

第4回 ツール・ド・北海道 安全対策検討会

議事次第

2024年3月29日(金)

13:30～15:30

リモート開催

1 座長挨拶

2 議事

レースコンボイの構成

3 その他

(配付資料)

1 第4回検討会説明資料1

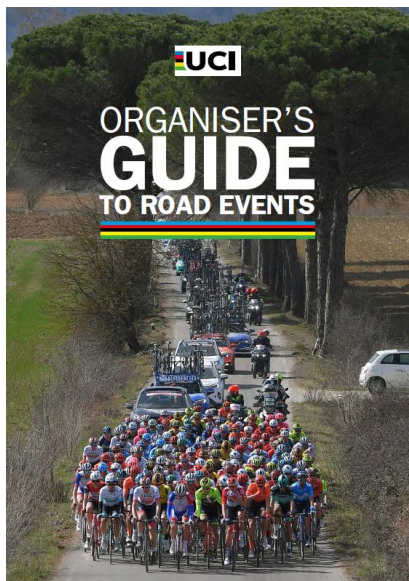
資料2(オートバイ・エスコートアンケート調査結果)

2 第3回ツール・ド・北海道 安全対策検討会議事要旨

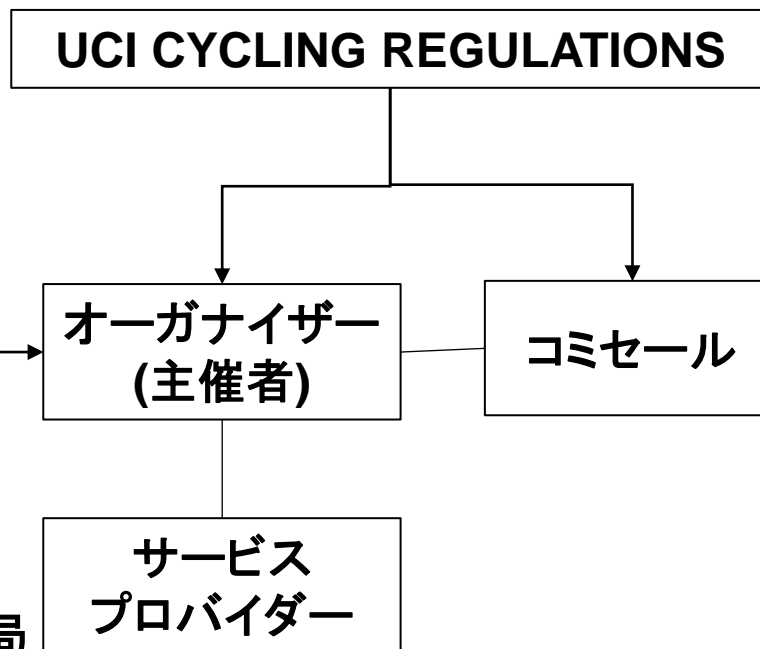
第4回検討会説明資料

ツール・ド・北海道協会

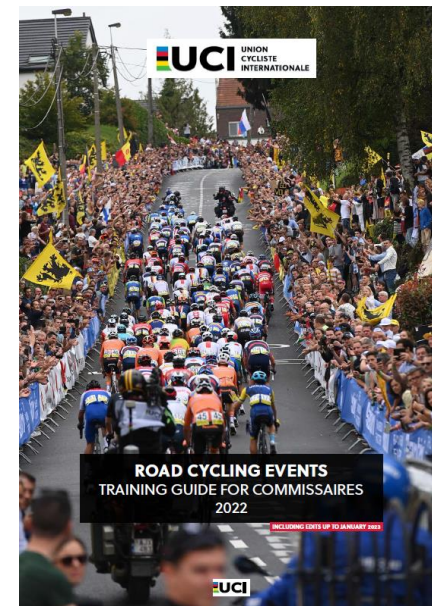
大会運営の体制



道路イベントの
主催者ガイド 2022



- 関係当局
- パートナー
- メディア



コミセールのための
トレーニングガイド2022

Organization

- ① General Director
- ② Technical / Sporting Director
- ③ Safety Manager
- ④ Logistics Manager
- ⑤ Marketing Manager
- ⑥ Communications / Media Manager
- ⑦ Administrative Manager
(COVID-19 Coordinator)

Commissaire's Panel

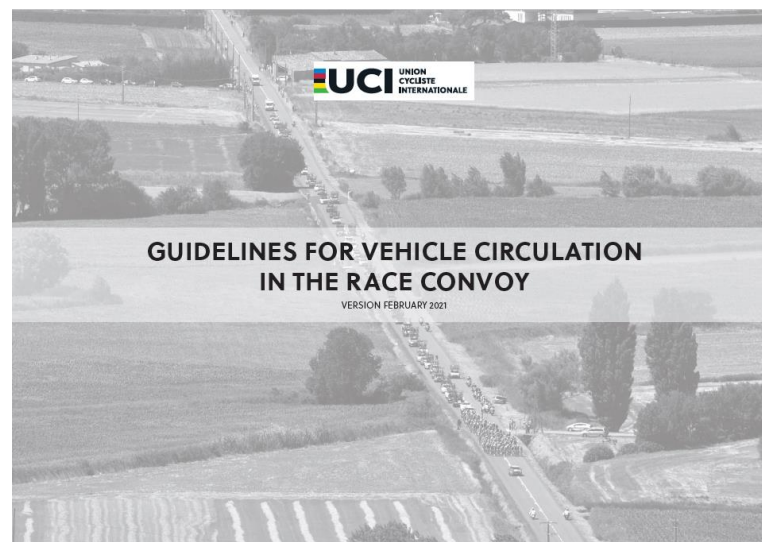
- ① President of the Commissaire's Panel(PCP)
- ② Commissaires (C2 and C3)
- ③ Finish Judge
- ④ Timekeeper Commissaire
- ⑤ Motorbike Commissaire
- ⑥ Assistant / Additional Commissaires

(Doping Control Officer)

レースコンボイの構成

「レースコンボイ」(用語の定義)

警察先導車両(レース開始)とブルームワゴン間の、レース車両移動ゾーン。



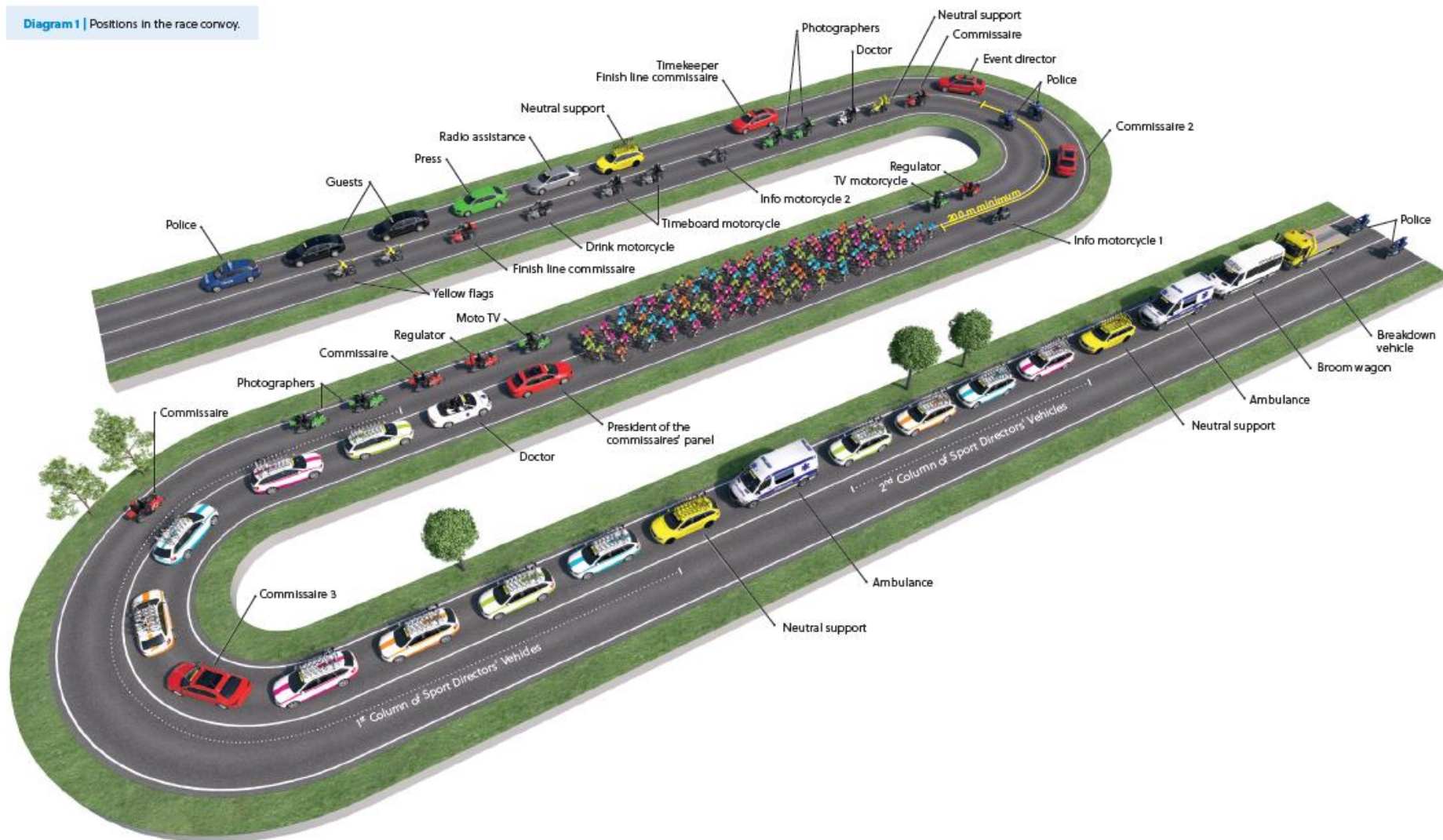
UCI

Guidelines for Vehicle Circulation in the Race Convoy

レースコンボイ内の車両サーキュレーションに関するガイドライン

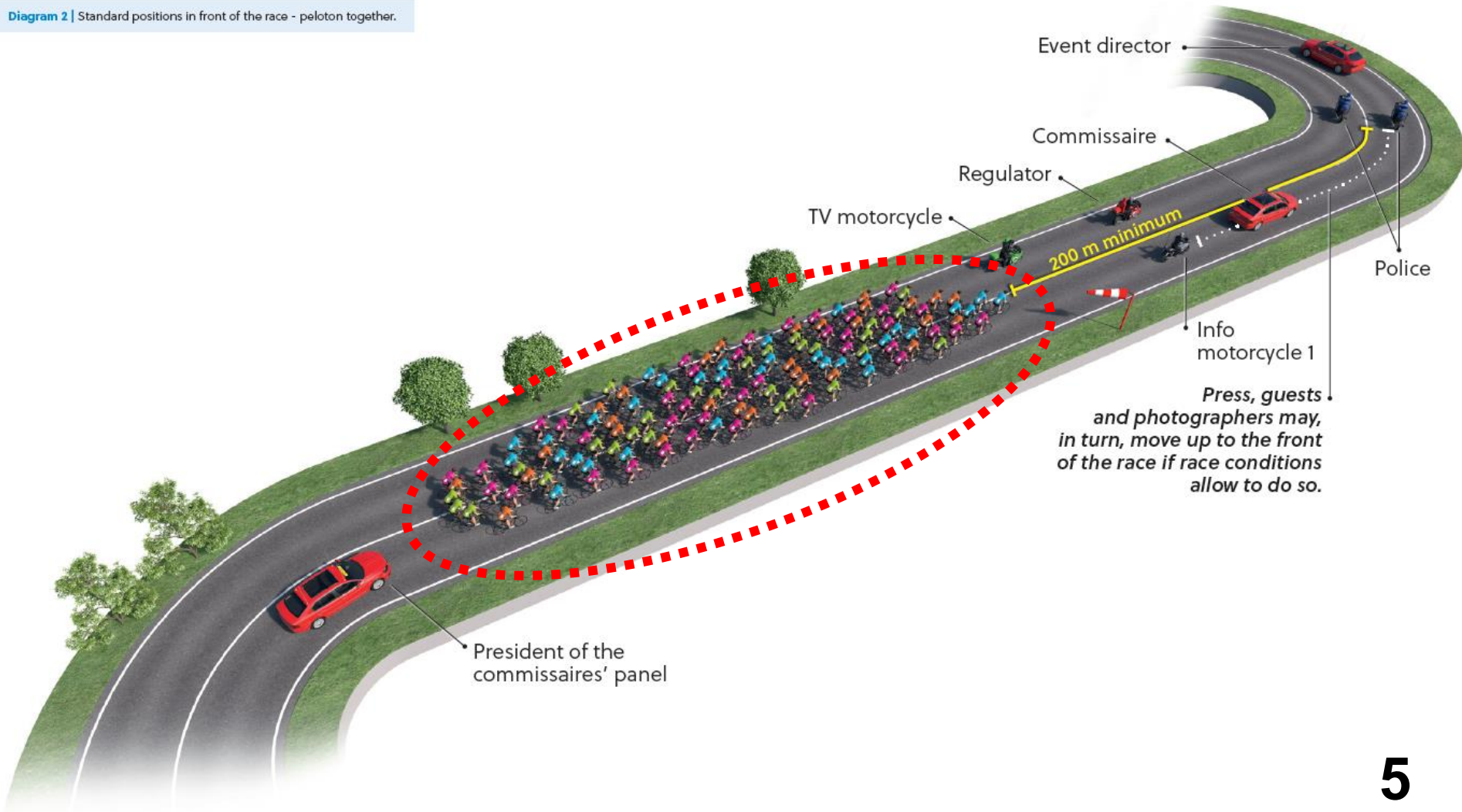
Positions in the race convoy

Diagram 1 | Positions in the race convoy.



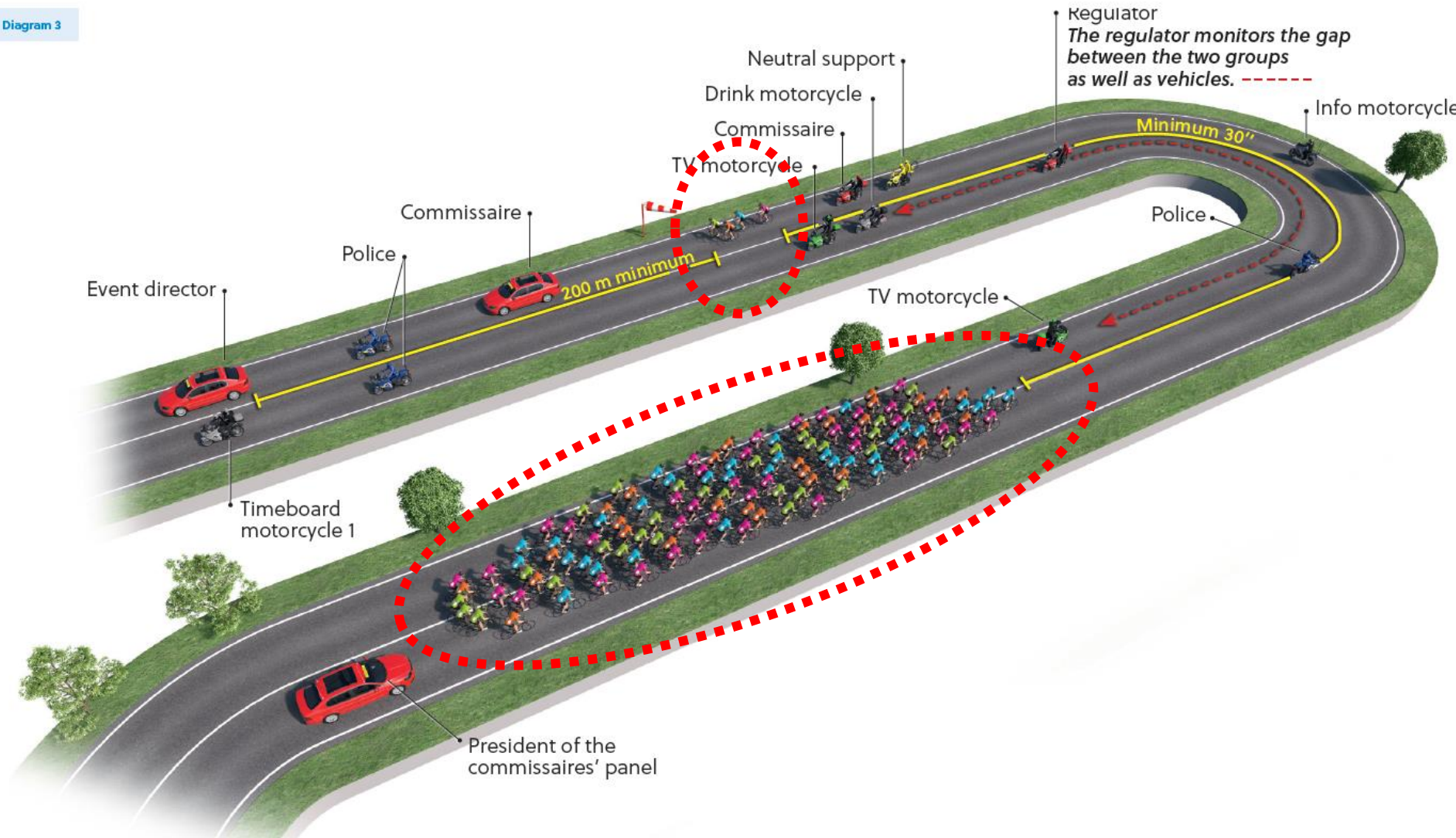
Standard positions in front of the race - peloton together.

Diagram 2 | Standard positions in front of the race - peloton together.



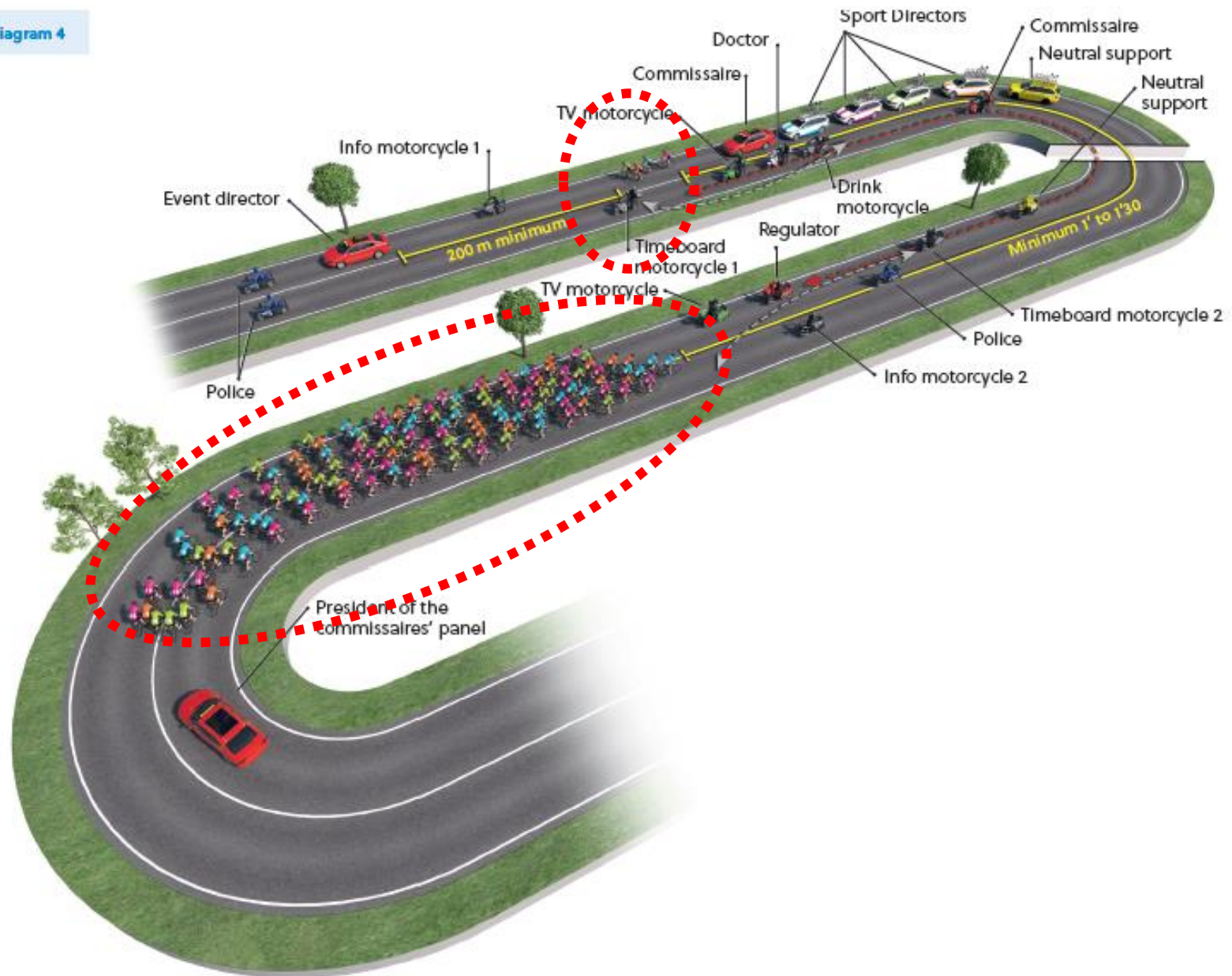
Standard positions in front of the race – break away

Diagram 3



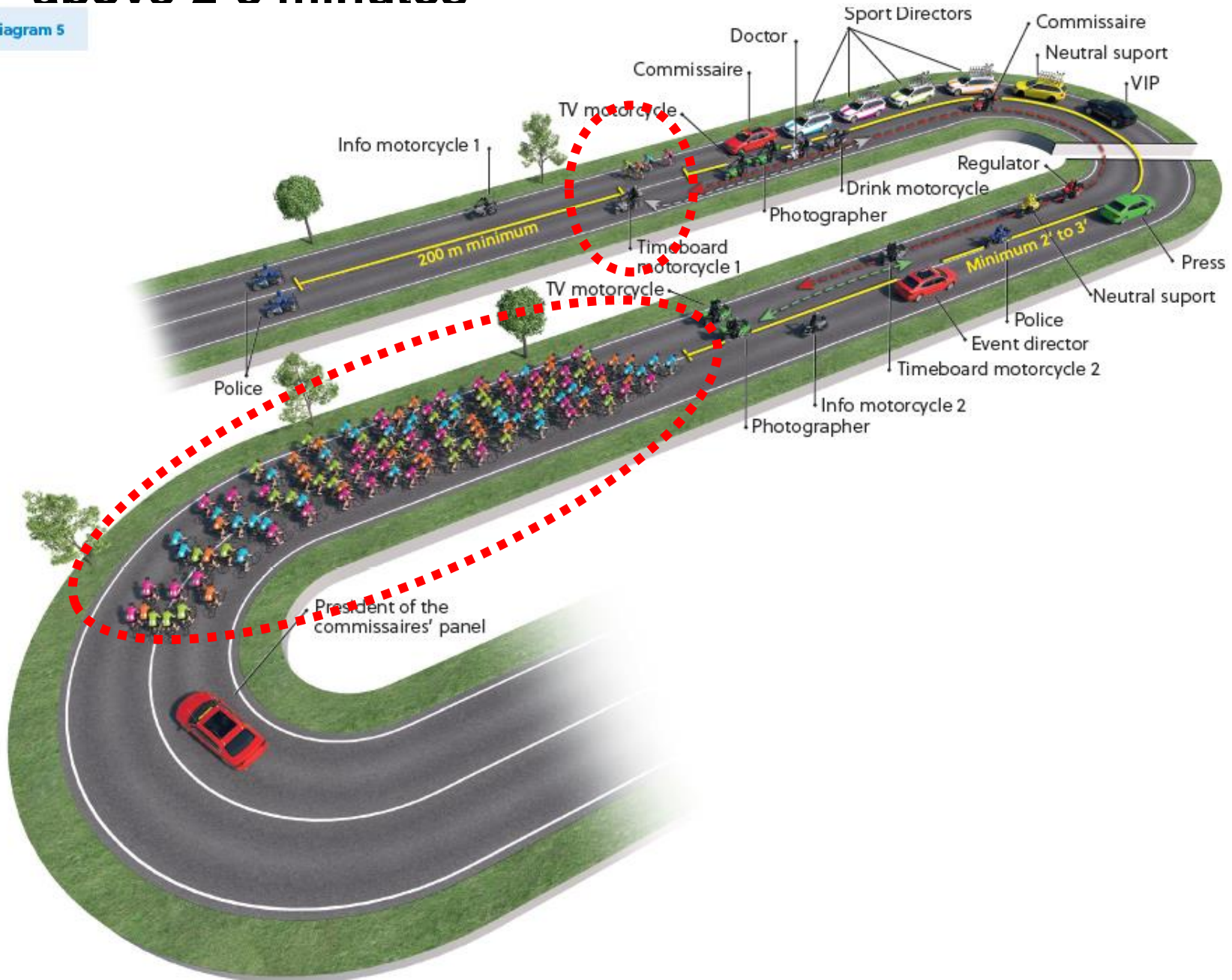
Break away's advantage over the peloton rises above 1 min / 1 min 30 sec

Diagram 4



Break away's advantage over the peloton rises above 2-3 minutes

Diagram 5



レースコンボイの構成

UCI「Guide Lines for Vehicle Circulation in the Race Convoy」
より

分類		ハイレベルなレースの例	Tour de Hokkaido
Safety Vehicles 安全対策車両	警察	レース先導車両、レース最後尾車両 車両停止のためのオートバイチーム	レース先導車両、レース最後尾 車両
	オートバイエ スコート	車両停止のためのオートバイチーム イエローフラッグオートバイ	オートバイエスコート
Official Vehicles 役員車両	オーガナイ ザー	コース偵察(セーフティマネージャー、コース マネージャー)、ディレクターカー オートバイ・レギュレーター	リードビークル、 ディレクターカー
	コミセール	COM1、COM2、COM3、COM4 オートバイ・コミセール	COM1、COM2、COM3、COM4、 オートバイ・コミセール
Guest ゲストカー	オーガナイ ザー	ゲストカー	
Organisation Technical Vehicles 技術車両		インフォ・オートバイ、タイムボード・オートバ イ、ブルームワゴン、ドクターカー/救護車 ニュートラルサービス、ドリンクオートバイ、 無線支援車	インフォ・オートバイ、タイムボー ド・オートバイ、ブルームワゴン、 ドクターカー/救護車、ニュートラ ルサービス、
Team Vehicles チームカー	チーム	各チームに1台許可される (大会によっては2台許可される場合がある)	各チーム1台
Media Vehicles メディア車両		メディアカー、カメラマンオートバイ、TVオー トバイ、TV解説者オートバイ	メディアカー、カメラマンオートバ イ、TVオートバイ

※ コンボイ外側 ⇒ (コース偵察)・先頭広報車、後方後方車、選手収容車、自転車収容車
Finish Judge

レースコンボイのオートバイ

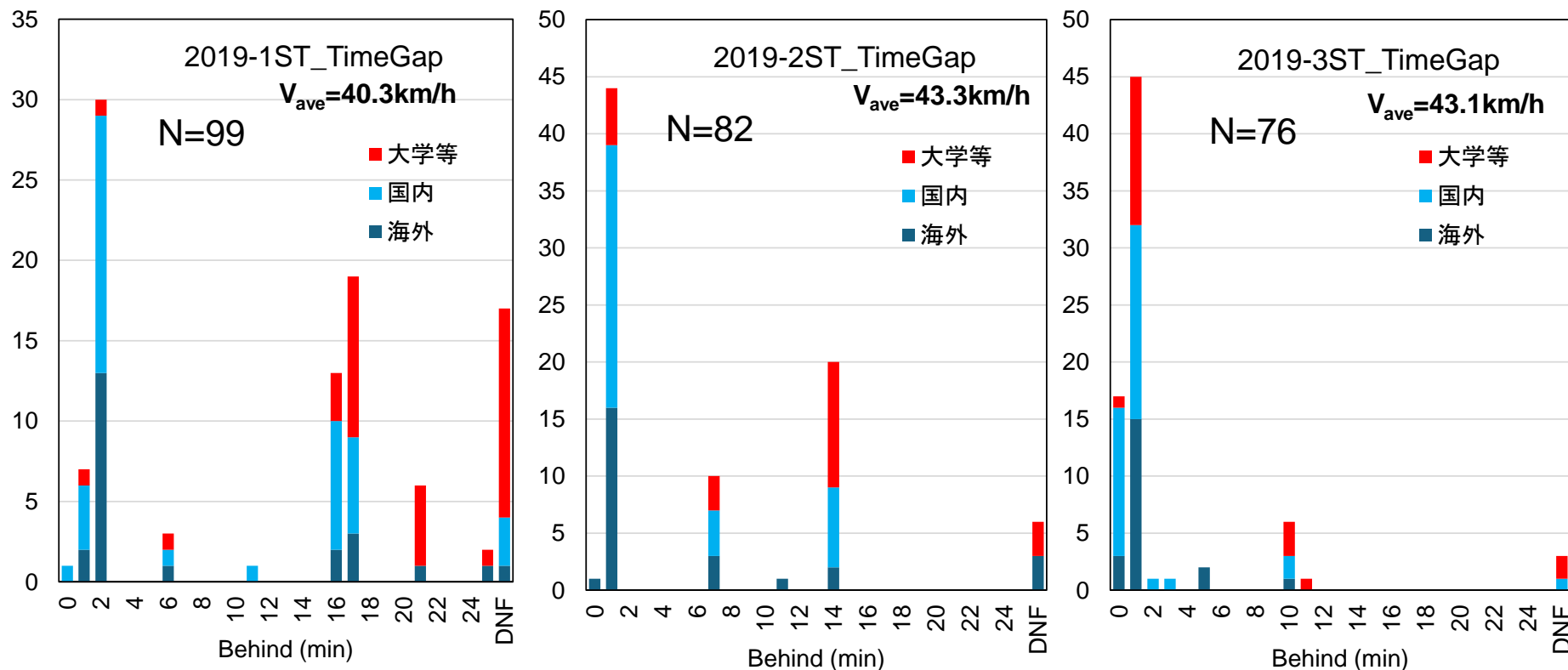
ハイレベルなレースに適用される車両構成の例

分類	役割
Commissaire Motorcycles コミセールオートバイ	コミセールパネルメンバーを支援するために機動的に移動する。レースが規則に従って進行していることを確認する。コミセールはオートバイに同乗者し、自ら運転してはならない。
Information Motorcycles インフォ オートバイ	レース情報(タイムギャップ、逃げのライダー特定、レース状況など)を提供する。ドライバーはオートバイに一人で乗らなければならない、同乗者を乗せてはならない。
Timebord Motorcycles タイムボード オートバイ	ボードを使ってタイムギャップをライダーに知らせる。タイムボード担当者はバイクの同乗者である。
Motorcycle Escort オートバイエスコート	エスコートは場所から場所へと素早く移動してプロトン全体を保護する。レースが来る前にすべての交通を止め、分岐点等のを安全を確保する。可能であれば、オートバイエスコートはライダーを追い越さずに業務を行う。継続的にレースの前方に留まるか、迂回路を使ってレース前方に戻って何度もエスコートの任務を繰り返す。
Yellow Flag Motorcycles イエローフラッグ オートバイ	イエローフラッグマーシャルは障害物の前に停止して、ホイッスルと三角形の黄旗を持ってライダーに危険を警告する。プロトンを追い越しできるのはイエローフラッグオートバイ5台のみ。
Regulator Motorcycle レギュレーター オートバイ	レギュレーターは、ライダーとレース随行者の安全を監視し、レースコンボイが車両移動規則を確実に遵守するように対応する。レギュレーターはバイク同乗者である。
Drink Motorcycle ドリンク オートバイ	暖かい季節に行われるイベントで飲料を提供するオートバイ。
Neutral Service Motorcycles ニュートラルサービス オートバイ	これらのバイクは、チームカーが上がってくることができない場合、特に山岳ステージでライダーに技術サービスを提供する。
Photographers Motorcycles 写真 オートバイ	カメラマンは後ろ向きに座って撮影することは禁止。 オートバイはカメラマンなしでレースコンボイに参加することはできない。
TV Motorcycles TV オートバイ	カメラマンは後ろ向きに座ることはできない。レースのどの時点においても、1台のTVオートバイのみが走行できる。カメラマンはライダーの3/4前または3/4後ろから撮影する。
TV / radio commentator Motorcycles TVラジオ解説者オートバイ	解説者は後ろを向いて座ることはできない。オートバイは同乗者なしでレースコンボイを走行できない。オートバイは、生放送中にライダー横に接近して良い。レース中のライダーへのインタビューは禁止。チーム監督は残り10 kmの地点までインタビューを受けることができる。

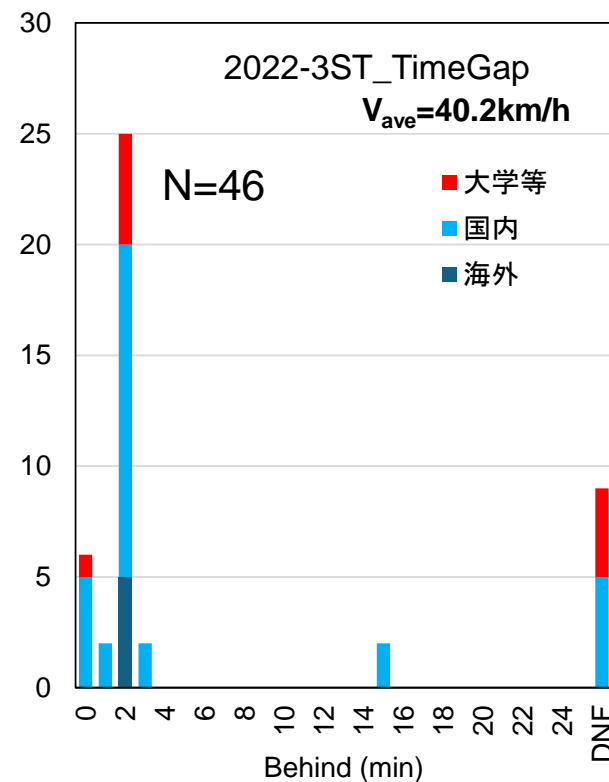
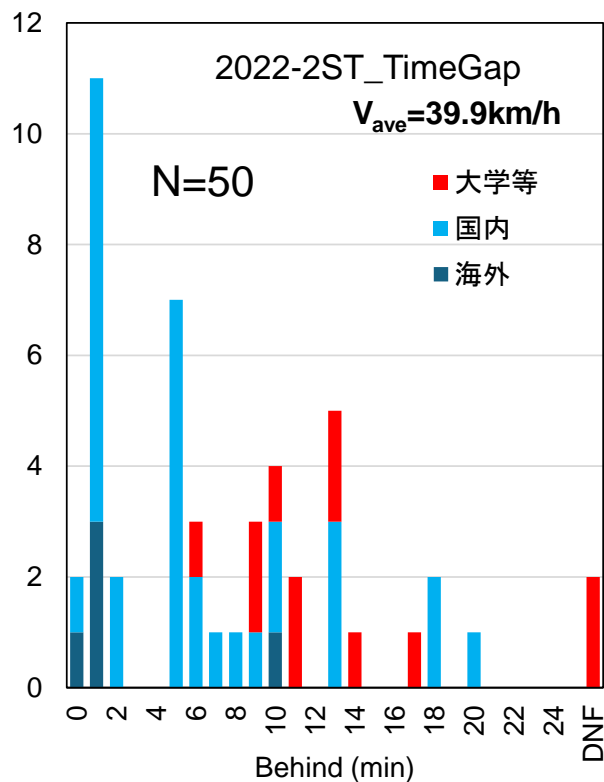
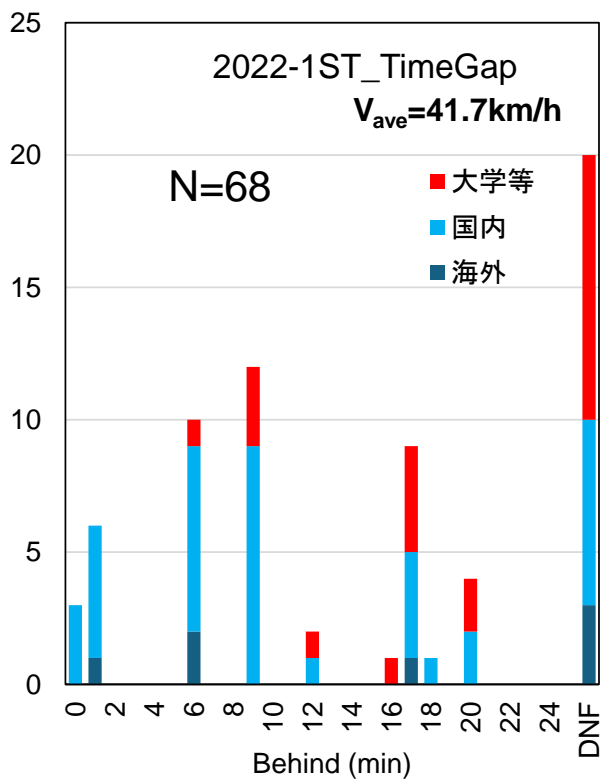
レースコンボイの長さ (時間・距離等)

「Tour de Hokkaido 2019」Time Gap

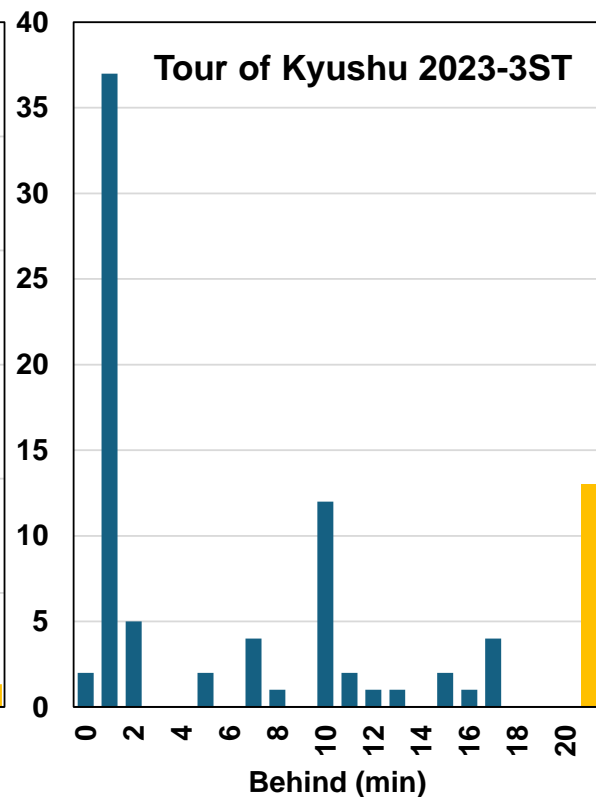
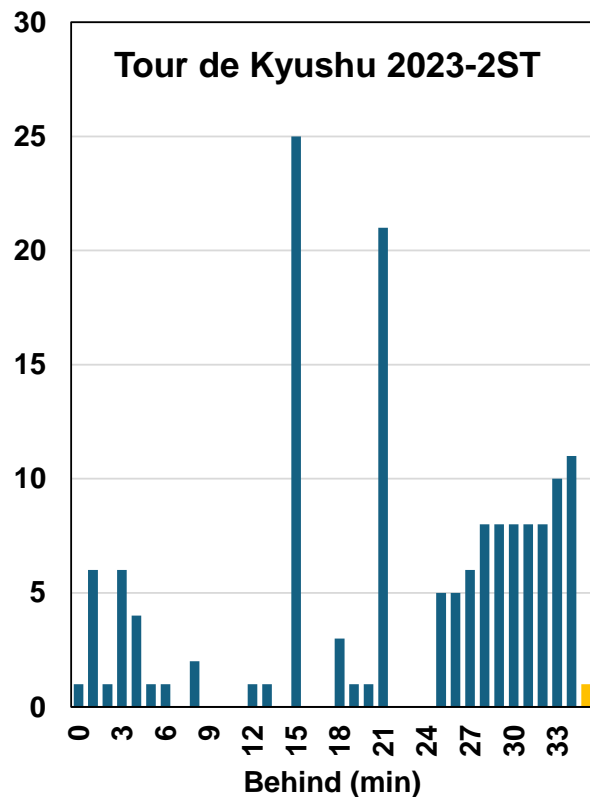
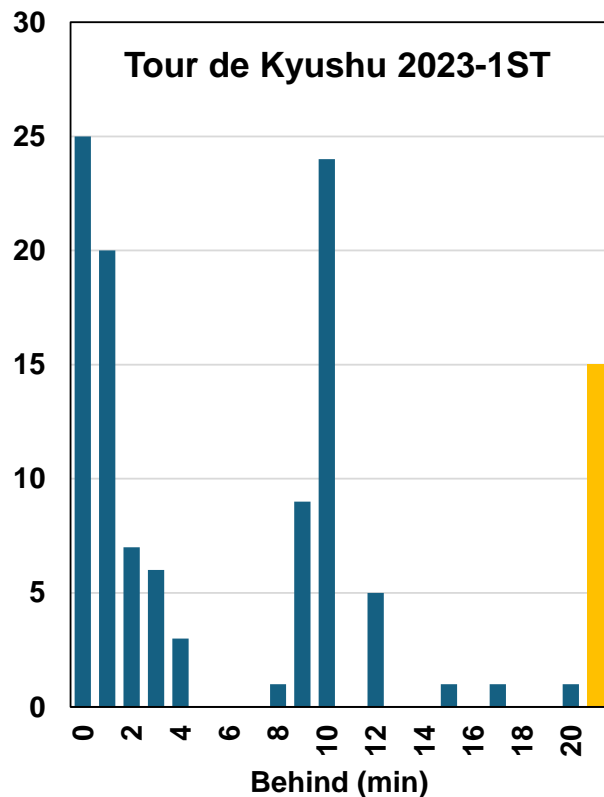
先頭ライダー・フィニッシュ時刻からのビハインドタイム別に選手数ヒストグラムを作成



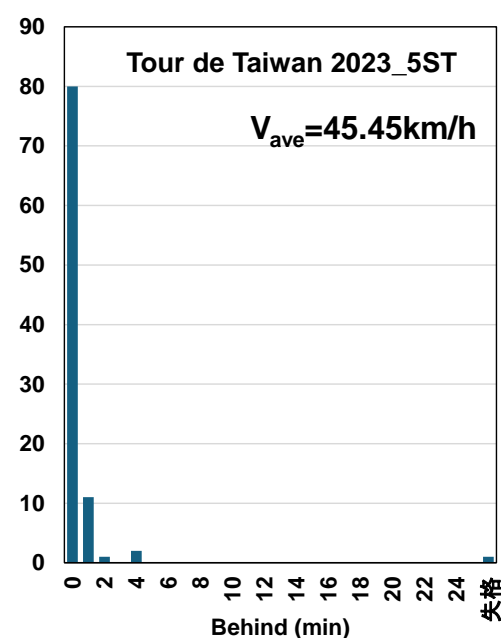
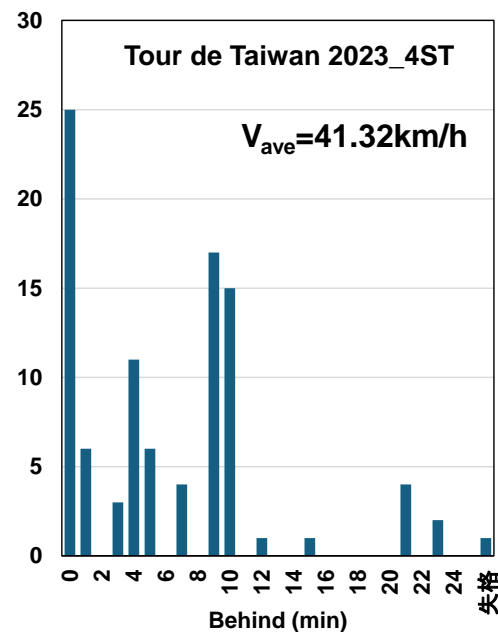
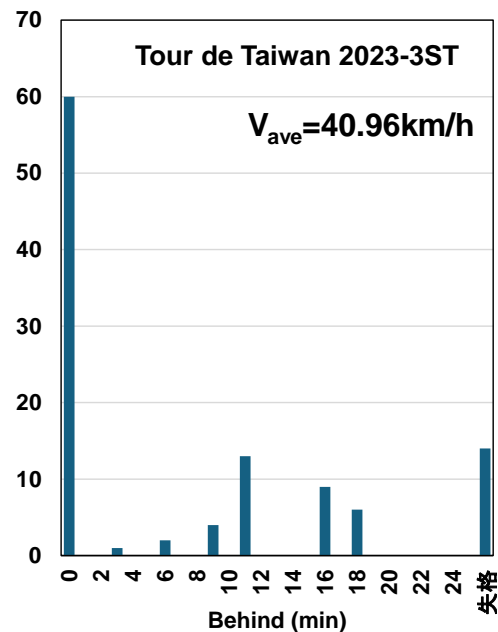
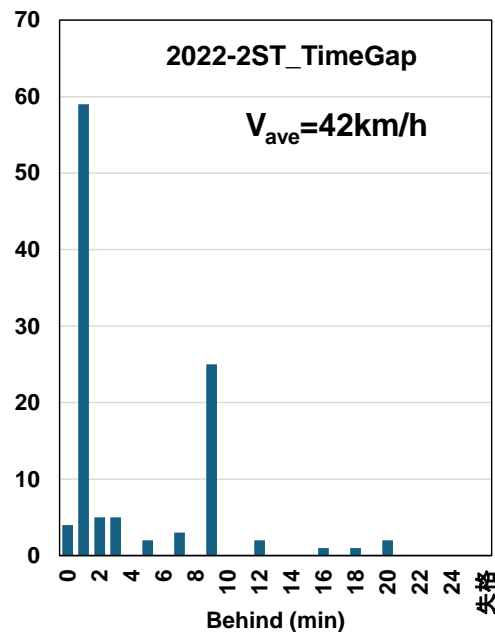
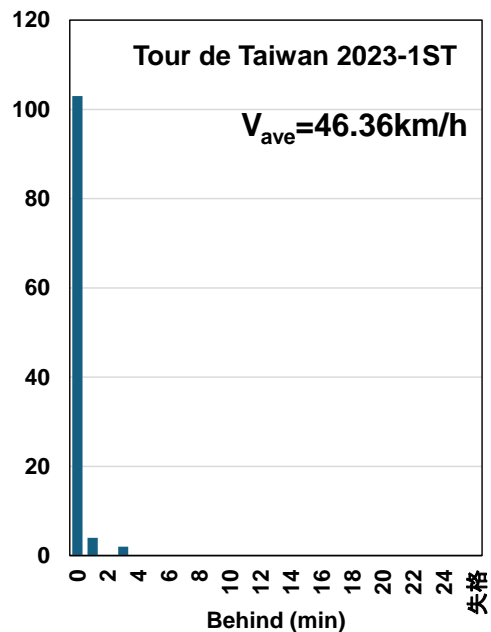
「Tour de Hokkaido 2022」Time Gap



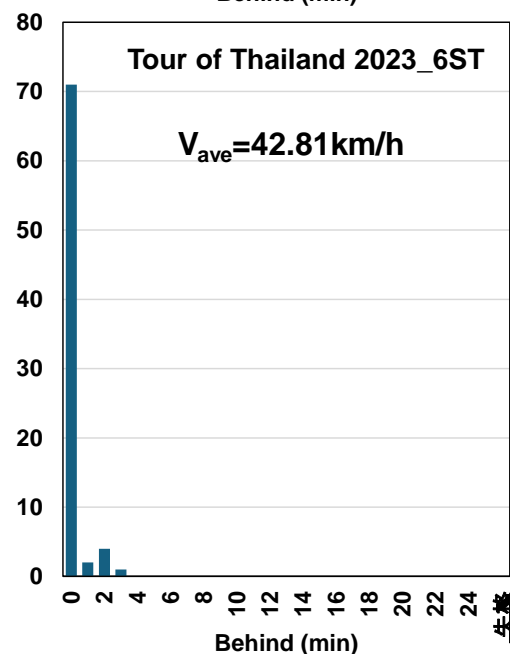
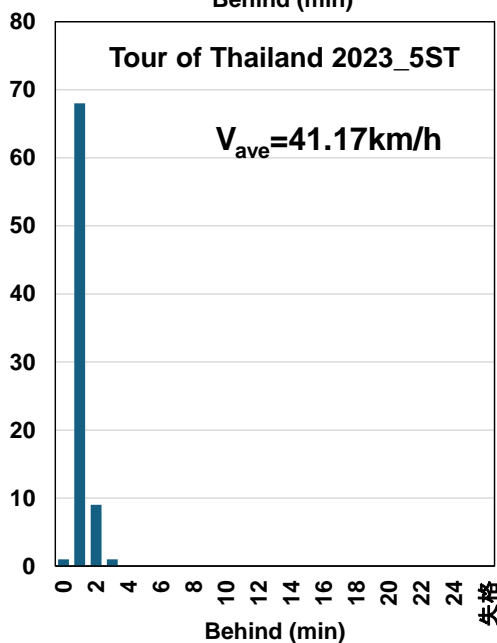
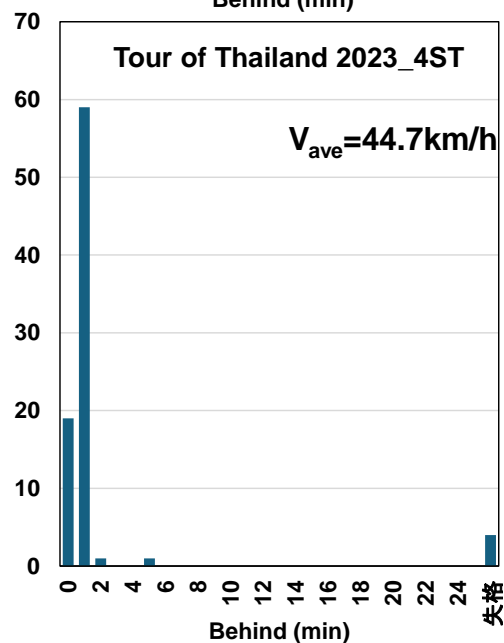
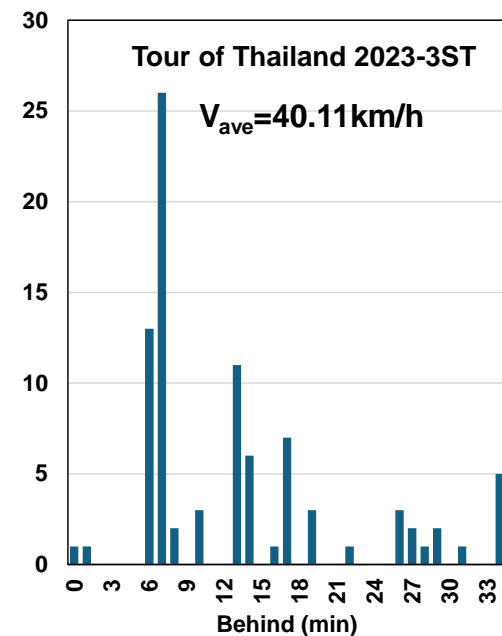
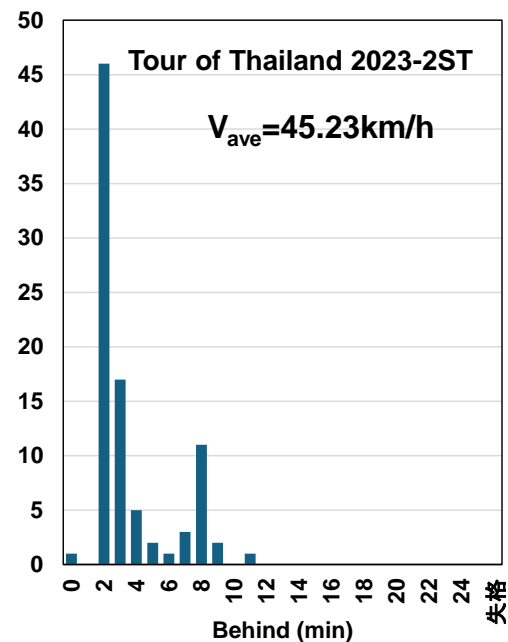
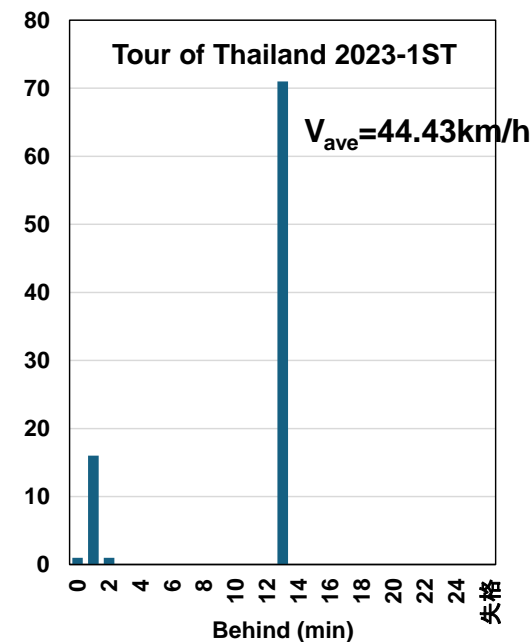
「Tour de Kyushu 2023」



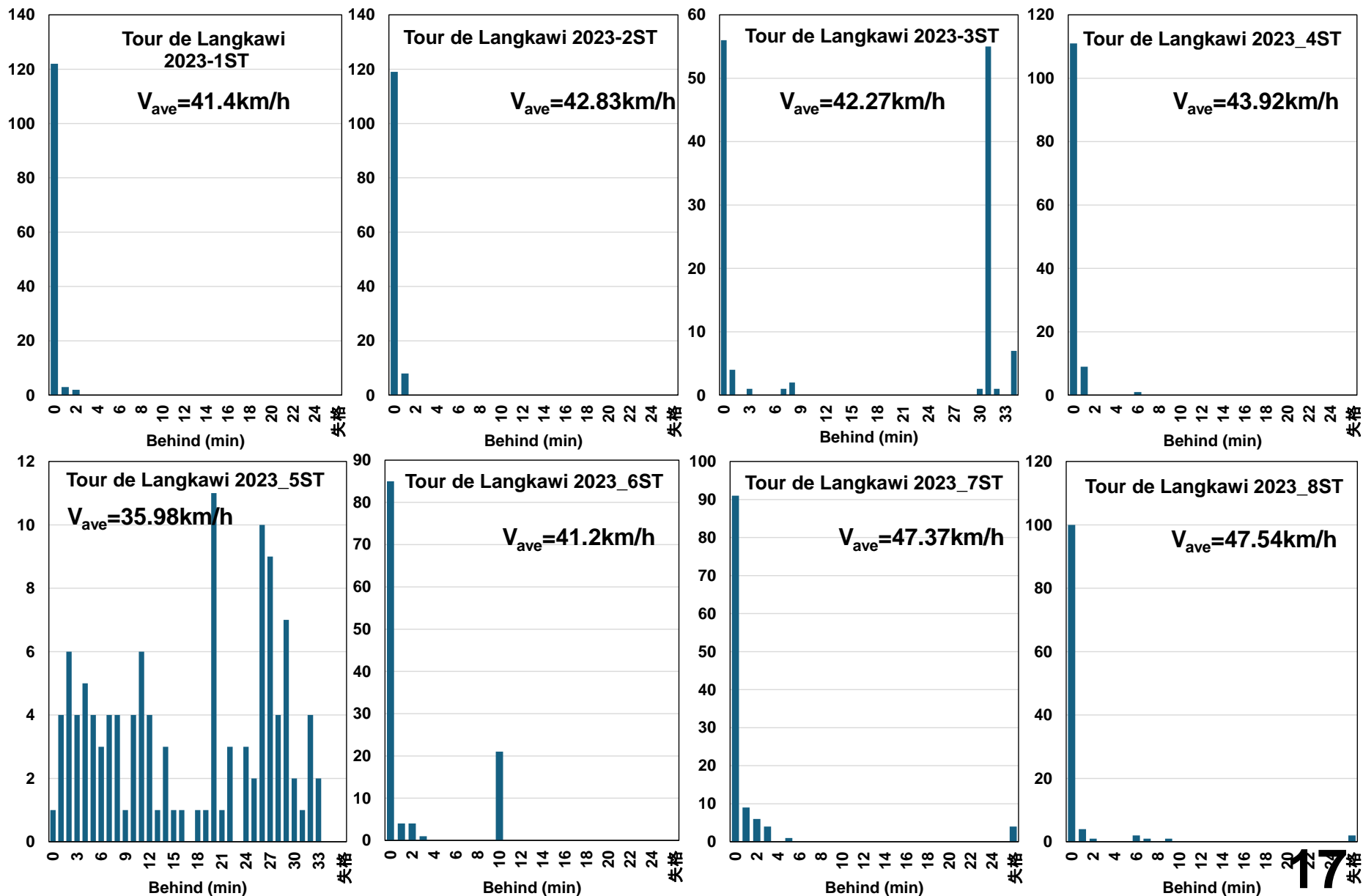
「Tour de Taiwan 2023」Time Gap



「Tour of Thailand 2023」Time Gap

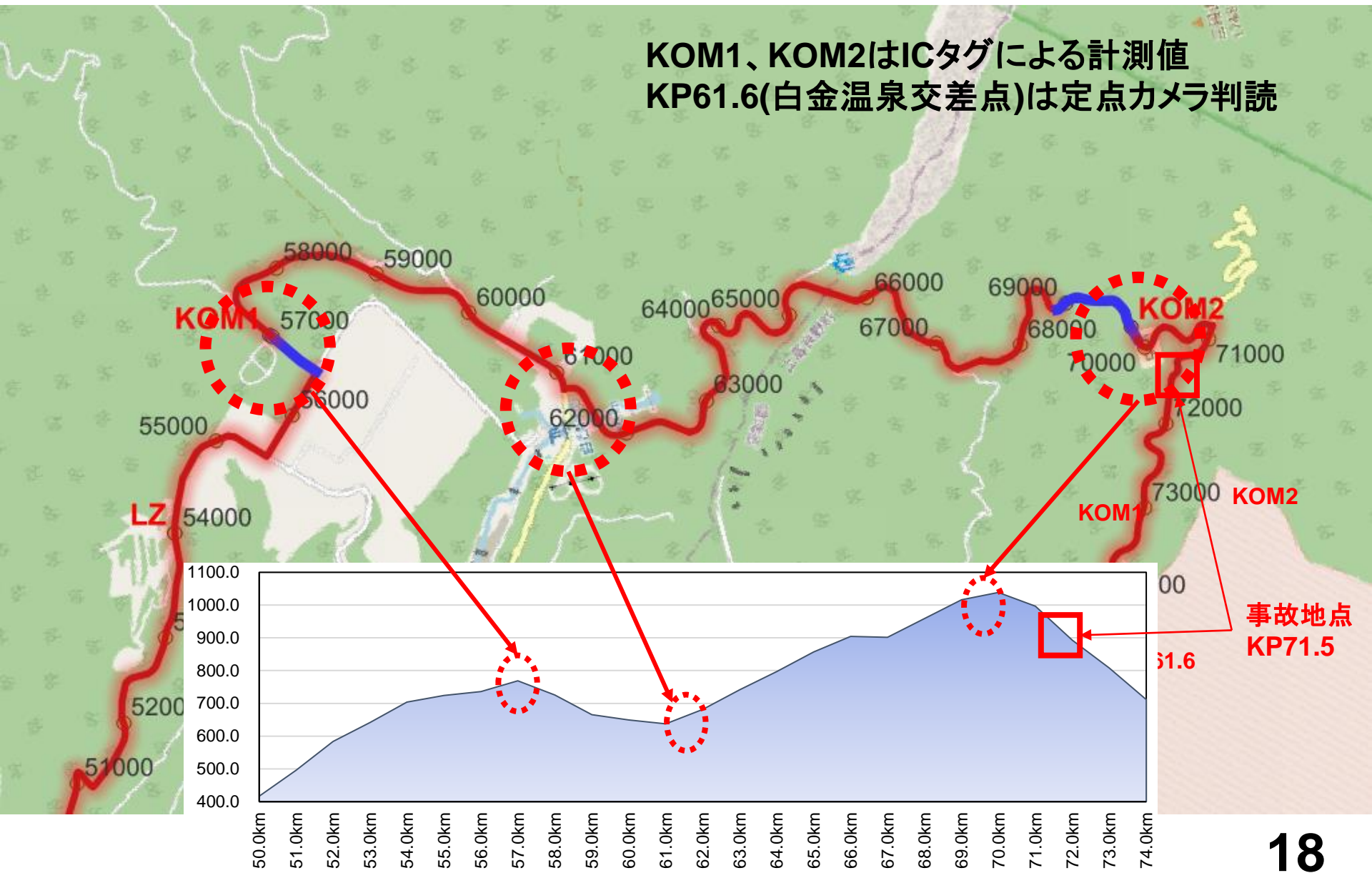


「Tour de Langkawi 2023」Time Gap



Tour de Hokkaido 2023 中間点の通過時刻

KOM1、KOM2はICタグによる計測値
KP61.6(白金温泉交差点)は定点カメラ判読



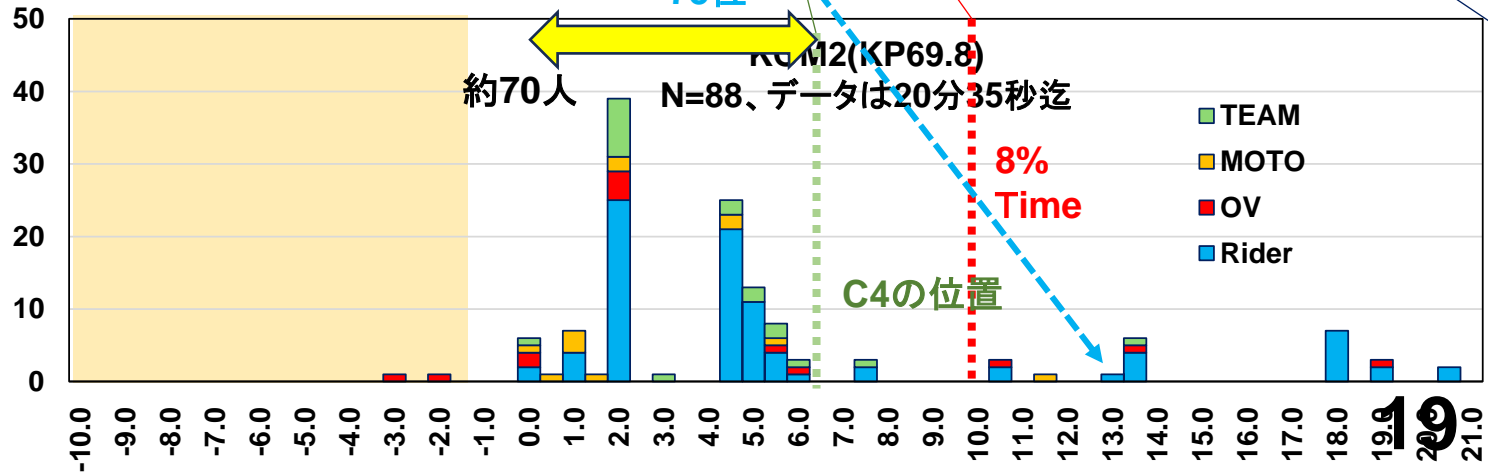
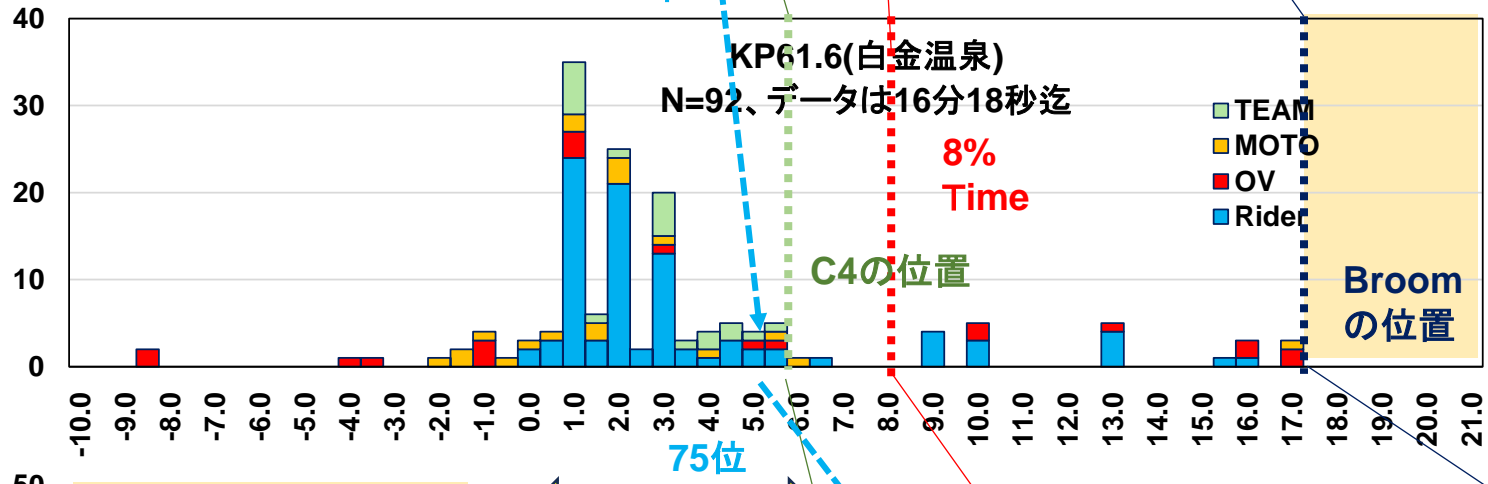
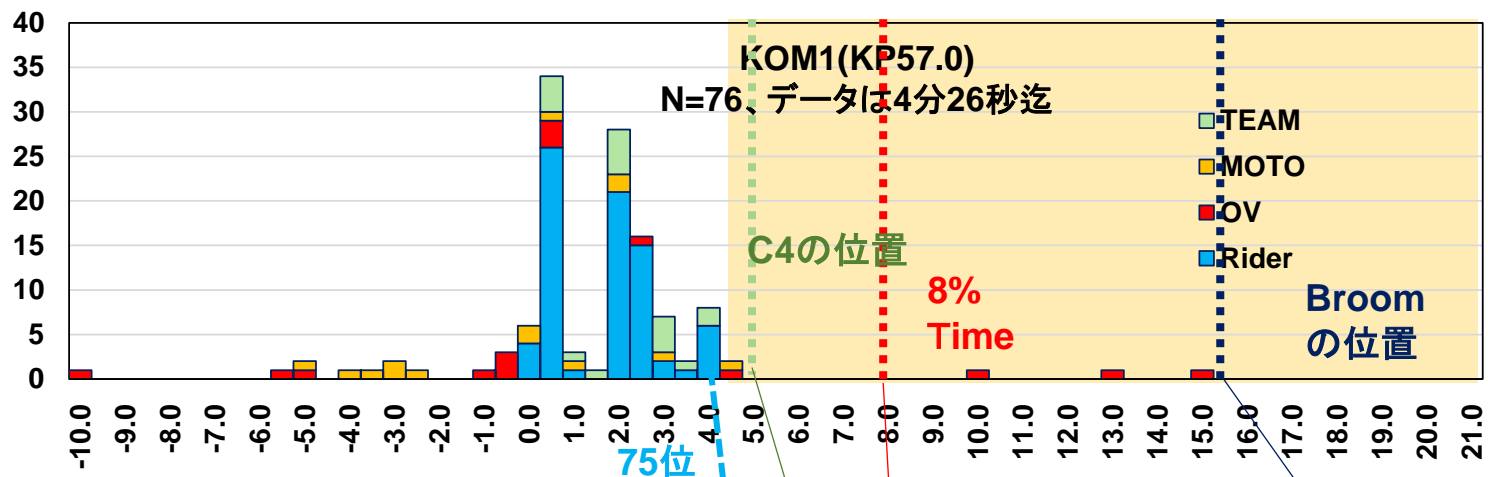
KP57.0

4.6km

KP61.6

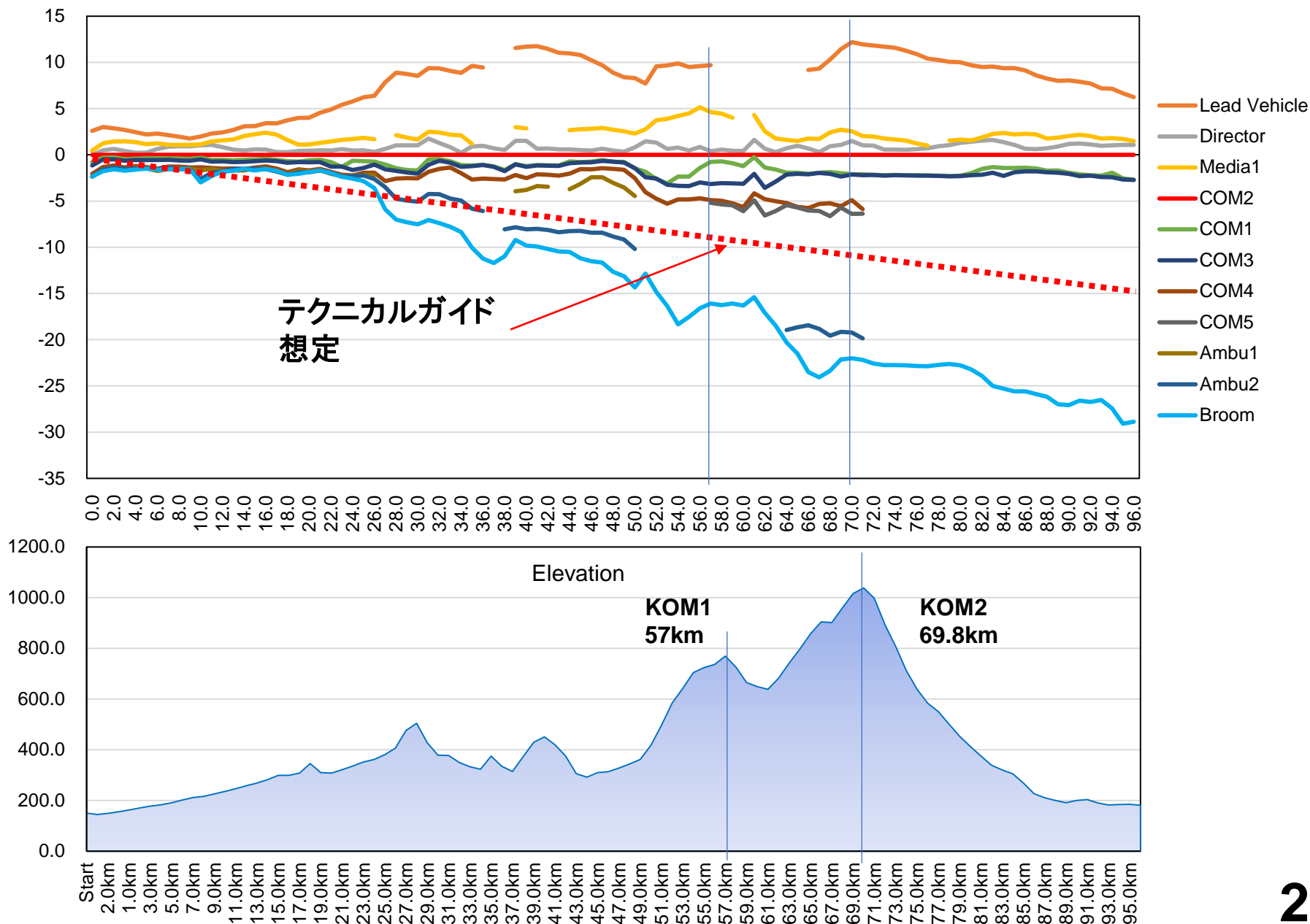
8.2km

KP69.8

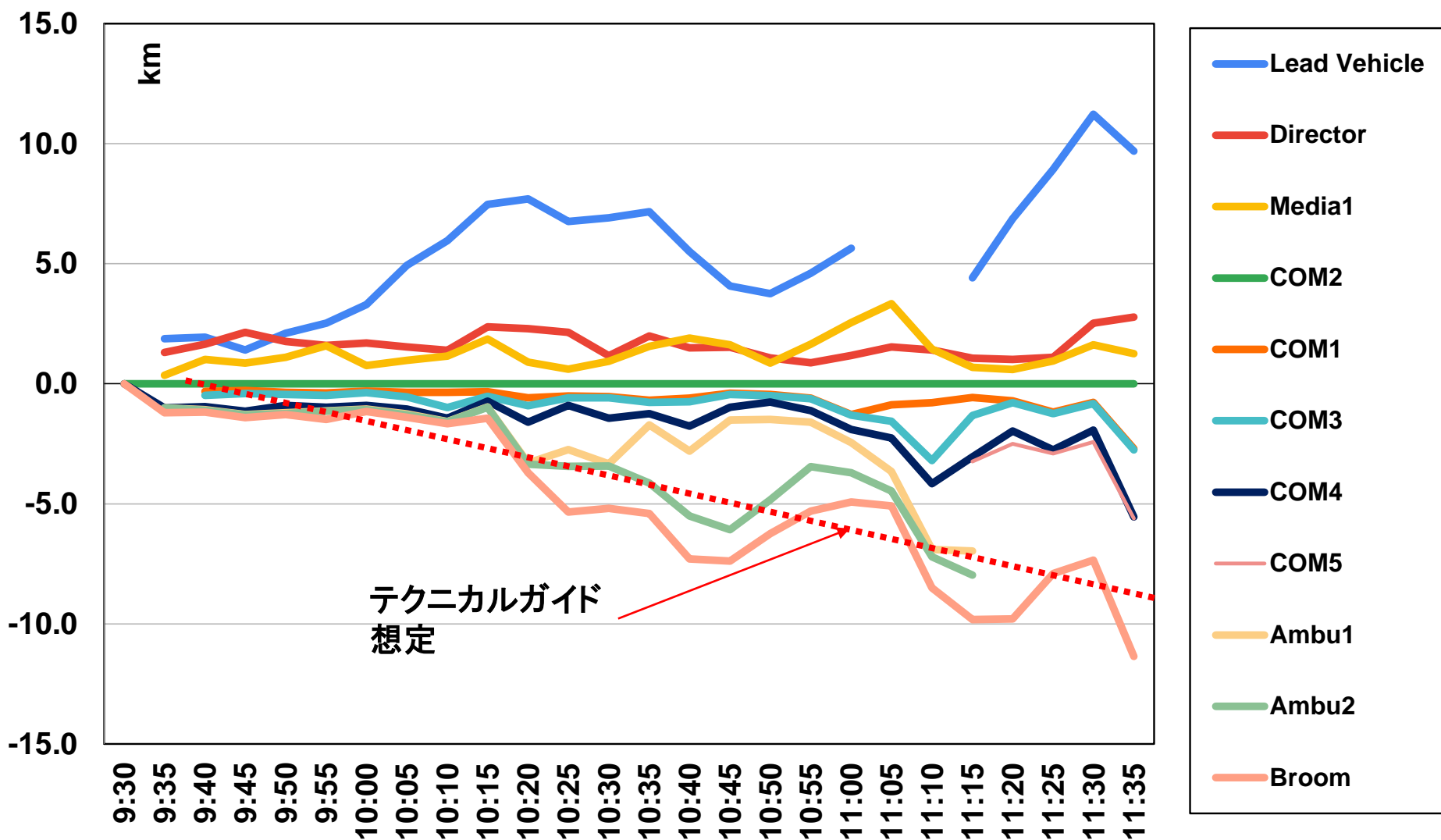


コンボイのコントロール

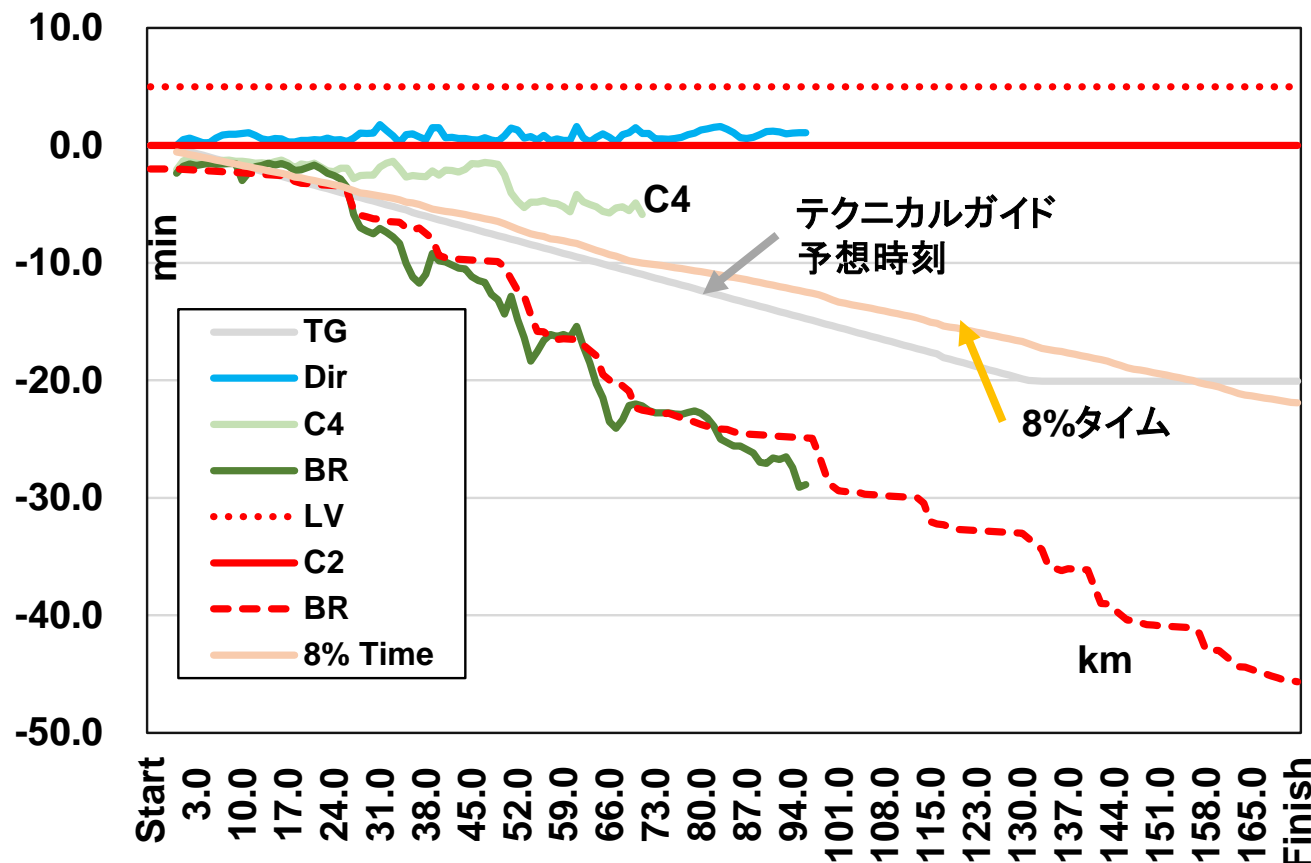
Tour de Hokkaido 2023 コンボイの長さ(時間)



Tour de Hokkaido 2023 コンボイの長さ(距離)



先頭・最後尾のTime Gap推移(推計)



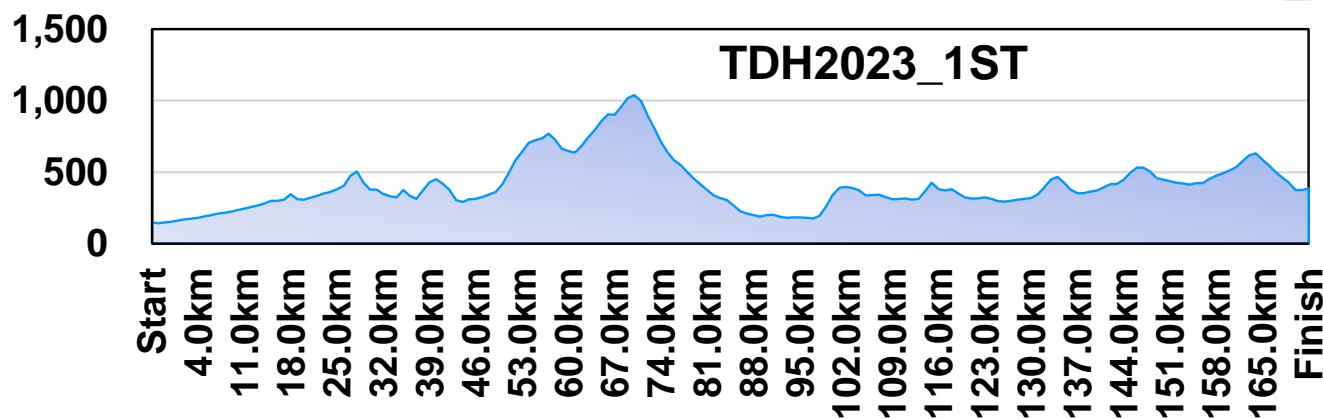
推定速度(設定値)

勾配	Vc	Vb
-6%以下	65km/h	58km/h
-6%~-2%	55km/h	47km/h
-2%~2%	42km/h	41km/h
2%~6%	29km/h	21km/h
6%以上	20km/h	15km/h

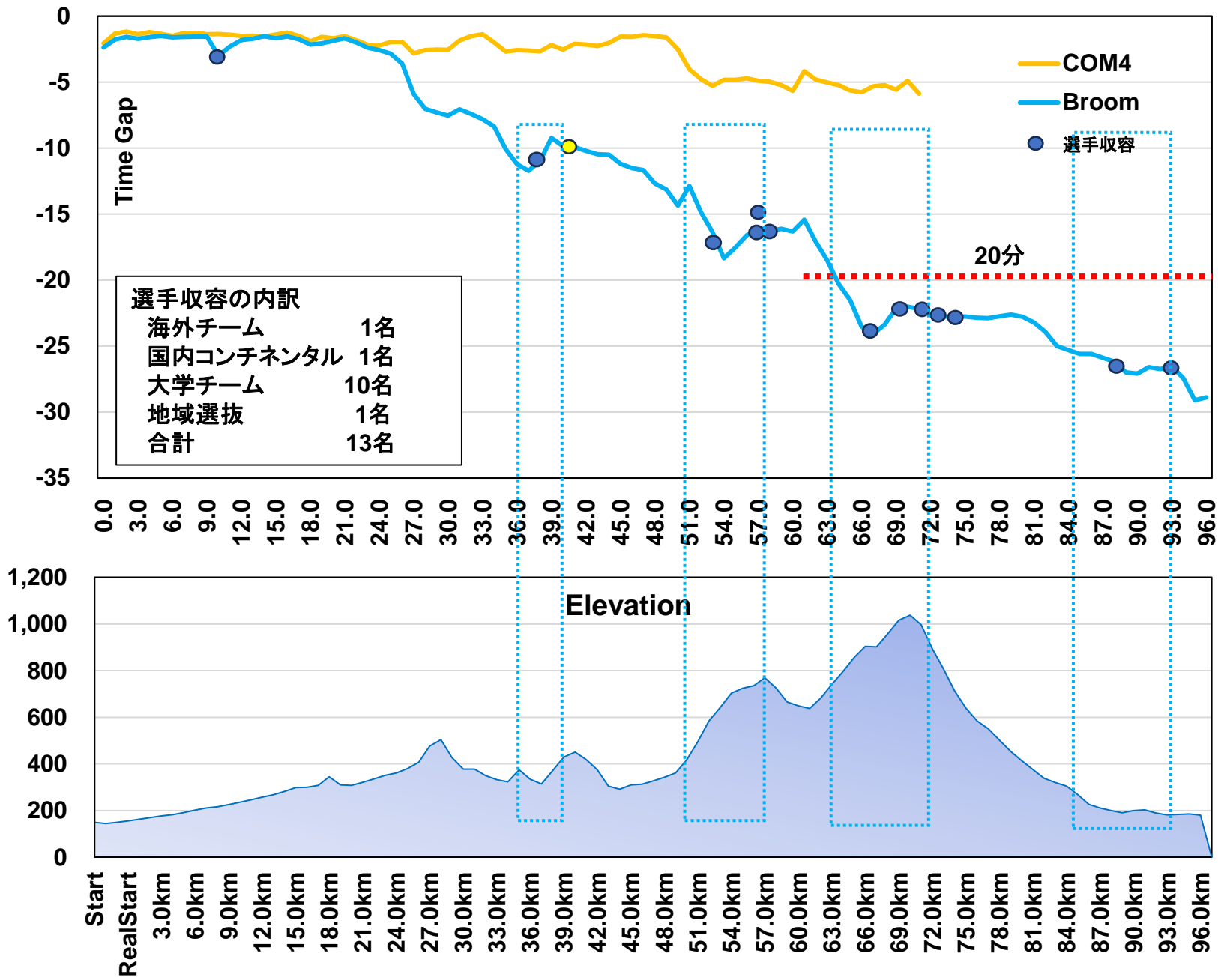
テクニカルガイド作成時の想定よりも、レースコンボイの長さは長くなった。(Time Gapが拡大していった)



これに対して、Broom Wagonは、遅れた13名の選手を收容した。(次頁)



Broom Wagonの動きと選手收容



UCI規則 「時間制限」について

UCI規則

【フィニッシュの時間制限】

2.6.032 フィニッシュの時間制限は、ステージの性格に合わせて各大会特別規則により定める。

【フィニッシュと時間計測】

2.3.039 優勝者の完走時間より8%以上遅れて完走した競技者には順位を与えない。
例外的な状況の場合、コミセール・パネルは主催者との協議のもとに、この制限時間を延長できる。

ツール・ド・北海道2023 特別規則

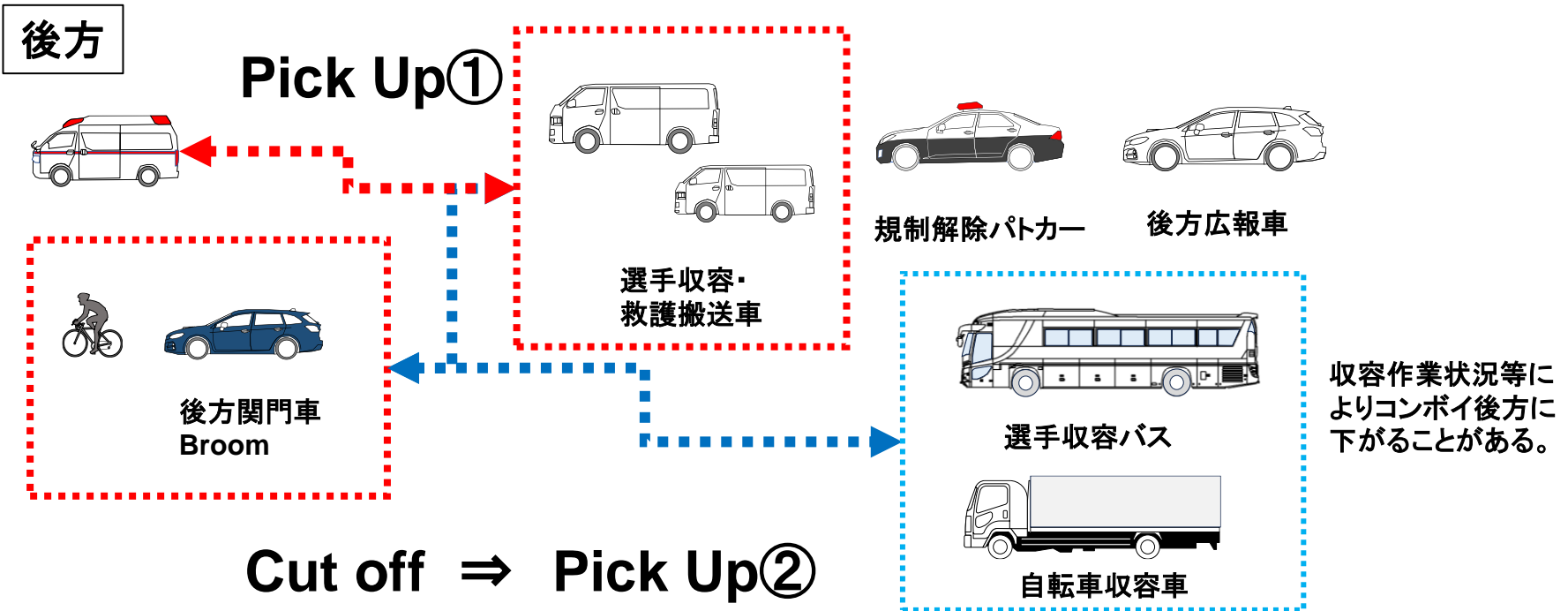
12. ステージの終了

集団スタートの第1、第2、第3ステージにおいては、先頭の競技者のフィニッシュ後20分でステージを終了する。また、これらのステージでは原則として先頭の競技者より一定の時間以上遅れた者について完走を認めない。集団スタートのステージにおいて、ステージの終了または先頭競技者より一定時間以上遅れたことにより完走できなかった者はすべての個人総合成績から除外する。

各ステージにおいて、失格または棄権した競技者はすべての個人成績から除外し、以降のステージに参加することはできない。

レースコンボイ最後尾のコントロール

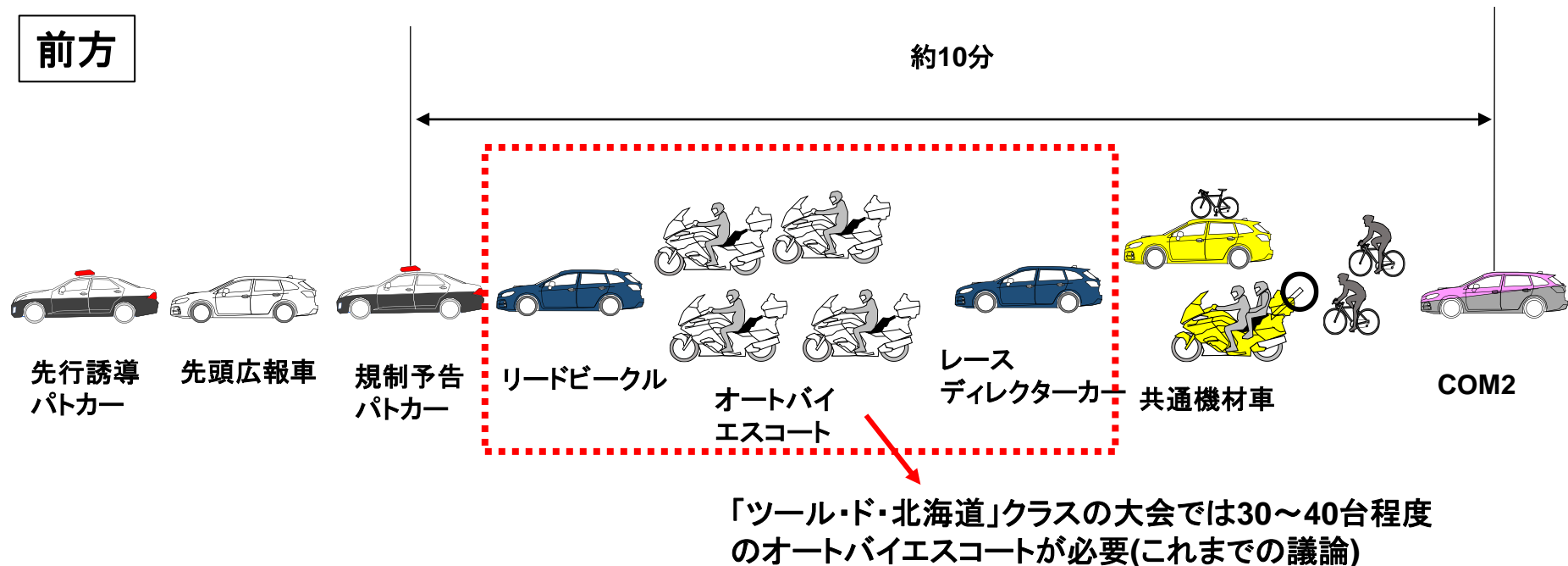
コンボイ移動中(走行中)に遅れた選手のカットオフ・ピックアップを実施してきた。
⇒ 収容選手数が多い。(労力と時間を要する、大型バス・トラックが必要)
⇒ 下り勾配等のスピードが出る区間での作業は危険。



KOM・HOTなどを活用した「関門」を設置。定点でのカットオフ併用がベター。
⇒ 特別規則に明記

レースコンボイ前方

レースの安全対策は「セーフティ・マネージャー」が総括。レースコンボイ移動中は、コンボイ前方を走行する「リードビークル」が中心となりオートバイエスコートが機動的に安全確認を行い必要な対策を講じる。また、「レースディレクターカー」もこれらの任務をバックアップしている。



オートバイエスコートの任務等については「UCI主催者ガイド」「UCIコミセールトレーニングガイド」に規定されている。

C.3.1 The missions of the escort

エスコートの任務

UCI Organiser's GUIDE To Road Events
UCI 主催者ガイドより

1. Anticipate(予測):

レースの先で、主要道路交差点にて他の道路利用者に警告する。彼らは、他の道路利用者の反対方向への走行を阻止し、レース到来を予期させる。

2. Protect(保護):

交差点で交通が確実に停止するよう、レースより前を走行する。彼らはライダーを保護し、対向車に警告し、路肩に駐車することを義務付ける。プロトンが分裂した場合でも、異なるグループのライダーが確実に保護されるようにする。タイムトライアルでは、観客や対向車などからライダーを守るため、各選手の前を走行する。

3. Warn(警告):

オートバイエスコートには、主催者が提供する笛と黄色い旗が装備される。これらにより、危険なカーブやその他区間、交通島、ラウンドアバウト、駐車状態の悪い車両などについてライダーに警告する。

4. Regulate(規制):

レースコンボイに組み込まれる非レース車両を排除する。

The tasks of the mobile escort

ROAD CYCLING EVENTS TRAINING
GUIDE FOR COMMISSAIRES 2022
コミセールトレーニングガイド より

No	Task	
1	ANTICIPATE 予測	Attend locations of potential danger 潜在的危険個所に近づくことを予測
2	WARN 警告	Road users of the imminent arrival of a cycle race 自転車レースが間もなく到着することを道路利用者に警告
3	PREVENT 予防	Vehicles from travelling in the opposite direction to the race or getting onto the road between groups 車両逆走やグループの間への道路飛び出しを予防
4	PROTECT 保護	Neutralise junctions on the route for the passage of the riders, ensuring cover for the different groups (at the front of the race as well as dropped riders) ライダーが通過するルート上の交差点をニュートラル化、さまざまなグループ（レース先頭や落車したライダー）を確実にカバー。
5	SIGNAL AND OPEN THE WAY 合図により道を空ける	For the passage of the riders through spectators during time trials and when there are many fans タイムトライアル時や多数の観客間をライダーが通過する場合
6	REACT 反応	To any unexpected or unusual situations 予期しない異常事態
7	INDICATE 指示	The danger points on the route such as bends, traffic islands, roundabouts, badly parked vehicles, etc. カーブ、交通島、ラウンドアバウト、不正駐車車両など、危険ポイント。
8	REGULATE AND CONTROL 規制と管理	Remove non-organisation vehicles that become incorporated in the race convoy. レースコンボイ内の一般車両を排除

レースコンボイの中間～後方

UCI Organiser's GUIDE To Road Events
UCI 主催者ガイドより

The organiser should pay particular attention to difficult stages (mountain stages). The riders often split into several small groups and become spread over many kilometres in this type of stage. It is often the case that other road users do not expect the later riders, thinking that the race has passed once the first groups have ridden by. This means that the mobile escort plays an essential role in ensuring the safety of the later riders. Leaving riders alone, without an escort at the back of the race, is a dangerous situation to be avoided at all costs.

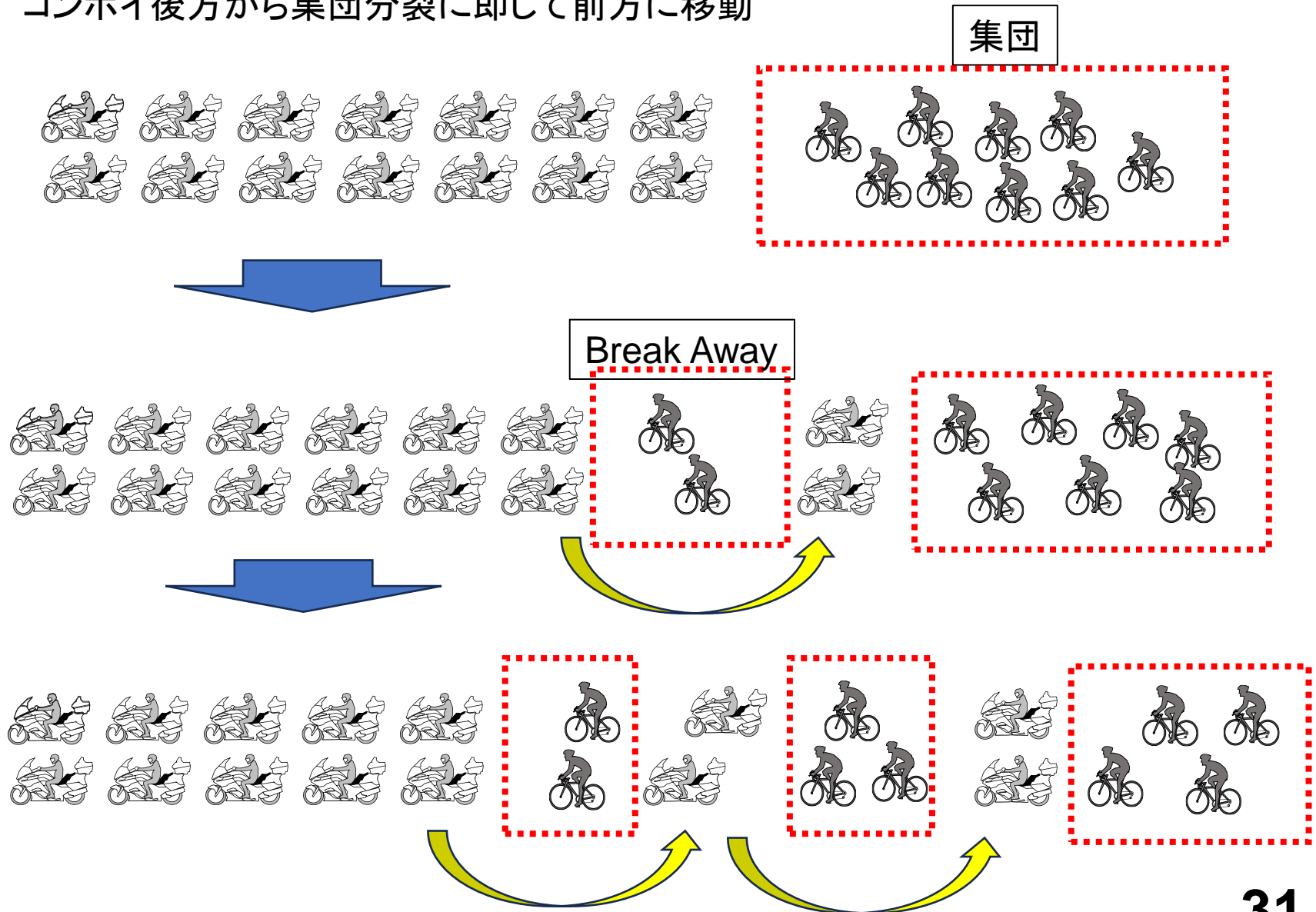
主催者は難しいステージ(山岳ステージ)には特に注意を払う必要がある。このタイプのステージでは、ライダーはいくつかの小グループに分かれ、何キロにも渡って分散することがよくある。他の道路利用者は、最初のグループが通過した時点でレースが終わったと考え、後続のライダーを期待しないことがよくある。これは、後続のライダーの安全を確保する上で、モバイルエスコートが重要な役割を果たすことを意味する。レースの後方でエスコートなしでライダーを放っておくことは危険であり、何としてでも避けなければならない。

A mobile escort is much less important in a circuit race if the roads are closed to traffic. As the route is protected by stationary marshals, the role of the motorcycle escort is to travel ahead of the riders to warn of their arrival.

サーキットレースにおいて、道路が通行止めになっている場合、モバイルエスコートの重要性ははるかに低くなる。ルートは立哨により保護されているため、エスコートバイクの役割は、ライダーの前を走行してライダーの到着を警告することである。

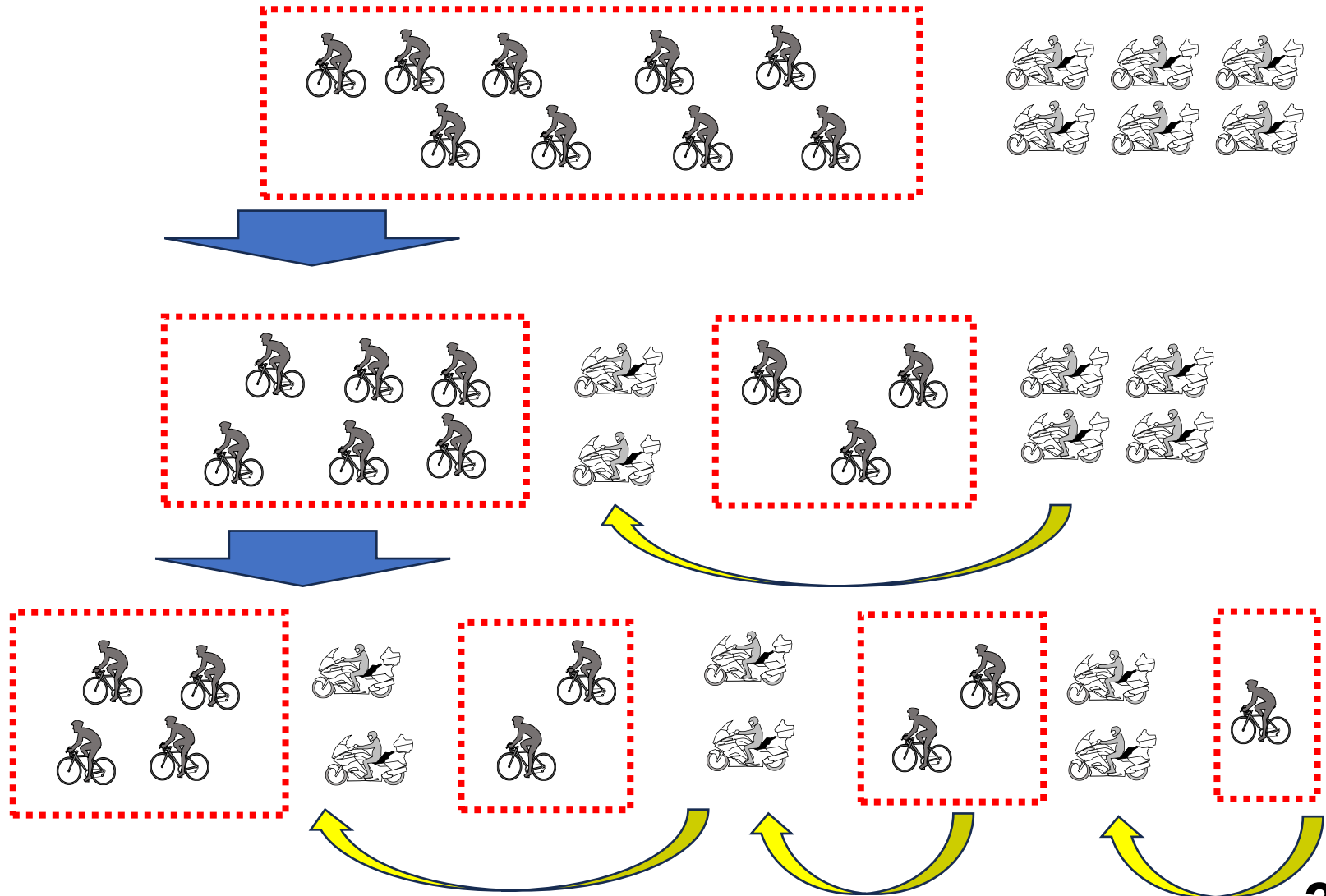
Escoting Formation(案) A

コンボイ後方から集団分裂に即して前方に移動

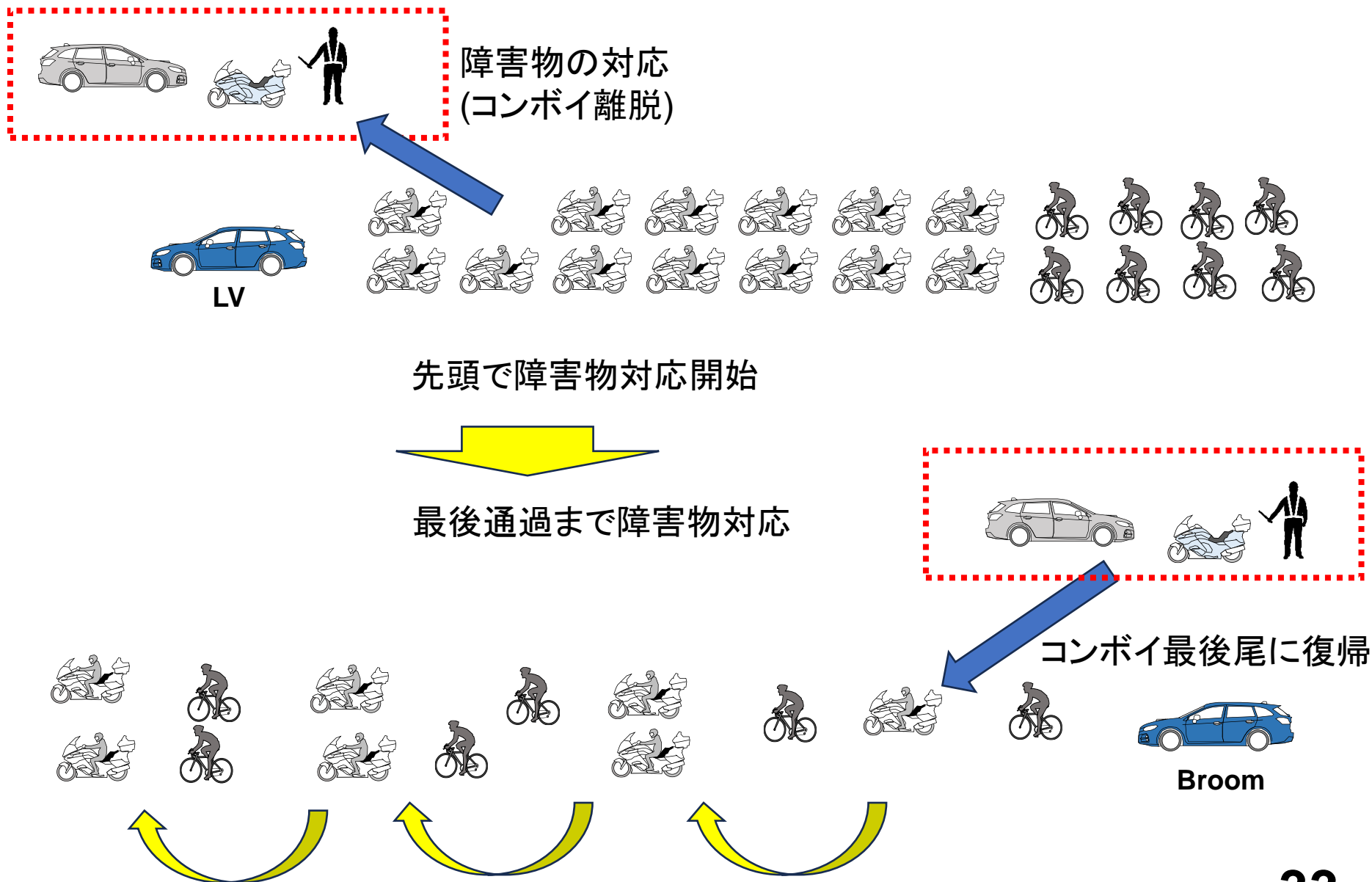


Escoting Formation(案) B

コンボイ後方から集団分裂に即して前方に移動

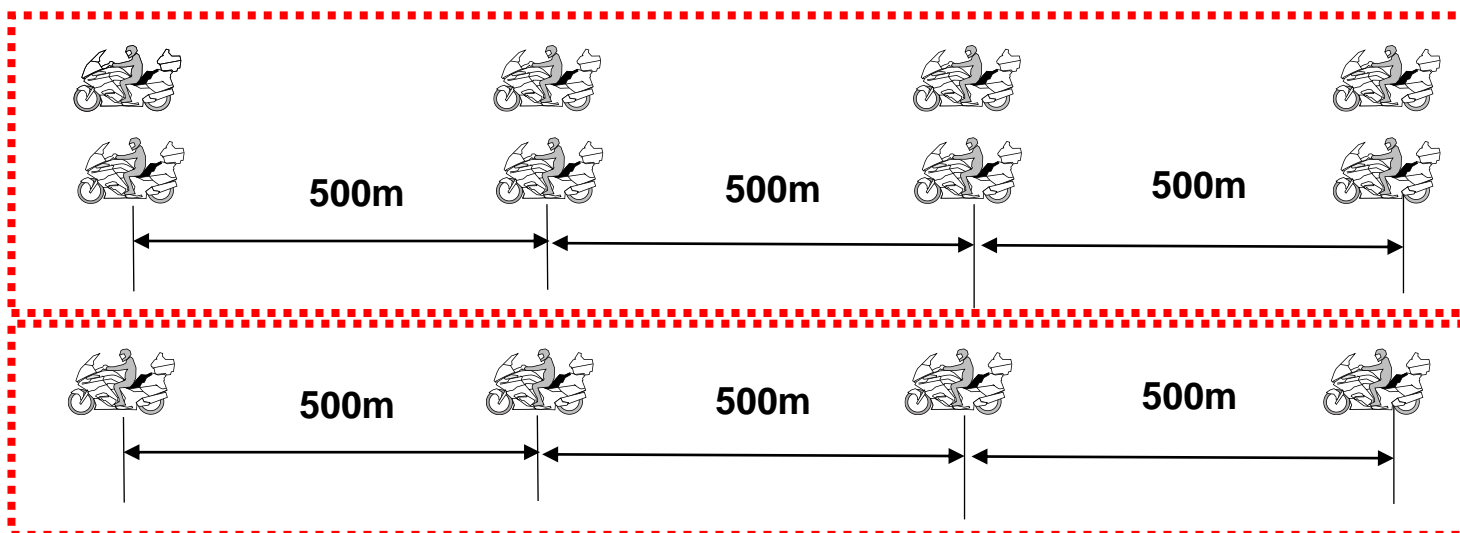


Escoting Formation(案) C



Escoting Formation(案) D

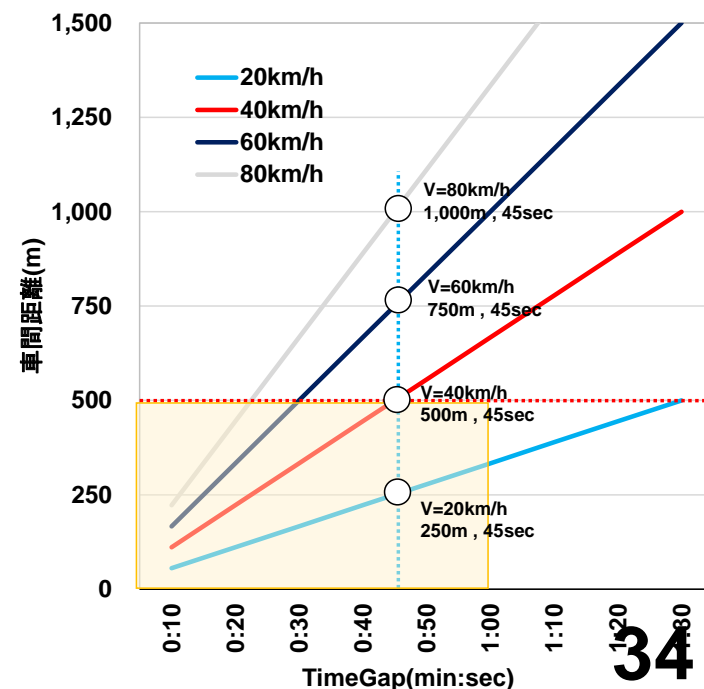
レース前半
(2台並走)



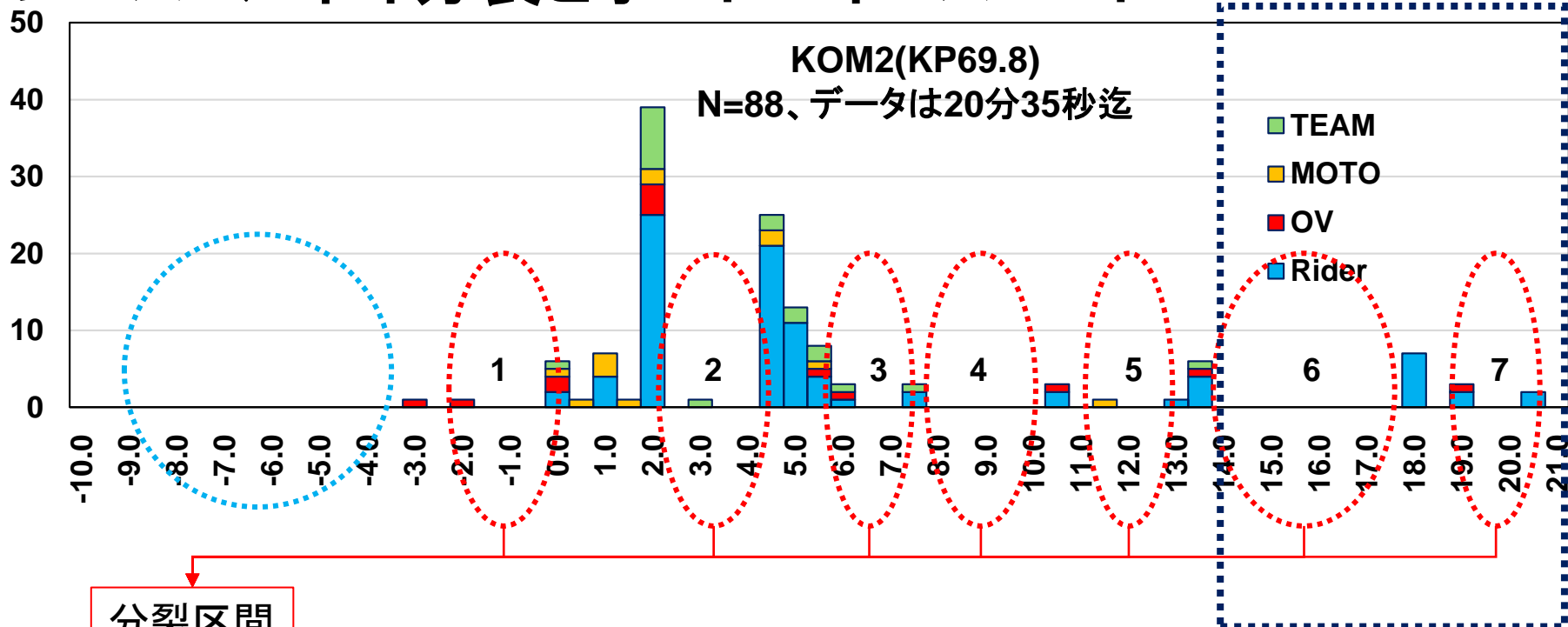
レース後半
(コンボイが広がった場合)

レースの平均速度約40km/hを想定すると、約45秒の時間間隔。時速20km/hの上り区間では、車間距離250m。下りで時速60km/hを超えると、車間距離は750mを超える。

上記、「2台並走」と「1台づつ」のフォーメーションを変化させて空白区間への対応を実施。



レースコンボイ分裂とオートバイエスコート



分裂区間

KOM2のデータを使用した試算

No	空白時間	台数
1	約2分	$2 \times 2 = 4$
2	約2分	$2 \times 2 = 4$
3	約1分30秒	$1 \times 2 = 2$
4	約3分	$3 \times 2 = 6$
5	約2分	$2 \times 2 = 4$
6	約4分	$3 \times 2 = 6$
7	約1分30秒	$1 \times 2 = 2$

オートバイエスコートで空白を埋める場合

【仮定条件】

- ① 通過速度は20km/h程度
- ② この先の下り勾配区間に備えて2台並走を想定
- ③ 車間距離として約45秒を想定

【試算結果】

必要台数 = 28台

但し、KOM2で15分でカットオフするなら

必要台数 = 20台

※ オートバイエスコート台数としては、上記に加えて、コンボイ前方で安全確保を行う台数、イエローフラッグオートバイ等の台数が必要。コンボイ長をコンパクトにした上で、全部で40台程度は必要。

コミュニケーションと統制

レギュレーター・オートバイ

UCIワールドツアーでは、オーガナイザーの一員としてオートバイレギュレーターの参加が義務付けられている。

レギュレーターはパイロットとタンデムで機動的に活動し、コースに関する深い知識を有し、セーフティマネージャーの役割を補完する。リードビークルに搭乗しているセーフティマネージャーがコースバブルの外側で活動しているのに対して、レギュレーターはレースバブルの中で機動的に安全に関する管理を行う。

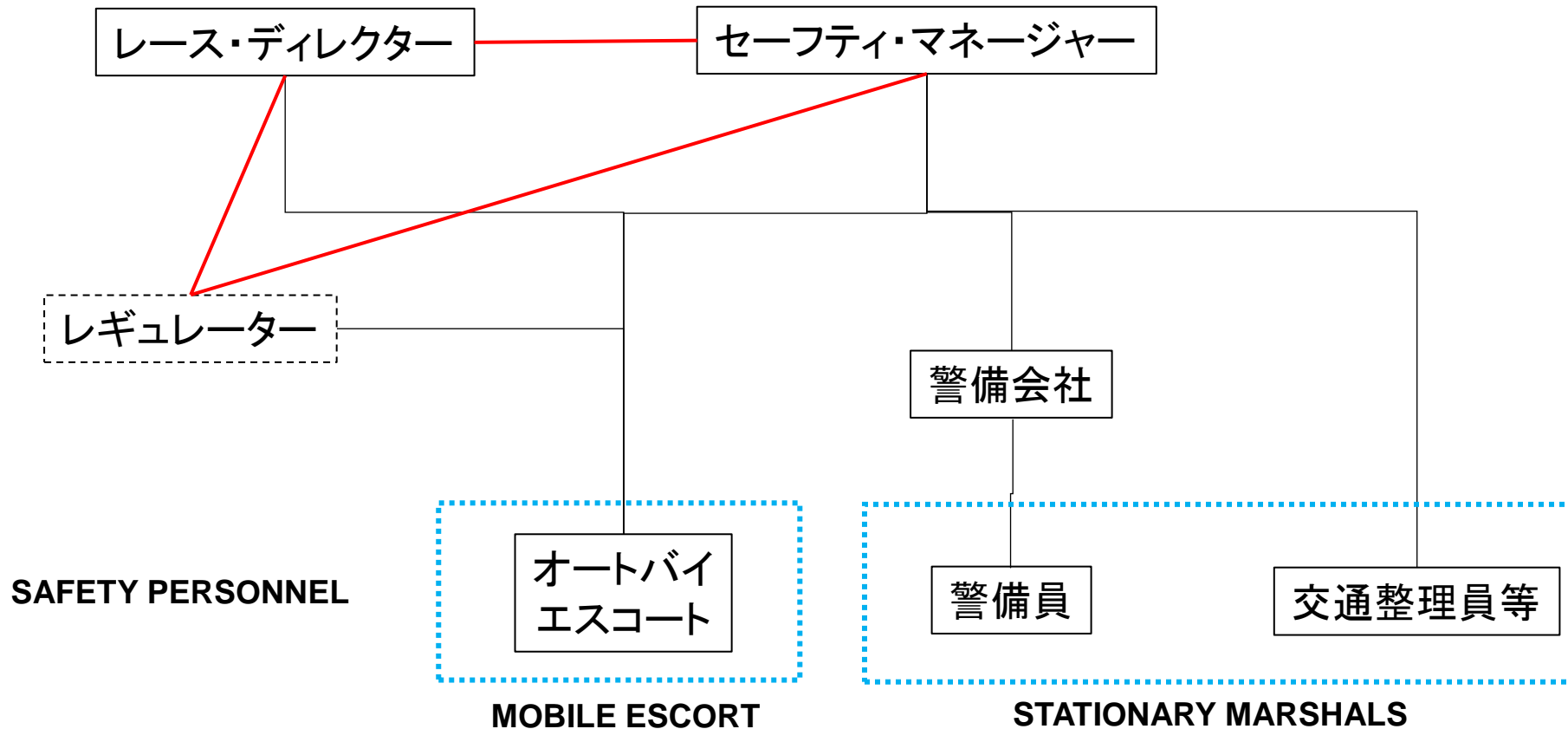
レース中、レギュレーターはレースディレクターやコミセールパネルと協力してレースコンボイ内の車両の動きを管理も行う。また、コースで問題が発生した場合には、ディレクター等と連絡を取り、あらゆる問題への対応を行う。

レギュレーターは1人または2人で行う。円滑な業務遂行のため、イベント前にコース偵察を行い、危険なポイントの予測など対応を要するルート上の区間を把握する。

※2022年より、UCIワールドツアーでは2人のレギュレーターが、UCI女子ワールドツアー及びUCIプロシリーズでは1人のレギュレーターが義務付けられた。



安全対策に関するコミュニケーション(レース中)



レースで使用する無線等

名称(記号)		備考
Radio Tour	E R	transmitter-receiver on the «Radio Tour» frequency Radio Tour receiver
Commissaire	C	transmitter-receiver on the «commissaires» frequency
Information	I	transmitter-receiver on the «information» frequency
Organization	O	transmitter-receiver on the «organisation» frequency
Information Motorbikes	IM	motorbike information officers to contact each other.
Medical Assistance	Me	doctors and paramedics to contact each other and engage in a confidential dialogue
Motorbike Marshals	ESC	mobile marshals engaged in safety tasks at road junctions during the race to contact each other
TV Motorbikes	TV	motorbike riders and camera operators to hear the TV/radio director's instructions.
Neutral Technical Service	N	mechanics on motorbikes and in cars to receive instructions from the commissaires
Security Personnel	S	communication between security staff

コミュニケーション・リソース

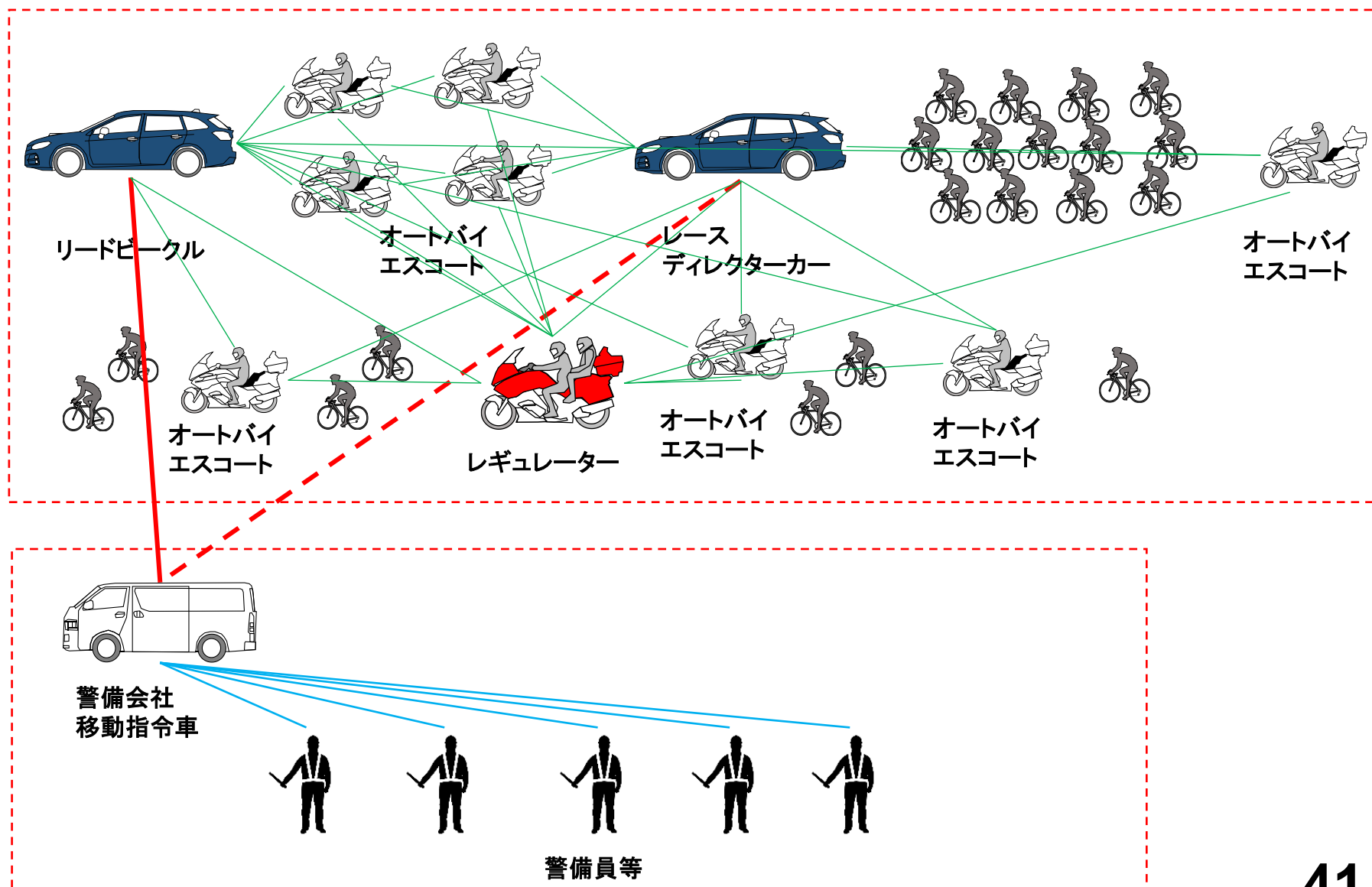
車両	無線チャンネル				
	R	C	I	ESC	Me
警察パトカー(予告・先導)	R				
MEDIA2	R				
本部車	R	○	○	○	
MEDIA1	R	○	○		
Lead Vehicle	R	○	○	○	
Director	R	○	○	○	
ニュートラルサポート	R	○			
C2	E	○	○	○	
C1	E	○	○	○	○
C3	E	○	○	○	
C4	E	○	○	○	
Doctor	R	○	○		○
Team Car	R				
Ambulance	R		○		○
Broom	E	○	○	○	○
規制解除パトカー	R				
選手収容車			○		○
選手収容バス			○		○
自転車回収車			○		○

オートバイ	無線チャンネル				
	R	C	I	ESC	Me
エスコートバイク			○	○	
MC(Motorcycle Commissaire)		○	○		
ニュートラルバイク		○	○		
Info		○	○		
Timebord		○	○		
Camere Moto	R		○		
TV MOTO	R				

固定	無線チャンネル				
	R	C	I	ESC	Me
FJ		○	○	○	○
HQ本部			○		○
KOM、HOT		○	○		

記号	備考
R	ラジオツアー(E送受信、R受信)
C	コミセール
I	IP(レース情報等)
ESC	IP(エスコートバイク等)
Me	IP(救護無線)

レースコンボイと警備員等との連絡系統(案)



第4回検討会説明資料

「オートバイ・エスコート」アンケート調査結果
(速報)

ツール・ド・北海道協会

オートバイ・エスコートのアンケート調査

1 アンケート調査の方法等

「ツール・ド・北海道2023」に参加した、オートバイ審判等の中から「エスコートバイク」を経験したことがある人等を対象として、Webアンケート調査を実施した。対象者14名にアンケート協力を要請し、10名から回答を得た(回収率71%)。

2 質問項目等

質問項目等については、検討会の武藤委員にご指導等を仰いで確定。

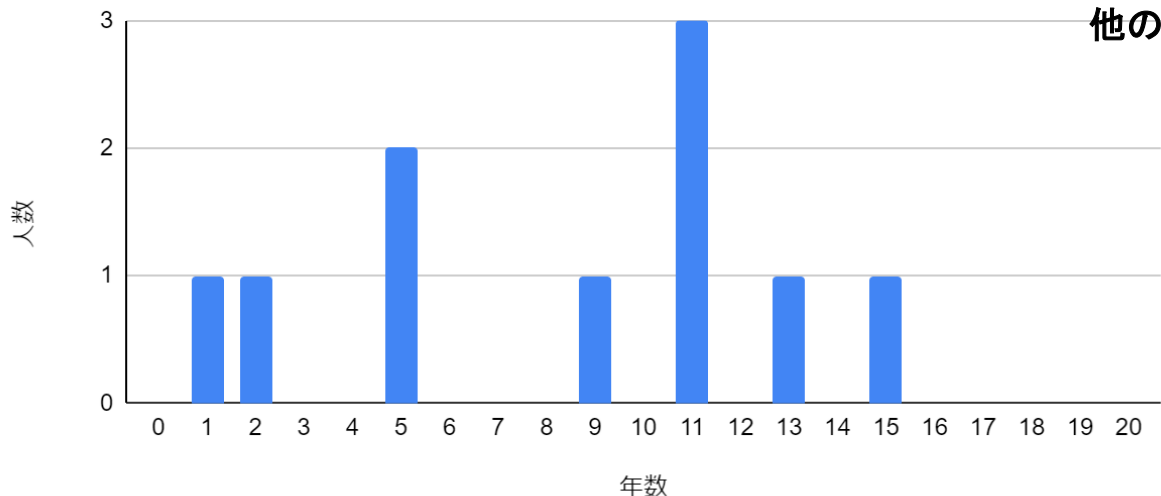
3 アンケート回答集計と考察

G-Driveスプレッドシートを利用して自動集計を行い、自動グラフ作成等を使用して図表を作成。集計結果考察の視点等について整理するため、経験者の意見聴取を行った。意見聴取は、武藤委員同席で実施。

経験年数等

問1 バイク審判の経験年数を数値で記入してください

バイク審判経験年数



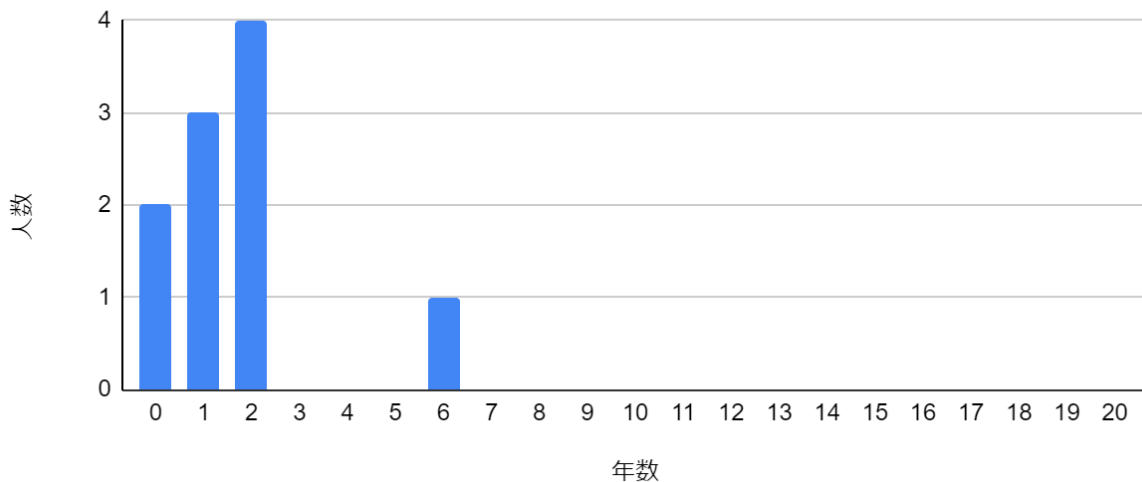
問3 「ツール・ド・北海道」以外の大会でエスコートバイクを経験したことがあれば記入してください。

他の大会経験者 3名

- THE ROAD RACE TOKYO TAMA2023
- ツールドとちぎ
- ツールド九州
- ロードレースin東京2023

問2 エスコートバイクの経験年数を数値で記入してください

エスコートバイク経験年数

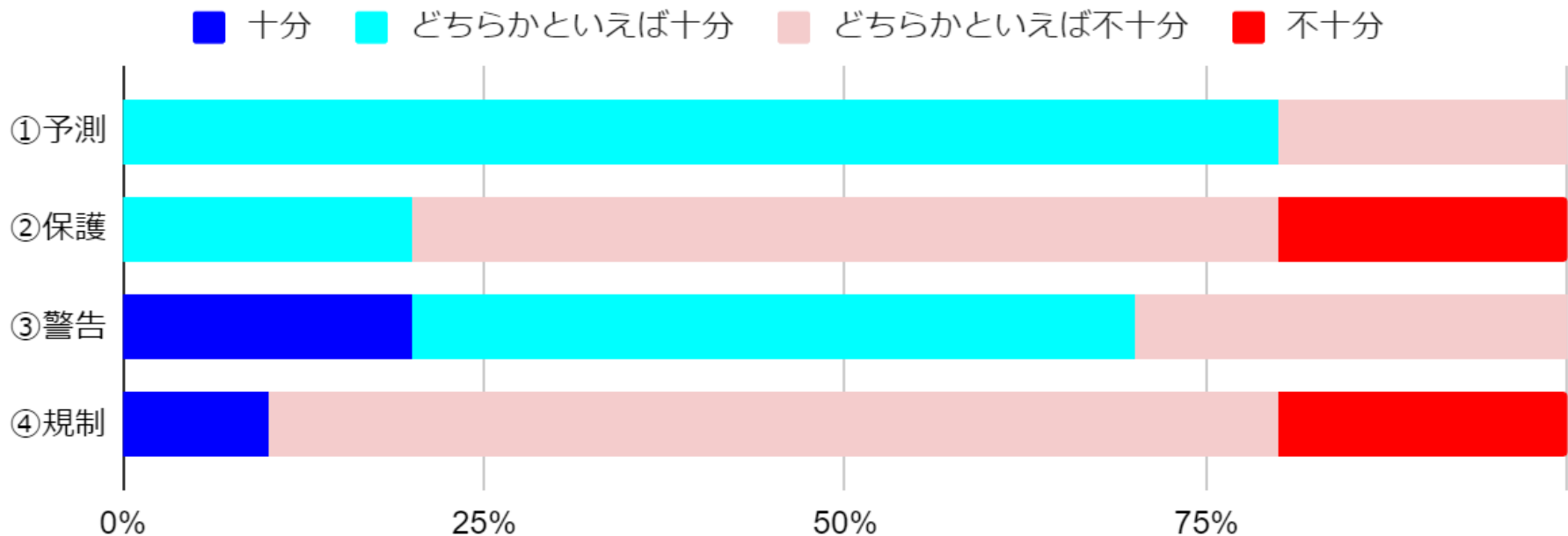


エスコートバイクの任務

問4 エスコートバイクの任務について(現状)

- ① 予測(Auticipate:レース到来を予期させる)
- ② 保護(Protect:分裂したプロトンでもライダーの前を走行し対向車に警告し停止させる)
- ③ 警告(Warn:黄色旗やホイッスルでライダーに警告する)
- ④ 規制(Regulate:レース車両以外を停止させる)

問4 エスコートバイクの任務

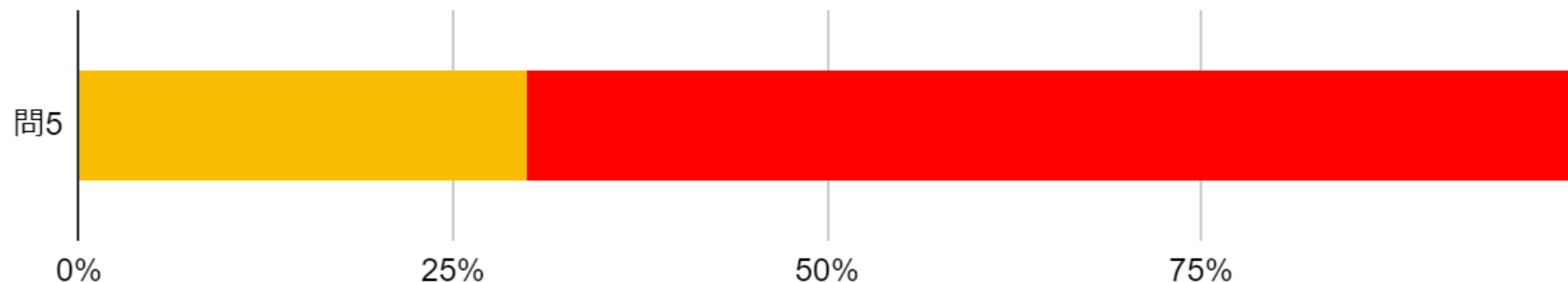


エスコートバイクの現状

問5 ツール・ド・北海道2023のエスコートバイク数(7台)について

問5 ツール・ド・北海道2023のエスコートバイク数

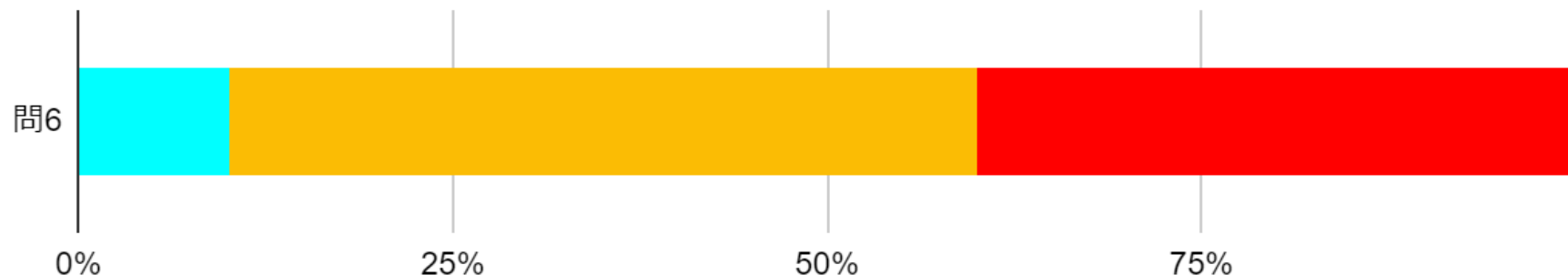
■ 多い ■ どちらかという人多い ■ どちらかというとき少ない ■ 少ない



問6 エスコートバイク業務に関する事前の打ち合わせ

問6 エスコートバイク業務に関する事前の打ち合わせ等

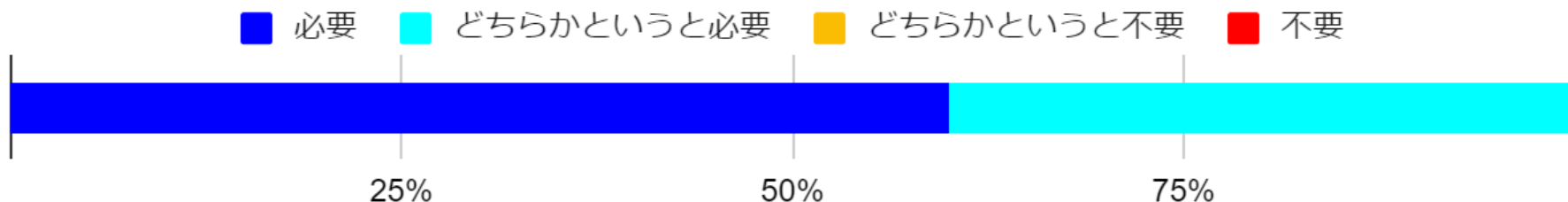
■ 十分 ■ どちらかというとき十分 ■ どちらかというとき不十分 ■ 不十分



エスコートバイクの増強に関して

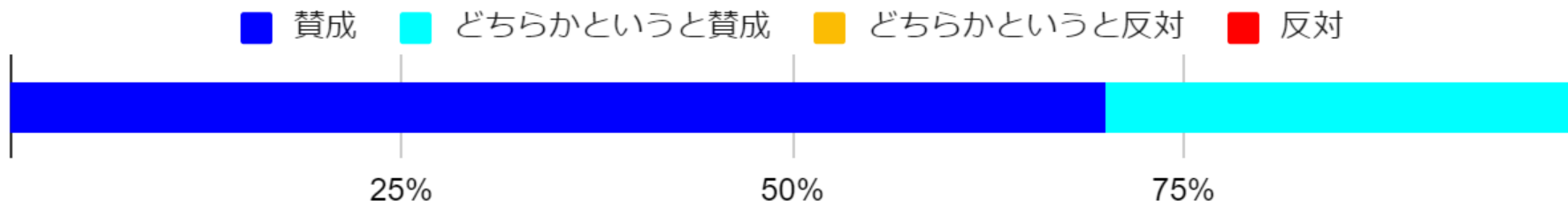
問7 白バイの必要性

問7 白バイの必要性



問8 安全対策として「エスコートバイクを増強」することについて

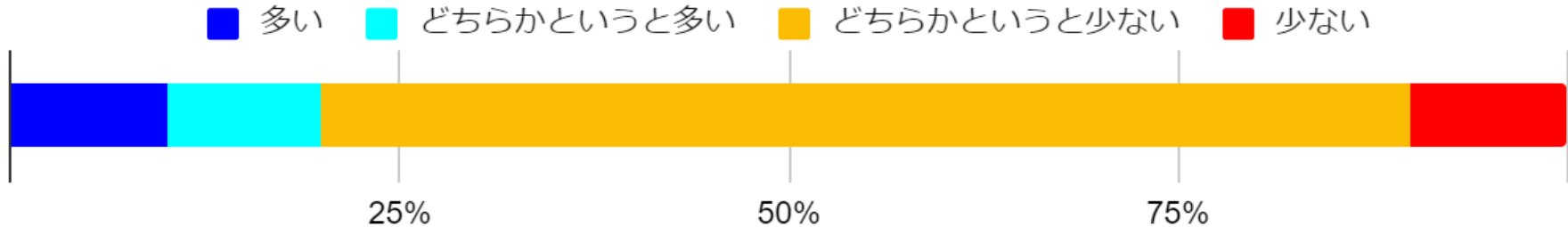
問8 安全対策として「エスコートバイクを増強」することの必要性



エスコートバイクの増強に関して

問9 コンボイ前方への配置台数(7~8台程度)は

問9 コンボイ前方配置台数



問10 メイン集団より後方にエスコートバイクを配置する場合、後方に望まれる配置台数は数値を記入してください。「わからない」「やってみなければ何とも言えない」等の場合は、その旨文字で記入してください。

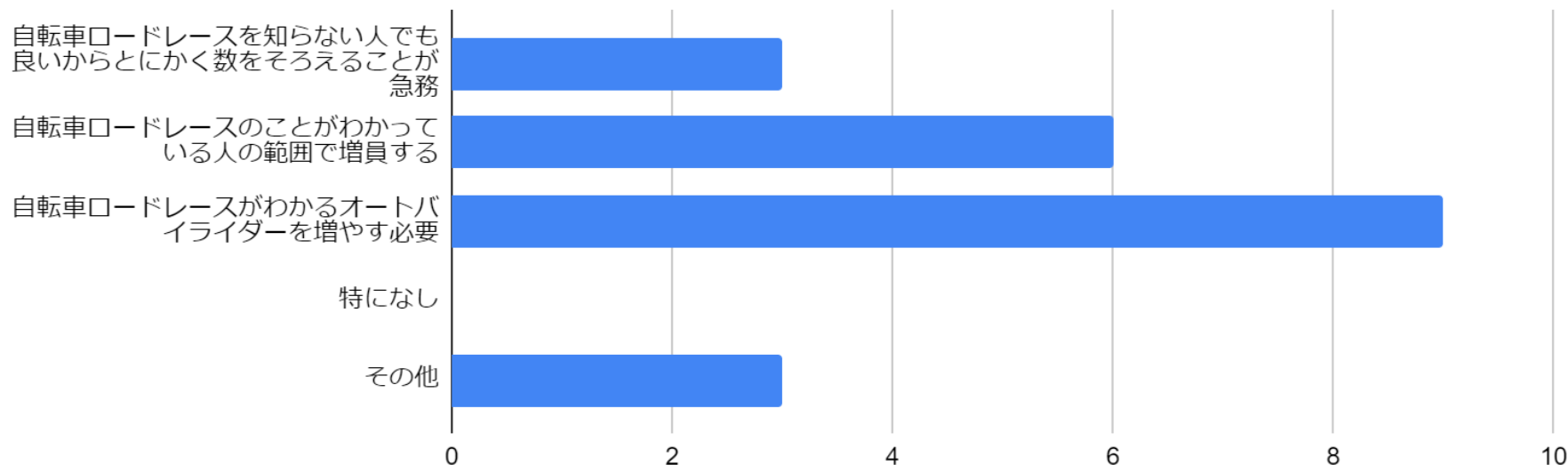
- 3~5
- 4~6
- 6台
- 6台くらい
- 10
- 10~15台
- 集団の数による(集団に最低2台以上)
- 参加選手数や選手競技のレベルによると思う
- サグまでの間でばらけてしまうことも考えられるので、数台必要だと思う。
- わからない。不要では？

エスコートバイク増強に向けて配慮すべき事項

問11 エスコートバイクを増強する場合に配慮すべき事項(複数回答可)

- ① 自転車ロードレースを知らない人でも良いからとにかく数をそろえることが急務
- ② 自転車ロードレースのことがわかっている人の範囲で増員する
- ③ 自転車ロードレースがわかるオートバイライダーを増やす必要
- ④ 特になし
- ⑤ その他()

問11 エスコートバイク増強に向けて配慮すべき事項



その他意見

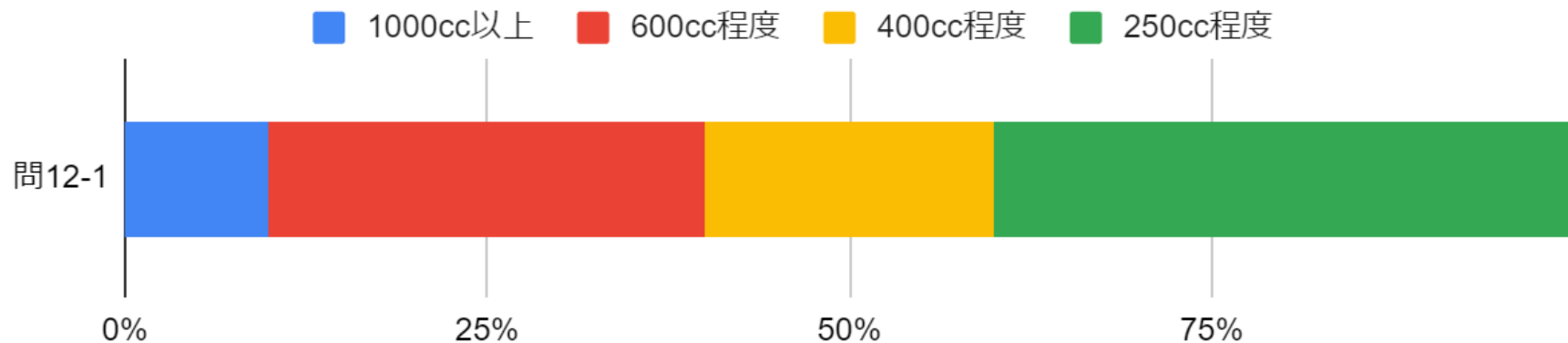
- エスコートは趣旨が分かればレースに詳しくなくても出来る。育成後レースを学習してもらう。
- やれる事は何でもやってみる。
- むしろレースを知らない人のほうが自転車を交通弱者として認識しているかと思います。

必要な装備等

問12-1 オートバイの性能(1人乗りの場合)

- ① 1000cc以上
- ② 600cc程度
- ③ 400cc程度
- ④ 250cc程度

問12-1 オートバイの性能

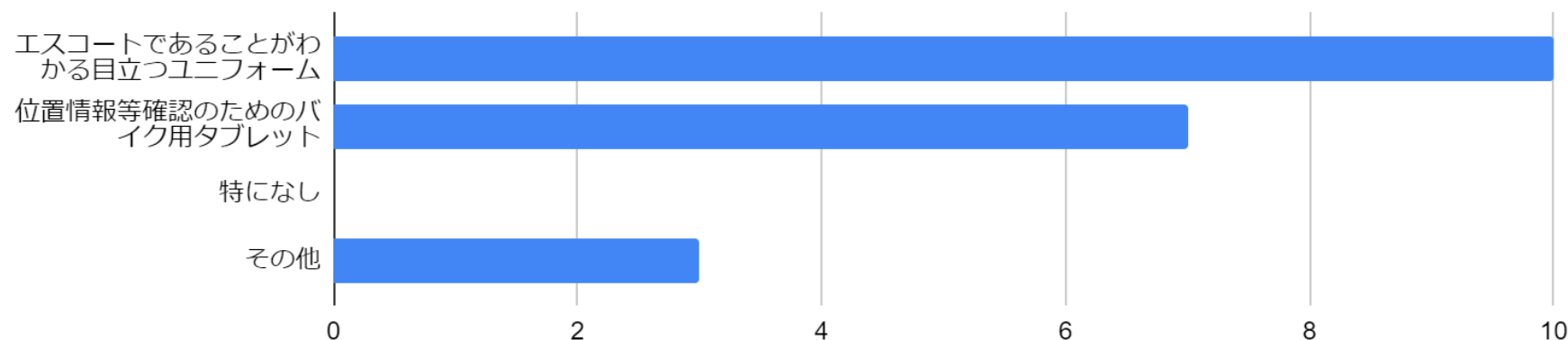


必要な装備等

問12-2 UCIオーガナイザーガイドでは「黄色旗」と「ホイッスル」の携行が記載されていますが、その他必要な装備があればチェックしてください(複数回答可)

- ① エスコートであることがわかる目立つユニフォーム
- ② 位置情報等確認のためのバイク用タブレット
- ③ 特になし
- ④ その他 ()

問12-2 「黄色旗」「ホイッスル」以外に必要な装備



その他意見

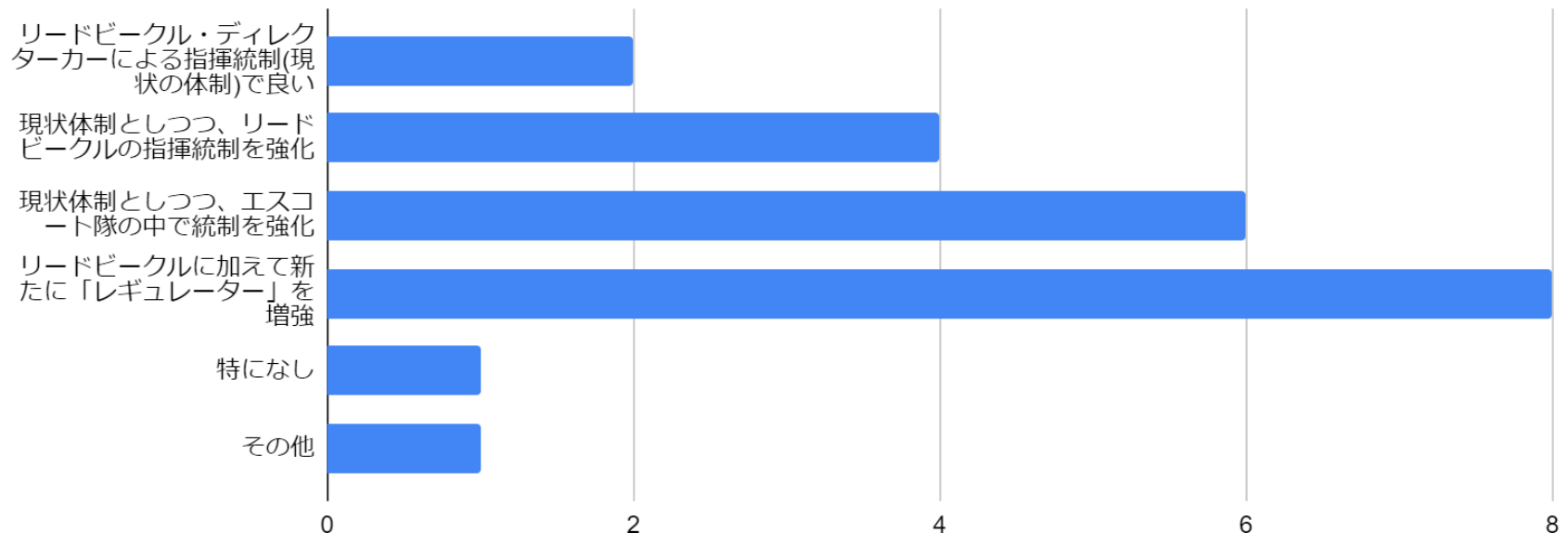
- 一般車を止める赤旗か赤棒
- レースをPRする小さなノベルティをたくさん
- ドラレコ

エスコートバイクの指揮統制

問13-1 エスコートバイクの指揮統制(複数回答可)

- ① リードビークル・ディレクターカーによる指揮統制(現状の体制)で良い
- ② 現状体制としつつ、リードビークルの指揮統制を強化
- ③ 現状体制としつつ、エスコート隊の中で統制を強化
- ④ リードビークルに加えて新たに「レギュレーター」を増強
- ⑤ 特になし
- ⑥ その他 ()

問13-1 エスコートバイク統制



その他意見

- 今回はリーディングビークル、ディレクターカーからの指示はほとんどなかった。実際に無理なのは。
- タンデム指揮MOTO

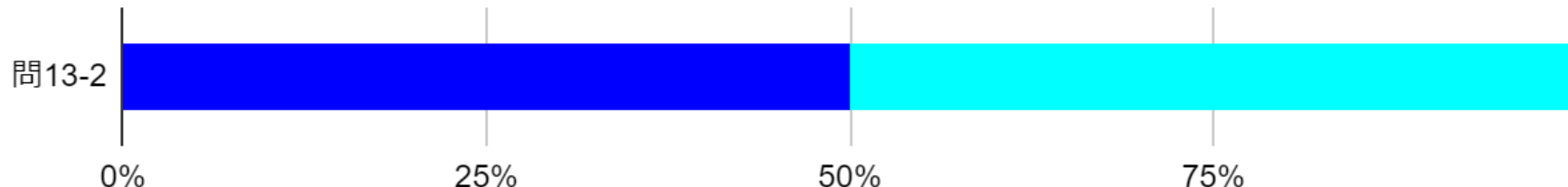
エスコートバイクの役割分担

問13-2 エスコートバイクの4つの任務について、エスコート隊員の中で役割分担が必要

- ① 予測(Auticipate:レース到来を予期させる)
- ② 保護(Protect:分裂したプロトンでもライダーの前を走行し対向車に警告し停止させる)
- ③ 警告(Warn:黄色旗やホイッスルでライダーに警告する)
- ④ 規制(Regulate:レース車両以外を停止させる)

問13-2 エスコートバイクの任務について役割分担が必要

■ 賛成 ■ どちらかという賛成 ■ どちらかという反対 ■ 反対



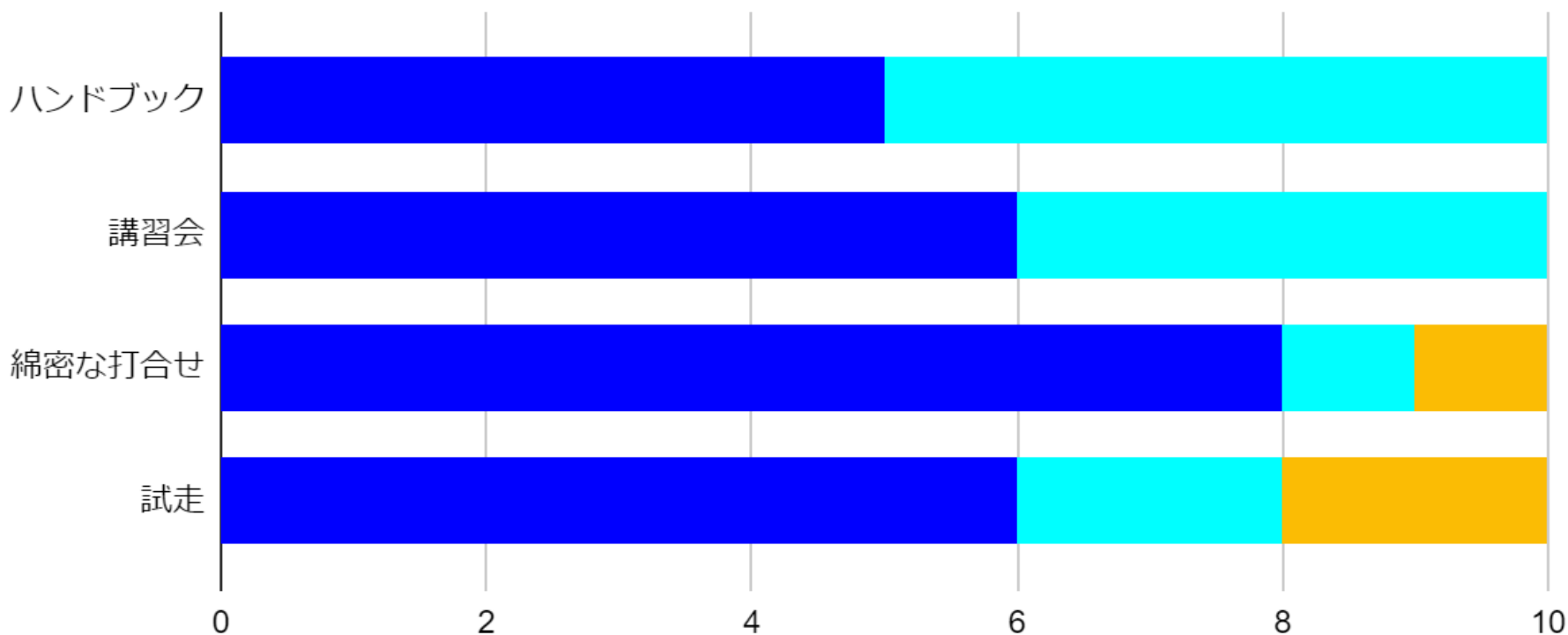
エスコートバイク業務に関する情報共有・理解

問14 エスコートバイクの業務に関する情報共有・理解増進等について

- ① エスコートバイク業務をわかりやすくまとめたハンドブック(冊子)が必要
- ② エスコートバイク業務等を説明する講習会が必要
- ③ 事前会議でセーフティマネージャーも含めた綿密な打ち合わせが必要
- ④ 大会とは別日程でコースの試走が必要

問14 エスコートバイクの業務に関する情報共有・理解増進等について

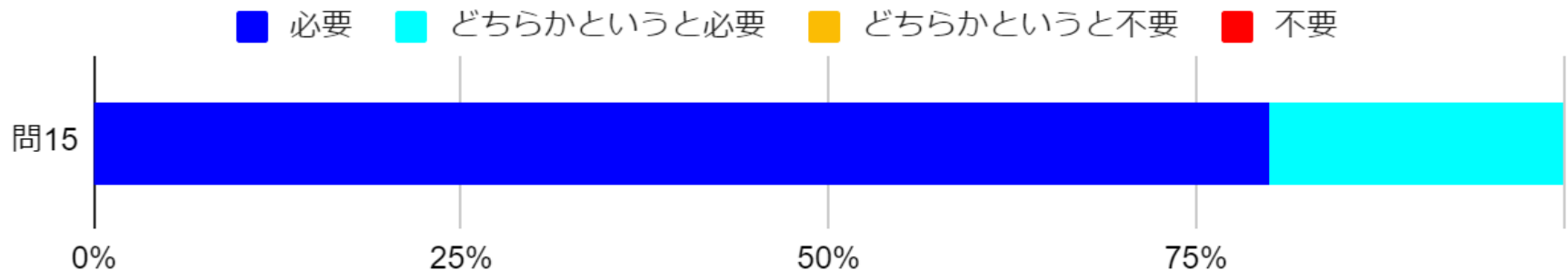
■ 賛成 ■ どちらかという賛成 ■ どちらかという反対 ■ 反対



沿道警備員等との連絡体制

問15 沿道のマーシャル(警備員・交通整理員)とリードビークル等を介した連絡体制強化が必要(レースコンボイから警備員等への指示)

問15 警備員等との連絡体制が必要



コンボイ後方のコントロールについて

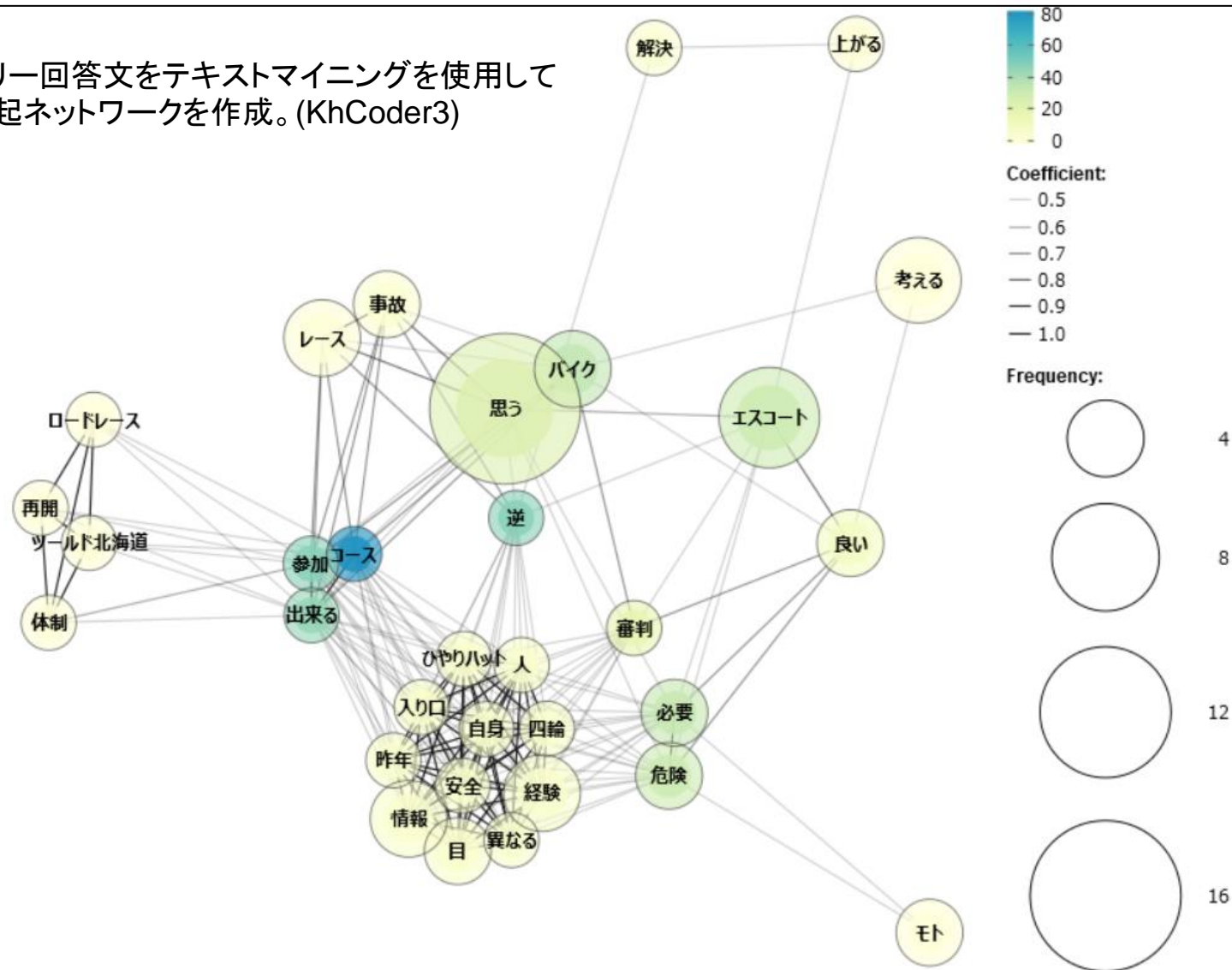
問16 レースコンボイ後方のプロトン分裂・コントロールに関してご意見があれば記入してください

- コーナー等ブラインド状態のコースでの車線のはみ出しは、禁止し、危険行為はペナルティーを与える。
- "各集団にはある程度なにがしかの車両を当てる必要があります。今回の対向車の映像を観ましたが集団が途切れた以降は対向車から見て全くレースの気配すら感じませんでした。"
- "2023年の事故を踏まえると、プロトンから遅れ選手の前方に大きな空白区間が出来ないようにセーフティーモトが適宜スペース管理をしながら走行する事が望ましい。又、COM3・COM4との連携やバレージュの掛かり方に上手く連携させるセーフティーモトの走行も必要になってくる。"
- "むしろコンボイ後方側を監視強化するべき。前方でトラブルを取りこぼしても、フォローできる。"
- レース後半は後方に審判がほとんどいなくなるため、審判免許を持ったエスコートを後方に集め、セーフティマネージャーの指示のもと管理させてはどうでしょうか。
- 東京オリンピックの時の様にディレクター以外にもエスコートモト専用のコマンダー(車両)がエスコート全体を把握して上げ、下げのコントロールが必要と感じる。

その他意見

問17 その他安全対策に関してご意見があれば記入してください。

フリー回答文をテキストマイニングを使用して共起ネットワークを作成。(KhCoder3)



【KWICコンコーダンス】 問17の回答で「エスコート」を含むセンテンス

- エスコートや警備員を多くても解決しきれない上に、逆に不慣れ・適性ない方が入ることで、レース内事故のリスクやトラブルが上がります。
- エスコートは障害、危険、異変という情報を目で収集することに集中しています。
- ナビゲーター役を置き変わっていくコース情報を発信してもらいエスコートを運用した方がより確実かと思います。
- エスコート以外の審判員も、手隙の時はエスコート業務に携わってくれと、防御力が上がると考えます。
- また、エスコートバイクも2人乗り(2台位)のバイクもあった方が良く考えます。
- 「エスコートモト」と「セフティーモト(ハザードモト)」は分けて考えた方が良く私は思います。
- 道外審判からもエスコートモトを招集した方がいいと思う。
- その為にもエスコートモトのマニュアルを用意し、早めの参加確定と、オンライン講習会等、1ヶ月以上前から準備した方が良く思う。

KWIC : Key Words in Context