

ウォルト・ディズニーの人生における 鉄道の意義

The Significance of Railroad in Walt Disney's Life

尾上 典子*

ONOE, Noriko

要旨

現代アメリカ大衆文化の形成において最も大きな役割を果たした人物の一人としてウォルト・ディズニーがあげられることを否定する人は存在しないであろう。今日、彼の名前は世界中に広く知られているが、彼の人生と業績に最も大きな影響を与えた要素が、鉄道への情熱であったことを理解している人は極めて少ない。しかし実は彼の人生は、鉄道と極めて密接な関わり合いを持っていた。本稿の主旨は、ウォルト・ディズニーが幼少期から晩年に至るまで抱き続けた鉄道への深い愛着が、映画制作者・テーマパーク創造者・都市計画家としての彼の業績にどのような影響を及ぼしたかについて立証することである。

ウォルトが幼年時代を送ったミズーリ州マーセリンの農場の近くを走っていたサンタフェ鉄道の蒸気機関車の雄姿は、汽車への情熱を一生彼に抱かせるほど鮮烈な印象を与えるものであった。そして彼が自分の分身とも言えるミッキーマウスを生み出す靈感を得たのも、常に親愛の情を感じてきた鉄道の列車の中であった。さらに、アメリカ大衆文化の金字塔とも言べきディズニーランドを彼が創造するに至る、直接の決定的動機となったものは、1948年8月に訪れたシカゴ鉄道博覧会であった。鉄道がアメリカの発展に貢献してきた100年間の歴史を称える、この博覧会での体験は、ショーマンとしての彼の感性に強く訴えかけ、ディズニーランドの原型となるパークの構想を彼に完成させた。テーマパークの建設にあたり、彼は、パークの周囲を一周する鉄道に、夢想の世界と外界を隔てる重要な境界の役割を演じさせ、パークの開園後、しばしば機関士の服装をして、来園客を乗せたディズニーランド鉄道の蒸気機関車を走らせるのを楽しんでいた。

ディズニーランドが大成功を取めた後、彼がフロリダの広大な土地に、テーマパークだけでなく、実験的未来都市を創造する計画に没頭していたとき、ディズニー・ワールド内の各場所をつなぐ公的交通機関として、モノレールを走らせる予定であった。

蒸気機関車への愛着がディズニーランド建設の要因であり、モノレールを初めとする科学技術の粋を集めた交通機関が未来都市の重要な構成要素となっていることから窺われるように、鉄道こそ、ウォルト・ディズニーの人生の活力の源であったとすることができる。

キーワード (Key Words)

ウォルト・ディズニー (Walt Disney)	鉄道 (railroad)
テーマパーク (theme park)	ディズニーランド (Disneyland)
映画産業 (movie industry)	シカゴ鉄道博覧会 (Chicago Railroad Fair)
実験的未来都市 (Experimental Prototype Community of Tomorrow)	

*本学経営学部 ホスピタリティ・マネジメント学科 教授

まえがき

- I 中西部時代
 - II ミッキーマウスの誕生
 - III 鉄道を主題としたウォルト・ディズニー制作の映画
 - IV 鉄道への情熱とシカゴ鉄道博覧会
 - V ミッキーマウス・パーク計画からキャロルウッド・パシフィック鉄道の完成まで
 - VI ディズニーランドの建設から開園まで
 - VII ディズニーランドの発展とEPCOT計画
- 結 び

まえがき

「私は、常に鉄道の列車を愛してきた」⁽¹⁾と、ウォルト・ディズニーは1965年に語っている。彼の名言として最もよく知られているのは「全ては一匹のねずみから始まった」という言葉であるが、ミッキーマウス以上に彼の人生に深い意義を持っていたものが鉄道であった。もし、彼が熱烈な愛情を鉄道に注いでいなかったならば、極めて個人的な実写映画が誕生することもなく、世界初の本格的なテーマパーク、ディズニーランドも、恐らく建設されなかったであろう。彼が幼少時代から65歳で世を去るまで、変わることのない愛情を鉄道に対して抱き続けたのは、彼にとって、それがかけがえのない存在であったからである。従って、鉄道との関わり合いという観点からウォルト・ディズニーの生涯について考察することを通して、大衆芸術家・娯楽企業家としての彼の实像を、より明確に理解できるであろう。

まず第I章では、ウォルトが幼年期を送ったミズーリ州マーセリンで、父のいとこの機関士マイク・マーティンが走らせていたサンタフェ鉄道

の蒸気機関車に深い愛情を抱き、自分も機関士になることを夢見たのち、兄ロイの勧めにより、15歳の夏にミズーリ・パシフィック鉄道の車内販売員として働きながら6つの州を移動するうちに鉄道のロマンの虜になったことについて考察する。

第II章では、ディズニー・スタジオが1927年からうさぎのオズワルドのアニメーションを制作して人気を博していたとき、この仕事に携わっていた殆どの有能なアーティストを配給業者に引き抜かれ、さらに、当時の映画産業の慣行として、制作者側にはキャラクターの著作権が全くないことを思い知らされて絶望の淵に沈みながら、ニューヨークからロサンゼルスへ戻るサンタフェ鉄道の列車の中で、彼が何とかして新しいキャラクターを世に送り出そうと苦慮していたときに、かつてカンザス・シティで可愛がっていた小さなねずみの存在が脳裏に閃いて、ミッキーマウスが誕生した経緯について述べる。

第III章では、ウォルトが制作した映画の中で、鉄道が重要な役割を果たしている作品について論じ、とりわけ、彼自身のマーセリンでの牧歌的な農場生活を思い起こさせる『わが心にかくも愛しき』(1948)と、南北戦争当時、北軍の特命部隊が南軍の輸送列車を奪って逃走した事件を史実に忠実に再現した『機関車大追跡』(1956)の制作にあたり、彼が、歴史的に大きな価値を持つ機関車を、博物館や大映画会社から借りて、自分の作品の中で劇的な役割を演じさせたことについて強調したい。

第IV章では、大衆芸術家・娯楽企業家としてのウォルト・ディズニーの生涯に極めて重要な影響を及ぼし、教育と娯楽を結びつけた独創的なエンターテインメント施設の創造を切望する情熱の炎を彼の心に燃え上がらせたシカゴ鉄道博覧会について詳述する。1948年8月、鉄道マニアのアニメーター、ウォード・キンボールとともにシカゴ鉄道博を訪れたウォルトは、鉄道がアメリカ建国の

歴史を形成してきた過程を壮大なスケールで描き出したメイン・イベントの鉄道ショー“Wheels a-Rolling”に感嘆し、広大な会場での交通機関およびアトラクションとして活躍している狭軌のデッドウッド・セントラル鉄道の汽車に乗り、博覧会場のドラマティックな展示をつぶさに観察し、鉄道博の最高責任者レノックス・ローアに厚遇されて、鉄道ショーに登場した数々の歴史ある機関車に乗り、自ら運転することができて至福の境地であった。彼は、そのあとで、以前にも訪れた、お気に入りのヘンリー・フォード博物館とグリーンフィールド・ヴィレッジも楽しんだ。

第V章では、シカゴ鉄道博、ヘンリー・フォード博物館、グリーンフィールド・ヴィレッジでの体験をもとにして、ウォルトが創り上げたミッキーマウス・パーク設立構想について考察する。次に、1950年5月、彼が新居の敷地を一周する0.5マイルのキャロルウッド・パシフィック鉄道を敷設して、セントラル・パシフィック No.173の蒸気機関車を1/8に縮小して造られたリリー・ベル号を走らせ、それが彼にとって大きな喜びであり、誇りでもあったことについて述べる。

第VI章では、画期的な遊園地建設への出資者を見つけるために財務担当の兄ロイがニューヨークに出発するにあたり、ウォルトが彼に託した「鉄道線路に囲まれた約45エーカーのDisneylandの鳥瞰想像図」(ハーブ・ライマン作成)と企画書の内容について論じる。

ディズニーランドの鉄道のスポンサーには、ウォルトとなじみの深いサンタフェ鉄道がなると取り決められ、軌間3フィート、全長1.2マイルの鉄道の正式の名称はサンタフェ・アンド・ディズニーランド鉄道とされた経緯について、そして最初の2台の蒸気機関車C.K.ホリデイ号、E.P.リプリー号とそれぞれに連結された列車の車両について詳述する。さらに1955年7月17日(日)にデ

ィズニーランドが開園したとき、ウォルト自らE.P.リプリー号を運転して、メインストリートUSA駅に到着した時の様子についても詳述する。

第VII章では、開園後激増し続けた来場客に対応するために、ディズニーランド鉄道に第3、第4の汽車が導入された経緯を述べ、鉄道に関連して造られた様々なアトラクションについて考察する。その中で特質すべきものは1959年6月に開通したディズニーランド・アルヴェューグ・モノレール・システムで、これは毎日運行されるモノレールとしては西半球で最初のものであった。このモノレールが1961年には全長2.5マイルとなり、パークの外のディズニーランド・ホテルに達し、実用的な交通機関となったことは注目し値する。

ウォルト・ディズニーの最後の夢は、フロリダの広大なディズニー・ワールドの敷地の中に実験的未来都市(エプコット)を創造することであった。公害も、犯罪も、歩行者が犠牲となる交通事故も無い、理想的な都市の2万人の居住者はディズニー・ワールド内の様々な施設での仕事に従事する人々とその家族とされていた。そして、アメリカの企業が新技術を発展させるための実験場所としてエプコットを積極的に活用することを彼は強く望んでいた。ウォルトが肺癌のため65歳で死去したので、未来都市は創造されず、フロリダのウォルト・ディズニー・ワールドは、彼の意図したものと非常に異なったものになってしまった。しかし、彼が未来都市の交通機関として最も望ましいと見なしていたモノレールは、現在のディズニー・ワールド内の主要な移動手段として用いられている。

ウォルト・ディズニーの夢は、蒸気機関車によって生まれ、未来都市の重要な構成要素となるモノレールにまで発展していったことからわかるように、彼の創造的人生の最大の道しるべとなったものは「鉄道」であった。

【注】

- (1) Walt Disney, "I Have Always Loved Trains," in *Railroad Magazine* (Chicago: Popular Publications, October, 1965), p. 13.

I 中西部時代

ウォルト・ディズニーの父イライアス・ディズニーは、1859年にカナダのオンタリオ州ブルーヴェイルで、アイルランドからの移民ケプル・ディズニーの長男として誕生し、農場生活を送ったのち、1878年に父ケプルとともに（1849年のゴールド・ラッシュから30年経っていたにもかかわらず）カリフォルニアの金鉱を目ざして旅立ったが、ケプルは、大陸横断の途中カンザス州エリスでユニオン・パシフィック鉄道会社の代理人から、政府がこの鉄道会社に下付した公有地200エーカーを購入して、一家で農業と牧畜を行なうことにした。1884年にイライアスはユニオン・パシフィック鉄道の機械工となったのち、エリスからコロラド州デンヴァーまでの鉄道敷設に携わった。彼はその時期に、バッファロー・ハンター、騎兵隊の斥候、ワイルド・ウェスト・ショーの興行主として西部開拓史に名高いバッファロー・ビル（本名ウィリアム・F. コーディ）と会ったことを語るのが好きだったと言われている⁽¹⁾。その後イライアスはフロリダで妻フローラとともにホテル経営、オレンジ栽培を行なったが失敗し、1889年に中西部の大都市シカゴに移住した。その頃のシカゴは、鉄道の発展により人口120万の新興都市に急成長しており、イライアスは、ユニオン・パシフィック鉄道で働いていた時期に習得した建築技術を生かして、1893年にシカゴで開催されたコロンビア万国博覧会などの建築現場で働いた後で、建築請負業を始めた。そしてトリップ・アヴェニューに彼が建てた家で、1901年12月5日に、イライアスとフローラの第四子ウォルター・イライア

ス・ディズニー（ウォルト・ディズニー）が誕生した。

やがてシカゴの景気が後退して建築業が不振となり、さらに、5人の子供たちを喧騒と犯罪の都市シカゴで養育することに不安を感じていたイライアスは、自分の子供の頃のように、自然に囲まれた田園地帯の農場で、勤勉と努力を旨とする堅実なプロテスタント精神を身につけさせたいと願っていた。ウォルトが4歳であった1906年4月に、イライアスは、弟ロバートが500エーカーの土地を所有し、近くに数人の親戚が住んでいるミズーリ州北部リン郡のマーセリン（Marceline）への移住を決意した。

マーセリンは、アティソン・トピーカ・アンド・サンタフェ鉄道（略称サンタフェ鉄道）が、イリノイ州シカゴとミズーリ州カンザス・シティを接続する新しい路線を敷設したことによって1888年にカンザス・シティの北東120マイルの場所に誕生した町で、この町の名は、鉄道会社の担当責任者の妻の名「マーセリーナ」にちなんだと言われている。この地域にサンタフェ鉄道の路線が通ることを聞きつけた土地開発会社が、まず土地を買い占めて地図を作成し、貨物取扱駅を作るための区画を売った。その後6ヵ月間にマーセリンの人口は約2500人に達し、不動産の投機熱が高まった。大陸横断鉄道の発達によって出現した多くの町と同様に、駅のそばには穀物倉庫が立ち、板張りの木造家屋が一夜にして建てられ、町のメインストリートの両脇には酒場、郵便局、銀行、劇場、新聞社の事務所、そして赤煉瓦と砂岩で造られた商店が徐々に建設された。それに続いて、中西部の敬虔な人々の精神を支えるための教会が出現した⁽²⁾。しかしながら20世紀初頭までには町の急激な経済発展と繁栄の時期は去っており、ディズニー一家が移り住んだ頃のマーセリンは、簡素ながらも安定し、閉鎖的ながらも共同生活が営まれている人口約5000の典型的な田舎町になっ



図表1 20世紀初頭のサンタフェ鉄道マーセリン駅
 出典：CardCow.com

ていた。マーセリンの住民の殆どが農耕・牧畜に従事していたが、近くの炭鉱と油田で働く人々もあり、彼ら全てが勤勉な人々であった。

イライアス・ディズニーはマーセリンで45エーカーの土地と小さな家を購入して、農場経営を始めた。ウォルトの人生の中で、この農場で過ごした1906年春から1910年秋までの僅か4年半の歳月が彼の精神に強烈な影響を与え、生涯変わることのない価値観を彼の心に刻みつけた。すなわち大衆芸術家としての彼が制作した殆ど全てのもが、緑なすマーセリンの丘陵地帯の農場での生活の追憶に基づいていた⁽³⁾。マーセリンを去ってから約40年後もウォルトの脳裏には一家の農場の詳細な地図が記憶されており、ハリウッドの映画制作者として成功した彼が自宅の庭の裏手に作った仕事場は、マーセリンの農場にあった差し掛け屋根の張り出した赤い納屋を正確に再現したものであった。そして50代に達した彼がディズニーランドの中にメインストリート USA を造ろうと思い立ったとき、その着想の源となったのがマーセリンの街並であったことは周知の事実である。

ディズニー農場の近くを通っていたサンタフェ鉄道の蒸気機関車の勇壮な姿は、汽車への情熱を一生抱き続けさせるほどの鮮烈な印象をウォルトに与えた。彼は鉄道線路に耳を当て、近づきつつある汽車を運転しているのが、アイオア州フォー

ト・マディソンとマーセリンの間で普通列車を走らせている、父のいとこの機関士マイケル（マイク）・マーティンであれば良いと願っていた。マイクおじさんはディズニー農場をしばしば訪れ、運転中の体験談だけでなく、伝説的な機関士の英雄ケイシー・ジョーンズの物語や、南北戦争で北軍と南軍が戦略上重要な鉄道路線の支配をめぐる繰り広げた闘いの血沸き肉躍る冒険談を、ウォルトと（8歳年上の兄）ロイに語って聞かせるのが好きであったと言われている⁽⁴⁾。

1908年の夏の末に長男ハーバートと次男レイモンドが家出をして二人の働き手を失ったイライアスは、当時15歳のロイと6歳のウォルトに手伝わせて働き続けたものの、過労と病気のために農場生活を断念せざるを得なくなり、その結果、1911年に一家はカンザス・シティへ引っ越すこととなった。イライアスは新聞配達の仕事を経営し、当時9歳であったウォルトは、厳格な父のもとで6年間、朝夕の新聞配達の仕事をしなければならなかったが、この苦境の中にあっても楽観主義的な人生観を失わず、天気の良い日に裕福な家に朝刊を配達するときには、その家の子供たちが玄関ポーチに置きざりにした模型機関車などの玩具で遊ぶという貴重な機会を利用していた。

ウォルトはマーセリンに住んでいた頃、兄ロイからサンタフェ鉄道の列車内の売り子として二^{なつ}夏働いたときの体験談を聞いて大変羨ましく思っていたので、1917年の夏季休暇を利用してミズーリ・パシフィック鉄道の車内販売の売り子として働いた⁽⁵⁾。実は、応募資格には1歳足りなかったのだが、彼は職欲しさに年齢を偽り、車内販売担当会社ヴァン・ノイズ・インターステイト・ニュース社の就職に必要な保証金30ドルはロイが支払ってやった。ウォルトはカンザス・シティから発車するミズーリ・パシフィック鉄道に乗り、カンザス・シティ・サザン鉄道、ミズーリ・カンザス・アンド・テキサス鉄道も利用して6つの州を

移動しながら、乗客に、新聞、ポップコーン、ピーナッツ、果物、飲み物などを売った。彼は真鍮のボタンのついた青い制服と車掌風の制帽を自慢に思い、当時の豪華なプルマン車両に魅せられ、走り去る田園の風景に目を奪われながら、すっかり鉄道のロマンの虜になった⁽⁶⁾。

彼は白髪交じりの鉄道のつわもの一機関士、火夫、手荷物係の話に耳を傾けた。特に、ミズーリ州カンザス・シティからカンザス州ダウズまでの6時間の旅の間に炭水車によじ登り、機関士と火夫の許しを得て運転室に入ることができたのは、ウォルトにとって胸躍る体験であった。彼らは、マイケル・マーティンと同じように機関士になることを熱望していたウォルトを激励するために機関車の操縦方法を全て教え、彼に鐘や汽笛を鳴らすことを許してくれた。鉄道の世界は余りにも魅力的だったので、彼は金を稼ぐことなど念頭になく、訪れた新しい町の簡易宿泊所で一泊してカンザス・シティへ戻るという日々を送りながら、沢山のささやかな冒険も体験できた。仕入れ業者に騙されたり、商品を盗まれたり、夜ダウズに汽車が停車している間に町を歩き回って警官から泥棒の下見と間違えられたり、セールスマンに勧められて訪ねてみたコロラド州プエブロのホテルが実は売春宿だったと知って一目散に逃げ出したことはあったが、15歳のウォルトにとって、ミズーリ・パシフィック鉄道の車内販売員として過ごした夏は、自由と独立の精神が養われた黄金のように輝く素晴らしい夏であった。しかし、金儲けが全く眼中になかった彼が車内販売会社に与えた損害が大きかったので、就職時の保証金はロイの手許には戻らなかった⁽⁷⁾。

【注】

- (1) Michael Broggie, *Walt Disney's Railroad Story: The Small-Scale Fascination That Led to a Full-Scale Kingdom* (Virginia Beach: Donning, 2005), p. 35.
 (2) Steven Watts, *The Magic Kingdom: Walt Disney*

and the American Way of Life (Columbia: University of Missouri Press, 1997), p. 4.

- (3) Amy Boothe Green and Howard E. Green, *Remembering Walt: Favorite Memories of Walt Disney* (New York: Disney Editions, 1999), p. 2.
 (4) Walt Disney, *op. cit.*, p. 13; Dana Amendola, *All Aboard: The Wonderful World of Disney Trains* (Los Angeles: Disney Editions, 2015), pp. 16-17; Michael Broggie, *op. cit.*, p. 35.
 (5) Walt Disney, *op. cit.*, p. 13; Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 35-36.
 (6) Walt Disney, *op. cit.*, p. 14; Michael Broggie, *op. cit.*, p. 36-37.
 (7) Walt Disney, *op. cit.*, p. 14; Michael Broggie, *op. cit.*, p. 37., p. 40; Bob Thomas, *Walt Disney: An American Original* (New York: Disney Editions, 1994), p. 41.

II ミッキーマウスの誕生

アメリカ大衆文化史上最大のヒーローであるミッキーマウスの誕生に関する伝説の殆どが、ジャーナリストたちや他ならぬウォルト・ディズニー自身によって作られた⁽¹⁾と言われているが、ミッキーの体の特徴を精確に決定して描き出したのはウォルトの親友であった天才的アニメーターのアブ・アイワークス (Ub Iwerks) であり、ミッキーに強烈な個性を吹き込んでアニメーション映画界の大スターとするために貢献したのがウォルトであった⁽²⁾ことは明白である。しかし、上記の伝説に重要な要素が含まれていないことも否定できないので、伝記的事実を正確に辿ってみる。

1927年初頭から、うさぎを主人公とするオズワルド (Oswald) シリーズのアニメーション映画の制作を開始していたウォルト・ディズニーは、配給業者チャールズ・ミンツとの契約更新のために、1928年2月に妻リリアンを連れてニューヨークへ向かった。ウォルトは、このシリーズが娯楽業界で好評を得ている以上、より有利な条件で2年目の契約が結べるはずと期待していたが、オズワルドシリーズを完全に自分の支配下に置きたい

と望んでいたミンツは、既にディズニーのスタジオの殆どのアニメーターと契約を取り交わしており、ウォルトと彼のスタッフ全員を自分のスタジオの従業員にすることを計画していた。さらにウォルトは、このシリーズがユニヴァーサル映画として公開されており、オズワルドのキャラクターの管理権はディズニーのスタジオではなく配給業者に属する⁽³⁾ことを確認して愕然とした。彼はユニヴァーサル社が配給業者ミンツを介在させずに自分のスタジオと直接契約を結んでくれることを望んでいたが、期待は裏切られ、他の配給業者を見つけることもできなかった。このような絶望的な状況下に置かれても誇り高く独立心の強いウォルト・ディズニーはミンツに屈することなく、ミンツ、ユニヴァーサル・ピクチャーズ、オズワルドとの関係を断つ決意を固めた。傷心のウォルトは、ニューヨークからの旅の後に3月18日にサンタフェ鉄道のロサンジェルス駅に着いた。伝説によれば列車がイリノイ州トルカとコロラド州ラ・フンタの間を走っていたとき、ウォルトは、カンザス・シティのラフォグラム・フィルム社のスタジオで夜遅くまで仕事をしていたときに可愛がっていた小さなねずみを思い出してスケッチを描き、それを見ていたリリアンが威勢の良い名前を提案して、ミッキーマウスが誕生した⁽⁴⁾、と述べられている。しかし、より精確に考察すれば、次のように推測できる。すなわち、帰路の列車の中で必死に新しい動物のキャラクターを見つけ出そうとしていたウォルトは、青春の日々を過ごしたカンザス・シティで特に親愛の情を感じていた小さなねずみのことを思い出してスケッチを描いたのであろう。一方ウォルトの親友でミンツのもとで働くのを拒んでいたアブ・アイワークスも、オズワルドを失ったのちに直ちに新キャラクターを創造する必要を感じ、これまでアニメーション業界で殆ど主役として扱われていなかった動物が「ねずみ」であることに気づいて、オズワルドの

体の輪郭を多少変えて描き⁽⁵⁾、ウォルトとともにカンザス・シティで働いていた頃に彼に懐いていたねずみのことも思い出して、落胆してニューヨークから帰って来たウォルトを元気づけるために、その絵を彼に見せたのであろう。新しいキャラクターの名を、当初ウォルトが考えていた「モーティマー」という、もったいぶった名前ではなく、活気溢れる「ミッキー」にするよう勧めたのがリリアンであったことは、ほぼ確実であろう。従って、我々は、自分の分身とも言えるミッキーマウスが誕生した場所は、彼の熱愛する鉄道、とりわけサンタフェ鉄道の列車の中であった⁽⁶⁾とウォルトが主張している点にこそ注目すべきであろう。「全ては一匹のねずみから始まった」としばしば言われているが、そのねずみを、アニメーションのキャラクターとして本格的にデビューさせることをウォルトが真剣に考えた場所が鉄道の列車の中であったことを、我々は忘れてはならないだろう。

【注】

- (1) Dave Smith and Steven Clark, *Disney: The First 100 Years* (New York: Disney Editions, 2001), p. 24.
- (2) Christopher Finch, *The Art of Walt Disney: From Mickey Mouse to the Magic Kingdoms* (New York: Harry N. Abrams, Inc., Publishers, 1995), pp. 37-38.
- (3) Russell Merritt and J. B. Kaufman, *Walt in Wonderland: The Silent Films of Walt Disney* (Johns Hopkins University Press, 1993), p. 99.
- (4) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 67.
- (5) Leslie Iwerks and John Kenworthy, *The Hand Behind the Mouse: An Intimate Biography of Ub Iwerks* (New York: Disney Editions, 2001), pp. 53-54.
- (6) Dana Amendola, *op. cit.*, pp. 32-33.

Ⅲ 鉄道を主題としたウォルト・ディズニー制作の映画

本章では、ウォルト・ディズニーが制作した映画（アニメーション映画、実写映画、実写とアニメ

ーションの合成映画)の中で、鉄道が重要な役割を果たしている10作品について考察する。

ウォルトは、1922年5月、20歳の若さで、アニメーション映画制作会社ラフォグラム・フィルムズ (Laugh-O-gram Films) 社をミズーリ州カンザス・シティで創設したが、この会社は資金難に陥った結果、1923年7月に倒産することとなる。しかし1923年に制作された『アリスの不思議の国』(Alice's Wonderland) は、その後のアリス・コメディーズのパイロット版と呼ぶことができる優れた短編映画(実写とアニメーションの合成)であった。主人公アリスは可愛らしくて好奇心が強い4歳の少女で、ある日、小さなアニメーション制作スタジオを訪ねて、アニメーター達が描いた犬、猫、ねずみが戯れている様子にすっかり心を奪われる。その日の夜、アリスは夢の中で「カートゥーンランド」(Cartoonland)を訪れ、その国で自分を歓迎してくれる動物たちと楽しく遊ぶが、動物園を逃げ出したライオンたちに追いかけられ、崖から墜落したところで目が覚める⁽¹⁾。実写された少女という生身の人間がアニメーションのキャラクターたちの棲む夢と魔法の国を訪ねること、我々がテーマパークへ行くこととは非常に似通った行為であるので、ディズニーランド設立構想は既にウォルトの脳裏にあったと認められる。そして、アリスが「カートゥーンランド」へ行くために用いる交通手段は、言うまでもなく、鉄道を走る汽車である。擬人化された小さな蒸気機関車が山や谷を越えて、夢の国へ少女を連れて行くという設定に、ウォルト・ディズニーの個性が明確に表われていると言えよう。

次に、前述の、うさぎのオズワルドを主人公としたアニメーション映画シリーズの中で、出色の出来栄が称賛されている『トロリー・トラブルズ』(Trolley Troubles, 1927)では、市街電車の運転手オズワルドは、尻尾をブラシ代わりに使って念入りに電車の手入れをしたのち、無賃乗車の

子供たちや、ひどい状態の線路をものともせずに電車を走らせ、線路上から決して退こうとしない牛の体の下をくぐり抜けて行く。そして彼は、怒った山羊の力を利用して電車に険しい山を登らせることに成功するが、山の頂から電車はジェット・コースターのように走り下り、山を越えるたびに乗客はふるい落とされ、遂に電車に乗っているのは彼一人だけになる。怖さに震えながら、何とか助かりたいと祈念するオズワルドは、幸運を呼ぶとされている自分の後ろ足を取りはずして、頭にこすり付ける。やがて暴走列車は川に転落するが、浮かび上がった電車の屋根に乗ったオズワルドは、車両をボート代わりにして、漕ぎ去って行く⁽²⁾。尻尾や足などのような、体の各部分を、必要に応じて自由自在に外すことができる点がオズワルドの不思議な魅力である。

1929年に公開された『ミッキーの汽車旅行』(Mickey's Choo-Choo)では、機関士ミッキーが擬人化された機関車の手入れをしたあとでミニーを乗せて汽車を走らせるが、急な山を登りきれず、ふたりの乗った有蓋貨車は機関車から切り離されて逆走し続けた末に大破して、あたりに瓦礫の山を降らせる。しかし、壊れた貨車のかげらが完璧な手動車^{ハンドカー}を形作ったので、ふたりはそれを動かして旅を続ける⁽³⁾。この作品のストーリーの展開は、オズワルドを主人公とした『トロリー・トラブルズ』と似通っているが、音楽がアニメーションと完全に融合しており、1928年に公開された『蒸気船ウィリー』(Steamboat Willie)と同じように、ミッキーが動物たちを楽器代わりに用いて演奏を行なっている。キャラクター・マーチャングの観点から見ると、鉄道模型メーカーとして名高いライオネル社が1930年代の世界恐慌で倒産の危機に瀕したとき、上記の映画をもとにして作られたミッキーとミニーの手動車を販売した点に注目すべきである。1セット1ドルのこの手動車が僅か4ヵ月間に25万4千セット売られた

結果、ライオネル社は経営難を脱することができたので、ミッキーマウスは、倒産企業を救ったねずみと呼ばれた⁽⁴⁾。

次に『ミッキーのドキドキ汽車旅行』(*Mr. Mouse Takes a Trip*, 1940)では、ミッキーが愛犬プルートを連れて(ディズニーのスタジオの所在地)バーバンクの駅からポモナへ行くために列車に乗ろうとすると、犬の同乗に怒った車掌ピートに放り出されてしまう。ミッキーはプルートをトランクに押し込んで乗り込み、何とかして犬を降ろそうとするピートの裏をかくために様々な工夫をするが、プルートの首輪が線路脇のメールフックに引っかかってしまったとき、列車最後尾の車掌車から飛び出して愛犬をフックから下ろし、駅名の標識を見ると、そこが目的地であった⁽⁵⁾。

1941年6月に公開された『リラクタント・ドラゴン』(*The Reluctant Dragon*)は、実写とアニメーションの合成映画で、ケネス・グレアム(Kenneth Grahame)作 *The Reluctant Dragon* の映画化の企画をディズニーのスタジオに売り込みに来た脚本家ロバート・ベンチリーが、1940年に新設されたバーバンクのスタジオの各部門を見学したのち、実は、この物語を映画化したアニメーションが既に完成されていたことを知るという筋である⁽⁶⁾。ベンチリーが迷い込んだ部屋では、当時制作中の『ダンボ』(*Dumbo*)に登場する蒸気機関車ケイシー・ジュニアの場面の録音中で、アニメーションの音響効果とケイシー・ジュニアの声を作り出すために用いられたソノヴォックス装置の実演が行なわれている⁽⁷⁾。自慢げに原野を走っていたケイシー・ジュニアは、川を航行する小さな蒸気船を無事に通すために跳ね橋が上げられようとしているとき、強引に橋を渡って行く。その後、最新型の流線形列車と正面衝突しそうになったときには線路脇の転轍機に路線を切り替えるよう必死に呼びかけて難を逃れるが、嵐で崩れ落ちた構脚橋トレススルから墜落して、惨めな姿になって

しまう。なお、この映画に登場する機関車の名前がケイシー・ジュニアとされているのは、実在の殉職した機関士の英雄ケイシー・ジョーンズ(1863~1900)にちなんだものである。

1941年10月に公開された『ダンボ』には前述の蒸気機関車ケイシー・ジュニアが美しい姿に甦って登場する。前回に続き、ケイシー・ジュニアの作画を担当したのは、ディズニーのスタジオで鉄道愛好家として名高いウォード・キンボール(Ward Kimball)である⁽⁸⁾。春の訪れとともにフロリダの冬季野営地を出発して興行地へ向かうWDPサーカス(WDPとはWalt Disney Productionsの省略形)の人々や動物たちを乗せた列車を牽引したケイシー・ジュニアは、リングマスターが全員乗車“All aboard!”と叫ぶと、自分も出立進行“aboard! Let's go!”と叫んでいるように聞こえる汽笛の音を発して、軽快なテーマソングをバックに疾走する。この機関車は険しい山を登るときには“I think I can.”、勢いよく山を下るときには“I thought I could.”と唱えている⁽⁹⁾。出発までにサーカスの全ての動物の母親のもとにコウノトリが赤ちゃんを届けてくれたのに、自分はまだ受け取っていないのを悲しんでいるミセス・ジャンボを探してサーカス列車を追って飛んできたコウノトリが、耳の大きな赤ちゃん象の入った包みを彼女の所へ運んで来る。そしてダンボが苦難を乗り越えて大スターとなったのち、ケイシー・ジュニアの笑顔は花輪で飾られ、サーカス列車の最後尾にはダンボ専用の豪華な特別車両が接続されて、空から舞い降りた子象がミセス・ジャンボと抱き合って喜ぶところで映画は終わる。19世紀アメリカの娯楽企業家P. T. バーナムは彼のサーカスが余りにも巨大化したために1872年に興行地へ鉄道で移動して“The Greatest Show on Earth”(「世界最大のショー」)を公演し、彼のサーカスが所有するサーカス列車は60両編成であったといわれており、1881年にバーナムがジェイムズ・ベイリ

ーとともに設立したバーナム・アンド・ベイリー・サーカスの最初の、最大の呼び物は、1882年に購入された巨大なアフリカ象ジャンボであった。映画『ダンボ』の中で父親は登場しないが、母親はミセス・ジャンボとされているので、制作者たちはこの作品の主人公を、実在の驚嘆すべき象の息子と見なしていたように推測される。

1950年に公開されたアニメーション映画『勇敢な機関士』(*The Brave Engineer*)では機関士ケイシー・ジョーンズが主人公となり、郵便袋を運んでいる彼は定刻に駅に到着しようと努力するが、洪水、線路内に立ち入っている牛、ロープで縛られてレールの上に横たわっている女性、列車強盗などに妨げられ、遂に彼の機関車は、貨物列車と正面衝突してしまう。目的地の駅員が、勇敢な機関士の死を嘆いていると、枠組だけになった機関車の汽笛を鳴らしながら、郵便袋を抱えたケイシー・ジョーンズが到着し、彼の時計には「ほぼ定刻到着」と表示されている⁽¹⁰⁾。既にふれたように実在のイリノイ・セントラル鉄道の機関士ケイシー・ジョーンズ(ジョナサン・ルーサー“ケイシー”ジョーンズ)は、1900年4月30日にミシシッピ州ヴォーンの近くで起こった衝突事故で死亡し、自分の列車の乗客の命を救うために全力を尽くした彼の勇気が、沢山の歌や文学作品や映画の中で称えられている⁽¹¹⁾が、このアニメーション映画では主人公が生き残ることができたというハッピーエンドになっている。

1951年に公開されたアニメーション映画『リスの汽車ごっこ』(*Out of Scale*)では、機関士の服装をしたドナルドダックが自分の家の庭でミニチュア蒸気機関車を走らせることに熱中していると、線路のそばに縮尺の規格に合致しない大きな木が生えているのを見つけて、ミニチュアの木に置き換え、もともと生えていた木を移植するために列車に乗せる。しかしその木は、しまりすの兄弟チップとデールの棲みかであった。彼らはドナルド

が作った精巧なミニチュアの家で楽しいひとときを過ごすのが、やがて自分たちの家を取り戻すためにドナルドの汽車に乗り込む。賢い彼らは、その木に“GIANT REDWOOD”という標識を付けて、巨大な樹木を縮小したものと解釈するようドナルドに示唆し、木の幹がくり抜かれてできたトンネルを彼の汽車が通り抜けられたので、事態は平和的に解決された。この微笑ましい映画に登場するドナルドダックが鉄道愛好家ウォルト・ディズニー自身をモデルにした⁽¹²⁾ことは歴然としており、後述するように、1950年に彼は自宅の庭に鉄道を敷設して、縮尺1/8のミニチュア蒸気機関車を走らせたのである。

次に、鉄道が極めて重要な位置を占めているウォルト・ディズニー制作の二つの傑作長編映画について考察する。まず、1948年11月にイリノイ州シカゴで初公開された『わが心にかくも愛しき』(*So Dear to My Heart*, 監督ハロルド・シュスター, 主演ボビー・ドリスコール)は実写とアニメーションを組み合わせた作品であるが、芸術的に極めて高い価値を持っていると評価できるのは実写部分の方である。ウォルトは、この作品を全編実写のみの映画として発表するつもりであったが、配給会社のRKO映画社が、アニメーション部分が無いディズニー映画を見ることを観客が躊躇するのではないかと危惧して、アニメーションを付け加える条件をディズニー側に受け入れさせたとされている⁽¹³⁾。この映画はスターリング・ノース(Sterling North)原作の小説 *Midnight and Jeremiah* (1943) に基づいたものであるが、ノースは、映画の筋に合致するように初版の小説を大幅に書き直し、*So Dear to My Heart* というタイトルで1947年に出版している。一般的には、ノベライズされた文学作品というものの芸術的評価は決して高くはないのだが、ノースの二つの小説に関する限り、1947年の改訂版は不朽の文学的価値を持っていると主張したい⁽¹⁴⁾。そして、1903年

のインディアナ州南西部の農村を舞台としたこの映画の主人公ジェレマイア・キンケイド少年の生活は、幼い頃の自分がミズーリ州で送った生活と全く同じものであるとウォルト・ディズニーが述べ⁽¹⁵⁾、この作品に深い愛着を持っていたことを彼が強調している点に注目する必要がある。

映画の冒頭で、4月のある朝、エヴァンズヴィル・アンド・インディアナポリス鉄道の巨大な蒸気機関車 Old 99 が黒煙を吐き出しながらフルトン・コーナーズの停車場に入って来る。この駅はいわゆる信号停車駅で、汽車が停車することだけでも田舎町の人々にとっては新鮮な好奇心を駆り立てられる出来事なので、ジェレマイア少年は有頂天になっている。

彼が Old 99 の勇壮な姿に興奮していると、列車最後尾の特別車両—その側面には堂々たる馬の肖像画と“DAN PATCH, CHAMPION OF CHAMPIONS”という文字が描かれている—から、その名高い競走馬が降りてくる。(なお Dan Patch とは、20世紀初頭のアメリカの繋駕速歩競走 [一人乗り二輪馬車で速さを競うレース] において14回以上世界記録を打ち立てた伝説的な名馬である。) 調教師は輸送中の馬に少し運動させるために、この小さな田舎町の駅で汽車を停車させたのだが、彼はダン・パッチの蹄鉄の釘が緩んでいることに気づく。そして、親切的な鍛冶屋ハイラムが新しい釘を取り付けている間にジェレマイアは、憧れの名馬に自分の持っていたりんごを食べさせてやりながら、信じられないような幸せのひとつときを過ごす。蹄鉄の装着が終わると列車は再びダン・パッチを乗せて走り去ったが、ジェレマイアは、自分の手のひらに感じた馬の鼻面のピロードのような感触と暖かい吐息を忘れることはなかったし、ハイラムおじさんが馬の蹄から抜き取った古い釘で作ってくれた指輪を、いつもはめていた⁽¹⁶⁾。

ジェレマイアの両親は亡くなっており、彼は、

信心深く厳格な祖母の農場で暮らしているのだが、全身黒い色のために母親から疎まれている、生まれたばかりの子羊に愛情を注ぎ、その羊にダン・パッチにちなんでダニー（正確には Dan Patch II）という名をつけて育てていた。可愛らしいが、しばしば破壊的な行動を起こすダニーは祖母を怒らせていたが、優しくて機知に富んだハイラムおじさんから、パイク郡の家畜品評会に羊も出せると聞いて喜んだジェレマイアは、ダニーに賞を取らせるために奮闘する。品評会でブルーリボンと賞金を獲得することはできなかったが、彼の努力は報いられ、その黒い羊は血統書がなくても本来の資質においてチャンピオンとみなされ、ここまで愛情深く立派に育て上げたことに対して、審査員長からジェレマイアに特別功労賞が贈られる。映画の最後の場面では、フルトン・コーナーズの駅に到着した Old 99 の牽引する列車から、賞を獲得した羊を連れたジェレマイアが得意そうに降りてきて、小さな田舎町の人々の祝福を受ける。

この映画における蒸気機関車 Old 99 は、未知の世界へのジェレマイアの憧憬、希望、期待を象徴し、人々に積極性と活力を与えるものとして描かれている。この機関車の役を演じたのは、1875年に建造され、1859年に起こったシルヴァー・ラッシュの時期にネヴァダ州ヴァージニア・シティの銀鉱山地域で活躍したヴァージニア・アンド・トラッキー鉄道の機関車 No. 22 インヨ (*Inyo*) である⁽¹⁷⁾。インヨ号は1926年に引退した後パラマウント映画社によって購入され、1939年の名高い西部劇映画『大平原』(*Union Pacific*, 監督セシル・B・デミル) をはじめとする多くの映画に登場しており、ウォルト・ディズニーは、歴史的に価値のあるこの機関車をパラマウント社から借りて『わが心にかくも愛しき』に登場させた。さらに、映画の中のフルトン・コーナーズ駅を設計したのはウォード・キンボールで、撮影終了後、駅のセットは彼に贈られ、彼はそれを改築して、自

宅の敷地に敷設したグリズリー・フラッツ鉄道の駅舎を造った⁽¹⁸⁾。また、この映画に登場するキンケイド家の小さな赤い納屋が、マーセリーンのディズニー農場の納屋を再現したものである⁽¹⁹⁾ことも記憶に留めるべきである。なお、主人公ジェレマイア・キンケイド少年に扮したボビー・ドリスコールは、この映画と1949年に公開されたサスペンス映画『窓』(The Window)での卓抜した演技により、アカデミー子役賞を獲得した。

次に、1956年6月に公開された『機関車大追跡』(The Great Locomotive Chase, 監督フランシス・D.ライオン, 主演フェス・パーカー)は、南北戦争当時に実際に起こった事件に基づいている。1862年4月7日の深夜、ジェームズ・アンドリュース (James Andrews) を隊長とする北軍特命隊員22名はテネシー州ナッシュビル郊外に密かに集合した。彼らの目的は、南軍の輸送列車を奪ってテネシー州チャタヌーガに向かって北進させながらウェスタン・アンド・アトランティック鉄道の線路・橋梁・通信施設を破壊することであった。民間人の服装をした彼らは4月12日にジョージア州アトランタに近いマリエッタ駅から最新鋭の蒸気機関車ジェネラル号 (The General) が牽引する客車に乗り込んだ。そして列車が4,000人の南軍部隊が駐屯しているビッグ・シャンティに到着すると、彼らは、乗客と乗務員が朝食のために下車している間に客車の連結器のピンを外し、貨車を付けたままジェネラル号を盗んで北方に発進させた。ジェネラル号の車掌ウィリアム・A. フラーは手動車^{ハンドカー}で追い始めたのち、機関車ヨナ号 (Yonah), ウィリアム・R. スミス号 (William R. Smith), テキサス号 (Texas) と乗り継いで、盗まれた機関車を取り戻そうとした。

一方、アンドリュースらはレールを外し、電線を切断し、駅の標識を取り換え、枕木を投げ出し、彼らを執拗に追って来るフラーを乗せたテキサス号に激突させるために貨車を切り離して逆走させ

るが、フラーの一行は追跡を続行する。遂にアンドリュースらは、ジェネラル号に燃料の薪と水を補給することができなくなり、チャタヌーガの司令部からの連絡を受けた南軍の騎兵隊に捕えられてしまう。22名全員が死刑を宣告されたが、14名は脱獄に成功し、アンドリュースを含む残る8名が絞首刑に処せられた。死を目前にしたときアンドリュースはフラーと和解することを望み、いつか戦争が終わり、北軍に属していた者と南軍に属していた者は握手しなければならなくなるだろうが、自分は生きてその日を見ることができないので、今、握手してほしいと頼み、二人は手を握り合う。

のちに、この作戦に参加して生き残った北軍の兵士のうちの8人に名誉勲章が贈られ、亡くなった兵士達にも勲章が贈られることになったが、民間人であったアンドリュースには授与されなかった。だが、勇敢で機略に富んだアンドリュースは軍人に与えられる勲章などよりもっと高い栄誉を獲得して、歴史にその名をとどめるだろうと陸軍長官が彼を称賛するところで映画は終わる。

この映画で注目すべき点は、まず第一に、ウォルト・ディズニーが制作したデイヴィ・クロケットを主人公とするテレビ映画シリーズで主演を演じて国民的スターとなったフェス・パーカーが北軍のスパイ、アンドリュース役を演じていることである⁽²⁰⁾。次に特筆すべき点は、この映画で活躍している機関車が、実際に深い歴史的価値を持つ文化財であるという事実である。すなわちウォルトは、ボルティモア・アンド・オハイオ鉄道博物館から蒸気機関車ウィリアム・メイソン号を借りて、映画の中のジェネラル号を演じさせた⁽²¹⁾が、この機関車はウィリアム・メイソンが設立したメイソン・マシーン・ワークスで1856年に建造されたボルティモア・アンド・オハイオ鉄道の機関車で、1865年に大統領に再選されて就任式に向かうエイブラハム・リンカン (Abraham

Lincoln) をイリノイ州スプリングフィールドからワシントン D.C. まで運んだ列車を牽引していた蒸気機関車のうちの1台であった。そして、『わが心にかくも愛しき』の制作で活用したインヨ号を再びパラマウント映画社から借りてテキサス号の役を演じさせた。さらに、この映画の中でヨナ号の役を演じたのは、ノリス・ロコモティヴ・ワークスが1837年に建造し、ボルティモア・アンド・オハイオ鉄道が用いていたラフィエット号 (*Lafayette*) のレプリカ (1927年建造) であった⁽²²⁾。クライマックスの機関車追跡の場面はジョージア州クレイトンで撮影され、ウォルトは撮影の合間に年代物の機関車を走らせることに大きな喜びを感じていたと伝えられている。

【注】

- (1) Russell Merritt and J. B. Kaufman, *op. cit.*, p. 127.
- (2) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 38; John Grant, *Encyclopedia of Walt Disney's Animated Characters* (New York: Hyperion, 1998), p. 21.
- (3) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 39.
- (4) *Ibid.*, p. 44.; Michael Broggie, *op. cit.*, p. 44.
- (5) Dana Amendola, *op. cit.*, pp. 45-46.
- (6) Dave Smith, *Disney A to Z: The Official Encyclopedia* (New York: Disney Editions, 2006), p. 565.
- (7) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 50, p. 52.
- (8) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 46.; Dana Amendola, *op. cit.*, pp. 49-50.
- (9) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 51.
- (10) Dave Smith, *op. cit.*, p. 89.
- (11) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 59.
- (12) *Ibid.*, p. 62.
- (13) *Ibid.*, p. 57.
- (14) Sterling North, *Midnight and Jeremiah* (Philadelphia: The John C. Winston Company, 1943) と、Sterling North, *So Dear to My Heart* (Chicago: Peoples Book Club, 1947) とを読みくらべると、同じ題材をとりあげているのに、後者の改訂版の方が格段に文学的に優れていることが解る。特に、田舎町の停車場に巨大な蒸気機関車が入ってきて、人々を驚かす場面の描写は生彩を放っている。
- (15) Walt Disney, quoted in Leonard Martin, *The Disney Films* (New York: Disney Editions, 2000), p. 89.
- (16) Sterling North は、改訂版の小説の中で、名馬と少年との心の交流を、繊細な優しさをこめて描いている。
- (17) <http://www.virginiaandtruckee.com/Locomotive/>

No22.htm

- (18) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 266-267.; Steve DeGaetano, *The Disneyland Railroad: A Complete History in Words and Pictures* (Theme Park Press, 2015), pp. 215-217.
- (19) <https://d23.com/did-you-know-12-blue-ribbon-facts-about-walt-disneys-so-dear-to-my-heart/>
- (20) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 71.
- (21) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 370.
- (22) <https://www.waltdisney.org/blog/making-great-locomotive-chase>

IV 鉄道への情熱とシカゴ鉄道博覧会

1930年代にウォルト・ディズニーは、映画制作の仕事の精神的重圧からの解放を目的としてポロを始めたが、競技中に負傷したので、医師の薦めにより、もっと穏やかな趣味の活動をするようになった⁽¹⁾。1947年の年の暮れに、彼は、妹ルースの息子テディ、姪マージョリーの息子ジェフリー、兄ハーバートの孫デイヴィッド・ピューダーに贈るクリスマス・プレゼントとして、ライオネル社の模型列車のセットを購入するとともに、12月5日生まれの自分自身への誕生祝いとして、同社の電気機関車と貨車の模型を買った。そして彼は、汽笛が鳴り、煙突から煙が吹き出され、信号機・転轍機・駅舎を備えた列車のセットがどれほど自分を興奮させるものであったかを妹ルースに手紙で知らせ⁽²⁾、仕事の暇を見つけては、スタジオで機関車を走らせるのが大好きであった。さらに、妻リリアンが語っているように、ロスフェリスの自宅に近いサザン・パシフィック鉄道のグレンデイル駅へ車で出かけて行き、列車が轟音を鳴り響かせて走る様子や、列車が通過した後に軌道が振動するのを見つめることが、彼にとってはレクリエーションなのであった⁽³⁾。

1948年の夏、第二次世界大戦後の経営不安定な状態からまだ脱却できないスタジオでの仕事の激しいストレスがウォルトの健康を損ねていること

を案じたスタジオの看護師ヘイゼル・ジョージは、休暇を取ってウォード・キンボールとともにシカゴ鉄道博覧会を訪れるよう彼に勧めた⁽⁴⁾。前述のようにキンボールは、自宅の敷地に敷設したグリズリー・フラッツ鉄道の900フィートのレールにボールドウィン・ロコモティヴ・ワークスが1881年に建造した蒸気機関車を改造したエマ・ネヴァダ号と同社が1907年に建造した蒸気機関車を改造したクロエ号を走らせるのが趣味で、1945年10月に彼の家に招かれて機関車を運転することができたウォルトは、ミズーリ・パシフィック鉄道の売り子として働いていた少年時代の記憶を甦らせて、至福の境地であった⁽⁵⁾。

シカゴ鉄道博覧会は、鉄道がアメリカの発展に貢献してきた100年間の歴史を称える華々しい行事であり、ウォルトが親愛の情を抱いている「アメリカの歴史」と「列車」という二つの主題を取りあげていた⁽⁶⁾ので、彼は10日間の休暇を取り(1934年から1973年までディズニーのスタジオでアニメーターとして活躍したキンボールの記憶によれば、ウォルトが自分自身のための休暇を取ったのは、これが最初で唯一のことであった⁽⁷⁾)、欣喜雀躍してキンボールとともにサンタフェ鉄道の最新型最高級の流線形列車スーパーチーフに乗って出かけた。サンタフェ鉄道の当時の社長フレッド・ガーリーとウォルトとは親交があったため、この列車の機関士がウォルトとキンボールを巨大なディーゼル機関車の運転室へ招いてくれたので、ウォルトは雄大な車窓風景を楽しむだけでなく、汽笛を鳴らすことも許してもらえて、子供のように喜んだ。ロサンジェルからシカゴまでの約40時間の旅の間、ウォルトはキンボールに、幼い頃のマーセリーンの思い出、若い頃にオズワルドを奪われたこと、ミッキーマウスの誕生などについて語って聞かせ、殆どが自分の初めて知る内容だったのでキンボールは驚嘆した⁽⁸⁾。ウォルト・ディズニーは個人的な事柄について語りたがらない

人間という印象をアニメーターたちに与えていたが、ウォルトとキンボールに共通した鉄道への情熱が、彼らの間の真の友情を育んだのであろうと推察される。

シカゴ鉄道博覧会の起源は、シカゴ・アンド・ノース・ウェスタン鉄道がシカゴにおける鉄道業の百年間の発展を祝う行事の開催を計画していたことに由来する。これ以前にも、1893年に開催されたシカゴ万国博覧会(コロンビア万国博覧会、World's Columbian Exposition)や、1933年5月～11月と1934年5月～10月に開催されたシカゴ万国博覧会(A Century of Progress International Exposition)においても主要な鉄道に関する展示が行なわれており、1939年4月～10月と1940年5月～10月に開催されたニューヨーク万国博覧会(New York World's Fair: The World of Tomorrow)では鉄道の発展を主題とした豪華絢爛たるミュージカル・パレード“Railroads on Parade”が来場者を完全に圧倒した⁽⁹⁾。

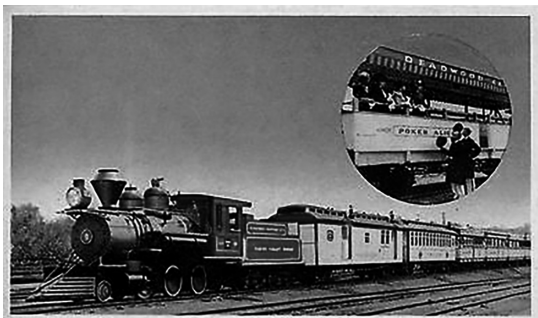
1948年のシカゴ鉄道博覧会が極めて大がかりな祝祭に発展した理由は、大恐慌と第二次世界大戦という惨禍の時期を脱したのちのアメリカ鉄道業界が、いかなる国際的規模の博覧会にも匹敵するような壮麗な展示を誇る祭典を実施したいと望んでおり、一般大衆が、そのような行事を熱烈に支持したからである⁽¹⁰⁾。シカゴ科学産業博物館館長レノックス・ローア(Lenox Lohr、彼は1933年と1934年に開催されたシカゴ万国博覧会のジェネラル・マネジャーを務めたのちNBCの社長となったが、1940年にこの博物館の館長となり⁽¹¹⁾、28年間館長を務める間に、この博物館の国際的名声を高めることに貢献した)が主催者となり、アメリカの主要鉄道会社38社と鉄道関連設備製造会社20社以上が資金を提供し、半年(正味4か月半)の準備期間を経て、この博覧会は1948年7月20日、ミシガン湖畔バーナム・パーク内の50エーカー(約20万㎡)の会場で幕を開け、入場料は25

セントであった。当初は1948年の夏だけ開催される予定であったが、批評家からも一般大衆からも賞賛され、特に、教育的な価値に富み、アメリカ人気質が描き出されている点が高く評価されて、10月3日までの期間だけで200万人以上の来場者があり、もっとこの博覧会を見たいと多くの人々が望んでいたため、出展者側は幾つもの改善箇所を加え、翌年の6月25日から10月2日の期間にも開催され、全期間の来場者総数は525万人に達した⁽¹²⁾。

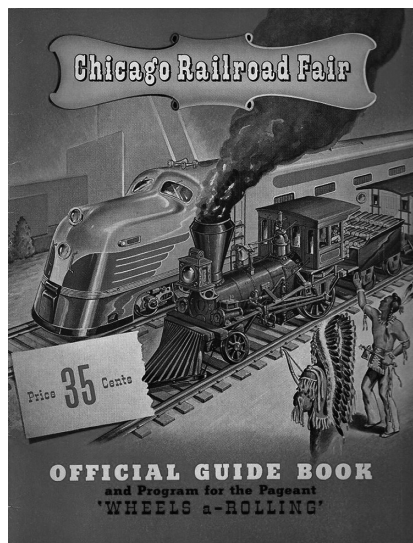
会場では、アトラクションであると同時に来場者を運ぶ重要な交通機関として、鉄道が機能していた⁽¹³⁾。正面入口のそばの「デッドウッド」駅（“Deadwood” station）から出発して南端の終点「セントラル・シティ」駅（“Central City” station, 1949年には“Gold Gulch” stationと改名）に至る「デッドウッド・セントラル鉄道」（“Deadwood Central Railroad”）は、1870年代にサウス・ダコタ州とワイオミング州の境目に位置するブラック・ヒルズで金が発見されてゴールド・ラッシュが起こった結果1888年に設立されたデッドウッド・セントラル鉄道会社が、サウス・ダコタ州デッドウッドとコロラド州セントラル・シティの間に敷設した狭軌（軌間3フィート）の路線にちなんだものであった⁽¹⁴⁾。鉄道博の会場に敷設された「デッドウッド・セントラル鉄道」の車両と駅の建物は、鉱山地域で活躍した元祖の

鉄道で利用されていたもので、機関車は1884年にニュージャージー州のクック・ロコモティヴ・ワークスで建造された名高いコロラド・アンド・サザン No.9であったが、バーリントン鉄道の工場で修繕・改装されて、博覧会の期間中は「チーフ・クレイジー・ホース」（“Chief Crazy Horse”）という名で親しまれていた⁽¹⁵⁾。（この機関車は、郵便車「バッファロー・ビル」、普通客車「デッドウッド・ディック」、遊覧列車「シッティング・ブル」、「カラミティ・ジェーン」、「ポーカー・アリス」、「ワイルド・ビル・ヒコック」、展望車「レッドヴィル」を牽引していた。）「デッドウッド・セントラル鉄道」の人気は非常に高かったため、翌1949年の鉄道博開催期間には、新たに、もう一台の機関車デンヴァー・アンド・リオグランデ・ウェスタン No.268も導入された。来場者に大好評を博したこの鉄道の乗車料金は10セントであった。

シカゴ鉄道博の最大の呼び物は、幅450フィート、奥行き100フィートの巨大なステージ上に、歴史的価値のある21種類の列車、（一人で何役も



図表2 デッドウッド・セントラル鉄道の列車
出典：筆者コレクションの絵葉書



図表3 シカゴ鉄道博覧会（1948）のオフィシャル・ガイドブック
出典：筆者コレクション

こなす) 150名の俳優, 70頭の馬を含む沢山の動物たちが登場する野外劇^{ペーヴェント}“Wheels a-Rolling” (上演時間約1時間15分, 1日4回公演)であった。それは, 作家, 鉄道史研究家, 鉄道ショー制作家のエドワード・ハンガーフォード (Edward Hungerford) が脚本を書き, アメリカの歴史における鉄道とその他の交通機関の発達を概観したもので, 19世紀半ばからの100年間にわたり「鉄道」がアメリカの歴史を創りあげてきた過程が壮大なスケールで, かつ緻密に描き出されていた⁽¹⁶⁾。ハンガーフォードは, 1927年に開催されたボルティモア・アンド・オハイオ鉄道百周年祭の野外劇“Fair of the Iron Horse”, 1933年と1934年に開催されたシカゴ万国博覧会の野外劇“Wings of a Century”, 1939年と1940年に開催されたニューヨーク万国博覧会のミュージカル・パレード“Railroads on Parade”などのように, 交通機関, 特に鉄道をテーマにしたショー制作の豊かな経験を持っていた。“Wheels a-Rolling”は批評家からも一般観客からも絶賛され, 「確実な時代考証に基づいて, 過去と現在の輸送機関を展示した素晴らしいショーで, 楽しく, 感動的で, 見る者をわくわくさせる」⁽¹⁷⁾と評された。ステージ上に敷設された線路の上には由緒ある蒸気機関車だけでなく現代的な流線型の列車, さらに, 西部開拓時代に用いられた大型の幌馬車, 駅馬車, 鉄道馬車, 様々な種類の珍しい数の自動車や自転車も登場し, ミシガン湖を背景に一大スペクタクルが展開された。観覧席数は5000であったが, 翌年には6000に増やされた。なお, このショーの観覧料金は60セントであった⁽¹⁸⁾。

野外劇のプロローグでは, 1673年に, アメリカ先住民たちがフランス人宣教師ジャック・マルケットとカナダの探検家ルイ・ジョリエにミシガン湖岸で出会う場面が描かれている。

これに続く12のシーンでは, 1830年にニューヨークのウェスト・ポイント・ファウンドリーによ

ってサウス・キャロライナ・キャナル鉄道会社のために造られ, アメリカで営業用に建造された最初の蒸気機関車として称揚されているベスト・フレンド・オヴ・チャールストン号 (レプリカ), 1830年にピーター・クーパーがボルティモア・アンド・オハイオ鉄道のために建造し, アメリカで初めて一般輸送用の鉄道に用いられたアメリカ製の蒸気機関車として名高いトム・サム号 (レプリカ), 1831年にニューヨーク州で運転された最初の蒸気機関車デウィット・クリントン号 (レプリカ), ロバート・ステイーヴンソン社によってイギリスで建造され, ニュージャージー州で最初の鉄道であるカムデン・アンド・アンボイ鉄道の蒸気機関車として1831年に運用開始されたジョン・ブル号 (レプリカ), 1832年に発明家フィニアス・デイヴィスがボルティモア・アンド・オハイオ鉄道のために建造し, 商業的に成功した最初の実用的なアメリカ製蒸気機関車アトランティック号 (レプリカ), 1837年にボールドウィン・ロコモティヴ・ワークスが建造してニューヨークで運用されたのち, 1848年にシカゴのガリーナ・アンド・シカゴ・ユニオン鉄道によって購入されて, シカゴで最初に運用された記念すべき蒸気機関車となったパイオニア号 (オリジナル), 1837年に建造されたボルティモア・アンド・オハイオ鉄道の機関車で, 前述のようにウォルト・ディズニー制作の映画『機関車大追跡』(1956)に登場することになるラフィエット号 (レプリカ), 1856年に建造されたボルティモア・アンド・オハイオ鉄道の機関車で, 同じく『機関車大追跡』に登場することになるウィリアム・メイソン号 (オリジナル), 1861年にニュージャージー・ロコモティヴ・アンド・マシーン・ワークスによって建造されてミネソタ・アンド・パシフィック鉄道の最初の蒸気機関車となったウィリアム・クルックス号 (オリジナル), 1870年にフィラデルフィアのH.K.ポーター社によって建造されてノーザン・

パシフィック鉄道の最初の蒸気機関車の一つとなったミネトンカ号、イリノイ・セントラル鉄道が所有して1893年のシカゴ万国博覧会の会場へ夥しい数の人々を運び、前章で述べた機関士ケイシー・ジョーンズも運転したことがあると言われている蒸気機関車イリノイ・セントラル201（オリジナル）、1893年に建造され、当時ニューヨーク・セントラル・アンド・ハドソン・リヴァー鉄道で極めて重要であった客車エンパイア・ステイト・エクスプレスを牽引して時速約130～160kmで走っていたと言われる蒸気機関車 No. 999（オリジナル）、1934年にバッド社がシカゴ・バーリントン・アンド・クインシー鉄道のために建造し、デンバー・シカゴ間1633kmを13時間5分で走った流線形ディーゼルカーのパイオニア・ゼファー号（オリジナル）などが登場した。そしてエピローグでは、ステージの両端から、威厳ある蒸気機関車と堂々たるディーゼル機関車が中央に向かってゆっくりと動き始め、これら二つの機関車は、閉じられつつある野外劇の幕の役目を果たすのである⁽¹⁹⁾。

“Wheels a-Rolling”の中で最も感銘深い場面は、エイブラハム・リンカンがワシントン D.C. の大統領就任式に向かうため1861年にスプリングフィールド駅を発つときに行なったフェアウェル・アドレスがアリスティデイス・コピュロスの名演技によって再現された後、4年後の1865年に、暗殺された大統領の亡骸を収めた棺を乗せた葬儀列車がスプリングフィールドに着き、そのそばを沈痛な面持ちの黒人たちが歩いて行く様子を再現した箇所、バックには『リパブリック讃歌』のコーラスが流された。リンカン大統領の追悼を主題としたこのシーンはウォルト・ディズニーを深く感動させたと言われている⁽²⁰⁾。なお、野外劇の中で大統領の葬儀列車を引いてステージをゆっくり動いていく機関車の役を演じたのは、前述のウィリアム・メイソン号であった。



図表4 シカゴ鉄道博の野外劇で大陸横断鉄道完成式を再演した場面

出典：Richard Leonard's Rail Archive

さらに注目すべき場面は、カリフォルニアから東進してきたセントラル・パシフィック鉄道の蒸気機関車ジュピター号と、ネブラスカ（アイオワ）から西進してきたユニオン・パシフィック鉄道の蒸気機関車 No. 119 が1869年5月10日、ユタ準州プロモントリー・サミットで対峙し、枕木に黄金の犬釘が打ち込まれて大陸横断鉄道が開通した式典をドラマティックに再現した箇所⁽²¹⁾である。（なお、元々の二つの機関車は20世紀初頭に解体されてしまったので、野外劇では他の蒸気機関車が代役を演じた。）

“Wheels a-Rolling”は、ジョン・フォード監督がアメリカ大陸横断鉄道の建設を主題として描いた叙事詩的西部劇映画『アイアン・ホース』（*The Iron Horse*, 1924）とセシル・B・デミル監督が同じ主題を映画化した『大平原』（*Union Pacific*）を、さらに壮大な規模に発展させ、文化的・教育的見地から制作したライブ・エンターテインメントと呼ぶことができるので、アメリカの歴史を深く愛し、エンターテインメントと教育を結びつけた大衆芸術の創造を追求し続けたウォルト・ディズニーに鮮烈な印象を与えたことは余りにも明白である。1955年のディズニーランド開園の辞の中で、彼が「ディズニーランドは、アメリカという国を創りあげてきた理想と夢と厳然たる事実に対して捧げられるものです。ここ（ディ

ズニーランド)が世界中の人々の喜びと靈感の源となることを祈ります。」と述べていることを思い起こせば、「鉄道を中心とした交通機関が築いてきたアメリカ建国の歴史」というテーマを貴重な文化財を用いて生き生きと描き出したライブ・エンターテインメント“Wheels a-Rolling”が、彼の生涯に決定的な影響を与えたことは間違いないと思われる。ウォルトとともにこの一大スペクタクルを鑑賞して驚嘆したキンボールは公演3回分の映像を記録したと述べている。今日、我々が、ジョン・オット制作の記録映画 *Wheels A-Rolling: 100 Years of Railroad Progress* (1948)をはじめとする映像記録を注意深く見れば、この野外劇を構成している多くの要素—アメリカ先住民たちの日常生活、^{コネクト}大型幌馬車による開拓民の移住、リンカンの演説、駅馬車、カウボーイたちの早業、西部の酒場のレビュー、路面鉄道馬車、消防車、そして言うまでもなく蒸気機関車—は、そのままアナハイムに建設されることになるテーマパーク、ディズニーランドの構成要素となっていることに気づくであろう。

シカゴ鉄道博の総責任者レノックス・ローアは、自分と同じようにショービジネスに精通したウォルト・ディズニーを厚遇したいと思っていた。そこで、彼の格別の配慮により、ウォルトとキンボールは、野外劇に出演した歴史的に名高い機関車の幾つかに乗ることができただけでなく、実際に走らせることもできたので、二人は有頂天になったと言われている⁽²²⁾。彼らは100年前にシカゴで初めて運転された蒸気機関車パイオニア号(オリジナル)に乗り、ベスト・フレンド・オヴ・チャールストーン号(レプリカ)を丹念に調べ、トム・サム号(レプリカ)を走らせた。さらにウォルトは、ウィリアム・メイソン号(オリジナル)、南北戦争中に北軍の軍隊と物資を輸送し、20世紀に数々の西部劇映画に出演しているボルティモア・アンド・オハイオ鉄道のサッチャー・パーキンス

号(1863年建造、オリジナル)などの蒸気機関車を走らせ、キンボールはデウィット・クリントン号(1893年に建造されたレプリカ)を走らせ、キンボールは、その経験が自分の人生で最もわくわくしたことのひとつだと述べている⁽²³⁾。またウォルトは、ショーのディレクターに勧められて、劇の中でハーヴェイ・ガールズ(乗客に質の高い食事とサービスを提供する目的でサンタフェ鉄道の駅に付属して作られたフレッド・ハーヴェイのチェーン方式のレストランで働いた礼儀正しく容姿の優れた若い女性たち)の登場する場面で、食事をとる乗客の一人に扮することができて喜んでいた⁽²⁴⁾。一方キンボールは、1890年代に世界最速の蒸気機関車と呼ばれたニューヨーク・セントラル No. 999 が、劇の中で450フィートのステージ上を走っている間中、大きな真鍮の鐘を鳴らし続ける役を演じることができて、大いに興奮した⁽²⁵⁾。

野外劇が鉄道博覧会のメイン・イベントであったのは事実であるが、50エーカーの会場の敷地で繰り広げられたドラマティックな展示が来場者を魅了したことは言うまでもない。シカゴ鉄道博のスポンサーとなっている鉄道会社は、自分たちの鉄道の沿線にある観光地を紹介するためのエリアを持っており、その中で最も注目すべきものは、シカゴ・バーリントン・アンド・クインシー鉄道(略称 *Burlington Lines*)、グレイト・ノーザン鉄道、ノーザン・パシフィック鉄道が合同で出展していたヴァケーションランド(Vacationland)で、それは、休暇を過ごすのに最適なロッキー山脈と太平洋岸の名所の魅力を伝えることをテーマとしており、イエローストーン国立公園にある有名なオールド・フェイスフル・ガイザーを模して造られた巨大な間欠泉、ロデオをはじめカウボーイの妙技が繰り広げられる観光牧場、ウェスタン音楽が演奏される丸太小屋、平原インディアンの円錐形のテント、トーテムポールなどがあった⁽²⁶⁾。このエリアの入口の丸太で作られた門には

“VACATIONLAND”と大書された板が掲げられていた。当然のことではあるが、ヴァケーションランドはウォルト・ディズニーがディズニーランドのフロンティアランドを創る着想の源となったと推察される。ウォルトは、いわゆるテーマパークと言うよりは、むしろ国立公園に近いイメージをフロンティアランドに与えることを望んでいたため、西部開拓時代の輸送手段一駅馬車、大型の幌馬車、騾馬などをアトラクションとしただけでなく、来園者たちが鉱山列車に乗って、彼の制作したドキュメンタリー映画『砂漠は生きている』(*The Living Desert*)に登場する自然の驚異を再現したものを眺めるエリア、ネイチャーズ・ワンダーランド(Nature's Wonderland)を1960年にフロンティアランドの中に建設し、そこにイエローストーン国立公園の間欠泉オールド・フェイスフルにちなんだオールド・アンフェイスフル(Old Unfaithful)を造ったのである⁽²⁷⁾。

シカゴ鉄道博にサンタフェ鉄道が出展したサンタフェ・インディアン・ヴィレッジにはアメリカ南西部アリゾナ州とニューメキシコ州のナヴァホ族、ホピ族、ヘメス族、ズニ族、ラグーナ族、アパッチ族の合計125名の人々が住んでいた。彼らはそこで美術・工芸品を作って販売し、民族音楽と舞踊を披露し、展示されている種々の建造物について説明を行なった。そして開拓時代の交易所トレーディングポストを模した建物の中に店舗もあった⁽²⁸⁾。このエリアの入り口の門柱も、ヴァケーションランドと非常によく似た造りであった。一方、ウォルト・ディズニーがフロンティアランドの中に建設したインディアン・ヴィレッジ(1955~71)には、アメリカ北西部から大平原に至るまでの様々なアメリカ先住民の部族の住居があり、来園者は彼らの風俗習慣を知ることができ、先住民の演技者たちの伝統的舞踊や弓矢の術に魅了された⁽²⁹⁾。

イリノイ・セントラル鉄道が出展したニューオーリンズのフレンチ・クォーターを再現した一面

の古風で優雅な街路、幻想的な噴水のある静かな中庭、小さな店々、精巧な透かし模様の錬鉄製バルコニー⁽³⁰⁾などが、ディズニーランドに1966年にオープンしたニューオーリンズ・スクエア(New Orleans Square)の着想の源となったことは間違いないと推察される。

東部の九つの鉄道会社が合同で出展したバヴァリオンの入り口には、ユーモラスな顔つきで機関士の服装をした身長9フィートのロボット“ジェニアル・ジョー”(Genial Joe)が置かれ、来園者に挨拶したり、質問に答えたりしており、特に子供たちの人気を集めていた⁽³¹⁾ので、これがディズニーランドのオーディオ・アニマトロニクスのロボットの原型の一つとなったと考えることも可能である。一般に、ウォルト・ディズニーが1950年代初頭にニューオーリンズの骨董屋で買い求めた「歌う小鳥のロボット」が、オーディオ・アニマトロニクスの起源であるとされている⁽³²⁾が、1948年の鉄道博の機関士姿のロボットが、年齢・性別を問わず多くの観客を引き付けていた事実を、ウォルトが見逃したとは考えられない。

会場にはいくつもの小さな映画館があったが、そのうちの一つでは、本稿で述べた大陸横断鉄道建設をテーマとした西部劇映画『大平原』、サンタフェ鉄道沿いのハーヴェイ・ハウスで働くウェイトレスたちを描いた西部劇ミュージカル映画『ハーヴェイ・ガールズ』(1946年公開、監督ジョージ・シドニー、主演ジュディ・ガーランド、主題歌 *On the Atchison, Topeka and the Santa Fe* はアカデミー歌曲賞を受賞)などの、アメリカの鉄道をテーマとする古典的名画を一日中上演していた⁽³³⁾。

野外劇“Wheels a-Rolling”には登場しなかったけれども歴史的に意義深い列車から最新の流線形ディーゼル車まで数多くの列車が会場に展示されており、その中には、前章で詳述したように、南北戦争中に北軍の特命部隊が南軍から奪って逃

走したウェスタン・アンド・アトランティック鉄道のジェネラル号（オリジナル）もあった⁽³⁴⁾。一方、ゼネラル・モーターズ社が出展したトレイン・オブ・トゥモロウは、機械工学の驚異と全く新しい内装が人々を引きつける未来型の巨大なディーゼル車として名高い列車であった⁽³⁵⁾。

ウォルト・ディズニーとウォード・キンボールが鉄道博会場の全ての展示をつぶさに観察したことは言うまでもないが、特にウォルトは、スポンサーとしての企業をいかに自分の大衆芸術活動に活用すべきか⁽³⁶⁾を模索するとともに、会場での観客の移動のしかたを注意深く眺め、場内の通路の設計の改善方法を検討し、コックたちが迅速に料理を提供できるように下ごしらえをしている様子を観察していた⁽³⁷⁾。そして彼は、メイン・イベントの野外劇の終了後、ミシガン湖の上空に打ち上げられる花火も、滞在中、毎晩鑑賞したと伝えられている⁽³⁸⁾。

シカゴ鉄道博覧会に続き、ウォルトは、ミシガン州デトロイト郊外のディアボーンにあるヘンリー・フォード博物館とグリーンフィールド・ヴィレッジで、キンボールとともに二日を過ごした⁽³⁹⁾。実は、彼は1940年と1943年にも、これらの施設を訪れているので、鉄道博で大いに楽しんだ後で、生きた歴史博物館として名高い上記の施設を再び訪れたのには重要な理由があると考えられる。鉄道博のショー、アトラクション、展示物、乗り物の殆ど全てが、大衆芸術家としてのウォルトを魅了し、彼に新たな生気と靈感を与えたことは明白である。但し、整然たる秩序正しさや気品に満ちた優雅な雰囲気、心安らぐ静かな憩いの空間といった要素が、シカゴ鉄道博に欠けていたことは否定できないであろう。野外劇場と遊園地と操車場が混合したような雰囲気の活気に満ちた50ヘクタールの会場で繰り広げられたアメリカ史上最大の鉄道博覧会と、自分が以前から知っている閑静で古典的雰囲気を誇るグリーンフィールド・ヴィレ

ッジ（80ヘクタール）を比較対照して両者の長所を生かし、さらに彼自身の個性的要素を加えて、教育と娯楽を融合させた全年齢層を対象とする文化施設兼商業施設を創造することに、自らの新たな情熱を注ぎたいと彼は切望したのであろう。

【注】

- (1) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 44; Dana Amendola, *op. cit.*, p. 112.
- (2) Bob Thomas, *Walt Disney: An American Original* (New York: Disney Editions, 1994), p. 213; Katherine and Richard Greene, *Inside the Dream: The Personal Story of Walt Disney* (New York: Disney Editions, 2001), p. 102.
- (3) Lillian Bounds Disney, quoted in Katherine and Richard Greene, *The Man Behind the Magic: The Story of Walt Disney* (New York: Viking, 1998), p. 109.
- (4) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 51-52.
- (5) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 113.
- (6) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 52.
- (7) Walter Wagner, *You Must Remember This* (New York: G. P. Putnam's Sons, 1975), p. 272.
- (8) *Ibid.*, p. 273; Michael Broggie, *op. cit.*, p. 64., p. 67.
- (9) Curtis L. Katz, "The Last Great Railroad Show," in *Trains* (Waukesha: Kalmbach Publishing Co., August 1998), p. 60.
- (10) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 73.
- (11) Roy White, "Memo to America," in *Railroad Magazine* (Chicago: Popular Publications, September, 1948), p. 13.
- (12) Curtis L. Katz, *op. cit.*, p. 61., pp. 65-66.
- (13) Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 8.
- (14) Curtis L. Katz, *op. cit.*, p. 61., p. 63.; *Chicago Railroad Fair Official Guide Book* (1948).
- (15) <https://www.rgusrail.com/ilcrf.html>; Curtis L. Katz, *op. cit.*, p. 63.
- (16) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 77.; Curtis L. Katz, *op. cit.*, pp. 63-64.
- (17) Curtis L. Katz, *op. cit.*, p. 65.
- (18) Roy White, *op. cit.*, p. 12.; Curtis L. Katz, *op. cit.*, pp. 64-65.
- (19) https://archive.org/details/6241_Wheels_A-Rolling_100_Years_of_Railroad_Progress_01_01_12_22
- (20) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 82.
- (21) Curtis L. Katz, *op. cit.*, pp. 64-65.
- (22) *Ibid.*, p. 63.; Walter Wagner, *op. cit.*, p. 273.
- (23) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 77.
- (24) *Ibid.*, p. 77.
- (25) *Ibid.*, p. 81.
- (26) *Chicago Railroad Fair Official Guide Book* (1948).

- (27) Bruce Gordon and Tim O'Day, *Disneyland: Then, Now, and Forever* (New York: Disney Editions, 2005), pp. 70-73.
- (28) *Santa Fe Railway Indian Village Souvenir Book* (1948).
- (29) Bruce Gordon and Tim O'Day, *op. cit.*, pp. 102-103.
- (30) *Chicago Railroad Fair Official Guide Book* (1948).
- (31) Curtis L. Katz, *op. cit.*, p. 62., p. 67.
- (32) Bruce Gordon and Tim O'Day, *op. cit.*, p. 140.; Bob Thomas, *op. cit.*, p. 223.
- (33) <https://chicagomag.com/web/2016/06/summertime-joy-in-the-1940s/>
- (34) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 75.
- (35) *Chicago Railroad Fair Official Guide Book* (1948).
- (36) Amy Boothe Green and Howard E. Green, *op. cit.*, p. 148.
- (37) Katherine and Richard Greene, *op. cit.*, p. 110.
- (38) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 81.
- (39) *Ibid.*, p. 88. ウォルト・ディズニーがディズニーランドのフロンティアランドにある人造湖アメリカ河と、そこを航行する蒸気船マーク・トウェイン号を創るにあたり、最も参考にしたものは、グリーンフィールド・ヴィレッジの人造湖を航行していた船尾外輪船スワニー号であると推察される。

V ミッキーマウス・パーク計画からキャロルウッド・パシフィック鉄道の完成まで

ウォルト・ディズニーは、1940年5月にバーバンクの新スタジオへの移転が完了した時期に、スタジオが所有する16エーカーの土地に、撮影所の見学に来た人々が楽しめるような、小さな公園の機能も果たす新しい種類の遊園地を作ろうと考えていたが、実現には至らなかった。しかし、シカゴ鉄道博での体験から得た知識と、ヘンリー・フォード博物館およびグリーンフィールド・ヴィレッジでの確認事項に基づいて、彼は帰りの列車の中で、新しい遊園地—ミッキーマウス・パーク—の構想を書きとめ、これをもとにしてまとめた文書を、1948年8月31日に、スタジオのディレクターであるディック・ケルシーへ送った⁽¹⁾。彼が心に描いたものは、緑の草木が植えられ、人々がくつろげるベンチがある公園と鉄道の駅を備え、

「19世紀末から20世紀初頭にかけての街並と西部開拓時代の村を再現し、カーニバル地区を配したもの」⁽²⁾であった。そこには、町役場、消防署、警察、オペラハウス、映画館、ソーダ水売場のあつるドラッグストア、人形のための病院、手品用品を扱う店、実際に機能する郵便局、ディズニーのアーティストが作品を販売している店などを建設することが計画されており⁽³⁾、ディズニーランドのメインストリート USA の建物の殆どが、既にウォルトの脳裏にあつたことが歴然としている。さらに彼は、パークの入口から西部開拓村まで人々を運ぶために馬の引く路面鉄道馬車を走らせることを計画しており、その村には、駅馬車、^ろ馬隊、カウボーイの装具を取り扱う店、西部劇を上映する映画館、辺境の歴史的資料を展示する博物館などを配する予定であった。そして彼は、古風な農場を通つたり、カーニバル地区へ人々を運ぶ交通手段として、二座席四人乗り馬車 (surrey)、四輪荷馬車を考えていた⁽⁴⁾。ミッキーマウス・パークの構想についてのウォルトのメモから、彼がディズニーランドの^{かなめ}要として考えていたものが間違いなくメインストリート USA とフロンティアランドであつたと推察できると同時に、実は、ここで取り上げられている交通機関全てと大部分の建築物がシカゴ鉄道博の野外劇に登場するか、会場に展示されていたことがあらためて思い起こされるであろう。

ウォルトは、キンボールと同じくスタジオのアニメーターのオリイ・ジョンストン (Ollie Johnston) がバサディナの北西部サンガブリエル山脈のふもとにある自宅の敷地に敷設したラ・カニヤダ・ヴァレー鉄道の縮尺 1/12 の蒸気機関車 (1920年頃にボルティモア・アンド・オハイオ鉄道で用いられていた蒸気機関車を原型としたもの) にも魅せられており⁽⁵⁾、シカゴ鉄道博で蒸気機関車を運転することができたことを感慨深く思い出しながら、実際に乗ることが出来る模型列

車への関心を、ますます強めて行った。

1949年にウォルトがロサンジェルス近郊の住宅地区ホームビーヒルズのキャロルウッド・ドライブに面した5エーカーの地所に新居を建てることになったとき、彼は自宅の敷地を一周する鉄道を敷設し、乗車可能な汽車を走らせる計画を立てた。そして、造園や花の栽培のために庭を利用しようと考えていた妻リリアンに妨げられないように、スタジオの弁護士に依頼して、法律上の書式をまねた鉄道敷設に関する契約書を作成してもらった⁽⁶⁾。彼は、スタジオの機械製図工エド・サージャント (Ed (Eddie) Sargeant) に、庭の果樹園の中を汽車が通過して妻が憤慨しないように地下を潜り抜ける全長90フィートのS字型トンネルや、^{イエンスッド}Yensid (Disneyの綴りを逆にしたもの) 溪谷に架け渡された全長45フィートの^{トレススル}構脚橋などがある、一周約0.5マイルの線路⁽⁷⁾の設計図を描かせた。次に、線路の上を走る機関車であるが、ウォルトは、鉄道史研究家ジェラルド・M. ベストが1939年のゴールデン・ゲート万国博覧会で走らせるために自分で作りあげたセントラル・パシフィック No. 173の模型を彼の家で見たときに、それが大変均整が取れて美しい機関車であると感嘆した⁽⁸⁾。そこで、ロジャー・ブログギー (Roger Broggie) に率いられたスタジオの機械工のチームによって、セントラル・パシフィック No. 173の機関車を1/8に縮小し、意匠を凝らした家畜輸送車、有蓋貨車、無蓋貨車を連結させたものが製作された⁽⁹⁾。殆どの車両はスタジオの機械工場で作られたが、最後尾の車掌車と、その中の様々な調度品は、ウォルトが自分一人で完成させたものであった⁽¹⁰⁾。彼は、子供時代の記憶にあった懐かしいマーセリーンの農場の納屋をモデルにした小さな赤い差し掛け屋根の納屋を新居の敷地に建て、そこで汽車の仕事をするのが好きであった。彼は妻に敬意を表するために、機関車をリリー・ベル (Lilly Belle) 号と命名した。鉄道名をキャ

ロルウッド・パシフィック (Carolwood Pacific) としたのは、キャロルウッド・ドライブに面した地所に線路が敷設されたことと、機関車がセントラル・パシフィック No. 173を1/8に縮小したものであることに由来する⁽¹¹⁾。1950年5月7日に開通したこの鉄道はウォルトの誇りであり、彼の家を訪れる人々を魅了した。彼は機関士の服装をして、娘たちや訪問客を汽車に乗せて走るのが大好きであった。そして彼は、数人の客をゲスト・エンジニアとして迎え、彼らがリリー・ベル号の運転をすることを許していたが、1953年初頭に、或る客が非常に速い速度でカーブを走らせて列車を脱線させて、5歳の少女に軽傷を負わせる事故が発生した⁽¹²⁾。ウォルトは、将来も事故が起こる可能性があるかと危惧して鉄道の運行を停止し、機関車をスタジオの機械工場に保管させ、線路は1964年に外させた。

1952年3月27日のバーバンク・デイリー・レヴューの紙面で、ウォルト・ディズニーがバーバンクに夢と空想の国を創ろうとしていることが初公開され、その記事の中でミッキーマウス・パークの企画が既に「ディズニーランド」として紹介されていた⁽¹³⁾。ウォルトは、この遊園地を走る鉄道に関して、スタジオに近いグリフィス・パーク内の鉄道博物館トラヴェル・タウンが建設を予定しているクリスタル・スプリングズ・アンド・サウスウェスタン鉄道が延長されて彼のパーク内を通ってくれることを望んでいたが、バーバンク市議会が新しい遊園地の建設に難色を示した⁽¹⁴⁾ため、別の候補地を探さねばならなくなったが、彼の頭の中で遊園地計画は、どんどん広がって行った。

【注】

- (1) Curtis L. Katz, *op. cit.*, p. 63; Michael Broggie, *op. cit.*, p. 88; Dana Amendola, *op. cit.*, p. 114.
- (2) Dave Smith and Steven Clark, *op. cit.*, p. 64.
- (3) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 88-89.
- (4) Bob Thomas, *op. cit.*, pp. 218-219.; Michael Broggie,

- op. cit.*, pp. 90-91.
- (5) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 100; Bob Thomas, *op. cit.* p. 213.
- (6) Walt Disney, *op. cit.*, p. 16; Bob Thomas, *op. cit.*, pp. 215-216.
- (7) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 112-113, p.115; Dana Amendola, *op. cit.*, p. 116.
- (8) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 124, p. 126.
- (9) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 127; Dana Amendola, *op. cit.*, p. 115.
- (10) Amy Boothe Green and Howard E. Green, *op. cit.*, p. 31.
- (11) Walt Disney, *op. cit.*, p. 16.
- (12) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 180.
- (13) Bruce Gordon and Tim O'Day, *op. cit.*, p. 5.
- (14) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 195; Dana Amendola, *op. cit.*, p. 117.

VI ディズニーランドの建設から開園まで

1953年の秋、ロイ・ディズニーは、弟の画期的な遊園地構想の夢を売り込むという重荷を背負ってニューヨークへ行くことになったが、彼には、出資する見込みのある相手に見せられる具体的な資料が何一つなかった。そこでウォルトは9月26日（土曜日）と27日（日曜日）の2日間、かつて彼のスタジオで働いていた友人の画家ハーブ・ライマン（Herb Ryman）に彼の企画について熱心に説明し、ライマンは、今日我々がディズニーランドと認識しているものの実像を最初に視覚化した図を創り上げた。それは、パークの周囲の盛り土の上を蒸気機関車が一周し、全ての来場者がDISNEYLANDと記された駅舎の下をくぐり抜けたのちに通るメインストリートの先端に環状の道路ハブ（hub）があり、そこから放射線状に道が伸びて様々なテーマの国につながっているという画期的なデザインであった⁽¹⁾。さらに、この絵の左下には「鉄道線路に囲まれた約45エーカーのDisneylandの鳥瞰想像図」と記入されており、単なる遊園地のアトラクションとしてではなく、

夢想の世界と外界を隔てる重要な境界⁽²⁾として、鉄道が定義づけられている。そして、ニューヨークに向かうロイ・ディズニーがハーブ・ライマンの描いた鳥瞰図とともに携えて行ったディズニーランドの企画書は、ウォルトが語った言葉を有能なプロデューサー、ビル・ウォルシュがまとめたものであるが、その中には、次のような一節が含まれている。

ディズニーランドは、親と子が、ともに楽しい時間を分かち合うための場所であり、教師と生徒が、知識を習得し、教育を行なう上での、より優れた方法を発見するための場所である。ここでは、年取った人々は、過ぎし日々への郷愁を胸に甦らせ、若者たちは、未来への挑戦を経験することができる。……

ディズニーランドは、アメリカという国を創り上げてきた理想と夢と厳然たる事実に基づくものであり、それらに対して捧げられるものである。そしてディズニーランドは、これらの夢と現実を独特の方法で劇的に表現し、全世界の人々へ、勇気と靈感の源として、それらを贈るものである。

ディズニーランドは、言うなれば、博覧会、展示会、行楽地、地域社会の教育・文化・娯楽活動施設、現代博物館、そして美と魔法の名所の要素を持ったものである。そこは、我々が生きている世界の人々の成し遂げた業績、喜びと希望で満ちている。そしてディズニーランドは、そのような驚嘆すべき事柄をいかにして我々自身の生活の一部と成しうるかを思い起こさせ、それを我々に示すであろう⁽³⁾。

上記の文の内容を簡潔に表現したものが、1955年7月17日にウォルト・ディズニーがディズニーランド開園の辞として語った言葉であることは余りにも明白であろう。我々は、彼が、一時的な歓

楽やスリルを来園者に提供するのとは一線を画した、一般大衆を啓蒙するという高い理想を抱き、また、アメリカ建国の理想と夢と現実が、世界中の人々の勇気と靈感の源となることを記念しつつ、ディズニーランドを建設したいと望んでいたことを理解する必要があるだろう。

ディズニーランド建設の資金が確保され、アナハイムの用地の全ての区画が買収されたのちに鉄道線路の建設が現実を開始されたのは、1954年8月であった。そして、ウォルトと親しいフレッド・ガーラーが社長を務めているサンタフェ鉄道がスポンサーになることが取り決められて、ディズニーランド鉄道の正式名称はサンタフェ・アンド・ディズニーランド鉄道となり、1974年にサンタフェ鉄道がスポンサーを降りるまで、この名称で呼ばれていた⁽⁴⁾。

ディズニーランド鉄道の建設を開始する前に、ウォルトは経費節約を主な理由として、友人の機関士ウィリアム“ケイシー”ジョーンズから軌間19インチで乗車可能なミニチュア機関車を購入することを考えた時期もあったが、より沢山の乗客を収容できる列車の方が望ましいと考えた結果、新たに機関車を製作することを決定し、車両建造の責任者として再びロジャー・プロギーを選んだ。彼は（既にふれた）鉄道博物館トラヴェル・タウンにプロギーを連れて行って、最近ハワイからここに到着した狭軌のオアフ鉄道の車両の寸法が彼のパークの鉄道には理想的であると説明した。そして、スタジオの機械工場のスタッフは、縮尺1/8のリリー・ベル号を作ったときの設計図を利用して、縮尺5/8の車体を造ることになった⁽⁵⁾。軌間（レール間隔）についても、前述の狭軌のオアフ鉄道の軌間3フィートが最も望ましいとウォルトが主張し、ディズニーランド鉄道の軌間は3フィートに決定した。ここで思い起こす必要があるのは、1948年夏にウォルトが訪れて強烈な印象を受けたシカゴ鉄道博覧会の会場に敷設されて来

場者を運ぶ重要な交通機関として機能しつつ、アトラクションとしても大成功を収めていた狭軌のデッドウッド・セントラル鉄道の軌間が3フィートであったことである。アメリカ最古のテーマパークとして名高く、ディズニーランド建設用地に近いナッツ・ベリー・ファーム（Knott's Berry Farm）のゴーストタウン・アンド・キャリコ鉄道（1952年開通）が軌間3フィートの狭軌であり、当然、ウォルトはこれにしばしば乗ったはずではあるが、自分のパークに走らせる鉄道の理想的な原型の一つとして、シカゴ鉄道博会場を往復していた可愛らしい由緒ある蒸気機関車と、笑顔の乗客を満載した客車が彼の心を離れることは決してなかったであろう。

ウォルトは、法律上はウォルト・ディズニー・プロダクションズから分離しているディズニーランド開発のための新組織 WED エンタープライズを通じてディズニーランド鉄道を個人的に所有し、開園までに開通できるように二つの列車を建造する資金を提供した。最初に製作されたのは、リリー・ベル号をモデルとして、薪を燃料とする蒸気機関車の特徴であるダイヤモンド型の大きな煙突と巨大な排障器を備えた1870年代か、それ以前の時期の機関車を再現した C.K. ホリデイ号で、これに、炭水車、家畜輸送車3台、大型無蓋貨車2台、車掌車1台が連結された。次に製作されたのは、前にもふれたジェラルド・M. ベストのアドヴァイスにより、ボルティモア・アンド・オハイオ No. 774 をモデルとして、石炭を燃料とする東海岸の蒸気機関車の特徴であるキャップ型煙突と、C.K. ホリデイ号よりも小さな排障器を備えた1880～1890年代の機関車を再現した E.P. リプリー号で、これに、炭水車、貨客車1台、普通客車4台、展望車1台が連結された⁽⁶⁾。なお E.P. リプリー号は、1895年に再編成されたアティソン・トピーカ・アンド・サンタフェ鉄道会社の初代社長エドワード・ペyson・リプリーにちなんで命

名され、C.K. ホリデイ号は、上記の会社の前身アティソン・アンド・トピーカ鉄道会社の創業者サイラス・カーツ・ホリデイにちなんだものである⁽⁷⁾。二つの列車の殆ど全ての部分がディズニーのスタジオの機械工場で作られ、完成には総額24万ドルを要したが、そのうち機関車1台の製作には4万ドル以上を要した⁽⁸⁾。燃料としては、両方にディーゼル油が用いられ、蒸気が発生されるように設計された。

ディズニーランド鉄道の線路の敷設工事を監督し、列車の運行を管理したのは鉄道建設の専門家アール・ヴィルマー (Earl Vilmer) であった⁽⁹⁾。この鉄道の本線の走行距離は1.2マイルで、開園の時点ではメインストリート USA とフロンティアランドの2カ所だけに停車した。メインストリート USA 駅はフランス第二帝政様式の建築で、強化遠近法が導入されているので、上階部分を実際よりも高く見える。フロンティアランド駅は、前述の通り、映画『わが心にかくも愛しき』の撮影終了後ウォード・キンボールに贈られた撮影用のセットを彼が改造してグリズリー・フラッツ鉄道の駅舎に仕上げたものをモデルとして建設され、フロンティアランド駅に付属して、実際に機能する鉄道用給水塔も作られた。そしてテーマパークのゲートとメインストリート USA 駅の間を盛り土の斜面にミッキーマウスのユーモラスな顔をかたどった花壇が作られ、来園者を笑顔で迎えるよう設計された。

1955年7月17日 (日曜日) ディズニーランドが開園したとき、ウォルト・ディズニーは、300人の招待客を乗せた客車を牽引する E.P. リプリー号の運転室にカリフォルニア州知事グッドウィン・J. ナイトとサンタフェ鉄道社長フレッド・ガーリーを招き入れ、彼自ら、その光り輝く蒸気機関車を走らせて、メインストリート USA 駅に到着した。運転室の窓からは、機関士服姿のミッキーマウス (の縫いぐるみ) が手を振っていた⁽¹⁰⁾。

汽車を降りた3人はタウンスクエアへ向かい、そこでウォルトはディズニーランド開園の辞を述べた。この日の模様は、ABC の90分生放送番組『デイトライン・ディズニーランド』で約9000万人のアメリカの視聴者に伝えられ、テレビ放送の効果は絶大なもので、開園日翌日の7月18日——一般公開初日——の来園者数は5万人を越えた⁽¹¹⁾。なおディズニーランドの入園料金は開園当時、大人1ドル (子供50セント) であったが、ディズニーランド鉄道に乗ってパークを一周するには大人50セント (子供25セント) が必要であった。開園後まもなく乗り物用に A, B, C の三種類のチケットが導入され、その後、D チケット, E チケットも導入されたが、ディズニーランド鉄道に乗るためには、常に、パークで最も価値があるアトラクションと見なされる最高の等級のチケットが必要であった⁽¹²⁾。

【注】

- (1) Bruce Gordon and Tim O'Day, *op. cit.*, pp. 6-7; Bob Thomas, *op. cit.*, p. 246.
- (2) Michael Broggie, "Forward to the First Edition," in Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. ix.
- (3) Michael Broggie, *Walt Disney's Railroad Story: The Small-Scale Fascination That Led to a Full-Scale Kingdom*, pp. 209-210.
- (4) Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 12.
- (5) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 219-220.
- (6) Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 50; Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 231-233.
- (7) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 390-391.
- (8) *Ibid.*, p. 227.
- (9) Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 20.
- (10) Dave Smith and Steven Clark, *op. cit.*, p. 79; Dana Amendola, *op. cit.*, p. 138; Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 37.
- (11) *Los Angeles Times*, July 18, 1955; *The Disneyland News*, Vol. 1, No. 1, (California: Disneyland, July, 1955); Bruce Gordon and Tim O'Day, *op. cit.*, p. 22.
- (12) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 234-235.

Ⅶ ディズニーランドの発展と EPCOT 計画

ウォルト・ディズニーは、ディズニーランド建設中に滞在する目的でつくったパーク内の消防署の2階のアパートに開園後もしばしば泊まり、園内の保守点検に奔走するとともに来園客の様子をつぶさに観察していた。そして来園客自身は気づいていなかったが、ウォルトは、彼らを乗せたディズニーランド鉄道の蒸気機関車をたびたび運転していたと言われている⁽¹⁾。

いまだかつて世界に存在しなかった魅力あふれるテーマパークが大成功を収め、初年度の入場者が300万人に達していたので、ウォルトは、ディズニーランド鉄道の乗客に対応するための三番目の列車が必要であると感じたが、今回は、全く新しく建造する代わりに、狭軌の古い蒸気機関車を改造することにした。その候補となる機関車を探そうと要請されたプロギーは再びジェラルド・M. ベストの援助を得て、1894年にボールドウィン・ロコモティヴ・ワークスが建造し、ルイジアナの大農園で収穫されたサトウキビを加工工場へ運ぶ仕事をしていた機関車を僅か1200ドルで購入できたが、修復には35,000ドル以上かかった。それは濃緑色に塗られた運転室と赤い車輪を備えた美しい機関車に改造され、ウォルトの友人でサンタフェ鉄道の社長フレッド・G. ガーリーにちなんでフレッド・ガーリー号と名づけられ、ディズニーランド鉄道で1958年3月28日に運行開始した⁽²⁾。この機関車は、同年3月31日に、トゥモローランドとメインストリート USA の間のトンネルの中に創られたグランド・キャニオン・ジオラマの開業式に参加したが、そのジオラマは、巨大な画布の上に描かれた壮麗なグランド・キャニオンの背景画の前に、生きているかのように見える動物たちを配したものであった⁽³⁾。

その後もディズニーランドの来園者は増え続けたので、さらに多くの乗客を収容し、定期的にメンテナンスが実施できるようにするために、4台目の汽車が必要になった。経費節減だけでなく、歴史的価値のあるアメリカの蒸気機関車を保存し、新たな生命を与えることを望んで、ウォルトは古い蒸気機関車を探し、1925年にボールドウィン・ロコモティヴ・ワークスで建造されてニュージャージー州で砂を運搬する仕事をしたのち、同州の交通機関博物館と遊園地で働いていた機関車を2000ドルで購入することができた⁽⁴⁾。ところが、カリフォルニアへの輸送中に誤ってペンシルヴェニア州ピッツバーグへ運ばれるという事故が起こった。ふだんは非常に沈着であるが、自分の機関車が行方不明になったことにウォルトは激怒して、フレッド・ガーリーの後を継いでサンタフェ鉄道の社長になっていたアーネスト・S. マーシュに助力を求め、ロサンゼルスに無事に到着するよう取り計らってもらった⁽⁵⁾。この機関車の修復に当たり、ウォード・キンボールが、1871年にデンヴァー・アンド・リオグランデ鉄道のために建造された最初の機関車モンテズマ号をモデルとするよう提案した。元祖モンテズマ号はウォルトが魅力を感じるような西部開拓時代の蒸気機関車の外観を持っていたので、彼は「いかに費用がかかろうとも第一級のものにするよう」指示し、購入費と改造費を合わせて約57,000ドルをかけて完成された機関車はアーネスト・S. マーシュ号と名づけられ、1959年7月25日に運行を開始した⁽⁶⁾。

ウォルト・ディズニーが生前にディズニーランドに付け加えた最後のアトラクションの一つと見なされているのは、前述のグランド・キャニオンのジオラマに隣接してトンネルの中に創られた原始時代の世界を再現したジオラマ、プライミーヴァル・ワールド（1966年7月1日オープン）である。ここに登場するオーディオ・アニマトロニクスの恐竜たちは、1964～1965年に開催されたニュー

ーヨーク万国博覧会にフォード社が出展したマジック・スカイウェイの要素としてディズニーのイマジニアたちが作ったもので、博覧会終了後、ディズニーランド鉄道に付属するアトラクションとなり⁽⁷⁾、鉄道の旅のフィナーレを飾る迫力あるショーとして、鮮烈な印象を観客に与えた。

なお、ディズニーランド開園50周年を記念して、2005年に5台目の機関車ウォード・キンボール号がディズニーランド鉄道に導入されたが、これは、1902年にボールドウィン・ロコモティヴ・ワークスによって建造されてルイジアナの大農園でサトウキビの輸送に使用された後、オハイオ州サンダスキーの大遊園地シダー・ポイントで使われていた蒸気機関車モード・L.号を改造したもの⁽⁸⁾で、ウォルトが鉄道への情熱の炎を燃え上がらせるのに貢献したキンボールに敬意を表するために、彼の名がつけられたのである。この機関車の前照灯の側面にはキンボールが作画したことで名高いジミニ・クリケット（『ピノキオ』に登場するココロギ）のシルエットが描かれている⁽⁹⁾。

ディズニーランド鉄道の駅の変遷について考察すると、1956年にファンタジーランド駅が作られたが、1966年にイツ・ア・スモール・ワールド（1964～1965年に開催されたニューヨーク万国博覧会のユニセフのパヴィリオンに展示するために、ディズニーのイマジニアたちが制作したアトラクション）が設置されたときに、この駅は撤去された⁽¹⁰⁾。その後1985年にファンタジーランドにヴィデオポリス駅が作られたが、ミッキーズ・トゥーントウンの拡張に伴い、1993年にミッキーズ・トゥーントウン駅になった⁽¹¹⁾。開園当初からあったフロンティアランド駅は、ルイジアナ州ニューオーリンズをテーマとした新エリア、ニューオーリンズ・スクエアが建築されつつあった1962年に駅の建物が移築され、新しい駅が造られた⁽¹²⁾。その駅は、1998年以来、ニューオーリンズ・スクエア駅と呼ばれるようになり、現在に至っている。

次に、ディズニーランドの中にウォルト・ディズニーがつくった、ディズニーランド鉄道以外の、鉄道に関するアトラクションについて考察する。まず、ウォルトが19世紀から20世紀への変り目の時期の「故郷の小さな町」を理想的に再現することを望んだエリアであるメインストリートUSAで注目すべき乗り物は、馬が引く鉄道馬車ホース・ドゥローン・ストリート・カー（Horse-Drawn Streetcar）で、パークのバック・ステージにある牧場サークル・D.コラルで飼育されている堂々たる馬たちが、ディズニーランド鉄道と同じ軌間3フィートの軌道の上をゆっくりした足取りで進み、タウン・スクエアとセントラル・プラザの間を往復している。この鉄道馬車は、パーク開園日から今日に至るまで来園者に愛されている、詩情豊かな、歴史あるアトラクションの一つである⁽¹³⁾。

次に、1955年7月末から今日まで人気を博し続けているケイシー・ジュニア・サーカス・トレイン（Casey Jr. Circus Train）は、前述の映画『ダンボ』に登場するサーカス列車が再現されたもので、ウォード・キンボールの描いた戯画化されたサーカス列車をもとに建造され、ファンタジーランドにある小さな丘を上り下りしており、来園客はサーカスの動物の移動用の檻を模した車両に乗ることができる。映画とは異なり、このケイシー・ジュニアは蒸気機関車ではなく内燃機関搭載車で、狭軌（軌間2フィート）の鉄道の上を走っている⁽¹⁴⁾。

1956年7月にレインボー・キャヴァーンズ・マイン・トレイン（Rainbow Caverns Mine Train）がフロンティアランドにオープンし、来園客は濃緑色の小さな機関車に牽引された大型無蓋貨車に乗ってレインボー・リッジの山腹の鉦山町から出発し、ドキュメンタリー映画「自然と冒険」シリーズの『砂漠は生きている』（1953）と『滅びゆく大草原』（1954）の舞台となったアメリカ南西

部の荒野や山岳地帯を再現したエリアを通りながら美しい景色を楽しみ、洞窟の中にある幻想的な虹色の滝に目を奪われた⁽¹⁵⁾。このアトラクションは拡張されて、1960年5月からメイン・トレイン・スルー・ネイチャーズ・ワンダーランド (Mine Train Through Nature's Wonderland) となり、来園客は「自然と冒険」シリーズの中の『ピーバーの谷』(1950)、『ジ・オリンピック・エルク』(1952)、『ベアー・カントリー』(1953)、『砂漠は生きている』に登場する哺乳類・爬虫類・鳥類の200体以上の動物のオーディオ・アニメマトロニクスが配置された荒野や、不規則に勢いよく水が噴きあげられる間欠泉 (先に述べた「オールド・アンフェイスフル」) がある砂漠、そして虹の洞窟を通って行くことになった。70名収容の黄色く塗られた4台の無蓋貨車を引く機関車が軌間2フィート6インチの狭軌鉄道のレールの上を9分間で走ったが、動力は電気であった。このアトラクションはビッグ・サンダー・マウンテン建設工事のため、1977年に撤去されてしまった⁽¹⁶⁾。

ウォルトは、妻リリアンとともにヨーロッパを旅行したときはいつでも、様々な種類の沢山の交通機関を利用したが、ドイツのモノレールに強い関心を持った。そして、従来の懸垂式モノレールとは異なり、列車が軌道桁を跨いで走る画期的な方式を開発したケルンのアルヴェーグ社のモノレールに特に深い感銘を受けた彼は、同社の製造するモノレールの車両をディズニーランドへ送ってもらうことを望んだ。しかし1958年にディズニーランドの視察に訪れた同社の代表は、ビューライナー (Viewliner Train of Tomorrow, WED エンタープライズのボブ・ガー (Bob Gurr) が設計して、1957年の夏以来トゥモローランドとファンタジーランドで走っていた狭軌の未来型ミニ鉄道列車) を進化させれば、ディズニーランドでモノレールを運行させられると指摘した⁽¹⁷⁾。そこでアルヴェーグ社の支援を得て、ボブ・ガーが設計

を担当し、それぞれ縁が赤と青のバブル・トップ車と3台の客車から成る二つの列車マーク I モノレール・レッドとモノレール・ブルーがディズニーのスタジオで製造された⁽¹⁸⁾。ビューライナーのアトラクションは1958年9月末にクローズされ、ディズニーランド建設の現場総監督で元海軍少将のジョーゼフ・ファウラーに率いられた建設グループがモノレールの0.8マイルの軌道を完成させた。1959年6月14日、ニクソン副大統領一家を来賓に招いて開通祝賀式典が行なわれたときの正式名称はディズニーランド・アルヴェーグ・モノレール・システム (Disneyland-Alweg Monorail System) で、これは、毎日運行されるモノレールとしては西半球で最初のものであった⁽¹⁹⁾。このモノレールは、最初はテーマパークのアトラクションとしてのみ用いられていたが、1961年にパークの外に軌道が延長されて全長2.5マイルになり、公共の通りを横断してディズニーランド・ホテル (Disneyland Hotel) に到達し、真の実用的な交通機関としての役割を果たすに至った⁽²⁰⁾。

ウォルト・ディズニー・プロダクションズも自分自身も、経済的に安定する時期を迎えられたとき、ウォルトは、彼の人生の最後の夢—理想的未来都市の建設—の実現に情熱を注いだ。彼が、マンハッタン島の2倍に当たる1万1千ヘクタールの土地をフロリダに購入した最大の理由は、大娯楽帝国を建設するためではなく、様々な都市問題が解決されて犯罪も公害もない理想的な環境の中で人間が生活できるような実験的未來都市エプコット (Experimental Prototype Community of Tomorrow) を広大なディズニー・ワールドの敷地の中に試作することであった⁽²¹⁾。ウォルトは、交通や住宅の問題の解決方法を全世界に示し、教育方法の開発を行なうだけでなく、ディズニー・ワールド内にインダストリアル・パークを創り、技術革新のための実験の機会を国内企業に提供しようとして計画していた⁽²²⁾。エプコットの人口は2

万で、居住者は主としてテーマパーク、ホテル、コンベンション・センター、空港、ショッピング施設、劇場、レストラン、そしてインダストリアル・パークなどのディズニー・ワールド関連の職業に従事する人々とその家族とされた。ここでは歩行者が最優先で、自動車の使用は原則として禁止され、物資の輸送を行なうトラックなどの車両は地下道を走り、住民が休暇で出かけるときのみ、トラックの上層に造られた乗用車用の地下道を通ることになっていた。ウォルトは、彼のテーマパークの来園者が物資を輸送するトラックを目にすることがないように、トラックには地下の通路を用いさせたので、都市計画においても、歩行者を事故から防ぐために、同様の対策を講じたのである。エプコットでは、短距離の移動用に地上で用いられる輸送機関としては電気を動力とするウェドウェイ・ピープル・ムーヴァー (WEDway People Mover)、ディズニー・ワールド内の他の場所へ行くための公的交通機関としては高速のモノレールが導入されることになっていた⁽²³⁾。1966年12月15日に肺癌のために世を去る前日まで、ウォルトはエプコットの構想を熱心に兄ロイに語って聞かせていたと伝えられている⁽²⁴⁾。彼の死去のため、遠大な計画は実現されず、未来都市は建設されなかった。その最大の障壁は、ウォルト・ディズニーが夢見た構想に基づくディズニー・ワールドの開発にアメリカの企業が協力しなかったことと、ウォルト亡きあとのディズニー社の人々が、都市計画という全く新しい分野に足を踏み入れるのを躊躇したことであった。

ウォルトの死から約5年後の1971年10月、ウォルト・ディズニー・ワールドの中に、ディズニーランドに相当するテーマパークのマジック・キングダム (Magic Kingdom) がオープンしたのち、1982年にエプコット・センター (EPCOT Center) がオープンした。これは、人類の過去の業績と近未来への冒険をテーマとしたフューチ

ャー・ワールド (Future World) と、常設の万国博覧会場とも言うべきワールド・ショーケース (World Showcase) から成るテーマパーク⁽²⁵⁾で、ウォルトが、その実現を熱望した未来都市そのものではなかった。しかしそれが、偉大な幻視者にして社会改革者でもあったウォルト・ディズニー亡きあとのディズニー社を担った人々が創造した、エンターテインメントと教育・文化を融合させた理想的施設であったことは間違いない。今日のウォルト・ディズニー・ワールドにおいて、モノレールは、各リゾート施設を結ぶ効果的な交通手段として活用され、乗客数は1日に15万人以上である。そしてウェドウェイ・ピープル・ムーヴァーは、ウォルトが死去した翌年の1967年にディズニーランドのトゥモローランドのアトラクションとしてオープンし、1975年にマジック・キングダムのトゥモローランドで改良型のピープル・ムーヴァーがアトラクションとしてオープンしただけでなく、1981年にテキサス州ヒューストンのジョージ・ブッシュ・インターコンチネンタル空港の地下鉄にも導入されて今日に至っている⁽²⁶⁾。

アメリカの歴史を象徴する存在としての蒸気機関車への彼の愛着がディズニーランド創造への夢を育んだだけでなく、科学技術の画期的進歩によって誕生したモノレールへの彼の強い関心が未来都市建設への夢につながって行ったのだと考えるとき、ウォルト・ディズニーの人生と業績に最も大きな影響を与えたものは、鉄道への情熱であったと言えるであろう。

【注】

- (1) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 28-29.
- (2) *Ibid.*, pp. 242-243, p. 245, p. 248.
- (3) Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 5, pp. 78-79.
- (4) *Ibid.*, pp. 91-93; Dana Amendola, *op. cit.*, p. 144.
- (5) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 253-254.
- (6) Steve DeGaetano, *op. cit.*, pp. 93-95; Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 254-255.
- (7) Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 5.

- (8) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 147.; Steve DeGaetano, *op. cit.*, pp. 100-101.
- (9) Dana Amendola, *op. cit.*, p. 146.
- (10) Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 226.
- (11) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 271.; Steve DeGaetano, *op. cit.*, p. 227.
- (12) Michael Broggie, *op. cit.*, p. 268.
- (13) Dave Smith, *op. cit.*, p. 333.
- (14) Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 284-286.
- (15) Bruce Gordon and Tim O'Day, *op. cit.*, pp. 74-75.
- (16) *Ibid.*, pp. 70-73.; Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 288-289.
- (17) *Ibid.*, p. 297.
- (18) *Ibid.*, p. 297.
- (19) Bruce Gordon and Tim O'Day, *op. cit.*, p. 57.
- (20) Dave Smith, *op. cit.*, p. 465.
- (21) Bob Thomas, *Building a Company: Roy O. Disney and the Creation of an Entertainment Empire* (New York: Hyperion, 1998), pp. 274-275.; Katherine and Richard Greene, *Inside the Dream: The Personal Story of Walt Disney*, pp. 164-165.
- (22) Katherine and Richard Greene, *op. cit.*, pp. 166-168.; Michael Broggie, *op. cit.*, pp. 310-311.
- (23) *Ibid.*, p. 309., p. 311.
- (24) Bob Thomas, *op. cit.*, pp. 353-354.; Katherine and Richard Greene, *The Man Behind the Magic: The Story of Walt Disney*, p. 169.
- (25) Dave Smith and Steven Clark, *op. cit.*, pp. 133-134.
- (26) Dave Smith, *op. cit.*, p. 525.

結 び

ディズニーランドの創造がウォルト・ディズニーの生涯最大のプロジェクトであったことは、誰もが認めるであろう。彼がこの世界初の本格的なテーマパークを生み出す契機となった施設として、ヘンリー・フォードが創設したグリーンフィールド・ヴィレッジ、デンマークのティボリ公園、ヴァージニア州の野外歴史博物館コロニアル・ウィリアムズバーグ、アメリカ最初のテーマパークであるナッツ・ベリー・ファーム、20世紀初頭に大繁栄を誇ったコニー・アイランドの大遊園地群からベヴァリー・ヒルズの小さな遊園地ベヴァリー・パークに至るまで様々なものがあげられ、そのど

れもがウォルトを引きつけたことは間違いない。

しかし、彼に、パーク建設のための行動を直ちに起こさせるほど強烈な印象を与えたものが何であったのかについて論じている研究者は皆無に等しい。1948年8月中頃、ウォルトは、スタジオを開始した1924年以来初めて自分自身のための10日間の休暇を取り、鉄道マニアのウォード・キンボールを伴ってシカゴ鉄道博覧会へ出かけ、その月の末に、ディズニーランドの原型となるミッキーマウス・パークの設立構想を完成させたことは明白な事実である。しかし、殆どのディズニー研究者たちが、この休暇中の2日間をウォルトたちが過ごしたグリーンフィールド・ヴィレッジをディズニーランドの重要な起源とみなしており、シカゴ鉄道博とウォルトの関わりについて精確に考察した文献は、なぜか驚くほど少ない。大抵の研究者は、鉄道博で古い蒸気機関車に乗ったり動かしたりできたウォルトは、このときの経験の楽しさが忘れられず、新居の敷地に線路を敷いて、模型列車を走らせた、とふれている程度である。

大衆芸術家であると同時に優れた企業家でもあったウォルト・ディズニーについての研究を18年間行ってきた私は、45歳を越した彼が創造力の炎を燃え上がらせて、テーマパーク建設に猛然と取り組むようになった真の動機について知りたいと常々思っていた。そして綿密に資料を調査した結果、シカゴ鉄道博覧会のメイン・イベントが、いかに壮大で独創的な野外劇であり、それぞれの鉄道会社の展示が、いかに個性的で興味深いものであったかを知って、驚嘆せずにはいられなかった。この博覧会は、シカゴ科学産業博物館館長レノックス・ローアの稀有な興行的手腕が遺憾なく発揮された大衆芸術の精華とも言えるものであった。さらに、ディズニーランドの構成要素となっているアトラクションのうちの多くが、鉄道博の野外劇と展示の中に存在している点は注目に値する。今日、シカゴ鉄道博は「最後の偉大な鉄道

博」と呼ばれる場合が多く、鉄道は、時代の波に勝つことができず、じきに自動車と飛行機に旅客を奪われて凋落して行くという点ばかりが強調されているように思われる。しかし、この博覧会が、アメリカ史上最大規模の鉄道博であった事実も、無視されてはならない。当時のアメリカ一般大衆は、効率という面から見れば、鉄道が時代の波に押し流されつつあることを認めざるを得なかったが、西部開拓、産業の発展、移住者と物資の輸送、文明の伝播、国家の統一に貢献し、アメリカ建国の歴史と余りにも密接に関わってきた「鉄道」という交通手段への愛着を捨て去ることはできなかった。それゆえに彼らは、シカゴ鉄道博を深く愛し、惜しめない拍手を贈ったのであり、今日のアメリカ国民の心の中にも、偉大な過去の歴史を象徴する「鉄道」への追慕の情が存在しているように感じられる。幼い頃から鉄道への憧憬の念を抱き続けてきたのみならず、ローアと同様に天性のショーマンであったウォルト・ディズニーが、この鉄道博を熱愛し、ここから、爆発的な創造のエネルギーを得たことは間違いない。彼は、シカゴ鉄道博会場のあらゆるものを観察しながら、大衆芸術家および、娯楽企業家としての自己の生き方

を見つめ直し、全年齢層の人々が楽しめると同時に、真の知識を得ることができるような、教育と娯楽を融合させた新しい施設、喜びと希望に満ち溢れた博覧会と定義することができるようなパークの建設のために行動を起こすことを思い立たと推察される。

極めてアメリカ的な魔法の王国ディズニーランドを開園したのちのウォルトが、娯楽の領域を越えた実験的未来都市エプコットをフロリダのディズニー・ワールド内に創造することを最後の夢としたときにも、彼は鉄道への愛着を持ち続けていた。そして彼は、鉄道という交通機関の中で、最も大きな進化を遂げたものと考えられる「モノレール」と「ピープル・ムーヴァー」を、この都市の交通機関として活用する計画を進めていた。従って、「私は常に鉄道の列車を愛してきた」という彼の言葉は、彼の人生を最も的確に言い表わしたものである、と述べて、本稿の結びとしたい。

本稿は、2019年8月に、交通経済研究所から出版された『運輸と経済』（8月号）に掲載された拙稿「ウォルト・ディズニーと鉄道」を発展させたものである。