

2days race in 木祖村 2006 大きな事故も無く無事終了しました。個人タイムトライアルで獲得したリーダージャージを手放さないまま、レースリーダーは残り全てのロードステージをしとめました。個人タイムトライアルで優位を示し、集団スタートのロードレースでアシストマンにがっちりガードしてもらい、ライバルたちの危険な動きには全てチェックを入れる体制でした。監督さんには、ほぼ、心配の無い試合展開だったと思います。

個人タイムトライアルでの優位を獲得すると、以降のロードレースの展開が楽になる事例になると思います。個人タイムトライアルで上位を同一チームが獲得した場合、ロードレースで、個人総合成績を逆転する可能性のある危険なアタックにチームメイトのうちから誰か一人が交互に対応してゆけばよいことになります。上位3名が同じチームで占められた場合、個人総合成績逆転を狙ってアタックする側が、くたびれてくる、「とても逆転できないのではないか」と思わせることが可能な展開です。レースリーダーのチームが集団先端付近をがっちり固めて、全てのアタックにチェックが入る状態です。レースリーダーのチームが集団を支配している状態です。支配が揺るぎない状態です。

「個人タイムトライアルにおいて、優位に立つことで、以前、以降のロードレースステージで、どれ程、展開として楽になるか。」このことを上手に説明できないのがもどかしいです。このことを実感してもらえる場所が、国内において少ないことがもどかしいです。

個人タイムトライアルとロードレースの関係から、機材に関して考察してみたいと思います。

2days race in 木祖村は競技展開が面白くなるように以下の点について、処置をしております。

1. 実業団ランキング 76 位以下に参加選手を限定。同じ程度選手が競い合うことを想定。
2. 1 チーム 4～5名の登録としています。特定チームばかり人数が多い展開は不公平と考えました。
3. 逃げ集団の構成とタイム差、スプリント結果、ボーナスタイム付きスプリント結果、他選手と観客に直ちに通告する体制になっております。
4. 安全を確保するために、大集団後方にドクターカー、最後尾サグワゴン前方に救急車が全距離走行します。
5. ステージ 1A として個人タイムトライアル実施。チーム車両が選手を追走する体制です。国内の競走では TOJ と 2days race in 木祖村だけで実施しています。

同じ程度の実力の選手が、個人タイムトライアルを走行して、レースリーダーからのタイム差を持って、ステージ 1B 以降の集団スタートのロードレースに臨みます。ステージレースの最初に行われるタイムトライアルをどの程度の距離にするかは、オルガナイザーの裁量です。残りのロードステージの距離が十分に長く、レース後半に十分長いタイムトライアル(ツールなどは、60km!)が、設定されている場合、プロログとして8km未満を選択する場合があります。2days race in 木祖村では、残りロードステージが合計距離200km余ほどしかないので、レース後半に決定的なタイムトライアルステージを入れる余裕も無いので、ステージ 1A として8.5kmの距離で個人タイムトライアルを実施しました。8.5kmの距離であること、レースの最初にフレッシュな状態でタイムトライアルに出走することなどから、先頭からのタイム差はステージ 1A 以降のロードステージで逆転可能な範囲に収まってくれることを期待して設定しました。

2006年ではステージ優勝した島田選手から30秒以内に6名、60秒以内に41名が分布しました。強い北風が吹いて、ゴール手前の上り坂は向かい風になって条件は昨年よりもずっと悪かったにもかかわらず、昨年のベストタイムを更新しています。このタイムトライアルで受けたタイム差を背負って、ロードステージでの逆転を狙って、ステージ1B以降に向かいます。

集団スタートのロードレースでは、ゴールする集団に対しては同一タイムを与えるので、個人タイムトライアルで受けたタイム差を取り返そうとするには、ボーナスタイム付きスプリントでボーナスタイムを稼ぐか、集団から逃げ出して決定的なタイム差を作り出すことです。前者は1回のボーナスタイムスプリントで3秒、2秒、1秒が与えられるだけです。個人総合順位を大きく変えるものにはなりません。決定的なのは、集団から逃げ出してタイム差を稼ぎ出すことです。

2days race in 木祖村のコースはダム湖を周回する9kmのコースです。大きなのぼり坂はゴール地点で標高差80mの登り坂があるだけですが、小さなのぼり坂が繰り返し現れて、コーナーが際限なく続くコースです。スピードのある、タフな選手に向いているコースです。大きなのぼり坂が無いので、マイペースで走ると後ろが消えていたという展開はありません。アタックする決意と決まりかけたアタックを継続する意思が必要です。無論、一緒に逃げて行く選手集団の協力関係も、重大な条件です。一旦逃げが決まりかけても、追走する大集団先頭付近を、追走する同一チームで固めて、アシストマンを使い切る覚悟で追っかけたならば、振り出しに戻すことが可能なコースということです。このコースで30秒を逆転することの大変さを、チームプレーをほとんど必要としないCSCでのタイム差の出来具合と比較してみてください。

2006ステージ1Bでは大集団のまま展開して、ゴール前の登り坂で集団が分裂して、ステージ優勝者から大集団まで10秒ほどしかタイム差が発生しませんでした。ステージ2では、中盤、終盤に逃げが発生して、最終的には7名が大集団に対して2分13秒の差でゴールしています。この集団ごとのタイム差にボーナスタイムとペナルティタイムを加えて個人総合時間が算出されます。もし、秒までの計算で同じ時には、タイムトライアルで記録した1/100秒で優劣を付けます。

実績順位	氏名	チーム	成績	車輪	ハンドル	仮定向上時間	仮定成績	仮定順位
1	島田真琴	法政大学	0:00	エアロ	エアロ	-0:00	0:00	2
2	須崎渉	法政大学	+0:30	ノーマル	ノーマル	-0:30	0:00	1
3	丸山厚	スワコR	+1:10	エアロ	エアロ	-0:00	+1:10	6
4	奈良浩	チバポンス	+1:21	ノーマル	エアロ	-0:20	+1:01	4
5	佐藤成彦	Spacebike	+1:25	ノーマル	ノーマル	-0:30	+0:55	3
6	諸田展明	ミノムシ	+1:38	不明	ノーマル	-0:30	+1:08	5
7	藤田勉	JMSbyAMD	+2:11	ノーマル	ノーマル	-0:30	+1:41	7
8	大村寛	法政大学	+2:45	エアロ	エアロ	0:00	+2:45	8
9	鈴木良則	BM	+3:20	ノーマル	ノーマル	-0:30	+2:50	9
10	北川拓	マタドール	+3:25	不明	エアロ	-0:20	+3:05	10
11	山口公一	マタドール	+3:38	ノーマル	ノーマル	-0:30	+3:08	11
12	田端伸行	Spacebike	+3:40	ノーマル	ノーマル	-0:30	+3:10	12
13	遠藤績徳	Spacebike	+3:43	ノーマル	ノーマル	-0:30	+3:13	13
14	後藤晃治	カダフルト	+3:45	ノーマル	ノーマル	-0:30	+3:15	14
15	山田隆史	マタドール	+3:53	不明	ノーマル	-0:30	+3:23	15

上の表は、もしノーマルハンドル、ノーマルホイールの彼がエアロダイナミックハンドルを使ったならば-20秒、もしエアロダイナミックホイールを使ったならば-10秒の想定をして、実

際の成績にそれぞれ、10秒（エアロダイナミックスホイール）、20秒（エアロダイナミックスハンドル）を差し引きした計算です。仮定順位1位と2位は同タイムですが、タイムトライアルでの1/100秒が効いて、順位が逆転しています。実績順位3位から6位にかけては、エアロダイナミックスハンドル、エアロダイナミックスホイールをそれぞれ使用している選手、していない選手がいるために、仮定順位が大きく入れ替わっています。順位が変動しないように見える9位から15位にかけても、エアロダイナミックスハンドル、エアロダイナミックスホイールを使ったならば、順位が大きく上がる可能性があるわけです。全員がエアロダイナミックスな機材を使ったならば、同じ条件になるのですが、2006時点では、エアロダイナミックスな機材を使うだけで、15位の選手まで賞金範囲の10位以内に飛び込む可能性があることを示しています。使用しない理屈は見つかりません。使うべきです。

最低限度平地のタイムトライアルでエアロダイナミックスハンドルは、総合ベストテンを狙う選手には必要な投資であるようです。

出来るならば、エアロダイナミックスホイールも1セットあれば、チーム全員がやりくりできますので、貴重な10秒が稼ぎ出すことの出来る機材のようです。

大石コメント：過去の2 Daysの結果を見れば、個人TTのトップが最終的に逃切り優勝するパターンが多いです。理由として考えられることは、木祖村に参加する選手のレベルでは、後のステージで逆転できるだけの、個人の力+チーム力が無いことがあげられると思います。もう一つの理由は全てのステージを同じコースで走らなければならないことです。個人TTも残りのステージも同じコースでは、タイプの違う選手が活躍できる可能性は低くならざるをえません。

競技展開を面白くすることは、開催側の様々な配慮が必要なのはもちろんですが、基本的には参加する選手のレベル・モチベーションの問題です。2 Daysに参加しているチームでチームプレイが可能なチームは、数チームに過ぎないと思います。レース展開を面白く出来る実力を持った選手（チーム）が多く参加すれば、自ずと展開も面白いものになるはずですが、ただし、現実問題として2 Daysの参加基準内でその様なレベルに達している選手が少ないことは明らかです。

「エアロダイナミックスハンドル20秒、エアロダイナミックスホイール10秒は妥当か。」  
当たらずとも、遠からずな数字だと考えております。このあたりの厳密な考証は専門家に任せますが、個人的体験からは、ほぼこのくらいにタイム差が出るのでは無いかと推定しております。かつて、もう少し踏めた頃、トラックでのトレーニングメニューで30分間トライアルをこなしておりました。エアロダイナミックスハンドルに換えただけで2～3%のタイム向上が成されました。エアロダイナミックスホイール（後輪ディスク、前輪浅い三角リム）に換えただけで1～2%のタイム向上が成されました。2days race in 木祖村ステージ1 A優勝タイムが12分14秒ですので、単純に2～3%で20秒、1～2%で10秒とただけです。ハンドルについてはそれほど製品の差がタイム差に現れるとは思えませんが、ホイールに関しては正直なところよく分かりません。画像信州ふおとふおと館<http://www.jooj.tv/photo/> から判断して、ノーマルホイール程度かエアロダイナミックスホイールかの2種類を想定しただけです。製品に応じてノーマルホイールと比べて、0秒から10秒の間、製品によっては10秒以上のタイム短縮が出来る可能性があると思います。

無論、エアロダイナミックスハンドルにも、危険率があります。ややコントロール性が悪いので、コーナーの多い2days race in 木祖村ステージ1 Aのタイムトライアルでは、思わぬロスタイムを産む可能性があります。

大石コメント：エアロバーは確かにドロップハンドルに比べてコントロール性は劣りますが、普段からの練習である程度のテクニックを身に付けておけば、木祖村のコースでは十分使用する価値があ

り、タイム短縮の強力な武器になります。コースにある大小のカーブは、スピードを落とさずにクリアできるカーブとブレーキによるスピードコントロールを必要とするカーブがありますが、その比率を考慮してもエアローバーを使用した選手が有利なのは明らかなコースです。

同様に、エアロダイナミックスホイールも、ダム堤体上で強烈な横風を受けることを考えると、TT専用のディープリムあたりの方が有利な事態があるかもしれません。

メカに詳しい方、どの車輪がどんな条件の時にノーマル車輪からどのくらい有利になるか、検証していただけたら、大変有り難いことです。

大石コメント：このコースでのホイールに関して理想を言うと、リア・ディスク、フロント・ディープリムの選択がベストです。一部コース（堰堤上）の横風が走行に致命的なトラブルを及ぼすのであれば、状況によりリアをディスクからディープリムに変更する等の処置はもちろん必要でしょう。

藤森注：この文章はニューサイクリング誌 2006 年 8 月号掲載の文章です。