

## 【#23・re. Tehachapi Loop】

- 先ず画面の構成について ご案内します。
  - ・ 映像は 第9トンネル東口から始まり 中程での第10トンネル西口場面を挟んで 第9トンネル西側での終了 です。
  - ・ トンネルの位置関係については <http://hewgill.com> → Photo Gallery → Trips → Tehachapi Loop (のうちの Aerial Photo) の順で検索できる写真映像でご確認ください。
  - ・ 北半球にあるため方位設定は我国と同じです。 写真映像では 第9トンネルは中央付近の交差箇所 第10トンネルは右端に位置しています。
- 以前 テハチャピループの情景を模倣して一旦は画像作成したのですが 結果的に公開を断念していました。
  - ・ 断念した経緯は 上掲《#11・Tehachapi Loop への思い入れ》をご参照ください。
- 先般 第10トンネルのバイパス“#10 tunnel bypass”を含めた改良の様子映像が YouTube に投稿されているのに気付き 改めて考え直した結果 此度 既存のレイアウトを修正して公開することとした次第です。
  - ・ 竣工時期は 開示資料では 2016年9月とされています。
  - ・ 施工以前は 第10トンネルの西側で本線(単線)に側線(Walong側線)が合流していました。
- 公開を再考することとなった背景には 次のようなことが挙げられます。
  - ① ドローンにより撮影された公開作品が多数存在し 複数の作品を参照することで 地勢地形の確認内容が 以前入手していた内容よりも細密性の観点から非常に優位にある。
  - ② 私的な側面として 近年公開された VRMcloud システム仕様が関係する。同システムに対しては仕様上から VRM5 システムに対するよりも 修景の抽象化(あるいは“見立て”)により一層の専念をしていたこと が契機の一因となった。

《抽象化の理由》は

    - ・ システム部品は実物の 1/150 の精度で設計されているが VRM5 システムでの許容されたレイアウトの最大寸法は HOゲージ模型 20m 平方相当であり これは 実在世界にあっては僅か 3km平方の範囲に相当する。

したがって 仮想現実として対峙する姿勢が前提となる。

〔因みに“VRM”とは“Virtual Railroad Models system”の頭文字である。〕
    - ・ 殊に VRMcloud のシステム上での許容最大範囲は更に狭小の 4.8m 平方とされていることから 狭小性を感知させないような修景方法の模索 を必要としていた。

以上の状況から帰結した

《物理的に構築物等を写実的な模写とすることは不可能であり 必然的に鉄道施設以外の構築物を抽象化あるいは見立てすることが妥当となる》

との判断が根拠となっている。

- しかし 懸念事案がすべて払拭されている訳ではありません。
  - ・ 依然として 走行する列車の重厚な雰囲気醸し出す方策を見出し得ていないこと と 現地の気候風土には 乾燥季と湿潤季とがあり 各々の季節の地表の様相は極端に相反していて 我国内で見慣れている風景とは非常に相違している という両事象に関しては 画像の包括的提示方法が和風であることに妥協せざるを得ない との結論にしました。
    - 因みに 東方域はモハービ “Mojave” 砂漠です。
  - ・ また 第9トンネル東側の信号機が アーチ型から独立型2基へと付け替えられているのですが 現示システム情報を未取得のため信号表示に正確性を欠いています。 ご容赦ください。
    - なお 当作品では この信号機は指標物としての位置付けです。
  
- 画像の特性について
  - ・ 当作品は VRMcloud 仕様での設定を VRM5 仕様での画像生成としています。
  - ・ 現地では 推奨されるサイトなどの特定地点での眺望が優勢です。
    - 本作品は 動的視点によるものを加味してみました。