

大阪万博と日本車

～21世紀が未来だった時代～

期間：2004年11月2日～2005年2月27日

会場：本館2階特別展示室

1970年に開催されたわが国初の万博“大阪万博”は日本社会に様々な影響を与えた。また1970年代前半の自動車界も、急激なモータリゼーションの進歩に伴い大きく様変わりした時期でもある。今回の企画展では大阪万博を振り返りながら1970年代前半の自動車事情を紹介する。

1. EXPO'70・・・

大阪万博が見せてくれた人類の夢と希望

「大阪万博を振り返る」



入場券



メダル、コイン



記念切手



記念グッズ

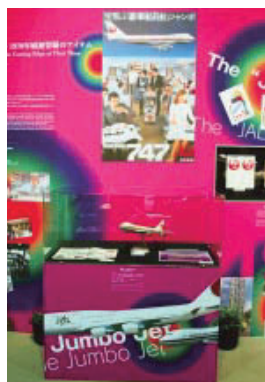


パビリオンの模型

「大阪万博の頃の日本」



1970年頃 初登場のアイテム



ジャルバック ポスター



プッシュホン



ジャンボジェット 模型

2.1970年代のクルマ・・・ 成長と試練の中で



トヨタ セリカ
1972年(昭和47年)

量産セダンのカーリーナと主要部品を共用するスポーティなクーペ。販売方法にはエンジンやトランスミッション、外観、内装、主要装備品を選べるフルチョイスシステムを採用。



トヨタ カリーナ
1970年(昭和45年)

カローラとコロナの中間に位置し、スポーティなイメージをねらって登場。ボディは2/4ドアセダン、エンジンは1400/1600でスタート。以降、1600GT、2ドアハードトップを追加するなどラインアップが充実。



ダイハツ フェローMAX

1972年(昭和47年)(福井利治氏所蔵)

2代目フェローのバリエーションとして登場した、軽自動車初のハードトップ。このサイズでセンターピラーレスのボディは世界的にも驚異のデザインだった。



トヨペット コロナ
1976年(昭和51年)

5代目コロナはESV (Experimental Safety Vehicle (実験安全車)) の思想を生産車に反映させ、衝撃吸収バンパー (オプション)、新タイプの衝撃吸収ステアリングコラム、衝撃吸収ダッシュボードなどを特長とした。



ホンダ シビック CVCC

1973年(昭和48年)(本田技研工業(株)所蔵)

当時可能性が疑問視されていた世界一厳しい排気規制を、1973年、他社に先駆けて独自の技術CVCC (複合渦流調速燃焼) でクリアした。



ニッサン チェリー

1972年(昭和47年)(日産自動車(株)所蔵)
1970年代は日本で小型車のFF(前輪駆動)方式への移行が行われた時代。チェリーは、その後主流となる横置きエンジンによるFF方式を、国産大衆車として初めて採用。



スバル レオーネ エステートバン4WD

1973年(昭和48年)(富士重工業(株)所蔵)
世界初の量産乗用車タイプの4輪駆動車として1972年に登場。徐々にその実力が評価され、3年後にはセダンにも4WDが設定された。



スズキ ジムニー

1970年(昭和45年)(スズキ(株)所蔵)
軽自動車唯一の4輪駆動車として登場。2年前に発売され少量を生産したホープスターON360の製造権を得たスズキが、ジムニーに生まれ変わらせた。



いすゞ ジェミニ

1978年(昭和53年)(京浜精密工業(株)所蔵)
1971年7月にGMと資本・業務提携したいすゞが、ベレットの後継として1974年に発売。GMの世界戦略車“Tカー”の日本版で、基本設計は前年登場の3代目オペルカデット(ドイツ)と共通。



ニッサン フェアレディ Z432

1970年(昭和45年)
1969年にデビューした量産スポーツカー、フェアレディZの最上級モデル。210km/hというトップ・スピードをマーク。車名は、4バルブ、3連キャブレター、2カムシャフトを表す。



トヨタ スプリンタートレノ

1973年(昭和48年)(MEGA WEB所蔵)
スプリンタークーペのボディに、セリカ1600GT用ツインカムエンジンを搭載したモデルで、余分な装備はなく走りに徹した仕様。姉妹車カローラレビンとともに、本格的な性能が低価格で楽しめることで人気を博した。

3. 愛・地球博・・・いよいよ3月25日開幕



展示説明会を開催

期間中の毎週水曜日15:00～15:30、学芸員による展示説明会を開催。



展示企画者より

今回の企画展では、大阪万博の時代にタイムスリップして、懐かしい大阪万博の会場やそのころのクルマたちに再会していただくという趣旨で、開催するものです。同時に21世紀最初の国際博覧会「愛・地球博」がいよいよ間近かに迫ってきましたので、改めてその計画概要を紹介します。今回の展示を通じて「21世紀が未来だった時代」を振り返り、まさにその21世紀に生きる現代の私た

ちが、「愛・地球博」を通してさらなる未来を考えるーこのような機会になれば幸いです。



西川 稔

山田耕二

宗沢清美



わくわくウィークエンド2004

10月3日～11月21日の週末に恒例の館内イベントを行ないました。
「クラシックカー試乗会」「工作教室」「記念スタンプ」の各イベントには、家族連れを中心で大勢の参加者で賑わいました。参加された皆さんは、秋空のもとクラシックカーの乗車体験をしたり、親子で工作をしたりと週末のひとときを楽しんでいました。



クラシックカー試乗会

Packard ツインシックス、マーキュリー クーガー、ボンネットバスの試乗会を行いました。台風のため予定変更となったり、シボレー インパラが故障したりとトラブルもありましたが、今回も多くの方にクラシックカーの乗り心地を体感していただきました。

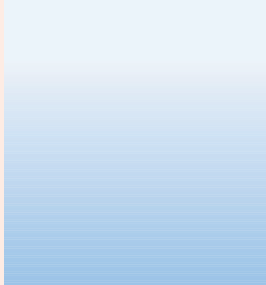


キューノ

マーキュリー クーガー

パッカード ツインシックス

トヨタ ボンネットバス



ペーパークラフトに挑戦!

工作教室

トヨペットSA型のウレタンクラフト、木のクルマ作り、ペーパークラフトの3種類の工作を実施。会場は、真剣な顔つきで工作をするお父さんやキレイに色を塗っている子どもたちなどで賑わいました。



ウレタンクラフト



ペーパークラフト
(初代カローラ)



木のクルマ

かわいいネコができました

どの工作をやるのかな?

できあがったら遊んでみよう!



オリジナルスタンプ台紙

記念スタンプ

博物館の展示車6台をスタンプにしました。テーマは「いろいろな国のクルマ」。どの国で造られたクルマなのか、すべてわかるでしょうか?



コニー・グッピースポーツ

1962年(昭和37)

● 長×幅×高：2625×1265×1265mm ● 軸距離：1670mm ● エンジン：空冷単気筒2サイクル 199cm³ 11ps{8.1kW}/6000min⁻¹



コニー・グッピースポーツ

1962年(昭和37)

杉浦 孝彦

私の疑問

本館3階に超小型で真っ赤な「コニー・グッピースポーツ」が展示されている。両脇には機能的な印象の「フライングフェザー」「フジキャビン」や実用車「ダイハツミゼット」が並び、対面には初期の軽自動車群が展示されている。それらの「真面目さ」に比べると、何か浮かれたような“軽さ”に違和感を感じ、さらに以下のような疑問を持ちつつこの原稿を書き始めた。

- ①軽自動車が360ccでのスペックで出揃う中、何故200ccの小排気量なのか？
- ②製造元の愛知機械工業は現在、日産系メーカーであるが、トヨタや三菱の工場が多いこの“愛知”で何故“日産”なのか？
- ③実用性、機能性重視の雰囲気強い時代の車両の中で、このような洒落たモダンなデザインとなったのは何故か？さらに、何故オープンボディなのか？

当館紀要

「コニー・グッピーのレストア」から

当館紀要No.6(1999)のコニー・グッピースポーツのレストレーションの記述に補足説明を加えながら転記する。

①はじめに

名古屋市にある愛知機械工業(株)は19世紀末創業の愛知時計をルーツに持つ。戦時中、国産四大航空機メーカーのひとつとして活躍し、戦後はその技術と生産設備を生かして、オート三輪「チャ

アント号」を生産、ピーク時の昭和30年前後には年間8000台作られた。その後昭和34年(1959)には軽四輪「コニー360」を発売し、オート三輪から軽四輪ブーム時代において一世を風靡したメーカーである。

当時の自動車事情をもう少し加える。昭和30年代前半、新旧メーカーのオート三輪が大躍進し、次第に大型化と高級化が進んでいった。しかしそのことにより小型四輪車との価格差が縮まり、小型四輪車が優位となる。また好景気(神武・岩戸景気)でモータリゼーションが本格化する素地ができ始めた。昭和33～34年にかけて、オート三輪車と小型四輪車の生産台数が逆転し、オート三輪メーカーは軽三輪・軽四輪車部門に活路を見出す。中でも市場の隙間をついて昭和32年(1957)軽三輪車「ダイハツミゼット」(19万3千円)が発売され大ヒットした。昭和35年には月産8000台余の記録を作り、軽三輪車ブームを巻き起こした。理由は軽免許、低価格、低燃費、低維持費と明瞭である。三輪メーカーはこぞって軽三輪車市場に参入し、合計8社の激戦となる。しかし所得水準の向上が軽四輪車への移行を促し、昭和33年(1958)「スバル360」(42万5千円)を皮切りに各社は軽四輪車を発表し始める。多くは商用にも使えるバンタイプであった。

②コニー・グッピーについて

戦後、三輪自動車メーカーとしてスタートした愛知機械工業は昭和35年

(1960)、急速に伸びていた軽自動車市場に向けて軽四輪トラックの350kg積「チャイント・コニー360」を発売、翌年さらに小型の100kg積ピックアップ「コニー・グッピー」を追加発売した。このコニー・グッピーは軽四輪車ではもっとも小さいピックアップ型の貨客兼用車である。

価格22万5千円は当時の大学卒初任給(1万3千円)の約1年半で買える車である。戦後「ラビット」「シルバービジョン」などの軽便な乗用兼小荷物運搬用の主流となったスクーターと、急速に伸びている軽四輪との中間に位置付けられる車として開発された。スクーターを全天候として、しかも100kgの荷物が積める両方の利点を持った企画である。

可愛らしく、小回りが利いて素早い身のこなしができる熱帯魚の「グッピー」から名付けられた。ちなみに「コニー」(cony)とは“兎”の古語で全国から公募した名前である。

エンジンをシートの後方、荷台下に載せたミッドシップ・エンジン車で、最高時速は80km/h、燃費は30km/lを出した。排気量200cc 空冷2サイクルエンジン、足回りは前輪にダブルウィッシュボーン、後輪にトレーリングアームを採用した四輪独立懸架で、ブレーキは全輪油圧式である。スペアタイヤはないがスクーターと同寸法なので入手は簡単。岡村製作所製の前後各1段のトルクコンバーターを装着した2ペダル式で、クラッチもシフトチェンジも必要のない運転しやすさな



カタログ2種類
カタログには「日本で生まれた軽四輪車の中でも、最も手軽に乗れて、軽快な車」と謳う。別のカタログ表紙は車両同様にモダンなグラフィック・デザイン。

マーク
フロントのフードに、
モダンで可愛いグッピー3匹が並んでいるマークが付く。



室内
最小限の操作部、計器類。シート下のレバーは前・後進切替用。
補強のためドア開口下部(ロッカー部) 高くし補強がされているのが見える。



ど発売当初は注目された。

しかしながら、所得水準が飛躍的に向上し高級志向の風潮の中で、時代は規格最大サイズの軽自動車を求めるようになっていた。また、超軽量、短いホイールベース、小径タイヤという乗り心地のマイナス要素は、当時の凸凹道の道路事情にはマッチせず、生産されたのは昭和36年1月から翌年3月までの1年2ヶ月間で累計生産台数は4654台に留まった。

③コニー・グッピースポーツについて

当館の展示車「コニー・グッピースポーツ」は、商用車である「コニー・グッピー」のグレードアップ版「スーパー・グッピー」をベースに、当時の愛知機械工業の直営販売店だった愛知チャイアント(株)が改装して販売したものである。

コニー・グッピーは商用車として物品税は掛からなかったが、グッピー・スポーツは乗用車として改造されたため15%の物品税が課税され24万円で販売された。販売台数は定かではない。

私の疑問①「200ccの理由」

昭和34年より、愛知機械工業初の軽四輪車「コニー360トラック」、翌年同ライトバンを発売していた、価格は33万円。さらに20万円台の低価格で、乗用車的な性能を有し、かつ誇りをもって乗れるようなスタイルであれば、購入層は相当広げられるという考え方のもとに、コニー・グッピーは開発された。

想像だが、軽二輪と軽四輪の隙間として登場し大ヒットしているダイハツミゼツ

ト(排気量250cc、300kg積、価格19万3千円)を意識し、その市場を狙ったのではないだろうか。

私の疑問②「愛知機械工業が日産系メーカーなのは？」

昭和34年から続いた景気上昇も、36年に入ると過熱化し国際収支は悪化、政府は金融引締め政策に転じた。愛知機械工業は販売体制の弱体もあり業績が下降し、昭和39年(1964)に日産自動車(株)と業務提携を結んだ。昭和45年には自社ブランドの生産を中止、以後は日産のエンジン、ミッション等の部品生産や、一部車種の受託生産を行っている。

日産とのつながりは、業績が低下した昭和37年(1962)に主要取引銀行の日本興業銀行を通じ、同銀行を主要取引銀行としていた日産自動車に支援を要請したことにある。

私の疑問③「洒落たスタイル」

昭和30年代前半、林立する軽自動車メーカーでも大手はデザイナーがすでに活躍していた。愛知機械工業でも昭和27年(1952)には技術部デザイン室が新設され「コニー360トラック」から専門デザイナーによる本格的なスタイリングが始まっている。

モーターファン1961年8月号にデザインルーム宮田修平氏自らの記述がある。「世界一小さい四輪ドライブカーの持味を見るからにビビットなセンスに富んだフラットボンネットのスマートなラインで親

しみ易い感じとすることに努力し」「ピックアップでありながらクーペタイプのニュアンスを出すため、リアーピラの傾斜角度の処理などで工夫」という文章と1/3クレモデルの写真がある。

オリジナルのグッピーは鮮やかなオレンジ色の外板色である。

一方、展示車のコニー・グッピースポーツはオープンボディに改造され、鮮やかなレッドカラーの外板色やリアはテールフィンとなってさらにパーソナルな雰囲気を持つ。ドアの上部は古典英国スポーツカーのようにえぐられている。

このスタイルにより、寸詰まりになりがちな超小型車を伸びやかに見せ、洒落たスタイルとなった。

オープンボディについては、当時モーターショーカーや市販車の一部に出始めていた。グッピー・スポーツの場合も商用車イメージを払拭するためであったのだろう。

また、車検のない軽自動車であり改造も容易だったのだろう。

日本経済が回復し、社会を豊かにしていった時代、人々の夢とクルマの成長が合い拮抗した時代である。両者は抜きつ抜かれつし、本格的なマイカー時代を迎える。短命に終わったコニー・グッピースポーツはその小さな痕跡の一つであった。

<参考文献>

- 愛知自動車工業株式会社社史50年史(1999年)
- 「モーターファン」1961年8月号
- 「トヨタ博物館」紀要No.6(1999年)



フロント外形
この時代、フラットなボンネットを持つスタイルは米車以外には大変少なく、当時としては斬新なデザイン。



車体下部
後部車体を下から覗くと、シンプルで整然としたエンジン、シャシーが見える。



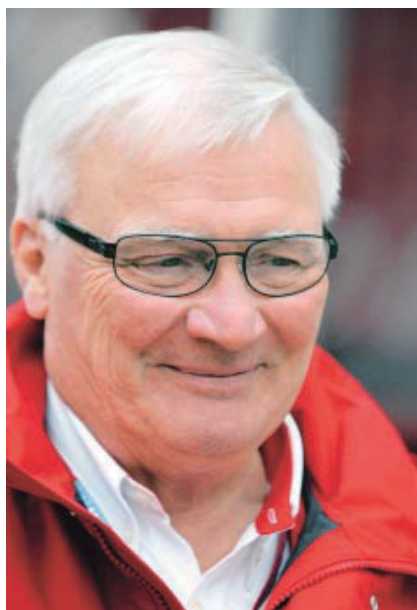
リアのテールフィン
テールフィンの造形はこの頃のコロナRT20や日野コンテッサ900と通ずる。立体が明確でとてもモダンで美しい。

クルマとともに歩んだ日々

叔 父がスウェーデンのストックホルムの近くでタクシーのビジネスをしていました。最初のクルマの思い出は1937年型のプリムスで、ボイラーでガスを発生させる石炭車でした。戦時中のことで、スウェーデンではガソリンが手に入らなかったのです。このクルマで一番鮮明な記憶として残っているのは、始動時のガスの強い青い炎です。長い上り坂の手前で止まってしまい、ボイラーの火力を増さないと坂道を上がれないこともありました。ようやく坂の頂上に上りきった時の叔父の歓声を憶えています。その後、印象に残るクルマは1953年に叔父が購入したプリムスの新車でした。このクルマは本当に美しいクルマでした。リアエンドの大きなテールフィンとクロームメッキをふんだんにあしらった赤いインテリアに魅了され、いくら眺めても飽きませんでした。私のクルマへの関心はこの叔父や父の影響を受けましたが、バイクの名手だったもうひとりの叔父からもバイクのすべてを教わりました。

5歳の時には時々叔父のクルマを動かして、10歳からは自分で運転が出来るようになりました。最初にはまったクルマはフィアット1400の1954年モデル。当時としては最も運転しやすいクルマのひとつだったと思います。技術的にはシンプルなクルマでしたが、ブレーキがすばしなかった。運転中になぜ一度も事故を起こさなかったのか、いまだに不思議ですが、多分神様が私を見守ってくれていたのだと思います。

学 生時代や若い頃は、友人たちと夜間ドライブを楽しみました。夜の方が道が空いていましたし、誰か近づいてきても、ヘッドライトでよく見えたからです。スウェーデンの私の地元からは多くの有名なラリードライバーが出ましたが、夜間トレーニングする時に助手としてよくお手伝いをしたものです。この体験が後になって自分自身がラリードライバーとなるきっかけになりました。



TMG (トヨタモータースポーツ) 相談役
オベ・アンダーソンさん

私のクルマに対する興味は、いつもクルマの運動性やブレーキといった性能に関するものでした。私は力のあるクルマが好きで、「性能」が主要な基準です。今では、ある程度の「快適性」もこれにミックスされますが、ハンドリングを犠牲にしてまで、快適性が必要とは思いません。

クルマを選ぶ時はいつも「購入価格」がポイントになります。1959年に21歳で国連軍に入隊しエジプトに滞在したのは、クルマの購入資金を得るのが目的でした。その時稼いだお金で廃車のサーブを買って、友人たちといっしょに修理して私の最初のラリーカーに仕立てました。2ストローク、3速のサーブ96でしたが、後で50HP程度までチューンナップしました。このクルマは私がプロのドライバーになる機会を与えてくれたクルマです。

私 は自分の理想のクルマを選んだことは一度もありません。私の資金は競技に最低限必要な額しかありませんでした。モータースポーツ活動は別として、自分の理想のクルマを手に入れるほど裕福ではありませんでした。父はボルクヴァルト・イザベラというドイツ車を持っ

ていましたが、これはすばらしいクルマで、ボルクヴァルトが70年代半ばに倒産して、大変がっかりした日のことをまだ憶えています。その後は長い間、メルセデスのファンでした。不思議なことに、ボルシェやフェラーリを夢見たことはありません。ジャガーXJSやアストン・マーチンなどもいまだに大変魅力的なクルマです。他では、アルファロメオが長年、好みのクルマでしたが、経済的にその種のクルマへの夢を叶える状況ではなく、せいぜいテストドライブに限られました。

私 が1972年にトヨタに加わったのは、たまたまでした。RACラリーでトヨタの人たちと仕事をして、将来の成功はトヨタの人たちのスピリットの中にあることを確信し、いっしょに仕事をしていくことにしたのです。それ以前に日本の他メーカーと仕事をしたことがありましたが、大変失望させられました。トヨタと私はお互いにパートナーとして相手を選んだのです。トヨタの友人である難波江延治さんは、非常に困難な時代に社内からのさまざまな批判の中にあっても、辛抱強く活動を継続してくれました。そのことに私は大変感謝しています。

トヨタとの仕事を通じて、最も印象的だったのは、トヨタが将来の成功に対して大変大きな信頼を寄せてくれたことです。支援を継続し、成功のチャンスを与えてくれたのです。私たちへの変わらぬ信頼は、限りない力となりました。トヨタの雰囲気は、「家族」の中で仕事をするようなもので、母親の目が「家族」全員に注がれているかのようでした。これはすばらしい経験であり、他の人たちにもぜひ経験してほしいと思っています。

オベ・アンダーソン (Ove Andersson)
1938年スウェーデン生まれ。26歳で国際ラリーにデビュー。1972年、セリカによるRACラリー参加を機に翌年トヨタに起用される。1975年、TTE (トヨタチームヨーロッパ) を設立、世界ラリー選手権に参戦。1993、94年、シリーズチャンピオンを獲得、ラリー界の頂点に立つ。1998、99年、ルマン24時間レースに挑戦、99年には準優勝。1999年以降、トヨタのF1プロジェクトのチーム代表を勤め、2004年からTMG相談役。

「バッジも見てみよう」第8回 ヨーロッパのスポーツカー(2)

山田 耕二

■ モーガン (イギリス)

モーガンは95年もの歴史を誇るイギリスの小さなスポーツカーメーカーです。その主力モデルである「4/4」は1936年以来基本設計を変えずに造り続けられています。車名の4/4は4つの車輪と4気筒エンジンを意味します。4輪を車名の一部にしたのは、1920年代にはスリーホイラー(3輪車)で名を馳せるほどに成功していたモーガンが、1930年代半ばには4輪車との価格差が縮まってその需要がかげり出し、それに見切りをつけて4輪車の生産に踏み切ったからです。モーガンがバッジらしいバッジをつけたのは1933年発表のFスーパーからで、それまではラジエーター上部タンク表面にレリーフ状に表現されていました。当館の展示車は1922年のエアロというモデルで、そのデザインを見ると、これが後のFスーパーや4/4のバッジに発展していったことがわかります。なお、モーガンは1920年代に翼をひろげた鳥のマスコットをアクセサリーとして用意していました。



モーガン エアロ(1922)



4/4のバッジ(2000)

■ MG (イギリス)

現在2人乗り小型スポーツカーを代表するのは、その生産量でギネスブックに載るほど他を圧倒しているマツダロードスターですが、かつてその座にあったのはMGでした。MGはMorris Garageの頭文字で、モーリス・ガレージはウィリアム・モーリスが始めた自転車・オートバイ・小型自動車を扱う会社でした。やがて彼は自身の名をつけた自動車会社を設立し、モーリス・ガレージの方はセシル・キンバーを支配人に迎えて彼に任せます。キンバーはじきにモーリス車をベースにしたスポーツタイプ車をつくり始めました。MGの八角形バッジが登場したのは1927年で、それはキンバーが考えたものだと言われています。八角形にしたのは彼がフランスの骨董屋で見つけた八角形の皿を気に入ったからだという説があります。彼はその形にこだわってスピードメーター類の計器のデザインに八角形を採用したモデルもありました。MGのバッジはその形状から“オクタゴン”(八角形)と呼ばれています。



MGミジェット タイプTA(1937)

■ ジャガー (イギリス)

スポーティな高級車で知られるジャガーは、オートバイ用のサイドカー製作からスタートし、既存の量産車のシャシーに極めてスマートなオリジナルボディを架装することを得意として発展しました。社名はスワローサイドカー→SSカーズ→ジャガーカーズと変遷し、SSカーズの時代、1935年に同社は初めてエンジンにも手を加えて性能を上げたモデルを発表しました。SSカーズ社はそれを記念してジャガーという名前を採用します。SSジャガーサルーンとSSジャガー100(展示車)です。SSジャガーは好評を博し、SSカーズは第二次大戦後の1945年に社名をジャガーカーズに変更します。バッジは社名が変わるたびに変更されました。この会社は当初からバッジには会社のロゴだけでなくモデル名も入れるようにしていたため、SSジャガー100では、それまで使っていた六角形の中に無理にJAGUARを入れて六角形がその部分だけ横に張り出しています。現在に続くジャガーマスクのバッジは1948年に登場したXK120から採用されたようです。

「JAGUAR」を無理に入れたために六角形ではなくなっている。ジャガーサルーン用は六角形に「SS」で、下部の「2 1/2 LITRE」のかわりに「JAGUAR」が入る。



SSジャガー100(1937)



SSカーズ社のロゴは六角形の中に「SS」(展示車のホイールスピナー)

<参考文献>

- ・「MORGAN」 Rowan Issac著 OSPREY AUTOMOTIVE
- ・「MG: The Sports Car Supreme」 Joseph H. Wherry 著 A.S.Barnes & Company
- ・「JAGUAR」 Ian Norris 著 AUTOMOBILIA

- ・「CAR BADGES OF THE WORLD」 T. R. Nicholson著 American Heritage Press
- ・別冊CG「MGF」ニ玄社
- ・「ワールド・カー・ガイド12 ジャガー」、「ワールド・カー・ガイド13 MG」 ネコ・パブリッシング

トヨペット マスターラインバンのレストレーション

沖野 嘉幸

昭和30年1月 初代トヨペットクラウン発売時、当初の販売方針ではクラウンは自家用に限定し、営業用向けにはトヨペットマスター（RR型）を同時に開発して発売しました。クラウンは自家用向けに設計されたにもかかわらず、市場に出してみると営業車の酷使にも充分耐えられることが分かり、タクシー用としても需要が高まったことから、トヨペットマスターは翌31年に生産を打ち切りました。以後マスターのシャシーやフロントボデーなどを生かした商用車“マスターライン”として開発され、乗用車なみの乗り心地を備えた商用車として人気を集め、乗用車から派生したコマーシャルカーを各社が販売するブームのきっかけとなりました。

レストア前



レストア完成後 RR17型 1956年（全長4275mm 全幅1670mm 全高1590mm 軸距2530mm）



この車両は長期間、屋外に放置されていたため、ボデー各部の腐食がひどい状態でした。このため腐食部分を切り取り、手作業で板金成形した鉄板を溶接にて貼り継ぐなど時間のかかる作業が多く、完成までに1年以上かかりました。

エンジン、シャシー関係



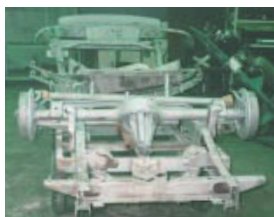
レストア前のエンジンルーム



エンジンを降ろし、完全オーバーホールを実施



トランスミッション、クラッチ等分解整備



アクスル等分解シャシフレームの状態



完成後のエンジンルーム

ボデー関係



ドア、フェンダーの下部などは腐食して穴があいている



床面の腐食はひどい状態（車両の下から）



床面の右の腐食部分はこのような切断



切断部分は手作業による板金で成形



成形した部品を切断した個所に溶接貼り付け



屋根部分にも腐食による穴があいている



腐食部分を切断



銅板から成形したパーツを溶接



溶接貼り継ぎした部分を調整



室内でも腐食部分が多い全ての部品を取り外す



当時、車両開発を担当された菅原留意氏にレストアのアドバイスを受ける



傷みの激しかったボデーもようやく塗装前の状態に仕上がる

内装関係



レストア前の計器板



レストア完成後

名士と自動車(4) 自動車が高価な乗り物だった頃

— フォード車のオーナーと広告

西川 稔

1. はじめに

文化功労者で歌舞伎界の権威・河竹登志夫氏は、最近の随筆の中で次のような自動車に関する少年時代の思い出を語られている。

「その頃(昭和10年前後)の子供の常識では、別格はいまも同じでロールス・ロイス、高級車がパッカード、リンカーン、キャデラック、ハドソン、それからクライスラー、ナッシュ、ピック(ピュイック)、大衆車がシボレーにフォード……。バスが乗合(自動車)といったところのことだ。」(『演劇界10月号』巻頭随筆より)

長々と引いたが、昭和10年代にはこのようないわば「車格」についての常識が大人といわず、子供にまで浸透していたらしい。今回はこのような常識のいまだ存在しない明治末期、自動車そのものが大変高価で維持費、修理費に莫大な金がかかり、庶民にはとても手が届かなかった時代の話である。その頃のフォードのオーナーと広告を見ていこう。

2. 公爵・二條基弘氏の弁

1910年(明治44)4月1日発行の「グラフィック」誌には、フォード車販売店・東京市(当時)丸之内・有楽社の全面広告が掲載されている。

「自動車愛乗諸名士の自動車観」というタイトルをつけ、大



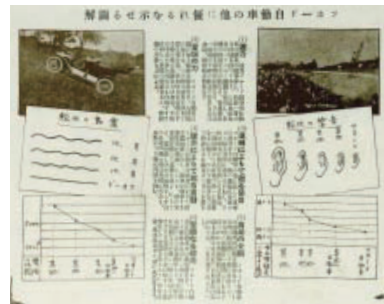
フォード広告にある公爵二條基弘氏と愛車フォード(1910年「グラフィック」以下同じ)

隈重信伯爵をはじめ東京火災保険会社社長、男爵武井守正氏など当時の実業界の名士が自動車愛用の弁を語っている。写真には、紋付羽織袴の正装に威儀を正した公爵・二條基弘氏が、愛車フォードの横に立つ姿が写されており、次のような二條氏の言葉が載せられている。

「多忙なる事務を処理するものは、如何にしても自動車なくてはならぬ。自分も此の必要から購ったのだ。」車両は、フォード・モデルTだが、非常に立派に見える。二條公爵の威厳によるものか。

広告文では、フォード車の特長を次のように述べている。「諸名士の説く処一として、其の不可を認めず至便至益を認めれ共、価格の不廉なる事及び修繕費の多

くかかる事とによりてより多くの使用を許さざるは遺憾なりとの結論なり。我社の代理販売せるフォード自動車は、実力に比して非常なる廉価にして而も修繕は、従来の経験よりする時は皆無なり。実に諸名士の遺憾とせる欠点を悉く補ふものなり。乞う御試乗の上、御購入あらん事を。」



別の有楽社の広告
図表やイラストを使った比較広告がユニーク

3. 三井銀行常務・早川千吉郎氏も愛用

当時、三井銀行常務取締役役の要職にあった早川千吉郎氏もフォード車のオーナーであった。1910年(明治44)9月1日号「グラフィック」誌に愛車の写真とコメントがある。

写真には運転手が座るモデルTの横に、背広姿で粋な帽子を被り髭を蓄えた、いかにも財界のリーダーに相応しい恰幅のよい早川氏が立っている。氏の自動車観を聞いてみよう。

「私の自動車は所謂パッセンジャー・カーと云ふので、実用を主としたものである。(中略)文明の利器は重宝なもので、何処へ行くにも東京市内では殆んど途中の時間を見ない。少し遠い処でも、十分乃至十五分^{ないし}かかれば直ちに目的地に達する事が出来る。」と自動車の便利さに満足している様子である。



三井銀行常務・早川千吉郎氏と愛車フォード

4. おわりに

明治末期、わが国にさまざまな自動車が入ってきて、それぞれのオーナーがそれぞれの価値観でクルマを愛用していた時代があった。クルマはそれ自体が高価であり、高級であり、「大衆車」などという言葉そのものがなかったのである。

冒頭の河竹氏の言葉によれば、昭和10年前後には10歳の少年でも高級車と大衆車を識別できたとある。その間、わずか20年あまり。いかに、自動車が急速に普及していったかを物語っているように思われる。

<参考文献>
「グラフィック」1910年4月1日号 9月1日号



有楽社のフォード全面広告



ブガッティタイプ57C



50'S テールフィン of クルマ

予告

企画展「人がクルマに恋した世紀 —トヨタ博物館の秘蔵展」(仮)

会期：2005年3月15日～9月25日

ファッション、アート、モータースポーツなど20世紀の人とクルマの関わりを時代の流れに沿って、様々な展示品で紹介。当館所蔵の普段見られない秘蔵車・品を展示しながら20世紀の自動車史全体を俯瞰できる企画展です。



オリジナルキーホルダー



ペーパークラフト

予告

ウインターメモリー2005

館内イベント「ウインターメモリー2005」を開催します。
楽しい工作教室を行いますので、ぜひご来館ください。
開催日：1月9日、10日、16日、23日、30日

■ オリジナルキーホルダーをつくろう(有料)

オープンで温めると小さく縮むシュリンクシートでキーホルダーを作ります。

■ ペーパークラフトに挑戦しよう(有料)

本館3階に展示の「ダットサン・ブルーバード」(1963)の当館オリジナル・ペーパークラフト。



予告

第16回クラシックカー・フェスティバルのお知らせ

毎年5月開催のトヨタ博物館クラシックカー・フェスティバルを次回は3月に開催します。
クラシックカーのパレード走行や、ステージイベント、工作教室など、楽しんでいただける催しを企画しています。

皆さまお誘い合せのうえお越しください。

日時：3月20日(日) 10:00～15:15(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)



2000GT 日本GPプレ走行

10月10日、F1日本グランプリ(鈴鹿)において、当館所蔵のトヨタ2000GTボンドカーがトヨタ・ドライバー、トゥルリー選手を乗せてパレードしました。前日は台風でしたが、10日のサーキットには15万人を超えるファンが訪れました。レース前のトゥルリー選手は観客の声援に手を振って応えていました。



障害者シンポジウムで事例発表

「障害者施設のものづくりと社会を考えるシンポジウム」で当館ミュージアムショップの「サブレのクルマ博物館」開発の事例を発表。12月3日大阪・梅田スカイビルで、他のNPO活動と共に、当館スタッフが授産施設「さくらワークス」との共同開発を紹介しました。



予告

紀要No.11を発行します

『トヨタ博物館紀要』No.11(非売品)を2005年2月に発行します。今回は、1950年代前半に作られた「トヨベートルーサー」の調査、ミュージアムショップの活動報告など全8点の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。発送は2005年4月以降になります。



ITS世界大会に出展

「夢いっぱいITS未来博～ITS世界会議」(10月19日～24日・ポートメッセ名古屋)にキャデラック・エルドorado、デロリアンなど当館収蔵車両6台を展示しました。期間中は6万人を超える来場者が訪れ、当館車両の前にも人だかりができていました。



カフェオレなど使い道はいろいろ

NEW

カフェボール新発売

当館オリジナルグッズ、カフェボールを発売しました。瀬戸だけに産出する陶土で作られ、車輪の文様が手書きで絵付けされています。車輪の色は青と橙の2種類、図柄も2種類です。

(各1500円・税込み)

お問い合わせはミュージアムショップまで

TEL&FAX:0561-63-5161

e-mail:museum-shop@toyota-ep.co.jp

予告

2005年 年間行事予定

企画展

2/27 (日)	「大阪万博と日本車」 大阪万博をふり振り返りながら1970年代前半の自動車事情を紹介
3/15 (火) 9/25 (日)	「人がクルマに恋した世紀 →トヨタ博物館の秘蔵展」 20世紀の自動車史を、当館所蔵の車両、資料で説明、紹介
10/ 6 (木) 12/11 (日)	「ベル・エポック〜クルマとファッション」 19世紀末〜20世紀前半のフランスの様子を自動車とファッションで紹介
1/ 4 (火) 3/26 (日)	「一枚の写真、思い出のクルマ」 思い出の車の写真を皆様から募集して、当時の車両、カタログ等とともに紹介

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。

イベント

10月〜11月 の土日	わくわくウィークエンド2005 試乗会、ウレタンクラフトなど
2006年 1月	ウィンターメモリー2006 ペーパークラフトなど



情報コーナー

ジオラマランド

予告

館内 新コーナー登場!

2005年3月、一部館内をリニューアルします。
本館から新館への連絡通路付近に「トヨタ博物館・情報コーナー」が誕生。パソコンを使った収蔵資料の検索やミニカーギャラリーなどを設置します。また、新館1階にはジオラマランドやワークショップ、Q&Aコーナーなどを揃えた「キッズ・ガレージ」が登場します。

館長就任にあたり



自動車の歴史を紐解くと、先人たちの鋭い着想と車への熱い情熱を感じます。本年9月館長就任にあたり、博物館の役割の大切さを改めて認識しました。当博物館は平成元年の開館以来、多くの皆様に支えられ早や16年目を迎えました。「人と車の豊かな未来のために」今後とも皆様に親しまれる博物館でありたいと思います。皆様の変わらぬご指導、ご支援をお願い申し上げます。

トヨタ博物館 館長 加納哲夫



道路アクセスが便利になりました!

11月27日、名古屋瀬戸道路(東名高速道路 日進JCT〜長久手IC)が開通し、当館へのアクセスが便利になりました。長久手ICは県道6号線に接続、トヨタ博物館の東約400mに位置します。(名古屋瀬戸道路は自動車専用道路です。また日進JCTでは一般道路には接続していません。ご注意ください。)

年末年始開館情報

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

お知らせ

次号「トヨタ博物館だより」
No.63は2005年6月の発行となります。



2005年の特別開館日

愛知万博期間中の2005年3月25日〜9月25日の間はメンテナンス日以外、開館いたします。
(メンテナンス日:
5月16日、7月11日、8月29日)

3月24日以前、9月26日以降は通常どおり月曜休館(祝日の場合は翌日)です。



表紙イラストレーターから



トヨタ自動車(株)デザイン管理部
渡辺 博さん

初代キャロルというと、中学校の体育の先生ご自慢の新車。
「野球部のボールが絶対飛んでこない校庭の一等地にチョココンと駐めてあった、変わったカタチのものすごく小さなクルマ」という思い出です。

読者の声

- 誌面がリニューアルされて、さらに美しく読みやすくなっています。
東京都新宿区 齋藤和俊さん
- ホームページを見ました。非常に読みごたえのあるボリュームのあるサイトでした。トヨタ博物館に近いうちに行きたいと思います。
東京都杉並区 高野和信さん
- いつも楽しみに拝見しています。表紙と中央ページの往年の名車は特に楽しみです。今後も魅力ある企画をお願いします。
愛知県名古屋市 松崎達弘さん
- ニッサン・セドリックは、当時、父の職場の教習所で大活躍していたこと、ハンドルを握らせてもらったことを思い出、とても懐かしく胸がわくわくしました。
北海道函館市 丸山健一さん

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:2005年1月31日当日消印有効)

正解者の中から抽選で10名の方にP5で紹介したトヨペットSA型ウレタンクラフト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「ニッサン セドリック 30型」でした。

編集後記

1999年6月のNo.40から「館だより」の編集に携ってきましたが、定年退職を機に、今回で担当を離れることになりました。その間、読者の皆様には本誌をご愛読いただき、厚くお礼申し上げます。皆様の貴重なご意見・情報などを参考に、分かりやすく、楽しく、かつ有益な紙面となるよう、館員が協力して制作に当たってきました。新しい企画、表紙のイラスト化、インターネット版の開設、デザイン・文字サイズの改善、博物館の風景画の贈呈など様々な試みも行ってきました。まだまだ、至らないところも多々あるとは思いますが、今後とも、「トヨタ博物館」、「館だより」を末永くお引き立てのほど、お願いいたします。(松本秀夫)