

# 2018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： 2018年11月20日（火） 午前11時00分～午後3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）

### 1. 前回議事録確認

---

今年7月に開催された今年度第1回スーパーモト委員会議事録が提出され確認された。

### 2. 2018全日本スーパーモト・エリア選手権 開催状況報告

---

#### 1) 全日本スーパーモト・エリア選手権開催状況

##### (1) 全日本スーパーモト選手権シリーズ開催状況

当初全8戦開催予定のうち、7月のHSR九州大会が中止されたため、計7戦で終了した。参加台数は、S1PROクラスとS1OPENオープンが前年対比で増加傾向であるのに対し、S2クラスは全戦でエントリーが1ケタ代であり前年比でも約50%という厳しい状況である。

##### (2) エリア選手権開催状況

東日本 全4戦が終了した。S2クラスは減少傾向であるものの、トータルでのB級参加台数は1大会平均23台（前年対比107%）と増加傾向である。

中日本 全4戦が終了した。各クラスとも参加台数は昨年より増加傾向である。特にB級S1OPENクラスで前年比133%となっている。

西日本 1戦が中止され全3戦が終了した。トータルで1大会平均11台とエントリーが集まらない非常に厳しい状況である。不成立になったクラスもあるなど新規参加者など底辺拡大が急務である。

以上のように、地区によって参加台数の差に開きがあり、開催方法の再考の検討も必要である。

#### 2) 全日本スーパーモト申し送り事項報告

全日本スーパーモト第5戦SUGO大会以降の運営申し送り事項が報告された。

#### 3) ライセンス取得状況報告

11月12日現在の2018年度スーパーモトライセンス発行枚数が報告された。B級が128枚（前年比103%）と増加、A級が180枚（前年比84%）と減少し、スーパーモト全体では308枚（昨年339名）で前年比91%と減少傾向である。A級に上ったライダーが長く楽しめる施策検討も必要である。

### 3. 2018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ランキング報告

2018年度全日本スーパーモト選手権全戦終了のポイントランキング表が提出され承認された。

#### 2) ライセンス昇格対象者について（エリア戦ランキング）

2018年度エリア選手権のポイントランキングに基づく、ライセンス昇格対象者リストが提出され確認された。

● 東日本エリア	S1 OPEN	小口 亘	千葉県
	S2	中原 美海	神奈川県
	S3	塙 和貴	千葉県

※第3戦（SUGO大会）までのランキングで決定（11/11第4戦茂原は昇格P対象外）

● 中日本エリア	S1 OPEN	錦織 慎一郎	神奈川県
	S2	宮崎 司	滋賀県
	S3	仙道 正英	福岡県
● 西日本エリア	S1 OPEN	原田 駿介	福岡県
	S2	有田 陽次	福岡県
	S3	北澤 純	福岡県

なお、西日本エリアにおいて参加台数が少なかつたため 1 戦のみ出場して昇格資格を得たライダーの昇格有無が審議され、今年は規則通り昇格対象とすることが承認された。

#### 4. 2019 レースカレンダー調整

2019 年度全日本スーパーモト選手権の開催日程案調整された。

日程が確定していない大会について 11 月末までに報告されることとなった。

また、エリア選手権は各エリア 3 戦をベースに開催日程を調整いただき 11 月末までに報告いただくこととなった。なお、東日本エリアは、2020 全日本開催を前提として「スポーツランド山梨」に東日本エリア開催を打診中であることも報告された。

#### 5. 2018 規則・運用等と活性化について

##### ★選手会ヒアリング報告

2019 年に向けた規則改定、運用確認の審議の前に、スーパーモト選手会を通じたライダーへのヒアリング報告と要望等が参考資料として提出され、確認された。

内容：決勝 2 レース制とエントリー料値上げについて、S2 クラスの参加台数の減少について  
 その他要望事項等（コース設営、大会の開催数、クラス構成等）

##### 1) ライセンス昇格規則改定について

現行規則では、今年の西日本エリア選手権において、1 戦だけ出場して B 級 1 位になったライダーもでている状況になっている。申請昇格とはいえ、参加台数とレース成立数が少ない場合、本人が技量的にも A 級昇格にふさわしいか判断できないまま昇格も可能であるため、下記の通りライセンス昇格条件の追加について審議された。

<現行規則>スーパーモト B 級→A 級

##### 8-1-1 申請昇格

スーパーモトエリア選手権の S1OPEN・S2・S3 クラスで、2018 年 10 月 31 日までに開催される下記エリア当該クラスにおける B 級シリーズランキング上位 1 位の者は、申請によりスーパーモト A 級に昇格できる。

ただし、同点者のある場合は、この人数を超えることができる。また、昇格を希望するも者は昇格手続きが完了するまでの競技会に出場できない。

<審議主な意見>

- ・ 条件をあまり厳しくしすぎると、救済できなくなるので配慮が必要。
- ・ AB 総合で優勝最低 1 回としてはどうか？
- ・ B 級 1 位最低 1 回かつ最低獲得ポイントを設定してはどうか？
- ・ 最低ポイントが設定されれば、他のエリアに参戦する可能性もある。
- ・ 最低ポイントの設定は、台数が少ないエリアのみでなく、各エリアの全体的な参加状況を考慮する必要がある。

##### 決定事項

◎ライセンス昇格条件として最低獲得ポイントを追加する。(2019 年は 40 ポイント)  
 該当規則を下記の通り改定する。

## 2) 2019 全日本スーパーモト選手権全クラス 2 レース制について

前回委員会にて決定した全日本 S1OPEN, S2 クラスでの決勝 2 レース制について、継続審議とされた表彰、エントリー料等について、選手会を通じたライダーへのヒアリング回答を参考に、レースフォーマットを含め再審議された。

<選手会からのヒアリング回答（抜粋）>

- そもそも 2 レース制自体が歓迎出来ないのでは値上げも歓迎出来ない。確かに一部の方から 2 レース制の導入を望む声は聞かれるが 2 レース制の導入がお客さん含め全体の満足度向上に繋がるか疑問。
- 2 レース制はタイヤ等の費用面でも負担が増える。
- 予選ヒートレースをなくして決勝 2 レース制をすることにより主催者さんの経費は増えるのか疑問。運営収支が厳しいのは承知しているがエントラントが全員納得いく理由ではないかと思う。
- 2 ヒート制はプロクラスのみでよい。全クラスで 2 レース制となると PRO クラスの特別感が失われてしまうのではないか。

<審議主な意見>

(決勝 2 レース制について)

- ・ 2 レース制にはそもそも反対。ヒアリング内容を見る限り 2 レースは望まれてないのにやるのか？ 2 レース制にしてエントリー料が上がるのであれば本末転倒。
- ・ 会場での声として 2 レース制を望むライダーがいるのも確かである。
- ・ 決勝 2 レースを実施するのにあたって主催者、エントラントともに負担になるのであれば、やらないほうを選択すべきではないか。
- ・ S1PRO クラスと他の 2 クラスとはレースフォーマットでも差をつけたほうがよい。

### 決定事項

◎前回決定された S1OPEN、S2 クラスの決勝 2 レース制の採用は見送る。

◎S1OPEN、S2 クラスのレースフォーマットは従来通りとし、予選ヒートレースも行う。

◎S1PRO クラスの決勝レース 2 のグリッドは決勝レース 1 の結果順に変更する。

(エリア選手権単独開催の 2 レース制も同様とする)

◎2019 年よりエントリー料を下記の通り値上げする。

全日本スーパーモト選手権 17,280 円 (本体価格 16,000 円+消費税(8%)1,280 円)

スーパーモトエリア選手権 12,960 円 (本体価格 12,000 円+消費税(8%)960 円)

※2019 年 10 月 1 日以降が開催日の大会は消費税を 10%として対応予定。

◎S1PRO クラスの賞金も最低金額は変更せず、主催者ごとの増額も従来通り任意とする。

また 2 レース制で総合結果による表彰が行われる場合の、総合順位の決定方法について確認され、下記の通り決定した。

### 決定事項

◎決勝 2 レースの合計ポイントによる総合順位が同点の場合、2 レース目の順位が上位の方を優先とする。

## 3) S1PRO クラス特化策について

### (1) タイヤ使用本数制限の運用について

前回決定事項において、2019 年も S1PRO クラスのタイヤ使用本数制限継続が決定したが、今年何戦かでライダーより運用方法の問い合わせがあったため、2019 年にむけて運用方法について審議された。

#### <現行規則と課題>

2017 より、ウェット宣言はせず**基本的にタイヤ選択はコンディションに応じてライダーが戦略的に自由行うことができる**という方針のもと下記の通り規則を変更した。

- タイヤ使用本数はドライのみ1セットに制限しマーキングされたタイヤのみ使用可能。
- ウェットタイヤはタイヤマーキングの必要なく使用可能。

#### 【課題】

- ①（ライダー側）ウェットタイヤは制限なく使用できてよいのか？
- ②（オフィシャル側）マーキングのチェックがしづらい、チェック漏れがありうる。

#### <審議主な意見>

- ・ ウェット宣言を復活してこれまでの運用をしたほうがよい。
- ・ タイヤ使用本数をフリーにする弊害がなければフリーでよいのではないか。
- ・ フリーにすると、タイヤのサポートを受けている一部のライダーは何本でも使えるので差が出るのではないか。
- ・ 最高峰の S1PRO クラスだからこそ、タイヤはフリーでよいのではないか。
- ・ ウェット宣言は降雨状況と路面コンディションの見極めとタイミングがむずかしい。

#### 決定事項

◎2019 年より S1PRO クラスのタイヤ使用本数制限は行わないこととする。

#### (2) S1PRO ワイルドカード枠拡大策（2018 改定）の検証

今年から大会ごとに最大グリッド数を上限としてワイルドカード出場を認めるよう規則を改定したが、実績と効果を検証し来年度以降も継続するか審議された。

#### 決定事項

2019 年以降もワイルドカードを継続し、他種目ライダーの参戦による認知度アップ、既存ライダーのモチベーションアップ等につなげる。

#### 4) 技術規則関連

##### (1) オイルキャッチタンク関連

2018 年より改定した<sup>4</sup>その他技術仕様当該規則に関して、開幕前より一部エントラントより問い合わせがあったため、規則変更点について統一解釈を公示した。規則に合致しない車両や問い合わせ等については大会ごとに現場にて指導しシーズン終了までトラブル等はなかった。現場のオフィシャルからの意見も踏まえ、2019 年にむけて解釈の追加公示の必要性や運用が再確認された。

#### <オフィシャルの意見>

- ・ 公認車両でもブリーザーシステムが成立していない車両はあり、上記の解釈が参加者を混乱させている面もあるが、現場にてキャッチタンクの取り付けやエアクリーナーボックスの隙間を塞ぐ等指導をしている。
- ・ 今年の規則改定と解釈、現場での問合せ等で今年の参加者には浸透しているので、あえて解釈変更等をして掘り起こす必要はないと思う。
- ・ クローズドブリーザーシステムが成立する要件を明確にしたほうが参加者にもわかりやすい（図示など）。成立していない車両はキャッチタンクを装着するよう指導すべき。

#### <審議意見>

- ・ 現状と公示内容に差異があるのであれば修正したほうがよい。
- ・ 規則の表記方法を、オイルキャッチタンクをつけることを前提とし、クローズドブリーザーシステムの場合は不要という書き方に変更したほうがよい。
- ・ 現場で個別に対応していくことを継続していけばよい。

**決定事項**

◎当該規則の文章の記述順序を下記の通り変更する。

スーパーモト技術規則 **4** その他技術仕様

4-1 4ストロークエンジンを使用する車両では、**最低0.3リットル以上の金属製のオイルキャッチタンクが確実な方法で固定されていなければならない。**ただし、クローズドブリーザーシステムになっており、オイルブリーザーラインが確実にエアクリーナーボックス（コネクティングチューブ含む）に連結されている場合はオイルキャッチタンクを取り付けなくてよい。

**(2) ホールショットデバイスについて**

全日本スーパーモトではフロントのホールショットデバイス装着している車両が多数いるが、規則上は、国内モトクロス技術仕様 7-1-17 に記載されている部分であり、本来スーパーモトでは適用外となっている。現状に即した形で認める方向でよいか審議された。

**決定事項**

現行規則の解釈として、モトクロス基本仕様（付則 17）に合致している車両であれば、国内モトクロス技術仕様（付則 18）は適用されず（＝国内モトクロス技術仕様の範囲も改造が認められる）、ホールショットデバイスの使用も制限しないことが確認された。

**5) その他競技規則の整合箇所（オフィシャル他皆様のご指摘反映）**

① 競技規則 スタート方法 23-2-6 ウォームアップラップ開始 30 秒前ボード（P.356）

・・・マシンをスタートできないライダーはマシンをピットレーンに移動し、そこでさらにマシンが始動するよう試みるかマシンを交換することができる。

指摘：Tカー登録は認めていないためこのタイミングで交換はNGである。

**決定事項** 下線部削除する。

② 競技規則 スタート方法 23-3-1

レッドライトが2～5秒間点灯され、そのレッドライトが消灯された時点でスタートとなる。

指摘：「レッドライトが点灯し2～5秒で消灯しスタートとなる」という書き方のほうがよい。

⇒同意のため変更しない。

③ 競技規則 レースの一時停止 27-2

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がレース距離50%未満の走行の場合、当該レースは無効とされ・・・

指摘：「トップライダー、およびトップ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」という表記は「トップと同一周回数全員」のほうがわかりやすすくないか？

⇒同意のため変更しない。

④ 全体的に用語統一 「競技役員」⇒「オフィシャル」

⇒競技役員とオフィシャルを使い分ける必要があるため個別対応とする。

⑤ 32-7 全日本選手権指定ゼッケン ⇒ **13**ゼッケンナンバーへ移動

⇒現行通り変更しない。

## 6) コース規定の改定について

スーパーモトはコース公認制度がなく、現行の内規の範囲で会場のセレクトは自由であるが、安全面の観点から一定のガイドラインを設け会場設営や、今後新会場の選定等の際に活用していきたくため、原案が提出され、追加修正点が確認された。

### 決定事項

◎コース規定のガイドラインを改定し、2019年より適用されることとなった。

## 7) スーパーモト活性化策について

前回委員会にて検討課題となったスーパーモト活性化について2019年実施策が確認された。

### (1) 全日本 S2 クラスについて

SMJを通して、アダスタム合同会社より提案いただいた「スーパーモトジャパン S2 クラス 応援プロジェクト」について報告された。

＜「S2 クラス応援プロジェクト」主な内容＞

- ・ S2 クラス参戦選手にスポットライトを当てた動画コンテンツ制作
- ・ 大会会場での S2 クラス参戦選手トークショー開催
- ・ S2 クラス入賞者を対象とした条件付賞金プログラム

具体的な実施案を詰めていただき、主催者側への要望事項や協力依頼等を明確にさせていただいた上で判断することとなった。

### (2) サーキットクルージング試験開催報告と2019年の全戦実施提案

「本来のスーパーモトの魅力や楽しさを全日本スーパーモトに取り込み参加者増員につなげる」という主旨で、前回委員会にて提案された「スライドコンテスト」について、10月の美浜大会での実施に向けて、SMJから選手会への協力を打診したが、既存の大会参加者に昼休みにコンテストをさせるのは負担になる（体力的、タイヤ履き替え、車両破損の可能性など）との意見があり実施を見送ることとなった。

#### ◎新企画「スーパーモト・サーキットクルージング」

スライドコンテストの代案として、ライダー側から「サーキットクルージング、パレードランのような、お客さんに楽しんでもらってスーパーモトの走行に興味を持ってもらえるようなやり方が参加者増加策という面でも良いのではないか？」との意見があり、施設側のご協力のもと最終戦茂原大会レース後に、S1PROクラスライダーが先導を務めるサーキットクルージングが試験的に実施された。

#### 茂原大会サーキットクルージング実施報告<SMJ 報告抜粋>

- 目的 : 観戦したお客様がレース直後のコースをレースの余韻にひたりながらご自身のバイクで走行することで、観客の満足度を向上させ、観客増加とレース参加への興味促進の両面につながる。
- 実施日 : 2018年11月11日(日) 全日本スーパーモト最終戦レース終了後
- 会場 : 茂原サーキット(千葉)
- 実施内容 : 全クラスのレース終了後、参加者はコースピットレーンに集合、PROクラスライダーのデモ走行の後、PROクラスライダー先導でコースを3周した。
- 参加台数 : 35台
- 参加費 : 無料
- その他 : 体験走行中、オフィシャルがコース内でサービスフラッグを提示し歓迎した。ライダー、オフィシャル、観客が一体となり最後は集合写真撮影で締めくくった。観戦だけでなく体験できるアクティビティを増やしたことで観客の満足度が高まった。選手会も主体的に協力していただくことができた。

## 決定事項

今回の試験実施内容を参考にして、参加者の保険加入等の要件も確認した上で、2019年全日本スーパーモト全戦での実施をご検討いただくこととなった。

### (3) スーパーモト PR ツールの作成配布案

スーパーモトの参加者は、ほとんどがマシン製作を得意とするショップを母体とするチームであり、興味をもったライダーをそのようなショップへ誘導することも参加者を増やすための方法であると思われる。「スーパーモトレースをはじめよう！」という主旨の初心者向けのパンフレットツールを作成し、大会の観客、ショップ、施設、にて配布することが事務局より提案された。

製作費等詳細を詰めて、各主催者へ一部費用負担をお願いする方向で再度提案することとなった。

### (4) エリア選手権の開催枠組みについて

今年のエリア選手権は東日本と西日本で参加台数に大きく開きがあり、西日本ではエリア選手権が成り立っていない状況になっている。

<現状>

- ・ エリア選手権のみでは収支的に厳しくなっており、全日本併催で維持している。
- ・ 西日本では、3クラス合計の参加台数が1ケタとなっており、新規獲得が急務。
- ・ 一部有力チームでは、新規参加者を一生懸命集めてくれているところもある。

開催地区の枠組みの再検討、ライセンス昇格方法等、引き続き検討することとなった。

⇒**継続審議**

## 8) その他提案事項

### (1) S1PRO クラスの出場車両排気量拡大について

S2 車両で S1PRO に出られるようにすれば S2 クラスの参加台数増加策の1つになるのではないかと提案された。

<意見>

- ・ S2 クラスから PRO クラスへ参加ライダーの刺激になるのではないか？
- ・ PRO クラスは 450cc のみで限定しておいたほうがよいのではないか？

以上の意見が出され、引き続き検討されることとなった。⇒**継続審議**

### (2) ゼッケンナンバーについて

全日本モトクロスで採用されているルーキーゼッケンの採用について提案がなされた。

<意見>

- ・ 現在出場している車両でもゼッケンの字体や寸法が規則に合致しておらず、計時が見づらいゼッケンもあるなかで、ルーキーゼッケンなど新しく追加するとさらに判別しづらくなる。
- ・ 計時の視認性の観点から主にエリア戦で使用されている 3 桁ゼッケン禁止してはどうか？

以上の意見が出され、継続審議されることとなった。⇒**継続審議**

以上