

日本学生自転車競技連盟 第7回 欧州遠征事業(平成17年度 2005年) 報告書

JAPAN SPORTS PROJECT B.V 山宮 正 (Tadashi SANGU)

はじめに:

第七回の欧州遠征事業は、レース中に落車転倒(N選手2回、W選手1回)事故が発生しましたが、それ以外には特に事故も無く、当初の計画を予定通りに終えることが出来ました。

今回も遠征事業の細部に渡るまでご尽力頂いた担当の萩原様、そして会計の倉田様他関係の皆様方にまずは御礼申し上げます。

過去にこの遠征事業でベルギー・オランダに派遣された選手の中には、大学卒業後に実業団チームのメンバーとして頭角を現している選手も複数存在しており、自転車競技関係筋からは、学連欧州遠征事業の成果の一つとして評価を頂いております。誠に喜ばしい事だと思います。

先日、井関理事長殿から送られてきたEメールには「私は、日本にいて、いくら監督、コーチが口をすっぱくして選手を叱咤激励しても、一回でも選手が海外に出かけ外国の選手の中に入り、レース経験をする事の方がどれだけインパクトがあるかという事を、常日頃、皆に言っています。」と記されておりました。

全くその通りだと思います。現在、実業団チームで活躍している学連欧州派遣経験者は、遠征事業によって強烈なインパクトを受けて、自分が何をすべきかを学んだ選手達に他なりません。

「百聞は一見にしかず」。この言葉がまさに当てはまるのが現在の日本の自転車競技と欧州の競技との違いと考えます。この事は、選手のみでなく、競技を運営する役員の方々にも当てはまる事と思います。

今回派遣された W 選手が、第一戦のレース終了後「全く別のスポーツに参加したと言った感じ」と最初にこぼしたように欧州の自転車競技と日本を始めとしたアジアの自転車競技には格差があります。それは選手の実力の違いのみならず、レース運営の方法、つまり役員の方々の能力にもはっきり現れています。

学連の役員の方々で井関理事長、相澤氏、大脇氏、松倉氏、藤原氏、大島氏、等は独自に欧州に出向きローカルなレースを観戦し、末端レベルでどのような競技運営が行われるかを視察されています。その反面、選手時代にアジアのレースに海外遠征した経験のみで、あたかも世界のレースを知り尽くしているかのごとく錯覚している方も多数存在しているのが日本の現状です。

選手のみならず、一人でも多くの自転車競技関係者が欧州の、それも選手が育成されていく過程のレースとその運営に目を向けて欲しいと切に祈る次第です。

2005年 9月 山宮 正

日本学生自転車競技連盟 2005年 欧州遠征事業 日程

8月31日(水) 日本(成田)発 12:45 JL411便 オランダ(Schiphol)着 17:45

9月 1日(木) 自転車の調整+軽いトレーニング

9月 2日(金) ベルギー・ロードレース出場

KEMMEL-HEUVELLAND 6, 9km x 16周 110, 4km 17:00スタート

9月 3日(土) 午前休養、午後ロードトレーニング

9月 4日(日) オランダ・クリテリウムレース出場 ABBENBROEK 88km 15:30スタート

9月 5日(月) 午前休養、午後ロードトレーニング

9月 6日(火) 午前ロードトレーニング、午後休養

9月 7日(水) ベルギー・ロードレース出場 IZEGEM 6, 4km x 18周 115km 15:00スタート

9月 8日(木) オランダ・クリテリウムレース出場 ROOSENDAAL 80km 16:30スタート

9月 9日(金) 午前休養、午後ロードトレーニング

9月10日(土) オランダ(Schiphol)発 20:15 JL412便

9月11日(日) 日本(成田)着 14:30

レース活動状況報告

1、KEMMEL - HEUVELLAND

大会名： 特になし。

開催日：2005年 9月 2日

開催場所： ケンメル(ベルギー)

天候： 晴れ時々曇り 気温 24度 微風

競技結果：

N 選手：7周目に集団から単独で脱落、8周目に打ち切り、22位。

W 選手：同じく7周目に2名の選手と脱落、3名で集団を追走しましたが9周目で打ち切り、20位。

レースの状況：

100.4Km(6.9Km×16周)のロードレース

U23カテゴリー限定。出走者数 27名

今年の第1戦は、昨年と同じケンメルのレースを選びました。このレースのコースは、多少起伏があり、平地だけのレースと比べると日本人向きのコースです。9月に入ると学生の夏休みも終了しているため、平日のレースへの参加者が少なくなる傾向にあります。今回も27名の少人数でした。

レースは最初からハイスピードで始まり、1周目で12名の先頭グループと後続集団に分離。この時点では N、W 両選手共先頭グループに。

しかしながらさらにスピードアップした2周目に N 選手、3目に W 選手が先頭グループから脱落し、二人とも第2グループ(この時点で17名)に吸収されました。その後、7名の先頭グループと1分の差が開き、後続グループの中から追撃を試みる動きが始まり、そのスピードに反応出来ず7周目で N、W 両選手共に第2グループから脱落。N 選手は単独で千切れてしまったため、次の周で打ち切り。W 選手は2名のベルギー選手と3名で先頭交代をしながらグループを追走しましたが、グループのスピードは速く、差が大きく広がったため、9周目で打ち切りになってしまいました。

しかし、このレースは30位までに賞金が出されるため、自分から止めない(リタイヤしない)限り着順が付けられ賞金も与えられるため、W 選手は20位、N 選手は22位となり、賞金も獲得しました。

監督のコメント：

N、W 両選手共にまともに戦いに参加出来たのは最初の2周のみで、初戦において早くもヨーロッパの自転車競技と日本の自転車競技のレベル及びレース内容の違いを思い知らされました。それは W 選手のレース後の最初の一言「全く違うスポーツに出場したと言った感じ・・・」に凝縮されていると思います。

今回は昨年よりもさらに参加者数が少なかったため、一旦グループから離れるとその後方にはもう誰も走っておらず、下手すると直ぐに単独になってしまう厳しい状況でした。このような少人数レースでは、自力で走る能力、所謂「自脚」が試されます。自脚の劣る選手は自分の前方を走る選手が千切れた場合(中切れ)にグループに復帰する事が困難になります。学連の選手に限らず、日本選手の多くはこの自走能力が明らかに劣っています。

また、最初からアタックの連発で気を抜く暇のない激しい展開も初めての体験で、レース参加そのものが2名の選手には強烈な「カルチャーショック」だった様子でした。

2、ABBENBROEK

大会名： 特になし

開催日： 2005年 9月 4日

開催場所：アッペンブルック(オランダ)

天候：快晴 気温 25度 微風

競技結果：

N 選手：1周目に落車、フレームを破損し走行不能となり、リタイヤ。

W 選手：10周目に落車、オランダ・クリテリウムの特別規則が適用され戦列に復帰し集団で完走。着順は不明。

レースの状況：

88km(4km×22周)のオムロープ、

エリート・アマチュア&U23のオープンレース、出走者数：115名

アッペンブルックのレースは、1周長が4kmなので基本的にはオムロープになりますが、このレースでは「**オランダ・クリテリウム規則**」が適用された特別なレースです。コースは完全にアスファルト舗装で道幅も広く、難しいコーナーも無いので日本人向きです。

事前エントリーを行っていた選手は75名でしたが、好天に恵まれたため当日エントリーした選手も多く、出走者は115名になりました。

昨年はM、T両選手が揃って集団でゴールし、無難な走りを見せてくれたレースだけに今年も期待したのですが、N選手はスタート直後に自ら前方の選手に突っ込んで落車。フレームのシートステーが折損し、走行不可能になり早々にリタイヤ。W選手も10周目に落車に巻き込まれましたが、オランダのクリテリウム規則に基づき、スタート地点で1周のアドバンテージを受けて集団に復帰。(落車した時点で第2グループだったので、同グループに戻る。)後半スピードが上がり、グループが3つに分離し、最終的には第3グループで完走しました。(4名の先頭グループと15名の第2グループの後方集団)

監督のコメント：

今回の日程4レースの中で最も簡単なレースだっただけに是非2名揃って活躍してもらいたかったのですが、2名揃って落車してしまいました。

N選手の落車は、自爆的な要素が強く、ハイスピードで密集した集団走行に不慣れな日本人の欠点を暴露した感があります。W選手の場合は、数人の落車に巻き込まれた状態で、落車するまでは集団の中で常に前方に位置して走らせていただけにとっても残念です。しかし、落車後も怯む事無く積極的に走った闘志は評価に値します。

3、IZEGEM

大会名：GP SCHOENMONDE

開催日：2005年 9月 7日

開催場所：イゼヘム (ベルギー)

天候：快晴 気温 25度 微風

競技結果：

N 選手：10周目で形成された第1、第2グループのアタックに乗れず後方グループに。残り2周を残し打ち切り。着順不明。

W 選手：同じく10周目のアタックに乗れず、N選手と同様残り2周を残し打ち切り。27位。

レースの状況：

115km(6.4km×18周)のロードレース

U23カテゴリーのみの限定レース、出走者数：37名

このレースも昨年出場したレースで、路面は完全アスファルトで道幅も十分、しかも出走者数が少なかったため、走り

やすいレースだったと思います。

昨年は、リトアニアのチームを始め海外の有力選手が多数参加していたため、かなりハイレベルのレースになりましたが、今回は地元ベルギー選手のみだったため、相対的なレベルはそれ程高くありませんでしたが、ベルギーのレースらしく、序盤からハイペースの展開になりました。

W選手はスタート直後から積極的に前を走り、2周目にラップ賞を獲得。

N選手は前回のレースでフレームを破損したので、翌日オランダの自転車店で急遽オランダ製のフレームを購入。2日間トレーニングで使用したもののまだ不慣れなフレームでよく健闘しました。

レースは終始アタックの連発の激しい展開でしたが、10周目にトップグループ3名、第2グループ12名そして後続集団に分離。このアタックに乗れたかどうかが明暗を決定しました。N選手、W選手共に現在の実力では逃げのグループのハイスピードには付いて行けない様子です。

結局、トップグループとの差が大きく開いたため、後続グループは残り2周を残し打ち切りに。W選手は27位で着順が付き賞金を獲得(30位まで賞金)。

監督のコメント:

2名共、前半は積極的に前方を走り、ラップ賞を狙うなどの果敢な走りは高く評価出来ます。しかし、レースの明暗を決めた10周目の展開に反応出来ず、後続集団に取り残されました。この原因の一つは、単に彼らの力が不足している問題だけでなく、集団の中で誰が強い選手か分からないので、強い選手の仕掛けるアタック(反応する価値がある)かどうか判断出来ない事にもあります。

しかしながら、昨年のリトアニアの選手もその点では同じ立場であったにもかかわらず、終始レースの主導権を握っていました。

結局、真の実力を持った選手ならば自分でレースを築く事が可能な事を学んだレースでした。

4、 ROOSENDAAL

大会名: KERMISRONDE ROOSENDAAL

開催日: 2005年 9月 8日

開催場所: ローゼンダール(オランダ)

天候: 快晴 気温 26度 微風

競技結果:

N選手:前半積極的に展開し、ラップ賞を1回獲得しましたがスタート後45分で後方集団に取り残され、約1時間で先頭グループにラップされて打ち切り。着順不明。

W選手:N選手と同様に前半は集団の前方で展開しましたが、やはり45分でN選手と同じグループに取り残され、先頭グループに追い付かれた直後に前輪がパンクしてリタイヤ。

レースの状況:

80km(1.5km×54周)のクリテリウム

エリート&U23のオープンレース、出走者数 48名

(注) このレースは2年前まで毎年参加していた ROOSENDAAL の DRAAIVAN DE KAAI とは別のレースですが、スタート&フィニッシュ地点、そしてコースの大半が同じです。

ローゼンダールのクリテリウムは、連続する鋭角のコーナー、レンガ道、道幅の狭さなど今回のレース日程の中で最も難しいコースです。

レースは、元プロ選手やオランダ・クリテリウムの元ナショナルチャンピオンなど実力者も出場していて、ハイレベルな

レースとなりました。

レース序盤、N、W 両選手は集団の前方を走り、N 選手は周回ラップの賞金を獲得。しかし、有力選手達による本格的な展開が始まると前方に出る事が困難になり、スタート後約45分の時点で集団が3つに分離した際に二人とも最後尾のグループに取り残されてしまいました。

先頭グループと最後尾グループとのスピードの差は歴然としていてスタート後約1時間で最後尾グループは先頭グループに追い付かれてしまい、打ち切りになってしまいました。N 選手は、先頭グループにラップされる直前にコースを横断しようとした通行人の自転車に接触して落車。しかし、この時点で最後尾のグループは先頭グループの邪魔にならないようにコースの端を低速で走行していたため、ダメージは無く、打ち切られるまで走りました。

監督のコメント：

2名共、初めての体験だった本格的クリテリウムレース。連続する鋭角なコーナーとレンガ道の振動でスタート直後から苦戦すると思われましたが、出走前に「一人に抜かれたら3人抜き返す位の前向きな気持ちで常に持って走れ」の指示通りに思い切って前方を走ったのは両選手共立派だったと思います。

しかしながらオランダの一流選手達のスピードには、全く太刀打ち出来ない事を思い知らされたレースでした。また、彼らより強い選手の多くがオランダでは全く無名のホビーレーサーレベルの選手であるという事実もショックだった様です。とにかくレースでは瞬間的なスピードとその持続性がいかに重要であるかを痛感し、今後のトレーニングの課題を見つけ出した点では、とても有意義なレースだったと思います。

まとめ

昨年に引き続き、今回も遠征を9月第1週—第2週に行いました。そのためオランダのクリテリウム1レースを除き、3レースは昨年と同じレースへの出場を計画する事が出来ました。これにより昨年派遣された選手達とおおよそではありますが比較が可能になり、現在の学連所属選手の力の程を判断する目安を設定してゆく事が出来ると考えます。

今年の夏は天候が不順(冷夏)だったのですが、幸運にして8月末から天候が回復し、遠征期間中は連日晴れまたは晴れ時々曇りで、日中の気温も25度前後になり、暑からず、寒からず「自転車レース日和」と言える日が続きました。気温は昨年の方が平均で2-3度高めですが、天候に関してはほぼ同条件です。

結論から先に申し上げますが、今回の派遣選手2名は昨年派遣された日本大学のT選手とほぼ同レベルと判断します。この判断は、レースの結果(着順)のみでなく、レース中の走りの内容、トレーニング中の走り方を基準にしたものです。昨年のM選手(同じく日本大学)は、4レース全てを完走(打ち切られること無く)し、しかも全レースで賞金を獲得しており、私は報告書で「成績、走りの内容はこれまでに学連から派遣されて来た選手の中では最も高い評価を与えられるもの」と書きました。おそらくM選手は、現在の学連所属選手との比較では極めて秀でた存在であって、T選手、N選手、W選手等のレベルが学連のレースで上位に入る選手の平均的水準なのではないでしょうか。

但し、今回の2名は周回ラップ賞を獲得する等、瞬発力ではT選手を上回っておりました。以下今回派遣された2名の選手の課題などを考察致します。

1、機材(自転車)に関して

自転車本体に関しては、W選手のボトルケージが日本製で強度が不足した製品が装着されていた以外は特に問題ありませんでした。(ボトルケージは到着翌日に即刻現地で頑丈なものに交換)日本製のボトルケージは、日本国内のレースのように滑らかなアスファルトでの走行にしか耐えられないものが多く、ベルギー・オランダの石畳、レンガ道の振動で台座への取り付け部からもぎ取れてしまうものが多いのです。

過去に何度も問題があった車輪に関してですが、遠征に持参する車輪は、「**普通のスポークを使った32または36ホ**

ールの WO タイヤ(クリンチャー)を装着するホイールで、リムはカーボンなど特殊な素材でない事。**特殊な形状のスポークを使った完組み車輪は禁止**」という注意事項が派遣選手には連絡されているはずですが、W 選手はマヴィック社製の完組み車輪(キシリウム)を持って来ました。理由は、イタリアに遠征した事のある部員から「イタリアにおいて問題なく使用出来た」とアドバイスされたからだそうです。

W 選手が遠征する先はイタリアではなく、ベルギー・オランダです。その事を考慮しておりません。もちろんマヴィックのキシリウムは、完組み車輪の中ではかなり丈夫な製品で、ベルギー・オランダでも普及している製品です。しかしながらスポークは専用の特殊形状スポークゆえ、もし破損した場合、入手が困難です。また強度面では、特にクリテリウムの鋭角コーナーを高速で走行する際など、ラジアル組みの車輪は通常のスポークを交差させた32、36Hと比較すると横方向のたわみに関して多少劣ります。

とにかく**不測の事故があった場合でも現地で直ぐに修理が可能な機材で、強度にも不安を持たないで走れる機材を用意する事**が短期の遠征では極めて重要になります。W 選手はベルギー・オランダの選手の多くが完組み車輪ではなく、普通スポークの車輪を使用しているのを見て(特にクリテリウムで)「車輪は用意出来なかったでは済まされず、用意しなければいけなかったのだ」と自ら気づき、後悔しておりました。

N 選手は今回の遠征のために36Hの普通スポークの車輪を新調して来ました。彼はこれまで完組み車輪しか使用した事がなく、今回持参した車輪が完組み車輪よりも硬く丈夫で、力が逃げにくい事実を体感しておりました。

N 選手はクリテリウムで2回落車しており、特に1回目の転倒ではフレームのチェーンステーが折れ、車輪も前後とも回すことが不可能な位に振れましたが車輪はスポーク調整(振れ取り)のみで完全に修復出来ました。これも36Hの車輪の強さを物語っていると思います。

また、飛行機による運搬によってダメージを受ける可能性が高い事を考えても修理が簡単な車輪を持参する事は絶対に必要です。持参する車輪を選択する要素は、単に**レースで使用可能かどうかだけの問題ではない**のです。

2、所持品に関して

交通手段に飛行機が利用される海外遠征においては、荷物の重量制限があるため、持参出来る品物がかかなり限定されます。それゆえにレース活動に所持すべき品物を厳選する必要にせまられますが、これもこの遠征事業の訓練の一つと考えます。W 選手は「固定式ローラー台」を日本から持参しました。これまでに派遣された選手でローラー台を持って来た選手は彼が初めてです。

レース活動を有意義にするための選手としての意識という見地からすれば、中々準備が良いと評価出来ます。しかし、本当に持って行く必要があるかどうかを真剣に考えたかどうかは疑問です。固定式ローラー台は、私が現時点で3台、そしてホテルのオーナーが1台を所有。つまり現地に4台も使用可能なものが用意されているのです。この状況は事前に問い合わせる事が出来たはずですが。

固定式ローラー台は持ち運びに便利ですが、W 選手が持参した製品の重量は9.4kg。持参不要の品物のために30kgに制限されている荷物の3分の1を費やしています。この重量ならばスペアホイールを持って来るべきです。

N 選手、W 選手共に短期間に多くのレースに出場する遠征またはステージレースに出場する際に何を用意するべきか、良く分かっていませんでした。

例えばレーサーシューズ。二人とも1足しか持っていません。シューズの材質は近年ソール部にカーボンやプラスチックが使用され、その部分が落車によって割れてしまう事があります。またプレートは頻繁に破損します。

ヘルメットなどは破損または紛失して、直ぐに別のものを使ってもあまり抵抗がありませんが、シューズは足への馴染み、プレートの位置決めなどに時間がかかるもので、急遽購入したものを直ぐに使いこなす事は困難です。そのためにシューズは2足用意し、日頃のトレーニングから2足を交互に使い、馴染みを出して遠征には2足共持参する必要があります。案の定、この必要性を説明した4日後のレースで落車したN選手のシューズプレートは割れて使用不可能になっていました。幸いにして次のレースまで2日間の猶予があったため、破損した機材はフレームを含め、全て調達する事

が出来ましたが、もし翌日もレースで、しかも早朝から移動する必要があるなどの状況だったならば、仮に自転車が無事であったとしても N 選手は出走出来ません。ステージレースならば場合によってはリタイヤするしかないのです。

その他の所持品に関しても準備段階での配慮不足が目立ちました。例えば N 選手はアレルギー性体質で、ケガをした場合に消毒薬や軟膏などによって問題が発生するそうです。そのような体質を分かっているながらケガをした際に自分にふさわしい薬品を持って来ておりませんでした。

N 選手に限らず、日本の選手は必要と考えられる薬品類は全て日本から持参する必要があります。なぜならば、ヨーロッパで市販されている薬品の多くが欧米人の体質に合わせた配合(分量)になっていて、日本人には合わないからです。余談ですが、私が現役時代に所属していたチームのアドバイザーだった Dr.プラウマーは、1972 年の札幌冬季オリンピックでオランダチーム総合ドクターとして来日しておりますが、その際に日本の薬局で市販されている薬品類を多数オランダに持ち帰り、成分や使用方法を研究したそうです。その結果、日本の薬品とヨーロッパの薬品とでは、成分はほぼ同じものの含まれている量が日本の薬品は 3 分の 1 程度だったそうです。そのため彼は私には常に「必要となる薬品は全て日本から取り寄せるように」とのアドバイスを与えておりました。

3、レースの走り方に関して

毎年の事ですが、日本選手の問題点は**瞬間的なスピードとその持続性**にあります。今回派遣された 2 名もこの点においてヨーロッパの選手に及びませんでした。それでも 2 名共、レースの前半では集団の前方に位置し、先頭を積極的に牽いたり、周回通過ラップ賞を獲得する走りが出てくる訳で、必ずしもスピード(瞬発力)が無いとは思えません。問題は**その反復能力と持続能力**の差だと考えられます。オランダのクリテリウムでは鋭角なコーナーが連続し、そのため 1 レースで何百回もスタンディングのダッシュを要求されます。

また、前方のグループに自力で追いつくためにはスピードの持続性も必要になります。両選手共、この点の強化を配慮したトレーニング方法を日常のトレーニングに加えて行く事が今後の課題となります。

* W 選手の問題点と今後の課題

W 選手は高校時代にジュニア日本代表としてカナダのステージレースに遠征した経験があり、そこでベルギー、オランダなどヨーロッパ出身の選手達とレースを走っております。そのカナダのレースにおいて、ベルギー、オランダの選手達がとても強く、全く歯が立たなかったのが、今回の遠征も相当厳しいものになるだろうと予想していたそうです。現実のレースはその予想をはるかに上回り、「全く違うスポーツ・・・」という強烈なインパクトを受けました。

日本との違い、それは毎年報告書において説明している事ですが、スタート直後から常にハイスピードで展開され、積極的にアタックが繰り返される事。

そして、日本のレースとの全体的なスピードの極端な差です。

W 選手の場合、現時点では**瞬発力の反復能力とスピードの持続性が不足**しています。今後の課題としては、この 2 点を強化するプログラムを日常のトレーニングに加えて、トレーニング内容を工夫する事だと思います。

W 選手のレースの走り方自体は、前半においては常に集団の前方に位置出来るし、チャンスにはポイントを取りに行けるセンスがあります。この走り方、そしてレースを走っているときのスタイルと雰囲気は、第 2 回の遠征事業で派遣されて来た N 選手を彷彿させるものがあります。N 選手も当時は 2 年生、そして殆ど無名の選手でしたが、現在は実業団チームで活躍しております。

この事を考えると W 選手も今後の努力次第では新たな躍進の道が開ける可能性を持っているかも知れません。ただ、身体面でいくつかの問題点(故障)を抱えている様なので、まずはその問題解決に全力を尽くして欲しいものです。

* N 選手の問題点と課題

まず、今回の遠征中、レースにおいて 2 度の落車に遭いながらも最後まで怯む事無く、果敢に戦いに挑んだ N 選手の

闘志は評価に値します。

N 選手はこれまでに中国に遠征した経験がありますがヨーロッパ遠征は始めてで、また欧州の選手達とレースを走った経験も殆どありませんでした。

そのため、今回の遠征で出場するレースを「もう少しまともに戦えると思っていた…」そうです。この考えは第1戦で早くも粉々に打ち砕かれました。

近年、ツール・ド・フランスを始めヨーロッパのプロレースが日本でも TV で観戦可能になり、日本の自転車選手の目も本場のレースに向けられています。

しかし、N 選手に限らず多くの選手は自分の置かれている現実のレベルを幻想の中で通り越してしまい、自分もツール位走れるような錯覚に陥っている様子です。国内のレースで優勝しただけで即ヨーロッパでプロになれる力があると思いついて入っている選手が多いという話を日本の関係筋から良く聞かれます。

今回の遠征でまず N 選手は現実の厳しさを思い知った事と思います。

N 選手の走りの問題点は、まず自転車の乗り方が安定していない点です。

これはハンドル捌き等のテクニックの問題ではなく、ペダルを回しているときに腰が安定していないのです。そのため常に上半身、特に肩が揺れてそれが首に伝わり、走行中ごく僅かですが首(頭部全体)が左右に揺れています。

また走行中に膝を開いて腰を動かす無駄な動作を頻繁にします。実はこの腰が安定していない事を本人は自覚していて(他人に指摘されたのは今回が初めてだそうです)サドル上の腰の位置の微妙なずれをこの動作で矯正しているのだそうです。N 選手のように腰が安定していない選手は、密集した大集団でハイスピードに展開するレースにおいて頻繁に落車する傾向にあります。

ほんの僅かな事なのですが不安定な動きが一瞬の(おそらく0.5秒以下)反応を鈍らせるのです。私は最初にN選手の走り方を見た時点で「彼はクリテリウムレースで落車するのでは」と予想(予感以上のもの)しておりました。

単なる偶然かも知れませんが私の予想通り彼は出場したクリテリウム 2 レース共落車しました。1 回目は自爆的落車、2 回目はコースを横断しようとした通行人との接触ですが、他の選手は避けられたけれど N 選手のみ避けられなかったための落車だそうです。

N 選手の今後の課題は、まず腰を安定したペダリング方法を習得する事と言いたい所ですが、問題はそれ程簡単ではないのです。なぜならば現在の腰が安定していないペダルの回し方がもし彼の身体的特徴から来ているものであるならば、無理にスタイルを変えるとそれがマイナスに働く事も有り得るからです。

よって、この問題点は今後 N 選手自身と彼の指導者が試行錯誤を繰り返しながら N 選手にとって最良の走り方を見つけ出さなくてはなりません。

但し、現時点での上半身の揺れ、安定感の不足はごく僅かなもので、ちょっと見ただけでは分かりにくい程度なので、必要以上に気にする必要はないと思います。

もう一つの問題点は、W 選手と同様に瞬発力の反復とスピードの持続性の不足です。しかし、やはり W 選手と同様にレース前半では集団の前方に位置して周回のラップ賞を取りに行く積極的な走りができる、つまりレースを走るセンスは十分に持ち合わせています。要するにヨーロッパのレースを数多く走り、場数を踏む事により、飛躍する可能性を持った選手と評価します。

N 選手もこれまでのトレーニングの方法を改め、今後のトレーニングプログラムを研究しなくてはなりません。

4、大学体育会自転車部の問題点

* <トレーニングに関して>

鹿屋体育大、中央大 2 校とも欧州遠征への選手派遣は今回が初めてです。

毎年、派遣された選手から所属大学の自転車部の状況を聞いておりますが、優秀な自転車競技選手を育成するという観点から見ると体育会自転車部の伝統的とも言えるトレーニング計画は、マイナスに働く要素が多いように思えます。

自転車競技はチーム TT ロードレースなど特殊な種目を除き、個人種目です。

個人個人が各々の特性、現時点での力量に応じたトレーニング計画、方法を考えなくてはなりません。にもかかわらず、大半の大学自転車部は毎日全員が同じ内容のトレーニングを全員一緒に行う事を義務付けてしまっております。

ヨーロッパではグルーPtrainingよりも個人でのトレーニングを重視する傾向にあります。理由は、他人と一緒にだとトレーニングの負荷がその日の調子(コンディション)に合った強度にならず、無理をしてしまうためです。

また各々の目的に応じて自分自身のトレーニングを考え出し、実践する事が大切と考えるからです。鹿屋大、中央大共に練習は原則として全員一緒に同じプログラムで行っている様子です。さらに鹿屋大は火一金曜日のトレーニングは、毎日同じコースを同じ内容で走行しているとの事。これでは偶然にしてこのトレーニング方法が合っていた選手以外は潰されてしまいます。

鹿屋大、中央大に限らず、古くからの伝統、しきたり的な練習計画、つまり何が何でも全員一緒に活動するという考え方から脱却し、各々の特性に合ったトレーニングを個人で行える時間をもっと作らなければならないと痛感します。

* <チームプレーに関して>

日本のレース関係筋から「国内のレースで低いレベルのチームプレーが行われているためにレース全体のペースが上がらず、それが選手強化の妨げになっている」との声を頻繁に聞きます。先にも述べましたようにヨーロッパのレースをTVで観戦し、プロチームのチームプレーを真似しているのです。

プロチームはスポンサー企業のコマーシャル媒体であって、そしてそれぞれの職務を持った職人選手達の集団です。

しかし、学連またはU23カテゴリーのレースでチームプレーは必要でしょうか？

これも自分達が置かれている現実を冷静に直視すれば、チームプレーなどと称して、他人(チームメイトも所詮は他人です)を勝たせていることがいかに自分にとって打撃であるかが分かるはずで。

もちろん学連の「インカレ」は学校別対抗戦ですから、総合優勝を狙うためにチーム一丸となったチームプレーが必要です。しかし、それ以外のレースではU23カテゴリーの若い選手達は自分が勝つことを考えて、集団をコントロールするどころか次から次へとアタックをかけるべきです。特に大学卒業後も第一線で自転車競技を続けたい希望を持っている選手は、具体的に認められる成績を出さない限り、将来どこのチームからも誘われない現実に早く気が付くべきです。

ヨーロッパではU23チーム(一流チームになればなるほど)に原則としてチームプレーは存在しません。なぜならば**U23カテゴリーのレースは、将来プロ選手を目指す者にとってはプロへの登竜門となるレースであって、ここで勝たなければプロにはなれない**からです。ゆえに強い選手を多く抱えるチーム程個人のレースになる訳です。ではステージレースではどのようにしているか？

通常、第一ステージが「勝負」で第1ステージの成績が良かった選手が翌日からエースになります。第1ステージの成績差が微妙な場合は「勝負」は第2ステージに持ち越しです。つまりその時点で、チーム内で決定的に強さを発揮する選手が分かるまでは個人レースなのです。

学連のレースにおいて、**プロの真似事のチームプレーごっこ**が行われている現状は、関係筋の懸念通りに日本の選手強化・育成の妨げだという事実を各大学の指導者が真剣に考えて頂きたいと思います。

以上