

2013 年度 JRCA 主催者意見交換会議事録

平成 26 年 2 月 22 日 13 時より
機械振興会館 B3-1 会議室にて

出席者

JRCA より：新井敏弘・副会長、田畑邦博・副会長（第 7 戦主催者）、中原祥雅・副会長、勝田照夫・主催者部会長（第 9 戦主催者）、米谷展生・主催者部会事務局（第 9 戦主催者）、佐藤忠宜・選手部会長、中島正義・メディア部会長、河野亜希子・事務局、富田辰夫、斉藤武浩、奥村久継、伊吹浩明、武井英貴、染宮弘和、伊藤忍・事務局

主催者：第 1 戦唐津より 3 名、第 2 戦久万高原より 1 名、第 3 戦 MSCC より 1 名、第 4 戦洞爺湖より 1 名、第 5 戦モンレーより 2 名、第 6 戦丹後半島より 4 名、第 8 戦高山より 2 名
合計 29 名

中原副会長を議長とし、田畑副部会長より開会のあいさつが行われた。

●準備された議題に先立ち、レッキ中の暴走行為に関する注意喚起がなされた。

住民からの苦情は、ラリー開催において何よりダメージが大きいものだとすることを踏まえたうえで、参加者にはレッキを行ってもらいたい。ラリー車両はカラーリングが施されるなど、ラリーを知らない人には威圧的な感覚を与えやすいため、リエゾンでの走行には、より一層の注意を払う必要がある。交通マナーを守ることは当然として、譲り合い精神の「譲る側」になるよう、徹底する必要がある。

また、主催者側も、すれ違いが難しいような場所、または民家の目の前を通過するような場所には、オフィシャルを立てて、参加者に注意喚起をうながす等の工夫をすることで、トラブル発生を防げるとともに、地元の理解も深めることができる。

レッキ手引書を作り、参加選手に配布することを、今後検討することとなった。

テクニカルデリゲートの派遣について

全戦を通じて技術解釈の統一や申し送りができる人物が必要という点では、主催者、参加者とも共通した意見だった。ただし、派遣経費の問題もあり、JAF に派遣要請できるよう、準備することとなった。そこで今年は、具体的事例を集める努力をすることとなった。それと同時に、各主催者の技術委員のレベル向上にも努めることとなった。

B. リタイヤ後の対処法

「ステージ内で道を塞いで止まった場合、通過可能か不可能かの判断は後続車に譲らなければならないが、少なくとも車両が道を塞いでいる状態を伝える合図、つまり後続車への適切な合図（ラリー競技開催規定：付則スペシャルステージラリー開催規定第 3 章第 2 5 条 1 5 号「競技クルーの安全」参照）について、参加クルー全員が何らかの共通認識を持つことが必要ではないか」という観点から、ディスカッションを行った。

コースを塞いだ当該クルーも、後続で通過不能と判断したクルーも、競技を止める行動をしてはならない。前述のクルーは、後続車に対して安全対策を取る……以後その繰り返しとなる。

この規則自体は昔からあって、×を出す／抑えろ踊り等、表示方法にルールはない。何を出してもいいが、「これをやったら止まりなさい」という意味は持たせてはならない。安全対策として、「コース上に車両が止まっている」という意思表示はしなければならない。その意思表示の仕方は、個々の選手の判断でいい。

また、これに関連して、前日行われた全日本ラリー主催者会議で、留意事項として発表された「イエローフラッグ表示について」の書類を公開できるよう、主催者を通じてJAFに問い合わせを行うこととなった。

モータースポーツ基本法関連

モータースポーツが交通安全にいかに関与するかということ、法案内に盛り込むよう、要請することとなった。また、公道レースという表現を、ラリーを含めてイメージできるような表現にできないか、検討することとなった。

クラス新設に関する対応

今年からRPNが加わり全6クラスとなるが、懸念材料として、RPNの出走順をどうするか。ラジアルタイヤの後にSタイヤ車両が走ると追いつく可能性があるのでは？ という懸念が持たれている。この対処として、Day 1 & Day 2のスタート順はSタイヤ使用クラスを先行させ、RPNのクラスは後ゼッケンとなる。

また、タイヤの解釈について、JAF 2014年統一規則を見ると、グラベルを走れるタイヤがなく、RPN車両がグラベルイベントに出場するとなると、ラジアルタイヤで走るということになるという懸念が出された。

クラス表記ステッカーの導入

クラスが増えると、同じ車種でもクラス違いのものがでて、特にDay 2になると観客にわかりづらくなることが懸念される。JRCAでクラス表記ステッカーを製作し、各車両に添付してもらう方策を論じた。

その結果、第1戦の特別規則書に添付位置を明記することとなった。またステッカーのサイズは21cm×10cmとなった。JRCAで同ステッカーを製作し、第1戦に間に合わせることとなった。

セレモニアルフィニッシュの全戦導入

メディア露出の見栄えはもちろん、観客フレンドリーなサービスも含め、セレモニアルフィニッシュはなるべくなら行いたい。アイテナリーやタイムスケジュールの変更を行わなければならないため、今年の導入は難しいラリーもあるが、全戦導入を目指すこととなった。

リエゾンのヘルメット装着について

リエゾンでヘルメットを装着して走行していると、仰々しく見えるし、ラリーを知らない人にとっては、ゆっくり走っていたとしても暴走しているように受け取られかねない。しかし、例えば、SSゴールからSSスタートまでの距離が短くて公道を通らなければならない場合、

スタート地点での混乱を避けたい気持ちから、クルーはヘルメットを装着して走行したくなるのも理解できる。

そこで、アイテナリーを組む際に、そうしたシチュエーションをなるべく避け、ヘルメットの脱着時間が取れるよう考慮していくこととなった。

ウオームアップ行為について

占有区間内にウオームアップ区間を設け、区間内でのウオームアップ行為を認めるが、それ以外の場所で同行為が発覚した場合は失格とするなど、対処法を検討していくこととなった。

シーズン途中の主催者意見交換会開催について

カレンダー申請のスムーズ化や、シーズン途中での問題点の共有などの観点から、シーズン途中の主催者意見交換会の開催が提案されたが、さすがにシーズン中は多忙なため、問題があった際に、JRCA主催者部会で対応することとなった。

広島交通科学館におけるラリーの常設展について

昨年、広島交通科学館において、企画展として「ラリーの世界」が開催された。JRCAをはじめ各主催者、JAFなどが協力した。有料入場者数が25,000人と盛況だったため、昨年12月より、ラリーの展示を常設している。そこで今年の全日本ラリースケジュールをボード等にして、展示してもらえよう働きかけることとなった。

献血推進活動の推進

JRCAとして、今年も献血活動を推進していくので、主催者全員に協力を依頼した。

車両名称の文字数制限について

現在の参加車両名のなかには、省略を重ねたため、かえってわかりにくくなっているものが見受けられる。こうした名称は、ギャラリーステージでのアナウンスの読みにくさや、新聞や雑誌、インターネット等の媒体でなじまない場合がある。そこで、統一書式の参加申込書の車両名の欄のうえに、フリガナの欄を設けることとなった。

観客動員数について

観客動員数の公称を、ラリー終了後にコミュニケーション等で発表することとなった。

サービステントのゼッケン表記

クラスの多様化等で、どのサービスがどのマシンのものか、観客にわかりづらい状況が懸念される。そこで、参加チーム向けの提案かもしれないが、各サービステントの上部に、ゼッケンを入れ込んだボード等を設置してはどうかという提案がなされた。そこで、推奨サイズを42cm×15cm程度とし、ゼッケン／クラス／名前を入れ込んだボードを、有志チームが作ってサービスに表示することとなった。