

2007世界ジュニア戦参加に見る今後の ジュニア対策について

(財)日本自転車競技連盟強化委員会ジュニア強化育成部会 報告者 折本裕樹

F. マニエ氏構想の第一歩として！

07年のジュニア世界選手権参加はナショナルディレクターに就任され、日本の選手強化策の舵取りをにぎるF. マニエ氏の計画の下、ジュニア強化事業の改編・具体的な実現に向けた第一歩として踏み出した。同氏は就任当時よりジュニア育成については大きな意欲を示しており、日本自転車界においてエリート世界戦、そして最大目標であるオリンピックでのメダル獲得に向けての対策として、経験豊かな優秀なジュニアを育成することが重要とし、継続的にそのジュニアを排出するためには指導者の育成が急務であると考えている。

08年から始まるJCFジュニア事業について報告をとおして理解を深めていただきたく様々な観点から考察をしてみた。



【選手選考】

客観主義から主観主義への変更！

参加した選手の選考は指定選手を中心にチャレンジ・ザ・オリンピック、JOCカップそしてCCC合宿、全日本ジュニアロードを参考に競輪学校生徒へも着目し、男子5名、女子2名の選手が選考された。

06年度高体連強化委員会原案をもとに承認された指定選手をマニエ氏が上記大会でチェックし、更に重複をするが、同氏からみた優秀選手を発表し選手を合宿に招聘する等の方策がとられた。

これは昨年までになかった将来有望とみられる選手を大会順位のみならず選考する方法であり、斬新な方法であるが、誰から見ても納得いく順位選考を目指し、更に成績に表れない優秀選手を追加選考してきた高体連方式とは違い、少々抵抗を覚えたが感じを受けたがJCFとして権限と責任を与えているマニエ氏の手法を考察していきたい。

【国内大会とのバッティング】

ここ数年、世界ジュニアと男子高校生にとっては高校部活動としては最高の大会であるインターハイとの期日がバッティングしている。承知のとおりインターハイは活動母体である各学校において、国民体育大会は都道府県車連において選手が活躍することにより全ての待遇や処遇等が決定され、また、大きく報道されることにより地域の活性化・自転車競技の普及に寄与してきた部分大きい。国内大会よりアジア戦や世界戦の方が相対的に価値観を低く感じてしまう関係者がいることは早急に対策を講じる必要性を感じる。上記に述べた日本型スポーツの構造・施策の問題を解決するには相当の難しさがある。

しかし、いくつかの競技団体は世界を目指し、システムを確立し、歩み始めている。

【タイムレースから見るメダル圏内への道】

1kmTT

トラックレースの走力の指標として用いられるが優勝タイムは02秒台、03秒台が5名と現在はメダル圏内として程遠い。日本ジュニア記録を更新したが13位。



(1km05秒台を出した深谷選手)

200mTT (スプリント予選)

1位通過が10秒5、日本選手3名は10秒7が2名、(15・16位)10秒9、22位であった。入賞者と予選ハロンタイムとの関係はハロン予選1位、2位、4位、12位がそれぞれ優勝、5位、2位、3位であり、今後の可能性はかなり高い。

3kmIP

優勝タイムは3分19秒台、最初の1kmを09秒台で入り、05秒、05秒と機械のように平均ラップを刻む。

2、3位、22秒台であった。1kmの優勝タイム差、3秒がそのまま3倍してほぼ日本高校記録であった。

4kmチームパーシュート

予選1位はオーストラリア。1km毎のLAPタイムは1分07秒、1分01秒、02秒、04秒の4分13秒0、3位イタリアは4分17秒台とアウトドアトラックにおいても好記録であった。4名の息はピタリと合い前日の練習においてもフライング2000mを3本、ゴール3番目の選手前端で勝敗が決まるケースも多く、ゴールを想定しての練習、更にペース配分も85%、90%、100%のように上げていく、インターバル時間は10分

程度であった。このようなことは日頃から4名での徹底したトレーニングが必要で、マニエ氏へ4kmチームパーシュートの日本選手とのタイム差について質問したところ、“彼らはチームパーシュート用のトレーニングを行ってきている。絶対的な走力の差はあり、個人種目も出場する選手もいるが、4名が生活からトレーニングまで時間が日本選手とは比較にならない位、長い時間をかけている。”後で詳しく述べるがナショナルチームとして組織され、長い場合1年、短くでも半年は隔離

され、チームとしての活動をする。マニエ監督は全く振るわない種目についてはエントリーをしなかった。ジュニア記録の更新狙いや、経験の為などという考えは排除された。あくまで少しでもメダルの可能性を求めての参加である。チームスプリント アテネ五輪にての銀メダル種目、同年ロスアンゼルスで行われたジュニア世界選でも同様銀メダル種目である。アテネ五輪以来、団体種目を奨励・普及させる目的もあり全日本チーム対抗自転車競技大会が11月に行われるようになった。対戦タイムレースは予選1、2位がそのまま決勝へ、3、4位が決定戦へ進む。333.3mを3周の競技は予選1、2位が1分0秒台、3位01秒、4～8位までが02秒台であった。日本チームはジュニア記録を更新したが8位であった。今後、可能性としては充分残されている種目であることは間違いな

い。

(女子) 200mTT (スプリント予選)

予選1位は11秒5、予選通過と最終順位の関係を見ると予選1位、2、3、4、5、6、7は4位、1位以下6、8、2、3位でありメダル圏内11秒7程度は必要である。男子に比べ本戦ではレーステクニックが勝敗を決める要因となり、男子にも言えることであるが、決してハロン競走にならない、後方選手はタイミングを見て先行する光景が見られた。

500mTT

優勝タイムの35秒187は世界記録と0.17秒と肉薄するものであり、国内大会優勝タイムと比較すると3秒の開き、エントリー選手のスプリント順位と

比較すると 500mTT, 1, 2,4,5,6 位がズリト 1 位, 5,2,8 と相関関係は高い。

2kmIP

予選 1 位タイムは 2 分 24 秒台の世界新記録であり, これまでの記録を 1 秒短縮。最初の 1km を 1 分 12 秒台で入り次の 1km を 1 分 11 秒台で上がるハイペースである。メダル圏内は 2 分 30 秒を切らなくてはならず難関である。



(2kmIP スタート前 梶原選手)

ロードレース

男子はイタリアが 1～3 位, 6 位を占め, 女子も 1, 3, 9 位も押さえる圧倒的な強さであった。日本選手参加 1 名は 1 分差の 50 位, タイムトライアルは優勝者と約 4 分の差, 39 位であった。

【UCI 施策と強豪国の実情・強化策】

現在のトラックレースについてはヨーロッパのロードレース人気に比べ, やや低調である。UCI への加盟国が減るとオリンピック種目からも外されてしまい, UCI も 4 月から 10 月のエリート世界戦までをロード・シーズンとし, 11 月から 3 月トラック世界戦までトラックシーズンとしてワールドカップ戦を行い出場ポイント・入賞ポイント制, 世界戦の枠, 強いてはオリンピック国別枠を更に種目についても, なるべく観客受けする種目の導入に着手している。近年では 2 人制による女子チームスプリント, オムニウムという 1 日に 5 種目出場し, 順位ポイントを競うものでジュニア世界戦では本年から実施された。

強豪国といえばジュニア・トラック男女に関してはオーストラリア, ドイツ, フランス, イギリス,

ニュージーランドが特に強い。

特にオーストラリアは 2000 年シドニーオリンピックを目標に全競技指導者育成ならびに競技者育成プログラムが完成し, 崩壊した旧東ドイツのトレーニングに改良を加えている。それぞれ専任スタッフを配置, 特にメンタルトレーナーの同行は思春期ジュニアにとっては必要である。過酷なトレーニングと拘束そしてナショナルチームから落ちてしまう, ストレスから目標の走りができなくて大きく泣き崩れる選手を抱きしめ, 的確なアドバイス。優勝の嬉しさに大泣きする選手を次の出走までにコントロールする手腕は見事である。また, 殆どの競合国を含めた多くの国ではスタッフはエリートと同様人物を配置している。専任スタッフが居ないのかはたまた後述する一貫指導の方策であるのか定かではないが早ければ次年度, トラックにおいてはエリート入りする選手をジュニア時代から指導する方策である。確かにジュニア時代から選手とともに歩むことにより選手の癖も, 性格も関われば相互理解が深まる。

我々, 高体連指導者が関われるのは通常 3 年間, その期間, その後, 所属をほうり出しては大変難しい。

また, 本年 1 月に日本ジュニアが参加したシドニーユースオリンピックの結果をみるとスプリントで日本選手が優勝したり大差は感じられない種目も存在するが, その後, 完璧に計画されたナショナルチームでの育成に大きく水をあけられる。

近年, 日本においても教育の多様化, 弾力化, そして特色ある学校づくりと称して学校改革が進む。都道府県高体連を通じて (財) 全国高体連へ特に専門学校, 通信制学校の加盟を始め, 近い将来は株式会社の学校も設立・加盟する恐れも視野に入る。

問題なのはほぼ同じ条件での活動状況である。最低必要単位以外は専門スポーツ, 外部プロコーチに対しては教育委員会も警戒感を強める。しかし, 一部スポーツでは特定競技を中心に優秀指導者の配置された, 特定中学, 高校へ優秀選手を集め英才教育・一貫指導を進めている。(体操・バレーボールなど) 高校へ入学しユースチームを選ぶか, それとも部活動としてインターハイや高校選手権を目指すか選択

を余儀なくされている競技も存在する。(サッカーなど) 自転車競技の場合、ジュニア指導は高校現場に一任され、指導に関して金も出さなければ、口も出さない状態が長く続いていた。都道府県内では試合経験不足と対外試合の多くは、都道府県外へ遠征する。JCF主催の一部大会も、出所は別として参加者の旅費負担までして参加を求め、高校普及のために競技器材である自転車までも貸与する時代も経験している。



(ケイリンスタート前、雨谷選手)

以上、言葉足りないが日本の現状を踏まえた上、強豪国を考察しながら、日本の進むべき道を考えてみたい。ご承知の方も多いかもしれないが、旧共産圏、ソ連・東ドイツが一時期スポーツの個人競技では全競技的にメダルを独占し続けた。しかし、東西ドイツの統合から少しずつではあるが育成プログラムが公表されるようになった。これは貧困から身売りするプロコーチの存在、自転車強豪国オーストラリアも東ドイツコーチから指導書を1ページ単位で買ったという噂さえある。今でこそ、医学・薬学分野でアメリカ・インドが上位を占めているが歴史的には医学の最先端ドイツでは2500万人国民の人的財産の無駄遣いを避けるため、そして有能な個性を埋没させない国家を上げてスポーツ・学術・芸術に取り組んできた。EU諸国は国境があっても、現在、殆どノンストップで通過できる。言葉も近々諸外国との交流で生きていくためには3か国語はしゃべり、インターネットの普及は目覚ましい。成功した施策は真似され、しかし、母国のプライドは捨てない。フランスがLOOKフレーム、マビックで武

装したら、イタリアはピナレロ・カンパニョロで対抗する。決して特定メーカーを推奨するわけではないが、日本の技術力をもってすればアンカーとアラヤで対抗できるのではないかとも考える。事実、日本の技術力を信じてアラヤホイールを頼まれたり、アンカーの購入方法や値段をしつこく聞かれた経験がある。しかし、精神的要素の高い自転車競技はツールドフランスで優勝した自転車にあこがれたり、最新鋭の新作を使えば速く走れるような気がしてしまう。



(フランスチームの格納庫)



(日本車も健在、多くの高校生が愛用)

強豪国の多くは自転車競技のみならずナショナル・チームが存在し、専任コーチと価値観の高く持った選手たちが存在する。韓国では兵役が半年間の短縮や国によっては報奨金制度等優遇措置が高い。最高の誇りと価値観を選手たちは持っていることは事実である。そこで絶えず競争が行われ残った者だけが表舞台に立つ、弱者にスポットをあてて感動を共有する日本人感情とは大きく異なる。典型的な例は1位を決めることにこだわる自転車競技。ロード

レースにおいてもトップがゴールすれば片付け作業に入る光景も珍しくない。強者優先に作られたルールよい例である。昨年、ベルギーで行われた世界戦トラックは通常、ナショナルチームが寄宿している宿舎に滞在した。部屋は個室で勉強机とシャワー固いベッド・簡易クローゼットがあるだけである。電話やテレビはもちろくない。選手はそこで1年間生活するわけである。大会期間中、夏休みで選手は不在であった。日本では2001年にJISS（国立スポーツ科学センター）が総工費280億という巨額を投じて設立。さらに年次計画でNTC（ナショナル・トレーニング・センター）がスポーツ振興計画のもと設備が整ってきている。しかし、自転車競技施設は見当たらない。世界的に見ればトラック競技は250mバンク、室内競技である。これも競輪施設の功罪であろうか、オリンピックでのメダル獲得が大きな行政を動かす手段であることには間違いない。

また、試行的に卓球競技から上記、施設でトレーニング・宿泊をしながら学校へ通うということが計画され、実施されていくようである。多くの強豪国はジュニアに関しては、ジュニア前のユースから計画的指導が行われ、ジュニア・ナショナルチームとして一定期間、拘束され、専門的なトレーニングを施され、試合に臨んでくる。

そのチームと同じ土俵で戦い、勝ち取るためには相当の工夫と英断が必要なのでないか今までの過去は否定しないが踏襲では結果が出せないのではないかと感じる。



(スプリント敗者復活戦 雨谷選手)

【今後の施策を考察する】

日本選手の現行体制、世界との差そしてメダル獲得できる可能性を考えた場合、このままで優秀なジュニア選手を育成できるのでしょうか？この問いかけに心あるまた、関係した高校指導者はNOサインを出すと思う。システムが変わらなければ無理。（誰が変えてくるだろうか）鋭意努力すれば近いうち必ず・・

この結論は簡単にはでないが、ただ言えることは世界ジュニア選手権大会第3回1975年から参加し続け、30年を超えても、メダル獲得者は数人である。その間選手選考は様々な選考方法が試行錯誤された。旧アマ車連時代、連盟からの指名、高体連からの推薦等、そして95年JCF設立のもとに選考大会としてJOCカップ大会、そしてスタッフは毎年変わり、残念ながら計画的に標準を合わせ、大会に臨んだとは言えないが時代背景も影響したであろう。

しかし、07年から大きく変わった。ディレクターであるF. マニエ氏が直接、選手選考に関わり、監督を引き受け、合宿から全て面倒をみるスタイルが実施された。

05年からJCF強化委員会内にロード部会とジュニア強化・育成部会が設立され、年度制と暦年制の問題はあるが指定選手を年内にまとめ1月からスタートできる体制。具体的な施策は4月からの自転車シーズンは所属に返し、オフシーズンに集中指導をするというものであった。1月・2月・3月と毎月合宿が計画されたが1回の合宿で頓挫してしまった。理由は2月、学校の推薦入試、その他、3月は選抜大会を控え、更に決算処理も間に合わないことが予想され断念したわけである。翌年、1月シドニーユースに合わせ12月合宿の許可も下り、計画進行中であったが、やはりスタッフの問題や実施の有無に関して統制がとれず断念。シドニーユースに向けた合宿は有志で行われた。4月は学校行事、新入部員指導・都道府県大会、連休は強化練習・大会、5月ブロック大会に向けて、JOCカップ、6月ブロック大会、全日本ロード、7月インターハイに向

けて、その他国体予選会など・・・8月インターハイ、都道府県対抗、9月国体、ジュニアの大多数を含む高体連選手と関係役員（学校教員）は都道県車連推薦の選手であったり、高体連役員は都道府県の中心的存在であり、計画的な継続した指導には難しさを感じるのではないかと考える。もはや、交代スタッフや間を縫っての直前にわか合宿では到底太刀打ちができない現実と苦悩の中から茶飲み話で“世界ジュニアをはじめ、海外遠征はご褒美大会として、選考大会で勝った者が行き、チームの監督が引率、辞退があれば次選手若しくは自費でも行きたい人・・・どんなに楽なことであろう。と談笑をした記憶が新しい。

しかし、現状は許されない。マニエ氏はジュニア時代に諸外国の選手と渡り合う、そして目標（世界ジュニアに向けて）計画的・トレーニングと最高スタッフで試合に臨む。その姿勢や経験をさせる必要がある。贅沢は決して必要ないが勝ちに行く体制は整える。事実、07世界選についてはマニエ氏の要望で2週間の合宿、エリートスタッフ（メカニック・トレーナー・専任コーチ）が合宿から帯同し、JCF所有エリート器材を借用、予定なかった全員ロードレーサー持参（アップ・クールダウン、宿舎から移動用）も実現した。



（アスレティックトレーナー：柳 浩史氏：自転車以外にもスピードスケートの帯同歴が長い、ボディケア・針・灸、食事管理・体調不良者への投薬ケアその他メンタル面で選手の緊張を和らげていただいた）



（専任メカニック：森 昭雄氏、元 1km 日本記録保持者、朝早くから夜遅くまで選手の自転車ケアに尽力いただいた）



（福田公生コーチ：合宿最初からロード終了まで4週間選手の面倒を見ていただいた。写真は練習前の諸注意）

また、08年はマニエ氏の考えがより具体化される年でもある。今から示すことは決定されたことではないが、1月にジュニア育成部会にて計画が練られる。昨年の反省をもとに時間をかけ事業計画が策定される。

3月 ジュニアナショナルチーム第1次

選考会、30名程度の指定選手選考。（新たに選考大会行なうより全国選

抜大会を利用してはどうか？）その場合、高校卒業ジュニアの取り扱いをどうするか？その他JCFより要望があり、参考記録がとれないものか？

1人1種目しか出場できないので弊害であり、1km有力選手の200mハロン、ポイント

選手の3kmの記録等

- 4月 30名での合宿(人数絞り込み),
- 5月 ゴールデンウィーク合宿(人数絞り込み)
- 6月 ナショナルチャレンジ(海外遠征若しくは外国チーム招致しての合宿)
- 7月 J世界選前合宿
- 8月 J世界選トラック・ロード
- 9月 アジア選手権?

原則ナショナルチーム解散

また、3月の指定選手選考において、07年は指定選手について委嘱状交付をしたがエリートで行っている指定選手承諾書を提出してもらおう方向である。

そして、指定選手を受けた選手は上記スケジュールだけでなく、トレーニングアドバイス・所属指導者へのアドバイスも同時に行われ、高体連主催大会との両立は大変厳しいものとなる。ただ現実的には前述したように状況だけを考えると、あまりにリスクが大きく、片手落ちの部分も早急に改善が必要である。大学の推薦基準や競輪学校技能免除、優秀選手が抜けた場合のインターハイ特別枠など・・・

(その他)

ロード事業について



マニエ氏はロード事業についてはトラックほどの積極性とリーダーシップを感じることはできない。契約なのか、それとも自分自身がトラック専門であるためなのか?しかし、全面否定している訳ではないが同氏は現在の日本の交通事情(練習環境と一般公道でのレース開催の難しさ)を理解しており、更に選

手レベル・レースの開催数を考えても今から在任中にオリンピックへ向けたメダル対策は難しいと考えているのか推測は絶えない。“日本は歩道を歩行者と自転車が共存して走るように作られている。制限速度のある道路では自転車もその速度までしか法律上は出せない。”など日本の状況にはかなり詳しい。

そして自転車競技入門としてBMXについて日本は向いているのではないか。オリンピックでも導入されていると興味をみせている。

しかし、高校生が走れる唯一のステージレースであるツールドとうほくが本年で幕を閉じる可能性が高いことや、ジュニアを含めてロード事業が見直しをされているなかで、多くの選手や関係した先生方の強い要望があれば今まで参加実績のあるチョンジュMBC(開催時期が問題)、ツール・ド・ラビティビ、ジロ・デ・バジリカータの全てでなくても事業実施をする方向で考えては良いのではないかと思う。高校・ジュニアロード選手にとっては海外レースを走るとは大きな夢である。問題は資金援助と参加して帰国するまでの総務事項処理であろう。



【2週間の強化合宿】

7月16日～29日までの約2週間、世界選に向けての合宿が実施された。なにしろ初めての施策の為、実施に関してはJCF強化部の山田氏が帯同してのご尽力、競輪学校スケジュール調整にジュニア部会から田畑氏（競輪学校）、競輪学校、CCC修禅寺、日本サイクルスポーツセンター等の協力を得て行われた。ここまでジュニアに大掛かりな関係者の動員は初めてのことである。内容は曜日毎にマニエ監督が計画し、午前と午後のスケジュールが組まれた。トレーニング量としては少なめに感じたが、“質を高くする”等の選手への意思疎通の伝達が今後の課題と思われた。空いた時間は次トレーニングまでの準備時間であり、どうしても我々、教員は詰め込み偏重になりがちであったが、大きな疲労を残さないよう、毎日のタイムはマニエ監督自身が測定し若干のメニュー修正が行われた。世界選タイムテーブルでは例えばスプリント本戦にて1本目と2本目の間隔が1時間以上空く場合が多い、“それだけ集中すれば疲労もする、次への作戦も考えなくてはならない。”とマニエ監督はいつていた。

指示された練習が多い選手は、何10本でももがける。いかに短時間で集中をして、力を出し切ることができるかが鍵である。練習の一つ一つに絶えず目的意識を持たせ、考えさせる。自分で見れない部分

を指導者に検証してもらおう。監督は積極的に選手へも英語で話しかけ、簡単明瞭なアドバイス、ジェスチャーや絵で描いて説明する等徐々に距離感は近くなっていることが実感していった。監督の持論として選手それぞれに個性があるのだからトレーニングメニューは各自のものがあってこそ事実。

同じことをやるのは基本的にアップとクールダウンしかし、効率化と前回比較のために短距離・中長距離・女子、それと自費で参加したエリート選手男女の5種類のメニューであった。競輪学校生徒は当初、授業免除はならなかったが出発日が近づくと監督自身から交渉し、すべて世界戦モードになっていた。しかし、合宿が当初予定より2日間早く切り上げられてしまい、梱包準備終了、帰宅可能選手は一時帰宅が許された。これについては今でも理解に苦しむ。選手のストレスを感じ取って切り上げたのか、私としてはギリギリまでトレーニング。自転車がなければ代用でもある程度の緊張感と充実感を持たせながら成田へ向かいたがった会う機会があれば納得いく答えが聞きたい。ロードまで参加選手は1か月間の拘束となり、このような経験のないジュニア選手にとってはエリートカテゴリーに向けて、また、エリートスタッフがジュニア期から携わることは一貫指導完成に向けての模索であるといえよう。（下図は短距離選手メニュー）

	Morning	Afternoon
Monday		Warming up 20mn 46x15+1x60m 46x15 Standing start 4x60m 48x14 3x standing start team sprint
Tuesday	Warming up 20mn 46x15+1x60m 46x15 Flying start behind motorbike 3x333m 46x14/48/48x14	Road 1 hour easy
Wednesday	Warming up 20mn 46x15+1x60m 46x15 Standing start 4x60m 48x14 3x standing start team sprint	Road 1 hour easy
Thursday	Warming up 20mn 46x15 Flying start 2x60m46x15(recover 5mn) 2x100m46x14 by 2(recover 10mn) 2x200m48x14 by2(recover15mn)	Road 1 hour easy
Friday	Warming up 20mn 46x15+1x60m 46x15 Standing start 4x60m 48x14 3x standing start team sprint	Rest
Saturday	Road 2 hours	Rest
Sunday	Rest	Rest

(中長距離選手メニュー)

	Morning	Afternoon
Monday		Track 45mn 46x15
Tuesday	Warming up 20mn 46x15 3x2mn 80% with 20mn recover 51x15	Road 2 hours
Wednesday	Motorbike 1 hour	Road 2 hours
Thursday	Warming up 20mn 46x15 3x3mn 80% with 20mn recover 51x15	Road 1 hour easy
Friday	Warming up 20mn 46x15 Standing start 4x1km with 5mn recover 51x15	Rest
Saturday	Road 3 hours	Rest
Sunday	Rest	Rest

7月29日(日) 出国日

現地へはアメリカ：ロスアンゼルス経由での乗り継ぎでの渡航計画がとられた。約9時間半の旅である。右の写真を見てわかるように器材は何と40個を超えてしまっている。一人一人の荷物重量制限があり、国際便だと20kg~25kgまでと厳しい。自転車2台で20kgを超えてしまっている。スーツケースは大型だと空でも5kgあり、選手はスポーツバックに統一した。超過分は航空会社により、ヨーロッパ便はKgオーバー×8,000円とかなり高額。20kg超えると16万となる。(自転車が買える!) アメリカ便は原則個数、更にJCFスポンサーのJALとの契約で少しは融通が効いたようだ。

現地情報としては標高1800mの高地、寒暖の差が激しく、言語はスペイン語、会場のアグアスカリエンテスはメキシコシティから500kmに位置する。



移動用のレンタカーや宿舎手配等の感覚が日本とは異なり出発直前になっても一部確認が取れないなどハプニングが予感される渡航であった。成田からロスまで約9時間半、更に4時間の飛行時間。選手は特に疲労は感じた様子ないが、アグアスカリエンテス空港到着時に大きなハプニングに見舞われる。選手団のボストン鞆、自転車2台、その他器材が到着しない。小型飛行機であり乗り切れなかったようだ。着替えや練習用具も到着しないままホテルへチェックインとなった。

(アエロメキシコ航空)



(乗り継ぎ飛行機は小さかった)

選手は自転車走行できる準備品（シューズ・ヘルメット・練習着）は機内持ち込みするよう指示したが全員確認まではしなかった。後の祭りである。最悪、ロスト・盗難の可能性もある。若干遅れて合流するマニエ監督に日本から持参してもらおう手はずを整えた。しかし、予備のヘルメットは手配についてもシューズをもっている選手がどれだけいるだろうか。今後の海外遠征では気をつけたい点である。

7月30日(月)



(宿泊したホテル)



荷物は依然届かない。ロードレーサーでバンク内を周回練習、オーストラリアチームがジャージを貸してあげようか?などと言われてしまった。



出入りのIDチェックはかなり厳しい。拳銃をぶら下げた警察官がガード。選手だとわかっていても忘れると入れない。選手は家族との話も金網越しにしかできない。子どもを応援する姿の親は世界共通であった。

【食事について】

食事は大変重要なファクターのひとつで多くのジュニア生徒はある程度は考えているが現場対応の自己判断はきつい。マネエ監督は基本的に余り規制をしない。“限度を超さない食べ方さえすれば”と大変寛容であり、前任のゲリー監督とは大きく違う。

海外の食事は地域にもよるが日本食よりはるかに高脂肪、高カロリーであることは間違いない。摂取と消費カロリーバランスがプラスに転じればあっという間に数100gからkgまでの増加をたどる。部品で数10g差に大枚を投じても自分自身が脂肪で重くなることは回避しなければならない。

環境の違いや疲労から内臓が弱り、下痢・便秘を起こす選手も少なくない。

今まで下痢止めの定番である“正露丸”もメーカーによっては禁止薬物が含まれる。

日本人が500名くらい在住している町(日産自動車メキシコ工場がある)なので日本食の料理があるはずと思っていたが到着時のアテンドしてくれた旅行会社の人に紹介をしていただき、この店が大変重宝し、今後、食事の中心となる。



(生ゴミの味がするといって全員残したタイ米ライス) 炭水化物・たんぱく質・脂質とかなり偏重さらにパン・デザートプリンがつく。肉は固い。



(メキシコ料理のスープ)



(15cmのサンドイッチSUBWAY)



(直径の大きいピザ)

※その他 清涼飲料水はコーラ・スプライトが店頭で多く100%オレンジジュースはスーパーいかないと手に入らない。最初の2日間くらいはきつかった。



(紹介された日本食堂：座布団・座敷には驚きました。日本の音楽も流れています。)



(野菜中心のおかずも出来上がりスタッフ用)



(野菜もやっと摂れるようになり、各自チョイス)



(昼食の弁当も配達してくれ、大変便利でした)



(練習は指定練習が約2時間毎日設定されている)



(屋外競技場はフィールド内テントが1か所)