

自転車文化センター研究報告書

第8号

2016年3月

一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

自転車文化センター研究報告書 第8号

目 次

はじめに……………一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター	1
【自転車の通行環境】	
無信号交差点における自転車の通行路…………… 谷田貝一男	3
[人類働態学会第50回全国大会にて発表 人類働態学会会報第102号掲載]	
【高齢者の自転車利用】	
高齢者の加齢による自転車事故…………… 谷田貝一男	13
[人類働態学会第50回全国大会にて発表 人類働態学会会報第102号掲載]	
高齢者の交通ルール違反による自転車事故…………… 谷田貝一男	21
[人類働態学会第44回東日本地方会にて発表]	
高齢者の自転車安全運転のための指導法（要旨）…………… 谷田貝一男	25
[人間生活工学第45号掲載]	
【自転車競技の普及】	
明治29年に日本で行われた2つの自転車ロードレース…………… 谷田貝一男	27
自転車ロードレースの出来るまで…………… 中野 俊喜	37

Bicycle Culture Center Research Report No.8

Contents

Introduction.....	Bicycling Popularization Association of Japan	1
【Bicycle traffic environment】		
Traffic path of bicycle in intersection without traffic light	Yatagai Kazuo	3
【Bicycle use in the elderly】		
Bicycle accidents caused by the aging population	Yatagai Kazuo	1 3
Bicycle accident by the violation of traffic rules of the elderly	Yatagai Kazuo	2 1
Teaching for the bicycle safe driving of the elderly	Yatagai Kazuo	2 5
【Popularization of Cycling】		
Two bicycle road races that were carried out in Japan in 1896	Yatagai Kazuo	2 7
Until the Bicycle Road Race ～Le Tour de Langkawi 2015・TOUR OF JAPAN 2015～	Nakano Toshiki	3 7

はじめに

一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

自転車は近距離交通手段として、その経済性、利便性、効率性などが一段と評価され、日常生活に最も密着した乗り物として利用されています。またスポーツやレジャーのための用具としても多くの人たちに広く利用され、健康促進の一翼も担っています。

さらに自転車は二酸化炭素を排出しない「地球環境に優しい乗り物」として、地球温暖化防止、環境浄化のための様々な政策がヨーロッパをはじめ世界の多くの国や地方公共団体、さらには種々の環境団体によって公表され、実行に移されています。こうした国際状況の中で、日本においても自転車の持つ社会的役割がこれまで以上に高まり、その利用の拡大が期待されると共にさまざまな形で実行されつつある状況です。

その一方で自転車どうし・自転車と自動車・自転車と歩行者など自転車に関係した交通事故に関して、発生件数は減少を続けているものの死者数は増減を繰り返し、その中でも特に65歳以上の高齢者が60%以上を占めています。高齢者の人口割合は今後も増加することから、高齢者の事故防止対策が急務とされています。また、自転車と歩行者の事故は減少傾向を示さないため、その対策としての安全利用教育の充実並びに通行環境の整備も大きな課題になっています。

こうした期待・役割と弊害を併せ持つ自転車ですが、「人と自転車・社会と自転車」のより良い新たな関わり、未来に向かっての自転車のあり方を市民と共に考え、提案していく機関が「自転車文化センター」です。このために、過去の歴史を種々の資料収集と解説により、現在の利用状況を様々な方法で把握して種々のデータとして記録・解析を行う等の調査並びに研究を行い、自転車のこれからのあり方の提案としてその成果を公表しています。

本号ではこうした目的で行った調査・研究の成果を掲載しています。まず死者数割合の高い高齢者の自転車利用時の事故データを収集し、その解析により高齢者の安全利用対策の一つの方法を提案しています。また、事故発生場所としてその割合が最も高い交差点における自転車・歩行者・自動車の通行状況調査を行い、その結果から特に出会い頭事故の原因を求め、その対策方法を提案しています。

さらに日本における自転車ロードレースの歴史を振り返るとともに、マレーシアで行われたアジア最高峰のロードレース「Le Tour de Langkawi 2015」の視察を行い、運営・競技に関する状況報告と、現在日本で行われている「TOUR OF JAPAN」などのロードレースをより質の高いレースを作るための提案を行っています。

本号におけるこれらの研究報告が、これからの自転車の安全で利便性の高い利用方法、利用者・利用目的の拡大方法を見出していくための資料として活用していただければ幸いです。

2016年3月

無信号交差点における自転車の通行路

Traffic path of bicycle in intersection without traffic light

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo

1. はじめに

平成26年の東京都内における自転車事故発生件数は12666件、交通事故全体の34.1%にあたり、その発生場所は交差点及び交差点付近が73.4%である。この交差点及び交差点付近での事故発生原因として、出会頭が54.8%で、これに左折時・右折時を加えると84.8%になり、自転車事故全体の62.2%を占める¹⁾。

したがって自転車事故防止対策として特に交差点での発生を減少させる必要があり、そのためには交差点での通行状況を把握する必要がある。信号機が設置してある交差点では、赤信号による停止を避けるための通行路が選択される傾向にある²⁾。しかし信号機の設置していない交差点での通行路に関する調査研究はこれまでない。

このため、演者は信号機の設置していない交差点での自転車及び車両・歩行者の通行方向・通行量から、自転車利用者の通行路選択に影響を及ぼす要因を探った。

2. 調査方法

調査した信号機が設置していない交差点は10箇所、その位置は商店街・商店と住宅の混在地・住宅地から抽出した。形状は十字路7箇所(歩道あり1箇所・歩道なし6箇所)、丁字路3箇所(歩道あり1箇所・歩道なし2箇所)である。調査日(平成27年9月9日～10月24日、平日・休日)・調査時間帯(朝・午前・昼・午後・夕方)は交差点により異なるが、調査時間はいずれも1時間で天候はすべて晴である。

3. 調査結果

10箇所の交差点の位置・調査時間・交差点の形状・自転車の通行方向と通行台数は表1の通りである。

表1 交差点別自転車の通行方向と通行台数

調査日	調査時間	調査地点	交差点形状	自転車通行台数	車輛通行台数	歩行者通行人数	左折		右折		直進	
							左側通行	右側通行	左側通行	右側通行	左側通行	右側通行
9月9日(火)	7:35~8:35	世田谷区下馬6-19	十字路	50	26	194	8	0	0	16	20	6
9月9日(火)	8:55~9:55	目黒区碑文谷6-5	丁字路	93	31	177	24	1	0	24	38	6
9月12日(金)	10:25~11:25	調布市小島町6-8	十字路	154	49	70	41	0	1	42	58	12
9月14日(日)	13:20~14:20	志木市柏町5-1	十字路	133	125	68	19	0	13	24	74	3
9月19日(金)	8:00~9:00	中野区鷺宮1-18	十字路	397	102	415	34	0	4	32	303	24
9月19日(金)	9:15~10:15	中野区鷺宮3-42	丁字路	32	8	8	9	2	10	10	1	0
9月19日(金)	9:15~10:15	中野区鷺宮3-38	十字路	50	11	18	16	1	2	8	19	4
9月19日(金)	11:20~12:20	武蔵野市吉祥寺東町2-23	丁字路	154	25	80	17(12)	0	35	17	48(17)	1(7)
10月3日(金)	16:20~17:20	板橋区成増1-8	十字路	225	80	248	50	1	14	36	112	12
10月24日(金)	9:45~10:45	豊島区池袋2-56	十字路	257	166	—	34(4)	0(2)	7(5)	27(7)	135(6)	17(13)
		計		1545	623	1278	242(16)	5(2)	86(5)	236(7)	308(23)	85(20)

() 内は歩道通行

10箇所の交差点をさらに通行路別に分けたときの通行方向と通行台数は表2の通りである。

表2 通行路別の自転車通行方向と通行台数

交差点	左折			右折			直進		
	左側通行	右側通行	左側通行率	左側通行	右側通行	左側通行率	左側通行	右側通行	左側通行率
世田谷区下馬6-19	6	0	100.0%	0	3	0.0%	5	3	62.5%
	0	0	—	0	5	0.0%	9	0	100.0%
	1	0	100.0%	0	0	—	1	1	50.0%
	1	0	100.0%	0	8	0.0%	5	2	71.4%
目黒区碑文谷6-5	2	0	100.0%				14	4	77.8%
	21	1	95.5%	0	10	0.0%			
				0	14	0.0%	24	2	92.3%
調布市小島町6-8	11	0	100.0%	0	2	0.0%	24	7	77.4%
	4	0	100.0%	0	24	0.0%	3	1	75.0%
	6	0	100.0%	0	8	0.0%	11	3	78.6%
	20	0	100.0%	1	8	11.1%	20	1	95.2%
志木市柏町5-1	8	0	100.0%	0	3	0.0%	19	0	100.0%
	4	0	100.0%	4	5	44.4%	22	3	88.0%
	2	0	100.0%	1	1	50.0%	21	0	100.0%
	5	0	100.0%	8	15	30.4%	12	0	100.0%
中野区鷺宮1-18	10	0	100.0%	0	3	0.0%	28	1	96.6%
	4	0	100.0%	4	4	50.0%	43	3	93.5%
	12	0	100.0%	0	19	0.0%	194	14	93.7%
	8	0	100.0%	0	6	0.0%	38	6	86.4%
中野区鷺宮3-42	6	0	100.0%				1	0	100.0%
				0	1	0.0%	0	0	—
中野区鷺宮3-38	3	2	60.0%	10	9	52.6%			
	0	0	—	0	3	0.0%	3	0	100.0%
	13	1	92.9%	0	0	—	4	2	66.7%
	3	0	100.0%	2	5	28.6%	9	1	90.0%
武蔵野市吉祥寺東町2-23	0	0	—	0	0	—	3	1	75.0%
	2	0	100.0%	35	16	68.6%			
	15(12)	0	100.0%				23(8)	1(2)	95.8%(80.0%)
板橋区成増1-8				0	1	0.0%	25(9)	0(5)	100.0%(64.3%)
	41	0	100.0%	3	0	100.0%	59	2	96.7%
	4	0	100.0%	1	2	33.3%	43	10	81.1%
	2	1	66.7%	3	1	75.0%	3	0	100.0%
豊島区池袋2-56	3	0	100.0%	7	33	17.5%	7	0	100.0%
	19	0	100.0%	1(0)	2(0)	33.3%(-)	46(0)	5(0)	90.2%(-)
	6	0	100.0%	5(1)	14(0)	26.3%(100%)	28(0)	2(0)	93.3%(-)
	3	0(1)	100.0%(0.0%)	1(0)	10(1)	9.1%(0%)	38(4)	10(5)	79.2%(44.4%)
	6(4)	0(1)	100.0%(80%)	0(4)	1(6)	0.0%(40%)	23(2)	0(8)	100.0%(20%)

() 内は歩道通行

4. 考察

4-1. 直進時

総台数936台のうち、左右いずれ側の通行も認められている歩道通行を除いた左側通行率は9

0.5%である。交差点別で90%を下回った5箇所のうち、4箇所は1時間当たりの通行台数が100台未満であり、このときの右側通行は左側右側の意識なしでの通行と考えられる。

通行路別に右側通行が5台以上あるのは4交差点6通行路であるが、このうち4通行路は駅方向である。特に右側通行台数が14台で最も多かった通行路は幅員5mに左側通行が194台、駅方向で調査時間が午前8時から9時までであったことから、急いでいることと左側を通行したくても通行しにくい状況であったといえる。

4-2. 左折時

総台数275台のうち、左右いずれ側の通行も認められている歩道通行を除いた左側通行率は98.1%である。右側通行は4交差点の計5台であり、そのうちの3交差点は1時間当たりの通行台数が100台未満であることから、右側通行は左側右側の意識なしでの通行と考えられる。

4-3. 右折時

総台数334台のうち、左右いずれ側の通行も認められている歩道通行を除いた左側通行率は26.7%である。交差点別で50%以上は2箇所、いずれも丁字路である。通行路別では100%1箇所、50%以上5箇所、50%未満9箇所、0%16箇所である。

この結果から、右折は通行が短距離となる右側通行が基本となっていると仮定した上で、左側通行という選択に影響を及ぼす要因を探ってみた。

右折時の左側通行率に影響を与える要因として、右方向左側通行する自転車・車両・歩行者の直進・左折、正面左側通行する自転車・車両の直進・右折、左方向左側通行する自転車・車両の直進を設定した。

最初に10箇所の交差点別左側通行率と、前記要因を自転車・車両・歩行者及び通行方向を組み合わせ合わせた通行量とで相関を求めたが、有効な数値は得られなかった。このため、左側通行率が0%以外の十字路交差点5箇所に絞って交差点ごとに通行路別左側通行率と前記数値とで相関を求めた結果を表3に、丁字路交差点3箇所の通行路別左側通行率と前記数値とで相関を求めた結果を表4に示す。

表3 十字路交差点通行路別相関

自動車		板橋区成増1-8	調布市小島町6-8	志木市柏町5-1	中野区鷺宮1-18	豊島区池袋2-56
自動車の通行方向	右から左折	0.55	0.92	0.08	0.83	0.75
	右から直進+右から左折	0.61	0.91	0.35	0.20	0.58
	右から左折+正面から右折	0.62	0.99	0.46	0.93	0.76
	右から直進+右から左折+正面から右折	0.76	0.81	0.42	0.29	0.50
	右から直進+右から左折+正面から直進+正面から右折自動車	0.84	0.91	0.40	0.08	0.82
自転車の通行方向	右から左折	-0.70	0.07	0.43	-0.10	0.43
	右から直進+右から左折	-0.59	0.44	-0.19	-0.31	0.87
	右から左折+正面から右折	-0.99	-0.34	0.46	-0.20	0.07
	右から直進+右から左折+正面から右折自転車	-0.80	0.35	-0.04	-0.31	0.81
	右から直進+右から左折+正面から直進+正面から右折自転車	-0.97	0.06	-0.60	-0.61	0.92

表4 丁字路交差点通行路別相関

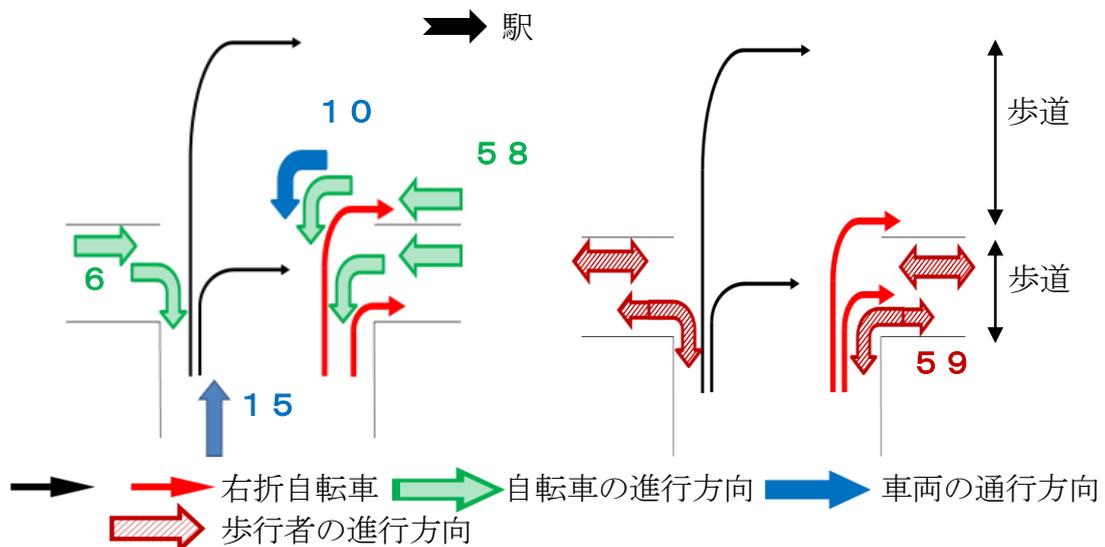
	自動車	自転車
右から左折	0.81	0.92
右から直進+左折	0.86	0.01
左から直進	-0.99	-0.91

十字路・丁字路いずれの交差点も左側通行率は右方向及び正面からの車両台数と関係があるようだが、自転車との関係も含めて交差点ごとに数値の大きさに開きがある。このため、交差点の通行路別に通行量の多い7箇所について、右折時右側通行台数に対する右方向左側通行及び正面左側通行する自転車・車両・歩行者の直進・左折・右折台数割合も求めて、併せて検証してみた。

①丁字路 左側通行率68.6% 武蔵野市吉祥寺東町

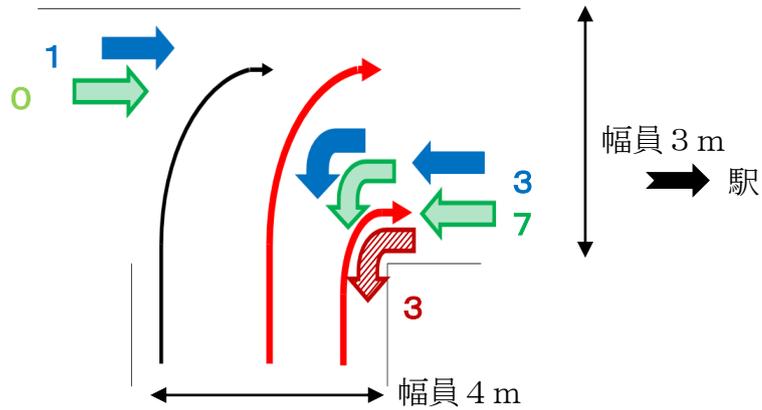
調査時間11:20~12:20 (金)

左側通行自転車35台 右側通行自転車16台



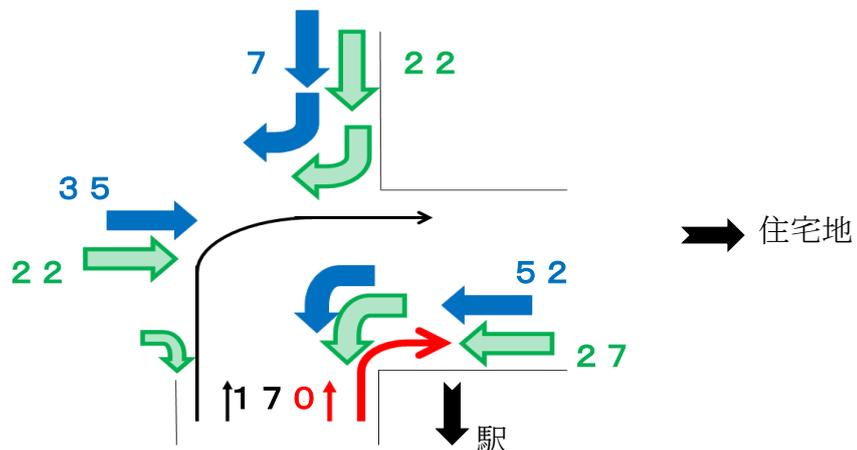
右方向左側通行（車道・歩道）する自転車・車両・歩行者の直進・左折台数・人数127に対して、左方向右側通行（歩道）する自転車・歩行者の直進・右折台数・人数19にすぎない。右方向左側通行する自転車・車両・歩行者の直進・左折の増加が右折時の左側通行率を増加させていると考えられる。

②丁字路 左側通行率52.6% 中野区鷺宮3-4-2
 調査時間9:15~10:15 (金)
 左側通行自転車10台 右側通行自転車9台



右方向左側通行する自転車・車両・歩行者の直進・左折台数・人数13で、右折時の右側通行を減少させる要因にはなりにくい。右折時右側通行9台中7台は幅員4m道路の中央を通行しながら、右折後は左側通行している。交差点全体の総通行量は調査した10交差点の中で最小であるから、左側通行による右折遵守はあるが、中央を通行した方が安全という意識があったと考えられる。

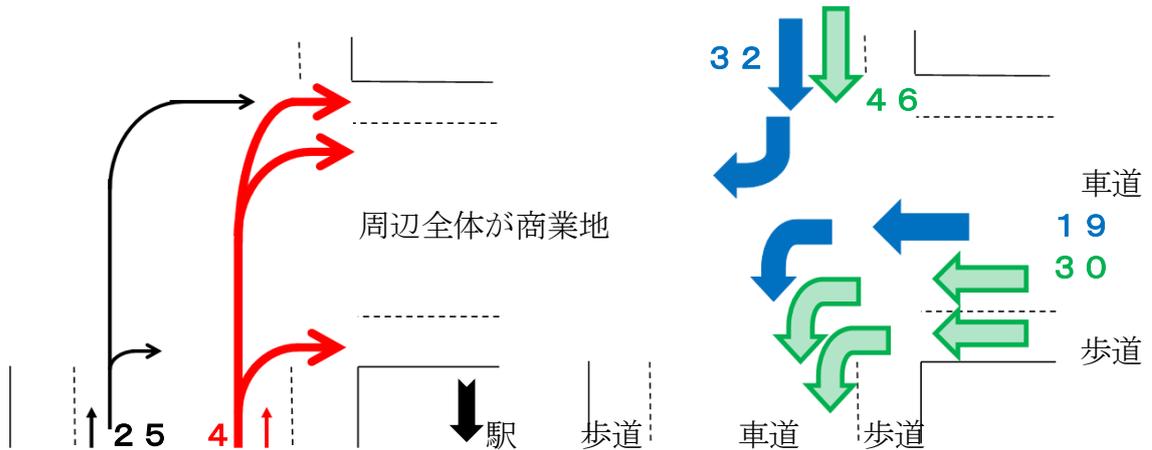
③十字路 左側通行率34.8% 志木市柏町
 調査時間13:20~14:20 (日)
 左側通行自転車8台 右側通行自転車15台





右折時右側通行台数に対する右方向左側通行する自転車・車両の直進・左折台数割合は0.19 (歩行者を含めると0.15) で①の丁字路の0.24 (歩行者を含めると0.13) より小さく、右方向左側通行する自転車・車両台数が左側通行率を増加させていると考えられる。

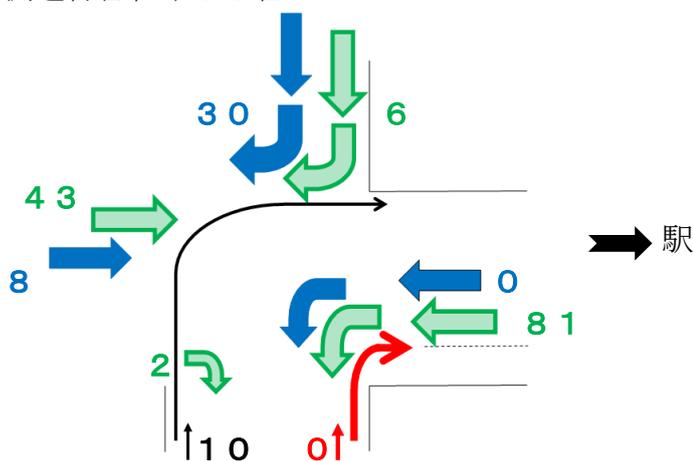
④十字路 左側通行率26.3% 豊島区池袋
 調査時間9:45~10:45 (金)
 左側通行自転車5台 右側通行自転車14台



右折時右側通行台数に対する右方向左側通行（車道・歩道）する自転車・車両の直進・左折台数割合は0.30である。右折前の歩道を除いた幅員4m道路の通行台数は自転車・車両合計台数が左側96台、右側102台で、幅員に対する通行台数率は全37通行路の中で2番目に高い。

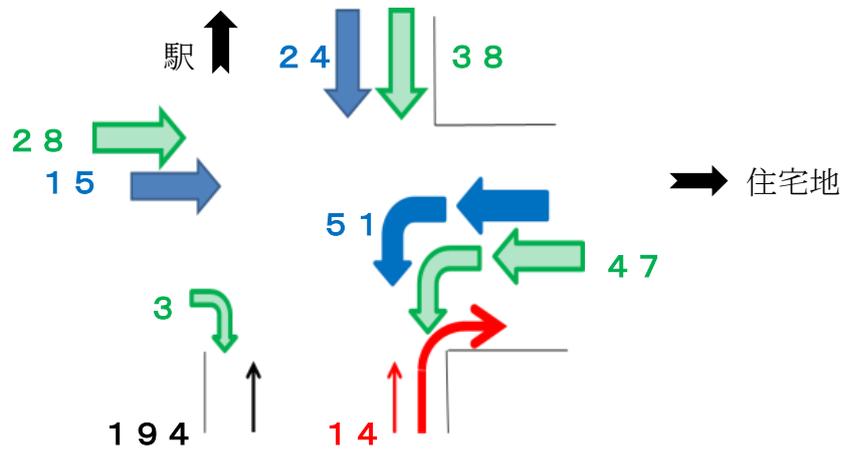
右側通行右折後の通行路は、右側歩道10台左側歩道1台左側車道3台、左側通行右折後の通行路は右側歩道3台左側車道2台で、すべて右折後の通行路に関して違反はない。このため右側通行による右折は、狭い幅員での通行台数と右方向からの通行台数の少なさが要因と考えられる。

⑤十字路 左側通行率17.5% 板橋区成増
 調査時間16:20~17:20 (金)
 左側通行自転車7台 右側通行自転車33台



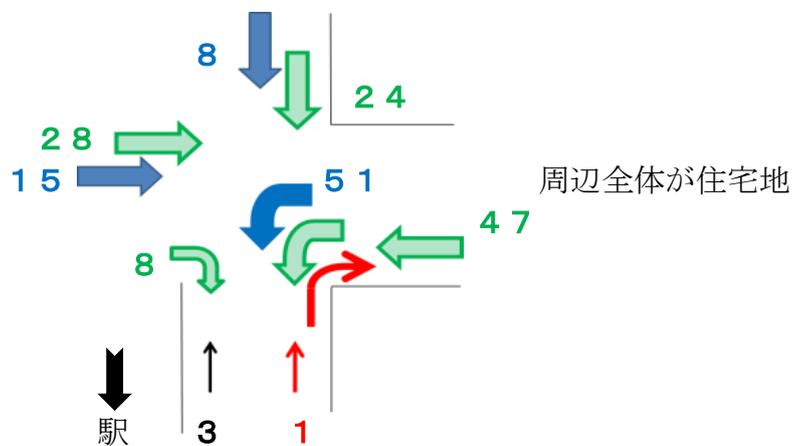
右方向左側通行の車両はなく、右折時右側通行台数に対する右方向左側通行する自転車台数及び歩行者を含めたときの割合は0.41、0.30でいずれも①③④より大きく、右折時の左側通行減少要因と考えられる。しかし、右折前通行路での直進自転車左側通行率100%が、右折時左側通行率を17.5%まで引き上げているとも考えられる。

⑥十字路 左側通行率0.0% 中野区鷺宮1-18
 調査時間8:00~9:00 (金)
 左側通行自転車0台 右側通行自転車19台



右折時右側通行台数に対する右方向左側通行する自転車・車両の直進・左折台数及び歩行者を含めたときの割合0.19、0.13は最小で、右方向からの自転車・車両台数を考えると右折時左側通行率は上がるだろう。しかし、右折前道路の幅員4mに左側通行自転車が206台（左側通行率86.2%）であるため、この車列の中から右折することが難しいという状況が右折時右側通行を促していると考えられる。

⑦十字路 左側通行率0.0% 調布市小島町
 調査時間10:25~11:25 (金)
 左側通行自転車0台 右側通行自転車24台





右折時右側通行台数に対する右方向左側通行する自転車・車両の直進・左折台数及び歩行者を含めたときの割合0.45、0.42は最大で、右方向左側通行する自転車・車両台数が右折時左側通行率を低下させている可能性が高い。さらに右折前の通行路はゆるやかな下り坂で、しかも右折前の通行路から右方向の自転車・車両等の通行状況がフェンス越しに見えることも右折時右側通行を促進していると考えられる。

5. 無信号交差点における事故防止対策

信号機が設置していない交差点の通行路別通行状況より、右折時の左側通行率は右折前の通行路での自転車の通行台数及び左側通行率、右折後の通行路から来る左側通行の自転車・車両台数（交差点によっては歩行者も含む）に影響され、右折前通行路正面からの自転車・車両台数との関係性は小さい。この他、交差点の左右方向の通行状況が見えるという道路環境も影響する。

また、調査した10交差点を通行した総自転車台数1545台から歩道内通行を除いた1500台のうち、直進時・左折時も含めた右側通行違反は340台違反率22.7%である。しかし、違反率が28.0%～44.0%に達している交差点は5箇所あり、1時間の自転車総通行台数が100台未満は4箇所、車両総通行台数が50台未満は5箇所すべてであることから、これらの交差点では自分の意思で通行空間を選択することが可能であるという要因が考えられる。

この他、10交差点37通行路の中で「一時停止線」もしくは「止まれ」表示があるのは22通行路である。しかし、自らの意思での一時停止は皆無で、徐行は約10%に過ぎない。

これらの結果から、信号機が設置していない交差点での自転車事故、特に出会い頭及び左右折時の発生防止対策として一時停止を確実に行う他、右折時の左側通行率上昇を含め、いずれの方向も左側通行を促進させることが有効と考えられる。このための方法の一つとして、いわゆる法定外路面表示がある。これは自転車の通行路・通行方向を誘導する方法の一つで、演者³⁾を含め多くの研究者・自治体等でその効果が認められている。しかし、今回調査した10交差点にはこの表示がないため、交差点進入前の停止線の他、直進時、右折時の進路を交差点近くから示す路面表示の活用が望まれる。

参考文献

- 1) 「警視庁自転車事故分析資料」 警視庁 2015年
- 2) 元田良孝他 「進行方向・赤信号に関する自転車の交通違反の原因に関する研究」 第30回交通工学研究発表会論文集 2010年
- 3) 谷田貝一男 「自転車と歩行者の共存を探るための研究」 自転車文化センター研究報告書第4号 2012年

本稿は人類働態学会第50回全国大会にて口頭発表し、同学会会報第102号に掲載している。

Traffic path of bicycle in intersection without traffic light

Kazuo Yatagai

Bicycling Popularization Association of Japan Bicycle culture center

73.4% of the bicycle accident which occurred in 2014 in Tokyo was around the intersection and the intersection. 84.8% of the cause of the accident is occurred when a crossing and turn. Therefore I investigated the 1545 bicycles traffic path at 10 locations intersections where traffic light is not installed. Left-hand traffic rate was as follows: 90.5% for go straight; 98.1% for left turn; and 26.7% for right turn. Because the ratio when turning to the right is low, it was explored the factors that influences the left traffic rate when turning to the right. It was suggested following 4 factors.

1. The number of bicycle that passes on road before it turns to the right.
2. The left-hand traffic rate of the bicycle that passes on road before it turns to the right.
3. Amount of traffic of bicycle, car, and pedestrian that passes on road after turn to the right.
4. Traffic situation of the road after the right turn can be seen in advance.

From these results, it would prevent of accident that raising the left-hand traffic rate before a right turn. Moreover, in the intersection where the amount of traffic in the bicycle and the vehicle is little, the right-hand traffic rate is high. This is because the unconscious to pass on the right. As a countermeasure of accident, utilization of a road surface display may be considered.

高齢者の加齢による自転車事故 Bicycle accidents caused by the aging population

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo

1. はじめに

自転車乗車中における交通事故発生件数並びに高齢者（60歳以上）の死傷者数は平成16年から減少を続け、26年は16年に対して発生件数は0.58倍、高齢者の死傷者数は0.59倍であった。しかし、26年の全死傷者数に対する高齢者の死傷者数が占める割合は全年代を通じて最も高く、25年より増加している¹⁾。

演者は平成22年度から高齢者が仕事として、勤務中並びに通勤途上で発生した自転車事故データを集めて分析している。その結果、事故原因を交通ルール違反による事故と運転操作ミス等による事故に分けたときの割合は2:3で、他の年代と比較して運転操作ミス等による事故の割合が大きいことがわかり、昨年の全国大会でもアンケート調査と実技調査結果の一部を報告した。²⁾。

今回は高齢者の事故体験と運転技術・体力の低下との関係を求めるために、アンケート項目と実技調査項目を増やした。その結果から今後の高齢者の事故防止のための有効な対策について検討を行った。

2. 調査方法

2-1. アンケート調査

男性308名・女性67名の計375名（60歳代前半32名・60歳代後半83名・70歳代前半141名・70歳代後半89名・80歳代30名）から結果を得た。

2-2. 実技調査

用意した自転車は車輪径26インチ（重さ20kg）と24インチ（重さ15kg）のシティサイクル型で、参加者がいずれかを選択した。コースは長さ8m・幅30cmの直線コースを設定し、時速6kmで通行した際の運転状況を調査した。

また、時速10km程度で直線コースを通り、前方から歩行者が近づいてきたとき、どのようにして歩行者とすれ違うか並びに左折時の通行状況を調査した。参加者103名（60歳代32名・70歳代58名・80歳代6名、対比のために20～30歳代7名）から結果を得た。

3. 結果

3-1. 利用頻度と交通ルール遵守姿勢

利用頻度は「ほぼ毎日」230名・「2～3日に1回」70名・「1週間に1～2回」75名である。

交通ルールに対する遵守姿勢は「ほぼ守っている」259名・「違反したなと思うこともたまにある」109名・「守らないことが多い」6名である。

3-2. 事故体験

事故体験者は97名（男性75名・女性22名、60歳代前半10名・60歳代後半34名・70歳代前半32名・70歳代後半25名・80歳代6名）である。

事故内容（複数回答）は自動車・バイクとの衝突・接触事故29名（男性21名・女性8名、60歳代前半2名・60歳代後半12名・70歳代前半5名・70歳代後半10名・80歳代2名）、自転車との衝突・接触事故32名（男性24名・女性8名、60歳代前半4名・60歳代後半13名・70歳代前半9名・70歳代後半6名・80歳代0名）、歩行者との衝突・接触事故7名（男性6名・女性1名、60歳代後半1名・70歳代前半2名・70歳代後半2名・80歳代2名）、自らの転倒事故51名（男性34名・女性17名、60歳代前半4名・60歳代後半15名・70歳代前半18名・70歳代後半10名・80歳代4名）である。

3-3. 自己の運転技術・体力低下意識

自転車の運転技術・体力低下が「50歳代の頃と比べて変わらないと思う」113名（男性96名・女性17名、60歳代前半16名・60歳代後半36名・70歳代前半38名・70歳代後半19名・80歳代4名）、「低下していると思う」262名（男性212名・女性50名、60歳代前半16名・60歳代後半47名・70歳代前半103名・70歳代後半70名・80歳代26名）である。

3-4. 運転技術・体力低下を示す状況

自己の運転技術・体力が「50歳代の頃と比べて低下した」と実感する状況時をまとめたものを表1に示す。

表1 運転技術・体力低下を実感する項目

		60歳代前半	60歳代後半	70歳代前半	70歳代後半	80歳代	計		
前から来る歩行者や自転車を避けようとしたときにフラつくことがある	男性	5	11	35	23	8	82	106	28.3%
	女性	1	6	10	6	1	24		
走りだすときにフラつくことがある	男性	3	15	32	21	9	80	102	27.2%
	女性	2	8	6	5	1	22		
ペダルを踏み外したことがある	男性	2	5	19	17	8	51	57	15.2%
	女性	2	0	3	1	0	6		
乗りながらまわりの歩行者や自転車の動きを確認することが難しくなったと思う	男性	6	4	19	12	4	45	57	15.2%
	女性	1	1	7	2	1	12		
止まるときにフラつくことがある	男性	1	3	14	7	4	29	33	8.8%
	女性	1	1	2	0	0	4		
交差点を曲がるときにフラつくことがある	男性	1	1	6	4	6	18	26	6.9%
	女性	0	2	3	3	0	8		
とっさにブレーキが掛けられない	男性	2	2	3	4	2	13	15	4.0%
	女性	1	1	0	0	0	2		

3-5. 出発時のペダルの位置

実技調査で、出発時にペダルを踏み込む際のペダルの位置を確認した。その結果は「足でペダルを75°以上の高さに持ち上げた」28名（60歳代8名・70歳代14名・80歳代2名・20～30歳代4名）、「足でペダルを持ち上げたが水平の高さ」40名（60歳代16名・70歳代19名・80歳代3名・20～30歳代2名）、「またいだときのペダルの位置」32名（60歳代8名・70歳代22名・80歳代1名・20～30歳代1名）、「ハンドルを持って押しながら乗車」3名（70歳代3名）である。

3-6. 直線コースでの運転状況

「ふらつかずにまっすぐに進めた」16名（60歳代6名・70歳代4名・80歳代0名・20～30歳代6名）、「ふらつきはあったがコースからはみ出さないで進めた」36名（60歳代14名・70歳代20名・80歳代1名・20～30歳代1名）、「コースをはみ出しながら進んだ」41名（60歳代10名・70歳代27名・80歳代4名・20～30歳代0名）、「途中で地面に足が着いた」17名（60歳代5名・70歳代10名・80歳代2名・20～30歳代0名）（複数

該当あり)である。

3-7. 歩行者とすれ違うときの運転状況

歩行者と対面ですれ違うとき、自転車を停止させて歩行者がすれ違うのを待ったのは2人しかいなかった。乗車して通行しながらすれ違った際の状況について「ふらつかずにすれ違った」45名(60歳代16名・70歳代20名・80歳代2名・20~30歳代7名)・「ふらつきながらすれ違った」51名(60歳代15名・70歳代34名・80歳代2名・20~30歳代0名)・「すれ違う際に足が地面に着いた」3名(70歳代3名)である。

3-8. 左折するときの運転状況

「一時停止して左右を確認」28名・「徐行」16名・「徐行・停止なしで左折」52名である。

4. 考察

アンケート調査結果から、60歳以上の高齢者の自転車利用時における事故体験状況を事故体験率として、事故体験者数を性別並びに年齢層別にそれぞれ該当する全人数に対する割合として求めた。男女別では、女性について男性と比較すると全体の事故は1.3倍、転倒事故は2.3倍、車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故は1.4倍である。さらに転倒事故体験率を車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験率と比較すると、女性は1.1倍に対して男性は0.7倍である。すなわち女性の転倒事故率は車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故率よりも高く、また男性の転倒率よりも高く、これが女性の事故体験率を高くしている。

年代別では、男性・女性いずれも60歳代後半で転倒事故体験率と車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験率が最も高い。男性は車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故率は年齢の上昇と共に減少し、転倒事故率も70歳代では減少しているが80歳代で上昇している。女性は70歳代における割合との比較は回答者数が男性と比較して少ないので傾向は言及できない。

車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験者を転倒事故を体験している人と体験していない人に細分し、年齢層別・男女別に検討したが、同一人による転倒事故と車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故の起こす相互の関係は男女とも認められなかった。

また自己の自転車運転技術・体力について「50歳代の頃より低下していると思う」と回答した人は、全体では男性68.8%、女性74.6%である。これを性別・年齢層別に示したのが図1と図2で、これより男性は年代の上昇とともに回答する割合が上昇するのに対して、女性は年代に関係なく回答する割合が高いことがわかる。

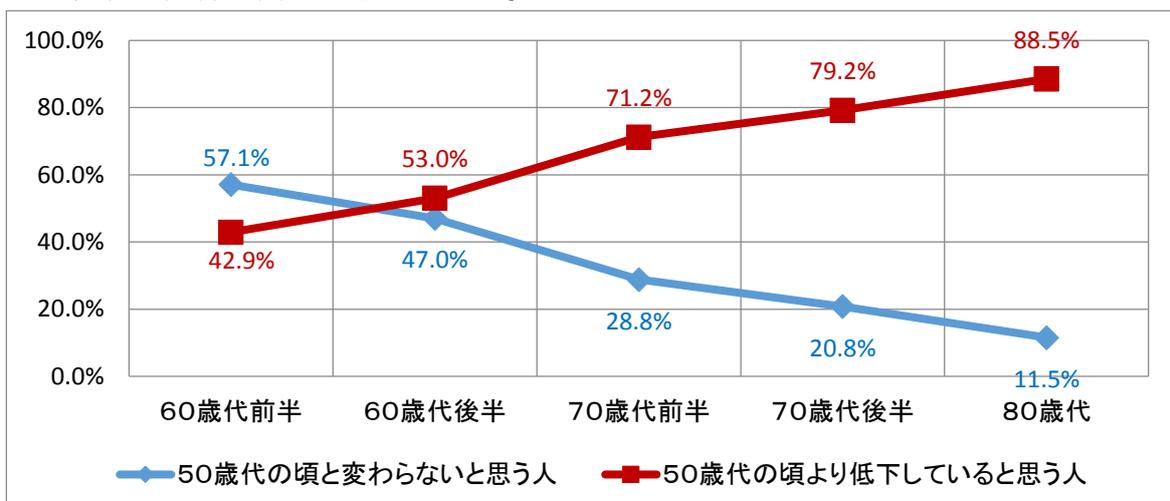


図1 男性の年齢層別自己運転技術・体力評価

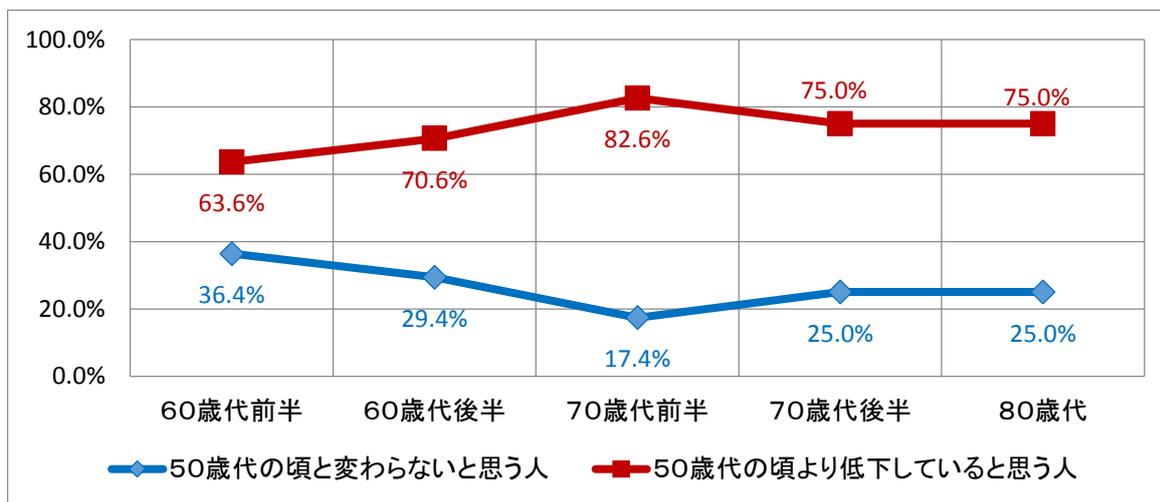


図2 女性の年齢層別自己運転技術・体力評価

これを事故体験者に限定して低下していると回答した割合は、転倒事故体験者が男性82.6%、女性92.3%、車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験者が男性56.2%、女性33.3%である。性別に関係なく車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験者は自己の自転車運転技術・体力の低下を認めていない人が多いことになる。特に男性は図3と4より60歳代前半と60歳代後半で、認めていない人が多いことになる。

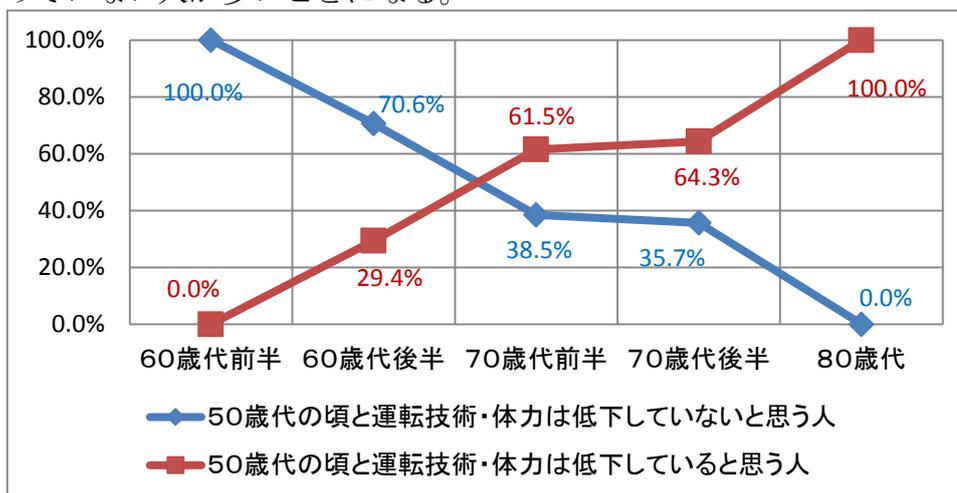


図3 車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験した男性の年齢層別自己運転技術・体力評価

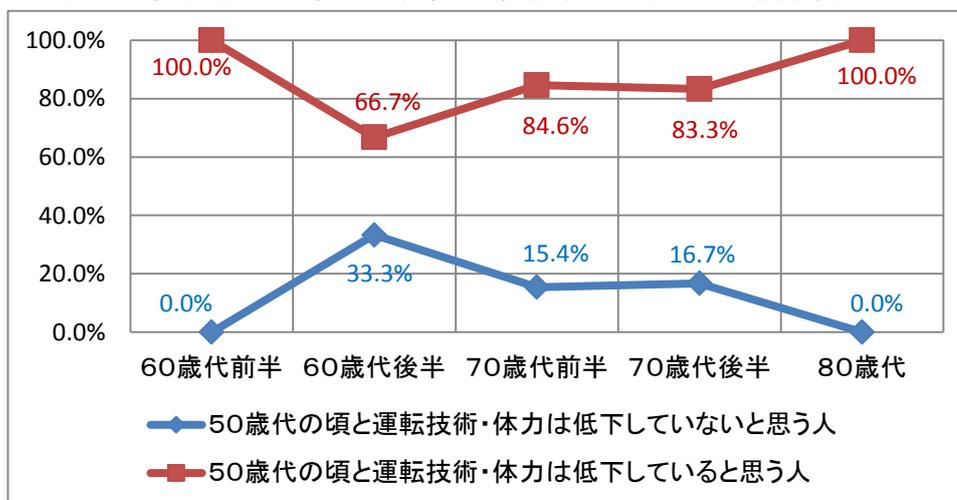


図4 転倒事故体験した男性の年齢層別自己運転技術・体力評価

そこで男性の60歳代前半と後半における車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験と自転車運転技術・体力の低下していない意識との関係についてクラメール連関係数を使って求めた。その値は60歳代前半0.27、60歳代後半0.20である。これらの結果から、自転車運転技術・

体力の低下を意識していないと車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験が高くなる可能性を無視することができないと推察できる。

5. 今後の高齢者に対する安全運転指導法

これらの結果より、自己の自転車運転技術・体力の低下をカバーする運転方法の習得が運転操作ミス等の原因による事故防止につながるだけでなく、低下を自覚させることも車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故防止につながる事がわかる。

自転車の運転技術・体力の低下を感じる原因がアンケート調査結果によると、男女とも「前から来る歩行者や自転車をさげようとしたときにフラつくことがある」「走り出すときにフラつくことがある」が最も多く、いずれも性別に関係なく年齢の上昇と共に回答率が高くなっている。実技調査で時速6km通行したとき、60歳代で40.0%がフラつきを発生させ、70歳代以降になるとハンドル操作が低下し、コースを外してしまう割合が上昇している。また歩行者とのすれ違い時で停止しない人の58.7%がフラつきながらすれ違っており、交差点では54.2%が一時停止・徐行しなかった。停止した後、走り出すときにフラつくから停止したくないという心理状況もあると考えられるので、高齢者に対して「走りだすときのフラつき」「前から来る歩行者や自転車を避けるときのフラつき」という2行為に対する安全運転指導が必要となり、このために次の方法が考えられる。

①走り出すときのペダル位置の確認をさせる

ペダルの位置を75°以上にする人が25%にしか過ぎないので、これを指導することで走り出すときのフラつきを低下させるだけでなく、交差点並びに車両・自転車・歩行者との交差時の一時停止の促進につながる。

②車輪径の小さい自転車の利用促進を行う

演者の報告²⁾より、車輪径の小さい自転車の方が低速でもフラつきが少なく安定走行が可能で、足着きも容易であることから転倒事故の防止にもつながる。

アンケート調査で26・27インチ利用者は男性120名・女性16名に対して、24・22インチ利用者は男性45名・女性23名で24・22インチの利用率は女性が男性の2.2倍59.0%であることは、女性の方が転倒事故の多いことの結果でもあるといえる。

この他、表2・3は交通ルール遵守度と自転車利用状況の関係を自転車事故体験の有無別、男女別に各項目に該当する人数の男女別全人数に対する割合として示したものである。

表2 交通ルールをほぼ守っている人の割合

	男性	女性	全体
事故経験者	62.2%	59.4%	61.3%
無事故利用者	71.5%	72.2%	71.6%

表3 自転車をほぼ毎日利用している人の割合

	男性	女性	全体
事故経験者	64.0%	67.7%	65.1%
無事故利用者	61.3%	60.0%	61.2%

これによると事故経験者は無事故利用者に対して、利用頻度（ほぼ毎日利用している人の割合）の差は3.9ポイントに対して交通ルール遵守度（ほぼ守っている人の割合）の差は10.3ポイントである。このことは事故発生の可能性が利用頻度より、交通ルール遵守の低さによることを示しており、交通ルールの遵守が事故防止につながるデータとして強調することができる。

今後の課題として、自己の運転状況と加齢による運転技術の低下が把握しやすい実技体験として次のような検証も必要と考えられる。

- ①加速度計を身体・車体に設置し、直線・回転時の加速度変化測定から身体・車体のゆれ状況を把握する。
- ②ビデオカメラで進行方向縦・横2方向から撮影し、ハンドル操作・フラつき・ペダル操作等の走行状況から運転技術を確認する。
- ③アイカメラを身体に設置し、視覚情報から正しい運転を行っているかを把握する。

参考文献

- 1) 「平成26年中の交通事故の発生状況」 警察庁 2015年
- 2) 谷田貝一男 「高齢者の自転車運転技能」 人類働態学会第49回全国大会 2014年

本稿は人類働態学会第50回全国大会にて口頭発表し、同学会会報第102号に掲載している。

Senior citizens (over 60 years old) show the highest casualties caused by bicycle accidents. In addition, the accident rate due to driving operation mistakes is higher for the elderly than for other age groups. To determine the relationship between senior citizens' accident experience and their driving skills, we carried out a survey using a questionnaire and a practical investigation. Our results show that accident experience rate is 25.9%; women experience 1.3 times more accidents than men, and falling accidents exceed bicycle-vehicle collisions. Moreover, in the case of people who feel that their physical fitness and bicycle driving skills have lowered compared to their 50's, men show a higher response rate with age, while women's response is high regardless of age. Concerning subjects with accident experience, many of the men in their late 60's who have experienced a bicycle - vehicle collision do not acknowledge any drop in driving skills. Therefore the relationship between the awareness of age-related physical fitness decrease and accident rate cannot be ignored. Practical experiment results: for 25.0%, pedal position at the time of departure was not appropriate; 89.6% did not drive straight, i.e. without staggering. Bicycle sway especially occurred when bicyclists started moving or when they tried to avoid approaching bicycles and pedestrians. In these cases, bicyclists realized a reduction in their bicycle driving skills and physical fitness. We can therefore recommend using a smaller diameter wheel bicycle and respecting the correct pedal position at the time of departure.

高齢者の交通ルール違反による自転車事故
Bicycle accident by the violation of traffic rules of the elderly

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo

1. はじめに

演者は平成22年度から東京都内の高齢者（60歳以上）がシルバー人材センター会員として、同センターから仕事を請負、勤務中並びに通勤途上で発生した自転車事故データ755件（年齢が判明しているのは24年度から26年度までの453件）を集めて分析している。その結果、事故発生原因を交通ルール違反による事故と運転操作ミス等による事故に分けたときの割合は1：2であった。

運転操作ミス等による事故状況並びに防止のための対策についてはすでに報告した^{1) 2)}。今回は交通ルール違反による事故266件に関して、違反内容、事故の相手等を分析し、高齢者の自転車利用の特徴と併せて、事故防止のための有効な対策について検討を行った。

2. ルール違反による事故内容

2-1. 違反者の性別・年代

事故経験者のうち、年齢が判明している148名（男性103名・女性45名）を年代別にする
と人数では男性は70歳～74歳、女性は65歳～69歳が最も多い。しかし性別同年代の全会員
に対する割合では男性、女性いずれも65歳～69歳が最も高い。

2-2. 事故の相手別・違反者別発生件数・割合

事故の相手を自動車・バイク・自転車・歩行者に、違反者を会員の高齢者（以下会員とする）・
相手に分けたときのそれぞれの件数・割合を表1に示す。

表1 事故相手別違反者別発生件数と割合

事故の相手	会員の事故		警察庁 26年 全 国の事故発生件 数割合
	件数	割合	
自動車	133件	50.0%	88.9%
バイク	21件	7.9%	5.9%
自転車	110件	41.3%	2.8%
歩行者	2件	0.7%	2.4%
計	266件	100.0%	100.0%

事故の相手	会員のルール違反による事故		相手のルール違反による事故	
	件数	割合	件数	割合
自動車	39件	38.2%	97件	63.0%
バイク	10件	9.8%	10件	6.5%
自転車	52件	51.0%	46件	29.9%
歩行者	1件	1.0%	1件	0.6%
計	102件	100.0%	154件	100.0%

対自転車事故率41.3%は警察庁平成26年³⁾による2.8%と比較して極めて高い。また、
会員の違反では対自転車、相手の違反では対自動車の件数・割合が高い。

2-3. 事故類型別発生件数・割合

事故発生原因を類型別に、違反者を会員・相手に分けたときのそれぞれの件数・割合を表2に示
す。

表2 事故類型別違反者別発生件数と割合

	事故原因	出会頭	左折時	右折時	追突	追越追抜
会員が違反	件数	60件	2件	13件	5件	5件
	割合	58.8%	2.0%	12.7%	4.9%	4.9%
相手が違反	件数	57件	10件	27件	28件	18件
	割合	37.1%	6.5%	17.5%	18.2%	11.7%
計	件数	117件	12件	40件	33件	23件
	割合	45.7%	4.7%	15.6%	12.9%	9.0%
警視庁 26年	割合	47.0%	13.4%	11.3%	1.3%	3.7%
	事故原因	すれ違い時	正面衝突	人对自転車	その他	計
会員が違反	件数	8件	7件	1件	1件	102件
	割合	7.8%	6.9%	1.0%	1.0%	100.0%
相手が違反	件数	8件	0件	1件	5件	154件
	割合	5.2%	0.0%	0.6%	3.2%	100.0%
計	件数	16件	7件	2件	6件	256件
	割合	6.3%	2.7%	0.8%	2.3%	100.0%
警視庁 26年	割合	2.0%	1.7%	6.3%	13.3%	100.0%

会員の違反では自転車との交錯時の割合が、相手の違反では自動車・自転車による追突・追越追抜の割合が警察庁平成26年と比較して高い。

2-4. 事故発生場所

事故発生場所を、違反者として会員・相手に分けたときのそれぞれの件数・割合を表3に示す。

表3 事故発生場所の違反者別発生件数と割合

ルール違反者	交差点		単路		歩道		駐車場		計	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
会員	74件	72.5%	21件	20.6%	7件	6.9%	0件	0.0%	102件	100.0%
相手	104件	67.5%	42件	27.3%	7件	4.6%	1件	0.6%	154件	100.0%
計	178件	69.5%	63件	24.6%	14件	5.5%	1件	0.4%	256件	100.0%
警視庁 26年 事故件数割合	73.4%		25.3%							

警察庁平成26年と比較して、会員に特有性は見られない。

2-5. 事故発生原因別発生件数・割合

事故発生原因を原因別に、違反者を会員・相手に分けたときのそれぞれの件数・割合を表4に示す。

表4 事故発生原因別違反者別発生件数と割合

	事故原因	信号無視	交差点安全進行	一時不停止	安全不確認	前方不注意	通行方法	計
会員	件数	3件	11件	49件	13件	12件	14件	102件
	割合	3.0%	10.8%	48.0%	12.7%	11.8%	13.7%	100.0%
相手	件数	8件	55件	32件	13件	44件	2件	154件
	割合	5.2%	35.7%	20.8%	8.4%	28.6%	1.3%	100.0%
計	件数	11件	66件	81件	26件	56件	16件	256件
	割合	4.3%	25.8%	31.6%	10.1%	21.9%	6.3%	100.0%
警察庁 26年 65歳以上		3.4%	20.1%	11.0%	39.4%	21.7%	4.4%	100.0%

会員の違反では一時停止違反の件数・割合が、相手の違反では交差点安全進行違反・前方不注意違反の件数・割合が高い。これを警察庁平成26年と比較したときも会員の一時停止違反、相手の交差点安全進行違反の割合は高い。

3. 高齢者のルール違反による事故の特有性

会員に対するアンケート調査（男性308名・女性67名）²⁾でも、車両・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験率が男女とも65歳～69歳が最も高く、さらに65歳～69歳の男性で自転車運転技術が「50歳代の頃より低下している」ことを認識していない人ほど事故体験率が高くなる可能性をクラメール連関係数等から推察した²⁾が、今回の事故データはこの推察と一致する。

事故の相手で自転車の割合が警察庁平成26年と比較して極めて高いのはシルバー人材センターという特殊性で、すべての事故報告を義務付けていることによる。日本自転車普及協会の調査⁴⁾によると、自転車利用者が歩道上で歩行者との事故を起こした際に警察に届けた人の割合は6.4%に過ぎない。このことを参考にすると、今回の対自転車の事故割合の高さは高齢者の特有性とは言えないだろう。

事故類型別で交錯時の事故割合が高いのは、運転操作によるバランス調整の低下とハンドル操作の機敏性の低下によると推察される。これは前出アンケート調査で運転技術の低下を実感する項目として「前から来る歩行者や自転車を避けようとしたときにフラつくことがある」が回答者の28.3%で最も高く、時速7kmの直線走行実技調査では103人の90.3%にフラつきが見られた¹⁾ことで裏付けられる。また、自動車・自転車の違反による追突・追越追抜割合が警察庁平成26年と比較して高いのは、会員の速度が相対的に遅いことによると推察される。

事故発生原因別で、会員の違反では一時停止違反の48.0%は警察庁平成26年の65歳以上の11.0%と比較して極めて高い。これは事故原因の認定の差にも影響されるが、対自転車の事故率の高さにも関係している。したがって、高齢者の停止したくないという意識の背景には、低速時のフラつき、発進時のフラつきが関係していると推察される。前出アンケート調査で運転技術の低下を実感する項目として「走り出すときにフラつくことがある」「止まるときにフラつくことがある」を合わせると回答者の36.0%に達することで裏付けられる。

また相手の違反では交差点安全進行違反が最も高いが、その中でも特に自動車の右折時による巻き込みと右方向からの直進時の衝突が多い。これは自転車側の横断歩道における右側通行によるもので、高齢者の特有性とは言い難い。しかし、高齢者の視野範囲の減少による周囲確認や、とっさのときの行動能力の低下も無視できないだろう。

4. 高齢者のルール違反による事故の防止対策

高齢者の自転車利用時のルール違反による事故原因と、アンケート並びに実技の調査結果^{1) 2)}を照らし合わせて、事故防止対策を考える。

1. 自己の運転技能、特にバランス状況に関して実技を通じて周知させる。このために曲線コースや幅30cmの直線コースを時速7kmで走行させ、コースをはみ出るか途中で地面に足が着くかというチェックを行う。

2. 発進時のフラつきはペダル位置に関係する。実技調査の結果、高齢者の75%が正しいペダル位置に設定しないので、これを指導することで発進時のフラつきが低下し、交差点並びに自転車等との交錯時における一時停止の促進につながる。

3. 加齢と共に視野範囲が低下することを実技を通じて理解させ、目線のアップを促すことが、交差点の安全進行につながる。

参考文献

- 1) 谷田貝一男 「高齢者の自転車運転技能」 人類動態学会第49回全国大会 2014年
- 2) 谷田貝一男 「高齢者の加齢による自転車事故」 人類動態学会第50回全国大会 2015年
- 3) 「平成26年中の交通事故の発生状況」 警察庁 2015年
- 4) 「自転車乗用環境の整備改善に関する調査事業報告書」 日本自転車普及協会 2006年

本稿は人類動態学会第44回東日本地方会にて口頭発表している。

高齢者の自転車安全運転のための指導法

Teaching for the bicycle safe driving of the elderly

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo

[要旨]

平成22年度から5年間に東京都内の高齢者がシルバー人材センター会員として、同センターから仕事を請負、勤務中並びに通勤途上で発生した自転車事故データ755件を集めて分析した。また自転車乗車による実技調査並びにアンケート調査も行い、これらを総合して運転操作ミス等による事故も含めた高齢者の自転車に関する様々な事故の原因を求め、そこから安全運転のための指導方法を検討した。

高齢者の自転車事故の特徴

道路交通法違反による事故で、発生原因となる違反者が高齢者の場合は対自転車との事故率が、違反者が相手の場合は対自動車との事故率が高い。事故発生場所は交差点及び交差点付近が最も多い。違反を誘発させる原因は自転車利用者全体に特有性のある場合と高齢者に特有性のある場合があり、後者は交錯時での事故で運転操作ミス・バランス調整ミスによる転倒事故と原因が類似する。

運転操作ミス・バランス調整ミスによる転倒事故の発生原因は、高齢者自身のハンドル操作ミス・バランス調整ミスで、ミスを誘引する原因として段差や路面の凹凸、自動車・自転車・歩行者との交錯時、悪天候時、乗車下車時があり、これらは755件事故データの64.8%である。

高齢者の自転車乗車による実技調査

直線コースを時速7kmで通行したとき、年代の上昇とともに「ふらつかずにまっすぐに進めた」人の割合が低下し、「コースをはみ出た」「途中で足が地面に着いた」人の割合が増加する。出発時に踏み込むときのペダルの位置が高いほど「ふらつかずにまっすぐに進めた」人の割合が高く、水平や低いほど「コースをはみ出た」「途中で足が地面に着いた」人の割合が増加する。歩行者とのすれ違い時では一時停止した人の割合は16.8%、ふらつきがなかった人の割合は37.5%で、そのうちの61.5%は調査終了後の感想として歩行者が怖いと思われる速度であった。

同じ人が26インチと24インチのシティサイクル型に乗り、直線コースとS字コースで乗り比べたら、24インチ利用時が26インチ利用時より直進性が高く、ふらつきやコースはみ出しが少なく、安定通行しやすかった。バランスをくずしたときは24インチ利用時が足の着地が行いやすかった。

高齢者のアンケート調査による自転車運転能力自己判断

「自分の自転車運転能力やバランス調整能力が50歳代の頃と変わらないと思う」と回答した人は、全体では男性29.8%、女性22.5%で、男女とも年代の上昇とともに回答する割合が減少し、いずれの年代においても女性の方が回答する割合は低い。

これを事故体験者に限定したとき、性別に関係なく自動車・自転車・歩行者との接触・衝突事故体験者は自己の自転車運転能力の低下を認めていない人の割合が全体と比べて高く、特に男性の60歳代前半と60歳代後半で認めていない人が高い。

自転車運転能力に対する自己判断として「50歳代の頃より低下したと思う」理由として、「前

から来る歩行者や自転車を避けようとしたときにふらつくことがある」「走り出すときにふらつくことがある」「止まるときや交差点を曲がる時にふらつくことがある」が最も多く、いずれも年代の上昇とともに回答する割合が高くなる。

自転車安全運転のための指導のポイント

高齢者の自転車安全運転のための指導法を考える上で、考慮しなければいけない点として、運転操作によるバランス調整とハンドル操作の機敏性の現状認知・一時停止の重要性認知・右側通行の危険性認知・転倒を起こしやすい環境周知・反射能力・視野低下認知がある。

自転車安全運転のための指導の具体例

講義では参加者の地域の通行環境を考慮に入れ、その地域内で見られた一時不停止・右側通行・信号無視・自動車・自転車・歩行者と交錯時による危険性の事例を写真や動画等で示し、なぜ危険なのかを周知させる。また高齢者が自転車で通行中に転倒した路面状況を写真等で示して周知させる。

実技として自転車乗車によるバランス調整やハンドル操作の機敏性の現状認知方法・ふらつきによる転倒防止対策・歩行者とのすれ違い時の危険性の認知方法・高齢化に伴う反射能力と視野低下の認知方法について紹介する。

明治29年に日本で行われた2つの自転車ロードレース
Two bicycle road races that were carried out in Japan in 1896

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo

1. はじめに

日本で自転車レースが初めて開催されたのはいつか、という疑問は現在でも解明されたとは言い難い。筆者は2013年3月に発行された「茅ヶ崎市史研究・ヒストリアちがさき」第4号（茅ヶ崎市発行）¹⁾において、明治29年12月に日本で開催されたロードレースに関して新聞記事と警察官の日記からその様子を明らかにしたが、その後同年2月にもロードレースが行われたという新聞記事が見つかった。そこで、本稿では「茅ヶ崎市史研究・ヒストリアちがさき」第4号の稿に2月のレース内容を加筆し、併せて12月のレースとの対比も行った。

2. 2月に開催されたレース

【明治29年2月10日 日本 第2314号²⁾】

自転車競走の結果

横浜居留地十番館ヌカサー氏の催しに係る横浜停留場前より国府津迄三十三哩の自転車競走会は愈々一昨八日午前九時を以て横浜を出発せしが之れが申込人は九名なりし處大ひに減少して僅かに五名となりたり今其勝負を聞くに第一着は居留地五十四番館アルエートン氏（一時間五十八分）第二着百九十五番館グウン氏（二時間三分二十五秒）三着山手居留地八十九番館プール氏にて三十八番館のアーザー、アデットの両氏は途中衝突を為して競争するに至らざりしと云ふ

【明治29年2月15日 The Japan Weekly Mail³⁾】

A BICYCLE RACE from a starting place near Kanagawa, to Kodzu, took place on Saturday. L.Eyton, riding a Rambler of 22lbs. won 1h.58m.;S.N.Kuhn,(Crescent,30lbs.) was second in 2h.031/4m.;H.A.Poole (Columbia,25lbs.) was third, in 2h.13m. Of the other three competitors Scott gave up; and Adet and Arthur had to retire through accidents, the former colliding with a bridge — in avoiding a cart, just after leaving Fujisawa — while the latter snapped his chain-gear before passing Totsuka.

2紙からこのレースの様子をまとめると以下になる。

レースは横浜の山下居留地10番地のヌカサー氏が主催したもので、2月8日土曜日午前9時に横浜停留所（現在の桜木町駅）をスタートして、国府津をゴールとする33マイル（約53キロ）のコースである。事前の参加申込者は9名、レース参加者は6名、完走者は3名であった。

優勝	L.Eyton	（居留地54番館）	1時間58分
	Rambler 自転車に乗車		
2着	S.N.Kuhn	（居留地195番館）	2時間3分25秒
	Crescent 自転車に乗車		
3着	H.A.Poole	（山手居留地89番館）	2時間13分
	Columbia 自転車に乗車		

途中リタイヤしたのはH.F.Arthur、E.Adet、J.M.Scottの3名で、H.F.Arthurは戸塚を通過する前にチェーンが切れてしまった。E.Adetは藤沢を通過した後、橋の上で前方を行く農夫の引く荷車を避けようとした際に農夫と衝突してしまった。J.M.Scottはスタート前かスタート後か、何らかの原因でリタイヤした。

3. 12月に開催されたレース

【明治29年12月30日 万朝報⁴⁾】

自転車競争

去る二十六日国府津より横浜迄凡そ十里間の懸賞自転車競争会あり

此競争には内外人の別なく総ての自転車使用者は加はるを得る筈にて賞金は一等五十弗二等二十五弗の定めなりし当日の競争者は僅かに横浜在留の外人スコット、エートン、モールス及びマクゴワンの四人にて午前十時半一斉に国府津を出発したるにスコットとマクゴワンの兩人早くも抜きんでて戸塚迄は負けず劣らず走りしが此処にてマクゴワンの自転車は鎖切れたればやむを得ず中止しスコット容易く先着を占めて第一等賞を得たるが其時間は二時七分にして第二着はエートンは是を占め二時十一分十五秒を費やしたり

【明治30年1月2日 The Japan Weekly Mail⁵⁾】

Two bicycle races, a football match, and some scratch flatraces was the sporting bill-of-fare provided for Yokohama residents on Saturday, Boxing-day.

The first race was on the high-road from Kodzu railway-station to Yokohama, and was open to all riders in Japan. The first prize, presented by Messrs. T.M. Laffin and A.J. Bagnall, in the interests of the Dayton bicycle, was valued at \$50; and Mr. F.J. Collins, of Kobe, presented a second prize of \$25. Out of the eleven entries, four started, Messrs. J.M. Scott, L. Eyton, C.R. Morse, and W.H. McGowan, Mr. Gunn, the starter, getting them off at 10:30 o'clock. Scott and McGowan soon obtained a lead and they kept together until Hodogaya hill was reached. Here McGowan's chain snapped and put him out of the race altogether. Scott finished in 2 hours 7 min.; L. Eyton was second in 2 hours 11m. 15s; Morse third, 2 hours 25 min. Scott takes the first prize.

The roads from Kodzu to Fujisawa were in good condition but from there on to Yokohama they were very bad, "floundrous" our grandfathers would perhaps have called them, and Scott had to dismount three times and carry his machine.

A ward of thanks is due to the police. At each town along the route they kept the road clear, special constables being placed on duty in the more populous places, in order to facilitate matters for the cyclists. Mr. T.M. Laffin was timekeeper and judge.

2紙からこのレースの様子をまとめると以下になる。

レース参加者募集は日本在住のレーサーに対して国籍を問わずに行ったが事前申込者は11名で、実際に参加したのは4名であった。賞金は1着が50ドルでアメリカのDayton社提供、2着が25ドルで神戸のF.J. Collins氏提供。午前10時30分に国府津を出発し、戸塚まではJ.M. ScottとW.H. McGowanの二人がトップ争いを演じた。しかし、横浜市保土ヶ谷の丘でW.H. McGowanは乗っていた自転車のチェーンが切れたため、棄権。J.M. Scottはこの丘を自転車から3回も降りて担いで進み、2時間7分でゴールの横浜に到着し、1着賞金50ドルを獲得した。最終結果は3人がゴールまで到着した。レースの審判員兼記録員としてT.M. Laffin氏が担当した。

4. レースで使われた自転車

2月のレースで完走した3名が使用したRambler、Crescent、Columbiaの各自転車はいずれもアメリカ製である。写真1はH.A. Pooleが使用したColumbia Factory製とは異なるが、35年のColumbia Factory製カタログ⁶⁾に掲載されているmodel 83型で、ロード・トラック兼用のレーサーである。主な仕様サイズは重量21ポンド(約9.5キログラム)、ホイールベース43インチ(約109センチメートル)、フレーム高21 $\frac{1}{2}$ インチ(約53センチメートル)、車輪径28インチ(約71センチメートル)、ヘッド径1インチ(約3.5センチメートル)、メインチューブの直径1インチ(約2.5センチメートル)である。

35年に発行された松居眞玄著「自転車全書」⁷⁾には「明治29年時分には主にクリーブランド、デートン、クレセント、コロンビア、ストーマア、アメリカントラベラーというような車が来ていた」と記述されているが、これらはいずれもアメリカ製である。10年代には居留地内に自転車の輸入販売を行う店もあり、26年において居留地内で営業していた639業者の27.6%に当たる177業者が貿易業に携わっていた⁸⁾ので、レースに参加した選手たちはこうした販売店や貿易関係会社を通じて自転車を入手していたと考えられる。



写真1 COLUMBIA HARTFORD AND VEDETTE BICYCLES 1902 カタログより
 写真2は35年に発行された「輪友」第5号⁹⁾に掲載された広告である。この広告を読むと、Columbia・Crescent・Ramblerなどは東京の双輪商会を通して広く販売されていることが分かる。



今般当亜米利加自転車会社は大日本帝国
 東京市京橋区木挽町双輪商会と契約し当
 会社製造の「モナーク」自転車の東洋一
 手販売を依頼仕候に付いては「ランベラ
 ー」「クリーブランド」「コロンビア」「
 クレセント」号と等しく東洋の輪家に向
 ひ倍口の御愛顧あらんことを希望仕候

写真2 亜米利加自転車会社は Columbia 自転車の販売を担当した AMERICAN CYCLE MANUFACTURING CO.である。(輪友第5号より)

12月のレースで使われた自転車に関しては「The Japan Weekly Mail」紙にも「万朝報」紙にも記述がない。しかし、2月のレースで使用された車種・今回のレース参加者が居留地の外国人であったこと・1着賞金を提供したのがアメリカの自転車製造会社の中の1社である Dayton 社であることなどから、2月のレース同様アメリカ製であった可能性が高い。写真3は20～30年代の Dayton 社製トラックレース用¹⁰⁾で価格は185円であるが、29年における輸入自転車の価格帯は190円～240円であったから、決して高くはない。しかし当時は誰もが購入できる価格ではない。車体は鉄製で深紅色に塗装、ハンドルと前輪をつなぐ部分はニッケル製、車輪は木製のマホガニーで前輪26インチ、後輪28インチ、重さ19斤(約11キログラム)である。

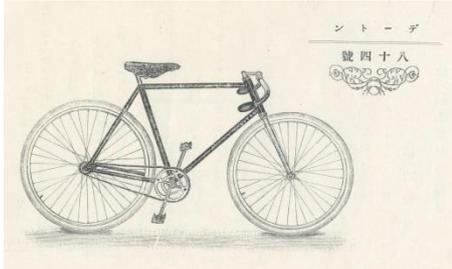


写真3 DAYTON BICYCLES 商品目録 双輪商会 (明治30年前後) カタログより

2回のレースでは途中で一部の自転車チェーンが切れ、2月のレースでは2名、12月のレースでは1名がこのためにリタイヤした。ギヤとチェーンによる後輪駆動の自転車が誕生したのは明治12年であったが製造加工技術は未熟であったため、40年代頃までチェーン切れがよくあった。チェーン切れは12月のレースで保土ヶ谷の丘と記載されているが権太坂付近と思われ、2月も同所の坂を上る際に切れてしまったのであろう。

5. レース主催者

レース主催者であるヌカサー氏とは誰なのか。横浜居留地10番地としかわからないが、2月のレース参加者のうちの入賞3名は「日本」紙によると居留地、山手居留地、12月のレースに参加した4名は「万朝報」紙によると横浜在留とあり、「The Japan Weekly Mail」紙によると Yokohama residents とある。

横浜山下町に外国人居留地が開設されたのは欧米5か国と日米修好通商条約などの条約が結ばれた翌年の安政6年(1859年)である。慶応元年(1865年)に発行された玉蘭斎貞秀著「横濱開港見聞誌」第5巻の中に女性が三輪車に乗っているようすが描かれている¹¹⁾。

この居留地の周囲には文久2年(1862年)において390件¹²⁾を数える店舗が営業を行っていたが、明治10年代には自転車の輸入販売を行う店も現れ、次のような広告掲載が確認されている。

明治13年 「THE JAPN GAZETTE」紙 COCKING 社の広告掲載¹³⁾

明治14年 東京横浜毎日新聞 横浜ブラット商会の広告掲載¹⁴⁾

さらに横浜では明治10年に貸自転車屋が登場している¹⁵⁾。元町の石川孫右衛門は居留地31番地のチリドル商会の館主チリドルが前日に到着したばかりの自転車を裏庭で乗り回していたのを見て、この自転車を時間貸しすれば儲かると考え、1台約16ドルで16台注文した。この貸自転車屋は1年で購入費を上回る利益を上げるほど繁盛したという。

そこで、ヌカサー氏の横浜山下居留地10番地という住所とレースが開催された1896年という年代から調べたところ、MacArthur & Co.というイギリス系の輸出入貨物の荷役・通関手続きの代行・運輸等を行う会社であることがわかった。1886年刊の「日本絵入商人録」に店舗の図が掲載されており、そこには「SHIP BROKER CUSTOMS' & LANDING AGENT 船舶荷物問屋」と記されている¹⁶⁾。

ヌカサーとはマッカッサーのことで、1879年に居留地179番で営業を開始し、1892年から10番に移転し、1919年まで営業を行っていた。

6. 2月8日と12月26日のレースとの比較

◎コースについて

2月8日は横浜停留所から国府津まで、12月26日は国府津停留所から横浜までと記載されている。2月の優勝タイムが1時間58分、2着が2時間3分25秒、12月の優勝タイムが2時間7分、2着が2時間11分15秒で両レースともほぼ同じであることから、2回のレースは横浜停留所と国府津停留所間の東海道を使ったほぼ同じコースと考えられる。

当時の東海道は地域によって、幅員が4間(約7.3メートル)の第一国道と3間半(約6.4メートル)の第二国道に分かれていた。明治19年編纂の国誌下調¹⁷⁾によると茅ヶ崎市内の東海道の道路としての等級は第一国道であるが、同市今宿から馬入までは1段階下の第二国道であった。道路形状は平坦で霖雨でも通行の便は良く松は伐採済であったが、幅員が3間半(約6.4m)と第一国道の4間(約7.3m)より狭くなっていた。また「The Japan Weekly Mail」紙によると国府津から藤沢までの道は良い状態であった。したがって舗装はされていないが、道路の表面は概ね砂および砂利で固められていたと推測される。

茅ヶ崎市内の沿道は明治16年と42年の地形図から民家が立ち並んでいる様子がわかる。また22年の同市今宿の要図¹⁸⁾によると東海道沿いには村役場の他、紺屋を営む県議会議員や鶴嶺村助役の屋敷等があった。

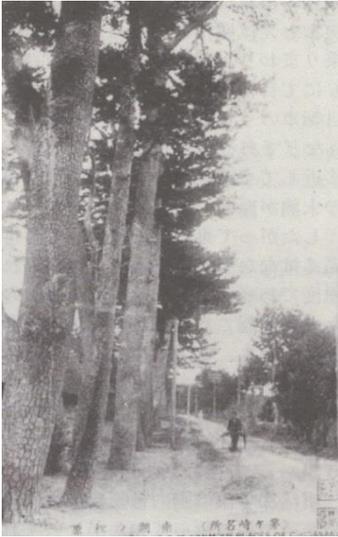


写真4



図1

写真4は明治末～大正期における茅ヶ崎市の南湖付近の東海道で、中央右下に荷車を引く男性が写っている（茅ヶ崎市役所所蔵）。L.Eyton がリタイヤの原因となった衝突の相手の農夫もこうした姿で通行していたのであろう。図1には2月と12月の各レース中に発生した出来事とスタート・ゴール地点を記入した。

◎出場者

2月6名、12月4名のうち両レースに出場しているのはL.Eyton と J.M.Scott の2名である。2月の優勝者 L.Eyton は12月では2着、2月にリタイヤした J.M.Scott は12月に優勝している。

2回のレースに出場した8名の選手の中で、J.M.Scott は松居眞玄著「自転車全書」¹⁹⁾（明治35年発行）の中で「横浜にいる6名ほどの自転車チャンピオンの中でも何時でも頭角を争っていた」といわれていた選手で、29年5月に居留地内のグラウンドで開催された大会において、1マイルレースで2着、5マイルレースでは優勝している。また31年11月6日に上野不忍池畔で開催された内外連合自転車競走運動会では1マイルレースで2着、5マイルレースで優勝している。

また、E.Adet は28年12月に居留地内のグラウンドで開催された大会の2マイルレースで優勝、29年5月の大会の3マイルレースで2着に入っている。H.A.Poolle は28年12月の2マイルレースで2着に入っている。

その他、L.Eyton と S.N.Kuhn に関して、他のレース結果は不明であるが、住所から所属会社がわかった²⁰⁾。L.Eyton は横浜で最初の外国商として開業したドイツ系総合商社 Iilies & Co.の、S.N.Kuhn は横浜居留地屈指のアメリカ系総合商社 Issacs & Brother の社員であった。

◎賞金

12月のレースでは優勝者にアメリカの Dayton 社提供で50ドル、2着に神戸の Collins 提供で25ドルが贈られている。2月のレースについては賞金に関する記述がないため、なかったと考えるとこのレース開催実績を見て12月のレースに賞金が用意されたのかもしれない。すると、29年2月以前に居留地に関係した人たちによるロードレースは開催されておらず、延いては29年2月8日に国内で最初の自転車ロードレースが開催されたと推察することも可能かもしれない。

7. 石上憲定の日記

石上憲定が藤沢警察署巡査として明治18年から44年まで現茅ヶ崎市内の駐在所や近隣市など各地で勤務を続けるなかで、日々の仕事や近隣住民との交流ぶりをつづった日記が昭和50年代初頭に発見された。この日記は平成9年に『明治の巡査日記－石上憲定「自渉録」』として発刊されたが、この中に鶴嶺村（現、茅ヶ崎市）の今宿駐在所に勤務していた明治29年12月に自転車

レースのために取締りを行ったという記述がある。

【明治29年12月26日の日記 石上憲定「自渉録」²¹⁾】

12月26日 晴

前十時国府津発自転車競走アルニ付、東海道取締ノ為メ九時発シ中島ニ到リ、八百仙ニ依リ一吹ス、歳暮トシテ床由ヨリ鱒一尾貰ヒタリ

△裏門内茂君遭遇不結果握手分袂

12月26日午前10時に国府津を出発する自転車競走があるので、東海道の取締りを行うため9時出発して中島に到着した。八百仙で一吹する。

日記にはこれだけしか記述がないが、「THE JAPAN WEEKLY MAIL」紙には「レースを円滑に行うために通過する町で交通整理が行われ、沿道の特に人口の多い箇所では巡査が配置された」という記述があり、その中の一人が石上憲定巡査であったということになる。ではレースを円滑に行うとは具体的にどういうことなのか。「茅ヶ崎市史研究・ヒストリアちがさき」誌に掲載したときはまだ29年2月のレースに関する情報が入手出来ていなかったもので、自転車のロードレースが皆無であった時代になぜ事前に巡査が各地で配置されたのかは不明であった。このため、同誌では次のような推測をした。

日記から推測すると今宿駐在所から中島まで徒歩で行ったと考えられる。中島とあるが、民家が立ち並んでいた現在の新田入口交差点付近までを指すと推察できる。駐在所の位置は高村・東の研究²²⁾によりその位置が判明しているから、新田入口交差点まではおよそ1000m、約15分で到着したであろう。レースによる自転車が通過したのが11時10分～20分頃と推察されるので、警備時間は約2時間に及んだ。

明治27年における全国の自転車台数は2万3026台²³⁾であり、29年における人力車の台数は21万0688台²⁴⁾、30年における諸車の台数は荷馬車8万2507台、牛車1万6430台、荷車122万2417台²⁵⁾であった。オートバイは29年1月、四輪自動車は31年に国内初登場²⁶⁾であるから、これらの数字を基にレース当日の東海道の利用状況を考えてみると、中心は歩行者、荷車で、その間に自転車、人力車、荷馬車が通っていたといえる。しかし、この当時歩行者や各種車両と自転車との事故が少なくはなかった。

たとえば明治27年から28年の新聞記事によると「神田小川町界限で自転車の乗りまわりが盛んに流行し（歩行者にとっては）危険千万である」²⁷⁾「神田一橋通りにて自転車が馬車と接触して大けがをした」²⁸⁾「秋葉原で並進してきた2台の自転車のうちの1台が対向してきた人力車と突き当たり、転倒して大けがをした」²⁹⁾などである。いずれも自転車の存在が十分に認識されていないため自転車が接近しても避けようとしない場合が多かったことと、自転車利用者の運転技術の未熟が原因であった。

したがって東海道を往来する歩行者や荷車なども自転車の存在認識は決して高くはなかったであろうと推察される。しかも当時の自転車の速度が7～8キロ程度であったので、時速26～28キロ（国府津横浜間約53kmで、レースタイムが約2時間余であることから推察した）のレース用自転車が往来の中に飛び込んで来たときの起こり得る事態を鑑みるならば、事前・直前の注意喚起を促すのは必然ともいえ、このために巡査が配置されたといえる。

この推測通り、2月のレースで選手と農夫が衝突するという事故が発生し、レースをリタイヤしていることから、12月のレースでは予め巡査が要所に配置されたと考えらる。この巡査が配置されたのは鶴嶺村（現在の茅ヶ崎市）中島、現在の新田入口交差点付近であるとするこの地点は相模川の東側であるから、農夫と衝突した藤沢を通過した後の橋の上とはこの相模川にかかる馬入橋と推察できる。

8. 日本の自転車レースの歴史における位置づけ

明治27年6月15日発行の読売新聞に「6月16日と17日に鎌倉で自転車の競走がある」という記事が掲載されている³⁰⁾。実際に開催されたか否かは不明であるが、競馬会開催と併せて行うというものであるから、トラックレースであろう。28年7月4日、横浜の外国人居留地におけるアメリカ独立記念祭の余興として同居留地内のクリケットグラウンドで日本人と居留地の外国人で結成された「日本バイシクル倶楽部」の主催でレースが開催され、日本人選手も参加して2着になっている^{31) 32)}。29年2月22日、横浜居留地のアメリカ貿易商会主催の10マイル競争が横浜公園内で開催される予定であったが降雪のため、29日に延期されている³³⁾。その後、30年上野、30年もしくは31年九段招魂社(靖国神社)、31年上野と続き³⁴⁾、いずれもトラックレースであったが日本人選手も参加している。しかしこの日本人選手たちもロードレースの経験がなかったためか29年の国府津横浜間ロードレースには参加していない。

一方、ロードレースの最初の記録はこれまではっきりせず、明治38年頃になると報知、時事、二六、万朝報などの各新聞社が販売市場拡大のために主催して各地で開催されるようになったとまでしかわかっていなかった。今回判明したロードレースの記録によって日本のロードレースの歴史がおよそ10年遡ることになったのである。

国府津横浜間ロードレースに参加した選手は横浜在留の外国人であることを考えると「日本バイシクル倶楽部」所属の選手とも考えられ、同倶楽部はトラックとロードの両レースを行っていたことになる。優勝したJ.M.Scottはこの他のレースでもたびたび優勝し、同倶楽部の中でもトップクラスの選手のようにであった。

【松居眞弦著「自転車全書」 明治35年³⁵⁾】

日本人が自転車の競争をしたのは其翌年(注:明治29年)の春でしたか、或いは亜米利加独立祭の時でしたか、ドッチかであったと思うが初めて鶴田君が横浜のクリツケツト倶楽部のトラックで競争をしたのが抑々初めて、其時分に横浜にはスコット、ベエーン、ビーメーソン、アーウイン兄弟、ストラセル是等の人々が自転車のチャンピオンであった其中でスコットにベエーンの二人が何時でも頭角を争って居った。(原文ママ)

明治30年秋、横浜四十二番館主からDayton社の競争車が1等賞品として提供されたレースではJ.M.Scottとベエーンの2人がフィニッシュラインで衝突をして、何方が先に入ったか大変な悶着が起きている³⁶⁾。しかし、31年11月6日、上野不忍池畔で開催された内外連合自転車競走運動会ではJ.M.Scottが5マイルレースで優勝を果たして金牌を受領している³⁷⁾。

ところで、明治28年以前にも自転車レースが行われていたのであろうか。23年発行の金沢来蔵著「乗方指南 自転車利用論」³⁸⁾の中に自転車運動会規則綱領と題して「第五条 本会は毎年数回長途競争を催し優等者には賞典を付興する 但し競争会では会員外の者といえども会員と共に競争するを得」という記述がある。これはレースが行われていたことを直接示すものではないが、27年の鎌倉での競争会の記事なども含めると28年より以前にもレースが行われていた可能性はある。しかし、開催会場や運営を考えるとトラックレースであり、ロードレースが行われたかどうかは今後の調査を待つしかないが、現在のところ29年の国府津横浜間のレースが日本における最古のロードレースといえる。

【謝辞】

自転車競走に関する様々な情報は松島靖幸氏、大津幸雄氏から頂いた。石上憲定「自渉録」の中の自転車レースに関する記述情報は川上音二郎没後100年・川上貞奴生誕140年記念事業実行委員会実行委員の鎌田美葉子氏から頂いた。この紙面を借りてお礼申し上げる。

【参考文献】

- 1)「石上巡査日記から判明した日本最古の自転車ロードレース」 谷田貝一男 茅ヶ崎市史研究・ヒストリアちがさき 第4号 茅ヶ崎市 2012年3月 59～66ページ

- 2) 「日本」 第2314号 明治29年2月10日発行
- 3) 「THE JAPAN WEEKLYMAIL」 1896年2月15日号
- 4) 「万朝報」 明治29年12月30日号 明治29年(1896年)
- 5) 「The Japan Weekly Mail」 明治30年1月2日号 明治30年(1897年)
- 6) 「COLUMBIA HARTFORD AND VEDETTE BICYCLES 1902」 COLUMBIA FACTORY
1902年 4・8～9ページ
- 7) 「自転車全書」 松居眞玄 内外出版協会 1902年7月 74ページ
- 8) 「図説横浜外国人居留地」 横浜開港資料館編 有隣堂 1998年3月 118ページ
- 9) 「輪友」 第5号 輪友社 1902年 裏表紙
- 10) 「DAYTON BICYCLES 商品目録」 双輪商会 明治30年前後(1897年前後) 20
～21ページ
- 11) 「横濱開港見聞誌」 玉蘭齋貞秀 名著刊行会 昭和54年(1979年) 184～18
5ページ
- 12) 名著刊行会が復刻した「横濱開港見聞誌」表紙裏の解題ページの中で、安政6年には売込商・
引取商合わせて99軒の店舗が存在し、文久2年には390軒に急増し官庁も施設を整えたと
記載されている。
- 13) 「THE JAPAN GAZETTE SATURDAY DECEMBER 18TH」 明治13年(1880年)
- 14) 「東京横浜毎日新聞」 明治14年2月1日号 明治14年(1881年)
- 15) 「自転車の一世紀」 自転車産業振興協会 昭和48年(1973年) 75ページ
- 16) 「図説横浜外国人居留地」 横浜開港資料館編 有隣堂 1998年3月 94ページ
このMacArthur & Co. (マッカーサー商会) の解説稿に1886年刊「日本絵入商人録」
引用として店舗の図が掲載されている。
- 17) 「茅ヶ崎地誌集成 茅ヶ崎市史史料集 第3集」 茅ヶ崎市 平成12年(2000年) 1
04・150ページ
- 18) 「明治の巡查日記―石上憲定「自渉録」をめぐって」 高村直助・東哲郎 茅ヶ崎市史研究
第22号 茅ヶ崎市 平成10年(1998年) 13ページ
- 19) 「自転車全書」 松居眞玄 内外出版協会 1902年7月 38ページ
- 20) 「図説横浜外国人居留地」 横浜開港資料館編 有隣堂 1998年3月 66～67ペー
ジ
- 21) 「明治の巡查日記―石上憲定「自渉録」 茅ヶ崎市史史料集 第1集」 茅ヶ崎市 平成9
年(1997年) 331ページ
- 22) 「明治の巡查日記―石上憲定「自渉録」をめぐって」 高村直助・東哲郎 茅ヶ崎市史研究
第22号 茅ヶ崎市 平成10年(1998年) 13ページ
- 23) 「自転車術」 渡邊修二郎 少年園 明治29年(1896年) 4ページ
- 24) 「人力車」 斎藤俊彦 クオリ 昭和54年(1979年) 324ページ
- 25) 「道路交通政策史概観」 道路交通問題研究会 プロコムジャパン 平成14年(2002
年) 15ページ
- 26) 「100年前の自動車」 トヨタ博物館 平成10年(1998年) 22ページ
- 27) 「東京朝日新聞」 明治27年4月26日号 明治27年(1894年)
- 28) 「東京朝日新聞」 明治27年4月26日号 明治27年(1894年)
- 29) 「東京朝日新聞」 明治28年5月23日号 明治28年(1895年)
- 30) 「読売新聞」 明治27年6月15日号 明治27年(1894年)
- 31) 「明治初期から昭和初期までの自転車クラブの変容」 山田貴史 余暇学研究第9号 日本
余暇学会 平成18年(2006年) 36ページ
- 32) 「競輪五十年史」 日本自転車振興会 平成11年(1999年) 325ページ
- 33) 「読売新聞」 明治29年2月24日号 明治29年(1896年)
- 34) 「競輪五十年史」 日本自転車振興会 平成11年(1999年) 325ページ

- 35) 「自転車全書」 松居眞玄 内外出版協会 1902年7月 37～38ページ
- 36) 「輪友」 第1号 明治34年(1901年) 13ページ
- 37) 「風俗画報」 第178号 明治31年(1898年) 16～17ページ
- 38) 「乗方指南自転車利用論」 金沢来蔵 明治23年(1890年) 67～68ページ

自転車ロードレースの出来るまで
Until the Bicycle Road Race
～Le Tour de Langkawi 2015・TOUR OF JAPAN 2015～

中野 俊喜 NAKANO Toshiki

第1章 はじめに

今回、私はマレーシアで行われたアジア最高峰のステージロードレース「Le Tour de Langkawi 2015(以後「TdL」)(HCクラス)」の視察に行くことが出来た。一般財団法人日本自転車普及協会(以後「本会」)が事務局を務める自転車ステージロードレース「TOUR OF JAPAN(以後「TOJ」)(2.1)」では、今年いなベステージが増えた事もあり、例年以上に各会場は盛り上がりを見せていたように思う。本稿では、私が視察に行ったTdLの運営面、競技面をTOJの一部と合わせてご紹介し、読者の皆様にお読みいただければ幸いに思う。

第2章 目的

自転車ブームは長く続いており、国内における自転車競技といえば「競輪」というイメージが強かったが、「ロードレース」や「クリテリウム」などの言葉を聞く機会も多くなってきた。その象徴として、10月に行われた「ジャパンカップロードレース」、「Le Tour de France さいたまクリテリウム」では国内外の主要チームが参加し、どちらの大会も会場は観客の熱気で溢れていた。近年、自転車競技は以前に比べると人気が出てきたが、メジャースポーツとして発展させるためには、我々も更なる試行錯誤を重ねる必要がある。そこで、まずは自転車レース関係者をはじめ、自転車が趣味の人、少しでも自転車に興味のある人、自転車と触れ合ったことのない人など、幅広い多くの方々にも本レポートを一読して頂き、自転車の持つ魅力や可能性への理解を深めるきっかけとして頂き、それによって一層自転車競技への興味、関心を高め、私個人としても自身が関わるTOJに視察を通して学んだことを取り入れることで、今後の自転車競技の発展に繋げていくことを目的とする。

第3章 ロードレースとは

第1節 カテゴリー、クラスの概要

今回、私が視察に行ったTdLは1996年から始まり、今大会で20回目を迎えたアジア最高峰のステージレースとして名を覇せる大会である。TdLは、「UCI(国際自転車競技連合(以後「UCI」))アジアツアー 2.HCクラス」に属しており、TOJは「UCIアジアツアー 2.1クラス」である。このようにUCIのレースにそれぞれ「カテゴリー」、「クラス」が設けてある。これらにはどういった意味があるのだろうか？

従来、ヨーロッパを中心に多く行われてきた自転車レースも、近年ではアメリカ、アジア、オセアニアやアフリカなどの地域でレースが盛んに行われており、世界中で人気のあるスポーツとなってきた。UCIでは、レースのカテゴリーを大きく「UCIワールドツアー」と「UCIコンチネンタルサーキット」と定めている。「ワールドツアー」は自転車ロードレースの年間シリーズ戦の事で、世界各国で行われる中でもトップクラスのレースである。これらのレースに出場できるのは、ワールドツアーチーム(以後「ワールドチーム」)(UCIが定めた世界で最大18チームのみ認定されたチーム)の他に、ワイルドカード(※主催者の権限で地元の有力チーム等を招待する事が可能)としてプロフェッショナルコンチネンタルチーム(以後「プロコンチネンタルチーム」)である。年に27戦と開催が決められている中に「3大ツール」と呼ばれるツール・ド・フランスやジロ・デ・イタリア、ブエルタ・ア・エスパーニャが含まれている。「UCIコンチネンタルサーキット」では、大陸毎に(ヨーロッパ、アフリカ、オセアニア、アジア、アメリカ)シリーズ戦が行われ、ここでは3つのレース・クラス付けが行われている。

- ・HC(オークラス・超級)非常に高い競技・運営レベル
- ・クラス1 非常に良い競技レベル
- ・クラス2 プロとアマの間の競技レベル

(引用文献:「Road races organizer's Guide ロードレース主催者の為のガイド」p.32)

この UCI コンチネンタルサーキットでは、ワールドチーム (HC 及び 1 クラスのレースのみ) の他に、プロコンチネンタルチーム (全てのクラス)、コンチネンタルチーム (全てのクラス)、クラブチーム (2 クラスのみ)、ナショナルチーム (全てのクラス) が出場する事が出来る。上記のレース・クラスにより招待出来る強豪チームのチーム数やコースの難易度など、細かく定められている。主催者は、よりレースの「価値」や「ブランド力」を高めることが集客及び収益に繋がることから、より良い大会を運営にしていけるためにも、ランクや質の高いレースを作っていくことが必要である。

第 2 節 ロードレースの種類、概要

次にロードレースにはどのような種類があるのだろうか。ロードレースには大きく分けて 2 つ、ワンデーレースとステージレースがある。

ワンデーレースとはその名の通り 1 日でレースが完結し、いち早くゴールした選手が優勝するレースの事である。選手はレースの中でどう仕掛けるか、どのタイミングで補給 (食べ物、飲み物) を取るのが最適か、ゴール時の着順を常に最優先に考えながら走っている。ワンデーレースの有名な大会の例として、毎年開催される世界選手権があり、日本では 10 月に栃木県宇都宮市で行われるジャパンカップ (1. HC クラス) などが挙げられる。

ステージレースは、2 日以上複数の日のレースで構成され、レース全ての累計タイムを元に決着が付く。ステージの数や日程はレース毎様々で、グランツールと呼ばれる世界 3 大ツールは 21 日間 (休日 2 日間を含むと 23 日間) をかけて争われる。ワンデーレースとは違い、1 ステージ終了する度に各賞 (区間賞 (ステージ優勝)、山岳 (KOM) 賞、スプリントポイント (SPRINT) 賞など) の表彰があるが、最終的に最も累計タイムの少ない選手が総合優勝という栄冠を勝ち取ることが出来る。

今回視察した TdL や、我々の主催する TOJ は双方共にステージレースである。

第 4 章 「Le Tour de Langkawi」

第 1 節 「TdL」、「TOJ」概要

ここからは、実際に各レースをご紹介します。

1. 1 「TdL」の概要

TdL の大会主催はマレーシア青年スポーツ省 (KBS)、HUMAN VOYAGE 社 (スポーツイベント管理会社)、マレーシア自転車競技連盟である。昨年度まで国営で行われていたが本年より民間に移行し、HUMAN VOYAGE 社がメインとなりレースを作り上げていた。本大会メインスポンサーはマレーシア国内自動車メーカー「PROTON」社であった。海外のレースでは、レースのテレビ放映権料やスポンサー協賛収入、レースの誘致料などでレースを運営しているところが多数あるが、TdL でもテレビ放映権を持っておりこれを販売することにより、国営放送でマレーシア全土に放送する事に加え、欧州の有名スポーツテレビ「Euro Sports」、日本の「JSPORTS (総集編にて放送)」など海外メディアへの配信も行っている。

レースのスケジュールは以下図 1、レースマップの詳細は図 2 に示す。

日程	行事、ステージ	3/11	Stage 4 / コタバル～クアラブランク
3/7	チームプレゼンテーション/ プレスカンファレンス	3/12	Stage 5 / クアラトレンガヌ～ クアンタン
3/8	Stage 1 / ランカウィ レースコントロールミーティング	3/13	Stage 6 / マラン～カラック
3/9	Stage 2 / アロースター～ スンガイバタニー	3/14	Stage 7 / シャーアラム～ ※フレイザーズヒル (ゲンティンハイランドから変更)
3/10	Stage 3 / グリク～タナメラ	3/15	Stage 8 / クアラルンプクブコタバル ～クアラルンプール

図 1. レーススケジュール



図 2. レースマップ

(引用文献:Le Tour de Langkawi 「Race manual」 p.11)

出場チームは、ワールドチーム 4 チーム、プロコンチネンタルチーム 7 チーム、コンチネンタルチーム 9 チーム、ナショナルチーム 2 チームの全 22 チームが出場していた。

TdL 出場選手のスタートリストを図 3 に示す。



Stage 1 Rider List

Langkawi - Pantai Cenang

08 March 2015



Astana Pro Team DS: Sedoun, Dmitri	AST	Southeast DS: Amoriello Luca	STH	Torku Sekerspor DS: Marie Lionel	TRK
1 Guardini, Andrea	ITA	81 Petacchi, Alessandro	ITA	161 Seeldraeyers, Kevin	BEL
2 Kozhatayev, Bakhtiyar	KAZ	82 Andriato, Rafael	BRA	162 Marczynski, Tomasz	POL
3 Agnoli, Valerio	ITA	83 Bertazzo, Liam	ITA	163 Grechyn, Sergiy	UKR
4 Fominikh, Daniil	KAZ	84 Dal Col, Andrea	ITA	164 Orken, Ahmet	TUR
5 Ayazbayev, Maxat	KAZ	85 Mareczko, Jakub	ITA	165 Bakirci, Nazim	TUR
6 Zeits, Andrey	KAZ	86 Carretero, Ramon	PAN	166 Kal, Mirac	TUR
Team Sky DS: Rasch Gabriel	SKY	Bretagne-Seche Environnement DS: Renimel Frank	BSE	KSPOKSP DS: Lee Bveonil	
11 Boswell, Ian	USA	91 Bideau, Jean-Marc	FRA	171 Park, Sung Baek	KOR
12 Deignan, Philip	IRL	92 Cam, Maxime	FRA	172 Yeon, Je Sung	KOR
14 Earle, Nathan	AUS	93 Guillou, Florian	FRA	173 Seo, Joon Yong	KOR
15 Henao Gomez, Sebastian	COL	94 Brun, Frederic	FRA	174 Kwon, Soon Yeong	KOR
16 Pate, Danny	USA	95 Feillu, Romain	FRA	175 Gong, Hyo Suk	KOR
17 Sutton, Christopher	AUS	96 Perichon, Pierre-Luc	FRA	176 Kim, Hyeonseok	KOR
Orica GreenEDGE DS: Wilson Matthew	OGE	Bardiani CSF DS: Rossato Mirko	BAR	Giant-Champion System Pro Cycling DS: SHEN WEI	MSS
21 Ewan, Caleb	AUS	101 Sterbini, Luca	ITA	181 Zhang, Wen Long	CHN
22 Bewley, Sam	NZL	102 Sterbini, Simone	ITA	182 Gu, Ying Chuan	CHN
23 Howson, Damien	AUS	103 Andretta, Simone	ITA	183 Bai, Li Jun	CHN
24 Howard, Leigh	AUS	104 Chirico, Luca	ITA	184 Sun, Xiaolong	CHN
25 Blythe, Adam	GBR	105 Turelli, Alessandro	ITA	185 Liu, Xin Yang	CHN
26 Weening, Pieter	NED	106 Simion, Paolo	ITA	186 Xue, Cheng	CHN
Tinkoff - Saxo DS: Hoffman Tristan	TCS	Terengganu Cycling Team DS: Fong, Danny	TSG	Skydive Dubai Pro Cycling Team DS: Arberas, Aniz	SKD
31 Beltran Suarez, Edward A.	COL	111 Saleh, Mohd Zamri	MAS	191 Mancebo, Francisco	ESP
32 Hansen, Jesper	DEN	112 Manan, Anuar	MAS	192 Gusev, Vladimir	RUS
33 Brutt, Pavel	RUS	113 Salleh, Harif	MAS	193 Chtioui, Rfaaa	TUN
34 Kolar, Michael	SVK	114 Mohd Saiful Anuar, Aziz	MAS	194 Hasnaoui, Meher	TUN
35 Pires, Bruno	POR	115 Othman, M. Adiq Husaini	MAS	195 Haddi, Soufiane	MAR
36 Trusov, Nikolay	RUS	116 Goh, Choon Huat	SIN	196 Al Murawwi, Mohammed	UAE
Colombia DS: Tebaldi Valerio	COL	Aisan Racing Team DS: Babou Takumi	AIS	National Sports Council Of Malaysia DS: Afiz Ikmal Adenan	
41 Diaz Cardenas, Edward F.	COL	121 Ayabe, Takeaki	JPN	201 Amir Mustafa, Rusli	MAS
42 Duque, Leonardo Fabio	COL	122 Nakajima, Yasuharu	JPN	202 M. Afiq Huznie, Othman	MAS
43 Martinez, Daniel	COL	123 Fukuda, Shimpei	JPN	203 Sofian Nabil Omar, M. Idris	MAS
44 Molano Benavides, Juan S.	COL	124 Komori, Ryohei	JPN	204 M. Zawawi, Azman	MAS
45 Pantoja Tobar, Darwin F.	COL	125 Hayakawa, Tomohiro	JPN	205 Nik M. Azwan, Zulkifle	MAS
46 Torres Agudelo, Rodolfo A.	COL	126 Nakane, Hideto	JPN	206 M. Fairret, Rusli	MAS
Androni Giocattoli - Venezuela DS: Miondini, Roberto	AND	Hengxiang Cycling Team DS: Li Fuyun	HEN	Malaysia National Team DS: Firdaus Arshad	
51 Chicchi, Francesco	ITA	131 Wang, Meiyin	CHN	211 Suhardi, Hassan	MAS
52 Ebsen, John Kronborg	DEN	132 Ma, Guangtong	CHN	212 M. Faruq, Daud	MAS
53 Frapporti, Marco	ITA	133 Liu, Jianpeng	CHN	213 M. Izzat Hilmi, Abdul Halil	MAS
54 Galviz, Carlos	VEN	134 Gao Zhikang	CHN	214 M. Ameer Ahmad Kamal	MAS
55 Padour, Frantisek	CZE	135 Wang, Bo	CHN	215 M. Ameen, Ahmad Kamal	MAS
56 Taliani, Alessio	ITA	136 Zhang Zheng	CHN	216 Loh, Sea Keong	MAS
MTN - Qhubeka DS: Cornelisse, Michel	MTN	Synergy Baku Cycling Project DS: Hunt, Jeremy	BCP		
61 Kudus, Merhawi	ERI	141 Asadov, Eldhin	AZE		
62 Berhane, Natnael	ERI	142 Asanov, Enver	AZE		
63 Teklehaimanot, Daniel	ERI	143 Surutkovich, Oleksandr	UKR		
64 Dougall, Nicolas	RSA	144 Alizada, Elqun	AZE		
65 Requiqui, Youcef	ALG	145 Jabrayilov, Samir	AZE		
66 J. Van Rensburg, Jacques	RSA				
UnitedHealthCare Pro Cycling Team DS: Redant Hendrik	UHC	Pegasus Continental Cycling Team DS: Wawan Setyobudi	PCT		
71 Ratto, Daniele	ITA	151 Rastra, Patria	INA		
72 Clarke, Jonathan	AUS	152 Iswana, Arin	INA		
73 Bolivar Hernandez, Isaac	COL	153 Suryadi, Dadi	INA		
74 Reijnen, Kiel	USA	154 Novardianto, Jamaludin	INA		
75 Hanson, Kenneth	USA	155 Aristya, Chelly	INA		
76 Euser, Lucas	USA	156 Manullang, Robin	INA		

131 Riders of whom 53 are Asian.



図 3. TdL 出場選手のスタートリスト
(引用文献:「Le Tour de Langkawi」Stage 1 Start List)

ワールドチームでは「ASTANA PRO TEAM(アスタナプロチーム)」、「TEAM SKY(チームスカイ)」、「ORICA GREENEDGE(オリカグリーンエッジ)」、「TINKOFF-SAXO(ティンコフサクソ)」が出場していた。「TEAM SKY」はTdLに初出場。「ASTANA PRO TEAM」はアジアツアーで数々の勝利を収めているAndrea Guardini (アンドレア・グアルディーニ)選手が出場、「ORICA GREENEDGE」はCaleb Ewan (カレブ・ユアン)選手が出場しており、ワールドチームはステージ優勝を狙うスプリンターが多数出場していた。

プロコンチネンタルチームは、「COLOMBIA(コロンビア)」、「ANDRONI GIOCATTOLI-VENEZUELA(アンドローニジョカトリ・ベネズエラ)」、「MTN-QHUBEKA(MTN-クベカ)」、「UNITEDHEALTHCARE PRO CYCLING TEAM(ユナイテッドヘルスケアプロサイクリングチーム)」、「SOUTHEAST(サウスイースト)」、「BRETAGNE-SECHE ENVIRONNEMENT(ブルターニュ・セシェエンvironnement)」、「BARDIANI CSF(バルディアーニCSF)」が出場。

「UNITEDHEALTHCARE PRO CYCLING TEAM」、「MTN-QHUBEKA」や総合優勝を狙える「SOUTHEAST」のエースAlessandro Petacchi (アレッサンドロ ペタッキ)選手が出場するなどワールドチームに引けを取らないチームが出場していた。

コンチネンタルチームでは、「TERENGGANU CYCLING TEAM(トレンガヌサイクリングチーム/マレーシア)」、「愛三工業レーシングチーム(日本)」、「HENGXIANG CYCLING TEAM(ヘンシャンサイクリングチーム/中国)」、「SYNERGY BAKU CYCLING PROJECT(シナジーバクサイクリングプロジェクト/アゼルバイジャン)」、「PEGASUS CONTINENTAL CYCLING TEAM(ペガサスコンチネンタルサイクリングチーム/インドネシア)」、「TORKU SEKERSPOR(トルクセケルスポル/トルコ)」、「KSPO(ケーエスピーオー/韓国)」、「GIANT-CHAMPION SYSTEM PRO CYCLING(ジャイアント・チャンピオンシステムプロサイクリング/中国)」、「SKYDIVE DUBAI PRO CYCLING TEAM(スカイダイヴドバイプロサイクリングチーム/UAE)」が出場。コンチネンタルチームは、各大陸ツアーのチームを中心に選択されることが多く、日本から「愛三工業レーシングチーム」や、マレーシアからは、以前福島晋一元選手が在籍していた「TERENGGANU CYCLING TEAM」や、今年度のTOJとツール・ド・熊野にも出場しているエースFrancisco Mancebo (フランシスコ マンセボ)選手率いる「SKYDIVE DUBAI PRO CYCLING TEAM」が出場していた。また、現在「KSPO」に所属している朴晟伯(パク・ソンベク)選手は、TOJ2013の美濃ステージで優勝した経歴があり、日本でも馴染みの深いチームが出場していた。

また、「NATIONAL SPORTS COUNCIL OF MALAYSIA(ナショナルスポーツコンシエルオブマレーシア)」、「MALAYSIA NATIONAL TEAM(マレーシアナショナルチーム)」の2チームがマレーシアの代表チームとして出場していた。

以下、図4に出場チーム「TEAM SKY」が前日に試走している様子を、図5にチームプレゼンテーション中の「ORICA GREENEDGE」の様子、図6にStage 1 Langkawi島の象徴イーグル像を示した。



図4. 出場チーム「TEAM SKY」が、前日に試走している様子



図5. チームプレゼンテーション中の「ORICA GREENEDGE」



図 6. Stage1 Langkawi 島の象徴イーグル像

1.2 「TOJ」の概要

TOJ は 38 の公益法人等を構成団体とする「自転車月間推進協議会」が運営しており、本会に事務局が設置されている。1982 年から 1995 年まで開催されていた「国際サイクルロードレース」が前身で、1996 年 UCI に申請し、国際ステージレースにグレードアップした事で「Tour of Japan」が誕生した。TOJ は過去に有事（2003 年 SARS、2011 年東日本大震災）により開催出来なかった年を除き、今年度で 18 回目を迎えることが出来た。大阪・堺からスタートし、東京まで全 7 ステージ、総距離 645.45km の大会である。今年加わった新ステージ三重県いなベステージや標高 1000m を超えるクイーンステージ(総合優勝を狙う上で最も重要なステージの事)となる富士山ステージなどを含む国内最大のステージレースである。

TOJ2015 レーススケジュールは以下図 7、レースマップの詳細は図 8 に示す。

日程	行事、ステージ	日程	行事、ステージ
5/17	Stage 1 / 堺ステージ(大阪府)	5/21	Stage 4 / 南信州ステージ(長野県)
5/18	移動日	5/22	Stage 5 / 富士山ステージ(静岡県)
5/19	Stage 2 / いなベステージ(三重県)	5/23	Stage 6 / 伊豆ステージ(静岡県)
5/20	Stage 3 / 美濃ステージ(岐阜県)	5/24	Stage 7 / 東京ステージ(東京都)

図 7. TOJ2015 レーススケジュール



図 8. レースマップ

出場チームは、ワールドチーム1チーム、プロコンチネンタルチーム2チーム、コンチネンタルチーム13チーム、ナショナルチーム1チームの全17チームが出場した。

主要な参加チームは今大会唯一のワールドチームである「LAMPRE-MERIDA(ランプレ・メリダ)」やイタリアのプロコンチネンタルチームである「NIPPO-VINI FANTINI(NIPPO・ヴィーニファンティーニ)」。日本チームでは近年アジアツアーで活躍する日本を代表するチーム「ブリヂストン アンカーサイクリングチーム」やTdLにも出場している「愛三工業レーシングチーム」などが出場した。

TOJ唯一のワールドチーム「LAMPRE-MERIDA」を図9、TOJチームプレゼンテーションの様子を図10に示した。



図9. 唯一のワールドチーム
「LAMPRE-MERIDA」



図10. TOJ チームプレゼンテーションの様子

第2節 運営

レースを開催、運営するには莫大な資金と労力が掛かる。運営面では大会広報、資金・スポンサーの確保、国、官公庁、警察、消防各所の協力要請、VIP対応、スポンサーの対応、UCIのモニタリング対応などが上げられる。競技面では選手の招待、チームのアテンド、ホテルの確保、食事(ワールドチームはチームに食事を作る専属のシェフがいる場合もある)、ニュートラルサービス(落車や接触により起きた機材トラブル等を、迅速に解決し、レースに復帰させる業務)の手配、ドーピング検査等の手配、医師への協力依頼、レース車両の手配、競技で使われる無線機手配等があり、主催者はレースを開催するにあたり、事細やかな確認作業をすると共に多くの準備をしなくてはならない。

2.1 スポンサー

スポーツ観戦やイベント会場に行った際、誰もが必ず目にするのがスポンサーのロゴではないだろうか。主催者は各企業からスポンサー料(協賛金)を頂き、大会の運営資金としている。協賛金を頂く代わりに大会の各所に企業ロゴの掲出やサンプリングをするなど、当該大会で特別に行う権利が得られる。ロードレースではコース沿いに観戦に来るすべての方にスポンサー企業の宣伝PRすることが可能で、スポーツを通してブランド力や一般の方の認知度を高めることが可能である。またメインスポンサーとなれば大会の顔となる重要なポジションであり、それに伴い企業イメージの露出が増え、協賛メリットが高まる。TdLのメインスポンサーはマレーシア大手自動車メーカーの「PROTON(プロトン)」社であり、この大会では競技車両、関係車両を提供していた。

以下にメインスポンサーPROTON社車両の様子、各ポイント(KOM、SPRINT)にスポンサーロゴを掲出している様子、スタート・フィニッシュ付近のスポンサー看板設置の様子、スタート・フィニッシュのステージの様子を図11、図12、図13、図14に示す。



図 11. メインスポンサー「PROTON」社の車両の様子



図 12. 各ポイント (KOM、SPRINT) にスポンサーロゴを掲出している様子



図 13. スタート・フィニッシュ付近のスポンサー看板設置の様子



図 14. スタート・フィニッシュステージの様子

2.2 国、官公庁(警察、消防)への協力要請

どのスポーツにも国、官公庁からの後援や協力を得る事は必要不可欠である。後援を得るには多数の手続きが必要であるが、社会的信用を得ることが出来ると共に、単なるスポーツイベントという解釈ではなく、公共的な事業であることのPRが可能である。ロードレースは、一般道路に交通規制をかけてコースとして使用するため、道路を利用する一般の方には多大な影響を及ぼす。したがって予め、官公庁はじめ多数関係各所の後援や協力を得ることで、開催地周辺の理解を得る下地となる。

一方、近年ではテロ対策に伴う警備などの必要が高まっており、警察の協力なしに大会の運営をすることは出来ない。TdLは警察の協力が甚大で、レース中選手の安全確保に白バイ隊員が大会を通して帯同したり、スタート地点での誘導を行ったり、交差点では走路の安全の確保を行うなど、幅広く警察の方々が対応をしていた。

ロードレースでは、100kmを超える複雑なコース設定になっている場合が多く、選手同士の接触やスリップによる落車が起こりやすい。TdLでは多湿で40℃を超える環境下のレースで、選手が熱中症になることも考えられ、レース関係車両の最後尾には救急車が帯同し、必要があれば出動出来る態勢になっていた。また、いつどこで事故や火災が発生するか分からないことから、一定距離に消防車が配備されていた。レース終了直後は、主催者が消防車等の放水設備を使用し、選手の身体へのアイシングも行っていった。

以下に警察が交通整理をしている様子、消防が協力している様子(Stage 3 KOMポイントにて)、レース後の選手に放水を行っている様子を図15、図16、図17に示す。



図 15. 警察が交通整理をしている様子



図 16. 消防が協力している様子



図 17. レース後の選手に放水を行っている様子

2.3 アテンド(ホテル)

宿泊するホテルはレースを走る選手にとって、とても重要なポイントの1つである。TdLではホテル&リゾートメーカーである「Genting Highland(ゲンティンハイランド)」社がスポンサーしており、同社に関連するホテルが用意されていた。基本的には、出場チームを優先にゴール地点から近場のホテルが用意される。チームが宿泊する施設には、自転車を安全に収納できる倉庫や建物、チームカーが止められる駐車場の確保、メカニックがレースで使用する自転車の手入れが出来るスペースの確保など多様な配慮が必要になる。TdLでは5つ星ホテルも用意されるなど、宿泊にかかる主催者の配慮はTOJを運営する私にとって、非常に参考になるものであった。

以下に選手の宿泊ホテルを図 18 に、自転車置き場を図 19、関係者駐車場の様子を図 20、図 21 に示した。



図 18. 選手の宿泊ホテル



図 19. 自転車置き場



図 20・図 21. 関係者駐車場の様子

2.4 ニュートラルサービス及びドクター

レース中、パンクなど機材トラブルは付き物である。そこで迅速にトラブルを解決し、選手をレースに復帰させる役割を担うのがニュートラルサービスである。日本では「MAVIC」(自転車パーツメーカー)や「SHIMANO」(自転車パーツメーカー)が大きな大会で業務に携わっているが、このTdLでは「VITTORIA」(イタリアのタイヤメーカー)がニュートラルサービスを行っており、今大会では車4台で対応していた。PROTON社提供車両のニュートラルサービスカーが3台、レースの車列に入り、1台(TOYOTA社WISH)は帯同車両の補助車両として大会に帯同していた。3大ツールのツール・ド・フランスやジロ・デ・イタリアなどではニュートラルモト(バイク)が車列に入ることも多くある。パンクや機材故障に関しては、基本的にコミッセルから各チームカーへ一報が入り選手の近くにチームカーが移動し交換、作業となるが、それらの対応が難しい場合ニュートラルサービスカーが対応する。1分1秒対応が遅くなるだけで、レースの総合争いを展開しているトップ選手は上位から順位を落としてしまうため、ニュートラルサービス対応の迅速さが求められる。

また、自転車レースでは選手同士の接触やスリップによる落車が起こりやすく、ケガは付き物である。落車が発生し怪我人が出た場合は、コミッセルからドクターカーに乗ったドクターへ一報が入り、いち早く応急処置を行う。緊急搬送が必要な場合は、最後尾に帯同している救急車(場合によってはドクターヘリを要請)で搬送する体制が取られている。

以下にニュートラルサービスカーを図22、車列に付いていくドクターカーの様子を図23(左手の赤い車)に示した。



図 22. ニュートラルサービスカー



図 23. 車列に付いていく
ドクターカーの様子(左手の赤い車)

2.5 関係車両、無線機

競技を運営する上で、関係車両、無線機は必要不可欠である。車両についてはスポンサーである「PROTON」社が全面的にスポンサードしており、TdLは350台用意されていた。車両に関しては業務毎に配車が必要で、コミッセルカー、ドクターカー、チームカー、ニュートラルカー、救急車、最後尾車、報道関係車両(PRESS)、安全対策スタッフ用車両(警察やガードマン)などが挙げられる。

TdL ではチームカー2 台の他にチームサポートカーとしてワンボックスカー(「TOYOTA」社 HIACE) が1 台用意されていた。オートバイについては、エスコートマーシャルサービス(選手安全確保のバイク部隊)が傭役されており、コース整理とは別にコミッセル、メディア専属のバイクも手配されていた。

以下に関係車両の各種掲出サイン、関係車両ルーティングチーム(黄)、関係車両スポンサー(青)、関係車両メディア(緑)を図 24、図 25、図 26、図 27 に示した。

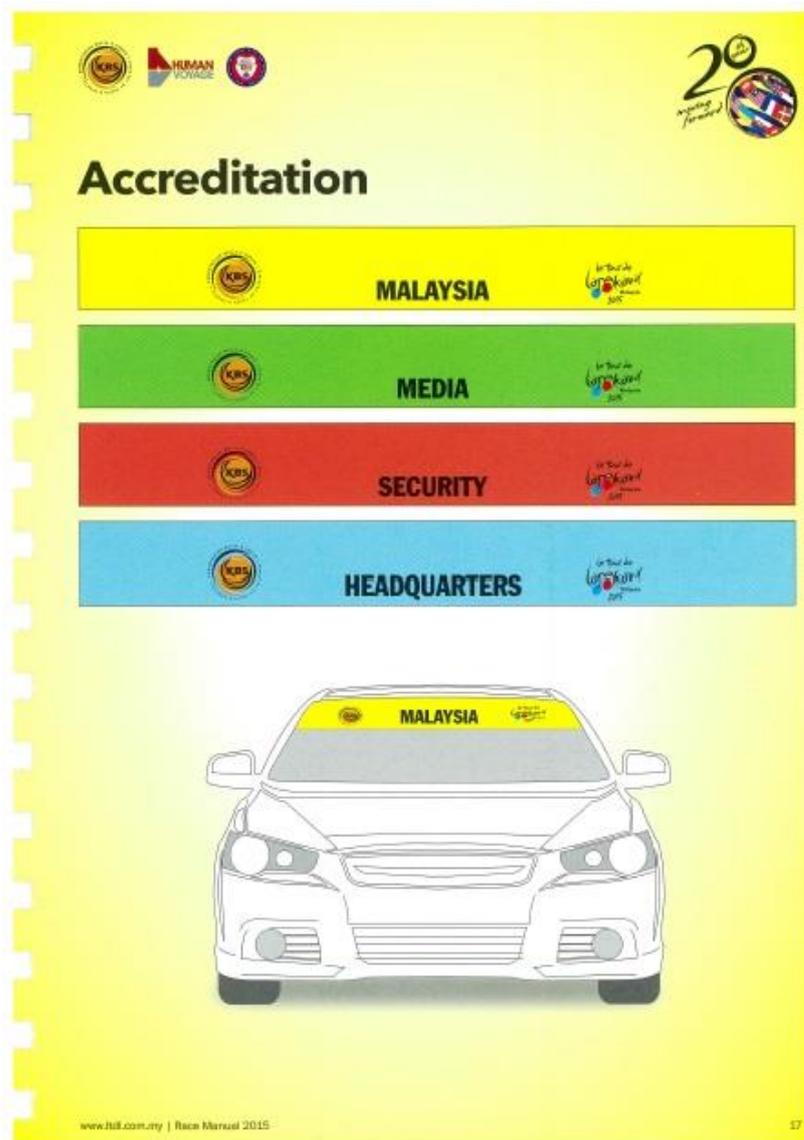


図 24. 関係車両の各種掲出サイン
(引用文献:「Le Tour de Langkawi」Race manual p.17)



図 25. 関係車両 ルーティングチーム(黄)



図 26. 関係車両 スポンサー(青)



図 27. 関係車両 メディア(緑)

無線機については、レース中、車列(先頭車から選手、最後尾車まで)の間隔が大きく開いてしまうため、レースを安全かつ円滑に進行し、また事故を未然に防ぐ為に使われる。また、落車等の不慮の事故が発生した場合でも、いち早く情報を集め対応が出来る様に関係車両には複数台の無線機が搭載されていた。

例としては、下記の通りである。

- ・運営：大会運営担当者間で連絡に使用する回線
- ・インフォモト：インフォモト間での連絡に使用する回線
- ・チーム無線：チーム内で利用する無線(HC クラスは、チーム無線の使用は 2015 年迄禁止だった)
- ・警護モト：安全を確認する移動警備員が相互に利用する回線
- ・安全対策担当：安全対策スタッフの内部連絡に使用する。

(引用文献：「Road races organizer's Guide ロードレース主催者の為のガイド」 p.215)

日本では、主に競技無線とラジオツール(レースの状況をコミッセルやチームカーに伝える)の 2 パターンで競技運営されている。

以下にコミッセルカー車載無線機の様子を図 28、車載無線機アンテナ取付の様子を図 29、インフォモトのバイク無線機を図 30 に示した。



図 28. コミッセルカー車載無線機の様子



図 29. 車載無線機アンテナ取付の様子



図 30. TdL2015 インフォモト「クリス・ネイラー氏仕様」のバイク無線機

2.6 UCI のモニタリング

UCI の各レースでは、チーフコミッセールによって大会の報告書が作成される。これは競技運営が適切に出来ているか、安全対策は十分に出来ているか、宿泊施設やチーム機材の輸送方法は適切か、スポンサーの広報は適切か、などポイントとなる各項目の基準があり、それらに基づいて大会の評価が行われ UCI に報告される。レースを行う上で深刻な問題があれば主催者に対して通告の文書が来る。場合によってはレースクラスが HC から 1 に、1 から 2 に下がってしまう可能性もある。主催者はこれらも考慮しながら最善を尽くし、良い大会を作っていく必要がある。

以下、TOJ の UCI 報告レポートを図 31 に示した。



図 31. UCI 報告レポート(下部省略)

(引用文献：「The assessment of the TOUR OF JAPAN 2015 (TOJ 報告レポート)」)

上記 TOJ 報告レポートの訳文を表 1 に示す。(一部抜粋)

The assessment of your event showed an excellent level of organization in compliance with UCI regulations. あなた方のイベントの評価は UCI 規則に準拠した中でも、優れたレベルでした。
We would like to thank you for all your efforts. 我々はあなた方の努力に感謝します。
• Vehicles-Circulation in the race. The organizer did not provide president of the commissaires' panel with the complete List of drivers at race level and their licence number before the race. • レース関係車両について 主催者は、レース開始前に、チーフコミッセルに対して、レース車両を運転するドライバーと、彼らの運転免許証番号を記載した完全なリストを提供していなかった。

表 1. 報告レポートの訳文

上記の通り、TOJ2015 は UCI から「Excellent」と評価された。しかし、指摘事項もあり次大会での改善を予定している。

運営面において、ごく一部をご紹介したが、これら以外にも準備しなければならない事が沢山あり、それらには多くの労力と資金が必要になる。

第 3 節 設営

様々なイベントを開催するにあたって必要になるのが、各会場の設営である。ロードレースはサッカーや野球の様にスタジアムで行われる競技とは違い、一般公道を使用するため、スタート地点からゴール地点までのコース上に様々な設営がその都度必要になる。日本では交通事情などから周回コースが多く取り入れられているが、海外のレースではワンウェイコース(街から街へ移動して行くコース)設定が多く見られ、TdL でもこのコース設定がされていた。TdL の設営は大きく 3 チームに分かれ、総勢 40 名ほどで構成されていた。

3.1 レースが出来るまでの流れ

当日、レースが開催出来るまでの設営の流れは、夜間設営チーム→当日確認チーム→レース開催→撤収チームとなっており、それぞれが作業に当たる。

• 夜間設営チーム

レース開催前夜にコース案内看板や、各ポイント看板の設置を行う。前日 23 時頃出発し、翌日 10 時頃までにスタート→ゴールまでの案内看板、ゴール→ホテルまでの案内看板を設置する。また、合わせてスタート地点ゴール地点の設営部隊も別途おり、翌朝までに設置完了させる。

• 当日確認チーム

今回我々をアテンドしてくれた M.Velayutham 氏 (Routing 責任者・UCI コミッセル) を中心に看板の設置場所等の確認を行う。この確認がレース前の最終確認で、車のトリップメーターと GPS を使用し設営物設置の距離を計測し、この段階で設営物の距離等微調整を行い、破損している看板は交換する。当日確認チームには警察車両も含まれており、安全に設営、撤去業務が行える体制が取られていた。

• 撤収チーム

レース終了後に看板等の撤収を行うチームで、全区間の確認撤去作業を行う。

私は当日確認チーム(Stage 1, 2, 3, 4, 6)、夜間設営チーム(Stage 7)、コミッセルカーによる競技運営視察(Stage 5, 8)に同行した。

その内容を以下具体的に説明する。

3.2 当日確認チーム (Stage 1, 2, 3, 4, 6)

基本的にレーススタート 2 時間前にホテルからスタート地点を經由し、前夜に設営しているコース案内看板、各ポイント看板(山岳ポイント(KOM)、スプリントポイント(SPRINT)、補給ポイント(Feeding Zone))の確認作業を行う。設営チームにはオフィシャル車両が支給されており、パトカー1台、確認車両2台、トラック1台が配車されていた。レースが始まる前にコースの確認を行うが、コースは交通規制がかかる前であるため、市内を通過する際、ひどい渋滞が発生していた。しかし、当日確認チームには、警察のパトカーが大会期間中を通して帯同し、先導してもらえるため、渋滞の影響を受けることなくルート看板等の確認をすることが出来た。

以下に当日確認班車両の様子を図 32 に示す。



図 32. 当日確認班車両の様子
(前方青色灯は確認チームの警察車両。黄色は設営チームの車両を示す。)

ルート案内看板はプラスチックダンボールが使用されており、直接印刷されて作られていた。枚数は 1500 枚ほどで、大きさは B2 サイズ(縦 75cm×横 45cm)ほどだが、実際に車両から看板を確認するとかなり小さく見える。

以下、図 33、図 34 にルート案内看板、コース上のルート案内看板の様子を示した。



図 33. ルート案内看板



図 34. コース上のルート案内看板の様子

レースに使用する距離表示看板などの競技看板は、全部で 300 枚程度用意されていた。素材はスチールで作られており、土台にブロックを置いて設置されていた。大きさは高さ 220cm×幅 90cm ほどで、破損した場合はシートの張り替えも可能であった。スタート・ゴール地点、補給地点、スプリントポイント地点、山岳ポイント地点には、それぞれスポンサー幕、スポンサープレートが設置されていた。

以下に競技看板(残距離)、スポンサープレート設置の様子を図 35、図 36 に示した。



図 35. 競技看板(残距離)



図 36. スポンサープレート設置

前夜に夜間設営班が設置した看板も、当日確認すると破損していることがあり、我々が帯同した際も 2 か所ほど破損箇所が確認された。この様な場合は、帯同するトラックから予備の物と交換し対応する。

図 37 に破損した競技看板を交換している様子を示す。



図 37. 破損した表示看板を交換している様子

また、全ステージにおいてフィニッシュ地点からホテルまでの案内看板が設置されている。次にホテルまでの案内看板を図 38 に示す。



図 38. ホテルまでの案内看板

設置した看板は1つずつ確認を行い、設営チームトップ(UCI コミッセール)がすべて写真に撮って、後にUCIへレポートとして提出される。

UCI コミッセールによる設営後の写真撮影を行っている様子を図 39 に示した。

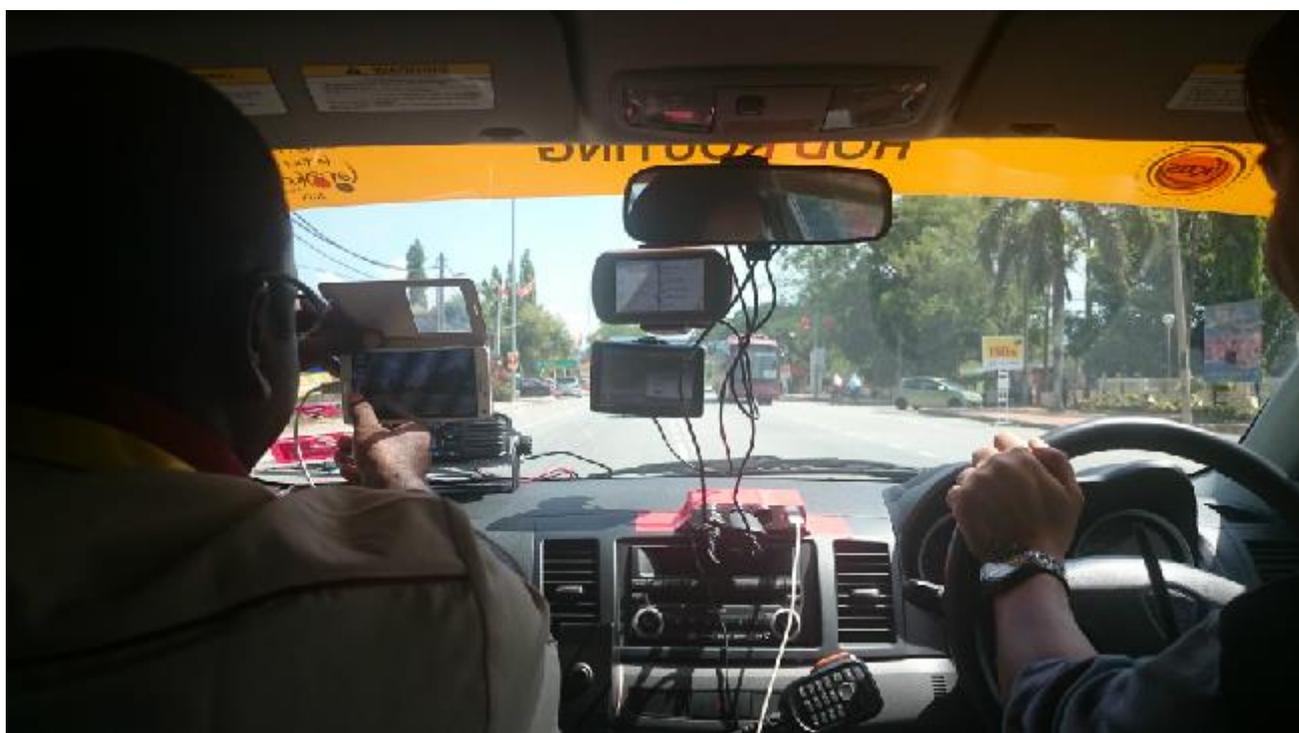


図 39. 設営後の写真撮影を行っている様子

3.3 夜間設営チーム(Stage 7)

TdL 初日に発表された Stage 7 のコース変更に伴い、設営チームはどのような対応をするのか確認してみたいと思い、夜間設営チームに同行した。

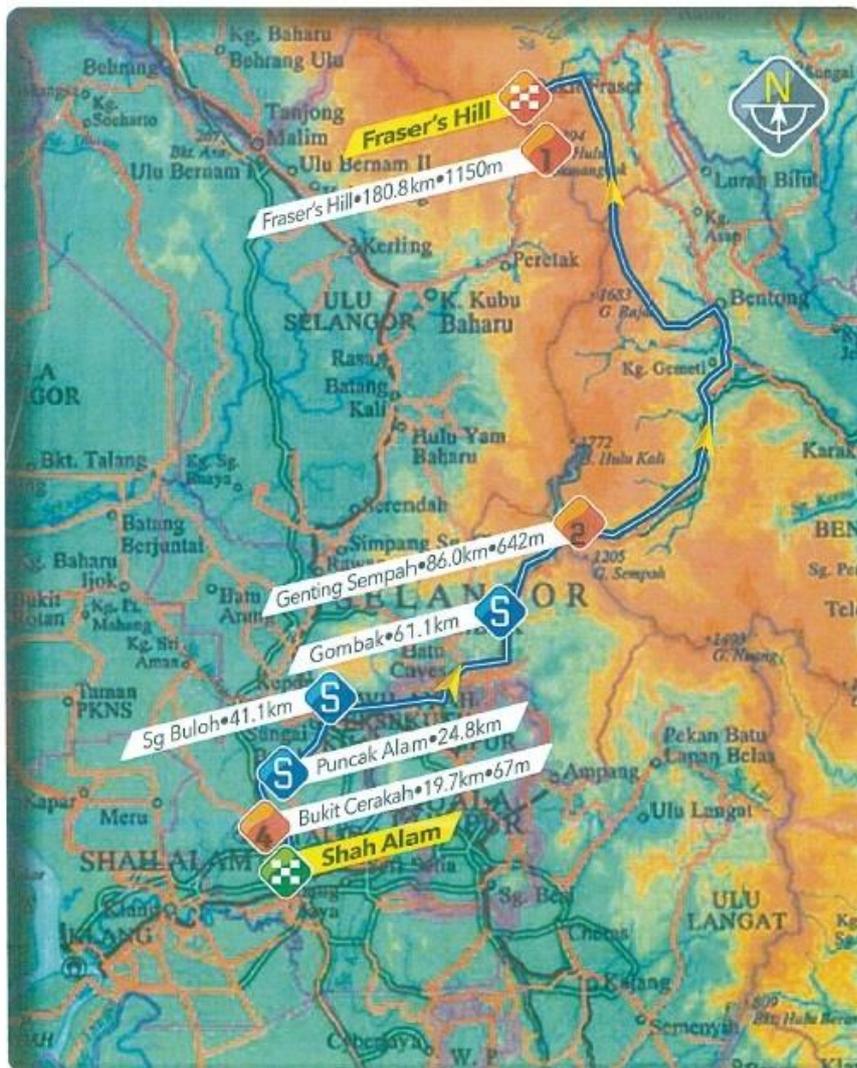
夜間の設営は、3 チーム(1 チーム HIACE2 台、各車 3 名ずつ乗車)でコース設営を行った。ゴール地点が予定されていた「Genting Highland」から「Fraser's Hill」へのコース変更に伴い、総距離 105.7km から 180.8km と 70km 以上距離が延びた事で現場はひたすら忍耐力のいる作業となった。

以下に Stage 7 シャーアラム～フレイザーズヒルのコース図を図 40 に示す。



Stage 7 | Map

Shah Alam - Fraser's Hill | 180.8km | Saturday | 14 March 2015



www.ttdl.com.my | Race Manual 2015

89

図 40. Stage 7 シャーアラム～フレイザーズヒルのコース図

(引用文献:Le Tour de Langkawi「Race manual」 Stage 7)

夜 22 時半にルーティングチームの宿舎からスタート地点まで移動するが、宿舎からスタート地点までの表示看板も設置していく。基本的にコーナー手前で 4 ヲ所(1 ヲ所 2 枚ずつが妥当)、曲がり角の突当りに 1 ヲ所、合計 5 ヲ所の看板設置が基本的な設置方法である。街頭や交通道路標識のポールに必要な枚数をタイラップで設置作業を行った。

次にルート案内表示看板設置の様子を図 41 に示す。



図 41. コーナー表示看板設置の様子
(11.1km 地点 1 時頃撮影)

このTdLでは、どのステージもコース沿いに家畜等を飼っている農家が多くあり、ランカウイ島では柵のない所で牛が放し飼いされている所が点在していた。これらの農地が広がっている関係で、農地から車道上に砂利が大量に落ちている箇所が点在し、実際に掃き出し作業を行った。TOJの東京ステージでは、前日に噴水車と清掃車によりコース上の砂利の撤去を行う。

そして設営開始からゴール地点に到着したのは、翌朝の7時半頃であり、競技看板は計146枚設置を行った。休む暇もなく、選手を含む大会関係者がレース終了後にホテルまで帰るルート案内看板の設営を行った。ルート変更に伴った影響でゴール地点からホテルまでの距離が100km以上離れており、その日すべての作業が終了したのは、レーススタート時刻である12時直前だった。

・夜間設営におけるスタート地点

スタート・フィニッシュ地点の設営もそれぞれ設営部隊が編成されていた。スタート地点のステージの作り込みに関しては、23時頃夜間設営チームとコース設営に向かっている途中に、スタート地点を通過した際に確認する事が出来た。昼間にはすでにテント等の簡易なものは設営が行われており、通過した際には既にステージトレーラーが到着し、設営の準備を行っていた。スタートエリアの設営物は、レースがスタートした後に撤収し、次のスタートエリアで再度設営が行われる。

以下にスタート地点設営中の様子を図42に示す。



図 42. スタート地点設営中 (23 時頃撮影)

・夜間設営におけるゴール地点

ゴール地点も同様にレース終了後すぐに撤去作業を行い、次のステージの設営を行う。しかし、レースが終了する時間は大体 14 時から 16 時とスタート地点の撤収時間と比べると遅く、レースが終了次第撤収を行い、次のステージのゴール地点に移動してからの設営となる為、こちらに関しても夜通し作業が行われていた。翌朝 7 時半に Stage 7 のゴール地点を夜間設営部隊が通過した際は、ステージトラックを含む設営物はほとんど完成していた。

以下にゴール地点設営中の様子を図 43 に示す。



図 43. ゴール地点設営中の様子（7 時頃撮影）

第 4 節 競技

自転車競技を行う上で必要なことは、前節でも挙げたように設営があり、大会運営があり、多くの手続き、人、労力を使用して行うことが出来る。なかでも競技を行う上で一番重要な役割を担うのがコミッサーである。UCI で定められたルールに則り、スプリントポイント、山岳ポイント、補給ポイントなどの各ポイントで、選手がルール違反をしていないか厳しくチェックすると共に、安全にレースが進行する様に配慮し管理する。コミッサーは、車やバイクに乗り、選手はもちろん、チームカーや車列内のバイクなどの関係車両全ての管理を行い、落車等が起こった際は円滑に対応の指示を出せるように、複数のコミッサーがそれぞれ持ち場についている。

以下に TdL での競技車両の車列を図 44 に示す。



図 44. TdL の競技車両の車列
(引用文献:Le Tour de Langkawi 「Race manual」 p.111)

UCI レースを捌くには UCI ライセンス (国際審判ライセンス) と、数々のレースでの経験が必要であり、TdL では海外から多数の UCI コミッセルが招集されていた。コミッセルは上記図 44. TdL での競技車両の車列を表す図の様に、「Commissaire」と書かれている車両 (以後「COM」) とバイクに乗り、それぞれレースを管理している。管理をする上で重要な配車としてコミッセルカー (COM カーと呼ばれ、1~4 の番号が振られている) COM1、COM2、COM3、COM4、レースディレクター (主催者カー) がある。

- COM1 にはチーフコミッセルが乗車し、メインの集団後方でレース全体を管理する。
- COM2 は、逃げ集団が発生した際などに前方を管理する。
- COM3、COM4 はチームカーの管理や、集団が複数に別れた際、主に後方の集団を管理する。
- レースディレクターカーは主催者が乗車し、有事の際の現場指揮を執る。

どの車もサンルーフ付きの車両が用意されており、車内からレース状況を確認することが困難な場合などに、ルーフから顔を出して確認し、指示を出す。

4.1 各ステージの競技運営の視察について

今回私は Stage 5, 8 の競技運営を視察した。Stage 5 はスリランカの UCI コミッセル、カルー氏が乗る COM4 に乗車し、Stage 8 は日本の UCI コミッセル菊池氏が乗る COM3 に同乗した。

大会の最低 1 週間前までに、レースマニュアルが各 UCI コミッセルの元に届けられる。この 1 冊のマニュアルにコースマップ、コースプロフィール、レーススケジュール、スタート・フィニッシュレイアウト、次のホテルまでのルート等が分かり易く記載されている。海外の UCI レースではこのような冊子が作られており、我々も視察の際に 1 部提供された。読者の皆様にも Stage 1 の内容を下記にてご覧いただきたい。

レースマニュアルは、次の図 45~55 に示した。レースマニュアルの表紙は図 45、レースマップのアイコンの意味は図 46、コースプロフィール(コース断面図)は図 47、コースマップは図 48、レーススケジュールは図 49、図 50、残距離・スタート・フィニッシュロケーションは図 51、スタート・フィニッシュレイアウトは図 52、ステージのタイムスケジュールは図 53、ホテルまでのルートは図 54、TdL 競技看板を図 55 に示す。



図 45. レースマニュアル
(引用文献:Le Tour de Langkawi
「Race manual」表紙)

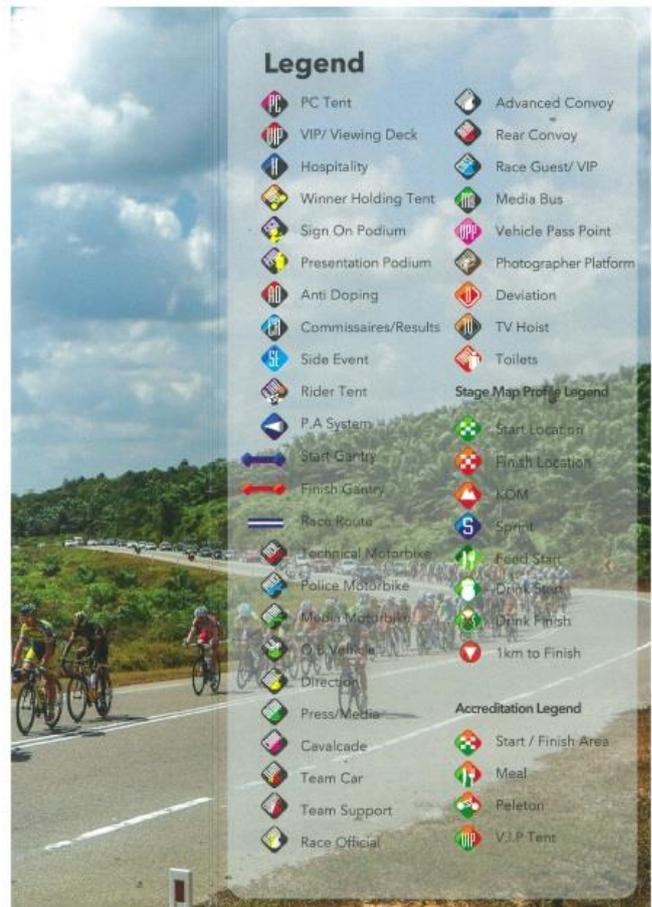


図 46. レースマップの意味を示す
(引用文献:Le Tour de Langkawi
「Race manual」裏表紙)



図 47. コースプロフィール(コース断面図)
(引用文献:Le Tour de Langkawi 「Race manual」)

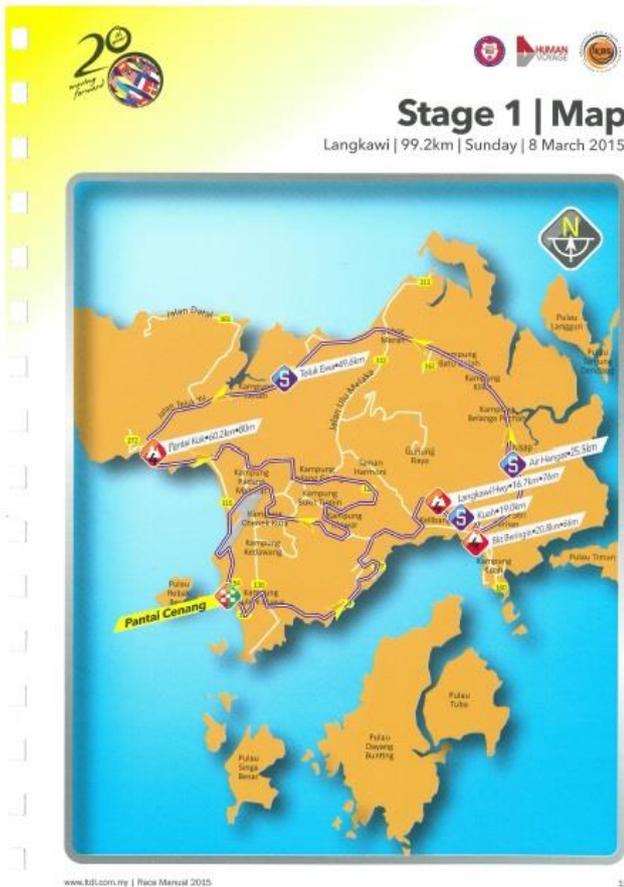


図 48. コースマップ
(引用文献:Le Tour de Langkawi 「Race manual」 p. 19)



図 49. レーススケジュール
(引用文献:Le Tour de Langkawi 「Race manual」 p. 21)



図 50. レーススケジュール
(引用文献: Le Tour de Langkawi
「Race manual」 p. 22)

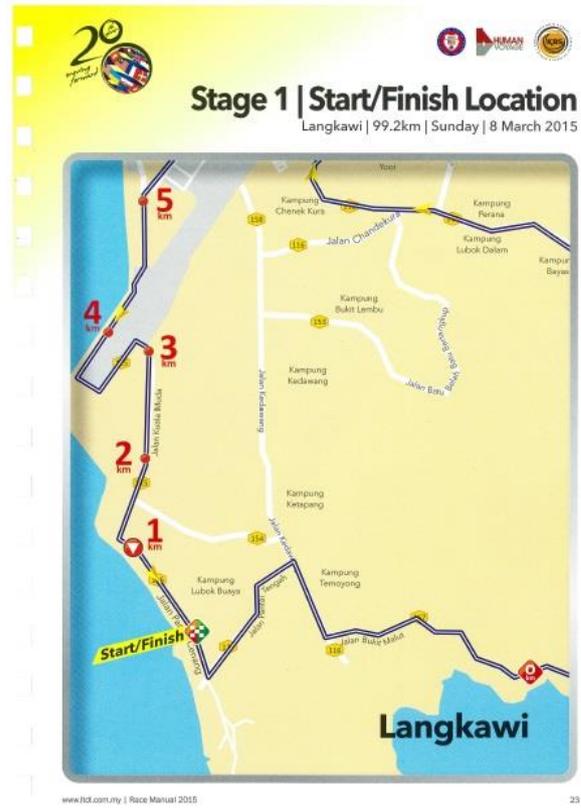


図 51. 残距離、スタート・
フィニッシュロケーション
(引用文献: Le Tour de Langkawi
「Race manual」 p. 23)

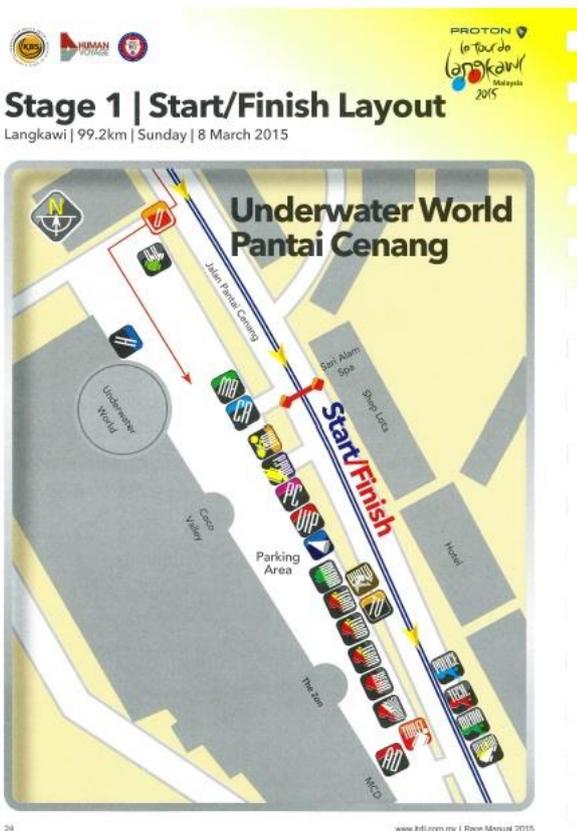


図 52. スタート・フィニッシュレイアウト
(引用文献: Le Tour de Langkawi
「Race manual」 p. 24)



図 53. ステージのタイムスケジュール
(引用文献: Le Tour de Langkawi
「Race manual」 p. 25)

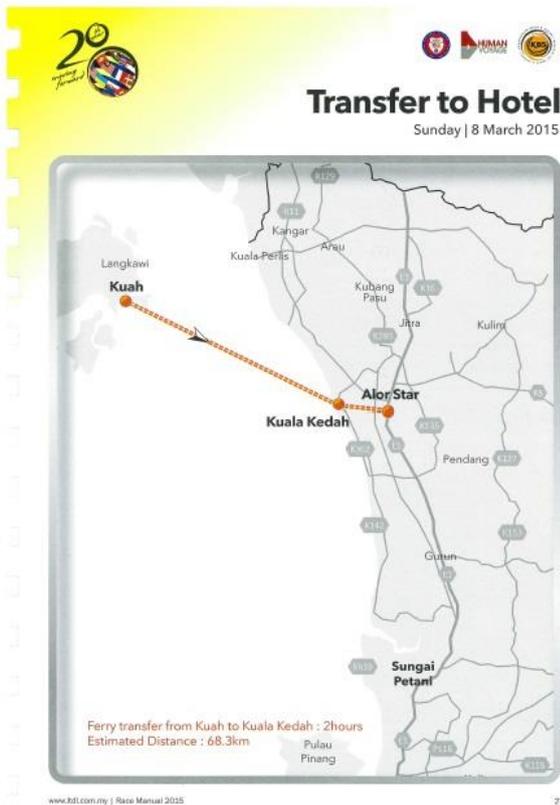


図 54. ホテルまでのルート案内
(引用文献: Le Tour de Langkawi
「Race manual」 p. 27)

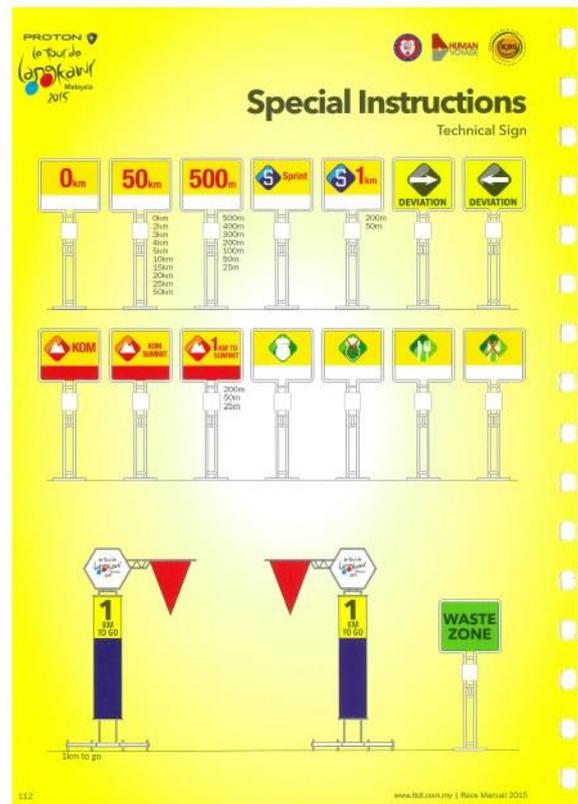


図 55. TdL 競技看板
(引用文献: Le Tour de Langkawi
「Race manual」 p. 112)

コミッセルはこれらのレースマニュアルの情報に加えて、前日のコミュニケ(レース結果)を元に、当日はどのチームが動きそうなのか、天気や路面状況はどうかなど、様々なレースの動きや危険やアクシデントに対応できるように予め予測を立ててレースを管理し、動かしている。

4.2 Stage 5 のレースの流れ

ここからはレースの流れをご覧いただきたい。Stage 5 ではスリランカの UCI コミッセル、カルー氏の乗る COM4 に同乗した。

各チームのサポートカーが警察先導で出発する。
以下に先発するサポートカーの様子を図 56 に示す。



図 56. 先発するサポートカーの様子

以下、レーススタート前のステージの様子を図 57、レース開始 3 分前の様子を図 58 に示した。



図 57. レース前のステージの様子



図 58. レース開始 3 分前の様子

スタートから約 7 km 走ると「0km」の競技看板が設置されている。この地点をアクチュアルスタート地点といい、ここから正式にレースがスタートする。各ステージ、アクチュアルスタート地点まではパレードラン(観客サービスとして選手の顔見せの為の区間で選手は 0km 地点までレースを開始しない)が設けてあり、併せてチームカーの管理や観客の安全確保も行われている。

以下にアクチュアルスタート地点を図 59 に示す。



図 59. アクチュアルスタート地点(0 km地点)

スタート後、各チームカーの並びをチェックする。チームカーの並びは総合順位の上位チームから並ぶためその日ごとに入れ替わる。チームカーには、毎朝序列を表すナンバーのステッカーが配られ、貼付されていた。(TdL では各チーム 2 台のチームカーが車列に入る為、順位の番号の横に A、B と記載されていた。)

以下に A、B のステッカーを元にチームカーを管理する様子を図 60 に示す。(車右側テールランプ下の青色のステッカー)



図 60. 序列を示すステッカーにてチームカーを管理する様子

この時、バルディアーニ CFS の選手がパンクし、集団から後方に下がってきた。パンクや落車等で下がってきた選手には、コミッセルが許可した後にチームカーが必要な措置をする。また、力なくチームカーの所まで下がってきた選手に関しては、バラージュ(チームカーをコントロールして車の後ろで選手を休ませないようにする)措置を行う。

以下に選手が集団に戻る様子を図 61 に示す。



図 61. 選手が集団に戻る様子

レース中は、警察とモトマーシャル(警察と同様の権限を持ち、交通整理にあたる)がレースの安全を守っている。

以下に、警察と共にレースの交通整理等を行うモトマーシャルを図 62 に示す。



図 62. モトマーシャル

そして、76km 地点で愛三工業レーシングチームの無線機が使えなくなったとの情報が入り、無線機業者チームに対応の連絡、確認を行った。

以下に無線機業者チームに状況説明をしている様子を図 63 に示す。



図 63. 無線機業者チームに状況説明している様子

また、92.8 km地点で TINKOFF-SAXO の選手と KSP0 の 2 名の選手が落車との情報が入り、無線で他のコミッセールと確認を行った。

以下にサポートに入る TINKOFF-SAXO のチームカーを図 64 に示す。



図 64. サポートに入る TINKOFF-SAXO のチームカー

COM4 は、チームカーの車列の間に入って後方に下がっている選手とチームカーの距離のコントロールをしていたが、ゴール前に COM3 の後ろに移動した。

残り 1km 付近からは COM4 は、千切れた選手の管理を行う。

以下ゴール直前、選手確認を行っている様子を図 65 に示す。

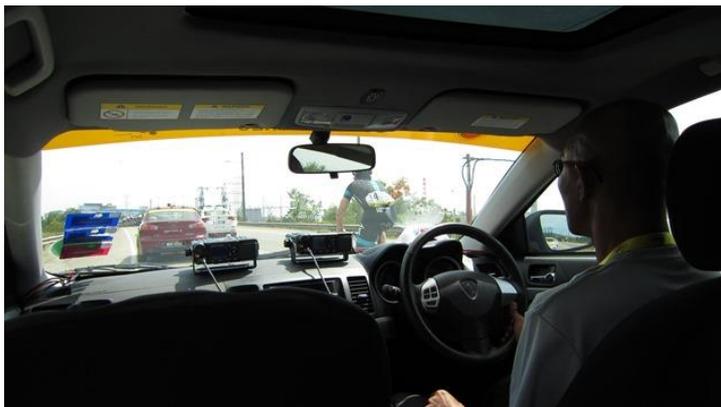


図 65. ゴール直前、選手確認を行っている様子

残距離 1km 地点は以下図 66 に示す残距離看板が設置されている。



図 66. 残距離 1 km 看板

最終的にゴール後、チーフコミッセールに違反等の報告をし、正式な着順が付き次第、表彰式の流れとなる。

第5節 警備

自転車レースでは、前記の通り一般のスポーツとは大きく異なる点が多々あるが、走行距離が長いこともその一点である。レースはスタート地点からゴール地点まで200km近くなるステージもあり、標高の高い山脈を抜けることもあれば、街から街へ移動することもある。競技を円滑かつ安全に進めるためには警備にも多くの人員が必要である。

近年ではテロなどの事件も多く、警備の課題はイベントを行う上で絶えず存在する。今回視察したTdLの警備は、主に警察が行っており、帯同している人数100人ほどで警備が行われていた。交差点の交通整理や警戒活動は、所轄の警察官が行っていた。

警察の仕事としては、競技関係車両の各地点までの警護、誘導、レース中の警備、交通規制、スタート・ゴール地点の車両管理、誘導などを行っていた。レースに帯同する警察車両(バイク)を図67に、レースに帯同する警察車両を図68に、フィニッシュ地点の選手誘導を行う様子を図69に示した。



図 67. レースに帯同する警察車両(バイク)



図 68. レースに帯同する警察車両



図 69. フィニッシュ地点の選手誘導を警察官が行う様子(黄色のビブス着用)

第6節 メディア

ここまで、レースについて詳しく記してきたが、これらのレースを多くの人に見てもらわなければ意味がない。そこで、多くの方に周知、配信するための「メディア」の存在は、とても大きいと言える。TOJ2015でオフィシャル・フォトグラファーを務めた田中苑子氏が、TdL2015でも取材を行っており TdL のメディアの仕切り役のゲイリー氏とシャーロン氏をご紹介いただき、話を聞く事が出来た。

6.1 メディアチームの構成・業務について

メディアチームは、約30人で構成されている。彼らは準備期間も合わせて9か月間業務に当た

る。業務内容としてはメディアリリースの作成、インターネット設備の手配、メディア受付やオペレーション、各メディアの荷物の輸送、ホテル部屋割りなどと多岐にわたっている。

メディアリリースは毎日配信される。内容はリザルト、写真、レースレポートが一式となっている。

6.2 メディア招待について

メディアの役割として大切なのは、サイクリングのプロモーションである。いかに多くのメディアに露出出来るかが重要であり、それが見込めるメディアを招待している。また、チームと合わせてその国のメディアを呼ぶこともある。そうすることで、チーム自国での露出が狙える。

招待されるメディアは、航空チケット、ホテル代、ステージ間の移動経費等、主催者が負担してくれる。

招待基準については、基本的には会社単位で活動している事である。今年は20カ国、33人のメディアが来ていた。3月は、ヨーロッパでレースが始まっていることもあり、欧米よりも中国系のメディアが多く、地元メディアは50名程であった。

6.3 メディアカー

メディアカーの貸与については、数人でまとまっているメディアには、運転等の問題がなければ車両を提供していた。メディアカーは大会期間中、自由に使用でき、移動に係る経費(高速代、ガソリン代)については主催者が負担する。車両は「PROTON」社からの提供である。メディアカーが提供されないメディアには、メディアバンを用意し移動等のサポートを行っていた。

6.4 メディアモトについて

メディアモトは全15台稼働していた。割り振りは、前日のレース結果、開催地、実績等を考慮し決めている。例えば、開催地出身のメディアであれば、良いポジションで撮影出来るよう配慮する。そうする事でメディア露出が多く狙える。

以下にメディアカー、メディアモト、メディアセンター、メディアモト割り振り表を図70～図74に示す。



図70. メディアカー



図71. メディアモト



図72. 図73. メディアセンター

MOTO ALLOCATION FORM			
STAGE: 6	MAKIN - KARAK	DATE: 13/13/2015	
NO.	NAME	BIB	MOTO
MEDIA 1	KARAFUL BENE	3	
MEDIA 2	REBERTUS PHILANTO	33	
MEDIA 3	ROKIAN ROC	15	
MEDIA 4	M. APJEAR - NET	9	
MEDIA 5	DARWANG KIM	43	
MEDIA 6	ZIC HARWIN	13	
MEDIA 7	KEI TAMAI	37	
MEDIA 8	REX HUANG	34	
MEDIA 9	CHUA FUAY KIANG	42	
MEDIA 10	AOE BAYU	44	
MEDIA 11	ABD HALIM - BTM	24	
MEDIA 12	BT. SAMSUL - BENA	29	
MEDIA 13	MORU TAMKI - TV3	28	
MEDIA 14	JENOKO TANAKA	29	
MEDIA 15	YUSUF - SALLAH - TV9	26	

図 74. メディアモト割り振り表

第 5 章 総合考察

第 1 節 視察前と視察後の比較

ここでは、TOJ と現地で視察した TdL の場合を比較した。

以下に TOJ と TdL の比較を表 2 に示す。

TOJ の場合	TdL の場合
<ul style="list-style-type: none"> ・マニュアルについて 	
<p>オフィシャルマニュアル、テクニカルガイド、安全マニュアル等複数のマニュアルが存在し、以前からコミッセルより複数あると把握しにくいと指摘がある。</p>	<p>基本的にレースマニュアル、ホテルガイドのみ配られる。修正がある場合差し替えの可能なリングタイプの物を起用しており、非常に参考になった。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・警察、消防の協力体制 	
<p>大会本部を設け、事故等が発生した際、事態を収集し、大会本部内にいる警察、消防関係者に連絡し、対応する。</p>	<p>常に白バイや救急車が帯同しており不測の事態が起きても連携を密に取れていた。また、レースを通して帯同している警察の方に話を聞くと、マレーシアでは TdL に関わる事は非常に名誉な事であるとのことだった。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・警察の人数 	
<p>地元警察協力の元、先導や交差点の交通整理をご協力いただいている。</p>	<p>帯同している警察官は 100 名程度。その他コース上の交通整理は、所轄の警察署から人員配置されていた。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・関係車両のメーカー 	
<p>国内の自転車ロードレースシーンではお馴染みの富士重工業(株)「LEVORG」が選手たちの走りをサポートしている。</p>	<p>現地の大手自動車メーカー「RROTON」社日本の三菱自動車と業務提携しており、日本では「ギャラン」の名で販売されている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車キャリアのメーカー 	
<p>TOJ では THULE (スーリー) 製を使用している。自動車の上に 4 台自転車を載せることが可能となっている。</p>	<p>欧米などでは、各チームがオリジナルのキャリアを製作し車に取付ける場合があるが、TdL では日本と同仕様であった。</p>

<p>・気候</p>	
<p>新緑の5月開催であるため、気候が良く、レースには丁度良い。しかし、良く晴れると陽射しが強く非常に暑くなることもある。</p>	<p>常に気温30度を超え湿気が多い状態が続いた。今回は海岸線を通るルートが起用されたため平地が多かったが中央部分では起伏の激しい山が多くあった。</p>
<p>・出場チーム</p>	
<p>TOJ2015は全17チームが出場。国内チームが半数ほど参加している。</p>	<p>TdLでは全22チームが出場。ワールドチーム4チーム、プロコンチネンタルチーム7チーム、コンチネンタルチーム9チーム、ナショナルチーム2チームが参加していた。</p>
<p>・IDの種類</p>	
<p>TOJではOFFICIAL(審判など)、ORGANIZER(主催者)、STAFF、MEDIA、PARTNER、GUEST、チーム全7種類発行している。</p>	<p>全13種類用意されていた。多くて10種類程度かと考えていたが、主催者、ホテルスタッフ、メディア、テレビ、スポンサー、警察、VIPと様々なIDを用意して対応していた。</p>
<p>・予算</p>	
<p>TOJではJKA(競輪・オートレース)の補助金を受けて大会を運営している。</p>	<p>予算に関しては、想像があまりつかない点であり非常に興味があったが具体的な全体予算は把握出来なかった。広報の予算については3000万円ほどと聞いた。</p>
<p>・設営の資材</p>	
<p>TOJでは木製の看板を使用している。またスタート・ゴールに使われる幕などは、「遮光ターポリン」と呼ばれる素材を起用し、縫製加工した物を使用している。</p>	<p>基本的にステージのパネルや案内看板の素材はほとんどプラスチックダンボールに直接印刷されたもので出来ている。 また、残距離看板などの競技看板はスチール製で出来ていた。シートを張り替えれば再利用することも可能であった。案内看板は1500枚ほど、競技看板は300枚程度用意しているとのことであった。</p>
<p>・現地の交通事情</p>	
<p>海外と比べると日本の道路は整備がまめに行われており走る選手の立場を考えるといい事だと言える。 TOJではステージによって、道路幅が狭い箇所がある。</p>	<p>日本同様に首都は渋滞が多い。路面状況はあまりいいとは言えず、途中舗装が陥没している箇所もあった。しかし、道路幅は広く、また見通しのいいコースレイアウトであり競技を運営する立場から見ると運営しやすいのではないかと感じた。</p>
<p>・会場盛り上げ</p>	
<p>各ステージ実行委員会が会場において様々な出展や催しを実施している。 しかし、東京ステージにおいては、会場となる公園等の規制が厳しく構想通りの会場作りが出来ているとは言い難いのが現状である。</p>	<p>スタート地点では、VIPへのパフォーマンスサービスとして、各地の伝統的なダンスなど披露されていた。会場周辺ではスポンサーのサンプルが配られていたり、グッズの販売も行われていたりし、会場を賑わせていた。以下にレース開始前の会場風景の様子を図75に示した。</p>

<p>・ サンプリングについて</p>	
	<p>フィニッシュ地点ではスポンサー企業のロゴが入ったサンプルが配られていた。大会にスポンサーしている「E'den」（飲料メーカー）の水や「PROTON」社のロゴ入りうちわが配られていた。以下に、プロモーショングッズ「PROTON」社ロゴ入りうちわを図 76 に示す。</p>
<p>・ スポンサー対応について</p>	
<p>各ステージにおいて、スポンサーの会場観戦を促しており、ステージによっては、VIPカーなどに乗車してもらい、コースを観戦・体験してもらう。</p>	<p>スポンサー企業に対して、主催者がレースに帯同出来るスポンサーカーを用意していた。このためスポンサーは自社のロゴ等の確認が行えるほか、最高のロケーションでレースを観戦することが可能であった。</p>
<p>・ ホテル</p>	
<p>日本は安いホテルから質の高い良いホテルまで幅広く充実しているが、客室が海外と比べると狭い。地域によって、宿泊施設のキャパシティに大きな差があることや、オリンピックが近い事で大規模ホテルは改修工事が行われている事が多く、人数分ホテルを確保することが難しいのが現状である。</p>	<p>金額は把握できなかったが、備え付けのベッドの他にマッサージ台が置けるほど広い部屋が用意されていた。また、選手が泊まるホテルでは5つ星ホテルもあり、そのホスピタリティーに驚かされた。</p>
<p>・ メディアの招待</p>	
<p>現在、メディアの招待は予算の都合により出来ていない。</p>	<p>招待するメディアは、航空チケット、ホテル代、ステージ間の移動経費等、主催者が負担している。また経費の一部を主催者が負担するなどメディアと交渉の上決めている事も多いとのこと。</p>
<p>・ 現地新聞の掲載状況</p>	
<p>朝日新聞、日刊スポーツなどの他に、地元新聞やスポーツ誌などに取り上げられた。</p>	<p>現地にて新聞 3/11 日付を購入し確認した。地元新聞誌「The Star」新聞では後ろから2枚目のスポーツ欄に取り上げられていた。以下に地元新聞記事を図 77、地元新聞記事裏表紙を図 78、TdL 掲載記事を図 79 に示した。</p>
<p>・ VIP 対応</p>	
<p>TOJ では国会議員をはじめ、各地元の知事、市長にお越しいただいている。パレードランに参加してもらったり、表彰式のプレゼンターを務めてもらっている。また、スポンサーに関しても同様にお越しいただきプレゼンターをして頂いている。</p>	<p>スポンサーやVIPには車を用意し、レースに帯同していた。また、各ステージゴール地点にはVIP専用の立食ブースが設けられていた。最終ステージには、首相がレース観戦に来場し、表彰式ではプレゼンターを務めていた。以下に首相がプレゼンターを務める様子を図 80 に示す</p>

表 2. TOJ と TdL の比較



図 75. レース開始前の会場風景の様子



図 76. プロモーショングッズ
「PROTON」社 ロゴ入りうちわ



図 77. 新聞記事表紙
(引用文献：「The STAR」新聞)



図 78. 新聞記事裏表紙
(引用文献：「The STAR」新聞)

Asraruddin saves JDT

Southern Tigers edge Balestier in injury time

By JOASH EE DE SILVA

PETALING JAYA: Defender Mohd Asraruddin Putra Omar came to the rescue of Johor Darul Ta'zim (JDT) at the nick of time.

The national leftback's stoppage time winner handed a second string JDT side a 1-0 win over Balestier Khalsa of Singapore at the Jalan Besar Stadium last night.

The Group F match was heading for a dismal draw until Asraruddin pounced on a Hariss Harun pass to drill a low shot past goalkeeper Zaidul Abdullah in the third minute of stoppage time for JDT's second straight win.

JDT fielded an all local line-up due to injuries to their key foreign players. Only Singapore's Hariss came on as a substitute at the hour mark for winger Fandi Othman.

Despite having much of the possession in the first half, the Southern Tigers struggled to break down the stubborn Balestier Khalsa defence.

JDT, who beat East Bengal FC of India 4-1 in their opening game in Larkin last month, started with Safee Sali and Mohd Anri Yahyah upfront.

The closest they came to a goal was when Safee ballooned his shot with the Balestier goalkeeper out of position in the 43rd minute.

The Southern Tigers were more lively after the break and created more openings but were let down by poor finishing.

The home side had their fair share of scoring chances but the alert JDT goalkeeper Mohd Izham Tarmizi kept them at bay.

The introduction of Hariss, Saifiq Rahim and S. Kunalan injected more urgency and the breakthrough came a minute before the final whistle.

The Southern Tigers maintain their top standing in Group F as Hong Kong's Kitchee were held to a 1-1 draw by East Bengal.

JDT will face Kitchee at the Mongkok Stadium on March 17.

AFC CUP RESULTS

GROUP F

B. KHALSA FC	0	JOHOR DARUL TAZIM	1
EAST BENGAL	1	KITCHEE	1

GROUP F

	P	W	D	L	F	A	Pts
JOHOR DARUL TAZIM	2	0	0	5	1	6	
KITCHEE (HKG)	2	1	1	0	4	1	4
EAST BENGAL (IND)	2	0	1	1	2	5	1
B. KHALSA FC (SIN)	2	0	0	2	0	4	0

FIXTURES

TODAY

GROUP G

SOUTH CHINA vs YADANARBON

(Mongkok Stadium, Hong Kong - 8pm)

PAHANG vs GLOBAL FC

(Darul Makmur Stadium, Kuantan - 8:45pm)

GROUP G

	P	W	D	L	F	A	Pts
SOUTH CHINA (HKG)	1	1	0	0	6	1	3
PAHANG	1	1	0	0	3	2	3
YADANARBON (MYA)	1	0	1	2	3	0	0
GLOBAL FC (PHI)	1	0	0	1	6	0	0

Pahang's Fauzi ready to fill in for injured Conti against Global FC

By K. RAJAN

PETALING JAYA: Pahang striker Mohd Fauzi (pic) Roslan is itching to get on the scoresheet.



The striker is set to play a more prominent role when the Elephants host Philippines' Global FC in their AFC Cup Group G match at the Darul Makmur Stadium in Kuantan tonight.

The AFC Cup debutants, who suffered a 6-1 drubbing by Hong Kong's South China on Feb 25, have travelled with only 15 players to Kuantan due to injuries and are expected to be sitting ducks against double winners Pahang.

Injuries to key players, including skipper Misagh Bahadoran, have left Global depleted and their morale took a massive blow following a 2-0 loss to bitter rivals Kaya FC in their United Football League match last Saturday.

The nippy Fauzi, who has mostly featured on the flanks, is expected to be paired with Nigerian striker Dickson Nwankwo and the feet-footed R. Gopinathan to lead Pahang's attack in the absence of main hitman Matias Conti.

"I'm ready for the match. We are playing in a competition that's at a higher level and I want to test my ability," said the Pekan-born player.

"We're playing at home, so we must collect full points... but we shouldn't look down on our opponents."

The Malaysia Cup and FA Cup winners look good to win today following their recent form.

Pahang edged Yadanarbon of Myanmar 3-2 in their AFC Cup Group G opener on Feb 25 and knocked out bitter rivals Johor Darul Ta'zim (JDT) in the FA Cup with a 4-2 win on penalties after the match ended 1-1 in extra time on March 2.

Last week, Pahang recorded their first win in the Super League with a 2-0 victory over Sime Darby FC.

The Elephants will start without Conti and midfielder Hafiz Kamal for tonight's match. The duo were substituted due to injuries in the 2-0 win over Sime Darby.

The team will also miss skipper Mohd Razman Roslan, who will be serving his one-match suspension after being red-carded in the Yadanarbon match.

Ewan wrests control of LTdL after winning Stage Three

TANAH MERAH: Australian Caleb Ewan of Orica GreenEdge rode what he described as the toughest race thus far to clinch Stage Three of the Le Tour de Langkawi (LTdL).

The 20-year-old Ewan pulled off the surprise win - the 170km Grik to Tanah Merah - yesterday to take over the yellow jersey as the overall leader as well as the blue jersey as the king of sprint from Kazakhstan's Astana Pro Team rider Andrea Guardini of Italy.

In the race, Ewan made a bold move by joining a breakaway group at the second climb zone at the Titiwangsa Range, which is 1,006m above sea level, before sprinting to the finishing line to clock 413:32 with a bunch of riders.

On his victory, the nippy Australian admitted that it was the toughest race so far as he had to deal with some challenging sharp turns and also the height at Titiwangsa.

"Today's riders gave me a strong fight until the end. A bunch of riders attacked us (Orica GreenEdge riders) but we stayed cool and managed to secure victory," he said.

"It's really awesome to get this win. My teammates were very unbelievable today."

Ewan is optimistic of holding on to both jerseys in today's fourth stage, involving a 165.4km ride from Kota Baru to Kuala Berang.

China's Zhang Wenlong of Giant-Champion



New leaders: Australia's Caleb Ewan (centre) celebrating after winning Stage Three of the Le Tour de Langkawi (LTdL) yesterday. With him are Kiel Reijnen of the United States (second from left) and Zhang Wenlong of China. - Bernama

STAGE THREE RESULTS

170km (Grik to Tanah Merah): 1. Caleb Ewan (Aus) Orica GreenEdge 41:32, 2. Yusuf Pogoda (Kaz) MTN-Qhubeka, 3. Leonardo Fabio Duarte (Col) Colombia National Team, 4. Roston Selly (Fro) Bretagne-Seche Environnement, 5. Ratta Chokul (Tha) Skyline Dubai Pro Cycling Team, 6. Luca Clarke (Aus) New Zealand, 7. Vito Invernizzi (Ita) Astana Pro Team, 8. Marco Fagnano (Ita) Androni Giocattoli-Wispe, 9. Mehmet Kucuk (Tur) MTN-Qhubeka, 10. Neco Selay (Aus) Androni Giocattoli-Wispe (all of same time).

General classification (yellow jersey): 1. Caleb Ewan (Aus) Orica GreenEdge 11:02:52, 2. Nasser Behne (Eri) MTN-Qhubeka 11:03:05, 3. Yusuf Pogoda (Kaz) MTN-Qhubeka 11:03:08.

System Pro surprised even himself after taking over the white jersey - as Asia's best rider - from Mohd Adiq Husainie Othman of Terengganu Cycling Team (TSG).

"I don't want to think too much whether I'll be able to retain the white jersey for the next race as I'm focused on one race at a time.

"My main concern is the uncertain weather

Asian riders (white jersey): 1. Zhang Wenlong (Chi) Giant-Champion System Pro Cycling 11:02:12, 2. Lu Jianping (Chi) Hongkong Cycling Team 11:03:12, 3. Robin Munnings (Eng) Pegasus Continental Cycling Team 11:03:13.

Sprint competition (blue jersey): 1. Caleb Ewan (Aus) Orica GreenEdge 43pts, 2. Andrea Guardini (Ita) Astana Pro Team 30, 3. Roston Selly (Fro) Bretagne-Seche Environnement 27.

Mountain competition (red jersey): 1. Kiel Reijnen (U.S.) Unibet-Hellweg-Care Pro Cycling 37pts, 2. Nasser Behne (Eri) MTN-Qhubeka 18, 3. Francisco Navarro (Esp) Skyline Dubai Pro Cycling Team 14.

condition," said Wenlong.

National rider Mohd Izzat Hilmi Abdul Halil emerged as the best Malaysian rider after finishing in 47th place out of 128 riders.

Today, all 131 riders will face three sprint zones - at Pasir Puteh, Jerih and Permaisuri - as well as a climb zone at Sungai Tong in Stage Four. - Bernama

Five-time PGM Tour winner Airil remains cool despite sluggish start

By TAN MING WAI

PETALING JAYA: Reigning PGM Tour Player of the Year Airil Rizman Zabari believes it's just a matter of time before his game comes good again.

And the 36-year-old intends to start turning things around when he tees off at today's PGM Terengganu Championship at the Resorts World Kijal.

Airil heads into this week's Asian

Development Tour (ADT) re-anthronised event in bullish mood, having finished third in last week's Kelantan Closed Championship for his best result after six starts this season.

He kicked off the season with a joint-14th placing at the Tournament of Champions, followed by 11th placing at the Kinrara Closed, joint-27th at the Harvard Championship, 17th at the Langkawi Championship and joint-10th at the Nilai Springs Closed.

"I wouldn't say it's been a bad start. It's just slow and I'm absolutely not concerned," said Airil, who won the Pakistan Open for his sole Asian Tour victory in 2012.

"I'm comfortable with my game and I haven't made any changes. If anything, I'd say my putting hasn't been great.

"But having ended the Kelantan Closed on a high, my confidence has been boosted... and, yes, I'm looking forward to another great finish this

week," added the five-time PGM Tour winner.

The other top Malaysians in the fray in the RM200,000 Terengganu tournament are national No. 1 Arie Irawan Fauzi, 2013 ADT Order of Merit winner Nicholas Fung, one-time Asian Tour winner Ben Leong and veteran R. Nachimuthu, the winner of last week's Kelantan Closed.

The local golfers will be seeking to continue their winning ways on the ADT after Arie and Wilson Choo

sweep the first two titles on offer - the Harvard Championship and Langkawi Championship respectively.

The international cast to look out for include defending champion Pavit Tangkamlprasert of Thailand, Singapore's Lam Chih Bing, Indonesia's George Gandranata as well as ADT champions Grant Jackson of England, American Brett Munson and James Byrne of Scotland.

图 79. TdL 揭载記事(記事中心部分)
(引用文献:「The STAR」新聞)



図 80. 首相がプレゼンターを務める様子

第 2 節 総評と今後の展望

今回視察した TdL はアジア最高峰のステージレースであり、8 ステージ(全日程 9 日間)のスケジュールが組まれており、現地では設営・運営、メディア、スポンサーサービスなど幅広い内容を視察することが出来た。特に我々のアテンドをしてくれた設営チームの方々のおかげで、設営面に関する部分を詳細に確認することが出来た。日本では、公道に表示看板を直接設置するという事は制約が多く難しい問題である。しかし、選手やレース関係者に分かり易くコースを示す為に、これらの競技・ルート表示看板等の設置に関する課題をクリアすることが必要不可欠であると再認識した。また、夜間の設営業務に関しても、TOJ 事務局の一員である私としては、設営する現場の人間がどのように動くのか、非常に興味があり、現場の担当者に直接願い出て視察することが出来た。TOJ では、交通事情等の為、同じルートを周回するコースがほとんどで、1つの設営部隊が前日や深夜に設営作業を行っている。しかし、TdL では主にレース後から翌朝にかけて、複数の設営部隊が連携して設営を行っていた。作業の内容に関しては地道で忍耐のいる作業が続き、たった 1 日しか参加していない私でも現場の苦勞と努力が身に染みて伝わってきた。

また、設営以外に関しては、選手に対して行うレース後のアイシングケアや、食事等のきめ細かな気配りが行き届いていた。さらにレースの競技面を任せるコミッセル陣に対しても、念入りな打ち合わせを行うことでレースが管理され、各コミッセルカーの前には警察の先導車が付くなど、素晴らしいホスピタリティーで迎えられていた。そして観客にはイベントを楽しめるように、会場周辺でノベルティグッズとしてスポンサーのロゴが入った水やうちわが配布されるなど、スポンサーに対してもお客様に対してもホスピタリティーの質の高さには驚かされた。

TdL の視察以外の内容については、昨年まで、KBS(国営)が主催で運営していた事で、開催にあたり会場の借用地やスポンサー獲得などに多大な影響があったようだが、本年から民営化されたことにより予算が大幅に削減されたと視察前に聞かされていた(総額は残念ながら聞けなかった)。この事は、TOJ も同様に限られた予算で運営しているため、非常に関心が高い部分であった。実際のところ TdL は、昨年まで全 10 ステージ、総距離 1495.9km だったレーススケジュールが、今年は全 8 ステージで総距離 1193.1km と 2 ステージ 300 km 程の距離が減った。また、TdL に招待されたワールドチームの数も 6 チームから 4 チームに減り、数字に明確な縮小が見られ、個人的にも非常

に気がかりであった。しかし、実際に現場に行くと、ツール・ド・フランスで総合優勝者を輩出し、ワールドツアーの中でも人気の高い TEAM SKY が初めて招待され、沿道や会場には彼らを目的とするたくさんの観客が来ていた。

以上のように、TdL では勉強になる事や、今後活かしたい事項が非常に多くあった。TOJ も前年よりさらなる向上を目指し、毎年尽力している。昨年と比べると予算は削減されるものの、今年の TOJ は、UCI から運営体制について「Excellent」の評価を受けた。

TOJ では、昨年「NEXT 10」という長期構想を打ち出し、開催地のメリットを向上させる「地域貢献」と、自転車ロードレース大会の継続的な開催を後押しする「ビジネスモデルの創出」という2つの命題に取り組んでいる。

まず「地域貢献」という命題については、TdL は国を挙げて開催されており、国内の様々な街や道路にコースを設定する事が可能な体制が出来ている。これにより開催地となる自治体は第1のメリットとして、レース開催によって直接的な収入が見込まれる。大会期間中、何百人もの選手や大会関係者が各地方を移動するため、開催地のホテルやショッピングセンターを利用してもらうことが出来、地元への経済効果は大きいと考えられる。第2のメリットとして大会を誘致する事で、大会期間中に流れるレース中継映像において、その地域の歴史や文化、特有の景勝地や施設などをPRすることが可能である(例として図5. Stage 1 Langkawi 島の象徴イーグル像)。地元の人が普段目にする当たり前の日々の生活や風景でも、他の地域の人から見れば貴重な景色や経験になることも多くある。その地域の「地域らしさ」をレース中継を通じて、国内をはじめ世界中の人々に見て、知ってもらう事で、新たな観光客の増加が期待でき、その地域の発展や地域貢献に繋がる。以上のような地域貢献のメリットを生み出し、尚且つ主催者は各地方自治体から誘致料を得ることで大会運営資金を得る収支サイクルが成り立つことで、継続的な開催という「ビジネスモデルの創出」が形成されている。

また、TdL の場合は、開催地となるスタート・ゴール地点、各ステージトラックを使用した豪華な演出が行われていた。これによって会場は大いに盛り上がり、そのステージを見た通りすがりの一般の方も興味を持ちステージやコース沿いに立ち寄って観戦して行く風景が見られた。そのような豪華に見えるステージだが、細部まで見ると、飾っている看板やレース中に使用される競技看板は、プラスチックダンボールをタイラップで台座に固定した簡易な作りで、何度も使い回しが可能な仕様になっていた。つまり、限られた予算内でいかに効率よく設営・運営をしているかが伺えた。

このように、今回の視察は今後の TOJ がクラスアップした際に非常に参考となる貴重な体験であった。TOJ の場合、それぞれの開催地に設置された各ステージの実行委員会が存在している。この各ステージ実行委員会と大会事務局が密に協力する事により、その地域の風土や文化を活かした大会運営が可能となる。TdL のような運営体制を目指すには、まだまだ多くの課題が存在するが、TOJ も TdL のようなホスピタリティーの高いレースを作っていく事が必要であると痛感した。TdL の規模の大きさには圧倒されたものの、TOJ の場合は、各ステージの実行委員会と大会事務局が足並みを揃え、身の丈に合ったコンパクトかつ効率的な大会運営をしていくことで「新たなビジネスモデルの創出」に繋がるのではないかと考える。そこで、目指す達成目標の1つとして「TOJ2016」は大会史上初の8日間8ステージを開催する。大きな前進であり、全スタッフが一丸となり、より質の高いレース作りを目指し、私自身も存分に貢献し、大会を通して多くの方の自転車競技への興味・関心を高めることが出来るように尽力したい。最後に、本レポートが自転車競技のみならず、「自転車」の魅力の周知及び自転車文化の創出の一助となることを期待し、まとめとする。

謝辞

本稿で記載した「Le Tour de Langkawi2015」の視察に際し、日本のUCI コミッセル菊池津根徳氏、現地で設営を取り仕切る M.Velayutham 氏 (Routing Manager・UCI コミッセル)、TOJ ではチーフコミッセルを務めて下さった Jamaludin Mahmood 氏 (UCI コミッセル) の3名には、大会期間中、尽大なご協力をいただいた。この紙面を借りて心より御礼申し上げます。

引用文献

1:Le Tour de Langkawi 「Race manual」

発行元:HUMAN VOYAGE 社(Le Tour De Langkawi 2015 HEADQUARTERS)

2:Le Tour de Langkawi 「Stage 1 Start List」

発行元:HUMAN VOYAGE 社(Le Tour De Langkawi 2015 HEADQUARTERS)

3:「Road races organizer' s Guide ロードレース主催者の為のガイド」

発行元:UCI/翻訳 公益財団法人 日本自転車競技連盟

4:「The assessment of the TOUR OF JAPAN 2015 (TOJ 報告レポート)」発行元:UCI

5:Le Tour de Langkawi 「Race manual」 Stage 7

発行元:HUMAN VOYAGE 社(Le Tour De Langkawi 2015 HEADQUARTERS)

6:「The STAR」新聞 2015年3月11日付発売号 発行元:Star Media Group (マレーシア現地新聞社)

平成27年度

自転車文化センター研究報告書 第8号

2016年3月

編集・発行 一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1 自転車総合ビル1階

TEL : 03-4334-7953

FAX : 03-4334-7958

E-mail: bccask@jifu.jp

<http://cycle-info.bpaj.or.jp/>

(C) CopyRight (無断転載を禁じます)

この報告書は平成27年度競輪補助事業の補助金を受けて作成いたしました。



RING!RING!

プロジェクト

競輪の補助事業

(公財) J K A

<http://www.keirin-autorace.or.jp/>

競輪補助事業

<http://ringring-keirin.jp/>