

## 為一場賽事赴一座城——自行車環法賽

羅婷婷

### 前言

近年來台灣民眾對於從事體育活動的興趣有大幅度的成長，然而對於關注賽事本身的熱情卻是來得快去得也快。眼見 2024 年巴黎奧運即將登場，勢必又會在台灣掀起一陣體育熱潮，對台灣小將們精采的表現拭目以待！每當提起體育競賽，大眾的想像大多圍繞在場館、舞台、獎牌等物質性的概念上，然而，在觀眾肉眼所不能見的地方，體育競賽所帶來的風潮可是能在無形之中默默帶動國家成長的推手之一。秉持著對體育賽事的高度熱忱，筆者把握參與暑期移地教學的機會，親臨歐洲暑期一大體育盛事——自行車環法賽（Tour de France）現場觀賽，當下感動激昂的心情至今仍難以忘懷，期望藉由本文審視環法賽的歷史



圖一：1903 年首屆環法賽。

文化象徵及其伴隨而來的觀光行為，並綜合比較歐洲與亞洲環賽的不同，期待終朝一日環台賽也能發展出屬於自己的獨特風貌。

### 始於一場歷史事件

首屆自行車環法賽於 1903 年舉行（圖一），其歷史與法國歷史史上有名的「德雷弗斯事件」（Affaire Dreyfus）有關。德雷弗斯事件是 19 世紀末期發生在法國的一宗宗教社會事件，猶太裔法國軍官阿爾弗雷德·德雷弗斯在 1894 年因被誣告叛國而入獄，該起事件雖於兩年後真相大白，但當時的法國政府為其平反的意願並不高，導致事件公諸於世後引起了軒然大波，迫使法國政府不得不正視自己反猶太主義的傳統，最終引發了一場大規模的論戰。在這場爭論中，一些反猶太報人與廣告商對於當時法國最大體育報紙 *Le Vélo* 的立場相當不滿，憤而決定另起爐灶來與之抗衡。而這間新成立的報社 *L'Auto* 即為當今法國《隊報》的前身。第一場環法賽便是由 *L'Auto* 為了增加銷售與曝光度所籌辦的。

當時的環法雖然只有六個站點，但平均一段距離長達 400 公里，經常需要騎到深夜。這

一極具挑戰人體極限的競賽模式瞬間吸引了大眾的目光，報社也因此不僅達到當初籌辦的目的，銷售量更是隨著每年環法賽的舉辦而水漲船高。自此之後，環法便成為了每年暑期歐洲最讓人引頸期盼的一項大型賽事活動。

## 非典型觀光

根據自行車文化探索館的官方數據資料顯示，環法賽每年都可以吸引 1,200 萬名觀眾到場參與，甚至能透過網路吸引全球 35 億人共襄盛舉，可說是僅次於奧運及世界盃的全球盛典。環法賽作為世界上唯一一場不需要門票便可自由參與的體育賽事，一方面降低了一般民眾想參與世界賽事卻受制於門票數量或是高攀不起的價格所帶來的沮喪感，另一方面則是提

升了吸引各個年齡層以及國際觀光客到場支持的意願。環法賽總共為期 23 天的賽程路線每年都會做更動，有的時候僅在法國國內繞行，有的時候則會跨越國土以其他國家作為首站出發。這項特色使得環法賽有別於大部分只能使來訪遊客停留在單一固定的場域活動的場館型的體育賽事，相較之下，環法賽提供了更多不同的環境選擇來讓訪客在觀賞賽事之餘也能依據該站站點所在的城市來安排旅遊活動。

以 2023 年的地圖來說（圖二），今年的路線總共包含了 6 站平地站、6 站丘陵站以及 8 站的山地站。有別於往年的路線配置，今年特別改以平地公路賽為第一站，由古根漢美術館（Bilbao Guggenheim Museum）所在的畢爾包為出發點，途經聯合國教科文組織列為世界文化遺產的 Bayonne 地區、溫泉城市 Dax、庇里牛斯山的傳統經典賽點——圖馬列山、紅酒之都——波爾多、法國著名的葡萄酒莊園——Chateau de Varennes、滑雪勝地——白朗峰、擁有著名景點鍛鐵十字架的 Croix du Dan、以及最後象徵榮耀凱旋的香榭麗舍大道。

由上述所提及的部分站點便可發現，環法賽的路線地圖都是精挑細選過的，不僅難度依舊，沿途經過的城市也都各自具備有相當程度的觀光吸引力。賽事及觀光



圖二：2023 環法賽路線圖。

圖三：2023 環法賽首站-畢爾包(圖片取自 tdwsport)。

的相互結合，形成了一種特殊的非典型觀光模式。觀光客前往該地的動機主要來自對體育活動的熱忱，在一睹車手風采之後便能心滿意足的漫步於城市鄉間，因對觀光活動沒有過多的想像與嚮往，使得城市反倒能夠以更加親近且容易的方式滿足特殊群眾的觀光需求。不僅如此，當地城市的印象也會因賽事本身而在這些特殊群眾的心中留下不一樣的記號，變得與眾不同，成為一個「具有特殊回憶」的地方。(圖三)

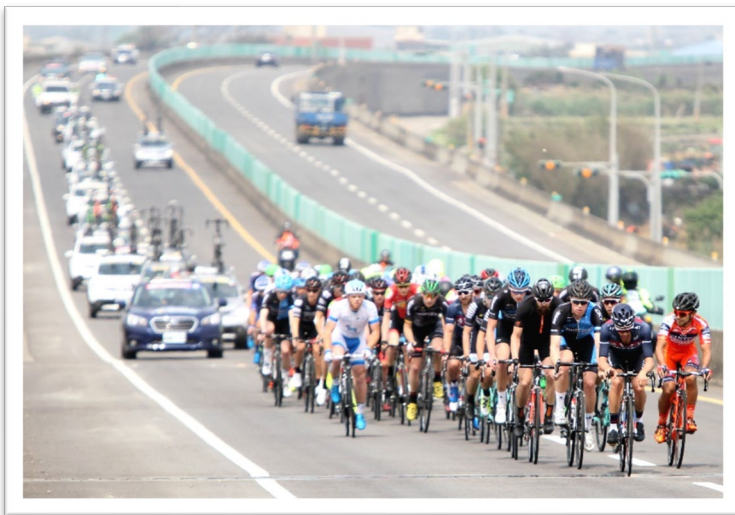


級的自行車賽事。目前，根據 UCI 國際自由車總會 (Union Cycliste Internationale) 的規範，自行車賽事基本可分為一級賽事 (World Tour) 以及二級賽事兩種等級，而在二級賽事中又會依照州際巡迴賽事、等級及比賽天數來做細分由低至高為 2、1、HC。

## 歐洲與亞洲的不同

歐洲的自行車賽事因其悠久的歷史以及複雜困難的挑戰程度而揚名國際，但可能鮮少有人知道除了歐洲之外，在非洲、亞洲、泛美洲及大洋洲也都有各種不同等

鮮為人知的國際自由車環台公路大賽 (Tour de Taiwan)，簡稱環台賽 (圖四)，最早由捷安特創辦人劉金標先生於 1978 年與國際知名大廠牌合作辦立，路線自台北出發，經省道往中南部移動、在繞經台灣東部最後回到起點，總共費時一周的時間來完成此項賽事。2005 年環台賽被國際自由車總會列入亞洲巡迴系列賽之一，使得此項賽事成為台灣自由車界一年一度的重大盛會。2012 年更被 UCI 升等



圖四：2023 環台賽-台 66 縣道 (照片取自環台賽官網)。

為 2.1 級賽事，屬於亞洲巡迴賽當中多日賽的一級賽事之一。

除了賽事本身等級的差別之外，整體賽事所帶來的氛圍感也有很大的不同。首先是場邊觀賽的群眾，法國因國土弗遠遼闊，環法賽所騎經的道路兩側大多會有鄉村聚落，因此聚集群眾相對容易許多；相反地，環台賽雖然只有五個站點，但中間包含了部分高速公路賽段，高速公路對於參與者來說並不是一個具有吸引力和可及性的區段，因此部分賽段缺乏路邊觀賽群眾的景況是可想而知的。除此之外，台灣整體的競速自行車風氣低落可能也是導致環台賽乏人問津的原因之一。特別是當賽事中台灣代表選手數量遠不及一半以上的數目時，即便是舉辦在台灣國內也難以引起國人的關注。最重要的是，自行車賽事並不像國球一樣曾經在國際間贏得名次，規則也不如足球和籃球一樣簡單好上手，最終導致了自行車賽事在台灣不受矚目的結果。

相比之下，日本的環日賽及環沖繩就得到了日本國內廣大的回響，一方面除了國家積極與一級賽事的車隊合辦比賽，大大的提升了賽事本身的可看性之外，日本並不急著升級的想法，反倒提供了日本自行車手們更多能夠在賽事中嶄露頭角的機會。對日本來說，這不僅是一個培養國際選手的良好環境，也是一個可以提升國

人對自行車賽事熟悉度的好方法。在沒有歷史背書的情形下，這樣一舉兩得的策略十分值得台灣借鏡參考。不過話雖如此，在有能升格的狀況下，環台賽究竟是要選擇讓賽事走在亞洲之巔還是培養國內車手登上國際舞台，仍須從長計議，不過不論結果為何，相信都能為台灣自行車圈再帶來一波風潮，就讓我們拭目以待吧！

## 結語

在《奧運的詛咒》一書中，我們可以看到一座城市為舉辦一場享負盛名的國際賽事需要耗費多少人力資源與經濟成本。閱讀完的當下或許會對於大型體育賽事的舉辦產生存疑，但隨著近年來對於環境永續的意識逐漸抬頭，我們可以看見許多體育賽事在賽場規劃上的轉變，以期能減少對主辦國所帶來的傷害及浪費。而每當提及這個主題，就又不得不提起環法賽。自行車賽事為戶外賽事，其所使用的賽道皆為天然賽道，並不需另外花時間及經濟成本去建造一座專屬場館，如此一來不僅節省了環境資源，也省去了龐大的人力及經濟成本；除此之外，因賽道長度關係，賽事本身並不會做過多的佈置，僅需於開賽當日架設必要的影音設備及頒獎台即可，在這部分也省去了諸多不必要的資源浪費。由此可見，舉辦自行車環賽的賽事成本並不如其他超大型賽事一般可觀。



而在這之中為人詬病的或許是人潮聚集可能為環境所帶來的負擔，但根據此次的觀察，參與賽事的民眾都十分良善，並沒有實際看到垃圾滿地、群爭鬥毆、喧囂吵鬧等負面狀況。相反的，在山地丘陵站反而能看到很多也是騎著腳踏車前去觀賽的民眾，在平地站也能發現大部分民眾都是走路前往賽場，儘管這只是我沿途所見或許不能代表全部，但舉辦環賽對環境的友善仍然可見一斑。省去過多炫麗的設



圖五：車手與場邊加油觀眾(圖片取自官網)。

計，環法賽所保留的是純樸卻滿腔熱血的圍觀群眾，身穿具有代表環法精神的四大衫特色衣服的車迷們反倒成為了環法賽最美麗的裝飾，點綴著一座又一座的鄉間城市，將地景風貌與運動精神深深烙印在遠道前來的觀眾心中。(圖五)

### 參考資料

自行車文化探索館 Cycling Culture Museum :

<https://cyclingmuseum.com.tw/>

國際自由車環台公路大賽 Tour de Taiwan :

<https://www.tourdetaiwan.org.tw/>

Tour de France : <https://www.letour.fr/en/>

Union Cycliste Internationale : <https://www.uci.org/>

(本文作者為國立臺灣師範大學歐洲文化與觀光研究所碩士生)