

議事録ダイジェスト版

開催日： **2016 年 7 月 21 日 (木)** 午前 10 時 30 分～午後 5 時 10 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）

新任委員の紹介 川崎重工代表委員：田澤豊晃氏

冒頭に、本年度全日本選手権シリーズ第 6 戦神戸大会の審査委員会裁定に対する提訴事案、およびライダーの言動に対する控訴事案と、これに伴う国内規律裁定委員会開催に至る経緯について事務局から説明された。

1. 提訴

2016 全日本 MX 選手権シリーズ第 5 戦神戸大会 IA1 ヒート II 決勝において、ショートカットにより前のライダーを追い抜き有利となった違反について、競技役員からの通告・他選手からの抗議に伴い大会審査委員会にて本人確認・競技役員確認を行った結果、事実と認定し国内競技規則書に則り一周減算のペナルティが科せられた。罰則を不服とし、当該選手より国内規律裁定委員会へ提訴された。

国内規律裁定委員会において、当該選手とそのチーム監督・責任者、ならびに当該大会審査委員会への聴聞、及び状況証拠として提出された動画を本人立会いで確認され、大会審査委員会における判定と与えられたペナルティは適正であったことが裁定され、提訴は棄却された。

2. 控訴

2016 全日本 MX 選手権シリーズ第 5 戦神戸大会 IA1 ヒート II 決勝における違反行為（国内競技規則 32-3-2）に対するペナルティの通告に際し、審査委員会が選手から暴言と暴力行為を受けた。MFJ 会員行動規範、第 3 章 15 競技参加者の遵守事項に著しく反する行為であることから、当該選手と所属チームに対する罰則を求め、国内規律裁定委員会へ控訴された。

国内規律裁定委員会において、双方の聴聞内容を基に当該選手に対し全日本 2 戦出場停止（第 6 戦・第 7 戦）と選手の管理責任不行き届により、同選手所属チームに対し罰金を科す裁定を下した。裁定結果通知後、所属チームより、国内規律裁定委員会の裁定結果へ上告が上げられたことが報告された。

その後、中央審査委員会審議により、当該選手への 2 戦出場停止処分（2016 年度全日本 MX 選手権シリーズ第 6 戦東北大会、第 7 戦近畿大会）ならびに所属チームへの国内競技規則書記載事項に則る罰金を最終決定とし、8 月 25 日付で公示された。

3. 意見

暴力行為は絶対に許されることではなく、見本となるべき立場であることを自覚し行動すべき。またチームの監督責任も問われる問題であり、改めて選手やスタッフの再教育に努め、他のライダーの見本であるよう自覚してほしい等の意見が出された。

I. 前回議事録の確認

平成 27 年度第 2 回モトクロス委員会議事録が確認された。

II. 2016 年度開催状況・ランキング中間報告

- ① 全日本選手権シリーズ第 5 戦時点の暫定ランキングが確認された。

- ② 全日本選手権シリーズ第5戦時点の全日本シリーズ開催状況表が確認された。
第1戦九州:109%、第2戦関東:122%、第3戦中国:110%、第4戦SUGO:111%、第5戦神戸:100%と、
全日本対象クラス(IA/IB/LMX)とCXを合計した数は、いずれも前年比増である。
- ③ MFJライセンス登録数
7月19日時点の前年比は、全体で101%とほぼ横ばい。モトクロスは102%で微増。
チャイルドやジュニアの年少者増加が大きく影響している。

Ⅲ. 2016年MX オブネーションズについて

開催日 2016年9月24～25日

会場 マッジョーラ (イタリア)

7月1日にネーションズ選考委員会が行われた内容が事務局より報告され、承認された。

- ① 代表選手 … #58 成田亮選手(MXGP)、#59 能塚智寛選手(MX2)、#60 山本鯨選手(MXOPEN)
- ② チーム団長 … 百井明(MX 副委員長)
※チーム監督は、代表ライダーの所属する Team HRC、Team Honda Redmoto Assomotor と調整中である
ことが報告された。
- ③ 全日本MX選手権シリーズ第6戦東北において、記者発表会を行う。

Ⅳ. 2017年度主要競技会日程調整

各地区、サーキットからの希望を基に以下の通り暫定スケジュールが調整された。

Ⅴ. 安全対策について

事務局より全日本MXシリーズ前半戦で発生した重大事故について報告された。

- 1) 競技役員接触事故(第2戦関東大会)
- 2) IBOPEN 重大事故(第2戦関東大会)
- 3) 観客エリアへの車両飛びだし事故(第4戦SUGO大会)

対応策

- 競技役員の非難スペース拡充対応
- 警察による現場検証と聞き取り調査への全面協力
- 各主催者への申し送りを通達
- MX委員会・セーフティ委員会の緊急ミーティング実施
- 規則改訂、ライダーの防具規則化の検討
- 再発防止に向けたセーフティ委員長コース査察の実施 など

査察報告

6月23日 スポーツランド SUGO

車両飛び出し現場のレイアウトを確認。ビッグジャンプ着地点でバランスを崩し転倒した。
着地点の方向を観客通路側からコース方向へ向きを変更することを提案し、改修を進める。

6月29日 オフロードビレッジ

関東MX委員会より大幅なコースレイアウト変更案が提案され、関東案に基づき査察が行われた。
救急車両の導線を全外周とコース内側にも進入可能とする。競技役員の避難スペースの確保(特にジャンプの上)。
外周の観客エリアとコースの安全スペース拡大。速度の上がり過ぎないレイアウトの検討について見直しを提案。
意見(競技役員の安全)

- 全てのコースにおいて、コース役員の退避スペースが少ない。造成時に退避スペースを考慮すべき。
- 競技役員の退避スペースは、コンパネ1枚分を目安に、四方2m以上を確保すべき。
- フラッグ提示中、後続のライダーに安全な進路を指示する為、進路誘導矢印を導入してはどうか?

※但し、矢印の方向が進路を指すのか？それとも事故発生現場を指すのか？ライダーへの徹底も必要。

- 競技役員 of 防具導入について、万一ライダーからの接触時の衝撃緩和の目的では有効であるが、動きが悪くなる可能性もあり、難しい。現状採用しているヘルメットの装備は義務化として継続すべき。

結論

競技役員 of 立ち位置に退避スペースを、四方 2m を目安として設定すること。

コース役員・救護役員などコース内で従事する全ての競技役員はヘルメットの着用を義務付けとする。

事務局より、各加盟団体へヘルメットの状態などを確認する。

意見 (フラッグ提示に対するライダーの意識改革)

- 再発防止に向け、黄旗遵守を徹底する方法を考える。
- 選手の黄旗に対する認識が稀薄である。→ 厳しく対応することで意識付けを行うべき。
- 成績の上位者だけでなく、競技会全体的な安全意識の向上を望む。
- 公平な判定を行うため、「カメラの設置」、「同一判定を行う為セーフティオフィサーの派遣」を検討すべき。
- 「飛んだ、飛ばない」、「速度を落とした、落とさない」の判定が難しい。
- オフィシャルの人数不足の問題もあるが、特に危険な箇所だけにオフィシャルを複数配置するだけでも効果はあると考える。(コース長 1 名と副長 4 名をフリーとしてコース内を巡回する方法をとっている大会もある)
- コースのレイアウトの危険箇所等は、ライダーズブリーフィングで特に説明してほしい。
- IA だけでなく、プライベートや年少者クラスには特に、フラッグ遵守の啓蒙を広めていくべき。
- あくまでジャッジは、エントラント同士の主張ではなく、コース役員 (オフィシャル) が審判員として判定すべき。

結論

- ① 現状通り、審査委員会で状況に応じて審査する。
他のスポーツ同様に、コース役員 (審判) の判定を基準とすべきである。なるべく情報を広く集める。
- ② 裁定時に採用する罰則は、失格や一周減算だけでなく、状況に応じて他の罰則も検討すべき。
例:ピットストップ、タイム加算、順位降格など。(計測システムの無い大会は難しい場合もある)
- ③ 判例集の策定
どのような状況で違反行為が確認された場合、どの罰則が適用されるか? を統一判定を可能とすべき。
- ④ 全国コース長ミーティングの開催 (モトクロスセミナー)
シーズン前に各地区オフィシャルに対し、フラッグ提示や罰則に関する統一解釈のセミナーの開催を検討すべき。

以上の提案を次回までに具体化し、再度審議提案する。

意見 (観客安全対策)

- 観戦エリアを制限し、万一マシンが飛び出る可能性のある観客エリアを無くすべき。
- 観客とエントラントやチーム関係者の棲み分けが難しい。(スタッフが対応できないだろう)
- ネットの材質強化をすべきか?・・・ネットでモトクロスカーをコース外に飛び出すことを防ぐことは無理。それよりも、安全なコース造りに徹底すべき。ネットは、あくまでコースと観戦エリアの境界目印にとらえるしかない。

結論

危険エリアの特定を継続し、立ち入りを防ぐことを強化する。

意見 (ライダーの防具)

- FIM では 2017 年からプロテクター義務化の予定が延び、推奨とされている。現在、セーフティ委員会・装備部会でもモトクロスライダーの防具装着規則について検討を始めている。
- ライダーの理解が得られれば、安全対策の為にも義務化で協議を進めていくべき。
- モトクロスは、動きやすさを重視している。ロードレースは脊髄とプレストガードが義務化とされている。
- 最近になってネックブレスを装着していない選手が目立つようになってきた。義務化にすべきか?
- 第 1 戦九州大会の装着率の数字が発表された。モトクロスライダーはウエアの中に装着してるケースが多い。

- プロテクターの装着を義務化とすれば、メーカーが新たにラインナップを増やしたり、進化することが予測される。
- モトクロスライダーへのエアバック装着の話題も出てきているが、特に転倒が多い為、慎重に考えるべき。
- マウスガードの装着を義務化とする場合は、脳震盪との関連性が必要である。

結論

2017年はプロテクターを推奨とし、装備部会でプロテクターのガイドラインを決め、2018年に義務化する方向で検討する。

ロードレースで採用されているメディカルパスポートについて説明され、モトクロスでも導入すべきと提案され、全日本モトクロスにおいて、来年より採用することが承認された。(ライダーが自分の健康状態を記入し、大会のレーシングドクターに提示できるようにしている)

脳震盪に対する意識向上について、ロードレースの場合はブリーフィング時にパワーポイント等で説明しており、モトクロスでもライダーの意識向上に努めていくべきである。診断はあくまでレーシングドクターが行うが、出場可否については審査委員会で決定する。

VI. 2017年度 国内競技規則改訂案について

① レディースクラスゼッケンカラーについて (レディース選手会提案)

結論

選手の要望を受け入れ、2017年より、レディースクラスのゼッケンは「黒文字/白地」に再改訂する。

② 世羅グリーンパーク弘楽園のコースレイアウトについて (レディース選手会提案)

結論

モトクロス委員会の考えは、観客へのアピールよりもまず、選手の安全を優先に考える。

よって重大事故が発生しうる設定は、極力避け、主催者・施設が検討し設定されたコースを選手が走行することを前提とするべきである。

③ 全日本タイムスケジュールについて(レディース選手会提案)

全日本レディースクラスの土曜日の予選時間が、今年から昼休み前に変更されている点について、散水のタイミングや予選終了後の翌日決勝に向けての準備に余裕を感じられ、都合がよいとの意見が多かった。

④ “フルサイズ(250cc)”のレディースクラス設定(レディース選手会提案)

現状の85cc以外でフルサイズ(250cc)クラスがあれば挑戦したいライダーがいることが報告された。

但し、現状のタイムスケジュールの中でクラスを追加することは難しい。250ccクラスをメインとする考えであれば、全日本で250cc/地方選で85ccとしたらどうか？実現すればレディースライダーの新しい目標となり、小柄な日本人女性であっても、フルサイズマシンで鍛錬を重ね、世界を目指すことも可能となる。また、エギジプションとしての開催等も今後検討すべきである。

⑤ フロントブレーキディスクの変更について「国内モトクロス技術仕様 254 頁 7-1-2-1」(MFJ 中国提案)

現状： ブレーキディスクの変更は許可される(公認車両に装備されたものとの形状変更も可能)。

ただし、ディスク最大外径および材質は公認車両と同一でなければならない。

変更案：

7-1-2-1 ブレーキディスク

ブレーキディスクの変更は許可される。(公認車両に装備されたものとの形状変更も可能)。

ただし、ディスクの取り付け位置および材質は公認車両と同一でなければならない。

7-1-2-5 ブレーキキャリパー

ブレーキキャリパー本体の改造および変更は認められない。

スライドタイプのキャリパーブラケットに限り変更が許可される。ただし、ブラケットの取り付け位置および材質は公認車両と同一でなければならない。

規則改訂案を技術委員会へ上程することとなった。

⑥ チャイルドクロス強化スポーク(ニップル含む)について (MFJ 中国提案)

現状、交換・改造が認められていない、「付則 18-2 50cc クラスの仕様について(チャイルドクロス)」のスポーク交換について、以前各地区にアンケートを実施したところ、規則改訂を求める意見が無かったと判断されたが、中国地区では破損・交換するエントリーが多く、負傷することが懸念される為、交換を承認してほしいとの要望が出された。走行能力に影響しない点、材質は公認車両と同じものとし、スポークのみ(リム・ハブは NG)との条件をつけられれば、コスト的にも大きくならない点を考慮した上で、規則改訂案を結果技術委員会へ上程することとなった。

⑦ IAT カー登録規則の改定(2016 年～) (確認事項)

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、ウェイティングエリアまでは 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。

結論

主催者より、T カーの登録料金の支払いについて、受付中の混雑を少しでも緩和する為、エントリー時に徴収する方法で対応してほしいとの要望があり、審議の結果、来シーズンよりエントリー時に支払いする方法とすることが決定した。

※今年度は WEB エントリーシステムが構築されている為、対応できない。(大会受付時に支払う)

⑧ トラクションコントロールユニット (確認事項)

トラクションコントロールを自動制御できるアフター部品(トラクションコントロールユニット)を追加装着している選手が IB クラスにいるとの報告があり、国内競技規則書 251 頁「テレメトリー」に抵触するか? また、257 頁 7-2-4-2 「ECU の変更・交換」7-2-4-3「サブコンピューターの追加」の許容範囲内か? 問い合わせを受け、技術委員会の見解は以下の通り。

<平成 28 年度第 1 回技術委員会 (4 月 19 日)>

- ◇ GPS はあくまでデータ受信機能のみであって、相互交信するものではない為、テレメトリーではない。
- ◇ 当該部品は、7-2-4-2、7-2-4-3 の規則許容範囲内である。(IA、IB、NA、NB、JX で使用可能)
- ◇ 但し、外装にデバイスを取り付ける必要がある場合、装着か所に関する制限は必要である。(確認)

※音量を操作する為の改造・変更は許可されない。

⑨ IA スペアマシンのスペアサイレンサー対応統一解釈(確認事項)

- ◇ 本番車に最大 2 本までスペアサイレンサーの使用が認められる。
- ◇ スペアマシンの登録があった場合、スペアマシンに対して最大 2 本までスペアサイレンサーの使用が認められる。
※本番車のサイレンサーとスペアサイレンサーをスペアマシンに使用することはできない。
※スペアマシンのサイレンサーとスペアサイレンサーを本番車に使用することはできない。
→ 従って、車検では色分けが必要となる。
例) 本番車のサイレンサーと本番車のスペアサイレンサー … 赤
 スペアマシンのサイレンサーとスペアマシンのスペアサイレンサー … 青

⑩ 大会運営事務局の開設・クローズド時間の明記について(確認事項)

大会運営事務局がクローズドされてから具合が悪くなった選手が発生した場合の対応については、緊急を要する事態が発生する可能性がある為、個人の救急要請や病院での診断は妨げられない。運営事務局の運営時間を公式通知に明記し、時間外の救急要請や病院での治療は個人の責任で行うことを原則とする。

(病院・消防への事前説明が必要。大会主催者や開催会場の事情によって対応が異なる)

⑪ ヘルメット公認シールの販売について (報告)

競技規則 222 ページ 7-1-4 特別検査によるヘルメット公認シールの販売方法について、統一解釈された。

注意 ※特別検査で対応ができるのは、公認ヘルメットであり、洗浄時や劣化でシールが剥がれた場合の再貼付に限る。各主催者は、MX 特選、MX 用などシールの種類を間違えないようにくれぐれも注意すること。

⑫ 競技役員実務ポイントの改訂について (審議)

競技会開催報告が WEB 化となったことを受け、実務ポイントを改訂することが事務局から提案され承認された。

<改訂>

格式	審査委員長・競技監督・副監督	各セクション長	各セクション
全日本以上	15	10	5
地方選以下	10	5	3

⑬ 全日本シリーズゼッケン管理について (再審議)

全日本のゼッケン管理について、前回委員会にて下記新規追加と選手会による管理方法の提案がなされたが、ゼッケン管理の平等性や選手間のトラブルを回避するためにも、これまで通り「年間指定ゼッケン変更に関する規定」を基に MFJ 事務局で管理することが承認された。

<前回議事録に基づき、新たに決定した内容>

- IA1 シリーズランキング 1 位～15 位までの選手は、無償で番号を選択することができる。
(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)

<これまで通り継続>

- IA 全日本チャンピオン獲得経験者(規則書歴代チャンピオンリスト掲載)は、無償で番号を選択することができる。
- 希望する番号が既に指定されている場合、番号を移動する者は、他と重複しない番号を無償で選択することができる。
- ~~1～20~~ のゼッケン番号およびルーキーゼッケンは、指定することはできない。
↑新規改訂:1～15のゼッケン番号およびルーキーゼッケンは、指定することができない。
- 番号が重複した場合、チャンピオン獲得者を優先する。
- 当該年度 IA1 でゼッケン“1” を付ける選手は、他と重複しない番号を無償で選択することができる。
- 上位のライダーが移動した場合、移動したライダーに割り当てられた番号は空き番号のままとする。
- 上記に該当しない選手が好きな番号を希望する場合、当該年 12 月 31 日までに専用の用紙と申請変更料を MFJ 本部へ提出しなければならない。

VII. その他について

- ◇ 放送が聞こえにくかった大会もある為、公式通知で明示してほしい。
- ◇ 競技中、ジェスチャーや言葉による走行妨害に対して抗議が上がり、国内競技規則 15-2-1 に則り厳重注意された。
- ◇ コースと観客エリアを仕切るネットに、選手の応援をする為のノボリが立てられている状態も見受けられるが、観客が見にくいように思えた為、改善した方がよいとの意見があった。

以上