

特集 ジョッキー馬5騎手5の時代

一流の騎手とは

治郎丸敬之^{＝文}
text by Takayuki Jiromaru

ホクシングのカリスマトレーナーであるエディ・タウンゼントは、数々のジムを渡り歩き、6人の世界チャンピオンを育てた。世界チャンピオンになれるかどうかの差について、左手の親指と人差し指で3センチくらいの間隔をつくりながら、エディはこう語った。「これだけよ、ほんとうに、これだけの差よ。わかる?」と。

騎手の世界においてもそれは同じ。誰もが頂点に立ちたいという夢と希望を持って騎手の世界の門を叩くが、ごく一握りの者たちだけが、一流の騎手と呼ばれ、賞賛され、伝説となる。一流の騎手とそうでない大多数の騎手の間には、天と地ほどの差があるように思えるが、実はその差はごくわずかにすぎない。一流の騎手とは、何であろう。一流の騎手とは……

今からおよそ10年前のこと。2001年の秋のG1シリーズにおいて衝撃的な事件が起こった。JRA短期免許を取得して、フランスからやってきたオリビエ・ペリエ騎手が、マイルチャンピオンシップ↓ジャンパンカップ↓阪神ジュベナイルフリーズというG1レースを3週連続で勝利したのである。

ペリエ騎手が勝利した3つのG1レースにおける騎乗馬の人気は、4番人気(ゼンノエルシド)、2番人気(ジャングルポケット)、7番人気(タムロチェリー)であった。決して乗り馬に恵まれていたわけではない。普通に乘れば勝てる馬を普通に乘って勝つたものではなく(それだけでも簡単なことではないが)、普通に乘っては勝てないと思われていた馬を、ペリエ騎手が普通に乘って勝たせたのである。

「馬7騎手3」という言葉がある。あの事件が起こるまで、この言葉の真の意味が私には理解できていなかった。競馬で勝つための要素として、騎手よりも馬が占める割合のほうが大きいという程度の認識でしかなかった。たとえ武豊騎手がハルウララに乗っても絶対に勝てないように、騎手ではなく、結局は馬が走る。競馬新聞を見ても、そこにあるのは馬についての詳細かつ膨大なデータであり、競馬とは、どの馬が勝つのかを当てるゲームだ¹と考えていた。

しかし、そうではなかったのだ。「馬7騎手3」という言葉の真の意味は、「騎手の技量が全体の結果の3割を占める」ということであった。もちろん馬の走る能力がベースにはあるのだが、少しぐらいの能力差ならば、騎手の腕ひとつで逆転できる可能性が十分にあるということだ。それまでは目に映らなかった騎手の技量差を、ペリエ騎手が顕在化してしまったのである。競馬とはつまり、どの騎手が乗るどの馬が勝つのかを当てるゲ

追える」という絶対的な自信が、ペリエ騎手の積極的な騎乗を支えていた。2001年のマイルチャンピオンシップにおいて、ゼンノエルシドは自身の持っている能力のすべてを出し切った。「出し切った」というよりも、「出し切らされた」と言っただけのほうが適切かもしれない。騎手として大切なことではあるが、騎乗馬の持っている能力を十全に出し切ることは非常に難しく、ほとんどの騎手はそれができない。騎手の優劣とは、どれだけ馬の持っている能力を引き出すことができるかどうかで決まると言っても過言ではない。

対照的に、このレースで2着したエイシンプレストンは力を出し切れなかった。翌月に行われた香港マイルを圧勝したように、このメンバーでは力が一枚上であったが、道中でゴチャついてしまい、思うようなポジション取りができず、スローペースの中で脚を余してしまっていた。福永祐一騎手がエイシンプレストンを完璧に導いていたなら、ゼンノエルシドの勝利はなかったかもしれない。自分が騎乗馬の能力を出し切る完璧な騎乗をした上で、もし相手となる有力馬がミスをしてくれれば、勝利が転がり込んでくるチャンスが生まれることをペリエ騎手は証明してみせたのだ。

ペリエ騎手の衝撃② 2001年ジャンパンカップ

2001年のジャンパンカップは薄氷を踏む勝利であった。ペリエ騎手は角田晃一騎手から乗り替わることになったジャングルポケットに騎乗した。競馬評論家の井崎脩五郎氏は、「角田晃一騎手が乗っていたら2馬身半ちぎっていた」(『重賞年鑑 Gallop 2001』)と語っている。私も同感であり、他の騎手が乗っていたとしてもジャングルポケットは勝っていたと思う。ペリエ騎手が追って追ってやっと勝てたように見えるが、あれだけの接戦になっってしまったのは、井崎氏の指摘するように、スタートしてから1コー

ナーム²だったのだ。まずは、ペリエ騎手が勝った3つのG1レースを、ひとつずつ検証してみよう。

ペリエ騎手の衝撃① 2001年マイルチャンピオンシップ

2001年のマイルチャンピオンシップ。ペリエ騎手が騎乗したゼンノエルシドは他馬より1歩かそれ以上速いスタートを切り、この時点ですでにレースの支配権を手にした。これだけ良いスタートを切れば、あとは他馬の出方によって馬を下げてでもいいし、そのまま流れに乗ってもよい。このときはあまり飛ばしていく馬がいなかったたので、出たなりの2番手で、逃げるクリスザブレイズの直後につけた。

そのまま第3コーナーを回り、第4コーナーまでゼンノエルシドを走らせる。ここまでの動きは至って自然で、全くと言ってよいほど馬に負担をかけていない。ゼンノエルシドとしても、ほとんど無理をすることなく、いつのまにか第4コーナーまで走って来てしまったという感覚だろう。まさに馬なりで第4コーナーまでレースを進めてしまったのだ。

さらに、仕掛けのタイミングも絶妙であった。第4コーナーまで馬に負担をかけることなく持ってきたこと、レースの流れが非常に遅いこと、そして、ゼンノエルシドは一瞬の切れというよりも長く、いい脚を使える馬であることを計算に入れた上で、直線に向くまで追い出しを待つことなく、第4コーナーを回りながら馬にゴーサインを出した。いくら自分の馬に手応えが残っているとはいえ、ギリギリまで待つて、他馬が来てから追いつくのが仕掛けの定石であったが、ペリエ騎手は迷うことなく、どの馬よりも先に追い出し始めたのだ。

たとえあの時点から(第4コーナーを回りながら)追い出しても、ゴールまで粘らせることができるという自信によるところが大きいだろう。「馬が1ナー³までの直線で無理をして、他馬に挟まれてしまったというペリエ騎手のミスがあったからである。

その後、慌てることなく無難に乗りこなしたため、かろうじて勝利できたが、ペリエ騎手にとっては冷や汗もの勝利だったに違いない。しかし、もうひとつのミスも許されないという状況に立たされて見せた冷静なヘッドワークや、第4コーナーでのスムーズなコーナーリング、そして最後の直線でのテイエムオペラオーを目標にした大きなアクションによる追い出しに、ペリエ騎手の真髄が現れたことも確かである。

ペリエ騎手の衝撃③ 2001年阪神ジュベナイルフリーズ

2001年の阪神ジュベナイルフリーズにおいて、ペリエ騎手は幸運をも味方に付けた。騎乗したタムロチェリーは、ブリンカーを装着していたことから分かるように、他馬を気にするところのある、気性的に難しい馬であった。気性に問題を抱えている馬は、G1レースのような厳しいレースでは、弱点を露呈してしまい、本来の力を発揮できないことがほとんどである。特に旧阪神1600mのコースは出入りの激しい競馬になることが多く、気性に問題のある馬が好走できる可能性は極めて低い。騎手の操縦いかによって、ある程度の不利な状況なら回避することができるが、最終的には他馬の出方やレースの流れなどの不確定要素に大きく影響されることになる。

ペリエ騎手にとってラッキーだったのは、道中でタムロチェリーの前にスペース(空間)ができたことである。先行しようとする馬たちと、差しに徹しようとする馬たちとの間にスペースがポツカリと開いたため、道中は他馬に外から被せられることなく、自分のリズムでスムーズに走り、あとはタイミングを窺って外に持ち出して追うだけ。タムロチェリーの弱点



©Photostud

はできない。なぜなら、ゲートの良し悪しは、どちらかというと、騎手よりも馬に起因するところが多いからである。いくら騎手がゲートから馬を速く出そうとしても、馬にゲートのセンスやダッシュ力がないとそれは叶わない。

騎手にできることといえば、ゲート内で苛立つ馬をなだめることや、ゲートの後方にトモを落とし気味で重心が後ろにある馬に対して、重心を前に持っていくよう指示することなど、ごくわずかなことである。それでもゲートの悪い馬は出遅れてしまうこともあるし、どんな馬でも素晴らしいスタートを切らせることのできる騎手はいない。スタートが上手い(ゲートが速い)といわれているあの武豊騎手でも、馬によっては出遅れてしまうこともあるのだ。

それに対して、後者の「ゲートを出てから3完歩目まで」は、騎手の巧拙が如実に現れてしまう部分である。サラブレッドは走り始めてから3完歩目までにスピードに乗るので、そこまでの3完歩でいかにスタミナのロスをしなないようにバランスをとって速く走らせるかが、スタートの良し悪しを大きく左右する。ここで馬に負担をかけてしまうと、後半の競り合いに大きな影響を及ぼすことになる。

馬に無理をさせずに、いかに良いポジションを取れるかどうかは、3完歩目までの騎手による手綱さばきによるところが大きい。馬が少しでも楽にスピードに乗れるように、ハミなどを通じて扶助することによってバランスをとってあげるのが騎手としての役割である。

2004年の有馬記念でペリエ騎手が見せた、「ゲートを出てから3完歩目まで」のテクニックをぜひ見ていただきたい。スタートしてから推進力のないゼンノロブロイに対して、ペリエ騎手は、「重心を後ろに移動↓ハミをかけて前に出す」という動作を2完歩目と3完歩目に行っている。このアクションによって、ゼンノロブロイに対し、今日のレースはいつよりも前に行くぞう」という意思表示をしたのである。

を露呈することなく、レースを運ぶことができた。もちろん、ただ単にラッキーだったということではなく、前半から(スタートから)積極的に攻める姿勢や騎乗馬の気性を考慮に入れたポジション取り、そして直線での馬の脚の伸ばし方など、特筆すべき点が多い。最後の直線であきらめそうになったタムロチェリーを叱咤激励して、ゴールを先頭で駆け抜けさせた姿には、圧巻の迫力という以外の言葉が見つからない。

以上、2001年秋、ペリエ騎手が制した3つのGIレースについて検証してみた。まとめると、マイルチャンピオンシップでは、積極的なレースをして流れに乗り、馬の特性を活かしつつ、スローペースを見越して早めに動いた。ジャパンカップでは、前半でミスをしてしまったが、慌てることなく冷静に振舞い、卓越した技術でロスをカバーした。阪神ジュベナイルフィリーズでは、ラッキーを活かしながらも、道中は極めてリズム良くレースを運び、最後には追い比べを制した、ということになる。

なぜペリエ騎手の勝った3つのGIレースを振り返ったかというと、そのわずか3つのレースの中に、一流の騎手として必要とされる技術のほとんどが凝縮されているからである。ここから先は、ペリエ騎手に代表される一流の騎手たちの技術を解き明かしながら、一流の騎手を一流たらしめているあらゆる要素を探っていききたい。

スタート

一流の騎手はスタートが良くなければならない。スタートは、「ゲートを出るスピード」と「ゲートを出てから3完歩目まで」の2つのパートに分けて考える。前者の「ゲートを出るスピード」は杓子定規に判断することが難しく、この騎手はゲートが上手い・下手だと一概に決めつけること

ペリエ騎手に促されたゼンノロブロイは、前半から好位を進み、最後の直線では逃げ粘ったタップダンスシチーをなんとか交わしてゴールした。もしあのとき、ゼンノロブロイが出たままの位置取りであったならば、スローに流れた展開を考えると、タップダンスシチーを捕らえることは難しかっただろう。ペリエ騎手の展開の読みと、それを支えるスタートの技術が光ったレースであった。

スタートの上手い騎手は先手を取って攻められるため、常にレースの主導権を握ることができる。そういった意味で、スタートが良いことは、一流の騎手の条件のひとつである。

馬とのリズム

故野平祐二調教師(元騎手)が「騎乗のすべてはリズムにある」と語ったように、一流の騎手は馬とリズムを合わせるのが上手い。馬とのリズムは、いかにして馬と上手くコミュニケーションが取れるかということに尽きる。円滑なコミュニケーションをとるためには、騎手と馬との間に、ある程度の緊張関係がなくてはならない。馬を甘やかすすぎてもいけないし、かといって厳しく押さえ付けすぎるとも良くない。

馬の個性によっても、その関係性は異なってくる。『よし、よし』とおだてながら乗ったほうが良い結果が出る馬、『フアイト！フアイト！』と励ましながらか乗ったほうが良い馬、『言うことを聞け！』と叱りながら厳しく乗ったほうが良い馬など、円滑なコミュニケーションのとり方は馬の個性によって異なるのだ。もちろん、同じ馬でも時と状況が違えば、異なる乗り方が求められる。

また、競馬のレースでよく言われる「折り合い」とは、つまり、騎手と馬とのリズムのことに他ならない。「折り合い」とはレースの流れに乗る