

リレーオリエンテーリングのコースってどうやって設定しているの？
そんな疑問にストレートに答えます。

2005年12月18日 岡山県白石島
全日本リレーオリエンテーリング大会

ブレないコンセプト

前回に説明したとおり、コンセプトとフロアプランを練ったおかげでその後のコースプラン作業は考えのブレがなく進めることができた。そのコンセプトをもう一度おさらいする。

オリエンテーリングの真髄はコースにある。
リレーは会場で決まる。
全日本リレーはトレインを選ばない。
公正なレースを提供すること。
面白いコースを提供すること。
良い地図を提供すること。
コーステーマは海物語。
中間スペクテーターズは港に設置。
スターHは見た目がすべて。

ここまでくれば、もうあとは実際の細かな作業に入るだけである。

1番コントロールが悩ましい

一番頭を悩ますのが、1番コントロール。リレーでは一斉スタートが行われるので、1番コントロールの配置には特に気をを使う。スタート位置から遠くに1番コントロールを設置できればランナーがばらけてくれるのだが、今回の会場周りのレイアウトではそれは無理。同時にスタートするクラスは何なのかを考慮しながらコントロールをばら撒く。



最大人数は年齢別選手権クラスのスタート

この人数計算をしっかり行わないと、1番コントロールでパンチ順待ちが発

生してしまう。こうなってしまうと公平性云々ではなくなってくる。

これを防ぐために、全日本リレー2005では1番コントロールには全てEMITのパンチングユニットを2個配備した。少し贅沢な機材の使用だが、スタート位置と1番コントロールまでの距離があまり取れないため、ここは機材で解決した。

ちなみにEMIT社のパンチングユニットは昔ながらの針式パンチに比べ、パンチ動作にかかる時間が半分以下なので、よっぽど人数が集中するコントロール以外は1個で十分に足りる。



中間スペクテーターズコントロールのようにすべてのランナーが集中する場所ではパンチングユニットは2個使用。そのほかに1番コントロールでも2個使用。

コース品質を保つ最小距離

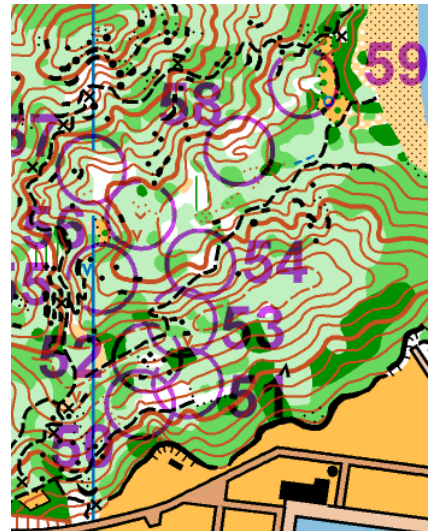
リレーではこのようにランナーの分散を図るために狭い範囲にコントロールを大量に設置する。ここで注意しなくてはならないのがコントロール同士の距離である。少なくともコントロール同士30mは離す必要がある。同じ特徴物に設置される場合は、60m以上離す必要がある。例えば、道と沢のコントロール同士なら30m離せばOKだが、岩と岩同士のコントロールでは60m以上離さなくてはならない。

これらはオリエンテーリングの競技規則で決まっているのだが、意外と知られていない。

この最小距離の規定は、ミスパンチ

などを防ぐために非常に有効であり、遵守する必要がある。特にリレー競技において、ミスパンチによる失格は最も起きて欲しくない事態だ。影響を受けるのがミスパンチした者だけでなくチーム全体が失格になるからだ。

コントロールでの番号確認は参加者の義務であるが競技規則では叫んでいるが、CS(顧客満足度)の観点から見るとどうだろう。ミスパンチで失格になったレースより、完走し、競い合ったレースのほうが楽しいに決まっている。コースプランの段階でミスパンチしそうな要因は徹底的に取り除く。こうしたコース品質こそが、面白いコース設定の基本となる。その品質管理の基準が競技規則で規定される最小距離なのだ。

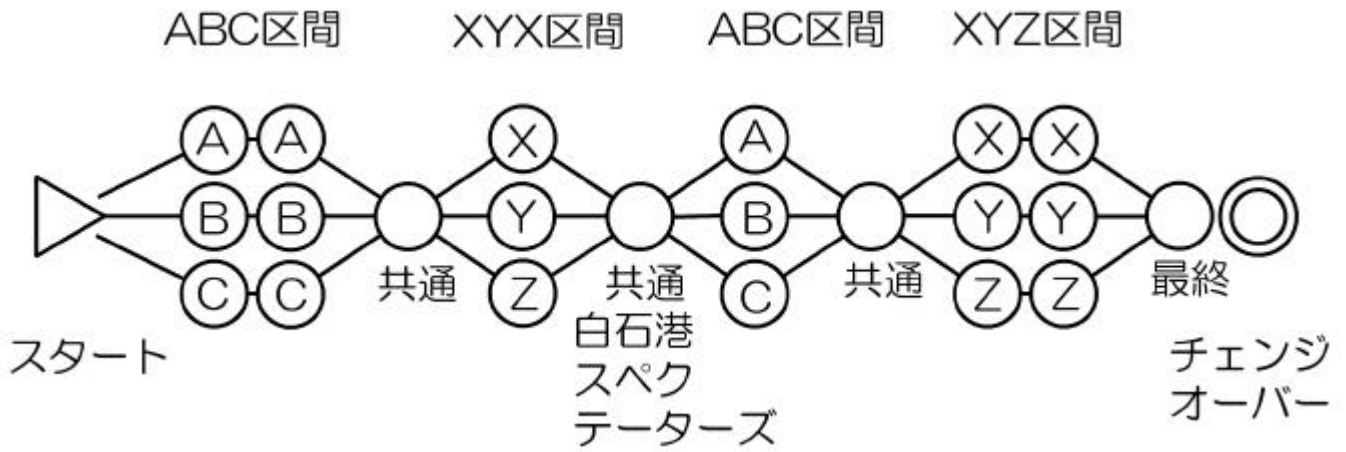


全日本リレー2005 各コースでの1番コントロール付近となるコントロール群。ランナーの分散、課題と難易度、最小距離を考慮して配置した。

追走を断ち切るフォーキング

リレーは一斉スタートだから、1走はどうしても団子状態になってしまう。特に白石島のように通行可能な箇所が限られているトレインでは好むと好まざるに関わらず、どうしても追走状態になってしまう。

こんなときにコースを工夫することによってある程度の追走を断ち切ることができる。これによって各ランナーが自力ナビゲーションでコースを回ることになり、レースとしての面白みを削がないように工夫している。



このようなコースの工夫がフォーキングなのだが、この手法はリレーでは広く使用されている割に、きちんと理解している人は意外と少ない。これについて解説する。上は今回の全日本リレー2005のコース構成を示す概念である。

スタートした選手はまず3つのコースパターンに分かれる。(A/B/Cのパターン)。ここで選手たちは3つのグループに分かれて走ることになる。選手たちはここでグループが形成されることに気付くはずである。

それぞれの区間をこなした選手たちは最初の共通コントロールにやってくる。ここでポイントなのは、競技している選手たちにとって、コース図を見ただけでは、どれが共通コントロールなのか判らないことである。



全日本リレー2005のMEコースでは島北部を通る(48)(49)が2連続共通コントロールだった。これはレース中には判らない。

Aコースを走ってきた者は中間地点からXYXの3コースパターンに分配される。ランナーにしてみればいつの間にか同じコースを走るメンバーが入れ替わっているのだ。このようにして走者が一旦は断ち切られる。

そのあと全クラス・全コース共通のスペクテータースコントロールを通過後にコースは再びA/B/Cのコースパターンに組みかえられる。X/Y/Z区間で追走状態になっていても、またここで断ち切られる。

後半のA/B/Cパターンの組分けは前半のA/B/Cのコース組と同じにする。前半でAパターン区間を走った者は後半もAパターンを走る。前半のA/B/Cのパターンで難易度や距離・登坂などでコースタイムの差がどうしても出してしまうが、後半のA/B/Cコースを前半と逆の難易度や距離にすることで、A/B/Cのコースタイムを均質化する。

このようにコースを均質化することにより、リレーならではの、競り合いや勝負性を作りだした。

このようなコースを組むのはなかなか手間のかかる作業だが、白石島のような通行箇所が限定されるトレインで参加者にリレーを本当に楽しんでもらおうと思ったら、このようなコース設定(フォーキング)まで考えておく必要があるだろう。

コースの品質管理

このような図面検討と同時に、コースプランどおりにランナーを導けるかどうか現場の確認もしっかり行う。計画と確認を繰り返してコースの品質を高めてゆく。コンセプト、フロアプラン、チェックの繰り返しである。このあたりは企業での品質管理の概念とほぼ同じ。

また、トレインの危険箇所は現場でなくては判断がつかないことが多い。現場でのチェックは最重要だ。

そして海物語へ

集団走における競技の公正性、そしてコースとしての品質を確保したあとに、初めて「面白いコース」に取り組

むことになる。今回、こだわったのは「砂浜を走るレッグ」である。

全日本リレー2005ではすべてのクラスで砂浜を走るレッグを取り入れ「島のオリエンテーリング」の特徴を全面に出した。

参加者の多くは前日に船で白石島にやってきて、オーシャンビューの宿に泊まり、海の幸を楽しむ。緊張のレースの中で砂浜を走り、中間の港で声援を受ける。イベントがひとつの物語として楽しめ、深く記憶に残るようなレースにしたいと思った。これが白石島まで来てくれた参加者に対するお礼だと思ひ、白石島で協力してくれた人たちにに対する最大の贈り物になると思ったからだ。



MEコース9番は後半の共通コントロール。ここへのレッグは砂浜を走るルートも見え。穏やかな瀬戸の波音が響くルートは、島ならではの。



穏やかな波打ち際
参加者の残した足跡も、翌日には消える。

個々のクラスに向けて

フォーキングを施したコース設定を行ったおかげで、全日本リレー2005で準備したコース数は42にも及んだ。プランナーにしてみれば多数のコース設定であるが、参加者からしてみれば走るのはただ一つのコースでしかない。自分が参加者になったつもりになって、与えられたただひとつのコースを走るつもりでコースプランと点検をおこなう。この地道な作業により参加者の満足度を高めてゆく。

莫大な労力を必要とするこの個別コース設定作業。参加者ひとりひとりが満足してレースする姿を夢見つつ行えば、それほど苦勞は感じない。

ME クラスはルート選択重視

ME (男子選手権) ランナーは巡航速度が速い。高速レースでの競り合いをしてもらうには難しすぎるヤブの箇所は避け、少し易しめにコントロールを置いた。しかしコントロール間はルート選択がいくつも行うことができ、コントロール間で競り合うようなセッティングにしている。

特に ME 全コース共通レグとなる 9

番から 10 番の間は大きく 4 通りのルートが考えられる。比較的ヤブの多いテレーンとしては良いセッティングだったと自分では思っている。

もちろんこのセッティングを可能にしたのは正確な地図があるから。どこをランナーが通っても地図表記が正確であれば、ルート選択にかかる所要時間の責任はランナー側になるからだ。不正確な地図でこのようなコース設定はできない。



白石港の東側の丘に見える巨大岩石地帯。
ME クラスはここにもコントロールが。

時間調整用コントロール

今回の全日本リレー2005ではスタートが3回に分けて行われた。最初のME/WEのスタートから20分後に最後の一般クラスがスタートする。スタートがすべて完了するまで、白石港付近には中間スペクターズを通過するランナーが現われて欲しくない。

しかしコース距離上、ME (男子選手権) ランナーのトップ選手が現われてもおかしくない。そこでMEクラスには白石港東に見える丘に登ってもらうことにした。これで一般スタートが終わった後にME1走が中間区間に現われる

ように調節した。一般スタートを応援した観客からすればそのままME1走の中間通過の観戦時間になる。

実際にME1走トップの白石港通過時間は21分程度となり、プランナーの意図とおりに大会は進行した。

WE (女子選手権) は、そこまで速くないだろうと判断し、このコントロール群は使用しなかった。もし使用するとコース中盤の難易度が上がり、登坂距離が増え、WEには厳しいセッティングとなる。

レース前日に提出されたスタートオーダーを見ると、京都府1走として宮内の名前があった。「ヤラれた」と内心思った。彼女の走力は女子の中ではずば抜けている。「中間まで20分を切られるかも知れない・・・きっとギリギリで20分切ってくるだろう・・・あとは一般スタートとうまく重ならないければ・・・」

実際のレースでは宮内の中間通過は19分50秒。予想と寸分違わぬタイムで彼女は中間を通り抜け、一般クラスのスタートとうまくかぶらずにスペクターズレンを駆け抜けていった。

宮内を除くと実際のレース進行もほぼプランナーの意図通りとなった。こうした想定を上回るランナーのパフォーマンスを目の前にすると、プランナーとしてもやりがいがある。

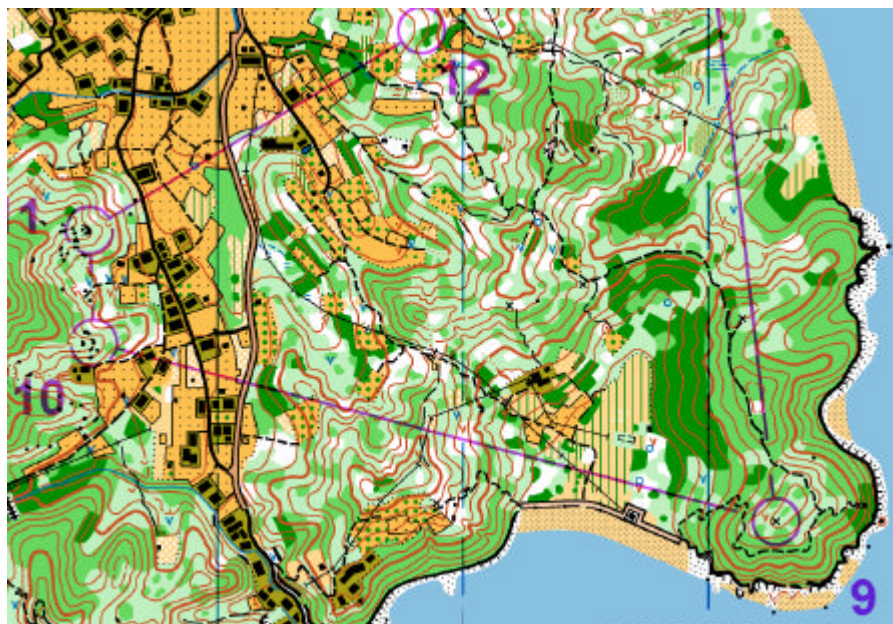
まだ精進が足りない

かなりの部分でほぼプランナーの意図通りのレースが展開されたが、完璧ではなかった。

WV (女子ベテラン) では実力を読み違えた。トップランナーはそれなりのタイムを叩きだしているが、3人メンバー揃えるとウイニングタイムが大幅に延びてしまった。またMS (男子シニア) でも、上位はともかく下位では繰り上げスタートがかなり出てしまったことも反省点だ。プランナーとしてまだ精進する必要がある。



(木村佳司 / コースプランナー)



ME9番から10番の間は4通りのルートがある。どのルートもそう速さは変わらない。ランナーが得意なルートを選択して勝負してもらう。