

爽快な高原ジョギングと 辛く苦しい山岳耐久競走

山を走ることは、山岳信仰や宗教と結びつき、古くから日本の文化としてあった。しかし、スポーツとしての山を走る行為、トレイルランニングはわずか十数年の歴史しかない。その過程を内側から見続けてきた内坂庸夫さんが、日本トレランの歴史をひもとく。

文／内坂庸夫（雑誌編集者）

イラスト／中村知史



うちさか・つねお

「ポバイ」「オリブ」「ターザン」といつもいまどきの雑誌を作り、その内容のままに日々を過ごす。いまは（チーム・ターザン）なる遊び仲間を結成し、世界一のトレイルレースに挑んでいる

撮影／藤巻 翔

辺境の冒険に憧れた大学生、 屈辱から立ち上がった県庁職員

100人のトレイルランナーがいるなら100通りの考えと記憶と記録がある、良も悪もない。そのなかのひとつと想っていた。石川弘樹と鍋木毅、そして雑誌「ターザン」がなかったら、日本のトレイルランニングは今のようにはなっていなかった。

すべては1997年に始まる。この年、その3つはそれぞれの存在を知らないままに、最初の1歩を進めている。

のちにトレイルランニングの伝道師と言われる石川弘樹はこのときまだ大学3年生。レゲエ・ミュージックに夢中になっていた。古くからのトレイルランナーなら、ドレッドヘアで走る石川弘樹（あるいはその写真を）見たことがあるかもしれない。

「キャプテン翼」に憧れるサッカー小僧の石川は小学校6年生にして（読売クラブ＝東京ヴェルディの前身）のユースに入団、中学でジュニアユースへ。なんたって小学5年生にして皇居1周5kmを18分28秒で駆けているくらいだ、体力と足の速さでは誰にも負けない。ディフェンダーとして東京都選抜にも選ばれた。高校ではインターハイにも出場し、大学でも大活躍、ゆくゆくは実業団…のはずが、入学後すぐにケガをしてレギュラーをはずされ、サッカーへの情熱を失ってしまう。

失意の若者が先輩に連れられ、夜の街に遊ぶのは当然だろう。レゲエに目覚め、クラブに通ううちにその店でバイトを始める。

ここから話は急転直下。その店のお客から世界一のアドベンチャーレース、「レイド・ゴロワーズ」の存在を覚えてもらうや、レゲエ石川はその過酷な冒険レースをやってみたいと思うのだ。日本でのアドベンチャーレ

スの先人、アウトドアズマンの木村東吉を河口湖に訪ねる。木村に多くの情報をもたらされ、誘われるままに富士山青木ヶ原樹海を走ってしまう。ここにアドベンチャーレースへの決意が固まる、サッカー小僧がアウトドアに魅了される97年の秋である。

同じ97年秋。28歳の鍋木毅は生まれて初めての山岳レースをフィニッシュしている。規定の10kgのウェイトを背負い、山を駆け回る快感に思わず大きな声を上げていた。手前で1人抜き、そのままゲートを駆け抜ける。地元群馬の登山家、山田昇の名を冠した（山田昇杯登山競争大会）に初出場、初優勝してしま

った。以来この大会を7連覇してゆく。少年石川はサッカーを選んだが、同じく足の速い鍋木毅は箱根駅伝に憧れた。早稲田大学競走部に入る。喜びはつかの間だった。ほかの部員より一段高いレギュラーの座を保つには、課せられたトレイルランニングだけでは間に

合わない、さらにハードな自主トレが必要だ。無理を重ね、ついに腰を痛めて走れなくなってしまう。走れない部員は退部するしかない。4年生で箱根の往路復路ともに総合優勝を果たした同期生はキラ星のエリート選手、鍋木は途中脱落、負け犬のレッテルを貼られて故郷に帰ることになる。

挫折の鍋木は群馬県庁職員となり、自暴自棄のままに体重を80kgにまで増やしてしまう。ある日、地元上毛新聞にくだんの（山田昇杯）の告知記事が載っていた。ん？ なぜか理由はわからない。その記事が目にとまり、その山岳レースとやらに出てみたい。

初めての山岳レースのゴールテープを切りながら鍋木は思った。

「これだ、オレのやりたいことはこれだあ」翌日から鍋木は山を走る。舗装路で受けた屈辱と落胆は、トレイルランニングの大きなエネルギーになっていった。

〈富士登山競走〉の豪傑、 〈日本山岳耐久レース〉の英雄

そして同じ97年冬。雑誌「ターザン」は269号で、日本で初めてトレイルランニングなるものをエクササイズとして提案している。監修は93年第一回（日本山岳耐久レース）の覇者田中正人。装備、走り方、マナーなどを説明し、関東に6つ、関西に4つのおすすすめコースを案内している。「ターザン」30万読者は驚いた。山を走る？ なにそれ？ 17年も前である、早すぎた。まだ日本にトレランの朝は来ない。

木村東吉と樹海を走った翌年、98年の石川弘樹は忙しい。夏休み、生まれて初めての海外旅行。マウンテンバイクでモハーベ砂漠を走っていた。ココロがばたばたと倒れ、ポ

トルの水がお湯になり、アスファルトが溶けてタイヤに巻きついてしまうほどの灼熱。ナイフをタイヤに押し当てて、ばりばりこそぎ取りながら、どこまでも続く砂漠の道を見つめ、石川は自分に叫んでいた。

「これだよ、これがしたかったんだよ」

旅は続く。ソルトレイクでアウトドア見本市が開催されていた。特別イベントで5マイルレースがあった、生まれて初めてのトレイルレースに出場した石川は驚いた。アドベンチャーレースの移動手段である「山を走ること」が、アメリカではそれだけでレースになっている。トレイルランニングの気持ちよさ、面白さ、そしてかっこよさを痛烈に感じてしまう。帰国して（日本山岳耐久レース）に出場し42km地点で10位、その後コンタクトレンズを落として棄権するのだ（続く99年はライトの電池切れで2位）。

98年の暮れ。石川は「ターザン」の読者チーム、〈チーム・ターザン〉として初のフルマラソンでホノルルを2時間47分で駆け抜けたあと、表舞台には現れない。日本最強のアドベンチャーレース・チーム、あの田中正人が主宰する（エイストウインド）のメンバーになり海外レースに参戦、辺境の地を巡るのである。

3年後、アドベンチャーレースにひと区切りをつけて帰ってきた石川弘樹は（日本山岳耐久レース）に華々しくカムバック。02年、03年、ともに大会記録を更新しての優勝だ。奇しくも同じ02年、03年に鍋木毅は（富士登山競走）を2連勝している。かたや（耐久レース）の雄、かたや（富士）の豪であった。

山岳競技で勝つための鍛錬と カリフォルニアのトレラン

さて、この（日本山岳耐久レース）に触れな

いわけにはいかない。当時は71kmも昼夜を通して走り続けるレースはなかった。それがためにこれに優勝することで初めて日本のトップとして認められる、といった風潮もあった。この大会は、まさに日本の山岳スポーツ文化を代表する大会だろう。（日本山岳耐久レース）というタイトルだけ、主催運営は東京都山岳連盟だ。なぜ山登りの団体組織が「山を走る競技」を主催するのか不思議に思われるだろうが、さらなる摩訶不思議。日本国民体育大会（国体）の正式競技種目に「山を走る競技」がある（正確には08年まであった）。

国体の山岳競技は登攀種目（クライミング）、踏査種目（天気図作成、設営、料理、整列歩行など）のいわゆる山行全般を競うもの、あの山本健一はインターハイで優勝している、そして縦走競技の3つで構成されていた。「山を走る競技」はその3つ目の縦走競技、規定のウェイトを背負い、定められたコースを走るもの。鍋木初出場の（山田昇杯）にあるように山を走るとは、山を登るための鍛錬であった。実業団ランナーたちがトレイルランニングのために山を走ると同じだ。

そもそも山登りを競技にする不思議は国体という一都、一府、二府、四十三県おらが国自慢比べに起因する。なにかと不利な山国は、この山の競技は起死回生の種目であろう。また、競技にすればそのスポーツは普及発展するのだ、という体育会的安直な発想もある。フリスビーだって国体競技になってしまうのだから。

その縦走種目。群馬県には鍋木毅がいた、弟子の松本大がいた、山梨県には小川社太がいた、静岡県には望月将悟がいた。彼らが地元出身県を代表する国体選手であったことを多くの人は知らない。そして、東京都は山国ではない。山岳競技



には不利である。とはいえ登山人口は多い、中には健脚もいるだろう。選手発掘、育成のための大会を作ろうではないか。かくして93年奥多摩・武蔵五日市を起点終点に(日本山岳耐久レース)が生まれた。なので、当初の選手は山登りの人々。大きなザックを背負い、寝袋やコンロ持参、途中で仮眠や自炊は当たり前だった。また、縦走種目という出自から、71kmという長い距離にもかかわらず、エイドステーションなるものはいっさい設置されない(主催者による水の提供は1カ所、天然の水場は3カ所)。すべてのエネルギーを持参携帯しなくてはならない。

さてさて、その(耐久レース)に2連勝した石川弘樹は、その足を海外に向けてゆく。そもそもアドベンチャーレースに夢中になったのも「いろいろな所に行ってみたい」からであり、トレイルレースはその延長だ。同じレースに繰り返し出場するより、見知らぬ土地で見知らぬ人に会えるレースを走りたい。

石川はアメリカの100マイルレースに積極的に出場してゆく。04年には規定の5つの100マイルレースのうちの4つ(ハードロック、リードヴィル、ワサッチ・フロント、ザ・ペア)を完走し、(ロッキーマウンテンズラム)を獲得した。

そして何より素晴らしい、07年に(グランドスラム)を達成。米国でもっとも伝統のある4つの100マイルレース(6月ウエスタン・ステイツ、7月ヴァーモント、8月リードヴィル、9月ワサッチ・フロント)を同一年にすべて完走した者に与えられる名誉だ。しかも石川は合計タイム87時間22分、その年の有資格者11人の中の総合1位でもあった。むろん4カ月連続、日本から飛行機に乗り、クルマを走らせての参戦である。

石川はアメリカにレースに行くだけでなく、

そのトレイルランニング文化を日本に持ち帰り、広く普及させてゆく。05年から「パタゴニア」と「パワースポーツ」の協力を得て(ハッピートレイル)を始めたのだ。これは石川自身がトレイルを下調べし、石川ならではのコースを設定し、参加者の先頭に立つて走るツアーだ。まさに草の根トレイル伝道活動そのもの。むろん、現在も行っている。日本全国いっただれだけの人が彼と一緒に走ったのだろう。「ターザン」はそれまで、読者代表によるアドベンチャーレースの活動を連載していたが05年の(ハッピー・トレイル)の開始にタイミングを合わせるように、トレイルコースガイドを月2回、月号連載し始める。以来、紹介したトレイルは国内外合わせて100を越え、いまなお連載中である。また創刊500号を記念して07年には(ハッピー・トレイル)の海外版、カリフォルニア・ヴェンチュラへの読者ツアーを企画する。ごくごく普通の読者ランナー20数名は典型的なカリフォルニアのトレイルを石川の案内で走り、日本のそれとのあまりの違いに愕然とする。そーか、これがトレイルランニングなんだ!

そろそろお気づきだろう。文頭からすべて日本語の「トレイルランニング」ではなく「トレイルラン」英語発音通りに表していることに。理由は簡単だ、石川が伝える北米のトレイルランニングが素晴らしいからだ。ちよつと脱線するけどいいかな? アウトドアの遊び、スポーツはそれが生まれ育ったところで楽しむのがいちばん。その土地の地形、気象、人々の生活文化があって自然発生し育ったものだからだ。たとえば、湘南でのサーフィンや偽物とは言わないが、南太平洋の島で行うそれのほうがはるかに楽しい。

朝8時、晴天、微風。カリフォルニア・ヴェンチュラから太平洋に沿って30分ほど南、

ポイントマナー州立公園の駐車場にクルマを駐めた短パンとTシャツ姿の男女、それぞれ片手にポトルひとつ。大きな犬を連れて後縁を上がつてゆく。眼下に太平洋を見下ろす展望台でちよつと休憩、2kmほどの尾根をぐるりと回って、先ほどの駐車場目ざして駆け下つてゆく。全行程1時間くらいか。カリフォルニア西海岸、気候は温暖、今日も明日も1カ月先も雨の降る心配はない。トレイルは平坦、しかも道は迷いようがない。そうなのだ、彼の地では山を走るのに何ひとつ装備はいらない。彼らのトレイルは犬の散歩、高原のジョギングだ。どうせ走るなら舗装路より自然の中がいい。それだけのこと。

最初で最後の(ハコネ)、しかし(ハコネ)はただでは死なない

話を戻そう。07年、ヴェンチュラから戻った石川が(斑尾50K)・トレイルズ50K)をプロデュースするまで、それまで大会の開催運営は「走らない人」が行っていた。自治体や観光協会による金集め、客集め、地域活性化のためのイベントであつて、走る選手のことを大事に考えたレースなど皆無に等しかった。

この(斑尾50K)は選手が選手のために作った日本最初の大会であり、同時に競わなくてもいいレースの先駆けでもあった。初心者にとっては苦しくない、つらくないレース。(斑尾)は豊かな自然の奥深くを仲間と一緒に走つて過ごす楽しいイベントでもあり、女子率の高い大会となつていった。また、第1回大会から自然環境の保全を訴求し、大会前日は選手やスタッフで植樹を行っている。

09年に石川は(信越五岳100km)(現在は110km)を作る。それはそれは素晴らしい

コースレイアウト。北米のレースのように高低差の少ない「走れる」コースで、同時に国内初のドロップバッグとペーサー制度を設けている。

その頃、鏑木毅は競技者として国内のレースを総ナメにしていた。そして07年5月(OSJハコネ50K)を優勝してしまう。女子の優勝は間瀬ちがや。箱根という日本を代表する国際的な観光地で、まだまだ社会的認知の低かったトレイルランニングのレースを開催したことは大変な快挙であつた。マンネリ化した箱根町の新しい集客のきっかけになり得るはずであつたが、役人にとって新奇は異様であり、見知らぬものは受け入れたくない。自然保護、環境保全という鏑木の御旗のもとに「箱根の山道を集団で走つてはいけない」と、ものの見事に葬り去られてしまった。2回目はない。最初で最後の(ハコネ)であつた。

しかし、(ハコネ)はただでは死なない。いやハコネの快挙はその後にある。その大会の勝者には(ウルトラトレイル・デュ・モンブランUTMB)へ招待、という副賞がついていた。鏑木の07年から12年に渡る世界最高峰レースへ挑戦は、この(ハコネ)から始まるのだ。

メディアが伝えた艱難辛苦、誰もが大泣きする欧州一のレース

ヨーロッパ大陸最高峰モンブラン山系をひとまわりするUTMB168km(毎年少し変わる)は、もたら存在する「モンブラン山系の景色を楽しむ」トレッキングコースをそのままをなぞっている。ガイドを頼み、山小屋や麓の町のホテルに泊まりながら1週間から10日をかけて楽しむ絶景の旅を、制限46時間のうちに巡るのである。

07年は日本におけるUTMB元年。(ザ・ノース・フェイス)の三浦務は後悔していた。奴らをとんでもないレースに出してしまった。その年の5月のハコネで優勝した鏑木毅、間瀬ちがや。05年の(耐久レース)で鏑木と死闘を繰り広げた横山峰弘、そして佐藤浩巳。日本のトレイル界トップの4人が、このモンブランではまったく歯が立たない、惨敗。お話にならないのだ。

国内でもっとも過酷な山岳レースと言われる(トランス・ジャパンアルプス)富山湾から駿河湾まで列島横断)06年総合優勝の間瀬ちがやでさえ、あまりの疲労困憊にコース途中で昏睡する。アドベンチャーレースでもある横山と佐藤、3日や4日不眠不休で200kmや300km走ることが当たり前ですら、コース半ばにして全身痙攣、途中棄権となつた。かろうじて鏑木だけがなんとか完走するが、レース終盤は下肢の毛細血管がちぎれ、一歩ごとにジャブジャブ音がしたというからすさまじい。車椅子に乗つての帰国であつた。

後悔しつつも三浦はいささかの手応えを感じていた。生涯こんなに苦しい思いをしたことがないという全身の痛みと闘いながら、鏑木が12位で帰ってきたことだ。

翌日の表彰式、鏑木は悲鳴を上げるカラダを支えながら壇上を見ていた。「来年は絶対にあの舞台に上がつてやる」顔にはそう書いてある。三浦も同じ思い「よおし、鏑木をあそこにしたせてやろうじゃないか」。鏑木も三浦も互いに口には出さなかったが、もう来年のUTMBのことを考えていた。

鏑木のUTMB物語。07年初出場12位、08年4位、09年3位、10年荒天・途中大会中止、11年7位、12年荒天・コース変更短縮10位。それぞれにドラマがあるのだから知つてお



鏑木のUTMB挑戦のきっかけとなった07年OSJハコネ50K

ジ・U T M F) が開催された。欧州の選手にとつてはロード区間が多く、北米の選手にとつてはどこまでも続く上り下りの繰り返しのテクニカルなトレイルが悩ましいところか。ともあれ、世界のどこにも類も見ない、日本ならではの地形を反映したハードなレースであることは間違いない。地の利を生かすことのできる国内の選手が、毎年どうしてこれほどに差をつけられてしまうのか？ トップを狙いたいなら、この日本独特の100マイルレースのためのトレーニングとその戦略を本気で考える時期だと思ふのだが。

最後に。

1997年にその種が蒔かれ、国内最大規模の100マイルレースが開催され成功した2012年をもって、トレイルランニングが日本社会に認知されたでしょう。この先はバラ色か、と言えは決してそうではない、むしろ問題だらけだ。

発展普及はバカモノ増加でもある、あなたはどっちのランナーだ？

トレイルランナーの増加は、モラル、マナーの低下につながっていく。スポーツに限らず、政治、ビジネスどんな集まりでも少数ながら意思疎通が簡単に温度差も少ない、間違いの修正もたやすい。けれど、数が増えれば愚も混じる、自浄作用も働きにくい。数が増えるということはバカモノが増えるということでもある。

山の先人、住人たちのトラブルは当初から懸念されていたこと。日本の山は小さい、ハイカーも観光客も犬を連れのお姉さんもみな同じ道を使う、共有しなくてはならない。だから新参者、あとからやって来たトレイルランナーは先輩たちに敬意を払い、礼儀を尽

くし、仲間に入れてもらうべきであろう。いやなに難しいことではない、挨拶をすればいい。狭い道なら譲ればいい。後ろから追い越さざるを得ないときは、ひと声かけて気づいてもらえばいい。道を譲ってくれたらゆつくり脇を通り、ありがとうと言えたい。あなたはそうしているだろうか。それとも、知ったこっちゃねえや、とビュンと脇を駆け抜けるバカモノだろうか？

そして、レースに参加する人が増えているだけで、山を走ることが好きな人がそれほど増えているわけではないという事実。レースでは地図を読む必要がない、親切にいいなマキングがされている。飲み物も食べ物もコース途中に用意してある。コトが起きてもスタッフに言えば助けてもらえる。

レースは遊園地の乗り物、参加費さえ払えば間違いなく楽しい思い(苦しいかも)ができる。たまたま会場が山であるだけ、頭の中は街のマラソンレースに参加するのと何ひとつ変わらない。だから地図を読めないし読まない。観天望気も知らない。山のルールもマナーもわからない。雨に降られると主催者のせいにする、なぜ大会を執行するのだ、と。滑って転んで文句を言う、ちゃんとコース整備をしろよ、と。そんな選手が増えた、あなたはそんなバカモノのひとりだろうか？

もうひとつ。特にトレイルレースは山を集団で走る、という行為ゆえにくらこちらで対策を整えていても、環境保護を唱える人々、団体から環境破壊のレッテルを貼られやすい。科学的根拠に基づいての訴えであれば、解決に向けて互いに歩み寄ることもできようが、相手が感情的なクレーマーである場合は、なかなかわかり合えることができない。しかも今の世の中、環境保全、自然保護はなによりも優先される錦の御旗である。ひとたびトレ

ラン禁止の声が上がると、それを覆すのは難しい。

北米の100マイルレース、あきれるくらい広い国土でありながら、多くの場合、出場選手の上限はおよそ500人。もちろん自然環境への影響を考慮してだ。

対して今年のモンブランUTMBのエントリー上限は、メインの1周UTMB168kmが2300人、1周の後半分のCCC100kmが1900人、前の半分のTDS119kmは1600人、今年新たに加わったCCC50kmは1200人。なんとまあ、世界各国から集まった7000人もの選手が、あの絶景トレッキングコースを、日を変え、時刻をずらし集団で走るのだ。さらにUTMBコースの外の290kmをまわるPTLというチームレースもあって、これは最大100チーム、合計200〜300人だ。

かくしてサポーター、家族、さらに大会関係のスポーツブランド各社スタッフを合わせると総数1万5000人にも及ぶだろう、彼らはシャモニを起点に最低でも10日間をモンブランで過ごす。このレースはフランス、イタリア、スイス3カ国をまたぐビッグビジネスでもある。世界中の選手を呼び込める素晴らしい大会ゆえなのだが。

振り返って、日本のトレランはどこに進むのか。少なくとも昨今のバカモノたちの振る舞いを環境クレーマーにつけ込まれたら、そこら中の山にトレラン禁止の看板がおっ立つことは間違いない。大きなレースほど中止に追いやられるだろう。スポンサーは降り、マーケットは縮小し、トレランはつまらないものになってゆく。バカモノたちの愚の巻き添えを喰っていいのか？ あなたがほんとうに山を走ることが好きなら、のんきに山を走っている場合ではない、いま本気でそう思う。

