

平成 26 年度 第 2 回モトクロス委員会 議事録

【ダイジェスト版】

開催日：2014 年 11 月 11 日(火) 午前 10 時 20 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)

I. 組織再編成と 2020 年 VISION について

MFJ 事務局より、“組織再編成”ならびに“2020 年 VISION”の説明がなされた。

“2020 年 VISION”は、5 回に亘るワーキンググループで協議された原案を中央スポーツ委員会にて審議決定した、2020 年までの中・長期における施策を具体的にまとめた指針であり、今後、この指針を基に、専門委員会で実行する為の政策が検討される事が説明された。

2020 年 VISION の主な内容

1. 中央委員会組織の改編 …… エンデューロ、スノーモビル、スーパーモト部会を独立した委員会とする。広報部会、セーフティ委員会、メディカル部会を新設する。タイヤ部会を技術委員会の下部組織とし、ヘルメット部会と競技用装備部会を統合する。
2. 観客動員について …… MX 観客動員数の目標：2017 年(5000 人) → 2020 年(7000 人) ※実数ベース
※モトクロスは、会場収容範囲を考慮し、観客用駐車場が満員とすることを目標。
※2015 年シーズンより全日本選手権シリーズは、土曜・日曜それぞれの観客数を発表。
3. ライセンス会員数 …… MX ライセンス数の目標：2017 年(1900 人) → 2020 年(2000 人)
4. エンジョイ会員 …… EJ ライセンス数の目標：2017 年(3000 人) → 2020 年(4000 人)
※MFJ ではレース以外のオートバイユーザーをターゲットとした新会員制度を検討中。
5. 参加者数 …… 1 大会平均合計数の目標：2017 年(340 人) → 2020 年(350 人) ※全日本
2017 年(140 人) → 2020 年(150 人) ※地方選手権
6. メディア露出・情報発信の拡大(一般・専門誌への情報発信)
7. 安全対策
8. 競技役員数の確保

2020 年 VISION for Motocross

モトクロスにおいては、まず全日本選手権と地方選手権を大別し、それぞれのコンセプトを理解した上で、項目別に具体的な対策を今後のモトクロス委員会で検討し、決定した施策を実行することを目的とする。

～ コンセプト ～

地方選手権 …… 「参加活性化を推進し、ピラミッド構造を維持。次世代育成に力を入れる」

- ✓ 地方選手権はユーザーを増やす為のフィールドとし、参加収入を経営の根幹としたい。
- ✓ 地方選を「育成の場」と位置づけ、2020 年トップライダーを育成する為のフィールドとしたい。
- ✓ 特に、年少者育成と高齢者の受け皿の 2 面性を確立させたい。

全日本選手権 …… 「全日本選手権の安定経営を優先に！（観客動員・スポンサー獲得）」

- ✓ 全日本選手権は興行型に特化し、観客料収入・スポンサー収入を経営の根幹としたい。
- ✓ 参加台数やレース数を簡素化し、タイスケに余裕を持たせファンサービスを充実させたい。
- ✓ エントリー収入に依存しない環境作りが理想。

～ 底辺の拡大 ～

1) 地方選手権の構造改革

現状の問題点/課題 …… ①「開催クラスの見直しが必要」

- 上昇志向の若者の参加するクラスは必要(MFJ の特性)
- 年齢が高くなっても参加意欲を持てるレース(高齢化社会に対応)
- 年少者・女性・初心者などが新規参入しやすい環境(育成環境の改善)

②「モトクロス全国大会の活用」

2020 年ありたい姿 「地方選手権を育成の場として設定すべき」⇒「2020 年トップライダー育成」

2) スクール活動、競技人口の増加

現状の問題点/課題 …… ①「子供対象スクール」、②「初心者対象スクール」、③「承認競技/クラスの活用」、④「イベントレースの企画立案」

2020 年ありたい姿 IA ライダーを中心に選手会で行っているライディングスクールを地方選手権とタイアップで拡大。

～ 全日本の活性化 ～

1) 安定した経営

現状の問題点/課題 …… ①「全日本の効率的な運営形態」②「参加台数の確保」③「有料観客の増加」④「スポンサーの獲得」

2020 年ありたい姿 ①WEB エントリーを一元化、プロモーター的組織（主催者では活動原資が無い）

⇒パスの一括管理でライダー利便性向上、PR 素材の一括製作で経費合理化などが実現可能？

2020 年ありたい姿 ②収入源が乏しい為、参加料に依存せざるをえない。観客料と協賛依存が望ましい

⇒全日本を興行型に特化する方向であれば、むしろ参加制限をすることによりステータス UP も？

2020 年ありたい姿 ③有料観客数:2,000 名以上(PR 強化と観客増員による駐車場確保など主催者負担増加も要検討)

⇒観客収入増加により経営安定化を図る。メーカー協力による有料チケット販売網の拡大が理想。

2020 年ありたい姿 ④露出効果のあるスポンサーへのアプローチ

2) 広報・観客サービス

現状の問題点/課題 …… ①「一般メディア、地域メディアへの露出」、②「快適な観戦環境」、③「注目を集める」

★例：MFJ-GP への世界選手権ライダースポット参戦（メーカーの協力体制）

★例：世界選手権またはスーパークロスの日本開催

2020 年ありたい姿 ①全戦放映の継続、全体プロモーション、ファンサイトの見直し

2020 年ありたい姿 ②観戦エリア、駐車場、トイレ、飲食、子供遊具、イベント等を充実させる

2020 年ありたい姿 ③全日本選手権シリーズにおけるファンサービス

★例：土曜日は選手会全体でのファン向けサービスを展開、日曜日はメーカーごとのイベントを展開するなど

3) 開催クラス・形態

現状の問題点/課題 …… ①「今のクラス・レース形態で問題ないか（ヒート数・レース時間・ベテランクラス等）」②「開催場所」③「大会スケジュール(1.5 日制)」

2020 年ありたい姿 集客増加の核となる IA トップクラスを PR し、相乗効果で他のクラスの参加台数が増加。

(クラスの精査により、タイムスケジュールに余裕を持たせる)

4) クラスの再定義 <役割の明確化>

現状の問題点/課題 …… ①「IA-1 → 世界 GP のレベルに引けをとらない“日本国内最高峰クラス”（メインイベント）」

2020 年ありたい姿 観客増員の観点から、4 メーカーの参加(ワークス)が Must である。

国内で最もライダーの技量が高く、シリーズチャンピオンは MXGP で入賞レベルであり、常に拮抗したレベルでの競争(接戦)が展開されているクラス。

現状の問題点/課題 …… ②「IA-2 → IA1 へステップアップを目指す若手と 2 クラススペシャリスト(ベテランライダー)のバトル」

2020 年ありたい姿 観客増員の観点から、4 メーカーの参加(ワークス)が Must である。

若手ライダー vs スペシャリスト(ベテラン)が混在し、どの大会も、最低、予選 2 組(60 台)の参加台数がある。

現状の問題点/課題 …… ③「IB-2、IB-OPEN → IA2 へステップアップする若手ライダーを育成する。(参加型)」

2020 年ありたい姿 IA 昇格を目指す若手ライダー(全戦出場)+開催地区ベテランライダー(スポット出場)が混在し、どの大会も、最低、予選 2 組(60 台)の参加台数がある。1 ライダーが 2 度レースに出場機会があり予選落ちの可能性の中で切磋琢磨するレース。

現状の問題点/課題 …… ④「レディース → 全日本選手権の PR を絡め、メディアへ積極的に推奨すべきクラス」

2020 年ありたい姿 MX と女性ライダーのギャップを前面に PR し、LMX 選手会と協力しメディア向けスター選手の発掘を目指す。どの大会も予選落ちがある参加台数があり、常に競争が激しい。

現状の問題点/課題 …… ⑤Motocross of Nations 日本代表チーム出場事業(メーカーの協力体制が必要)

2020 年ありたい姿 毎年継続して参加する体制を維持。IA トップライダーがネイションズ出場をモチベーションに技量向上に励む

(メーカー協力が Must である)。

～ 安全対策 ～

1) コースの安全対策

現状の問題点/課題 …… ①「観客安全対策」 ②「コース安全対策」

2020 年ありたい姿 モトクロス委員会の指針に基づき、全日本・地方選手権で観客エリアを制限する。特にコースサイドはセーフティゾーンを設け、コースアウトしたライダーと観客の接触事故を無くす。

2) 運営面での対策

現状の問題点/課題 …… ①「機材の充実化」 ②「競技役員のフラッグ知識レベルアップと役員増員対策」

2020 年ありたい姿 立入禁止表示、ネット、コーステープ、競技役員防具の準備と支給。レスキュー講習会の年次開催、大会ごとのフラッグ提示講習の実施、元ライダーの運営協力。

II. 前回委員会議事録の確認について

平成 26 年度第 1 回 MX 委員会の議事録が提出され、承認された。

III. 2014 年度主要競技会開催状況報告、シリーズランキング認定

1. 観客動員数について

2014 全日本選手権シリーズの合計観客動員数は、41971 名(1 大会平均 4663 名)で前年比 91%となった。

2. 2014 年度全日本モトクロス選手権シリーズランキング表が提出され、承認された。

① IA1 トップ 15 位まで (2015 年度 IA1 クラスのみ出場可)

成田亮、小方誠、新井宏彰、熱田孝高、平田優、三原拓也、星野優位、深谷広一、小島庸平、伊藤正憲、池谷優太、鈴木正明、北居良樹、沼田誠司、星野裕

② IA2 トップ 3 位まで (2015 年度 IA1 クラスのみ出場可 …… ※但し 25 歳以下の者は対象外)

勝谷武史、富田俊樹(※)、竹中純矢(※)

③ IB → IA 昇格者 (2015 年 IA ルーキーゼッケン)

01 古賀太基、02 馬場亮太、03 小林秀真、04 高輪喜樹、05 内田篤基、06 高原秋斗、07 菅谷峻介、08 長谷健太、09 吉田優弥、010 松浦勝志、011 尾澤祥太、012 田畑 廉

④ 特別昇格申請手続きについて

現状規則で、地方選手権シリーズ IB から IA への申請昇格基準は、当該地区当該年度地方選手権シリーズ IBOPEN・IB2 クラスの合計得点ランキングにおいて得点が最も多い者で、かつ当該年度全日本選手権シリーズ IB クラスで得点を獲得した者が条件とされているが、近畿選手権シリーズの IB チャンピオンを獲得した安原さや選手が、申請昇格をする権利を取得するにあたり、全日本 LMX シリーズランキング 2 位の実績を考慮することが認められた。(但し、特別昇格扱いとし、当該選手から所属の MFJ 近畿宛に所定の手続きを行うことが説明された)

3. 2014 年度全日本選手権シリーズ開催状況

併催クラスを含めた全クラスの総合計参加台数は、3100 台で 1 大会平均 345 台、前年比 108%と微増した。

全日本対象クラス別では、IA1 前年比 88%(1 大会平均 23 台)、IA2 前年比 115%(1 大会平均 46 台)、IB2 前年比 94%(1 大会平均 77 台)、IBOPEN 前年比 97%(1 大会平均 77 台)、LMX 前年比 114%(1 大会平均 48 台)。

承認併催 CX は、前年比 112%(1 大会平均 112 台)であった。

4. ライセンス登録者数 (10 月 31 日時点の前年同日比)

モトクロスライセンスは、全体で前年比 95%と減少したものの、階級別ではジュニアが 101%、PC が 256%と増加。全日本併催で開催されているジュニア 85、チャイルドクロスの参加台数増加とライセンス増加が比例し、若年層のユーザーが増加していることは、高く評価できる。

一方、NA(82%)、IB(84%)の減少が特に目立ち、これに比例して地方選手権の参加台数不足が深刻な問題となっており、地方選手権の構造改革を早急に着手しなければならないことが判る。

※地域別前年比 … 北海道(95%)、東北(98%)、関東(89%)、中部(97%)、近畿(107%:増)、中国(89%)、四国(87%)、九州(103%)

5. 2014 年度地方選手権シリーズ開催状況

- ◇ 北海道… 全体では 106%台数増。J85(110%)、NB(102%)はほぼ横ばい、IB(86%)、NA(95%)減少。
- ◇ 東北… 全体では横ばい。IB が 85%減少したが、J85 が 138%と飛躍的に増加。
- ◇ 関東… 全体では 95%と減少したが、J85 は 110%増。NB の 79%減少の影響が大きい。
- ◇ 中部… 全体では 86%と大幅に減少。J85 は 122%増加したが、その他のクラス(特に IB は 64%と深刻)が減少。
- ◇ 近畿… 全体では 124%と飛躍的に増加。J85 は 129%、NA は 138%と増加。IB は 82%の減少。
- ◇ 中国… 全体では 86%減少し、NB と IB が 77%と減少が大きかった。
- ◇ 四国… 全体では 78%と最も減少幅が大きい。
- ◇ 九州… 全体では 79%の減少。今年から IB・NA・NB とともに OPEN のみ 2 ヒート制で実施している。IB クラスは、3/23 に HSR で開催された大会のみに集中し、それ以外は不成立という状況。

6. 2014 年度モトクロスオブネーションズ報告

日本代表チーム … 監督: 芹澤直樹(HRC)、MX2: 勝谷武史、MXGP: 成田亮、MXOPEN: 熱田孝高
 結果 … 予選 26 位、B ファイナル決勝 3 位 … 総合 22 位(参加 34 か国)

IV. 2015 年度 主要競技会 日程調整

第 1 戦 九州大会	4 月 4 日 ~ 5 日 (HSR 九州 / 熊本県)	
第 2 戦 関東大会	4 月 18 日 ~ 19 日 (オフロードヴィレッジ / 埼玉県)	
第 3 戦 中国大会	5 月 16 日 ~ 17 日 (グリーンパーク弘楽園 / 広島県)	…※①
第 4 戦 SUGO 大会	6 月 6 日 ~ 7 日 (スポーツランド SUGO / 宮城県)	
第 5 戦 神戸大会	7 月 4 日 ~ 5 日 (未定)	…※②
第 6 戦 東北大会	7 月 18 日 ~ 19 日 (藤沢スポーツランド / 岩手県)	
第 7 戦 SUGO 大会	8 月 29 日 ~ 30 日 (スポーツランド SUGO / 宮城県)	
第 8 戦 近畿大会	9 月 12 日 ~ 13 日 (名阪スポーツランド / 奈良県)	
第 9 戦 関東大会	10 月 3 日 ~ 4 日 (オフロードヴィレッジ / 埼玉県)	…※③
第 10 戦 第 53 回 MFJGPMX	10 月 24 日 ~ 25 日 (スポーツランド SUGO / 宮城県)	
2014 モトクロス全国大会	11 月 8 日 (スポーツランド SUGO / 宮城県)	…※④
モトクロスオブネーションズ	9 月 26 日~27 日 フランス	
特別競技会「沖縄オールスターモトクロス」	3 月 7 日 ~ 8 日 (名護 / 沖縄県)	…※⑤

※① 5 月の全日本開催条件としてグリーンパーク弘楽園にて、「2015 年度モトクロス全国大会」の開催を条件としたいとの要望が出されたが、2015 年度全国大会は、前回会議にて既にスポーツランド SUGO が開催に名乗りを挙げており調整が進行している為、グリーンパーク弘楽園の要望は却下されたが、2016 年度の開催要望としてグリーンパーク弘楽園が挙手したことを本会にて承認することとした。

※② 会場使用許可申請中の為、正式決定ではない(変更の可能性はある)。なお、実現した場合は、開催前に査察を実施しなければならない。特設会場となる為、地方選手権の開催実績は考慮しない。

※③ 共通の主要なオフィシャルスタッフが存在する為、MotoGP(ツインリンクもてぎ)との調整が必要。本会開催時点で 10 月 11 日が MotoGP の為、10 月 4 日としているが、MotoGP が 10 月 4 日に変更された場合は、10 月 11 日に変更される可能性がある。

※④ 2015 年は、施設(スポーツランド SUGO)の都合で、11 月 8 日に開催されることが承認された。開催時期変更の理由として、夏季開催は、熱中症等、選手やオフィシャルの体調管理に不安があることや水不足により埃が多く十分なコースコンディションを維持できない為であることが施設から報告された。但し、競技会出場に際し、多方面からも遠征しやすいことや日没が長いとサポートレースが多く開催できる等、夏季期間開催の利点も意見として出され、今後モトクロス全国大会については、開催時期を固定化せず、開催施設によって時期を決め、早めに日程を公示することとするのが決定

した。

※⑤ 沖縄県におけるモトクロス特別競技会の開催について

NPO 法人こども安全運転振興会理事長の松田強氏が出席され、以下の特別競技会を開催したいとの要望が説明された。

- 名称 「NAGO オールスターモトクロス大会」
- 会場 「ImaNAGO Cross Field 」 ※1 周約 1 分 30 秒
- 日程 2015 年 3 月 7 日(土) ～ 8 日(日)
- 内容案 2014～2015 年度全日本 MXIA1、IA2 クラスライダーで前年ランキング 1～10 位程度を選出
2014～2015 年度全日本レディースクラスライダーで前年ランキング 1～10 位程度を選出
各クラス 2 ヒートを走り、総合順位で 1 位～10 位までに賞金を贈呈。
大会当日レース終了後、渡航補助費 10 万円(出場ライダー 1 名につき)を支払う
※沖縄県外選手のみ対象
- 主催 Ima NAGO Cross Field で施設特別会員となり、主催権を取得する予定。
※本部からの査察実施が必要。現在施設改修が行われており、1 月までには完了予定。
査察日程・委員代表・査察費用が必要となることが松田氏に報告され、了承された。
- 目的 オフシーズンを気候のいい沖縄県でトレーニングし、全日本開幕前の実戦として出場してほしい。
各メーカーのチーム・選手には特に出場してほしい。
- 運送について、船で東京～那覇間で搬送する際の参考価格を提示。(5～6 日かかる)
コンテナで搬送する方式が安くなる。楽天トラベルで航空券と宿泊プランの資料が提出された。
なおコンテナ輸送では会場まで運送可能。
- MX 委員会としては MFJ 規定に基づき必要な手続きを行って頂ければ OK とすることとなった。
(MFJ 九州においても承認が得られている)

なお、MFJ 事務局より、BS12 で放映されている全日本ロードレース及びモトクロスの放映継続について説明され、2015 年より、開催週の土曜 19 時のゴールデンタイムに放映されることが報告された。

V. 2015 年度国内競技規則改訂案について

1. 技術関連規則の審議

① フットレスト先端形状の規則について(2014 年国内競技規則書 219 ページ 3-8-4)

決定事項 「360 度どの角度からみても 1mm 以上」の表記を追記する。

② 車両重量の規則について(2014 年国内競技規則書 225 ページ 7 車両重量、226 ページ 3 車両重量)

決定事項 現状 FIM 規則と同一とする。

③ ゼッケンプレートの規則について(2014 年国内競技規則書 219 ページ 3-14)

決定事項 現状規則の緩和と FIM 規則との整合性が要望され、事務局改訂案が承認された。

決定事項 IA1 クラスにのみ適用として、当該競技会の暫定ランキングトップライダーだけ異なる色のゼッケンを装着する、いわゆる“ポイントリーダーズゼッケン”を新たに採用することが決定した。ゼッケンカラーは、MFJ 事務局ならびに正副委員長に一任されることとし、該当選手は、各自(チーム)で指定されたカラーのゼッケンを準備しなければならないこととし、各メーカーも了承した。なお、第 1 戦は、前年 IA1 シリーズチャンピオンをポイントリーダーズゼッケンの対象とする。

※会議後、ゴールド地/黒文字(数字の外周に白フチ)で決定された。

※ポイントリーダーズゼッケンに限り、数字(黒文字白フチ)・地色(ゴールド)はつや消しでなくてよい。(光沢が認められる)

④ 走行モード切替スイッチによる音量値への影響について

第 8 戦中国大会の決勝保管車両で、外見でモード変更スイッチのある車両は、車検でモードごとに音量測定を行ったが、最大で 1.5dB 程度の誤差があったが、全ての車両で大きく影響される状況が無かったことが報告された。

また、第 9 戦 MFJGP 大会に技術委員会テクニカルアドバイザーを派遣し、車検状況等を調査したが、大幅に音量値が変動する可能性のある車両は無かったことが報告された。

決定事項

- ✦ モトクロス基本仕様 5 音量規制 5-3-4-5 に以下文章を追記。
 ※音量測定は走行時と同一モードで計測されなければならない。
 ※スイッチ等でモード切替が可能な車両は、車検長から指示があった場合は全てのモードで測定を受けなければならない。
- ✦ 音量測定方法の統一化について、来年度の運営マニュアルに以下掲載する。
 ※0.2 秒からアクセルを全開にし、1 秒保持してすぐ手を放す。
 ※測定器は“ピークホールド(最高音量)”で測定し、目視では行わない。

⑤ 固定回転数測定方式の記述について
決定事項

2015 年度より移行期間が終了し、MFJ 公認競技会(全日本・地方選手権・県大会)の全てのクラスで 2mMAX 方式が適用されることとすることが確認された。

なお、地方選手権や県大会において、旧年式車両(2010 年以前)での出場がある為、救済措置として固定回転方式の記述を残すことが了承され、技術委員会に上程することとなった。

⑥ フレーム・エンジンの打刻について

(2014 国内競技規則付則 5 モトクロス競技規則 194 ページ 5 出場車両、198 ページ 16 車両検査、18 車両の変更)

技術委員会テクニカルアドバイザーからの提案により、フレーム・クランクケースの交換により打刻の無い部品の車検における取扱いについて、現状、モトクロスは「販売証明」のみ提出することとされているが、ロードレースと同様に、大会主催者やモトクロス委員会で承認した場合に限り、車検にて付加された公式認識マーク(打刻またはペイント)でも可能とする規則とすることが了承された。

決定事項

※該当箇所以下追記。

「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・クランクケースを車両検査場に提示すること。認識番号のないフレーム・エンジンについては、車検で、フレーム・エンジンに認識マーク(打刻またはペイント)を付加する方法も認められ、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」

⑦ 承認ジュニア 65 クラスの排気量区分について

前回委員会にて継続審議されていた、「MFJ 東北よりジュニア 65 の最低排気量と 4st の上限排気量を MFJ オリジナルに変更することが了承された。

決定事項

承認ジュニア 65cc クラス → 2st(49cc~65cc)、4st(49cc~110cc)

2. 2015 規則改訂点決定事項の確認

MFJ 事務局より、前回委員会で決定した規則改訂事項について報告された。

決定事項

- 全日本 MX 特別規則「参加資格」 → 203 ページ 5-3、5-4
- 2mMAX 適用を公認競技会すべてに適用 → 222 ページ 5-3-6-1、225 ページ 4-2
- チャイルドクロス(全日本併催)周回数 → 232 ページ 5 競技内容(5 分+2 周→5 分+1 周へ改訂)

3. 2015 規則改訂新規提案事項
① ゼッケン登録について
決定事項

208 ページ 12-3-2 希望ゼッケン登録の最終承認を、「中央スポーツ委員会」から「モトクロス委員会」へ変更。

208 ページ 12-3-5 「MFJ 以外の国籍を有する者又は全日本 MX 選手権シリーズの広報活動に貢献することを目的とし MFJ モトクロス委員会に認められた者は、シーズン途中でも重複しないゼッケン番号を指定することができる」を追加する。

207 ページ 12-1-1 IA1 と IA2 の前年ランキングを翌年の指定番号とすることが提案されたが、2015 年度は現状通りの指定

番号規則とすることが決定した。

② 公式練習参加の定義を追加

決定事項

209 ページ 16-2 に「16-2-1 参加の定義:スタートラインにライダーが車両とともに並ぶこと」を追加

③ モトクロス・オブ・ネイションズ日本代表選手選考規定について

決定事項 215 ページ

- 1)選考委員会 → 「モトクロス副委員長」を「モトクロス委員長が選任した MX 委員」へ変更
- 3)団長・監督の選任について → 「団長が選出されない場合、監督が日本チーム全体を総括する」を追加

④ 予選・決勝スタートの手順について

決定事項 210 ページ 18-2-1-2 予選スタート手順 ◎209 ページ 18-2-2-3 決勝スタート手順

ウェイトニングエリアより進行員の指示で第 1 ライダーがエンジン停止状態で押しながら、スターティングエリアへ移動するタイミングを「レース開始時刻」ではなく「レース開始時刻 10 分前(集合時間)」にしたらどうか?と提案されたが、現状通り、「レース開始時刻」のままとすることが決定した。また、決勝前に出場選手がグリッドをならすことを認められている規則について、大会によってはオフィシャルに理解されていない場合もある為、徹底することが選手会から要望された。

⑤ ヤマハ発動機からの提案

- ※サインエリアへのメカニック増員(2名→3名)増員について …… 現状通りの人数(最大2名まで)とする。
- ※土曜日に実施されているコース視察にライダー以外も認めてほしい …… 選手会代表のみ同行可能(現状通り)

⑥ レース終了の合図について ~MFJ 近畿提案~ (2014 国内競技規則 201 ページ 27 レース終了)
 前回審議されたレース終了合図をロードレース規則と併せる提案について、再審議されたが、現状通りとなった。

⑦ コースアウトとショートカットの定義 ~MFJ 近畿提案~ (2014 国内競技規則 201 ページ 26 レース)
 コースアウトとショートカットの規則について、表記改訂が提案された。コースアウトとコースショートカットの解釈の表記を以下の通り改善することとなった。

決定事項

26-3 コースアウト

ライダーは、走行中、止むを得ず定められたコースを外れ、再びコースに戻る場合、一時停止と安全確認を行ない、外れた地点からコースに復帰しなければならない。但し、外れた地点からコース復帰することが困難な場合は、外れた付近で、時間的に有利とならないように復帰することが認められる。自分に有利となる場所から復帰した場合、または大会審査委員会で有利と判断された場合は、コースショートカットとみなし、当該審査委員会にてペナルティーが科せられる。

26-4 コースのショートカット

コースのショートカットは禁止する。コースをショートカットした場合、その内容に応じてペナルティーの対象となる。ペナルティーの量刑は当該審査委員会にて決定される。

⑧ 地方選手権昇格者改訂の確認を行い、各地区会議終了後 MFJ 本部へ報告することが確認された。

⑨ ウェアラブルカメラの使用禁止

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、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)ことは禁止とされることが確認された。

⑩ ヘルメットの公認期限

競技用装備部会において、すでに流通していない旧製品やすでに活動していないメーカー・販売店について国内競技規則より

削除することが決定したことが報告された。

4. MFJ 事務局からの報告

① メディカル部会 決定事項の報告

◇ 13 ページ「競技会」 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 ページに以下項目を新規追加する。(以後項目番号変更)

- A) 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主催競技団から判断された場合、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。
- B) 競技中受傷した場合、走行復帰に際しては主催競技団の許可を得なければ出走できない。
- C) 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。
- D) 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。
- E) 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、大会競技団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について

◇ 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、競技運営団が判断します。

◇ 熱中症について …… 日体協の資料から抜粋した内容を規則書に追記する。

◇ 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。

◇ ドーピング委員会の名称変更について

ドーピング規則で「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。

③ 競技会のエントリー用紙について

全日本モトクロス選手権等で採用されているエントリー用紙の裏面誓約書について、以下文言を削除する。

「尚、この事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 ライセンス講習会修了証の有効期限変更となることが承認された。

現状:6ヶ月 → 変更後:1年間

⑤ 競技役員ライセンスの 2 級から 1 級への昇格

変更箇所

2 級を取得後、各種目(他種目との合算は不可)において、実務ポイント 50 点以上となり、かつ全日本選手権以上の大会で 2 回以上、正または副長に従事し、MFJ 各種専門委員会が認めた者。

※上記一部分を削除することが承認された。 ※↑「中央スポーツ委員会」から改訂

5. その他報告事項

- ① 関東荒井委員の協力の下、全日本選手権で持ち回りされている車検機材の専用 BOX が製作された。
- ② プレスの木田氏より、ファンサイト Mxing へ寄せられた意見書が配布された。

VI. 普及対策について

1. モトクロス選手会からの提案について

- ◇ モトクロス選手会より、本年度活動収支と活動内容が報告された。

提案

- ◇ 2020 年ビジョンにて提案された全日本選手権の土曜日ファンサービスの実施は可能であるが、機材や交通費・日当等を考慮し、予算がかかる為、MFJ にて支援を検討してほしい。または全日本でプラス収支となっている場合、主催者にて協力を頂くことも検討してほしい。
 - 検討はするが、MFJ 事務局での活動予算、各大会主催者の収支も厳しい状況である。
- ◇ ウェアラブルカメラの装着申請を無償にしてほしいとの提案がなされたが、競技用装備部会で使用禁止が決定した為、提案が取り下げられた。
- ◇ 全日本選手権シリーズ開催増加について(北海道・中部・四国の再検討)

海外の開催数に比べると約 1/3。12 戦～15 戦開催を目標に調整をお願いしたいと選手は希望している。

 - 2015 年は、新会場も検討されており、シリーズ 10 戦を何とか保持できそうだ。MFJ としても、全国 8 ブロックで最低 1 大会開催できることが理想であり、引き続き各地で開催できる体制を調整したい。
 - 北海道大会の再開について、競技会主催体力が加盟団体に無い為、施設主催として開催したいが、オフィシャル集めと新会場の準備にもう少し時間を要する見込みで 2015 年は休止を決定した。
- ◇ 年齢制限規則の撤廃を要望する。特に中年層プライベーターに IA1 クラス出場を強制するのは、レース活動を続ける上でも大きな弊害となっており、ライダーの減少にさらに拍車をかけている。参加制限を撤廃し、IA ライダーが自由にエントリーできる環境に改善してほしい。
 - 現状規則では、もはや年齢制限規則は設定されていない。但し、IA1 前年ランキング 1～15 位と IA2 前年ランキング 1～3 位(25 歳以下を除く)が IA1 しか参加できない規則の見直し要望と判断する。継続課題として、当該規則の在り方をモトクロス委員会で審議する必要がある。
- ◇ 本年度第 7 戦近畿大会にて、選手も販売協力を行った。今回と同様に、チケットを先に預かり、売れた分だけ精算してもらうやり方(着券精算方式)であれば、選手としても販売協力しやすく、他の大会でも協力可能かもしれない。
 - 販売手数料(マージン)を設定し、出場選手がチケット販売の取扱いを行うことが問題無いか？実現可能であれば、選手会から当該地区の主要選手に対して販売協力を啓蒙して頂くことを相談したい。
- ◇ 選手会アカデミーを実現させたいとの意向が提案された。世界と日本のライダーの技量格差、年少者育成等の観点で、現在のモトクロス選手会として将来の為に貢献できることを行っていきたい。
- ◇ 具体案として、2015 年はモトクロス全国大会で選手会所属ライダーが現地に行き、キッズ～NA で、将来 IA での活躍が見込めそうなライダーにアドバイスやトレーニング方法の指導を行うというもの。
 - 2020 年 VISION で、MFJ モトクロス委員会が進めたい事項と合致しており、全面的に協力していくべき提案である。まずは、2015 年全国大会において、選手会の意向を優先に SUGO に協力してもらい実現するよう進める。将来的には、地方選手権で地域ごとにレベルアップする環境を提供できるようにしたい。

2. 前回継続審議事項

前回委員会で継続審議となっていた事案について、10/9 に作業部会を開催し、まとめられた草案を基に審議・決定された。

提案① IA1 と IA2 を IAOPEN に統合

決定事項 現状通り 【IA1、IA2 各決勝 30 分+1 周×2 ヒート】

意見

※IA1 の呼称がわかりにくくはないか？

- 選手・関係者では定着。観客に対しては、出場車両の排気量区分等、各大会公式プログラム等で説明を入れていく。

提案② 全日本 IB2 を IBOPEN に統合し、IBOPEN を 2 ヒート制で実施

決定事項 2015 年より、全日本選手権シリーズは、IBOPEN のみ 2 ヒート制に改訂する。【20 分+1 周×2 ヒート】
IBOPEN 予選レースは、【10 分+1 周】とする。
有効ポイント制は廃止し、シリーズ合計ポイント制に改訂する。
IB と IA のエントリー料金を「シングル 18,000 円(税別)」に改訂する。

意見

- ※IB クラスをダブルエントリーからシングルエントリーに改訂することで収入に影響が出る可能性がある。
- 本年度全日本シリーズの参加台数実績を基に影響の出る可能性のある減収額を算出し、2 ヒート制のクラスのエントリー料金を統一するよう改訂した。
- ※IB クラスを OPEN にする最大のメリット
- 予選レース(1 大会平均 3 組分)を削減し、代わりに IB 予選レース時間を IA と同様に確保できる。また、タイスケのリニューアルを行い、土曜日に決勝 1 レースが実施できる可能性も生まれ過度なスケジュールを解消できる。
- ※ラストチャンスレース
- IB クラスにラストチャンスレースを復活させる提案があったが、IBOPEN×2 ヒート制に改訂したことによる出場台数への変化が読めないことや、以前廃止の要因ともなったラストチャンスレース実施の重大事故多発事例の解決がなされていないことから、2015 年は実施しない。
- ※地方選手権
- 本会での決定は、あくまで全日本特別規則の範囲であり、地方選手権の開催 2 クラスを全て OPEN×2 ヒートに統一する決定ではない。地方選エントリー料金の改訂も地方で審議決定し、特別規則で公示する。

提案③ 全日本レディースクラスの 2 ヒート制

決定事項 現状通り 【決勝 15 分+1 周×1 ヒート】
有効ポイント制は廃止し、シリーズ合計ポイント制に改訂する。

意見

- ※レディースクラス内出場選手の技量格差がある為、現状(2st85cc/4st150cc)のレースを 2 ヒート行うよりも、ランキング上位者を選抜し、2 クラス車両で 1 ヒート追加してほしい。
- 予選・決勝レースが増加する為、タイムスケジュールの都合も考慮しなければならない。
現状選手の意向も確認する必要があり、アンケート等を実施する必要がある。

提案④ 全日本選手権対象クラスとしてジュニア 85 クラスを新設する

決定事項 現状通り、併催クラスとして全戦で併催する。
地方選手権シリーズにおけるジュニア 85 クラスは、走行機会増加を目的に 2 ヒート制で行う。
ジュニア 85cc クラスは、2st85cc/4st150cc が区分とされている為、極力「ジュニアクロス」の呼称を使用する。

意見

- ジュニアクロスは全日本格式にならないのか？全日本チャンピオンが出れば活性化するのは？
- 全日本選手権は台数減少している為、台数増加を視野に入れ主催者の収入にも好影響が出るのでは？
- 全日本選手権だけしか出場しないこととなると、地方選手権の参加台数減少の影響が懸念される。
- 長距離遠征に伴うコストアップも考慮しなければならない。
 - 当面、現状全日本での併催開催で出場機会は提供されていると判断する。
 - 今後、エントラントのモチベーションも考慮し、タイスケの都合も含め継続検討する。

提案⑤ 全日本選手権出場車両の排気量による最低年齢制限の撤廃

決定事項 現状通り 【2 クラス車両(15 歳以上)、1 クラス車両(16 歳以上)】

年少者による重大事故発生が要因となり制定された規則であり、車両性能がさらに向上している状況も考慮すると、現状規則を改訂する理由には至らない。但し、全日本選手権特別規則の範囲内とし、地方選手権出場時には規制は設けない。

提案⑥ ゼッケンカラーの改訂

決定事項 現状通り【IA1&ジュニアクロス: 赤地/白文字、IA2: 黒地/白文字、IB: 紺地/白文字、LMX&NB: 白地/黒文字】

【NA: 黄色地/黒文字、チャイルドクロス: 白地/赤文字、ジュニア 65: 緑地/白文字】

※2015 年より、IA1 クラスでポイントリーダーズゼッケンが採用されることが決定。

提案⑦ MX ネイションズの位置付けの見直し

決定事項 2015 年度より、ネイションズ出場選手を選手会でノミネートし、MFJ モトクロス委員会で選考委員会を立ち上げ、審議・決定する。

3. 全日本の活性化について

1) 全日本選手権シリーズの安定経営

- ◇ シリーズを合理的に運営する為の体制を構築、収支の安定化やパス管理の一元化を検討すべき。
- ◇ 収入源の確保が最優先課題であり、観客増加やスポンサー獲得に加え、メーカー参加費の値上げも提案。
- ◇ 選手会提案にもあったが、チケット販売網の拡大(選手販売協力体制)。
- ◇ 成功事例の紹介

① 第 7 戦近畿大会 …… 前年比 1.6 倍の観客動員となった。

近畿モトクロス委員会 PR ブースが展開され、近畿選手権の紹介や 50cc 車両展示が行われ、親子連れの観客に特に人気となっていた。4 メーカーの協力で「観戦ツーリング」の企画も実施された。来場者意見も参考に提出された。

② 第 9 戦 MFJGP …… メーカーからの協力で AMA 参戦ライダーが出場し、大会を盛り上げた。

地元ラジオでの PR や地元トップライダー(熱田選手)の村田町訪問、メディア向けキャラバン等、実施。決勝では IB2 決勝後、開会式典を行い、昼休みにはフリースタイル MX のアトラクションを実施する等、観客サービスを展開。

2) 近畿 MX 委員会の提案 「全日本選手権のタイスケ改訂案…メインクラスの時間の変更」

- ◇ 第 7 戦の観客からの意見や言動から、現状の競技観戦時間が長すぎる。メインクラスである IA1 と IA2 のレースを 15 分インターバルで 2 ヒート行い、午後からに集中させ午前中はファンサービスの活動を展開したらどうか？また暫定表彰式を総合のみとし、グリッド決めの時間短縮は規則改訂で改善できないか？

意見

- エントラントの意見として、インターバルは最低 60 分以上が望ましい。(車両整備や体調も考慮すべき)
- 表彰式は、ライダーだけでなくスポンサーの PR する場であるとも考えており、回数は多い方がよい。
- 観客にできるだけわかりやすくする為、プログラムやタイスケへのクラス表記は、極力略称を使わない。

継続審議

参考意見として、今後の検討材料とする。

また、全日本選手権の観客向けツールにおいては、極力、略称を使用しない方針。

3) 底辺層の拡大について

- ◇ 地方選手権を育成の場と想定し、構造を改革する必要がある。
- ◇ 地方選手権の参加台数不足の救済措置として、不成立となる予選出走台数を改訂すべき。
(ポイントスケールをどうするか？を併せて検討)
- ◇ NB 以上のレディースクラスのライダーが地方選手権で走行機会が無い。(技量向上の問題にも起因)
- ◇ エンジョイライセンスの金額改訂により、地方選手権開催クラスで遊べるクラスを設定したい。

◇ 選手会で提案されたライディングスクール(アカデミー)の実現。

- 決定事項**
- レース成立台数を「予選出走台数 2 台以上」に改訂する。(ポイントスケールは 1 位 25 点のまま)
 - 2015 年より、レディースライダーは、ライセンス区分に関係無く地方選手権ジュニアクロスに出場することが認められる。但し、MX ジュニア以外のライダーは 20 位以内の成績となった場合でも、ポイント対象外として扱う。(各地方選手権ごとの特別規則に則ることが前提)
 - ※ジュニアライセンス所持者のみで、順位を繰り上げる。
 - ※ジュニアクロスで予選レースが発生した場合、ポイント対象外のレディースライダーは決勝のみ混走を許可する。
 - ※スターティングマシンで決勝出走台数が決められている場合、ポイント対象外のレディースライダーは後列スタートとする。
 - ※ポイント対象外レディースライダーが多数の場合は単独でレディースクラスの開催を検討する。(単独で開催する台数は主催者の判断に委ねる)

継続審議

その他、普及項目については、別途普及作業部会を開催し、継続検討する。

4) MFJ 事務局からの報告

- ◇ 競技会 WEB 申請が、12 月をメドにスタートする予定である。(振込手数料は、MFJ 負担)
- ◇ 15 年 1 月 1 日以降、競技会申請期限が変更される。
 - 世界選手権、国際大会、全日本 …… 前年 11 月末まで
 - 準国際競技会、特別競技会、エリア・地方選手権 …… 前年 12 月末まで
 - その他公認競技会、承認競技会、承認行事 …… 開催日 1 か月前まで
- ◇ 15 年 1 月 1 日以降、観客賠償責任保険の増額に伴い、競技会申請料が変更される。
 - MX 全日本選手権 …… 110,000 円
 - MX 地方選手権・県大会 …… 23,000 円
 - 承認競技会、承認行事、走行会 …… 17,000 円
- ◇ ライセンス講習会の申請手続きが年間 1 回のみ 2000 円とし、何度でも講習会開催が可能となる。
- ◇ 2015 年 4 月からエンジョイライセンスの料金が 3350 円(C 区分)、2300 円(A-1 区分)に改訂(値下げ)される。

VII. 安全対策について

1. 前回からの継続審議事項

1) コースポールの調査結果

タイで開催されている世界選手権 GP で採用されているプラスチック製の杭のサンプルを取り寄せ、SUGO にて一部採用した際のインプレッションが報告された。

- 外観を綺麗で見栄えがいい
- ライダーが接触した際のダメージは軽い
- 軽量だが、寸法が大きく、かさばる為、保管に場所をとる
- 柔らかな地面だと設置しづらく、固い地面にはあらかじめ穴を開けて設置する必要がある。
- 金額は概算で 1 本あたり 300 円程度と聞いているが、送料なども別途必要。

2. 安全対策の指針について(草案)

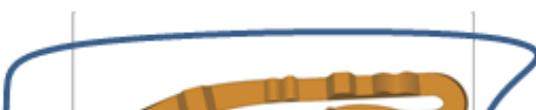
1) 事故を未然に防ぐ(防止策)

- ① コースの外周を囲い、インフィールドに観客を入れない。
(ライダー同行者もピットクルー登録していない者はすべて観客とみなす)

事故を未然に防ぐ：防止策

「立ち入り禁止区域の明確化 (考え方…その①)」

万一、コースアウトしても観客や一般エリアにマシンや選手が到達しないほどの間隔を外周に設け、立入の制限を行うこと。



特に、間隔を広めにとる箇所はココ！ (4P参照)

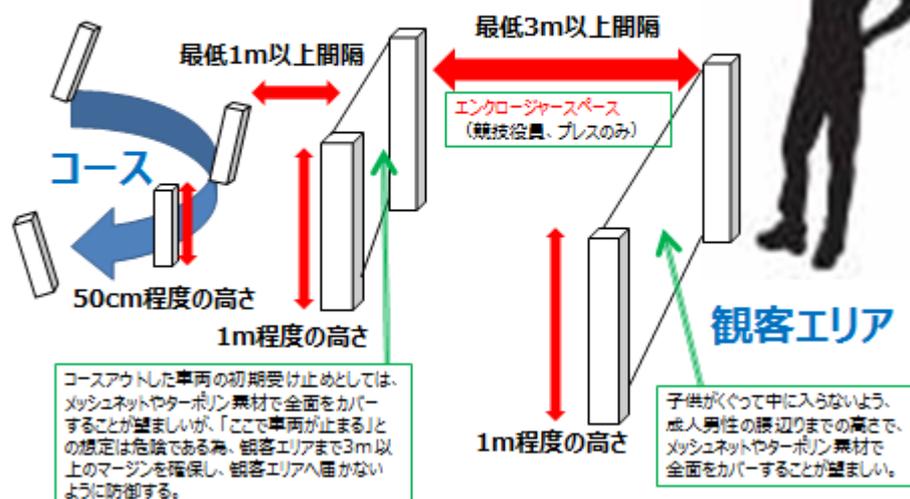
- 第1コーナーアウト側
- 最終コーナーアウト側
- ウォッシュボードの両サイド

- ② 二重柵の設置を原則とする。
 コース杭から 1m 以上間隔を開けて最初のネット・コーステープを設置し、さらに 3m 以上間隔を開けてネットまたはターポリンなどを設置し、その外側を観客観戦エリアとする。

事故を未然に防ぐ：防止策

「コース設営における安全対策のポイント（具体策その①）」

【二重柵の優位性】



決定事項 2015 年度より、全日本選手権シリーズ全戦において、審査委員長は、コース査察の際に上記を基に観客エリアの安全対策が行われているか？確認する。

※上記の対策は、全日本選手権シリーズだけでなく、地方選手権・県大会の開催にも適用させる。

- ③ 特に対策を強化しなければならない箇所と立入禁止表示

事故を未然に防ぐ：防止策

「コース設営における安全対策のポイント（具体策その③）」

【特に注意しなければならない箇所を理解する】コース設営時に予め想定することも重要！

- ① 観客エリアと競技エリアを、より積極的に分離すること。
- ② ライダーとマシンが飛び出しても絶対に人の居る場所までは届かない程度（約4～5m程度）、走路と観客エリアを制限するネットを二重にし、間隔を設け、コースアウト時に観客席まで到達させない。
- ③ ナイロンネットは強度が弱い為、バイクの飛び出し防止（防壁）として役に立たないことを認識する。
- ④ 観客を入れてはならない場所
 - 直線からコーナーの延長方向（アウト側）
 - 大きなバンクの外側
 - ジャンプ台付近
 - フープスや轍、それに荒れた路面の脇
 - 直線とコーナーの間

決定事項 2015 年度より、モトクロス公認競技会(全日本選手権、地方選手権、県大会)において、関係者以外立入禁止の箇所には、誰にでも判別できる“立入禁止”の表示がされた看板を設置させる。

2) 競技役員の保護

- ◇ ヘルメット着用義務付けの徹底（特にフラッグマーシャル、救護役員などコースに入るスタッフ）
- ◇ コースマーシャルの立ち位置の安全確保（競技中マシンの飛び出しの際、逃げ場の確保）
- ◇ フラッグ講習会の実施（イエローフラッグ、ホワイトフラッグの提示徹底と AED 等救護講習）

3) モトクロスコース規定の順守

コース距離、コース幅など「モトクロスコース規定」に遵守したコース設営がなされているか？を再検証すべき。
特に、地方選手権や県大会が開催されている会場は、各地区モトクロス委員会にて検証をお願いしたい。

4) 事故例

2013 年 6 月に全道モトクロス選手権シリーズにおいて、NB クラスでスタート直後にコース脇で観戦していた人にコースアウトしたライダーが接触し、重傷を負う事故が発生した件について報告された。モトクロス競技会では、どの地区でも発生する可能性があり、事故発生は、種目そのものへのダメージも強く、競技人口への影響、競技会開催への影響も及ぶ為、業界全体で発生防止に努めなければならない為、全国的に状況をくれぐれもご理解頂き、対応を徹底してほしいことが、MFJ 事務局から要望された。

※安全対策の指針については、加盟団体を通じて MFJ 本部より完成版を配布する。

以上
平成 26 年 11 月 11 日
17 時 20 分閉会
MFJ モトクロス委員長 田中 隆造