

自動車登録番号標を有するマフラー交換の見解
(2001年公示文を原文のまま再掲)

現在、日本における自動車番号登録標付き車両を使用してモータースポーツに参加している車両は、運輸省令道路運送車両の保安基準に適合しており、マフラーの交換は許されています。これは、4年前の規制緩和から国内の自動車に関する規則が大幅に緩和され、外圧もあり車検が通れば基本的にOKとなった結果です。

しかし、ここでもう一度、日本のモータースポーツが置かれている現状を歴史的・社会的に考えてみると、残念ながら国内におけるモータースポーツは、社会の小さな一部でしかなく、ヨーロッパなどのようにWRCに200万人もの観客がくるモータースポーツ文化が育っていないのです。

物理的な面での進化、すなわち、世界のモータースポーツ界で日本製の車が常に上位を占めている側面がありながら、国内での認知度・理解度などを考えた場合、市民権を得ていないからです。

そのことは、国内モータースポーツの現状を海外からみた場合大変歪んで見えるといえます。

このような国内における社会的背景の中で、登録番号標を有する車両でモータースポーツに参加する場合、残念ながら理解してくれる人は一部であり、まず環境から考えなくてはならないのです。

JMRC中部のマフラーに関する見解

1. 騒音の問題

特にラリー開催の場合、普段、車が少ない処へ数十台の車が走り、迷惑をかけているところへ、さらにMAX110デシベルまでOKのマフラーを装着して競技を行えば、結果は明白であり、あるクラブでは民家の前でエンジンを切りオフィシャルが押して通過させることもあり、地域住民の方一人がクレームを出し警察に通報すればその場でラリーは終わることもあります。

将来少なくとも沿道の住民の方が理解し、見て楽しんでもらえるようになれば騒音の問題は解決することは間違いないが、残念ながら現状は理解されていないし、迷惑をかける可能性があるものは変更不可とする。

スピードA車両も、朝早く民家の前を通過することもあり迷惑をかけることは間違いなく、変更不可とする。

2. 経費の問題

中部地区で参加している選手は、アンケートの結果でもマフラー交換希望が15%位で、後は変更不可を望む選手の方が多い。これはマフラーだけでなく車両改造範囲を少なくし経費をかけないようにしたいためである。

3. ルールの問題

排出ガスのCO、HCの基準値も触媒部分まで一部の選手は変更しており、各主催者もスタート前に検査ができる場合は良いが、出来ない主催者が大半で環境を考えれば当然変更不可にせざるを得ない。

以上の観点から、JMRC中部のマフラーに関するコンセプトは、現在の日本では残念ながら生活環境の保護、車両製作の経費節減、各車両のイコールコンディションを考慮しマフラー交換を不可とします。但し、今後全国レベルで検討し、少なくとも上記3項目は全国统一にしたい。

JMRC中部の考える今後の車両規定

1. 今後、国内でも国際格式のラリーなどが開催されるわけで、より海外と交流が始まる。

そのためにも今から国際化する時代を考慮して車両規則・安全規定などを修正し、規則化しなければならない。その基本をFIA N車両とするが、そのままN車両では公認部品など問題が多いため、まず車両番号票を有する車両はラリー、スピード行事、レース共に基本部分を統一し、一部カテゴリー別にオリジナル規則を設定する。

結果的に、N車両とも異なる部分は検討するとして1997年車両番号標を有する車両規則を基本にすれば十分楽しむことは出来る。そしてグループA車両も並行し研究、国際化に対応する。

2. 底辺拡大のため、今後のナンバー付き車両は、改造費が掛からずかなりの部分をノーマル化する。

イコールコンディションを守るため主催者等関係者の技術レベルアップが望まれる。

以上
運営委員長
勝田 照夫