

# 2021年度 第2回 MFJ スーパーモト委員会 議事録

## 【ダイジェスト版】

開催日：2021年11月10日（水）

場 所； オンライン WEB 会議形式にて

### 1. 2021 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

- ・ 9月に名阪スポーツランドで開催予定であった全日本第6戦はコロナの影響で中止となり、今シーズンは全5戦となった。同じく中日本エリア選手権も、名阪の代替えとして美浜大会を1大会2レースとして開催された。
- ・ 全日本後半戦について、第5戦 SUGO 大会は、全日本参加台数 50 台でクラス別でも昨年比でほぼ横ばいであった。併催の東日本エリアは最終戦ということもあり、S2, S3 クラスの参加台数が昨年より増え、S1OPEN は減少傾向である。
- ・ 第7戦美浜大会は、全日本参加台数 62 台、クラス別は S1PRO, OPEN は横ばい、S2 クラスは増えており全日本ロードレースやモトクロスレディースクラスの参加者の参戦もあり内容も見応えがあった。併催の中日本エリアは昨年より各クラスとも僅かに増え、計 23 台の参加であった。
- ・ シーズン通しては、全日本の参加は1大会平均で見ると前年比 100%、エリアは 94%にとどまった。

続けて、各主催者から補足された。

- ・ 第5戦 SUGO：雨天のためオールターマックで開催した。昨年とほぼ同じ台数であったということで、反省点をまた来年に向けて改善していきたい。
- ・ 第7戦美浜：名阪が中止となった影響で特にエリア選手権のほうは台数が増えたように思う。

#### 2) ライセンス発行状況報告

2021年度のライセンス発行状況について、10月末現在の発行表資料が提出された。

スーパーモトライセンスは、10月末の時点で、A級 189名、B級 102名で合計 291名、前年比 111%で推移している。他種目も含めて、コロナ感染拡大前の2019年の水準に戻ってきている。

### 2. 2021 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選手権シリーズランキング報告

2021年度全日本スーパーモト選手権シリーズ全戦終了時点の S1PRO、S1OPEN、S2 の各クラスポイントランキング表が確認され、承認された。

#### 2) ライセンス昇格対象者について

今年3月に公示したライセンス昇格条件改定の内容が確認され、各エリアのランキングに基づいて下記の通りライセンス申請昇格対象者が確認された。

<スーパーモトライセンス申請昇格対象者（B級→A級）>

- ・ 東日本エリア：S1 OPEN 京極邦彦、S2 古高智也、S3 倉田敦

- ・ 中日本エリア：S1 OPEN 京極邦彦、S2 大金歩夢、S3 吉田和人
- ・ 西日本エリア：S2 加藤健、S3 山内義之

なお、西日本エリア S1OPEN クラスの昇格可否について審議されたが、当初 3 レース開催予定のうち第 1 戦 HSR 九州大会 2 レースが不成立(レース自体は行われた)となったことを踏まえ、規定通り昇格には 40 ポイントが必要ということが確認され、今年度は該当者なしとされた。

### 3. 全日本スーパーモト・エリア選手権運営/ 普及関連について

#### 1) 全日本スーパーモトのレースフォーマットについて (継続審議)

前回委員会において、S2 クラスの決勝 2 レース制の継続と、S1OPEN クラスの決勝 2 レース制導入についてご意見をいただき、参加者の意見を踏まえて検討することとして継続審議となった。先般実施した参加者を対象としたアンケート結果を踏まえ、2022 年度から全クラス統一のレースフォーマットとして決勝 2 レース制を採用することが事務局より提案され審議された。

#### ● **【提案】2022 年レースフォーマット統一**

原則として、全クラス決勝 2 レース制とする。

- フォーマット：公式練習→ 計時予選→ 決勝 1 → 決勝 2
- 決勝 1 は予選結果、決勝 2 は決勝 1 の結果でグリッド決定
- 各決勝レースにポイント付与
- エントリー台数が多い場合は、主催者判断により従来の予選ヒートレースと決勝レースのフォーマットも選択可とする。

#### ● 委員意見

- ・ エントリー台数によって従来の予選ヒートを行うフォーマットも選べるようにしてもエントリー締め切り後の変更はよくない。
- ・ ここ数年議論を重ねてきているので決勝 2 レース制に統一でよい。
- ・ 現状 S1OPEN の台数では決勝 2 レース制によって計時予選のみで予選落ちとなる選手も数名発生することは懸念材料とならないか検討余地がある。
- ・ 参加者アンケート結果で全クラスの統一フォーマットが望まれているのであればその方向で良い。
- ・ 大会のタイスケ上の走行時間枠としては変わらないので、運営上も問題ない。
- ・ 決勝 2 レースで、各レースの周回数やレース時間に差をつけるのもよいのではないか。
- ・ 2 レースで差をつけるとしても最低レース時間は決めたほうがよい。

#### **決定事項**

- 2022 年より全日本スーパーモト選手権は全クラスで決勝 2 レース制に統一する。
- 決勝の 2 レースは、各レースのレース時間(周回数)を異なる設定にしてもよい。
- 各決勝レースの周回数が異なる場合は、1 レースの最低周回数は 5 周とし、2 レースの合計時間は従来の決勝レースの 2 回分相当としてタイムスケジュールを調整する。

#### 2) エリア選手権の開催方式の変更について (継続審議)

前回委員会の審議にて、現在のエリア選手権のエリア区分の枠組みを終了し、2022 年から全日本全戦併催のサポートレースとして B 級ライセンス所持者の昇格レースを開催する方向で了承された。開催内容案が下記の通り提案され、現在参加者に定着しているエリア選手を継続も含

めて再度議論された。

## ● 【提案】2022年新方式開催内容

<目的>

スーパーモトB級ライセンス所持者が昇格を競うレースとして、従来のエリア選手権に代わって、より参加しやすくわかりやすい形態全日本のサポートレースとして形態をかえて併催する。

スーパーモト競技全体の活性化を図るため、まずは全日本スーパーモトの各大会の参加台数を確保して集め各大会をしっかり盛り上げていくことを主眼に置き、全日本各大会において、A級、B級それぞれが参加できるレースを確保しつつ、継続的な開催基盤を固めた上で、ビギナー層や他種目からの参入ライダーを促進する。

<開催概要/レース内容>（原則として現状のエリア選手権のレース内容を踏襲）

- 名称 全日本併催 “S1 チャレンジ”（仮称）
- 日程 全日本スーパーモト全戦に併催
- ライセンス スーパーモトB級(従来のエリア戦同様にA級の参加可能とするか?)
- 参加車両 MFJ公認を問わない 現行通りMX・ED車両、SM車両をベース
- クラス 現状エリアのクラス区分を継続  
C1クラス→車両区分S1：4st290cc/2st175cc～250cc  
C2クラス→車両区分S2：4st175～250cc/2st100～125cc  
C3クラス→車両区分S3：4st市販車231～250cc レーサー85cc～150cc
- 賞典 大会特別規則による
- フォーマット 原則として計時予選→決勝1レース
- 昇格基準 年間2大会以上に出場し、40ポイント以上を獲得すること
- ポイント 全日本スケールに準ずる

## ● 委員意見

- ・ 現状のエリア選手権も全日本参加選手と帯同しているライダーがほとんどのため、新しい方式に賛成。シーズン中でも昇格できるようにすれば全日本も活性するのではないかと。
- ・ 現状レースから考えるとエリア選手権という格式とチャンピオン獲得にこだわって参加している選手もいるので、それを考慮したほうがよい。
- ・ 新しい案でよい。地域的な人口比率や参加台数を考えると、近隣エリア戦のみに出ようというひとは少なく、全日本組と一緒にきて出たいという人も多いと思う。関東など地区によってはエリアを継続したほうがよいという考えもあるかもしれない。
- ・ 新しい案でシリーズポイントを付与するからにはチャンピオンを決めたほうが参加者のモチベーションにもなるのではないかと。
- ・ シリーズポイントというより例えば“チャレンジポイント”のようなやわらかい印象もあったほうがより敷居が下がるイメージになると思う。
- ・ 普及目的と昇格で考えるとB級の選手のみポイントを付与し、A級ライダーはポイント対象外としたほうがよいのではないかと。

## 決定事項

- エリア選手権は今年度で終了し、新たに2022年よりエリア区分のない全日本スーパーモト全戦併催のサポートレースを開催する。
- 出場資格はライセンスB級に加えA級も可能とし、大会毎の賞典は、A級B級混走の

レース結果による。

- シリーズポイント（昇格ポイント）は B 級のみが付与され、5 戦の有効ポイント制によってクラス別のチャンピオンを決定する。
- 昇格基準は、クラスごとに優勝 1 回（25P 獲得）を含む 40 ポイント（後日再審議によりポイントスケールを考慮して 50P に改訂）以上獲得した選手に次年度の A 級への申請昇格資格が与えられる。

上記決定内容を踏まえて、レース開催内容の詳細についてブラッシュアップして再提案し、来年に向けて早期に公示することとされた。

### 3) 全日本クラス区分の再構成案等について（継続審議）

前回委員会において、参加者のモチベーションアップと新規参加者を獲得のため、S1PRO クラスを頂点とする現在の全日本をもっと魅力あるものにするための活性化策としてクラス区分変更案が提案され、「S2PRO 設置」案、「S2 を OPEN に統合する」案、「PRO を廃止し S1（450）、S2（250）、OPEN（250&450 混合）」案、など様々な形態を総合的に検討を進めるために意見が交わされた結果、クラスの細分化などは避け、参加者の満足度が上がり、かつシンプルでわかりやすい方向で引き続き検討することとされた。それを踏まえ、事務局より世界選手権を参考したクラス区分をフォーマットが提案され、今後の全日本スーパーモト活性化の方向性について議論された。

#### ● クラス構成変更のシンプル化 事務局提案

2クラス制にして世界選手権のように3レース制フォーマットを導入

#### ● 活性化に関する委員意見

- ・ ここ数年、レースフォーマットやエリア区分変更など、現状参加者のキャパシティの中で内容の小変更を繰り返しているだけなので、そうではなく、もっと競技人口が増えるように、まずはこのカテゴリーを浸透させる必要がある。クラスは現状のままとして、メディアを使って PR をしていく方向がよい。映像配信などコンテンツを作ってもっと知ってもらふ施策が必要である。
- ・ クラスは現状でよい。PRO クラスに応じたライセンスなど議論もいろいろあったが、参加者が増える、活性化する方向での検討は必要。
- ・ 全日本ライダーの技量アップも必要だが、それより競技人口を増やすための施策が必要。毎年内容を変更することによって参加者がついてこれなくなってしまう。クラスは現状でよい。もっと新規参加者を増やす施策が必要である。
- ・ クラスは現状でよいと思うが、世界選手権のようなスーパーポール導入は面白いと思う。1ポイント付与されるのもシーズン終盤に効いてくるのではないかな。
- ・ 排気量に応じた2クラスはわかりやすいが、1つクラスの参加者が増えて予選落ちが増えることでモチベーションが下がって参加しなくなってしまう可能性もある。主催者目線で考えると参加台数が確保できることが開催継続の前提であるので、そこはバランスが必要。スーパーポールの実施は時間がかかるのでタイムスケジュールの考慮が必要。

#### **決定事項**

クラス区分は当面現状を維持する。今後は、選手会とも連携して参加者やチームの意見なども検討材料に含めていく。

#### 4. 国内競技規則改訂箇所の確認

---

1) 規則書のWEB化について

2022年度より規則書の本形態提供を廃止してWEB化することが報告された。すでにスノーモバイル規則は11月から公開しており、他種目は12月24日公開予定である。

2) 2022年度国内競技規則の全種目共通部分の改定点について報告された。

#### 5. 2022 レースカレンダー

---

2022年度全日本スーパーモト選手権の日程が調整中であることが報告され、決定しだい後日報告されることとなった。

#### 6. その他

---

1) MFJロゴのリニューアルについて

2022年度よりMFJロゴマークが新しくなることが事務局より説明され、11月中にデータ等を送付予定であることが報告された。

2) HSR九州大会のジャンプスタートに対する罰則について

HSR九州のロードコースの場合は、ダート区間がホームストレートの内側に設営されているため、ストップ&ゴーを科した場合にダート区間を通過しないことから、これまではピットインした際に一定秒数停止させていたが、運用の簡素化と公平性を保つ、30秒加算ペナルティで対応したいとの要望が出された。

規則上はいずれかを選択できるので問題はなく、主催者側で大会前にその旨を公式通知で公示することと、罰則対象者に対してストップ&ゴー同様にレース中に即時通告するよう要請された。

以上