使用される場合には、頑丈なディスクでスポークを覆う形でホイールプロテクションが施されなくてはならない。

### 3-12 ホイール

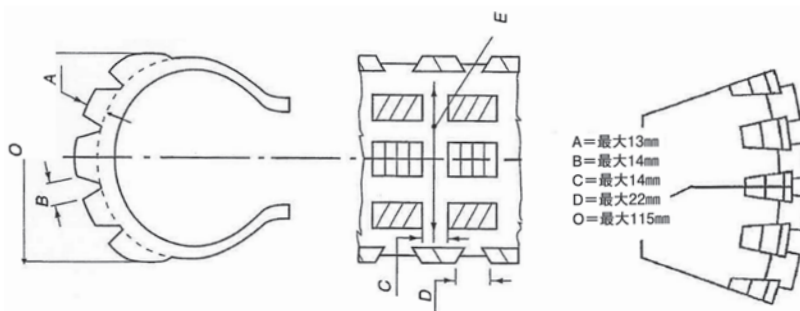
ホイール（リム、カラー、スポーク、ハブ含む）の交換・変更は認められる。

ただし、公認車両のホイール本体構造（例：スポーク、キャスト、モールド、リベット等）の変更は禁止とする。※一般市販されているホイールとの交換も許可される。

### 3-13 トライアルタイヤ

自由とするが、以下に準拠していること。

- 3-13-1 ホイールに正常に装着された状態でタイヤの全幅は、115mmを超えてはならない。
- 3-13-2 トレッドの深さ（A）はトレッド面から直角に測った場合、13mmを超えてはならない。同一円周のブロックはすべて同じ深さでなくてはならない。



- 3-13-3 ブロック間のトレッドの幅は、タイヤ幅方向（B）で14mm、円周方向（C）で14mmを超えてはならない。
- 3-13-4 ショルダーブロック（D）間のトレッド幅は、22mmを超えてはならない。
- 3-13-5 トレッド横幅（E）は、タイヤウォールに対して直角に測った場合、ブロックで中断されていない限り、



タイヤ全幅におよんでいなければならない。

- 3-13-6 すべてのトレッドブロック（ショルダーブロックを除く）は、両側辺が平行で、タイヤの軸に対し直角そして平行な長方形でなければならない（タイヤは、3-13-2図参照に適合し、逆回転させても同じ外観でなければならない）。
- 3-13-7 通常の販売ルート、または小売店を通じて入手できるタイヤのみが使用を許可される（競技会で一般公道を走行する場合は一般公道用に許可されたタイヤ）。
- 3-13-8 タイヤは一般の購入者が入手できるマニファクチャラーの商品カタログ、またはタイヤ仕様リストに掲載されているものでなくてはならない。
- 3-13-9 これらのタイヤは、荷重、スピードコードに関してヨーロッパ・タイヤ・リム技術機構（ETRTO）の定める条件に適合し、最低45Mの使用等級のものでなければならない。（3-13-2図参照）

## 3-14 ナンバープレート

- 3-14-1 ナンバープレートは柔軟な材質でできていて、1枚を車両の前面に見やすいよう前向きに取り付けなくてはならない。
- 3-14-2 判読しづらい文字等は車検長の判断によりレース参加の許可を得ることができない。**ただし、修正して認められた場合は除く。**
- 3-14-3 全日本出場ライダーについてはプレート下部にライダー本人の苗字または名前を記入するものとする。
- 3-14-4 ゼッケンに記載する苗字または名前は必ずライダー本人の苗字または名前とし愛称は認められない。
- 3-14-5 ナンバープレートの地色および数字（数字は英国式）の色は下記のとおりとする。
- 全日本レディース…ピンク地に赤文字
- ジュニア…黒地に白文字
- 国内A級…黄地に黒文字
- 国際A級…赤地に白文字
- 国内B級…白地に黒文字
- 国際B級…緑地に白文字
- 国際A級スーパークラス…赤地に黄文字
- ※観客とオフィシャルが明確に識別できるようにしなくてはならない（デザインされた地と書体の使用を認める）。

## 3-15 ライト類、警告装置およびスピードメーター

灯火器のレンズの処理または取り外し、保安部品（バックミラー、補助ステップ、ウインカー類）の取り外しが義務づけられる。

## 3-16 追加装備

競技用車両には、フロントフォークカバーを含め追加の装備や外装品等を取り付けることは許可されるが、それらは素手で触っても危なくないように面取りやエッジ等の鋭角な部分がない処理がされていること。車検時に検査を行ない指摘がある場合は、改修指示に従わなければならない。

## 4 燃料、燃料／オイルの混合液、冷却水

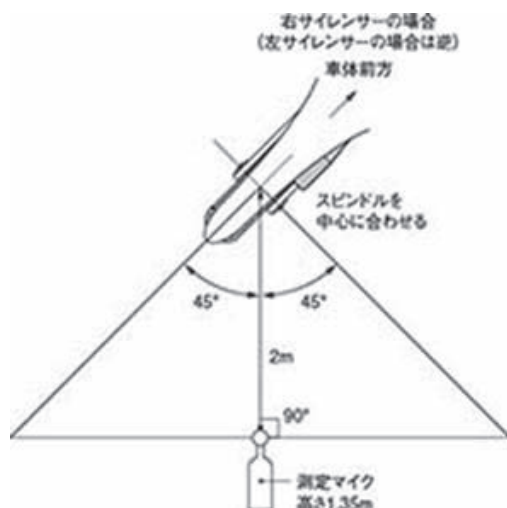
- 4-1 すべての車両にはMFJの定める無鉛ガソリンを使用しなくてはならない（AVガス・航空機用燃料の使用は禁止される）。
- 4-2 競技に使用できるガソリン
- 競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。

- 4-2-1 競技用ガソリンとは一般公道用の市販車に供するために通常のガソリンスタンドにて購入できるもの、あるいはMFJ公認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。
- 4-2-3 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（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
- 4-2-4 水冷エンジンの冷却水は、水もしくは一般市販されている冷却液に限られる。
- 4-3 給油場所はパドックとする。ただし大会特別規則（公式通知等）により、給油場所が指定される場合、それに従わなくてはならない。従わない場合は失格となる。

## 5 音量規制

- 5-1 競技前に、車両の音量が計測される。不合格の車両は、基準に達するまで調整、部品を交換できる。計測に合格したサイレンサーだけがマーキングを受けられる。
- また装着されているサイレンサー以外に1本（1セット）、まで認められる。また競技中、車検を受けていないサイレンサーでも破損等が出た場合は車検にて追加測定が受けられる。
- 5-2 音量測定はFIM方式（2mMAX）で測定される。
- 2mMAX方式は、エキゾーストのサイレンサーから発せられる音のみでなく、エンジン回転数が最大エンジンスピードとなった時の車両から得られる全体的な音量を計測することである。
- ・ 音量計は、車両の後方2mで中心からエキゾースト側の斜め45度に位置し、高さは地上1.35mの所に設置する。
  - ・ 2mの距離は、リアタイヤセンターの地面との設置地点から測るものとする。
  - ・ 柔らかな土の上で計測することが推奨される。
  - ・ 音量測定は走行時と同じモードで計測される。
  - ・ スイッチ等により切替えが可能な車両は、すべてのモードで計測する場合がある。

測定例



- 5-3 車検員によってスロットルは最大エンジンスピードまで可能な限り素早く開けられる。最低1秒間は最大回転数を維持する。その後、素早くスロットルを閉じる。
- 測定中、競技役員の行為によって発生した故障、損害に対して競技役員はいっさいの責任を負わない。
- また、エンジンの最大回転数を意図的に下げるといふ不正をしてはならない。
- 例：CDI / ECU プログラム切換えスイッチの使用等
- ※測定時、エンジン回転数が明らかに低い場合、回転計でエンジン最大回転数を測定する場合がある。
- ※ギアはニュートラルで測定する。

- 5-4車検員は車両の横でマイクロホンとは反対側に立つか、またはフロントホイール付近でハンドルバーの前方に立つ。しかし、車両とマイクロホンの間に立ってはならない。
- 5-5音量の規制値は以下とする。  
2ストロークエンジン：104dB/A  
4ストロークエンジン：106dB/A  
※使用される音量計による誤差+2dB/A
- 5-6音量測定に持ち込むことができるスペアサイレンサーはマシンに装着されているサイレンサー以外にマシン1台につき1本（1セット）とする。
- 5-7その他の規制についてはFIM規則に準ずる。

6

電動車両（EPV）の追加仕様

世界的にカーボンニュートラルへの取り組みが求められるなか、モータースポーツの世界においても取り組む必要性が高まっている。合成燃料、水素、燃料電池、電動などの選択肢のなかで、MFJトライアル委員会はすでにFIMでも参加が認められるようになった電動車両を正式に参加できるよう規則を追加した。

以下に記す仕様は**国内**において電動車両の参加を促すため、FIM電動車両技術規則およびFIMトライアル規則をベースにしたものとなっている。

安全に関する問題や大きなパフォーマンスの差が生じた場合、本仕様は予告なく変更されることがある。

- 6-1電動車両の定義
- 6-1-1電動車両とは、一つまたは両方のホイールが電動モーターにより駆動される、2輪車両とする。
- 6-1-2電動モーターの数は自由とする。
- 6-2出場可能クラス  
下記6-5電源バスの最大電圧クラスで以下となる。  
クラスA：  
全日本トライアル選手権および地方選手権（ただし地方選手権はMFJ公認車両の一般市販車に限る）で  
出場可能とする。  
クラスB：  
全日本トライアル選手権のみ出場可能とし、以下の制限を設ける。  
IAS/IAクラス：MFJ**公認車両**（プロトタイプが認められる）。※**プロトタイプの申請についてはMFJ  
ホームページ** [<https://www.mfj.or.jp>] **で公示する。**  
IB/レディースクラス：MFJ**公認車両**（電動）で一般市販されているモデルに限る。

出場可能クラス	プロトタイプ	M <b>FJ公認車両</b> の一般市販車
クラスA	全日本 IAS / IA	全日本選手権 IAS/IA/IB/L 地方選手権公認クラス IB/NA/NB/Jr
クラスB	全日本 IAS / IA	全日本 IAS / IA

- 6-3電動車両を公認登録した後に「付則21 6電動車両(EPV)の追加仕様」規則に変更が生じた場合については**後日MFJホームページ** [<https://www.mfj.or.jp>] **にて公示する。**
- 6-4車両仕様  
以下の項目を守り、競技使用車両を電氣的、機械的、構造的に安全な状態に維持することは参加者の義務である。
- 6-4-1車両はトライアル基本仕様の付則21 トライアル基本仕様 **2** 排気量の算出方法 **3-3** スタート装置 **3-5** エキゾーストパイプ、サイレンサー **3-8** スロットルコントロール **4** 燃料、燃料／オイルの混合液、冷却水 **5** 音量規制を除く項目、および以下の規則にすべて適合していなければならない。
- 6-4-2車両の運動エネルギーによって生じる回生エネルギーの利用は認められる。
- 6-4-3車両の性能の向上を目的とした、いかなる外的エネルギーの利用も厳禁される。
- 6-5電源バス（Power Bus）の最大電圧

## クラス A

主電源バス（Main Power Bus）の許容最大電圧は60VDC（または30VAC（rms））とする。二次電源バス（Secondary Power Bus）を使用して、重要なシステム（Critical Systems）に最大電圧20V DCまたは14V ACでエネルギーを供給することが許される。

## クラス B

主電源バス（Main Power Bus）の許容最大電圧は500VDCまたは350VAC（rms）とする。二次電源バス（Secondary Power Bus）を使用して、重要なシステム（Critical Systems）に最大電圧20V DCまたは14V ACでエネルギーを供給することが許される。

## 6-6 高電圧シンボル（クラスBに適用）

高電圧の警告を示すサインが高電圧バッテリーボックスカバーの上か、またはその近くに表示されなければならない。

すべてのサインは黄色い三角の中に黒い稲妻と黒い境界線で表される。三角形のサイズは最低8 cmとするが、実際はそれより大きくても構わない。



## 6-7 電気系部品の保護と絶縁

6-7-1 クラスBの場合、高電圧電流規格のワイヤーハーネスは二重の絶縁（被膜）を必要とし、外側の被覆は外部から判別できるように橙（オレンジ）色にしなければならない。二重被覆の外側に橙（オレンジ）色のカラーテープまたはビニール管等を巻くことも認められる。

6-7-2 すべての電気系部品は、防塵および防水の処理によって保護されていること（IP66Dタイプ以上のプロテクションが強く推奨される）。

6-7-3 露出しているコネクタ/ワイヤーは、事故発生時の磨滅から保護されていなければならず、転倒等で外部と接触の可能性のある部位はカバー等で覆われていること。

6-7-4 クラスBの場合、本体のすべての主要な導電性部品が、ケーブルまたは導電性部品を備えたモーターサイクルのシャーシと等電位でなければならない。

人が触れる可能性がある露出した導電性部分間の抵抗は、0.1オーム未満でなければならない。

## 6-8 スロットルコントロール、遮断機構（ブレーカー）

6-8-1 スロットルコントロールは、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。

6-8-2-1 クラスBの場合(クラスAにも推奨)、通常サーキットブレーカー（General Circuit Breaker）または「非常停止（Emergency Stop）」と呼ばれる、カットオフスイッチから切断し、メインバス電圧を60V未満に放電するブレーカーを備えていなければならない。通常サーキットブレーカーはモーターのトルクではなくバッテリーのプラスとマイナスを分離させる。カットオフは赤いボタンとし、ハンドル付近に配置すること。赤いボタンの選択は自由とするが、事前にCTI-FIMの承認を得ていることが望ましい。

6-8-2-2 通常サーキットブレーカーとは別に、ライダーサーキットブレーカーとして、車両には最長で1 mのストラップ（紐）でライダーと直結し、ライダーが車両から離れた際に、モーターへの電力供給をバッテリー出口で遮断し、トラクションを停止する電源遮断スイッチが装備されていなければならない。

## 6-8-2-3 ヒューズ

高圧電源回路にはヒューズが含まれていなければならない。ヒューズとは規定された最高値を超えて一定時間維持された場合に、自動的に電流を遮断する装置である。

ヒューズは、いかなる状況においても電源遮断スイッチ（緊急停止）に代わるものであってはならない。

ヒューズはバッテリーパック内に取り付けられていなければならない。

## 6-9 キャパシター（コンデンサ）

電源回路（Power Circuit）に属するキャパシター（コンデンサ）の両端の電圧は、通常サーキットブレ

ーカーが開いた後、またはバッテリー（アキュムレーター）の過電流トリップが切断された後、5秒以内に60ボルト未満に低下しなければならない。能動的な放電を使用することもできる。

#### 6-10 システムフェール

電氣的なシステムフェール時に、駆動車輪がロックしない機構であること。

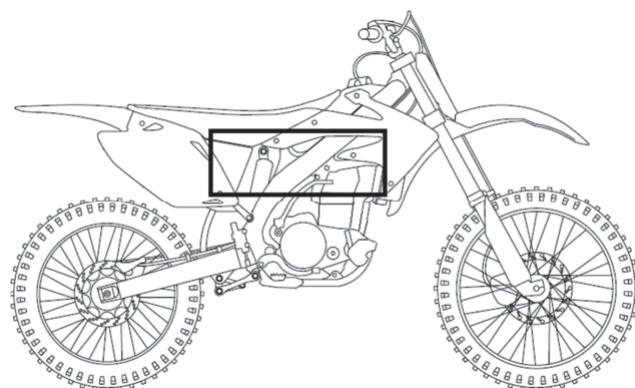
#### 6-11 表示灯（インジケーター）

オートバイの状態を明確に識別するために、最低3つの明確に視認できるインジケーターが装備されていなければならない。

・クラスAおよびBに必須条件：指示パネル/ダッシュボード上の一つのライトまたは指示メッセージ



・クラスBのみに追加の必須条件：二つのライト（LED リピータなど）がモーターサイクルの両側に配置され、10メートル離れた場所から見えなければならない。これらの両側のインジケーターは、あらゆる接触（ライダー、環境など）のから保護されなければならない。



LED色別：モーターサイクルの状態とインジケーターの表示。

- ・安全: グリーン点滅（パワーオン、60V DC 以下、ドライブ モードがオフ、点滅周期 1Hz）
- ・ドライブモード オンで安全: グリーン点灯
- ・安全でない場合: レッドまたは点灯無し（危険な状態（絶縁不良など））

インジケーターの選択は自由とするが、CTI-FIM の承認を得ていることが望ましい。

#### 6-12 バッテリー

6-12-1 バッテリーのタイプ、寸法、重量は特別登録車両で申請したものから変更されてはならない。変更する場合は新たに事前申請が必要となり、大会中の変更はできない。事前申請のないバッテリーを使用した場合は失格となる。

Li-ion（リチウムイオン）バッテリーは、過剰ボルテージ、過剰温度を避けるために、下記充電時を含めて常にコントローラー（BMS: バッテリーマネジメントシステム）で管理されなければならない。

#### 6-12-2 バッテリーの固定

6-12-2-1 バッテリーは車体に確実に固定されており、転倒や落下により車体から外れないように確実な方法で取り付けられ、内部で動かないように固定されていなければならない。

6-12-2-2 バッテリーの周囲は、通風口を持ったバッテリーボックスで囲われ、バッテリーが破損した場合でも、



バッテリー液や気体が、直接ライダーに影響をおよぼさないようすること。

6-12-2-3 バッテリーとワイヤーハーネスの接続は、ワンタッチのコネクター式とし、工具等を使用しないで接続および脱着ができる構造であること。

6-12-3 バッテリーの充電

6-12-3-1 充電システムは競技車両とは別個のものとし、ヒューズ、アース漏れ防止ブレーカーを備えていなければならない。

バッテリーを車載状態で充電を行う場合は、充電中マシンを動かしてはいけない。また一切の操作は禁止される。

6-12-3-2 大会開催中に会場で行うバッテリーの充電は、エンジンを使用するジェネレーターからではなく、当該大会開催施設の配電設備または蓄電池式ジェネレーターから行うのが望ましい。

6-12-3-3 大会会場でのバッテリーの充電は、パドックおよび当該大会施設の指定された場所のみで行うことが認められる。

6-12-4 バッテリー交換

6-12-4-1 競技中のバッテリー交換は随時行うことができるが、交換場所はパドックに限定される。交換前後に取り外されている状態のバッテリーは、漏電等がないように絶縁された状態で保管され、チーム関係者以外が触れないように管理されていなければならない。

6-12-4-2 競技中のバッテリー交換の時間は考慮されず、該当ライダーの競技持ち時間の中で消化しなければならない。

6-13 モーターサイクルの電気関連の作業をするスタッフの装備（クラスBに適用）

ピットで高電圧電気関連の作業（バッテリーの取り外し、充電、交換など）を行うスタッフの安全を確保するために、以下の装備を各チームは準備しなければならない。

高電圧電気関連の作業を行うスタッフは以下装備（規格詳細は推奨）にて電氣的絶縁を確保した上で行わなければならない。

▶チーム

- ・絶縁グローブ：クラス 0 CEI 60903-2002またはCEI 60903-2003 (1000 Vまで) - クラス 1 (1000V 以上)
- ・絶縁された靴底を備えた丈夫な靴（推奨）
- ・安全ゴーグル（ヘルメットまたはバイザー）
- ・リチウムイオンバッテリー用 F500 消火器（有効な証明書付きで最小1個）
- ・絶縁マット: CEI 61111 - クラス0のものをモーターサイクル毎に（推奨）
- ・緊急フック: CEI 61230（推奨）
- ・EV 定格の防災ブランケット（最小3×3m）

▶大会本部

- ・自動除細動器（AED）
- ・外傷応急処置キット

## 7 テレメトリー

動いている車両へ情報を伝える、または動いている車両から情報を得ることは禁止される。

## 8 本規則の施行

本規則は2026年1月1日より施行する。

# レースナンバー(ナンバープレート色見本)

## MFI ROAD RACE

<b>25</b> JSB1000	<b>34</b> ST1000	<b>19</b> ST600
JP-SPORT		
<b>12</b> J-GP3	<b>68</b> インターナショナル	<b>50</b> ナショナル

寸法: タテ200mm×ヨコ275mm  
注: タテ×ヨコの数字はナンバープレートの寸法。

## MFI MOTOCROSS

<b>90</b> IA1(国際A級)	<b>78</b> IA2(国際A級)	<b>21</b> 国際B級
<b>56</b> 国内A級	<b>34</b> 国内B級	<b>19</b> レディース
<b>12</b> ジュニアクロス	<b>31</b> (承認)キッズ65cc	<b>11</b> (承認)チャイルドクロス

## MFI TRIAL

<b>8</b> T.NIPPON 国際A級スーパークラス	<b>75</b> T.NIPPON 国際A級	<b>64</b> T.NIPPON 国際B級	<b>53</b> 国内A級	<b>41</b> 国内B級	<b>11</b> T.NIPPON レディース	<b>31</b> ジュニア
-------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------	-------------------	--------------------------------	-------------------

寸法: 原則タテ150mm以上×ヨコ175mm以上

## MFI ENDURO

全日本クラス

## MFI SUPERMOTO

<b>31</b> インターナショナルAクラス	<b>68</b> インターナショナルBクラス
<b>25</b> ナショナルAクラス	<b>49</b> ナショナルBクラス
<b>W 71</b> ウィメンズクラス	<b>4</b> 4の頂点を離さない

<b>25</b> S1 PRO	<b>12</b> S1 OPEN
<b>41</b> S2	<b>31</b> S3

最低寸法: タテ235mm×ヨコ285mm

## ゼッケンナンバー書体例

### MFI ROAD RACE

0123456789

数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また影つき数字などは認められない。

### MFI MOTOCROSS

下記を基準とした書体とする。

0123456789 0123456789 0123456789  
0123456789 0123456789 0123456789  
0123456789  
0123456789

### MFI SUPERMOTO

下記を基準とした書体とする。

0123456789 0123456789 0123456789



# MFJ公認マークについて

ヘルメット(全種目)・レーシングスーツ(ロードレース／スーパーモト)はMFJが公認したものでなければならない。

※下記のMFJ公認マークが貼付されている製品は、使用期限まで有効です。  
期限が過ぎた製品は、競技会では使用できませんのでご注意ください。

	【ヘルメット】	【レーシングスーツ】
<p>■ 2022年規格</p> <p>使用期限 2036年12月31日</p>	 	
<p>◆ 2017年規格</p> <p>使用期限 2031年12月31日</p>	 	
<p>旧規格</p> <p>使用期限 2026年12月31日</p>	    	  <p>&lt;スーパーモト専用&gt;</p> 

〈予告事項〉 2027年から「旧規格」(スーパーモト専用含む) および製造後10年を経過したヘルメットは使用出来なくなります。