

## 2019年度 第2回 エンデューロ委員会 議事録(ダイジェスト)

開催日：2019年12月4日(水) 午前11時00分～午後4時

開催場所：東京・築地・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. 2019全日本選手権シリーズ・エリア選手権シリーズランキングの承認

- (1) 2019全日本エンデューロ選手権シリーズランキングが承認され、昇格者が承認された。
- (2) 地区エリア選手権シリーズ(北海道・東日本・中日本・西日本・九州) 昇格者が承認された。

### 2. 2019全日本選手権シリーズ・エリア選手権シリーズ開催状況等の報告

#### (1) 2019年度ライセンス登録者

2019年11月30日締めupのライセンス会員データが提出された。

- ・ エンデューロライセンスの前年同日は、106%(523名)であった。  
(地区別では、全日本・エリア戦の開催が無い地区の減少が目立った)

#### (2) 2019全日本選手権シリーズ開催状況報告

シリーズ全4戦6ラウンド終了後の開催状況が報告された。

- ・ 観客数は、前年同数の3000人、1大会平均750人であった。
- ・ 全体の平均参加台数は、123人(前年125人:98%)であった。  
IA:22人(24人/91%)、IB:28人(28人/100%)、NA:17人(18人/98%)、NB:37人(36人/102%)、  
W:3人(5人/60%)、承認:17人(28人/60%)

#### (3) 2019エリア選手権シリーズ開催状況報告

北海道、東日本、中日本、西日本、九州地区の各エリアシリーズの開催状況が報告された。

- ・ 東日本エリアの最終戦が台風の為中止となった。

#### (4) 第3戦日高2Days大会・第4戦九州2Days大会の報告

- 選手会に集められた意見が報告された。
- 北海道  
審査委員長、参加選手から頂いたご意見を反省材料として来年に向けた改善策を検討する。
- 九州  
\*Day1において、「タイム設定の変動制」が施行されたが、移動の速度等、安全性に欠けるとの意見が多く、安全性の保持を優先に考え、「全日本選手権では「タイム固定方式」で全戦統一する」ことが決定した。  
\*Day1でタイヤがパンクしたりタイヤしたライダーがDay2に出走する為の対応についての統一解釈  
… パルクフェルメに保管する為、再車検  
… 再車検はエンデューロ競技規則8再スタート8-1-1に記載の通り、「最初に主催者から与えられた当該選手のフィニッシュ時刻から60分以内(フィニッシュ時刻より前は不可)である。  
↑  
下線部分を国内競技規則書に追記する。  
… 再車検を受ける際、マーキング部品も含めて、エンデューロ競技規則8再スタート8-1-2に記載の通り、「車両のフレームは大会の事前車検と同じものであり、事前車検時のペイントがされていること」、つまりフレームだけは交換してはいけない。  
\*ミスコース・ショートカットの場合のタイムペナルティの統一化  
一定の基準を設け、どのような場合も同一のペナルティ対応をすべきとの提案があったが、コースレイアウトや距離・天候等の付帯状況により、タイムペナルティは一定に算出することは困難であるとの結論となった。  
ルート・テスト・車検ごとにペナルティを仕分けし、過去の記録を参考に来シーズン開幕前までに判例集を策定する。

### 3. 2019 ISDE 報告

2019年11月11日～16日にポルトガルで開催されたISDEにトロフィーチーム(釘村忠選手・渡辺学選手・前橋孝洋選手・馬場大貴選手)が参戦し、13位となったことが報告された。

なお、個人成績ではE2に出場した釘村選手は、日本人初となるゴールドメダルを獲得した。

### 4. 2020 レースカレンダー調整

*注①	第1戦 (Rd①)	3月15日	テージャスランチ(広島県)
*注②	第2戦 (Rd②③)	5月30日～31日	アルコピアオフロードランド(岐阜県)
	第3戦 (Rd④⑤)	9月19日～20日	日高町特設会場(北海道)
*注③	第4戦 (Rd⑥⑦)	調整中	調整中
	ISDE	8月31日～9月5日	イタリア
	WE RIDE 三宅島	11月14日～15日(予定)	三宅島

\*注① … 3月15日は2019年度ライセンスが適用される大会となる。

\*注② … 第2戦(中日本)は、2Days大会で開催する。午前と午後でクラスを分けて行う。中部ED部会主催で行う。

\*注③ … 第4戦は11月に東北地区内での開催が要望され、調整を進めて頂くこととなった。

### 5. 国内競技規則の確認

#### (1) ベルナードホジキンスメモリアルカップの選考

2019年12月14日に日経ホールで開催される「MotoAward2019」にて表彰される予定の「ベルナードホジキンスメモリアルカップ」について審議され、今年のISDEのE2クラスでゴールドメダルを獲得した釘村忠選手が選ばれた。

#### (2) 中部エンデューロ部会から提案された「エリア選手権シリーズの1大会にボーナスポイント(+5点)の大会登録が認められる」ことが承認された。

\*MFJ国内競技規則書へ掲載

「エリア選手権におけるボーナスポイントについて

各エンデューロエリア選手権シリーズにおいて、年1戦のみボーナスポイント+5点が加算される大会が認められる」

\*すべてのエリアに必ず設定しなくてもよい。(エリアごとの考えで設定しなくてもよい)

#### (3) 全日本シリーズの最終戦にグランドチャンピオン大会要素の大会を設定してはどうか。

グランドチャンピオン大会の様に1大会の成績を基準にライセンス昇格が認められる競技会を開催し、実力を判定すべきとの提案があったが、現状の環境では難しい。

#### (4) 全日本選手権ならびにエリア選手権の昇格人数の確認

##### ① エリア選手権

国内B級 → 国内A級 (自動昇格)

エリア	北海道	東日本	中日本	西日本	九州
人数	6	6	6※	3	4

※中日本の昇格者(8人 → 6人)が委員会で修正された。

国内A級 → 国際B級 (申請昇格)

エリア	北海道	東日本	中日本	西日本	九州
人数	3	3	3	2	2

国際B級 → 国際A級

シリーズチャンピオン1名 (申請昇格)

##### ② 全日本選手権

国内B級 → 国内A級 (自動昇格) 1位～8位 (同点の場合、人数を超えることも可能)

国内A級 → 国際B級 (自動昇格) 1位～5位 (同点の場合、人数を超えることも可能)

国際B級 → 国際A級 (自動昇格) 1位～3位 (同点の場合、人数を超えることも可能)

(5) オフィシャル不足に関する検討会について

2019年10月10日、MFJ本部で開催された「競技役員に関する作業部会」で提案された以下の事項が説明された。

- 危険度の高い役務、判定に関わる役務以外は、役員ライセンスを所持しなくても補助員として活動することができる。
- 主要役務以外は、種目を問わずに従事することができる。
- JAFの規定を参考に、補助員への資格付与や推薦制度を採り入れる。(補助経験と加盟団体事務局の推薦ありき)
- 競技ライセンス(エンジョイ除く)またはピットクルーライセンス所持者で18歳以上の者は、競技役員3級の資格で従事可能なオフィシャル業務を可能とする。

(6) IAS クラス構想について

前回委員会で継続審議となっていたIAS設定の構想について、選手会で取りまとめられた意見が提出され、協議された。

**意見**

- ・ 選手の意見として、賛否は分かれていた。排気量で分けた方がよいとの意見が多かった。
- ・ 排気量でクラスを分けると
  - … 公道を利用する競技会は考慮できない。ボアストロークの確認が必要となる。メーカー契約上、シーズン中に車両を変わらざるを得ない選手もいる。(ただし公道使用競技会だけ、車両をOPENとしてポイントを付与するアイデアもある)
- ・ IASとIAの違い …… コースもタイムもIAと同じであれば分ける必要はない。
- ・ 2019リザルトをみると、若い世代も登場しており、観察期間とすべきか。IAのエントリーは1大会平均20人であり、10人がIASとなると半数になってしまう。(昇格人数やハードルは現状規則で適正との認識)
  - \*狭い世界で小さくまとまり、より閉鎖的な施策となってしまう可能性も十分考慮すべきである。
- ・ IAの権威を現状のまま保ち、国内B級の新規増加に力を入れるべきだ。
- ・ IAS登録ライダーのエントリー無料化案は、運営への経済的な影響が大きく厳しいのが現状である。

**継続審議**

排気量分けのクラスを設定すると、どうなるか?を2020年にシュミレーションしてみる。(IAのみ)  
2020年の動向を観察し、継続審議とする。

以上