

別冊 サルでも走れる  
オリエンテーリング教室  
理論編（サルオリ）

国沢 五月 著

# 目 次

はじめに	1
オリエンテーリングをうまくなろう .....	1
オリエンテーリングは論理的なスポーツ .....	1
オリエンテーリングの楽しさ .....	2
I. 地図表現の理解	3
I-1 O-MAP の特性.....	3
I-2 地図表現の理解.....	3
II. オリエンテーリング競技の思考と行動	4
II-1 オリエンテーリング競技の思考と行動.....	4
II-2 レッグ間の思考・行動図.....	4
III ルートチョイスの方法	8
III-1 ルートチョイスとは.....	8
III-2 地形の骨組み.....	8
III-3 地形の骨組みを読む.....	9
III-4 地形の骨組みとルートチョイス .....	10
III-5 ルートチョイスの判断要因.....	11
IV ルートプランニングの方法	13
IV-1 ルートプランニング .....	13
IV-2 ルートのブロック化 .....	14

V ルートプランニング・ライン	15
V-1 方向と距離	15
V-2 方向を定めるための情報	15
V-3 距離を定めるための情報	17
V-4 地形上のラインと CP	18
V-5 直進と歩測	19
V-6 作戦	21
V-7 ラインの辿り方	21
VI ルートプランニング・クロスポイント	24
VI-1 クロスポイント	24
VI-2 クロスポイントのチェックにおける鉄則	25
VI-3 ルートプランニングの鉄則	26
VII アタックの方法	28
VII-1 アタックについて	28
VII-2 正確な直進とイメージ	28
VIII 不安とミス	32
VIII-1 不安への対処	32
VIII-2 ミスの分類	32
VIII-3 ミスの予測	33
VIII-4 ミスへの対処	35

## はじめに

### オリエンテーリングをうまくなろう

私はクラブ員みんなに OL を速くならうことを期待していない。しかし私はクラブ員皆に OL を上手くなってもらいたい。

これはオリエンテーリングをうまくなるための技術書である。オリエンテーリングを速くなるためのものではない。だから、オリエンテーリングをする人は皆に身につけてもらいたいものである。真剣に競技を指向する人はまずこれを完全にしてからでないと、競うスポーツとしてのオリエンテーリングはあり得ない。また別に特に速くならなくてもと言う人でも、うまくなれないことにはいつまでたってもオリエンテーリングの面白さは分からない。

例えばテニスを例にとってみても、自己流でいつまでやっても、球がしっかり打てるようにならなければテニスは面白くならない。ある程度練習を積んでラリーやゲームができるようになってその本当の面白さが分かってくる。体育会の様にバリバリ大会に出なくたって、ゲーム位できるようになるのが普通である。オリエンテーリングもそれと全く同じで、上手くコースをまわってこられるようになることがオリエンテーリングを楽しむ必要条件なのである。

従ってここでは、どうしたらオリエンテーリングのコースをミス無しでまわってこれるか、簡単なコースでも難しいコースでも通用する方法論とは何かを考えて見た。何分、オリエンテーリングというスポーツは頭の中で考えたりする面が多く、また競技しているところを実際に見て、真似したり参考にしたりすることができない特殊なスポーツである。従ってこの技術書においては、上級者が一体どういう思考や見方に基づいて行動しているのか、何を判断材料としてルートを選びコースをまわっているのかを分析し、流れを押さえることによって、主観的なものでなく、より普遍的な技術論を目指している。

### オリエンテーリングは論理的なスポーツ

オリエンテーリングは論理的なスポーツである。対象となるのは普遍的な自然（フィー

ルド)の中での本人の行動だけであり、その意味ではアーチェリーや体操、フィールド競技等の競技と相通じるものがある。基本的には、他人(敵、仲間)等の否恣意的な要因は入ってこない。自分の世界でいかに自分を正確に操り、律していくかを競う競技であり、本質的に、予測できる展開の中で自分というものを論理的に操っていく、シミュレーションなのである。

さて論理的というからには、その手順を決めていく論理というものが存在するはずだ。しかし、皆の中でのオリエンテーリングの方法論は、何となくとか、この辺とか、こっちの方とか、自分の中での感覚に頼っている部分が多く、論理的とは程遠いところでやっている部分が多いのではないだろうか。確かに、一部では各人の持つ距離感覚や方向感覚で済まされてしまう、もしくはその方が速い場合も幾らか見受けられるし、実際に我々もその感覚に任せてオリエンテーリングをしている箇所もあるけども、本質的には、論理的に手続きを行う基礎が身に付いてことが前提条件であり、経験的にその論理的な手続きが省略できる場所を押さえて行動しているのである。実際には論理的な思考は行っているのである。

従って以下の論理は、いわゆるオリエンテーリングにおける技術と呼ばれているものの全ての思考、手続き、行動を含むものである。この論理的な思考、手続き、行動を身につければ、いわゆる技術的なものはマスターできるはずである。そして技術的なミスを亡くしてコースを回れるようになって、初めて、オリエンテーリングというものの真の面白さが味わえるようになり、また競技オリエンテーリングの入り口に差し掛かることができるのである。

## オリエンテーリングの楽しさ

ところが現在、日本のオリエンテーリング界のレベルを見るにおいて、技術的な面が十分にマスターされていれば、Aクラスでも十分上位にいけることが多々ある。ある程度の基礎体力を持っていて、ミスせずにまわることを覚えてしまえば、いきなりエリートへの道が開けてしまうのだ。それが望ましい人も望ましくない人もいると思うが、前述のように、うまくまわるようになって感じるオリエンテーリングの楽しさこそが、オリエンテーリングの持つメインな楽しさ(ほかの楽しさを感じている人はそれでも構わないのだけれど。)なのであり、それを知らずにオリエンテーリングを語る人やオリエンテーリングを諦める人が出てきてほしくないというのが私の率直な気持ちである。

# I. 地図表現の理解

## I-1 O-MAP の特性

この技術論は基本的に地図を主体として、そこからオリエンティアはどうオリエンテーリングをしていくのか考えたものである。したがって、まず地図の理解から始まらなければならない。

我々の利用している O-MAP には 2 つの側面がある。一つは、実際にあるものを正確に表記するという面。もう一つは、地図記号を用いて表記することによって、オリエンティアに競技に必要な情報を与えている面である。前者は地図の絶対的な正確さを基調とし後者は相対的な正確さを必要とする。地図という我々は前者のイメージを持ちがちであるが、本当に私たちが競技する上で O-MAP に求めているのは後者の意味である。

## I-2 地図表現の理解

山には自然のものが自然のままで只そこにあるだけである。現実の山に記号そのものが書き込まれているなんて馬鹿なことはない。知っての通り、地図記号とはオリエンテーリングをする人が理解できるように、2次元の平面上に、現実の自然状態に対して一定の秩序を与えたものである。地図は、それによって我々の走る山そのものを表しうるのではなく、非常に限定された地図記号のみにおいて我々に現実の山というものをイメージさせてくれる情報源である。したがってオリエンテーリングをする我々にとって必要なことは地図記号の正確な理解というよりは、地図記号による限定された情報によっていかに現実の自然の特徴を読みとれるかにあると言える。

従来、地図の理解と言えば、地図記号の理解であって、一つ一つの地図記号が何を表すかということだったように思われる。しかし実際に競技中に我々が必要な情報は、一つ一つの記号の意味よりもそれらの関連付けた総体としてのイメージであり、重視されるべきは記号よりも記号と記号の間を埋める「何か」である。

ここで私は地図表現という言葉を使うことにする。地図によって表されている自然の実体という意味である。繰り返しいなるが、私たちの読むべきは記号ではなく、そこに表現されている自然の姿であり、一般手にに言われる地図を読むとは、地図表現の理解と言い換えることができる。

## II. オリエンテーリング競技の思考と行動

### II-1 オリエンテーリング競技の思考と行動

ここで一度地図から離れて、まず、オリエンテーリングの競技者の思考から行動への流れを考えてみたい。オリエンテーリング中の競技者の頭の中での思考手順というのは、上級者になってしまえば、もう完全に一つのサイクルとして無意識に行われているものであり、何らかの形が決まっているはずである。この流れを解明することによって、初級者、中級者が一連の思考・行動を身につけることができるならば、オリエンテーリング競技に対する理解を容易にするものではないだろうか。

### II-2 レッグ間の思考・行動図

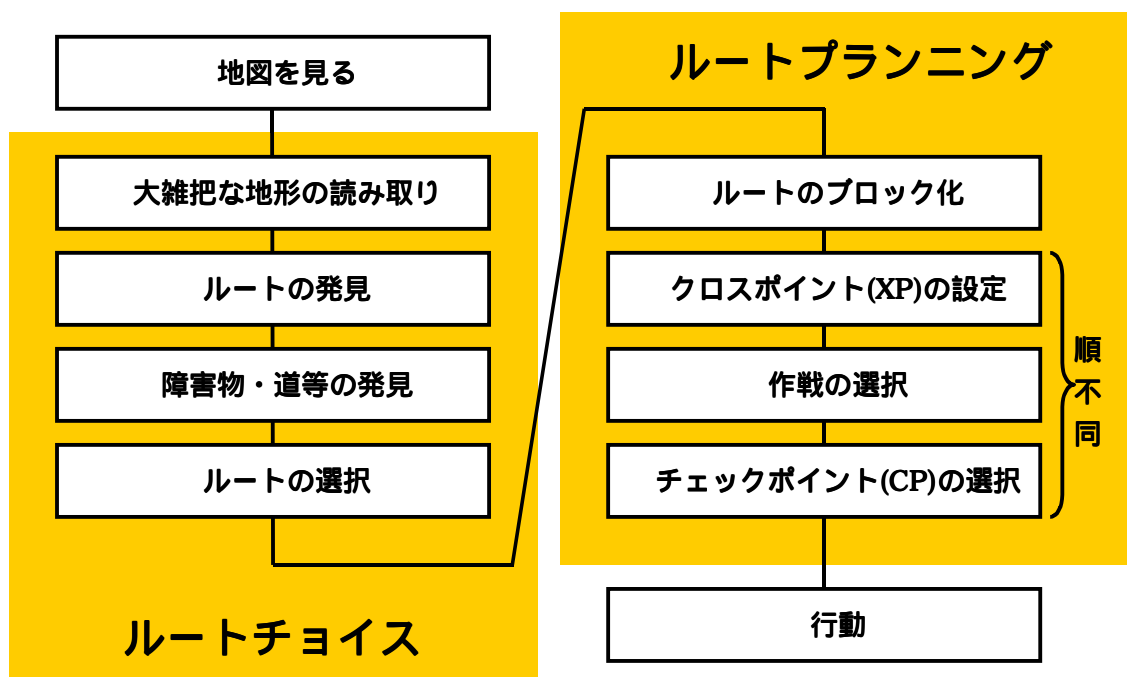


図1 レッグ間の思考と行動の流れ

## 地図を見る

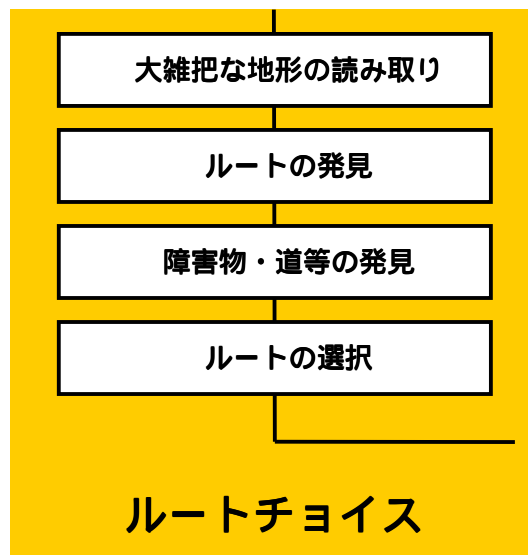


図2 ルートチョイス の流れ

### 大雑把な地形の読み取り

ルートチョイスの前段階として、まず、レグ間の地形がどうなっているのか、例えば、今いる位置は尾根の又は沢のどの辺にあり、その間にはどんな地形があり、次のコントロールはどの辺にあるのかを掴まねばならない。またそれを確実に掴んでおくことによって、大きなミスをも防ぐことができる。ただ道などをたどる時であっても、大まかでも地形を意識していけば、不安を感じることもあっても地形と照らし合わせているとリロケートもミスの発見も容易である。

ルートを選択するには地形がもっとも重要になってくる。地形に対する対処の仕方でもルートチョイスも根本的に変わってくるのである。

### ルートの発見

で地形とレグとの関係を掴んだら、次はそれをどう処理するかである。ここで、その地形に対してあらゆるルートを考えるようにする。地形に対して、上るのか下るのか捲くのか。とにかくまずは地形的要因を重視して、ルートを考える。

### 障害物・道等の発見

で選んだルートをふるいにかける。その時にマイナス要因とプラス要因とに分けて考えていく。マイナス要因としては、藪・登り、プラス要因としては、道や川、耕作地、植



林地などようにたどれる線状の特徴物等があげられる。

#### ルートの選択

の要因を考慮に入れ、ルートを選択する。もし一つに決定できなければ、そのそれぞれにおいて、以降の作業を行った後、比較、決定することになる。

ここまでの過程がルートチョイスである。

#### ルートのブロック化

選んだルートを幾つかのブロックに細分化する。例えば、コントロールからコントロールまでが一本道でつながれているのなら、また、真っ平らの林をただ直進するのみならなら、そんなことする必要がないが、普通は道を走ったり、山を直進したり、尾根や沢をたどったりと1レグでも幾つかのブロックに分けて、それぞれで違った技術を使い、それを積み重ねてコントロールに近づいて行っているのである。そこでルート間をきちんとブロックに分ける事を意識する。

#### クロスポイント(XP)の設定

このブロックごとのつなぎ目をクロスポイント(XP)と呼ぶこととする。例えば、それは道と道の分岐かも知れないし、直進をしていって、道に当たるところかも知れないし、沢をつめて尾根に出たところかも知れない。とにかく新しい技術ブロックへの変換点をXPとする。これを明確化しないと、ミスをする要因となる。

#### 作戦の選択

ブロック化されたそれぞれにおいて使う技術を選択する。これを作戦の選択と呼ぶ。この作戦には大きく分けて二種類の作戦を決定しなければいけない。一つは方向の作戦。もう一つは距離の作戦。方向の作戦には道の利用、尾根・沢たどり、直進等があげられる。距離の作戦には、チェックポイント(CP)のチェック、歩測等がある。これをどうそのブロックに応じて選んでいくか、これが作戦である。

#### チェックポイント(CP)の設定

チェックポイント(CP)は距離をチェックする意味と方向をチェックする意味と二つの意味を持つ。ブロック内でチェックするもの、しないものを決定する。

ここまでの過程がルートプランニングである。また、 、 、 の順序は順不同である。

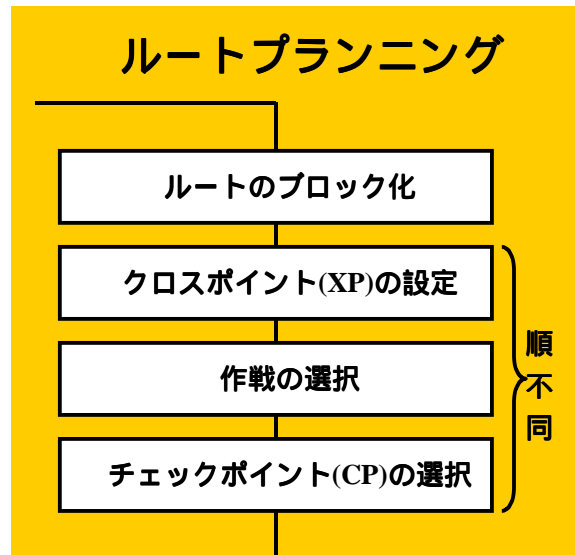


図3 ルートプランニング の流れ

#### 行動

行動とは作戦の実行である。その作戦の実行途中において、 で決めた CP、 で決めた XP、また新たに確認した CP 等で、常に現地と地図との照合（ロケーション）が重要となる。行動は、ミスを発見しない限りこのロケーションと作戦遂行の繰り返しで行われる。

から までの思考を行った後、 、 をブロック毎に繰り返し、行動する。XP に差し掛かる毎に、 、 を再確認して、アタックポイントまで到達するのである。アタックポイントからコントロールまでは、また特殊な思考を働かせる必要があるため、別に述べる必要がある。

以上がオリエンテーリングを行う上での思考・行動パターンの概要である。これだけでは分かりづらいと思うので、以下では、これを再構築して、詳しく述べていきたい。しかし、オリエンテーリングの基本的な流れはこの繰り返しであることは覚えておいて欲しい。

## III ルートチョイスの方法

### III-1 ルートチョイスとは

オリエンテーリングは、いくつかのコントロールを通過する事が決められているだけで、その間のルートを選択は競技者に任されている。レグ間のルートを選択は自分にあったルートというものを選べば良い。こういうのがいいルートとかいうことはTPOに合わせて変わる。初心者にとっては、幾つかあるルートから一つのルートを選択するより、まともなルートの一つでも発見することが難しいと思われる。ここでは、ルートの発見という段階から入っていき、自分にあったルートを発見する方法を考えていきたい。

### ☆ルートチョイス☆の目的とは

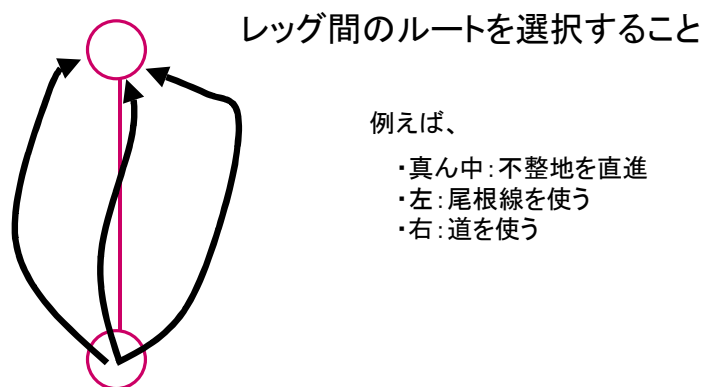


図4 ルートチョイスの目的とは

### III-2 地形の骨組み

ルートを発見するためには、そのレグ間の状況を把握しなければならない。そのレグ間の状況を第一に支配しているのが地形である。

そもそもオリエンテーリングをするトレインは全てにおいて地形に制約を受けている。OLの地形以外の特徴物、つまり、道や植生等の線状特徴物もその他の点状特徴物も全て地形の上であり、またどんな地形の上にも存在しうる。またある意味では、コントロールの置けるような小さな尾根、沢等の地形上の特徴物でさえも、大きく見た地形（マクロ的地形）の上の一特徴物にすぎない。

このように、地図上で大きく見た地形、いわばマクロ的な地形のことを地形の骨組みと呼ぶことにする。地形の骨組みは文字通り、骨組みであって、細かすぎる沢や尾根や、精密な形などを捨象して、本当に重要な大雑把な枠組みのことを指す。ここで混乱を避けるために注意しておくが、競技者にとってはあまり大きすぎる地形の骨組みは意味がない。例えば、日本のオリエンテーリングのテレインは大体、大きな二から三の尾根や沢の組み合わせでテレインが成り立っているが、そんなことは競技に直接的な情報にはなりえない。そういったことよりも、1レグ間において、どういう地形的遍歴をもってコントロールに到達するのか、コントロールとコントロールの間にどうい地形が存在するのか、のような時に利用する情報として地形の骨組みに意味があるのである。

### III-3 地形の骨組みを読む

地形の骨組みを読み取る場合、この時点ではすでに現実の表記という意味からはすっかり離れてしまって、競技者にとって抽象化した情報と化している。競技者にとって、情報として地形の骨組みを読む上で大事なポイントは、その性質と配置である。どのような性質の地形が、つまり尾根、沢、平地、急斜面、ピークなどが、コントロールとコントロールの間にどのように配置されているのかが重要になってくる。なぜなら、自分はそれに対してどの様な対処をしていくのか、ということが競技上の課題となってくるからである。

#### ☆地形の骨組み捉える☆

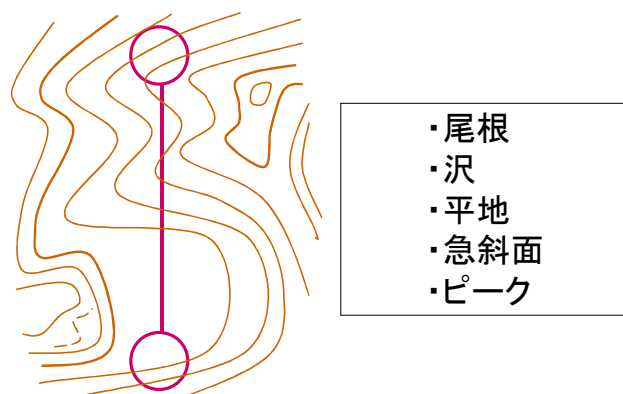


図5 コントロール間に横たわる地形

例えば、実際に地図上に地形を、地形の骨組みとして読み替えてみる。ここで読むものは主要な尾根線と沢線と傾斜変換線、それに囲まれた斜面と平地、ピークである。斜面上

の枝尾根や枝沢、平地上の微地形やピークにおける尾根沢は可能な限り省略する。細かい地形は例えそこを横切ったり、通ったりしたとしても、確実に自分の位置を確認するのは難しい。しかし大雑把な地形の変換線や沢線、尾根線を通ったり、見たりするとき、おそらく私たちはそれを意識せざるを得ないだろう。それほど地形の骨組みは、トレインの中でも、明確で巨大なものなのである。この細かい地形と地形の骨組みとの区別は多少の山においての経験、練習が必要であるが、つかんでしまえば非常に有効なものである。以上の地形の骨組みというものを理解した上で、実際の競技の上におけるその意味を考えてみよう。

### III-4 地形の骨組みとルートチョイス

さて、OLのコースは、この地形の骨組みの配列の中でレッグをどう置いていくかで組み立てていく。そして我々は、そのレッグ間の中での地形の配列の中で、ルートを設定し、選択していくのである。配列された地形に対してそれぞれ、越えるのか巻くのか、登るのか下るのか、それらの組み合わせで我々はルートを考えていく。その幾つもの組み合わせのルートの中から、どういったラインを利用するのが有効であるのか、何が障害としてあるのかを考え合わせて最終的にルートを選択していくのである。

## ☆地形の骨組みとルートチョイス☆

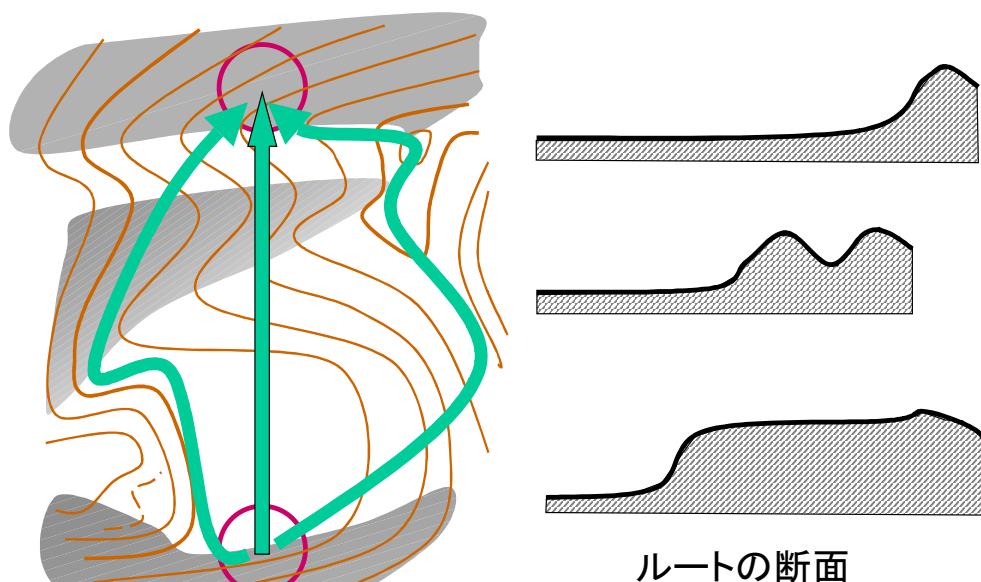


図6 地形の骨組みとルートチョイス

ここで言いたいことをまとめると、ルートというのはレグ間の地形の骨組みとの関係によって最も左右されるものである。レグ間の道等との関係だけに振り回されてはならない。多くの人がルートを読むときに、道に目を奪われがちだが、辿りやすい道を見つけたことよりも、地形をどのようにクリアしていくかが重要なポイントとなる。まず、地形によっていくつかのルートを設定して、そのあと種々の条件を考慮に入れて、ルートを絞っていき、設定して行くべきである。地形の骨組みを理解しておけば、大きなミスは防ぐことができるし、登りを減らしたりすることもできる。道が目についたからといって地形を考えず、そこでルートを決定してしまってはならない。必ず地形によっていくつかルートを設定してからベストルートを選択していくのである。

### III-5 ルートチョイスの判断要因

これで地形の骨組みを読むこと、ルートの設定については理解できたと思うが、では、どしたらいくつか設定したルートから選択していくかということになる。ルートの設定に関してはここではまだ地形的な要素からしか設定していないので、それ以外の要素を重ね合わせることによって、選択していく。その要素とは、そのルートが他のルートより有利であるか、不利であるかを考え合わせるわけであるが、ではここでその有利か不利かの判断基準について考えてみたい。

まず、もっとも選ばれるべき理想的ルートというのはどんなルートか。それは、ルート全体に関しては、遠回りをしたり、スピードを落とす要因が最も少なく、またラインに関しては最も分かりやすく、ラインの組合せが少なく、アタックに関しては最も簡単である、そういったルートが選ばれるべきである。つまりいかなのような障害要因が最も少ないルートが良い。

#### 障害要因

敷がある。または他の障害物がある。(距離が伸びる。スピードが落ちる。)

急な登りがある。(スピードが落ちる。)

ラインが辿りづらい。(ミスを生みやすい。)

チェックが多い。(時間がかかるし、ミスが生じやすい。)

アタックが難しい。(ミスが生じやすい。)

これらの最も少ないルートは我々は常に選びたいわけだが、しかし、実際は例えば と がある（藪があり辿るのが複雑な）ルートと、 と （藪とルートが複雑）はないが、（登り）のあるルートとの比較というふうに、容易には比較しがたいルートを比較せねばならない場合が多く、それをどれを優先させるべきかは状況によって違い、一概には言い切れない。またそれぞれの OL タイプ（体力派か技術派か等）によっても優先する項目は変わってくるので、各人の判断基準は実際の経験の上で身に付けて行くべきであろう。

ここまでが、ルートチョイスの方法である。しかし、最後のルートチョイスの判断基準の話においては、今から述べるルートプランニングについての話に多少食い込んでいるので分かりにくかったのではないだろうか。では次にルートプランニングの方法である。

## IV ルートプランニングの方法

### IV-1 ルートプランニング

ルートチョイスで選んだルートを今度は辿っていく訳だが、例え良いルートを選んだとしてもそれを具体的に考えることができなければ全く意味がない。地形的に大体こんな風に、というルートを現実的なものに組み上げていく作業がルートプランニングである。

### ◇ルートプランニング◇の目的とは

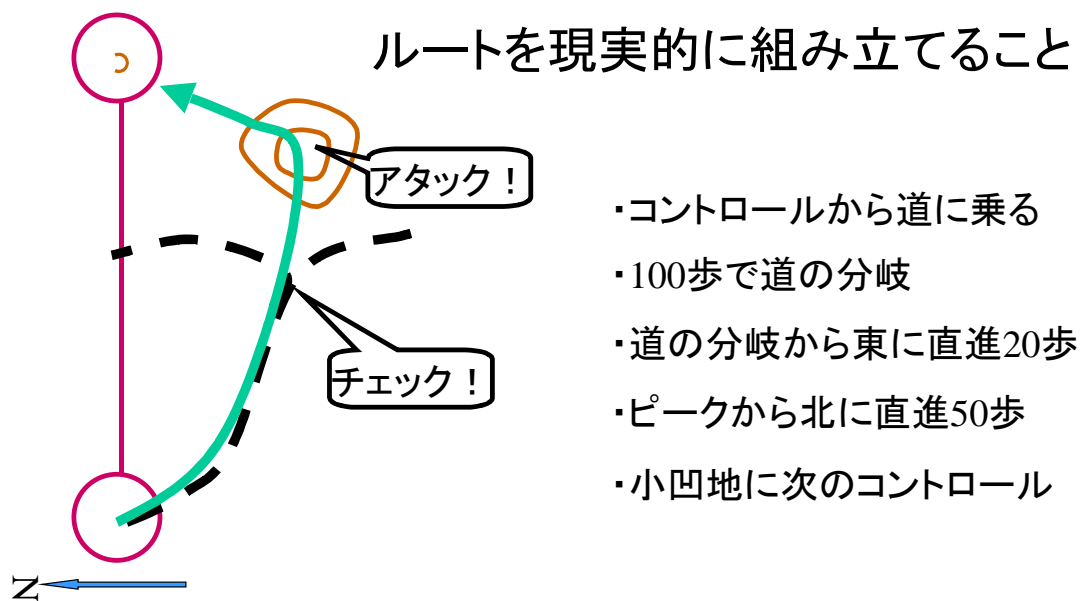


図7 ルートプランニング



## IV-2 ルートのブロック化

ルートを現実的に構成していくには、まずルート全体をバラバラにして考えてみる事が大切である。これをルートをブロック化するという。ではこれを一体どういう単位で分割していくか、と言うことになるわけだが、その単位とは、「ある一定の方向と距離をもった単位」、それを「ライン」と呼ぶことにする。「ライン」はその定義から分かる様に単位ベクトルである。OLのレッグとはまさにあるベクトルな分けだから、それを構成するのは、幾つかのベクトルの集団である。従って単位ベクトルであるラインというものをつなぎ合わせて、ルートを構成していくのである。

まず、はじめに、ラインについて詳しく説明していくことにしよう。

### ◇ルートのブロック化◇

・ルートを「ライン」という単位でブロック化する

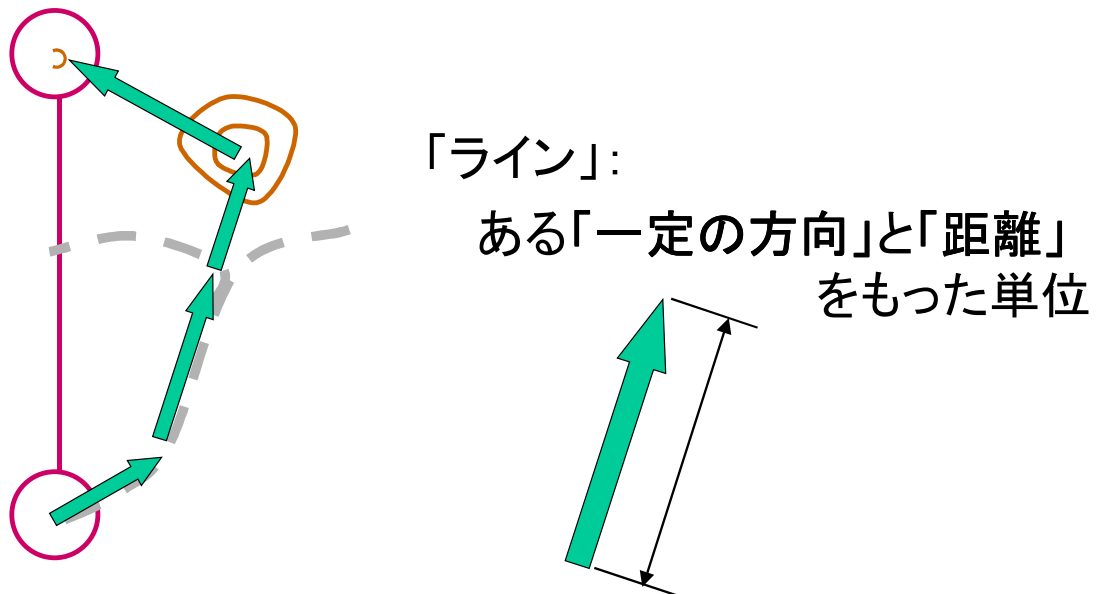


図8 ルートのブロック化とラインの定義

## V ルートプランニング・ライン

### V-1 方向と距離

OLの基本的な要素は、方向と距離の2つである。この2つの要素が与えられればOLは可能である。コンパスOLというのがあるが、それは紙にスタート地点からコントロールまでの方向（コンパスで何度の方角）と距離（何メートル）だけが示してあり、直進と歩測だけでコントロールに辿り着くというものである。これは極端な例であるが、普段のOLでも私たちは気付かぬうちにこの2つの要素に注目してOLをしているのである。

例えば道を走ってコントロールに向かっているとしよう。コントロールの手前の道の分岐がアタックポイントであるとする。まず、道は紛れもなく、方向をあらわす特徴物である。また道の分岐というのは、距離をあらわす特徴物であることにもまた気付くはずだ。では今度は沢を詰めて、尾根の上にあるコントロールを目指している時のことを考えると、沢は方向を表し、詰めきった尾根と沢との接点はその方向の終わり、つまり距離を表す。我々はこのように時に同時に途中の特徴物をチェックしていくものであり、それはいちいち距離を確認している作業なのである。

このように常に我々は意識せずとも、方向と距離を設定してコントロールにアプローチしているのである。ではここで地図の話に戻って、地図に載っている情報を、この方向と距離を設定するための情報として考えていきたいと思う。

### V-2 方向を定めるための情報

まず、方向を定めるために我々が利用できる情報をあげてみよう。

#### 道

道は誰にでも辿れる分かりやすいものである。走るスピードも最も速く走れるので利用価値は高い。

#### 尾根（線）・沢（線）

尾根・沢としたが、正確には尾根の一番高いところ、沢の一番深いところをそれぞれつ

ないだ線、尾根線、沢線が方向を示すものとなる。これは外れる可能性も高そうだし道に比べて曲がりや方向も分かりにくそうであるが、実際のところ利用価値は道と同等かそれ以上の意味を持つ。詳細は後述。

## ◇方向を定めるための情報◇

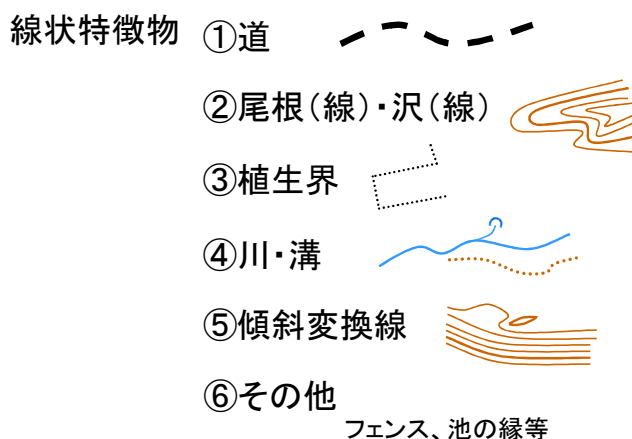


図9 方向を定めるための情報（線状特徴物）

### 植生界

植生界といってもいろいろな種類があり、最も明確なのはオープン（耕作地や植林地等）と林の植生界。その次は藪と白の林との植生界。単に点線だけで表されている（つまり通行可能性が同じ種類の）植生界はわかりにくく、単独に方向を定めるための特徴物としては使いづらい。

### 川・溝

川や溝をスピードが落ちること以外道と同じである。辿るのは容易である。

### 傾斜変換線

これは地図を見る上では分かりにくいものだが、実際の場合では、のレベルと同等かそれ以上の明確さを持つ。だっていきなり急になったり緩やかになったりしたらまず分かるってもんだ。その境を辿ることは結構よく利用する手である。

### その他

フェンス、巨大な建物、池の縁等があるが、基本的には や 、 と同じ。利用頻度は

少ない。

以上で全ての方向を定めるのに利用する地図からの情報を挙げた。ここではこれらの線状特徴物をラインと呼ぶ。

### V-3 距離を定めるための情報

次は距離を定めるために利用する情報を分類しよう。

## ◇距離を定めるための情報◇

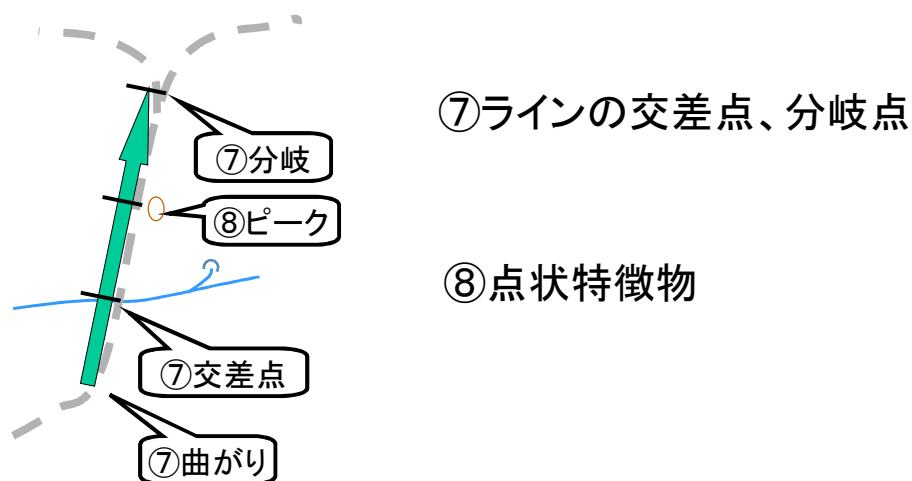


図 10 距離を定めるための情報

#### ラインの交差点、分岐点

前に挙げたラインが、交差、分岐するところは全てこれに当たる。なぜなら、我々はラインを辿って進んでいるのであり、その上にある他のラインとの接触はもっとも分かりやすいはずである。例えば道の分岐、道の交点、沢と道の交点、道とオープン、林との境など初心者でも利用できるものが並んでいる。また沢を詰めている時に、急に登りがきつくなって現在位置をつかんだりすることもあるが、これも沢線と傾斜変換線との交点と考えれば、この中に入れることができる。

但し、交差、分岐する他のラインと、現在辿っているラインとのランクの差がその明確さと分かりにくさを分ける。例えば、今辿っているのが4番の道（人だけが通れる明確な道）であるとすれば、3番（車の通れる非舗装道路）や同じ4番の道との分岐なら分かりやすいが、5番（人が通れるが不明瞭な道）の道や白と白との植生界等ランクの低いもの

との分岐・交点では見逃してしまう可能性がある。しかし5番の道を辿っているとすれば5番の道との分岐も分かりやすいはずである。この様に自分の辿っているラインのランクは注意を計るうえで重要な要素である。

#### 点状特徴物

これは地図に書いてあるライン以外の全ての特徴物を指す。挙げていくときりがないので省略するが、これらをチェックしていくことは距離を知る上で役に立つ。例えば道を辿るときに崖やピークなんかで距離を知ることができるだろう。また他のラインを辿っている時でも何らかの点状特徴物を、それはライン上にあっても、ラインのそばで見える距離にあるものでも良いわけだが、その点状特徴物を見て距離を知ることがある。しかし実際に、これらをあらかじめチェックしようと決め込むのは危険であり、あったらいいなあ、とか、なにも期待しないで、見つけたら地図でチェックする程度の利用価値しかない。それよりも、単独ではなく、 のラインの交点等と組み合わせて利用するのが効果的な利用法である。例えば同じ様な道の分岐を区別するために、右手にピークのある道の分岐とか、また沢を確認するために、岩崖のある沢とか、ない沢とかいうふうなのである。しかし繰り返しておくが、これを慎重にチェックしながらいくことはするべきではない。それよりも のラインの交点・分岐点を重視すべきである。

以上が距離を測るために利用できる地図の情報の全てである。これら、距離を測るために利用したポイントを総称して、CP（チェックポイント）と呼ぶことにする。

#### V-4 地形上のラインとCP

ところで、ここでは地形上のラインやCPを重要としている。初心者にとっては、もっとも明確かつ安心なラインは道だと考えている人が多いであろう。しかし地形上のラインも非常に明確かつ安心な情報なのである。

まず、道というのはよほど太い道はそんなことはないが、細い道になると、その場に行かなければ確認することが難しい。しかし地形に関しては、例えばその沢線、尾根線まで行かなくとも尾根の縁、沢の縁からもそのラインを捕らえることが容易である。また、地形はよっぽどの事がないと（地震や地殻変動）変わったりすることがない。だが、細い道も、道と道の分岐よりも、道と沢、道と尾根の分岐の方が、分かりやすい時だってある。また、我々は道の曲がりを見落とすかも知れないが、傾斜変換線は見過ごして走っていく

ことは少ない。なぜなら、急に登りがきつくなれば誰もが走れなくなって体で傾斜変換線  
を通過したことが分かるからである。

### ◇ 地形上のライン ◇



地形上のラインは非常に明確かつ安心な情報

図 11 地形上のライン

このように、地形は明確、安心なものであり、そのわけはとにかく地形というものは地  
図上で最も巨大な特徴物であり、かつ、唯一平面的なものでなく、我々の目だけでなく、  
体にも訴えうる特徴物だからである。平面的な道や植生界よりも地形を地図読みで利用す  
ることをお勧めする。

#### V-5 直進と歩測

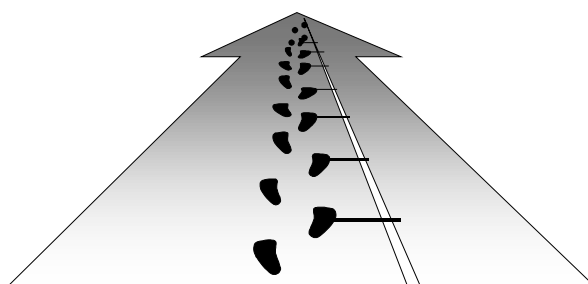
ここまででラインの辿り方と CP のチェックを会得したことになるが、OL をする上では  
これで充分とは言い切れない。なぜなら、OL をする時に全てをラインと CP に頼ることが  
できないからである。例えば、次の様なことを考えてみよう。コントロールとコントロー  
ルの間に平行もしくはそれに近いラインが存在しない場合、また同様に CP が存在しない  
場合どうすれば良いのか。そう、ラインがないなら、自分でラインを作れば良いのだ。それ  
が直進である。また CP がなくて距離が分からないのなら、自分で測れば良いのである。こ  
れが歩測である。

コンパスの示す方向は、非常に分かりやすい方向を定める情報であり、絶対的に信用で  
きるものである。ただ、この時注意しなければならないのは、起点と終点（特に起点）が  
明確でないと、そのコンパスの示す情報はまったく意味のないものになってしまうことが

ある。起点がずれていれば、いくらコンパスの示すラインを信じて辿っていても、終点もずれてしまうのである。この起点、終点は地図にあるものでなく、自分で設定するものだから、充分注意が必要である。また、歩測に関しては、残念ながら、直進ほどの正確さはない。単なる目安としての道具である。しかし自分のいい加減な距離感なんかよりはずっと頼りになるものであることは間違いない。下手に分かりにくいCPを探すことに一生懸命になるよりも、歩測を慎重に行う方がずっと意味のあるものである。そもそも距離に関してはそんな厳密な正確さは必要とされない。前の文を読めば分かる通り、大切なのは方向であり、距離は目安的な役割を負っているのである。

しかし実際の場合になると、多くの人が、直進には自信がないといって、その利用をさげていることが多い。これは残念なことである。直進はそれほど難しいものではない。山に入って1~2回練習するだけで、かなりの精度を上げることができる。しっかりと基本に忠実にこなせば、初心者でも充分実用可能であることを実際に体験して欲しい。

## 直進と歩測



利用可能なラインが無いなら、自分でラインを作る

図 12 直進と補足

次にこのラインの代用としての直進というのは、それほど精度を重要としない(ちなみにこれをラフコンパスという)。とりあえず、この方向をさしているラインがある、ということ意識すれば、それでかなりの役目を達することになる。なぜなら、こういうふうにルート上のラインとして直進を利用する場合、地図上のラインにいる時、次の明確な地図上のラインにつなぐ方法として直進を使うのだから、その正確さは取り合えず次のラインにぶつかる程度で充分である。もし、どうしても次の目的地を明確にさせたいのならば、その目的地付近を目指して進めば良い。その時右か左かのどちらかにずらしておけば、ラインにぶつかった時にずらしたのと逆の方向にラインを迎れば必ず目的地に辿り着くこと

ができる。これをエイミングオフという。

また、直進（コンパスセット）と歩測はライン、CPの無いところでの利用だけでなく、ラインを辿ったりCPをチェックしたりする時の補助としての利用価値が大きい。例えば尾根や沢を辿ったりするときも、コンパスを合わせることによって、似たような尾根・沢との選択を容易にするだけでなく、現在のラインを辿っている上での2乗の信用を得ることができる。また道を辿るにしても、2番や3番の道ならいざ知らず、曲がりくねっている4番5番の道を辿る時などに、自ら絶対的なラインを作っておくことは意味のあることである。距離の面でハッキリとしない時にでも、とりあえずコンパスの指し示す方角に行っていれば、途中の分かり難いCPを無理にチェックしなくても済んでしまうことがある。また歩測も、取り合えずCPまでの距離を歩測しておけば、大体の予測をすることができ、CPに自信を持つことができる。このようにコンパスセットと歩測はどんな時にでも行っておくことは、百利あって一害なしであり、大いに適用すべきである。多くの人は面倒臭くて、と言うかも知れないが、習慣にしまえば大して気になることはないし、そもそもそれをしないでミスしてしまう方が遙かに面倒なことになるのである。

#### V-6 作戦

以上、ラインというものに注目して見てきて、ラインの種類と性質が分かってくれたと思うが、ではラインをどう選ぶかということが問題となってくる。これを作戦と呼ぶ。例えば同じような方向に行くにしても、直進を使うのか、はたまた道を辿るのが良いのか、また尾根線を辿る方が良いのか、沢を下る方が良いのか、と言う風にライン選択の作戦は重要なポイントとなる。この作戦の選択を誤ると、大きなロスにつながりかねない。例えば道をまわればいいものを無理に直進したことによって登りを増やしたり、ミスったりするのは完全に作戦のミスである。また、レースの前半と後半の体力や精神力の状態によっても作戦は違ったものになってくるであろう。このように、作戦は自分の技術力や状況に合わせて、的確に選択していくことが必要なのである。

#### V-7 ラインの辿り方

ラインの説明の最後にラインの辿り方の鉄則を述べておこう。

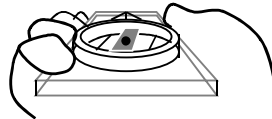


## ラインの辿り方の鉄則

①ラインの見える範囲で辿れ



②道以外のラインでは常にコンパスをセットしろ



③ラインが方向を変えたら、常にチェックを怠るな

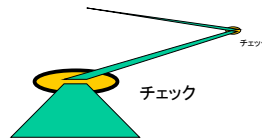


図 13 ラインの辿り方の鉄則

ラインの見える範囲で辿れ。

ラインを辿るといっても常に馬鹿正直にライン上にいる必要はない。そのラインが見える範囲内を通過して、視界の中でラインを辿っていればそれで十分である。例えば道なんかはそのライン上を辿るのであるが、藪との植生界や汚い沢線などはそのライン上を辿るよりは少し離れても走りやすいところを辿る方が全然楽なことがある。

道以外のラインでは常にコンパスセットしろ。

道というラインはそこに明確に地図に書いてある様な線が存在するからラインを難なく辿ることができるが、道を使わない、地形的なラインや植生界、または細い5番の道等ではそればところどころ不明瞭になったり複雑になってわかりにくくなることもある。この時に慌てないように、あらかじめそのラインと平行にコンパスをセットしておいていざとなったら直進に切り換える覚悟で臨む。なぜなら、ラインは基本的には方向が正しければそれでいいのである。

ラインが方向を変えたら、常にチェックを怠るな。

ラインを辿る時に、そのラインが常に一方向を向いている場合ばかりとは限らない。例えば道にしても大きな曲がりとかで初め辿っていた方向とかなり違った向きに向いてしまうこともある。自分がその曲がりに気付き、曲がって方向を変えたことが分かったらそこ

で正置をして方向を確認するようにしよう。そこで大体の現在位置がわかる目安にもなるし、ミスをしていた場合の発見が可能になる。

## VI ルートプランニング・クロスポイント

### VI-1 クロスポイント

#### クロスポイントとは？

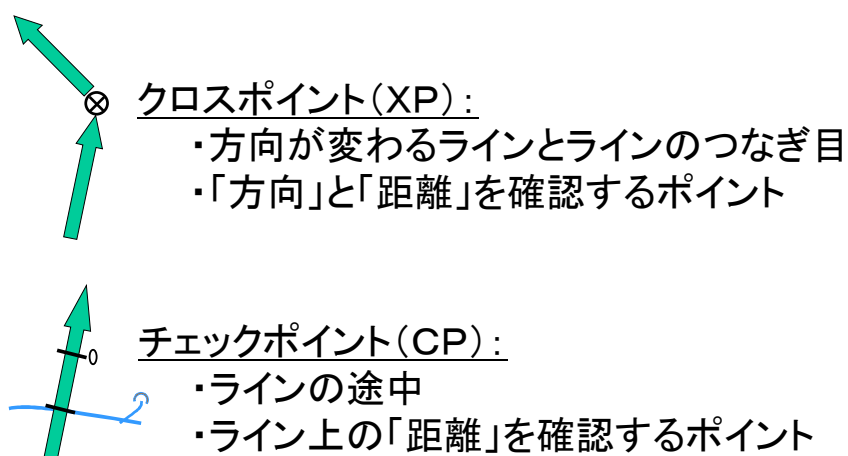


図 14 クロスポイント(XP)とチェックポイント(CP)

我々のコントロール間のルートは、いくつかのラインのつなぎ合わせである。このラインを正確に辿れば何とかルートを辿れるかということ、実はその間に問題がある。というのは、今いるラインを辿っていても、次のラインに正確に乗らなければルートを辿ることが出来ないからである。つまりラインとラインをつなぐポイントが重要になってくるわけだ。これをここでは XP (クロスポイント) と呼ぶこととする。XP は基本的には CP のラインの分岐、交差点と同じであるが、CP は距離を確認する点だけだったのに対し、XP は距離と方向を確認する重要なポイントであるため、あえて別に名付ける事にした。というのは、XP は一つのラインの終点 (これは距離的なものだが) であると同時に次のポイントの始点 (距離的にも、また方向でも) なのである。XP を明確におかないと、次のポイントの方向や距離を設定できなくなる可能性がある。それは例えば地図上のラインをつなぐだけなら構わないが、自分でラインや距離を設定する、直進や歩測は始点がしっかりと設定されていないと実行不可能である。また、XP において距離、方向とも確認しておけば、ミスをする可能性も低いし、例えたととしても、そこまでのフィードバックがやりやすい。

また、以上のことから、逆に言えば、XP をしっかりと設定し、通過しておけば、途中の

CP やラインでさえもラフにすることができる。つまり、ラインを予想通り確実に辿らなくても、XP にさえ辿り着けば、次のラインに入ってやり直すことが可能だからである。例えば直進のところでは取り上げたエイミングオフなんかはその例である。そのためには、繰り返すが、XP はできるかぎり明確なもので設定しておきたい。

まとめると、ルートを選択・決定したらラインを意識し、必ず XP を設定・確認する。その後、ライン上で途中の距離を確認するための CP を設定していく。これば OL の手順となるわけである。

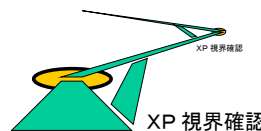
## VI-2 クロスポイントのチェックにおける鉄則

### クロスポイントのチェックの鉄則

#### ①XPの省略

- ・次のラインが明確な場合
- ・次のラインの先のCPかXPが明確な場合
- ・今のラインと次のラインとの角度が90° 以内の場合

#### ②XPの視界確認



#### ③複数の情報によってXPを押さえる

- ・ラインに関する情報だけでなく、地形、植生を利用する

図 15 クロスポイントのチェックの鉄則

#### XP の省略

今、XP を明確にしると書いたばかりだが、その XP を省略するなどとは一体何だろうと不思議に思う人もいるだろうが、それは可能なのである。しかしそれは以下の条件を満たしている時だけである。

- 1) 次のラインが明確である。
- 2) 次のラインの先の CP か XP が明確である。
- 3) 今のラインと次のラインとの角度が 90° 以内である。

この場合、次のラインとの XP は省略することができる。これはつまりエイミングオフと同じ意味であり、XP をチェックしなくても次のラインが的確に捕らえられる状況においては、XP より前方にエイミングオフ気味にあてることによってより早くラインに乗ることができ、距離も短縮できるというわけである。省略する間はコンパワークを利用してもいいし、ラフに入って行っても基本的には2方向から囲まれている訳だから、まず大丈夫であるだろう。ただこの時次のラインに乗った時に正置を怠ってはならない。

#### XP の視界確認

次のラインが明確である場合に限るが、XP や次のラインが見えたらそれを適当にショートカットできる。これは原理として の XP の省略と同じである。

XP はなるべく複数の情報によって押さえる。

XP は次のラインの方向と距離の起点になる重要な意味をもつ。従ってそのチェックには充分注意を払って見落とさないようにしなければならないと同時に、明確かすることによって、XP に出るまでスピードを保つことができる。そのためにも、XP は単なる CP の一つと考えず、特別に地形的、植生的な面も加味して捕らえていくことが必要である。

### VI-3 ルートプランニングの鉄則

以上でルートプランニングにおける手続きの方法について解説した。しかし以上では書き尽くせなかった事があるので最後に付け加えておきたい。

## ◇ルートプランニングの鉄則◇

- ① 次のコントロールまでのルートプランニングを完全に組み立ててから行動しろ



- ② 出来る限りルート間のブロックを少なく



- ③ XP が明確でないときは前後の CP に注目

図 16 ルートプランニングの鉄則

次のコントロールまでのルートプランニングを完全に組み立ててから行動しろ。

ルートプランニングはルートチョイスしたルートについて行われるもので、それを行うのは次のコントロールまでのプランニングは最低、前のコントロールできちんと組み立ててから行動しなければならない。よく、取りあえずここまで出て、というように途中で勝手に区切ってルートチョイスとプランニングを行っている者がいるが、それではコントロール間のルートが統一性を持ったものではなくなり、結果的にちぐはぐなルートになりがちである。また、ルート間の途中で考えると必要以上に行動や思考が中断されることとなり余計な時間を浪費してしまう。必ず、1 レッグ間のプランニングを完了してから行動して欲しい。

出来るかぎりルート間のブロックを少なく。

XP においては慎重にチェックしなければならないため、どうしてもスピードが落ちてしまう。また XP が多いということはミスをする可能性が高いことにもなる。従ってルートにおける XP が少ないルートの方が同距離、同難易度のルートでは有利である。

XP が明確でないときは前後の CP に注目

XP が同じような特徴物であったり、不明確なものだった時、前に明確な CP があつたらそれに注目してそこから慎重にいくべきであろう。また少し行き過ぎたところに明確な CP がある場合はそこまで行ってしまえばいいと考えてスピードを落とすまでもない。

以上で競技中の連続的な手続きについて説明した。しかし OL はコントロールにおいて必ず中断されてしまう。そこでアタックという特殊な技術が必要となるのである。

## VII アタックの方法

### VII-1 アタックについて

アタックとは、ルートを辿る際に、最後の CP、又は XP からコントロールに至るまでの行為をいう。この最後の CP、又は XP をアタックポイント (AP) という。さて、この AP からコントロールまでの思考パターンが、今までのルートを辿る際の方法と何が違うのか。

いままでルートをブロック間のラインの連続として捉えてきた。そのラインとラインのつなぎ目、方向変換点である XP は、次のラインの方向・距離を設定するために重要であるため、明確な分かりやすいものを選ぶ必要があると先に述べた。XP が明確であれば、途中の CP やラインもかなりラフに行くことも可能であると言える。ところが、AP からコントロールに関してはラフに行くことは許されない。なぜならコントロール位置は私たちが設定する XP に比べて明確な位置に置かれることは滅多にない。不明瞭なライン上 (例、小さな尾根・沢) や多くはラインから外れて独立したポイントに置かれる。AP からコントロールまでは他の部分に比べてどこよりも慎重に行かなければならない。

慎重に、とは言っても、何を持って慎重とするのか、どうすれば慎重と言えるのか、不何になるのも最もである。私たちは地図上で慎重にルート、ラインや CP、XP を選ぶことを学んだが、ラインが不明瞭であったり、ラインが無かったりする時にどうしたらいいかは、直進以外は何も知らないからである。さらに直進にしても慎重と言えるほどの正確な直進には自信がないと言うであろう。確かに、ルート中のラインを作る手段としての直進は次の明確なラインへのつなぎとしてのライン作りとしてであったから、XP さえ押さえておけばかなりラフでも許された。エイミングオフという技術もあった。しかし目標がコントロールとなるとそうも行かない。ではどうしたらいいのか。

### VII-2 正確な直進とイメージ

コントロール位置はランナーの目から見て大きく分けて 2 つの種類に分けられる。一つはライン上にコントロールがある場合と点状特徴物的なところにコントロールがある場合とである。点状特徴物と書いたのは、沢や尾根にコントロールがあってもその沢・尾根と手前のラインとが明確な XP を持たない場合や、微地形の中の場合は点状特徴物にあること

と対処の仕方は変わりがないからである。

ライン上にコントロールがある場合は、そのラインに正確に入る、つまり XP をいかに捉えるかということだから、今まで述べてきたことを繰り返せば良い。しかしコントロールのあるラインは往々にして非常に不明確なものである場合が多いから、その XP を明確化するためにはその手前の CP をしっかりと捉えたり、歩測をしたりすることによって、距離を慎重に押さえることが必要となる。しかしこのように明確なライン上にコントロールがあっさりと置かれることは、レース中 1~2 個しかない。多くはラインではなくラインから外れた位置にコントロールが置かれることが多いのである。

コントロールがライン上にない場合は、AP からコントロールまでの正確なアプローチには、やはり正確な直進しかない（これをラインのところでは述べたラフコンパスに対してファインコンパスという）。しかし直進のみ頼るには不安定すぎる。そこで利用する新しい概念は「イメージ」である。

ここでいうイメージとは、2次元の地図から3次元の地形を浮かび上がらせるというイメージである。そのイメージの浮かべ方はいろいろな方法が考えられるが、ここでは私が実際利用している方法を説明する。

## アタックの方法

### アタックポイント(AP):

・コントロールに至る最後のCP、又はXP。

APに立って、  
コンパスをセットして、  
コントロールに至る経路を「イメージ」する。

- ①コンパスのリングを合わせる。
- ②コントロールまでの距離を測る。
- ③コントロール位置説明を読む。
- ④コントロール付近の地形をイメージする。

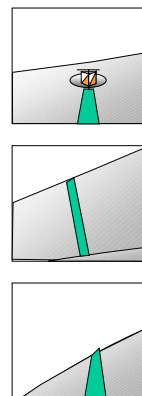


図 17 アタックの方法



AP からコントロールまでのイメージをまるまる浮かべるわけだが、その 3 次元のイメージは単なる地図模型的なものではなく、出来る限り映像に近いもの、AP に立って見た、コントロールに向かったの画像が理想である。そのイメージの主要なポイントは当然地形である。その他にもし関連するものが必要とするなら、せいぜい植生との位置関係であろう。しかし、そのイメージを取得するにはかなり経験を積まなければならないであろう。まずは地図模型的な、鳥瞰図的な立体感覚でもいい。そこを直進のラインがどう通っていくか、それを思い浮かべるだけでも充分であろう。でも理想としては、カメラが AP からコントロールに向かった走っていくイメージを浮かべて欲しい。そしてコントロールが地形のどの辺に立っているかまイメージ出来るようにする。その時自分のカメラが通るルートがコンパスによる直進のライン上における視点なのである。そのために、正確な直進がここでは重要な意味を持つことがわかるであろう。もし直進がずれたらこのイメージはずれてしまう。でもイメージすることによって直進のずれも補正することが可能なのである。

このイメージは難しいと思うかも知れないが、練習次第で必ずできるようになる。そのための練習法を挙げておこう。まずいきなり地図から地形をイメージするのは難しいので、地形から地図をイメージする練習がいいだろう。例えば地図調査に参加する機会があれば、かなり有意義な実践的練習となるだろう。そんな機会をもてない人やそこまでやらないという人には、なんでもいいから見た景色を地図にイメージすることをしてみよう。電車の窓から見た景色でもいい。本当なら山とかの地形が望ましいけれど、始めのうちなら普通の景色でも何とか勉強になることも多いだろう。でも最終的にはトレインの中の地形からどういうふうに O-MAP 上で表すのかをイメージできる位のイメージ力が欲しい。

それが可能になってから、今度は地図から地形をイメージしていく練習である。人によっては、これからの方が入りやすいかも知れない。方法として一番やりやすいのが、自分の走った地図を引っ張り出して、その走っている時に見た風景を、特に地形を中心にフラッシュバックさせることである。これはなかなか効果のある練習であるが、実際にやっていると非常に疲れる。それば一通り済んだら、今度は全く走った事のないコースや地図で先に書いた要領でイメージを浮かべてみる。それができるようになれば、この技術は完成である。と、いってもここまでするには結構大変なことであろう。まあ、そうは言っても実際オリエンテーリング競技をしているうちに、それなりにできるようになるのが普通であるが、その証拠に慣れてくると地図の間違いを指摘できる様になるのは、そういったイメージができるようになるからだろう。

ところでもう気付いている人もいるかも知れないが、この方法で全てのコース上のイメージができれば、全くミス無くコースをまわってくる事が出来るはずである。確かにそれができれば凄いことだ。しかしこのイメージの作業はかなり集中力を必要とするので、常にやり続けることは難しい。AP からコントロールまでの短い区間だけでも意識してやるのは結構辛いものである。それに、コース全体に関してそこまでする必要はあまりない。その理由は、いままで書いてきた考え方だけで充分コースをまわる上の安全は保証できると私は考える。イメージが必要なのは、本当に正確さを追求するコントロール付近だけで充分であろう。

アタックについての最後として、ナショナルチームで教えていた心得について述べておこう。ナショナルチームでは、まだ技術的に充分でないジュニア(19-20E レベル)に対して、AP からアタックする際に、以下の4点を正確に行ってからアタックするようにと指導していた。

コンパスのリングを合わせる。	直進
コントロールまでの距離を測る。	歩測
コントロール位置説明を読む。	イメージ
コントロール付近の地形をイメージする。	イメージ

これは前述のこととほとんど同じであるが、ちゃんとこれを意識するために、アタックする時に唱えるのはいい方法であろう。

さて、ここまでで、とりあえず正常なオリエンテーリング競技中の全ての行動を網羅した。正常な、と言ったのは、ここまでには異常な状況に置ける対処方法は書いてこなかったからである。この技術講座の本編の最後に、不安とミスについて述べておこう。

## VIII 不安とミス

### VIII-1 不安への対処

競技中にいきなり不安に襲われることがある。その時の不安は はっきりとした不安(いきなり予測しなかったものが目の前に現れた等) 漠然とした不安(あっているのか間違っているのかわからない等)に分類される。不安を感じたら、まず 地図と現地を照らし合わせ、コンパスで方向を確かめ自分の不安に対して情報を集め位置を割り出す。その作業によって自分の不安が解消されればそれでいいのだが、それが出来なかった時にはどうするかを考えて見よう。

その不安の内容が果たして致命的なものか否かによって状況は変わってくる。その不安の内容が致命的な内容でないと思えるならば、その不安というものを自分の中に情報としてストックして先に進む。その先の特徴物においてその不安が解消されるかも知れないし、そのストックした情報が積み重なっていくうちにミスがはっきりするかも知れない。また不安がどうしても解消しておかなければならないものだとすれば、そこでリロケートの必要性がでてくるのである。

### VIII-2 ミスの分類

ミスには、幾つかの種類がある。これをここで以下の様に類別する。

思考上のミス、  
行動上のミス、  
パラレルエラー、  
アタックミス

まず にはルートチョイスミス、作戦の選択のミス等が入る。基本的にこのミスは走っている時には気付くことよりも、終わったあとルートを書いたり、人に聞いたりして分かることが多い。つまり、レース中にその行動に関して直接影響を及ぼしにくいミスであると言える。これは大きいミスにならないと言っているのではない。いやルートチョイスミスなどは致命的な大ミスになる可能性もあるし、もしこのミスをしたなら大体において大

きなロス避けられないだろう。しかし気付かない限り走りには影響を及ぼさないし、現在位置を見失うこともない。従ってこれらのミスに対処する方法としては、せいぜい気付いた時に、あせって他のルートに強引に持っていったりせずに、気付いた位置からの最短距離を考えて、落ち着いたチョイスとプランニング等やり直せ、というぐらいである。

私がここで語りたいのは 行動上のミスと パラレルエラーについてである。 のミスはすなわち直進のずれやラインの辿る時のミスであり、 は同一種のラインへ入ってしまうミス、 のアタックミスは AP からコントロールへのアタック上で生じるミスであるが、 の特殊な例と言える。

### VIII-3 ミスの予測

ミスとはルートを辿る上での予測できなかった状態のことである。と書こうと思ったが、実はこれは間違っている。なぜならミスは予測できるからである。

オリエンテーリング競技者がその競技中に利用するのはラインと CP、XP であると先に述べた。基本的には、ミスはこれらの上でのそれぞれの実行の失敗か、又はこれらの組み立ての失敗で起こる。まず 行動上のミスについて考えていこう。

行動上のミスは完全に1本のライン上におけるミスである。つまり原因はラインを辿る技術の未熟さ、もしくはその作戦の甘さなどから生じている。そのためそのミスを生まないためには、技術の向上や作戦の綿密性が必要となる。例えば直進技術の向上とか、チェックだけでなく歩測を利用するとかである。しかしいくら練習や注意をしても完全にはいかない。それらを完全にしなければミスを押さえられないのかということそうではない。我々だって常に完全な技術など持ち合わせていないが、これから起こりそうなミスの芽を予測して柔軟に対処しているのである。

に対するミスの予測において重要な考え方は、「もし～がダメだったら」という考え方である。もし直進がずれたら、もしこの CP がチェックできなかったら、もしコンタリングが落ちてしまったら、等ネガティブな考え方がまず根底にある。自分の失敗の可能性を予測してみる。例えば3番の太い道を辿ることを失敗する可能性はほとんど無いが、道のない尾根を辿ったり、直進をしたりするのに失敗する可能性は10%~50%位はあろう。(それ以上だったらしないのが無難である。)その可能性に対して、例えば直進だったら、右に左

にずれることを、尾根だったら他の尾根に入ってしまうことを想定してみて、その失敗をしない対処方法を考えるのである。例えば先に述べたエイミングオフなどはその代表である。直進である一点にあてることに失敗する可能性が大きいので、その右や左にずれる可能性をあらかじめ予測して、あえてはじめからどちらかにずらして直進する。このような具合である。

以下に各々の技術について失敗の可能性と対処方法をまとめたので参考にしてもらいたい。

項目	ミスの可能性	対処
a. ライン辿り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同一種別方向のラインへ入ってしまう。</li> <li>・ラインから外れる。</li> </ul>	コンパスセット  同上
b. CP チェック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・見逃してしまう。</li> <li>・同一種 CP と間違える。</li> </ul>	1) 歩測する。 2) 先により明確な CP を設定する。 3) 気にしない。 1) 手間の同一種 CP を意識する。 2) 歩測する。
c. 直進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左右にずれる。</li> </ul>	1) エイミングオフ 2) スピードを落として慎重にする。
d. 歩測	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ショート、オーバーする。</li> </ul>	1) 手前で入る。 2) 結局あまりあてにしない。

次に パラレルエラーについて考えてみたい。パラレルエラーというのはライン上におけるミスではなく、ラインとラインのつなぎ目、つまり XP で起こるミスと言える。あるラインから、あるラインへ乗換る時、同一の方向のラインへ入ってしまうからである。これは の場合の b.CP の同一種 CP と間違える、と同じと思ってもらえれば良い。但しパラレルエラーの場合、ミスをしてからつじつまが合ってしまうので、ミスの発見が遅れる場合が多いのである。また の場合は の応用と言えるが、違うのはミスの可能性が考えられても、エイミングオフ等の安全策がとれないところであろう。この対処としてはもう慎重にスピードを落としてやっていくしかないのであるが、違うのはミスの可能性が考えられても、エイミングオフ等の安全策がとれないところであろう。この対処としてはもう慎重にスピードを落としてやっていくしかないのであるが、よりネガティブに考えるなら、ミスしたことすら予定するのである。例えば、ここまでできてしまっただけは行き過ぎだとか、この特徴物に来たらずれているとかである。

以上でミスの予測は可能かと思うが、しかし実際には幾つかのミスは常に犯してしまう

ものである。最後に不幸にもミスをしてしまったらどう対処するかを述べて見たい。

#### VIII-4 ミスへの対処

ミスに気付く時は予測していきなり分からなくなる時とある。予想していた場合は、おそらく現在位置がわかるだろうから、もうそこから落ち着いてあらたにプランを考えるのが良い。では全く現在位置が分からなかったらどうすればよいのか。

それには2種類の方法があり、基本的にはその平行利用が望ましい。一つは過去から現在を割り出す方法と、現在及び未来から場所を割り出す方法である。前者の過去とは通ってきた道筋であって、そこまでのプランを頭の中でフィードバックさせてミスの可能性を辿っていく。この方法は確実だが、時間がかかる。後者は、現在の状況とそれだけでなく、更にそのライン上を動いてみたら何が出てくるかで位置を割り出すのである。現在の状況でまず注目すべきはそのラインの方向である。そればもし辿るべきラインと違っていれば、ではその方向のラインは地図のどこにあるのか、どこでそれに入ったのか、でフィードバックさせていく。しかしこれはパラレルエラーや直進の時は意味がない。その次に注目するのは、地形的な位置である。今地形の骨組みからしてどこにいるのか。そこは予定していた地形とどう違うのか。これで少なくとも大体の地図上のブロック（例えば、おおまかに見てこの尾根のどの辺にいたりか、この沢にいたりか）でどこにいるのかは見当がつくであろう。しかしより細かい場所が必要な人もいるだろうし、そもそも地形的パラレルエラーをしている人はまだなにも分からない。ここまできたら後はそれ以外の特徴物を分かりやすいものの順で当たっていく。この時注意するのは周りを見渡して見つけたものを地図から探そうとすること。何の根拠もないのに地図でここらかなと適当に決めてその特徴を探るのは、更に思い込みを生んでミスを拡大する危険がある。できる限り周りのものから、それも点状特徴物等の位置関係だけでなく、方向の存在するラインで出来る限り確認していくようにすべきである。点状特徴物の位置関係だけで、現在位置を確定しようとしても、やはり思い込みを招きやすいので避けなければならない。ちなみに分かりやすい特徴物のランク付けをすれば、地形、面状特徴物（ラインに囲まれたもの）、ライン、点状特徴物となる。

これでも現在位置が分からなければ、この現状は、全くのパニックか、もしくはミスしているとは言えないかのどちらかである。従って先に進んでみるに限る。そして新たな事

実が出てきたらもう一度前の作業を繰り返すのが良い。最初の現場で座り込んで考えているよりも、少し視点を代えてみることによって、容易に現在位置の発見が可能になるかも知れないからである。

もし完全に自分の位置が分からなくても、大体のブロックが分かったのであれば、それで十分な場合が多い。ルート上の現在位置を正確に特定するよりも、取りあえずコントロールの方向へ近づいて、ルートに復帰する方が先である。しかし動くためにはきちんと次のXPとそれ以降の作戦を考えてからでなければならない。コントロールの方向へ向かって進むことによってよりはっきりとした場所が現れるかもしれないし、分からなくてもXPへさえ行ければ良いのである。

ここまでやれば大方の場合、ミスからの立ち直りは可能な筈である。しかし以下の様な事が考えられる。

- ・ アタックミスでコントロールの近くにいることは分かるがコントロールが見つからない時
- ・ いままでのプランから見ても、現状から見ても、ここしかないのにコントロールがない時
- ・ 全く周りを見るべき特徴物がない時
- ・ こんなところは地図上にはない、という時。(マップアウト等)

等、まだいろいろな事態が考えられるが、ここまできたら非常事態である。ベストな解決策などと言っていない。最終手段を使う時が来たのである。いかにどうしてもダメな時にやる方法を挙げる。

- ・ 元来たルートに戻っていく。
- ・ 見通しの良さそうな場所へ行く。(ライン等を無視して。)
- ・ 人に聞く。

これらはまさに最終手段であり、あまり薦められないのだが。

以上で、今回の技術講座は幕とする。しかし、冒頭にしたように、ここで書いたものはうまくコースを辿れるための技術でしかない。速いオリエンテーリングを目指したい人、大会で良い成績を残したい人はこれだけでは足りないのである。その辺のことについてはまた別の機会に譲りたいと思う。取りあえずはここまでのことを会得して、オリエンテーリングをうまくなって貰いたい。

1991年3月1日 了