



イギリスのスポーツカーは、世界中の人から愛され、愛着を持たれています。

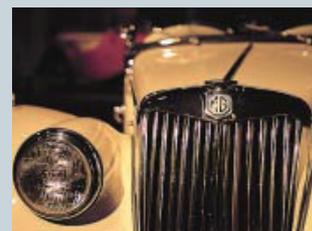
今回の企画展では、収蔵車の中から世界にスポーツカーの楽しさを広めた代表車、MG-Tシリーズとジャガーを展示し、その魅力のひとつである“魅惑的なスタイリング”をじっくりと味わっていただきました。



MG-Tシリーズ

安価で、手軽でありながら、本格派スポーツの味わいとイギリスの伝統を色濃く伝えているMG。

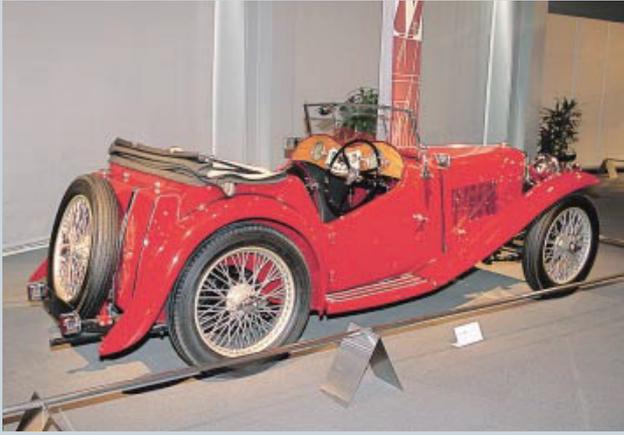
MGの実質的な創立者セシル・キンバーは、自身がモータースポーツの愛好者で、自らが楽しむためにスポーツカーを作り、それを販売することでMGの名を高めていきました。そしてミジェットの登場でMGの名を不朽にしました。



● ミジェット タイプM (1929年)
 <1929~32>

MGミジェットの最初のモデルがタイプM。モリス・マイナーの部品を利用しわずか175ポンドで発売されMGの名を広めた。ポートテールの2シーターボディ。





●ミジェット タイプTA (1937年) <1936~39>

1935年MGはモーリス社の傘下に入ったこともあり、生産合理化のためモーリス系の部品を多く流用して安価に仕上げ、量産を可能にした。1939年にはTAの改良型TBを発表。



●ミジェット タイプTC (1947年) <1945~49>

第2次大戦後のMG最初のモデル。ボディが多少幅広いことを除けば、戦前のTBと全く異なる。1949年まで約1万台生産されたが、その多くはアメリカに輸出され小型スポーツカーブームを引き起こした。



●ミジェット タイプTD (1952年) <1950~53>

外観は前モデルとあまり変わっていないが、シャシーは新設計。操縦性と乗り心地が改善された。輸出マーケットを目指して設計され、ステアリングは右・左があった。3万台近い生産台数の大半が輸出された。



●ミジェット タイプTF (1953年) <1953~55>

エンジン、シャシーはTDと同じ。ボディは幅が広くなり、ラジエターの傾斜を強め、ライトはフェンダーに埋め込まれた。シートはセパレートになり居住性が改善。右・左ハンドルで共用できるよう計器板は中央に移された。

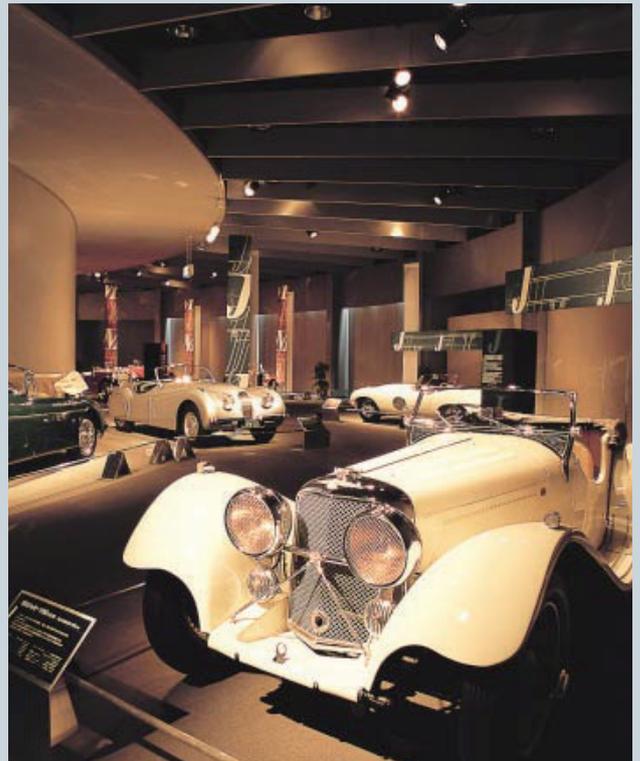
ジャガー

ジャガー社の始まりは1922年に設立された“スワロー・サイドカー・カンパニー”というオートバイのサイドカーの製造業者です。創業者の一人ウィリアム・ライオンズの秀でたデザインセンス、きめ細かい経営能力により、その後国際的な一流メーカーへと躍進しました。今回の展示車はいずれもライオンズのデザインです。



●SSジャガー100 (1937年)

戦後のジャガースポーツの基礎を築き、その後のスポーツカーに大きな影響を与えた。最高時速100マイルの高性能スポーツカー。コスト、スタイリング、性能のバランスがとれたこの車は好評を持って受け入れられた。





● ジャガーXK120 (1951年)

戦前のSS100の後継モデル。“120”とは時速120マイル走行可能を意味し、美しいボディスタイル、1000ポンドをきる低価格によりセンセーションを巻き起こした。XK120のデザインでライオンズは“ロイヤル・デザイナー・フォ・インダストリー”の称号を授与される。



● ジャガーXK150S (1961年)

1954年にXK140が、'57年にはXK150がXK120の後継車として発表された。XK120と比べ、ボディとほぼ一体化したフェンダー・ライン、幅の広がったフロント・グリル、曲面ガラスが採用されたウインドスクリーンなどが特徴。



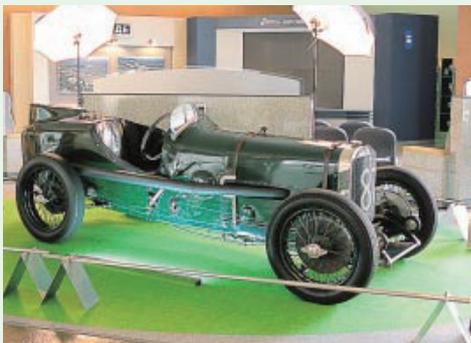
● ジャガーEタイプ (1965年)

レーシングモデルであるDタイプのコンセプトを継承したロードカー。当時第1級の性能と流体力学技術を採用入れた美しいスタイルを備えながら、同程度の性能を持つスポーツカーより30~40%安く、アメリカを中心に発売直後から人気を博した。



● ロールスロイス・ファンタムⅢ (1937年)

コーチビルダー、フリーストン・ウェブ社による第1級の上品な仕上げの車両室内を紹介。



● サンビーム・グランプリ (1922年)

サンビームのレーシングカー黄金時代の代表車。1922年のフランス・グランプリのために4台だけ製作された車のうちの1台。

● ロンドンタクシー TX1 (2001年)

ロンドンを走る名物タクシーが45年ぶりにフルモデルチェンジされた。他に類のない後部座席の広さが特徴。



● ランチョンマット



● 特別展メニュー
「海の幸
衣焼き英国風」
¥1200



● ショップ商品 サブレ 1袋 ¥100





サマーメモリー-2002

企画展にあわせて、夏休みイベント「サマーメモリー2002」を開催しました。イギリス車をメインにした試乗会やペーパークラフトなどのイベントは大変好評でした。また、初の試みとして、期間限定で開館時間を19:00まで延長し、17:00以降の来館者を対象に抽選会を実施しました。



■イギリスのスポーツカーをめぐってみよう!



企画展の会場内に用意したMG-TCとジャガーXK120の2種類のぬりえは、子どもたちに大人気。



頭にかぶれば、ほらかわいいですよ。

■夕べの試乗会



オースチンヒーレー スプライト



右ハンドルの英国製T型フォード。皆さん、しっかりとクルマにしがみついています。

イギリス車を中心とした試乗会を7月20日から8月31日の毎週土曜日、暑い日差しを避け夕方に行いました。インドのマハラジャが乗っていたというデムラーは常設展示車ですが、特別に7月のみ先着5組限定で試乗会を実施しました。



暑さでクルマもバテ気味でしょうか？水分補給しています。

■ペーパークラフト ~MGのオープンカーを作ってみよう!



8月10日から12日まで、今回で8作目となるトヨタ博物館オリジナルのペーパークラフト制作を行いました。



■企画展クイズ ~MG&ジャガー



8月13日から15日まで企画展クイズを行いました。MGとジャガーについて5問のクイズに挑戦です。



上手にできるかな。真剣な表情です。



「完成したよ!」と笑顔で見せてくれました。



参加賞のオリジナルポストカード



全問正解者の中から抽選でトヨタAA型の模型をプレゼント。

ダットサン ブルーバード P312型

1963年（昭和38年）

●長×幅×高：3915×1496×1470mm ●軸距離：2280mm ●エンジン：水冷直列4気筒OHV 1189cm³ 55ps (40kW) /4800min⁻¹



ベストセラー車 その名は幸せの青い鳥

ダットサン ブルーバードP312型 1963年(昭和38)

杉浦 孝彦

1 世の中に明るい話題多い年

今思い出しても怖く、心細い一夜を過ごした伊勢湾台風の年でしたが、社会全体でいえば初代ブルーバードが発売された昭和34年(終戦から14年)は、明るい話題の多い年でした。水泳世界大会では田中聡子や山中毅が世界新で優勝し、ミスユニバースで八頭身美人の児島明子が世界1位になります。なかでも皇太子の結婚とその結婚パレードは象徴でした。経済的にも昭和30年以後日本のGNPが急激に伸び始め、「岩戸景気」が始まりました。

一方、乗用車市場の需要は、昭和35年になっても法人需要61%、タクシー24%で、個人のユーザーはたったの6%という市場構成でした。当時の価格はブルーバード1000が68万5千円で、大学卒の初任給が2万円に満たないことを考えれば、その価格がいかに高いものであったか想像できます。

しかし急速な経済発展は一般のサラリーマンにも自家用車が現実のものとして考えられるまでになってきます。

明るいニュースと折からの好景気。さらに、個人所得の増加、車が手の届きそうな価格で発売され始め、銀行ローンの導入など普及促進の様々な要素がモータリゼーションの輪を広げていきます。

このような中で、文字通り「幸せの青

い鳥」「ブルーバード」が生まれました。名づけ親は当時日産自動車の川又克二社長で、メーテルリンクの童話「青い鳥」にちなみ、この新型乗用車が希望の青い鳥として世界に羽ばたいてくれることを願ったものでした。

ブルーバードの全国発売は8月1日、銀座三越デパートでの発表は大盛況でした。

2 ブルーバード前史

初代ブルーバードの前身のダットサン110型、210型は法人、タクシーが中心だった小型車市場で、堅牢さを最大のセールスポイントに主導権を取っていました。

ダットサン110型(昭和30年)は装飾性の少ない実用本位で、明快なデザインと機能性を前面に押し出し発表され、その改良型のダットサン112型セダン(当本館3階に展示)は、「毎日産業デザイン賞」で自動車として初めてグランプリを受賞しました。

また、ダットサン210型(昭和33年)で日産自動車は対米輸出をスタートし、昭和33年に466台を輸出しました。

しかし、輸出車としては当初から車両性能や商品性として役不足であることは明らかだったため、日産では110型を発表した直後から、将来のダットサンの姿を見極める市場調査を開始し新型車の設計方針を定めました。

3 初代ブルーバードの登場

このようにして生まれた初代ブルーバードは日産の意欲作で、ヨーロッパ車を思わせるスポーティーな3ボックスのスタイリングで、長く延ばされたトランクリッドやスマートなサイドビューが目を引きました。

メカニズム、性能的にもエンジンは2種類、1000ccのC型と1200ccのE型です。

トランスミッションは3速コラムシフトで、1200ccは115km/hの最高速度をマーク。これは当時としてはトップレベルの性能でした。

210型のフレームはトラック仕様だったのに対し、ブルーバードは梯子型で純然たる乗用車のセッティングの新設計としました。サスペンションも進歩的で、前輪に初めてダブルウィッシュボーン/コイルの独立懸架を採用し、後輪は耐久性に優れたリーフリジッドで、この組み合わせによって乗り心地が格段に良くなりました。ブレーキも日本で始めてユニサーボ(踏力を効果的に伝える機構)を採用するなど、ヨーロッパのファミリーセダンと肩を並べる装備を誇りました。

ボディ寸法は前モデルの210型と同じでありながら全高を一気に70ミリも低くし、フロアのトンネル部に新工法を採用したり、ピラーを細くするなどして、30kgもの軽量化がされています。



①レンダリング

開発当時は水彩画だったスケッチも、その後アメリカから入った色画用紙にハイライト描画という新画法が用いられ、カタログにも登場しました。

②外形ルーフ
各部分が連続して、シンプルな美しいルーフ形状はオースチンA50と似ています。



③外形フロントグリル

前モデルの構成を継承しながら、より高級感あるフロントスタイルになる。(これは1961年型)



④室内計器板

フロントグリルと同じく、110型のデザイン構成を踏襲しながら、細部の形状やカラーでモダンになった計器板。



デザイン上では、視界を良くするためにセンターピラーは細くなり、ドア・ヒンジは内蔵式となりました。生産技術も今までの板金加工から、プレスが本格的なものとなり、ボディ加工の精度が格段に上がりました。

反響はすぐ現れました。質実剛健そのもの、たくましい働き者といった感じの210型から、ツルリと皮がむけ垢抜けた都会のお嬢さん風になった310型は、発売後一ヶ月でバックオーダーが8000台に達し、11月には乗用車生産として初めて月産3000台突破を記録しました。その人気はすごく、以後「走るベストセラー」の名をほしいままにしました。

その後311型、312型と機能上の改良を加え、発売後満4年で総生産台数は21万台に達して国産乗用車の記録を樹立し、世界市場に進出して32000台の輸出を記録するなど内外で好評を博しました。

4 成功するべくして 生まれたクルマ

発売当初、小型車クラスに参入するため急遽作られた“ダルマ”コロナ(昭和32年)以外に主な競争相手を持たず、前モデルからの堅牢な性能で優位性を保っていました。

デザインにおいても、佐藤章蔵氏率い

る造形チーム(この時、造形係が課に昇格)は、「毎日工業デザイン大賞」を受賞できる優れた能力を持ち、そして高い理想・理性を持っていました。^(*)

さらに、「もしオースチンとの技術提携がなければ生れなかったかもしれない」と言われるように、オースチンのメカニズム、生産技術を多く修得し、同時にその異文化のデザインを自分のものとして消化、取り入れました。それまで実用本位の日本車にはなかったテイスト少し厚化粧ですが、高級感、親しみやすさといったオースチンのイメージを巧みにブレンドしながら、全体のバランスや面質は清潔で端正な“日本人好み”に仕上がっています。

フロントデザインも110型の配置構成を守りながら、米国輸出規格を取り入れ、さらに高級感を付加しています。

室内デザインでもオースチンとダットサン110型の良いところがブレンドされています。

計器板形状は輸出用の左ハンドルに対応できるように左右対称のデザインとして工夫されています。そして全体のバランスがよく、素材の扱いも心地よい仕上がりになっています。

特に展示車の312型は外板色のライトグリーンをベースとした上品な2トーン配色です。来館されるお客様もよくカラーリングの美しさにびっくりされます。

さらに驚くことは、この時代に女性仕様車“ファンシーデラックス”⁽²⁾を発売したことです。世の中が女性ドライバーの重要性に気づくのは、20年後のことでした。^(*)

(*)当時の雑誌「モーターファン」に造形課が自ら書いたブルーバードの解説文があります。その文末に「~いつかはこの混乱の中から立ち直る時期が来るにしても、進むべき正道を見失ってはならない。この渦中において、私達はコマーシャルイズムにいたずらにおもねることなく、真摯な態度でヒューマン・エンジニアリングを含めた形態構成をデザインと云う場においておし進めるべきだと考える。人間に対する誠実さと形に対する情熱こそ真の前進を意味するのではないだろうか。」と結んでいます。

(2)ファンシーデラックス(昭和36年2月発売、72万5千円)

この初代ブルーバードは昭和30年代の前半にあって、女性向け仕様車1200ファンシーデラックスを発売。当時のカタログを見ると、女性好みの淡い外板色や内装色はもちろん、化粧用ランプ、化粧品入れ兼サンバイザー、メモクリップ、日焼け防止フロントガラス、ハイヒールスタンド、オルゴール付方向指示器、屑入れ、ハンドバックケース、コートハンガー、傘立て、着替え用カーテンなど36点、およそ考えられ得る女性を研究し尽くしたアクセサリが装備されています。

(3)トヨタ自販は「女性とクルマ」の使用実態などをまとめ昭和55年に発表しました。

【参考文献】

- 碓 義朗 「ブルーバード物語」 光人社 1997年
- 角田 博 「国産大衆車アルバム Ver. II」 三樹書房 2000年
- 小磯勝直 「くるま昭和史物語」 JAF出版 1988年
- 「モーターファン」 1960年1月号



⑤(室内シート・ドアトリム)
展示車の室内は淡いグリーンとアイボリー色の上品なコンビネーション。



⑥カタログ“ファンシーデラックス”
当時、あこがれの upper class 家庭のひとコマ。



⑦カタログ“ファンシーデラックス”
全36点、考えられる装備がすべて完備、
シリーズ中の最上級グレードでした。





クルマの運転は マルチタスク

日本科学未来館 館長
宇宙飛行士

毛利 衛さん

毛利 衛 (もうり・まもる)

1948年、北海道生まれ。北海道大学大学院修了後、南オーストラリア州立フリンダース大学院に留学し理学博士号を取得。1985年に日本人初の宇宙飛行士に選ばれ、1992年9月スペースシャトル「エンデバー号」に科学者宇宙飛行士として搭乗。材料実験や宇宙授業などを行う。その後、1998年には技術者宇宙飛行士としても認定される。2000年2月、2回目の宇宙飛行で地球の立体地図を作成する。同年10月 日本科学未来館初代館長に就任。



スペースシャトル緊急脱出用装甲車
(NASA提供)



ハーレーダビッドソンに乗る父

私 が物心ついた昭和20年代末の北海道はまだ馬車の時代で、馬車の人や荷物を乗せて運んでいました。母親の実家で農作業に使われていたオート三輪にもよく乗せてもらいました。獣医師をしていた父親は、戦前はハーレーダビッドソンに乗るほどの大のオートバイ好きで、戦後は50ccから始まってだんだん大きなオートバイに乗り継ぎました。私の子供の頃の思い出で一番身近なのはオートバイです。クルマの免許は20歳になってから。兄がその頃、カローラに乗っていて、自分もクルマに乗るのが憧れてました。免許取りたての頃、兄のクルマを借りて、ずいぶん事故を起こしたものです。4台くらい壊しましたか。若い頃ですから、ちょっと危険な部分があったんですね。その後24歳でオーストラリアに留学して、初めて自分で買ったのはフォード・コルチナ。宇宙飛行士に選ばれてこちらに来てから、1986年に買ったのがホンダ・アコードのエアロデッキ。それを17年間、今でも乗っています。アメリカは1987年以来、合計で8年ほど滞りましたが、その間、たくさんクルマに乗りました。フォードが一番多かったですかね。最初はエアロスター。自分用としては、最近まではフォードのトーラスにずっと乗っていました。

乗 り物は好きですから、結構スピードを出したがる癖があって、若い時はすごく痛い思いをしました。オーストラリアでの生活で直りました。外国で事故を起こしたら大変なことになると思って、非常に慎重な運転をするようになったからです。クルマの運転は大好きで、いくら長時間運転しても全然疲れることはありません。宇宙飛行士とは直接関係は

ありませんが、乗り物が好きなことは共通しているかもしれません。

ただ、クルマそのものにはあまり執着しないんです。息子はすごくクルマを知っていて、ぱっと見るだけで、日本のクルマから外国のクルマまで、全部何年型かいえませんが、私はそういうタイプではないですね。クルマは加速がよくて、安定していて、乗ればいい。格好はあまり気にしないし、クルマを磨くこともしません。あくまでも「道具」で自分が移動できて、しかもスリルのようなものを楽しめればいいんです。カーナビは非常に便利だと思いますが、どちらかという、近道などを見つけて自分の勘が当たっているかどうかを確かめる方が楽しいですね。

宇 宙飛行士になったきっかけは、チャンスが巡ってきたから挑戦したということです。1983年に宇宙開発事業団が日本人の宇宙飛行士を募集した時、喜んで応募しました。応募ができたということがすごく嬉しかった。子供のときからの夢が湧いてきたのだと思います。それに材料実験の専門家だったので、宇宙での実験に興味がありました。たまたまその仕事に適したバックグラウンドを持っていたということと、試験はされましたけれど(笑)、適性があったのかもしれない。

宇 宙飛行士はジェット機で頻繁にアメリカ中を移動します。それが苦になったら、とても勤まりません。ジェット機では、操縦しながら地上と交信して、ナビゲーションや計器を見ながら、五つぐらいの仕事を同時にするんです。スペースシャトルの場合もそうですが、瞬間瞬間でさまざまな状況になるので、それらの情報

を瞬時に把握して、自分が次にやるべきことを判断していかなければならない、マルチタスクの典型的なものです。そういう意味では、クルマも似てるところがあります。クルマの運転がマルチタスクそのものですから。ということは宇宙飛行士の仕事も、レベルはかなり違うけれども、訓練次第でできるということなんです。

宇 宙ではスピード感は全く感じません。恐怖感はなく、むしろ面白いですね。スピード感は相対的なものなので、たとえマツハ25のスピードでも、全然感じないんです。それよりもむしろオートバイで吹っ飛ばした方がずっとありますね。打ち上げのときも同様です。ただ、押し付けられる感じはあります。クルマも窓を閉めて広い高速道路を走るとスピード感はあまり感じませんが、狭い道を窓を開けて飛ばすとスピード感を感じるの、みな相対的なものだからです。

クルマの場合は様々な外部情報を視覚や振動で感じ取りますが、ジェット機の感覚も同じです。お尻から体に入ってくるGや目による体感。次に起きる状況は、クルマだと20m先のことは瞬時に判断しないとイケませんが、ジェット機の場合は、800mくらいで同等になるんですね。その瞬時の判断は非常に似ています。また、ジェット機の場合、横に旋回しても、縦に旋回しても同じなんです。どちらの場合もGが外側に働きますから。前後左右はあまり関係なくなります。ジャイロを見なかったら、簡単に錯覚します。その点、いつも地上からの振動があるクルマは安全ですね。(談)

「進化へのこころざし豊かなる」 キャデラック シリーズ60スペシャル

杉浦 孝彦



新しい時代の様式として“流線型スタイル”が全盛期の頃に発売された「リンカーン・ゼファ」の大成功も意識しないはずはない。しかし一部の人から、流線型スタイルは室内を狭め^(※1)、視界を悪化させ、荷物がつまないことへの不満もあらわれ始めていました。新しいスタイルへのこだわりを持つハーリー・アール^(※2)率いるGMのデザイン部門「アート&カラー セクション」は進化への新基軸を打ち出します。彼らが創り出した“4ドア3ボックス”スタイルは、第2次世界大戦後の世界の主流になっていきます。

近代化するスタイル

ドアはサッシ(窓フレーム)タイプとし、雨樋はゼファより縮小させ窓枠に隠されてすっきり見せています。

ドアの下部も米国量販車で初めてステップを無くしました。(室内幅拡大やフロアを下げての乗降性改善にも効果があります。)

ドアの下部の“返しの立体”や3本のモールは、ステップをなくした寂しさを補う巧みな処理です。

しかし逆に、フロントフェンダーやヘッドライトはむしろ独立させ、グリルはアール・デコ調の立派さを強調しています。

従来の流線型スタイルのセオリーをすべて覆していく凄ましい気迫を感じます。

セールスポイントはルーミーな室内

サッシドアにより細いピラーを実現しました。中に乗り込むと天井やピラーが作る空間は近代建築のような直線的な明快さと開放感があります。

ドアを開け最初に驚くのは室内カラーリングの明るさ・華やかさです。内張り色は高彩度のページュ色で、計器板はその補色に近い青色です。ハンドルやスイッチも内張り色と同じ明るい色で統一されています。

ディテールの巧みさ流行の取り込み

計器板の中央のラジオ・空調グリルのパネルは、当時の最先端だった樹脂製のラジオに似たスタイルを用いています。メーターなどもグラフィックが近代的なデザインに統一されています。内張りのガーニッシュやハンドルなどにクロムメッキ(1920年代後半から使われ始めた)を多用し新しさと華やかさを主張しています。



60スペシャル サイドビュー (1938年)



リンカーン・ゼファ サイドビュー (1937年)



60スペシャル リアクォータービュー

トランク形状がはっきり現れます
リアフェンダーがボディに連続する新しい造形



60スペシャル室内前方視
窓ガラスの面積が大きくなり、開放感あるのがわかります



ゼファ室内前方視

室内のカラーイメージ

60スペシャル

ゼファ



60スペシャル計器板全体
計器板全体がモダンなスタイルとなり、コラムシフトにより操作性も向上



60スペシャル計器板ディテール
中央の時計も各メーターに合わせ、アール・デコ調の凝ったデザインになっています

新しい様式創造への情熱と、それを魅力的に形に表現する巧みな技が生み出した60スペシャルの紹介でした。

(※1) 1939年60スペシャルのカタログでは居住性が優先扱いされ、スタイリングの扱いは小さい。スタイル担当は、ビル・ミッチェルでハーリー・アールの後継者。

(※2) GM初のデザイン部門長、以後デザイン部門担当副社長となる。戦闘機P38からヒントを得たテールフィン車で有名。Art&Color SectionはGMが1927年創立した世界初のデザイン部門。

次回は、カー・ウォッチング“デザイン”の最終回として、収蔵車から、1950年代のアメリカ車の計器板“夢見るデザイン”を紹介します。

19世紀末の万国博覧会と自動車

2005年3月25日から9月25日までの6カ月間、愛知県長久手町を中心に国際博覧会「愛・地球博」が開催されます。会場は、当館から東へ約2キロに位置する愛知青少年公園を主会場としており、博覧会開催の頃は当館の周辺は大きな変化を遂げていることでしょう。今回よりこのコーナーでは、2005年国際博覧会開催にちなんで、「博覧会と自動車」というタイトルで、万国博覧会やその他の博覧会に登場した自動車についてシリーズで紹介します。

鈴木 忠道

1. はじめに

万国博覧会(以下、万博)というと、多くの日本人がまず思い浮かべるのが1970年に大阪で開催された「JAPAN EXPO '70」、いわゆる「大阪万博」ではないでしょうか。高度成長時代の只中に開催され、約6,420万人の人が訪れたこの万博は、最も成功した万博の1つとされています。

日本博覧会協会の資料によると、万博とは1928年の国際博覧会条約にて“政府または政府公認の団体が主催し、諸外国の参加を招請し、会期は3週間以上6カ月以内であること”と定められたものを指します。この定義に沿った万博が世界で初めて開催されたのは、1851年のロンドン万博ということになります。

2. 万博における自動車事始め

19世紀における万博は、まさに産業技術の国際的な展示会として誕生し、発展してきたように思えます。産業革命の申し子の一つともいえる自動車が万博に初めて登場したのは、いつ頃のことであったのでしょうか。

蒸気自動車事始め

～1851年ロンドン万博

イギリスでは、産業革命が起き蒸気機関の改良が進められるとともに、蒸気機関車、蒸気車、蒸気自動車^(注)などの新しい交通手段が登場しました。

注. 蒸気機関車(Steam Locomotives)、蒸気車(Traction Engines: 耕作用蒸気牽引車)、蒸気自動車(Steam Coaches, Steam Carriage: 主に乗合、少人数用の自動車)

まず、世界最初の万博である1851年ロンドン万博では、主役であった蒸気機関車とともに、蒸気車、蒸気自動車が出品されていたと推測されますが、現時点では出品リストは入手出来ておらず詳細は不明です。

資料で確認出来るのは、1862年のロンドン万博に出品された蒸気車と蒸気自動車についてです。ここに当時の文献より引用し、紹介します。

「この博覧会でも相変わらず蒸気機関車が主役を占めていましたが、蒸気車では、ランサム、ポーター、フォーラー、タックスフォード、シャトルワース、ガレットなどが展示されました。また、蒸気自動車では、コーアの蒸気自動車(写真1)が注目を浴びていました。この蒸気自動車は、全長約5m、重量は約2.5トン、14人乗りの四輪車で、西インド諸国への輸出を目的に製作されたといわれています。」



写真1. コーアの蒸気自動車 (1862年ロンドン万博)

イギリスでは、この後、1865年に蒸気自動車の通行を制限する「赤旗法」が完全施行され、同国における自動車の正常な発展が妨げられる事になります。

一方、ヨーロッパ大陸では蒸気自動車が発展を遂げました。フランスでは、アメデ・ポレー、アルバート・ド・ディオ、セル・ポレーなどの蒸気自動車が次々に発表され脚光を浴びました。

1867年のパリ万博ではロッシュの三輪蒸気自動車が、1878年のパリ万博にはアメデ・ポレーの蒸気自動車“ラ・マンセル”(写真2)が展覧されました。



写真2. アメデ・ポレーの蒸気自動車 “ラ・マンセル” (1878年パリ万博)

ガソリン自動車事始め

～1889年パリ万博

1886年にベンツによって世界最初のガソリン自動車ベンツ・パテント・モートルヴァーゲンが発明され、ほぼ同時期にダイムラーによるダイムラー・モートルヴァーゲンが発明されると、それぞれ3年後の1889年パリ万博への出品が検討されました。

まず、ベンツは1889年のパリ万博では、ベンツ・パテント・モートルヴァーゲン(写真3)を出展。一方、ダイムラーはダイムラー・モートルヴァーゲンに改良を加えたシュトルラート・ヴァーゲン<ワイアーホイールカー>(写真4)を出品しました。これらは、万博に初めて出品されたガソリン自動車といえます。



写真3. ベンツ・パテント・モートルヴァーゲン (1889年パリ万博)

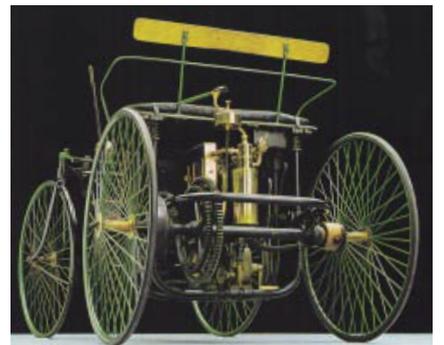


写真4. ダイムラー・シュトルラート・ヴァーゲン (1889年パリ万博)

どちらの車両も、残念ながらほとんど注目を浴びませんでした。しかし、万博会場でこの車両を見たエミール・ルヴァッソールは、共同経営者であるルネ・パナールと相談し、ダイムラー・エンジンのライセンス生産の権利を獲得し生産を開始します。やがてプジョーもこれに続きます。

(以下、次号へ続く)

自動車黎明期の日本の道路事情 (2)

「日本を縦断した冒険野郎 東海道～北陸道」(中)

前号(52号)では1908年のニューヨーク-パリ間レースの途中横浜に上陸し、日本縦断にチャレンジした2台の車の三島まで2日間約100kmの旅内容について紹介した。今号では比較的平坦ではあるが、依然として狭く、曲がりくねった、かつ、大河川が集中している行程での悪戦苦闘について記述する。

山本 厚夫

13km走破にほとんど一日をかけた悪戦苦闘の伊豆半島越えの翌日、田んぼに囲まれた狭く、時には人手を使って車を回転させないと通れないような曲がりくねった道を土地の人達の助けを借りながら進んでいった。その一行の前に大きく立ちはだかったのが、そのまま車が通るにはあまりにも危うい橋であった。この渡橋がその後の連続した渡河障害の始まりとなった。

当時、国は文明開化・富国強兵策で鉄道優先の交通政策を採用していた。1872(明治5)年には新橋-横浜間が開通。そして、1888(明治22)年には新橋-神戸間の東海道線の全通完成をみており、その間を約22時間で繋いだ。当然、列車が通るための鉄橋は、江戸時代の“越すに越せない大井川”を含めて優先的に整備されていった。そのため、鉄道交通以外の渡河手段については20年後の1908年になっても、主要幹線街道の東海道にあってもまだまだ未整備な状態で、市街地を除いては徒歩や軽車両のための橋や舟による渡しが主流であった。



浜名湖での舟渡しの状況

ド・ディオンの一行の記録では、具体的な河川の名称を伝えていないが、4年後の“山口勝蔵氏の東京-山陽-山陰ドライブ旅行記”(日本自動車工業史稿1)によると、富士川では橋があったが大雨で流出し、貨車渡しとなり、安倍川や大井川、長良川は舟渡し、揖斐川は迂回して上流の鉄橋を利用せざるを得ない状況にあった。

自重2.5トンのド・ディオンの総重量は乗員や荷物を加えれば優に3トンを超えることとなる。当然、当時の橋では市街地や鉄橋を除いて、耐えられるものは少なく、最初の障害となった橋も同様で、強化するしか通る手段はなかった。その村長は当初、橋の修理・強化に強く抵抗していたが、政府の許可証(Imperial passes)を見せたところ絶大な効果を発揮し、橋は修理されることとなった。



整備されている東海道

5月11日、昨日に引き続き、東海地方を西進。道は相変わらず狭かったが、地表は故国フランスの国道を思い起こさせるほど良く整備されていた。昼頃、名古屋を通過した後、第二の河川障害(筆者注:長良川か?)に一行は遭遇した。橋はあるが子どもが通るだけでも揺れる六つのアーチからなる竹製のものであった。渡し舟もあるが、幅が1m弱ととても車を運ぶことができない状況。渡河しようにも急流かつ約1mの深さがあった。そのため、一行は土地の橋を作った老人必死の抗議にもかかわらず橋を渡るしかなかった。取り外せる物をすべて外し、橋全体をギシギシと悲鳴を上げさせながらも、慎重にワンブロック毎に進んでいった。どうかこうにか2台が渡り終えた瞬間にその橋が壊れ、急流に飲み込まれてしまった。危機一髪であった。

さらに25-30km進んだ一行の前にまた、同じような状況の橋(筆者注:揖斐川か?)に遭遇した。今回はそのままではとても渡ることが難しく、橋を強化するために一晩を費やさざるを得なかった。



橋が修理されるのを待つ

翌12日、一行は琵琶湖に到着した。睡蓮やアカシアが咲き、寺院が連なっている湖畔を通り、米原まで進んだ。一行は米・卵・お茶といった日本の食事に物足りなさを感じながら、好奇心いっぱいの村人達に見送られ、米原を出発。その行く手にはぞっとするような最後の、かつ、最大の難関が一行を待ちかまえていた。

次号では柳瀬經由敦賀ルートの紹介に加え、ド・ディオンの一行が通らなかったトーマス車による神戸-米原ルートや当時の箱根越えの各種ルートの整備状況を紹介する。



大須賀和美 収集資料の一部
(左: NYタイムス)



キャデラック
(マルサン商店/1951年)



クライスラー インペリアル
(アサヒ玩具/1962年)

予告

特別展「ミニチュアカー展」

開催期間:10月8日(火)～12月8日(日)

場所:本館2階特別展示室

1950～60年代にブリキで作られた自動車のおもちゃと、現在、身近に見ることが出来るダイキャスト・ミニチュアカーを、当館所蔵品を中心に約2000点展示します。ミニチュアカーは、子どもが遊ぶおもちゃのように思われますが、大人の趣味として多くの愛好家もいます。みなさんとミニチュアカーの世界を楽しみましょう。



試乗会



木のクルマ

予告

わくわくウィークエンド2002開催

10～11月、館内にて秋のイベントを開催します。

■クラシックカー試乗会(有料):10月5日～11月23日の各土曜日

10月:ベンツ14/30HP(1912)、パッカー・ドツイン6(1920)

11月:メルセデスベンツ300D(1961)、フォードモデルA(1929)

他に展示車:メルセデスベンツ300SL、BMWイセッタ

■ウレタンクラフト(有料):10月6日～11月24日の各日曜日

フォルクスワーゲン・ビートルやトヨタAA型を作ってみよう!

■木のクルマを作ろう(有料):10月8日～12月8日

木のミニチュアカーを組み立て、色を塗ってみよう!

■スタンプラリー:10月5日～11月24日の各土日、祝日

6台のクルマを探しながら、スタンプを押して回ろう!



開催中

オイル・ガソリン展 ～ポスターを中心に～

新館3階ギャラリーでは、7月9日(火)～10月14日(祝)まで、オイルやガソリンのメーカーが宣伝した1900～30年代のポスターを中心に、シリーズ化されたアートポスターや、1950年代前後のオイルピン・オイル缶・ガソリンポンプグローブなどもあわせ、当館所蔵の中より紹介しています。



予告

バックヤードツアー参加者募集

トヨタ博物館のバックヤード(車両収蔵庫)へご案内します。タッカーや紅旗、ベンツ300SLなど、普段はなかなか見ることのできないクルマをこの機会にぜひご覧ください。

実施日は9/29、10/20、11/17(いずれも日曜日)の午後1時から45分程度。(要入館料)
お申し込みは往復はかきに、希望日と住所、氏名、電話番号、同伴者数を明記のうえ、バックヤードツアー係へ(毎回先着10組まで)



グッドウッドを走ったトヨタ7

世界有数規模のヒストリック・モータースポーツイベント「グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード」(7月、イギリス)に、今年トヨタが初参加し、当館所蔵のトヨタ7(写真)とWRCに参戦したセリカを出展。ヨーロッパで初披露のトヨタ7の豪快な走りは10万人を超える観客から熱い視線を浴びました。



とまこまい港まつりに当館車両を出展協力

8月2～4日、トヨタ自動車北海道(株)の10周年記念事業に協力し、第47回とまこまい港まつりに当館車両を4台出展しました。多くの来場者が、トヨタ2000GTボンダーの試走にカメラを向けたり、フォードモデルAなどのクラシックカーに試乗し歓声を上げたりして例年と一味違う趣向を楽しんでいました。



ぷるぷるボンネットバスの受賞式

前号でもお知らせしました、企業ミュージアム「グッツ人気コンテスト・ベスト10」に入賞したぷるぷるボンネットバスの授賞式が、8月1日大阪で行われました。ミュージアムショップのスタッフが会場に入賞スピーチし、販売の苦労話など参加者の関心を集めました。



NEW

「サブレのクルマ博物館」

「サブレのクルマ博物館」(8袋入り1箱¥800)を7月下旬より発売しています。授産施設さくらワークスがつくる、当館の展示車の形をプレス技術で作った本格的サブレです。無添加無着色の手作りの味で、小さいお子様にも安心してお召し上がりいただけます。



五十嵐文庫の開設

図書閲覧室では、7月30日より五十嵐文庫を開設。五十嵐文庫は、自動車史研究の第一人者で、当館のヒストリカル・アドバイザーでもあった五十嵐平達氏の所蔵資料を「自動車史の研究を志す次の世代に、自分の資料を有効に活用して欲しい」という遺志に沿って、文庫として開設し一部を公開するものです。



自動車カタログの一部公開開始

図書閲覧室では、7月30日より自動車カタログの公開を実施。歴代主要トヨタ車（クラウン、コロナ、カローラ）のカタログ（一部複製）と1990年以降の日本車のカタログを、図書閲覧室開架に設置、自由に閲覧できるようにしました。なお、歴代トヨタ車カタログについては、今後、少しずつ車種を増やしていく計画です。



CGクラブミーティング開催

7月7日CGクラブミーティングが当館にて開催。全国各地から187名の参加者と140余台のクルマが集まりました。ヤマハOX99、フェラーリ512BBなどの特別展示や小林彰太郎氏のトークショー、バックヤードツアーなどが行われました。朝早くから参加者の愛車が到着、クルマ談義に花を咲かせていました。



“ヴィッツチャレンジ”開催

9月8日、ワンメーカーラリー“ヴィッツチャレンジ”第6戦が当館をスタート・ゴールにして開催。関東、中部地区を中心に各地から約30台のヴィッツと多くのラリーファンが集まり、岐阜県瑞浪との間で健脚を競いました。ラリー終了後、当館で行われた表彰式は、ラリーファンの和やかな交流の場となりました。



博物館実習



図書館実習

博物館・図書館実習生を受け入れ

8月1～7日、近郊6大学の学生6名の博物館実務実習を、8月6～8日は4名の図書館実習を受け入れました。実習生は博物館の展示や活動についての講義、資料の取り扱いについて実習を行いました。慣れない作業に音を上げそうな学生もいましたが、無事に実習を終えることができました。

NEW

音声ガイド4カ国語実施

わかりやすく、おもしろい展示解説「音声ガイド」は、日本語・英語に加えて9月から中国語と韓国語もご用意しました。ぜひご利用ください。



表紙イラストレーターから

トヨタ自動車 デザイン部
中島克美さん

入社してから間もなくこのブガッティ・タイプ35Bを描きました。動機は不純でお金儲けでした。（当時1万円程で売れました。）以来35年ぶりです。「あなたの好きな車をどうぞ」と依頼され、すかさずこれを選びました。シンプルで美しい形はいつ見てもいいですね。

読者の声

- 「アメリカン・カー・グラフィティ」格好いいですね。あの大きさ、華やかさ、独特のデザインのグリルとテール。それぞれの車が持っている雰囲気が楽しそうで大好きです。
山梨県韮崎市 堀内幸良さん
- 「展示車紹介」を毎回興味深く読んでいます。博物館の展示車には1台1台大きな背景があることがよくわかりました。
愛知県岡崎市 岩月 守さん
- 紙面にたくさんの車が載っているので、あたかも自分が博物館内を歩いて観ているような気がします。
大阪府門真市 萩里雄大さん
- 2歳になる息子と一緒に行きました。アメリカン・カー・グラフィティにあった車に2人で乗って大ハシヤギしてきました。まだまだ車の良さは解らないと思うけど、また遊びにいきたいと思います。
愛知県春日井市 三輪大造さん

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：10月31日消印有効）
正解者の中から抽選で10名の方に「サプレのクルマ博物館」とプリティッシュ・スポーツカー展のポストカード（P5）をセットにしてプレゼント。

<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。

編集後記

先号のアンケートでは多数の回答をいただきありがとうございました。お寄せいただいたみなさまの声は今後の紙面づくりに生かしていこうと思います。なお当館は実用的なガソリン自動車の歴史を体系的に紹介している施設で、本誌はその情報誌です。現行・未来のクルマや特殊車両、会社情報などは少し趣旨が異なりますのでご理解ください。（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）