

世界選手権への道 第3回 山岸倫也

クロストレーニングを開始

81年のスイスに世界選手権に向けて、私の最大の課題は体力面の強化であった。スピードさえ上がれば、もっと上位で戦うことができるという実感もあった。そこで、長時間運動を持続するためのトレーニング、走力だけでなく筋力を含めた総合的な体力強化を目的に、ロードレース、山岳マラソン、マラニック、自転車など、今でいうクロストレーニングに取り組み始めた。青梅マラソンや奥武蔵駅伝、富士登山駅伝への出場から始まり、マラニックは地元奥武蔵の山々はもちろんのこと、雲取山、金峰山、さらには南北アルプスまでレベルアップしていった。林道の終点まで自転車でアプローチし、そこからは走って登るというスタイルもずいぶんこなした。写真は雲取山マラニックでのスナップ。同行者は安藤尚一氏である。大自然の中をある程度のスピードで長距離移動するというスタイルは、もともと私のお気に入りであり、運動生理学的に評価した際の私の能力とも合致しており、トレーニング効果は高かった。

疲労と故障の中で迎えた WOC81

大学入学時からトレーニングに取り組み始めて3年間、大きな故障や怪我もなく過ごしてきたが、もともと本格的なトレーニングを経験していなかった私の身体は故障が始まっていた。最初のトラブルは80年夏の遠征であった。スイス5日間、ユニバーシアード、オーリンゲン5日間で3週連続でこなす日程であったが、毎日雨ばかりのスイス5日間で体調を崩し、ユニバーシアードでも回復せず、オーリンゲンでは2日走って後はリタイアした。帰国してからも本格的なトレーニングができない状態が半年間も続いた。ジョギングならOKだが、ちょっとスピードを上げると吐気がした。今考えると、基礎体力がないままにトレーニングの量と質を上げていったために、筋肉や骨格よりも内臓系が疲れ果ててしまっていたのだと思う。トレーニングが再開できたのは81年の4月からだったが、すぐに膝の靭帯が炎症を起こした。こうして本来ならば本格的

な世界挑戦を開始すべき81年の世界選手権は、準備不足のまま臨むこととなった。結果はクラシカルではかつてない大失敗、ユラのテクニカルなテレインで行われたリレーで何とか面目を保ったものの、決して満足できるものではなかった。写真は当時のトップエリートであるエーグル・ヨハンセンと大陸のエキスパート、オイビン・トーンである。

チームの若返りと社会人としての進路

どこまでオリエンテーリングを中心とした生活を送るのか？ 学生時代はいいとしても、大学院に進学したら、社会人になったら、どうしようか。競技者であれば誰もが悩む選択肢である。80年代前半は私も大いに悩み、また中途半端なアクションしかできなかった。チームは村越真、多田正純、福島弘幸らの若手を中心に動き出していたし、私の役割はリレーの押え役くらいしか残っていないように思えた。社会の一員としても、競技者としても悩みながら向かえた83年のハンガリーのWOCは、本当にリレーの押え役でしか出番がなかった。(潜在的には明らかに)自ら望んだ結果である。

復活した85年

85年からスポーツ科学について本格的に学ぶために東京大学の体育系大学院に進学し直した。トレーニングや競技が大学院生活の一環になり、またクロストレーニングの成果がようやくレースに転化できるようレベルまで達してきた。こうした大きな環境の変化の中で向かえたオーストラリアのWOCは、私にとっては自分のポテンシャルを再認識する場となった。花崗岩の岩山であるクラシカルのテレイン(地図参照)は、地盤が固くてスピードは簡単に出る反面、技術的にはとてつもなく難しかった。それまで連続的な地図コンタクトを基本としたナビゲーションを実践してきた私には、ラフに直進する区間を設けないとタイムが稼げなかったため、地図読みの頻度を減らして対応した。技術的な要求度の高いテレインで地図とのコンタクト

を減らすというアプローチは、その後の私のナビゲーションの基本スタイルとなった。クラシカルでの46位(117分)という記録には、タイムも順位も満足できた。

本当に強かった時代

85年以降、87年のフランス、89年のスウェーデンにかけての5年間は私が最も強かった時代である。誌面も限られているので、最も印象深い出来事と、当時目指していたナビゲーションのスタイルについて述べておきたい。

87年のフランスから個人戦(当時はクラシカルのみ)に本格的に予選システムが導入された。予選レースの序盤では、ゴール地区へ下るオープンの急斜面を見下ろすことができるコースレイアウトとなっており、なんとコントロールまで見えるではないか。狡賢いレース運びを身上とする私は、斜面に見えるコントロールの位置をしっかりと頭にインプットした。さて、レース終盤、細かいミスはしたものの、おそらくタイムは予選通過のボーダーにいるはずだ。丘上の微地形のコントロールを通過したら、次は例のオープン斜面のコントロールである。ベアリングを確認しただけで一目散にコントロールへ到達、さてパンチと思ったら、なんと隣接であった。リカバリーはコンタリングで済んだが、数十秒のロス。自らの狡賢さに溺れた痛恨のミスであった。結果は予選通過まであと1人の21位で、別ヒートで同じく21位となった村越とは1秒差。当時はまだチームのすべての選手が予選落ちした場合には、チーム内で最高順位、さらには最短タイムの選手が決勝に進めるルールがあった。ルールに従い決勝には村越が進出した。北欧タイプのテレインで、巡航スピードをどこまで上げることができるのか、地図読みの手続きはどこまで省略しても安全なのか、その限界を見極めるのが、海外でのレースで成功する鉄則である。そのため、WOCに先立つレースでは、意識的にスピードを上げたり、地図読みの頻度を調節したりして、あえてミスを犯すことで、自分の限界を見極めるよう心がけた。オーリンゲンのEやALクラス(当時)はそういうチャレン

ジをするにはもってこいの場であり、86年から89年までの4年間は毎年参加した。技術的には自信のある私が目指すのは、直進区間をなるべく長く取り、最短距離を進むアプローチ。地図読みの頻度も安全性を保つ最低限度に留めて、コントロール手前の特徴物でピンポイントにリロケートするというスタイル。走力派が好みそうなこのスタイルに、技術の裏づけがあれば、確実性と柔軟性を伴った高速かつ安定したナビゲーションが実現できると考えていた。自分の成功のスタイルを持つこと、スタイルにこだわることを、競技者として成功するためには必須の条件だと思う。

エピソードに代えて

私のWOCへの挑戦は14年間、8回にわたったが、長いことWOCに拘りつづけてきた気持ちの底には何があったのだろうか。どの程度かは私にも量りがたいが、10代の若い頃、一緒に世界を夢見て挑戦した小山、高尾、WOCに参加することはできなかったが同じ夢を見ていたはずの安藤、鈴木（規）らの思いに支えられていたことは確かである。そして91年、8回目となったチェコのWOCでは、鹿島田浩二、中村弘太郎らの若手を加え、村越、山岸の4人でリレーを走ることができた。黎明期に活躍した選手たちの思いが私という媒体を通じて、新しい世代に僅かでも受け継がれていたとしたら幸いである。