

2014年度 修士論文

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

Strategy toward Success in 2020 Tokyo Olympic
for Japan National Track Cycling Team
under New World Match Calendar

早稲田大学大学院スポーツ科学研究科
スポーツ科学専攻
トップスポーツマネジメントコース

5014A325-9

山本竜朗
Tatsuakira Yamamoto

研究指導教員：平田竹男 教授

目次

第一章 緒言	5
第一節 研究の背景と研究の動機	5
第二節 オリンピック出場の要件	6
第三節 プレテスト（関係者へのヒアリング）	12
第一項 外国人指導者	12
第二項 代表チーム所属選手、外国人選手	12
第三項 代表チーム OB	13
第四項 抽出されたトラック代表チームの問題点のまとめ	13
第四節 先行研究	15
第五節 研究の目的	16
第六節 研究の意義	16
第二章 研究の方法	17
第一節 研究方法と対象	17
第一項 自転車トラック競技主要大会と競輪の日程の重なり状況	17
第二項 日本人選手の出場状況	17
第三項 強豪国選手の大会出場日程	18
第四項 今後の日程による競合可能性	18
第三章 結果	19
第一節 自転車トラック競技主要大会と競輪の日程重なり状況と日本人選手の出場 状況 19	
第一項 トラック競技主要大会と競輪の日程重なり状況	19
第二項 代表選手でない、競輪トップ選手の競輪出場状況	22
第三項 代表選手の国内外大会出場状況	24
第二節 強豪国選手の大会出場状況	28
第三節 日本チームのオリンピックリオ大会までの日程	34
第四節 国際大会、アジアの競技大会の日程決定要因	36
第四章 考察	41
第一節 日程の問題	41
第一項 競輪の日程	41

第二項	アジアの大会の日程	44
第三項	世界の大会の日程	44
第四項	選手のコンディション	45
第二節	競輪選手の待遇問題	46
第一項	代表選手の収入	46
第二項	代表選手のランキング	49
第三項	待遇のまとめ	50
第三節	日本の情報収集と渉外努力	50
第四節	イギリスにおける自転車競技の発展と日本への応用	52
第五節	研究の限界	53
第五章	結論	53
参考文献		55
謝 辞		57

図 1	リオデジャネイロオリンピック出場要件	8
図 2	リオデジャネイロオリンピック出場のためのポイント獲得大会	9
図 3	外国人選手、日本人現役代表選手	13
図 4	国際大会、競輪の重なり状況（11月、12月、2月、3月抜粋）	21
図 5	競輪トップ選手の競輪出走状況と国際大会の開催状況	23
図 6	代表選手の競輪出走状況と国際大会の開催状況	25
図 7	代表チーム所属選手である渡邊一成選手の詳細スケジュール	26
図 8	代表チーム所属選手である渡邊一成選手の詳細スケジュール	27
図 9	2014-2015、2015—2016 シーズンの主要大会と競輪日程	35
図 10	国際大会、競輪の日程決定タイミング	40
図 11	競輪と国際大会の重なりの状況	64
図 12	代表選手 渡邊一成選手の出走状況	65
図 13	T.ワシュター選手（ドイツ）出場状況	66
図 14	S.ボティシャー選手（ドイツ）出場状況	67
図 15	M.クランプトン選手（イギリス）出場状況	68
図 16	F.ペルビス選手（フランス）出場状況	69
図 17	M.ブシリ選手（オランダ）出場状況	70

図 18	M.グレッツァー選手（オーストラリア）出場状況.....	71
図 19	S.パーキンス選手（オーストラリア）出場状況	72
図 20	S.バンベルトーヘン選手（ニュージーランド）出場状況	73
図 21	S.ウェブスター選手（ニュージーランド）出場状況	74
図 22	イギリスのオリンピックでのメダル獲得推移.....	78
図 23	イギリスと日本の自転車競技普及状況（競技者登録数）	78
図 24	スポーツのトリプルミッションモデル	79
図 25	トリプルミッションから見た現在の日本自転車トラック競技.....	79
図 26	ジャパンカップで行ったアンケート（JKA 調べ）	80

表 1	国際自転車競技連合（UCI）ランキングポイント表	10
表 2	地域大会のクラス分けの条件.....	11
表 3	外国人選手、日本人選手（ヒアリング結果）	12
表 4	2013-2014 シーズン UCI 個人ランキング（KEIRIN）	28
表 5	トラック競技強豪国ランキング	29
表 6	ドイツ選手の参加状況	30
表 7	イギリス選手の参加状況	30
表 8	フランス選手の参加状況	31
表 9	オランダ選手の参加状況	31
表 10	オーストラリア選手の参加状況	32
表 11	ニュージーランド選手の参加状況	32
表 12	日本選手の参加状況	33
表 13	UCI 理事会メンバーと国籍／2014 年 11 月現在.....	37
表 14	UCI トラック委員会のメンバーと国籍.....	38
表 15	アジア自転車競技連盟のエグゼクティブ委員会メンバー	38
表 16	アジア自転車競技連盟理事会国別人数構成	38
表 17	世界選手権アジアからの出場国	39
表 18	競輪の級班構成人数	58
表 19	世界選手権出場日本代表チーム選手一覧	59
表 20	競輪選手の国際大会での成績	60
表 21	外国人指導者（ヒアリング結果）	62

表 22	代表チーム OB の回答（ヒアリング結果）	63
表 23	プロテニスプレーヤー上位の年間試合数	75
表 24	プロサッカー選手の年間試合数	75
表 25	競輪選手獲得賞金ランキング（2014 年）	76
表 26	代表チーム選手のオリンピック前後年の賞金、成績	77

第一章 緒言

第一節 研究の背景と研究の動機

東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定し、様々な競技で強化の必要性、メダル獲得の期待が一層強く叫ばれるようになってきている。

日本経済新聞(2014年12月14日)によれば、JOC(日本オリンピック委員会)は東京五輪で金メダル数世界3位の目標を掲げており、自転車競技においてもメダルの獲得が期待される。オリンピックの自転車競技にはロードレース、トラックレース、マウンテンバイク、BMXがある。(UCI=国際自転車競技連合競技規則)

日本にとって、トラックレースは、他の自転車競技種目と比較すると最も結果が出やすい種目であると考えられる。なぜなら、UCI競技規則ではロードレース男女各2種目、トラックレース男女各5種目、マウンテンバイク男女各1種目、BMX男女各1種目が規定されており、オリンピックにおける種目数が多い(メダル数が多い)こと、また、オリンピックをはじめとして、多くの世界大会ですでにメダル獲得の実績があること(オリンピックにおける獲得メダル数はプロ出場が可能となった1996年～2014年までにオリンピックで3個 ※1984年に1個、ワールドカップでは開催がはじまった1993年から2014年までに43個である。 巻末資料 表20)、さらには日本には競輪選手という自転車トラック競技のプロ選手が多数存在することなどからである。(競輪選手構成人数 巻末資料 表18)

競輪の登録選手は2014年10月現在2538人である。プロの自転車選手が2000人以上存在しているのは、世界でも日本だけである。また、日本は世界有数の自転車競技場数を誇る国である。

国際大会で戦うトラック競技日本代表チームは、これまでも競輪選手を中心に構成されている。2004年から2014年までの男子世界選手権出場代表チームの競輪選手構成比は中央値で80%(50-100)である。(日本自転車競技連盟広報誌シクリスムエコーNo.108～No.205より算出)

一方、過去5年間に世界選手権に出場した女子選手は10名(のべ14名)であるが、2012年より、「ガールズケイリン」として女子の競輪がはじまった結果、世界選手権出場の10名中5名は競輪選手となった。今後、女子の分野においても競輪選手がトラック代表チームの主力になると予想される。

(世界選手権出場選手一覧 巻末資料 表19)

しかしながら近年、競輪選手のみならず、自転車トラック競技において男女ともに国際大会ではコンスタントな結果が残せていない。

その原因を探ることが、本研究の動機となっている。

第二節 オリンピック出場の要件

自転車競技でオリンピックに出場するためには条件がある。例えば2016年リオデジャネイロオリンピックに出場するためには2014年～2016年間にある2シーズン分の大陸選手権、ワールドカップ、世界選手権で獲得したポイントを累積し、上位がオリンピックに出場できるというものである。

チーム種目は世界でポイントランキング9位以内に入る必要があり、短距離種目のチームスプリントの枠を獲得すれば、個人種目のケイリン、スプリントも同時に1枠ずつ与えられるしくみとなっている。大陸の枠は、アジアは2であるため、9位以内に入ってもアジアで3位となれば出場はできない。

個人種目はチーム種目で獲得した枠とは別に、スプリント、ケイリンは世界で9位、アジアで2位以内、オムニウムは世界で18位以内、アジアでは5位以内がリオデジャネイロオリンピック出場の条件となる。(図1)

ポイントの獲得は図2に示すような形で、オリンピックポイントとしてカウントされる。出場大会と順位によって表1にあるポイント表に従い、ポイントが累積されていくシステムである。

したがって世界選手権、ワールドカップ、大陸選手権のそれぞれの大会の2シーズン分を合計したポイントが高い順にオリンピックに出場が決まることになる。つまり、上記3大会はオリンピック出場のためには欠くことのできない大会である。

出場枠は、国に与えられるが、ポイントは個人に付与されるため、同じ選手が出場し続けないとポイントはたまらないしくみになっている。

前述したとおりオリンピックに出場するためには、ワールドカップに出場することが要件のひとつであるが、2013-2014シーズンよりワールドカップに出場するための新しいレギュレーションが導入された。過去、1国あたりのエントリー枠を越えなければ自由に参加できたワールドカップは、2013-2014シーズンより、出場するためにクラス1（出場国5カ国以上、男子エリートカテゴリーがあること、ジュニア、U23、女子エリート、パラサイクリングのうち3

カテゴリーがあること等）～クラス3といった下位の地域大会（各クラスの開催条件は表2のとおり）に出場し、ポイントを獲得して上位に入った選手しか出場できなくなった。

さらにワールドカップの上位大会の世界選手権はワールドカップで獲得したポイント上位が出場することとなっている。つまり、世界選手権に出場したい国は、下位の大会から、順にポイントを積み上げていかなければならない。

この変更は選手になるべく多くの大会に出場することを促し、地域での大会を活性化するという目的ではある。しかしながら、日本の競輪と国際大会を両方走らなくてはならない競輪選手にとっては、従来は、およそ10月～3月にかけての主要国際大会のシーズンにのみ国際大会に出場すればよかったものが、通年でより多くの国際大会に出場しなければならなくなり、オリンピック出場へ向けてさらに厳しい条件となったため、過去のペースで競技大会に出場してはオリンピックの出場も危ぶまれる状況となってきた。

オリンピック出場のためには、主要国際大会で着実に勝利することが重要なキーとなる。世界選手権、ワールドカップはもちろんであるが、アジア選手権を制すること、地域大会にコンスタントに出場することも非常に重要になってくる。

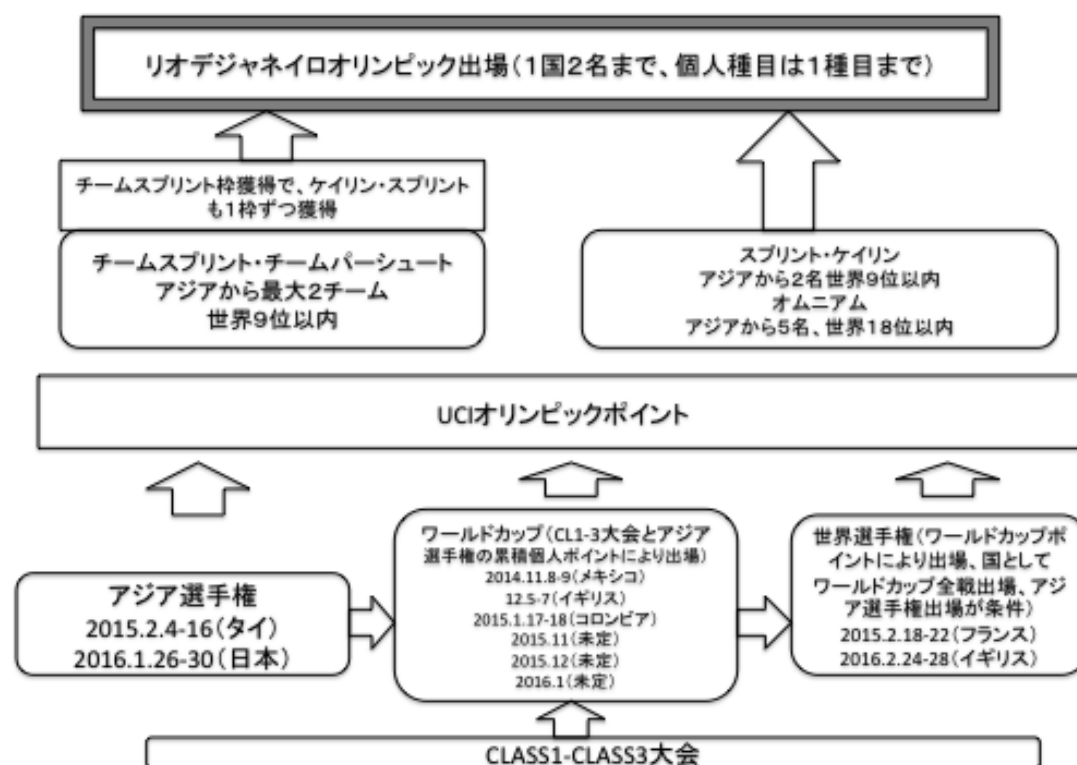


図 1 リオデジャネイロオリンピック出場要件

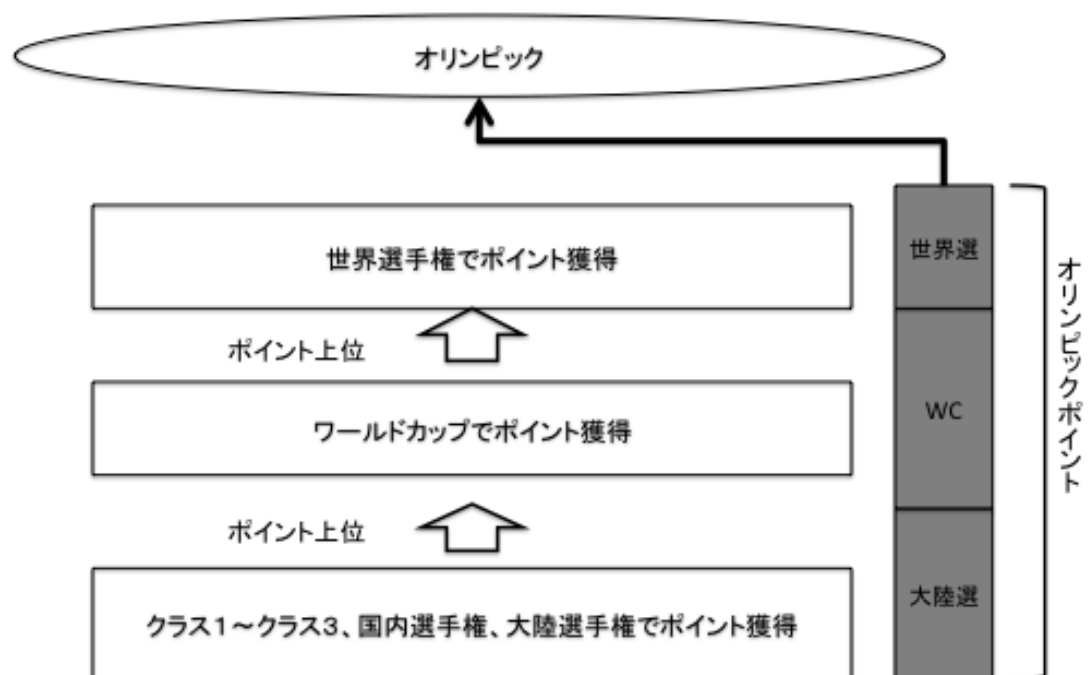


図 2 リオデジャネイロオリンピック出場のためのポイント獲得大会

表 1 国際自転車競技連合 (UCI) ランキングポイント表

団体種目(チームスプリント)							個人種目(ケイリン、スプリント等)						
順位	オリンピック 世界選手権	ワールド カップ	大陸 選手権	クラス1	クラス2	クラス3	順位	オリンピック 世界選手権	ワールド カップ	大陸 選手権	クラス1	クラス2	クラス3
1	300	225	180	120	90	45	1	200	150	120	80	60	30
2	270	202.5	157.5	108	81	40.5	2	180	135	105	72	54	27
3	240	180	135	96	72	36	3	160	120	90	64	48	24
4	225	169.5	127.5	87	66	33	4	150	113	85	58	44	22
5	210	157.5	120	78	60	30	5	140	105	80	52	40	20
6	195	147	114	69	54	27	6	130	98	76	46	36	18
7	180	135	109.5	60	48	4.5	7	120	90	73	40	32	3
8	165	123	99	57	42	4.5	8	110	82	66	38	28	3
9	150	111	90	48	36	4.5	9	100	74	60	32	24	3
10	135	99	81	39	30	4.5	10	90	66	54	26	20	3
11	120	90	73.5	33	9	4.5	11	80	60	49	22	6	3
12	108	81	66	27	9	4.5	12	72	54	44	18	6	3
13	99	73.5	58.5	12	9	4.5	13	66	49	39	8	6	3
14	90	67.5	51	12	9	4.5	14	60	45	34	8	6	3
15	84	63	45	12	9	4.5	15	56	42	30	8	6	3
16	81	58.5	42	12	9	4.5	16	54	39	28	8	6	3
17	72	54	39	12	9	4.5	17	48	36	26	8	6	3
18	66	49.5	36	12	9	4.5	18	44	33	24	8	6	3
19	60	45	33	12	9	4.5	19	40	30	22	8	6	3
20	54	40.5	30	12	9	4.5	20	36	27	20	8	6	3
21	48	36	27	12	9	4.5	21	32	24	18	8	6	3
22	42	31.5	24	12	9	4.5	22	28	21	16	8	6	3
23	36	27	21	12	9	4.5	23	24	18	14	8	6	3
24	30	22.5	18	12	9	4.5	24	20	15	12	8	6	3
25toX	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	25toX	1	1	1	1	1	1

表 2 地域大会のクラス分けの条件

ク ラ ス	必 要 条 件
クラス1	最少5カ国の参加 男子エリートカテゴリーがあること ジュニア(男／女)、U23(男／女)、女子エリート、 パラサイクリングのうち3カテゴリー以上があること 最少5種目以上があること
クラス2	最少4カ国の参加 男子エリートカテゴリーがあること ジュニア(男／女)、U23(男／女)、女子エリート、 パラサイクリングのうち2カテゴリー以上があること 最少3種目以上があること
クラス3	最少3カ国の参加 男子エリートカテゴリーがあること ジュニア(男／女)、U23(男／女)、女子エリート、 パラサイクリングのうち1カテゴリー以上があること 最少2種目以上があること

(図 1、図 2、表 1、表 2 は国際自転車競技連合競技規則をもとに筆者作成)

第三節 プレテスト（関係者へのヒアリング）

トラック競技において、近年、思わしい結果が出てこない問題の要因を探るためプレテストとして指導者や代表経験者などの自転車競技関係者へのヒアリングを行った。

第一項 外国人指導者

過去に日本代表チームを指導したことがある外国人監督は2名である。日本以外の国のチームも指導した経験のある2名の外国人監督は日本代表チームの強みとして、2名ともが才能の発掘場所としての競輪の存在をあげた。一方、弱みとしても2名とも競輪をあげている。「競輪のスケジュールに代表の活動が拘束されること」、「国際大会への競輪選手のモチベーションが高いわけではないこと」などである。また、程度の差はあるが2名とも競輪の日程と国際大会での成績向上の関係に言及している。インタビューの詳細および外国人指導者プロフィールは巻末資料の表21に示す。

第二項 代表チーム所属選手、外国人選手

現在日本代表チームに所属する競輪選手と、競輪に参加し、日本の状況を知る外国人選手に聞き取りを行い比較した。外国人選手に対しては、日本代表チームに対しての印象も聞いた。結果は表3のとおりである。

表3 外国人選手、日本人選手（ヒアリング結果）

項目	外国人選手(N=5)	日本人選手(N=15)
国内大会参加回数平均(1年あたり)※競輪除く	3.1	2.67
国際大会参加回数平均(1年あたり)	6.8	5.77
一緒に練習するメンバーの数平均	8.3	3.75
ナショナルチームでいることによる収入	ある	ない
もらえるならいくら欲しいか		月39万(男子平均)、月20万(女子平均)
チームの強化に必要と感ずること	・有能なコーチ ・近代的なトレーニングプログラム ・質の高いトレーニング	・有能なコーチ ・専門的なチームスタッフ
日本チームについて足りない感ずること	・国際規格トラックでのトレーニング ・実戦経験 ・長いスプリントではなく、爆発的ショートスプリント力 ・大会にコンディションのピークをあわせる時間的余裕	・国際レースで活躍したいとか、勝ちたいという強い意識 ・国際規格トラックへの慣れ ・スポーツ医学的知識 ・情報収集能力 ・時間(競輪とか)に余裕にならないこと ・有能なコーチ
外国チームや連盟とのコミュニケーション不足を感じるか		はい10(67%)、いいえ5(33%)
外国の先進的トレーニング理論、レギュレーション変更の情報などをすぐ入手できる外国人コーチがいて欲しいか		はい12(80%)、わからない3(20%)

自転車トラック競技の国内大会、国際大会は外国人選手の平均参加回数のほうが多く、日本人選手が少ない。

一緒に練習するメンバーの数は日本の競輪選手は外国人選手より、大幅に少ないこともわかった。外国人選手、日本人選手ともに「日本チームに足りない」と感じることにについて、「コンディションのピークをあわせる時間的余裕」、「時間（競輪とかけもちにならないこと）」といったスケジュール面の問題をあげていた。さらに、「国際レースで活躍したいとか勝ちたいという強い気持ち」が不足していると指摘していた。また、日本代表選手の67%が「外国とのコミュニケーション不足を感じる」とし、80%が、情報が集まりやすい外国人コーチがコーチ陣のなかにいて欲しいとしている。

第三項 代表チーム OB

代表チーム OB 選手に、代表を退いた理由や、代表選手であったとき感じていたことなどを中心にヒアリングを行った。それぞれのコメントは巻末資料表22に掲載した。

代表を退いた選手は、現役代表に対するサポートの気持ちが強いことがわかった。また、代表に対する業界のフルバックアップの必要性を強調している。

競輪と国際競技大会の両方を走る日程調整の難しさや移動の効率の重要性への言及も多く、トップ選手が高いモチベーションを持って代表を続けるためには、代表選手的环境を変える必要性が示唆された。

一方、トレーニング理論の知識や戦術、ネットワークなど、代表時代に得るものも多かったとし、代表チームに所属することによるメリットも大きかったことも述べている。

第四項 抽出されたトラック代表チームの問題点のまとめ

日本トラック競技代表チームを指導したことのある外国人指導者2名ともが、日本トラックチームの強みとして「才能の宝庫としての競輪の存在」をあげた。一方、弱みとして「才能のある選手が競輪選手のなかに多くいるにも関わらず、国内の開催との日程の重なりの問題で、その選手達を自由に競技や合宿に参加させられない」こと、その才能ある「選手たちが、必ずしも国際大会へのモチベーションが高い訳ではない」ことをあげた。

また代表選手や外国人選手へのヒアリングでは、日本代表チームに足りないものとして、「競輪とかけもちにならない時間」や「大会にコンディションをあわせる時間的余裕」、「国際大会で勝ちたいという強い気持ち」などの要素が抽出できた。

OB 選手へのヒアリングでは、代表を退いた理由として、全ての選手が競輪と代表のスケジュールの問題に言及した。

第四節 先行研究

自転車トラック競技の国際レギュレーションおよび関係者へのヒアリングを通して、競技力の向上だけでなく、勝つためのスケジュールを探ることが必要であることがわかった。

これまでの先行研究では国際競技力向上というテーマでは、スポーツ総合的に見ると松永（2001）や、加藤（2009）が、スポーツ振興くじの研究において日本のスポーツ強化資金に着目し、ヨーロッパ諸国に比して日本の資金が非常に少ないことの影響に触れている。また、濱田（2006）は日本が生んだオリンピック種目、柔道において、フランスの養成システムをとりあげ、連盟組織の国家レベルでの管理が、フランスの柔道大国化に大きく影響を与えていたことを述べている。他にも東野（2011）は男子バスケットボールアルゼンチンチームが過去 44 年間オリンピックに出場したことがなかったが、1996 年以降力をつけ、アテネオリンピックで金メダル、北京オリンピックで銅メダルを獲得したことに着目し、育成環境面からの強化の要因を明らかにしている。

スケジュールについては平田（2009）が、サッカーの国際試合において勝負を有利にすすめるための競技日程や試合場所といったマッチメイクの重要性について論じている。また日程とレギュレーションについての先行研究はラグビーやテニスでの検討がなされていた。新戸（2010）は、ラグビーのワールドカップ日本開催で日本がベスト 8 に入るため試合日程やポイントの獲得方法などから考察を加え、理想のマッチメイクについて提言している。佐藤（2010）は、日本人女子テニス選手が効果的にポイントを獲得できるトーナメントについて考察している。

自転車競技の先行研究においては、松倉（2011）が普及面から連盟の競技者登録システムなどの改善による競技の裾野の拡大の重要性を指摘している。また、安福（2010）は、競輪とサイクルスポーツの関係を論じオリンピックにおけるメダル獲得が競輪の売り上げ増加につながることを示唆しているが、競輪選手のうち 18% しか、オリンピックに出たいと思っておらず、目指さない理由は「実力が足りない」63%、「本業が優先」25%であるとしている。筆者はこの結果より「本業が優先」としている選手は、競輪と競技の両立は不可能であると考えているのではないかという思いを強めた。さらに渡邊（2012）は競輪場が、ギャンブルの場としてだけでなく、自転車競技の強化、普及の拠点として

活用されることで、競輪の新たなファン獲得、競輪再生につながるとしている。

しかし、自転車トラック競技で日本が国際大会のメダルを獲得するためトッププロ選手の競技日程およびマッチメイクという観点から研究した事例は見当たらない。

第五節 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。

第六節 研究の意義

本研究は、2000人以上の競輪選手という大きな才能の集まりを有しているにもかかわらず、国際大会では強国とはいえない日本自転車トラック競技が好成績を残すための方策を発見し、勝利のための環境をつくる提言ができる可能性があることに意義が認められる。ひいては東京オリンピックにおける日本代表チームメダル獲得の一助となり、あわせて競輪の発展に寄与することを目標としたい。

第二章 研究の方法

第一節 研究方法と対象

本研究では以下第一項から第四項にあげるデータを収集し、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（国際自転車競技連合）トラック競技担当、ACC（アジア自転車競技連盟）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。

第一項 自転車トラック競技主要大会と競輪の日程の重なり状況

国際自転車競技大会出場に日本の競輪開催がどのような影響を及ぼすのかを 2004 年～2014 年までの国際自転車競技カレンダーと日本の競輪カレンダーを比較することにより確認する。

競輪は上から GP（グランプリ）、GI（ジーワン）、GII（ジーツー）、GIII（ジースリー）、FI（エフワン）、FII（エフツー）という階層に分かれており、上に行けば行くほど賞金が高くなっている。日本代表クラスの選手は基本的には FI 以上のレースしか走らない。ここでは代表クラス選手の出場の多くを占めるという観点から競輪の対象レースは GIII 以上とする。

また競輪は実際の大会日程の一日前に前検日という体調や自転車を検査する日があるため、大会一日前から拘束されることとなる。このため、一日前から競輪の日程としてカウントすることとした。

第二項 日本人選手の出場状況

日本人選手の出場日程がどのようなになっているか確認するため、①一度は代表チームに所属し、その後まだ続けられる実力を持ちながらも、代表チームを目指さなかった競輪トップ選手、②現役代表選手の 2012-2014 年（トラック競技メインシーズンの 10 月～3 月）の日程を調査した。さらに現役代表選手については、2013-2014 年のフルシーズンの出場状況もあわせて調査した。

代表チームを続けなかったトップ選手として 2011 年以降、代表チームを退いた後、4 年連続で、2014 年まで賞金ランキングトップ 8 に入っている選手は浅井康太選手、深谷知広選手しかいなかったことからこの 2 名を対象とする。

現役日本代表としては、現役代表チームのなかで最も在籍期間が長く、大会出場回数も多い渡邊一成選手を選択する。渡邊選手は FI も多く走っていたため FI も対象とする。

第三項 強豪国選手の大会出場日程

強豪国の選手はどのような日程で大会に出場しているのかを調査する。

対象国は、過去2シーズンの UCI（国際自転車競技連合）ケイリン種目個人ランキングトップ10に2シーズンとも入っている国と2009～2014までの過去5シーズンに UCI ケイリン種目個人ランキングトップ10に入った選手の多い国トップ5に5シーズン連続で入った国とし、期間は2013～2014年とする。

第四項 今後の日程による競合可能性

2014年～2016年までのオリンピックリオデジャネイロ大会までに決定している国際大会、国内競輪の日程を調査し、日本人競輪選手がどのような日程で出場することになるのかを調査する。

第三章 結果

第一節 自転車トラック競技主要大会と競輪の日程重なり状況と日本人選手の出場状況

第一項 トラック競技主要大会と競輪の日程重なり状況

2004 シーズンから 2014 シーズンまでのトラック競技の国際大会が集中する 10 月～3 月における主要国際大会競技日程と日本の競輪のうちグレードの高い開催の日程について重要な部分を図 4 に示す。全日程は巻末資料 図 1 1 に掲載した。

主要国際大会とは、ワールドカップ、その上位大会である世界選手権であり、加えて日本がオリンピックに出場するために大きなウェイトを占めるアジア選手権の日程も記した。

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。

各シーズンの上段に国際大会（水色＝ワールドカップ、青色＝世界選手権、緑＝アジア選手権、薄緑＝アジアの地域大会）、下段に国内の競輪（GI、GII＝赤色、GIII＝黄色）を配置した。

競輪と国際大会の関係を見ると図 4、図 1 1（巻末）に示すように 2004 年から 2014 年までの 10 年間に 2005 年 2 月のワールドカップ、オーストラリア・シドニー大会と GII 西王座戦、2007 年 12 月ワールドカップ、シドニー大会と GI 全日本選抜競輪、2010 年 11 月のワールドカップ、オーストラリア・メルボルン大会と GI 競輪祭、2011 年 11 月のワールドカップ、コロンビア・カリ大会と GI 競輪祭など 8 開催の日程が重なっていた。

競輪と国際大会の間隔が 3 日以内の日程は、2005 年 3 月には GI で最も賞金の高い日本選手権競輪終了後、アメリカ・ロサンゼルスにおいて世界選手権が開催されており、2008 年 3 月、同じく日本選手権終了後イギリス・マンチェスターにおいて世界選手権が開催されていた。このような間隔が 3 日以内の開催が、上記を含めて 10 開催あった。

次に競輪とアジアの大会の日程を見ると 2011 年 2 月 GII 東王座戦の 3 日後に

タイ・ナコンラチャシマでアジア選手権、2012年ロンドンオリンピックへの出場がかかった年は、東西王座戦終了後3日でマレーシア・クララルンプールのアジア選手権がはじまっていた。

さらにアジアの大会と世界の大会の重なりを確認する。2005年12月にはワールドカップ、イギリス・マンチェスター大会とインド・ルディアナのアジア選手権の日程の重なりがあり、アジアと世界の競技大会の重なりも明らかになった。2012年には前述の東西王座戦終了後3日で始まったアジア選手権終了後3日でロンドンオリンピックの会場となる競技場でオリンピックのテストマッチとなるワールドカップに臨むこととなっていた。

第二項 代表選手でない、競輪トップ選手の競輪出場状況

競輪のトップクラスであり続けるためには、G クラスの大会に出場し続け、よい成績をとり続けなくてはならない。

浅井康太、深谷知広の両選手は、2014 年現在、国内競輪ではトップ中のトップ選手である。両名とも、2011 年から連続して賞金ランキング 8 位以内に必ず入っている。彼らは、2011 年まで代表チームに所属していたが、以降は、代表選考の対象となるトライアルに参加していない。図 5 は彼らが、2012 年から 2014 年までの主要国際大会の開催された期間に出場した競輪と 2012-2013 シーズンおよび 2013-2014 シーズンの国際大会、アジアの大会のスケジュールを重ねたものである。

彼らの出場した競輪が灰色の部分であるが、様々な国際大会に重なっていた。彼らの出場した競輪はすべて GIII 以上の競輪である。

期間中、浅井選手は、GP、GI、GII あわせて 6 回、深谷選手はあわせて 7 回、GIII は両名とも 10 回出場していた。

図中、国際大会と重なっている競輪および間隔が 3 日以内の競輪で彼らが獲得した賞金を合計すると、浅井選手は 18,797,000 円、深谷選手は 33,980,500 円であった。

10月																																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
2012												WC カリ																					
2013																																	
2014																																	
11月																																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
2012																																	
2013																																	
2014																																	
12月																																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
2012																																	
2013																																	
2014																																	

図 5 競輪トップ選手の競輪出走状況と国際大会の開催状況

第三項 代表選手の国内外大会出場状況

2012-2014 シーズンで最も多くの国際大会に出場している渡邊一成選手の出場日程を抽出した。

2012-2014 の国際大会メインシーズン中の出場状況を図 6 に示した。GI、GII は 6 回出場していた。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 回であり第一項の代表 OB の競輪選手の同期間と比較して少なかった。OB 選手達の出場していなかった下位の FI 開催に 7 回出場していた。

次に代表選手のスケジュール過密状況を見るため代表合宿が多く行われていた 2013 年の 1 月～3 月の渡邊選手のスケジュールを図 7 に記した。この間、国際大会、代表合宿と競輪を交互に走っていた。

国外の大会の場合、移動や現地への順応の時間もあるため、前後にさらに数日必要となる。国内競輪の場合、実際の大会日程の一日前に体調や自転車を検査する前検日という日があるため、大会日程一日前から拘束されることとなる。

また渡邊選手は、代表合宿が行われている間でも、競輪に参加していることがわかった。1 月はじめや 2 月を見ると国内競輪を優先し、大宮競輪（GIII）、全日本選抜競輪（GI）に出場したため、年初の合宿および世界選手権の直前合宿に参加できていなかった。

通常、競輪選手は 1 ヶ月に 2～3 開催程度国内競輪に参加することとなるが、渡邊選手は 1 月中旬以降、ワールドカップ、代表合宿などに参加するため、GIII に出場できない状況が続いていた。

さらに 15 ヶ月のロングスパンで出場状況を見たものを、図 8 に記した。期間は 2013-2014 シーズンであるが、ワールドカップの出場レギュレーション変更後の実態を確認するため、メインシーズンのみではなく通年のカレンダーを示す。網かけが渡邊選手の出走した大会（競輪含む）である。

2013 年 11 月のトラック競技国際大会シーズンインから国際大会出場と国際大会出場の間に 1～2 開催の競輪に出走していた。競輪と国際大会の合間をぬって代表合宿等にも参加していたことがわかった。出場した競輪のなかで緑に塗られた部分は、FI と呼ばれる G クラスと比較して賞金の低い開催である。

2013年1月																																				
	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木					
日付	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					
競輪					GⅢ(大宮)								GⅢ(和歌山)								GⅢ(静岡)								GⅢ(京王閣)				GⅢ			
トラック短距離	トラック合宿(京都)										トラック合宿(サイクルスポーツセンター)								トラックWC(アグアスカリエンテス)								トラック合宿(サイクルスポーツセンター)									
渡邊選手					○	○	○	○	○					●	●	●	●	●	●	●	●	●					●	●	●	●					○	○

2013年2月																														
	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木		
日付	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
競輪	四日市								全日本選抜(松山)								GⅢ(奈良)								GⅢ(高松)				GⅢ	
トラック短距離	トラック合宿(京都)																				トラック世界選(ミンスク)									
渡邊選手	○	○	○					○	○	○	○	○					●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			

2013年3月																																
	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	
日付	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
競輪	玉野								GⅢ(いわき)												日本選手権(立川)											
トラック短距離									アジア選トラック(ニューデリー)																							
渡邊選手					●	●	●	●	●	●	●	●	●					○				○	○	○	○	○	○					

図 7 代表チーム所属選手である渡邊一成選手の詳細スケジュール

○は競輪参加、●は代表の招集

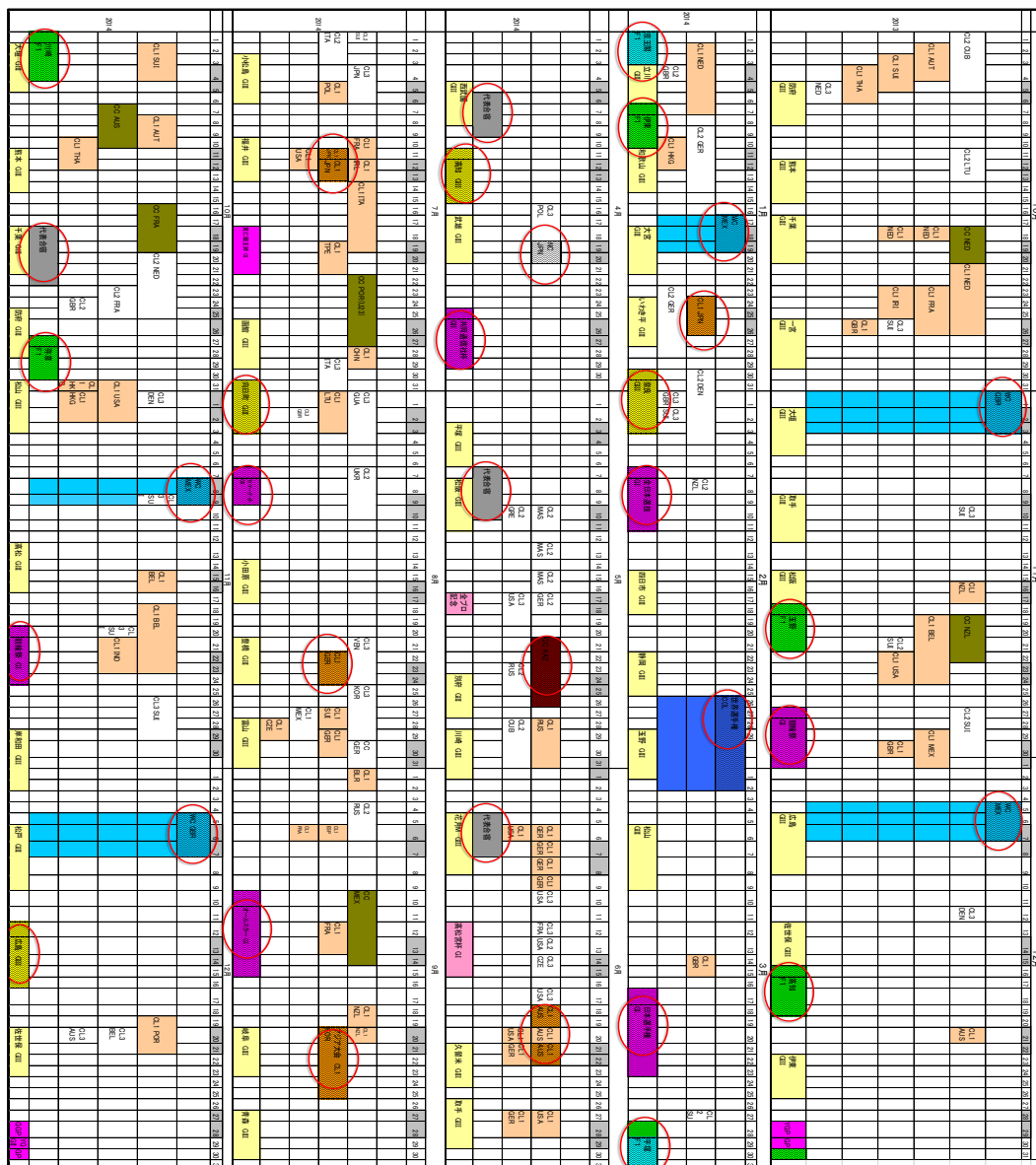


図 8 代表チーム所属選手である渡邊一成選手の詳細スケジュール

※巻末に同様のものをより大きなサイズで掲載した（巻末資料 図12）

第二節 強豪国選手の大会出場状況

国際競技大会で、優秀な成績を残している国とその選手の大会出場状況を確認する。対象国は UCI 個人ランキングで過去 2 シーズン連続してトップ 10 に入っている国と UCI 個人ランキングのトップ 100 に何人の選手がいるかという指標で順位付けを行い、5 シーズン連続でトップ 5 に入っている国とした。種目は「KEIRIN」である。

個人ランキングで 2 シーズン連続して 10 位以内に入っている国はフランス、オランダ、ドイツ、イギリス、オーストラリア、ニュージーランドであり、5 シーズン連続で多くの選手をトップ 100 に送り込んでいる国の上位 5 カ国に入っているのは、ドイツ、オーストラリアであった。

表 4 2013-2014 シーズン UCI 個人ランキング (KEIRIN)

	2013		2014	
1	François PERVIS	France	Matthijs BUCHLI	Netherlands
2	Matthijs BUCHLI	Netherlands	François PERVIS	France
3	Maximilian LEVY	Germany	Fabian Hernando PUERTA	Colombia
4	Jason KENNY	Great Britain	Matthew GLAETZER	Australia
5	Matthew GLAETZER	Australia	Matthew CRAMPTON	Great Britain
6	Matthew CRAMPTON	Great Britain	Tobias WACHTER	Germany
7	Edward DAWKINS	New Zealand	Edward DAWKINS	New Zealand
8	Pavel KELEMEN	Czech Republic	Jason KENNY	Great Britain
9	Tobias WACHTER	Germany	Shane PERKINS	Australia
10	Shane PERKINS	Australia	Christos VOLIKAKIS	Greece

※2014 シーズンは、シーズン途中のため 10 月 20 日までの暫定順位を掲載した。

表 5 トラック競技強豪国ランキング

	2009-2010		2010-2011		2011-2012		2012-2013		2013-2014	
1	Germany	10	Germany	11	Germany	9	Germany	9	Germany	11
2	Australia	10	Australia	9	Australia	9	Australia	9	Great Britain	8
3	France	7	France	9	France	9	Japan	8	Australia	7
4	Great Britain	7	Russia	8	Russia	8	Great Britain	7	Russia	7
5	Japan	7	Czech	6	Japan	7	Russia	7	France	6
6	Malaysia	5	Netherlands	5	Czech	7	France	5	New Zealand	6
7	Poland	5	Great Britain	5	Netherlands	7	New Zealand	5	Japan	6
8	Czech	4	Japan	4	Great Britain	5	Poland	5	Poland	5
9	Netherlands	4	Spain	4	Spain	5	Czech	5	Czech	5
10	Spain	4	New Zealand	4	New Zealand	4	Trinidad & Tobago	5	Malaysia	4
11	Korea	4	Malaysia	4	Iran	4	Netherlands	4	Netherlands	3
12	Russia	3	Greece	4	Poland	3	Malaysia	3	United States	3
13	Greece	3	Iran	3	Italy	3	Canada	3	Colombia	2
14	Colombia	3	Colombia	3	Venezuela	3	Brazil	3	Canada	2
15	New Zealand	2	China	3	Trinidad & Tobago	2	United States	2	Lithuania	2
16	Iran	2	Poland	2	Malaysia	2	Colombia	2	Italy	2
17	China	2	Venezuela	2	Canada	2	Italy	2	Trinidad & Tobago	2
18	Venezuela	2	Trinidad & Tobago	2	Colombia	2	China	2	Brazil	2
19	Canada	2	Canada	2	United States	1	Iran	2	China	2
20	Italy	2	South Africa	2	China	1	Spain	1	Spain	2

※国の右となりの数字は、UCI ランキングトップ 100 に何人その国の選手がいるかを示す

強豪国の選手の大会参加状況は以下のとおりであった。ピックアップした国のなかで、ランキング 30 位までに入っている選手を記載した。ランキングは 2014 年 10 月 20 日現在のものを掲載した。各国の選手の参加の日程がわかるよう、代表的な選手のスケジュールを例として巻末に記載した。

表 6 ドイツ選手の参加状況

選 手	ランク	世界選	WC	大陸選	自国	POL	SUI	JPN	合計	競輪	備考
T・ワシュター	6	1	2	1	7	1	0	0	12	0	
J・エイラー	17	1	0	1	4	1	0	0	8	0	
M・レビー	23	1	1	0	0	0	1	0	3	0	
E・バルツァー	26	1	1	0	7	0	1	0	3	0	
S・ボティンジャー	30	0	0	0	4	0	0	2	6 (14)	8	日本の2回の出場は 7/11、7/12

自国開催への出場が多いため、他国へ遠征せず、ポイントが獲得できていた。ボティンジャー選手は、日本の競輪に参加する間に日本開催の国際大会に連続して出場した。

表 7 イギリス選手の参加状況

選 手	ランク	世界選	WC	大陸選	CW	自国	GER	FRA	合計	備考
M・クランプトン	5	1	2	1	1	5	2	1	13	ドイツ6/22、6/28同会場
J・ケニー	8	1	1	0	0	5	2	1	10	ドイツ6/22、6/28同会場
L・アレクサンダー	28	0	3	0	0	3	5	0	11	ドイツ6/7オーバーハウゼン、6/9 デューデンホーフェンの距離は 17.2km、6/22、6/28同会場

トラック競技大会が興行として非常に人気がある国のため、自国の開催が多い。他国の開催に参加する場合は、必ず、同会場か近隣会場の連続開催を選択していた。

表 8 フランス選手の参加状況

選 手	ランク	世界選	WC	大陸選	自国	GBR	MAS	JPN	GER	SUI	合計	競輪	備考
F・ペルビス	2	1	1	0	2	1	0	1	0	0	6 (13)	7	日本競輪で滞在中に日本大会出場
Q・ラファルゲ	27	0	0	1	4	2	2	0	2	1	12	0	マレーシア5/11、5/16同一会場、ドイツ6/22、6/28同一会場。

ラファルゲ選手は、マレーシア・ドイツと2回の遠征で4大会に出場し、効率的な参加をしていた。ペルビス選手は日本の競輪への参加で出走回数が増えた分、国際大会への出場が少なくなっていた。

表 9 オランダ選手の参加状況

選手	ランク	世界選	WC	大陸選	自国	GER	USA	GBR	FRA	SUI	合計	備考
M・ブシリ	1	1	3	2	1	2	3	2	1	1	16	ドイツ6/6シンゲン、6/9デューデンホーフエンの距離は、234km。アメリカ6/20、6/28は同会場

日本の競輪を走っていない割には、比較的多くの大会に出場していた。自国の開催が少ないため近隣国含め国外の大会に出場していたが、1回の遠征で複数の大会に出場できるようにしていた。

表 10 オーストラリア選手の参加状況

選手	ランク	世界選	WC	大陸選	CW	自国	NZL	JPN	合計	競輪	備考
M・グレッツァー	4	1	1	2	1	3	0	0	8	0	
S・パーキンス	9	1	1	1	1	2	2	0	8 (19)	11	日本の競輪を走っていたが、日本のクラス1開催中は、コモンウェルス準備のため帰国。
J・シュミット	20	0	0	1	0	4	3	2	10	0	隣国のNZの開催に多く出場。日本の2開催は、1回の遠征。
A・テイラー	25	0	0	2		3	1	0	6	0	

あまり、多くの大会に出場しない傾向にあるが、出場した大会で成績がよい
ため、少ない大会出場でもランクが上がっていた。ポイント獲得のため隣国の
ニュージーランドの大会に出場していた。

表 11 ニュージーランド選手の参加状況

選 手	ランク	世界選	WC	大陸選	CW	自国	USA	合計	競輪	備考
E・ドーキンス	7	1	2	2	1	4	2	12	0	アメリカ6/6、6/20同会場
S・バンベルトーヘン	19	0	3	1	1	4	2	11 (21)	10	アメリカ6/20,6/28同会場
S・ウェブスター	21	0	0	1	1	4	3	9	0	アメリカ6/6、6/20,6/28同会場

アメリカの大会に多く出場。ウェブスター選手は1回の遠征で3回の大会に
効率的に出場した。冬のニュージーランドをさけ、暖かい北半球で強化に取り
組んでいた。

表 12 日本選手の参加状況

選手	ランク	世界選	WC	大陸選	AG	自国	GER	AUS	合計	競輪	備考
渡邊一成	14	1	3	1	1	5	1	2	14 (30)	16	競輪に出場するため他国の選手より出走数は、かなり多くなっている。自国大会も多く出場したが、国外大会は遠方となっている。

強豪国はヨーロッパ、オセアニアに集中していた。大会参加の総数をみると日本人選手ほど多くの大会に参加していない。対象選手の参加大会の中央値は11.5回（3-21）であり、日本代表の渡邊選手の参加大会数は競輪含め30であった。

自国での開催が多い国（＝トラック競技に人気があり、大会数が多い国）は、自国の開催に多く出場し、国外への移動をすることなくポイントを獲得していた。しかしながら、代表クラスが出場するような国内大会はドイツで年間9開催、イギリスで年間6開催と日本のように毎週末に競輪のGクラスの大会が行われるような国はなかった。

一方、自国での開催が少ない国は、隣国の開催に参加するなどして移動を極力少なくし、日程が近く、同会場であったり、距離が近かったりする会場を一回の遠征で回るなどの工夫をしていた。

ニュージーランドは南半球のため、北半球でポイント獲得のための大会が増える時期に冬の自国を離れ、暖かい場所でのトレーニング合宿を兼ねて大会に参加していた。

日本の競輪に参加している海外選手は、日本滞在中に日本で行われる地域競技大会に参加し、ポイントを獲得していた。競輪参加外国人選手は、総じて国際大会への参加を減らし、競輪を含めた大会参加の総数が、他強豪国の選手と同じ程度になるようにしていた。強豪国は、多くが大会参加の選手の負担を減らす工夫をしていた。

すべての選手を見ても、大会参加総数が20を越える選手は非常に少なく、日本の渡邊選手の競輪を含め30大会という参加数は、著しく多いレベルにあり、他には見あたらなかった。

第三節 日本チームのオリンピックリオ大会までの日程

リオデジャネイロオリンピック出場のためのポイント獲得争いがすでに始まっている。この戦いのための日程は、すでに決定済みのものが多いが、その条件下で、出来ることを確認するため、決定済みの日程を調査した。結果は図9のとおりである。

まず上段の国際大会と下段の GI、GII で重なっている部分は見当たらず、代表選手にとって、ワールドカップ、世界選手権のために物理的に出場できない GI、GII はないことがわかった。アジア選手権は、ここに記してある2大会がオリンピック出場資格に関係するが、2015年はアジア選手権終了後2日で全日本選抜競輪（GI）がはじまり、その終了後、2日で最もオリンピック出場のためのポイントが最も高い世界選手権がはじまることがわかった。

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2013-2014シーズンと同様のスパンで組まれることから、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。

10月																															11月																															12月																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
2013																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														</

図 9 2014-2015、2015-2016 シーズンの主要大会と競輪日程

第四節 国際大会、アジアの競技大会の日程決定要因

自転車トラック競技において、最も重要な国際大会は、オリンピックを頂点に世界選手権、ワールドカップである。さらに大陸大会では、日本にとってはアジア選手権が頂点となる大会である。一方、日本国内の大会は、競技大会と競輪がある。国際大会、アジアの競技大会の日程決定について関係者に聞き取り調査を行った。

世界選手権、ワールドカップの日程決定については、UCI のトラック競技部門のコーディネーターであるジル・ペルッチ氏に聞いた。ワールドカップは 11 月、12 月、1 月にそれぞれ 1 回ずつ開催すること、世界選手権は 2 月もしくは 3 月に開催することが基本であり、その枠のなかで開催国と UCI の事務局のあいだで協議されたのち、日程案が作成され UCI 理事会で承認される。また、実質日程原案を作っているのは、事務局と、理事会の諮問機関とされているトラック委員会である。

ペルッチ氏は、日本の競輪が UCI の大会カレンダーを考慮して日程決めがされていないことを聞き、驚いていた。

大陸選手権であるアジア選手権については、アジア自転車競技連盟（ACC）ただ一人の日本人理事である松倉信裕氏に聞いた。アジア選手権の日程は開催国と ACC の理事会で協議、決定されていた。

表は、UCI 理事会のメンバーと国籍（表 1 3）、UCI トラック委員会のメンバーと国籍（表 1 4）、ACC の理事会の国籍ごとの人数である。UCI は、多くのメンバーがヨーロッパ人であり、これには競技人口や長い間ヨーロッパで人気スポーツであり続けた歴史背景が影響していると考えられる。トラック委員会には、アジアのメンバーはひとりもない状況であった。

アジアの国の中でトラック競技の世界選手権に連続して出場できている国を見ると、日本、中国、香港、マレーシア、カザフスタンの 5 カ国であり、アジアの連盟のなかでエグゼクティブ委員会（表 1 5）や理事会（表 1 6）の人数バランスを見ても、それ以外の国の委員の方が多い。先述したアジア選手権と世界選手権の重なりや接近についても、開催国が、世界選手権の出場可能性が非常に薄い国であったり、世界選手権に出場できる国以外の理事が世界選手権の日程に関心が薄かったりしたことなどが関係している可能性が高い。（表 1 7 アジアの世界選手権出場国）

図 10 は、世界の大会と日本の競輪の日程が決定しているタイミングである。年により、前後している場合はあるが、概ねこのようなタイミングで決定されている。現在のタイミングでは、ワールドカップに関しては日本の競輪 GI、GII のほうが早く、国際大会の日程発表を待っていては、国際カレンダーを考慮して国内カレンダーを作ることは難しいことが明らかになった。

また、日本自転車競技連盟には、情報収集やロビー活動のための専門部門はなく、積極的情報収集は、理事の松倉氏はじめ個人に依存する部分が多いことも聞き取りから明らかになった。

表 13 UCI 理事会メンバーと国籍／2014 年 11 月現在

名 前	国 籍
Brian COOKSON (会長)	イギリス
Mohamed Wagih AZZAM (副会長)	エジプト
Tracey GAUDRY (副会長)	オーストラリア
David LAPPARTIENT (副会長)	フランス
Mohamed BELMAHI	モロッコ
Hee Wook CHO	韓国
Renato DI ROCCO	イタリア
Artur LOPES	ポルトガル
Igor Viktorovich MAKAROV	ロシア
Emin MÜFTÜOĞLU	トルコ
Peder PEDERSEN	デンマーク
José Manuel PELAEZ	キューバ
Mike PLANT	アメリカ
Marian STETINA	チェコスロバキア
Tom VAN DAMME	ベルギー

表 14 UCI トラック委員会のメンバーと国籍

メンバー	国 籍
Peder Pedersen (委員長)	デンマーク
Tony Kircsh	ドイツ
Jos Smets	ベルギー
Gabriel Curuchet	アルゼンチン
Tanya Dubnicoff	カナダ
William Newman	南アフリカ
Teun Mulder (アスリート代表)	オランダ

表 15 アジア自転車競技連盟のエグゼクティブ委員会メンバー

名前	国籍
Cho.Hee Wook (会長)	韓国
Abu Samah Wahab (副会長)	マレーシア
Choi Boo Woong (事務総長)	韓国
Sheikh F.H. Al Qasim (メンバー)	UAE

表 16 アジア自転車競技連盟理事会国別人数構成

国名	人数	国名	人数
韓国	3	中国	2
マレーシア	1	タイ	1
日本	1	カタール	1
カザフスタン	1	バーレーン	1
香港	1	UAE	1
インド	1		

表 17 世界選手権アジアからの出場国

開催年	出場国
2010	中国、香港、インドネシア、日本、カザフスタン、韓国、マレーシア、タイ
2011	中国、香港、日本、カザフスタン、韓国、マレーシア、タイ、ウズベキスタン
2012	中国、香港、インド、日本、カザフスタン、韓国、マレーシア、ウズベキスタン、UAE、台湾
2013	中国、香港、インド、日本、カザフスタン、マレーシア、ウズベキスタン
2014	中国、香港、日本、カザフスタン、マレーシア

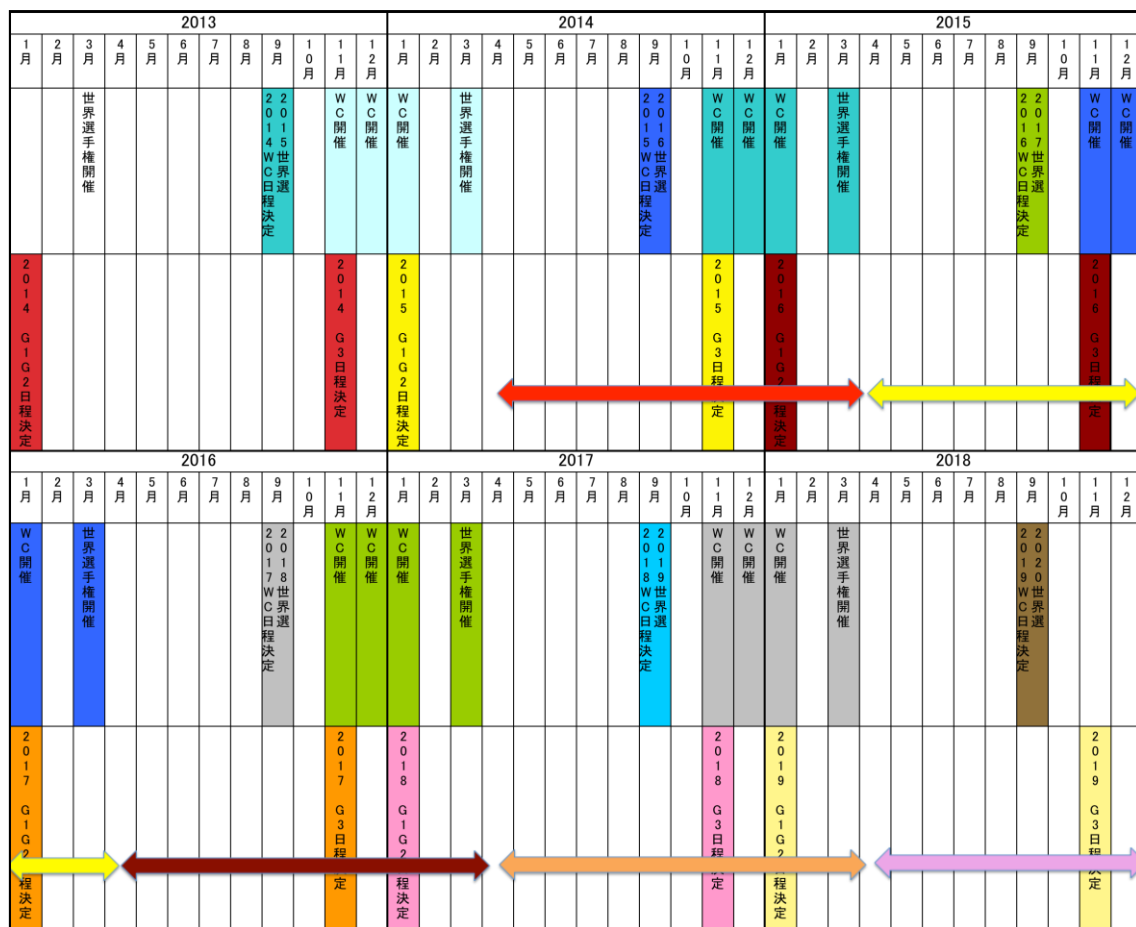


図 10 国際大会、競輪の日程決定タイミング

第四章 考察

第一節 日程の問題

第三章では、日本のトラック代表チームの障害となる多くの日程の重なりが明らかになった。日程の重なりには、3つの要素があった。日本の競輪、アジアの競技大会、世界の競技大会である。日程の重なりや接近日程を避けるためには世界やアジアにあわせて日本の日程を調整するか、日本にあわせて世界やアジアを調整するかということになるが、日本だけで調整できることを考えると、日本の競輪の日程を調整することが、最も実現可能性が高い。加えてアジアや世界の日程に調整を加えることが出来れば、さらに有利に戦える可能性が出てくる。

第一項 競輪の日程

日本の選手は強豪国の選手に比べて著しく過密な日程で出場していた。競輪の日程決定では国際大会の日程がオリンピックを除いては、ほぼ考慮されていない。そしてワールドカップのレギュレーション変更により、今後さらなる大会出場を余儀なくされる。このような状況から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ければ、オリンピックの出場すら危ぶまれるようになっている。

競技と競輪の両立に、「プロ競技なのだから、プロに徹してオリンピックなどに出る必要はない」との批判がないわけではない。しかし、日本有数の自転車競技選手が競輪選手のなかにいることは、事実である。このアドバンテージは、他国にはないものであり、オリンピックでのメダル獲得のために、活かすべきものではなかろうか。メダル獲得のため競輪選手を活かすには、まずスケジュール問題を克服しなければならない。

サッカーのJリーグやバレーボールのVリーグなどの他スポーツは、国際大会の日程を意識し、国内のプロリーグの日程が組まれていることがJリーグ、Vリーグ関係者への聞き取り調査よりわかっている。

競輪選手は、平均して月におよそ2～3開催程度の競輪を走る。競輪の日程は、GI、GIIについては競輪振興・実施法人である公益財団法人JKA、競輪を

開催する施行者の代表である全国競輪施行者協議会や選手の代表である日本競輪選手会などで構成される特別競輪部会で協議し決定している。GIII の日程については全国競輪施行者協議会が施行者の希望をとり、協議しながら決定する。

GIII は、ほぼ毎週末おこなわれるが、選手配分は JKA が決定するため国際競技日程をはずして国際大会に出場する選手を配分することが可能である。この時、日本自転車競技連盟は「あっせん調整」と呼ばれる要請を JKA に行い、代表選手を国際大会のない日程に配分させる。代表合宿の場合も同様の措置をとる。

一方、GI、GII への出場は賞金、競走得点などの選考基準により選考されるものである。選手から見れば賞金も高いためなるべく出場したい開催である。つまり、調整すべきはこの GI、GII の日程である。

代表選手である渡邊一成選手の例では、日程が厳しいなかで、競輪への出場を増やすため FI に多く配分していた。FI は開催数が多いため、日程の調整が付きやすいが、G クラスの開催と比較して、賞金が低いため、このような開催を走ることが多くなると、多くの開催に出走していたとしても全体として獲得賞金が下がることになる。

このように GI、GII の日程と国際大会の日程が重なっていたり、接近していたりすると多くの問題が起きる。競輪選手が国際大会に出走するのに競輪への出場を犠牲にして出場をしなくてはならないこと。これに伴い賞金の減少やランキングの低下などが生じること。賞金が下がれば、競輪選手のナンバーワンを決める大会といっても過言ではないグランプリへの出場にも影響が出ること。コンディショニング的に、世界大会を走るにも、競輪を走るにも影響があること。代表チームに入るような選手は、投票を集める選手であることが多いため、その選手が国際大会出場により GI、GII に出場しないのは売り上げに対する影響もあり競輪を開催する主体である施行者にとっても問題であること。有力選手が競輪にもベストコンディションで臨めないとすれば、競輪ファンにとっても喜ばしいことではないことと、誰に対してもよい影響がない。

つまり、競輪は、GI、GII と国際大会の重なり、接近を可能な限り避けなくてはならないと言える。東京オリンピックに向けて業界が、国際カレンダーを意識した上で GI、GII の開催日程の設定を行うことで勝利に向けて大きく前進できると思料される。

もちろん、日程は、競輪の売り上げに影響がある場合があるので、そちらの

考慮も重要であるが、国際大会での結果のためには、競輪の日程調整は不可欠なアクションであろう。このためには、競輪の日程決定のタイミングを遅らせることも検討する必要がある。

さらに GIII においても、代表選手を出場させる場合に移動効率を考慮した配分を行うこともできる。サッカーでは G.Kendall (2007) がイギリスのフットボールリーグにおいて、移動距離の少ないマッチメイクを研究している。

第二項 アジアの大会の日程

本研究では、アジアの競技大会も多く競輪の日程、国際大会の日程に接近していることが明らかになった。

アジアの自転車競技連盟が、世界の大会の日程について、大きな関心を注がないことは、アジアのなかでのトラック競技の強国と意志決定国のパワーバランスによるものも大きいと思われるが、アジア選手権は日本のオリンピック出場の要素としては、大きな割合を占めるものである。オリンピック出場権獲得において移動距離がヨーロッパやアメリカで開催される大会より少なく、獲得できるポイントが大きいアジア選手権は、日本にとっては確実に制する必要がある大会であり、この点から見てもアジアの日程調整にチャレンジすることは、大きな意味がある。

ワールドカップに出場するためのクラス1～3大会も、近隣アジアで協力すれば少ない移動でポイント獲得ができるはずである。テニスの例であるが佐藤（2010）は、効率よくポイントを獲得する方法として、日本、韓国、中国が連携した東アジアサーキットを日本がイニシアチブをとり開催することを提唱している。

前述した2015年アジア選手権の日程について、アジアには暑い国が多く、少しでも競技環境をよくするために、冬の時期が選ばれているとも言われるが、過去タイのような国でも、アジア選手権が夏の時期に開催されている実績は多くある。1年を通してみれば日程の他候補は多くあるはずである。

また、世界選手権に接近しすぎていて、アジア選手権と連戦となるアジアの選手がベストなコンディションで参加できず、世界選手権で良い成績が残せないのは、アジアの自転車界にとっても不利益であるはずだ。このような部分も鑑みて、日本はアジアの大会の日程にもっと注意を払い、意見を言うていくことが必要であろう。

第三項 世界の大会の日程

繰り返し指摘しているように、オリンピックに出場するために、トラック競技選手が以前より多くの大会に出場しなくてはならなくなっている。ヨーロッパ、オセアニアの選手はすでにそのレギュレーションに順応しており、自国の大会の開催日程を上手に接近させて設定することや、近隣各国と共同して、遠征スケジュールを組むこと、避寒のための合宿と組み合わせて大会に出場する

ことなどを行っていた。

世界選手権、ワールドカップなどの大会日程は交渉によって調整することは難しい場合もあるが、強豪国は、国際競技日程を注意深くチェックし、UCI 担当者と連絡を密にとることで、有利に日程を設定しようとしている。

クラス1～クラス3といった地域大会はお互いに日程を融通しあう余地があり、クラス1については、付与されるポイントも少なくはないため、大会を決める際の他国とのコミュニケーションを推進することは、確実にやらなければならない。

選手の出場履歴を見ると参加国数を上げて大会のクラスを上げるため、ある国同士は互いの国の大会に選手を派遣し合っているように見え、協同してポイントをとろうとする様子がヨーロッパやオセアニアでは見られる。

また、世界選手権やワールドカップの日程を変更させることは出来なくても、日程の候補情報を早めに入手することが出来れば、国内大会の日程もよりよい配置ができる。現在は競輪のGI、GIIのほうがワールドカップよりも日程決定のタイミングが早い。日程候補情報が早めにとれば、競輪日程の決定タイミングを遅らせることもしなくて済む。

一方、国際大会が長期スパンでスケジュールを提示できていないことは、自転車トラック競技の世界的課題である。ワールドカップの日程は、シーズンが始まる14ヶ月程度前にしか公表されず、世界選手権も開催のおよそ1年半前にしか発表されない。これでは、4年ごとに開催されるオリンピックを見通したスケジュールが組みにくい状況にある。

これは、例えばサッカーが国際Aマッチの日程を4年先まで公表するなど（FIFA HP <http://www.fifa.com/aboutfifa/calendar/events.html> より）、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制とは大きく乖離している。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。また日本の競輪の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スケジュールの見通しを確保することは、日本が国際的成績の向上に必須要件であると推察される。

第四項 選手のコンディション

日程の問題にからんで、代表である競輪選手の過密日程は選手がベストコン

ディションで大会に臨めるかということと関係が深い。

スポーツ選手として、多く収入を得ていると思われるテニス、サッカーのプロ選手の年間試合数を見てみた。(巻末資料 表 2 3、2 4) 直近のシーズンで見るとテニスでは、個人ランキングトップのジョコビッチ選手は年間 66 試合、フェデラー選手は 79 試合も出場しており、ランキングトップ 10 の年間平均出場数は 68.6 試合だった。サッカーでは、L.メッシ選手は 46 試合、C.ロナウド選手は 50 試合に出場しており、A.イニエスタ選手は 64 試合に出場していた。このように他スポーツでもプロのトップ選手は、かなりの過密日程で出場している。その面では、収入を得る選手は、過密日程もある程度は仕方ないと思われるが、競輪選手兼自転車トラック競技代表選手は、競技大会と競輪をあわせて年間 30 大会出場している。1 大会の日数を 4 日間と考えて計算すると 120 日も出場していることになり、特に稼働日数の多いスポーツ選手であると言えるだろう。

第二節 競輪選手の待遇問題

第一項 代表選手の収入

日本チーム特有の問題として、選手の収入がある。国外の選手は競輪選手と比較して収入は少ない。日本代表クラスの選手が、専従の競輪選手として走った場合には、諸外国の代表選手に比べ、数倍～数十倍の収入が見込まれる。アテネ、北京、ロンドンオリンピックの自転車トラック競技で合計 6 個の金メダルを獲得したイギリスのクリス・ホイ選手も自伝のなかで「日本の競輪を走るというのは、自転車競技のスプリンターとしてやるべきことの一番上にあった。～略～スプリンターが最もお金を稼ぐことが出来る国は日本であるということだ」と述べている。

競輪選手は獲得賞金や競走による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。

サッカーの選手が代表で活躍して、海外のビッグクラブの目にとまり、移籍して収入が大幅にアップするようなことは競輪選手にはない。日本で競輪を走ることが、収入のためには、最もよいのである。

しかし、多くの競輪選手が代表チームにいる間、収入を落としている。2014 年 1 月～12 月までの競輪選手の獲得賞金ランキングを確認した。(ランキン一覧は巻末資料 表 2 5) 代表チーム所属選手はトップ 10 に 1 名しか入っていない

かった。一方、代表チーム経験者で現在は代表でない選手はトップ 10 に 3 名、トップ 50 に 8 名ランクインしていた。またトップ 10 人のうち 6 名は代表チームに入ったことのない、もしくは入る意志のなかった選手たちである。つまり、競輪のトップ選手のうち、多くが代表チームを目指していない、また、目指した選手でもトップランクを維持しながら代表を続ける選手は多くないことがわかった。

次に北京、ロンドンのオリンピック出場選手のオリンピックの前後年の賞金獲得状況および競輪出走状況（巻末資料 表 2 6）を確認するとオリンピックの開催される年、つまり出場枠獲得の最終段階の期間および出場に向けた最終準備の期間には、多くの選手が賞金獲得額を大きく落としていた。北京オリンピック出場選手のうちオリンピック出場直前シーズンに賞金下がった選手は 5 名中 5 名、ロンドンオリンピック直前シーズンに賞金下がった選手は 3 名中 2 名であった。この事実は、トップ競輪選手が代表を長く続けないことと無関係ではない。

競輪選手は、プロ選手である。賞金によって収入を得ており、競輪競走を走らなければ、収入は得られない。日本代表として走ることで、大きく収入が下がる可能性があることを指摘したが、この条件下では長く代表選手を続けることは難しい。競輪と日本代表を掛け持ちする選手は、日本を代表して戦い、名誉を得るための国際大会、収入やランキングを維持するための競輪の狭間におかれることとなる。

もちろん、代表選手となることにより収入以外の部分で得られるものも多いはずだが、それでも、本来得られるはずの収入が、大きく減ることは永続的な雇用を保証されているわけではないプロ選手にとっては、大きな問題である。

競輪界は代表選手の収入が大きく減少しないため、策を講じなければならない。ひとつは、前述のとおり大きな国際大会と、賞金が高い GI、GII などの日程が重なる、もしくは接近するのを避けるように設定し代表選手が賞金の高い大会に出場できるようにすることで多くを解決できる。2014-2015、2015-2016 シーズンは主要国際大会と GI、GII の日程の重なりは偶然ない。しかし、接近日程はあった。2015 年 2 月の世界選手権の日程が、全日本選抜競輪の 2 日後からはじまることも避けられた可能性があり、全日本選抜競輪を 1 週間前に配置し、奈良競輪（GIII）の日程を当初、全日本選抜が入っていた日程に入れていれば、より有利に戦える日程になっていた。（図 9 参照）アジアの大会について

も、アジア選手権を前後にずらすことでアジアの多くの国が、より余裕をもって世界選手権に臨める日程となったはずである。特に日本の選手にとってみれば全日本選抜競輪の出場を犠牲にすることなくアジア選手権、世界選手権に出場ができる。仮に全日本選抜競輪に優勝できたとすると 2015 年の優勝賞金は、3000 万円である。

一方、国際カレンダーを意識して日程調整をしても、国内競輪のみを走る競輪選手に比較し、代表合宿などで国内の競輪出走は減る傾向にある。日程調整と並行して行わなければならないことは、競輪の出場基準の調整である。GI、GII には出走回数による選考基準があるが、代表選手の国際大会における成績に応じて特例をもうけるなどで、国際大会に出場することにより少なくなった出走回数でも、出場できるようにすることも必要である。国際大会で一定の成績をおさめていれば、グレードの高い競輪への出場を保証されることも必要であろう。現行の GI 選考基準にも世界選手権への出場やワールドカップ等の大会での上位入賞により出場できる開催がひとつだけある（keirin.jp グレードレース・ガールズケイリン特別レース等選考基準一覧表より）が、国際大会上位入賞をさらに多くの GI、GII の選考基準のひとつにすることを提言したい。

一方、「大切な国際大会の前は、ケガのリスクを避けるため、競輪に出場したくない」という声もヒアリングで聞かれた。競輪は、そのルール上、国際大会の競走よりも落車のリスクが大きいと言われている。

重要な国際大会前に競輪を走らないことによる収入の減を補完するため、代表チームのトップ数名については、前年の国際大会の成績に応じて、定額の補償を行うことも考えるべきであろう。ヨーロッパ、オセアニアなどの選手には、前年の世界選手権の成績に応じて、500 万円～600 万円程度の収入を支給されている選手が多くいる。

また、近年、KEIRIN EVOLUTION という名前で、国際ルールに則った競輪も行われている。まだ数が少なく、賞金も高くないが、ルール上、通常の競輪よりも落車のリスクが低く、国際大会と類似した環境で走れ、賞金も得られるため、代表チームの選手にとっては出場しやすいと思われる。この開催の賞金上がり、代表チームの選手は、優先してこの開催を走ることができるようになれば、補償金のかわりにもなるのではないか。日本の競輪でも UCI ポイントが獲れるようにすれば日本も有利に戦えるというアイデアがあるが、その条件に最もあうのはこの開催であると思われる。UCI ポイントの競輪での獲得につ

いては、後述する。

KEIRIN EVOLUTION の開催を代表チームの選手が走りやすい日程に設定すべきであることは、言うまでもない。

第二項 代表選手のランキング

安福（2010）が、述べているように、すべての競輪選手が代表チームに入りたいと思っているわけではない。理由は、賞金の問題だけではなく、代表になることで、競輪選手としてのランキングが保てなくなることがあげられる。競輪選手は賞金や、競輪における競走得点などによりランキングされ、そのランキングにより GI、GII への出場が選考されることは前述のとおりである。またレースでは、ランキングが上であれば上であるほどシードレースなどを走ることができ、勝ち上がりも有利になる。

代表チームで国際大会を走っていると、競輪への出走回数が少なくなったり、得点が上がらなかったりという状況が出てくる。こういった場合でも、代表チームで走っている選手のランキングが落ちないだけでなく、国際大会の結果次第では最高級班である S 級 S 班に準ずる待遇を得られるなどの強力な特例が必要である。

オリンピック等の重要な大会に向けた集中トレーニングのため競輪休業が必要な場合にもランキングの保証制度は有用である。テニスの選手も、サッカーの選手も 2 ヶ月近くのオフシーズンがあり、この期間に休養と、基礎的なトレーニングができています。世界の自転車トラック競技選手は、多くの強国の選手が、世界選手権が終わる 3 月ごろから 5 月いっぱいくらいまで、ほぼ大会を走っていません。

自転車にもよく使われているトレーニングの理論にピリオダイゼーションがある。P. Gamble（2008）によれば、ピリオダイゼーショントレーニングは、NBA では 90%、NHL では 91.3%、MLB では 83.4% のコーチが採用しており、プロスポーツでは主流のトレーニングとなっている。パフォーマンスをあげるため、まずキャパシティー期と呼ばれる期間では、筋力の容量を上げるトレーニングをし、パワー期では、その容量をあますことなく出力できるようにするトレーニングを行う。この期間は、追い込んだトレーニングと回復のための休息にあてられることが多く、通常公式な競走をこの時期に走ることはない。日本体育協会の公認指導員養成講習会自転車競技専門課程の資料によれば、この

期間はトータルして 10～14 週間としている。この期間を経て、テイパー期と呼ばれる調整期に入り、養った力を維持していくことになる。

多くの国の選手がオフシーズンにキャパシティー期とパワー期をあてているとするとオフシーズンのない競輪選手は、この期間が与えられていないため、こういったトレーニングの部分でも、ディスアドバンテージを背負って国際大会に出場していることになる。この観点から見ると、代表のなかでもオリンピックに出場するようなトップ選手に対しては、オフシーズンの確保も重要であり、特例的に競輪を走らない期間を設定することが、必要かもしれない。

第三項 待遇のまとめ

収入補償、ランキング保証のような措置を行うことで、代表選手となる魅力が増え、競輪選手のなかにも、代表を目指す選手が増えることが予想される。これにより、代表チーム入りすることにコンペティティブな環境が生まれ、代表チームのレベルはさらに上がることとなろう。ある代表選手が国際大会で結果を出せなければ、「自分が代わりに」と代表の座を狙うトップ選手が多く出ることにより、代表選手の国際大会勝利のモチベーションも上がると思われる。

第三節 日本の情報収集と渉外努力

競輪、アジア、世界の大会の日程を日本に有利に調整するため、日本の自転車界がアジア、世界で渉外活動を行うことが必要不可欠となる。アジアや世界の事情を的確に収集し、日本に有利になるような交渉を行っていくことが必要であるように感じる。

「日本サッカー協会は 8 日、理事会を開き、日本代表チームの強化日程などを調整する国際マッチメイクプロジェクトの新設を正式に決めた。評議委員会で承認された後、委員会に昇格する。今回の新設は、急速にグローバル化が進むサッカー界の実情を踏まえ、国際連盟（F I F A）や各大陸連盟、欧州各国クラブなどと意思疎通を図り、交渉を担当するのが目的」（47News 2003 年 5 月 8 日）と報道にあるように日本サッカー協会では 2003 年より「国際マッチメイク委員会」というインテリジェンス部門が設置され、国際カレンダーを基軸にした国内カレンダー設定や、各国との交渉による試合場所、試合時間の設定などを行っている。

一方、自転車競技では世界、アジアの国々との交流には、これまで注力され

てこなかったように思われる。しかし、ヨーロッパ、オセアニアなどは広く交流することにより優位に立っている。事実、日本をオセアニアやヨーロッパの監督が指導した際には、合宿等も海外で行うことも多く、便宜が図られていた。

「日本の競輪で UCI ポイントをとれるようにする」という日本にとって有利に戦えるためのアイデアがあるが、UCI 競技規則によれば UCI ポイントが獲得できる大会となるためには、その大会が国際自転車競技カレンダーに登録されること、大会に参加する 50%以上の競技者が招待者ではないことが必要である。またポイントが獲得できる最低クラスの大会であるクラス 3 になるためには、前記表 2 にあるとおり、最少 3 カ国の参加、男子エリートカテゴリーがあること、ジュニア男子／女子、U23 男子／女子、女子エリート、パラサイクリングのうち 1 カテゴリーがあること、最少 2 種目以上あることなどが必要である。このうち、UCI の規則にあわせて競輪を調整できる部分もあると思われるが、競輪は賭けの対象となっているため、外国人であっても登録をして教育を受けた選手しか走れない。誰でもオープンに参加させることは、非常に難しいため、「50%以上の競技者が招待者ではない」という部分に対応することは、困難を極めると思われるが「招待者」の拡大解釈や、レギュレーションの緩和には余地があると考えられ、チャレンジすべき課題であると思料される。このためには、UCI のトラック競技部門と交渉し、条件をあわせていく必要がある。

このような渉外活動を行うためには、これを行う主体をはっきりさせることが必要である。サッカーのように情報収集や交渉のためのチームを自転車競技界内に設置することもひとつの手段ではないか。しっかりと世界の自転車競技関係者に存在をアピールし、交渉相手として認識されることが重要である。そのためには、日本の関係者がアジアの自転車界において発言力を持つ必要があり、大会の開催を増やしていくことや、プロの競技においてのアジアとの交流などをさらに進めることにより、アジアの自転車界への貢献をアピールしていくことが重要なのではないだろうか。また、世界の自転車競技に対して意見を言うていくためには UCI での発言力が必要である。UCI 関係者とのコミュニケーションも密にとるべきであり、UCI トラック委員会や理事会のメンバーに日本人が入れるような活動も今後、行っていくべきであろう。意志決定メンバーに入ることにより、レギュレーション変更の交渉などは、より容易になるはずである。

第四節 イギリスにおける自転車競技の発展と日本への応用

イギリスは、オリンピックでのメダル大量獲得を目指し、1997 年より自転車競技の強化に注力した。当初、多くの自転車競技種目のなかで、全てを強化することは難しいと考え、トラック競技に特化して強化しており、他スポーツやロードレースのスター選手をトラック競技に集中させている。トラック競技特化の理由は、イギリスの新聞「The Daily Telegraph」紙のイギリスのオリンピックでの躍進に関する記事によれば、「ロードレースはヨーロッパにコンペティターがあまりに多いこと」「トラック競技は、オリンピックの正式種目が多く、一番メダル数が多いこと」「国内にマンチェスターベロドローム（自転車競技場）があり、自転車競技強化のアイコンとなりうること」などである。

結果、オリンピックはもちろん、オリンピック以外の国際大会でも爆発的勝利を実現し、それがトラック競技以外の自転車競技に波及することで、およそ 10 年程度の短期間に自転車競技全体の飛躍的普及を実現した。

イギリスのオリンピックにおけるメダル獲得と、競技の普及状況は、巻末資料 図 2 2、図 2 3 のとおりである。

日本においては、ロードバイク愛好者を中心に自転車競技の人気は徐々に上がってきている。しかし、競輪の売り上げは若干の持ち直しのきざしは見られるものの、ピーク時の 1 / 3 程度に落ちており、来場者数も低下している。これは、自転車競技の人気とプロの自転車競技である競輪の人气がリンクしておらず、スポーツというより、単にギャンブルと見られていることによるものと考えられる。一方、競輪の売り上げからなる補助金は、日本自転車競技連盟や多くの競技大会の財源となっており、日本ではサイクルスポーツの普及のためには切り離せない存在である。

平田（2012）は、理念の下で「勝利・普及・資金のトリプルミッションを好循環させることがスポーツの発展には不可欠」としているが、自転車トラック競技は、競輪選手を中心とした日本代表チームが国際大会でコンスタントに勝利できていないことで、報道も少ないことから認知が進まず、トリプルミッションが好循環していないと思われる。トリプルミッション概念図は図 2 4 であり、自転車競技、競輪にあてはめて作成したものが図 2 5 である。

公益財団法人 JKA 調べのアンケート（図 2 6）は、日本最大のロードレースと言われるジャパンカップサイクルロードレースの会場で行ったものであるが、それによれば 40 % 近くの人がオリンピックで競輪選手が複数回メダルを獲得

していることを「知らない」としており、一方82%以上の人が「国際大会でメダルを多く獲得するようになれば、競輪への興味が増える」と回答している。

もともと、自転車競技場が国内に多数あり、トラック競技を職業にしている競輪選手が多数いる日本は、トラック競技の勝利からはじめ、自転車競技全体の普及を実現したイギリスの例を応用できる可能性が非常に高い。

日本代表チームの国際大会での継続的な好成績が実現し、日本が自転車トラック競技の強国の一翼を担うようになれば、トリプルミッション好循環のモメンタムが生まれ、そこから、より優秀な才能が自転車競技に集まることで、さらなる勝利、さらなる強化資金獲得へ、とトリプルミッションの好循環が続くことが期待できる。

あわせて競輪が本来持つスポーツとしての側面の認知を促進することができると考えられる、オリンピックにおけるメダルや他国際大会におけるコンスタントな勝利が、競輪の人気向上に大きく貢献することは疑うべくもない。

第五節 研究の限界

本研究は、競輪選手が持ちうる能力を国際大会で最大限に発揮し結果を残すための方策のひとつを発見するため内外の競技スケジュールという観点から考察したものである。

プレテストとして様々な関係者からのヒアリングにより、スケジュールの問題が非常に大きいと考えたが、選手が好成績を残すという観点を重視しており、実際に競輪を開催する施行者や、代表チームに関係しない多くの競輪選手の意見を確認したものではない。また、筆者が公益財団法人JKAという競輪振興・実施団体の職員であることで、選手の回答にバイアスがかかった可能性も否めない。

このため、さらに多くの角度からの意見聴取や、分析が必要であると思われる。自転車トラック競技や競輪は、研究としては多くの余地のある分野である。今後、さらなる研究が行われることが必要と考える。

第五章 結論

本研究を通して、日本が持ちうる強みを活かして国際大会で勝利するためのカギが日程面にあることが明らかになった。国際大会で勝利を重ねることが、オリンピックへの出場、メダル獲得につながる。

日本自転車トラック競技は、競輪というプロ競技があることで、潜在的に世界に通用する自転車競技者が多く存在している。しかし、その才能が十分に発揮されていない。

日本がまず取り組むべきことは、競輪の日程を GI、GII を中心に国際大会を意識して決定すること、日程問題の解決を補完し、代表選手が高いモチベーションで、安心して世界を目指せるようにするため、GI、GII の選考基準の見直しを行うこと、アジア、世界の状況を把握し、日本に有利なスケジュールを生み出すために情報収集、渉外活動を積極的に行うことである。

競輪選手はスポーツ選手として非常に高いポテンシャルを持っているに関わらず、スポーツ選手として、また競輪自体のスポーツとしての認知があまりにも低い。国際大会に出場し、そのポテンシャルの高さを証明することが、競輪のイメージアップになりうる。これは、競輪界全体にとっても有益なことである。本論で提言する GI、GII の日程調整は、一見、国際大会に出場する少数の選手のために競輪の興行を犠牲にするかのように見える。しかし、オリンピックにおけるメダル獲得は多くの関係者、さらには日本国民の願いである。これを実現させることにより日本の自転車競技界、競輪界が得るものは大きく、他では同様の効果を生むことはできないものと考ええる。

東京オリンピック、パラリンピック開催に向け自転車トラック競技で多くのメダルを獲得するために、業界をあげて環境改善に取り組むことが急務である。

競輪界は一部の選手に対しての「特別扱い」を好まない業界である。しかし、フィジカルや練習環境では最高の条件で臨んでくる強国の選手と正面から戦い、限られた条件のなかで戦っている競輪選手に勝利を期待するのであれば、その状況がすでに「特別」に値するのではなかろうか。NBA のあるアメリカがバスケットボールでは世界の頂点に君臨し、サッカーではヨーロッパのトップリーグに所属する選手が各国代表を牽引している。「世界で最もトラック競技のスプリンターが稼げる国」の選手が当然のようにオリンピックで勝利するためには、選手の特別の努力と、それに報いる業界のバックアップ、選手が万全の状態で挑める待遇が欠くべからざるものであることを確信し、本論を結ぶこととした。

参考文献

- 平田竹男 2012、「スポーツビジネス最強の教科書」東洋経済新報社
- 平田竹男 2009、「サッカーという名の戦争」新潮社
- 新戸明子 2010、「2019年ラグビーW杯で日本がベスト8に入るためのマッチメイク」早稲田大学スポーツ科学研究科修士論文
- 佐藤直子 2010、「日本人テニスプレーヤー（女子）のメジャートーナメント出場機会促進に関する研究」早稲田大学スポーツ科学研究科修士論文
- 松永敬子 2001、「スポーツ振興くじの意義と可能性」生活科学研究第23号
- 加藤大仁 2009、「スポーツ振興くじ法の立法過程」慶応大学学術情報リポジトリ第48号
- 濱田初幸 2006、「柔道大国・フランスの実態を探る」鹿屋体育大学学術研究紀要第34号
- 東野智哉 2011、「男子アルゼンチンバスケットボールの強化・育成に関する研究」早稲田大学スポーツ科学研究科修士論文
- 安福洋一 2010、「競輪界の更なる普及・発展に関する研究」早稲田大学大学院スポーツ科学研究科修士論文
- 松倉信裕 2011、「日本における自転車競技の課題と施策に関する研究」早稲田大学大学院スポーツ科学研究科修士論文
- 渡邊俊太郎 2012、「競輪場が果たす役割についての研究」早稲田大学大学院スポーツ科学研究科修士論文
- British Cycling Annual Report 2010, 2011, 2012, 2013
- Chris Hoy 2010、「The Autobiography」
- Daily Telegraph 2008年8月22日
- 2013年度 日本体育協会公認指導員養成講習会自転車競技専門課程資料
- 田畑昭秀 2007、「競輪学校のキャパシティー&パワートレーニング」
- Paul Gamble(2008), Periodization of Training for Team Sports Athletes. Strength and Conditioning Journal Vol.15
- Tim McCarthy(2003), Strength training for World-Class Long Track Speed Skating. Strength and Conditioning Journal Vol.10
- Graham Kendall(2007), Scheduling English football fixtures over holiday periods. Journal of the Operational Research Society 59

(公財) 日本自転車競技連盟事業報告書 2000-2013
(公財) 日本自転車競技連盟決算報告書 2006-2013
(公財) 日本自転車競技連盟公式 HP <http://jcf.or.jp> (2014 年 12 月 30 日閲覧)
(公財) 日本自転車競技連盟広報誌「シクリスムエコー」 No.108-205
国際自転車競技連合 HP <http://www.uci.ch> (2015 年 1 月 3 日閲覧)
UK sport HP <https://www.uksport.gov.uk/pages/wc-performance-programme>
(2014 年 12 月 30 日閲覧)
British Cycling HP <http://www.britishcycling.org.uk>
(2014 年 12 月 13 日閲覧)
競輪オフィシャル HP <http://keirin.jp> (2015 年 1 月 3 日閲覧)
FIFA HP <http://www.fifa.com> (2015 年 1 月 3 日閲覧)
ATP HP <http://www.atpworldtour.com> (2014 年 11 月 14 日閲覧)
サッカーウェイ HP <http://int.soccerway.com> (2014 年 11 月 14 日閲覧)

謝 辞

筆者は、仕事で競輪に関わり、トップクラスの競輪選手を間近で見ることで彼らのスポーツ選手としての大きな魅力を感じていました。「競輪は、ギャンブルとしてだけでなく、スポーツとしても一流」を何としても証明したいと思い、平田研究室の門を叩きました。東京オリンピックの開催が決まり、「競輪は自転車トラック競技では世界最強」と言われる夢を実現するには、絶好の機会を得ました。

本論を執筆するにあたり、指導教員の平田竹男教授には、スポーツビジネスマンとして非常に未熟な筆者をあたたく迎え入れていただいただけでなく、研究に対する様々なヒントを与え、導いていただきました。単に研究のためだけでなく、筆者を含む門下生達の将来を考え、成長を促すようなご指導を本当にありがたく感じております。また、副査の中村好男教授には、論点が定まらず迷走する筆者を時に叱咤し、時にフォローしていただきながら、しっかりと軌道修正していただきました。同じく副査の児玉有子先生は、本論のテーマであった競輪やトラック競技に詳しく、競輪に対する愛をもってご指導いただき、筆者は安心感をもって研究に取り組みました。同期の石崎浩二氏、岩畔道德氏、岩崎幹生氏、坂本圭介氏、得田進介氏、服部建二氏とは、1年を共に過ごし多くの苦楽を共有しました。得がたい友と忘れがたい思い出を得たと感じています。ありがとうございます。研究を縁の下で支えてくれた学生修士の久保谷友哉氏、山本亜雅沙氏、李トウフウ氏そして奥下諒氏には、様々な場面で助けていただき、感謝しかありません。

さらに、忙しいスケジュールのなか、インタビューに協力してくれた長塚智広選手、浅井康太選手、深谷知広選手や日本自転車競技連盟およびアジア自転車競技連盟理事の松倉信裕氏、資料収集にご協力いただいた日本自転車競技連盟のスタッフの皆さん、仕事をしながら学業をすることを許可してくれた職場の上司、手薄になる仕事をサポートしてくれた同僚たちにも、大変感謝しております。

そして、仕事と学業の両立がうまくいかず弱気になる筆者を日々励まし、勇気づけてくれた家族のおかげで研究を続けることができました。本当にありがとうございます。

今回、研究をきっかけに多くの自転車競技関係者と話すことができました。それぞれの方向性は違う部分もあるものの、多くの関係者が自転車競技や競輪を愛し、発展を願っていることを確認できました。これも、筆者の得たもののひとつです。

最後に、過酷な環境のなか、世界に挑戦し続ける自転車トラック競技日本代表選手の皆さん、皆さんの活躍を願ってやみません。将来、世界での晴れ舞台に立ち会えるよう、私も努力を続けます。

今後、日本の自転車競技、さらにはスポーツの発展のため、少しでもお役に立てるよう尽力することをお約束し、謝辞とさせていただきます。

[巻末資料]

表 18 競輪の級班構成人数

S級	S級S班	9
	S級1班	212
	S級2班	464
	S級合計	685
A級	A級1班	625
	A級2班	640
	A級3班	519
	A級合計	1784
女子	女子	69
	競輪選手計	2538

(2014 年 10 月現在)

表 19 世界選手権出場日本代表チーム選手一覧

2004	神山雄一郎	山田裕仁	伏見俊昭	金子貴志	長塚智広	矢口啓一郎	井上昌己	永井清史	稲垣裕之	内田慶	飯島誠	太刀川麻也
2005	及川裕奨	成田和也	渡邊一成	内田慶								
2006	金子貴志	井上昌己	稲垣裕之	渡邊一成	北津留翼	西谷泰治	盛一大					
2007	伏見俊昭	中川誠一郎	井上昌己	成田和也	渡邊一成	永井清史	北津留翼	飯島誠	盛一大			
2008	伏見俊昭	渡邊一成	永井清史	飯島誠	盛一大	角令央奈	佃咲江					
2009	成田和也	渡邊一成	佐藤友和	盛一大								
2010	渡邊一成	浅井康太	新田祐大	飯島誠	盛一大							
2011	渡邊一成	北津留翼	浅井康太	新田祐大	雨谷一樹	盛一大	加瀬加奈子	中川諒子	上野みなみ			
2012	中川誠一郎	渡邊一成	新田祐大	雨谷一樹	西谷泰治	田畑真紀	加瀬加奈子	石井寛子	前田佳代乃	上野みなみ		
2013	中川誠一郎	渡邊一成	新田祐大	河端朋之	石井寛子	前田佳代乃						
2014	中川誠一郎	渡邊一成	河端朋之	脇本雄太	橋本英也	前田佳代乃	石井寛子	小林優香	塚越さくら			

(日本自転車競技連盟広報誌「シクリスムエコー」より筆者作成)

注) 代表チームには入れ替わりがあるが、世界選手権出場メンバーが、開催当時の代表チーム主力であるといえる。灰色に塗った選手は競輪選手、斜線の網掛けをした選手は、出場当時、競輪学校在校選手である。

表 20 競輪選手の国際大会での成績

	ワールドカップ	世界選手権	オリンピック	備考
1981	ワールドカップ 未開催	中野浩一(スプリント金) 久保千代志(ケイリン銅)	プロ選手のオリンピック出場は不可	
1982		中野浩一(スプリント金) 北村徹(ケイリン銅)		
1983		中野浩一(スプリント金)		
1984		中野浩一(スプリント金)		
1985		中野浩一(スプリント金) 松枝義幸(スプリント銀) 滝澤正光(ケイリン銅)		
1986		中野浩一(スプリント金) 松井英幸(スプリント銀) 俵信之(スプリント銅)		中野浩一は、77年より10回連続で金メダルを獲得
1987		俵信之(スプリント金) 松井英幸(スプリント銀) 本田晴美(ケイリン金) 井上茂徳(ケイリン銅)		
1988		俵信之(スプリント銅)		
1989		神山雄一郎(スプリント銀) 松井英幸(スプリント銅) 佐古雅俊(ケイリン銅)		
1990				
1991				
1992				
1993	斉藤正剛 (コペンハーゲン大会ケイリン銀)	吉岡稔真(ケイリン銅)		ワールドカップ開催スタート
1994				
1995	神山雄一郎 (アデレード大会1kmTT銀) 北川智博(東京大会スプリント銅) 神山雄一郎、北川智博、本田晴美 (アデレード大会オリンピックスプリント銅) 斉藤正剛、横田努、稲村成浩 (東京大会オリンピックスプリント銅)			

	ワールドカップ	世界選手権	オリンピック	備考
1996			十文字貴信(1kmTT銅)	オリンピックでプロ参加が解禁、この年以降世界選手権はすべて周長250m室内板張りで開催
1997	神山雄一郎 (フオレンツォーラ大会ケイリン銀) 十文字貴信(アデレード大会1kmTT銅)			
1998	稲村成浩(トゥーロン大会1kmTT銀)			
1999	太田真一(カリ大会ケイリン金)			
2000				
2001	山田裕仁(ボルデノーネ大会ケイリン銀) 飯島規之(イボ大会個人追抜き銀) 濱田浩司、大森慶一、荒井崇博 (メキシコシティ大会オリンピックスプリント銀) 金子貴志、永井清史、佐野梅一 (イボ大会オリンピックスプリント銅)			
2002	伏見俊昭(昆明大会1kmTT銀) 長塚智広、金子貴志、井上昌己 (昆明大会チームスプリント銀)			
2003	矢口啓一郎 (アグアスカリエンテス大会ケイリン金) 長塚智広、永井清史、伏見俊昭 (シドニー大会チームスプリント金) 伏見俊昭(シドニー大会ケイリン銀) 長塚智広、永井清史、伏見俊昭 (モスクワ大会チームスプリント銅)			
2004	長塚智広、伏見俊昭、井上昌己 (アグアスカリエンテス大会チームスプリント銀) 金子貴志(シドニー大会スプリント銅) 井上昌己(シドニー大会1kmTT銅) 長塚智広、神山雄一郎、伏見俊昭 (シドニー大会チームスプリント銅) 成田和也、渡邊一成、及川裕奨 (モスクワ大会チームスプリント銀)		長塚智広、伏見俊昭、井上昌己 (チームスプリント銀)	
2005	成田和也、渡邊一成、及川裕奨 (シドニー大会チームスプリント銀) 成田和也(ロサンゼルス大会スプリント銅) 成田和也、渡邊一成、及川裕奨 (マンチェスター大会チームスプリント銀) 金子貴志(モスクワ大会スプリント銅)			
2006	井上昌己、金子貴志、渡邊一成 (シドニー大会チームスプリント銅)			
2007				
2008	成田和也、渡邊一成、新田祐大 (メルボルン大会チームスプリント銀)		永井清史 (ケイリン銅)	
2009				
2010				
2011	浅井康太(北京大会ケイリン銅)			
2012	河端朋之(カリ大会ケイリン銀) 河端朋之、坂本貴史、稲毛健太 (カリ大会チームスプリント銀) 坂本貴史(グラスゴー大会ケイリン銅)			
2013	渡邊一成 (アグアスカリエンテス大会ケイリン銀)			

(国際自転車競技連盟 大会リザルトより筆者作成)

※表には、獲得時現役競輪選手であった選手のメダル獲得のみを記載した。

※オリンピックでは、1984年ロサンゼルス大会で坂本勉(元競輪選手)がアマチュア時代にスプリントで銅メダルを獲得しているため、日本自転車競技のオリンピックにおけるメダル獲得総数は4個である。

外国人指導者プロフィール

ゲーリー・ウエスト（オーストラリア）

ロサンゼルスオリンピック、団体追抜き金メダリスト。2002-2005に日本自転車競技代表チーム監督をつとめる。日本自転車競技に初めて、本格的科学トレーニングを導入し、2004年アテネオリンピックで長塚智広、伏見俊昭、井上昌己の、3人の競輪選手で構成するチームスプリントの銀メダル獲得に貢献。2006よりアメリカナショナルチームを指導。現在は、オーストラリアチーム、スプリント部門のヘッドコーチ。

フレデリック・マニエ（フランス）

現役時代、世界選手権で7個の金メダル、1個の銀メダル、4個の銅メダルを獲得。オリンピックに4回出場。引退後、国際自転車競技連合のワールドサイクリングセンターヘッドコーチに就任。2007年-2009年に日本自転車競技代表チームの監督となり、競輪選手永井清史の北京オリンピックでの銅メダル獲得に貢献。現在は、ワールドサイクリングセンターのセンター長。

表 21 外国人指導者（ヒアリング結果）

	日本を指導していた時の問題点	日本チームの強みは？	日本チームの弱みは？	財政面、スタッフの人数は十分だった？	選手が競輪参加を減らし、国際大会に注力すれば成績は上がる？	日本の代表チームに対してコメントを。
ゲーリー・ウエスト	合宿や国際大会に自由により選手を呼べないこと。ほとんどの合宿で、選手は参加できないか、競輪のため途中で合宿を切り上げた。これにより、合宿で達成したいことが限られてしまった。国際大会も同じで、よいライダーを全員使える訳ではなかった。	才能の宝庫。多くのスプリンターが競輪にいる。競輪学校。若いアスリートを教育、強化できる大きなポテンシャルがある。競輪学校のカリキュラムをより高度にする必要がある。	技術面や戦略面にあまり注意を払っていないこと。競輪のスケジュールに拘束されること。	はい。	上がる。	継続的に成功するには、才能豊かで、よく教育された選手が必要。さらに非常に強いマネジメントとリーダーシップが必要。
フレデリック・マニエ	文化の問題。何人かを除いて、連盟および日本の自転車界は新しく高度なパフォーマンス戦略のアプローチを受け入れる準備ができていなかった。先端のメソッドや戦略を受け入れることに抵抗があった。	競輪選手。プロフェッショナルなレベルで毎日走ることのできるプロ選手を多く抱えている。これが、他国と比べて草の根レベルで才能を発見することを容易にしている。私のときは2500人以上の選手がおり、才能を見つけるのが簡単だった。	弱点も競輪選手である。一面から見ると世界でもベストのライダー達を抱えているといえるが彼らはハイレベルの国際大会を走ること非常にモチベーションが高いわけではなく、もしそうであったとしても自分自身のやりかたでやりたがる。もうひとつの弱みは、才能発掘において、強力なプログラムを持たないために学校の環境と競技連盟の間にダイレクトなつながりがいないこと。学校の生徒が卒業する時、地方の私設クラブに入るような機会が非常にまれであり、その重要なステージにおいて多くの選手が他のスポーツへ流出している。	はい。しかし効率的には使われていなかった。	そこまでしなくても国際大会カレンダーに則ったプログラムを採用し、代表チームのトレーニングのため、ある程度長期の期間の競輪参加を制限すれば良いだけである。	日本は特に2020年の東京オリンピックを使って自転車において世界でも先導的役割を果たす国になれる。あれだけ多くのプロライダー、つまり資源が豊富だからである。

表 22 代表チーム OB の回答（ヒアリング結果）

[illegible]

2004	10	4	日	大阪	大阪	勝利	10	0	勝																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
------	----	---	---	----	----	----	----	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

図 11 競輪と国際大会の重なる状況

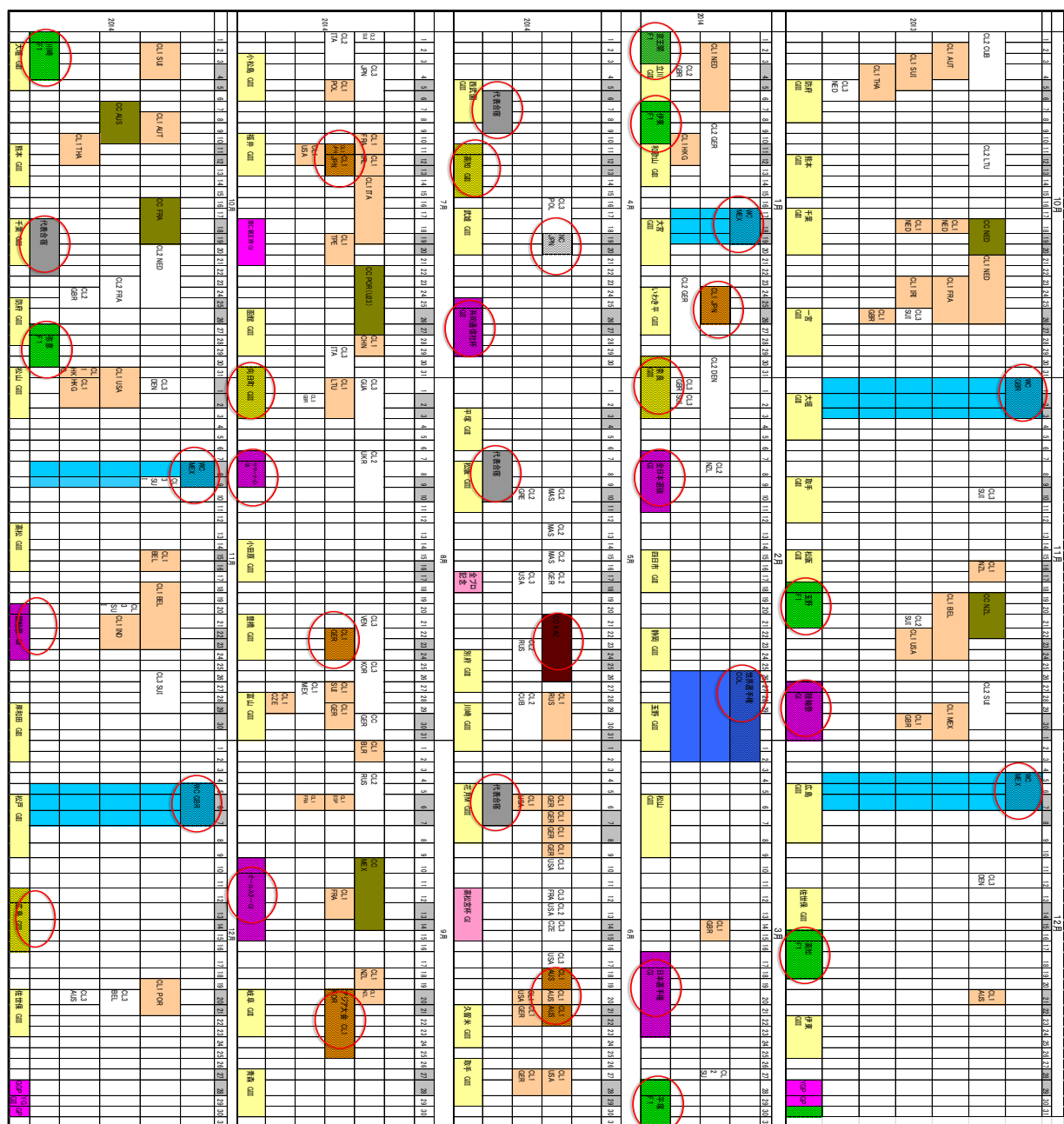


図 12 代表選手 渡邊一成選手の出走状況

図 15 M.クランプトン選手（イギリス）出場状況

図 16 F.ペルビス選手（フランス）出場状況

図 17 M.ブシリ選手（オランダ）出場状況

図 18 M.グレッツァー選手（オーストラリア）出場状況

図 19 S.パーキンス選手（オーストラリア）出場状況

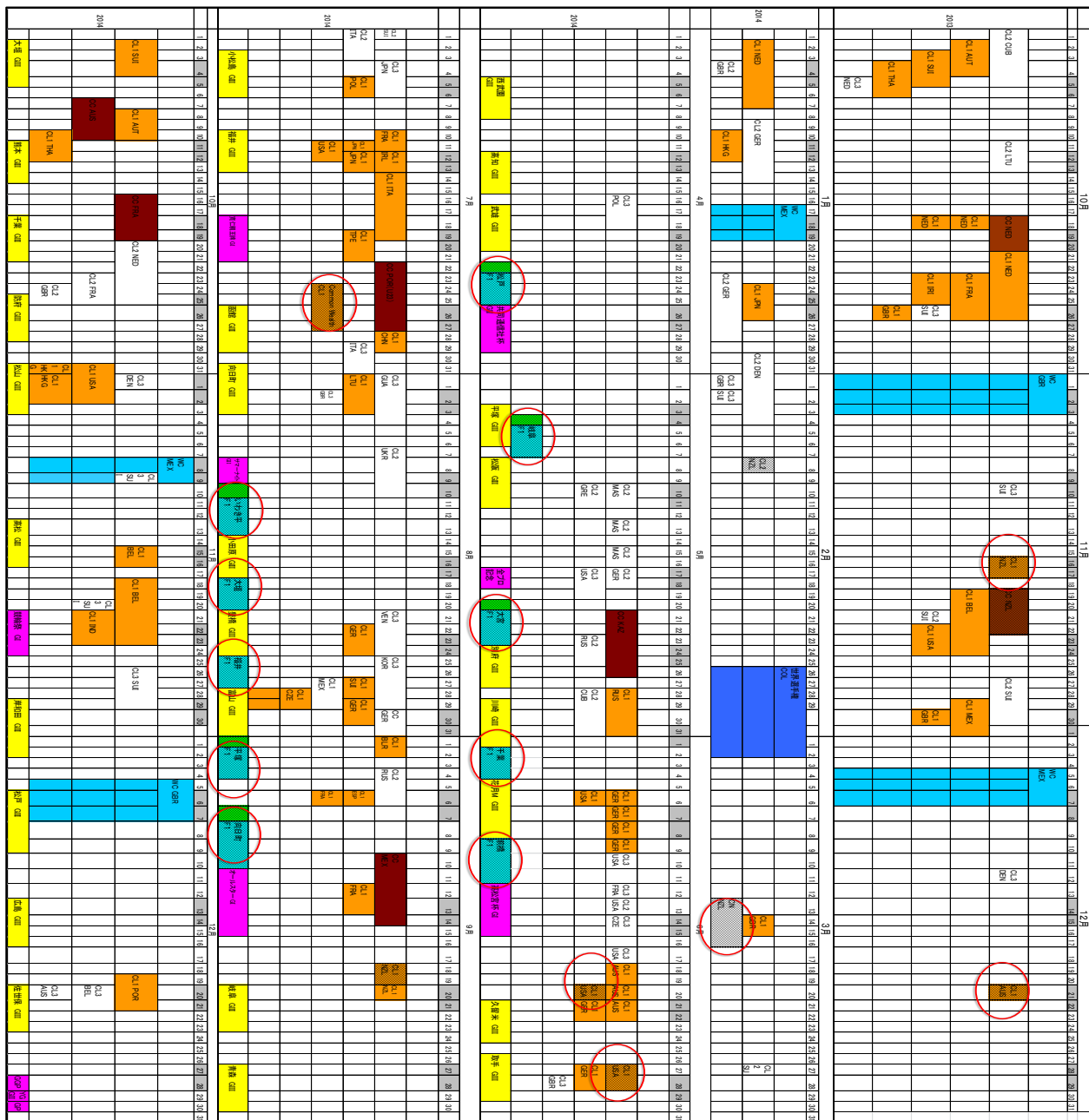


図 20 S.バンベルトーヘン選手（ニュージーランド）出場状況

表 23 プロテニスプレーヤー上位の年間試合数

ランキング	プレーヤー	大会数	試合数
1	N・ジョコビッチ	17	66
2	R・フェデラー	18	79
3	R・ナダル	19	59
4	S・ワウリンカ	18	51
5	錦織圭	21	64
6	A・マレー	21	76
7	T・ベルディヒ	23	74
8	M・ラオニッチ	20	68
9	M・チリッチ	24	72
10	D・フェレール	25	77
平均		20. 6	68. 6

ATP ホームページのデータより筆者作成（ランキングは 2014.11.10 現在）

表 24 プロサッカー選手の年間試合数

プレーヤー	国内リーグ	国内カップ	国際カップ	代表戦	合計
L・メッシ	31	6	7	2	46
C・ロナウド	30	6	11	3	50
Z・イブラヒモビッチ	33	5	8	3	49
F・リベリ	22	4	11	3	40
W・ルーニー	29	2	9	6	46
A・イニエスタ	35	8	9	12	64
L・スアレス	33	4	8	8	53
本田圭佑	32 (CSKA/Milan)	3	6	11	52
香川真司	18	4	8	13	43
内田篤人	17	2	8	11	38
平均	28	4. 4	8. 5	7. 2	48. 1

soccerway.com のデータより筆者作成（2013/2014 シーズンの実績）

表 25 競輪選手獲得賞金ランキング (2014 年)

順位	選手名	級班	賞金	順位	選手名	級班	賞金
1	武田 豊樹	SS	220,921,000円	26	川村 晃司	S1	32,557,000円
2	村上 義弘	SS	108,239,000円	27	小埜 正義	S1	32,202,800円
3	深谷 知広	SS	97,234,000円	28	飯嶋 則之	S2	32,156,800円
4	浅井 康太	SS	85,224,100円	29	内藤 宣彦	S1	32,149,700円
5	神山 雄一郎	SS	84,681,000円	30	東口 善朋	S1	32,036,600円
6	平原 康多	SS	82,030,600円	31	南 修二	S1	31,209,200円
7	稲川 翔	SS	80,618,400円	32	神山 拓弥	S1	31,159,000円
8	村上 博幸	SS	79,190,200円	33	桐山 敬太郎	S1	31,106,600円
9	岩津 裕介	SS	69,686,000円	34	成田 和也	S1	31,096,600円
10	新田 祐大	S1	64,333,500円	35	後閑 信一	S1	30,772,200円
11	金子 貴志	S1	59,512,500円	36	中村 浩士	S1	30,627,000円
13	井上 昌己	S1	52,521,800円	37	中川 誠一郎	S1	30,311,000円
13	大塚 健一郎	S1	52,310,800円	38	志智 俊夫	S1	30,288,600円
14	稲垣 裕之	S1	49,396,000円	39	新田 康仁	S1	29,771,000円
15	脇本 雄太	S1	42,792,000円	40	菅原 晃	S1	29,560,000円
16	菊地 圭尚	S1	42,210,000円	41	芦澤 大輔	S1	29,369,000円
17	松岡 健介	S1	38,475,000円	42	天田 裕輝	S1	28,906,000円
18	林 雄一	S1	37,570,000円	43	伊藤 保文	S1	28,553,000円
19	小倉 竜二	S1	37,356,600円	44	友定 祐己	S1	28,390,100円
20	石井 秀治	S1	36,867,200円	45	齋藤 登志信	S1	28,363,000円
21	池田 勇人	S1	36,093,200円	46	佐藤 友和	S1	28,125,200円
22	木暮 安由	S1	35,405,800円	47	諸橋 愛	S1	27,778,000円
23	山崎 芳仁	S1	33,981,000円	48	柏野 智典	S1	27,706,200円
24	成清 貴之	S1	32,981,500円	49	合志 正臣	S1	27,667,200円
25	小松崎 大地	S1	32,859,000円	50	福田 知也	S1	27,570,800円
(参考)	早坂秀悟	S1	22,276,000円				は、代表チーム所属選手
	渡邊一成	S1	20,474,400円				は、元代表チーム所属選手
	稲毛健太	S1	19,286,200円				

(2014 年 12 月 31 日現在)

keirin.jp のデータより、筆者作成

表 26 代表チーム選手のオリンピック前後年の賞金、成績

	2006			2007			2008					2009				
選手名	競輪 出走 回数	獲得賞金	連対率	競輪 出走 回数	獲得賞金	連対率	競輪 出走 回数	出走 増減率	獲得賞金	賞金 騰落率	連対率	競輪 出走 回数	出走 増減率	獲得賞金	賞金 騰落率	連対率
伏見俊昭	73	46,129,000	38.35	76	185,159,999	61.84	49	-36%	87,262,500	-53%	40.81	67	37%	123,851,000	42%	62.68
長塚智広	58	15,521,000	43.1	96	37,562,200	42.7	58	-40%	18,636,600	-50%	32.75	60	3%	21,782,500	17%	38.33
永井清史	55	16,335,900	32.72	65	35,261,000	60	24	-63%	14,375,000	-59%	33.33	70	192%	73,264,500	410%	35.71
渡邊一成	67	27,459,000	43.28	55	21,586,000	40	34	-38%	12,884,000	-40%	35.29	72	112%	25,169,000	95%	33.33
北津留翼	76	24,248,800	40.78	70	35,301,000	54.28	34	-51%	14,138,200	-60%	35.29	91	168%	33,062,100	134%	34.06
	2010			2011			2012					2013				
選手名	競輪 出走 回数	獲得賞金	連対率	競輪 出走 回数	獲得賞金	連対率	競輪 出走 回数	出走 増減率	獲得賞金	賞金 騰落率	連対率	競輪 出走 回数	出走 増減率	獲得賞金	賞金 騰落率	連対率
中川誠一郎	82	25,532,000	35.36	89	26,587,000	39.32	55	-38%	17,630,400	-34%	43.63	84	53%	24,227,600	37%	29.76
渡邊一成	64	37,887,500	62.5	62	36,575,000	46.77	40	-35%	49,478,000	35%	55	67	68%	25,270,000	-49%	31.34
新田祐大	67	59,525,000	52.23	60	26,632,300	26.66	48	-20%	13,546,800	-49%	37.5	82	71%	94,037,500	594%	70.73

競輪データベースのデータより筆者作成

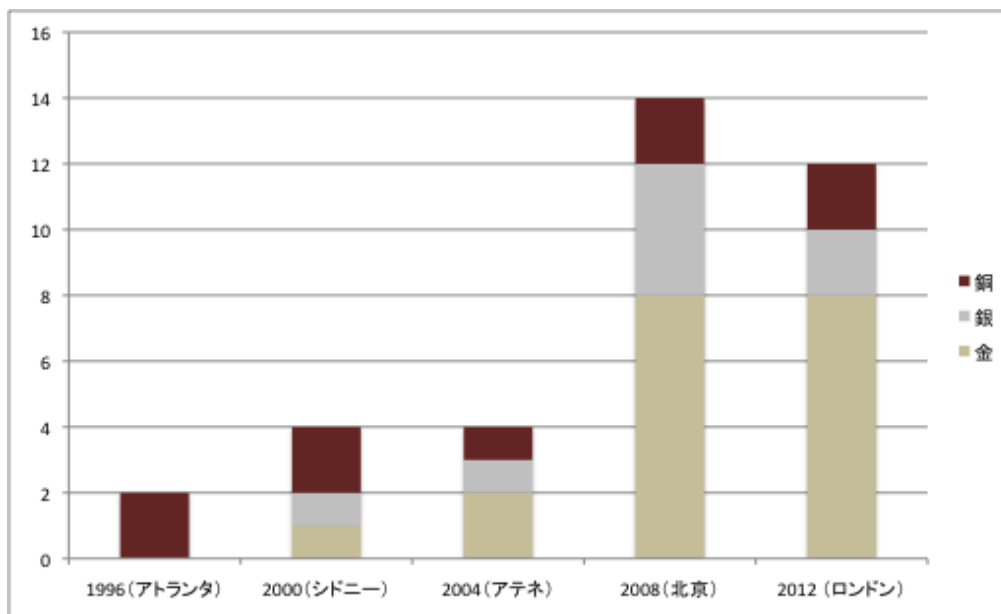


図 22 イギリスのオリンピックでのメダル獲得推移

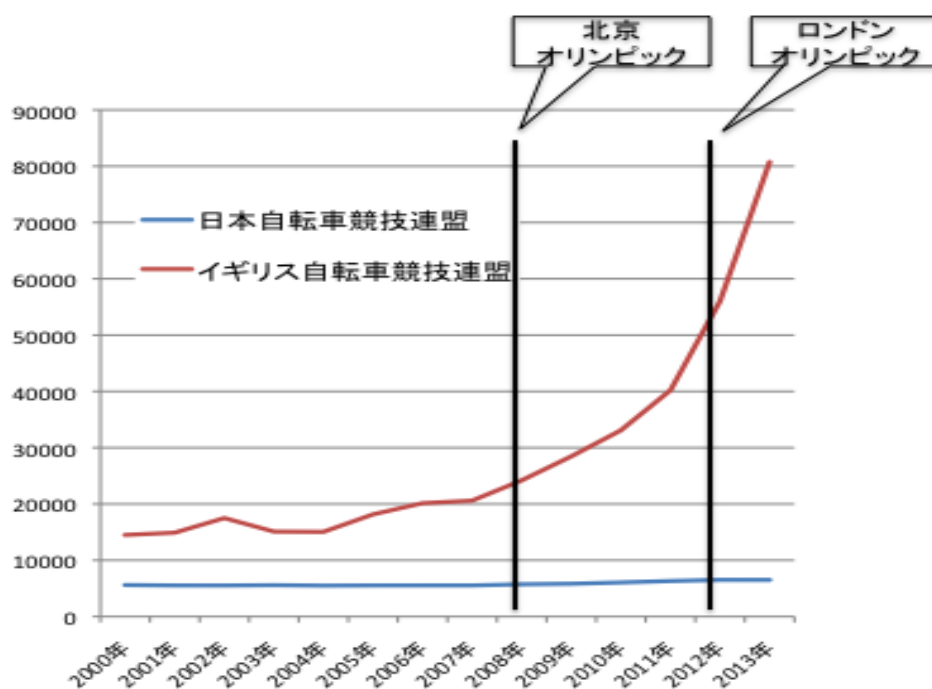


図 23 イギリスと日本の自転車競技普及状況（競技者登録数）

British Cycling annual report、日本自転車競技連盟事業報告書より筆者作成

トリプルミッションモデル
(平田2012)

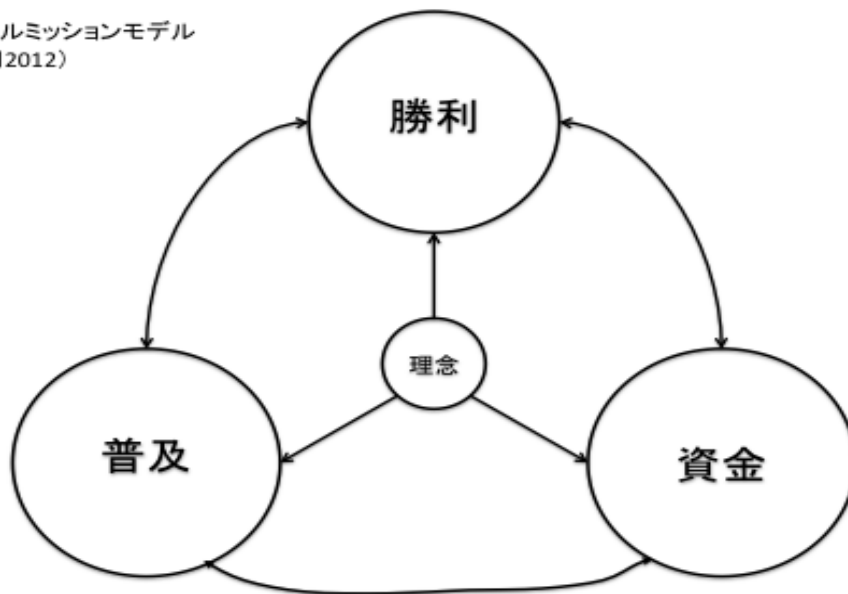


図 24 スポーツのトリプルミッションモデル

トリプルミッションモデル
(現在の自転車トラック競技)

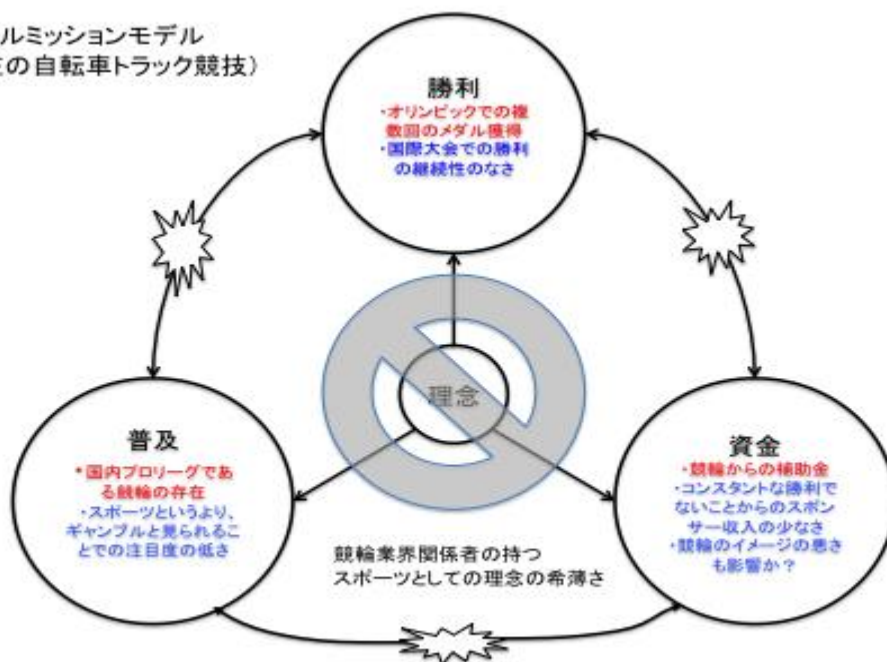
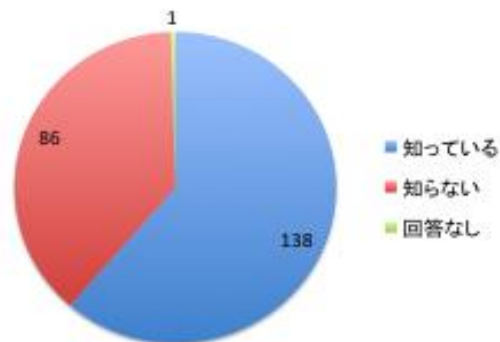


図 25 トリプルミッションから見た現在の日本自転車トラック競技

トリプルミッションモデルをもとに筆者作成

Q.
過去、競輪選手がオリンピックで
数度メダルを獲得していることを
ご存知ですか？

N=225



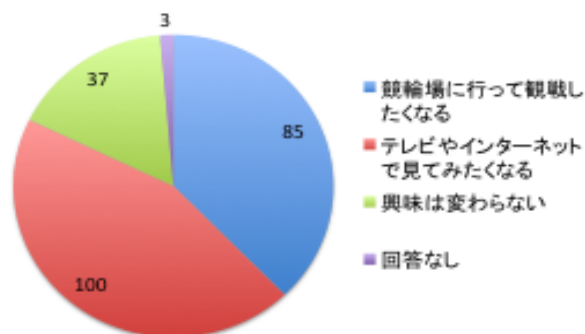
Q.
国際大会に参加する競輪選手は、
ルール、トラックの違い、スケジュール、
日本の競輪への出走数が減ること
による収入減などの問題を抱えています。
これについてどう思いますか？

N=225



Q.
オリンピックや世界選手権などの
国際大会で競輪選手がメダルを
多く獲得するようになったら
競輪への興味は増えますか？

N=225



Q.
前問で、観戦したくなる、
テレビ等で見てみたくなると答えた方、
どのような場合なら見てみたいですか？

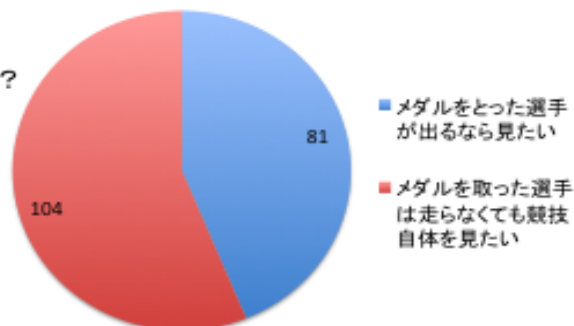


図 26 ジャパンカップサイクルロードレースで行ったアンケート (JKA 調べ)