

第6回 ツール・ド・北海道 安全対策検討会

議事次第

2024年9月4日(水)

10:00～12:00

リモート開催

1 座長挨拶

2 議事

レースコンボイのコントロール(再整理)

チームアンケート調査

リスク・マネジメント

3 その他

(配付資料)

1 第6回検討会説明資料1(レースコンボイのコントロール再整理)

資料2(チームアンケート調査)

資料3(リスク・マネジメント)

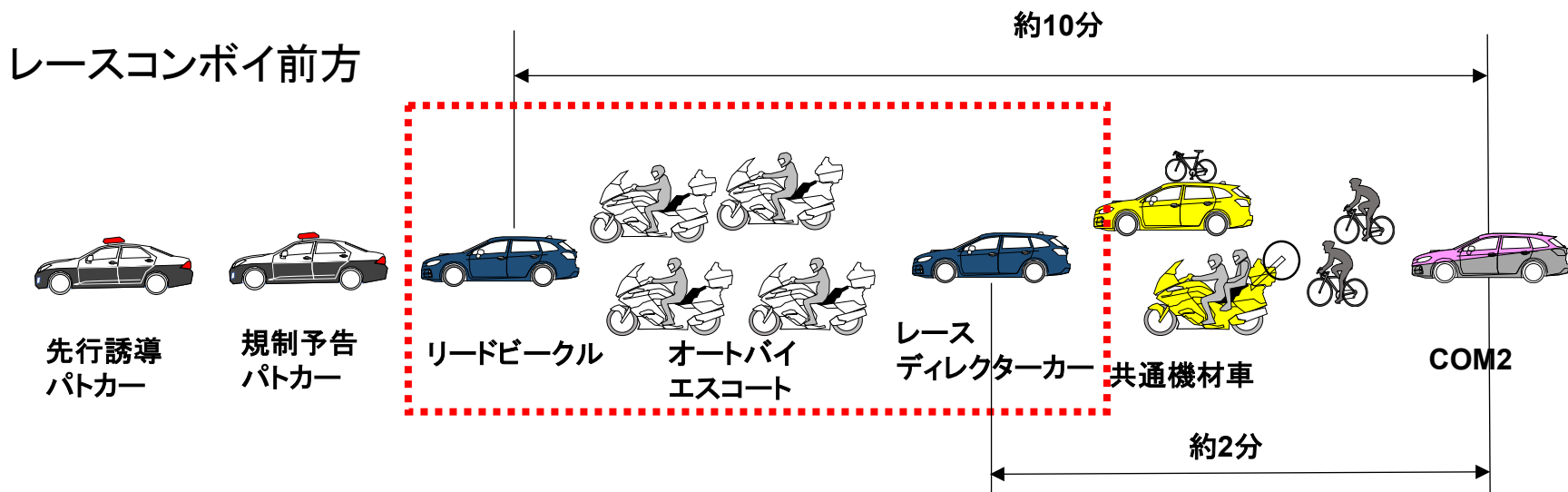
2 第5回ツール・ド・北海道 安全対策検討会議事要旨

第6回検討会説明資料 レースコンボイの コントロール(再整理)

ツール・ド・北海道協会

レースコンボイのコントロール

- 白バイ協力を得よう努力。
- 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、リードビークルから沿道マーシャルへの指揮系統も構築。
- オートバイエスコートは、特にレースコンボイ分裂による空白区間対策も含めて必要台数を確保する。なお、数が多くなったエスコートバイクに対して移動しながら機動的に統制するレギュレーターを導入する。
- レースコンボイをコンパクトに管理する。このため遅れる選手に対するカットオフを効果的に実施するとともに、招待チームの見直しも行う。



リードビークルの任務 (1)

2.2.015 Event safety manager 大会セーフティー・マネージャー

Lead vehicle 先行車両

The organiser shall have an **inspection vehicle lead the race**, in which the event safety manager (or another person designated by the latter) shall travel, **to point out any possible obstacles** and **intervene if necessary**.

【JCF邦訳】

主催者は、検査車両をレースの先頭に配置し、この車両には大会セーフティー・マネージャー（または、競技大会セーフティー・マネージャーから指名された他の者）が搭乗し、必要であれば障害物および支障の存在を指摘しなければならない。



intervene 介入

【修正案】

主催者は、検査車両をレースの先頭に配置し、この車両には大会セーフティー・マネージャー（または、競技大会セーフティー・マネージャーから指名された他の者）が搭乗し、障害となる可能性のあるものを指摘し、必要があれば介入しなければならない。

リードビークルの任務

- ① Inspection (点検)
- ② Point out (指摘)
- ③ Intervene (介入) 必要に応じて

リードビークルの任務 (2)

Inspection (点検)

(事前に「ローリング・クローザー」の区間毎、規制方法・コントロールポイント・予定時刻等を完全に把握しておく)

- C2の10分前を正確に走る。
- 交通規制が予定通りに「なされている / いない」をチェック
- レース通過予定時刻とレース進行状況チェック(予定よりも速い/遅い など)
 - ⇒ リードビークルとCOM2との距離は一定時間距離を常にKeep
 - ⇒ レースコンボイの長さ(C2とBroomの間)を把握、後方のトラブル等を把握
- 前方障害物等の有無を監視

Point Out (指摘)

- レースディレクター・CPCとの報告・連絡・相談
- 移動エスコート(エスコートバイク)への指示
- 固定配置マーシャルへの指示⇒警備員・沿道交通整理員等
- コンボイ後方のレギュレーターへの指示
- (警察パトカーとの調整)

Intervene (介入)

- 車載の外部スピーカーを使用した「呼びかけ」
- 対向車両を停止させる
- 緊急事態発生時(緊急車両進入時等)にはエマージェンシーコール「Keep Left」

エスコートバイクの任務

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 潜在的危険個所に立ち会う
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知らせる
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の間をライダーが通過する場合
6	REACT 対応	To any unexpected or unusual situations 予期しない異常事態
7	INDICATE 指し示めす	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

レースコンボイ前方(安全確認)

Lead Vehicle

- ① Inspection (点検)
- ② Point out (指摘)
- ③ Intervene (介入) 必要に応じて

Inspection

Mobile Escort (Yellow Flag MOTO) ⇒ 5台

- ① Anticipate⇒危険箇所に立ち会う
- ② Indicate⇒危険ポイントを指し示す

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

Mobile Escort

Escort01 ⇒ Control

- エスコート位置のコントロール
- Lead Vehicleを補佐

Mobile Escort (Escort02 ~)

- ① Warn⇒車列前方のエスコートバイク群の走行で、レースがまもなく到着することを知らせる。
- ② Prevent⇒車両逆走やコースへの飛び出しを予防
- ③ Protect⇒進入車両等をカバーしてコンボイを保護
- ④ Regulate and Control⇒コンボイ内の一般車両を排除
- ⑤ Indicate⇒危険ポイントを指し示す

各Mobile Escort共通

- ① Signal and Open the Way⇒道を空ける(誘導)
- ② React⇒予期しない緊急事態への対応

Race Director Car

- 最終的な安全確認
- 必要に応じてCPCとの調整
- レースコンボイへの無線連絡 など

Radio Tourによる
全車一斉連絡

取付道路等の封鎖

リードビークル、エスコートバイクは、コース左右の交差道路・取付道路の封鎖状況を確認しながらコンボイ前方を走行する。取付道路の封鎖が適切に行われていない場合等には、エスコートバイクは取付道路の封鎖を行う。
コンボイへの警告が必要な場合には、イエローフラッグ合図を行う。

ツール・ド・北海道

交通規制中

交通規制に協力をお願いします
2023年9月11日～9月13日

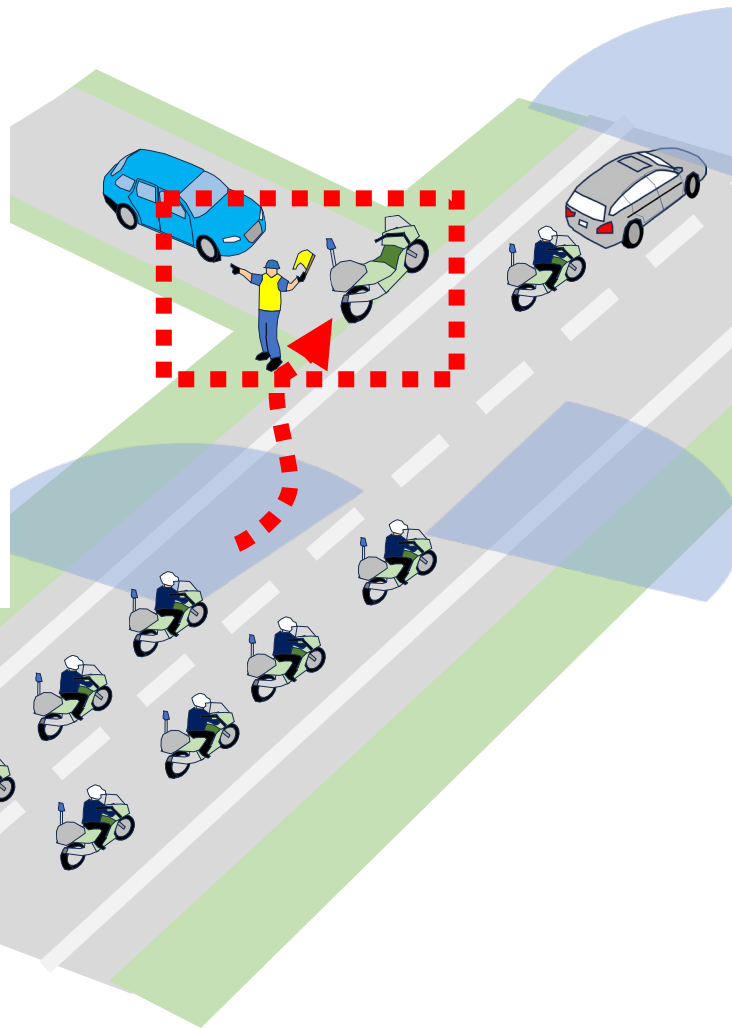
レース中

選手 約100台
関係車両 約〇〇台
オートバイ 約〇〇台

が通過します。

最後尾に警察パトカー・後方広報車が規制解除をご案内いたします。
それまでの間、車両停止をお願いします。
ご迷惑をおかけして申し訳ありません。

連絡先 公益財団法人ツール・ド・北海道協会
電話番号 011-222-5922



(ESC02)左側取付道路に立哨員いません！
車両進入の可能性あり。処理に行きます。

運転手さんすみません。
自転車レース中なので交通規制にご協力をお願いします。(チラシ配布)

協力が得られそうか？

Yes

No

イエローフラッグ対応

レース観戦者が沿道に車両停止させている場合

リードビークル、エスコートバイクは、コース左右の交差道路・取付道路の封鎖状況を確認しながらコンボイ前方を走行する。レース観戦者が路肩等に車両停止させている場合、念のためエスコートバイクはレース観戦者への呼びかけを行ない、協力を得る。コンボイへの警告が必要な場合には、イエローフラッグ合図を行う。

ツール・ド・北海道

交通規制中

交通規制に協力お願いします
2023年9月11日～9月13日

レース中

選手 約100台
関係車両 約〇〇台
オートバイ 約〇〇台
が通過します。

最後尾に警察パトカー・後方広報車が規制解除をご案内いたします。
それまでの間、車両停止をお願いします。
ご迷惑をおかけして申し訳ありません。

連絡先 公益財団法人ツール・ド・北海道協会
電話番号 011-222-5922

(ESC04)右側路肩観戦者に
ESC04、対応します。

運転手さんすみません。
レース中です。最後尾のパトカー・広報車が通過するまでこの場所に停車お願いします。(チラシ配布)

停車位置の安全性？

OK

NG

イエローフラッグ対応

対向車線に車両進入時

対向車線に車両の進入が確認された場合、進入車両を停止させる。必要があれば、進入車両を安全な位置に移動。イエローフラッグに合図を行う。

(LV)対向車両発見!
LVが止めるので、後の対応を
ESC03お願いします

ESC03対応します。

了解!お願いします。

LVは警備員への規制
徹底指示等を行う。

対抗車両を止めることが出来ない場合

ディレクターカー、C1から全車にエ
マージェンシーコール。ラジオツアー
によりチームカーにも注意喚起。エス
コートバイクはコンボイ保護活動開始。

レースコンボイ中間～後方の安全管理

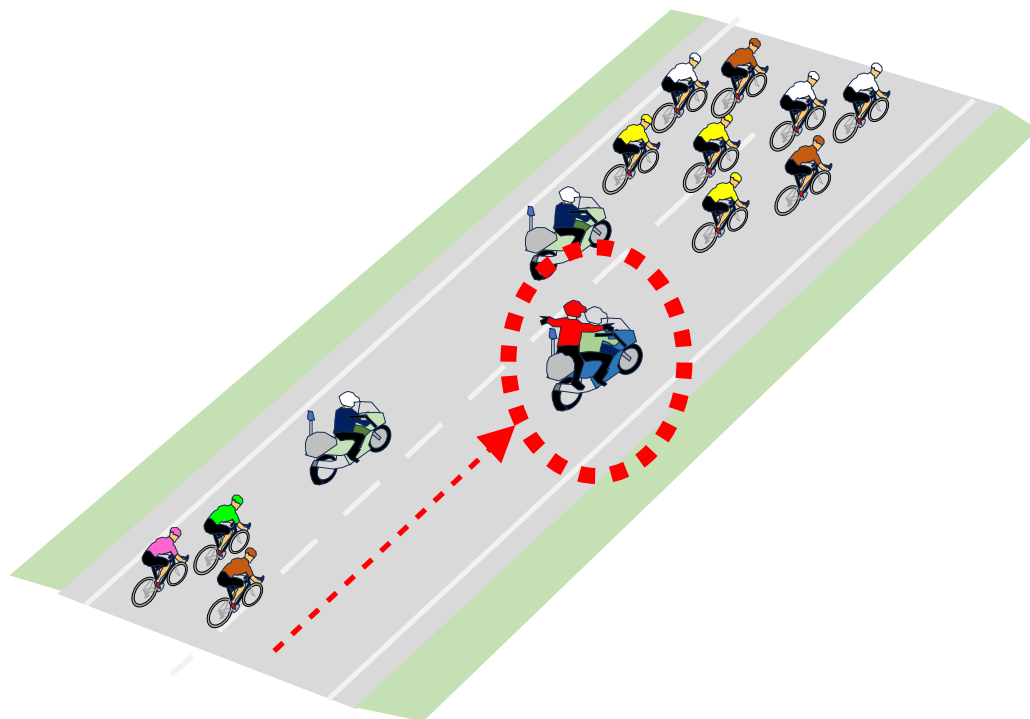
Warn (警告) レースコンボイが分散しても、道路利用者にレースが終わったとの印象を絶えないよう、空白区間を走行してレースが続いていることを知らせる。

Regulate and Control(規制と管理) レースコンボイ内の一般車両を排除する

React(対応) 予期しない異常事態への対応

レギュレーターを中心としたコンボイ中間～後方の管理

- リードビークルがコンボイ外を走行しているのに対して、レギュレーターはレースコンボイ内を機動的に移動しながら、「安全」に関するセーフティマネージャーの役割を補完。
- 特にコンボイ中間部・後方において、異常の有無をインスペクト(点検)、エスコートバイク統制の起点として活動。
- コンボイ分裂が発生した場合には、エスコートバイクの配置を指示。
- 予測危険箇所では、状況に応じて車両の動きを管理。
- コース上で問題が発生した場合、通報してエスコートバイクと協力して必要な対応を指示。クラッシュや事故の場合には、ライダー・車両等のスムーズな流れを確保。



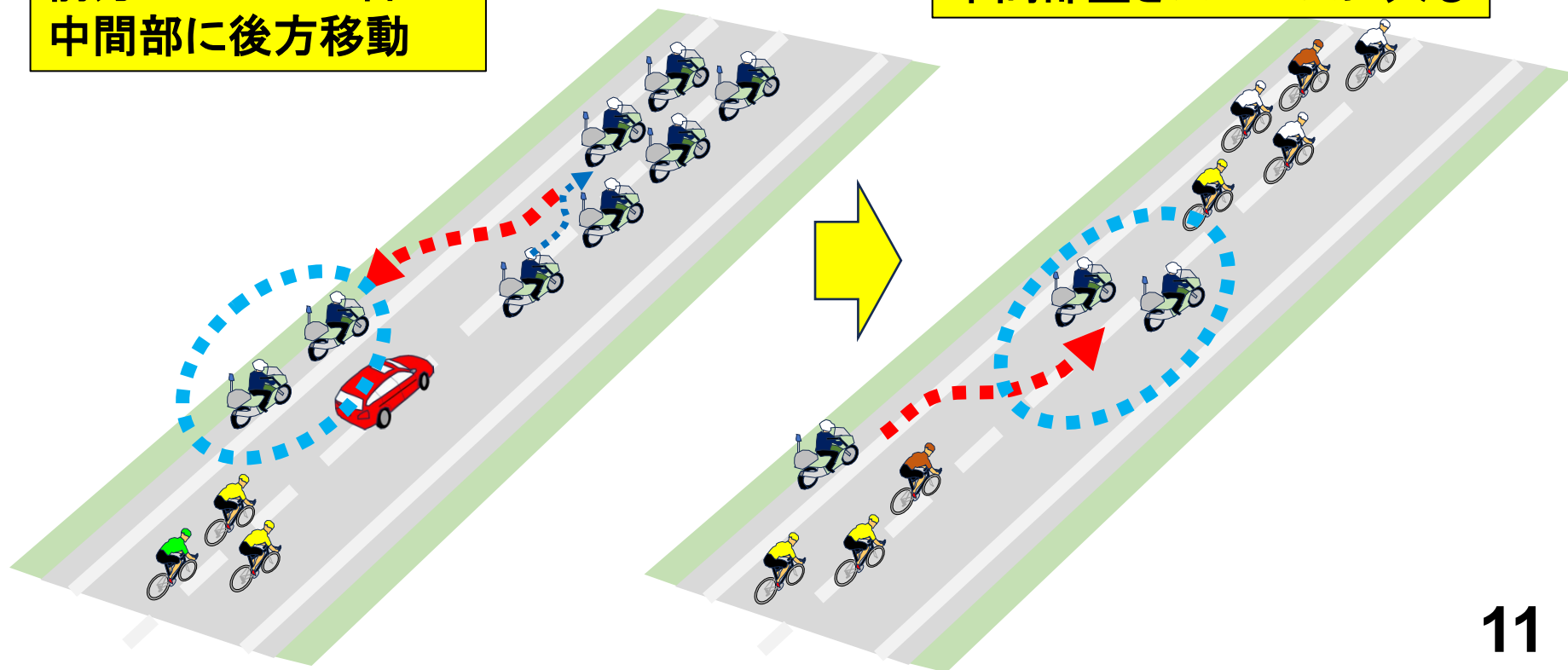
レースコンボイが分裂した場合

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。

コンボイ分裂による空白スペースにエスコートバイクを移動

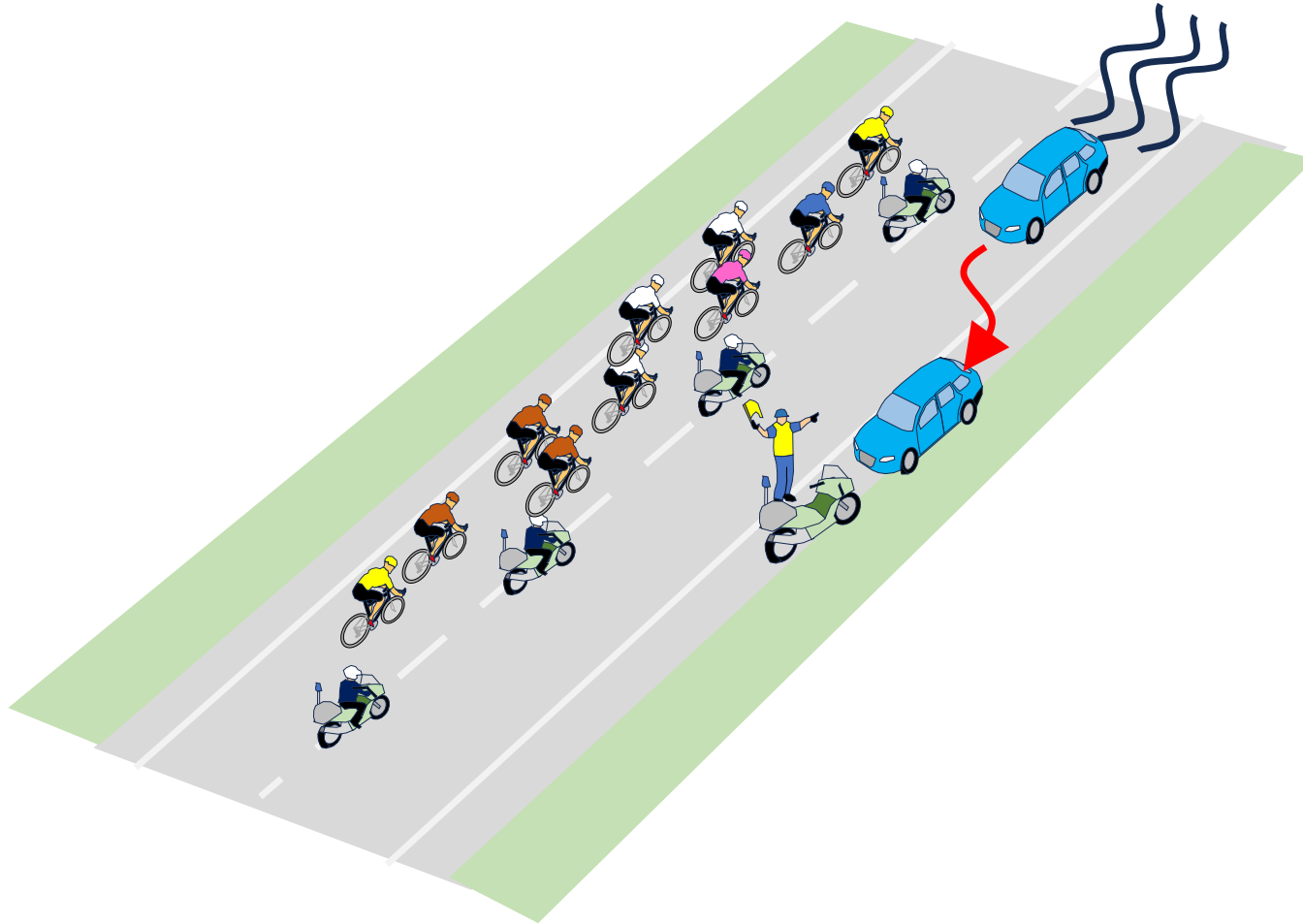
前方エスコート2台が
中間部に後方移動

中間部空きスペースに入る



レース途中に進入した一般車両の排除等

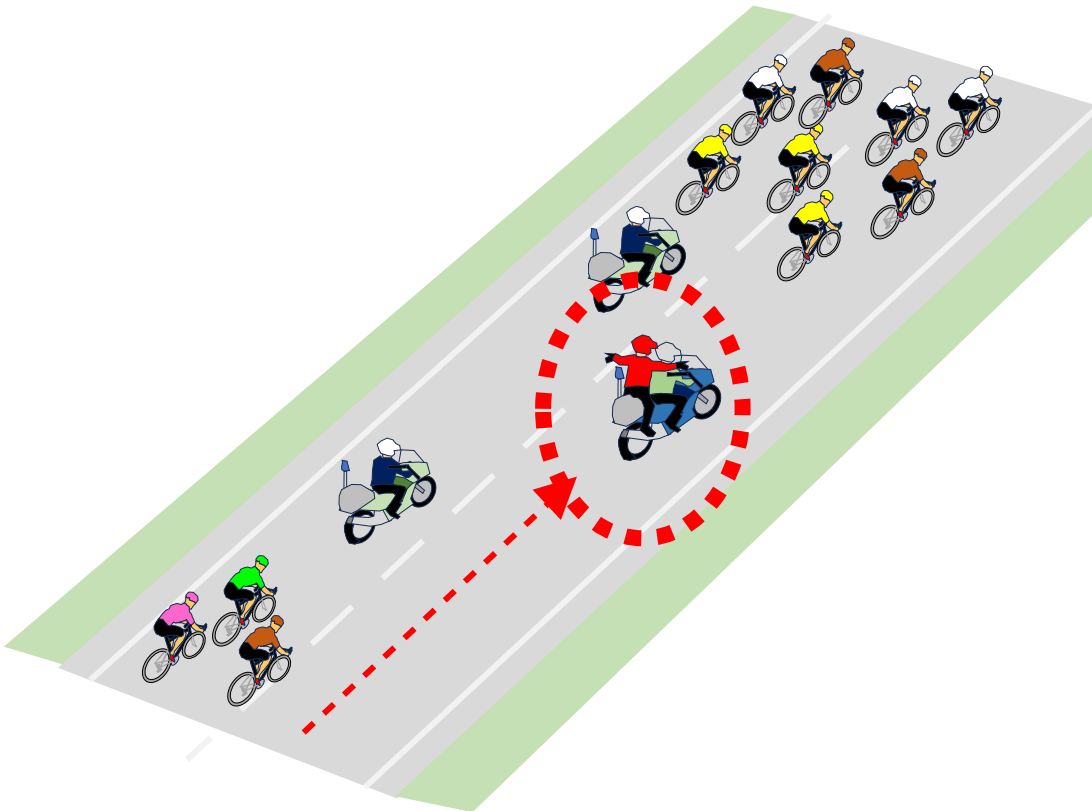
レース途中で車両の進入等が確認された場合には、進入車両を停止させる。必要があれば、進入車両を安全な位置に移動。イエローフラッグに合図を行う。
また、必要に応じてライダーを左側車線に寄せる。



クラッシュや事故への対応

UCI Regulator's Guide on
Road Events ver2

- リードビークルがコンボイ外を走行しているのに対して、レギュレーターはレースコンボイ内を機動的に移動しながら、「安全」に関するセーフティマネージャーの役割を補完する。
- 特にコンボイ中間部・後方において、異常の有無をインスペクト(点検)、エスコートバイク統制の起点として活動。
- コンボイ分裂が発生した場合には、エスコートバイクの配置を指示
- 予測危険箇所では、状況に応じて車両の動きを管理
- コース上で問題が発生した場合、通報してエスコートバイクと協力して必要な対応を行う。クラッシュや事故の場合には、ライダー・車両等のスムーズな流れを確保



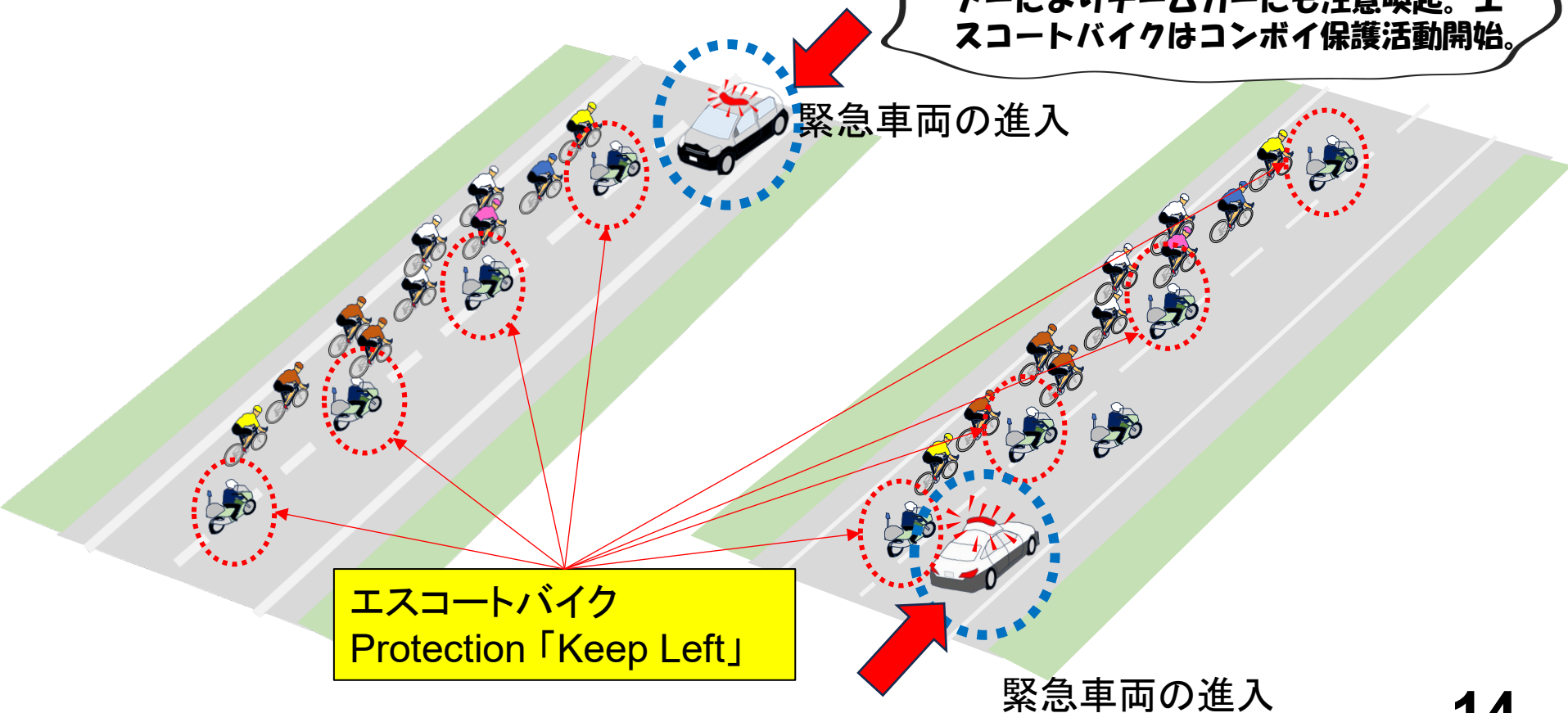
クラッシュ発生時の対応 (レギュレーター)

- クラッシュ発生時には、ドクターカー・救護車が優先される
- 二次災害防止のため、レギュレーターは事故現場を管理する。医療サービス出動を確認、コースの障害物を取り除く、他の車両の通行確保等を行う。
- ドクターカーは事故後方位置、救護者は事故前方位置、関係チームカーは救護車前方に停車にさせる。上記以外車両は上記箇所への停車を禁止する。
- クラッシュに関与していない車両等は、走行を続ける。

緊急車両通過時(Keep Left) コンボイ保護 Protection

- 緊急車両がレースコンボイと交差又は追い越す場合、緊急車両は右側車線を走行
- この時、レースの全ての車両、ライダーは左側車線を走行
- エスコートバイクは、レースコンボイの左側1車線走行をエスコートしてコンボイを保護

ディレクターカー、C1、Broomから全車にエマージェンシーコール。ラジオツアーによりチームカーにも注意喚起。エスコートバイクはコンボイ保護活動開始。



レースコンボイに対する注意喚起

UCI ORGANISER'S GUIDE TO ROAD EVENTS(例文)

【WARNINGS】 警告

The race is on a very rapid descent.(レースは急な下り坂)

Badly-parked vehicle on the right side of the road.(道路右側に酷い停車車両)

Road narrowing; proceed in single line – caution.(道路狭窄:一列で進む。注意せよ)

Pass on left.(左側通行せよ)

緊急車両通過時の例文(案)

An emergency vehicle passes in the opposite lane.(緊急車両が反対車線を通過)

Emergency vehicle is passing from the front.(緊急車両が前方から通過中)

Emergency vehicle passing from behind.(緊急車両が後方から通過中)

The opposite lane is dangerous.(反対車線は危険)

Stay in the left lane.(左側の車線走行をキープ)

Do not drive in the right lane.(右側車線走行は禁止)

危険箇所の警告

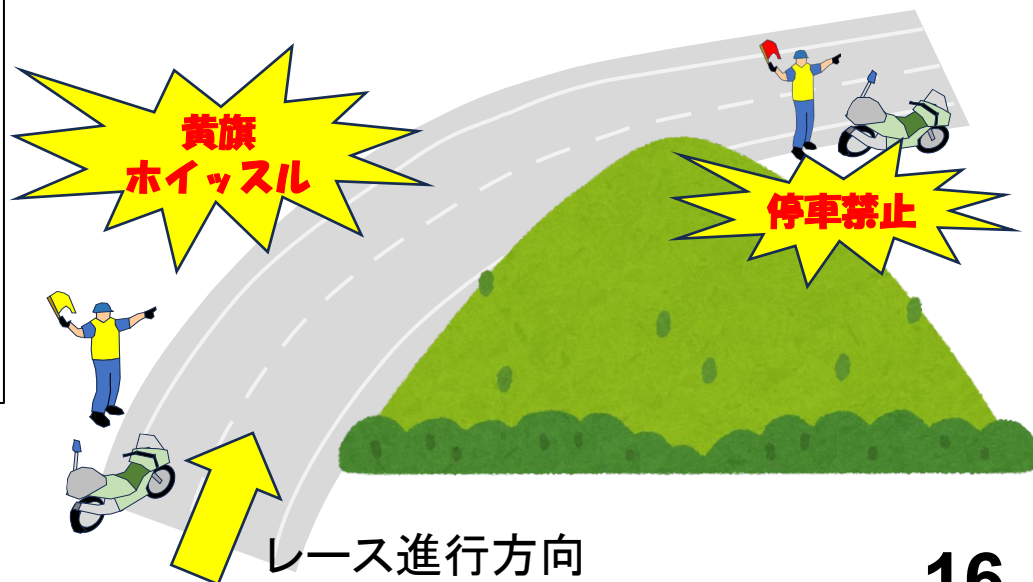
- ① Anticipate(予測)
イエローフラッグ・マーシャルは障害物の前に停車して、潜在的危険箇所に立ち会う。
- ② Indicate(指示)
ホイッスルと三角形の黄旗を持ってライダーに危険を警告する。

セーフティマネージャー(及びレギュレーター)は、あらかじめイエローフラッグ・マーシャルが立ち会う「危険箇所」を特定し、イエローフラッグ・モトの移動計画を策定しておく。イエローフラッグ・モトは、先回りしてコンボイ通過を待つ。コンボイ通過後、イエローフラッグ・モトは次の任務に移動する。

ルート上の危険箇所

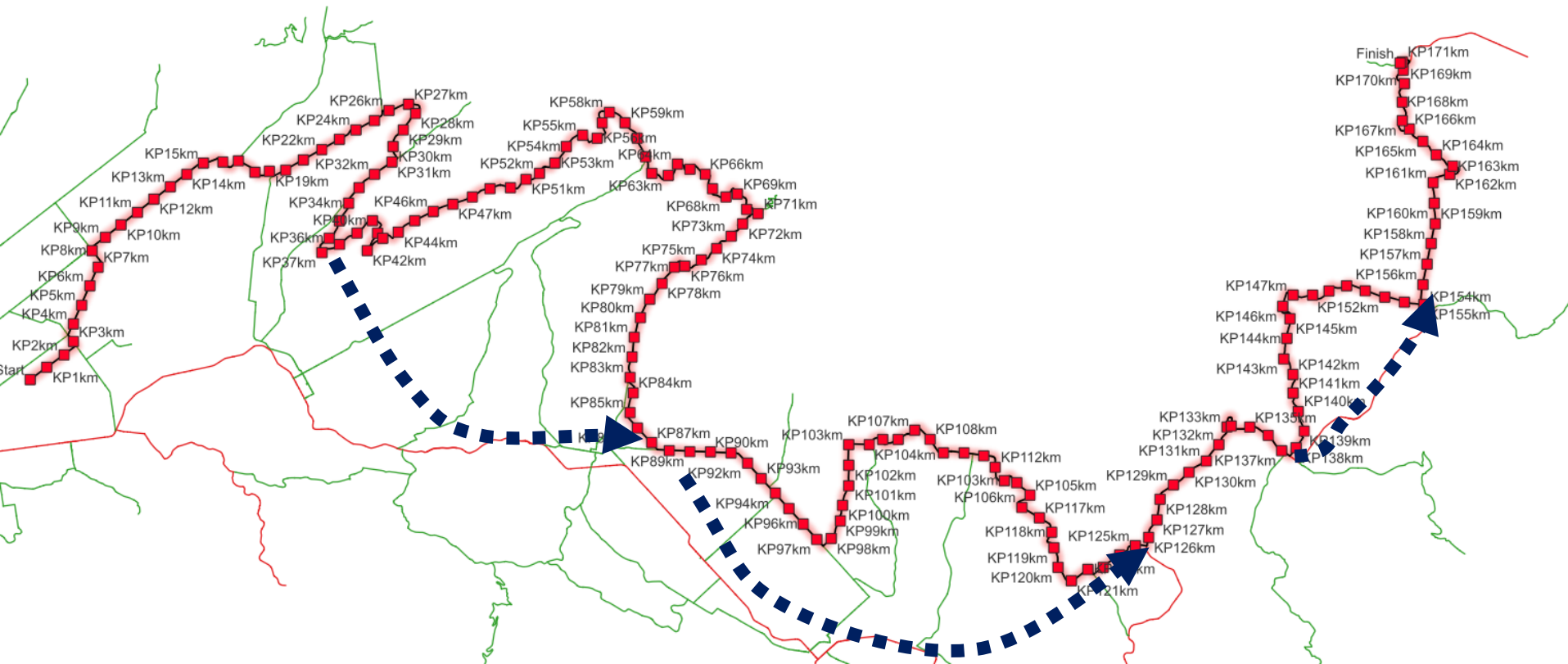
- ① Tunnels(トンネル)
- ② Level Crossings(踏切)
- ③ Speed Bumps(スピードハンプ)
- ④ Dangerous Road Narrowings(危険な道路幅員狭小)
- ⑤ Sharp Bends(鋭角の屈曲部)
- ⑥ Dangerous Descents(危険な下り坂)
- ⑦ Etc(その他)

急勾配危険区間のブラインドカーブ



オフレース・ルートの利用

用務により最後尾に位置したエスコートバイクは、オフレース・ルートを利用して、レースコンボイ追越してコンボイ前方に復帰し、次の任務にあたる。



第6回検討会説明資料

チームアンケート調査

ツール・ド・北海道協会

「チーム・アンケート」調査

安全対策とりまとめに向けて、アスリートの視点が不可欠。このため昨年の大会に参加したチームの皆様のご意見を伺うため、アンケート調査を実施。回答10チーム(16チームに発送、回答率63%)

A

検討課題4

チームとのコミュニケーション
のあり方

B

安全対策等に係るチームの意見

安全対策の方向性

- コースは2車線全幅利用
ローリング・クロージャー
- 沿道警備体制の強化等
一般車両進入のブロック
体制強化等
- オートバイエスコート増強等
コンボイ分裂時の空白区間対策
- レース長のコンパクト化
遅れる選手の排除強化

A チームとのコミュニケーション

- ① 「片側1車線」に関する説明・理解等
- ② 「レース前のコース把握」について
- ③ 「レース前のミーティング」について
- ④ 「テクニカルドキュメント」について
- ⑤ 「危険箇所の明示」について
- ⑥ イエローフラッグ等による明示について

B 安全対策等に関するチーム意見

- ⑦ 今後のレース安全性向上に向けた取組
- ⑧ 安全対策等全般について(自由回答)

1「片側1車線」に関する説明・理解等

【「片側1車線」について】

問1 ツール・ド・北海道では「片側1車線」で競技が行われていたことについて、レース前に監督は、

- 1 十分理解していた
- 2 ある程度は理解していた
- 3 あまり理解していなかった
- 4 知らなかった

問2 監督は、出場した選手に対して「片側1車線」で競技が行われることについて

- 1 十分に説明していた
- 2 ある程度は説明していた
- 3 特段の説明はしていなかったと思う
- 4 全く説明していなかった

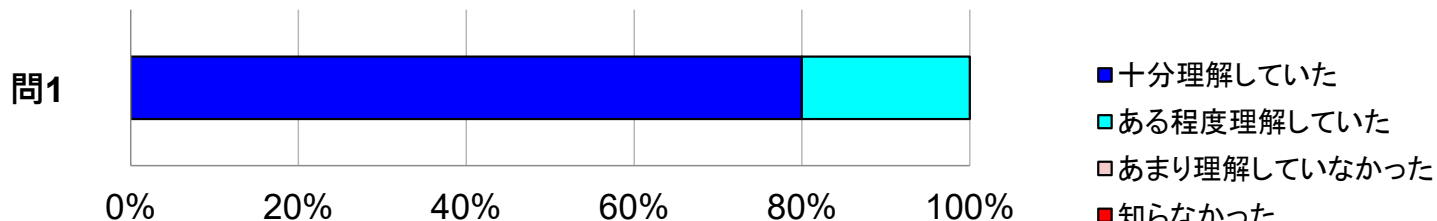
問3 出場した選手達は「片側1車線」でレースを行うことについて

- 1 十分理解していると思う
- 2 ある程度は理解していると思う
- 3 あまり理解していないかも知れない
- 4 全く理解していないと思う

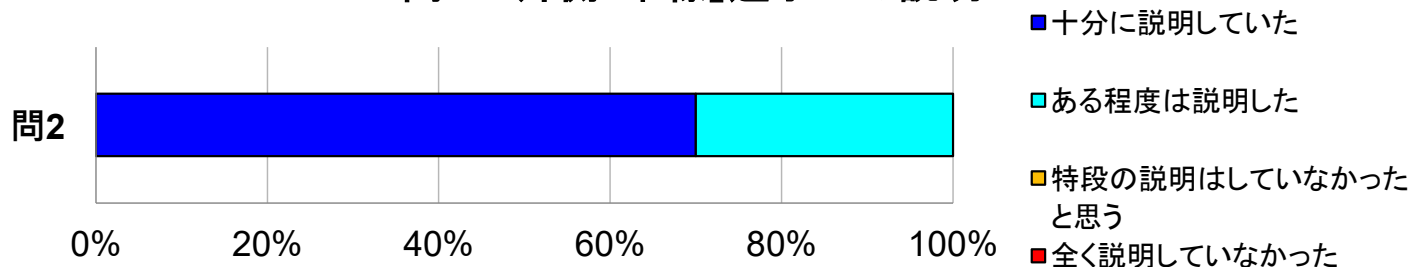
【UCI規則】1.2.047 競技に参加する競技者は、プログラムおよび/またはテクニカル・ガイドの内容を、当該特別規則を含み、十分に理解しなければならない。

1「片側1車線」に関する説明・理解等

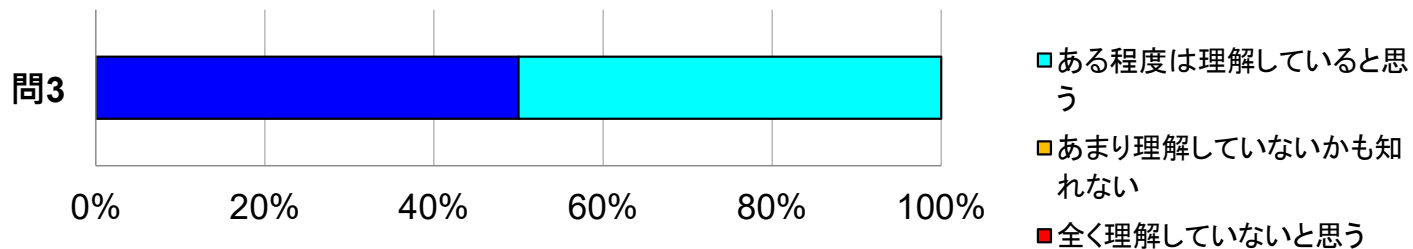
問1 「片側1車線」監督の理解



問2 「片側1車線」選手への説明



問3 「片側1車線」選手の理解



2「レース前のコース把握」

【レース前のコースの把握について】

問8 コースの把握

(1) レース前にコースを調べましたか

- 1 今回のコースは何度も走っているので熟知している
- 2 今回のコースはある程度は把握している
- 3 事前により調べることは行わなかった
- 4 事前には全く調べていない

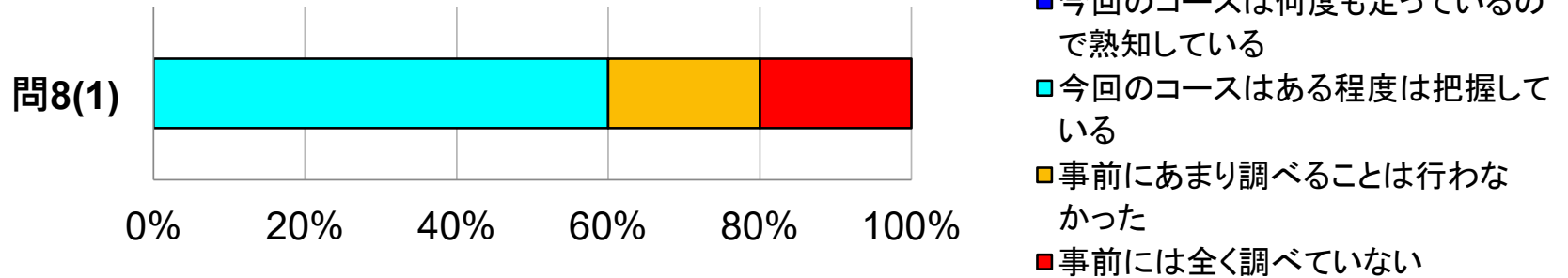
(2) レース前にコースの試走を行いましたか。

- 1 全コース試走した
- 2 部分的に試走した
- 3 試走は行っていない

【UCI規則】 1.2.064 競技者はレース前にコースを調べておかなければならない。

2 レース前のコース把握

問8(1) レース前にコースを調べましたか



問8(2) レース前にコースの試走を行いましたか



3「レース前のミーティング」について

問4「片側1車線」の競技であることについて、事前にオーガナイザーからの情報提供は

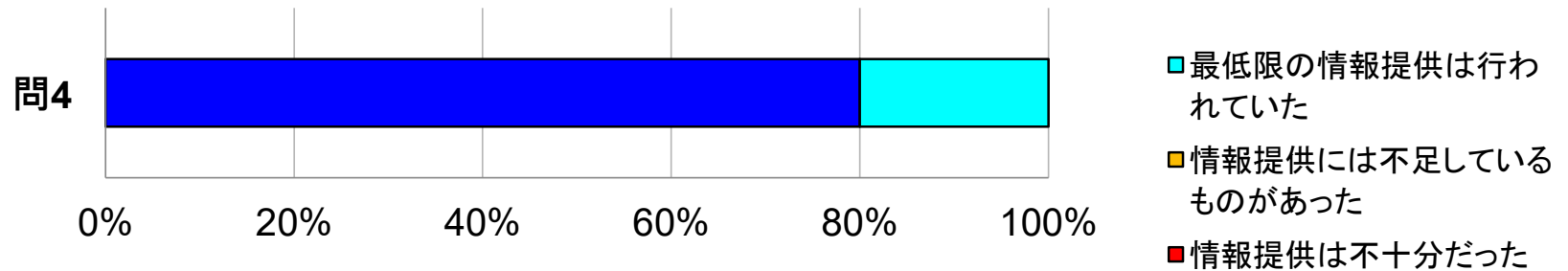
- 1 十分なされていたと思う
- 2 最低限の情報提供は行われていた
- 3 情報提供には不足しているものがあつた
- 4 情報提供は不十分だった

問7 レース前のミーティング(監督会議及びレースセキュリティブリーフィング)においてチームへの説明等を行いました。これらのミーティングの内容について伺います。大会から時間が経過しているため記憶に残っている範囲で結構です。

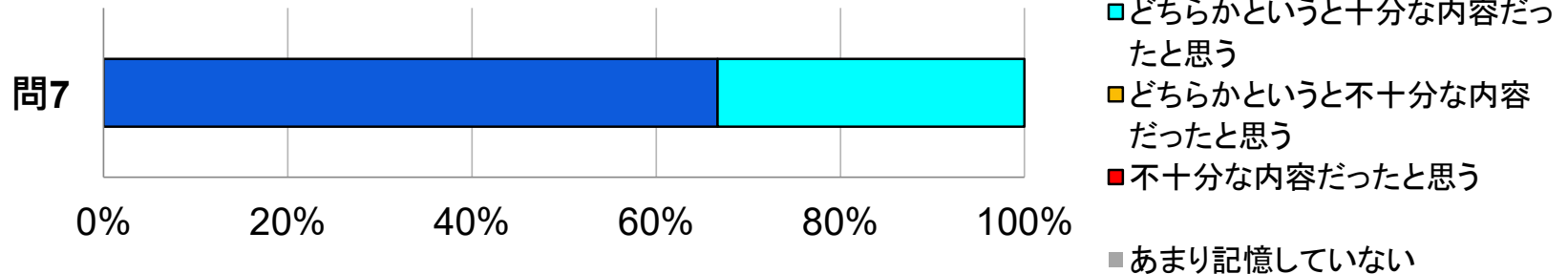
- 1 十分な内容だったと思う
- 2 どちらかという十分な内容だったと思う
- 3 どちらかという不十分な内容だったと思う
- 4 不十分な内容だったと思う
- 5 あまり記憶していない

3「レース前のミーティング」について

問4 「片側1車線」主催者の説明



問7 レース前のミーティング



4 技術文書について

問5「ツール・ド・北海道2023」で配布された技術文書(テクニカルガイド、コミュニケ等)の記載内容について伺います。大会から時間が経過しているため記憶に残っている範囲で結構です。

- 1 十分な内容だったと思う
- 2 どちらかという十分な内容だったと思う
- 3 どちらかという不十分な内容だったと思う
- 4 不十分な内容だったと思う
- 5 あまり記憶していない

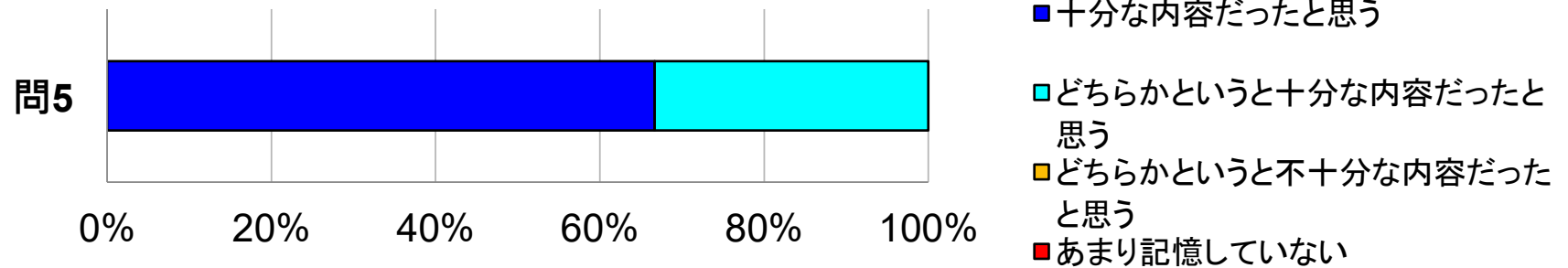
オーガナイザーガイド Chapter4 C.5 情報コミュニケーション ルートガイド

主催者は、テクニカル・ガイドを使用して、ルートすべての危険箇所(トンネル、踏切、スピードハンプ、危険な道路幅員狭小、鋭角の屈曲部、危険な下り坂など)と、それらがレース中にどのような距離で存在するかを可能な限り示すべきである。こうすることで、すべての関係者は危険な地点の位置を明確かつ正確に知ることができる。情報過多にならないように注意すること。ルートガイドにすべての小さな障害物を列挙する必要はなく、選手に知らせるべき主な危険箇所を強調すること。

- ① Tunnels(トンネル)
- ② Level Crossings(踏切)
- ③ Speed Bumps(スピードハンプ)
- ④ Dangerous Road Narrowings(危険な道路幅員狭小)
- ⑤ Sharp Bends(鋭角の屈曲部)
- ⑥ Dangerous Descents(危険な下り坂)
- ⑦ Etc(その他)

4 技術文書について

問5 ツール・ド・北海道の技術文書



5 危険箇所の明示について

問6 技術文書に記載すべき「危険箇所明示」について伺います。「危険箇所」として特に強調する必要のある箇所について、選択してください。

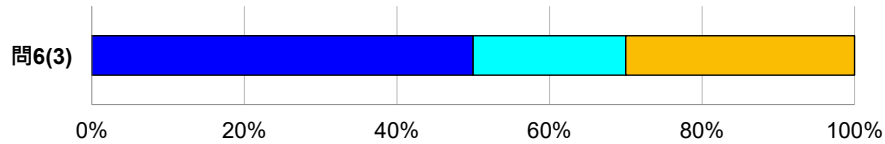
- (1) コースの幅員狭小部
- (2) コースの鋭角屈曲部
- (3) 危険な下り坂
- (4) トンネル
- (5) 曲線半径の小さな急カーブ
- (6) 急な登坂
- (7) 中央分離帯の起点部
- (8) その他

その他、強調・明示が必要な危険箇所等があればご記入願います。

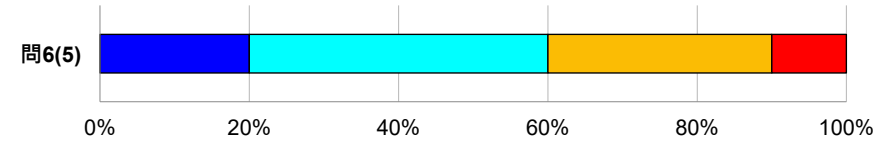
- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">1 特に強調する必要がある2 ある程度強調する必要がある3 強調するまでもないが明示は必要4 特に明示しなくても良い |
|---|

5 危険箇所の明示について

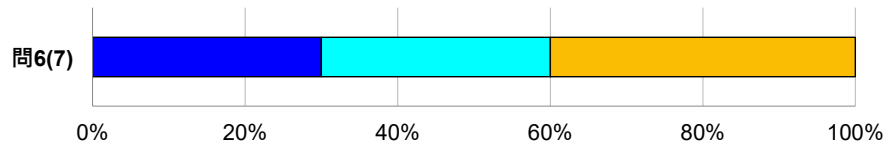
問6(3) 危険な下り坂



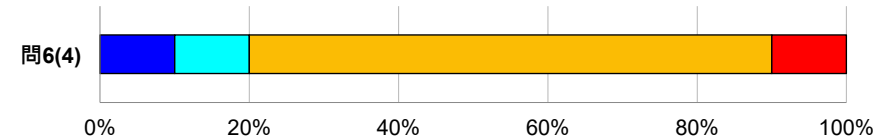
問6(5) 曲線半径の小さな急カーブ



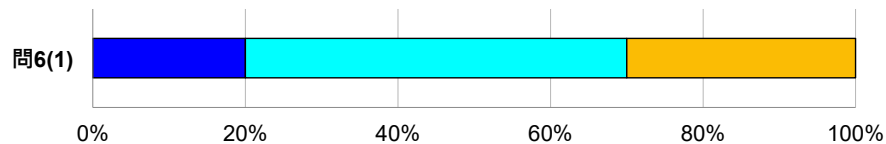
問6(7) 中央分離帯の起点部



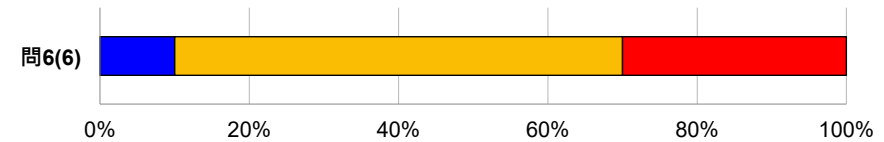
問6(4) トンネル



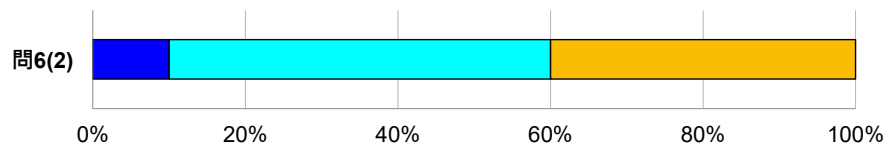
問6(1) コースの幅員狭小部



問6(6) 急な上り坂



問6(2) コースの鋭角屈曲部



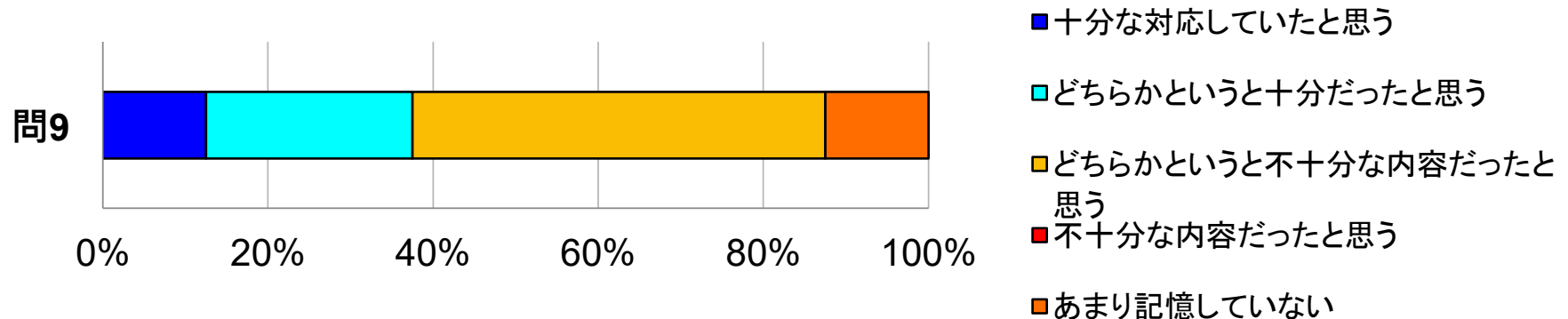
- 特に強調する必要がある
- ある程度強調する必要がある
- 強調するまでもないが明示は必要
- 特に明示しなくても良い

6 立哨の対応

問9 コース脇の立哨は競技者に対して十分な対応をしていたかを伺います。

- 1 十分な対応をしていたと思う
- 2 どちらかという十分な対応をしていたと思う
- 3 どちらかという不十分な対応だったと思う
- 4 不十分な対応だったと思う
- 5 あまり記憶していない

問9 コース脇の立哨は競技者に対して十分対応していたか伺います



【参考】対向止め区間の一般車両進入状況と黄旗警告

第1ステージ対向止め区間等における一般車両の進入状況は以下のとおり。表には路外駐車場等や取付道路等の停車は含めていない。車道本線及び路肩にて走行又は停車していた車両は、KP51.3km～KP73.7kmにおいて14台確認された。これに事故車両を加えると合計15台。これらの車両に対して、エスコートバイクが実施した黄旗警告は3台。なお、No8～12区間は危険な下り坂区間のためエスコートバイクによる臨機の対応は困難。

No	KP	台数	黄旗警告	備 考
1	51.3	1	○	対向車線走行⇒ESC車両停止、黄旗警告
KOM1 (KP57.0km)、白金温泉交差点(KP61.6)				
2	63.4	4		対向車線に4台停止(車道上)
3	63.6	1		対向車線オートバイ走行、No2車両後方に停止
4	63.6	1	○	順行方向車線路肩に停車⇒ESC黄旗警告
5	63.8	1		対向車線走行、63.8km付近にて車両停止
6	67.9	1	○	対向車線走行⇒ESC車両停止、黄旗警告
KOM2 (KP69.8km)				
7	70.2	1		対向車線路肩に停車
8	71.0	1		対向車線走行⇒Director車両停止
事故地点(KP71.5km)				
9	72.0	1		事故車両、路外駐車スペース停車・観戦、途中逆走開始
10	72.7	1		対向車線走行⇒Director車両停止
11	72.6	1		対向車線走行
12	73.7	1		対向車線走行
		15		

6 注意喚起が必要な地点

問10 コースの危険箇所等におけるイエローフラッグ又はホイッスルによる注意喚起について、特に強化する地点等についてご意見を伺います。

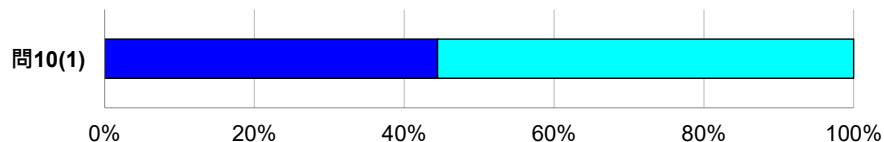
- (1) コース脇に停車している一般車両
- (2) 道路幅員狭小部
- (3) 道路の鋭角な屈曲部
- (4) 危険な下り勾配区間(特にブラインドカーブ)
- (5) 中央分離帯の入口
- (6) その他強調する必要箇所があればご記入願います。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">1 特に強調する必要がある2 ある程度強調する必要がある3 強調するまでもないが注意喚起してほしい4 特に注意喚起は不要 |
|---|

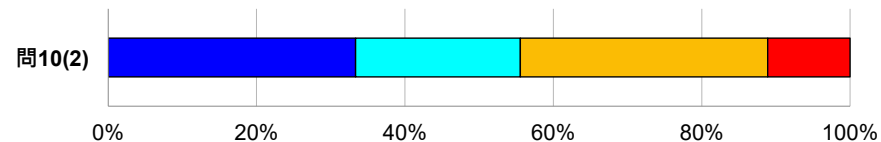
6 注意喚起が必要な箇所

コースの危険箇所等におけるイエローフラッグ又はホイッスルによる注意喚起について、特に強化する地点等についてご意見を伺います。

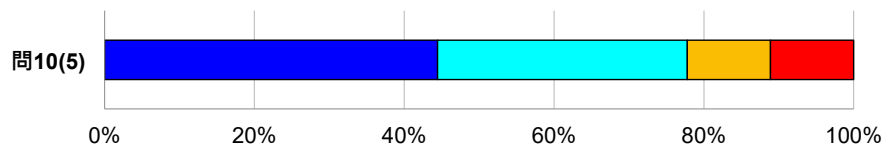
問10(1) コース脇に停車している一般車両



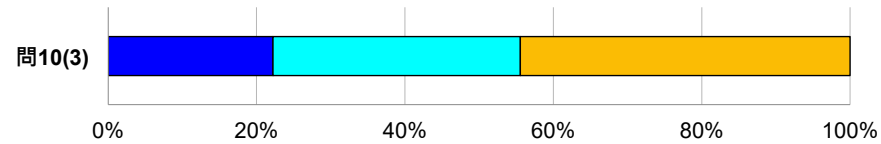
問10(2) 道路幅員狭小部



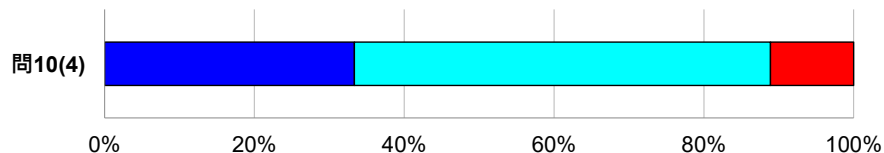
問10(5) 中央分離帯の入り口



問10(3) 道路の鋭角な屈曲部



問10(4) 危険な下り勾配区間
(特にブラインドカーブ)



- 特に強調する必要がある
- ある程度強調する必要がある
- 強調するまでもないが注意喚起してほしい
- 特に注意喚起は不要

7 ツール・ド・北海道の安全対策(検討案)について

問11 昨年の事故をふまえ、第三者で構成される「ツール・ド・北海道安全対策検討会」において各種安全対策の検討を行っています。検討中の安全対策骨子について、ご意見を伺います。

(1) 片側1車線のレースから道路2車線利用への変更について

これまで「片側1車線」を利用してレースを行っていましたが、今後は「道路2車線全幅」を使用してレースを行う検討が進められています。このことに関してご意見を伺います。

(2) 交通規制強化について

これまでは主要な道路から、一般車両の流入を防ぐ交通規制を行っていましたが、今後は、私有地等からの流入も含めた交通規制強化を行う検討が進められています。このことに関してご意見を伺います。

(3) エスコートバイクの増強について

レースコンボイが分裂した区間等にもレース空白が生じないように、エスコートバイクの台数を増やす検討が進められています。このことに関してご意見を伺います。

(4) 遅れたライダーのカットオフ強化について

レースコンボイをコンパクトに管理するため、コースの途中に関門を設置するなど、遅れた選手を途中で收容する「カットオフ」を強化する検討が進められています。このことに関してご意見を伺います。

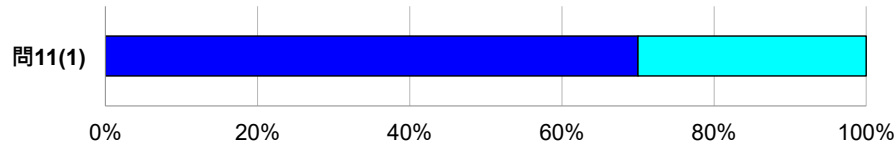
(5) 招待チームの見直しについて

レースコンボイをコンパクトに管理するため、参加選手間で大きな時間差等が生じないように招待チームの見直しの検討が進められています。このことに関してご意見を伺います。

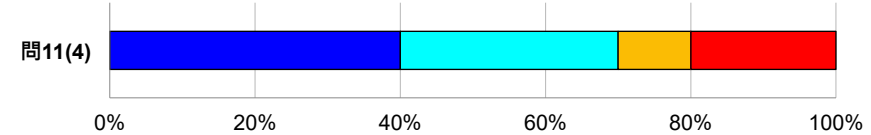
- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">1 賛成である。ぜひ実施してほしい。2 どちらかというと賛成である3 あまり重要とは思わない4 特に変更する必要はない |
|--|

7 ツール・ド・北海道の安全対策(検討案)について

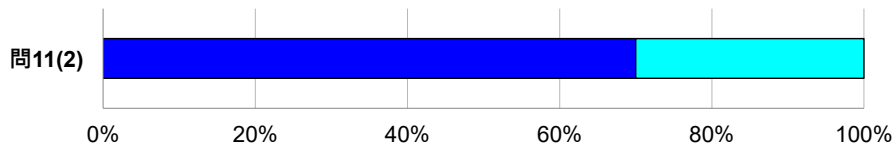
問11(1) 片側1車線のレースから道路2車線利用への変更



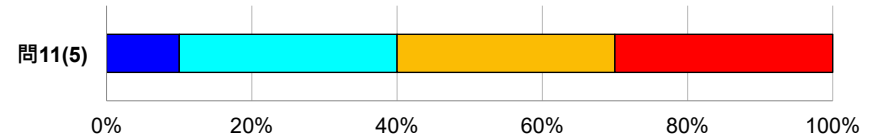
問11(4) 遅れたライダーのカットオフ強化について



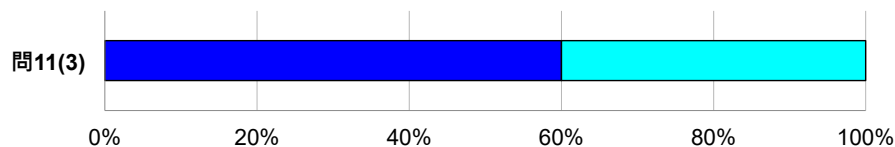
問11(2) 交通規制強化について



問11(5) 招待チームの見直しについて



問11(3) エスコートバイクの増強について



■ 賛成である。ぜひ実施してほしい。

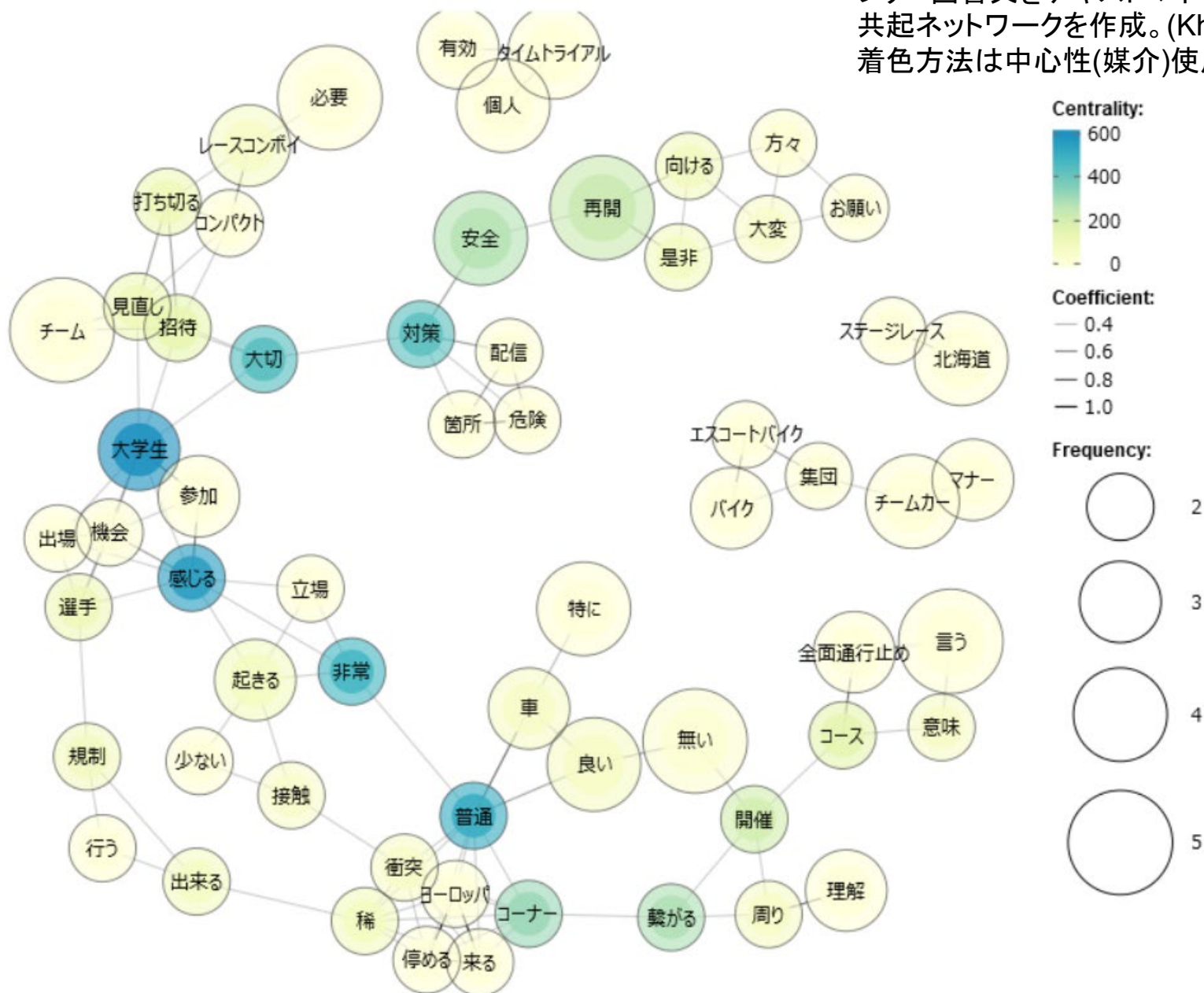
■ どちらかという賛成である

■ あまり重要とは思わない

■ 特に変更する必要はない

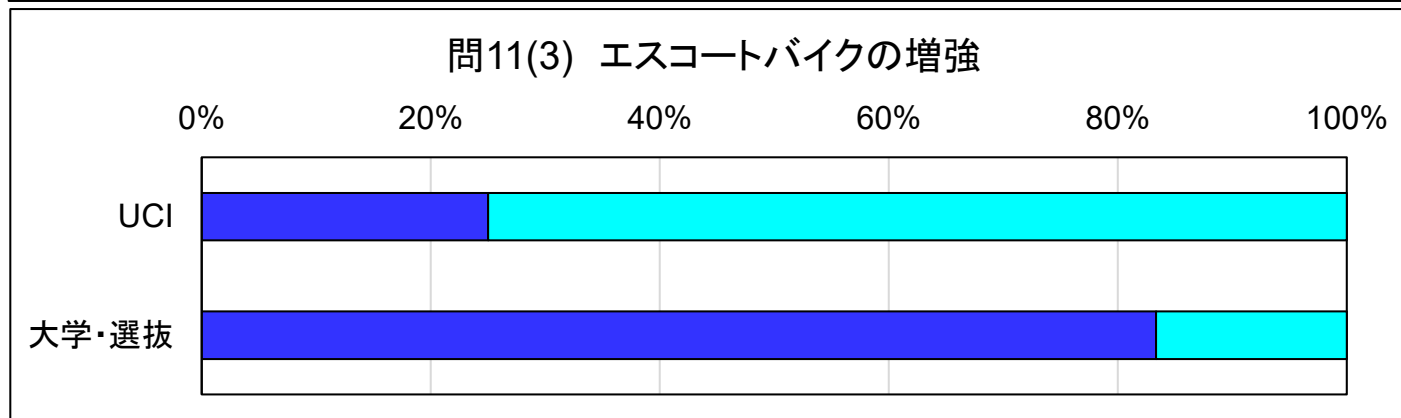
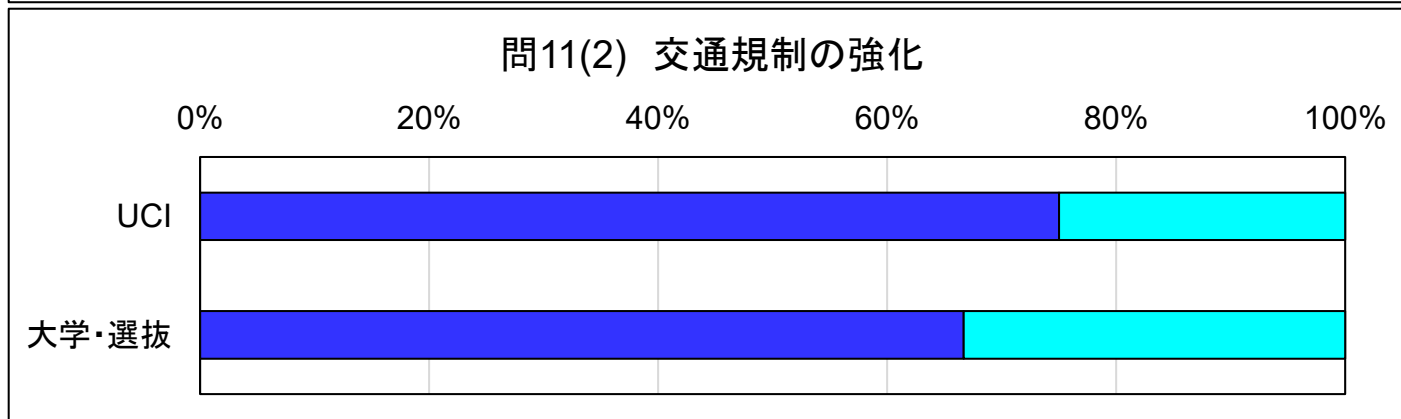
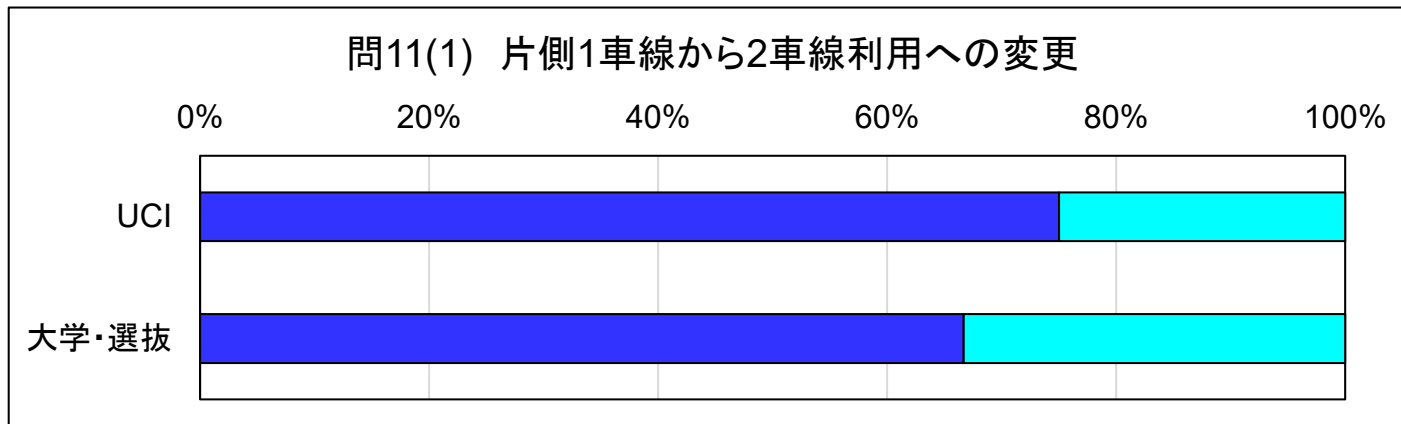
8 安全対策全般について(自由回答)

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)
着色方法は中心性(媒介)使用

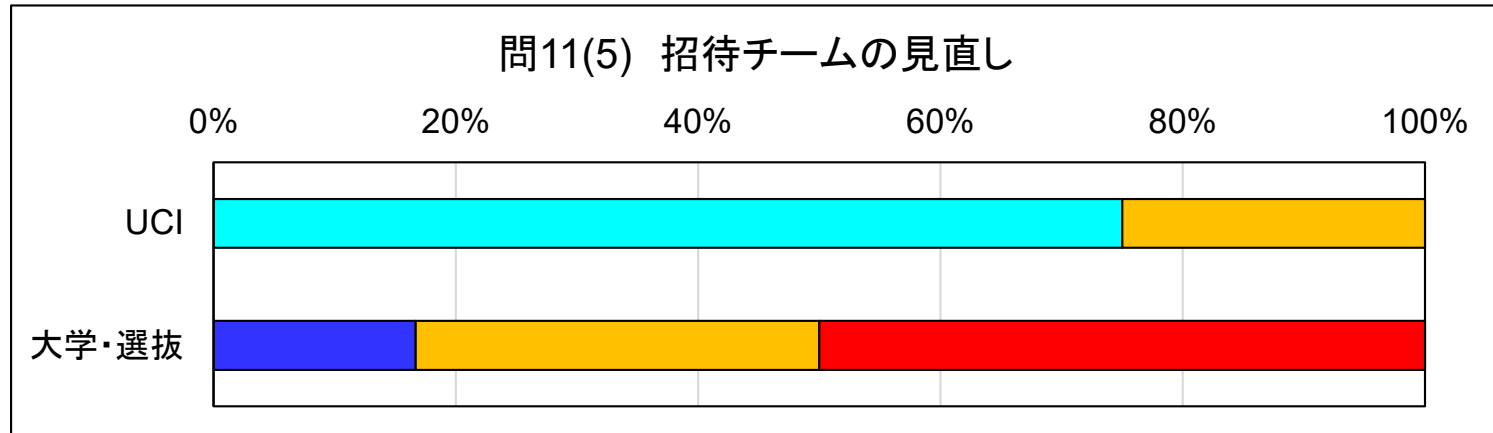
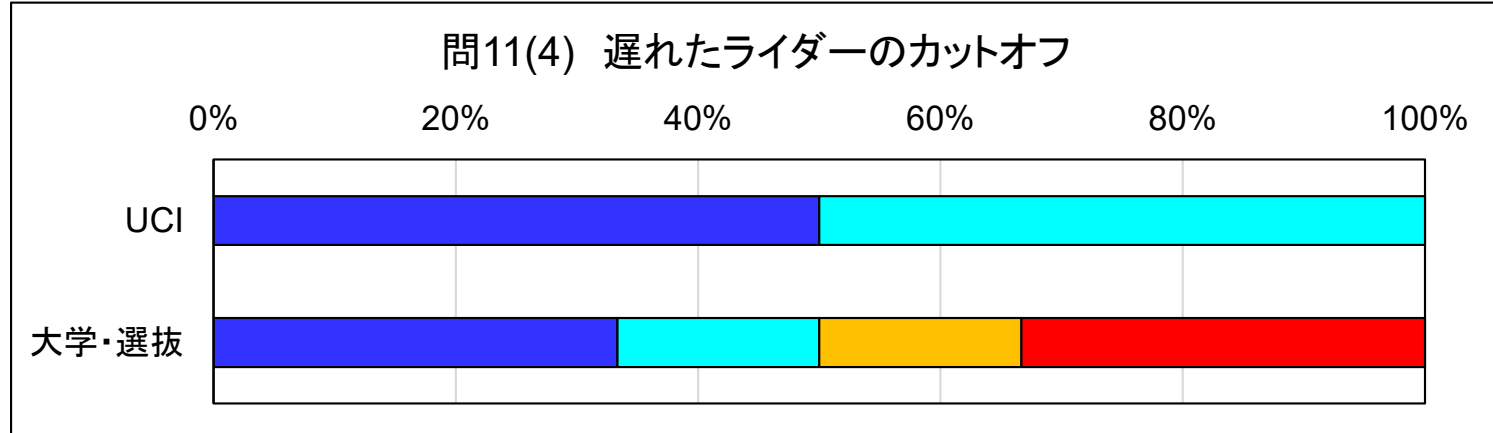


【参考】クロス集計

ツール・ド・北海道の安全対策(検討案)について



ツール・ド・北海道の安全対策(検討案)について



第6回検討会説明資料

リスク・マネジメント

ツール・ド・北海道協会

Safety Management に関する UCIの規定

2.2.015 大会セーフティ・マネージャー

主催者はその運営スタッフの一員として大会セーフティ・マネージャーを任命するものとし、その役割はUCIが発行する主催者のためのロード競技ガイドに定められる。

大会セーフティ・マネージャーは大会のリスクを評価し、国内当局およびスポーツ関連機関(UCI、国内連盟など)の双方が策定した安全規則の遵守を監視する。

主催者は大会セーフティ・マネージャーが自転車競技大会の運営および安全手順に精通していることを確認する。また、主催者は大会セーフティ・マネージャーが自らの職務を果たすために求められることのある、適切な法規制トレーニングを受けていることを確認する。

セーフティ・マネージャーの任務

{	大会のリスク評価	assess the risks of the event
	安全規則の遵守の監視	oversee the observance of the safety regulations
	(緊急の安全上の決定)	

【UCI 2024セーフティ・マネージャー・コース】

2024年のUCIセーフティ・マネージャー・コースはオンラインで実施される。コースは3つのブロックに分けられ、第3ブロックにおいて2024年UCIロード・インターナショナル・カレンダーに登録された大会を持つクラス1およびクラス2のレース・オーガナイザーが対象となっている。

レース・オーガナイザーと国内競技連盟には、登録方法が記載されたEメールが送られる。

主催者は、UCI 発行「ロード・イベントに関する主催者ガイド」に役割が規定されている、大会セーフティ・マネージャーをオーガナイザー・スタッフの一員として任命しなければならない。

この職務に選任された人は、安全計画策定について最低限の経験を有していなければならない。この人物は、レース通過地元地域に精通していなければならない。広い意味での安全に関わる警察や公共サービスとの良好な関係は、当然ながらこの役職にとって大きな財産となる。

大会セーフティ・マネージャーは、大会リスクを評価し、国内当局およびスポーツ当局（UCI、国内連盟など）の両方が定める安全規則の遵守を監督する。主催者は、大会セーフティ・マネージャーが自転車競技大会の組織と安全手順について十分な知識を有していることを保証しなければならない。

主催者は、大会セーフティ・マネージャーが自転車競技大会の組織と安全手順について十分な知識を有していることを保証しなければならない。主催者はまた、大会セーフティ・マネージャーが、その職務を遂行するために要求される、関連する規制のトレーニングを受けていることを確認する。

セーフティ・マネージャーは、必要とする状況を改善するために、緊急の安全上の決定を下すことができる。セーフティ・マネージャーは、イベント運営上のあらゆる不正を是正させる。

- コース、レース事務局、人員（バリア、スタッフ、その他のリソース）の安全ニーズを定義
- 安全を担当する公的機関の同意と協力を得る、
- 警察を支援するボランティア・マーシャルのチームをコース周辺に配置するための調整
- レース車両、チーム、一般市民、保健サービスなどのための交通循環計画の立案と実施
- 選手、チームメンバー、一般市民のための安全計画（避難態勢）の立案と実施
- 様々な公共および民間サービス（警察、軍隊、保健サービス、病院、民間警備スタッフ、消防士、民間防衛当局、赤十字など）の参加交渉、獲得、調整、
- アクセス標識の設置、
- 国境を越えるイベントや外国チームの招聘に関連する通関やビザに関して発生する可能性のある問題の分析と対処、
- さまざまなイベントゾーンへのアクセス管理、アクセスを規制する認定システム実施。

B.1 THE EVENT DIRECTOR AND THE MAJOR ORGANISATIONAL RESPONSIBILITIES

UCI ORGANISER'S GUIDE TO
ROAD EVENTS Chapter3 B1



ISO31000 リスクマネジメント

以下著作権保護のため掲載せず