

ツール・ド・北海道
安全対策に関する検討報告書

2025年3月

ツール・ド・北海道 安全対策検討会

本報告書は、2023年9月8日にツール・ド・北海道第37回大会において発生した事故を踏まえ、事務局から検討会に提出された資料をもとに検討会委員5名が7回にわたる検討会で安全対策について意見交換した内容を集約したものである。

ツール・ド・北海道 安全対策検討会 委員名簿

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
萩原 亨	北海道大学	名誉教授
林 辰夫	前 アジア大陸自転車競技連合	理事
宮澤 崇史	宮澤崇史 Management Office	bravo
武藤 俊雄	北海道大学 公共政策大学院	准教授

(五十音順)

ツール・ド・北海道 安全対策検討会 開催日 (西暦)

第1回	2023年10月29日
第2回	2023年12月28日
第3回	2024年 1月30日
第4回	2024年 3月29日
第5回	2024年 6月12日
第6回	2024年 9月 4日
第7回	2025年 3月26日

目 次

1.	ツール・ド・北海道について	1
2.	2023年の第37回大会と事故の概要	3
3.	2023年（第37回）ツール・ド・北海道におけるロードレースの検討項目	5
	3-1 片側1車線方式に関する検討	
	3-2 交通規制・沿道警備の方法に関する検討	
	3-3 レースコンボイに関する検討	
	3-4 チームや選手等との安全管理などに関するコミュニケーションの検討	
	3-5 安全対策マネジメントに関する検討	
4.	ツール・ド・北海道における安全対策の提言（各論）	9
	4-1 交通規制の改善：片側1車線方式から2車線全幅利用方式への変更 とローリング・クロージャ方式の採用	
	4-2 交通規制・沿道警備体制の改善	
	4-3 レースコンボイによる安全管理の改善	
	4-4 安全管理等に関するコミュニケーションの改善	
	4-5 安全対策マネジメントシステムの構築	
5.	今後の自転車ロードレースの運営に向けた提言（総論）	13
	5-1 体制の強化（人材の確保と育成や財政基盤の強化）	
	5-2 事故対策の実現（段階的に、多様なイベント開催を通じて知見蓄積）	
	5-3 地域との共創（自治体、地域住民、事業者等との関係）	
	5-4 魅力度の向上（地域経済効果、自転車レースの認知度向上）	
	5-5 日本で開催されている自転車ロードレースとの連携（安全対策のレベルアップ）	

1 ツール・ド・北海道について

ツール・ド・北海道は、北海道の広大な国土と豊かな大自然を舞台として日本で初めて開催された本格的なロードレースである。このレースの開催は、北海道の優れた自然環境を生かし、サイクルスポーツを核とした活動を展開することにより、我が国、特に北海道における観光資源及び産業の開発、文化の振興、生活の向上、健康・体力の増進を目的としている。これにより、地域におけるコミュニケーション、国際交流を深めるとともに、サイクルスポーツの普及・振興および自転車利用の普及・啓発に貢献することも期待されてきた。

ツール・ド・北海道では、全道の様々な地域で、マチからマチへと移動していくロードレース（ラインレース¹）を繰り広げてきた。1987年10月に開催された第1回大会では、プロローグ²（個人タイムトライアル³）、ステージ1（札幌市内～支笏湖～羊蹄山麓～ニセコ、137km）、ステージ2（ニセコ～岩内～羊蹄山麓～洞爺湖、128km）、ステージ3（洞爺湖一周、36km、チームタイムトライアル⁴）、ステージ4（石狩～当別～岩見沢～野幌総合運動公園、181km）という構成で5日間行われた。1997年の第11回大会からは国際レースとして開催されるようになった。この年、海外チーム（5）、社会人チーム（8）、大学チーム（7）の合計20チーム、100名の選手が参加した。国際化などレベルを上げる一方、ツール・ド・北海道では、26歳未満（U26）の順位を設けるなど若手育成にも配慮してきた。第11回大会以降、ツール・ド・北海道は国際レースとして開催され、現在は「ME2.2」のカテゴリでUCI（Union Cycliste Internationale、国際自転車競技連合）のレースとして行われている。

1987年から2023年の第37回大会までに、182コース（ステージ数164、プロローグ数18）、総延長22,146km（ステージ延長22,102.5km、プロローグ延長43.5km）に及ぶ大会を、ツール・ド・北海道は運営されてきた。2011年の第25回大会までは、5名を1チームとするロードレースのほか、個人タイムトライアル、チームタイムトライアル、クリテリウム⁵など多彩な競技種目も取り入れた構成でステージレース⁶の大会を行ってきた。2012年の第26回大会以降は、ステージ数3を基本として、ロードレースのみを行ってきている。2018年の第32回大会は大会前日に発生した北海道胆振東部地震のため中止となった。また、2020年の第34回大会と2021年の第35回大会は新型コロナウイルス蔓延のため中止となった。

第1回大会（1987年）から一般参加レースも開催している。大会の名称は、第1回大会（1987年）から第14回大会（2000年）までは「一般参加レース」、第15回大会（2001年）から第36回大会（2022

¹ ラインレース：ラインレースは、スタートからフィニッシュまで1本のルートを走るレース。周回コースと対比して用いられる用語。

² プロローグ：プロローグ（Prologue）は、ステージレースが始まる前に行われる短距離の個人タイムトライアル（ITT）のことで、プロローグの結果により、最初のリーダージャージ（総合首位選手）を決めている。

³ 個人タイムトライアル：個人タイムトライアル（Individual Time Trial, ITT）とは、選手が1人ずつ一定間隔でスタートし、決められたコースのタイムを競うレース形式である。

⁴ チームタイムトライアル：チームタイムトライアル（Team Time Trial, TTT）とは、自転車ロードレースにおいて、チーム単位でタイムを競うレース形式

⁵ クリテリウム：クリテリウムは、短い周回コースを何度も周回して行われるロードレースの形式の一つである。通常のロードレースとは異なり、スピードとテクニックが求められるハイスピードなレースである。

⁶ ステージレース：ステージレース（Stage Race）とは、複数の日程（ステージ）にわたって行われる自転車ロードレース。各ステージのタイムが合計され、最も短いタイムの選手が総合優勝となる。

年)までは「市民レース」となった。一般参加・市民レースのこれまでの参加者は、延べ 25,808 名であった。

2. 2023 年の第 37 回大会と事故の概要

2023 年の第 37 回大会は、2023 年 9 月 8 日(金)～10 日(日)の 3 日間の予定で、道北地域及び道東地域の 4 市 17 町の合計 532km の 3 ステージのロードレースとして計画された。第 1 ステージは旭川市～新得町の 174km、第 2 ステージは帯広市～置戸町の 183km、第 3 ステージは北見市～当麻町の 175km であった。参加チームは、海外チーム(5)、国内コンチネンタルチーム(7)、大学チーム(7)、北海道選抜(1)の合計 20 チームであった。

事故は、9 月 8 日(金) 11 時 37 分、第 1 ステージにおいて、スタートから 71.5 km の地点、上富良野町の十勝岳に設定された 2 つ目の山岳ポイント (KOM⁷) を通過した下り坂の右カーブで発生した。71.5 km 地点とその前後の KP49.6～78.5km の区間は、KOM 前後の 2 車線全幅利用を除き片側 1 車線方式のコースである。この区間は、選手は左側 1 車線を走行する一方、対向車線は一般車の走行を規制する「対向止め」となっている。この区間の 71.5 km 地点で、対向車線にはみ出した選手と、対向車線の一般車両が衝突し、選手が死亡した。事故前後の状況は次のとおりである。

・本大会の前日(9 月 7 日(木))に、UCI 規則等に則って、旭川市神楽公民館にてレースの安全走行等に関する事前会議が開催された。14 時 30 分から参加チームを集めた監督会議⁸が行なわれた。チーフコミセール⁹及び主催者が、レースは原則として片側 1 車線走行であること、対向車線を走行しないことに関する安全走行の留意点について注意喚起された。15 時から「レースセキュリティ・ブリーフィング¹⁰」を行なわれた。チーフコミセールの進行でトレーニング教材をもとに同様な安全走行の留意点について注意喚起するとともに警察から事故防止と許可条件について説明等が行われた。参加者は、レース車列の車両の運転者、オートバイの運転者、テレビ制作会社であった。その後、審判合同会議、部門別会議、プレス・カンファレンスが開催された。

・大会初日(9 月 8 日(金))の 9 時 30 分第 1 ステージがスタートした。第 1 ステージは、旭川市を起点として新得町に至る 174km のロードレースである。第 1 ステージは、獲得標高 2,485m の山岳ルートとなっている。ステージの途中、KP57.0km (KP¹¹) 地点に KOM1 (標高 769m) と KP69.8km 地点に KOM2 (標高 1049m) が設けられている。

・レース状況について簡単に示す。KP25.0km 付近までは先頭と最後尾のタイムギャップは 2～3 分(1.5km 程度)であった。その後、上り坂となり、タイムギャップが長くなり始めた。タイムギャップは、KOM1 (KP57.0km) では 17～18 分、KOM2 (KP69.8km) では 22 分となった。最後尾の選手が KOM2 (KP69.8km) を通過した時刻に先頭の選手は、KOM2 から約 20km 前方を走行していた。

・事故地点の約 1.7 km 手前の KOM2 (KP69.8km) における選手団の通過時刻を示す。先頭集団 2 名、

⁷ KOM : KOM (King of the Mountain) とは、自転車ロードレースにおける山岳賞のことを指す。山岳ポイントが設定された区間で最も早く通過した選手にポイントが与えられる。

⁸ 監督会議 Team managers' meeting : UCI 規則 1.2.087 に基づき大会主催者は監督会議を招集しなければならない。

⁹ チーフコミセール : 審判団の最高責任者のことを指す。

¹⁰ レースセキュリティ・ブリーフィング : ロードレース開催前に行われる安全対策に関する公式会議

¹¹ KP : KP とは距離標 (キロポスト) のことであり、レースの起点からの距離を示している。

第2集団4名、第3集団25名、第4集団21名とそれ以降の選手団の順にKOM2を通過した。先頭集団からのタイムギャップは、第2集団1分03秒、第3集団2分00秒、第4集団4分48秒となっていた。対向車と衝突した選手は、36位で第4集団の5番目としてKOM2を通過した。その時刻は、11時35分40秒であった。先頭集団からのタイムギャップは、4分49秒であった。

・対向車線を走行していた一般車両と選手との事故は、11時37分にKP71.5kmで発生した。この地点は、選手から見て、下り勾配（約10%、急勾配）、右カーブ（曲線半径約55m、急カーブ）となっていた。事故地点を含むKP49.6kmからKP78.5kmの28.9km区間は、事前に配布した「テクニカルガイド」と前日の監督会議で注意箇所として各チームに示されていた。また、この区間は、対向車線の車両走行を規制する対向止め区間となっていた。一方、対向車線を走行していた一般車両と衝突した選手がいた第4集団と前方の第3集団の後方を走行していたチームカーとの間には、2分程度のタイムギャップがあり、その間に走行している選手やレースコンボイの関係車両は確認されていない。なお、対向車線を走行していた一般車両は、事故地点から約0.5km上富良野側のKP72.0km地点付近の停車スペースにおいて、先頭の選手の通過を観戦していた様子が確認されている。

・事故発生後、対向車と衝突した選手の後方を走行していたその選手のチームカーが、事故地点手前で停止した。そのチームカーの後方を走行していた審判バイク「MOT3」「MOT4」が、事故現場に到着し、11時38分18秒に第1報を発報した。その後、審判車両「COM4」「COM5」が事故現場で対応にあたった。医師が搭乗する救護車は、レース後方を走行しており「救護車1」は11時46分、「救護車2」は11時53分に現地に到着した。ドクターカーはレース前方を走行していたため、コースを逆走して現地に急行した。医師3名による救急救命措置が行われ、12時05分に救急車が到着した。医師は、救急車に同乗してドクターヘリのランデブー地点まで対応にあたった。レースは、無線で12時00分にニュートラルを指示し、96.5km地点をフィニッシュとして、順位等の確認を行った。また、12時26分には当日のレース再開はないこと、各々フィニッシュ地点に移動するよう無線で伝えた。

3. 2023年（第37回）ツール・ド・北海道におけるロードレースの検

討項目

ツール・ド・北海道は、UCI（国際自転車競技連合）に登録した国際大会であり、その運営にあたっては、UCI 規則及び UCI が発行する「オーガナイザーズ ガイド」に則って行うこととされている。ロードレースの運営の安全対策に関する規定は、UCI 規則 1.2.060～1.2.065 に示されている。UCI 規則 1.2.061 では、「関連法規や規則、一般注意義務を損なうことなく、主催者は、いかなる者（競技者、アテンダント、役員、観客等）に対しても重大な安全上の危険を構成する場所や状況を、レースコースや競技グラウンドに含むことがないことを保証しなければならない」、UCI 規則 1.2.062 では「完全閉鎖のサーキットを要求する状況が無効とするものではないが、競技が通過するときには、コースにおけるすべての交通は停止させなければならない」と規定されており、万全の安全対策を講じる必要性を掲げている。

ツール・ド・北海道では、上記の UCI 規則 1.2.062 条に基づき、「コース」すなわち選手団が走行する片側1車線方式を採用するエリア内の一般車両の走行を規制してきた。具体的には、UCI 規則 1.0.061 条に基づく措置として急カーブ（鋭角屈曲部を含む）・下り坂（急勾配を含む）などの注意を要する片側1車線方式の区間において対向車線の通行を規制する「対向止め」の措置を講じてきた。しかし、2023年のロードレース中に重大事故が発生した。本検討委員会では、UCI 規則等に規定されている安全対策のうち、「コースと安全」、「定点マーシャル」、「オートバイエスコート」、「安全に関する情報コミュニケーション」、「大会セーフティ・マネージャー」に着目し、事故の状況等を踏まえ、ロードレースの実効的な安全対策の提言に向けて、以下の5つの項目について検討を行った。

- 片側1車線方式に関する検討
- 交通規制・沿道警備に関する検討
- レースコンボイに関する検討
- チームや選手等との安全管理に関するコミュニケーションの検討
- 安全対策マネジメントに関する検討

3-1 片側1車線方式に関する検討

ツール・ド・北海道の第1回大会では、特別規則（安全走行）として「原則として、競技のために道路の全幅を占有することはできないので、競技者と全車両の運転者は交通法規を尊重せねばなりません。」と定められ、片側1車線方式が採用された。2023年（第37回）大会では、特別規則 25（安全走行）に「競技のために占有できる道路の幅は左側1車線」、「許された区間」以外は左側車線の通行を厳守」と規定されていた。「許された区間」とは、スタート、フィニッシュ、ホットスポット¹²、KOM、フィードゾーン¹³等である。一方、2023年大会では、危険な下り坂や急カーブ等を含

¹² ホットスポット：自転車ロードレースにおいて特定の地点で設定されるボーナスポイントや賞金が与えられるスプリント区間のこと。

¹³ フィードゾーン：フィードゾーン（Feed Zone）とは、自転車ロードレースにおいて選手が補給食や飲み物を受け取るために設けられた特定のエリアのことを指す。

む注意箇所においては、片側1車線方式としながらも、対向車線についても通行規制を行う対向止めの措置を行った。なお、2011年（第25回）大会の特別規則では「原則として、競技のために占有できる道路の幅は左側1車線のみなので、競技者と全車両の運転手は、許された区間以外は左側車線の通行を厳守しなければならない。これに違反した場合はペナルティを科す。違反を繰り返した場合はペナルティを累加し、最終的には競技から除外する」と記載されていた。しかしUCIから、罰則規定はUCI規則のみが適用されるとの指摘により、2012年大会の特別規則25（安全走行）からペナルティの項目が削除された。このような状況の中で、2023年大会では重大事故が片側1車線方式かつ対向止めの区間で発生し、片側1車線方式に関する見直しが必要となった。

3-2 交通規制・沿道警備に関する検討

本大会で発生した事故現場を含むKP49.6~78.5km(28.9km)の区間は、山岳ポイントKOM1、KOM2が設定され、その前後には急な上り坂、急な下り坂、急カーブ（注意箇所）が連続する難所である。これらの注意箇所を「テクニカルガイド」に示すとともに、第1ステージでは最も長い「対向止め」の措置をとっていた。しかし、事故発生箇所を含む対向止め区間等において事故車両を含む少なくとも一般車両15台が道路に進入しており、事故車両を含む3台の車両を停止させることが出来なかった。対向止め区間においてはすべての交通は停止させなければならず、規制時間中の対向方向からの車両の規制や接続道路や私有地からの進入車の対策などに対する警備員の配置や規制開始等に関する理解度など、車両規制が十分機能していなかった。

なお、事故車両は沿道の停車帯でレースを観戦していた車両である。停車帯は約10%の危険な下り勾配にあったため、高速で走行しているオートバイではイエローフラッグ警告の作業には危険を伴う箇所であった。このような箇所における観戦車両に対する対策は不十分であった。

3-3 レースコンボイに関する検討

レースコンボイは、選手団と「パトカー、広報車、本部車、メディア車、リードビークル¹⁴、オートバイエスコート¹⁵、共通機材車、レースディレクターカー¹⁶、コミセールバイク、コミセール車、TVオートバイ、ドクターカー、チームカー、救護車、後方関門車、選手収容車、等」で構成される。選手団とこれらの車両が混在しレースコンボイを形成する。レースの安全管理の役割に関して、「リードビークル」・「オートバイエスコート」・「レースディレクターカー」が連携しながら、レース前方の安全対策を実施する。リードビークルは最前で「点検」「指示」「介入活動」等を行う。オートバイエスコートは「予測」「保護」「警告」「規制」等を行う。対向止めの区間で対向車両が進入したときなど、レースの安全を脅かす事象を確認した場合には、これらの車両が迅速に対処する。レースの中間~後方の集団においても、オートバイエスコートが、同様の役割を担う。本大会において、安全を管理するオートバイエスコートは8台で編成されていた。

ツール・ド・北海道では、第1回大会から、大学チーム・地域選抜チームが参加している。海外

¹⁴ リードビークル：リードビークル（Lead vehicle）とは、自転車ロードレースにおいて、レースの先頭を走行し、選手の進行を誘導する車両のことを指す。

¹⁵ オートバイエスコート：オートバイエスコート（Motorcycle Escort）とは、自転車ロードレースにおいて、オートバイを使用して選手の安全確保やレース運転をサポートする役割のことを指す。

¹⁶ レースディレクターカー：レースの運営に責任を負う担当者がのる車両のことを指す。

チーム、国内コンチネンタルチームと比べ、競技者の実力差が大きく、先頭と最後尾のタイムギャップが、他のロードレースより長くなる傾向がある。本大会の特別規則において、先頭の競技者から 20 分以上遅れた選手は、後方関門車の指示によりレースを中止し、後続の収容車に乗ることを定めている。

長い隊列における複数の集団の安全管理には、オートバイエスコートなどの安全管理車の役割や負担が大きい。実際、本大会の事故直前の KOM2 の通過情報から分かるように、KOM2 ではレースコンボイは分裂していた。事故が発生した地点においては、事故が発生した第 4 集団の前方には選手やレースコンボイの車両が存在しない空白の時間が約 2 分間あった。この空白を埋めるオートバイエスコートの台数が不十分であった。また、オートバイエスコートが不足していたためイエローフラッグ警告作業も不十分であった。

3-4 チームや選手等との安全管理などに関するコミュニケーションの検討

レースの安全対策は、大会主催者だけでは達成できない。レースに参加するチームや選手との協力が不可欠である。2023 年大会において大会主催者からの関係者へのコースの交通規制・注意箇所などについては、事前周知等に関する UCI の規定に従い、「テクニカルガイド」の事前配布と、事前周知等に関する打ち合わせの中で説明等が行われた。一方、UCI 規則では、チームおよび競技者は、テクニカルガイドの内容、特に特別規則 25 条について十分に理解し、レース前にコースを調べなければならないことになっている。しかし、特に大学チームの半数以上が事前にコースを調べずにレースに参加していた。経験や技術面で未熟な大学チームが、コースを十分に調べることなく、今回のような危険な勾配区間を含む難易度の高いレースに参加することには課題がある。

レース中、選手に対するコースに関する情報として約 150 か所に「看板」が設置されていた。看板は「競技看板」と「距離表示看板」に分類され、競技看板は、「注意看板」として、選手に特に注意を促す必要のある地点に対して注意地点 50m~100m 手前のコース順行方向路肩に設置され、「ポイント看板」は、KOM やフィードゾーンなどそれぞれ定められた手前の位置に設置されていた。

レース関係者には、主催者と連携して大会運営に携わる「サービスプロバイダー」が含まれており、こちらとのコミュニケーションも重要である。「サービスプロバイダー」の中には、コース設営、会場設営、式典運営、車両管理、無線管理、計測記録、ニュートラルサポート、沿道警備、交通整理、会場警備、看板製作、看板設置撤去、運送、清掃、アコモデーション(宿泊・食事等)、広報、通訳、渉外、救護、システム関係など様々な分野に跨り、数百人の規模となっていた。これらのサービスプロバイダーとのコミュニケーションについては、それぞれ、大会の相当以前の段階から、対面やオンライン、メールや電話などさまざまな手段で連絡調整等を図りながら大会準備が進められていた。また大会前には、「全体会議」として対面で主な関係機関等が一堂に会した会議を行い、それぞれの準備状況等に関する打ち合わせを行い大会に臨んでいた。しかし、この会議では大会運営のロジスティックスが主な議題となっており、リスク共有や安全対策等に関する共通認識に関する情報提供や議論が不十分であった。

また、レースに参加する関係者だけではなく、コース沿線の地域住民や道路利用関係者の協力もレースの安全には不可欠である。地域住民や道路利用者に対しては、大会主催者からの 1 次伝達方

式として、「直接伝達（口頭等）」「チラシ」「看板」「新聞広告」「ホームページやSNS」による発信を行ってきた。しかし、沿線自治体アンケート結果を見ると、看板の数が足りなくて設置時期が遅い、地域住民や交通事業者への周知が不十分、開催趣旨の理解促進が必要など、事前周知が不十分との意見が多く寄せられていた。地域住民や道路利用者に対する効果的な周知方法に係る地域との協議が不十分であった。

3-5 安全対策マネジメントに関する検討

安全対策マネジメントは、大会前のリスク評価、レース中の安全対策マネジメント、レース後の事後評価等を適切に実施する必要がある。

大会前のリスク評価等については、「大会セーフティ・マネージャー」の任務として2021年にUCI規則に規定された。しかし、新しい規定であり具体的な蓄積や経験が乏しく十分機能を発揮できる状況には至っていなかった。

レース中は、沿道警備体制のコントロールやレースコンボイに関する状況の把握、コンボイ前方の安全確認、レースコンボイのコントロールなど様々な安全対策をリアルタイムに処理していくことが求められる。リードビークルを中心としてコントロールしていくこれらの体制は十分に構築できていなかった。

UCI レースでは、レース後に、「デブリーフィング（結果報告会）」や「アセスメント（評価）」が実施されている。ツール・ド・北海道においては、対向車両の停止等に関するレース後評価を受けたケースが過去6回¹⁷あった。それらを踏まえて、オートバイエスコートの増強、対向止めの措置の実施及び拡充、交通量の多い区間等ではフィニッシュを設定しない等の措置を講じられていたが「片側1車線」に関する抜本的な見直しは行われなかった。また、2016年以降の評価でこのテーマに関する評価はなかったことなど、過去の評価等を振り返ることは行われなかった。

¹⁷ 2009年、2010年、2011年、2012年、2013年、2016年

4. ツール・ド・北海道における安全対策の提言（各論）

4-1 交通規制の改善：片側1車線方式から2車線全幅利用方式への変更とローリング・クロージャー方式の採用

ツール・ド・北海道において、ロードレース時の交通規制を従来の「片側1車線方式」から「2車線全幅利用」に変更する。具体的には、ローリング・クロージャー方式を採用する。UCI オーガナイザーズガイドではローリング・クロージャー方式による通行規制の方法が示されている。ローリング・クロージャー方式では、コースをいくつかの区間に分割して、区間ごとに交通の流れを一時的に遮断する。レースコンボイ¹⁸の通過に合わせて区間ごとに交通の遮断を行い、レースコンボイの通過後に交通解放を行う作業を繰り返す。このようにレースのスタートからフィニッシュまでのレースコース全線にわたって、レースコンボイが安全に通過できるよう、区間ごとの段階的規制を実施する。加えて、オートバイエスコートや審判車両などが対向車線を走行できるようになり、レースコンボイによる管理能力の向上にもつながる。

一方、ローリング・クロージャー方式には留意すべき事項が多い。レースコンボイの先頭車両が次の規制区間に入る前に、確実に対向車線の通行規制を開始する必要がある。このため、これまで以上の交通規制や沿道警備体制の増強が必要となる。また、う回路設定が困難な地域においては通行規制時間が長時間に及ぶなど、道路利用者に与える影響も少なくない。ローリング・クロージャー方式を採用するとき、こうした課題等も考慮したコース選定が必要となる。

4-2 交通規制・沿道警備体制の改善

ロードレースを従来の「片側1車線方式」から「2車線全幅利用」に変更するにあたって、これまでの交通規制・沿道警備体制を大幅に増強しなければならない。ローリング・クロージャー方式による交通規制では、レースコンボイの通過に合わせて、各区間において交通規制開始と交通規制解除を次々に行う。各区間で一般車両流入を規制するとともに規制時間前に流入した車両の流出管理を適切に行う必要がある。特に、レースコンボイが各区間に入ってきた時、対向車線側の一般車両が走行していない環境を必ず確保しなければならない。

このような複雑な交通規制が前提となるローリング・クロージャー方式を採用するとき、交通規制・沿道警備を担当する警備体制の強化と警備に関係する人員のスキルの向上と増員が欠かせない。沿道警備業務においては、道路利用者の様々な事情や苦情等を直接受け止めながら理解と協力をお願いしなければならない。大会主催者による規制方式は、進入しようとする車両を完全に止めることの難しさがある。このため、交通規制・沿道警備の手法やマニュアルを毎年更新整備すると同時に、レース実施前の講習が必要となる。

¹⁸ レースコンボイ：レースコンボイとは、レースとともに移動する公式車両の車列（コンボイ）のことを指す。レースの先頭（パトカー、Lead police car）からレースの最後方の後方関門車（Broom Wagon）までの車列をいう。

また、危険な下り坂等においては一般車両の停車禁止(観戦禁止)措置が必要である。観戦者には安全なレース観戦環境を確保するとともに、選手や関係車両にも安全なレース環境を提供することが肝要である。

4-3 レースコンボイによる安全管理の改善

レースコンボイによる安全管理は極めて重要で、コース状況や選手の実力に応じたコントロールや緊急事態等への対応などを、適切かつ確実にできる人数、技術レベルが必要となる。以下に改善すべき事項を具体的に示す。

・選手団のコンパクト化

先頭の選手団と最後尾の選手団のタイムギャップを短くする必要がある。選手団をコンパクトに管理するため、遅れる選手の排除を強化するとともに、招待チーム選定の際にはチーム間の実力差が生じないように配慮する必要がある。ツール・ド・北海道では若手の育成を目指し大学チーム・地域選抜チームを招待してきた。海外チーム・国内コンチネンタルチームと大学チーム・地域選抜チームの実力差は大きく、タイムギャップを長くする要因となっていた。今後、大学チーム・地域選抜チームの招待を再検討する必要がある。

ツール・ド・北海道 2023 特別規則において、先頭の選手よりも一定時間以上遅れた選手に対して、走行中の收容を行ってきた。しかし、スピードの出る下り勾配区間での選手の收容は危険であるなど、走行中の選手の收容には限界がある。レースコンボイの長さをコンパクトにするため、定点における選手の收容を検討する必要がある。

・オートバイエスコートの増員と質のレベルアップなど

オートバイエスコートは、レースコンボイ前方およびレースコンボイ中間から後方も含めて全体を管理することから、多数の台数配備が必須である。2023 年大会の事故を踏まえれば、事故が発生した第 4 集団の前方に生じた 2 分間の空白を埋めるオートバイエスコートが必要であった。さらに、大幅に台数確保したオートバイエスコートの統制を図るためレギュレーター¹⁹を配備するなど、リードビークルやディレクターカーと調整しながらレースコンボイの安全を管理する体制を整備しなければならない。また、走行しながらの安全管理や不測の事態が発生した際の対処方策等、スキルアップのための講習を行う必要がある。加えて、オートバイエスコートについては選手や観客から容易に識別できるよう、統一したユニフォーム整備も望まれる。

・車両進入対策

沿道警備による規制方式では、進入しようとする車両を完全に 100%止めることの難しさがある。レースコンボイにおける白バイの配置が、不可欠である。

¹⁹ レギュレーター: レギュレーター (Regulator) とは、自転車ロードレースにおいて、レースの安全を確保し、適切な進行を管理する。特に、交通規制やレースコンボイの整理を行う役割がある。

4-4 安全管理等に関するコミュニケーションの改善

レースの安全管理は、大会主催者だけの対策で確保されるものではない。チーム・選手をはじめとして、レースコンボイ関係者やサービスプロバイダーおよびレース観戦者や道路利用者、地域住民、沿線地方自治体とレースやコースに関する情報を共有する必要がある。とりわけ、コースのリスク情報を伝える表現として、これまでテクニカルガイドなどで使用していた「注意箇所」より明示的な「危険箇所」とし、全ての小さな障害物の列挙ではなく選手に伝えるべき主な危険箇所を強調すべきである。

次に、レース前の周知に加え、レース中の危険箇所の注意喚起方法の検討が必要である。危険箇所での看板などに加えて、コース脇に停車している一般車両、中央分離帯の入り口、危険な下り坂（特にブラインドカーブ）、道路幅員狭小部、コースの鋭角な屈曲部においては、イエローフラッグ・ホイッスルを使い、通過する選手へ危険箇所であることの周知を徹底すべきである。また、レース中の差し迫った危険については、レースコンボイ全車に対してレース無線により周知する必要がある。

主催者と連携協力しながら大会運営に携わるサービスプロバイダーとのコミュニケーションについては、想定されるリスクを共有し、安全対策等に関する理解を共有するとともに緊急時の連絡や対応等に関する連携等について、事前に十分な調整を図るべきである。また、電子機器類を利活用したリスク情報の伝達等を一層充実させるべきである。

さらに、レース観戦者や道路利用者、地域住民、沿線地方自治体等の協力も欠かせない。コース周辺の交通事情や住民の動き等を最も把握している自治体の助言はコースの安全対策を検討する上では非常に重要である。当検討会では、事故後、チーム・警備会社・警備員・オートバイエスコート・沿線自治体へのアンケート調査を実施した。これらステークホルダーへのヒアリングやアンケートなどで集められたロードレース開催に対する自由意見は安全管理の改善にとって極めて重要である。ロードレース開催の前後で、こうした意見を収集し、安全管理の改善につなげる双方向のコミュニケーションが求められる。

2車線全幅利用方式、ローリング・クロージャー式に変更するならば、コースとなる沿線自治体や道路利用者・住民の利便性は大幅に損なわれる。利便性への影響を小さくなるようなオペレーションの工夫と、沿線自治体や住民の理解と協力が得られるよう事前の丁寧な協議が必要となる。このため、レース観戦者、道路利用者、地域住民、沿線地方自治体等とツール・ド・北海道側が良好なコミュニケーションを確立していくことが必要である。このうちレース観戦者については、観戦ポイント地点やレースにおける見どころの情報を提供するといった取り組みを通じて、むしろ積極的に安全対策強化の協力者として位置付けることも検討すべきである。

4-5 安全対策マネジメントシステムの構築

安全対策マネジメントシステムとして、レース前・レース中・レース後のそれぞれの段階で適切な対策を講じるべきである。

レース前には大会セーフティ・マネージャーによる大会のリスク評価、安全規則の遵守の監督を行う必要がある。

レース中には、時々刻々と変化する状況に応じて、以下のような任務を遂行していくことが求められる。

- ローリング・クローザー方式による一般車両等の進入封鎖
- コースの接続道路・接続私有地等からの進入封鎖
- レースコンボイの前方関係車両等によるインスペクション、リスク予防・危険回避措置
- オートバイエスコートの統制
- 選手団の分裂状況とタイムギャップに関する把握
- レースコンボイの中間～後方における安全確保措置
- レース中におけるチーム・選手に対する注意喚起
- チーム・関係者等に対する適切な情報提供・情報共有等
- 沿線自治体・住民・沿道観客・道路利用者等に対する適切な情報提供

これらの任務を実施する組織とその従事者の人数は膨大となる。また、そのほとんどの組織も従事者もレース当日限りのものである。複数の組織とその従事者は、職務について十分な事前準備ができずに本番のレースを迎える可能性が高い。短期間に、複数の組織がこれらの任務を安全かつ確実に実施できるよう、安全対策をマネジメントするシステムの構築が必要である。

レース後の対応については、ツール・ド・北海道における過去のUCIの評価に対する対応は十分とは言えず、特に大会開催後の安全対策マネジメントシステムに課題がある。外部評価はもとより、内部評価も行うべきであり、常に改善しつづけるサイクルを確立するべきである。また、ツール・ド・北海道の大会主催者には、このことに対する理解と体制づくりへの早急な改善・改革が求められる。

5. 今後の自転車ロードレースの運営に向けた提言（総論）

5-1 体制の強化（人材の確保と育成や財政基盤の強化）

2023年大会における事故の発生要因は競技実施方法・関連規則・競技機材・参加者・観客・交通事情など複雑多岐にわたり相互に絡み合っているものの、自転車ロードレースにおける安全性を確保するためには、変化し続ける環境の中で常に情報を摂取し、安全対策を不断に見直し再構築するとともに、関係者間で共有し、早い対応策を決定し現場で対応し続けることが不可欠である。これを担保するためには運営組織において長期的な展望のもと、安全対策についても専門性を有する人材を確保する必要があるが、主催団体において十分な体制が取れていたとは言えない。また、そのために必要な財政基盤の強化も必要であると考えられる。

さらに、1987年の第1回大会以降のツール・ド・北海道が果たしてきた役割を振り返れば、我が国における自転車ロードレースの振興をリードしてきた点や、オール北海道でこれを支えてきた実績があることを忘れることはできない。安全対策を含め万全の運営体制を維持するために、こうした歴史的資産を発展的・創発的に生かすべきである。

5-2 事故対策の実現（段階的に、多様なイベント開催を通じて知見蓄積）

安全性を確保した自転車ロードレースのためには、UCI規則をはじめとした安全対策の知識を踏まえることは当然として、実際の運用場面での実践知の蓄積が不可欠となる。ここで、我が国においては本格的なステージレースによる開催経験が乏しく、安全な運営のために必要な知見の蓄積も不十分であるという認識に立つことが重要である。本事案を受けて大会運営の方法を抜本的に再構築する必要があり、かつ、中断期間があることも踏まえると、今後は安全性の確保しやすい実施方式から段階的に安全性確保のための知見を蓄積しながら大規模な大会を目指す方式が現実的と考えられる。例えば、コースを完全に封鎖しやすい周回コースやタイムトライアル等を組み合わせる、交通規制の経験豊富な地域の協力を得て開催する、といった取り組みから始めつつ、同時にそこで他地域の主催団体関係者のみならず警備会社や地域社会の方々も巻き込むことで安全対策の共有と更新をし続けることが有効と考えられる。さらに、大会主催者が講じるすべての安全対策は、実際に走行する選手の理解と協力があってはじめて有効性を発揮することも踏まえ、安全対策の内容が選手に確実に伝わり、レースにおいて遵守される方法についても充実させることが必要である。

また、観客の存在を運営上のステークホルダーと位置付けることが見落とされてきたが、観客は安全性確保の上で重要な要素であるのみならず、自転車ロードレースを支えるファン層の形成にも深くかかわることを踏まえるべきである。

5-3 地域との共創（自治体、地域住民、事業者等との関係）

コースとなる自治体の職員や住民、事業者との関係は極めて重要である。

本大会では、コース選定や開催時期、必要なスタッフの確保、チラシ・看板等の告知方法などかかる自治体への相談は、運営組織からの一方的な「協力依頼」となっていた。この関係は、自転車ロードレースの運営にのみ重きを置かれたものであり、地域側にとってのメリットが感じられな

いほか、スタッフ確保への負担感や地域住民の関心の薄さにつながる要因の一つと考えられる。

今後は、安全対策への協力のあり方に加えて、集客や地域の賑わいの創出、経済効果にも着眼し、地域とともに考え、大会に新しい価値や魅力を生み出す「共創関係」を構築することが必要である。このことによって、地域全体が大会を歓迎し、住民や事業者が様々な形で主体的に大会に関わりをもつことが期待される。例えば、「景観」や「道」をテーマに北海道の地域づくりに貢献している団体は多数あり、それらの組織との連携も、地域との共創を検討する上で有効である。

5-4 魅力度の向上（地域経済効果、自転車レースの認知度向上）

北海道における自転車ロードレースの魅力度の向上が重要である。ツール・ド・北海道は、北海道そして全国の自転車ロードレースのファンの方々、選手とその関係者に支えられている。特に、自転車ロードレースとして地域の方々に応援いただくことは、日本の自転車ロードレースの活発化、地域経済への活性化など、多くのメリットにつながる。これまで、ツール・ド・北海道協会は、市民レース（2022年まで）を開催して一般の方々が自転車ロードレースに参加する機会を設けるとともに、函館山の頂上をゴールとしたステージレース（2017年）、札幌の都心部でのクリテリウム（2006年）など、地域の方々が間近でその迫力を実感できるイベントを実施してきた。今後、ツール・ド・北海道協会は、ツール・ド・北海道を日本における国際的な自転車ロードレースを目指し、高い安全レベルを前提とした運営を行い、その魅力度の向上に努力すべきである。

5-5 日本で開催されている自転車ロードレースとの連携（安全対策のレベルアップ）

日本自転車競技連盟（JCF）には、国内各地主催団体が連携して安全対策を検討、共有する体制が存在していない。一方、国際自転車競技連合（UCI）の競技規則を日本語に訳したものがJCFのWEBに記載されている。しかし、UCIの内容は、かならずしも日本の道路事情に合わず、安全性を担保するための仕組みのすり合わせが難しい。加えて、UCIに記載されている内容を日本で開催される自転車ロードレースに具体的に反映させる経験を持った専門家も少ない。今後、日本で開催されている自転車ロードレース関係者が協働し、UCIに記載された内容を踏まえた自転車ロードレースの安全ガイドラインを作成する必要がある。自転車ロードレースの審判、オートバイエスコートのドライバー、レースコンボイの関係者などのメンバーは共通している。安全対策をガイドラインなどで共通化するメリットは大きい。さらに、安全対策を担保した競技実施体制の強化が必要であり、ガイドラインの策定に合わせ国内各主催団体間での協力体制づくりに努めるべきである。

以上