

「これは難しいコース」「これは易しいコース」と良く私達は口にする。地図上で一見簡単に見えるコースでも、実際にそのルートを進むことができなければ、たちどころに難しいコースへと変貌する。

まずは、己を知る

練習では「出来ないことを出来るようにする」という心構えが大切で、試合では「出来ないことはせず、出来ることを確実にやる」という心構えが大切です。そして「出来ないこと」「出来ること」というのは各個人の習熟度によって違います。「その人にとってのベストルートは一人ひとり異なる」と言われるのもそのためです。

しかしレース後には、経験の浅い選手ほど「何だ、そんなルートがあったのか。そのルートを通っていればもっと速く行けた」「こんな簡単なところでミスしてしまった。あそこでミスをしなればもっと上の順位だった」と、出来なかったことをさも出来たかのようにとらえてしまうものです。そうした選手は、自身の習熟度の把握と共に、レグやコースの難易度の見極めをうまく行えていないと考えられます。

各個人の習熟度の見極めについては本人にお任せするとして、今回の講座ではレグやコースの難易度の見極めの上でのヒントをお伝えしていくことにします。

コースの難易度とは？

「コースの難易度」＝「ルートチョイス&プランニングの難易度」×「実行の難易度」

初級者の犯しやすい判断ミスに、「ルートが見えやすいレグを易しいレグと思い込んでしまう」というものがあります。オリエンテーリングはルートチョイス&プランニングをして終わりではなく、それを実行しなければなりませんから、ルートが見えた・プランが立った後にもう一度気を引き

締める必要があります。つまり、ルートチョイス&プランニングが易しいか難しいかという区別とは別に、実行において易しいか難しいかを区別するべきなのです。

ルートチョイス&プランニングの難易度と、実行の難易度、それぞれに影響を及ぼす要因を幾つか挙げてみます。

<ルートチョイス&プランニングの難易度に影響を及ぼす要因>

- レグの長さ
- 地形や道、ヤブ、オープンなど線状特徴物や面状特徴物の数(量)
- 地図の読みやすさ
 - ・縮尺
 - ・作図が大味か、細かいか
 - ・作図が美しい(巧み)か、そうでないか
 - ・「緑」の地図か「白」の地図か

<実行の難易度に影響を及ぼす要因>

- 見通しの良し悪し
- 走行可能度の良し悪し
- 線状特徴物や面状特徴物の方向性
 - ・特徴物を辿るか、特徴物に沿うか、特徴物を横切るか

あくまで大雑把なくくりですが、前者は主に地図上の問題で、後者は実地での問題です。

前者について、「レグの長さ」や「特徴物の数(量)」などと記しましたが、必ずしも「レグが長ければ難しい」というわけではありません。また、特徴物は少な過ぎればチェックポイントの設定に困りますが、多過ぎてもプランニングが煩雑になります。「縮尺」についても、1:15000 図で描くと対処しやすくなるエリアや 1:10000 図の方が対処しやすくなるエリアなどいろいろあります。こうした項目については数値に難易度が比例するというのが一般的に言えません。その人にとって数量が「適度な」時ほど易しく感じられる、そしてどこを「適度」と感じるかは各個人によって異なる、ということになりそうです。

一方後者の「見通し」や「走行可能度」については、「良い」ほど易しく、「悪い」ほど難しいと一般的に言える

と思います。「特徴物を辿るか、沿うか、横切るか」について、一般的にどうなのかは言うまでもありません。

ここで、両者を組み合わせて図1のように表してみます。図表中、に該当するものは「易しい」、に該当するものは「難しい」と考えて差し支えないレグです。そして と は両者の掛け合わせの結果、同様に難しいレグであると判断されます。とは、例えば無数の選択肢がありそうなロングレグで、チョイス&プランニングは時間が掛かるけれども、ルートを読み取ってしまえばシンプルなラインの乗り換えを行うだけ、という場合などが考えられます。には、コントロール間に特徴的がなく平らなため「直進」ということがすぐ読み取れるものの、特徴がないゆえにアタックが難しくなるレグなどが該当します。

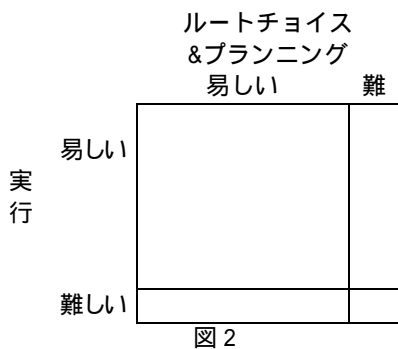
		ルートチョイス &プランニング	
		易しい	難しい
実行	易しい		
	難しい		

図 1

これらは同程度の難しさをはらんでいると言えると思われるのですが、ルートチョイス&プランニングは実行に先行するため、レース中も のようなレグには十分な注意が払えるのに対し、 のようなレグに対しては注意が疎かになりがちです。こそが、オリエンテーリングの総合力の差が最も現れやすいレグなのかもしれません。そこに気付かないと、先に記した「そのルートを通っていればもっと速く行けた」「あそこでミスをしなればもっと上の順位だった」と、調子や運だけのせいにして、改善への着手が遅れてしまうことになりかねません。それを避けるためには、ルートチョイス&プランニングの難易度だけでなく、実行の難易度を考慮しつつしっかりとレースを振り返ること、そして普段から机上の読図練習と実地のナビゲーション

オン練習をバランス良く行い、読図練習の際も実行イメージを織り込み、「注意力の配分」を意識することが必要です。

なお、図1では から まで、等しい面積を与えていますが、トレインの制約やコース設定のコンセプト、各個人の習熟度によってそれぞれの比率は変わってくることを蛇足ながら書き添えておきます。ということは、力をつければつけるほど図2のように、その選手にとって に該当するレッグの比率を高めることができ、 や へも濃い注意を注ぐことができるわけです。



難易度と速度の不一致に注意

トレインの制約、という話が出たところで、もう一つ確認しておきましょう。「レッグやコースの難易度と、オリエンテーリングの巡航速度は必ずしも対応しない」ということです。ここも勘違いしやすいところで、走力自慢の選手ほど「あのレッグではミスをしたがスピードは出せていた、ミスをしなければ良いタイムが出せていた」と考える傾向があります。それはごもっともだとしても、そう考える時は、同時に「あそこはスピードを抑えるべきところだったかもしれない、自分は必須の手続きを省いたことで速く走れるように感じたのかもしれない」という可能性も考慮する必要があると思われる。

これも表(図3)にしてみます。そして、レース中の走行スピードに影響を与える要因を幾つか挙げておきます。

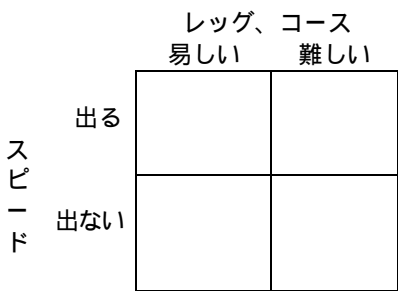


図3

<レース中の走行スピードに影響を及ぼす要因>

- 傾斜
 - ・登りか下りか
 - ・急斜面か緩斜面か
- 草や木の茂り具合
 - ・視界を遮る度合い
 - ・足に絡まる度合い
- 地面の状態
 - ・固さ、柔らかさ
 - ・湿り具合(ぬかるみ滑りやすさ)

図3中、 は例えば道に向かって登るだけの部分やヤブを横切るだけの部分、滑りやすい道を通るだけの部分などが当てはまります。こうした部分はそのミスを起こすことは少ないのですが、ともすればストレスを溜めることになり、そこを通過した先で苛立ちや焦りが噴出してミスにつながることもなります。「オリエンテーリングだからこうした場所を走ることもある」「自分だけでなく他の選手もスピードが落ちる部分」と割り切って、無用なストレスを抱えないように注意しましょう。

ここでも、 や は適切な注意の量が自然と払われるので良いとして、 や への対処が重要だと強調しておきます。参考までに、筆者はそれぞれの場所に対処する上で、 の部分は「気持ち良く」、 の部分は「手堅く」、 の部分は「忍耐強く」、 の部分は「慎重に」走り抜けるというスローガンを設けています。

レースの難易度

$$= \text{コースの難易度} \times \text{状況の難易度}$$

レッグの難易度は先述した要因の他、そのレッグがコース中のどこに現れるかによっても変わってきます。そしてレッグの配置の仕方によってコースの

難易度も変わります。また、レース形式によって同じトレインの同じレッグでも走っている選手にとっての難易度は変化します。

経験を重ねた選手ほど、地図を読んだ時に「じっくり考えたらベストルートが読み取れたが、大切なレースの序盤にこのレッグが来ているのだから、実戦ではひるむ可能性がある」「単調なショートレッグが続くが、終盤疲れた中でキッチリこなしていくためには確かな技術の裏付けが必要」「このリレーのコースの1番は、4走だったら落ち着いてアタックできるが、1走だったら難しい」といった、常に実戦を意識したコメントをするものです。

こうしたコメントからも分かるように、「レースの難易度」は、「コース」だけではなく、「状況」にも左右されます。こちらを組み合わせて、図4のように表してみました。最後にまた、状況の難易度に影響を及ぼす要因も幾つか記しておきます。

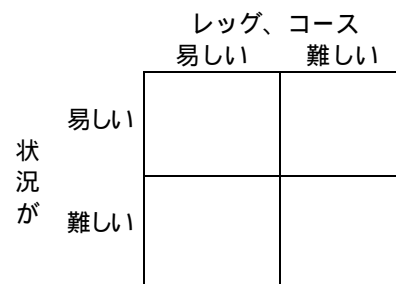


図4

<状況の難易度に影響を及ぼす要因>

- レースの位置付け
 - ・重要度
 - ・設定している課題
- レース形式
- 天候
- 体調
- スタート順・スタート間隔

ともかく、反省時や練習時はオリエンテーリングを取り巻く環境を多角的に分析しておくことです。なにしろ試合となれば、あらためて多くのことを考えている余裕はないのですから、試合以外の時にいろいろなことを考えて、大切な時に機能してくれるよう無意識下にうずめておくことが必要なのです。

(松澤俊行)