

別添資料 2024年度 落車の実態と分析

令和4年度（2022年度）のインカレロードにおける落車事故後に再開した大会以降、各大会に配置したセーフティ・マネージャーから提出された落車報告書にもとづき、令和6年度（2024年度）1年間に発生した落車について、次のとおり実態と考察を報告します。落車は、特にロードレースにおいては主催者が把握できないものもあったと考えられます。そのため、ここに記した落車は全数ではないものとしてご覧ください。

【事実】（R=ロード、T=トラック、単位は注記のない限り人（以下同じ））

(1) 落車総人数（落車の発生はロード8大会、トラック4大会。ロード2大会、トラック1大会は落車なし。）

	女子	救急搬送内数	男子	救急搬送内数	総計
R	3	0	58	1	61
T	5	0	23	1	28
総計	8	0	81	2	89

(2) 落車原因別の人数

	女子	男子	総計	
R	3	58	61	割合
ハス	1	1	2	3%
滑落	2	10	12	20%
巻き添え		8	8	13%
他者接触		9	9	15%
追突		3	3	5%
その他		7	7	11%
不明		20	20	33%
T	5	23	28	割合
ハス	1	1	2	7%
滑落	3	2	5	18%
巻き添え	1	9	10	36%
他者接触		4	4	14%
追突		1	1	4%
その他		6	6	21%
総計	8	81	89	

男子Rの不明の多くは RCS 白馬ラウンドでの落車。コーナーで単独落車し再乗してレースを終えることが多いため、落車の情報収集が困難であった。

(3) 大学別落車人数

R	61	T	28
順天堂	4	早稲田	4
東京	4	法政	3
京都産業	3	HKG	2
慶應義塾	3	朝日	2
大阪産業	3	日本体育	2
中央	3	CHN	1
法政	3	慶應義塾	1
法政	3	順天堂	1
京都産業	2	信州	1
駒澤	2	新潟食料農業	1
慶應義塾	2	新潟食糧農業	1
鹿屋体育	2	中央	1
筑波	2	朝日	1
日本体育	2	同志社	1
明治	2	日本	1
立命館	2	八戸学院	1
関西	1	法政	1
駒澤	1	明治国際医療	1
順天堂	1	立教	1
新潟食料農業	1	立命館	1
早稲田	1		
東海	1		
東京	1		
東京工業	1		
東洋	1		
同志社	1		
徳島	1		
日本体育	1		
日本	1		
明治国際医療	1		
明星	1		
明星	1		
立教	1		
立命館	1		
龍谷	1		
		総計	89

(4) 学年別落車人数 (男女合計)

	R	T	総計
海外選手		3	3
1	17	9	26
2	24	6	30
3	15	6	21
4	3	4	7
5	1		1
M2	1		1
総計	61	28	89

【分析・考察】

落車の状況は千差万別であり原因も複雑に絡み合うため、このデータだけを以て確実に落車を防止する手段に行き着くものではありませんが、落車の実態を知り、分析・考察することは安全なレースを行ううえでは重要なことであると考えています。

(1) 落車総人数について

落車総人数は昨年の 100 から 89 に減少した。大会および参加選手数が同一ではないため、落車総人数の増減の評価はできないものの、絶対数が減少したことは事実である。この傾向が来年度以降も継続するように期待したい。。

(2) 落車原因別の人数について

ロードはスリップ落車、トラックは巻き添えが原因のトップを占める。昨年はロードのトップが巻き添え、トラックは滑落だった傾向が変化している。巻き添えの落車は避けられたかもしれない落車とも言える。しかも落車の原因を作った者は落車しないケースが多いと考えられる。巻き添えの落車が多いということは荒い走りをする選手が多いのではないかとの仮説も成り立つ。レースは他者の安全に配慮して競技しなければ皆が不幸になると改めて銘記すべきである。一方では落車に巻き込まれない位置取りや集中力（注意力）、走行の技量も落車を回避するためには求められることも敢えて記したい。

ハス、他者接触の落車は自らの不注意によるものと、他者の蛇行等により不可抗力的にハスに至ったものの両方がある。自身の走行ラインを守ってまっすぐ走ることが落車の防止には効果がある。

トラックではマディソン競技中の交代時にバランスを崩しての落車が多い。マディソン競技に出場する選手は事前に出場ペアで十分な練習を積み、大会に臨むことが望まれる。

(3) 大学別落車人数について

レースへの大学別参加者数は多様であるため、また落車の直接原因か巻き添えによる落車かの区分がないため、大学別の落車数が持つ意味は限定的かもしれないが、事実は表のとおり。

登録選手数が最も多い日本大学の落車数が少ないことには注目すべきである。日本大学の選手の走り方を参考にすることは学連全体の安全性向上に資すると思われる。

(4) 学年別落車人数について

レースへの学年別参加者数が不明であるため、また落車の直接原因が巻き添えによる落車かの区分がないため、学年別の落車数に意味があるかどうかは判断できないが、事実は表のとおり。

自身の過失で落車した者、巻き添えで落車した者はこのように記録に残りますが、後続の落車を誘発したにも関わらず自身は落車はせずレースを続けた者の記録は当然ながらありません。選手には落車を誘発するような走りをしないよう、させないよう指導していくことが重要だと、本年も分析しながら考えるに至りました。

かつてセーフティ・ライド研修会の座学講習で講師を務めた木下智裕氏の言葉を今年も引用したいと思います。「ヨーロッパではロードレースほど安全で楽しいスポーツはない。それは各選手が他の選手をリスペクトして紳士的な走りをするからです。」