

希望の未来へ

松澤俊行

インカレが迫った。開催テレインは滋賀県の「希望ヶ丘」。細かい尾根沢が入り組み、出場学生たちもその難しさを最大級に警戒している。そんな学生たちに道場主が送ってきたアドバイスを紹介しよう。



2008年秋、「希望ヶ丘」で開催された滋賀パークOコースの一部。南東のコントロールから北東のコントロールへ向かうレッグ。スプリント地図規定による作図がなされており、尾根沢の細かさが一層際立っている。インカレでも、選手たちが颯爽と(あるいは戸惑いながら)このエリアを通過することになるかもしれない。

高難度のテレインに挑む学生

過去にロング形式のJOA公認大会やスプリント公認大会、ウエスタンカップリレー等、重要レースが何度も開催されてきた「希望ヶ丘」。繰り返し使われるだけあって、競技者を惹き付ける個性に満ちた好テレインです。

その最大の個性は、「細かい尾根沢」。難しくしようとすれば、いくらでも難しいコースが組めてしまいます。そもそもミドルは難しいアタックを要求する種目。迫る春のインカレでも、初日のミドルA決勝では容赦ないコースが提供されそうです。

プログラムで発表されたインカレミドルMEA決勝コースプロフィールは、2.8kmで優勝想定40分。1km当たりのタイムは14分と、大規模選手権大会と

しては前代未聞ともいえる低速バトルになることが示唆されています。

筆者もここ数ヶ月、いろいろな場で、学生たちから希望ヶ丘攻略法について質問されました。今回は、その質疑応答の内容を紹介します。

希望ヶ丘の難しさを知れ

Q1 「インカレのテレインは難しいと聞いています。何か知っている特徴と、攻略の方法があったら教えてください。」

A1

「一口に『難しい』と言ってもいろいろある。難しさの質を分析することが重要だ。分析を通じて、逆に攻めやすい部分もあることが理解できるかもしれない。」

滋賀インカレのテレイン『希望ヶ丘』の難しさは、尾根沢の細かさで見通しや足場の悪さによるもの。コースは低速区間に満ちている。同じインカレでも、日光や矢板のオリエンテーリングは6~7分/kmペースの勝負になる。一方、希望ヶ丘なら8~9分/km。(注:この応答の段階でプログラムは発行されていない。)上位者でも1.3倍なり1.5倍のペースの違いがある。それを念頭に置いておかないと、うまくレースを進めているのに『このペースでは遅い』と、不安になったり苛立ったりしてしまう。その結果、集中力を欠き、するべき忍耐を忘れ、無理にスピードを上げに行ったら大きなミスをする、というのが典型的な負けパターンの一つ。

細かい尾根の乗り換えが求められるコースでは、ピークや鞍部、尾根の分岐や曲がりでの慎重なチェックが重要になるのだから、そこを日光のようなペースで駆け抜けるのは無理がある。『立ち止まってジョグ、立ち止まってジョグ』を繰り返すというリズムが維持できれば御の字、と体になじませる必要があるだろう。実際の関西のテレインはピークや尾根の分岐での乗り換えがうまくいくと、仮にキロ当たりタイムが低くても、非常に気持ち良くレースが進められる。また、日光のように四方八方に走り出せ、10度方向がずれたら大きなロスタイムになるテレインと異なり、乗り換え部分さえうまく処理すれば、多少体が異なる方向を向いても尾根線に補正してもらえて楽

な面もある。」

オリエンテーリングはタイムを競うスポーツなので、「その場で要求される最大のスピード」を出して走り続けることが求められます。それが、高速テレインでは「テープ誘導沿いの疾走に近いスピードから、ジョグのスピードまで」が大部分となるのに対し、低速テレインでは「ジョグより少し速いスピードから、歩くのに近いスロージョグまで」が大部分になる、というように、そのテレイン固有のリズム、テンポを理解した上で実戦に臨むことが大事です。

質問の回答にも記した通り、低速でも、地図上の親指がなかなか進んで行かなくても、リズムが維持でき、スムーズな走りができれば「攻略感」を得られ、気持ち良く進んで行けます。F1でも、モナコグランプリの、道が狭く低速コーナーが多いモンテカルロの市街地コースを「攻略しがいがある」と感じ、好むドライバーが多いと言います。インカレでは、希望ヶ丘を「疾走させてくれない、ストレスがたまるテレイン」と見るのではなく、「自分の全てを引き出してくれる、攻略しがいがあるテレイン」ととらえ、チャレンジ精神を持って臨める選手が好パフォーマンスを発揮することになるでしょう。

決定的なラストパスを出せ

Q2 希望ヶ丘のコースでルートプランをする際に注意すべきことや、地図読み練習の際に意識すべきことは何でしょうか。」

A2

「アタックポイントをコントロールにできるだけ引き付けて設定すること。また、読図の際に、『コントロールの向こう側』もよく読むように癖を付けると、オーバーランしても気付きやすくなるし、現地に向こう側の特徴物が目に入ってしまうと、オーバーランしにくくなる。地図上の『コントロールの向こう側』に着目することで、迂回気味に、フラッグが見えやすい方向からコントロールに向かえるような、簡単なアタックラインが見つかるかもしれない。」

実戦的な読図練習の方法としては、地図読み走や、時間を制限し、何回か

に区切って読むやり方が有効。希望ヶ丘でのレースは、道以外の場所ではジョグ&ストップ、ジョグ&ストップの頻繁な繰り返しになると思われる。地図読み走も、読んでいる場所の要求に合わせたスピードで、ジョグ、歩く、短い時間の疾走、というように走り方も変えたとより実戦的になる。もちろん、イメージの中で立ち止まるべき地点に差し掛かった時は、実際に立ち止まると良い。

よく言うのだが、ブレーキが利くかどうか分からない車のアクセルは踏めないものだ。オリエンテーリングでレース直前にするべきことは、主に『ブレーキの点検』、つまり減速するべき場所、立ち止まるべき場所はどのような場所かの確認と、そこでするべき手続きのイメージを頭と体に定着させておくことだと考えている。」

筆者は「アタックポイントへのアタック」の重要性を最近強調しています。またしても喩え話になりますが、球技で言えば「アタック」はシュート、「アタックポイントへのアタック」はラストパスになります。アタックポイント直前は、それだけ重要視するべき局面です。ラストパスが決定的なら、シュートは軽く触れるだけ、合わせるだけでゴールに飛び込んでくれます。

圧倒的なシュートの精度があるのであればともかく、思い付きでミドルシュート、ロングシュートを狙ってもそうそううまくいきません。「コントロールの円内でもうワンアクション」。希望ヶ丘のような地形が細かいテレインではそう意識したいものです。

勝負を急がず、忍耐強く粘れ

Q3 「リレーではどのようなレース運びを意識したら良いでしょうか。」

A3 「インカレプログラムのコースプロフィールを見ても、リレーはミドルと打って変わってスピードが上がるようだ。恐らく、道の割合が高いのであろう。疾走できる部分が多い、と安心してしまいがちだが、『スピードの上げ下げの幅が広がる』とも言え、レース運びは一層難しくなるのかもしれない。

並走状況でも、慌てて前に出ないで当面『塊で動く』つもりで、ゆとりを持って、余力を感じながら進んだ方がよい。集団で走っていれば、コントロールフラッグを探す目の数が増え、その分アタックがしやすくなる。ただ、

それは『信頼性が高い選手の集団』で走った場合であり、そうでない集団の場合は『責任のなすり付け合い』になって、一人の場合より下手になる可能性もあるが…。

リレーでもまず大切なのは、個人戦同様、自力で解決を図ること。これは『他には構わず一人で突っ走れ』というのとは違う。自力でできることを一通りした上で、集団を利用できそうならすれば良い。集団から離れた場合は、当然集団の中で得ていた『利』がなくなることになる。そこからは、完全に自分のペースでレースを進めるほかはない。こういう時に『集団に追い付くためには集団でいた時よりも速く走らないと』と思うと雑になってより状況を悪くする。前を行く集団も、人数が減って状況が変わったことでリズムを崩し、集団でミスをしてまた視界に入ってくるかもしれないし、集団揃ってミスをするのではないにしても、集団から振り切られ、その後ミスをした選手を一人ずつとらえることができるかもしれない。

繰り返すと、集団から遅れた時は、自分のペースを維持して一挙に差を広げられないようにすること、つまり『劣勢を敗勢にしないこと』が大事。逆転を狙う一か八かの勝負は得てしてうまくいかないものだし、そんな急いだ勝負をするより、忍耐強く粘るべき。」

この話のついでに、前々回記した「リレーに活かせる考え方」を再掲しておきます。既に読んでいる方も、再度目を通し、頭と体に染み込ませていただければ、と思います。

かつて日本チームを指導したフィンランド人コーチ、ヤリ・イカヘイモネン氏は、日本人選手たちに「リレーの並走追走状況で大切なのは主導権を握ること」という話をしてくれました。筆者は、その主導権を握る上で最も大切なのは「プラン」と考えます。プランさえしてあれば、ある選手の後ろにいても余裕を持ってその選手を観察・評価できますし、隙を突いて前に出る機会を伺えます。前に出て、ビッパリ付いて来られているとしても、プランがあり、そのプランの遂行中であれば慌てることはありません。仮に何かの拍子に前に出られても、すぐにチャンスを伺う態勢に入れます。

常に正置せよ

Q4 「テレイン内で、最も注意すべき手続きは何でしょうか。」

A4

「正置の徹底。希望ヶ丘では、元々、両腕を大きく振って疾走する局面は少ない。だから、常に地図を体の正面に構えた姿勢で、地図にコンパスも置いて走る。そのようにしていれば、大きく方向を外しにくくなるだろう。」

逆に、腕を振って走り、尾根の曲がりや分岐らしい所に差し掛かった時に慌てて正置すると、見えた尾根線に引っ張られて、体を傾けて手首を曲げた状態の『こじつけ正置』になりやすい。こじつけをしないために、常に体の正面で備えをして、地図にコンタクトした後、顔が正しい方向を向くようにしておくとうと良い。」

私が学生時代に憧れたインカレチャンピオンの優勝レースのコメントに、「正しいラインに乗った、と思った後も、しばらくしてから地図にコンパスを置くようにしていた」というものがありました。以来、

- ① 線の乗り換え点に差し掛かる前に正置(乗り換え点での方向の変化を予見しておく)
- ② 線の乗り換え点で正置(体を正しいラインに向ける)
- ③ 線の乗り換え点通過後、少ししてから正置(正しいラインに乗ったことを確認する)

というように、3点セットの正置をするように心掛けています。希望ヶ丘のように細かい尾根沢の乗り換えが要求されるテレインでは、あるピークや鞍部、尾根の分岐や曲がり通過した後の③と、次のピークや鞍部、尾根の分岐や曲がりに向かう際の①が重なることも多くなるはずですが。③と①が重なり続けられれば、結局、常に正置をしている、という印象になります。

根気良く、しつこく正置し続けられるか。正置による裏付けにより、見通しの悪い場所にも踏み込んで行けるか。間違った場所に入っても、正置によってすぐ気付いて戻って来られるか。希望ヶ丘での勝負を分けるポイントとなりそうです。

テレイン満喫コースを堪能せよ

インカレ併設クラスを走る大学クラブOBOGの中には、プログラムのA決勝コースプロフィールを読んで、「こんなコースを走って見たかったあ」と思っている競技者が数多くいます。(現に、何人からもこのような声を聞いています。) インカレ選手権クラスに出場する学生の皆さんは、プレッシャーを受けているでしょうけれども、他から見れば「羨望の的」でもあります。インカレ当日は、こうした羨望の視線を力に変えて、テレイン、コースの妙味を味わい尽くして欲しいと思います。

(松澤俊行)