

特別展 タムタムくんの クルマのしくみ探検

Explore What Makes a Car Go

きみはなにを発見できるかな？

期間 2001年4月24日(火)～7月8日(日)

会場 本館2階特別展示室



トヨタ博物館のマスコット
“タムタムくん”

今回の特別展では、クルマのしくみと部品の移り変わりを分かりやすく紹介しています。

部品の模型や実車に、触れたり、操作したり、楽しみながら、クルマのしくみを理解することができます。

■世界で最初のクルマ

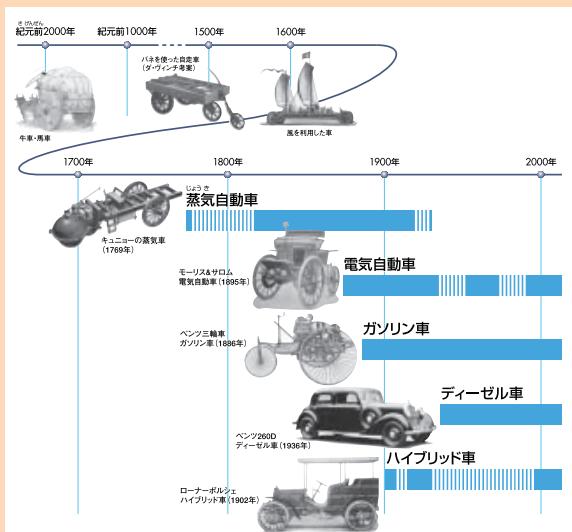


ダ・ヴィンチの自走車（国立科学博物館より借用）

1480年頃、レオナルド・ダ・ヴィンチはバネを動力とするクルマを考えました。これは、そのスケッチをもとにつくられた模型です。

■力を生み出す

ガソリンエンジンやハイブリッド動力のしくみ、始動方法の変遷、スピード記録などを紹介しています。



クルマの動力の移り変わり



ロータリーエンジンの
動くしくみ

キャブレターと
エンジンのカットモデル



スイフト(1905年・英)
のクランク回し

Next

■走る・曲がる・止まる



トランスミッションやデフ、サスペンション、ブレーキの機構やタイヤとホイールの変遷などを紹介しています。



タイヤとホイールの移り変わり



トランスミッションのしくみ



ボディをいつも水平に保つ独特なサスペンション（シトロエン2CV・1953年・仏）



ステアリングの移り変わり

■クルマのからだ



ボディ構造やヘッドライト、警報器の変遷、アクセサリーなどを紹介しています。



ランプの移り変わり



フレーム付ボディの床下（フォードT型・1915年・米）



モノコックボディの床下（トヨタ カリーナ・1970年）



図録

特別展の内容を紹介している図録（B5版、22ページ）を発行しました。
1冊100円でミュージアムショップにて発売中。



ランチョンマット

期間中、レストランでは、特別展の特製ランチョンマットを2種類ご用意しました。
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。



クラウン（神之村・小西車）

日本車初の海外ラリー（2）

—初代トヨペット・クラウンの苦闘—

選手紹介カード
(神之村・小西)第6回豪州
一周ラリー

松本秀夫

第6回豪州ラリーマップ

前回に引き続き、今回は「日本車初の海外ラリー」の、その後の状況を述べます。

1957年（昭和32）のトヨペット・クラウンによる「日本車初の海外ラリー」（第5回 豪州一周ラリー）への参加は、マスコミにも好意的に評価され、翌年の「日本一周読売ラリー」の開催へと発展していきました。

日本でも本格的なラリーを開催して、その優勝者を日本代表として「第6回豪州一周ラリー」に派遣しようという気運が盛り上がってきたのです。



1958年（昭和33）といえば、まだ自家用乗用車の所有はごく一部に限られていた時代です。車の普及を図る意味からも、「日本一周ラリー」は絶好のPR手段でもありました。

主催は読売新聞社、大阪読売新聞社、後援は通産省、外務省、運輸省、通過各都府県が名を連ねました。

このラリーは6月15日から16日間で、東京→青森→富山→福岡→大阪→静岡→東京の約4500キロを走破する一大イベントでした。

4月に参加要領が発表されると、全国から続々と申し込みが殺到し、総数は300チーム以上に上り、選抜試験の結果、50チームに絞り込まれました。

車種別の内訳はクラウン25台、ダットサン10台、コロナ5台、マスター4台の他、ヒルマン、ルノー、オースチン、ブ

リンスなどでした。

選手の出身地別では、東京17、近畿9、中部7、中国四国6、関東5、東北4、九州2チームでした。

また、早稲田、慶應、中央、日本、明治、名古屋工業、立命館、神戸の各大学の自動車クラブも参加してきました。

ルールとしては、スピードを競うではなく、指定区間を指定時間で、いかに遅速なく走るかというもので、もちろん交通規則は遵守しなければなりません。



6月15日午前7時、棄権4チームを除く46チームが2分間隔で、神宮外苑絵画館前の「豪州への道」をスタートしました。数千人の観衆と海上自衛隊音楽隊の吹奏に送られて、一路最初の目的地、白河を目指しました。

東北、北陸、山陰、福岡、山陽、東海道を経由して、7月30日午後4時18分、34台目の最後の車が神宮前に到着して、実走3940キロにわたるわが国最初の画期的なロードレースが幕を閉じました。

合計16の各区間の優勝者には、区間優秀賞と通過都府県知事賞が授与されました。

優勝した東郷行泰・美作子夫妻には、大会優勝杯、通産、運輸、外務大臣杯が贈られた他、「第6回豪州一周ラリー」派遣の栄誉が与えられ、トヨペット・クラウンが提供されることになりました。

おおむね成功裏に終わった「日本一周

ラリー」でしたが、翌年からの開催は、交通事情などの理由で、残念ながら見送りとなってしまいました。

しかし、通産省、運輸省、外務省、警察庁、通過各都府県の全面的な支援協力を得て、審判、隨行車を含め70台もの車が日本を一周した競技は、これ以前以後を通じて、例がありません。

この後、各地でのラリー競技が盛んに行なわれるようになり、自家用車も一般に普及し始めました。



「第6回豪州一周ラリー」は前年ほぼ同時期の8月20日から9月7日にかけて開催されることになりました。

トヨタからは神之村邦夫・小西明組、清水信雄・西本博之組の販売店クルーと読売新聞社派遣の東郷行泰・美作子夫妻がクラウンで出場、トヨタ自販輸出部の守屋経郎がマネージャーとして加わりました。

一方、日産は3月には、ラリーへの参加を決定し、早急に準備に取り掛かりました。日産の狙いはダットサン210型の技術水準をこのラリーで実験し、将来の輸出乗用車の企画の参考にすることでした。

4月末には試験車を完成させ、19日間で日本を6周する走行試験を実施、18000キロを走破したということです。

日産からは片山豊をマネージャーとして、三繩米吉・大家義胤組、難波靖治・奥山一明組が出場することになりました。

8月1日、トヨタ、日産の両クルーは、



スタート



ゴール



優勝した東郷夫妻

Back

Next



トヨタチームの選手たち



羽田から出発する両チーム



ダットサン富士号のゴール（※2）



ダットサン・チームの帰国歓迎会（※2）



ダットサン富士号（難波・奥山車）



クラウン（西本・清水車）

同じカンタス航空機で、オーストラリアに向けて羽田を発ちました。

今回の走行コースは、ゴールは前年と同じメルボルンでしたが、スタート地点がメルボルンからシドニーに変更となり、東部と南西部のコースに変更が加えられて、総距離も10100マイル（約16000キロ）に短縮されました。



8月20日、スタート地点となったシドニーを71台の車が次々と出発していきました。日本車はそれぞれ6、14、18、19、28番目にスタート台を後にしました。

ところが、メルボルンへのコースについてみると、事情は当初の予想とまったく異なっていました。未曾有の豪雨のために、州境一帯はマレー川が氾濫、復旧のために千人以上が動員されるありさまでした。

ラリーコースもしばしば変更を余儀なくされました。

4日目にはトヨタチームの西本・清水組が、水没した道路の穴に突っ込んで転倒していました。彼らは寒風と大雨の中を、前後左右の窓ガラスを失った状態で、次の目的地まで不眠不休で走り続けました。その距離、1900キロ、時間にして30時間を要しました。もはや、リタイアしか道は残されていませんでした。

東郷夫妻は、出発以来、洪水と沼地での悪戦苦闘のために大きな減点を余儀なくされていましたが、8日目にカンガルーと衝突し、戦列から離脱しました。

また、神之村・小西組はラリーの中間点、オーストラリア北部のダーウィンから南下中にクラッチハウジングを岩にぶつけたタイヤアシ、トヨタ勢は総崩れとなっていました。

一方、2台のダットサン「富士号」「桜

号」は、クラウンと同様に、大洪水やカンガルーとの激突など悪戦苦闘の連続ではありました。砂漠地帯の難コースを含む全コースを完走して、9月7日、メルボルンのアルバート・パークにゴールインしました。

「富士号」（難波・奥山組）は完走車34台中25位、1000cc以下のAクラスで優勝、外国賞の3位に入賞しました。「桜号」（三縄・大家組）も完走を果たし、クラス4位となりました。

なお、総合優勝はフォルクスワーゲンで、この困難な状況で減点わずか3点という驚異的な記録でした。

ただ、残念なことに、ダーウィンから南下する舗装路で別のフォルクスワーゲンがクラッシュ、乗員が車外に投げ出されて死亡する事故が発生してしまったのです。

これがもとで、翌年からの「豪州一周ラリー」は中止されることになります。

19日間という競技期間は長すぎたし、ラリー車による野生動物の被害が甚だしく、動物愛護団体からの抗議も大きくなってきたことも中止の一因だったと聞きます。

9月17日に帰国した日産クルーは、羽田で千人の出迎えを受け、百台の車による大パレードが行われました。また、横浜の日産本社から静岡県の吉原工場までをパレードして、吉原市民5千人の盛んな喝采を受けたということです。

ブルーバード1600SSSが「サファリラリー」で初めて総合優勝を獲得したのは、1970年（昭和45）のことです。

「第6回豪州一周ラリー」から、12年の月日が経過していました。

であると、一般にはいわれています。

しかし、その6年も前に、未知の世界に挑戦した先人たちがいたのです。

トヨタのモータースポーツの歴史をまとめたビデオ「限りない夢と感動を求めて」（1997年）のエンディングは、次のように締めくくられています。

第1回日本グランプリ以来、モータースポーツに携わったたくさんの人たちがいる。

クルマが好きで、みんな夢を追いかけた。

止まることを知らない、レースやラリーを愛し、情熱をかけた人々。

多くの人々が「豪州一周ラリー」から始まったトヨタモータースポーツの歴史を走り抜けてきた。

（文中敬称略）

【参考文献】

- ・「モーターエイジ」（1958年10月号）
- ・「モーター・マガジン」（1958年2-12月号）
- ・「モーターファン」（1958年8-12月号）
- ・「The Autocar」（1958年9月19日号）
- ・「オールトヨタ」トヨタ自販（1958.3.7-10.6）
- ・「トヨタ新聞」トヨタ自工（1958.6.2-8.22）
- ・「読売新聞」（1958.4.21-7.2）
- ・「自動車技術」自動車技術会（1958 No.12）
- ・「モータリゼーションとともに」トヨタ自販（1970）
- ・「日産自動車40年の歩み」（1973）
- ・「日産自動車四十年史」（1975）
- ・林弘子編「新神谷傳」ジャーナル・ビップ社（1979）
- ・「世界への歩み -トヨタ自販30年史」（1980）
- ・「日産自動車五十年史」（1985）
- ・ビデオ「トヨタモータースポーツ史 限りない夢と感動を求めて」トヨタ自動車（1997）

【写真提供】

（※1） 読売新聞社

（※2） 日産自動車株

- 「豪州一周ラリー」「日本一周読売ラリー」について、もっと詳しく知りたい方は、「トヨタ博物館紀要」No.6,7（非売品）をご覧ください。お問い合わせは当館紀要係へ。

•ビデオ「限りない夢と感動を求めて」（1時間）は当館ミュージアムショップで販売中。詳細は0561-63-5161へ。



1963年（昭和38）の第1回日本グランプリが日本のモータースポーツの幕開け

[Back](#)

[Next](#)

いすゞ117クーペ

1970年(昭和45)

- 長×幅×高：4280×1600×1320mm
- 軸距離：2500mm
- エンジン：水冷直列4気筒DOHC 1584cm³ 120ps (89kW) /6400min⁻¹



いすゞ117クーペ

1970年(昭和45) クルマへの夢と期待に、次々と咲き競つた花たち

杉浦 孝彦

撮影当日、朝からの雨は上がり、久しぶりに屋外に出たアイボリー色の車体に生気が蘇ったようにみえた。

今回は、その美しい外観と並外れた高速性能で声望が高かった「いすゞ117クーペ」を紹介します。

1966年(昭和41)、ジュネーブ・ショーで、「ギアーいすゞ117スポーツ」としてデビューしました。117という数字は開発番号で、デザインはカロッツェリア・ギア社が担当しました。

カロッツェリアとは、昔は高級な馬車等の車体部分を製造し、現在では自動車の車体を専門に、少量生産や特別注文による製作を行う工房です。

スタイリングに対する評価はイタリアでもきわめて高く、ショーに登場するや、すぐにミニチュアカーが現れることでもわかります。乗用車販売のイメージアップに117クーペは是非必要と考えられ、生産化するため、いすゞ、ギア社それぞれの作業は前向きに進められました。

その年のイタリアの権威ある自動車デザイナー大賞を得たことも追い風になり、同年10月、第13回東京モーターショーで2台のプロトタイプ「117スポーツ」と「117セダン」が出品されました。(117セダンは、後のいすゞフローリアンと同じくギア社の作品)



いすゞ117スポーツのスケッチ



いすゞフローリアン

1968年10月に、その名前も「いすゞ117クーペ」として発表された後同年12月発売され、いくつかの変更を受けつつも基本的な姿は変わらないまま、1981年(昭和56)、新型車ピアッソに代わるまでの13年間にわたって生産され続けました。

生産台数は当初、30台/月程度でしたが、1973年(昭和48)に量産化を図るためのマイナー・チェンジがされ、1000台/月の生産となりました。

いすゞ117クーペが生まれた時代

昭和元禄ということばが流行した頃、1967年(昭和42)から68年にかけて、日本は史上空前の好況(いざなぎ景気)に湧きました。自動車の増加率は驚異的であり、そこには公害問題のかけりも現れはじめましたが、それはまだ人々の心をふさぐほどではありませんでした。

自動車ということばが新鮮で快く響き、そして憧れにあふれていた時代、それが1960年代でした。その10年間には、意欲的なデザインや、素晴らしい性能・仕上げのクルマが何種類か登場しています。

少量生産ながら華麗なデザインとDOHCエンジンによる本格的スポーツクーペとなったトヨタ2000GT(1967年)、レースの体験を市販車に注入し同じく超高速を売りものにしたスカイライン2000GT(1968年)、おもにアメリカ市場を狙ったスポーツカーのフェアレディZ(1969年)、そしていすゞ117クーペ(1968年)、といった本格的スポーツ車種のグループです。

117クーペは、DOHC1.6リッターG161W型直列4気筒エンジン、ツイン・チョーク・ソレックスを2基備える(2年後にボッシュの電子燃料噴射を加える)。120PS/6400rpmを出力。1050kgのボディで最高時速200kmを出し、当時の性能としては、超一流でした。



そして国産車のデザインにおいても、60年代は、まさに開拓の時代でした。それまで軽自動車や小排気量の国産車のデザインは、社外の工業デザイナーの手によることも多く、専門的なノウハウは不足していました。その解決を海外の著名なカー・デザイナーに求めました。そして洪水のように、世界の最新デザインが日本になだれ込みました。

プリンスはスカイライン・スポーツでミケロッティを起用、日野のコンテッサも同じくミケロッティの作品。日産はブルーバードなどをピニンファリーナに依頼。ダイハツのコンパーノはヴィニャーレ、三菱はデボネアをブレッソンに託すという具合。

いすゞにとっても海外デザイナーの起用は、商業車メーカーから乗用車メーカーへの脱却を図るための重要な戦略でギア社に依頼したのです。



スタイリング・デザインと構造について

流麗なラインと繊細な工作が作り出す見事なスタイリング。サイドラインとファストバックのルーフが溶け合う処理こそ、この車の美しいポイントですし、ステンレスで覆われたシャープでスリムなピラーも新鮮さをそえます。さらに、繊細なまでに細く、サイドまで大きく回り込むクロームのバンパーは、当時のイタリアン・デザインのシンボルでした。

また単にきれいであっただけでなく、斬新な構造を持っていました。たとえば、このクーペにはドアの上を走る「雨どい」(ドリップモール)がなくすっきり見せ、代わりにステンレス製の太いモールによって、雨だれを受け止める構造になっています。このように、繊細な工作の良さと新構造がよくマッチしているからこそ、スタイリング・デザインがなおさら美しく見えるのです。



ジュネーブ・ショー発表から発売まで2年を経しましたが、幸いだったことはコークボトル・タイプのウエストライン最盛期に、最高の美しいウエストラインを持って登場することができたというタイミングの良さでした。

生産にあたっては、ボデーパネルのプレス工程の一部を手仕事で行うなど、厳格な品質管理のもとで、一台一台入念な仕上げを行うカスタムメイド的つくりでした。

フロントグリルの唐獅子模様は、日本から送った狩野永徳の絵などの資料からデザインされたものです。

ダッシュボードまわりの上品なデザイン、台湾楠を使ったメーターパネルに並んだ計器類は、ドライバーの視線に合わせ放射状に並んでいるため、見やすい。ステアリングホイールとシフトノブにはウォールナット(胡桃)の銘木を使い、豪華です。

発売当初のボデーカラーは、プリムローズ・イエローとアストラル・シルバー・メタリックの2色が設定されました。



キア社で117クーペのデザインを担当したジオルジェット・ジウジアーロを紹介します。

ジウジアーロは、1938年、イタリアのトリノに生まれ、19歳(1958年)でイタリア最大メーカーのフィアット社のスタイリングセンターに入社。翌59年カロツェリア・ベルトーネ社に移り活躍。多くの作品をチーフデザイナーとして世に送り出しました(その中には初代マツダ・ルーチェも含まれます)。

1965年同じイタリアのカロツェリア・ギア社に迎えられましたが、1年半の後にはギア社を辞することになります。

その後、友人と共に新たにイタル・デザインを設立、現在に至っています。時に、彼30歳の独立です。

ボディーの構造はモノコックで、フロアパネルはもとよりボデーサイド及びルーフ構成も、フローリアンをベースにしています。しかし、高出力のエンジンを搭載することや、各ピラーが極端に細いため、各部が大幅に強化されています。

安全性においては、シートベルトがフロント3点式・リア2点式の標準装備でベルトは巻き込み式です。

ヘッドレストも、フロント、リアとも標準装備、衝撃吸収ステアリングコラムの採用など充実していて、かなり厳しいレベルにあった米国安全基準および日本のJIS安全規格ともに満足しています。

発売当時の東京店頭価格は172万円でした。ガソリン1リットル50円、コーヒー1杯100円、大学卒の初任給が3万円の時代で、サラリーマンには117クーペは高嶺の花でした。ちなみに前年発売された3代目トヨタクラウンは112万円です。

クルマがあくまでもポジティブに、人々の夢の対象として輝き続けていた時代に生まれた「走る芸術品—いすゞ117クーペ」を紹介しました。

【参考文献】

「いすゞ・ピアッソ」企画室ネコ 1986年

「別冊モーターファン 国産車100年の軌跡」

三栄書房 1978年

「カーグラフィック」1966年6月号 二玄社

「モーターファン」1969年1月号 三栄書房

「ラピタ」No.46 1999年10月 小学館



シンプルで顔のいい クルマが好き

エッセイスト

阿川佐和子さん



クルマを知る原体験となった「ビートル」

初 めて父がクルマを買ったのが、昭和30年代半ば、日野ルノーだったと思ひます。このクルマに乗って、家族であちらこちら、移動していたのが私の最初のクルマの記憶です。父が運転して、母が助手席、兄と私がいつも後席に乗っていました。でも、家族サービスとしてのドライブではなく、もっぱら移動手段でした。その次に思い出にあるのは、フォルクスワーゲンのビートルです。米軍の日系人軍属で父の知り合いの方のクルマでした。私たち子供にとっては、サンタクロースみたいな方で、日本がまだあまり豊かでなかった当時、いつもチョコレートとか、ハムとかアメリカ製のいろいろなものが詰まつた茶色い紙袋を抱えて、よく家に来て下さったんです。その人が乗ってたのがビートル。彼は、私たちをビートルに乗せて、よく米軍基地に連れてって下さいました。私は後席の後ろのスペースに入るのが好きで、そこに入ると景色が逆に動いて、なんとも心地よかったです。

い つ頃か、我が家も日野ルノーからフォルクスワーゲンのビートルに替わりました。母もあの年代の女性にしては珍しく、免許を持っていました。家族はビートルが好きで、結局、3台くらい乗り継いだんじゃないかなと思います。私も大学時代に、免許を取って最初に運転したのが、マニュアルのビートルでした。でも、免許を取ったからといって、子供が勝手に乗り回すことは許されず、クルマがどうしても使いたい場合は父の許可が必要でした。親の脛をかじって、親のクルマに乗って、大学生がちらちらするの認めないと、父にはよく怒られました。賠償能力がない子供が親のクルマに乗って、事故を起こした時にどういうことになるか、結局親が責任を取るんだ、そういうことを考えているのかと。その頃、友達のクルマに乗せてもらうことも友達を乗せることも禁止で、親を迎えて行くとか、買い物に行くとか、用事の時以外は原則的に使ってはならないと

いう約束事がありました。だから私自身、友達を乗せるのは恐いという意識はありましたね。もし、事故を起こして怪我をさせたらというより、父が恐いという方が先に立つから(笑)、恐かったです。

初 めて自分自身が稼いだお金で、クルマを買ったのは、ずいぶん後になってからです。30歳過ぎて間もない頃、いっしょの仕事をしてた仲間が、ビートルを手放すというので、その中古を買いましたが、そんなに長くは乗ませんでした。新しいアパートに引っ越そうと思ったら、駐車場がなかったんです。その後2年間は、タクシーと電車の生活になりましたけれども。やっぱり、クルマがほしいなあって気持ちがあって、都心から離れた駐車場のあるアパートに引っ越しました。さて、何のクルマを買おうかと思って、街中を見回しても、どれもあり興味が湧かない。みんな同じに見えるんです。私、クルマは顔だと思ってるんです。男は顔だとは思ってないんですけど(笑)。顔に魅力を感じないと、乗ってても楽しくないという気がある、そんな時、ローバー・ミニに出会って「これは…好きだぞ」と思ったんです。で、一番基本の何も余計なものがついてない型式のミニを試乗もせずに買いました(笑)。しかもマニュアル。ところが、その後、アメリカへ行くことになったのですが、そのミニを預かってくれるところがない。安く譲ろうとしても、ミニはいいけれど、マニュアルと聞いたとたんに、嫌がられるんですよ。私は「ローバーはマニュアルだろ、オートマチックでどうするの」という気持ちがあるので、びっくりしました。結局のところ、ディーラーに安く引き取ってもらつたんですが。その後アメリカから帰ってきてから、いろいろなクルマを乗り継いきましたが、今まで私の自動車人生の中で、これがぴったり似合つてると友達にいわれたのは、ミニでしたね(笑)。自分でも、そう思います。大きさもとても一体感があるし、駐車は楽だし。ただ

乗り心地は決してよくなくて、母には「心配だから買い換えてちょうだい」といわれました。でも、駐車場に戻って、狛犬のように待っている姿を見ると、「お前、淋しかったかい。ごめんね、遅くなっちゃって。じゃ、帰ろうかい」なんて、声を掛けたくなるような愛らしさがある。やっぱり、私は表情のある、顔のいい、愛敬のあるクルマが好きだなとはっきり思いました。クルマはすぐに、好き嫌いが分かります。不思議ですね。男は選べないんすけれどね(笑)。

ク ルマの基本は、やっぱり、エンジンと歯車がつながっていて動くという、動力の原点みたいなクルマにより近いものに興味を持ちますね。一所懸命、この子も働いてるんだ、それと私はいっしょに、今、戦ってるんだ、という関係のようなものが、体の振動で伝わってくるクルマじゃないと…。今、私は、いろいろなハイテクの恩恵を受けて、便利を享受しているけれども、やっぱりどこか心の奥の方で「便利がそんなにいいか」って気持ちはありますね。あの遊園地の豆自動車に初めて乗った時の快感のような、わくわくする気持ちは本来あるはずなんですよね。技術屋さんは、プライドや野心があって、新しい技術を入れたいから、新車を次々に開発して、クルマが進歩していく。それはそれで大事なことだと思うのですが、これからはクルマの基本的な魅力と働きというものを、技術屋さんと、メーカーと、消費者は、一緒になって追求しつつ、守っていく必要があるのではないか。
(談)

阿川佐和子（あがわ・さわこ）

東京生まれ。慶應大学卒業後、一時織物工房でプロの織物作家を志すが、一軒テレビのキャスター、司会者として活躍。他方週刊誌・月刊誌などに随筆・小説を連載。また独特のタッチでとらえたエッセイなどの著書も多数。『ときどき起きてうたた寝し』『どうにかこうにかワシントン』『おいしいおしゃべり』『蛙の子は蛙の子』『恋する音楽小説』『阿川佐和子のガハハのハ』ほか。檀ふみとの共著『ああ言えばこう食う』は第15回講談社エッセイ賞、小説『ウメ子』が第15回坪田讓治文学賞を受賞している。

カーマスコット(その2)

藤井麻希



写真①シボレー・マスターシリーズDA (1934) の「ワシ」



写真②デューセンバーグ・モデルJ (1929) の「デューセンバード」



写真③フォード・モデルA (1928) の「うずら」



写真④キャデラック・シリーズ452A (1931) の「女神」

前回はイギリスのマスコットについて述べましたが、今回はクルマを大衆に身近なものとしたアメリカのカーマスコットを紹介します。

カーマスコット（以下マスコット）を見ていると、クルマ同様、国によって特色が出ています。イギリスはあまり遊ばない正統派、フランスは凝ったデザインの芸術派、それに比べアメリカは、どちらかというと大量生産に適した、型がとりやすいデザインが多く見受けられます。またモデルごとに異なるマスコットを毎年設定するメーカーが多かったため、種類が豊富です。そのためアメリカで人気を得たマスコットが、イギリスやフランスでも作られるようになりました。そこで今回は、様々な種類のアメリカのマスコットを見ながら、当時の“トレンド”について解説します。

今の時代と比べると、この頃のクルマのスピードはそれほど速くはありませんでしたが、メーカーは自社のクルマの速さを表すようなモチーフを多く選んでいました。また気品や優雅さなど、クルマのイメージを高めるものなどもよく作られています。たとえば鳥、中でも格調高いワシやタカなどは数多く登場しています。当館の常設展の中でも、シボレーの「ワシ」（写真①）、デューセンバーグの「デューセンバード（デューセンバーグの鳥）」と呼ばれた様式化された鳥（写真②）、また販売店オプションであったフォードの「うずら」（写真③）などがあり、バードウォッキングができそうです。

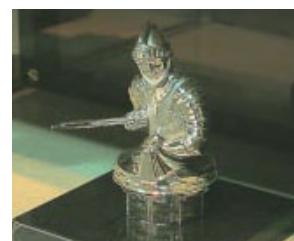
また同じ速さを表すものでも、人（多くは女性）がその速さになびいている姿なども多くみられます。キャデラックの「女神」（写真④）はまとっている衣が美しくなびいている様子が表され、とても優雅です。

その他、社名・車名に関係したマスコットもありました。インディアンの酋長の名に由来している都市名を社名とするポンティアックの「インディアン」（写真⑤）、ピアス社がアロー（矢）という2気筒車を造り、その後社名を改めたピアス・アローは「（矢をもった）射手」（写真⑥）、ウィリス社がナイトのスリープバルブ・エンジンを搭載して売り出したウィリス・ナイトには「ナイト（騎士）」（写真⑦）のマスコットを用意していました。

最後に当館展示車両で、他ではなかなか見ることができない“これぞアメリカ”的マスコットを紹介します。1937～45年までフランクリン・ルーズヴェルト大統領が使ったパッカード・トゥエルヴに付けられていた「プレジデンシャル・シール（大統領印）」のマスコット（写真⑧）です。それはアメリカの国章であるワシ印がかたどっており、まさに王者の風格を漂わせ、クルマの先端で堂々と輝いています。



写真⑤ポンティアックの「インディアンの頭」(1926)

写真⑥
ピアス・アローの「射手」
(1928-29)写真⑦ウイリス・ナイトの
「やりを持った騎士」
(1927-28)

写真⑧パッカード・トゥエルヴ(ルーズヴェルト専用車) (1939) の「大統領印」

注：写真⑤、⑥、⑦は本館2階ギャラリーにて展示。

マイカー時代の若者文化 —多彩なファッショングッズ

西川 稔

(1) はじめに

1965年（昭和40）から1975年（昭和50）までを新館の展示では、「マイカーゾーン」として位置づけ、「若者文化ブーム」と「消費は美德といわれた時代」の2ブースに分けて展開しています。

昭和40年代のはじめ、私は田舎の中学生で、毎日夜遅くまでクラブ活動に汗するスポーツ少年でした。そんなニキビ顔の田舎の少年にも、都会の若者文化の一端が押し寄せてきたのでしょう。私の楽しみは、深夜のラジオから流れてくる歌謡曲やポップス音楽（古いかも？）やDJの洒落たトークでした。

また、ジーパン（私はジーンズと言うよりも「ジーパン」と言った方がぴったりくるようです）やTシャツも兄や姉の影響を受け、着実に日常化していました。現代の中学生のようなお洒落で、個性的なファッションは望むべくもありませんでしたが、真っ白なTシャツが気に入っていたことを昨日のことのように覚えています。



(2) マイカー時代の到来

1966年（昭和41）4月、日産からダットサン サニー1000が発売され、続いて同年10月、トヨタからカローラ1100が登場。相次ぐ大衆車の登場により、わが国は本格的な「マイカー時代」を迎えました。

この年の流行語が、新三種の神器いわゆる「3C」で、クーラー、カラーテレビ、とともにカー（つまりマイカー）が多く日本人の手に届く商品となったことを物語っています。

この間の事情は、乗用車の保有台数を見ればまさに一目瞭然。その飛躍的な台数の伸びに、今更ながら驚かされます。



<わが国の乗用車保有台数>

1962年（昭和37）	700,048台
1965年（昭和40）	1,779,026台
1966年（昭和41）	2,289,665台
1967年（昭和42）	2,996,254台
1968年（昭和43）	4,091,752台
1969年（昭和44）	5,514,190台
1970年（昭和45）	7,270,573台

*データはいずれもその年の3月時点。

「自動車年鑑」1971年（昭和46）日刊自動車新聞社発行。

ちなみに昭和41年4月、NHK朝の連続テレビ小説「おはなはん」がスタート。最高視聴率は60%を超え、人気番組となりました。また、♪バラが咲いた バラが咲いた まっかなバラがー ではじまる「バラが咲いた」（浜口庫之助作詞 作曲 マイク真木 歌）が大ヒット。和製フォークブームが到来したのもこの頃です。

(3) 若者文化ブーム

このブースでは、ジーンズ、ミニスカートなど若者の好みが時代のうねりを加速させ、自己主張のシンボルとして「ファッション」が重要な要素となりはじめた時代のさまざまな生活資料を見ることができます。

中央には、Tシャツをはじめとする当時、最先端の衣料品が、そして、奥の壁面にはジーンズとシューズが展示されています。いずれも、1960年代中頃から70年代にかけて流行ったタイプのものです。左右の壁面には、ブームを巻き起こした「an・an」「non-no」などの女性向け雑誌、男性誌のバイオニア「平凡パンチ」「メンズクラブ」などが展示されています。さらに対面の壁面には、「ミュージック・ライフ」などの音楽雑誌やエレキギター等が並んでいます。

(4) Tシャツとジーンズの歴史をひも解くと—

①Tシャツ

その成立には諸説あるようですが、第1次

世界大戦のヨーロッパ戦線で、フランスやイタリアの将兵が着ている涼しげな木綿の白衣下着に着目したアメリカ海軍が、これを参考にしてT字型の新しい下着を考案。これがTシャツの起源になったと言われています。

最初はインナー（下着）として用いられていましたが現在のようなアウターとして着られるようになったのは、第2次世界大戦後のことでの、1950年代、開放的な空気が浸透し始めたアメリカで、カジュアル ブームが起き、このブームの中で外着としてのTシャツが広まったとのことです。

その後、Tシャツは1960年代以降、ヒッピーの出現や反戦運動などと結びつき、政治的な主張やさまざまなメッセージを伝える手段としても広がり、現在ではごく一般的な衣料品として普及しています。



②ジーンズ

1890年頃のアメリカはゴールドラッシュにわいていました。砂金の採取は重労働で、衣服の痛み具合も尋常ではなかったようです。リーバイ・ストラウスという人物はこの点に着目。テント用のカンバス地を素地に丈夫で破れにくい作業ズボンをつくったのです。これがジーンズのはじまりと言われています。

日本では第2次世界大戦後、アメリカ軍を中心とする進駐軍の兵士から伝わり、最初はその払い下げ品が市場に出回り、普及していました。展示では、今やビンテージものと言われる「リーバイス501」というタイプを展示しています。

Tシャツとジーンズで思い出すのは、アメリカの映画スター ジェームス・ディーンです。1955年の映画「エデンの東」や「理由なき反抗」で彼は、Tシャツにジーンズというスタイルで登場。大人社会に反抗するナイーブな若者を見事に演じました。彼は、私たちにTシャツ＆ジーンズの素敵なスタイルをイメージづけた功労者と言えるでしょう。

自動車は小なりと雖 一個のまとまった天地である

自動車愛好家 大倉喜七郎氏の
「自動車界管見」(下)

西川 稔

前回に引き続き、大正時代の自動車界および航空界の権威ある雑誌『モーター』1916年（大正5）7月号から、大倉喜七郎氏の「自動車界管見」後半部分を紹介する。



「自動車界管見」の記事

(3) 技術の拙劣

「自動車運転手中に、不心得者の存在する事、前述の通りであるが、此の如き者は、其技術又至って拙劣である。(中略) 単に自動車を動かし得ただけで、名運転士であると信じて居る者あるのは、驚くべき限りである。否寧ろ滑稽の感に打たれざるを得ない。

何となれば、自動車は、小なりと雖一個のまとまった天地である。其自己独自の力で、走行し、荷客を運ぶ点において汽車若しくは、大艦巨船と、何等の差異あるを発見し得ない。而して其運行の方法においては、其等のものと大なる差異がある。例えは、船舶の場合においては、船長あり、航海長あり、機関長あり、火夫あり、操舵手あり、風向、潮流雲行の観測、コンパスの監視、蒸気圧力の点検、火力の調整、方向変換、皆それぞれ異なる人によって行われて居る。之れに反して我自動車においては、発動機の点検もカーブレター（原文のまま）の調整も、発火機の手入も、燃料の補給も、さてはオーニング、車輪、タイヤの圧力まで、運転手一個の脳及び手で処理せねばならぬ。故を以て、自動車の運転手たると、大艦、巨船の長たるとの間何等異なるなきのみか寧ろ、運転手の業たる容易の事ではない場合があらう。(中略)

事実、予の概観した処で、完全に自動車の手入れをなし得る運転手、安んじて自動車を託し得る運転手は、幾人と得られそうにもない。自動車の気化器は、其心臓と称せらるる処だが、少しく突込んで聞いて見ると、完全な答をなし得る者は殆どない。(中略)

或は航海者の悪潮流、暗礁にも相当すべき街角、若しくは稠密（多くの人家、人間などがある地域に密集していること）な市中の盛り場等を、第三者に迷惑の感を与へず、乗者に不安の念ながらしつつ容易に運転し得る者に接した人があるか。挙げ来たれば、例は無限にあるが、此等の問題を容易に解決し得る運転手が続出する時代に入らねば、自動車は社会の非難から免れ得ないであらう。前途げに遼遠の感に打たれずには居られぬ。」



ハンドルをにぎる若き日の
大倉喜七郎氏

(4) 事例をあげると

「現に予は、最近上野から銀座まで、某貸自動車を駆って見たが、非常に不愉快であった。と云ふのは、運転手が、其進行中、助手と話合って居た事である。云ふ迄もない。自動車の運転手は、乗客の貴重なる生命を預る重大な責任を有する、其寸時の不注意から大なる事故を惹起し、甚しきに至っては、其生命をまで奪った例さえ珍らしからぬのに、予を乗せた、運転手は、途中助手と時々談話を交わして居るではないか、予の如き常に自動車を使用して居る者には不安で堪へられなかつたのである。のみならず、彼等の立場から見て、乗者は其華客である。其華客を搭乗せしめ職務を執行して居り乍ら何等要のなき談話に耽るに至っては、客に対して一種の無礼ともなるのである。此の如きは向後宜しく改むべきであらう。」

而して予は之れで更に思ひいた事だが自動車に乗って見て其運転手の上手、下手を判定するには、チエンヂ、ギヤの方法からも、カーブの切り方からも見られやうが、かかる個々の問題を暫く描き、概括して乗者の感じの方面から観察すると、第一に乗者に少しも不安の感を起こさしめず、スタートからストップまで、殆ど同一の速力で走行し、しかも道行く人をラッパにて追ひまくり逃避の方向に惑わしむるが如き事なくして走るにある。それを、運転手中に電車と、電柱との間を無理にぬけて見たり急速度で巧みに、障害物を左に避け右に交わして喜んだりし以て得意にして居る者がある。此の如きは、其背中に『馬鹿』と書いてあるのに、『利巧』と書いてあると信じて居る、変り者であるのだ。

現在の運転手を通覧すると、前述の如き者が非常に多い為めに第三者より、自動車其物が非難されるに至るのは、自動車の為めに誠に惜しむべき事共で、一日も早く、此不良分子を排斥したいが、今日の如く、自動車の増加数に比し、運転手の増加数少なき時代においては、容易に其目的を達する事が出来ないのである。」

以上の文章から、当時の貸自動車（現代におけるハイヤーのようないわゆる存在か）には、運転手と助手の二名が乗務していたこと。彼らの乗客や歩行者に対する態度が相当、横柄であったこと。当時の運転手が技術的に拙劣であり（現代から見るとかなり厳しい意見のようだが、一面正鶴を得ている）、自動車の増加に比して優良運転手が少なかった等々の事実が読み取れる。

それにしても、「自動車は小なりと雖一個のまとまった天地である」と看破した喜七郎氏の自動車観は、「管見」どころではない。それは、真に自動車を愛し、その普及・発展を見越した「卓見」であろう。



大倉喜七郎氏が英国留学から持ち帰った
イソッタ・フランスキーニ(右)とフィアット(左)

TAM INFORMATION



◀「トヨタ ラリーカー ヒストリー」

企画展「クルマとアート 佐原輝夫の世界」

モータースポーツとの競演

開催期間：7月17日(火)～9月16日(日)

迫力あるモータースポーツシーンを数多く描く佐原輝夫さんのイラスト約80点を展示します。
この企画展のために1999年ル・マン2位のTS020など
5点の書き下ろし作品を実車とともに展示します。

佐原輝夫氏プロフィール
1952年生まれ。武藏野美術大学を経て草思社に入社。75年よりフリーで活躍中。多くの自動車雑誌に執筆するほか「ホットドック・エクスプレス」などファッショントピック、スポーツものも手がけている。



「20世紀初頭の世界のポスター」

開催期間：4月24日～7月8日

新世紀のはじまりにあたり、新館3階ギャラリーでは、当館ポスター・コレクションの中より1901年から1910年の間に制作された、欧米各国の自動車メーカーによるモーターショー、レースなどのポスター展を開催中です。
アール・ヌーボー期を代表する芸術家のミュシャや、明治時代に日本で活躍したビゴーのポスターなど23点の作品を紹介しています。

ミューズコーナー展示替え

今では走る広告塔と化したF1ですが、1960年代まではレース車は参加者の国籍によって決められた色に塗られていました。そのためにフレンチブルー、イタリアンレッド、ブリティッシュグリーンという言葉さえ生まれました。
本館3階のミューズコーナーでは5月29日～9月2日の間、ナショナルレーシングカラーが決められた経緯を紹介しています。



音声ガイド導入

本館2階展示車両の説明が聞ける「音声ガイド」を5月26日から実施しています。
モニター期間中は、無料でお貸ししますので、ぜひご利用ください。



シャトルバス（ハイブリッド・コースター）

トヨタミュージアムライナー運行中

2005年日本国際博覧会の盛り上げとお客様の便宜のため、産業技術記念館～トヨタ博物館～トヨタ会館～鞍ヶ池記念館の間、無料のシャトルバスを運行中です。2002年の3月までの土日。乗車場所、時刻表等、詳細は0561-63-5155にお問い合わせになるか、当館のホームページをご覧ください。



ベンツ3輪自動車の走行披露

ガソリン自動車の第一号といわれているベンツ・パテント・モトールヴァーゲン（1886年・レプリカ）の走行披露が5月13日、当館走行コースで行われました。当日は晴天にも恵まれ、延べ300人のお客様が百年前の雰囲気を楽しめました。走行前後の車両説明や質疑応答にも熱心に参加され、中にはかなり専門的な議論に花を咲かせる方々もいらっしゃいました。



ランタンカー“蛍”を特別展示

2000年ハノーバー万博の日本館で展示され、注目を集めたランタンカー“蛍”を、（財）2005年日本国際博覧会協会より借用し、4月17日～5月20日 新館1階に展示しました。
ランタンカーはボディが和紙でおおわれ、内部には照明が取り付けられています。“蛍”的名前のとおり、和紙を通した柔らかい光が車両全体を浮かびあがらせ、大勢の来館者を楽しませていました。



第12回 トヨタ博物館・クラシックカー・フェスティバルを開催

5月27日、2005年の万博会場となる愛知青少年公園において、恒例の「クラシックカー・フェスティバル」を開催しました。会場には全国各地から自慢の愛車に乗って参加いただいたクラシックカー愛好家の方々をはじめ、見学に訪れた親子連れなど、約1.7万人の来場者で賑わいました。パレードでは、愛好家の車両110台とキャデラック モデルA（1902・米）など7台の当館所蔵車両が走行し、見学者から盛大な拍手が送られました。また、人気の試乗会や親子の微笑ましい姿が目立った工作教室、クラシックカーとの記念撮影などに加え、万博PRブースの出展や開催地長久手町の郷土芸能がステージで披露され、お子様から大人まで楽しんでいただきました。



2000年寄贈者のご紹介

昨年4月から本年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)

■車両等を寄贈していただいた方々

井上 敬 東京都 MG-M(1929年)、MG-TD(1952年)
日本GM(株) 東京都 サーブ92型(1951年)
佐脇 豊 三重県 三菱十号(1947年)

■書籍・資料等を寄贈していただいた方々

Bill McCall	木村 治夫	豊川 廉
愛知三菱自動車販売㈱	(株)グランプリ出版	内藤 初恵
青木 英夫	黒坂 真夫	株名古屋銀行
アラコ 慎	高知県交通安全全協会	名古屋市市政資料館
猪飼 佳之	株交文社	株日建設計
五十嵐 平達	齋藤 豊	松代 直衛
内山 勇	坂井 徳郎	三樹書房
大島 隆雄	佐久間 貴也	三重 宗久
小田柿 哲	佐藤 健司	水野 耕三
影山 凪	佐藤 誠	宮地 俊雄
片岡 秀之	(社)自動車工業振興会	三輪 健治
片山 章一	下原 憲治	株モーターマガジン社
佳東 鶴喜	(財)住友海上福祉財団	柳田 勇彦
神之村 邦夫	竹間 忠夫	山口 昭
神田 重巳	株デンソー	吉田 秀男
木田 道夫	株東海理化	



Eカー・フェスティバル2001開催

今年2回目となる「地球上にやさしいEカー・フェスティバル」が3月31日、4月1日に当館で開催されました。EカーのEは環境、電気、実験、教育の英語の頭文字です。さまざまなEVやITS説明パネルで未来のエコロジーな自動車社会が紹介され、12台のEVのパレードの他、大学の先生方による講演会も開催されました。

読者の声

●いつもトヨタの事ばかりではなく自動車産業全体を網羅しており、好感がもてます。
東京都墨田区 新井秀春さん（44才）

●毎回、郷愁に誘われながら読んでいます。
岐阜県岐阜市 香田和宏さん（41才）

●ぼくは、F1がだいすきです。はやくトヨタのF1がみたい。おおきくなったら、F1をうんてんしてみたいです。
岐阜県多治見市 坂下広剛さん（9才）

●「日本車初の海外ラリー」は、創生期の国産車でのラリーという事で、予想以上に苦難の連続であった様子が読み取れ感激しました。
愛知県安城市 鈴川貞雄さん（52才）

TAMクイズ

次の3つのキーワードから連想される
クルマはなんでしょう。

①1480年頃 ②バネ ③ダ・ヴィンチ

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、本誌をご覧になったかをご記入の上、ご応募ください。(締切り: 7月31日消印有効) 正解者の中から抽選で10名の方にポストペット チョコQ他をプレゼント。

〈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〉

XK-kandayori@mail.toyota.co.jp

●先号の答えは「エドセル・サイテーション」でした。



表紙イラスト レーターから



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 宮田真さん
赤い車が好きな事とアルファ・ロメオに情熱を感じたので 6C1750グランスポルトを描かせてもらいました。水彩は好きなのですが中々描く機会がなく、とても良い機会でした。コーチビルダーによって仕様の違いがある事を知りました。今度は是非、運転をしてみたいものです。

編集後記

5月は年間でもっともご来館のお客様が多い月です。今年のゴールデンウィークも多くのお客様でにぎわいました。お帰りになる家族連れとそれ違った時、小学生のお子様が「おとうさん、来てよかったねえ」と楽しそうに話しているのを耳にしました。工作教室で作ったペーパークラフトのクラシックカーを大切そうに、手にしていました。
(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）