

2013 年度第 1 回ロードレース委員会 議事録

【ダイジェスト版】

開催月日： 2013 年 7 月 9 日（火） 午前 10 時 30 分～午後 4 時 45 分

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（東京都中央区）

I. 2013 年全日本選手権・地方選手権 開催状況報告

<報告>

1. 全日本選手権

シリーズ	開催地	年度	開催月日	天候	観客数	エントリー 台数合計	JSB1000	ST600	J-GP2	J-GP3	
1	ツインリンクもてぎ	2013	3/28 ~ 3/31	曇り/雨	13,000	130	34	36	20	40	
1		2012	3/29 ~ 4/1	晴れ	15,000	125	25	38	17	45	
2	鈴鹿サーキット	2013	4/12 ~ 4/14	曇り	50,000	57	57				
2		2012	4/13 ~ 4/15	晴れ	43,000	43	43				
3	オートポリス	2013	5/30 ~ 6/2	雨/曇り	19,980	68	29	39			
4		2012	5/25 ~ 5/27	晴れ	17,105	41		41			
4	筑波サーキット	2013	6/28 ~ 6/30	晴れ・曇り	17,100	123	28	35	20	40	
3		2012	5/11 ~ 5/13	晴れ	16,100	125	25	39	19	42	
2013 年 (中止: 0)					合計	100,080	378	148	110	40	80
					1大会平均	25,020	95	37	37	20	40
					開催数	4	4	3	2	2	2
前年対比(%)						134%	102%	128%	98%	112%	99%

2. 地方選手権

全国 7 地方選手権（8 会場）で開催された 6 月までの 15 レースの参加状況から判断すると、総参加台数は、増加で推移している。

- ・地方選の参加台数が増加している要因は、一般市販車の 250cc 車両を使用する「ST250、CBRCUP、ネオスタ」を代表する承認カテゴリークラスが参加台数を増やしている

II. 2013 年全日本選手権シリーズランキング中間報告

<報告>

1. 2013 年度全日本選手権シリーズランキング表（第 4 戦筑波大会終了時点）が提出され、確認、承認された。

2. ワイルドカードの募集の進捗状況報告

1) MotoGP 日本グランプリもてぎ大会

以下のような FIM 規則が変更されたことが報告された。

<募集変更点>

- a) moto2, moto3 のワイルドカードは MFJ 以外に、「FIM、各国協会、ドルナ」から申請ができるようになり、参戦決定もすべて「GP コミッション」によって決定されることに変更された。
- b) moto2 の参戦最高年齢（従来 28 歳まで）が、本年 6 月の GP コミッションにて同規則が撤廃され即時規則適用となることが報告された。

2) アジア選手権

鈴鹿、AP の両大会の SS600 クラスのワイルドカードの募集公募を MFJHP にて 6 月 18 日に公示。大会ごと 6 名枠が設定され、希望者からのフリーエントリーで募集を行う。

III. 2014 年 主要競技会ロードレースカレンダー

<調整>

2014 年のレースカレンダー暫定案が報告された。<今後内容は調整される>

1. 世界選手権
 - 世界耐久選手権 8 時間耐久 7 月 27 日 鈴鹿サーキット
 - MotogP ①案 10 月 19 日 ツインリンクもてぎ
 - ②案 9 月 28 日
 - ③案 10 月 26 日
2. 国際選手権
 - FIM アジアロードレース選手権 9 月 7 日 鈴鹿サーキット
 - FIM アジアロードレース選手権※ 9 月 14 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	JGP2	ST600	J-GP3	
第1戦	3月30日	ツインリンクもてぎ	○	○	○	○	
第2戦	4月13日	鈴鹿2&4	○				
第3戦	4月27日	オートポリス	○	○	○	○	
第4戦	5月25日	SUGO	○	○	○	○	第2案 8月31日
第5戦	6月29日	筑波	○	○	○	○	
第6戦	8月3日	もてぎ2&4		○			
第7戦	9月14日	オートポリス2&4	○				アジア選手権※(?)
第8戦	10月5日	岡山国際	○	○	○	○	
第9戦	11月2日	MFJ-GP鈴鹿	◎	○	○	○	JSBのみ2レース
全9戦		クラス別大会数	8	7	6	6	
		クラス別レース数	9	7	6	6	

SUGO 大会の日程案、1・2 案の結論を早急に返答もらうことになった。

IV. 全日本選手権について

<審議>

2. 後半戦に向けての審議事項

1) 第 5 戦もてぎ 2&4 大会における J-GP2 の音量について

ART からの要望書に基づき、主催者ツインリンクもてぎにて検討した結果、主催者より以下の特例的扱いについて申請があり審議された。

■審議（提案）内容

理由：2 & 4 レースにおいては 4 輪スーパーフォーミュラの音量と比較して二輪の音量が極端に小さく、本大会に限り J-GP2 の音量規制値を世界選手権 MOTO2 クラスの音量規制値として運営し観客へ 2 輪のアピールを行いたい。

実施期間：8 月 2 日（金）～ 4 日（日）

クラス：J-GP2 クラス

音量規定値：115db/A（5500rpm）※FIMGP 規則に準ずる

■結論

主催者が実車を使用した事前音量テストを行い、実施可能と判断した場合は、提案の内容についてテスト実施を承認する。

2) 第 5 戦もてぎ 2 & 4 大会 J-GP3 クラスへ Moto3 仕様車両の特別参加について

ツインリンクもてぎより、もてぎ 2 & 4 大会 J-GP3 クラスにおいて moto3 仕様の車両

の特別参加について」要望が出され、審議され了承された。

■承認内容

- ・対象車両選手の賞典外参加として順位、ポイント、賞金対象外
 - ・決勝出走台数を全日本参加者 40 台と特別参加枠 1 台の 41 台の出走台数とする
- 3) 全日本ロード最終戦 MFJ グランプリの特別スポーツ走行実施について
通例となっている 1 か月前のテストおよびスポーツ走行が 4 輪レースのコース設営のため実施できないことから、直前の 10 月 31 日（木）に特別スポーツ走行の実施について鈴鹿サーキットより提案され、承認された。
- 4) SUGO100 マイル耐久レースの報告
競技内容について主催者より説明された。

3. 2014 年度全日本選手権に向けての提案

現状の課題について先般開催されたロードレース代表者会議での原案をもとに審議された。

1) JSB1000 新技術採用について

WSB、EWC クラスに採用されている新技術を JSB クラスに導入する場合の基準について審議された。

■結論

①採用基準

新技術規則の採用の基準は、鈴鹿 8 時間耐久の参加者の利便性を考慮すると、基本的には「EWC クラスに採用された技術は JSB1000 クラスにおいて採用する方向で検討する。」

②新技術内容

- A) スロットルバイワイヤー・・・来年 EWC で採用された場合は JSB でも採用
- B) フレームヘッドパイプのジオメトリ変更・・・2014JSB 規則に採用
- C) クランクシャフトの軽量化・・・EWC 規則に採用していないので JSB も採用しない

2) J-GP3 のコスト抑制策

懸案の J-GP3 クラスのコスト抑制策は 2014 年より新たな最高回転数制限を適用する旨公示を行っているが、ホンダレーシングより、回転数制限だけでは目的であるランニングコストの抑制を達成出来ない可能性が高いとの判断から新たな提案が出され、以下のように審議された。

■結論

●技術仕様 ※詳細については更に技術委員会にて立案される。

- ① 車両公認制度を導入し、公認車両のエンジンは車両公認時の状態から改造・変更することはできない。

※ECU、燃料ポンプの公認部品制度は継続する。

- ② クランクシャフト回転規制値を最大 13500rpm に変更する。

※回転数検査方法を確立する。

- ③ T カー禁止。

●適用範囲

- ① J-GP3 全日本選手権～地方選選手権
- ② 全日本選手権では主催者が認めた場合、moto3 仕様の車両を賞典外で出走を認めることができる

2) ST600 について

本クラスの位置付けをプロダクションの入門クラスの原点に戻り「コスト削減」「公平性」並びに同排気量である GP2 との明確な差別化を念頭に以下のような審議された。

(1) 車両面

- ・エンジンメンテナンス制限 (案)
メンテナンスコストを抑制する目的で使用するエンジン封印 (2~3 戦) する
※事前テストとの日程を含めてエンジンの封印の有効性を審議
- ・テストカーの使用禁止 (JSB を除く)

結 論

- ・メンテナンス制限は事前テストの条件など定まらず、管理方法および制限の有効性が判定できないため継続審議とする。
- ・T カー禁止は合意されたが、JSB の T カー禁止については、施設委員は、プロモーションの観点から検証し、8 月 20 日までに返答をすることとなった。

(2) 事前テストの制限

案 レースウィークの木曜日をスポーツ走行に設定

タイヤ・車両メーカーテストは「大会 1 か月前は禁止」として全日本と切り離して開催

補足：

- ・現行の事前テストは本来の車両やタイヤの開発目的ではなく、走行会的な内容になっていることから、これをレースウィークに組み込めば移動等の経費が削減でき、主催者は、有料走行に設定すれば収入が確保できる。対象は、ST600 だけでなく全クラス対象。
- ・純然たるメーカー(タイヤメーカー)テストは大会前 1 か月前を不可とすれば当該大会への優位性が無いので自由に実施いただくことが出来る。

■結 論 事前テストの制限

施設委員は持ち帰り検証し 8 月 20 日までに返答をいただく事となった。

(3) 使用タイヤについて

■タイヤ規則変更案

- ① ローコストを目的として現状の ST600 公認タイヤよりも公道向きの一般公道用タイヤへ移行する。
- ② 一般公道用タイヤでイコールコンディションを維持するには「ワンメーカー制」による管理が必要不可欠。
- ③ 導入時期：2014 年 全日本・地方選手権へ適用
- ④ タイヤ管理
 - ・ドライ・ウエットタイヤは、同一メーカーとする。
 - ・ドライ用タイヤサイズは、現行の公認車両サイズ
 - ・フロント 120/70/17 インチ リア 180/55/17 インチ
 - ・スペックは、1 スペックとする。
 - ・タイヤウォーマーを必須としないオールシーズンタイヤ
- ⑤ ウエットタイヤの扱い

- ・サイズは、供給タイヤメーカーが設定する。
- ・コンパウンドは1種類
- ・ウェットタイヤは、参加者が事前に最低1セットの持ち込み（レース時供給の問題）

■ワンメーカーサプライヤーの決定方法（タイヤ部会案）

供給会社の決定方法は、レーシングサービスが可能な担当希望会社で輪番制とし、全日本選手権と地方選手権（全国を3分割して指定）し、2年ごとに担当していく

- ・各社候補にあげているタイヤは一般公道走行可能なスポーツタイヤだが、実際にレースで使用した場合の耐久性は今後検証予定であり、結果としてタイヤ使用本数1セットか2セットは検証させていただきたい。

■結 論

- ・使用タイヤを現状のST600公認タイヤよりも一般公道向きのタイヤに変更し、ワンメーカー制度を導入することは承認された。
- ・担当供給会社による会場でのタイヤサービスは必須とする。
- ・タイヤの使用本数は各社検証したうえでタイヤ部会に一任する。
（事前テストで各メーカー、ライダーの協力を得て行う）
- ・鈴鹿4耐レースも鈴鹿選手権での開催のためワンメーカータイヤの扱いとする。
タイヤ交換が必要となった場合SRに規定する主催者協力が必要。
- ・サプライヤーの決め方は、主催者・選手へのメリットも含めて検討し、当事者であるタイヤメーカーのみで構成されるタイヤ部会だけでなく、プロモーション委員会も参加した形で審議し、最終的に合意したい。

4. その他（2013年の新施策の検証）

今シーズンから施行した新たな試みについて検証を行った。

1) タイムスケジュールについて

- ・タイムスケジュールについては、雨天時の周回数減算を2大会で実施したが、オンタイムで競技運営でき、エントラントからのクレームもなし。方向性として問題なし。
- ・JSBの予選方式の変更も特に問題なし。
- ・雨天時のレース実施可否の判定について
AP大会にて実施し、ライダーを5名選出したのはよかった。（1、2名では偏った意見になることもある）指針を出す前に、ライダースブリーフィングが行われたのは手順として良くはなかった。プロセスの見直しは必要。試走するライダーは事前に決まっていることが望ましい。

2) 国内ロードレースの普及対策の検証

昇格制度のロードレースジュニアから国内への昇格について<2013年からの適用>以下の解釈が確認された。

<統一事項>

- ・ジュニアから国内へ昇格し、同年の「国際クラスへの特別昇格審査」は受付けない。
- ※2段階昇格は不可
- ・ジュニア→国内への昇格の場合、1年間の成績でポイントが足りないなどの理由で年度末の特別昇格の審査対象とする。

3) ST250・CBR-CUP・ST150 の普及について

今シーズンの参加台数統計をみると、一般市販車 250cc レースは現状では CBR250R に頼ったものになっている。徐々に盛り上がってはきているが、本来の ST250 のレースを盛り上げるための施策を検討し、次のステップへの展開をしたい。