

# 2013 年度 第 2 回モトクロス委員会 議事録 ダイジェスト

(青字表記は、モトクロス委員会後に変更または決定された事項)

開催日： 2013 年 11 月 7 日 (木) 午前 10 時 30 分～午後 5 時 20 分

開催場所： 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の承認

2013 年度全日本選手権シリーズの IA1、IA2、IBOPEN、IB2、レディースクラスのランキングが承認された。

※昇格者規定 IB → IA IB2・IBOPEN ランキング 10 名

IB2

1	大塚 豪太	234432	W
2	大久保 滉太	211639	W
3	池本 凌汰	223162	W
4	佐々木 孝多	212589	W
5	北野 幸汰	215439	
6	横澤 拓夢	222803	W
7	小林 邦義	221387	W
8	サンタナ ルカスケンジ	229300	W
9	佐藤 稔之	229415	
10	瀬戸 隆亮	603787	

IBOPEN

1	大塚 豪太	234432	W
2	出原 忍	900478	
3	大久保 滉太	211639	W
4	池本 凌汰	223162	W
5	佐々木 孝多	212589	W
6	植田 翔太	604733	
7	横澤 拓夢	222803	W
8	小林 邦義	221387	W
9	辻 拓人	216209	
10	サンタナ ルカスケンジ	229300	W

## 2. 2013 モトクロスオブネーションズ報告

2013 年 9 月 28 日～29 日にドイツの Teutschenthal で開催された MX オブネーションズに日本代表チームが出場し、参加 40 か国中 24 位であったことが報告された。なお RS タイチ様 (チームウェア)、アライヘルメット様、SHOEI 様をはじめとする多くの企業からご協賛頂いたことも併せて報告された。

日本代表チーム体制：小方誠 (MXOPEN)、小島庸平 (MX1)、富田俊樹 (MX2)、井本敬介 (監督)、東福寺保雄 (団長) 東福寺団長より、「7 万人の大観衆の下、大変華やかな舞台で感動した。日本代表チームの結果は振るわなかったものの、将来につながる参戦となったと感じている。コースがとにかく難しい印象だったが、海外選手のレベルの高さを改めて味わった。 ※田中委員長より、レディースクラスの MX ネーションズ開催を要望する提案が出され、FIM に提案することが確認された。

## 3. 2014 年度主要競技会日程調整

※モトクロス委員会後、事務局にて調整され、最終決定した内容は以下の通り

第 1 戦	4 月 5 日～ 6 日	九州大会 (HSR 九州)	
第 2 戦	4 月 19 日～20 日	関東大会 (オフロードビレッジ)	
第 3 戦	5 月 10 日～11 日	中国大会 (グリーンパーク弘楽園)	
第 4 戦	6 月 7 日～ 8 日	SUGO 大会 (スポーツランド SUGO)	
第 5 戦	6 月 21 日～22 日	北海道大会 (調整中)	・・・注①
第 6 戦	7 月 19 日～20 日	東北大会 (藤沢スポーツランド)	
第 7 戦	9 月 13 日～14 日	近畿大会 (名阪スポーツランド)	
第 8 戦	10 月 4 日～ 5 日	中国大会 (グリーンパーク弘楽園)	
第 9 戦	10 月 25 日～26 日	第 52 回 MFJGPMX 大会 (スポーツランド SUGO)	
2014	MX オブネーションズ	9 月 27 日～28 日	ラトビア
2014	MX 全国大会	8 月 3 日	スポーツランド SUGO
2014	FIM 世界選手権 MX	3 月 9 日	タイ (参考情報)

注① 北海道大会の会場は調整中であり、現時点で公表は差し控えるとの報告がなされ、来年度の印刷物に工程上間に合わない場合は、「会場未定」で掲載し、決定次第、MFJ オンラインマガジン等で発表する方法が了承された。

➤ 中部大会について

中部大会(いなべモーターランド)は、兼ねてから調整を進めていた観客駐車場の確保が困難となった為、2014年度の開催を見合わせる事となった旨、10月8日付で施設よりMFJ中部事務局へ報告された。  
中部大会の開催実現に向けて、継続して調査を進めて行くことが報告された。

#### 4. 2013年度主要競技会開催状況報告

今年は今全9戦で開催され、観客動員は前年対比89%であり、悪天候が影響したシーズンではあったものの、参加者数は前年対比106%と増加した。特にIB2クラス(111%)とIBOPENクラス(113%)が増加。IAは年齢制限緩和策の影響でIA1が79%と減少したが、IA2は108%の増加となった。チャイルドクロスは89%と減少したものの、併催ジュニア85クラスは124%と増加し、ニーズの高さが伺えた。

##### (1) 全日本審査委員長報告(後半戦)

- 枠を超えてグリッドに並んでいた選手がおり、左右の選手のスタート体制の妨げとなったとの報告を受けた。次回、競技役員の方でも状況を確認して頂き、必要であれば注意をお願いしたい。(第7戦近畿)
- スタートグリッドのスペースが拡張された為、第1コーナーまでの距離が短くなり、IA1決勝のスタート直後で転倒者が発生する事故も発生した為、レイアウトを元に戻してほしいとの要望が選手会から提案された。(第7戦近畿)

##### ※近畿大会のレイアウト変更について

前回委員会で選手会から提案されたグリッド待機時間の簡略化を目的とした対応であり、名阪のレイアウト上、表彰式の最中に次クラスのサイティングを開始する想定でスタートラインを前に出したことが説明された。結果的には、観客が混在中でのサイティング開始は、事故防止を優先する観点からも実施できないこととなった為、来年大会では、レイアウトを元に戻すことが報告された。

- IA1決勝スタート直後の転倒者への救護が遅れた点、現場での診断が無くコース外に搬送された点(後遺症等の危険性への配慮に欠ける)について当該選手からクレームがあったことが、選手会より報告された。状況によっては、躊躇なく赤旗の提示も検討すべきとの要望が出された。(第7戦近畿)
- スタックした選手がリタイヤする際にコース役員に故意にぶつかった事例や参加者による偽造パスが発覚する等、選手のモラルに起因する事案が報告され、選手会の協力を仰ぎ、今後同様の事態が発生しないよう啓蒙することが主催者から要望された。(第8戦関東)
- IA1クラスにおいて、レース終了後の入賞選手の車両保管に関する対応に抗議が発生し、競技運営側の対応不備も含め、改善しなければならない点が反省事項として挙げられた。(第8戦関東)
- 悪天候によりチャイルドクロスはサイティングから戻れない選手が続出したことから、急遽スタートラインにコースを設定し、開催した。(第9戦MFJGP)
- IA1クラスの競技中にスタックした選手への競技役員サポートに関する事例が報告され、コース役員・救護役員が選手をフォローするタイミングに関して、状況によって競技役員判断に委ねられるものの、早すぎる判断は外部援助ともとられかねない事態となることも指摘され、今後は、同行為に関しては充分注意して判断して頂くよう再教育することが、主催者へ要望された。(第9戦MFJGP)

##### (2) ライセンス発行枚数(10月末日時点)

モトクロス全体では、前年対比93%と減少。階級別には、IA(88%)、IB(84%)、NA(85%)、NB(96%)が減少しており、ジュニア(100%)が同数、PC(184%)のみが増加となった。都道府県別では、全ての地区で減少となっており、特に中部地区(81%)の減少が大きい。北海道(94%)、東北(98%)、関東(99%)、近畿(95%)、中国(95%)、四国(91%)、九州(90%)  
先述に、「全日本選手権の参加台数は増加」との報告があったが、ライセンス登録数は減少に歯止めがきかない危機的状況である為、特に地区単位での活性化対策が必要であることが説明された。

##### (3) 地方選手権の参加状況

全道シリーズ:全体的には台数(109%)、人数(103%)ともに増加。IB2(84%)、IBOP(86%)の減少が目立つが、平均参加台数21台と関東以外の地区から比べると多い。ジュニア85の参加台数が160%と増加。

東北シリーズ:全体的には台数(132%)、人数(116%)と好調。ともに全日本を開催しているSUGOと藤沢SLを会場に開催されており、施設に魅力を感じる点や安定的な運営体制が増加の一因か?

関東シリーズ:全体的には台数(95%)、人数(97%)と減少しているが、人口数の観点からも1大会あたりの参加台数は最も多い。NB2(77%)、NBOP(79%)の減少が全体的なマイナスに繋がった。

中部シリーズ:全体的には台数(78%)、人数(80%)と、ライセンス登録者数と比例して参加台数も減少。NB2・NBOP(65%)

の減少が大きく、ジュニア 85 も 78%と落ち込んでいることから、底辺クラスへの対策が必要か。

近畿シリーズ: 全体的には台数(107%)は増加したが、人数(99%)は減少。IB はシリーズ 7 戦のうち 3 戦が不成立となった。NA2・OP(84%)が減少している。

中国シリーズ: 全体的には台数(104%)は増加、人数(100%)は同数。IB2(87%)、IBOP(84%)の減少が目立つが、他クラスは約 20%程度の増加。

四国シリーズ: 全体的には台数(102%)、人数(101%)ともに増加。NA2(90%)、NAOP(92%)、J85(97%)と減少した。

九州シリーズ: 全体的には台数(89%)、人数(95%)と減少。IB クラスは、シリーズ 6 戦中 3 戦が何とか成立した状況で全日本前に開催される第 1 戦(参加台数 16 台)以外は一桁台数しか集まらない状況。NA2(65%)、NAOP(68%)も全戦成立はしているが、減少幅が大きい。

## 5. モトクロス普及対策について

前回委員会における継続審議事項を中心に、普及対策に関する施策について協議された。

### (1) 25 歳以上の IA 選手の受け皿について

2015 年からの全日本 IA2 年齢制限規則の見直しについて、選手会からの年齢制限規則撤廃要望提案も含め協議された。(意見)

- ✓ ネイションズ MX2 の年齢制限規則は既に撤廃されており、国内での適用はもはや意味が無い
- ✓ 年齢制限規則は、IA2 クラスの選手の技量向上につながらない
- ✓ 全ての規制を撤廃することは、IA1 クラスの参加台数減少に拍車がかかることを懸念する
- ✓ (ライセンス登録者数の観点からも)IA1 クラスの人数確保よりも、IA ライダーのレース存続を優先すべき
- ✓ IA2 のスペシャリストが存在してもよいのではないか。
- ✓ IA1 クラスの参加台数維持の為、スターティングマネー制度を導入したらどうか。
- ✓ 技量の伴わない選手を集めて行うトップカテゴリーでは意味が無い。

**決定事項** 2014 年度は、既に決定ならびに告知済との理由により、IA 出場資格を以下の通り制限するが、2015 年から年齢制限規則は撤廃とする。但し、前年度ランキングに基づく上位選手を IA1 クラスに出場させる規制は設け、IA1 をトップカテゴリーとする方針は変えない。

2014 年度「全日本モトクロス選手権大会特別規則」適用

- 2013 年度 IA1 クラスランキング 1 位～15 位までの選手は、IA2 に出場できない。
- 25 歳以上(2014 年 1 月 1 日～12 月 31 日の期間内に誕生日を迎えて 25 歳となる者を含む)で 2013 年度 IA2 クラス 1 位～6 位の選手は IA2 クラスに出場できない。
- 25 歳以上(2014 年 1 月 1 日～12 月 31 日の期間内に誕生日を迎えて 25 歳となる者を含む)でこれまでに全日本選手権国際 A 級にてシリーズチャンピオンを獲得した経験のある選手は IA2 クラスに出場できない。  
※ 但し、モトクロス委員会にて特別に認められた場合は、例外とする。

**※2015 年の全日本 IA2 出場資格については、モトクロス決定事項が中央スポーツ委員会にて差し戻された為、次回**

### モトクロス委員会における再審議の上、決定次第公示する。

### (2) レディースクラス技量格差問題について

前回委員会において、レディースクラスの排気量区分(2st85cc、4st150cc)について、車両性能差が激しい為、何らかの対策が必要であるとの提案を受け、事務局にて、今シーズン全日本 MX 選手権レディースクラスの参加台数と成績を調査した結果が報告され、現状では参加台数的にも 2st と 4st を分ける状況ではないことや 4st の上位率が多いという見解は得られなかった為、当面現状通りとし、経過観察を図ることが決定した。

### (3) 地方選手権の構造改革案について

#### ① 地方選手権ジュニア 85cc クラスの 2 ヒート制全国統一化

提案の背景: 年少者育成の観点から、ジュニア 85cc の走行機会を増加させ、モトクロスをより一層楽しんでもらいたい。

**決定事項** 各地区ともジュニア 85 クラスの選手の走行機会増加政策を既に対応していることから、全国統一化はしない。

#### ② チャイルドクロス選手の全日本ランキング認定表彰式招待対象について

提案の背景: 全日本併催チャイルドクロス優勝者への特典とされているが、各地区ごとに年少者増加対策に取り組む観点から、地区代表者を選出することが望ましい。50cc クラスの地方選手権シリーズチャンピオンを招待する趣向で、全日本併催で行われるチャイルドクロスは、当該地区地方選手権シリーズの中の 1 戦とすべき。

**決定事項** 全地区とも賛同された為、2014 年より、全日本ランキング認定表彰式の 50cc 招待選手は、2014 地方選手権 50cc のシリーズチャンピオンを対象とすることがモトクロス委員会において決定された。

③ 地方選手権で開催されている IB、NA、NB を OPEN クラスのみとし、2 ヒート制で実施

提案の背景:450F 車両の利用者減少が顕著であり、特に若手選手の技量向上も視野に入れ 450F を活性化させる。  
また、レース数の集約により、主催者側の負担軽減やレース時間の短縮化等が図れないものか。

(意見)

- ✓ 参加者の立場を考えると、2 クラスと OPEN クラスで 2 回予選通過チャンスがあったものが 1 回となってしまふ。
- ✓ 1 クラス化とされた場合、エントリー費の設定も変更しなければ、地方選主催者が運営できなくなる。
- ✓ 特に地方選手権で 450F を普及させることは難しい。

**決定事項** 多くの地区で、現状通り 2 クラスと OPEN クラスで開催するとの意見が多かったが、地区ごとに参加台数等、事情が異なる為、各地方選手権の決議に委ねることが承認された。

#### (4) 全日本運営効率化の推進

WEB エントリーに対しては参加者の多くが有効性を感じているものの、全戦で適用されなければ煩雑に感じているとの意見が報告され、引き続き運営合理化策を検討する。

#### (5) その他

- フラッグ厳守の啓蒙を図る提案について、競技役員の前ミーティングにおいてコース役員と救護役員にフラッグの正しい提示方法に関する講習を各大会で行うことが決定した。また、参加選手への啓蒙については、ブリーフィング時は時間が足りず、詳細に伝えるのは難しい為、罰則強化や注意喚起を積極的に行うよう努める。
- 北海道大会で試験運用されたホームページとツイッターを利用したリザルト掲載と速報配信について、主催者作業に加え、会場のネット環境の整備も関係する為、来年以降も努力目標として検討するが、全戦導入の確約はとらないことと了承された。
- グリッド待機時間の短縮化について、第 7 戦近畿大会ではレイアウトを変え試みたが、観客エリアとの明確な制限ができず断念。他大会においても、MC が 1 名しかおらず、サイティングラップ周回時に選手紹介ができないことや放送機材の不足があり対応困難であることが報告された。また、表彰式で応援している選手のコメントを楽しみにしているファンもあり、次クラスのサイティングの音が弊害と感ずることも考慮に入れるべきとの意見もあった為、極力暫定表彰の進行を円滑に進行させることに努力することとなった。
- MX 全国大会、中部大会(いなべ)、東北大会(SUGO)の 3 回に亘り、MX 選手会主催の国内ライセンス会員向けライディングスクールが実施されたことが報告された。
- 選手会活動に関連し、税金等の対応を考慮しなければならない為、NPO 法人化する案も検討されていることが報告された。
- MFJ ファンサイトの紹介が行われた。

### 6. 2014 年度国内競技規則改訂案について

#### (1) 観客保険料について

事務局より以下の通り説明された。

公認・承認競技会の申請料に含まれている“観客賠償保険”の掛金が、近年、観客や関係者(競技役員等)の事故発生件数が増え、大幅に値上がっている。しかしながら主催者の負担増加を避ける為、競技会申請料の値上げはせずに MFJ 事務局で掛金の不足分を支払ってきたが、掛金の増額が続き事務局での負担に限界が生じた為、2015 年より競技会申請料を値上げせざるを得ない状況となっており、モトクロス委員会です了承された。

#### (2) 国内クラスのサイレンサー材質自由化について

関東地区(新潟県部会)から提案され、モトクロス委員会としては認めることとし、技術委員会に上程することとなった。

**※2014 年より、国内モトクロス技術仕様におけるサイレンサー材質が自由となることが技術委員会にて承認された。**

#### (3) レース終了の合図について

近畿地区より、以下の規則改訂が提案された。

##### 現状のモトクロス競技規則

「何らかの理由によって、レース終了の合図が遅れた場合でも、チェッカーフラッグが提示された周をもって終了したとみなされる」は、競技役員の実、または時間+1 周の規定時間ぎりぎりの判断が難しい場合(あくまで競技役員の実判断が絶対的であ

ると認識している)への対応を想定した規則であるが、万一延長された周回に順位が入れ替わった場合、参加者が納得しやすい規則にすべき。

#### 改訂案(ロードレース競技規則を参考とした)

「何らかの理由によってレース終了の合図が遅れた場合でも、レースはそれが本来終了する時点で終了したものとみなす。」

**決定事項** 規則は、現状通りとし、状況によって当該競技会の審査委員会の判断に委ねることで対応する。

#### (4) 公認競技会の昇格ポイント対象期間の改訂について

ライセンスの有効期間との整合性も併せて改訂を検討すべきと認識しているが、他種目との兼ね合いも考慮しなければならない為、2015年に向けて継続検討とすることが本部事務局より報告された。

#### (5) 全日本選手権関連

① 全日本 RD を参考に、IA1 クラス予選のラップタイム制限を設定(例:110%)し、基準タイムをクリアできない場合は出走を認めない規則とすべき。トップカテゴリー化を主眼に IA1 クラスのレベルを標準化させることを目的とした提案である。

(意見)

- ✓ タイムアタック予選等の方式の場合なら理解できるが、レース形式の予選での規制は難しい
- ✓ 先述で議論された IA1 クラスの参加台数確保とのかねあいも考慮すべき
- ✓ 自動計測装置の使用が絶対的条件となる規則である

**継続審議** 2014年のIA1の参加台数や状況を見て、継続検討課題とする。

#### ② 転倒者への安全対策

競技役員不足問題により、選手が転倒してから長時間、放置される場面も見受けられる為、競技役員ライセンスを所持するピットクルーに限り、コース内で救命活動を可能とする規則制定の提案がなされた。

(意見)

- ✓ 競技中のライダーに接触することが可能となる為、悪意的に補助した行為との区別がつきにくい
- ✓ 二次災害の発生の危険性が懸念される
- ✓ 受付時にライセンス確認を徹底する必要がある、ビブスの着用等、通常のピットクルーとの判別化も必要となる

**決定事項** 競技役員ライセンスを所持するピットクルーの救護活動は、これまで通り認めない。

但し、各大会主催者は、各クラススタート直後のスタートから第1コーナーまでの場所に、救護役員をこれまで以上に増員し、救護体制の徹底を要請することが確認された。

#### ③ 公式練習1周目の走行注意について

公式練習の1周目は、選手が多く混在しており、危険度が高いとの指摘により、1周目の先頭にマーシャルを走行させ、追い越し禁止とする安全対策案が提案されたが、協議の結果、全日本選手権シリーズ各大会の公式練習の1周目は、コース役員がイエローフラッグを各ポストで静止で提示し、走行する選手へ追い越し禁止と徐行を促すこととすることが決定した。また、安全対策の観点から、各地方選手権シリーズでも同様に導入して頂くよう啓蒙して頂くこととなった。

#### (6) MX 主催者設備積立金の使用許可について

以下の3事案について、全日本MX主催者設備積立金の使用提案がなされ、モトクロス委員会にて承認された。

- ✓ 全日本MX救護パックの持ち回り継続と医薬品の交換・補充
- ✓ 全日本MXにおけるMCモニター用ノートPC
- ✓ 全日本MXにてもちまわりされている騒音計と校正機器の校正及び証明書の発行

**※11/20 加盟団体会議にて承認された。**

#### (7) その他 2014 規則改訂箇所の確認 (平成 25 年度第 1 回モトクロス委員会にて決定済)

##### ① IB ライセンス自動降格基準

付則 1MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則 **10** 自動降格の基準  
IB(ライセンス欠格期間 4 年) → NA へ降格 (**NB** には降格しない)

##### ② ヘルメットカバー

付則 15 モトクロス競技規則 **13** ゼッケンナンバーへ追記  
「雨天時に補助ゼッケンの装着の妨げにならないヘルメットカバーの使用は認められる」

③ サイレンサーが1本を超える車両への測定方法

付則 16 全日本モトクロス選手権大会特別規則 14-7、付則 17 モトクロス基本仕様 5-4-9

「サイレンサーが1本を超えるエンジンの音量計測は、いずれか一方のエギゾーストパイプの先端で測定される。」  
(必要に応じて両方の先端で測定する)

※以下追加

付則 17 モトクロス基本仕様 **5**音量規制

5-3-3-3 サイレンサーが1本を超えるエンジンの音量計測は、いずれか一方のエギゾーストパイプの先端で測定される。  
(必要に応じて両方の先端で測定する)

④ 地方選手権シリーズチャンピオンの定義

付則 1MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則 **6**モトクロスライセンスの昇格

「シリーズ開催予定数の 50%以上の大会またはクラスが成立しなかった場合は、シリーズチャンピオンとして認められない」

⑤ 最大音量

付則 17 モトクロス基本仕様 5-3-6-1、付則 18 国内モトクロス技術仕様 4-2

最大音量は 112dB/A とする。

2014 年:全日本全クラス(IA、IB、レディース)は最大で 112dB/A 以下とする。

地方選手権・県大会は移行期間とし、最大で 115dB/A 以下とする。

**予告** 2015 年:全ての公認競技会で開催されるクラスの車両は、最大で 112dB/A 以下とする。

⑥ 騒音計の許容誤差

付則 17 モトクロス基本仕様 5-3-6-3 「使用される騒音計による許容誤差:+2dB/A」

## 7. その他報告事項

昨年から MFJ 各種目で推奨となったマウスガードについて今年度 MFJ 競技会で行われた活動報告が提出された。モトクロス競技会は、他種目に比べても使用率が進んでおり、トップライダーだけでなくレディースクラスの選手が積極的に活用し、マウスガードの必要性の理解度が高い。来年以降、全日本選手権会場の地元にいるマウスガード普及活動に協力的な歯科医師を担当として、各競技会に来場させ、選手への啓蒙活動等を実施していく検討もなされている。MFJ モトクロス委員会として、引き続きマウスガードの普及活動をサポートする為、全日本各大会主催者は、上記スポーツデンティストの来場時にパスを送付する等、現地での活動に協力するよう、田中委員長から各主催者へ要望された。