

## C O R R E N T E

Centro Culturale Italo-Giapponese di Kyoto

BEL CICLISMO!

## \* 素晴らしき自転車レース⑪ \*

谷口 和久

ヴェネト州は、アドリアの宝石・ヴェネツィアを筆頭に、ヴェローナ、トレヴィーゾ、パドヴァと、規模こそ大きくないものの、粒よりの街の宝庫である。それは州のほぼ中心に位置するヴィツェンツァも同様で、ルネサンス期の優れた建築家アンドレア・パツァーディオが手がけた美しい建築が立ち並ぶ瀟洒な町として知られている。



【パツァーディオ設計のラジョーネ宮 (Vicenza)】

歴史上初めての専門建築家と云われるパツァーディオは、ルネサンス期にヴィツェンツァを中心に活躍した建築家で、彼の遺した数々のヴィツァはユネスコの世界遺産に登録されている。

ヴィツェンツァは、紀元前2世紀に古代ローマがガリア人からこの町を奪い、「勝利」を意味する Vicetia (現代イタリア語の vincere も同起源)と名づけたことに由来する。

この町の金物屋に1901年、一人の少年が誕生した。彼の名はトゥーリオ・カンパニョーロ Tullio Campagnolo。後の自転車パーツの一大ブランド「カンパニョーロ社」の創業者である。

トゥーリオが生まれた二十世紀初頭には、1903年ツール・ド・フランス、1909年ジロ・ディ・イタリアと、今に続くビッグレースが続々と開幕した。自転車競技の草創期に生まれ育ったトゥーリオは、「自転車競技とともに育ち」、さらには「自転車競技を育てた」男と言える。彼が開発した数々の自転車パーツは、レーサーたちにとって“なくてはならないもの”として、その走りを大いに助け、後に歴史に残る銘品となっていった。そのことは、彼の葬儀で、史上最強のレーサー、エディ・メルクスが捧げた弔事の中に、簡潔に力強く語られている。「あなたは、我々レーサーよりいち早く我々の苦難を知り、助けて下さいました」と。



【エディ・メルクス(左)とトゥーリオ・カンパニョーロ(右)】

さて、ここでいったん立ち止まって「自転車パーツとは、なんぞや？」という、善良な一般市民(＝非チクリスタ)の疑問にお答えしておきましょう。変速ギアやブレーキなど「自転車を駆動・制御」する部品を“自転車パーツ”と呼び表して、フレーム本体とは分けている。このパーツの良否(スムーズにギアが入り替わるか、ブレーキはきちんと効くか、動きはスムーズか、軽量か、こわれにくいかなど)がフレーム以上に走りに影響するということもあり、その開発競争は過去にも現在においても激烈だ。

フレーム本体は世界中のあちこちに数多くのメーカーがあるのに対し、自転車の肝となるパーツが超寡占状態であるのは、開発力とそのため企業の体力がかなり求められるところも大きいのではなからうかと思う。過去には様々なメーカーが存在したものの、現在はイタリアのカンパニョーロ、日本のシマノ、アメリカのスラム、めぼしいところは以上たったの3社のみ。最後に挙げたスラムはここ数年で急激に伸びてきた新興企業で、今世紀の初めまでは、実質カンパニョーロとシマノの一騎打ち状態であった。

自動車の場合、トヨタの車にはトヨタのエンジン、フェラーリにはフェラーリのエンジンというのが当たり前といえば当たり前で、自転車の場合にはなぜそうではないのか？例えば、ビアンキやコルナゴなどのフレームメーカーはなぜ自前のパーツを開発しなかったのか？逆に、カンパニョーロやシマノはなぜ自前のフレームを販売しなかったのか？そのへんの理由は今となっては(筆者の知る限り)謎だが、“餅は餅屋”ということで、すみ分けされているのが自転車の世界である。

トゥーリオ・カンパニョーロに話を戻そう。1927年11月、ドロミテ山塊をまわる自転車レースに参戦していたトゥーリオは順調にペダルを回していた。ところが、峠を越えてさあ下りに入ろうかという時に、当時は自転車のギアを変えるのに車輪をいったん外してひっくり返さなければならなかったのだが、折からの寒さで手がかじかんで、車輪の留め具が全然回せず手こずるばかり。そうこうするうちに、後続のライバルたちに次々と追い抜かれ、頭にきたトゥーリオはヴィツェンツァ訛りで「Bisogna cambia qualcosa de drio! (標準イタリア

語にすると“Bisogna cambiare qualcosa di dietro!”(後輪をなんとかせねば!))と叫んだ、ともの本には書かれている。ただ、これは筆者の超推測だが、実際には公けには書けない五文字の単語(英語のいわゆる“四文字言葉”)がまさき口から出てきたにちがいない(?!)



【選手時代のカンパニョーロ】

自転車乗りなら誰しも、チェーンが落ちた・ギアがきちんと変わらない・ブレーキが効かなくなった・パンク修理時にタイヤがなかなか外れない(あるいは嵌らない)という諸々のトラブルに脳ミソの血管が大膨張したことがあるだろう。でも、そんなトラブルの後に何かするかといえば、せいぜい汚れを落したり、ネジを締め直したりするのが関の山。あるいは店やメーカーに文句を言う、という人も中にはいるだろうか。ところがトゥーリオは違った。金物屋のせがれで手先が器用ということもあったのだが、自らの手でなんとかしてしまうところがすごい。まずはドロミテでの苦い経験を教訓に、ワン・アクションで簡単に取り外しのできる車輪の留め具(クイックリリース)を開発。これで好評を得たトゥーリオは、さらに当時は不便極まりなかった変速ギアの開発に着手した。

前述のとおり、当時の自転車ではギアを変えるのに車輪をひっくり返さなければならなかった。具体的には、後輪の中心軸(ハブ)の両側にそれぞれ軽いギア・重いギアが取り付けられていて、例えば峠を登り切ってこれから下りに入ろうという時には、いったん車輪を外して左右をひっくり返し、重い方のギアに入れ替える、という手順になっていた。今こうして書いているだけでも面倒極まりないが、実際にやるとなると、その比ではなかっただろう。当時の自転車乗りたちはそんな苦勞をしながら、未舗装の劣悪な道を走り回っていたのである。

トゥーリオが開発に着手する頃には、すでにいくつかのメーカーが、車輪をいちいち入れ替えずに変速ができるシステムを出していた。ただ、先行メーカーのギアも、カンパニョーロが第一弾としてリリースした“カンピオ・コルサ”と呼ばれるギアも、ペダルを逆転させ、つまりその動作のあいだは後輪を空回りにした状態で、ギアチェンジしなければならないものであった。また、変速操作も、レバーが後輪近くに取り付けられているため、かなり無理な体勢を強いられた(下図参照)。いずれにせよ、第二次大戦後しばらくの間まで、変速というのは「一大作業」であり、下手すればこの成否がレースのゆくえを左右しかねないほどセンシティブなものであった。



【“カンピオ・コルサ”を操作するジーノ・バルタリ】

1951年には現在の変速機のデファクト・スタンダードともいえる形式の変速機をリリース。時はまさに“Campionissimo”ファウスト・コッピの全盛期。コッピをサポートしていたカンパニョーロは、その新作変速機「グラン・スポルトウ」を導入して、

コッピのツール&ジロ制覇に大きく貢献した。

その後もしばらくはフランスメーカーとのつばぜり合いは続くものの、カンパニョーロが圧倒的に市場を制したのは'60年代からエディ・メルクスへのサプライヤーとなったことが大きい。彼の後、世界最大の自転車レースであるツール・ド・フランスを制したパーツメーカーは1999年まで30年あまりに渡りカンパニョーロ一色に染められてきたのである。

コッピ、メルクスと、二人の偉大なチャンピオンをサポートしたことで、カンパニョーロは今日の名声を確立した、と言えよう。ふたりとも機材に対する要求もたいへん厳しく、彼らの要求に応え、さらにはそれを超える性能を提供してきたことがカンパニョーロのすごさである。

最後に付け加えて、イタリアの産業としての自転車パーツに目を向けてみたい。日本では一般にイタリアの名産というと、靴や服飾品などのファッション分野、あるいはワインやパスタなどの食品といったあたりが有名&人気であり、百貨店のイタリア展などでもこれらを求める人たちがひっきりなしだ。ところがイタリア全体での輸出品目を見ても、機械・設備機器類がトップ、次いで金属・金属製品となっており、この二つで全体の約3割を占めている。イタリアは、我々のイメージ以上に「技術工業国」なのである。

<取材協力>

アイズバイクル 京都市右京区竜安寺塔ノ下町 1-8

[参考資料]

『La bici d'epoca』(Giuseppe Nardini, L'eroica,2009)

『Campagnolo The gear that changed the story of cycling』(Paolo Facchinetti, Guido P. Rubino, 仲沢隆訳, 樫出版社,2009)

『カンパニョーロ完全読本』(樫出版社,2008)

『ロードバイク進化論』(仲沢隆, 樫出版社,2010)

『ヴィンテージロードバイク』(樫出版社,2003)

『イタリアの自転車工房』(砂田弓弦著, アテネ書房,1994)

Wikipedia.it 関連情報

(当館スタッフ)

## 『カルヴィーノとアーティチョーク』

### 第8回

堤 康徳

夏休みに、6年ぶりにイタリアに行ってきた。サルデーニャ島でしばらくのんびり過ごしてから、ローマとフィレンツェを駆け足でまわる、10日あまりの短い旅だった。ローマでは、パセリをなかに詰める「ローマ風アーティチョーク」(carciofo alla romana)を食べるのを楽しみにしていたが、アーティチョークが冬の作物であることをすっかり忘れていた。どのレストランでも時季はずれ(fuori stagione)で置いていなかった。ところが、フィレンツェでは、フライなどのアーティチョークの料理がたいていの店で食べられた。



【フィレンツェのレストランのアーティチョーク料理】

サルデーニャを訪れたのは、何よりも、あのきれいな海をもう一度見たいと思ったからである。私が最初にこの島に行ったのは、1983年5月だった。もう30年近く前のことで、記憶が定かではないが、チヴィタヴェッキアからフェリーでオルビアに渡り、そこから20kmほど北にあるバイア・サルデーニャという入り江までヒッチハイクをしたおぼえがある。交通量の多くない道を行きながら、車が通るたびに手を挙げるのだが、なかなか同乗させてもらえなかった。あたりが暗くなった頃、ようやく、ボルツァーノからヴァカンスに来ていた同年代の若い女性が、車を止めてくれた。苦

労してたどり着いた、サルデーニャ東部北端の浜辺は、ひたすら美しく、穏やだった。

今回私が滞在したのは、南東部の沿岸に位置するヴィッラシミーウスという村。州都カリアリから東に約50km、車で1時間ほどの距離にある。人気の少ない早朝に、入り江と入り江を隔てる岩山に登ると、巨大な奇岩が重なり合うその光景に目を奪われて、どこか別の惑星に迷いこんだかのような錯覚にとらわれた。絶壁の下に広がる濃い群青色の海は、けっして見飽きることがなかった。岩山には、人の背丈よりも高いフィキディンディア(ウチワサボテン)がところどころに生えていた。フィキディンディアは、サルデーニャにかぎらず、カラブリアやシチリアなど南イタリアに自生し、その実はデザートなどの食用に供される。



【フィキディンディア(ウチワサボテン)】

エーリオ・ヴィットリーニの『シチリアでの会話』(Elio Vittorini, *Conversazione in Sicilia*, 1941. 鷺平京子訳、岩波文庫)には、熊手のように生い茂るフィキディンディアの森の描写があった。この小説は、ミラノに住む植字工の若者が15年ぶりに故郷シチリアの母を訪ねる「三日三晩」の旅の物語だが、同時代の緊迫した状況を反映している。検閲を逃れるために象徴的な表現が多用されているが、スペイン内戦で反乱軍を支援したファシズム政権を批判する、反ファシズムの書なのである。カルヴィーノは、この小説を、「寓意的、予言的な文体で書かれた、レジスタンスの文学の最初にして最高の作品」と評した。

過酷な自然と闘うシチリアの漁師一家を描いたジョヴァンニ・ヴェルガの傑作『マラヴォリア家の人々』(Giovanni Verga, *I Malavoglia*, 1881. 西本晃二訳、みすず書房)がそうであったように、ヴィット

リーニの小説からも、シチリアの荒々しい神話的な風景が立ち上がってくる。マリアの脅威にさらされる真夏の干からびた硫黄色の原野、フィキディンディアの森。人々の貧しさは、その日々の糧からも伝わってくる。オレンジ農場で働く男が報酬として受け取る誰も食べようとしないオレンジ、最下層の女たちが殻を嚼むバケツいっぱいのカツムリ……。



【サルデーニャ島の海辺の光景】

カルヴィーノは、1947年の長篇第一作『くもの巣の小道』(*Il sentiero dei nidi di ragno*. 米川良夫訳、福武書店)を1964年に再刊するにあたり、長い序文を付したが、そのなかで、『シチリアでの会話』を、同じ年に出版されたチェーザレ・パヴェーゼの『故郷』(*Cesare Pavese, Paesi tuoi*, 1941. 河島英昭訳、岩波文庫)とともに、ヴェルガの『マラヴォリア家の人々』を源流とするネオレアリズモ文学の、同時代における双壁とみなしている。この序文のなかでカルヴィーノは、ネオレアリズモが何よりも、知られざる「さまざまイタリアの多様な発見」だったとも述べている。たしかに、ヴェルガとヴィットリーニがいなければ、どれだけの北イタリアの人々が、そして私たち外国人が、シチリアの真実を「発見」できただろうか。

パヴェーゼとヴィットリーニに才能を見出され、作品の発表の場を与えられたカルヴィーノ自身も、このふたりの作家に多くを負っている。『くもの巣の小道』は、『シチリアでの会話』と『故郷』のあとに続く、ネオレアリズモの代表作のひとつに数えられるだろう。

カルヴィーノと同世代の作家、プリーモ・レーヴィ(Primo Levi, 1919-87)は、カルヴィーノがトリ

ノ大学農学部に入學した1941年に、同じトリノ大学の理学部を卒業している。レーヴィの専攻は化学だった。ユダヤ人だったレーヴィは、1938年に人種法が施行されてから、さまざまな差別を受け始める。ユダヤ人は、公職を失い、公立の学校に通うことも禁じられたが、すでに大学に入學していたレーヴィは学業の継続を許され、かろうじて卒業できたのだった。学友たちも教授たちも、敵意ある言葉を投げかける者はいなかったが、彼から遠ざかっていくのが感じられたという。そのなかで、プリーモと同じく化学を学ぶ、サンドロ・デルマストロという友人だけが例外だった。サンドロとプリーモとのあいだには、深い友情が育まれた。各篇の題名に元素の名前がつけられたレーヴィの自伝的な短篇集、『周期律』(*Il sistema periodico*, 1975. 竹山博英訳、工作舎)の「鉄」の章に、このサンドロの思い出が刻まれている。鉄は、銅と同じく、「隠れることの手先な、単純で純粋な元素」だという。土と草を愛し、動物の真似がうまく、まるで身体の限界に挑むような過酷な登山をもともしないサンドロについて、プリーモはこんなふう書いている。

サンドロは、鉄でできているようだった。彼は鉄と遠い親戚関係で結ばれていた。彼の父の父たちは、カナヴェーゼ地方の溪谷地帯の鍋職人(*magnín*)や鍛冶屋(*fré*)だったと私に語ったことがある。彼らは木炭炉で釘を製造し、馬車の車輪に灼熱の鉄輪をはめ、耳が聞こえなくなるまで鉄板を打った。そして彼自身が、鉄の赤い鉞脈を岩のなかに認めると、友人に再会したような気分になるのだった。冬になると、突然思い立ったように、錆びた自転車にスキーを結わいつけ、早朝に出発して、雪の手前までペダルをこいだ。金をもたず、ポケットにアーティチョークをひとつ入れ、もう片方のポケットにはサラダ菜を詰めて、戻るのは夜か、あるいは、干し草置き場で一夜を明かすこともあった。吹雪と飢えに苦しめば苦しむほど、彼は満足で、ますます元気になった(Primo Levi, *Tutti i racconti*, a cura di Marco Belpoliti, Einaudi, Torino, 2005, pp. 400-401)。

サンドロが、アーティチョークを、生きるために必要な最低限の食糧として冬山に携行するところ

が興味深い。たしかにアーティチョークは、ポケットのなかに納まる手ごろな大きさだが、棘もあるし、芯に近い柔らかい部分しか生では食べられないだろう。なぜ、リンゴではなく、アーティチョークなのだろう。固い苞で覆われて、まるで鎧をまとったかのようなアーティチョークは、孤立を恐れることなく、大勢に追従せず、頑固で素朴だったサンドロその人にどこか似ている。

サンドロとプリーモはともに、ファシズム体制の「あらゆるドグマ」、「証明されていない断定」に嫌悪感を抱いていた。それらは、明瞭で証明可能な化学や物理の対極にあった。彼らがこれらの学問を学ぶことは、ファシズムへの抵抗の手段でもあったのだ。

サンドロはほどなくレジスタンスに身を投じ、行動党ピエモンテ州軍事司令部の最初の犠牲者となった。1944年4月、彼はファシストに捕えられ、クーネオのファシスト党本部から脱走を試みたが、機関銃の銃弾をうなじに浴びて殺された。レーヴィは「鉄」の章の最後に次のように記した。

今日私は知っている。ひとりの人間を言葉で覆い、書物のなかによみがえらせることが希望のない企てであることを。とくにそれが、サンドロのような人間であれば。彼は、語るべき人物でも、記念碑を建てるべき人物でもない。彼は記念碑をあざ笑っていたのだから。すべては行動のなかにあった。行動が終われば、彼については何も残らない。まさに、言葉以外には何も(*ibid.*, p. 406)。

サンドロ・デルマストロの死は、アーダ・ゴベッティの『パルチザン日記』(Ada Gobetti, *Diario partigiano*, Einaudi, Torino, 1956)のなかでも言及されている。彼のあまりにもむごい最期に衝撃を受けながらも、彼女はこのように書いた。

虚飾のいっさいない、人を熱狂もさせないこの死は、あれほど素朴で、謙虚で、どんな行いも控え目だったサンドロが、できることなら、自分のために選ぼうとした死だったかもしれない(『パルチザン日記 1943-1945——イタリア反ファシズムを生きた女性』戸田三三冬監修・解説、堤康徳訳、平凡社、p. 211)。

アーダは、夫のピエロ・ゴベッティ(パリ亡命中の1926年に急死)とともに、《自由主義革命》を発行して反ファシズムの最前線に立った女性である。1943年9月のドイツ軍による北イタリア占領に伴い、息子のパオロとともに、スーザ渓谷でレジスタンス活動に従事し、解放後はトリノ市の副市長になった。

一方、アオスタ渓谷のパルチザン部隊に加わったプリーモ・レーヴィは、1943年12月にファシストに捕えられ、翌年2月にアウシュヴィッツに移送された。奇跡的に生還したレーヴィは、1947年、強制収容所の体験を記した『これが人間か』(*Se questo è un uomo*. 竹山博英訳『アウシュヴィッツは終わらない』朝日新聞社)を世に問うたのだった。

(翻訳家、慶應義塾大学講師)

## … 会館 だ よ り …

### イタリア語 無料体験レッスン

1月より開講の冬期イタリア語講座に向けて、体験レッスンを開催します。入門者向け。事前予約制。

- 梅田：大阪駅前第4ビル  
1/ 6 (金) 19:00~20:30  
1/ 8 (日) 13:00~14:30
- 四条烏丸：ウイングス京都  
1/12 (木) 19:00~20:30

### ● 京都本校：日本イタリア京都会館

- 1/ 7 (土) 11:00~12:30
- 1/ 7 (土) 13:00~14:30
- 1/11 (水) 11:00~12:30

### スペイン語 無料体験レッスン

入門者向け。事前予約制。  
日時：1/ 5 (木) 19:00~20:30  
会場：日本イタリア京都会館 本校  
講師：当館スペイン語講師

### ポルトガル語 無料体験レッスン

入門者向け。事前予約制。  
日時：1/10 (火) 19:00~20:30  
会場：日本イタリア京都会館 本校  
講師：当館ポルトガル語講師

編集・発行 / (財) 日本イタリア京都会館  
〒606-8302 京都市左京区吉田牛の宮町4  
TEL: (075) 761-4356/FAX: (075) 761-4357  
E-mail: [centro@italiakaikan.jp](mailto:centro@italiakaikan.jp)  
URL: <http://italiakaikan.jp/>