

GRAND CYCLE TOKYO 実行委員会

第2回事業最適化部会

日時：令和7年6月25日（水）16時から

場所：都庁第一本庁舎 15階 15F 会議室及びオンライン

議事次第

1 開会

2 審議事項

- (1) 第1回部会における委員からの意見と今後の方向性案について
- (2) 7月13日 THE ROAD RACE TOKYO の視察について

3 閉会

【第2回事業最適化部会】前回の振り返り

視点① THE ROAD RACE TOKYO・レインボーライドの開催のあり方、都民支持について

- ・開催場所
- ・開催時期・時間
- ・周回コースの設定（THE ROAD RACE TOKYO）
- ・イベント開催による地域へのメリット及び負担
- ・地域の魅力発信
- ・多摩地域振興（THE ROAD RACE TOKYO）
- ・都民からの支持

視点② 収入増・新たな価値創造について

- ・ブランド価値・認知度の向上
- ・THE ROAD RACE TOKYOとレインボーライドの相乗効果
- ・リピーターの獲得
- ・協賛金・参加料・放映権料の獲得
- ・海外発信の強化
- ・UCIとの連携（THE ROAD RACE TOKYOのUCIクラス向上、UCI BIKE CITY LABELの活用）

視点③ 費用対効果について

- ・安全対策費（人件費や資機材費等）の見直し
- ・THE ROAD RACE TOKYOとレインボーライドにおける共通経費の統合
- ・契約方法の見直し
- ・マネジメントコスト

【第2回事業最適化部会】委員からの意見と今後の方向性案について

ポイント① THE ROAD RACE TOKYO・レインボーライドの開催のあり方、都民支持について

委員からの意見

- レインボーライドとTHE ROAD RACE TOKYOを連日開催することで相乗効果が向上
- ワンウェイレースの意義は、沿道風景や観光スポットを映像配信することにある。**集客をコンセプト**とするなら、**ワンウェイではなく周回コース**が望ましい
- より**集客を図るには早朝ではなく、昼の時間帯**の実施が望ましい
- 地元と協力し、**地元から盛り上げるようなイベント**へ成長させる必要がある
- Ride Londonのように、**ファミリー層から上級者まで、より多くの参加者が楽しめるような企画**が重要
- 交通規制による地元負担と**レースによる地元の満足感**のどちらが大きいかが重要



方向性案

- 両大会の相乗効果の観点から、周回コースの設定や両大会の連日開催の可能性を検討
- 地元への負担が少なく、多くの参加者が楽しめる自転車イベントの展開
- 多摩でのロードレース開催は、第2回大会後に実施する関係者ヒアリング等を加味して検討

【第2回事業最適化部会】委員からの意見と今後の方向性案について

ポイント②収入増・新たな価値創造について

委員からの意見

- GCT事業のブランディングとして、**両大会を同時に推進するのは現時点では難しいことから、知名度の高いレインボーライドを軸にブランディング向上を図るほうが良い**
- 東京マラソンのように、**市民とエリートの部を一緒に実施**する方が相乗効果がある
- オーストラリアでのロードレースのように、**レースとライドイベント、自転車メーカーのショーのような複合的イベント**を開催することで魅力を高めることができる
- レインボーライドと海外他大会と繋がり**があるなら、7大メジャーマラソンのように他大会参加者がレインボーライドにも参加したくなる仕組みがあれば好循環が生まれる
(例：海外他大会連携 → ブランド価値向上 → 認知度の向上 → 協賛金の増 という好循環)
- UCIのクラスグレードを高めることは魅力向上**につながるが、日本人の活躍の場が減ることからバランスを取りながら実施する必要がある

方向性案

- レインボーライドを主体としたブランディングの推進**
- レインボーライドとTHE ROAD RACE TOKYOの開催手法の工夫や開催エリアの融合を検討**
- 海外連携の推進によるブランド価値向上の好循環の可能性** (Bike NewYork、UCI等)

【第2回事業最適化部会】委員からの意見と今後の方向性案について

ポイント③ 費用対効果について

委員からの意見

- ワンウェイレースの困難性や周回コースなら経費も下げられるという点から、**レインボーライドとTHE ROAD RACE TOKYOを一体的に開催**するという考えもある
- 継続開催と費用の観点からは**周回コース設定と、毎回同じコース**で実施が効果的
- レインボーライドの経費**は、安全性の重視と物価高騰を理由に安全対策費は増加しているが、それ以外の項目は**効率化されている。引き続き精査**を進めてほしい
- THE ROAD RACE TOKYOの安全対策費**は、住宅密集地における大規模な交通規制を考えればむしろ**安いと感じた**
- 安全対策費**は削減しすぎると安全性がおろそかになるので、**注意深く見直し**



方向性案

- 両大会を集約することによる運営方法・費用の効率化を検討
- 周回コースの活用やコースの固定化による費用削減を検討
- 安全対策費については、安全面を第一に考えたうえで引き続き経費を精査

【第2回事業最適化部会】7月13日THE ROAD RACE TOKYOの視察について

主な視察項目

ポイント① 開催のあり方、都民支持について

○コース沿道の集客

（早朝時間帯の観客数、応援の状況、前半ワンウェイコースと後半周回コースの比較 等）

○イベント開催による地域へのメリット及び負担

（道路混雑状況、横断ポイント混雑状況 等）

○フィニッシュエリア（JR青梅駅周辺）におけるイベントの状況

（地元団体ステージ、沿道自治体PRブース、ご当地キッチンカー、レースとイベントの連携 等）

○地元ボランティアの活動状況

参考：地元ボランティア700人程度

○コース体験ライド（一般参加）の状況

（参加者の様子、エリートレース直後のファンライドの実施、沿道応援や盛り上がり 等）

ポイント② 収入増・新たな価値創造について

○会場装飾の状況

（大会ロゴ・ルックの掲出、造作物（ステージ、のぼり、フェンス等）、会場の雰囲気 等）

○スポンサーとの連携

（スポンサーロゴの掲出、スポンサーPRブース、物品提供、VIP対応 等）

○映像配信

（J SPORTSによる映像配信、パブリックビューイング 等）

ポイント③ 費用対効果について

○安全対策に係る資機材・スタッフの配置状況

（カラーコーン・鉄柵や警備員等の配置、前半ワンウェイコースと後半周回コースの比較 等）