

第2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12月28日(木) 13:30~15:30
- 2 場 所 Web 会議
- 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)
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 検討会
 - (3) 閉会
- 5 配布資料
 - 資料1 UCI 規則とガイドブック
 - 資料2 ツール・ド・北海道 2023 第1ステージのPeloton
 - 資料3 ツール・ド・北海道 2023 コースと交通規制第1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

○萩原座長挨拶

本日から具体的な論点についての議論を進めたいと考えている。

論点は4つ、①コースの車線規制、②警備体制、③車列、車両の隊列、④チーム、選手に対するルールとその周知。

今日は、コースの車線規制についての意見交換をしたいと考えている。

2 検討会

事務局から資料1から3までの説明があり、説明後の発言は以下のとおり。

○テクニカルガイドに記載されているとはいえ、コースの中でどこが危なくて、どこが注意する箇所かというのは最も重要な情報である。

それを前日の監督会議で説明だけではなく、大事なことなので、テクニカルガイド内の文字も大きく記載し、説明は何度も時間をかけて周知徹底すべき。

○コース上で片側一車線から全幅使用になる箇所や全幅使用から片側一車線に変更になる箇所には、レース中の選手が明確にわかるような案内標識やモバイルエスコートによる指示・合図が必要である。

○主催者ガイド(UCI ORGANISER'S GUIDE TO ROAD EVENTS)で提案されている交通の一時的遮断(Rolling Closure)を実施するためには、もっと多くのインディケーション(標識)やマーシャル(立哨)が必要。合わせてモバイルエスコートの数をもっと必要であるが、ロードレース経

験が少ないため、教育も必要となる。

- コース内に対向車が入ってくるなど、アクシデントが発生した時に、より早く情報を隊列内はもちろん、警備員、ボランティア等にも伝達し、適切な対応ができるよう、連絡系統の整備が重要。
- 技術革新の中で自転車の速度が早くなり、自転車をしっかり扱えていない部分があると感じており、そういったところから、たまたま対向車線に出してしまうことが考えられる。
中央分離帯や標識等を設置しても、これに接触して、事故を起こすことがある。
- 出場チームが事前にツール・ド・北海道のコースを試走する場合もあるので、危険箇所や注意箇所などのインフォメーションは早い段階に、選手に出した方が良い。
- 主催者が現実的な安全対策を取ることは重要であるが、技術革新によって高まっているリスクの知識やスキルなどの情報提供は、業界横断的な仕組みがあれば良いが、選手個人やチームに任されているのが現状である。
- レースで必要なスキルはレースでしか身に付かない。
ただ、実際のレースの中でも、トップ集団がレースを作って終了してしまうので、模擬レース的なものを開催して、選手個々が、集団の中でのポジション取りや、安全策を考えた動きなど、レース展開を体験し、学んでみるのはどうか。
- 事故が起きやすい中央分離帯などには、マーシャルがイエローフラッグで注意喚起をしたり、選手がコースを間違わないよう、方向の指示をするなど、安全確保に努めるべきである。
- 交通量が少ない道路は、なるべく全幅使用にして、国道など交通量が多い道路はマーシャル対応としてはどうか。

(以上)