

2013 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 : 2013 年 11 月 19 日 (火)

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・会議室

1. 2013 スーパーモタード競技会開催状況報告

1) 2013 年全日本・エリア選手権開催状況報告

○全日本選手権

今年度から全日本格式として全 7 戦で開催され、観客数は前年比で増加した。参加台数は、各クラスとも僅かずつ減少した。

○エリア選手権

- ・ 関東・東北 全 4 戦中 3 戦が全日本との併催となり、2 戦は新しい会場で開催された。
参加台数は減少傾向で、特に S3 クラスの減少が顕著である。
- ・ 近畿・中部 全 4 戦で開催され、参加台数は S1OPEN クラスが増加したが、S3 クラスの減少が大きかった。
- ・ 西日本 今年から中国・四国・九州を合わせた「西日本」として全 6 戦で開催された。
B 級ライセンスの参加台数は、S2、S3 クラスで増加傾向にあったが、全体としては減少傾向である。
- ・ 沖縄 最終戦が会場都合により中止され、全 2 戦で開催された。参加台数は減少傾向にある。来年も別会場で開催予定である。

○MAXASIA JAPAN 開催報告 (マクサジア)

当初予定から開催数を減らし、3 大会 (桶川、伊那、お台場) で開催された。全日本選手権と異なり、公道用市販タイヤのワンメイクやリバースグリッドなど、参加者の負担軽減やレースの面白さを重視した規則を採用した。参加者には好評いただいた部分もあるが、やはり主催者負担が残った。また、今年から新クラスとして設定した 21 インチタイヤで参加可能なクラス (ME 同等) は、好評で参加台数が増加傾向にある。

2) 2013 アジアスーパーモト選手権開催報告 (マクサジア)

FIM-ASIA とのプロモーター契約の 2 年目を迎えた。今年度は、各国選手権との日程調整や費用面、スポンサー獲得が難しい状況であり、日本 (お台場) とマレーシアでの全 3 戦開催にとどまった。

○日本ラウンド開催報告 (9 月 28・29 日 / 東京お台場特設会場 / 観客 12,000 名)

「東南アジアフェスティバル」として、フード、音楽などを織り交ぜたアジアイベントの中の一つのコンテンツとしてレースを開催した。都心部での開催という点では、初めて見る観客も多かったようで盛り上がりを見せ、また参加ライダーのモチベーションアップにつながったという点で開催の効果はあった。一方で、初めて見る人に観客に「わかりやすいレース」という点で課題も残った。

2. 2013 年全日本スーパーモタード選手権 シリーズランキング報告

全日本スーパーモタード選手権シリーズ全 7 戦終了のポイントランキングが事務局より提出され承認された。合わせて S1PRO クラスランキング上位 15 名、S1 OPEN クラス上位 3 名、S2 クラス上位 3 名に 2014 年度 S1 PRO クラスの登録資格があることが確認された。

また、エリア選手権のランキングによるライセンス申請昇格対象者 (B→A) が確認された。

○ライセンス申請昇格対象者一覧

関東 東北	森 大介	西 日本	長野 英一
	菊地 靖美		平 翔太
	宗像 亮		小川 史郎
近畿 中部	蓮山 裕紀	沖縄	瀬長 賀津雄
	森口 達也		
	大竹 正記		

3. 2014 年競技会カレンダーについて

2014 年度の全日本スーパーモタード選手権の開催日程案が提案された。これベースに調整し、最終決定後報告することとなった。

4. 2014 年 全日本スーパーモタード選手権・エリア選手権施策と規則変更について

1) 全日本選手権 S1 PRO クラス特化施策

① レースフォーマットとタイヤ使用制限について

2012 年より実施している S1 PRO クラスの下記の特化施策についての評価と 2014 年の継続について審議された。

- レースフォーマット・・・決勝 2 レース制を採用
- タイヤ使用本数制限・・・使用タイヤを計時予選から決勝まで 1 セット制限

決定：2014 S1PRO クラス施策について

◎ 2014 年も S1 PRO クラスの決勝 2 レース制、タイヤ 1 セット制限を運用方法も含めて継続する。

また、2014 年全日本選手権が全 8 戦となる前提で、有効ポイント制の採用についても合わせて審議された。

決定：2014 全日本選手権の有効ポイントについて

◎ 2014 年以降は下記の方針に基づいて有効ポイント制採用する。

- ・ 全 7 戦以上開催の場合は、うち 6 戦有効とする (S1 PRO は全レース中 12 レース有効)
- ・ 全 6 戦開催の場合は全戦有効とする (有効ポイント制なし) (S1 PRO は全レース有効)

② S1 PRO クラスの参加登録制について

2013 年は登録された選手の参加率が低かったことが事務局より報告され、現行の該当規則について見直しが必要か検討された。しかし、登録枠を広げても技量面や費用面などの理由で、参加選手の増加が不確かであるため、現行規則は変更しないことが確認された。

2) 規則変更点について

① 音量規制について

今年度より改訂された音量測定規則（測定値の低減と測定方法の 2mMAX 統一）の競技会でのエントリーの対応状況が報告され、2014 年度も現行の規則通りで音量測定を行うことが確認された。

◎ 2014スーパーモタード競技会適用（2013同様）

- ・測定方法：2mMAX
- ・規制値：全日本S1 PROクラス= 112dB/A
全日本S1 OPEN/S2クラスおよびエリア選手権= 115dB/A

② 音量値測定機器（騒音計）の許容誤差について

FIM 規則の改定に伴い、音量値測定機器のタイプごとに設定されている許容誤差に関して、2014 年より国内競技規則においても同様の改定を行うことが事務局より提案され、承認された。

【従来】音量測定機器の精度により、異なる許容誤差を設定

技術規則

1-1-7-3 使用される騒音計による許容誤差

クラス 1（精密騒音計）→ 1.0dB/A クラス 2（普通騒音計）→ 2.0dB/A

決定：騒音計の許容誤差について

◎ 2014 以降より、クラス1(精密騒音計)、クラス2(普通騒音計)ともに 2.0dB/A とする

③ 抗議受付時間の明記

現在の国内競技規則には抗議受付時間が明記されておらず、各大会公式通知にて対応しているが、運営統一化のため 2014 年より規則書に明記するが提案され承認された。

決定：抗議受付時間について

◎ 国内競技規則書に抗議時間を明記する。抗議受付時間は暫定発表後 20 分以内とする。

3) 全日本選手権その他施策

① 全日本スーパーモタード選手権の集客について

全日本選手権観客動員数推移が事務局より報告され、2014 年に向けた効果的な PR 方法が検討された。

各主催者の現状報告がなされ、2014 年も引き続き各主催者で可能な限りの PR を展開するとともに、SMJ (Super Moto Japan) サイトに情報集約することが確認された。

② エントリー料の消費税対応について

2014年4月から消費税が8%に上がることへの対応として、全日本スーパーモタードおよびエリア選手権のエントリー料の扱いについて事務局より外税方式にする提案がなされた。

算出方法については、他の種目と足並みを揃えることとし、後日事務局より具体的な料金が報告されることとなった。

4) エリア選手権活性化について

① 2014 エリア選手権の開催について

2013年のエリア選手権開催区分とスーパーモタードライセンス取得者分布が合致していることが事務局より報告され、2014年のエリア選手権も2013年同様の4エリアでの開催することが提案された。

また、参加者の利便性を考慮して、岡山国際サーキットの所属エリアを現状の「西日本」から「近畿・中部」に変更することが提案された。

決定：2014 エリア選手権開催区分について

- ◎ エリア開催区分については2014年も現行通りの4区分とする。
- ◎ 区分名称を「東日本」「中日本」「西日本」「沖縄」に変更する。
- ◎ 岡山国際サーキットは、近畿・中部エリアに属することが望ましいが、最終的にはサーキット側に確認の上決定する。 ※後日、岡山国際サーキット側にも了承された。

② エリア選手権活性化施策について

エリア選手権の参加台数増加を目的とて昨年の部会で決定した下記の施策について、2013年の実施状況を確認し、2014年以降の課題と対応策を検討した。

2012年部会での決定事項

(ア) 「MEクラス」新設

2013年エリア選手権統一施策として全戦で併催と参加増加促進を図った。

(イ) 走行会の併催について

エリア選手権併催にこだわらず、すでに開催しているスクール等を含め、走行会を各主催者にて可能な範囲で実施していく。

(ア) 「MEクラス」について

<2013年の実施状況>

MEクラスは、エリア選手権各大会においてエントリー募集はしたものの台数が集まらず、結果として1戦も開催されなかったことが報告され、課題や意見が集約された。

決定事項：MEクラスについて

- ◎ 2014年もMEクラスの内容(規則)は変更せず継続する。また、エリア選手権だけでなく各主催者のイベントでも開催する。
- ◎ 「MEクラスとはどういうクラスかわかりやすい」また、「エンデューロ、モトクロスライダーのみでなく誰でも参加しやすい」ことがわかるPRツールを製作し各主催者にて告知する。(原案を事務局にて作成する)

(イ) 走行会の併催について / チャレンジ PRO クラス

- ・ 走行会やスクールは各主催者にて開催されていることが確認された。
- ・ 「チャレンジ PRO クラス」
SMJ 主催のエリア選手権において、全日本に参戦している PRO クラスのライダーを集め、国内トップクラスライダーと一緒に走行したりスクールを行う「チャレンジ PRO クラス」を実施し参加者からは好評であったことが報告された。
- ・ エリア選手権は参加台数減少に伴い単独開催では費用的に採算が合わなくなっており、全日本併催がほとんどになってしまっているが、エリア単独開催を行う努力をしないとますます人口が減るといった意見が出された。

5. スーパーモタード競技会の今後の方向性について

2005 年以降 MFJ 公認競技会として開催されてきたスーパーモタード競技会は、ここ数年参加台数、観客数、ともに伸び悩んでいる時期が続き、それに伴って主催者の競技会開催継続が負担となりうる状況が続いている背景を踏まえ、主催者、ライダー、関係者が一体となって行動できる目標、ビジョンを策定することを事務局より提案され、現状の傾向が報告された。

<現状傾向主旨>

- 全日本については、参加台数、観客数ともに以前に比べ低い水準で横ばいの傾向にある。
- エリア選手権については、台数の減少が続いている。
- 現状で、全日本を頂点とする競技人口構造は逆三角形になっている。

<意見>

- ・ PRO クラスが真のプロとしてできる環境を作っていくべきである
- ・ スポーツとしての正常進化はもちろん、モタードの特殊性を踏まえた要素をプラスしていければよい。小手先の修正でなく、モタードならではの新しいチャレンジを 1 つでもしていかなければと変化はしない。
- ・ 過去に開催していたスーパーバイカーズや OVERALL などやり方に価値を見出してやってもいいのではないか。
- ・ モータースポーツは、乗る楽しさが一番である。走行会への参加者が増えてその後レースへの参加者が増えるというのが正常な形である。モタード人口が増える＝バイクに乗る人が増える、楽しさを知ってもらうというところだと思う。走る場所、機会を増やせるかというところを重点にしていきたい。
- ・ 現状の厳しさはモタードだけでなく他の種目も共通の課題。モタードが厳しい一つの要因は、車両メーカーの協力が他より少ないという点。メーカーや二輪販売店を振り向かせるように努力していきたい。

- ◎ まずは、間口を広げて参加者を増やしていくことが共通の方向性であることが確認された。今後さらに意見を集約してビジョンを策定していくこととなった。

以上