

第 6 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 9 月 4 日 (水) 10 : 00 ~ 12 : 00
- 2 場 所 Web 会議
- 3 出席委員 座長 武藤俊雄 (北海道大学 公共政策大学院 准教授)
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 萩原 亨 (北海道大学 名誉教授)
委員 林 辰夫 (アジア大陸自転車競技連合理事)
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
第 5 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、武藤座長からの挨拶。

続けて、事務局から資料 1「レースコンボイのコントロール (再整理)」についての説明。

説明後の各委員からの発言については以下のとおり。

- レースコンボイの中に、リードビークルに乗る人やレギュレーターになれる人材がどれだけいるのか。将来的にそういう役割が出来る人をリクルーティングしたり、経験を積ませる仕組みをつくらないと組織が脆弱になる。
- 資料 17 ページのエスコートバイクのオフレース・ルートを利用するの先回りは、一般道の渋滞や事故を考えるとリスクがある。ヨーロッパの大会では、バイクがクラクションを鳴らして選手を追い抜きトラブル回避を行う。
- 前の方が言われたとおり、ヨーロッパではバイクがクラクションを鳴らして、選手を追い抜いていきます。また、一般車両や緊急車両が来た場合は、バイクや車 (COM カー) がクラクションを鳴らして選手に注意喚起すると、暗黙の了解で片側に寄ります。
- 日本のバイクは経験が足りない。育成するには口で説明しにくい部分があり、経験と感覚を養う必要がある。

資料2「チームアンケート調査」についての説明。
説明後の各委員からの発言については以下のとおり。

- レース前のミーティングでグーグルマップを利用してコースの注意箇所を説明してくれる監督もいるが、日本のチームはラインレースを走り慣れていないので、それをやっている監督が少ないと思う。また、資金面でコースの下見をできるチームが少ない。
- レース前にコースを十分把握していないことに衝撃を受けた。コース情報はグーグルマップを使うとか、高低差の情報もアプリで手に入られるので、お金をかけなくてもできる方法がある。参加する人の状況の改善を考える必要がある。
- 本当に危険なところは立哨がいなければならないと思うが、コースの危険箇所は監督が選手にちゃんと伝える必要がある。オーガナイザーが全てを担うのではなく、監督のレベルを上げる必要もある。
- 海外チームが何日も前から現地に入ってコースの下見をするのは難しい。現地についてから、大体の情報を得てスタートしているチームが殆ど。コースは乗用車が走れる道路を使うので、基本的に危険なコースはない。ただし、事故というのは色々な形で起こる。きついカーブですよという案内はするが、危ないところは危ないとみんな分かっているの で、選手は危険回避して走っている。

資料3「リスクマネジメント」についての説明。
及び、自治体に依頼するアンケート用紙(参考資料として配付)についての説明。
説明後の各委員からの発言については以下のとおり。

- 安全対策の規制が厳しくなると自治体の負担が多くなる。レースに自治体に関わることによるメリットが必要。自治体の意見も吸い上げる仕組み、ウエルカムになる雰囲気作りを醸し出していかなければならない。
- 武藤座長 自治体に一方的に負担をお願いするのではなく、もう少し良い関係を作っていくことが大事。
- インバウンドの方々の情報発信などを上手く使いながら、自治体にアピールしていくのは有効と感じる。
- 選手があそこなら走ってみたい、観客も応援して観光もできるというようなメリットのあるコース選定をすると、自治体の理解を得ていけるのでは。

(以上)