

2021年第2回モトクロス委員会 第1部（地方選関連） 議事録

【ダイジェスト版】

開催日：11月11日（木）10:00～15:30

場所：MFJ 本部会議室+web リモートにて

1. ライセンス発行枚数、地方選手権開催状況表の報告について

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。

地方選開催状況は、

- | | | | |
|------|---|------------|-----------------|
| 北海道 | 全6戦中6戦開催 | 1大会平均公認70台 | 前年比減 |
| | 緊急事態宣言の発出で遠征が制限され、台数減少となった。 | | |
| 東北 | 全7戦中7戦開催 | 1大会平均公認41台 | 前年比減 |
| | 打開策で、承認クラスでの参加推進を図りたい。 | | |
| 関東 | 全9戦中9戦開催 | 1大会平均公認83台 | 前年比増 |
| | NBクラスが増えているが、ジュニアからの昇格が多く、ジュニアの抜けた穴の補充が必要。 | | |
| 中部 | 全6戦中6戦開催 | 1大会平均公認68台 | |
| | 第4戦台風の影響で1週先延ばし。静岡大会は初の会場で、複数の問題が生じた。
いなべでは年少者が増えている対策をたてている。 | | |
| 近畿 | 全7戦中2戦開催済 | 残1戦 4戦中止 | 1大会平均公認56台 前年比増 |
| | シリーズ成立3戦は完了できそうだが、中止大会が多かった。 | | |
| 中国 | 全8戦中5戦開催 | 残1戦 2戦中止 | 1大会平均公認38台 前年比減 |
| | 台数減少原因不明。承認クラスを起爆剤にユーザー増加策を考えたい。 | | |
| 四国 | 全7戦中4戦開催 | 1大会平均公認28台 | 前年比増 |
| | 台数的には厳しい。コロナ禍での中止と、施設都合での中止があった。 | | |
| 九州 | 全6戦中6戦開催 | 1大会平均公認39台 | 前年比維持 |
| | 県独自の緊急事態発出の中で、選手自身の参加見合わせなどがあって、減少した。
インターナショナルオープンにIAの参加が少ない。 | | |
| 全体平均 | 公認56 | 承認22 | 前年比増 |

2. 2022年国内競技規則書変更点の確認について

2022規則の変更点について確認を行った。

※変更点については第2部の議事録を参照してください。

3. 車体カメラの装着について

中部、中国モトクロス選手権シリーズの主催者・部会からは、車体への装着を禁止としたいとの要望が出た。

理由：車検ごとに判断できない。（装着方法や材質など細かい規制が無い許可である為、判断は不可能）

カメラ装着が競技上必要不可欠なものではない。

意見：理由を明確にしなければ納得されない。

装着ルールをもっと明確にすべきではないのか。

結論：車体へのカメラの装着は、MX 委員会許可の範囲内において認められる。

但し、シリーズや大会の特別規則において禁止とすることも可能とする。

4. 2022 年全日本モトクロス選手権・全国大会等主要カレンダー調整について

2022 年全日本モトクロスと、全国大会の日程予定が報告された。

5. 地方選昇格人数について

結論 各地区 MX 部会で昇格人数を制定する方法（これまで通り）で問題は無い。

6. 地方選手権ポイントスケールについて

【提案の背景】

今年から改訂されたポイントスケール（15 位まで）について、モトクロスは 20 位までのスケールだった為、ポイントを獲得できる人数が減ったことでライダーのモチベーションが下がったとの声を耳にする。全日本で、ランキングトップが激しく入れ替わるのは面白いが、エンジョイ志向の地方選とは別に考えるべき。また、「全種目統一化」を主旨に改訂がなされたが、種目・参加者の質・考え方も異なり、実際の参加者の声として「ポイントを取りたい」との声を重要視すべき。

※（特にノービスクラスは公認車両制度の撤廃もあり、）中部選で参加台数が増えつつあり、多くの人にポイントを付与してモチベーションを高めたい。地方選のポイントスケールだけ、20 位までのスケールに戻すことを提案する。

意見

* 改訂から 1 年しか経過していない為、効果の測定ができていない。

* 種目横並びにする意味⇒ポイントの価値を種目ごとに変えない。

* 参加台数が少ない選手権が有利となってしまう恐れがある。

結論 現状のポイントスケールを継続する。

7. 地方選の返金規定統一化について

コロナ禍におけるイベント中止の影響により、返金作業が発生する大会もあった。

全日本では返金手数料を一律で決定したが、地方選でも統一すべきではないか。（関東選手権で実施中）

結論 地方選シリーズ統一解釈として、660 円を返金手数料（一律）で設定する。

8. エリアを跨いで地方選手権シリーズ開催について

中部モトクロス選手権シリーズの1戦を、中部地区のクラブ主催で、長野県（関東所属）のスキー場を利用して開催したいとの要望に対して審議をおこなった。

*会場 「フラットバレー オフロードパーク」（長野県下伊那郡平谷村）

限りなく静岡県に近い長野県。中部からのアクセスもよい。

結論

中部モトクロス選手権 → 関東地区会場で開催してもよい。=承認された。

※事務局的にも問題ない。

※中部選と関東選の両方を同会場で開催することも可能な為、有効活用したい。

9. 「モトクロスビジョン2022～」の策定について

モトクロス地方選手権の将来に向けたビジョンを新たに作成したい。

目的は、地方選の活性化とする。

目標値は、2025年までに地方選の開催クラス（公認・承認）において、平均参加台数30台集めること。

意見

- ・ 目標値のハードルは高いが、ライセンス人口増加に比例して施策していくべき。
- ・ リモート方式も確立しつつあり、定期的な地方部会長とのミーティングを実施したらどうか。
- ・ 短期（3年）、中期（6年）、長期（10年）で考えるべき。
- ・ 地方選の活性化=全日本全体の活性化と考えている。その一つのアイデアとしてジャパンネイションズ（仮）構想がある訳だが、組織改革により加盟団体の壁がなくなった為横の連携は強化できるのではないか。
- ・ モトクロスのマシンには、50→65→85→125→250→450と、長期的にライダーを育てる環境は整っている。
- ・ スクールや講習会をクラブチームやネットワークショップに任せて、MFJが后方支援する形が理想的。
- ・ ライダーに対しては、目標の設定が必要であり、ジャパンネイションズ構想もそのひとつ。
- ・ いなべの報告例は非常に重要であり、モトクロスは年代に合った車両の提供なども可能な為、他の種目にも良い影響を及ぼす可能性もある。

*課題は？

調査が必要 …… 誰に対してどのような調査を行うべきなのか？

*報告例

- いなべのチビッコレースでは、50cc・65ccで40台～50台の参加者を集める。
- 1日3000円程度で楽しめる趣向に親子が集まっている??
- 「ライセンスが無くても親子で楽しめる」が指示されている。

- 2021年5月頃にリリースしたら多く集まった。
- 施設独自で適応できる保険制度がある。中部では複数サーキットで適応されるスポ安を運用中。
- 協賛スポンサーからの多くの商品と、手軽に参加できる趣向も支持されている要因の一つではないか。
- 保護者の協力が得やすい（コース役員などの協力等）

* 何をしたらよいのか？以下項目等の見直しが必要か

- ①開催クラスは適切か？
- ②承認クラスは適切か？
- ③安全面は充分か？
- ④興味をもつきっかけはあるか？
- ⑤興味を持った人が参入しやすい、続けやすい環境はあるか？
- ⑥現在の地区分けの開催形式が適正か？

意見

- 公認クラスに参加するライダーを育てるために承認クラスへ力を入れるべき。
- ストライダーの卒業生をターゲットにした施策は、有効である。
- 安全面での意識向上が重要
 - MFJ オフィシャルスクールやアカデミー開催等での安全性のアピールは非常に重要。
 - MOTOGP では最低年齢を引き上げる ……年少者の危険に対する意識の低さを懸案して。
- ジュニアから上がってくる途中で脱落するライダーが目立つ。
- 具体的な策を定期会議で行っていく方針。

結論

継続検討：定期的リモートにて、各地区部会長会議を行い、ビジョンを策定することとした。

10. その他

- * 地方選の競技会書式を全国統一化してほしい。
 - 全日本の書式をベースに事務局で作成する。