

日本学生自転車競技連盟

第 19 回 欧州遠征事業 (平成 29 年度 2017 年)

報告書

JAPAN SPORTS PROJECT

山宮 正 (Tadashi SANGU)

はじめに

19回目を迎えた今年度の学連欧州遠征事業は、当初7月末から8月初旬の日程で公示を出しました。しかし、多くの大学が期末試験の時期と重なり、そのため希望者が少なかったため、急遽日程を9月に変更しました。

日程を7月末からに計画した理由は、ベルギー・オランダにおいてレースの開催数が9月よりも多く、出場するレースの選択肢が豊富だからです。

もう一つ、過去にこの時期の遠征に参加した選手達の中に帰国後のインカレで活躍した選手が複数存在するためです。8月第2週に帰国すれば、8月末のインカレまで十分な調整時間があり、自転車競技の基本理論としても最良の強化トレーニングになるからです。これは残念ながら日本では依然として本場のレースとは異なる考え方を大学の監督・指導者が持っている様子で、「インカレ前の大切な時期に海外遠征などとんでもない」という発想で選手を出したがるのだそうです。相変わらず日本の自転車競技は、別のスポーツなのだと感じさせられる次第です。

近年、欧州の自転車競技界には様々な変化が見られます。その一つは、ローカルレースの減少です。ベルギーでは「ケルメス・クールス」と呼ばれる1周数kmから十数kmの周回コースで行われる公道レース、オランダではクリテリウムレースです。学連欧州遠征事業派遣選手達が出場しているのは、このローカルレースです。9月に入ると出場出来るレース、特にオランダのクリテリウムがごく僅かになってしまいました。ベルギーのケルメスレースは、最盛期には全てのカテゴリー合計で年間2千レース以上が開催されていました。しかし、UCIがカテゴリー制度を変更し、レースの国際化を図り、大きなイベントが次々と肥大化して行く中、開催数がどんどん減っているのです。2001年にベルギーでは年間に1579のケルメス・クールス（ベルギー車連公認レースのみ）が開催されていましたが、2015年は1024レースと14年間で555レースも無くなっているのです。オランダでもクリテリウムレースが90年代の半数以下になっています。ケルメス・クールスの開催が困難になっている原因をベルギーのTVニュースでは、レースの保険料の高額化、スポンサーが付きにくくなった、などの金銭的問題として報道していました。しかし、スポンサーが付けば保険料は支払える訳で、なぜスポンサーが付かなくなったかが重要でしょう。UCIの制度変更によって、参加選手の数が減り、特にプロは一流選手の参加が少なくなったため、観客が来なくなったという要因があるのです。とにかくも、これまで選手育成の重要な舞台となっていたベルギーのケルメス・クールスとオランダのクリテリウムが極端に減少しているのです。その影響は今後10年の間にはっきりマイナス面として現れると懸念されています。

JAPAN SPORTS PROJECT

2017年 学連欧州遠征事業 日程表

- 9月 7日 (木) 日本発、当地到着
- 9月 8日 (金) 午前：ミーティング 午後：トレーニング
- 9月 9日 (土) 午前：トレーニング 午後： 休息
- 9月10日 (日) オランダ・Hank クリテリウムレース 80 k m 15：30 スタート
ホテル出発：12：30
- 9月11日 (月) ベルギー・Nieuwkerken Waas 90 k m 15：00 スタート
13：30／14：45／15：00
ホテル出発：12：15
- 9月12日 (火) 午前：休養 午後：トレーニング
- 9月13日 (水) ベルギー・Sint-Pauwels 117 k m 15：00 スタート
13：30／14：45／15：00
ホテル出発：12：15
- 9月14日 (木) 午前：休養 午後：トレーニング
- 9月15日 (金) 午前：トレーニング 午後：休養
- 9月16日 (土) ベルギー・Sleidinge 108 k m 15：00 スタート
13：30／14：30／15：00
ホテル出発：12：00
- 9月17日 (日) オランダ・Oosterhout クリテリウムレース 14：30 スタート
ホテル出発：11：30
- 9月18日 (月) 午前：休養 午後：トレーニング
- 9月19日 (火) ベルギー・Nieuwkerken Aalst 118.5 k m 15：00 スタート
13：30／14：30／15：00
ホテル出発：11：30

9月20日（水） ショッピング&観光

9月21日（木） 当地出発

9月22日（金） 日本帰国

注： 参加レース、その他計画は、予告無く変更することがあります。

レース活動状況報告

1、Hank



大会名：特になし

開催場所：オランダ・ハンク

参加者：3名

勝又高陽 選手（法政大学3年）

佐藤 遼 選手（法政大学3年）

石原悠希 選手（順天堂大学2年）

クリテリウムレース 80 km

天候：曇り時々晴れ 気温：18～20℃

出走者数： 53名 完走者数（周回遅れを含む）： 38名

<日本選手の結果>

佐藤 遼 選手：スタート後12分で集団から離脱。小グループで走りラップされた後はメイン集団（この集団も先頭グループにラップされている）の後方で走り続けましたが後半にスピードが上がった際に集団から離脱。周回遅れの選手は、残り8周で終了となり、その時点の順位33位が着順とし記録されました。

勝又高揚 選手：佐藤選手と同じくスタート12分後に離脱。その後も集団に付くことは困難な状態で単独になる状態が多くなってしまい、数周回のラップ遅れとなり、残り8周で終了。着順は36位と記録されました。

石原悠希 選手：最初の約20分は集団の比較的前の方を走っていましたが、25分を経過した時点で集団から離脱。ラップされた後、しばらくはメイン集団後方で走りましたが、1時間を過ぎた頃から全く付けなくなり、数周回ラップされて残り8周で終了。着順は37位と記録されました。

初戦のHankのクリテリウムは鋭角なコーナー3か所とほぼ180度旋回するコーナーがあり、日本のクリテリウムよりも難易度が高いコースです。今日のレースはエリート、U23に加え、1クラス下のカテゴリーも参加可能だったため、総合的なレベルは決して高

くなかったのですが、数名のコンチネンタルチーム所属選手達が前半から先頭グループを構成し、スピードを上げたため、高速レースに慣れていない日本選手達は早々に離脱してしまいました。

佐藤選手は、ラップされた後は集団の流れにうまく合わせて走っていました。しかしながら、スピードが劣るため後半には再び離脱してしまいました。

勝又選手は、現在の瞬発力・スピードでは太刀打ち出来ないといった感じでした。そして、短時間で脚に効いてしまった様子でした。

石原選手は、前半は良い走りが出来ました。25分を過ぎた時点で集団のスピードが上がり離脱しましたが、それまでは比較的良い位置を維持しておりました。

石原選手も勝又選手と同様に短時間で脚が一杯の状態、さらに腰が痛くなってしまって、後半は殆ど集団・グループと一緒に走ることが出来ず、単独で数周回ラップされてしまいました。

3名共、日本のクリテリウムと本場オランダのクリテリウムは全く異なるレースであると実感しました。

このレースで3選手に注意したのは、「コーナーリングおよび高速時にはハンドル操作が安定する様に必ずハンドルバーの下部を握って走る」です。3名は注意されるまではコーナーでもブレーキレバーのフーデット部を握っている場面が多かったのです。



3 周目に入る集団



レース前半、佐藤選手の
コーナーリング

ハンドルバーの下部を握
る基本が出来ていました。

同じくレース前半の石原選
手の走り。



この日、勝又選手は支給さ
れた JICF のユニフォーム
(ロードシャツ) を忘れ、
仕方が無いので黒無地のウ
ェアーで出場しました。
(チーム単位で参加するレ
ースでは無かったので出走
出来ました)



約180度旋回するコーナーを走る石原・勝又両選手

このような鋭角なコーナーではハンドルバーの下部を握って走るべきなのです。



佐藤選手は他の2名よりもハンドルバーの下部をしっかり握って走っていたので、一回ラップされて以降は集団の後方ながら最後1周までは離脱することなく、安定した走りが出ました。

2、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：3名

勝又高陽 選手（法政大学3年）

佐藤 遼 選手（法政大学3年）

石原悠希 選手（順天堂大学2年）

ベルギー・Nieuwkerken Waas ロードレース 90 km 6 km X 15 周

天候：曇り時々雨 気温：18℃

出走者数：33名 完走者数：20名

<日本選手の結果>

佐藤 遼 選手： 3周目に単独で集団から離脱。 4周が終了した時点で降ろされました。 DNF

勝又高陽 選手： レース前半から好位置を走り、中盤までは積極的に先頭を引くなど良く動きましたが、10周目に20名の集団から単独で離脱して降ろされました。 しかし、その時点での順位20位が着順として記録されました。(30位まで賞金のレースなので賞金を獲得しました。)

石原悠希 選手： 勝又選手と同様、前半は集団の前の方に位置し、ラップ賞を狙いに行くなど果敢な走りが出来ました。 残念ながら6周目に後輪がパンクしてリタイヤ。 DNF

1周6kmを15周、一部に僅かですが石畳路があるものの、コースは比較的簡単なレースです。 また昨日のオランダのクリテリウムと同様にエリート&U23だけでなく、1ランク下のカテゴリーとマスターズの選手も出場するオープンレースだったため、レース中盤までは大きな動きが無く低速な展開だったため、勝又・石原両選手は前半はかなり良い走りが出来ました。

佐藤選手は石畳の箇所での前の選手が中切れしたために一緒に集団から離れてしまい、そのまま戻れずにあっけなく終わってしまいました。



スタート直前に雨が降り出しましたが、前半から積極的に動いた勝又選手



同じく果敢な走りを見せた石原選手



佐藤選手は、不慣れな石畳路の箇所であっけなく千切れてしまいました。



中盤に入って度々アタックを試みた石原選手。
この後、パンクで無念のリタイヤとなってしまいました。

勝又選手は、前日指導した
通り、コーナーではハンド
ルバーの下部を握って走
りました。



後続グループで頻繁に先頭を引
くなど頑張った勝又選手ですが、
残り 5 週の時点で上がったペー
スには付いて行けず、単独で離
脱して降ろされてしまいました。

3、St. Pauwels



大会名：特になし

開催場所：ベルギー・セントパウエルス

参加者：3名

勝又高陽 選手（法政大学3年）

佐藤 遼 選手（法政大学3年）

石原悠希 選手（順天堂大学2年）

ベルギー・Sint-Pauwels ロードレース 117 k m 9 k m X 13 周

天候： 晴れ時々曇り 気温：19～20℃

出走者数：55名 完走者数： 26名

<日本選手の結果>

佐藤 遼 選手： レース中盤までは集団の良い位置を走れていましたが、中盤から徐々に後退。 9 周目に3名の小グループになり、10 周終了時点で降ろされました。 DNF

勝又高陽 選手： レース前半は周回ラップ賞を狙いに行くなど積極的な走りでしたが、中盤に入って本格的な展開が始まると前方に出れなくなり、9 目には最後尾グループになってしまっ 10 周目に降ろされました。 DNF

石原悠希 選手： 他の2名と同様、前半はアタックするなど果敢な走りが出来ました。しかし、中盤に入ってスピードが上がると前に出れなくなり、8 周目に単独で後方グループから離脱。9 周目に降ろされました。 DNF

風の強い一日でした。 そのため、日本選手は苦戦すると予想していましたが、スピードが比較的安定していた前半は、3名共積極的な走りが出来ました。

ベルギーで個人単位で参加するローカルレースは、中盤に入ってから本格的な展開が始まるパターンが多い傾向にあります。 今日大きな動きがあったのは6 周目でした。スピードがアップして、強い選手がアタックを始めると日本選手 3 名の現在の實力では対応出来ない様子です。

9 周目に先頭グループ 15 名、第 2 グループ 11 名、そこから数分以上離れて 11 名の第 3 グループとなり、それ以降は先頭から相当の差を付けられたため、第 3 グループ以降は残り 3 週の時点で降ろされ、着順も付かず DNF と記録されました。



2 周目を終了した時点での石原選手（写真上）と勝又選手（右）のコーナーリング



レース前半、集団で走る佐藤選手



レース前半は、集団の前の方の好位置を走っていた2名ですが、中盤に入って徐々に後退。ハイスピードの展開が始まると後方グループに取り残され、さらにそこから離脱してしまいました。

4、Sleidigen



大会名：特になし

開催場所：ベルギー・スライディゲン

参加者：2名

勝又高陽 選手（法政大学3年）

石原悠希 選手（順天堂大学2年）

ベルギー・ロードレース 108 km 6km X 18周

天候：曇り時々雨、後曇り 気温：15~16℃

出走者数：74名 完走者数：71名

<日本選手の結果>

勝又高陽 選手：先頭から20秒遅れの集団でゴール、着順は42位。

石原悠希 選手：同じく集団でゴール、着順は31位。

* 佐藤 遼 選手は、体調不良のため欠場しました。

スタート直前に雨が降りましたが短時間であがり、風も穏やかで走りやすい天候でした。今日のレースは、コーナーが少ない簡単なコースで、しかも速度40km/hを下回る低レベルな展開だったため、勝又・石原両選手もメイン集団で完走しました。（出走した選手の殆どが完走）

レースは残り4週の時点で6名の先頭グループが構成され、そのまま逃げ切りました。後続グループは、7位以降を決める集団スプリントとなりました。

勝又選手は前半は積極的に動きましたが、中盤からは集団の後方に下がり気味になっていました。

石原選手は、後半も集団の前方で積極的な走りが出来ましたが、ゴール勝負で20位以内には届きませんでした。（20位までが賞金のレース）



レース前半、逃げのグループを作ろうと積極的に動いた石原選手（写真左と下）



勝又選手も集団から先頭グループを追走するために果敢な走りをしました。



レース後半の石原選手。 集団のペースは遅かったのが最後まで離脱せずに走れました。



初完走を果たし、まずは一安心の勝又選手（写真上）と石原選手（左）

5. Oosterhout



大会名：特になし

開催場所：オランダ・オーステルホウト

参加者：2名

佐藤 遼 選手（法政大学3年）

石原悠希 選手（順天堂大学2年）

オランダ・クリテリウムレース 80 km

天候： 晴れ時々曇り 気温：15～16℃

出走者数： 約40名 完走者数： 25名

<日本選手の結果>

佐藤 遼 選手： 2周目に単独で離脱。 体調が回復しておらず、その時点でリタイア。

石原悠希 選手： 先頭グループ3名、第2グループ4名、その後続のメイン集団で離脱することなく走れました。しかし、残り5週の時点で先頭グループとの差が開いたため、集団は最終回となり19位でゴール。賞金を獲得しました。

*勝又高陽選手は、体調不良のため欠場しました。

法政大の2名の選手が揃って体調を崩し、交互に欠場するという前代未聞の展開になってしまいました。基礎体力の無さ、自己管理能力の欠如、海外遠征に向けての準備段階からの意識レベルの低さが随所に見られます。

そんな中、対象的に体調は好調でレースを重ねるごとに進歩が見られるのが順天堂大の石原選手です。今日のレースはレベルが低かったとは言え、メイン集団で無難な走りが出ていました。本場のクリテリウムを走る感覚が少しずつ身に付いて来た様子で、大きな進歩を感じたレースでした。



佐藤選手は、昨日のレースを欠場し、休養しましたが、復調せず、早々に離脱・リタイアしました。
(写真左と下)



石原選手は、徐々に安定した走りができるようになってきました。



後方グループの先頭を引く石原選手



集団のゴールスプリントに加わった石原選手。最後まで良い走りが出来ました。

6、Nieuwekerken Aalst



大会名：特になし

開催場所：オランダ・ハルク

参加者：3名

勝又高陽 選手（法政大学3年）

佐藤 遼 選手（法政大学3年）

石原悠希 選手（順天堂大学2年）

ベルギー・ロードレース 118.5 km 7.9 km X 15 周

天候： 晴れ時々曇り 気温 16~18℃

出走者数： 87名 完走者数： 73名

<日本選手の結果>

佐藤 遼 選手： 11 周目に脚が攣ってしまい集団から脱落。 12 周目にリタイア。 DNF

勝又高陽 選手： 9 周目に集団から単独で離脱、12 周目の途中で降ろされました。 DNF

石原悠希 選手： 24 位以降を決める 50 名のゴールスプリントに加わり 40 位で完走。

今日のレースは 50 位まで賞金が出されたので賞金を獲得しました。

今日は風も穏やかで暖かいレース日和になりました。 法政大の 2 名は体調が回復し戦列に復帰しました。

今日のレースは 5 周目から毎周回懸賞金が掛けられていたので、5 周目以降にスピードが上がる展開になりました。 レースが中盤に入り、集団が分裂した際に勝又選手はスピードに付いて行けず単独で離脱。 佐藤選手もその 2 周後に脚がつってリタイアとなってしまいました。

レースを重ねるごとに調子が上がっている石原選手は、前半は良い位置を維持していましたが、有力選手達のアタックに乗ることは出来ませんでした。 それでも最後まで離脱する事無く、24 位以降を争うゴール勝負にも加われました。



スタート直後の佐藤選手(右)と石原選手(左)

レース前半は比較的
良い位置を走っていた
勝又選手



最初から集団の出来る限り
前の位置を走るように心掛
けた石原選手。



ペースが上がり、集団後方に下がってしまった勝又選手（左）と佐藤選手（右）

11 周目に脚が攣ってしまい、無念のリタイアとなった佐藤選手



メイン集団のゴールスプリントに加わった石原選手のゴールに向かう最後の直線での力走。

まとめ

1、準備段階・機材など

今回は選手到着に先立ち学連の予算でスペア車輪（後輪のみ3本）を購入しました。学連では2007年にシマノ社製のハブで9段・10段スピードに対応したスペア車輪2ペアを当地に派遣される選手のために購入しておりましたが、11段スピードへの移行が進み、現在はほぼ全ての選手が11段を使用するに至ったため、11段対応の後輪のみを購入した次第です。限られた予算で車輪、11段用カセットギア、タイヤ、インナーチューブを揃えなくてはならなかったため、廉価製品のMavic Aksiumになりました。この製品は、価格の割には品質が高く、レース用として問題無く使用可能です。



大学生はもちろん、アマチュア選手が使用する機材としては、この程度がふさわしく、他のパーツもシマノ製品ならば105シリーズで十分なのです。

「レースに出場するならば高級品でなければならない」とする近年の日本の風潮は、レース発展の妨げになっていると思います。（経済的負担が大きいので）

今年度派遣の3選手の自転車は、車輪を含めて強度面では特に問題となる点は見当たりませんでした。しかし、実戦レースでの実用性において、勝又選手の自転車はレースの現場を知る人ならば絶対に購入しないタイプでした。

問題点は後輪ブレーキです。フレーム本体、それもチェーンステア裏側（BBの後方）に取り付ける「ダイレクトマウントブレーキ」と呼ばれる製品です。このブレーキの利点は「フレームと一体化した形になるので空力性能向上と、2点で支えることで剛性感が向上が期待できる」のだそうですが、一般のロードレースでこの製品を使用すると「これぞまさに現場を知らない机上の理論」になってしまいます。



メーカーは異なりますが、左の写真と同じタイプのロードレーサーです。

（写真はFelt社のカタログから転用）
リアブレーキがBBの後方、チェーンステア裏側（左右2点留め）に取り付けられています。



このダイレクトマウントブレーキは、シマノ社が考案した製品だそうですが、TTレースならばとにかく、通常のロードレースでは不都合が多く発生します。

まずフレームBBの裏側は泥・砂が直撃します。ブレーキシューにもそれが付着して制動機能に大きく影響します。ブレーキ本体も傷みやすいでしょう。

パンクなどで車輪交換する際にもクイックリリース解除が困難です。また、雨天時の長いダウンヒルなどで走行中にブレーキシューが摩耗

した場合、通常のキャリパーブレーキならば走りながらアジャスター（ネジ）でワイヤーケーブルのテンション（引き具合）を調整出来ますが、それも不可能です。利点はほぼ無いに等しく、不都合ばかり。欧州で最も普及しているBBを台座に載せる方式の作業台も使用出来ません。実に不便な代物です。

スポンサーから提供（あるいは貸与）されて、嫌でも使わなくてはならないプロ選手以外で、このタイプのロードレーサーを使用している選手を当地でこれまで一度も見たことがありません。レースで何が必要で何が不都合か、それを分かっている自転車店ならば競技に参加する選手には絶対に売らないでしょう。

勝又選手の自転車にはもう一つ不都合がありました。フロントフォークのコラムをステムの上端面に合わせて完全に切断してありました。日本のレースは登坂コースが多いため、ヒルクライムのポジション（ブレーキレバーのフーデット部を握った状態）を基準にハンドルの高さを決めている選手が多い様に見受けられます。



その場合、ハンドル下部を長時間握る平坦地の高速レースでは、ハンドル位置が低すぎるのです。適性位置は、ハンドルバーの下部を握った状態を基準とするべきです。また、冬季など上半身の筋肉が萎縮している状態では、ハンドルをやや高めにセッティングして走る必要があります。

そのためにもフォークのコラムは少なくとも5～10mmは残しておくべきなのです。

左写真の様にフォークコラムは多少残しておいて、スペーサーを入れておくのです。

これも競技を知っている自転車店ならば、ギリギリまで切断したりしないでしょう。

2、日常生活・食事・その他

当地のスーパーマーケットも近年は食材が国際化し、種類も豊富になっているので、日本国内でも（頻繁に）自炊をしている選手ならば食生活は特に問題となりません。

ここ数年の傾向として、選手達だけでも近隣のレストランに出掛けて外食する様になっています。遠征事業初期の頃の選手には見られなかったことで、海外でも積極的に自分達で行動が出来る様になっているのは社会勉強になるので、良い事と思います。

しかしながら、海外でレース活動（スポーツマンとして生活）をするには、その土地の生活習慣への適応能力が求められます。

例えば、ベルギー・オランダでは高級ホテル以外はシャワーのみが普通、一般の民家もシャワーだけの家屋が殆どです。自転車選手の遠征もシャワーだけの宿泊施設が中心です。欧州遠征で滞在するホテルもシャワーのみです。勝又選手は滞在 4 日目にして「そろそろお風呂に入らないと疲れが取れず走れないので、そういう施設はこの限界に無いのか？」などと言い出しました。欧州の選手の多くが日本の様なお風呂に入浴など一切せず、シャワーだけの生活を送っているのです。私も現役選手時代は日常生活を含め、完全にシャワーのみで、バスタブになどに入ったことは全くありませんでした。（過去 4 回引越しをしておりますが、最初の 4 軒はシャワーのみでした）

佐藤選手は、やはり 1 週間も経たない内に「ホテルの朝食が毎日同じで飽きた」などと言っていました。（過去にも同じ事を言う選手は複数存在しています）

ホテルで出されるのは、パンにチーズ・ハム・コーヒーといった当地では一般家庭でも普通の朝食です。（毎日ほぼ同じ）当地の自転車チームの遠征、トレーニングキャンプでも毎朝同じです。それが耐えられないのならば、欧州遠征で利用しているホテルには自炊する設備があるのだから自分で食べたいものを作ればよいだけなのです。

私は現役選手時代にフランスの自転車選手のための宿泊施設に 2 週間程滞在したことがあります。その朝食はさらに単調で毎朝カフェオレとフランスパン（バゲット）にジャムのみでした。それでも一緒に滞在した当時の選手仲間は、誰一人文句言わずに順応していました。現地の選手達と同じ生活が出来なければ、この土地では走れないと考えていました。このあたりは、昔の選手の方が意識レベルは優れていたと思います。

僅か 2 週間の滞在、それもまだ 1 週間も経っていない内に文句を言う様では、欧州のレースを走る実力があるかどうかという以前の問題、生活環境に順応出来ないのも、当地でスポーツ選手として活動するのは困難でしょう。

石原選手は対照的に文句一つ無く、逆に「スーパーマーケットで売られている食材が充実しているので、毎日の食事（自炊）が楽しい」と当地の生活にかなり順応出来ていました。そして最後まで体調を崩すことなく、尻上りに走りの内容も向上しました。

3、各選手の問題点と今後の課題

佐藤 遼 選手（法政大学3年）

滞在1週間で体調を崩しました。本人は「ホテルの水道水を飲んだため」などと言っておりましたが、それはまず絶対と言ってよい程あり得ません。当地の水道水は水道局が「市販のミネラルウォーターと同じ水質で、飲料に適しているのでわざわざミネラルウォーターを購入するのは無駄である」と太鼓判を押しているのです。

そして、学連欧州遠征で利用しているホテルには、過去に70名近くの日本人が宿泊し、水道水を普通に飲んでいますが、これまで誰一人として水によって体調を崩した人は居ないのです。ミネラルウォーターを以前は飲料用に購入しておりましたが、殆どの選手が「水道水の方が美味しい」と言って飲まないで購入を止めている位なのです。

私も当地に住み始めた当初から普通に飲んでいますが全く問題無しです。

佐藤選手と同じ症状の体調不良に陥った選手は、学連欧州遠征派遣選手では過去に2名存在します。立命館大の辻選手と早稲田大の大中選手です。

2名共、滞在後半にある程度走れるようになり、レースで限界まで追い込んだ結果です。佐藤選手も第3戦でかなり限界近くまで追い込んだ後に体調が崩れています。

その症状は、腹痛と下痢とまでは行かないものの腹具合が悪く、すっきりしない、と言った状態です。その原因は、心肺機能が発達しているため追い込めるけれど、他の内臓器官（主として腸など）がそれに付いて行けないために発症するのです。

どの程度で発症するかは個人差があります。元々頑健な体質ならば相当に追い込んだ結果ですが、虚弱体質だと簡単に発症するでしょう。

佐藤選手は、安静時の心拍数が50台半ば前後と決して心肺機能が優れている訳ではないのですが、食べても太らない体質だそうで、それは言い換えれば胃腸が弱い虚弱体質です。ゆえに日本では経験した事の無い高速レースで自らの限界近くまで追い込んで、胃腸がそれに耐えられなかったのでしょう。

レースの走り方としては、初戦のクリテリウムで一度集団から離脱してラップされて以降は、集団から後半まで千切れることなく走っていたので、技術面では問題は無いように見受けられます。

ただ、今回の遠征では第2戦はあっけなく千切れてお終い。第4戦は欠場、第5戦もちょっと走っただけでリタイア。最終レースも体調がまだ完全と言える状態ではなかったため、実際にはどの程度走れるのかを判断出来ずに終わってしまいました。

つまり、今回の遠征活動のみでは適切な評価は不可能です。

勝又 高陽 選手（法政大3年）

今回の遠征で勝又選手は、出発前の準備段階において意識面では既にレースの戦いから外れていたと言えるでしょう。海外遠征、それも2週間程度の短期間ならば事前の準備の「心構え」「内容」によって、その成否が決まると言っても過言ではありません。勝又選手は、その準備を甘く考え、怠ったためにそれがマイナス要因として当地での活動に影響していたと思います。

学連の欧州遠征事業では、派遣が決定した時点で当方が作成した「遠征の注意事項」を選手に配布しておりますが、それには下記の記載をしております。

医薬品に関して

下痢止め、胃腸薬、風邪薬、鎮痛解熱剤、点眼液は、必ず持参する事。（重要！）

その他必要と思われる医薬品は全て日本から持参する事。ベルギーではローカルなレースでも抜き打ちでドーピング検査が行われます。

よって、持参する医薬品（国内で服用する薬品も）は、全てドーピング対象となる成分を含んでいない製品に限られます。

どのような薬品ならば使用可能か、分からない場合は学連に相談し、安全な薬品のリストを送ってもらう事。

派遣が決定した選手は、今から安全な薬品以外は服用しない事。

<http://www.japan-sports.or.jp/Portals/0/data/supoken/doc/2017anti-doping.pdf>
（市販されている安全な薬品リストが掲載されているサイト2017年版です。）

勝又選手は、注意事項の中でも特に赤字で**重要！**とまで書いてあるのに、それを全く無視して薬品は何も持って来ておりませんでした。同じく体調を崩した法政大の佐藤選手は、昨年派遣の加藤選手から昨年加藤選手が持参した薬をもらって持って来ていました。そこで勝又選手には佐藤選手から薬を分けてもらう様に指示しました。

（このあたりは、同じ大学なのに同学年同士の情報交換の繋がりはないのか？近年の部活の人間関係は不思議です）

注意事項で指示されているのに薬品を用意しない選手は、日常生活においても禁止されている成分が含まれる薬品を普通に服用している可能性大です。そして、こういう選手は必ずと言ってよい程、当地滞在中に体調を崩すのです。（過去に複数の事例あり）

また、初戦において学連のスポンサーであるパールイズミ社から支給されたウェアを忘れるという大失態がありました。これも日頃からの「いい加減さ、だらしなさ」の反映でしょう。

勝又選手の（今回の）問題点は、自分自身の狭い視野での考えを優先し、注意事項や指導に従わなかった点でしょう。

体調を崩したのは、往路の飛行機内で風邪をひいたためと思われます。佐藤選手のように追い込んだ結果ならば発熱はありませんし、勝又選手は到着日からずっと鼻水が出る状態でした。法政大の2名は機内では短パン姿だった様子です。自転車選手は脚を冷やさずに様に夏でも猛暑の環境下以外では短パンは着用しないの常識です。

しかもこの常識を法政大のコーチから指導されていたにも拘らず、エアコンの効いた機内で短パンを履くというのは、非常識でしょう。（重要な指導を無視している）

また、当方から事前に学連の担当者の麦倉氏を通じて「かなり気温が低いので、服装には十分注意するように」と連絡を出していましたが、これも独自の判断で甘く考えていました。風邪をひいたのは、注意を無視して自己判断を優先した結果でしょう。

レースの走り方としては、初戦のクリテリウムは瞬発力・スピードの持続性が欠如しているため、ハイスピードのオランダのクリテリウムでは手も足も出ない状態でしたが、比較的速度の遅かったベルギーのレースでは、ラップ賞を狙いに行くなど果敢な走りが出来ました。また、レース中盤以降にスピードが上がるまでは、集団で積極的に先頭を引いたり、良い走りが出来ていました。

ただ、本格的な展開が始まると現在の力量では付いて行けませんでした。これまでに派遣された選手達と同様、瞬発力とスピードの強化が今後の課題です。

石原 悠希 選手（順天堂大2年）

法政大の2名とは、かなり対照的でした。3名の中で一番スポーツ選手らしさを持っていました。薬品もきちんとインターネットで調べ、あらゆる種類を持参していた様子です。さすがは体育学部の学生です。

石原選手はレースへの移動の車内でも、またトレーニング中も様々な質問を出してきました。そして、後半にはスマホに帰国後に活用出来る練習方法の話など重要なことをメモしていました。法政大の2名からはレース関係の質問は皆無と言ってよい程、ありませんでした。本気で強くなろうという意思があれば、あるいは欧州のレース（プロの世界も含め）に関心があれば、いくらでも質問はあると思います。

最初のミーティングにおいて「過去の派遣選手で帰国後に飛躍的な進歩を遂げた選手は皆、質問が多く、アドバイスしたことを直ぐにメモしていた」と話しております。

石原選手はそれを実践し、滞在期間中に少しでも多くの事を学ぼうと努力していました。そして、体調を崩すことも無く、レースを重ねるごとに進歩が見られました。

今回の遠征を有効に活用し、将来への目標・指針が見えたことでしょう。

欠点は、ちょっと間抜けな面があるところでしょうか。

一つ一つの事柄は実に些細なことであっても、それが原因で大きな問題に発展する可能性もあり得る、それも今回の遠征で学んでもらえたと思います。

レースの走り方としては、常に積極的に前へ前へと意識的に動いていました。

初戦のクリテリウムは、あっけなく終わってしまいました。2回目のクリテリウムではレベルが初戦より低く、スピードが遅かったとは言え、コーナー出口からのスピードアップのタイミングとなる走りの感覚を掴んでいました。

最終戦のベルギーのレースでは、後半にスピードアップしても千切れることなく集団に付いて行ける様になりました。当地に1~2か月という長期滞在で活動すれば、かなりの力を付ける可能性を持った選手と思います。

<番外報告>

ベルギーの公道におけるローカルレース（ケルメスレースと呼ばれる）は、レース中も道路を閉鎖することなく、レースの進行方向には一般の車両を選手が全て通過した後に通しています。

そのため、メイン集団から離脱して復帰出来ないと判断された選手は容赦なくレースから除外されます。また、先頭集団とのタイム差がある程度開くと（コースの周長によって時間に規定があります）集団もその次の周でレース終了となり、その時のゴールライン通過順位が着順となります。

基本規則において昔は賞金は20位まででしたが、10年位前に規則が改訂され、昨年までは30位までが賞金獲得となっていました。今年から規則が再び改訂され、20位までに戻されました。

一般の交通の妨げにならない配慮から、残り数周で20名以上が逃げのグループを構成して、後続グループがそれを吸収する可能性が低くなるとその時点のゴールライン通過で降



ろされて DNF になります。

レースの先頭を走る車両には、赤旗と赤の三角形が屋根に取り付けられています。（写真参照）車のフロントガラス内側には周回版が置かれ、沿道の観客に残り周回数が分かる様な工夫が施されています。

レースの最後尾を走る車両は、機材トラブルや落車などでリタイアする選手の回収を兼ねていて、大抵は写真の様なワゴン車が利用されています。

その車両の屋根には、緑色の旗と赤い三角形の表示が後方から認識出来る様に先頭車両とは逆向きに取り付けられます。

また、ベルギー・オランダでは、最後尾の回収車両には箒（ほうき）を取り付けます。

そのため Bezem Wagen（ホウキ車）と呼ばれています。

箒を取り付ける理由は、「千切れた選手を掃き捨てる」という意味があるのです。

まさに情け容赦なく、弱者は掃き捨てられるのです。



この緑の旗の車両が通過すると、その後ろには選手およびレース関係車両は存在しないことを意味し、一般の車両がレース進行方向のみ、通常通り走行が可能になるのです。



この決まり事は、自転車競技の規則では無く、ベルギーの道交法「26.6」に定められた法律です。自動車運転免許取得試験ための道交法テキストにも明記されているのです。（写真左）

あとがき

自転車ロードレース最大のイベント「ツール・ド・フランス」を別府・新城両選手が完走してから既に8年が経過しましたが、その後続く有力選手は未だに現れておりません。国内におけるレースの数は年々増加し、世間一般のロードレースに関する認知度は、漫画、アニメ、映画などの影響もあってかなり高まっています。にも拘らず世界のレースで通用する日本選手は育っていないのです。その原因には様々な要因が考えられますが、その一つは、日本では「レースで強くなるには、どの様な“トレーニング”をすれば良いのか？」という発想になってしまうからだと思います。そして特殊な機材を使って数値の向上を追い求める練習方法がもてはやされています。しかし、それは基礎体力を強化しているに過ぎません。

自転車ロードレースというスポーツは、「レース＝トレーニング」であり、レース出場によって強くなる競技なのです。

自転車競技が盛んなベルギー・オランダでは、真剣に取り組んでいる選手達は、3月～9月のシーズン期間には、毎週平均3レース、多い選手は4レース、少なくとも2レースは走っているのです。(非公式で行われるクラブ単位のレースも含む)

また、自転車を取り巻く道路交通事情も優れていて、日常のトレーニングもほぼノンストップで長距離を走れる環境に恵まれています。

はっきり申しますと毎週最低2レースさえも走れず、信号で何回も停止させられる道路事情の日本国内から優秀な選手が登場する可能性は、絶望的に低いのです。

では、単純にレースが盛んな欧州の国々に飛び出して行けば誰でも強くなれるのか？

スポーツ選手としての運動機能の優劣以前に外国で一人だけでも生活出来る能力があるかどうか、環境への適応能力と外国人社会の中での処世術に長けているかどうかが最も重要な要素であり、残念ながら多くの日本人にその資質が無いのです。

現在、複数の組織が若手選手の育成を欧州で実施していて、この過去10年間に多くの若手選手がそれに参加していますが、現時点までに大成している選手は見当たりません。

殆どの選手が自力で生きて行くだけの能力に乏しく、それ以上先に駒を進められないのでしょう。

今年派遣された選手達から聞いた話では、欧州である程度活躍した元選手が若い選手達に「本気ならば大学に行っている暇など無い」と語っているそうです。「大学に行かずに自転車だけに打ち込め」という意味でしょう。しかし、私は日本の若い選手達には家庭事情で行けない場合を除いて「大学に入って、そしてきちんと卒業しろ」と奨めております。日本国内でレース活動をするならば、大学に通いながらでも可能だからです。そして、過去に大卒の選手で欧州のチームで走った選手は複数存在しています。(私もその一人)

海外での活動に適しているかどうかは、実際に経験してみなければ分かりません。大学に行かずに海外に飛び出して、しかし現実の世界では自分に向いていなかったと気が付いた時、きっと後悔するでしょう。それよりもまずは大学に入って、学連の欧州遠征事業に参加して海外での活動を経験し、「果たして自分はこの世界で生きて行けるかどうか？」を実感するのが得策なのです。

近年では大学への進学率が85%近くに達しています。大多数の若者が大卒者なのです。実家は何らかの事業を営んでいて、将来はその家業を継ぐという家庭出身者ならば、学歴は関係無く、ご両親との約束で年齢を限定して思い切った冒険も出来るでしょうけれど、一般サラリーマン家庭出身者ならば、大卒の肩書の有無は将来の就職に大きく影響します。欧州で自転車のプロになる、日本人にとってはプロ野球選手になるよりも難しい話です。そして運良くしてプロになれたとしても、まとまった財産と言えるだけのお金を稼げるのは、ほんの一握りの選手のみです。いつ走れなくなるか、次の年も契約してもらえるかどうか分からない不安定な職業です。日本ではプロレースの華やかな面ばかりが報道されていますが、末端のプロ選手達の引退後の生活実態などは何も知られていないでしょう。簡単に「大学など行かず、世界に飛び出せ」などと無責任に奨められる世界ではないのです。

私が日本を離れて渡米したのは1983年でした。(最初の活動は米国でした) この時代、米ソ冷戦時代の真ただ中でしたが、日本、米国、そして西ヨーロッパ諸国は現在よりもずっと平和で、経済も安定していました。日本は右肩上がりに景気が上昇を続け、大手企業を中心にどんどん海外に進出して行った時代です。就職は大卒一人につき数社の求人という状況。80年代半ばには「脱サラ」という言葉が登場し、自分自身で起業するのがちょっとしたブームになっていました。景気が良く、しかもこれから世界はどんどん平和に共存して行くだろうと希望を持てたのです。そんな時代背景ですから会社を辞めて渡米する際には周囲から「大いにやれ！」と励まされたものです。

しかし、世界および日本の国内情勢もすっかり変わってしまいました。日本において「最近の若者は冒険をしない、海外に出たがらない、安定志向だ」と年配の方々が若者批判をしているのを頻りに耳にしますが、いつの時代であれ、現在進行形で起きている事象が正解なのです。若者が安定志向なのは、現代の世相がそうさせているからに外ならず、若者達の問題では無いのです。(現在は安定志向が必要な時代なのだと思います)

だからこそ、私は遠征事業において派遣選手達には当地の選手と同じ生活を経験させた上で、選手達自身が将来に向けて幅広い選択が可能な道を奨めて指導を行っている次第です。こういう活動と指導は、日本代表として選ばれて、レースの結果を求められる全日本チームの海外遠征とは全く異なるのであります。

以上