

## ❖ 競技シーズンスタート

2015年10月にスタートしたイギリス研修も半年が過ぎ、いよいよ本格的な競技シーズンが始まりました。以前にも紹介しましたが、総合馬術が盛んなイギリスはとにかく競技会の数が多く、毎週複数の会場で競技会が開催されているような状況です。シーズン開始早々に3週連続して競技会に行くという、日本では考えられない競技スケジュールですが、Vikenti と Tacoma は疲労もなく元気に過ごしています。

## ❖ 1週間のトレーニングメニュー

オフシーズンとは違うリズムで過ごすようになり、平日は、週末の競技会に向けてのトレーニングが中心になってきました。以下は、日曜日に競技会がある場合の1週間のトレーニングメニューです。

	月	火	水	木	金	土	日
AM	WM30分 放牧90分	ハック 放牧	馬場 放牧	調馬索 放牧	障害 放牧	馬場 放牧	競技会
PM	WM30分	WM	WM	WM	WM	WM	

WM：ウォーキングマシン

ハック：馬場以外の不整地で1時間程度常歩

この基本メニューに加えて、木曜日に馬場のレッスンや野外の練習に出かけるなど、週ごとにトレーニング内容は変わりますが、基本的には前回の競技会での課題を週の半ばで調整するというリズムで行なっています。トレーニングを行うのは実質3日間ですが、毎週のように競技会に参加しているため、競技会がトレーニングのようなものであり、週の半ばは課題の調整と軽めの運動で体力を消耗しすぎないようにしています。この競技間隔は、下のクラスの競技会に出場しているがゆえのものであり、クラスアップすれば競技間隔も長くなり、それに応じてトレーニング内容も変化していくと考えています。

この表にあるように、馬たちは毎日、トレーニング終了後から夕方まで放牧されて牧草地でのんびり過ごしています。面白いことに、あまり放牧になじみのないフランスで育った Tacoma は、集牧の際には必ずといっていいほど、自らこちらに寄って来て帰りたいそうにします。逆に放牧が頻繁に行われているアイルランドで育った Vikenti は、迎えに行っても自分から寄って来ることはほとんどなく、「僕はまだ外にいたいのに……」と言わんばかりの表情で渋々帰っていきます。一概に育った国で決めつけることはできませんが、対照的な2頭の様子を微笑ましく感じています。

## ❖ 各馬のトレーニングと競技会出場

Brookpark Vikenti

2016年当時8歳 セン アイリッシュスポーツホース

繊細で軽いタイプの Vikenti は、扶助に過剰に反応して緊張してしまったり、クロスカントリーや障害では急に走り出したり、コントロール不能になることもあるため、いかにリラックスした状態で臨めるかが課題です。

4月は1Day のホーストライアルに3回出場しました。インターナショナル競技が併催されている競技会場でも、日本では考えられないほどの不整地で馬場馬術を行う時もあり、深く掘れている隅角や、アリーナ全体の傾斜など、バランスを崩しやすい状況の中で馬のバランスをキープすることに集中して経路を回る経験をしました。障害馬術は4戦目にして初めて減点0でゴールすることができました。馬が競技会に慣れてきたことなど、いろいろな要因が考えられますが、一番

の大きな変化は細い枝バミから、ストレートバーのゴムペラムに変えたことだと思います。コントロール性が高まり、今までで一番良い感触で走行することができました。今回はハミを変えたことでパフォーマンスが向上しましたが、全ての問題



はハミを変えれば解決するというのではなく、本質的な改善はトレーニングによって行うべきです。トレーニングで馬の状態が変化すれば、今回使用した強いハミでは逆に乗りづらくなることもあるかもしれません。ハミ選びに集中するのではなく、本質の改善に向けたトレーニングに励んでいこうと思っています。

5月に入ると、競技会でも馬が少しずつ落ち着いてきました。障害では、トレーニングのつもりでノーマルの歩数より1歩多く入れて走行したところ、馬が私の指示を受け入れていることが感じられました。

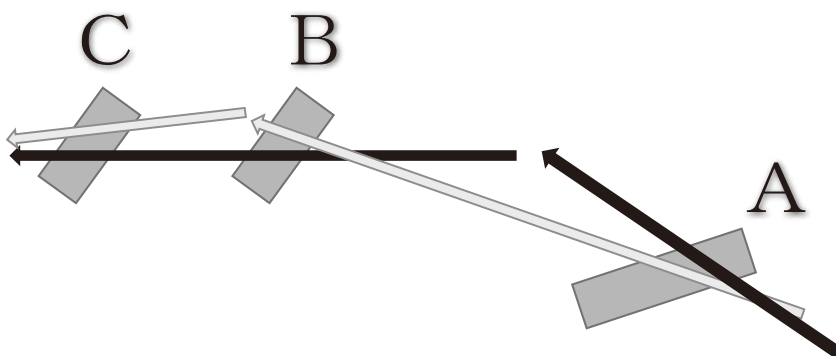
6月にはトレーニングやナショナルの競技会でも、インターナショナル競技に出場することを意識するようになりました。その一つとして、クロスカントリーでペースのスピードを上げて感触を確かめたところ、スピードを上げるとそれだけバランスを崩しやすくなり、障害前のバランスバックに時

間と体力を使うことで馬が消耗し、結果的にタイムオーバーに繋がってしまいました。インターナショナルでタイムインするための感覚を磨く必要性を感じました。

7月にはいよいよ初めてのインターナショナル競技会に出場しました。これまでの競技はトレーニングも兼ねていましたが、インターナショナルでは結果を意識して臨むことになります。これまでは3種目を1日で行う1Day 競技だったため、馬場馬術競技の後に障害とクロスカントリーに臨むことになり、馬が十分にほぐれていました。しかし、今回は2Day だったため、初日に馬場、2日目に障害とクロスカントリーが行われるというものでした。2日目あるいは3Day の場合は3日目にいかにほぐして競技に臨めるかが重要になることを感じました。

クロスカントリーではタイムインを目標に走行しました。積極的に流れに乗ることを意識し、これまでにないペースのスピードで走行したのですが、これまで以上にコントロール性が向上していたためバランスバックに要する時間を短縮することができ、全体を通してスムーズな走行になりました。この競技会では渡英して初めてタイムインすることができ、今後のクラスアップに向けても良い内容で走行することができたと思います。

この後、クラスを一つ上げ、インターメディエイトクラス（ナショナルの3スタークラス）に参加するようになりました。馬場では速歩のハーフパスや常歩のハーフピルーエットなどが含まれています。ここから上のクラスでは二蹄跡運動が求められますが、その感触を確かめる点ではまずまずの内容でした。障害も120cm になり、クロスカントリーも難易度の高いコンビネーションが組まれ、これまで以上に真直性とコントロール性が求められるようになってきました。下図のように一つのコンビネーション障害に対して複数のラインが存在し、自分の馬の特性や状態に応じてラインを選択しなければならない障害物も出てきています。



← A→Bショート of 4 歩、B→C 2 歩

※A-Bはショートのベンドラインとなるが、B-Cは直線で比較的簡単

← A→Bはノーマル 3 歩、B→C 2 歩

※A-Bはノーマルの直線 3 歩で簡単になるが、B-Cはベンドライン

## Tacoma D'hoiset 2016年当時9歳 牝 セルフランセ

オーソドックスで乗りやすいタイプの Tacoma ですが、体高が高く、前後にも長い体型のため、馬が自分でバランスを保つことが難しく、前バランスになりがちです。これを改善するために、バランスバックさせてそれを馬自身にキープさせるというトレーニングを地道に続けています。

トレーニングの効果が出て、アップヒルの体勢を保てるようになってきました。競技でも安定した演技ができるのですが、「停止・不動」が課題です。前バランスになると、後肢が止まらずに左右に何度もステップを踏むような癖が見られます。それを解消するには、バランスバックが必須であり、停止させる地点のかなり前から準備を始め、頭頸を高く保った状態で停止させることを意識します。最後の1歩までバランスバックした速歩を続けることができると、ステップを踏むことなく4肢揃って停止することができるようになりました。

ブレノービスからノービスクラスに上がった競技では、クロスカントリーの障害物（レベル）が明らかに変わったことを感じました。ボリュームが大きくなり、また、コンビネーション障害も増えてきます。自分の気持ちが消極的になったこともあって、ナショナルの競技会ではクロスカントリーのコンビネーションで反抗されてしまいました。林を抜けたところに設置された障害物で、ログ→1歩→バンケット（下り）→1歩→バンケット（上り）というコンビネーション障害でした。一番の原因はパワー不足でしたが、他にも注意すべきポイントがありました。まず、林を抜けたところという障害物の設置場所です。そこに一見簡単に飛越できそうなログが現れ、ログだけかと思って飛越した途端にバンケットが現れます。ロケーションと難易度の高いコンビネーション障害の組み合わせでした。トレーナーの土屋毅明氏からも「林の中を走行している段階から、肩ムチや舌鼓を使って次に現れる障害物に対する警戒心を馬に与える必要があった」とアドバイスがありました。ロケーションによって難易度が増すというのは、総合馬術のクロスカントリーならではのものです。

であり、私の経験不足が拒止という形になって表れたものでした。今回の拒止によって馬も自信をなくしている可能性が高いため、翌週の平日にクロスカントリーのトレーニングに出かけました。競技会で失敗した記憶が鮮明なうちに克服しておくことがとても重要だという考え方は、日本ではこの方法を実践するのは難しい環境かもしれませんが、失敗があった競技会後にしばらく休ませるのではなく、日が経たないうちにいずれかの方法で課題を克服しておくという考え方は非常に大切だと感じています。

クロスカントリー走行における特徴の一つに、飛び下りや水への飛び込みの際に、意図的に手綱を伸ばして人間の重心を鞍の後橋に置きながら、踵を下げて人間のバランスをキー



ブする技術があります。これは「馬が着地点を意識（目視）できる」「体（頸・背中・腰）を使って下りることができ、肢への負担が少ない」「馬が着地でバランスを崩したとしても、手綱によって人間が引っ張られることがないため、落馬のリスクが低い」というメリットがあります。クラスアップすると落差の大きな障害物が必ず出てくるので、今のうちに習得しておかなければならない技術だと思っています。

5月の競技会では、馬場の各項目で7点以上の点数を得るために、「ポジティブに経路を回る」ことを課題にしました。速歩・駈歩のペースを上げた状態で演技を行いました。バランスが崩れた状態で演技をした結果、移行でミスが出てしまいました。土屋トレーナーからは「一度ペースを落としてでもバランス修正を優先すべきだった。ペースを落とすだけでなく6.5点や6点にとどめられる可能性があるが、ミスをするとなら5点になってしまう。減点を最小限に抑えるための冷静な判断も必要」とのアドバイスがありました。

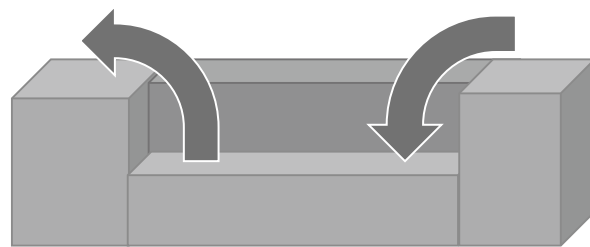
6月の競技会では、Vikenti 同様に、クロスカントリーでタイムを意識してペースを上げることを心掛けました。自分ではまずまずのタイムだと思っていたところ、実際には21秒ものタイムオーバーでした。21秒遅かったことが問題なのではなく、悪くないタイムだろうという自分の感覚と、21秒ものタイムオーバーという結果のずれが一番の問題です。この「感覚のずれ」を修正、習得していくことがインターナショナルに向けての課題だと感じました。



▲下りの障害では手綱を伸ばして後ろにバランスをキープしておく  
(写真は2019年のCCI4\*-L Boekelo)

Tacoma との初インターナショナルは、クロスカントリーで3反抗失権という結果に終わりました。サンカンロードと呼ばれるタイプの障害物で、今回はピアノバンケットを利用したものでした。段差を下りた後、1完歩あるいは2完歩で段差を上がる形状をしています。段差自体は小さいのですが、右側は壁、左側はバンケットという特殊なロケーションで、馬にとっては着地する地点がわかりづらいことが第一のポイントでした。もともと飛び下り障害が苦手な Tacoma で、スタート前に土屋トレーナーからも気を付けるようにアドバイスをもらっていたので、アプローチに入る段階から肩ムチ

を入れて前進氣勢と注意を促したのですが、飛び下りることができませんでした。段差自体は常歩でも下りられる程度だったことを考えると、馬がどうやって下りればよいのかを理解できなかったのだと思います。Tacoma は障害物の形状に合わせてリラックスした状態で“下りる”のではなく、力んで体を硬くしたまま“飛ぶ”という感じで下ろうとするため、今回のように着地地点が制限される障害物では特に苦手意識を持ってしまうように感じました。



ピアノバンケットを利用して作られたサンカンロード

2週間後の競技会では、このような形状の障害物はなく、馬を信用して走ったところ、馬自身が苦手意識のない障害物には躊躇なく向かっていくことが確認できました。今後の課題としては、どんな時も人間の指示に従って、「怖くても飛ぶなければいけない」という気持ちにさせることです。しかし、その先には馬自身が考えた飛越手段でクリアしていくことが重要だと考えています。「怖くないから自信を持って飛べる」という自信に満ちた精神状態に導くことで、馬自身が障害物の高さや形状を冷静に判断し、それに合わせた飛び方をしていかなければ、さらにレベルアップした障害物には対応できません。緊張して全力で飛越している状態では、気力も体力も最後まで維持することは困難です。馬に自信をつけさせるためには、「課題を与え→達成させる→褒める」という単純なことの繰り返ししかありません。それをしっかり積み上げていくことが、その馬の自信と能力になっていくのだと思います。

### ✦ まとめ

渡英して9ヶ月が過ぎ、初めてのインターナショナル競技も経験しました。以前にも出場したことのある競技場だったこともあり、これまでの競技会と大きな違いはなかったのですが、やはり日の丸を背負って走る緊張感を感じずにはいられませんでした。インターナショナルという本当に結果を出さなければいけない競技会を経験したことで、それ以外の競技はトレーニングの一環としてうまく利用しなければいけないということも再認識しました。また、出場クラスが上がったことで、馬場・障害・クロスカントリーのそれぞれで求められることが高度になってきました。これまで馬なりの体勢やスピードで何とかなっていたものが、これからは通用しなくなることを痛感しています。これまで積み上げてきたものを再認識しながら、「インターナショナル＝結果を求める競技会」に向けてトレーニングを続けていきます。