

トヨタ車の進化の軌跡

期間：2001年10月16日(火)～12月2日(日)

会場：新館1階多目的スペース

今回は、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」の一環として開催した展示です。

トヨタの原点から現在までの発展の過程を6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した。



会場入口

1.トヨタの原点

～豊田喜一郎の挑戦～ 1930～1939

当時日本は、国内を走る車のほとんどがフォード・GMの2社の外国車で占められていきました。しかも車といえば、バスやタクシー、トラックなど公用車や商用車ばかりでした。

豊田喜一郎は、大衆のための国産乗用車をつくりたいと、未知の分野であった乗用車づくりに情熱を注ぎ、苦心の末、国産乗用車トヨダAA型を完成させました。



G1型トラック[模型1/5] (1935)



DA型バス[模型1/5] (1936)



AA型乗用車[模型1/5] (1936)

2.次ステップへの準備

～乗用車づくりへの執念～ 1940～1944

1937年(昭和12)日中戦争勃発。1938年(昭和13)には商工省の通達により乗用車生産が禁止されました。トヨタも戦時型トラックの開発・生産を余儀なくされましたが、喜一郎は「乗用車をつくるなければ本当の技術は発達しない」という信念のもと、乗用車の試作・研究を継続しました。



AE型乗用車[模型1/5] (1940)



大型B乗用車[模型1/5] (1944)

3.試練を乗り越えて

～小型乗用車の基盤づくり～ 1945～1954

終戦を迎えた1945年(昭和20)、早くも11月にトヨタは小型乗用車の開発を再開しました。日本に適した独自の小型乗用車づくりをめざして研究・開発を続け、1947年(昭和22)、SA型乗用車を発表。1953年(昭和28)には新開発のR型エンジンを搭載したRHシリーズを発表し、翌年に開かれた第一回全日本自動車ショウに出品しました。



SA型乗用車 (1947)



SD型乗用車[模型1/5] (1949)



トヨペットスーパーRH (1953)

4.夢の実現

～国産大衆乗用車の第一歩～ 1955～1959

外国車の輸入制限が緩和され、他メーカーが外国メーカーと技術提携を進める中、トヨタは純国産乗用車生産に方針を固め、本格的な乗用車の開発を始めました。

喜一郎逝去から3年後の1955年(昭和30)、本格的乗用車「クラウン」を発表。「国産の本格的な大衆乗用車をつくりたい」という喜一郎の夢は、ついに実を結びました。



トヨペットクラウンRSD (1956)



パブリカUP10D (1963)



コロナRT40 (1965)



体験コーナー「チャレンジ10万キロ」



カローラKE10 (500万台記念号車) (1969)



トヨタ2000GT MF10 (1966)

6.多様化/国際化

～理想のクルマづくりをめざして～ 1970～

急速に拡大普及した日本のモータリゼーションは、1970年代以降、安定期にはいります。クルマへのニーズは多様化し、頑丈で経済的というだけでなく、高速性能、快適性、安全対策など、幅広い要求に応えることが必要になりました。また大気汚染や交通事故など、自動車社会の問題も表面化するようになりました。

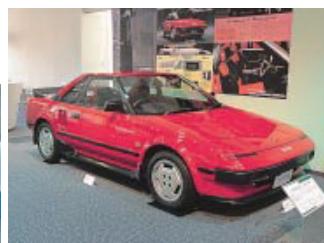
よりよい21世紀のモータリゼーションをめざして、「皆さまのための自動車」をつくり続けています。



セリカTA22 (1000万台記念号車) (1972)



ソアラMZ11 (1981)



MR2 AW11 (1984)



セルシオUCF-11 (1991)

*喜一郎関連イベント

期間中の土日は、喜一郎関連イベントとして、クイズラリーやトヨダAA型を作る工作教室を開催。多数の来館者が参加され楽しいひとときを過ごしました。



クイズラリー



工作風景



ウレタンクラフト



ペーパークラフト

期間中、レストランでは特別メニューとランチョンマットをご用意しました。



牛肉の赤ぶどう酒蒸し
ブルゴイニュ風 1200円



ランチョンマット

特集企画

第22回
特別展

日本映画の中のクルマたち

～スターがいた。クルマがいた。～

今回の特別展では、日本映画とクルマの関わりをいろいろな角度から考えてみようとの思いで、10本の作品を取り上げ、その中に登場し、活躍するクルマの姿を追ってみました。

それぞれの映画の中で、クルマがどのように使われ、どのような役割を演じているか。また、クルマがセリフの中でどのように語られ、クルマを取り巻く生活や文化がどのように扱われているかを紹介しています。

期間：2001年12月4日（火）～2002年2月11日（月）

会場：本館2階 特別展示室



「女医絹代先生」 1937年(昭和12年) 松竹

お洒落にきめた絹代先生がダットサンで往診。



ダットサン 15型 ロードスター (1936)
[木村具幸氏より借用]

絹代先生がお洒落に乗りこなすロードスター。15型の特徴はラジエターのバッジとマスコット。

「東京の女性」 1939年(昭和14年) 東宝

外車販売のセールスウーマン活躍物語。



フォード4ドア スタンダード (1936)
[日本自動車博物館より借用]

輸入車販売は、当時の花形職業だった。映画では同年式の4ドア カブリオレ。

「秀子の車掌さん」 1941年(昭和16年) 南旺

ガタガタバスの運転手と車掌、名所案内で赤字解消を計画。



フォードBB型バス (1930年代)
[木村治夫氏より借用]

日本各地で活躍したフォード製のバス。価格は4000円くらいで、セダン型乗用車と同じくらいであったという。

「お嬢さん乾杯！」 1949年(昭和24年) 松竹大船

“斜陽族”的お嬢さんと自動車修理で儲けた男の恋愛。



「サラリーマン出世太閤記」 1957年(昭和32年) 東宝
国産自動車会社を舞台に出世と恋の人生模様。



トヨペット クラウン デラックス (1955)

日本で最初の本格的な純国産乗用車。
映画では“日本自動車のアトラス号”として登場。

「喜劇 駅前団地」 1961年(昭和36年) 東京映画=東宝
団地増設をあてこんで新病院建設、往診はヒルマンで。



いすゞ ヒルマン ミンクス (1960)

1953年にいすゞが
英國ルーツ社と技術
提携して生産。
日本では、スポーティな高性能車として
人気があった。

「憎いあんちくしょう」 1962年(昭和37年) 日活
東京から熊本まで、中古ジープを届ける男、ジャガーで追う恋人。



ジャガー XK120 ロードスター (1951)

イギリスを代表する
スポーツカー。
映画に登場するのは
輸出仕様の左ハンドル車。



三菱 ジープ J10型 (1960) [山下正継氏より借用]

三菱とウィリス・オーバーランド社の技術
提携により、
1953年から生産されたジープの2代目
モデル。

「レッツゴー！若大将」 1967年(昭和42年) 東宝
香港にサッカーで遠征した若大将。休日はMGでドライブ。



MG A 1600 (1960)

[中山博人氏より借用]

ル・マン出場車の市販モデルA1500をスケールアップしたモデル。映画中でも優れた加速性を存分に発揮している。

「稻村ジェーン」 1990年(平成2年)

プロデュースハウスアミューズ=ピクター音楽産業=パブリッシャハウスアミューズ
ミゼットにサーフボードを積んで 若者たちの夏。



ダイハツ ミゼットMP4型 (1960)

[山下正継氏より借用]

ミゼットシリーズで
一番多く作られたモデル。
桑田圭祐監督
がこの車をひと目で
気に入り、映画に使
われた。

その他の作品

しあわせ
「幸福の黄色いハンカチ」 1977年(昭和52年) 松竹

雄大な北海道の自然、幸福の黄色いハンカチを目指して走るファミリア。

参考出展 「遙かなる走路」 1980年(昭和55年)

松竹=日本シネセル=アピプロ

トヨタ自動車の創業者・豊田喜一郎が試作車を完成し、自動車メーカーとして出発。

期間中レストランでは、特別メニューとランチョンマットをご用意しました。



昭和中期のハイカラメニュー 1200円



三菱500

1961年(昭和36)

● 長×幅×高: 3160×1390×1380mm ● 軸距離: 2065mm ● エンジン: 空冷直列2気筒 594cm³ 25ps (18kW) /4800min⁻¹



もっとも“国民車”に近かったクルマ

三菱500 1961年(昭和36)

山田耕二

三菱500が1960(昭和35)年に発売されたとき日本で生産されていた乗用車はわずか13車種しかありませんでした。その大半は750/1000~1500ccの小型および中型クラスで、それらはほとんどがタクシーや公用車、社用車として使われていました。庶民が買えるクルマとしては軽自動車のスバル360とスズライトTL(バン)ぐらいでした。

三菱500は発売される前年の8月にまずマスコミに公開されました。すると朝日、毎日、読売などの各紙は大きく紙面を割いてそれを報道しました。過去に新車の登場がそれほど扱いを受けたことはなかったということからも三菱500の登場は当時大きな関心事だったことがうかがわれます。新聞では三菱500を“国民車”として紹介し、予定販売価格が40万円を切ることを強調しました。当時ブルーバード(1000cc)が62万5千円、クラウンデラックス(1500cc)が103万円でした。

国 民車というのは、1955(昭和30)年5月に発表された通産省の“国民車構想”が発端となって話題になっていたもので、その内容は「乗車定員4人または2人で100kg以上の荷物が載せられること、最高時速100km以上および時速

60km(平坦な道路)で燃料1リットル当たり30kmの走行が可能なこと、エンジン排気量は350cc~500cc、車重400kg、価格は月産2000台で25万円以下」などでした。この国民車構想は、自動車各社には広汎な普及を意図したクルマの開発を促したこと、そして庶民にはそれまで無縁と考えていた自動車を身近に感じられるようにしたことで大きな意義がありました。

1959年の乗用車保有状況はアメリカが3.0人、日本が289.8人に1台。
1999年時点では2.5人に1台。

国民車構想への回答としてまず現われたのはスバル360でした。それは非常に合理的な設計がなされ小さくて軽いボディに大人4人が乗れて、悪い道でも快適に走ることができました。大卒者の初任給が1万2千円だった当時、スバル360は42万5千円で売り出されました。

2番手として登場したのが三菱500で、メーカーは積極的には“国民車”という言葉は使いませんでしたが、クルマそのものは“国民車”を意識したものであることが誰の目にも明らかで、各紙が見出しに“国民車”という字句を使ったのは極めて自然なことでした。

三菱が超小型乗用車を開発することを決めたのは国民車構想が報道されてから2年近く経った1957(昭和32)年の初めで、さまざまな調査に基づいてその年の12月にこれから試作するクルマのねらいと主要仕様が固まりました。その中でねらいは「4人乗りで実用性のある最小の、最も簡単、かつ安価な乗用車」で、外形は「奇をてらわない簡易なスタイルで、プレス、溶接、組み立て容易なもの」とされました。

三菱500はなぜ税金や車検、運転免許などで恩典のある軽自動車ではなく小型自動車にしたのでしょうか。三菱500は当時の軽自動車の枠からエンジン排気量で140cc、長さで14cm、幅で9cmはみ出ていました。それは事前の調査で慎重に検討した結果、軽自動車の枠内では満足すべき機能が得られないとの結論に達したからで、大人4人が無理なく乗れる最も小さいボディサイズが三菱500の大きさに決められました。

三菱500は空冷の2気筒エンジンを車体後部に載せたリアエンジン車として設計されました。当時はすでにフロントエンジンフロントドライブ車もあって、それが理論的に優れた点が多いことはわかって



三菱500 1960(昭和35)年4月(カタログより)
実用性と低価格を優先したことから外観は非常にシンプル。サイドターンシングナルランプはセンターピラー上部に付けることで前後を省略。大径タイヤは穴のある道を考慮して地上高(22cm!)を確保したもの。
1960(昭和35)年4月時点での国道の舗装率はわずか28.8%だった。



三菱500のリアビュー
1960(昭和35)年4月(カタログより)
中央にテール/ストップランプだけという簡素なりアビュー。



フロントパネル (展示車)
フロントグリルを模したパネルを開けてスペアタイヤとジャッキを出し入れする。スペアタイヤの上部にガソリンタンクがあり、ボンネットマスクットはガソリン注入口のキャップを兼ねる。



エンジンルーム (展示車)
空冷4サイクル2気筒エンジンは当初500ccだったが1961年8月から600ccに変更されて出力は20%アップした。



いたものの、現実論としては機構の複雑さによる技術やコスト面での問題があつてリエンジン方式が主流を占めていました。

三菱500のデザイン上の特徴としてはフラットなフロントボディ上面が挙げられます。このスタイルはやがて主流となるのですが当時としては異例でした。一般的なデザインはヘッドライトに続くフェンダー上部が山形になっていて左右ヘッドライト間のボディ面はヘッドライト上端より低くされていました。製造コストを低く押さえる目的のデザインが結果的には時代を先取りした造形となっていましたがそれはまだなじみのない外観だったために、マイナーチェンジでコルトとなつたときには当時普通だったデザインに変更されました。

三菱500の最もユニークな技術的特徴はフロントサスペンションでした。モーターマガジン誌1960（昭和35）年10月号に掲載された試乗記では「一種のデュボネ式サスペンションの変型で無理に名付けるなら“トレーリング・ロッカーアーム式”」と説明されています。その最大の特徴は乗り心地や操縦性を大きく左右するバネ下重量をぐる軽く押さえることができることと、タイヤの上下動がステアリ

ングにまったく干渉しないことでした。リアサスペンションは当時リアエンジン車に一般的だったスイングアーム式ではなく、トレーリングアームを使ってタイヤが常に地面に対して直角を保つように設計していました。自動車雑誌の試乗記には乗り心地が非常によかったことが特筆されています。

そこそこ日本でクルマが普及しない大きな理由のひとつに高すぎる価格がありました。三菱500は、基本性能に関わる部分にはハイレベルのスペックが与えられる一方、製造コストを低く押さえるシンプルなボディデザインとするほか装備類は極力簡素に作られ、1960（昭和35）年4月に全国統一価格39万円で発売されました。軽自動車のスバル360（39万8千円）より安い価格でした。

しかし、期待に反して売れ行きは月1000台の目標には及ばず、10月にはデラックスモデル追加、翌年8月にはエンジンを600ccにして性能を向上させ装備もさらに充実させたスーパー・デラックス（当館の展示車）を登場させて商品力の向上をはかりました。それでも、トヨタからパブリカが発売されたり、優遇税制などのメリットがある軽乗用車に人気が集

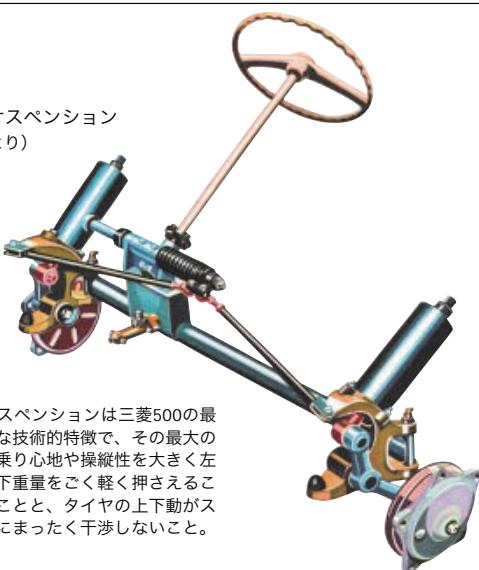
まるようになり、三菱500の売れ行きは芳しくありませんでした。これはあまりにもきまじめに機能優先でデザインしたことが、人々が望んでいたクルマの姿とされていたからでした。すなわち、人々はクルマを単なる移動手段の道具としてだけではなく所有して満足できる財産としても考えていたのでした。それには大きさや見栄えが大事で、枠をはみだすのであれば軽乗用車には見えないサイズが必要だったのです。三菱500はあまりにもシンプル過ぎたこと、さらにサイズ的に軽乗用車に近すぎたことがマイナスに作用してしまいました。三菱500は1962年7月にボディ前後を大幅に変更し、三菱コルトとして生まれ変わりました。

なお、軽自動車の規格は1976年に最初の見直しがあり、全長、全幅、エンジン排気量はそれぞれ3200mm、1400mm、550ccとなりました。それは奇しくも三菱500をすっぽりカバーするものであったことになり興味を引かれます。

【参考文献】

- ・「三菱自動車工業株式会社史」1993年5月刊
- ・「世界の自動車 戦後の日本車-2」二玄社 1971年
- ・「モーターマガジン」1959年11月号、1960年10月号
- ・「モーターファン」1959年11月号、1960年10月号、1961年10月号

フロントサスペンション
(カタログより)



フロントサスペンションは三菱500の最もユニークな技術的特徴で、その最大のメリットは乗り心地や操縦性を大きく左右するバネ下重量をぐる軽く押さえることができることと、タイヤの上下動がステアリングにまったく干渉しないこと。



ダッシュボード（展示車）
メーターの右横に横H式のギアシフトパターングが示されている。



後席（展示車）
当初2人掛けで背もたれを倒して荷物スペースにもできたが、1961年8月から3人掛けとし背もたれは固定式となった。

三菱コルト
1962(昭和37)年7月
(カタログより)
ボディの前後を大幅に変更し
“乗用車らしく”なった。フロントボディは延ばされてトランクスベースが設けられた。





ドライブは自然の風を実感しながら

俳優

石原良純さん



叔父の故石原裕次郎よりプレゼントされた
フェアレディ

小 さい頃のクルマの思い出というと、當時、住んでいた逗子の町には2台しかなかったベンツ。そのあとジャガーに代わり、そのクルマは、ついこの間までの20数年、家にありましたね。とても優雅なクルマでした。

クルマ好きの父 石原慎太郎は、「クルマはスポーツカーだ」という信念があって、今だに「お前、スポーツカー買えよ」と言われます。父の最初のスポーツカーはトライアンフ。父の一番のお気に入りはモーガン。子供の頃、父にそのモーガンに乗せてもらって、城ヶ島のヨットハーバーまで連れていってもらったことがあります。何回もエンストしながら(笑)。父とドライブしたのはそれぐらいですね。モーガンは、今も車庫に健在です。

叔父 石原裕次郎は、あの有名なガルウィングのベンツに乗ってきて、よく家の前に駐車していたのを覚えています。子供心にウルトラマンのクルマみたいで「変なクルマだなあ」と思っていました。叔父は、黒のリンクーンにも乗っていましたが、一番驚いたのは、パワーウィンドウです。窓が自動で動くのが子供ながらに、すごく不思議でした。

叔 父は、僕が大学生になったお祝いに、「フェアレディをやろう」と。それで僕は、調布の石原プロまでクルマを取りに行きました。僕のフェアレディはみかん色で、「なんか変な色だな」と思った。家に帰って、トランクを開けてみたら、そこの塗装が白と黒なんですよ。「これ、パトカーじゃないか!」(笑)。その頃「西部警察」という刑事物のドラマをやっていて、石原プロには車両工場がありました。そこで、ドラマに使っていたパトカーを塗りなおしてくれたんです。そのフェアレディは、最後には、ぼーっとして電柱にぶつかる、大破してしまった。惜しいことをしま

した。フェアレディはただでさえ運転しにくいのに、前のサイドミラーは小さく、リアスポイラーやじゃましてルームミラーがあまり見えず、すごくハンドルが重かった。おかげで、運転はうまくなりましたね(笑)。その後、家で使っていたブルーバードSSSをもらったのですが、乗りやすいと思いました。

僕 のクルマに対する感覚は、たとえば、空港にしばらく駐車しておいて、帰ってきたときに、「あ、待ってたな」という、一緒に仕事をする仲間のような感じがするのです。かけがえのない仲間です。クルマがないと成り立たない仕事ですから、クルマがない生活は考えられません。ただ、クルマは靴のようなものだと思っているので、多少の傷や汚れは全然気になりません。そういう意味では、僕のクルマはすごく酷使されていると思います。クルマ屋さんに「石原さん、クルマがかわいそうだから洗車したら」とよく言われます(笑)。

日 本の道は狭いから、あまり大きな車は実用的ではありません。今、乗っているグランドハイエースはもう一台のBMWの5シリーズとほとんど同じサイズです。これ以上のクルマは街では使いにくいと思います。それから、僕は、クルマはレーダーやカーナビなどで、楽にする必要はないと思っているのです。人間、少しあは苦労しないと。馬だって、ある程度自分の腕がなければ、乗れないじゃないですか。クルマとしての機能はもう十分で、あとは使う人間の問題だと思うのです。

最近、いろいろな面で過保護になり、情報量が多過ぎます。みんな「情報」だけで動いている。晴れたら気持ちがいい、雨が降ったら冷たい、強い風が吹いたら危ないという

実感を忘れて、何メートルの風、何ミリの雨、何%の確率などと「情報」に置き換えてしまって、自分の体験とは程遠いものになっています。クルマも、自分が運転していることを忘れ、「目的地は右です」と機械に教わりながら運転する。そうじゃないですよね。

僕は、クーラーやヒーターは、できれば入れないで乗りたいと思っているのです。運転している時には窓を開けて風を感じながら行くのがいい。渋滞時に他のクルマとすれ違ったりした時に「向こう、込んでるよ」などと、声をかけられるのがいい。

僕 はクルマの運転の基本は、交通ルールを守って「譲り合うことだ」と思っています。ですから、入ってきたクルマは入れてやります。その代わり、僕も入るときには入るよと。僕は、入ってきたクルマに対していらいらはしません。ただ、入るのか、入らないのかはっきりしないのは、いらっしゃりますけれども(笑)。基本は、「お先にどうぞ」、「はい、ありがとう」というリズム。日頃、僕はこの気持ちで運転しています。(談)

石原良純（いしはら・よしづみ）

1962年生まれ。神奈川県出身。慶應大学卒業後1984年映画「凶弾」でデビュー。以後舞台、映画、TVドラマ、バラエティ一番組と意欲的に活動。1997年に気象予報士を取得、フジTV「FNNスーパーニュース」のウェザーキャスターも務める。

2001年新潮社より「石原家のひとと」、小学館より「石原良純のこんなに楽しい気象予報士」を出版、ベストセラーに。著作においても期待されている。小型船舶一級／スキーパーダイビングJP Open Water／スキーSAJ一級の免許取得。

カーマスコット(その4)

藤井麻希



①ルネ・ラリック カーマスコット展示室入口



②鷹(1925年)



③鷺の頭(1928年)



④きつね(1930年)



⑤ロンシャン(1929年)



⑥孔雀の頭(1928年)

国別に見てきましたカーマスコットも今回が最終回となります。取りを飾るのは装飾品としてのカーマスコットです。これらは今までご紹介しましたメーカー純正のものとは違い、メーカー、車種に関係なく、オーナーが好きなものを自分のクルマに付けることができました。純金等でつくられた高価なカーマスコットは宝飾品店で売られていきました。ユーモラスな、またはちょっとグロテスクとも思われる安価なものは種類も豊富で、自動車用品店で扱っていました。今回はその中でも、とておきのガラスのカーマスコットについてお話しします。

カーマスコットというと、今まで見てきたように、素材としては金属のものが主でした。そのような中で、フランスのガラス工芸家、ルネ・ラリック(1860-1945)はガラスでカーマスコットをつくりました。彼は主として花瓶や室内装飾用品などをガラスでつくっており、その中ではカーマスコットは特殊な分野で、たいへん趣味的なアイテムでした。1920年代後半を中心に全29種類のカーマスコットが鋳造され、当館ではこれらすべてを見ることができます。

ガラスのカーマスコットを付けて割れてしまわないかご心配なさる方もいらっしゃるかと思いますが、当時のクルマのスピードは今ほど速くなく、ゆっくりと走っていたためにそれほど心配はなかったと思われます。また当時の自動車専門誌に掲載されているラリックのカーマスコット宣伝広告には「落としても割れにくい」ということがうたわれています。

モチーフに選ばれたものは、当時クルマを所有できるのが一部の特権階級の貴族またはお金持ちに限られていたため、彼らが好みそうなものが多くつくられています。例えば狩りを思わせる鷹、鷺、きつね、競馬場の名前（フランスのロンシャン、イギリスのエプソム）を冠する馬、さらには高貴な雰囲気漂う孔雀などが挙げられます（写真②-⑥）。このほか昔は宝飾作家であったラリックらしく、ギリシャ神話に登場するシレーヌや美しい女性の姿を模したもの（写真⑦-⑨）、また彼が好んで題材にしていたトンボなどの昆虫や蛙などの小動物もつくられました（写真⑩⑪）。

ラリックの新たな試みはカーマスコットをガラスでつくることだけに留まりませんでした。彼はカーマスコットに特殊な台座を付けることにより（写真⑫）、下から電球で光を当てたり、オプションで電球とカーマスコットの間に色のついたシートを挟んで、赤、黄、青などのいろいろな色に変化できるようにしました。これについては当時、特許を申請しておりその記録が残っています。

これらのマスコットは現在、本館2階の「ルネ・ラリック カーマスコット展示室」に常設展示しています（写真①）。少し暗い展示室で下からほんのりと照らされているカーマスコット。この展示室に立つと、まるで舞踏会に集まったクルマたちがそこにいるかのようで、当時の優雅な時代がしのばれます。



⑧スピード(1929年)



⑨勝利の女神(1928年)



⑩大トンボ(1928年)



⑪蛙(1928年)

左のような台座内に電球を仕込んだ
⑫聖クリストフ(1928年)

*シレーヌは当初、小像としてつくられたが、後にカーマスコットとしても販売された。

製作年はそれぞれの作品がデザインされた年を示し、作品一つひとつの製造された年号を示すものではない。

クルマのなかをのぞいて見てください 「思い出」が甦ってくるかも知れません

西川 稔

（1）はじめに

今から10年ほど前、欧州各国の自動車博物館を見て回ったことがあります。クリスマス・シーズンの英国ロンドンでの話。

ハイドパーク近くの宿泊していたホテルで、午後の紅茶を楽しんでいた時のこと。急に回りが騒がしくなり、何事が起ったかとホテルの玄関を注視すると突如、赤絨毯が敷かれ、これからエリザベス女王陛下が御成のこと。クリスマスのチャリティーバザーにご臨席の由であるという。

思いがけなく間近でお姿を拝見するの栄に浴した訳だが、ハタと気付いてカメラ片手に玄関を飛び出してみると、予想どおり、女王のお車がホテル前に横付けしてありました。近づいて中をのぞき込む筆者。護衛の警官はこのメガネをかけ、カメラ片手の貧相な東洋人にまったく関心を示しません。それをいいことに、女王陛下のお車・ディムラーを前から後ろから、はたまた室内まで、克明に撮影させていただいたことは言うまでもありません。

女王陛下がお座りになっていたとおぼしきリアシートには、赤いチェックのひざ掛けが無造作に置かれていました。気さくで国民に開かれた皇室のイメージを現出しているイギリス王室の現状を垣間見た思いがしました。

明治の日本に輸入された車(3) 「1900年口コモビル説に関する一考察」(その1)

鈴木忠道

本誌44号では、「明治の日本に輸入された車」として「1900年口コモビル説」を紹介し、「口コモビルが日本に輸入されたのは1900年ではなく1902年といってほぼ間違いないだろう」としました。この度、アメリカでの現地調査の結果、新たな裏付け資料を入手しましたので、当館所蔵のアメリカ最古の自動車雑誌『The Automobile Topics』に掲載された口コモビル関連記事とともに紹介します。

写真1. 日本における自動車
(『AUTOMOBILE TOPICS』1902年6月21日号)



ここに掲げた1枚の写真(写真1)は、今からおよそ100年前の日本で撮影された写真です。背広姿の、少し緊張した表情の外国人が、ラナバウト・スタイルの自動車に乗って出発しようとする風景です。『AUTOMOBILE TOPICS』1902年6月21日号に掲載されたこの写真には、「日本における自動車ー出発を見守るドイツの船員たち」というキャプションがついていました。

同誌を更に読み進めていくと、次の様な記述につきあたりました。

「最新の日本便りによると、フィラデルフィア出身で、現在、保養の為に“帝の國(日本)”を旅しているJ. W. トンプソン(John W. Thompson)によって撮影された日本の写真が到着しました。今回は、その中から数点をご紹介いたします。まず最初の写真は、トンプソンが、彼の口コモビルに乗ってドライブに出発する姿です。その後ろでは、二人のドイツ人の船員が出発の様子を見守っています。」

そうです。この写真の自動車の運転席に座っている人物こそ、誰であろう日本に初めて自動車を輸入したとされてきたアメリカ富豪の息子トンプソン(J. W. Thompson)その人なのです。「1898年パナール説」が登場するまでは、長い間、日本の自動車史の中で「1900年口コモビル説」(以下、口コモビル説)として、日

本初渡来の自動車とみなされてきた口コモビルと、それを輸入したトンプソン自身の姿がこの写真に捉えられていたのです。

トンプソンの輸入した車両は、口コモビル・スタンダード・スタイルNo.2です。このモデルは同社のベーシック・グレードにあたり、上級グレードが、パネル・バック・シートを採用しているのに対し、スピンドル・バック・シートを採用している点、また上級グレードに標準装備されている本皮のバギー・トップが装着されていない点等が、外観上の大きな特徴です。この写真から、はっきりとそれが確認できます。

「口コモビル説」については、本誌44号で紹介したように、自動車史研究家佐々木烈氏の調査によって、1902年4月にアメリカ汽船アセニア号によって8台が輸入された事が確認されており、今回紹介した写真と記事は、これらの史実を裏付けるのに大いに役立つでしょう。

なお、同誌では、さらに次の3枚の写真を掲載し、自動車黎明期における日本の路上を紹介しています。(写真2、3、4)

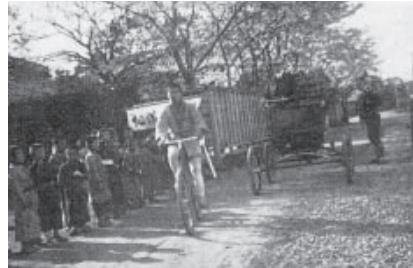


写真2. 自転車、自動車そして人力車



写真3. 日本の漁師と若い娘たち



写真4. 自動車と大八車

次号では、口コモビル日本代理店の開設時期について、今回のアメリカでの現地調査結果により新たに発掘した資料を交えて、考察を加えてみたいと思います。

〈参考文献〉

- ・「現存する日本最古の自動車“Locomobile”の輸入時期についての考察」大須賀 和美 『中日本自動車短期大学論叢』第23号 1993年
- ・「口コモビル蒸気自動車の輸入と関税問題」佐々木烈 日刊自動車新聞 1994年8月13日号
- ・「蒸気自動車口コモビルS2ー日本最初の自動車ー」伊丹政太郎 『自動車工業』 1980年6月号-1981年5月号 日本自動車工業会
- ・「日本自動車工業史稿(1)」自動車工業会 1965年

TAM INFORMATION



企画展「クルマのかたち…いろいろ展」 チャンピオン集合!

期間:2002年2月19日(火)～4月7日(日)

小さなクルマとその倍のサイズの大きなクルマ。車高の低いスポーツカー、大人2人で持ち上げられる軽量車など。当館収蔵車の中から「大きい／小さい」「低い」「軽い」などチャンピオン車が集合します。

・・・・トヨタ2000GTにも乗車できます！・・・・



「クルマ アート展」

新館3階ギャラリーでは、10月16日(火)～2002年1月14日(月)まで「クルマ アート展」を開催しています。初の試みとして一般の方々による作品をご紹介。イラスト、陶板画、彫刻、クレイクラフト、モデルカーなど、制作者の個性や感性がいろいろな形で表現されたクルマのアート作品を展示しています。



休憩コーナー展示替え

9月18日より本館1階休憩コーナーに、ローバー6HP(1907年イギリス)を展示しています。これは来館者の方にお乗りいただける車両です。

また、11月24日～12月24日、ベンツW196(1954-55)を描いたアンディ・ウォーホルのリトグラフ「Cars」(1988年)2点を展示。



バックヤードツアーについて

タッカーやデロリアン、ベンツ300SL、红旗など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。9月から始めたバックヤード(車両収蔵庫)ツアーはこれまでに5回を行い、120名を超える参加者にたいへん喜んでいただけました。

4月以降のスケジュールは次号の館だよりでご案内します。



クラブミーティング開催

10月6日「セリカ オーナーズクラブ・リーディングエッジ」のミーティングが当館で開催され、全国各地の会員が約120名が参加。また10月21日には「T140コロナ オーナーズクラブ」、10月7日、27日はボルボ オーナーズクラブの「ボルボルボ」「ボルボML」のミーティングが開催。会場となった走行コースには参加者の愛車が並び、情報交換などで話の輪が広がりました。



「第35回東京モーターショー」に

10月27日～11月7日、「第35回東京モーターショー」(幕張メッセ) テーマ館に当館所蔵車両を特別出展。

「その時ー日本の技術が時代のトピラを開いた。」をテーマに、自動車技術の発達を実車・模型などにより紹介。当館からは初代カローラ、トヨタ2000GTの2台を出展し、国立科学博物館と共同で復元したオートモ号も展示されました。多くの来場者が足を止め、注目を浴びていました。



東京芸大に2000GTを出展

10月6日～11月25日、東京芸術大学の大学美術館で「デザインの風」展が開催され、当館所蔵の2000GTを出展しました。

同展は日本のデザインにおける「生活の用と美」を訴求した展示会で、学生の方をはじめデザイン業界の関係者多数が鑑賞していました。



ポンネットバス商品

1998年に当館が復元したポンネットバスFB80型が本館正面玄関横に展示しております。このポンネットバスの当館オリジナルグッズを、ミュージアムショップで好評販売中です。

- ①チョロQ (2台セット) 2,000円
- ②ぶるぶるポンネットバス 600円
(後ろのリングを引っ張り平らな所に置くと、ブルブルと走り出します。)



高円宮同妃両殿下がご視察

10月4日、高円宮同妃両殿下がご来館になりました。トヨタ自動車の磯村副会長、当館の山本館長の案内で、往年の名車から電気自動車のe-comに至るまで、じっくりとご覧になりました。おふたりの車にまつわる思い出など楽しくお話しになりましたが、おふたりの車にまつわる思い出など楽しくお話しになりました。また、次回はぜひ「新館」もご覧になりたいと、お話しでした。



タイ王女ご来館

9月18日、タイのシリントーン王女がご来館になりました。トヨタ自動車の石坂副社長、当館の山本館長の案内で、館内をご覧になりました。殿下は、終始ご熱心にメモを取りながら、館員の説明に耳を傾けておられました。途中、ルーズベルト大統領車の前にお立ちになって写真におさまつたり、e-comには「市販されているのですか」とお見入を示していました。



ミューズ・コーナー展示替え

本館3階ミューズ・コーナーでは、2002年1月5日～4月21日までの予定で「写真は語る～1枚の写真からはじまった“1900年口コモビル説”の検証～」と題した展示を行います。同展では、「1900年口コモビル説」を実例として、学芸活動の中で発見された1枚の写真から、その史実特定へ至るまでのプロセスを紹介しています。



産業観光サミットin愛知・名古屋

11月25・26日、産業技術記念館で「産業観光サミットin愛知・名古屋」が開催されました。全国の産業観光や産業文化財の保存活用について紹介し、その発展と地域の活性化に役立てようという趣旨のもと、講演や当館の柴田担当部長がパネリストとして参加したディスカッションなどが行われました。また館内には各施設を紹介するブースも設けられました。

読者の声

●私の好きなリンカーン ゼファ。写真もすばらしく、当時のアメリカ人は実車を見てどんな驚きを感じたでしょうね。

東京都中野区 稲葉和立さん

●リンカーン ゼファのように美しい車が戦前に生産されていたなんてビックリしました。今でも通用するのではないでしょうか。

茨城県西茨城郡 岡村正治さん

●初めて博物館を訪れ、古き良き車を前に感激し、時の流れを感じ、満足しつつ帰宅しました。これからも後世に残る情報活動を期待しています。

佐賀県藤津郡 永尾忠明さん

●利便性だけでなく、時代や文化を映し出す車は奥深いものがあります。またフォルムはいつの時代のものも美しく、私の知らない様な古き良き時代を感じさせてくれ、懐かしい思いがしました。

愛知県日進市 加地純子さん

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輸入 ②J.W.トンプソン ③明治

〈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: 2002年1月31日消印有効)正解者の中から抽選で10名の方に「トヨダAA型 ウレタン工作セット」をプレゼント。

〈送り先〉

〒480-1131

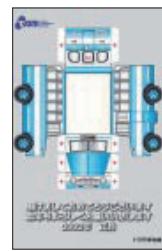
愛知県長久手町

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「リンカーン ゼファシリーズHB」でした。



お正月イベント ウインターメモリー2002開催

■お年玉付きペーパークラフトプレゼント

・開催日: 2002年1月5日(土)、6日(日)
・「トヨタボンネットバス」のペーパークラフト年賀状をプレゼント。さらに抽選で「ぶるぶるボンネットバス」または「トヨダAA型ウレタン工作セット」が当たります。

■2002年カレンダープレゼント

・開催日: 1月12日(土)～14日(祝)
・「フォード・マスタング」(小型の野生の馬)と記念撮影、カレンダーにしてプレゼント。

■レーシングカーぬりえの展示会

・開催日: 1月16日(水)～2月17日(日)
・夏の絵画展のレーシングカーのぬりえの中から、素敵なお品を選んで展示します。

〈年末年始開館情報〉

年末は12月24日(月)まで、年始は1月5日(土)から開館します。

開館時間: 9:30～17:00



表紙イラスト レーターから

トヨタ自動車 東京デザイン部 藤原正則さん
モデルは大正時代に国内で生産していたオートモ号です。国立科学博物館と共同でトヨタ博物館が平成11年に復元し、展示しています。背景の足助には、蔵美術館があり気に入っています。時には家族を連れて共にその雰囲気にひたります。

編集後記

早いもので、一昨年9月の41号で紙面を一新してから、もう10号を数えました。次号51号(3月発行)でマイナーチェンジを行う予定です。ご要望などございましたら、ご連絡下さい。来年が皆さまにとってよい年でありますようお祈りいたします。



（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）

Back