

特|別|企|画|展

博覧会と自動車

限りない夢と感動の軌跡～愛・地球博まであと2年

日時：2003年3月25日～7月6日

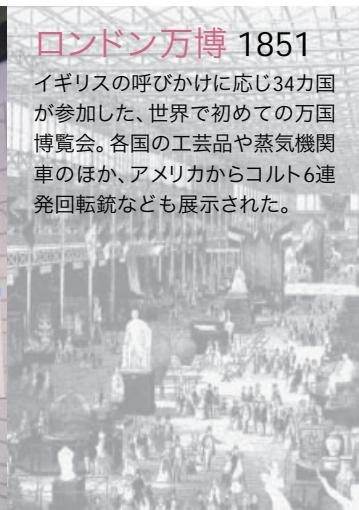
場所：本館2階特別展示室

「愛・地球博」を2年後に控えた今回の特別企画展では、博覧会とともに進化した自動車の軌跡を振り返り、当時の自動車や展示物などを通して、それぞれの時代を紹介します。



ロンドン万博 1851

イギリスの呼びかけに応じ34カ国が参加した、世界で初めての万国博覧会。各国の工芸品や蒸気機関車のほか、アメリカからコルト6連発回転銃なども展示された。



会場となったクリスタルパレス(水晶宮)模型
全長約563m、幅約124m。30万枚のガラスと約4千トンの鉄で建てられた。
(千葉県立現代産業科学館より借用)



パリ万博 1889

フランス革命100周年を記念して開催。エッフェル塔もこの万博のために建設された。万博で初めてガソリン自動車が展示されるが、一般来場者の注目を浴びることはなかったと当時の記録は伝えている。このほか計算機やコダックカメラなども展示された。

パリ万博 1900

「交通館」が独立して設置され、多数の自動車(大半は蒸気自動車)が展示された。



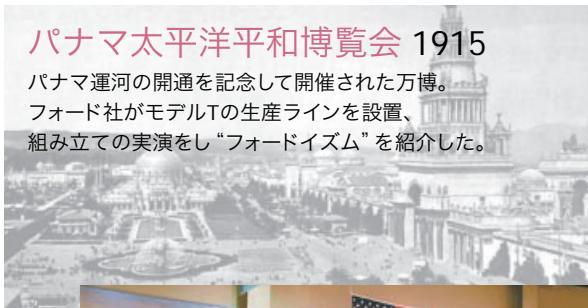
ドディオン ブートン (1889・フランス)

パナマ太平洋平和博覧会 1915

パナマ運河の開通を記念して開催された万博。

フォード社がモデルTの生産ラインを設置、

組み立ての実演をし“フォードイズム”を紹介した。



シカゴ万博 1933～34

シカゴ市制100周年記念。公式テーマ（「進歩の一世纪」）を冠した最初の万博。当時、流行の兆しが見られた流線型デザインの機関車、自動車の試作品が展示された。

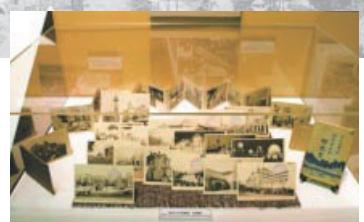


第5回内国勧業博覧会 1903

大阪・天王寺公園で開催、日本で初めて自動車が展示された博覧会。アメリカの輸入会社3社が計8台の自動車を出品しデモンストレーション走行も行った。これを契機に、各地で乗合自動車事業の申請や国産車づくりの試みが相次いだ。



第5回内国勧業博覧会
記念写真帖など



東京大正博覧会（1914）絵葉書



名古屋汎太平洋平和博覧会 1937

名古屋市的人口100万人突破、名古屋港築港30周年、市制30周年（1939年）を記念した博覧会。海外からも29カ国が参加。自動車はトヨダAA型乗用車、トヨダGA型トラック、バスなどが展示された。



Back

Next



スズキ軽四輪電気自動車
(1970)
会場で施設管理パトロール
に活躍。
(スズキ(株)より借用)



参考展示
月面者ルナーローバ (1971・アメリカ) レプリカ
(コスモアイル羽咋より借用)



2005年 愛・地球博

2005年3月25日～9月25日、長久手町、瀬戸市、
豊田市で、「自然の叡智」をテーマに開催される
21世紀最初の国際博覧会。

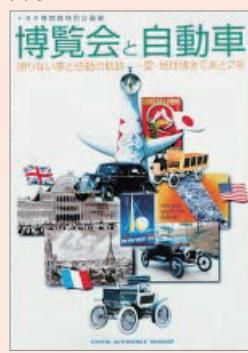


会場周辺立体地図



公式参加表明国

図録



ランチョンマット



内覧会

3月24日の内覧会では博覧会
協会の豊田章一郎会長、坂本
春生事務総長はじめ大勢の
方がご見学されました。



移動展のお知らせ
9月5日～10月31日、東京のメ
ガウェブで「博覧会と自動車」
展が開催されます。

Back

Next

第14回トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル開催

5月25日(日)、恒例の「クラシックカー・フェスティバル」を豊田市のフォレスター・ヒルズで開催しました。今年は、トヨタ博物館の所蔵車両16台と国産クラシックカー愛好家の車両89台が全国各地から集まりました。新緑の中、家族連れなど約13,000人の来場者がクラシックカーとのふれあいを楽しんでいました。

パレード

常設展示車のブジョー ベベ(1913・フランス)、幻の車トヨペット カスタムスポーツ(1960・日本)などトヨタ博物館の7台と個人所有の懐かしい国産車89台が会場周辺をパレードしました。



試乗会

シボレー インパラ(1959・アメリカ)ほか6台をお客さまを乗せて走りました。風を受けて気持ち良さそうですね。



室内会場

工作教室やペダルカーなどで思いっきり遊ぶ子どもたちの笑顔がいっぱいでした。



ステージイベント

郷土芸能「松平わ太鼓」のオープニング演奏や、愛・地球博のマスコットキャラクター「モリゾー＆キッコロ」と遊ぼう!などの楽しいステージショー。



Back

Next

フォード モデル40

1934年(昭和9年)

●長×幅×高：4450×1735×1745mm ●軸距離：2852mm ●エンジン：水冷V8気筒 L-頭型 3621cm³



V8エンジン搭載のユニバーサル・カー

フォード モデル40

1934年(昭和9年)

西川 稔

1. はじめに

フォードV8の新車発表にあたって、ヘンリー・フォードは全米各地のフォード工場の新車内見会に駆けつけた全国7000以上のフォード車特約販売店主に対して、ラジオを通じて拡販を呼びかけたという。

その冒頭の言葉は「1933年型新V8フォード車は、フォード自動車会社がこれまでに製作したあらゆる自動車の中で、一番優秀な車である」というものであったという。

フォードは、この頃不況の中、GMのシボレーと苛烈な競争販売を展開していた。1932年に完成し、新型車に搭載されたフォードV8エンジンは「シボレーがシックスならこちらはV8だ」といった激しい対抗意識の所産であったという。

しかし、初期のV8エンジンは、完璧とは言えず、特にピストンリングからオイル漏れが多く、オイル消費が過大であったという。その後、この欠点は是正され、フォードV8エンジンは、実に長い間フォード車に搭載された。

「フォードの新型V8エンジンは1932年4月1日に発表されたが、それ以降22年間、1954年型として、OHV-V8が発表されるまで、基本的には変更されず生産されたのであった。」(五十嵐平達著『世界の自動車 フォード11』二玄社刊 以下『世界の自動車』と略)

なお、フォードは安全策として4気筒のモデルBを並行生産している。このあたりがフォードのしたたかなどころだ。

当時、V8エンジンを高級車でなく、価格の安い中級車以下に採用するのは、画期的なことであつたらしい。

シボレーとプリムスが8気筒を発表したのは、1955年になってからで、1930年代、フォードの次に安い8気筒と言えば585ドルのポンティアック直列8気筒車であった、という。(ちなみにフォードV8は505ドルであった。)

さて、性能面でも、印象の上でもライバルに対して優位に立っていくながら、フォードは、ライバルのシボレーを凌駕することができたのは、1935年の一度だけであった。(フォード94万2,439台、シボレー79万3,437台)

その後フォードは、GM、クライスラーに次ぎ第3位の位置に甘んじなければならなかつた、という。

2. ヘンリー・フォードの広告キャンペーン

手元に1933年(昭和8年)8回にわたって掲載された東京朝日新聞(当時)の広告がある。これはヘンリー・フォード自身が顧客におくるメッセージという体裁をとっており、かなり長い文章に顔写真とサインがつけられている。

この中で再三、ヘンリー・フォードが述

べていることは、V8エンジンが廉価で性能が優れている点である。

「四気筒から八気筒への進展に就いて」と題する広告では「八気筒は常に大型のエンジンで、裕福な人が購入する高価なモーターとしてありました。其定価は高く又運転費も相当にかかりました。

併し是は何故かと申しますと、八気筒は重量のある高価な車にのみ使用するやうに設計してあったからであります。

此種のエンジンが軽い車に適用されることは未だかつてなかったのであります。(中略)V8型は米国で操縦者の大半に適する目下売り出しの自動車であります。

恒例により、フォード会社は又も開拓者となりました。自動車の製作界がフォードの草分けした跡を追ふのも間もないことでせう。」

ヘンリー・フォード 署名

このように日本でもアメリカ本国と同種のキャンペーンが展開されたことがわかる。

3. 1934年型「新フォードV-8」の特徴

当館が所蔵する日本フォード株式会社発刊のカタログをもとに、この車の特徴を見ていこう。

「1934年型新フォードV-8は、所謂「ユ



ヘンリー・フォードとV8エンジン



カタログ表紙



カタログ



インパネ
まわり



後席横のウインドー



フロントウインドー



フロントウインドー



ニバーサル・カー」で、世界中どこへ持って行ってもまたどんな人種階級に使用されても理想的な車、即ち万人向きの車である。と冒頭で述べている。そして「フォードV-8型は、1933年において既に堂々たる車でありました。1934年においては更に、より良き車である。」と述べている。主な特徴をみていこう。

(1) クリアビジョン通風装置

フロント・ウインドーは、ハンドル横のレバー操作で視界を妨げず、下方が開閉する。また、後席横のウインドーもレバー操作で約10cmほど開閉することができる。エアコンのなかった時代のこと、快適なドライブのために通風装置は、有効な手立てであっただろう。

(2) V-8型エンジン

「高級車以外の車でV型八気筒エンジンを装備した車は独りフォードV-8型があるのみである。1934年型はその出力、速力、加速、経済性等において非常な進歩を遂げ、これまでに制作されたフォード車の中で一番経済的で、又満足の出来る車である。」と説明している。

(3) 一新した乗心地、広潤な車室内

「スプリングは一層よく伸縮するようになりました。スプリング・リーフは静粛に、且容易に作用するやうに新設計を施してあります。シート・クッションは深く、シート・スプリングは柔らかくなりました。」と述べている。

実際にシートに身を沈めてみると、非常に深く柔らかいシートであることがわかる。現在の浅く硬いシートに慣れた身には、違和感を感じるほどのシートの深さである。

さらにカタログでは、「頑丈なフレーム」「容易な換向装置」「全鋼鉄製の車体」「高級品質の後車軸」といった特徴を写真入りで紹介している。

(4) 車型

カタログでは、8車型をカラー写真で紹介し、解説を加えている。

1. フォードア セダン
2. ツードア セダン
3. クーペ(5窓)
4. コンバーチブル カブリオレー
5. クーペ(3窓)
6. ピクトリア
7. フェートン
8. ロードスター

8車型のうち、当館が展示しているのは、フォードア・セダンである。「流麗でゆったりしたセダン」とカタログは述べている。ドアは後ヒンジで前方開閉式。実際に乗り降りしてみると、ゆったりしていて、ステップもあるため、楽に乗降できる。

4. 『月刊フォード』特集号

1934年(昭和9年)2月1日発刊『月刊フォード』は、「新車紹介特集」と題して、1934年型フォード車の全容を明らかに

している。そして、さまざまな新型車の説明を加えた後、最終頁に昭和9年1月15日現在の「新型フォード価格表」が掲載されている。

V型8気筒車はクーペの3325円からデラックス4ドアセダン3950円まで、10車型が3000円台で、唯一カブリオレーが4075円となっている。

5.まとめにかえて

この時代のフォード車をクラシックカー愛好者は、「Early Ford V8」と呼んで懐かしんでいるという。

故五十嵐平達氏は、いかにV8フォードがアメリカ人に新しいクルマとして愛されたかを次のように述べている。

「4気筒に対して6気筒がなめらかなバランスのよさをもって高級なフィーリングであったのに対して、V8フォードはまさに電気モーターのそれで、モダンなフィーリングであった。

そして、アメリカでは時のルーズベルト大統領以下、このモーターを回す味を知らぬ者はなかったであろう。要するにシャシーとエンジンはヘンリーのガムコさで、ボディはエドセルのセンスでと二要素が分けられ、しかも父子の統柄という関係で調和していたのがアーリイ・フォードV8の特徴といえるだろう。」(『世界の自動車』)



後ヒンジのドア



月刊フォード

価格表

新型フォード定価表	
（全車標準装備）	
車 型	価 格
フォードアセダン	3,510円
ツードアセダン	3,600円
クーペ(5窓)	3,720円
コンバーチブルカブリオレー	3,800円
クーペ(3窓)	3,720円
ピクトリア	3,720円
フェートン	3,720円
ロードスター	3,720円
デラックス	3,800円
デラックスセダン	3,920円
デラックスクーペ	4,020円
デラックスコンバーチブル	4,120円
デラックスクーペ(3窓)	4,220円
デラックスピクトリア	4,220円
デラックスロードスター	4,220円
デラックスツードア	4,320円
デラックスクーペ(5窓)	4,420円
デラックスコンバーチブル	4,520円
デラックスピクトリア	4,520円
デラックスロードスター	4,520円
デラックスツードアセダン	4,620円
デラックスクーペ(3窓)	4,720円
デラックスコンバーチブル	4,820円
デラックスピクトリア	4,820円
デラックスロードスター	4,820円
デラックスツードア	4,920円
デラックスクーペ(5窓)	5,020円
デラックスコンバーチブル	5,120円
デラックスピクトリア	5,120円
デラックスロードスター	5,120円
デラックスツードアセダン	5,220円
デラックスクーペ(3窓)	5,320円
デラックスコンバーチブル	5,420円
デラックスピクトリア	5,420円
デラックスロードスター	5,420円
デラックスツードア	5,520円
デラックスクーペ(5窓)	5,620円
デラックスコンバーチブル	5,720円
デラックスピクトリア	5,720円
デラックスロードスター	5,720円
デラックスツードア	5,820円
デラックスクーペ(3窓)	5,920円
デラックスコンバーチブル	6,020円
デラックスピクトリア	6,020円
デラックスロードスター	6,020円



クルマから眺めた 桜島の風景は 感動的でした。

元 寺尾

鎌山 矩幸さん



トヨダAA型のミニチュアカーを前に

幼 稚園の頃、裏のおじちゃんの家にトヨペット・コロナがあって、よく乗せてもらっていました。当時は首都高速道路も今ほど混んでいなくて、助手席の窓から、建物とか東京タワーを見ていました。ある時、兄が2階から落ちて、ベンツで病院に連れて行ってもらったことがあったんですが、怪我のことよりも、兄がクルマに乗せてもらえたことの方がうらやましかった。井筒部屋で購入した最初のクルマは1970年代のトヨペット・クラウンで、以来、ずっとクラウンでした。

乗 物はクルマに限らず、飛行機、船、電車など何でも好きで、クルマの助手席で周りの景色を見るのが樂しみでした。電車でも先頭車両に乗って、運転しているところや街並みや風景を眺めるのが楽しかった。同じ所を何度も見ても飽きなかったですね。これは大人になっても変わりません。よく、クルマに乗るとすぐ寝てしまう人がいますが、私は今でも眠くなることはありません。私自身はクルママニアというほどではありませんが、お相撲さんにはクルマ好きの人が結構多いですよ。

助 手席から見ていていつも感じるのは、むしろ歩行者のマナーの悪さです。法律がクルマ側に一方的に厳しいのはどうもおかしいのではないか。運転者だけでなく、歩行者を取り締まる規則をつくればいいと思うんです。人とクルマがもっと協調する社会になっ

てほしいものですね。

私、クルマの運転免許を持っていないんです。父も次兄も持っていない。免許を持っているのは一番上の兄だけです。

実は小学校2年の時にトラックにはねられことがあります。免許を取らないのは、相撲協会が現役力士の運転を禁止していることもあります、多分この事故がトラウマになっているんでしょうね。

またある時、タクシーに乗っていて右折しようとしていたところ、信号無視のクルマが突っ込んで救急車で運ばれることもあります。それに自分は、競争心が強いので、他のクルマに抜かされると熱くなる方だし、クルマを運転したら飛ばすだろうな、という心配もあります。

そんなわけで、現役は引退しましたが、クルマの運転免許を取るつもりはありません。でも、他人の運転にはうるさい方ですよ。前の車や並走の車が変な運転をしていると、隣からクラクションを鳴らしてしまふくらいです。

私 はロードマップを見るのが大好きなんです。助手席に乗ってマップをこまめに調べる。ナビなど使わず、自分流のドライブコースを考える方が新しい発見もあり、楽しいですよ。それで目的地にスムーズに走り着くと気分がいいですね。

今まで車に乗って見た風景で一番感動したところは、郷里鹿児島のハイウェイ

鎌山矩幸（しころやま つねゆき）

元関脇 寺尾（本名 福嶽好文）。昭和38年生まれ、鹿児島県出身、井筒部屋。昭和54年7月場所初土俵、59年7月場所十両昇進、60年3月場所入幕、幕内在位93場所。幕内成績626勝753敗16休。この間に殊勲賞3回、敢闘賞3回、技能賞1回に輝く。甘いマスク、回転のいい突っ張り、土俵いっぱいに繰り広げる若々しい取り口が若い女性をはじめ相撲ファンを魅了、昨年まで横綱貴乃花と人気を二分した。母親の死去を機に入門を決意、母方の姓を四股名にした。平成14年9月が最終場所。年寄鎌山（しころやま）を襲名。

から見た夕方の桜島。雨上がりで灰も降ってなくて、きれいに見えました。桜島の左に霧島、右に開聞岳、虹がかかっていて最高でしたね。

高 級車はいいですね。セルシオなどゆっくり寛げるし、よく走る。空調もいい。自分のような汗っかきにはもってこいです。いま、ベンツのマイバッハが注目されていますが、国産車ももっと高級なクルマを作ってほしいですね。

現 役の時は1年のうち7ヶ月くらい東京の外にいました。相撲の稽古は苦しかったけれど、その後の充実感、爽快感は好きでした。でも、本場所は嫌でしたね。いつもプレッシャーとの戦いで場所中に15キロくらい痩せた時もありました。精神的なものでどうが…だんだんと慣れて…それでも7キロくらいは減ったかな。

場所中の気分転換は散歩と自転車でした。黒星が続いたり、いらついたりすると、すごい勢いで自転車に乗って走っていました。自転車で走るのは好きで、よく赤信号でクルマと並ぶと次の信号まで「競争」していました。まあ、相手が全然気が付かない「競争」でしたけど(笑)。

息子もクルマ好きでミニカーを500台くらい持っています。でも、このいたいだいたトヨダAA型のダイキャスト模型は息子にはあげずに、手の届かないところに置いておこうと思います(笑)。(談)

「バッジも見てみよう」第2回 フォード

山田 耕二

今年創立100周年を迎えたフォードの現在のバッジは、Fordの文字を青地の楕円の中に置いたシンプルなものです。それが初めて採用されたのは1927年で、それまで19年間生産されたモデルTの後継者として生まれたモデルAから付けられました。

1908年にヘンリー・フォードの「大衆のための自動車をつくる」という念願が形となって表れたモデルTにバッジはなく、代わりに

ラジエーターのアッパータンク前面にFordの文字が浮き出しでプレスされていました。それは注意しないとわかりにくいものです。当時のモデルTの写真の中にはラジエーターコア前面に大きなFordの切りぬき文字を貼ったものが見られます。これは資料によるとオプションで、最初の3年間くらい用意されたようです。

■ モデルT

Fordの文字は当初“ひげ付き文字”と言われるデザインでしたが、1912年に“ひげ”的ないデザインに変更され、それは基本的に今日まで変わっていません。その元になったのはヘンリー・フォードのサインだったのではないかと思われるほど両者には近似性を感じられます。1917年にはラジエーター全体の形状が丸みを帯びたものに変わり、このときアッパータンク部分は台形から三角形に変わり面積が小さくなりました。それに合わせてFordの文字はかなり小さくなり、ますます目立たなくなりました。当時は売り手市場の普及時期だったためにとにかく大量生産でコストを下げ、製品の価格を下げて需要に応えるだけよく、しゃれたバッジを付ける必要はなかったものと思われます。ちなみに、モデルT発売時の価格850ドル(ツーリングという5人乗り幌タイプ)は現在の約16,700

ドルに相当するとフォードのオフィシャルウェブサイトに紹介されています。



モデルT (1909)
“ひげ”付き文字



ヘンリー・フォードのサイン
ニクス社「世界の自動車44 フォード1」より



モデルT (1914 収蔵車)
“ひげ”なし文字

モデルT (1927)
ラジエーターシェルにプレスされたFordの文字(矢印)は小さく目立たない。ラジエーター前面の大きな切抜き文字は本来この年式ではない。



モデルT (1909)

■ モデルA、モデル40

大衆への普及という使命を終えたモデルTが19年間の生産に終止符を打った後、その後継者として登場したモデルAでは、モデルTと同じラジエーターの場所にFordの文字を持った楕円形のバッジが付けられました。モデルA登場の背景にはシボレーとの販売競争がありました。それは、市場を独走するフォードモデルTにGMがシボレーで挑戦するという形で始まりましたが、上級化路線の商品戦略でシボレーがフォードを下すと、さしものフォードもモデルTをあきらめざるを得なくなり、すべてを刷新したモデルAを登場させました、ちゃんとしたバッジを付けて。

やがてヘンリー・フォードは専門家にも不可能と思えたV8エンジンを大衆車に採用することを企て、それを実現し世間を驚かせました。当館の1934年型フォードにはV8エンジン車であることを誇示するようにV8をデザインしたバッジやロゴがなん

と8個所も見られ、Fordのブランドバッジより目立っています。

バッジにはブランド名のイニシャルをデ



モデルA (1928)
今に続くフォードのバッジはモデルAからスタート



モデルA (1928)
バッジ(アップ)

ザインしたものが多いため、フォードとシボレーはブランド名をそのままバッジに表記している代表例です。



モデル40 (1934) V8マークを多用

19世紀後半～20世紀前半の欧米ポスター【モーターショー】

自動車が誕生した19世紀後半から展開期の20世紀前半では販売促進が目的といえども、見えたえのあるポスターが印刷され、街行く人々の目を引きつけました。今回から4回にわたって、欧米ポスターの魅力を紹介します。



宗沢 清美

1. モーターショーのはじまり

現在の「モーターショー」は、「OICA(国際自動車工業連合会)」が認定する都市において毎年又は隔年に開催され、世界各地の主要メーカーが集結し、新車やコンセプトカーなどを発表しています。デザインや技術、メーカー又はブランドイメージを表現した展示によって、お客様やマスコミ、ジャーナリストの反応を見たり、宣伝などがされています。

写真①は、1895年6月6日～20日にフランス自動車クラブがシャン・ド・マルスのギャルリー・ラップで開催した世界初といわれるモーターショーのポスターです。前年の1894年にフランスの新聞「ル・プレティ・ジュルナル」が開催した「パリ～ヘルアン走行会」の成功に続いて、ド・ディオン・ブートン社創始者のアルベル・ド・ディオン伯爵、自動車ジャーナリストのポール・メーヤンらが、1895年に世界初の公式なスピードレース「パリ～ボルドー～パリレース」を開催し、それを機に「フランス自動車クラブ」を発足させました。クラブは自動車に関わる委員会を援助し、自動車文化や交通に関する活動を支援することを提唱して、貴族や上流階級を対象に社交界のような自動車サロンを開きました。



写真①
「パリ自動車ショー
(EXPOSITION DE LOCOMOTION AUTOMOBILE PARIS)
(1895/フランス)
エドワール・クルエ

ポスターの左下には、ボルドーの風景が、その右側には1200kmを要するレース開催のPRが描かれています。当時、“馬なし”の乗物がスピードをあげて走る様子は珍しく、沿道の人々を驚かせました。中央には、レース襟があしらわれた朱色

のスリーブドレスの女性がうれしそうに自動車に乗っている様子が描かれています。その背景には、1889年パリ万国博覧会の際に建てられたエッフェル塔やセーヌ川、フランス国旗が描かれ、フランスの発展を象徴しています。

その後、自動車ショーは1898年に「SALON DE L' AUTOMOBILE」と称し、第1回目が開催され、1988年から「MONDIAL DE L' AUTOMOBILE」と新たに称して、現在まで受け継がれています。

写真②は、1901年1月21日～2月10日に開かれたモーターショーのポスターです。19世紀後半～20世紀初頭のポスターデザインは「黄金時代」といわれ、アール・ヌーヴォー様式が全盛し、曲線的で華やかな色使い、女性がモチーフにされていることが特徴的で、このポスターにも鮮やかな朱色のドレスをまとった美しい女神が描かれています。



写真②
「第3回国際自動車・自転車・スポーツ見本市～グラン・パレ (SALON DE L'AUTOMOBILE / 3ème Exposition)」
(1901/フランス)
ジョルジ・アントワーヌ・ロッシュゴロス

1901年のモーターショーからは、前年の1900年パリ万国博覧会で会場となつたシャン・ゼリゼのグラン・パレで開かれようになりました。ポスターの右下にグラン・パレが描かれており、女神が大勢の観客を見守っています。そのドレスに歯車の模様が織り込まれているのがお分かりになりますか？階段下まで流れるローブや大きな歯車のある王座が威厳さを表現し、自動車のヘッドライトをモチーフにした冠や東洋的な模様で描かれた下部の工業製品から、当時の産業の発達を表現しているのでしょうか。(現在、グラン・パレは

美術館となっており、パリ・モーターショーは、ポルト・ド・ヴェルサイユの国際見本市会場で行われています。)

2. 自動車への興味

写真③は、1910年頃～30年頃のアール・デコ期を代表する画家の一人であるカッサンドルの作品です。彼は「絵画は、それ自体が一つの目標であるが、ポスターは、商人と大衆とのあいだの一つの伝達手段にすぎない」と述べており、商品や宣伝内容をシンプルでダイレクトなデザインでながらも、強いメッセージを込めて表現しています。このポスターの左側には、自動車の正面やラジエーター、ヘッドライト、タイヤが描かれ、右側にその自動車を見つめる人の横顔が大きく描かれています。当時のヨーロッパでは大衆車はあったものの、それほど庶民にまで普及していませんでした。ポスターには自動車を色々な方向や角度、そして間近に見物出来ることをPRし、来場を促したのでしょう。



写真③
「アムステルダム自動車・オートバイショー
(AMSTERDAM AUTOMOBIEL & MOTORRIJWIEL TENTOONSTELLING)
(1929/オランダ)
A.M. カッサンドル

なお、背景の「RAI」はオランダ語です。「R」が「自転車」の頭文字で1895年に始まった自転車ショーを、「A」が1900年から自動車ショーとなった「自動車」の頭文字、そして「産業」を意味する「I」からつけられています。

参考文献

- ・アラン・ウェイユ、竹内次男訳『ポスターの歴史』白水社(1994.8.10)
- ・NICK GEORGANO (Editor nChief), LORD MONTAGU of BEAULIEU (Foreword),『The BEAULIEU ENCYCLOPEDIA of the AUTOMOBILE』The Stationery Office (2000.5)

自動車黎明期の日本の道路事情 (5)

~九州一周2週間の自動車旅行~

山本 厚夫

1912(大正元)年秋 N.L.ウェールズが観光を兼ねながら約2週間かけて九州旅行を敢行し、その紹介記事を雑誌「自動車 第1巻第7号」に寄稿している。現在でも然もありなんと思われる当時の道路事情も散見される。

以下、その全行程と主なポイントについて紹介する。

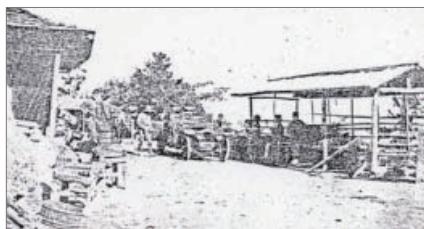
<全行程>

博多－唐津－武雄(泊)－有田－早岐－佐世保(泊)－早岐－大村(泊)－矢上－日見峠－長崎－諫早－島原－諫早－鹿島－嬉野(泊)－佐賀－久留米(泊)－吉井－日田－甘木－久留米(泊)－冷水峠－飯塚－香春－行橋－中津(泊)－別府－大分－野津原－竹田(泊)－阪梨峠－白川－大津－熊本(泊)－松橋－八代－日奈久温泉(泊)－三太郎峠－水俣－川内－鹿児島(泊)－谷山－枕崎－開聞岳－指宿－鹿児島(泊)－加治木－都城－小林(鉄道)－熊本(泊)－久留米－二日市－博多

山・峠越えと一部区間での苦闘は当時では当然のこととして、この時代の九州の道路は前号までの東海道・北陸道や東北地方の道路事情と比較してもよく整備されていた状況が紀行文から推察される。

(1)評価された道路状況

市街地としては熊本や鹿児島について「多くの観光名所とともに道が整備され、自動車周遊者にとって理想的な根拠地」として推奨している。また、佐世保については1886(明治19)年海軍鎮守府設置以来、急速に整備され、1902(明治35)年一挙に村から町を飛び越えて市制となつことからも推測できるが、一行も「佐世保は良好なる道路を有する繁昌なる軍港なり」とその整備状況について特別にコメントしている。市街地では唯一、伊万里焼の有田町が「狭隘なる道路」と悪く表現されているだけである。途中行程では、博多－唐津、嬉野－武雄－佐賀－久留米、中津－別府や鹿児島近辺の道路状況に良い評価を与えており、特に、熊本以北博多に至る、現在の国道3号線ルートについては「極めて良好」と絶賛している。



鹿児島近辺での小休憩の一景

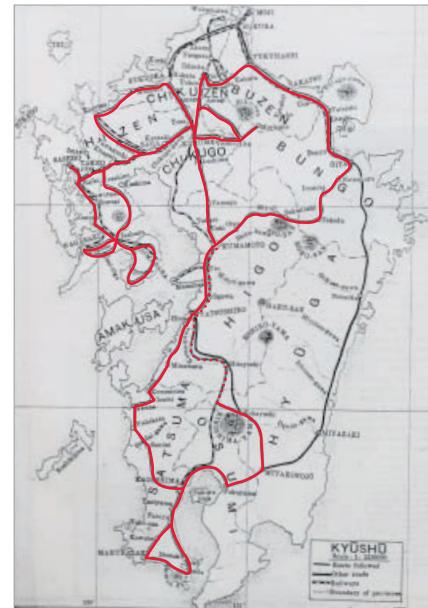
(2)悪戦苦闘、避けられたルート

行程中、最難関として詳細に紹介されたのは、矢上から長崎への日見峠と久留米－飯塚の2ルートである。まず、日見峠越えでは「道路の険悪予想の外に出て峠の下りに至りても車台操縦の困難名状すべからく……。長崎に向かわんと欲するものは須らく諫早より汽車を利用するに如かざる事を知れり」と記述。

久留米から飯塚へは「内野－冷水峠ルートを避け、博多・篠栗経由を採るべき」との事前の情報にも関わらず、内野－冷水峠ルートを強行した結果、「殆ど名状すべからざる困難に遭遇せり、余は其の物語をなすの勇気だなし。故に此道は決して通るべからずとの警語を以って代えん」と猛反省している。

なお、小林から熊本までは鉄道を利用しているが、これは道路事情が悪いためではなく、時間的余裕がなくなった為である。「時間的余裕があれば人吉に出で八代若しくは他の方面に探勝を試むる亦一大快事なり」と旅行記には記している。

ほぼ同じ時期に鹿児島－横浜間の自動車旅行を行なったJ.E.ラッ芬一行が、宮崎から球磨川に沿って人吉を経て日奈久温泉までの六つの峠を越えた約200kmを朝出発の午後7時到着で九州横断に成功している。今から考えても地道での宮崎からの横断は大変と感じられるが、ラッ芬の旅行記では峠の存在は記しているが「景色は概して麗しく……」とそれほど厳しい行程であったそぶりは



九州全行程図

感じられない。

また、大分－延岡－宮崎といった現在の国道10号線ルートについては、この旅行記では「自動自転車を以ってせば進んで延岡に赴き宮崎に達するを得べきも渡河困難なる個所多く愉快なる自動車旅行に適せずと聞けり」との理由で避けている。J.E.ラッ芬が宮崎から北上せず八代への横断ルートを採用しているのも同様の理由と推察される。

(3)その他

なお、当旅行記は、加藤清正、大久保利通、西郷隆盛は当然として、熊本城や城山、桜島、開聞岳といった名所旧跡の他、有田の香蘭社、別府ホテル、竹田の軍神広瀬中佐や田原坂参戦の乃木将軍等にも言及し見所の多い九州を克明に紹介している。また、ガソリン入手には「九州の大都至る所としてこれを得ること難からず」と記述している。一方、粘滑油については「十分の貯を車中に備ふるべし」との警告や自動車の修理には、本部をそれぞれ熊本、鹿児島、大分に置いている三つの自動車会社の工場設備を活用すべきとの情報を、自動車で九州旅行を計画している人達に向けて発信している。

予告
企画展 「親子で楽しむクルマランド」
期間：7月18日(金)～9月21日(日)
場所：本館2階特別展示室

夏休みに1970～80年代の国産スポーツカーを中心に、クルマの魅力を目や耳、座り触れて体感できる展示です。また、自動車漫画でおなじみの田中むねよし先生が大活躍します。



サマーメモリー2003開催

夏休みのイベント「サマーメモリー2003」を開催します。

- 「タベの試乗会」(有料)
・7月19、26日、8月2、9、16、23、30日の土曜日。
17:00～18:30
- 「工作教室」
・8月13、14日：アイロンビーズでクルマを作ろう！
(先着100名様) (有料)
- ・8月15、16、17日：オリジナルペーパークラフト
(スカイライン2000GT-B)
- 「クイズラリー」
・8月9日(土)～17日(日)先着500名様
- ・正解者にはタムタムくんステッカーを差し上げます。



「フランス車ポスター展」

新館3階ギャラリーでは、7月15日(火)～10月13日(祝)まで、自動車工業を発達させたフランスメーカーのポスター、その模型などをご紹介します。芸術の国、フランスの見ごたえのある19世紀後半～20世紀初頭のポスターを所蔵品の中よりご紹介します。

「なるほど」講座 参加者募集

当館の学芸員による講座を開催します。
(要入館料)

開講日	講座名
7月27日	ルネ・ラリックのガラス製マスコット
8月 3日	フォード・モデルTとその運転方法、走行披露(雨天中止)
8月10日	アール・ヌーヴォー期の自動車ポスター ギャラリートーク+収蔵庫ツアーアーリカ車
8月24日	カー・デザインが始まった1930年代
9月23日	木炭車の復元裏話、走行披露(雨天中止)

いずれも講座時間は11:00より1時間程度。
お申し込みはハガキまたはFAXにて受付。希望講座と住所、氏名、電話番号を明記のうえ、希望講座開催日の10日前必着で「「なるほど」講座」係まで。(応募多数の場合は抽選。受講者には当方より連絡します。)

開館時間延長(期間限定)

- 7月19日～8月30日の各土曜日と、
8月13日～17日は19:00まで延長
(入館受付は18:30まで)
- 16:30～18:30の入館者は通常の入館料の半額に割引
(他の割引との重複割引はいたしません)
- ・8月11日(月)は臨時開館
- ・トヨタミュージアムライナー：8月9日～17日は日曜ダイヤで特別運行
- ・詳細は0561-63-5155まで。



NEW

トヨタ博物館の告知用看板を新設

当館の企画展開催等を案内するため、グリーンロード沿いに2×4メートルの大看板を3月末に新設しました。今後、この看板を利用して、企画展の告知等をタイムリーに行なって参ります。写真右側に見える高架は現在2005年の「愛・地球博」を目指して建設中のリニアモーターカーの路線です。



クラシックカー運転講習会を開催

5月10日、6月7日に、フォード・モデルTの運転講習会を開催しました。多数の応募者から抽選で選ばれた受講者の中には、千葉や大阪からいらっしゃった方も。車の構造の観察や操作練習の後、実際に運転走行しました。慣れないペダル操作に苦戦しながらも、終了後は受講者に満面の笑みがこぼれていきました。



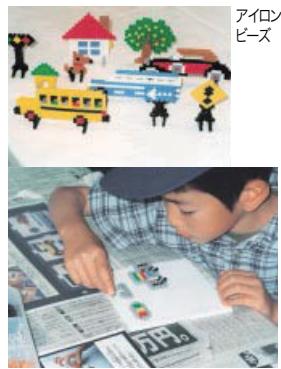
万博グッズ発売中

ミュージアムショップでは、2005年愛知万博の公式オリジナル商品、マスコットキャラクターのぬいぐるみやタオル、携帯ストラップなど取り揃えています。

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.ijin.net.or.jp



館内イベント開催

3~4月に「スプリングイベント2003」を開催しました。3月21日~4月6日の土、日、祝日には工作教室、3月29日~4月26日の土曜日には試乗会を行いました。

5月3日~5日には、「ゴールデンウィークイベント2003」を開催。高級車の試乗会、ペーパークラフトやウレタンクラフト、アイロンビーズなどの工作教室は多くの家族連れで大賑わいでした。



予告

「博覧会と自動車」展を東京メガウェブで開催

7月6日まで当館にて開催中の特別企画展「博覧会と自動車」展が、9月5日~10月31日にメガウェブに移動展示します。ぜひご覧下さい。

■メガウェブ

東京都江東区青梅1丁目パレットタウン内

TEL03-3599-0808

ホームページ <http://www.megaweb.gr.jp>

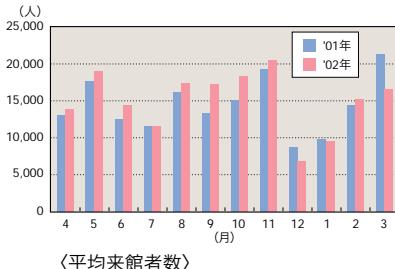
2002年度 寄贈者のご紹介

昨年4月から今年3月までに書籍や資料を寄贈していただいた方を紹介し、お礼を申し上げます。
(敬称略50音順)

青木 英夫	東京電力(株)
石田 祐二郎	東洋ゴム工業(株)
大阪産業大学総合図書館	永瀬 道衛
尾崎 桂治	野武 二郎
小澤 漢弘	濱田 熙熙
小田柿 哲	松田 友樹
佐久間 貴也	間渕 元一
佐分利 一	三輪 健治
(社)自動車工業振興会	三輪 博
白木 晃敏	森嶋 正博
白石 圭高	山崎 利男
鈴木 宗雄	吉澤 肇子
高橋 寛	和田 由貴夫
田村 隆義	PSAプジョーシトロエン社

2002年度の来館状況

- 開館日数:305日(前年度-1日)
- 年間来館者数:178,564人(前年比104%)



- 累計300万人達成・お客様感謝行事及びイベント開催等の影響により、来館者増。
- 開館以降の累計来館者数は3,096,640人。

予告

産業観光スタンプラリーを実施

7月20日~8月20日、愛知県の産業をテーマとした60施設でスタンプラリーを実施。

リーフカードに5箇所以上のスタンプを集めると、指定の施設で先着3000名の方々に記念品をプレゼントします。



表紙イラストレーターから

関東自動車工業(株) デザイン部
山本誠二さん

クラシックカーを見る度に、歴史や文化の奥深さ、先人技術者の思い入れが、いつまでも美しい形を作り出したと感じる。初代セリカを目にした当時、作りのプロセスこそ違うものの、その洗練された造形から、デザインの影響、楽しさ、取り組み意欲などを駆り立てられた。

読者の声

●『ドライバー』表紙で松本秀実先生のアートに夢中になった20年前を思い出しました。現在でも一部保管してあります。スチュードベーカーアバンティもその中の一枚。懐かしくなり足を運んでみたりしました。

愛知県岡崎市 石黒慎治さん

●企画展やバックヤードツアーに興味があり見学したいのですが、何かと都合がつかず残念な思いをしています。展示会場や車両収蔵庫の様子を誌上に再現してもらいたい、それを見て楽しんでいます。

愛知県安城市 鈴川貞雄さん

●毎回特集を楽しみにして見ています。機械オンチの私ですが、丁寧な解説ありがとうございます。車と生活を結びつけた考証は興味があります。

栃木県宇都宮市 白井公枝さん



珍客到来

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:7月31日消印有効)

正解者の中から抽選で10名の方に万博Tシャツをプレゼント。(ご希望の柄と色(白、黒、灰)、サイズ 120cm、150cm、M、Lを

お書き添え下さい。)

<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

先日、当館恒例のクラシックカー・フェスティバルが豊田市のフォレスタヒルズで開催されました。ここでの開催は昨年に続き、2回目。毎回天候が頭痛の種ですが、どういう訳か、14年間、悪天候による中止は皆無。今回もあり暑くもなく、イベント日和。翌日が雨で、芝生が美しく映えました。

(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)