

2012年度 第2回 ロードレース委員会 議事録

【ダイジェスト版】

開催月日：2012年11月5日（月）

開催場所：一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会京・中央区 MFJ 会議室

1. 2012年全日本選手権・地方選手権 開催状況報告と審査委員長報告

1) 全日本選手権

シリーズ全9戦が終了し、今シーズンより開催クラスが4クラスに編成（GP-MONOはJ-GP3に吸収した形）され、大会数は、1大会増。開催の内訳は、全クラス開催が5大会。アジア選手権、F-Nとの併催開催が4大会。

観客数は1%増、エントリー数は1大会平均が昨年比88%。

（JSB 5%減、ST600 19%減 J-GP2 5%増、J-GP3 23%増）

2) 地方選手権

地方選手権におけるナショナルクラス、インタークラスおよびカテゴリーの参加状況は、地域性もあり、参加状況もまちまちである。

地域の全体は、公認大会32大会に対し、総エントリー2522台（1大会平均93台、昨年比108%）。ナショナルクラスは昨年比120%と増加している。インターナショナルは80%にとどまった。

2. 2012年全日本選手権シリーズランキング報告

<報告>

1) 2012年度全日本選手権シリーズランキング表が提出され、確認、承認された。

2) 2012 MOTOGP ワイルドカードの選出方法

MOTOGPのクラス構造変化により、Moto2、Moto3クラスのワイルドカード出場にはマシンの準備やエントリー経費等の準備に時間を要することから2012年のランキング上位者を優先とした選出方法に変更することになった。

○ moto2、moto3クラス

募集数 最大2名（MFJ枠1名、FIM枠1名）

募集方法 選出基準は、FIMの参加基準に合致していることを条件に、参戦費用およびマシンを入手することのできる選手からの公募制とする。

複数の場合の決定方法

優先順位

① Moto2、Moto3クラスとも、2012年の全日本選手権当該クラスのシリーズランキング

の成績上位者からワイルドカード選抜の優先順位を与える。

- ・ Moto3クラスは、J-GP3クラスの成績順
- ・ Moto2クラスは、J-GP2クラスの成績順

優先順位は上記とし、複数の公募者の中から、成績上位者の1名を、MFJ 枠のワイルドカードとし、次点者1名をFIM 枠のワイルドカードとしてFIM に申請する。

- ② 2013 全日本選手権 当該クラス 第5戦 もてぎ2 & 4大会時点でのランキング順
- ③ その他 (上記にて該当者のなき場合は別途検討する。)

3) 2013 アジアロードワイルドカードの選出方法

9月8日に行われるアジアロードレース選手権日本大会のSS600クラスのワイルドカード参戦選抜基準は以下のとおり

ロードレース国際ライセンス所為者のフリーエントリーとし、ワイルドカード枠4名を超えた場合は、参加申し込み者の中から下記の優先順位で選抜を行う。

- ① 2013 全日本選手権 ST600 クラス 第4戦 筑波大会時点でのランキング順
- ② その他 (上記にて該当者のなき場合は別途検討する。)

・ ドリームカップに関する補足

アジアロードレース選手権カテゴリーのドリームカップ (CBR250) の出場者を、MOTOGP のMoto3 クラスのワイルドカードとして参戦させる動きもあるが、MFJ では、全日本のJ-GP3 の選手を優先してワイルドカードとして推薦していくことが確認された。

ただ将来的には、FIM 枠をアジアとして考えた場合には FIMASIA の意見が強くなる可能性もある(権限はあくまで FIM にある)ということ了承いただきたいという話が委員長より補足された。

3. 2013 年 主要競技会ロードレースカレンダー

1) 世界選手権

世界耐久選手権 8 時間耐久 7 月 28 日 鈴鹿
 MotoGP 10 月 27 日 ツインリンクもてぎ

2) 国際選手権

アジア選手権 9 月 8 日 オートポリス

3) 全日本選手権

	日程	大会	開催クラス				備考
			JSB	GP2	ST600	GP3	
第1戦	3月31日	ツインリンクもてぎ	○	○	○	○	
第2戦	4月14日	鈴鹿2&4	○				
第3戦	6月 2日	オートポリス2&4	○		◎		
第4戦	6月30日	筑波	○	○	○	○	
第5戦	8月 4日	もてぎ2&4		○		○	
第6戦	8月25日	SUGO	○	○	○	○	
第7戦	9月8日	オートポリス		○		○	アジア選手権SS600/UB/ADC(各2レース)
第8戦	9月29日	岡山国際	○	○	○	○	
第9戦	11月 3日	MFJ-GP鈴鹿	◎	○	○	○	JSBのみ2レース
全9戦		クラス別大会数	7	7	6	7	
		クラス別レース数	8	7	7	7	

全日本選手権の日程は調整されたが、ARTより下記の要望が出された。

① 第3戦 AP大会のST600クラスの2レース開催について

新たにJSB1000クラスの決勝が追加されるが、従来通りST600決勝2レースの要望が出され、タイムスケジュールなどの調整をいただき、2レース開催について検討し（予選方式は問わない）次回のプロモーション委員会迄に返答をいただくことになった。

補足

11月16日開催のプロモーション委員会にて、第3戦AP大会におけるST600クラスの決勝2レースが決定した。

② スーパーフォーミュラとの併催大会のピット割について

施設としては、最大限ピット割りを行っているが、割り当て数が少なくなり、テントピットになったエンタラントからの苦情がでており、4輪優先でなく2輪への割り当てを1つでも多くできるように努力いただきたいとの要望がされた。

- ・ もてぎは4輪を2クラス開催するがF3はテントにして2輪エンタラントへピットを確保予定。

- ・ オートポリスは、ピット自体が狭く、本年レベルの数を4輪チームに提供し、2輪チームには10ピットのみとなり、2輪はほとんどがテントになってしまうので、極力大きなテントなどでの対応策を検討。

4. 2013 地方選手権 活性化のためのワーキンググループからの提案について

議事の前に事務局より各クラスの現状について説明がされた。

J-GP3 クラス

クラスの位置づけは、若手育成のステップアップクラス・世界 Moto 3 につながるクラス
今年の状況として、J-GP3 のナショナルクラスは増加、インタークラスは減少。

年齢層は、10代が42%を占め、ステップアップクラスの要件は整えているが、参加車両は、4スト 250 (NSF)、GP-MONO マシンなどで、いまだ2ストローク車両の参加が50%を占めている。

地方選手権の J-GP3 クラスの昨年の昇格者のうち10名が全日本に参加している。

ST600 クラス

役割は、JSB につながるプロダクションクラス

地方選前年比 124%と増加 地方選手権のなかでは一番参加台数が多いクラスであり、昨年は、22名が国際ライセンスへ自動昇格し、9名が全日本参加したが、年齢層が20~30歳代のため、スポット参戦がほとんどを占める。

ST600 から JSB へ5名ステップアップしているが、スポット参戦1戦レベルで、本格的なステップアップは J-GP2 へ移行。JSB への若手ライダー供給の役割は果たせていない。

J-GP2 クラス

クラスの役割は、世界へのスプリングボード (Moto2) であるが、Moto2 クラスのマシンの特殊性の上、ワイルドカード参戦もままならない状態。

J-GP2 の参加台数はほぼ横ばい。年間参加者が他のクラスに比べて多い。逆にスポットでは参戦しづらい。年齢層も30代がメインだが若干であるが、若返りがはかれている。

参加者の入れ替わり (他クラスからの移行) はあるが全体数は伸びてない

JSB1000 クラス

世界レベルの国内最高峰クラスの位置づけ、地方戦は国内ライセンス1大会平均6台と減少している。全日本選手権はコストやタイヤの入手などもあり、全日本年間参加率が低い(14台のみ) スポット参戦者の年1回の参加が50%ほどを占める。

技量格差が言われているが年1回の参加が半数では規則を調整してもなかなか埋まるものではないのではないかと

また、8耐につながるクラスとして、JSBに参加しているうちの7割程度が8耐に参戦中

1) ロードレース普及ワーキンググループからの提案

提 案 1

地方選手権 ジュニアライセンスから国内ライセンスへの J-GP3 クラス昇格制度設定。

- ・ジュニアから国内ライセンスへの特別審査制度の廃止。(特別昇格制度は通常とおり)
- ・全日本選手権への参戦年齢は定めない。

提 案 背 景

ジュニア層の低年齢化が進み、地方選手権でのステップを踏まずして全日本選手権に参加する 11 歳～14 歳の年少者が多く、地方選手権での経験期間の義務化を図る。

委員長より補足：

年齢制限は個人差があるのでできない。

問題点としては、ジュニアで 1 レースだけ良い成績をあげれば特別審査によって国内に特別審査で昇格、国内ライセンスでポイントを得れば国際に上がってしまうという制度の適用対象の幅がありすぎる。どんなライダーでもスキップできる現状の手順を最低 1 年間は地方選手権での経験を踏まえさせる主旨。

決 定 事 項

提案通りの内容で決定し、2013 年の地方選手権ナショナル J-GP3 クラスに「ジュニアから国内へのポイント制による昇格制度」を設定する。

提 案 2**J-GP3 ナショナルクラスの技術仕様(新規則)の制定**

- ・車両自体を公認車両制度の導入の上、公認車両からの変更できる範囲の限定により、マシンコストの高騰を狭める下記規則の改造範囲

適用クラス： 地方選手権ナショナルクラスと全日本ユースクラス

提 案 背 景

- ・エントラントより 4 スト化によるマシンメンテナンスコストが高騰との意見が多く寄せられ、スタンダードマシン仕様で耐久性をアップした形で参加できるクラスの技術仕様の改定要望。参加者減少回避対策のため、技術委員会に提案し、基本線は了承済み。合わせて 2015 年目標に地方選インターや全日本においても改造範囲をせばめた規則の検討を要望する。
- ・新しいマシンを用意して地方選にでる人たちが、地方選～全日本ユースで最低 3 年を同じ車両で走れる環境の提供。

決 定 事 項

- ・ 地方選手権のナショナルのみ適用する (2013～)
- ・ 全日本ユースは適用せず現状規則のとおりとする
- ・ 全体的に J-GP3 クラスの将来にむけた (2015 年以降) コスト低減にむけた規

則見直しを検討する。

補足 技術委員会にて、

J-GP3 技術仕様は、2014年に向けて、コスト低減を目的にクランクシャフト回転数規制値をさげる決定がなされ、2013年は、2012年同様の規則で運営することが確認された。

提 案 3

JSB1000・ST600 の技術仕様の緩和規則提案

車両規則に同一互換に関する規則制定

- ・ JSB/600 共通

カウリングの互換性 / エンジンの互換性

- ・ ST600 のみ

公認車両間のフォーク、フォークランプ、リヤサス、リンケージの互換性
エキゾースト関連の自由度

提 案 背 景

地域の国際・国内ライダーが長く楽しめるクラスとして地方選の車両規則の柔軟性を持たせ、旧型車両も長く参加できる環境とする。(基本的な性能をかえない)

決 定 事 項

- ・ 同じクラス名称でやりたいということで技術委員会に再度提案する。

- 1) 同一内容で再審議を技術委員会に行なう。
- 2) 同一型式内での技術仕様も検討する。

目的はあくまでエントラントの掘り起し

(ST600 クラスに ST600 と ST600△の規則の車両が参加できるという解釈要望)

補足 技術委員会にて、

地方選手権 ナショナル ST600、JSB1000 クラスにおいて、公認車両間の互換性を主として規則が制定され、この車両を「ST600N」「JSB1000N」と呼び、規則が制定された。

提 案 4

1) 自動昇格から申請昇格制度の変更

- ・ 国内→国際への昇格 . . . ナショナル JSB,ST600、J-GP3
- ・ ジュニア→国内への昇格 . . . ナショナル J-GP3

昇格基準は、各選手権の設定ポイント獲得者を申請昇格とする。

2) ジュニア→国内 特別昇格 (年度末の申請) の目安クラスについて

特別審査廃止にともない特別昇格を審議するうえで、現行の特別審査規則「ジュニアから国内への審議対象クラス」を適用する。

これは、昇格ポイントを設定したうえで、年度末に昇格ポイントが達していない場合に特別昇格申請することができる。

決 定 事 項

提案通りとする。

提 案 5

目的：次年度の ST250/CBR-CUP/ST150 の開催の確認

回 答 (予 定)

岡山国際 : ST250 5戦予定 CB250CUP も混走で5戦開催予定

オートポリス : 九州選手権併催で5戦 (AP3 戦、HSR2 戦) 耐久も考慮

SUGO : ST250 4戦予定 耐久戦も ST250 クラスも開催

もてぎ : 全日本併催含め6戦

鈴鹿 : ST250 (CBR) 4戦予定、MFJGP も併催予定 ネオスタは今年同様

筑波 : ST250 3戦予定 (CBR 混走) ST150 はレディースとの併催を検討

十勝 : 250 クラス 5戦予定 (CBR も) と耐久レース

今後の検討

ST250 の2気筒クラスと短気筒クラスの賞典の統一の有無

5. 2013 年 全日本選手権 JSB1000 について他

JSB1000 クラスの魅力アップとして、前回のロードレース委員会にて提案のあった「JSB クラスの耐久」シリーズについて、エンタラントヒヤリングを2度行い、実施可能なレベルの運営方法と車両規則について報告された。

1) JSB1000 耐久について

(1) JSB チームへのヒアリングの結果

① 優先して取り組むべき事項

- ・観客に喜んでもらえるかを重視してほしい 観客サービス向上
- ・タイスケ見直し、サーキットビジョン活用、アナウンサー、動画配信活用など
全戦でバイク祭り等のイベント的に開催

② 上記後の手段として耐久実施可能ライン

- ・セミ耐久として全日本選手権併催で、1戦テスト開催してみる価値はある
- ・課題は、参戦費用の負担と今は乗ってない一流ライダーが本当に乗ってくれるか

(2) 運用案

③ 競技規則案

- ・ 走行距離 200～300 k m 時間で1時間30分から2時間程度
- ・ 参加ライダー2名までで、国際ライセンス、または FIM インターナショナルライセンス所持者
- ・ 入賞ポイント 2名登録の場合は両者にポイント付与（走行実績があること）
- ・ 給油装置 自動落下式、ピット要因の制限
- ・ スタート方式 ルマン式、予選方式 計時予選

④ 車両規則

- ・ JSB 技術仕様を基本とする。
- ・ 燃料タンク 18L
- ・ タイヤ使用本数制限

(3) タイヤ使用本数について

コストの抑制を目的に、決勝レースのタイヤ使用本数および無交換で行えるのか事前にタイヤ部会を經由しタイヤメーカーの回答が報告された。

結 論

ロードレース委員会としては、今回の報告された提案の基本内容は了承された。
テスト開催は、全日本選手権 第6戦 SUGO 大会に行い、規則などの詳細は SUGO と
詰め、大会特別規則で運用することとする。

2) その他

・ JSB1000 ノックアウト方式の改定

参加台数の減少に伴い、Q1 と Q2 セッションで振り落としもなく、同一選手がそのまま走行している流れもあり、ノックアウト方式のセッション進出者人数や走行時間について審議された。

意見：

- ・ Q1,Q2 で現状ほぼ同じライダーが走っており面白みがない
- ・ ART ではノックアウト予選方式は不評。そもそも土曜日の観客動員目的だったと思うが実施はどうか。現状 TV (USTREAM) と連携している。

決定事項

ノックアウト予選方式は、現行通り大会特別規則で運営する。

ただし、主催者の判断によりセッション数（例：Q2 をキャンセルし Q1→Q3 へ）も変更することができる。

・ タイムスケジュールに関して

全日本選手権の9戦のうち、開催パターンがさまざまであり、タイスケの統一も重要であるが、リズム感のあるタイムスケジュールづくりを検討。

検討内容

- ① レース開催順番の統一化 (基本4クラス開催の場合)
J-GP3-ST600-J-GP2-JSB1000
- ② タイムスケジュールの平準化
 - ・ JSB1000のスタート時刻の統一
 - ・ 午前最後レース ~ 昼 (ピットウォーク) ~ 午後最初のレース までのインターバル
 - ・ ドライレースとウェットレースのレース時間の設定とレース距離
- ③ 雨天時などの開催可否の対策と手順
- ④ 観客視点から、インターバルの短縮やレース順序等

決定事項

サーキットごとに理由はあるとおもうができるだけ統一性を持たせたい
ワーキンググループを別途開催し検討する

- ・ **ST600 タイヤワンメイクについて**

タイヤのイコールコンディション化、タイヤ性能の差、コスト抑制などを考慮し、世界的にイコールコンディションとして採用している「ワンメイクタイヤ制度」の検討を行うことになった。

意見

- ・ STタイヤは、そもそも一般市販走行タイヤで街乗りできるものであるはずだが、現状はかぎりなくスリックに近い。(たとえばある程度のウェットでも交換せず走れるはず) STの街乗りタイヤ採用の主旨が崩れ、各社の企業姿勢が製品に表れている。
- ・ 各社のタイヤがドライ用タイヤも各社によって性能差が大きすぎ、イコール化を考えればワンメイクの選択肢も検討したい

決定事項

ワーキンググループを別途開催し検討する

6. 2013年 国内競技規則について

- ・ **ピットクルーの服装について**

第2章 ライセンス 11 ピットクルーに関する規定 11-3 項の改定要望

結論

サンダル の定義とサンダル履きの禁止については、全日本選手権では問題定義されておらず、地方選手権で見られる事例のため、必要に応じて大会特別規則 (SR) にて対応とする。

- ・ **マウスガード**

付則4 ロードレース競技規則 10 項 ライダーの装備

採用

マウスガードの着用を推奨する規則化を下記のとおり採用する。

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明るい色が望ましい。

呼称として「マウスガード (マウスピース)」と記載も行う。

・スタート方法

① 付則4 ロードレース競技規則 17項スタート方法 17-4-2 スタート15分前

提案：スタート15分前サイティングラップ開始後、全ライダーがスタートした場合はカウントダウンボード省略とあわせて「ピットレーン出口も閉鎖される」を追記する

結論 全日本選手権は規則どおり、地方選手権は、SRで対応可とする。

② 17-4-7 ウォームアップラップ開始1分前ボード時のメカニック数の改定

提案：ライダー1名につき1名でなく「2名」のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。

ウォームアップラップ開始1分前ボード

グリッド上で1分前のボードが掲示される。(エンジンスタート)

この時点でライダー1名につき2名~~1~~名のメカニック以外の全員がグリッドから退去する。
このメカニックはライダーが押しがけするのを助け、その後速やかにグリッドから退出する(車検で許可された外部スターターの使用が認められる)。

結論

提案どおり2名に変更する。

・グリッドポジション

グリッドにおけるフロントタイヤ(ホイール)のポジションに関する記載について

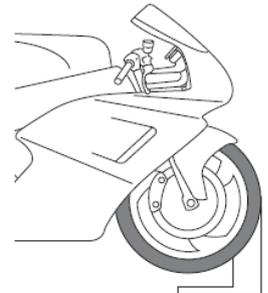
付則4 ロードレース競技規則 17項スタート方法 17-4-9-6

グリッドに戻ってきたらライダーはエンジンを始動したまま、~~フロントホイールをグリッドポジションを示すラインに合わせ、所定の位置につかなければならない。フロントタイヤの先端がグリッドラインの手前につけなければならない。~~

結論 「フロントタイヤ先端がグリッドラインの手前にあ

わせ」として、線の上を踏んではいけないものとする。

規則書には、図として記載する。



・セーフティカー導入の手順

付則4 ロードレース競技規則 23項 レースの一時停止 23-2-2 競技再開手順(4)

(4) 競技再開はシグナルブリッジにグリーンライトが点灯されることで合図され、同時にメインフラッグマースシャルポストのみではグリーンフラッグが振動表示される。

ただし、各車両は、コントロールライン又はスタートライン(ピットレーン含む)を通過するまでは、追い越しは厳禁とされる。

提案：レース再開時全ポストでグリーンを振るのではなく、「レース再開時はメインポス

トのみグリーンフラッグを振る」とする

結 論

提案どおり改定 「グリーンライト点灯・・・同時にメインフラッグマーシャルポストでグリーンフラッグが振動表示される」に変更。

7. その他

1) 特別審査審議

ロードレースジュニアから国内への審査を行い、審議が認められた。

兵頭 龍之介 (ヒョウドウ リュウノスケ) 023145

2) ART からの要望

- ・ 走行セッションごとのデータを USB や無線等でもらっていたが来年も各サーキットに継続してほしい。
- ・ 参加者の利便性向上のため ART ルームの用意を継続してほしい。施設の費用は無料してほしい。
- ・ パドック内での子供の行動について
小さい子供が自転車に乗っていて危険な場面が見受けられるので、可能であれば規制を検討いただきたい。(関係ライダーのペナルティー等を検討)
- ・ ピット速度の測定位置 明確にしてほしい
- ・ ピットウォーク後のレース開始時間の短縮

3) 施設より ART へ

各クラスのライダー代表を決めていただきたい。

4) MFJ 事務局からの方向事項

- ・ ライセンス制度に関する報告
- ・ 2012 ロードレースアカデミーもてぎおよびロードレースアカデミーWEST (岡山国際) の開催報告
- ・ MFJ レディースロードレースの開催報告

以上