

強化委員会主催第2回技術合宿資料

2011.11.19

ナショナルチームヘッドコーチ 吉田 勉

0. 初めに

今回はナビゲーションの3つの柱についてお話しします。

1. 正（整）置（基本の動きの獲得→自動化）
2. 地図の理解（基本の理解→汎化）
3. プランニング（大まかなプラン→細部（現場での）プラン）

この3つがあればオリエンテーリングはできます。

トップ選手でもやることは一緒ですが、彼らはこれを速く、正確に、どんな状況下でも行うことができます。

今回はその導入として以下の内容を行います。

1. 正（整）置：必要な手続きを覚えてもらうこと。その練習方法を知ってもらうこと
2. 地図理解：地図作成のルールを知る。
3. プランニング：プランの手順について

1. 正（整）置トレーニング

1. 1 正（整）置とはなにか？

正（整）置とは自分（の体）、地図、現地の3者の関係を正しくする行為です。

A 地図と自分の関係：地図上で常に自分が進みたい方向が体の正面になっている。

B 自分と現地の関係：自分の進むべき方向に体が向いている。

C 地図と現地の関係：地図と現地の方向が一致している。

一般的に正置を指導される時はコンパスを使って C をすることを強調されますが、ナビゲーションの際必要なのは常に自分が進みたい方向に自分が向いていることですから、A や B が確保されない限りそれだけでは意味をなしません。（360度見える目がついていてどの方向にも同じスピードで走れば別ですが。）

逆に A と B をすることで結果自然と C という状態になります。ですから競技中は、C はほとんど意識されません。

1. 2 正置をやってみましょう。

まず現在地がわかっているとします。①自分が進みたい方向が正面になるように地図を持ちましょう。（A：ここで地図を回します。）②コンパスを横に添えて、コンパスの北が地図の上と一致するように自分の向きを変えましょう。（B：ここでは地図はまわさないでく

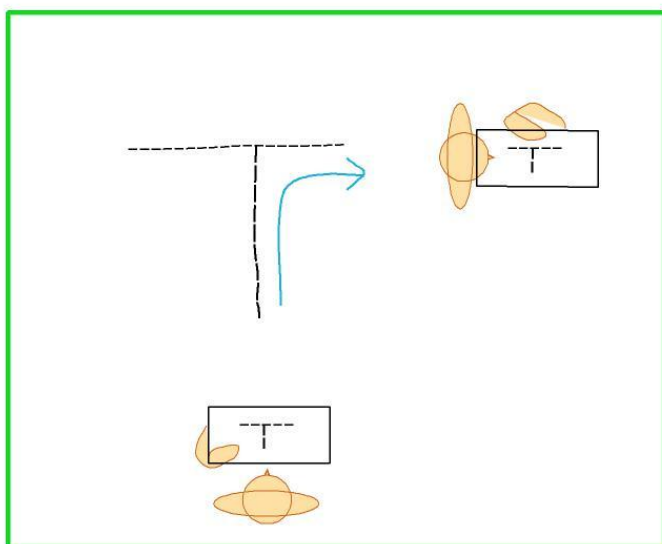
ださい)。これで一步踏み出せばあなたは正しい方向へ進んでいることとなります。(このときは C の状態になっていますが、このことは何の意味もありません)

1. 3 正置を続けてみましょう。

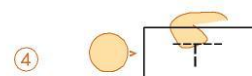
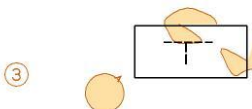
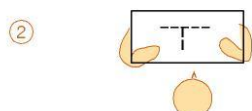
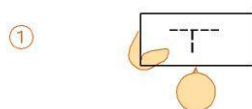
これを方向が変わる毎にできるようになることがナビゲーションの上達への近道です。

では次に、道をたどってきて T 字路を右に 90 度曲がることを考えましょう。

地図と自分の関係は以下ようになります。(地図は自分に対し 90 度左に回り、自分は現地で 90 度右に回るといこととなります。)



この間の体の動きは以下ようになります。



①は左手で地図を持っている

②で右手を添える。

③で左手を 90° 持ち変える (A) と同時に体の向きを変える (B)

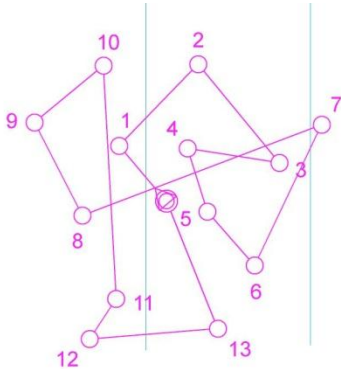
④右手を離し、正 (整) 置が終了する。

(これで C の状態になっている)

45 度の方向に向きを変えたければ、自分が向きたい方向と逆に 45 度地図を回せばよいのです。どんな方向に行こうと常に同じことをすることになります。

実践練習（模擬地図は同じものを用意します。実際現地でもやります。）

①まずレグ線上をまっすぐに進めると仮定してその場で行ってみましょう。

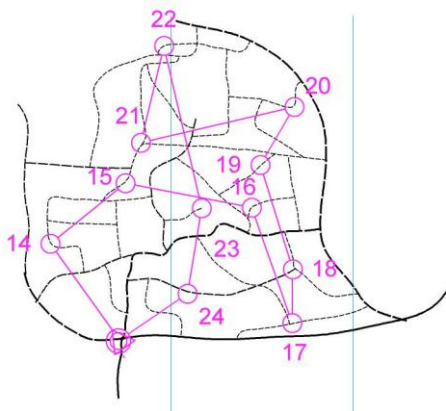


1 mmを一步（複歩：2歩で1歩と数える。だいたい目分量でいい。）その数足踏みをしたら次のコントロールについたと考えて方向を変えてみてください。

ゴールしてもう一度1番の方向を向いた時に最初と同じ方向を向いていれば完璧です。

理論的にはこれであなたは林のなかの直進短ければなんの問題もなくできるようになりました。

②次は道をたどることをその場でやってみましょう。

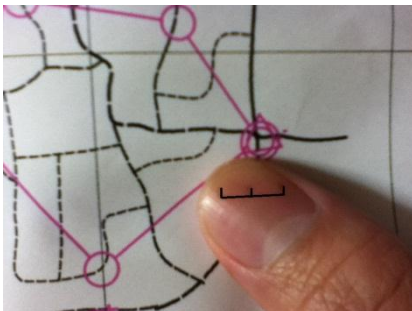


今度は次のコントロールにまっすぐいけないので、地図上のどこで方向を変えるかを意識しなければなりません。進む方向が変わるたびやるのですから、もちろん分岐だけで正（整）置をするわけではありません。

曲りや分岐、コントロール位置で正（整）置をしましょう。

③最後に実際にトレインを走りながら同じことやってみよう。

歩測は実際に自分のものを使いましょう。使う地図は7500分の1なので、わからなければ簡易的に男子は1 cmを25歩、女子は30歩としましょう。（合宿までに測ってきた方が望ましいです。）



あらかじめ指にメモリを書いておくと距離がすぐわかります。

地図の持ち方が上達してくれば地図を持つ角度は一定となるので、指を置いた時に進行方向と平行になるように目盛を書くといいでしょう。

（サムコンパス使用者ならずすでにコンパスに書いてあります。サムコンパスの目盛が常に進行方向に向くようコンパスを持つ練習をしましょう。）

これであとは地図表現さえわかればどこでも走れます。

地図の持ち方、体の向け方などにはそれぞれコツがあるので、インストラクタに実際に聞いてみましょう。

2. 地図記号の確認と正（整）置実習

本来は机上の講義で地図記号を理解した後、現地練習のほうがいいですが、今回はスケジュールの都合上現地が先になります。ライン O では正（整）置をした先に見える特徴物を確認していくことになります。日本の最新の地図規定は JSOM2007 であり、世界基準に準じていますのでこれを覚えてください。JOA のホームページに載っているので各自印刷して持参してください。ある程度は予習しておくことを推奨します。

外国語に例えれば正（整）置が文法なら地図記号は語彙になります。語彙が増えれば表現力は豊かになっていきますが、間違えて覚えていけば絶対に通じないし、修正しなければ誤解（ミス）を繰り返すことになるでしょう。

①まずインストラクタについて地図の表現を確認していきます。

このとき後ろで正（整）置を忘れないように。フラグについたらどこについているかをインストラクタと確認しましょう。

②次に単独でライン O を行います。正（整）置を連続して行い、ラインを外れないように気をつけましょう。終了後どこにコントロールが置かれていたか申告してください。

③体力があるものは最後にインストラクタの後を走ってみましょう。ラインは記されないものでインストラクタが方向を変えた位置で地図を持ち替えることを忘れずに。終了後はどこを走ったかインストラクタに確認しましょう。

夜の講義では注意すべき（有用な）表現についていくつか触れます。

3. プランニングの基本

3. 1 初めに

ルートの決定作業にはルートチョイスとルートプランニングがあります。

ルートチョイスはどのルートを通るか決めることで、プランニングはどうやってそのルートを走るか決めることです。

プランが決まればあとはライン O を実行することになります。

今回は時間の関係でルートチョイスには触れず、プランニングを主体に話をします。

3. 2 プランニングの意味

プランをしっかりすることでどんなに長く難しいレグやコントロール位置に見えても、

それをうまく分割し（自分で仮想のコントロールを置くことで）、長く簡単なレグと短く難しいレグに分けることができます。Eクラスの難度の高いロングレグでもBクラスの中ドルレグとAクラスのショートレグの数レグに分けることで容易に走ることができます。

また、そうすることにより、そのレグの場面場面で自分が行うべきテクニックが明確になり、速く確実に走ることができるようになります。またレース後の分析を行う際にもポイントを絞ってできるようになります。

3. 3 チェックポイントとアタックポイント

レグの分割で新しく置いた仮想のコントロールがチェックポイントで、最後のチェックポイントがアタックポイントです。

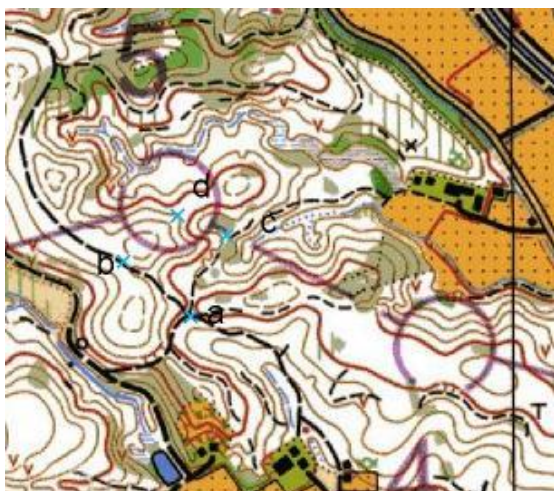
この仮想のコントロール（チェックポイント）の絶対条件はそこに行けば確実にわかるポイントだということ、この確実性は当然選手のナビゲーションの技術差によって変わってきます。

一流選手のルートを見て、どうしてここを走れるの？（いったい何を見ているの？）と思ってしまうということは、既にナビゲーション技術に大きな差があるということなのです。

アタックポイントやチェックポイントは単に単独の特徴物を指すわけではありません。同じ特徴物でも入る方向や、周りとの関係で妥当なものであったりなかったりする、それをいくつか確認しておきましょう。

また、アタックポイントはそこから正確な直進が必要となることが多いので点で示すことができる場所にすべきです。

アタックポイントの例



地形が読めない初級者レベルならアタックポイントはaとするしかない。

ただそうするとアタック直進が非常に難しいものになってしまう。

こうしたレベルの選手にはこのコントロール位置を提供してはいけない。

大まかな地形がとらえられるようになり、bやcのアタックポイントが選択できるレベルでなければいけない。

3. 3 プランニングの流れ

①最初のプラン：アタックポイントと最初のチェックポイント、最初に使うテクニックを決めます。

これは走り始める前に行います。初級者はすべてのチェックポイントをここで意識したほうがいいでしょう。上級者は2番目以降は大まかにとらえておきます。

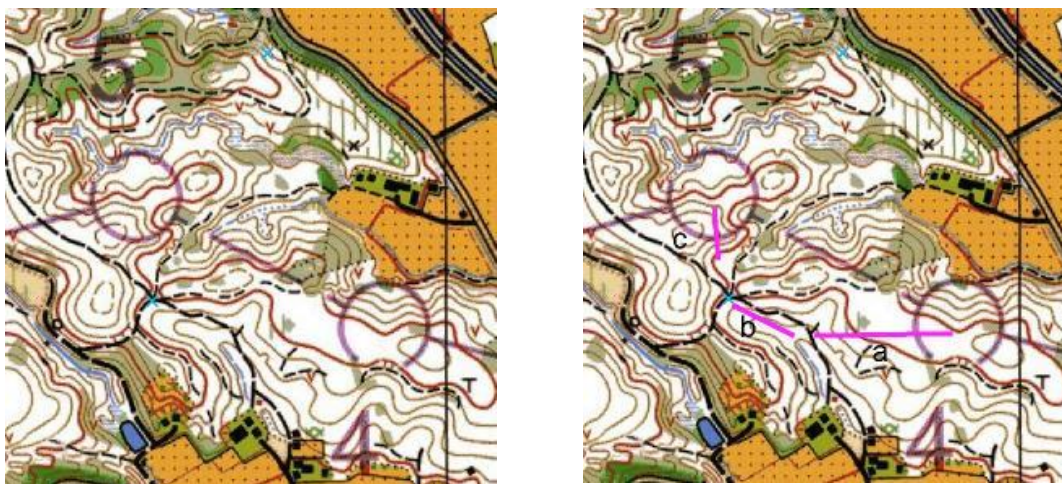
②走りながらのプラン：次のチェックポイントを決め、チェックポイント間をどういうテクニックを使うかを決めます。初級者は最初に決めたものを確認する作業となります。声を出してもいいでしょう。「次の分岐から藪が出てくるまで尾根をたどる」など。

③プランの修正：現地でプランを修正する。

これは現地で、より速く走るために行うことです。実際に現地についてより速く走れるラインに気が付くことがあります。

プランニングとナビゲーションは密接につながってはいるが、部分練習が可能です。ここをごっちゃにしていると、プランが悪いのかナビゲーションに問題があるのか不明確になってしまいます。プラン練習を机上でしっかりやったうえで、大会参加を練習と割り切り、各コントロールでプランが決まるまで動かないと決めることもいい練習になります。その日は挑戦的なプランをすとか身の丈に合ったプランをすと決めるのです。プランをしっかりした上で走れなかったらそれは自分のナビゲーション能力がそのプランに値していないということになります。目標とするレースが近いならどういうプランが今の自分に合っているか確認するための練習をし、実力を上げていく時期なら挑戦的なプランをしてナビゲーションを高めていく必要があります。

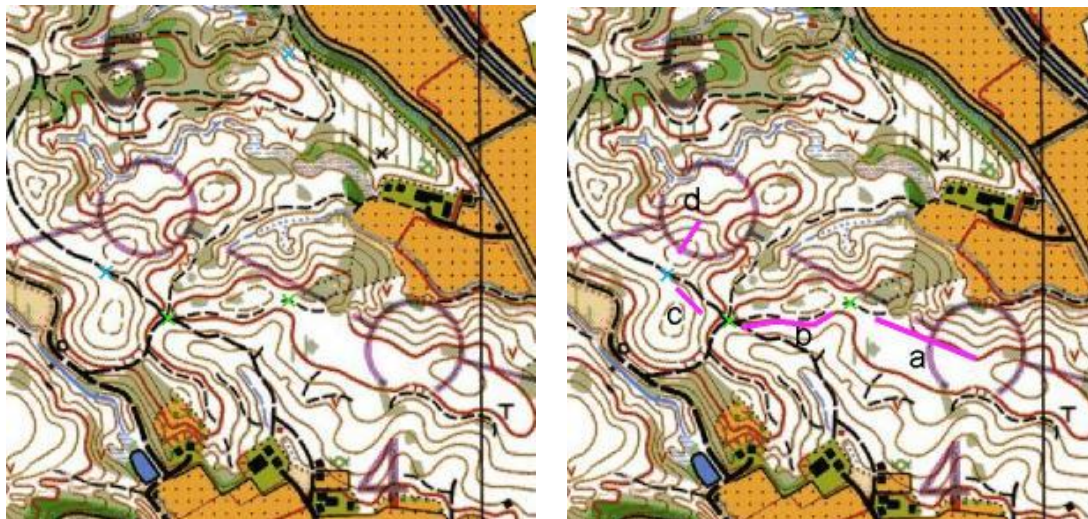
等高線が読めない場合のプラン例



アタックポイントは道の分岐しか選べない。それ以外にチェックポイントも設定できないので、a 正（整）置をして道に出る。b 道をたどる。c アタックポイントから正（整）置

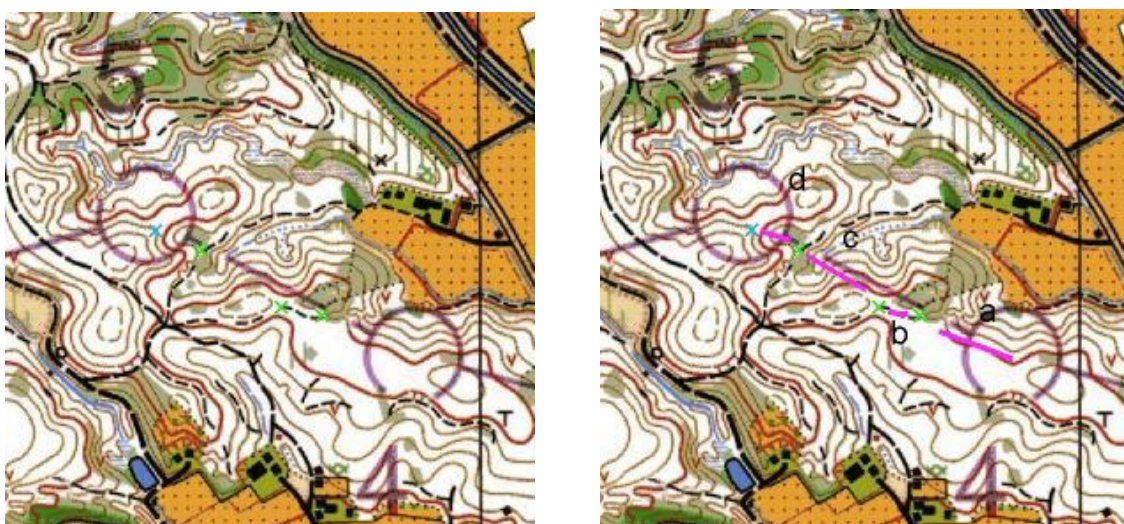
をして直進。

等高線が大まかに読める場合のプラン



高い低い、平らか急斜面かなどがわかる場合
チェックポイントが増えることでどこにいるかわからない空白の時間が少なくなる。
(正(整)置に加えて) a 斜面のふちを走る b 道をたどる。c 道をたどる。d 直進
というテクニックをつなげばいい。

斜度の変化、形状などが読める場合



アタックはポイントからコントロールは数10m。
チェックポイントもほぼ一直線上となる。
a 斜面のふちを走る b 道をたどる (ピークのふちでもある) c 直進 d 沢を詰める
e 直進

4. レースアナリシス

今回は講義項目ではないですが、レース後のグループ検討の参考に少し触れておきます。

4. 1 レース分析とレッグ分析

上級者にとってレースへの取り組み方や、戦略、事前準備などレース全体を分析することは必要ですが、プランニングとナビゲーションについてのレッグ分析のやり方に触れません。

4. 2 レッグ分析の手順

分析を行う際には以下の手順にそって行いましょう。指導者や他の選手と行う場合は聞き手が以下のことを質問しながらやりましょう。

①アタックポイントはどこに設定したか。

②最初のチェックポイントはどこか？そこにはどういう風に行こうと思ったか？

③その結果どうだったか？

うまくいったらなぜうまくいったか？→では今後もそれを心がけよう。

うまくいかなかったらなぜうまくいかなかったか？

→それは実力的にはできたことか

できること→できなかった理由はなぜか。→できるためにはどうしておけば良かったか

できないこと→どうすればできるようになるか。(練習方法を考える)

アンダーラインの場所では指導者や他の選手がアドバイスするようにしましょう。

4. 3 ラップ比較

電子パンチによりラップ比較が可能になっていますが、単にタイムを比較するのではなく、比較の前に各レッグがうまく走れたかうまく走れなかったかを確認してから比較しましょう。自分がうまく走れたと思ったところで遅かったり、遅いはずだと思ったところで速かったりしてそこでまた新しい発見があります。こうした場合には相手に聞くというのがもっとも有効な方法です。クラブ内部だけでは限界があるので、今回の合宿をきっかけにディスカッションの相手を増やしておきましょう。NTのメンバーだろうと遠慮することはありません。聞かれた方も自分を振り返る良い機会となります。