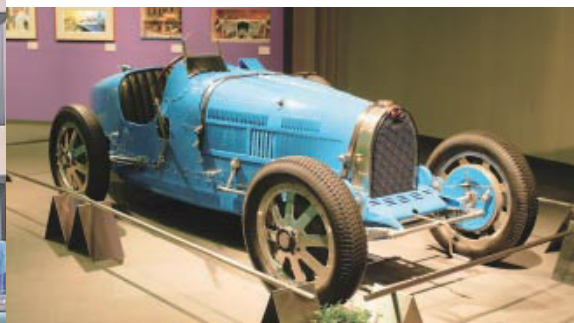




「速さと力にロマンを競った車」

ブガッティ タイプ35B (1926・フランス)

ブガッティのモデルの中で最も有名なタイプ35は、量産レーシングスポーツとして大成功を収め、世界中を驚嘆させた傑作。

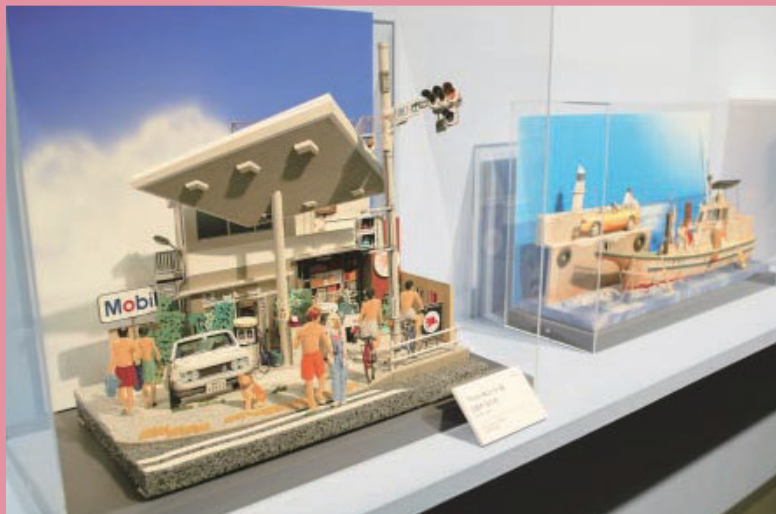


企画展 クルマとアート

瞬間を刻むペーパーアート
～太田隆司の技の世界～

期間：2003年12月16日～2004年3月14日

太田氏の作品は、奥行き17cm程の空間の中に、紙を素材に作られたクルマや人、犬、建物などのパーツが立体的に組み立てられ、臨場感あふれる情景が描かれています。巧みな技で制作されたペーパーアート60点を実車とともに紹介しました。



「歴史と共に」

トヨタ AA型乗用車
(1936・日本)

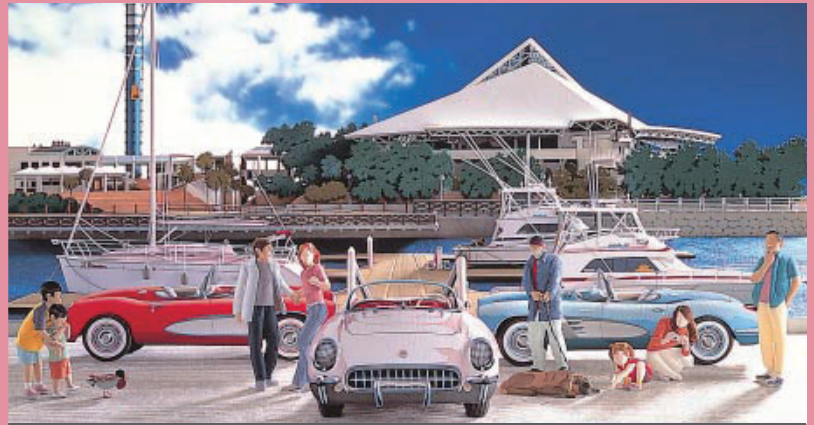
トヨタ初の生産型乗用車。流線型を取り入れたボディと合理的な座席配置で優れた乗り心地を実現した。



「喝采のステージ」

タッカー (1948・アメリカ)

第2次大戦後の新興メーカー、タッカーによるリアエンジンの4ドア・セダン。“三眼”ヘッドランプが特徴的。



「Corvette '50s Paradise Day」

シボレー コルベット (1953・アメリカ)

GMが発表したアメリカ初の本格的量産型スポーツカー。2シーターのロードスター・ボディにはFRPが採用された。



ワークショップ開催

1月11日、太田隆司さんが来館しペーパーアート制作の実演をしました。多くの方々が参加し、作品鑑賞を楽しんでいました。また学芸員による説明会も行いました。
太田隆司さんホームページ
<http://www.paper-museum.com>



図録 600円
(ミュージアムショップにて販売)



国産車誕生100年 日本くるま意外史

期間：3月30日(火)～7月4日(日)

今年は1904年に最初の国産自動車といわれている山羽式蒸気自動車^{やまは}が誕生して、100年目の節目の年にあたります。今回の企画展では、国産自動車がたどってきた道のりと自動車づくりに携わった人々を、戦前までの出来事を中心に、実車や模型、書籍等により展示・紹介します。

● 黎明期の国産自動車 —今は模型でしか見ることができないクルマたち—



山羽式蒸気自動車
(1904年 明治37年)
電気技師、山羽虎夫が製作した10人乗りの蒸気自動車。「国産車第一号」といわれています。



国産吉田式“タクリ”号
(1907年 明治40年)
国産初のガソリン自動車。ガタクリ、ガタクリ走ることからタクリ号とあだ名されました。

● 現存車はこれ一台 —貴重な歴史の証人たち—



アロー号
(1916年 大正5年)
福岡の青年、矢野倅一（当時24歳）が丸3年かけて完成させた手作りの自動車。
＜(株) 矢野特殊自動車 所蔵＞



京三号トラック
(1936年 昭和11年)
日本フォード向けにテールランプやマフラーを供給していた京三製作所がつくった小型トラック。
＜(株) 京三製作所 所蔵＞



筑波号
(1937年 昭和12年)
日本初期の前輪駆動乗用車。オートレースで活躍した川真田和汪が製作。
＜大村正敏氏 所蔵＞



くろがね四起
(1941年 昭和16年)
ジープより6年早く出現、日本初の4WD車。陸軍の要請で開発され正式名称は「九五式小型乗用車」。
＜日本自動車博物館 所蔵＞

● 「オート」 おっと三輪を忘れちゃいませんか？



—大正期～昭和40年代まで
長い歴史をもつオート三輪—

ニュー・エラ号
(1931～36年 昭和6～11年)
昭和初期のオート三輪。国産三輪自動車のパイオニア的存在。
＜日本自動車博物館 所蔵＞

このほか、国産自動車史のさまざまな話題を、資料や写真などで紹介する「知って得する」コーナーや、自動車が登場する昭和の歌謡曲を聴くコーナーを開設、昭和12年製造のダイハツオート三輪も初披露します。

■ 学芸員による展示説明会の開催
日 時：期間中の毎週水曜日と4/2(金)、4/3(土)
15:00～15:30
会 場：特別展示室
参加費：無料（要入館料）

■ 企画展【本館2階 特別展示室】

3/30(火)～ 7/ 4(日)	「国産車誕生100年 日本くるま意外史」	今年は国産自動車が生誕して100年目。国産自動車がたどってきた道のりと自動車づくりに携わった人々を紹介。
7/16(金)～10/17(日)	「こども博覧会」	20世紀初頭、盛んに行われた“こども博覧会”を参考に、おもちゃなどでそのクルマ版を紹介。
11/2(火)～ 2005年 3/13(日)	「大阪万博の頃 ～1970年代の日本車～」	1970年代の代表的な車種により、自動車の社会性が問われる環境変化を振り返る。

■ イベント

タイトルは仮題です。予告なく展示内容や時期を変更する場合があります。

3/20(土)～4/4(日)の土日	スプリングイベント2004	ウレタンクラフト、ペーパークラフト
5/ 1(土)～ 5/ 5(水)	ゴールデンウィークイベント2004	キーホルダーづくり など
5/30(日)	第15回クラシックカー・フェスティバル (愛知県豊田市「フォレストヒルズ」にて)	全国から集まる1974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/ 7(土)～ 8/15(日)	サマーメモリー2004	クイズラリー、ペーパークラフト、アイロンビーズ など
10月～11月の土日	わくわくウィークエンド2004	試乗会、ウレタンクラフト、スタンプラリー など
2005年1月	ウインターメモリー2005	ペーパークラフト 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。



ウインターメモリー2004

1月10日～31日までの土、日曜日と祝日に、新春イベント「ウインターメモリー2004」を行いました。「アイロンビーズ」と「オリジナル キーホルダー」を作る工作教室には親子連れを中心に多くの参加者があり、オリジナリティあふれる作品がたくさんできました。

オリジナルキーホルダーを つくろう!



オープンで温めると縮まる「シュリンクシート」を使ってキーホルダー作りを行いました。クルマのイラストに色を塗ったり、好きな絵を描いたりと楽しんで作っていました。



トヨタ2000GTのイラストが一番人気でしたよ



オープンに入れて縮んだシートにチェーンをつけて完成です

アイロンビーズであそぼう!



好評のアイロンビーズは、今回新たに立体的なボックス作りも追加しました。少し難しい工作でしたが、親子で協力しながらがんばって完成させていました。



色使いがきれいですね



最後にスタッフがアイロンをかけます

キャデラック シリーズ 452A

1931年（昭和6年）

●長×幅×高：5732×1876×1897mm ●軸距離：3764mm ●エンジン：水冷V16気筒 OHV 7407cm³ 165hp{121kW}/3400min⁻¹



16気筒エンジン搭載の豪華車 キャデラック シリーズ 452A (1931年・アメリカ)

黒田 純男

1 はじめに

1930年代アメリカの高級車を代表するキャデラック。その豪華さ、気品をたたえた外観は時代を超えて共感を呼びます。V型16気筒エンジンの排気量は7407cc、165hp、低速トルクが強くトップスピードも125km/h以上出ます。ちなみに車名の数値は排気量が452立方インチであることを示しています。高級車市場での地位を維持してきたキャデラックの歴史と、車両外観、内装、機構についてご紹介します。

2 キャデラック社設立の経緯

高い精密加工技術を持ったヘンリー・リーランドは自動車製造のため1902年8月にキャデラック オートモビル社を起こします。社名は18世紀初頭のフランスの探検家でデトロイトを開いたアントワン・キャデラック(1656ー1730)にちなんでいます。1903年1月、初めてのキャデラック車をニューヨーク自動車ショーに出展しました。2497台を生産し750ドルで販売しました。翌年には4気筒4932ccエンジンのモデルDを2800ドルで高級車市場に投入します。同社はゲージを使用して部品の互換性を高め、自動車技術に関する一番の貢献者に与えられるトーマス・デューワー・トロフィーを獲得

します。

3 ゼネラルモーターズによる買収と成長、そしてリーランドの退社

1909年、GMの設立者ウィリアム・デュラントがキャデラックを買収しますが、リーランドは社長として残ります。1912年には、キャデラック モデル サーティにDelco社のチャールズ・ケタリングが発明した電気スターターを、他社に先がけて採用します。このスターターによって電気自動車以外でも女性が容易に扱えるようになりました。この功績により2度目のトーマス・デューワー・トロフィーを受賞します。また1915年には量産車初のV8エンジン搭載車を発表します。

リーランドはやがて第1次世界大戦中の生産についてデュラントと意見が合わずにキャデラックを去り、航空機エンジンを製作します。後にはリンカーン車を生産しキャデラックと競合しますがキャデラックの販売は1920年代の好況に支えられて大幅に増加し、1928年には5万6千台になりました。

4 車両の概要

①サイズと外観

全長5732mm、幅1876mm、高さ1897mm、重量2771kgの大変大きな車

両です。専門のコーチビルダー(車体製造・架装業者)がシャシーの上に車体を組み付けました。正面のラジエターグリルにはエンブレムとバッジ、給水キャップの女神の Mascot がひときわ目立ちます。フロントガラスには珍しい平行移動式ワイパーがあります。後部荷物台にはスーツケースを収納するトランクが脱着式になっています。

②客室

豪華な客室を見てみましょう。室内はゆったりして、後部座席から運転室との仕切りまで80cmあって足を伸ばしても届きません。雨の日に便利な傘入れもあります。密閉性が高いので床と天井に通気孔を設け、換気に配慮しています。カットガラスの花瓶や時計、シガーライターまで付いています。

③運転室

最先端の電装計器が運転操作を容易にしています。パネルにはシガーライター(本車では紛失)がありドライバーも喫煙自由だったようです。

④エンジンルーム

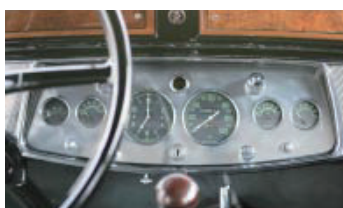
8気筒のシリンダー2列が45度の狭角で組み込まれ、2組の給排気装置が無理なく収まっています。ディストリビューターからはスパークプラグへ16本のコードが出ています。



運転室。天井灯の周囲の通気孔からも排気する



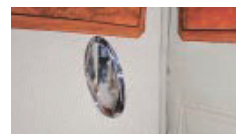
2本のゴムブレードが負圧で横方向に移動するワイパー



計器パネル。左から水温計、燃料計、時計、速度計、電流計、油圧計。水温計、燃料計が電気式になったのは1930年頃。計器を照らす2つのランプがある



後部座席。適度の硬さで沈み込みが深い。長距離や悪路でも疲れにくかったと思われる。床通気孔には暖気取り入れ用の切り替え弁がある



運転室との仕切り壁に組み込まれた傘入れ



折り畳みシートは後ろに引くと座席になる。伸ばしても後部に座った人は膝がつかない。仕切り壁には全面ガラスが収納されていてハンドルで開閉する



5 世界初のV16量産エンジンの登場

①時代背景

第1次世界大戦後の1920年代、アメリカの経済は活況を呈し「繁栄の10年」と言われました。投機的な株の売買、禁酒法、ギャングの横行等負の面もありましたが、自動車は急速に普及し1927年には5世帯のうち1世帯が自動車を保有していたそうです。1929年10月24日に大恐慌が起きますがそのすぐあと、V16がベールを脱ぎます。

②V16搭載車市場投入

3年間秘密裡に開発が進められ、発表当初から自動車雑誌や大衆の注目を集め、高い評価を勝ち得ます。高級車で先輩格のヨーロッパの人たちもその余りの静かさには「無類の」、「傑出した」といった言葉でしか表現しようが無かったと言われています。1930年には2887人の顧客がありました。

③多様なボディと価格帯

有名なコーチビルダーのフリートウッドが新たにGM傘下に入ってシャシーに積む豪華な架装のボディを専門に作りました。1930-31年のカタログではスポーツなコンバーチブルからフォーマルなリムジンまで37車種あります。車両価格は5350ドルから9700ドルでした。V16搭載車は他のキャデラックよりも特別なサ

ービスを受け、各販売店は配車した1台毎にユーザーの反応とサービスレポートを定期的に生産工場に提出しました。

④16気筒の先行例と452型の設計思想

1915年にプガッティが直列8気筒を平行に並べた16気筒エンジンを設計し、後に実際に造られた記録があります。ハワード・マーモンも1926年に独自のV16を作っていますが詳細はわかりません。キャデラックのV16の設計者オーエン・ナッカーはマーモンの友人だったので互いに知恵比べをしたのではないかと思います。またキャデラック社として、新型車の所定の性能を出すためには排気量を抑え、大きなシリンダーの機械的、動的な問題点を回避するにはV16が最適だという技術的な判断がありました。

トップギアで低い速度からトップスピードにわたってスムーズに機能することを重視して設計したと言われています。

6 V16の低迷とその後

大不況の中でこのような超豪華車を購入できたのはごく限られた富裕な人たちだけでした。2年目の1931年は364台が売れただけです。1932年から1940年まででわずかに1152台でした。1938年に新しいサイドバルブ式V16が発表されます。旧V16の半分の1600部品で

7062cc、185hpと性能はアップしました。これが16シリンダーを持つ世界で最後の量産車となりました。翌1939年9月1日には第2次世界大戦が勃発します。

7 まとめ

キャデラック452Aは設計者が意図した走りの滑らかさ、静粛さ、加速、登坂性能を遺憾なく発揮しその名声を不動のものにしました。コーチビルダーが丹精こめたボディは顧客層こそ限定されましたが、よいものをきちんと造るという思想の振れの無さを示しています。V16は困難な時代の中でも生産を続けられ、高級車というジャンルを守りました。

採用されている新技術

- シンクロメッシュ式ギアボックス
- 真空式ブレーキ倍力装置
- タバット騒音防止油圧アジャスター

<参考文献>

- トヨタ博物館19回特別展図録「自動車をつくり育てた人たち」(2000)
- Mary Sieber; Ken Buttolph「standard catalog of CADILLAC 1903-1990」Krause Publications (1991)
- David Vivian「ENCYCLOPEDIA OF AMERICAN CARS」CRESCENT BOOKS (1994)
- Walter M.P. McCall「80YEARS OF CADILLAC」CRESTLINE (1982)
- Andrew Whyte「GREAT MARQUES CADILLAC」OCTOPUS BOOKS (1986)
- Nick Georgano「The BEAULIEU ENCYCLOPAEDIA of the AUTOMOBILE」STATIONERY OFFICE (2001)



後部右側の花瓶とシガーライター・灰皿、左側には時計。シガーライターが自動車に付くのはこの5年ほど前



スピード感あふれる女神の像のマスコット



数字の16とVの字をあしらったV型16気筒であることを誇らしげに示すバッジ



ブランド名にもなっているフランスの古い貴族、キャデラック家の紋章を取り入れたエンブレム



整備書のエンジン断面図



収納箱にきちんと収まる4つのスーツケース。長距離ドライブも大丈夫



整然とした2バンクの16気筒エンジン



ラッシュアジャスター付バルブ機構。写真には14気筒しか入らなかった



床下のブレーキ倍力装置

優良ドライバーの、 クルマ雑感

楠田 枝里子（くすだ・えりこ）

三重県伊勢市に生まれる。東京理科大学理学部を卒業後、日本テレビのアナウンサーを経て、現在フリー。テレビ番組の司会や、ノンフィクション、エッセイ、絵本など、幅広い創作活動を行っている。主な出演番組は、「世界まる見えテレビ特捜部」（日本テレビ）「FNS歌謡祭」（フジテレビ）など。著書は、「ナスカ砂の王国」「不思議の国のエリコ」「ロマンチック・サイエンス」他多数。最新著作は、「ピナ・パウシュ中毒」（河出書房新社）。

司会者・エッセイスト

楠田 枝里子さん



私 が免許を取ったのは、もう30歳を過ぎてのことでした。興味は勿論あったのですが、理学部の学生時代はとて忙しく、その後マスコミに就職すると、不規則な生活が続き、教習所に通う時間など、とても取れなかったのです。

ようやく念願になったのは、独立して事務所を立ち上げ、自分でスケジュール管理ができるようになってから。それはもう、嬉しかったですね。毎日若い人たちに混じって、授業を受けるのも楽しかったし、知識が増えるにつれ、通リなれた道が全く違う表情を持っていたことに気付くんです。ただ歩いているだけでは目に入らなかった標識やラインが町中に溢れていて、にぎやかに話しかけてくる。すごく新鮮で、面白く感じられましたね。

運 転して外に出ると、歩いているときとも、バスに乗っているときとも、視線の高さが違うでしょう。風景が流れていくスピード感も、違う。それでまた、よく知っていたはずの道の、全く違う魅力を発見したりして！ 世界が一気に広がって、驚きの連続でした。

そうそう、教習所の実地で、びっくり仰天の体験も。実は私、会社勤めの合間によくゲーム・センターに通ってたんですね。ドライビング・マシーンめあてに。まだ免許を持っていなかったけれど、運転はとても面白そう。その擬似体験を楽しみたかったの。本物の運転席とそっくりに作られたゲーム機で、運転の技術を前もって磨いていたというわけです。だから実地教習もなんなくクリアできると思ってたんですよ。ところが！ 先生にしょっちゅう「あっ、スピード出しすぎ。アクセルから足を離して！」って叱られるんです。考えてみると、ゲームでは常にアクセルを踏んでないと得点があがらない。どうやらそれが、変なクセになっていたらしいんですね。

これは危ないと、私はその日からゲーム・センター断ちをしました。そして、なおいっそう、安全運転に留意するようになったんです。そのかいあって、私は、免許を取得してから今日まで、無事故無違反の優良ドライバー。免許証は、勿論ゴールド・カードですよ！

仕事で移動するときは、アシスタントが運転します。自分がいくら気を付けていても、事故にまきこまれる危険はあるわけですから、仕事先に迷惑がかからないように。だから、プライベートで運転を楽しめるときは嬉しいですよ。都心でもスイスイ走れる夜中に、丸の内の中央郵便局までわざわざ速達を出しにいくとかね、そんなことも、しょっちゅう。夜の街を駆け抜ける爽快感は、格別ですよ。

私 が車に求めることは、確かな技術、安全性、そして美しさですね。使用目的に応じて常に2台ずつ、何代かにわたって車を運転してきましたが、一番多かったのはベンツですかね。機械としての性能の高さ、万が一の場合も頑強なボディで運転者を守ってくれるというところが、ポイントですね。免許を取って初めての車も白い大型のベンツで、前後左右に初心者マークを貼って走っていたら、みんなに笑われましたよ。今のベンツより美しいフォルムをしていてね、デザイン的にはどんどん優雅なラインが消えていってしまったのは、ちょっと残念なんです。

美しさでいえば、ダ임ラー仕様のシルバーグレーのジャガーが、一番気に入ってましたね。ただ、エンジンをかけてから走り出すまでに数分待たなければならなかったり、エアコンの音がうるさかったり、やはり電気系統に弱点があって、気まぐれに窓が開かなくなったりして……。こういう手のかかる機械も、かわいいものですが、仕事で使うにはちょっと面倒もあり

ましたね。

スポーツカーは、確かにカッコいいとは思いますが、自分で運転するという感覚はないですねえ。ベンツでさえ、時速100キロ近くになって車体が安定してくるのを体験すると、「あー、本来はこのくらいのスピードで走ってあげないといけないうね」と申し訳なくなってしまうほどですからね。渋滞した東京の街中をたらたら走っているスポーツカーを見ると、かわいそうになっちゃうもの。

こ れからの世代の車には、当然、環境とどう付き合っていくか、ということも重要なポイントになるでしょうね。どんな製品も作りっぱなしの時代はとうに過ぎました。環境問題を考え、限りある資源を有効に使う。製品を作り出す最初の段階ですでに、リサイクル、リユースを考えたいというモノ作りが、求められているのです。この時代の要請にどう応えていけるかが、メーカーにとっても重要なテーマとなっているはずです。日本では今、廃車や使用済みの電化製品等の処理費用は消費者が負担せねばならないことになっていますよね。でもこのシステムでは、大型廃棄物の不法投棄をする人が後を立たず、メーカー側も他人事のような感じがして、あまり賢いやり方とは思えないんですよ。ドイツでは、メーカーが自社製品を責任を持って回収し、リサイクルに回す、というシステムになっているんですね。自分たちがこの世に生み出したものなのだから、最後まで責任を持つ、という考え方。しかも、こういう姿勢を、法制化される前に、自動車メーカー側がすすんで表明し、実行に移したことが、すごいですよねー。日本でも、このくらい問題意識を持って時代を切り開く自動車メーカーが出てきたら、私、その車を買いますよ、きっと。

「バッジも見てみよう」第5回 ヨーロッパの大衆車(1)

山田 耕二

■ プジョー

19世紀半ば、プジョー一族は様々な鉄鋼製品を生産していました。その中で品質の良さで世界に知られていた鋸にはライオンのマークが付けられていました。1885年、アルマン・プジョーは一族の反対を押して自転車生産を始めて大成功させると1891年には自動車の製造に乗り出します。そして1897年に独立してプジョー自動車会社を設立しました。元の会社は1906年にリオン・プジョー社となり、リオン・プジョーの名前の自動車を生産しました。リオン(ライオン)としたのはプジョーゆかりの地ベルフォー市にあるライオン像や、同市が属するフランシュ・コンテ県の紋章に由来すると言われています。両社は1910年に合併しました。展示車のベベは1913年から3年間に3000台以上が造られた、プジョー社始まって以来の大成功を収めたモデルです。



ラジエター上部

プジョー ベベ
(1913年)

■ シトロエン

山形(逆さV)をふたつ重ねたシトロエンのバッジは、同社の未来志向で先進的な技術を象徴していると思われるかもしれませんが、実は同社が山歯歯車製造からスタートしたことに由来しています。「ダブルシェヴロン」と呼ばれるそのシンボルマークは山歯歯車の歯をふたつ重ねてデザインされたものです。大衆車の量産で自動車メーカーとしてのスタートを切ったシトロエンが1934年に発表し、その後のシトロエンの行き方(未来志向、先進的技術)を方向付けることになったシトロエン11B(通称トラクシオンアヴァン)には、フロントグリルにその横幅いっぱいのダブルシェヴロンを採用しました。同車は第二次大戦をはさんで23年間に約76万台も生産されて先進的なイメージをアピールしました。



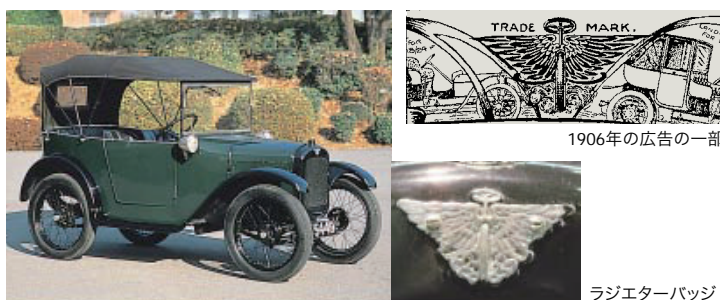
ラジエターバッジ

シトロエン 11B (1937年)

シトロエン 5CV
(1925年)

■ オースチン

ハーバート・オースチンは1905年にウーズレーから独立して自分のブランドを立ち上げました。創立者自身がデザインしたバッジは、砂ぼこりを上げる車輪(正面から見た様子)とその上の羽でスピードを表し、中央上部のハンドルで全体をコントロールしていることを表しています。このバッジは「羽の生えた車輪」と呼ばれ、1950年代後半まで使用されました。その後は戦後になって追加されていた紋章タイプのものだけとなりました。



オースチン セブン (1924年)

1906年の広告の一部

ラジエターバッジ

■ モーリス

ウィリアム・E. モーリスがオックスフォードで自動車づくりを始めたのは1912年でした。当館に展示されているモーリス車はオックスフォード(1913)とエイト(1937)の2台ですが、バッジは1915年から付けられたため前者には何もありません。バッジのデザインは盾形の紋章タイプで、浅瀬(ford)を渡る雄牛(ox)が描かれています。そのデザインはオックスフォードの市章に由来しているそうです。このバッジは1948年まで使われました。



ラジエターバッジ

モーリス オックスフォード (1913年)

モーリス エイト (1937年)

- <参考文献> ・「CAR BADGES OF THE WORLD」T. R. Nicholson著 American Heritage Press 1970年
 ・「THE Austin 1905~1952」R. J. Wyatt著 ROADMASTER PUBLISHING 1995年
 ・「COMPLETE CATALOGUE OF AUSTIN CARS since 1945」Anders Ditlev Clausager著 BAY VIEW BOOKS 1992年
 ・ウェブサイト British Motor Heritage Limited RAHUL CHAUHAN' S home page

豪華車

当館は実用車を中心に展示していますが、本館2階「ステイタスをのせた豪華な車コーナー」では1910～30年代の豪華車や関連するポスターもご紹介しています。今回は、本館内にある25点のポスターの中より2点をご紹介します。

宗沢 清美

1. ミネルバ

自動車の基礎技術が成立した19世紀末～1910年代以降、自動車は高出力・大排気量化が求められて、その性能は大きく前進しました。当時、自動車を所有できた特権階級の人々はコーチビルダーによって大型高性能車のシャシーに豪華なリムジンボディを取り付け、さらに装備を充実させたり、宝飾的なカーマスコットなども備えたりしていました。



写真①「ミネルバ」(1930/ベルギー)
マーク・フェルナンド・スベリン

写真①は1930年の「ミネルバ社」のポスターです。ミネルバはオランダ人シルヴァン・ド・ヨング(1868-1928)がベルギーに設立し、1897年に自転車生産を開始し、1900年にオートバイ・エンジンを、1904年には自動車を生産開始しました。社名はローマ神話に出てくる「学問・芸術の女神、戦士の守護神」に由来します。女神がカーマスコットのモチーフにされ、当館展示車両ミネルバ 30CV タイプAC(1925年)にも同様のマスコットが取り付けられています(写真②③)。ロールスロイスやデイトムラー、イスパノスイザ、メルセデス等に匹敵する高級車として名を馳せました。

また、ミネルバ車は頑丈に組み立てられた大型車というイメージがあり、ポスターの制作年である1930年にはホイールベースが3899mmもあるタイプALが発売



写真②
ミネルバ 30CV タイプACの
カーマスコット

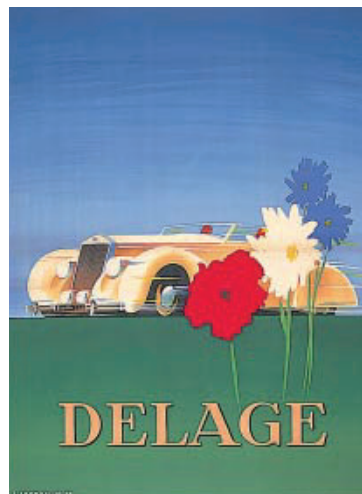
写真③
ミネルバ 30CV タイプAC
(1925/ベルギー)



され、このポスターにも大きな車両が描かれています。ポスターは黒色を基調に、1913年頃～1930年代に特徴的な装飾であるアール・デコ様式の直線的・平面的な筆致で描かれています。車両のボンネット上には進行方向を見据えたカーマスコットが巨大に、また単純化された描写で描かれており、ミネルバ車の精悍さが強調されています。

2. ドラージュ

写真④はフランスのエスプリといわれる「ドラージュ」のポスターです。ドラージュは1905年にルイ・ドラージュ(1874-1947)によって設立され、1907年のヴォアチュレット(小型乗用車)GPで優勝し



写真④「ドラージュ」(1939/フランス)
ジャン・ジャクリン

て、その名を確立させました。1929年に発表されたタイプD8はドラージュ後期の車両であり、大型高性能車として優雅で美しいモデルです。鑑定家デビッド・スコット＝モンクリフの言葉で「自分で操縦するならアルファロメオ、後ろに乗るならロールスロイス、愛人(恋人)に贈るならドラージュ」といわれたように、1930年代のドラージュはエレガントでスタイリッシュ、そして気品ある雰囲気を出しています。当時の特権階級の顧客たちはコーチビルダーによって豪華サルーンに架装し、その容姿を競い合いました。当館展示車両のドラージュ タイプD8-120(1939年)を眺めると、あたかもオートク



写真⑤ドラージュ タイプD8-120 (1939/フランス)

ュールに身を包んだ女性がサロンやパーティーへ出かけているかのような優雅な光景を思わせます。ポスターにもその優雅で可憐な様が表現され、澄渡る青空と深緑の草原に美しい流線型のD8モデルが颯爽と走っている様子が描かれています。さらに「DELAGE」のローマン体の活字が洗練さと気品さを以って絵を引き締め、フランス国旗の色、赤・白・青色の可憐な花が華やかさを添えています。

ご来館の際には是非、これらのポスターにも目をとめていただき優雅なひとときを味わっていただければいかがでしょうか。

<参考文献>

- 『世界自動車大百科 週刊MOTOR CAR』(株)日本メール・オーダー (1978～1980)
- NICK GEORGANO 編『The BEAULIEU ENCYCLOPEDIA of the AUTO-MOBILE』The Stationery Office (2000.5)

名士と自動車(1) 大隈重信侯と自動車

このコーナーでは、当館が所蔵している明治・大正時代の自動車関係雑誌および書籍などから、興味深い記事やコラムをご紹介します。今回のシリーズでは、「名士と自動車」をキーワードに、明治・大正時代に活躍した著名人の中から、自動車をこよなく愛した偉人・先達たちを取り上げます。

はじめは、明治の元勳・大隈重信侯と自動車に関する記事を、2回にわけ紹介します。

西川 稔

1. 大正天皇即位の大礼で寿詞を述べた大隈重信



大隈重信

大隈重信は、天保2年(1831年)に肥前佐賀藩士の長子として生まれ、明治維新に奔走。維新後は参与、参議、大蔵卿へと進み、明治21年(1888年)に外務大臣に就任。この間、明治15年に早稲田専門学校を創立。同校は明治31年早稲田大学となり、大隈は初代総長に就任した。

明治31年6月には板垣退助らと憲政党内閣を組織し、総理大臣兼外務大臣に就任。世に隈板内閣と称される。大正3年(1914年)には二度目の総理大臣就任。翌年の即位の大礼では、国民を代表して寿詞を述べる栄に浴した。大正11年1月10日、85歳で薨去した。

2. 愛車はフランス製自動車「オチキス」

東京有楽社発行の写真画報『グラフィック』(明治44年1911年 3月1日発行)に大隈と愛車・オチキス号の大きな写真が見られる。同時に、同誌記者による探訪記が掲載されている。まず、次のように前置きが述べられている。

「維新の元勳、今は日本国民の大親分世界の大隈伯を早稲田に訪ふて、自動車に関する伯の意見を聞く。百二十五歳まで生きると云ふ伯の意気は鬱勃として、老いて益々盛んなるの観がある」



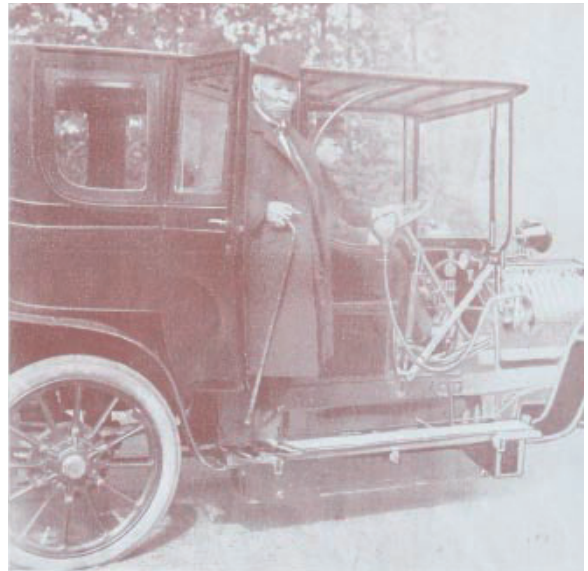
「グラフィック 自動車号」の表紙

大隈の「人生125歳説」は、自身でも語り、大いに説を広めたので当時の人々にとっては、よく知られた話であっただろう。いわく、「人間は健康に留意し、滋養のあるものを食せば125歳まで生きる」。事実、大隈は125歳までは生きなかったが、上に述べたように、85歳という当時としては相当な長寿をまとうた。

これにちなみ、早稲田大学のシンボル・大隈講堂は高さ125尺(約38メートル)あり、同大は平成19年(2007年)には、創立125周年を大々的に祝うという。いささか余談に過ぎた。大隈の談話に戻ろう。

3. 大隈侯大いに自動車お気に入りの弁

「乗用としては固より今日の処ではこれに上越するものはない。其の乗心地や善い事と云つたらない、一度びこれに乗ると、復た他の乗物には乗りたくない。更に其の時間の節約に至って



オチキス号に乗る大隈重信

は、流石に文明の利器で、何人も金さへあれば、これを利用すべきであるが、惜しいのは其価が不廉なので、貧乏の日本では尚ほ未だ大に利用せらるるに至らない。何事も去来(いざ)となると金の問題であるが、之れが為めに何時も日本が西洋諸国に後れを取ると云ふのは誠に残念の至りだ」

4. 「これからは爆発瓦斯の時代だ」

「自動車の時代及び将来に來らんとしつつある飛行機の時代は、一面に於ては爆発瓦斯の時代が來らんとしつつあることを示している。」

「思ふに将来は、此の爆発瓦斯と水力応用の電力とが動力の世界を支配して、石炭の如き運搬に多大の費用と時間とを要し、動力を発生しむるにも、少なからず人力と時間とを要するものは、漸次其の需要を縮小せらるるより外はないのである云々」

なぜか自動車の話が、エネルギー問題に移り、「爆発瓦斯」という何とも物騒な言葉も飛び出して、インタビューは大いに盛り上がったようだ。爆発瓦斯とは、ガソリンエンジンのことか。大隈は、自分のクルマがフランス製のオチキスであることなど、一言も触れていない。いかにも“稀代の大風呂敷”と言われた大隈らしい談話に終始しているのである。

(次回は日本自動車倶楽部会長として語る大隈の談話等を紹介しよう)

<参考文献> 「グラフィック」(1911年3月)



予告

館内イベントのお知らせ

- スプリングイベント2004 3月20日～4月4日の土・日
 - ・ウレタンクラブをつくる(有料)
 - 「F1カー」と「フォルクスワーゲン・ビートル」をウレタンで作ります。
 - ・オリジナルペーパークラブをつくる
 - 「スカイライン2000GT-B」を作ります。好きな色に塗ることもできます。
- ゴールデンウィークイベント2004 5月1日～5日
 - ・オリジナルキーホルダーをつくる(有料)
 - ・プラモデルをつくる(有料) ※詳細はお問い合わせください。



予告

クラシックカーフェスティバルのお知らせ

第15回トヨタ博物館クラシックカー・フェスティバルを開催します。
ホルヒ(1939・独)など当館所蔵車両16台を出展(雨天時は変更有り)。
一般参加の1974年以前の国産車がパレード走行します。ステージイベントや
工作教室など、今年も楽しんでいただける催しを企画しています。愛・地球博も
開幕まで300日を切りモリゾーとキッコロもご挨拶。
皆さまお誘い合せのうえお越しください。
日時：5月30日(日) 10:00～15:30(雨天決行)
場所：フォレストヒルズ(愛知県豊田市岩倉町一本松1番地1)



募集

T型フォード運転講習会のご案内

T型フォード運転講習会の受講者募集のお知らせです。(各コース3名、雨天中止)
予定日：4/8、5/6、6/10(いずれも木曜日)
時間：①9:30～12:00、②13:30～16:00
受講資格：普通自動車以上の免許保有者で常時運転している方
受講費：5000円(当日徴収)
申込み方法：往復はがきに ①希望日と時間 ②郵便番号、住所、氏名、年齢、性別、電話番号 ③免許証の種類と取得日
④運転歴と現在の運転状況を明記のうえ希望日の10日前必着で「T型フォード運転受講」係まで。
1枚のはがきにつき1名1コースの申込みをお願いします。



募集

バックヤードツアー参加者募集

参加者から好評のトヨタ博物館バックヤード(車両収蔵庫)見学会を再開します。タッカーやホルヒなど普段なかなか見ることができないクルマをこの機会にぜひご覧ください。
予定日は3/21、4/25、5/16、6/27(いずれも日曜日)
午後1時30分から45分程度。(要入館料)
お申込みは往復はがきに、希望日と住所、氏名、電話番号、同伴者数を明記の上「バックヤードツアー係」へ(毎回先着10組まで)



予告

「ドライブへGo!Go!展」

新館3階ギャラリーでは、4月6日(火)～9月5日(日)まで、楽しいドライブ風景が描かれた当館所蔵のポスターの中から1930～50年代の欧米作品を中心にをご紹介します。合わせて模型やポストカードなども展示しますので、ぜひドライブの途中に足をお運びください。



NEW

紀要No.10を発行

『トヨタ博物館紀要』No.10(非売品)を発行しました。1960年に5台のみ製造・販売されたトヨベト カスタムスポーツのレストレーションなど全6テーマを取り上げています。
ご希望の方は、住所、氏名、電話番号をご記入の上、郵送料(切手210円分)を添えて「紀要係」までお申込みください。



ニューイヤーミーティングに出展

1月25日、東京・青梅にて、日本クラシックカー協会主催の「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」が開催され約500台のクラシックカーと12,000人のファンが集いました。当館からはチンチリア202(1947・伊)を出展。1948年イタリアの公道レース、ミッレ・ミリアで5位入賞を果たした実車ということもあり、多くの来場者が興味深くご覧になっていました。



立体プリント

NEW

2000GTのTシャツ

トヨタ2000GTをプリントしたオリジナルTシャツを2種、新しく販売しています。
細部までリアルな凸凹表現立体プリント
(大人用M、L:2400円、子供用130、150:2000円)
暗所で美しく光る蓄光プリント
(大人用M、L、LL:1900円、子供用150:1700円)
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.ijnet.or.jp

蓄光プリント



常陸宮同妃両殿下がご視察

3月12日、常陸宮同妃両殿下がご来館になり、トヨタ自動車の奥田会長、豊田名誉会長、当館の西崎館長の案内で、館内をご覧になりました。特に3階の初代クラウンの前では、殿下は1958年本社工場の生産ラインをご視察された時を振り返り、懐かしそうにご覧になっていらっしゃいました。



ニカラグアの切手に当館展示車両が登場

ニカラグアにあるトヨタ販売店の設立90周年を記念して切手が発行され、当館の展示車両が登場しました。切手になったのは、トヨタAA型乗用車(1936)、トヨタAB型フェートン(1936)、トヨベツSA型乗用車(1951)、初代クラウン(1955)の4台です。

館長就任にあたり



「人と車の豊かな未来のために 博物館をつくりました」これは建設当初の言葉ですが、本年1月館長就任に際し、改めてこの意味を考えさせられました。企業を取巻く環境の変化は早く、博物館として例外ではありません。変化に柔軟に対応し、未来に向けメッセージを伝えると共に、皆様にとってフレンドリーな博物館でありたいと思います。皆様の変なめご支援をお願い申し上げます。

トヨタ博物館 館長 西崎元治



図書閲覧室 自動車雑誌の閲覧ができます!

新館3階の図書閲覧室には自動車関連書籍とともに国内外の主な自動車雑誌が閲覧できます。日本の雑誌34冊、アメリカ、イギリス、フランス、イタリア、ドイツなど外国雑誌18冊の最新号を常時配架しています。ぜひご利用ください。



NEW ご見学リーフレット16カ国語

トヨタ博物館ではご見学のリーフレットを4カ国語追加し、計16カ国語をご用意しています。

- | | | |
|-----------|--------|----------|
| ・日本語 | ・ドイツ語 | ・フランス語 |
| ・韓国語 | ・マレー語 | ・スペイン語 |
| ・中国語 | ・ロシア語 | ・ポルトガル語 |
| ・中国語(繁体字) | ・イタリア語 | ・インドネシア語 |
| ・英語 | ・アラビア語 | |
| ・タイ語 | ・ベトナム語 | |

開館15周年感謝デー

トヨタ博物館は1989年4月16日に開館し、今年は15周年にあたります。日頃のご愛顧を感謝して、4月18日は入場料金を無料といたします。ご来館をお待ちしています。



表紙イラストレーターから

トヨタ車体(株)デザイン部
稲垣利治さん

ユニークな丸みのあるかわいらしいスタイル。その内に込められた、航空機作りの技術。そしてついたあだ名が「てんとう虫」。車がまだ憧れの対象だった頃のセピア色の思い出です。
稲垣利治さんHP「ペーパーズ・ガレージ」
<http://www.mb.ccnw.ne.jp/inagaki/>

読者の声

- 初めて読みました。展示の内容が分かったり、過去の名車の解説、車に関する他のメディアについての項目、インタビューなど、写真も多く充実した内容に感心するとともに、博物館の堅実な方針がうかえました。これからも楽しみにしております。

東京都台東区 敷田弘子さん

- 太田隆司さんのペーパーアート、見に行きました。素敵ですね。イラストや写真のように見えるのですが、全部紙で作ってあるとは!驚きました。1台のクルマが何層にもなって形成されていて「これが立体感の秘密なのか」と感心してしまいました。

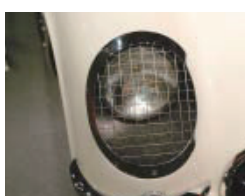
愛知県岡崎市 松本菜穂さん

- 昨日、博物館を息子と2人で見に行きました。キーホルダー作りにも参加し、ギャラリーのポスター展もとても参考になりました。

岐阜県 塩谷良久さん

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記入の上、ご応募ください。
(締切り:平成16年4月30日消印有効)
正解者の中から抽選で10名の方にP14で紹介したTシャツをプレゼント。(希望柄とサイズをお書き添えください。)

<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「オールズモビル カーブダッシュ」でした。

編集後記

表紙のイラストは自動車のデザインをしていらっしゃる方々に当館の展示車を描いていただいています。水彩、パステル、アクリルなど描き手によって使う画材は様々です。今回はいつもと趣きがちがうと感じた方もいらっしゃるのではないのでしょうか。実はこれ「切り絵」なんです。時期がきたら表紙作品の展示会をしようと企画しています。お楽しみに!

(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)