

【ダイジェスト版】

開催日：11月12日（金）10:00～16:15

場所：MFJ 本部会議室＋オンライン

1. ライセンス発行枚数、全日本選手権開催状況表の確認

ライセンス発行枚数は、2020年→2021年、コロナ禍の影響で減少した会員数が10%ほど巻き返された。

全日本選手権開催状況

全6戦中5戦開催、残1戦

エントリー台数は前年比微増

観客数の発表は、実数で発表されていることを確認した。

2. 2022年規則の確認

※青字部分＝第2部での議論・結論

*2022年より、国内競技規則書の印刷・製本は終了し、WEB化に移行する。

必要部分は、PDF形式で簡単に印刷できるようにする。

付則15 モトクロス競技規則

(1) 白旗（救護） → レッドクロス旗 への変更要望。

理由：FIMルールとの統一解釈をすべき。スノーモビルでも適用されているため。

意見：黄色と同時に提示するならば、各ポストで準備が必要か？

振動提示位置で転倒、救護介入でレッドクロスと同時提示でよい。目立つ方が救護は助かる。

赤ガムテープでクロスを表記する方法も認めてほしいが、本部でまとめて製作し、販売したらどうか。告知期間が少ないのではないか？ =外部への公示を迅速に、わかりやすくすること。

- ・救護フラッグのデザインが変更されたことは、ブリーフィング等で選手にしっかり公示してほしい。
- ・フィニッシュラインでの提示（どこかで救護介入箇所がある）は、紛らわしいとの声もある。
- ・全日本での必要本数を施設ごとにとりまとめて本部事務局へ報告する。（地方選2～3本目安）

結論：白旗をレッドクロス旗に変更する

- ・従前どおり、救護チームがコース内に介入している間はフィニッシュラインでレッドクロス旗を制止提示する。
- ・レッドクロス旗は救護チームが常時所持し、介入時に黄色旗振動個所で同時に振動表示する。

(2) ライダーの装備

全日本選手権で開催されている公認クラス（IA1、IA2、IBOPEN、レディース）でバックプロテクター・チェストガード装着が義務付けとなる。（2021規則にて告知済）

チェック方法は？ → 装着している状態で、スタ前でチェックを行う。（練習・予選・決勝すべて）

違反が発覚した場合 ⇒ 32-2-9に追記

→ バックプロテクター・チェストガード装着義務を罰則規定に明記する。

→ ヘルメットの顎ヒモの装着義務も追記する。

※スタート前での確実なチェックが求められる。

地方選手権における運用時期

→ 全日本選手権義務付けの後、地方選へも適応したい（早めがいい）。

→ 時期・・・22年に全日本で実績を作り、23年に告知、2024義務化が望ましい。

意見

- ・チェックした後に装着していなかった場合、ライダーの事故責任と考える。発覚の場合、装備規定違反（罰則）として対応する。

結論 全クラス、レース前のスタート前チェックで装着のチェックを行う。

(3) 25 レース

スタート失敗 を追加 (FIM の MXGP 特別規則から引用)

HSR でスターティングマシンが円滑に下りなかったことを要因とするクレームが出た件に関して、マシンの不具合か？本人のフライングか？ 検証するための規則を追加したい。

意見

- ・フライングなら手前に引っかかるのでは？ …強引に乗り越えてしまうこともある。
- ・インフラの問題なのか？ライダーの問題なのか？判定できないのではないか。
- ・スタート失敗した場合 (スターティングマシンを使用) 下線部を追記

意見

- ・ゲートに引っかかった場合は、赤旗を提示して再スタートにする。
→ 微妙なタイミングで難しい。
- ・全日本の対応 …スマホとビデオで動画をとって、1周するまでにジャッジする様にしている。

結論 フライングか否かの判断ができない場合、すぐに赤旗でやり直しとする事務局案が承認された。
スタート失敗した場合 (スターティングマシンを使用) 下線部を追記

(4) 赤旗後に再スタートする場合のやり方を追記した。
スタートライン前に第1コーナーのイン側から横に並べる。

(5) レース中の違反行為に対する罰則の文言を追加した。

付則 16 全日本特別規則

(6) 行動規範の表記を追記 (RR 規則をベースにした)。表現内容は、モトクロスに適した内容で掲載する。

(7) 3 協議会開催日程等 全日本月曜～火曜 占有禁止 水曜～金曜 走行禁止
上記の通り変更されることが承認された。

(8) 7 出場申込み

年間エントリーのライダーのピットクルー変更に通融を利かせるように改訂したい。【文言を追記】

車両の変更は、再車検手数料として当日の車検を受けるまでの間は無料（プログラム記載は間に合わない前提で）…現状通りとする。

結論 上記案が承認された。

(9) エントリー料金改定の要望
後の項目に記載あり

(10) 13-2 ゼッケンの付与に関する規則の文言変更について、事務局案が承認された。

(11) ゼッケンナンバーを現状規則に合わせた表記へ変更する。

2022年1月後半を目途に、「全日本モトクロス選手権チーム登録」を行い、ゼッケンを指定する。

→ 国際B級選手から、地方選手権と同一番号を希望する声が多く寄せられている。

意見

チーム登録していない選手はどうするのか？ → 選手1名でもチーム登録することができる。

登録は有料か？… 有料なら選手への負担が大きくなる。

結論 事務局案が承認された。チーム登録は無償にて行うこととする。

(12) 海外選手のゼッケン付与、カラーの特例について、事務局案が承認された。

(13) グリッド地ならしの表現を現状に合わせて改訂した。

「ライダー以外はスターティンググリッドに入れない」とする。

傘の使用は、ライダー本人が使用することは認められるが第三者によるライダーへの使用は認められない。

(ウェイティングエリアでの第三者の使用は認められている)

意見

・予選レースはサイティングが無い場合、スタートエリアにピットクルーが入れないのではないかと
→ 1名ピットクルーは既に進入している。傘などの受け渡しも現状、問題ないことになっている。

・「ピットクルーは地ならしができない」だけである。

・大会によって、オフィシャルの認識が異なっている状況もある。

結論 登録されたピットクルー1名のみは、ライダーと車両がグリッドにいる限りは、入場できる。

但し、地ならしはできない。 【予選・決勝ともに共通認識である】

(14) 総合順位の決定方法

3ヒートでの総合順位の決定基準について、表記を変更し、同点者の優先方法を変更する。

(旧) 順位がより高い方を優先 → (新) 同じ場合は、最終に近いヒートで成績が上位の者

※シリーズランキングに合わせた規則への変更

→ 事務局案が承認された。

(15) レースディレクターの役割 ⇒ 「レースディレクションとMFJ全日本競技運営チームの役割について」

レースアドバイザーから役職名・業務内容が変わった為、表記を改訂した。

(16) ペナルティポイントの運用変更

理由：現在、全ての罰則＝罰則点付与 の考えであるが、イエローカード的な役割でペナルティポイントを運用する考えに変更したいため。(RRの運用を参考に検討したい)

意見：地方選での運用はできないか？

→ 誰がペナルティポイントを与え、持ちまわるのか。…などの課題への対策が必要である

違反に対する罰則 …審査委員会で聴取、判定、告知する。

ペナルティP …レースディレクションが当該選手に与える。

⇒レースディレクションにそんな余裕はないのではないかと？

結論 事務局案が承認された。MXでは、レースディレクションの報告をもとに、審査委員会がペナルティポイントを与える。

※罰則、ペナルティポイントを分けて考える。悪質な場合、両方与えられる場合もある。

基本仕様

(17) 「3 一般的なアイテム」 → 「3仕様」 に表記変更 ⇒ 承認された。

(18) 3-15 ナンバープレート

ゼッケン寸法の図表記を編集した ⇒ 承認された。

現状の車体ゼッケンプレートと規則の寸法に合致していない。(2023 年に向けて改訂を検討)

(19) リーダーズゼッケン

- ・1位～10位までの赤ゼッケンは判別しづらいのではないか。
- ・「ポイントリーダーゼッケン」の元来の意味は、暫定1位を対象にしていた為、名称がすぐわかない。
→ 全日本委員会での審議に委ねる

意見

- ・前年シリーズランキングが反映されるか？暫定ランキングが反映されるか？
- ・昨年変更して1年足らずでは、効果もはかれない。
- ・同じ車両、同じゼッケン番号、同じ色 … 差別化が図れない。対象を減らすと目立つのではないか。
- ・暫定で着用すると、都度ゼッケン変更しなければならない選手は負担が大きい。
- ・MXGPでは、総合で最後に表彰しており、レッドプレートゼッケンを称賛している。参考にしてもよい。

結論

現状通り

レッドプレートゼッケンの表彰関連については、MSPで施策を検討する。

(20) 保安部品等の表記追加

サイドスタンドを含め、取り外さなければならない部品を明記することが承認された。

(公認車両が適用されていない) 中部選手権 NB クラスで疑義が生じたため。

*リヤライト → 灯火類へ表記変更

*セーフティーバー → 削除

(21) 音量測定は、すべてのモードで測定される場合があり、すべてクリアしなければならないことを明記。

3回測定ルール = 1車両・1つのモードに対して3回までチャンスが与えられる。

意見：測定方法において、大会毎にスロットル前回時間の長短差が大きかった。

1.5秒を目安とする「タイミングライト」を導入しているが、操作の違いで差が出たのではないか。

九州は長すぎた。(3秒ほどであった?)

*メーカーは、車両ごとの最高回転数をFIMへ提出している。その書類を引用すれば、回転数管理できる。

【量産車のものである】 HONDAは持ち帰り確認。IAは量産車データをベースで意味があるのか？

情報

FIMでの音量測定規制がさらに厳しくなる動きがある。

さらに音量数値が下がる。→ MSMA 23年GPとMX2のみ、現在からマイナス3dB/A=111dB/A
2024年から量産車も111dB/Aとなる。

(22) 50cc クラス

*4-19 アンダーガードの装着が許可されたことを受け、追記された。

*5-6 ドライブsprocket 下線部を追加

*参加資格 E車両(電動)の出走も認められるが、承認クラス地方シリーズランキングの対象外とする。

※電動車両については、2022年に取り扱い規則などを検証する。

(23) カーボンニュートラルに関する検討提案 (事務局案)

カーボンニュートラルとは？

現在の日本は、石炭や石油、天然ガスなどの炭素(C=カーボン)を含む化石燃料を燃焼してエネルギーを得ているが、そのエネルギー生成過程において、炭素(C)は酸素(O₂)と結合し、二酸化炭素(CO₂)となって大気中に放出されていく。このCO₂をはじめとした温室効果ガスの増加が、昨今の気候変動の大きな要因と考えられている。このようにして排出されたCO₂を、地上や海の植物が吸収することによる炭素固定や、排出されたCO₂を地中に埋めるといった新技術、排出権取引などで相殺し、実質的にゼロの状態にすることを「カーボンニュートラル」と言う。カーボンニュートラルは、CO₂の排出量から吸収量と除去量を差し引き、バランスをとって中立の状態(ニュートラル)にするというところから付けられた名称である。このような状態は、「脱炭素」とも呼ばれ、それを実現した社会を「脱炭素社会」と呼ぶ。

結論 MXでは電動車両が参加可能な方向へ規則改定を行っていく方向

(24) 国内競技規則改訂点 (総則部分)

- ① 規則書のWEB化
- ② 競技ライセンス申請料にはスポーツ安全保険掛け金が含まれているが、競技会期間のみが対象となる。
(スポーツ走行などには不適用)
- ③ 来年度からの民法改正により18歳が成人年齢となる為、規則も改正される。
未成年者競技参加承諾書などに改正が発生する。
- ④ 延期・中止の返金については、「事務作業料(振り込み手数料含む)が差し引かれる」文言を追記。
地方選は全国一律で660円となった。全日本の手数料は来期に向けて再検討が必要か協議する。
- ⑤ メディカルパスポートの常備義務化について追記。(地方選も対象になる。公認承認に関わらず) 忘れた者に対する書式の準備(その場で書かせる)を主催者へ一斉に要請。
決定：全種目公認・承認関わらずメディカルパスポートの共通書式を作成。
裏面に氏名とクラスのみを記載できるようなイメージで、個人情報を目隠しする様式。
パスポートの申請方法をWEBで告知し、ライダーへの理解を高める。
緊急連絡先・常備薬などの情報は必要な為、パスポートは有効である。
その後の処置は、医療従事者へおまかせすべき。
*メディカルパスポートの管理方法について、個人情報の扱い方等を考慮してエントリー時に申請できるようにしたらどうか？
→ 継続検討とし、今年は上記の通り、目隠し状態での様式で管理する。
- ⑥ 競技結果の不可逆性を明記
運営側、競技役員の過失によるライダーへの不利益が発生した場合でも、再レースを行う事や、競技結果を変更することはできない。

3. 2022年プレス向け注意喚起文書の確認

21年、プレスのマナーが悪いことが各大会にて報告された。

対策：受付時に注意文書を手渡し、口頭注意を行う。また、取材結果の報告を厳しく管理する。

毎大会で啓蒙を図る。

結論：対策案について、承認された。

4. 2022 年全日本モトクロス・全国大会カレンダー

① 2022 全日本選手権の予定カレンダーと、開催クラス・ヒート数を確認した。

現時点で未確定な大会があるため、変更の可能性があるが、承認された。

② モトクロス全国大会・ジャパンネーションズ企画について

*2022 年モトクロス全国大会は、9 月 24-25 日 2 日間制で開催することが承認された。

(CX、K65 のレースも 2 ヒート行いたい)

*ジャパンネーションズ企画 … 各地区部会長との会議を今後開催し共通意識を以って企画としたい。
との中部 MX 部会の意向により、全国大会とは切り離す方向となった。

③ 2st125 クラスは、引き続き“年に 1 回のお祭り”という位置づけでお願いしたい。

2022 年は、約束通り SUGO 大会で併催。

④ 3 ヒートについて (意見交換)

意見

当初、メインクラスを引き立たせるための 3 ヒートとしてはじまったが、他のクラスでも必要か？
コロナの影響でヒート数確保の意味もあり始まったもの。

IA1 だけでいいのではないか。

HSR・オフロードヴィレッジ⇒土曜日に 1 ヒート開催希望

⇒チーム力が出るのが 1 日に 3 ヒート。土曜日に 1 本やるなら 30 分×3 でやってほしい。

お試し・データ収集という目的であれば、IA2 の 3 ヒートをもう 1 つ増やしてもいいのではないか？

結論 3 ヒートの 1 ヒート土曜日開催案は見送りとする。オフロードヴィレッジで IA1 の 3 ヒートを 1 回開催

⑤ 土曜日予選のショーアップを行うアイデア

例) タイムアタック予選⇒上位 12 台で 1on1 (1 周レース) のトーナメント

結論 継続課題

⑥ レディースのヒート数

結論 主催者の希望に沿って調整を行う。

⑦ レディース予選通過タイム設定

速度差が大きすぎることによる危険性を低減させるための提案

(例) 120% ⇒ 1'00 で 1'12 1'30 で 1'48

150% ⇒ 1'00 で 1'30 1'30 で 2'00

意見

- ・「誰でもは走れませんよ」の PR になればよい。
- ・予選のない IA1 などでも、今後予選通過基準を設けることを検討するべきか。
- ・MFJGP でもサイティングラップから戻って来られない選手もいた。
- ・選手からは、全日本で危険スポーツなので、足切りラインが必要だという意見が 8 割程度だった。
- ・嘆願書提出による決勝進出は認めるのか
→ 審議はかける。「公式練習でタイムが出ている」等、理由が認められる場合もある。
- ・マディコンディションでも 150%ルールを適用。
- ・レース形式予選で通過しているが、足切りタイム設定以下となった場合は、予選落ち

結論

レディースは、トップの150%ルールを適用する。

嘆願書を認めるかは、状況次第。十分な技量があるのであれば認める方向

IA1は現状通りで、足切り設定はしない。⇒継続審議

⑧ ワンメイククラス開催の要望

2st125ccを想定したステップアップクラスに、ヤマハがスポンサーとなってワンメイククラスを設定させて頂けるように依頼提案したい。(例：YZ125 ワンメイク ブルークルーカップ)

ヤマハとしては、「光栄ではあるが、対施設・他メーカーの事情も考慮して慎重に検討したい」との意向。

また、

意見

- ・タイムスケジュールが切迫している中で、クラス追加ができるのかも課題。販売会社の管轄となる為、持ち帰り検討が必要。
- ・各メーカーも同様の動きでクラス設定を要望する。

結論

継続検討

企画書を作成し、ヤマハ発動機へ提案し、検討して頂く想定。

⑨ 全日本競技会の格式 (国際格式に移行をすべき)

- ・ 申請料金の問題
- ・ パフォーマンスビザの発行手続きは対応可能か？
- ・ 海外選手が負傷した場合のケアを主催者側・施設側が対応できるのか？
- ・ アジアなどを視野に入れて、国際格式登録には賛成する。

結論

全戦国際格式登録にはせず、参戦希望があれば都度ベストな方法を検討する。

5. エントリー費の値上げについて

目的

主催者の収支バランスを改善し、興行化を推し進める。

作業部会の結論

エントリー費ならびに賞金値上げの方向

施設会議の結論

<値上げ案>

ヒート12,000円の考え +付加価値

- ① IA,IBOP: ¥30,000 (ライダーパス、ピットクルーパス (最大2枚)、パドック車両通行証)
+ 監督パス (年間・チームに1枚) + エントラントパス2枚 (エントリー毎)
- ② LMX: 1H大会¥13,000 2H大会¥25,000
- ③ エントラント限定 販売用観客チケット
¥2800/枚 (1枚～) 【MSP受付・PRをしっかりと】 (直接交渉は各施設の判断)
※MFJGPは別途決定 ※選手の販売斡旋については制限なし
※発送は各施設 (主催者) が行う。 ※「招待券」発行の希望を確認する
- ④ エントラントパス (ライダーゲストパス) 追加 1500円/1枚 MAX3枚 (現状通り)
⇒観客か参加者かの線引き。基本的に場内でのエリア規制

- ⑤ 年間エントリーの割引（1戦分程度の割引）（戦数確定後に再度打ち合わせ。）
- ⑥ 賞金据え置き（3ヒートの場合）

上記案についての意見

- ・ エントラントパスと観客パスの券種を分別して管理したい。
- ・ 賞金は据え置くべき
- ・ エントリー料金が大幅に値上げされたことに対する効果が薄く選手負担が大きくなる為反発が予想される。
→ 1万円の値上げは上がり過ぎ
※施設・主催者の経営事情が値上げの理由であるが、選手には受け入れられないであろう。
- ・ レディースライダーの意見としては、これ以上負担が増えると、年間をスポットに変えるとか、レース参戦を止める選手が増えることにつながるはず。
- ・ 施設の要望としては、経営上値上げはやむを得ないのが実状。安全対策や施策に対応する為に経費も増えており、値上げせざるを得ない。
- ・ 過去、加盟団体が主催していた際、黒字決算となったこともあった。現在と当時の施策に大きな差異は無い。
- ・ 大きな変化なので、事前に告知を行うべき。（いきなり改訂は乱暴なのではないか） …芝山さん
→ 施設の企業努力にも期待したい。
さらに、ワンメイクなど企画を導入する等して施設の収入に貢献するのがまず先ではないか。
（値上げをする前に）ライダーの意識を変えて、集客に貢献させることも重要。
選手が減少することは本末転倒である。
- ・ 施設意見）値上げ幅に関しては、社内でも賛否両論あった。
 - * プロテクターのチェック要員増員
 - * コース造成への対応
 - * 救護役員の増員
 - * 音量測定への対応…モトクロス委員会（MFJ）で決めた規則や施策の改訂に対して施設（主催者）が対応する付加が大きいのも事実である。
- ・ 施設意見）無観客を想定した場合の主催者の立場を想定した提案だが、現実的に行き詰っているのも事実。
- ・ ①現状維持、②3万円に値上げ、③少額値上げ の3パターンから選択。
→ ④賞金を0円とする（ならばエントリー料金は維持）も選択肢として検討できるのか？

結論

多数決を実施した結果、賛成多数で、「③少額増額と収入増加の活動を行う」が多かった。
この結果をベースとし、後日施設会議で結論づけることとなった。

6. 計測について（報告）

施設の支出削減を目的に、計測は施設の管轄とし、全戦 MYLAPS で統一することを検討中。

作業部会の結論 MYLAPS にする場合の体制をさらに詳細確認してから、委員会後に改めて決定

※メーカーへの支払い義務等は発生しない。

7. GPS トラッキングについて（報告）

21 年第 6 戦 H S R 九州で IA1 クラスにて実験を行った MYLAPS 社の GPS トラッキングシステムを、全戦で導入することを検討中。

目的：

- レースコントロールの強化。（転倒や違反判定に活用できる。）
- プロモーションの強化（ライブ配信や、観客サービス向上に活用できる）

全日本公認各クラスでの採用を検討。

8. 全日本モトクロスチーム登録

チーム名&構成の登録をしてもらうことにより以下のような特典を付与することが提案された。

- チーム名がランキングに掲載される
- 監督パスとして年間パスがもらえる
- シリーズ車両通行証+1 枚（年間エントリーのみ）
- チームランキングへの参加
- 上位成績チームに翌年のメリット+（パドック位置など）
- 業販価格で観客パスが購入できる

参加チームにも協力してもらって、全日本を作っていく考え。

登録費は徴収されるのか？ → 検討中

このようなシステムと連動して収入を得て頂くことで、エントリー料金の値上げを据え置きにしてほしい。

結論 計測審議として、MSP・施設と打ち合わせの上後日決定する。

9. 音量測定について

第 6 戦 HSR より、新型治具+タイミングライトを導入した

結論 事後承認の形にて、主催者設備協力金より支払うことが承認された。

10. 22 年の音量測定について

作業部会での結論 22 年セミナーの時点で、コロナの状況が落ち着いていれば規則書通りに行う。

・・・承認された。

11. IA1/2 の赤ゼッケンデザイン変更提案

IA1（変更案）

IA2（これまで通り）



※トライアルスーパークラスに順じて

結論 現状の白文字のまま継続

12. PR スタッフ（キャンペーンガール等）のグリッド入場を許可

目的：グリッド見栄えの改善

結論 導入する方向で承認 MSP と主催者にて詳細を詰め報告する。

- ・過去、一部のライダーしか恩恵を受けないのは平等性に欠ける為、グリッド入場を禁止とした経緯がある。
- ・PR スタッフの定義が曖昧であると、整理ができない。 =MSP と詳細を決める。

16:15 閉会