



企画展・クルマとアート 佐原輝夫の世界

Artworks of Motor Sport

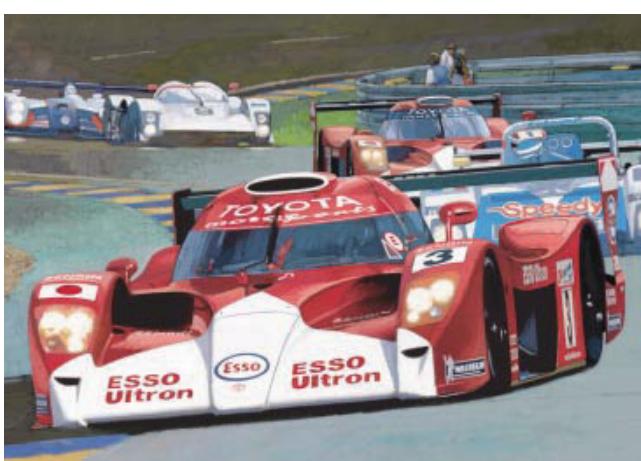
毎年夏に開かれる絵画展「クルマとアート」も第6回を迎えた。今回は迫力あるモータースポーツシーンを多く描かれている佐原輝夫氏のイラストレーション88点を展示しました。

期間：2001年7月17日～9月16日

場所：本館2階 特別展示室



■新規制作の作品



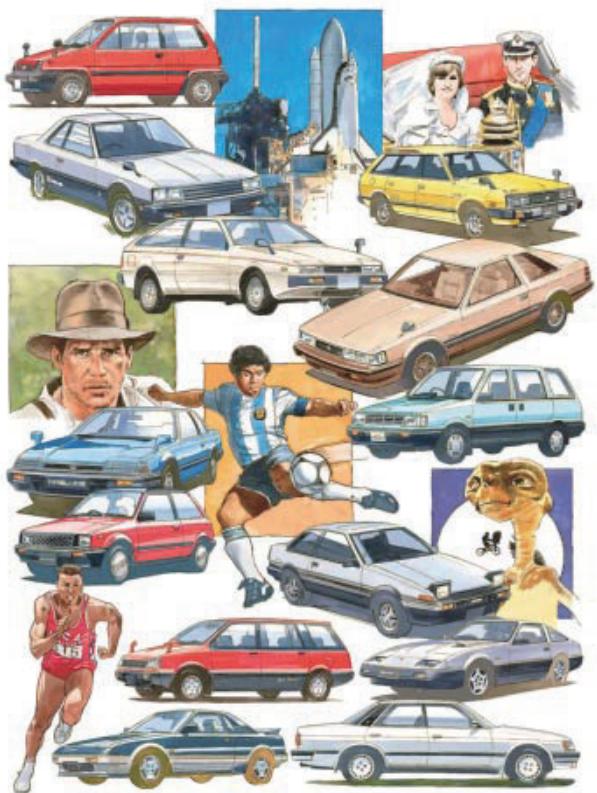
トヨタTS020 (1999)



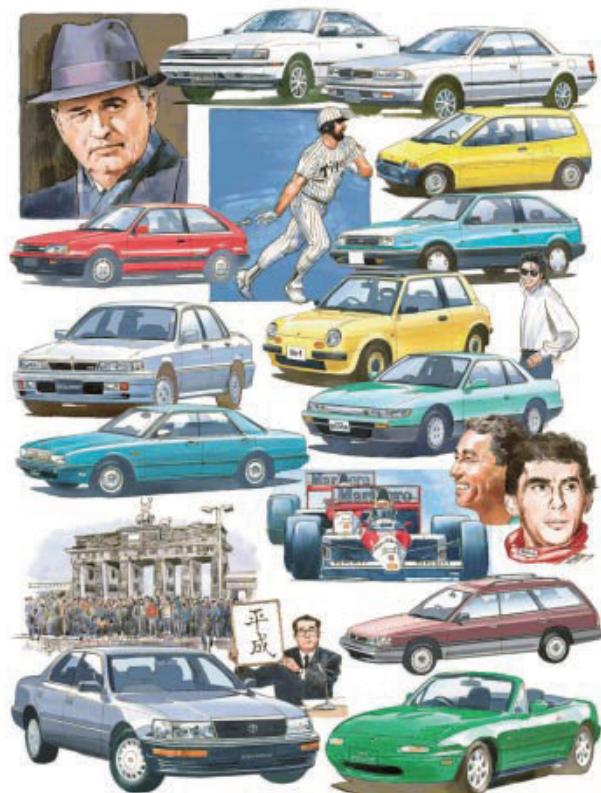
トヨタTS020 (1999)

日本車、日本人ドライバー（片山／鈴木／土屋）による初のルマン2位入賞車。
後半、首位のBMW V12LMRとデッドヒートを繰り広げた。





時代とクルマ（1980～84）



時代とクルマ（1985～89）



フォード マスタング（1967）

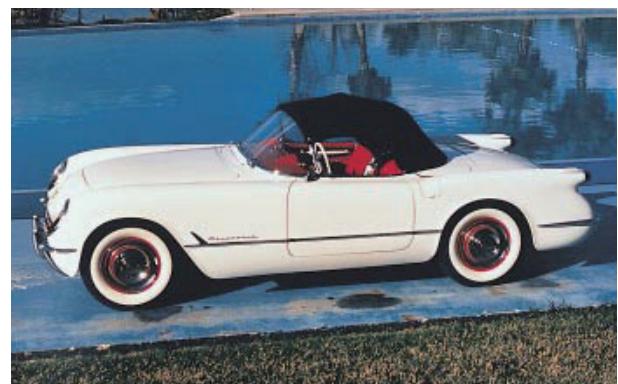


シボレー コルベット（1953）



フォード マスタング（1967）

1964年4月に初代モデル発表。クリーンなデザインに、ベースモデルが2368ドルと安く大ヒットする。特定なグレードは設定せず、豊富なオプションの組み合わせで様々なクルマがオーダーできるシステムは、後のスペシャルティーカーに影響を与えた。



シボレー コルベット（1953）

1953年にGMが投入したアメリカ最初の本格的量産スポーツカー。3800ccの新設計エンジン、ファイバーガラス・ボディの採用、オートマチックを標準装備した2シーターのこのモデルは、3523ドルという低価格で発売された。

■主な作品



トヨタ ラリーカー ヒストリー



セリカGT-FOUR

(1993)

日本初のWRCメーカー部門、ドライバー（カンクン）部門の両タイトル獲得車。

1993年WRC戦績

「全13戦中、7戦に優勝」



BREダットサン 510レーサー (1970)



ロータス33 クライマックス (1965)



ポルシェ 956 (1982)



コブラ デイトナクーペ (1966)

デジタルで描く〈レースシーン——佐原さんの制作プロセス〉

①資料写真を収集する。 ②写真を組み合わせて全体構成を考え、下絵を作る。

③画像処理のソフトを使い、筆で絵具を塗るように質感やタッチを表現しながら、書き込みをする。

④画面をキャンバス調にして、立体感、リアル感を出す。コントラスト、明度を調整し、完成。

ロゴ→全体、暗→明、遠景→近景へ。
明度、色合い調整、メリハリを付ける。



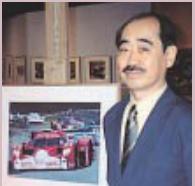
ホンダGB250クラブマン ブライアンカーチススペシャル（1983）、
ドリームスーパースポーツCB72（1960）



スケールモデル エアレース



リノエアレース



佐原輝夫氏プロフィール
 1952年 長野県松本市に生まれる。
 1971年 武蔵野美術大に入学。
 デザイン会社勤務後、「74年よりフリー。
 自動車専門誌や「ホットドッグプレス」などで
 ファッションやスポーツものを手がける。

佐原氏のウェブサイト <http://www.iris.dti.ne.jp/~telly/>

図録
 (B5版・
 40ページ)
 1冊 600円

期間中、レストランでは特製ランチョンマットをご用意しました。



サマーメモリー2001

恒例の夏休みイベント「サマーメモリー2001」を企画展会期中に開催しました。

今年は企画展の内容とあわせた、モータースポーツ関連のイベントがいっぱい。「レーシングカーのぬり絵」と「TS010との記念撮影」を期間中毎日開催しました。また、8月10日～12日は「ラリーカーのペーパークラフト」、8月13日～15日は「モータースポーツ クイズラリー」を行いました。

このイベントには子どもから大人までたくさんの方たちが参加され、ご家族やお仲間と一緒に楽しい夏の思い出をつくっていました。

■レーシングカーのぬり絵



連日、壁一面がぬり絵で埋め尽くされてしまうほど大人気でした。

■トヨタTS010との記念撮影



憧れのレーシングカーのすぐ近くで写真を撮っていたいただきました。

■ラリーカーのペーパークラフト



子どもたちには少し難しい様子でしたが、皆さん熱心に作っていました。

■モータースポーツクイズラリー



クイズ全問正解者の方には、佐原輝夫さんのイラスト入りうちわをプレゼントしました。

Back

Next

リンカーン ゼファー シリーズHB

1937年(昭和12)

●長×幅×高:5143×1854×1753mm ●軸距離:3098mm ●エンジン:水冷V12気筒 L一頭型 4380cm³ 110hp(81kW)/3900min⁻¹



リンカーン ゼファ シリーズHB

1937年(昭和12)

アメリカで最初に成功した流線型

山村良夫

1 はじめに

本館2階の「ファッション化から自動車技術完成へ」ゾーンに並ぶ1930年代の欧米車の中でとりわけ造形の美しさが目立つ、淡いブルーとグリーンの中間的なメタリックの4ドアセダンがリンカーン ゼファです。全長5.1m、全幅1.85mと、セルシオより一回り大きなサイズで、当時欧米で時代の潮流となっていた流線型ボディの美しいデザインにまとめ上げられています。

ゼファはアメリカ市場で人気を博し、リンカーン名の中級車としてヒット作となりました。そして当時リンカーンの財政面の危機を救うと同時に、母体のフォードに対してもデザイン面でのパイロットリーダー的役割を果たしました。

2 リンカーン ゼファの誕生

ヘンリー M.リーランドが高級車キャデラックを世に出した後、GMを去って1917年に興したリンカーン モーター社は、当初経営的に苦しく、1922年にフォード社の傘下に入りましたが、やがて優れた設計や製造品質によって高級車メーカーとして名声が高まりました。1924年からは、ほぼ歴代のアメリカ大統領専用車としても使われています。ところが1920年代終りに世界大恐慌が勃発し、その影響で1930年代初期のアメリカの自動車各社は軒並み生産が激減し、経営内容が悪化しました。1929年にモデルAの生産が150万台に達したフォードですら32年には30万台を割るまでに落ち込んでいます。高級車部門のリンカーンも例外ではなく、20年代半ばには9000台に迫る生産実績を上げましたが30年代前半には大幅に落ち込み、33年にはほぼ2000台に止まり、リンカーン部門は大きな赤字をかかえました。

当時、この環境に対して他の高級車メーカーは次々に安価なモデルを商品に加えていました。例えば1927年のキャデラックのラサールや32年のパッカード ライトエイト、35年の同モデル120などです。リンカーンも有効な手を打つことが必要でした。この状況のもとで1935年秋に登場したのがリンカーン ゼファです。それはヘンリーフォードの長男で二代目社長となったエドセルが推進したものでした。



ジャーダ設計のスター・ケンバーグをベースにした1933年製モックアップ

ゼファのボディのオリジナルは、後に当時フォードの専属ボディ会社だったブリッグス社のデザイナーとなったジョン ジャーダが1931年に試作した流線型のリヤエンジン車“スター・ケンバーグ”です。エドセルはそのデザインの優秀さを認め、一般市場の好みを考えてエンジンをフロントに移した改良型をジャーダに設計させ、さらにそれをフォードで名デザイナーといわれたユージン グレゴリーに細部に手を加えさせて完成したのがゼファでした。

当初は4ドアと2ドアのセダンのみでしたが、その後クーペやコンバーチブル等も追加されました。価格は大衆車フォードの2倍以上でしたが、高級車のリンカーン モデルKと比べれば1/3以下と、はるかに手の届きやすい位置に設定されました。ボディバリエーションの中で常に7~8割を占めた4ドアセダンは1320ドルとつけられています。車名は当時話題をさらっていたシカゴ・バーリントン鉄道の流線型高速列車“パイオニア ゼファ”的名を借用したもので、その名の通りリンカーン ゼファは流線型の美しさを売り物としていました。



流線型列車パイオニア ゼファ号と並ぶリンカーン ゼファ

3 構造の特長

ゼファは、乗員の座る位置がホイールベースの中央部になる新しいレイアウトで設計され、従来の大型高級車リンカーンよりずっと小型ながら、大人6人が楽に座れる室内の広さをもち、乗心地も優れています。

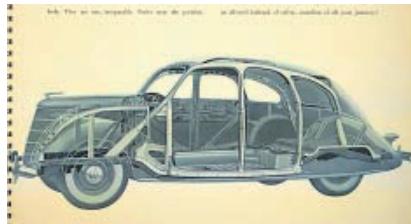
エンジンはV型12気筒を採用。当時は各社が高級車に競って多気筒エンジンを載せた時代ですが、中級車に搭載したのはゼファが最初でした。



V12気筒エンジンは低く収まり、整備しやすいエンジンルーム

このV12気筒は4.4リッター110馬力で、L型ヘッド、サイドバルブ、メインベアリング4個と、フォードの主力のV8エンジンを延長したものといわれ、ここにもフォードの合理性追求の影響が見えるようです。

ボディはモノコック式を採用し、床面は低く、軽量につくられており、流線型による小さい空気抵抗もあいまって、このエンジンで時速145kmを可能としていました。



時代を先取りしたモノコック構造を採用

一方、足回りは前後ともリジッドアクスルと横置きリーフスプリングの組み合せや、初期には全輪機械式ブレーキの採用など、メカ的にはむしろ保守的な内容が中心でした。

ゼファの最大の特長はやはりその完成された流線型といえるでしょう。サイドビューは勿論、上から見たデザインも流線型の基本である水滴形で構成されています。またヘッドライトレンズからテ



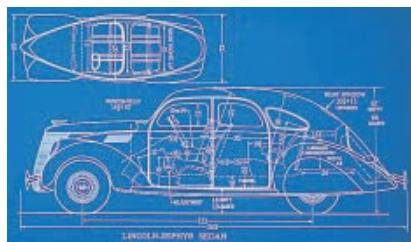
斬新な飛行機型計器盤にはセンターメーターを採用

発売後は毎年ラジエーターグリル等フロント部を中心としたエクステリアデザインや、ブレーキやデフ等メカニカル部分の仕様も徐々に替えられました。特に1938年型以降はボディのイメージがそれまでとはかなり変わりましたが、常に先進的な美しさを感じさせるデザインで貫かれました。

た。クーペとカブリオレを揃えたこのモデルはコンチネンタルの愛称で呼ばれ、最初はゼファシリーズのバリエーションとして登場しましたが、エドセルは間もなくゼファから独立させ、車名をリンクアーン・コンチネンタルとして1車種に発展させて成功に導きました。これがリンクアーンの最上級モデルとして現在に至っているコンチネンタルの誕生の姿です。



1940年型コンチネンタル カブリオレ



上から見ても水滴型が基調のゼファ

ルランプ、トランクリッドハンドル等の細部に至るまで水滴型という徹底ぶりで、この点は先輩のデソート・エアフローがサイドビューの流線型といわれたのと大きく異なる点でした。この他トランク内に納めたスペアタイヤや、1937年型以降採用された室内のセンターメーター等も斬新な試みでした。



トランク内に格納されたスペアタイヤはブラケットで出し入れが容易

4 活躍と終焉

この価格とスタイルで人気の出たゼファは台数も急速に伸びて、1937年の生産は3万台近くに跳ね上がり、フル生産された1936~41年の6年間で累計13.5万台に達しました。ゼファが増えると同時に、それまでリンクアーンを代表していた大型車モデルKの販売はどんどん減少し、ゼファはこの時期のリンクアーンの代表車となったのです。

しかしアメリカが戦時体制に入り、1942年に工場が戦時軍需生産に切り替えられると同時にゼファの生産は停止されました。そして1943年にはエドセルが49歳の若さでこの世を去り、戦後は再びゼファの名で生産されることはありませんでした。

一方、以前からヨーロッパのカーデザインに愛着を持っていたエドセルは、ゼファをベースに自分のアイディアを盛り込んだパーソナルカーの設計をグレゴリーに命じました。この結果1939年に試作が完成し40年型から生産・販売が開始されたモデルは、ゼファの部品を多用しながらそのラインはほとんど手づくりでし

5 おわりに

1934年に名の通り流線型で登場して営業的に失敗したデソートとクライスラーのエアフローの後をうけて世に出たゼファは、美しいデザインやその内容で見事な成功をおさめました。その好評を受けてフォードは1937年以降のモデルに次々とゼファのデザインの特徴を取り入れています。この他、フォルクスワーゲンビートルのデザインにも大きな影響を及ぼしたともいわれています。

後年ニューヨーク近代美術館はゼファを「アメリカで最初に成功した流線型」と評して称賛しました。ゼファを成功させ、コンチネンタルを生んだエドセルの、スタイリングやクルマづくりのセンスと経営の手腕が非常に優れていたことの証しではないでしょうか。

【参考文献】

- Marvin Arnold 「LINCOLN AND CONTINENTAL CLASSIC MOTORCARS/The Early Years」 1989年 Taylor Publishing Company
- 「The Lincoln Continental」 Motorbooks International 1963年
- 「世界の自動車 リンカーン」 二玄社 1971年
- 「Motor CAR 世界自動車大百科」 第7巻第1号
- 「カーグラフィック」 1965年7月号



クルマはかけがえのない私のパートナー

俳優

柳生 博さん



信頼の“パートナー”と一緒に

生 家は茨城県の霞ヶ浦のそばなんです。が、終戦直後に、なぜかクルマがあつたんです。ダットサンのトラックだったかな。小学校3、4年生の頃には、座布団をお尻の下に入れて、「運転」してたんですよ。私の父も兄も大のクルマ好きで、昔はおおらかなものでしたから、「お前もやってみろ」といわれて、すぐに運転を覚えました。その頃はいつも、軽石、洗面器、糊などの修理道具と直径5、6センチくらいの丸太棒を何本か積んでいました。当時は、頻繁にパンクするわけですよ。それが楽しかった。また、パンクしないかなあって…(笑)。それから、スプリングがよく折れた。そこへ丸太を差し込んでそうっと帰ってくるんです…(笑)。

あの頃のクルマは実に分りやすかった、すべてがね。機械も人間的だったんですね(笑)。運転免許を取る頃にはすでに、運転はベテランになってた。もう、いいでしょ、時効ですから(笑)。我々の年代のクルマ好きってみんなそうじゃないですか。いたずらてるうちに、運転を憶えてしまった。

家 には、いろんなクルマありましたね。フード、三輪トラック、木炭バスなんかも置いてありました。うちは大きな家で、予科練の偉い人や兵隊さんやおまわりさんなど、いろんな人が、居候みたいにいっぱいいた。父は体が弱くて軍隊には行けなかったので、負い目があったんでしょう、軍人や教員の面倒をかなりの想いでやっていました。だからみんなが集まってきたんだと思います。そんなわけでクルマは、いつもそばにあったし、何よりも好きなものだった。乗用車は没収されたけれども、ぼろぼろのダットサンだけは残されていた。それを兄と父とで直しながら、生き返らせたんです。修復、復元…トヨタ博物館みたいなもんだ(笑)。

初 めて自分のクルマを持ったのは二十歳過ぎで、ルノーでした。この時は、

カルチャーショックを受けましたね。その頃のクルマというのは、どれもかっただるいものだったんです。つまり、生き物のように、のそのそ歩く感じかなあ(笑)。それが、ルノーは実に軽快で、小回りが利いた。舟から馬に乗り換えたような感じで(笑)、感動的だった。カルチャーというか、西洋をものすごく、感じましたね。

その後ボルボ、ビートル、ポルシェ、スカイライン、マツダ・ロータリークーペ、ソアラ、フェアレディZ他、外車を中心に何十台も乗り継ぎました。四駆に乗るようになったのは、26年前に八ヶ岳に住みだしてからです。東京と八ヶ岳と半々の生活をすることにしたんです。

こ こは、標高1350m、冬はマイナス10度以下になりますし、当然、降雪も凍結もすごい。その頃ちょうどパジェロが出て來た。雪が降っても安心して帰れる。…つまり安心料ですね。ライフスタイルにぴったりでした。それから、レンジローバーというなんでもないクルマに巡り合って、また、カルチャーショックを受けました。これはケタが違うと思いました。走破性、居住性、心地よさ…あの心地よさというのは半端じゃない。あれは他社がどれだけ頑張っても、絶対に出来ない。スペースとかシートの感じ、エンジンの感じとか。でこぼこ道だったら、気持ちいいでこぼこの感じ。やっぱり、ああいう感じには、イスの生活とか、窓の生活とかから生まれてくる、単にメカニズムではない、心地よさってのがあるんですね。

レンジローバーには、英国人のティストやライフスタイルが注ぎ込んでるんでしょうね。クルマは単なる機械、道具というだけではない、なんか自分のティスト、生き方、もっとオーバーにいえば、「民度」、「文化度」みたいなものがね(笑)。

東 京で俳優というすごい緊張感を強いられる仕事をして、クルマで八ヶ岳に

帰ってきて、長靴に履き替えて、土方をやる、そんな生活を続けて26年になります。そうするとね、最も心地いいのは、クルマの中なんです。すべて間に合うし、…クルマの中が自分の一番大事な時間なんです。クルマというのは基本的にどんどんよくなる。ただ、どういうクルマをよしとするのかは人それぞれの好み、あえていえば、その人がどういう生活をするかだと思うんですよ。ライフスタイルに合わせたクルマということですね。僕にとってクルマは、何事もなかったように、涼しい顔をしてお供してくれるかけがえのないパートナーなんです。

それから、若者たちにもいいたいことだけれど、クルマを選ぶ際のもうひとつの大きなポイントは、自分に似合うクルマを選ぶべきだということですね。例えば、若いサラリーマンが一番高いポルシェを乗り回してたら、似合うとか、かっこいいとは、誰も思わない。結局、周りがどうその人を見るか、言い換えれば、こういう洋服を着て、こういうふうなクルマに乗ってると、周りの人が「いいよね、あの人」というのを、似合っていいますよね。同様なことは、いろんなところでいえますね。だから、自分に似合うクルマを選ぶというのは大事なことなんです。(談)

柳生博（やぎゅう・ひろし）

昭和12年生まれ。茨城県出身。俳優座9期生。東映映画「あがれ港の灯だ」でデビュー。NHK朝の連続テレビ小説「いちばん星」の野口雨情役など、多くのテレビ、ラジオ番組のレギュラー出演、司会、ナレーションで活躍。独特の語り口調は定評がある。最近ではNHKの人気番組「いきもの地球紀行」のナレーションで好評を博した。また、趣味の土いじりの傍ら「八ヶ岳俱楽部 森と暮らす、森に学ぶ」（講談社）を執筆するという多才ぶりも発揮。他方、活動拠点の東京と八ヶ岳俱楽部（山梨）間の移動はもっぱら自ら運転するクルマ、自称“柳生流”運転で悠々と流すクルマ人。

カーマスコット(その3)

藤井麻希



写真①イスパノスイザ「コウノトリ」

写真②デューセンバーグ「フライング マン」
(1931-1937年)写真③ブガッティ「ゾウ」
(1929年) ※レプリカ写真④ヴォアザン「様式化されたワシ」
(1924年)

今回は個人的に、とても好きなフランスのカーマスコット（以下マスコット）について見ていただきたいと思います。

前回の冒頭でも述べましたが、フランスのマスコットはメーカー純正も、アクセサリーショップで売られているようなものも、どれも芸術性が高いように感じます。動きを感じさせる作り、細部の処理など、それらはまさに小さな彫刻で、見ていると思わず唸ってしまいます。そうしたものの中でも特徴のある、5つのマスコットを紹介します。

まず最初にイスパノスイザ32V H6b（1928年）の「コウノトリ」（写真①）についてです。コーチビルダーが競って優美なボディを加装し、非常に高価なクルマであったイスパノスイザは上流社会のステータス・シンボルでもありました。そこにつけられている「コウノトリ」はデューセンバーグ（アメリカ）の「フライング マン」（写真②）やイソッタフラスキーニ（イタリア）の「トライアンフ」など、数々のマスコットを手がけ、名の知られていた、フランス・バザンの作です。

次にブガッティの「ゾウ」（写真③）ですが、これはブガッティー族の彫刻家、レンブラント・ブガッティがデザインしたもので、ブガッティ タイプ41 ロワイヤルのためにつくられました。

このクルマは史上最大のロードカーと呼ばれ、全長が大変長く、豪華で、値段も張ることから、たった6台しか造られなかったといわれます。しかしそのうちの1台が、1929年のパリのコンクール・ド・エレガンスで一等賞をとるほど、美しいクルマもありました。そのようなクルマに付けるためにマスコットには、力強さ、巨大さのシンボルとなるようなゾウが選ばれました。また当時より、銀鋳造で作られたため白く光るゾウは「白いゾウのように稀なクルマ」を意味していたようです。

ヴォアザンの「様式化されたワシ」（写真④）を見ると、1920年代から30年代にかけて流行した直線を基調としたアールデコ様式が見受けられます。驚くことに、これはガブリエル・ヴォアザン自身がデザインしたといわれています。こ

の他で、同じ様式を取り入れているものとして挙げられるのが、ドライエの「翼の付いたヘルメットを被るガリア人の頭」（写真⑤）がありますが、こちらは彫刻家の手によるものです。

最後にブーシエの「ペガサス」（写真⑥）について。これはパリの彫刻家、ガストン・ブロックの作品です。これは18世紀のヨーロッパにおいて建築、絵画、彫刻、工芸の分野で一世を風靡した美術様式、ロココの影響が見られるといわれています。ロココの特徴である、優美さ、華麗さや、複雑に絡み合った繊細な曲線が多くみられます。

こうしてみていくと、フランスのマスコットの多くは芸術家たちの手による“小さな作品”であるため、芸術的センスが優れているものが多いと感じるでしょう。残念ながら、ヴォアザンの「様式化されたワシ」、ドライエの「ガリア人の頭」、ブーシエの「ペガサス」については現段階では当館の展示場で見ることはできませんが、遠くない将来、皆さんにお見せできるようしたいと思っています。

写真⑤ドライエ「翼の付いたヘルメットを被るガリア人の頭」
(1926年)写真⑥ブーシエ「ペガサス」
(1925年)

消費は美德といわれた時代 一個性的な小型テレビも出現

西川 稔

(1) はじめに

1960年代から70年代にかけて、わが国は、高度経済成長の真っ只中。田舎の純朴な高校生だった私も、いよいよ都会に出て、学生生活を謳歌する時代となりました。憧れの東京生活は、三畳一間のアパートから始まりました。現代の学生は、テレビをはじめ、冷蔵庫、ステレオやパソコンにいたるまで、生活用具一式をあらかじめ親元から送ってもらい、優雅な学生生活をスタートするようですが、私の頃は、布団と鍋、茶碗など最低限必要な品物だけしかない文字通り「いち」からのスタートでした。

生活用品は増えたかって？ もちろんです。あの頃、学生アルバイトの口はいくらでもありました。最初のアルバイト、夜中の交通整理 数ヶ月で買った小型テレビなどは思い出の品です。アルバイトで稼いだお金でどんどん生活用品が増えて、豊かになっていく喜び。バイトは、きつかったけど、ある意味では充実していた日々だったと思います。

(2) 消費は美德と言われた時代

当時、わが国は高度経済成長の渦中にあって、「消費は美德」と謳われた時代でした。いたるところに商品があふれ、その商品を売りさばくためのマーケティング手法が研究、分析され、テレビコマーシャルや新聞・雑誌広告、ポスターなどが多数つくられ、消費者の購買意欲をどんどん煽っていました。

自動車の広告もそのひとつ。新聞・雑誌、テレビ・ラジオなどさまざまなマスメディアに自動車の広告が登場し、マイカー時代到来のさなか、自動車は最先端の商品として、時代をリードする役割を果たしました。

自動車以外でもこの頃、テレビ、ステレオなどの家電製品、ビール、化粧品などが時代をリードするコマーシャルとして脚光をあびました。

「男は黙ってサッポロビール」(サッポロビール)
 「金曜日にはワインを買って」(サントリーワイン)
 「愛情はつらつ」(丸井)
 「太陽に愛されよう」(資生堂)など、一度聞いたら忘れられない名キャッチフレーズを配した広告が、氾濫していったのです。



これらの状況を新館展示「消費は美德といわれた時代」のブースで展示しています。中央にはホンダ シビック 2ドア（1972年）が展示されています。シビックは、わが国の2ボックス車の先駆けとなったクルマで、欧米への小型車輸出の尖兵となった画期的なクルマと言えるでしょう。

その前にはトヨタ セリカ リフトバック（1973年）が展示されています。2000cc高性能エンジンを載せ、スポーティドライブを実現したクルマで、サーフィンやキャンプなどレジャー志向の若者を満足させる仕様になっていた点も特筆されるところです。



ブースの中に入ってみましょう。左右、正面の壁面には、1970年代の新聞広告を一挙、78点展示しています。いずれも朝日広告賞受賞作品で朝日新聞『朝日広告年鑑』のご協力で展示しているものです。

目を引くのは小型テレビでしょう。合計10台の「スグレモノ」が、懐かしいテレビコマーシャルを流しています。また、中央のガラスケースには、『美術手帳』をはじめ『デザイン』『SD』などの広告をつくる側の人々が手にしていた専門雑誌を26点展示しています。いささか「楽屋オチ」の気味はありますが、表紙を見るだけでもデザイン的なセンスは伝わってくると思います。ご来館の折は、じっくり見ていただきたい展示資料のひとつです。

(3) 「スグレモノ」テレビを見る

・小型トランジスター テレビ

1962年（昭和37）ソニー

「世界最小、最軽量」のキャッチフレーズで発売されたソニーの小型テレビ。それまでのテレビの主流が大型の「家具調テレビ」であったのに対して、新しい素材として強化プラスチックが出現し、一体成形型が可能となり、このような小型ポータブルテレビが急激に普及したことです。当時の価格は65,000円でした。



・屋外用ポータブルテレビ「レインジャー」

1973年（昭和48）松下電器

テレビのデザインにファッショニズムを盛り込み新しい機能や感覚を持たせた小型テレビ。屋外でもテレビを見たいという、テレビフリークにはうってつけのアイテムだったことでしょう。当時の価格は32,800円。

いずれにしても一家に一台だったテレビが、高度経済成長のなかで、次第に普及し、複数のテレビが家庭に存在するようになってきたのです。上記のテレビは、まさにその先兵の役割を担ったのです。



文化の香り高い小学生向け絵本 豊かに広がる乗物ワールド

『古今東西乗物繪本』昭和2年6月刊

西川 稔

(1) はじめに

今回は趣きを変え、1927年(昭和2)6月文藝春秋社発刊の小学生全集シリーズ第22巻『古今東西乗物繪本』を紹介しよう。この本は単なる「乗物繪本」と思うと、さにあらず。その範囲の広さ、着想のおもしろさに驚かされる。まず、はしがきを見てみよう。



表紙



自動車を描いた口絵

「私共は、子供のうちは、乳母車に乗り、三輪車に乗り、大きくなつてからは、自転車、自動車、電車、汽車と、自分の足の様に、乗物を使つて生活してゐます。それで、その乗物の種類や変遷は、子供達にとつても、随分興味の多い問題だらうと思ひます。此の繪本は、さういふ子供の心に、興味と共に、ある知識を与へようとして編まれたものです。貞の都合や、読物としての興味のために、あまりむづかしい専門的のものや、同じ種類のものを、多くあつめることを遠慮しましたが、その取捨選択には、十分の注意を払つたつもりです。」

絵本の体裁であるから、絵が重要であることは言うまでもない。その「絵」の執筆画家が順不同で紹介されている。豪華なメンバーである。

＜執筆画伯＞山村耕花(口絵、表紙絵) 杉浦非水(装丁、見返し、扉)

岩田專太郎 奥村林曉 村山知義ほか

＜執筆者＞菊池 寛 小笠原長生ほか

(2) 最初に紹介されている乗物は？

まず、冒頭に登場する乗物は何と「ラクダ」である。説明文を見てみよう。

「ラクダ ドコヲミテモ、スナノハラデス。オヒサマガ ギラギラ テリカガヤイテヰマス。アツイ スナケム リヲ タテテラクダニ ノツタ タイシヤウガ イキマス。(中略)イツテモ、イツテモ、ハテシノ ナイ エジ プトノ サバクデス。」



「ラクダ」

(3) 自動車は具体的な車名が登場

本題の自動車のページを見てみよう。以下全文である。

「ジドウシヤノ イロイロ (マルビルノ マヘ) アカ、アヲ、クロ、イロイロノ ジドウシヤガ ナランデ キル ノヲ ゴラン ナサイ。フォード (ジドウシヤノ ナマヘ) シトロエン (ジドウシヤノ ナマヘ) エンパイア (ジドウシヤノ ナマヘ) カタチノ チガツタ ジドウシヤガ ハルノヒナガニ タイクツサウニ ナランデ キマス。」



「ジドウシヤノ イロイロ」

挿絵には東京丸ビルの前に並ぶ乗用車が描かれている。中央にはフォード モデルT センタードア セダンが見える。当時、もっともポピュラーな自動車…それがフォードであったのだろう。

次に円太郎馬車に関する記述がある。関東大震災後に登場した東京市営バス、通称「円太郎バス」を想起しながら、解説文を読むと興味深い。

「エンタラウバシヤ (ツジバシヤ) メイジノ ハジメカラ ナカゴロニカケテ、「エンタラウバシヤ」ガ トウキヤウナドノマチマチヲカヨツテ キマシタ。ツジツジガテイリウジヨデシタ カラ、「ツジバシヤ」トモ イハレテ キタノデス。「エンタラウバシヤ」ハ、エニ アルヤウニ 一ピキノウマガ ヒイテ ハシルノデス。ガタゴトガタゴトハシルノデス。イクラ ハシツテモ、ガタゴト ガタゴト ノロイ モノデス。ケレドモ、ソノコロハ トテモ ベンリナノリモノデ アッタノデス。ソノ「エンタラウバシヤ」モ、イマハトクワイカラ スガタヲ ケシテ シマヒマシタ。ソシテ、フベンナ キナカノ ノリモノトナツテ キルノデス。シカシ、「エンタラウバシヤ」ガ、イマデモ ガタゴト マチノナカヲハシッタラ、サゾ オモシロイ コトデセウ。」

明治の円太郎馬車に対する当時の人々の親しみ、郷愁といった感覚が伝わってくる文である。このような思いがベースにあって、T型フォードの東京市営バスが登場した時、人々はその無骨なつくりとガタガタ走る様から「円太郎馬車」を連想し、「円太郎バス」の名がつけられたのであろう。

トラックも登場する。「貨物自動車」と呼んでいる。

「クワモツ ジドウシヤ サテ ヒツコシダ。ニモツヲ ツンダ、ニモツヲ ツンダ。ヤマノヤウニ ツンダ。サア ヒツコシダ。一ダイツンダ。サアニダ イメダ。ヤマノヤウニ ツンダ。サア ヒツコシダ。 サア シユツパツダ。ダダダ--- クワモツジドウシヤノ スバラシイ オト！」



「エンタラウバシヤ」



「クワモツ ジドウシヤ」

(4) アッと驚く乗物？

最後にアッと驚く乗物を紹介しよう。

「ソンゴクウ(キントウン) ソンゴクウハ ドコヘ イクノデセウ。テンジクノ クニヘ サンザウホウシノオトモヲシテ イクウチ、ミチクサヲクツテ オクレタノデ イソイデ 一トビニ一萬三千リハシル 「キントウン」トイフクモニ ノツテ ミンナノ アトヲ オツテ キル トコロデス」

こんなスピード感あふれる自在な乗物があったら、どんなに素晴らしいことか。まさに夢の乗物である。



「ソンゴクウ (キントウン)」

[Back](#)

[Next](#)

TAM INFORMATION



特別企画展 「トヨタ車の進化の軌跡」

期間：10月16日(火)～12月2日(日)

トヨタ自動車の創業者である豊田喜一郎没後50周年を機に、「21世紀の飛躍を目指す記念事業」の一環として、当館では「トヨタ車の進化の軌跡」を開催します。

トヨタ車の原点から現在までの発展の過程を6つのテーマに分けて、実車、模型、カタログ、資料等により紹介します。



第23回特別展 「日本映画のなかのクルマたち」(仮題)

期間：12月4日(火)～2002年2月11日(月)

クルマが珍しく高嶺の花だった昭和初期から、ごく最近の映画まで、クルマが多く登場する作品を取り上げ、登場車と同じクルマを展示するほか、クルマに関するセリフ、取り上げ方などを解説します。



クルマ アート展

新館3階ギャラリーでは、10月16日(火)～12月16日(日)まで、初の試みとして、様々な分野で活躍されている方々によるクルマに関するアート作品を展示します。イラストやクレイアートなど、いろいろな作品を紹介します。



バックヤードツアー募集！

トヨタ博物館の車両収蔵庫へご案内します。ふだんはなかなか見ることのできないクルマがいっぱい。実施日は9/23、10/28、11/18(いずれも日曜日)の午後1時から45分間程度。(要入館料)

お申し込みは往復はがき、またはEメールで。希望日と住所、氏名、同伴者数を書いてバックヤードツアー係へ。(先着10組まで)



日本画 うちわ絵展

新館3階ギャラリーでは、9月16日(日)まで「日本画 うちわ絵展」を開催。日本の夏の涼を象徴する「うちわ」は、明治～昭和初期にかけて広告媒体として使用され、うちわに描かれた美人画や風景画、自動車などの乗り物は鑑賞用に多くの庶民に親しまっていました。それら、うちわ絵や引札など、36点を展示しました。



切手の贈呈式

7月2日、市制50周年にちなんだふるさと切手「クルマのまち豊田」が発売されました。シートの余白には昭和初期の乗用車、ボンネットバス、オート三輪などが描かれています。切手発売の初日には、本館1階シンボルゾーンで同切手の贈呈式が行われ、贈呈状と切手をセットした額が、長久手郵便局長から館長に手渡されました。(ミュージアムショップにて1シート500円で販売中)



スタンプラリーを開催

館内にて、7月20日～8月31日まで、毎年恒例の愛知県観光協会主催の「産業観光スタンプラリー」を開催しました。本年度は当館でも、集めたスタンプによる記念品交換を行いました。多くのお客様が参加され、大変好評でした。



復刻版カタログを販売

一昨年にトヨタ2000GT、トヨタスポーツ800、初代カローラのカタログを復刻・販売しましたが、好評につき種類を増やして販売しています。初代クラウン(1955年1月発行)、初代パブリカ(1961年6月発行)、初代セリカ(1973年4月発行)の3種です。

館内ミュージアムショップで各2,000～2,800円(税抜)で、販売しています。



秋のイベント開催！

特別企画展「トヨタ車の進化の軌跡」に合わせて下記のイベントを開催します。

- 工作教室「トヨダAA型を作つてみよう！」
 - ・ペーパークラフト：10／14、21、28、11／4の各日曜日。(先着400名様／日)
 - ・ウレタンクラフト：11／11、18、25、12／2の各日曜日。(先着300名様／日)
 - (ウレタンクラフトのみ、入館料の他に材料費200円が必要です。)
 - ・開催場所：本館特別展示室

- クイズラリー(トヨタ自動車の創業者「豊田喜一郎」に関するクイズ)：10／20、27、11／3、10、17、24、12／1の各土曜日。(先着500名様／日)
 - ・正解者には抽選で、AA型の43分の1模型が当たります。

詳細は、お問い合わせ下さい。

音声ガイド

5月26日よりモニター期間として音声ガイドを導入し、多くの方々に貴重なご意見を伺いました。

8月11日より正式運用となり、本館1～3階展示車両の説明が聞くことができます。

料金：200円

言語：日本語・英語（9月下旬より）

読者の声

●「いすゞ117クーペ」懐かしく拝見しました。長野に住んでいた時、新聞記者の方がナンバープレートも「117」のその車をお持ちでした。うらやましかったこと！
愛知県豊川市 増田栄子さん

●表紙がイラストとは思いませんでした。びっくりしました。
愛知県名古屋市 越取孝伸さん

●展示車紹介の記事が参考になりました。昔この車に乗っていましたので。
山口県山口市 佐波洋一さん

読者のみなさまからのお便りをお待ちしています。クルマのイラストや自慢の愛車の写真もお寄せください。



博物館実習、図書館実習生を受け入れ

8月28日～8月31日の4日間、学生8名によって博物館実習が行われました。また今回は初めて図書館実習生4名も受け入れました。実習生たちは博物館の展示、活動に関する講義、資料の取り扱いについての実習を熱心に行っていました。最終日には博物館や図書閲覧室の活動に対し、それぞれの視点からみたレポートの発表がありました。



ワークショップを開催

6月23日、ワークショップ「うごくクルマをつくってみよう！」を開催しました。

当日は29組98名の方が参加され、親子で工作する微笑ましい姿があちらこちらで見られました。作ったクルマをミニコースで走らせて終了。子供たちはクルマを作った達成感を味わっていました。



CG CLUBミーティング



レクサスクラブミーティング

クラブミーティング開催

7月1日に東海・中部地区の「CG CLUBミーティング」が当館で開催され、全国各地から「CAR GRAPHIC」誌の読者会員約160人が参加。また7月21日には「レクサスクラブミーティング」が開催され、レクサスブランド車両のオーナー約150人が参加しました。両日とも好天に恵まれ、会場となった走行コースには朝早くから参加者の愛車が到着、情報交換などで話の輪が広がりました。



表紙イラストレーターから

佐原輝夫さん

1960年代のアメリカ車を代表する車といえばフォード マスタング。67年型は初代に比べて彫りが深く眼光の鋭い精悍な顔立ちが好きだ。同じ名前の名機P51Dマスタングとのツーショットはよくある構図だが、どちらも大好きなので迷わず僕もそうした。

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。

①エドセル フォード ②流線型 ③モノコック

〈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：10月31日消印有効)正解者の中から抽選で10名の方に「トヨタモータースポーツ史ビデオ」と当館ポストカードセットをプレゼント。

〈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「自走車」でした。



編集後記

今年はまさに「酷暑」「猛暑」の夏でした。当館では、暑さに負けない迫力ある企画展を開催しましたが、いかがでしたか？

最近は、吹く風もずいぶん涼しくなり、過ごしやすい季節になりました。行楽やドライブにも良い時期です。ドライブしがてら、ぜひお立ち寄りください。週末には楽しいイベントを行っていますよ。

(今堀 里佳)



(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)