

トレインの間に鉄道が2本、
高速道路が1本、国道が1本。
これを繋ぐにはどうすれば
よいのか？
知られざる日光トレインの
悩みを告白する。

聖地日光は問題山積み

この秋に日光で開催されたインカレ
ロング2007。もはや定番とも言える日
光でのインカレ開催で大会開催は簡単
であるかのように感じられると思う。
ところが実際に実行委員長をやってみ
ると、他の地域で開催するより課題が
多いことが判った。

この秋の大会開催を振り返り、日光
でのオリエンテーリングの知られざる
現状をお話する。

分断されたトレイン

オリエンテーリングを行う主たる森
は日光市和泉地区の山林。この地域は
古くから高精度の地図が作成され「七
里」「日光口磐裂の霊水」という地図名
で呼ばれている。

今回の会場は、最近できた「日光だ
いや川公園」。会場をフィニッシュに設
定するには、和泉地区の山林と日光だ
いや川公園を結ぶコースを設定する必
要があった。

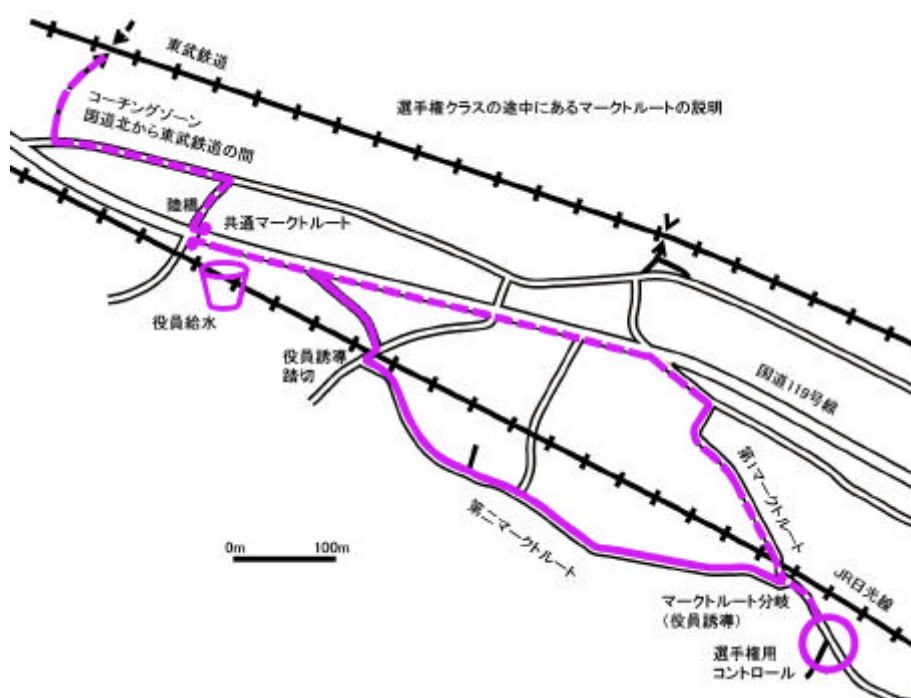
ところがこの間には、鉄道が2本、
高速道路が1本、国道が1本通ってい
る。普通に考えればここを渡して競技
するのは無理だと思える地勢なのだ。



今回誘導路に使用した歩道橋
日光市内を横切る国道119号線をまたぐ

誘導路で乗り切れ

こんな交通の要衝を安全に越えても
らうためには、マークトルート（誘導
路）による走路制限しかない。かなり



長い誘導路になるが、幸いロング種目
なのでコース全体に対する誘導比率は
下がる。

高速道路下のトンネルを誘導路に入
る前に抜け、鉄道のひとつ東武鉄道日
光線も高架橋の下を誘導路で抜けても
らう。高架部分のない国道だが、テレ
インの範囲にある唯一の歩道橋を通っ
てもらうことで解決する。大会は日曜
日、歩道橋を利用する小学生は殆どい
ない。4本ある交通路のうち3本はこ
うした立体交差で越えてもらうことに
した。

JR 日光線の踏切

残ったのは JR 日光線。これを横断で
きるコースを組めれば会場とトレイン
が繋がる。だがトレイン内の JR 日光線
には高架橋はおろか、跨線橋もない。
あるのは踏切だけだ。

JR 日光線の列車頻度は少ない。踏切
を渡るコース設定をしたところで30名
に一人しか踏切で足止めされる選手は
いないはずだ。だがそれでは公平な競
技とは言えない。

では踏切滞在時間を所要時間から差
し引く計時方式にしてはどうだろう？
箱根駅伝でも採用されているこの案は
ひとつの解決方法ではある。だが、会
場フィニッシュの醍醐味でもあるフィ
ニッシュ計時即成績という興奮を味わ
うことはできない。

執念の解決策

実行委員会では JR 日光線の踏切問題
を長い間解決できずにいたが、とうと
う執念の解決策を見つけ出した。それ
は誘導路を2通り用意する方法だ。

踏切が渡れる状態にあるときは第一
誘導路を通ってもらう。JR 日光線の運
行からして殆どの者は第一誘導路を通
ることになる。ところが第一誘導路で
横断する踏切が閉じてしまった場合は、
第二誘導路に回ってもらう。第二誘導
路で渡る踏切は第一誘導路から少し離
れた場所にある。ランナーがこの間を
移動している間に列車はランナーを追
い越し、ランナーが第二踏切に到着す
る頃には列車は通り過ぎている。



マークトルート分岐点
右に見える踏切が開いているときは、この
分岐を右に、閉じているときは分岐を左に
行く。分岐に役員が居て誘導指示が出る。
ストリーマ（誘導テープ）はどちらにも付
いている。

なるほど素晴らしい。だが本当にこの方法で問題ないのか？ 実行委員会では何度も検証を行った。

本当に第二誘導路に回ったランナーは踏切で制止されることはないのか？

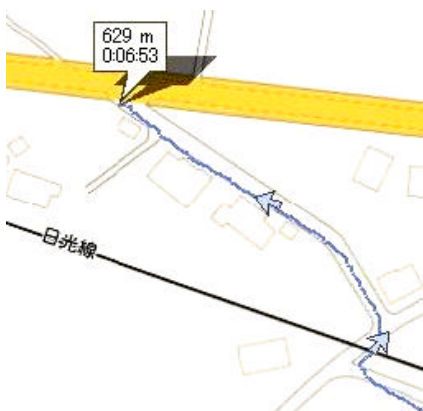
列車の運行ダイヤグラム、距離などを考えた。現地の踏切を観測し、踏切動作の速度を記録した。実際に JR 日光線に搭乗し、運転席の真後ろで問題地点を通過する速度と時間を計測した。

踏切のある部分は単線区間であることも考慮した結果、必ず列車はランナーを追い越すことが確実であることが判った。

では第二誘導路との距離の違いはどうだ？ 地図上で測定する限りでは距離の違いは CAD 操作の誤差ほどしかない。そこで現地に行って実際に距離を何度も測量した。その結果ルートの違いによる距離の差は 5m 以内。誘導路上ですれ違う車両をちょっと避けただけでどちらが短いルートかが変わってしまうほどの差であることが判った。

真夏の炎天下、GPS を持って何度も誘導路を往復した怪しい男は呟いた。「これでいける！」

安全面を考えると踏切誘導オペレーションで処理できる人数は多くない。選手権クラスを走る男女約 100 名に限定して誘導を行うことにした。



GPS による現地測量の記録

逆転の発想

誘導路を 2 本用意する「ダブルマーケットルート方式」の採用はこれまでの学生選手権では例がない。当然ながら事前に選手やオフィシャルにしっかり説明しなくてはならない。いくつかの交通機関をまたぐ誘導は、きちんと誘導できなければ事故につながる恐れもある。誘導路の安全徹底は何よりも優先される。

参加する選手のほうも不安は相当なものだろう。本当に公平なのか？ 自分が運悪く不利な誘導路に回されること

はないのか？ 誘導は判りやすく安全なのか？

これを一挙に解決する方法として、今回は誘導路の事前公開を行った。インカレロングの前日にモデルイベントが行われたが、この地図に誘導路も含めて刷り込み公開した。単に公開するだけでなく、何度も試走することを推奨した。

誘導方式に関する疑問は現地ですべて解決し、その公平性も現地で納得していただいた。



誘導路上にあるコーチングゾーン。自校の選手が通過するのを待ち受ける。

それだけではない。誘導路の一部をコーチングゾーンとして指定し、チームオフィシャルからの給水を認めるエリアを設けた。

誘導路を事前公開することによって、安全面の徹底と、公平性の納得、オフィシャルへの情報提供などあらゆる問題を一気に解決したのだ。



杉並木街道上のコーチングゾーンでチームからの給水を受ける選手。近くには実行委員会が用意する給水もあった。

一昔前のインカレでは考えられない情報公開である。10 年ほど昔のインカレではテレインの秘密保持と称して、テレインとして使用する山林の範囲はおろか会場名すらも情報公開したがない時代から比べれば隔世の感がある。

情報を公開しないことによって競技の公平性を高めようとした時代から、情報を積極的に公開することによって競技の公平性を高める時代になっているのだ。昔とは発想が逆転しているのだ。



杉並木街道を疾走する稲葉茜 (筑波大学 4)。誘導路の一部は日光杉並木街道の石畳の上を走る。日光で開催されたインカレの中で競技中に杉並木街道を走ったのは今回が初めて。

こだわりの会場フィニッシュ

ここまで誘導路を苦労したのも、選手権クラスのフィニッシュをどうしても会場まで引っ張ってきたからだ。なぜ実行委員会はそのままでして会場フィニッシュに拘ったのか。

それはインカレロングが学生の目標たる大会であり続けたいと願う気持ちからだ。

フィニッシュに駆け込んでくる選手を母校全員で応援する。晴れの舞台を走る先輩の姿に後輩があこがれる。いつかは自分もあの舞台に立ちたいと願う。このような舞台があるからこそ、学生はインカレを目指し、競い合い、切磋琢磨する。こうして学生オリエンテーリング界が活性化し、ひいては日本のオリエンテーリング全体への活力となる。

インカレ競技を会場フィニッシュというレイアウトで行う意味は、ほかのどのイベントよりも大きな大きな意味を持っているのだ。



会場のフィニッシュレーンを走る選手権選手とそれを応援して走る同じクラブの学生たち。インカレならではの、のひとこま。

会場がない

そもそも、これだけ誘導に苦勞するのは、トレイン近くに会場が確保できないためである。今まで何度もビッグイベントが開催されてきたトレインでまさかそんなことが、と思うかたもいるだろうが事実なのだ。

この背景には、日光だいや川公園という大規模公園の竣工と、平成の大合併の影響がある。

今まで日光市和泉地区で行われてきたインカレでは野口小学校という小さな小学校を会場として使用することが多かった。しかし野口小学校は児童数が少ない小さな学校。数百名もの参加者を受け入れるキャパシティはない。借りるたびにトイレが詰まったなどのトラブルが発生していた。

今までは周囲に会場となる場所が無かったことや、観光協会からの強い要請により、無理やり借りることができていたというのが本当のところ。

ところが近年、近くに大規模県営公園が竣工した。そんな公園があるならなるべく他の場所で開催して欲しいというのが教育施設担当者や現場の偽らざる声だ。

過去にもうひとつ利用した実績のある会場があった。トレインに隣接する平ヶ崎キャンプ場である。インカレロングの最初の計画ではここを会場として使用するつもりだった。ところが大会直前にこのキャンプ場は廃止されて利用できなくなってしまった。

新設の日光だいや川公園が竣工し、これに併設するオートキャンプ場が稼動しはじめたため、古くなったキャンプ場は廃止されたのだ。

いつまでも日光で

インカレロング 2007 の会場確保は多難を極めた。野口小学校を無理やり借りることもできたかも知れない。だが今回は無理をしなかった。というのもオリエンテーリングを日光で継続できる環境を守ろうと考えたからだ。

今までは日光の観光協会が強く働き

かけてかなり横車を押してくれていた。一度きりのイベントならそれでもいいだろうが、これからも日光でオリエンテーリングを続けてゆきたいなら地元負担をかけるやりかたは良くない。地元負担をかけ続ければ、いずれ歪が噴出して、日光でオリエンテーリングができなくなる時がやってくるだろう。

全てを解決した誘導路

「会場は日光だいや川公園」。さまざまな状況を勘案した結果、主たる山林から離れた会場に決定することに躊躇はなかった。ただひとつ、選手権クラスのフィニッシュを会場にできるかどうか気がかりだった。

鉄道 2 本、高速道路 1 本、国道 1 本で隔てられた二つのトレインをノンストップで結ぶ「ダブルマーケットルート」。この方式がここまで積み上がっていた問題を一気に解決へと導いたのだ。



競技中に誘導に従って歩道橋を渡る選手 栗城吾央（岩手県立大学 4）

旧日光市消滅！

平成の大合併の影響は大きい。今までオリエンテーリングの時に相談に乗っていただいていた旧日光市は消滅した。旧今市市庁舎が今の新日光市庁舎である。地元のことは今ではこちらに相談に乗っていただいている。

旧日光市の主力産業は観光だった。そのおかげでオリエンテーリングには絶大なご協力をいただくことができた。3 月の観光閑散期に開催される春インカレでは、日光の宿泊施設を大量に学生で満員にしていた。その影響力は大きかった。

新日光市にとって、もちろん観光も重要な産業の一つであるが、産業は観光ばかりではなくなった。観光を理由に横車を押す時代は終わったのだ。



栃木県の中で最大の面積を占める新・日光市。平成の大合併が巨大日光市を生んだ。（Yahoo Map より）

少女殺人事件の影響

2005 年 12 月に旧今市市（現日光市）で発生した少女誘拐殺人事件を知らない地元住民はいない。当時小学校 1 年生の少女が連れ去られたと見られるのは人通りの少ない道路。翌日少女の遺体が茨城県で発見された。

この事件は連日マスコミで大きく取り上げられた。あれから 2 年。まだ犯人は捕まっていない。

まだまだ日光市内では情報提供を呼びかけるポスターがいろんな場所に貼ってある。地元警察も全力で捜索や情報収集にあたっている。

インカレロング 2007 に先立って、現地視察やフラッグ設置のためにトレイン周囲に車を停めていると、警察がやってきて職務質問される。私が職務質問されたのは一度ではない。それほど地元は神経を尖らせているのだ。

あの事件以来、よそ者に対する地元の目が厳しくなっている。平和な日光地区を揺るがせた事件はそこに住む人の意識も変えてしまったのだ。もう日光は昔には戻れない。願わくば、犯人が検挙され、地元の子供たちが安心してほしい。

日光のトレインを使わせていただく身としてこうしたマナーを持ってトレインに臨みたい。

（木村佳司）