



クルマの可能性を考える。





## クルマの可能性を考える、 〈ト博 夏フェス2018!〉



スタイルのあるオープンカーから、パトカーなどの緊急車両、さらに自衛隊の災害派遣車両まで、さまざまな役割を担ったクルマが展示され、イベントが開催された〈ト博 夏フェス2018!〉。そこではクルマの可能性や多様性を考えるきっかけが散りばめられていた。

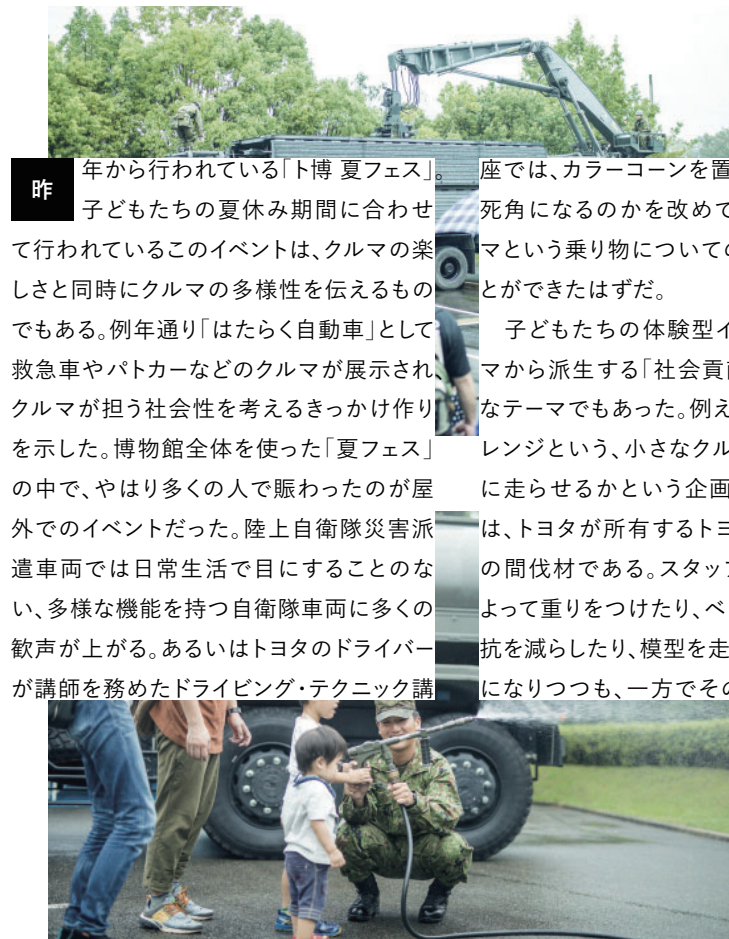
〈ト博 夏フェス2018!〉2018年7月14日～9月30日

文：村岡俊也 写真：田村孝介（P1-15）

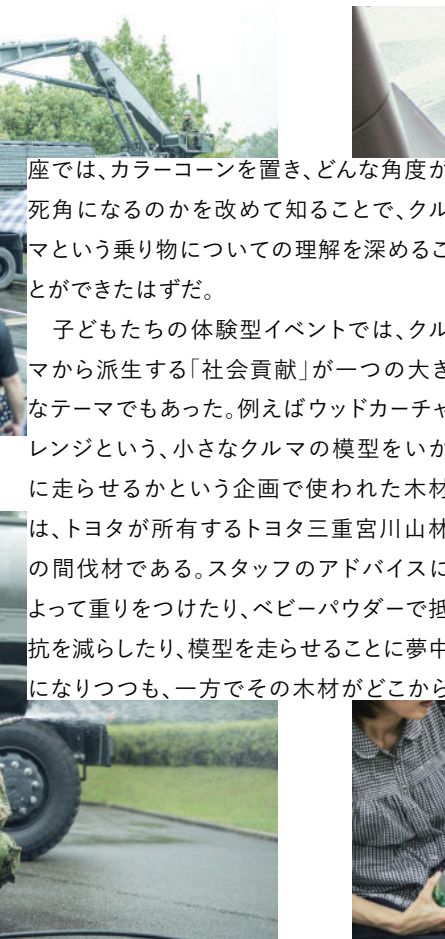


日常生活では滅多に目にすることのないクルマを前に、多くの来館者が記念写真を撮っていた。クルマという一つの単語ではとても説明できないほど、それぞれのクルマの役割は違う。その多様性を示すことが〈夏フェス〉の一つの目的でもある。

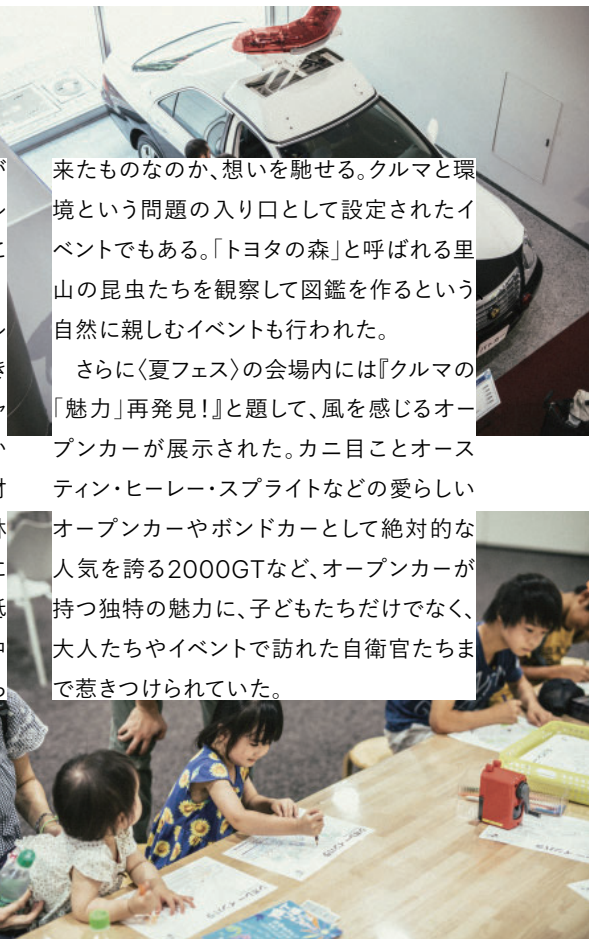




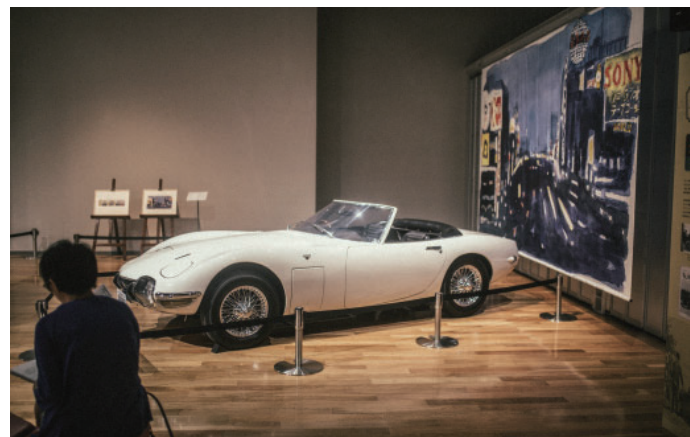
昨 年から行われている「ト博 夏フェス」。子どもたちの夏休み期間に合わせて行われているこのイベントは、クルマの楽しさと同時にクルマの多様性を伝えるものでもある。例年通り「はたらく自動車」として救急車やパトカーなどのクルマが展示され、クルマが担う社会性を考えるきっかけ作りを示した。博物館全体を使った「夏フェス」の中で、やはり多くの人で賑わったのが屋外でのイベントだった。陸上自衛隊災害派遣車両では日常生活で目にするものがない、多様な機能を持つ自衛隊車両に多くの歓声が上がります。あるいはトヨタのドライバーが講師を務めたドライビング・テクニック講




座では、カラーコーンを置き、どんな角度が死角になるのかを改めて知ること、クルマという乗り物についての理解を深めることができたはずだ。  
 子どもたちの体験型イベントでは、クルマから派生する「社会貢献」が一つの大きなテーマでもあった。例えばウッドカーチャレンジという、小さなクルマの模型をいかに走らせるかという企画で使われた木材は、トヨタが所有するトヨタ三重宮川山林の間伐材である。スタッフのアドバイスによって重りをつけたり、ベビーパウダーで抵抗を減らしたり、模型を走らせることに夢中になりつつも、一方でその木材がどこから



来たものなのか、想いを馳せる。クルマと環境という問題の入り口として設定されたイベントでもある。「トヨタの森」と呼ばれる里山の昆虫たちを観察して図鑑を作るという自然に親しむイベントも行われた。  
 さらに〈夏フェス〉の会場内には『クルマの「魅力」再発見!』と題して、風を感じるオープンカーが展示された。カニ目ことオースティン・ヒーレー・スプライトなどの愛らしいオープンカーやボンドカーとして絶対的な人気を誇る2000GTなど、オープンカーが持つ独特の魅力に、子どもたちだけでなく、大人たちやイベントで訪れた自衛官たちまで惹きつけられていた。





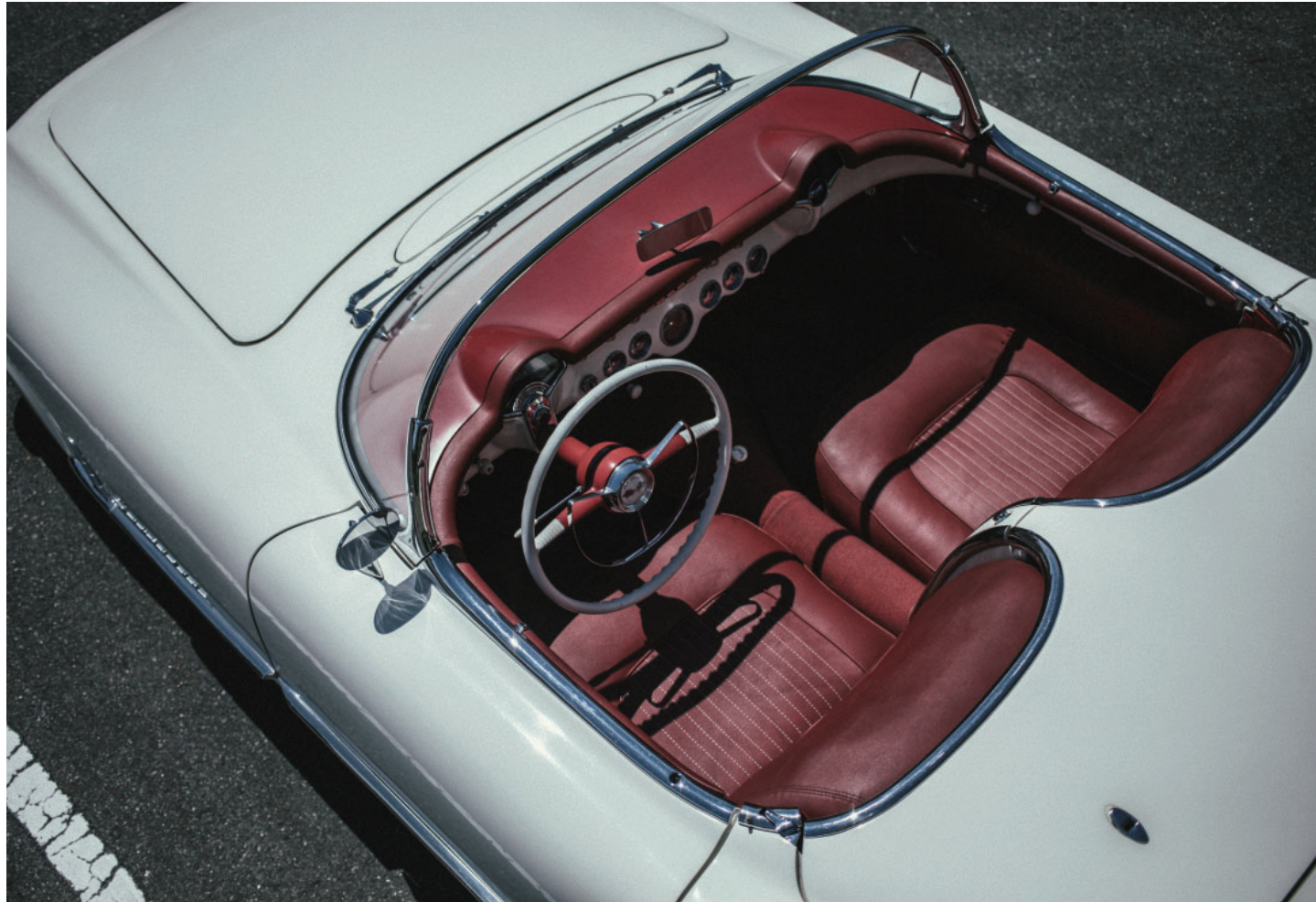


収蔵車紹介

# CHEVROLET CORVETTE

CHEVROLET CORVETTE 諸元 全長:4249mm 全幅:1772mm 全高:1308mm ホイルベース:2591mm  
エンジン:水冷直列6気筒OHV 最高出力:112/150/4200(kW/HP/min<sup>-1</sup>)





アメリカのスポーツカーは、このシボレー・コルベットから始まった。まるで宇宙船のようなテールフィンに、真っ赤なレザーシート。現代ではいかにもアメリカンと感じてしまうデザインにも、ルーツはヨーロッパにあった。

第二次世界大戦の出征によって、ヨーロッパを走る“スポーツカー”の面白さを知ってしまった、母国へと帰るアメリカ人兵士たち。彼らは強いドルを背景に、比較的安価に手に入る欧州車を母国へと持ち帰っていった。MG-Tシリーズなど小型ながらも美しいラインと走りを兼ね備えたクルマは、十二分にヨーロッパを感じさせるも

のでもあったのだろう。戦前には「安価なスポーツカー」というジャンルが存在しなかったアメリカでも、このライト・ウェイト・スポーツという新しいジャンルは、絶大な人気を博していく。

そこで1953年に登場したのが、アメリカ初の量産スポーツカー、シボレー・コルベット。当時のアメリカで標準的であったV8エンジンではなく、直列6気筒のエンジンを積んでいた。3850ccという十分な排気量を備えていたが、直列6気筒のエンジンというあたりに、ヨーロッパの影響を感じさせる。ボディは、高級家具に用いられるマホガニー材を原型としたFRP製だった。今でも

ボディをよく見てみるとガラス繊維が透けて見える。サーフボードのような質感を持つクルマは、やはり変形や耐久性に難があった。写真に残されたマホガニーの原型を見ると、いくつもの木材を貼り合わせて磨き上げられ、箱根細工のような模様があり、まるで工芸品のような趣がある。継ぎ目なしで複雑な形状のテールフィンを作ることが可能だった。作業自体は比較的、容易ではあったが、加えて硬化するまでに時間がかかるため非効率な製法だった。また、FRPの生産技術が確立されていなかったため、品質不良も発生してしまった。

かつてはフレームによって走行性能や安

全性能を担保していたために、FRPという先進的な素材にトライできたのだろう。何より、リアフェンダーに象徴されるように、自由度の高いデザインを実現することができたことが、FRP製であることのメリットだろう。戦争によって乗用車のデザインから遠ざけられていたデザイナーたちは、競って新しくデコラティブなものへと移行していったからだ。まさしく気分一新。特にアメリカの切り替えは早かった。戦争が終わってすぐに自由を感じさせるデザインへと移行して、アメリカのカーデザインの黄金期を作っていた。

このコルベットのデザインに携わった

一人であるヘンリー・ラウヴという人物も、GMに雇われた1939年以降、戦時下にはさまざまな機器のデザインを余儀なくされていた。しかし、それでも戦争が終わって自由なデザインを行うことができることを夢見て、こっそりとクルマのスケッチを積み重ねていたという。1943年に描かれた「Victory Special」というタイトルのスケッチには、フロント・フェンダーが大きく張り出し、テールフィンが柔らかに伸びた流線型のボディが描かれている。デザインは、人々の希望が表出したものだった。

コルベットに表出されたスポーティーな流線型のデザインは自由の象徴としてさ

らに発展を遂げていく。フォード・サンダーバードやDatsunブランドの（フェアレディ）Zなど、ライト・ウェイト・スポーツの子孫たちは戦後のアメリカを彩る一つの時代を作っていった。しかし、その自由なデザインは好景気の波に乗って、より大きく、よりダイナミックなものへと取って代わっていく。いわゆるマッスルカーの時代へと移行していき、ライト・ウェイト・スポーツという考え方自体も衰退していつてしまう。戦後のヨーロッパから持ち込まれた価値観が、アメリカらしい形で花開き、そして消えていく。シボレー・コルベットは、一つの時代を映した象徴的なクルマとして、今も愛されている。





# MG-TC

MG-TC 諸元 全長:3530mm 全幅:1443mm 全高:1370mm ホイルベース:2386mm  
エンジン:水冷直列4気筒OHV 最高出力:41/54.5/5200 (kW/HP/min-1)

第二次世界大戦後にアメリカに持ち込まれたイギリス生まれのMG-Tシリーズが、アメリカなりの解釈を経て、シボレー・コルベットへとたどり着く。アメリカだけでなく世界中へと「スポーツカー」の楽しさを伝えたクルマとして知られている。かのジョン・F・ケネディも妻であるジャクリーンを乗せてアカプルコを旅したことがあるという。その二つを並べてみると、10年強の時代の違いはあるにせよ、それぞれの国が何を重んじているのか、何をクルマに求めているのかが透けて見えるよう。だが、「安価に走りを楽しむ」という設計思想に違いはない。

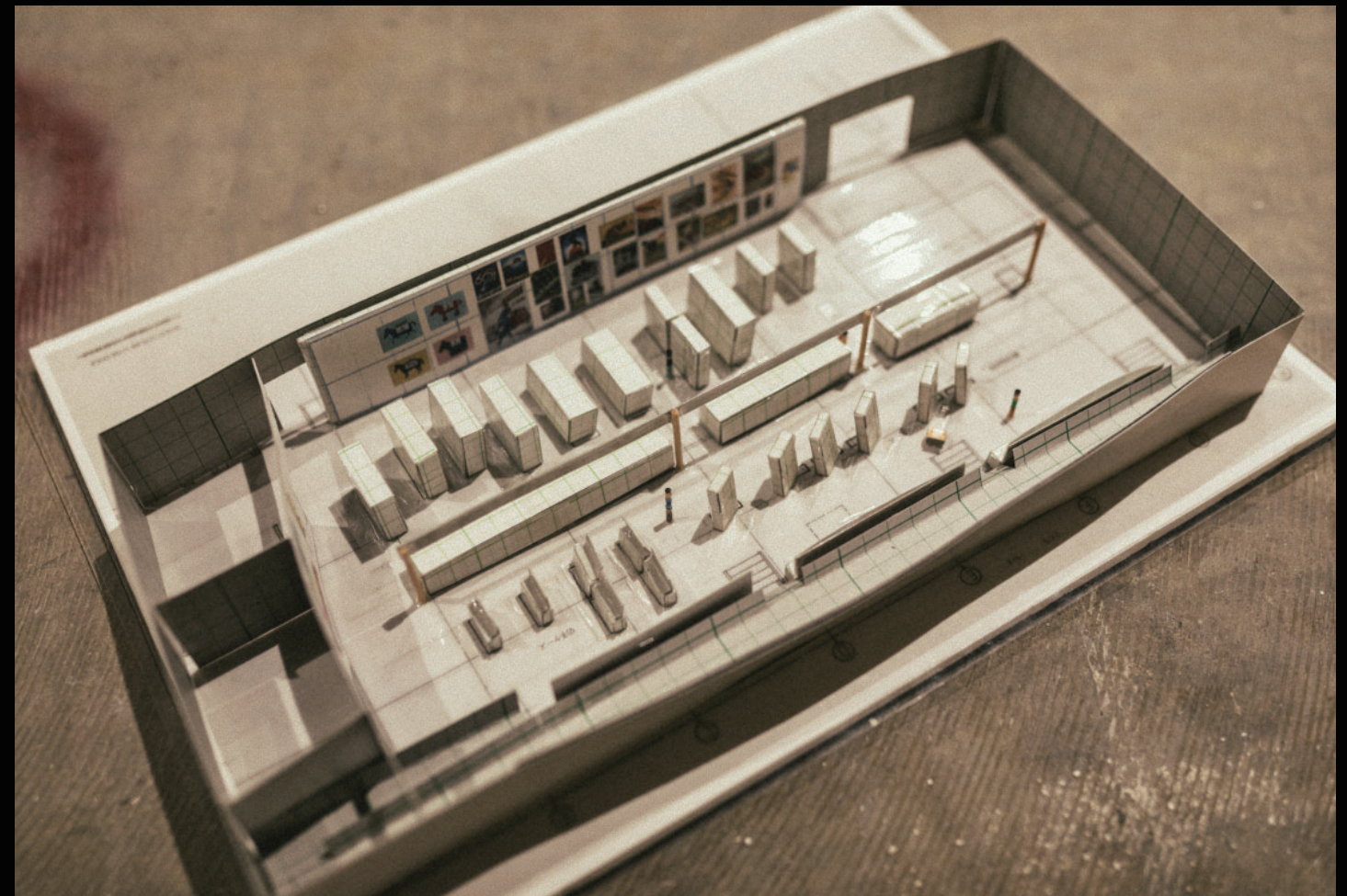
量産車モーリスのパーツを使用して1936年に発売されたMG-Tシリーズ。本格的な走りを安価で実現した名車。戦後に発表されたTC型は、戦前型TBと基本的には同一のモデルである。その後、シャシーを一新したTD型が発表された。



# 「移動は文化」をテーマにした “クルマ文化資料館”(仮称)を新設中。

2019年4月のオープンを目指し、数年かけた展示リノベーションを進行させている。  
新しい空間で展示するのは、実車ではなく、クルマの周辺を彩った文化だ。

上／新館の一部を新たな展示場として準備中。貴重な資料のために湿度、温度を管理した空間になる。下／トヨタ博物館の学芸員によって作られた展示計画。時代を俯瞰するものになる。





クルマは時代を映す鏡である。実車を見ればそのクルマが作られた時代背景を想像することが、ある程度まではできる。けれど、より立体的にその時代を知るためには文化的な遺産を見る必要がある。実はトヨタ博物館には自動車文化資料として、カーマスコットやポスター、錦絵、ミニチュアカー、切手などおよそ1万5000点が収蔵されているが、現在はそのうちの1%未満しか展示されていない。それらを利用して「実車では語りつくせない自動車文化の歴史を展示室で語る」ことを目的に、トヨタ博物館の新館におよそ700㎡の展示場を作っている。2019年4月のオープンを予定している。

外部の博物館から専門家をアドバイザーとして招き、基本展示の計画を作成してきた。膨大な資料の柱は、ミニチュアカーだ。1769年から2000年までのミニチュアカーおよそ900台を時間軸に沿って展示し、そこにカーバッジやカーマスコット、錦絵といった資料を組み合わせで展示していく。カーバッジならば1800年代から大恐慌前まで、カーマスコットならば1920年代、錦絵ならば明治期といったようにそれぞれ全盛期があり、ミニチュアカーと合わせて展示することで、文化と歴史を俯瞰することができるからだ。

今回の表紙となっているティントイという“ブリキのおもちゃ”は、1950年代にアメリカに輸出されたものだ。当時の日本で作られたブリキの自動車は主に輸出向けで、そのほとんどが欧米車をモデルにしていた。やがて品質も良くなり、海外での実車のモデルチェンジへの即応を繰り返すなどして人気を博し、貴重な外貨を稼いでいた。トヨタ博物館では約300台を収蔵しており、そのうち200台程の展示を予定している。“おもちゃ”というジャンルだけを見ても、ティントイからプラモデル、さらにラジオコントロールへ、スーパーカーブームを経て、ミニ四駆へと時代とともに変化していく。

他にもトヨタ博物館には1800年代の雑誌なども収められているが、新たな展示場ではその貴重な資料も展示する予定。

クルマという大きな産業の周辺にはさまざまな文化が芽生え、育ってきた。その証を展示することは、まさしくクルマが文化であることを提示していくことでもある。よりクルマの面白さ、豊かさを伝えることのできる博物館を目指している。



海外へと輸出されるようになったブリキのおもちゃ、ティントイ。“時代”を感じさせる佇まい。



当時の風俗を知るには雑誌は大きな手がかりになる。ティントイの群れが表紙を飾った「毎日グラフ」。



プラモデルを見るだけでノスタルジーを掻き立てられないだろうか？クルマの歴史をそのまま映している。



実際に何をどうやって並べるかという展示計画のため資料の写真を貼っていく。展示数の多さが伝わる。



展示シミュレーションの様子。さまざまな資料を組み合わせで立体的に時代を表現していく。



ポスター類は全部で700点以上を数える。わかりやすく表現されたショック・アブソーバーの宣伝ポスター。



明治期の錦絵を約20点、同時代の西洋のポスターを約30点展示する予定。



ライセンスプレートも国によってスタイルが違う。ウェルカムボードのように世界各国のものを展示する予定。



自動車切手は約4000点を所蔵。切手展示用の什器仕様検討のため、配置してみる。



1895年に行われた世界初のモーターショーのポスター。華やかな女性を前面に出し、注目を集めた。



錦絵には当時の風俗が明確に残されている。明治時代は馬車や人力車などが走っていた様子がわかる。



1920年代に全盛となったカーマスコット。イギリスが発祥と言われ、国柄が表れるものである。



フロントグリルにつけるカーバッジ。デザインからは当時の遊び心が想像される。



フランスの自動車雑誌「LA LOCOMOTION Automobile」。世界初の自動車雑誌と言われている。



# フォルクスワーゲンセダン ビートルの快進撃

## 1960年代 アメリカ輸入車市場

文：早川直樹(トヨタ博物館)

1950年代に欧州車はアメリカ市場で順調に顧客を獲得し1959年には10%を超えるほどになりました。

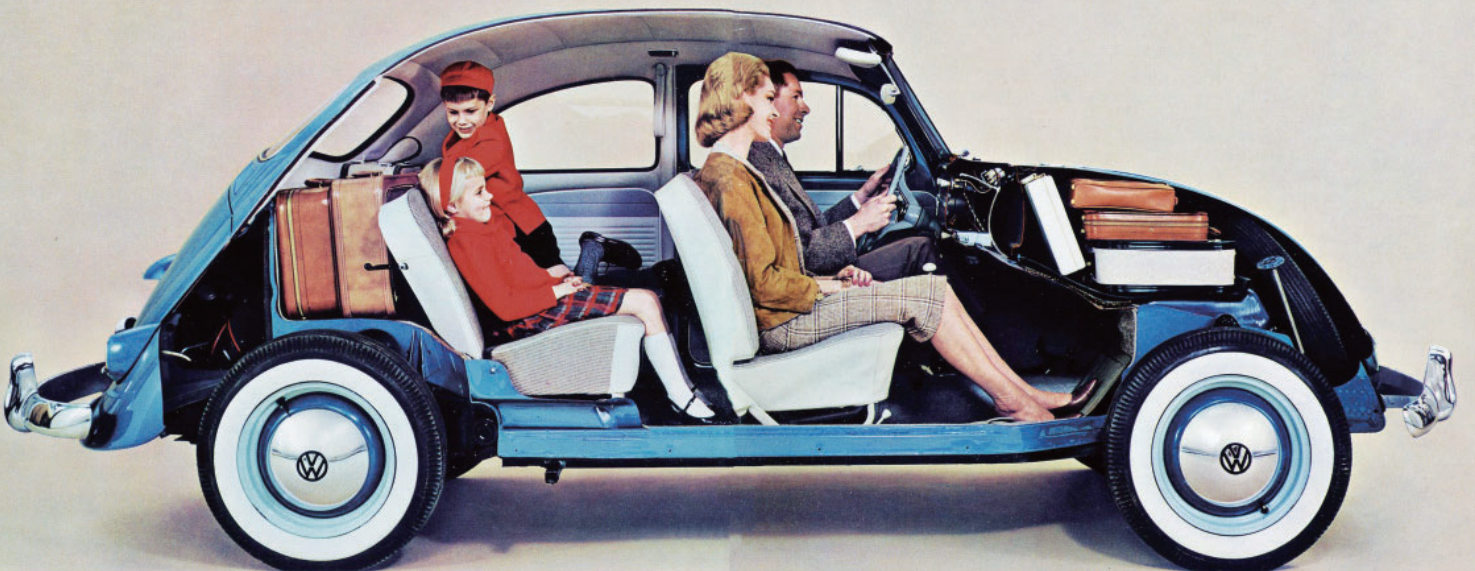
アメリカ勢は欧州製小型車を迎撃するべく1950年代末にコンパクトカーの開発を始めます。コルベア、ファルコン、バリアントなどが1960年から投入されていきました。この動きに対してフォルクスワーゲンアメリカは“LIFE”の1959年8月3日号から5週連続で全米広告を開始します。フォルクスワーゲンセダン(ビートル)の購入層を従来の知識階級に加え、幅広く労働者に至るまで顧客層を拡大することでビッグスリーの動きに挑戦したのです。

ルノーなど他の欧州製小型車は1960年以降販売台数を減少させる中で、フォルクスワーゲンー社のみ拡販を果たし、アメリカ輸入車市場でダントツの存在になっていきます。フォルクスワーゲンセダンはビートル(カブト虫)のニックネームで親し

みをもって呼ばれ、アメリカの人々に受け入れられていきます。

フォルクスワーゲンは良品廉価な小型車を盤石のサービス体制でサポート、ユニークな全米広告も好走し、1960年代には輸入車市場で70%を超えるシェアを獲得す

る年もあり、圧倒的な存在感を創りあげていったのです。しかし、1960年代後半になるとフォルクスワーゲンの良品廉価な小型車の領域で強力なライバルの兆しが現れてきました。日本車がアメリカのユーザーからの支持を着実に伸ばしてきたのです。



“VWアメリカカタログ” 1961



VWアメリカ初の全米広告を5週連続で展開  
“LIFE” 1959/8/3



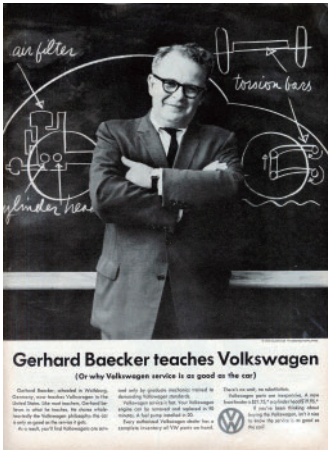
“LIFE” 1959/8/10



“LIFE” 1959/8/17



“LIFE” 1959/8/24



“LIFE” 1959/8/31



“LIFE” 1960/10/3



“LIFE” 1967/10/6



“LIFE” 1968/5/17



“LIFE” 1967/11/10



“LIFE” 1968/5/24



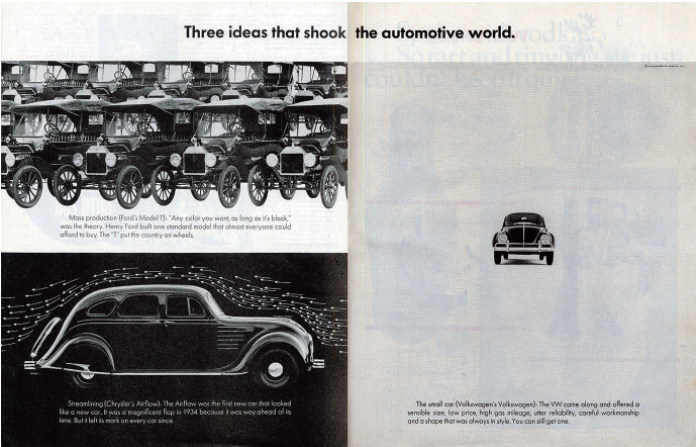
“LIFE” 1967/12/11



“The Saturday Evening Post” 1964/4/18



“The Saturday Evening Post” 1966/11/15



世界一の量販車「T型フォード」、最初の流線型量産モデル「クライスラーエアフロー」、そして「VWビートル」  
“The Saturday Evening Post” 1966/12/3



# The T-Times

## トヨタ博物館 meets AUTOMOBILE COUNCIL

「AUTOMOBILE COUNCIL 2018」8月3日(金)～5日(日) 幕張メッセ

「メーカーやブランドの垣根を越え、クルマを愛するすべての皆さまと共に、ヘリテージを尊び、人とクルマの未来を見据え、日本の自動車文化を育んでいきたい」。トヨタ博物館のこの想いとAUTOMOBILE COUNCILの「日本に自動車文化の新たな

創生を図りたい」という主旨が共鳴することを伝えるため、今回トヨタは「トヨタ博物館 meets AUTOMOBILE COUNCIL」をスローガンに掲げました。

テーマは、「元気!! ニッポン 1960s!」。当館で開催した企画展をベースに、日本経済が

高度成長期にあり、各自動車メーカーから様々な名車が発売された時代のクルマを展示。1964年の「聖火搬送車」の日産セドリックスペシャルや、トヨタを含む7社の当館所蔵のポスターやカタログもあわせて、当時の自動車産業の熱気を表現しました。



## 寄贈車紹介



ホンダ初の4輪自動車であり、日本車初のDOHCエンジン搭載車。エンジン出力は競合他車の約1.5倍の30PSを誇った。

ホンダ T360H[日本・1965]  
岐阜県西加茂郡 有本恵子様



ホンダS800用のAS800E型エンジンをシングルキャブレターで58馬力にチューンしたL800E型エンジンを搭載したライトバン。

ホンダ LM800[日本・1967]  
岐阜県西加茂郡 有本恵子様



軽トラックTN360のメカニズムを流用して開発されたレジャーユースのオープンカー。大胆なスタイルが話題を集めた。

パモス ホンダ[日本・1973]  
岐阜県西加茂郡 有本恵子様



12A型水冷2ローターエンジンを搭載。高い性能とリトラクタブルヘッドライトから、和製スーパーカーとも呼ばれた。

マツダ サバンナRX7[日本・1979]  
兵庫県西宮市 山形和行様



2代目レクサスLSの日本向けモデル。初代に更に磨きをかけた、世界に誇るラグジュアリーカー。

トヨタ セルシオ[日本・1994]  
福岡県福岡市 栗尾城三郎様

## 1942年式KdFワーゲン、常設展示を開始



後に「ビートル」とも呼ばれ、大量生産されたフォルクスワーゲン・タイプ1の原形である、KdFワーゲンの常設展示を開始しました。第二次世界大戦の影響でわずか630台の生産に終わったKdFワーゲンの希少な現存車両です。(VW社からの寄贈車)

## トヨタ博物館の中に新たな「館」

現在進めております別館2Fの改修工事は、単なる展示替えではありません。この30年間の学芸収集活動やご寄贈品などの集積である約15000点の史料を一点一点丁寧に吟味すると共に、新たな展示体系を構築するという膨大な作業を経て、新たな博物館を設立するのに匹敵する事業とも言えます。

私がよく「クルマは時代を呼吸しながら発展してきた」という言い方を使わせていただいておりますが、今回の新展示は、まさに時代を呼吸してきたクルマにまつわる産物である文化の変遷を、6000点に及ぶ展示物で一瞥していただくというものです。

テーマは「移動は文化」。実車が無いのにクルマを感じる“クルマ文化資料館”(仮称)、来春の開館にご期待ください。

トヨタ博物館館長  
布垣直昭





