

8月末の雨の日、ある県内の高原で、ある県のナンバー1競技者決定戦が行われていた。そのコースを設定した道場主の解説に耳を傾けてみよう。

## 年代の垣根を越えて

2008年に始まり、毎年恒例となった愛知県選手権。8回目の今年は、愛知県豊田市の「旭高原元気村」での開催となりました。

愛知県選手権は、中学生も、ベテラン(64歳まで)も、女子も同じコースで走り、年代にも、場合によっては性別にもとられない「無差別級の県ナンバー1競技者」を決定する点、その「ナンバー1競技者」と多くの選手がタイムを比較できる点が特徴です。

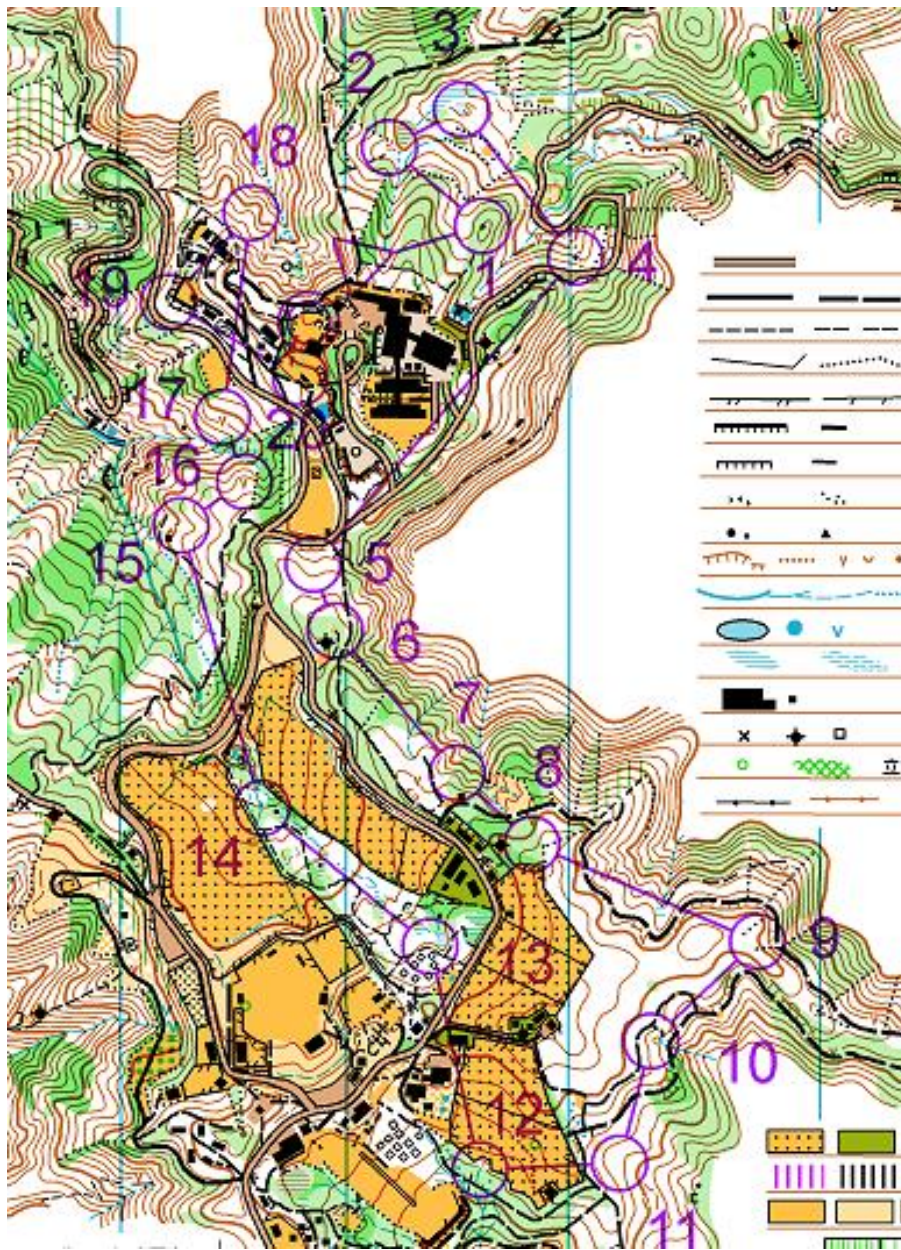
「全日本リレー愛知県選手団選考最重要参考レース」と位置付けられる年も多く、多くの選手が高いモチベーションを持って臨んでいます(だからこそタイム比較が重い意味を持ちます)し、他県の関係者からも注目される大会となっています。

筆者は第1回愛知県選手権の男子選手権者で、その後は何度か同大会のコース設定を務めています。ここからは、コース設定をする上で考えたことや、このコースで好走するための方策についてお伝えしたいと思います。「有力ルート候補」を挙げるよりは、主に「レース運びに必要な考え方」を提示していくこととします。

## リレーを意識する

愛知県選手権では「多くの選手にチャンスを与える」という趣旨に沿って、少人数運営が常となっています。そして、上記のように「全日本リレーにつながる大会」ということもあり、スタートとフィニッシュを会場にできるだけ近付けることを心掛けました。(狭い範囲に拠点が集まっていれば、業務も速やかに回ります。)

まずは机上でコース回しの概要を決め、現地の下見を行いました。過去には、トレインの状況の変化等により、当初案の大幅変更を余儀なくされ、3回の下見を必要とした年もありましたが、幸いにして今年の下見は、大会4週間前の1回で済みました。



参考：愛知県選手権コース図 3.7km、登距離 220m、20 コントロール。

このコース図は「愛知県協会」のサイトでも見られます。

<http://www.aichiol.com/event15/championship2015/map1.jpg>  
(「map1」の部分に「map2」「map3」「map4」を代わりに入力すれば、別クラスのコースも確認できます。)

全国区の選手も多数出走したレースの結果とラップタイムは「ラップセンター」で確認できます。

<http://mulka2.com/lapcenter/index.jsp?event=3013&file=1>

下見を経て、会場の野外教育施設「青少年の家」周辺で序盤と終盤、近隣のレジャー施設「元気村」周辺で中盤を展開するコースが決まりました。

序盤は比較的難易度が高くなっており、中盤以降は一見難しく感じられないものの、アタックで注意を欠くとロ

スタイムに見舞われ、リズムも崩しやすくなるコースです。全体の傾向としては、難しいアタックが連続するミドル、というよりは、高いスピードを出すように促されながらも自分をコントロールし続けなければならない、リレーを思わせる課題が試されていたと思います。



トレインは、地図から受ける印象以上に林の様子が変化に富んでいます。おなじ「A表記の林」でも、木の密度や、下草の茂り具合など、エリアごとに違いが感じられました。道の比率は高いのですが、「道ばかりという感じはせず、退屈しないコース」という感想が、フィニッシュ直後の選手からも聞かれました。

序盤が難しめ、と記しましたが、手が出ないほどではありません。こういう時は、(というよりはどのレースでも、) スタートの瞬間から100%の集中力を読図と周囲の観察に注ぐこと、それが可能なスピードで走り始めることが大事です。「速く走り過ぎ」「早く判断し過ぎ」は、破綻を招きますし、逆にのんびりし過ぎても余計な物が目に入ったり、雑念が浮かんだりしてペースをつかみ損ねます。

序盤から差を付けて、そのまま差を広げ続ける、ということは自分にもライバルにも滅多に起こりませんが、序盤から差を付けられて、そのまま差を広げられる、ということは少し歯車が狂っただけで簡単に起こります。スタート後、少しでも早い段階で適切な速度、頻度の手続きを定着させることが大事です。これはリレーにおいても同じで、最初から悠長な走り方を決め込んで他の選手から大きな遅れを取ってもいけませんし、判断が追いついていないのに無理に集団に付いて行こうとしてもいけません。

## シチュエーションまでは地図に描かれていない

差を付けることは難しいけれども、差を付けられやすい場面には、先にも記した「序盤」や「並走時」の他、「ショートレグ」や「簡単に思える場所」を走っている時、が挙げられます。こういう局面では、少しのうろつきも焦りや苛立ちにつながり、連続的なミスが誘発されがちです。

この日のコースに対し「一つ一つのコントロールは難しくないけれども、全体としては気を抜けない。それだけに面白いし、力の差も表れる」という感想が拳がったのは、狙い通りでもありました。

試合には「実戦心理」が影響しますから、読図でルートを読み取るだけでなく、状況を想定したイメージ・リハーサルが大事になります。地図にルートを記入する際も、「どこを通ったか」「何を見たか」だけではなく、「その時

や、その前後にどんなことがあったか(人を見た、天候が変わった、など)」「どんな気持ちだったか(「うまく行っている」と浮かれていた、「体がきつい」と弱気になった、など)」を思い出しながら記入したいものです。

## 基礎を重んじる

大会当日は、レース後に約30分間の「解説会」を行い、これまで記したようなことも含め、コースの課題や、レース運びのコツを解説しました。ルート選択に関する解説は少なかったのですが、17→18は、解説会参加者にルートを尋ねてみました。

- ① 17の円の北東50mほどの地点からほぼ真北に上る道を使い、最後は尾根線を下る
- ② 車道(二条線の道)から一段上の小道を使い、19を通過して、T字路からコンタリング
- ③ アタックは②と同様にT字路からだが、途中は車道を大回りする

この3パターンの該当者を尋ねたところ、大多数は①のルートでした。もちろん有力であり、手続きをきっちりこなせば、好タイムがマークできるルートです。解説会に参加していた上位選手の中では、宮西優太郎選手(東北大学4年、東海高校出身)が③の選択をしていたので、理由を説明してもらいました。曰く「真っ直ぐ気味のルートは、途中で建物などの特徴物が多いので惑わされ、スピードが落ちそう。なるべくシンプルなルートを選び、スピードを維持した」とのこと。これも「ご尤も」な理由です。

③(や②)の大回りルートが①よりも勝る点は、もう一つあります。それは、(宮西選手も看破していましたが)「登りが少なくなる点」です。よく読むと18は、17に対し等高線2本分(10m)高い地点にあります。真っ直ぐ気味のルートを進むと、最後のアタックが等高線4本分(20m)下ることになりますので、登りは合計で30mとなります。もちろん距離は③(や②)よりも大幅に短いので、周囲の特徴物に惑わされず手続きをこなしながら、かつ登りを力強く走り切れるのであれば「速い」ルートですが、そうでなければ「きつ過ぎる」ルートということになります。

上に例として示したような「次のコントロールが、今のコントロールに対し、等高線何本分高いか(あるいは低いか)」を読み取る、言ってみれば「基礎ドリル」的な読図練習は、筆者が解説会を行う時、必ず取り入れているメニューです。(この連載でも紹介したことがあります。)解説会によく出てく

ださる方は「またか」と思いながらも、その重要性を理解して、真剣に取り組んでくださっている、そして実戦にも役立ててくださっているはず。読者の方にも、是非末尾に掲載のコース図、あるいはお手持ちの地図を使って、この「2コントロール間の高度差を読み取る課題」を試していただきたい、と思います。コツは「計曲線(5本おきに、太く描かれている等高線)をガイドラインとして使うこと」です。

＜「コツ」「教訓」を定着させる＞

解説会終了後、「あの、高度差を読む練習の意味は、『次のコントロールはここより低いのだから、登るのは損』と言ったように、ルートを選ぶ上で役に立つ、ということですね?」と、確認の質問をしてくださる方がいました。その方は「若手」でしたので、これから日常的にいろいろと試行錯誤し、様々なことを吸収しながら力を付けて行くのだろう、と思われました。



松澤俊行プロフィール

1972年生、43歳。この秋は、2年ぶりの出場となる「全日本スプリント」と「全日本ミドル」での「中年最高位」と、若手と渡り合っの「上位進出」を目指している。