

日本学生自転車競技連盟

第6回 欧州遠征事業 (2004年)

報 告 書

JAPAN SPORTS PROJECT B.V.

山宮 正 (Tadashi SANGU)

はじめに：

第6回目を迎えた「日本学生自転車競技連盟 欧州遠征事業」は、一昨年まで日本側の窓口を担当されていた早稲田大学OBの萩原様が復帰されたため、事務処理から派遣選手の指導に至るまで、全てにおいて問題無く、順調に運営されました。まずは、萩原様のご尽力に感謝を申し上げたい所存です。

また、今年度より理事長に就任された井関様、そして学連理事の一人、東京大学OBの相澤様は、昨年夏に当地（オランダ、ベルギー）を訪れ、学連の派遣選手が出場しているレースと同じようなローカルレースの視察をされております。

「百聞は一見にしかず」と言うように実際に現地の状況を見ているかどうか、とても重要な事と思います。そのため、過去5年間に渡り、旧理事長を始め、学連上層部の方々には現地視察を再三お勧めしていましたが、誰にも訪れて頂けないでございました。

井関様、相澤様は、これまでの学連・欧州遠征事業の報告書を隅々まで熟読されており、活動の内容は把握されておられましたが、実際に学連の選手がどのようなレースに出場しているかを見るにあたり、これまでのイメージを相当変えさせられた様子でした。そして、改めてヨーロッパに日本の若手選手を派遣する事の意義を痛感してもらえた事と思います。

既に第6回目を迎え、学連にとって定着した年間行事の一つになりつつある欧州遠征事業は、選手達の間では「門田杯狙い」などという言葉も使われる程、多くの選手が派遣される事を望むイベントに至っています。そして、この遠征の「報告書」は毎年、派遣され無かった選手達はもちろん学連以外の選手達、そして多くの自転車競技関係者の注目を集め、また貴重な情報源の一つになっている様子です。

しかしながら、昨年の始めに当時の学連上層部からは、報告書は簡単に活動結果を記した物で十分。また、選手の出場するレース数を減らし、観光をさせる等の意見が寄せられ、遠征の意義に関して疑問を持たされました。

こちらに派遣されて来る選手は、過去6年間、全員が「観光旅行はいつでも自分で出来るので、一つでも多くのレースに出場したい。」と希望しています。また、私がこの事業をお引き受けしている理由も日本の選手の強化・育成に繋がる事業として考えているからに他なりません。（観光のお世話のためではありません。）

近年、学連の競技レベルの低下がレース関係者の間で頻繁に話題に上がっております。競技力を向上させるためには、多くの選手達の目標となるべきイベントが必要です。特に最近の若い選手達は、「ツール・ド・フランス」を始めとしたヨーロッパのロードレースに強い憧れを抱いております。

学連の競技力向上のみならず、登録者増加等を真剣に考えると共に「欧州遠征事業」の意義、あり方に関して、多くの関係者にご考察を頂ければ幸いです。

日本学生自転車競技連盟 2004年 欧州遠征事業 日程

8月31日(火) 日本(成田)発 12:45 JL411便 オランダ(Schiphol)着 17:45

9月 1日(水) 自転車調整+軽いトレーニング

9月 2日(木) 午前ロードトレーニング、午後休養

9月 3日(金) ベルギー・ロードレース 出場

KEMMEL-HEUVELLAND 6, 9km ×16周 110, 4km 17:00スタート

9月 4日(土) 午前休養、午後ロードトレーニング

9月 5日(日) オランダ・クリテリウムレース 出場

ABBENBROEK 88km クリテリウム 15:30 スタート

9月 6日(月) 午前休養、午後ロードトレーニング

9月 7日(火) オランダ・クリテリウムレース 出場

DIEMEN 75km クリテリウム 19:15 スタート

9月 8日(水) ベルギー・ロードレース 出場

IZEGEM 6, 4km × 18周 115km 15:00 スタート

9月 9日(木) オランダ(Schiphol)発 20:15 JL412便

9月10日(金) 日本(成田)着 14:30

レース活動状況報告

1、KEMMEL- HEUVELLAND

大会名： 特になし。



スタート直後の集団、右から二人目は盛選手

開催日： 2004 年 9 月 3 日

開催場所： ケンメル（ベルギー）

参加者： 選手 2 名
盛 一大
谷垣 雄基

監督 1 名
山宮 正

天候： 快晴 気温 32 度 無風

競技結果： 盛 選手 第 2 グループ（集団）でゴールし、21 位。
谷垣 選手 約 60 km で先頭との差が開き、打ち切り。

レースの状況：

110, 4 km (6, 9 km × 16 周) のロードレース
U 23 カテゴリー 限定。 出走者数 39 名

今年の第 1 戦は、U 23 カテゴリーのみの限定レースでしかも平日であったため、出走者数 39 名と少人数でした。開催地のケンメルは、フランスとの国境に近く、小高い丘陵地帯のため、コースには勾配と距離は僅かながらも多少の登坂が含まれていました。道路の状況は、スタート&ゴールの街中を除いて道幅が狭く、難しいコースでしたが幸いにしてこの日は風がほとんど無く、しかも少人数であったため、集団の中での位置取りに関して（日本選手の苦手とする所）は、特に苦戦を強いられる事はありませんでした。レースは、最初の 2 - 3 周は比較的ゆっくりした展開であったため、盛、谷垣両選手共に集団の前方を楽に走っておりましたが、3 周目に 18 名のトップグループが形成され、そこに谷垣選手がうまく乗って 2 周回逃げましたが、5 周目に盛選手を含むグループが吸収。8 周目に集団のスピードがさらに上がり、谷垣選手がトップグループから脱落。

第2グループに加わるもこのグループからも脱落し、独走状態に。そして、9周目に先頭との差が開いたため、打ち切られてしまいました。

盛選手は10周目に4名の選手と共にアタック。この5名の先頭グループは後続集団に一気に差をつけ、逃げが決まった感じでしたが、ラスト1周半を残した時点で何と盛選手がグループから脱落。結局先頭4名の逃げは決まり、後続集団はゴール勝負となったのですが、盛選手はゴール前約1kmで飛び出し5位を狙いましたが、ゴール直前で捕まり21位でした。(30位まで賞金)

監督のコメント：

ヨーロッパ遠征の初戦にも関わらず、両選手ともスタート前は比較的落ち着いた様子でしかも時間の余裕を持って現地に到着したため、コースの下見も行い、レースに向けての準備は十分だったと思います。谷垣選手は、前半のペースが遅い場面では、かなり積極的な走りが出来ましたが、スピードが上がると現在の彼の實力では確実にスピード不足であることが明らかになりました。特に登り坂よりも登りから下りに入る瞬間および下りのスピードに付いて行く事が出来なかった様子です。これは谷垣選手に限らず、日本選手の大半に共通する欠点で、登り切ってからさらにもう一段スピードアップが可能かどうか、そしてダウンヒルでも高速で踏み続けられるかどうかは課題です。

盛選手は終始積極的に展開し、他の選手と比較してスピードも十分（あくまでU23レベルの話ですが・・・）で、トップグループでも頻繁に先頭を引いていました。

しかし、せっかく決まっていた逃げのグループから後半脱落してしまったのは誠に残念ではありません。しかしながら、後続のグループに戻って復活し、最後に5位を狙って果敢に飛び出した勇氣は立派だったと思います。ゴール前での「チョイ刺し」を考えて、牽制体制に甘んじてしまいがちな事も日本選手の特長ですが、盛選手の思い切りの良さを高く評価します。



第1周目の谷垣選手



前半から積極的に走った盛選手のアタック



中盤に入りペースが上がった集団内の両選手



レース前に補給飲料を準備する二人

2、ABBENBLOEK

大会名： 特になし



スタート直後の集団

開催日： 2004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
盛 一大
谷垣 雄基

監督 1名
山宮 正

天候： 快晴 気温 30度 無風

競技結果： 盛 選手 13位、 谷垣 選手 集団でゴール (着順は不明)

レースの状況： 88km (4km × 22周) のオムロープ
エリート・アマチュア & U23 のオープンレース
出走者数 118名

アッペンブルックのレースは、クリテリウムと思っていましたが、1周長約4kmの周回コースのロードレース（オムロープ）でした。

この日は天候に恵まれ、また日曜日ということもあって当日エントリーの選手も多く集まり、参加者118名の大集団になりました。

コースは、ほぼ完全なアスファルト路面で、道幅も十分で難しいコーナーもなく、日本選手向きと言えるレイアウトでした。また、ほぼ無風という絶好の条件だったためレースは最初から高速になり、常に時速45km-50kmの間で展開されました。

一昨日のベルギーのレースと異なり、エリートカテゴリーとのオープンレースだったため、元プロ選手を含むオランダのトップ選手達と初めてレースを共に走った訳ですが、コースの形状、路面、天候、あらゆる面で日本選手にとっては恵まれていたので、盛、谷垣両選手共、特に苦戦を強いられる事はなく、無難に集団の中で走る事が出来ました。

盛選手は、前半から積極的に集団の前方に位置し、8名の選手と5-6周逃げて、その間に設けられていた中間ラップ賞（10着通過までに与えられる）を稼ぎました。

谷垣選手も一度、後方グループから飛び出し、中間ラップ賞（10着通過）を獲得。

レースは、後半に入った時点で元プロ選手を中心にトップレベルの選手達が動き始め、数名のトップグループを形成するも最終回に集団に吸収され、集団のゴールスプリントに。結局、盛選手は13位、谷垣選手は前の方に出ることが出来ず、着順は不明。しかしながら2名揃って集団で無事にゴールする事が出来ました。



レースは最初から高速の展開に



集団の中程を走る谷垣選手

監督のコメント：

エリートカテゴリーとのオープンレースだったため、2名の選手がどの位、ハイスピードのレースに付いて行けるか、これがこの日のポイントでした。幸いにして2名共ハイスピードの展開にちぎれる事無く、しかもラップ賞を獲得するなど大変良い走りが出来たと思います。しかし、快晴、無風という好天候に恵まれ、さらにコースレイアウトも難しいコーナーが一つも無く（ほぼ円形）路面もアスファルトだった事は日本選手にとっては幸運だったと思います。もし、オランダ独特の強風が吹いていたり、雨天だったらば、かなり違った結果になったと予想します。



先頭グループで逃げる盛選手



後続の大集団

3、DIEMEN

大会名： 特になし



スタートを待つ盛、谷垣両選手

開催日： 2004年 9月 7日

開催場所： ディーメン（オランダ）

参加者： 選手2名
盛 一大
谷垣 雄基

監督1名
山宮 正

天候： 快晴 気温 25－22度 微風

競技結果： 盛 選手 20位 谷垣 選手 約半分でリタイア（2周遅れ）

レースの状況： 約60km 1周 600mのコースのクリテリウム
エリート・アマチュア & U23 のオープンレース
出走者数： 40名

（注） レースは19：15スタートだったので日没時間を考慮し、当初の75kmを約60kmに短縮して行われました。

この日のレースは、夜7時半スタートで盛、谷垣両選手にとってはこのような遅い時間にレースを走る初めての体験になりました。コースは、住宅地内にある小さな公園の周りを回る1周長僅か600m。しかしながらコーナーはきつくなく、ほぼ円形だったため、レースは最初から超高速になり、トラックのポイントレースのような展開になりました。スタートして間もなく、元プロ選手2名がアタックを仕掛け、それに盛選手はうまく反応。3名でしばらくの間逃げ、その間にラップ賞も獲得しましたが、中盤で元プロ選手2名のスピードに付いて行く事が出来なくなり、脱落。後方集団に戻る事になってしまいました。結局、この元プロ選手2名は、集団に追い付き（1周ラップ）最後3周を残して集団はゴール勝負に。残り3周を2名の選手の優勝をかけた戦いとなりました。

もし、盛選手が何とか先頭グループに喰らい付いて行けたならば、3位以内入賞になっていた可能性があるだけに悔やまれます。しかし、現在の彼のスピードとヨーロッパでもトップレベルの選手との瞬間的なスピードとその持続性には、相当の差があり、むしろ最初のアタックにうまく反応出来た事を評価したいと思います。この点に関しては、元プロ選手2名が盛選手の走りをレース後に誉めていた事実からも観客、及びレース関係者も含めて、この日の盛選手が注目に値していた事を物語っていると言えます。

また、トップグループから脱落し、集団に戻った後も周回賞を果敢に取りに行く等、積極的に走れた事も評価出来ると思います。

谷垣選手は、現在の彼のスピード、平地の走行能力（スピードの持続性）、コーナーリングテクニック等では、はっきり言って手も足も出ない、そう言った感じで、最初からほとんど戦いに加われませんでした。結局レース中盤で2周遅れになった時点でリタイア。本人のコメントは、「これまで日本でやってきた事は、自転車レースではないのでは・・・」と言ったもので、この日のレースのスピード、オランダ選手達の走行技術にはかなり強烈な印象を受けた様子でした。



ハイスピードに付いて行けず苦戦した谷垣選手



2名の元プロ選手と逃げる盛選手

監督のコメント：

1 周長僅か6 0 0 mでレンガ道の路面、さらに夜 7 時半スタートなど日本選手にとってはこれまでに経験した事の無い要素を多分に含んだオランダ独特のレースでした。

谷垣選手は、現時点での自分の「平地走行能力」の低さを思い知る格好の場となりました。これまでも過去 5 年間の「欧州遠征報告書」で述べている通り、現在日本の選手に最も不足しているものは、平地でのスピードとその持続性です。 不足する原因としては、日本国内でのレースの形態が登坂によって勝負が決まるようなコースがほとんどで、平地のスピードが軽視される傾向にあるためと考えます。

盛選手は、トラックの長距離種目でもそこそこの成績（もちろん日本国内の話ですが）を出しているそうですが、このトラックを走っているかどうかは平地のスピードの違いとなって現れます。 オランダの元プロ選手が盛選手の、特に回転力を誉めていた事からもトラックで固定ギアを回す事によって、彼にはある程度の平地走行能力が備わっていると考えられます。

尚、これは余談ですが、早稲田大学OB、コミッセールの松倉氏より「1 周 6 0 0 m というコースは、U C I の規則に定められているクリテリウムの最低周長に満たないのでは」との質問がありました。 このレースはオランダ車連の公認レースであるものの、U C I の公認レースではありません。 ヨーロッパ、特に自転車レースが極端に盛んなオランダ、ベルギーでは、レースの運営に都合の良い方向に規則を柔軟に変更、解釈する傾向があります。 例えば、この「D I E M E N」の町で行われたクリテリウムの場合、公園の周りを利用すれば不必要に公道を閉鎖する必要が無く、一般の交通にほとんど迷惑をかける事無くレースの運営が可能です。 このような環境を「距離が不足」という規則に縛られて使用しないとしたならば、レース発展にとって大きなブレーキになります。

レースが盛んな国には、それを支える様々文化背景、そして発展に必要な柔軟な考え方が存在します。 レースの運営を「大事」に考え過ぎるのは、いろいろな面で発展の障害になりがちで、日本の場合、諸大会の運営はもっと簡素化出来ると考えます。



レースはスタート直後から高速になり、集団はほとんど1列状に。 集団から脱落する瞬間の谷垣選手
4、 IZEGEM

大会名： SINT RAFAELSPAROCHIE-IZEGEM



スタートラインに並ぶ谷垣、盛両選手

開催日： 2004年 9月 8日

開催場所： イゼヘム（ベルギー）

参加者： 選手2名
盛 一大
谷垣 雄基

監督1名
山宮 正

天候： 快晴 気温 28度 微風

競技結果： 盛 選手 9位 谷垣 選手 ラスト2周を残し打ち切り。着順不明。

レースの状況： 115km 6, 4km × 18周 のロードレース
U23 カテゴリーのみの限定レース
出走者数： 67名

この日も好天に恵まれ、しかもコースはほとんどアスファルトのきれいな路面で道幅も十分、難しいコーナーもなかったため、盛、谷垣両選手共に思い切り自分自身の力を十分に出し切れる走りが出来た様に思います。

レースは、リトアニアのチームを中心に中盤から15名の先頭グループが形成されましたが、盛選手を含む11名が追走し、先頭グループに追いついて26名の先頭グループに。その後、数名が先頭グループから脱落し、20名の争いに絞られました。

ラスト3周を残した所で一人の選手が飛び出し、2周を独走で逃げましたが、グループから2名が飛び出してゴール直前で追いつき、3名のゴール勝負に。17名のグループはこの3名の直後でゴールスプリントとなり、盛選手は9位に。

谷垣選手は、終始集団内で走りましたが、集団とトップグループの距離がラスト2周を残した時点でかなり開いたため、打ち切りになってしまいました。但し、この集団のゴール勝負の先頭は25位（この日は30位まで賞金）だったため、もし集団内で上位でゴールしていれば、25-30位の賞金を獲得できた訳ですが、残念ながら前方に出る事が出来ませんでした。



スタート直後の集団



後続集団と共に走る谷垣選手

監督のコメント：

最終戦となったイゼへムも快晴、微風の好転に恵まれ、盛、谷垣両選手共に思い切り走る事が出来ました。 また、U 2 3 のみの限定レースであったため、彼等の実力に相応しいレベルのレースだったと思います。

盛選手はこの日も非常に積極的な走りをし、後続集団からトップグループを追うために飛び出した選手達にうまく反応し、結局この展開が10位以内に入る大きなポイントとなりました。 また、先頭グループに負い付くために頻繁に先頭を引いて、とても良い走りを見せていました。(他の選手も文句を付けられない内容と思います。)

谷垣選手のいた後続集団は、先頭グループを形成しているリトアニアのチームメイト等が集団のスピードを終始コントロールしていたため、多くの選手がちぎれる事無く、この集団内を走る事が出来ていた様子です。

盛選手は、結局今回の遠征で出場した4レース全てにおいて賞金を獲得しました。 また終始積極的な走りを見せてくれました。



この日も積極的に走った盛選手



ま と め

2004年「第6回 日本学生自転車競技連盟 欧州遠征事業」には、第2回依頼4年振りに日本大学から2名の選手が派遣されて参りました。過去5年間、遠征事業で派遣されて来た選手達（既に10名を超えました。）は皆、極めて礼儀正しく、しかも自転車競技に取り組む姿勢もまじめで、好感を持てる若者ばかりですが、今回の2名も例外にもれず、大変礼儀正しく、まじめな素晴らしい選手でした。

今年は、オリンピックが開催される関係上、遠征事業の時季を通常の7月末―8月初旬から8月下旬―9月初旬に移行して行いました。そのため、レースシーズンのピークから外れてしまい、これまで毎年プログラムに含まれていたヨーロッパ一流プロ選手の出場する「スーパースタークリテリウム」観戦を盛り込む事が出来ず、多少残念でした。日本ではTVでしか観る事の出来ない一流プロ（ツールで活躍した選手達）の走りを間近で見学する事は、選手達にとって大きな楽しみであり、深い感銘を与えております。

また、シーズンのピーク時よりも開催されるレース数が少なくなっているのも、出場するレースの選択肢にも限りがあり、滞在地周辺でのレースがあまり無く、開催地まで1時間半―2時間程度の移動をしなくてはなりませんでした。

しかし、シーズンのピークから外れていたため、逆にコンディションも下降線になっている選手が多く、また既にシクロクロスなどに移行している選手も多数いたので、レース全体のレベルが通常のシーズンピーク時よりも多少落ちていたのは、日本選手の現在のレベルに相応しく、幸いでした。

そしてもう一つ、滞在期間中に一度も雨に降られる事無く、しかも連日ほぼ快晴で風も穏やかな日が続いた事は、全く幸運でした。今回出場したレースは、路面状態、コースレイアウトも比較的簡単なものばかりでしたが、雨天、強風になっていたならば、おそらく2名の選手は連日苦戦を強いられた事と思います。

盛 一大選手は、出場した4レース全てで賞金を獲得。それも連日積極的に展開し、見せる走りをしてくれました。その成績、走りの内容はこれまでに学連から派遣されて来た選手の中では、最も高い評価を与えられるものです。しかし、前述のように、派遣された時季が過去5回の事業と異なる事。また、連日好天に恵まれた事などこれまでとは状況に大きな違いがありますので、昨年までとは単純に比較は出来ません。

ゆえに過去との比較を極力避けて、今年だけを冷静に見つめ、以下2名の選手の課題等を考察致します。

1、2名の器材（自転車）に関して

毎年必ずと言って良い程、派遣選手の自転車には何らかの問題があります。今回の2名は萩原様の指導の元、これまでの欧州遠征事業の報告書を良く読んで、器材に関してはそれなりの準備をしていたので、自転車そのものの強度、実用性には問題有りませんで

した。また、報告書から日本とヨーロッパのレース形態の違いを自分達で考えて、ハンドル位置を少し上方に変えてみるなどの工夫をしていたのは立派です。

ただ一つ、谷垣雄基選手の自転車のフレームは、ボトルケージ取り付け台座がシートチューブとダウンチューブの2箇所にあるにもかかわらず、その位置が不良でボトルケージを2個取り付けられない欠陥品であった事。これは谷垣選手本人の問題ではなく、フレーム製作者（メーカー）の責任です。小さいサイズのフレーム（500mm以下）や前上がりのスローピングタイプのフレームでは、いい加減な製作者の作ったフレームと同様のトラブルが頻繁に起こっています。特にこの手のトラブルはイタリア製のフレームに多く、世界的に有名な大手フレームメーカーのカーボンフレームでは、530mm程度のサイズでさえ、ボトルケージ取り付け台座の直付け位置がいい加減で、2つのボトルを取り付けられない例がありました。谷垣選手のフレームもイタリア製です。小さいサイズのフレームに関して、経験豊富な私はこのような場合にも対応出来るようにボトルケージを取り付ける位置をずらす事の出来るアダプタを所有しているので、谷垣選手のフレームにそのアダプタで対応を図ったのですが、アダプタを利用してもボトルを2個取り付けの事は不可能でした。（それだけいい加減な設計だった訳です。）

長距離のロードレースにおいて、ボトルは2個、必ず必要になります。よって、このようなフレームは、レース用としては完全な欠陥品です。既に谷垣選手はフレームの輸入元にクレームを出し、別の製品と交換して貰えるそうですが、今回の欧州遠征の前にフレームを交換してもらうべきだったと思います。

2、レースの走り方に関して

盛、谷垣両選手共に初めてのヨーロッパ遠征であったにも関わらず、特に緊張しすぎたり、萎縮する事も無く、思い切り走っていた様に思います。また、二人ともレース出場を楽しんでいた様に見受けられました。これは、この遠征は特に何かの評価の基準、例えば大きな大会への選手選考基準になっている訳ではなく、またチームプレーなどの特別な義務も負わされていないので、自分自身のために走るレースだったからだと思います。

両選手共、チャンスがあれば果敢にアタックをする勇気があり、積極的に動いていました。ただ、やはりヨーロッパの選手に比べると年間に消化しているレースの数、これまでの経験に格段の差があるため、対等に展開出来るようになるにはまだ時間が必要です。

盛、谷垣両選手に限らず、日本の選手に不足しているのは、平地でのスピードとその持続性です。特に谷垣選手の現在の平地走行能力では、ヨーロッパのハイスピードのレースを戦う事はかなり厳しい状況です。盛選手は、トラックの長距離種目を頻繁に走っているので、回転力、パワー共に谷垣選手よりもかなり勝っていたため、好成績を残せたと考えます。もう一つ、日本の選手が不足しているのは、登坂からダウンヒルに入る瞬間のスピードと下り坂を目一杯踏みながら下る走り方です。大半の日本選手は登坂で付いて行けても下りに入る瞬間となだらかな直線状の下りでちぎられてしまいます。

今回の初戦、「Kemmel」のレースで、2名共この日本のレースとの違いを感じ取っていた様子です。

* 盛 一大 選手の問題点と今後の課題

盛選手は、出場した4レース全てで積極的かつ果敢な走りをし、全レースで賞金を獲得。これまでの遠征派遣選手の中で最も優秀な成績を残しました。

しかし、既に述べましたように昨年までとはあらゆる条件、状況が異なりますので、これまでも単純に比較する事は出来ません。それでも彼は昨年までに派遣された選手の誰よりも積極的な走りをし、さらに先頭から脱落后も再び後続グループから単独でも逃げ出そうとする極めて勝負を意識した闘魂を見せてくれました。この点を私は高く評価致します。また、後続グループに戻ってからも積極性が衰えないという事は、回復力に長けている事を意味します。ただ、日本での日頃の練習環境が劣悪（東京都内居住）であるため、全くのノンストップで長距離走行をするような練習が不可能なため、持続性および体力面で明らかにヨーロッパの選手に差をつけられています。第1戦でトップ集団に加わりながらも一人だけ脱落してしまったのもその欠点の現れです。

今後の課題としては、ロードレースと並行してトラックレース出場とトラックでの固定ギアを使ったトレーニングを頻繁に取り入れ、またノンストップで長距離を走り込む事。後は数多くのレースに出場して、駆け引きの経験を積む事です。但し、せこい駆け引きをする選手の真似は絶対にしない様に！現在の盛選手の積極的かつ果敢なアタックは、世界のレースを目指す上でとても重要なのです。

盛選手と一緒にトレーニングをしていて気が付いたのですが、通常の走行中にハンドルが絶えず小刻みに振れています。私のオランダ・ベルギーの選手仲間にはこのようにハンドルが振れている選手は見当たらないのですが、日本の選手にはたまに見受けられます。例えば学連派遣ではありませんが、圓谷選手（当時日大生）や女子の大塚歩選手がそうでした。この2名はイタリア製のフレームを使用していたので、ハンドルが安定しない理由をフレームの問題、特にフロントフォークの違いとこれまでは思っていました。

ところが盛選手のフレームは、私が使用しているのと同じGIANT社製のTCRカーボンでサイズも同じでした。私は走行中、ハンドルが小刻みに振れる事が無く、常に安定しているので、フレームの問題では無い様です。

ヨーロッパのレースでは、集団内はまさに密集状態で隣を走る選手と肩やヒジが触れ合う位に接近した走行を要求されます。グループトレーニングでも同様に、ハンドルが安定していないと周囲の選手から文句を言われる事は必至です。

もし、意識して走ればハンドルを安定させる事が可能ならば、日頃から意識して安定させるように心がけるべきです。その内に特に意識しなくても安定するようになると思います。是非心がけて欲しい物です。

* 谷垣 雄基 選手の問題点と今後の課題

谷垣選手は、現時点では平地走行能力が劣っています。自転車レースにとって、最も重要なのは、平地のスピードとその持続性、そして瞬間的にどれだけのスピードを出せるか、この要素を持ち合わせていれば、登坂は練習次第で強化されます。まず、自転車

レースの基本は平地走行にある事を良く認識し、平地でのスピード練習に重点をおく必要があります。

今回の遠征期間中は、極端に天候に恵まれたため、谷垣選手もそこそこに走る事が出来ましたが、もし雨天、強風さらにコースに本格的な石畳などが加わっていたならば、まず現在の彼の力では、ほとんど走れなかったと思います。これはただ単にレースでの走りを観察して言っているのではなく、彼と共にトレーニングで走って、彼の走りの詳細を身近で感じ取った経験からの見解です。

谷垣選手に限らず、日本の選手の多くが陥りがちな傾向は、トレーニングが登坂中心になってしまい、平地のスピードが無視されがちにある事です。これは、日本国内のレースが登りと下りしかないようなコース（例えば修善寺C S C）で行われる事がほとんどで、コースに平地があまり含まれないためです。しかし、世界のレースでは、平地での駆け引きが重要になる場合が多く、平地の走行能力が要求されます。

オランダ・ベルギーでは、平地と登坂のトレーニングの配分は7：3を基本としていて、山岳レースを目指したトレーニング計画でも6：4の配分になっています。

前述しましたが平地のスピードのある選手はトレーニング次第で登坂も強化されますが登坂しか練習していない（走れない）選手は平地を走れるようにはなれません。

この事実を冷静に受け止めて、今後のトレーニング方法を工夫する必要があります。

しかし、谷垣選手は、まだ2年生です。第2回遠征事業で派遣された同じ日大の西谷泰治選手も2年生でした。西谷選手のその後の成長・活躍は周知の通りです。

当時、西谷選手も平地のスピードの持続性は、決して十分ではなく、力不足でしたが、彼には瞬間的なスピードが備わっていました。それは、彼がトラックの4000m速度競争などのスピードを要求される種目に多数出場していたためと考えられます。

谷垣選手も日本国内ではロードレースの数が少ないのだから、トラックレースにも出来る限り出場し、スピードとパワーを身に付ける工夫をするべきです。今回の遠征での経験をうまく活かす事が出来れば、西谷選手のような成長も十分考えられます。

3、遠征の時季に関して

昨年までの欧州遠征事業は、7月下旬―8月初旬であったため、8月末のインカレ前の遠征でした。もちろん計画立案の時点でインカレを考慮して、帰国後10日から2週間の余裕を持って日程を作成しているのですが、一部大学の監督からは、インカレの直前という事で選手派遣を拒絶したり、またはインカレの成績不振の理由をヨーロッパに遠征した事に転化する傾向がある様子です。

しかし、これこそまさに現在の日本とヨーロッパの指導者の自転車競技およびスポーツそのものに対する考え方の違いの顕著な現われと思います。

過去に派遣された選手がインカレで成績不振に終わっている理由は、帰国してから約2週間、十分な休養期間があるにもかかわらず、帰国後すぐにインカレのための強化合宿に参加させられ、その結果として疲労困憊の状態で走っているからに他なりません。

派遣された選手は、当地において、レース出場という最適なトレーニングを十分に行っているのだから、インカレまでの期間は、休養と軽い調整トレーニングを独自にさせるべきなのです。ところが日本の学生スポーツには、「団体行動優先」の風潮が強く、スポーツ

としての本来の選手指導の有り方が無視されがちです。この事が学連のレベル向上、そして日本の自転車競技発展のためには、大きな障害になっている事を指導者レベルの方達は自覚しなくてはならないのです。また、以前「インカレ直前に落車をされては困るので、選手を派遣しない。」という理由で拒絶した大学がありましたが、ヨーロッパの選手は年間80－100レースを走り、重要なイベントの直前（3－4日前まで）でもレースに出場しています。プロ選手は、一人年間平均8回の落車を経験します。落車した翌日でも骨折などしていない限り、当然のごとく走ります。

自転車ロードレースは、陸上競技のマラソンとは全く異なるスポーツで、練習では強くなる事は出来ません。（レースに勝てるようになるという意味です。）レース出場こそが唯一、選手を強化出来る手段なのです。ゆえに、ヨーロッパの選手はプロでなくても数多くのレースを消化しているのです。落車を恐れてレースに出場しないのならば、競技活動を止めてサイクリング（ツーリング）に転向するべきです。

自転車ロードレースは、展開上チームプレーが要求される事がありますが、基本的には個人種目で個人の能力があるからこそ、チームプレーも可能に成り得るのです。

そして、各々の能力・特性には当然違いがあるので、同じチーム（クラブ）だからといって全員が同じプログラムを消化させられるような指導では、下手すると素質のある選手を潰す事にもなりかねません。

日本の選手の強化・育成を語る場合、選手達の素質・体力面のみに目を奪われがちです。しかし、選手は良い環境（出場するレースが多く、安全に練習出来る環境）が与えられれば自然に強くなれます。それよりも問題は、本当の自転車競技のあり方を理解していない指導者およびレース運営者の側にあると思います。

古いしきたり、慣習にとらわれず、本当のスポーツ指導が出来る指導者の育成が必要なのではないでしょうか？

4、その他

<環境の違い>

とにかく日本選手に不足しているものは年間に出場しているレース数です。学連派遣の選手達と同年代のオランダ・ベルギーの選手は、年間に80レースは消化可能です。シーズン中にはレース出場をトレーニングとして活用出来る環境で暮らす選手達と日本で暮らす選手が、対等に戦う事はかなり無理があると思います。

もう一つ大きなハンディとなっているのは、日頃の練習環境です。特に日大自転車部の合宿所周辺の道路事情は最悪です。今回の遠征期間中に滞在地周辺で2－3時間のロードトレーニングを行いました。ホテルを出発してから70－80kmを走行して、地面に一度も足を付く事無く帰って来れる環境は、東京周辺とではまさに雲泥の差です。日本国内で内容のあるトレーニングを行うためには、道路事情の良好な地方（田舎）に合宿所を移転した方が良いと思います。（現実的には不可能でしょうが・・・）

<シーズンオフのあり方>

オランダ・ベルギーの選手の多くは、冬にはシクロクロスまたは屋内のトラックを走っ

ているので、年間通じて自転車に乗っています。 トップレベルの選手およびプロ選手は春先から秋にかけてロードレースを100レース近く消化し、冬もレースを走っているのです。 シクロクロスもトラックの走らない選手でもロードトレーニングを冬場でも普通に行っています。

ところが日本では、春から秋にかけて10-20レース程度。 実業団の選手でもせいぜい30レース位しか走っていないにも関わらず、「シーズンオフ」という言葉に騙され(?)で冬季に自転車に乗らない傾向がある様です。 ただでさえレースの少ない環境なのだから季節に関係なく、自転車に乗り続けるべきです。 そして、冬季にこそ夏季に不足しがちな長距離の走り込みに力を入れるべきなのです。

日本の関東地方、および関東以南の太平洋側は、冬でも比較的気候が温暖で、晴れの日も多いので、十分にロード練習が可能のはずです。

オランダ・ベルギーは、北海に面した海洋性の気候でメキシコ湾流が流れ込んでいる関係で、緯度の割に冬は温暖で雪も殆ど降りません。 と言っても東京周辺よりは多少寒く、寒波が来ると日中の最高気温がマイナス10℃以下になることもあります。

真剣に自転車レースに取り組んでいる選手は、気温がマイナスになってもロードレーサーで普通にトレーニングを行います。 私が加わっていたプロ選手のトレーニンググループは、午前9時の時点で気温がマイナス8℃以上あればロードトレーニングに行く事になっていました。 当時ベルギーで最初に行われるプロのレースは2月下旬の「ヘットフォルク」で、これに合わせたコンディション調整のためには、少なくとも1月の第2週から毎週最低2回は約6時間の長距離トレーニングが必要で、しかもその際に使用するギアは、全員52×16Tと決められていました。(冬場のみ53Tを52Tに変える)

気温マイナス4-5℃、ボトルの水も凍結してしまうような条件で200km近い距離を何度も走った経験があります。 それを考えると日本ではかなり楽に距離をこなす事が出来るはずです。

尚、余談ですが、上記のような話しをすると日本の選手達からは必ず「冬の寒い中でアウターギアを踏むような練習をしたならば、膝を壊してしまうのでは？」という意見が出されます。 もっともな質問だと思います。 しかし、このようなトレーニングをして、膝を壊したり、その他身体的故障を抱えてしまうような選手は一流にはなれず、当然プロ選手にもなれないのです。 プロになるためには、一般の人達が簡単には真似の出来ない事に耐えられる頑健さが要求される訳で、言い換えるならばプロの集団とは、このようなハードなトレーニングにも体を壊す事無く、生き残ってきた頑健者の集団なのです。

以上