

## 2019 年度 第 2 回 スーパーモト委員会 議事録 (ダイジェスト版)

開催日 : 2019 年 11 月 21 日 (木) 午前 11 時～午後 4 時

開催場所 : MFJ 会議室

議事内容 :

### 1. 前回議事録の確認

---

7 月に開催された 2019 年度第 1 回スーパーモト委員会の議事録が確認された。

### 2. 2019 スーパーモト開催状況報告

---

#### 1) 2019 全日本スーパーモト選手権開催状況

全 8 戦が終了し、参加台数は全体では前年比で微増となっており、クラス別では 1 大会平均で S1PRO クラスと S1OPEN クラスが平均 20 台、S2 クラスが 9 台であった。観客動員数も平均 484 台と微増であった。

#### 2) 2019 スーパーモトエリア選手権開催状況

- 東日本：エリア初開催となったスポーツランドやまなし大会を含め全 4 戦が終了した。  
参加台数 1 番台数が多い S1OPEN クラスも 1 大会平均で 14 台と減少傾向、他 S2、S3 クラスも 5 台前後のエントリーとなり減少傾向である。シリーズ全体でも参加台数は前年比 83%であった。
- 中日本：全 3 戦が終了した。参加台数は、S1OPEN、S2 クラスは昨年と比べほぼ横ばい、S3 クラスが減少した。
- 西日本：全 3 戦が終了した。参加台数は、S1OPEN が 1 大会平均 2 台、S2、S3 クラスは A 級の参加者を含め平均 6 台となっており、厳しい状況である。

また、エリア選手権の参加状況について、委員から下記の通り補足と意見が出された。

上記を踏まえたエリア選手権の参加者増加対策が必要であることが確認された。

#### 3) MFJ スーパーモトライセンス取得状況報告

2019 年度スーパーモトライセンス取得状況 (11 月 11 日締め) が報告され、A 級は 186 名、B 級が 110 名、合計 296 名、前年同月比 96%で推移していることが報告された。地区別では関東が 122 名と一番多く、続いて近畿と中部が 40 名超となっているがいずれも前年比で減少傾向であることが報告された。

### 3. 2019 全日本スーパーモト選手権シリーズランキング報告

---

#### 1) 全日本スーパーモト選手権全戦終了ランキング

2019 年度全日本スーパーモト選手権シリーズ全 8 戦終了のポイントランキングが確認され承認された。

#### 2) エリア選手権ランキング報告・ライセンス昇格者

10 月末までに開催されたエリア選手権のポイントランキングに基づくスーパーモト B 級から A 級への申請昇格者が確認された。

<ライセンス申請昇格対象者>

東日本エリア		中日本エリア		西日本エリア	
S1 OPEN	加藤 隼	S1 OPEN	村瀬 範芳	S1 OPEN	星野 浩一
S2	伊藤 元治	S2	加藤 将貢	S2	小鹿 翼
S3	今野 佳紀	S3	今野 佳紀	S3	石田 和嗣

なお、対象者には事務局より昇格通知を送付することが確認された。

#### 4. 2020 スーパーモト規則・運用等について

##### 1) 規則記載の矛盾点など見直し確認

###### ① 競技規則 23-5 スタートディレイド時のグリッドについて

<該当規則>

23-5-2 スタート時、スタートディレイドの原因となったライダーは、再スタート時には最後方グリッドからスタートしなければならない。

23-5-3 複数のペナルティー対象者があった場合、元のグリッド順とする。

指摘内容：

上記の規則では、スタートディレイドの原因が1台の場合は最後方グリッドのペナルティーが課されるのに、2台以上の場合にノーペナルティとなるとの誤解を招くのではないかと

##### 決定事項

- 複数ペナルティー対象者がいた場合は、すべての対象者が最後尾グリッドとなり、その並び順は元のグリッド順であることが確認され、下記の通り規則を改定することとなった。

23-5-2 スタート時、スタートディレイドの原因となったライダーは、再スタート時には最後尾グリッドからスタートしなければならない。

23-5-3 複数のペナルティー対象者があった場合は、**最後尾グリッドの並び順は元のグリッド順とする。**

###### ② 競技規則 33 総合順位の決定方法について

<該当規則>

33-1 決勝が2レースに分かれて行われる場合の総合順位の決定は、以下に記す通りとする。

33-1-1 レース1、レース2の合計獲得ポイントの多い者。

33-1-2 上記33-1-1で決定できない場合は、レース2の成績を優先する。

指摘内容：

この記述だけでは総合表彰がマストであると読みとれるため、「総合表彰が行われる場合は」という条件を記述したほうがよいのではないかと

##### 決定事項

- 総合表彰を実施可能な主催者については引き続き行う。ただし、総合表彰はシリーズ統一フォーマットではなく必須ではないため、下記の通り規則を改定することとなった。

### 33 総合表彰

33-1 **総合表彰が行われる場合**、総合順位の決定は、以下に記す通りとする。

33-1-1 レース1、レース2の合計獲得ポイントの多い者。

33-1-2 上記33-1-1で決定できない場合は、レース2の成績を優先する。

### ③ 競技規則 28-1-7 赤旗中断されたレースの再スタートのコースイン方法

28-1-7 スタートの手順は主催者の定める方法にてグリッドポジションにつく。

通告された開始時刻に速やかにグリッドポジションにつく。

また、スターティンググリッドへのピットクルーの立ち入りは禁止される。

再スタート可能な選手が、スターティンググリッドについたことが確認された段階で「ウォームアップラップスタート30秒前ボード」が掲示される。

グリッドにつけないライダーは、ピットレーンからウォームアップラップを開始し、正規のグリッドにつくことができる。ただし、車両を押してグリッドに移動することは認められない。グリッドについて車両のエンジンは停止しない。

指摘事項：

大会ごとにスタート進行の運用によってはグリッドに直付けする場合もあるため下線部前に「主催者の指示がない限り」という最後一文をいれたほうがよい。

#### 決定事項

エンジン始動後のタイミングのため、現行規則の通り、車両を押してグリッドに移動することはできないことが確認された。

### ④ 競技規則 24-2-2-5 ジャンプスタートのストップアンドゴーについて

<該当規則>

24-2-2-5 ストップ&ゴー・ペナルティーが実行される前に赤旗中断で再レースとなった場合、再レース開始後に停止することを要求される（レース終了までにペナルティーが消化できない時は、レース結果に30秒加算の場合もある）。ただしレース距離50%未満で赤旗中断され、レース無効となった場合はペナルティーは消滅する。

指摘事項：

ストップ&ゴー・ペナルティーが実行される前にレース距離 50%未満で赤旗再レースとなった場合にストップ&ゴーの消化について、「再レースで消化する必要あり」という記述と「レース無効となった場合は、ペナルティーは消滅する」という記載が矛盾しているため統一解釈を確認したい。

#### 決定事項

- ジャンプスタートに課されるストップ&ゴー・ペナルティーは、レース距離 50%未満で赤旗中断された後の再レースでは消滅することが確認され、下記の通り規則を改定することとなった。

24-2-2-5 ストップ&ゴー・ペナルティーが実行される前にレース距離50%未満で赤旗中断され再レースとなった場合、ペナルティーは消滅する。  
ペナルティーを終えてないまま再レースのスタートでもジャンプスタートをした場合、当該ライダーは失格となる。

- ⑤ 競技規則 3 レース中の公式シグナル 赤旗の規則表記について  
現行規則の表記が現状運用に対して不十分なため現状の運用に合わせた表記の修正を行うことが提案された。

<該当規則>

3 レース中の公式シグナル (合図)  
赤旗 レース時：全員走行停止

**決定事項**

- ロードレース競技規則に合わせて下記の通り改定することが決定された。

③ レース中の公式シグナル(合図)  
赤旗・・・ **競技中断。**  
**すべてのライダーは低速で最大限の慎重さと注意をもってピットレーンに戻る。**

- ⑥ S1PRO クラスの登録規則について  
S1PRO クラスは、現行規則では、前年度ランキング 15 位までは残留とされているが、ベテランライダーが体力的にもコスト的にも PRO クラス参戦が厳しく、翌年他クラス (OPEN, S2) への参加するライダー希望する場合に、「降格」できるようにしてほしいという要望もある。また、PRO クラス登録人数が多く、上位と下位のタイム差が開きすぎており、最高峰クラスとしてもっと精鋭化してほしいという意見もあり、登録規則の改定や運用について審議された。

<現状規則と運用>

※ランキング 15 位以内は自動で次年度の PRO クラスに登録

※登録選手は、当該年度の全日本の他クラスに出場することはできない。

**決定事項**

- 規則改定はせず、現状の運用を継続することが確認された。

- ⑦ 公式練習の参加について  
公式練習の参加について規則では任意としているが、計測器チェックのためマストとするか？

**決定事項**

現行規則の通りとし、公式練習を全員出走が必要な場合は引き続き公式通知に記載することが確認された。

⑧ スタート進行の平準化

レーススタート時に、コースイン後サイティング1周した後、グリッドにつかずにそのままピットインすることは認められるか？また、そのままウォームアップラップにも出走しなくてもピットスタートは認められるか確認された。

※全日本第6戦名阪大会にて事例があり、この時はピットロードからウォームアップに出走したため通常のスタートとした。

**決定事項**

コースイン後グリッドにつかずにピットインしウォームアップラップに出走できない場合（一度もグリッドにつかずに）も、ピットスタートは可能であることが確認された。

⑨ 負傷者名簿記載の徹底について

大会中の負傷者についてはスポーツ安全保険適用ため、当日は医務室、救護室にいつて必ず受診、名簿記載すること。※やむを得ない場合は、5日以内に主催者に連絡することを周知徹底していただくことが、事務局より要望された。

2) 前回委員会における決定事項の規則改訂・運用確認

① コースのパイロンを蹴って倒す行為について（統一運用）

**決定事項**

コース設営物に故意、接触する、動かすパイロンを故意に蹴る、倒す行為は、後続車への危険性もあり、ショートカットと同様と判断し罰則を科す。（ただし危険回避の場合は除く。）

② ハンドルバーパッドに埋め込みのラップタイムモニターの取り付け禁止について

**決定事項**

下記の通り規則を改定する。（2019.7月公示済み）

スーパーモト技術仕様 **4** その他技術仕様に下記項目を追加)

4-7 ハンドルバー

**4-7-1 「付則 17 モトクロス基本仕様 3-6-2」の通り、ハンドルにはパッドを取り付けなければならない。パッドにはいかなるものも埋め込んではいならない。」**

③ 赤旗中断後の再レース周回数について

レース距離が50%未満で赤旗中断された場合の再レースは、残りの周回数にて行う（2020年より適用）ことが前回委員会にて決定されたが、再レース時の最低周回数を追加したほうがよいとの追加提案がなされ審議された。

<前回委員会にて決定されたスーパーモト競技規則改定案>

28-1 競技結果がレース距離50%未満の場合の再スタートには下記各項が適用される・

28-1-4 周回数は減算され、赤旗中断されたレースの残り周回数とする。

## 決定事項

- 1度目の赤旗後の再レースについては、前回決定の通り、赤旗中断されたレースでトップのライダーが走行完了した残り周回数で再レースを行うことが確認され規則改定する。
- 再レースを合算してトップのライダーが本来のレース距離の50%以上が完了していればレース成立としフルポイントが与えられる。
- 再レースを合算してトップのライダーが本来のレース距離の50%未満の場合は、2/3ポイント(小数点第2位以下四捨五入)が与えられる。
- 決勝2レースの場合のポイント付与規則(32-8-1)についても上記を適用し整合する。
- 「トップのライダー、およびトップのライダーと同じ周回数を走っていた残りのライダー全員」の表記は「トップのライダー」に変更する。

### <規則改定箇所>

28-1 競技結果がレース距離50%未満の場合の再スタートには下記各項が適用される。

28-1-4 **周回数は減算され、赤旗中断されたレースでトップのライダーが走行完了した残り周回数とする。**

27-2 トップのライダーが本来のレース距離50%未満の走行の場合、残りの周回数で再レースが行われる。もしレースの再スタートが不可能な場合、トップのライダーの走行周回数が2周以下の場合、このレースは中止と宣言される。ただし、予選があった場合、ポイントは予選結果(決勝グリッド表)に基づいて正規のポイントの1/2が与えられる(小数点以下第2位は四捨五入)。トップのライダーの走行周回数が3周以上かつ本来のレース距離50%未満の場合は、2/3ポイント(小数点以下第2位四捨五入)でレース完了とする。

27-3 トップのライダーが本来のレース距離の50%以上(小数点以下2桁切り捨て)を走行した場合、当該レースは完了したとみなされ、ポイントはフルに与えられる。

32-8-1 決勝2レースのうち、決勝の1レースが中止された場合は、中止された**決勝レースにおけるトップのライダーの走行周回数が2周以下**の場合は、レース中止とする。(予選を行った場合は、予選結果に基づいて1/2(小数点以下第2位四捨五入)のポイントを与える。) **トップライダーの走行が3周以上でかつ本来のレース距離50%未満を完了しないうちにレースを打ち切った場合は2/3**のポイント(小数点以下第2位四捨五入)を与える。

#### ④ 決勝2レース制のグリッド継続について

決勝2レース制の場合、第2レースは第1レースの結果順で決定することについて、後半戦においても問題がなければ来年度も継続する。(前回決定)

- ✓ 確認事項：決勝2レースの出走資格についての統一解釈について

全日本第7戦において、S1PROクラスの決勝2レースの場合、もしマシントラブル等により決勝レース1を走れなくてもレース2は走れるか(特に今年度から決勝1の結果を決勝2のグリッド順としているため)との問い合わせがあり、次回委員会にて統一解釈することとした。(この事例の場合は結局マシン修復が間に合わず嘆願書も提出されなかった。)

**決定事項**

- S1PRO クラスの決勝 2 レース制のグリッド決定方法は継続する。
- 公式予選に参加していれば、決勝 1、2 ともに出走資格はあるものとし、決勝 1 を走れなかった場合、決勝レース 2 は最後尾グリッドとすることが確認された。

⑤ 希望ゼッケン・3 ケタゼッケンの使用について

**決定事項**

- 基本的には従来通り開幕前に希望ゼッケン申請を受け付ける。シーズン途中から参戦するライダーについては、シーズン中でも申請を受け付け委員会にて審議し可否を決定する。
- 基本的にゼッケンナンバーは 2 桁とする。希望ゼッケン申請にて 3 桁の申請があった場合はその理由等を考慮し、委員会審議にて可否を決定する。

⑥ 賞金・エントリー料について

**決定事項**

- S1PRO クラスの賞金の最低額は現状通りで各主催者にて決定する。
- エントリー料も現状通りとする。

3) ライセンス制度 スーパーモトライセンスの自動降格について

現状規則ではスーパーモトライセンスは自動降格がないため、A 級に一旦昇格すると B 級に降格することがないが、A 級として全日本に出場可能な技量を維持してもらうためにも多種目同様降格基準を適用するべきではないかとの事務局提案があり審議された。

**決定事項**

- スーパーモトライセンスにも 2020 年度から自動降格を適用する。降格基準については、欠格機関 3 年で B 級に降格することとする。(現行規則のスノーモビル・ドラッグレースと同様)

(12/3) 追加事項：再昇格基準の決定について

スーパーモトライセンスの自動降格(欠格 3 年で A⇒B)を決定させていただいたことに伴って、降格者の「再昇格基準」(降格した年度のみ)についても併せて 2020 年国内競技規則に追加することが承認された。

◎スーパーモトライセンスの再昇格基準の案(2020 年規則から)

【競技規則 付則 1 MFJ ライセンス昇格・降格に関する規則】

**13** 再昇格基準

5) スーパーモト

- (1) B 級に降格した場合、エリア選手権シリーズにおいて優勝した者。
- (2) その他スーパーモト委員会で特に必要と認め承認した者。

5. 参加者増加・底辺層拡大策について

前回の委員会において、参加者増加策として審議され継続審議とされた下記の点についてヒアリング内容が報告され、現状のスーパーモト競技体系を含めた課題と今後の方向性について審議された。

○ 現状のスーパーモトの課題に対するヒアリング報告>

➢ S1PRO を頂点として競技会体系

**S1PRO：国内最高峰の速さとテクニックで観客に見せるレース**

⇒参加ライダーが固定化。PROが多い、もっと精鋭化すべき（S1OPより遅いライダーもいる）速さを追い求めることに疲れて他のクラスに出場を模索するライダーもいる

**全日本：競技志向ライダーがPROクラスを目標に参戦**

⇒マンネリ化 参加ライダーが固定化。S2参加者減少。PROが多い、もっと精鋭化すべき  
S1OPENは行き先がない。ライセンス降格がないため毎年参戦しない人もいる

**エリア：競技志向ライダーの入り口 全日本を目標に参戦**

⇒参加者減少 ライセンスA級への昇格人数が多すぎでは？

**エンジョイ志向・体験レース・走行会（施設・主催者・ショップ主催等）**

⇒現在はこの底辺部分の遊びイベントが少ない！モタード車両愛好者の“モタードミーティング”は100台くらい集まっている。

➢ 競技会開催の持続環境整備

…主催者、開催施設の協力・理解、収支、十分なオフィシャル体制、参加者数確保、協賛など

➢ “参加型”として推進

…これまでは参加型としてプロモーションは最低限で実施してきた。

○ 課題①エリア選手権の参加台数減少について

<前回委員会における提案>

現在のエリア枠組みをなくし、全国エリアでB級対象のレースを開催する

・「チャレンジカップ」（仮称）として、全日本併催＋単独開催あわせて開催する。

・昇格は有効ポイント制、かつ獲得ポイント昇格者、チャンピオンを決めるかどうか？

⇒根本的にエリア戦増加策（台数減少の要因）を検討すべき！ チーム（ショップ母体）への聞き込み必要

現在のエリア枠組みをなくし、全国エリアでB級対象のレースを開催する

・「チャレンジカップ」（仮称）として、全日本併催＋単独開催あわせて開催する。

・昇格は有効ポイント制、かつ獲得ポイント昇格者、チャンピオンを決めるかどうか？

⇒根本的にエリア戦増加策（台数減少の要因）を検討すべき！ チーム（ショップ母体）への聞き込み必要

<ヒアリング報告>

- ・ 変更案でもよい。
- ・ エリア区分を廃止して全国を1つの区分として開催する案は参加者に対してこれまでに比べ負担となるという意見もあり。
- ・ 参加者を増やそうということは敷居を下げるということ、遠征は少ないほうがよい。
- ・ エリアは排気量 OPEN クラスと S3 くらいでよいのではないか？
- ・ S3 も全日本に出れたら面白い、エリアからそのまま出れるようにしたらよいのでは？
- ・ エリアから昇格する人数が参加者の割合に対して多すぎるのではないか？（特別昇格など）
- ・ エリアを増やすにはその下の層をイベントレースを増やしたほうがよい。“遊び”として参加できるものがいまはほとんどない。チーム主催だと敬遠されがちなので、できれば施設主催

でやってもらえると集まりやすい。

<方向性案>

- ✓ 2020 年はエリアを継続が適当
- ✓ エリアにエントリークラスを設置してはどうか？ワイドオープンな車両区分でどんな車両でも OK というイメージでモタードを楽しむクラス。
- ✓ 昇格規定の見直し
- ✓ エリアより下の層の拡大

#### **決定事項**

3 エリアの開催枠組みを 2020 年度は継続する。

### ○ 課題② 全日本 S2 クラスの参加台数減少⇒活性化策

前回委員会における提案

- S1PRO の排気量拡大案 / S2PRO 設立案 … S2PRO とはどのようなクラスか？ 賞金？
- 公認車両の緩和案 スーパーモトはマシンの改造製作にお金がかかり時間もかかり、新しい車両を買って

⇒S2 クラスの参加台数減少の原因について、チーム母体のショップなどマシンづくりをしている方々を中心にヒアリングを行い、具体策を検討することとなった。

<ヒアリング報告>

- ・ 「S2PRO」は、S2 の上につながるクラスという意味。現状 S2 は台数が少ないので分けるのは難しいと思うが。
- ・ S1PRO を頂点とする構造である以上、S2 クラスから PRO クラスに上がるは 450cc に乗り換える必要あるため、最初から 450cc の車両を選択する。
- ・ エリア参加者も同様に、上を目指すならおのずと 450cc を買う。トップライダーから譲り受けるお下がり車両もおのずと 450cc になってしまう。S2 の車両も中古市場にはある。
- ・ 250cc は 450cc よりマシンメンテにコストがかかる
- ・ OPEN クラスのライダーも PRO を目指してないライダーは、これ以上行く先がなく、これから先もずっと OPEN でやるのかという行き詰まり感がある。そろそろクラスの構造を大きく変える時期ではないか？

<方向性案>

- ✓ PRO の排気量をオープンにして 250 も出れるようにしてはどうか？
  - ✓ もしくは、S1OPEN を本当に排気量オープンにしては？
- ◎250、450 ともにステップアップする道筋がほしい

#### **決定事項**

- 2020 年より全日本 S2 クラスは決勝 2 レース制とする。レースフォーマットは現行の S1PRO クラスと同じ形式とする。(ポイントも決勝 2 レースそれぞれに付与される。)
- 表彰式の実施方法も S1PRO 同様レースごとに実施する。

○ 課題③ エリア S3 クラスの 250cc 以外のライダーの参加意欲向上

前回委員会における提案

エリア S2,S3 クラスの排気量区分変更（市販 250 を S2 に変更提案）

エリア S3 クラスの排気量区分の見直し：2st85 cc、4st150 ccのみのクラスを作ってほしい

⇒S2 の排気量に一般市販車の 231～250cc を取り込む案を念頭に、S3 クラスの参加車両を洗い出し、確認して弊害がないか確認。

<検証報告>

2019 エリア S3 参加車両状況したところ、各エリア S3 クラスは WR250 が半分以上を占めている。S3 のボリュームゾーンである WR を S2 に入れると S3 が成立ギリギリになる。

<ヒアリング報告>

✓ S3 車両もエリアのみでなく全日本で陽の目を浴びる or 他のレースで活用できるとよい。

✓ S3 はライセンス昇格対象でなくてもよいのでは？

<方向性案>

現状のクラス構成のまま WR を S2 に取り込むのは今のタイミングは適当ではないのでは？

**決定事項**

2020 年度は現行のクラス区分とする。

2021 年に向けてエリア選手権のクラス区分、車両の排気量区分を見直し再構成を検討する。

○ 課題④ 使用車両（公認車両）の減少

[現状の車両環境以前に比べて公認競技会に参戦するための車両（公認車両）が減少？

スーパーモトはマシンづくりに時間と金がかかるため、なかなか乗り換ええない。

上のライダーからのお古を入手してもすぐに公認が切れてしまう。

現状レースが新車販売になかなか結びついていない。

<方向性案>

✓ スーパーモトは参加者を増やすためには、車両の公認制度をやめてもよいのではないかと？

**決定事項**

● 2020 年からエリア選手権は出場車両は MFJ 公認を問わず、スーパーモト技術規則に合致していれば出場可能とすることが決定し、早期に広く周知し参加者拡大を図ることとなった。

● 全日本選手権はエリアの参加状況を検証した上で引き続き検討することとなった。

○ 課題⑤ 「スーパーモト」種目自体の認知低下

これまでは最低限のプロモーションとして各主催者のホームページを中心に情報提供を推進してきたが、参加者増加策の観点でも、まずはレースを見てもらうことが重要である。

**決定事項**

来年に向けて、事務局においてプロモーション映像を制作し、各主催者等で共有し展開を図る。

参加者拡大策として、以上の継続検討事項をもとに、2021 年度に向けて排気量とクラス構成の変更案を作成し作業部会等を開催することとなった。

## 6. 2020 レース開催日程調整

---

各主催者の開催希望日をもとに、2020年の全日本スーパーモト開催日程が下記の通り提案された。

- 2020年全日本スーパーモト選手権開催日程
  - 第1戦 4月5日 茂原ツインサーキット
  - 第2戦 5月17日 HSR九州
  - 第3戦 6月14日 エビスサーキット
  - 第4戦 7月12日 世羅グリーンパーク弘楽園
  - 第5戦 8月9日 スポーツランドSUGO
  - 第6戦 9月20日 名阪スポーツランド
  - 第7戦 10月18日 美浜サーキット
- エリア選手権開催日程案
  - ・ 東日本エリア：全日本併催3戦（茂原、エビス、SUGO）
  - ・ 中日本エリア：全日本併催2戦（名阪、美浜）、エリア単独で美浜開催1戦を調整。
  - ・ 西日本エリア：全日本併催2戦（弘楽園、HSR）、決勝2レースまたは単独開催を調整。

未確定部分を各主催者にてご調整いただき、11月末までに決定することとなった。

また、ライセンス昇格条件について、エリアごとの開催が2戦（2レース）以下の場合は、昇格に必要な最低獲得ポイントは30ポイントとすることが決定された。

## 7. その他

---

### 1) 競技役員問題について

各種目とも大会開催に従事いただくオフィシャルが減少しているため、事務局において競技役員の増加策を検討しており、10月に開催された作業部会の議事報告および、各種目の専門委員会において合意が必要な下記の点について確認され、了承された。

- ◎ 危険度の高い役務、判定にかかわる役務以外はライセンスをもってなくても補助員として認める。（補助員も保険は適用される）  
（どの役務でライセンスが必要かというのは専門委員会で決定する）
- ◎ 主要役務以外は、種目を問わず従事できるようにする。
- ◎ JAF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。
- ◎ オフィシャル募集はMFJからメール配信で告知する。
- ◎ ライダーライセンス、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級役務に従事できる。
- ◎ オフィシャルライセンス所持者へのメリット付与（ライセンスの複数年継続案等）
- ◎ レース運営の効率化を各専門委員会にて検討する。

### 2) スポーツ歯科医の活動協力依頼について

MFJメディカル委員会より、MFJ公認競技会におけるスポーツ歯科医のマウスガード普及啓蒙活動について協力が依頼され、了承された。

以上