

日本学生自転車競技連盟

第11回 欧州遠征事業 (平成21年度 2009年)

報 告 書

JAPAN SPORTS PROJECT B.V.

山宮 正 (Tadashi SANGU)

はじめに

昨年から派遣選手の選考に「ノミネート制度」が採用され、予め遠征希望者を募集する事になったため、最初から目的意識を強く持った選手が派遣される様になりました。

今回派遣された大阪産業大学の剣持選手は、昨年の派遣選手、大阪経済大学の福田選手から「是非、遠征に行くように」と奨められていたそうです。

福田選手は、同じく遠征経験者の鹿屋体育大学の選手達（中島、三瀧、片山）から遠征に行くように奨められての参加でした。

過去に「学連欧州遠征事業」で当地に派遣され、その後飛躍的に競技力が向上し、現在では日本のトップに君臨している選手が複数存在します。

そして、その選手達が学連の遠征事業の価値を認識し、後輩選手達に遠征参加を奨めているという現実、学連にとって、この遠征事業が有意義なイベントである最大の証明であって、誠に喜ばしい事であると考え次第です。

「学連欧州遠征事業」は、単に世界に通用する強い選手の育成だけに留まらず、日本の自転車界を支える優秀な人材育成にも繋がる活動と思います。

昨年派遣の徳島大学藤井選手から「来年のインカレでは、レース運営側の仕事を学ぶ目的で手伝いをしたい。」との申し出があったと井関理事長、松倉氏から連絡がありました。

藤井選手は、欧州でレースに参加し、本場のレース運営を観て、それを日本のレース運営に活かしたいという考えを持っている様子です。

この様に欧州遠征事業は、レース運営側にとっても貴重な人材を作り出す場にもなっております。また既に指導者になっている遠征経験者も存在しております。

近年、日本の自転車選手、特にロード選手のレベルは、少しずつではありますが、確実に向上し、世界のレベルに近付きつつあります。

その反面、レースを運営する側、つまりオルガナイザー（主催者）、コミッセール（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多々ある様に見受けられます。

その原因は、レースを運営する側の人達が本場欧州のレース視察に行かないためと考えられます。ツール・ド・フランスやオリンピックなど、極端に大きなイベントを観に行っても学ぶものは少ないのです。

それよりも、役員の方々が学連の欧州遠征で派遣選手が走っている様なローカルなレースを視察し、本場のレース運営を学ぶ必要があると痛切に感じている次第です。

レース主催者、審判員を対象とした「**役員のためのレース視察ツアー**」も当方でお引き受け可能ですので、是非、検討して頂きたい所存です。

JAPAN SPORTS PROJECT B.V.

日本学生自転車競技連盟 2009年 欧州遠征事業 日程

7月28日(火) 日本(成田)発 オランダ(Schiphol)着 KL862便 16:10

7月29日(水) 午前 自転車の調整 午後 軽いトレーニング

7月30日(木) 午前 トレーニング 午後 休養

7月31日(金) ベルギー・ロードレース出場
ZELZATE 6, 2km x 18周 約112km 18:00スタート

8月01日(土) 午前 休養 午後 トレーニング

8月02日(日) ベルギー・ロードレース出場
LONDERZEEL 7, 5km x 15周 112 km 15:00スタート

8月03日(月) オランダ・クリテリウムレース出場
ROOSENDAAL 80km 14:15スタート

8月04日(火) 午前 休養 午後 トレーニング

8月05日(水) オランダ・クリテリウムレース出場
ZUNDERT 80km 19:00スタート

8月06日(木) 午前 休養 午後 トレーニング

8月07日(金) オランダ(Schiphol)発 KL 861便 15:20

8月08日(土) 日本着

レース活動状況報告

1、ZELZATE



スタートラインに着き、緊張の面持ちの二人

大会名： 特になし

開催日： 2009年 7月 31日

開催場所： セルサーテ（ベルギー）

参加者： 選手2名 剣持 草
 中根 英登
 監督1名 山宮 正

天候： 20度 快晴 微風

競技結果： **剣持 選手 4周目に前輪パンク、車輪を交換し集団を追走するも追い付けず、
 6周目で降ろされました。**
中根 選手 5周目で集団から脱落、独走状態に。 7周目で降ろされました。

レースの状況： 112km（6, 2km X 18周）のロードレース

エリート・アマチュア + U23カテゴリー

出走者数： 68名

今年も第一戦は、ベルギーZ e l z a t eのロードレース。 前日は強風に加え、夕方には雷雨がありましたが、運良くレース当日は快晴、微風で気温も20度前後とレースには最適のコンディションになりました。

そのため、昨年と同様、平日であるにもかかわらず60名以上が出走しました。

レースはスタート直後からペースが速くなる可能性が高いので、最初から積極的に集団の前の方に出て行くようにとの注意を選手に与えましたが、中根選手はその指示通り、集団の前に出る様に心がけ、2周目には第2グループで果敢にアタックを仕掛ける走りを見せました。

3周目でトップ2名、第2グループ4名、その後に集団から飛び出した少人数のグループが複数構成され、ペースは一段と速くなりましたが、この時点で剣持、中根選手は集団の中を走っていました。

4周目、昨年の藤井選手と全く同じパターンで剣持選手の前輪がパンク。 直ぐに代輪に替えて追走しましたが、ペースが上がっていた集団に戻る事は出来ず、6周目にトップとの差が

大きく開いたため、降ろされてしまいました。

中根選手は、5周目に集団のペースに付いて行けなくなり単独で脱落。
その後、独走で走りましたが、やはり集団に戻る事は出来ずに7周目で降ろされました。

監督のコメント：

偶然にも昨年の藤井選手とほぼ同じ場所でパンクした剣持選手。パンクするまでは集団の中を無難に走り、前のグループに追い付こうと集団から飛び出すなど良い走りをしていたので残念な結果です。

一つ問題点は、剣持選手の自転車のフロントフォークのエンド、車輪脱落防止用のストッパー（エンドに付いている爪）が削られていなかったため、車輪交換で数秒程のタイムロスをしてしまった事です。この件に関しては、「まとめ」において、詳細を説明致します。

中根選手は、前半に積極的な走りをしたのは良かったのですが、自らの力を上回る無理なアタックを繰り返し、肝心な時には自滅してしまった様子です。
アタックを仕掛けて集団（またはグループ）から飛び出しても単独ならば引き返す（単独で逃げが決める事は無理）、そのためには常に周囲の状況をよく把握しなくてはなりません。
レース経験の少ない中根選手には、良い勉強になった初戦でした。



スタートの瞬間

最初の2周は積極的にアタックを仕掛けた中根選手





2 周目、集団の中を走る刃持選手



第2 グループの中根選手



前方のグループに追い付こうと集団から飛び出す刃持選手

A large group of cyclists, likely a peloton, is riding down a paved street. They are wearing various colored jerseys, including blue, yellow, red, and white. The lead cyclist is wearing a blue and white jersey with the number 38. The street is lined with brick buildings, and there are some trees and streetlights visible in the background. The cyclists are riding in a line, and the lead cyclist is slightly ahead of the rest of the group.

参加者：選手2名 劔持 草
中根 英登
監督1名 山宮 正

強い選手が1人も居なかったとは言え、学連欧州遠征で出場した過去のレースで最も単調かつ集団は低速だった、つまらないレース展開でした。そのため、海外でのレース経験の無い2名にとっては長時間、集団の中を走る事が出来て、良い練習になったと思います。(レースは、少なくとも半分の距離を集団の中で走れてこそ、学ぶ事が出来るのです。最初から千切れて独走になってしまうと、学び取るモノも少ないのです。)

中根選手は初戦と同様、前半に積極的に展開したため、後半は力尽きた様子。
剣持選手は終始集団内を無難に走っての完走ですが、もう少し積極的に展開しないと高速なレース展開になると完走すら出来ない事を肝に銘じるべきです。



初戦と同じく、スタート直後は積極的に走った中根選手



レース中盤、集団の中を走る中根選手



レース後半、集団の後方を走る剣持選手

参加者：選手2名 劔持 草
中根 英登
監督1名 山宮 正

前半から先の事を考えずに終始前に出る事に専念した中根選手が劔持選手よりも長く集団に居られたのは当然の事です。

剣持選手の現在のスピード、特に立ち上がりのダッシュ力ではオランダのクリテリウムは、別のコースでも完走する事は難しいでしょう。ダッシュ力では中根選手の方がトレーニングにおいても優れていると感じていましたが、この日のレースの走りにそのダッシュ力の差が顕著に現れていました。

2名にとって、この日は自らの力の無さと日本とのレベルの違いを思い知らされる衝撃の1日になりました。



集団の中を走る中根選手



僅か2周で脱落してしまった剣持選手



2名で先頭交代をしながら周回を重ねました

注：オランダのクリテリウムは、集団から脱落しても走り続ける事が認められています。（周回遅れでも集団に戻れますが、もちろん周回遅れになります）

しかし、レース後半、勝負を左右する駆け引きが始まった時点で、審判員の判断によって、降ろされます。

参加者：選手2名 劔持 草
中根 英登
監督1名 山宮 正

剣持選手は、まだ「集団の中で休もう」とする意識が強く、レースのペースが落ちたときも現

状の位置で脚を休めようとしたため、常に集団の後方から3分の1程度のポジションを定位置にしてしまい、前に出ようとする積極性が見られませんでした。

このパターンは今回の遠征において、全てのレースに窺えたもので、中根選手は先の事を考えず、スタート直後から積極的に動き、梶持選手は集団の後方で休もうとする姿勢。

どちらが正しか？ もちろん中根選手の走り方です。

梶持選手の様に積極的に前に出ようとせず、集団の後方で休もうとする意識では、何年経っても本場欧州のレースでは戦いに加わる事は出来ないでしょう。



スタート直後の様子。 中央が中根選手



左端が集団内を走る中根選手



レース前半の剣持選手



剣持選手は、終始この位置に留まっていました。
(写真上と右)



剣持選手とは対照的に全てのレースで前半は先の事を考えずに積極的に
アタックを仕掛けるなど果敢に戦った中根選手。

まとめ

1、準備段階に関して

剣持選手は、昨年派遣の福田選手から頻繁に遠征の話を聞いており、また過去の「遠征事業報告書」を熟読していたので、特に事前に問い合わせなど無くても、全てにおいて十分な準備が出来ておりました。

中根選手も学連から配布された注意事項を熟読しておりましたが、持参する車輪に関してメールによって、当方に直接問い合わせがありました。疑問に思った事を独自の判断で適当に決めず、確認の問い合わせを行ったため、剣持選手と同様、持参品などに不備は一切ありませんでした。

特筆すべきは、中根選手は自分が持参する器材、その他をリストアップし、それに問題が無いかどうか、確認の問い合わせをE・メールで送ってきて事です。持参品リストの中には不要（荷物になるだけ）な品物も何点かありましたが、必要の無いモノのために飛行機で重量オーバーになってしまうのは実に無駄な事なので、事前に連絡を取り合えて良かったと思います。

インターネットの発達により、E・メールで選手と直接詳細な情報交換を随時行える様になり、助かっております。

2、器材に関して

昨年の藤井、福田両選手と同様に今回派遣の2名の自転車は全く問題なく、完璧でした。中根選手は、昨年の福田選手と同様にチューブラータイヤの車輪（マヴィック製完組み車輪）しか持っていなかったのですが、私のアドバイスにより、クリンチャータイヤ用タンジェント組み車輪を用意しました。実際に当地でレースを走って、クリンチャーの車輪を用意して良かったと本人も感じておりました。

近年、自転車店で販売されているロードレーサーの完成車は、殆どがスポーク数の少ない完組み車輪で組まれています。また、市販されている車輪も多くはスポーク数が少なく、しかもラジアル組みになっていて、強度不足、特に横方向の力に弱い傾向にあります。

さらに多くの選手が日常のトレーニングとレースで車輪を使い分ける事が無く、常に強度の不足している完組み車輪を使用している様子です。

日常のトレーニングでは、オーソドックスなスポーク・タンジェント組みの車輪でクリンチャータイヤを使用した方がメンテナンスだけでなく、経済的なので、練習用ホイールとして是非、1ペア用意する事を学連の選手達には奨めております。（高価なホイール、特にチューブラータイヤの車輪は、練習では使用せず、決戦用として保管して置くのです。）

クリンチャー用で強度のある車輪は、タイヤを交換すれば、冬季にシクロクロス用として使用

も可能で、利用価値が高いのです。もちろんレースの際にはスペアーホイールになります。

今回、初戦のZ e l z a t e（ベルギーのロードレース）において、剣持選手の前輪がパンクしました。偶然にも昨年、藤井選手が後輪パンクした場所とほぼ同じだった様子です。レースの前に2ペア用意してある車輪の前後ハブ・クイックシャフトの締め具合を2名の選手の自転車のエンドの形状に合わせて調整しておきました。

その際、剣持選手のフロント・フォークのエンドの「車輪脱落防止ストッパー」が削られていない事に気が付きました。このストッパーとは十数年前から市販のロードレーサーには標準装備されている工作で、クイックシャフトの締め付けが悪くても前輪が脱落しないための「爪」の事です。（写真参照、エンドの左下部の爪状の構造）



このストッパーがあるとクイックシャフトを解除しただけでは前輪を外す事が出来ず、シャフトのネジを回さなくてはなりません。プロ・チームはもちろん、アマチュア選手でも本格的なレース活動をする場合には、皆、このストッパーをヤスリで削り落としています。

レース前にスペアーホイールのクイックシャフト調整を行っていたので、剣持選手用のスペアー車輪の前輪クイックシャフトは直ぐにエンドに入るようにネジをかなり緩めてありましたが、パンクした車輪を外すのとスペアーの車輪を固定する際にはネジを回さねばならず、4～5秒のタイムロスになってしまいます。

やはり、本格的なレース活動をする選手は、ストッパーを削り落としておくべきでしょう。

中根選手の自転車は、実業団チーム「愛三工業」の選手が使用した自転車なので、ストッパーは削り落とされていました。

尚、剣持選手は「ミシュラン」、中根選手は「コンチネンタル」のタイヤを装着していたのでスペアー車輪も「ミシュラン」と「コンチネンタル」のタイヤで用意し、車輪を交換しても走行感覚に違和感を感じない様に配慮しました。（ミシュランタイヤの車輪は剣持選手の自転車のエンド幅に、ミシュランの方は中根選手の自転車のエンド幅にそれぞれクイックシャフトの位置を前後共、設定しておくのです。）

3、日常の食生活に関して

「学連欧州遠征事業」で宿泊するホテルは、キッチンを自由に使用可能で、選手達は朝食以外はキッチンを利用して自炊生活を送っております。（レースに出場した日の夕食は、帰路途中で外食にしています。）

これまで大学の自転車部の合宿所で日頃から自炊生活を送っている選手は、遠征中も自分達で食事を作っていましたが、この過去数年に派遣された選手達は、スーパーマーケットで販売されている電子レンジで温めるだけで食べられる加工食品のみに頼る傾向にありました。

今回の2名は、中根選手が合宿所で自炊生活をしている事もあって、出来る限り自分達で

食事を作るようにしていました。そのため、食費はかなり抑えられていた様子です。

＊ 劔持 草 選手の問題点と今後の課題

昨年の報告書で藤井選手の問題点としても指摘しましたが、劔持選手も藤井選手と同様に自転車競技選手として最も重要な瞬発力、そして平地のスピードとその持続性が現時点では競技選手として、かなり低いレベルに留まっていると謂わざるを得ません。

それはオランダ・ローゼンダールのクリテリウムにおいて、僅か2周で集団から脱落してしまう走りに顕著に現れています。劔持選手の瞬発力とスピードでは、ローゼンダール以外のコースでもオランダのクリテリウムを走り切る事は、困難だと思います。(特にコーナーの立ち上がりのスピードに付いて行けないのです。)

過去の報告書で既に何回か書いている事ですが、本場ヨーロッパのロードレースでまともに戦うためにはオーソドックスなトラックレーサー(競輪に使用される自転車)で1000mTTを少なくとも1分12秒台で走れるスピードが必要です。

劔持選手の場合、DHバー、ディスクホイールを装着した近代的なTT用マシンでもこのタイムに遠く及ばないそうです。よって、まずは瞬発力とスピードの持続性を養うトレーニングに工夫を凝らし、その効果測定として、オーソドックスなトラックレーサーで定期的に1000mTTのタイムを計測する必要があります。

劔持選手は、大学までの通学にトレーニングを兼ねてほぼ毎日片道約40kmをロードレーサーで走っているとの事。そのためロードレーサーでの年間走行距離は2万km以上に達しているそうです。走行距離だけを見ると随分練習していると思えるのですが、ここに大きな「落とし穴」があるのです。

以下、私が直接知っているオランダ女子選手の実例を挙げて説明致します。

選手Aは、お兄さんがプロ選手なので、プロ選手グループが一定ペースで走る長距離トレーニングの最後尾に付かせてもらって、頻繁に200km近い距離を走り、年間走行距離は2万km以上。日常のトレーニングも一定ペースで長い距離を走るのが中心。

選手Bは、仕事が終わってから夕方にお父さんと一緒に1時間～1時間半のトレーニングしかしません。しかし、その内容は、スタートと同時にハイスピードで走り、途中の決められた区間では、目標物を設定し、色々なパターンのインターバル、特にダッシュを反復させる集中したトレーニングが中心。100km以上の長距離トレーニングは、極稀に行う程度で、年間走行距離は1万kmにも達しません。

さて、実戦のレースで良い成績を出しているのはどちらの選手でしょうか？ 選手Bです。女子のクリテリウム60km、ロードレース80km～120kmにおいて、選手Bは上位入賞の常連で、年間に平均してローカルレースでは3～4勝の成績を残しました。

一方選手Aは、レースのスピードが上がると同時に集団からあっけなく千切れてしまい、レー

ス前半から独走になってしまうパターンが殆どで、完走すら出来ないのです。

つまり、どんなに長距離をトレーニングで走り込んでいたとしても、瞬発力と平地でのスピードの持続性が身に付いていなければ、レースのペースが上がった肝心の瞬間に集団に付いて行けず、その時点で終わってしまうのです。

重要なのは、スピードが上がる大切な瞬間にどれだけ対応出来る瞬発力とスピード（持続性も含め）を有しているかなのです。

そして、たとえ日頃の練習で短い距離しか走っていなかったとしても120km（3時間程度）以内のレースならば、毎日トレーニングを積んでいれば問題無く走り切れてしまうのです。

以上は、女子選手の実例ですが、学連（U23）の選手ならば2時間～3時間程度の内容のあるトレーニングを日頃から行っていれば、150km程度のレースは走り切れるはずですが、もちろん、時には200km近い距離を走るトレーニングも必要ですが、とにかく長距離を走り込むというだけでは、ロード選手としては使い物にならなくなってしまいかねないのです。

日本の指導者の中には「とにかく距離を走らせている」「選手に走り込みをさせている」などともっともらしく語る方々が多いのですが、トレーニングは内容の方が重要で、一定のペースまたは自分自身のお決まりパターンでいくら距離を踏んでいても実戦のレースでは殆ど役に立たないのです。特に出場出来るレースが少ない日本では、なおさらです。

剣持選手に話を戻します。彼は毎日の「通学トレーニング」で距離を走っているのですが、十分な練習をしている、と錯覚に陥っています。女子選手Aと同じです。

剣持選手は、自分自身のペースで長い距離を走るのには、おそらく得意なはずですが、スピードの変化に弱く、レースでは集団の前に出れないどころか、肝心の局面であっけなく脱落してしまいます。現時点において、剣持選手は一日にかなりの距離を走破出来る「優秀なツーリスト」ですが、ロードレーサーとしての能力は、まだ十分に備わっておりません。

今後の課題として、とにかく一定ペース（自分のペース）で距離だけを走るワンパターンのトレーニング方法を大幅に変更し、瞬発力を付ける、そしてその反復に耐えられる様に強化する目的のトレーニングを自ら工夫し、日常のトレーニングで実践しなければなりません。

もう一つ、レースの走り方に関してですが、「レース活動状況報告」でも書きましたが、剣持選手は集団の中で休もうとする意識が強く、集団のペースが落ちても前の方に出ようとする積極性が欠如しておりました。

初めての海外遠征だったので、この点は無理も無い事と思いますが、日本におけるレースと同じ感覚で走ったのでは、本場欧州のレースでは決して戦えない事を肝に銘じて、積極的に展開するように心掛けて欲しいものです。

* 中根 英登 選手の問題点と今後の課題

高校の途中から自転車に乗り始め、まだ大学1年生の中根選手は、レース経験が少なく、自転車競技に関しては、「初心者」の状態です。 よって、今回の遠征で1レースも完走出来なかったのは、仕方が無い事だと思います。

当地のレースを走って「1年生で遠征に選ばれて、自分を過信していた。本場のレースを甘く考えていた。 しかし、まだ独自の考えが確立しない内に現実を思い知らされて本当に良かった。」と中根選手自身が語っている様に「白紙」に近い状態で世界のレースを知る事が出来たのは幸運な事だと思います。

選手によっては、自分自身のやり方、レースに対する考え方が早い時期から固まってしまう場合があります。 日本国内のレースで優勝経験があり、頻繁に上位入賞している選手にありがちな傾向です。 こういう選手は、自分自身のやり方、走り方が正しいと確信していて、本場のレースを走っても自分自身の固定概念の枠の中だけで何とかなると錯覚し、他人のアドバイスを素直に受け入れられなくなっています。

競技歴の浅い中根選手、そしてまだ大きなレースで上位入賞経験の無い剣持選手は、独自の固定概念が無く、遠征で学んだ事を十分に活かせる許容範囲が大きいと考えます。

中根選手は、剣持選手と比較すると瞬発力とスピードに関しては勝っておりまして。それは、オランダ・ローゼンダールのクリテリウムレースにおいて、顕著に見られました。剣持選手は僅か2周しか集団に付いて行けなかったのに中根選手は約1時間、集団内を走る事が出来ています。 しかも、集団から脱落する2周前までは、頻繁に集団の前方に出る様に積極的な走りが可能だったのです。

常にハイスピードのレースで前の方に出るためには瞬発力とスピードの持続性が必要なので、中根選手にはこの能力がある程度は備わっている、と判断出来ます。

問題は、ダッシュの繰り返し（反復）が続くと簡単に力尽きてしまう事。 これは今回出場した4レース全てにおいて、同じパターンで現れております。

また、経験が少ないがために自身の力（運動能力）の限界を感じ取る事が出来ず、限界を超えた無理なアタックを繰り返すなどレースの走りに「無駄」が目立ちました。

そのため、4レースは全てほぼ自滅の状態で潰れてしまった感じです。

中根選手の今後の課題は、剣持選手と同じく瞬発力とスピードの持続性を高めるトレーニングを自らの練習環境の中で独自に工夫して日常のトレーニングプログラムに加える事。

そして、ダッシュを繰り返すインターバルトレーニングを頻繁に行うべきでしょう。

今回の遠征期間中のトレーニングにおいて、2名にはトレーニング方法（そのヒント）を伝授

してありますので、それを基に練習内容が充実するための工夫をして欲しいと思います。

もう一つ、中根選手の問題点は、自転車競技を始める以前にサッカーで骨折した腰が疲労状態になると腰痛を起こす事。今回の遠征中にも一度レース中に腰痛が発生しています。

遠征では11日間の滞在で4レースに出場というプログラムで、競技歴の浅い中根選手にとっては、これまでに無く、短期間に相当追い込んだ状態だったと思います。

しかし、当地では一般のアマチュア選手が毎週平均3レースに出場しておりますし、ステージレースになれば連日レースなので、決して厳しいプログラムとは言えません。

将来、もっと本格的なレース活動に進んだ場合、頻繁に腰痛に悩まされる可能性があります。

よって、まずはこの腰痛を解消する事を真剣に考えるべきだと思います。

実は、こういうスポーツ障害の治療に関して、日本はとても遅れているのが現状です。一般の人達（趣味としてスポーツを楽しむ）はもちろん、ある程度真剣にスポーツに打ち込んでいる選手達がかスポーツの専門医（スポーツドクター）に出会える場が少なすぎるのです。

スポーツ選手の腰痛など、一般の病院の外科医からは「休養しろ」という程度のアドバイスしか得られない場合が殆どです。外科医の多くは骨折などはっきり原因が分かる痛みの治療は得意ですが、スポーツによって生じる痛みで、その原因がX線写真などに具体的に現れない症状に関しては、「要休養」、または「無理するな」という診断になってしまいがちです。

スポーツ先進国のオランダでは、誰でもが診断を受けられる「スポーツ・メディカルセンター」が各地に存在し、スポーツ活動を継続しながら腰痛、膝の痛みなどを解消する治療が行われています。残念ながら日本国内にはこういう施設が少なく、多くのスポーツ選手が諦めてしまっているのが現状かと思います。

中根選手の場合、まずは外科医で手術などにより腰痛の根本原因を取り除く事が出来るかどうかの診断を受け、それが不可能ならば「カイロプラクティック」、「整体」などに相談するのが良いかと考えます。

余談ですが、中根選手が所属する中京大学自転車部、私が大学生だった頃はインカレで総合順位6位以内を狙える強豪校で、部員数もかなり大勢居たように記憶しております。それが現在は、部員数僅か4名。インカレの総合で上位に入るなど考えられない程度のチームになっているとの話に驚きました。

日本では近年「空前の自転車ブーム」だそうで、ロードレース人気も高まっている様子。にもかかわらず、大学の体育会自転車部の人数が増えないのは何故でしょうか？ 少子化？ 体育会離れ？ 原因は色々あると思いますが、学連登録の選手を増やす工夫も必要かと感じた次第です。

以上