

ロードレース委員会 会議議事録【抜粋版】

開催月日： 平成 30 年 7 月 9 日（月） 午前 10 時 45 分～午後 5 時 30 分
 開催場所： 東京・中央区 MFJ 会議室

I. 開催状況 と MFJ ライセンス発給状況

1. MFJ ライセンスの発給状況

ライセンス会員状況 6 月末現在

ロードレースは、前年比 94%。ロード国際、国内がそれぞれ 5%減少し、フレッシュマンが 9%減少、ジュニアは 93%増であるが母数が少ないため、MFJ ロードレースライセンス全体で 4%減である。

地区別は、北海道、九州が 101% 他地区は前年比マイナス傾向。特に関東、中部、近畿の減少率が著しい。

2. 全日本選手権・MFJ カップ開催状況報告 ※ 5 戦筑波大会まで。 (単位：人)

	観客数	台数合計	JSB1000	ST600	J-GP2	J-GP3	JP250
1 大会平均台数	18,720	104	43	34	20	25	28
前年対比 (%)	100%	91%	101%	101%	95%	114%	71%

3. 地方選手権開催状況報告 ※ 7 月上旬まで開催報告のあったもの

<JSB1000 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	開催なし	13	16	36	62	14	9	25
2017	開催なし	14	12	43	55	15	11	22

<ST600 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	12	15	28	20	45	24	21	24
2017	13	10	26	18	42	29	18	22

ST600R クラスは含まれていない。

<J-GP3 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	開催なし	5	12	12	25	7	7	10
2017	開催なし	3	18	21	30	13	0	12

<JP250 インター+ナショナルの 1 大会あたりの参加台数比較> : 台数

	十勝	SUGO	筑波	もてぎ	鈴鹿	岡山	九州	平均
2018	12	17	26	24	54	30	17	26
2017	9	13	23	14	71	37	13	26

施設補足

SUGO : 地方選手権 …3 月開催を数年間トライしたが寒い時期なの変更要望もあり、台数増加につながらず、来年は開幕戦を 4 月以降に戻し開催予定。承認クラスは CBR ワンメイクの減少が著しい。

筑波 : 地方選手権 …全 4 戦中の 2 戦終了し、第 2 戦は全日本選手権前のため、全日本選手の参戦が多く、現段階では参加台数はプラスだが、年間通していくとマイナスになるのではないかと不安。
特に、かつて人気のあったクラスの参加者減少が極端。筑波では、ミニバイクの減少が顕著。

もてぎ : 地方選手権 … もてぎロードは今年スケジュールを大きく変えて 9 月を最終戦に全 4 戦とした。参加台数は伸びている。スーパープロダクションクラス 1000、600 のクラスもピレリカップがなくなったため、そのエントラントが移行している。ST250、シングル、ツイン、ネオスタもフルグリッド。ライセンスの発給枚数の減少の影響はあまり感じない。

鈴鹿 : 地方選手権 … 開催クラスの変更により、数字上では減少しているが、概ね横ばいという感じ。鈴鹿 4 耐にむけて台数が少し上向いている。250 は減少しているが、参加車種の構成が変わってきており、検証したい。

岡山 : 地方選手権 … 公認クラスでは、600、JSB は横ばいだが、JP250 が減少。参加台数の比較は、レースごとの開催時期変更もあり一概に比べられない。
ただ、承認クラスはかなり減少していて、クラスによっては半分以下のものもある。

オートポリス : 地方選手権 … 昨年も悪天候で 1 戦中止にしているため、実質上の台数は増えてない。
九州のライセンス所持者数の母数が少ないので、伸びているとは言えないと思う。

II. 全日本選手権 シリーズランキング (中間) 報告

全日本第 5 戦 筑波大会までの中間ランキング表が確認された。

合わせて、MOTOGP のワイルドカード参戦の募集の公示案が了承された。

III. 全日本選手権 審査委員会、セーフティーオフィサー報告

1) JSB1000 クラス採用 リアセーフティーライトの取り付け位置等

JSB のリアセーフティーライト取付について ライダーからはついていないこと自体ネガはないことが確認された。

水のまきあげ時に見えないこともあり来年に向けて一部変更を検討する。

【結論】

来年に向けて、取り付け位置の明確化とライトの明るさと面積を規定し、全日本の JSB1000 クラスで再度検証。2020 年に他のクラス (全日本、地方選手権) を含めて導入検討を行う。

2) オイル飛散などによるレース進行の遅延について

第 1 戦の朝フリー時にコースにオイル飛散によるコース清掃などによる遅延行為の原因者に罰則を適用するの提案された。

【結論】

次回の委員会に決定する。

3) 全日本 特定クラスの音量測定の解釈について

特定クラスの音量測定を実施したクラスは、その時にマーキングされたサイレンサー（スベア含む）を使用しなければならないとの解釈が、各大会の車検で解釈が異なるため解釈を統一した。

【結論】

年内は、当該大会で全車音量測定に設定されてクラスは、その大会でマーキングされたサイレンサー（スベア含む）を使用しなければならないとの解釈とする。

ただし、2019 年は、各施設の車検と調整の上、方針を定めることとする。

4) ハンドルパイプの締め付けブラケットのボルト緩み対策について

ブラケットのボルト緩みによる事故が発生しているが、事前車検で判断することができないため、規則化の対応が提案された。

【結論】

ブラケットの規則化を検討することになった。

5) ST600、JP250 ワンメイクタイヤにおける表彰式時の他サプライヤーキャップの併用不可対策

ワンメイクレースの表彰式で他サプライヤーキャップの併用を禁止しているが選手および他のサプライヤーに徹底されていないため、選手への罰則適用をすべきか検討した。

【結論】

選手への罰則を検討する前に、今年の後半戦について以下の対応を行う。

- ① 選手ブリーフィングでのアナウンス
- ② 他のサプライヤーへの協力案内作成
- ③ JP250 は JP 村メンバー対応する

6) 18 歳以下の選手へのエアバッグ導入について

もてぎ、鈴鹿ではすでに 18 歳以下の選手にエアバッグの装着を義務化しており、motogp などは完全にエアバッグ導入を受け、国内の選手権についての導入提案を行った。

【結論】 2019 年告知で 2020 年規則化とする。

7) サーキット公認規定

・ピットロードの制限速度

ピットロードのサインボード用プラットフォームがない施設の制限速度を 40km/h 以下にする。（全日本も 40km/h とする。） 対象施設：筑波、HSR、SPA

8) ST600 タイヤ管理シールについて

タイヤシールが剥がれ、管理困難に対して、以下の提案がされた。

- ① タイヤ管理を予選時のみとする。
- ② 予選時のマーキングタイヤを「転写シール方式」から「スタンプ式（不滅インキなど）等」に管理方法を戻す
特に、ワンメイクタイヤのタイヤ配布時にスタンプマーキングが可能か各施設で運用可能か調整の上、次回
委員会で決定する。

IV. 2018 ロードレースの施策検証について （中間報告）

施策1. JSB1000 クラス決勝 2 レース制の導入評価

すでに決勝2レースを行った主催者（もてぎ、鈴鹿、SUGO）により2レース制の効果（動員、観客評価）を
もとに検証を行った。

<主催者報告>

天候などの状況により、一概に観客動員数に大きな数字としては出ていないが、お客様満足度の向上、前売り
券の券売実績が伸びており、主催者側では一定の評価が得られている。

<ART 参加者報告>

レース数が増えることによるコストがかかるという意見もあったが、レース数が増えるメリットのほうが大きいという評
価をしている。コストについては、1年終了してみないとわからない。

<その他意見>

2日間通してお客さんを確保するためには宿泊や駐車場所なども課題はあり、宿泊施設などの提供も重要。

【結論】 来年についても決勝2レース制を前提に進めることとする

施策2. J-GP3 クラス 2018 全日本選手権 GP3 クラスの若手育成施策報告

若手ライダー育成を目的に2018年全日本ロードレース選手権 GP3 クラスに大会ごとに『特別参加枠』を設
け、ジュニア・国内の優秀なライダーが高いレベルのレースに参加できる施策の状況報告を行った。

【参加状況と成績】

	応募数	参加者数	参加内訳（特別）	予選（順位）	決勝（順位）
第1戦 もてぎ大会	3	3	27台（3台）	13、17、26	13、17、18
第4戦 SUGO大会	0	0	23台（0台）		
第5戦 筑波大会 （決勝2レース）	5※	3	30台（3台）	16,18,19	13,15,16
				17,20,22	8,9,14

※ 2名は、本エントリーをせずに辞退。

3戦終了し、もてぎ、筑波大会にそれぞれ3名参加し、述べ人数4名（同一人物2名2大会参加）
の状況であり、当初予定していた参加台数を下回っている状況。

【推進者の評価】

- ： もっと参加者が多いと予想したが思ったほどの参加がない。参加している選手は確実にレベルアップ
しているのでシーズン終了時点ではスキルアップしていると思う。
- ： 国内を走らずに海外に行ってしまうことへの対策であったので、その点ではこれがあつたから全日本に参加
できるし、第3者からのアドバイスが非常にいい勉強にもなっていると思う。
国内のレベルを知ることができ、台数が少ないが、もっと続けていって増えて行けばよいと思う。

【結論】 来年についても継続を前提に進めていくこととする。

施策3. MFJ カップ JP250 施策評価

施策は、MFJ カップの参加資格の見直し、技術規則面では、車両重量、ラム圧のない車両へのラム圧解禁を行ってきたが、現時点では、エントリー台数が、MFJ カップでは、1 大会あたり6 台減（インター1 台、ナショナル5 台）の平均2.5 台の参加状況で推移している。

【MFJ カップの参加傾向と参加車種】

年齢構成 10 歳代 42% 20 歳代 15% 30 歳代 7% 40 歳代 24% 50 歳代 12%

車種別構成 CBR250RR 69% (29) CBR250・300R 5% (10%)

YZFR-25 18%(51) Ninja250 8%(10) (昨年の構成)

【JP250 村 の中間報告】

MFJ カップに参加にあたり、参加者の動向を調査すると以下の意見が寄せられた。

- ・ MFJ カップの参加資格（以前の規則）に誤解が生じている。
- ・ MFJ カップ自体がレベルの高いレースになっており参加を遠慮している傾向が高い。
ただ、MFJ カップの存在意義としては、アジア・CV に行けないけど、全日本参戦のステップアップチャンスを得る場所となっている。
- ・ オイル、パーツ、メンテナンスなどのサプライヤーにおいてもビジネスに繋がっている。
- ・ 筑波で実施した決勝2 レース制も好評と報告が得られた。

【結論】 今後、MFJ カップの参加者を増やす施策を優先するのか？または、各地方選手権の JP250 の参加者を増やす施策ととるのか明確にして来年の施策を練ることとする。

施策4. 全日本選手権について

決勝2 レース制に伴い、エントリーフィーと賞金の設定に審議した。

【結論】 作業部会を開催し検討を行うこととした。

IV. 2020 年以降のロードレースのクラス区分のあり方

世界、アジアのクラス構成変更に伴い、2020 年以降のクラス構成（JSB1000、ST600、250（JP250、J-GP3）をベースに以下の項目について意見交換をおこなった。

変化点： 2019 世界選手権 moto2 クラスのエンジンサプライヤーの変更

2019 アジアロードレース 1000cc クラスの新設

基本軸： 2019 年の国内のクラス構成(全日本、MFJ カップ、地方選手権)は変更しない。

項目： 1. MFJ カップ JP250 および地方選手権 JP250 のビジョンと J-GP3 の位置づけ
2. J-GP2 のあり方と新 1000cc の検討について

【結論】 意見を事務局で集約して確認していただいた上で、作業部会で調整し、参加者に意見を求めるようにする。

V. 2018 主要競技カレンダー調整

下記カレンダー案が確認された。

<世界選手権>

7月29日 鈴鹿 世界耐久選手権鈴鹿 8時間耐久

10月14日 もてぎ 世界ロードレース選手権

<全日本選手権>

7月10日現在

	日程	大会	開催クラス				
			JSB	JGP2	ST600	J-GP3	JP250
1	4月7日	もてぎ	◎	○	○	○	○
2	4月21日	鈴鹿 2 & 4	※				
3	5月12日	岡山国際 第2案 9月1日	○	○	○	○	○
4	5月26日	SUGO 第2戦 6月2日	◎	○	○	○	○
5	6月30日	筑波 第2案 6月23日		◎	◎	◎	◎
6	8月18日	もてぎ 2 & 4	※				
7	10月6日	オートポリス	◎	○	○	○	○
8	11月3日	MFJ - GP 鈴鹿	◎	○	○	○	○
全8戦		クラス別開催数		7	7	7	
		クラス別レース数	8	6	6	6	

※ JSB1000 クラスのレース数は調整中

VI. その他

(1) 2020年の特別昇格に関する規定の変更提案

ロードレース国内から国際への昇格審議にあたり、技量判断の理解しにくい承認カテゴリーを昇格対象外クラスとして、公認クラス（JSB、ST600、J-GP3、JP250）にて昇格対象クラスに変更することが承認された。

詳細については、次回委員会にて決定する。

(2) プロモーション活動 クライム報告

MFJ ライブチャンネルおよび BS11 のモトライズの情報マーシャル枠による大会告知を行っていることが報告された。MFJ ライブチャンネルの視聴回数も増えている。

(3) MFJ 関東ロードレース委員会の議事録が提出された。

以上 午後 5 時 30 分似て閉会