

# 平成 27 年度第 2 回モトクロス委員会

## 議事録 ダイジェスト

開催日： 2015 年 11 月 12 日 (木) 午前 10 時 30 分～午後 5 時 30 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. 前回議事録の確認

事務局より前回議事録が提出され継続審議事項等が確認された。

### II. 2015 年度 報告事項について

#### (1) 開催状況の報告

全日本選手権シリーズは、全体で前年比 96% の減少。今年から OPEN×2 ヒート制となった IB の参加人数は 92% の減少。レディースクラスは 85% の減少。今年からシリーズ合算方式に変更されており、減少との関連性を経過観察する。地方選手権シリーズにおける参加人数の前年比は、全道 101%、東北 108%、関東 104%、中部 112%、近畿 86%、中国 94%、四国 142%、九州 87% となった。

#### (2) ライセンス登録数の報告

10 月末時点でのライセンス登録者数のデータが提出され、競技役員ライセンス・エンジョイライセンスを含む全体で、前年比 106% と増加となったが、モトクロスは前年対比 97% と減少。ジュニア (103%)、NB (102%)、PC (188%) と若手入門者クラスが増加している (スクール効果か?)。ライセンス階級が上がると減少するケースがあるので今後の課題である。

#### (3) 今年 2 回目のモトクロス選手会主催のライディングスクールが、10 月 10 日 (土) に兵庫県の miki ANNEX Park で、近畿選手権出場者を対象に開催されたことが報告された。また、全日本第 8 戦 (名阪) では、今年も近畿 MX 委員会の PR ブース活動が行われ来場者に好評だった。

#### (4) 全日本選手権シリーズにおける車両メーカーへのデータ配信の 2016 年度改訂点と CheckLap サービスについての報告。

##### ① 2016 年度改訂点 (国内車両メーカー 4 社とも継続希望)

- 申込受付窓口、データ配信・提供、請求等の窓口はマックスブレインとする。
- 国内車両メーカー各社 2 台までに制限し、その他スポンサー申込み (1 台) を有料で受付を可能とする。

##### ② CheckLap (観客& エントラント向けデータ配信サービス) の報告

本年度から本格的に始動した、全日本 MX シリーズのラップタイム・順位を、専用 Web を通して公開するサービスについて、10 戦合計で 23,046,373 件の Hit 数 (平均 2,304,637 件)、108,325 人 (平均 10,833 人) の閲覧者があったことが報告された。来年も継続し、情報を提供する予定。

#### (5) 全日本選手権シリーズ報告 (後半: 第 6 戦～第 10 戦)

##### ① 第 6 戦 東北大会

IA クラスに認められている T カーの使用タイミングにおいて、前回委員会で統一解釈がなされた事案が発生した。

##### ② 第 7 戦 SUGO 大会

「予選通過者は、完走者のみとする」ことを統一解釈とした。

##### ③ 第 8 戦 近畿大会、第 9 戦 関東大会

スターティングエリア内において認められた傘持ちの者が、無線を装着して通信している行為が発覚し、他エントラントから苦情を受けた為、無線機を外させる指導を行ったことが報告された。また、第 9 戦では、ウエイティングエリアにエントラントがイスや扇風機を持ち込み個人的に使用している事例が報告され、規制が必要か? 問題が定義された。第 9 戦において、栃木・茨城県を襲った大雨洪水被害地への義捐金を送るチャリティーオークションが開催された。

##### ④ 第 10 戦 MFJGPMX (SUGO)

国内車両メーカーの協力により、最終戦に FIM・AMA のチャンピオンライダーが参戦し、集客増加に大きく貢献し、御礼が述べられた。

(6) 審議提案について

- ① レディース選手会より、グリーンパーク弘楽園での開催において、安全対策の為、ラムゾンジャンプ付近にクラッシュパッドが設置されているが、現状では設置されていてもジャンプできる状況の為、撤去してもらった方がよいとの声が多いことが提案された。

**結論**

モトクロス委員会としては安全対策を重視し、ジャンプを飛ばないことを前提に現地で対策を考えてほしい。現状の技量格差を考慮し、レディースクラスは飛べる選手が飛ばない選手に併せる方向で対応すべき。

- ② 第9戦で発生したIAシード選手のスタート位置について以下意見が述べられた。  
規則上「2列目または競技監督の指示する位置」からと明記されている為不備は無いが、第9戦で競技監督が指示した位置は、アウト側のスターティングマシンが設置されていない通路で後方の位置が指示されており、スタート時に有利となる可能性もある場所であった。レイアウト上、2列目にスペースがとれない場所等については、進行役員がフラッグで3秒後程度止めてからスタートさせるなどの方法を定義すべきではないか？

**結論**

会場によりレイアウトが異なる為、方法について規則化はせず大会ごとに対応することとする。  
なお、意見のあった第9戦競技監督より、「スターティングマシンの後方に段差があり危険であることやスペースが充分確保できないとの判断から通路のスペースで後方に下げ、進行員を付けてスタートさせたが、該当選手が有利だったとの認識はもっていない」との見解が説明されたものの、当該大会における今後の課題として把握する。

- ③ スポーツマンシップに反する行為をしたライダーに対し、イエローカード提示など警告を競技運営団から発令し、注意喚起を行うよう規則を改訂できないか？と提案された。

**意見**

- 競技の性質上、同時スタートを行うスピード競技なので判断が難しい
- イエローカードの発令は審判団からの発令であり、他エントラントからの抗議によるものではない
- 競技の性質上、行為が発生した時点で発令できる訳ではない為、発令するとしても競技終了後となる
- 抗議提出を誘発しない為の策として、イエローカード対応を提案した

**結論**

現状通り、当該大会審査委員会で状況確認の上、決定する。

- ④ 2mMAX方式の音量測定のやり方を、全戦統一に対応すべきとの意見が述べられた。

**要改善事項**

- 騒音計ピークホールドを使用していない
- アフターバーン対応の3回測定条項 … 1回目のアフターバーン発生でNGと判断された
- 検査員のスロットル動作が大会ごとに異なる … 大会ごとに検査する役員が異なる
- クラッチを握って測定していない(安全対策) … 近畿で事故になりかけたにも関わらず対応が無い
- 測定場所の補正値を公表していない … 周囲10m何も無いことが前提である。

**結論**

- ◇ 騒音計にあるピークホールドの機能を必ず使用するようマニュアルで徹底する
- ◇ 安全対策重視により、クラッチを握る行為を義務付けとし、マニュアルで徹底する
- ◇ 補正値を把握する為に、事前にマーシャル車両を使って2mMAXで測定し、補正値を把握する。

(8) 2015モトクロスオブネーションズの報告

MFJ事務局より、9月26日～27日、ERNEE(フランス)で開催されたモトクロスオブネーションズに、小島庸平選手(MXOPEN)、富田俊樹選手(MX2)、山本鯨選手(MXGP)が出場し、予選20位でBファイナル1位となり、総合20位であったことが報告された。(山本選手は、第8戦近畿大会で負傷した小方誠選手に代わり、MXGPクラスで出場した)

### Ⅲ. シリーズランキングの承認と昇格者の確認について

- ① 全日本選手権シリーズランキングが承認された。

- ② モトクロス全国大会、地方選手権シリーズランキングの昇格者(申請・自動)が確認された。
- ③ 特別昇格の審議  
近畿 MX 選手権のジュニアクラスでシリーズチャンピオン獲得し、モトクロス全国大会ジュニアクラスで優勝した選手より、国際 B 級への特別昇格申請が近畿 MX 委員会で承認されたことが報告され、合格が承認された。

#### IV. 2016 年度主要競技会カレンダーの承認

##### 全日本選手権シリーズ

- ① 4月2日～3日 九州大会(HSR 九州)
- ② 4月16日～17日 関東大会(オフロードビレッジ)
- ③ 5月14日～15日 中国大会(グリーンパーク弘楽園)
- ④ 6月4日～5日 SUGO 大会(スポーツランド SUGO)
- ⑤ ~~6月予定~~7月2日～3日 神戸大会(神戸空港島特設会場) … 日程決定(12/16)
- ~~7月9日～10日 中部大会(会場未定) … ※調整中(予定) 申請取り下げ(12/9)~~
- ⑥ 7月23日～24日 東北大会(藤沢スポーツランド)
- ⑦ 9月10日～11日 近畿大会(名阪スポーツランド)
- ⑧ 10月1日～2日 関東大会(オフロードビレッジ)
- ⑨ 10月22日～23日 第54回 MFJGPMX(スポーツランド SUGO)

##### モトクロス全国大会

8月28日 グリーンパーク弘楽園(広島県)

##### モトクロスオブネーションズ

9月24日～25日 マッジョーラ(イタリア)

##### MX 特別競技会

3月6日 オールスターモトクロス in OKINAWA

※主催者から提出された車両輸送に関する案内が配布された。

※北海道地区の状況について(MFJ 北海道事務局)

北海道大会の再開に向け、釧路からで全日本開催の要望が上がっており、道内で検討を始めている。  
また、以前全日本を開催していた千歳も、管理体制が代わり、全日本再開に前向きになりつつある。

#### V. 普及対策

1. 中部モトクロス委員会より、前回提案された活性化対策について継続審議とされていた。

- ① IA1 と IA2 を統合し、IAOPEN とする
  - ✓ IAOPEN となった場合、IA シード制度を撤廃する
  - ✓ IAOPEN となった場合、IA 年齢制限を撤廃する
  - ✓ IAOPEN となった場合、観客の関心を高めることを目的にゼッケンカラーを改訂する
  - ✓ IAOPEN となった場合、空いた時間で全日本レディースクラスを2ヒート制とする
  - ✓ IAOPEN となった場合、タイムスケジュールの見直しを図る

##### 結論

IAOPEN 化の提案は、様々な観点で意見を集約し、反対意見が多かった為、現時点では却下とするが、IA1 クラスの台数維持や観客目線でトップカテゴリーの注目度を向上させる施策は検討しなければならない。作業部会を招集し、継続して検討をする必要がある。

- ② 観客にわかりやすくするためにクラス名称を変更する

##### 結論

クラス名称、呼称は現状通りとする。

- ③ ジュニアクロスを全日本選手権対象クラスとする

##### 結論

現状通り、全日本シリーズに併催で開催を継続していくが、全日本選手権化はしない。

遠征負担の増加抑制などを考慮し、地方選手権シリーズならびにモトクロス全国大会にてシリーズチャンピオンや優勝者を決定し、ステータスを維持させる考えを重視。

- ④ レディースクラスのゼッケンカラーを「青地に桃文字に変更」する。  
(現状の白/黒よりも目立つ色が望ましい)

**結論**

2016 年度より、青地に桃色文字に改訂することが決定した。

※色の目安として・・・ 青地(シアン 100%+マゼンダ 20%) & 桃文字(マゼンダ 80%)を規則書に記載する

2. MFJ 事務局から提案された地方選手権構造の改革について継続審議とされていた。

**結論**

2016 年度より、8 地区地方選手権シリーズにおいて、以下統一することが決定した。

- ① 2 クラスを統合し NAOPEN、NBOPEN とする。
- ② 昇格対象の公認クラスを NAOPEN、NBOPEN、ジュニアクロス各 2 ヒートとする。
- ③ ジュニアライセンス以外のレディースクラスの選手が公認ジュニアクロスに混走することは原則禁止とし、各地方選手権シリーズの承認併催クラスとしてレディース選手が 85cc で参加できる受け皿クラスの設定を検討する。(OPEN85 クラスなどを想定)
- ④ チャイルドクロスは今年と同様、地方選手権シリーズの併催クラスとして設定し、地区加盟団体事務局でシリーズランキングを A/B ごとに管理し、シリーズチャンピオンを全日本認定表彰式に招待する趣向を継続する。
- ⑤ 65cc クラスをはじめとする承認クラスは、地区ごとのニーズに合わせて設定する。

3. MFJ 事務局から提案された全日本運営効率化対策について、最終戦の会場でメーカー担当者と正副委員長、事務局にて意見交換会を開催し、現状の提案内容で承認が得られる可能性が無いことが指摘され、相対的な観点で提案内容を見直す必要があると判断し、一旦提案を取り下げることが報告された。

## VI. 2016 年度国内競技規則改訂案

### 1. 付則 15 モトクロス競技規則

- ① 車両の変更について

エントリー受領後、車両を変更したい場合、「車検が終わる前までは車両変更料は必要無い」ことが統一解釈された。  
IBOPEN クラスにおいて車検前までに 250cc 車両⇒450cc 車両への変更は可能とすることが統一解釈された。

- ② コースアウトからコースへの再復帰の判定基準

外れた地点付近の表現を「直近の安全な地点」に変更し、レイアウトによっては、一時停止できない状況もある為、削除。

#### 26-3 コースアウト

・・・ 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、~~外れた地点付近~~「直近の安全な地点」で、時間に有利とならないように、復帰することが認められる。復帰する場合は、~~一時停止と~~安全確認を行わなければならない。

- ③ コースへ復帰する際、有利と判断された場合、審査委員会の裁定で罰則を判断する。

32-3-2 1 度コースに出て、明らかに自分に有利となる所より再びコースに復帰したと判断された場合、大会審査委員会の裁定により、~~1 周減算または失格とする~~「罰則が与えられる」。

### 2. 付則 16 全日本モトクロス選手権大会特別規則

- ④ 現在、IA1 ランキング 15 位までは IA2 に出場できない規則を撤廃または 10 位までに改訂してほしい。(選手会提案)  
また、年齢規制や順位に関係なく IA 選手に自由選択とするよう改善してほしい。

**結論**

※2016 年シーズンのランキングに対し 2017 年より適用(予告として規則書へ掲載する)

5-3 2016 年度 IA1 クラスランキング 1 位～**10 位までの**選手は、IA2 に出場できない。(改訂)

5-4 2016 年度 IA2 クラスランキング 1 位～3 位までの選手は、IA2 に出場できない。(廃止)

※但し、IA2 クラスランキング 1～3 位で 25 歳未満の者は、IA2 クラスへの出場が認められる。(廃止)

- ⑤ IA1 クラスのゼッケンを固定制にしてほしい。(選手会提案)

**結論**

IA1 シリーズランキング 1 位～15 位までの選手が好きなゼッケンを指定できることを追加することが承認された。

(IA1 クラス出場者のメリットとしても効果が出る可能性もある)

※2016 年度実施で選手会と事務局で管理方法について協議し、来シーズンのゼッケン受付を開始する直前であり混乱を避ける為、2016 シーズンのランキングに基づき 2017 年度のゼッケン受付から適用することとした。

なお、チャンピオン獲得経験者がゼッケンを選択できる制度は、これまで通り継続されることが確認された。

- ⑥ IA クラス T カーの使用制限について

前回統一解釈された IA クラスに認められている T カーの使用規制について、RD や FIM モトクロス規則を参考とした場合、予選出走前までの選択肢ではあまり意味をなさないとの意見が提案され、再審議された。

**結論**

14-2 IA1、IA2 クラスにおいて、エントリー時に限り T カーの登録、使用が認められる。

◇ 当該大会のエントリー時、エントリー用紙に記載された T カー以外の追加は認められない。

◇ T カーを登録する場合は 10,000 円/1 台の登録費用を必要とする。(登録費用は選手受付で支払う)

◇ T カーは、決勝レースのサイティングラップ開始前まで使用することを認め、ウェイトイングエリアまでは T カーを持ちこむことができる。

◇ T カーを使用する場合、競技監督(競技運営団)に事前に申告する必要がある。

(現在の車両変更申請手続きをイメージ)

◇ T カー1 台につき自動計測タグをそれぞれ装着することを事務局にて検討する。

◇ T カーを含むすべての車両は、事前の車両検査と音量測定をクリアしていなければならない。

- ⑦ 決勝スタートの出場資格

17-2-1、17-3-1 ※決勝進出者は、完走者のみ対象とする。

17-4 リザーブライダーは、完走者を対象とする。

- ⑧ レース集合時間の表記

18-2-1、18-3-1 「当該クラスに出場するライダーがウェイトイングエリアに集合する時刻は、予選(決勝)レース開始時刻の 10 分前である」と、意味は変えずに表現を変更した。

- ⑨ アンブレラホルダーとスターティングエリアの入場規制について

アンブレラホルダーが無線機などを装着し外部と通信する事例やウェイトイングエリアにイスや扇風機を持ち込む事例について、規制が必要か？審議された。

**結論**

18-4-2 の表記は現状通りとする。

シリーズ全戦において、アンブレラホルダーが無線機を装着している場合は外すことを徹底し、傘持ち以外の行為が発覚した場合は、退去させることを徹底する。また、キャンペーンガールのアテンドスタッフをスターティングエリアには入場させない。ウェイトイングエリアへの扇風機やイスの持ち込みについては、会場と天候などを考慮し、各大会ごとに判断する。

- ⑩ 18-8 (キックスタートの場合は、エンジン停止の合図がなされた後)を削除。

### 3. 付則 17 モトクロス基本仕様、付則 18 国内モトクロスの仕様

小澤テクニカルアドバイザーより、技術規則の見直し(修正と整理)について説明された。

#### ⑪ 3-14 ナンバープレート

「※但し、数字部にメッシュは使用できない」を追加

#### ⑫ 5. 音量規制

全日本選手権、地方選手権、県大会を含むすべての公認競技会の音量測定を 2mMAX 方式に統一する為、固定回転方式の記述(モトクロス基本仕様 5-1-1、5-4、国内モトクロスの仕様 4-3)を削除する。

#### ⑬ 5-3-6-3 使用される騒音計の許容誤差:2dB/A ※騒音計のタイプに関わらず許容誤差を設定

#### ⑭ 「5 互換性」にスロットルボディ、インジェクター、フューエルポンプを追加

#### ⑮ 下記部品は改造・変更が許可される。

7-1-1-1 ホイールの「取り付け」構造を「本体」構造に変更

7-1-1-4 チェーンサイズ車両使用書に追加記載

7-1-2-1 ブレーキディスクの最大外径と材質は公認車両と同一でなければならない事を追記する。

7-1-17 ホールショットデバイスの追加

7-1-25-1～ バックトルクリミッター(BTL)の追加、自動遠心クラッチへの構造変更は許可される事を追記する。

7-1-25-3-6 プライマリードライブドリブンギアの変更を可能とするが、ギアレシオは公認車両と同等でなければならない

7-2-1-1 フレーム交換の場合は、公認車両と同一部品に限定される。フレームには製造メーカーの車両識別番号(シャーシ・ナンバー)が刻印されていなければならない。

7-2-4-2 ECU(エンジンコントロールユニット)は、内部のプログラムおよびデータを含めたユニットの変更・交換が許可される。

#### ⑯ マウスガードの取り扱いについて

スポーツデンティストより、モトクロス競技会において、現状「推奨」とされているマウスガードを義務化すべきとの提案があったことが報告され審議されたが、選手の意思統一が難しいことや主催者側のチェック管理体制が徹底できないことなどから、現時点では、「推奨」のままとすることが確認された。

#### ⑰ スポーツ安全保険改訂について

平成 28 年より、スポーツ安全保険が改訂され、新たに 65 歳以上の区分が追加されること、補償内容が改訂されることが報告された。

その他、MXing に投稿された意見が提出された。

以上、17 時 30 分閉会

MFJ モトクロス委員会 委員長 田中隆造