

世界選手権 2011 フランス大会 レポート

2011年8月26日

小泉 成行

レースから早一週間が過ぎました。多くのご支援・ご協力を得て大会に参加できたことに心から感謝します。震災直後は「今年は大会に参加できるだろうか」という心配さえありましたが、復興に関わる多くの方の努力のおかげもあり、いつもと変わらぬ状態で遠征をすることができました。そういう意味で、日本のほとんどの人たちが僕たちのことをご存じではないとしても、日本中みなさんに応援されているという気持ちになれば、最後まで走り抜くことができました。

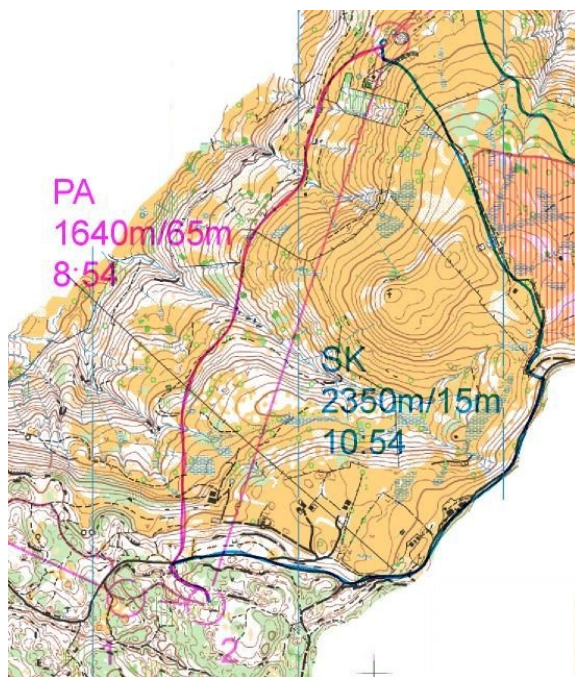
結果はロング予選 27 位(15 位までが予選通過)、リレー 30 位(現在最終順位確認中) でした。この数字だけをみると 2008 年大会とほとんど変わらず、むしろ少し後退した印象さえ感じてしまいます。タイム差を含めて客観的に見れば実際にそうだと思います。

ただ 2007 年、2008 年の頃とは、大会後に振り返ってみたときの印象が違ったことに希望を感じています。当時はどんなにベストレースをしても(むしろその時点でのベストを尽くせた感があったのですが) 予選通過や上位進出は難しいという絶望感に近い印象がありました。しかし今年はロング予選もリレーもトップ選手のルートなどを見返して分析していくともっとタイムが上げられる余地があったように感じています。

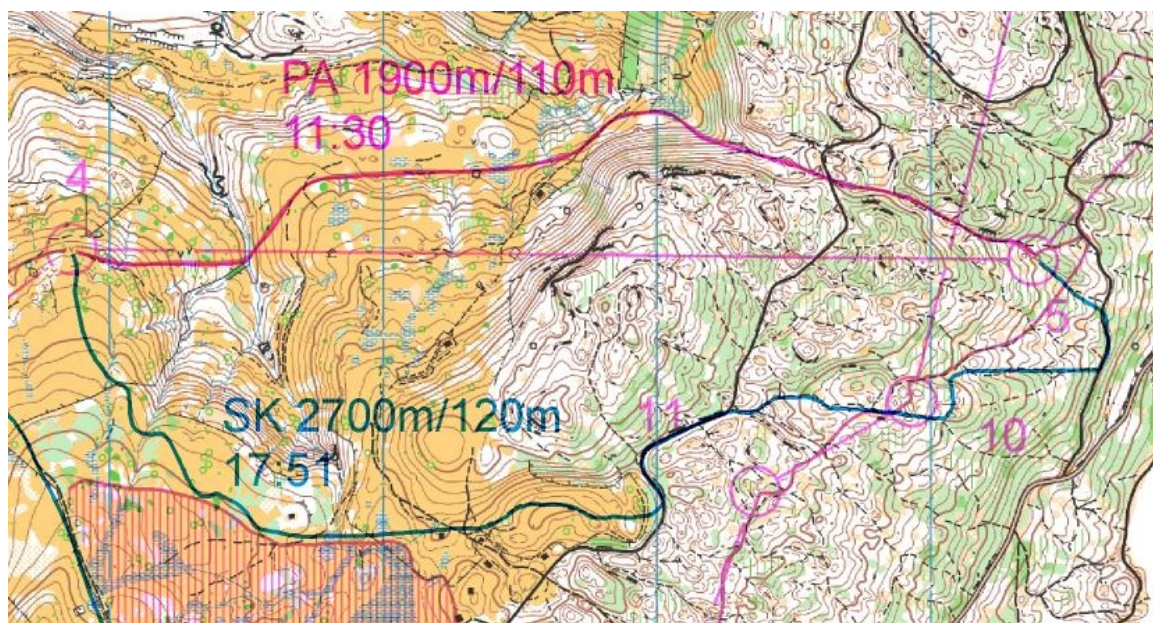
ロング予選は走った直後こそ、「コントロール付近でのミスはあったがルートチョイスはほぼ完璧だった」と思っていたのですが、トップ選手のルートと比べると明らかなミスチョイスがいくつもあったことに気付かされました。トレインに十分に対応できていないからと少し慎重になりすぎた部分がありました。今回のトレインは、中継を見ていた方はよくご存じかともいますが、トップ選手にとっても難しいところでした。難しい部分は彼らも迂回をしたりして安全策を取っています。しかしすべてがすべて難しいわけではありません。簡単なところやミスカバーしやすいところでは積極的なルートをとっています。その切り替えが僕には不十分だったと思います。レベルの高い国際レースを争う勘がまだまだ鈍っていた気がします。

ただしそれらのミスがなくなったからといって予選通過が約束されるわけではありません。別の記事でも書きましたが、予選通過ではなく決勝をしっかりと走りきることに目標を設定し取り組むことが重要です。あのタフな決勝のコースを、しかし予選を通過した選手は(何人かアクシデントのあった選手を除いて)しっかりとしたタイムでフィニッシュしているのです。

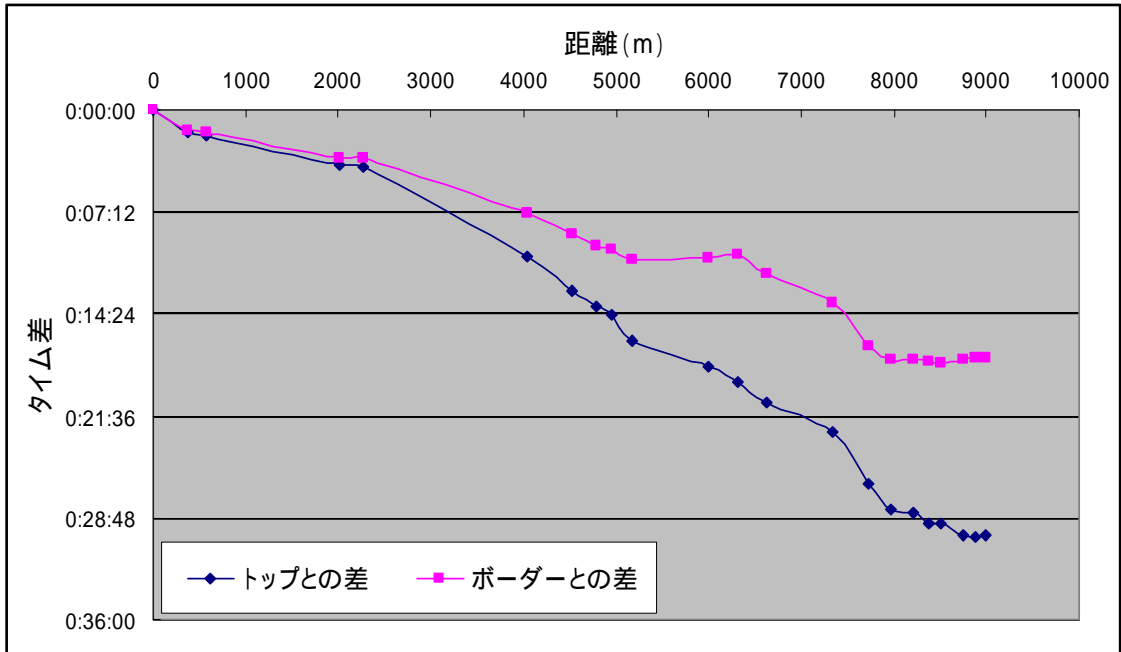
もちろん僕もこの2年間、決勝を走るつもりでしっかりと体を作ってきました。スピードやスタミナはフォレストオリエンテーリングでの予選通過が可能な最低限のものは備わっているという自信は今でも揺らぎません。決勝を完走することも可能でしょう。しかし決勝をちゃんとしたタイムで走りきるとなるとその自信は揺らぎます。終盤、足が重くなり心拍には余裕があるのにスピードが維持できないことが想像できてしまいました。



ルートチョイス比較的成功(左) 失敗(下)

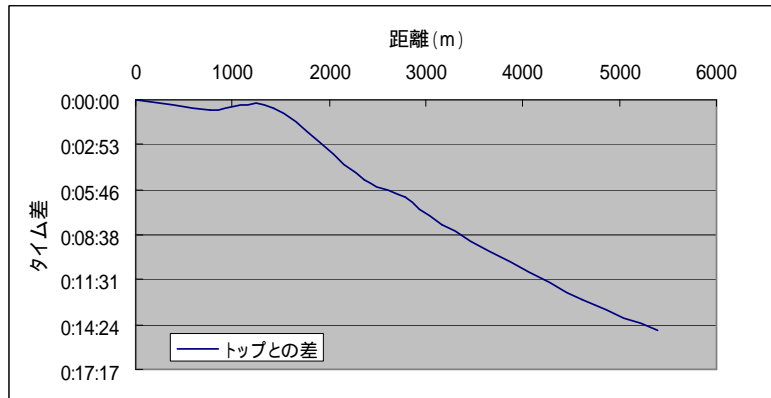


4-5は10番コントロール辺りからまっすぐアタックするつもりだったが現在地に自信を持たず安全策で道まで出ることになった。



ロング予選 (MenQ3) コントロール距離毎のタイム差

コントロール周りでうろついた -1、ルートチョイスで失敗したロングレグ 4-5、同じルートミスをした 12-13、慎重に行きすぎでロスが大きかった 13-14 での差が当然大きい。が、14-15 の一気登りやその後に疲れを感じた終盤、あるいはある程度ミスをしながらか進んでいた中盤ではボーダーとの差が広がっていなかったことは意外であった。今後に向けての体力的な自信となる。



リレー コントロール距離毎のタイム差

トップ集団を形成していたのは -5 (2000m) まで。5-6 でフォローしたグループでミスをしてばらける。ばらけてからは 2 レグ毎にミスをしている。一度会場に戻ってくる前後 (4000m 付近) で 20 位前半。その後 2 カ所の大きなミスがあった。後退率はグループから離れてからはほぼ一定であった。そしてその比率はロング予選の対トップ比率とあまり変わらない。

予選は遅い人を落とすレースです。当面の目標が予選通過だとしても、決勝をしっかりと走りきる体を作らなくてはなりません。またそのためには決勝相当のレース・コースでの経験をしっかりと積んでいくことが大事です。

もちろんこれらの印象は Le Revard という極めて特殊なトレインでの争いだったから、という点も考慮しなくてはなりません。現状をより正確に把握するためにはいろんなタイプのトレインで争う機会を増やさなくてはなりません。これらを勘案すると年1、2回しか国際レースを争う機会がないことが現在の日本代表チームの大きな課題の1つだと感じています。

リレーについてはより希望を感じています。共通コントロールが多いことが会場で分かり、合間のいくつかのコントロールだけ集中してオリエンテーリングすれば流れに乗れる、という作戦へ直前に切り替え、スタートダッシュをしてうまく流れに乗り、中盤まではよかったです、その先が不十分でした。いくつかミスをして前半のがんばりを無駄にしまいました。

一人でオリエンテーリングするペースに、ある時点で切り替えなくてはいけないことは分かっていたのですが、そこまで人を利用してうまくできていただけに、周りにポツリポツリと現れる選手に影響されてしまいペースを乱してしまいました。国内のレースでは1人になったらほとんど人に会うことはなく、またこれまでの海外のレースでは遅れたらもう人に会うこともありませんでした。中盤グループを維持しての心理を十分に想定しきれていませんでした。

またもう1つ大きなミスを犯していました。前夜までリレーメンバーとの話し合いのなかでは、「(当初の作戦である)各自のペースで個人戦のように走るとなるとトップとの差は大きい、いつものライバル国が数カ国だけ周りにいる状況になるだろう」というシミュレーションをしていました。結果だけを見ればそういう状況に落ち着いてしまったのですが、その手前で想定以上の位置を走っていたため、結構行けるんじゃないか、押せるんじゃないか、という淡い希望をメンバーに持たせてしまったように感じます。そのわずかな気持ちの高ぶりが2走柳下さんの序盤のミスにも繋がってしまったようにも思います。作戦を変えたのがスタート直前とは言え、メンバーに伝達する手段は残っていました。あるいは事前にいろんなパターンをもっと想定しておくべきでした。リレーは1人で走るものではないのは誰もが知っていることです。

自身のミスでリレーの流れに乗れなかったのにこう言うのも面目ないですが、リレーの走り方という意味では一定の目安を示すことができたのではないかと思います。トップの

流れに乗り続けることはまだ難しいですが、中盤グループの流れに乗ることは現実的な目標に感じています。またマスタートでオリエンテーリングをすることは、世界のスピードに対応するための一番早道だとも感じました。海外遠征をする場合、リレー大会やマスタートレースに積極的にエントリーしていくことも1つの手ではないでしょうか。

2005年以降どんどん遠くなっていった世界との差ですが、その背中がなんとか小さくならず踏みとどまっている、今が追いつけるチャンスだ、そういう感触を得ることはできました。僕自身が今後どういう取り組みをしていくかは現時点ではまだ決めていませんが、本気で世界を目指していこうと志している若い選手もいます。彼らのためにも、決してあきらめず、しっかりと努力をしていけるチームでなくてはなりません。日本代表のチームとしての新しい体制づくりは始まったばかりです。みんなで日本代表を育てていきましょう！応援、ご協力よろしくをお願いします。

最後になりましたが応援していただいた皆様にあらためて御礼申し上げます。ありがとうございました。

