

自転車トラック競技国際カレンダーをふまえた 日本チーム成績向上の方策に関する研究

トップスポーツマネジメントコース
5014A325-9 山本 竜朗

研究指導教員：平田 竹男 教授

1. 緒言

東京オリンピック、パラリンピックの開催が決定した。過去4大会でメダルを獲得し、さらにはプロの自転車競技者である競輪選手を世界一擁していることや世界一の自転車競技場保有国である日本には、2020東京オリンピックでも自転車競技でのメダル獲得が期待される。

自転車競技でオリンピックに出場するためには、大陸大会、ワールドカップや世界選手権での成績順に与えられるポイントが上位国に位置しなくてはならないが、この仕組み故に、今、自転車トラック競技日本チームはメダル獲得どころか、オリンピック出場さえも危ぶまれる状況にある。

その原因の大部分を占めるのは2013年に国際自転車競技連合（UCI）が行った、ワールドカップの出場レギュレーション変更である。この変更により、ワールドカップ出場のためにクラス1～3といった地域大会で上位の成績をおさめなくてはならなくなった。

クラス1～3の下位の国際大会を重視しなくても良かったこれまでの時代でも、オリンピック出場権を得る時期の国際大会スケジュールと競輪スケジュールの過密さが選手の負担となっていることを多くの代表経験選手が指摘していた。しかし、これまで自転車競技のマッチメイクについての検討はほとんどされてこなかった。

2. 研究の目的

本研究では、国際大会のカレンダーおよび日本の競輪の日程と、そこに参加する国内外の選手のスケジュールを分析し、日本チームの国際大会での成績向上のための方策を明らかにすることを目的とする。

3. 研究方法

本研究では、以下（1）～（4）に関するデータを収集し、大会の重なり、接近具合や選手の賞金等を分析し、さらに、UCIトラック担当、ACC日本人理事へのヒアリングにより、世界、アジアの大会と競輪の日程決定のプロセスを調査した。

(1)2004年～2014年のトラック競技メインシーズンである10月～3月の自転車トラック競技の日程と競輪の日程の重なる状況

(2)日本人選手の出場状況として、2012年～2014年

メインシーズンの①代表OB選手の出場状況と国際大会の重なりと②競輪選手兼現役代表選手の出場状況

(3)強豪国選手の大会出場状況として、ドイツ、イギリス、オランダ、フランス、オーストラリア、ニュージーランド選手の2013～2014年の大会出場状況

4. 結果

(1)自転車トラック競技の日程と競輪の日程

対象期間中、1シーズンあたりのワールドカップ開催回数は3～5回で2012年以降3回に固定されていた。世界選手権は1シーズン1回開催されていた。競輪は期間中GIII以上の開催が21～27回でシーズンによりばらつきがあった。

対象期間中、国際大会と競輪の日程の模式図を図1に示す。2004シーズンから2014シーズンの間にワールドカップや世界選と競輪のGI、GIIと呼ばれる賞金が高くトップ選手しか出場できない大会との重なりが8回、3日以内の接近が10回あった。アジアの大会と競輪では、間隔3日以内の開催が2回あった。アジアと世界の大会では重なりが1回、間隔3日以内が1回あった。

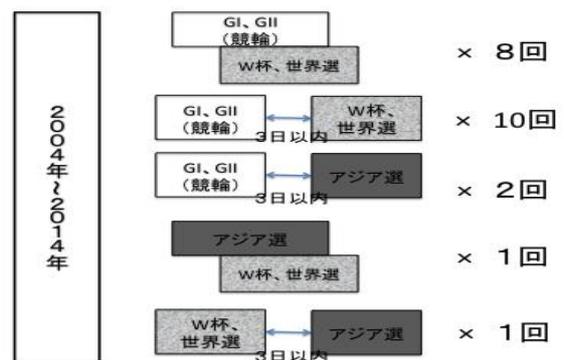


図1 W杯、世界選、アジア選、競輪の重なり状況

さらに、2012年～2014年の対象期間に代表選手ではない日本人トップ競輪選手が出場した競輪は、1名は、GP、GI、GII あわせて6回、もう1名はあわせて7回、さらに両名とも10回のGIIIに出場していた。出場した競輪はすべてGIII以上の大会であった。国際大会の日程と対象選手が出場した競輪

の日程は各選手5回の重なりと4回の接近、6回の重なりと2回の接近があった。一方、現役日本代表である競輪選手の日程を見るとGI、GIIは6回出場していたが、GI終了後3日でのワールドカップ出場が1回あった。またGIIIへの出場は7回であった。

(2)強豪国の日程

今回調査した国のうち、日本と同じように毎日プロ競技を開催している国はなかった。強豪国でも代表選手が出場するような大会は、2013-2014シーズンでトラック競技が非常に人気のあるイギリスでも年に6回、ドイツで年9回であった。強豪国では、国内の大会と国際大会の重なりは見られなかった。さらに、これらの国では、クラス1の大会を近い開催地、近い日程で連続出場したり、南半球の国が冬季に北半球の避寒合宿地で大会に参加するなど大会参加時の選手の負担を減らす工夫が見られた。

(3)日本チームオリンピックリオ大会までの日程

2014-2015、2015-2016シーズンにおいて主要国際大会と競輪GI、GIIの日程の重なりはなかった。

アジア選手権と競輪GIの日程は、1回重なり、アジア選手権と世界選手権の日程も1日以内の接近が1回あることがわかった。

クラス1～3の大会スケジュールは、まだ公表されていなかった。しかし、GIII以上の競輪の日程は2013-14シーズンと同様のスパンで組まれていることから、クラス1～3の大会と競輪開催が過密スケジュールになることが予想された。

(4)国際大会、アジアの大会の日程決定要因

国際大会は、UCIと開催国、アジアの大会はACCと開催国が日程決定に関与していた。国際大会の日程決定に影響力を持つUCIの理事会、トラック委員会のメンバーに日本人は入っておらず、アジアの大会の日程に影響力のあるACC理事会のメンバーには日本人は一人しかいないことがわかった。また、ワールドカップの日程が決定されるタイミングは、競輪のGI、GIIの日程が決定されるタイミングよりも遅いこともわかった。

5. 考察

本研究の結果、自転車トラック競技日本チームは今まで以上に過密日程で国際大会に出場しなくては2020年の出場すら危ぶまれることが明らかになった。そのため競輪とのスケジュール調整が必要となると推察される。

競技と競輪と両立することに批判もある。しかしながら、日本有数の自転車競技選手が競輪選手のなかにもいることも事実である。自転車競技においても

オリンピックに出場し、メダルを獲得するには、まず、スケジュールの課題を克服しなければならない。

第一に、長期スパンでのスケジュール提示である。現在、世界選手権の日程決定は開催の1年半前で同開催年のGI、GIIが決まる少し前、ワールドカップの日程が決まるのは、競輪のGI、GIIの日程が決まった半年以上も後である。4年ごと開催のオリンピックを見通したスケジュールがとても組みにくい状況にある。これは、他競技の世界連盟が4年以上先のスケジュールを提示し、各国が数年かけて準備する体勢とは大きな乖離であり、自転車競技における世界的な課題であると言える。長期的スケジュールの提示はチームの強化だけでなく、競技する選手にとってもコンディショニング等選手生命を延ばし、活躍するために有用である。また日本の競輪を実施する強みを活かすためにもマッチメイクの基本である長期的なスケジュールの見通しを確保することは、日本が自転車競技において国際的成績を向上するのに必須要件であると推察される。

次に日本チーム特有の問題として、選手の収入がある。日本代表クラスの選手が、競輪選手として走った場合には、諸外国代表に比べ、数倍～数十倍の収入が見込まれる。また競輪は獲得賞金や競走得点等でクラス分けされているため、選手の競輪出場へのモチベーションは高い。オリンピックメダリストが競輪に出場することはファン獲得に寄与するかも知れない。このような点を踏まえると、競輪の出走に関わらず、選手の年収やランキングなどを補償する仕組みの創設などの選手を大切にする体制作りにも競輪界が早急に取り組むべきだろう。

最後に国際カレンダーとアジアのカレンダーの調整役を日本が務めるための体制作りである。現在、国際大会の日程等、トラック競技の重要事項を決める委員会に日本人が入っていない。アジア、世界の情報を収集し、渉外活動を行うこともしなければ日本の急成長は見込めないだろう。

日本の自転車競技関係者は、スケジュールの問題をはじめとする課題に真摯に向かい合い、2020年にメダルを獲るための準備をはじめべきである。

6. 結論

自転車トラック競技日本チームが、自身が持つ強みを活かして国際大会で勝利するためには、競輪、アジアの大陸大会、国際大会のスケジュールを日本チームの選手の力が最大限に発揮されるように考慮して計画されるべきであることが明らかになった。