

## 2014 年度 第 2 回 スーパーモト委員会 議事録

### 【ダイジェスト版】

赤字：会議後終了後の変更点

開催日：2014 年 11 月 18 日（火） 午前 11 時～午後 4 時

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）

#### I. 委員会組織再編・MFJ 2020 VISION について

---

MFJ 委員会組織再編と MFJ 2020 VISION に関して、事務局から説明が行われた。

##### 1. 委員会組織再編

新体制の組織図が MFJ 事務局説明され、本委員会もロードレース委員会から独立した新たな位置づけとし、名称も改め「スーパーモト委員会」とした。あわせてセーフティー委員会、MFJ 本部の直轄の広報部会も新たに設立することが報告された。また、委員会の進め方は、中央スポーツ委員会ですした方針に対して、具体的な施策を専門委員会にて審議し立案を行う形態となり、今後は参加者拡充を中心に施策を取りまとめていくことが報告された。

##### 2. MFJ 2020 VISION

中央スポーツ委員会にて策定、承認された MFJ 2020 VISION が、MFJ 本部事務局より説明された。VISION 策定の経緯、各種目共通の課題等に加え、スーパーモトの重点課題として以下が示された。

- ① 全日本スーパーモトは参加台数の増加に重きを置く。
- ② 他のカテゴリーからの移行が多いことから、体験の機会や容易に参加できるようにする。
- ③ 大幅な改造がなくての参加できるクラスが必要である。
- ④ MFJ 加盟団体の参加者告知協力
- ⑤ SNS 等の情報発信

#### II. 2014 スーパーモト競技会 開催状況報告

---

2014 年度の全日本スーパーモタード、およびエリア選手権について MFJ 事務局より報告された。

##### 1. 全日本スーパーモタード選手権

全 8 戦開催し、シリーズ全体として天候に左右されながらも観客者数は前年比 3% 増、参加台数は 1 大会あたり平均 51 台で前年比ほぼ横ばいであった。クラス別では、S1PRO、および S1OPEN クラスが増加傾向、S2 クラスは全大会にて減少した。

※主催者より補足として以下が補足された。

- ・ 全日本 S1 OPEN クラスは参加台数が増加して予選落ちが出る状態になっている。
- ・ 全日本 S2 クラスの減少理由としては、参加者が S1OPEN クラスへの移行していることや、B 級から A 級への昇格者が規則上少ないことが考えられる。

※観戦料金を全戦統一してはどうかという提案がなされたが、主催者により運営形態が異なることから現状のまま変更しないことが確認された。

## 2. スーパーモタードエリア選手権

- 東日本 全3戦開催し、参加台数は全体で1大会平均24台と昨年比で40%増加となった。クラス別も全クラスで特にB級ライセンス所持者の参加台数あ概ね前年比50%増加となっている。
- 中日本 全4戦で3戦が全日本併催で行われた。参加台数は1大会平均21台で前年比50%増加となった。
- 西日本 全4戦のうち1戦が全日本併催で行われた。全クラスで参加台数が増加し、全体で1大会平均23台と前年比45%増加となった。また、全日本開催の1週前に開催されたTSタカタ大会にはA級ライセンス所持者の参加も多かった、
- 沖縄 全3戦が開催され、開催クラスはS1OPEN,とS2、参加はA級ライセンス所持者のみであった。全体で参加者が減少し前年比で約半数という厳しい状況であった。

## 3. ライセンス取得状況

スーパーモタードライセンス取得者は10月末現在335名で前年同月比ほぼ横ばいである。A級は減少傾向であるが、逆にB級の継続者数が増加している。

## III. 2014 全日本スーパーモタードシリーズランキング報告

2014全日本スーパーモタード選手権シリーズ全8戦終了のポイントランキングが提出され、承認された。合わせて来年度S1PROクラス登録者(S1PROクラス残留およびS1OPEN、S2クラスからの昇格資格者)が確認された。

また、2014東日本、中日本、西日本エリア選手権ランキングに基づくA級への昇格者リストが提出され、承認された。

## IV. 2015 競技会カレンダーについて

### 1. 2015 全日本スーパーモト選手権開催日程

- |     |        |             |
|-----|--------|-------------|
| 第1戦 | 4月26日  | 美浜サーキット     |
| 第2戦 | 5月24日  | HSR九州       |
| 第3戦 | 6月21日  | エビスサーキット    |
| 第4戦 | 8月2日   | TSタカタサーキット  |
| 第5戦 | 8月23日  | スポーツランドSUGO |
| 第6戦 | 9月20日  | 琵琶湖スポーツランド  |
| 第7戦 | 10月11日 | 名阪スポーツランド   |
| 第8戦 | 11月8日  | 茂原ツインサーキット  |

※S1 PROクラスは全戦決勝2レースで全16レース中12レースの有効ポイント制  
S1 OPEN、S2クラスは全8戦中6戦の有効ポイント制

### 2. 2015 スーパーモトエリア選手権開催日程

- 東日本エリア
  - 6/21 エビスサーキット (全日本併催)
  - 7/12 桶川スポーツランド

8/23 スポーツランド SUGO (全日本併催)

11/8 茂原ツインサーキット (全日本併催)

■ 中日本エリア

第 1 戦 4/5 美浜サーキット

第 2 戦 4/26 美浜サーキット (全日本併催)

第 3 戦 9/20 琵琶湖スポーツランド (全日本併催)

第 4 戦 10/11 名阪スポーツランド (全日本併催)

■ 西日本エリア

第 1 戦 4/12 グリーンパーク弘楽園

第 2 戦 5/24 HSR 九州 (全日本併催)

第 3 戦 7/12 TS タカタサーキット

第 4 戦 10/11 HSR 九州

※沖縄エリアは会場の都合がつかず開催休止することが報告された

3. 2015 エリア選手権のレースフォーマットについて

エリア選手権参加者の満足度向上のため、現状の予選方式(計時方式とレース方式の併用)をやめて決勝 2 レース制とする提案がなされ、審議の結果下記の通り決定した。

**決定事項： 2015 スーパーモトエリア選手権のレースフォーマットについて**

- 予選ヒートレース (レース方式の予選) を廃止し、予選は計時方式のみとする。
- 全日本選手権併催の場合は決勝 1 レースで行う。(公式練習～計時予選～決勝レース)
- エリア選手権の単独開催 (全日本併催でない) の場合は、原則として決勝 2 レース制で行う。(公式練習～計時予選～決勝レース 1～決勝レース 2)  
この場合、決勝 2 レースを同一グリッドとする (1 回の計時予選の結果で決定)
- ポイントは各決勝レースごとに付与される。

4. 昇格規則の改定について

現在の昇格規則 (各クラス B 級 1 位) では、エリア選手権の参加者が前半戦の結果によって途中で参加意欲がなくなってしまうという意見が報告され、基準ポイントを超えた場合に昇格できる制度に変更することが提案された。

しかし、現行規則は近年のエリア選手権参加者数や選手の昇格意欲にバラつきがあることなどを考慮して決定したものであり、特別昇格制度もあることから、昇格規則は現行のまま変更しないことが確認された。

V. 2015 スーパーモト規則・運用等 / 参加者増加策について

1. 種目名称の変更

前回部会にて提案された通り、種目名称を「スーパーモト (SUPERMOTO)」とすることが了承され、2015 年度競技会から適用することが確認された。

新ロゴマーク

(全日本選手権)



※ホームページや製作物については順次変更

## 2. 2015 スーパーモト規則改訂について

## 1) 全種目共通部分「第 3 章「競技会」」の改定について

下記①～③の改訂事項が事務局より提案され了承された。

## ① 競技参加者の遵守事項の改定および追加

## 13 競技参加者 (P35)

**13-1-1-4 「負傷しているライダーは、主催者の指定する医師の競技参加の承諾を得ているもの」を削除。**

## 14 競技参加者の遵守事項 ※以下を新規追加 (以後項[番号変更])

**14 競技参加者の適合性**

**14-1 ライダーは常にマシンを安全にコントロールできる状態でなければならない。安全にマシンをコントロール出来ない状態であると大会審査委員会によって判断された場合、本人または他のライダーに危険を及ぼすことから出走は認められない。**

**14-2 競技中受傷した場合、走行復帰に際しては大会審査委員会の許可を得なければ出走できない。**

**14-3 競技中の転倒等により意識を失った場合、また意識があっても脳震盪と認められる場合当該大会において出走が認められない。**

**14-4 当該大会において熱中症の症状が認められる場合、出走が認められない。**

**14-5 競技参加前に負傷している場合 (以前の大会での負傷が完治していない) 主治医または大会時のドクターチェックを受け、大会審査委員会により出走の許可を得なければならない。**

## ② ライダーの健康に関するガイドライン追加

## ■ ライダーの健康に関するガイドライン

## 1 脳震盪について

脳震盪は頭部への直接または間接的な衝撃によって起こる脳機能障害です。特に短期間に二度の脳震盪を起こすことは非常に重大な障害をもたらす恐れがあり、また、症状を抱えたまま走行することは他のライダーに危険を及ぼす恐れがあり、転倒などで脳震盪となった場合の競技復帰について以下のような指針を設けます。走行の可否は当該大会の医療関係者、大会審査委員会が判断します。

**2 熱中症について** ※日体協の資料から抜粋して規則書に追記する。

## 3 負傷からの競技復帰に関して

- ・ 負傷から復帰するに際しては医療機関にて担当医師にレース復帰について確認をとること。
- ・ 次大会の競技前にメディカルチェックを受ける、または医師の診断書の持参を要求する場合がある。

## ③ アンチドーピング規則の改定について

「本協会ドーピングコントロール委員会」となっている部分を「本協会メディカル部会」に変更する。

## 2) ライダーの装備について

装備部会の決定に基づき、スーパーモタード競技規則「**6**ライダーの装備」に下記を追記することが提案され了承された。 ※太字部分追加

6-1-3 競技会の車両検査受け時に、ヘルメット検査が行われ、検査に合格しなかったヘルメットは、MFJ の公認したヘルメットであっても当該ライダーの安全上、その使用を禁止される

## ●使用が認められない例

- 1) 帽体本体の樹脂部分に至る損傷（ひび割れ）がある場合。
- 2) 帽体本体の樹脂部分を削るようなスライド痕がある場合。
- 3) 帽体内部の発砲スチロールの緩衝材に損傷（ひび割れ・窪み）がある場合。
- 4) 顎紐取り付け部、D リング取り付け部、紐自体の劣化等ヘルメットの固定に支障がある場合。
- 5) シールド固定部の損傷、シールド自体にひび割れがある場合。

## ●推奨

ヘルメットは使用頻度や保存状態で経年変化に差があるが、使用開始後 10 年を経過した製品は使用しない事を推奨する。

6-3-1-3 競技会の車両検査受け時にレーシングスーツの検査が行われ、合格しなかった場合は、ライダー本人の安全上使用を禁止する。

## ●使用が認められない例

- 1) レザースーツの表面が摩耗により穴が内部まで貫通している。また明らかに厚みを失い貫通が懸念される場合。
- 2) レザースーツ表面が裂けて内部まで貫通している。  
ここで言う「レザースーツ表面」にはベース皮革に上乘せたデザイン上の皮革部分は除く
- 3) 縫製部分がほつれて、内部まで貫通している。
- 4) ファスナーが機能していない。
- 5) プロテクター（背部、肩、肘、膝）が破損している。

## 3) 16 歳未満のスーパーモトライセンス取得条件緩和について

現行規則では、12 歳以上 16 歳未満のライダーはスーパーモトライセンス講習会が事実上必須となっているが、講習会や承認競技会開催が定期的な開催なされていない現状を考慮し、すでに他の競技ライセンスを所持している場合は講習会の受講の免除を認め申請のみで取得できるよう、下記の通り改定することが事務局より提案され、承認された。 ※太字部分追加

## 第 2 章 ライセンス

8-11-3-1 スーパーモト B 級の取得条件は、12 歳以上で下記のいずれかの要件を満たしている者。

- ・ 当該年度有効な他種目の MFJ 競技ライセンスを取得していること。  
(ロードレースジュニア、モトクロスジュニア、トライアルジュニア、スノーモビルジュニア、インデューロ国内以上)
- ・ 運転免許証（原付以上小型特殊免許の除く）を取得していること。
- ・ 当該ライセンス公認講習会を受講し修了証（受講日以降 1 年間有効）を取得していること。
- ・ エンジョイライセンス所持者で、承認競技会に（種目を問わず）2 回以上参加した者。  
(ライセンス申請時に、あわせて大会結果表を添付すること)

## 4) 音量規定値の変更

予告通り 2015 年度より規制値を下記の通りとすることが確認された。

スーパーモト技術規則

1-1-6-1 **全日本、エリア選手権ともに全クラス最大 112dB/A とする**

## 5) 音量測定方法について

サイレンサーが複数ある車両の場合の測定について、車検簡素化のため下記の通り改定することが了承された。

スーパーモト技術規則

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

## 6) 音量測定における走行モード切替スイッチの影響について

全日本モトクロス選手権の音量測定において、“走行モード”と“音量測定モード”のモード切替え可能な車両の測定時の対応について、モトクロス委員会にて現状調査を行った結果が事務局より報告された。2015 年度以降の対応について、モトクロス委員会の決定に順次下記の通りとすることが了承された。

◎ 2015 年以降のスーパーモト競技会での対応について

- ・ 現状調査結果報告により、現状規則の表記は変更しない。
  - ・ 万一、回転数の不正が発生した場合に備え、「エンジン回転数測定器」は必ず各大会主催者にて準備する。
  - ・ 必要に応じて、ランダムにすべてのモードで音量測定を実施できるよう準備する。
- 規則書 313 ページ 1-1-4-5 に以下を追記する。 ※太字部分追加

スーパーモト技術規則

1-1-4-5 エンジンの最大回転数を意図的に下げるといふ不正はしてはならない。

例：CDI/ECU プログラム切り替えスイッチの使用等

※測定時、エンジン回転数が明らかに低い場合、タコメーターでエンジン最大回転数を測定する場合がある。

※音量測定は走行時と同じモードで計測する。

※スイッチ等によりモード切替えが可能な車両は、すべてのモードで計測を行う場合がある。

## 7) ゼッケンプレート規則について

全日本選手権において、ゼッケンナンバーの書体に装飾文字等を使用している車両のゼッケンが見づらいというオフィシャルからの指摘を受け、特に遠くから見た場合に視認性が悪い車両は、計時や実況、転倒車の確認などの大会運営にも支障をきたす恐れがあるため、当該規則を下記の通り改定（明確化）することが了承された。 ※太字部分改訂および追加

スーパーモト競技規則 13 ナンバープレートおよびゼッケン

改定部分-1

13-1 ナンバープレートは長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法は 285mm×235mm とする。

ナンバープレートの素材は柔軟なもの（例：プラスチック）でなければならない。最低寸法は縦 235mm 横 285mm とする。

改定部分-2

13-7 ゼッケンナンバー

13-7-1 数字ははっきり読めるように、また太陽の反射を避けるために、地の色と同様につや消しで書かれなければならない。数字の最低寸法は下記の通りとする。

13-7-2 ゼッケンの書体は、下記を参考とし、遠くからでも読みやすい書体でなければならない。

<参考例>

Futura Heavy

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

追記部分-3

13-8 フロントナンバープレートおよびサイドナンバープレートは、以下が常に視認できる状態 でなければならない。

- ①バックグラウンドの色（クラス別の色は 13-5 参照） ※反射しないつや消しであること
- ②ライダーのゼッケン番号（クラスごとの文字色は 13-5 参照）
- ③MFJ または大会主催者から貼付指示されたロゴマーク（指定があった場合装着義務付け）

※ゼッケン書体に関しては参考例を基本とする書体を認める。

また、規則の遵守徹底のため 2015 年度より下記の通り運用することが提案され決定された。

**決定事項：ゼッケンプレート規則遵守についての運用方法**

- 2015 年シーズン開幕前に上記規則変更および遵守の通達を行う。
- 2015 年度より、全日本選手権、および各エリア選手権において規則に違反している車両のライダーに対し、厳重注意および修正依頼を行い、次戦に申し送りとする。次戦でも改善が見られない場合は出場を認めない

8) 出場車両のフレーム打刻・エンジン車両打刻規則の明確化について

モトクロス規則改定と同調し、下記の通り該当規則に追記することが提案され了承された。

※太字部分追加

**4. 出場車両 規則書 P. 294**

車両 (**MFJ 公認車両含む**) は、国内競技規則第 3 章競技会[⑩出場車両] (37 頁) の条件を充たし、安全上完全に整備されており、**メインフレームには車両認識番号、クランクケースにはエンジン認識番号が刻印または表示されていなければならない。**

なお、改造されて型式 (モデル) が判別できないような車両または車両検査にて不合格となった車両は競技会に出場することはできない。

**17. 車両検査 規則書 P. 299**

17-2 車両検査のための車両は、ライダー本人又は当該ライダーのピットクルーが出場受付終了後、車両仕様書とともに持参し、必ずタイムスケジュールに示された時間内に検査を受けなければならない。**また、車両に打刻されたナンバー (エンジン部・フレーム部) が失われている車両については、販売証明書の添付または交換前の刻印のあるフレームまたはクランクケースを車両検査場に提示すること。認識番号のない車両およびエンジンについては、各競技施設で車両およびエンジン認識マーク (打刻またはペイント) を付加する事も認められ、以降の競技会の車両仕様書の認識番号として使用できる。**

**19. 車両の変更 規則書 P. 300**

19-2 変更する必要が生じた場合は、所定の書式に従って変更申請を行い、競技監督が認めた場合に限り**車両 (フレームまたはエンジン単体含む) の変更が認められる。**

19-3 **フレームおよびクランクケース (エンジンアッセンブリー含む) の変更は、車両の変更とみなされ、車両変更手続きをしなければならない。**

19-4 **識別のないフレームおよびクランクケース (エンジン) に変更する場合は、販売証明書の添付または交換前の刻印のあるフレームまたはクランクケースを車両検査場に提示すること。認識番号のない車両およびエンジンについては、各競技施設で車両およびエンジン認識マーク (打刻またはペイント) を付加する事も認められ、以降の競技会の車両仕様書の認識番号として使用できる。いずれかの提示ができない場合は、原則として競技会への出場は認めない。**

9) モトクロス規則改定 フットレストの形状

車両のフットレスト形状に関して、ライダーの転倒時の怪我防止を目的として、モトクロス規則 (基本仕様) が改定されることが報告された。(モトクロス基本仕様 3-8-3 参照)



### 3. 2015 スーパーモト競技会運営について

#### 1) 音量測定時の車両操作について

車検における音量測定時の安全対策として音量測定時にはクラッチを切る、また、タイヤ固定治具を確実に固定することの徹底が事務局より各主催者へ要請された。

#### 2) 安全対策

観客事故発生防止策を講じて安全に競技会を運営することが、結果的に主催者負担軽減にもつながるとして、下記の内容が確認された。

##### ■ コース規定（内規）「観客の安全」の項目確認

###### ○ 観客の安全

- 観客を保護する対策が施されていないなければならない。
- 観客フェンスとコースエッジの間のニュートラルゾーンは常に守られなければならない。

##### ■ 現状コースにおける懸念箇所の確認

現在スーパーモト競技会開催コースは、観戦可能なエリアは限定されている。その中で、比較的、観客が入りやすい箇所として下記2点が示された。

###### ● ピットレーン付近

観客またはピットクルー登録されていないエンタラントが、ピットレーン付近でレースを見ているケース。（立ち入り制限が十分でない場合に、観客とエンタラントが混在しやすい）

###### 対策

ピットレーン外側「観客入場規制エリア」「選手・ピットクルー以外立ち入り禁止」などとサインを設置。その付近にオフィシャルを設置し注意喚起を行う。

###### ● ダートセクションのコースサイド 特にジャンプ付近

上記の「ニュートラルゾーン」がなくコースエッジぎりぎりで見ているケース

###### 対策

コースと観戦エリアの間にニュートラルゾーンを設ける。または、危険想定箇所は立ち入り禁止としサイン等を設置する。

#### 3) エントリー用紙記載内容について

全日本およびエリア選手権で使用されるエントリー用紙“誓約書”記載事項の下記の一文について削除することが確認された。

「なお、このことは、事故が主催者又は大会関係役員の手違いなどに起因した場合でも変わりありません。」

#### 4) ウェアラブルカメラの使用禁止について

モータースポーツ以外でも負傷事例が発生しており、FIMでも安全が確認されるまで使用禁止となったヘルメットカメラの装着について、競技用装備部会で禁止が決定されたことが報告され、スーパーモト競技会においても、ウェアラブルカメラを身に着ける（ヘルメット・ゴーグル・ウェア・グローブ・ブーツ等に装着）ことは禁止とすることが確認された。

（車両への取付は認められる）

## 5) 広報関連

## ① WEB 露出について

SMJ ホームページ ( supermotojapan.com ) 活動内容が報告され、来年度も引き続き情報を集約していくことが確認された。

<2014 年度報告>

- ・ 2014 年のコンテンツ内容 (全日本・エリアの全戦を網羅 (リンク含む))
- ・ Facebook と連動している。
- ・ リザルト速報およびレースレポートも即日掲載されており好評である。

## ② MFJ 広報部会との連携について

MFJ 広報部会にて一般メディアに向けた情報発信を開始したことを受け、全日本スーパーモトについても、種目の特徴を生かした話題作りを進めていくことにより露出を増やし認知度アップが望まれるとして、各主催者に対し下記事項の協力が要請された。

- 大会基本情報の早めの告知 (タイムスケジュール、エントリーリスト、レースの見どころ、コースの特徴等含む) ⇒ 各主催者および SMJ ホームページへの早期掲載
- 人物中心の話題の提供 (若手や女性、他種目との掛け持ち参戦ライダー等)

⇒事務局に情報集約

## ③ 初心者向け情報の収集・提供について

選手権以外のスーパーモトイベント (レース、走行会、スクール) に関する情報提供が事務局より要望された。

## 4. 競技参加者増加施策

## 1) 承認クラスの併催

## ① 「チャレンジ PRO クラス」の全日本選手権併催について

スーパーモトライセンスを取得していなくても気軽に参加できる承認クラスとして、前回部会にて全日本併催が検討された「チャレンジ PRO クラス」について、今年度全日本選手権の 3 大会で併催内容ことが報告された。

◎2014 年度チャレンジ PRO クラス開催報告

## ● 開催内容

参加資格 : MFJ ライセンス所持者 (スーパーモトライセンス以外でも可)

車両 : 2 スト 125cc・4 スト 250cc 以上 (公認車両以外可・17 インチ以外可)

参加料 : 8000 円 (全日本・エリア選手権参加者は 4000 円)

形式 : 公式練習・決勝 10 周 (グリッドはくじ引き or 主催者が決定)

## ● 参加台数実績

第 4 戦 (タカタ) 18 台、第 7 戦 (名阪) 17 台、第 8 戦 (茂原) 25 台

- 選手にも徐々に浸透し、最終戦茂原大会では、事前エントリーはなかったが、当日エントリーで選手が自主的に 25 名の参加者を集め盛況に行われた。

- 参加者の満足度は高い。若干であるがエントリー料収入にもつながっている。

上記報告を踏まえ、来年度も開催可能な主催者ができる範囲で開催することが確認された。

## ② 承認クラスの活用について

エントリー層を取り込むレースとして、エリア選手権にて承認クラス（M-1～ME）を併催していくことが確認された。

## 2) コース設定について

“モトクロス・エンデューロライダーの参加促進“という観点で、下記のようなダートセクションを盛り込んだコース設定で全日本選手権を試験開催することが提案され審議された。

## &lt;提案事項&gt;

提案① ダート比率増加

現在のコース規定（内規）では、ダート比率は 10～30%とされているが、40%程度まで引き上げる。

提案② スタートマシンを使用した横一線のスタート

モトクロス式のスタート方式を採用する。（スタート進行は要確認）

※スリックタイヤで土の上を停止状態からちゃんとスタートできるか、また、スタート直後の接触等の安全性を考慮する必要がある。

※実施にあたっては、当該大会はオフロード系出身のライダーが有利になるため、シーズン全体でのバランスに配慮すること。また、ターゲットライダーに対し事前告知をしっかりとすること。

**決定事項： ダートセクションのコース設定について**

① コース全体におけるダート比率は 10～40%とし、コース規定(内規)を改定する。

② スタート位置がダート上の場合、スタートマシンを使用したモトクロス式のスタート方法を認める。（スタート進行は特別規則または公式通知による。）

## ◎コース規定のジャンプ設定の記載について

コース規定の「※2 連ジャンプやウォッシュボードなどは設定しない」という記載は、実際のコース設営にあたり厳密に判断ことが難しいことから、当該文章は削除することが了承され、安全なコース作りをすることが確認された。

## VI. その他

## 1. 事務局報告

## ① 競技会申請の WEB 化

・・・12 月 1 日より稼働予定であり利用方法等詳細は別途案内する。

## ② 競技会の申請期限を 2015 年競技会より変更する

・・・スーパーモト関連では、全日本＝前年 11 月末、地方選＝前年 12 月末が期日となる。

## ③ 観客賠償責任保険分担金を 2015 年度競技会より改定する。

・・・スーパーモトは全日本、エリアとも競技会申請料を 17000 円に改定する。

## ④ 講習会の申請について

・・・講習会開催促進のため 2015 年度より講習会の競技会申請料を年間 2000 円に変更する。

## ⑤ エンジョイ会員の料金改定

・・・承認競技会活性化を目的として 2015 年度より値下げ改訂をする。

2. ライセンス規則に関する改訂案について  
ライセンス講習会修了証の有効期限変更、および競技役員ライセンス 2 級から 1 級の昇格規定について事務局案が提示され承認された。

以上