

1 概要

コロナ禍における事業実施／感染対策の取り組み

令和4年度も引き続き、新型コロナウイルスに対する感染防止対策ガイドラインのもとで、各事業を実施して行く。別紙の事業日程表の通り各大会を開催する計画であるが、感染状況や開催地との調整もふまえての最終判断となるため今後計画変更となる可能性もある。これら状況については、引き続きホームページを通じて情報発信のうえ、加盟校や関係者との連携を図って行く予定である。

競技力

日本の自転車界全体の競技力向上に資する活動を行っていく。

- ・ナショナルレベルで活躍し、世界に通用する競技者の育成
- ・登録選手数増大による裾野の拡大と、自転車他種目・他スポーツ競技からの転向の促進（機会拡大）
- ・国際大会の日本における開催数増大による国内競技のレベルアップとUCIポイント獲得
- ・トラック・ロード以外のオリンピック・世界選手権実施種目への領域拡大

オリンピックについては、メダル数が最も多く競合状況が比較的緩やかであったトラック短距離も、近年の競合環境激化により相対的にメダル獲得も容易でなくなっていることから、当連盟としてはトラック中距離に主軸をおきつつも各領域にわたり世界に通用する競技者育成を図っていくことが肝要と考えられる。

本連盟登録選手数

1995年から下降傾向をたどり、2002/2003年度は300人台後半まで減少したが、2004年から上昇基調に転じ、2015年度以降は横這い傾向である。社会全般としての少子高齢化・高校自転車部の部員減少・大学生の体育会系部活離れといった逆風環境と、日本社会全般の自転車・サイクルスポーツへの関心の高まり・実際にロードバイクに乗る人口の増加という順風基調の環境が混在している中で、日本各地・都道府県連盟との共同開催によるレース数の増大、国際的レースへの積極的参加、といった近年の施策が一定の効果を上げていていると考えられる。しかしながらその数は横這い傾向にあり、次の段階へ向けた施策が求められてきている。さらなる登録選手数の増加、競技力・運営力の双方においてより高い水準をめざしてゆく。

競技中・練習中の安全の確保は常に重要な命題である。競技用自転車に乗る人の数が増えることは競技の振興にとって基本的に好ましいことであるが、他方、道路における歩行者・自動車等との共存のバランスに変化をきたしてきている。公道をお借りして行われる自転車競技の特性に鑑み、マナーとルールへの遵守の徹底に関して、本連盟登録校競技者は社会の規範となるべきライディングを日常より目指す。

練習中の交通事故では、被害者にも加害者にもなるリスクがある。自転車競技が安心して取り組めるスポーツとなるよう、各クラブでのコーチ・監督の育成や、大学にはじめて競技を始める競技者への講習会等の実施を推進していく。またJCFとの情報交換・人的交流を深め、学連独自の対策と同時にナショナル・レベルでの普及・安全対策の充実にも取り組んでいく。そのためにも、チーム運営に携わる者のコーチ・指導員・チームアテンダント資格取得を通じて、資質の向上を図っていく必要がある。加盟100校・1000名にむけ、一層広い裾野と高い頂点の選手・チーム指導者・審判層を構築していく。今後、当連盟出身競技者、コーチ・審判など選手を支える周辺領域での本連盟出身者の活躍が重要であり期待されることである。

競輪収益金を原資とする補助金は、減少の比率は一時期よりは若干弱まったものの引き続き減少傾向であり、加えて支給審査は厳格化されている。本連盟は継続的な自主財源拡大策により徐々に補助金依存体質からの脱却をはかりつつあるものの、依然としてトラック大会・本格的選手権大会を中心に大会開催にあたっては補助金依存度が高い。補助比率低下に備えた財務体質改善が引き続き必要である。その基礎となるのは何を於いても、自転車競技の発展に情熱と愛情を注ぐことをいとわない幅広い人々の協力であり、とりわけOB・OGの金銭的・時間的・マンパワー的協力体制をより広く確固たるものにしていく必要がある。

ロードバイクに乗るサイクリスト人口は確実に増加しており、また各地の地方公共団体や財界は自転車を軸とした街の活性化に期待を寄せている。競技人口増加は競技連盟の施策次第、非常に明るい未来があるともいえる。学生スポーツとしての基本的な魅力を磨きつつ、社会的存在価値のある運営を通じて本連盟憲章の定める目的であるところの学生自転車競技の健全なる発展に向けて、引き続き事業運営に取り組んでいく。

2 国際大会の開催／参加

※ 国際大会の開催／参加については、新型コロナウイルス感染状況に応じての対応となるが、安全性が確認された場合を前提として、下記の取り組みを図っていく。

・世界選手権・ネイションズカップ

今後もオリンピック参加資格対象ポイント大会への本連盟競技者の参加・上位入賞を促進する。

・アジア選手権ロード&トラック

トラックレース、ロードレース共に本連盟競技者の参加・上位入賞を促進する。

・世界大学選手権

2020年6月にオランダでの開催予定がコロナ禍ため延期となったものの、大会開催再開の動きあり、2024年まで開催予定の情報もあるため、引き続き 詳細確認のうえ、派遣にむけて最大限努力する。

・アジア大学選手権 詳細不詳

・日韓学生交流：

JICF 国際トラックカップへの韓国学生チームの参加等を通じて交流を継続する。

・U23 ネイションズ・カップ：

JCF 派遣方針と連携しつつ、本連盟競技者派遣を積極的に働きかける。

・明治神宮外苑大学クリテリウム：

都市型ロードレースの代表的イベントとして一定の位置づけを得ている。現在はコロナ禍のため、海外大学チームの招待を見合わせているが、今後の感染状況により可能となれば、再び海外大学チームの招待参加により、競技レベルの向上と国際交流を図って行く。

・トラック・UCI クラス2 国際大会

JICF 国際トラックカップの開催を通じて、本連盟競技者の世界選手権・五輪参加可能性を高めるべく、オムニウム、マディソン等を実施し UCI ポイント獲得機会を拡充する。全日本学生選手権オムニウム大会を兼ねる。

3 国内大会への参加

学生競技者の技量向上・実力発揮の機会を捉え、積極的に国内開催主要大会に代表選手を派遣する。また、女子選手の強化育成のため、女子トラック学連選抜チームを全日本選手権トラック等へ派遣して行く。

・全日本選手権トラック、全日本選手権ロードレース：

本連盟登録選手の出場・活躍を推進する。

・ツアーオブジャパン：

ナショナルチームメンバーに本連盟加盟校選手が選出されるよう働きかけを行う。

・ツールド北海道

主催者からの本連盟宛推薦依頼に応じて推薦チームを選考・派遣する。

・トラック国際大会

派遣選手を多く送り出すよう努力する。

・その他の日本国内開催国際大会：

本連盟宛推薦依頼・出場依頼あった場合、選考委員会にて検討のうえ代表選手を選考・派遣する。

4 選手権大会の開催

・全日本大学対抗選手権（インカレ）：

オリンピック種目であるオムニウム、マディソンを男女ともに正式種目として継続する。9月上旬に一括してトラックとロードを開催する方向であり、2012年度以来、10年振りに鹿児島県での開催として、根占自転車競技場にてトラックを、錦江町特設コースにてロードを開催する。

・全日本学生選手権ロードレース：

長野県木曾郡木祖村コースの道路復旧は完了しており、2016年度以来、6年振りに木祖村にて開催する予定であるが、感染状況をふまえて開催地との確認を行った上で、会場の最終決定を行う。(木祖村開催が困難な場合には、群馬 CSC にて開催予定)

・全日本学生選手権トラック：

静岡県の日本サイクルスポーツセンター／伊豆ペドローム(250m)にて開催する。

・チームロードタイムトライアル：

例年通り、利根川治道で開催する。スタート/フィニッシュ地点はおおとね童謡ふる里室前予定。

・個人ロードタイムトライアル：

チームロードの翌日に、選手権大会として同場所にて実施する。

・全日本学生クリテリウム選手権：

ツアーオブジャパン最終ステージ日の午前に東京都大井埠頭にて行う予定。

・東西学生選手権トラック：

2日間開催として開催する。

5 強化・普及大会の開催

・ロードレース・カップ・シリーズ（RCS）

シリーズ戦はこれまで主として地方連盟と連携して企画され、学生競技者の大会参加機会増大・地域における自転車競技活性化の両面において一定の成果をあげており、選手権大会の参加資格を持たない選手にとっては参加資格を得る機会数の増大、すでに参加資格を持っている選手にとっては実戦レースに於ける技量の高揚の効果があり、近年の新規加盟校・新規登録選手の増大にも寄与していると考えられる。

本年度は基本的に従来からの路線を踏襲する。2005年に東日本学生クリテリウムとして2戦で始まったシリーズ戦は、年間約10数戦程度でここ数年安定してきている。（コロナ禍の2020年度以降を除く）さらに実施可能な場合は年度途中であっても実施していくこととする。これまでに引き続き、主管団体との役割分担・費用構造の明確化や、ラウンド毎の競技運営方法・質のばらつきの安定化など、運営方法の標準化・質と安全性の向上を図る。

これまでのシリーズ戦は競輪補助金に依存せず、参加料・一般企業協賛金・開催地地方公共団体予算の協力により運営するスタイルをすでに確立している。今後の補助金減少に左右されずに学生競技者の走る機会を確保する努力が引き続き必要である。また、大会決算において余剰金が出た場合には海外派遣事業を増やし、学生競技者の強化体制を確たるものにしていくことが望ましい。

・ロードカテゴリ制

2008年度に導入された、実力別にクラス1, 2, 3, に分類する制度は、選手権大会参加時までのレース経験度が上がり、選手権大会の安全性・競技レベル向上と、学生自転車競技全体の活性化に一定の効果があつたと評価できる。本年度もこのロード選手のカテゴリ制度を基本的に継続する。選手権大会の参加資格としてはクラス2以上を原則とする。

・トラックレースシリーズ

ポイントレースを積極的に取り入れる。また集団スタートのトラック種目の参加基準に、トラック・シリーズ戦の成績を導入する。赤字決算となりがちな反省を踏まえ、財務状況改善を図る。

6 加盟校・登録選手

近い将来的に加盟校100校、登録選手数1000名を目指す。

（日本国内の国立大学85、公立大学74、私立を含めた大学総数約740校／2020年時点）

7 安全性の向上

新規加盟校の増大、各校における登録競技者の増大は喜ばしいことであるが、他方でビギナーレベルの競技者を大会に多く迎えることを意味する。こうした情勢の変化を受け、本連盟としても安全性の維持・向上をはかるべく、以下のようないくつかの施策を導入する。

・大会における研修的要素の導入：ロードレースカップシリーズ戦の中で、主にクラス3カテゴリ選手を対象とした集団走行テクニックの実地研修を行う。また、適宜スタート前に安全な乗車方法についてのレクチャー等の時間を設ける。講師は本連盟OB等に依頼する。

・チーム指導者研修制度の創設：経験者の少ない、もしくはいないチームにおいてチーム指導者の育成をはかり、また伝統校においてもチーム指導者の資質向上をはかるべく、ミーティング&レクチャー形式の研修制度を創設する。

8 コーチ・監督資格の取得促進

2013年度から国民体育大会は監督としての大会参加には日本体育協会公認指導員(注)・コーチ資格保持が必須条件となった。本連盟としても、加盟チームのコーチング力の向上に際して資格取得を要件とすることは一定の効果が期待できることから、インカレでは日本スポーツ協会公認指導員(注)もしくはJCFチームアテンダント資格所持を監督の必要要件としている。チームアテンダント講習会を実施し、チームスタッフの基本的知識・技量の向上を図ることとする。

(注)2013年度 当時は「日本体育協会公認指導員」、現在は「日本スポーツ協会公認指導員」の名称であるが、両者は同資格内容を指す。

9 事業運営

当度役員により運営されることとなる。大会準備会合は毎週水曜日夜の定例会議を軸に進められる。

（**審判業務**）審判業務は大会運営の重要な要のひとつであり、一定の資格要件と経験を必要とする分野である。その人材の確保は長期的視点に立脚し、加盟各校による応分の負担と努力によってのみ実現される。

（**新型コロナ感染対策**）一昨年度に、感染対策委員会を発足し「大会開催時ウイルス感染防止対策ガイドライン」を定めて感染防止対策に取り組んでいる。各位のガイドラインの順守、感染防止ご協力頂きたい

（**広報活動・協賛金募集**）一昨年度より広報委員会体制を強化し、各メディアへの情報発信に努めているところである。より一層の各校OB・関係者の協力をお願いしたい。

(普及・強化) JCF・高体連との連携強化を図りつつ、大会・練習時の安全性の向上、選手のライディング技能の向上、指導者の指導スキルの向上と情報交換の活発化を図る。

(学生委員) 登録は全校に義務づけられているが、とりわけインカレ上位校からの積極的な学生委員の派遣、当番校大会での積極的役割分担が期待される。

(当番校制度) 当番校制度のローテーションに近年加わった学校を含め、活性化をはかる。

(アンチドーピング) 大会における検査、講習会による啓発活動を進める。

(表彰) 年間ランキングにより、最優秀選手表彰を行う。慶弔規程に基づき、国際大会参加者を表彰する。

以上