



MFJ

スノーモビル講師テキスト



一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
MFJスノーモビル部会

〔内閣府認可〕一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）

MFJ 公認 スポーツ指導者ライセンス講習会

主催 MFJ 関東・新潟県スノーモビル部会

- 取得種目 スノーモビル講師ライセンス 3 級
- 会 場
- 受 付 9 : 30 ~ 9 : 50
- 講 義 10 : 00 ~ 10 : 10 開会式 講師紹介
10 : 10 ~ 12 : 00 講習
(I) MFJ 組織について
(II) MFJ 総則
(III) MFJ モーターサイクルスポーツ開催規則集
12 : 00 ~ 13 : 00 昼食
13 : 00 ~ 15 : 30 講習
(IV) スノーモビルの基礎知識
運転操作の基本と原理
15 : 30 ~ 16 : 00 質疑応答、終了式（受講証明証発行）

〔内閣府認可〕一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）

MFJ 公認 スポーツ指導者ライセンス講習会

主催 MFJ 関東・新潟県スノーモビル部会

この講習会は、「スポーツ指導者ライセンス」の種目の一つである「スノーモビル講師ライセンス」を得る講習会です。スノーモビル講師は、競技ライセンス及び役員資格取得・スノーモビル講習会などの公認講習会で指導する者に必要な資格です。

一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）は、**内閣府認可の公益法人**としてわが国のモーターサイクルスポーツの管理、普及振興、競技の安全と公正および秩序を保持することを目的としています。

また、MFJは**国際モーターサイクリズム連盟（IOC 認可団体「FIM」）**により日本国の代表機関として公認された国内のモーターサイクルスポーツを管理統括する唯一の加盟団体です。

MFJが統括するモーターサイクルスポーツには、世界選手権や日本選手権などを頂点とする「**競技スポーツ**」としてのレース振興がありますが、男女を問わず幅広い年齢層に受け入れられる「**生涯スポーツ**」としての普及も目指しています。

特に雪国のスノーモビルは「スポーツ」として人々に「生きがい」や「夢」を与える他に、移動手段や業務として欠かせない重要な役割を持っています。

スポーツとして、また移動手段や業務として、安全に楽しく活動するには、ルールとマナーはもちろん、スノーモビルの知識や運転操作などの基本を正しく理解していなければなりません。これらを講習会等で指導するのも「スノーモビル講師ライセンス」資格者の役務です。

自動車運転免許の取得や更新時などで、オートバイや自動車の試験や講習等を受ける環境は整っていますが、スノーモビルは運転免許の対象外です。公的な教材等も整っていないのが現状のため、講師は実技を含めた基本をしっかり指導することが重要になります。

これからスノーモビル講師として必要な知識、国内のモーターサイクルスポーツを統括する「MFJ」、公認講習会、講師の資格・役務、スノーモビルの基本構造や基本の乗り方、安全な乗り方の指導等について学んでいきます。

講習会後には「スノーモビル講師3級」の資格が得られます。皆さんは講師アシスタントとして従事できます。そして講師としてMFJの役務である「競技スポーツ」「生涯スポーツ」の普及活動にご協力をお願いいたします。

MFJ スノーモビル講習会マニュアル

(I) MFJ 組織について

*国内競技規則書

1. FIM
2. FIM アジア
3. MFJ
4. MFJ 中央組織構成 (別途資料 MFJ 事業案内も参照)

MFJ と JAF の違いは？

国連のオートバイ版が F I M (M F J)

国連の自動車版が F I A (J A F)

FIM (国際モーターサイクリズム連盟)

FIA (国際自動車連盟)

MFJ は FIM によって公認された我が国のモータースポーツ統括団体 (各国 1 団体) で、ライセンス発給、競技会の組織許可、記録の公認、クラブ団体の公認、等の業務を行っている団体です。

- 1904 年 **FIM** パリで創立 (現在はスイス)
- 1961 年 **MFJ** 創立
- 1962 年 **JAF** 創立
- 1963 年 **鈴鹿第一回日本グランプリ開催** (主催は日本自動車スポーツ協会「JASA」)
- 1964 年 **JAF** 第二回日本グランプリ開催
- MFJ** 第一回モトクロス日本グランプリ初開催
- 1965 年 **MFJ** 第一回ロードレース大会初開催
- 1971 年 **MFJ** 全日本スノーモビル選手権初開催
- 1976 年 **JAF** F1 世界選手権インジャパン開催
- 1990 年 **MFJ** 文部科学省所管の財団法人となる
- 2000 年 **FIM** IOC (国際オリンピック委員会) から認可される

国際モーターサイクリズム連盟

略称は FIM。 国際モーターサイクリズム連盟 (Federation Internationale de Motocyclisme) は、オートバイによるモータースポーツやツーリングの便宜を図り、二輪モータースポーツの国際統括を行う国際組織です。

1904年に設立し、現在はスイスのミースに本部が置かれている。世界 107 カ国が加盟しており、日本からは日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ) が加盟している。2000 年より国際オリンピック委員会 (IOC) 認可団体となり、モーターサイクルスポーツをオリンピック競技種目とすべく、積極的な活動を行っています。

歴史

1900 年、パリーリヨン間を走る第一回ゴードン・ベネット・カップレースが開催され、その正式名称は国際トロフィーレースである。ヨーロッパ各国が国別対抗で競うレースであり、このレースはインターナショナルレースの元祖となり、フランスは「自動車レース発祥の地」と称されるようになる。このような歴史的背景により、FIM のレギュレーションはフランス語中心で記載されている。

1902 年 12 月 21 日にレースを統括する組織として設立された FICM が FIM の前身でオーストリア、デンマーク、フランス、ドイツとイギリスが加盟していた。しかし FICM は 1906 年 7 月に解散が決定し、翌年から事実上の活動停止となった。

5 年後の 1912 年 11 月 28 日に、英国のオートバイ連盟によってロンドンで開催された会議にベルギー、デンマーク、フランス、イギリス、イタリア、オランダおよびアメリカからの代表者が出席し、FICM はオートバイによる競技やツーリングの面を管理したり開発したりして、それらの分野のオートバイユーザーを支援するために再設立された。2 週間後にパリで開催された会議にはドイツ、オーストラリアならびにスイスも参加して、これら 10 カ国が FICM の公式創立メンバーであるとされている。第二次世界大戦の直前には、加盟国は 30 カ国に増えた。戦後は 1946 年に活動を開始し、1949 年に FICM は「FIM」となり、1951 年に FIM は国際協会連合によって非政府組織として認知された。1959 年に 1 月に、FIM はスイスのジュネーブに本部を移した。

1967 年、国際スポーツ団体連合連盟 (CAISF) の設立メンバーとなった。

1984 年、国際スポーツ科学体育協議会 (ICSSPE) のメンバーになった。

1904 年、欧州交通安全評議会 (ETSC) のメンバーになった。

1998 年 1 月に、暫定基準に則った IOC 公認連盟の資格が与えられ、同年 5 月に IOC 承認国際競技団体連合 (ARISF) のメンバーとなった。また同年、シドニーの開かれたオリンピック大会の開催中に、公式な IOC 公認資格が与えられた。

2001 年に、FIM は世界観光機関 (WTO) の加盟団体となった。

主な主催イベント種目モトクロスに「スノークロス世界選手権」が設定されている。

(Ⅱ) MFJ 総則

第1章 総則

1. モーターサイクルスポーツの国内的総括
2. 国内競技規則の制定および施行
3. 国内競技規則の適用
4. 国内競技規則の解釈
5. 大会特別規則並びに公式通知
6. 公認競技会・承認競技会の格式と種目

*それぞれ、国内競技規則書の P23 および P24 を参照し学んでください。

第2章 ライセンス

MFJ のモーターサイクルスポーツに関する業務を具体的に説明すると、まずモーターサイクルスポーツに必要なライセンスの発給業務があります。

1、MFJ 会員ライセンスの種目

主な会員ライセンスには *国内競技規則 P25 を参照

1. 競技ライセンス
公認競技会の各種目に選手として出場できる。
2. スポーツ指導者ライセンス
競技役員・講師・インストラクター・競技運営に携わる、あるいは指導にあたるものに必要な資格の総称です。
3. ピットクルーライセンス
競技者のサポート的役割で競技に参加する者に必要な資格。

*エンジョイ資格とは

生涯スポーツとして設定され、気軽に参加できるレジャー的志向を持った承認競技会に参加するための資格です。原付以上の運転免許証を取得していれば申請できます。1 運転免許証のない者は大会主催者が開催する講習会を受けて申請します。

2、会員ライセンスの取得条件

*国内競技規則書を参照

3、スノーモビルライセンスについて

*国内競技規則書を参照

4、スポーツ指導者ライセンスの取得条件

*国内競技規則書を参照

5、競技役員・講師ライセンスに関する規定

*国内競技規則書を参照

スポーツ指導者ライセンスのまとめ

スポーツ指導者ライセンスには、競技運営に携わる競技役員とライダー養成講習会の講師／インストラクター等があります。その中に、スノーモビルのライダー指導育成を行うスノーモビル講師ライセンスがあります。

スノーモビル講師（競技役員）ライセンス取得条件

最初に取得可能なライセンスはそれぞれの種目の3級となり、18歳以上で取得できる種目のMFJ講師（競技役員）ライセンス取得講習会を受講しなければなりません。

スノーモビル講師（競技役員）の等級ごとの権限と実務実績

スノーモビル講師

＊ 3級から2級への昇格基準

該当種目のライセンス取得講習会の補助講師として5回以上従事し、所属加盟団体の推薦を受けた者。（MFJ本部に申請時に、講習会実績日が入った推薦状を添付）

＊ 2級から1級への昇格基準

該当種目のライセンス取得講習会の主任講師として5回以上従事した者。（MFJ本部に申請時に、講習会実績日が入った推薦状を添付）

スノーモビル競技役員

■ 3級から2級への昇格基準

各種目（他種目の合算は不可）において実務し、実務ポイント15点以上になった者（MFJ本部に発行手数料と申請の際に実務カードを送付）

■ 2級から1級への昇格基準

2級を取得後、各種目（他種目の合算は不可）において実務ポイント50点以上、かつ全日本選手権以上の大会で2回以上、正または副長に従事し、MFJ中央スポーツ委員会が認めた者。（MFJ本部に発行手数料と申請時に際に実務カードを添付）

スノーモビル講師・競技役員而降格基準

講師・競技役員ライセンス取得者で10年以上更新手続きを行っていない場合は、1等級の降格とする。

(Ⅲ) MFJ モーターサイクルスポーツ開催規則集

第3章 競技役員（オフィシャル）に関する規定

講習会の開催

スノーモビル講習会（競技者・役員）の開催は、MFJ 及び MFJ 加盟団体、MF J 特別会員（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・MX）、公認主催者ⅠまたはⅡ、MF J 加盟団体スポーツ部会が行うことができますが、競技ライセンス講習会では、MF J 認定インストラクターも開催することができます。但し、開催にあたり講師の権限を満たした講師を必要とします。

主催者の資格

MFJ の公認・承認競技会及び承認行事を主催しようとする団体・個人は、MFJ に公認主催者として登録し、組織の許可を得なければなりません

* 資料 MF J 公認主催者登録証の例

講師の権限

公認スノーモビル講習会の講師は、MFJ スノーモビル講師ライセンス 2 級以上資格者、並びに MFJ 認定インストラクターが総括責任者および主任講師となることができ、3 級講師はアシスタント講師として従事できます。

認定インストラクターは、公認講習会の競技ライセンス講習会で総括責任者及び主任講師とすることができますが、役員ライセンス講習会には従事できません。

* 資料 国内競技規則 P 3 3 ・講師の権限

競技ライセンス講習会

スノーモビル競技ライセンス（B 級・ジュニア）の取得にあたっては講習会の受講を必要とするが、運転免許証（原付免許以上）を取得している 16 歳以上の者に対しては講習会の受講が免除されます。

運転免許証を取得していない者、あるいは 15 歳以下で免許証を取得できない者については、講習会を受講しなければなりません。

そのため主な講習は、9 歳から 15 歳までのジュニア向けになります。保護者には責任をもって子供たちを指導していく責任があります。講習会には保護者同伴で出席しなければなりません。

第2章 講習会に関すること

モトクロス・トライアル・スノーモバイル・ドラッグレース・エンデューロ 及びスーパーモーターライセンス取得講習会に関する規則

昭和60年12月01日 制定
昭和61年04月10日 施行
昭和62年12月01日 改訂
平成02年01月01日 改訂
平成02年12月01日 改訂
平成10年09月04日 改訂
平成19年01月01日 改訂
平成21年04月01日 改訂
平成23年04月01日 改訂

第1条 目的

本規則は、モーターサイクルスポーツを通じて、青少年の健全な心身を鍛錬すると共に、競技のルール・マナー教育の徹底、並びにライディングテクニックの向上を図ることによって、モーターサイクルスポーツの安全性の向上及びスポーツ人口の底辺を拡大することを目的とする。

第2条 講習会の対象者と講習会の種類

1. 競技ライセンス

1) 下記種目の競技ライセンスの取得にあたっては講習会の受講を必要とするが、運転免許証（原付免許以上）を取得している16歳以上の者に対しては講習会の受講を免除する。運転免許証を取得していない者、あるいは15歳以下で免許証を取得できない者については、種目ごとに講習会を受講し修了しなければならない。

種目	受講対象者と取得ライセンス		講習会	備考
	年少者 (15歳以下)	運転免許未所持者 (16歳以上)		
モトクロス	①8歳以下	PC	モトクロス国内B級	モトクロスライセンス講習会
	②9歳～15歳	ジュニア		
トライアル	9歳～15歳	ジュニア	トライアル国内B級	公道使用競技の場合は、出場車両に応じた運転免許が必要
スノーモバイル	9歳～15歳	ジュニア	スノーモバイルB級	スノーモバイルライセンス講習会
スーパーモーター	12歳以上		スーパーモーターB級	エンジョイ会員で「承認モーター競技会を2回以上参加し、主催者印を受けた場合」講習会は免除される
エンデューロ	年少者ライセンス無し		エンデューロ国内	原則として公道を使用する競技の為、出場車両に応じた運転免許が必要

※上記表内の年齢はスポーツ年齢とする。

※スポーツ年齢とは：申請する時点の満年齢ではなく、当該年度中に誕生日を迎える年齢をいう。

2) 下記種目の競技ライセンスの取得にあたっては運転免許証の有無に関わらず講習会を受講し修了しなければならない。

種目	講習対象者	取得ライセンス
ドラッグレース	16歳以上	ドラッグレースB級

第3条 講習会の開催

競技ライセンス取得講習会（以下「講習会」という）は、次の者が開催することができる。
但し、開催にあたり第8条講師の権限を満たした講師を必要とする。

1. 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）
2. MFJ加盟団体
3. MFJ特別会員（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・MX）
：モーターサイクルスポーツ施設で、MFJの公認を受けているもの。
4. MFJ公認主催者：公認クラブⅠに登録しているもの。
5. MFJ加盟団体スポーツ部会：MFJ加盟団体に属する種目別部会で、加盟団体が主催を認め、MFJに登録されているもの。
6. MFJ認定インストラクター：MFJ認定インストラクター養成講習会を受講し、3年間の資格有効期間を得ているもの。

第4条 講習会の公認申請手続き

1. 講習会を開催しようとするものは、開催日2ヶ月前までに所属の加盟団体に、MFJ公認ライセンス取得講習会申請書様式1-9を提出し、講習会登録申請料（観客保険料含む）をMFJへ納めなければならない。
2. 加盟団体は、申請された講習会の日程調整後、MFJに送付するものとする。
3. 申請された講習会は、原則としてMFJ中央スポーツ委員会において審査され、当該講習会の開催が許可されたものに限り、当該主催者に公認証を交付するものとする。
4. 講習会登録申請料は、講習会1開催につき2,000円（観客保険料含む）とする。

第5条 日程ならびに会場等の変更または中止

講習会の日程・会場等変更または中止がある場合は、変更・中止申請書様式-6を、加盟団体を經由しMFJに申請しなければならない。中止の場合、登録申請料の返還および転用も認められない。
（人数不足により、やむを得ず開催しなかった場合でも中止申請は必要です。）

第6条 講習会の主な項目

1. 講義
 - 1) 国内競技規則・技術規則
 - 2) ライディングに必要な知識
 - 3) モーターサイクルの基礎知識
 - 4) マナー、ルール、安全の知識
2. 実技講義
（必要に応じて行うことができ、実施時は、MFJ指定保険掛金を必要とする。）
 - 1) ライディング基礎実技
 - 2) ライディングの技能の見極め
3. 教材等
 - 1) MFJ国内競技規則書
 - 2) その他主催者によるもの

3) ライセンスなどの申請書類

第7条 講師

講習会の講師は、別に定める講師資格および養成に関する規則に則りMFJ講師ライセンスを取得したもの、並びにMFJ認定インストラクターでなければならない。

第8条 講師の権限

講師および認定インストラクターは、次の権限を有する。

講習会名 等級・資格	競技ライセンス	
1級講師	○	
2級講師	○	
3級講師	△	
認定インストラクター	○	
○ - 当該講習会の総括責任者および主任講師となることができる △ - 当該講習会のアシスタントとして従事することができる		

第9条 講習の受講資格及び受講料金

講習の受講資格及び受講料は次のとおりとする。

1. 受講対象者で20歳未満の者は、親権者の承諾書（実印を捺印し、印鑑証明を添付する）を必要とし、かつ16歳未満の者について親権者と同伴で受講しなければならない。

（※取得年齢はスポーツ年齢とする。）

2. 受講料：主催者が教材費・MFJ指定保険掛金[※]等を含み設定することができる。

※MFJ指定保険掛金は、講習内容によって異なります。

- ・ 座学のみ講習・・・指定保険掛金は必要としない。
- ・ 座学と実施指導・・・指定保険掛金を必要とする。

3. 受講者の人員：講習会の一教程の人員（定員）は100名以下とし、実技講習においては、講師1名につき10名以下を推奨する。

4. 主催者は、講習を修了した者に対し、MFJ公認ライセンス取得講習会修了証^{様式4-7②}を交付しなければならない。

第10条 講習会の開催場所

講習会の開催場所は主催者が選択し決定する。実技講習を伴う場合は、過去において当該種目の競技会が開催された場所が望ましい。

第11条 講習車両

実技講習を行う場合の講習車両は、受講者の年齢・体格・技量を考慮した車両を選択する。または受講者が本人の責任によって持参する車両とする。

第12条 講習会主催者の義務

主催者は、講習会終了後 1 週間以内に、下記書類をMFJ加盟団体へ送付し、MFJ指定保険掛金をMFJへ納めなければならない。

- ・ MFJ公認ライセンス取得講習会開催報告書 様式2-7
- ・ MFJ公認ライセンス取得講習会受講者名簿 様式4-7①

第3章 競技役員（オフィシャル）に関する規定

MFJ 審査委員並びに競技実行役員の資格及び認定等に関する規則

昭和49年11月17日 制定
昭和61年12月12日 改訂
昭和62年01月01日 改訂
平成10年09月01日 改訂
平成19年01月01日 改訂
平成21年04月01日 改訂
平成23年04月01日 改訂

第1条 目的

本規則は、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）の公認及び承認競技会の審査委員並びに競技実行委員（以下「競技役員」という）の資格・権限及びライセンスの発給に関して定め、もって競技会の安全と公正を図ることを目的とする。

第2条 定義

審査委員は、競技執行の公正を保持することを任務とし、審査委員会を構成する。競技役員は、競技会運営及び指揮監督を任務とし、その区分を次のとおりとする。

第3条 競技役員の資格と種目

1. 競技役員の資格は、当該種目の1級競技役員、2級競技役員、3級競技役員（以下「1級」「2級」「3級」という）とする。
2. 競技役員の資格は下記種目ごとに区分する。
ロードレース（RD）・モトクロス（MX）・トライアル（TR）・スノーモビル（SN）・ドラッグレース（DR）・スーパーモタード（SM）・エンデューロ（ED）
3. 公認競技会の種目ごとで行使できる資格は下記表のとおりとする。

資格-----種目	RD	MX	TR	SN	DR	SM	ED
ロードレース競技役員	○	×	×	×	○	○	○
モトクロス競技役員	×	○	×	○	×	○	○
トライアル競技役員	×	×	○	×	×	○	○
スノーモビル競技役員	×	×	×	○	×	○	○
ドラッグレース競技役員	×	×	×	×	○	○	○

第4条 競技役員の権限

1. 1級は、当該種目について次の権限を有する。
すべてのMFJ公認・承認競技会及び承認行事における審査委員長、審査委員、競技監督、事務局長、各役務への就任。
ただし、世界選手権競技会における役務の長への就任にあたっては、別に定めるFIMインターナショナルライセンスを取得しなければならない。
2. 2級は、当該種目について次の権限を有する。

- 1) 全日本選手権競技会、国際競技会及び特別競技会の審査委員、競技監督、事務局長、各役務への就任。
- 2) 全日本選手権競技会、国際競技会及び特別競技会を除くMFJ公認・承認競技会における審査委員長、審査委員、競技監督、事務局長、各役務への就任。
3. 3級は、当該種目について次の権限を有する。
 - 1) 全日本選手権以上の競技会における各役務への就任。（正・副を除く）
 - 2) 地方選手権における事務局長及び各役務への就任。
 - 3) 承認競技会における審査委員、事務局長、各役務への就任。

第5条 競技役員資格取得要件

競技役員になろうとするものは、次の要件を備えていなければならない。

ただし、MFJ中央スポーツ委員会委員及びMFJ当該専門委員会委員は、それぞれの資格要件を備えているものとする。

1. FIM国際スポーツ憲章、FIM競技規則・MFJ国内競技規則及び同細則に精通し、かつモーターサイクル競技に関する総合的知識と判定能力を有していること。
2. MFJが公認する競技役員講習会を修了した者であること。講習会の詳細についてはMFJ中央スポーツ委員会が定める。
3. 18歳以上の者。（※取得年齢はスポーツ年齢とする。）

第6条 競技役員ライセンスの申請

競技役員ライセンスの申請は、別に定めるMFJ会員競技役員・講師ライセンス申込書様式-7に、申請料金・写真2枚を添えてMFJへ申請を行うものとする。

第7条 競技役員ライセンスの発給

第5条の要件を有し、第6条の申請にあった者については、MFJより競技役員ライセンスが発給される。また、特別な場合においては、MFJ中央スポーツ委員会が審査し、認定についての合・否を決定する。合格者に対しては、競技役員ライセンスを発給する。

第8条 競技役員ライセンスの有効期間

競技役員ライセンスの有効期間は、交付の日より当該ライセンスに表示されている年度の3月31日までとする。

なお、競技役員ライセンスの有効期間内に継続申請がなされた場合は、所定の審査を行わず継続するものとする。

第9条 競技役員の昇格及び申請期間

競技役員の等級昇格を申請しようとする者は、次の各項のいずれかの条件を満たし、それを証する資料を添付し、申請しなければならない。

- 3級から2級への昇格については、実務カードを添付し、MFJに申請することができる。
- 2級から1級への昇格については、実務カードを添付し、MFJ加盟団体を經由して申請しなければ

ばならない。

1. 申請時期：昇格資格の生じた時点で随時受理される。

2. 昇格の条件

1) 3級から2級への昇格実務ポイントは15点以上とする。ただし、MFJ加盟団体の推薦をうけ、MFJ中央スポーツ委員会が特に認めた場合はこの限りではない。

2) 2級から1への昇格実務ポイントは50点以上で、かつ全日本選手権以上の競技会において各役務の正・副の長に2回以上従事したこととする。ただし、MFJ加盟団体の推薦をうけ、MFJ中央スポーツ委員会が特に認めた場合はこの限りではない。

3. 実務ポイント

MFJの公認及び承認競技会の競技役員として競技会に従事した場合は、次のポイントが与えられる。

実務ポイント表

級別	大会役務	審査委員長	審査委員	競技監督	各役務 正・副	各役務	事務局長
1級	G P	15	13	15	10	5	15
	全日本	15	10	13	7	5	13
	地方	10	7	10	5	3	10
	承認	3	2	3	2	1	3
2級	G P	—	—	—	10	5	—
	全日本	—	10	13	7	5	13
	地方	10	7	10	5	3	10
	承認	3	2	3	2	1	3
3級	G P	—	—	—	—	5	—
	全日本	—	—	—	—	5	—
	地方	—	—	—	5	3	5
	承認	—	2	—	2	1	2

*G P=世界選手権・日本GP・MFJGP

全日本=全日本・国際競技会・特別競技会

地方=地方選手権・県選手権・その他公認競技会

承認=承認競技会

*事務局員については各役務のポイントを適用する。

第10条 資格の停止及び取り消し

MFJ中央スポーツ委員会は、競技役員に重大な規則違反またはMFJ及びモーターサイクルスポーツ一般の発展を阻害するような行為があったと認められるとき、その他、反社会的犯罪を犯した場合、その資格の停止または取り消しの処分を行うことができる。

第11条 競技役員ライセンスの申請料金

競技役員ライセンスの申請料金及び講習会の料金は別に定める。

MFJ 競技役員ライセンス取得講習会に関する規則

昭和61年11月14日 制定
昭和62年12月01日 改訂
昭和02年12月20日 改訂
平成10年09月03日 改訂
平成19年01月01日 改訂
平成21年04月01日 改訂
平成23年04月01日 改訂

第1条 目的

本規則は、健全なモーターサイクルスポーツを通じて、青少年の心身を鍛錬するモーターサイクルスポーツの競技役員となるものの資格認定講習に関して定め、講習の充実と公正を図ることを目的とする。

第2条 講習会の種類

競技役員ライセンス講習会の種別は、下記の通りとする。

取得ライセンス	種 目
3級競技役員ライセンス	ロードレース
	モトクロス
	トライアル
	スノーモビル
	ドラッグレース

第3条 講習会の開催

競技ライセンス取得講習会（以下「講習会」という）は、次の者が開催することができる。但し、開催にあたり第8条講師の権限を満たした講師を必要とする。

1. 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)
2. MFJ加盟団体
3. MFJ特別会員（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・MX）
：モーターサイクルスポーツ施設で、MFJの公認を受けているもの。
4. MFJ公認主催者：公認クラブⅠに登録しているもの。
5. MFJ加盟団体スポーツ部会：MFJ加盟団体に属する種目別部会で、加盟団体が主催を認め、MFJに登録されているもの。

第4条 講習会の公認申請手続き

1. 講習会を開催しようとするものは、開催日2ヶ月前までに所属の加盟団体に、MFJ公認ライセンス取得講習会申請書様式1-9を提出し、講習会登録申請料(観客保険料含む)をMFJへ納めなければならない。
2. 加盟団体は、申請された講習会の日程調整後、MFJに送付するものとする。
3. 申請された講習会は、原則としてMFJ中央スポーツ委員会において審査され、当該講習会の開催が許可されたものに限り、当該主催者に公認証を交付するものとする。
4. 講習会登録申請料は、講習会1開催につき2,000円(観客保険料含む)とする。

第5条 日程ならびに会場等の変更または中止

講習会の日程・会場等変更または中止がある場合は、変更・中止申請書様式-6を、加盟団体を経由しMFJに申請しなければならない。中止の場合、登録申請料の返還および転用も認められない。(人数不足により、やむを得ず開催しなかった場合でも中止申請は必要です。)

第6条 講習会の主な項目

1. 講義
 - 1) 国内競技規則・技術規則
 - 2) モーターサイクルの基礎知識
 - 3) マナー・ルール・安全の知識
2. 教材等
 - 1) MFJ 国内競技規則書
 - 2) MFJ 競技役員講習会テキスト
 - 3) ライセンス等などの申請書類

第7条 講師

講習会の講師は、別に定める講師資格および養成に関する規則に則りMFJ講師ライセンスを取得したものでなければならない。

第8条 講師の権限

講師および認定インストラクターは、次の権限を有する。

講習会名 等級・資格	競技役員ライセンス	講師ライセンス	
1級講師	○	○	
2級講師	○	○	
3級講師	△	△	
認定インストラクター	×	×	
○ - 当該講習会の総括責任者および主任講師となることができる △ - 当該講習会のアシスタントとして従事することができる × - 講習会に総括責任者・講師およびアシスタントとして従事することはできない			

第9条 講習の受講資格及び受講料金

講習の受講資格及び受講料は次のとおりとする。

1. 18歳以上のもの。(※年齢基準はスポーツ年齢とする。)
2. 受講料：主催者が教材費等を含み設定することができる。
3. 受講者の人員：講習会の一教程の人員(定員)は100名以下とし、実技講習においては、講師1名につき10名以下を推奨する。
4. 主催者は講習を修了した者に対して、競技役員ライセンス取得講習の修了印が捺印されたMFJ会員競技役員ライセンス申込書様式-7を交付しなければならない。

第10条 講習会の開催場所

講習会の開催場所は主催者が選択し決定する。実技講習を伴う場合は、当該種目の競技会が開催

された場所が望ましい。

第 11 条 講習会主催者の義務

講習会主催者は、講習会終了後 1 週間以内に、下記書類をMFJ加盟団体へ送付しなければならない。

- ・MFJ公認ライセンス取得講習会開催報告書 様式2-7
- ・MFJ公認ライセンス取得講習会受講者名簿 様式4-7①

競技会・講習会・行事開催手順

イベント 手順	承認行事	承認競技会	公認競技会	公認講習会	
				役員	各種ライセンス
1. 申請	<ul style="list-style-type: none"> ●各イベントとも一定書式により、MFJ 加盟団体へ申請する。 ●申請の期日は承認行事、競技会、講習会が開催日の2ヶ月前まで。 ●公認競技会は開催年の前年11月末日（資料2参照） 				
2. 告知	<ul style="list-style-type: none"> ●各イベントとも年度の初めに告知する。 ●開催する1～2ヶ月前に再告知する。 ●地域マスコミやMFJ ネットワークショップ店頭を活用する。 <div style="float: right; margin-top: -20px;"> 「MFJ ライディング」「MFJ オン ラインマガジン (www.mf.or.jp)」 </div>				
3. 大会規則書等	<ul style="list-style-type: none"> ●MFJ 国内競技規則書に基づき大会規則書、大会特別規則、公式通知を作成する。 ●申込期間、エントリー費、申込書、申込先等も含む。 				
4. 参加者資格	<ul style="list-style-type: none"> ●エンジョイ会員（ロードレース除く） ●MFJ 競技ライセンス所持者 	競技ライセンス所持者		18歳以上	9歳以上 RD、モタード 12歳以上 MXPC 8歳以下
5. 種目	より多くの人 が参加出来る イベントとする	MFJ の各ライセンス区分に準ずる			ライセンス種目の区分に 準じて開催する。
6. 場所	会場はそのイベントに応じた場所を認定する。	<ul style="list-style-type: none"> ●MFJ 公認競技規則書に基づき、会場（コースレイアウト）を設定する。 ●駐車場および付帯設備も考慮する。 			
7. 競技役員数 等級		審査委員長、競技監督計時長の計3名で可。ただし、上記の内2級以上1名を必要とする。	2級3名、3級2名以上を必要とする。	2級以上の講師1名以上を必要とする。	
8. メンバー特典	<ul style="list-style-type: none"> ●各主催者により特典を設け公平な運用を図る。 ●各イベントとも特別規則内に明確に記入しておく。 (例：ライセンス所持者には参加賞を贈呈する) 				
9. ①賞典 ②認定書 ③修了証	各イベントとも特別規則書に明記しておく。			修了証の授与	
10. 車両	各イベントとも MFJ 国内競技規則書に基づき出場車両を設定する。			教材が必要な場合は主催者および参加者が用意する	
11. スポーツ安全保険	競技会にはスポーツ安全保険が適用される。			ライセンス種目/講習内容に準じて MFJ 指定保険が適用される。	
12. 報告	各イベントとも終了後、1週間以内に MFJ 指定の様式により記入漏れ・不備項目が無いよう MFJ 加盟団体を経由して MFJ へ報告する。尚、中止した場合は、 様式6 の届出が必要となります。 指定保険使用の場合は、掛金を指定の口座に振り込む				

(IV) スノーモビルの基礎知識

(1) MFJ とスノーモビルの歴史を学びましょう。

1. MFJ 種目としてのスノーモビルの始まりを説明
2. スノーモビル業界の安全啓蒙活動を紹介

(2) スノーモビルの構造と特徴

1. スノーモビルの定義とされる構造の説明
2. 自動遠心変速クラッチがどんなものか具体的に説明
3. 自動車と比較して独自の構造であることを理解させる。
アクセル・ブレーキ・ハンドルが主な操作であること。特に前ブレーキが無い。
最大の駆動力が発揮できる構造や雪の抵抗を説明

(3) スノーモビル独特のライディング

1. 沈まない雪面走行と新雪面走行の違いを理解させる。
2. 沈まない雪面でのサイドスリップ、新雪でのバンクターンでの接地圧、これによるトラック長さの有利性を理解させる。
3. 旋回時は、沈まない路面では自動車に似た、新雪では二輪車に似た動きに変化することを理解させる。

(4) 運転操作の基本

1. 自動車と比較して、安全を確保する基本は同じであることを理解させる。
2. 初心者向けには実物説明が必要。特にティザースイッチ、ハンドル周りの装置。
3. アクセルレバー操作、ブレーキ操作の訓練は特に必要な部分であることを強調。

(5) ルール・マナー・安全について

1. 「ルールだけ守ればよいのでしょうか？」と問いかけて進行しましょう。
2. 安全はルールの前に、車両の知識とライディング知識を得るのはもちろん、十分な運転技術をマスターしておかなければならない。
3. 指導者はこの知識をしっかり学び、また最新情報も常に勉強しながら指導の向上に努めていただくことをお願いしましょう。

(1) スノーモビルの歴史

1、MFJ とスノーモビルレースの始まり

日本のスノーモビルレースは、1970年3月15日に第一回報知スノースクランブル大会(新潟石打会場)の成功を機に、翌年1971年の第一回新潟石打スノースクランブル大会から全日本選手権シリーズが生まれ、タイトルを競うようになったのが始まりです。2012年度まで、実に42年間の全日本シリーズ大会の歴史があります。

2、世界のスノーモビルコース

カナダのトランス・カナダ・トレイルは、1992年に提唱され現在各地で整備中であり、完成すると欧州のユーロベェロ、アメリカ合衆国のイーストコースト・グリーンウェイに並んで世界有数のトレイル(小道)となります。

カナダ全土を結ぶ自転車、トレッキングなどのための長距離自然歩道(完成すれば18,000km)は、スノーモビル、クロスカントリースキーなど多様な用途に使用されています。(＊ウィキペディア・フリー百科事典より)

このトレイルにスノーモビル専用の給油所、レストラン、レストハウスが要所に整備され、自由に利用できるようになっていました。このような素晴らしい環境のなかで、男女問わず幅広い年齢層、家族でレジャーとしてのスノーモビルライディングを楽しんでいます。

3、スノーモビルの開発

スノーモビル開発の歴史については、スノーモビルの定義とは何かによって左右されるほど、いろいろなものが開発されてきました。

現在のスノーモビルのイメージから、「スノーモビルとは雪上走行を目的としたエンジンを動力とする乗り物で、キャタピラー(無限軌道)で駆動し前方に取り付けられたスキーで操舵するもの」と定義すれば、1932年(昭和7年)に誕生したということになります。

この定義を前提とすれば、アメリカ・ウイソコン州に住むカール・エリアソンが「ドボガン」という木製のソリにオートバイ用の2気筒エンジンを載せたもので、見た目は板の上にエンジンと椅子を載せ、そこにエンジン冷却の扇風機を載せたものが前例と言えるでしょう。エリアソンはもともと足が不自由で、雪上の足としての生み出された素晴らしい努力の結晶と思われます。

その4年後の1936年(昭和11年)に現在のスノーモビルとほぼ同じ形態をした物が登場します。カナダ・ケベック州に住むジョセフ・アルマンド・ボンバルディエが、木製ボディにゴム式トラック、2本のスキーと、まさにスノーモビルそのものを開発しました。開発には十数年をかけたようです。

開発の動機は、雪のため息子の盲腸炎が手遅れになり亡くしてしまったことといわれています。そしてエリアソンは足が不自由なことというように、両者ともに切実な思いから作り上げているように思われます。

スノーモビルというより雪上車としての記録は、1913年にアメリカのフォード社が雪上自動車を作ったという記録があります。そして、1929年(昭和4年)には南極探検用の雪上車も開発されましたが実用には及ばず開発は中止されました。

市販化第一号は 1959 年になってからです。カナダのボンバルディエ・スノーモービル(株)が量産化に成功(225 台)し、そのモデルは「スキードッグ」と呼ばれました。その後「ski-doo=スキードゥ」という名になり現在は「BRP」社の商品名となっている。BRP 本社のあるカナダ・ケベック州ではスノーモービル発祥の地と呼ばれ、スノーモービルという総称よりも、この「ski-doo=スキードゥ」という名が広く親しまれています。

4、日本でのスノーモービル開発

日本で最初の試作車は、1950 年に山形県鶴岡の西山辰春氏が設立した「西山雪上交通研究所」が 3 年の開発期間を得て試作車を完成しました。この日本製スノーモービルの第一号は、西山氏の愛娘であり女優でもある轟夕紀子から名をもらい「とどろき号」と妙名されました。しかし、戦後の混乱期を脱していない時代には早すぎたのか、世間に注目されることもなく、量産化にも至らずに姿を消してしまいました。

国内での量産化は 1963 年(昭和 38)年に富士自動車が開発・完成させた「スキーター」が最初のモデルであるが、販売は短期間で打ち切られました。その五年後の 1968 年(昭和 43 年)にヤマハスノーモービル「SL350」が登場し、国内向けのナンバー仕様車も発売され、全国の降雪地域での郵便配達や移動手段として利用されました。以後ヤマハはレースにも積極的に参加し国内の普及に貢献してきました。

5、日本の認定車・非認定車

国の型式認定を受けた認定スノーモービルはナンバープレートが交付され、雪に覆われた路面に限って一般の公道を走ることを許されている。自動車として登録され、運転には普通運転免許が必要です。この車両は 1980 年前後に市販されていたが、現在では認定車は市販されていない。

現在、国内で市販されている車両はすべて非認定車である。いわゆるオフロードモデルが走れる場所は道路以外となってしまう。法規上は一般に人の出入りが可能な場所はすべて公道とみなされるので、ほとんどの場所では走れないということになってしまうが、雪によって他の交通が不可能な場所については黙認の状態になっています。

また、スノーモービルランドのように、管理団体の私有地や許可を受けたクローズドコースなどでは自由に走ることができます。

6、日本のスノーモービル状況

日本では、カナダ BRP 社の「スキードゥ」アメリカの「ポラリス」「アークティックキャット」そして日本の「ヤマハ」が世界の主なメーカーとして供給されています。

世界的には、数百種類のモデルが市販されています。使用目的別に数多くのシャーシやエンジンタイプがあります。トレイルコースも整備され、数多くの人々が気軽に冬の雪上スポーツやドライブを楽しんでいます。

日本では 1991 年前後に販売台数が 4 千台に達すると見込まれ、その利用者数は 10 万人と予想されました。現在では大幅に販売台数も減り、その使用範囲もスキー場やコース整備、点検、牽引の業務目的や、愛好家によるレースやツアーのレジャー目的、そして近年は観光客向けに注目されているスノーモービルランドなど限られた地域で使用されています。国内で使用されている種類は、旧タイプから最新モデルまで相当数あります。それぞれ特徴があり点検方法も異なるモデルもあります。誤った使用や知識不足による事故もあるのも事実です。

7、国内の健全な普及・育成を目的とした団体

平成2年（1990年）9月11日にスノーモビル業界がスノーモビルの安全・自然環境保全などの活動のため「日本スノーモビル安全普及協会」（JSSA）を正式に設立しました。

翌年には、従来の「ヤマハ・インストラクター」制度がそのまま「JSSA」へ移行され、各地区のスノーモビルランドや講習会でユーザーへの指導などの活動を行っています。

MFJではスノーモビルを第三のモータースポーツ普及活動に関わったのが、1970年の報知新聞杯石打大会からであり、この時点からスノーモビルの競技役員ライセンス及び講師ライセンスが発給され翌年からの全日本シリーズ開催の基礎となりました。

そして平成2年（1990年）に文部科学省所管の財団法人として認可され、本年4月より一般財団法人化に伴い、公益法人は、各省庁所管から「内閣府認可団体」に変更となりました。「競技スポーツ」としてのレース振興はもとより、男女を問わず幅広い年齢層に受け入れられ、人々に「生きがい」や「夢」を与える「生涯スポーツ」としての普及を目的に努めています。

- **MFJはスポーツとしてスノーモビルを安全に楽しむための普及活動に努めている組織です。**

（2）スノーモビル独自の構造

スノーモビルの構造上の大きな特徴は、前部に操舵用のスキー、後部にゴム製の無限軌道トラックが付き、このトラックをエンジンの動力によって駆動し、雪上を走行するものです。さらに雪上走行の場合は、雪による非常に大きな抵抗とロスが発生するため、最適なトルク駆動が得られ発進、加速などがスムーズに行えるように「自動遠心変速クラッチ」が採用されています。

スノーモビル独自の構造

1. ハンドルにブレーキ・アクセル・緊急エンジン停止装置があります。
2. アイドリングがニュートラル、エンジン回転上昇で走行開始します。エンジン回転数（トルク変動）が一定であっても、変速可能な「自動遠心変速クラッチ」が装備され、アクセルレバーとブレーキレバーで発進・停止・速度調整が行えます。
3. 前ブレーキがありません。（前は良く滑るスキー）
4. トラックにかかる荷重は（トラクション）加速状態で変化します。（リヤトラクション効果）

(3) スノーモビル独特のライディング

スノーモビルのライディングは、基本的に2通りの乗り方があります。

乗り物は、走る・曲がる・止まるの組み合わせで走行します。特に雪上走行では、曲がるためのコントロールでは、特殊なテクニックを必要とします。

スノーモビルの基本構造は、前に2本のスキー操舵があり、後ろのセンターに駆動用の無限軌道のゴムトラックがあります。トラックの接地長さは1mから2m前後の長いものです。このトラック長さがスノーモビルの旋回性能に影響します。トラックの直進性能は非常に強いものです。短いほど旋回性能が良くなり、長いほど深雪でのトラクション性能が良くなりますが、その特性は相好反比例の性能を持ちます。

● サイドスリップ・アシストコントロール

スノークロス・サーキットのような圧雪された路面（スキー、トラックが沈みにくい路面）での走行でのコーナーリングでは、直進性の強いトラックをサイドスリップさせながら旋回しています。

- ◎ 通常レベルの直進安定性を持ったスノーモビルが、定常円旋回で一定の舵角のまま駆動力（速度）を上げていった際、先に前スキーの接地摩擦力が遠心力に負け、スノーモビルが円の外側に向く挙動を**アンダーステア傾向**といいます。逆に後駆動トラックの接地摩擦力が遠心力に負け、スノーモビルが円の内側に向く挙動を**オーバーステア傾向**といいます。（自動車に似た動きをします）
- ◎ スノーモビルは、この時にライダーの荷重を、トラック上に置くか、トラックサイドに移動するかで、トラックの接地摩擦力を変化させることができます。ライダーウエイトをコントロールすることにより、後側駆動トラックの接地摩擦力を上げたり、下げたりすることができ、**オーバーステアやアンダーステア傾向**にもコントロールすることができる乗り物です。（スノーモビル独自の動き）
- ◎ トラック長さは、サイドスリップアシストしやすい短いトラックが適します。

まさにスノーモビルは「ウエイトコントロール」スポーツです。

- ・ スキー操舵をした方向に車体を移動させる力が働く
- ・ 直進のトラックがサイドスリップを始める
- ・ ウエイトコントロールでサイドスリップをアシストする
- ・ トラックはサイドスリップしながら車体は円を描いて移動する

* ステアリング操舵角とサイドスリップ・アシストの調整でバランスをとります。

● ステアリングコントロール

深雪の路面（スキー、トラックが沈み込みサイドスリップができない状況）でのコーナーリングではトラックの直進性が強く、ステアリングの操舵だけでは旋回しにくい状態になります。また、新雪でのスノーモビル直進走行では、車体は雪の抵抗により浮いた状態になります。この時、車体の左右のバランスをとり直進安定性を保つためや、旋回のため車体を左右にバンクさせるためにはステアリングでコントロールします。

- ◎ スノーモビルが新雪路面で直進走行する場合、車体はフローティング状態になります。（トラックは、接地圧の低い長いタイプが有利になります。）
- ◎ 旋回時には遠心力によって外側にはみ出さないように、車体を内側にバンクさせてバランスをとります。（オートバイのような動きをします）
- ◎ オートバイのタイヤ接地と比較して、スノーモビルのスキースタンスやトラック幅は大きな差があります。そのためバンクさせるキッカケを力と体重移動ですると、その後のバランス維持が難しくなります。子供や女性ではできないことになります。
 - ① バンクさせたい方向の反対側にスキーを操舵します。
 - ② 車体が雪面に向かっていく大きな抵抗が、バンクさせたい方向のスキーのサイドに沿ってかかり、スキーを横から押す抵抗が発生します。
 - ③ 車体が転倒するような動きで傾いてきます。ライダーは車体の傾きに逆らわず一緒にバンクします。スキーの向きを正面に修正しバランスをとります。

* 自転車であれば、補助車ははずして本来の二輪車（バンクする乗り物）に乗れるようになった時と同程度のレベルとってください。



(4) 運転操作の基本知識

運転操作は基本的に車と同じです。普段は車の運転で出来ている動作が、雪上という異なるところでは行われてないという傾向があります。

1. エンジン始動前に必ずティザースイッチを装着
2. 始動前には必ずブレーキ作動を（自動車では普通です）
3. 走行前にはアイドリングをすることを確認しましょう。
4. エンジンに自動停止装置がついているモデルは、必ず走行前にアクセルレバーでの正常作動を確認しましょう。
5. アクセルレバーの操作は自動車と同じ様に行いましょう。激しい開閉動作を行うと危険な上、燃費が悪くなり、クラッチ等の消耗にもなります※
※スノーモビルの最も正しい操作を必要とする部分です。
6. 停止とスピードコントロールはブレーキレバー操作とエンジnbrakeを併用します。
 - * トラックをロックさせるブレーキは行わない。
 - * 下り坂でのエンジンブレーキの注意
 - * 上りと下りでのトラックトラクションの大きな違い。

◎スノーモビルは、ブレーキ操作の使用頻度が少ない乗り物です。普段から十分に練習を重ね、いざという時に正しい操作が行えるようにしましょう。

(5) マナー・ルール・安全の知識

モータースポーツに限らず、どんなスポーツでもルールやマナーは重要だとされています。クローズドサーキットを使ったレース等では明確なルールが出来上がっています。

ツアーと称したクロスカントリーを楽しむスポーツはどうでしょうか。こちらの場合はほとんどが個々の良識に委ねられています。

スノーモビルは雪上を簡単に、そして歩く速度の何十倍の速度で移動させてくれる乗り物です。ひとつ間違えれば遭難するかもしれません。しかし、有効利用すればこれ以上便利な乗り物はありません。そして大変な雪の中の生活を楽しいものに変えてくれる乗り物です。

ライダーは安全を確保するために、第一に求められる正しい基礎知識や最低限のライディング技術をマスターしておく必要があります。MFJ公認「スノーモビル講師ライセンス」取得者は、多くのスノーモビルライダーにこの講習会を通して指導をしていくことでスノーモビルを安全なスポーツとして普及させることが出来ると思います。

スノーモビルが誰にも暖かく迎えられる環境を、ライダー一人ひとりが作っていかねばなりません。

スノーモビルライセンス（ジュニア）講習会

これからスノーモビルレースを始める皆さんへ

MFJ 関東・新潟県スノーモビル部会

スノーモビルレースの区分として、スノークロスレース（旧スクランブルレース）、エンデューロレース、オーバルレース、ドラッグレースがあります。1970年時代の北米では、氷上のオーバルレースが盛んに行われていました。最近では皆さんもご存知の「Xゲーム」と称してスノークロスレースが紹介されています。

その中で、日本の最高クラスにあたる公認競技会が全日本選手権です。全日本大会は、各地（関東、東北、北海道）を転戦するシリーズ戦として開催され、年間を通じての総合成績でチャンピオンが決定されます。最近では、この全日本大会にはジュニア部門も開催され盛り上がりを見せています。また女性ライダーも参加し、迫力あるレース展開をしています。

スノーモビルレースは、そのシーズンが限られているため、1月から始まり3月には最終戦を迎えることとなります。このためMFJ全日本シリーズでは、他の競技に先駆けて、その年のシリーズチャンピオンが決定されることとなります。

また、承認競技会として各地で地方大会が開催され、スポーツとして参加者が、手軽に競技会を楽しんでいます。

この全日本選手権は、1971年に第一回大会（新潟石打スノースクランブル大会）が開催され、2012年度で41年目を迎えます。この前年の1970年3月15日に第一回「報知新聞杯スノースクランブル大会」の成功を機に、1971年より全日本選手権が生まれ、タイトルを競うようになりました。

これからスノーモビルレースを始めようとする皆さんが、スポーツとしてスノーモビルを楽しんでいただくための基本やルールについて学んでいきます。

MFJ競技の中で使用されるマシンとしては、最も大きい部類に入るのがスノーモビルです。ルールをしっかりと学び・実行し、なおかつマナーを守って、安全に楽しくスノーモビルレースに参加しましょう。



MFJ 公認スノーモビルアカデミー 技量別区分け基準・指導要項

MFJ 関東・新潟県スノーモビル部会

アカデミーでは、3級から1級までの区分けによって3級から段階的にライディングテクニックを学び、理論的に指導できるように分かりやすく設定しました。

3級 走る・曲がる・止まるの基本動作を学ぶステージです

- 雪上では一般道路と異なりドライバーが自ら考え・判断して走行ラインを選び走行する必要があります。
- 旋回中は常にトラックはサイドスリップし方向転回します。
これらの基本コントロールをスムーズに行えるよう学びます。

1. 視線 旋回中心点を注視し一定の旋回ラインを走行
2カ所のセンターバイロン距離の半分（旋回半径）を保ちながら旋回し、左右同形の「8の字ライン」で走行できる事。
2. 速度 任意の安全な一定速度で走行
旋回速度が一定になるようアクセル開度を調整。
安全な任意の速度調整ができる事。
旋回中での速度の落としすぎや、停止をすると一定の旋回が出来ないことを理解する。
3. 体重移動 旋回のアシストに必要な動作
旋回中では長いトラック（駆動ゴムキャタ）が常にサイドスリップさせられている。
トラック上に座っている乗車姿勢から（トラックのサイドスリップを抑える力が大きい）曲がる斜め前方向に体重移動（座る位置を変える＝シート上から尻を外す）する。
体重移動（トラックのサイドスリップをアシストする）は素早く行う。
左右の体重移動がスムーズに行われ、下半身のニーグリップができ、上半身に余裕があること。

2級 加減速での前後体重移動と サイドスリップアシストを学ぶステージです

- 3級コースに加速・減速（ブレーキでの速度調整）の操作と、前方向（加速）・後方向（減速）への体重移動を加えた応用コースです。
- コーナリング中に、積極的にサイドスリップアシストができるようにします。
- 3級の基本動作（視線・一定速度・体重移動）が確実に行われ、なおかつ加減速での体重移動と、サイドスリップを積極的に利用したコーナリングができること。

1. 加減速 加速時のスロットル操作と減速時のポンピングブレーキ操作
加速時でのフロントの浮き上がり防止の為の体重移動、減速時でのトラックトラクション効果を得る為の体重移動を行う。
2. コーナリング中のサイドスリップアシスト
トラックのサイドスリップアシストを積極的に行えること。
アクセル操作やブレーキ操作と体重移動のバランスを学ぶ。

1級 新雪でのコーナリングに必要な バンク走行を学ぶステージです

- 8の字コースを利用し、ステアリング操作とスロットル操作のみで行います。
- 習得するには3級、2級の基本動作を習得する事が必要になります。
- 新雪（深雪）でのコーナリングに必要なテクニックです。
未走行の新雪での旋回は、素早い判断と意思通りのラインを旋回できる技術が必要です。

1. 安全のため軽量車両から始めます。
2. 最初は着座姿勢で行い、続いてスタンディング姿勢でも出来ること。
3. 下半身でマシンをしっかりホールドし、ハンドルに体重を預けない姿勢で行う。
4. バンクのキッカケをステアリング操作で作ри、力でマシンを傾けない。
5. 一定の旋回距離と速度を保ちながら旋回する。

沈み込まない雪面で出来れば合格とします。

その他

◎ グループ走行練習

雪原では走行ライン上に危険があっても雪で覆い尽くされてわからないことがあります。

通常ではリーダーによって安全確認されたラインを一行に走行します。

発進時には並列停止が必要な時もあります。リーダーの指示によって発進・停止・速度コントロール・隊列変更などの練習が必要です。

主なサイン

- ・エンジン始動→右手を回す
- ・エンジン停止→左拳を右手で叩く
- ・発進→右手を上げる（全員のサインを確認後発進）
- ・停車→左手を斜め下、手のひらを後方に（後方車両に順に指示）
- ・リーダーのマシンを基準に右側並列停車→リーダーが停車中に右手で指差し
- ・リーダーのマシンを基準に左側並列停車→リーダーが停車中に左手で指差し
- ・その他

走行中のリーダーの手の合図や指差しで、意思疎通を計れるよう事前に打ち合わせを行う。