

平成 28 年度 全日本学生自動車連盟九州支部 総会 議事録

日時 平成 28 年 12 月 23 日(金) 14:20 - 17:50

場所 九州大学 箱崎キャンパス 21 世紀プラザ 1 階多目的ホール

出席校 九州大学、九州工業大学、久留米大学、西南学院大学、佐賀大学、大分大学、北九州市立大学、宮崎大学(*)、久留米工業大学(*)

但し、(*)は委任状提出校を表す。

全加盟校 17 校中 出席大学 9 校 (委任状提出校2校を含む)

全日本学生自動車連盟九州支部規約 第 6 章 第 18 条 4 により、本総会は成立した。

議題 1 平成 28 年度 活動報告・平成 29 年度 活動予定

全日本学生自動車連盟九州支部(以下九州支部)の平成 28 年度における活動報告、および平成 29 年度における活動予定について、下記の報告があった。

1.平成 28 年度 活動報告

全九州学生選手権大会

全九州学生ラリー大会

3 月 19・20 日(土・日)

福岡県北九州市小倉南区平尾台

全九州学生ダートトライアル大会

5 月 1 日(日)

SPEED PARK 恋の浦(福岡県福津市)

春季全九州学生ジムカーナ大会

6 月 25 日(土)

SPEED PARK 恋の浦(福岡県福津市)

秋季全九州学生ジムカーナ大会

10 月 9 日(日)

SPEED PARK 恋の浦(福岡県福津市)

全日本関連

全日本学生ダートトライアル選手権大会

8 月 7 日(日)

テクニックステージタカタ(広島県)

全日本学生ジムカーナ選手権大会

8 月 20・21 日(土・日)

鈴鹿サーキット国際南コース(三重県)

全日本エコドライブチャンピオンシップ 2016

8 月 22 日(月)

鈴鹿サーキット国際レーシングコース(三重県)

全日本学生自動車運転競技選手権大会・全日本学生自動車連盟総会

11月27日(日)

日通自動車学校 杉並校(東京都)

2.平成29年度 活動予定

全九州学生選手権大会

全九州学生ラリー大会

9月2・3日(土・日)

未定

全九州学生ダートトライアル大会

未定(5月7日等)

SPEED PARK 恋の浦(福岡県福津市)

春季全九州学生ジムカーナ大会

未定(6月18日等)

SPEED PARK 恋の浦(福岡県福津市)

秋季全九州学生ジムカーナ大会

未定(10月22日等)

SPEED PARK 恋の浦(福岡県福津市)

全日本関連

全日本学生ダートトライアル選手権大会

8月6日(日)

丸和オートランド那須(栃木県)

全日本学生ジムカーナ選手権大会

8月19・20日(土・日)

鈴鹿サーキット国際南コース(三重県)

全日本エコドライブチャンピオンシップ2017

8月21日(月)

鈴鹿サーキット国際レーシングコース(三重県)

全日本学生自動車運転競技選手権大会・全日本学生自動車連盟総会

11月26日(日)

近鉄自動車学校(大阪府)

ここで議題1は承認された。

議題2 会計報告

平成28年度の会計報告がなされた。

各決算項目について林理事より、「備品とはどういったものを示しているのか」というご質問があり、特に明確な定義はない、との回答があった。これを受けて林理事より、「通常無線機やボイスレコーダー等形の残るものが備品であり、数百から数千円程度のものは消耗品扱いになるため、もう一度備品の定義をするべきである。」とのご指摘があった。

ここで議題2についての議決を採り、議題2は承認された。

議題 3 議決

6つの議案に関する議決がなされた。

議案 1 使用禁止タイヤについて

九州支部大会におけるジムカーナ及びダートトライアルの大会中での S タイヤについて、2014 年度の総会の決議により 2015, 2016 年度は使用禁止となっていた。使用禁止有効年が過ぎたため本総会にて S タイヤの使用の是非、有効年数の変更について再び議論された。

九州大学より「JAF 公式戦や全日本学生自動車競技大会では S タイヤはスタンダードとなっていること、近年発売されている特殊なラジアルタイヤに対抗でき且つ耐久面に優れるため各大学間での競争の活性化がはかれることより、S タイヤを解禁してほしい。」との要望があった。また同大学より「新しいタイヤに対応するため有効年は 1 年とすべきである。」との意見があった。

ここで S タイヤの使用禁止について議決をとり、S タイヤの解禁が決まった。また有効年を 1 年とするかについて議決がとられ、有効年を 1 年とすることが決まった。

議決後すべてのクラスにおいて S タイヤを解禁するかどうかの議論を行った。林理事より「初心者扱いをどうするのか議論してほしい。」、九州工業大学より「車がなく SC 車両で出る一年生もいるためオープンクラスでも使用を解禁すべき。」とのご意見があった。九州工業大学の意見に対し、タイヤを交換させてでも一年生の事故を防ぎたい、と回答がなされ、S タイヤを使用したい OB については新設されたシニアクラスへ参加してもらいそちらを S タイヤ解禁してはどうか、という意見が出た。また、オープンクラスでない個人の S タイヤはどうするのか、という問題が生じた。その後、個人・オープンクラスの解禁は見送り団体のみ S タイヤの使用を解禁する、B 車両で団体戦に出ているとロールバーが入っておらず危ないため団体にはロールバー必須にしてはどうかという意見が出た。

ここで S タイヤ使用解禁について「団体戦のみ解禁」「団体戦とシニアクラスのみ解禁」「オープンクラス以外すべて解禁」「すべてのクラスにおいて解禁」の 4 つの選択肢を用意し議決がなされ、団体戦とシニアクラスについてのみ S タイヤが解禁されることが決定された。また団体戦について「SC 車両のみ S タイヤの使用を解禁する」「ロールバーと 4 点以上のシートベルト等安全装備のある車両のみ S タイヤの使用を解禁する」「ロールバー無しでも解禁」の 3 つの選択肢を用意し議決がなされ、ロールバーと 4 点以上のシートベルト等安全装備のある車両のみ S タイヤの使用が解禁されることが決定された。

以上より「団体戦とシニアクラスの、ロールバーと 4 点以上のシートベルト等安全装備のある車両のみ S タイヤの使用を解禁する」こと、「有効年を 1 年とする」ことを結論とし、議案 1 は承認された。

議案 2 排出ガス検査について

2013 年度の九州支部総会の決議により、全九州学生大会に参加する SC 車両は触媒装置の装着が義務づけられた。それを受けて当支部主催の大会では、再車検の場において各車両の排出ガスの検査を実施してきた。

2016年度の大会において、数台のSC車両の排出ガスより規制値を超える数値を計測したが、この規制値はSA車両規定に基づくものであり、そのままSC車両に適用できるとは言いがたいものである。そこで、本総会で排出ガス検査について改めて検討された。

挙げられた問題点は以下のとおりであった。

- 1.SC車両規定には排出ガス組成に関する記載がないため、SA車両規定に基づく基準値を用いている。
- 2.特規書には基準値を超えた場合のペナルティ等の記載がない。

よって本総会にて「今後も排出ガス検査を実施すべきか」「基準値・ペナルティをどのように設定すべきか」について議論された。

九州大学より「SC車両はそもそも公道を走るものではなく競技専用車両であり、規制値に準拠させるのはおかしいため、SC車両の計測は廃止すべきである。計測すべきはB車両であり、道路交通法に適しているかどうかの基準で排気ガス検査をすべきである。ペナルティはSC車両の検査を廃止しB車両の検査を行った場合はその場で失格にすべき。」という意見が挙げられた。これに対し林理事より「10年前の古い基準の中でも一番甘い基準で測っている。近年厳しい排気ガス規制があり全日本でも触媒設置が義務化される等の事情により、環境面にも配慮すべきだとして触媒設置の確認のためにも計測している。車両の製造年が違うためひとつの統一した基準を設けることが難しいという問題がある。今年度それぞれの大会において基準を超えた車両についても、車両が整備されていればどうにかなる程度だった。」という御説明がなされた。また上田理事の委任状より「林理事が検査継続可なら継続すべき。」とのご意見が挙げられた。

ここで来年度以降の排出ガス検査を行うかどうか議決がなされ、行わないことが決定し議案2は承認された。

議案3 全九州学生大会のクラス区分について

2015年度より、全九州学生大会における個人の部のクラス分けは、学部生2輪駆動クラス(B1・B2)、大学院生2輪駆動クラス(M2)、4輪駆動クラス(4WD)、オープン・シニアクラスの6つとなっていた。しかし新設クラスの参加者数および全体の参加者数が減少傾向にあるため、大会の活性化のため再度クラス編成を見直し、当支部は以下の編成を提案した。

2017年度クラス編成案

BM1クラス	排気量 1586cc 以下の車両
B2クラス	排気量 1586cc を超える二輪駆動車(在学4年以内の学部生)
M2クラス	排気量 1586cc を超える二輪駆動車(大学院生及び在学5年以上の学部生)
4WDクラス	排気量 1586cc を超える四輪駆動車
オープンクラス	車両区分なし(初心者・自動車部OB)
シニアクラス	車両区分なし(学生以外の希望者)

なおBM1・4WDクラスについては在学年数による区分を設けない。

過給器係数 1.7、ロータリー係数 1.0 とする。

九州大学より「シニアクラスの学生以外、という記載ではOBの方々が参加しづらいためOB含む、等の記載を追加すべき。」との意見があげられた。

ここで議決が取られ、議案3は承認された。

議案 4 全九州学生ラリー大会のクラス区分について

全九州学生ラリー大会は、すべての参加者を1クラスにまとめており、参加車両の排気量・駆動方式などの差は考慮されなかった。2015年度総会において、この点について議論されたが持ち越しとなったため、本会議において再度議論された。

当支部からは以下の案が提示された。

1. 駆動方式によってクラスを分ける。
二輪駆動クラスと四輪駆動クラスの2クラスとする。
2. 単一クラスとし、駆動方式によってハンデを設ける。
有利と思われる四輪駆動車のタイムにハンデ分を加算する。
3. 現状維持。クラスをわけず、ハンデも設けない。

九州大学より「今年度のKIT・ACKラリーでは、キロあたり2秒ほどの差が二輪駆動と四輪駆動であったため少なくとも二輪駆動と四輪駆動の区別は必要だと考え、2,3番の案に反対である。できるなら排気量によっても分けるべき。」との意見が出た。この意見を受け、ハンデをつける場合二輪駆動と四輪駆動のベストタイムからキロ何秒の差であるか算出しハンデを決められるため、ある程度公平である、との意見が挙げられた。また、軽の四輪駆動が不利なため、四輪駆動且つ排気量が3000cc以上のものだけ隔離するべき、との意見もあった。

ここで「クラス区分を行う」「ハンデを設ける」「現状維持」のどれを行っていくかの議決がなされ、クラス区分を行うことが決定した。

九州大学から「ポイントの配分はどのようにするのか？」という質問があり、完走するだけで高いポイントが得られることになるため参加台数により係数をかける交流ポイント制を導入すれば公平になる、という回答が挙げられた。また、完走するだけで高いポイントが得られることを売りに参加者を増やすことも狙える、という意見もあった。ここで林理事より「参加者自体少なく、あまりクラスを細分化したら競技として成り立たないのではないか。」との懸念が呈され、それに対し、ラリーは完走すること自体が難しいため完走だけでポイントがもらえたとしてもおかしくはない、との意見が挙げられた。

ここで一旦クラスを分ける基準を「駆動方式」「排気量」「駆動方式と排気量」のどれを用いるかの議決が行われ、駆動方式と排気量を用いることが決定した。

その後の議論において、ポイントにかける係数には交流ポイントの係数をそのまま流用すればいいのではないかと、との意見が挙がり、それに対し、四輪駆動のタイムを二輪駆動のタイムと照らし合わせ該当する順位のポイントを与えればいい、という意見が挙げられた。ここで九州大学より「ラリーで3000cc以上かどうかで分けるとジムカーナやダートトライアルでも別クラスを作らなければおかしいのではないか。」との疑問が呈された。

その後クラスの区分の基準を「四輪駆動かつ排気量が3000cc以上である」「四輪駆動かつ1586cc以上である」のどちらを用いるかについて議決が行われ、四駆かつ1586cc以上であることを基準に使うことが決定した。

議決後ポイントをどう扱うかという議論がなされ、他の全九の競技との整合性を考えると係数をかけるべきではない、という意見があがった。

ここで参加台数が少ない場合のポイントにかける係数について、「1台のみの参加の時のみ係数をかける。」
「交流ポイントの係数を流用する。」「係数をかけない。」のどれを用いるかについて議決がなされ、係数をかけないことが決定した。

以上より、「クラス区分を行う」こと、「クラス区分の基準には駆動方式と排気量を用いる」こと、「四輪駆動かつ排気量が1586cc以上であるかでクラスを分ける」こと、「各クラスの参加台数によらず、ポイントに係数はかけない」ことを結論とし、議案4は承認された。

議案5 JMRC九州共済加入義務化について

当支部主催のスピード競技会において、競技運転者はスポーツ障害保険への加入が義務付けられている。一般的な自動車保険では競技走行中の事故に関しては保険適用外となるためである。また、JAF及びJMRC九州公認競技会では1000万円以上の傷害保険への加入が必要である。当支部でもそれに準拠したJMRC九州共済会への加入を推奨してきた。

今年度ある大学が加入していた保険に関して問い合わせたところ、競技走行時には適用されないものであることが判明した。また、大会当日にこの確認を行うことは難しく、そのまま競技に参加し事故があった際に保険が適用されない危険性がある。

そこで万一の事故の際確実に保証がなされるように、来年度以降の当支部主催の競技会において競技運転者はJMRC九州共済会への加入を義務とすることを提案し、本総会で議論をおこなった。

これに対し林理事より「共済がどの範囲の事故まで適用されるのか返答がほしい。」との御要望があり、JMRC九州に加盟している団体にしか配られない資料にしか細則が示されていないため書面等で内容を回す、との解答があった。

その後しばらくの議論の後、「エントリー時に加入している保険を申請し、競技に適用できるという確認が取れた場合はそのまま、取れない場合は1000円払い共済に加入してもらえばいい。」との案も挙げられた。

その後共済を義務化することに賛成であるか反対であるか議決が取られ、共済の義務化が決定された。これを持って議案5が承認された。

議案6 支部規約改定について

当支部の運営は全日本学生自動車連盟九州支部規約に基づいて行われている。現在の規約は2011年度に改定されたものであるが、解釈の相違や矛盾を孕む条文が散見されるため、本総会において改定を行った。

以下、改定点

第7条5項

当支部加盟校は、当支部主催の競技会または行事、および連盟本部主催の行事への参加資格を有する。さらに当支部主催の競技会の成績に応じて、連盟本部主催の競技会に参加する権利を得る。
→変更。行事参加資格に関して誤解を招く条文であったため。

旧)第8条1項

当支部への加盟の意思表示後、当支部主催の競技会、又は行事に年3分の1以上参加することを要する。
→削除。資格・義務の基準の見直しのため。

第8条1項4

正当な理由なく無届で5年度以上に及ぶ支部行事への不参加があった場合。
→「休盟、又当支部が開催する年間行事(含委員会)に3分の2以上欠席した場合。」の項目を削除。基準が二つ存在していたため。

第8条1項6

連盟費を3期分以上滞納した場合。
→旧)第28条による基準を追加。

第17条

学生役員はその経済的負担軽減のため、当支部より補助を受けることができる。補助については別途細則にて規定する。
→今年度臨時総会を受け追加。

九州支部役員への補助に関する細則

→第17条に基づき規定。別項参照。

第19条4項

総会は、加盟大学の過半数をもって成立し、議事は出席した大学、支部長、副支部長、理事、感じ及び常任委員長の過半数をもって決定する。
→議決権が出席大学のみであり、現状と齟齬があったため。

第19条9項

総会の決議について、多数決によって決しない場合、最終的な判断は議長が行う。
→表が割れた場合の最終判断をする者の記述がなかったため。

第19条10項

総会の出席は、文書又は電子メールによる委任を有効とする。
→委任に関する記述がなかったため新規に追加。

第20条1項及び3項

(1)理事会は、支部長が招集し、構成員の3分の2以上の出席で成立し、出席構成員の過半数で決する。ただし、第5項の規定による除斥のため3分の2に達しないときは、この限りでない。
(3)前項の通知は、第19条第6項の規定を準用する。
→参照項目の訂正。

第20条6項

理事会の出席は、文書又は電子メールによる委任を有効とする。
→旧20条を6項として定める。

旧)第27条

当支部加盟大学は、別に定める連盟費を年二回(前期及び後期)別途定める期日までに納入しなければならない。郵送の場合も、期日必着とする。

→削除し、新規に第34条を定める。

第34条

すべての加盟校は、当支部に対し、支部運営費として、年二回連盟費を納付する義務を負う。細則にて別途規定する。

→旧27条を34条として改めて規定。

九州支部連盟費に関する細則

→第34条に基づき規定。別項参照。

旧)第39条

当支部加盟校は、毎年4月末日迄に部員及び部車登録を行うものとし、変更ある場合は速やかに届け出なければならない。

→削除。

第45条

この支部規約の改正は、加盟校の請願その他の事由により、総会において発議され、加盟校の3分の2以上の賛成を必要とする。

→改正の発議権が理事会のみに与えられていたため。

以下、九州支部役員への補助に関する細則の内容

第1条 九州支部の学生役員は、支部規約第17条に基づき、その経済的負担軽減のため、当支部より補助を受けることができる。

第2条 学生役員への補助は毎月1000円とする。

以下、九州支部連盟費に関する細則の内容

第1条 すべての加盟校は、当支部規約第34条に基づき、当支部に対し、連盟費を年2回納付する義務を負う。

第2条 連盟費は以下のように規定する。

(1) 在籍している部員が5名以上の場合

学生役員が選出されていない大学は25,000円とし、学生役員が選出されている大学は1名の選出につき7,500円を減額した金額とする。

(2) 在籍している部員が5名未満の場合

学生役員が選出されていない大学は18,000円とし、学生役員が選出されている大学は9,000円とする。

第3条 連盟費は、当支部より各加盟校に期日を通知し、期日までに納入されなければならない。
郵送の場合も期日必着とする。

上記の改定に対し議決が行われ、議案6は承認された。

議題4 全日本から

平成28年度全日本総会において、スラローム規則書の改定が行われたことについて報告がなされた。以下が改定点の要約である。

1. ヘルメットの顎ひも

顎ひもがDリング方式以外のものの使用を禁止する。

→ワンタッチバックル及びマイクロチャェット方式の顎ひもは万が一の際に外れる可能性があるため。

2. グローブ

手首より先のいかなる部分も露出してはならない。手首とは腕の一部を含む。従って手首部分の短いメカニック用グローブ等は使用できない。

3. タイム計測

自動計測器にて1/100秒まで計測し、それを成績とする。

→当支部では従来よりこの方式である。

4. 競技運転者の資格

競技運転者は、競技開催日において免許証取得後6ヶ月以上経過していること。ただしジムカーナ大会においては取得後3ヶ月以上経過していれば出走が認められる。

→参加者の減少を受け、参加条件を緩和するため。当支部でも適用を検討。

ここで当支部主催のジムカーナ大会においても競技運転者の参加条件を免許取得後3ヶ月以上経過へ緩和することについて議決が行われ、条件の緩和が決定した。

議題5 九州支部から

特別規則書の変更点について

平成29年度全九州学生ダートトライアル大会特別規則書の内容に変更が加えられた同草案に対し、議論が行われた。(特別規則書の内容については、全九州学生ダートトライアル大会特別規則書を参照)

第5条2項のBM1クラスの記述に誤りがあり、二輪駆動車という記述を後ほど削除することが報告された。また、議題3-議案5の議決をうけ、第6条第1項の※5が適用されること、第6条第4項1.ヘルメットの顎ひ

もについてDリング方式を推奨する、という形へ変更することとなった。第7条第2項4.の文が変更され、第8条4.の※部分が適用されることとなった。第9条第1項2に出走順の調整についての文章が追加され、第10条5.が適用されることとなった。第11条10.が削除されることになった。

また、車両申告書の車検チェックリストの変更についても議論された。(車両申告書の内容については全九州学生大会スピード競技統一車両申告書・車検チェックリストを参照)

車体・エンジンルームの締結に重量物の固定について項目が追加され、同じくバッテリーの項目に本体・端子の固定とテーピングについて追加されることになった。同じくキャップ類の項目にキャップ等の緩みのチェック、オイル漏れの項目にオイル漏れのチェックが追加されることになった。また、車内のシートベルトの項目にシートベルト取り付けに関するチェック、灯火類・キルスイッチのB車両の項目にハザードのチェック、同じくSC車両の項目にエンジン運転時の灯火類のチェックが追加されることとなった。また、項目の変更はないがヘルメットの規格に関してJIS/SNELL規格でなくともJIS/SNELL規格に準拠する別の規格に通っている場合は使用が可能となることになった。

各変更に対し質問がないことより、議題5は承認された。

議題6 平成29年度常任委員紹介

平成29年度の常任委員の編成について、以下のように紹介された。

常任委員長 中山 聖 (九州大学)
常任副委員長 小坂 黎 (九州大学)
常任副委員長 良本 海 (九州工業大学)
会計 川野 想一郎 (九州工業大学)
常任委員 今門 利和 (九州工業大学)
山田 拓也 (九州大学)
伊藤 慶 (九州大学)
有川 大輔 (九州工業大学)

議題7 加盟校から

九州大学より「九州支部のホームページにJAFの車両規則書のリンクを用意してほしい。」との要望があり、後日JAF職員と検討することとなった。

また、宮崎大学より「遠方の参加者に対し優遇措置を考えてほしい。」との要望があり、「参加費の減額」や「開催地区の入れ替え」などの案が挙げられた。これに関し書面総会等につけ後々議論することとなった。

以上を持ってすべての議題は終了し、平成28年度全日本学生自動車連盟九州支部総会は閉会した。