

## 日本学生自転車競技連盟 第9回 欧州遠征事業 (平成19年度 2007年) 報告書

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

### 日本学生自転車競技連盟 2007年 欧州遠征事業 日程

7月31日(火) 日本(成田)発 オランダ(Schiphol)着  
8月01日(水) 午前 自転車の調整 午後 軽いトレーニング  
8月02日(木) 午前 トレーニング 午後 休養  
8月03日(金) ベルギー・ロードレース出場  
ZELZATE 6, 2km x 18周 約112km 18:00スタート  
8月04日(土) 午前 休養 午後 トレーニング  
8月05日(日) ベルギー・ロードレース出場  
LONDERZEEL 7, 5km X 15周 112. 5km15:00スタート  
8月06日(月) オランダ・クリテリウムレース出場  
ROSENDAAAL 80km 14:15スタート  
8月07日(火) 午前 休養 午後 トレーニング  
8月08日(水) オランダ・クリテリウムレース出場  
ZUNDERT 80km 19:00スタート  
8月09日(木) 午前 休養 午後 トレーニング  
8月10日(金) オランダ(Schiphol)発  
8月11日(土) 日本着

### レース活動状況報告

#### 1. ZELZATE

大会名: 特になし

開催日: 2007年 8月 3日

開催場所: セルサーテ (ベルギー)

(写真: スタートの様子)

天候: 晴れ 気温 25度(スタート時) 微風

競技結果: M 選手 トップグループ4名、第2グループ17名に次ぐ第3グループのゴールスプリントで9着で30位。

賞金獲得(30位まで)

I 選手 最終回後半、最後尾のグループから脱落するも独走でゴール、完走。着順は不明。

レースの状況:

112km (6, 2km x 18周)のロードレース

エリート・アマチュア+U23カテゴリー 出走者数: 65名

昨年は最終戦で走ったZelzateのロードレースが今年の初戦になりました。

この日は朝から天気良く、気温も25度で風も無く、まさに絶好のレース日和でした。

そのため、平日にもかかわらず、65名が出走しました。(昨年は44名)

ベルギーの「ケルメス・クールス」と呼ばれるローカルなインディビジュアル・レース(個人単位での参加)は、全て当日開催地にてエントリーする方式になっていて、事前エントリーは行っていないため、レース主催者も当日にならないと何人の選手がレースにやってくるかを判断出来ません。ベルギーの国内規則では7名がエントリーすればレースは成立、それ以下の場合はレースはキャンセルとなります。

Zelzateのコースは、建物のある市街地を出ると風が吹き抜ける牧草地で、しかも道幅が狭いため、風が強いと集団内での位置取り(ポジショニング)が重要な駆け引きとなります。また参加者が少なく集団(グループ)が小さい場合、一度グループから脱落すると完全に単独で離脱してしまう可能性が高くなります。この様なレース展開に不慣れな日本選手は、昨年の片山選手のようにレースの半分も走れずに終わってしまう事もあり得ます。

今回は天候に恵まれ、参加者数も昨年より多かったため、ベルギーのレースを初めて走る2名にとっては幸運でした。

レースは、9周目まで比較的ゆっくりしたペースだったため、前半は2名共集団の前方を走る事が出来ましたが、本格的な展開が始まってペースが上がると前方に出る事が出来なくなり、M選手は第3グループ、I選手はさらに後方のグループに取り残される様な形で下がってしまいました。

結局14周目で形成された4名の逃げが決まり、17名の第2グループは最終回にバラバラになってゴール。M選手は第3グループのゴールスプリントで9着だったため、30位でギリギリ賞金を獲得。(30位まで賞金のレース)

I選手は最終回後半グループから単独で離脱してしまいましたが、最後まで独走で走り切って完走しました。

監督のコメント:

昨年と比較すると天候に恵まれた上にレース序盤のペースが遅かったため、レース経験の乏しい日本選手は救われた感じです。2名共レースの前半では「この程度かな?」と思って走っていたそうですが、本格的な展開が始まると時速50kmを上回るスピードになり、付いて行くのが精一杯の状態になってしまい、日本とのレベルの差を実感させられました。

ゴール直後は2名共、声も出ない状態(それだけ限界を極めた)で、特にM選手は自転車から降りるのがやっとでした。二人共、後半は腹痛を起こした様子で、日本ではこれまでにこのような状態になった事は無いとの事。自らの限界を上回るレベルの走りをしたために内臓(胃腸)の機能がそれに追いつく事が出来ずに腹痛を起こしたものと考えられます。日頃、あまり追い込んだ練習をしていない証拠なのですが、反面2名共レースでは自らを限界まで追い込める強い精神力がある事が証明されたレースでした。

## 2. LONDREZEEL

大会名: 特になし

開催日: 2007年 8月 5日

開催場所: ロンデルゼール (ベルギー)

(写真: スタートを待つ M、I 両選手)

天候: 快晴 気温 32度 微風

競技結果: M選手、I選手共に後方グループで7周目通過時点で先頭から6分以上の差が開いたため、次の8周目で打ち切り。着順は不明。

レースの状況:

112, 5km (7, 5km × 15周)のロードレース

エリート・アマチュア+U23カテゴリー 出走者数: 147名

久しぶりに気温が30度以上まで上がったものの湿度が低かったため、この日も快適なレース日和となり、そのため147名の選手が出走しました。

ベルギーのレースは賞金総額が予め公示されていて、賞金額の多いレースには有力な選手が多数参加します。この日のレースは前回のZelzateより賞金総額が高かったため、レース内容もハイレベルになりました。

M、I選手共、比較的ペースが遅かった前半には集団の前方に位置することが出来ましたが、スピードが上がると共に徐々に後退。本格的な展開が始まった5周目には完全に後方グループに取り残されてしまいました。このグループは7周目で先頭から6分以上の差が開いてしまったため、次の8周目で打ち切りになってしまいました。

レースは、6周目に形成された11名の逃げが決まり、11名のゴールスプリントとなりました。

監督のコメント:

当初予定していたGEELのレース(3, 1km × 33周 102, 3km)は、クリテリウムに近いレースなので、1周長の長いLONDERZEELのレースに予定を変更しました。(クリテリウムはオランダで2レース走るため)

賞金総額の高いレースには、本気で自転車競技に取り組んでいる選手達が集まるため、彼等と同じ土俵でどの程度走れるか、これがこの日の見所でした。結果は、レース半分で打ち切りのグループに取り残されてしまい、2名共日本のレースとのレベルの差を痛感させられました。トップレベルの選手達とM・I両選手とのトップスピードとその持続力の差は、現時点では歴然としている事を確認出来ました。

## 3. ROOSENDAAL

大会名: Draai van de Kaai

開催日：2007年 8月 6日

開催場所：ローゼンダール(オランダ)

(写真：スタートの準備をするM・I両選手)

天候：晴れのち曇り 気温 23度 微風

競技結果：M 選手 第2グループでゴール(第1グループは11名)、26位。I 選手 スタート後57分の時点で集団から単独で離脱、リタイア

レースの状況：

80km 2, 66km × 30週のクリテリウム

エリート・アマチュア+U23カテゴリー 出走者数：78名

(写真：スタート後、2周目も大集団のままの展開だった今年のローゼンダール)

ローゼンダールのクリテリウムは毎年スタート直後からハイスピードの激しい展開となり、集団は一直線になるパターンが多いのですが、今年は参加者が例年より少なく、さらに現在オランダのレース界において第一線で活躍する有名選手達が殆ど参加していなかったため、スタート直後は例年よりもスピードが遅く、総合的なレース内容も低めだった様に見受けられました。初めてオランダのクリテリウムを走る日本選手にはそれが幸いました。

M 選手は前半から常に前方の好位置を維持する事が出来たため、トップグループ(11名)を追走する第2グループに加わる事が出来ました。

I 選手は、スタート後45分頃から後方に下がってしまい、レース半分で集団から離脱してしまいました。悪路でも風を受けやすい直線路でスピードが上がるこのレースを走り切るには、現時点でのパワーとスピードの不足が浮き彫りになりました。

監督のコメント：

オランダのトップレベルが不在だったとは言え、M 選手は初めてのオランダのレースを良く走っていました。第2グループでの展開も周囲の状況を冷静に観察し、適切な判断で動いていたと思います。

I 選手は、このレースでの経験により、スピードの持続性と反復力の強化等今後の課題を見出したはずです。

#### 4. ZUNDERT

大会名：Ronde van Zundert

開催日：2007年 8月 8日

開催場所：スンデルト (オランダ)

(写真：スタートラインに向かうM・I両選手)

天候：曇り 気温：スタート時19度 ゴール時16度 微風

競技結果：M 選手 集団でフィニッシュ(トップグループは3名)20位。

I 選手 同じく集団でフィニッシュし24位。

(このレースは30位まで賞金だったため、2名揃って賞金獲得)

レースの状況：80km 2, 16km×37週のクリテリウム

エリート・アマチュア+U23カテゴリー

出走者数：66名

曇り空だったため、多少肌寒さを感じましたが、風は穏やかでレースは走りやすい天気でした。Zundertのクリテ

リウムは、コースレイアウトが簡単(4コーナーの長方形で道幅も広い)で、路面状況も比較的良好なので、毎年学連派遣選手達がまずまずの走りをしているレースです。

I 選手は前半にアタックのグループを追走するなどかなり脚を使って、一時は集団の最後尾まで下がってしまいましたが、後半に入って復活。集団のゴールスプリントにも加わり24位でゴール。今回の遠征で初めて賞金を獲得しました。

M 選手は、特に目立った動きをする事無く(出来なかった)、終始集団の中程を無難に走り、集団でゴール。20位に入りました。

監督のコメント:

Zundertのクリテリウムは、コースが簡単なゆえ、ハイスピードの展開になる傾向にありますが、今年のレースは例年に比べるとアタックが少なく、集団での展開のまま周回を重ねていました。そのため、M・I 両選手共に問題なく完走する事が出来ましたが、M 選手は集団の中では安定して走れるものの、それ以上は何も出来ない(手も足も出ない状態)といった現時点でのスピードの不足を丸出しにしたレースでした。

I 選手の前半での積極的な走りは評価に値します。また、一時は集団の最後尾まで下がり、観衆の多くは「リタイアは時間の問題」と見ていたのに再び復活したため、観衆から多くの声援を贈られていました。

I 選手も M 選手と同様に現在のスピードでは、これ以上の展開は困難である事を痛感したと思います。

---

## まとめ

今回は初めて W 大から選手が派遣され、これで選手派遣大学は、日大、東海大、立命館大、法政大、京都産業大、中央大、鹿屋体育大、早稲田大の8校になりました。

9回の遠征事業で8校から選手が派遣されている実態は、派遣事業を通じて広範囲に自転車競技の本場ヨーロッパの情報を提供するという点から考えると非常に良い傾向と思います。また、詳細は後述しますが、現在の大学自転車部が抱える共通の問題点の解決策としても一校でも多くの大学から選手が派遣されるべき(もちろん実力が伴っている事が条件ですが)と考えている次第です。

以下、例年通り2名の選手の課題を考察致します。

### 1、機材(自転車)に関して

ボトルケージの強度に関しては、過去の報告書に毎回書かれているにも関わらず、選手の一部はその「重要性」を認識出来ていない様子です。

今回、M 選手の自転車に装着されていたボトルケージは樹脂製のフニャフニャしたおもちゃの様な製品で、ボトルをしっかりと保持する事が出来ない軟弱な代物でした。

本人は、柔らかい材質ゆえ、折れる事が無いと考えていた様子ですが、石畳や段差などの衝撃でボトルを落としてしまう事は確実と言える状態。(ボトルがケージ内でガタガタと揺れ動く) このケージは初日に即刻十分な強度のボトルをしっかりと保持出来る製品と交換させました。

ボトルケージの強度の重要性に関しての補足ですが、今年の春のプロ・クラシックレース「Gent~Wevergem」(ベルギー)において、石畳の下り坂で落下したボトルが原因で大落車が発生し、多くの選手が負傷しました。この際、ベルギーTV実況中継の解説者は、スポンサーからチームに供給されているボトルケージの強度不足を徹底非難し、ボトルケージは、強度が十分な製品を選手またはチームが責任を持って選択すべき事を強調しておりました。いい加減なボトルケージ使用は、他の選手にも迷惑をかける重要な問題ですので、今後派遣選手には徹底した指導をお願い致します。

注: ボトルケージに限らず機材の強度に関して、日本の選手の多くは「ヨーロッパのプロ選手が使用している製品＝信頼出来る製品」と思い込んで見受けられます。

(特に車輪に関して)しかし、実際はプロチームに供給されている製品の多くは、実績の無い新製品が多く、プロの過酷なレースがその製品の「テストの場」になっているのです。また、プロ選手は機材が破損しても直ぐに新しいモノに交換してもらえます。

その点、日本から短期間遠征している選手とは全く立場、事情が異なる事を考慮しなくてはなりません。

M選手は輸行において、リア変速機をフレームから外して梱包しておりました。

自転車を飛行機に輸行袋で預けた場合、最も損傷を受けやすい箇所ゆえ、賢明な判断と思います。しかし、近年のフレームは、リア変速機取り付け台座の材質にアルミ素材を使用している製品が多く、リア・変速機を頻りに着脱しているとネジ山が磨耗する可能性が高くなります。フレームの多くは、変速機取り付け台座部分をネジで外せるようになっていて、台座も単体で購入可能なので、遠征の際には予備の台座を持参する様になると良いと思います。

I選手は、昨年の「学生世界選手権」で持参したシクロクロスの自転車の整備不良を指摘されているため、今回は彼なりに万全の準備態勢で来たのですが・・・

まずブレーキのブロックシューが前後共、今回用意した車輪の適正位置にセットされていませんでした。また、ヘッドパーツのメンテナンスを長期間行っていなかったため、ヘッド部から異音が生じる状態でした。(即日グリースアップで解決)

学生選手の場合、メカニックに関する知識がまだ十分で無い選手が多い様子です。

ゆえに海外遠征に際しては、日頃から出入りしている、または自転車を購入したプロショップで事前に「完全調整」をしてもらった方が無難と考えます。

もう一つ、今回予想外のハプニングが発生しています。

I選手は、日本で輸行袋に梱包する際にサドルをシートピラーと共にフレームから外して入れたのですが、それが袋を開けたら無くなっていました。輸行袋のファスナーに鍵を付けていなかったため、運搬途中で紛失したと思われる。(自宅に電話で忘れていないか確認しましたが、梱包し忘れではありませんでした。)

到着翌日に自転車店でサドルとシートピラーを購入しましたが、輸行袋に入れてあった他の荷物は幸い無事でした。輸行袋のファスナーには、必ず「鍵」を取り付けて、簡単に開かない(開けられない)様にしなければならぬという事です。

海外遠征において、日本から現地までの直通便で荷物が紛失したのは今回が初めてです。

乗り換えのあるフライトの場合、私のこれまでの経験では自転車またはその他の荷物の一部が同時に届かない確立は実に50%以上！(日本～欧州間のみでなく、欧州内の便でも乗り継ぎがあると自転車が届かない確立は相当高くなっています。)

また、直通便でも自転車などの機材が損傷を受けている場合が頻りにあります。

この事実から真剣に考えなくてはならないのは、海外遠征の「日程設定と予算計画」のあり方です。「学連欧州遠征事業」では、現地到着後、最初のレース参加までに少なくとも1日の余裕を取ってあり、しかも滞在地周辺には自転車店(プロショップ)も多数存在するので、大抵のトラブルには対応可能になっています。

過去に全日本クラスの遠征において、到着翌日に直ぐレーススタートという無謀な計画がありました。計画を立案した人達が「格安の航空券購入と宿泊代節約」を重視した結果です。しかし、ここで考慮しなくてはならない事は、もし機材が届かない、または破損などのトラブルが発生した場合、レース出走は不可能となり遠征費の全てが水の泡になってしまうリスクです。今回、「直通便だから大丈夫」という事は無い事を認識しました。

## 2、所持品に関して

M・I両選手共にロードトレーニングの際に所持するインフレーター(空気入れ)を持参していませんでした。M選手曰く「タイヤもインナーチューブも新品と交換して来たので、パンクしないと思った。」との事。非常に楽天的というか、間抜けな話です。レースに参加する当日は、選手のみで軽いトレーニングに行かせるようにしておりますが、トレーニングの際にパンクするリスクまで考えが回っていないのです。また、両選手共やはりトレーニングの際に所持すべき携帯工具も持って来ていませんでした。

今回、I選手は現地でサドルとシートピラーを交換したのですが、その直後のトレーニングにサドルの角度、高さを調整する工具(5、6mmのアーレンキー2本のみ)を携行していませんでした。当然、トレーニング中にサドルの高さ、角度がきちんと設定されていない事に気付いた場合には、直ぐに調整し、適正な高さ、角度に修正する、この当たり前の事への配慮が無いのです。(自転車に乗り始めたばかりの初心者ではないのですから当然考えが回らなければなりません。)

幸い私が携帯工具を所持(当然の如く)しておりましたので、初日のトレーニング中に適正な設定を終える事が出来ました。2名共、普段日本国内のトレーニング時にはどのようにしているのでしょうか？ロードトレーニング行く場合に何を所持するか、あまりにも初歩的な問題です。自転車選手は、いつでも単独でトレーニングに出掛けられ、自力

で帰って来れるだけの準備を考えなければなりません。

もう一つ、M選手のレーサーシューズ、何ヶ月(?)も洗っていないと思える位に汚れていました。自転車はもちろん、レースに行く際には、事前にシューズ、ヘルメットなども洗って、完璧に清潔な状態にする様に心掛ける必要があります。

今回の遠征でオランダ・ベルギーの選手達の自転車がスタート前にいかに完璧に洗車されているか、身に着けているウェア・用品類も清潔にしている、その実態を直接見て悟った事と思いますが、M選手に限らず、日本の学連選手は機材・用品類を大切にしない(汚れた状態で平気)傾向が顕著に見受けられます。ヨーロッパでは、このような選手達は機材・用品を提供するスポンサーから敬遠され、良いチームに入れないという事を学んで欲しいと思います。

これ以外の所持品は特に問題点は見当たりませんでした。自転車の梱包もコンパクトにまとめられていた様に思います。

注: インフレーター(空気入れ)は、自転車に取り付けて携帯するポンプの事です。

レース前に空気を入れるポンプは、こちらで用意しておりますので、持参は不要です。

ロードトレーニングに行く際は、全ての選手が他人を頼らずにトラブルに対応出来る用意をする様に心掛けて欲しいものです。

そのための携行品として、インフレーター、タイヤを外すレバー、インナーチューブ2本、携帯用工具を各自が必ず所持する様に国内の指導者の方々は、ご指導をお願いします。インナーチューブは段差などに乗り上げた場合、前後同時にバーストする事がありますので必ず2本。パンク修理を施したインナーチューブは空気を入れていない状態では補修のパッチラバーが剥がれやすく、肝心の時に役に立たない事がありますので、常時新品を所持します。尚、携行品の不備は今回の選手達が初めてです。

### 3、レースの走り方に関して

まず、総合的な評価として、今回派遣された2名の過去の実績、経験から事前に私が予想していたよりも2名共、当地のレースにおいて良い走りが出来ていたと思います。

特にM選手は、初めてのヨーロッパ遠征でありながら、4レース中3レース完走、2レースで賞金を獲得したのは立派だと思います。

I選手もシクロクロス以外ではイタリアでレース経験があるものの、ベルギー・オランダのレースは初体験でしたが、積極的にアタックを仕掛けたり、果敢な走りが出来ていたのは評価に値します。レースの成績だけを見るとM選手が多少上回っておりますが、ローゼンダールのクリテリウムを除き、その他の3レースの内容は、I選手の方がレース前半に果敢な走りをしており、その結果、最後に脚を使い果たしていたため、着順はM選手より後ろになっているとの「判断の余地あり」でした。

#### \* M選手の問題点と今後の課題

前述の様にM選手は初めてのヨーロッパ遠征にも関わらず、安定した成績を残す事が出来ました。レースでの走りを見る限り、「集団の中を無難に走っている」という印象を受けました。これは言い方を変えると「目立った事は何もなかった(出来なかった)」という事です。現在のM選手に不足しているのは、瞬間的なダッシュ力と平地でのスピードの持続性です。これは過去に派遣されている選手達の殆どが同じで、おそらく日本の自転車選手の多くが抱えている共通の欠点だと思います。

過去の報告書で既に何回か述べておりますが、自転車レースの基本はダッシュ力、平地のスピードとその持続性にあります。これが勝る選手は、優秀なロード選手であるだけでなく、トラック競技でも良い成績を出せる選手に成り得ます。逆に優秀なトラック選手もまた優秀なロード選手になる素質を持っていると言えます。

今回のM選手のレースの走りは、「集団の中には居られるけれどそれ以上は何も出来ない状態」である事がはっきりと伺えました。アタックを仕掛ける、または他の選手のアタックに反応する、そのためにはダッシュ力が必要ですが、M選手には集団から抜け出すだけのスピードが備わっていないのです。今後の課題として、ダッシュ力と平地のスピード養成を日頃のトレーニングで考える必要があります。

別の問題点として、集団内での位置取り(ポジショニング)があります。ヨーロッパのレースは初めての経験なので、これは仕方がない事なのですが、「風の流れ」がまだ読めていませんでした。今回の遠征は天候に恵まれ、4レース全て「微風」で、風があまり強くなかったため、M選手は救われました。彼の集団内でのポジションは、頻りに風を避けて走るラインから外れていました。風を受けて走る負荷は、微風状態では極僅かですが、距離が長くなれば、その

負荷から受ける負担はレース後半に影響を及ぼします。少しでもエネルギーを無駄に消費しない走り方(消極的な展開という意味ではありません)を常に考えて走る技術を研究しなくては、さらにレベルの高い本格的なクラシックレース等を走り切る事は出来ません。M選手は「風を読む」、この重要性を認識しなくてはなりません。

写真の右側から風が吹いているため、左側に付く(選手の進行方向から見て、前走者の後輪の右側)に位置すると風を受けないため、左側に流れるラインが2本、形成されている。しかし、M選手は(最後尾右端)一人右側に居るのが分かります。(ラインに入っていない)

#### \* I選手の問題点と今後の課題

I選手もM選手と同様に平地でのスピードの不足が今後の課題です。しかし、M選手と比較するとレースではかなり果敢な動きが出来ていたため、瞬間的なダッシュ力は、もしかするとM選手より上回っているのかも知れません。I選手は、冬季にシクロクロスのレース(瞬発力を要求される種目です)に参加しているので、それがロードレースのための良いトレーニングになっていると考えられます。

I選手は、スピードの持続性とダッシュの回復力を強化する事により、クリテリウムやベルギーのケルメスレースでもっと良い走りが可能になると考えます。

また、積極的に果敢な展開を繰り返す事により、レースの流れ、アタックのタイミング等レースを戦うための駆け引きと心理的テクニックも学び採れるので、今後も果敢な走りに心掛けて欲しいものです。

I選手の最大の問題点は、苦しくなると走行中に下を向いてしまう事です。

今回の遠征期間中のレースでも頻りに下を向いて走ってしまい、1レースではそのために前方の状況が把握出来ず、気が付いたら「中切れ」してしまっていたケースがありました。

レースでは、常に周囲の状況を観察し、適切な対応をしなくてはなりません。下を向いては、状況判断が困難で、反応も遅れてしまいます。

そして、何よりも下を向いての走行は、レース中に限らず**大変危険な行為**なので、即刻直さなければなりません。(絶対に！)

私が北オランダで活動していた80年代後半、レース仲間の一人がタイムトライアルの練習中に下を向いて走っていたため、道路にあった陥没部に前輪を奪われて転倒。頸椎を骨折し、不幸にも死亡してしまいました。

下を向いて走る行為は、本人が危険だけでなく、レースでは大落車の原因にもなるので、絶対にあってはならない行為なのです。(この重要な問題点、これまで高校時代から現在に至るまで、周囲は誰も注意していないのでしょうか？！)

グループの先頭を「下を向いた状態」で走っているI選手(右端)。

同様の走り方が頻りに見受けられましたが、**大変危険な行為**なので、絶対に直さなければなりません。

#### 4、大学体育会自転車部の問題点

毎年、派遣されて来る選手達の話の間くと現在の大学自転車部の抱えている共通の問題点を少なからず垣間見る事が出来ます。今回派遣された2名の所属大学も昨年の鹿屋体育大と同様に「指導者不在」が日常のトレーニングのあり方等に大きく影響を及ぼしている様子が伺えました。

ベルギー・オランダは、レースの数が極端に多いので、シーズン中のトレーニングは差ほど重要になりません。また、冬季でもシクロクロスレースや屋内トラックレースを走れるので、完全に「レース出場＝最良のトレーニング」という図式が機能します。

しかし、日本のレース事情では、毎週2～3レースに出場するのは不可能(非現実的)で、どうしても日常のトレーニングのあり方が重要になります。

M選手のW大、I選手のR大、共にトレーニングの方法、コース設定等に配慮や工夫が十分とは言えず、大幅な改良が必要と思います。

具体的な方法は、当地で彼等を指導しながら様々なヒントを与えましたので、彼等がそのヒントを自分達の置かれている環境、生活状況の中で、どのように活用するかにかかっています。とにかく現状のトレーニングは2校共、ワンパターンの傾向にあり、工夫があまりなされていない様子です。その原因は、学生(選手達)自身が殆ど頭を使っていないのも事実ですが、適切なアドバイスを与えられる指導者が存在しないため、「何をすべきか」が分かっていないのです。

この過去十数年の間に日本の自転車界は相当の変化を遂げていると感じます。それは、ただレースの開催数が増えただけでなく、レース界を構成する人間の「質」の向上にも言及可能です。1980年代以降、海外旅行が身近なものとなり、90年代に入ると多くの選手が自転車の本場ヨーロッパのレースを走るために渡欧するようになりました。

それも単発的な短期遠征ではなく、長期滞在で、しかも複数年に渡って渡欧を繰り返す選手が多くなり、欧州のクラブチームで活動したり、中にはプロ選手に成った者も複数存在します。彼等の中には引退後、既に指導者として実績を上げている者が何人か存在しています。

彼等は、実際に本場ヨーロッパのレースを多数走り、そして現地で長期間生活した経験があるため、あらゆる面で経験と知識が豊富ですので、当然若い選手達から絶大な信頼を受けております。現在、日本の実業団チームまたは自転車競技関連団体において、選手から信頼されている監督(指導者)は、皆このような経歴を有する元選手達です。

この事実を別の言い方で説明しますと「**現在の日本の自転車競技界において、選手達から信頼される指導者になるためには、少なくとも長期間におけるヨーロッパでの豊富なレース経験が必要**」という事になります。

また、引退した元選手のみならず、現在日本の第1線で活躍する選手の多くが(それも実業団のみならず、学連所属でもU23カテゴリーの全日本チームとして)十分なヨーロッパレース活動を経験するに至っています。そして現在現役の学生選手達は、この様な選手達から直接、様々な情報を入手しております。

さらにインターネットの発達、TV衛星放送のレース生放映等でヨーロッパの情報入手が容易になり、若い選手達はヨーロッパのレース情報(かなりミーハー的ではありますが)を良く知っています。

つまり、「**本場ヨーロッパでの豊富なレース経験がある選手と元選手の指導は信頼出来るものであり、それを大学の自転車部の選手達も求めているのが現実**」なのです。

残念な事に学連加盟校の監督・指導者には、これに該当する人材が極僅かしか存在しておりません。しかし、この過去10年の間に多くの学生選手がヨーロッパでレース活動を経験しており、OB(卒業生)には指導者としてふさわしい知識と経験を有する人材が増えています。彼等OBが将来、大学の後輩に適切な指導をされる事が「指導者不在」の問題解決の最短距離であると考えます。

今回、初めてW大からM選手が派遣されて参りましたが、一校でも多くの大学が自転車レースの本場ヨーロッパでレース経験を積んだ「エキスパート」をOBに有するためにも非常に喜ばしい事であったと思います。

大学自転車部の抱える問題の一つは、過去の極僅かばかりの経験のみで、近代の自転車競技を知っていると錯覚

しているOBが不適切な指導を後輩に対して行っている現状です。

前述の様に既に時代は変わって、ヨーロッパで豊富な経験と知識を築き上げた人材が複数存在しているのも関わらず、過去の単発的な遠征経験(それも本場ヨーロッパ以外の)を誇らしげに語り、ゆえに自分はエキスパートであるが如く振舞う学連OBの方を見かけます。しかし、身近にヨーロッパで経験を積んだ「真のエキスパート」が実際に存在する選手達に対しては、過去の自慢話も自分自身の経験と実績の乏しさを自ら告白しているに過ぎず、選手達からは「滑稽」に見られているだけなのです。

M 選手は、一般企業への就職が決まっています、来年からは自転車競技を中心に考えた生活は難しいかと思います。しかし、本人は出来る限り競技活動を続け、将来は選手育成に携わりたいとの事ですので、今回の遠征で学んだ事をいずれ活かしてくれると思います。また、残りの大学在学期間中に W 大に「新風」をもたらしてくれると期待します。とにかく来春、社会人になってからも自転車と関わりを持ち続けて欲しいものです。

I 選手は、学生生活があと一年ありますので、来年はチームの中心的存在となって、今回の遠征の経験を基に R 大自転車部を引っ張ってくれる事でしょう。

彼の様な既に複数のヨーロッパレース経験を有し、しかも勇気ある果敢な走りをする選手が来年の「学生世界選手権」に派遣される(選考される)事を期待します。

以上