

特集企画

特別展



期間：10月8日（火）～12月8日（日）

会場：本館2階特別展示室

今回の展示会では、1950～60年代に作られた懐かしく味のあるブリキの自動車「ティントイ」や、驚くほど精密に作られている「ダイキャストカー」、おなじみの「トミカ」など約2000台を展示しました。

欧米の名車、クラシックカー、トラックやバス、スポーツカーなどのミニチュアカーを展示し、楽しく夢のある世界を紹介しました。



ティントイ



▲キャデラック

マルサン商店・小菅（日本）1951年
ブリキ自動車玩具の最高峰といわれる「マルサンのキャデラック」。当時の日本製ブリキ自動車はアメリカで人気があり、輸出の花形だった。



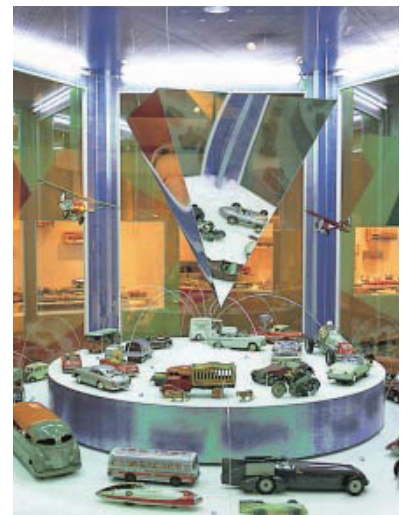
ジープ

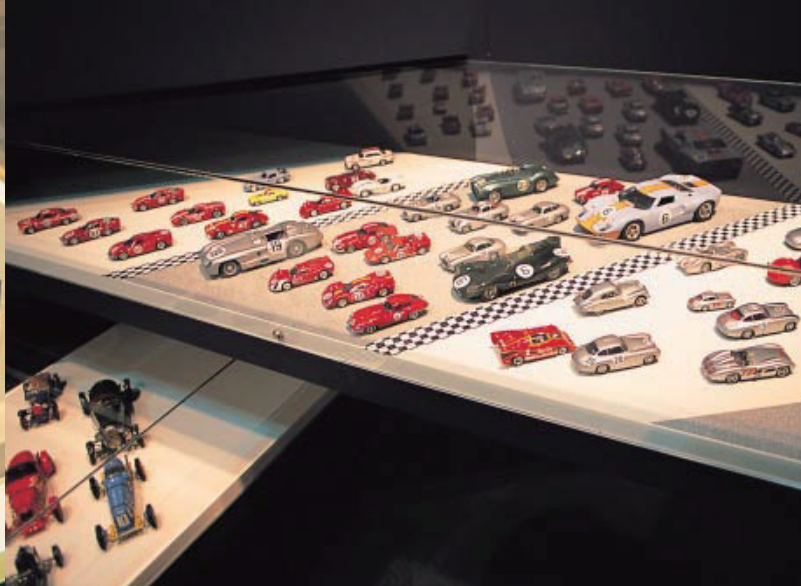
小菅（日本）1945年頃（竹若毅氏蔵）
戦後初めて作られたブリキのおもちゃ。材料がなかったので、進駐軍から出される空き缶を材料にして作られた。



自動車

レーマン社（ドイツ）1900年代
（大阪府所有／大型児童館ビッグワン蔵）
昭和天皇が御幼少の頃に遊ばれたブリキ玩具。ラッパを鳴らしながら走る光景はユーモラス。

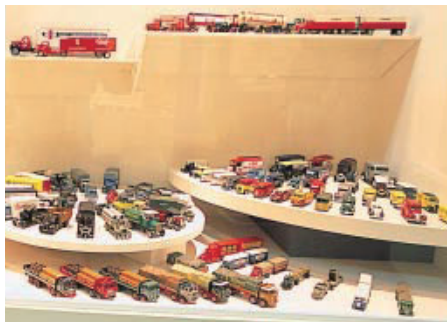




ダイキャスト・ミニチュアカー



▲トヨペット クラウン デラックス
旭玩具製作所(日本) 1959年 (橋本修氏蔵)
日本初の本格的ダイキャスト・ミニチュアカー。
優れたイメージの再現性は、現在でも高く評価
されている。



虫眼鏡でのぞいてみよう



縮尺のいろいろ
模型の縮尺は、実物の1/8、1/16、1/18、1/20、1/24、1/32、1/43、1/87、1/160など。
いちばん多いのが1/43。



松本秀実の世界 クラシックカーの情景

今回の企画展では、1960～90年代にかけてカー・イラストレーション界をリードし、若手イラストレーターの目標とされてきた松本秀実氏の作品を実車とともに紹介します。

最近のカー・イラストレーションはCG(コンピューター・グラフィックス)技法が増えていますが、松本氏の作品は水溶性アクリル絵具や油絵具によって手で描かれており、古き良き時代のヴィンテージ・クラシックや時代背景を踏まえた人物や建造物など、空気感や人間味に溢れた趣きのある作品となっています。

期間：12月17日(火)～2003年3月9日(日)

会場：本館2階 特別展示室



メルセデス GP4.5リッター (1914・ドイツ)



ロールスロイス・シルバーゴースト
(1914・イギリス)



フィアット TYPE35TER (1915・イタリア)



ヘンリーJ (1953-54・アメリカ)



シボレー・カマロ (1988・アメリカ)



スピリット・オブ・セントルイス号 (1927・アメリカ)



略歴

1933年 静岡県浜松市に生まれる
1961年 「東京グラフィックデザイナーズ」に入社
1965年 「カー・マガジン」誌に2年間連載「東京イラストレーターズクラブ」会員
1967年 フリー
1971年 「ドライバー」誌の表紙を手がけ1990年まで480作品を掲載
1991年～スペイン在住



わくわくウィークエンド2002

10月、11月の週末を中心に館内での一大イベント「わくわくウィークエンド2002」を実施しました。今年は、毎回好評の「クラシックカー試乗会」「工作教室」「初企画の「スタンプラリー」」などを行い、多くの参加者で賑わいました。

■工作教室 ウレタンクラフト

今回新しく追加したフォルクスワーゲンとヨダAA型をウレタンで作る工作教室を開催。出来上がりに満足そうな子どもたちの笑顔が印象的でした。



「最後の仕上げ♥」



「お父さんガンバッテね」



「どんなもんだい!」



■クラシックカー試乗会

10月は本館2階で常設展示しているベンツ14/30HP(1912年)、11月は初公開となるメルセデスベンツ300D(1961年)も試乗車として登場し、来館者の注目を集めました。



初公開のメルセデスベンツ300D(1961)



ベンツ14/30HP(1912)



ボンネットバスも大人気



フォードモデルA(1929)



童心に返って「ワイ!」



パッカートゥイン6(1920)



メルセデスベンツ300SLと記念撮影

■木のクルマも作ろう

特別展「ミニチュアカー展」の会場内に、木のクルマを組み立てて好きな色を塗るコーナーを設けました。たくさんオリジナルカーが完成しました。



お母さんの方が夢中



「ハイ、いらっしゃい!」

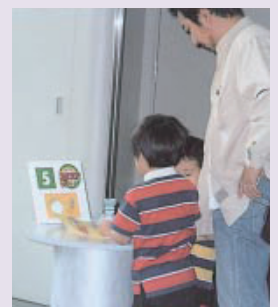


「見てー!」



■スタンプラリー

本館に展示しているクルマについてのクイズを解き、6つのスタンプを集めながら楽しく見学していただきました。



モーガン エアロ

1922年

●長×幅×高：3033×1490×1321mm ●軸距離：2132mm ●エンジン：水冷V型2気筒OHV 961cm³



クルマの便利さ、楽しさを三輪で伝えた

モーガン エアロ 1922年

山田 耕二

スリー ホーラー、トライシクル、トライク、一般には聞きなれないことばですが、三輪車の英語での呼び方です。三輪車といえば日本では戦後から1970年ごろにかけて2トン以下の貨物運搬や小口配達で主流の手段でした。その代表的な例であるマツダ三輪トラックとダイハツミゼットはトヨタ博物館で常設展示されています。

ここに紹介するイギリスのモーガン エアロは三輪車ですが、それは日本で一般にイメージされる三輪車とはまったく異なり、1920年代を中心に乗用車として普及しました。そして構造面では、日本の三輪車が前一輪、後ろ二輪であったのに対し、モーガンはその逆でした。日本でも三輪トラックから派生した乗用タイプや、前二輪の三輪車(フジ キャビン、常設展示)も見られましたが例外的な存在でした。

現在でも1930年代の設計とスタイルのスポーツカーを造り続けて、“生きたクルマの化石”とも“時代を超えたサラブレッド”とも言われているモーガンの創業は1910年にさかのぼります。

モーガン生みの親はヘンリー フレデリック スタンレー モーガン (Henry Frederick Stanley Morgan 1881-

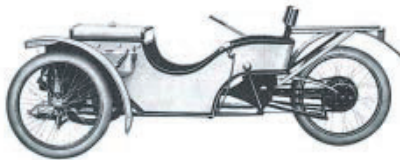
1959)です。長い名前はたいていの本にはH.F.S.モーガンと略して紹介されています。牧師の子どもとして生まれたヘンリーは父親や母方の祖父のように教会にはなく機械に興味を持ち、高等工業学校で機械工学を学んでから鉄道会社に就職します。W.O.ベントレーやH. ロイス(ロールス ロイスを設計)も鉄道会社の技術者を経験しており興味を持たれます。ヘンリーは1906年、25才のときにそこを退社し、母の故郷の町でガレージ業を始めました。トラック車とウーズレー車のディーラーやハイヤー業を経たあと、オートバイに乗るのが大好きだった彼はオートバイ製造へ乗りだそうとしました。

しかし、当時は道路がオートバイには不向きだったことや、自動車への関心が高まり、安い自動車が求められていたことから三輪の自動車製作へと方針を変えます。後ろ一輪の三輪車は重たい後車軸やディファレンシャルギアがいらないのでその分軽く安くできました。そんな三輪車はクルマ自体が安くできるだけでなく、燃費に優れ、毎年の自動車税や保険料も四輪車より安いというメリットもあり、トータルで非常に経済的な乗り物でした。

最初の三輪車はオートバイ製作用に買ってあったプジョーのエンジンを使った一人乗りで1909年に完成しました。その構造は合理的で簡素なものであり、前輪は当時としては進歩的な独立式が採用されました。スライディングピラータイプと呼ばれたそのユニークな方式は最新のモーガンでも使われ続けています。

1910年のモーターサイクルショーでJ.A.P.製エンジンを積んだ一人乗り三輪車を展示して注目を浴び、30台近い予約まで受けましたが二人乗りを欲しがることが多くなり、すぐその設計にとりかかりました。二人乗りモーガン スリーホーラーは翌年のモーターサイクルショーに出品され、それは65ポンドの価格がつけられ、当時最も安い自動車になりました。

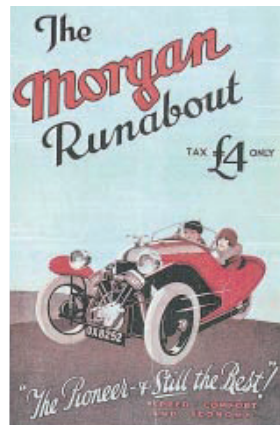
モータースポーツが好きだったヘンリーはスリー ホーラーを盛んに各種のレースに出場させ、好成績を上げました。それに伴いだいにモーガン スリーホーラーの人気が高まり、需要が急増していきます。そして1920年代にはモーガンはスリー ホーラーで名を馳せるほどになるのですが、残念なことに生産台数に関するデータは残されていません。それは、イギリスではスリー ホーラーがクルマ(car, automobile)として扱われて



1910年のモーターサイクルショーに出品されたモーガン。ステアリング(ハンドル)はティラー(舵取り棒)式。



トライアルにチャレンジするヘンリーはとても楽しそうな表情(1911)



1920年代半ばの広告。“自動車税わずか4ポンド*、スピード・快適性・経済性でベスト”と謳われている。(*当時の代表的な大衆小型車オースチンセブンの半額)



- A イグニッションスイッチ
- B クラッチペダル
- C ブレーキペダル
- D ギアシフトレバー
- E ハンドブレーキレバー
- F チョークレバー
- G 点火時期調節レバー
- H スロットル(アクセル)レバー



モギー (Moggie) の愛称で親しまれたモーガン

いなかったことにも起因していると推測されます。

イギリスでは三輪車はオートバイの仲間として扱われ、モーガンのスリーホイーラーはサイドカーの変形とみなされました。当時の紹介記事や試乗記事を確認しようと1922年に発行された週刊自動車専門誌Autocarをていねいに調べましたが、まったく紹介されていませんでした。大きさや性能が同等でも四輪車がライトカーとしてクルマの仲間とされるのに対し、三輪車は“サイクルカー”としてオートバイ(サイドカー)の仲間とされ、モーターショーやモータースポーツで同等に扱われることはありませんでした。「A-Z OF CARS」(イギリス、1990年刊)というデータブックのモーガンのページを見ると、4/4という同社初の四輪車(1935-39)は生産台数の数字があるのに、それより後に生産されたF スーパーというスリーホイーラー(1937-39)の台数データはないのです。スリーホイーラーは戦後も生産が続けられて1952年に打ち切られました。台数が記録されているのはその分だけです。

さてトヨタ博物館に展示されているモーガンエアロを観察してみましょう。モーガンのスリーホイーラーにはスタンダード

タイプとスポーツタイプがあり、エアロは後者で1921年に登場しました。スタンダードタイプには2列シートの四人乗りのファミリー向けもありました。

V型2気筒のエンジンはJ.A.P.製です。モーガンは自社でエンジンを製造せず外部から調達しました。モーガンに使われたエンジンにはJ.A.P.をはじめ、M.A.G.、マチレス、アンザニ、ブラックバーン、フォード製などがありました。最も多く使われたのはJ.A.P.とM.A.G.のV型2気筒で、それをボディ先端にむき出しにしたタイプが最も魅力的なモーガンだと言われています。

変速はハイとローの前進2速のみでバックはなく、これは1909年の1号車から1930年代半ばまで変わりませんでした。必要なときには車体後部を持ち上げてクルマの向きを変えたそうです。それをトライしてみましたが、車輪を浮かすまで持ち上げることはできませんでした。実際には持ち上げ気味にして引きずったものと思われる。

どこにもスペアタイヤが見当たりません。これは三輪車の特徴としてパンクの頻度が少なかったためです。もちろんパンクと無縁だったわけではなく、1933年以降スペアタイヤが搭載されました。

やがて四輪自動車の価格が安くなり

スリーホイーラーとの差が縮まってくるとスリーホイーラーの需要にかげりが生じ、1930年代半ばには生産台数が急激に減少しました。そこでモーガンは四輪車の生産に踏み切ることにし、1936年に4/4(4つの車輪と4気筒エンジンの意味)を発表しました。現在のモーガンの主力モデルである4/4の基本設計はこの1936年に登場したモーガン初の四輪車4/4と何ら変わっていません。外観の変更は1953年に、それまで単体としてフェンダー上についていたヘッドランプがフェンダーに埋め込まれ、平面的だったグリルが曲面的なものに変更されたことくらいです。

40年以上の三輪車生産はおそらく世界最長記録だと思われます。軽くて運動性にすぐれる1920年代のモーガンタイプのスリーホイーラーは現在でも愛好者がおり、モトグッツィ(イタリア)やホンダのオートバイ用V型2気筒エンジン、シトロエン2CVの水平対向2気筒エンジンなどを使ったスリーホイーラーが作られているほどです。

【参考文献】

- Ken Hill著「Completely Morgan」Veloce Publishing PLC 1995年
- 「カー・グラフィック」1968年2月号 二玄社
- Nick Georgano著「The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile Volume 2」The Stationery Office 2000年
- 「週刊 MOTORCAR」第75号 日本メールオーダー社 1980年2月



モーガンの特徴はむきだしのV型2気筒エンジン。空冷と水冷があった。写真のエアロは水冷でラジエーターはエンジンの背後。



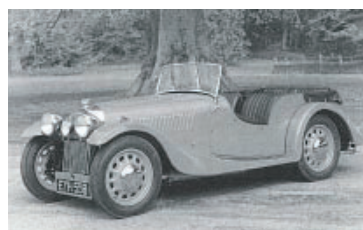
後輪の左右両側に歯数の異なるスプロケットがあり、前進2速はどちらにエンジンの回転を伝えるかを切りかえるだけ。左がハイで右がロー。一般的な3速ギアボックスは1931年から採用。



パンクは前輪が踏んで起こした釘を後輪が踏んで発生するケースが多いが、モーガンスリーホイーラーは前輪の後ろに後輪がないためパンクの頻度が少ない。



1909年の1号車から今も作られているモデルまで使われているスライディングピラー式のフロントサスペンション。



時代が変わり登場となったモーガン4/4(1936)



愛好者向けに少量生産された組立用キットカーの一例(イギリス)。ホンダCX500(日本ではGL500)のV型エンジンを搭載。



ミニチュアカーは「省略の美学」

経済アナリスト

森永 卓郎さん

森永卓郎（もりなが・たくろう）

1957年東京生まれ。東京大学経済学部卒業後、日本専売公社入社。日本経済センター、経済企画庁、日本たばこ産業、三井情報開発総合研究所への出向を経て91年三和総合研究所（現UFJ総合研究所）入社。現在は経済・社会政策部 部長 兼 主席研究員。テレビ朝日系『ニュースステーション』レギュラーコメンテーター、ニッポン放送『ショーアップナイターニュース』レギュラー等に出演。主な著書に『シンプル人生の経済設計』（中央公論新社）、『日本経済最悪の選択』（実業之日本社）などがある。



海外で過ごした少年時代に収集を始めた自慢のミニチュアカー

私 の子供の頃は、クルマがまだ一般庶民の手の届く範囲にはありませんでした。その頃住んでいた都営アパートの近所の人々が日野ノローを買ったんです。学校から帰ってくると、ガラスに張り付いて（笑）、「ああ、クルマってこうなってるんだ」と、見るのが楽しかったですね。それから、近くのフォードのディーラーに、すごく大きいアメ車が展示してあって、「いつかこういうクルマを買えたらいいよな」と思っていました。今ならいらんですけど（笑）。

最 初に我が家にクルマが来たのは、小学校4年生の時。父が1966年、毎日新聞のウィーン支局長として駐在した時に買ったフォルクスワーゲンでした。トリノまで自動車ショーを見に行ったり、スキーに行ったり、ジュネーブまでの引越しに使ったり、ずいぶん乗りました。帰国時に持ち帰り、しばらく乗ってから、同型のフォルクスワーゲンに買い替えました。それが免許を取って最初に買ったクルマです。最初に自分で買ったのは、会社に入ってから先輩に8万円で譲ってもらった8年落ちのカローラスプリンター。ちゃんと整備してなかったから、10年で限界でした。ある時、スバルのディーラーに行ったら、管理職らしい人が休日出動していて「10万で下取る」というので（笑）、多分、素人で間違えたんだと思うんですが、即座にレックスを契約しました（笑）。

私 は運転は下手なので、スピードは出さないようにしています。かつて、土砂降りの日に友人のクルマに乗せてもらった時に大事故にあって以来、自分で運転する時も、雨が降ったら常に一番左を走る（笑）…絶対。「制限速度50キ

ロ」とあると、50キロで走る、ほんとに（笑）。自慢じゃないですが、運転を始めてから27年、スピード違反でつかまったことが一度もないんです。高速道路を出た直後、20台位が一度に捕まった時にも、私だけがお巡りさんに呼ばれ、「君だけ違反してなかった」と言われて（笑）。「お、ちゃんと計ってたんだ」と（笑）。

ク ルマへの思い入れについては全部ミニチュアカーの方に金を使っているので実車は「下駄代わり」なんです。小学校1年の時アメリカに行って、そこで何台かミニチュアカーを買ったのが最初。爆発的に増えたのはウィーンに行ってからで、今では、1万3、4千台位になっています。

現地の小学校では、半年位までの言葉ができないうちはいじめられないんですが、それまでの無視されている半年間が一番つらくて、地獄でしたね。

そんな時に唯一楽しかったのは、日本では見たこともないクルマがいっぱいあったことです。昭和30年代末の日本では、クルマの種類はそんなに多くなかったですから。それでミニチュアカーを集め始めたんです。友達もいないし、ミニチュアカーだけが友達という結構暗い子供で…（笑）。今のコレクションはその時のトラウマなのかもしれませんね（笑）。

当時は、日本車はヨーロッパにはほとんど輸出されていなくて、ミニチュアカーも欧米車しかなかった。それで悔しい思いをしていたところに、最初に出たのがホンダのS800。その時は「ほら見てみるー!」と思いましたね（笑）。直後に、トヨタ2000GTのミニチュアカーが出た時は、もう嬉しくて嬉しくて、まだ残ってますけれ

ども、めちゃめちゃ遊びましたよ。裏に「007は二度死ぬ」と日本語で書いてあり、当時、すごく感動した覚えがあります。

三 ニチュアカーの世界の面白さは、ある人が「省略の美学」といっています。今の中国製のミニチュアカーは、精密さでは完璧なんですけど、よくない。ミニチュアカーというのは、そのまま精密に縮尺しても、実は我々がそのクルマに抱いているイメージ通りにならないんです。省略する時に、木型を作る人がどうデフォルムしてクルマの持ち味を出すか、その人の「感性」にかかっているんです。

最近、昭和30年代頃の「グリコのおまけ」を集めているんですが、子供の頃から、こういうもので遊んでいて、「いつかクルマを買ってやろう」というのが、われわれの世代の男の子の共通した願望だったんだと思います。私は、ミニチュアカーは別ですが、その他はみんなが「何これ?」というものを集めています。たとえばサラ金のティッシュとか、空き缶とか、ペットボトルのふたとか40種類位。子供の頃、お金持ちの子供は、マルサンのキャデラックのブリキのおもちゃなどを持っていて、貧乏な子供は牛乳ピンのふたなんかを集めていたじゃないですか（笑）。私は高価で素敵なものよりも、こっちの方に思い入れがあるんです。

将 来の夢は、今のうちにお金を貯めてミニチュアカーを中心とした「おもちゃ博物館」作るうと思っているんです。銀行は金を出してくれないので…博物館なんて儲からないですからね、ご存知と思いますが（笑）。（談）

乗り込むと、目の前はワンダーランド

このシリーズ3回を通しデザイナーの果たした貢献について紹介してきました。

- 「流線型」をキーワードにして、「ボディ技術革新」を促した デソート エアフロー
- その革新を“商品魅力”まで引き上げ世の中に広めた リンカーン ゼファ
- 流行に流されず“新時代の空間”を生み出し提案した キャデラック 60スペシャル

最終回は、それらの合理的な有益・効用性ではなく、“夢を形に現す”マジックを楽しんでください。

杉浦 孝彦

普段、公開していない当館の車両収蔵庫に入ります。その中に、派手なテールフィンの50年代アメリカ車が並んでいます。

未来への希望・憧れが、直接スタイルに結びつき、さらに想像力を駆り立てていった時代のクルマです。

その形は、合理的なデザインに慣れた私たちにも、勇気を与えてくれる楽天的な魅力があります。

そんなクルマたちの計器板デザインーワンダーランドを紹介します。

■ 透明スピードメーター(外光透過式)

第1次世界大戦が起こるとドイツからのプラスチック輸入が止まります。アメリカは自国に合成化学工業の育成が必要となり、工業化学の基礎が築かれます。

きわめて透明度の高いプレキシグラス(アクリル)は1930年代ドイツで売り出されました。第2次世界大戦中には、航空機の操縦席の天蓋、窓、風防に用いられるようになります。

フォード サンダーバード (1955)



透明板を用い、スピードメーター背部から、景色が見えます。外光の反射による見づらさを、透過させて、逆利用したアイデア。



ステアリング・ハンドルのホーン部にも透明プラスチックは、大胆に使われています。クロムメッキとのコンビが新鮮です。

■ ジャイロ(回転)式スピードメーター

目の前には横回転のスピードメーターが存在をアピールします。当時の飛行機の計器からイメージされたのでしょう。理由は第2次世界大戦中、GMやフォードなど自動車メーカーは航空機の部品を生産していたことや、50年代には航空機がプロペラ機からジェット機へ大変身を遂げ、人々の注目を集めた時代だからです。

価格を抑えるため多くの新技術が採用できなかったフォード エドセルですが、運転席は新技術が満載です。機構的には、ステアリングポストに置かれた自動変速のボタンです。

フォード エドセル (1958)



左端の小メーターは方位計でやはり飛行機の影響か?



横回転のスピードメーター



シフトチェンジをこれらのボタンスイッチで行います。まわりのハンドルは回転しますが、この部分は固定されています。

■ ドリームカラー 色はその時代の雰囲気を表します

シボレー インパラ (1959)



インパラの計器板は、外板色と同色のレッドです。メーターフードは竹筒のように突き出しています。

シボレー コルベット (1953)



発売された当初、白色外板色ばかりの初代コルベットの室内です。レッド&ホワイト色の計器板はドリーム・カラーです。



(写真の右はスピーカーグリル)

20世紀前半の万国博覧会と自動車

2005年日本国際博覧会(愛・地球博)の起工式が、10月17日に主会場となる愛知青少年公園(愛知県長久手町)で行われました。式典には、小泉首相をはじめ各界の関係者らが出席し、いよいよ2005年3月25日のオープンに向けて、21世紀最初の万国博覧会のスタートが切られました。

今回のこのコーナーでは、19世紀万博の総決算となった1900年パリ万博と、20世紀前半に開催された代表的な万博に焦点を当て紹介します。

鈴木 忠道

前号で紹介した自動車黎明期における万博では、登場して間のない自動車の信頼性や安全性を訴求するものが中心で、デモンストレーションなどが行われました。

その後、自動車が輸送手段として認知されてくると、内容は新型車のショールームのように変容していきました。

1900年 パリ万博

パリで開催されるのは5回目となったこの万博は、その規模、内容ともに、19世紀万博の総決算となった博覧会でした。



写真1. パリ万博会場(1900)



写真2. パリ万博における自動車展示風景

地下鉄が走り、動く歩道が流れ、空中観覧車がゆっくりと回る会場には、電気仕掛けのパビリオンが人気を呼びました。その中で、自動車も大きな期待を寄せられていました。しかしながら、この博覧会に出品された多くの自動車は、特に目新しいものは無かったようでした。

1933年 シカゴ万博

シカゴ市制100年を記念して、「進歩の世紀」をテーマに開催されたシカゴ万博は、雇用を創出し、大恐慌で苦し

んでいたアメリカを再生する事を大きな目的とした博覧会でした。また様々な流線型デザインが紹介され、同時に多くのインダストリアル・デザイナーが登場したのもこの博覧会でした。

自動車関係では、建築家のバックミンスター・フラーによる流線型ダイマキシオンカーや、後のリンカーン・ゼファの原型となった、シカゴ万博用に製作された流線型自動車ブリッグスなどが出品され、話題を呼びました。

自動車メーカー各社の展示全体では、エンターテインメントと教育をミックスさせる展示を行うことにより、来場者への自社ブランドの訴求に力を入れました。



写真3. 1934年シカゴ万博出品のブリッグス

1939-40年 ニューヨーク万博

「明日の世界」をテーマに、初代大統領G.ワシントンの就任150周年を記念して開催されたニューヨーク万博は、4,500万人もの来場者があり、戦前では最大規模の万博でした。

この博覧会における自動車メーカー各社の展示内容は、まさに博覧会のテーマである「明日の世界」を実現したものでした。なかでも、GMの出展した1960年の未来都市を描いた「フューチャラマ」のパビリオンは、会期中で約2,500万人が訪れ、最も成功したパビリオンの一つとなりました。



写真4. GM館への入館を待つ人々の長蛇の列

ノーマン・ベルゲデスのデザインしたパビリオンは、円形に設計された観客席の眼下に広がる未来都市に50万個以上の建物がジオラマを形成し、1万台以上のミニチュアカーがハイウェイを駆け巡っているという壮大なものでした。



写真5. フューチャラマ内部

この万博では、シカゴ万博で登場したインダストリアル・デザイナーたちがその腕を存分に振っていました。

前述のベルゲデスを始め、博覧会の統括デザイナーであったウォルター・ティエグはフォードのアトラクション「明日への道」をデザインしました。また、レーモンド・ローウィは、クライスラーのパビリオンの未来交通の模型や、会場内の移動手段として利用されたグレイハウンド・バスのデザインを手がけました。

万博史上最大の規模となったニューヨーク万博でしたが、会期中に第二次世界大戦が勃発したことにより、万博は長い空白期を迎えることを余儀なくされ、その再開は1958年のブリュッセル万博まで待たなければなりません。

【参考文献】

- ・長澤均著「バスター・フューチャラマ」フィルムアート社 2000年
- ・ウイリソン著「アメリカの機械時代 1918-1941」鹿島出版会 1988年
- ・吉田光邦編「図説 万国博覧会史 1851-1942」思文閣 1985年
- ・吉見俊哉著「博覧会の政治学」中公新書 1992年
- ・SORENSEN著「The Ford Show」Motorbooks International 1976年

自動車黎明期の日本の道路事情 (3)

「日本を縦断した冒険野郎 東海道～北陸道」(下)

前々号、前号では横浜から米原までの5日間にわたった山越えや川越えについて紹介してきた。今回は米原から柳瀬經由敦賀までの約50kmの最後の行程について紹介するとともに別ルートを通ったトーマス フライヤーの神戸～米原間や当時の箱根越えルートの実態について補足する。

山本 厚夫

米原を出立して間もなく山岳地帯に入り、住民の応援なくして進むことができなくなった。そこで先に絶大な効力を発揮した許可証の威力を利用して、村中の住人の応援を確保、フロントアクスルにロープを巻いてようやくのこと障害物を乗り越えた。その後も悪コンディションの中、道に転がっている岩を取り除き、道を広げつつ、また、山肌ぎりぎりに寄せても谷側から30cmの余裕もない山道を「右」、「左」と誘導しながら慎重に進んでいった。夜になっても同じ状況の中、手探り状態がつづいた。さらには、壊れた橋を真夜中に土地の人に頼み込んで、ロープと木で一時しのぎの橋を架け、ようやく敦賀まで16kmの柳瀬まで到達した。20時間運転しつづけた一行はほとんどゴール真近と思ったが、結果的にこの最後の16kmは「悪夢」となった。真夜中に、150mの深さの谷底を横に見ながらきっかり1.8m幅の曲がりくねった山道を一行は進んでいった。最悪なことに、雨が降り、ライトも消えてしまい、小さなオイルのサイドランプをフロントダンパーに括り付け、前輪と崖との間を照らしつつ進んでいった。明け方になって、敦賀の家並みが眼下に現れ、かるうじて13日出立予定のウラジオストック行きの船に間に合った。ちなみに、遅れてきたトーマス フライヤーは柳瀬に至って、敦賀を目前にして直行を断念し、24時間運転約200kmの迂回ルートを選択している。



1913 (大正2) 年の地図

[補足1]トーマス フライヤーの神戸～米原行程
ド デイオン一行の横浜～米原間4日間約400kmに比べて、トーマス フライヤーは神戸～米原の迂回距離を入れた約180kmを1日で走破しており、この間の道が比較的良く整備されていた状況がうかがい知れる。朝、神戸を出発し、昼には京都に到着。京都ホテルで昼食をとった後、広い、整備された道を通り、曲がりくねった峡谷を通り過ぎて見た琵琶湖を背景とした大津の景色について「今回のレースで一番の景色」と感嘆している。ただし、途中の行程がこのようにすべて整備され、景色が良いところだけではなかったのは当時の状況からは当然のことであった。



当時の大阪市内の道路

神戸三宮附近の2.5mに満たない幅の道路で道端に置かれている商品を片付けながらの前進や、写真のような大阪市内での軒ぎりぎりや、やっとな車を通れるような狭い道路での苦労、また、人力車や荷車しか通れない橋のための約30kmの迂回、そして、道を間違え、約1.5m幅の道を左右の車輪を落とさず慎重に進む等もあって、米原に到着したのは夜の8時過ぎとなった。

[補足2] 当時の箱根越えルートの状況
現在の小田原と沼津・三島間の主なルートは(1) 宮ノ下、箱根経由の国道1号線、(2) 宮ノ下、乙女峠、御殿場、裾野経由、(3) 熱海、函南経由の3ルートであるが、ド デイオン一行が通った1908(明治41)年時

点では上記3ルートともに自動車を通れる状況になく、特に1号線ルートは「馬しか通れない」といった状況で問題外であった。前々号で紹介した1911(明治44)年の山口氏をはじめとした当時の東海道自動車旅行の大半は、箱根越え不可のため、八王子～大月～須走～沼津といった現在の中央道経由の迂回ルートを採用していた。



1913 (大正2) 年の地図

こうした状況の改善のため、1913(大正2)年日本自動車倶楽部が静岡県に対し、熱海～大場、御殿場～宮ノ下間の道路整備を要望している。県の回答は①(ド デイオン一行が通った)熱海～大場間は最も険峻な坂路で改修に20万円強を要し、実行は難しい ②御殿場～宮ノ下は開墾し整備する とのことであり、1号線ルートの整備は要望もなく問題にもされていないのが実態であった。

現在でも箱根からの1号線下りはブレーキの連続で大変であるが、国道1号線の自動車通行が可能となったのは1923(大正12)年6月のことであり、小田原～三島間42kmの国道1号線の改良舗装が完成したのはこの30年後の1953(昭和28)年のことである。

<参考文献>

- Nicholson著「Adventurer's Road」Rinehart & Company,inc 1958年
- Schuster著「The Longest Auto Race」 a John Day Book 1966年
- 大須賀和美収集資料集 (NYタイムズ・報知新聞等明治期の各種新聞、雑誌「自動車」、「モーター」)
- 「日本自動車工業史稿1」 自工会 1965年
- 野村和正著「峠の道路史」 山海道 1994年
- 「三島市史下巻(復刻)」 三島市 1988年



万博に初めて登場したガソリン自動車ーベンツ・パテント・モートル・ヴァーゲン
(1886年・ドイツ) <1889年パリ万博に出展>

予告

第25回特別展「博覧会と自動車」(仮題)

開催期間:2003年3月25日(火)~7月6日(日)

場所:本館2階特別展示室

本展では、2003年3月25日が「愛・地球博」開幕2年前に当たるのを機に、「博覧会と自動車」というテーマで、これまでの博覧会の歴史および自動車との関わりについて、実車、資料等で紹介します。



来館者累計300万人達成!

9月23日に300万人目のお客様をお迎えし記念のセレモニーを行いました。300万人目のお客様は愛知県一宮市の求野正倫さん。

トヨタ自動車の荒木副社長から認定証と記念品が贈られた後、ご家族とともにロールスロイス・シルバーゴースト(1910・英)の試乗を楽しまれました。

300万人は当館開館から約13年5ヶ月で達成となりました。



開催中

双六・すごろく・スゴロク展

新館3階ギャラリーでは、11月19日~2003年2月16日まで、明治・大正・昭和期のすごろくを展示・紹介します。

自動車文化の到来により民衆生活の中にも自動車などの乗物が紹介されるようになります。自動車文化の広まりの背景を、正月遊びのひとつであるすごろくより展示・紹介しています。



マツダB1500バン(1962)

開催中

ミュージアムコーナー 「ライトバンの時代」

ライトバンは荷物積載能力を優先して設計されたステーションワゴンと同じ形のクルマです(分類は小型貨物自動車)。日本では自家用自動車の普及初期の段階でライトバンが大きな役割を果たした時代がありました。その当時の代表的な車種を紹介しています。

展示期間は12月10日~2003年3月9日です。



(写真提供 鈴鹿サーキット)

ボンドカー鈴鹿を走る

10月13日、F1日本グランプリで、当館所蔵のトヨタ2000GTのオープンカー「ボンドカー」が、トヨタのドライバー ミカ・サロ選手を乗せて、パレードに参加しました。ミカ・サロ選手は、にこやかに手を振りながら、サーキットを埋めた15万人を越える大観衆の声援に答えていました。ハンドルは当館の整備担当者が握りました。



「第36回東京モーターショー」に出展

10月30日~11月3日、「第36回東京モーターショー」(幕張メッセ)に当館所蔵車両を特別出展。ヴィンテージ商用車コーナーに、希少価値の高い1920年代から1970年代までの商用車20台を展示。当館からはトヨエース(1959)、トヨペットSG型トラック(1953)を出展し、多くの来場者の注目を浴びていました。



名古屋、岐阜両イベントに出展

10月26、27日に岐阜メモリアルセンターで開催された「モーティバル2002」にbugatti57C、サンビーム、チシタリア202、ファセルベガ、2000GT、トヨタ7の6台を出展。また11月2、3日にポートメッセ名古屋で開催された「名古屋ドリームカーショー」に2000GT、タッカーを出展。どちらも多くの来場者がカメラ片手に足を止めて見学していました。



TF102
1/43モデルカー ¥4200

NEW

F1グッズ販売中

ミュージアムショップでは、今秋からトヨタF1チーム・オフィシャルグッズもいろいろと取り扱っています。

お問い合わせはミュージアムショップまで
TEL:0561-63-5161

メールアドレス:mus-shop@po.ijinet.or.jp



明治村に車両出展協力

博物館 明治村で開催された特別展「日本最古の自動車が出来たー自動車は初めて走った頃ー」（10月26日～11月24日）に、当館所蔵のド・ティオン・ブートン、フォード・モデルT、クレマン原付自転車、タクリ号（模型）の4台を出展しました。多くの来場者が熱心にご覧になっていました。



愛知万博のPRにAA型

11月25日、愛・地球博（愛知万博）と中部圏産業観光のPRのためにトヨタAA型乗用車を東京駅八重洲中央口に展示しました。毎月25日は愛・地球博のPRの日に設定されており、当日、トヨタAA型乗用車は万博のマスコットキャラクターとともにPRに一役買いました。

読者の声

- TAM INFORMATIONで、＜予告＞の発表をされるのは読者にとってうれしい限りです。今後の企画を楽しみにしております。
東京都足立区 肥田則生さん
- “プリティッシュスポーツカー” なんと優雅な車ですね。見ているだけで精神的なゆとりを感じました。
愛知県豊川市 増田栄子さん
- 私が一番好きなプリティッシュカーの特集を楽しく読ませていただきました。ジャガーXK120は、幼少の頃、町で見かけるたびに隅々まで眺め、時間の過ぎるのを忘れ見ていた事を思い出します。
名古屋市西区 中野 学さん



鹿児島県
新屋貴史さん



MR2ミーティング全国大会開催

9月3日、初代MR2のオーナーによる第10回MR2ミーティング全国大会が当館にて開催されました。全国から164台のMR2と約200名のオーナーが参加、活発な情報交換や博物館見学、開発主査の吉田明夫氏の講演会等が行われ、盛況のうちに終了しました。



NEW 年間パスポートを販売

10月より年間パスポートの販売を始めました。有効期限は購入日から1年間、何度でもご入館いただけます。本館1階受付で取り扱っています。
・個人券（購入者本人に限り有効）
大人 3000円 中学生 2000円
小学生 1000円
・ファミリー券（購入者と同層のご家族あわせて5人まで）
5000円

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記入の上、ご応募ください。
（締切り：1月31日消印有効）
正解者の中から抽選で10名の方に「フォルクスワーゲン・ウレタンワークセット」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「SSジャガー100」でした。



トヨタF1カー

トヨタ7

予告 お正月イベント ウインターメモリー2003開催

- 新春F1展示撮影会（新館）
・2003年1月4日（土）～2月2日（日）
トヨタF1カーとトヨタ7、2台の新旧レーシングカーをバックに撮影してみませんか！
- F1グッズ抽選会
・1月4日（土）～2月2日（日）までの土日祝日
・抽選券は本館にて入館者に配布
・F1キャップやウィンドブレーカーなどが当たります！
- スタンプラリー
・1月4日（土）～1月13日（祝）
・本館展示車6台のイラストスタンプを集めると、「オリジナルペーパークラフト年賀状」をプレゼント！

《年末年始開館情報》

年末は12月23日（月）まで、年始は1月4日（土）から開館します。開館時間は9:30～17:00



表紙イラストレーターから

トヨタ自動車 デザイン部
岡村勝弘さん

スペシャルティな車や時代を生き抜いてきたモノ達は、それだけで絵になる存在です。シトロエン5CVは、パリ/良き時代/パリジェンヌとイメージが連鎖して、小粋で華のあるフランス車の片鱗をうかがわせます。また、コンパクトなたたずまいも気張らないでいいですね。

編集後記

今年の紅葉はことのほか見事でした。トヨタ博物館の東、約25キロの所に香嵐渓という紅葉の名所があります。当館前の県道は名古屋方面から香嵐渓への通り道に当たり、今年も多くのクルマが行き交いました。絵の桜も今ではすっかり葉が落ちて、今年ももうすぐ終わりです。

（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）