

1. はじめに

リレープランナーとしては、まず不成立にもならず、荒れた展開にならず、とりあえずほっとしている次第である。競技の場を設計するものとしては、まず競技が成立すること。そして成立した上で、「コースがおかしいから負けた」、「有利なコースだったので勝ってしまった」のような声がないようにしたい。コースは、オリエンテーリングの実力を純粋に映し出せるよう、競技者に『透明』であることが大事なのだ。そのような意味では、今回のコースは、二つの最も実力のある学校が優勝し、大変嬉しく思っている。

ただ、『透明』であるのはもちろん見かけ上での話で、今回のコースについては、自分のオリエンテーリングのリレー競技に関する思想が多分に入っている。また、それらはレースの内容を多分に影響しているであろう。それがプランナーのやりがいでもあるし、そういうことによって、自分の特色を出そうとするのだから。

プランナーの仕事は、透明でありつつ、自分のカラーを出さなくてはならないという矛盾を内包している。うまくバランスさせるのが優れたプランナーと言えよう。

いずれにしろ、多少なりとも今回のコース設計について明らかにし、選手の皆さんの今後の参考になればと思う。

2. コースコンセプト

コースを作成する上で何が最も重要か。オリエンテーリングのコースを作る上で一般的な注意事項はもちろん守らねばならない。その上で何を重視するかが、ただの平凡なコースと一流のコースとを分けるはずだ。

自分としては以下のような事項をリレーコース作成で最も重要と考えた。

- ・ 追走を排除すること
- ・ 競い合うこと
- ・ 完走率が高いこと

追走が出来ないコースと、競い合うコースは相矛盾するようにも思える。競い合う一つの要素は集団で走るということなのだから。追走ではなく、集団で走る。集団でありながら、全員が自分でオリエンテーリングをしている。それをどう実現するかはプランナーの腕の見せ所である。日光のように、見通しの良い林で地形も分かりやすく、また比較的道も多いトレイン場合、なおさらである。バックが簡単に形成され、追走もしやすい。

プランナーとしての設計思想とは別に、トレイン制約として、スタート直後のエリアがゴルフ場の増設でポストを多く設置するのが困難と言う問題があった。そもそも、全体としても、トレインが細長いので、ポストを多く振り分ける個所が限られていた。この制約もコントロールの振り分けを狭め、追走をしやすくなる要因の一つである。

こういった問題点をクリアしつつ、コースコンセプトを実現するために、男子、女子の選手権の部をそれぞれ次のような形でコースをプランしていった。

ME

- ・ どのパターンでも走るラインは基本的に同じにする
- ・ ルート選択の幅を広くする
- ・ パターンを小刻みに振り、同パターンを確認しにくくする

WE

- ・ 難易度は高くせず、簡単なラインを使える
- ・ 一部オリエンテーリングの差が出るショートレッグを作る

机上のプランニングとしては、こういった条件をうまくこなしたコースを作れたと思う。

男子のコースは、全パターンを一つの地図に書いてもらえば分かるが、全く異なるパターンである二人の選手がレースの大半を、同じラインを使いながら、お互いを確認しながら走ることが可能である。同時に、ルート選択の幅により、全く別にラインを選んで走ることでもある。

女子については、ショートレッグのある中盤を除けば全て明確なラインを使って走れ、またコントロール位置も簡単に設定してある。また、どのパターンも同じラインを走るようになっていて、集団で走りやすくなっている。

3. コース解説

ME

狭いテレインをうまくまわすためと同コース走者を特定しにくくするために、仮想2の6乗パターンを活用した。仮想というのは印刷の都合、実際には8コースしかならないように制限しているからだ。つまり、通常のABCD-XYのパターンである。ただ、実際には4つに振っている個所はなく、最大2つにしか振り分けていない。

その一方で、ルート選択を多様にして、同じラインを走っていても、別のコントロールに走っている状況をつくりやすくした。このような設定をしつつも、見通しの良さから、中間区間で追走の状態になってしまうことを懸念し、パターンで若干タイム差が出るように調整することにした。特に第一中間まではコントロール数をパターンにより、変えることにした。

コース全体の流れとしては、3つに分けて考えていた。前半はルート選択の幅を確保しつつ、シンプルな線を利用してスピードの出せるような形。中盤を短めのアップダウンのあるレッグ。そして、終盤にしっかりとしたプランニングと丁寧なアタックを要求するようなレッグを設定した。

ラップを解析すると、前半で上位のラップと中位とはタイム差がさほどないのに対し、後半はさほど長くないレッグでもタイム差がついている。また、後半で大きなミスをする選手も見受けられ、結果に大きく影響している。これは、集中力が散漫になりがちな後半で最もタフ且つ、技術度の高いレッグがあったからだと思う。

WE

女子の場合は難易度を上げ過ぎず、追走によってレース結果が左右されないようにしなくてはならない。今回は、中盤にショートレッグを連続していくつか置き、オリエンテーリング手続き処理の差が、タイムに直結するような配慮をした。一方それらショートレッグは、しっかり手続きを踏めばミスをしないレベルに控え、オリエンテーリング技術がさほど高くなくとも、致命的な差はつかないよう設定した。

実際にラップを見てもこの中盤では意図した通りの適度な差がついているように思える。

女子コース、男子コースともにウィニングが若干長くなってしまったが、女子の場合は9 - 10 - 11のレッグに要因があるように思える。このレッグはXとYパターンに分かれるのだが、どちらも藪の尾根を走り、急な斜面を川に向かって降り、越え、そして登るという、一般的に女子選手が苦手とする課題の連続である。

実際、最も早かった選手が6分15秒でこの2区間を走っているが、10番目程度の選手になると10分12秒と4分も差がついている。プランナーとしてはこういったレッグの設定には、より注意が必要である。一方、女子の選手は、こういったレッグをすばやく、正確に走れることで、上位に進出が可能になる。

4. レース講評

ME

結果から見ると、追走という問題は起きなかったようだ。むしろ、ばらつきやすく、あまり他の競技者を見なかったという声も多かったようだ。一方で、レース展開としては、入賞ラインでアンカーの競り合いがあり、会場を盛り上げた。残念なのは、優勝校が独走してしまい、結果として、過去最大のタイム差となってしまったことだ。チーム間にそれほど大きな力の差がないように思えるなか、これだけのタイム差が出てしまっている。

原因は色々考えられる。前日のクラシカルの疲れが影響し、優勝校とその他で体力的な差がより大きく出たのかもしれない。また集中力のちょっとした低下が、タイムの大幅な悪化につながったのかもしれない。原因が何であつたせよ、早稲田大学はおそらく、ここ数年間のリレー競技における失敗を今回の優勝に結び付けているに違いない。次回は他校が、この大差を反省材料とし、早稲田に臨む番である。

WE

女子に関しても、過去最大のタイム差になってしまったわけだが、これは、純粋に、筑波がシード選手3人を並べるほど、突出した力を持っていたことによるだろう。しかし、その現状をただそれだけで片付けるべきではない。彼女らは始めからシード選手だったわけではない。今回の筑波の優勝メンバーにせよ、他の大学の選手にせよ、ほとんどがオリエンテーリングをはじめたのは大学入学してからだ。スタート時点が同じなのになぜ、インカレの時点でこれほどの大差がついてしまうのか。

もちろん、彼女達が4年間ないし、3年間他校にまさる努力をしてきたからと片付けることも出来る。だが、努力だけの差のような気がする。今回のリレーを見ると、筑波は最も早い3つの個人タイムを出している。他校の最も早い3人をそろえても、完敗するということは、全選手の中、誰一人筑波の3人に匹敵する努力をすることが出来なかったとも言えてしまう。しかし、そんなことはないはずだ。

今回の結果を反省材料に、その努力を他校により勝てる方向へ持っていけるよう、是非頑張ってください。