

# 2013 年度 第 1 回モトクロス委員会 議事録

## 【ダイジェスト版】

開催日：2013 年 7 月 18 日（木） 10 時 30 分～17 時 30 分

開催地：MFJ 会議室（東京都中央区築地 3-11-6 築地スクエアビル 10F）

### 1. 2013 年度全日本シリーズランキング中間報告

2013 年度全日本モトクロス選手権シリーズ第 6 戦東北大会現在の暫定ランキングが報告された。

### 2. 2013 年度主要競技会開催状況中間報告

#### 1) 全日本選手権シリーズ

第 6 戦東北大会現在の参加状況は、国際 B 級が前年比 106%と増加したものの、IA2 とレディースクラスはほぼ前年同数であった。

IA1 は前年比 22%減少し、IA2 年齢規則緩和により IA2 へ選手が移動したことも影響しているのかを継続して検証が必要。また、チャイルドクロスは 17%と減少しているものの、PC ライセンス取得者は増加していることから、後半の経過を見た上で更なる活性化策を講じる。

#### 2) 地方選手権シリーズ

資料を基に中間状況が報告された。

- ✓ 北海道 第 2 戦終了現在、特に NB の参加台数が平均 33 台と、全国の中でも台数が多い。
- ✓ 東北 全体的に増加傾向。2011 年の震災で減少したが復興とともに徐々に巻き返している。
- ✓ 関東 IB クラスの 1 大会平均が前年から 7 台増加しているが、NB クラスが減少。
- ✓ 中部 NB クラスの 1 大会平均が前年から 10 台減少しているが、NA クラスは増加。
- ✓ 近畿 IB クラスの落ち込み(1 大会平均 5 台)が激しく、対策が必要。
- ✓ 中国 特に NB クラスの参加台数が前年から増加しているが、IB がやや減少。
- ✓ 四国 全体的に前年よりも増加傾向。
- ✓ 九州 第 1 戦は IB の参加台数が多く、全日本開幕戦開催会場であることが要因とみる。

#### 3) 審査委員長報告（第 1 戦～第 6 戦）

### 意見

- ✓ ウェイティングエリアからスタートエリアに移動する際のレイアウトを改善し、どこのポジションからでもすぐにグリッドへ移動できるようにしてほしい。円滑なスタート進行にもつながる。
- ✓ 第 6 戦東北大会 IA1 ヒート I において発生した転倒時のフラッグが適切に提示されておらず、その後も同クラスにて走行中のライダーと競技役員があわや接触しそうな状況もあった。競技役員のフラッグ提示が大会によってレベル差が発生しているように感じる為、大会直前にフラッグの簡易講習を行う等、全国的にレベルを高め平準化させてほしい。
- ✓ 参加ライダーの一部にフラッグが理解されていない印象がある為、全日本のブリーフィング時に全クラスライダーに対するフラッグの簡易講習の実施等が必要である。
- ✓ 第 5 戦に発生した、サインボードとライダーの接触事故について、大会によってではあるが、サインエリアの中でもサインを出せる箇所が限られていることが要因と考えられ、サインエリア自体の広さの問題ではなく、ライダーが的確にサインを見ることが出来るコースレイアウトにすべきである。

#### 4) リザルト配信について

第5戦北海道大会において、リザルト速報とフェイスブックでの中継が行われた。

リザルト速報は、以下の要領で実施されたが、大きな手間も費用も無く実行でき、場内の公式掲示板で無くとも、通信環境が整っていれば、パドックにおいてスマホや PC で確認できる利便性が向上可能となる為、今後各大会で導入を推奨していくこととなった。

#### 決定事項

- 第7戦以降、リザルトデータを指定 HP に掲載し、エントラントへ公示するサービスを実施するよう主催者と協議する。
- 第7戦近畿大会以降の全日本各大会において、競技監督は事前にコース役員に対してフラッグ提示に関するミーティングを行うよう主催者と協議する。
- 第7戦近畿大会以降の全日本各大会において、競技監督はブリーフィングでライダー向けにフラッグに関する簡易的な講習を行うよう主催者と協議する。
- ウェイティングエリアからスタートグリッドに移動する際に時間がかからないレイアウトに改善する。(関東大会)

### 3. 普及対策について

本部事務局より、最新のライセンス会員登録状況について報告された。

モトクロスは前年同日比92%と減少しており、IA、IB、NAが特に減少している。地区別では全体的にどの地区も減少しているが、特に中部地区(81%)、四国(87%)が目立っている。昨今のライセンス会員の動向として、2011年より、10年近くブランクの空いた会員が再びレースに参加する傾向が多く表れている。また、関東選手権の調査データにより、NBは新規取得者の約半数が単年でライセンス継続を止めてしまう傾向にあることが報告された。

1) 前回の委員会で審議され、今年から実施されている施策について、事務局より中間状況が報告された。

#### ✓ IAクラス25歳以上の選手の対応

IA2出場の年齢制限を緩和し、第1戦から適用。第6戦東北大会までに条件を満たす5名の25歳以上の選手がIA2に出場しており、うち3名がポイントを獲得している。

#### ✓ 運営効率化

自動計測業務は前年同一業者を継続。発信機をレンタルとし、賞金を改訂して運営費を捻出した。また、第1戦九州大会、第3戦中国大会のエントリー業務を請け負うビレックスより、WEBエントリーを導入したことが報告された。約40%の選手がWEBエントリーを活用しており、特に深夜帯の利用率が高いことから、自由な時間で決済できる利便性が立証された。郵便局や銀行に行く手間が省ける。しかしながら、全戦適用としないと返って面倒という意見もあり、他大会でも導入すべく、モトクロス委員会としては推奨することとするが、決定は主催者(加盟団体)に委ねる。

SUGO大会は独自のWEBエントリー方式を採用。受付の作業効率を上げる為、現金書留を無くす案も出されたが、選手によって環境が整わない場合も想定されることから、当面は現金書留も継続。

#### ✓ 地方選手権チャンピオンの申請昇格

地方選手権で開催されているIB2とIBOPENのチャンピオンがIAへ申請昇格の権利を得ることが出来る規則について、参加台数の少ない地方選手権でシリーズチャンピオンを獲得しIAに昇格しても実力値が伴わず数年でレースに出なくなる傾向がある為、IB2とOPENの総合チャンピオン1名で全日本のポイントを獲得することを条件とし、今年から規則が改訂されている。

#### ✓ 全日本IBの昇格人数

参加台数の多い全日本 IB の昇格人数を、IB2・IBOPEN 各 6 名から 10 名に拡大し、IA クラスの参加台数確保も視野に入れ、規則が改訂されている。

## 2) レディースクラスの技量格差について

前回委員会で提案された、レディースクラスの排気量区分の見直しと技量格差によるクラス分けについて第 4 戦 SUGO 大会で実施されたアンケート調査結果を基に、普及作業部会にて協議され、250F は現状レディースクラスに参戦する日本人女性ライダーの体格的な不具合や、85cc と 250F の両クラスを実施した場合のタイムスケジュール的な問題が弊害であることが報告された。作業部会では、現状の参加台数も考慮し、2 クラス制で参加者が割れてフルグリッドとならないことも懸念し、現状の 85cc クラスで継続し、技量格差は混走で賞典とリザルトを分ける方式を提案した。

## 決定事項・継続審議

レディースクラスの実施内容は現状通りとする。(85cc のみ開催し、賞典も分けない)

現状のレディースクラスの排気量区分において、2st85cc と 4st150cc の車両の性能差について問題定義され、次回委員会までに全日本レディースクラスの参加台数やリザルトのデータを集めて継続検討とする。

## 3) 全日本で予選落ちしたライダーへの対応

予選落ちしたライダーの走行機会確保策について、実施した場合の方法等について協議された。

B 決勝的なレース形式が望ましいがタイムスケジュール上、時間が確保できない為、ラストチャンスレースの復活が作業部会から提案された。

## 決定事項

ラストチャンスレースは、重大事故が多発した経緯があることから、実施しないことが決定した。

また予選落ちしたライダーの走行機会の提案はスケジュール的にも困難な為、提案が取り下げられた。

## 4) IA ベテランライダーの受け皿について

事務局より、全日本しか出場機会の無い IA のベテランライダーの走行機会確保を目的とし、マスターズクラスを年間 3 回程度の全日本選手権に併催するとの提案がなされた。

ベテランライダーよりもむしろ若手のライダーを優先に時間を費やすべき等の意見が出され、実施については主催者の判断に委ねることが決定した。

また、現状 IA クラスにおけるライダーの技量格差について、海外で適用されている 108%ルールにより著しくタイム差がある選手を除外する等も安全上必要との意見も出たが、経過を見ることとした。

## 5) タイムスケジュールについて

1.5 日制のスケジュールに対し、金曜から現地入りしている選手が多い為、以前の金曜受付に戻してもよいとの提案がなされたが、競技役員の都合や学校の土曜日授業復活も考慮し、現状通りのスケジュールで行うこととなった。

また、暫定表彰式の進行が遅く、次クラスの選手がグリッドで待つ時間が長い為、改善してほしいとの要望が出た。

## 6) 周回数方式について

現状の時間+1 週の競技方式よりも、周回方式の方が観客にわかりやすいとの提案について協議されたが、雨天(マディ)時にスケジュールの遅れの原因となり、雨天時のみ時間方式に変更する対応は、天候状況により方式が変更することは望ましくないとの選手会からの意見から、現状通りとすることが決定した。

## 7) 地方選手権シリーズの構造改革について

MFJ 事務局にて調査した数値をもとに地方選手権の構造改革案(チャレンジ型・エンジョイ型のクラス分別)が提案されたが、普及作業部会においては現状の地方選手権シリーズの開催クラスは維持し、エンジョイ型クラスとして、併催ナショナルチャンレンジオープンクラスの新設のみ推奨することとなり、モトクロス委員会にて審議された。

- ① 地方選手権におけるIBクラスの継続について

### 決定事項

地方選手権シリーズにおけるIB2、IBOPENクラスの実施は継続する。

- ② ジュニアクラスの2ヒート制実施について

### 継続審議

各地区地方選手権シリーズで2014年よりジュニア85クラスを2ヒート制で統一することに関し各委員は、地区に持ち帰り、主催者と協議し、再検討する。

- ③ チャイルドクロス

- ✓ 地方選手権シリーズの50ccクラス活性化の為、全日本併催大会を当該地区チャイルドクロスのシリーズの中の1戦とし、全日本ランキング認定表彰式へ招待する選手を各地区シリーズチャンピオンとしたらどうか？
- ✓ 地方選手権のチャイルドクロス最低台数は2台以上であれば成立するとしたらどうか？

### 継続審議

上記提案について、各委員は地区に持ち帰り、主催者と協議し、次回委員会にて再検討する。

- ④ 地方選手権におけるエンジョイ型“ナショナルチャレンジ OPENクラス”の新設提案

### 決定事項

既に各地方選手権において、エンジョイ型クラスが地区ごとのニーズで開催されていることもあり、エンジョイ型クラスの全国統一化は行わず、現状通り各地区の意向を優先することとなった。

- ⑤ OPEN化について

- ✓ NAとNBをOPENの1本化とし、2ヒート制にしたらどうか？

### 継続審議

上記提案について、各委員は地区に持ち帰り、主催者と協議し、次回委員会にて再検討する。

- ⑥ 全日本選手権シリーズ窓口1本化政策について

前回同様、エントリー作業だけでも外注業者でシリーズをまとめることで、業務効率の向上やライダーの利便性も向上できるとの提案が事務局より説明された。

先に報告したWEBエントリーや選手会から提案のある年間パスの発行、年間エントリーのとりまとめも可能となるが、主催者のコストが高くなる点やWEBエントリーにおける手数料のアップが問題点として挙げられた。

### 継続審議

上記提案について、モトクロス委員会としては業務委託を推奨するが、各主催者の意向を本部事務局で確認することが要請された。

- ⑦ 選手会とMFJ事務局の意見交換について

◇全日本におけるスタート練習の必要性

選手会から提案されていたスタート練習の見直しや撤廃について、再度意見確認を行った結果、現状通りでよいとの意見が多かった為、提案を取り下げることが報告された。

◇IA ゼッケン

IA1 と IA2 ランキングごとに指定ゼッケンを付与する方法に変更してほしいとの提案について、次年度に IA1 か IA2 のいずれかにエントリーするかどうか？の事前確認が必要となり、該当者からの申請が到着し、集計されてから発表となる為、例年より発表に時間を要することが事務局から報告された。例年、ジャージや車体のゼッケンを早めに知りたいとの要望が多く事務局に寄せられており、この対応に遅れる可能性がある。

◇IA2 の 25 歳以上の出場不可規則の撤廃について

### 決定事項

2014 年からの出場資格において、25 歳以上で IA2 クラスのランキング 1~15 位の選手は IA1 クラスしか出場できない規則を、25 歳以上で IA2 クラスのランキング 1~6 位の選手と改訂する。また、25 歳以上の過去のチャンピオン経験者で、IA2 に出場したい意向のある選手については都度、モトクロス委員会にて審議する。

## 5. 2014 主要競技会日程調整について

2014 モトクロス主要競技会（暫定）

4 月 5~6 日	九州大会	HSR 九州(熊本)
4 月 19~20 日	関東大会	オフロードビレッジ(埼玉)
5 月 10~11 日	中国大会	グリーンパーク弘楽園(広島)
6 月 7~8 日	SUGO 大会	スポーツランド SUGO(宮城)
6 月 21~22 日	北海道大会	未定
7 月 19~20 日	東北大会	藤沢スポーツランド(岩手)
9 月 13~14 日	近畿大会	名阪スポーツランド(奈良)
※①10 月 4~5 日	関東大会	オフロードビレッジ(埼玉)
※②10 月 18~19 日	MFJGP 大会	スポーツランド SUGO(宮城)
8 月 3 日	モトクロス全国大会	スポーツランド SUGO(宮城)
9 月 27 ~ 28 日	FIM MXofNations	Kegmus(ラトビア)

※ ①関東大会と中国大会の 10 月 4-5 日の開催日程申請が重複。地元催事とタイアップである為、当該日程は関東大会とし、中国の 2 戦目を 11 月に開催可能か？主催者である MFJ 中国へ確認することとした。その際、MFJGP 大会の後に全日本を開催する調整については、特に問題無いとの統一見解がなされた。

※ ②MotoGP の日程調整次第で、10 月 25-26 日に日程が変更される可能性あり。

※ いなべモーターズスポーツランドコース査察報告

5 月 30 日に行われたいなべモーターズスポーツランド(三重県)の査察について報告された。

## 6. 2013 モトクロスオブネイションズについて

- MX 選手会からミネートされた日本代表チームのメンバーが決定し、モトクロス委員会で承認されたことが報告された。  
小島庸平選手、小方誠選手、富田俊樹選手
- 日本代表チーム監督について、モトクロス普及作業部会において井本敬介 HRC 監督が選出され、全日本選手権第 6 戦東北大会会場にて、MFJ より就任を打診したことが報告された。本件について、HONDA から就任を承諾して頂き、チーム監督として正式に承諾頂くことが決定した。

- 日本代表チームウェアとして、(株)アールエスタイチ様からご協賛頂けること、代表選手のヘルメットをアライヘルメット様・SHOEI 様からご協賛頂けることが報告された。

## 7. 国内競技規則改訂 (案) について

### 1) 音量測定方法について

ツインサイレンサー仕様の車両について、現状 2mMAX 音量測定方法では両方の測定を行う規則となっているが、機材の移動等で測定時間が多くかかってしまうことや、片方ずつの測定値がほぼ同等であることから、いずれか一本の測定にしたいとの要望が提案され、モトクロス委員会で承認され、技術委員会に上程することとなった。

### 2) 悪天候で音量測定が中止された場合の統一対応について

## 決定事項

### IA クラスの事前音量測定が中止された場合

- ① IA の車検時に、サイレンサーにマーキングを塗る。  
※マーキングは、単色同士を混ぜて、当該大会オリジナルの色で着色すると、不正防止効果もある。
- ② スペアサイレンサーもこの時間内に持ち込み、同じ色のマーキングを塗る。  
※必ず、「どのクラスの誰に何本のスペアサイレンサーを塗ったか」をリストで把握する(本数に制限がある為)  
※スペアサイレンサーにマーキングする際は、装着した状態でなくともマーキングすることが認められる。  
※車検にて(スペアを含む)サイレンサーのマーキングに対応する時間は、タイムスケジュールに記載された「IA 事前音量測定」ならびに「予選終了後の音量測定時間」のみとし、それ以外の時間帯でのマーキングはできないこととする。
- ③ 予選出走時にスタート前チェックで、事前音量測定で合格したサイレンサーを示すマーキングを、競技役員が目視で確認してからゲートインさせる。
- ④ 決勝出走時にスタート前チェックで、予選後の音量測定で合格した際に塗った色のマーキングを、競技役員が目視で確認してからゲートインさせる。
- ⑤ 決勝後、車両保管時にマシンプールした車両に予選後の音量測定で合格した際に塗った色のマーキングが付いているか？を確認して音量測定を行う。

### IB、レディースクラスの事前音量測定が中止された場合の統一対応(案)

- ① 予選出走時にスタート前チェックにてマーキングを塗る。
- ② スペアサイレンサーを使用する場合、タイムスケジュールにある「予選終了後の音量時間」内に限り、マーキングを塗ることができる。  
※必ず、「どのクラスの誰に何本のスペアサイレンサーを塗ったか」をリストで把握する(本数に制限がある為)  
※スペアサイレンサーにマーキングする際は、装着した状態でなくともマーキングすることが認められる。  
※車検にて(スペアを含む)サイレンサーのマーキングに対応する時間は、タイムスケジュールに記載された「予選終了後の音量測定時間」のみとし、それ以外の時間帯でのマーキングはできないこととする。
- ③ 決勝出走時にスタート前チェックで、予選後の音量測定で合格した際に塗った色のマーキングを、競技役員が目視で確認してからゲートインさせる。
- ④ 決勝後、車両保管時にマシンプールした車両にマーキングが塗られているか？を確認して音量測定を行う。

### 3) 未完走の順位の優先について

チェッカー優先の規則について規則解釈が確認され、現状規則通りとされることとなった。

### 4) 全日本 IA 決勝について

観客動員も考慮し、IA 決勝レースを土曜日に開催する案が出たが、土曜日のタイムスケジュールに IA 決勝を入れる時間的な余裕が無いことから、現状通りとすることが決定した。

## 5) IB ライセンス取得経験者の自動降格基準の変更について

現状、IB ライセンス取得から、更新欠格期間が3年で国内A級、4年以降から国内B級に自動的に降格する規則を、国内A級を最低ラインとする改訂案が提案された。

自動降格の基準をRDに併せて、欠格4年を基準とするよう改訂する案等も提案されたが、システム変更に起因する問題である為、MFJ本部内でも協議が必要なことや他種目への影響もある為、継続審議とされた。

## 6) 地方選手権のピットクルーライセンスについて

地方選手権もエントリー用紙に事前ピットクルー登録を行う欄を設け、ピットクルー管理をすべきとの提案がなされ、各地区で対応することとなった。

## 7) パドックの事前割振りについて

全日本各大会のパドックスペース事前確保についてレディース選手会から提案されたが、全主催者で事前確保を準備する為のマンパワー不足や業務負担増となることから、主催者の努力目標とせざるを得ない状況であることが説明された。

## 8) 雨天時のヘルメットカバーについて

アライヘルメットより、雨天時のレースにおいて泥が付着することを防止する為のカバーの使用許可について質問され、モトクロス委員会としては承認された。規則にある補助ゼッケンの装着については、切込みを入れれば装着可能であることも報告された。他メーカーでも同様の製品が既に使用されている。本件は技術委員会に上程されることとなった。

## 9) 50cc のスプロケットの解釈について

50cc のスプロケットについて、国内競技規則書 228 項【注意事項】にある「スプロケットの変更は認められない」の解釈として、車両メーカーがカタログに掲載している複数のスプロケットであれば、使用できるのか？とするユーザーからの問い合わせに対し、技術委員会へ確認したところ、メーカー出荷時の公認車両に装着されたスプロケットのみ使用可能と判断し、それ以外のスプロケットへの変更は認められない解釈であることが報告された。

KTM50SX の公認車両(2013年7月18日時点)に装着されているスプロケット部品番号の調査が要望され以下の通り、調査結果が報告された。

09モデル(初回公認 2009.1.29)	フロント:11T 品番:45233029011	リヤ:40T 品番: 45210051040
10モデル(初回公認 2009.9.29)	フロント:11T 品番: 45233029011	リヤ:40T 品番: 45210051040
11モデル 50SXMini(初回公認 2011.1.26)	フロント:10T 品番:45233029010	リヤ:42T 品番: 45210051042
12モデル(初回公認 2012.1.25)	フロント:11T 品番: 45233029011	リヤ:40T 品番: 45210051040
13モデル(初回公認 2013.2.27)	フロント:11T 品番:45233029011	リヤ:40T 品番: 45210051040

## 10) イベント保険について

主に、大会主催者に関連する事項であるが、イベントが中止となった場合に適用できる保険の提供を加盟団体から要望された為、MFJ事務局において調整した内容が報告された。

以上