

単純に読む・丹念に読む 地形の単純化

森の地形の精密な描写。0-map が競技者に与える情報は多い。しかし、あなたはその情報に溺れていないだろうか？ そんな時は心技体をフル活用して乗りきりたい。

勢子辻の走り方

トレーニングパートナーとして参加した日本代表合宿（2003年7月、静岡県）の「勢子辻」で開催で、ある学生から以下のような質問を受けました。

「このような場所（本ページ右側の地図9番から12番のエリア）で速く走るにはどうしたら良いのですか？」

筆者はこの日にこのコースを走った選手中、9番以降を最も速く走っていました。質問を受けた時の回答を紹介しつつ、レース中有効な読図の方法について考えていきたいと思います。

【2年前】

筆者は、2001年の「こどもの国大会」でも、このエリア（図中、北東から南東に走る道の南のエリア）のコントロールで他の選手に差を付けた経験があ

りました。その時は、「現地の地形も地図の表現も細かい。読んだところで対応しきれないので、思い切って読まずに進む。読図よりもコンパスに頼る。とにかく真っ直ぐ進む」と、「頭」よりもむしろ「体」の使い方に気を付けてそのエリアを乗り切りました。

その時に意識した体の使い方とは、

- ・直進の初期に歩幅を狭め、体の正面に構えたコンパスの指す方向をしっかりと見る。
- ・目標が遠くに定まり、体の方向が安定したら歩幅を広げる。

というものでした。

今話題にしているエリアは、「溶岩地帯」で、足元が細かな凹凸に富んでおり、真っ直ぐ足を運び続けるのも困難な、また、転んで手をつくとき非常に痛い思いをする場所です。直進の初期に歩幅を狭めたのは、

- ・大股で行こうとすると真っ直ぐ足を運ぶのは難しいが、小股で行けば足と体をコンパスの指す方向に真っ直ぐに向けられる。
- ・転んでも大事には至らないため、

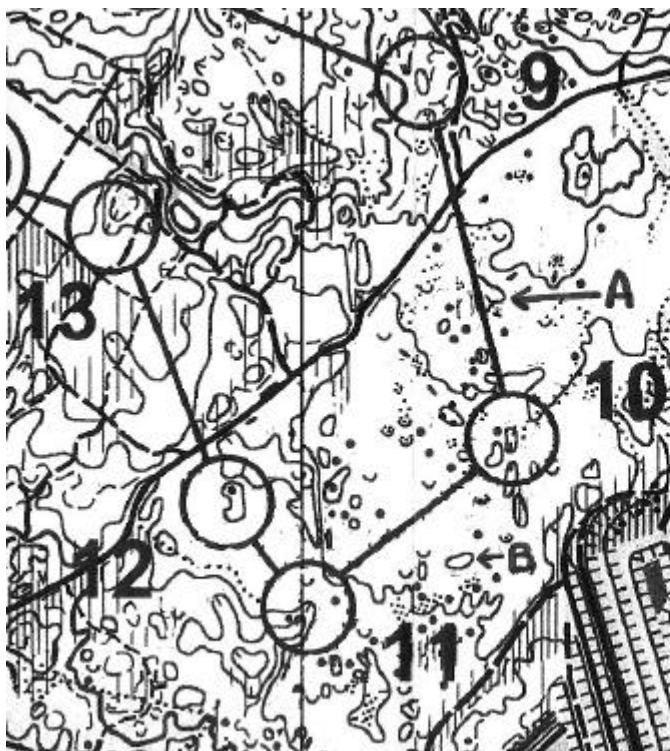
恐怖心を覚えず、リラックスできる。

といった理由からですが、結局、この方法が功を奏し、好タイムをものにすることができました。初期に歩幅が狭まる分、減速を強いられるものの、ここでしっかり体を真っ直ぐに向け目標を遠くに定めておけば、それ以降は歩幅もスピードも取り戻せたように記憶しています。そしてこの方法は、以後別のレースでも足場の悪い場所に入った時の他、ミスの直後などちょっと身心が硬くなりがちな局面で直進をする際に有効なものとなりました。

【質問への回答】

冒頭の質問はランニング・オブザーベーション中に受けたものではなく、夜、宿舎で受けたものでしたので、回答も体の使い方よりも「考え方」「読図法」といった部分に重きを置いたものとなりました。その回答とは、

「補助コンタを読まないようにして、地形を単純化してとらえた」というものです。



補助コンタを消してみたら

実際これが、筆者がこの3レグを走る時に強く意識したことでした。すなわち、10番~12番周辺のエリアを左図のようにとらえたのです。

左図はこのエリアから補助コンタを修正液で消してみたものです。もちろん、走りながら頭の中で、ここまで器用に補助コンタを消し去ることはできません。けれども、地図は「目」よりも「脳」で読むものですから、意識の持ちようによってコース図を、右図より左図に近いとらえ方で読解することは可能です。

こうしたとらえ方をすると、各レグは以下のような考え方で攻めれば良いことになります。

10番攻略法:

9を脱出して、道に乗る。道の分岐から10番へ向けて直進。道の分岐からコントロール(200m)までの半分より手前で深い凹地(図中のA)をかすめる。さらに直進を続け、道の分岐から凹地の終わりまでと同じぐらいの歩数を再び数えたら、進行方向と同じ方向に伸びる凹地が現れる。

コントロールのある凹地の奥にも同じ方向に伸びる凹地があり、その辺りの西側はコブで盛り上がっている。この辺一帯の地形のラインは注意しなければ遠くからでも感じられるはず。

必ずしも正面に凹地が現れるとは限らないが、近隣にそこまでハッキリその方向に伸びて行く沢や凹地のラインはないので、歩測の設定歩数を消化した時点でコントロールが見えなくてもうろたえる恐れはないだろう。左右眺め回して、細長く凹んだようなラインが感じられたらそこで間違いないはずだから。

11番攻略法:

10番の南西100mのところの高いコブ(左図中のB)があるので、それをチェックし、そこから直進のアタック。100mほど進むと進行方向とほぼ同じ方向へ下る深い沢が感じられる。10番と同様、コントロールは周辺で最もハッキリした地形のライン上にあるので、多少それでも問題はない。

12番攻略法:

方向を定めて脱出すれば、一帯で最もハッキリしたコブがすぐにとらえられる。そのコブの裏手の沢。

思考の内容を詳細に言葉にすると長くなりますが、走行中はこれら直感を直感で判断しています。まあ、文章

の読解はそこそこに、もう一度左図と右図を見比べてみてください。いかがでしょうか。左図のように読図を単純化すると、随分ルートプランと手続きのシミュレーションが楽になるのではないのでしょうか。

地図に細工をしてみよう

では、走行中にこうした単純化を行なうにはどのような練習を積めば良いのでしょうか。それは、レースアナリシスやルートプラントレーニング等の、机上の練習時、コース中で「大まかなとらえが有効な局面(=ラフ区間)」と「細かな読図が必要とされる局面(=ファイン区間)」とを区別しながら地図を読むことです。そして、前項で記したようなイメージの操作を試してみることで。

ルートプランの段階では、左図のような大まかなとらえが有効です。時には筆者がしたように、地図に修正液をかけてみたり、計曲線を蛍光ペンでなぞってみたりすること(こちら実践例を以前に紹介しました)がこうした発想を助けることになるでしょう。

逆に、アタックの最終局面や立ち止まってリロケートする際はやはり図のように情報を細かくとらえることが必要とされるでしょう。勢子辻のような、地形の細かなトレインを、高精度かつ表現力豊かに地図化している場合には必要ありませんが、緩斜面のトレインや、表現のメリハリに欠ける作図がなされた地図では、逆に「等高線の間を読む」発想が求められます。優秀な地図作成者が調査の際にしているように、等高線間隔5mの地図を描く際も2.5m単位で地形と等高線の対応を意識することが、読図の際「描かれていないものを読む力」を養うことになるでしょう。そのために、緩斜面トレインの地図の等高線間を想像によって、あるいは実地の検分によって描き足してみる練習なども有効かもしれません。

ともかく、Oマップの限界を探りつつ、Oマップに秘められた可能性も追究しながら読図練習や作図(的な)練習を行なうことは、大いに競技に役立つことだと思います。

最後になりましたが、地図に細工を加えることは、丹念な調査・作図をしてくださった方に対して失礼な行為ともなりかねませんので、個人的な研究など、限られた範囲にとどめるようにしましょう。

(松澤俊行)



気合とともに爆走する筆者・松澤
三河高原 3days 最終日
スプリントエキシビジョンのフィニッシュにて

(25ページ「EMITとSI」より)

購入情報

Eカード、現在はバージョン3で7000円。レンタル200-300円だから、20-30回程度使えば、購入した方が安いことになる。

今後、普及がますます進む電子パンチである。あなたも購入されてはいかがだろうか。

EMITについては、ジェネシスマッピング(03-3946-6636担当:三浦)に問い合わせせてみてほしい。

SIシステムの機材を保有しているのは京都府OL協会、サン・スーシ、NPOトータス。京都府OL協会では600個以上のチップを持っている。詳細は京都府OL協会の寺嶋一樹氏へ。

(村越 真)