

加賀の海岸物語

インカレショート2001 からクラブカップ 2008 にかける想い

山川克則

日本最高峰のトレイン加賀海岸。この図化を自分がやらずして誰がやるのか。



加賀海岸の思い出

石川県協会の小林さんから、地図製作および当日の運営（主に演出面）の依頼があった。過去に当地では、ショートインカレ2001が開催された実績がある。（注：2001年秋開催当時の名称、今は“インカレミドル”と称する）

当時も最上質で難解なトレインを、海外一流マッパーといっしょに地図製作に関わった実績から、当方に話が持ち込まれた。他にあの難解なトレインの地図製作を力量面・時間面で責任をもって遂行できる人材が国内では見当たらない、というかこれこそ専門家の行うべき仕事という自尊心もあって引き受けることにした。

しかし、ショートインカレ2001当時と比べてオリエンテーリング界の参加者動員数は、圧倒的に減少している。

こここのところの全日本リレーは、ショートインカレとのコラボレーションが実現した長野県菅平高原での750人を例外として400人前後で低水準のまま安定した動員数となっている。

全日本リレー2005（岡山県）では、行政からの資金援助がありそれで、地図製作費ほぼ全額を工面した。

全日本リレー2006（兵庫県）では、行政からの援助は一切無し、すべての工程をボランティア活力（地図調査者の交通費すら一部カットされたと聞く）で乗り切ったそうだ。

しかし、石川県の人材は兵庫県にはるか及ぶべくもない。加えて専門家で

しか処置できない程の難解なトレイン、でも日本が誇る最高質のトレイン、このトレインで全国の選手をお迎えしたい。行政や地元企業からの援助もきわめて少額なものしか期待できない。地図に割ける予算は50万円打ち切り、これはショートインカレ2001当時の地図予算の半額すら大きく下回る。

ショートインカレ2001当時の地図資産（いわゆる旧地図）もあるし、まあなんとか工夫してやってみよう。そんな中での出発であった。

2001年の状況

まずは、ショートインカレ2001当時のマッピング事情から、レビューしてみる。

2001年のショートインカレを控えた当時、加賀海岸の難解なトレインを図化するために行った大きな施策は次の2点であった。

- (1) 海外の一流マッパーの招聘（ペローラ・オルソン氏）、国内マッパー（私等）との交流によるスキルアップも期待
- (2) ハーベイ社（英国）による調査ベースマップ図化

失敗した空中写真からの図化

2.は、行政図を調査原図とするのではなく、空中写真（航空写真とも言われる）からオリエンテーリング用に専門的に図化した原図を作成することで、本場欧州では最も一般的なO-MAP作成手法である。

一般的な基礎図の図化ではコンタ引きは測量成果など利用して大雑把に引かれるが、これはオリエンテーリングも出来る専門の図化技師が、写真から読み取れる等高線の流れなどを出来る限り表現していく。

疎林が多い欧州では、詳細に地表面の様子が写真から見て取れ、細かい点状特徴物の位置まで特定できる。しかし、日本のように密生した森林では、地表面の様子までは判らない。

今までも富士山麓はじめ各地のトレインで調査原図を欧州のオリエンテーリング専門図化会社に依頼したことがあったが、思うような成果が得られていないことは事前に了解していた。技量の低い技師などに当たったら、等高線がそこで交差しまくるというひどい成果図だったこともある。

しかし、加賀海岸は普通の森林より

は地表面は見やすいだろう。行政図は、管理道以外まったく何も見るべきものがないほどの出来。・・・ということで空中写真図化を依頼することになった。

で、結果は我々期待と投資（約30万円）を完全に裏切るものであった。森林の粗密の要因以外でも、加賀海岸のトレイン位の微妙な高低差では、空中写真からの立体視をもってしても、まったくのお手上げ状態だったようだ。

地道な調査の日々

結局、初期の段階で、図化原図の使用を諦め、地道な歩測とコンパスワークを多用する調査となった。それでもそこは世界に名を馳せる名マッパー・ペローラ氏、当時としては画期的な地図を我々に残してくれ、ショートインカレ2001はまあ順調に終えることが出来た。しかし、能力・時間などの要因でいくつか表に出なかった（出さなかった）問題もあることにはあった。

以下にそれを紹介する



ペローラ・オルソン 加賀の森を背景に

1. 会場の小学校付近の植林に規則性がない林の調査を、ペローラ氏が残していった。

つまり、彼は植林の規則ラインをひたすら構造化し、その中を順線りに埋めていくという調査をしていた。歩測とコンパスだけが頼りでは、仕方がない手法だ。つまり、規則性が見られない林の部分は、用意された原図だけではあまりに難解で、世界のペローラを持ってしても極めて骨の折れる作業であると悟ったのだろう。

彼の滞在可能期間の問題もあって、結局そこはそのまま手が付けられないまま国内マッパーの担当区域となった。当時の我々の技量ではいくら時間をかけたとしてもそこは歯が立つものではなかった。結局訳がわからないまま、何となくこんな感じかな程度の地図で、

コースも極力そこには入れない、付近のコントロールもピークなど出来るだけ大きな目立つものに設置することで、当時は乗り切った。

2. (植林ラインの規則性が見られる区域でも)いくつかの細かいコントロールで、コンパスアタックがずれるという指摘が聞かれた。試走で出来る限りつぶしたつもりであったが、インカレ本番直前に選手権コースを試走した村越(当時全日本チャンプ)からも同じような指摘があった。当時の力量ではこれ以上はどのようなも無かった。

地図の高精度化の波

だが、同じ2001年度の後期になってから日本でもGPS測量による図化原図を使用する手法が始まった。これは米軍が軍事情報専用に使ったデータが開放されたことによる。そして、PC上でのオリエンテーリング地図作成ツールOCADの高性能化も相まって、0-MAPの高精度化が世界的な傾向となった。

IOFのweb記事をもて、この動きは2002年から始まった、とされている。

わが国の地図作りも、この3つの要件(海外一流マッパーとの交流、OCADの高機能化、GPS原図の利用)が満たされ、2005年の世界選手権誘致も決まって、0-MAP高精度化の世界の流れに追従していくことが出来た。この年を境に愛知・栃木などから高精度の地図が次々と発信されるようになっていった。

加賀海岸の調査2007

さてそんな中、今回の加賀海岸のトレインに最新の手法をひっさげて再度トレイン入りしたのが2006年12月。

まずは縦横無尽にGPSを担いで基本ライン、確実な点状特徴物の位置確定に走り回った。スタッフの時間的都合から石川県側からは人材を出してもらえず、病気持ちで満足に走れない自分が、結局10数日かけて全域のGPS測量をした。ショートインカレの時に指摘された2.のズレも実証することが出来た。

5月に入り、本格的なマッピング作業の日程を取ることができた。で、旧マップを下絵に敷いて、それにGPSデータを乗せて原図としたのだが、どうも高精度化に慣れてしまった今の私の目には、どうにも地形イメージの合わない場所が各所に散見される、それらをきれいに繋げて、全部をすっきり表現させることがかなりの困難な作業に思えた。

上記1.の区域の宿題を先に早く解消

しておきたい、という気持ちもあったが、結局、何度も何度も等高線を引き直すうち、中央線より北西側(海側)全域に渡って、等高線を1本減らせば、うまく全ての地形が収まりそうだと見立てた。で、それは次の調査タームであった7月の調査まで引き継がれた。地図の一番南東はじの、どうにもこの地形を表現するには等高線が多すぎるよなあ、と感じていたところまで北西から始まった等高線減らしの旅が続き、その表現もうまく収めることができ、自分の見立てが正しかったことを確信した。

一応解説しておく、5m間隔の等高線では、上級者間ではこういう問題はまず起こり得ません。ボランティアマッパーの2次調査ではまますういことも起こります。

つまり、2.5m間隔の等高線を全部の地形をうまく表現してなおかつそれをきちんと繋げる作業は、5m間隔地図の2倍以上難しい最上級の作業だということです。

また、会場付近県道沿いの旧地図で緑に塗り潰されていた区域がその後の森林整備作業の結果、使えるようになっていた。会場周りのループコースを実現する為にも、そこは自分が新規にきちんと調査をすることにした。中央線より北西側は全域等高線いじりが必要。それ以外の区域は、ペローラの地図でも十分な精度を依然保持していたので、時間の制限もあって石川県の小林さんに調査を任せてしまった。

松くい虫被害の広域伐採はあるにせよその区域の等高線は結局ほとんど変更されなかった。

すでに50万の地図作成予算では、もうどんな工夫を施すにせよ決してカバーできない状況になっていた。さてどうするか? このまま自分ひとりが泣けばいいのか?

地図は他の大きな大会と共有

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。

激変!全日本リレー直前

さて、全日本リレー直前に問題になった大伐採作業についても触れておかなければならないことがある。大会の記事・感想からは、直接に語られなかったある事実とは?

ご承知のように松くい虫被害をこれ以上広げないための大会直前の大伐採作業(聞くところによると消毒が満遍なくいきわたるための保守道とか)によって、大会時には同じ伐採道でも、4種類の表現が混在してしまう結果になった。



消毒用作業道 ウッドチップが敷いてある

- 1.きちんと現状どおりに修正され防火帯の表現、
 - 2.道の表現、
 - 3.切り開き、
 - 4.何も修正がされていない
- (それによってつぶれたコブとかもあるとの解説まで前日のテクニカルミーティングで行った)。

1~3は地図を刷り上げてから発覚し、もういちど刷りなおしたものの、大会直前にも伐採道が入り、4.まで加わってしまったのである。無駄になってしまった地図は「幻の地図」として、各県協会を通じて参加者にプレゼントされた。で、これらの後から付け加えられた1~3の地図表記は、私からみれば満足のいくものでは決してなかった。それまでの基図調査は、GPS原図を元にランナーが認識できる微妙なわずかな曲がりとかまできちんと丁寧にやっていただけに、対症療法的にとって付けたように加えたものだったからであるが、それでも競技を成立させるのに十分なものではあったことを、私も前日トレインに入り自分で確認した。

というか、これがインカレショート当時の地図を若干直した程度のものであれば、歪みが吸収できておらず、手がかりが少ない状態での直進なら問題にならないが、こう縦横無尽に線を入れられれば、競技の不成立云々が表面化するくらいのズレ問題になっていたであ

ろう。

先ほど、石川県の活動力をコメントしたが、予算がないのだから旧地図ほとんどそのままチェックだけして大会をやれば良いではないか、という旧来の役員の方々との意見の戦いはそれなりにあったし、そこは小林さんに石川県の意見を代表して矢面に立っていただいた。その点に敬意を表するとともに、それだけに GPS を使用してズレのないきちんとした地図を作っていたことに、心底ほっと胸をなで下ろした。

その後加賀海岸

こうして何とか無事に全日本リレーは開催された。しかしその後のこの森林がどう変化するのか予断を許さない。オリエンテーリングの開催が不可能になることはないだろうが、トレイン内が激変する可能性はある。全日本リレーの2週間後には、植樹祭も開かれるらしい。そこで、新年度の組織改変に合わせて渉外も改めて行う部分が多いので、より詳細な具体的な準備は新年度早々に行うことにした。まず、ここで翌年クラブカップリレー及び関連大会を開催することは決定とし、前年度中に出来る準備から始めた。

まず海水浴場の状況調査を行った。ここの海水浴場の「海の家」はお盆の頃には店じまいしてしまうとのこと。夏休みのレジャー中の方が何かと回りの運営協力も得やすいし、参加者も長期参加しやすいだろうと思い、これで8月第4週なら開催できそうだと感触を得る。それでも、まだ海水浴は可能なので駐車場を占有するわけにはいかない。そもそも海水浴場の駐車場全部をもってしても、全日本リレーの参加者の車は収容できても、クラブカップの参加者の車を全部収容するにはちょっと怪しい。

で、図が最新のトレイン状況(4月20日現在)である。全日本リレーの頃は伐採の程度によって4種類の表現が混在してしまったが、もともと目的は同じもの、伐採道(消毒用の管理道?)に関しては、すべて作業が終了しており、数メートルおきに識別記号のついた札も刺してあった。全日本リレー当時よりさらに伐採道は増え、トレインはより小さなブロックに分断された形になってしまっている。これらは、写真のようにすでに木材チップが敷き詰められ、O-MAPではISOM記号506で表現するのが適切な小道となっている。

また、松の被害は、私が全日本リレー



一 当時に認識した被害区域(図のねずみ色の部分)からは広がってはいない。とりあえずは、食い止めるところまではなんとかなつたみたいでほっとしている。トレイン内の方のねずみ色部分は、全日本リレーでも使用され、風景に記憶のある方も多いだろう。当時はまだ伐採後のお片づけ中といった感だったが、今は完全に片付いて、全域がセミラフオープンとなっている。これから植樹などで、森林をよみがえらせていくことになるのだろう。

一方、北西部の広大は被害区域は、まだ荒涼とした風景のまま。その中に、伐採道だけが浮き上がって見えるという状態。私が昨秋見た風景とあまり変わりが無い。今度のモデルでは、もう少し地図を拡大してこのギリギリ生き残った森林部分まで地図にして競技していただく、哀れな病気になった森の姿も競技する皆さんの目にきちんと焼き付けていただこうと考えている。

そもそもこの部分、昨年の全日本リレーに関しても、もともと最初の計画は、砂丘林全域(ラムサール条約による保護区域を除く)を地図開発して、インカレロング2007とコラボレーションの予定だった。それが、荒涼としたこのような状態変わり果てたことが判明して、インカレロングは返上、全日本リレーだけになったという経緯があり、そこで地図作成予算にも狂いが生じた。

今後もっと大きな波が来る

ここで、また話が少しずれますが、

この機会なので少しだけ触れておく。こうした、地図資産の共有、大きな大会同志の協働(コラボレーション)という発想は、今後もっと大きな波がやってくるだろう。全日本リレーとクラブカップどころのレベルではないもっと大きな波だ。この号が発行配布される頃には、表面に出ているかもしれない。

なぜならば、こういう工面をせずに今の状態・今の参加者数で踏ん張り続けるのは、よい地図や色々な企画を提供し続けるのは、それは身を削る自殺行為であって、その先には身の破滅ではない状態であるということなのだ。

すべてがボランティアベースで、毎年誰かが責任をもって継続と質の維持にコミットメントできるのであれば、それも可能だろう。

私もボランティアベースの部分はあって然るべきだし、そもそもそういうものだという主張も理解できるが、それでもコアの部分ではフルタイムの人間でしか責任を取りえないと思って起業した。継続性が目に見えて判るモデルをきちんと示すこと、これは今後もっと色々な場面で提案提示していくことになるだろう。

(山川克則)