

1. 総論

1.1 目的及び目標

本規格は、FIMモトクロスサーキット規格をベースとし、MFJが国内のモトクロス施設ならびにコースの査察を行う際の安全性を含む基準として規定される。

*概念及び使用に関する運用は、新たにモトクロス施設・コースを造成する場合や既存のモトクロス施設・コースを改修する場合、施設担当者や大会主催者がこの規格を基にMFJに対してプレゼンテーションを行うことや、MFJが施設または大会主催者にアドバイスをすることが含まれる。

*また、競技会前を含む査察時にはこの規格を基に、コース及び付帯関連項目が規格に適合しているかどうかの確認を行い、適合していない場合はMFJとして該当施設や大会主催者に改修を指示する事が出来る。改修の指示に従わない場合は、競技会を中止させることも可能と判断される。

*本規格は、原則としてMFJ公認モトクロス競技会に適用されるが、全日本選手権または地方選手権等格式の異なる開催施設または競技会主催者により、以下に記される事項が変更される場合がある。

1.2 本規則の施行及び改訂

MFJの本モトクロス施設とコース規格は、2022年1月1日を以って施行される。

*本規則・規格が施行された時点で、これより前に発行された規則・規格は失効するものとみなされる。

発生した事故や違反行為、技術革新または安全上の理由によるもの、及びFIMの規格改訂があった場合には、MFJは本規格を予告なく改訂することができる。

2. MFJの役割

2.1 査察及び公認

(1)サーキット公認申請手続き

公認を受けようとするモトクロスサーキットの代表者は、「MFJ 特別会員申請書(モトクロス特別会員)」と「コース図」、「会場全体図」、「主要幹線道路からのアクセス図」の書類を添えてMFJ本部へ申請する。受理された後、MFJモトクロス委員会及びセーフティ委員会とMFJに認められた者で構成される「査察団」による査察を行い、本規格に適合していると判断された場合は、『MFJ 公認モトクロスサーキット』として登録される。

(2)査察に要した諸経費は、MFJからの請求により、公認を申請した施設が納めなければならない。

① 査察に要した諸経費の実費(査察員の旅費交通費・宿泊費など)

- ② 査察手数料
- ③ サーキット公認料

* 査察は公認競技会が公示される前に行い、競技会の公認を行うこととし、最終査察は競技会が実施される前に行われる。

* 開催施設または競技会主催担当者は、査察結果と査察時の改修指示項目を記録し、改修指示項目がある場合は改修実施日時と内容を追記すること(必要に応じて写真を貼付すること)。

* 記録書は2部作成し、一部は開催施設または競技会主催者が保管し一部はMFJ事務局に提出すること。

* 競技会前の最終査察については、この記録書を基にコース及び付帯関連項目が競技会を実施する為に適合しているかどうか判断を行うものとする。

* 査察は、コースの安全事項を始めとする事項について勧告指導を行う目的で実施され、査察を行った施設において、万一事故が発生した場合であっても、査察団およびその機関である MFJ は、如何なる責任を負うものではない。

* 重大事故が発生した場合、当該施設は査察を受けなければならない。また、距離の変更をはじめとするレイアウトの変更が生じた施設において全日本選手権が開催される場合、査察を受けなければならない。

(3)モトクロス特別会員

- 全日本選手権・特別競技会を開催する会場は MFJ 公認モトクロス場でなければならない。
… 付則①「モトクロス施設の公認並びに主要競技会会場に関する規則」参照
- MFJ 公認モトクロス場の所有者もしくは使用保有権で下に該当する者は、モトクロス特別会員として登録することができる。
 - 法人組織であること
 - MFJ 公認モトクロス施設であること
- モトクロス特別会員は、全日本選手権・特別競技会の単独主催権が認められる。
- 特別会員分担金は、10 万円非課税(有効期限 1 年: 当年 4 月 1 日～翌年 3 月末日)とする。
* 途中入会した場合でも、有効期限の終了時期は 3 月末日とする。

2.2 管理

開催施設または競技会主催者は、競技会前の査察が終了してから競技会が終了するまでの間、コース及び付帯関連項目について、査察時の状態を維持しなければならない。

ただし、査察時に改修指示がある場合は、改修指示に従った改修を行った状態とする。

3. 競技施設及び会場

3.1 概要

競技施設及び会場規則には、コースと必要な全ての附帯関連項目及び規定が含まれる。

MFJモトクロス競技規則は、常に尊重されなければならない。特別な注意事項がある場合はMFJ規則に従って、競技会主催者により公示される。競技施設及び会場は、常設でも一時的設定(特設)でも良い。

【モトクロス常設会場のガイドライン】

- モトクロス常設会場とは、競技会開催期間のみではなく、練習等で常時利用する事が出来るオフロードコースであり、以下の設備を備えている会場をさす。
- 競技参加だけでなくオフロード走行を楽しむ者の為に、競技会開催日以外の日も走行可能なコースであること。
- 観客スペースを十分にとり、要所に観戦エリアを設けていること。
- 観客収容能力に見合った数のトイレや売店を備えていること。
(仮設トイレを設置する場合、可能な限り水洗トイレを設置し、手洗い用の水を確保することで衛生面に配慮する)
- 大会本部・コントロールタワー等は、極力テントでは無く、コンテナハウス等の建造物で設営すること。
- 環境保全を考慮し、会場周辺に迷惑を及ぼさない為の有効な撒水設備を有し、十分な水が使用できること。

【モトクロス特設会場のガイドライン】

- モトクロス特設会場とは、ある一定の期間のみ利用できるコースであり以下の設備を備えている会場をさす。
- 観客スペースを十分にとり、出来る限り要所に観戦エリアを設けていること。
- 観客収容能力に見合った数のトイレや売店を備えていること。
- 仮設トイレを設置する場合、可能な限り水洗トイレを設置し、手洗い用の水を確保することで衛生面に配慮する
- 大会本部・コントロールタワー等は、極力テントでは無く、コンテナハウス等の建造物で設営すること。
- 環境保全を考慮し、会場周辺に迷惑を及ぼさない為の有効な撒水設備を有し、十分な水が使用できること。
- 特設会場のコースで、競技会の開催実績を作ることが不可能な場合、テスト走行を必ず行う。

3.2 連絡通路

競技施設及び会場への連絡路は、全日本選手権開催会場には大型トラック(10t)、地方選手権会場には中型トラック(4t)以上の車両の通行が出来、さらに天候の条件に関わらず、何時でも無理なくパドックに搬入できる道路(通路)が確保されていること。

3.3 放送設備

関係者及び観客両者に対する放送設備が設置されていなければならない。放送設備の音量及び鮮明度は、観客席とパドック両方の全域に渡って明確に聞き取れる状態になっていること。

3.4 電源(電気設備)

競技施設及び会場には常に使用出来る電源(電気設備)が配備されていること。(発電機も可)

3.5 重機

競技施設及び会場には、大会期間中どの様な天候にでも対処出来る様に、十分な数の重機(コース改修用車両)とオペレーターがすぐに使用出来る様に準備されていること。

*走行中、コース内及びコース周辺には重機(建設機械)等を放置することは禁止される。

コース脇に重機(建設機械)等を待機させる必要がある場合は、コースアウトしたライダーが接触することが無いように、十分にコースから離すか、コースアウトの危険性が無い場所に駐機させなければならない。

4. コース

- コース路面に使用される素材は、天然の物であること(砂、土、その他)。
コース表面の成分と混合割合(混ざり具合)は、保水能力、容易な整備性(メンテナンス性)、良好なトラクション性能を満足させる仕様でなければならない。
- コースのレイアウトはライダーと観客、競技役員の安全を最優先とする。
- コースは、深い水たまりや岩及び大きな石、深い溝がないこと。
- コースの中にコンクリートまたは舗装された路面の使用は禁止される。
- どの様な天候の条件下でもレースが開催可能な、十分な競技施設及び会場の排水設備が整備されていなければならない。
- コース表面には大きな石や先端が尖った物(石、ガラス片、陶器片、木片、金属片等)が無いようにコース上の障害物、危険物は全て撤去すること。
- コーナーの数は、コース1周のkm数×10か所以上を目安とする。

4.1 長さ

- コース一周の長さは、原則として最低1.3km以上、最大3km以下とする。
(安全上の理由または不可抗力の自体が発生した場合はこの限りではない)
*全日本選手権を開催するコースは最低1.75km以上が推奨される。
- コース中心線で計測された長さを基準とする。

4.2 幅

- コースの幅は最も狭い地点の実走行幅でも、最低5m以上とし、追い越し可能な幅であること。
 - コース内は障害物(テープ、クラッシュパッド等)によって分けられることは出来ない。
 - コーナーのイン側は、土盛りをし、ショートカットしづらい状態をあらかじめ設定しておくこと。
- *特にコーナーのイン側のRが2m以下の場合は、高さ50cm以上の土盛り(その場合のコース側の法面は垂直が望ましい)を行うか、タイヤまたはクラッシュパッド等(動かない様にする為コースと反対側にタイヤまたはクラッシュパッドより低い高さの木杭等で固定することが推奨される)をコーナー頂点付近に設置する等の特別な配慮を行うこと。

イン側 土盛



- コースアウトが発生しやすい箇所をなくし、ライダーの目線で不可抗力の場合でもコース内を走行できるように設定しておく。
(切れやすいコーステープを極力使わず、土手・クラッシュパッド・白杭でコースを表示する)

4.3 空中に設置される障害物

地上(コース路面)と、ゴールゲート等の空中に設置される障害物とのスペースは最低3m以上離れていなければならない。

4.4 スピード

コース一周の平均スピードは、その競技会で実施される最上級クラスで全日本選手権と地方選手権ともに65km/h以下であること。(平均スピードは、予選レースまたは決勝レースのトータル周回数を基準として平均スピードを計算したものとする。)

*コース上での限界スピードを押さえる為に、平坦または下りの直線部長さは125m以下であること。

*参考:距離/タイム換算表

1周距離	所要時間
1.3Km	1' 12.0"
1.5Km	1' 23.1"
1.7Km	1' 34.2"
1.9Km	1' 45.2"
2.1Km	1' 56.3"
2.3Km	2' 07.4"
2.5Km	2' 18.5"

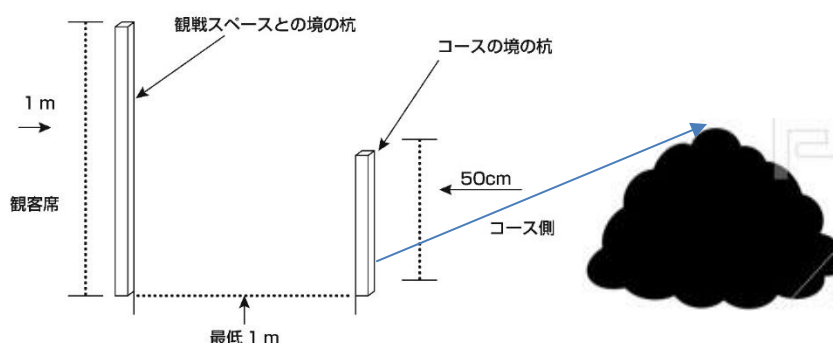
4.5 ニュートラルゾーン

コースの両サイドには、ライダー及び観客に対して十分な安全性を保障するのに必要な幅のニュートラルセーフティーゾーンを設定しなければならない。セーフティーゾーンの幅は、状況により変更しても良いが、どのような条件下でも最低1m以上を確保すること。

*ニュートラルセーフティーゾーンの観客側は、フェンス(ネット)または自然の障害物で明確に区分されていなければならない。コース側は可能であれば、連続または断続的な高さ50cmの土盛りを使用することが望まれる。

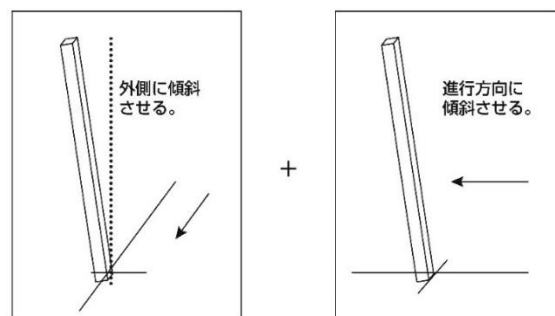
*コースマーカーはこの土盛りの頂点に設置される。

B. 二重テープ (FIMコース規定に則り、必要部分に二重テープを施す。)



- コースマーカーの代わりに、ウレタンパッドを置くことも認められる。
- これらのコースマーカーは、木製の杭(容易に倒れるまたは壊れるもの)または柔軟な材料で出来ていること。
- 複合材料(柔軟なプラスチック)で出来たコースマーカーが使用されても良い。
- セーフティーゾーンのコースマーカーは路面に対して高さが500mm 以下であること。
- 木製のマーカーを使用する場合、杭の幅または太さは最大25mm 以下であること。
- 複合材料(柔軟なプラスチック)のマーカーを使用する場合は、幅または太さが75mm 以下であること。
- 木製または複合材料(柔軟なプラスチック)のマーカー(柔軟性のない材質)を使用する場合、転倒またはコースアウトしたライダーが杭に当たって怪我をしない様に、杭を進行方向及びコース外側に傾斜させて設置すること。同時に直線に続くコーナーでは、転倒したライダーが杭に直接当たらない様に、杭の位置を考慮すること。
- コースマーカーをつなぐ、またはコースマーカーの代用としてロープを使用することは安全上の理由で禁止される。
- ニュートラルセーフティーゾーンは、大きな水溜りや走行を妨害する様な障害物、危険物等が無い様に整備され、ライダーがコースを外れた場合の安全性が確保されていなければならない。同時に、ライダーがコースに復帰するための通路が確保されていること。

A. 杭の打ち方の例



4.6 ジャンプ

- コースアウトしたライダーが再コースインする場合、ジャンプ着地点と後続車が見えない箇所は、立入禁止ゾーンとして誰がみてもわかるよう杭・テープで表示し、そこから再コースインできないようにしておく。
- ジャンプの飛出し及び着地の角度は、特別に注意して設定されなければならない。
- ジャンプの角度は、極力前方の見通しが良い角度で設定すること。
- それぞれのジャンプには位置番号(又は名称)が付けられコース図に示されていること。
- ジャンプのレイアウトはライダー(どのクラスのライダーに対しても)の安全を優先に考えて設定されていなければならない。
- 特に連続ジャンプを設ける場合は、各クラス別にジャンプの間隔、高さ、勾配等を十分配慮し、無理な体制でジャンプしなければならない様なレイアウトはしないこと。
- 主催者の意向があった場合には、指名されたライダーの実走行により修正することも可能とする。

4.7 フープス

- フープスが設定される場合は、それぞれの山の頂点の間隔は10m以上を基本とする。それぞれの山の高さは最大1.5m以下とする。
山の高さ(高低差)が50cm以下の場合に限り、山の頂点の間隔は最低5m以上とする。
- フープスのそれぞれの山の頂点の間隔と高さは、「競技会で行われる各クラスの車両がフープス内のどこに停止しても、マシンのタイヤが地面に接地している状態であること。
- 主催者の意向があった場合には、指名されたライダーの実走行による確認とコースの修正を行うことも可能とする。

4.8 隣接コース

- 隣接するコースは可能な限り最低10m(白杭間で)以上の間隔を空けること。ただし、小さなコーナーでコースが隣接する場合は、隣接する部分のコース長さが20m以下の場合に限り最低5m以上の間隔があればコースを設定しても良い。
- ただし、隣接するコースの間隔が狭い場合は、木製パネル、ネット、クラッシュパッド、プラスチックフェンス、広告看板等(ライダーが怪我をしない様な材料のもの)を設置することで、コースの間を保護することが推奨される。特に、隣接するコースの間隔が10m以下の場合は、ライダー間の安全性も考慮し、コース間に前記のバリア等を設置しなければならない。
- 特別に注意しなければならないのは、全てのライダーがコースアウトした時にショートカット等により、不正に有利な状況や、場所になる様な隣接コース部を設定しない様にする事である。

4.9 フラッグマーシャルポスト

- レース(練習及び予選を含む)が実施されている間中、競技に参加しているライダーにフラッグによる情報を与える為に、コース全域に渡って必要十分な数のフラッグマーシャルポスト(フラッグマーシャル)を置かなければならない。これらのフラッグマーシャルポスト(フラッグマーシャル)は、競技に参加しているライダーに明確な表示(指示)を行い、ライダーが確実に確認できる場所に設定されなければならない。フラッグマーシャルポストのナンバーを各ポストに設定すること。
- フラッグマーシャルが行動する場所は、最大限の安全性を考慮して立ち位置の選定とフラッグマーシャルが緊急時に待避できる広さを確保すること。フラッグマーシャルの立ち位置の広さは最低限幅約2m以上×奥行約1m以上の平坦な場所を確保しなければならない。
- また、緊急時にフラッグマーシャルが安全な場所に、容易に避難出来る導線を確保しておくこと。
- フラッグマーシャルポストは、マーシャルがコースを全般的に確認出来ることが保障出来る位置に設定されなければならない。
- 特にジャンプの飛出しでは、前方に転倒者があることを後方から走行するライダーに速やかに察知させることが出来る様な体制と位置で設定すること。

4.10 ピット及びサインエリア

- モトクロス会場には、レース(練習走行及び予選、決勝レース)の間中、使用出来るピット及びサインエリアを1か所以上設けなければならない。

- ピット及びサインエリアはパドックに直接移動できる場所で、コースに隣接してピットとサインエリアが組み合わさってなければならない。
- ピット及びサインエリアに入るメカニックまたはオフィシャルと関係者は、外部から確認出来る様な服装(ビブス等を含む)か、またはパス・リストバンドを携帯していること。
- ピット及びサインエリアは、このエリアに入る事が許可されている者(レギュレーションで認められたMFJピットクルーライセンス所持者及び大会主催者に認められたオフィシャルまたはプレス)を管理するためのオフィシャルを配置し、パスやリストバンドなどで有資格者かどうかの確認を行うこと。
- ピット及びサインエリアは、フェンス・パイロン・白線・コーステープなどの資材を使い、その範囲が明確に表示されていなければならない。
- ピットエリアには、ライダーが容易にコースからの進入とコースへの復帰が出来る様な一カ所ずつの入口と出口が設定されていること。この入口と出口は、走行時間(練習、予選、決勝)の間、常に安全に走行できる様に確保されていなければならない。入口と出口は一方通行でなければならない。
- ピットエリアからコースに復帰する出口(コースとの合流地点)は、フラッグマーシャルによりコントロールされることが推奨される。
- ピットエリアには、コースに復帰する車両が走行するための通路(以下ピットレーンと呼ぶ)が設定されることが推奨される。
- さらにピット及びピットレーンは、すぐに停止ができる徐行で走行し、追い越しは禁止される。
- サインエリアはライダーに対して、明確に情報を与えられる場所でなければならない。

4.11 障害物に対する防護

ライダーを危険から保護する為に、例えば、ポール、橋、壁、カメラポスト、スプリンクラー、立木等のコースサイドの障害物には、ショックを吸収する為のクラッシュパッド等を装備しなければならない。これらのパッドはコーナーのイン側に追加して使用されても良い。

4.12 散水設備

コース全域の埃やコースコンディションを維持する為に必要な固定式または移動式のスプリンクラーまたは散水車等が、コースの全域や特定の場所に配置されている散水設備が、大会期間中継続して供給されなければならない。

必要に応じて練習走行、予選、決勝レースの前または間に、コースコンディション、安全性、埃からライダーや観客を保護する為に、適切に散水が行わなければならない。散水設備と散水のための水容量は常にコース全域を常に散水出来るものを確保すること。

* 散水を実施する箇所、タイミング、量、費やす時間などの最終決定は、当該大会の競技監督である。

4.13 観客席

観客の観戦は、「観戦エリア」として大会主催者から認められた場所でのみ許可される。観客席はフェンス等により、コースや立入禁止区域と明確に区別されていなければならない。

大会主催者は競技会を開催する場合は、特に下記の項目に注意を払って、観客席の設定及び観客の誘導導線を設置すること。

- 観客がいる競技会では、主催者の責務として観客と競技者が接触しない環境(特に注意しなければならない点は、ライダーがパドックからコースへ移動する、またはその逆)を作ることが必要である。
- 特に観客席がコースに隣接し、ライダーがコースアウトしそうなコーナーやローリングウェーブ両側、ジャンプの着地点、ゴール付近には観客の立ち入りを禁止する対策を講じ、不用意に観客をコースサイドに入れない。
- ピットクルーとして登録されたピットクルーライセンス所持者以外のライダーの同伴者やチーム関係者も観客と見なされ、コース内に入ることはできない。ピット及びサインエリアを含むコース内全域の立ち入り制限を徹底すること。
- コースレイアウトと同時に、観客席(観戦エリア)と立ち入り禁止エリアを、公式プログラム及び掲示板等で明記することや放送等で随時注意を呼びかけるとこと。
- コースと観客席(観戦エリア)の間には二重の杭やフェンスまたはネット等を設置し、ライダーがコースアウトしても観客席に到達しない間隔を設定すること。
- コースに対して正面となる箇所は、観客席(観戦エリア)として設定しない。ただし、スピード遅いコーナーでは、観客席(観戦エリア)とコースの間に2重ネットと高さのあるネットフェンスやクラッシュパッドなどで補強し、ライダーがコースアウトしても観客席(観戦エリア)まで到達しない様対策する。
- 観客席(観戦エリア)までの距離を十分確保できる場合は例外とする。
- 観客の立ち入り禁止区域(エリア)は、ネットフェンスなど、特に幼児などが容易にくぐれない資材で、観客の進入を防ぐ手立てを講じること。また、立ち入り禁止エリアには、観客にわかる様に看板等で警告文書を設置することが義務付けされる。

5.トラックマーキング及びフェンス

5.1 コースマーカー

コースマーカーはコースの幅方向の境界を定義し、マーカーとして柔軟なプラスチック製の杭、木製の杭、クラッシュパッド、土盛りの壁、柔軟性のあるシート、容易に切断できる様なテープ等が使用出来る。ただし、ロープの使用は許可されない。ライダーは常にコースマーカーで示された規定コースの内側を走行しなければならない。ライダーのコースアウトが発生しやすい箇所を出来るだけ少なくし、不可抗力でコースアウトした場合は、すぐにコースに戻れる様に配慮しておくこと。ただし、ジャンプの着地点等でそのままコースアウト地点からコースに復帰すると危険を伴う可能性がある場所は、コース脇にテープ等で明示した誘導路を設け、コースに復帰可能な場所(オフィシャル対応含む)を指定しなければならない。

コースマーカーに柔軟なプラスチック製の杭、木製の杭を使用する場合は、杭の色は白または黄色とする。クラッシュパッド、柔軟性のあるシート、容易に切断できる様なテープ等を使用する場合は、オフィシャルフラッグの視認性を低下させる事が無い様に配慮すること。

5.2 ニュートラルゾーン

ニュートラルゾーンは、コースマーカーによって規定されたコースと、状況により変化する事もあるが、可能であれば1mの間隔を保ったトラックマーキング(ニュートラルゾーンの外側の境界)の間のエリアの呼称とする。可能であれば、この部分には連続的または断続的な高さ50cmの土盛りが推奨される。

5.3 トラックマーキング

トラックマーキングはオリジナルコースの外側を規定するものであり、コースマーカー、ラバーホームブロック、クラッシュパッド、土盛りの土手、スポンサーの幕、または柔軟性のあるフェンスやネットが設置される。

5.4 観客用フェンス

観客をコントロールする為、視認性がよく十分な強度を有した連結されたフェンスの設置が推奨される。

*このフェンスは、約2m以上の高さでトラックマーキング(ニュートラルゾーンの外側境界線)及びオフィシャルの立ち位置から最低でも5m以上の間隔を保って設置することが推奨される。このフェンスは、同時に観客席(観戦エリア)とコースとの境界線とされる。

6. スターティングエリア

6.1 スターティングエリア

スターティングエリアとは、「スターティングゾーン、スターティンググリッド、ウェイティングゾーン」の総称である。スタート進行開始時間以降からレースが終了するまでの間にこのエリアに入っていないマシン及びライダー、または退出したマシン及びライダーは、ピットエリアに戻ったものと判断される。

スターティングゾーンは、このエリアに入ることできる人を適切に管理出来る様になっていなければならない。スターティングゾーンに入る為に必要なパスの確認が正確に行われること。

6.2 スタート地点の直線長さ

スタート直後の直線の長さは80m以上、125m以下(スターティンググリッドから1コーナーの一番イン側の入口部まで)であること。この部分にジャンプ・コブ・溝は設定してはならない。

6.3 スターティングゲート(マシン)

- スターティングゲート(マシン)は、折り畳みまたは落下式で操作する装置でなければならない。
- スターティングゲート(マシン)は、硬い構造物の上に固定されていなければならない。
- スターティングゲート(マシン)は、手動または遠隔操作(リモートコントロール)で、その構造は、一部のライダーに有利にならず、すべてのライダーから全く見えない状態でなければならない。
- スターティングゲート(マシン)は、ゲートが解放(落下)する前までは、フロントホイールのタイヤ先端部分が支えられている構造のものを原則とする。
- ゲートは上がった状態で、路面から垂直方向に最低限80°以上立った状態であること。スターティングゲート(マシン)の高さは、最低500mm～最大520mmとする。ゲートの基礎にコンクリートを使用している場合のコンクリート基礎の幅は600mm以下でなければならない。
- スターティングゲート(マシン)の数は、全日本選手権開催施設は少なくとも30台を確保すること。ただし、地形、気象条件等により、その時のコース状況から安全を期するため、主催者の判断により、増減することができる。
- リヤバリアー(リヤ境界線)は、スターティングゲートにセットされたモーターサイクルが、ライダーの意思で必要以上に後退することを防止するために設定される。ライダーは、リヤバリアー(リヤ境界線)とゲートの間にモーターサイクルをセットしなければならない。
- スターティングゲート(下がった状態)からリヤバリアー(リヤ境界線)の間隔は約2.5mとする。
- リヤバリアーとウェイティングゾーンのフェンスまたはスターティンググリッド後方の広告看板までの

間隔は、最低6m以上とする。

- リヤバリヤーは、基本的にはパイプ又は木杭等を地面に固定したものを設置することとする。ただし、固定したリヤバリヤーが設置出来ない場合は、リヤバリヤーの位置に白線を引くことで対応することも可能とするが、スターティングゲート(マシン)使用時には白線が確認出来る状態に常にメンテナンスが行われていなければならない。
- 各レースのスタート前、スターティングゲートとリヤバリヤーの間を可能な限り平らにすること。
スターティングゲートとリヤバリヤー間(スタート台)の路面表面に金属メッシュ(グレーチングを使用する場合は仕様が限定される)を設置する事も認められる(全日本選手権開催コースは設置する事が推奨される)が、スタート台方式または直置きいずれの場合も、金属メッシュ(グレーチング)はリヤタイヤに駆動力が加わっても変形や移動が無い様に確実に固定すること。
*金属メッシュ(グレーチング)を設置する場合は以下の基準で設置すること。
 - ・スターティングゲート入り口部との段差はマイナス30mm~0mm までとし、入り口部より高くしないこと。
 - ・スターティングゲート部からの後方部までの長さは、最低2mから最大リヤバリヤー部(2.5m) までとする。
 - ・幅はスターティングゲートの基礎部分(コンクリート部)と同じか、広い(長い)こと。
 - ・金属メッシュ(グレーチング)は幅方向で、ゲート毎に独立していても、連続していても良いが、ゲート間に隙間が出来ないように、連続して取り付けられていることを基本とする。ゲート毎に独立して設置された場合、左右のゲートと隙間を空ける事も認められるが、その隙間は開催されるクラスすべての車両のタイヤが隙間に落ちる事が無い間隔であること。
- スターティングゲート上に広告を設置する場合は、ライダーのスタート時のトラクションを減少させたり、ゲートの開放(落下)機構の機能が作動しなくなる事が無いことを条件に、主催者の権限で許可される。全ての広告は、すべてのゲートに対して安全性と見栄えを考慮して取り付けること。
- スターティングゲート(マシン)の前方のエリアは全てのライダーに対して、可能な限りイコールコンディションとなる様に整備され、またライダーが調整をすることが制限される。スターティングゲート前のエリアには必要なオフィシャルとプレス以外は入場できない。このエリアはスタート進行が始まって以降、整備することはできない。
- スターティングゲートを使用しない場合は、白線等で、出場するすべてのモーターサイクルのスタート時の前輪位置が整列できること。
- スターティングゲート(マシン)にそれぞれのモーターサイクルがセットアップする場合の間隔は最低85cm 以上とする。スターティングゲート(マシン)を使用しない場合も、それぞれのモーターサイクル1台毎の間隔は最低85cm 以上とするが、その場合の区画は白線等で明確にわかる様に区分されていなければならない。

6.4 スターティングゲート(マシン)のセットアップ

スターティングゲート(マシン)は、1コーナーの入口に対して直角で、かつ水平に設置されていること。スターティングゲート(マシン)の前方及び後方のエリアは、横一列に並んだ各ライダーに平等に調整されなければならない。

6.5 ウェイティングエリア

- 当該レースに出場するライダーとリザーブライダー2名、各1台のモーターサイクル、ならびに認められたピットクルーが待機出来るスペースが確保されていなければならない。
- ウェイティングエリアは、スターティングエリアの後方に設置される。
-
- ウェイティングエリアは、管理ゲート(入口/出口)があるフェンスやテープ等で囲まれていなければならない。管理ゲートは、このエリアに入場できる資格があるかどうかの管理が行われること。パスまたはリストバンドのチェックが行われなければならない。
- この場所は常に整地され、水溜りなどができない状態となっていること。
- ウェイティングエリアは、「パドックからウェイティングエリアへ移動できる出入口」と「ウェイティングエリアからスターティングゲート(マシン)エリアに移動できる出入口」が設置される。
- ウェイティングエリアの入口には、公式タイムを表示する電波式時計が設置されなければならない。
- ウェイティングエリアには、トイレが設置されていなければならない。

7. フィニッシュエリア

7.1 フィニッシュライン周辺

レース終了時にフィニッシュエリア周辺への進入はライダーおよびオフィシャルのみとする。

特に、観客がコースに入り込まない様にする。

7.2 タイム及び周回数計測

タイム及び周回数計測場所は、フィニッシュラインをすべての関係者が明瞭に視認を行える位置でなければならない。タイム計測を行うシステムは、全日本選手権シリーズにおいては、MFJ および MFJ モトクロス委員会が指示する統一の業者・方法で実施されなければならない。

7.3 車両保管場(マシンプール)

- レース終了後、入賞車両を保管する為の車両保管場(マシンプール)を確保しなければならない。
- 車両保管場(マシンプール)は入賞車両を保管する為、出入口およびその四方をフェンスまたはテープ・ネットで囲まれていなければならない。
- この場所は常に整地され、水溜りなどができない状態となっていること。

7.4 車検場

- 車検場についての規定は下記とする。
- 敷地は十分な広さを確保すること。
- 車検員用の筆記用具、イス、書類や車検用装備や機器類を置いたりする机を準備すること。
- 電気機器が常に使用可能な環境(発電機可)であること。
- 車検長は、車検員の業務と車検内容を管理し、円滑に車検が進行する様に努める。
- エントラントからの質問に対応する。
- 車検場は出入口ゲートが設けられたフェンスまたはテープ、ネットで囲われていなければならない。
- ここに入場する為のパスまたはリストバンドのチェックが行われる。
- 車検場は、レースウィーク初日から管理され、モーターサイクルに不正が行われない為に第三者が触れ

ない様に管理されなければならない。

8. パドック

8.1 ライダー用パドック

- ライダー用パドックは、平坦なエリアが設置されていなければならない。
- 参加台数の車両が充分収容可能な面積を有していること。
- ライダー用パドックにはライダーとチーム及び観客の為の放送設備が設置されていなければならない。
- ライダー用パドックからスターティングエリアに直接移動できる様になっていなければならない。

8.2 洗車場

- 主催者は、エントラントが使用する為に十分な数の洗車機を設置できる洗車場を準備しなければならない。
- 洗車用の水は、競技会開催中に洗車場で使う全ての洗車機をまかなえる量を確保すること。
- 洗車場には排水設備が設置される。

8.3 ライダー用トイレ

ライダー用パドックには、ライダー及びチーム関係者に十分な数のトイレが設置されていなければならない。トイレは、競技会開催中常にメンテナンスが行われていなければならない。

9. 救急体制

9.1 救護体制

競技会中の全てのイベントに対して、主催者と連携したメディカルドクター(メディカル担当者)によって救護体制が管理されていなければならない。役務に就く競技役員は「附則②“競技役員”に対する大会主催者の責務に関する規則」に合致していなければならない。

負傷したライダー(関係者)を搬出する方法(導線及び運搬方法と搬送先)は、競技会開始前に主催者とメディカルドクター(メディカル担当者)及びレースディレクションで、協議しておかなければならない。

9.2 救護導線

主催者および施設管理者は、競技会中にライダーが転倒等のアクシデントによる負傷が発生し、搬送が必要になった場合の、ライダーの搬出及び救急車両(レスキューオフィシャル)の移動に必要な救護導線(緊急時の赤旗指示)を競技会開始前に決定しておかなければならない。なお救護導線は、コース図に明記され、コース査察時に提示すること。

9.3 緊急および救急体制

緊急時(アクシデント等)の対応や救護体制および負傷したライダーの搬送先(競技会開催施設の指定病院)及び搬送方法等は、主催者とメディカルドクター(メディカル担当者)及びレースディレクション(レスキューチーフオフィシャルを含む)により、競技会開始前に決定しておかなければならない。

*必要に応じて対応可能な緊急搬送用ヘリコプター(ドクター・ヘリまたは防災・ヘリ)の連絡先の確認、および要望を事前に申請しておくこと。また、緊急搬送用ヘリコプターの会場近接地点着陸場所の確保と救急車両導線を事前に確認し、レスキューオフィシャル間で共有しておくこと。

付則 ① モトクロス施設の公認並びに主要競技会会場に関する規則

(世界選手権・国際競技会・全日本選手権・特別競技会)

本規則は、一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会(以下『MFJ』という)が、世界選手権・国際競技会・全日本選手権・特別競技会の格式のモトクロス競技会を公認する際の基準について定める。

(但し、スタジアムモトクロスを除く)。

*上記格式の競技会を開催する会場は、MFJによる査察で許可された「MFJ 公認モトクロスサーキット」でなければならない。

*世界選手権・国際競技会は、別途 FIM 公認基準に合致し、かつ指定された査察において承認されなければならない。

【競技コース及び会場の基準】

MFJ 公認モトクロスサーキットは、『MFJ モトクロス競技会会場に関する規則』に適合する他、以下条件を満たしていること。

- 過去 2回以上の地方選手権大会の開催実績があること。
- 主要道路から会場に通じる道路が、4tトラックが通行できる道路であること。
- パドックは概ね 500 台の自動車を収容可能なこと。
- 駐車場は概ね 1000 台以上の観客用自動車を収容可能なこと。
- 入場料が徴収可能な会場レイアウトであること。
- 安全性の確保された観客スペースを十分に確保し、会場内の移動路が充分であり、立入禁止区域等が明確にされていること。
- 放送施設は、その放送が会場内のすべてに伝えることができること。
- トイレ、売店は観客に充分対応できること。
- 救護車両の専用導線が確保されていること。

付則 ② “競技役員”に対する大会主催者の責務に関する規則

- 特にコース役員や救護役員などコース内に入る競技役員は、レース中は常に危険にさらされているため、コース内では必ずヘルメットを着用する。
- コース役員と救護役員などコース内に入る競技役員は、胴部への保護パッドの装着を推奨する。
- コース内に入る競技役員は全て、有効な MFJ 競技役員ライセンス所持者であることを義務とする。
- コース内に観客などが進入しないよう、あらかじめ注意を行う。
- コース役員は、転倒が発生した場所で救護またはマシン撤去が行われている際に黄旗を振る場合、転倒が発生している側に立ち、後続車に安全な進路を指示しながら提示することが推奨される。
- コース上に転倒者・転倒車両がない場合でも、救護場所がコースに隣接し、かつ、走行中のライダーから確認が出来ないと競技役員が判断した場合、二次災害発生防止の観点から、黄旗および白旗の提示が継続して提示される場合がある。

- 転倒や救護活動で車体やライダーが進路を塞ぐ状況が発生した場合、後続車への安全確保と黄旗の迅速な解除を行うため、近隣の競技役員が援助を行う。
- コース役員は、自身の身の安全も同時に守るため、ポストでは半身の状態で構え、前後左右のライダーの軌道を常に確認できる態勢を保つ。自分に向ってくる車両と立ち位置を過ぎた先の車両の動向を両方確認できる姿勢で立つ。(いつでも退避できる様に)
- イエローフラッグやホワイトフラッグ等の意味をライダーに深く理解させる為、大会前のブリーフィングで説明する機会を設ける。

付則③ オフロードコースの管理運営に関するガイドライン

オフロードコースはロードレースサーキットとは異なり、コースがフェンスで隔離されておらず、パドック内の導線も明確に区分が困難であり、会場への出入りも自由に出来てしまうことがほとんどの施設で言える。このような環境で『安全』や『環境』に配慮して運営する為には、「この場所が競技スポーツを行う場所であり、定められた規則に従う必要がある」ということを、利用者の方々に理解して頂くことが重要である。

(1)会場利用規定の公示

- コースイン、コースアウトの場所、導線の明確化
- コースの進行方向の明示
- 立ち入り禁止区域の明示
- コース横断禁止の明示
- バイパスやショートカットの出入口に“走行注意”の明示
- 喫煙所の指定やゴミの持ち帰り、時間外の騒音禁止等、環境への配慮を行う公示を設ける
- 貴重品は各自の責任で管理することの明示

(2)施設管理者の留意事項

- ライダーは事前受付を義務とし、施設で定めた走行の遵守事項に関する誓約書に署名をとる
- ライダーが未成年者だった場合は、保護責任者の有無を確認し、誓約書に両者から署名をとる
- パドック内の導線や立入禁止、コース横断禁止は、看板やコース図で分かりやすく公示する
- 立入禁止場所には、誰が見てもわかりやすい看板を立てる(コーステープ等の防止も効果的)
- 夏場は、熱中症等の危険もあるため、休憩が充分にとれるタイムスケジュールで行い、水分・塩分補給の推進や放送などによる啓蒙、クーリングエリアの設定などの環境を提供すること。
- 必要最低限の医薬品を常備する。走行時間は応急手当のできる医療従事者の常駐が望ましい
- AEDの常備が望ましい。
- 施設管理者は、施設付近の病院の連絡先や地図をいつでも走行者に提示する。
- コースサイドに、重機等障害物を放置しておかない。
- 走行中は、フラッグでライダーに合図のできる要員を配置する。
- コースレイアウトは、可能な限りジャンプやコーナーで視界を妨げないように設定する。
- ホコリなどで視界が不良となる場合やコースが荒れて整備が必要な場合、散水や整地を行う。
- 施設は、走行時間中に必ず管理者を常駐させ、安全管理に努めなければならない。

- ライダーの同行者や一般観客とライダーの事故を防ぐ為、コース横断やコース内への進入を禁止することを促す。
- 救護用車両の導線を明確にすると同時に、救護要員が危険を伴わずにコース外の安全な場所に負傷者や車両等を搬送できる導線を確保すること。

(3)利用者の行動(会場利用規約)

① 走行に関すること

- 施設または主催者から指示された場合、ゼッケン等を着用する。
- パドックでは歩行者に注意し、車両移動の場合は最徐行としヘルメットの着用が義務付けられる。
- コースイン、コースアウトは導線に従い、常に安全確認を怠らない。
- ブラインドコーナーやジャンプの先はコース内での停止を禁止する。(追突される危険がある)
- 転倒、停止した場合、必ず周囲や後続者への合図を行い、安全に努める。(左手を挙げる等)
- もし負傷者を見かけたら、速やかに施設管理者に連絡し、必要に応じて救護活動を補助する。
- 走行する車両の音量は、会場で指定された音量範囲を遵守するよう整備する。
- 施設が定めたレベル別や排気量別のグループを遵守する。
- 施設が定めた走行時間を遵守する。

② その他施設利用に関すること

- ライダーは、オイル等を地面にこぼさないよう配慮する。(整備は環境マットを敷いて行う)
- 利用者の監督責任の下、飼い犬を野放しにしない。(必ず鎖につないでおく)
- 利用者の監督責任の下、幼児から目を離さない。
- 利用者が騒音防止に配慮し、早朝や深夜等施設が許可する以外の時間にエンジンを掛けない。
- 利用者が出したごみは全て自分で持ち帰る。
- たばこは喫煙が許可されている場所のみで嗜むこと。
- 会場内での貴重品は利用者自身で管理する。

2022年1月1日施行