

企画展

クルマのかたち…いろいろ展 チャンピオン集合!



2月19日(火)から4月7日(日)まで、本館2階特別展示室で企画展「クルマのかたち…いろいろ展」チャンピオン集合!を開催しています。

今回の企画展では、当館所蔵の戦後の乗用車からクルマの寸法での“チャンピオン車”を集め展示しました。高さの「低いクルマ」「大きなクルマ/小さな・軽いクルマ」「ドア数の多い/少ないクルマ」「モデルライフの長い長生きなクルマ」をテーマに紹介しています。

👑「一番低いクルマ」のチャンピオン



トヨタ2000GT (1966年・日本)

3つの世界記録と13の国際記録を樹立。車高を下げるためにX形バックボーンフレーム構造とし、その左右の低い位置にシートが置かれています。展示車は英国映画「007は2度死ぬ」用につくられたボンドカーの1台です。



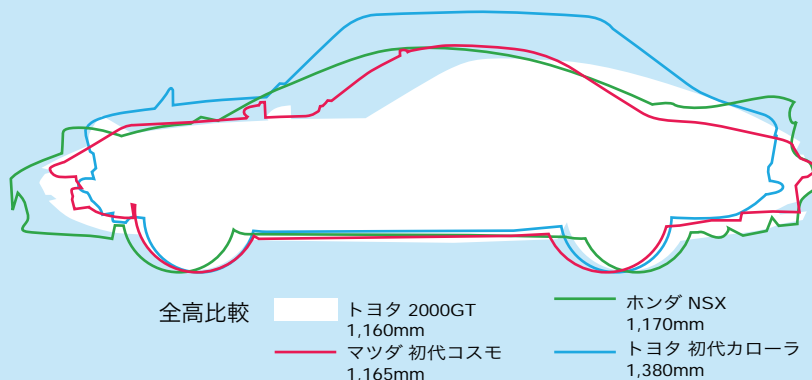
デロリアン (1982年・イギリス/アメリカ)

GMでシボレー部門の副社長で活躍したJ.Z.デロリアンが、自らの構想で製造・販売をしたリアエンジンのスポーツカー。ガルウィング式ドア、ブラッシング仕上げのステンレス製ボディの車です。映画「バック・トゥ・ザ・フューチャー」のタイムマシンとして有名になりました。

今回の企画展では、ボンドカーに座っていただけます。



スポーツカーとセダンのシルエット比較



「一番大きい／小さい・軽いクルマ」のチャンピオン



メッサーシュミット KR200 (1955年・ドイツ)

右上写真の左

第2次世界大戦後、航空機メーカーだったメッサーシュミット社が作った3輪のキャビンスクーター。戦後の貧しい経済のドイツで活躍、当時自動車の行き渡らなかった庶民の足として、約5万台が作られました。



モーリス ミニ (1959年・イギリス)

上写真の右

現在では小型車の常識「横置きエンジン・前輪駆動」のこの車は、A.イシゴニスの名作です。小さなボディにもかかわらず、大人4人が楽に乗ることができ、たくさんの小物入れが設けられるなど徹底した実用性を追求しています。



紅旗 (1968年・中国)

中国読みはホンキ。長春第一自動車工場で1958年から1980年代初めまで生産された中国要人専用リムジンです。延べ生産台数は1540台とのこと。ホイールベースは3種類あり、展示車はそのうち最も長いタイプで3720mmあります。



キャデラック エルドラド ビアリッツ (1959年・アメリカ)

1948年登場のテールフィンはその後年々派手なデザインになり、1959年にはピークに達し 展示車のテールフィンの中にはロケットまで付いています。この頃のキャデラックはパワーステアリングやエアコンなどが標準装備され、スタイル、装備ともに輝ける1950年代の絶頂期でした。

「長生きなクルマ」モデルライフの長いチャンピオン



フォルクスワーゲン (1951年・ドイツ)

1938年に試作車が作られ翌年生産開始。戦争による中断がありましたが、1978年にドイツ国内での生産を終了するまで約40年間作られました。それ以降も海外で生産は続けられて、延べ2140万台以上が生産されています。ビートルの名はアメリカでつけられた愛称です。



シトロエン 2CV (1953年・フランス)

1948年に生産開始、1990年まで延べ385万台が作られました。375cm³の小排気量エンジンですが、4人の大人が不自由なく乗れ、優れたサスペンションとボディスタイルが、フランスの庶民に支持されました。シトロエン車の戦後の代表的ヒット作となりました。

1990			
1980			
1970	55年	41年	65年
1960			42年
1950			
1940			
1930			
	フォルクスワーゲン	シトロエン2CV	モーリスミニ

長生きなクルマの年表

「ドアの多い／少ないクルマ」のチャンピオン



トヨペット コロナRT56 (1965年・日本)

日本初の5ドアとして発表されました。以前から、商用車（バン）やステーションワゴンといった車型はありましたが、この車はセダンとワゴンの中間の「ファーストバック・スタイル」を採り入れた新しい乗用車を狙いました。



BMWイセッタ300 (1959年・ドイツ)

第2次大戦後ヨーロッパで流行したマイクロカーの中で最も成功したモデルです。イセッタ 300と250の両方で、1955～62年の間に約16万台生産しました。前方に開く1枚ドアの他に、視界が抜群に良いのが特徴です。

ケース展示「働く自動車のティントイたち」



レストラン・ショップ商品

特別メニュー

ミュージアムレストラン
里見シェフから

『フランス料理には“Assiette Surprise”と言って料理の中に「驚き」を演出し、楽しんでいただくメニューがあります。今回の特別ランチは「クルマのサーキット・レース」をテーマに“お皿の上の思いかげない喜び”をお目にかけます。』



お子様ランチ
「クルマのサーキット・レース」 750円



ランチ用マット

関連ショップ商品



■特別展・企画展【本館2階特別展示室】

2/19(火)～4/7(日)	「クルマのかたち…いろいろ展」 チャンピオン集合!	長いクルマと短いクルマ、低いクルマ、ドアがたった1枚のクルマなどいろいろなかたちのクルマを紹介。
4/23(火)～7/7(日)	「アメリカン・カー・グラフィティ50s～60s ～コンパクトカーの登場～」	大型車全盛からコンパクトカーの登場へ。 1950～60年代のアメリカの自動車の変遷を紹介。 (P14参照)
7/16(火)～9/23(祝)	「イギリス車展」(仮題)	1900年代から1960年代までのさまざまなイギリス車を 展示し、イギリス車の歴史と魅力を紹介。
10月中旬～12月上旬	「ミニチュアカーとティントイ」(仮題)	精巧に作られたミニチュアカーや懐かしのブリキ玩具を 展示。子どもから大人まで楽しめます。
12月中旬～3月上旬	クルマとアート 「松本秀実の世界」(仮題)	情緒のある絵画的な表現が特徴の松本秀実さんの イラストを紹介。

予告なく展示内容や時期を変更する場合があります。

*新館3階ギャラリー:年数回、自動車関連のポスターや模型等を展示します。

■イベント

3/21(祝)、23(土)、24(日) 4/7(日)	スプリングイベント2002	ペーパークラフト(3/21、23、24) 試乗会(3/23、24、4/7)
5/3(祝)～6(祝)	ゴールデンウィークイベント2002	クイズラリー、ペーパークラフトなど
5/12(日)	第13回クラシックカー・フェスティバル	全国から集まる1972年以前の国産車と当館所蔵の 欧米クラシックカーによるパレード、試乗会 など
8/10(土)～15(木)	サマーメモリー2002	ぬりえ、クイズラリー など
10月～11月	わくわくウィークエンド2002	試乗会、ウレタンクラフト など
2003年1月上旬	ウインターメモリー2003	来館記念カレンダー など

上記は都合により、変更することがあります。事前にお問い合わせ下さい。



企画展



ティントイ



工作教室



ペーパークラフト

第13回トヨタ博物館クラシックカー・フェスティバルのお知らせ



昨年のクラシックカー・フェスティバルの模様

トヨタ博物館クラシックカー・フェスティバルも、今年で13回目を迎えます。今年では愛知青少年公園から場所を変え、フォレスタヒルズ(愛知県豊田市)で開催することになりました。これまで以上に、楽しんでいただけるイベントを企画しています。皆さまお誘い合わせのうえ、お越しください。

日時: 5月12日(日) 10:15～15:30
(雨天決行)

場所: フォレスタヒルズ
(愛知県豊田市岩倉町一本松1番地1)



フォレスタヒルズ

TEL 0565-58-3500

<http://www.tns.ne.jp/foresta/>

ホンダ N360

1969年（昭和44年）

●長×幅×高：2995×1295×1340mm ●軸距離：2000mm ●エンジン：空冷2気筒OHC, 354cm³, 31hp{23kW}/8500min⁻¹



軽自動車のベストセラーカー

ホンダ N360 1969年(昭和44年)

西川 稔

1 はじめに

ここ数年、軽自動車が景気低迷の中で着実に販売台数を伸ばしています。最近の軽自動車は、経済性はもちろんですが、実用性と安全性が一段と向上しており、この点に人気が集まっているようです。

ホンダN360は、モーターショーでの鮮烈なデビュー、意表をついた価格設定、発売後の爆発的な売れ行きなど、第二次軽自動車ブームを象徴するエポックメイキングカーと呼ぶに相応しい車でした。その輝かしい歴史をみていきましょう。

2 第13回モーターショーでデビュー

1966年(昭和41年)10月26日東京晴海の国際貿易センターで、第13回東京モーターショーが開幕しました。自動車への関心が急激に高まり、マイカーブームが到来しつつあった世相を反映して14日間の会期中に来場者は約150万人と過去最高を記録しました。

ホンダの展示ブースにあってひときわ注目されたのが、N360でした。来場者は、従来の軽自動車の常識を破ったさまざまな特徴—機能的なスタイル、



後席のレッグスペースは同クラスのトップレベル

広い室内およびトランクルーム、FF(前輪駆動)方式、最高速度115km/hなどの諸性能に目をみはりました。

このとき車両価格は、あえて発表されませんでした。モーターショーのカタログには、12月15日全国主要新聞紙上で発表される旨が告知されていました。人々はこの日を期待のうちに待ち続けました。

なお、余談ですが同モーターショーではトヨタ・カローラもデビューしています。これ以降、カローラはサニーとともにマイカー時代をリードしていくことになります。

3 「軽」の常識を破った性能

ここでN360の性能面について述べておきましょう。前車軸より前に横置きされて前輪を駆動するエンジンは、

アルミ合金製の空冷4ストローク2気筒OHC354cc。この小さな排気量から31hp/8000rpm、3.0kgm/5500rpmという高回転・高出力を発揮しました。

当時、先発の軽自動車は20hp少しの出力と100km/h程度の性能でしたから、31hp、115km/hの最高速度は驚異的な性能でまさに「軽」の常識を大きく上回るメカニズムと性能を誇ったのです。

また、エンジン、ミッション、デフは一体化されているため、エンジン・オイルは一カ所で3000kmごとに交換してやれば良く、維持管理の面でも従来車に比べて楽でした。

一番気になる燃費は、カタログによれば28km/ℓと、これまたトップクラスの数値を示していました。



現代のカタログと比べると大変に質素だが機能的なカタログ



FF車らしく、前席のレッグスペースは充分



スペアタイヤが収まるエンジンルーム



4 意表をついた安価な価格設定

1966年（昭和41年）12月15日、待望の価格が新聞紙上で発表されました。「国際価格が実現! ¥313,000」と全面広告の中央に文字は躍っています。以下に示すとおりライバル車の価格と比較しますと、格段に割安感のある価格だったことがわかります。

日刊自動車新聞1966年12月15日の広告

・ マツダキャロルDX	37万円
・ ダイハツフェローDX	37万5000円
・ 三菱ミニカDX	36万8000円
・ スバル360DX	36万5000円
・ スズキスズライトフロンテ	37万円

（いずれも東京店頭渡し価格。
『自動車年鑑 昭和42年版』より引用）

5 発売直後から爆発的な人気

1967年（昭和42年）3月6日、予告どおりN360は発売され、爆発的な人気を呼びました。発売から2ヵ月で早々と軽自動車の販売台数トップの座をスバル360から奪い取ると、20ヵ月で40万台販売達成という空前の新記録を達

成しました。

バリエーションの充実の面では、はじめは単一モデルでのスタートでしたが、翌年にはAT車（68年4月）とスポーツ志向のS（68年2月）を追加。その後も多くのモデルを投入して、連続44ヵ月間首位を独占したのです。

ここで当時の自動車雑誌から、N360の評価を引用してみましょう。

『モーターマガジン』1967年4月号

「およそ軽自動車らしくない居住性や性能、加えて全体的によいまとまりをみせるスタイリングは、この車に寄せる一般の関心の深さによってあらわれている。東京店頭渡し31万3000円という価格もホンダらしい意表をついたもので、昨秋以来、これまでの軽自動車界に値下げムードを惹起している。」



『モーターファン』1967年4月号

「私は、先月号のモーターファンのくユーザーがつくるモータリゼーション>に、ホンダN360は<クルマ・インテリが興味をもつクルマ>と書いた。試乗を終えた現在、その考えはまちがっていなかったし、ますます、その感を深くしているが、同時に書き加えたことはホンダN360が、<クルマのもつおもしろさを、より広いひとたち

に認識させる>役目を果たすだろう、ということだ。」

（試乗レポート 星島 浩氏）



実際、軽快な走りと経済性を合わせたN360の大ヒットは、他メーカーの驚異となりました。各社はそれぞれ2万円程度の値下げを余儀なくされたことが、それを証明しています。

一方、N360は従来の自動車ユーザーにはみられなかった若いユーザーを獲得することに成功しました。彼らは、N360を駆ってジムカーナやラリーに参加。モータースポーツの楽しさを味わうきっかけとなったのです。

「世界をめざす日本の国民車」をキャッチフレーズとして登場したN360は、その願いどおり、幅広く普及し、軽自動車のベストセラーカーとなったのです。

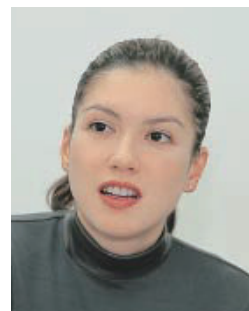
（参考文献）
・ 中沖満「懐かしの軽自動車」グランプリ出版 1998年
・ 吉田匠「ホンダ360ストーリー」三樹書房 1991年
・ 青山順編著「世界の自動車-35 戦後の日本車-1」二玄社 1988年

クルマには 乗る人の性格が表れます



タレント

リサ・ステッグマイヤーさん



本名 梨沙子ステッグマイヤー
1971年アメリカ合衆国生まれ。上智大学卒業。
'93年のNHKの英会話番組出演を皮切りに、多くのテレビ、ラジオ、CMにレギュラー出演・活躍している。
趣味特技はトライアスロン、スキー、テニス。
2001年より日本トライアスロン連合国際広報委員を務める。

も のころがついた頃から、人形で遊ぶより、おもちゃのクルマで遊ぶのが大好きでした。たまたま仲良しの幼なじみが男の子だったので、いつもいっしょにクルマで遊んでいましたね。まだアメリカに住んでいた頃は、父親のひざの上でクルマを運転するまねをしたりしていました。その頃から、クルマには憧れていて、運転は18歳になってから、教習所ではなく、知り合いから習い、免許は運転免許試験場で直接取りました。

小さいころから、早く運転したくて、スポーツカーがいいとか…色はこういう色がいいとか、イメージしてました。私が小さい時によく遊んでいたおもちゃが、黄緑のダットサンだったんです。アメリカに住んでいる叔父が、色は違うんですが、同じクルマに乗っていてよく乗せてもらいました。スポーツカーってかっこいいなと思って、スポーツカーに乗りたいと思ったんですが、実際に、免許を取った後は、両親のクルマを借りて乗っていましたので、普通の4ドアのファミリーカーです。自分でクルマを買った時は、仕事に使うことを考えて、結局、実用的な4ドアで、安全性が高く、サイズもちょうどよかったベンツのCクラスを選びました。色も汚れが目立たないシルバーに…（笑）。

ア メリカ人の父親は、アメリカに住んでいる頃から、日本車に乗っていました。日本車が大好きだったんです。壊れない、信頼性がある、ダッシュボードの感じもアメリカのクルマよりよかった。父親はずっと日本車に乗ってますが、全然壊れないですねー（笑）。故障なんか一度もしたことがないです。ですから、父親

は「リサは日本に住んでいるのに、どうして外車を買うんだ」って、いろいろいわれました（笑）。

今、アメリカでは、RV車がすごく人気があります。アメリカの道路は広いので、大きいクルマの方が実用的ですね。静かで乗り心地もすごくいいし、サイズは大きいけれど、運転していてもあまり大きさを感じさせない。天井も高いので、ゆったりしていいと思います。それに今のRVはアウトドアでも街中でも使えますしね。私は趣味でトライアスロンをやっていて、遠出や自転車を乗せることが多いので、RVもいいなと思っています。

運転は毎日していますから、見た目よりも、乗り心地がいい、疲れないというのがクルマを選ぶ大きなポイントですね。仕事の関係で時々帰りが遅くなるので、なるべく近所迷惑にならないような静かなクルマが（笑）…。でも、やっぱりいつかはスポーツカーに乗ってみたいですね。オープンなスポーツカーで、海岸線を、早朝の空いてる時に走りたいですね。音楽は…元気が出るようなロックとか…（笑）。季節は、初夏の湘南あたりがいいですね。

ク ルマが好きな人って、新しいクルマよりも、やっぱりアンティークなクルマが好きな人が多いですよ。日本では、車検が来たらすぐ乗りかえる人が少なくありませんが、昔の人の方がクルマを大切にしていたし、もっと長く乗っていました。アメリカ人は日本人のように、こころろクルマを変えたりはしないんです。ですからアメリカでは、新しいクルマも走って

いるんですね。

東京に住んでいると、クルマにはほんとにお金がかかりますよね（笑）。クルマを持つてるのは大変ですけど、クルマに乗れるのは、ある意味で最高のぜいたくです。人生の喜びがいくつかあるとすれば、ひとつは家ですね。クルマもかなりランクは高いと思います。ただ、いつも私が不思議に思うのは、アパートとか小さい家に住んでいるけれども、すごく高価なクルマに乗っている人が多いじゃないですか。アメリカや外国の場合は、家とクルマのレベルが同じなんです。

私 は、クルマの中に余計なものを置くのは、あまり好きじゃないんです。トランクも傘一本くらいしか入れていません。クルマの中もやっぱりひとつの空間ですよ。自分の部屋のようになるべくきれいにして運転すると、すごく安心します。仕事が終わって、自分のクルマの中に入ると、ほっとします。これで仕事終わって帰れるんだっていう安心感がありますね。もう誰にもじゃまされないという（笑）…。

クルマの様子でその人の性格はすごく分かります。大体、クルマの中が汚れる人は、身だしなみも、多分、家も散らかってると思うんです。だけど几帳面な人は、ほんとにクルマもピカピカだし、中で飲んだり食べたりするのは絶対駄目という友達もいます（笑）。クルマは毎日乗って自分の命を守ってくれるものですから、やっぱり大事に乗ったほうがいいと思いますね。（談）

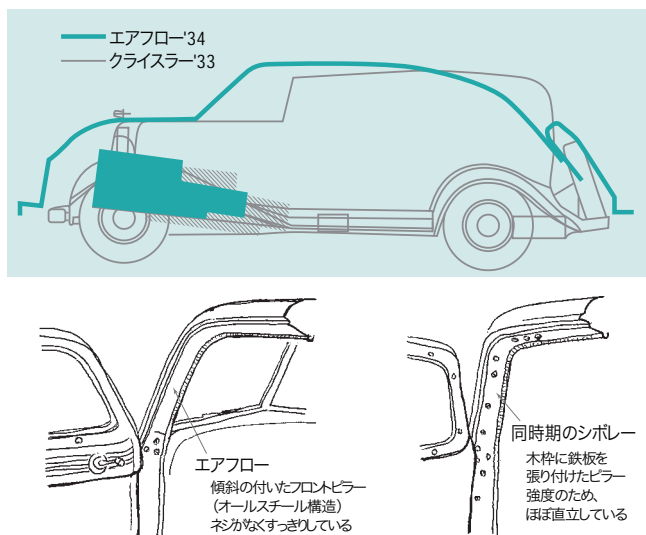


「あと少し、ハンサムだったなら…」 デソート エアフロー

杉浦孝彦

経営的には“失敗作”と言われる「エアフロー」のスタイル。しかし、その第一歩は大きく 時代は後戻りしませんでした。
“空力”をキーワードに飛躍的に進化したスタイル。その偉大さゆえ「あと少し、ハンサムだったなら…」と残念です。

1930年代前半のクライスラーは、技術志向が強くメカニズムの優秀さで成長してきたアメリカの会社でした。先進技術開発にも熱心で、他社に先駆けて「自動車の空力スタイル」を小型の風洞実験設備を使って研究。数年間に数十個の木型モデルを作り、導き出したフォルムは、さぞ自信作であったでしょう。加えて、当時のアメリカでは「流線型」がブームになっていました。技術志向の強い開発陣は、他にもエンジンなどの配置を変えて、客室を前方に出す「キャブフォワード」のパッケージや「オールスチールボディ」構造を生み出しました。そんな自信満々のスタイル開発でした。



しかし！市場でのエアフローのスタイル評判は今一歩でした……。

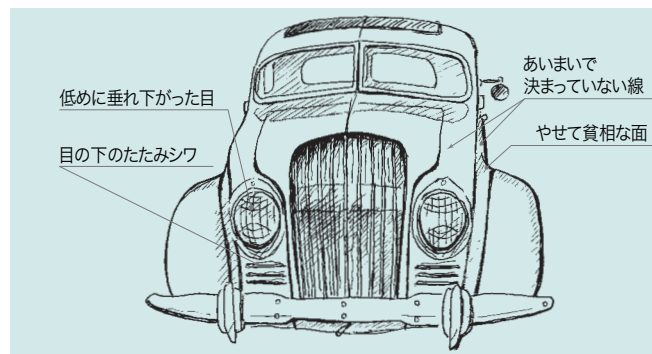
最も特徴的なフロントスタイルに注目してみましょう。

側面視では、それまでのクルマの四角いスタイルから、ボンネットが円弧的に傾斜し、「流線型のスタイルはこれだ！」と強く主張しています。

しかし、逆に正面視はそれぞれのラインが曖昧で自信に欠けて不安定に見えます。ちなみにエアフローの顔をマンガで描いてみると、年老いた動物の顔のようで、平坦で下がり気味の目玉、その下の空気孔スリットはしわにさえ見えます。元気のない、表情に乏しい印象で、魅力がありません。

「あと少し、若くハンサムだったらな」と悔やまれます。

何故、自信に満ちたクルマのスタイルがこうになったのでしょうか？

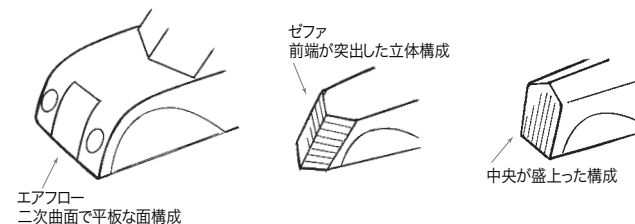


第1に、側面視でのフロントの円弧的な傾斜にこだわり過ぎたため、立体的でダイナミックなデザインができなかった。つまり目と鼻が平坦な表面にしか付かない難しい造形なのです。（他にもボンネットにヘッドランプやフェンダーを連続させる構成など多くの新しいトライがされていますが…）

今思えば、もっと“スタイル処理”の準備をするべきだったのでしょうか。確かに、この時代に始まったフルサイズのクレイモデル製作もされています。しかしエアフロー発売の2年前まで、保守的な箱型スタイルだけの少ない経験です。さらに、風洞実験により生み出された形への自信が裏目に出ました。

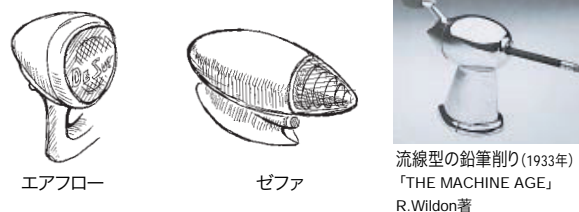
3年後発売の流線型スタイルの大ヒット作「リンカーン ゼファ」は成功した例です。エアフローの反響を研究し、RR車のプロトタイプを受け継いで、優秀なデザイナーのグレゴリーがさらに練り直したものの。革新的で優れたスタイルは一朝一夕には生まれていません。

《ボンネットの立体構成》

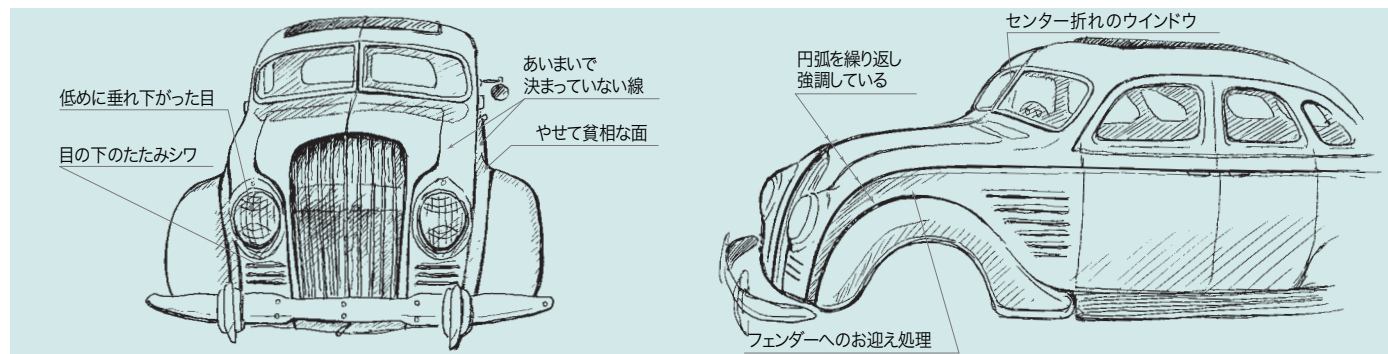


第2に、「新しさ」を分かりやすく魅力のある形で提供するサービス精神に欠けたこと。前出の成功作「リンカーン ゼファ」のアクセサリ類は流線型を強く表現しています。ゼファのリアランプは有名なレイモンド・ローウィの「流線型の鉛筆削り」と良く似たイメージを踏襲しています。全体の外観だけでなく、人々が注目しやすいディテールで「新しい時代」の記号性を連想させることが大切です。エアフローの平凡なランプと見比べて下さい。

《リアランプ》



次号では、この優れた「リンカーン ゼファ」のスタイルを紹介します。



ラジオ —「アメリカン デコ」で飾られたマスメディアの革命児

今堀里佳

今回の「こだわりの逸品」では本館の展示物をご紹介します。
本館2階欧米車にスタイリッシュな高級スポーツカーを展示しているコーナーがあり、その一角の「マシン・エイジ（機械時代）の到来」と銘打ったケースの中には1920年代より家庭に浸透していった電化製品を展示しています。ここでは収蔵品も含めてラジオを紹介しましょう。

(1) 当時の状況

経済大国アメリカは1929年10月の株価の大暴落により経済活動が失速。しかし1920～30年代の技術の進歩は目覚しく、新しい機能や素材が次々に開発され、魅力的な新製品は不況の中でも購買意欲を引き出していきました。大衆の「モノ」に対する要求を通じて、需要の拡大と経済の復興を図っていったのです。

大量生産される工業製品を、合理的・美的に表現する「インダストリアル デザイナー」も登場し、幅広い分野で活躍しました。

マシン・エイジを背景に“未来”をイメージし“流線形”を取り入れたデザインは、「アメリカン デコ」とも呼ばれる新しいスタイルです。

(2) ラジオ～贅沢品から必需品へ

1920年アメリカで初めてのラジオ局が設立。以後、全米各地で多数のラジオ局が開局しました。このマスメディアは1920年の大統領選挙速報で強烈な印象を与えました。また一般家庭に直流電気が供給され始めた1927年頃から本格的なブームを迎えます。（それまでのラジオはバッテリー式でした。）1933年には全米の約75%の家庭がラジオを所有するまでになりました。世界中の情報がラジオ放送によって身近になり、情報化社会の幕が開けられたのです。

ラジオ「スパートン」(1936-40年)

「スパートン “ブルーバード”」(1937-40年)

スパークス・ウィシントン社の製品。美しい青色はコバルト ブルー ミラーによるものです。このモダンなラジオは、当時、一流ホテルのスイート ルームや高級ナイトクラブのウェイトング ルームを飾っていました。1930年代で最も美しいラジオと言われています。



しかし、表面のブルー ミラーに使われた「コバルト」が原子爆弾の製造に必要な物質となり、1940年にアメリカ政府が一般的使用を禁止。わずか数年で姿を消してしまいました。



ラジオ「スパートン」
1936-40年頃 スパークス・ウィシントン社製



ラジオ「スパートン “ブルーバード”」
19437-40年頃 スパークス・ウィシントン社製

ラジオは“スピード ストライプ”と呼ばれるスピードを象徴した横線のほかには、目立った装飾が無いシンプルなものです。デザインはウォルター・ドーウィン・ティーク。アメリカの第1世代のインダストリアル デザイナーです。

ガラスケースの後ろからはラジオの内部が見え、真空管が並んでいるのが分かります。

“スピード ストライプ”は、ガラスケース横の展示車、コード フロントドライブ モデル812にも見られます。ラジエーター グリルやフロント バンパー、更にはバンパー フェース プレートにも3本線が入っています。

コード812の背景グラフィックにはクライスラー ビルが描かれています。この頂部のデザインが印象的なビルは1930年に竣工。それ以降、エンパイア ステート ビルなどの高層ビルが次々に完成し、摩天楼と呼ばれる高層ビル群がニューヨークの顔となりました。

この頃、摩天楼をモチーフにデザインされた家具やルーム アクセサリーも数多く登場しました。その一つがラジオ「エア・キング」（エア・キング社製1930-33年）。H.L.V.ドールンとJ.G.ライドアウトのデザインです。

フェイダ社からは「ストリームライナー」というラジオが出されました（1941、46年頃）。ストリームラインを最初に採り入れたラジオだそうです。高さ16cm、幅26cm、奥行き15cmという大きさですが、当時としては小型で、ベビーラジオと呼ばれています。

（「エア・キング」「ストリームライナー」は館収蔵品で、現在展示はしておりません。）



ラジオ「エア・キング」
1930,33年頃 エア・キング社製



ベビーラジオ「ストリームライナー」
1941, 46年頃 フェイダ社製

明治の日本に輸入された車 (4)

「1900年ロコモビル説に関する一考察」〈その2〉

鈴木忠道

前号(50号)では、アメリカでの現地調査で発掘した新資料として、日本に輸入されたばかりの“ロコモビル”と、ロコモビルを輸入した“アメリカ人富豪の息子トンプソン自身の姿”が捉えられていた写真を紹介しました。

そして、1902年4月に8台のロコモビルが日本に到着したという史実と、この写真が掲載されたのが同年6月21日に発行された自動車雑誌「The Automobile Topics」であったことを照らし合わせて、“ロコモビルの日本への輸入は1900年ではなく1902年であった”という説を裏付ける作業を実施しました。

本号では、現地調査で発掘したもう1つの新資料を紹介しながら、更なる裏付け作業を行います。



写真1. 建設中のロコモビル日本代理店

ここに掲げた写真(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。建築中の建物を前に、大工と大八車の横に立つ背広の紳士が捉えられた1枚の写真。この写真の中から興味深い情報が読み取れます。

2つの看板に記載された文字ですが、まず、日本語の看板は「…本代理店建築現場」と読み、英語の看板は「…WILL BE OCCUPIED BY THE LOCOMOBILE CO. OF AMERICA THE AGENCY FOR JAPAN ABOUT JUNE 1ST (…6月1日頃より米国ロコモビル会社日本代理店によって使用される予定である)」と読めます。

これより、この写真は、米国ロコモビル会社日本代理店の建築中の風景が写された写真であることが推定されます。

実際に、1980(昭和55)年に伊丹政太郎氏によって、“ロコモビル東京陳列所 明治34年頃”として提出された写真(写真2)と比較してみると、建物全体の構造、屋根の形状、入口等、全く同じ建物を写したものと推測されます。



写真2. ロコモビル東京陳列所

これより、この建築中の木造建物は、東京芝区芝口1丁目9番地の米国ロコモビル会社日本代理店芝口店(以下、芝口店)の建築現場であり、6月1日頃より同代理店として営業が開始される、という事が読み取れます。

自動車史研究家・大須賀和美氏は、1980(昭和55)年に、ロコモビル日本代理店の開設時期を、これまで「史稿」が1901年4月としてきたのを否定して、「輪友」に掲載された下記記述等を根拠として、1902年6月であった、という説を発表しています。

「亜米利加ロコモビル商會にては今回芝区芝口1丁目に日本代理店を設置し去月初旬より其業務を開始したるが同商會専売のロコモビル(蒸気自動車)は(以下略)」

(「輪友」1902年7月5日号)

今回掲載した建築中の写真は、この大須賀氏の説を裏付ける資料の1つとなっただけでなく、代理店の開店予定日が1902年6月1日であった事まで特定しました。

前号と本号との考察を踏まえて、長

い間、「1900年ロコモビル説」として日本初渡来の自動車説の1つを担ってきたロコモビルは1900年4月ではなく1902年4月に輸入された事と、同代理店の開設時期は、1901年4月ではなく1902年6月であった事が確認できました。

「ロコモビル説」の生き証人であった宮崎峰太郎氏は、「史稿」を発行するに際して行った調査をまとめた「自工会 調査記録」(以下、「調査記録」)の中で、ロコモビル日本代理店の開店年月について、次の様に微妙な訂正を加えております。

「(前略) ロコモビル1台を輸入したあと明治35(1902)年と思うが同社の支店長をしていたF.W. ストーン氏がやめて別会社、ロコモビル・カンパニー・オブ・アメリカ日本代理店と云うを横浜の山下町77番地に設け、ストーン氏が社長になった。そして東京新橋芝口に陳列所を設け、数台を陳列した。自分はその間に勤めた。」

(「調査記録」第157号 1961年6月22日付)

「前回記録第157号2項にロコモビル・カンパニー・オブ・アメリカ日本代理店が出来たのは明治35(1902)年と思うがとあるが、私が「汎交通」に書いた文章(当会文献コピー162号2項12行目)にあるように34(1901)年4月が正しい」

(「調査記録」第189号 1961年12月4日)

この年月の修正に、果たしてどのような意味が含まれているのかは、今となっては知る由もありません。

*なお、本件の詳細は、「紀要NO.8」に記載しておりますので、ご興味のある方はご参照下さい。

(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
- ・「ロコモビル 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
- ・「蒸気自動車ロコモビルS2ー日本最初の自動車ー」伊丹政太郎『自動車工業』1980年6月号ー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



ビッグ3が投入したコンパクトカー

1960年、アメリカでは急激な伸びを見せる小型車市場に対応すべく、GM、フォード、クライスラーのビッグ3が一斉にコンパクトカーを発表しました。
今回の特別展では、1950年代から60年代のアメリカ自動車史に焦点を当て、大型車全盛時代のアメリカにどの様にコンパクトカー市場が形成されていったかを、アメリカのビッグ3と日本車の歩みに焦点を当てて紹介します。

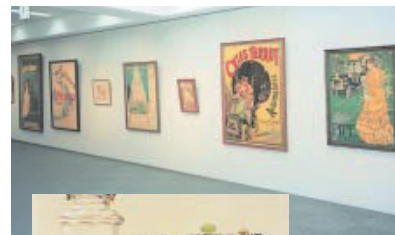


トヨベツ・コロナ(対米仕様)

第23回特別展 「アメリカン・カー・グラフィティ 50s-60s

～コンパクトカーの登場～

開催期間：4月23日(火)～7月7日(日)



「ポスターに描かれた女性たち」

2月5日～3月31日、新館3階ギャラリーでは「ポスターに描かれた女性たち」を開催。1890～1920年代のヨーロッパで、華やかな女性とともに描かれた自動車のポスターを、当館所蔵ポスターの中から25点を紹介しています。



トヨタバンデランテを展示

1月29日～3月24日、新館1階エントランス横にブラジルで生産されたトヨタバンデランテ（日本名ランドクルーザー）を展示。この車両はトヨタが1959年から海外で最初に生産を始め、42年間ブラジルで生産を続け、2001年11月に生産打ち切りとなった最終ラインオフ車です。



バックヤードツアー参加者募集

参加者からたいへん好評だったバックヤード(車両収蔵庫)ツアーを再開します。ふだんはなかなか見ることのできないクルマを、ぜひこの機会にご覧ください。

実施日は4/21、5/26、6/30 (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かき、またはEメールで(実施日の前月1日より受け付け)。
希望日と住所、氏名、電話番号、同伴者数を明記しバックヤードツアー係へ(先着10組まで)



中日本自動車短期大「ドリーム・チャレンジ号」

「Eカー・フェスティバル2002」開催

3月30日、31日「Eカー・フェスティバル2002」(主催：Eカー・フェスティバル実行委員会)が当館走行コースを中心に開催され、講演会、展示車両の走行などが行われます。

詳しくは中日新聞社会事業部TEL052-221-0732までお問い合わせ下さい。



紀要No.8を発行

『トヨタ博物館紀要』No.8(非売品)を発行しました。「日本組立てフォードA型レストアの記録」をはじめ、全9テーマを取り上げています。ご希望の方は、住所、氏名、電話番号を記入の上、郵送料(切手240円分)を添えて紀要係までお送りください。



子ども向け新館ガイドブック

子ども向け新館ガイドブック「新館探検ブック」を制作。

(A5版 全カラー 21ページ)

必見ポイントやもの知り情報などを紹介しつつ、新館を探検しながら見学するツールとなっています。
(3月末発行予定)



展示車両ガイドCD-ROMを発売

当館のガイドブックがCD-ROMになって登場。本館展示車両が解説付きでご覧いただけます。車両のスクリーンセーバーも付いています。

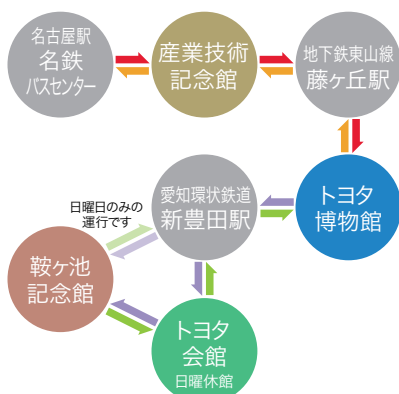
(Windows95/98/Me/2000/XP対応)

館内ミュージアムショップで620円(税抜)で販売しています。



ニューイヤーミーティングに出展

1月20日「クラシックカーフェスティバル・ニューイヤーミーティング」(日本クラシックカー協会主催)が東京有明レインボータウンで開催され、当館からサンビーム グランプリ(1922)、セリカGT-FOUR(1993)を出展。両車とも来場者が興味をもってご覧になっており、たいへん好評でした。



ミュージアムライナー期間延長

毎週土日にトヨタの文化施設を回る無料のシャトルバスを運行しておりますが、2003年3月まで運行することになりました。詳細はTEL0561-63-5155、または当館のホームページをご覧ください。



クラブミーティング開催

2月24日、ソアラ・オーナーズクラブ「TOYOTA Type10 ～359B～」のミーティングが当館で開催され、各地から23名の会員が参加。会場となった走行コースには参加者の愛車が集まりました。開発主査 岡田稔弘氏の講演会も行われ、盛況のうちに幕を閉じました。



おトクな情報！

当館の入館料が団体料金に割引される優待チケット等があります。ぜひご利用ください。

- ・トヨタ博物館&産業技術記念館 共通券
(各施設の窓口で現金販売)
- ・インターネット：ホームページの割引券（期間限定）
- ・JAFの優待券
- ・チケットびあ(トヨタ博物館の入場券購入)
(ファミリーマートでも購入可)
- ・ローソンチケット(Loppiで発券)
- ・サクルールのレジャー共通券
- ・トヨタカードでの入館料のお支払い
(個人のご利用に限らせていただきます。)



ウインターメモリー2002

1月5日、6日にオリジナルグッズが抽選で当たる「お年玉付きペーパークラフトプレゼント」、1月12日～14日はフォード マスタングと記念撮影した写真をカレンダーにする「2002年カレンダープレゼント」の新春イベントを行いました。

イベント期間中は、親子連れなどで館内が賑わいました。

また、1月16日～2月17日の間、昨年夏に行った「レーシングカーのめぐりえ」の中から、素敵な作品45点を紹介しました。



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
多田浩之さん

メルセデスという厳格な印象がありますが、この300SLには華やかさがあるので背景のタッチも含めて色鮮やかな絵にしました。水彩画は日頃パソコンで描くものと違い手書きなので、雰囲気のある絵になったと思います。

読者の声

- 貴館の、トヨタと他社を区別せず歴史を公平に検証・記録する姿勢に感銘しております。

横浜市 山中 洋さん

- 50号を迎えられた事をお祝い申し上げますと共に、今後の益々の躍進に期待致します。

さいたま市 黒澤洋一さん



珍客到来 (ある日の博物館の駐車場での1コマ)

TAMクイズ

このクルマはなんでしょう？
(本誌に登場したクルマです)



＜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：4月30日消印有効)
正解者の中から抽選で10名の方に「展示車両ガ
イドCD-ROM」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「ロコモビル」でした。

編集後記

先般から予告しておりましたが、リニューアル誌面をお届けいたしました。いかがでしたでしょうか。「期待どおり!」「がっかり」「読みやすくなった」等々、皆さまの声をお待ちしております。(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)