

2011年度 修士論文

日本における自転車競技の 課題と施策に関する研究

イギリス・ベルギーとの比較を中心として

Research on Problems of Cycling in Japan and Measures for Solution
Through Comparative Study with
British & Belgium Cycling

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

5011A324-3

松倉 信裕

MATSUKURA, Nobuhiro

研究指導教員： 平田 竹男 教授

目 次

第1章 序論	4
第1節 研究の背景	4
第1項 自転車競技の現状	4
第2項 日本における自転車競技の現状	6
第2節 先行研究	8
第3節 目的	8
第2章 手法	9
第1節 トリプル・ミッション分析による日本の自転車競技の分析	9
第2節 成長国・先進国との事例比較	9
第3章 日本の自転車競技のトリプルミッション分析	10
第1節 勝利面での日本の分析	10
第1項 オリンピックのメダル獲得数比較	10
第2項 トラック世界選手権金メダル獲得数比較	11
第3項 ロードレース・ワールドツアー・ランキング	12
第4項 比較対象国の設定	13
第2節 資金面での日本の分析	14
第1項 競技連盟年間予算の比較	14
第2項 補助金依存率の現状	15
第3節 登録競技者数の比較による普及面での日本の分析	16
第4節 日本の取り組むべき課題	17
第4章 成長国・先進国との事例比較	18
第1節 ライセンス制度の比較	18
第1項 イギリスにおけるライセンス制度	18
第2項 ベルギーにおけるライセンス制度	19
第3項 日本におけるライセンス制度	20
第2節 登録者数とレース数	21
第1項 イギリスと日本におけるレース数の概数	21
第2項 日本国内におけるレース数増大の事例	22
第3節 クラブ育成とイギリスにおけるコーチ養成制度	23

第4節	トラック自転車競技場が普及拠点として果たす役割	24
第5章	考察	25
第1節	日本のライセンス制度における施策.....	25
第1項	登録のしやすさとウェブ申込み	25
第2項	ビギナー、チームスタッフ等への発行対象範囲の拡大と登録料のバリエーション拡大	26
第3項	保険、割引、ランキング情報による登録メリットの増大	26
第2節	参加機会増大に向けたレース数の増大.....	28
第3節	エントリー機会増大のためのクラブ増加策としてのコーチ育成	28
第4節	拠点自転車競技場の大都市圏での確保.....	28
第5節	トリプルミッション達成を支える理念と組織	30
第6章	結論	31
謝辞		32
文献・資料		33

図表目次

図 1-1	興味・関心のあるスポーツの比較（左：ドイツ、右：日本）	4
図 1-2	主なスポーツの種類別行動者率（左：男、右：女、平成18年・二十歳以上）	6
図 1-3	スポーツ車市場推計 2006-2008（出典：社団法人自転車協会）	6
図 1-4	日本自転車競技連盟登録競技者数増加率 1975-2010	7
図 3-1	日本とイギリスの登録競技者数推移 1975-2010	16
図 3-2	日本とイギリス・ベルギーのトリプルミッション・バランス	17
図 4-1	日本学生自転車競技連盟のレース数と登録者数推移 2001-2010	22
図 4-2	イギリス自転車競技連盟のコーチ育成教本	23
図 4-3	マンチェスター自転車競技場・ビギナー向け講習会の様子	24
表 1-1	自転車競技の種目構成（世界自転車競技連合競技規則から筆者編集）	5
表 3-1	オリンピックにおける金メダル獲得数 1996-2008	10
表 3-2	北京オリンピックにおける金・銀・銅メダル獲得数比較	10
表 3-3	トラック世界選手権における金メダル獲得数比較 2002-2011	11
表 3-4	トラック世界選手権でのイギリスの金メダル 2004-2011	11
表 3-5	ロードレース ワールドツアーランキング国別ランキング 2010-11	12
表 3-6	「勝利」の面における比較	14
表 3-7	競技連盟年間予算の比較	14
表 3-8	中央競技団体の収入一覧	15
表 3-9	人口・登録選手数の比較	16
表 3-10	トリプルミッション観点からの分析	17
表 4-1	イギリスのサイクリング・メンバーシップ制度	18
表 4-2	ベルギーの競技者ライセンス制度	19
表 4-3	ライセンス制度がカバーする範囲の比較	21
表 4-4	学連レース数と登録者数の相関に関する回帰分析結果	22
表 4-5	イギリスと日本の登録コーチ数比較	23

第1章 序論

第1節 研究の背景

第1項 自転車競技の現状

自転車競技は、世界的にみるとサッカーに次ぐ人気・競技人口を有する国が多く存在する。特にヨーロッパでは自転車競技を国技とするベルギーを初めとして、多くの国でポピュラーな競技として位置づけられている。また、3大ステージレースと呼ばれるツールドフランス、ジロディタリア、ヴェルタエスパーニャなどに代表されるように、テレビ中継、プロチームや大会へのスポンサーシップなど資金獲得の面でも成功を収めている。

例えば、図 1-1 に示すようにドイツでは、サッカー、水泳、陸上競技に続いて四番目に人気のあるスポーツとなっている。1896 年の第一回近代オリンピックからの正式種目であり認知度が高い、ということもありヨーロッパでは古くからメジャースポーツである。1900 年にヨーロッパ諸国を中心として設立された国際自転車競技連合の管轄のもと、世界選手権は 100 年以上の歴史がある。

20 世紀後半までは競技規則の優先言語がフランス語であるなど、フランスやベルギーなどのフランス語圏諸国で特にポピュラーである傾向があったが、近年はオーストラリアやアメリカといったヨーロッパ以外、英語圏諸国でも盛んになっている。

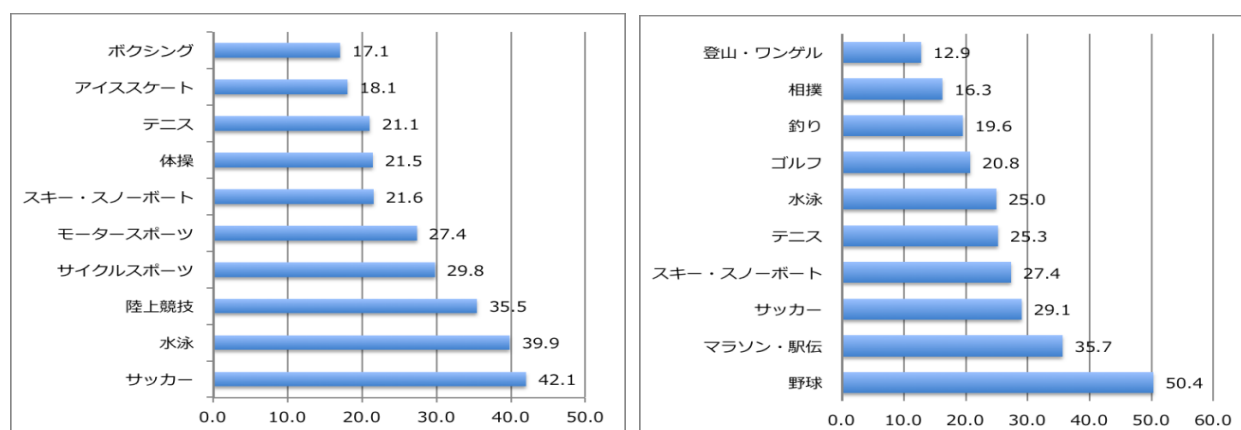


図 1-1 興味・関心のあるスポーツの比較（左：ドイツ、右：日本）

出典：高橋徹『日本人の価値観・世界ランキング』2003 中公新書ラクレ、2001 年

他方、自転車競技が日本において、これまで人気・関心のあるスポーツの上位に現れることはなかった。人気がない故に放送されず、注目されないが故に公共空間である一般道路を使用した大会が実施しづらいという状況が生じていたと考えられる。

しかしながら、昨今の健康志向、環境負荷低減指向、都市型交通手段としての見直し等の社会的機運を受けて、今後大きく人気と関心と呼ぶ可能性は否定できない。

このように、自転車競技は長い歴史をもちながら、近年においてはオリンピックやパラリンピックでの種目を拡大しながら成長してきている。長大化是正にむけて種目・参加者数削減傾向にある両大会では特筆すべき成長種目であるという事が言える。

(黄色：オリンピックと世界選手権の両方が開催されている種目 青色：世界選手権が開催されている種目)

5

第2項 日本における自転車競技の現状

図 1-2 に示すように、日本においても、近年のエコ・健康志向に後押しされて自転車に興味をもち、日常的に実践しているスポーツとしてサイクリングをあげる人が男女ともに 10 位以内に入っている。

これはサイクリングが、自転車という道具が必要であるという経済的なハードルがあるものの、自転車は子供の頃から親しみのある道具であり、スポーツという側面と移動手段という両面を備えていること、移動により異なる景観を連続的に体験できるといった特性・魅力に多くの人が惹かれていることを示していると推察される。

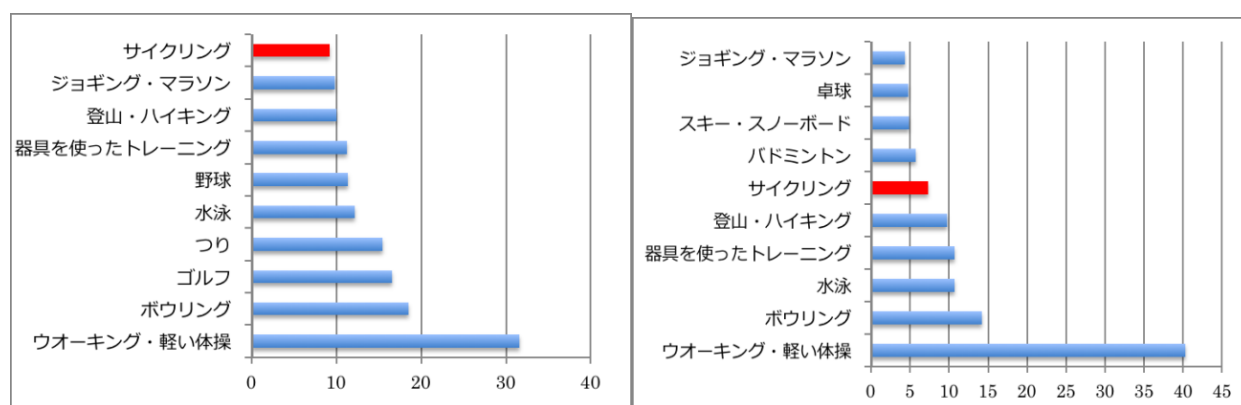


図 1-2 主なスポーツの種類別行動者率 (左：男、右：女、平成18年・二十歳以上)

出典：総務省「統計データ」平成20年

また、図 1-3 に示すようにロードレース競技用自転車（ロードバイク）の販売台数はここ数年、2年間で約2倍になる伸び率で飛躍的に伸びており、実際に競技用自転車に跨がる人々の数は増加の一途をたどっていることが伺える。ロードバイクの年間販売台数は10万台を超えていると推定され、バイクの寿命が数年～10年程度あることから考えると、100万台規模のストックが日本にあると言える。

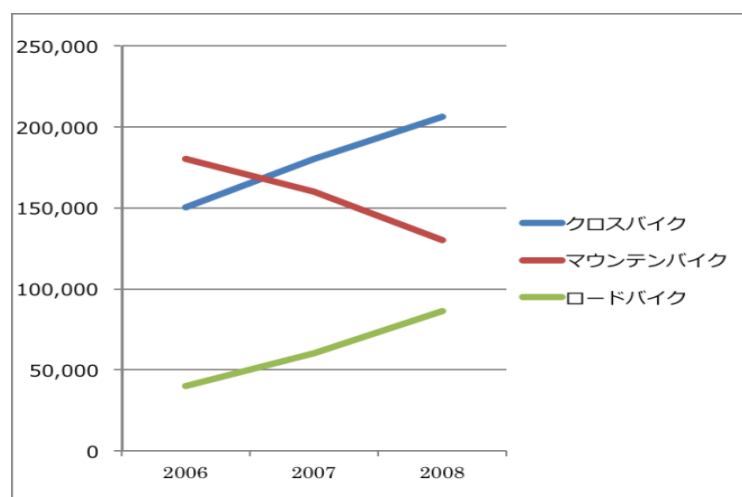


図 1-3 スポーツ車市場推計 2006-2008 (出典：社団法人自転車協会)

しかしながら、図 1-4 に示すように、日本で競技として取り組む人口の増加率はここ十年以上にわたりほぼゼロである。これは、潜在的にある自転車競技への需要を、競技団体が適切に汲み取れていないことを示しているのではないか。その原因は、競技団体の活動が現代の日本社会や潜在的競技者たるサイクリストのニーズに合致していないなどの不具合に起因しているのではないだろうか。競技団体の施策・活動内容やそれを支える組織・運営を最適化することが、ニーズに合致した自転車競技の実現に寄与すると考えられる。

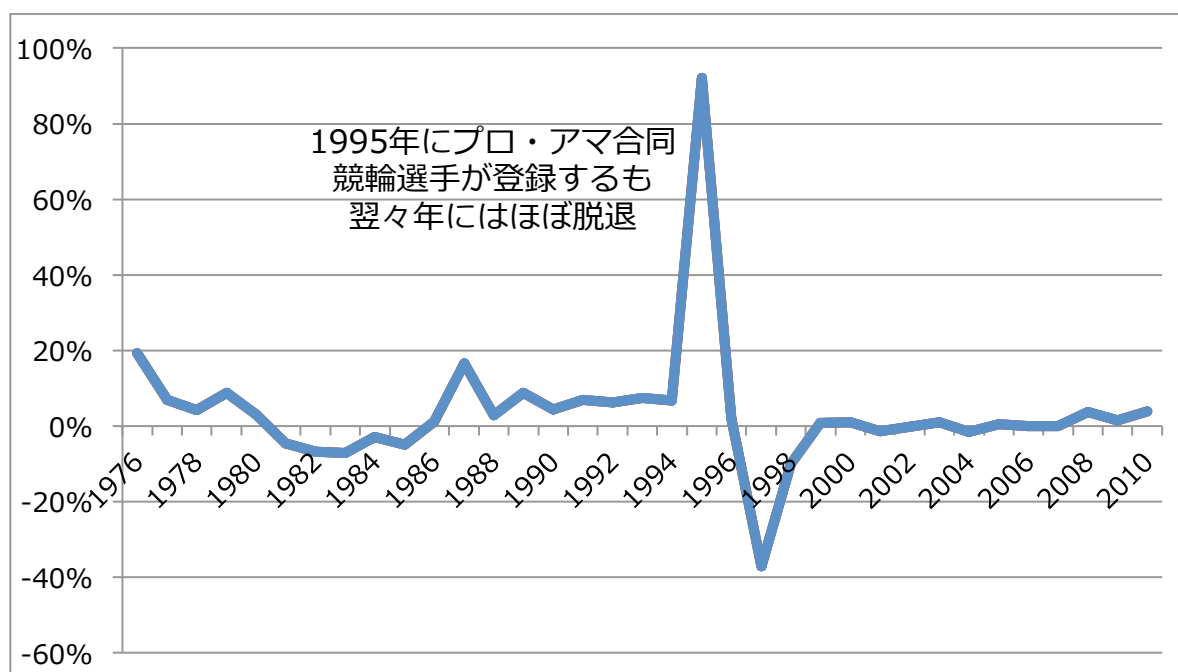


図 1-4 日本自転車競技連盟登録競技者数増加率 1975-2010

(日本自転車競技連盟事業報告書より筆者集計、1994 迄は日本アマチュア自転車競技連盟)

人口に対する登録者数の比率において、日本はまだ欧州諸国に比して低水準にあり、大幅に増大の余地がある。たとえばイギリスにおける登録者は人口 1,543 人に対し 1 人であるが、日本ではまだ 20,000 人に 1 人程度であり、一桁少ない。

また、実際に自転車に興味をもつ人の数は増大しており、競技団体の取り組み如何によっては日本の自転車競技登録者数は飛躍的に増大するポテンシャルを持っていると推察される。

筆者は、自転車競技の国際審判（自転車競技では国際コミッセル：International Commissaire という）として国際・国内大会の審判に携わりつつ、日本学生自転車競技連盟の役員として（審判委員会委員長 1998-2004、総務企画委員長 2005-2006、専務理事 2007-現在）、大学生の自転車競技大会の開催を通じた競技の普及や、国際大会における大会運営経験の反映による国内大会の国際標準準拠などに関与してきた。2011 年度からは財団法人日本自転車競技連盟の理事（常務理事・競技運営委員会委員長）を兼務することとなった。

これを契機に NF（ナショナル・フェデレーション）の立場からより深く、競技の普及・発展にかかわるにあたり、その課題の分析と施策の方向性に関する研究を行おうとするものである。

第2節 先行研究

スポーツに関わる諸分野を総合的に捉える視点として、平田(2007)は勝利・普及・市場からなるトリプル・ミッションモデルを提唱し、それぞれの項目についての指標設定・時系的分析を可視化して示している。

勝利・強化の側面では、自転車競技に関する研究は見当たらないが、ナショナルレベルのコーチ育成システムに関して田中(1988)らが、きめ細かな資格制度とカリキュラムをもった仕組みが競技力向上に寄与することを指摘している。

競技団体における資金獲得の面においては、奈良(2009)が、日本国内の中央競技団体の収支分析から、財政規模の大きな競技団体ほど収入における事業費の比率が高い（すなわち、公的補助金の比率が低い）こと等を示している。

大会開催による普及促進の面においては中村(2010)らが、ツールドおきなわを事例として主催者サイドの組織体制とビジョンが与える影響を考察している。

競技団体の組織特性についての研究は多くはないが、赤岡(2009)が組織のおかれた環境状況と戦略・組織特性についての考察を行い、「外部利害関係組織の影響度が高いほど強調戦略を採用する」「競争力が低いほど効率化戦略を採用する」といった仮説の検証を試みている。

これらの先行研究では、自転車競技はほとんど取り扱われていない。従って、自転車競技における一連の観点からの研究は、自転車競技という特定種目における課題を明らかにすることに寄与すると考えられる。

第3節 目的

本研究では、トリプルミッション分析を日本の自転車競技に適用し、日本が規範とすべき成長・先進国との比較を通じて、日本が重点課題としてとりくむべき優先順位の高い課題を明らかにすることを目的とする。

第2章 手法

第1節 トリプル・ミッション分析による日本の自転車競技の分析

平田（2007）は勝利・市場・普及の3つのバランスからスポーツの発展を分析するトリプルミッション・モデルを提示している。本研究では自転車競技においてこの手法を適用し、3つの分野における日本の位置づけを分析した。

勝利面での分析は、UCI 管轄8種目すべてを含めた比較を行う方法もあり得るが、国により種目毎への取り組み度合いが異なり、全種目を平均して指標化することは必ずしも勝利面での実力を適切に評価できるとは限らない。このため、分析対象としては多くの国が積極的に取り組んでいるとされるロードレースとトラックレースに重点をおき、その2種目に加えて・マウンテンバイクと BMX を含むオリンピックを分析対象に含めることとした。

ロードレースについては UCI ワールドツアーランキングの直近2年間の国別順位を、トラックレースについてはトラック世界選手権のエリート男子過去10年間における金メダル獲得数を、オリンピックについては過去4大会の金メダル獲得数を指標とした。

市場・普及面での分析にあたっては、UCI 加盟175カ国・地域のなかから、勝利面での分析により比較対象として相応しいと判断される数カ国を対象を絞って分析した。抽出国の判断基準は、今後の日本が参考対象とすべき国であり、安定的に上位を維持する自転車競技先進国と、近年の成長性において優れた国とした。

市場面での日本の分析では、前述の比較対象国と日本の競技団体としての年間予算収入規模を比較した。現地通貨金額を、2010年度 UCI 規程通貨換算レート表によりユーロに換算し、国毎の人口規模による影響を補正するため、国民ひとりあたりの競技団体予算を指標として比較した。

普及面での日本の分析では、比較対象国と日本の競技者数を比較した。

このようにトリプルミッション分析により、勝利・市場・普及の3指標のうち日本にとって最も課題のある分野を特定することとした。

第2節 成長国・先進国との事例比較

第1節で抽出された成長・先進国を対象として、トリプルミッション分析で日本が最も重要な課題があると認められた分野について、指標に多きな影響を与えていると考えられる事例を比較し、成長性・先進性の原因を分析した。

第3章 日本の自転車競技のトリプルミッション分析

第1節 勝利面での日本の分析

第1項 オリンピックのメダル獲得数比較

過去4回のオリンピックにおける国別金メダル獲得数合計を表3-1に、2008年北京オリンピックにおける金・銀・銅メダルの合計一覧を

表3-2に示す。いずれの集計においてもイギリスの台頭が著しいことが明らかとなった。

表 3-1 オリンピックにおける金メダル獲得数 1996-2008

	1996	2000	2004	2008	1996-2008
イギリス	0	1	2	5	8
ドイツ	1	2	1	2	6
オーストラリア	0	1	4	0	5
フランス	2	2	0	0	4
イタリア	2	0	0	0	2
スペイン	0	1	0	1	2
アメリカ	0	1	0	0	1
ロシア	0	0	1	0	1
アルゼンチン	0	0	0	1	1

表 3-2 北京オリンピックにおける金・銀・銅メダル獲得数比較

	金	金	金	銀	銀	銀	銅	銅	銅	TOTAL
	男子	女子	合計	男子	女子	合計	男子	女子	合計	
イギリス	5	2	7	2	1	3	2		2	12
スペイン	1		1	1		1		1	1	3
ドイツ			0	1		1	1		1	2
フランス			0	1		1	1		1	2
ニュージーランド			0	1		1	1		1	2
オーストラリア			0		1	1			0	1
オランダ		1	1			0			0	1
中国			0			0		1	1	1
デンマーク			0	1		1			0	1
キューバ			0		1	1			0	1
ウクライナ			0			0		1	1	1
アルゼンチン	1		1			0			0	1
ロシア			0			0	1		1	1
日本			0			0	1		1	1
TOTAL	7	3	10	7	3	10	7	3	10	30

第2項 トラック世界選手権金メダル獲得数比較

表 3-3 トラック世界選手権における金メダル獲得数比較 2002-2011
(UCI official results-TISSORT SWISS TIMING website より筆者集計)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2002-2011
イギリス	3	1	2	3	1	4	3	0	2	0	19
オーストラリア	4	1	1	0	1	0	0	2	3	5	17
フランス	1	2	2	0	2	1	1	3	1	2	15
ドイツ	0	2	0	2	1	0	2	2	1	1	11
オランダ	0	0	1	2	3	1	1	0	1	0	9
デンマーク	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	4
スイス	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	4
スペイン	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	3
香港	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2
アメリカ	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
ベラルーシュ	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
アルゼンチン	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
オーストリア	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
コロンビア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
ウクライナ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
ニュージーランド	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
合計	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	93

表 3-4 トラック世界選手権（男子）でのイギリスの金メダル 2004-2011
(TISSORT ウェブサイト等より筆者集計：黄色がイギリス)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
開催国	DEN	GER	AUS	USA	FRA	ESP	GBR	POL	DEN	NED
ケイリン	AUS	FRA	GBR	NED	NED	GBR	GBR	GER	GBR	AUS
マディソン	FRA	SUI	ARG	GBR	ESP	SUI	GBR	DEN	AUS	AUS
ポイントレース	GBR	AUT	FRA	UKR	NED	ESP	BLR	AUS	AUS	COL
スプリント	AUS	FRA	NED	GER	NED	NED	GER	FRA	FRA	FRA
チームパーシュート	AUS	AUS	AUS	GBR	AUS	GBR	GER	DEN	AUS	AUS
個人パーシュート	AUS	GBR	ESP	GER	GER	GBR	GBR	USA	USA	AUS
チームスプリント	GBR	GER	FRA	GBR	FRA	FRA	FRA	FRA	GER	FRA
1km タイムトライアル	GBR	GER	GBR	NED	GBR	GBR	NED	GER	NED	GER
スクラッチ	SUI	SUI	NZL	DEN	FRA	HKG	BLR	FRA	DEN	HKG
オムニウム								AUS	GBR	AUS

トラック世界選手権（男子）の最近 10 年間の金メダル獲得数集計を表 3-3 に示す。
イギリスは、2011 年の世界選手権は男子金メダルがゼロに終わったものの、この 10 年間を通してみると安定的にメダルを獲得し、合計では世界最高水準の数を獲得している。

オーストラリアは、シドニーオリンピック前後に最盛期を迎え、その後一時期低迷し、近年再び隆盛期を迎えているように見受けられる。フランス、ドイツがそれに続いている。

表 3-4 に、トラック世界選手権でイギリスが獲得した金メダルの種目の内訳を示す。幅広い種目で安定してメダルを獲得していることが示されている。

第3項 ロードレース・ワールドツアー・ランキング

表 3-5 ロードレース ワールドツアー・ランキング国別ランキング 2010-11
(UCI ウェブサイト公表データより筆者集計)

ロードレース・ワールドツアー・ランキング 2010-2011			
	2010	2011	上昇順位
イギリス	16	5	11
デンマーク	20	14	6
コロンビア	23	18	5
ポルトガル	24	19	5
アイルランド	17	13	4
フランス	14	11	3
ベルギー	3	2	1
ドイツ	7	6	1
スイス	11	10	1
スロヴァキア	18	17	1
スペイン	1	1	0
オーストラリア	4	4	0
イタリア	2	3	-1
オランダ	6	7	-1
ルクセンブルグ	8	9	-1
チェコ	19	20	-1
日本	29	30	-1

ロードレースの UCI ワールドツアー国別ランキングの直近 2 年間の順位変化を表 3-5 に示す。UCI ワールドツアーランキングは、ツール・ド・フランスなどを含む世界的規模のトップレベルの選手が参加するロードレースのランキングであり、個人が獲得したポイントを国別に集計したものが国別ランキングである。

最右欄に示す「上昇順位」は直近 2 年間の順位の上昇数を示し、この数字が大きいほど上昇率が高いことを示す。最も上昇率が高かったのはイギリスである。UCI 創立（1900 年）からの伝統国 5 カ国（ベルギー、フランス、イタリア、スイス、アメリカ）の中で平均順位が最も高く、安定して上位に位置づけられているのはベルギーである。

日本は 30 位前後に位置づけられている。

第 4 項 比較対象国の設定

勝利面における分析結果により、日本との比較分析を進める対象国として、近年の成長性が最も高いイギリスと、UCI 創立（1900 年）からの歴史を持つ伝統国 5 カ国（ベルギー、フランス、イタリア、スイス、アメリカ）の中で平均順位が最も高く、安定して上位に位置づけられているベルギーが抽出された。

これら 2 カ国と日本の勝利の面における相対的な差の指数化を行った結果を表 3-6 に示す。指数化にあたっては、北京オリンピックメダル数の順位、トラック世界選手権 10 年間金メダル数の順位、ロードレース・ワールドツアーランキング直近 2 年間の国別順位を用い、それらの合計の逆数により比較した。

表 3-6 「勝利」の面における比較

			イギリス	ベルギー	日本
ロードレース・ワールド・ツアー	ランキング順位	2010	16	3	29
ロードレース・ワールド・ツアー	ランキング順位	2011	5	2	30
トラック世界選手権金メダル	メダル数の順位	2002-2011	1	17	17
北京オリンピック・メダル数	メダル数の順位	2008	1	15	14
合計順位			23	37	90
合計順位の逆数			0.043	0.027	0.011
対イギリス比			1.000	0.622	0.256
対ベルギー比			1.609	1.000	0.411

第2節 資金面での日本の分析

第1項 競技連盟年間予算の比較

表 3-7 競技連盟年間予算の比較

	国の人口	連盟年間予算 (現地通貨)	通貨	ユーロ換算	人口一人あ たり連盟年 間予算 (ユ ーロ)
日本自転車競技連盟	126,535,920	615,871,203	YEN	5,666,015	0.04
イギリス自転車競技連盟	62,035,570	20,226,151	POUND	23,664,597	0.38
ベルギー自転車競技連盟	10,712,066	5,500,000	EURO	5,500,000	0.51
日本サッカー協会	126,535,920	14,172,732,063	YEN	130,389,135	1.03
日本バスケット協会 (JBA)	126,535,920	1,021,670,872	YEN	9,399,372	0.07

※換算は UCI-2011 年度基準レートによる。例：¥ 100=0.92EURO

日本、イギリス、ベルギーの自転車競技連盟の年間予算規模の比較を表 3-に示す。また参考に、日本のサッカー協会とバスケットボール協会の例も示す。

予算規模をユーロに換算し、国の人口で割ったものが最右列の数字である。国民ひとりあたりの当該競技団体予算を示している。たとえば日本では国民ひとりあたりの自転車競技団体の予算は 0.04 ユーロでイギリス・ベルギーのそれと比べるとおよそ一桁少なく、日本サッカー協会は約 1 ユーロであり日本の自転車よりもおよそ 50 倍多いことがわかる。

第2項 補助金依存率の現状

表 3-8 中央競技団体の収入一覧

中央競技団体の収入一覧（主として2005）									
	財産運用収入	会費収入	負担金収入	事業収入	補助金収入	特定預金取崩	雑収入	その他収入	総収入（円）
オリエンテーリング	0.0%	23.4%		53.0%	3.0%		0.2%	20.4%	24,593,324
近代五種	0.0%	16.1%			83.1%		0.8%		41,888,819
トランボリン	0.0%	36.7%		26.6%	35.5%		0.2%	1.0%	51,911,995
アーチェリー	0.0%	31.1%		33.3%	30.1%		0.2%	4.2%	92,643,767
銃剣道				38.7%	5.5%	1.1%	2.2%	53.7%	120,174,967
ライフル	0.0%	36.8%		52.8%	9.7%				125,100,200
綱引き	0.2%	9.5%		27.8%	38.4%	0.7%	2.2%	20.8%	125,915,144
自転車（一般会計のみ）	0.0%	14.0%	3.3%	14.6%	67.0%			1.1%	137,838,880
山岳	0.0%	77.3%		7.8%	3.5%			11.4%	188,619,531
クレー	0.1%			42.2%	16.6%	2.7%	0.3%	38.2%	193,732,000
ソフトテニス			68.1%	9.2%	20.1%			2.7%	199,290,015
グランドゴルフ	0.0%	20.1%		54.0%	5.5%		4.0%	43.5%	200,984,572
カヌー	0.1%	8.2%		13.2%	76.6%	0.5%	1.4%	0.2%	212,605,000
軟式野球	0.2%	15.5%		59.0%	1.9%		1.5%	22.0%	290,927,078
セーリング	0.0%	1.4%	22.2%	9.8%	56.1%		0.8%	9.8%	293,334,320
ハンドボール	0.0%	32.9%	8.1%	32.2%	26.0%		0.6%	0.3%	340,957,593
馬術		7.2%		4.4%	53.4%	0.2%	7.4%	27.3%	463,239,079
ソフトボール	0.0%	30.0%	1.2%	42.8%	22.2%	0.2%	0.6%	3.2%	607,717,000
野球	0.1%	5.4%		80.0%	10.2%	1.5%	0.4%	2.5%	670,885,636
剣道	0.1%		3.9%	78.9%	2.7%	3.8%	1.0%	9.5%	782,247,000
自転車（含特別会計 2010）	0.0%	2.7%	1.2%	5.8%	90.0%		0.3%		782,969,240
体操	0.0%	46.1%		18.2%	21.6%	0.0%	1.0%	16.8%	958,294,044
スキー	0.0%	23.9%	1.0%	39.4%	38.9%	4.7%		0.1%	991,308,407
柔道	0.0%			28.8%	30.2%			40.9%	1,093,644,274
テニス	0.1%	4.4%	1.1%	79.9%	11.5%	1.0%	1.0%	1.1%	1,145,794,650
水泳	0.1%	15.4%		49.6%	39.1%	5.5%	0.9%		1,178,134,837
スケート	0.0%	2.7%	0.0%	70.3%	22.4%	1.4%	0.0%		1,331,321,589
ゴルフ	0.4%	0.2%		71.0%	0.6%		0.2%	27.5%	1,657,360,486
陸上	0.7%	0.7%	0.3%	54.2%	17.8%			26.0%	2,085,603,230
バレーボール	0.1%		7.6%	83.0%	7.1%	0.3%	0.3%	0.8%	2,414,076,645
ラグビー	0.0%	1.5%		57.2%	5.0%	30.9%	0.3%	5.6%	3,163,606,487
サッカー	0.0%	10.5%		61.5%	1.2%	21.9%	2.6%	4.7%	17,724,700,055
平均	0.1%	18.2%	9.8%	41.9%	26.6%	4.8%	1.2%	14.6%	1,240,356,871

出典：「我が国の中央競技団体における収支構造について」奈良光晴 2009 武蔵大学人文学会雑誌 40 巻 3 号 51 頁 に、特別会計を含む自転車の行を追加

表 3 -に、日本の競技団体の補助金比率の一覧を示す。日本の自転車競技連盟の予算は、絶対額が国の人口規模に比して小さいだけでなく、補助金収入への依存率が極めて高いことが特徴である。大会開催等のための特別会計を加えた決算では、約 90%を補助金に依存している。

第3節 登録競技者数の比較による普及面での日本の分析

イギリス、ベルギー、日本における人口と登録者の関係を表3-に示す。また、参考に日本のサッカー協会とバスケットボール協会も表に含めている。日本では人口およそ2万人に一人が自転車競技の登録競技者であるが、イギリスではおよそ1,500人に一人、ベルギーでは600人に一人であることがわかる。ちなみに日本のサッカーは140人に一人である。

表 3-9 人口・登録選手数の比較

(国連人口統計 2010、日本自転車競技連盟事業報告書、イギリス・ベルギー自転車競技連盟個別ヒアリング結果)

登録競技者数の比較			
	国別人口	登録競技者数	競技者一人あたり人口
	P	A	P/A
日本自転車競技連盟	126,535,920	6,059	20,884
イギリス自転車競技連盟	62,035,570	40,200	1,543
ベルギー自転車競技連盟	10,712,066	18,000	595
日本サッカー協会	126,535,920	900,880	140
日本バスケット協会 (JBA)	126,535,920	616,839	205

イギリスはその登録者数を2005年の18,000人から2010年の40,200人に倍増させている。(British Cycling Annual Report, 2005, 2010)

他方、日本の登録者数は図3-1に示すように、イギリスの登録者数は2000年代前半と比べて倍増しているが、日本はここ十年以上の間、ほぼ横ばいであることがわかる。

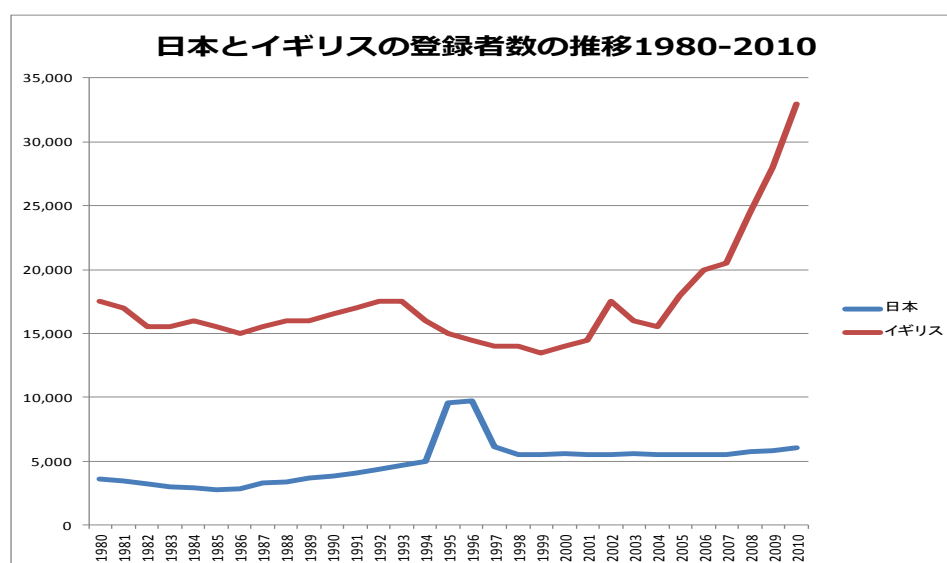


図 3-1 日本とイギリスの登録競技者数推移 1975-2010

(イギリス自転車競技連盟年次報告書・日本自転車競技連盟事業報告書より集計、1994年迄は日本アマチュア自転車競技連盟)

第4節 日本の取り組むべき課題

普及（競技者登録数）、資金（競技団体年間予算規模）、勝利（独自に指数化）の3側面におけるバランスを、イギリス・ベルギーをそれぞれ1として指数化して比較した結果を表3-3ならびに図3-2に示す。

表 3-10 トリプルミッション観点からの分析

	国別人口	普及：競技者登録数		資金：競技団体予算規模		勝利：換算指数
	U.N.2010	登録数	人口比	換算年間予算	人口比	指数
	P	A	P/A	EURO	EURO/P	M
日本	126,535,920	6,059	20,884	5,666,015	0.045	0.011
イギリス	62,035,570	40,200	1,543	23,664,597	0.381	0.043
ベルギー	10,712,066	18,000	595	5,500,000	0.513	0.027

	普及	資金	勝利
日本	0.070	0.120	0.256
イギリス	1.000	1.000	1.000

	普及	資金	勝利
日本	0.028	0.080	0.411
ベルギー	1.000	1.000	1.000

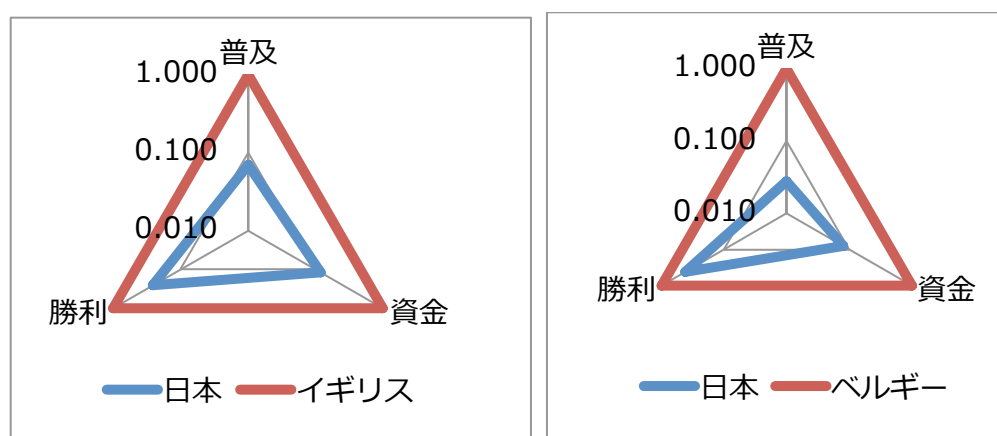


図 3-2 日本とイギリス・ベルギーのトリプルミッション・バランス

日本は、英国・ベルギーと比して3つの指標について総じて低い、とりわけ普及面が低水準にあることが示されている。

第4章 成長国・先進国との事例比較

第1節 ライセンス制度の比較

第1項 イギリスにおけるライセンス制度

表 4-1 に、イギリスにおける登録制度の概要を示す。

近年勝利面での成長著しいイギリスのライセンス制度からは下記のような特徴が読み取れる。

- ・ サービス内容の階層に応じた異なる料金設定のバリエーション（四段階）
- ・ 本格的競技者だけでなく、「ライド」を楽しむ層を取り組む仕組みの存在
- ・ 低年齢層無料など、ビギナー取込の仕組みの充実
- ・ 保険制度の充実
- ・ 加入者メリット（パーツや雑誌購入割引制度）の充実
- ・ ウェブサイト申込みシステムによる加入しやすさ

表 4-1 イギリスのサイクリング・メンバーシップ制度

英国サイクリング・メンバーシップ	RACE			RIDE
	BRONZE	SILVER	GOLD	
会費（英ポンド）	13.5	36	64	
傷害保険			●	
賠償保険（競技中）		●	●	
賠償保険（競技外）		●	●	●
法律相談・サポート	●	●	●	●
12%割引オンラインショップ	●	●	●	●
40%割引会員加入権	●	●	●	●
週間 EMAIL ニュースレター	●	●	●	●
NF 主催大会割引チケット	●	●	●	●
提携自転車店 10%割引会員加入権	●	●	●	●
提携レンタカー最大 48%割引	●	●	●	●
提携自転車雑誌最大 40%割引	●	●	●	●
提携自転車雑誌定期購読申込み特典	●	●	●	●
保険加入最大 15%割引	●	●	●	●
フル競技ライセンス	●	●	●	●
UCI チーム		74ポンド	74ポンド	
18歳以上		32ポンド	32ポンド	
16-18歳		13ポンド	13ポンド	
12-15歳		無料	無料	
12歳以下		無料	無料	

第2項 ベルギーにおけるライセンス制度

ベルギーにおけるライセンス制度の概要を表 4-2 に示す。

自転車競技を国技とし、特にロードレースで長い伝統を誇るベルギーのライセンス制度には下記のような特徴が指摘できる。

- ・クラブのレベル（プロフェッショナル度）に応じた登録費用のバリエーション
- ・選手以外のチームスタッフ（メカニック、医事スタッフ等）登録制度の充実

表 4-2 ベルギーの競技者ライセンス制度

ロードレース	登録料€
エリート・ワールドツアー・チーム選手	750
エリート・UCI プロコンチネンタル・チーム選手	615
エリート・UCI コンチネンタル a/c・チーム選手	545
エリート・UCI コンチネンタル s/c・チーム選手	310
U23・UCI コンチネンタル・チーム選手	310
女子 UCI チーム選手	245
クラブチーム選手	235
チーム代表者、監督、コーチ	490
女子チーム代表者、監督、コーチ	280
クラブチーム監督	280
UCI チーム・トレーナー、メカニシャン	195
UCI チーム・ドライバー	195
UCI チーム・医師	260
選手エージェント	750

第3項 日本におけるライセンス制度

国際競技規則上、下記の通りライセンスを発行することが義務づけられている。

1 ライセンス

ライセンス所持者のカテゴリ：ライセンスは次の場合に必要である。

1.1 競技者（男女ともすべての競技，すべてのカテゴリ）

1.2 サイクリング・フォア・オールへの参加者

1.3 ペーサー

原動機付二輪車に乗るペーサー（オートバイ，モペッド，デルニー）

1.4 スタッフ

1. 監督

2. チーム監督

3. コーチ

4. 医師

5. 医療補助者

6. メカニシャン

7. 運転手

8. ライセンスに明記されるその他の職務

1.5 オフィシャル（役員）

1. 連盟の管理者（身分をライセンスに明記すること）

2. コミッセル（身分をライセンスに明記すること）

3. パラサイクリングのクラス分け担当官

・その他の職務（例：計時/写真判定オペレータ，アナウンサー，レース・ラジオ・オペレータ等）をライセンスに明記すること

1.6 主催者

1. 大会主催の運営委員長

2. ライセンスに明記されるその他の職務

（UCI規則第1部スポーツとしての自転車競技組織 第I章ライセンス所持者より）

本来、競技にかかわる者は須く登録者である必要があるが、日本では競技者と審判員にしか登録が行われていない。このことは、チーム監督やコーチが競技会に参加する際にルール遵守の根拠を持たないことにも繋がっている。表 4-3 にライセンス制度がカバーする範囲の比較を示す。黄色で表示された部分が日本で欠けている部分である。競技者・審判以外にライセンスが発行されていない、ジュニア以下のユース年齢に対してもライセンスが発行されていない。

表 4-3 ライセンス制度がカバーする範囲の比較

競技者	競技者	審判	審判	コーチ	コーチ	チームスタッフ	オフィシャル	主催者
日本	外国事例	日本	外国事例	日本	外国事例	国際規則	国際規則	国際規則
国際	エリート	UCI 国際	UCI 国際	日体協上級	レベル4	コーチ・監督	連盟代表	主催者代表
一般	エスポート		エリート・N	日体協コーチ	レベル3	医師・看護師	コミッセール	その他役職
臨時	スポルティーフ	1 級	ナショナル	日体協指導員	レベル2	メカニック	クラシファイア	
	ビギナー	2 級	2 級		レベル1	運転者	オペレータ等	
	キッズ	3 級	3 級			その他		
	マスター							
	パラサイクリング							日本の不足分野

第2節 登録者数とレース数

第1項 イギリスと日本におけるレース数の概数

イギリスでは年間約 3,000 の自転車イベントが、本格的競技大会ではないレクリエーション的なもの・協力関係のものも含めてではあるが、実施されているとのことである（British cycling annual report 2011）。これは、毎週約 60 のイベントがイギリスのどこかで行われているということに相当する。日本の登録者向けレースは全国で年間 100 程度であるとされている。これは週に 2 大会程度である。

第2項 日本国内におけるレース数増大の事例

競技者登録をしようとしている人からみて、参加できるレースが存在しなければ、新たに競技者登録をしようとするモチベーションは高まらないと推察される。参加できるレース数が十分に用意されていることが、登録者増加に向けた必要条件ではないかと考えられる。このことを、日本学生自転車競技連盟（学連）の主催する大会数の増大と、同連盟の登録者数の推移を一例として検証した結果を図4-1に示す。

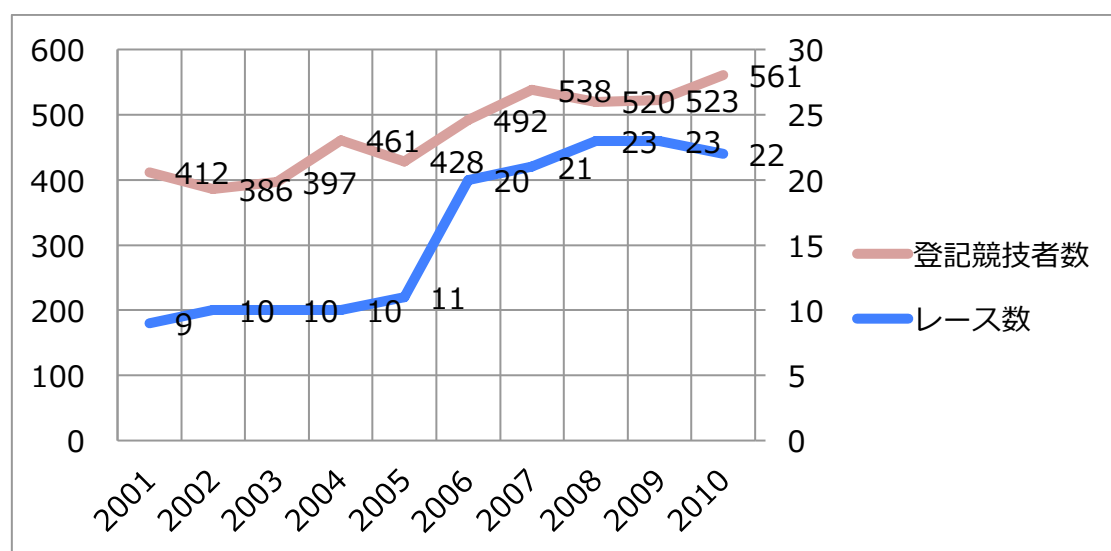


図 4-1 日本学生自転車競技連盟のレース数と登録者数推移 2001-2010

同団体は登録者数が400名程度に低迷していた2000年代前半には年間9であったレース数を増加する施策をとり、2010年には23レースを実施するにいたった。結果的に2010年度には600名弱の登録者を擁するようになり、概ね1.5倍に増加している。このレース数と登録者数の相関は、回帰分析により補正 R^2 が表4-4に示すように0.82となり、高い相関関係が示されている。

表 4-4 学連レース数と登録者数の相関に関する回帰分析結果

回帰統計					
重相関 R	0.9197				
重決定 R ²	0.8460				
補正 R ²	0.8267				
標準誤差	26.419				
観測数	10				
分散分析表					
	自由度	変動	分散	観測された分散比	有意 F
回帰	1	30675.7	30675.7	43.948	0.0001642
残差	8	5583.8	697.9		
合計	9	36259.6			

	係数	標準誤差	t	P-値	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%
切片	324.391	23.753	13.656	7.95E-07	269.616	379.16	269.616	379.167
レース数	9.27094	1.3984	6.6293	0.000164	6.04608	12.495	6.04608	12.4958

第3節 クラブ育成とイギリスにおけるコーチ養成制度

自転車競技は個人別に順位が与えられる、一見すると個人競技のように見えるが、マストスタート種目（一斉に複数がスタートする）が中心であるロードレースなど、レース中のチームワークにより勝敗が決定する要素の強いチーム種目である。実際、ロードレースではレースへのエントリーはチーム毎に同一人数として申し込むことが基本となっている。ただし、初心者向けの大会では個人エントリーを認めているものが多い。本格的大会への参加がチームエントリーを基本とする以上、初心者がより本格的に競技に参加していこうとするときには、何らかのかたちでチームに所属していくことが求められる。所属するチームなくしてはレースの成立も、登録者の増大もないことになる。必然的にチームを育て、運営するコーチ・監督の存在が必要となっている。

表 4-5 に示すように、イギリスの登録コーチ数は 423 人であり、登録競技者数 95 人につき一人に相当する。これは、日本の登録コーチ数 345 人、登録競技者 18 人につき一人と比較してむしろ少ない。しかしながらイギリスは毎年順調に登録者数を伸ばし、勝利面においても進化を続けている。

イギリスはレベル 1 からレベル 4 に至る 4 段階のコーチ養成・資格認定システムを擁しており、それぞれのレベルが対象とする競技者の層が明確に定義され、また地域ごとに有資格者が配置されて初めて競技を始めようとする人が最初に接触することができる仕組みが整えられている。また、図 4-2 に示すように各レベルに対応した教本が整備されている。

他方日本においては、日本体育協会の指導者養成システムに準拠してスポーツ指導員、コーチ、上級コーチの 3 階層からなるコーチシステムを運用しているものの、講習会受講は個人的モチベーションに負うところが多く、資格取得後の活躍の場も取得者個人と所属地方連盟との関係に委ねられていて、全国的に競技に取り組もうとするビギナーをすくいあげる仕組みとしてはまだまだ改善の余地がある。

表 4-5 イギリスと日本の登録コーチ数比較

（日本は財団法人日本体育協会公認スポーツ制度指導者制度オフィシャルブック 2011、イギリス・ベルギーは個別ヒアリング）

	登録者数	コーチ数	選手数/コーチ数
	R	I	R/I
日本自転車競技連盟	6,059	345	17.6
イギリス自転車競技連盟	40,200	423	95.0
ベルギー自転車競技連盟	18,000	350	51.4



図 4-2 イギリス自転車競技連盟のコーチ育成教本

第4節 トラック自転車競技場が普及拠点として果たす役割

イギリス自転車競技連盟の事務局は、マンチェスターのトラック自転車競技場内にある。この競技場は屋内トラックであるという特性を生かして、冬期を含めて夜間のトレーニングが可能であり、毎週定期的に小学生の初心者講習会が開催されている（図 4-3）。

立地がマンチェスターのダウンタウンからそう遠くない郊外のスポーツコンプレックス内にあり、両親が自動車で気軽に送迎できる距離感であることと相俟って、初心者が競技に取り組むきっかけづくりに貢献している。連盟事務局が競技場内にあることは、自転車競技に関するメッカがその競技場に集約されているというイメージを形成しやすく、ビギナーが最初に何処にいったらよいか、という問いに対するわかりやすい回答となっている。

自転車競技場に競技連盟事務局を置いているのは、イギリスのみならず、オーストラリア（シドニー・ダングレイ屋内自転車競技場）、タイ（バンコク・ヒュームアーク屋外自転車競技場）、台湾（高雄屋外自転車競技場）など多くの国で見られ、ひとつの標準形となっている。これには、前述の普及上のメリットのほか、事務所賃料の低減という面でも効果をあげている。

図 4-3 マンチェスター自転車競技場・ビギナー向け講習会の様子



第5章 考察

トリプルミッション分析の結果、日本はイギリス・ベルギーと比して勝利・市場・普及の3つの分野の指標について総じて低い。3つの分野は相互に関連しあっており、バランスをとりながら発展させることが必要であると考えられる。しかしながら限られた資源を投入して何らかの施策をとっていく場合、優先順位をつけて課題に取り組んでいく必要がある。

日本の自転車競技の状況に関してはとりわけ普及面が低水準にあり、普及面での施策をまずは重点的に施すべきではないかと思量される。すなわち、普及面の代表的指標である登録競技者の増大が重要な当面の課題である。課題の解決には以下のような施策が考えられる。

第1節 日本のライセンス制度における施策

日本における登録競技者数は1980年代後半から順調な増加傾向にあり、1995年の日本アマチュア自転車競技連盟と競輪団体との統合により競輪選手が登録したことにより1995年は急増したが、二年後には登録をとりやめた競輪選手が多かったことから元の水準に戻ってしまっている。その後は、1995年以前の伸び率よりも低い伸び率にとどまっている。

1990年代中盤以降の登録者伸び率の低迷にはいくつかの要因が推定可能である。例えば

- ・自転車競技連盟主催または公認大会以外の所謂未公認レース（新聞社主催大会や競技連盟以外の団体主催大会）が行われるようになり、未登録のまま競技に参加可能な形態が普及した。
- ・競技者登録して得られるメリットが相対的に低下した。
- ・自転車競技連盟が補助金依存型の運営組織になり、多くの参加者を求める指向性が弱まった。

等の要因が推定される。登録競技者数を一定数以上確保し、増大させていくことは、強化の対象となる選手層の確保においても、安定的資金確保の面においても基本となる重要な要素であり、この面において成功を収めることが発展のために必要であると考えられる。

第1項 登録のしやすさとウェブ申込み

イギリス、ベルギー等の先進・成長諸国の登録申込みはいずれもインターネット・ウェブサイトから入力可能な方式に移行済みである。ライセンス制度はビギナーにとっても入りやすい仕組みであることが大切であると考えられる。とくにイギリスのメンバーシップ制度は、入会に関する情報提供を綿密に行い、本格的競技者層を増大しその裾野となる層を「サイクリング・メンバーシップ」の会員として一種のファミリー化することに成功していると考えられる。

日本では現在、申込書を紙に記入し都道府県自転車競技連盟事務局でコンピューター入力することにより登録事務が行われている。都道府県連盟に出向く、もしくは紙媒体申込書を郵送するという時間的・労力的負担が登録にためらいのあるビギナーの登録の妨げとなっている可能性がある。この障壁を低くするため、イギリス等と同様にインターネット経由での申込み方式に変更することが望ましいと考えられる。

現在の方式は受付窓口となった都道府県自転車競技連盟に一定の手数料収入があり、少額とはいえ都道府県自転車競技連盟の財源となっていることから、インターネットで直接に国内連盟に申し込む方式となった場合でも、登録地の都道府県連盟には一定の財政的配慮が必要となるだろう。

第2項 ビギナー、チームスタッフ等への発行対象範囲の拡大と登録料のバリエーション拡大

規則上は競技に参加する者は須く登録手続きをすませ、ライセンスを保持する必要がある。ルールを遵守して大会に参加する、ということの証がライセンスであり、そのために登録制度がある。ビギナー、スタッフの登録制度を充実し、広い範囲で競技に参加する者にライセンスを発給するよう、登録種類と登録料のバリエーションを増大させる必要がある。

ベルギーにおいては、ワールドツアーで活躍する選手を多くかかえることから、一定の収入のあるプロ選手には金銭的にも多くの負担を求める仕組みとなっていると考えられる。選手以外のライセンス制度も充実しており、現行の競技規則に準拠したライセンス制度の模範例といえることができる。

ビギナー向けライセンスのバリエーション充実は、登録の間口拡大に直結する課題である。

また、チーム・スタッフに対するライセンス発給がなされておらず、その分野における資質向上に関する組織的取り組みも手つかずとなっている。チームスタッフに対するライセンス発行は、ライセンス保持者そのものの増大のみならず、チーム力の向上による競技者ライセンス保持者の増大にも結びつくと考えられる。

第3項 保険、割引、ランキング情報による登録メリットの増大

イギリスのライセンス制度はわかりやすい形で登録者にとって登録することによる安全上、経済上のメリットを表現している。日本で登録者数増大を図るには、登録料に見合った価値を登録者が感じ取れるよう、競技会に参加できるというライセンスの本来価値に加えて、何らかの付加価値をつけていくことが有効と考えられる。例として以下の事項が考えられる。

- ・ 第三者賠償保険の付与
- ・ 傷害保険の付与
- ・ 提携先割引制度（ショッピング、宿泊等）の付帯
- ・ ランキング情報の提供
- ・ 競技面での技術的相談サービス

このような付加価値は、時代とともにニーズが変化すると考えられるので、常に内容を更新していく努力が求められよう。

ライセンス制度における施策の一例を下記に示す。

登録手続き

	現行	第一段階	第二段階
申込み	都道府県自転車競技連盟に出向いて用紙記入または郵送手続き	現行方式に加えて、ユーザーによるインターネットからの直接入力方式も選択可能に	原則として、ユーザーによるインターネットからの直接入力方式
ライセンス作成	都道府県自転車競技連盟がコンピューター入力・発行	現行に同じ	都道府県自転車競技連盟が登録料の入金確認後、発行
受け取り	登録証は郵送または窓口手渡し	現行に同じ	現行に同じ

発行対象範囲のバリエーション

	現行	第一段階	第二段階
ビギナー	臨時登録制度はあるものの、あまり活用されていない	臨時登録制度の料金設定等の明確化、活用	ビギナー向け通年ライセンス・カテゴリーの創設
ユース	16歳以下の登録はすべてB登録	ユースカテゴリー制度の設定	ユースカテゴリー制度の振興
チームスタッフ	登録制度無し	チームアテンダント向けライセンス制度の設定と講習会実施	メカニック・トレーナー等、専門職種別ライセンス制度の創設
コーチ・監督	日本体育協会資格による	日本体育協会資格者にUCI準拠ライセンス付与	同左

登録メリットの増大

	現行	第一段階	第二段階
保険	なし	第三者賠償責任保険の付与	第三者賠償責任保険に加え、自身の傷害保険の内容に応じた登録料の設定
提携先割引	なし	付帯	付帯先を増大
情報提供	広報誌ウェブ閲覧	会員専用情報の提供	左記に加え、ランキング情報等の提供
その他サービス	なし	相談サービス	同左

第2節 参加機会増大に向けたレース数の増大

競技者登録をしようとしている人からみて、参加できるレースが存在しなければ、新たに競技者登録をしようとするモチベーションは高まらないと推察される。参加できるレース数が十分に用意されていることが、登録者増加に向けた必要条件ではないかと考えられる。

イギリスには1週間に60程度の自転車関連イベントが行われておる一方、日本では年間で百程度にとどまること、従って参加機会の少なさが登録者の増大の障害になっているであろうことが示された。

また、日本学生自転車競技連盟の事例から、参加機会の増大が登録者の増大に結びつくことが確認された。

よって、参加機会としてのレース数の増大が登録者の増大に向けた有効な施策であると考えられる。レース数の増大には、大会運営のための登録公認審判員の数の増加も必要であり、相乗的に登録者全体の増加をもたらすことが期待される。

第3節 エントリー機会増大のためのクラブ増加策としてのコーチ育成

イギリスにおける認定コーチの選手に対する割合は決して大きくはなく、むしろ日本における登録者一人あたりのコーチ数はイギリスを上回っている。しかしイギリスでは体系的なコーチ養成システムを持ち、資格取得後の人材を各地に配置してビギナーの指導を行うことが普及に役立っていることが確認された。体系的なコーチ育成・認定システムと、資格取得者の組織的活用が登録競技者の増大と競技の普及に有効に作用していると考えられる。

日本では有資格コーチが組織的に各地域で活動しているとは言い難い面もあり、改善の余地が大きい。

第4節 拠点自転車競技場の大都市圏での確保

イギリスをはじめとするいくつかの国において、トラック競技場がロードレースを含めた自転車競技の普及の拠点として機能している事例を確認することができた。道路を使った大会が主体である自転車競技にとってトラック競技場の「建物」は未だ登録者ではない人たちにとって、わかりやすいイメージ上のシンボルであり、そこに競技団体の拠点があり、ビギナー向けの講習会の会場を兼ねていることは普及にとって大きな優位性をもたらすであろうことが確認された。日本においても、多くの人口を抱える大都市圏近郊にこうした拠点を確保することが登録者の増大など普及に寄与すると考えられる。

他方、日本では大都市圏近郊に自転車競技場が無く、東京圏から最も近い自転車競技場が山梨県笛吹市・境川自転車競技場、次に近いのが長野県松本市・かりがね自転車競技場であり、日帰りでビギナー層がトラック走行を可能にする立地は限られているし、連盟事務局の設置場所としては首都圏から離れすぎている。また近畿圏でも同様に大阪市内から近いところには自転車競技場が存在しない。これは、日本の自転車競技場整備が国民体育大会の開催に際して、競輪場のない各都道府県では競技場を新設する、競輪場のある都道府県では競輪場を使用して

大会を開催する、という形で進んできたため、競輪場のある大都市圏では自転車競技場が整備されてこなかった、という歴史の産物でもある。

競輪場を普及拠点として利用する、という選択肢もありえる。首都圏近郊では、京王閣競輪場（調布市）、立川競輪場（立川市）、西武園競輪場（所沢市）、松戸競輪場、取手競輪場、川崎競輪場などがある。実際に競輪場は所謂アマチュア選手の練習に使われているし、大会に使用されている例もある。たとえば日本学生自転車競技連盟では古くは後樂園競輪場で練習や大会が行われてきた歴史があるが、近年では 2007 年に取手競輪場からの積極的な大会誘致を受け、「全日本学生トラックレースシリーズ」を創設して、普及型の記録会・練習会的性格の大会を始めている。また同時期には京王閣競輪場からも誘致を受け、東日本学生選手権大会などを数年にわたり開催している。このように競輪場が大学生の大会開催誘致に一時期積極的だったのは、将来競輪選手になる可能性を持った若い選手に走る場を提供することが競輪の発展のためにも必要であると考えられることのみならず、競輪場が競輪開催日に渋滞を引き起こすなど周辺住民から所謂「迷惑施設」としてのイメージが定着していることに対して、競輪以外のイベントに開放することによって少しでも和らげ、また採算が悪化して存在意義が問われている施設の存続にも結びつけたい、という意向も働いたものと考えられる。

ただしこれら「全日本学生トラックレースシリーズ」や「東日本学生選手権大会」は 2011 年頃からは競輪場を使用せずに自転車競技場で開催されるようになっている。理由としては下記のようなことが考えられる。

- ・競輪場は走路規格が競技規則を満たして居らず、原則として記録が公認されない。
- ・競輪場の多くは周長 400m であり、現在国際標準である 250m と余りに差が大きく、周長の差によるレース形態の差も大きい。250m 走路が日本にほとんど無い状況では、少しでも 250m に近い 333m 走路で大会を開催することが、より高い競技レベルのレースを実施する上で望まれている。
- ・競輪場の所有者レベルには危機意識があり、アマチュアの大会誘致や練習への開放に対して積極的な意向がある一方、現場レベルにはそうした危機意識よりも管理面の煩雑さを嫌う意識が強い。従って使用時間帯や使用範囲を巡って実務段階ではトラブルが発生しがちである。
- ・その競輪場では競輪が開催されていない日でも、場外車券販売をしている日程が多くなり、場外車券を買うためにきた顧客と大会参加者の利用領域が不明瞭となり、駐車場などでトラブルになる例が多い。
- ・場外車券発売締め切り時のブザーと競技運営のピストル音が重ならないように競技を一時中断する必要があるなど、大会運営に適した環境ではない。
- ・場外車券を購入する目的で来ている客が女子選手に下品なヤジを飛ばすなど、スポーツ大会として好ましい環境とはいえない。
- ・競輪選手・選手会が、練習時間が減るために大会誘致に賛成しない場合がある。
- ・運営にかかわる「競技会」が備品の管理面から立ち入り区域を厳しく制限し、本格的大会運営には支障がある。
- ・競輪場は、顧客の着順決定や払い戻しに関する不満による暴動を防止するため、選手と観客、審判と観客を隔絶する施設構成となっており、観客-選手-審判のコミュニケーションを重視するスポーツとしての自転車競技の会場に適していない面がある。

このように、競輪場は首都圏に複数存在して練習での利用などにおいて普及面で一定の役割を果たすことができる可能性があり、実際に一定の貢献は果たしているものの、大規模大会での使用には本来の目的が異なる施設の流用からくる様々な制約があり、本格的な自転車競技の「拠点」としての機能を期待することは困難と考えられる。従って、主たる目的を自転車競技のトレーニングと本格的な大会の開催、および普及のためのスクール開催等とする「自転車競技場」を拠点として大都市圏に整備する必要があると考えられる。

第5節 トリプルミッション達成を支える理念と組織

以上のように普及における発展を重点課題としていくつかの施策を実施することが望まれるが、その実現に際してはトリプルミッションのバランスを保ちながら推し進める理念と組織が必要である。第4章第2節で見たように日本の競技団体は補助金への依存率が極めて高く、組織の人的資源の面でも補助金拠出団体に依存する傾向が強い。組織においても、ミッションの達成に即した構成としていく必要があると思われる。

第6章 結論

日本の自転車競技は、普及・資金・勝利の三側面からのトリプルミッション分析からみると、普及の面に大きな改善の余地があり、登録競技者の増大が優先的に取り組むべき重要課題であると結論づけられた。

そのための施策として、ライセンス登録の仕組みを登録者数の増大に備えた仕組みへと発展させていくことが有効であり、ライセンスシステムの登録のしやすさ、登録対象のバリエーションの広範囲化、レベルに応じた階層化、が推奨される。

これらに加えた二次的施策として、増大した登録者を受け入れられるに十分な数のレースを確保・運営すること、参加するチームを運営・育成するに足るコーチ資格者を養成すること、大都市圏近郊に拠点となる自転車競技場を確保することが、望まれる。

謝辞

本研究に行うにあたり、たいへん多くのかたのご協力・ご支援をいただきました。ご助力いただいた皆様に深く感謝申し上げます。

執筆にあたり、指導教員である平田竹男教授には、本稿に関する助言のみならず構想段階から広い視点で競技団体のありかたについて様々なご指導をいただき研究活動を支援していただきました。副査の中村好男教授からは、独自の視点からご指導・ご教示を頂きました。副査の村岡功教授には、早稲田大学自転車部前部長として自転車競技にかかわられた立場から様々なご教示をいただきました。

平田研究室同期の小池氏、金子氏、井上氏、日下部氏、佐藤氏、長塚氏、橋爪氏、東野氏、山田氏には、様々な面でサポートして頂きました。また、修士2年制の畔蒜氏、兼清氏、佐藤氏、鈴木氏、間仁田氏、原氏、三澤氏には、それぞれの観点から助言をいただきました。とくに、原章展氏、三澤翼氏には構成や細部に貴重な助言を頂きました。

イギリスの国際コミッセールであるフィル・ポラード氏には、イギリスの自転車競技に関する貴重な情報を提供いただきました。日本ナショナルチームコーチの吉井功治氏には、イギリスのコーチングシステムについてご教示いただきました。

ベルギーの国際コミッセールであるフィリップ・マリエン氏、ベルギー在住の日本人コーチである山宮正氏、ジャパンカップ等の大会で日本を訪問されたこともあるベルギー自転車競技連盟スポーツ部長のマーク・ボラン氏には、ベルギーのライセンスシステムについて情報提供・ご助言いただきました。財団法人日本自転車競技連盟の皆様には、様々なかたちで情報提供いただきました。

本論文に関わったすべての方々に改めて感謝申し上げるとともに、皆様の今後のご健康とご発展を祈念して本稿を締めくくらせていただきます。

文献・資料

- ・トリプルミッションと国際政治からみた日本サッカー界の発展分析
平田竹男 スポーツ産業研究 Vol.17,No.1(20107),10-19
- ・なぜ「ツールドおきなわ」の参加者は増加したのか：マーケティング戦略にみる供給サイドの資源依存関係マネジメント 中村英仁ほか スポーツ産業研 Vol.20,No.2(2010),173-189
- ・スポーツ指導者養成の国際比較
(カナダにおける上級コーチ養成/西ドイツのスポーツ指導者資格制度とケルン・コーチアカデミーにカリキュラム) 田村清ほか 大阪体育大学 1988
- ・「中央競技団体の戦略と組織」赤岡広周 2009 年 9 月 10 日北海道大学大学院経済学研究科経済学研究 59 巻 2 号 49-56 頁
- ・我が国の中央競技団体における収支構造について：各中央競技団体の収支報告書の考察から (神尾正俊教授記念号)奈良, 光晴 武蔵大学人文学会雑誌 ISSN: 0286-5696 Date: 2009 Volume: 40 Issue: 3 Page: 45
- ・British Cycling Federation Annual Report
- ・財団法人日本自転車競技連盟事業報告書
- ・日本学生自転車競技連盟事業報告書