前口上

個人タイムトライアルは、その名の通り、指定区間を一人で走り所要時間で順位を競うものです。競り合い、追走やスプリントなどありませんので、単調となりやすいです。平たく言うと、単調な競走になりかねません。しかし、必ず実施されている競走です。なぜでしょう。

個人タイムトライアルの価値、真実のレース

単純な競走ですが、言い訳なしの競走ですので、選手の実力をそのまま測ることが出来るとされています。1日、1本だけのタイムトライアルの試合（世界選手権個人タイムトライアル、GPメルクス、GPナシオン、イギリスの多くのクラブレース）もありますが、タイムトライアルの多数はステージレースのなかに組み込まれています。

集団スタートの平地ステージでは「強い風の中うまく逃げに乗れた」、「アシストマンに助けられた」、「スプリントゴールでタイム差が出なかった」。実力以外の「運」に左右される部分が多いのが集団スタートのロードレースの特徴です。

大きな山岳区間では、有力選手といえどもチームのアシストをそれほど期待できません。アシストマンが登り坂を一定のペースで走って、先頭集団とのタイム差を最小にするように努力したとしても、最終局面では自力で坂を登れるかどうか、で山岳区間の成績が決まってしまう。

では、「強い選手」というのは坂が登れるだけの小柄な痩せた選手とするのか、という質問に対して、多くのステージレースは「否」との答えを出しています。筋肉質なスプリントに強い選手、大柄な平地が走れる選手も小柄なヒルクライマーと同じように評価しています。筋肉質なスプリントに強い選手にはボーナスタイムとスプリント賞として。大柄な平地が走れる選手には個人タイムトライアルとして個人総合時間に反映する形で。

個人タイムトライアルでは個人の力でどれだけ平地を走れるかで、タイムトライアル区間の成績が決まってしまうからです。

登り坂の多いステージレースでは山岳区間と個人タイムトライアル区間で必ず上位に入らない限り総合優勝はありません。平坦な国のステージレース（オランダ、フランダース、デンマーク）では、石畳や狭い道の勝負所と個人タイムトライアルで必ず上位に入らない限り総合優勝はありません。個人タイムトライアルを持たないステージレースはごくまれです。

タイム計測の方法

ツールなどの画像では電子計時が当然のように映ります。ツールは世界最大の自転車競走だからです。では、田舎の小さなステージレースでは？手動計時のほうが多数派です。手動計時の仕組みは以下の通りです。

前日までの個人総合成績の逆順で、選手には出走時刻を指定する。

個人総合1位の選手は常に最終選手として発走する。

スターターは選手を指定された時刻①に出走させる。

タイムキーパーはゴール通過時刻②を 1/100 秒まで記録する。

区間時間 = ② - ① 区間時間の最も少ない選手が区間優勝とする。

極めて単純な仕組みです。単純ゆえにスタート地点とゴール地点が別の場所でも対応できます。また、万が一スタート地点の時計とゴール地点の時計がずれていても、選手間の相対的なタイム差(Z選手がY選手から〇〇秒遅れた)は揺らがないです。

この仕組みの鍵は「指定時刻」です。

では、スタート指定時刻に遅れた X 選手はどうなるのか。

何もありません。タイムキーパーは、X 選手はスタート指定時刻に出走したとみなしてゴール通過時刻を記入します。X 選手がスタートにどれだけ遅れたかは一切考慮されません、記録されません。

区間時間 = ゴール通過時刻 - スタート指定時刻 となります。

フライング防止のためのタイムペナルティー

では、では、スタートでフライングを犯した W 選手はどうなるのか。

2days race in 木祖村 2007 では以下の処置とします。(テクニカルガイド)

具体的には、以下の通りです。

出走時刻 12 時 0 1 分 0 0 秒の V 選手が 0. 1 秒のフライングを犯して、ゴールが 1 2 時 1 1 分 0 0 秒 0 0 でゴールした場合です。V 選手の実際の所要時間は 1 0 分 0 0 秒 1 0 です。

フライングを考慮しない区間時間は 1 0 分 0 0 秒 0 0 です。

意見 1. 実際にフライングした秒数を加えてやればいいではないか

反論 1/100 秒まで計測して順位を決めるときに、フライングの秒数を 1/100 秒単位で手動計測加算することは、事実上不可能。

意見 2. フライングをやった選手はトラックと同じで再出走させるとよいではないか。

反論 実際の出走順番、時刻が大きく変わってしまう可能性がある。ゴール地点のタイムキーパー、コース沿いの観客にはひどく分かりづらい競走になる。

意見 3. フライングを 1 秒単位に切り上げて、1 2 時 0 0 分 5 9 秒発走とみなしたら。

反論 1 秒前後のフライングを犯した場合、1 秒なのか 1 秒 0 1 で 2 秒なのか計測しなければならない。フライング自体を抑制させることが出来ない。

意見 4. フライングを 1 秒単位に切り上げて、1 2 時 0 0 分 5 9 秒発走とみなしたうえで、ゴール時刻にペナルティーとしてフライングと同じ秒数 1 秒を加える。

V 選手のフライングを考慮しない区間時間	1 0 分 0 0 秒 0 0
V 選手の実際のフライング秒数	0 秒 1
V 選手の実際の区間時間	1 0 分 0 0 秒 1 0
V 選手が発走したとみなす時刻	1 2 時 0 0 分 5 9 秒 0 0
V 選手のゴール通過時刻	1 2 時 1 1 分 0 0 秒 0 0

V 選手のフライングペナルティー

1 秒

V 選手のペナルティー込みの区間時間

$$= 12 \text{ 時 } 11 \text{ 分 } 00 \text{ 秒 } 00 \quad - \quad 12 \text{ 時 } 00 \text{ 分 } 59 \text{ 秒 } 00 + 1 \text{ 秒}$$

$$= 12 \text{ 時 } 11 \text{ 分 } 00 \text{ 秒 } 00 \quad - \quad 12 \text{ 時 } 01 \text{ 分 } 00 \text{ 秒} \quad + \quad 1 \text{ 秒} \times 2$$

$$= 10 \text{ 分 } 00 \text{ 秒 } 00 + 2 \text{ 秒}$$

$$= 10 \text{ 分 } 02 \text{ 秒 } 00$$

意見4の利点は、選手は出来る限りフライングを避けるようになること。フライングをした場合の計算処理が単純であることです。

スターターのカウントダウン「5, 4, 3, 2, 1, go」のうち、「go」の前に動き出した場合、フライングです。スターターが確認するほかに、ホルダーも二重の確認をします。ホルダーも審判資格を持っていて、判断を下すことが出来る人間を配置しています。ツール・ド・北海道でスターターを勤めたとき、確認の内容はスターター：「やったな」、ホルダー：「はいやりましたね」だけでした。無線で本部に「V 選手フライング1秒」と通知するだけでした。

仕舞い口上

コミュニケが発行されて、タイムペナルティー2秒を見て初めてびっくりするとしたら、だいぶあわてて出走したことになります。2days race in 木祖村では距離8.5 kmです。2006優勝時間12分14秒のコースです。フライングを犯すほどぎりぎりのスタートをしなくても十分な差がつくコースのようです。エアロダイナミックハンドルアタッチメント、ディスクホイールなどの機材の選択で20秒から30秒の差が出てしまいます。機材についての検討は別原稿「彼らがそれを使ったならば」を見てみてください。