

## 2001 ヨーロッパ(ベルギー・オランダ)遠征事業報告

2001.8.28 山宮 正(JAPAN SPORTS PROJECT B.V.)

### 日程および内容

7/31(火) オランダ・アムステルダム到着 JL411 16:50

---

8/1(水) 自転車調整、軽いトレーニング、休養

---

8/2(木) 13:30-14:45-15:00 スタート

大会名 AALST(アールスト)

実施場所 AALST(アールスト・ベルギー)

天候 晴時々曇り 気温 25C

競技結果 O選手 38位、T選手 37位。出走者数 50名。

レース形式 ロードレース 6.6km\*18Lap=120km エリート・アマ+U23 オープンレース

#### 大会の成果

昨年、一昨年と連続して出場しているアールストのロードレースは、今年は同じ日にベルギー国内のアマチュアのクラシックレースが重なったため、昨年より出場者数が少なく、50名の出走でした。(昨年は92名の出走)

両選手は、これまでに海外でのレース活動の経験はなく、このレースが日本国内以外での初レースでしたが、スタート前に特に緊張することなく、落ち着いてスタートラインに向かうことが出来ました。レース前のアドバイスとしては、ヨーロッパのレースは常に積極的に前方に出て行くような走りをしないと後方に残り残されてしまうことを強調。

レースは、7周目に16名が先頭集団を形成。その次の周には、後続のグループから15名が飛び出して第2、第3グループに分離。両選手とも第2グループに加わることが出来ずに第3グループへ。

その後、第2グループと第3グループの差は徐々に開き、第1グループと第3グループの差が6分以上になったため、第3グループは残り5周のところまで打切りになってしまいました。

昨年の報告書でも記述しましたように、ベルギーのロードレースは、一般の交通を完全に遮断することなくレースを運営しているため、先頭集団との差が開くと後続グループのレースは打切られてしまい、その時点での着順が成績となります。

この日のレースは、40位までに賞金が与えられたため、両選手ともレースは途中で打切りになってしまったものの、37、38位の賞金を獲得致しました。

---

8/3(金) 16:00-17:15-17:30 スタート

大会名 ST.Katelijne Waver(セント・カタライン・ワーファ)

実施場所 ST.Katelijne Waver(セント・カタライン・ワーファ・ベルギー)

天候 晴時々曇り、気温 25C、微風

競技結果 両選手とも第3集団で、残り1周で打切り、着順つかず。出走者数 88名。

レース形式 ロードレース 8.0km\*15Lap=120km エリート・アマ+U23 オープンレース

#### 大会の成果

前日の「Aalst」に続き、2日連続のロードレース出場ですが、スタート時刻が17:30のため、余裕を持って準備をすることが出来ました。ヨーロッパでは、3月下旬から10月下旬にかけて「サマータイム(夏時間)」が採用されていて、8月下旬は夜10時頃まで明るいので、平日に行われるレースの多くは、夕方5~6時前後のスタートとなっています。

この日のレースのコースは、特に難しい個所はなく、完全な平坦地であったため、最初から高速度のスピードレースになりました。

両選手は、前半は常に集団前方に位置し、2名で集団の先頭を引くなど積極的に展開。特にT選手は、6周目において、20名の先頭グループを追う7名の第2グループで先頭を引いておりました。

その後、10周目に17名による先頭グループが形成され、それを追走するグループも2つに分離。両選手は、ここで第2グループに乗ることが出来ず、第3グループへ。両選手は第3グループの先頭を引いて頑張りましたが、前方グループとの差は大きく、残り4週の時点で先頭から第3グループまでの間に3分以上の差がついてしまったため、ラスト1周を残して、第3グループはレース打切りとなってしまいました。

前方グループには、賞金圏内30名以上がいたために、第3グループには順位がつけられませんでした。

---

## 8/4(土)トレーニング&休養

---

8/5(日) 13:45-14:45-15:00 スタート

大会名 BRASSCHAAT(ブラスカート)

実施場所 BRASSCHAAT(ブラスカート・ベルギー)

天候 晴時々曇り、気温 20C、微風

競技結果 O選手、9周目で落車、10周目にリタイア。T選手、腰痛のため10周目にリタイア。出走者数49名。

レース形式 ロードレース 8.0km\*14Lap=112km 19~25才までの年齢限定レース

### 大会の成果

このレースは、ベルギー特有の本格的な石畳を含む難しいコースですが、今回は8月1日のトレーニングにおいて、石畳の道路を実際に走り、石畳の路面から受ける衝撃を事前に体験させておいたので、両選手とも、特に石畳の個所で苦しまされることなく、走行できました。特にレース序盤戦では、積極的に逃げのグループに加わろうと前方に出ることに心がけ、レース半ばまでは両選手とも大変良い走りを展開しました。

レースは、スタート直後からアタックが繰り返されましたが、なかなか決まらず、両選手とも何度か逃げのグループに加わり、果敢に攻めの走りをしておりましたが9周目に大塚選手はコーナリングで無理をしてスリップ、落車。すぐに起き上がり再びレースに復帰しましたが、単独では集団に戻る事が出来ず、10周目にリタイア。

T選手は、レース途中から突然の腰痛に悩まされ、9周目よりペダルを踏む事さえ困難な状態になってしまい、やはり10周目で集団から脱落し、リタイアしてしまいました。

---

8/6(月) 14:15 スタート

大会名 DRAAI VAN DE KAAI(ドラーイ・ファン・デ・カーイ)

実施場所 ROOSENDAAL(ローゼンダール・オランダ)

天候 曇り時々雨、気温 20C、強風

競技結果 O選手、45分でリタイア。T選手、残り7周目で打切り。出走者数94名。

レース形式 クリテリウム 2.7km\*32Lap=86km エリート・アマ+U23 オープンレース

### 大会の成果

鋭角のコーナーにレンガ道。日本では考えられないような難しいコースレイアウトで行われるオランダのクリテリウム。特にこの日は強風に加え、時折激しく雨が降るといったオランダ特有の天候になり、日本選手にとってはかなり厳しいレースになろうと予想されました。

レースは、オランダ・クリテリウムの典型的パターンで、スタート直後からアタックの連続で、ハイスピードな展開となりましたが、この日は風が強かったため、昨年、一昨年に比べると集団の牽制が多く、所々で集団のスピードは減速していたので、両選手とも序盤戦は何とか集団の中で走ることが出来ました。

しかし、スタート 30 分後に雨が降り始めると集団はいくつものグループに分離、一気にスピードが上がった時に O 選手は後方に脱落。完全に一人になってしまったため、その次の周でリタイア。T 選手は、16 名で第 3 グループを形成し前方のグループを追いましたが、24 周回目に先頭グループとの差が半周以上になってしまい、さらに第 2 グループまでに 20 名以上(賞金圏内)が走っていたため、残り 7 周を残して第 3 グループは打ち切りになってしまいました。

ローゼンダールのレースは、毎年遠征プログラムの中で最も難しいレースで、ヨーロッパにおいて本格的なクリテリウムを走った経験のない日本選手としては完走することも困難です。しかし、このようなレースでオランダおよびヨーロッパの選手達のスピードとパワーを直接感じることは貴重な体験の一つなのです。

また、今年も「オールスター・プロ・クリテリウム」には、「ツール・ド・フランス」で活躍した有名プロ・ロード選手が多数招待されていて、日本でもお馴染みの有名一流選手達の素晴らしい走りを直接観戦することが出来、両選手にとっては、大いに勉強になったことと思います。

---

## 8/7(火)トレーニング&休養

---

8/8(水) 19:00 スタート

大会名 Rond van ZUNDERT(ロンド・ファン・スデルト)

実施場所 ZUNDERT(スデルト・オランダ)

天候 晴れ時々曇り、気温 23C 前後、強風

競技結果 O 選手、30 位。T 選手、25 位。出走者数 65 名。

レース形式 クリテリウム 約 2km\*Lap=80km エリート・アマ+U23 オープンレース

### 大会の成果

オランダ、ベルギーでは、平日に開催されるレースの多くは、18 時頃のスタートとなっていますが、この日のレースは 19 時のスタート。日本ではこのような遅い時間帯に、レースはもちろんトレーニングを行うこともまずありえないので、日本選手にとっては貴重な経験の一つになります。

ZUNDERT のコースは、1周約 2km で 4 コーナー(ほぼ長方形)、路面もほとんどアスファルト舗装で、オランダのクリテリウムとしては比較的簡単なコースです。しかもこの日は風が強く、レースの序盤戦において、集団は牽制を繰り返していたので、両選手とも集団の中で余裕を持って走ることが出来ました。

しかし、レース中盤で 4 名のトップグループの逃げが決まると、後続グループの激しい駆け引きが始まり、集団のペースは一気に上昇。先頭グループ 4 名、その後 2 名、6 名、11 名そして集団(最後尾)に分離。両選手ともこの時に前方に出ることが出来ずに、集団に取り残されてしまいました。

その後、先頭グループと集団との差が徐々に開き、さらに集団より前には 20 名以上(賞金圏内)が走っていたため、集団はあと 5 周を残して打ち切りになってしまいました。この時の着順で T 選手は 25 位、O 選手は 30 位でした。

オランダのクリテリウムは、通常 20 位までに賞金が支払われるので、20 位以内の可能性のなくなったグループ、選手はトップとの差が開くとレースを打切られてしまいます。ベル

ギーのレースは通常 30 位までが賞金圏内で、40 位まで賞金が支払われるレースも頻繁にあるので、オランダで賞金を獲得する方が難しいのです。

この日のレースでも、もし集団の駆け引きにおいて、前方の 11 名のグループに乗ることが出来れば完走は可能だったわけですが、それが出来ないところに、日本の選手のレース経験の少なさを感じさせられました。(注:後半において、レースを打切られても一応は完走扱いになります。)

---

## 8/9(木) トレーニング&休養

---

8/10(金) 16:45-17:45-18:00 スタート

大会名 ZELZATE(セルサテ)

実施場所 ZELZATE(セルサテ・ベルギー)

天候 雨のち曇り、気温 18C、強風

競技結果 O 選手、23 位。T 選手、欠場。出走者数 52 名。

レース形式 ロードレース 3.5km\*32Lap=112km エリート・アマ+U23 オープンレース

### 大会の成果

今回の遠征の最後となった ZELZATE ですが、T 選手は現地に向かう車中で突然原因不明の腹痛を起こしたため、レース出場を見合わせて見学することになりました。

コースは、1周 3.5km を 32 周回とクリテリウムに近いレイアウトで、難しいコーナーもなく、ほぼ長方形の簡単なコースでした。

スタート(18 時)の 30 分前まで降っていた雨は、幸いにして収まり、レース中は降られませんでした。レース前半は路面が濡れていたため、各選手とも慎重に走り、スローペースのスタートで始まりました。またこの日は、終日強い西風が吹いていたため、集団全体がいつになく消極的なレース運びとなったため、O 選手にとっては有難い展開になりました。もし路面が乾燥していて、風が穏やかであったならば、このようなレイアウトのコースでは、スタート直後から相当のハイスピードになったと考えられます。

レースは、序盤戦に果敢にアタックを仕掛けた 3 名の選手の逃げが簡単に決まってしまう、集団は頻りに牽制の状態に。その後、集団は 9 名の第 2 グループと第 3 グループに分離。O 選手は、終始集団の前方に出るように努力しておりましたが、スピードがアップすると後方に戻されてしまい、第 2 グループの追走に乗ることが出来ず、第 3 グループに。しかし、第 3 グループのゴール勝負をうまくこなして、今回の遠征で最高順位の 23 位に入り、賞金も獲得しました。

また、これまで走ったレースで完走扱いになっていても途中打切りになっていたのも、最終戦にして初めてレースの全ての距離を走りきることができました。

---

## 8/11(土) オランダ・アムステルダム出発 JL412 20:00

---

### まとめ

日本学生自転車競技連盟「欧州遠征事業」は 3 年を迎え、今回初めて日本大学以外の大学から選手が派遣されてまいりました。

O(東海大学)、T(立命館大学)両選手は、昨年までの日本大学の選手達と比較して、勝るとも劣らず、礼儀正しく、真剣にレース活動に励んでおりました。

また、別々の大学で、学年の異なる選手の組合せでしたが、全く問題となるようなことはなく、和気藹々の雰囲気の中で生活を送っていた様子です。

O 選手は、U23 の全日本選手権優勝者、T 選手は同タイムトライアル・レースの優勝者

で、両選手とも10月にポルトガルで開催される世界選手権に出場することを前提に考え、レースの日程を急遽変更、当初の5レース参加の予定を、6レースに設定。一つでも多くのレースを走ることにより、ヨーロッパ(海外)のレースの雰囲気慣れて、国際試合に対する不安感を解消するように配慮致しました。

当然、活動日程は11日間で6レースに参加と、日本の選手にとっては、かなり過酷なものになりましたが、両選手ともよく頑張りました。

以下、例年のように、今回の遠征事業に関して、私の見解を述べさせていただきます。

## **1. 器材(自転車)に関して**

今回も、萩原氏のご指導により、両選手共W/O(23ミリ)を装着した車輪を持参。ヨーロッパ、特にベルギー、オランダのロードレースではW/Oタイヤが絶対的に有利で、既に99%の選手がW/Oを使用しております。両選手共、実際にこちらのレースを走り、なぜW/Oなのかを実感出来た様子です。

0選手が持参した車輪は、「シマノ」社製の特殊なホイールで、アスファルト舗装のレースでは全く問題ありませんが、石畳などの悪路のレースでは破損が生じやすく、Brasschaatのレースの落車による軽いダメージで使用不能になってしまいました。海外遠征の際、スペアホイールを持参できない場合には、何よりも頑丈さを優先させるべきであり、特殊な構造の器材は避けるべきです。車輪はやはり通常のスポーク組(36Hまたは32H)の車輪を持参させるようお願い致します。

また、0選手のシートチューブに取り付けられていた日本製(ミノウラ)のアルミのボトルケージは、強度不足だけでなく、ボトルの着脱の際にアルミが削れて、ボトルが見苦しく汚れるので、頑丈なヨーロッパ製品に交換すべきです。強度不足のケージは、ボトルを落とす原因となり、他の選手にも迷惑をかけます。

## **2. レースの走り方に関して**

両選手とも、今回が初めての海外遠征でしたが、2人とも初戦より必要以上に緊張することもなく、思いきった走りをしていました。そして、2人とも常に積極的に集団の前方に位置するように心がけ、集団の先頭を引くなど、レースの走り方としては大変良かったと思います。

しかし、詳細な部分を分析しますと、両選手とも肝心な場面でスピードに反応できず、後方グループに取り残されてしまうケースが殆どで、「スピードへの反応」および「レース展開の読み」が両選手に求められる共通の課題です。

ライディングポジションに関しては、ヨーロッパのレースは常用スピードが日本のレースより速く、殆どハンドルバーの下部を握ることになり、また路面からの衝撃も日本のレースでは考えられないようなもので、両選手ともそれに対応するための自転車の設定が必要でした。

## **0選手の走りの課題**

0選手は小柄であるため、平地の高速レースではどうしても不利になります。特に風の強い日のレースでは、かなり苦しい展開になってしまいます。しかし、オランダ、ベルギーにも0選手と同じ位の体格で強い選手は存在します。小柄ながら平地の高速レースで活躍できる選手は、瞬間的なスピード(ダッシュ力)があって、そして集団内における位置取りが巧みなのです。0選手の走りを見る限り、現時点ではこの2つの能力がオランダ、ベルギーの小柄な選手よりも明らかに劣っております。ここの肝心な場面において、スピードに反応できるようになるためには、集団内走行の経験をもっと積む必要があります。

また、0選手の自転車の設定は、日本の登坂を中心として展開するレースのみを考えたような組付けになっていて、特にハンドルバーの取り付けアングルは、とてもヨーロッパのレースを走れるような設定ではありませんでした。日本では要求されないような機能、考え

られないような肉体に対する負荷がこちらのレースでは当たり前のことと求められる事実を認識し、ライディングポジションの研究をすることも必要です。

### **T選手の走りの課題**

T選手は、日本の選手としては大柄で、オランダ、ベルギーの選手と比較しても見劣りすることがなく、体格面では恵まれています。よって、平地を中心としたスピードレースでは、O選手よりも楽に走れていたようです。特に風の強い日のレースでは、確実にO選手より良いポジションに位置しておりました。T選手もO選手同様、レース経験がまだ不十分のため、肝心な場面で逃げのグループの攻撃に乗ることが出来ておりませんでした。しかし、初めての海外遠征であるにもかかわらず、頻繁に集団の前を引くなどの積極的な走りは評価に値します。

今後の課題としては、トラック競技も含めて、一つでも多くのレースに参加して、レース経験を積むこと。それから腰痛などの肉体的な故障の原因を見つけ出してそれを克服(治療など)するように心がけることが必要です。

### **3. その他**

今回の遠征事業は、短期間に6レースを消化するハードスケジュールでした。日頃レースの数をこなしていない日本選手にとってはかなり厳しい日程だったと思います。しかし、ヨーロッパでは、アマチュア選手でもトップレベルになれば、毎週平均3レースを年間を通じて走っております。今回の日程も週3レースのペースです。つまり、オランダ、ベルギーの選手達が日頃当たり前のごとく行っているレース活動なのです。両選手は、今回の遠征において、本場ヨーロッパの選手達と同じようなレース日程を消化することにより、ヨーロッパの選手達の体力のすごさを実感させられた様子です。

近年、日本国内のレース、そして日本の若手選手のレベルが低下しているという話を頻繁に聞いております。事実、学連のトラックレースのタイムなどを見る限り、十数年前と比較して、現在は器材がはるかに向上しているにもかかわらず、記録は低下している様子を伺うことができます。この原因として考えられる要素の一つは、現在の日本の選手達の基礎体力の低下です。特に自転車競技を始める以前に養われていなければならないような基礎体力を持ち合わせていないように思われます。日本選手がヨーロッパのクラブチーム等に所属しても、そのチームの年間プログラムを消化できるかどうか、極めて難しいように思われます。

この問題を克服するには、長距離の走り込みなどによる体力向上が考えられる訳ですが、自転車競技を始める以前の問題として異なる観点から考えますと、中学、高校時代に自転車以外のスポーツを本格的に行っていた基礎体力の出来上がっている若者の中から、選手を発掘することも、世界に通用する選手育成には重要であると思います。

以上

2001年8月28日

山宮 正