

## 当面の大会開催等について

2022年度 v5a

2022年12月15日

日本学生自転車競技連盟

**A** 当面の大会開催等について、下記の対策を施したうえで、2023年1月29日開催のトラック・レース・シリーズ第4戦より競技大会の開催を再開することと致します。

### 1 安全に関する意識・知識・の向上

- ・全関係者（選手・監督・コーチ・チームスタッフ・競技役員等）への定期的な安全性意識向上講習会の実施
- ・タイヤ、器材等の技術に関する講習会の実施
- ・大会参加に先立っての講習会受講の義務化の検討

### 2 選手の安全に関する基礎的な技量の向上

- ・選手対象の安全テクニック向上研修会の実施
- ・監督・コーチ対象の安全性・技量・指導力向上研修会の実施、資格要件の厳格化
- ・基本スキル、雨天時のスリップやブレーキング・ハンドリング時のテクニックの改善など
- ・大会参加に先立っての講習会受講の義務化の検討

### 3 競技形態の安全側へのシフト

- ・「集団」密度の制限：スタート時の出走人数を規則上限より少なめに設定する。
- ・「高速」化の抑制：例として、集団ロードレースでのギア比制限を設けることの検討

### 4 コースの要注意箇所予見能力の向上

- ・ロード競技でのセフティ・マネージャーの指名等、複眼視点による安全性に関する事前検証の実施  
（例：選手による事前試走レポートのフィードバック等）
- ・相対的危険性予見箇所の事前告知の強化  
（例：ドキュメント配布、現場表示、立哨員からのホイッスル等による注意喚起等）

### 5 事後対策・救護体制の充実

- ・緊急時対応について競技役員ミーティングでの再確認強化、競技役員の救急救命講習受講比率の向上
- ・メディカルガイドブックの策定など、事前準備の充実
- ・ヘルメットの選択肢を増やす検討（多少重くても頑丈な製品の流通を促す等）、プロテクタの検討等

### 6 組織改革・財務基盤改善・ガバナンス強化

- ・「安全・医事委員会（仮称）」の設置による、恒常的な安全対策に関する資質の向上と研究  
（例：現行の「感染対策委員会」を改組して、安全と医事に関する組織力の向上を図る）
- ・慢性的な運営に関わるマンパワー不足（競技役員不足、学生委員不足）解消にむけた取り組みの強化  
（例：当番校制度や供出役員制度の厳格化、競技役員日当見直し、大会運営に協力するチームのみが参加可能な運営形態への移行の検討等）
- ・諸対策の実現に必要な財源の確保  
（例：エントリー料・加盟費用など各種値上げ、一部事業規模の縮小等）
- ・主催と連盟業務の分離の推進によるリスク総体の軽減化
- ・保険の見直し

### 7 関係外部団体との連携強化

（例：JCF主催者講習会の開催を通じた情報共有、ヘルメット規格の見直しはたらきかけ、UNIVAS加盟検討等）

## B 背景

2022年10月1日に「事故経過報告書」を公表いたしました。公表に先立ち9月30日に本連盟理事会において今後の対応について議論し、その後に全理事・各委員会より書面で提案・意見を募り、およそ20件の提案・意見を10月中旬までに集めました。毎週水曜日に開催されてきていた大会準備会合を、定期常務理事会として位置付け、今後の対応について検討を積み重ねてきました。様々な立場・考えの方々から意見・提言を得たことは、今後に有益でありました。

他方、多様な意見を具体的なアクションに結びつけていく道のが容易ではないことも再認識されました。出された提案・意見の中には、「原因究明」や「検証」に重きを置くべし、という考え方もみられました。しかしながら、「究明」や「検証」は一般論として明確なゴールはなく、未来永劫・永遠に続くものと思われまます。今般、現実的に求められているのは、今後の安全性向上に寄与する具体的なアクションに結びつく「考察」と考えられます。（考察にも終点はないと思われまます）

究極の安全対策はレースを実施しないこと、という考えもあります。しかしながら魅力ある自転車競技が、一定の危険を伴うものでもあることが関係者に理解・納得された上で、今回の事故に限らず反省・改善は常に必要であり永遠に続くものとして、どのようなアクションをいつ行っていくか、を判断していくことが求められていると考えられます。早期の競技再開を求める声もありますが、かといって拙速な再開には慎重さも求められています。

そうした中で、選手・競技役員を含めた関係者全員の安全に対する意識・知識向上の講習会・研修会は、たとえ今回の事故がなかったとしても、不断の努力としてもともと必要性が認識されているものであり、まずはその分野の実施を早めにはじめていく必要があろう、ということは意見の一致するところであり、これを受けて安全講習会・研修会はすでにスタートいたしました。

こうした安全に対する意識・知識の向上策はこれまで行われてこなかった訳ではありませんが、今後はより一層確実に行っていく、という対策案になります。しかしこれらに加えて、何らかの仕組みの改善により、より一層安全性を高める方策も必要であろうと考えられます。以下のような考察を経て、冒頭ご説明したような対策の組み合わせを提示した次第です。

## C 考察（今回の事故経緯を中心としつつ、他の事故事例も含めて）

### 1 高速・大集団での落車に対する対策が必要ではないか

高速・大集団での落車は、後続選手にとっては避けるのが困難な状況で、落車がいくつか連鎖する可能性があります。今回の落車発生時の状況は、落車が起った集団内を走行していて完走した選手からの情報等から、集団規模は50-55名程度、速度は71km/h程度であったのではないかと推察されています。自転車ロードレースのシーンとしては、とてつもなく大きな集団で非常に高速であった、という部類には入らないかもしれませんが、ある程度の人数・速度であったことは事実です。事故が発生する要因は複合的であることが多く、なにか一つの因子を操作すれば全体としての事故率が下がるというような単純なものではないと考えられますが、より多くの選手に走ってもらいたいという願望に押されて大人数のスタートを許容してしまうことなく、大会毎にコース特性に応じて適正な出走人数を設定していくことは必要と考えられます。

速度に関しては、器材やトレーニング技術の進化により、ロードレースの平均速度は従来より速くなってきていると考えられます。速さを競う競技ではありますが、規則で器材に一定の制約を設けることはモータースポーツを含めて他の器材競技でも行われていることであります。命を落とすほどの高速にならない範囲に速度が収まるように、今後何らかの制約を設けることは検討に値すると考えられます。下り坂で更に踏み込んで加速することがしづらいうように、ギア比の上限を定めることはひとつの方法と考えられます。ただし、長年設定されてきたジュニアのギア比制限規則が、規則に適合するギアの部品が市場で事実上購入できなくなってきた、ということの主たる理由として、規則自体が見直されつつある情勢とは逆方向になるのではないかと、という危惧があります。一般的な市販品の利用を前提として、そこから更に高いギアに変更して使用することは避けていきましょう、というようなコンセンサス作りが検討課題と考えられます。

## 2 雨上がりで、路面のウエット状況にムラがあるコンディションは要注意である

大雨で路面が完全に濡れているときはスリップの危険性があり要注意であることは言うまでもありません。他方、雨が上がってきて路面が乾きつつある途中の段階では一見、ハイスピードでも走れるように見えてしまう可能性があり、慎重さが薄れるかもしれません。しかし濡れている部分も残っていて、複雑に路面状況が変化していることがあり、状況変化に対応できるようにタイヤやスリップのことにに関する基礎知識を備え操作技術も熟練しておくように、レースではない安全な環境下で研修する機会が必要と考えられます。

## 3 ディスクブレーキとリムブレーキ利用者の混在はリスクを高めるのではないか

昨今、市販車はディスクブレーキ仕様が増えていますが、まだリムブレーキ仕様の自転車に乗っている選手も多く、レース中の集団内には異なるブレーキの利用者が混在しています。ブレーキの制動特性は、体重など個人差もあるので一概にはいえないと思われませんが、ディスクブレーキの制動時の挙動はリムブレーキよりも急激性があるという意見はよく聞かれるところです。人によって制動時の挙動が違っていた可能性があります。そうした理由により集団内での追突・接触の危険性が従来より高まる可能性は否定できない、という知識をもって十分な車間距離を保つなど、自らの安全性を高める意識・知識向上の講習会等の必要性があると考えられます。

## 4 事前に落車リスクが高いと予見されていない場所での落車発生～予見能力をどう高めるか

今回の事故現場は、勾配-7.8%の下り坂のカーブで道路幅員は往復2車線の道路で、事前の準備段階では落車の危険性が高い場所とは認識されておらず、特段の防護措置は施されていませんでした。しかしながら実際には事故が起きてしまいました。「予見能力を高める」ということが対策に繋がると考えられますので、今まで以上に、より漏れの無いように、複眼的視点で要注意箇所を見いだす体制を整える必要があると考えられます。ひとつの方法として、UCIがワールドツアーなどで提唱している「セフティ・マネージャー」を指名し、より漏れの無い体制とすることが考えられます。しかし、安全性は関係者全員の積極的関与によって担保されるものであり、安全管理は「セフティ・マネージャー」の領域であって自分には関係ない、というような誤解を招かないように注意が必要です。「セフティ・マネージャー」には一定の経験が求められるでしょうが、全員が関係者であるという観点からは、翌年の当番校となる「副当番校」から輪番制で供出されるようにするなどの方法も検討事項です。また、主催者サイドに置かれる「セフティ・マネージャー」の見識だけでなく、現地試走した選手からの意見のフィードバックの吸い上げも検討事項です。

また、要注意箇所として抽出された場所が選手に伝わりやすいように、コミュニケ等のドキュメント等による事前告知や、現場における注意喚起看板設置や立哨員からのホイッスルによる注意喚起などとの組み合わせを適宜行っていくことが安全上有効です。これらのことは今までにも一定程度行われてきていることではありますが、より確実に行われるようにしていく努力が必要です。

## 5 身体（頭部・頸部・胸部）へのダメージを抑える対策

前の選手の落車に巻き込まれて乗り上げると、宙に舞って高い位置から地面に叩きつけられるなどして自転車の損傷は小さくても身体のケガが大きくなる例があります。頭部はヘルメットで守られてはいますが、通気性や軽さと安全性のバランスの取り方は製品によって様々です。選手自身が、安全性のバランスポイントを選んで選択できるよう、選択肢が増えることが望ましいと考えられます。

身体プロテクタについては、空気抵抗を減ずることを目的としていると見做されない限りにおいては現行規則下でも許容されています。選手が自身の判断で選択できることは周知が必要と思われれます。

## 6 諸対策実施確実性の確保

様々な対策の実施には人手と費用がかかります。対策が実施される確実性を高めるための、組織の強化に繋がる諸対策、たとえばチームと連盟の協力関係の強化や財政面での強化、学生委員数の増大、大会時の競技役員確保、などを同時に進めて行く必要があると考えられます。さらに、関係する外部組織との協力・連携も必要と考えられます。

以上