



富士のテレインを駆ける松澤俊行（富士スプリングカップ 2007）

本格的なナビゲーションが楽しめるテレインとして名高い富士山麓。日本を代表するテレインの攻略法を道場主が語る。

富士の記録検討会より

3月17日（スプリングカップ前日の土曜日）、「村山ジャンボ」にて、直前の記録会（村山口登山道でのオリエンテーリング練習）の検討ミーティングが行われました。進行役を務めた筆者が、その内容をレポートします。

検討ミーティング出席者は、記録会でロングに出走した筆者を含めた16名。その内で参加が最も多かったミドルのコースを中心に筆者が解説、参加者間で意見交換や質疑応答を行いました。

当日の解説内容に若干の加筆をし、まとめます。

富士の基本は「直進」

富士のテレインは、「直進性が高いテレイン」です。地図上でコントロール間、レグ線上を眺めると、大半は白い（植生の良い）緩斜面です。レグ全域がそうであれば、ルートチョイスは自ずと「直進」になり、「直進の精度をチェックし、修正するポイント」を設定することがルートプランになります。

もちろん、真っ直ぐ行けない時もありますし、コースプランナーもそのようにコースを組むことによって差を付けようとします。具体的には、藪や急斜面がコントロール間に現れる時が「真っ直ぐ行けない」、あるいは「真っ直ぐ行かない方が良い」時です。そうした時に「障害物をどう迂回するか」を選択するルートチョイスの課題が発生します。

障害物の迂回に通じますが、富士のテレインでは「亀裂」「狭く深い沢」の越えやすい所を地図から読み取ってルートチョイス&プランに活かすことも重要です。レグが長いほど、ルートチョイスを試される確率も高く、ということは地図を広く読んで複数のルートと比較検討する手続きの見返りも大きくなります。逆に、ルートチョイスに手間暇を掛けず不用意に「レグ線通りの直進」を開始すると、後のロスタイムに結び付きかねない、という言い方もできます。

距離を読み取る

地形に乏しい緩斜面の直進では、方向感覚と距離感が重要になります。ここで、ちょっと距離を読み取る練習をしてみましょう。1 2（図1中、右下のコントロールから左上のコントロール）のレグの直線距離はどのくらいでしょうか。



図1

私はざっと、「800m」と推測しましたが、どうでしょうか。実際に地図上で計てみると...やはり約800mです。

なぜ、今、距離が読み取れたかという、磁北線の間隔を使用したからです。磁北線の間隔は500m(*)で、コントロールは1番2番共に磁北線付近に位置しています。2本の磁北線とレグ線に注目すると、2点間の距離は「500mを一辺とした正方形の対角線（700m）」よりやや長いことが分かり、

「800m」と類推できます。

今は、長めのレッグで練習してみましたが、レースではコントロール間はともかく、チェックポイント（現在地確認地点）間が200mを超えることはほとんどありません。それ以上長い距離をノーチェックで走るの危険とも言え、「2点間が200mより長いかわかりか短いかを判断できる」だけでもルートプランに有効な時があります。読図練習では、主にショートレッグやミドルレッグで、地図上でのレッグ距離やチェックポイント間距離を推測した後実測して精度を評価する、という内容を取り入れることをお勧めします。すると、距離の読み取りの精度は確実に上がるはずで

* 地図作成規定「ISOM2000」では、隣り合う磁北線の間隔は「1:15,000の地図では33.33mm、他の縮尺ではメートル単位の概数となるような表記間隔とし、20mmから40mm」との旨記されています。地図によって違いはあるものの、ニューマップを使用する大会でも、磁北線間隔が地図見本で確認できるケースがほとんどです。地図見本が展示されている場合は、磁北線の「色」「本数」「間隔」を確認しておくといいでしょう。

高度差を読み取る

現在地のコントロールと、次のコントロールの「相対的高さ」を意識することも、プランと実行に役に立ちます。富士のテレインは片斜面であり、一見してどちらが高いかの判断もしやすいという特徴があります。例えば、「村山口登山道」のエリアは富士山南西麓のため、北東ほど高いとすぐに判断できます。

高度差を読み取る際には計曲線を使うことが有効です。現在地付近の計曲線に目をやり、その線を次のコントロール（やチェックポイント）に向けて辿って行きます。そうすれば両地点の高度差も速やかに読み取れます。このような練習を重ねると、高度差に着目

する意識と、実際の数値を読み取る能力が上がります。

「最寄りの計曲線」がうねっている場合、その一本上、または下の計曲線に目をやった方が良いでしょう。例えば、図1で「2番コントロールは1番コントロールに対して何m高い（あるいは低い）か」を読み取るとします。

1番コントロールは、まさに計曲線で示される尾根ですね。しかし、この計曲線を目で追うと、道のりは長くなりますし、途中が微地形を表現するために主曲線と同じ太さになってしまっています。そこで、その一本下の計曲線に注目し、北西に向けて辿ってみます。すると、2番の周囲に描かれる計曲線が、その一本上の計曲線、つまりは1番の尾根を描いた計曲線と同一であることが分かり、「2番は1番に対して10m高い高度に位置する」ことも読み取れます。

ルート検討の仕方

先ほども少し話題に上った「ルートチョイス」はオリエンテーリング競技の醍醐味の一つです。ルートチョイス能力を上げれば、レースを有利に進めることが可能になります。その能力向上のためにもレース後の「ルート検討」は欠かせません。

あるレッグで、複数のルートが候補に挙がったとします。どのルートが実際に速いルートか確かめたい時、ベストの方法は「両方の（全ての）ルートを自分自身で走ってみてタイムを比べること」です。しかし、そうはいかない場合がほとんどです。大会では、競技終了後に再度テレインに入ることはままなりませんし、練習会で再度同じルートを走りに行くとしても、「初見で走ったかそうでないか」「疲労の有無」等が、タイムに影響し、純粋なルートの良し悪しの判断を難しくすることでしょう（*）。

そのため、次善の策として「同じコースを走った選手とルートとラップを比較する」ことが重要になります。お

互いのプレイを目にする機会が少ないオリエンテーリング競技では、レース後にいろいろな選手と積極的にコミュニケーションを取ることが大切です。

仮に、それもままならず、一人だけでルート検討をしなければいけない場合には、以下のような方法を取ることをお勧めします。

- ・複数の有力ルートを読み取る
- ・仮に有力ルートが2つある場合、2つのルートを、「2人の自分がヨーイドンで同時スタートして走る」と仮想する。
- ・そして、1人の自分が片方のルート上のある地点にいるとき、もう1人の自分はもう片方のルート上でのどの地点にいるかを想像する。

例として、図2のケースを考えていただきます。

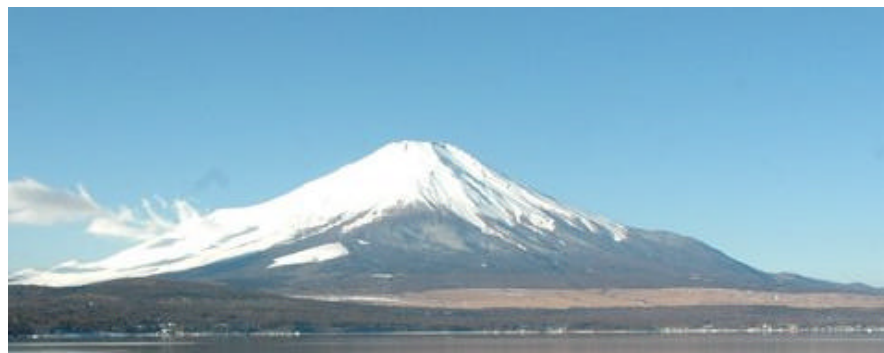


図2（記録会ミドルコース4・5）

直進調のルートと東に登っていくルート、それから南に脱出して道を使うルート等が思い浮かびます。この中で、「A：直進調のルート」と、「B：道回りのルート」のどちらを行くのが速いかを検討してみましょう。（図3）



図3



真南に脱出すると、等高線2本の登りを経て、200mで道路に達します。一方、直進ルートは200mの間にヤブと、南ルート以上の登りがあるので、南ルートが道に達するまでに、200mより短い距離しか進めないでしょう。概ね矢印の長さの違いくらい、差が付くものと推測されます。

そこからは、「フラットな道走り」と「起伏の中の不整地走」ですから、移動距離の差はさらに大きくなります。片方が星印にいる時、もう片方はもう一つの星印の辺りにいる、といった感じでしょうか。南ルートはルート距離が長くても、充分速いように見えます。

しかし、星印過ぎのアタック区間では直進ルートが下り基調、南ルートが急斜面の登りです。ミスがない場合は、直進ルートが勝りそうです。ミスの危険度は南ルートの方が減らせそうですが、矢印部分の直進は正確に行なうのが結構難しく、効率良く道に出るには、やはり技術の裏付けが必要になると思われます。

こうした細かな検討を重ねると、レース中に複数のルートが候補となった時にも、どちらが速いか直感で判断する能力も上がります。

もちろん、自分が実際走っていないルートについては、地図のみから全てを把握することはできません。「このトレインのこの部分は『白い』林でも案外走りやすく、地図から想像されるほど速くは走れない」など、他の選手から貴重な情報もたらされ、その後の競技に役に立つこともあります。普段は1人で検討を行うにしても、他者としらしばしば情報交換することはやはり重要です。

*「ルートのよし悪しの判定」を主なテーマとするならば、次のような練習方法があります。まず、複数のルートが考えられるレグに対し、あらかじめ(計時開始前に)何通りかのルートをプランしておきます。そして、全力ではなく「七分の力」でレグ全体を走ります。そうすれば、起点に戻って別ルートを走る際も、疲労は少なく同じようなペースで走れるはずですよ。

「七分の力」同士でタイムを比べれば、「全力」同士のタイムを比べた時と同様に、ルートによる差を分析することができます。もちろん、各ルートの「レースでの有効性」を厳密に比較するには「タイム差」の他、「ルートの読み取りやすさの違い」なども比較しなければならなりません。ひとまずプランの実行上自分に合ったルートか否かは判定可能と思われれます。

ルートを決める

ルートチョイス能力とは、「ルートを選ぶ力」であり、「ルートを捨てる力」でもあります。そういった力を磨くためにも、読図練習の際は、どのレグでも「複数のルートを思い浮かべる」癖を付けたいところです。幅広い選択肢を考慮できるようになると、レースの際にも、「大きい迂回の好ルート」などを読み取れる可能性が増します。

練習では、「複数のルートを思い浮かべる」だけでなく、「最終的にルートを決める」癖を付けることも重要です。最終決定をせずに、「複数の可能性がある」と考えるだけでは、「目移りする」癖を付けるだけで、レース中の戸惑いを招くことにもなりかねません。「決める」癖を付けるためにも、上記のように仔細な検討によって「自分がこのトレインを走ったら、どう行くのが速いか」を把握しておくことが重要です。

おわりに ~ PRをかねて ~

検討会は、上記のような解説を経た後、ナショナルチーム強化選手の坂本貴史選手(渋谷で走る会)を交えての具体的なルート検討、そして筆者への質疑応答と続きました。参加者の中にはクラブに属した経験も浅く、検討会の後に「他人のルートと自分のルートをじっくり比較できるのは新鮮な体験だった」と話す方もいました。筆者自身も、「自他共栄」の精神の重要性を再認識できる検討会でした。

日本代表として、国際的なオリエンテーリング大会出場やそのためのチーム作りの経験も重ね、大学でスポーツ指導について学んだ(現在も大学院で学んでいる)筆者は現在、「あらゆる習熟段階のオリエンテーリング競技者に、上達の喜びを提供すること」を一つのテーマとして掲げています。今後も積極的に大会や練習会後のミニ講習会の企画運営、または合宿でのメニュー作成や解説などのサービスに関わっていくつもりです。修行中の身ということもあり、料金はお安く(?)したいと思っておりますので、何かお望みがありましたらご用命いただければ幸いです。

(松澤俊行)



【松澤俊行プロフィール】

1972年静岡県生まれ。東北大学に入学した1991年からオリエンテーリングを始める。2003年からの4年間、愛知教育大学 教育学部 生涯教育課程 スポーツ・健康コースで生涯スポーツについて学ぶ。2007年4月からは同大学の大学院に進学し、スポーツの普及と指導に関する研究を継続している。現在、Eメールによるアドバイスや実地指導のための練習会を定期的に実施する「松澤オリエンテーリング塾」(仮称)立ち上げを準備中。塾生募集に関する案内等も記されたホームページのURLは下記の通り。

<http://members.aol.com/mazzawa/index.html>