

アミューズメントパークにおける移動施設

毛塚 宏*

近年、余暇時間の増大に伴って多様なアミューズメントパークが出現してきている。そのなかには、輸送、娯楽、体験等を目的とした様々の移動施設が導入され、アミューズメントの主役あるいは脇役として機能している。本稿ではこうした実態をふまえて、アミューズメントパークにおける移動施設の導入の歴史、移動施設のタイプとその内容、移動施設を計画する場合の配慮事項、さらにはこれからの移動施設開発の課題等について述べる。

Amusement Park Conveying Facilities

Hiroshi KEZUKA*

Recent years have witnessed the appearance of a number of amusement parks to accommodate the burgeoning growth in time available for leisure activities. Various conveying facilities for the purpose of moving people, amusement, or to give the customer a once-in-a-lifetime experience have been introduced in these parks, functioning as either the main or supporting characters to amuse the parks' guests. This tract, basing itself on the facilities in actual use, chronicles the introduction of conveying facilities in amusement parks from a historical perspective, reviews the various types of conveying facilities and the workings, thereof, examines the considerations involved in the designing of conveying facilities, and further, discourses on the subject of future developments in the area of amusement park conveying facilities.

1. はじめに

通称、遊園地と呼ばれる施設のタイプには、大別して自然的な環境を主体としたもの(ナチュラルパーク)、娯楽的な乗物を主体としたもの(ライドパーク)、ある固有のテーマ性を有したもの(テーマパーク)等がある。ここではこれらを総称してアミューズメントパークと仮称しておくことにする。従来の遊園地の主流はライドパークであったけれども、1983年開園の東京ディズニーランドや長崎オランダ村の成功、さらには北米におけるテーマパーク隆盛の影響を受け、近年、わが国でもテーマパークへの関心が異常に高まっている。

本題のアミューズメントパークにおける移動施設であるが、その内容は多種多様である。アミューズ

メントパークのタイプにより導入される移動施設の種類や内容も異なるが、輸送施設や娯楽及び体験施設としてアミューズメントパークの中心的な役割を果たしている。ここでは、こうしたアミューズメントパークにおける移動施設の導入の歴史、移動施設の種類とその内容、移動施設を計画する際のハード及びソフト面の留意点、移動施設の開発上における今後の課題等について述べることにする。

2. アミューズメントパークにおける移動施設の歴史¹⁾

遊園地のルーツは、17世紀にフランスを中心にヨーロッパに広まったプレジャー・ガーデンにあり、その最も初期のものが、イギリスのウォルクスホール・ガーデンといわれている。それが今日までTable 1のようなあゆみを示す。初期の頃の遊園地は、遊び機能を有した庭園や公園の色合いが濃く、移動施設といっても原始的な遊戯機械が中心であった。プ

* ㈱ラック計画研究所副所長

Director, LAC Planning Research Co., LTD.

原稿受理 1991年8月2日

Table 1 アミューズメントパークと移動施設の設置の歴史¹⁾

17世紀 1661年	フランスを中心にヨーロッパにプレジャー・ガーデン広まる。 ロンドンに遊園地の祖といわれるメリーボーンズ・ガーデン、ヴォクスホール・ガーデン開園。
1843年 1850年 1873年	世界最古のテーマパーク、チボリ（デンマーク）公園開園。 ヴォクスホール・ガーデン閉園。 ウィーン万国博覧会に木製観覧車、ドイツ製回転木馬、ロシアの山と名付けたコースターのような施設等の大型遊戯機械が導入され、本格的な遊園地時代の幕開け。
1876年 1877年 1885年（明治18年） 1890年（明治23年） 1893年	フィラデルフィア万国博覧会に90mの鉄塔「ソウヤー展望塔」登場。 博覧会后、コニーアイランドにソウヤー展望塔をアイアンタワーと名を変えて移設。 わが国の遊園地の祖、浅草の花やしき正式開園。 第3回内国勲業博覧会にコースター登場。
1894年 1895年	コニーアイランドにフェリス・ホイール設置。 コニーアイランドにシーライオンパーク開園以来、コニーアイランドにスティブルチェイスパーク（1897年）、ルナパーク（1902年）等の開園相次ぐ。
1901年 1903年（明治36年） 1907年（明治40年） 1912年（明治45年） 1927年（昭和2年） 1920年 1928年	コニーアイランドにループ・ザ・ループ設置。 第5回内国勲業博覧会にウォーターシュート（舟スベリ）とメリーゴーランド（快回器）が初登場したのをはじめ、多様な遊戯施設が登場。 東京勲業博覧会に観覧車初登場。浅草六区に回転木馬、観覧車常設。 宝塚新温泉パラダイス開園。わが国における近代的な遊園地の幕開け。 豊島園にウォーターシュート設置。 アメリカのカリフォルニア州にナッツ・ベリー・ファーム開園。 コニーアイランドにローラーコースター「サイクロン」設置。本格的なコースターの第1次ブーム幕開け。
1952年（昭和27年） 1953年（昭和28年） 1955年 1955年（昭和30年） 1955年（昭和30年） 1964年 1965年（昭和40年） 1971年（昭和46年） 1975年 1977年（昭和52年） 1983年（昭和58年） 1985年 1990年（平成2年）	枚方公苑と宝塚新温泉にコースター設置。 花やしきにコースター設置。 アメリカのカリフォルニア州にディズニールランド開園。 後楽園にジェットコースター設置。 西武園にエレベーター付展望台設置。 アメリカのロスアンゼルス・ユニバーサル・スタジオ・ツアー、シー・ワールド開園。 明治村開園。 アメリカにウォルト・ディズニー・ワールド開園。 ナッツ・ベリー・ファームにコークスクリュウ設置。コースターの第2次ブーム到来。 谷津遊園にコークスクリュウ設置。 東京ディズニールランドや長崎オランダ村開園。わが国における本格的なテーマパーク時代の幕開け。 カナダのウェスト・エドモントン・モールに世界最大のインドア型遊園地誕生。 日本に全天候型屋内テーマパーク、サンリオピューロランドやファンタジーランド誕生。

レジャー・ガーデンが大きく変貌するのは、木製の観覧車、滑り台、ドイツ製の回転木馬、ロシアの山と名づけられたコースター等の本格的な大型遊戯施設が登場する1873年開催のウィーン万国博覧会以降である。その後も万国博覧会の影響を大きく受けつつ遊園地は変わっていくわけであるが、近代的な遊園地として大きく発展するのはアメリカのコニーアイランド地区においてである。

わが国も同様で、1903年に大阪で開催された第5回内国勲業博覧会にメリーゴーランド、ウォーターシュートが、また翌年の東京勲業博覧会にコースター等の大型遊戯施設が初登場し、本格的な遊園地時代の幕開けを迎える。わが国においては、浅草の花屋敷（1885年開園）が遊園地のルーツといえるが、

近代的な遊園地という意味では宝塚新温泉（1912年開園）が位置づけられる。

アミューズメントパークにおける移動施設は、こうした遊園地の時代の変遷と共に精巧かつ多彩なものとなってきているが、変わらぬ人気を集めているいわば“遊園地の三種の神器”といえるものに、コースター、観覧車、回転木馬がある。その歴史の一端をみながらアミューズメントパークにおける移動施設の位置づけを考えてみることにする¹⁾。

① コースター

コースターのルーツはロシアのソリ遊びにあるといわれているが、遊戯施設として初登場するのは、前述したようにウィーン万国博覧会においてである。なお、今日のようなスリリングなコースターが登場

するのはコニーアイランドにおいて、当時、宙返り鉄道と呼ばれたコースターは“たった5セントで竜巻に飛ばされるスリルが味わえる”として話題を呼んだが、首を痛めるとの噂が広まってまもなく姿を消した²⁾。近年のコースターブームのきっかけとなったのは、アメリカのナッツベリー・ファームに設置されたコークスクリュウである。わが国最古のコースターは浅草花やしきの1953年製のもので今も健在である。

②大観覧車

現在、我々がみる近代的大観覧車は、フランスの鉄道技師フェリスが考え出したもので、外国ではこの大観覧車をフェリス・ホイールと呼んでいる。導入されたのは、シカゴで1893年に開催されたコロンビアン万国博覧会で、その規模は直径75m、36のゴンドラに2,160人の収容力を有し、これに乗るために多くの人が博覧会に押寄せたといわれている。スリルライドがライドの主流になってきているとはいえ浮遊感覚とパノラマティックな展望が味わえる大観覧車の人気は今以て衰えていない。

③回転木馬（メリーゴーランド）

回転木馬の機械化は17世紀後半に始まるが、精密で優雅な遊戯機械として遊園地に登場するようになるのは20世紀初頭になってからである。時代と共に遊園地は大きな様変わりを見せてきたが、回転木馬のように子供たちから大人まで愛され親しまれ、かつ絵になる乗物として今日まで幅広い人気を博している遊戯施設は少ない。わが国最古のものは、現在、としまえん（旧豊島園）にある回転木馬「エルドラド」（1907年製）で、カルセールの黄金期にヨーロッパで製作され、アメリカを経て導入されたものである。

3. アミューズメントパークにおける 移動施設の実態³⁾

アミューズメントパークにおける移動施設を大別すると、①園内の輸送手段としての移動施設、②娯楽施設としての移動施設、③体験施設としての移動施設がある。また、近年、映像と組合せた④疑似体験施設としての移動施設も出現してきている。これら各タイプの移動施設の実態は以下のとおりである。

3-1 輸送手段としての移動施設

このタイプには、バス、路面電車、モノレール、リフト、ケーブルカー、ロープウェー、エスカレーター、スカイロード（動く歩道）、船等がある。これら移動施設は、まずは局所的な集中を回避するため

の利用者の分散、歩行者への援助、高齢者や体の不自由な人々へのきめ細かなサービスといった配慮から広い園内の手軽な輸送手段として導入される。なお、これら移動施設は、園内のシークエンス（動景観）や俯瞰景を楽しむ手段や周辺の眺望を楽しむ遊覧手段、またアミューズメントパークにふさわしい環境演出手段も兼ねて導入される場合も多い。

アミューズメントパークのタイプによって、次のような導入傾向がみられる。

ナチュラルパークの場合は、自然環境とのふれあいが楽しめる自転車、電気自動車、水上バス、馬車等の緩速型の移動施設、また地形によっては斜面を活かしたリフトやケーブルカーやロープウェー等の索道型の移動施設、ライドパークの場合は、園内の施設密度や利用密度が高い関係からモノレールや新交通システム等の高架型の移動施設、テーマパークの場合は、テーマにあわせてデザインされた特色ある乗物が比較的多く用いられる。ユニバーサル・スタジオのスタジオ・ツアーに利用されている4両編成のトラム・カーもその一例である。

また、近年、園内ばかりでなく当該施設へのアクセス手段としての移動施設にもいろいろな工夫がみられるようになってきている。例えば、よみうりランドや東京セサミプレイスにおける小高い丘の上の施設へとアクセスする長大なエスカレーター、スペースワールドにおける陸上からアクセスする特別仕様の列車や海上からアクセスする双胴船、西武園ゆうえんちとユネスコ村を結ぶ西武山口線新交通システム等がその一例である。

3-2 娯楽施設としての移動施設

このタイプには遊覧目的の乗物や一般的な乗物型の遊戯施設が含まれる。移動タイプも回転型、昇降型、回遊型、滑降型、スイング型、これらを組合せたもの等、その内容は多種多様である。このタイプの移動施設は時代とともに変わってきてはいるものの、本格的な遊園地が登場して以来、遊園地の王様として機能してきたのはスピードとスリルを体感するコースター型の乗物であり、女王として機能してきたのは優雅で美しいメリーゴーランドである。いつの時代でも利用者にスリルと興奮を与えるものが遊園地の主役を努めてきた。

従来遊園地にはこの種の移動施設の集積を売物としたライドパーク型が多い。なかでも、としまえん（旧豊島園）はスリルを楽しむライドを中心に50種以上のアトラクションを有し、わが国最大のライ

Table 2 東京ディズニーランドにおける移動施設

タイプ	移動施設の概要
輸送手段型	・ トゥモローランドとファンタジーランドを結ぶロープウェイ
娯楽施設型	<ul style="list-style-type: none"> ・ ウェスタンランドのアメリカ河を一周する蒸気船マークトウェイン号 ・ アドベンチャーランドとウェスタンランドの1.6kmを結ぶ19世紀後半のサンタフェ鉄道をモデルとしたウェスタンリバー鉄道（機関車1両、炭水車1両、客車3両の編成） ・ トゥモローランドにおけるグランドサーキット・レースウェイ（最高時速12km） ・ アメリカのあちこちで走っていたファイアエンジン（消防車） ・ 1903年頃の初期の自動車ホースレスキャリッジ ・ ニューヨークの5番街を走っていた2階建のオムニバス ・ シンデレラのゴールデンカルーセル ・ アリスのティーパーティ（ティーカップ）
体験施設型	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宇宙の旅をテーマとしたスペース・マウンテン（動く歩道とジェットコースター） ・ アメリカのゴールドラッシュをテーマとしたビッグサンダー・マウンテン（トロックコ型コースター） ・ カリブの海賊たちを巡るポート ・ ディズニー映画「南部の唄」をテーマとしたウォーターズリルライドのスプラッシュ・マウンテン（コースター）。1992年導入予定 ・ ウェスタンランドのトムソーヤ島に渡るいかだ、デビークロケットのカヌー体験
疑似体験施設型	・ 40人乗りの宇宙飛行船で宇宙戦争を疑似体験するシミュレーションシアター（客席全体が映像に合わせて動く）のスター・ツアーズ

ドパークといえる。海外ではアメリカのロスアンゼルスにあるマジック・マウンテンがスリルライドを集めたライドパークとしては世界一といわれている。なかでも、象のオリのような外観を誇るコロッサ（白い恐怖の異名をとる木製のコースター）は有名である。

3-3 体験施設としての移動施設

このタイプは、特定のテーマ(物語)を有した舞台と一体となってデザインされたもので、テーマパークに多くみられる。そのもっとも典型的な例が東京ディズニーランドにおける移動施設である (Table 2)。これらは時代考証も緻密に行われているだけに学校団体向けの体験学習パンフレットにも交通機関の項で紹介がなされている。これらテーマ型の移動施設は物語にあわせて選択されるだけではなく、新たにデザインされる場合が少なくない。例えば、フロリダのディズニーワールドに1989年に登場して以来人気を博している、絶叫型のウォーターライド、「スプラッシュ・マウンテン」もその一例である。これはディズニー映画「南部の唄」という物語をモデルにリーマスおじさんの語る夢と冒険を体験するウォーターライドで、日本でも1992年秋に東京ディズニーランドに登場予定である。また同じくフロリダのユニバーサル・スタジオにおけるETアドベンチャーにおける自転車型のライド等もその好例である。

こうした体験施設としての移動施設は、テーマパークだけではなく従来のライドパークにも導入され

つつある。その背景には乗物自体の魅力だけでは差別化が難しくなってきたことがある。人気絶頂のコースターにもその傾向が出始めている。例えば、神戸ポートピアランドに新しく導入された「パバリアン・マウンテン・レイルロード」と呼ばれるコースターを活用したアトラクションもその一例である。この施設はドイツの企業と提携して共同開発したもので、ドイツのパバリア地方の山岳鉄道をテーマに岩山のトンネルや牧場が展開する山岳風景を最高時速80kmで突っ走るといものである。

3-4 疑似体験施設としての移動施設

このタイプは、乗物に乗ったと同様の疑似体験ができる施設で、シミュレーションシステム・ライドとも呼ばれている。映像に対応して、劇場全体が動くものから、床のみ、座席のみが動くものまで各種ある。このタイプの魅力は、映像を使うだけに船、飛行機、宇宙船、特殊マシン等、様々の乗物を想定し、未知の世界やファンタジックな世界の疑似体験が楽しめることである。初期投資が高額だが、映像ソフトを交換するだけで新規施設の導入と同様の効果があげられることやインドア施設だけに天候に左右されず誘客できる等が利点としてあげられる。アミューズメントパークにおける導入例としては、東京ディズニーランドの宇宙戦争を疑似体験できる「スター・ツアーズ」や長崎オランダ村のオランダ帆船「デ・リーフデ号」の22日間にわたる大航海の模様を疑似体験できる「大航海体験館」、スペースワー

ルドの異次元の世界を疑似体験できる「ルーカス・アーツ」や40mの高さから落下するゴンドラの無重力体験ができる「フリー・フォール」等がある。

4. アミューズメントパークにおける

移動施設の計画⁴⁾

アミューズメントパークにおける移動施設の計画上の主要な配慮事項には、次のようなものがあげられる。

4-1 コンセプトやターゲットにあわせた

移動施設の選定

移動施設の選定にあたっては、当該アミューズメントパークのコンセプト（めざすべき空間やサービスの質と内容）やターゲット（誘致圏や利用者層等）との整合性を図ることが必要である。一般的には、子供向けには夢のあるもの、若者向けにはスリルのあるもの、大人向けには穏やかなものや娯楽性のあるものが用意される。アミューズメントパークはファミリー層をターゲットにしたものが多く、なかでも東京ディズニーランドは“ファミリー・エンターテイメント”を基本理念にあらゆる世代をターゲットとした徹底した演出とサービスをしている典型的な例である。その一方、ターゲットを戦略的に絞り込むことで成功しているところもある。例えば、としまえんは、東京ディズニーランド対策としてターゲットを従来のファミリー層からヤング層に切替え、スリルライドを多数導入することで差別化に成功した好例である。近年、こうしたヤング層に比重を移すライドパークが増えている。

4-2 狙うべき効果と投資のバランスを

考慮した核施設の導入

アミューズメントパークにおける移動施設、特に誘客の目玉となる移動施設には、十分な収容力と回転が見込まれる施設であるとともに、競合する周辺類似施設との差別化を図りうる特色が必要である。その意味で核施設は、その種類、規模、内容等の面で最優性を競うことが多い。例えば、規模（長さや高さ等）や速度における世界一や日本一、あるいは導入時期（最古、最新等）である。その裏返しとして、過大な投資に陥りやすい。ちなみに、近年、導入されたり、計画されている呼称施設のライドの中には一基当たり10億や20億円といったものも出現している。このように移動施設の種類によっては、莫大な投資を必要とするものが少なくないことから、その選定にあたっては、効果と投資のバランスを十

分にみきわめておくことが必要である。

4-3 利用密度や雰囲気づくりに配慮した

移動施設の配置

移動施設は輸送力や収容力が限定されているだけに、その配置にあたっては、特定の人気施設への過度な利用集中を緩和するために、移動施設の組合せや移動施設間の空間の取り方等を工夫することにより、利用者の安全確保や待ち時間の短縮を図る必要がある。また、そうした工夫は園内消費の拡大にもつながることから経営上も重要な配慮事項である。

また、雰囲気づくりに対する配置や運営上の工夫も重要な検討事項である。例えば、移動施設の形態や色彩、移動施設自体の移動音や利用者がもたらす音、夜間における移動施設の照明、移動施設を運行するスタッフの利用者に対するホスピタリティ等である。従来、乗物中心のアミューズメントパークの場合、これらに対する関心は薄く、例えば、色彩に関していえば、各移動施設が自己主張するようにいたずらに目立つ極彩色（安っぽい、派手な色）を使う傾向が少なくなかった。しかし、昨今はテーマパークブームの影響もあって、乗物主体のアミューズメントパーク（ライドパーク）であっても、園内全体の雰囲気づくりを重視する意味から、園内全体のカラーコーディネイトも配慮して移動施設の色彩を決めるところもでてきている。東京ディズニーランドのように、ゾーン毎にテーマと関連づけた色彩をマニュアル化し、移動施設もその対象とするようなきめ細かな配慮が必要である。

なお、雰囲気づくりという意味では、運営上の配慮事項となるが、乗物に同乗するスタッフのホスピタリティも加えておきたい。

4-4 季節や天候変動への対応

アメリカのアミューズメントパークの多くは、雨が少なく、年間を通して温暖なフロリダや西海岸に集中している。しかし、そうした土地柄でないわが国においては、季節や天候の変動がアミューズメントパークの経営を脅かす大きな要因となっている。そうした変動の緩和対策として、ひとつはもともと発生量の多い夏場に積極的な誘客を図るための水関係のスリルライドやアトラクションの導入が考えられる。その代表的な施設が水着を着て楽しむ、としまえんの世界一のウォータースライダーのハイドロポリスや御殿場ファミリーランドの世界最長のリオブラボー（キャスターとよばれる浮袋で滑るウォータースライダー）や、東京ディズニーランドのテーマ

化された急流をコースターで滑走するスプラッシュ・マウンテンである。もうひとつは雨天あるいは冬季対策を目的とした移動施設のインドア化である。前述したシミュレーションシアター・ライドの導入もそのひとつだが、もっと徹底した方法としては施設全体のドーム化がある。韓国のロッテワールドの成功が刺激となり、我が国でも近年、このタイプのアミューズメントパークの立地が注目され始めている。1990年にはその先駆けとしてサンリオ独自のキャラクターを活用しつつ、「愛と調和した世界を地球に再現」をコンセプトとするサンリオピューロランド（延床面積：40,600㎡）やカナダのウェスト・エンドモントン・モール（世界最大の全天候型遊園地）をモデルにした北海道苫小牧市のファンタジードーム（延床面積：30,900㎡）が開園している。

4-5 経営の安定化のための追加投資

アミューズメントパークの経営の安定化には、リピート利用の促進が不可欠である。その割合は7~8割が目安となっている。いくら評判の移動施設でも飽きられるのが早いことから、リピート客を安定的に確保するには追加投資が欠かせない。東京ディズニーランドの場合もFig. 1に示すように、数年おきの大型追加投資が利用者数の伸びを支えている。アメリカのある専門家は、リピーターを確保するのに初期投資額の5~10%程度を毎年投資し、しかも、およそ2年間で投資額の回収を図るべきだと述べている。みかけの華やかさの割には、アミューズメントパークの経営状況は極めて厳しいのが実態である。こうした追加投資に伴う経営上のリスクを緩和する意味から、アミューズメントパークを複数保有したり、チェーン化やフランチャイズ化することで移動施設やアトラクションをローテーションさせ、初期投資の軽減を図る企業も出てきている。例えば、アメリカを代表するシックス・フラッグ社は経営する7つのテーマパーク間で人気のある移動施設を2~3年毎にローテーションするシステムをとっていると言われている。

4-6 移動施設の安全管理へのきめ細かな対応⁶⁾

移動施設の事故で耳新しいのは、平成2年4月2日、大阪の国際花と緑の博覧会場でおきた高架水路を走る「ウォーターライド」の一部が高架水路から転落あるいは宙づりになり、乗客24人が重軽傷するという事故である。この博覧会場ではこの他にも怪我人こそなかったもののロープウェーの滑車が人込

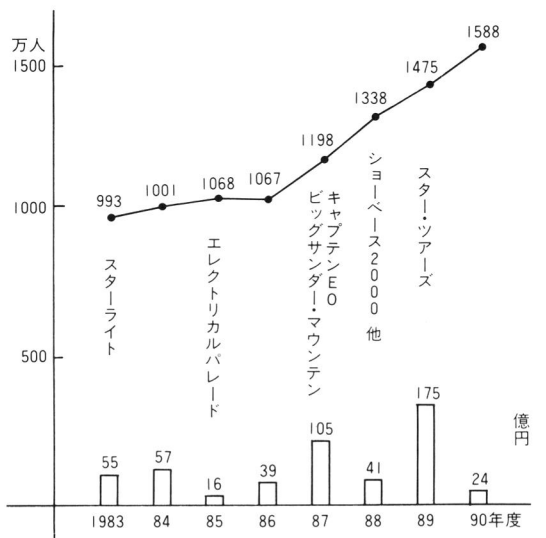
みに落下する事故や遊具の乗物の故障などがあつた。移動施設の事故は、施設自体の欠陥が原因でおきるものと、施設に配置された従業員の操作ミスによっておきるものと大別される。いずれにせよ、移動施設の事故は、人命につながることはもちろんのこと、そのニュースがマスコミに大きく取上げられることで、単なる遊戯施設の事故にとどまらず、当該アミューズメントパーク全体のイメージダウン、さらには利用の低下も招きかねない。それだけに移動施設の安全管理には慎重な配慮が必要である。したがって、従業員に対しては安全管理に対する日常的な教育の徹底、定期的な非常時の訓練、緊急時における連絡体制の徹底等が不可欠である。

5. アミューズメントパークにおける移動施設開発の今後の課題

今後、アミューズメントパークを一層魅力のあるものにしていく上で必要な移動施設の課題としては次のようなことがあげられる。

①移動施設を活かすテーマの創造、テーマにふさわしい移動施設の開発

近年、アミューズメントパーク間の競争が激化するなかで、既存施設における追加投資やリニューアルが相次いでいる。また、冒頭でふれたようにテーマパークの新規立地も目白押しである。テーマパー



注) 棒グラフは追加投資額。
Fig. 1 東京ディズニーランドにおける年度別利用者数と追加投資額⁶⁾

クについては、いまだ定まった概念はないものの、その範疇に属すると目される主要施設は30箇所を越えており、その内、1989年以降の開業施設が7割以上を占めている。また、建設中もしくは計画及び構想中のものを含めるとその数は100箇所程度に及んでいる。こうした状況のもとで、移動施設には移動施設自体の魅力を十分に発揮しうるテーマ（舞台や物語）、あるいは当該アミューズメントパークのコンセプトにふさわしいオリジナルな移動施設の開発が求められている。しかし、現状では魅力ある大型移動施設を主体とするアトラクションとなると海外からの直輸入あるいは提携による共同開発に依存するケースが少なくないのが実情である。

今後は、国内関連企業の技術力の向上もさることながら、新しい移動施設を生み出していく優れた企画力や移動施設の面白さを多面的に活かす物語性のある舞台づくりや環境づくりを打ち出していくソフトウェアの開発が大きな課題である。

②時代を先取りした夢のある移動施設の開発

アミューズメントパークには時代を先取りした夢が求められる。それ故に、アミューズメントパークが万国博覧会の成果をステップとして発展してきたように、新しい移動施設の開発にはこうした技術革新の動向には今後とも目が放せない。またアメリカのアミューズメントパークが今日のような隆盛をみせている背景にはこれまで培われてきた巨大な映像産業の蓄積があり、その意味でもわが国のテーマパーク産業はアメリカの20年遅れともいわれており、アメリカから学ぶべき点が少ない。しかし、シミュレーションシステム・ライドがパイロットの訓練用に開発されたフライト・シミュレーション装置の応用であるように、わが国における異分野の先端的な技術を移動施設の開発へ積極的に応用することで夢のある移動施設を開発していくことが求められる。また、都市における環境の快適化や省資源・省エネ等の課題に対し、先取的に対応するような試み（例えば、すでに試みられている電気自動車の活用等）について、移動施設開発の面でも積極的な対応が求められる。

③アミューズメント空間のインドア化や24時間化に対応した移動施設の開発

前述したように、一部において移動施設のインドア化やアミューズメントパーク自体のドーム化がすでに始まっている。地価高騰のなかで商業空間と複合したアミューズメント空間に移動施設（群）が導入されていく機会が増加していくものと考えられる。その場合、閉鎖的な空間だけに屋外空間における移動施設とは異なった視点からの安全性に対するきめ細かな配慮、五感を活かした快適性や独自性のための工夫が求められる。また、夜間、時間を延長して開園するアミューズメントパークがさらに増えてくるものと考えられることから、夜間利用にも配慮した移動施設の配置、デザイン、演出といった対応が求められる。

参考文献

- 1) 中藤保則『遊園地の文化史』自由現代社、1984年3月
- 2) 鶴見俊輔編「旅の世界史」『週間朝日百科別冊』通巻801号、朝日新聞社、1991年5月
- 3) 『オズマガジン3月号特集—世界のテーマ・パーク'91』スターツ出版、1991年3月
- 4) 根本祐二『テーマ・パーク時代の到来』ダイヤモンド社、1990年3月
- 5) 『月刊レジャー産業資料』292号、総合ユニコム、1991年7月
- 6) 深谷翼「レジャーランド等における乗り物事故と賠償責任」『月刊レジャー産業資料』282号、総合ユニコム、1990年1月
- 7) 「アミューズメントと都市」『CITY & LIFE』Vol.15、(財)第一住宅建設協会、1990年3月
- 8) 能登路稚子『ディズニーランドという聖地』岩波書店、1990年7月
- 9) (社)日本観光協会『レジャーランドの実態』1977年、3月
- 10) 『遊園地の安全管理基準』(社)日本観光協会、1979年3月