

第1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5年10月29日(日) 13:30~15:30
- 2 場 所 TKP 札幌駅カンファレンスセンター カンファレンスルーム:2C
- 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:
リモート参加)
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 座長選出
 - (3) 検討会
 - (4) 閉会
- 5 配布資料
ツール・ド・北海道 安全対策検討会規約
資料1
 - ① 安全対策検討会の開催趣旨
 - ② ツール・ド・北海道について
 - ③ 安全対策概要
 - ④ 事故概要
 - ⑤ 検討の進め方資料2
 - ① COMMUNIQUE No. 1~3
 - ② Additional Information on safety 英語版・日本語版
 - ③ ツール・ド・北海道2023 特別規則

(検討会概要)

1 開 会

検討会の開会に先立ち、公益財団法人ツール・ド・北海道協会 山本隆幸理事長から、委員の皆さまへ出席のお礼と挨拶があった。

2 座長選出

互選により萩原委員を座長に選任する。

○萩原座長挨拶

ツール・ド・北海道で大きな事故が発生してしまった。今後事故が起きない大会にするために皆さまと意見交換をしながら、こういう内容でいけばいいのではないかという着地まで進めたいと考えている。

3 検討会

事務局から資料1の①～③の説明があり、説明後の発言は以下のとおり。

- ツール・ド・北海道は、主催者（オーガナイザー）も審判（コミッセル）もガラパゴス化（日本流）になっている。
- ツール・ド・北海道にはポリスチームがない。エスコートバイクだけでは止まらない車両があるので、白バイを含めたポリスチームが必要である。
- エスコートバイクの教育が足りないと感じた。また、エスコートバイクの数も足りていない。ツール・ド・北海道ぐらいの規模であれば相当数が必要である。選手が通過するのは数分間で、それをきれいに通過させるのがエスコートバイクの仕事。
- 主催者は選手の安全、大会の安全を厳守するのが基本。
- エスコートバイクが手で止められと合図しても（車両は）止まらない。バイクでブロックするぐらいしないと止まらない。
- ポリスチームもエスコートバイクもいつも同じメンバーで情報共有を図らなければならないが、そういうシステムは日本にはなかった。
- エスコートバイクは（車両を）完璧に止めるというのが仕事である。それができていなかったからこういうことが起こったのだろうと推測。

続いて、事務局から配付資料1の④及び⑤についての説明。その後の発言は以下のとおり。

- エスコートバイクが車を完全にブロックしていないから事故が発生した。エスコートバイク（「マーシャル」という）の数がもっと必要である。
- 車両を確実に止めて、選手が通過する数分間は絶対止めなければならない。これはどこの国でもやっていること。
- 片側通行が危ない云々というのは別問題。ヨーロッパには馬車道しかないところなど沢山あるので、道路幅が狭いというのは別の話になる。
- 片側通行でレースをするのであれば、センターラインの外側は崖だというぐらいの感覚で、主催者が選手に説明をしなければならない。
- 安全をキープするというのが主催者の責任であり、UCIの規則1.2.062を守らなければならない。
- 選手へのルール徹底がどこまでできていたのかというと、たぶんできていない。勝負に出ている選手にとっては、行くぞという気持ちになったら対向車線にはみ出してしまう。その問題をどうするのかという対策を取らなければ、車を止めたとしても、違う形でまた事故が起きる可能性が高まる。
- リスクコミュニケーションの手法の中で、ルールに関する情報伝達について、参加者側に情報発信するだけではなく、伝わっていることを主催者側も承知したという、何重の情報のやり取りを設計し、この考え方を手法に落とし込んでいけば状況が変わるのではないか。
- 警備員やエスコートバイクなどそれぞれの役割や、選手の責任など、それらの全てがかみ合わなければならない。数量的に足りていたのか、能力的なものはどうだったのか、車両の停止方法などシステムの問題はなかったのか、

何回も開催しているうちに心が緩んではいなかったか、予算的な問題はなかったのか、なども含めて検討していかなければならない。

- レース中の選手は気持ちが高ぶっているので、ルールを冷静に判断することはハードルが高い。大会のシステム上で選手を守る形をある程度つくっていかねばならないと感じた。
- 2007～2009 年ころのレースでは中央線をはみ出すことに厳しかった時代があった。タイムカットや罰金が発生した。
- 選手にとって何がリスクなのか、そのリスクをどう自分たちで意識しながら走るのか、タイムカットや罰金がいい形であるかは別として、そういった実害のような形にならないと、選手たちは（ルールを）意識できない。

○萩原座長（まとめ）

今日は、レースについての具体的な話や「リスクコミュニケーション」というキーワード、また、予算の制限やシステムの問題などに縛りがあるのではないかという発言が出た。

そういう視点から、具体的に調べ、どういう対策があるのか。また、過去にもっといろいろやっていたのではないか、他の大会ではどうなのかなどを拾い、答えのレポートを作りつつ、そのレベルを高めていきたい。最後はどういう対策になっていくのかということを提言、まとめる方向で進めていきたい。

（以上）