



企画展

トヨタ博物館開館15周年記念

「国産車誕生100年 日本くるま意外史」

2004年3月30日～7月4日



山羽式蒸気自動車

1904年（明治37年）〈模型1/5〉

第5回国内勧業博覧会の自動車展示に触発された、岡山の資産家・森房造と楠健太郎は乗合自動車事業を計画。電気技師の山羽虎夫に自動車製作を依頼、約10ヶ月かけて製作した10人乗りの蒸気自動車が「国産自動車第一号」といわれている。



トヨタ新日本号・AE型乗用車

1940年（昭和15年）〈模型1/5〉

皇紀2600年奉祝に合わせて発売すべく準備が進められ、車名、ボディカラー、マスコットを一般公募して話題になった。一般向けには発売されず、80台ほどつくられたに過ぎなかった。



国産吉田式“タクリー号”

1907年（明治40年）〈模型1/5〉

有栖川宮威仁親王殿下から国産の自動車製作の命を受けて、吉田真太郎と内山駒之助がつくった国産初のガソリン自動車。ガタクリ、ガタクリ走ることからタクリー号とあだ名された。



トヨタ大型B乗用車

1944年（昭和19年）〈模型1/5〉

第2次大戦末期に外国車の輸入が途絶えたため、皇族、軍部、官公庁向けにつくられた高級乗用車。戦局悪化の中、試作車1台しかつくられなかった。

黎明期の国産車…今は模型でしか見られないくるま

ここで紹介するくるまは現存車は一台もありません。忠実に再現した模型により往時の姿を偲ぶことができます。



知って トクする コーナー

日本初渡来の自動車



方向指示器

今年は、1904年（明治37年）に最初の国産車といわれている山羽式蒸気自動車が生誕して、ちょうど100年の節目の年にあたります。当館ではそれを記念し現存する極めて珍しい国産自動車や資料を一堂に集めて展示し、車両製作時の時代背景や製作に携わった人々の物語なども合わせて紹介しました。

アロー号 1916年（大正5年）
 〈(株)矢野特殊自動車から借用〉
 福岡の矢野倅一（当時24歳）が、実業家・村上義太郎にすすめられ、丸3年かけて完成した手作りの自動車。



筑波号 1937年（昭和12年）
 〈大村正敏氏から借用〉
 開発者・川真田和注のこだわりから生まれた、前輪駆動車。このくるまの修復、保存にあたっては、多くの方々のご尽力を得て、1990年から約2年間かけてレストレーションを行った。

たった1台残された、貴重な歴史の証人たち…先駆者の労苦を実車で知ろう
 大正期から昭和10年代の、日本人が少しずつくるまに目ざめ、さまざまな人々が国産自動車づくりを試みたころのくるまです。



京三号トラック 1936年（昭和11年）
 〈(株)京三製作所から借用〉
 日本フォード向けにテールランプやマフラーを供給していた京三製作所がつくった小型トラック。戦時下の資材枯渇の影響を受け、1938年に生産中止となった。1931～38年までに2050台を生産。



くろがね四起 1941年（昭和16年）
 〈日本自動車博物館から借用〉
 ジープより6年早く出現、壽田鉄司が陸軍の要請で開発した日本初の4WD車。1937年の発表会で登り30度、下り20度の勾配の階段を走破したという。1936～945年までに4755台を生産。

国産車づくりに貢献した外国人…ウィリアム・ゴーハム（合波武克人）
 ウィリアム・ゴーハムは、大正中期中に30歳で飛行機エンジニアとして来日し、その後、61歳で亡くなるまで、自動車業界および工作機械業界でその発展に貢献した人物です。



ゴルハム式三輪乗用車
 1920年（大正9年）
 〈模型1/4：日産自動車(株)から借用〉
 バイクを改造した三輪車「クシカー」がゴルハム式三輪乗用車の発端。実用自動車製造がクシカーの製造権を取得し、ウィリアム・ゴーハムを技師長に迎えてつくった。

オート三輪を忘れちゃいませんか？ …大正昭和の長い歴史をもつはたらきもの

国産自動車の歴史の中で、おそらく最も日本的な存在といえるのが、オート三輪と呼ばれ、戦前から戦後にかけて隆盛を誇った三輪自動車です。



ニュー・エラ号 1931～1936年（昭和6～11年）
〈日本自動車博物館から借用〉
ニュー・エラ(New Era)とは「新時代」の意味で、国産三輪自動車のパイオニア的存在。「くるがね四起」と同じ蒔田鉄司による設計。

みずしまTM3C型 1949年（昭和24年）
〈三菱自動車(株)三菱オートギャラリーから借用〉
戦後復興期に三菱重工業・水島機器製作所がオート三輪に新規参入。進歩的な設計や、当時としては他にみられない風防ガラスと幌屋根の装備が特長。



トヨタRK型トラック 1955年（昭和30年）
RK型トラックは、後にスタウトへとつながっていくトヨタの小型トラックの源流の1台。生産台数は14334台。



フライング・フェザー 1955年（昭和30年）
「第1回全日本自動車ショー」に出品されたユニークな「軽便車」。カタログには「日本的超小型自動車」とある。

50年前のできごと …第1回全日本自動車ショー

国産自動車が誕生してから50年後の1954年、国内ではじめてのモーターショーと言われている「第1回全日本自動車ショー」が、東京・日比谷公園で開催されました。総出品台数229台の主流はトラック、三輪車などで、乗用車は6メーカー、9モデルのみでした。



乗ってみよう！ 写してみよう！ …懐かしい昭和30年代の人気車

パブリカ・コンパチブル 1963年（昭和38年）
来場者は実際に車両に乗って背景写真とともにドライブ気分を味わいつつ、写真撮影して楽しんでいました。



ダイハツ三輪車SA-6型 1937年（昭和12年）
〈早川東助氏より寄贈〉
1930年以来、ダイハツはオート三輪のトップメーカーとして成長。このSA-6型は、500cc、670cc、750ccの3種類のうちの中間タイプ。

トヨタKC型トラック 1946年（昭和21年）
戦中戦後の1943～47年につくられたトラック。戦時には資材不足が深刻になり、ブレーキは後輪だけ、ヘッドライトは中央に1個だけになってしまった。



展示企画者より

学芸員 西川 稔



クルマの誕生は、歴史的にみれば、私たちが便利で快適な生活を営むために必然的に生じた「事実」であり、「結果」であり、それは「意外」でも「偶然」でもないことは、皆様ご承知のとおりです。しかし、一台一台のクルマに秘められた人間ドラマには、大いに感動させられます。そして、そこから学ぶ点も多くあるように思われます。

今後は、地球環境への配慮など今日的な課題への対応を通じて、クルマは大きく様変わりしていくことが予想されます。国産自動車誕生100年の本年が、過去のクルマを振り返り、さらに未来のクルマを考察する契機となれば、意義深いものと考えます。

展示説明会を開催

期間中の毎週水曜日15:00～15:30、学芸員による展示説明会を開催。



図録 (B5判7ページ) 800円

第15回トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル開催

5月30日(日)、豊田市のフォレスタヒルズにて恒例の「クラシックカー・フェスティバル」を開催しました。前日まで心配していた天気も当日は暑いほどの好天に恵まれ、約13,000人の来場者で賑わいました。今年はトヨタ博物館から16台、全国から一般参加車両87台が集まり、楽しい1日を過ごしました。



クラシックカーパレード

当館からは、100年以上前のオールズモビル カーブドダッシュ(1902・アメリカ)やトヨタAA型乗用車(1936・日本)など7台が走行。午前と午後の2回、一般参加車両(1974年以前の国産車)とともに園内をパレードしました。



屋内会場

木のクルマなどをつくる工作教室、ペダルカーやふわふわランドで、みんな仲良く遊んでいました。



クラシックカー試乗会

体験イベントの中で一番人気の試乗会は、今年も乗車券を求める長い列ができました。フォード モデルA(1929・アメリカ)やジブニー(1965・フィリピン)など5台がたくさんのお客様を乗せて走りました。



愛・地球博の「モリゾーとキッコロ」、セントレアの「なぞの旅人フー」のキャラクターショーやジャグリングに子どもたちは大喜び。



クラシックカー撮影会



各ブース



愛・地球博PRコーナー



セントレアPRコーナー



とよた・かも銘菓コーナー



世界の屋台村

トヨペット・コロナPT20型

1960年（昭和35年）

●長×幅×高：3990×1490×1440mm ●軸距離：2400mm ●エンジン：水冷直列4気筒 OHV 997cm³ 45ps{33kW}/5000min⁻¹



チャレンジ精神にあふれた“二代目コロナ” トヨペット・コロナPT20型

昭和35年(1960年)

西川 稔

1 はじめに

トヨペット・コロナPT20型、いわゆる二代目コロナは、ライバル車、日産のダットサン・ブルーバードとの販売競争において苦戦をしいられたクルマと言える。しかし、このクルマには当時としては、斬新な様々な新機構やスタイル面での特徴、さらに販売面での新しい試みなどがあり、いわばチャレンジ精神にあふれたクルマともいえる。

2 誕生したのは1960年 — 高度経済成長が始まった年

二代目コロナが誕生した1960年(昭和35年)は騒然と明けた。最も象徴的な出来事は同年6月15日、安保改定阻止のデモ中に短い生涯を閉じた東大生樺美智子さんの死であった。

一方、経済の面では昭和35年は高度経済成長がスタートした年であった。昭和33年のいわゆる“なべ底景気”を脱して、池田内閣の所得倍増計画が喧伝され、産業界はもとより個人消費の面でも、以降10年程続く右肩上がりの経済成長がまさに始まった年である。

このような中で、二代目コロナは誕生する。詳しい経緯は省くが、この頃、小型車の分野でトヨタはライバルのダットサン・ブルーバードに大きく水をあげられていた。初代コロナ(ST10型)でつまずき、前年の昭和34年10月に出したP型

エンジン(1000cc 45HP)搭載のPT10型でも、売れ行きは芳しくなかった。原因はタクシー業界などからの性急な開発要請に抗しきれず、開発を急ぐあまり、耐久性に乏しいクルマを出してしまったためであると言われている。

この時代、ハイヤーやタクシーなどいわゆる営業用車のウエイトは高かった。(自家用車が営業用車の比率を上回るのは昭和33年のこと。その後、自家用車の比率がましていく)とにかくこの時代、タクシーは、その過酷なまでの使用状況により、いわば「町の実験室」であり、かつ市場の評価を左右する「オピニオンリーダー」的な役割をも担っていた。

他方、インフラの面では国道一号線すら一部未舗装であるという、当時の道路状況も考慮に入れておく必要がある。この頃の国産車はスタイルよりも、まずエンジン・足回りの堅牢さが求められたのである。

昭和35年3月19日、トヨペット・ニューコロナ(PT20型)が、三年余の周到な研究・開発期間を経て発表された。キャッチフレーズは「新しくないのはタイヤが4つあることだけ!」。

発表に先立ち、同年2月から新聞紙上で、わが国初の販売キャンペーン「ティーザー・キャンペーン」が開始された。「ティーズ」とは「じらす」の意。つまり、タイヤのみが見え、あとはシルエットしか見えな

いクルマの写真を出し、早く新車のスタイルが見たいというお客の気持ちをじらし、前人気をあおろうという作戦である。故五十嵐平達氏によれば、この宣伝手法は1953年アメリカのハドソン・ジェットが最初に行った近代的宣伝手法のひとつであるという。

このキャンペーンが功を奏し、昭和35年4月6日東京・千駄ヶ谷の東京都体育館で行われた発表会には、10万人に近い見物人が集まったという。前人気は上々であった。

3 主な特徴

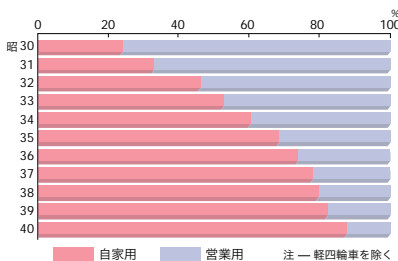
PT20型は前のモデルと比べて外観スタイルがすっかり変わり、駆動系と足回りの一部にクラウンと共通部品を使ったほかは、すべてが新設計の小型乗用車であった。

外観スタイルは、高速時の安定性と空気抵抗をよくするため、車高を低くし(全高は1,440mmで旧型よりも115mm低い)、視界の広いパノラミック・ウインドーと傾斜したセンターピラーにより流れるようなスピード感あふれるスタイルを実現した。

ボディ構造はフレームとボディを一体化したユニフレーム型が前モデルから踏襲されたが、軽量化(車両重量は940kg)と強度の調和を図った。このクルマの最大の特徴はサスペンションに独



初代コロナ(ST10型)



乗用車自営別比率推移(「モータリゼーションとともに」より)



わが国初のティーザーキャンペーン



車高が低く傾斜したセンターピラーでスピード感あふれるスタイルを実現



「コロナライン」ピックアップとライトバンがあった





特の新機構が採用されたことである。フロントのトーションバーを用いたサスペンション、そしてリアは一枚のリーフスプリングとコイルスプリングとを組み合わせた独創的な四リンク式カンチレバータイプのサスペンションを採用。同車のカタログによれば「これらの画期的なサスペンションによって、悪路でも車輪が大きく上下して、室内へは殆んど衝撃を与えない乗心地の良さを実現した」と説明されている。

このほか (1)パノラミックな開放感あふれる窓 (2)制限速度を超えると緑色から赤色に変化するスピード・メーターなどを備えた新しい計器盤 (3)中央部が大きく落ち込んだ朝顔型(コーン型)のステアリング・ホイール (4)走行中に開くことがない前方ラジエター側に開くボンネット (5)広いトランク室などが特徴であるとカタログでは述べられている。

4 発表直後は高い評価、そしてその後の不振

発表直後の自動車専門誌からその評価をひろってみよう。

「ダットサン・ブルーバードの強力なライバルが誕生した。大きなウインドー・シールドをもった一体構造のボディをはじめトーションバーの前輪懸架、特殊な後輪懸架など、温厚なダットサンに対して、

コロナは非常に進歩的である。」

(『モーターファン』1960年5月号)

「この車、62万9000円ですが、買いますか? ハイ、いただきますよ」

(『月刊自家用車』1960年5月号)

このような発表当初の高い評価と事前の宣伝キャンペーンの効果が相まって、自家用車向けには好調な売れ行きを示した。1960年12月までに登録台数は2,800台余りで、以降の拡販が大いに期待された。

だが、数々のトラブルや噂によってPT20型は、売れ行き不振に陥ってしまう。その主な理由は、ドアの取り付け不良に端を発したトラブル、新工場立ち上がり直後の不慣れのために起ったいくつかの初期トラブル、それらが原因の納期遅れ、さらには「雨漏りがする」など噂の流布。そのうえ追い討ちをかけたのは、タクシーに酷使されて発生した様々なトラブル。「コロナは弱い」というイメージが急激に広がっていった。象徴的な事例としては、最大の特徴としたサスペンションで、とりわけ後輪のカンチレバータイプのサスペンションが、通常の道路ではショックの吸収がよく良好であったが、実は大きな凸凹道では急に限界に達し、後席同乗者の頭をルーフにぶつけるといった欠点が隠されていたのであった。この欠点は発表前に長期テストを行った

アメリカでは、道が良すぎて発見されなかったのだという。

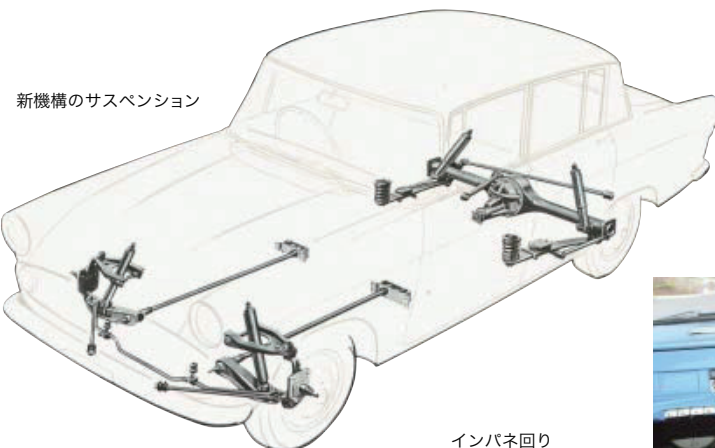
5 その後のコロナ

1961年(昭和36年)3月、改善策が直ちにとられ、合わせてエンジンが1000ccから1500ccとなり、RT20型が発表される。これに伴いPT20型は、その短い生涯を閉じることとなった。「コロナは弱い車」というイメージ払拭に様々な改善策が図られ、さらにトーチャーキャンペーン(トーチャーは「拷問にかける」の意)など新しい宣伝手法もとられることになる。

PT20型の総販売台数は、商用車も含めて25,000台余り。ライバル車、ダットサン・ブルーバードの後塵を拝することになってしまった。しかし、この時の様々な教訓は、のちにTQC運動として展開され、トヨタは全社あげて品質管理に取組み契機となるのである。そして、その後のRT40型の成功へとつながっていく。PT20型はその土台となったクルマと言えるであろう。

<参考文献>

「世界の自動車 トヨタ」五十嵐平達著 二玄社 1972年8月刊
 「くるま昭和史」小磯義直著 JAF出版社 昭和63年4月刊
 「絶版自動車 日本の名車」成美堂出版 1996年刊
 「われらがブルーバード」講談社 昭和54年3月刊
 「モーターファン」昭和35年5月号
 「モーターマガジン」昭和35年5月号
 「月刊自家用車」昭和35年5月号
 「モーターエッジ」昭和35年4月号、5月号
 「モーターゼーションとともに」昭和45年11月刊
 「トヨタ自動車30年史」昭和42年12月刊
 「創造限りなく トヨタ自動車50年史」昭和62年11月刊



新機構のサスペンション

インパネ回り
制限速度を超えると色が
変わるスピードメーター
が特色



エンジンルーム

新車発表直後の座談会。
中村健也主査と女優 団令
子の両氏はいずれも鬼籍
に入られた



大正のデイトムラーから 現代のアルファロメオへ



第79代総理大臣

細川 護熙さん

細川 護熙（ほそかわ・もりひろ）

1938年東京生まれ。本籍熊本県熊本市。上智大学卒業。朝日新聞記者、参議院議員、熊本県知事、衆議院議員を経て1993年8月から1994年4月まで内閣総理大臣。60歳を機に政界を引退。神奈川県湯河原の「不東庵」で陶作に専念。陶芸家としての号は「不東」。著書「明日はごさなくさうろう」「権不十年」などのほか最近「不東庵日常」（小学館）を出版した。



愛車アルファロメオ156と

祖 父細川護立^{もりたつ}は最後の殿様と言われた大変ハイカラな人で、ずいぶん早く、1915年（大正4年）にクルマを手に入れたそうです。それまで2頭立ての馬車だったそうですが、馬屋が車庫になったと父から聞きました。最初のクルマはデイトムラーで、ヤナセからスカウトした運転手がついてきました。当時、運転が出来る人は大変少なかったのではないかと思います。彼は英国紳士ばりのジェントルマンで、私の学生の頃まで生きていました。祖父自身^{おじいさま}そのクルマが来た頃に、小石川の老松町にあった屋敷の中を乗り回していたそうです。当時の敷地は5万坪ぐらいあったと聞いています。おそらく、その頃は運転免許など、正式に取る必要はなかったのでしょうか（笑）。それから数年経って、ビュイック、その後、パカード、モーリス、オースチン、ダッジ、スチュードベーカーなどが来て、フォードが祖父の最後のクルマでした。私はパカードの頃からなんとなく憶えています。祖父がどこかに行く時に、よく連れていってもらいましたから、それぞれのクルマは大体憶えますね。

軽 井沢に初めてクルマを乗り入れたのも祖父だったとのこと。軽井沢に別荘を建てた頃は、地元の人とは別として、他には家がなかったらしいです。そういう時代ですから、敷地も広大で何万坪もあり、並木道が150mくらい、門から家までも同じくらいありました。その中を祖父はクルマで走り回っていたということです。父も運転させてもらったことがあると言っていましたから、よき時代だったんですね。母方の祖父（近衛文麿）のクルマにもよく軽井沢まで乗せていってもら

いましたが、碓氷峠などは道が悪くて、ヘドを吐いたりさんざんな目にあつたのを憶えています（笑）。

私 が運転免許を取ったのは、1963年に朝日新聞社に入社してから。新聞社に入ると、皆、無線と運転の免許を取らされたのです。私は、同期生の中では一番早く、最短時間で運転免許を取りました。少し運動神経がよかったのとその前に別荘の庭などで十分練習していたことも役立ったのかもしれない（笑）。

新聞社にいたのは、1968年までですが、初めの頃はブルーバードに乗っていました。最初の赴任地の鹿児島から東京の社会部に帰ってから、フォルクスワーゲンのカブトムシに替えました。

政治家になってからは、熊本の方に頻繁に帰るものですから、後援会の人がいづもクルマを用立ててくれました。セドリックやクラウン、それからしばらくして、自前ではスカイラインにも乗っていたかな。熊本県知事の頃は、県内にホンダの工場があるということもあって、相当数の公用車をホンダ車に替え、自分でもしばらくレジェンドに乗っていました。途中からセルシオに替え、長い間乗っていて廃車にしたのは最近です。セルシオは乗りやすく、仕事で乗るなら一番いいクルマでした。知事8年で東京に戻ってきてからは、行革審や日本新党の旗揚げなどで忙しくしていましたが、その頃はプジョー605。非常にシンプルで、乗りやすいクルマでした。その後、アウディのV8、しばらくしてからシトロエンのXMに替わって…。92年から98年までの6年間はそんなところですかね。

政治家を辞めてからは、アウディ・クアトロ、BMWの330iなど。最近は、やっぱりカーブが多い箱根の山を走ることが多いものですから、アルファロメオ156Tiに替えました。とても乗りやすく、個人的にはBMWよりはこっちの方が好きです。6000～7000回転の高回転でシフトしながら走る楽しみがあり、気に入ってます。

ク ルマの走らせ方は、私は慎重に運転してるつもりなんですけど、人からはずいぶん速いといわれますね。そんなことはないと思うんですけど。他のクルマと競争するようなことはありません。特にもう最近は何、やっぱり、元総理が捕まったんじゃない（笑）。

何度か失敗もやってましてね。一度は青山で、駐車違反で捕まったことがあります。夜中の12時ぐらいに警察署に出頭したら、宿直のお巡りさんが「おやまあ、殿様がいらっしゃいました！何事でございますか」というんですよ（笑）「いや実は、かくかくしかじかで」と言ったら、「それはそれは、お気の毒でございます。実は、私もこの同僚も熊本の出身なんです」じゃあ許してくれるかと思ったら、なかなかそうはいかない。もうひとりの人がどこか別の県の人で（笑）「あの人がいなきゃ何とかするんですけど」なんて冗談いいながら、結局1万5千円罰金取られて、減点2だったかな（笑）…。

クルマに対するこだわりは、それほど特別なものではありませんが、ただ、現在は自分で運転することが多いですから、アルファロメオのように、やはり気軽にスポーティに乗れるクルマ、運転してる実感があるクルマがいいですね。（談）

「バッジも見てみよう」第6回 ヨーロッパの大衆車(2)

山田 耕二

■ フィアット

FIATはFabbrica Italiana Automobili Torino(トリノのイタリア自動車製造会社)の頭文字を並べた、BMWと同類の社名です。フィアットは1899年に設立された会社で、それらしい体裁を持ったバッジは1904年から採用されました。バッジ全体のデザインはこれまでに10回以上も変更がありましたが、FIATの4文字は1回を除いて常に使用され続けています。

展示車(1936)には縦長の長方形のバッジが付いています。縦長の形状は空気力学のことも考慮したデザインだと説明されています。なお現在のバッジは、フィアットが創立100周年時に発表した小型車プントから採用されたFIATの4文字を丸い抽象化した月桂冠で囲んだデザインです。



フィアット500(1936)



現在のバッジ

■ フォルクスワーゲン

当館に展示されているフォルクスワーゲンは1938年に完成した最終試作車のレプリカで、それにはバッジも車名ロゴもついていません。同車は1945年から市販車が生産され、1951年からトランク部先端にバッジが付けられました。それはフォルクスワーゲンの工場建設地を所有していた伯爵家の紋章で、その地名“ウォルフスブルグ”の意味である狼と城が図案化されています。このバッジは1962年の夏から姿を消し、そして1972年夏にはカウル部(フロントガラスのすぐ前)のVWロゴもなくなりました。それはバッジやロゴが無くてもひと目で車種がわかるほどに広く知られたからだと思います。

フォルクスワーゲンは本国外18カ国でも生産されていましたが、最後の1ヶ所になっていたメキシコでの生産が昨年7月に打ち切られました。最後に生産された記念モデル3000台には狼と城のバッジも付けられました。



フォルクスワーゲン タイプ38(1938)
バッジ類は何もない



フォルクスワーゲン(1951、収蔵車)
バッジ類は何もない

■ ルノー

第二次世界大戦後、ルノーは大衆車メーカーとして知られるようになりましたが、戦前には運転手付きで使われるような高級車も生産していました。

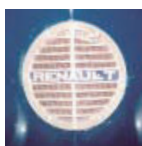
1920年代までのルノーは“象の鼻”と呼ばれたユニークなフロントスタイルが特徴でした。それは、ほとんどのメーカーと違ってラジエーターをエンジンの後に置いたために採用されたデザインだったのです。1920年代に入って、ホーンが手押しバルブ/ラップタイプから電気式になり、エンジンの前に装着されたのに伴い、“象の鼻”の真中にエンブレム状の円形ホーングリルが付きまして(1922年から)。そして1924年にひし形ホーングリルが登場し、ルノーの“ダイヤモンド”バッジの原型となり、翌年の新型車から正式なロゴとして採用されました。1972年にRENAULTの文字とグリルを模していた水平の線が消え、1992年から現在使われているデザインになりました。



ルノー6CV(1925、収蔵車)



日野ルノー(1962)



ルノーダイヤモンドの元は円形ホーングリル



Hino RENAULTと入ったフロントバッジ



ルノーダイヤモンドはこんなところにも



現在のバッジ

<参考文献> • 「CAR BADGES OF THE WORLD」 T. R. Nicholson著 American Heritage Press
 • 「THE BEETLE - The Chronicles of the People's Car Volume 1」 ETZOLD Haynes Publishing
 • 「ビートルの変遷 1945-1998」ローレンス・メレディス著 小川文夫訳 二玄社
 • ウェブサイト RAHUL CHAUHAN'S home page FIAT NEW ZEALAND

トヨペット カスタムスポーツのレストレーション

当館所蔵車両のレストレーション（修復）については、極力そのクルマの新車当時の姿（性能、構造、材質、外観など）に近づけるよう努めています。作業内容は元の状態（程度）に応じてクルマ毎に異なります。当館所蔵車両の修復作業の実施事例を3回にわたりご紹介します。

トヨペット カスタム スポーツ（1960）とは、初代トヨペット クラウンのシャシーに濱 素紀氏によるオリジナルデザインのプラスチック製ボディを載せて、5台だけ生産、販売された「まぼろしのカスタムカー」です。

沖野 嘉幸

レストア前（寄贈されたときの状態）



レストア完成後（全長4290mm 全幅1620mm 全高1255mm WB2530mm）



ボディ

FRP（ガラス繊維強化プラスチック）製ボディを鉄パイプのジグで補強した後シャシーから分離、経年劣化した樹脂部分を削り整形補修して、アズキ色に塗り替えられていた塗装を当時のオリジナルのホワイト色に塗り替えた。



シャシー

ボディとシャシーを分離し、サスペンション等の各種パーツも完全分解整備を実施。



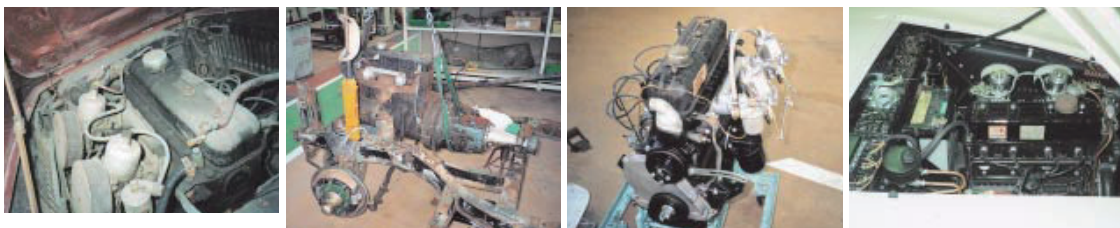
トランスミッション

エンジン、クラッチ、トランスミッションとも完全分解整備を行い、クラッチディスクのライニングは製作、張り替え実施。



エンジン

エンジンは車両から降ろし、完全分解整備を実施、SUツインキャブレターは再メッキも行った。（水冷直列4気筒 OHV1453cc）



フロントガラス

フロントガラスはバリバリに砕けていたため、型枠を作りガラスを製作した。



名士と自動車(2) 大隈重信侯と自動車—その弐

西川 稔

1. はじめに

雑誌『自動車』は、大正元年(1912年)12月1日創刊で日本自動車倶楽部発刊の自動車専門誌であった。

同誌第一巻第九号(大正2年9月15日刊)に日本自動車倶楽部会長大隈重信伯爵(当時)の談話が載せられている。今回は、まずこれを紹介しよう。



日本自動車倶楽部会長
大隈重信

2. 日本自動車倶楽部会長としての弁

大隈はまず「現在、東京市に於ける自動車の総数僅かに四百余台に過ぎないと云ふことは実に意外である。吾輩はモ一少くも千台や千五百台には達して居ると思つたが、そんなに少数では如何にも心細い次第である。」と自動車普及の低さを嘆じている。

その理由について大隈なりの分析を試みている。

「天下の事は必然の勢を以て起る。欧州や米国では自動車でなければ百般の事業を敏活に運ぶことが出来ないから自動車を使用するのであって之は必然の大勢である。他に何も六ヶ敷い(ママ)理屈があるのではない。斯様なことは小児にも判明る。然るに世間には第一、日本の富が低い、第二に道路が狭隘であると云ふ二ツの理由を以て自動車は全然日本に適して居ない。それほどの必要が無いなどと吝嗇(けち)な事を考へて居るものも沢山ある様であるが、吾輩は今日に至って尚ほ斯の如き思想を懐く思ふものあるを怪まざるを得ない。国民は何故に富の程度を高めて盛んに自動車に乗る様にしないのであるか。何故に又、道路を改良して自動車に適する様にしないのであるか。国民の資力が不足しないと云ふ事は自動車を排斥する理由にはならない。」



「自動車」創刊号表紙
(1912年12月1日号)



「自動車」
(1913年4月15日号)

大隈会長の記事が出た号(同年9月15日号)と同じ表紙。車両はフランス車 クレメン・パヤール。当館にもポスターを展示している。

3. 大隈自身の自動車歴を語る

「吾輩も六年前から馬車を廃して自動車を乗用して居るが、未だかつて唯の一度も事故は愚か仔犬一匹にも突当ったことが無い。馬車は危険で、厄介で、不経済で役に立たぬ。その他種々の理由から随分癪に障る事が屢々生ずるために断然廃止して以来、一切自動車を乗用して居る。」

大隈の馬車嫌いは相当なものらしい。馬車に乗っていて、何かトラブルを生じた苦い体験があるのかも知れない。同じ談話の中に馬車を正面きって非難する箇所がある。

「吾輩の考では、市街は馬車の方が自動車より遥に危険である。殊に日本の馬は全体馬では無い。あれは猛獣である。猛獣の尻へ車を縛り付けて引張り廻すのであるから堪らない。」一誠に手厳しい。

4. 運転手に対する姿勢

「吾輩の如きは貧乏ながら出来る丈運転手を優遇することを勉め、彼に技術の研究を奨励している。また乗用の場合は必ず彼を戒めて『急くな、急くな、急かなくとも自動車と云ふものは随分速く行くものである。万一通行人に怪我でもさせたら申訳がないから急くことは相成らぬ』と斯云ふ風に能く言含めて置くのである。スルト吾輩の運転手は人間が立派に出来て居る。正直で真面目であるから能く吾輩の精神を理解して運転して呉れるから間違が起らぬ。」

5. その運転手の弁

明治44年(1911年)3月20日号「グラフィック 自動車号」では、大隈の運転手・林平太郎の談話が載っている。「正直で真面目な運転手」と同一人物かどうかは不明だが、大隈の運転手は優遇されていることがわかる。

「大隈さんでは是非自分でなければならぬと云ふので行つてゐますが、唯だ用のある時だけで、車の準備や掃除などは助手がやるので、自分は用がすめば直ぐ帰つて了ひます。大隈さんは誠に寛大な方で、運転するにも中々楽で少しも骨の折れる様な事はありません。」

大隈重信は運転手と良好な関係にあり、快適なカーライフを楽しんでいたことが以上の文章から偲ばれる。



「自動車運転手の実験談」記事
(「グラフィック」1911年3月20日号より)



予告

企画展「おもちゃのりもの ども博覧会」

開催期間：2004年7月16日(金)～10月17日(日)

昔、子どもを対象にした博覧会が開かれていました。いつもたくさんのおもちゃも連れて賑わったそうです。

本展では、昔から現代のいろいろなおもちゃや変り種のりもの紹介や、おもちゃの体験コーナーでども博覧会を楽しく再現します。愛・地球博コーナーもあります。



ペーパークラフト



トヨタ2000GT タイムトライアル車
プラモデル

予告

「サマーメモリー2004」開催

期間：2004年8月7日(土)～15日(日)

お盆休みを中心に、館内でイベントを開催します。ぜひお来館ください。

■クイズラリー

クイズを解きながら館内を見学しよう! 先着500名様/各日

■オリジナル ペーパークラフト

MG-TCとミュージアムライナーをつくろう! 先着300名様/各日

■プラモデル【有料】

トヨタ2000GTのプラモデルをつくろう! 先着200名様/各日



開催中

ジェット・ショールームで当館車両を展示

大阪と名古屋のジェット輸入車ショールームで、「美しきクルマの系譜」と題したカー・デザインをテーマにしたフェアが2005年4月上旬まで5回に分けて開催されます。

大阪では6月14日～8月21日にジャガーEタイプ(1965・英)、名古屋では6月15日～8月22日にモリス・ミニ・マイナー(1959・英)が展示されます。



NEW

「クラシックカーってどんなクルマ?」

本館1階休憩コーナーに、「クラシックカー」について紹介するコーナーが登場しました。

一般に古いクルマを「クラシックカー」といいますが、普遍的な定義はありません。クラシックカーの分類を書籍や資料、イベント等で調査し、紹介しています。



NEW

T型ドライブシミュレーターを設置

自動車の大衆化に比類のない貢献をしたT型フォードは運転がしやすいことも特長のひとつでした。1914年製の本物の車両を使い、音声と文字表示で当時の運転方法を体感できます。ご利用は18歳以上、1回10分間300円です。



NEW

所蔵品検索システムを公開

新館3階の図書閲覧室に当館の所蔵品を検索できるパソコンを1台設置しました。車両だけでなく、自動車文化関連資料としてクルマのおもちゃやポスター、錦絵などの画像や解説、詳細データを公開します。一部の車両は動画もあり、走っている姿がご覧いただけます。ぜひご利用ください。



人気コンテストに入賞!

「企業ミュージアム協会」主催のコンテストに応募した当館のオリジナルグッズ「サブレのクルマ博物館」が、ベスト10に入賞しました。8月に同協会より、賞状・賞盾などが贈られます。「サブレのクルマ博物館」は授産施設さくらワークスがつくる、当館の展示車の形をプレス技術で作った本格的サブレです。

(8袋入り1箱800円)



NEW

オリジナル新商品

当館のシンボルカーであるヨダAA型乗用車と人気のあるトヨタ2000GTのマグカップとプレートを販売しています。AA型乗用車には当時の豊田マーク、2000GTにはエンブレムのマークがほどこされています。(各800円)

お問い合わせはミュージアムショップまで
TEL&FAX:0561-63-5161
e-mail:museum-shop@toyota-ep.co.jp
(5/6～メールアドレス変更しました)



旅フェアに出展

4月16～18日、ナゴヤドームで“旅の総合見本市”「旅フェア2004」が開催され、のべ21万人以上の人でにぎわいました。

AMIC（愛知県の産業観光推進協議会）のブースには、当館所蔵のトヨタSA型乗用車（1951）が展示され、多くの来場者の目をひいていました。



館内イベント開催

3月20日から4月4日の土日に「スプリングイベント2004」を開催し、ウレタンクラフトとオリジナル ペーパークラフトの楽しい工作を行いました。

また、5月1日から5日は、「ゴールデンウィークイベント2004」を開催しました。博物館オリジナルステッカー付き初代プリウスのプラモデル製作と8種類のイラストから選んで作るオリジナル キーホルダーのイベントは、子どもから大人まで多くの参加者で連日賑わいました。

2003年度 寄贈者のご紹介

昨年4月から今年3月までに車両や資料を寄贈していただいた方々を紹介し、お礼を申し上げます。（敬称略50音順）

● 車両を寄贈していただいた方々

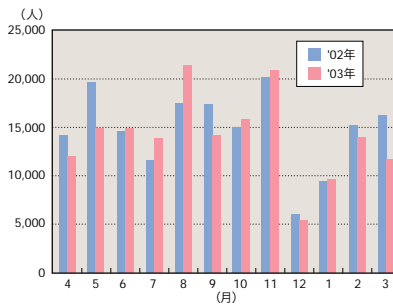
梅村 友厚 愛知県 ニッサン スカイライン 2000GT (1971)
 荻野 英治 東京都 フォード フェアレーン (1956)
 (株)中田新聞社 愛知県 マーキュリー クーガー (1973)
 早川 東助 愛知県 ダイハツ オート三輪 SA-6型 (1937)

● 書籍・資料等を寄贈していただいた方々

青木 英夫 (株)交文社 堀江 慎一
 石井 誠 白木 晃敏 前田 章博
 石田 祐二郎 スズキ株式会社 馬淵 喜久江
 猪本 義弘 全国自動車整備専門学校協会 水野 雅文
 遠藤 勝 双双編集 三本 和彦
 岡崎 由雄 東京トヨペット(株) 諸岡 博熊
 荻野 英治 東和不動産(株) 山本 厚夫
 カイル・クラウチ トヨタカラー愛豊(株) 吉川 信
 片岡 秀之 中條 文夫 吉田 信美
 神田 重巳 永瀬 道衛 DTP年史センター
 木島 泰浩 野口 精一郎 E.V.N.ローマン
 喜早 啓 フォードジャパンリミテッド

2003年度の来館状況

- 開館日数: 306日 (前年度+1日)
- 年間来館者数: 166,212人 (前年比93%)



＜平均来館者数＞

区分	来館者数(人)	前年比(%)
日当日	541	93
平日	306	102
土曜日	769	83
日祝日	1,110	93

- 開館以降の累計来館者数は3,262,852人

予告

開館時間延長(期間限定)

- 7月24日～8月28日までの各土曜日と、8月11日～15日は19:00まで延長 (入館受付は18:30まで)
- 16:30～18:30の入館者は通常入館料の半額に割引 (他の割引との重複割引はいたしません) ・ 8月9日(月)は特別開館。



表紙イラストレーターから

トヨタ自動車(株) デザイン管理部
井上 幸幸さん

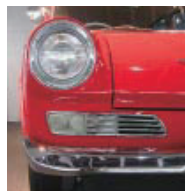
私が車に興味を持つようになったのは、小学4年生ごろで、コンテッサクーペを見て子供心に「カッコ良い」なあと感じたのが最初です。当時、日野の車には、他社と違いフロントグリルが無く、それがカッコ良く高性能なイメージを抱いたのを思い出します。

読者の声

- 職場で楽しく回覧しています。No.59の展示車紹介「キャデラック」は非常にありがたく読ませていただきました。
佐賀県神崎町 宮地誠さん(37)
- 父が車好きで、私も少し影響を受けました。父が生まれる前の車があるなんてビックリしています。
静岡県御殿場市 小澤由依さん(17)
- 博物館に集められた車は自動車の技術的にそれぞれの時代で機構的に話題を集めたものばかり。初めて見学した時はとても感激しました。メカに興味を持たせる活動を考えてください。
北海道北見市 小岩辰男さん(75)
- 5月30日のクラシックカーフェスティバルを楽しみにしています。博物館の収蔵車が実際に走行する姿を見る事ができるので、毎年感激です。
愛知県名古屋 足利全教さん(39)

TAMクイズ

このクルマは
なんでしょう?
(本誌に登場した
クルマです)



＜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:平成16年7月31日消印有効)
正解者の中から抽選で10名の方にP14で紹介したカップとソーサーをセットにしてプレゼント。
(希望柄をお書き添えください。)

＜送り先＞

〒480-1131
愛知県長久手町 トヨタ博物館クイズ係
＜メールアドレス＞
XK-kandayori@mail.toyota.co.jp

- 先号の答えは「シボレー コルベット」でした。

編集後記

2005年開催の「愛・地球博」も開催まで300日を切り、会場の建設も急ピッチで進んでいます。会場内を巡る「グローバルループ」という空中回廊の建設の様子も外から見る事ができます。会場は博物館から東に約2km、当館の南側を走る幹線道路では、万博会場につながるリニアモーターカーの路線がほぼ完成、試運転も始まりました。来年3月の開催が楽しみです。

(松本秀夫)



(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)