

日本学生自転車競技連盟 第12回 欧州遠征事業 (平成22年度 2010年) 報告書

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

はじめに

昨年の報告書で「日本の自転車界では選手のレベル、特にロード選手は少しずつではありますが、向上している反面、レースを運営する側、つまりオルガナイザー(主催者)、コミッセル(審判員)の判断・感覚が世界の常識と著しく乖離している部分が見受けられる」と述べました。そして、レースを運営する側の人達が本場欧州のレース、それもローカルなレースを視察する必要性を指摘し、「役員のためのレース視察ツアー」を提案致しましたが、今年の春にこの企画が現実のものとなりました。

参加者は、学連の井関理事長、東大OB相沢氏、実業団自転車競技連盟の斧理事長、小黒事務局長の4名です。

視察ツアーでは、ベルギーのローカルロードレース(とは言え、出走者数は246名!)、オランダのクリテリウムレース、専用サーキットでのクリテリウムレース、屋内トラックのレース、そして自転車レースを取り巻く環境の一端をご覧頂きました。

参加された4名の方々は皆、想像以上の日本との違いを感じられ、しっかりしたシステムでレースが運営されている実態に驚かれた様子です。

当地の「しっかりしたシステム」は、言い換えるならば、日本がいかに「いい加減な状態」でレース運営および組織構造が成り立っているか、ということでしょう。

視察ツアーでご覧頂いた事を日本の自転車界の発展に役立てて頂ければ幸いです。

さて、今年の欧州遠征事業には、自転車部の歴史も古い伝統の六大学2校(W大、M大)から揃って高校時代に実績のある1年生が派遣されてまいりました。

両校共、派遣した選手に当地で「本当の自転車競技」を学ばせて、それを大学の部活に持ち帰って欲しいという監督の期待があった様子です。

そのため、今回は遠征期間中に選手達と大学の自転車部員として何をすべきか、日本における練習の方法などを中心に多くの時間、話をする様に心掛けました。

彼等の話を聞く中で、現在の大学の自転車部が抱えている問題点もいくつか浮き彫りになり、それに関する私の見解や提案もこの報告書において述べさせて頂きました。

詳細は、「まとめ」の項に書きましたが、自転車競技は野球やサッカーなどのチームスポーツとは違い、基本的には個人種目であり、個人の特性を見極め、必要とする内容、体調に応じた練習計画とその実践が重要であり、「大学の部活は団体行動」という考え方に固執するとスポーツとしての本質を見失い、選手の育成に失敗するという結果を招きます。

おそらく他の大学の自転車部も似たような状況ではないかと察しますので、参考にして頂ければ幸いです。

2010年 9月

山宮 正

JAPAN SPORTS PROJECT B.V.

日本学生自転車競技連盟 2010年 欧州遠征事業 日程

9月01日(水)	日本(成田)発	オランダ(Schiphol)着
9月02日(木)	午前 自転車の調整	午後 軽いトレーニング
9月03日(金)	ベルギー・ロードレース出場	KEMMEL-HEUVELLAND
9月04日(土)	午前 休養	午後 トレーニング
9月05日(日)	オランダ・クリテリウムレース出場	ABBENBROEK
9月06日(月)	午前 休養	午後 トレーニング
9月07日(火)	ベルギー・ロードレース出場	BOOISCHOT
9月08日(水)	午前 休養	午後 トレーニング
9月09日(木)	オランダ・クリテリウムレース出場	Roosendaal
9月10日(金)	午前 休養	午後 トレーニング
9月11日(土)	オランダ(Schiphol空港)発	
9月12日(日)	日本着	

レース活動状況報告

1、Kemmel－Heuvelland



大会名： 特になし
開催日： 2010年 9月3日
開催場所：ケンメル・ヒューフェルランド(ベルギー)
参加者：選手2名 O選手、S選手
監督1名 山宮 正

スタートの瞬間、スタート&ゴール地点は石畳(写真)

天候： 晴れ時々曇り 気温： スタート時 21度 終了時 17度
レースの状況： 6.7km X 16周 110.4km エリート・アマチュア & U23カテゴリー
出走者数： 31名

競技結果：S選手 4周目に脱落 5周目で打ち切り。着順 29位
O選手 11周目に脱落 13周目で打ち切り。着順 24位

今年の初戦となったKemmel－Heuvellandは、ベルギーの西南、隣国のフランスに面する丘陵地帯。第1次世界大戦最大の激戦地Ieper(イーペル)の近郊に位置する小さな街です。

コースは、スタート&ゴール地点が石畳舗装で、街中を抜けるとアスファルト舗装になりますが、登坂部分では道幅が細くなり、しかも丘を登り切った地点からは風が吹き抜ける状態になるので、位置取りのテクニックとパワーが要求されます。日本の一般的レースのコースとはかけ離れているので、当初より苦戦を予想しておりました。

この日は参加者が31名と極端に少なく、そのため、ちょっとでも集団から離脱すると直ぐに単独になってしまい、戻れなくなる危険性の高いレースでした。

スタート後、最初の2周は大きな動きは無く、集団も一定のペースで進行したため、O、S両選手も余裕を持って集団の前の方を走る事が出来ましたが、3周目以降、駆け引きが始まり、スピードが上がるとまず2名の選手が離脱、それに次いで4周目にS選手が離脱。単独で1周を走りましたが、5周目で降ろされました。

その後、一旦集団のスピードが落ちて、安定したペースになったため、O選手は集団の中程を巧く走っていましたが、「トップ1名—追走グループ4名—集団」の展開から4名がトップを捕らえて5名になってからは、集団から1人ずつ、前に飛び出してゆく形になり、

「トップ5名—追走グループ11名—集団」という構成に。O選手は集団に取り残された状態で、さらにその集団から前に飛び出す選手達のスピードに付いてゆけなくなり、11周目に離脱。同時に離脱した選手1名と2人で走り続けましたが、13周目に降ろされました。

監督のコメント：

初戦において、石畳舗装の振動の激しさ、そして日本では有り得ない道幅の細いコースなど、未知の世界を経験すると同時に、2名共、自らのパワー・スピードの無さを思い知らされました。日本の選手が個人単位で参加出来るレースは、登録選手が出場する公認レースの中では、最末端のローカルレースで、この日の出場選手も強豪チームに所属している選手は数名程度でしたが、この選手達が本気で走り始めると実力の無い選手達は付いてゆく事が出来ません。日本選手2名は、強豪選手が構成するトップグループはもちろん、その次の追走グループ(一般レベルの選手達)にも加わる事が出来ず、しかも最終グループからも離脱してしまった訳です。

初めてのベルギーのレースで、2名共、そのレベルの高さと難しさを痛感させられました。



レース序盤、集団の先頭を引くO選手



集団から離脱後、単独で追走するS選手



後続集団に取り残されたO選手



同時に離脱した選手と追走するO選手



後続集団に取り残されたO選手

2、Abbenbroek



大会名： 特になし
 開催日： 2010年 9月5日
 開催場所： アッペンブルック（オランダ）
 参加者：選手2名 O選手、S選手
 監督1名 山宮 正
 天候： 晴れ 気温： 21度
 レースの状況： 約100kmのクリテリウムレース（1周約4km）
 エリート・アマチュア&U23カテゴリー
 出走者数： 105名

競技結果：

S選手 残り4-3週の時点で単独で脱落。独走で走りましたが残り2周で降ろされてDNF。

O選手 90人の集団スプリントでのゴールの中、後ろの方で何とか完走。着順不明。

暑からず、涼し過ぎず、適度な湿度でレース日和の天候でした。

Abbenbroekのレースは、クリテリウムとなっていますが、1周が3km以上なので、オランダ国内のクリテリウム規則は適用されず、周回ロードレースと同じ様な感じでしたが、落車をした際には1週の猶予が与えられる特別規則が設けられていました。

コースは、完全なアスファルト舗装で道幅も十分にあり、4コーナーの長方形コースで、オランダのクリテリウムとしては、かなり簡単なコースレイアウトです。

そのため、レースは毎年「高速レース」となっていますが、今年も例外に漏れず、平均時速48kmという速いレース展開になりました。

O、S 両選手共、スタート直後から集団の真ん中より後方に位置するのが精一杯の状態でした。レース中盤に9名の選手がアタックを仕掛け、一時は35秒の差を付けていたのですが、集団がスピードを上げてこれを追走。そのため、集団のスピードがさらに上がり、残り7週の時点から日本選手2名が最後尾になってしまい、残り4週の時点で S 選手が単独で集団から離脱。

その後、O 選手は最後尾に何とかくっついていたのですが、集団が逃げていた9名を吸収した時点で幸運にもペースが落ちたため、離脱する事無く、集団の後の方で完走する事が出来ました。

監督のコメント:

兎に角も、2名揃ってスピードの無さを曝け出したレースでした。

今回の遠征で参加予定していたレースの中では、最も簡単なコースで、さらに出場者数も100名以上と大集団だったので、ある程度は展開に加われるかと期待がありましたが、現在の彼等のスピードでは、付いてゆけただけで精一杯でした。

特に S 選手は、他の選手達がゆとりを持って走っている箇所も深い前傾姿勢を取らないと付いてゆけない状態で、基本的なスピードが全く違うため、どうする事も出来ない様子でした。

O 選手も、もしあと1周、集団が先頭グループを捕らえるのに時間が掛かり、ハイスピードが続いていたならば、耐える事が出来なくなり、S 選手と同様に単独で千切れていたでしょう。

このレースで注目すべき点は、105名が出走し、90名が集団で完走している点です。

オランダの一般アマチュア選手達がいかに高速なレースに慣れているか、という事実です。

クリテリウムの平均速度の速さも日本との大きな違いの一つと実感させられた事でしょう。

スタート直後の O、S 両選手



集団の中を走る O 選手



S 選手は、レース前半から他の選手と全く違う深い前傾姿勢を取らなければ、スピードに付いてゆけませんでした

写真でも分かるように前傾姿勢の際に両肘が開いているので、これを矯正する必要があります。(肘を締めて走る様に心掛ける)



残り7週の時点から日本選手2名は集団の最後尾から前に一歩も出る事が出来ませんでした



3、Booischt



大会名： 特になし
開催日： 2010年 9月7日
開催場所： ボーイスコット（ベルギー）
参加者： 選手2名 O選手、S選手
監督1名 山宮 正
天候： 曇り時々晴れ 気温： 17度
レースの状況： 4.7km X 25周 118km
エリート・アマチュア&U23カテゴリー
出走者数： 69名

競技結果： S選手 12周目に単独で脱落。1周を独走で走りましたが13周目で降ろされてDNF。

O選手 トップグループ15名、後続第1グループ8名、後続第2グループ4名、最終グループ約二十数名の展開になり、最終グループのゴールスプリントで3着に入り、29位で賞金獲得(30位まで賞金)

ベルギーで3月から10月中旬まで、毎日の様に開催されている周回コースのロードレースは、町のお祭り(kermis・ケルメス)のイベントの一つとして行われる場合が多く、そのため「ケルメス・クールス」と呼ばれています。

スタート&ゴール地点には夜店や様々な遊戯施設が並び、大勢の人で賑わっていますが、Booischtのレースも典型的なケルメス・クールスでした。

コースは一部にレンガ舗装の部分がありましたが、特に難しい箇所はなく、比較的簡単なレイアウトだったので、高速の展開が予想されましたが、序盤戦はゆっくりしたテンポで進み、4周目に15名がアタックを試みたものの、1周で集団に吸収され、その後は大きな動きが無いまま、中盤を迎えました。

ベルギーのケルメス・クールスで良くあるパターンとして、ちょうど半分を終了した時点で有力選手達が動き出し、その後飛び出したグループのアタックがそのまま決まってしまう展開があります。

この日のレースも本格的な駆け引きが始まったのは、12周目に入る所からで、スピードが一気に上がり、力の無い選手が脱落し始め、S選手もスピードに付いてゆけず脱落。

1周を独走で走りましたが、13周目で降ろされてしまいました。

その後、集団のペースは一旦小康状態になり、その際にO選手は周回ラップ賞を狙いに行くなど、果敢な走りを見せました。

18周目に集団から12名がアタックを仕掛け、さらに集団から3名がトップ12名に追い付き、22周目には先頭グループ15名、第2グループ5名、そして集団という形になり、さらに23~24周目に集団から力のある選手数名が飛び出し、最終回には15名、8名、4名、集団の状態フィニッシュとなりました。

O選手は、レースを決定付けた18周目以降のアタックには乗る事が出来ませんでした、レース中盤までは駆け引きに加わる事が出来ました。

監督のコメント:

2名の現時点での実力差がはっきり現れたレースでした。

S選手は、現在のダッシュ力、スピード、そしてコーナーリングなどのテクニックでは、本場欧州のレースをまともに走る事は困難でしょう。

O選手は、中盤過ぎまでは積極的にラップ賞のスプリントに加わるなど、果敢に戦いました(残念ながら、ラップ賞は獲得出来ませんでした)。

後半に始まった有力選手達のアタックには、現時点でのダッシュ力、スピードでは反応出来ませんでしたが、レース経験が少なく、しかもベルギー初遠征の選手としては、大変良い走りをしました。



スタートを待つ O、S 両選手



レース序盤、集団内を走る2名



12周目にスピードが上がった時点で単独で離脱してしまった S 選手



レース中盤ではラップ賞を狙うなど、駆け引きに加わった O 選手



後続集団の先頭を引く O 選手の積極的な走り

4、Roosendaal



大会名： Kermis ronde Roosendaal

開催日： 2010年 9月9日

開催場所： ローゼンダール（オランダ）

参加者：選手2名 O選手、S選手

監督1名 山宮 正

天候： 晴れ時々曇り 気温： スタート時 18度 終了時 16度

レースの状況： 1.4km X 57周 約80km クリテリウムレース

エリート・アマチュア&U23カテゴリー

出走者数： 約50名

競技結果： S選手 スタート後12分で脱落、周回遅れを繰り返しながら走り続けましたがトップグループがラスト10周になった時点で降ろされてDNF。

O選手 スタート後15分で脱落、周回遅れを繰り返しながら走り続けましたがトップグループがラスト10周になった時点で降ろされDNF。

Roosendaalのレースは、1周 1.4kmに8コーナー、コースの 2/3はレンガ舗装といった典型的なオランダのクリテリウムレースです。

スタート直後からハイスピードの展開となるの通常で、最初の 15 分間は特に速いので、力の無い選手は早々に離脱してしまいます。O、S両選手もスタート後、3~4周で2名揃って最後尾になってしまい、前に出る事が出来ず、最初の 15 分で耐えられなくなり、あっけなく離脱。その後は、何回も周回遅れになりながら走り続けましたが、残り 10 周の時点で降ろされました。

監督のコメント：

5日のAbbenbroekのクリテリウムレースにおいて、2名のスピードと瞬発力などを見ておりましたので、事前に予想した通りの結果でした。

スタート前に2名には、「スタート直後からハイスピードになり、15分間隔でスピードの波があるので、最初の15分に耐えられたならば、30分は走れる。そして、30分目の波に耐えられたならば45分、そして1時間まで耐えられれば集団の流れが安定するので、完走出来る」といった内容の話をしました。

結果は、現在の2名の実力では、オランダの本格的クリテリウムでは、一切歯が立たず、手も足も出ない、といった状態でした。

この日のレースでは、日本選手2名と同様に、力の無い選手が数名、最初の15分、30分で離脱していますが、それ以降は集団を走る選手達の「足並み」が揃っていて、45分以降は脱落者が1人も出ていませんでした。そのため、約40名が完走しています。

O選手、S選手、共に自分達の瞬発力とスピードの無さを改めて痛感させられたレースでした。



スタート直後から集団の後方に下がってしまい、2名揃って最後尾から前に出る事が出来ませんでした。(写真左、下)





同じく離脱した選手と周回遅れを繰り返しながら走り続けたO、S両選手(写真3枚共)

オランダでは、クリテリウムレースがロードレースの基本とされていて、クリテリウムで良い成績を出さない限り、基本が出来ていないという理由で、自転車選手として先に駒を進めることが出来ません。

本当のロードレースの厳しさをこの日は強烈に味わったはず
です。



まとめ

1、準備段階に関して

準備段階における「慎重さ」「真剣さ」は、昨年および一昨年の選手 4 名とは大きな違いがありました。そのため誠に残念ながら、この項には過去 2 年間の報告書とは正反対の内容を書かざるを得なくなりました。

今回派遣された 2 名は、揃って準備段階で全く問い合わせが無く、全てを独自の誤った判断で進め、その結果、レース出場に不可欠な書類(海外活動許可書)を日本に置いて来る、当方の連絡先、宿泊先のアドレスなども手荷物として持っていない(これは成田空港で井関理事長が発見し、出発前日に宿泊先にFAXを送る事で対処したそうです)、必要となる可能性のある医薬品も持参していない、そして、全然使い物にならない器材をあえて選択して持って来るなどなど、当地での活動において致命的となる不備が目立ちました。

派遣される選手には、毎年必要となる事柄の詳細を書いた「欧州遠征の注意事項」を配布しておりますし、過去の報告書も全て読む様にと学連事務局から指導されています。

通常、これらを熟読していれば、必要となる書類は手荷物として持参するはずですし、器材に関しても過去の報告書で何度も触れている問題ですので、適切な物を用意するはずで。

今回は選手達から事前に何も質問が寄せられて来ないので、「念のため」に重要な書類と必要となる医薬品を絶対に持たせる様に二重の確認連絡をして頂いていたにも拘らず、選手 2 名は、それすら理解出来ていなかった様子です。

学連からの連絡窓口を担当された中川氏は、これまでの遠征事業と同様に適切な対応をされており、「(相手が小学生レベルで無い限り)連絡は伝わっている」とご判断されておりますが、残念ながら今年の 2 名は小学生レベルだったという事になります。

この点は、井関理事長も「今回の 2 名がまだ 1 年生で人生経験が乏しいという事を差し引いても、学連が指示した事を守れない、と言うか理解で来ていない事が分かった」と仰っておられます。そして、「今後は選手が所属する大学の監督・コーチなどに準備段階で確認を要請する」、というお考えの様子です。

当方としましては、数年前に「注意事項」の内容をより詳細に改訂し、その後はそれ以前の様な不備が殆ど無くなったために、これで十分であると考えていたのですが、来年以降は、対象となる選手達のレベル低下を考慮した内容に再度改訂を検討したい所存です。

なぜならば、これまでは「常識の範疇」であるとして、特に注意事項に記載していない事柄も必要になると感じたからです。

例えば、今回の派遣選手は 2 名共、腕時計、トラベルクロックなどの時計を持参しておりません。時計無しに時間通りの活動が出来るのでしょうか？ 当地で宿泊したホテルのキッチンに柱時計があって、「それがあから大丈夫です」と・・・

近年、携帯電話に時計機能があるので、腕時計を利用しない若者が多い様子ですが、「レース会場で、レース直前の状態でも常に携帯に頼るの?」「外国では変圧器が無ければ充電は出来ないの知ってる?」と指摘されて、初めて気が付くという事がありました。

これなどは、自転車レースの遠征に限らず、旅行(特に海外旅行)に行くときは、必要となりそうな薬品類は持参するのと同様、「常識の範疇」と考えております。

また、現地での宿泊先、当方の連絡先なども持って来ないのも普通ではありません。

空港などでトラブルがあった際には、一体どの様に対応するつもりだったのでしょうか？

今後は、「常識の欠如した大学生も存在する」事を前提として、対応を考えたいと思います。

2、器材に関して

○ 選手は、注意事項と過去の報告書を無視して、軽量化と路面抵抗のみを独自に考えてしまい(「決戦用」という概念)、当地のレースはもちろんトレーニングにおいても全く使い物にならない車輪を用意し、持参しました。(日本国内でもレース用としては危険なので、使用しない方が良いでしょう。) その車輪は、21mmのチューブラータイヤ装着、車輪は強度不足の細いスポークで、さらに前輪は交差点の無い変な組み方(ラジアル組でも無い)で、悪路からの振動はもちろん、コーナーでの横方向の力にも耐えられない代物です(スポークを太目のサイズと交換し、組み方も変える必要があります)。

なぜこのような車輪を持参したかの質問に「これしか無かったから」との返答でしたが、実際には日本で練習用として、注意事項で指定されている仕様の車輪を使っているのです。にも拘らず、素人判断で素人が組んだ車輪を選んでしまった訳です。

○ 選手は、初日のトレーニングにおいて石畳舗装の道路を走り、車輪の強度とタイヤの太さ(23mmが必要)の重要性に速くも気が付きました。

また、初戦となったベルギーのレースには石畳舗装の箇所があり、もしも持参した車輪で出走していたならば、車輪が壊れるか、あるいは落車をして終わったであろう事も実感した様子です。

車輪に関しては、2006 年以降は学連で調達した適切な仕様の車輪を 2 ペア、当方で保管しておりますが、あくまでもスペアホイールとして用意したもので、通常のトレーニングとレース参加には、選手が持参した器材を使用する事を原則としております。

○ 選手には、このスペアホイールを使わせる事で対応しましたが、そのためにオランダのクリテリウムレースのピットボックスに預ける代輪は、2 名で 1 ペアになってしまいました。幸い(?)にして、代輪を必要とする様なレース内容では無かったのですが、活動に支障はありませんでしたが、学連の欧州遠征においては、将来 1 人で海外遠征しても充実したレース活動

が出来る選手の育成を目的の一つとしておりますので、「自分自身が持参した器材を使う事の重要性」を認識し、当地にあるスペアホイールを最初から使う事など無い様に準備の指導をもっと徹底しなくてはならないと感じました(選手を送り出す側の問題です)。

尚、過去にも車輪など器材の不備があった選手が存在しますが、準備段階の不備に関して「これしか無かったから・・・」と決まり文句の様に言い訳をします。

しかし、「無ければ、買ってでも用意しろ！」なのです。

O 選手は、腕時計を利用していない理由として「自分の時計は日本国内用の電波時計で、それしか持っていないので外して来た」と言っていました、「ならば安物のデジタル腕時計を買え！」なのです。

器材に関しても特に高価な高級品を用意しろなどは指示しておりません。

特に車輪に関しては、日本でもトレーニング用としてなど、今後も多目的に末永く利用可能な仕様を指定しております。

「学生はお金が無いから」という声も(別の学生、関係者から)聞かれますが、確実に必要となるモノも用意出来ない位の経済的問題を抱えているのならば、海外遠征は辞退し、十分な資金が貯まるまで働く方が良いでしょう(冬休みにアルバイトをするなど)。

S 選手が持参した器材は、注意事項の指示に従った仕様で、特に問題はありませんでした。装着されていたハンドルバーがレースには不向きな「アナトミックタイプ」でした(写真参照)。

ハンドルバーの形状に関しては、選手それぞれ手の大きさなどで感じ方、好みが異なるので、特に形状の指定はこれまでも行っておりませんが、アナトミックタイプのバーでは、ブレーキレバーに指が掛かる位置でハンドルバーの下を握った状態で、そのまま「立ちこぎ」をすると手首に相当の負担が掛かります。そのため、レースの速度が速く、殆どハンドルバーの下を握り、しかもコーナーの多いクリテリウムを走ると手首が痛くなってしまいます。(立ちこぎでダッシュを繰り返すので)



欧州のプロ選手も特にスプリンタータイプの選手達がこのタイプの形状のハンドルバーを使っていないのはそのためです。

尚、アナトミックバーが登場した十数年前には、スポンサーから提供された物をプロ選手も使っていましたが、多くの選手が手首の問題点を指摘したため、現在はプロ選手も殆どが昔からの「丸型バー」、あるいは近年開発された「コンパクトバー」を使用しています。

手首に負担の掛かるアナトミックタイプのハンドルバー(写真左)が装着されているS選手の自転車。

レース用としては不向きなので、プロ選手の多くは使用を止めています。

3、日常生活、食事、その他

① 食事に関して

今年、現地宿泊先ホテルのオーナーの計らいにより、一般のツインルームでは無く、独立した居住空間(専用のキッチン、リビングルーム、寝室、WC & シャワー)を利用させてもらったので、時間に関係なく、いつでもキッチンを自由に使用出来る様になり、そのため食事は到着した日の夕食を除き、完全にホテルでの自炊生活(朝食はホテルで用意してもらえます)としました。

これまで派遣された選手達の多くは、自炊生活を苦手とする者が多く、電子レンジで加熱するだけのレトルト食品や既に調理済みの食材に茹でるだけのパスタ類ばかり、という傾向が見受けられたのですが、今回の2名は、レトルト食品や簡単な食材だけに頼らず、不慣れながらも色々調理に励んでいた様子です。

この点は、過去に日本大学がまだ合宿所で「食事当番制」だったときに派遣されて来た同大の選手達以来の事で、スポーツ選手の食生活の重要性を考えると評価に値します。

② 日常の服装に関して

2名共、大学のネーム入りのスポーツウエア(ジャージ上下)以外は、何も用意していませんでした。また、長袖の上着類もこのジャージのみだったので、それを洗濯に出している間は、半袖のポロシャツしか無く、外出時に多少寒い思いをしていました。

事前に配布している「注意事項」では「日常のウエアは、特にフォーマルなウエアは不要ですが、あまりにもラフで、だらしく見られるものは着用しないように(アメリカ的ラフなファッションは当地では奇異に見られるので要注意!)。ベルギー・オランダの天気は変わりやすく、夏場とは言え気温がかなり下がる事があります。特に夜間は、天気が良い日でもジャケット等の防寒着が必要となります。(到着時、夕方なので服装に注意!)」との指示を出しております。また、今年の夏は特に冷夏だったため、直前にも注意として防寒対策の確認連絡を送っておりますので、明らかに準備不足と言えるでしょう。

また、「注意事項」に記載している「ラフで、だらしく見られるも」の判断基準ですが、日本では、特に体育会に所属する学生は、何時でもジャージ姿で何処にでも出掛けてしまいがちですが、当地ではレース会場に行く場合、またはホテル以外の場

所では、上下ジャージ姿は、だらしく見られてしまいがちです。2人共海外遠征の経験が乏しく、そのため「ジャージ姿がだらしく見られるとは知らなかった」そうで、日本との感覚の違いもあり、仕方が無い事と思いますが、やはり買い物に行ったり、空港および飛行機に搭乗する時はジャージ姿は避けるべきでしょう。

もちろんジャージ姿では、レストランなどには入る事が出来ませんので、今後の海外遠征の際にはジャージ以外のウェアも必ず持参する様に指導しました。

③ その他

事前の準備段階の不備も結局は選手個人個人の個性というか、ズバリ言ってしまうと「だらしの無い性格」が原因かと思えます。それは、些細な事です但し日常の活動態度にもはっきりと表れていました。

例えば、午前10時にミーティングを行うという計画で、10時ちょうどに部屋に行っても、自分達がそれまで行っていた荷物整理の作業を一向に止めようとせず、注意されるまでは席にも着かず、しかもミーティングで使用するテーブルの上には朝食の残りが片付けられていない。レース会場での歩き方も二人揃ってだらだらとした感じで、動きが鈍い、などなど。これらは、過去に学連から派遣されて来た選手達には見られなかった現象です。

また、事前の準備段階では全く質問が無かったのですが、当地に着いてからも質問はまるで無し。事前に「当地で何を学ぶべきか」、など全然考えて来なかった様子です。

ミーティングでも注意するまでは筆記用具も用意していなかったし、用意しても殆ど筆記せず、「記録しないと忘れるぞ！」と言われて、ようやくメモを取るという状態でした。

ミーティング以外の時にも常にペンと紙を持ち歩き、直ぐに記録を取っていた一昨年の藤井選手(徳島大)、あるいは事前に知りたい事を色々と考えて、私の話した内容を毎晩2人で忘れない内に協力しながらノートにまとめていた2006年の三瀧、片山両選手(共に鹿屋体育大)とは、大きな違いです。

しかし、「質問が無い訳が無い。君等は大学から当地で何かを学んでそれを日本に持ち帰る使命を帯びてここに来たはずなのだから、当地での活動に対する考え方を改めろ！」と厳しく一喝した後は、頻りに質問も出る様になり、その中にはかなり良い内容の質問もありました。

つまり、彼等は注意すれば(注意する人が居れば)きちんと出来るのです。これまで、特に大学に入ってから、細かい事を注意指導する人が存在しないのでは、と推測します。

学連の井関理事長も「(学連登録校では)それぞれのチームの監督の性格にもよりますが、全般的にやさしく選手に接している傾向にあります。私の目から見ても、本当の本音は中々言わないように思えます。」と仰っておられますが、実際、彼等から話を聞いていると「高校時代の方が厳しさがあつた」そうで、それは日常の態度だけでなく、練習の内容にも当てはまる様子です。

話を聞かずに、彼等は現在よりも高校時代の方が内容のある練習を行っていたと思われる。それが大学に入ってから、ロードトレーニングのコースは何通りか用意されているものの、基本的には毎日同じパターンで、しかも強い選手が干切れる選手を待たなければならぬのだそうです。そして、厳しいと感じるのは毎朝全員参加が義務付けられている早朝練習で、それも練習の内容よりも生活面での負担が厳しく、「辛い」といった感じに思えます。この件は、別項で詳細を考察致します。

* 0選手の問題点と今後の課題

0選手は、小学生の頃からレースに参加し、高校時代にはかなりの成績を国内においては残しています。また、ジュニアの強化選手にも指定されて海外でステージレースを走った事もあるので、日本の同年代の選手の中では、経験豊富な1人と言えるでしょう。

しかし、今回の遠征で自身の現在の實力は欧州の「本当の自転車レース」には程遠いレベルである事を思い知らされたはずで。

出場した4レースの内、2レースを完走。(ベルギー、オランダ各1レース)しかし、オランダの「Abbenbroek」のレースは、最後尾に付いてゆくのやとで、あと少しでも集団のハイスピードが続いたならば、脱落していたかも知れない状況だったので、まともに走れたレースは、ベルギーの「Booischoot」1レースのみでした。

この「Booischoot」のレースでも、有力選手達のアタックには反応出来なかったのですが、その原因は瞬発力と平坦地のスピードとその持続性の不足です。

これは、毎年の様に報告書に書いている事で、日本の学連所属選手の多くにあてはまる欠点と言っても過言ではありません。

また、0選手はトレーニングで一緒に走っている際に後方から観察するとペダリングが汚らしく見えます。原因は両膝が外側に開いているからです(所謂「がに股」状態)。

自転車レースのペダリングの基本は、膝を閉じた状態で(内股に近い感じ)回す事で、それによって円滑な回転と効率の良い力の伝達が可能となります。

それゆえに「優秀な選手のフレームは、膝が接触するトップチューブの塗装が部分的に剥けている」などと言われる位です。よって、膝の開きを意識して閉じるようなペダリングをする様に日常のトレーニングから心掛けるべきでしょう。

それにより、現在よりも高回転、ハイパワーのペダリングが可能になり、スピードアップが期待出来るかも知れません。

しかし、この問題点は選手の骨格の形状およびその他の部位の特異性とも関係し、選手によっては、膝を開かないと逆に円滑なペダリングが出来ないなど、特例もありますので、矯正を試みて異常が生じる様ならば、現在のままで走るしかないでしょう。

もう一つ、O選手は現時点では「基礎体力」が不足している様に見受けられました。

最終レースを走った翌日は体調を完全に崩し(猛下痢)、一日中寝込んでしまいました。

日本のレースと違い、常用速度が速く、これまでに経験した事が無い状況まで追い込んでしまうため、これまでに派遣された選手にも胃腸の不調を訴える選手が複数存在しますが、O選手の症状は、これまでの中では最も重症でした。

レースの成績だけでなく、走りの内容を観る限り、大学に入ってから自転車を始め、僅か1年4ヶ月の経験のみで当地にやって来た一昨年の福田選手(大阪経済大)、そして高校の途中から自転車競技に転向した昨年の中根選手(中京大)の方がO選手よりも良い走りをしている様に感じました。もしかすると、他のスポーツ(福田選手は陸上競技、中根選手はサッカー)で養われた運動機能、基礎体力は、早い時期から自転車に乗っている選手よりも上回っているのかも知れません。

* S選手の問題点と今後の課題

S選手も高校時代にはそれなりの実績があり、ジュニアの強化対象選手として海外に遠征した経験がありますが、今回は1レースも完走する事が出来ませんでした。

それも4レース全てにおいて、殆ど戦いには参加出来ず、手も足も出ない惨敗の状態です。

その原因は、O選手以上に**瞬発力と平坦地のスピードとその持続性の不足**しているからに他なりません。

この問題を克服するには、過去の報告書でも書いている様にトラックにおけるkmTTのタイムを向上させるトレーニングが必要であり、そのためにもロードトレーニングだけでなく、トラックでのトレーニングをもっと取り入れなくてはならないでしょう。

また、S選手はコーナーの手前で前方を走る選手との間にかなりの間隔(時として自転車1台分位の)を開けてしまうため、コーナーの出口の立ち上がりで必要以上に力を使わざるを得なくなり、それが短時間で千切れてしまう大きな要因になっています。

このコーナーにおけるテクニックの問題ですが、S選手はこれまでにピッタリと前の選手にくっ付いた状態で頻りにコーナーを曲がるテクニックが重要となるレースに出場していないのでは?と初日に彼の自転車をチェックした際に気が付いておりました。

S選手の自転車のブレーキワイヤのテンションは、ちょっとブレーキレバーを引いただけで車輪がロックしてしまう位にきつく張っており、このようなセッティングでは、コーナーが連続するクリテリウムレースなどでは、コーナー手前でのスピードを巧くコントロール出来ないからです。

ブレーキは、当地における最初のトレーニングの前に、レースを走っても危険のないテンションに調整させましたので、レースで車輪をロックさせて転倒する様な事故は回避出来ましたが、高速のコーナーリングに不慣れなゆえ恐怖心が伴い、そのために車間を開けてしまう問題は、経験不足と本人の度胸次第なので、簡単には改善されないでしょう。

特に日本では日常のトレーニングでこれを克服する様な練習が困難な上に、高速で展開する平地のレースが少ないから尚更です。よって、学連が主催するクリテリウムレースに数多く参加し、前方の選手との車間を開けずに、安定して走れる様に訓練するのが得策と考えます。クリテリウムは、立ち上がりのダッシュとスピードの持続力の向上などにも適したトレーニングですので、他の選手達にも出来る限り多くのレースに出場する事を推奨致します。

* 大学体育会自転車部の問題点

今年派遣された2名と色々な話しをする中で、O選手のW大学、S選手のM大学が抱えている問題点には共通のものがあり、それは多くの学連登録大学にも当てはまる問題ではないだろうか?と感じました。そこで、今回はW大、M大の問題点を一例として、それを考察し、いくつかの提案をしたいと思えます。

① 指導者不在

W大学、M大学、共に一応「監督」は存在しますが、監督を本業とする方ではなく、他に職業を持ったOBの先輩のボランティアに過ぎません。監督は、インカレなどの大会で「監督会議」に出席する以外は、殆ど現場での活動も無く、日常のトレーニングにおける指導や合宿所における生活管理などは全く行わないそうです。よって、それらは同じ学生の中で「先輩部員」の役目となる訳ですが、もしもその先輩が気まぐれだったり、知識不足、あるいは、いい加減な性格ならば、かなりずさんな管理状況になってしまう様子です。

今回の2名が事前の準備に不備が目立った件に関して、井関理事長は「よく考えて見ると、この学連の欧州派遣事業について、学生が所属する学校の監督、コーチの姿が見えてこないような気がします」と仰っておられますが、仕方が無い事かと思えます。

しかし問題は、昨年と一昨年の派遣選手4名は、監督・コーチが存在しないばかりか、体育会の自転車部としてはその組織構造も極めて脆弱で、部員数も少なく、指導してくれる先輩すら存在して居ないにも拘らず、「意識水準」が非常に高く、事前準備の段階から揃って完璧だったという事実がある事です。

この件に関して、欧州遠征事業を担当している松倉氏(早大OB)から「立候補制になって参加意欲の確かな者が参加す

るようになりましたが、今回はどちらかというと本人の意思というよりは監督の勧めが参加のきっかけになっているようで、準備の足りなさはそれも影響しているのではないかと感じております。」とのご意見を頂いております。

確かにO選手もS選手も「監督の勧めがあったから」というのが立候補の理由で、M大においては、全員が立候補させられ、自己負担金も監督が調達した様子です。

そうなりますと、実際には「名ばかりの監督」に過ぎないとしても、派遣する選手の準備状況の確認程度は、責任を持って行うべきだったのでは？と考えてしまいます。

特にM大は、今回初めて欧州派遣事業への参加ですから、質問が無いはずが無いのです。

また、W大は2007年に松田選手を派遣しているのですから、OBとなっている松田選手からO選手へ直接、経験を基にしたアドバイスをお願いするなど、準備段階で送り出す側の責任者が出来る事があったはずで、(O選手は松田選手が存在すら知らされていませんでした。)

選手の指導のみならず、監督・コーチなど指導者が「選手に何を指導するべきか」を指導する講習会を学連が主催するべきではないでしょうか？(トレーニングの指導方法も含めて、です。)

尚、M大学は監督の指示により、今年の欧州遠征事業に部員全員が立候補しております。これは、「欧州遠征で学んだものを部活に導入しよう」という監督のお考えによるもので、素晴らしい事と思います。今回派遣されたS選手が当地での経験を持ち帰り、有効に活用してくれる事を期待します。

② 日常のトレーニングのあり方に関して

大学体育会のクラブ活動では「団体行動」を重視する傾向が強く、そのためW大、M大、共に週5~6日は全員揃っての「早期練習」が義務付けられている様子です。

しかし、ここで考えなくてはならない事は、まず「自転車競技」というスポーツにおいて、**常にチーム単位で練習する必要****があるのかどうか？**そして、「学生スポーツは文武両道」と言いながら、**全員参加義務の早期練習が学業の足を引っ張っていないのかどうか？**です。

M大の場合、東京都23区内に合宿所があり、ロード練習の環境は最悪です。ゆえに少しでも交通量の少ない早朝にロード練習を行うという考え方は当然です。

しかし、毎日、早朝に起床する事は、大学生にとって精神的に相当の負担となると共に学生生活に支障を招く可能性が懸念されます。実際に昼間は眠くて授業に身が入らないどころか、睡魔に負けて、単位を取りそこなって留年した、などがあるそうです。

また、毎日全員と一緒に走る練習方法で、本当に強い選手を育成出来るのでしょうか？

自転車競技は、野球やサッカーなどのチームスポーツとは異なり、基本的には「個人スポーツ」です。常に部員全員が集まらなければ練習が出来ない他の競技とは違います。

むしろ選手各自がそれぞれ必要となるプログラムを組んで練習計画を考えるべきであり、**グループでの練習よりも個人練習を重視し、その日数を多くするべきです。**

例えば、W大、M大共にロード練習においては、干切れた選手を強い選手達は要所要所で待たなければならないそうで、そういう練習では、強い選手はそれ以上にはなれず、弱い選手の進歩レベルに同化されてしまいます。

よって、全員揃っての早朝ロード練習は、週に2日、多くても3日程度にして、可能ならば週1~2回、トラック練習(出来るならば全員)を取り入れ、残りの日は、個人のトレーニング日にする方が良いと考えます。

この様な練習計画ならば、早朝練習の日はこれまで通りに弱い選手、あるいは後輩の指導を行う日として、各自が自身に必要な練習を出来る日が増えます。

特に大学生は、高校生と違って上級生になると学部によっては授業時間が少なくなり、自由な時間を多く取れるようになります。そういう自由時間を有効に利用して長距離を走りに行ったり、自分の欠点を補うための独自のプログラムを組めるはずで、

しかし、早朝練習への参加義務がその計画を潰してしまいます。(午後は既に疲れていて、内容のあるトレーニングが出来ない、など)

「大学の部活は団体行動」という考え方に固執するとスポーツの本質を見失います。

既に述べたことですが、一昨年に派遣された選手2名は、大学に入ってから自転車競技を始めた選手で、しかも監督・コーチはもちろん、教えてもらえる先輩すら存在しない中、同じ様な境遇の弱小校の選手同士が協力し合いながらも、日常においては完全に個人で競技活動を行っていました。その選手達の方が、体育会として伝統のある大学において、団体行動を重視した環境に置かれている選手達(高校時代から経験がある)よりもあらゆる面で競技者としての「意識水準」が高く、当地における走りの内容も上回っています。

繰り返しますが、自転車競技は「個人種目」です。個人の意思が最も大切であり、団体行動を優先すると本当に必要な練習が出来ないばかりか、日常(学生)生活に支障が生じかねないのです。

③ 個人練習の内容管理に関して

「個人練習を重視すると必ず怠ける部員が居る」、それが毎日の早朝義務練習を実践している一つの理由だそうです。

前述のとおり自転車競技は個人種目ゆえに結局は個人の意思の強さ、スポーツ選手としての意識水準のレベルに委ねられるものであり、個人できちんと練習が出来ない様な選手は、決してトップ選手にはなれないし、そういう選手に無理矢理

鞭を打って走らせる価値があるかどうか、疑問なのですが・・・

しかし、近年では自転車競技の周辺も技術が発達し、トレーニングの内容を記録出来る器材が色々と開発されています。例えば、心拍計、クランクの回転数や掛かったトルクを表示出来るサイクルコンピューターおよびそれに付随する特殊な後輪ハブなどなど。

これらの多くは、走った内容を日付別に記録し、PCに取り込む事が可能です。

こういう最新の器材を有効に利用すれば、個人練習が本当に行われているかを管理する事が可能になります。

例えば、選手に1週間単位でトレーニング計画を提出させ、心拍計などに記録される

データがその計画を実行した数値になっているかどうかなど、工夫次第でしょう。

何も高価な器材を導入する必要はありません。 廉価で簡素な器材でも利用方法次第で選手の管理に十分利用出来ると思います。

④ トラック練習の重要性に関して

学連から当地に派遣されて来る選手の殆どに共通している問題点は、「瞬発力と平地のスピードとその持続力の不足」です。この欠点を改善するために有効なのがトラック練習です。それも乗り始めたら少なくとも45分～60分は自転車を降りない様な内容のプログラムを10～20人位のグループで行うのが理想です。(ダラダラ走るという意味ではありません。)特に東京周辺は、一般道路の練習環境が劣悪ですので、内容のあるスピード練習はロード選手でもトラックに頼るのが得策と考えます。

W大は西武園競輪場、M大は京王閣競輪場を使用出来る日があるそうですが、その時間を有効に活用して、ロード選手もトラックで内容のある練習の計画を立てるべきです。

W大は部員数が6名しか居ないので、有効なトラック練習に必要なフォーメーションを組めないという問題があります。

そこで、今回の遠征中にO、S両選手に提案した事は、W大とM大が練習において協力体制を構築し、W大が西武園、M大が京王閣で練習出来る日に一緒に練習するという案です。これにより、両校共、トラックで練習出来る日が増えるだけでなく、有効なトレーニングプログラムに必要なフォーメーションを組む人数も確保されますし、人数が多くなる事によって、レース形式の練習も可能になります。

* 学連への提案

現在の学連登録校で、専門の監督・コーチを有する大学は何校あるのでしょうか？

殆どの大学が名ばかりの監督・コーチで、実態は指導者不在と察します。

その様な状況の中、OBでボランティア的活動として指導を考えている方もいらっしゃるでしょうし、また、現役学生では、上級生が後輩を指導するための知識も必要となるはずで、そこで、学連主催で現役学生と指導を担当するOBの方々を対象として、大学の自転車部員に何を指導するべきか、そしてその方法を考える「指導者セミナー(講習会)」を年に1度、開催してはどうでしょうか？

選手指導は、各大学の指導者の問題なのですが、指導者不在が現実なので、まずはその点を考慮した企画が必要かと考えます。

次に、日本で唯一(?)平地を中心としたスピードレースとなっている学連のクリテリウムシリーズに出来る限り多く出場する様に、登録校に対してPR活動を行って頂きたいと思います。日本の選手の多くが抱えている問題点を克服する最良の手段です。

もう一つ、大学の自転車部には大学に入ってから自転車に乗り始めた初心者も多く存在するので、レースの開催だけでなく、レースのコースで初心者を対象とした集団走行とコーナーリングの実技指導なども同時に行うべきではないでしょうか？

ベルギー・オランダの練習環境とは違い、日本国内において、一般道路で集団走行とコーナーリングのテクニックを習得するのは非常に困難な事です。

日本のレースで落車事故が多いのは、初心者がレースに参加する以前にやるべき事をやっていないからだだと思います。よって、レースだけでなく、実技講習会も合わせて行う事を検討頂きたい所存です。

以上