

CIRCUIT AZUMINO
MINI BIKE
2026

サーキットあづみ野
ミニバイク車両規定

2026 サーキットあづみ野 ミニバイク規定

車両規定

(1) 総合仕様 (全ての車両に該当する規則)

レース前車検での主催者側の判断には、その解釈の全てに対して、いかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない。

下記規定に明示されていないものでも、他のライダー、施設、設備に危険性があると判断された場合は走行を認めない。

1. ブレーキは、前輪後輪にそれぞれ安全で独立した有効な制動力を持つ物を備えなければならない。
2. ハンドルは回転角度を左右いっぱいにきつた際、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確保しなければならない。
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。ただし、その先端に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、安全上丸められていなければならない。
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こと。(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、リヤキャリア等。またヘッドライト、テールランプ、ウィンカーなどは、取り外すかテーピングを施さなければならない。
7. オイルドレンボルト及び給油口(エンジンオイル、ミッションオイル)は、必ずワイヤーロックを施すこと。ドレンボルトの改造、変更は可。
8. 燃料タンクにブリーザーパイプを取付ける場合は、必ず透明または半透明のキャッチタンク(100cc以上)を取付ける事。但し、ワンウェイバルブの機能を満たしていないキャップを使用する場合は、ワンウェイバルブを取付ける事。
9. 各キャッチタンクは必ず走行前に空にしておく事。
10. 排気音を抑える為に、有効な消音機(サイレンサー)を装着すること。消音機が装着されている場合でも、著しく排気音の大きい車両は、主催者判断により出場を拒否する可能性がある。なお、自車の音量が気になる場合は、事前に主催者に問い合わせること。
11. ラジエー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)を転倒時に影響の無い場所に強固に取付けなければならない。サーモスタッドの取り外しは可。ラジエー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取り替えておく事。LLC不可。
12. キャブレターからのオーバーフローパイプに、透明または半透明のガソリンキャッチタンク(100cc以上)を転倒時に影響の無い場所に強固に取付けなければならない。
13. 競技ナンバーはオフィシャルが安易に数字を判別出来るものとし車両の前側と左側面後方に取り付けねばならない。色などは自由。車両にほかのナンバーが記載されている場合はかならず隠すこと。
14. アクスルシャフト(F/R)の固定はロックナットまたは割りピン、Rピンを使用すること。アクスルシャフト及びスイングアームピボットボルトにアルミ・チタン・マグネシウムを用いる事を禁ずる。
15. 一般公道走行用の車両でなくとも主催者に確認して認められれば可。

16. ガソリタンクカバー及び滑り止めを装着することを認める。ただし、取付け方法は車検員の指示があった場合に容易に取り外せるものとする。転倒時、脱落しないよう強固に固定すること。
17. 全てのチェーン駆動車に関して、フロントスプロケットカバー、スイングアーム下側、チェーンとスプロケットの噛合い部分にリヤ（ドリブン）スプロケットガードの装着を必須とする。安易に脱落しないよう、強固に取付けること。ガード装着目的のスイングアームへの加工は可とする。
18. 4st ミッション車両は、万が一のトラブルを想定し、エンジンオイル総量を受け止める事ができる容量と形状を確保したアンダーカウルを装着すること。走行中にエンジンが破損した場合、路面にオイル等が漏れないようエンジンの下面を覆い、且つ十分な側面の高さを確保していること。エキゾーストとアンダーカウルが接触しないように注意すること。アンダーカウルは最深部で最低 50mm 以上の深さがあること。アンダーカウルの下部には直径 20mm の水抜き孔を 2 箇所設けてもよいが、この孔はドライコンディションレースの際には耐油/耐熱性のグロメットなどで確実に閉じていなくてはならず、レインコンディション時に限り開くことができる。なおアンダーカウルを装着するために、ステーを追加することは認められるが、取り付け用以外のステー機能を持たせることは不可。なお、4st スクーターは、オイルを受けるアンダーカウルと同等の役割を果たす物の装着が望ましい。
19. 無加工で装着できるアーシングケーブルの装着を認める。
20. 純正品と同形状、同サイズ、同等素材のものに限り、社外製の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。
21. 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エンジン関連部品の塗装、剥離、表面処理等は一切禁止。

(2) SP クラス (総合)

下記以外の改造、変更は一切不可。

原則

1. 車両の排気量は
2st は 50cc 未満とする。(ピストンはメーカー純正でもオーバーサイズの使用は不可。純正部品が廃盤等で入手できない場合は社外品可。ただし純正と同形状、同寸法に限る。)
4st は 125cc 未満とする。125cc 未満でもボアアップは不可。ヘッドの変更、改造不可。
なお、戦力バランスを考慮しシーズン中に規則が変更される場合がある。
2. 規定内の排気量でも他車種のエンジン、コンペティション車両のエンジン等の使用は認めない。ただし NS、NS1 への NSF100 等の縦型エンジンへの換装可。

車体

1. フレームの改造、変更は不可。ただし、サイドスタンド取付部は削除可。
2. 不要ステーの削除(シートレールの一部を含む)、ゼッケンプレート、メーターやシート固定の為の追加ステーの使用、カウル取付けの為のステーの追加、およびハンドルの切れ角調整の為の改造はフレームの強度、剛性にまったく影響を与えない場合に限り可。ただし、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。
3. ハンドルバー、バーエンドおよびトップブリッジの改造、変更は可。ただし、フレーム部分の改造は不可。
4. 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の兼用は不可。
5. メーター類の改造、変更は可。
6. ガソリタンクは市販時のもので改造、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、給油口の改造、変更は可。
7. ステップバー及びペダル、ステップホルダー、リンクなどの改造、変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作できる位置でなければならない。さらに総合仕様(1)・4に従って処理されていなければならない。

8. NSR50/mini と NSF100/Ape100/XR100M の間においてエンジン部品以外で無加工、無改造で使用可能な部品についての互換性を認める。
9. NS50R と NS50F の車体部品の互換性を認める。
10. NS50R と NS50F はスイングアームの改造、変更を認める。
11. ボルト、ナットの変更は可。ただしアクスルボルト、スイングアームピポッド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とブレーキ関係に使用する事は、(ブレーキオイル系統、ドレンボルト、クラッチケースカバーは除く) 安全を考慮し全て不可。

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。カウルステーの変更改造は可。脱落しないように処置すること。シート以外のカウルの取り外しは自由とする。
2. フロントフェンダー、リヤフェンダーの改造変更は可とし、フロントフェンダーはフルカウル装着車両のみ取り外しを可とする。
3. シートカウルの改造、変更は可。改造変更の有無を問わず、転等時にシートカウルが外れないように、強固に固定すること。

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。但し内圧調整の為のバルブの取り付け、スプリングの変更、イニシャルアジャスターの取り付け、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、スタビライザーでの補強は可。ダストシールの変更、取外しも可。
2. リヤショックの変更は可。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。
3. APE に 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。

ホイール・タイヤ

1. ホイールアッセンブリの変更は不可。ただし、スピードメーター用の駆動用のギア、およびダストシールの取り外し、互換性の認められたパーツのみ可。
2. ホイールカラーの変更は可。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. タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できる物のみ使用可。磨耗限度を超えたもの、グルーピング(溝きり・カッティング)、レース専用スリックタイヤは使用不可。また、タイヤのチューブレス化に伴うバルブの追加を認める。

ブレーキ

1. ブレーキマスターシリンダー、ブレーキレバー(総合仕様(1)・3により処理)パッド、シューの材質、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、変更は認める。キャリパーガードの使用を推奨する。キャリパーガードの装着に伴うボルトの変更は、アルミ、チタン製を除き可。
マスターシリンダー変更時はシリンダー径に注意すること。車検時操作性に問題があると判断された場合は走行不可とする。
2. リヤマスターシリンダーホースとリザーブタンクが一体の形状となるリザーブタンクレスキットおよび、それと同等の機能を有すパーツの装着を可とする。それと同等の機能を満たすパーツの装着は可。
3. ディスクローターは純正同一形状及び、同材質に限り変更を認める。追加工は一切禁止。(フローティングディスク等は禁止)
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。(SPクラスブレーキ規定3を適用)

チェーン・スプロケット

1. F/R スプロケット、ドライブチェーン及びチェーンサイズの変更は可。チェーンスライダの改造変更、追加は可。

電装

1. リミッターカット及び CDI ユニット、ワイヤーハーネス、カプラーの改造、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。誰でも容易に操作できるキルスイッチを装着すること。
2. バッテリーの変更、取外しは可。また不要なステーターコイル及びコイルベースの切除、取外しは可。
3. スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコード、イグニッションコイルの変更は可。
4. ECU セッティングによる、燃調・点火時期及びレブリミットの変更は可。またそれに付随したパーツ（燃調コントローラー等）の取付けは可。データロガー、オートシフターについても、取付けを認める。

取付けは脱落の無いように強固に固定すること。センサー類の取付けのステー等の追加は認めるが、安全を考慮した形状にて取付けること。

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外しは可。
2. エンジンを整備する際のバルブの擦り合わせや、部品を組み付ける際のバリ取り、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ような加工は一切不可。ホーニングやリユーターを使つての加工は不可とする。
3. 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も満たす物を装備している事。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事。
4. ラジエーター本体の変更、改造はステーの追加、変更などの小改造で取り付け出来るものは可。ラジエーターカバー、サーモスタッドの改造、変更、追加可。強度、剛性に影響しないエンジン冷却の為の整流板等の追加可。エンジン熱からリヤショックを保護するための、断熱板の装着を認める。
5. 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。
6. KSR110 に限り、クラッチ関連パーツ全ての改造、変更を認める。
7. NSR50 と NSRmini の部品の互換性を認める。
8. エンジンやキャブレー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。
9. 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、同一品番の物であれば可とする。

吸排気関連

1. キャブレーターは、ジェット類、ニードル類などのセッティングインナーパーツの変更、及びインテークチャンバーの取外しと、その後の閉止処理可。
2. 廃盤等で純正部品が入手出来ないものに関してはノーマルと同一ベンチュリー径の社外キャブレーターは使用可とする。
3. YAMAHA TZM50R、TZR50R、RZ50 について、キャブヒーティング機構の取外し（ホースのみ）と、その後の処理（ホース取り外し後の蓋）のみ可とする。
4. エアクリーナーボックス及びエレメント、クーリングダクト、キャブガードの改造、変更、取外しは可。ただし、密閉されたラムエア BOX の使用は不可。
5. エアファンネルの取付けは可。ただし、エアーファンネルはキャブレーター本体を無改造で取付けられるものに限る。

6. スロットルワイヤー、スロットルグリップ部（ハイスロットル・ラバー・バーエンドを含む）オイルポンプ作動用のワイヤーの改造変更は可。
7. マフラーの改造、変更は可。ただし、音量規定を満たすこと。サイレンサーのテールパイプエンドは水平が望ましい。なお、サイレンサーは後輪最後端の垂線より後ろに突出してはならない。
8. 分離給油のオイルポンプ（オイルタンクなどの関連部品を含む）の改造、変更及び取外しと閉止処理は可。
9. NS50R のシリンダーを使用する場合はシリンダーヘッドガスケット、シリンダーガスケットとも NS50R 用を使用すること。
10. NS50F のシリンダーを使用する場合はシリンダーヘッドガスケット、シリンダーガスケットとも NS50F 用を使用すること。

（4）4st 特別規則

下記以外の改造、変更は一切不可。戦力バランスを考慮し、変更部品の使用制限など、重要な部分を含み猶予なく変更することがある。

1. NSF100、XR100M/R、APE100(Type-D)の部品の互換性を認める。但し XR100R シリンダー ASSY "12100-436-000"の使用は不可。（上記パーツ=スカートを除くシリンダーの高さが 69.75mm 以下の物）
※製品誤差や測定環境等による $\pm 0.1\text{mm}$ の誤差を認める。
2. NSF100、XR100M/R、APE100 はカムシャフトの変更を認める。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ものであること。
3. クランクケース内圧コントロールバルブの使用は可。
4. NSF100、XR100M/R、APE100 はノーマルカム×キャブ自由またはハイカム×22φ口径キャブとする。キャブレターを変更する場合はエンジン、車体を無加工で装着できるものとする。それに伴うマニホールドの変更も可。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。
5. 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、クラッチケースカバーの改造、変更は可。（オイルシャワーヘッド等も可） その際使用するホースは耐熱、耐油性を満たしたもので、ホースバンド等で強固に固定する事。
6. オイルポンプの改造、変更は可。またそれに伴うオイル通路の拡張及び閉止加工は可。
7. オイルキャッチタンクは、クランクケースよりホースの出ている物のみ取付けなければならない。エアクリーナーボックスがキャッチタンクの機能を果たせる場合は代用可。
なお、転倒時に容易に脱落したり破損せず、高温にも耐えられるもので、オイルがこぼれだしたりしないよう処置をし、確実に取付けること。
8. フライホイール変更改造は可。但し加工する際は最低限の耐久性を損なわないよう、十分注意すること。

上記以外の改造、変更は一切不可とする。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。特にベアリングやガスケットに関しては意図しない違反、性能向上に繋がる場合がある為、注意すること。

（5）OPEN クラス

1. 上記 SP 規定範囲外の改造、変更を施された車両は OPEN クラスとなる。
2. 車両の排気量は 2st85cc・4st150cc 未満とする。ミッションは 6 段以下とする。
3. 4st 車両はオイルキャッチタンクを装備し、ブローバイガスは吸気への循環方式を取る事。
4. スリックタイヤおよびレーシングレインタイヤの使用は可。ただし、限界磨耗度を越えた物や、グルーピングを施したものは不可。

(6) スクータークラス

1. 下記以外の改造、変更は一切不可。
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。ただし【車両規定】を満たしていること。サイレンサーは車両の後方後向で、リヤタイヤの後端より 10 cm 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. バッテリーの変更、取外しは可（リチウムバッテリーなど）。
4. ブローバイホースは、シリンダーヘッドからエアクリーナーボックスへ繋ぐこと。
5. 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。バーエンドが使えない場合は、非貫通タイプのグリップを使用すること。
6. シートの加工、変更は可能。
7. リミッターのカットおよび CDI ユニットの改造、変更は可。なお、市販状態において CDI ユニットとイグニッションコイルが一体化されている車両については、純正部分と同様にイグニッションコイルが一体成型されている CDI ユニットへの変更のみ可。CDI ユニットとイグニッションコイルが別体式の車種については、イグニッションコイルの改造、変更は不可。
8. インジェクション車の ECU の改造変更は不可。ただし、燃料調整機能及び点火時期調整機能エンジン回転リミッターの変更および解除ができる電子制御装置（サブコンのみ）の使用可。
9. 分離給油用オイルポンプ（オイルタンク、オイル通路などの関連部品を含む）改造、変更および取り外しは可。
10. フロントフォークの突き出しは不可、フォークスプリング部分のカラーの追加、フロントフォークオイルの変更、シートパイプ及びスプリングのインナーパーツの加工変更は可。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。
11. アクセルワイヤー、アクセルグリップ部（ハイスロットル、ラバー R/L、バーエンドを含む）の改造変更は可。
12. 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、取外しは可。
13. 始動機構のうち、キックペダル、キックギア等のキック式に関する部分、もしくはスターターモーターの取り外しと駆動に関わっていない部分の取り外し、スターターモーター取り外し後の蓋の取り付けは可。キックシャフト部分への追加カラー、ワッシャなどの使用は可。
14. スタンドステー等の不必要なステーの切除は可能。
15. 駆動系（クラッチ、プーリー、ベルト、ウェイトローラー等）は社外品の使用を認める。ただし、無加工、無改造で装着できるものに限る。
16. ボディーカバー類の改造は不可とするが純正同一形状の物への変更を認める。安全性及び整備性向上のため、アンダーカバー、インナーフェンダー、リヤフェンダーの加工および取外しは可。ただし、燃料タンクが直接路面に接触する可能性が有る場合は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。
18. 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ボルトは 5 本以上で固定する事。
19. ハーネス類の取外し改造などは可。ただし、メインキーの取外しは不可（移設は可）とし、メインキーによりエンジン停止の操作をできるものとする。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。
20. 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替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。

21. キャブレーター車両に関しては、ジェット類、ニードル類のセッティングインナーパーツの変更のみ可。ただし、オートチョーク機構に関しては、オートチョークの作動関連部品についてのみ、チョーク解除状態に固定するための改造のみ可。また、アイドルコンベンセーターは、機能停止のためのジョイントホースの取り外しと、取り外し部分へのフタの装着のみ認める。
22. 同一メーカー同排気量純正パーツの無加工で装着できるホイール、フォーク COMP、ブレーキ関係部品の流用可。
23. コンビブレーキ車両について、コンビブレーキを解除する為のワイヤーの取り外しや変更可能とする。

(7) 音量規定

1. 車両の排気音は走行時 **92dB** 以下でなければならない。コース内でのランダム計測で基準を満たすこと。事前の測定方法は、マフラー排気口から同等の高さで後方に **50cm**、そこから約 **45 度**の角度で音量計にて測定。エンジン回転は **5000 回転**以上。音量計で **90dB** 以下が基準を満たしたものとする。

(8) ライダーの装備

1. 出走するライダーは以下の装備を装着して走行しなければならない。また著しく損傷しているものについては使用を認めない場合がある。

- ・フルフェイスヘルメット
 - ・レーシングスーツ ※MFJ 公認であることが望ましい。セパレートの場合はファスナー等で接続できる物であること。
 - ・レーシンググローブ、レーシングブーツ ※皮製でプロテクション機能の備わっているレース用の物。
 - ・脊椎パッド (推奨) ※スーツに装着されているものを使用する場合は不要。
 - ・ヘルメットリムーバー (推奨)
 - ・チェストプロテクター (推奨)
2. 脊椎パッド、ヘルメットリムーバー、チェストプロテクターは、安全・怪我防止のため、装着を強く推奨する。

保険の義務

1. 「サーキットあづみ野・スポーツ安全保険」の加入を強く推奨する。(当サーキットスポーツ保険加入・保険内容については、別紙、およびホームページを参考)
2. あづみ野スポーツ安全保険に加入していないライダーは、個人でイベントに適應する保険加入を強く推奨する。
3. 保険未加入者については、走行及び見学など、全ての練習および、イベント内での出来事に関連して起こった死亡、負傷、その他事故および損害について、全て自己責任とし、決して(有)サーキットあづみ野、あづみ野 F-1 パークならびにそれらの従業員、係員、または他の走行者、入場者に対して非難・責任追及・損害賠償・訴訟など一切起こさない事とする。また万一、自分が事故を起こした場合は、事故に起因する全ての賠償責任を負う事とする。

■ サーキットあづみ野 スポーツ安全保険 のご案内 ■

サーキット走行には、怪我が付きものです。いざというときの為に保険加入をお勧めいたします。

加入しなくても走行はできますが、その場合、サーキットに対し、一切の保険金・治療費・見舞金などの請求はできません。

(1) 保険料金

- 大人（高校生以上） 2400円
- 子供（3月31日で15歳以下） 1300円

(2) 保険適応条件

被保険者がサーキットあづみ野を走行中（練習・レース）またはイベント開催日の往復中に、急遽で偶然な外来の事故により被った傷害。（日射・熱中病及び細菌性・ウィルス性食中毒を含む）による死亡、後遺障害、入院、手術、通院を補償します。

(3) 保険期間

4月1日午前0時～3月31日午後12時まで
途中からの申し込みも料金は一律となります。

(4) 保険加入にあたり

随時加入募集中。保険加入手続きをしてから約1週間の時間がかかります。お早めにお入りください。

(3) 料金・加入区分

加入区分	保険料合計	死亡保障	後遺障害	入院（1日）	通院（1日）
大人	2400円	2000万円	3000万円	4000円	1500円
子供	1300円	2000万円	3000万円	4000円	1500円

以上