

よい地図・よいトレインは何度でも使えばよい。そのためのビジョンを持って地図への投資を行っている。



山川克則氏 2008年4月 霧ヶ峰高原にて

加賀海岸の地図

全日本リレー2007の地図作成予算(50万円)では、競技成立に必要な質・量の調査を遂行することは不可能であった。

その解決方法は、ある方向に自然と終結していった。しかも、その考え方は今回の状況によって生まれた場当たりのものでは決していない。私が、若い頃欧州遠征して見て感じ学んだこと、それをそのまま実現することが、一番の解決方法だった。

つまり、良い地図、良いトレインは、何度でも使えば良いのである。良い地図、良いトレインならば、地図作成の立案の時から、将来の次の大きな大会の分まで見込んで投資的に地図を作成すれば良いのである。

地図作成現場の現状

ともすれば、わが国では初出の大会で、地図に関しても決算をしてしまいがちな、ある意味悪い風潮がある。インカレや全日本など選手権クラスの大大会の地図をどこまで高精度化するか、どこまで手間をかけるかの議論でも、

結局はその大会の予算という枠に大きく縛られてしまうことをそれまで多く経験していた。

ほとんどの部分を、ボランティア活気に頼るわが国のオリエンテーリング界の環境では、そこまで先のことに意識と責任を見立てられる人材は、まず存在しない。組織の中での協働という枠組みのなかでは、こちらも泣く泣く折れることの方が多かったのである。

加賀海岸でクラブカップを

しかし、今回の場合そういう縛りはほとんど無かった。交渉相手は対石川県、しかも彼らの活動力から言って、こちらの提案は十分に受け入れられるものであろう。(石川県協会さん、ごめんなさい)もういちどこのトレインで大きな予算の動く大会を企画して、地図をもっと完全なものにしてあげて、その後石川県協会に地図財産としてプレゼントするのが一番の解決方法。

「大きな予算の動く大きな大会」が何か? それは自明だ。幸いにその大会の会場レイアウトも可能な環境に恵まれている。

そもそも、このトレインは自然にできた訳ではない。砂の被害と闘いながら、人類が嘗々として築き上げたトレインだ。いってみれば、それも昔の人から受け継がれた財産。

北欧の本格的トレインに比肩する加賀海岸。欧州遠征することなく実現できる、フラットで、見通しの無い、しかも微地形満載の高度なナビゲーションを要する加賀海岸トレイン。

人類が築き上げた財産には、最高の地図という財産で応えていこう。

答えは決まった。オリエンティア集中地区からは、遠距離になってしまう。少し参加者は減るかもしれない。しかし、このトレインにはそれ以上の魅力と財産性がある。遠距離という否定的な考えはこうした思いを打ち消す力には微塵もなるはずも無かった。

競技を支えるよい地図を

加賀海岸の地図精度は、2007年10月の全日本リレー大会直前に行われた松くい虫被害を食い止めるための大伐採作業による切り開きブルドーザー道

が、地図修正が追いつかなくなるほど縦横無尽に形成されても、特徴物間のズレが問題になることなく、競技会が成立したことで実証された。

全域にこまめにGPS測量を入れ、丁寧に調査を行ったからこそ、これを2001年に行われたインカレショート大会当時の地図をざっと修正するだけで終わらせていたら、このズレは競技の成立を危うくしていた。

地図の高精度化とその財産

世界的に見ても、2002年以降O-MAPの精度は格段の進化を遂げていて、加賀海岸のような難解なトレインの地図作成は、それに対応できるだけのスペシャリストによるしかない。

加賀海岸のトレインは自然のトレインではない、砂の被害と戦い、人類が嘗々と植林を続けてきた結果できた森林、いわば人類の財産である。この森林は、オリエンテーリングの本番欧州のトレインと比肩する最高質のトレインで、日本にありがちな大きな線状特徴物、ヤブ、急斜面などに妨げられることなく、森の中を自由に駆け回れる。かといって、低い松の木は先の見通しを遮り、方向維持が難しい。つまり、最上級のナビゲーション技術を問える垂涎のトレインで、オリエンテーリング界にとっても最大の財産である。そこに時の最高技術が投入された最高精度の地図を残すことも、また人類の叡智が生みだす大きな財産である。

これらのことを可能せしめるために、スポンサーが期待できず、自前の参加費で何とかしないとイケない環境の中、将来の大きな大会、つまりクラブカップ2008まで見越して全日本リレー2007の地図作成を完遂することにした。

(山川克則)

(関連記事が本誌後半にあります)