

2012 年度 第1回スーパーモタード部会 議事録

【ダイジェスト版】

開催日： 2012年7月5日(木) 午前11時～午後5時

開催場所： (一財)日本モーターサイクルスポーツ協会・会議室

1 2012 MOT01 オールスターズ・エリア選手権 開催状況中間報告

1) MOT01 オールスターズ：

今年度全8戦開催予定のうち第4戦まで終了した。観客数は増加傾向、承認クラスも含めた総参加台数も103%と増加している。クラス別ではPROが増加、OPENは横ばい、moto2は若干減少している。オールスターズとしてはほぼ横ばいで推移している。

2) MOT01 エリア：

全国的に参加台数の減少が顕著である。

2 2012 MOT01 オールスターズシリーズランキング中間報告

第4戦終了時点の暫定ランキングが報告された。

3 2013 MOT01 オールスターズ選手権に対する提案

(株)マクサジアより2013MOT01 オールスターズシリーズに向けたプロモーター制度の導入案が提案された。

(ア) 提案の背景：

現状のMOT01 オールスターズでは将来展望が開けず、まずは事態の好転と、今後の発展のために根本的な改革が必要と判断しプロモーター導入提案に至った。(株)マクサジアは、今年FIM ASIA選手権、タイ、インドネシアの国内シリーズのプロモーター契約を結んでおり、日本国内のレースを含めた統合的なプロモーターとして、アジア圏全体の底上げをはかりたい。

※2012年も一部大会では主催者と合意の上、プロモーション活動のみ開始している

(イ) 提案内容：

(株)マクサジアが2013年度よりMOT01 オールスターズのシリーズプロモーターとなり、全戦においてプロモーションを行う。認知度が低く、レース運営の非統一、プロモーション不足という現状を克服し、認知度向上、魅力的なレース作り、参加者増加のスパイラルを構築する。

国内における主な活動計画は下記の通り。

- ① ライダー利便性の向上 …エントリーシステム構築、パドック・ブース管理、レース日程調整
- ② レースフォーマット・ルールの統一 …レースディレクター、イベントディレクター派遣
- ③ PR活動・メディア対策 …WEB充実、スポンサー獲得
- ④ その他 …ネーミング統一、レース数・会場の再検討、ルール統一、エリア戦の改善

(ウ) 上記の提案を受けての質疑応答：

① アジアにおけるモタードの現状について

- ・ タイ…日本について一番盛んであり、国内選手権も開催され、ライダーのレベルは非常に高い。
- ・ インドネシア…モタードレースは確立されていないが、潜在的な参加者数は一番期待できる。
- ・ マレーシア…ライダー数は多いがサーキットは1つしかなく、レベルはさほど高くない。

- ・ 台湾…すでにレースは開催されているがFIM傘下ではない。
 - ・ フィリピン…モトクロスライダーを中心にレースが始まっているが環境はまだ整っていない。
- ②メディア対策の詳細について
- ・ 国内においては現存の雑誌媒体へのアプローチ強化を図る。
 - ・ アジア選手権の契約にはTV放映も含まれているが、日本国内への波及は未定。
- ③契約について
- ・ シリーズプロモーターに関してはMFJとマクサアジア間、各大会開催に関しては主催者または施設とマクサアジア間の契約形態になる。
 - ・ マクサアジアが提示した収支面では、主催権料が未定のため、主催者の収支判断ができない。判断するうえでも早急に提示を願う。
- ④FIM ASIAとの契約（2014年以降）が更新できなかった場合の、日本のプロモーター活動はどうなるのか？
- ・ 現段階では明言できないが、その点は信用していただくしかない。

継続審議

今回の提案には実際の収支に関わる部分が含まれていないことから、早急に(株)マクサアジアより詳細な企画を再提出いただき、次回部会にて可否を決定することとなった。

4 2012 MOT01 オールスターズ施策の検証と2013シーズンに向けて

1) 2012年のオールスターズ施策の検証

- (1) moto1 PROのレースフォーマット変更(決勝2レース)について
- (2) moto1 PROクラスのタイヤコントロールについて(施策評価および運用)

主な意見

- ・ 決勝2レース制は盛り上がりしており好評である。
- ・ タイヤコントロールの本来の目的である公平性という面では効果がある。
- ・ 2日間開催で土曜に計時予選を行う場合、日曜朝の公式練習はタイヤコントロールの対象外にしてもよいのではないか。
- ・ PROクラス以外でもタイヤコントロールを実施してはどうか。
- ・ タイヤステッカーがレース後に剥がれる車両が見受けられるが、現在の運用(ステッカー貼付け+マーキング)であれば確認でき運用面は問題ない。

統一解釈

- 現状のタイヤコントロールをステッカー+ペイント方式で行う。
 - 計時予選後の公式練習はタイヤコントロールの対象とする。
 - マーキングされたタイヤの左右逆装着も可能とする。
 - 計時予選前に公式練習を1回以上設ける。(車検もその前に実施すること)
- (3) オールスターズのレース時間について

現状

決勝レースは1レース15分を基準とする周回数とされている。

実際の大会では10~12分程度の走行にとどまっている

統一解釈

レース時間、周回数について現行どおりとする。主催者は、観客の目線も重視し、レース運用を行う。

2) MOT01 エリア選手権のあり方について

現状

エリア選手権への参加台数が減少しており、エリア選手権の単独開催は厳しい。

事務局提案

- ①オールスターズとの併催（運営コストの削減と収入アップが期待できる（1.5～2DAY））
- ②エリア選手権単独開催で2レース制の導入（開催数を減らし運営コスト削減を図る）

主な意見

- ・ エリア単独開催では収支バランスを保てず、現状はオールスターズ併催で出る収益で補っている状態である。単独開催のみでは収支があわない。
- ・ エリアあつてのオールスターズというのが本来あるべき姿であり、エリア戦の開催数は減らすべきでない。エリア戦の減少やオールスターズとの併催というのはマイナス方向の施策で先がない。
- ・ 他の種目からの参入が増えない要因は、コストがかかるためであり、そこを改善すれば参加者増加につながるのではないか。モトクロスまたはエンデューロマシンが参加しやすいクラス、レギュレーション等参入しやすい環境を整えるべき。
- ・ 参加者増加のため入門クラスの新設などが必要ではないか。
- ・ 新規参加者を増やすため、レースに出てもらうためのきっかけづくりをすべき（現状モタード車両を購入しても練習走行できる機会が少ない）。

MOT01 エリア選手権参加者増加に向けた施策（2013～）

参加者増加策として下記2案が提案され、各主催者の可能な範囲で実施することとなった。

共通認識：ローコストで参加しやすい環境をエリア選手権に整える

【施策1】 新クラス確立 仮称「21インチクラス」（承認クラス）

- ・ 目的 他種目から参入しやすい環境作り
- ・ タイヤ/リム 制限なし 但し17(16.5)インチを除く

※17インチは現行M-1～M-3で継続

- ・ 排気量 80cc以上
- ・ 装備 ツナギ推奨、モトクロスウェア可

具体的な規則案、クラス名称などについては次回部会にて決定することとなった。

【施策2】 エリア選手権での走行会・スクール開催

- ・ 目的モタード車両保持者のレース参加促進

5 その他

1) 2013年度カレンダー調整について

他種目の全日本開催日程案が揃い次第、事務局より情報提供し、各主催者にて検討することとなった。