

1999 ヨーロッパ(ベルギー・オランダ)遠征事業報告

1999.8.16 山宮 正

日程および内容

7/31 到着 SN208 17:25

8/1 自転車調整、軽いトレーニング、休養

8/2 16:00 スタート

大会名 DRAAI VAN DE KAAI(ドラーイ・ファン・デ・カーイ)

レース形式 クリテリウム 2.7km*30Lap=80km エリート+U23

実施場所 ROOSENDAAL(ローゼンダール・オランダ)

参加者 選手 高橋秀作、玉木伸雄(日本大学) 監督 山宮正(JAPAN SPORTS PROJECT B.V.)

天候 快晴 気温 30C

大会の成果

このレースは、オランダの典型的なクリテリウムレースで、鋭角のコーナー、荒れた路面(レンガ道)、集団を切り裂く横風など日本のレースには存在しない要素を含んでおり、更にこのイベントは、ツール・ド・フランスで活躍した選手を招待して行われるプロ・クリテリウムの前座レースのため、アマチュアのカテゴリーにおいても、オランダ国内トップクラスの選手が多数参加。そのため日本選手にとっては、かなり厳しい展開になると予想しておりました。

レースは、スタート直後よりハイスピードで、先頭は絶えずアタックが繰り返され、スタート後 15 分程度で脱落する選手も出てきましたが、この時点で玉木選手は集団の中程、高橋選手は集団の最後尾から 4~5 番手を維持。しかし、先頭グループ 10 名のアタックが決まった約 40km の地点で、玉木選手はスピードに追いつけず、集団から脱落しリタイア。その後、10 名の選手の逃げは決まり、それを追う集団からは一人二人と脱落して行きましたが、高橋選手は何とか集団の後方に食らい付き、結局 35-40 位前後で完走致しました。遠征の初戦での完走は立派だと思います。

このレース出場による成果は、先ず平地におけるスピードの違いを肌で感じ取れたこと。そしてスタート直後からアタックが絶えず繰り返されるレース展開の厳しさと選手達の積極性を見ることが出来た点にあると思います。両選手とも、日本のレースとのレベルの違いに、ただ驚嘆しておりました。

また、レース後は一流プロの豪快な走りを見学。大勢の観衆とその熱狂ぶりにヨーロッパの自転車レースの人気、文化を学んでもらえたと思います。

8/3 トレーニング&休養

8/4 18:00 スタート

大会名 GROBBENDONK(グロッベンドンク・ベルギー)

レース形式 オムロープ 4.5km*20Lap=119km エリート+U23

実施場所 GROBBENDONK(グロッベンドンク・ベルギー)

参加者 選手 高橋秀作、玉木伸雄(日本大学) 監督 山宮正(JAPAN SPORTS PROJECT B.V.)

天候 快晴 気温 30C

大会の成果

ベルギーのレースの多くは、6-10kmの周回コースで行われますが、この日のレースは、1周4.5kmと距離が短く、路面はほとんどアスファルト舗装で難しいコーナーも無かったため、両選手とも本来の力を発揮できたように思います。

高橋選手は最初から積極的に前方で走ることを心掛け、それが功を奏し、27km地点での12名のアタックに加わることに成功。そのまま12名のゴール勝負となり、11位。玉木選手は、このレースではとにかく完走を目指し、集団について行くことに専念し、先頭グループより1分30秒後方のグループで無事完走致しました。高橋選手は、実力的には勝てるチャンスもあったのですが、ベルギー、オランダの選手たちは、レース経験が豊富で駆け引きに長けており、特にゴール前数kmからの展開では、彼らにうまく利用されてしまい、ゴール前では力尽きてしまいました。

しかしながら両選手とも、レースの流れを落ち着いて観察できた様子で、ローカルなレースならば、ヨーロッパでも戦いに参加できることを実感してもらえたのが、このレース出場の成果と考えます。

8/5 15:00 スタート

大会名 AALST(アールスト・ベルギー)

レース形式 オムロープ 6.6km*18Lap=120km エリート+U23

実施場所 AALST(アールスト・ベルギー)

参加者 選手 高橋秀作、玉木伸雄(日本大学) 監督 山宮正(JAPAN SPORTS PROJECT B.V.)

天候 快晴 気温 28C

大会の成果

アールストのコースは、多少起伏があり、上り坂の頂上がゴールとなっておりました。登坂は、勾配が緩やかで距離も短いため、さほど苛酷ではなかったのですが、それゆえにギア倍数をかけたまま一気に走れるパワーとスピードが要求されます。

レース展開は、やはりスタート直後からハイペースで、集団がいくつかに分離し、20km地点で先頭グループ10名、第2グループ16名の逃げがほぼ決まってしまう、高橋、玉木両選手は、後続グループから何とか前へ脱出しようと再三試みたのですが力及ばず、前方グループに戻ることは出来ませんでした。

レースは後半、先頭グループと後続グループ(第2グループ16名を除く)との差が5分以上開いたため、後続集団はラスト30kmを残し、打ち切りとなってしまいました。この時点で高橋選手は、集団より多少前方を小グループを形成して走っていたため、打ち切り時の順位は31位。玉木選手は集団内だったので順位は不明。

ヨーロッパのレースでは、ローカルレースに出場している一般レベルの選手達でも常に積極的で、スタート直後から速い展開となり、レース前半で先頭グループの逃げが決まってしまう場合がしばしばあります。そのため、レースにおいては、出来る限り自分から積極的にアタックを仕掛けて、レースを自ら組み立ててゆくくらいの心構えがなければ、後続集団に取り残されてしまう、それを痛感したのがこのレースの成果と言えるでしょう。

8/6 トレーニング&休養

8/7 15:00 スタート

大会名 DAKNAM(グタナム・ベルギー)

レース形式 オムロープ 7.5km*15Lap=113km U23

実施場所 DAKNAM(グタナム・ベルギー)

参加者 選手 高橋秀作、玉木伸雄(日本大学) 監督 山宮正(JAPAN SPORTS

PROJECT B.V.)

天候 晴れ時々曇り 気温 25C

大会の成果

このレースのコースには、3箇所ベルギー独特の本格的な石畳路が含まれており、しかも最長の箇所は、石畳が約 1km 続いたため、このような路面のレース経験のない日本選手は多少不安を持ってスタートしましたが、この日は U23 カテゴリーのみのレースであったため、レースそのものの常用速度があまり速くなく、そのため、両選手とも特に悪路に悩まされるような展開にはなりませんでした。

高橋、玉木両選手とも、一昨日の教訓を早速生かして、この日はスタート直後から積極的な走りをし、高橋選手は自ら逃げのきっかけを作るようなアタックをするなど非常に伸び伸びとしたレースの走りに終始しました。その結果、同選手は約 30km 地点から 12 名の先頭グループに加わり、玉木選手も後方集団から脱出し、少人数の第 2 グループを形成。先頭グループはその後、60km 地点で 10 名、75km 地点で 9 名にと一人二人と脱落者を出し、ラスト 30km で 7 名、そしてラスト 1km で 5 名に絞られ、ラスト数 km で高橋選手は、思い切ってアタック。しかしながらラスト約 1km で 4 名に吸収され、そのままゴール勝負で第 5 位でした。

先頭グループ以外の後続グループは、ラスト 2 周を残して打ち切りとなりましたが、玉木選手は集団と先頭グループとの中間を小グループで走っていたために第 15 位で完走、賞金獲得(第 20 位までが賞金)となりました。

U23 カテゴリーのみのローカルレースならば、レースの駆け引きに慣れれば、十分に両選手とも勝てるチャンスがあるのだとこのレースで実感しました。そして、このように最前線での戦いに加わるレースに出場してこそ、多くを学ぶことができるのだとはっきり認識した様子でした。

8/8 16:00 スタート

大会名 RONDE VAN ZEVENBERGEN(ロンド・ファン・セーブンベルゲン・オランダ)

レース形式 クリテリウム 1.9km*52Lap=100km エリート+U23

実施場所 ZEVENBERGEN(セーブンベルゲン・オランダ)

参加者 選手 高橋秀作、玉木伸雄(日本大学) 監督 山宮正(JAPAN SPORTS PROJECT B.V.)

天候 曇り時々雨 気温 22C

大会の成果

狭い走路、レンガ道、鋭角のコーナーを存分に含んだ典型的なオランダのクリテリウムレースで、距離も 100km と長く、かなり厳しい展開が予想されましたが、両選手ともスタート直後から積極的な走りをし、特に玉木選手は約 20km 周回ラップを取るなど非常に果敢な展開をしました。しかしながら、このころに降り始めた雨により、路面が滑りやすい状態となり、落車事故が発生。これに前輪を突っ込むような形であわや転倒しそうになった玉木選手は、一気に集団の最後方まで下がってしまい、その後集団もバラバラになってしまったためリタイア。高橋選手のグループもバラバラになりましたが、その時点で 19 位前後に位置していたため、もしそのままレースを継続していたならば、ぎりぎり第 20 位以内(20 位までが賞金)になっていたかもしれませんが、コースの各コーナーで観客に選手が来ることを警告するために振られていた赤旗をレース打ち切りの合図と判断して、リタイアしてしまいました。自転車競技のルールでは、赤旗が振られたら競技を中止することが定められていたと思います。よって、このような誤解を招くような赤旗を別の意図で使用するのにはレース主催者の配慮不足だと思います。ただ基本的には、公式審判員は、スタート&ゴール地点、及び移動審判車にしかないもので、今後は完全に競技を中止するように言われるまで、チャンスがある場合は走り続けるように指示致しました。

この日のクリテリウムは、前回のローゼンダールのクリテリウムに比べると参加選手のレ

ベルが多少低く、このような小さい規模のイベントであれば、彼らの実力でも十分に戦えると判断します。そして彼らもそれを手応えとして感じ取ってくれた様子でした。

8/9 ブルージュ観光

8/10 出発 SN207 15:00

まとめ

日本学生自転車競技連盟の欧州(ベルギー・オランダ)遠征事業は、今回が初めてのことで、選手が実際に現地において、どの程度走れる実力があるのかなど事前に判断できない部分が多くありましたが、私(山宮)の立てた計画通りに全てが順調に進み、一応の成功を納めたと考えます。

今回派遣された玉木選手、高橋選手は共にとても真面目で、礼儀正しく、レースに対しては常に真剣に望み、大いに期待に応えてくれました。今後の両選手の活躍に期待します。

以下、項目別に私の見解と将来のための考察を述べさせていただきます。

1. 器材(自転車)に関して

ヨーロッパのレース、特にベルギー、オランダは、特有の石畳、レンガ道を含んだコースが多く、コーナーも道幅の狭い鋭角のコーナーが頻繁にあります。よって器材は、軽量化よりも頑丈さが要求されます。特に車輪は強度の高いものが不可欠で、日本で決戦用として使われているような小数スポーク、ラジアル組みの車輪は、全く使い物になりません(危険です!)。今回、選手達が持参した車輪は、こちらのレースには使用できない代物でしたので、私所有の車輪をレース、トレーニング用に使用させました。車輪は36H、マビックGP4、WOでタイヤはコンチネンタル社のWOグランプリ23ミリ幅です。

近年、WOタイヤの性能が向上し、クリテリウムのように高速で鋭角のコーナーに突っ込むような走りにおいては、WOのコーナリング性能がチューブラーをはるかに凌ぐまでに至りました。そのため、パンクが少なく、メンテナンスも簡単で廉価なWOタイヤがヨーロッパでは主流となり、レースにおいても90%の選手がWOを装着しております。また、自転車店で販売されている完成車は100%がWOになり、それに伴ってチューブラータイヤが市場からほとんど姿を消しております。

日本の選手は、大柄なヨーロッパの選手と比べて体重も軽いので、雨天の場合などかなり空気圧を下げてインナーチューブがリム打ちすることも少ないので、なおさらWOタイヤを使用すべきです。スポーク数は、32本でもリムが頑丈なものであれば問題ありませんが、石畳などでの振れの出にくさでは36本の方が著しく上回るので、出来る限り36本に。28本は使い物になりません。日本製のWOタイヤは石畳や段差のある路面で簡単にパンクしてしまいますので、信頼のおけるヨーロッパ製を使用すること。さらに20ミリではなく23ミリが必要です。

それからボトルケージは、日本製のアルミのボトルケージは、石畳でボトルが脱落する可能性が高く、最悪の場合はケージ本体がもぎ取れてしまいます。またケージを固定するネジも軽合金製で2-3ミリの六角ボルトで締めるタイプは、十分なトルクで固定できず、振動ですぐに緩んでしまいます。4ミリで締められるクロモリ製のボルトが必要です。日本でも入手可能な製品では、オランダ、TACX社のボトルケージが安全です。

器材そのものに関しては以上ですが、日本において、選手達にレースに行く前に必ず自転車をきれいにする習慣を身に付けるよう指導して下さい。今回は選手2名でお世話の仕事も比較的余裕を持てましたので、レース終了後に私が2名の自転車を洗浄しておりましたが、人数が多くなりますと選手個人個人の仕事とせざるを得ません。

ヨーロッパでは、汚れた自転車でレースのスタートラインに並ぶのは恥とされます。また、スポンサーから提供された器材を汚れた状態でレース会場に持ってきて、人前にさらすのは、スポンサーにとってマイナスイメージになるので、絶対に許されません。よって、将来ヨーロッパで走る可能性のある選手には、特にこのことを習慣化させてください。自転車を掃除することにより、ネジの緩み、パーツの破損を事前に発見できますし・・・

2. レースの走り方に関して

高橋、玉木両選手とも、U23においては、日本を代表する選手で、これまでも世界選を始め海外でのレース経験を持っているので、外国選手の中に入っても圧倒されることなく、冷静に走っていたように思います。

玉木選手は、出発前に練習中の交通事故により、十分なトレーニングが出来なかったようですが、日一日と調子を上げ、後半の2レースでは、積極的な走りができるようになりました。高橋選手は、ヨーロッパのレースは、いつでも積極的にアタックが繰り返されるので、自分自身でアタックして、流れを有利に変えて行く必要性にいち早く気づき、ベルギーのレースでは、常に積極的に走り、それにより第5位入賞を果たしました。

2名とも、もし2-3ヶ月という長期滞在をしたならば、1回くらいは3位以内に入れると判断します。特にU23カテゴリーだけのレースは、明らかにエリートとのオープンレースに比べて、レベルが低くなるので、より最前線での戦いに加わって、駆け引きの良い勉強になった様子です。

とにかく落車等の事故もなく、5レースを予定通りに消化。2選手とも、本当によく頑張ったと思います。

3. 日本の選手に不足しているもの

高橋、玉木両選手に限らず、日本のロード選手に不足しているものは以下の要素であると考えます。

- ①平地でのスピードとその持続性(常用速度)
- ②集団内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)

上記の内、①のスピードは、トレーニングでも賄えるものかも知れませんが、常用速度の速いレースに常日頃から馴染んでいれば、特別なトレーニングをすることなく身に付けることが可能です。②と③に関しては、これはレースを通じてしか習得できるものではございません。よって、ハイスピードでしかも高度なテクニックを要求されるレースに、毎日のように出場できるベルギー、オランダの国境付近は、日本選手にとって最適の遠征場所と考えます。

しかしながら、選手によっては、日本選手は山坂の方が平地より得意なので、平地のレースが中心となるベルギーオランダは不向きといったことをもっともらしく語っているそうです。それは全く自転車レースの実態を見ていない愚かな発言に過ぎません。これまでに海外に派遣された選手で、山坂のあるレースで一体何人の選手が勝っていますか？レースの展開を冷静に分析してください。日本選手の多くは、山坂が始まる以前の平地の段階でスピードについて行けず、後方グループに取り残されたり、ポジショニングが悪く、無駄に脚を使わされて、坂の前で力尽きていたり、または坂の頂上までくらいまで付いても頂上におけるダッシュでちぎれたりしています。つまり、上記①～③の要素を全て克服し、坂に至るまでに少しでも楽に走っていなければ、どんなに登りが強くても、その力は十分には発揮できないのです。これを克服するためには、やはり平地でのスピードレースに出場するしかないのです。中でも特にオランダのクリテリウムには、登坂を除いたロードレースに必要なあらゆる要素が集約されていると言っても過言ではありません。(もちろんベルギーには、かなり険しい丘陵地帯があるので、登坂レースにも出場可能。)

今回の遠征において、高橋、玉木の両選手はこのことを悟ってくれた様子です。両選手とも、将来は日本のロード選手を育成する仕事に貢献したいという希望を抱いておりますため、日本選手に何が不足していて、何をすべきかを自らの体験によって感じ取ってくれた、これが今回の遠征事業の最大の成果であると私は確信しております。

また、年間に消化するレースの数は、プロは約120レース、トップアマで100レース、女子でも80レース近くに及びます。そのため、シーズン中の練習は決して負荷をかけず、軽いギアで流す(距離はそこそこ走りますが・・・)のみです。つまり、ヨーロッパでは、レース参加こそが最良のトレーニングであるとし、レースによって強くなり、レースによってコンディションを調整するシステムが確立しています。日本選手が世界選など国際的なイベントに臨むためには、少なくともその1~2ヶ月前には、ヨーロッパに遠征して、ヨーロッパの選手と同じようなプログラムで調整が出来るようであれば互角の戦いは望めません。

このことも両選手には、短期間とはいえ、ヨーロッパの選手と同じようなプログラムを消化することによって、感じ取ってもらえたと思います。

以上が私の見解と考察です。今後の日本のロード選手育成の事業などの参考にして頂ければ幸いです。

尚、末筆になりましたが、今回の事業におきまして日本学生自転車競技連盟の高橋耕作理事長殿、日本大学の竹花敏監督殿には多大なご協力を頂きました。この場を借りて御礼申し上げます。

また、事務手続等においては、萩原重一殿に一方ならぬお世話を頂きました。心より感謝申し上げます。