

第2回 ツール・ド・北海道 安全対策検討会

議事次第

2023年12月28日(木)

10:00～12:00

リモート開催

1 座長挨拶

2 議事

- (1) UCI 規則とガイドブック
- (2) ツール・ド・北海道2023 第1ステージの Peloton
- (3) ツール・ド・北海道2023 コースと交通規制

3 その他

(配付資料)

第2回説明資料

第1回ツール・ド・北海道 安全対策検討会議事要旨

第2回検討会説明資料

ツール・ド・北海道協会

委員の発言(Draft)

委員からの発言(順不同)

項目	内容
オーガナイザー	主催者は選手の安全、大会の安全を厳守することが基本。UCIの規則1.2.062を守らなければならない。
ポリスチーム	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。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。
車両を完全に止める	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。
マーシャル (エスコートバイク)	エスコートバイクの教育が足りない。エスコートバイクの数も足りていない。ツール・ド・北海道くらいの規模では相当数が必要。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。エスコートバイクが手で止まれと合図しても(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。エスコートバイクは(車両を)完璧に止めることが仕事である。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。
片側通行について	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。。
警備やエスコート、 選手の責任、予算等	警備員、エスコートバイクなどそれぞれの役割、選手の責任など、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、能力的に足りていたのか、車両の停止方法などシステムな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のか、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。
選手への対応等	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しなければならない。 選手へのルール徹底ができていない。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。この問題への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。 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。 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。大会システムで選手を守る形をある程度つくっていかなければならないと感じた。 過去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か、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。

目次

- 1 UCI規則とガイドブック**
- 2 ツール・ド・北海道2023
第1ステージのPeloton**
- 3 ツール・ド・北海道2023
コースと交通規制**

1 UCI規則とガイドブック (参考規定等)

UCI Cycling Regulations

PART I - GENERAL ORGANISATION OF CYCLING AS A SPORT

§ 7 Course and safety Safety

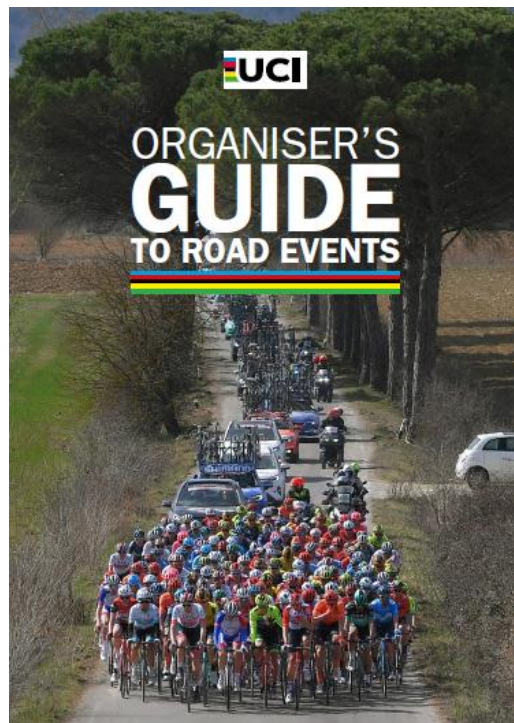
- 1.2.060 The organiser must provide an adequate security service and organise efficient cooperation with the police.(article introduced on 1.01.05).
- 1.2.061 Without prejudice to the relevant legal and administrative provisions and the general duty of care, **the organiser shall ensure that the race course or the competition grounds include no places or situations that could constitute a particular safety risk to anyone** (riders, attendants, officials, spectators, etc.). (article introduced on 1.01.05).
- 1.2.062 Without prejudice to provisions requiring an entirely closed circuit, **all traffic shall be stopped on the course as the race passes through.**
- 1.2.063 In no case can the UCI be held responsible for defects in the course or installations of for any accidents that may occur.(article introduced on 1.01.05).

コースと安全 「安全」

- 1.2.060 主催者は十分な安全策を提供し、警察の効果的な協力を組織しなければならない。
- 1.2.061 関連法規や管理規則や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。
- 1.2.062 完全閉鎖のサーキットを要求する条項を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。
- 1.2.063 事故を起こし得るコースあるいは設備の欠陥について、いかなる場合もUCIに責任はない。
(以下略)

UCI Organiser's GUIDE To Road Events

UCI 主催者ガイドより



Chapter 4 Technical and Sports Preparation for the Event

C. SAFETY (安全)

C.1 Determining the route (ルート決定)

C.2 Closed roads or rolling closure? (閉鎖道路又はローリング閉鎖?)

C.3 Safety personnel (安全担当者)

C.3.1 Mobile escort (モバイルエスコート)

C.3.2 Stationary marshals (立哨)

C.4 Preparing the course and marking obstacles

(コース準備と障害物マーキング)

C.4.1 Preparation of the road (道路準備)

C.4.2 Protection from obstacles (障害物からの保護)

C.4.3 The protection of vulnerable points (脆弱ポイントの保護) (feed zones, tunnels, level crossings, critical points of the race)

C.5 The communication of information (情報伝達)

C.6 The start and finish areas (スタート・フィニッシュエリア)

C.6.1 The start (スタート)

C.6.2 The finish (フィニッシュ)

<https://downloads.ctfassets.net/76117gh5x5an/7qhUGLmnseEMGg95GQnF1V/671c01089dc026bc1b52c9af0010a043/uci-guide-orga-epreuve-road-2021-eng.pdf>

C.2 「Closed Roads」と「Rolling Closure」 閉鎖道路/ローリング・クロージャー

主催者が、治安機関(警察など)の費用で、規制条件下で当局による特別扱い(道路が治安機関により保護されルート内の走行や駐車が禁止される)と道路の独占的使用の恩恵を受けることを認める行政用語。

この取り決めは、実装に多大な労力を要するが、レース前後の様々なタイプの車両(広報キャラバン、プレス、関係者、チーム)が同じ手順で保護されるため、ルートを安全に保ち、レースの進行を促進する。ただし、これは非常に制限的な取り決めであり、道路使用をレース車両のみに限定すると、一般の道路利用者に数時間の不便が生じる。

- 道路閉鎖は、大規模イベントにおいては異例の措置。一部の国では全面的道路閉鎖は許可されない。
- 多くのオーガナイザーは、警察やボランティアにより実施される「ローリング・クロージャー」、つまり交通の流れの一時的遮断(+/- 10分間)で恩恵を受けている。
- このように、ライダー及び後続車両で構成されるレース隊列は、道路規則(信号機、道路標識)を一時的に免除されるという恩恵を受ける。
- ローリング・クロージャー・システムが使用されている場合でも、オーガナイザーは関係する公的機関に対し、特に狭い道路における危険な車両の駐車や、レースで 사용되는道路の特定の区間での交通の移動を制限するよう要請することができる。
- もちろん、そのような措置の実施は関係する公的機関によって異なる。

C3 Safety Personnel

サイクルレース中の安全の基本原則は、レース前およびレース通過中のすべての非レーストラフィック、特にレースと反対方向への移動を停止することである。これを達成するため、安全担当者は静的および/またはモバイルチームに配置される。

C.3.1 MOBILE ESCORT

A motorcycle escort (provided by a motorcycle club, police, etc.) is essential to the safety of a cycle road race. The escort protects the entire peloton and moves rapidly from place to place.

C.3.1 モバイルエスコート

エスコート(オートバイクラブ、警察などが提供)は、自転車ロードレースの安全に不可欠である。エスコートはプロトン全体を保護し、場所から場所へと迅速に移動する。

C.3.2 STATIONARY MARSHALS

The role of stationary safety marshals can be played by the police, other security forces or civilian volunteers. The essential task of these marshals is to promote the safety of the event by warning other road users of the imminent arrival of the race. They stop road users before the riders pass through, in this way avoiding any traffic moving in the same direction or against the flow of the race.

C.3.2 立哨

立哨の役割は、警察、他の治安部隊、または民間のボランティアが果たすことができる。これらの立哨の本質的な仕事は、レースの間近の到着を他の道路利用者に警告することにより、大会の安全を図ることである。ライダーが通過する前に道路利用者を止め、同じ方向に移動したり、レースの流れに逆らったりする交通を回避する。

C.3.1 Mobile Escort

The organiser should pay particular attention to difficult stages (mountain stages). The riders often split into several small groups and become spread over many kilometres in this type of stage. It is often the case that other road users do not expect the later riders, thinking that the race has passed once the first groups have ridden by. This means that the mobile escort plays an essential role in ensuring the safety of the later riders. Leaving riders alone, without an escort at the back of the race, is a dangerous situation to be avoided at all costs.

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。

A mobile escort is much less important in a circuit race if the roads are closed to traffic. As the route is protected by stationary marshals, the role of the motorcycle escort is to travel ahead of the riders to warn of their arrival.

サーキットレースにおいて、道路が通行止めになっている場合、モバイルエスコートの重要性ははるかに低くなる。ルートは立哨により保護されているため、エスコートバイクの役割は、ライダーの前を走行してライダーの到着を警告することである。

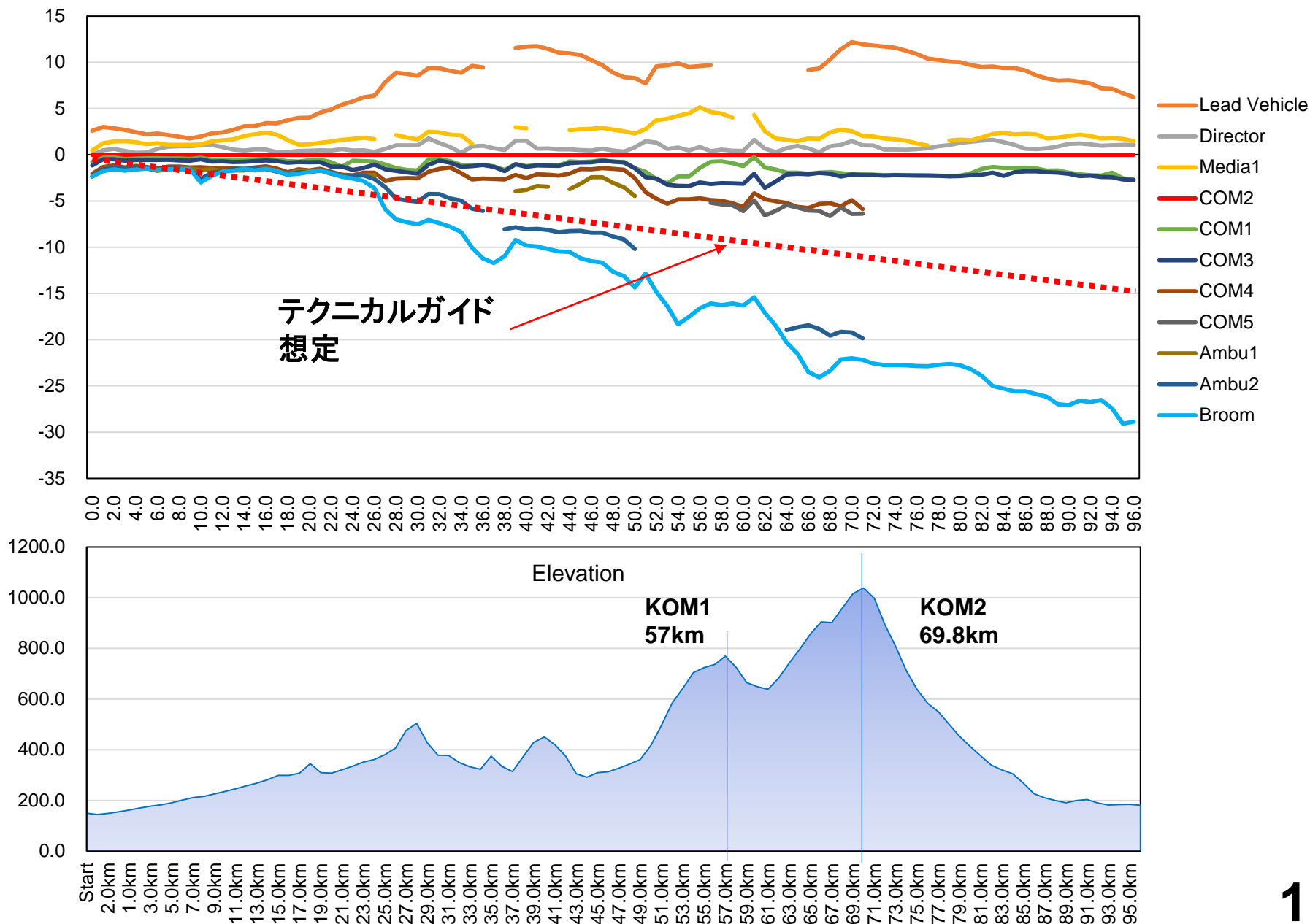
C.3.1 エスコートの任務

1. To anticipate: they warn other road users ahead of the race at major road junctions. They anticipate the arrival of the race by preventing other road users travelling in a contrary direction.
2. To protect: they travel ahead of the race to ensure that traffic has been stopped at junctions. They protect the riders and warn any oncoming traffic, obliging it to park on the verge. They ensure that different groups of riders are protected if the peloton splits. During time trials, they ride in front of each competitor in order to protect the rider from spectators, oncoming traffic, etc.
3. To warn: motorcycle escorts are equipped with a whistle and yellow flag provided by the organiser. They warn riders about dangerous bends and other sections, as well as traffic islands, roundabouts, badly-parked vehicles, etc.
4. To regulate: they remove non-race vehicles that become incorporated into the race convoy.

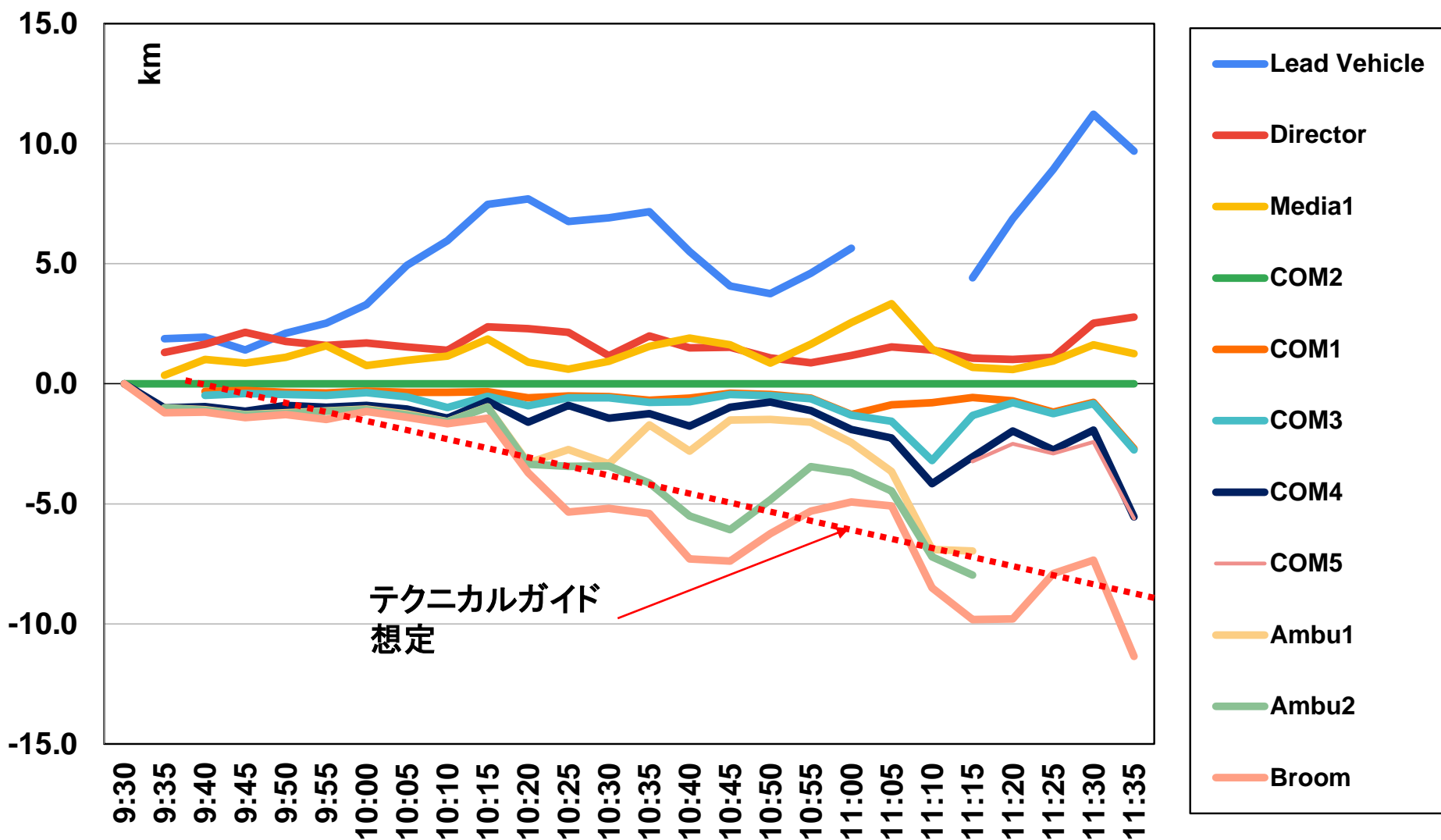
1. Anticipate(予測): レースの先で、主要道路交差点にて他の道路利用者に警告する。彼らは、他の道路利用者の反対方向への走行を阻止し、レース到来を予期させる。
2. Protect(保護): 交差点で交通が確実に停止するよう、レースより前を走行する。彼らはライダーを保護し、対向車に警告し、路肩に駐車することを義務付ける。プロトンが分裂した場合でも、異なるグループのライダーが確実に保護されるようにする。タイムトライアルでは、観客や対向車などからライダーを守るため、各選手の前を走行する。
3. Warn(警告): オートバイエスコートには、主催者が提供する笛と黄色い旗が装備される。これらにより、危険なカーブやその他区間、交通島、ラウンドアバウト、駐車状態の悪い車両などについてライダーに警告する。
4. Regulate(規制): レースコンボイに組み込まれる非レース車両を排除する。

2 ツール・ド・北海道2023 第1ステージのPeloton

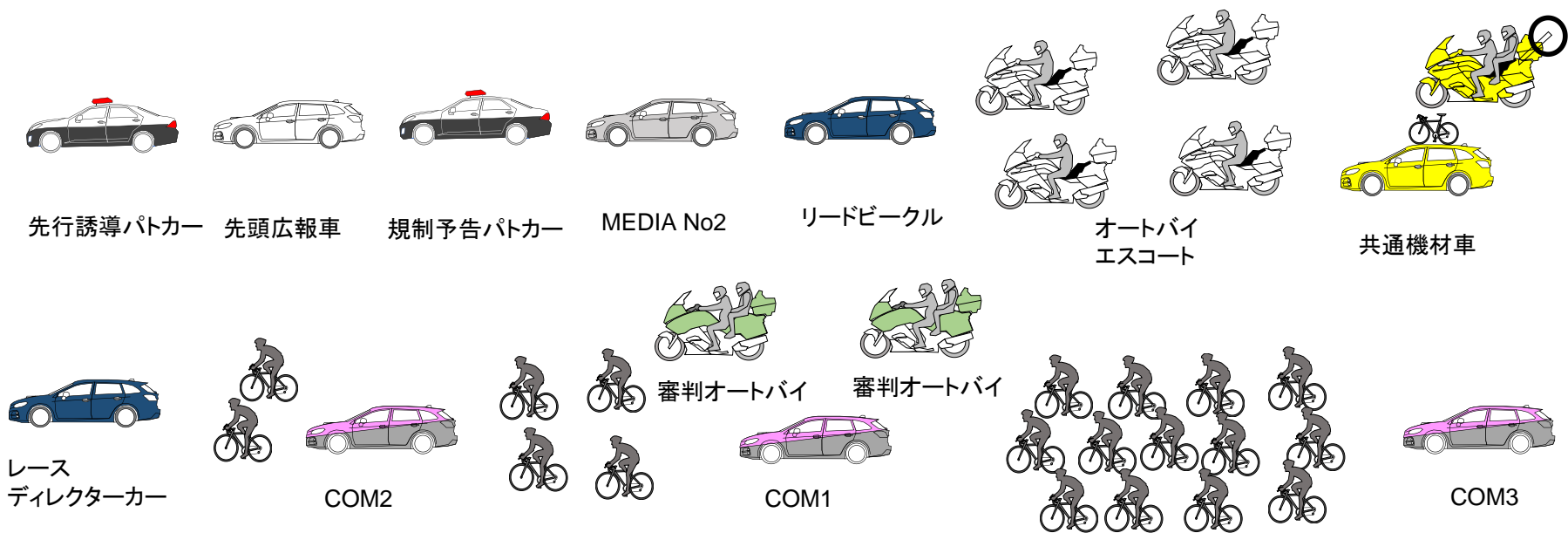
COM2と各車両のTime GAP



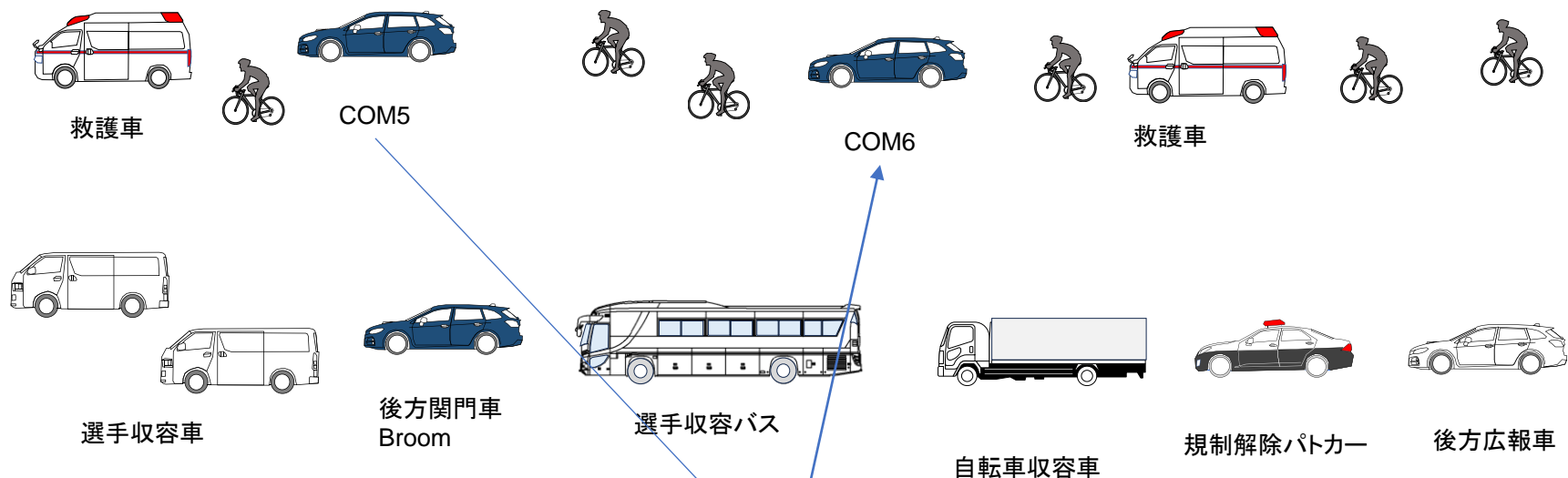
レース区間の長さ



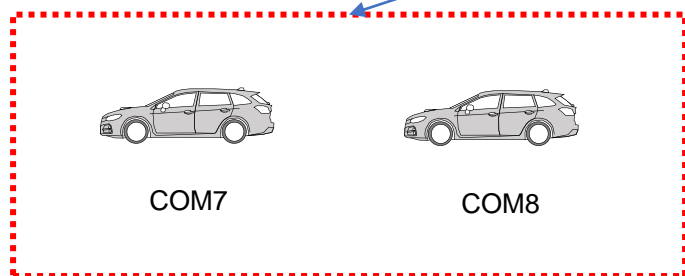
レース前方の車列構成



最後尾の車列構成



※ レース中盤以降、KOM・HOTの作業終了した審判が、COM5～COM8としてレース審判を行うこととしている。



3 ツール・ド・北海道2023 コースと交通規制

コースと交通規制

ツール・ド・北海道では、特別規則25(安全走行)において「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」と規定していた。この「許された区間」については、コミュニケNo.1(COMMUNIQUE No. 1)においてスタート・フィニッシュ・KOM・HS・FZ等の具体的な全幅2車線区間を示している。

さらに、大会前日に開催した「監督会議」において配布説明した「安全走行に関する補足説明資料(Additional Information on safety)」では、「コース上の注意を要する箇所(List of obstacles on the courses)」として急カーブ・上り・下りなどの区間を示していた。なお、この注意を要する箇所については、対向車両止めの交通規制対象としていた。

STAGE1のコースは、パレード区間約3km、レース区間171kmの合計174kmである。この中で、2車線全幅使用区間は11区間20.8km、残る153.2kmは片側1車線区間で、そのうち10区間71.8kmについて注意を要する区間としていた。

	コース	交通規制	コース延長	備考
A	片側1車線		81.4km(47%)	
B		対向車線止め	71.8km(41%)	
C	2車線全幅使用	対向車線止め	20.8km(12%)	
	合計		174km	

片側1車線区間で対向車線止めとしていた10区間71.8kmは、急カーブ・上り・下りなどの道路構造となっていたことから、危険防止の観点から「緩衝帯」のような役割を想定して設けたものである。

2車線全幅使用区間 Full road width can be used.

対向車両止め

STAGE1

No	KP	L	備考
1	Start～町道	2.7km	スタート
2	国道～Finish	0.6km	フィニッシュ
3	56.6～57.1	0.5km	KOM1
4	69.0～70.0	1.0km	KOM2
5	90.0～90.6	0.6km	HOT SPOT1
6	105.0～106.3	1.3km	HOT SPOT2
7	93.7～95.0	1.3km	Feeding Zone
8	18.2～19.2	1.0km	狭隘区間
9	27.6～30.7	3.1km	狭隘区間
10	37.0～43.7	6.7km	狭隘区間
11	83.4～85.4	2.0km	狭隘区間
合計	11区間	20.8km	

注意を要する箇所 Obstacles on the course.

対向車両止め

STAGE1

No	KP	L	備考
1	17.0～19.2	2.2km	カーブが多く狭隘
2	25.7～30.7	5.0km	上り坂・下り坂、狭隘
3	34.0～43.7	9.7km	上り坂・下り坂、狭隘
4	49.6～78.5	28.9km	KOM1、KOM2前後 急な上り坂、下り坂、連続急カーブ
5	83.4～85.4	2.0km	狭隘、連続急カーブ
6	97.6～104.4	6.8km	上り坂、狭隘、連続急カーブ
7	122.6～125.8	3.2km	下り坂、狭隘、連続急カーブ
8	137.7～149.5	11.8km	上り坂・下り坂、狭隘
9	163.7～167.4	3.7km	急な下り連続カーブ、中央分離帯
10	170.7	全幅区間内	鋭角カーブ
合計 10区間		73.3km (71.8km)	うちKOM付近の1.5kmについては2車線全幅区間に含まれる