

「J プロトム」 新リーグの構造を考えてみた

Tom BOSSIS

自転車競技ロードレース 元トップアスリート
山梨県山中湖村 国際交流員
山中湖シクリズムフォーメーション チームマネージャー
山中湖サイクリングクラシック 大会ディレクター
フランス代表自転車競技ロードレース 現地調整役

東京 2020 オリンピックまで残すところ7ヶ月。自転車ロードレース競技においては、やっとのことで開催国に与えられる2枠しか確保できなかった。ワールドツアーチームに所属しているたった2名の日本人選手、別府史之と新城幸也はそれぞれ36歳と35歳。日本最高峰自転車ロードレース競技リーグ「Jプロツアー」がJリーグやBリーグの成功事例に惹かれたかのように、「プロ化」を目指し続ける反面、日本から世界で戦えるプロになれる道は未だに存在していない。

そんな中で、JBCF から2021年に開始する「新リーグ」の公表があった。「勝ち上がれるピラミッドの構築」「ツール・ド・フランスへと繋がる環境づくり」「競技連盟の一本化」などと方針が明らかにされたが、具体的な取り組みはまだ不透明で、今までの仕組みが大きく変わると思わせる要素も少ない。

そんな新リーグが開始するまで残すところ1年。現在のシステムの課題を一つずつ洗い出した上で、向かうべき方向をしっかりと考え、自分のビジョンを提案していきたい。

目次

JBCF の課題.....	2
① ビジネスモデルとしては成立していない.....	2
② 選手が強化できる環境は整っていない.....	2
③ 世界へと繋がっていない.....	3
新リーグのあるべき姿.....	4
A. 先に方針を定め、基盤をしっかりと築いておく.....	4
B. 「地域大会」を通じて、アマチュアの競技環境と選手育成を確立させる.....	6
a. 運営体制の縮小と共に、利益が生じる循環を作る.....	6
b. 選手育成の内容を見直し、経験値の向上へ.....	6
c. 地域密着の自転車競技連盟へ.....	7
d. 「地域大会」例.....	8
C. トップレベルは立派な会場を提供し、集客を目指す.....	9
a. 「全国大会」の制度の導入.....	9
b. 「自転車ロードレース」の在り方を確立させ、メジャースポーツへ.....	9
c. 「全国大会」例.....	11
まとめ.....	11

JBCF の課題

日本の自転車競技業界にはたくさんの課題がある。競技連盟の分散、競技人口の不足、認知度の低調などと、なかなか簡単には解けそうにない課題がよく挙げられるが、実はそれはあくまでも結果であり、前の段階からクリアできる課題はたくさんある。その中で、もっとも前進的なのは間違いなく「実業団」の遺産を担う JBCF（全日本実業団自転車競技連盟）。事例として、大きく課題とされているテーマを3つ取り上げ、現状について考えてみよう。

① ビジネスモデルとしては成立していない

2018年にJBCFの運営体制が大きく変わり、日本初の自転車競技地域密着型プロチーム「宇都宮ブリツェン」の成功をもとに、「Jリーグ」が先に描いた「地域×連盟×チーム」の取り組みを中心としたプロ化を目指しはじめた。しかし、スポーツとしては未だに一般社会の認知度が低い上に、「Jリーグ」とは違って観戦による収益の見込みが立たない。そんな中でもプロ化を目指していくには初期投資が求められるため、Jプロツアーの年間登録費の増加（100万円→200万円）と、他のカテゴリーのエントリー費の値上げ（大会によっては1割～3割ぐらい）が決まった。

しかし、値上げの影響で活動の範囲が狭まったチームにも資源が必要なわけで、連盟が投資できるようになった分、チームが投資できなくなり、安定した運営体制づくりがより困難になった。また、プロ化を進めるにあたり大会の質の改良も求められている一方、参加者が減ってしまうことで、収益が大きく増える状況には至っていない。

結局、資源が増えたわけではなく、チームや参加者の財源が連盟に移っただけであり、収益を生み出せるような取り組みは未だに見えてこない。

② 選手が強化できる環境は整っていない

2018年に体制が変わってから、「選手の強化」を考えるようになり、様々な試みがあった。「交流戦」の実施、レース距離の延長など、良いものも悪いものの中にはあったが、試行錯誤を繰り返している事実も否めない。選手を強化させていくためには、それを可能とする環境を作る必要があり、「プロ化」に求められる環境と矛盾する場面も少なくない。未熟な選手が「プロ」として成立しないと同じように、未熟な選手が構成するリーグは「プロリーグ」として成立しない。独占状態ということもあり、一部の観客はそれでも満足してくれるが、国内プロを魅せられる若手選手がほとんどいない事実もそれを良く例えるだろう。

連盟	フランス	日本		
	FFC	JBCF	学連	高体連
トップ選手の年間競技日数	50~90	20~30	5~10	4~8
内ステージレース日数	10~50	0	0	0
内ラインレース	15~40	0	0	0

簡単に言ってしまうと、上記のテーブルでも分かるように、選手を強化させるためには、先ず選手の競技日数を増やし、経験値を上げる必要がある。そのためには、大会数を増やすこと、大会への出場のハードルを下げることで、完走しやすいレース環境を築くことなどに力を入れていかなければならないところなのにもかかわらず、現在進んでいる「プロ化」は「内容」より先に「形」を整える考えで、選手の強化に求められる真逆のことだ。

強いチームに有利なシステムづくりを促すことで、レベルの差が広がってしまい、優勝は限られたチーム・選手にしか手が届かないという競技魅力の低減と共に、むしろ選手が弱くなる環境に繋がってしまう（完走率が低い・勝負の経験が詰めない・技術や戦略の影響が少ない等）。

③ 世界へと繋がっていかない

どの競技でも、世界で戦える選手が出てくると、一般社会の受けが一気に変わる。プロスポーツ選手がもっとも評価されるのは、世界の舞台で戦えるかどうかという点であり、自転車の場合はそれは「ツール・ド・フランス」「オリンピック」「世界選手権」もっと広く言えば「ワールドツアー」だ。しかし、そのレベルで活動した日本人選手は今までも数名いたとはいえ、日本から実力のみで勝ち上がった選手は未だに存在していない。それは、日本国内で世界に繋がる仕組みがないからに過ぎない。むしろ、Jプロツアーの場合は、よく言えば世界で認めてもらえない選手にとって最高の活躍の場になってしまっているともいえる。

Jプロツアーで勝利を重ねた選手の中で、世界に挑戦した選手は少なくない。増田成幸、吉田隼人、窪木一茂、雨澤毅明、岡篤志…いずれも数値的には世界の舞台でも十分に通用できるはずだが、文化の差だったり、技術の差だったり、走り方の差だったり、様々な壁にぶつかって帰ってくる循環が繰り返されている。プロどころか、育成ですら機能していない証には十分になっているはず。

それに様々な原因はあるが、そもそも自転車競技を世界的構成している国際自転車競技連合（UCI）に背き、閉鎖的なリーグを構成した時点では、世界へと繋がる道を開拓するにはよっぽどの遠回りが要されている。

新リーグのあるべき姿

今までの分析では、課題とされている主なテーマを洗い出した。では、その課題を踏まえ、どういう新リーグを築いていけば自転車競技の発展に繋がる好循環を生み出せるか？上記でも分かるように、①日本の自転車競技ならではのビジネスモデルを成立させること ②選手共にチームが強くなっていける環境を創ること ③世界の舞台に繋がる道を構築することがキーポイントになるだろう。具体的には、その方向に向かっていくには、どんな対策を取るべきかを考えてみよう。

目標設定

- ① =経済の成立
- ② =競技レベルの向上
- ③ =世界基準の適応化

A. 先に方針を定め、基盤をしっかり築いておく

目標：

- ① ビジネスの方針を明確にすること
- ② 選手強化・育成の方針を明確にすること
- ③ UCI が定める基準を取り入れること

先ずは、参考とされている「Jリーグ」や「Bリーグ」と違い、観戦による直接的な収益の見込みが立たないことは明らかになっている。それは、自転車ロードレースにまつわる特徴で、逆に無料で観戦できることが自転車ロードレース競技ならではの魅力にもなっている。「観戦」にだけ基づいたビジネスモデルをすぐに立ち上げるのは難しいという事実を受け止めながらも、「観戦しやすい」スポーツであることを集客を目標としている組織（企業、地方の自治体…）にアピールできる内容をしっかり提供できれば、社会の中には上手く当てはまるだろう。

現状のリーグでは、「観戦」の収益はゼロに近いので、新リーグを作ったところでも、大きく変わることは予想しにくい。逆に、「参加」による収益は今でも少なからず生み出せている。ただ、「プロ化」のハードルもあり、支出もとても多く、大会が赤字にならないことで精いっぱいだろう。トップレベルはトップレベルで栄えてもいいが、必要のないところに投資しても無意味なので、無駄な出費を削ることから始め、軽い形で運営ができるようにしていけば利益は生み出せるだろう。

具体的などころから指摘していこう。JBCFとしては、E3やE2カテゴリーは人口が多い分、時間が短いので、いちばん「コスパ」が良いので削りたくない。しかし、プロと同じ会場で開催しているので、規制時間が延びるし、落車のリスクも高いため、道路使用許可に対するハードルも高い。一方で、このカテゴリーはプロと同じ環境を求めているわけではないし、落車が多いことも、経験が積める場が限られているからに過ぎない。

であれば、プロはプロとして、立派な会場を提供し、来客を目指しつつ、アマチュアはアマチュアで、運営体制を極限に減らして、気軽に使えるサーキットコースで収益が出る循環を生み出した上で、大会数を増やしていけばいいのではないかと思う。

1. 「UCI=プロ」、「UCI以外=アマチュア」の意識を統一させる（世界基準に合わせる）。
2. 「1カテゴリー=1レース」の認識を改め、全レースを交流型化する。
3. Jプロツアー終了へ、トップカテゴリーのみが参戦できる公道レース限定の「全国大会」の制度を導入する。
4. Jエリートツアー終了へ、アマチュアのシステムを完全に見直す。

5. アマチュアの大会から収益が出るモデルを確立させ、「全国大会」の価値アップに取り組む。

レースシステムの見直し

	公道レースシリーズ「全国大会」	アマチュアレベル「地域大会」
	(看板になる全国大会をプロデュース)	(一般大会の設定)
運営体制	行政、チーム又は民間企業が主催 JBCFは主管のみ、又はサポートのみ	JBCF主催 又は チーム主催、JBCF 主管
コース	公道レースのみ	サーキットコース中心
	例：宇都宮クリテ・ロード、矢板片岡ロード、広島ロード、秋吉台カルストロード、石川ロード等	例：群馬・静岡・広島 CSC、長良川、下総、その他公共施設～私有地など、一部公道（地方）
参加	トップカテゴリーのみ (UCI+男子1、女子、U19)	アマチュア全カテゴリー（UCIを除き） 男子1、男子2、男子3、女子、全年齢カテゴリー※

※複数の選手カテゴリーをまとめる大会を前提とする（交流型化）

選手カテゴリーの見直し

男子	
脚力別カテゴリー	年齢カテゴリー
UCI（コンチネンタル登録）	U15（13歳、14歳）
1（その他P～E1に相当）	U17（15歳、16歳）
2（E2に相当）	U19（17歳、18歳）
3（E3に相当）	U23（19歳～22歳）
	M40（40歳～44歳）
	M50（50歳～）

女子	
脚力別カテゴリー	年齢カテゴリー
1（Fに相当）	U17（13歳～16歳）
2（初心者）	U19（17歳、18歳）
	U23（19歳～22歳）

※年齢カテゴリーと脚力別カテゴリーは重なる

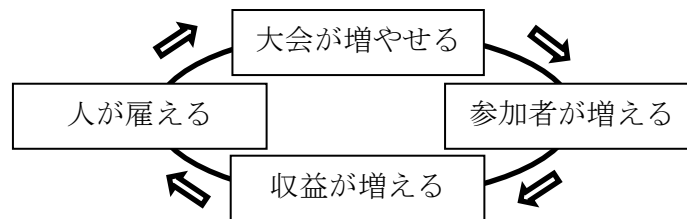
B. 「地域大会」を通じて、アマチュアの競技環境と選手育成を確立させる

a. 運営体制の縮小と共に、利益が生じる循環を作る

目標：

- ① 収益が増えていく循環を生み出すこと

本来であれば、コース、ゴールラインとゼッケンさえあれば、十分に大会を運営できる。本場ヨーロッパでは、それが基本的な運営体制として当たり前とされているし、国内の草レースや、東海を盛り上げている「ACA カップ」も、簡単な運営でも十分に機能している。下のカテゴリーであれば、「プロ」が求める外観や発信は要らないし、大会の質よりも、まずは経験が積める機会が必要なので、**運営体制を極限に縮小して（支出を減らす）、エントリー費を若干下げる（収支を保つ）**。それに、サーキットコースということもあり、複数のカテゴリー、あるいはステージレースのようなフォーマットも検討しやすい。



1. 一般カテゴリーは、運営体制を極限に縮小させる。
2. エントリー費を若干下げる。
3. アマチュアの競技環境を向上させることで、競技者全体とリピーター数が増える。
4. 運営による支出が減る＋参加費による収益が増える＝利益が増える。
5. その利益を大会数の増加に投資する（人材を増やす・支局を作る）

b. 選手育成の内容を見直し、経験値の向上へ

目標：

- ② 若手選手の育成が確立されること
- ③ カテゴリーと競技内容を UCI の基準に合わせること

日本のスポーツ社会は、スポーツ教育と選手育成が同じ枠（学校）で提供されているシステムがある。若手選手が「中体連」「高体連」「学連」を経て成長していくモデルが成立しており、このカリキュラムが終われば次に「就職」か「実業団」かの二者択一になる。

しかし、JBCF が世界で戦える選手の輩出を主な目標を決める以上、若手選手の育成が避けては通れない問題になる。例えば、世界中のジュニア選手（17歳・18歳）はUCIの下部組織となっている各国の自転車競技連盟がまとめる大会の中で、30～50日の競技日数を走っている一方、日本のジュニア選手は「高体連」が主な舞台となっているが、高体連はロードレースが年間5大会しかなく、経験が積める環境はない。いつか同格の選手を輩出できるようになるためには、同格の環境を整えなければならず、それは「高体連」が中心となっている以上、根本的に不可能なことだ。

1. 「高体連」「学連」と「JBCF」のダブル登録を認める。
2. U15、U17、U19 カテゴリーを設定し、適切な競技内容を設ける（世界基準に合わせる）。
3. 若手選手の育成は「高体連」から「JBCF」へ中心を移す（意識改革に努める）。

4. サーキットコースを上手く活用したステージレースを取り入れる。（正回り+TT+反対回り等）
5. U19 限定の「全国大会」も開催する。

c. 地域密着型の自転車競技連盟へ

目標：

- ① 本局（運営側）と競技者（参加側）の負担も減らし、大会数+競技者数を拡大させること
- ② 競技日数を増やし、経験値を向上させること

B の a で目指していた「経済の成立」が出来る時点で、投資力が出てくる。そこから、**地域ごとに JBCF の支局を設け、アマチュア大会の管理・開催業務を本局から支局に移していく**。行政・企業・チーム・競技者との連携が取りやすくなり、自転車競技が普及できる環境を始めて整えていける。各地域のサーキットコースにて定期的に JBCF 公認大会を開催し、人材・機材・ノウハウを使いまわすことで、更にコストと負担を減らすことができる。そして、競技者にとっても遠くまで行く必要がなくなり、連盟に登録しやすくなるし、地域密着型のチームも運営しやすくなる。要するに、**多方面で「自転車競技に取り組むハードル」が一気に下がり、本格的な競技人口の増加に繋がるはず**。

また、現場の仕事を徐々に地域の支局に委託していくことで、公道を活用した「全国大会」の発展にもつながる。直接行政との**連携**が取れ、運営の調整、観戦者の集客、新しい協賛企業やレース会場の募集がスムーズに行える。また、**警察とも連携**が取れると、道路使用許可に対するハードルも下がり、**公道レースの展開（特に地方）も現実的になる**。

1. 支局を徐々に設立していく（東・西日本→地域毎）。
2. 支局に現場の業務を委託していく。
3. 各地域でサーキットコースを活用した大会を増やしていく。
4. 地域内のネットワークを確実させ、公道レースを展開していく。

d. 「地域大会」例

土曜日		
7:30	(準備)	講習会 :
8:00	試走+講習会	1000 円
8:30	8:30 スタート 9:30 ゴール	参加費 :
9:00	U15 35km	4000 円
9:30	9:40 スタート 11:30 ゴール U17 70km	参加費 :
10:00		5000 円
10:30		
11:00	試走+講習会	講習会 :
11:30		1000 円
12:00	12:30 スタート 13:50 ゴール	参加費 :
12:30	女子 50km	5000 円
13:00	14:00 スタート 16:30 ゴール 男子 1 + U19 95km STAGE RACE - 第 1 ステージ	参加費 :
13:30		18000 円
14:00		(U19 15000 円)
14:30		※3 ステージ含む
15:00	15:00 スタート 16:30 ゴール	参加費 :
15:30	男子 1 + U19 60km (1.2km コース)	5000 円
16:00	STAGE RACE - 第 3 ステージ	参加費 :
16:30	(片付け)	-

日曜日		
7:30	(準備) 試走	
8:00	8:00 スタート	参加費 :
8:30	男子 1 + U19 6km ITT	-
9:00	STAGE RACE - 第 2 ステージ	
9:30	9:30 スタート	参加費 :
10:00	男子 2、男子 3、M40、M50	5000 円
10:30	6km ITT	
11:00	試走+講習会	講習会 :
11:30		1000 円
12:00	12:00 スタート 13:20 ゴール	参加費 :
12:30	M40 + M50 50km (1.2km コース)	5000 円
13:00	13:30 スタート 14:50 ゴール	参加費 :
13:30	男子 2、3 50km (1.2km コース)	5000 円
14:00	15:00 スタート 16:30 ゴール	参加費 :
14:30	男子 1 + U19 60km (1.2km コース)	-
15:00	STAGE RACE - 第 3 ステージ	
15:30		
16:00		
16:30	(片付け)	

売上 (見込み)

U15 40 名×4000 円=16 万円
 U17 40 名×5000 円=20 万円
 女子 25 名×5000 円=12.5 万円
 U19 30 名×15000 円=45 万円
 男子 1 70 名×18000 円=126 万円
 6KM ITT 40 名×5000 円=20 万円
 M 40 名×5000 円=20 万円
 男子 2,3 80 名×5000 円=40 万円

合計=299.5 万円

支出

臨時スタッフ 3 万円×6 名
 宿泊費 6000 円×8 名
 運搬、交通費 10 万円
 救護スタッフ 6 万円
 ゼッケン 3 万円
 保険 5 万円
 諸費用 20 万円

合計=66.8 万円

(固定費用)

支局スタッフ 2 名
 事務局
 計測システム
 パソコン
 テーブル
 テント
 発電機
 カラーコーン
 スタッフビブス
 無線機
 車両 2 台

C. トップレベルは立派な会場を提供し、集客を目指す

a. 「全国大会」の制度の導入

目標：

- ① 「公道ロードレース」に相応しい運営環境を整えること
- ② ヒエラルキーを明確にし、効率良くスカウティングができること（ナショナルチームへのルート）

公道を活用した大会会場は、最も見応えのあるレースに絞り、観戦に力を入れていく。同会場で「下のカテゴリー」を開催しなくても良いとなると、運営に対するハードル（朝5時に準備から始まって21時に片付けで終わる等）、警察に対するハードル（道路使用許可等）、そして近隣住民に対するハードル（大会の継続に大きく関わる）がキュッと下がる。

また、現時点では公道レースの場合でも連盟が「主催」として大会を全面的に支えていることもある。原則として、競技連盟はあくまでも大会をまとめる存在であり、主催者の上に位置づいているはず。余計な仕事を取られている時間と資源をフリーに戻さないとスムーズな運営を目指すのは難しいが、そのためには、主催として行っている大会の見直しが必要になるかもしれない。自治体やチームをはじめの地域団体と交渉し、運営体制の変更か、どうしても不可能な場合は、大会が成立していないということになるので、断念まで検討してもいいと思う。そこで空いた時間・資源を、チーム・行政を巻き込んだ取り組みの調査や推進、あるいは既存の大会とのタイアップに与え、**運営の負担の減らしながら、大会数を徐々に増やしていく。**

既存の公道レースを「全国大会」の制度に当てはめ、閉鎖的だった「Jプロツアー」を交流型の「全国大会」制度に変えることで、最高峰レベルの大会数が減る分、その大会の価値アップに繋がる。Jプロツアーはレベルの差が激しかったが、上位を占めていたUCIチームは「UCIレース」と「JBCF全国大会」、そしてクラブチームは「JBCF全国大会」と「地域大会の男子1」と、**レベルに相応しい大会スケジュールを組むことが出来るようになる。**また、男子2から勝ち上がった選手は、「全国大会」への出場権も得られるため、**確実にステップアップできるシステムが作れ、**全体的な競技力の向上に繋がる。

サーキットコースの会場で黒字の運営が回れば、赤字でもいいから価値の高い公道レースの運営もでき、初めて次のステップ（集客を狙う自治体からの補助制度、映像権に寄る収益の確保、コアなファンを対象にしたい企業の協賛など）**が見えてくる。**

1. 「Jプロツアー」を終了させ、「全国大会」の制度を導入する。
2. 負担が大きいJBCF主催の公道レースを外部委託する、又は終了する。
3. 「エリート」（UCI+男子1）、「ジュニア」（U19）、「女子」（女子）の3カテゴリーを設ける。
4. カテゴリー毎に全国ランキングを設ける。

b. 社会の中で「自転車ロードレース」の在り方を確立させ、メージャースポーツへ

- ① 観戦に基づいた「間接的」なビジネスモデルを展開させること
- ③ 日本でも公道レース、又はステージレースが成立できる流れを作ること

勿論、下のカテゴリーを省けることで、参加による収益が下がる。サッカーや野球の場合は、大会の格が上がっていけばいくほど、入園料による収益が取れるようになるし、マラソンの場合は、参加者が増えるので、収益が自然と増えていく。しかし自転車ロードレースというスポーツは、レベルが上がっていくと、

距離が伸びたり、参加選手の格が高まったりで、参加による収益が減ることを、入園料で補えることはできない。

しかし、世界の自転車競技を見てみると、また違うビジネスモデルで確立できていることが分かる。入園料はないが、その変わり、④無料で観戦でき、観戦する場所も選べる ⑤スタジアムに行くのではなく、スポーツが来てくれる ⑥地域に非常に近いスポーツで、地域活性化に生かしやすい ⑦「移動」「観光」「環境保護」等、社会性が非常に高い という特徴がある。世界中には、上記の要素にある付加価値を上手く活かしているから、自転車競技がメジャースポーツとして定着している。

日本は、過疎地域の拡大が大きな課題となっているが、上記の特徴を生かすことで、自転車ロードレースは地方活性化に繋がるため、特にポテンシャルは高いと考えられる。経済資源は市街に集中しているが、自転車の場合は開催にあたるハードルが上がり、競技の魅力が低減するので、逆に過疎地域を対象にすることで、行政からの補助金が得やすくなり、ヨーロッパで成功しているビジネスモデルに近づいていけるのではないかと考えられる。

1. 地域の行政と連携を取り、「地域大会」の収益から、チーム又は企業に運営委託をする。
2. 告知や発信に力を入れ、集客による「経済効果」を目指す。
3. 「経済効果」が確立されれば、行政の補助金や運営委託金、又は企業からの協賛が得られるようになる。
4. 地域のテレビ局と連携を取り、発信に力を入れていく。
5. チームと連携を取り、全国の地方や観光地でロードレース大会を開催していく。

c. 「全国大会」例

公道ロードレースシリーズ 「全国大会」

一周=10km 以上、又はラインレースの場合 例①		
12:00	12:00 スタート ～16:00 ゴール エリート 120～150km 参加選手：UCI、男子1	12:03 スタート ～15:00 ゴール 女子 80～110km 参加選手：女子
12:30		
13:00		
13:30		
14:00		
14:30		
15:00		
15:30		
16:00	参加費：1万円	参加費：8000円

一周=10km 以上、又はラインレースの場合 例②		
12:00	12:00 スタート ～16:00 ゴール エリート 120～150km 参加選手：UCI、男子1	12:03 スタート ～15:00 ゴール ジュニア 100～120km 参加選手：U19
12:30		
13:00		
13:30		
14:00		
14:30		
15:00		
15:30		
16:00	参加費：1万円	参加費：8000円

一周=10km 以下の場合 例①		
12:00	12:00 スタート 13:45 ゴール 女子 70km 参加選手：女子	参加費： 7000万円
12:30		
13:00		
13:30		
14:00	14:00 スタート 16:30 ゴール エリート 100km 参加選手：UCI、男子1	参加費： 8000万円
14:30		
15:00		
15:30		
16:00		
16:30		

一周=10km 以下の場合 例②		
12:00	12:00 スタート 13:45 ゴール ジュニア 70km 参加選手：U19	参加費： 7000万円
12:30		
13:00		
13:30		
14:00	14:00 スタート 16:30 ゴール エリート 100km 参加選手：UCI、男子1	参加費： 8000万円
14:30		
15:00		
15:30		
16:00		
16:30		

運営体制：行政、チームと連携を大前提とする。共催、主管、又は競技運営のみ。極力「主催」としての大会を減らしていく。

まとめ

「形を先に整えるか」「内容を先に整えるか」の問題は、「鶏が先か卵が先か」と同じではないかと言われることが多いが、それは大きな勘違い。家を建てるときに外観から建築を始めると結果的に崩れてしまうと同じように、価値のある選手を育てて初めてプロとして成立する。国内でいくら立派なリーグを作ったとしても、世界で戦える選手が輩出できなければ信頼性も憧れも生まれず、それができるには先に選手育成に力を入れていく必要がある。