



子ども向けコーナー新設



キッズ・ガレージ



古い車庫をイメージして、クラシックカーの部品や修理工具などをディスプレイ。映像で当館のレストア活動の紹介もしています。



ローバー (1907年 イギリス) は、乗車して当時の運転イメージを体験。



昭和初期の自動車整備工具。整備士自身の手作り工具もあり。



クラシックカーのおりがみやめりえコーナー



TAMテーブルはキッズ・ガレージと情報コーナーに設置

ジオラマ 「タイムトレイン」

横6m、奥行き2mのジオラマは、電車で「過去 (昭和30年代)」「現在」「未来」を結びます。駅ではイラストが現れ、手前の画面にはクルマを使う場面のドラマが流れます。



今年2月より本館1階、新館1階（無料ゾーン）に子ども向けコーナーを新設しました。

新館1階 ●クルマの修理部屋をイメージし“ふれる”“つくる”を体験する「キッズ・ガレージ」

●過去・現在・未来の街を電車で結び、各時代の交通事情や未来のクルマの夢を育むジオラマ「タイムトレイン」

本館1階 ●収蔵資料や研究活動を楽しみながら学ぶ「情報コーナー」



情報コーナー



中央のモニター画面では所蔵車両の走行シーンがご覧いただけます。



ミニチュアカーを、消防車、パトカー、レーシングカー、働くクルマに分けて並べました。



テーブル型のパソコンゲーム「TAMテーブル」。4つのゲーム・メニューが楽しめます。
(キッズ・ガレージにも設置)



■メインメニュー

●クイズ世界のクルマ

8カ国のクルマに関するクイズです。

●くるまぬりえ

クルマのぬりえが5種類あります。

●走れ!!クルマ

ミニカーやイラストなど、約50種類のクルマを走らせてみましょう。

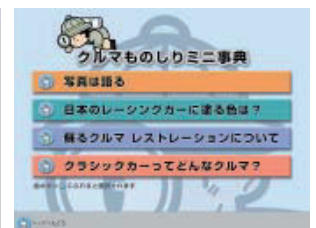
●CARD

クルマの写真を使った神経衰弱ゲームです。



絵本や子ども向け書籍、当館発行のガイドブックや「館だより」がご覧いただけます。

当館所蔵のクルマやミニチュアカー、ポスターなどが調べられる検索システム。「クルマものしりミニ事典」もご覧いただけます。



クルマとモード

～ベル・エポックからモダニズムへ

期間：10月6日（木）～12月11日（日）

会場：本館2階 特別展示室



INTERNATIONALE AUTOMOBIL-UND MOTORRAD AUSSTELLUNG ROTUNDE: 10. - 17. MÄRZ 1929

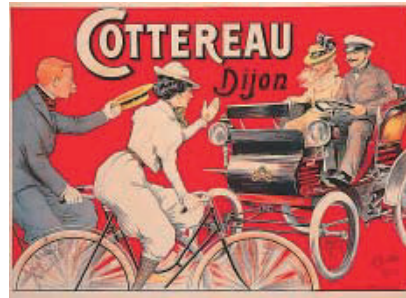
「ウィーン国際自動車・オートバイショー」1929年 オーストリア



今回の企画展では、自動車が生じた19世紀末から20世紀中頃までの時代をとらえ、特に欧米諸国の人々の装いや生活とモータリゼーションの関係を、車両や服飾、装飾品、リトグラフなどでご紹介します。また車両や服飾の変遷や、服装の変化に伴う自動車の居住性や乗り降りの動作など、当時の映像や体験コーナー等あわせてご紹介します。

- 黎明期 1830～1900年
ベル・エポックの時代
馬車・自転車の時代から自動車の時代へ
- 発展期 1900～1920年
アール・ヌーヴォーからアール・デコへ
基礎技術の完成から量産・大衆化の実現へ
- ファッション化 1920～1949年
モダニズムの到来
モータリゼーションとライフスタイルの変化

イヴニング・ドレス
1930年代
フランス（文化学園服飾博物館蔵）



「コトリュウ」
1899年頃
フランス



デイ・ドレス
1885年頃
イギリス
（文化学園服飾博物館蔵）



パナール・
ルヴァッソール
1906年
フランス



「ヴォワザン」1925年頃 フランス



プジョー402 1938年 フランス

入館者累計350万人達成記念

サマーメモリー2005

7月23日～8月28日の土日と8月11日～15日のお盆期間に、恒例の館内イベントを行ないました。今年、例年より開催日・内容とも充実させて実施し、夏休み期間中の子どもたちを中心に大勢の参加者で賑わいました。初企画の皿とマグカップへの絵付けも大変好評で、素敵な作品がたくさん出来上がっていました。



できあがった絵皿を「はいどうぞ」
(らくらく絵付け体験)

工作教室

新館のホールでは、絵付け、プラモデルづくり、ペーパークラフトの工作イベントを行ないました。中でも「本格絵付け教室」は、愛知県陶磁資料館の指導員さんによる丁寧なご指導により、個性豊かな作品が次々に生まれました。また、お盆期間はオープンで焼き付ける「らくらく絵付け体験」を行いました。その他、トヨタ2000GTのプラモデルも大人気で、子どもたちは完成したプラモデルを走らせ楽しそうに遊んでいました。



絵皿とマグカップ



会場内の様子



指導員さんに絵付けの方法を教
えて頂きました(本格絵付け教室)



トヨタセリカLBの
ペーパークラフトと
2000GTプラモデル

夕べの試乗会

マーキュリー クーガー、エドセル サイテーションなどのオープンカーとフィリピンの小型バス ジブニーの同乗試乗会を敷地内外周コースで実施しました。クラシックカーの乗り心地を体感した参加者は、満足そうな様子でした。



ジブニー



エドセル サイテーション



わくわく撮影会

愛・地球博から遊びに来てくれたモリゾーとキッコロの撮影会には、順番待ちの長い列ができました。また、i-unitも来館者の注目を集めていました。



愛知県陶磁資料館でのPR

サマーメモリーの期間中、陶磁資料館のエントランスにMG-TCを展示して当館のイベントを紹介したほか、両館を結ぶシャトルバスを運行しました。

パブリカ

1961年(昭和36年)

● 長×幅×高：3520×1415×1380mm ● 軸距離：2130mm ● エンジン：空冷水平対向2気筒OHV 697cm³ 28ps {21kW} / 4300min⁻¹



模範的な大衆車として誕生した パブリカ 1961年(昭和36年)

山田 耕二

■はじめに

トヨタにパブリカという車種があったことを知っているのは、車に関心のある人を除けば40歳代以上の人だろう。パブリカはトヨタのエントリー車種のルーツだ。

現在トヨタにはセダンタイプの乗用車が15車種もあるが、パブリカが登場した1961(昭和36)年にはトヨペットクラウン(初代、1955(昭和30)年発売)と同コロナ(初代、1957(昭和32)年発売)の2車種しかなかった。クラウンからスタートし、コロナ、パブリカと小型の方へ車種設定が展開されたのは当時の需要特性による。日本自動車工業会発行『日本自動車産業史』から引用する。「戦後の乗用車市場の発展過程を振り返ってみると、20年代はタクシー・ハイヤー等営業中心、30年代(31~37年頃)は法人自家用中心、その後40年前後から大衆自家用へと需要層の中心が移行している」(年代表現は昭和)。クラウンが発売された年の1955年、乗用車全体に占める事業用(タクシー、ハイヤー、公用車、社用車等)の比率は98.7%と100%に近かった。クラウンは本来個人需要向けを意図して開発されたものの、実際にはほとんどが事業用に使われ、初代コロナなど小型タクシー需要に対応するため急ぎよ開発されたくらいだ。4年後の1959年には事業用の割合が93.0%へと減り、わずかながら個人需要が増え始めていた。

■構想スタート

トヨタ自動車の社史をひもとくと、トヨタが後にパブリカとして発売する新小型乗用車の構想を練り始めたのは1954

(昭和29)年春と記されている。そのときはモリスマイナー(イギリス、全長3.75m、918cc)とルノー(フランス、全長3.685m、748cc)の間くらいで、自重700kg、初め既存のS型エンジン(995cc)を流用し、後に新軽量エンジンを搭載する、というおおまかなアイデアだった。そして翌1955年4月、計画に着手するために開発チームが編成された。そこへ突如発表されたのが国民車育成要綱(いわゆる“国民車構想”)だった。5月18日の新聞に発表されたその主な内容は、最高時速100km以上、乗車定員4名または2名と100kg以上の貨物が積めること、平らな道路で、時速60kmのとき、1リットルの燃料で30km以上走れること、最終販売価格は25万円以下であること、エンジンの排気量は350~500ccが適当、車重は400kg以下、優良車には通産省が補助金を出すというものだった。

■FFを試作

トヨタではこれらの条件を満たすことは無理であると判断し、同月末にこの要綱案よりもひとまわり大きい小型乗用車を“大衆車”として開発することにした。その意図は、大人4人が無理なく乗れて、同時に過不足のない走行性能を確保することにあつた。トヨタの大衆車の仕様案は豊田英二専務取締役(現最高顧問)が提示した。それは、モノックボディの4人乗り2ドアセダンで、前席はゆったりと居住性をよくし、エンジンは500~600cc、駆動方式はFF(フロントエンジン・フロントドライブ)、ボンネットはラジエーターグリル部とフェンダー一部も一体で開くタイ

プという内容だった。FFはエンジンの前にクラッチ・デフ・トランスミッションを置くタイプが指示された。パワートレーンのレイアウトとボンネットのデザインはフランスのシトロエン2CVおよびパナールデイナがヒントになったものと推測される。1次試作車の原案となる全体の計画は9月末ごろまとまった。全長3.65m、車重580kg、エンジンは空冷水平対向2気筒700ccとされた。

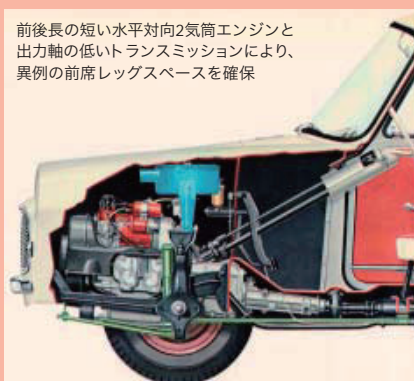
最初の試作車は1956(昭和31)年8月に完成した。開発責任者の藪田主査によれば「重量は計画に近かったが、スタイルは万人をひきつける魅力に乏しく、騒音がやはり一番の欠点だった」という。開発と並行して国民車の需要調査をしたところ当時の国民の所得水準では国民車クラスの需要は当分たいして期待できないという結論が出た。また、小型タクシー需要への早急な対応が迫られたこともあって、コロナ(2代目)の開発を優先させることになり、大衆車の開発は続行するものの、生産開始は延期されることになった。

■FRに挑戦

1959(昭和34)年2月、担当が長谷川主査に代わって再スタートし、2年後に完成させることになった。ここで駆動方式がFFからFR(フロントエンジン・リアドライブ)に変更された。「小型車には重量・コスト面からRR(リアエンジン・リアドライブ)が望ましい。しかし、この2点さえ成り立てばFRはFF、RRに勝るたくさんのメリットがある」という考えのもと、軽量化と低コスト化が徹底的に行われた。空冷エ



当初FFでスタートした試作車
(1956年8月完成、9月公表)



前後長の短い水平対向2気筒エンジンと出力軸の低いトランスミッションにより、異例の前席レッグスペースを確保



FRの利点を活かして設定されたバンとトラック





エンジンを採用し、軽合金ダイキャスト部品やプラスチック部品を多用したほか、ボディ部品には大型プレス部品を採用して部品点数を減らした。サイドおよびリアガラスについては必要な強度を保ちながら厚さを薄くし、バッテリーは小型化、そのほかランプ類、シート、内張りにいたるまで軽量化がはかられた。その結果、欧州の同クラス車の640kgよりも軽い580kgを達成した。FRのメリット(対RR)のひとつに、変わり型ボディを容易に作れることがあり、パブリカでは後にバン(1962年6月)とトラック(1964年2月)が追加された。

■ パブリカ誕生

1960(昭和35)年10月20日、トヨタ“大衆車”が発表され、27日から開催された第7回全日本自動車ショーで展示された。モーターマガジン誌1960年12月号の「特集 東京モーターショー」のトップに、“ショーの注目を一身に集めているトヨタの新しいミニカー”と紹介された。トヨタは宣伝を兼ねて新型車の車名を募集することにし、自動車ショーでのチラシを皮切りに新聞、ラジオ、テレビなどを通じて全国に展開された。大衆車1台と100万円が賞品に用意されたこともあって応募数は100万通の大台を超えた。その中からPublic(大衆の)とCar(車)を組み合わせてつくったPublicaがトヨタ大衆車の愛称として選ばれ、1961年年頭に全国主要新聞紙上で発表された。

世間の次なる大きな関心は価格だった。4月にパブリカ1号車が工場のラインから離れ、6月14日に38.9万円という価

格が発表された。それは前年の4月、もっとも“国民車”に近いクルマとして発売された三菱500(館だより50号で紹介)の39万円をわずかが下回り、パブリカの低価格を強く印象付けた。

当初のねらいだった大人4人が無理なく座れる室内スペースについてモーターマガジン誌のテスト記事では、4人のために十分な居住性があり、とくに前席のレッグルームが異例に広いことを特記している。これは水平対向2気筒エンジンを採用したこととトランスミッションの機構を工夫したことによるもので、ステアリングホイールとペダル類の内側へのオフセットは最小限に押さえられていた。当初から長時間運転しても疲れなことが要件として挙げられていたので、楽な姿勢で運転できる設計をしたのだ。難題だった騒音と振動はエンジンマウントの工夫、遮音材の採用、油圧タペットの採用等により、欧州車にひけをとらないレベルになった。性能面では、モーターマガジン誌のテスト記事にこう書かれている。「パブリカで全く予想外によかった点が二つある。それはロードホールディングと、後に述べる燃費であった。」テスト時の平均燃費は初日が16.66km/l、2日目が16.48km/lで、走行内容からすれば予想外によいとしている。テスト記事は「…、38.9万円のパブリカは現在の1000cc以下の国産車中で、best value を持っている」と云わざるを得ない」と結んでいる。

このように6年の歳月をかけて開発され、その内容は専門家に高く評価されたパブリカだったが、販売は期待に反して

伸びなかった。それは当時日本では自家用車を持つことが夢のひとつであり、したがって自動車に求められていたのは実用性より高級感の方だったからだ。誕生から2年後の1963年6月、クロームメッキ部品を多用し、装備を充実させたパブリカデラックス(42.9万円)が追加されると販売が好転した。デラックスモデル発売前後6ヶ月間の月平均登録台数で比較すると1724台から2974台へと70%も増加したのだ。

■ おわりに

パブリカのクラスにFRは適さないと考えられていた当時、開発者たちはFRの2大課題である重量とスペースの問題を苦心の末克服し、FRの小型車が成り立つことを立証した。パブリカは走行性能と経済性の点でも秀でており、価格は低く設定され模範的な大衆車として誕生した。ただ理想とする大衆車の姿を技術的な面だけ追い求めたあまり、それを買える人々が望む車の姿までは見えなかった。実用本位の大衆車パブリカはモータリゼーションが成熟した今なら理解され、必要とされる車ではなかるうか。

<参考文献>

- 「日本自動車産業史」日本自動車工業会
- 「トヨタ パブリカ&スポーツ800」三樹書房編集部編 三樹書房
- 「モーターマガジン」1960年12月号、1961年8、9月号 モーターマガジン社
- 「モーターファン」1961年8、10月号 三栄書房
- トヨタ自動車30年史、50年史
- 「トヨタ技術」第13巻1号



メッキ部品を多用し、装備を充実させたデラックス



コンバーチブル(1963年10月発売)

屋根が脱着式のディタッチャブルトップ(1966年12月発売)



車は動く書齋

ボクは自動車好きでね、幼少の頃から興味を持っていました。物心ついてから最初に自動車に乗ったのは祖母の葬式の時でした。10歳くらいでしたが、その時に乗ったフォードはとっても乗心地が良くてね、すごい車だなあと感心したのをよく覚えています。それで不謹慎ですけど「次のお葬式はいつかな」と楽しみに待っていましたよ。

中学を出たのは昭和4年です。その頃は神戸に住んでいました。神戸には外国人が多く、その人たちが乗っている車をカッコイイなあと思うように眺めていたものです。パカードツインシックス、スチュードベーカー、ベンツ、クライスラー、フォードなどだったと記憶しています。

そんな環境で育ったものですから自然に自動車に興味を持ったのでしょうかね。

その後、大学を出て医者の道に進みました。その頃の思い出では木炭車が記憶に残っていますね。昭和16年から20年頃のことでしょうか、第二次世界大戦の真っ最中で、折からの燃料不足で木炭車がたくさん走っていました。扱いに慣れていなくて一酸化炭素中毒にかかった患者さんが、ボクが勤めていた病院によく運ばれてきたものです。

終戦直後は、アメリカの進駐軍のジープにもよく乗りました。軍医が薬を持って無料診断に行くのに同行したわけです。ボクはもちろんボランティアですよ。東京から小田原や千葉県の成田などによく通ったものです。人里離れた山村に通じるデコボコ道やちょっとした川も難なく渡れるジープの力強さに感心したものでした。

実を言うとね、ボクは小さい時から自動車に接する機会が多くありましたが、運転免許証は持っていないんですよ。だから運転はずっと家内任せでした。

家内が免許を取ったのは昭和35年のことで、初めて買った車はクラウンでし



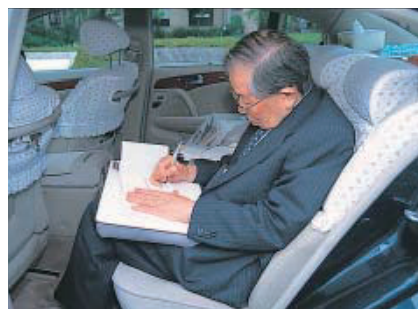
聖加路国際病院理事長・同名誉医院長
聖加路看護大学理事長・同名誉学長

日野原重明さん

た。このクラウンではいろいろな所に出かけましたよ。軽井沢にドライブした帰りの坂道でスピードが出すぎて怖くなり、まだ仮免しかなかった息子に急遽運転を代わり何とか無事帰ってきたこともありました。クラウンの後はアウディに乗り換えました。その後はおよそ3年ごと、距離で言うと10万キロごとに新車に買い替えて、今は日産のシーマに乗っています。

ボクはね、生まれつき新しいことにチャレンジするのが大好きな性分です。今密かに狙っているのは運転免許を取ることなんです。もっとも、平日は病院に出たり休日は講演したりで、3年先までスケジュールが一杯。だから、実現は難しいかもしれませんけどね。

車の中では、もっぱら原稿を書く時間に充てています。都内の自宅から



愛用のラップデスク

病院まで往復で2時間、渋滞すると3時間かかることもありますから原稿を書くにはもってこいなんですよ。

車内ではラップデスクという専用の小さな机を愛用しています。机と言っても膝の上に置く台のようなもので、膝に当たる部分にはそば殻が入っています。だから走行中でも安定していてね、もの書きにとっては大変便利なんです。これのおかげで、渋滞なんてちっとも気にならず「もう着いたの」って感じですよ。

このラップデスクは持ち運びも便利で、タクシーや飛行機の中でも使っています。海外に行く飛行機の中では12時間のフライトでおよそ25枚の原稿を一気に書いてしまうこともあります。

息子がアメリカに住んでいることもあり、アメリカには良く行きます。その時感じるのですが、向こうの人は日本人より家庭生活を楽しむ比重が高いということです。アメリカ人はよくホームパーティーを開くでしょ。だいたい家族単位で招かれるので、一家揃って1台の車に乗ってワイワイおしゃべりしながら行くのです。だから自動車が家族の絆を高める役割を果たしているのですね。

日本人もこんなアメリカ人のライフスタイルは、見習うべきではないでしょうか。何より家族を大事にする。マイカーを買う時もお父さんの趣味だけで決めるのではなく、家族の意見を聞いてみんなが楽しめる車に決める。そして自動車のある生活を通じて家族のみんなが楽しく人生をエンジョイする。自動車メーカーには、そんな家族の幸せを後押しするような車をつくってくれることを期待しています。

日野原重明（ひのはら・しげあき）

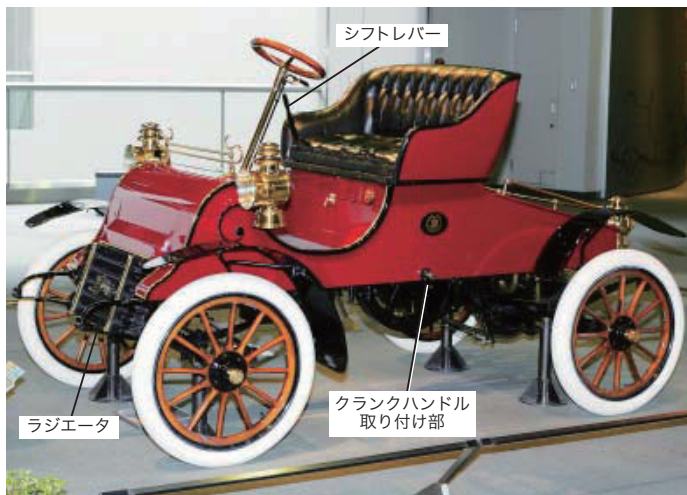
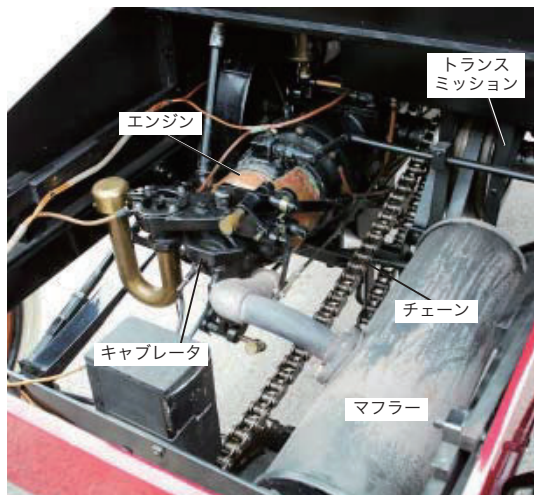
1911年、山口県生まれ。京都大学医学部卒業後聖路加病院の医師に。内科医長、院長を歴任。現在、聖路加国際病院理事長・同名誉院長及び聖路加看護大学理事長・同名誉学長。99年文化功労者。成人病を「生活習慣病」と提唱し、よい習慣づくりが病氣予防となると呼びかけた第一人者。著書に『人生百年私の工夫』（幻冬社）など多数。

クラシックカーの運転方法(2)

キャデラック モデルAの運転方法

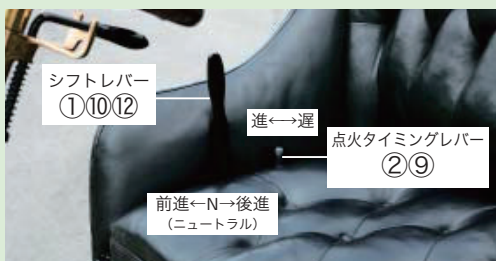
今回はキャデラックモデルA(1902年)の運転方法についてご紹介します。
 エンジン(単気筒・1609cc)が座席の真下に置かれ、遊星ギヤ式トランスミッションを介してチェーンで後輪を回して、時速48Km(30マイル)の走行ができます。

塚田 光雄

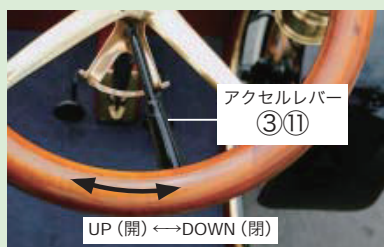


～エンジンをかける

- ①シフトレバーをN位置にする
注) パーキングブレーキが無い為、坂道では石などでタイヤに輪止めをしてエンジンをかけたと推定される
- ②点火タイミングレバーをやや遅角側にする



- ③アクセルレバーをDOWN(閉)側にする



- ④シートを持ち上げ、燃料コックを右に90度回しキャブレターに燃料を供給する



- ⑤オイル滴下用レバーを左に回して、グラスポットへの滴下量を確認する

- ⑥イグニッションスイッチのノブを回し(下部の凸部に合せ)電源を入れる
- ⑦クランクハンドルを重く感じるところまで右に回す(圧縮上死点の直前に合わせる)
- ⑧クランクハンドルを勢いよく右に回して(120度)エンジンを始動する



- ⑨始動後、点火タイミングレバーを進角側(前)に動かしエンジン回転を安定させる

走行～エンジン停止

- ⑩通常はシフトレバーを前に倒して発進、走行する
注) 登坂時はシフトレバーをNにし、ローギヤペダルを踏む
注) 後退時はシフトレバーを後に倒しバックする



- ⑪速度はアクセルレバーの操作で調節する
- ⑫停車するときはブレーキペダルを踏み、シフトレバーをN位置にし、イグニッションスイッチのノブを回し(下部の凸部から離し)電源を切る

水野式三輪トラックのレストレーション

沖野 嘉幸

水野式三輪トラックの特徴は前輪駆動方式を採用していることです。前輪の左側に水冷エンジンとトランスミッションを取り付け、右側にラジエーターと燃料タンクを装着して左右の重量バランスを取りながら前輪を直接シャフトで駆動させるという技術的、デザイン的にも極めて独創性の高いユニークなスタイルをした三輪トラックです。現在はトヨタ自動車(株)の協力メーカーである(株)水野鉄工所が、1931年(昭和6年)から1940年(昭和15年)にかけて約3000台生産しました。

レストア前 (寄贈者 土岐忠義氏)



レストア完成後 (全長2750mm 全幅1170mm 全高1310mm 軸距離1700mm)



昭和30年代以前に国内で数多く生産された三輪トラックの中でも、水野式は独自の特殊構造部分が多く、スタッフは初めて目にする機構に興味深く勉強しながらのレストア作業となり、完成までに約10ヶ月の期間を要しました。

エンジン関係



40年以上エンジン不動の状態
エンジンとトランスミッションを分解整備



エンジンを降ろし分解
点火マグネットは磁力が低下していた為、着磁
処置



キャブレターも分解整備



分解整備後
エンジンを組み付けた状態

シャシー関係



荷台等のボデーを外しシャシーフレームに分解



車台フレームは数箇所亀裂発生、溶接修理



フロントアックスハブ分解整備



リヤサスペンション分解整備

ボデー関係



荷台あおりの蝶番部が腐食して機能不良



鋼板から手造りで、蝶番部も含むあおり全体を
製作



荷台フロア部は腐食による穴あき部分があり、
切断して現物合わせで鉄板から板金成形



リヤバンパーも腐食が酷く現物合わせで板金
成形

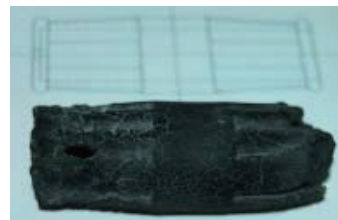
その他の部品



提灯型ラジエーター分解整備
冷却フィン部も手直し修理



ホーンのラップ部品はデコボコ変形していたの
を成形修正



ハンドルグリップのゴム部品はオリジナル残骸
から図面を起こし手作り製作



メッキの小物パーツは全て再メッキを実施

昭和30～40年の雑誌(1) 自動車雑誌の映画紹介記事(1)

<はじめに>

このコーナーでは、明治・大正期の自動車雑誌などから、興味深い記事を集めて紹介してきた。最近、読者の方から「もっと新しい年代の雑誌も紹介してほしい…」とのご要望をいただいた。そこで、今回から4回にわたり、1950～60年代の雑誌の中から自動車が登場する映画の紹介記事など、楽しい記事を紹介していきたい。

西川 稔

1. 青年向け自動車雑誌『自動車ジュニア』

『自動車ジュニア』は、1959年(昭和34)7月から1967年(昭和42)5月まで発刊された学生・青年向けの自動車専門誌で、創刊号の表紙には“若い世代に贈る自動車雑誌”のタイトルがおどっている。

目次を見てみよう。

「宇宙にかけのユメ・未来の車」

「ジュニア対談－皇太子はスリルがお好き」

「大学自動車部紹介－早稲田大学の巻」

「あなたも自動車が持てます」

…など、いかにも創刊号に相応しい記事が並んでいる。

この雑誌が当時としては大変ユニークな、若い層を対象とした雑誌であることがわかる。



『自動車ジュニア』
創刊号の表紙(1957年7月)
車両はMGで「もっともポピュラーなスポーツカーとして知られている」と解説がついている。

2. 自動車登場の映画紹介

冒頭のリード文が、端的にこの記事の主旨を述べている。「このごろ映画に自動車の出てこないものはないといっても過言ではない。そしてなかには、自動車がその映画の主人公の、重要なワキ役となって活躍している場合もある。それほど自動車が大衆の間に浸透していることを物語っているのだ。」

■松竹映画《妻の勲章》

<出演>

高橋貞二 高千穂ひづる 桑野みゆき 伊藤雄之助ほか

<物語>

幸田(高橋貞二)は、戦争中ふとしたことから当時の食糧難や、時局の圧迫をうけながら、オートバイ製作にすべてを賭けるようになる。終戦後、知人が旧陸軍の無線機用小型エンジンの廃品を利用してオートバイを作らないかという話を持ち込んできた。友人宮本(伊藤雄之助)と早速オートバイ製造に乗り出す。エンジンはあっても肝心のガソリン・タンクが手に入らない。ふとしたことから幸田は湯タンポがガソリン・タンクの代用になることを思いつき、苦労の末にモーターバイクA型1号を完成させる。

やがて、幸田の会社は東京に進出し、発展してゆき、世界各国の技術を競う世界オートバイ耐久レースに愛妻の名前を冠した「さつき号」で出場。アメリカのハーレー、イギリスのノートン、イタリアのグッシュなど世界的な優秀車と競って、ついに優勝することができた。

そして幸田は、小型エンジンの開発に力を尽くしたことで、

この年の藍綬褒章を受章することになった。しかしその頃、浜松の病院では妻さつき(高千穂ひづる)が病床に伏せていた。幸田は妻が不治の病におかされていることをしらなかった。万来の拍手をあびて勲章を押しいただく幸田。その目には永年の苦労が報われた感激の涙が光っていた。

その幸田を待ちうけていたのは、妻の死を知らせる電報であった。幸田は、いまは帰らぬ人となった妻の胸の上に静かに勲章をおき、「さつき、見てくれ。いただいた勲章はお前の勲章だ!」と静かに語りかけた…。

ここまで書いてくると、読者諸賢は、この映画のモデルが本田技研工業の創立者・本田宗一郎氏であることがおわかりになるであろう。

本田宗一郎氏は、1946年(昭和21)10月、浜松市に本田技術研究所を開設。以降、「得意に帆かけて」大好きなオートバイや自動車の研究・開発に邁進していくのである。映画では、創業期から藍綬褒章受章(1952年)、英国・マン島TTレース出場(1959年初出場)など本田氏の活躍の様子を糟糠の妻の死とからめて、ドラマチックに描いているらしい。

この映画に登場する「湯タンポ」をガソリン・タンクに使ったエンジンは、「白いタンクに赤いエンジン」のキャッチフレーズで親しまれたホンダカブFのことであろうか。当館新館2階に展示している。

なお、ホンダは1962年(昭和37)の東京モーターショーに小型スポーツカーS360を発表して四輪車部門への進出をはたす。この映画が封切られて、3年後のことである。『自動車ジュニア』の読者は、その後のF1でのホンダ車の華々しい活躍など、未だ知るよしもないのである。



当館新館2階に展示しているホンダカブF(1952年)



松竹映画《妻の勲章》を紹介した記事

予告 「わくわくウイークエンド2005」開催!

10、11月の週末に恒例の秋のイベントを開催します。
皆さま、お問い合わせの上 ご来館ください。

●試乗会 (同乗)

10月1、8、15、22、29日

(各土曜日)雨天中止

<整理券配布>

10:30~、13:30~

<抽 選>

受付希望は当日の11:30~12:00、
13:30~14:00



1日: ジャガーXK120



8日: サンダーバード



15日: トヨタスポーツ800



22日: フェアレディZ432



29日: ジャガーEタイプ



パッカード・ツインシックス



キャデラック・エルドラド

ペーパー
クラブ



●工作教室

10月1日~11月20日の各土日と

10月10日

●ウレタンクラフト (有料):
トヨタスポーツ800ほか

●ペーパークラフト:
ホンダシビック、ボンネットバスなど

●自動車めりえ



ウレタンクラフト

●モード撮影会

10月6日~12月11日

企画展会場内

19世紀ヨーロッパの街並みを背景
に、クラシカルなドレスを着て写
真を撮ろう!



ジェットロ・ショールーム に展出

ジェットロ輸入車ショールームでは「カーデザインの世界」展を開催、当館の車両を展出しています。名古屋ショールームではシボレー・コルベット (1953) を10月14日まで、大阪ショールームではフォード・モデルT・センタードアセダン (1915) を10月16日まで展示しています。



ラリー・イベントに展出

7月24日に横浜の赤レンガ倉庫にて「スピリッツ・オブ・ラリー2005」が開催され、当館所蔵のセリカST165 (1990) を展出しました。今年で5回目となる同イベントには多くのラリーカーが集まりました。またラリーファンや親子連れが来場し、クルマやブース前は盛況でした。



予告

「コルモラーニ2005」に展出

10月1、2日、岐阜メモリアルセンターにて、岐阜から発信するクルマの祭典「モーターフェスティバルコルモラーニ2005」が開催、当館車両を3台展出します。カローラKE10 (1967) は特別展示、トヨタ7 (1969) はエンジン始動も予定しています。

連絡先: 世界一くるまの王国フェスタ実行委員会
TEL: 058-275-6753 FAX: 058-274-9912
e-mail: info@gifu-cormorani.jp



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)

実施日: 10/20、11/10

時間: q9:30~12:00、w13:30~16:00

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: 任意はかき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



レストランが ご利用しやすくなりました

ミュージアムレストラン「AVIEW」に館外からの入口が設置され、駐車場からの出入りがしやすくなりました。

営業時間: 9:30~17:00 (オーダーストップは16:30)
お問い合わせ先:
㈱トヨタエンタプライズ (トヨタ博物館内)
TEL: 0561-63-5155 FAX: 0561-63-5163



NEW

トヨタ2000GT チョコQ登場

人気のトヨタ2000GTグッズに新しいオリジナル商品が登場しました。

(2100円・税込み、2個セット)

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



開催中

『トヨタ博物館だより』の表紙を飾ったカーイラスト展

期間：9月8日～11月6日

場所：新館3階ギャラリー

本誌「トヨタ博物館だより」はNo.41(1999年9月)から、表紙を展示車のイラストで飾っています。今回のギャラリー展では、これまで発行された冊子のイラスト原画を中心に、カーイラストを展示しています。



募集

「クルマ思い出写真館・一枚の写真賞」創設

この度、収集活動の一環として、皆さんから写真を公募し、クルマが生きた時代を鮮やかに伝える写真を審査・選定し当館で保存していくことにいたしました。

募集写真：昭和30年代から40年代のクルマが写っている写真

●インターネットでの応募：http://www.tam-web.net/omoido

●郵送での応募：写真についての①コメント(200字程度)と、②写真タイトル、車種名、撮影場所や時期など、③郵便番号・住所・氏名(フリガナ)・電話番号、④インターネット掲載時の名前(アルファベットと数字10文字以内)をご記入のうえ、〒480-1131 愛知県長久手町「トヨタ博物館・一枚の写真賞」係まで(応募写真の返却はいたしません)

応募締切：2005年11月30日(水)当日消印有効 優秀作品には記念品があります。

お問い合わせ：〒480-1131 愛知県長久手町「トヨタ博物館・一枚の写真賞」係

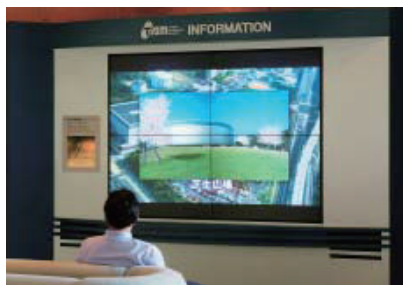
FAX：0561-63-5159 e-mail：mail@tam-web.net



リニモカードに当館車両が登場

リニモ(東部丘陵線)の運賃前払い磁気式カード「リニモカード」に当館車両が登場しました。「トヨタAA型乗用車」と「トヨタ2000GT」の2柄あります。販売は藤が丘駅と万博八草駅窓口、もしくは通信販売で。

お問い合わせ先：愛知高速鉄道(株)営業部営業課
TEL：0561-61-4782 FAX：0561-61-6221
e-mail：post@linimo.jp



エントランス映像 4カ国語

本館1階エントランスで館概要を映像で紹介しています。今まで日本語と英語の2カ国語でしたが、中国語、韓国語が新しく加わりました。

お知らせ

9月26日より万博開催前と同様、休館日が毎週月曜日(祝日の場合は翌日)に戻ります。



表紙イラストレーターから

トヨタ自動車(株)
グローバルデザイン統括部
市川 巧さん

初代クラウンRS(1955年)と現在の12代目アスリートを50周年を記念し一枚の画面に描いてみた。

クラウンの志を、その時代のすべてを込めて求め続けた証が歴史と伝統となり、車の形や性能は移り変わっても創り込まれたスピリッツは変わらない。

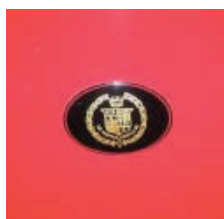
50年の歳月を感じながら筆をとりました。

読者の声

- いつも感心するのは「甦るクルマ」です。錆がひどい車が新品同様になってしまうことに驚きます。 愛知県豊田市 林 誠さん
- 私は特に古い車のデザインが好きで、毎回楽しみに読ませて頂いております。当時の開発の方々の想いや、オーナーだった方々の事を考えるのが凄く楽しいです。機会があれば、是非立ち寄りしたいと思います。 福岡県福岡市 河津俊秀さん
- 「いい写真」と「いい紙」を使っているというのが最初の感想でした。何号か見るうちに他とは違う「落ち着いた」感じになりました。色が氾濫していたりするものは疲れを感じてしまい見られないのですが、癒しの色つかいと空間で、でしゃばらないけれどもいいですね。 北海道札幌市 石澤薫さん

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：平成17年10月31日消印有効)

正解者の中から抽選で10名の方にP14で紹介したトヨタ2000GTチョコQ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「ランチェスター」でした

編集後記

10月、11月は恒例の秋のイベントが始まります。試乗会では優美なスポーツカーも走ります。企画展のテーマも「クルマとモード」とぐっとオシャレな内容です。これを機会にオジサン・スタイルにさよならして、モードの秋を楽しみたいと思います。

(後藤健治)

万博期間中は観光バスやマイカーでのお客様のほか、リニモ芸大通駅から歩いていらっしゃるお客様(万博のお土産荷物を持って!)を大勢お見かけしました。遠方からも来ていただき、ありがとうございました。

「館だより」表紙がイラストになり6年が経過しました。これまでの「表紙の顔」がギャラリーに集合しています。ぜひご覧ください。(今堀里佳)