

ヤブへの対処

競技をする上で出会う障害に対処するために、次の三つを言い聞かせる必要があります。

一、自分が出会う障害には、他の選手も等しく出会う可能性がある。
二、障害は「その存在に気付くこと」で対処が半分済んだも同然となる。
三、障害があるからこそ競争が成立するのであり、自身もベストを尽くせる。

「障害」の部分には「急斜面」「悪天候」「体調不良」「多忙」など、具体的内容をいろいろ当てはめていただけたらと思いますが、今回は季節柄「ヤブ」をここに当てはめて考えていきます。

ヤブはそこにある

オリエンテーリングにおいて「ヤブ」がなぜ厄介な存在なのか、考えて直してみましょう。以下、思いつくままに列挙してみます。

- ・ 先が見通せない。地形が分からない。
- ・ 足元が見えない。怖い。
- ・ 脚をはじめ、身体にからまる。痛い。
- ・ 地図が緑色に塗られる。等高線が読みにくくなる。

これらが影響し、「プランしづらい」「走るスピードが出ない」「方向を維持しづらい」「ストレスがたまる」ということになるわけです。まず、これは自分だけではなく、「他の選手にとっても等しい事態」だと受け入れましょう。特に通行可能性が非常に高い（通行困難度が非常に低い）林を走った直後に突然ヤブのエリアに入ると、その状況がにわかに受け入れにくいことがあります。ストレスを感じそうになったら「ここは困難を受け入れるべき場所」と自分に言い聞かせましょう。

「スタートが早いからこんなヤブを通らなければいけない。スタートが後半だったらもっと踏み跡を

スムーズに走れるはず。『他の選手にとっても等しい』ことはないじゃないか」という思いが頭をかすめても、「スタート抽選の前までは誰でも等しくスタートが早くなる可能性があった」「スタートが後ろだったら余計な踏み跡に惑わされたかもしれない」と考え直し落ち着きを保つべきです。

ヤブへの対処法

事態が「他の選手にとっても等しい」からといって、対処法まで他の選手と等しくする必要はありません。賢く対処して、逸脱の可能性を抑えたいところです。

まず、見通しが悪いという問題への対処について。「見通しが悪い」と感じた時も、視線を少し上に上げることで案外いろいろなものが見える・感じられることがあります。例えば、地形が見えなくても、明るさの変化などから植生の変化を感じ取り、地図との対応を前倒しで行えば安心感が得られ、足取りに自信が生まれます。

次に、「足元が見えない、怖い、痛い」時のことですが、そうしたヤブの中ではあえて走ることはありません。歩きましょう。通行可能性4段階表示の地図でBと表記される場所は「normal speed」との比較で、平均30%・最大40%スピードが下がり、4段階のCでは平均60%・最大80%スピードが下がります。（*注）この数値を見ると、ヤブでは必ずしも走る必要はないとあらためて納得できます。走って怪我をするよりは、歩く方を選びましょう。

ヤブにもいろいろあり、ヤブの中の歩き方にもいろいろあります。ヤブの性質によって「脚を高く上げ、何か隠れていても踏みつけられるように着地する」「摺り足気味に足を運ぶ」「胴体を壁にして草をかき

分ける」「上半身をリラックスさせて木々の間をやわらかくすり抜ける」などいろいろな歩法を駆使すると良いと思います。これらは明るい時間帯なら平日に、近所の公園でも練習できますし、平日に練習できない方でも、大会のスタート地区周辺の林でウォーミングアップ・ウォークをすればいろいろな動きを試せるはずです。

スピードと引き換えに

「走って怪我をするよりは、歩く」と書きましたが、「怪我」には身体的な怪我の他、技術的な怪我、すなわち「ミス」もあります。ミスを抑えるのにもまず、スピードを抑える必要が出てきます。しかし、ただスピードを落とせばいいわけではなく、その代わりに、何かをしなければ意味はありません。

「ヤブ」では、現地が見づらくなるだけではなく、地図も緑に塗られて（またはハッチが掛けられて）読みづらくなります。まず、緑およびハッチの中を通る局面になったら、立ち止まって地図をしっかりと読み込んでプランすることです。そして、現地を眺め直し、通りやすいラインを見て取ることです。程度にもよりますが、距離が長くなってもヤブを大きく迂回するルートおよびラインが有効な場合も当然あります。レース中、「A（B）の割にやぶい」と頻繁に感じさせられることが多い地図・トレインでは積極的に迂回したいところです。

筆者は、以前「現地が地図で表されているよりヤブい、ということは、現地の様子よりも地図を白くして、等高線を読みやすく作図してくれているということじゃないか」と言っていて「プラス思考ですね」と感心されたことがあります。実際にこういう発想がストレスを抑えるのに有効な時もあると思います。

時にはヤブの中の、平坦で等高線と地形との対応が図りにくいエリアを長い距離直進しなければいけない場合もあります。そうした時、器用に誤差を把握しつつ、その誤差が破綻をきたすほど累積する前にリロケートして、再度進行方向を定め直すことができるなら良いですが、リロケートの材料が乏しいのなら、とにかく頑固に方向を保つつもりで頻繁にコンパスを見るべきです。ベストルート上に歩けもしないヤブが出てくることはありません。上記のようないろいろな歩き方を駆使して、とにかく真っ直ぐ進むようにします。間近の木や草しか見えないような濃いヤブの中では、極端な話「コンパスと地図を身体の正面に構え続け、頭でヤブをかき分けつつ、手元だけを見て、歩幅が30cm以下に縮まるという具合になっても、絶対にコンパスの指す方向に足を振り出して行く」くらいの気持ちが必要です。

それでも、どうしても突き破れないヤブが出てきたらよけますが、その際はできるだけ左右の振幅を抑えるようよけなければなりません。左右見渡しても逃げ道が見当たらないほどヤブに埋もれてしまった場合は、180度引き返した後に、もう一度前方を眺め直して、通り抜け場所を探し直した方が良いでしょう。立ち往生してしまった時点ではまだ軽症かもしれません。「折角ここまで来たのだから」と、無理に前進を続けようとすると、結局延々右往左往することになって、大きなロスタイムに見舞われることになりかねませんから、時には潔く後退することも大切です。

後ろを振り返ることも

「歩測」について記した回と同じような内容になりますが、話のついでに、「後ろを見る」ことに関してもう少し触れておきます。ヤブの中に限らず、直進が長距離に及ぶ状況で、不安を感じたら、180度振り返って直進の精度と距離をチェックすると不安が軽減する場合があ

ります。直進の起点を再度チェックポイントとして使うわけです。筆者も、時々走りながら後ろを振り返ります。そして、「100mくらい来た」と目測で把握できたら、地図上でもサムリーディングの親指を100m分進めます。全く特徴物のない場所を親指が指すこともありませんが、こうしておく、次に地図と現地の対応を図る時に目配りの範囲が絞られるし、また残りの距離が強く意識できるようになります。

と言っても、こうしたことをスムーズに出来るのはかなり調子の良い時に限られますが……。それに「走りながら振り返る」ことで却って進行方向が変わってしまう恐れがあるので、普段のトレーニングでその動作を取り入れていない方にはレースでの使用はおすすめできません。しかし、立ち止まって足先の方向を変えずに後ろを振り返ることなら、ちょっと時間は掛かるものの誰にもできると思いますし、所要時間相応の自信を得られ、ロスの低減をもたらすこと請け合いです。

さて、最後に話をまたヤブに戻します。「オリエンテーリング、ってどんなスポーツ？」と聞かれ、「急斜面を登り下りしたりヤブを横切ったり、大変ですよ。ほら、こんな傷なんかもできて」というような返答をしたことは誰にでもあると思います。ということは、ヤブを通ることが我々のアイデンティティを支えているのですから(?)この夏もめげずにヤブ切りにいそしみましょう。

(*注) 通行可能度が「濃い緑」「緑」「薄緑」「白」の4色で表現される時、スピード 松澤俊行 ビードが出ない場所 き いのはどの色のエリアかと考えた場合、答えは一見「緑(C)」のように思われます。順にそれぞれ、「normal speed」の「0~20%」「20%~60%」「60%~80%」「80%~100%」と考え

ると確かにそうなりますが、実際は「normal speed」よりずっと速く走れる場所、いわゆるスーパーAも「白(A)」で表現するしかありません。そのことを理解し、「白」のエリアには「80%~150%」ぐらいに大きな幅があるかもしれない、と考えてレースに臨めば、ヤブなど可能度の変化に対してほんの少し強くなれるかもしれません。筆者は、名マッパである羽鳥和重氏から「地図の緑色は『通行可能度』ではなく、『通行困難度』を表していると考えろ」と諭された時に、目から鱗が落ちたように感じました。

