

第4回「ツール・ド・北海道安全対策検討会」議事要旨（開催要領）

- 1 日 時 令和6年3月29日（金） 13:30～15:30
- 2 場 所 Web会議
- 3 出席委員 座長 萩原 亨（北海道大学 大学院工学研究院 教授）
委員 甲谷 恵（公益社団法人 北海道交通安全推進委員会筆頭副会長）
委員 林 辰夫（アジア大陸自転車競技連合理事）
委員 武藤俊雄（北海道大学 公共政策大学院 准教授）
委員 宮澤崇史（宮澤崇史 Management Office bravo 代表）
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 検討会
 - (3) 閉会
- 5 配布資料
説明資料 1. 2
第3回ツール・ド・北海道安全対策検討会議事要旨

（検討会概要）

- 1 開会
- 2 検討会

最初に、資料2「オートバイ・エスコートのアンケート調査」の内容から説明。

説明後の各委員からの発言については以下のとおり。

○国際レースを実施するからには、海外の本格的なレースを体験して勉強をすべき。その後、ツール・ド・北海道をUCI規則に則った形で実施してから、自分たちに合う形にしていくべき。

○エスコートバイク、マーシャルバイク、その他のバイク等が自分たちの仕事内容をしっかり把握できるような人材育成をJCF（日本自転車競技連盟）が行う必要がある。

○国体は都道府県が実施するので、警察や自衛隊などの協力を得ることができる。しかしツール・ド・北海道協会のような任意の団体が警察（白バイ等）の協力を得ることができるのかどうか。

○警察（白バイ等）の協力は、国体だから出来たとか、そうではないから出来なかったではない。安全に必要であれば警察の理解を得ることを含め、今後大きな課題になる。

○警察への要請が叶うかどうか、いつ実現するのかということとはともかく

として、早い段階で要望なり意志なりを伝え、交渉を開始することが必要である。警察も何らかの対策には、かなりの時間を要することになるので、時間が掛かることを想定した交渉が必要になる。

○日本のレースは車の進入がない、サーキットレースがほとんどである（90%くらい）。そのためステージレースのエスコートバイクの経験者が殆どいないのが現状である。

続いて、資料1「車列（レースコンボイ）」についての説明を受けた後の各委員からの発言については以下のとおり。

○ツール・ド・北海道は選手の力量に差があるため、車列が長くなってしまい事故につながった。事故を回避するためには、基本に戻り、安全対策に重点を置く。選手のレベルを揃え、規模を小さくするとレースがやりやすくなる。

○エスコートバイクに乗る者に専門的なトレーニングができる環境を整える。

○車列内のバイク審判やエスコートバイクなどの役職が識別できるように、服装やヘルメットなどの色などで工夫する。

○海外の手本になるレースを見て学習すべき。

○大会の再開に向けて、安全対策に真摯に向き合って少しずつ完成度を高めていくプロセスを社会に披露し、大きな大会に持っていく意気込みを伝えることが大事。

○選手は一緒に走っているバイクがどんな任務をするのかわかっていない者が大半だと思う。選手に対してバイク等の任務を周知することが大事。

○出場する選手のレベルを揃えるというのは大事。レベル感が合ってくると運営側は楽になると思う。レースが華やかになり、魅せれるレースになる。

○なるべくシンプルな大会にすること。規模を縮小する。出場する選手のレベルを合わせる。確実に安全度を高めるレースにしていける。

○国際標準に合わせて、車列がコンパクトにまとまる大会から再開する。

○今、検討している議論を受け継ぐ、次世代の人材をツール・ド・北海道協会が育てていくことが重要。

○大会の再開に向けては、主催者（オーガナイザー）だけでなく北海道全

体で方向性を打ち出していかねばならない。再開のプロセスに人材育成も含めて、北海道全体でムーブメントを作るという考え方も検討していくべき。

○今後は大会の全体を見て、全体の運営を見直すなどそういった検討も必要ではないか。

○主催者（オーガナイザー）同士で話し合う場が必要。
そこから、全国的なプラットフォームができるとよい。

第4回検討会終了後、検討会委員の任期延長及び座長交替に係る説明を事務局から行った。

新座長には互選により武藤委員に決定した。

(以上)