

初代トヨペット・クラウンの 展示コーナー



「日本モータースポーツ概史」 映像コーナー





松本秀夫

豪州遠征記念 日章旗 (当時の藤山愛一郎外務大臣筆)

日本車初の海外ラリー(1)

一初代トヨペット・クラウンの苦闘

トヨタ博物館の本館3階に足を運びますと、初代トヨペット・クラウンの40数年前の映像を目にすることが出来ます。

クラウンの展示コーナーの「ロンドン〜 東京5万kmドライブ」(1956年)と「日本モータースポーツ概史」の映像コーナーの 「第5回豪州一周ラリー」(1957年)です。



1957年(昭和32)8月、初代トヨペット・クラウンは日本車として初めて、海外のラリーに参加しました。

国産技術による本格的乗用車クラウン が発売されたのが、そのわずか2年前の 1955年のことでした。

まだ、オーストラリアとの国交が再開されたばかりで、このラリーは日豪親善民間外交の一端も担っていたのです。

「豪州一周ラリー」は、当時、世界一過酷なラリーといわれ、メルボルンをスタート、豪州大陸約1万7千キロを19日間で走破するというものでした。

当時の日本では、まだモータースポーツはほんの一部のマニアたちの間で行われていたに過ぎず、「ラリー」という競技も用語自体もあまり一般的ではありませんでした。

メルボルンの総領事だった山本良雄は、対日感情が芳しくなかった当時、モータースポーツによって国際親善と貿易振興を図ろうと考え、1957年の春、日本車の参加を要請してきたのです。

しかし、今とは異なり、国産車の技術的 レベルは、まだまだ欧米車に肩を並べるに は至っていませんでした。 もし、失敗でもすれば、これからの国産 車の輸出に取り返しのつかないダメージを 与えかねませんでした。

したがって、当初、手を挙げるメーカーは いなかったのです。

当時のトヨタ自動車販売の社長神谷正 太郎は、これから世界に車を輸出して行こ うという時代に、このような世界的なイベ ントに日本車が参加することは、国際的評 価を得る絶好の機会であると考えました。

こうして、トヨタはクラウンをこの壮途に参加させることに決定しましたが、十分な自信があったわけではありません。

選手としては、トヨタ自販サービス部の 近藤幸次郎(29歳)と東京トヨペットの神之 村邦夫(27歳)が指名されました。

彼らは、現地情報の徹底的な収集・分析 を行なうとともに、日本各地でのトレーニン グと車両の準備に専念しました。

1957年の8月1日、各界からの招待客と関係者5百人を集めた壮行会で、神谷は「日豪親善のために、フェアなプレーをしてきてほしい。勝敗が問題ではない。参加したことに意義があるのだから」と、はなむけの言葉を選手たちに贈りました。

しかし、「完走」が目標という考えは他の 参加者たちにはおよそ理解できないもので あることを、神之村たちは後で気づかされ ます。

そして「文字通り、命懸けで戦っている他の参加者に対して、『完走』が目標だなどというのは、失礼千万な話ではないか。本当のフェアプレーというのは、相手も必死に

戦い、こちらも全力で応じるということだ」 と彼らは、現地で認識することになります。



翌8月2日、彼らは羽田からオーストラリアに向けて飛び立ちました。

8月4日にメルボルンに到着した近藤と神之村は主催者や山本総領事、代理店の関係者、ナビゲータになるリンゼイ・ヘドリーの出迎えとテレビをはじめ、マスコミの攻勢を受けることになりました。

日本を出た時は真夏、現地はちょうど日本の冬から春の季節に入っていて、森林や原野の一部にはまだ雪が残っていました。しかし予定のコースには、灼熱の砂漠地帯もあり、彼らの前途には、経験したこともないような、冬と夏の大自然が待ちうけていたのです。

参加車両はフォルクスワーゲン、ポルシェ、ホールデン、バンガード、シムカ、フォード、ブジョー、ジャガー、シトロエン、ヒルマン、オースチン、スコダ、コンサル、シボレー、スタンダード、ルノー、フィアットなど、およそ世界中の名のある車、総数102台に及びました。そのうち、ドライバーも車も外国からの参加はクラウンを含め、11台でした。

8月21日、102台の車が2分間隔でメルボルンを後にしました。走行指示書によると、平均時速約100キロで走ることが要求されました。クラウンは特別なサポート隊を持っていなかったため、多くのスペアパーツ、工具類と食料等を積み込んで1700キロにもなった重い車を、わずか48馬力のエンジンで走ることになったのです。



派遣選手(左 神之村邦夫、右 近藤幸次郎)



THE ASSESSMENT STATES

選手たちを 出迎える 山本良雄総領事





メルボルン市街を抜け、砂漠へ乗り出し てみると、見渡す限りの砂の波と不毛の荒 原地帯で、地図と羅針盤だけが頼りでした。

そして、出発から5日目、エンジンのイン テークバルブの折損というトラブルに遭遇 しました。

彼らは、近くの町で類似品を手に入れ、 やすりで加工して、急場をしのぎました。



まだまだ、苦難のコースが続きます。車 の中には砂がいっぱいに溜まり、息もでき ない。エアクリーナーから砂をつかみ出す。 砂の中では、全速で突っ込んでいかない と、たちまちスタックしてしまう。そうこうし ていると、エンジンはオーバーヒートしてく る。夜になれば、カンガルーや野牛がぶつ かってくる。おびただしい数の蟻塚に悩ま される。バンパーは脱落し、ボデーはガタ ガタになってくる。

それでも彼らは、故障で立往生していた フォルクスワーゲンを助け、ポルシェにエ ンジンオイルを譲り、土手から滑り落ちた シムカを救助したりしました。

また、行く先々で、現地在住の日本人の 歓迎と激励にもめぐり合いました。

まだ、反日感情が残っている時代でした が、オーストラリア人と結婚して、異国の地 に渡った女性たちが各地にいたのです。彼 女たちの励ましやおにぎりなどの差し入れ は、彼らを大変勇気付けました。

9月8日、19日間の苦闘を終え、再びメル ボルンに帰着する頃には、102台の参加車 はわずか53台に減っていました。

優勝は25台のフォルクスワーゲンの内 の1台が獲得、クラウンは47位、外国賞の3 位に入賞しました。

この結果はベストを尽くした彼らにとっ て、報いられて余りあるものでした。

未知数であったクラウンの性能が、世界 の車に比べて遜色ないことを実証し、ラリ 一参加の目的は達成されたことを、彼らは 確信しました。

また、外国賞1位の栄冠を獲得したポル シェチームが、「このラリーで日本人チーム が示してくれた友情は最大の収穫だった。 もし、これがなかったら、我々の輝かしい成 績はなかったであろう」と、感謝のスピーチ を述べるのを聞いて、彼らの異国での苦闘 はいっぺんに吹き飛ぶ思いでした。

日本で彼らの活躍の様子を聞いた神谷 は、ふきこぼれるような感激を味わってい ました。

「豪州一周ラリー」の成果は、輸出政策 の面からいえば、その突破口ともいえたの です。終戦後のまだ対日感情の険悪な市 場へひとつのくさびを打ち込むことができ たのですから。

神谷は万感の思いを込めて、彼らに「お めでとう」と祝電を打ちました。



19日間のラリー中はもちろん、その前後 を含めて、現在では想像できないくらいの 多くの報道がなされました。

トヨタ自販は、連日プレスリリースを発 行、その数は1ヵ月で34件という、異例に多 い数でした。「日刊自動車新聞」はラリーの 1ヵ月前から、紙面の半分を使って概要を 紹介、ラリーが始まると、連日の速報の他 に「豪州ラリー遠征記」と題して、半ページ 近い記事を数回に渡って掲載しました。

近藤・神之村たちが帰国してからは、「近 藤・神之村氏を迎えて一豪州ラリーを語る」 という対談記事が5回にわたり連載されま した。

雑誌や週刊誌の他に、NHKのラジオで は「走行1万哩」というセミドキュメンタリー 番組として放送され、また後に帰国したク ラウンがNHKテレビに登場したりしました。



このラリーは日本車初の海外ラリー出場 として記念すべき出来事であり、それ以降 クラウンの名前が国際的に知られるように なっていきました。

前年の「ロンドン~東京5万kmドライブ」 の成功や「豪州ラリー」の入賞はクラウン の国際テストへの合格、世界の乗用車へ仲 間入りが出来る水準まで来たことを意味し ていました。

これらの成功によって、乗用車の輸出も 夢ではなくなってきたのです。

「豪州一周ラリー」と時を同じくして、2台の クラウンがアメリカに船積みされました。

この2台のクラウンこそ、アメリカ本 土を踏んだ最初の国産乗用車だったので す。(次号に続く) (文中敬称略)

- ·エイジ」(1957年9, 10月号)
- マガジン」(1957年9, 11月号) マガジン」(1957年11月号)
- ・「The Motor」(1957年9月13日号)
- ・「日刊自動車新聞」(1957.6.17-10.8) ナル・ビップ社 (1979)
- ・ 林弘子編 「新神谷傳」 ジャーナル・ビップ社 (1 ・ 「オールトヨタ」トヨタ自販 (1957.7.13-58.2.9)
- ・「トヨタ新聞」トヨタ自工 (1957.7.12-58.1.1)

より詳細な内容をご希望の方は「トヨタ博物館紀要」No.6、7をご覧下さい。











特集企画





フォード サンダーバード (1955/アメリカ) フォードがスポーツカーとしてではなく、パーソナルカーという格付けで発表した2シーターの個性的な車です。スポーティさと快適さを合わせ持ち、安全性と便利さを強調していました。



エドセル サイテーション (1958/アメリカ) GMのフルライン・システムに対抗すべく、フォードが投入した中級グレードモデル。フォード二世の父エドセル・フォードの名前を冠したこのモデルは大々的な前宣伝にも関わらず、発売当初よりそのスタイルが不評で、1958年から1960年までわずか3年間で約11万台生産されただけに終わりました。



トヨタ2000GT (1966/日本)

1965年第12回東京モーターショーで発表されたトヨタ2000GT は、日本初の高性能グランツーリスモとしてセンセーションを巻き起こしました。その後、3つの世界記録と13の国際記録を樹立し、日本車の技術水準を世界に認知させました。このオープンカーモデルは映画「007は2度死ぬ」で主人公のジェームズ・ボンドが使用する車として製作されたものです。



シボレー コルベット (1953/アメリカ)

コルベットは当時、アメリカで人気が出ていたヨーロッパ製のスポーツカーに対抗するために生まれました。そのためにサイドウインドウのないロードスター形式のボディに6気筒エンジンが搭載されました。ボディにFRP(ガラス繊維で強化したプラスチック)が使われたことも特徴でした。



会場入口





ジャガー Eタイプ (1965/イギリス)

1961年3月に開催されたジュネーブ・モーターショーで、センセーショナルなデビューを果たしたスポーツカー。高性能と美しいスタイルを備えながら、同程度の性能を持った他のスポーツカーに比べて安価でアメリカを中心に人気を博しました。



オースチン ヒーレー スプライト (1958/イギリス)

英国では"かえる目"日本では"かに目"の愛称で親しまれた小型軽量スポーツカーです。オープンカーとしてはBMC (ブリテッシュ・モーター)で初のモノコックボデーを採用し、オースチンA35やモーリス・マイナーのパーツを多く流用しています。若者から愛好家まで広く支持され、ヒット作になりました。



トライアンフ TR2 (1954/イギリス)

第二次世界大戦後のイギリスを代表する小型スポーツカーです。 低価格でかつ高性能な車として人気を博しました。特にジャガー、MGと共にアメリカに輸出され、小型スポーツカーブームを巻き起こしました。



MG-TF (1956/イギリス)

第二次世界大戦後アメリカに輸出され小型スポーツカーとして人気を博したMG-TC、TDに続く、古典的なスタイルを持った最後のTシリーズで、生産台数のほぼ6割が輸出に向けられました。



展示ケース



展示ケース



パブリカ コンバーチブル (1963/日本)

大衆向け実用車として、1961年に発売されたパブリカは極めて 合理的なフォーマットを踏襲したものでしたがその後、時流に合わ せてデラックス車、さらにはオープンモデルも追加発売されました。 セダンのルーフ部をソフトトップに変更した4人乗りコンバーチブ ルは、当時のオープンスポーツとはまったく異なった性格を持ち 手軽にオープンエアーを楽しめることから話題を集めました。



ナッシュメトロポリタン(1954/イギリス、アメリカ)

大型車全盛時代のアメリカで "ミニマム・トランスポーテーション" のコンセプトでAMC (アメリカン・モータース) が 投入したスモールカーです。イギリス製アメリカ車として、主にアメリカで販売されたこの車は1954年から1961年までの間に約9万7千台が生産され、アメリカ市場での輸入車としてはVWに次ぐ人気を博しました。

Ford Model A

日本製フォード モデルA・フェートン 1929年(昭和4)

● 長×幅×高: 3851×1673×1825mm ● 軸距離: 2628mm ● エンジン: 水冷直列4気筒L一頭型 3286cm³ 40hp {29kW}/2200min⁻¹





-KYRAGLA

鈴木 忠道

1 はじめに

現在、日本の年間自動車生産台数はお よそ9,895千台(1999年度、日本自動車 工業会調べ) で、この数字は世界全体の 牛産台数の18.1%にあたり、アメリカに ついで第2位の地位をしめています。

今でこそ、このような自動車大国とな った日本ですが、モータリゼーションの 進展は意外に遅く、1960年代からといわ れています。しかし、それ以前の日本人 の生活に、間接的ではありましたが、自 動車が関与する時代があったのです。そ れは、1920年代、昭和のはじめのころで、 横浜製フォードと大阪製シボレーが日本 の路上を走る自動車の大半を占めていた 時代でした。この史実は、現在の日本の 自動車史のなかでは、過小評価されがち になっていますが、ある意味では日本人 と自動車の本当の歴史でもあったのでは ないでしょうか。

1999年(平成11)4月に開館した当館 の新館2階の日本の自動車前史ゾーンに は、この4月から、この時代の生き証人で ある日本製フォード・モデルA・フェート ン(1929年)が新しい仲間に加わります。 21世紀の初頭を飾る本号では、この日本 製モデルAとともに、前世紀の日本の自動 車史で忘れられつつあるフォードの時代 を、当時の日本の自動車事情とともにご 紹介いたします。

2 日本製フォードと その位置づけについて

それでは、この時代はいったいどのよう



な時代であったかを振り返ってみましょう。 1898年 (明治31) の日本への自動車初 渡来以降、日本へ輸入される自動車の数 は、次第に増えてきましたが、その数が 急激な伸びを見せるのは、大正時代に入 ってから、1923年(大正12)の関東大震 災以降でした。その伸びを具体的な数字 で追ってみましょう。

「日本帝国統計年鑑」によると、1915年 (大正4) には897台であった自動車の保有 台数は、その10年後の1925年(大正14) にはおよそ30倍にあたる26,446台、さら にその5年後の1930年(昭和5)には、およ そ100倍にあたる88,708台と、めざましい 伸びを示しました。一方、同じ年の人力 車の保有台数は、115,229台、79,832台、 2,635台と15年の間に、激減しています。



この15年の間の自動車台数の急激な増加 には、1925年の日本フォード、1927年の 日本GMによる日本での生産開始が、大き く寄与しているのです。

日本フォードは、1925年(昭和2)2月 に、資本金400万円で横浜市緑町4番地の 賃貸工場に敷地2,500坪、建坪1,000坪で 設立登記されました。当初は、左ハンド ルのモデルTの組み立てを行なっていまし た。やがて、1927年(昭和2)12月のア メリカ本国でのモデルTからモデルAへの モデル・チェンジに対応すべく、1928年 (昭和3) 12月に、横浜市神奈川区守屋町 2丁目1343番地に、敷地11,266.98坪から なる子安新工場を立ち上げ、右ハンドル



のモデルAの本格的な生産を開始しまし た。同社の資料によると、日当り200台も の生産能力を有していたとのことです。

自動車史研究家 五十嵐平達氏は、日本 製フォードについて、その論文「日本人と 自動車一その大正から昭和への生態ー」 (「20世紀の国産車」国立科学博物館、2000 年)の中で次の様に総括されています。こ こに同論文より引用し、紹介いたします。

「世界の自動車史においても、あまり

(MH+ · 4)

表1 日本フォードと日本GMの概要

The state of the s					
	日本フォード	日本GM			
設立年月	1925年(大正14)2月	1927年(昭和2)1月			
設立場所	横浜市緑町4番地	大阪市大正区鶴町1丁目			
工場敷地	緑町工場(1925~27年/2,500坪) 子安工場(1928~/11266.98坪) (横浜市神奈川区守屋町2丁目1343番地)	第1工場 9,063坪 第2工場 4,849坪 サービス工場 400坪 合計 14,312坪			
生産品目	モデルT モデルA, V8	乗用車 8種類 シボレー、オールズモビル、 ポンティアック等商用車 5種類 シボレー、GMC等			

当	時の	自動	動車の供	給状	況	
	輸	λ	国内	輸	λ	輸入組立車内訳

輸入				次2 当时の日勤半の供和状況 (単位・音)				
102 7 1	国内	輸入	輸入組立車内訳			合 計		
完成車	生産	組立車	日本フォード	日本GM	共立自動車	н п		
1,765		3,437	3,437			5,202		
2,381	245	8,677	8,677			11,303		
3,895	302	12,668	7,033	5,635		16,865		
7,883	347	24,341	8,850	15,491		32,571		
5,018	437	29,338	10,674	15,745	1,251	34,793		
2,591	458	19,678	10,620	8,049	1,015	22,727		
1,887	436	20,199	11,505	7,478	1,201	22,522		
997	880	14,087	7,448	5,893	760	15,964		
491	1,681	15,082	8,156	5,942	998	17,254		
896	2,247	33,458	17,244	12,322	2,574	36,601		
934	5,094	30,787	14,865	12,492	3,612	36,815		
	1,765 2,381 3,895 7,883 5,018 2,591 1,887 997 491 896 934	1.765 2.381 245 3.895 302 7.883 347 5.018 437 2.591 458 1.887 436 491 1.681 896 2.247 934 5.094	1.765 3.437 2.381 245 8.677 3.895 302 12.668 7.883 347 24.341 5.018 437 29.338 2.591 458 19.678 1.887 436 20.199 997 880 14.087 491 1.681 15.082 896 2.247 33.458	1,765 3,437 3,437 2,381 245 8,677 8,677 3,895 302 12,668 7,033 7,883 347 24,341 8,850 5,018 437 29,338 10,674 2,591 458 19,678 10,620 1,887 436 20,199 11,505 997 880 14,087 7,448 491 1,681 15,082 8,156 896 2,247 33,458 17,244 934 5,094 30,787 14,865	1.765 3.437 3.437 2.381 245 8.677 8.677 3.895 302 12.668 7.033 5.635 7.883 347 24.341 8.850 15.491 5.018 437 29.338 10.674 15.745 2.591 458 19.678 10.620 8.049 1.887 436 20.199 11.505 7.478 997 880 14.087 7.448 5.893 491 1.681 15.082 8.156 5.942 896 2.247 33.458 17.244 12.322 934 5.094 30.787 14.865 12.492	1.765 3.437 3.437 3.437 2.381 245 8.677 8.677 3.635 3.895 302 12,668 7.033 5,635 5,635 7.883 347 24,341 8.850 15,491 15,745 1,251 2.591 458 19,678 10,620 8,049 1,015 1.887 436 20,199 11,505 7,478 1,201 997 880 14,087 7,448 5,893 760 491 1,681 15,082 8,156 5,942 998 896 2,247 33,458 17,244 12,322 2,574 934 5,094 30,787 14,865 12,492 3,612		

出典;「日本自動車産業史」日本自動車工業会(1988)





歴史書に書かれない庶民の立場から、モ ータリゼーションを望見してみれば、そ の中心にはフォードのモデルTが存在する のであって、日本人も結局のところはフ ォードによって自動車化されたのだと結 論してよいのだと考えられる。(中略) 日本人は知らぬ間にフォードとシボレー によって自動車化されていったのである。 大正期にフォードによって持ち込まれた 自動車専門用語の中で、サービス、メー カー、ディーラー、純正部品などは、現在 日本語としても 定着してしまっている。」

|3|| 当館の展示車両について

当館の展示車両のモデルAは、岐阜市在 住の岩田利男氏のご好意により、当館へ 寄贈されたもので、年式はちょうど子安 工場が立ち上がり、生産が軌道にのった 1929年型で、ボデー・スタイルはフェー トンで、右ハンドルです。



もともとは、1932年(昭和7)に開校 した岐阜県自動車学校の開校時の教習車 として使用されていたものを、同校所蔵 車両の整備を担当されていた利男氏の父 親である真伸氏が、戦後、同校より譲り 受けたものです。やがて、真伸氏に引き

取られた後、この車は松竹映画「関東遊 侠伝」(宍戸錠、松原智恵子主演)、「男の 紋章」(高橋英樹、轟由起子主演)等に登 場しました。その後、岐阜県の大正村の オープニング・パレード等に参加、真伸氏 の他界後、ご子息の利男氏のご好意によ って当館へ寄贈されました。そしてこの 度、当館でのレストアが完了したのです。 なお、岐阜県自動車学校の2階資料室に は、もう1台の日本製モデルA(1929年) が、同校の発足時の記念号車としてオリ ジナルな状態で保存されています。

前述の 自動車史研究家 五十嵐平達氏に よると、「日本人が自動車を勉強する標準 的な見本として、A型フォードと6気筒シ ボレーが置かれたことも、結果論として は評価できるのであって、無駄を一切は ぶいたジープ的な実用車であったA型フォ ードは、現在でも自動車の基本型とされ るのが世界常識でもある」(「横浜製フォ ードと大阪製シボレー-日本人の生活を モータライズしたアメリカのビッグ・ツ 一」「世界の自動車」 朝日新聞社、1980 年)とのことです。

五十嵐氏の史観を裏付ける様に、日本 人が自動車を勉強するのに標準的な見本 とされたモデルAは、岐阜市の自動車学校 に奇跡的に保存されており、また、当館 所蔵の日本製シボレー・フェートン(1931 年) も、神戸市垂水区の自動車学校に、 同様に保存されていました。読者の皆さ まのお近くの自動車学校に、もしも、こ の年代のフォード、シボレーが保存され ているようでしたら、是非、当館の方に ご一報をお願い申し上げます。

4 おわりに

米国フォード・モデルAクラブ日本支部 がまとめた日本に残っているモデルAの調 査結果(表3)によると、1999年6月調査 時点で、日本には20台のモデルAが残さ れている、とのことです。その中に日本 製フォードは1台となっておりますが、来 年のレジストリーには、当館の日本製モ デルAと岐阜県自動車学校のモデルAの2 台が新たに登録され、日本製モデルAは3 台となるでしょう。そして、極東に戦前 の日本製フォードが新たに2台現存してい た、というニュースは、世界のモデルAク ラブのオーナーたちへの素敵なプレゼン トになることでしょう。

当館では、"日本製シボレー"と"日本 製フォード"の揃い踏みを果たすことが 出来ました。当館へお越しの際は、是非、 この2台をご覧いただき、当時の日本の自 動車事情に思いを馳せていただければ幸 いです。

【参考文献】

・五十嵐平達 「日本人と自動車

-その大正から昭和への生態-」

(「20世紀の国産車」国立科学博物館、2000年)

・五十嵩平達「横浜製フォードと大阪製シボレー

-日本人の生活をモータライズしたビッグ・ツー」 (「世界の自動車 1980年」朝日新聞社、1980年)

・サトウマコト「横浜製フォード、大阪製アメリカ車」

230クラブ (2000年) ·「日本自動車工業史稿(2)」日本自動車工業会(1967年)

- ・「日本自動車産業史」 日本自動車工業会 (1988年)
- ・棚田京三「自動車30年史」 山水社(1944年)

千台 35	36,815
30 -	その他
25	
20-	
15-	
10-	日本GM
۔	
5-	日本フォード
L	
	1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935

図1 日本フォードと日本GMの生産台数の推移

表3 日本に残っているモデルA 20台の内訳						
生産年別	1927年	1928年	1929年	1930年	1931年	
工注「加	-	3台	6台	3台	8台	
生産国別	アメリカ : 17台 カナダ : 2台 日本 (横浜) : 1台					
オーナー別	個人:7台 博物館:13台					
ボデー型式別	クーペ:3台 フェートン:5台					
	ロードスター:4台 セダン:5台					
	AAトラック:2台					
	ピックアップ・トラック:1台					

* 注1. 数字は米国フォード・ モデルAクラブ調査

(1999年6月時点) *注2. 数字には、当館所蔵の モデルA2台(1928年、1929) 年、ともにアメリカ製フェート ン) は含まれているが、今回紹 介した当館および 岐阜県自動 車学校所蔵の日本製モデルA2 台は含まれていない。





クルマは僕の プライベート・ルーム

俳優

宅麻 伸さん

ルマに興味を持ち始めたのは18歳で 免許を取ってからです。16歳で同級 生がオートバイの免許を取るのを見て、僕は野球部で取れなかったものですから、ク ルマだけは1番に取ってやろうという競争意 識はあったと思います。先輩が3年生ともなってクルマに乗るのを見ると「あ、大人になったんだ」と思いました。

免許を取ってすぐクルマを買いました。黄色のホンダ1300クーペの中古でした。その頃は、スカGとか、サニー、カローラの世界でしたが、それでも僕にはちょっと高くて、ホンダの1300の中古が安く手に入ったんです。その後は、シャレでね、ホンダのZを買っちゃったんです(笑)。通称「水中メガネ」!これ、「短命」だったですね。それから「短命」が始まったのかもしれない(笑)。

20歳になる直前に東京に出て来たんですけれど、結局、ホンダの1300、Zの後に三菱のGTOに乗ったんです。僕は鋼材の切断とか自分で出来たものですから、バネを切ったりしたら、本当に "シャコタン"みたいになってしまい、乗り心地がひどく悪くなって……(笑)。

までに2、30台は乗りました。一時は、3台くらい持っていて、クルマの選択に何か脈絡があるか、考えたんですが、ないんですよね(笑)。基本的には四駆が好きみたいです。最初にパジェロを買って、その後、エクスプローラー、ブレーザー、チェロキー、今はゲレンデワーゲンに乗っています。結局、仕事用です。どこでも入って行けるし、空き時間にボーっとしたり、四駆の広さっていいですね。パジェロはあまりいじらなかったんですが、エクスプローラーぐらいから、いじり倒していましたね。とにかく、ありきたりは嫌なんです。エンブレムも全部外して、つるんつるんにしていました(笑)。

国別で考えても、ある国に偏っているとい うわけでもありません。フランス車を持って いないくらい。イタリア車はマセラッティを 入れて、2台くらいかな。おもしろかったです よ、シャマルっていうのは。雨の日、踏むと まっすぐ走らないぐらいパワーがありました から。僕の場合、デザイン重視ですね。大失 敗もいっぱいありましたけれど。BMW850 は、ホイールから全部変えて、エアロパーツ 付けて、することがなくなって、エンブレムを 埋めたら、でかいスープラになってしまって …(笑)。トヨタ2000GT、あれは憧れです よね。俳優の唐沢寿明さんが2000GTを持 っているんですが、配線なんかが、やっぱり 大変らしいです。でも、スタイルは今見ても、 大変美しいですねえ。

僕自身は、どうしてもまだ大排気量とか、サイズとか、環境には悪いかもしれないけれど、やっぱりクルマが好きですから、あまり変わってほしくない気持ちはあります。ただ、あまりにもいろんな問題が出てきたら、いつかは変わらざるを得ないだろうなとは思いますが。僕には、日本人からクルマの趣味をとったら、何が残るんだというぐらいの気持ちがありますよ。

10 年くらい前に高倉健さんのパリダカの映画に出たんです。一応現地にも行きました。パリダカなんかは憧れますよね。 僕は、短距離よりも長距離が好きなのかもしれない。ああいう何にもない所をずーっと走って行くのが好きなんです。今までの仕事で、アフリカに40日間行って、延々走り続けたり、この前も、トヨタのタクシーで2万キロの旅をしました。ああいう旅は、皆に「辛かっただろう」って言われるんですが、景色が変化していくので、ストレスはあまりなかったし、退屈はしませんでした。40何年か前の「ロンドンー東京5万キロ」。この時代のクルマの5万キロはすごかったろうなと思いま すよ。それに、ロンドンから日本に来る方が 大変だと思います。僕の場合は、はじめの中 国での1カ月が永遠に続くんじゃないかと思 うくらいきつかったです。でも、ヨーロッパに 入ると景色が身近になり、まして僕はクルマ を見るのが好きだから、いろんなクルマが 見えるようになってきて、だんだん楽しくなってくる。だから、スイス辺りで「もうしばら く走ってもいいんじゃないかな」なんて気に なりましたよ(笑)。

このタクシーの旅は、ムダの集大成みたいなものだったかもしれませんが、各地で様々な出逢いがあったり、ドキュメンタリーの面白さも知りました。貴重な体験でした。今度は自分で走ってみたいですね。

ばクルマのあの空間が好きなんです。だから、早目に仕事が終わって帰る時など、このまま帰るのはつまんないから大回りします。別に音楽もあまり聴かないですし、外のクルマを眺めながら自分に返るんです。仕事にもクルマで行きますが、この時もクルマに乗るとスイッチが切り替わるんです。一人で運転していると、発声も出来るし、芝居のことも考えられるし、ロケなんかでは、中で待っていることも出来る。仕事が終わってクルマを運転していると「ああ、これで終わったんだな」って、はっきり心の切り替えが出来る「プライベート・ルーム」なんです。 (談)

昭和31年4月玉野市(岡山県)生まれ。昭和54年 『新・七人の刑事』でデビュー。以後テレビ、映画、 舞台で多彩な活動を展開。「徳川家康」「元禄繚乱」 (以上NHK)、「スチュワーデスの恋人」「命あるかぎ り」(以上TBS)、「課長・島耕作」(CX)、「大忠臣 蔵」「それからの武蔵」(以上TX)、といったテレビ のほか、「現代任侠伝」「ゴジラ」「八つ墓村」などの 話題映画、さらに舞台にも出演。平成12年にはテレ ティアのでは、「東京へロンドン大陸横断2 万キロ日本のタクシー大冒険』に出演した。車・オ

宅麻 伸(たくま・しん)

ートバイ・野球・乗馬が趣味。

カーマスコット(その1)

藤井 麻希



写真①ロールス・ロイス 40/50HP ファン タムIII (1937) に付けられた「スピリッ ト・オブ・エクスタシー」



写真② 「スピリット・オブ・エクスタシー」の座位バージョン



写真③F.G.クロスビーが描いた「ツーリスト・トロフイー・レース」(1933)



写真④ベントレー「翼をもったBの文字」 (1920-1931)



写真⑤S.S.「ジャガー」(1937-1946)

前回までの ウィンドシールド に変わり、今回からは カーマスコット についてご紹介します。全3回シリーズで、国別でマスコットを見ていきたいと思います。

カーマスコットが出てきた背景として、20世紀初頭にダイムラーがラジエーターをエンジンの前方に置くレイアウトを採用し、各メーカーがそれにならったため、クルマの前方にはラジエーターキャップが位置するようになったことがあげられます。そのむき出しになっていたキャップをお洒落に飾るために作られたのがカーマスコットです。

マスコットを最初に付けた人はイギリスのナショナル・モーター・ミュージアム館長の父、モンタギュー卿であるといわれています。彼はレースに出るために、旅の守護聖人である「聖クリストファー」の像をブロンズで作らせ、1896年型のダイムラーに取り付けました。そもそもイギリス人である彼がマスコットをクルマに付けることを思いついたのは、イギリスが海洋国であり、船の先端に付けられていたフィギュア・ヘッドをよく目にしていて、それをクルマにも、と思いついたのではないかともいわれています。

1910年後半から1920年代にかけて全盛を迎えたマスコット熱を受け、メーカーは高級オプションとしてマスコットを用意しました。このクルマにはこのマスコットというイメージが強く、あたかも標準装備だったように思われますが、多くはメーカー、もしくは販売店のオプション品でした。メーカーは自社で制作する以外に、彫刻家や画家などの芸術家にマスコットのデザインを依頼し、数多くの芸術性の高い作品が作られました。今回はちょっと視点を変えて"芸術家たちが手がけた"イギリスのマスコットをご紹介しようと思います。

イギリスのマスコットというと、ロールス・ロイスの「スピリット・オブ・エクスタシー」(写真①)を思い浮かべる方も多くいらっしゃるのではないでしょうか。ロールス・ロイス社はマスコットが全盛となり、多くのオーナーが自分の好みのものを付けることにより自社のクルマのイメージを損なうことを考慮し、モンタギュー卿から紹介された、彫刻家のチャールズ・サイクスにいち速くデザインを依頼しまし

た。世界最高のクルマに付けるのに相応しいマスコットをデザインするよう依頼されたサイクスは、自らの作品を元に、顔はモンタギュー卿の秘書エレノア・ソーントンをモデルにした「スピリット・オブ・エクスタシー」を1911年に制作しました。

先に述べたように、その当時マスコットは標準装備ではありませんでしたが、ロールス・ロイス社はこのマスコットがパリのラジエーター・キャップのコンクールで金賞をとったことから標準装備とし、クルマ全体のイメージを損なうことなく気品高いマスコットを世に送り出したのでした。この「スピリット・オブ・エクスタシー」には1932年頃からドライバーの視界に配慮した、座位バージョン(写真②)も作られました。

また、The Autocar の専属画家で様々なクルマやレースシーンを描いていた、F.G. クロスビーもマスコットをデザインしました。クロスビーが絵で描くのと同様(写真③)、迫力があり、動きが感じられるものに仕上がっています。当館で所蔵している彼が手がけたマスコットは2つあり、1つがベントレーの「翼をもったBの文字」(写真④)、もう1つがS.S.の「ジャガー」(写真⑤)です。クロスビーが手がけたマスコットは少し形を変えてその後もメーカーで作られていきました。これらの少し形を変えたマスコットは本館2Fギャラリー(写真⑥)で見ることができます。



写真⑥ 本館2Fギャラリー カーマスコット展示(一部)

テレビっ子時代の こどもグッズ

西川稔

1. はじめに

前回に続いて時代は1960年~65年頃、当時、 私は小学生で、今回のテーマとピッタリ時代が 一致します。きっと、同世代の方には同じ時代の 思い出がたくさんあるだろうと思います。

たとえば「マンガブーム」。友人のT君は大のマンガ好きで、少年マガジンや少年サンデーをむさぼるように読んでいた光景を思い出します。ところが、私はというとまったくマンガには興味がなく、なぜか少年マンガの洗礼を受けずに成長していきました。

唯一、私が憧れたのは「小学4年生」「小学5年生」などのいわゆる学習誌と呼ばれる雑誌でした。この種の雑誌には必ず付録が付いていて、それがとても魅力的でした。とりわけ新年号の付録には、カルタや双六などが付いていて、友人の家で仲間に入れてもらっている時、このような楽しい雑誌を定期講読している友人が、とても羨ましく思ったのを覚えています。

2. 「テレビっ子時代」

新館の展示では、1960年~1965年の時代を 『成長ゾーン』として区分し、前回ご紹介した 「3Cの時代」と「テレビっ子時代」の2ブー スで展開しています。

人々とクルマとの関係で言えば、大衆車カローラが登場する直前のこと。自動車が、憧れの存在から、「わが家にもマイカーを」という、より現実的な存在へと変わってきた頃のことでした。

「テレビっ子時代」は次のように解説しています。「少年向けマンガ雑誌がつぎつぎと創刊され、プラモデルがブームとなり、今も根強い人気をもつリカちゃん人形が登場したのもこのころです。テレビの影響でキャラクター玩具が大流行するなど豊かさは子どもたちの世界もしっかりと、とらえはじめます」

このような視点で集積した展示物を見ていきましょう。まず、入り口の壁面左右には「人生ゲーム」や「なるへそくんゲーム」、「競馬ゲーム」などが並んでいます。クリスマスやお正月に、茶の間で家族そろって楽しんだ思い出深いゲームがあるかもしれません。

さらに進んでいくと左右の壁面には、「鉄人28号」「鉄腕アトム」「少女フレンド」「なかよし」「マーガレット」「少年画報」「少年マガジン」「少年サンデー」「小学5年生」などの少年・少女向けのマンガ雑誌や学習誌などが展示されています。展示総数は190冊、金田



正一投手や長嶋茂雄選手などそれぞれ時代を 代表する顔や、笑顔いっぱいのチビッ子モデ ルたちが表紙を飾っています。さらにガラス ケースには、当時の子どもたちの憧れの玩具 が展示されています。まず、右側手前のガラ スケースには、バービー人形がすまし顔で出 迎えてくれます。そして、その対面には、リ カちゃん人形の姿も見えます。

また、奥のガラスケースには、ゴジラ、鉄 人28号、鉄腕アトムなどのキャラクター人形 をはじめ、新幹線、消防車、パトロールカー などのブリキ製玩具が展示されています。

大人社会の関心が、ダイレクトではないとしても子どもの世界に反映してくるのは、当然のことでしょう。 クルマや乗り物のオモチャが急激に増えてきたのは、社会全体がクルマ社会へ移行しつつあったからなのです。

3. 懐かしい人形や玩具、 雑誌がいっぱい

展示品を個々に見ていきましょう。

①バービー人形

バービー人形は、アメリカ生まれ。1959年(昭和34)にアメリカのおもちゃメーカー最大手マテル社が売り出しました。特徴は、すらりと伸びた手足、そして少し浅黒い皮膚の色、青いひとみ、お洒落な衣裳などです。

「バービーちゃん」は、日本生まれのリカ ちゃんとともに、以降人気を二分することに なります。



②リカちゃん人形

日本の玩具メーカータカラから「リカちゃん」が発売されたのは1967年(昭和42)のこと。バービーちゃんに対抗して、日本の少女たちに愛される人形をとの思いでつくられ

たと言われています。

ちなみにリカちゃんのうん蓄をひとつ。「リカちゃんは本名香山リカ。白樺学園の5年生、つまり小学校5年生で11歳、誕生日は5月3日(なぜか憲法記念日ですね)おうし座、血液型はO型」(まったく偶然ですが私もO型です)

リカちゃんは、同時に発売された「リカちゃんハウス」とともに、少女たちの人気の的となり、少女から大人になるためのいわば「通過儀礼」ともいえる役割を果たしているといえるでしょう。



③少女マンガ

このブースでチョッピリ自慢できそうな展示物は「少女」「りぼん」「少女フレンド」「マーガレット」などのいわゆる少女マンガです。この種の資料は、現存数が大変少なく、しかも展示できる良質のものが限られているため、展示に際しては苦労した部分です。

『大衆文化事典』(弘文社刊、1991年)によれば少女マンガのルーツは1953年(昭和28)「少女クラブ」に連載された手塚治虫の「リボンの騎士」で、それまであった少女向け小説や抒情画などにとって代わる役割を果たしたとのことです。

「りぼん」「なかよし」の創刊は1955年(昭和30)、さらに1963年(昭和38)には「少女フレンド」「マーガレット」が創刊されるにおよんで、少女マンガが週刊誌として人気を呼んだということです。

母娘連れのお客様がこのコーナーをご覧になり、お母さんが歓声をあげ、少女マンガや 人形に見入り、娘さんに思い出を語り掛けているシーンがよく見られます。展示企画者が チョッピリ喜びを感じる一瞬です。



大正初期の自動車観

代表的な自動車愛好家 大倉喜士郎氏の

「自動車界管見 | (上)

西川稔

今回は大正時代の自動車界および航空界の権威雑誌『モーター』 から、当時の代表的な自動車愛好家として知られた大倉喜七郎氏 [1882年(明治15)-1963年(昭和38)]の文章「自動車界管見」を 取り上げよう。

喜七郎氏は、言うまでもなく大倉組の 創始者大倉喜八郎男爵の御曹司で、1882 年 (明治15) 6月16日東京生まれ。1900 年(明治33)から7年間、英国に留学。 この間、ケンブリッジ大学に学び、経済 学や法律学、工学などを学んだと伝えら れている。

英国留学中の喜七郎氏は、勉学のかた わら、愛車フィアットでブルックランズ



自動車雑誌『モーター』の表紙 [1916年 (大正5)]

・サーキットレースに参加し、見事2位入賞を果たした。この報道 をロンドン・タイムスで見た父の喜八郎氏は怒って「すぐ帰国せよ」 と打電した話は、つとに知られている。大財閥の御曹司が、危険極 まりない自動車レースに参加するとは何事か、一と言ったところか。

急ぎ帰国した喜七郎氏はくだんのフィアットをはじめジーデル(ス イス車)、イソッタ・フラスキーニ (イタリア車) など5台の車両を 持ち込み、自動車好きがおさまるどころか、かえって病膏肓に入る のたとえどおり、日本自動車倶楽部の設立や東京自動車製作所(国 産吉田式通称タクリー号を製作した会社)への資金援助、外国車の 輸入販売等、わが国の自動車普及促進に大きな足跡を残した。

1911年(明治44)には、明治天皇の御料車購入に関与し、同年12 月御料車の製作監督のため、欧州に派遣されている。

このように自他ともに認める自動車愛好家である喜七郎氏が、「管 見」とへりくだって自動車に対する思いを披瀝することは珍しく、 また大正初期の自動車界におけるオピニオンリーダーの意見とみれ ば、資料としての意味もあるように思われる。

(1)自動車への非難

「近頃新聞紙上、自動車非難の声が、ボツボツ散見する。其趣旨 のある処を玩味するのに自動車を根本から非議して居るものは一ツ として見当らぬ。皆自動車の非使用者=本篇では仮に第三者と呼ぶ= が、自動車から受くる危険、不愉快、迷惑を中心とした意見のみの やうである。

自動車は、実際において、非常に便利の物であるが、同時に、第 三者に対しては、非常に迷惑を感ぜしむる事も明らかな事実である。 自動車は、今日世界において、経済上、文化上、国防上、衛生上極 めて重要の意義を有し、必要欠くべからざる利器として認めらるる 迄に発達して来たが、若し此物にして、非利用者、大多数の国民に 多大の迷惑を及ぼさねばならぬものとすれば、そはたしかに重大な る、国家問題でなければならぬ。

或は、自動車の発達を今日の程度に抑制して了ふか。或は更に進 んで之れを国防或は特殊目的のみに限定して了はねばならぬか、の 帰結に達するであらうと思はるるが、予の愚見では、自動車は、第 三者に何等の不愉快、迷惑を感ぜしむる必要これなく、充分其能力 を発揮し得らるべきものなるを信ずる。」

(2) 其原因

「第一には運転手、第二には自動車所有者たる雇主にありと見ね ばならない。今一、二これに関する実例を記述して見ると、雨天泥 濘の街道を快速力で疾走し、道行く人に泥を浴びせたり、多数の電 車乗客が待合せ居る地点において自ら之れを左右に避くるか、若し くは其電車に乗り切る迄待てば何事もないのを、ケタタましき警笛 で、群衆を追払ひ、独り会心の笑を洩らして走ったりする自動車を 往々見受くる。此等は、蓋し第三者に不平を起さしめ、自動車を呪 はしむる最大の理由であらねばならぬ。此の如きは実に運転手の不 心得に出ずるのは争はれない事実だが、同時に此自動車に平然とし て搭乗して居る主人にも責任がないとは云はれまいと思ふ。

道は天下の公道である。如何なる高官、富豪も常た匹夫匹婦も、 之れが使用に甲、乙、高、下あるを許さないのが文明国民の理想で あり、現状である。それを自動車なるが故に追払ひ、徒歩なるが故 に追払はるるに至っては、此平等の思想を破壊するものである。極 端に云へば、方法こそ異なれ、往昔の土下座が、此処に再現したも のと見て差支ないやうのものである。自動車使用者たる者、其雇主 たると、運転手たるとに論なく、細心の注意を用ふるこそ望ましき 事共である。」

喜七郎氏といえば、英国ブルックランズ・サーキットのレースで 2位に入賞した実績が示すとおり、いわばギンギンの走り屋という イメージが強い。その人物が運転手およびその雇い主の悪しき運転 マナーを非難している点が、まず興味深い。

また、大倉男爵の御曹司である筆者が、「道は天下の公道である」 と述べ、その使用に上下の差はないと平等思想を披瀝している点も 見逃せない。英国留学の成果大なるものがあったのであろうか。そ して、最後の言葉の「自動車使用者たる者、細心の注意を用ふるこ そ望ましき」という一節は、現代に通ずる言葉であり、肝に銘じた い言葉である。



〈写真提供:大倉集古館〉



大倉喜七郎氏著「自動車界管見」の記事



同じ『モーター』に載っていた大倉組の広告 同社でディムラー、フィアット、マックスウエルを販売し ていたことがわかる。



大倉氏がイギリス留学から持ち帰った 5台のうちの 1 台 フィアット



TAM INFORMATIC





レオナルド・ダ・ヴィンチの自走車

特別展「タムタムくんのクルマのしくみ探検」

開催期間:4月24日(火)~7月8日(日)

いったいクルマってどうやって動くのかなアー。中はどうなっているん だろう。昔のクルマは今とどう違うのかなアー……。

今回の特別展では、歴史上初の機械仕掛け自走車から、最新技術を象徴 するクルマまで、クルマの動くしくみの基礎や機構の新旧対比を当館マ スコットのタムタムくんと探検しながら、紹介していきます。





ードA型フェートン(日本製)(1929)

ダットサン16型セダン (1937)

展示車両変更のお知らせ

1月5日から、本館3階「日本人の手による自動車生産」のコーナーに展 示していたダットサン14型フェートン(1935)に替えて、ダットサン16 型セダン(1937)を展示。新館2階「前史ゾーン」(明治〜昭和初期)に 展示しているフォードA型(1929)も4月上旬、日本製の同型車両に展示 替えする予定です。

2001年度の行事予定

都合により、変更することがあります。事前にお問い合わせ下さい。 4月から開館時間が9:30~17:00 (入館受付16:30) になります。

■特別展・企画展【本館2階 特別展示室】

4/24 (火) ~ 7/8 (日)	「タムタムくんのクルマのしくみ探検」	クルマの基礎的な技術を展示、新旧技術比較や面白い話題も紹介		
7/17 (火) ~4月中旬	クルマとアート「佐原輝夫の世界」(仮題)	モータースポーツのイラストでおなじみの佐原輝夫氏の作品を展示		
10月上旬~11月下旬	「映画の中のくるま」(仮題)	日本映画の中に登場する車を紹介、日本の車文化史の一面を回顧		
12月上旬~'02年4月上旬	「著名デザイナーの作品」(仮題)	所蔵車の中から著名自動車デザイナーが手がけた作品を紹介		

■イベント

5/3 (木) ~ 5/6 (日)	ゴールデンウィーク企画	来館記念フォトサービス、クイズ など
5/27 (日)	第12回 クラシックカー・フェスティバル (会場:愛知青少年公園)	1972年以前の国産車と当館所蔵の欧米のクラシックカーによる パレード、試乗会など
8月中旬	サマーメモリー	来館記念フォトサービス、クイズなど
10月~11月	わくわくウィークエンド	ワークショップ、試乗会など
2002年 1 月上旬	ウィンターメモリー	来館記念カレンダー製作、クイズなど

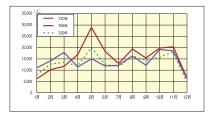


7FRO FV フォーミュラ

「Eカー・フェスティバル2001」 開催

昨年、当館を会場にして行われました「Eカー・ フェスティバル」(主催:Eカー・フェスティバ ル実行委員会)が3月31日(土)、4月1日(日) の2日間、今年も当館で開催されます。今回は ランタンカーやZERO EV フォーミュラの展示 やアートカーコンテストなどが行われます。

詳しくは中日新聞社会事業部 TEL 052-221-0732



2000年の来館者状況

- ・開館日:308日(前年301日)
- ·年間来館者数:166,619人(前年比89%)
- ・日当たり:541人(87%)、平日:304人(84%)、 土曜:759人(98%)、日曜·祝日:1090人(85%)
- ・ 4回の特別展、企画展、延べ18日に及ぶ各種 イベントの実施により、「新館効果」があった前年 から減少幅は、約10%に留まりました。





シンポジウム

「日本の技術史を見る眼」

2月24日、中部産業遺産研究会主催により、 上記のシンポジウムが当館で開催されました。 このシンポジウムでは、ものづくり中部の技術 の中核であるクルマについて、その誕生の経緯、 発展の歴史や将来の展望が活発に議論されまし た。当日は当館の見学、オートモ号の走行実演、 4つの講演、パネルディスカッション等が行わ れ、約250名の参加者でにぎわいました。





「紀要No.7」「新館ガイドブック」発行

- •『トヨタ博物館紀要No.7』(非売品)を発行しまし た。「映画のなかに登場したクルマたち一日本映 画編」をはじめ、全10テーマを取り上げておりま す。ご希望の方は、郵送料(1冊の場合:310円。 2冊以上は電話で問い合せ下さい。)の切手を同 封の上、下記までお送り下さい。
- 〒480-1131愛知県長久手町トヨタ博物館 紀要係 •新館ガイドブックを発行しました。日本のモータ
- リゼーションの歴史を人々の暮らしと生活文化と の関連でとらえ、紹介しています。

館内ミュージアムショップにて販売しております。 (税込620円/冊)





笹川 科学・技術政策担当 大臣がご視察

1月29日、笹川堯科学技術政策担当大臣が当館 をご視察になりました。笹川大臣はクルマへのご 関心が大変高く、活発にご質問をされたり、クルマ に関する思い出話などをされながら、終始、な ごやかなご様子で博物館ツアーを楽しまれました。 大臣は展示車1台、1台を細部にわたり、丹念 にご覧になられ、予定した順路を割愛するほど でした。





F1ドライバ-ミカ・サロさんが来館

2月6日、F1ドライバーのミカ・サロさんがご 来館になりました。根っからのクルマ好きで、 古いクルマも沢山お持ちのミカ・サロさんは、 欧米車はもちろんのこと、開催中の企画展 「1950~ 160年代のオープンカー」や日本車に至 るまで、食い入るようにご覧になっていました。 (ミカ・サロさんのサイン入りカードを抽選で5名の方に差 し上げます。「サイン希望」とご記入の上、ご応募下さい)



ニューイヤーミーティングに車両出展

1月21日、「クラシックカーフェスティバル・ ニューイヤーミーティング」(日本クラシックカ 一協会主催) が東京有明コロシアムで開催され、 当館から、パッカード・ツインシックス(1920 年)を出展。前日の雪の影響が心配されました が、会場には約7千人のファンが訪れ、普段目 にしない車両に興味を持たれ、好評でした。





316 718 IN IN IN IN

お正月イベント開催

1月5日~8日に、抽選で毎日50名の方に当館オ リジナルグッズが当たる「お年玉抽選サービス」 を実施。また、6日~8日には、「来館記念カレ ンダー製作」を実施。MG - TC(1947/イギリ ス)と撮影した写真にお好みの背景を組み合わ せたカレンダーを作りました。多くの方に参加 頂き、楽しまれていました。

TAMクイズ

次の3つのキーワードから連想される 車はなんでしょう。

①オープンカー ②ピンク ③フォード

〈応募方法〉

ハガキまたはEメールにクイズの答え、住所、氏名、 年齢、性別、電話番号、意見・感想、本誌をどこで ご覧になったかをご記入の上、ご応募ください。(締 切り:4月30日消印有効)正解者の中から抽選で 10名の方に2000GTチョロQセットをプレゼント。

〈送り先〉 〒480-1131 愛知県長久手町 トヨタ博物館クイズ係



なりました。 〈メールアドレス〉 XK-kandayori@mail.toyota.co.jp

●先号の答えは「ドリームキッズ・ワクッチョ」でした。

五十嵐平達先生 追悼



五十嵐平達先生

当館の展示体系の監修者であり、 開館以降ヒストリカルアドバイ ザーとして館の発展・館員の育 成に大変ご尽力頂きました五十 嵐平達先生が病気療養中のとこ ろ、去る12月17日にお亡くなり になりました。先生からは、調 査時での3点観測の重要性や発 明・発見の多くは多数の人々の 努力の積み重ねの結果である 等々、毎月ご来館頂いた折り厳 しくご指導頂くと共に、特別展 や車両の修復に貴重なるご意見 を頂きました。ここに、先生の 生前の恩顧に感謝し、ご冥福を お祈りすると共に、皆様方に慎 んでご報告させて頂きます。

館長 山本厚夫



表紙イラスト ーターから

トヨタ自動車 第2デザイン部 三輪日出雄さん

ホンダS500と、CB750KOはホンダを語る上で忘 れてはならない存在でしょう。その2台を私の思い 出のペンションを背景に「出合い」をテーマで水彩 画にしました。旅には思いがけない出合いがありま す。私も好きなバイクでツーリングをし多くの出合 いがありました。そんな思い出を大切にしたいです。

編集後記

前号からインターネット掲載を始めましたとこ ろ、従来に増して、多くの方々からメールをい ただくようになりました。貴重なご意見、ご質 問は、今後の編集の参考とさせていただきます。 皆様のご質問には、お返事を差し上げるよう努め ておりますが、当館および「館だより」とは直接、 関係のない質問も散見されますので、何卒ご配 慮のほどお願い申し上げます。 (松太秀夫)



(この原画をご希望の方に差し上げます。TAM クイズと同 じ要領で「原画希望」と記入のうえ、ご応募ください)

読者の声

- ●小学生時代にスーパーカー消しゴムを集めて、 みんなで自慢しあっていた事を思い出しまし た。"お父さんが子供の頃…"に当てはまる年齢 になるんだなとちょっぴり寂しく思いました。 山梨県韮崎市 堀内幸良さん(32才)
- ●ぼくは1年せいでくるまがすきです。トミカを あつめています。

愛知県春日井市 市原 潤さん(7才)

- (46号の)表紙は、ノスタルジックなフランスの 感じが出ていて素敵です。女性(若い)が読んで もたのしい紙面構成がとてもよいと思います。 栃木県宇都宮市 臼井史江さん(25才)
- ●この百年の自動車の進歩と進化を見る上です ばらしい参考書です。1900~1930年代の車に



埼玉県入間市 中村英雄さん (イラストも)