

## 2013年度第2回自転車活用推進研究会

日時場所：2013年8月15日 自転車普及会館

テーマ：「101回目へと踏み出すツール、最初の1歩に向かう国内自転車界」

講師：栗村 修氏 宇都宮ブリッツェン監督

### 講師紹介：

栗村氏は1971年、神奈川県で生まれ。中学生の時にテレビで観た「ツール・ド・フランス」に魅せられロードレースの世界へ。17才で高校を中退し、ロードレースの本場フランスに渡り、欧州のプロチームと契約するなど、29才で現役を引退するまで国内外で活躍。引退後は実業団チームの監督のかたわら、テレビなどでロードレースの解説にあたっている。

著書：「栗村修の100倍楽しむ！サイクルロードレース観戦術」「栗村修のかなり本気のロードバイクトレーニング」など多数。また少年サンデーコミックス「ツール！」の監修も行っている。

### 講演：

#### 【私とツール・ド・フランス】

現在の私の役割は、「日本でロードレースをいかに発展させていけるか」です。私がツール・ド・フランスを始めて観た17才の時、誰もツール・ド・フランスを知らない時代でした。今や世界最大のロードレースとして知られるようになっていきます。しかし、日本では知れていないツール・ド・フランスの歴史や真実があります。まずは、簡単に歴史から振り返ります。

ことしは100回目を迎えたツール・ド・フランスですが、第一回は1903年（明治36年）。第一次、第二次大戦での中止を含め110年前に始めたのです。近代五輪が1896年からですから、その7年後にはツール・ド・フランスが始まったのです。いまやフランス一国のスポーツでなく、欧州でのスポーツという文化にまでなっています。その主催者は、ASO（アモリ・スポル・オルガニゼーション）です。傘下にスポーツ紙レキップや一般紙ル・パリジャンなどを抱えています。そもそもスポーツ新聞社ロトが販売促進のために始めようと思ったものですが、はじめは自動車レースに思っていたようです。しかし、ライバル紙が自転車レースをやっていたから、それ以上の距離にすれば受けると考えたようです。

第1回のレースは、名前どおりフランス一周、2,428キロ。北海道宗谷岬～九州佐多岬を超える距離を6ステージ＝平均400キロを走り、休日もなく選手は道端で寝るといった過酷なレースでした。主催者側は「理想のレースは完走者が1人。人が死

んでもかまわない」と考えていたようです。その方が自分のスポーツ紙が売れると・・・ひどい話ですね。参加者も炭鉱夫や工場労働者などの体力自慢の労働者階級が中心だったようです。そもそも貴族階級のスポーツとして始まったサッカーやテニスとは、そこが違うところですね。あとでお話しますが、過酷な自転車レースゆえ、当時の参加者は「水を飲むように」覚醒剤を使用していたと言われていています。ですから欧州の一部の人たちにある過激なスポーツにはドーピングもしかたがないと考える下地になったのかもしれないかもしれません。

さて、現在のフランスの人々はツール・ド・フランスをどう見ているか？かつてサッカー日本代表の通訳をしていたダバディ氏とテレビのツール・ド・フランスの仕事をご一緒させていただきました。彼は、「多くのフランス人が冷房の効いた部屋で、ワインを飲みながら、レースを見ている」と話くれました。そのうえで「僕は何て幸せ、なんだろう。この人たち（選手）は、何てかわいそうな人たちかと言う気持ちで見えています」と言うのでガックリきました（笑）。私は、これまでテレビの解説で、「自転車レースを欧州の人たちは自分の人生に投影して見ている」と言ってきました。しかし、ことし改めてツール・ド・フランスを見て感じたのは、ツール・ド・フランスの選手が目指すのはプロ選手になるという一方で、「戦場に行く兵士になる」と宣言する事に近いと思いました。この自転車レースのカッコ良さや華やかな裏に、『デスゲーム』であり『過酷なサバイバルゲーム』であるという本質を欧州の人たちは理解しているのだと・・・。「戦場に行く兵士」という発想を持った欧州の自転車レースの選手でなければ、ツール・ド・フランスの出場選手200人に残らないのです。あえて厳しく言えば、ツール・ド・フランスに憧れて参加を目指す日本の選手は、スタート前から彼らに負けていると感じたのです。

[講演風景]



### 【ツール・ド・フランスの興業を考える】

さて、興業としてのツール・ド・フランスを考えます。先ほども話しましたが、主催者は、ASO（アモリ・スポル・オルガニザシオン）です。傘下にスポーツ紙レキップや一般紙ル・パリジャンなどを抱えています。その他自動車レースの「パリダカ」やマラソンレースも行っています。新聞社の販促事業を大きく超えています。ツール・ド・フランスの売り上げは、120億円を超えます。内訳は50億円が経費。したがって粗利は60億円を超えるのです。収入は、1）世界中からの放映権。2）スポンサー収入。3）誘致料。（各種の賞、コース上やゼッケンなどへの広告料も膨大。また3週間にわたるレースで、スタートとゴールの場所となると報道、スタッフ、観客など宿泊料は地元経済への波及効果が大きいのので誘致合戦も行われている）欧州の経済危機の影響もあるかと思いますが、欧州での各種自転車レースは中止が相次いでいます。そのなかでASOだけがつぶれかけたレースを買収するなど肥大しています。レース運営などのノウハウがパッケージ化されているので、他のレースを吸収し大きくなっていると考えられています。

強調しておきたいのは、レースの運営がきわめて合理的、効率的に組み上げられていることです。ことしの本部は、開始地点がコルシカ島だったので大会本部をフェリー船にしました。

### [本部を置いたフェリー船]



また、チーム側も大型バスやトラックで選手やスタッフをのせて移動が行われます。料理人付きの移動レストランともいえる装備を持っています。つまり、効率と機動性を追求した運営なのです。

## [バスの内部]



さて、欧州といえばサッカーやF1レースなどもプロスポーツが盛んです。それらとツール・ド・フランスなどの自転車レースの違いはどうか？サッカーやF1など統括団体がルールやリーグを決め、その下にチームがあり選手が登録され試合やレースが開催されます。しかし、自転車レースは、レース主催者とチームが個別に契約をかわします。自転車も統括団体としてUCI（国際自転車競技連盟）があります。ASOから見ると「後から出てきたのに、興業を横取りするな」との感情もあると思うのです。今は、ASOとUCIは和解していますが、確執は残っていると思います。つまり、自転車レースは世界的にもルールや態勢が確立していないスポーツなのです。これは、自転車レース界の大きな課題です。

### 【自転車レースとドーピング問題】

ドーピングの概念ははっきりしていません。定義としてはWADA（世界反ドーピング機構）が定めるドーピングの定義があります。その規則違反＝ドーピングと簡単に振り分けることもできません。その規則と運用方法があいまいなのです。ドーピングとされる薬物も時代とともに変化しています。最初は、▼神経系（痛みや疲労の抑制）のもの。次に、▼ステロイド系（筋肉増強）のもの。近年は、▼EPO系（血液の性能を上げる）が主流になっています。長距離系のスポーツは酸素の運搬能力をいかに上げるかで競技結果が変わってきます。赤血球を増やすために高地トレーニングを行います。もともとEPOは体内にあるもので、高地トレーニングを行うことでEPOを増やして血液の酸素を運ぶ能力を上げるのです。ドーピングの対象は、高地トレーニングを行わず直接にEPOを入れて能力を高めようというものです。

一般的に知られているのが1998年の「フェステナ事件」が有名です。フランスの優勝候補の選手を抱えたフェステナチームのマサジャーの車からEPOを含む大量の禁止薬物が発見されてしまったのです。しかし、調べる方法がまだ確立していなかったです。自転車レースチームにフランスの軍隊が乗り込んで、選手の髪の毛や尿を採取しました。選手たちからは非人道的だと抗議の声が上がり、半分ぐらいのチームがレースをリタイアしました。そのあと、チームではなく個人と『闇の医者』と呼ばれるドクターが契約を結ぶような形で、血液の性能を上げるような処置をはじめたのです。スペインの「オペラシオンプエルト事件」が知られています。これは自転車レースではなく。スペインの医師が各種のスポーツにドーピングを行ったという事件です。サッカーなどの選手の血液パック500とも600とも言われていますが、警察が押収しました。しかし、そのうち大半が紛失しました。何故か、残っていたのは自転車のロードレース選手のものだけだった。当時、スペインでは「サッカー界と自転車界の力の差」とも言われていたようです。これらはスポーツ界のドーピングの一部です。

私は、自転車界は先人をきってクリーンになるべきだと思います。欧州の自転車ロードレース界では、2008年にドーピング対策として、バイオリジカル・パスポート(血液のモニタリング)を導入しました。今後、世界で一番、クリーンなスポーツにしています。私がいた頃の1998年と比べ、近年、欧州のロードレースのスピードがどんどん落ちてきています。日本人選手も対等に走れるようになってきています。私が欧州で走っていた時代はいったい何だったのか? 「俺の青春を返せ!!」と言いたいぐらいです。(爆笑) 近年、コロンビア選手の活躍が目立ってきています。もともとコロンビアの人たちは高地民族なので血液の数値が高いようです。ことしのツール・ド・フランスでは2位になっています。ある意味でコロンビアの選手たちが活躍するという事は、正常な状態でのレースが行われているとも言えます。全体的にはクリーンになっています。ただ、「バイオリジカル・パスポート」というのは、上から二つのクラスのチームしか適用しません。その下のコンチネンタルチーム、クラブチーム。さらにグランフォンドというサイクルイベントに出るような人たちのチームには適用されません。今、中級以下の選手チームが大きなレースで総合優勝してしまうという事が起きてしまう新たな事態が起きてしまっています。ドーピング問題で対応が早かったのはドイツです。一方、『シェスタ (スペイン語で昼寝)』のある国は無関心ですね。スペインは今でも強いです。フランスは注射器を持っているだけで逮捕する法律ができましたので、ここ10年のフランスの低迷は、薬をやらなくなったから? ここ10年のスペイン勢の活躍はずっと変わらなかったから...?とも言われています。(爆笑)

【UCIが抱える課題と新潮流】

現在のUCI（国際自転車競技連盟）会長は、アイルランド人のパッド・マックエイド氏。アジアなどの自転車レース後進国の普及に力を入れてきましたが、欧州の自転車界には会長を変えようという動きもあります。UCIは、時代の狭間で揺れていて、変革期にあると言えます。統括団体をきめリーグ化を行い、自転車版チャンピオンズリーグ構想も浮上しているようです。仮の名称「ワールドシリーズ・サイクリング」=WSCとされています。こうした動きは、ツール・ド・フランスの売り上げは120億円もあるのに、優勝賞金は数千万円しかないという不満が基にあると思います。「自転車界が得ている金額が少ない、均等に分配を」という声です。だから、しっかりとした統括団体を作り、ばく大な放映権をリーグとチームにも分配しようというものです。まあ、ドーピング問題を生む背景にツール・ド・フランスのような人気の自転車レースに一回だけ勝つ事だけを目的している『一発屋』というようなチームを生み出すシステムがあります。ツール・ド・フランスに出るチームは、年間予算5億円ぐらいで作れます。もともと本命でないがゆえに、ドーピング検査の対象になりにくいので『一発勝負』の選手・チームが存在するのです。また、その『一発屋』と契約すれば、年間5億円ぐらいの予算で、大きな宣伝効果をあげられるという企業側の思惑もあるようです。サッカーJリーグでは、予算が多いチームだと50億円を超えます。自転車チームで50億円を超えるチームはありません。「チームスカイ」ですら20～30億円とされています。ルールを守ってやっていたら、リーグから年間最低運営資金の5億円が支給されるような配分システムがあれば『一発屋』が減ってくるのです。いま欧州の自転車レース界は、それぞれが『家を建てる』という感じ、『町をつくる』というか『町を守る』という概念に欠けています。「ワールドシリーズ・サイクリング」構想は、『町をつくる』です。自転車レースが本来持っている価値を放映権料という形で売って、みんなで分けようという発想です。それは自転車レースが本来持っている価値を取り戻す事につながると思います。しかし、『一発屋』とされているチームは反対しています。いま欧州の自転車界は二極化しているように見えます。リーグ化して正しい形でお金を集めて、健全なスポーツとしていこうという考えと、自転車レースは特殊なスポーツなのだ「勝って、なんぼだ!!」という昔ながらの考えに二極化していると思えます。ですから、これから自転車界を見る場合、二つの考えのどちら側に立っているのかを冷静に見ていくことが必要と言えます。

#### 【日本の自転車界はどこへ向かうのか】

世界の自転車界が改革へと動きだしている中で、日本の自転車界の変革の動きはみえません。国内のロードレースに関していえば、まずJCF（日本自転車競技連盟）が統括団体。その下に、都道府県の各競技連盟、高体連、学連、実業団...プロ協会も横並びで入っています。これでは、将来へのビジョンが作りにくい状況にあると考えてしまい

ます。いつまでも競輪の売り上げにたよるだけではなく、みずから金集めができないから日本の自転車界をまとめる力も作れない。このままでは日本の自転車界はダメになると思うのです。感覚的にいえば国内のロードレース界は、各自が建てた『家』があっても『町』がないと思えるのです。また、世界と日本の自転車レースにおける選手の力の差はあります。その差をなくすために、私が必要な事と思える4項目を挙げます。

第1には、才能です。ですから人材の発掘が必要です。

ツール・ド・フランスでも勝てる選手を発掘する。まずは自転車レースの競技人口を増やす事。その中から才能のある選手を育てる必要があると思います。

2番目には、育成システムの整備です。

才能のある人を育てるシステムの構築。それほど欧州に比べ日本の技術は劣っているとは思えないので、より効率的に走る、トレーニングのノウハウも含めですね。

3番目には、精神力の強化が大切です。

ツール・ド・フランスの選手は「戦場に行く兵士」と考えるぐらい激しいスポーツです。負けない精神・気合が必要です。

4番目に、経験を積ませる事です。

これまでは、とりあえず経験を積む事のみを考えていた雰囲気がありました。欧州に行っただけ走り回っただけでは、経験を積む事や多少の肉体強化はありますが・・・ただ走っているだけでは強くなりません。

最後に、日本の自転車界の今後について話します。日本の自転車界の可能性はものすごく大きいと思いますが、明確な目標が提示されていない点が問題です。他のスポーツと競う事業計画。つまり、ビジネスとして事業計画が必要だと思います。そして、社会への還元、社会貢献です。例えば、日本の道路、すべてに自転車レーンをつけさせる。そうした計画も含めた事業計画を自転車界全体で行うことだと思います。自転車のロードレースという新しい事業をツール・ド・フランスの現場で見てきた実感として、私は、今、日本の自転車界に必要な人材は、自転車のスペシャリストではなく、事業のスペシャリストだと思うのです。

(拍手)

【文責：NPO自活研、サマリー作成：佐藤隆理事】