自転車競技の更なる普及・発展に関する研究

トップスポーツマネジメントコース
5010A339-9 安福 洋一

研究指導教員：平田 竹男 教授

I. 序論

競輪は、経済産業省が管轄する事業で、プロのスポーツ選手達が競う自転車競技である。自転車競技法第1条において、「都道府県および人口、財政等を勘案して主務大臣が指定する市は、自転車の改良、増産、輸出の増加、国内需要の充足に寄与するとともに地方財の増収を図るため、この法令で定める」と規定された公営競技の一つである。競輪は9車の自転車で着順を競う競技であり、1948年に福岡県小倉にある小倉競輪場で初開催され、62年という年月が経過した。

筆者は1977年から2009年に引退するまでの32年間、現役選手として計2474レースに出走した。その間、オールスター競輪連続22回、日本選手権競輪に20回、競輪祭に19回、全日本選抜競輪に17回、高松記念杯に13回、寛仁親王牌に3回と特別競輪・G1に94回出場した。

引退後は2010年6月のグランfond軽井沢ロードレース大会、ひたちなかステージ兼JCRCロードシリーズ戦等一般のロードレースに参加した。その際、小学生や中学生の参加者が多いことに非常に驚き、自転車競技の普及が進んでいることを肌で感じた。

公営競技に関する研究として、太下(2003)は、国や地方自治体の税金以外の財源として公営競技に期待し、「公営競技やカジノは、その収益を通じて、現在および将来にわたる社会的な要求や期待に応えており、その意味では新しい社会的サービス産業である」と考察している。一方で、山田(2005)は、競輪全体の売上が落ち込

んでいることを指摘したうえで、「2001年度限りで西宮、甲子園、門司の競輪場が収益赤字を主な理由に廃止された。これまで『ファン第一』の公営競技行政を実施してきたとは言い難く、そのノウハウの蓄積がされていない施行者が多い」と述べている。

以上をまとめると、確かに、公営競技の収益は大きいものではあるが、競輪を見ると、ピーク時から大きく売上が落ち込んでいる。また、ファン第一で競技を施行してきたとは言えないことから、競輪の人気は低迷していると考えられる。

しかしながら、近年の自転車競技全体を見てみると、背景でも述べたように、ロードレースの人気は上昇している。ロードレースに関する研究としては、北海道で行われている「ツール・ド・北海道」を事例として、その運営プロセスを分析した後藤(2008)の論文があるが、この分野に関する研究が十分であるとは言えない。

II. 目的

以上の背景から、自転車競技と競輪との今後の関係性を検証すべく、本研究は、競輪界にどのような特徴を持った選手が入っているのか明らかにすることを目的とする。

III. 研究手法

本研究では、2つの手法を用いた。

1. 現役選手のプロフィール調査

現役競輪選手3273人の、級班、年齢、在籍年数、年収、更には、アマチュア(小学校・中学校・高校)時代のスポーツ歴やその実績について分析した。

2. 現役選手に対するアンケート調査

現役競輪選手 3273 人に対して、競輪を知った年齢や競輪を知ったきっかけ、また、競輪学校の受験を意識した年齢や競輪学校を受験した理由についてアンケート調査を行った。

IV. 研究結果

第 3 章では、現役競輪選手 3273 人の、級班、年齢、在籍年数、年収、更には、アマチュア（小学校・中学校・高校）時代のスポーツ歴やその実績についての分析結果を記述した。競輪選手は 20 歳から 60 歳の選手まで在籍し、30 代後半の選手の割合が最も多かった。また、自転車競技経験者は年代が若くなるほど増加していた。さらに、近年になるほど優秀なスポーツ実績を残している選手が増加していることが明らかになった。

第 4 章では、現役競輪選手 3273 人に対して、競輪を知った年齢や競輪を知ったきっかけ、また、競輪学校の受験を意識した年齢や競輪学校を受験した理由についてアンケート調査を行った。競輪を知ったきっかけが友人や家族等の身内に限定されている事、競輪の受験理由として、「お金を稼げる」という理由の割合が最も大きい事が明らかとなった。更には、オリンピックに出場したいと回答した選手の割合はわずか 18%であった。

V. 考察

研究の結果から以下の考察を行った。年齢別における経験者の割合の結果から、日本国内での自転車競技の関心の高まりや、参加人口の増加が競輪界の自転車競技経験者数を増加させるという効果をもたらしていると推測できる。

競輪界は、以前の盛り上がりはなく、衰退していると思われたが、自転車競技の経験者が数多く競輪界に入っていた。加えて、その選手達はアマチュア時代に優秀な実績を残してきている。自転車競技の経験のあ

る選手、更には、優秀な実績を残している選手が以前と比較して数多く在籍しているということは、競輪の競技レベルは高まり、スポーツとしての競輪の魅力は向上していると考えることが出来る。

従って、国内での自転車競技の関心の高まりや、参加人口の増加が競輪界に自転車経験者を多数輩出してくれているという自転車競技から競輪界へのこの「流れ」を更に加速していくべきであり、競輪界からも何か施策を施し、この「流れ」を「循環」に変えていくべきである。競輪は独立した存在ではなく、1つの自転車競技の種目であり、競輪も自転車競技の発展に寄与していくべきである。

競輪界は、自転車競技の普及に対して、オリンピック種目である自転車競技で勝つことで貢献できると考える。長い間、プロである競輪選手の自転車競技における頂点は世界選手権自転車競技大会であったが、1996年アトランタオリンピック以降、自転車競技にはプロ・アマ問わず出場出来るようになり、競輪選手も出場出来るようになった。現在までにメダル獲得選手を輩出しているが、更なるメダル獲得増に向けて貢献をすべきだと考える。その為には、オリンピックに出たいと思う競輪選手を増加させるべきである。それには、競輪選手に対して金銭的な支援や級班の考慮などの環境整備をする必要があり、オリンピック出場に向けた全面的なバックアップと競輪選手がメリットを享受できる仕組み作りが重要であると考察した。競輪選手の「勝利」が「普及」につながり、結果として自転車産業界・競輪界に「資金獲得」をもたらすことができると考察した。

本研究が今後の競輪界及び自転車競技の発展に寄与できれば幸いである。