

日本初 公道を活用したカートレース大会の開催について

ー A1 市街地グランプリ GOTSU2020 ー

国土交通省 中国地方整備局 浜田河川国道事務所 道路管理課

1. はじめに

近年、地域の賑わい創出のためのイベントの場やオープンカフェとしての道路の利用など、道路空間の活用への期待が高まっており、国土交通省でも、道路の利活用に対する社会のニーズに応え、地域や民間の創意工夫により道路空間をより充実したものとするため、道路占用制度の見直しが進められるとともに、警察庁とも連携した、地域の合意等を前提とした道路空間の多様なあり方について取り組みが進められてきました。

こうした背景の中、今年9月20日（日）“東京から一番遠いまち”島根県江津市の市街地で、日本初となる公道を活用したカートレース大会『A1 市街地グランプリ GOTSU2020』が開催されました。

本稿では、開催に至った経緯や課題、開催概要、開催後のふりかえりについて紹介します。

今回カートレース大会の舞台となった島根県江津市は、東京から約880kmの距離に位置しますが、東京から鉄道で約7時間と時間距離が本州内で最も遠いことから、高等学校「地理A」の教科書で「東京から一番遠いまち」として取り上げられたこともあるまちです（図－1参照）。

東西に長い島根県のほぼ中央に位置し、緑豊かな中国山地と美しい日本海に囲まれ（写真－1参照）、中国地方最大の河川「江の川」が注ぐ「江津」は、その名のとおり古くは江の川河口の港として発展しました。良質な粘土が産出されることから、古くより窯業が盛んであり、日本三大瓦の一つ石州瓦の産地として知られるとともに、昭和に入ってから江の川の豊富な水資源を生かしたパルプ工場や製紙工場が進出し、山陰有数の工都としても栄えてきました。

市域は、沿岸部に小規模に広がる市街地と集落の多くが谷沿いに点在する典型的な中山間地域とで構成されていますが、人口減少と高齢化が顕著であり、終戦直後に約4万7千人（現市制前）を数えた人口は、高度経済成長期に都市部へ激しい人口流出があり、その後も緩やかな人口減少が続き、現在約2万4千人となっています。



図－1 位置図



写真－1 江津市の風景（浅利海岸）

2. 開催経緯

人口減少、少子高齢化にあえぐ地方都市では、地域活性化は大きな課題となっていますが、こうした中、「地域を少しでも元気にしたい」、「新しいことに挑戦したい」と地元建設業界を中心とした民間経営者ら有志が、A1市街地レースクラブ（今大会の運営担当）の構想をもとに2013年に日本初の公道でのカートレース大会を開催しようと実行委員会（発足当時は「準備会」）を立ち上げました。

実行委員会には、市、商工会、観光協会、連合自治会などが名を連ね、以降、警察や各道路管理者、レース運営会社等を含み協議会を重ね、様々な課題をクリアし、今回開催の運びとなりました。

3. 開催にあたっての課題

(1) 公共性・公益性への配慮

カートレース大会はいわゆる「地域の祭り」とは異なり、主体的にレースに参加する者はもちろんのこと、観覧者についてもある一定の興味のある方に限定されてしまうのではないかと懸念がありました。

また、今大会の実施組織には市も主催（共催）者側に入ることができないとの判断であったことから、公共性・公益性をどのように担保するのかという点が課題となっていました。

実行委員会の見解としては、カートレース大会はそれ自体が目的ではなく、大会を通じて「全国に広く『江津』を知ってもらう」、「地元の皆さんにもボランティア等を通じ主体的に参加してもらう」として、あくまで地域活性化を目的とした地元参加型のイベントとのことでしたが、実施組織の面からもこれらを裏付けるため、「市の後援が得られること」を要件とし、公共性・公益性を担保することとしました。（最終的に、市、県、市教育委員会等の後援が得られました。）

(2) 地域における合意形成

カートレース大会により周辺道路一帯は通行止となり、地元住民はもとより沿線店舗の営業活動、地元運送会社等の企業活動に支障を来すことが明らかでしたが、実行委員会は、かねてより開催に向けたプレイベントや周知活動を継続的に行っており、また、今年に入ってから、各自治会連合会や地元企業等を足繁く回り、同意書を取得するなどし合意形成を図りました。

(3) 一般交通への影響

協議会に参加した各行政機関とも「カートレースのため」とも受け取られかねない通行止に対し、対外的に理解が得られるのか、といった点は一番の課題と考えていました。これらは、“地域活性化”による公共性・公益性と、通行止めに伴う“一般交通利用者の負担”とを秤にかけ判断せざるを得ない課題ですが、公益性・公共性については前述（1）のとおりと判断し、後者について次のとおり整理しました。

- ① 開催場所はいわゆるバイパス区間の現道部分であり、バイパスへの円滑な迂回が可能（図－2参照）
- ② 事前の交通量予測でも渋滞等は生じない見込み（表－1参照）
- ③ 規制時間は6時間以内とし、交通への影響を最小限とする

⇒ 一般交通への支障はあるものの影響は限定的

特に③の点については、数値的に特に定められたものではありませんが、所轄警察の見解（経験則）に

よるところが大きく、同会場で例年開催されている「地域の祭り（江の川祭り）」が同規制時間内で開催されていることや全国的なイベント（マラソン大会など）でも同規制時間内に収めるよう実施されている例が多いといった点から導き出された時間でした。6時間という時間は、コース設営から、レース実施、コース撤去までの工程を考えると非常に厳しく、主催者側が当初想定していたコースでは要件を満たせず、最終的にはコース規模を縮小することで解決に至りました。

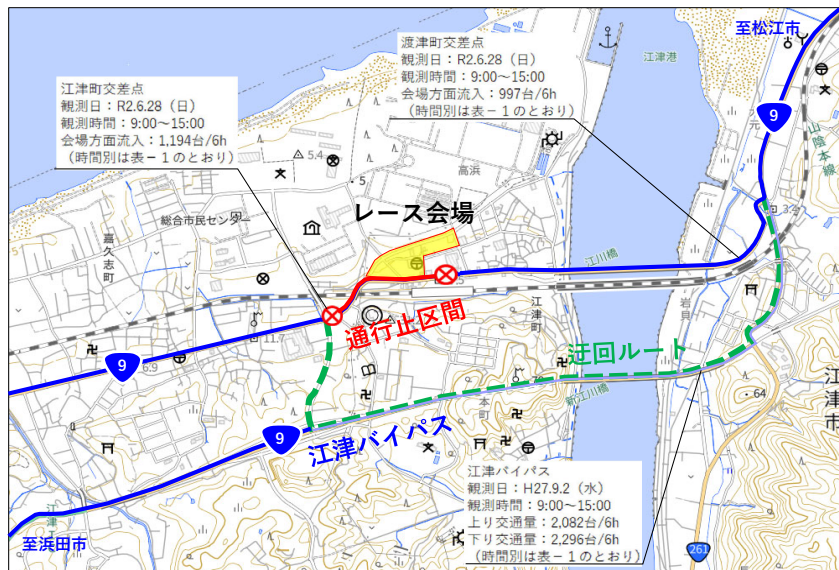


図-2 迂回ルート図

- 江津バイパスの可能交通容量は、基準交通容量（2,500台/h/2車線）に車線数、幅員等を含めて計算した結果、上下とも1,230台/h
- 下表にて計算の結果、各時間帯において上下線とも1,230台を超過しないことから渋滞のおそれなし

迂回路（江津バイパス）交通量

	上り			下り			合計
	H27	流入見込	計	H27	流入見込	計	
9時台	390	163	553	416	182	598	1,151
10時台	351	223	574	415	188	603	1,177
11時台	359	241	600	373	140	513	1,113
12時台	298	181	479	325	169	494	973
13時台	335	187	522	401	157	558	1,080
14時台	349	199	548	366	161	527	1,075
合計	2,082	1,194	3,276	2,296	997	3,293	6,569

表-1 交通量

(4) カートレース実施時の安全性

「道路」は一般交通の用に供するため道路構造令など各種基準をもって整備、管理しているところですが、カートレースはいわゆる「一般」ではない使い方となるため、レース実施上の安全面については、JAF（日本自動車連盟）によるコース公認をもって担保したところです。なお、コース設営には、緩衝材が用いられ、これを分割して搬入し繋ぎあわせることでコースが出来上がります。

また、道路構造への影響についても、基本的にはJAFの公認をもって担保したところですが、仮に道路損傷、汚損等が発生した場合も、道路占用許可条件に基づき対応できるよう整理しました。

なお、JAF公認によりコースの安全性は担保されていましたが、今大会ではさらに万全を期すため、沿線歩道上からの一般観覧も禁止（スタッフ以外を排除）することとしました。

(5) 新型コロナ感染拡大防止の観点からの対応

実行委員会としては2013年頃から温めてきた計画でしたが、本大会でも新型コロナ感染拡大防止の観点からの対応が求められることとなりました。当該観点からの開催可否は、道路管理者側では判断できないため、これらは主催者並びに地元江津市の判断に委ねることとしました。一時は開催も危ぶまれましたが、鳥根県のガイドラインなどに基づき判断し、次の対応を行うことで開催が決定されました。

- ① 観覧者を地域の方限定とする（事前登録制とし未登録の者は会場エリアに入場不可）
- ② 前日、当日に予定していたイベントは全て中止
- ③ マスク着用、検温、アルコール消毒といったいわゆる一般的な感染防止対策を徹底する

特に、①に関しては、当日混乱が生じないように、予め主催者ホームページ等で十分な周知を図るとともに、当日は各所に検問ブースを設置するなどし、警備員やボランティアにより入場管理が徹底されました。

4. 開催にあたっての許可手続き

(1) 道路占用許可について

カートレース大会により周辺道路一帯は通行止となり、排他独占的に使用（占用）することとなるため、警察の道路使用許可並びに道路管理者の道路占用許可が必要となりますが、道路占用許可にあたっては、「地域の祭り」など短時間のイベントとして扱うのか、或いは、緩衝材を対象とした許可とするのか検討しました。結果的に、今大会では、実際にコース設営のための緩衝材の設置を伴うこと、第三者への損害等の責任問題が生じるリスクを考慮し、当該緩衝材を対象に道路占用許可を行うこととしました。

(2) 物件該当性について

今回許可対象とした「緩衝材」については、道路法第32条及び同法施行令第7条に明確には限定列举されていませんが、その設置形態は、「臨時的に設置されるもので、土地に定着せず、簡単に取り払えるもの」に該当するものであることから、同法第32条第1項第6号物件（露店、商品置場その他これらに類する施設）により許可を行い、占用期間は予備日を含む3日間として道路占用料を算定しました。

(3) 占用許可条件について

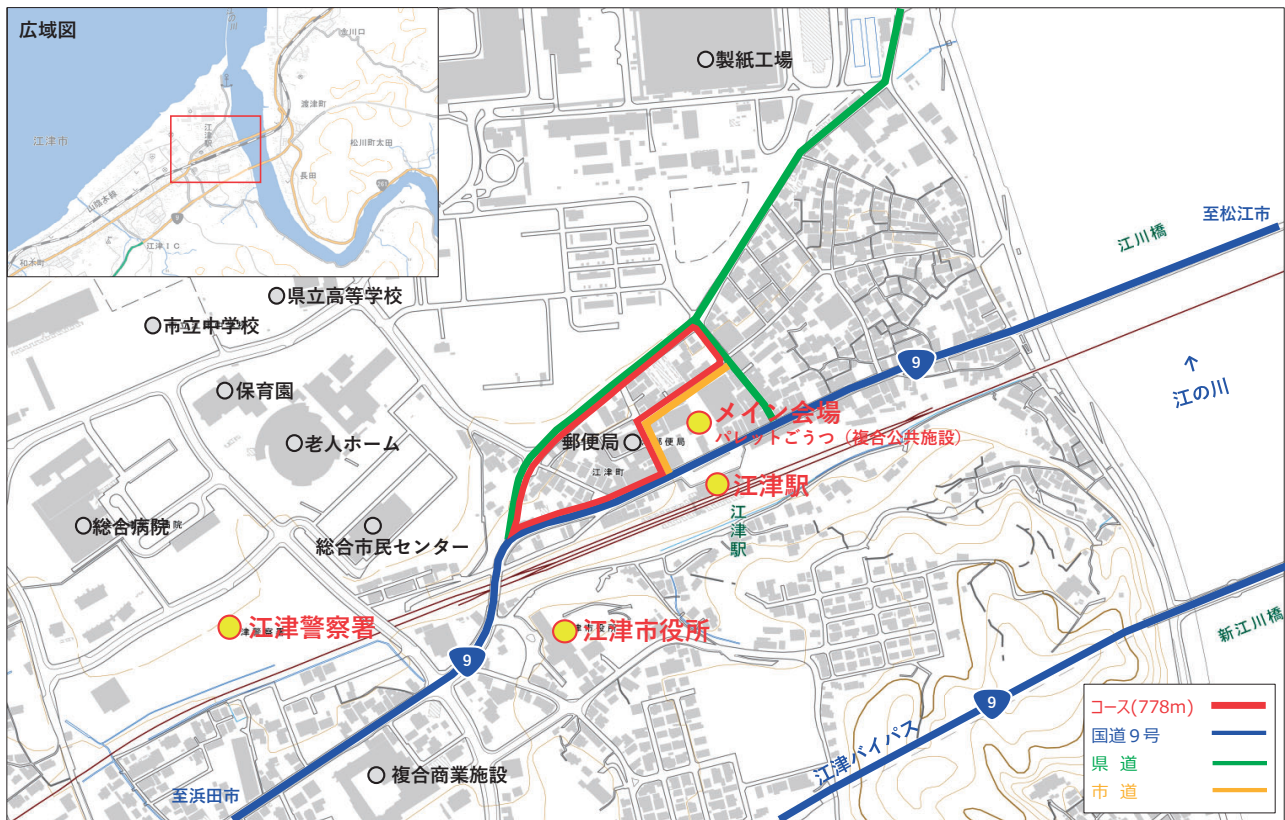
カートレース大会に伴い想定されるリスクとして、事故等による第三者への損害等が考えられますが、一般的な占用許可条件の中でも占用者の責により対処する旨は付されていることから、特別な条件を付すことなく対応しました。

なお、今大会は、国道・県道・市道にまたがっての開催となるため、許可に当たっては、各道路管理者と足並みを揃え、上記(1)～(3)の対応としたところです。

5. 開催状況

(1) 開催概要

- 開催場所 江津駅周辺市街地（図－3参照）
- 開催日 令和2年9月20日（日）（交通規制は9:00～15:00の間）
- コース 全長783m 緩衝材を設置しコース設営
- 主催者 A1市街地グランプリ江津大会実行委員会・A1市街地レースクラブ
- 後援 島根県・江津市・江津市教育委員会・江津市連合自治会協議会・江津商工会議所青年部
一般社団法人江津青年会議所・桜江商工会青年部
- 来場者数 759名（スタッフ・ボランティア・関係者含む）※主催者調べ



図－3 コース図・会場付近図

(2) 当日の状況

当日は天候にも恵まれ、予定どおり開催の運びとなりました（当日の進行は表－2 参照）。会場周辺には予定していたとおり、入場制限のための検問所が設けられ、登録者に事前配布されたカードを持たない者の入場は制限するよう、警備員やボランティアの皆さんにより入場管理が徹底されていましたが、事前周知の効果もあってか、大きな混乱はありませんでした。また、交通規制も予定どおり実施され、こちらも渋滞等が発生することはありませんでした（写真－2）。



写真－2 江津駅前の交通規制状況

表－2 【当日の進行表】

7:00	道路清掃
9:00	交通規制開始 コース設営開始
10:00	設営完了（仮） JAF コース査察・修正（試走含む）
11:15	緩衝材 最終連結 バースゲートクローズ 最終チェック
11:30	JAF コース公認 コースクローズ 11 台慣熟走行 2LAP →ピットイン ゲストパレード走行（体験走行）
11:55	11 台ピットアウト
12:00	フリー走行スタート（6 分間）
12:25	予選スタート
12:40	グリッド整列、選手紹介
13:05	決勝レーススタート
13:10	チェッカー
13:30	表彰式 レースプログラム全終了 コース撤去、養生撤去開始
14:00	緩衝材 積み込み完了
14:45	コース撤去完了 交通規制解除
15:00	道路清掃
16:00	車両撤去完了

カートレース大会が始まると、間近で繰り上げられるレースに観覧者からは歓声が上がっていました。途中カートがクラッシュする場面もありましたが、緩衝材によりしっかりと防護され、その役割を果たしていました（写真－3,4）。また、当日のレース映像は、地元ケーブルテレビ並びにインターネット動画サイトに配信されたほか、多数のメディア（14社・主催者調べ）も取材に駆けつけました。



写真－3 レース実施状況（国道）



写真－4 レース実施状況（県道）

コース設営・撤去は、事前に訓練を行っていたボランティアの皆さんにより手際よく作業が進められ、設置・撤去とも当初予定していたよりも早く作業を終えていました（写真－5）。

また、コース撤去完了後には、清掃作業車が路面清掃を行った上で、交通開放を行いました（写真－6）。



写真－5 緩衝材撤収状況



写真－6 路面清掃状況

6. 開催後のふりかえり

日本初の公道を活用しての開催となった今大会は、大きな混乱もなく終えることができました。この点については、実施後のふりかえり協議会でも、「新型コロナ感染拡大防止の観点から規模を縮小したことが逆に円滑な開催に繋がったのではないか」といった意見が多数挙がりました。

各行政機関からの「課題」としては、「路面清掃が不十分でタイヤ痕が残った」、「各道路管理者まで会場内の移動が制限された」、「車道の真ん中で記念撮影をしていた（道路使用許可外）」などの指摘がありました。一方、開催前に各者が懸念していた苦情については皆無とあっていいほどの状況で、逆に「よくやった!」といった励ましの意見が多数を占めていました。

コロナ禍において開催された今大会は、「地域活性化」という点での効果は限定的であったと思われますが、ふりかえりの協議会で江津市の担当から、「他県に住む島根県出身者からも『すごいことをしたね!』」というお褒めの言葉をいただきました。今大会は江津でもこういったことができるという地域の誇りや励

みとなり、精神的な面で成功を収めたと思う。」といった感想を述べられていたのが印象的でした。

最後に、地域や民間の創意工夫により道路空間を有効に活用し、地域の賑わい創出に繋げていくこと、こうした社会のニーズに応えていくことは、私たち道路管理者の一つの役割だと考えていますが、今大会を通じて、こうした新たな取り組みに積極的に関わる姿勢が非常に重要だと感じました。道路利用者や地域の方がより一層、道路に対する愛着や興味をもっていただけるよう今後とも努めていきたいと思っています。