

ロードレース委員会 会議議事録

開催月日： 2019年7月4日(木) 午前10時30分～午後4時30分
 開催場所： 東京・中央区 MFJ 会議室

I. 開催状況 と MFJ ライセンス発給状況

1. MFJ ライセンスの発給状況

ライセンス会員状況 6月24日現在

ロードレースは、前年比98%、ロード国際6%減、国内が1%減、フレッシュマンが3%減少、ジュニアは母数が少ないため、152%増であるが MFJ ロードレースライセンス全体で3%減である。

地区別は、中部、四国が4%増 他地区は前年比マイナス傾向。特に近畿の減少率が著しい。

2. 全日本選手権・MFJ カップ開催状況報告 ※4 戦筑波大会まで。 (単位：人)

	観客数	台数合計	JSB1000	ST600	J-GP2	J-GP3	JP250
1 大会平均台数	21,763	113	42	45	10	25	29
前年対比 (%)	118%	102%	111%	123%	49%	96%	86%

3. 地方選手権開催状況報告 ※7 月上旬まで開催報告のあったもの

<JSB1000 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	開催なし	13	17	42	66	10	16	29
2018	開催なし	13	17	36	61	13	11	21

<ST600 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	15	12	27	28	44	25	20	21
2018	12	13	30	18	38	31	18	20

<J-GP3 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	開催なし	3	12	14	23	10	5	11
2018	開催なし	5	11	15	28	12	11	13

<JP250 インター+ナショナルの1大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2019	11	22	17	18	33	23	9	17
2018	12	17	22	21	41	27	15	22

II. 全日本選手権 シリーズランキング (中間) 報告

全日本第4戦 筑波大会までの中間ランキング表が確認された。

合わせて、MOTOGPのワイルドカード参戦の募集の公示していることが報告された。

Ⅲ. 全日本選手権 審査委員会、セーフティーオフィサー報告

Ⅳ. 2020年以降のクラス構成について

2020年から導入するST1000クラスの全日本、地方選の落とし込みとJSB1000の特化策およびJ-GP3とJP250の作業部会（6月14日開催）で立案した内容を本委員会にて審議下記のとおり決定した。

1) ST1000 作業部会案

< 概要 >

車両イメージ : ST600の1000cc版 レーシングタイヤ（スリック、ウエット）

位置づけ : 「新しいワールドスタンダード」とし、moto2、JSB1000につながるよう選手育成。

車両規則は、STK1000のスリック版として世界/各国選手権とのハーモナイズを目指す。

クラス設定 全日本選手権クラスカテゴリー / 地方選手権クラスカテゴリー

技術規則イメージ ST600クラスの改造規則と基本的に同様とする。

主要 技術規則

① 参加車両の上限価格設定

一般生産型モーターサイクルで、一般市販価格300万円（消費税含まず）以下のMFJ公認車両でなければならない。

② ECUの公認制度と上限販売価格と買い取り価格

③ ワンメイクタイヤ制度の導入

サプライヤー : 住友ゴム工業株式会社

適用 : 全日本、地方選手権 ST1000クラス

期間 : 2020・2021・2022（3年間）

タイヤ : スリック・ウエットタイヤ

種類	用途	タイヤ名称	サイズ
ドライ	F	K R 1 4 9 (M2) / K R 149 (H 2)	120/70R-17
	R	K R 133 (S) / K R 133 (M)	200/60R-17
ウエット	F	K R 1 8 9 (WA)	120/70R-17
	R	K R 405 (WA)	190/60R-17

使用本数 :

- 全日本選手権 使用本数 は1レース（予選～決勝）を通じて前後2セット（ウエットタイヤ除く）を基本とする。ただし、マーキングコントロールは予選1セットのみとする。

- 地方選手権 使用本数 は1レース（予選～決勝）を通じて前後1セット
 エントラントサポート
 ドライタイヤ特別価格販売設定 全日本 2セット 地方戦。1セット1大会あたり購入可能
 全日本選手権 ST1000 クラス ダンロップ賞賞金設定
 スカラシップ（全日本向け、アジアロード向け） 設定

● ST1000ccクラスの提案事項

<地方選手権 ST1000とJSB1000の導入プラン>

- 地方選手権ナショナル ST1000と名称を変更し、JSB1000の車両は、2019年モデルまでの公認車両の参加を認め2025年まで参加を認める。
- ST1000クラスを昇格設定クラスとして地方選手権の最高峰クラスとする。
- 地方選手権インターJSB1000もそのまま残し、レースの形態は主催者に任せる。

ナショナル、インター**ST1000**とインター**JSB1000**の混走レースの設定可能とする。

クラス名称	車両	ワンメイクタイヤ	ポイント
ナショナル ST1000 国内ライセンス	ST1000 車両 (JSB1000 車両※)	対象	昇格ポイント ナショナル章典
インター ST1000 国際ライセンス	ST1000 車両	対象	インター章典

クラス名称	車両	タイヤ	ポイント
インター JSB1000 国際ライセンス	JSB1000 車両	タイヤ銘柄フリー	インターJSB 章典

全日本運営

- 大会数全日本選手権 6大会（7レース予定） 筑波大会 2レース
- 予選計時予選最低 30分（筑波 20分）
- 決勝レース距離（タンク容量と燃費による距離の決定）
 タンク使用可能燃料 15L 想定燃費 5.5/L レース距離：60～70km
 サイトイング、ウォームアップ、レース後含め80km以下
- 出走台数 JSBクラスの台数背景を適用 SUGO 40 筑波 24 もてぎ 40 鈴鹿44 岡山 40 AP42
- 予選基準タイムトップ 3台平均の 108%
- ゼッケンカラー緑地に白数字
- レースの順番決勝日 GP3 - ST1000 - JSB1000
- 賞金スケール
 ST1000 は、総額 128 万円（j-gp2 相当の賞金スケールを引き継ぐ。）
 DL 賞の副賞 1大会 32万円

補足：

- ・ 技術規則の補足：以前の規則案から大きな変更はないが、EWC 同様に車両の市販上限価格を設定した。
(車両販売価格(税別) JSB1000 400万 ST1000 300万円)
- ・ フロントブレーキマスターシリンダーの変更、ホイールの互換性およびワンメイクタイヤ名の追加を行った。
- ・ 課題としては、純正燃料タンクを使用のため、走行距離はテスト等をみながら最終的に決定したい。
合わせて、ST600との兼ね合いも検討課題

[結論]

ST1000cc クラスの作業部会提案は、原案どおり承認された。

ST1000 のレース距離については、60～70 km以内とし、ST600 は、70 km以上。

1000クラスのレース距離が短くなってよいとのこと了承された。

2) JSB1000 作業部会案

JSB1000 クラスの特化方法について

ST1000 の立ち上げに伴い、JSB1000 クラスをトップライダーにて観客に見てもらえるレースを運営するにあたり、昨年の委員会にて仮決定していた105%の予選基準タイムの切り上げについて、今シーズンの前半の状況を検証の上、作業部会案として提案した。

- ① 参加資格はフリーエントリーとするが、予選基準タイムを厳しくする。
予選基準タイムについては、段階的に予選基準タイムの変更を行う。
2020年 JSB1000 予選トップ3台平均の107%
2021年 JSB1000 予選トップ3台平均の105%

補足：すでに昨年から1大会あたりの参加者が減少傾向にあり、PPタイムも1秒ちかく上がっている状況下に、周回遅れと予選基準タイムのバランス

- ② 他クラスとの差別化
JSB1000の観客アピールに向けて、JSBのゼッケンカラーを特化し(現行規則とおり)他のクラスは、クラスごとのゼッケンカラーを設定し差別化を行う。

[結論]

- ・ 予選基準タイムについては、作業部会原案どおり承認された。
段階的に予選基準タイムの変更を行う。
2020年 JSB1000 予選トップ3台平均の107%
2021年 JSB1000 予選トップ3台平均の105%
- ・ ゼッケンカラーについて
全日本選手権クラスについては、現行の規則通りとする。

3) JGP3 の作業部会案

全日本選手権 若手育成を強化したカテゴリーへの転換し、若手選手が全日本選手権を走る目的、全日本でベテラン選手とのレースによる技量アップなど含め、海外へのチャレンジしやすい環境を作り出す。

- ・ 全日本クラスに GP3 クラスに「チャレンジ枠」を設定し、2018 年から実施している「J-GP3 特別参加枠」を併用する。国際ライセンスと若手育成選手（国内）クラスの育成型クラスに変更する。

呼称	ライセンス	車両規則	タイトル	年齢
GP3	国際	現行規則	全日本選手権	13 歳以上
GP3 チャレンジ	国際	NSF チャレンジ	全日本選手権	13 歳- 18 歳
特別参戦枠	国内・ジュニア	NSF チャレンジ	対象外	12 歳- 18 歳

タイトル : 全日本のタイトルは、GP3 と GP3 チャレンジで争う。 全日本ポイント付与
特別参戦枠は、全日本ポイント・賞金は与えられない。

参加資格 : GP3 チャレンジの参加資格は、13-18 歳の MFJ 国際ライセンス所持者
・・・ FIM ライセンス参加者含まれない。

GP3 特別参加枠選手の参加資格は、12-18 歳の MFJ ジュニア・国内ライセンス
所持者（当該施設のコースレコードの 105%以内の実績者）

マシンの仕様 : GP3 チャレンジは、NSF チャレンジ仕様の技術仕様適用。
ただし、マシン+ライダー総重量適用

GP3 チャレンジの特典 :

GP3 チャレンジ 参加者から 成績優秀者を次年度の ATC の日本代表選手として 1 名選出。
ATC 日本大会のワイルドカード参戦も検討

選抜方法 : 本田技研の提案による。

エントリーなど

GP3 ・ GP3 チャレンジ … エントリー料金 通常料金 / 賞金対象

GP3 特別参戦 … エントリー料金 現行 1 万円 / 賞金対象外

DL 製 スリックタイヤ 1 セット提供 (MFJ 負担)

提案事項 :

全日本出場の最低年齢の設定

MFJ 籍のライダーは、ロードレースライセンス取得年齢が 12 歳以上となるが、昨今、FIM ライセンスで、海外ライダー 12 歳未満の選手が参戦してくる可能性もあり、年々低年齢化をしていることを考慮すると、全日本選手権の参戦最低年齢 13 歳以上とすることが提案された。

13 歳とは、満年齢として基準日は、大会の予選日を基準とする。

[結 論]

- ・ 全日本選手権 J-GP3 クラスの枠組みに、「J-GP3 チャレンジ枠」を設定し、さらに国内、ジュニアライセンスホルダーには、「J-GP3 特別参加枠」を併用することが承認された。内容は、作業部会の提案どおり。
- ・ 全日本選手権の出場の最低年齢の設定も承認された。

最低年齢 : 13歳 (満年齢) 基準日は、大会予選日とする。

4) JP250の作業部会案

作業部会では2020年からJP250の全日本選手権化について提案したが、メーカーの協力の必要性、車両間の性能調整、コスト削減など、様々な問題が解決できる状態ではないため、来年は、現状維持でMFJカップを継続を維持することを作業部会提案とする。

- [結論] 2020年のMFJカップを継承する。全日本選手権への昇格は見送る。
 ただし、車両に関する性能調整に関しては、今後各メーカーの提案を受けて検討をする。
 合わせて、普及対策として、以下を検討する。
 jp250の普及対策として、地方選手権の参加者を増やす施策の検討。
- ・ 地方/MFJカップの技術仕様の検討
 - ・ 各社間の車両の性能調整
 - ・ 地方選のJPをどのように増やすのか？
 ミニバイクから地方選へのライダーの引き上げ、CBRドリームカップとの差別化など

V. 2020 主要競技カレンダー調整

下記カレンダー案が確認された。

<世界選手権>

7月19日 鈴鹿 世界耐久選手権鈴鹿8時間耐久

10月4日 もてぎ 世界ロードレース選手権

<国際選手権>

6月28日 鈴鹿 アジアロードレース選手権 日本大会 (第2案 6月21日)

<全日本選手権>

7月4日現在

	日程	大会	開催クラス				
			J S B	ST1000	ST600	J-GP3	JP250
1	4月12日	もてぎ	◎	○	○	○	○
2	4月26日	鈴鹿2&4 ※	○	△			
3	5月24日	SUGO	◎	○	○	○	○
4	6月21日	筑波 第2案 6月28日		◎	◎	◎	◎
5	9月6日	岡山国際 第2案 8月30日	○	○	○	○	○
6	9月13日	オートポリス 第2案 9月20日	◎	○	○	○	○
7	10月25日	MFJ-GP鈴鹿	◎	○	○	○	○
全7戦	クラス別開催数		10	7	7	7	
	クラス別レース数		6	6	6	6	

- ・ もてぎ2 & 4 大会は、例年はお盆時期明けに開催してきたが、オリンピック、パラリンピックの関係で、8月30日の開催を希望したが、岡山大会との日程バッティングが解消できず、他日程にも振替できず、2020年の開催は断念。
- ・ 鈴鹿2&4に関しては、JSBの決勝数を1レースとして、もう1レースは、ST1000または8hのセクションレースを検討していることが報告された。（セパン耐久などの状況によりセクションレースの開催を検討）

VI. その他

(1) 2020年の特別昇格に関する規定の確認

ロードレース国内から国際への昇格審議にあたり、技量判断の理解しにくい承認カテゴリーを昇格対象外クラスとして、公認クラス（JSB、ST600、J-GP3、JP250）にて昇格対象クラスに変更されたことが確認された。あわせて、MFJカップjp250のナショナルクラスについても審議対象とすることが確認された。

[結論]

MFJカップjp250のナショナルクラスも特別昇格の審議対象とする。（本年から）

(2) 2020 装備品規格について

すでに予告事項として、18歳以下のエアバッグの使用義務化に対して、以下の方針に基づいて進めることが確認された。車検の確認方法は、型式・型番で照合することとする

脊柱（バック）プロテクターと胸部（チェスト）プロテクターの仕様規格化

- ① 脊柱（バック）プロテクターはCE規格「EN1621-2（Level1またはLevel2）」適合品とする。
- ② 胸部（チェスト）プロテクターはCE規格「EN1621-3（Level1またはLevel2）」適合品とする。

[結論]

適用時期は、2020年は推奨使用として告知期間とし、2021年から義務化とする。

・ エアバックの登録制度化

2020年から導入する18歳以下のエアバッグ導入に際し、使用できるエアバッグの有無については以下の提案内容が了承された。

[結論]

エアバッグについては、各メーカーから現品を確認し、仕様が規格に合致するものを「MFJ登録エアバッグ」として登録された製品のみ使用を認める。

(3) 2019 全日本選手権 最終戦 MFJGP の JSB 1000 クラスの予選フォーマットに関する審議

鈴鹿サーキットより、下記のフォーマットにて予選実施にて審議依頼について審議を行った。

フォーマット 予選方式：計時予選（30分×2回）

1 回目の計時予選結果で、RACE1 のグリッド決定

2 回目の計時予選結果で、RACE2 のグリッド決定

[結論]

予選フォーマットの変更は認められた。

ただし、予選のタイヤ使用本数は、主催者よりエントラントおよびタイヤメーカーのヒヤリングなどを経て使用本数を決定する。

(4) オフィシャル不足について

近年ロードレースに限らずオフィシャルが集まらない、オフィシャルのレベルの低下などが課題となっている。
各施設の現状をお聞きしたい

まとめ : 認識は共通しており、他の競技でも同様に、オフィシャルとしても待遇だけでなくオフィシャルをやってもプライドや特典がない。オフィシャルをやってよかったと思って思えるようにしないといけない。
例えば他のレースが観戦できたりなど検討が必要。
今後他の種目もふくめて検討していきたいので協力が依頼された。

2) 施設配布サンプルパーツについて

JSB、ST600、GP3、jp250 サンプルパーツ一覧およびミッションレシオ治具が車検時にすぐに使用できるように保管状況を確認していただくことが要望された。

以上 午後 4 時 30 分似て閉会