

# OMM JAPAN 2021 コースプランナーレポート

## 開催までの経緯

OMM JAPAN にとって富士山麓での開催は念願であった。3年ほど前から富士山麓での開催を模索していた。このエリアには馴染みがあったので OMM JAPAN に適したエリアを私から提案し、いくつかの候補地の1つとして交渉に当たってもらった。

2020年にこの場所で開催できる目途が立ち、会場を本栖体育館、キャンプ地を栖湖 SUMIKA CAMP FIELD にすることが決まった。2人でコース設定を分担した OMM JAPAN 2020 で Day1Day2 のコースバランスがうまく整えられなかったこと、居住地の関係、開催地への思い入れなどから今回は私が2日間のコースを組むことにした。

会場の立地、フィールドの特性、国道139号の横断箇所を指定することなどの条件を踏まえ、国道139号東側の富士山麓エリアと西側の本栖湖周辺山岳エリアで日を分けて利用することにし、1日目は広い山岳エリア、2日目は狭い富士山麓エリアでコースを展開することも早々に決まった。

2021年春以降にトレイン調査を始めた。山岳エリアは不案内な場所も多いため、どこを利用するか検討しながら調査を進めた。特に尾根から里に下れる場所がなければコースを組めない急傾斜が続くため、複数の出入口を確認できた際には大変安堵した。夏までに一通りのエリアを調査し、コースを組み、1回目の試走を待つことになった。

その直前の8月中旬に大雨による土砂崩落のため国道300号が通行止めとなった。また会場利用の都合でイベントセンターとキャンプ地を入れ替えなければならなくなった。

前者に関しては当初観光シーズンの秋までに復旧するのではという見込みもあり楽観的に考えていたが、結果的には大工事が必要で当日まで通行できなかった。コースそのものに影響はなかったがエスケープルートが断たれリタイアしづらいコースになってしまった。また怪我をした参加者の救助などにも時間を要することになった。今後似たような状況があれば早めに代替コース案を検討するように心がけたい。

後者に関してはスタートエリアの代替地を探せなかった事情もあり、1日目はやむを得ずキャンプ地そばからスタートすることにし、両日ともスタート、フィニッシュ周辺のコースレイアウトを変更することで対応した。そのため Day1 ではロードを進む区間が長くなってしまった。

1回目の試走を9月に行い、10月に2回の部分試走、地図の最終調製を行い、11月を迎えた。開催3日前からコース設置、スタートやフィニッシュ・計測の設営を行い、無事に参加者を迎えることができた。

## コースプランの留意点

日によって特徴が大きく異なるエリアを利用するのでコースもそれぞれの特徴を活かしたコース設定を行った。すなわち Day1 は山岳エリアを利用したアップダウンの激しいタフなコース、Day2 は微地形の読み取りや平坦地での直進など特殊なナビゲーションスキルを要求するテクニカルなコースである。

Day1 は翌日にテクニカルな課題を設定するのでナビゲーションレベルは例年よりやや低めにし、ルートチョイスによってタイムが大きく変わるコースを設定した。コントロールは尾根上や道の上などアプローチ容易な位置にして、コントロール間の距離を長くし体力を含めた山岳を移動するスキルを主に問うコースにした。一方で Straight B や Score Medium ではコントロール間を短めに設定し、途中でコースを大きく外れないような配置にした。

Day2 は難しくしようと思えばいくらでも難しくできるが、完全に独立した特徴物にはコントロールを設定せず、等高線を含めた地図記号で描かれる明瞭な特徴物を利用すればコントロールを発見または近くまでアプローチできる場所に配置した。またナビゲーションレベルが十分でなくても道を迂回するなどしてコントロールへの到達が容易になるようなルートを取れる場所に配置した。さらに課題が一辺倒にならないよう、小さな山塊を利用した山岳エリアの課題も残した。また前述の通りエリアが狭く Score コースは距離を稼げないため、明瞭な特徴物から離れた位置にあるナビゲーション難易度の高いコントロールを多めに設定した。

## Result より

Straight の結果は表 1 の通りである。Day1 は Straight B がほぼ想定通り、Straight E と A が長めの結果となった。Day2 は Straight E と B が短めの設定、A がほぼ想定通りの結果となった。結果的には Day1 の Straight E は 30 分 (4km 相当) 程度短縮、A は 2 時間 (12 km 相当) 程度短縮、Day2 の Straight E は 15 分 (1.5 km 相当) 程度延長、Straight B は 30 分 (3km 相当) 程度延長すれば望ましい結果になったことになる。

Straight A の Day1 は結果的に大変厳しい設定となってしまったことをお詫びしたい。過去の実績ペース (9'01min/km) や試走タイムから距離を設定、かつ今回は序盤、中盤、終盤と平坦で長いロード区間があるため想定より速くなることも予測していた。Straight A はトップのレベルに波があるため、タフさや難しさなどロマンを追い求めすぎず、きつい区間や難しいコントロールを部分的に配置し、Straight B からステップアップしてきた参加者を想定したコースを組んだほうがよりよいコース設定となり得るのかもしれない。

日	コース	制限時間	ウイニング	想定完走率	コース距離	想定登距離	想定ルート距離	距離+登 (L)	Top5平均 (5)	Top5 pace =5/L	完走率	完走	失格
Day1	E	10h	6-6.5h	40-60%	24.9km	2250m	34km	57	<b>7:09:35</b>	0:07:36	<b>53%</b>	24	21
	A	9h	5.5-6h	50-70%	20.3km	1800m	29km	47	<b>8:09:27</b>	0:10:25	<b>22%</b>	17	59
	B	7h	4.5-5h	60-80%	15.9km	1180m	20km	32	<b>4:17:46</b>	0:08:06	<b>60%</b>	45	30
Day2	E	9h	4.5-5h	40-60%	18.1km	700m	21km	28	<b>4:16:15</b>	0:09:09	<b>56%</b>	24	19
	A	8h	3.5-4h	50-70%	12.3km	350m	15km	19	<b>4:01:40</b>	0:13:04	<b>58%</b>	38	28
	B	6h	3-3.5h	70-90%	9.5km	250m	11km	14	<b>2:23:08</b>	0:10:36	<b>81%</b>	58	14

表 1. OMM JAPAN Straight コース結果

Score の結果は表 2 の通り。両日両クラスとも概ね想定範囲に収まったが両クラスとも Day1 がやや厳しめ、Long Day2 がやや甘めの設定になった。前述の通り Day1 は国道 300 号が通行止めのため途中で諦めて帰ってくるのが難しいコースレイアウトで、多くのコントロールを回れたペアがタイムオーバーになった影響が大きい。Day2 は前述の通りエリアが狭かった影響が大きいだろう。フィニッシュしやすいコースレイアウトを常に考え、Day2 については範囲が狭くなり過ぎないように Day1 の他のコースのコントロールなども流用したコントロール配置を心がける必要があるだろう。

日	コース	制限時間	満点	想定優勝得点率	Top Score	Top得点率	Top5得点率	平均点	中央値	完走率	完走	失格
Day1	L	7h+1	600	60-70%	470	78%	<b>63%</b>	202	220	<b>94%</b>	262	17
	M	6h+0.5	600	60-70%	480	80%	<b>65%</b>	216	230	<b>90%</b>	89	10
Day2	L	6h+1	600	75-90%	540	90%	<b>86%</b>	239	240	<b>99%</b>	275	2
	M	5h+0.5	600	75-90%	450	75%	<b>69%</b>	237	230	<b>96%</b>	95	4

表 2. OMM JAPAN Score コース結果

コースプランナー  
小泉 成行