

サッカーの記憶

語り継がれる伝説

大住良之

The memory of football



「俺は

たくさんの

間違いを犯したが、

サッカーを

汚したことは

一度もない」

ディエゴ・馬拉ドーナ

出版芸術社

目次

はじめに

神が愛でし“神の子”マラドーナ

1986年メキシコワールドカップ準決勝 アルゼンチン×イングランド

4

史上最大の番狂わせ

1950年ブラジルワールドカップ1次リーグ イングランド×アメリカ

9

“トータルフットボール”革命、成就せず

1974年西ドイツワールドカップ決勝 西ドイツ×オランダ

45

王国史上最高傑作に突き付けられた“黄金の子”という受難

1982年スペインワールドカップ2次リーグ イタリア×ブラジル

65

伝統の先にある**原始風景**

1970年メキシコワールドカップ準決勝 西ドイツ×イタリア

「この時間よ、永遠に続け」

1999年天皇杯決勝 横浜フリューゲルス×清水エスパルス

メルボルンの**悲劇**

1997年フランスワールドカップ予選プレーオフ オーストラリア×イラン

1985年の**転機**

1985年メキシコワールドカップ最終予選 日本×韓国

悲劇と**勇氣**

スペルガの悲劇・ミュンヘンの悲劇

「ボビー・ムーアの**遺産**」 あとがきにかえて

悲劇と勇氣

スペルガの悲劇・ミュンヘンの悲劇

FAカップ決勝1957

「TRAGEDY(悲劇)」

どの新聞にも、大見出しにその7文字が並んでいた。その日起こったことは、まさにマンチェスター・ユナイテッドにとつて「悲劇」そのものだった。

1957年5月4日、ロンドンには明るい土曜日の午後だった。この日、監督マット・バスビーに率いられてウェンブリー・スタジアム(ロンドン)のピッチに入場してきたマンチェスター・ユナイテッドの選手たちは自信にあふれていた。イングランド・リーグで連覇を飾っただけでなく、2位トットナム・ホットスパーに勝ち点8もの大差をつけ、42試合で103ものゴールを記録していた。1部リーグで100ゴールを突破したのは、1937年、マット・バスビー自身がMFとしてプレーしていた時代のマンチェスター・シティ以来、実に20年ぶりのことだった。

わずか9日前、スペインのレアル・マドリッドを迎えて行われたヨーロッパチャンピオンズカップ(今日のUEFAチャンピオンズリーグ)準決勝は2-2の引き分けに終わり、ユナイテッドの「ヨーロッパ初挑戦」は終幕を迎えていた。しかしユナイテッドは若かった。このときの平均年齢は、わずか21歳にすぎなかったのだ。この若さでリーグを連覇し、そして目の前には、20世紀にはいった初めての「ダブル(イングランド・リーグとイングランドFAカップの2冠)」が、わずか90分

先にあった。

相手はアストンビラ。名門ながらこのシーズンはリーグ10位。FAカップにすべてをかけていた。その闘志が、キックオフ直後に思わぬ形で表れる。前半6分、アストンビラの左ウイング、ピーター・マクパーランドがヘディングしたボールをユナイテッドのGKレイ・ウッドが前進しながらキヤッチし、胸に抱え込んだ。何の問題もない場面に見えた。しかしそこにヘディングしたマクパーランドが勢いを止めずに突っ込んできたのだ。そしてよけようとしたウッドと激突した。

ふたりがピッチに倒れ、両チームの選手たちが駆け寄る。頭をかかえ、痛みを訴えるマクパーランド。その横で、ウッドは動かない。彼もまた頭を打ったのだ。マクパーランドはしばらくして立った。ウッドも起き上がったが、彼の額からは血が流れ、プレーを続けられる状態ではない。

当時のサッカーでは、交代は認められていなかった。ウッドに代わってピッチにいる誰かがゴールに立たなければならぬ。ユナイテッドをよく知るファンは、FWのボビー・チャールトンではないかと思った。19歳のチャールトンは、このシーズンにデビューしたばかりだったが、そのスピードとテクニク、そして左足の強烈なシュートで早くも人気者になりつつあった。大柄ではないが、抜群の運動神経をもち、練習グラウンドではゴールを守る姿がたびたび見られていたのである。

だが、キャプテンのDFロジャー・バーンがウッドから受け取った緑のジャージーを手渡したの

はセンターバックのジャッキー・ブランチフラワーだった。バーンはMFダンカン・エドワーズにブランチフラワーのポジションを埋めるように指示し、さらに右インサイドFWのリーアム・ウィーランを下がらせてエドワーズのポジションに入れた。ユナイテッドは残りの84分間をこの布陣で戦わざるをえなかったのである。ブランチフラワーは「急造GK」とは思えないほどの落ち着いた守備を見せ、人数が少なくなった攻撃陣も奮闘して前半は進んだ。そして前半終了の直前には、治療を済ませたウッドがピッチに戻った。しかしそれは形ばかりのことで、彼は右ウイングにポジションを取って立っているだけだった。

後半にはいると、アストンビラの攻撃が激しくなる。そしてユナイテッドにとって最も危険な存在となったのは、皮肉なことに左ウイングのマクパーランドだった。レフェリーは彼を罰することなく、プレーを続けさせていたのだ。

後半20分、右からのクロスに合わせて中央に走り込んだマクパーランドのヘディングシュートは、どんなGKでも取りようのない勢いで右上隅に決まった。そしてその6分後には、味方のシュートがバーからはね返るところをマクパーランドがこんどは強烈なボレーシュートでゴールに叩き込んだのである。

ユナイテッドはリスクを冒して攻撃に出たが、後半38分にFWトミー・テイラーが1点を返しただけで、試合は1-2の敗戦に終わった。「ダブル」の栄誉は、思いがけないアクシデントでユナ

イテッドの手から逃げていった。その悲運に、さすがのバスビーも落胆の色を隠せなかった。

だが、ユナイテッドにとつての本当の「悲劇」がわずか9カ月後に迫っていることを、このときに想像できた者などいなかった。

ミュンヘン、1958年2月6日

「雪だな……」

低くたちこめた雲を抜けてミュンヘンの空港に迫った地上を見ていたひとりの選手がつぶやいた。

「悲劇のFAカップ決勝」から9カ月後の1958年2月6日午後2時すぎ、マンチェスター・ユナイテッドのメンバーとジャーナリスト、そして数人の乗客を乗せたBEA（ブリテイッシュ・ヨーロッパン・エアウェイズ）社の609便は、真つ白な野に引かれた一本線のようなミュンヘン空港の滑走路に静かにすべり込んだ。

ユーゴスラビアの首都ベオグラードからイングランドのマンチェスターに向かうチャーター便。英国エアスピード社製の「AS57アンバサダー」、通称「エリザベサン」と名付けられた双発プロ

ペラ機は、航続距離1159キロ。ベオグラードから約1900キロのマンチェスターへの飛行には、途中で給油が必要だった。ミュンヘンからマンチェスターへは1120キロ。満タンにしなればならないが、20分ほどあれば給油は完了する。予定どおり午後6時(ミュンヘン時間で午後5時)にマンチェスターに到着するために、乗客は全員機内に残って離陸を待った。

給油は順調に進み、午後2時31分には離陸許可が出た。操縦桿を握るのは、ケネス・レイメント。この機にはレイメントのほかジェームズ・タインというパイロットも乗っていたが、往路で操縦桿を握ったタインは復路の操縦をレイメントに任せていた。

機がスピードを上げはじめたとき、レイメントはエンジン音がどこかおかしいのに気がつき、離陸のやり直しを決断した。だが3分後の再離陸も、機体が滑走路を離れる前に中止になった。1回目と同じ状況だったのだ。点検のため、乗客は機からおろされ、空港のラウンジで待つことになった。このころになると、雪は着陸時よりさらに激しく降りつけるようになっていた。選手たちはこの日のうちに飛ぶのは不可能ではないかと思いはじめた。

チームメートがカフェへ向かうのを横目に、ユナイテッドのMFダンカン・エドワーズは一本の電報を依頼した。16歳でユナイテッドの1軍にデビュー、18歳でイングランド代表に選ばれて確固たる地位を築き、「60年代のイングランド代表はエドワーズの時代」とまで言われていた彼だが、このときまだ21歳。マンチェスターでは食事の世話がついた下宿住まいだった。電報は、「マンチ

エスターの母」とも言うべきその下宿の女主人あてのものだった。

「スベテノフライトキャンセル。アストプ。ダンカン」

だが、選手たちの「ミュンヘン泊」の覚悟にもかかわらず、エドワーズが電報を係員に手渡すと、間もなく再搭乗の知らせがはいった。ミュンヘン空港の整備員たちと話した両機長は、おかしなエンジン音は満タンに積んだ燃料が過剰にエンジンに供給されたことが原因で、この飛行機ではよくあることであり、大きな問題はないと判断したのだ。

だが雪は相変わらず激しく降っていた。おなじみの座席に乗り込んだ選手たちだったが、誰の目にも不安の色があった。

M Fダンカン・エドワーズ、F Wトミー・テイラー、M Fマーク・ジョーンズ、M Fエディ・コールマン、そして「ニューズオブザワールド」紙の特派員であり、マンチェスター・シティとインランド代表のG Kでもあったフランク・スイフト(シティではバスビーとともにF Aカップ優勝を経験している)らは飛行機の最後部の座席に移っていた。そこが最も安全と誰かが言い出したからだ。

午後3時4分、機は3回目の滑走を開始した。

F Wのジョニー・ベリーが、その小柄な体をシートに沈めるようにしてこうささやいた。

「おれたちはみんな死ぬぞ」

隣の席にいたMFのリーアム・ウィーランは落ち着いた声でこうささやき返した。

「死ぬ覚悟なら、いつでもできていますよ」

アイルランドのダブリンからやってきた彼は、敬虔なカトリック教徒だった。

機はスピードを上げる。今度は止まる気配はない。スピードメーターが時速117マイル(時速217キロ)に上がるのを見て、タイン機長はレイメント機長に「V1」と声をかけた。このスピードを超えたら、もう離陸を止めることはできないという意味だった。しかしタインが再びメーターに目を落とすと、信じがたいことにスピードは時速112マイル(時速207キロ)に落ちていた。そしてさらに時速105マイル(時速194キロ)へと落ちた。

「だめだ、離陸できない！」

レイメントがそう叫んだ。その直後、滑走路の端を通りすぎた機は、完全にコントロールを失い、空港の金網柵に激突し、そこを破り、回転しながらその先の道路をすべって一軒の家に激突した。6人家族が住む家だったが、父親と長女は出かけており、母親と3人の子どもは火が上がった家からかろうじて脱出した。燃料がもれて爆発し、もうもうと黒煙が上がった。機の最後尾は、家にぶつかった衝撃で完全にこわれた。レイメントが座っていたコックピットの左側は、家の横にあった立木に激突して大破した。

こうして、1958年2月6日、「バスビー・ベープズ」と呼ばれ、マンチエスターだけでなく、

イングランドの希望を乗せた若いチームは、一瞬のうちに崩壊したのだった。

航空機の発達とサッカー

20世紀は2回もの「世界大戦」に人類が苦しめられた時代だった。同時に、科学技術が飛躍的な進歩を遂げ、人類の生活がそれまでの何万年分以上に急激に変化した時代でもあった。航空機の発達は、その最も象徴的なものかもしれない。

「鳥のように空を飛びたい」

そう考えた人は古代から数限りなくいた。いくつもの挑戦があり、18世紀には気球が人類を初めて空高く舞い上げ、19世紀には飛行船が登場した。ドイツ人のオットー・リリエンタールが鳥をまねた「翼」を考案し、グライダーで初めて空を舞ったのは1894年のことだった。そしてそれからわずか9年後の1903年、アメリカのライト兄弟が12馬力のエンジンを積んだ複葉機で12秒間、約30メートルの「飛行」に成功するのである。

航空機は第一次世界大戦を経て急速な発達を遂げ、1920年代には早くも民間航空会社がスタートしている。