

# 巨大米国系テーマパークの 本邦初進出と地域融合

—浦安市民の視点での30数年前の回顧

First Invasion of Gigantic US Theme Park in 1983 and Regional Assimilation  
from a Urayasu Citizen's Point of View

小 川 功  
Isao OGAWA

## 要 旨

昭和58(1983)年米国系巨大テーマパークが本邦に初進出した際、遊園地、ホテル、航空、旅行等の観光関連業界に衝撃を与えた。独自の観光デザインを振りかざす米国人指導者の猛威に運営会社の社員でさえ辟易した。こんな中で“黒船”が到来した地元浦安には“攘夷”“反米”の大漁旗もなく概して歓迎一色であった。水質汚染で生業の漁業が立ち行かず、漁民の総意で漁業権を泣く泣く放棄した町が思い描いたコミュニティデザインこそが「東洋一の遊園地」だったからである。町民の夢を社名に戴くオリエンタルランド社が社内外の障害とりわけ身内筋からの「妨害や邪魔」を乗り越え開園出来たのは地元の熱望あればこそであった。

本稿は巨大パーク開園前後の日米双方のデザインの相克と地域融合問題を、一観客として市民として取引企業社員として、そして何より当該巨大プロジェクトの融資に関わった金融人の生き残りとして回顧したものである。①勤務先金融機関の大先輩と浦安沖埋立事業との因縁、②約40年前の埋立地の殺風景、③GHQと畏怖された派遣部隊との軋轢、④和洋の和解と融合、⑤パーク成功の要因等に言及しつつ、最後に浦安のパークがホンモノか否か、鉄道愛好者として名高いウォルトが当初鉄道パークを夢想し創設したアナハイムに存在するのに、浦安には見当らない重要なアイテムに関する筆者独自の見解を述べる。

キーワード：東京ディズニーランド、オリエンタルランド、日米デザインの相克、地域融合、外周鉄道、日本生命、国崎裕

## I. はじめに

本稿では昭和58(1983)年の巨大米国系テーマパーク・ディズニーランド(以下単にパークと略)の本邦初進出に際して米国ディズニー社(以下単に米側と略)流儀の「観光デザイン」と、提携先のオリエンタルランド社(以下単にOLCと略)をはじめ、関係業界、地元浦安市など本邦サイドの「コミュニティデザイン」との間の相克・融合過程を主に筆者の実体験を通して回顧してみたい。ごく簡単な例でいうなら、お正月の定番である羽織、袴姿での2大人気キャラクター商品発売といった、一見何でもなさそうな軽いテーマに関してさえも、「『GHQ』と日本人スタッフの間に意見の食い違いがあった」(S59.4.6読売⑥)と報じられた類いの日米文化の相違に基づく軋轢と解決である。

この種の規模の大きな観光開発と地域の受容に関わる問題を真剣に論じたニコスは受け入れ地域の「地域同化容力」RAC<sup>1)</sup>が大きいほど、そして観光部門と地域の社会経済構造との間の不一致が小さいほど、その観光開発は地域の発展の実現にヨリ貢献的であると結論づけた。ニコスは観光と地域の他のすべての諸部門との積極的な相乗効果を発揮できるようなタイプの開発を行う必要があるとする。

昭和48年米ディズニー社のスタネックがパークの海外進出候補地として日本とヨーロッパを調査した際の主要調査項目は「ディズニーのブランドの受容性や経済の安定、成長要因、文化的な特徴、旅行の傾向」<sup>2)</sup>(伝記, p230)であり、ニコスの挙げた諸点を含め、正に「地域同化容力」そのものに着目したことになろう。後年ディズニー社がフランス進出を計画した段階で、前もって予想されたことではあるが、フランス知識層から「文化的チェルノブイリ」とのパーク排斥運動が引き起こされた。(D社会, p288)

その一方で東京ディズニー・リゾート関連事業所等が市域の相当割合を占めるディズニー“城下町”浦安市は、異端の遊園地・タワー等の侵攻に徹底して不寛容だった奈良や京都とは異なり、所詮戦後の新興埋立地だから観光騒音にも連日の花火にも比較的寛容なんだろう…と考えられそうだが、事実はそんな単純な話ではない。江戸前の海産物採取・販売を生業としてきた漁師町・浦安が昭和30年代ごろから工場進出等に伴う水質汚染で次第に苦境に立たされ、最終的に33年6月11日周辺製紙工場からの黒い廃液事件を契機に漁業に見切りをつけ、35年5月3日地域コミュニティの主力産業を漁業から観光業に全面転換するコミュニティ・デザインを漁民・住民自身が貴い流血の犠牲を払いつつ全面的に受け入れたという公害反対の闘争史<sup>3)</sup>が背景にある。こうした「工場に殴り込みをかけたぐらい過激」(高橋⑨)で「荒々しい気性の持ち主」(高橋⑫)浦安漁民の徹底的な非寛容が、煙の出ない廃液を出さない「東洋一の遊園地」誘致運動への駆動力となったのであって、決して住民が寛容であったわけではない。

また筆者の居住する地区名・富岡は境川河口で広大な養魚場を運営していた人物の名前に由来するが、ここにも先駆的な闘争史<sup>4)</sup>が眠っている。浦安に長らく居住し、こうした激烈な闘争史を郷土博物館企画展等で学習してきた筆者ではあるが、一面ではニコス流の観光と地元との間の一致点が大きいため、一住民として広大なパークエリアを決して“進駐軍”の統治する“米国領”とは感じていない。しかし以下に詳述する如く、本邦に類例のない巨大テーマパーク進出当初の段階では、まさに“黒船到来”並みの大騒ぎが各所で渦巻き、まかり間違えば、「カタカナばかりで何がなんだかわからん」（芳中、p80）との受入れ側の本音にあったような、“米国領”と感じさせかねないリスクの可能性をも的確に指摘したニコスの分析には鋭いものを感じる。

なお研究倫理上、筆者に課せられている諸制約・諸要請としては、①個人情報保護、②企業秘密、③職業上の守秘義務、④その他取材先、情報入手先等との信頼関係に基づく諸制約など、各種各様の態様が存在する。また、当然ではあるが観光社会学徒として自己の知見の根拠を開示する義務、自己の認識し得た有益な資料・情報等を研究者の共有知的財産形成のために、保存・公開・公表する責務もあろう。たとえば東京ディズニー・ランドの開業前後の尋常でない状況という観光社会学にとって意味のある情報等を後世に正しく伝達する価値は決して小さくはないと考える。浅学非才の筆者とてこれまで当該テーマパークの発生の基礎的条件や遠因・原因・阻害要因等に関連する関連論文・論考・コラム等は別記<sup>5)</sup>の通り数余に達したが、中心課題たる東京ディズニーランドそのものの成立過程と展開の分析にはあえて踏み込むことは金融機関で枢機の機密事項に携わった専門家の矜持として努めて遠慮してきた。こうした金融人としての守秘義務と、学徒として保存・公開・公表する責務の二律背反の中で筆者は現時点では注記<sup>6)</sup>のような考えに到達した。総じて公開情報に準拠して関連する自らの記憶や純粋に個人的見解<sup>7)</sup>を述べることは金融人として終世遵守すべき守秘義務を大きく逸脱しないものとする。

## Ⅱ. 浦安市民となるまで

### 1. 浦安の様子

このテーマパークの創設期の状態は数里四方、見渡す限り木一本生えていない、全く何も無い空漠たる一面の荒野原の上に人工物を築造しただけの文字通り「砂上の楼閣」であった。現在ウラヤスの名は東京ディズニーリゾートの所在地として国際的にも認識されているが、パーク開園前は決して高い評価を得ていたエリアとは言い難い漁師町に過ぎなかった。奈良、多摩丘陵、富士山麓等々、合計20にも達したと噂される他候補地と比べ、観光社会学者の須藤廣氏は「風光明媚とは言えない漁師町浦安の方が…候補地にふさわしかった」<sup>8)</sup>としている。同じく遠藤英樹氏

も「スーパーマーケットさえほとんどないような不便な住宅地だった」<sup>9)</sup> 浦安が開園後に急速に都市化したと観察した。昭和55年初めて計画地を訪れたOLC元職員・芳中晃氏も「そのころの浦安は、現在からは想像もできないほど…何もありませんでした。さらにその浦安駅から車で一五分ほど離れたところに、土のほかにはまったく何もない広大な敷地がありました」(芳中, p11)と書いている。

筆者は昭和50年代のはじめに、民間金融機関に在籍した当時、「海のものとも山のものともつかない」(高橋<sup>⑩</sup>、加賀見<sup>⑪</sup>)パーク計画書を見せられ、夢のような計画の実現可能性を検証する仕事に上司の指示の下、同僚や部下とともに日夜没頭した<sup>10)</sup>。筆者が直接の財務担当者として30数年前の浦安の何もない広漠たる埋立地<sup>11)</sup>に、仕事として幾度となく通い詰めているうちに、宝塚・阪神パーク等の私鉄遊園地への憧れが根底にあった筆者は昭和54年5月松戸の社宅から引越して以来約40年間原則として浦安に暮らしている。折良く関連不動産会社の分譲住宅が販売開始され、一面空き地だらけの茫漠たる埋立地に第一陣で入居、初代の自治会長も仰せつかった。

こうして筆者は縁あって、長らく東葛飾郡浦安町の時代から浦安市に住み続け、当初は遠来の観光客でも観光研究者でもなく、単に遊園地に関心がある一市民として興味津々の「まなざし」を絶えず向けて来た。当該土地会社は遊園地開業前に、早くから同社系列の「オリエンタルランド交通」<sup>12)</sup>による市内バス路線を順次開設した。また中央公園の脇に「パークスクエア」と名付けた郊外型ショッピングセンターなど商業施設も開業、京成グループ「京成ストア」の旗艦店をここに配置しており、同施設の愛用者であった筆者はさほど「不便な住宅地」とは思っていなかった。

## 2. 勤務先金融機関・日本生命と浦安沖埋立て

昭和30年代には「汐干狩や海水浴の出来る京成電鉄直営の臨海大遊園地」<sup>13)</sup>たる谷津遊園や、全国温泉コンクール第二位の栄冠を獲得した「汐干狩に海水浴一日楽しく遊べる海の温泉娯楽場」<sup>14)</sup>たる船橋ヘルスセンターなど、現在東京ベイ・エリアに展開する臨海型テーマパークの先駆形態が塩田跡地に林立していた。しかし、一方で京成電鉄の主要債権者で構成する「九行会」のメンバーの末席を汚し、後述の国崎が提唱した「東洋一の大バラ園」<sup>15)</sup>で有名な谷津遊園やホテル・チェーンなど同社観光施設をやむなく換金して資金化<sup>16)</sup>する“債鬼”の一端を担った苦い経験がある。本来観光施設の建設を支援すべき金融機関が逆の役割を果さねばならなかったことは誠に忤怩たるものがある。こうした観光施設待望者の反面で観光破壊者としての自戒反省の念を込めて、当該エリアの観光経営の苦闘・興亡を見続けて30有余年が経過するに至った。

そもそも筆者の勤務先と京成電鉄との因縁としては昭和11年5月と13年5月の京成電気軌道大株主の変化を見ると、筆頭株主の川崎貯蓄銀行40,893株、3位の川崎信託18,405株、5位の日

華生命 15,750 株の川崎財閥系 3 社（合計 75,048 株、9.3%）が大きく後退し、その代り京成傘下の成田鉄道が一時的な受皿として 79,900 株と一躍筆頭株主に躍り出た<sup>17)</sup>。川崎財閥が京成から資本を引き上げていくのと入れ替わるような形で日本生命は昭和 13 年 1 万株を新規取得して以降昭和 15 年⑤ 1.6%、昭和 35 年② 7.0%、昭和 55 年同① 7.6%など京成大株主としての地位を高めていくのである<sup>18)</sup>。

平成元年伊藤助成日本生命社長は梶原一明氏のインタビューに応え、浦安に同社が総合研修所を建設する背景を「日本生命は浦安にはエンが深い…埋め立ての当初から関係していた。京成電鉄の川崎千春さんが中心になって広大な浦安沖の埋め立てをやったんですが…ニッセイはずっと〈埋立〉事業に人事、資金両面で参加してたんです」（H1. 11. 25 日刊ゲンダイ⑦）と京成電鉄、浦安との深い縁の一端を語っている。まずボーイスカウト運動など青少年問題に関心の高い当時の日生社長・弘世現は草創期の劇団四季の最初の理解者の一人となり、自ら主宰する日生劇場での児童劇上演に意欲を燃やした。彼の持論として「いいものを見たときの感激はその人の一生を支配する」<sup>19)</sup> との考えから、かねて「いいもの、ていねいに仕上げたものを見る」<sup>20)</sup> 「ホンモノ」主義を実践していた。このためか、ドリームランド創設者の松尾国三より先に逸早く本場のディズニーランドを訪れたほどの熱心なディズニー派で、「その成果の要因は、ディズニーの真剣さ、ごまかしのない創造性のある企画にある」<sup>21)</sup> と独自に分析した。こうした「青少年に夢を与える健全な遊園地の建設」<sup>22)</sup> は「人々の心に少しいでも潤いを与え」<sup>23)</sup> るものと確信して、後に本命となる京成電鉄の主導で浦安沖の埋立地に設置しようと計画された「オリエンタルランド」遊園地でも「計画地がまだ海の底にあった頃だから、計画を危惧する声も当然あったが…社会的に必要な事業だと考え」<sup>24)</sup> て最初の熱心な理解者の一人となった。

弘世社長が米流遊園地計画に早くから理解を示している中、当時の副社長国崎裕は上述のような持株増加等を反映して昭和 31 年末京成電鉄の監査役に就任した<sup>25)</sup>。国崎は川崎千春京成社長と親交を深め、他のバラ愛好家とも語らっての提唱が実り、昭和 34 年「京成電鉄谷津遊園の中に一大バラ園を造ろう」<sup>26)</sup> と発起・設立した京成バラ園芸の取締役にも就任した<sup>27)</sup>。この国崎という日生トップはなかなかの戦略家で、昭和 26 年以来兼務した日野ザーゼル工業（日野自動車工業）の大久保社長と意気投合、日野のバスを売りまくる営業のプロ人材多数を傘下のディーラー各社に派遣して販促の側面支援を申し出る一方で、「日野のバスを買いませんか」とばかり設備資金の御用を承る財務部門で「地方バス業界への融資等の促進策を進め」<sup>28)</sup> るという、人材と資金供給の二面作戦を創始した功労者と伝えられる。昭和 36 年 2 月国崎から「全米の遊園地、バラ園視察」<sup>29)</sup> を勧められ、羽田まで見送られた川崎社長は谷津遊園のバラ園の「バラの買い付けに赴いた際…立ち寄った」（加賀見⑥）開園 3 年目のアナハイムに魅せられ、「ディズニー誘致を本気で」（高橋⑩）夢想した。このため後年「業績が急激に悪化したから…不本意ながら社長を降り」（高橋⑱）た川崎社長は本家の京成電鉄での評価はともかく、分家筋の OLC 側では「夢と魔法の

国の誘致の発案者…恩人」(加賀見⑫)と称えられている。昭和41年経営多角化の背景について「当社の場合は、鉄道自体の成績があまり良くないので、これを補う意味で副業をやってきた」<sup>30)</sup>と語り、その中核となる沿線浦安沖の埋立と遊園地建設計画に関して昭和40年「あそこヘディズニーランドのようなものを造ります」(京成, p44)、「これをやるについての資金調達の方法として…ただカネを借りるということではなく、“出来た土地をわけるから”ということで、協力してもらってる」(京成, p41)と明言している。川崎社長談話を受けて昭和42年首藤常務も「日本生命及び信託五社には融資してくれたお返しとして土地を優先的に分譲しました」(S42.8月刊経済, p31)と語った。こうして他の「銀行に埋め立てる海面を見せても資金を貸してはくれない」(高橋⑬)中、財務担当者だった川瀬・伊藤両歴代社長らが知恵を絞り、「できるはずがないとまぼろし扱いされた遊園地」(高橋 30)に対して先行き不透明なリスクを会社百年の計で必要とされる首都圏での研修所等の戦略的用地の先行確保でカバーするエクイティ・キッカー条項<sup>31)</sup>付融資の大英断を決意したことに起因しよう。社史には「B地区住宅用地を、京成電鉄および三井不動産、日本生命保険相互会社などに販売したのが当社の不動産販売事業の第1号」(社史, p36)とある。

石尾利勝元千葉支社長が京成系列の当地埋立企業に昭和38年3月13日取締役、同年5月29日常務として出向、この間昭和44年12月OLCは「一時事務所機能を上野駅前の日生ビルに移」(社史, p36)転、在任中の昭和46年8月死亡後も昭和49年5月29日後任として都市対抗で橋戸賞を連続受賞し野球殿堂入りした名選手の松井實財務第四課長が取締役として出向するなど出向者が続き<sup>32)</sup>、資金面でも率先して石尾常務らを全面的に援護射撃した結果、「日本生命及び信託五社から六十億円の融資をうけて工事資金に充当」(S42.8月刊経済, p31)との先の首藤常務の優先分譲発言につながったと考えられる。

筆者がまざまざと思い出すのはパーク案件への取組姿勢を巡る社内打合わせに同席した際の役員同士の意見交換の情景の一コマである。O審査担当役員は加州のナッツ・ベリー・ファームなど複数の同種遊園地をあわせ実査した信越出身の若手審査担当者S氏が苦勞して纏めた報告書をもとに当該案件の問題点をいくつか具体的に列挙したあと、「所詮は実在しない漫画の虚偽世界を単に具現化したもので、したがって長期的収支の見通しも絵に描いた餅同様の極めて空漠たるものである」といった趣旨の総括意見を述べたように記憶する。これはかならずしも当該役員の独断と偏見というわけではなく、当の高橋政知社長も「当初はこんなうまくいくとは思っていなかった」(高橋 28)し、OLC社内でも『『いける』との観測と『無理かな』という弱気な見方が交錯」(加賀見⑬)していたという。当時の常識では開園後30年間もお客が増加し続ける化け物パークになるとは到底考えられず、日本の銀行は概して「リスクの高いプロジェクト」(伝記, p233)と見て、米側が日本側の度重なる懇請にもかかわらず一銭たりとも出資に応じないのをその動かぬ証拠とさえみていた。また昭和57年度と同園への協調融資団のメンバーから三井系統

から距離を置く都銀2行が抜けたため、「通常、銀行が融資団から降りるのは、そのプロジェクトの見通しについて、不安があったりする」(S57. 10. 16 ダイヤ, p83) と不安視された。こうした世の中に広く流布していた、いわば悲観論の見方に対して、一方のk 融資担当役員は、O 役員と同じく漫画の世界を具現化した点を論拠として自らの信念を「ディズニー映画の主人公たちがそっくりそのまま園内にリアルに登場するからこそ、若者からディズニー映画を見て育った熟年層まで幅広い国民的支持が得られるのであって、それ故にむしろ手堅いプロジェクトだと評価できる」と述べた。

先の協調融資団でも離脱組の消極論に対して「積極論<sup>33)</sup>は、レジャーに対する考え方も変化し…東南アジア各地からの来園者も期待できる」(S57. 9. 27 金通) との判断だったと伝えられた。

同パークの真正性・虚偽性如何を巡る両者の観光社会学的論争は果てしなく続いた。すぐ側で両者の激しいやりとりを聞いていた筆者は、幼少期には何里もの峻しい山道を毎日徒歩で小学校まで通学したと常日頃述懐する会津出身の質実剛健派・O 役員はおそらく子供の頃にはディズニー映画と接する機会は少なかったものと感じた。大先輩のO 役員の年齢から察するに、戦時中の敵性映画<sup>34)</sup> 就中漫画映画など、持ち前の会津人気質から「ならぬものはならぬ」とでも認識されていたのかもしれないと想像している。これに対して堅物の硬派・会津人とは対照的なシティボーイを自任するk 役員は幼少期からおそらくディズニー映画等にも慣れ親しみ、キャラクター達の名前もご存じであったろうから、昔の列藩同盟 vs 上方ではないが、両人の生まれ育った風土の大きな差に基づく認識の違いは容易には埋まらないと感じた。協調融資団に副幹事格で全面応諾するとの最終的な決着<sup>35)</sup> までの道筋は必ずしも平坦ではなかったように記憶するが、今となっては残念ながら定かでない。

### 3. 国鉄京葉貨物線と駅予定地に謎のSL “放置”

浦安の地は江戸・東京との連絡は専ら通運丸などの定期船によっており、明治期の私設鉄道・総武鉄道(現 JR 総武線)が江戸川を北側の通ったため、長らく陸上交通に恵まれず、陸の孤島と呼ばれた。大正期には城東電気軌道の路面電車が錦糸堀から今井町まで開通、近傍の浦安の遠浅の海岸が「沖の十万石」<sup>36)</sup> として沿線名所として描かれている。

このほか実現しなかった“幻の鉄路”として、①大正初期の東葛人車鉄道の浦安延長計画から、②浦安を通過しようとして町民の反対を受けた成田新幹線計画<sup>37)</sup> まで、ピンからキリまで存在する。それらの諸計画のなかで、③オリエンタルランドに乗り入れる京成電鉄新線計画に言及しておきたい。『オリエンタルランド概要』という昭和40~41年ごろ OLC が発行した小冊子には、「京成電鉄計画線 東陽町より本埋立地域内を通過して千葉市千葉寺町へ至る新線を免許申請中」として、交通図には「地下鉄東陽町」から埋立地 C 地区・B 地区・A 地区を経て、「臨海百米道

路」と並行、船橋沖から「臨海鉄道」と並行し、千葉駅を経て千葉寺町へ至る「京成免許申請線」が描かれている。別の埋立地域の構想図にも「臨海鉄道」と一体化した「京成電鉄計画線」には①現舞浜駅付近、②現新浦安駅付近、③市川市行徳との市境付近の3カ所に駅が予定されていた。さらに現舞浜駅付近のC地区駅からは現在のディズニーリゾートラインに相当するC地区内を循環する「モノレール」が接続している。昭和40年当時の川崎京成社長の説明によれば、「あそこ〈浦安沖〉へディズニーランドのようなものを造りますから…そこへ鉄道を入れようと…地下鉄が東陽町までくるわけで…これを埋立地まで通して…オリエンタルランドにまず鉄道を乗り入れたいと…鉄道建設の申請を出した」（京成、p44～45）とある。具体的には千葉県がすでに確保している「湾岸道路」を指す「百メートル道路の建設計画に沿って鉄道用地…を原価でわけてもらってやれば、用地〈代〉が安くて済む」（京成、p45）との腹づもりであった。「一方では国鉄がほぼ並行して新線<sup>38)</sup>を建設することになっているんですね」（京成、p46）との対談者駒津恒治郎の問いに川崎は「国鉄では、なんの話もしないで、京成がいきなり申請を出したと…言っておる…が、われわれとしてはずっと以前から計画していた」（京成、p47）として、新線構想が「ずっと以前から」存在していた点を強調している。こうした「国鉄、京成の“水面下の争い”」（S55. 10. 25朝日 23）はその後も成田アクセスラインの新線争奪の攻防でも「国鉄案が通ったら京成の死活問題」（S55. 10. 25朝日 23）などと両者の宿命の対決が続く。

筆者も当地を初めて訪れた昭和52年ころ、現在の新浦安駅前一带の商業地に相当する広大な埋立地の一角にぽつんと旧型の古典蒸気機関車が一台だけ大事そうに保存されているのを見て、京葉貨物線計画があるだけで全く駅舎の影も形もない空漠たる空き地に「なぜこんなものが？」と不思議に感じた。これはどうやら当時 OLC が川崎社長のお声がかかりで埋立地に計画していた「交通博物館」<sup>39)</sup>用の保存機関車として、当時の奥山康夫元専務が各地で買付けたコレクションの片割れだったのではないかと推定された。「この計画はほどなく頓挫して…玩具メーカーのトミー<sup>40)</sup>に売却され」（馬場、p200）たため、この古典 SL は昭和55年ころのある日突然に杳として浦安から姿を消して、来たるべき動態保存を心密かに期待していた筆者らを落胆させた。その後、トミー本社工場で保存機を調査した方のサイトによれば、「九州鉄道が1896年に輸入したドイツ、クラウス社製 C 形機。国鉄を経て鹿島参宮鉄道に譲渡、1963年廃車の後もしばらく石岡で留置されていた。その後東京ディズニーランドの運営会社オリエンタルランドにより保管されていた。動態復活も検討されたようだがトミーに譲渡」<sup>41)</sup>されたものと判明した。昭和46年廃車後しばらくして奥山元専務が昭和45年万博に出展して話題になったクラウス17号に刺激されたのか、京成系列の鹿島参宮鉄道から同じクラウス社製 SL を買付け新浦安で保管中、筆者が見付けゆっくり現車の調査をしようと思っているうちに日本車輛へ運び出され整備の上、宇都宮のトミー工場で保存されたという経緯も納得した次第である。

一方昭和47年に蘇我—西船橋間だけが着工している頼みの綱である京葉線の方は西船橋以西、



浦安方面では駅舎の影も形もなく、住民としては一向に煮え切らない国鉄当局の曖昧模糊とした姿勢に不安を隠せなかった。千葉海浜ニュータウンを造成中の千葉県知事はかねて千葉側から都心乗り入れを強く要望し、美濃部東京都知事も「旅客も通せ」(S50. 11. 11 朝日 22) と要請するも頑固な国鉄当局の発想は「貨物輸送体系を一新するのが目的だから、客車なんかちよろちよろ走られては困る」(S50. 11. 11 朝日 22) という徹頭徹尾明治以来の「貨主客従」であった。しかしその後流石の国鉄も「複々線にして、旅客も走らせなければなるまい」(S50. 11. 11 朝日 22) と微妙に変化し、やがて「国電総武線と並行する『第二総武線』の必要性が高まり、五十三年九月、蘇我―西船橋間の旅客化が決まり…東京都心乗り入れルートが決定するまでは開業を見合わせた」(S56. 10. 8 毎日) という国鉄当局のなおもぐずぐず煮え切らぬ優柔不断な態度に怒り心頭の千葉県知事は京葉線早期開業を「県として国鉄に強力に要請したい」(S56. 10. 8 毎日) と県議会で答弁している。

昭和55年11月OLCが発行したパーク計画の小冊子掲載の地図にも千葉と塩浜の間を結ぶ「国鉄京葉線(予定)」が太い線で描かれているものの、なお公式には貨物専用のままのため駅設置の予定等は一切記されていない。実は初めて米側を現地に案内したOLC社員は駅予定地の棒杭を見せて「ここには、いずれ鉄道が通ります」(S63. 12. 1 朝日夕 19) と「立地の良さをアピールするなど懸命」(加賀見<sup>⑩</sup>) に売り込んだという。このあたりの事情について開園直前の特集記事では「将来は国鉄に乗って行くこともできる。現在、貨物輸送のみで暫定的に営業している国鉄京葉線に、一部旅客輸送の認可が下りており、五十九年度中には、西船橋、蘇我間の工事が完成する予定」(S58. 2. 3 日経夕<sup>⑧</sup>) と将来に言及している。

昭和58年6月江東区でも自治会で住民2万人の署名を集め新駅設置の要望書を運輸省・国鉄双方に陳情(S58. 6. 5 朝日 21) するなど沿線住民の熱望が高まってきた。昭和58年7月1日早耳のミニコミ誌は西船橋～新砂町間の旅客化が間近として、この間に「新行徳、新浦安、西浦安<sup>42)</sup>、葛西沖の四駅」(S58. 7. 1 浦安ニュース<sup>①</sup>) 設置と、一般紙(S58. 7. 6 朝日 22) に先立ち速報した。新浦安が二面、四線で快速がとまる本格的な設計なのに対して、なぜか旅客化にとって最重要施設たるパーク玄関口のはずの「西浦安駅は…一面、二線、快速がとまる設計ではありません」(S58. 7. 1 浦安ニュース<sup>①</sup>) と、甚だお粗末極まる設計になっており、今日のあのようホームに利用客が溢れる結果を招いている。筆者の勝手な想像だが、「貨主客従」の石頭の国鉄当局は一部の銀行筋と同様「パークの先行きについて厳しい見通しを立て」(高橋 28) 将来性を見くびり、利用客予想をかなり下方に見ていたという可能性もあろう。

昭和61年1月21日から西船橋～千葉みなと間の試運転が開始され、3月3日部分開通した。乗車した朝日の論説委員は「旅客線に切りかえられた」京葉線を「全国的に国鉄の貨物営業が切り捨てられる中で、幸運な路線」(S61. 3. 7 朝日<sup>①</sup>) と評した。この間、情報の少ない京葉線旅客化の動向を注視していた筆者も建設中の京葉線の工事風景を撮影し、一日千秋の思いで開通を心待

ちにしていた。

### Ⅲ. “黒船”出現か？

開業前の開設準備期間には「デザイナーや技術者」(高橋 27) など「アメリカサイドから派遣されてきたカウンターパートと呼ばれる責任者たち」(芳中, p80) が、「ディズニーの世界をきちんと伝えるため」(芳中, p80) 多数乗り込んできた。市民の目からも OLC 直営 SC 内スーパー「京成ストアー」等で買い物をする壮年の外人さんの姿が急に増えたように感じていた。社史で「技術関係者の来日が絶え間なく続き…日米間のコミュニケーションに苦労する毎日」(社史, p64) 「来日した各部のカウンターパートが米国流の『やり方』を植えつけ」(社史, p81) たど、さりげなく表現する内情は「ディズニーから二〇〇人が日本に派遣され…オリエンタルランドのスタッフに指示を出して」(伝記, p237)、「凝りに凝らないと気が済まない技術集団の職人気質」(高橋 27) から厳しく個別指導したため、「当時の部長や総料理長からは『カタカナばかりで何がなんだかかわからん』(芳中, p80) との声が続出、芳中氏も「日本とアメリカの習慣や進め方の違いなどで、ここには書けないような言葉で毎日喧嘩をしていた」(芳中, p80) と、“進駐軍”<sup>43)</sup> との当時の緊張関係を正直に告白している。従業員のみならずスポンサー企業からも「あまりに強気の交渉姿勢が…『あれは GHQ だ』と産業界でカゲ口を言われ」(S58. 2. 24 流通①) たとも伝えられる。

このころパークの建設工事が本格的に開始され、筆者も折りにふれて建設中のパークを道路上から遥かに眺めて暮らした。そのうちについつい欲が出て、ウェスタンリバー鉄道の路盤工事などの様子をより近くからなんとか窺えないものかと現場に近づいたとたん、恐ろしく厳つい顔の現場監督から大声で怒鳴りつけられる始末であった。「工事中で危険だから…」というレベルの注意喚起ではなく、米流の「明らかに企業秘密を漏らすな！」との米人建設スタッフからの厳命に基づく必死の侵入阻止行動ならんと肌で感じたので万事断念せざるを得なかった。何しろ「ショー/ライド工事」(長谷川, p99) と称された「最重要機密」(S57. 9. 16 産業) の詰まった遊戯施設内への立入は OLC 職員すら 50 名に限定されるほど「出入りチェックは厳重」(S57. 9. 16 産業) を極めたという。したがって浦安に暮らしながらも、目の前で建築中のパークの様子は文字通り五里霧中の状態で、市民に配布されはじめた『東京ディズニーランドニュース』に次々掲載された建築中のシンデレラ城などのカラー写真や「『スカイウェイ』の鉄塔が建ち始め…空中散歩が楽しみ」(ニュース夏季号, p1) といった記事から僅かに窺う程度にとどまった。建設本部長を努めた当事者たる長谷川芳郎氏自身の著書『魔法の国のデザイン』でさえ、「東京ディズニーランド…の情景の写真を使用するにあたって…著作権者」(長谷川, p3) の「有形無形の技術

ノウハウを保護せねばならない」(長谷川, p2) ためか、きわめて禁欲的で慎重な態度を貫いておられる。当事者の長谷川氏でさえ、ジャングル内の暖房法に関して「アメリカ側はその経験があり、日本側はそのような経験はない。経験と理論がぶつかった。大論争<sup>44)</sup>となった」(長谷川, p105) と記している。「“イマジニアリング” という価値基準しかもっていない」(長谷川, p113) 米側に対し、専らエンジニアリングを基準とする「日本側においては…誰一人として、ディズニーランドなるもののいかなる経験もない」(長谷川, p113) ゆえでもある。

## IV. パークと地域との融合

### 1. 『ニュース』誌の配布と市民招待

パーク関連面積が市の相当割合を占めるディズニー“城下町”の浦安市は、こうした新興埋立地だから、観光にも連日の花火にも比較的寛容なんだろうと考えられそうだが、事実はそんな単純な話ではない。昭和60年末に配布の「ニューイヤーズイブパーティ」チラシでは「午前0時、パーク内全体に“螢の光”が流れてのち、東京ディズニーランドの夜空に、除夜の鐘に代って音と光と色の芸術—花火が打ち上げられて新年の訪れを告げます」と誇らしく告知している。ゲスト向の文面「“螢の光”の大合唱がパーク中に響き渡り…夜空を染める花火が打ち上がり、華やかな新年の始まりです」と大差ない表現である。しかし近年の市民向文面は「花火の打ち上げを…予定しております。例年どおり、打ち上げに際しましては、十分注意のうえ実施いたしますので、なにとぞご理解いただきますようお願い申し上げます」と低姿勢に変化している。

企業側の地域との融合をはかろうとする気持ちは「本当の意味で地域社会の一員となるため…皆さんに一層深いご理解をいただく」(ニュース創刊号) 目的で昭和56年10月創刊され、開園前から「概ね3ヵ月ごとに…コミュニティペーパー」(社史, p77)として地元で無料配布され続けた『東京ディズニーランドニュース』に掲載された意欲的な啓蒙記事からもうかがうことができる。

熊川町長は日米間、親会社間で、「ギリギリの折衝が続けられていた時期」(高橋23)であり、暗礁に乗り上げていた昭和53年2月7日ロスアンゼルスに向けて旅立ち、米側のドン・テイタム会長に川上紀一千葉県知事からの「私は450万人の県民を代表し、貴社の浦安進出を心から歓迎するとともに、この計画が一日も早く実現し、成功することを念願するものであります」<sup>45)</sup>という招待状を手渡した。テイタム会長はディズニーランドを心待ちにしている町民の代表が直接招待状を持ってきてくれたことをたいへん喜び、「私たちの会社には世界中から進出の要請が来ています。私たちが長年かけて蓄積してきたノウハウはどれだけのお金を積んでも買えるものではありません。そのノウハウを日本に提供することをここにお約束します。いろいろな困難もあり

ますがディズニーの名において、このプロジェクトを必ず成功させます。そして、浦安を世界の観光都市にしてみせます」<sup>46)</sup>と直接浦安町民に向かって約束した。「これまでの千葉県への支援、地元への期待」(高橋 25) に支えられてきた経緯から OLC は「地元の浦安市民にこれまでの協力を感謝する」(高橋 27) ため昭和 58 年 4 月 15 日のグランドオープンを前に 13 日と 14 日の両日全市民をパークに無料招待する決断をした。昭和 58 年 1 月発行『東京ディズニーランドニュース新春号』には高橋社長の「オープンに先がけまして、4 月 12、13 日の両日を市民の皆さまのご招待日と予定させていただいております」(ニュース, p1) とある。同開園号にも開園に「先がけて市民の日を設け、みなさまへの御礼と完成のご報告を兼ねて、全市民のみなさまをご招待申しあげることいたしました」(ニュース開園号, p1) とある。昭和 58 年 3 月 18 日の完成式から事前の関係者招待期間がはじまる運営開始日で、以後 4 月 14 日までをプレビュー期間としてキャストの実地訓練が行われた。

筆者の当時の日記にも昭和 58 年 4 月 11 日「オリラン金融機関招待」、4 月 13 日「オリラン市民招待 ディズニー招待日」とそれぞれ得意気に記入されており、万難を排して両方とも出席したことはいうまでもない。というのはグランドオープン当日には折悪しく北海道出張が入ってしまい、念願としていた歴史的場面には立ち会えないことが決まっていたからである。

通常のガイドブックの特別バージョンである「浦安市民デーご招待記念 ガイド 83」巻末の市民への挨拶欄には「市制施行 3 年目、人口 8 万人の浦安市が“世界のウラヤス”となる第一歩」との熊川好生浦安市長の喜びの言葉と、「今後とも浦安市のシンボルとして…市民のみなさまの一層のご理解とご支援」を呼びかける高橋社長の歓迎の辞が例の両キャラクターとご二人の記念写真ともども掲載されている。

開園当初の『ガイドブック 1983』3 頁の「イラストマップ」にはトゥモローランドとファンタジーランド<sup>47)</sup>の間に「スカイウェイ」が架けられ、「東京ディズニーランドを一望しながらケーブルカーでファンタジーランド」(ガイド 83, p21) へ空中旅行が楽しめた。

またワールドバザール唯一のアトラクションである「メインストリート・シネマ」(ガイド 83, p11) という映画館では「昔なつかしいサイレントムービー」が上映されており、筆者が見た無声映画に登場する米国ロサンゼルス市バンカー・ヒルで 1901～1969 年営業していた観光名所「エンジェルズ・フライト・レイルウェイ」(H4. 2. 22 日経夕刊, H8. 2. 24 日経夕刊) のケーブルカーの動く映像が印象的であった。

さらに園内唯一の銀行店舗は当然ながら天下の三井銀行<sup>48)</sup>であり、宝塚とパークは多分に同根の要素<sup>49)</sup>があると信じていた筆者には当該銀行こそ、この場所に相応しいと感じられた。因みに以上述べた開園当初の筆者の立ち寄り施設は名称変更、改廃等により開業当時の姿をとどめていない。

グランドオープンした 4 月 15 日開園当日は「平日のうえ、あいにくの雨、このため朝方の入場

者は予想の三分の一にとどまり、当日券の売れ行きも低調…天候に足もとをすくわれるスタート」(S58. 4. 16 産業)となった。なおグランド・オープンの当日は折悪しく北海道出張中で立ち会うことが出来なかった。昭和58年4月20日に予約購入していた「パスポート」(大人3,900円)で開園後はじめて一般客として訪れた。保存している券面には「ご1名様、当日印に限り有効です」として黒字で「03 APR 20 '83」、赤字で「00 APR 20 '83」と前売り予約制度(次項参照)による日時がしっかりと刻印されている。受け取った「ライブ・エンターテイメントご案内」には「TODAY'S GOOD NEWS」として開園初週「4月15日(金)～21日(木)」の出し物が掲載されており、なんとかグランド・オープンと同一メニューを楽しむことが出来た。そして開業当初のウェスタンリバー鉄道の走行風景などを写真に収めたが、諸事情から掲載は一切自粛する。

## 2. 前売り予約制で当日券なし

日本の遊園地では「当日に入り口の販売所で入場券を買うのが常識」(S58. 2. 24 流通①)であったが、昭和58年1月1日朝日70面の全面広告には「毎日の入場者数を決め、入園日を指定した入場予約券を発売させていただきます」として、「1月5日より入場予約券発売開始」を公式に宣言した。また主として地元民向に配布を開始した広報誌『東京ディズニーランドニュース』は創刊号で自ら「テーマを持っているところからテーマパークと呼ばれ…」(ニュース創刊号, p1)に始まり、以下各号でも「すべてテーマに基づいたショーで…出演者は従業員、主役はお客様(ゲスト)自身」(ニュース春季号, p3)、「自動販売機のような血の通わないものは、極力排しています」「カスタディアル…パーク内の全施設をピカピカに磨きあげ…るための、最も重要な役割を演じています」(ニュース新春号, p4)などとともに、「『東京ディズニーランド』の前売り予約は、日本のレジャー施設としては新しい試みで…パーク全体がそのショーを集めた大きな劇場である…主旨をご理解いただけるかと思えます」(ニュース秋季号, p4)と講釈を垂れ、盛んに当該パークにしかない独自性をことさら強調する啓蒙活動を展開した。これら「東京ディズニーランドは“遊園地”ではありません」(ニュース新春号, p4) 式の異例の“ゲスト教育”の背景には今様「GHQ」と畏怖された米人参謀が「東京ディズニーランドは一つの劇場だ。歌舞伎座が…払い戻しをしますか」(S58. 2. 24 流通①)、「『ディズニーランドは、すべての施設がショーである。だから予約が必要』という論理を押し立て…日本人スタッフの意見を無視して強行」(S59. 4. 6 読売⑥)したと報じられている。開園時の「平日には、チケットを当日発売いたします…平日に入場予約券をお持ちにならずにご来園された場合、入園に際しまして、お待ちいただくこともあります」(ニュース開園号, S58. 4, p4) との「予約券中心の販売方法が日本の慣習に合わず」(S58. 6. 8 産業)、「『行っても入れない』という風評が広まり」(社史, p88)、ゲストから「不便との反発を受け、約二か月後には予約制を撤回」(S59. 4. 6 読売⑥)し、「当日売り券を増や

すなど日本の実情に合った販売方法を急速にとり入れ」(S58.6.15 産業)た。当初は「いまのところ昼間も前売り券なしの“フリ”の客を特例抜いで入園させ」(S58.5.17 日経)ていたものが、やがて「訪れた人は原則として入場できる」(S58.6.8 産業)緩やかな体制に大幅後退させるなど「事態の改善には数ヵ月を要した」(社史, p88)のであった。

### 3. 和食禁制から和食解禁へ

パーク候補地選定時に、OLC社内にも「富士山じゃ、かなわないな」(加賀見⑩)との悲観論さえ生んだ強敵である日本の象徴・「富士山ばかり気にして…魔法に掛かりにくい」(加賀見⑩)と忌避<sup>50)</sup>した米人首脳の一連の独自の発想に依拠するものか、開園準備当初から「ここは一つの夢の世界。食事に至るまでディズニーのイメージに沿ったものを用意しているので、にぎりめしなど、日常性を引きずって来られては困る」(S58.2.3 日経夕⑧)とか、パーク「場内は米国と同じだ。だから、食事米流でないで全体のイメージが崩れておかしい」(S58.2.24 流通①)と、「お弁当を広げる日常の光景が現れては、魔法が解けてしまう」(加賀見⑬)意味合いからの排日的論法が支配的であった。

園内には27もの多彩な飲食施設があり、ガイドブックにも決して米国流オンリーを旨とはせず「スタイルもさまざま。お好みの場所でお好みの味をお楽しみください」(ガイド83, p10)と味覚多様性を謳い上っているのにもかかわらず、実は開園時にはチラシ寿司、幕の内弁当を目立たずこっそりと出す所が各1店だけで「日本茶、みそ汁はない」(S59.4.6 読売⑥)という徹底排日ぶりであった。専門紙の金子記者は「根づくか米国式冒険商法」と題する特集の中で「年配者の間からは…日本茶が飲みたい…和食が欲しいという声が出るのは必至」(S58.2.24 流通①)と開業前から厳しく指摘していた。こうした「ゲストのみなさんの不満もメディアの批判」も「いろいろな批判がわき起こった」(加賀見⑬)実情を熟知し、庶民からの声にこたえるべく和食導入を懇願する日本側と、あくまで原理主義を貫徹しようとニベもなく拒絶する米側との間で、水面下でいかなる論争があったか否か知るよしもないが、開園3ヵ月目にしてようやく昭和59年7月20日園内初の「本格的な和食レストラン」が隠れるようにではなく、公式広報誌での告知<sup>51)</sup>を経た数寄屋風“公然施設”として堂々オープンした。弁当類など「外部からの持ち込みはすべてご法度」(S58.2.3 日経夕⑧)としたのと同様に、当初の和食御法度のかたくなな姿勢から、純和風おもてなし容認へと大きく方向転換した。当然に確かな需要があったためでもあろうか、「れすとらん北斎」は幻の「千葉県物産館」のように改廃の憂き目にも合わず長寿店舗として盛業中である。

#### 4. 想定外のまさかの雪掻き作業

屋外のパークは当然天候に大きく左右されるという宿命にある。現実に「雨模様で客足が遠のいた開園後十日間では二万人にも満たなかった日もあり、集客力を疑問視する向きも出ていた」(S58. 5. 17日経)ほどであった。しかし「スタート時こそ雨にたたられ低調だったものの、その後人気はうなぎ登り」(S58. 8. 25日経)に回復した。

また完璧の出来と思われた米国製手引書にも想定外の異常事態の発生があった。パーク基本計画策定の際にはフロリダとは異なり「東京はときどき雪も降る」(伝記, p235)ため、「雨や寒さの対策」(伝記, p235)も織り込まれたとしても、西欧信仰の拠点・原発に和製の津波が襲来して舶来万能の有能科学者が仰天した如く、昭和59年1月19日「未明から降り出した雪は、ディズニーランドをみるみる雪国に変え」(S59. 4. 4読売⑥)で“非日常”世界が到来した。およそディズニーらしからぬ伝統的な和風雪かき人海戦術の敢行を決断し、当然備えていなかったスコップ類を急遽初購入したものの、「連日の降雪に、除雪解凍作業も遅々として進まず」(社史, p88)陣頭指揮の名倉運営部次長は本家の「カリフォルニアとフロリダ。雪は関係ないからねえ」(S59. 4. 4読売⑥)と笑うしかなかった。その後市内在住の利を活かし筆者は南岸低気圧接近に伴う大雪時の交通途絶・超閑散を見越して同僚Y教授と同様な発想から幾度も入園を試みるが、肝心要の園内鉄道・電鉄も案の定除雪作業で運休、やはり運行再開まで長時間並ばねばならぬ“修行”に変わりはなかった。

こうした日米文化の価値観の相違と葛藤からくる様々な試行錯誤を経ながら、「日本文化の実情に合わせて改善を続け」(社史, p89)次第に双方の融和の着地点が見え始めたように見受けられる。「これから徐々に日本色を出していきたい」(S59. 4. 4読売⑥)との日本人スタッフの意向をも反映してか『東京ディズニーランドニュース』各号から露骨な啓蒙色が次第に薄れて行ったように感じられる。

その後のパークの成功は双方の対立が止揚され、「いつまでも米国ディズニーにすぎらないと何もできないのでは情けない」(高橋 30)とのトップの思いもあって徐々に「和魂洋才」とも評される独自のステージが確立された結果でもあろう。天皇陛下<sup>52)</sup>のご容態が案じられて折からの自粛ムードの中同社は昭和63年9月30日予定していた「千台を超えるマイカーを組み合わせミッキーマウスの形を描く催しを取りやめ」(S63. 9. 24朝日 27)、明けて平成元年1月には大喪の礼の「2月24日を臨時休業する」(H1. 1. 27朝日③)と発表した。映画をテーマにした第二パーク構想が始動した時、日本側は「舞浜とフロリダでは環境が異なる」(加賀見⑮)、「そのまま持ってきても日本ではうけない」(高橋 29)と直感、いよいよ平成4年7月米側から原案が開示された際に加賀見専務は米側に「そのアイデアに日本人の感性や日本的な文化の要素をいかに盛り込むか…日本のゲストが満足する『日本流』をより深く理解してもらうことが肝心」(加賀見

⑯)と考へた。昭和44年 OLC 入社で初の生え抜き社長となつた福島祥郎氏は「仕事を通じ、ディズニー精神と和の精神の共通性に気づき、以来、日本文化の探求を続け」(福島, p183)、パークの入口を茶室のにじり口になぞらえ「ディズニーの神髄は和の心にあり」(H21. 4. 17日経⑩)と気づき、「アトラクションに和風のものはありませんがパークには和の心があふれています」(H21. 4. 17日経⑩)と、こっそり社内だけではなく公開の場で、開園前には御法度であつたはずの「和の心」という禁句を明確に断言するまでに環境が変化した。半世紀前の「黒船騒ぎ」の一端を垣間見てきた年配者の筆者には時代の移ろいを痛感させられる歴代トップの発言であつた。

## V. 嬉しい“誤算”続き

### 1. 想定外のお土産需要

昭和58年12月2日の日経は「四月の開園以降、すでに七百万人を超える入場者を記録…客一人あたりの消費金額も見込みを四割上回る七千円に達し好調に推移」(S58. 12. 2日経②)と報じた。実は開園当初から「客単価は七千円前後ときわめて高い…土産物の販売好調が最大の要因」(S58. 5. 17日経)であつた。米側の賦課率が高い入場料収入と比べ、商品販売という「最もロイヤリティーが低いところの売上げが最も高かつた」(有馬, p173)ことは、OLCの経営改善に大きく寄与した。なお定量的分析は山澤氏の近著を参照されたい(山澤, p151以下)。

自転車で訪れる全くの地元客であり、取り立てて土産物を必要としないはずの筆者でさえ、他の「帰り支度を急ぐ客たちがみやげ物を買おうと売店に殺到」(S58. 6. 30産業)のお買い物ダッシュの物凄い熱気に煽られ、記念品の定番・パーク絵葉書はもちろん、アドベンチャーランド内のショップ「千葉県物産館」(ガイド83, p15)で、地元愛から千葉県特産のピーナツ類を購入した。またウェスタンリバー鉄道関連グッズとして米国大陸横断鉄道のポストカード、例の「お鼠様」の真影を押印できる記念スタンプなど格安お買い得商品を探し出して軒並み購入したつもりだったが、とても「一人平均二千円以上の土産物」(S58. 12. 2日経②)の標準層の域には達しそくない微々たるものであつた。貧乏な筆者にはとても手が出そくない高額なぬいぐるみなどのキャラクター商品が飛ぶように売れるこの意想外のお土産需要が生まれる背景を専門紙は夢と魔法の「TDL内の雰囲気があり…園内に一歩入れば確かに別天地」(S58. 6. 30産業)と“夢の国”の魔法にかかったためと分析した。その後、入園する都度「千葉県物産館」や「お鼠様」スタンプなど馴染みの品を探すが見当たらず、園内の商品内容はもちろん、店舗そのものについても絶えざる見直し・入れ替えを頻繁に行なうドライな米国流商法にも感心した。

園内だけでなく、京葉線ではなく東西線浦安の現在のダイエーの場所である「駅からTDL行



きのバスターミナルまででの通路は、なかなかの人通り。TDL 帰りの家族をあて込んだ…露天も登場」(S58. 5. 17 日経)し、暫しの外部経済を謳歌した。筆者が鮮明に記憶するのはそうした中にいかがわしい黒鼠の描かれた「ミツキ饅頭」<sup>53)</sup>なる非公認商品も混入されていた事実で、今なら違法だと大騒ぎになる“シロモノ”が堂々とまかり通っていたのも当時のゆるい時代性を反映したものであろう。

OLC 側の見込み単価は直営 SC のスーパーの実績等を参考にはじいた由だが、実際には百貨店を凌ぐ勢いで我々市民が日頃安価な生鮮食品等を求める際の消費行動<sup>54)</sup>とは全く異質な結果となり、高橋社長自身も「正直言ってこんなに売れるとは思わなかった」(S58. 6. 30 産業)と驚くほどであった。会社側が当然に参考としたアナハイムでの実績値をも格段に凌駕しており、知恵を授けた米側、会社側、それにクールな融資金融機関の事前予測のいずれもが「うれしい誤算」(S58. 10. 15 工業)となった。

## 2. 熱心なリピーターの激増

開園直前のプロの観光業者の予想も「ディズニーランドに一度は行っても二度、三度と行く人はいない」(S58. 4. 7 日経⑬)と見ていたし、「調査機関の予測の多くは悲観的なものだった」(H5. 4. 24 毎日④)とされる。詰まるところ、「最初がいいがすぐ飽きられて客離れが起こる」(有馬, p171)との大方の予想は見事に外れ、“夢の国”の魔法にかかる“舞浜ゆめの”嬢のような重度のリピーター層の出現を明確に予測し得た専門家はほとんどいなかったように思う。筆者自身も現任校で観光を専攻する女子学生がキャストもしくはリピーター嬢になり、熱心なあまり一週間に3~4日舞浜にお百度を踏む姿を間近でこの目で見て、色々彼女たちの驚くべき行動を解析していくなかで、30 余年前にかかる存在を全く予見できなかった自分たちの非力を悟った。もし将来を予見する能力を確実に有していたとしたら、筆者の勤務先だけでなく各金融機関のパークへの初期対応は大いに変化していたであろう。というか、神ならぬ凡人集団の金融機関には尤もらしく将来を予見してご大層なご託宣を披瀝する超能力などありようはずもなく、協融団の22 行社の中にはその後の平成金融恐慌で破綻したり、他行との統合を余儀なくされたり、抜本的に改組を迫られた甚だ以て不如意な企業等が大半を占め、当時の行社名を維持する方が少数組であるからである。

## 3. “黒船”を受容した地元の反応・評価

開園半年後に「地下鉄東西線浦安駅付近の飲食店などは予想以上に遊園地客で潤って」(S58. 10. 15 工業)「地元の浦安市もますますの評価」(S58. 10. 15 工業)と報じられた。現在ダイエー

浦安店がある旧 OLC 用地がバスターミナルとなり、浦安駅からの細い旧水路敷に俄に遊園地客相手の商店が建ち並び、暫しの遊園地“特需”に沸いた。開園半年間を振り返り、地元の熊川市長は「大きな雇用吸収力も地元プラス…浦安のイメージアップにつながった」(S58. 10. 15 工業)と好感した。浦安市のみならず「TDL がもたらした経済効果やイメージアップの効果は大きく、もはや〈千葉〉県にとって欠かすことのできぬ施設になった」(S58. 8. 25 日経首都圏)とも報じられた。筆者自身の細やかな体験でも浦安の住所で送った返事が「浦和市」と誤記されて帰って来たことが少なくなかったが、開園後この種の誤記は皆無となり、確実に知名度アップに貢献した。旧漁師町に由来する「旧市街・モトマチ」に所在する浦安小学校5~6年51人へのアンケート結果では、埋立地「シンマチばっか発展させてるところは気に入らないけど」も「浦安のここが好き」の問いに20人が「ディズニーランドへタダで行けた」(S58. 12. 12 朝日夕⑨)を挙げており、朝日記者は「なんと自転車でディズニーランドへ。こりゃ雑誌やカタログでしかディズニーランドを知らない子供<sup>55)</sup>にとってはヨダレが出そうな環境にいるわけだ」(S58. 12. 12 朝日夕⑨)と感心している。

#### 4. “ペーパーカンパニー” から上場企業への華麗なる変身

京成等プロモーターが文字通り「海の物とも山の物とも分らぬ」一寒村沖の埋立事業に疾くから着眼、世の非難中傷の中、極く一部の理解ある金融機関の支援の下に悪戦苦闘を重ねて今日の栄光を勝ち得た冒険的事業であった。それまでの世論は強気と弱気の両極端の見方ばかりであったと思う。当時の常識では開園後30数年間もお客が増加し続ける化け物のようなパークになるとは到底考えられなかった。たとえば昭和58年12月『週刊新潮』は「『あんな海っぺりの何もなし所へ誰が行くものか。大風呂敷を広げて大丈夫かね』というのが『東京ディズニーランド』建設計画が出てからオープンするまでの大方の見方」(S58. 12. 15 週刊新潮, p41)と紹介し、実は当時のマスコミの本音も「東京ディズニー・ランドなんて、本当にできるのか？あんなところに八〇〇万人なんて人が来るわけがない」(芳中, p12)という具合に「マスコミは冷たい目で見ていた」(高橋 28)のであった。また遊園横のホテル計画勧奨の際、「まだ開園前だったせいもあって、いったいこの遊園地に客が来るのかと危惧するホテル業者も多く…誘いに応じなかった」(S58. 8. 週刊新潮, p32)という。さらに開園半年後の夏休みの賑わいを経験したあとでも「浦安地区でホテルは果たして成功するのか」(S58. 8. 25 産業)との業界人の問いに「オフの集客に不安…宴会が期待できないだけに…TDL 周辺のホテルは相当リスクのある実験」(S58. 8. 25 産業)というのが当時の専門記者の見立てであった。

弱気は専門家の専売特許ではなく、なんと首謀者の一人・江戸英雄三井不動産会長も開業後5カ月の大勢が判明した時点でさえも「はじめは心配しました。バクチとっては何ですが、それ

ほど予測のつけ難い事業なわけです」(S58. 11. 1 実業界, p13)と認めた。パーク開園の抵抗勢力として名高い同社坪井東社長も同様に「レジャーランドの経営なんて、いわば水商売」(S57. 11. 2 財界, p44)と主宰者側の二人のトップが共に斯業固有の見通し難を認めていた。詰まるところ融資銀行等がかえって自分たちの明日の命さえ読み通せなかったわけで、彼らから不安視されていた融資先の方がむしろ逆に一大飛躍を遂げたのと対照的である。

筆者は平成9年京成グループの論考の中で、「京成グループの花形企業・オリエンタル・ランドに一言触れて筆を置きたい。同社は言わずと知れた、今を時めくTDLの運営主体であり、上場も目前に迫った優良企業で、京成をその親会社として世界の投資家にも注目される存在にまで“押上げ”た孝行な子である」<sup>56)</sup>と言及した。

平成22年12月4日から14日まで「オリエンタルランド創立50周年記念 写真展」が浦安市、浦安市教育委員会の後援、協力のもとに市民プラザギャラリーで開催された。写真展の副題「浦安市と共に歩んだオリエンタルランドの50年」<sup>57)</sup>というタイトルに相応しい地域と共に歩んだ軌跡を示す古い秘蔵写真や、その後の奇跡を生み出した上場優良企業の見たこともないマル秘映像(初代川崎社長の姿など)が数多く市民に披露された。この画期的なイベントの敢行も筆者の注目してきた地域との融合努力の一環かと拝察したが、大々的な広報もなく市民の多くも見逃したようだ。素晴らしい映像に感動した筆者が「是非とも観光を学ぶ学生達にも見せたい」と厚かましく一時借用方を申し入れたが、「お気持ちは誠に有難いことながら商標権・著作権等の関係でここで市民にお見せするのが限界」との回答を頂いた。また本稿に使用可能かと30数年前筆者撮影のパーク内写真の掲載許可を求めためごく最近美浜の本社ビルに参上した際、法務担当社員殿より「お申し出の趣旨は承ったが、我々はライセンス契約の範囲で使用する立場であり、著作権等の使用許諾の件は直接本家に申請されたい」との至極もつともで懇篤なるご回答を頂戴し掲載を一切自粛した。このあたりの行間から読者に感じ取っていただけるであろう微妙な独特の雰囲気は通常の日本の地域優良企業の振る舞いとはひと味もふた味も異なる同社固有の特徴か…と受け取るのは、開園はるか前、ベンチャー企業のスタートアップ時と同様、「京成本社に間借り」(加賀見①)しておられた頃のシンプルで若々しい御姿をまざまざと記憶する時代錯誤老人の戯言でもあろうか。

## VI. むすび

### 残された課題として観光デザインの変更理由の解明

日経記者は「アメリカへ行きたしと思えども、アメリカは余りに遠し…と嘆く向きに、せめて千葉県浦安市で代理体験をと、四月十五日お目見えするのが、本場そっくりの東京ディズニーランド…やましい“そっくりさん”ではなく、堂々の直輸入」(S58. 2. 3 日経夕⑧)と紹介したが、

後段部分は多分に奈良ドリームランド<sup>58)</sup>を意識しての苦心の表現と思われる。また完成式を取材した後も「米国…WDPの技術指導で、米国カリフォルニア州の“本家”そっくりの大遊園地が出来上がった」(S58. 3. 19日経)と評した。パークの創始者ウォルトが熱烈な鉄道愛好者であって、彼自身は愛妻の名を冠した自己愛蔵の原寸大の大陸横断鉄道模型を思う存分走らせるレイアウトの“場”として鉄道パークを構想したのであるから、鉄道系アトラクションの破格の厚遇も宜なるかなであった。スケールは遠く及ばないが、筆者にも同様な“鉄分”があるため、パーク計画のシンパとなるのに時間はかからなかった。既に浦安町民の一人となっていた筆者個人としては動態保存の夢が幻と消えたあの奥池のN電の二の舞<sup>59)</sup>だけはどうしても避けたいという純粋な気持ちであった。

さりながら筆者がただ一つ残念に感じたのは高橋社長が「とにかく本物を造ってほしい」(高橋27)と指示し、その結果「本場そっくり」となったはずなのに、なぜかアナハイムにある外周鉄道中央駅舎や、メインストリートを走る馬車鉄道の姿がどこにも見当たらないことであった。アナハイムにあって、東京にない外周鉄道と中央駅舎、メインストリートと馬車鉄道などの欠落部分が奈良には存在するという事実をどう考えるべきか。なぜならグランドオープンの翌日である昭和58年4月16日休日を利用し札幌地下鉄に乗り込んで北海道開拓の村を訪問、お客を乗せて道路上を疾走する生きた馬車鉄道に巡り会い明治期の札幌の雰囲気や暫し堪能した直後であったからである。馬車鉄道削除の理由はメインストリートを「日本は雨量が多く、冬は気温が低い」(S57. 9. 27金通)「雨の多い日本の気象を配慮して、全天候型のオールウェザーカバーで覆われ」(ニュース新春号, p2)た屋根付きワールドバザールへ仕様変更したことに付随すると考えられる。しかしながらパーク建設を容認したウォーカーの金科玉条は「ウォルトが創造したものは、いささかなりとも変更してはならない」(有馬, p143)とされ、「ウォーカーはウォルト以上に拘子定規にこの原則を経営にあてはめた」(有馬, p143)と評価された。ところがウォルト原理主義者ウォーカーから正規の許可を得て、「綿密に構成されたデザインを一部でも変更することは…米国側も同意するはずがなく」(高橋27)思われたのに、なんらかの未解明な理由でウォルト自身の鉄道へのこだわりをあえて変更した別のデザインを採用した結果、奈良の正面は「東京ディズニーランド以上にアメリカのディズニーランドに似ている」<sup>60)</sup>との見方まで生んだ。

昭和49年米側がOLCに提供した基本構想にはすでに「ワールド・バザール」(S51. 9実業往来, p78)という表現に変更されていた。昭和54年当時でも「建設に、最も初期的な段階から…工事の竣工、営業に至る段階まで」(長谷川, p10)本部長として関わった長谷川氏によれば「建設が確定したとはいえ…予備的な計画段階であってマスタープランそれ自体も、まだ決定とはいえない状況」(長谷川, p95)であったとはいえ、「建設されるべき『物』としての対象物は、米国側のそれまでの予備設計によって、ほぼ決定されていた。施設の修正、変更といった自由度は、ほとんどわれわれの手にはなかった」(長谷川, p118)という。したがって1901年鉄道員の息子

として生まれ、鉄道の傍らで成長し筋金入りの鉄道愛好者だったウォルトが創造した外周鉄道、馬車鉄道というアナハイムのエントランス部分の枢要必須アイテムを日本側の裁量<sup>61)</sup>で勝手に省略するなど出来そうにはない。

有馬哲夫氏によれば「西浦安」と仮称されていた「京葉線の駅を『ディズニーランド前』と命名するようにJR東日本に陳情したときも、ディズニー側は反対…ブランドイメージが傷つけられるのではないか」(有馬, p143)との懸念からという。有馬氏の典拠としたのは多くの文献<sup>62)</sup>が依拠する野口恒氏の著書<sup>63)</sup>と思われる。野口説では「『東京ディズニーランド前』というJR駅の高架の下に、もしパチンコ店や風俗営業店ができれば、いったいどうするのか」(野口, p178)という懸念が米側にあったからだとされる。別の見方として朝日記者の取材では「名前を貸す以上は、駅舎も駅員も、管理もデザインも、駅すべてがおとぎの国でなければならない」(S63. 12. 1朝日夕<sup>19)</sup>)と米側が主張しJR東日本があきらめたためとする。当時米側と国鉄・JRとの対立は開園当初から何度も報じられており、「旅行会社を四社に限定したところなどは国鉄並みの尊大(?)さ」(S57. 11. 20洋経, p80)とも評された米側は、“親方日の丸商法”をひっさげた尊大な国鉄に対しても、従前「宣伝への協力などを“常識”としてきた」(S58. 1. 19日経)アクセス輸送一手引受の巨大独占体からのキャラクター使用等のむしのいい諸要請を「国鉄とて特別扱いはできない」(S58. 1. 19日経)とバッサリ切り捨てたという。両者の葛藤の真相を知り得る立場にはないが、筆者は通説ではない方の「おとぎの国」説を支持した上で、一歩進んで東京駅から本来別の駅である“鍛冶橋駅”までの暗黒の地下通路をも「JRがスポンサーになったパークの出店的アトラクションに改造すべし」とまで愚考している。もし筆者の妄想が実現しておれば、京葉線は出店アトラクションとパーク本体を結ぶディズニー・リゾートライン的性格を一層強め、米側は外部経済をすくい取る例の論法によって東京～東京ディズニーランド前の運賃収入にも一定率のロイヤリティー賦課をちらつかせたとしても不思議ではあるまい。恐れをなしたJR側が即座に降りた理由も通説より説明しやすくと考える。少数説に沿って筆者なりに想像を逞しくすれば鉄道省気分の抜けきれない国鉄側は当初パークを警えているならば駅構内で特産の駅弁等を商う一出入業者程度に見做し「わざわざ快速を止めるには及ぶまい。若干の冥加金でも上納させればよかろう」程度に軽く考えていたのかも知れないが、下に見ていた構内業者から逆に「我方にしかない名物ハイカラ駅弁を買うため全国から汽車に乗って駅弁ファンが駆け付けるのだから、御省の汽車賃の一定歩合を頂戴する」との爆弾発言を食らい、二の句が継げなかったとの構図は成立しないだろうか。占領時代の白帯列車やRTOを知る古老の「そういえば進駐軍は国鉄より遙かに上だった」との言に妙に納得した次第である。

とはいえ、この米側の主張したとされる“ディズニーランド前”駅の「おとぎの国」風の観光デザインこそ、本来ここに存在して然るべきウォルト創造の外周鉄道中央駅<sup>64)</sup>そのものであると筆者は考える。さすれば、米側は京葉線をまさに“ディズニー鉄道”に見立てたこととなろう。

もしこの「駅、列車等鉄道施設をすべてそれにふさわしいものにしなければいけない」<sup>65)</sup>といった趣旨の申し入れをJR東日本が受諾して、開通時に他線区から転用した中古電車等でお茶を濁すのではなく、米国製弁慶号、ドイツ製ながらも京成グループ旧蔵のクラウス機なりとも蒸気機関車牽引の特別記念列車を走らせておれば…などと、“夢の国”の入口である「にじり口」であるとしてもあまりに簡素過ぎて味気ないデザインの舞浜駅<sup>66)</sup>に集う数多の旅人たちのいかにも窮屈そうに身をよじる姿に常日頃から好奇のまなざしを向け続けている長年にわたる筆者の研究<sup>67)</sup>の名には値しないであろう勝手な空想は尽きることがない。

## 注

- 1) ニコスは「地域同化容力」の具体的な評価指標として、①旅行需要の性質、②観光の発展段階や成長率や性質、③地域環境の弾力性、④地元および地域経済の特質、⑤資源の質と支援的な因子、⑥観光開発における地元の包摂、⑦観光成長への態度、⑧計画機構の適切さの8点を図示した。(拙著『観光デザインとコミュニティデザイン』日本経済評論社、平成26年、p15～27参照)
- 2) 本稿ではマーティ・スクラー著、矢羽野薫訳『ディズニー 夢の王国をつくる』(河出書房新社、平成26年)を単に伝記とするなど、以下の略号を使用した。京成…川崎千春談『これからの京成』日本通信社、昭和40年、ガイド83…『ガイドブック1983』オリエンタルランド、昭和58年、長谷川…長谷川芳郎『魔法の国のデザイン』日本経済新聞社、昭和59年、野口…野口恒『東京ディズニーランドをつくった男たち』ぶんか社、平成18年、有馬…有馬哲夫『ディズニーランド物語』日本経済新聞社、平成13年、高橋…高橋政知「私の履歴書①～⑩」『私の履歴書経済人35』日本経済新聞社、平成16年、D社会…アラン・プライマン『ディズニー化する社会』能登路雅子監訳・森岡洋二訳、明石書店、平成20年、芳中…芳中晃『ディズニーランドはなぜお客様の心をつかんで離さないのか』中経出版、平成21年、50年…オリエンタルランド社会活動推進部編『オリエンタルランド50年史』オリエンタルランド、平成24年、馬場…馬場康夫『「エンタメ」の夜明け：ディズニーランドが日本に来た日』講談社、平成25年、福島…福島祥郎『今をどう生きるか』日刊工業新聞社、平成25年、加賀見…加賀見俊夫「私の履歴書①～⑩」日本経済新聞(平成29年5月1日～5月31日連載)、山澤…山澤成康『ディズニーで学ぶ経済学』学文社、平成30年4月。  
[新聞雑誌] 産業…日経産業、流通…日経流通、工業…日刊工業、洋経…週刊東洋経済、経ビ…日経ビジネス、ダイヤ…週刊ダイヤモンド、金通…日本金融通信。
- 3) 漁民側重傷34名、軽傷108名、警察官重傷2名、軽傷35名(漁協公表)もの負傷者を双方に出した公害工場へ実力行使・殴り込み闘争に関し読売は「いついかなる場合でも、暴力を是認するわけには参らぬ。浦安の漁業組合員の本州製紙江戸川工場での暴力行為は、近ごろにない不祥事である。しかし、漁民たちを、何がここまでかりたてたかという事情を、考えてみることは別の問題である。死活問題につながる事柄は、何ものにも強い。工場にとっても死活問題だそうだが、死活の筋と質が違う」(S33. 6.12読売)と論じた。詳細は浦安市郷土博物館企画展図録『おらんハマのゆくえ』平成20年参照。

## 巨大米国系テーマパークの本邦初進出と地域融合

- 4) 昭和4年東京市が廃業する富岡池を買い取って問題の処理場を計画したのに激怒した浦安漁民は蜂起し、東京市のトラックを境川に投げ込んで池の事務所に乱入した。強い反対に東京市は計画を断念、浦安町は東京市からこの池を買い上げたという漁民闘争史が残されている。(前田智幸『海と浦安』市川よみうり新聞社、平成20年、p38~39)
- 5) 拙稿①「京成グループの系譜—昭和30年代までの私鉄系列化を中心に—」『鉄道ピクトリアル』第632号、平成9年1月。②「海浜リゾートの創設と観光資本家—東京ベイ臨海型テーマパークの魁・三田浜樂園を中心に—」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第7号、平成21年3月。③「遊園地における虚構性の研究—観光社会学からみた奈良ドリームランドの「本物」「ニセモノ」論—」『彦根論叢』第404号、平成27年6月。④「公開講座 遊園地・テーマパークの観光デザイナー—小林一三とウォルト・イライアス・ディズニー—」『FDジャーナル』第12号、平成25年3月など参照。
- 6) 筆者のごとき年配者にとって、本誌のような学術雑誌の紙面をお借りできる機会は乏しくなる一方で、様々な要因からラストチャンスに近づきつつある。いかに乏しいものであるにせよ四半世紀以上にわたり蓄積・温存してきた筆者固有のパークに関する知見とゴミ類の消滅は必至である。なぜなら当時の大口債権者たる銀行・金融機関に限っても、担当役職員の退職、高齢化はもとより、バブル崩壊に伴う金融恐慌のため法人自体の改組・改編・消滅等が相次ぎ昔のまま存続しているのは筆者の元勤務先等僅かに過ぎない。組織の再編はすなわち企業内に蓄積されてきた歴史的資料の大量廃棄・関係情報の根本的断絶を意味する。また筆者のパークに関する知見の相当部分は開園前からの近隣住民・浦安町民・市民・一ゲストとして、あるいは日々通勤・通学のため京葉線に乗車して舞浜付近を通過し駐車場の混雑具合を観察するなど白昼公然看取した公開情報に準拠している。
- 7) 筆者はかつて勤務した金融機関の籍を離脱しすでに20余年を経過しており、筆者のおぼろげな過去の記憶に基づく本稿での当時の融資先企業に関する評価・意見に跨がる部分は当然ながら当該金融機関の立場を代表するものでなく、単なる元丁稚手代の勝手な個人的回想に過ぎないことはいうまでもない。
- 8) 須藤廣「ポスト・ツーリズムとディズニーランド」『日本大学文学部研究紀要』平成26年、p191。
- 9) 遠藤英樹「シミュラクル」『よくわかる観光社会学』ミネルヴァ書房、平成23年、p65。
- 10) それ以前にも昭和43年頃から本店企画・調査部門の一員として、設立されて間もない新規出向先のオリエンタルランドという魅力的な社名の摩訶不思議な土地会社に関する生々しい内部資料を幾度となく見る職掌上の機会に恵まれ、関係部門で盛んに真偽の程を議論し続け結論の出ない浦安の百万坪とは一体全体どんどころかと想像を逞しくしていた。この頃、実際に用地買得のため苦勞して不便な現地を訪れた経験ある元不動産部員の先輩によれば、「富岡電話局の建物一つ荒野の真ん中にあるだけの、西部劇に登場するような見渡す限り果てしない空漠たる大平原であって、およそ人間の住むところだなんてとても思われなかった」との酷評であった。
- 11) 隙間風が吹き込む掘立て小屋のごとき千葉相互銀行仮設店舗が一軒ようやく出来ただけ西部の開拓地ぐらいには進歩していた。
- 12) 現東京ベイシティバス。同様な例として芦屋市の土地会社「六麓荘」が直営自動車を運行した。
- 13) 戦前の谷津遊園は「剣戟界の雄阪東妻三郎撮影所…などが立ち並んで、時に撮影の実現やお馴染みの

スター連にもお目に掛かれ」(『京成電車沿線遊覧案内』昭和10年, p159)と謳っていた。

- 14) 15) 京成電鉄旅客課編『京成の四季』昭和33年, p110, p116。船橋ヘルスセンターはOLC発起人たる丹沢善利が塩田跡地活用策として創始した大衆相手の新しい「湯治」ビジネスモデル。丹沢善利は拙著『企業破綻と金融破綻』平成14年、九大出版会, p381以下参照。
- 16) 谷津遊園は「経営的には黒字が続いていたにもかかわらず、京成電鉄が自社再建策の一環として売却を決め」(S58. 4. 22日経)、閉園後の「谷津遊園の職員約百人を東京ディズニーランドで受け入れてもらう話」(S57. 9. 20日経⑤)を進めて地元有志が反発、憩いの場である谷津遊園は市民の財産として市議会に遊園保存を請願、昭和57年3月採択された。
- 17) 『株式会社債年鑑』昭和12年, p45と同『株式会社債年鑑』昭和14年, p34の対比。
- 18) 西山忠範『資本主義分析：新しい社会の開幕』文真堂、昭和58年, p174。
- 19) 20) 23) 弘世現『私の生命保険昭和史』東洋経済新報社、昭和63年, p108。
- 21) 弘世現挨拶(注5)の拙稿③所収
- 22) 24) 弘世前掲書, p170。
- 25) 26) 27) 『国崎裕 人とおもい出』昭和58年, p457~8。
- 28) 国崎前掲書, p334。昭和43年に日生に入社したばかりの筆者のごとき全くの新人にさえ、はじめて業界専門誌に寄稿した冷や汗モノの粗末な拙稿にまで目に止め「メンでも食おう」と一度昼食にご招待を頂いたことがある。入社直後の新人研修会講師・国崎相談役の昔話に感動し、「日生と山口財閥の関係は？」など新人らしからぬ質問を發したので、株式会社時代の経験談を丁寧に答えた相談役に「妙な奴だ」と思われたためか。当時ヒラ社員の筆者ごときに直々に「さらに研鑽を積み」と激励頂き舞い上がったのだが、今にして思えばご趣味のバラ造りと京成川崎社長への全米遊園地視察提唱などを直に聞いておけば…と後悔している。百周年の折に社史編纂室長を務めた筆者が後年学界に転じた遠因も相談役の「生意気な若手を激励して勘違いさせる習性」に見事嵌まったためでもあろうか。
- 29) 「ミスターローズ」鈴木省三の証言(国崎, p107)。鈴木は昭和31年の国崎外遊を世界記録的バラ園見学と評した。
- 30) 『京成電鉄五十五年史』昭和42年, p488。
- 31) エクイティキッカーは資金の出し手が当該事業遂行に伴う利益の一部を享受できる金融的な仕組み。回収可能性が低いジャンク・ボンド案件の市場性を改善すべく投資家が持分増加に参加し得るオプションを甘味料として添付し通常以上のハイリターンを得られるよう仕組む金融スキーム。
- 32) 両氏を知る伊丹護氏談「石尾氏は静岡、岡山、郡山等を歴任後千葉支社長が長く、顔が広い。ゴルフ上手でプレー中に倒れたと記憶する。松井君は著名なスポーツマン」。なお拙稿「ニッセイと浦安とのご縁の思い出」『なのはなだより24』喜楽会千葉県支部、平成30年7月参照。
- 33) 一方で根っからの樂觀主義者のダイエー中内功社長は長谷工と組んで新浦安駅前の広大な商業用地を確保した昭和58年8月浦安市役所を訪れ、「将来、浦安はとてつもなくすばらしい場所になるだろう」(S58. 9. 1うらやすニュース, p1)と強気の見方を披露、超大型店舗計画をぶち上げた。因みに日経が2013年度決算で算定した「豊かな都市」第一位に武蔵野市を抜いて浦安市が選ばれたのは「企業



## 巨大米国系テーマパークの本邦初進出と地域融合

- 集積が進んで…オリエンタルランドなど地元企業の業績好調が寄与した」(H26. 11. 24 日経 23) ため、中内の予言は的中した。しかしダイエーはその間に破綻、旗艦店・新浦安店からダイエーの名も消えた。(我々年配市民は国鉄・営団同様に長年馴れ親しんだ旧名で呼び通しているが…)
- 34) 戦時中敵性映画たる「米映画の謀略性」の例として「ウォルト・ディズニーの長編色彩漫画の如きもさうした謀略の一例といへよう」(S19. 9. 2 朝日④) などと「侮りがたい巧みな欺瞞ぶり」(S19. 9. 2 朝日④) が糾弾されていた。
- 35) 「経営の将来性巡り評価対立」(S57. 9. 27 金通) との記事によれば銀行 16 行(第二次では 14 行)、生保 6 社の協調融資団の中で日生は第一次 700 億円の 7.5%、第二次 500 億円の 8.0% (S57. 9. 27 金通) を占め、主な銀行が同率を維持した中で離脱分上乗せに応じた地元 3 行、各生保ともども積極組の主役として幹事行の興銀、三井信託の 10% に準じる立場を占めたことが読み取れる。
- 36) 城東電気軌道が大正 14 年 12 月発行した『城東電車沿線案内』の常光筆の鳥瞰図は終点今井停留場から江戸川を下った浦安町浜側には富岡など複数の巨大養魚場と遠浅の海水浴場「沖の十万坪」を描き、本文で「十万坪…浦安町より東南約十五丁、古来汐干狩の名所として知名なり…東京湾の全景を一眸の裡に収め濶大、壮絶、海底は砂地にして干潮の際は多数団体の運動場として好適」な海浜リゾート地として絶賛している。
- 37) この頃まだ東京～成田空港間の成田新幹線の亡霊が残っていて、京葉線東京駅地下ホーム等鉄建公団施工の数百億の負の遺産が宙に浮いていた。成田新幹線は「江戸川区や千葉県内の沿線住民らの強い反対で宙に浮き」(S55. 10. 25 朝日 23)、建設にともなう騒音から環境を守ろうと浦安住民が闘って阻止した。
- 38) 川崎市塩浜の東京貨物ターミナル～新砂町～蘇我～木更津間 105km の国鉄京葉貨物線計画が東京外環状線の一部として古くからあり、昭和 39 年 6 月鉄道建設審議会で京葉線が新たに工事線とされ「このうち…小金線、京葉線の一部…すみやかに着工するように」(S39. 6. 26 朝日②) と答申された。
- 39) 「交通博物館」構想について浦安市郷土博物館島村嘉一氏の教示では珍しい物を集めた「クルマの展示館」構想が存在したとの証言がある由。山澤成康氏は近著『ディズニーで学ぶ経済学』(学文社、平成 30 年) で「幻のオリエンタルランド」のレイアウトを提示するが、『オリエンタルランド概要』記載の利用計画イラストにも「バラ園」として描かれている未解明の国崎提案のバラ園構想ともども諸説ある種々雑多なプランの解明について今後の研究進展が期待される。
- 40) トミー社は「ウェスタンリバートレイン」(ニュース新春号, p3) を提供する初期スポンサー 14 社の一つであり、邪魔になった非ディズニー系統の遊園地の交通博物館ないしくルマの展示館などの残滓を宇都宮の方の自社施設に下取りして、新たにご下命の鉄道施設に乗り換えたものであろう。
- 41) WEB サイト「1412」<http://c5557.photoland-aris.com/1412.htm>。車両履歴は沖田佑作編「機関車表」(『レイル・マガジン』平成 20 年 9 月号付録)。
- 42) 当初案の「西浦安」とその後決定した正式駅名の「舞浜」については拙著『非日常の観光社会学』日本経済評論社、平成 29 年, p40, 48 参照。
- 43) パーク開業前に 200 人余の米人監督者が「あまりにアメリカ流に運び過ぎ」(S59. 4. 6 読売⑥) たゆ

えに OLC 従業員は密かに GHQ (連合軍総司令部の略) と呼んで恐れたという。

- 44) 「工事の際の一番の苦労は WDP と OLC の立場の違い」(S57. 9. 16 産業) という「目に見えない“難工事”」(S57. 9. 16 産業) であったという。
- 45) 46) 前掲『海と浦安』, p80～81 などを参照。
- 47) 昭和 55 年当時の設計図ではホーンテッドマンションとイツ・ア・スモールワールドの中間地点まで延伸(紹介, p7) されているが、実際には短縮された。また 1983 年版の「ケーブルカー」という我国では通常鋼索鉄道を意味する米国流表現も翌 1984 年版では普通旅客索道として誤解のない我国流の「ロープウェイ」(S59. 8 ガイドブック, p19) に修正されるなど細かい気配りがされている。
- 48) 三井銀行からは明治期に元支店長の岩下清周、ダム行員の小林一三ら私鉄系遊園地の元祖となる人物が巣立って大成した。
- 49) 宝塚とパークの同根性は注 5) の拙稿④参照。
- 50) 殺風景な埋立地の浦安こそ何もない荒蕪地の上に巨大な人工物を築こうとする造物主にとって排除する物がない「真っ白なキャンパス」=理想的な候補地であり、逆に日本を代表する霊峰を間近に仰げる景勝地の候補地は彼らの真正性を減殺するという理由で誘致側の期待を裏切り全面的に排除された。(桂英史『東京ディズニーランドの神話学』青弓社、平成 11 年)
- 51) ワールドバザール「1 階入口附近が豪華な書院造、そして階段をあがると…シンプルな数寄屋風な作り」(ニュース夏季号、S59. 7, p2) の「れすとらん北斎」が「新ショップ」としてオープン、店内は「落ちついたムードの中、和服姿のキャスト」(ニュース夏季号、S59. 7, p2) が「上方鮎、天麩羅丼、せいろご飯、松花堂定食」(ガイドブック、S59. 8, p11) を「セットメニューで 1,500 円前後」(ニュース夏季号、S59. 7, p2) で提供した。
- 52) 天皇皇后両陛下は昭和 50 年 10 月ご訪米の際に「ミッキーマウスと握手され…列車の駅へご到着、園内を一周する汽車に乗り換えられ…おとぎの国のお召し列車風の車内から…ディズニーランドを十分にお楽しみになられた」(S50. 10. 9 朝日⑩)。
- 53) キと饅の間に「一」がない点がミソ。所蔵していたはずの証拠品が行方不明で詳しくは掲載不能。
- 54) 筆者は「日本人は米国流の有名遊園地に集う今風の若者でさえ、一瞬の感激の叶わぬ永続性を請い願って必死に米国流の『玉手箱』を買い求める」(前掲拙著, pv) と考えた。
- 55) 筆者は昭和 45 年大阪万博の際の“万博少年”と、万博に行けずにトラウマになった“20 世紀少年”の議論を思い出した。万博とパークには仕掛人のほか幾つかの共通要素・因縁があると信ずる。
- 56) 注 5) 拙稿①参照。
- 57) OLC 創立 50 周年事務局編『オリエンタルランド創立 50 周年記念写真展—浦安市と共に歩んだオリエンタルランドの 50 年』平成 22 年 12 月。『広報うらやす』921 号に小さく告示されただけで惜しい。
- 58) ドリームランドは拙稿注 5) 拙稿③参照。
- 59) 拙著『観光デザインとコミュニティデザイン』日本経済評論社、平成 26 年, p203, 224 参照。
- 60) 奥野一生『新・日本のテーマパーク研究』竹林館、平成 20 年, p32。
- 61) 長谷川氏によれば外観は変らない「五、〇〇〇平方メートルを超えるワールド・バザール地下構造物

## 巨大米国系テーマパークの本邦初進出と地域融合

- の廃止」(長谷川, p121) だけは「埋立地だったために工事費用がかかり過ぎ」(有馬, p169)「コストを削減すべく…米国側を合意させた」(長谷川, p121) という。
- 62) おもしろ地理学会編『世界で一番おもしろい地図の読み方大事典』青春出版社、平成 25 年, p300 など多数あり。
- 63) 野口恒『「夢の王国」の光と影 東京ディズニーランドを創った男たち』平成 3 年、TBS プリタニカ。
- 64) 後年加賀見会長が「リゾートを感じるものが舞浜に必要」(加賀見 23) として「バスでもいいのでは」(加賀見 23) との反対を押し切りリゾートラインを設け外周鉄道に一步近づき、シーに馬鉄の進化形・高架鉄道も登場、ウォルトの鉄道趣味を感じるものが舞浜に増えて嬉しい。
- 65) Web 「なぜディズニーランド前駅にしないのか」(<https://oshiete.goo.ne.jp/qa/6732083.html>)
- 66) 浦安市吏員によれば舞浜駅も「都市側の要望にそったデザインにて外装が整備され」(中山高樹「駅と周辺環境のデザイン」『日本鉄道施設協会誌』平成元年 10 月, p20) た由だが、米側の要求はもとよりパークとの調和について特段の言及はない。
- 67) 筆者の過去の名刺箱に収納させて頂いている個々のご尊名は割愛させて頂くが、金融機関在籍当時お世話になった社内外の多数の関係各位をはじめ、その後今日に至るまでの機会に種々ご教示を賜った山澤成康氏、山口有次氏、島村嘉一氏、前田茂雄氏、横山邦雄氏、窪谷治氏などの各位に深謝する。

