

## はじめに

MotoGPの現地取材を開始してそろそろ20年になる。

3月の中東カタルを皮切りに南北アメリカ大陸を経て、春から秋は欧州を転戦、晩秋に日本、東南アジア、オーストラリアを巡る——、と地球を一周しながらこの世界最高峰の二輪ロードレース競技は全国各地のサーキットで年間約20戦を競う。その本場は、かつて〈コンチネンタルサーカス〉といわれたように、やはり欧州大陸である。

毎年ほぼ判で押ししたように、同じ時期に同じ国の同じ地域に滞在する。

4月下旬はスペイン最南端アンダルシア地方のヘレスサーキット、2週間後の5月中旬にはフランス中央部ロワール地方のル・マン、次はイタリアのフィレンツェから山間部へ入ったトスカーナ地方のムジエロで陽光の眩しい初夏を迎え、そしてふたたびスペインに戻って、乾いた空気のなか強い日射しが照りつけるカタルーニャ地方のバルセロナ、それが終わると今度は、夏至の時期とは思えないほど冷えて天候も不安定なオランダのアッセ

ン……と、レースカレンダーに合わせて各地を訪れる関係上、自分のなかで各地のイメージはその季節感に沿った体感的な記憶として蓄積されている。

それらの記憶はまた、毎年20万人以上もの大観衆を動員するヘレスや、大伽藍だいがらんを思わせるピットビルディングの偉容が重厚な風格を滲にじませるル・マン、そして、100年近く連綿と続くレースの歴史をいまに継承しながら国民レベルのイベントとして親しまれているアッセンの伝統等々、各地の風俗とも相俟あいまって醸成されている。

レース翌日の月曜朝、前夜遅くにサーキットから定宿に戻って夜中まで原稿を書き続けた睡眠不足の状態で朝食を摂とりに食堂へ行くと、テレビのニュースがスポーツコーナートップで前日のレース結果をレポートしている。新聞を開けば、スポーツ欄ではサッカーと同等か、あるいはそれよりも大きなスペースでレース結果を報じている。

東南アジア諸国でも、近年ではこの本場欧州諸国に似た、あるいは熱狂度ではそれ以上といってもいいほどの盛り上がりを見せている。マレーシアGPは毎年、日本でいえば晩秋の季節にレースが開催されるが、赤道直下という土地柄、2月も10月も関係なくうだるように暑い。そんなマレーシアのクアラルンプール国際空港近くにあるセパンサーキットは、とくにこの10年ほどは年々観客動員数が増え、いまでは17万人を集客する。

東南アジア諸国からは、Motto2、Motto3という登竜門クラスへ参戦する選手が増加していることもあって、中小排気量カテゴリーに対する親近感が強い。それだけに、レースが行われる日曜は、Motto3、Motto2の身近なカテゴリーの決勝を経て、最高峰のMottoGPクラスのレースが始まる時刻になると、会場全体がまるで熱にうかされたような雰囲気になる。

たとえばこんなこともあった。レース数日後に帰国するためタイのバンコクから空港までタクシーに乗った際、運転手が訛りの強いこと英語でMottoGPについて熱心に話しかけてきた。しかも、スマートフォンで撮影したライダーの写真を自慢げに見せる。相づちを打ちながら、内心ではこの国での広範かつ熱烈な人気に驚いた記憶がある。

一事が万事こんな具合に、欧州各地の伝統や格式、東南アジア諸国の狂熱を目の当たりにすると、MottoGPはオートバイレース世界一決定戦という興行の枠を超えて、何か〈ハレ〉の祝祭場のようなものとして作用しているのではないか、とも思えてくる。

ともあれ、毎年この時期はだいたいいつもこの国のこの地方に滞在している、という体感上のリズムのようなものが自分のなかで長年かけてできあがると、各土地の風俗やレース人気と分かちがたく結びついた〈シーズンカレンダーの体内時計〉が形成される。

その〈体内時計〉が、2020年はまったく狂ってしまふ羽目になった。

新型コロナウイルス感染症が世界に蔓延まんえんする影響で、他のスポーツと同様にMottoGPも開催のめどが立たない状況に至り、渡欧どころかそもそも地球規模で人の動きがぱたりと途絶える事態になった。とくに自分の場合、自己免疫疾患という面倒な病気を抱えていることもあり、東京都武蔵野市の自宅から出ることもままならない日々が続いた。

先の見とおしがまったく立たないままのあるとき、長年寄稿させてもらっている集英社「スポルティーバ」編集部から、21世紀のMottoGP歴代チャンピオンや名選手たちに関するコラムを週1回更新で連載しないか、という提案をいただいた。

最初にこの企画案を聞いたときは、正直なところ、躊躇ちゅうちゅうのほうが勝った。世界で誰よりも優れたライダーとして頂点に君臨してきた選手たちについて、未熟な観察力で稚拙な評言を下すなど倨傲きよぼうもはなはだしい、と思えたからだ。

しかし、試しに少し準備作業をしてみると、約20年に及ぶ日々の取材でジャーナリストとして彼らと直接にことばを交わし、喜怒哀楽の感情を至近距離で目の当たりにしてきたことで、アウトプットしてしかるべき蓄積がそれなりにあることに気づいた。じっさいに連載をスタートしてみると、自分でも意外なくらいさまざまエピソードを思い出し、愉たの

しみながら書き進めてゆくことができた。そして、思い出すといえ、ある選手について書いてゆきながら、そもそも自分はなぜ欧州を転戦取材しようと考えたのか、という記憶を呼びさますことにもなった。その詳細は、第10章をお読みいただきたい。

欧州諸国と比べるとスポーツとして二輪ロードレースの認知度が低い日本では、ともすればライダーたちに関する情報は間接的で断片的なものになりがちだ。だが、典型的で表面的な人物理解では、そこからこぼれ落ちるものはあまりに多い。

ここで紹介するライダーたちは、時速350kmの世界でむき出しの五感を研ぎ澄ませ、0・001秒のタイム差を競う超人的な人物ばかりだが、その姿を、できるかぎり人間くさい実像の世界へ引き寄せる努力をしたつもりだ。だが、あるいはだからこそ、そこで浮き彫りになる姿はやはり、常人の域を遥かに超えたレベルのものであるかもしれない。

本書を読み終えたときにあなたが、世の中のあらゆるロードレーサーたちに対して驚愕と親近感と尊敬と、そしてこの競技に対する愛情を少し持っていただけなのであれば、これに勝る喜びはありません。

愉しくお読みいただければ幸いです。

# MotoGP年間ランキング

(2001年のみ2ストローク500cc)

	1位	2位	3位
2001 ▶	V・ロッシ <b>H</b>	M・ビアッジ <b>Y</b>	L・カピロッシ <b>H</b>
2002 ▶	V・ロッシ <b>H</b>	M・ビアッジ <b>Y</b>	宇川 徹 <b>H</b>
2003 ▶	V・ロッシ <b>H</b>	S・ジベルナウ <b>H</b>	M・ビアッジ <b>H</b>
2004 ▶	V・ロッシ <b>Y</b>	S・ジベルナウ <b>H</b>	M・ビアッジ <b>H</b>
2005 ▶	V・ロッシ <b>Y</b>	M・メランドリ <b>H</b>	N・ヘイデン <b>H</b>
2006 ▶	N・ヘイデン <b>H</b>	V・ロッシ <b>Y</b>	L・カピロッシ <b>D</b>
2007 ▶	C・ストーナー <b>D</b>	D・ベドロサ <b>H</b>	V・ロッシ <b>Y</b>
2008 ▶	V・ロッシ <b>Y</b>	C・ストーナー <b>D</b>	D・ベドロサ <b>H</b>
2009 ▶	V・ロッシ <b>Y</b>	J・ロレンソ <b>Y</b>	D・ベドロサ <b>H</b>
2010 ▶	J・ロレンソ <b>Y</b>	D・ベドロサ <b>H</b>	V・ロッシ <b>Y</b>
2011 ▶	C・ストーナー <b>H</b>	J・ロレンソ <b>Y</b>	A・ドヴィツィオーゾ <b>H</b>
2012 ▶	J・ロレンソ <b>Y</b>	D・ベドロサ <b>H</b>	C・ストーナー <b>H</b>
2013 ▶	M・マルケス <b>H</b>	J・ロレンソ <b>Y</b>	D・ベドロサ <b>H</b>
2014 ▶	M・マルケス <b>H</b>	V・ロッシ <b>Y</b>	J・ロレンソ <b>Y</b>
2015 ▶	J・ロレンソ <b>Y</b>	V・ロッシ <b>Y</b>	M・マルケス <b>H</b>
2016 ▶	M・マルケス <b>H</b>	V・ロッシ <b>Y</b>	J・ロレンソ <b>Y</b>
2017 ▶	M・マルケス <b>H</b>	A・ドヴィツィオーゾ <b>D</b>	M・ヴィニャーレス <b>Y</b>
2018 ▶	M・マルケス <b>H</b>	A・ドヴィツィオーゾ <b>D</b>	V・ロッシ <b>Y</b>
2019 ▶	M・マルケス <b>H</b>	A・ドヴィツィオーゾ <b>D</b>	M・ヴィニャーレス <b>Y</b>
2020 ▶	J・ミル <b>S</b>	F・モルビデッリ <b>Y</b>	A・リンズ <b>S</b>

**H** : ホンダ **Y** : ヤマハ **D** : ドゥカティ **S** : スズキ   は本書に登場する選手

# MotoGP ポイント システム

---

1位 ▶ 25ポイント

---

2位 ▶ 20ポイント

---

3位 ▶ 16ポイント

---

4位 ▶ 13ポイント

---

5位 ▶ 11ポイント

---

6位 ▶ 10ポイント

---

7位 ▶ 9ポイント

---

8位 ▶ 8ポイント

---

9位 ▶ 7ポイント

---

10位 ▶ 6ポイント

---

11位 ▶ 5ポイント

---

12位 ▶ 4ポイント

---

13位 ▶ 3ポイント

---

14位 ▶ 2ポイント

---

15位 ▶ 1ポイント

---

## 【MotoGPクラス】

4ストロークエンジンへ変更になった2002年以降、2006年まで990cc、2007年から11年まで800cc、2012年以降は1000ccで争われている。

## 【中排気量クラス】

2ストローク250ccから、2010年に4ストロークのホンダ製600ccエンジンに技術仕様を変更し、Moto2にクラス名を改称。2019年からトライアンフ製765ccエンジンへ変更になった。

## 【小排気量クラス】

2012年に2ストローク125ccから4ストローク250ccへ変更し、Moto3に改称。

## 目次

はじめに

3

第1章 バレンテイノー・ロッシ Valentino Rossi

13

第2章 ニッキー・ヘイデン Nicky Hayden

53

第3章 ケーシー・ストーナー Casey Stoner

75

第4章 ホルヘ・ロレンソ Jorge Lorenzo

101

第5章 マルク・マルケス Marc Márquez

125



第6章	ジョアン・ミル	Joan Mir	159
第7章	ダニ・ペドロサ	Daniel Pedrosa	179
第8章	マルコ・シモンチェッリ	Marco Simoncelli	197
第9章	アンドレア・ドヴィツイオーゾ	Andrea Dovizioso	211
第10章	加藤大治郎	Kato Daijro	223
第11章	玉田 誠	Tamada Makoto	239
第12章	中野真矢	Nakano Shinya	261

おわりに

281