

日本学生自転車競技連盟

第18回 欧州遠征事業 (平成28年度 2016年)

報告書

JAPAN SPORTS PROJECT

山宮 正 (Tadashi SANGU)

はじめに

18回目を迎えた学連欧州遠征事業、今年は法政大学と早稲田大学の選手が派遣されて来ました。法政大学は過去2名、今回で3人目。早稲田大学は今回で6人目。6名を派遣しているのは日本大学と並んで最多となります。(その次が中京大学の5名です) 同じ大学から選手が遠征に申し込んでるのは、遠征経験者達(主として先輩)が他の部員に「是非行くべき!」と奨めているからに他なりません。今回派遣された納家選手(早大)も昨年の経験者である先輩の岩田選手から強く奨められての申し込みでした。加藤選手(法大)は、遠征経験者が帰国後に強くなっている実態を見て、自分も強くなりたい、そして本場欧州のレースを走ってみたいと考えて参加を希望したそうです。

しかし、今年の申込みはこの2名のみだったとの事。かつて申込制ではなく、「門田杯」の上位入賞者を派遣の対象としていた頃は欧州遠征に行きたい選手が多く存在し、選手たちの間で「門田杯狙い」と言って欧州遠征を目指して目標にされていました。申込みの人数が少なくなった原因ですが、以前は学連のホームページで過去の報告書も閲覧可能でしたが、それが出来なくなり(?)、欧州遠征の活動内容が選手達に伝わりにくくなっているのではないのでしょうか? この数年、参加申し込みする選手の多くが経験者である先輩の奨めによるものというのも周囲に経験者が居ない大学の選手達に活動状況が知られていないからでは?と考えられます。あるいは選考基準が厳しくて、最初から諦めている選手も居るかも知れません。

もう一つ考えられるのは、金銭的な問題でしょう。以前と比べると年々個人負担金が増えて、かなりの金額になっています。それと比例する様に大学生が使用する自転車の価格も高価になっています。大学生の多くが高価過ぎる自転車を購入して、他の目的のためにお金を回せないのだと思います。派遣選手が決定した時、井関副会長から学連の登録選手数が過去最多になったとの報告を頂きました。大学と大学生の数は、少子化と言われているにも拘らず年々増え続けています。昭和40年代初頭には全国に317校、新入生は29万3千人、それが平成23年は779校、新入生は約62万人と2倍以上になっています。しかし、学連の登録者数は必ずしもこれに比例していないそうです。近年の自転車ブームゆえ、多少人数が増えたという程度の様子です。その理由を井関副会長は「自転車が高価になったため、大学生が簡単に始められなくなっているのでは?」と分析されておられます。実はこれは日本の大学自転車部に限った問題ではなく、ベルギー・オランダでも問題とされています。自転車本体および必要機材が高価に成り過ぎて、簡単に始められるスポーツでは無くなっているのです。90年代初頭頃までは、ロードレースではタイムトライアルも通常のロードレーサーが使われていました。80年代半ば頃までトラックレースでさえもディスクホイールやDHバーなど高価な機材は無く、大学生が夏休みにアルバイトして購入可能な機材で競技に参加出来ました。ところが近年では高価な機材を必要とする競技になってしまい、特にタイムを競うレースでは勝敗に機材の質が大きく影響しています。自転車競技はスポーツであり、その勝敗は選手の運動能力でなくてはなりません。決して機材の優劣が大きく影響する不公平な競技であってはならないと考えます。この問題を「あとがき」でさらに考察しましたので、ご一読頂ければ幸いです。

JAPAN SPORTS PROJECT

2016年 学連欧州遠征事業 日程表

8月31日(水) 日本発、当地到着

9月 1日(木) 午前:ミーティング 午後:トレーニング

2日(金) 午前:トレーニング 午後:休息

3日(土) ベルギー・Zuttendaal 115km ロードレース 15:15 スタート

4日(日) オランダ・Hoogerheide クリテリウムレース 80km 13:00 スタート

5日(月) 午前:休養 午後:トレーニング

6日(火) ベルギー・Bassevelde 118km ロードレース 16:00 スタート

7日(水) 午前:休養 午後:トレーニング

8日(木) オランダ・Roosendaal クリテリウムレース 80km 16:45 スタート

9日(金) 午前:休息 午後:トレーニング

10日(土) 午前:トレーニング 午後:休息

11日(日) オランダ・Hank クリテリウムレース 80km 15:30 スタート

12日(月) ベルギー・Nieuwkerken Waas 90km ロードレース 15:00 スタート

13日(火) ショッピング&観光

14日(水) 当地出発

15日(木) 日本帰国(成田到着)

レース活動状況報告

1、Zuttendaal



大会名：特になし

開催場所：ベルギー・スッテンダール

参加者：2名

加藤 雅之（法政大学3年）

納家 一樹（早稲田大学1年）

天候： 晴れ時々曇り 気温：24℃

レースの状況：約115km（6.76km X 17周） 周回コースのロードレース

出走者数：84名

<結果>

加藤選手（法政大）： 1周目を通過した直後のコーナーで落車。 自転車が破損し、リタイア。DNF

納家選手（早稲田大）： 4周目に数名の選手と共に集団から離脱。 5周を通過した時点で降ろされました。 DNF

昨年と同様、今年も第一戦はベルギー・Zuttendaalに出場しました。

加藤選手の落車は、チェーンがアウターギアからインナーギアに勝手に落ちてしまうトラブルが原因だった様子です。 本人の話では、以前にも変速関係のトラブルがあり、自分では直せないで、インカレ前にショップで自転車を完全に調整してもらっていたそうです。

この落車により、フレームが破損してしまいました。（トップチューブに亀裂が入りました）

落車のケガですが、頭部から出血していました。 但し、浅い切り傷の様な状態でした。

頭部に打撲を受けた形跡、自覚は一切無く、ヘルメットを調べたら後部の突起している部分に接地した痕跡がありました。 ちょうどこの部分より出血しているので、突起部分が接地したため、ヘルメットの内部で頭皮がこすられた様になり、皮膚が破れての出血かと思われます。

現場で救急隊員から簡単な応急処置を受けましたが、念のため総合病院に連れて行き、医師の診断を受けました。 診断の結果は、浅い傷なので問題無しとの事でした。頭部以外は、肩と膝に軽い擦過傷がある程度です。

納家選手は、最初の2周は集団の中央よりやや前方の位置を走っていたのですが、スピードが上がると次第に後退し、4周目で数名と共に離脱してしまいました。

日本のレースとは違う高速レースを実感しました。

Zuttendaal レース写真



1周目のゴールラインを通過して最初のコーナーに入る加藤選手。落車事故はこの直後に発生しました。

ヘルメット内部で頭部の皮膚が傷つけられて出血してしまいました。写真でも首から血が流れているのが分かります。



トップチューブに亀裂が入ったフレーム

最初の2周は集団の良い位置を走っていた納家選手



高速でコーナーを走る時は他の選手達と同じ様にハンドルが安定する下部を握るべきでしょう。

納家選手は3周目から徐々に後退し、4周目に数名のグループでメイン集団から離脱してしまいました。



2、Hoogerheide



大会名：特になし

開催場所：オランダ・ホーヘルハイデ

参加者：2名

加藤 雅之（法政大学3年）

納家 一樹（早稲田大学1年）

天候：曇り時々晴れ、一時雨 気温：20～23℃

レースの状況：天候：約80km（約1.6km X 50周）クリテリウムレース

出走者数：44名 着順が付いた人数：33名

<結果>

納家選手（早稲田大）：約40kmを過ぎた頃にシートピラーのサドル締め付けボルトが破損してサドルが外れたためその時点でリタイア。DNF

シクロクロスのワールドカップレースを毎年開催し、過去3回シクロクロス世界選手権の会場にもなっているオランダ・Hoogerheide（ホーヘルハイデ）では、クリテリウムレースも毎年行われています。今年はコースが新しくなり、短いながら登坂が含まれるコースになりました。

今日は午前中は雨が降っていましたが、午後には時折晴れ間ものぞく天候になりました。風はかなり強く吹いていましたが、コースは建物と雑木林に囲まれた部分が多かったので大きな影響は受けていない様に見受けられました。

納家選手は、前半は集団の中央付近に位置し、なかなか良い走りをしていました。レースは、前半にアタックした6名がレースが半分に達しない内に1分以上の差を集団に付けました。その時点で集団からは12名が飛び出しましたが、納家選手は後方グループに取り残された形になりました。そしてレースがちょうど半分を終了した頃、納家選手のシートピラーのボルトが突然破損し、サドルが外れてしまう機材トラブルが発生。そのまま走行不可能となり、リタイアとなってしまいました。

尚、加藤選手は前日の落車で自転車のフレームが破損。今日は替わりの自転車が用意出来ず、観戦となりました。

Hoogerheide レース写真



良好なアスファルト舗装の登坂を含み、特に難しいコーナーも無かったコースは経験の少ない日本選手でも走りやすかった様子でした。



半分を終了した頃から徐々に集団の後方に後退した納家選手。
この次の周にサドルを固定するボルトが折れて、サドルが外れるトラブルに見舞われました。

3、Basseveld



大会名：特になし

開催場所：ベルギー・バッセフェルデ

参加者：2名

加藤 雅之（法政大学3年）

納家 一樹（早稲田大学1年）

天候： 晴れ時々曇り 気温： 24℃

レースの状況： 118km（約7.38km X 16周） 周回コースのロードレース

出走者数： 32名 着順の付いた人数： 30名

<結果>

加藤選手： 5周目に集団から離脱、6周目に入るところで同様に離脱した数名の選手と共に降ろされましたがその時点での着順27位が記録されました。

納家選手： 第2グループ（メイン集団）で走りましたが、先頭15名とのタイムが開いたため、6周を残して降ろされました。メイン集団のゴール勝負は7着で22位の着順が記録されました。

Basseveldのコースは、スタート&ゴール地点の直線約300mが石畳舗装です。日本では走る事の出来ない石畳のレースを加藤・納谷両選手は初めて体験しました。レースは3周目までは大きな動きが無く、比較的落ち着いたペースで始まったのですが、4周目に10名の先頭グループが構成される際にスピードの無い選手は後方に取り残される形になりました。ここで加藤選手は集団から離脱してしまいました。

納家選手は、第2グループで巧く走れていましたが、第2グループから先頭グループを追走するために構成された5名のグループには付いて行けませんでした。アタックを仕掛ける時の瞬間的な速さとそのスピードの持続力が日本とは全く違うと実感した様子です。

Basseveld レース写真



日本では経験する事の出来ない石畳舗装のレースです。事前にトレーニングで石畳路を走り、その走り方を指導していたので、2名共、石畳の区間は何とか集団内を走っていました。



石畳み路を力走する加藤選手。

同じく石畳路を走る納家選手。



石畳路からアスファルト舗装の道路に出るコーナーは、スピードが上がります。

今日は天気が良く、路面が乾いていましたが、雨天時は危険なコーナーです。



4、Roosendaal



大会名：Kermis Ronde Roosendaal

開催場所：オランダ・ローセンドール

参加者：2名

加藤 雅之（法政大学3年）

納家 一樹（早稲田大学1年）

天候： 晴れ 気温： スタート時26℃、終了時 23℃

レースの状況：約80km （約1.43km X 56周） クリテリウムレース

出走者数： 33名 着順の記録された人数： 31名

<結果>

加藤選手： スタート12分後に集団から離脱。 その後は同じく離脱した納家選手と二人で走行を続け、集団にラップされて最後尾に戻りました。 しかし、再び単独で離脱。 2ラップで集団最後尾を走り続けましたが、残り10周で降ろされました。 着順は、トップから3周遅れで31位と記録されました。

納家選手： 加藤選手とほぼ同時に集団から離脱。 加藤選手と共に1周ラップされて集団に戻って以降は、最終グループから離脱することなく走行を続けました。 しかし、最終グループはトップグループと追走グループにラップされたので2周遅れとなり、残り10周で降ろされ、30位の着順が記録されました。

Roosendaal のコースは、連続する鋭角なコーナー、レンガ道を含む本格的なオランダのクリテリウムです。 こういう難しいコース、あるいは高速に展開するクリテリウムにこそ自転車ロードレースの基本が凝縮されています。 そのためオランダでは、まずはクリテリウムをまともに走れる様にならない限り、その先に駒を進めることが出来ません。 つまり、クリテリウムで戦える様になって、自転車ロード選手としての基本が身に付いたと判断されるのです。 日本から派遣されて来る選手の多くは、オランダのクリテリウムを走り、自転車ロード選手としての基礎が出来ていないと実感させられます。

加藤・納谷両選手も今日は自らの力量の程を存分に思い知らされました。

加藤選手は、前を走る選手にピッタリ付いて行くのが困難な様子。

納家選手が前回のベルギーのレースと同じく僅かながら勝っていたのは（どんぐりの背比べの話です

が)、前の選手の後輪から距離を置かずに走っていたからでしょう。
高校時代にトラックレースも走っていた、その感覚が活かされていると見受けられました。

Roosendaal レース写真



3周目に入った加藤選手のコーナーリング

同じく3周目の納家選手。



しかし、2名揃ってスタート後、約12分で集団から離脱してしまいました。
スタート直後から高速で展開するレースを日本で走っていないので、対応出来ませんでした。

5、Hank



大会名：特になし

開催場所：オランダ・ハンク

参加者：2名

加藤 雅之（法政大学3年）

納家 一樹（早稲田大学1年）

天候：曇り時々晴れ 気温：24℃

レースの状況：約80km（約1.25km X 64周）クリテリウムレース

出走者数：54名 着順の付いた人数：47名

<結果>

加藤選手：スタート直後は集団の前方に位置し、積極的に前に出る走りが出ていましたが、30分を経過した時点から徐々に後退してしまい、34分で集団から単独で離脱。その後は周回遅れになりましたが、走行を続け、結局手段に4周ラップされて残り5周で降ろされましたが、43位の着順が記録されました。

納家選手：今日は集団から離脱することなく最後まで走れました。しかし最終回のスピードには付いて行けず、数名の選手と共に集団から多少離れたゴールとなりました。着順は31位でした。

今年はコースが変更され、昨年よりも簡単なレイアウトになっていました。とは言え、コースの殆どがレンガ道で路面からの振動が激しかったため、納家選手は手が痺れて難儀していました。

加藤選手は前半は積極的に展開し、良い走りが出ていたのですが、本格的な動きが始まってスピードが上がると後方に下がってしまい、離脱してしまいました。コーナーリングの技術にも問題があり、ペダルを地面に接地させ、周囲の選手に迷惑をかけてしまった様子です。

納家選手は、兎に角も最後まで集団から離脱せず、今回の遠征で初めて完走を果たしました。しかし、レース後は出し切った様子で、明日のレースへの影響が多少懸念される位の疲労状態でした。

Hank レース写真



2周目に入った納家・加藤両選手。

加藤選手は、レース前半においてはとても積極的で、先頭を果敢に引くなど良い走りが出来ていました。





集団から離脱した後は、独走状態になる事が多かった加藤選手。

コーナーを果敢に攻める納家選手。しかしペダルを頻繁に接地させていたそうです。



レース後半は後方グループに下がってしまいました。

6、Nieuwkerken Waas



大会名：特になし

開催場所：ベルギー・ニューケルケンワース

参加者：2名

加藤 雅之（法政大学3年）

納家 一樹（早稲田大学1年）

天候： 晴れ 気温： 32℃

レースの状況：約90km（約6km X 15周） 周回コースのロードレース

出走者数： 60名 着順の付いた人数： 36名

<結果>

加藤選手： 前半から積極的に走り、最初の3周は集団前方の良い位置を維持していました。その後、徐々に後退し、一時は最後尾の小グループに取り残されそうになりましたが、メイングループのスピードが下がったため、集団に復帰。その後は最終回の約半周まで千切れずに走り、最後は離脱して単独走行になってしまいましたが途中で降ろされる事無く90kmを完走しました。 着順は34位。

納家選手： 昨日のレースで出し切っていたので、今日は思う様に身体が動かず、7周目に2名の選手と共に集団から離脱。3名で先頭交代を繰り返しながら走行を続けましたが8周終了の時点で降ろされました。 DNF

30℃を超える夏日になりましたが、湿度が比較的低めだったため、木陰などは快適な一日でした。コースには本格的な石畳舗装の箇所がありましたが、加藤選手は最終周回まで集団から離脱せずに走れました。 最終戦において、遂に完走を果たしました。

納家選手は、昨日のレースで全てを出し切って、昨晚、そして今日の朝も殆ど食事が出来ない様な状態に疲弊しておりました。 その影響がレースにはっきり現れていました。 精神的にも限界（集中力、強い意識が続かない）を感じていた様子です。

Nieuwkerken Waas レース写真



2周目に入った加藤選手。

同じく納家選手のコーナーリング。



加藤選手はレース前半、常に良い位置を走っていました。

前日のレースの疲れが抜けず、
また精神的にも弱さが出てしまい、
半分が終了した時点で離脱してし
まった納家選手。



加藤選手は、最終回の後半に単
独で離脱してしまいましたが、
それまでは最終グループに残
って完走を果たしました。



まとめ

1、準備段階、機材など

今回派遣された加藤・納家両選手は、注意事項を熟読していて、ほぼ完璧と言える状態でした。ただ、自転車の梱包が段ボール箱でなく、輪行バッグだったため、加藤選手の自転車のリア・ディレーラーのハンガーが折れていました。

過去において、輪行バッグを利用した選手が帰路のフライトで自転車のフレームを破損する事故が発生して以降、自転車の梱包は段ボール箱となっております。しかし、今回は学連側からの連絡が「段ボール箱にすると便利です」という表現であったため、選手は手元にあった輪行バッグを選択してしまったのです。「段ボール箱に梱包する事」と指定し、その理由も説明して頂きたかったと思いました。

機材の準備はほぼ完璧と前述しましたが、加藤選手の自転車には複数の問題があり、それが落車の原因となってしまいました。しかし、ここで予め説明しておきたいのは、加藤選手は自分では自転車の整備調整が出来ないため、自転車を購入したお店にオーバーホールを依頼して、完全な状態にもらった（はずだった）のです。

問題点その1： リア・ディレーラー（後部変速機）の不調。突然チェーンが弛んで脱落してしまうというトラブルが時折発生していたそうです。その原因をお店では「プリーギアのプレートのスプリング部分のグリースが少なくなっているため」と判断し、その部分にグリースを入れ直すという処置を施したそうです。この話を聞いて私は「そんなことは絶対に無い！」と思いました。

40年以上、スポーツとして自転車に乗っていますが、この部分のグリースアップなどしたことは一度も有りません。しかし一度たりともプレートが動かなくなるトラブルに見舞われたことは無いからです。しかも加藤選手のパーツは、新品を購入してまだ1年半程度です。有り得ません。

このリア・ディレーラー、往路のフライトでハンガーが折れていたのをそれを初日の朝一番で交換する作業を行ったのですが、その際に折れたハンガーからディレーラーを外すのに相当の力が必要だったので、違和感を感じておりました。案の定、トラブルの原因はこの取り付けボルトの部分でした。

以前に落車した際にこの部分が接地してボルトとその周辺が相当削れ落ちていたのです。そのため、時として（偶発的に）変速機がブロックしてしまうのでした。残念ながらこの部分は修理不能だったため、新品と交換せざるを得ませんでした。日本のお店は、全く見当違いな処置を施していたのです。

問題点その2： サドル取り付けネジの締め付け不足。2日目のトレーニングにおいて、本格的な石畳舗装の登坂路を走りました。石畳に入った途端、加藤選手のサドルが緩んで傾いてしまいました。日本のお店には、完全な状態の調整を依頼していたにも拘わらず、です。

問題点その3： リア・ディレーラーを新品と交換し、変速は良好だったのに初戦のレースにおいて、突然コーナーでフロントギアがアウトターからインナーに落ちたため、加藤選手は落車してしまいました。

この原因に関して、私は後輪のハブに問題があるのでは？と推測しました。カセットギアを取り付けるフリーボディー（コーンカップなどと呼ばれています）のラチェット機構に異常があって、時折ブロックしてしまうのではないかと。落車によってフレームが破損したため、新しいフレームを当地で購入したのですが、そのお店が原因を見付けてくれました。やはり後輪に問題がありました。但し、フリーボディーではなく、カセットギアの内部が破損していて、一部のギアで時折空転してしまっていたのです。新しいフレームにパーツを組み付ける際にカセットギアを新品に交換して、ようやく問題の無い自転車となった次第です。

以上の問題点は、日本においても発見・交換・調整が可能なものです。つまり、日本のお店では全く整備調整が出来ていなかった訳です。加藤選手はそのお店を信頼し、完璧な状態にしてもらったと感じていたのです。実に気の毒な話です。

日本では近年の自転車ブーム、それも特にロードレーサーが流行っているのに便乗して、(自称)プロショップなる小奇麗な自転車店が多く開店している様子です。しかし、その多くは単に自転車を趣味とする素人レベルのお店で、技術が伴っていないと言われています。

店舗の外観、扱っている商品だけでお店を選ぶと命にも拘わる危険性があると思います。

昔から「餅は餅屋」などと言われています。長年の経験による職人としての技術と知識を持ち合わせたお店を利用するべきでしょう。

2、日常生活、食事、その他

法政大学、早稲田大学は共に合宿所で自炊生活を送っているそうです。そのため、2名共当地における自炊生活（朝食のみホテルで用意されます）に適応出来ておりました。日本においても自炊生活を行っているかどうか、それが当地での活動の充実度に影響しています。賄い付きの合宿所、あるいは自宅で生活している選手達は自炊の経験が無いため、「面倒くさい」と感じてしまう傾向があります。しかし、自炊生活者達は正反対で、当地での食材選びなどを楽しんでいる様子が窺えます。

今回の2名も自分で好きな物を食べられるとむしろ喜んでいました。最終日に食生活の話を選手達としましたが、納家選手は「日本から特に何も持って来る必要が無い位、当地のスーパーマーケットで売られている食材で十分」と言っていました。欧州でも食の国際化が進み、ホテル近郊のスーパーマーケットでも十分な食材が揃っているのです。

加藤選手と納家選手は、今回派遣で一緒になるまでは面識が無かったそうですが、仲良くお互いに協力し合って、楽しく過ごせていたと思います。また、2名共とても勉強熱心で、この遠征において多くを学び取ろうとする真剣さが窺えました。ミーティングでもノートをきちんと作成し、質問も多く、日常の態度も良好でした。

特筆すべきは、納家選手がクレジットカードだけでなく、VISAカードと組み合わせられた「デビットカード」を用意していた点でしょう。安定した収入の無い学生がクレジットカードを発行してもらう場合、ご両親の口座を利用する「ファミリーカード」になると思います。この「ファミリーカード」、20歳未満では現金の引き出しが出来なかったり、使用限度額も低く設定されています。(信販会社に

よって金額条件は異なります)

ところがデビットカードだと自分で現金引き出しと買い物の限度額を指定出来るそうです。(口座の残高が無ければ引き出し、買い物は出来ませんが)

今回、加藤選手は2枚のクレジットカードを用意しておりました。1枚の使用限度額(1か月の)は20万円、もう1枚は10万円でした。もしも落車でフレームを破損しなければ、この使用可能金額で十分のはずでした。ところが初日にリア・ディレーラー(電動式)の交換で相当の額を使い、残りは食費として使う予定でしたが、フレームが破損したため、フレームを購入する金額が不足の状態になってしまいました。しかし、納家選手が使用限度額を100万円に設定して持参したデビットカードを持っていたので、納家選手の日本の口座に加藤選手のご両親が急遽、フレームを購入するのに十分な金額を振り込んで、そのカード(VISAと連動しているので当地のお店でも使用出来ました)を利用してフレームを購入する事が出来たのです。日本国内での振り込み操作ゆえ即日入金され、手数料も僅かだった様子です。もしも納家選手が使用限度額を100万円に設定したデビットカードを持参していなかったならば、加藤選手が当地でフレームを購入するのは海外送金などに頼るしか無く、時間も手数料に関しても難儀したはずです。今後、派遣選手には、クレジットカードのファミリーカードとは別にデビットカードの持参も推奨したい次第です。

3、各選手の問題点と今後の課題

<加藤 雅之(法政大学3年)>

近年日本では特殊な機材を使って数字を追い求めるトレーニング方法が流行っている様子です。今回派遣された2名の自転車にもその測定装置が取り付けられていました。(当地のアマチュア選手でこの類の機材使っているのは、ごく一部の選手のみです)それと同時に自転車競技のトレーニング、走り方を数学の方程式の如く考える傾向が日本ではもてはやされている様に見受けられます。加藤選手にもその傾向が多少見られましたが、当地のレースを走って(特にオランダのクリテリウム)、日本で抱いていたイメージとは全く異なる競技であると実感しました。日本のレースよりもずっと厳しく、日本で流布している机上の理論など殆ど通用しない世界であると感じたのです。まず加藤選手は、高速になると集団の中で前の選手にピッタリ付いて走れないのが問題です。特にクリテリウムではコーナーで前との間隔が空いてしまい、それを取り戻すのに相当エネルギーを費やしていました。日本のレースとの大きな違いの一つは、集団の密集度とそこでの動きにあります。加藤選手に限ったことではありませんが、日本の選手の多くは集団の中での位置取り、走り方に問題が多く見られます。それは高度な運動神経を要求される本当の自転車競技の「動き」が日本でもてはやされている机上の理論では全く考慮されていないからです。特殊な測定装置でどんなに高い数値を出せても走り方が下手くそならば、一番最初に千切れるでしょう。この当たり前の事実を実感したことは大きな収穫です。そして、過去に派遣された他の選手達と同様、これまでの日本におけるトレーニングにおいて、集中したスピード練習とスピードの持続力養成が不足していたことにも気が付きました。帰国後は、トレーニングの在り方を大学のメンバーと共に変革して行く必要があるでしょう。また、機材に関しても日本独特の理論を鵜呑みに信じて、長すぎるクランクに大きすぎるアウターギア

を使用し、それが原因で苦戦してしまいました。他の選手達と比べて全然脚が回っていないと当地のレースで感じたのです。オランダ・Roosendaalのクリテリウムの後、「自分だけ他の選手達とは全く違うスポーツをやっている様だった・・・」と語っていましたが、これまでの自転車競技の概念が根底から覆された様子です。

<納家 一樹（早稲田大学1年）>

納家選手はまだ1年生、新入生として大学生活も多忙な状況下にあるにも拘わらず、予想していた以上の走りがレースで出来ていたと思います。特に第4戦オランダ・Hankのクリテリウムレースでは前回のRoosendaalのクリテリウムの経験が早くも活かされていました。

クリテリウムにおいて、納家選手が僅かながら加藤選手よりも上回っていたのは、高校時代からトラックレースも走っていたことによると考えられます。瞬間的なダッシュ、前の選手にピッタリ付く走りなどにその経験の違いが見られました。

近年の大学自転車部では、「ロード班」「トラック（ピスト）班」とグループ分けして、ロード班はロード練習しか行っていない大学が増えている様子です。しかし、トラックでのトレーニング、レース経験はロードの基本になります。トラックで優秀な成績を出している選手がロードでも活躍している欧州の現実を見れば分かるでしょう。特に日本ではロードレースの開催数が欧州と比較するとかなり少ないので、ロード選手もトレーニングとしてトラックを走るべきなのです。（実戦のレースも）

現時点における納家選手の大きな問題点は、体力でしょう。まずハイスピードになるレースで追い込むとレース後に腹痛を起こしてしまいます。これは、まだ1年生で走り込みが十分では無いので仕方が無いかも知れません。もう一つ、脚の筋肉が攣りやすいそうです。その原因ですが、近年脚が攣るのは単純に「水分不足」と決めつけている人が多いのですが、では発汗量の少ない冬季に攣るのはなぜでしょうか？多くの場合、原因は身体のバランスが崩れていて、偏った力が筋肉に掛かっているためと考えられます。実際、納家選手が走っているのを真後ろから観察すると左膝が外側に開き、左肩が落ちている（左側骨盤が前に出ていると思われま）のが分かります。過去にも同様に脚が攣りやすい選手が複数居ましたが、大抵身体のバランスが狂っています。

現時点において納家選手は脚が攣りやすい症状以外は感じていないそうですが、バランスの狂いを放置しておく、今後より一層負荷の掛かったトレーニング、レース活動を実践して行くと腰、肩、首、膝などに支障が出る可能性があるため、まずはバランスを矯正すべきでしょう。

*** 特別注意事項：見本にならないプロの走り、真似をしない様に！**

日本でも欧州のプロレースが簡単に TV 観戦出来る様になりました。日本の選手達も TV 放送によって学ぶ点が多いと思います。しかし、近年のプロの走りには、基本から大きく外れて危険・無謀な走りが多く見られます。頻繁に発生している落車の原因であるとも言われています。

その 1：「下を見て走る」 ツールの覇者、クリストフ・フルームなどの悪い癖。実に危険です。私の知人のオランダ人選手は下を向いて走っていたため、前方にあった段差に気付かず落車して頸椎骨折で死亡しています。今回、納家選手が時折下を向いて走っていました。以前から日本でも注意を受けているそうですが、苦しくなると思わず下を向いて走ってしまうのだそうです。近年派遣される選手に増えているので、国内でも注意を促して欲しいと思います。



その 2：「ハンドルを握らない」 平地で向かい風の中ではエアロ効果が多少あるのでしょうけれど、荒れた舗装（レンガ道）で高速のクリテリウムでその真似をするのは非常識です。不必要にハンドルから手を離さない、基本に忠実に走りましょう。オランダのクリテリウムレースにおける加藤選手。レンガ道、しかも所々隆起がある様な路面です。他の選手の多くは瞬間的な動きの変化に対応出来る様に最も安定するハンドル下部をしっかり握っています。ハンドルを握っていないのは加藤選手のみ。千切れてしまうのは当たり前でしょう。



その3：「必要も無いのに後方を頻繁に振り返る」 学連派遣選手に限らず、当地に派遣される日本選手に最近頻繁に見られる傾向です。 プロレースではチームメイトをサポートする「チームプレイ」が優先されているので、チームメイトとの位置関係の確認などで選手が頻繁に周囲を確認しています。実はこれも近年のプロレースで多発する落車原因の一つとされています。

チームプレイではない個人単位のレースで頻繁に後ろを振り返る必要は殆ど無いのです。(状況によっては駆け引きの中で必要となります)

写真の納家選手、特に不要な箇所で見ている。 しかも荒れたレンガ道の下り坂です。 同じ様にコーナー直後の下り坂で不必要に振り返ったため、バランスを崩して自爆落車をした日本の選手が居ます。 意味が無いだけでなく、危険なので不必要に後方を振り返るのは止めましょう。



*ヘルメットの安全性に関して。

初戦のレースで加藤選手が落車した際に頭部からかなり出血しておりました。 ヘルメットを調べると写真左の↓部分に接地した痕跡が確認出来ました。 ちょうどこの部分の後頭部からの出血でした。ヘルメットの接地した部分は突起した形状になっています。 もしもこの部分が丸くて突起していなければ接地しなかったかも知れません。あるいは接地しても丸い形状ならば衝撃が少なかったのではと考えられます。 偶然ですがこのレースの前日にホテル近くのショップでヘルメットに関して店員から説明を受けていました。 店頭在庫されていた写真右のヘルメットですが「横幅は狭く、前後方向もコンパクトサイズ、しかも後部は丸みを帯びたデザインなので、接地確率が低く安全」との話でした。近年のヘルメットは通気性（快適さ）とエアロ効果（むしろデザイン的な要素が強い）が優先されていて、本来の目的である安全性が多方面から考慮されていないのでは？と考えさせられました。



*番外報告

審判用車両のレンタル

オランダ・Hoogerheide のクリテリウムで使用されていたゴール審判の設備（車両）はレンタルでした。オランダ語で「審判用車両レンタル」で検索するとかなり多くの業者が出て来ます。

大型バスから牽引のワゴンなど、様々です。

自転車レースが盛んな国だからこそ成り立つ商売と思います。

参考までにいくつかのサイトのドメインを掲載しましたので、ご覧下さい。



<http://www.jurywagen.com/materiaal>

<http://www.romers.nl/nl/romers-sport-en-event-support-jury-bussen>

<http://www.zeros-events.nl/jurybus%20verhuur.html>

<http://www.tweedehands.nl/sport-fitness/overige-sporten/overig/jurywagen-te-huur-jurybus-253703664.html>

クリテリウムのピットボックス

同じくオランダ・Hoogerheide です。審判用車両の脇にほんの少しの空間を設けただけです。そこに選手がスペアの車輪を適当に置くだけ。このレースに限らず、大抵こんな感じです。



あとがき

法政大学・加藤選手の持参した自転車はとても高価な代物でした。具体的に組み立てられているパーツ名をあげますが、シマノ・デュラエース 11 段スピード電動式変速機搭載です。フレーム、ホイールも最高級レベルです。日本で完成車を正規の定価で購入すると 1 台 100 万円を超える製品です。初日にリア・変速機の取り付けボルト部分が破損していることが発覚し、当地で新品に交換しましたが、その金額は変速機だけで 749 ユーロ（約 8 万 3 千円）もしました。

その後、初戦において落車してフレームを破損。デュラエース電動式を組み付けるのにふさわしいフレーム（ケーブル、電池類を内装可能な）を当地で購入しましたが、その価格が 4500 ユーロ（約 50 万円）、同じく破損しているのが発覚して新品と交換した 11 段用のカセットギアが 350 ユーロ（約 3 万 9 千円）と信じられない様な価格でした。ベルギー・オランダのアマチュア選手でこのような高価な自転車を使っている選手は殆ど見当たりません。当地では昔から（電動式変速機が登場する以前から）「デュラエースは（カンパニューロならばレコード）選手が自分でお金を出して買うパーツでは無い」と言われています。プロ選手がスポンサーから供給されるパーツと位置付けられているのです。

オランダのクリテリウムレースの駐車場で隣りに居合わせた私の知人の息子は U23 カテゴリーの現オランダチャンピオンです。しかし、彼の自転車は加藤選手のフレームよりも廉価なフレームにシマノ・アルテグラ手動式変速機という仕様でした。殆どの選手がシマノ製品ならばアルテグラを使っていますし、電動式変速機を使っている選手はほぼ皆無です。ジュニアの選手ならばシマノ・105 シリーズが主流です。

近年、ロードレーサーはフレームもパーツも廉価品でも品質が向上していて、十分レースで使用可能になっています。日本の大学生のレベルならば、シマノ・アルテグラ手動式でも贅沢な位で、廉価なアルミフレームにシマノ・105 シリーズがちょうど良いと思います。

欧州において、トラックレースが子供のカテゴリーを除いて衰退の傾向にあります。オリンピックや世界選だけを見ると活性化していると勘違いさせられますが、ジュニア以上のカテゴリーでは参加者が激減しているのです。理由は機材が高価になり、多くの選手がトラックレース用の機材を購入する余裕が無いのです。特にタイムを競うレースは、高価な機材がタイムに大きく影響しています。従来のオーソドックスなレース用自転車だけでは、勝負にならないのです。

ところがこういう現場の実態を UCI は把握出来ておらず、トラックレース活性化としてオリンピック、世界選などの種目を頻繁に変更したり小細工ばかり行っています。近年導入されたオムニウムレースには TT 系種目が含まれます。これを戦うには高価な TT 仕様の自転車、ホイールが必要となります。そんな機材、ロード用機材だけでも相当な出費なのに一体誰が用意出来るのでしょうか？

日本国内に目を向けてみましょう。高体連に関係している方から「高価なホイール、DH バーを揃えられる高校がトラックの団抜きなどで有利になっていて、フェアでは無い」という話を以前聞きました。大学でも同じでしょう。団抜き、チームロード TT など高価な機材を用意出来る大学が有利になっているはずです。高校生はもちろん、大学の自転車部には入学してから自転車を始めるという選手が大勢居るでしょう。そういう初心者に対してもフェアな競技が行われなくてはならないと思うのです。つまり、学連および高体連のレースにおいては、確実に有利となる様な高価なホイール、DH バーなどの使用を規制し、ロード、トラック共に従来から存在するオーソドックスな自転車に限定した特別規則の中で競技が行われるべきだと考えます。

日本において自転車競技はマイナースポーツです。それでも近年、欧州のプロレース中継が TV で観戦出来る様になり、昔よりかは世間一般の人達の知るべきところとなりました。またロードレーサーを中心とした自転車ブームにより、ロードレーサーに乗る人の数も急増している様子です。しかし、この現象はこの過去 10 年程度の話であり、それ以前は超マイナーな世界だったため、長い伝統に支えられている欧州と比較すると「スポーツとしての自転車」という観点では、全く異なる異質な文化が構築されていると思います。その一つとして、高価な自転車必要であると錯覚している人が多いのが日本の特徴でしょう。前述の加藤選手も身の程知らずの自転車に乗せてもらっています。廉価な自転車だと露骨に馬鹿にされる傾向が日本にはあると頻りに耳にします。当地では、自転車では無く、どれだけ走っているか、どの位走れるか、が最優先であり、極端な話、乗っている自転車は何の評価基準としても語られないのです。むしろ高価な自転車に乗っていてもレースで全く勝負になっていないのは恥とされます。

タイムトライアル専用の高価な自転車を個人で購入する人が最も多いのも日本かも知れません。当地では個人で TT 専用マシンを持っている選手は殆ど居ないのです。年に多くても数回しか走らない種目にお金を掛けないのです。TT レースには所属する(クラブ)チームがスポンサーから貸与されている自転車を使うか、あるいはショップによってはレンタルで貸し出しているのもそれを使います。

話をこの報告書の最初の「はじめに」に戻します。井関副会長がご指摘するところの「自転車が高価に成り過ぎて、大学生が簡単に始められなくなっている」、これは大学の自転車競技の将来を考えると実に懸念される問題であると思います。しかし、前述しましたが近年では廉価版の自転車の性能が飛躍的に向上しております。フレームはカーボンよりも廉価なアルミ製で十分ですし、シマノの部品ならば 105 シリーズでも全く問題無いのです。こういう廉価版の自転車を馬鹿にする様な風潮があって、選手が身の程をわきまえない高価な自転車を購入し、それ以外に金銭的にゆとりが無くなっているというのであるならば、この点から意識改革が必要なのではないのでしょうか。

以上