

日本学生自転車競技連盟

第13回 欧州遠征事業 (平成23年度 2011年)

報 告 書

JAPAN SPORTS PROJECT B.V.

山宮 正 (Tadashi SANGU)

## はじめに

日本学生自転車競技連盟欧州遠征事業も1999年の第一回派遣から12年が経過し、今年は13回目となりました。干支に例えるならば「一回り」した訳ですが、12年という歳月の中に世界および日本の情勢、そして学生の気質など、様々な物事が多様に変化しております。

欧州遠征事業に直接影響を及ぼす周辺状況も第1回の頃とはかなりの違いが生じており、その変化・動向には常に注意が必要となりました。

具体的な例を挙げますと、まず外国の空港における「入国審査」が非常に厳しくなり、入国審査官の質問に「英語」で答えられなければ入国を拒否される位になっています。昨年まで学連の派遣選手は、審査官から特に質問をされる事が無かったため、入国審査を難無く通過しておりましたが、学連以外の派遣では、これまでに既に4名が「英語」を全く話せない、あるいは要領を得た話し方が出来なかったために長時間身柄を拘束され、自力では入国を認められない事態が発生しております。近年、欧州で多発しているテロ行為、あるいは不法滞在者の流入を防ぐため、団体旅行(ツアー)の観光旅行者以外の個人渡航者は、ある程度の英会話が出来て当たり前で、それが出来ない者の入国は認めないという体制になっている様子です。

また、欧州では外出時に必ず身分を証明する ID カードの所持しなければならない法律がありますが、日本人の場合、以前はパスポートのコピーでも問題無かったのですが、近年はパスポート現物の所持が必須となり、現物を所持していない日本人が当地の警察に身柄を拘束される事件が頻繁に発生しているという報告が在ベルギー日本国大使館から届いています。

金銭に関しても現金の持ち込み額の制限が厳しくなっていますし、オランダでは2年程前から外国人以外でも外出時に所持出来る現金の限度額が決められるなど、新しい法律が施行されています。そして、EU圏の通貨が一部の加盟国を除き、ユーロに変わってからは、空港以外の銀行が外貨両替を一切止めてしまいました。それに加え、これまでは海外旅行で当たり前利用されていた「トラベラーズチェック」が事実上使用不可能(銀行が受け付けてくれない)になっているため、外国でも普通に使用出来る「クレジットカード」が無ければ日本人の海外渡航は現実的には不可能に近い状態になっています。

詳細に関しては、「まとめ」の項で述べますが、目まぐるしく変化する社会情勢に注視し、選手派遣にあたっては、十分な事前準備がますます求められていると感じております。

2011年 9月

山宮 正

## 2011年 学連欧州遠征事業 活動計画

---

9月 6日(火) 日本発、オランダ・スキポール空港到着

9月 7日(水) ミーティング、トレーニングなど

9月 8日(木) オランダ・Roosendaal クリテリウム出場

9月 9日(金) ミーティング、トレーニング、休養

9月 10日(土) トレーニング、休養

9月 11日(日) オランダ・Hank クリテリウムレース出場

9月 12日(月) ベルギー・Nieuwkerken Waas ロードレース出場

9月 13日(火) トレーニング、休養

9月 14日(水) ベルギー・St.Pauwles ロードレース出場

9月 15日(木) トレーニング、ショッピングなど

9月 16日(金) オランダ・スキポール空港出発

9月 17日(土) 日本着

## レース活動状況報告

### 1、Roosendaal



大会名： Kermis ronde Roosendaal

開催日： 2011年 9月8日

開催場所： ローゼンダール(オランダ)

参加者： 選手2名 郡司 昌紀

西沢 倭義

監督1名 山宮 正

天候： 曇り時々雨 気温： 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&U23 カテゴリー

出走者数： 30名 完走者数： 20名

競技結果： 郡司選手 スタート後、約50分頃に濡れた路面のコーナーでスリップして落車、その時点でリタイア。

西沢選手 第3グループ(先頭グループ3名、第2グループ4名)のスプリントで2着に入り、順位は9位。  
賞金と10着通過までに掛けられていた懸賞金を1回獲得。但し、第3グループは、先頭3名にラップされていたため、一周遅れでラスト3週の時点でゴールスプリントとなりました。

今年の欧州遠征事業は、インカレの日程が1週間遅かったので、去年は最終戦だった Roosendaal のレースが今年初戦となりました。

今日は、あいにくの天候だったため、参加者数も少なく、しかもスタート直後にスリップによる落車があったため、皆、慎重な走りとなり、全体的にスピードが上がらないレースだったので、オランダでのクリテリウムは初めての2名でもメイン集団の中で走る事が出来ました。

郡司選手は、単独でのスリップによる転倒で、幸い怪我は軽症でしたが、レーサーシューズを破損しました。(郡司選手は、「欧州遠征の注意事項」の指示通り、スペアーのシューズを持って来ておりましたので、翌日の活動に支障はありませんでした。)

監督のコメント:

8月の下旬より天候が不安定で、この時季としては気温が低く、しかも雨が降りやすい状態が続いていたので、出走者の少ないレースでした。

また、スリップの危険度の高いコースのため、スタート後、最初の周回に数名の落車が発生。その後は、殆どの選手が無理をせずにコーナーの手前で十分に減速する慎重な走りになり、初戦の日本選手2名にとっては、幸運とも言える展開でした。

しかしながら、レースが半ばを過ぎた時点からスピードが上がり、郡司選手はコーナーで単独でスリップして落車してしまいました。コーナー出口から直線にかけての立ち上げりのスピードに付いて行くのが精一杯の状態だったので、コーナーで十分な減速が出来なくなるので、どうしても無理をしてしまうのが原因でしょう。

西沢選手は、落車する事も無く、1周ラップされているとは言え、第3グループのゴールスプリントで2着に入るなど、初戦としてはまずまずの走りだったと思います。

しかし、一見安定した走りをした様に見えますが、レース終了直後にオランダの地元クラブの選手1名が私の所に「日本人2名の走りは危険すぎる！」と苦情を言いに来ています。この選手からは、詳細な状況を聞く事が出来なかったのですが、日本選手2名と同じグループで走っていた別のオランダ人選手に詳細な話を聞いたのですが、「今日の様な路面が濡れていて、スリップの危険があるレースでは、コーナーでは大きな弧を描く(大外を走る)コース取りを皆心掛けているのに、日本の選手は2名共、コーナーの曲がり方が鋭角なコースを強引に取っているので、周囲の選手が迷惑している。」との事でした。

実は、前日に選手2名とトレーニングを行った際に、2名のコーナーの曲がり方がコーナー内でグッと後輪を振る様な鋭い走り方(日本の選手には、頻繁に見られる傾向です)だったので、レーススタート前に「鋭角で鋭い曲がり方は絶対してはならず、他の選手達と同じラインを取る様に」と注意を与えておりました。

また、西沢選手に「レース中に他の選手から怒鳴られるなど、文句を言われなかったか？」と聞いた所、「自分が先頭を引いて、交代した直後に強烈に怒鳴られたけれど理由は分からない・・・」とレース中の状況を思い出しました。

これも前日のトレーニングにおいて、西沢選手が先頭を交代する際の動きが急ハンドルを切る様な動きであったため、やはりレースのスタート前に前日のトレーニングでの問題点を指摘し、「レースではあのような急ハンドルを切る様な動きはしない様に」と注意しておりました。郡司選手も「自分も同じく、先頭交代した瞬間に怒鳴られた」と言っておりますが、日本のレースと当地のレースとでは、「規則には記されていない選手間での暗黙のマナー」にはっきりとした違いがあると感じました。

これを機会に世界のレース(本物のレース)で通用する「常識」を身に付けると共に日本の他の選手達にもその実情を伝えて欲しいと思いました。



スタート直後の2名

前:西沢選手  
後:郡司選手

雨のため、レンガ舗装のコーナーはスリップの危険度が高いため、低速の慎重な走りとなりました。



連続するコーナーでの立ち上がり様子。

前:西沢選手  
後:郡司選手



郡司選手のコーナーリング。

この直後、別のコーナーで  
単独でスリップし、リタイアと  
なっていました。

レース中盤以降もグループ  
内で積極的な走りをした  
西沢選手



西沢選手を含む第3グループ  
は、先頭の3名にラップされた  
ため、残り3周でゴールスプリ  
ントとなりました。

写真はその1周前の第1コー  
ナーに入る所。

## 2、Hank



大会名： Ronde van Hank

開催日： 2011年 9月11日

開催場所： ハンク(オランダ)

参加者： 選手2名 郡司 昌紀  
西沢 倭義  
監督1名 山宮 正

天候： 曇り時々小雨 気温： 19度

レースの状況： 1.75km X 52周 約90km クリテリウムレース  
エリート&U23 カテゴリー

出走者数： 49名 完走者数： 34名

競技結果： 郡司選手： 22位 賞金獲得(先頭から1周遅れ)

西沢選手： 13位 賞金獲得(先頭から1周遅れ)

注：30位まで賞金

レースは、序盤にアタックした2名の逃げが決まり、その後、2名を追走する10名の第2グループが構成されましたが、郡司、西沢両選手は、18名の第3グループに取り残された形となり、残り10週の時点で先頭の2名にラップされました。

その直後にスピードが上がったため、郡司選手を含む3~4名が残り8周に入る所でグループから脱落。

しかし、ラップされている第3グループは、その時点で残り2周となり、西沢選手は第3グループのゴールスプリントを制し13位に。郡司選手は残り2周を独走し、22位となりました。

(第2グループは周回遅れにならなかったため、90kmを走り切ったのは12名です。)

### 監督のコメント：

Hank のレースは、スタート&フィニッシュラインを通過して直後の第1コーナーがほぼ180度旋回するなだらかな下り坂になっていて、下りきった所から直角コーナーが2つ続く難しいコースで、雨で路面が濡れるとスリップしやすい危険なコースでした。



幸いにして、スタート直前まで降ったり止んだりしていた雨は上がり、レース中には路面が濡れる事が無く、大きな落車事故は発生しませんでした。

しかし、路面が乾いていたので、前回の Roosendaal のクリテリウムとは異なり、コーナーを思い切って走れたため、レースはハイスピードレースとなりました。

日本選手2名は、これまで経験した事の無い高速のレース展開に驚いた様子でしたが、前回のレースで学んだ教訓が今日は活かされ、他の選手から走り方の技術面においては、特に苦情も出されず、無難な走りが出来ていたと思います。

今日のレースでは、参加者の半分位は、所謂ホビーレーサーレベルの選手達で、先頭～第2グループに加わった12名までが真剣にレースに取り組んでいた選手達でした。この第2グループに残れなかったのは、郡司・西沢両選手に瞬間的なスピードとその持続性が不足しているためにほかなりません。

過去に派遣された学連選手達と同様に平地でのスピード、特に瞬発力の重要性を痛感させられたレースでした。



180度旋回する下りのコーナーを走る郡司選手(前)と西沢選手(後)

もしも雨で路面が濡れていたならば、かなり危険なコーナーだったと思います。

レース中盤、西沢選手の走り。前回のレースの教訓を活かし、安定したコーナーリングが出来ていました。





第3グループを走る2名。  
西沢選手(前)  
郡司選手(後)

レース後半、郡司選手の力走。  
残り8周でグループから離脱して  
しまいました。



第3グループのゴールス  
プリントを制して13位に入  
った西沢選手。



### 監督のコメント:

前日にベルギー国内でクラブ対抗のクラシックレースが開催されていたため、その翌日で、しかも平日(月曜日)、その上、天気も悪かったので、参加者は僅か27名でした。こういう少人数のレースでは、少しでも集団から離れてしまうと単独になってしまい、今日のように風の強い日では二度と復帰出来なくなります。

コースには、蛇行する石畳路が含まれていて、その脇に幅40cm程度のコンクリートの路肩があるので、その上を走ると楽なのですが、風の影響を避けるために選手達は、石畳の路面とコンクリートの路肩を交互に走る様な走行になり、悪路でのハンドリングが要求されました。日本ではこのような悪路のレースは存在しないので、日本の選手にとっては未経験の世界ゆえ、西沢選手は細い溝に前輪を取られて落車してしまいました。

郡司選手が離脱したのもこの石畳の箇所です。ほんの一瞬、集団から離れた距離を自力で戻る事が出来ませんでした。このような場合、瞬間的スピード(ダッシュ力)と自走能力が高ければ復帰可能であると実感したでしょう。



レース前半の西沢選手(写真左)  
同じく郡司選手(写真下)





積極的に先頭を引く西沢選手



集団内を走る郡司選手(写真右)  
同じく西沢選手(写真下)



集団から離脱後、単独で走行を  
続ける郡司選手



## 5、Sint-Pawels



大会名： 特になし

開催日： 2011年 9月14日

開催場所： セントパウエルス(ベルギー)

参加者： 選手2名 郡司 昌紀

西沢 倭義

監督1名 山宮 正

天候： 晴れ時々曇り 風やや強め 気温： 19度

レースの状況： 9km X 13周 117km エリート&U23 カテゴリー

出走者数： 80名 完走者数： 45名

競技結果： 郡司選手： レース中盤で決まった20名の先頭グループに巧く乗って、  
20位でゴール。賞金を獲得。(30位まで賞金)

西沢選手： 先頭から2分10秒遅れの集団のゴールスプリントで8着、  
順位は31位。

今日は久し振りに良い天気になり、しかもコースは石畳が一箇所ありましたが、そこ以外は殆どが良好なアスファルトで道幅も広がったため、高速レースになりました。2名共、日本のレースとのスピード差を実感しました。

郡司選手は、これまでの3レースで得た経験を活かした動きが出来ました。

また、前日のトレーニングで教えた走行技術もフルに利用して、これまでよりも余裕を持って走れた様子です。

ラストの周回では、思い切って単独でアタックを試みましたが、グループに吸収されてしまい、先頭から20秒遅れのゴールでしたが、その積極性、果敢なアタックは、賞賛に値します。結局は、先頭グループの最後尾でのゴールでしたが、本人も納得の行く結果でした。

逆に西沢選手は、前に出なくてはならない局面において、瞬発力が足りず出損なっ  
てしまい、後続グループに取り残されてしまいました。

一昨日のレースで石畳の箇所で落車しているため、石畳で思い切った走りが出来な  
かったのも影響した感じですが。

### 監督のコメント:

今日のレースは、参加者も80名が集まり、ロードレースとしては十分な人数となり、しかも参加選手の中には、来年はプロツールチーム(ベルギーの Lotto チーム)との契約が決まっている選手や今季ローカルレースで10勝以上しているケルメスレースのスペシャリスト、その他、地元では名のある有力選手が多数含まれていたため、今回の欧州遠征ではもっとも厳しい戦いでした。

これまで出場した3レースでは、西沢選手のレース展開が郡司選手よりも若干ですが上回っている様に見受けられましたが、今日は明らかに郡司選手が優っていました。西沢選手は、2日前のレースの石畳路で落車をしており、今日のコースにも似た様な石畳路があったため、どうしても走りが萎縮してしまい、その分、無駄な力を使ってしまった様子です。また、有力選手のアタックに乗ろうと何度か試みましたが、いずれもスピード不足で付いて行けず、肝心の時に集団の後方に待機する形になってしまい、後続グループに取り残されました。

郡司選手は、過去の3レースで学んだ教訓を十分に活かし、レースが中盤に差しかけた重要な局面で11名のアタックに巧く反応出来ました。この11名の逃げは5周続きましたが、残り3週の時点で集団から飛び出した9名の後続グループに最終回直前で追い付かれ、20名のトップグループになりましたが、郡司選手は他の選手達よりもスプリントに劣ると自己判断し、最終回の後半に単独で思い切ったアタックを仕掛けました。結果的にはグループに吸収され、最後は20位のゴールとなりましたが、展開としては決して間違いではなく、むしろ初めての海外遠征としては「お見事！」と言える堂々たる走りでした。



1周目、集団を走る西沢選手



レース前半、集団内を走る  
郡司選手

この日のレースは、ハイスピードの展開になり、写真の様に集団が頻りに1列になり、力の無い選手は離脱して行きました。



6~7周に入る時点で11名のアタックに巧く乗ることの出来た郡司選手(写真左)と後続グループに取り残されてしまった西沢選手(写真下)この日の明暗を分けた瞬間です。





## まとめ

### 1、準備段階に関して

昨年の派遣選手2名が過去に例が無い程に、いい加減な状態で当地にやって来たため、その状況と問題点を厳しく報告書に記しております。今回派遣された選手達は、その報告書を良く読んでいたので、持参すべき物そして器材に至るまで、特に大きな問題はありませんでした。また、両選手共、器材や服装に関しての疑問点を独自の判断に委ねず、Eメールで私に直接問い合わせるなど、準備段階から真面目さが窺えました。しかしこれは、この数年に派遣されている選手としては、ごく平均的なレベルであり、当たり前に出ていなければならない程度の話です。

海外遠征が有意義な活動になるかどうか、それは準備段階で半分近くが決まります。ゆえに来年以降も派遣される選手達は、準備段階から高い意識を持って欲しいと思います。

唯一、問題点を指摘するならば、2名共、指示されていた通り、必要となる可能性のある薬品を持参しており、それ自体は問題ないのですが、郡司選手は、ドーピングに抵触しない薬品リストを調べずに「これは大丈夫だと言われている」という口伝えの情報を頼りに薬品を選択しておりました。ドーピングに関する規則は、頻繁に変更がありますので、やはり自信の目で最新のリストを確認する位の慎重さは必要でしょう。

### 2、器材に関して

これもやはり昨年発生した問題を報告書で指摘しておりますので、2名共、全く問題の無い器材を用意しておりました。車輪に関しては、両者から事前に問い合わせがあり、いずれも事前に用意していた車輪で十分との指示を与えておりました。

器材に関して今回唯一のトラブルは、西沢選手の自転車のダウンチューブに取り付けられていたボトルケージが、初戦のクリテリウムで脱落してしまった事でしょう。使用していたボトルケージは強度的には問題の無い製品で、事前にネジが緩んでいた状態では無かったはずなのですが、ネジ2本と本体が外れてしまいました。初戦のRoosendaalのクリテリウムのコースは、半分がレンガ道で、その振動がいかに激しいかを物語っているアクシデントと思います。

車輪に関してですが、昨年の派遣選手の一人が普通の形状のリムに15番サイズのスプークでラジアル組み、しかも21mmのチューブラーという仕様の車輪を持って来ました。(タイヤはクリンチャーの23mmと指定しているにも拘らず、です。)この件に関して、いかにも「自転車ロードレース後進国ならでは」とも言うべき疑問が生じている様子なので、この場ではっきり説明致します。

欧州のロードレース、特にベルギー・オランダでは、日本には有り得ない石畳やレンガ舗装の道路で当たり前の如くレースが行なわれています。この路面から伝わる縦方向の振動、そして高速でのコーナーリングで横方向に加わる車輪への負荷は、当地でレースを走った事の無い人達の想像を遥かに超えています。

例えば、完組み車輪として最も普及している Mavic 社の製品では、「キシリウム」は問題無く使用されていますが、「コスミック」はリムが割れるなど、日本では有り得ないトラブルが頻繁に発生しているのです。

今回派遣された2名も当地のレースで石畳、レンガ道を走り、「これは頑丈で幅の広いタイヤの車輪でなかったならば、大変な事になっていた…」と実感しております。

ここで誤解して頂きたいのは、「強度の低い車輪は絶対に破損する」という意味ではなく、**「強度の低い車輪は、破損の可能性が高く、しかも頻繁に振れ取りをしなければならなくなりがちで、無駄な時間を費やす。そして、特殊なスポークは、破損した場合に直ぐには補修パーツが入手出来ず、困る」**という意味だ、という点です。

海外にレース出場を目的として遠征するという活動がどういう状況なのか、冷静になってお考え下さい。

学連の欧州遠征事業は、正味滞在期間は11日間、参加レースは僅か4レースです。この貴重な4レースで、車輪のスポークが折れたり、リムが割れたりする器材トラブルが原因でリタイアになったとしたならば、どうでしょうか？ または細いタイヤを使用したために、コーナーでのグリップが悪く落車するなど。

欧州遠征は、渡航費用を始め、ある程度まとまったお金の掛かっている事業です。毎日の様に車輪の振れ取りや修理に時間を費やさざるを得ず、活動計画に支障が生じたり、器材トラブルでレースを走り切れず悔し涙を呑むというのでは、勿体無いと思いませんか？ ゆえにトラブルの少ない頑丈な車輪を指定しているのです。

タイヤをチューブラーではなく、クリンチャー(W/O)に指定しているのもレースが2日連続した場合、初日が夜のレースで深夜にホテルに戻り、翌日は朝から出発というプログラムだったならば、リムセメントが乾くまでに十分な時間がありません。

また、トレーニング中にパンクした場合にもクリンチャーならば、その場でインナーチューブを交換するだけです。そして、当地のレースではチューブラーよりもクリンチャーに適しているコースが多く、アマチュアレースでは参加者の85%程度がクリンチャーを使用しているのが現実です。もちろん経済的にクリンチャーが優れているという点もあります。つまり、海外遠征、特に短期間の遠征においては、飛行機による渡航ゆえ、持参可能な器材も限られるので、あらゆる器材トラブルの可能性を回避した器材を用意するのが自転車選手の「基本テオリー」なのです。レース事情に精通していて、選手としての常識を持ち合わせていれば、「欧州遠征の注意事項」で指定している器材とその理由を簡単に理解可能なはずなのです。

欧州では、プロ選手でも個人レベルで飛行機を利用する遠征の場合には、トレーニングもレースも同じ車輪で走らねばならず、そのため、やはり頑丈でタイヤはクリンチャー23mm仕様の車輪を持参します。（日本では、殆ど知られていない話でしょうけれど）

余談ですが、今年の春にベルギーのレース会場において、元プロ選手で現在は日本実業団連盟登録チームの監督を務めるH氏と会いました。彼と私は、現役時代に同じプロレースに出場していた旧知のレース仲間です。H氏と日本の若手選手指導に関して、意見・情報を交換したのですが、その際に日本の選手が持参する車輪の話がありました。H氏も私と全く同じ考え方・理由により、日本から遠征して来る選手達に頑丈な車輪の持参を指示しているとの事。

しかし、選手の中には、「決戦車輪」に拘って、軽量化され、路面抵抗の少ない細いタイヤを装着した特殊な車輪を持参する者が居るそうです。そういう選手に対してH氏は、「もしもこの車輪を使ったならば、絶対に勝てるという自信あるならば、使用を認めるけれど、（レース結果に）決定的な違いを出せないならば、使いな！」と指導しているそうです。

この様に「頑丈でメンテナンスの容易な車輪+コーナーリングでのグリップの良いタイヤ」を指示しているのは、決して私だけではなく、欧州でのレース経験が豊富な指導者としては、ごく当たり前の指示なのです。

日本では「マニア」と呼ばれるような人達が、当地のレースを走った経験も無いくせに浅学な知識を振りかざして、ごく僅かな重量差、そして当地の路面では全く感じられない路面抵抗の有利さ、それも机上の数値にのみ拘って、リスクの高い器材をわざわざ選択している、実に愚かな事だと思います。（路面抵抗の軽減よりもタイヤのグリップ力の方が重要で、これはコーナーにおいて明確な違いを感じられます）

昨年強度不足の車輪を持参した選手には、学連で用意して当方で保管している頑丈な車輪を使用させました。この選手が唯一、まともな走りが出来たレースにおいて、全く偶然ですが、彼が持参した車輪と同じ組み方の車輪を装着し、スポーク破損のため途中リタイヤしている選手が居たのを目撃しております。もしも持参した車輪でこのレースに出場していたならば、同様にスポーク破損という器材トラブルでDNFとなった可能性が高かった訳ですので、持参した車輪を使わせなかったのは、遠征における貴重なレースを無駄にしないための適切な判断なのです。（元より、指示されている仕様の器材を持って来ない選手側の問題、自己責任なのですが・・・）

注:15番のスポークは、当地では頻りに折れるので、使用されておりません。

尚、2005年までは、学連が当地にスペアの車輪を用意していなかったため、完組みの特殊車輪は Mavic・キシリウムも含めて避けるように指示しておりましたが、キシリウムは強度的に殆ど問題が無いと判断し、2006年以降は許可しております。

### 3、日常生活、食事、その他

#### ①食事に関して

学連欧州遠征で滞在するホテルでは、朝食以外は専用のキッチンで自炊生活を送ることになりますが、今年は、ホテルのオーナーにお願いして「電気炊飯器」を購入して頂いたので、米飯を中心とした自炊は相当楽になりました。

今回派遣された2名は、スーパーマーケットで食材を購入する段階から協力し合って同じ食事をしておりました。また、レース出場の日以外には、2人で近隣のレストランに外食に行くなどしていた様子です。2名のみでの外食、買い物は、英会話の練習にもなりますので、積極的に良い経験を積んだと思います。

#### ②服装に関して

去年の派遣選手2名は、所属大学のジャージとポロシャツ以外は何も持参しておらず、服装はラフでだらしない状態だったので、服装についても報告書で注意しておりました。そのため、今回は事前に郡司選手から「ジーンズでも良いのか？」など、具体的な質問がありました。不明瞭に感じた事柄は独自で判断せず、質問する。

その意識が重要だと思います。2名共、きちんとした服装で渡航し、レース出場日以外の日常生活の服装も申し分の無い状態でした。

#### ③その他

学連から派遣される選手は、所謂「体育会系」の学生なので、言葉遣い、礼儀などは殆ど問題無く、今回の2名も良好でした。

また、冒頭でも述べました様にオランダの空港における入国審査の際に最低限度の「英会話能力」が必要になるので「事前に勉強するように」と指示を出しておりましたが、入国審査官の質問にも何とか対応可能なレベルの準備は出来ていた様子です。そのため、入国審査は自力で無事通過しました。

ただ、最初のレース(第1戦 オランダ・ローゼンダール)が終了するまでは、何となく気分が浮ついていたと言うか、「遊び心」が優先していた様に見受けられました。

この点を注意して、それ以降は2名共、真剣にレース活動に専念し、レースを学ぶ上での的を射た質問も出される様になりました。そして教えた事を直ぐに実践し、レースで活用するなど、飲み込みの早さも感じられました。

2名共、当地で学んだ多くの知識・経験を日本で活かしてくれるものと期待します。

#### 4、問題点と今後の課題

今回派遣された2名の選手に共通した問題としてまず挙げられるのは、瞬発力とスピードの持続性が不足してる点です。この問題点は、過去に派遣された選手達にも頻繁に見受けられたもので、12年前の第1回の報告書から度々指摘しており、第2回の報告書では「日本の選手に不足しているもの」として、**①平地でのスピーとその持続性 ②集団での位置取りのテクニック(ポジショニング) ③レースの駆け引き(特に最後の詰めの段階) ④年間に出場するレース数(経験)** を挙げております。

そして、現地での指導の中で、選手達には「ロード選手として世界のレースを走るためには、トラックの1000mT.T である程度のタイムを出せなければ通用しない。その目安はオーソドックスなトラックレーサー(現在では競輪選手が使用しているマシン)で少なくとも1分13秒を切る位のタイム(12秒台)が求められる。」と10年以上前から話し続けています。しかしながら、日本国内では「ロード選手は1000mT.T で1分15秒台(それもディスクホイールや DH バー装着の最新マシンで)も出せば十分」などとすういい加減な俗説が根強く流布している様子で、そのため、瞬発力とスピードの持続性の基本となる1000mT.T のタイムを向上させるトレーニングが等閑の状態になり、日常のトレーニングが単調化しています。

郡司・西沢両選手共に現時点では世界のロードレースに通用するレベルに程遠く、今後の課題として、まず一番最初に取り組まなければならない課題は、瞬発力とスピードの持続性を高めるためのトレーニングを工夫する事でしょう。

学連欧州遠征事業に限らず、私は当地に派遣された選手達と出来る限り一緒にトレーニングで走り、彼等の走りを観察する事によって、その選手が抱えている身体的な問題点を見つけ出す様にしております。特に首、肩、腰、膝などに故障を持っていると、そこから生じる痛みが走りの妨げとなります。問題点が見出された選手には、走りに支障を及ぼす箇所を修正する方法の指導もする訳です。

郡司・西沢両選手共に身体が非常に硬く、この状態を放置して置くと今後、色々な故障に悩む事になりかねません。詳細は、個別に後述しますが、日本の医学は世界の最高峰を極めていると思いますが、スポーツ医学、「特にスポーツ選手の抱えている障害をトレーニングしながら治す」という面においては、遅れていると言わざるを得ません。また、健康管理に関しても、スポーツ選手以外の一般の人向けには様々な情報と健康管理用品が多数出回っておりますが、スポーツ選手を対象としたものは少なく、そのため、日常の身体管理が軽視されていると感じます。

もう一つ、日本の選手、それも大都市近郊に居住している選手の抱える問題として、ノンストップで走れる練習環境が無いという点も真剣に考えなければなりません。

学連欧州遠征で滞在している地域は、ホテルをスタートしてから一度も地面に足を着く事無く100km以上の距離を走れる環境にあります。そして、欧州の選手達が実践しているトレーニングは、ノンストップで走れるという前提の基に計画されています。例えば、ベルギーで U23 のトップレベル選手を指導している指導者の話では、「4時間のトレーニングの中で、合計して正味2時間は集中して負荷を掛けた走りをする。その2時間は、心拍数170拍/分(個人差あり)、クランク回転数95~105回/分で時速37~38kmを維持する」という内容です。この程度の負荷を掛けたトレーニングを行っていなければ世界のレベルに到達不可能だそうですが、あくまでもノンストップのトレーニングが前提となっています。つまり、トレーニングにおいて、少なくとも2時間程度はノンストップで走れなければならない訳で、日本の大都市周辺のように信号が林立する環境に居住している選手は、何とか工夫して同等レベルのトレーニング方法を探さなければならないのです。(ノンストップとは、信号による停止も無い状態です。)

唯一可能な方法は、トラック(競輪場、あるいは自転車競技場)またはサーキットコースでのトレーニングでしょう。

#### \* 郡司 昌紀 選手

郡司選手の場合、ペダリングの際に左膝がごく僅かですが開き気味で、右肩が多少下がっている状態なので、もしも左膝に何も問題が無いならば、右首から右肩にかけて凝りやすすくないか？ 次に左側に腰痛は無いか？ あるならば右膝周辺に何らかの問題は無いか？ と見受けられたのですが、これは全てズバリの中でした。本人の話を聞く限り、膝の関節部の手術を受けた事は無く、大きな怪我の経験も無い様子なので、原因は筋肉及び靭帯などが硬くなっているためと判断し、これを解消するストレッチング(柔軟運動)のプログラムを指導しました。

ストレッチングの指導で明らかになったのですが、郡司選手の身体は、年齢的には中高年レベルの硬さで、特に膝は真っ直ぐ伸ばす事さえ不可能な状態でした。もしも現在の状態のまま競技活動を続けるならば、次々と故障箇所が増えて、また痛みも耐えられない程に悪化する可能性が考えられます。既に本人も苦しんでいる部分がある様子で、定期的にカイロプラクティックの治療に通っているそうですが、スポーツによる障害は、その原因を見つけて、それを解消しなければ、完治出来ません。郡司選手の場合は、身体の硬さが原因の一つと考えられますので、指導したストレッチングのプログラムを毎日行なって、柔軟性のある身体に改造する必要があります。

レースの走りに関しては、郡司選手はトラックの個人追い抜き競争やロードではタイムトライアルを専門とする選手で、一定スピードで走るのは得意なのですが、スピードの変化が激しいクリテリウムなどは苦手だそうで、オランダのクリテリウムではコーナ

一での立ち上がりのスピードに付いて行くのが大変だった様子です。

今後のトレーニングで瞬発力を付けるためのプログラムを多く取り入れる必要があります。しかし、最後に走ったベルギーのレースでは、肝心な局面に11名のアタックに巧く乗って、先頭グループに加わる良い走りが出来ました。レースを走るセンスは十分に備わっていると見受けられますので、おそらく今後何をすべきかを遠征期間中に掴んだ事でしょう。今回の経験を基に日本でのトレーニング方法を良く考えて、工夫を加えて欲しいと思います。

#### \* 西沢 倭義 選手の問題点と今後の課題

西沢選手は、第1戦オランダ・ローゼンダールのクリテリウムレース後半から腹痛が発生し、それは翌々日の朝まで続いてしまう状態になってしまいました。そのため、第1戦のレースの翌日は、殆どホテルで寝込んでしまい、トレーニングは郡司選手と私の2人で走りに行きました。

選手2名は共同で自炊生活を行っていたので、食中毒ならば郡司選手も同様の症状になっているはずなので、原因は飲食物ではありません。

あくまで素人判断に過ぎませんが、これまで経験した事の無いハイスピードのクリテリウムを走り、自身の限界を超えてしまったのが原因では？と考えられます。

昨年派遣された選手の一人も遠征の後半に全く同じ状態に陥っています。

また、古くは2001年の欧州遠征事業で、やはり1人の選手が同様の症状で最終レースは、腹痛のためスタート出来なかったという事例があります。

幸いにして西沢選手は、第2戦のレースまでには回復し、以後、腹痛に襲われる事はありませんでしたが、過去の事例の2選手も含め、日本において日常のトレーニングに十分な負荷が加えられていないため、激しいレースに内臓機能が付いてゆけないためと思われる。

当地では、アマチュア選手でもシーズン中には毎週2~3レースに出場しています。

日本では出場可能なレース数が少ないので、日常のトレーニングでも週2~3回はレース実戦と同等の負荷が掛かる位、追い込んだトレーニングが必要です。

西沢選手の話の間限り、大学でのトレーニングの内容は、マンネリ化の傾向にあり、まだまだ工夫の余地がある様子です。今回の滞在期間中にトレーニング計画案を多少アドバイスしましたので、それを活かし、独自に内容のあるトレーニング方法を見つけ出して実践して欲しいと思います。

西沢選手も郡司選手と同様に身体が硬く、既に(特に冬季に)膝に問題が生じている様子です。これはストレッチングを丹念に行なう事で解決出来る段階ですので、日常から身体管理にも留意するべきでしょう。

## **あとがき**

冒頭で述べました様に学連欧州遠征事業は、第1回の派遣から12年の歳月が流れ、その間に世界情勢、社会状況が様々な面で変化しております。

この時の流れの中で感じた事を思い付くまま「あとがき」として述べさせていただきます。

### **① 英会話能力の重要性**

「はじめに」の項で書きました様に外国での空港における入国審査が近年、相当に厳しくなっています。派遣される選手には、入国審査官の質問に答えられる程度の英会話能力が必須になりました。（決して難しいレベルではないのですが…）

英会話は、入国審査だけでなく、レース活動においても重要な能力です。

例えば、レース中にアナウンサーが参加選手達に向けて発している情報を理解出来ているかどうか、また、他の選手達とコミュニケーションが取れるかどうか、等など。

真剣にレース活動を考えるならば、当然必要であると発想するはずなのです。

以前、イタリアのチームで活動した経験のある N 選手(学連出身選手です)が、日本の若手選手相手の講演で「外国語が出来るかどうかで、同じ場所で同じ活動環境が与えられても、3年の差が出る。」と実に現実的な話をしていましたが、まさにその通りなのです。私は現役時代に日本からやって来た素質ある若手選手が、英会話が出来なかったために折角のチャンスを棒に振るという場面を見えています。

ちょうどこの報告書を作成している時にベルギーのサッカーチームに所属している日本の GK 川島選手が TV のインタビュー応じておりましたが、実に流暢な英語を話していました。かつては、イタリアで活躍した中田選手は、イタリア語を話しました。

卓球の福原愛さんは、頻繁に中国で活動していますが、中国語は堪能です。

元々スーパースターで、億単位の年収を長年獲得しているプロ野球の選手ならば、専任の通訳を常に傍らに置く事が可能なので、殆ど英会話が出来なくても問題ないのかも知れませんが、自転車ロードレースの様に一旦スタートしたら、自力で何とかするしかない種目では、英会話は極めて重要であるという認識が必要です。

近年、日本から派遣されて来る選手の中には、積極的に当地の人達と英語でコミュニケーションを取ろうと試みたり、自分達だけでレストランに食事に行ったりと良い傾向が見受けられます。（今年派遣された2名の様に）将来、海外のレースで活躍したい、という夢を持っているならば、いや、短期間でも海外遠征を希望するならば、英会話の学習に励んで欲しいと思います。

とにかくも、今後は学連欧州遠征事業で当地に派遣される選手達には、「入国審査を自力で通過出来るだけの英会話能力を有する者」を条件とするべきでしょう。

何の事はありません。中学卒業程度の能力があれば、簡単にクリア出来る程度です。（それでも入国をなかなか認めらず、長時間身柄を拘束された同年代の選手が、これまでに学連派遣以外ですが存在するのは、実に情けない話です。）



## ② スポーツマンの意識の低下

8月にフランス・パリで行なわれた柔道世界選の男子団体戦で、決勝進出を逃した日本チームの篠原監督が「(日本選手の意識が)軽くなっている。自分が出た方が早い。」と語っていましたが、自転車レースでも選手の意識レベルは年々軽くなっていると感じております。昔は、もっともっと一途に、そして真剣に打ち込む姿勢があらゆるスポーツに存在したと思いますが、近年はオリンピック代表選手でさえ「オリンピックを大いに楽しみます！」などと堂々と語る有様です。

しかし、この傾向は、末端のレベルにおいては、日本だけの問題ではなく、オランダ・ベルギーでも近年若い世代の自転車選手の意識レベルの低下が嘆かれています。ただ、それはあくまで末端の、所詮ホビーレーサーに過ぎない選手達の話で、トップレベルはもちろん、トップを目指す若手選手達の意識レベルは、日本の選手達を遥かに上回っています。世界のレースを目指すならば、それこそ「青春の全てを賭けて！」という位の一途さ・真剣さ、そして死に物狂いの境地が必要なのです。

日本でも近年は、ツール・ド・フランスだけでなく、クラシックレースなどもTVで観戦可能になり、欧州のプロレースが身近に感じられる時代になりました。しかし、実際の欧州プロレースは、TVで観て感じられる程度の甘い世界ではなく、日本人にとっては、依然として遥か彼方の世界であり、その世界を目指そうと夢を持った場合には、人並み外れた強い意志と高い意識が要求されると悟るべきでしょう。

## ③ 大学生の質の低下

日本では近年、大学生の「質」が低下していると言われています。全ての大学生が低下しているとは思いませんが、学生の多くは作文能力、文章読解能力、そして一般教養などが信じられない程低下しているのは、事実だと思います。その原因としてまず考えられるのは、大学が次々と新設され、無名の大学ならば誰でもが大学生になれるという社会になったためでしょう。

1981年には、日本全国の大学数は452校、大学生の数は、188万2千117人。これが2006年には、774校、285万9千211人に増加しています。大学新卒者の就職難が社会問題となっていますが、当然です。景気が右肩上がりだった80年代初頭よりも大学生は約100万人近くも増えているのですから、就職先も100万人分は増えていなくてはならない、しかし、現実には減っているのですから。これだけ大学と大学生の数が増えると、一時代前には到底大学に入れる能力を持っていないレベルの人達も新設の無名校ならば、簡単に入学可能で「大学生」になれる訳ですから、当然大学生の「質」は低下するはずで。

もう一つ、現在の大学生は「ゆとり教育」を受けた世代というのも「質」の低下の大きな要因ではないでしょうか？「ゆとり教育」は、過熱しすぎた受験社会を是正すべく考えられた対策なのですが、これを勘違いした教育者達によって、単なる墮落と競争

回避の「腑抜け教育」になってしまいました。他者とのあらゆる競争を否定し、甘やかされて育った若者がどうなるか、それは二十数年前までは世界のトップだった日本の教育水準が、先進諸国の中では最低レベルまで落ちた事実が物語っています。隣国の韓国が日本を既に追い抜いていますが、韓国と日本の違いは徴兵制の有無にあるとし、「日本にも徴兵制あるいは社会奉仕制度を」という声までも聞かれるようになりました。この意見が良いかどうかは分かりませんが、日本の若者にはもっと厳しい教育が必要だと思います。学生の中に社会(世界)の中で生きてゆくことの厳しさをとことん思い知るべきなのです。

今年、学連以外の業務で私の元に派遣された選手の一人は、厳しさではNo1の「N大」に所属する選手、もう一人はこの「N大」の厳しさに耐えられず、逃げ出してしまった選手、2名は同学年でした。前者は、「厳しさも将来の自分のための試練」と受け止め、後者は「こんな厳しい環境では練習も出来ず、弱くなる」という考え方でした。そして当地でのレース活動の結果はと申しますと、前者は7割以上の完走率で、完走したレースの殆どで賞金を獲得。後者は1レースも完走出来ずに終わっています。高校時代のレース成績は、後者が前者を遥かに上回っていたにも拘らず、です。まさに厳しさを自ら受け入れる姿勢(意識)が結果に現れている例と言えるでしょう。

学連欧州遠征事業では、派遣された選手の大半が本場欧州の「本物のレース」を通じて、厳しさを思い知らされていますが、これぞ「教育」であり、学生を対象としたレースを運営する学連が行なう事業の真髄ではないでしょうか。

#### ④ 18歳は大人か、子供か？

成人の基準を20歳から18歳に引き下げるという案が一時期頻繁に新聞記事になっていましたが、政権交代および短時間で首相・閣僚の頻繁な辞任・交代劇、そして未曾有の大災害と続き、国家そのものの土台が揺れている状態で、すっかり忘れ去られてしまった様子です。

世界の先進国の多くが18歳を成人として、18歳から選挙権を与えています。

日本の場合、20歳で成人扱になっていますが、大学は18歳からなので、大学は未成年と成人が混在する組織という事になります。そのため、いい加減な状態になっている物事が多く、例えば新入生歓迎会で未成年者が酒を飲まされたり、現実と法律がかみ合わない部分が多々存在しています。

学連欧州遠征事業の滞在先・活動場所であるベルギー・オランダも18歳で成人となりますので、当地において万が一にも何らかの事件に巻き込まれるような事態が発生した場合には、成人として扱われます。よって、欧州遠征に関しては、送り出す側が18歳以上は当地では成人として扱われると認識する必要があります。

前章で日本の大学生の質の低下に関して述べましたが、個人的人格形成には、学校教育よりも家庭における「躰」が大きく影響していると思います。

大学生(若者)の質の低下は、「ゆとり教育の弊害」もさることながら、周囲の大人の人間的レベルの低下が最大の要因ではないかと思うのです。

近年問題となっている「モンスター・ペアレンツ」と呼ばれる自己中心的で理不尽な要求を学校側にする、あるいは言い掛かりとしか思えない苦情を出す親に育てられた子供は、大学生になっても小学生レベルに過ぎない人格・能力しか持ち合わせていなくてもそれは当然でしょう。

#### ⑤ クレジットカードに関して

冒頭の「はじめに」で述べました様にクレジットカード無しには、海外旅行は事実上、殆ど不可能と言える状況になっています。クレジットカードがいかに重要か、その事例として、学連以外の派遣選手が遭遇したアクシデントを紹介致します。それは、まったく不運としか言いようの無い不慮の事故で、K選手は右手親指の靭帯が切れてしまいました。しかし、滞在地近郊の医療関係者の速やかな対応に助けられ、翌日には靭帯縫合手術を受けられることになったのですが、手術前に医療費の支払能力が有るかどうかの審査がありました。K選手は、海外旅行保険に加入しているので、費用は保険で賄われるのですが、保険のシステムとしては、保険会社が指定した病院以外では、日本に帰国してから申請用紙を提出し、治療費用を保険会社から受け取る事になります。しかし、ベルギーで指定されている病院は、ブリュッセルに1軒のみ。手術は急を要するため、地元アントワープの病院で行なわれたのですが、支払能力の証明は、クレジットカード、あるいは全額現金で前払いが必要でした。この事例の手術費用は、日本円で20万円程度でしたので、その場で現金前払いも可能でしたが、もしも大きな怪我で長期入院となった場合には、クレジットカードを持っていなければ、治療および入院も拒絶されてしまう可能性があるという点を重視して下さい。(「カード無しでもどうにかなるさ」という軽い問題ではないのです。)

この様にクレジットカード無くして、海外渡航は非常に困難な状況になっていますので、学連欧州派遣では必須条件とする必要があります。クレジットカードの所持は、スポーツ選手に限った話ではなく、一般の観光目的の旅行者も同じ様に不可欠という世界的な流れなであって、どうする事も出来ないのです。

学生は、安定した収入が無いので、クレジットカードは保護者の方の「ファミリーカード」を利用する事になると思いますが、もしも保護者がクレジットカードを所有出来ない事情がある場合、あるいは「大学生にカードは持たせられない」と親子の間に信頼関係の無い特殊な家庭出身の選手は、欧州遠征は辞退して頂くしかありません。

以上