

夢のクルマ大集合

ー親子三世代のみた夢のクルマー



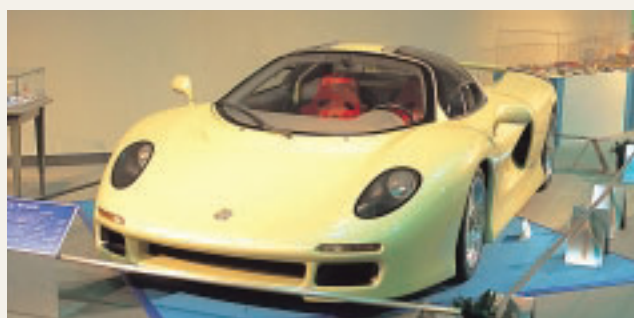
10月3日から11月26日まで、本館2階 特別展示室で特別展「夢のクルマ大集合 ー親子三世代のみた夢のクルマー」を開催しました。20世紀は、“人が車に恋をした時代”といわれ、同時に自動車を手に入れた時代でもありました。親子三世代それぞれが子どもの頃に憧れた“夢のクルマ”がありました。そんな“夢のクルマ”を実車や玩具・絵本等で展示し、かつての夢を振り返っていただきました。

★ お父さんが子どもの頃の夢のクルマ



童夢一零（1978・日本）【㈱童夢より借用】

1978年のジュネーブショーで発表。70年代半ばに突如として巻き起こった“スーパーカー・ブーム”の最中に、レーシングカーのフィーリング、手応え、スタイリングを備えたスポーツカーとして登場。まさに当時の子どもたちの“夢のクルマ”でした。



ジオット・キャスピタ（1989-90・日本）【㈱ワコールより借用】

服飾メーカーの紳士向けニューブランドのイメージコアとして製作。水冷V型10気筒エンジンを搭載したこのモデルは、外観こそ一般的なスポーツカーのイメージを大切にしていますが、シャシーに関しては純然たるレーシングカーとして設計された“スーパースポーツカー”でした。



トヨタ 2000GT・ボンドカー（1966・日本）

1965年の第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。展示車は、当時、人気絶頂だった007シリーズの映画「007は二度死ぬ」で主人公ジェームス・ボンドが乗る“ボンドカー”として使われたものと同タイプです。



★おじいさんが子どもの頃の夢のクルマ



大正から昭和にかけての日本では、クルマはタクシーやバスを指し、公共物のように思われていました。戦後、進駐軍がクルマを乗りこなす風景に人々は目をみはりました。まだまだカーライフは遠い夢でした…。



ゆめの国のりもの双六

少年未来旅行双六

★ぼくたちの夢のクルマ



1/1 ガンプラスター XTO (1997・日本) 【鈴鹿サーキットより借用】

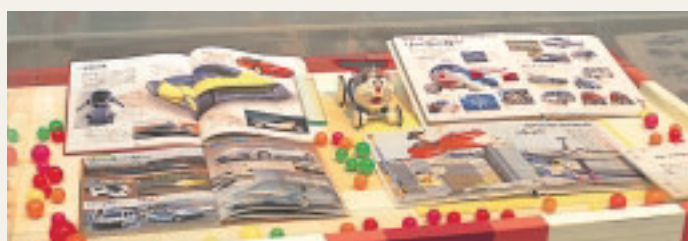
1982年に登場したミニ四駆は、組み立ての手軽さとグレードアップ・パーツによる改造が自在の面白さによって子どもたちの人気を集め、'90年代半ばには“ミニ四駆ブーム”を巻き起こしました。この車は、通常1/32で架空設定されているミニ四駆の強力なマシン「ガンプラスターXTO」を、実車サイズに再現するという世界初の試みとして製作。高速走行も可能であり、鈴鹿サーキットで行われた様々なレースのオフィシャルマシンとして子どもたちの夢を乗せて走りました。



《ドリームキッズ・シリーズ》 【本田技研工業㈱より借用】

ドリームキッズ・ドキット ドリームキッズ・ワクッちょ

1997年の第32回東京モーターショーに参考出展。積み木感覚で様々なスタイルが楽しめる電動の子ども用ビークル。スモールモーター搭載のメインブロックに専用パーツを装着すれば、二輪車の“ドキット”にも四輪車の“ワクッちょ”にも変身可能で、親子で楽しむ夢あふれるキッズマシンでした。



★参加コーナー

● 夢のクルマ図書館



何十年も読み継がれているベストセラーを中心に絵本を設置しました。

絵本やミニカーに熱中してその場を動かない子どもたち。本を通して、親子の会話がうまれ、和やかな図書室でした。



● かいてみよう夢のクルマ



● こんなクルマにのってみたい



来館者の方々に「のってみたい夢のクルマ」と「クルマでいきたいところ」をかいていただきました。空とぶクルマや海にもぐるクルマ、宇宙にいきたいなど、約4,000人のアイデアでボードが埋まりました。



「クルマでいきたいところはどこですか？」(一例をご紹介します)

- ・夢の中(夢の国)
- ・虹のむこう
- ・空、雲の上
- ・海の中、海の上、竜宮城
- ・宇宙、月、惑星、太陽
- ・過去、未来、異次元
- ・自然の中(山、海、湖、高原)
- ・お花がいっぱいのふわふわな世界
- ・お菓子の国
- ・星がみえる場所
- ・温泉
- ・日本全国、外国、世界中
- ・F1サーキット
- ・ディズニーランド、動物園
- ・おじいちゃん・おばあちゃんの家



● みんなでむすぼうカラフルカー



虹をわたるクルマにカラフルなりボンをむすんできました。来館者の方々がむすんだ1本1本のりボンがカラフルなクルマに変身していき、夢や未来に向かって走っていくような様子でした。

レストラン(ランチョンマット)



期間中、レストランでは、上記の特製ランチョンマットをご用意いたしました。

抽選でご希望の方10名に差し上げます。P.15のTAMクイズと同じ要領で「ランチョンマット希望」とご記入のうえ、ご応募ください。

わくわくウィークエンド2000

10月7日～11月5日まで、秋のイベント「わくわくウィークエンド2000」を開催。「クラシックカー試乗会」「夢のクルマをつくろう」「TAMクイズ」「フォトサービス・コーナー」を行いました。

試乗会を楽しみにして期間中に何度も足を運ばれた方や、お子さんよりも熱心に工作されていたお父さんお母さんなど、多くの方々に楽しんでいただき、大変好評でした。

夢のクルマをつくろう（工作教室）



クラシックカー試乗会



TAMクイズ



フォトサービス・コーナー



企画展

「カー・オブ・ザ・センチュリー」

～選ばれたクルマたち～

12月5日(火)～2001年1月21日(日)まで、本館2階特別展示室で企画展「カー・オブ・ザ・センチュリー～選ばれたクルマたち～」を開催しています。「自動車の世紀」であった20世紀を回顧する意味で、世界32カ国、約130名の自動車専門家たちによって

選ばれた「カー・オブ・ザ・センチュリー（世紀のクルマ）」のベスト1位に選ばれたフォード・モデルTをはじめ、ベスト5までのクルマを一堂に集め展示しています。

1位



フォード・モデルT
(1908-1927 アメリカ)
得点 742点

《展示車》
フォード・モデルT・ツーリング
(1913 イギリス製)

ミニ
(1959-2000 イギリス)
得点 617点

2位



《展示車》
モーリス・ミニ・マイナー
(1959)

3位



シトロエンDS19
(1955-1965 フランス)
得点 567点

《展示車》
シトロエンDS19 (1958)



会場風景

「カー・オブ・ザ・センチュリー」とは

ヨーロッパの非営利団体「Global Automotive Election Foundation」の主催による世界32カ国、約130名の自動車ジャーナリストの審査員の投票で“世紀のクルマ”(Car of the Century) 1台を選出しようという企画。対象は、この100年間に量産され、モータリゼーションや文明、社会の進歩に大きく貢献した乗用車で、レーシングカー、プロトタイプ車以外から選ばれました。

1996年のジュネーブ・ショーで発表されたこの計画に対して、当初のエントリーは716台にも上ったといわれています。

1999年12月18日、アメリカのラスベガスのホテルで行われた最終投票には、フォード・モデルT、ミニ、フォルクスワーゲン、シトロエンDS、そしてボルシェ911の5台がノミネートされ、最終的にはフォード・モデルTが742点を獲得し、2位以下に大差をつけ“世紀のクルマ”の栄冠を手にしたのです。

Back

Next

NISSAN 70 PHAETON

ニッサン 70 型 フェートン 1938年 (昭和13)

●長×幅×高:4750×1720×1750mm ●軸距:2794mm ●エンジン:水冷直列6気筒SV 3670cm³ 85hp{62.5kW}/3400min⁻¹



NISSAN 70 PHAETON

ニッサン70型フェートン 1938年(昭和13)

山田 耕二

現 在、フランスのルノーと提携関係にある日産自動車の歴史を振り返ると興味深いものがあります。

第二次世界大戦後、国産自動車産業の短期育成を意図して海外メーカーとの技術提携が奨励されたとき、日産はイギリスのオースチン社と提携しました。そして1953年（昭和28）から同社のA40サマーセットの組み立てを開始し、2年後には新型のA50ケンブリッジに切り換えられましたが、1957年（昭和32）にはすべての部品の国産化を達成しました。オースチン社との提携で加えられた設計・生産技術は初代ダットサンプルード（1959）に活かされ、また初代ニッサンセドリック（1960）の誕生へとつながりました。

さらに日産自動車発足当時にさかのぼると、ニッサンという車名で最初に登場した自動車はアメリカのグラハム・ページ自動車会社から生産設備ごと買い取られて生産されたものであったことがわかります。今回ご紹介するニッサン70型フェートンがそのクルマです。車両の紹介をする前に当時の自動車事情を見てみたいと思います。

1923年（大正12）の関東大震災後、フォード（1925）とGM（1927）は相次いで日本に組立工場をつくり、驚異的にその売り上げを伸ばしていきました。両社の年間生産能力はフォードが2万台、シボレーが1.6万台で、日本の保有台数が1930年

（昭和5）当時でさえ約5万台だったことを考えると大変な規模であったことがわかります。またたく間に日本の市場を独占したフォード、シボレーの多くはタクシーとして使用されました。そのために、当時の乗用車は一般の人には公共の乗物として認識されるほどでした。タクシー以外では官公庁や、会社、軍部などで職業運転手が運転する形で使われました。個人で所有できたのはダットサンのような小型車が主で、それは一部の裕福な人しか買うことはできませんでした。

フ ォード、シボレーが我が物顔で日本の路上を走りまわっていた1936年（昭和11）7月に自動車製造事業法が施行されました。これはフォード、シボレー、クライスラー（1930年から横浜で組み立て開始）の日本での生産活動を制限し、それらに代わる国産自動車を育成する目的で制定された法律でした。軍事体制化を押し進めていた陸軍省は国防上の理由から、戦時に軍用に徴用できるフォード、シボレークラスの軍用1トン積みトラックの国産化が急務であると判断したことがその背景にありました。そして日産自動車と豊田自動織機製作所（その自動車部が今日のトヨタ自動車となる）が自動車製造事業法の許可会社として指定されました。トヨタの場合、ちょうど国産自動車工業の早期確立を目指していた豊田喜

一郎がフォード、シボレーに代わる同クラスの車の開発を進めていたときでした。一方、小型自動車ダットサンの大量生産を開始したばかりの日産自動車初代社長の鮎川義介の当初目標も喜一郎と同様でした。日産自動車の50年史には以下のように書かれています。

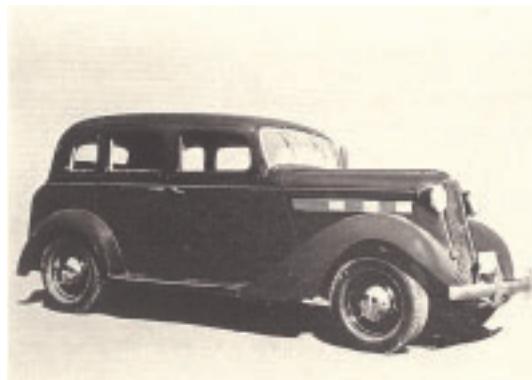
「鮎川社長の構想は、第1段階で小型車とフォード、シボレー車の部品を大量生産する、(中略)、そのうえで第2段階として、フォード、シボレー両車種に対抗しうる大型車の量産化を果たそうという遠大な計画であった。第1段階のダットサン車が軌道に乗ったこの時期、ようやく念願の新車開発に取り組む決意を固めたのである。」

そして日産が選んだ道は既存の車種の設計図とその製造設備一式を買収することでした。折よくその頃アメリカではグラハム・ページ社が新車開発にまとまった資金を必要としており、処分可能な旧型車種の遊休設備をもてあましていました。お互いのメリットが一致した日産とグラハム・ページ社の交渉は順調に運び、1936年（昭和11）4月に契約の調印がなされました。

日産はグラハム・ページ社から人的な支援も受けながら1937年（昭和12）3月にニッサン車の生産を開始しました。車種としては5（7）人乗りセダンとフェートン（70型）、トラック（80型）、バス



ニッサン70型フェートン



ニッサン70型セダン

(90型)。さらにバスおよびトラック用シャーシで、エンジンはすべて同じものを搭載していました。同年5月には東京で発表会が行われ、3日間で5万人もの見学者を集めるほどの人気を呼んだとのこと。発売は6月からで、標準型セダンが4000円でした。

さて、いよいよニッサン70型フェートンの紹介です。

ニッサン70型は1937年型グラハムクルセーダーというモデルがベースになっており、それに1935年型までで打ち切れ

独自に造ったものです。70型フェートンのボディで70型セダンと共通のものはフロントボディと前後フェンダー、ランニングボードだけで、ウインドシールド、折り畳み式幌、ドア、リアボディ等は専用に造られています。前席の後ろには2脚の格納式の補助イスがあり、これを使うと7名が乗車できます。トヨタ博物館のニッサン70型フェートンは、陸軍向けの仕様としてあります。これが当時のフェートンの典型的な使われ方のひとつでした。

ニッサン70型は1937年（昭和12）から1943年（昭和18）までの間に約5500台が

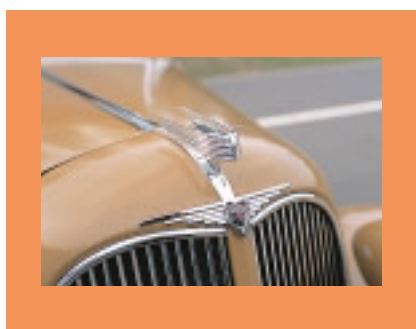
れは乗用車の主流がセダンになったことから、オープンタイプでも耐候性にすぐれたコンバーチブルが求められた結果といえます。日本ではフェートンにサイドカーテンを付けて風雨をしのいでいましたが、セダンの快適性には及ぶべくもなく、またコンバーチブルの登場もあってフェートンは退くしかなかったようです。ニッサン70型フェートンも長くは造られなかったものと推測されます。

ニッサン70型に関連して特筆すべき点のひとつはそのエンジンの活用期間です。細かな改良が加えられながら1954年（昭和29）までは基本的な変更はなされずに使われ、その後排気量拡大、さらにシリンダヘッドのOHV化がなされましたが、シリンダブロックは70型用のものが流用されました。そして1986年まで、50年間もの長い間、主に商用車用のエンジンとして活躍し、これまでのニッサンエンジンの中では最長の寿命を誇っています。

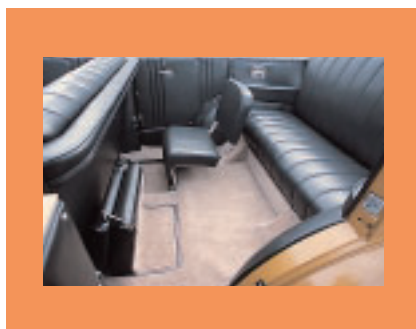
（当博物館にはニッサンオースチンA50 ケンブリッジと初代ニッサンセドリックも常設展示されています）

【参考文献】

- ・日産自動車30年史、50年史
- ・日産技報 第46号
- ・日本自動車工業史稿（3）
- ・THE SUPER CHARGER Vol.29-1、2、3（GRAHAM OWNERS CLUB 会報）



ていた直列6気筒3670ccエンジンが搭載されました。右ハンドル仕様はオーストラリア向けがあったために、ニッサン用に新たに設計する必要はありませんでした。4ドアセダンボディは細部を除きグラハムそのものでしたが、ドアガラスのないオープンタイプであるフェートンボディはグラハムのラインアップにはなかったため、国内での必要性により日産が



生産されましたが、その中でフェートンが何台だったかは不明です。ちなみにトヨタAB型フェートンの場合は、初期の2年間に350台余りが造られただけで（セダンは6年間で1400台強）。アメリカにおけるオープンタイプの乗用車は、1932年頃から1938年にかけてフェートンは姿を消し、代わりにドアガラスの付いたコンバーチブルが登場していました。こ



ニッサン80型トラック



ニッサン90型バス

「クルマひとすじに」



レーシング・ドライバー

高木虎之介さん



車 を意識したのは物心が付いた頃で、父親をはじめ、周りがみんなレースをやったものですから、自然にクルマやレースに興味を持ちました。幼稚園のまだまともにしゃべれない頃の思い出というと、レースやクルマの思い出しかないんです。クルマというと、普通のクルマよりレーシングカーのイメージですね。その頃に父親に連れられてレースを見に行ったら、関谷正徳さんや星野一義さんがいて、みんな地元が静岡で父親の友人でした。あんまりはっきりとは憶えてないんですけど、富士スピードウェイだったと思います。父親が根っからのクルマ好きでしたから、その頃から僕もクルマが大好きでした。免許を取る前は見てるだけでしたが、遊ぶのはクルマのミニカーとかプラモデルとか、ラジコンをやったり、クルマ関係のものしか興味なかったですね。ミニチュアカーもずいぶん集めました。静岡はレーサーも多いし、ミニチュアモデルのメーカーも多い、クルマ好きの土地柄かも知れません。

免 許を取って初めて乗った普通のクルマは、カローラ・レビン(AE101)かな。クルマが好きだから、自分が乗ったものは全部記憶に残ってます。今までに10台くらい乗りました。最初の3、4台ぐらいはスポーツカーが続きました。20歳ちょっと位までは、スーブラとかRX7とかそういうマニュアルのスポーツカーに乗ってたんです。クルマをを買うのが趣味だし、クルマにしか金を掛けません。最近はだんだんオートマチックの乗りやすいクルマになってきました。

2、3年前に買ったオデッセイなんか今でも持っています。僕の場合は、自分の好きなように何でも改造してしまうんです。今までに改造しなかったクルマはないですね。ホイールを換えたり、車高を落したり、バンパー

を換えたり…全部自分でやります。来年はセルシオを買おうかと思ってますが…(笑)

クルマの最大の魅力はやっぱり、エンジンというか、走るということ、操作する、運転する楽しさでしょうね。電車等にはほとんど乗りません。やはり自分で運転しないと面白くありませんし、タクシー等に乗ると不安ですね(笑)。何というのか、イメージが違ってますね。もっと、ここでブレーキ踏んでくれよと思って踏んでくれないとか。

東京・鈴鹿間くらいはノンストップで走ります。3、4時間ぐらいの連続運転は全然、気にならない。いいペースで走れたら、どこまでも走れる。とにかく気持ちいい移動には、やっぱりオートマチックのような楽なクルマがいい。いつもレーシングカーに乗ってますから、普段までごつごつしたクルマにはあんまり乗りたくないですね(笑)。

ヨーロッパ車にも乗ってますけれど、ヨーロッパはフランスのようにスピードが出せるところが多く、道路事情に合わせて足回り系が固くなっていて、スピードを出しても安全なんです。日本車の方がもうちょっと市街地向きですね。僕は基本的にはヨーロッパ車の方が好きです。

や っぱり、レースが好きだから、とにかく速く走ることを考えています。しかも、一番速くなければならないし。レース前に緊張して、どきどきすることはあるけれど、それをやっていかないといけないので…。レースの楽しさは、やはり、速く走ることでですね。一周をいかに速く走るか、いかにコーナーを速く回るか。直線は誰でも全開で行ける。勝負を決める一番のポイントは、一周を速く回って来ること、それにはコーナーをいかに速く回るかですね。ブレーキのタイ

ミングもあるし、アクセルを踏む量もあるし…。クルマは毎年、毎年、進化して行くから、それが楽しみですね。

サーキットの好き嫌いはありますが、クルマの調子次第ですね。好きなコースもクルマが決まらないとだめです。今年のフォーミュラ・ニッポンは調子がよくて、どのサーキットもよかったんですけど。

海 外のレーサーと比較して日本のレーサーは、今はもうだいぶよくなってますけれど、5年位前までは、やはり、かなり差があったと思います。彼らはクルマに若い頃から乗れるんで、レースも早くから始められます。日本では18歳にならないと出られない、そういうのが違うのかなと思います。レーシングカートも日本は12歳からしか乗れないんですけど、むこうでは9歳から乗れる。若いんですね。その差が出るのかなと。日本でも18歳から始めるのと、12歳からカートをやって、18歳で免許取って、いっしょにレースに出るのとでは全然違いますよね。他のスポーツと同様に、レースも出来るだけ早くから始めた方がよいと思いますよ。

今の17歳前後の若い人たちに何か伝えたいとしたら、とにかく好きなことをやらないとだめということでしょうね、野球でもサッカーでも…。たまたま僕はレースだった、クルマだったんです。今、レーシングドライバーを目指している人は結構多いですよ。

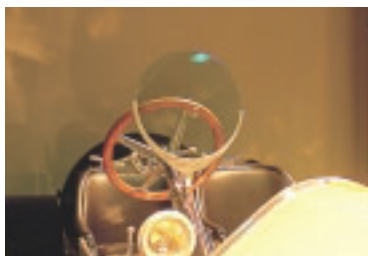
(談)

高木虎之介 (たかぎ・とらのすけ)
レーシングドライバー。1974年静岡生まれ。レーサーだった父の影響を受け、12歳からカートレースを始める。90年に全日本カート選手権A2クラスチャンピオン獲得。92年運転免許取得と同時にフォーミュラ・トヨタに参戦、2勝。93年F3にステップアップ。94年F3000の3戦にスポット参戦、すべてトップテンに入る。95年F3000シリーズ2位。98、99年F1参戦、最高位7位。2000年フォーミュラ・ニッポンで10戦中8勝、チャンピオンを獲得。

ウインドシールド (その3)

今回はトヨタ博物館に展示されているクルマのウインドシールドの変わり種を紹介し、そのあとで安全ガラスについて触れます。

山田耕二



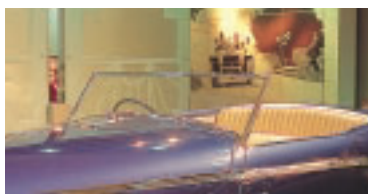
①必要最小限のレーシングスクリーン
スタッツベアキャット (1914 アメリカ)



②ストーンガードとレーシングスクリーンの組み合わせ
ベントレー4 1/2リットル (1930 イギリス)



③可倒式ウインドシールド
SSジャガー100 (1937 イギリス)



④昇降式ウインドシールド
ドラージュタイプD8-120 (1939 フランス)

それを見た誰もが「変わってる！」とか「面白いのかたち！」と声をあげるのにはスタッツベアキャットのうちわ形ウインドシールドです。スタッツはアメリカで1910年代半ばにインディアナポリスレースを中心にレースで大活躍したスポーツカーです【①】。レース出場を意図したスポーツカーは、1930年頃までスタッツのようにたいへん小さなガラス面積の“レーシングスクリーン”を装備していました。なかには一般的なウインドシールドとレーシングスクリーンの両方を備えたクルマもありました。

これはレースに出るときに通常のウインドシールドを前方へ倒せるようにしたものでした。1920年代後半にルマン24時間レースで5勝という偉業を成し遂げたベントレーと同型の展示車にはウインドシールドの代わりに小石などの飛来物から身を守る目の細かい金網製のシールドが付いています【②】。なお、1930年代までのスポーツカーはほぼ例外なく前方へ水平に倒せるウインドシールドを備えていました【③】。

見ただけではわからない仕掛けのあるウインドシールドを持つのはドラージュです。それは昇降式になっており、写真のようにウインドシールドを下げることができます【④】。

2列シートのオープンカーでは後部座席用のウインドシールドを設けた車種があり、展示車の中にもデューセンバークとバックカードトゥエルヴなどがあります。前者はデュアルカウルとも呼ばれるもので後席も前席と同様の雰囲気味わえるようにデザインされています【⑤】。

なお、変わり種ではありませんが、曲面ガラスが一般化する前のセダンの平面ガラスは、新鮮な空気を直接室内に取り入れられるように下部を外側へ開けられるタイプが多く見られました【⑥】。

現在自動車のガラスには、割れにくい、また、割れてもその切り口で怪我をすることが少ない特性の安全ガラスが使われています。しかし、初期の自動車用ガラスは一般の板ガラスと同じだったために、事故が起きると割れたガラスでけがをしたり、命を落とすケースさえありました。そこで安全なガラスとしてまず登場したのは合わせガラスでした。それはセルロイドを2枚の板ガラスではさんだもので、衝撃を受けても破片が飛び散らないという特徴があり、1910年にフランスで実用化されました。

もうひとつの安全ガラスである強化ガラスもフランスで1931年に実用化されました。これは表面強化処理をすることにより強度を増すと同時に割れた

ときに破片が丸みのある小断片となることで安全性を高めています。合わせガラスとの違いは、衝撃を受けたときに全面にひび割れを生じることです。

安全基準としてフロントに合わせガラスの使用が義務づけられたのはアメリカが1967年、日本は1987年でした。日本ではマツダが1950年に発売した三輪トラックから合わせガラスを使い始めたことが特筆されます【⑦】。日本では合わせガラスが義務づけられるまではほとんどの車種が強化ガラスを使用していました。なおフロント以外のガラスは一部の高級車などを除き現在でも強化ガラスです。

銃弾から乗客を守る防弾ガラスは数枚の強化ガラスで樹脂膜をはさんだ12.7mmの厚みのものが一般的ですが、ルーズヴェルト大統領専用車のバックカードトゥエルヴには厚さ約3cmの防弾ガラスが使用されています【⑧】。



⑤後席用ウインドシールドを持つデュアルカウル
デューセンバークモデルJ (1929 アメリカ)



⑥開閉式ウインドシールド (左側を開けた状態)
デザートエアフーシリーズSE (1934 アメリカ)



⑦マツダは軽自動車にも
合わせガラスを採用
マツダR360クーペ
(1960 日本)



⑧厚さ約3cmの防弾ガラスを装備したルーズヴェルト
大統領専用車
バックカードトゥエルヴ (1939 アメリカ)

3Cブーム

カー、クーラー、カラーテレビが普及した高度経済成長の時代
(1960年～1965年)

西川 稔

1. はじめに

シドニーオリンピックの興奮がまださめやらぬ昨今ですが、1964年（昭和39）10月10日、午前10時、第18回オリンピック東京大会の開会式は、小学校6年生だった私に鮮烈な印象を与えました。カラーテレビから流れる映像は、まさに「色の氾濫」でした。ぬけるような青空、色とりどりの旗が揺れ、7万人の観衆でふくれ上がった国立競技場、参加94カ国の選手団がそれぞれの国旗を先頭に次々と入場する開会式。日本選手団357人は、白いスカート、白いズボン（今風にいうなら「パンツ」）に赤のブレザーで、堂々たる行進ぶりでした。私の小学校では、その後しばらくの間、「入場行進ごっこ」が流行ったものでした。

2. 「3Cの時代」

この頃のわが国は、池田内閣の所得倍増計画のもと、高度経済成長に向かって邁進していました。昭和30年代のはじめに「三種の神器」と言われた電気洗濯機、電気冷蔵庫、白黒テレビは、各家庭の台所や茶の間では、すでに当り前の存在となっていました。そして、次に人々の消費生活の目標となったのが、いわゆる3C〔カー、クーラー、カラーテレビ〕だったのです。時あたかも、戦後のベビーブーム世代が、大学や実社会へと巣立っていった時期でした。

〔3Cゾーン〕の概要をパネルでみていきましょう。



「わが家にも、マイカー

身近になってきた自動車」

『東京オリンピックを契機にカラーテレビがいきなり普及しました。ゆとりはマンガやオモチャのブームなど、子どもたちの世界にも及びます。モーターショーの開催やテレビコマーシャルなどを通じて、自動車への関心が高まり、「マイカー」を持つことが人々の目標になりました。このころ軽自動車や大衆車が続々と登場してきました』

このようにマイカー時代が徐々に迫ってきたことを表現しています。名神高速道路が一部開通したのは、昭和39年のこと。まだ、このころの主役はバスやトラックなど「働くクルマ」が主役でした。しかし、昭和41年になるとダットサン サニー、トヨタ カローラなど大衆車が続々と発売され、日本のモータリゼーションは俄然、本格化の様相を呈してきました。

もう少し詳しく自動車をはじめとして、3Cの普及の様子をみていきましょう。

まず、乗用車の保有台数ですが、

| | |
|-------|------------|
| 昭和25年 | 48,309台 |
| 昭和35年 | 440,417台 |
| 昭和40年 | 1,877,912台 |

このように保有台数が飛躍的に伸びていきました。

一方、カラーテレビは昭和41年だけで、それまでの生産台数の5倍に迫る約50万台を記録。また、クーラーの生産・販売台数も生活水準の向上に伴って飛躍的に伸びました。

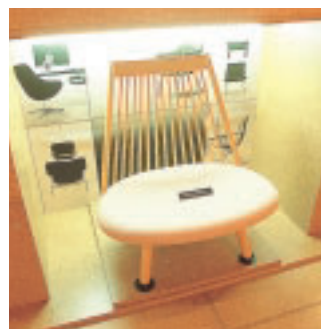
3. 「3Cゾーン」の展示物

3Cゾーン「レコード・電気店」の展示物を紹介しましょう。まず、手前に9台のテレビモニターが当時の映像を流しています。残念ながらカラー映像ではありませんが、「モンキーダンス大流行」「ザ・ビートルズ来日」「みゆき族大流行」の3本が流れています。

このなかでザ・ビートルズの来日は昭和41年6月30日のこと。映像ではコンサート会場の日本武道館に向かう大勢の若者たちが映し出されています。当時の熱気が伝わってくる映像です。

クーラーはサンヨー製とローヤル製の2台を展示しています。実はこのクーラーは、なかなかよいものが見つからず、最後の最後まで気をもんだ展示物のひとつでした。このほかクラシック、ジャズなどのLPレコード112点、およびレコードプレーヤー、ステレオなども合わせて展示しています。

なお、ステレオの前には当時、最先端デザインとして注目を集めた天童木工製スポークチェアを展示しています。ゆったりと素敵なイスに腰掛けて、ステレオから流れてくる音楽を楽しむ。そんなイメージです。奥まった場所にありますが、ぜひ発見してみてください。



第44号に引き続き、明治の日本の自動車事情に関連する記事を紹介いたします。

明治の日本に輸入された車 (2)

鈴木 忠道

3 ナイアガラ蒸気自動車

第44号では1902年(明治35)に日本へ輸入された事が確認されているオリント、ロコモビルについて紹介いたしました。これらの2台の車については、「日本自動車工業史稿(1)」(自動車工業会1965年 以下「史稿」と略す)でも、年代の誤りはあるにしろ、その存在が認められていた車です。今回は、これらの2台よりも早く日本へ輸入されていたナイアガラ蒸気自動車について紹介いたします。同車の存在については、「史稿」で次の様に否定的な見解が示されており、その存在がなかなか確認されてきませんでした。

ブルール兄弟商会(Bruhl Freres)は、横浜山下町22番と神戸京町24番地に同名の店舗を置き、時計、機械製品、自転車、エンジンなどを扱い、自動車関係としては最初に米国製“Niagara” Steam Automobileを扱ったように掲げている。(中略) これらをブルール兄弟商会が全部扱ったとみるのは危険であり、多くは代理権を得た程度に過ぎず、最初のナイアガラでさえ実際に扱ったのかも疑わしい。

このような「史稿」の見解に対して、自動車史研究家の佐々木烈氏は、その著書「明治の輸入車」(日刊自動車新聞社 1994年)で、次のような物証を掲げて、ナイアガラ蒸気自動車の存在を立証しています。以下、同書より引用し、紹介いたします。

佐々木氏の調査によると、ナイアガラ蒸気自動車の名前が日本の新聞、雑誌誌上に登場するのは1901年(明治34)2月23日発行の外国人名録「The Japan Gazette」で、ブルール兄弟商会の取り扱い品目として“Niagara Steam Automobiles”の記述が見受けられます。その後2月～3月にかけて「The Japan Times」「東京日日新聞」等にて同車の宣伝広告が頻繁に掲載されるようになります。そして、同年3月26日付けの「The Japan Times」では、同車の日本への到着記事が次のように掲載されました。

The Niagara Steam Automobile has now arrived and we shall be pleased to have it examined by all Automobiling. On view in Yokohama at No.22.

(ナイアガラ蒸気自動車がただいま到着。横浜22番地にて公開中。

<抄訳筆者>)

さらに、日本への到着から3カ月後の同年6月20日の「二六新報」では次の様に車両の紹介をしています。

「下図に示すは今回横浜ブルール兄弟商会の手にて輸入せられたる自動車なり、我邦に自動車の輸入は之を以て嚆矢とす、元来原語のオートモビル即ち自動車は欧米に於ても僅かに七八年前の創製に係り今日に至りて卒やく紳士社会に流行を見るに至りし最近の乗物なる中にも今回輸入せられたるものは本年米国紐育州バッファロ市ジョン・アール・カウム氏の製出に係る極めて最近の新形にして其名を“ナイヤガラ”と称す(以下略)」

ブルール商会のアベンハイムは、この記事が掲載された6月20日に横浜～新橋間往復の長距離ドライブを行い、ナイアガラ蒸気自動車を大いに宣伝したようです。なお、当館所蔵の「輪友」創刊号

(1901年(明治34)10月発行、コピーを所蔵)には、このナイアガラ蒸気自動車と思われる写真が掲載されていますが、キャプションは“ヲフトモビル(ガスリン発動ノ自動車)”と記されており、この食い違いについては更なる調査・研究が必要です。



輪友創刊号

ナイアガラ蒸気自動車



さて、輸入前の事前告知から始まって、日本到着の案内、一般公開の告知、そして走行披露までというこれらの一連の記事展開を見ると、ナイアガラ蒸気自動車は、単なるサンプル輸入ではなく、明らかに最初から販売を目的として輸入されたことが判明します。

ここで、「二六新報」の記事で“我邦に自動車の輸入は之を以て嚆矢とす”と報じられたのは、現在のような情報社会ではなかったこの時代ではやむを得ないことだと思います。

これらの新聞、雑誌等に掲載された資料だけで、日本への到着時期を判定するには無理がありますが、埋もれた日本の自動車の前史を発掘し、史実を明らかにする作業は大変意義のあるものであり、今後も当館所蔵の自動車資料の更なる調査・研究を進めていきたいと思っています。

<日本の自動車初渡来以降、日本に到着した車>

- | | |
|-------|---|
| 1898年 | パナール・ルヴァッソール |
| 1900年 | 皇太子への献納車ウッツ |
| 1901年 | ナイアガラ：3月26日付「二六新報」にて日本到着の旨をイラスト入りで紹介 |
| 1902年 | オリント：2月26日付「Japan Weekly Chronicle」で東京～横浜間走行を紹介 |
| | ロコモビル：請願記録より4月にアメリカ汽船アセニアン号で8台輸入を確認 |
| | ジュリエ：11月6日付「神戸又新日報」でニッケル氏購入を紹介 |

TAM INFORMATION



パブリカ コンバーチブル (1963)



フォード エドセル (1958)

企画展「オープンカー」

開催期間：2001年1月30日(火)～4月8日(日)

だれでも一度は乗ってみたいオープンカー。
スポーツカーから大型乗用車まで、いろいろな
オープンカーを当館所蔵車両の中から選び、模
型などと共に展示します。



「トヨタ博物館だより」 がインターネットに

46号から「館だより」がインターネット上でもご
覧いただけます。ソフトはAcrobat Reader 4.0を
インストール下さい。PDF変換により、紙面とほ
ぼ同様の画像となり、より多くの方々にお楽し
みいただけたと思います。

<http://www.toyota.co.jp/Museum/index-j.html>



お正月イベント

- 新春企画イベント
当館所蔵のクラシックカーと撮影した写真
をカレンダーにしてプレゼントします。
期間：2001年1月6日(土)～8日(祝)
- 年末年始の休館のお知らせ
休館：12月25(月)～1月4日(木)
年始は1月5日(金)から開館いたします。



ミュージズ・コーナー展示替え

本館3階ミュージズ・コーナーでは「指南車あれこれ」と題した展示を行っています。
古代中国で発明された指南車は、日本にも伝来し、明治初期まで祭りなどで使われたといわれています。この伝説的な指南車について、それを伝える歴史書や模型などを展示しています。



本館1F休憩コーナー展示替え

10月3日より、ディオン・ピアーズの油絵2点を展示しています。1976年のF1カナダ・グランプリで優勝したジェームズ・ハントのマクラーレンM23・フォードと1978年のルマン24時間耐久レースで念願の初勝利をしたD.ピローニ/J-P. ジョッソー組のルノー・アルピーヌA442Bの迫力あるレース模様が描かれています。



ガイドツアー情報

本館では、毎日2回(10:15～、14:00～)、TAMキャストによるガイドツアー(日・英)を実施。ガソリン自動車誕生から100年間の自動車の歴史を展示に沿ってご案内しています。当時の時代背景やエピソードなどをふまえて、わかりやすくご説明していますので、是非ご参加ください。



1/43模型新発売

館内ミュージアムショップでは、10月から下記2車種の1/43の模型を新発売しました。

- ①トヨペットクラウンRS (EBBRO製)
¥3,400 (税別)、色：黒・紺・グリーン
- ②トヨタセリカ (エポック製)
¥3,800 (税別)、色：スーパーレッドV・シルバーマタリック



レストラン情報

本館レストランでは、10月から、「ミュージアムセットメニュー」(土・日のみ)をご用意しております。カレーを基本としたメニューをサラダ・コーヒーがセットで¥1,200(単品は¥1,000)。下記メニューなど、約10品をご用意しています。

- シュリンプドリア カレーソース入り
- 大鰯(白身魚)フライ カレーソースとライス



新館展示、デザイン学会作品集に

新館の展示が日本デザイン学会の「デザイン学研究：2000年度作品集」の第2次審査に合格し、「作品集」に掲載されることになりました。審査委員からは新館の設営理念が優れていること、展示コンセプトの的確さ、展示構成の明解さと印象のよさに対して高い評価が与えられました。この「作品集」は来春に発行されます。



走行披露のお知らせ

当館では、展示車両を含む所蔵車両について、動態保存のための車両整備を実施。この整備に伴う走行確認を毎週水曜日、走行コースにて披露しています。往年車両の走行風景を新館1階カフェラウンジより、是非お楽しみください。
実施時間：毎週水曜日(15分間／回)
午前：11時30分～45分
午後：15時20分～35分



サーブ92A寄贈式



サーブ・オーナーズ・クラブ

日本GMからサーブ92A寄贈

スウェーデン・サーブ社の市販第1号車「サーブ92A」(1951年)が日本GM(株)から当館に寄贈されました。当館の設立趣旨に賛同したサーブ社が自動車文化への貢献を願って、オリジナルコンディションに近い形に修復したものです。今回の寄贈を記念して、11月7日～12月24日まで、同車を新館1Fホールにて展示しています。また、11月3日には当館走行コースに「サーブ・オーナーズ・クラブ」の方々が愛車で集合。「サーブ92A」との写真撮影や情報交換などで楽しんでいらっしゃいました。



豊田市「産業展」でパレード走行

10月28日、「産業展とよた2000まちパワーフェスタ」(豊田市商工会議所等主催)に当館所蔵のトヨタ2000GT他計4台がパレード用に、T型フォード他計2台が展示用として出展。人と産業の融合をテーマにした珍しいクルマのパレードでは、カメラを向ける人や家族連れで賑わい、好評でした。



「アメリカン・ドリームの世界展」への資料貸出し

愛知県美術館にて、11/23～1/28まで「アメリカン・ドリームの世界展」が開催。当館から、フォード・モデルT(1914年)の車両と、1930年代のアメリカの掃除機やラジオ、流線型の模型など全12点の所蔵資料を貸出しました。同展は2/7～3/25まで兵庫県立近代美術館でも巡回展示されます。



表紙イラストレーターから

トヨタ自動車 第1デザイン部 穂積信行さん

今回描かせてもらったのは、現代シトロエン製大型サルーンの先祖に当たる「トラクション・アバン15」という6気筒モデルです。FFによる低重心のキャビンと四隅に配したタイヤによるフォルムは、当時見てもとても格好良いものだったと思います。

読者の声

- 企画展初日に訪れ、岡本三紀夫氏にサインを頂き、娘とともに写真を撮らせて頂きました。
栃木県宇都宮市 白井俊夫さん(50才)
- 双子の息子達はクルマが大好きで、クルマの絵本を毎日楽しんで見えています。
愛知県豊田市 渋谷智美さん(29才)
- 新しいクルマ創りへの道が切りひらかれていく中、古き良き時代のクルマを見ると、“原点”を思い出し、ホッとします。同時に新たなクルマへの夢が広がります。
愛知県藤岡町 亀田恵子さん(30才)
- 熱望していたカタログ復刻版、ついに登場！早速 購入させて頂きました。



鹿児島県鹿児島市 新屋貴史さん(イラストも)

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夢 ②電動ピークル ③四輪車

〈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:1月31日消印有効)正解者の中から抽選で10名の方に2000GTミニカーをプレゼント。

〈送り先〉

〒480-1131
愛知県長久手町
トヨタ博物館クイズ係
〈メールアドレス〉
メールアドレスが変わりました。
XK-kandayori@mail.toyota.co.jp



- 先号の答えは「シボレー・インパラ」でした。

編集後記

昨年9月に「博物館だより」のモデルチェンジをしてから、もう1年が過ぎてしまいました。懸案であったインターネット掲載を今号から開始します。なるべく従来の体裁を維持し、より多くの皆様にトヨタ博物館の情報をお届けしたいと思います。今後ともよろしく願いいたします。どうぞよいお年をお迎え下さい。

(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)