

## IV-22

## ツールド北海道のプロジェクト評価に関する研究

北海道大学工学部 正員 高野 伸栄

北海道大学工学部 正員 佐藤 馨一

## 1. はじめに

「ツールド北海道」は、すでに82回を数える「ツールド・フランス」を手本に、国内初の本格的な自転車ロードレース(ステージレース)として1987年に第1回大会が開催された。その後、開催地域を道東、道北、道南のサイクルで移し、1995年で第9回大会を迎えるに至っている。

この「ツールド北海道」は、北海道の発展を担う地域プロジェクトのひとつとして北海道開発庁が提唱し、(財)ツール・ド・北海道協会、(財)日本自転車競技連盟によって運営され、道内各地の観光資源および産業の開発、文化の振興、生活の向上、及び国民の健康・体力の増進に資するとともに、自転車利用及びサイクリススポーツの普及・振興を図ることを目的としている。

我が国最大級の自転車ロードレースである「ツールド北海道」のスポーツイベントとしての魅力は開催当初から確実に認められており、回を重ねるごとに選手のレベルが向上するなど、その魅力は増大していると思われる。

しかし、自転車競技が一般に浸透していない我が国にあっては、マスコミ、支援企業の反応は必ずしも積極的とはいえない面があること、公道を利用して行う長距離ロードレースであるための安全性、交通管理上の問題点などツールド北海道に係わる課題を指摘する声もある。

そこで、本研究においては、「ツールド北海道」を地域振興プロジェクトとしてとらえ、関係者へのヒヤリング、自治体へのアンケート調査に基づき、プロジェクト評価を行うことを目的とする。

## 2. 「ツールド北海道」開催概要

## (1) 開催経緯

我が国における自転車ロードレースは競輪とは異

なり、アマチュアレースが主体であり、自転車普及協会、日本自転車競技連盟の主催で、「ツールド北海道」以前にもいくつかの競技が開催されていた。しかし、いずれも道路事情などにより1、2日間の短期・短距離のものに限られていた。しかし、従前から「ツールド・フランス」に代表されるような大規模なステージレースを望む声は強く、実際に「ツールド北海道」開催の2年前(1985年)、帯広において、「ツールド十勝」が行われたものの、翌年には警察側からの勧告により中止となった。

このような状況のなかで、北海道開発庁が1987年に道央地域において1週間の日程で、幹線道路を利用しての国内初のステージレースの実施を提唱した。公道の使用の問題に関しては、北海道開発庁と警察庁の協議により、「公共の福祉のための利用」として、許可されたのである。このように「ツールド北海道」は北海道開発庁の強力な支援により、開催することができたのである。

## (2) 開催実績

「ツールド北海道」第1回大会は道央圏で行われた。以後毎年、開催場所を道東圏、道北圏、道南圏に移し、4年間で北海道内を回るという現在のスタイルが確立された。

競技走行距離、開催日数、参加選手数においては毎年拡大し、第5回大会において最大規模に達したが、その後、100名前後で推移している。参加チーム数もほぼ20チーム前後で推移しており、チーム構成としては国内の大学チーム、社会人の実業団チームがそれぞれ10チーム前後で、第5回大会には初めて外国チームとしてアイルランドのプロチーム、韓国の大学チームが各1チームづつ招聘されている。表1に開催概要を示す。

表1 「ツールド北海道」開催実績

開催回数	開催期間	開催場所・総キロ数	参加者数
第1回大会	1987年 10月6日～11日	道東地域 (札幌市など23市町村) 約480キロ	19チーム 95名
第2回大会	1988年 6月29日～7月3日	道東地域 (帯広市など23市町村) 約570キロ	20チーム 100名
第3回大会	1989年 10月3日～8日	道北地域 (旭川市など23市町村) 約655キロ	20チーム 100名
第4回大会	1990年 10月8日～13日	道南地域 (函館市など23市町村) 約610キロ	22チーム 110名
第5回大会	1991年 9月30日～10月6日	道央地域 (札幌市など36市町村) 約685キロ	24チーム 120名
第6回大会	1992年 10月13日～17日	道東地域 (帯広市など21市町村) 約540キロ	20チーム 100名
第7回大会	1993年 10月2日～8日	道北地域 (旭川市など23市町村) 約560キロ	20チーム 100名
第8回大会	1994年 9月12日～16日	道南地域 (函館市など22市町村) 約506キロ	20チーム 100名
第9回大会	1995年 9月12日～17日	道央地域 (札幌市など29市町村) 約575キロ	21チーム 105名

(3) 競技方法

「ツールド北海道」は個人タイムトライアルを行うプロローグと1日1試合(ステージという)の各ステージで構成され、5～7日間程度の期間で、総合時間、総合ポイントを競うステージレースである。また各ステージの中でも通常のステージレースの他に表2に示す競技種別がある。レースの種類構成は定型化しているわけではなく、毎回その時点での事情に合わせて変更されている。また、表彰については1チーム5人の成績と、各個人の成績に対して行われ、表3に示すような各賞が設定されている。

表2 「ツールド北海道」競技種別

a. チームタイムトライアル 1チーム5人が交代して走る。空気抵抗の大きい先頭を交代して走らなければならない。3番目に決まる。
b. 個人タイムトライアル チームの別を関係なく個人のタイムを競うレース。プロローグで行われることが多い。
c. クリテリウム 周回コースで競うレース。観客からはレース展開や順位の入替わりが目で見える。周回遅れとなるとその時点で失格となる。

3. 自治体アンケート調査の実施

平成7年1月13日～平成7年1月30日に、北海道内212市町村の自治体に対して、「ツールド北海道」

表3 「ツールド北海道」各賞

a. 個人タイムトライアル 個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。
b. 個人タイムトライアル 個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。
c. 個人タイムトライアル 個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。
d. 個人タイムトライアル 個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。個人タイムトライアルの最速タイムを競う。
e. 団体タイムトライアル 団体タイムトライアルの最速タイムを競う。団体タイムトライアルの最速タイムを競う。団体タイムトライアルの最速タイムを競う。

参加・不参加の理由、効果、改善等に関して、アンケート調査を実施した。アンケート票は、これまでに参加・協力した実績のある自治体と参加した実績のない自治体の2種類に分けて作成し、メールtoメール方式で行った。表4に回収率を示す。

表4 アンケート回収率

分類	自治体数	回収数	回収率
参加自治体計	128	86	67.2%
参加回数	1	56	58.9%
2	59	45	76.3%
3	10	6	60.0%
4	3	2	66.7%
不参加自治体	84	56	66.7%
合計	212	142	67.0%

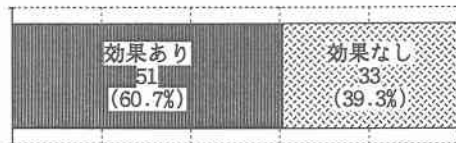


図1 「ツールド北海道」の効果有無(参加自治体)

4. ツールド北海道に係わる問題点の構造化と改善方策

(1) 問題の構造化

関係者へのヒアリング及びアンケート調査に基づき、「ツールド北海道」に係わる問題点の構造化を

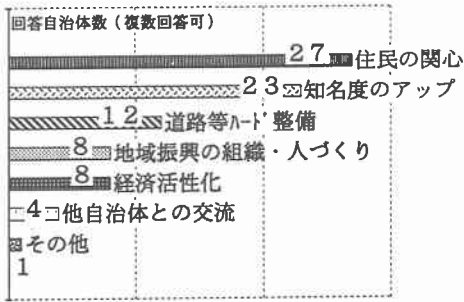


図2 効果内訳（参加・効果有自治体）

行った。その結果、図3に示す「ツールド北海道」を取りまく環境条件に関する問題点と図4に示す運営形態に関する問題点に大別された。

(2) 環境条件に関する問題点

① 自転車レース関係者の課題

「ツールド北海道」の競技審判員はほぼ日本人で構成されるが、レース技術や競技審判員の審判技術は欧州諸国に比較して不足している。またレースの魅力としてスター選手の存在は不可欠であるが、野球、サッカー等と比較すると、この点についてもまだ不十分であるといえる。

② 道路事情を背景とする問題点

「ツールド北海道」は一般の公道を使用するイベントであるため、道路交通法の規制を受け、警察側の協力を得る形で行われている。このため、一般車両走行をできるだけ妨げないような配慮が必要となり、車線制限等により積極的なレース展開を阻む要因となっている面がある。

また、通過する公道上の信号機には必ず立哨員と呼ばれる監視員をおくことなど、レース運営にあたっての警察側の負担も大きい。地域住民の有志によるボランティアの立哨員も一部では行われているが、負担に対応できない地域も多く、「ツールド北海道」の競技日程・コースの自由な設定を困難にしている原因となっている。

(3) 運営形態に関する問題点

① 運営組織の課題

ツールド北海道協会の職員にも制約があり、継続的な人材育成の環境が必ずしも十分とはいえない状況にある。そのため、自転車のロードレース運営に精通したリーダーとそれを支える効率的な組織の運営も十分ではない。

② 道内の各自治体との協力体制の不足

アンケート結果によると、レースのコース設定等に関して、協会側と各自治体とのコンセンサスが十分ではなく、参加・協力する際の対応において各自治体の負担が大きいことが明らかとなった。さらにレース内容の広報活動の不足、参加選手と地域住民が交流できるような場の不足などの原因により、「ツールド北海道」の参加・協力が消極的な自治体が存在しているものと思われる。

③ 自治体における積極的取組み

アンケート調査によると、少数ではあるが、自治体として積極的取組みを行っているところもある。それは主に「ツールド北海道」を「地域振興のための組織づくり・人づくり」の手だてとして活用して

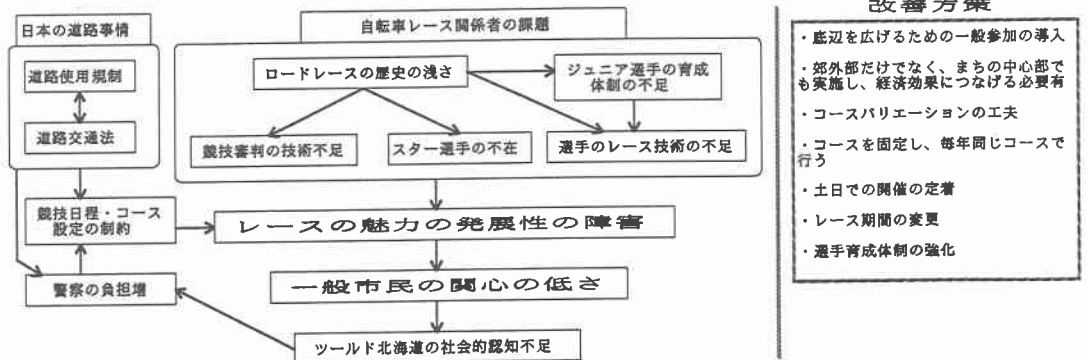


図3 環境条件に関する問題点の構造化と改善方策

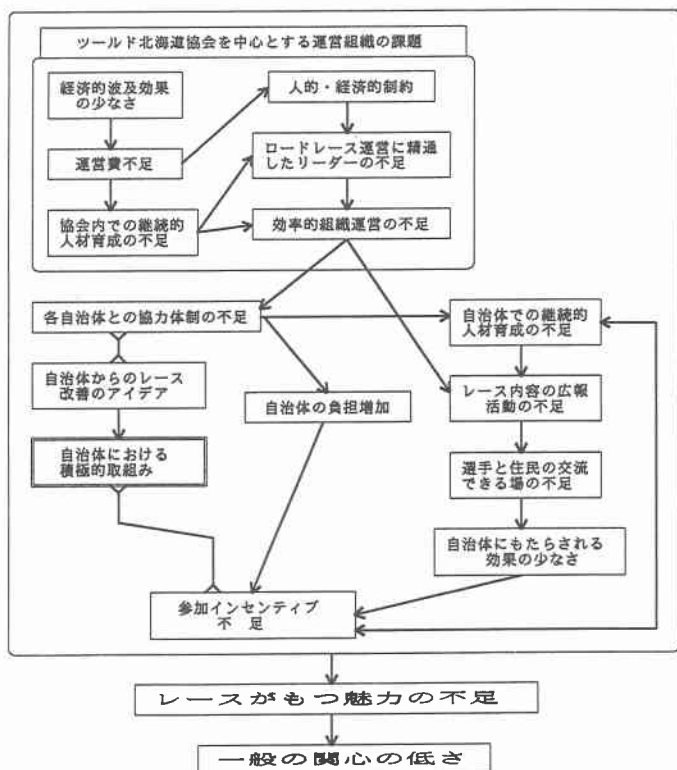


図4 運営形態に関する問題点の構造化と改善方策

#### 改善方策

- ・ルート、通過市町村決定過程の公開、周知
- ・実施内容（負担金、運営方法等）の早期決定、周知
- ・実施体制のシステム化
- ・ステージレース内容等の住民への広報の徹底
- ・自治体と市民団体のコミュニケーション強化
- ・選手、役員、コーチ等と市民が交流できる場の創出
- ・市民が参加できるようなイベントの平行開催
- ・人づくり、組織づくりに向けた「ツールド北海道」の徹底活用

いこうとするものであり、市民参加型イベントの開催、住民のアイデアを反映させるシステム作り、「ツールド北海道」を利用した自治体間の交流促進等を既に取り組んでいる自治体及び今後取り組もうとしている自治体がある。

#### (4) 改善方策

「ツールド北海道」に対する一般の関心が必ずしも高くない最も大きな理由は、地域に住む人が本当に楽しめるものになっていないということである。これに対し、レース自体のレベルを向上させていくことと同時に、「ツールド北海道」が地域に根ざしたものになるための方策を行っていく必要がある。そのためには、ツールド北海道協会、各自治体、市民団体間のコンセンサスの強化に努め、効率的な運営システムの確立が必要である。図3及び図4の右側にアンケート調査のフリーアンサー等も踏まえた改善方策を示す。

#### 5. おわりに

「ツールド北海道」は、北海道開発庁が推進母体となったがゆえに、これまで困難とされてきた公道を利用したの長期ロードレースを北海道内の多くの自治体の賛同のもと可能とした。これによって北海道にまかれた種は芽生え、大地に根付きつつある。今後、これが大樹となり北海道から日本全国、さらに世界に誇れるイベントとなるためには、今後クリアしなければならない課題があることを本研究で示すことができた。

それは、官であるがゆえになし得たプロジェクトを如何に民と一体となったものに作り上げるか、また、全北海道でのプロジェクトを如何に地域に浸透させるかという課題としてとらえることができよう。

なお、本研究にあたっては、新潟県庁小林誠氏に多くの尽力を得たとともに、(財) ツール・ド・北海道協会の方に多大なご協力をいただいた。ここに記し、感謝する次第である。