

クルマから始まる物語。



未来を感じた1960年代は、 日本車が輝く原点だった。

マイカーではなくとも、ちょっとかっこいいクルマが停まっていたら、思わず一緒に写真を撮ってしまう。

1960年代にはそれくらいクルマは特別で、身近な憧れの対象だった。

企画展『元気!! ニッポン1960s!』では、明るい未来の象徴だったクルマとともに、当時の空気を再現した。

「元気!! ニッポン1960s!」2018年2月10日～7月1日

文：村岡俊也 写真：田村孝介（P1-15）



トヨタ博物館で働く学芸員たちの幼き日の写真。
1960年代には、クルマはやはり特別な存在。他人
のクルマとでも、一緒に記念写真を撮ったという。

東京オリンピックで聖火ランナーの伴走をしたニッ
サン・セドリック。“もしも”のときに聖火を絶やさな
いために、“岡持ち”の仕組みで聖火を運んだ。



1 1960年代は、日本の近代において大きな意味を持っている。高度経済成長にともなって、東名・名神高速道路が整備されていき、月給が10年でおよそ3倍になるという信じられないような好景気では、人々はクルマを持つという至近な夢を少しずつ叶えることができた。ただし、69年のクルマの普及率は2割程度とそれほど高くないのだが、クルマが一家に一台という未来を十分に予感させた。さらに東京オリンピックと大阪万博という大きなイベントも開催され、世界の中の“ニッポン”を戦後ようやく意識することができた時代でもあった。

当時の経済状況は異なるが、その大き

なイベントを符号のように現代と照らし合わせてしまう。企画展『元気!! ニッポン1960s!』では、当時の写真や時代の空気を再現しつつ、異彩を放ったクルマたちを展示。60年代が持っていた明るい未来への展望を提示し、ただ懐かしむだけでなく、現代の状況を考えるきっかけとして企画された。

「マイカー元年」「モータースポーツの幕開け」「挑戦」「アメリカ市場へ」「東京オリンピック」という5つのカテゴリーごとに展示された車両は、まったく異なる車種ながら、どこか進化への意志を感じさせるという共通点がある。60年代は、日本のクルマが輝く原点だった。

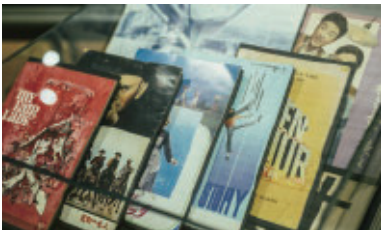
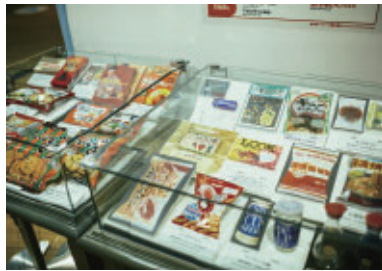


1966年はマイカー元年と位置付けられている。「我が家にクルマがやってきた」と題して展示されたのが、ダットサン サニーとトヨタ カローラの2台。高嶺の花ではありつつも、ようやく庶民にも手がとどくファミリーカーの歴史がこの2台から始まった。

60年代を彩った、時代に愛されたクルマ。



1962年には鈴鹿サーキット、64年には富士スピードウェイがそれぞれ完成。日本国内でも本格的なモータースポーツがスタートする。ダットサンフェアレディとトヨタ7という日本中を湧かせた名車を展示し、モータースポーツとともにクルマが進化していった時代を提示した。



現在までロングセラーを続けるチョコレートやインスタントラーメンがいかにデザインを変えたのか。あるいは三種の神器と言われた冷蔵庫、テレビ、洗濯機がどんな形をしていたのか。1960年代がどんな時代だったのかを伝えるため、当時の“モノ”も合わせて展示した。



「挑戦」というテーマに合わせて展示されたのは、現在でも根強い人気を誇るトヨタ2000GT“トライアル車”(レプリカ)とマツダ コスモスポーツ。国産車がどこまで世界と太刀打ちできるのか、様々な記録を塗り替えた名車が、チャレンジスピリッツの尊さを教えてくれる。



クラウンで成功できなかったアメリカへの輸出を、トヨタはコロナによって対米セールスへの道を開いていく。同じように“ダットソン・ズィーカー(Z car)”[日本名：フェアレディZ]も、アメリカで絶大な支持を得ていく。日本のクルマがアメリカで認められる第一歩を築いた。

機械と心を通わせること。 遅く、柔らかいクルマの必要。

2017年11月にメガウェブにて行われた鼎談は、クルマの歴史を振り返ることから始まった。歴史を眺めることで見えてくる、社会とクルマの関係性。そして未来への提言が行われた。

自動車文化を語るトークショー 2017年11月5日 メガウェブ



富

山県立美術館の副館長であり、デザインを核としたビジネススキームを生業とする桐山登士樹さんと、かつてトヨタ自動車に所属し、独立後は『Camatte』などコンセプトカーのデザインを多数手がける根津孝太さんを招いて行われた自動車文化を語るトークイベント。モデレーターである布垣直昭館長が考えたテーマは「過去を振り返り未来を思う―動力源の遷り変わりとともに―」だった。

布垣直昭(以下、布垣) 自動車130年の歴史は、進化と失敗の繰り返しでもあったと思います。クルマは時代に寄り添って進化して、人間に寄り添って文化になっていったんですよ。

根津孝太(以下、根津) 僕がデザインしているのは、大企業ではできないようなグレーゾーンのようなクルマばかりなんです(笑)。『Camatte』は、無理やり狭いところに人々を詰め込んで、同じ方向を向かせるという。でも、なぜか人が笑顔になるクルマなんです(笑)。

桐山登士樹(以下、桐山) クルマの概念を根本から考えさせられます(笑)。初代プリウスっていろいろと賛否両論あったクルマだったと思うんだけど、僕自身はとても楽しかったんですよ。インジケーターでエネルギーフローを提示していて。

根津 クルマの歴史って、人は何もしなくていいっていうことを追求してきた歴史だけど、プリウスは逆に、「僕、こんな状態だよ」と関わりを求めてくる。

桐山 そう。いわば20年前の、人とクルマのコネクテッドですよ。

根津 愛知万博のときにはまだトヨタに所属していて、『i-unit』という一人乗りのクルマをデザインしました。家の中と外がシームレスにつながって、身体に障害がある方も

ない方も同じ目線で移動できるものというコンセプトでした。

布垣 あれくらいミニマム化、最適化された乗り物がなぜ必要なのか、社会インフラと共に考える必要がありますよね。

根津 クルマの価値は移動先に行くことだけではない。移動って社会と環境を動かすキッカケになるんです。ですが、そこにはシャッター街のように、クルマ社会が影を落とす部分もある。もしもクルマを運転できなければ、買い物難民になってしまう。

布垣 その状況に必要なのが、一人乗りの小型電気自動車だったりする。もし普及したら、エネルギー供給の在り方も変わりますよね。

根津 電気スタンドが当たり前になったらガソリンと電気の優先順位が変わります。

布垣 根津さんは、21世紀にはもっと遅いクルマが必要だとも言っていましたね。

根津 どんなクルマが人を楽しく、幸せにするのか？ っていうことを考えているんですよ。今までのクルマの方向性は、単一すぎるように思うんです。もっと安全だったり、もっと遅いクルマがあったっていいと思うんですよ。

桐山 “繋がる”っていうのは、ひとつキーワードだと思っています。人と人を繋げたり、あるいは別々の場所から同じクルマに乗り込んで、目的を同じくするとか、同じ席に座っているのに、途中から違う路線につながっていくような感覚というか。

根津 今のお話の中には、自動運転の答えがあるように思いますね。エリア限定にしたり、まったく違うアイデア、考え方を導入することで現実味が出てくる。

布垣 遅いって言われると、速いクルマに対してネガティブな印象を抱いてしまうけど、生活道路で子どもの歩みと同じ感覚ならば、遅いクルマの方がいい。

桐山 安全基準を満たすために現在は頑丈に出来ているけれど、もっと発展してクルマ同士がぶつからないのであれば、布でできていたっていいくらい。

根津 人とクルマが同じ道の上で共存できるようになりますよね。小さくて、軽くて、柔らかいクルマであれば、人と一緒に生活できる。子どもたちが道で三角ベースして遊んでいたって大丈夫(笑)。

布垣 遅いクルマだからこそ描ける未来予想図があるということですね。

根津 クルマを乗り物だけで考える時代じゃないんです。コミュニティを変える力があるし、もっと平たく言えば、人の暮らしそのものを変える力がある。

布垣 トヨタ博物館にきた人からスバル360、通称てんとう虫みたいな、愛着を持つことのできるクルマがなぜ現在にはないのかって言われたことがあります。

根津 テクノロジーが進化していった先の答えはなんとなく見えているけれど、人間の暮らしをどうしたいのかっていう答えは見えていないのかもしれない。

桐山 もっとクルマから離れてもいいのかもしれない。ペットロボットの初代アイボが出てきたときに、すごく面白いと思ったんですよ。あるいはアイボのようなクルマっていうのかな。抽象的ですが、クルマをペットのように感じる可能性だってあるわけです。

根津 映画『STAR WARS』の世界みたいですよ(笑)。まさしくクルマのアイボを作ろうと『pod』というクルマを作ったこともあります。今はまだ、クルマの多様な進化に関わる、いろんな雛形を作っている時期かもしれない。

布垣 機械であることを超えて、自分と混じり合うようなクルマ。コネクテッドとは、感情的なつながりを持つことのできるクルマのことかもしれません。



桐山登士樹
『TRUNK』代表。ミラノデザインウィークで多様なブランドのプロデュースを手がける。



根津孝太
『znug design』代表。電動バイク『zec00』がドバイ警察に採用されている。



布垣直昭
トヨタ博物館館長。30年以上にわたり、カーデザイナーとして活躍した実績を持つ。

クルマの進化は、その誕生から少しずつ、あらゆるパーツごとに先鋭化が進められてきた。単に合理化ではなく、社会に合わせた変化の軌跡が、それぞれの部位に残されている。パーツを注視することで歴史の変遷を眺める連載。今回は、ステアリングを取り上げる。

ステアリング

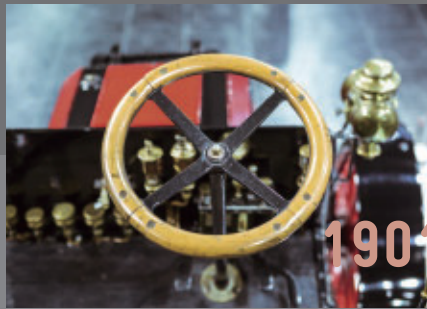
パーツで見るクルマの進化(第3回)



1886

ベンツ パテント モトールヴァーゲン

世界初の実用的ガソリン自動車。木の取っ手がついたステアリングレバー。左側の先端が進行方向を示す。取っ手から先端までの寸法は約23cm。



1901

パナールルパッソール B2

それまでのティラー(舵取り棒)に比べて、ホイール(円形)は、正確な操舵を可能とする当時の先進装備。パナールは1898年から標準装備。



1902

オールズモビル カーブドダッシュ

アメリカ製のカーブドダッシュは、運転席上まで届く、長いティラーが特徴的だった。乗降時や体格に合わせて上下にも可動。



1910

ロールスロイス 40/50HP シルバーゴースト

1910年〜30年頃のクルマには、円形ステアリングホイールの内側同軸にスロットルレバー、点火時期調整レバーを備えるものが多かった。



1925

シボレー スペリア シリーズK

1920年代の頃には、ステアリングの外にあったホーンボタンが中央に備え付けられているものも。現在まで続く意匠が生まれた時代。



1936

トヨタ AA型乗用車

ステアリングホイール中央の電気式ホーンボタンのほかに、道路上の馬や牛を驚かせないために、従来型の手押しラッパも装備していた。



1937

コード フロントドライブ モデル812

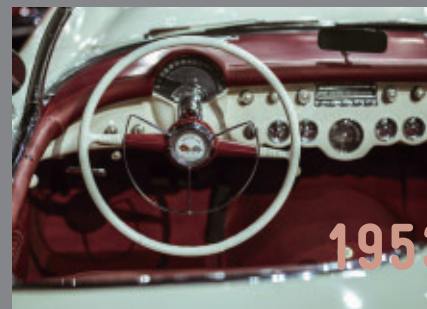
円を十字スポークで支えるのが一般的だったステアリングのデザインも、1930年代の主流は、円を3等分したようなものになっていった。



1948

タッカー '48

さらに1950年前後のアメリカ車では、ステアリングのデザインが大きく変化し、2本スポークに。潰えたアメリカンドリームの象徴と言われたクルマ。



1953

シボレー コルベット

同じく2本で円を支えるスタイルのコルベット。アメリカ初の量産スポーツカーとして人気を博したクルマは、エッジの効いたデザインだった。



1953

マツダ 三輪トラック CTA82型

2トンの積載量がありながら、まるでバイクのようなバーハンドルを備えた三輪トラック。V字のステアリングが印象的だった。



1955

フォード サンダーバード

シボレー コルベットの対抗馬であるサンダーバードのステアリングも、2本スポークで円を支えるデザイン。V8エンジンを搭載したクルマだった。



1955

メッサーシュミットKR200

航空機メーカーだったメッサーシュミットらしく、飛行機の操縦桿を上下逆にしたようなステアリング。庶民の足として愛されたクルマ。



1958

シトロエン DS19

独創と革新がテーマのクルマらしく、スポークはなんと1本に。これには衝突時の乗員保護という機能もある。ホーンはウィンカーレバーに内蔵。



1959

ダイハツ ミゼット DKA型

軽三輪トラックの代名詞となったミゼットには、二輪車のようなバーハンドルが採用されていた。車両全体のシンプルさを示すようなデザイン。



1963

ダイハツ ミゼット MP5型

ドア付きキャンピングを備えたMPA型では、バーハンドルから円形ステアリングへ変更された。ただしバーハンドルの廉価版もしばらく併売。



1990

レクサス LS400

運転席エアバッグが国内で初めて装備されたのは1987年。時代によってステアリングの役割も変わる。写真は1990年式の初代レクサスLS。



2007

トヨタ i-REAL

パーソナルモビリティではステアリングという概念も変わる。より身体に沿うように設計された掌中のレバーによって安全に移動していく。



2009

レクサス LFA

LFAではステアリングにエンジンスタート・ストップボタンが配された。フェラーリやランボルギーニなど、スーパースポーツカーによく見られるレイアウト。



2017

トヨタ JPN タクシー

専用車として、タクシー会社の要望を取り入れてスイッチ類の配置を見直し、整理した結果、ハザードランプもステアリングに。

ステアリングの材質は、当初は金属と木、1910年代にはプラスチック(ベークライト)も加わる。また、メーターの視認性向上のため、ステアリングのスポークが、4本から3本、2本と減っていく。さらに操作の一等地であることから、操舵以外にも、まずはスロットル・点火時期、ついでホーン・ウィンカーなど、重要な操作を兼ねるようになっていく。人とクルマをつなぐ最も大切なインターフェースであるステアリングは、その時々のクルマの進化を映す鏡とも言える。

收藏車紹介

VOLVO PV544

VOLVO PV544 諸元 全長:4450mm 全幅:1590mm 全高:1560mm ホイルベース:2652mm
エンジン:水冷直列4気筒OHV 最高出力:45/60/4500(kW/HP/min⁻¹)



ルボ・カー・ジャパンの代表取締役社長の木村隆之氏がトヨタ博物館に訪れた際に、〈VOLVO〉のクルマが一台もないことを嘆き、2017年、本国スウェーデンのボルボ・ミュージアムの協力を取り付けて寄贈されたのがPV544だった。かつては記者のための試乗車として使われていたため、非常に保存状態がいい車体。寄贈式には本国からヘリテージディレクターが訪れ、メーカーの枠を超えてクルマ文化を共有する"仲間"であることを確認した。

では、なぜPV544が寄贈車として選ばれたのか。もっとも大きな理由は、世界で初めて3点式シートベルトを標準装備したク

ルマだったから。現代の〈VOLVO〉の新車のシートベルトには「since1959」と刻まれているが、それは1959年発表のPV544から始まった歴史を引き継いでいく意志の表れだろう。当然、開発当時に特許を取得していたが、「安全は利益のためではない」という思想から技術を占有することはせず、広く他のメーカーのクルマにも装備されることになっていった。安全技術を占有しないというその一点だけを見ても、〈VOLVO〉というメーカーの気骨が伝わってくる。

メーカーの設立はトヨタよりも10年早い1927年。ラリーへの参加で技術力を上げていく。〈VOLVO〉と聞いて連想するクル

マは、どうしても近代の四角く長いイメージだが、当時はトヨタを含めたいくつものメーカーがそうであったように1934年に発表されたデソート エアフローの影響下にあった。流線型のデザインを取り入れて、流れるような美しいボディを開発していく。Passenger Vehicleの頭文字を取り、さらに4気筒、4人乗り、40馬力からPV444と名付けられたモデルが発表されたのが、1944年。流線型のボディは、走行性能への意識の表れでもあった。PV544は、その改良版として発表されたもの。5人乗りになったからではなく、あくまでモデルチェンジのために名前が変わったのだという。PV544

へとバージョンアップされても、やはり、アメリカからの影響は大きかった。水平ラインも意識した流線型のボディはもちろんのこと、内装、インテリアのシートに至るまで、アメリカン・カルチャーを感じさせる。ただし赤と白の2トーンの座席シートにも、どこか上品さを感じさせるのは、北欧のメーカーだからだろうか。ディテールにこそ、スウェーデンらしい矜持が見える。

〈VOLVO〉は、安全や人権に対する意識が非常に高いメーカーだ。3点式シートベルトだけでなく、クルマの基本であるボディ、それを形作る鋼板そのものも良質であることが広く知られている。鉄鉱石はスウェーデン

の重要な資源であり、そこから得られる鋼を活かしたものづくりこそがスウェーデンの基幹産業。良質なスウェーデン鋼の信頼性をベースに、多様な衝突実験の成果として得られたいつの時代も定評のあるボディ構造は、安全に対する意識の表れである。ものづくりの過程においても人権を尊重しているという。ベルトコンベアーに乗せられた流れ作業が非人道的だとして非難される国なのだ。広い国土と少ない人口のために、人材の大切さを理解している国。生産効率よりも働き方や安全性が重視されていることに対して、世界中にファンが増えていき、〈VOLVO〉ならではの文化が熟成されていった。

現在、〈VOLVO〉は日本国内においても、「どれほど古いVOLVOでも面倒を見る」というガレージの運営をスタートさせている。古いものに宿る思想を大切に、今後も歴史を積み上げていくのだという意志。安全性への独自の取り組みを続けてきたメーカーは次第に、クルマ文化の牽引者となっていった。単にクルマをビジネスの対象として捉えるのではなく、文化のひとつであると考えたメーカー。あるいは、そのエッセンスがPV544には凝縮されているのかもしれない。昨年行われたその寄贈式には、非常に希少なPV544が東京から3台自走でお祝いに駆けつけていた。





クルマから始まったイラスト、イラストから紡がれる物語。

イラストレーターまつやまたかしさんがクルマと都市・国をテーマにした作品を発表。それぞれの作品に込められた思いや制作秘話について、インタビューを行った。

MOTOR PANIC まつやまたかしイラスト展 2017年10月14日～2018年1月28日
TINYトーク クルマ×イラスト×珈琲 2018年1月14日



上／トークイベントでは、まつやまさんの作品をスライドで観ながら、「実はあの名車がいるんです」とタネ明しも。下／コクウ珈琲がイベントに合わせてセレクトした二種の珈琲を飲み比べながら。

ま つやまたかしさんが描くイラストからインスピレーションを受けてセレクトされた〈コクウ珈琲〉の自家焙煎珈琲。その豊かな香りが広がる中、まつやまさんと布垣直昭館長のトークは、クルマのイラストを題材に、さまざまな方向へと飛んで行った。クルマが暮らしに身近な“文化”であることを寿ぐような、微笑ましい時間となった。

*

2017年10月～2018年1月まで開催された〈まつやまたかしイラスト展〉。2011年のNYを皮切りに、まつやまさんが個人的に描き始めた絵は、世界中を取り上げるようになっていく。NYからパリを経て、ロンドン、サンフランシスコや東京、次第に国単位となってドイツやイタリアといったモチーフの中に、トヨタ博物館が収蔵しているクルマたちも盛り込んでいった。例えばロンドンでは、〈サンビーム グランプリ〉や〈オースチン セブーン〉〈モリス ミニマイナー〉など、個性的なイギリス車が描き込まれている。まつやまさんのイラストのもう一つの大きな特徴は、その都市、国にまつわる映画の一コマやミュージシャンなどが

描き込まれていること。よくよく見ると、あの人が！ という楽しい発見が細かい絵の中に重ねられている。

まつやまさんと布垣館長とのトークイベントは、イラストの描き方やクルマを愛でる喜びへと発展していった。大のワーゲン好きで、自宅の庭にも4台あり、バハバグも所有しているというまつやまさんは、そのためにイラストの中にもワーゲンが多く登場しているのだと語る。さらにイラストの中には必ず自分と一緒にご家族も描き込まれているとか。

個人的な発想からスタートし、収蔵車を入れて描いて欲しいというトヨタ博物館のオーダーがありつつも、あくまでご自身が大好きな空想の世界観を表現しているまつやまさん。実際の展示では、それぞれの絵を見上げながら、「あっ! こんなところに、こんなクルマが!」と楽しそうな会話が交わされていた。イラストを媒介にして、クルマに関する会話がスタートしていく。まさしく、まつやまさんが、そしてトヨタ博物館が望んでいた姿があった。クルマ文化の幸福を感じる展示とトークとなった。

クルマを描くことの喜びについて。

「一番最初に描いたのは2011年のNY、タイムズスクエアですね。都市とクルマをテーマにして以前から描いてみたかったんです。イエローキャブを走らせてね。描いた後に、トヨタ博物館に展示してもらえないだろうかって持ち込んだんです。問い合わせ窓口で電話をかけて、営業に來たわけですが(笑)。トヨタ博物館の壁に絵を飾ってもらうというのが、実はずっと前からの夢だったんです。幸いにも好意的に受け入れていただいて、せっかくならトヨタ博物館の収蔵車も描いて、いつか展覧会をしよう。パリ、ロンドン、サンフランシスコと都市で描いてたんですけどね、次第に都市で収まりきらなくなって、国がテーマになっていった。ベルリンを描こうと思った時にどうしてもイメージできなくて、調べだすとド

イツにはシンデレラ城のモデルとなったノイシュヴァンシュタイン城っていうのがあると。これは描きたい! って(笑)。そこにグリム童話の物語を描き込んだり、まあ、好きなように描いてます(笑)。ロンドンは俯瞰で描いたせいもあって際限なく建物を描かなきゃいけなかったり、パリは大渋滞が描きたかったから“これでもか!”っていうくらい細かったり、大変なことはあるんです。でも、そんな風にして自分が好きなものしか描いてない。東京なんて、できていく途中の東京タワーが描きたかったから1958年にタイムスリップしてしまってる(笑)。それぞれの絵に合わせて額装も自分でしてます。これも楽しい作業なんです。好きなものを描いて観ていただける。それは、とても幸福なことですよ」



まつやまたかし
1957年生まれ。岐阜県在住。映画とクルマをこよなく愛し、それらをテーマに作品を数多く制作している。作品集に『MOTOR PANIC』などがある。愛車は1989年式VWビートル。雑誌Daytonaでは映画に出てきたクルマシリーズを連載している。

1950年代、 アメリカで活躍した欧州車たち

文：早川直樹(トヨタ博物館)

欧州に派遣されていたアメリカ兵が、第2次世界大戦が終り、帰還の際に持ち帰ったものの中に欧州製の自動車があった。小型車を中心とした欧州ブランド車は、1950年代にアメリカで広く受け入れられ一定の存在感を示していた。それら欧州車の一部ではあるが、アメリカの代表的な雑誌“LIFE”の自動車専門誌“CAR LIFE”に掲載された広

告や特集記事からピックアップして紹介したい。当時の時代の空気や香りを感じて共有できればと思う。

代表的なものとしてライトウェイト・スポーツカーのMGやオースティンを皮切りにジャガー、フェラーリ、ボルシェといったプレミアムブランドまで多くのスポーツカーが受け入れられた。フランスからはルノー、プジョー、

シトロエン等の小型乗用車が人気を博し、イタリアやスウェーデンもフィアット、アルファロメオやボルボなどが受け入れられていた。西ドイツのフォルクスワーゲンセダンはビートルというニックネームを与えられるほどアメリカに溶け込み、メルセデス・ベンツはアメリカの自動車会社・スチュードベーカー・パッカードが輸入代理店となっていた。



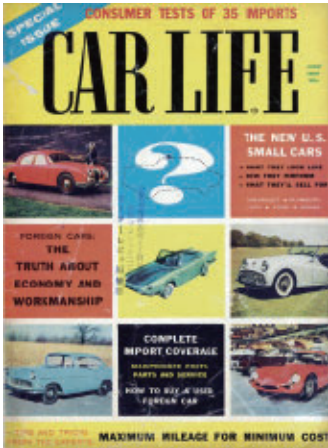
“CAR LIFE”1958年6月号の表紙

イタリアの港で船積みされるFIAT車、
仕向先はアメリカ合衆国。

イタリアも含め欧州製小型乗用車はスポーツカーも人気を博し、アメリカ市場で1950年代に年々シェアを増加させ1959年には10%程度のシェアを獲得する程になった。欧州諸国は、ドル不足に苦しんでいたので自動車の対米輸出によるドル獲得は、干天の慈雨であったことは容易に想像できる。欧州製小型乗用車は、一世帯2台の自動車保有が多くの世帯で普通になっていたアメリカ市場で、特にセカンドカーとして選択される機会も多く、普及していった。



“CAR LIFE” 1958/6



“CAR LIFE” 1959/6



“CAR LIFE” 1956/12



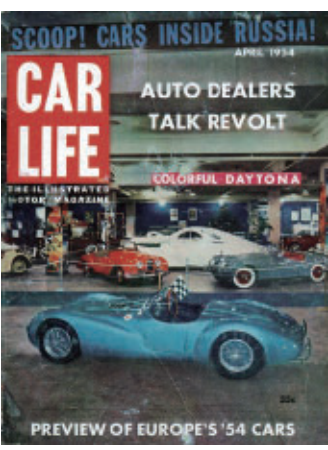
“CAR LIFE” 1957/8



“CAR LIFE” 1954/11



“CAR LIFE” 1958/2



“CAR LIFE” 1954/4



“CAR LIFE” 1954/4



“CAR LIFE” 1961/4



“CAR LIFE” 1958/6



“LIFE” 1959/8/17



“CAR LIFE” 1961/11



“LIFE” 1959/8/3



“CAR LIFE” 1959/6



“CAR LIFE” 1961/11



“LIFE” 1959/8/3

The T-Times

2017クラシックカー・フェスティバル in 神宮外苑

電動化、自動運転、コネクティッド——未来のモビリティ社会に向け、自動車産業は圧倒的なスピードで変革し、メーカーも「変わらねば生き残れない」時代です。しかし振り返ればクルマは常に社会の要請に対応し、技術革新を成し遂げてきました。会場での

当館収蔵車の企画展示ではその一例として動力源の遷り変わりによる自動車発達史をご紹介します。

一方「変えてはいけないもの」もあるはずで、す。クルマがつなぐ人の想い、そこから生まれるコミュニティ、紡ぎだされる豊饒な文化。

「愛車」精神に満ちた百人のオーナー様とお客様と私たちの交流の機会でもあるこのフェスティバルは、その変えてはならないものを支え続ける場であり続けていきたいと思っています。(2017年11月25日 明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前にて開催)



ハイエース誕生50周年



誕生50周年を記念し、初代から4代目のハイエースが集合しました。日本車で初めてのキャブオーバー車でもあった初代(1967年～)から、積載量が増加した2代目('77年～)、4WDが追加されレジャーでの便利さも認知された3代目('82年～)、豪華な内外装や多彩なシートアレンジなどが採用された4代目('89年～'04年)。来場者の中には、頼りになる仕事の相棒としての思い出を語る方もお見えでした。(2017年12月5日～12月16日、新館1階にて実施)

寄贈車紹介



ダイハツミゼットを雛型として各国で製作され、庶民の足として長年活躍。今も観光客の人気を集める3輪タクシー。

トクトック[タイ・年式不詳]
DAMANグループ様



2017年12月15日、ボルボPV544(P10～13収蔵車紹介)の寄贈式が行われました。ボルボジャパンをはじめ、本国スウェーデンのボルボ本社からもヘリテージ担当役員が来日されました。

春の走行披露



春と秋に恒例となった走行披露も今年で9年目となりました。今回は「懐かしの昭和のトラック」をテーマに、'50年代から'60年代初頭に活躍した、マツダ3輪トラックCTA型、トヨエース、コロナラインピックアップの勇姿をご覧頂きました。懐かしそうに見入る方々、今現在このクルマで街を走りたいという若い方々など、多くの年齢層の方にお楽しみ頂きました。(2017年2月24日、3月3日と10日に実施)

日本を元気に

「60年代を懐かしむだけでなく、あの時代の元気をもらってもっと元気になりませんか?」というのが企画展「元気!! 日本 1960年代」のコンセプトです。

あの時代だからできたのだと言うだけでは片づけられない、当時の人達の並々ならぬ努力の数々。初代カローラとその専用工場の建設はトヨタにとっても社運のかかった事業でした。そして各社が次々と開発した多くのスポーツカーが半世紀後の今も高い評価を受ける名車となっているのは偶然でしょうか。さらに食品パッケージなど実車以外の展示からは、あの時代、現在につながる如何に多くのスタンダードが生まれていたのかも見えてきます。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、あの時代の如く、ますます日本が元気になっていてほしいものです。

トヨタ博物館館長
布垣直昭



