

2013 年度 第 1 回 エンデューロ部会議事録

【ダイジェスト版】

開催日：2013 年 7 月 17 日（水） 午前 10 時 30 分～午後 5 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. 2013 年度主要競技会開催状況中間報告

全日本選手権において、IA は前年比 128%と増加しているが、IB は前年比同数でナショナルクラスが 15%減少し、トータルで 8%減少となっている。

審査委員長報告（第 1 戦～第 3 戦）

意見

- ※ 第 1 戦で、ローリングスタートを行った選手と、30mライン以内で停止した選手に対する注意が発せられ、次戦以降の主催者へ申し送りされたが、具体的なペナルティの項目が無く、適用されるペナルティを具体化すべきとの提案がなされたが、状況に応じた罰則を適用する為にも審査委員会が存在していることが説明され、現状通り、規則書には違反行為のみの記載とされた。
- ※ 夕張大会のリザルト発行遅れに関して、主催である畑氏よりリザルト遅れの謝罪と経緯説明が行われ、早急にリザルトを発行し、MFJ によりランキングを集計して JEC と MFJ ホームページ上で発表することが報告された。（本会中に、当該大会審査委員長に承認を得たリザルトが発行され、出席者に配布）
- ※ 夕張大会について選手会より、選手はタイムを削る為に努力しているだけに正確なリザルトは非常に重要。それ以外の部分は非常に良かっただけに残念である。全日本選手権の名の下に運営もしっかり頑張ってもらいたい。

2. 2014 年度主要競技会日程調整

全日本選手権

広島 1day 大会（広島県：テージャスランチ）	・・・ 4 月
日高 2days 大会（北海道：日高町）	・・・ 9 月 13~14 日
SUGO2days 大会（宮城県：スポーツランド SUGO）	・・・ 11 月下旬
ISDE（アルゼンチン）	・・・ 11 月 3~8 日

- ※ 5 ラウンドだと物足りない。4 月～9 月にブランクが大きく、1 戦設定できないものか？
- ※ 近畿地区で今年エリア選手権を開催し、来年全日本を開催できないものか？
 - ✓ 近畿地区で西日本エリア選手権を今年開催するといった話が頓挫している状況。
 - ✓ 主催者（クラブ）は、エリア選手権開催が来年の全日本開催条件と認識していない可能性がある。
→ 小菅選手会長が主催者へ念のため開催条件を連絡する
 - ✓ 中部 ED 部会の主催により、近畿地区内でエンデューロ競技会の開催をしてもよいか？
→ MFJ エンデューロ部会名で、本部事務局より MFJ 中部、MFJ 近畿事務局へお伺いをたてる。

3. 普及対策について

1) 三宅島エンデューロレースについて

2013 年 10 月 26~27 日に、阿古地区の七島展望台～村宮牧場跡地をメイン会場とし、国内オフロードライダーを対象として賞金を設定して開催されることが報告された。コース設定は、国内ライダーが楽しめるよう昨年よりも比較的易しく設定する予定であると、石井部会員より説明された。

2) ライセンス発行状況について

エンデューロライセンスは前年比 84%で、特にナショナルライセンスの減少が大きい。北海道(126%)、中部(110%)、近畿(129%)は増加だが、東北、関東はともに前年比 25%の減少。中国、四国、九州は会員数が少ない為、西地区におけるオンタイム競技普及が増加の鍵とも言える。

3) 普及作業部会について

2013 年 1 月 22 日に開催された「第 1 回エンデューロ普及作業部会」の内容が報告された。

① 現状のエンデューロを取り巻く環境

- ✓ オンタイム競技会で開催されていた日高、SUGO、御所の大会に 2005 年全日本クラスを設立し、2008 年から全日本選手権シリーズとされた。(ISDE 日本代表選考、オンタイムエンデューロの普及が主な目的)
- ✓ 2013 年 6 月に中部地区で新たにエンデューロ部会が設立された。
- ✓ 全日本各大会は主催者から JEC プロモーションが業務委託を受けている。

② エリア別の歴史

- ✓ 北海道・東北ではオンタイムエンデューロ競技会が既に開催されており、定着している。
- ✓ 関東では、三宅島エンデューロレースが開催されているが、全日本・エリア戦は開催されていない。
- ✓ 西日本地区は、オンタイム方式の知名度が低く、ヘアスクランブルが主流。
- ✓ 人口の多い関東・近畿・中部におけるオンタイム競技会の普及が参加者増加の鍵である。
- ✓ 前回部会において、ラリー規則による全日本開催は受け入れない方針が打ち出された。

③ オンタイム方式の魅力とは？

- ✓ JNCC 大会が人気を博している背景には、わかりやすいルール作りや大会を開催しやすい環境等の要因があるのではないかと？
- ✓ 全日本からスタートした JEC であるが、オンタイム方式のエリア戦や草大会で競技方式を普及させ、ユーザーを増やすことが課題であると言える。

④ 現状問題点の洗い出し

- ✓ 全日本と承認クラスの併催により、コース難易度の設定が難しい。
(承認クラスは参加台数確保の為、持続が必要)
- ✓ コースやセクションの設営における負担が大きく、スタッフの人数も大勢必要である
- ✓ 準備機材が多く、また、計測業務が複雑である。(計測業務を外注するとコスト負担が増える)
- ✓ オンタイム方式の認知度が低い為、ライダーの興味が得られない。

⑤ 対策案

- ✓ オンタイム方式が理解しやすい冊子の作成。(ライセンス講習会等にも活用可能)
- ✓ オンタイム方式の規則が理解できる動画の配信。(MFJ と JEC ホームページ等を活用)
- ✓ JEC ライツだけでなく、オンタイムレースを体感できるスクール等の開催推奨。

⑥ 将来的な方向性について

- ✓ JEC プロモーションを核に、JEC ライツ、エリア選手権、全日本の一元管理が望ましいのでは？
- ✓ エンデューロ競技会においては、主催規定を見直し、JEC の主催が良いのではないかと？
- ✓ 2020 年に ED ライセンス所持者 2,000 名、全日本平均参加台数 160 名、エリア平均 100 名が目標。
- ✓ ライダーとスポンサーの情報窓口を JEC に一本化することで効率が上がるのではないかと？

以上の普及作業部会での協議内容に対し、本部会にて意見が述べられた。

意見

1) JEC プロモーション

昨年からの状況が続き、スポンサーが乏しく、来年以降の活動に関しても苦戦する見通しである。

来年以降、大会現地での主催者協力を継続する条件を次回部会で JEC から提案したいとの要望が上がった。

選手受付業務は、現状の主催者からの費用負担で継続して請け負うことは可能。

継続審議

JEC プロモーションが草大会から全日本までの競技会を主催(コントロール)することは実質不可能である。

現状通り、選手受付業務を主催者から委託するやり方が望ましい。現地におけるプロモーション活動を中心に相互協力を継続することが理想であるが、JEC プロモーションから提示される条件を基に、次回部会で継続して協議する。

2) スクール、普及イベント

オンタイム競技規則の認知度を全国的に広める為の施策について意見が出された。

- ✓ JEC ライツを全国に普及させる策が、即効性がある・・・ JEC プロモーションの意向と摺合せが必要
- ✓ 東北地区では、チーズナッツパークで夏祭りとして開催を予定している
- ✓ 中部地区では、オープンエア祭と題し、瀬戸市でスクールと試乗会をセットにしたイベントを開催予定。前回は約 80 名程度の参加があり、参加費は 1 人 8,000 円で運営費は参加費収入のみで賄っている。スクールの中ではオンタイムルールでの体験競技会も行われ、参加者が規則を覚えやすい趣向を考えている。
- ✓ オンタイム方式に興味を持つライダーは多いが、新たに規則を学ぶことに違和感を持ち、JEC への参加を躊躇っている。
- ✓ まずは全日本選手権を含む JEC の信頼回復が優先である。
- ✓ クロスカントリーとエンデューロの呼び名を明確に分けた方がライダーもわかりやすいのでは？
- ✓ 冊子の製作は効果的。ライセンス講習会等にも活用できるツールで普及を行うべき。
- ✓ ライセンス取得の価値感を上げてほしい。(メリット)

3) 全日本選手権の見直し

- ✓ 迅速で、確実なリザルトが発行できる計時システムの安定化
シリーズを通じて業務依頼することによる 1 大会あたりのコスト抑制は可能か？(業者の選定)
- ✓ コースならびにタイム設定の安全性と適正のチェック義務化
事前に部会員代表者が現地に派遣し、コースやタイム設定のチェックを行うべき？(費用負担問題)

継続審議

普及対策については、別途 2 回目の普及作業部会を開催し、検討する。

(主な議題: JEC プロモーション、スクール・草大会、計時システム、コース事前査察員の派遣に関すること)

JEC ライツまたはオープンエア試乗会等で動画によるオンタイム競技方式普及ツールの製作を検討する

決定事項

春木部会員協力の下、オンタイム競技方式の普及の為の冊子を事務局にて製作する。

5. 2014 国内競技規則改定(案)について

1) エンデューロ国内ライセンスの取得条件について

MFJ エンデューロライセンス所持者の取得資格として、現状規則では「16 歳以上で当該競技会に参加する車両の運転免許証所持者」と条件されているが、現在の公認エンデューロ競技会のほとんどがクローズドサーキットで行われていること、また、年少者がオンタイムエンデューロ競技会に参加しやすくする環境を提供すべきであるとの意見により、以下規則改訂が提案された。

決定事項 **2014 年からの改定規則**

2013 国内競技規則 29 ページ

8-12-4 エンデューロ国内ライセンス

16 歳以上の者で下記要件を満たしている者。

原付以上の運転免許証(小型特殊免許を除く)を取得していること。

運転免許証を受けていない者は MFJ の公認する当該ライセンス講習会を受講し修了証(受講日以降 6 ヶ月間有効)を取得していること。

競技会のコースに公道が含まれる場合は、競技に参加する車両で公道走行可能な運転免許証を所持していなければならない。

意見

- ✓ エンデューロもジュニアライセンスを設定すべき …… 当面は 16 歳以上の国内で対応する
- ✓ 講習会を行う場合、エンデューロ講師ライセンスは? …… 現状では RD・MX・TR 講師で代用する
- ✓ 講習会の内容、開催条件、テキストが必要 …… 次回までに本部事務局で内容案を精査。(先に提案のあったオンタイム普及冊子を講習会用テキストとして活用することを想定)
- ✓ ライセンス取得に関わらずテキストを使った講習会は必要 …… 各主催者の判断に委ねる。

2) ワーキングタイムについて

決定事項

国内競技規則 273 項 26-9 プレフィニッシュの文章を以下の通り改訂することが決定した。

改訂規則：

ワーキングエリアの手前には最終周のみ、プレフィニッシュ(事前最終チェック)が設けられる。ライダーはこのプレフィニッシュから最終タイムチェックに行くまで、15 分間のワーキングタイムが与えられる。但し、1 日開催及び、ファイナルクロスが無い 2 日目については、15 分間のワーキングタイムを必要としない為、各大会特別規則(SR)で、ワーキングタイムの有無を記載し、発表する。

3) 承認クラスのゼッケン

B I、B II、C 振り分けを明確にすることが提案されそれぞれの主催者で対応することとなった

4) イベント保険について

主に、大会主催者に関連する事項であるが、イベントが中止となった場合に適用できる保険の提供を加盟団体から要望された為、MFJ 事務局において調整した内容が報告された。

6. その他について

モトクロス委員会代表として部会員となっていた斉藤昇部会員(中部 MX 委員長)より、中部エンデューロ部会が設立されたことを受け、エンデューロ部会員を中嶋部会長と交代することが報告され、承認された。

以上