

特集企画

はたらくくるま 大集合



企画展

期間：7月11日(火)～9月10日(日)

会場：本館2階 特別展示室



「はたらくくるま」は、いつの時代にも子供達の人気者です。特異な形状や独特的の色彩はひとめでそれと分かるもので、玩具の素材としても昔から身近に親しまれてきました。しかし本物の車両を間近に見る機会は案外少ないのでしょうか。今回の「はたらくくるま大集合」展では、消防車や油圧ショベルなど約10台の実車展示をはじめ、模型や映像を活用して各車両の特徴や働きを分かりやすく紹介しました。



緊急車両 コーナー

子どもたちに一番人気の「緊急車両」

消防車



トヨタ ランドクルーザー



模型



世界の消防車 約70台、パトカー 約20台

パトカー



トヨタ クラウンパトロールカー (※会期途中で変更)

救急車



トヨタ救急車 ハイメディック

街ではたらくくるま

子どもたちにとってより身近な存在の「街ではたらくくるま」。模型は世界のタクシー、トラックを約70台展示しました。

JAF災害車両



指揮車：トヨタ メガクルーザー <(株)日本自動車連盟中部本部より借用>



Next



産業車両 コーナー

子どもたちが普段間近でみることができない「産業車両」。模型では掘る、削る、吊る、運ぶなどに分け、その働きの違いを紹介しました。

フォークリフト



トヨタL&Fカンパニー ジェネオ・B
<(株) 豊田自動織機より借用>

油圧ショベル



コマツ PC30MR-2 <コマツより借用>

のコーナー

タクシー



ロンドンタクシーインターナショナルTX1



<名鉄交通(株)より借用>



<大名古屋交通(株)より借用>

トラック (キャブ付きシャシー)



いすゞ エルフマイパック
<京浜精密工業(株)より借用>

参加 コーナー



人気だったリモコン・ロボ コーナー

模型



産業車両模型 約30台 <(有)ケンクラフトより借用>

参加 コーナー



お絵かきコーナー「あつらいいいな こんなはたらくクルマ」

特別展示(新館1階)



パトカー: 三菱 ランサー
<愛知県警察本部より借用>

JAFレッカーカー車: トヨタ トヨエース
<(株)日本自動車連盟中部本部より借用>

展示企画者より

今回の企画展は、子供たちに「はたらくクルマ」の本物の迫力に触れてもらい、徹底的に機能を追求した車の面白さ・美しさを発見してもらいたい、と企画しました。(昔子供だった大人も含め)会場内で目を輝かせていた子供たちを見て本当に嬉しく思いました。「はたらくクルマ」は実際に働いている車がほとんどで、借用が難しい中、多くの会社、団体のご協力を得て今回開催することができました。心より感謝いたします。



学芸員 藤井 麻希

【協力者一覧】

- 愛知県警察本部
- (株)豊田自動織機
- 警察庁
- (有)ケンクラフト
- コマツ
- (株)日本自動車連盟中部本部
- 長久手消防本部・署
- バンダイビジュアル(株)
- 毎日タクシー共同組合
- 名鉄交通(株)
- リーフヘル・ジャパン(株)
- (五十音順 敬称略)

次回企画展のお知らせ

「夢をえがいた アメリカ車広告アート」

The American Dream as Reflected in
Car Advertising Art



■期間：9月20日（水）～11月26日（日） ■会場：本館2階 特別展示室

1950～60年代のアメリカ車には人々の「夢」が託されていました。自動車の宣伝物にはイラストが用いられて新車の魅力を強調するとともに、アメリカが憧れたライフスタイルも描かれ、当時の人々に夢を与えたのです。

今回の企画展では、ボストン美術館理事、フレデリック・シャーフ氏所蔵作品の中から、これら「アメリカの夢」が描かれた広告アート作品やデザイン画を中心にご紹介します。

「広告アート」コーナー

カタログや雑誌広告に使われていたイラストを紹介。
商品である車両が見ばえ良く描かれ、当時の人々が憧れていた世界が表現されています。



フォード・サンダーバード
(1955年／アメリカ)



「デザインアート」コーナー

カーデザイナーが、次のモデル用に描いたデザイン画を紹介。
新しいデザインの特徴を強調したユニークな表現が描かれています。



キャデラック・エルドラド・ビアリッツ
(1959年／アメリカ)

「ドリームカー・アート」 コーナー

カーデザイナーが夢を抱き、自由な
発想とアイデアで描かれたクルマの
デザイン画をご紹介します。



サマーメモリー 2006

8月12日(土)から8月16日(水)のお盆期間に毎年恒例の夏のイベントを開催しました。今年は夏休みの宿題にも役立つ木を使った工作教室と、夏の思い出をおりがみで綴る日記づくりをおこないました。会場は連日親子づれで賑わい、たくさんの楽しい作品ができました。

会場の様子



会場は連日開館と同時に満員



お父さんは木のくるま、子供とお母さんはおりがみ日記



木のくるまづくり

基本セットをもとにいろんな形のパーツを加えて自由に好きなくるまをつくれるんだ!だから大人気なんだね!



おりがみ日記

カラフルなおりがみがいっぱい!見本を見ながら上手に折れたよ!



何を折ろうかなー。



カラフルなモリゾーとキッコロが完成



家族でトレーラーづくりに挑戦



楽しくできたよ!!
自慢の消防車



指導員が電動ドリルなどの使い方を教えてくれました



愛知万博のモリゾーと
キッコロ、大好き!!



自動車や動物などいろいろそろったおりがみの見本

ダットサン フェアレディ1500

1963年 (日本)

●長×幅×高: 3910×1495×1275mm ●軸距離: 2280mm ●エンジン: 水冷直列4気筒OHV 1485cm³ 80ps {59kW} / 5600min⁻¹



わが国初の本格的スポーツカー ダットサンフェアレディ1500 1963年 日本

山田 耕二

1 はじめに

2002(平成14)年夏、約2年のプランクのあと日産自動車(以下日産)がフェアレディZ(5代目)を復活させたことは記憶に新しい。その発表に際し、日産のカルロス・ゴーン社長は、「全世界のZファンの熱意があったからこそZの復活はありえた。過去、現在、未来のZユーザーに感謝します」と述べた。フェアレディZは1969(昭和44)年に初代が誕生してから2000(平成12)年秋に4代目の生産が終了するまで144万台もの販売を記録した世界有数の量販スポーツカーだ。そのフェアレディZの前身が今回紹介するダットサンフェアレディ1500である。

2 ダットサンスポーツから フェアレディ1500へ

日産は1952(昭和27)年に、戦前のダットサンセダンの後部を改装した4人乗りオープンカーをつくり、ダットサンスポーツ(DC3)の名で販売した。当時はまだその種の車の需要が望める世の中ではなく、約50台が作られただけだった。そんなときにダットサンスポーツが生み出されたのは自動車に夢を持った有志者たちがいたからだ。その一人は片山豊氏で、後にアメリカで日産車の販売に尽力し、フェアレディZを大成功させ、“ミスターZ”と呼ばれるに至った。

ダットサンセダンが戦後型に代わり改良が進むと、それをベースにした新しいダットサンスポーツ(S211)がつくれられ1959(昭和34)年に発売された。一見すると二人乗りのスポーツカーだが、実際はスポーツカーの雰囲気を味わえる4人乗りのオープンカーにすぎなかった。珍し

かったのはボディがFRP(ガラス繊維強化プラスチック)製だったことだ。これは20台ほどが生産されて翌年1960(昭和35)年1月に改良型(SPL212)にバトンタッチしたので、そのプロトタイプ的な役割のモデルだったといえよう。

この改良型はブルーバード1200用のエンジンを搭載し、フロントサスペンションが独立式となり、S211とほぼ同形のボディはスチール製となった。それはすべてアメリカ向けとされ、左ハンドルしか作られなかった。そしてアメリカで販売する上で車名を付けることが有利であるとの理由で、ミュージカル“*My Fair Lady*”に感激した川又社長が“フェアレディ”と命名した。

SPL212の後継車として開発されたのがフェアレディ1500で、今度は国内向けも用意された。フェアレディ1500は同1600(1965年5月発売)、同2000(1967年3月発売)へと発展し、1970(昭和45)年に生産中止された。そして1969年から登場していたフェアレディZに道を譲ったのだ。

3 基本的な構造

フェアレディ1500(SP310)は1959(昭和34)年10月に発売された初代ブルーバード(310型)がベースにされている。ブルーバードははしご形フレームの上にボディを載せる構造を採用していた。はしご形フレームにはエンジンやトランスミッションをはじめ、サスペンションやブレーキが取り付けられていわゆるシャシーを形作っている。フェアレディ1500はそのシャシーを流用しているのだ。ブルーバードとの主な変更点は、オープン

ボディを載せるためにはしご形フレームにX形メンバーを追加して補強したこと、エンジンを上級車セドリック用の1500ccにしたこと、ディファレンシャルギアを高速型にしたこと、ブレーキのサイズを大きくしたことなどである。このフレームはフェアレディ2000(SR311)まで使用された。

フェアレディ1500はダットサンスポーツや初代フェアレディと乗り立ちが基本的に同じだ。すなわち、既存のセダンをベースにして主としてスタイルや装備を中心にスポーツカー的な車を仕立てているのだ。これは実用車の量産メーカーにとっては自然なことで、販売価格も比較的安くできるメリットがある。フェアレディ1500とブルーバード1200の主要諸元を比較すると大きな違いは約20cm低い全高と30kg軽い空車重量だ。

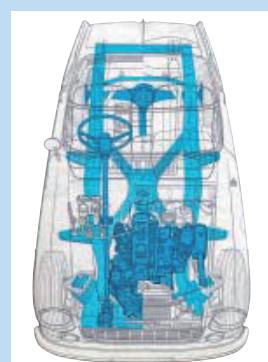
ダットサンスポーツから初代フェアレディまでは4人乗りだったが、フェアレディ1500は当初変則的な3人乗りとして発売された。運転席の後ろに一人座れる横掛けのシートがあるのだ。モーターファン誌1963年3月号に掲載されたロードテスト記事の中に日産の企画者のコメントがある。それによると、当初は4人乗りで計画したが、スタイルや性能面で問題があり、かといって二人乗りでは少しさみしいので折衷案として3人乗りにしたという。リアシートの位置はこの車の主要市場であるアメリカでの使い勝手を考慮して、ドライバーシートのスライドの邪魔にならないように右側に設置された。当然、右ハンドルの場合はスライド量が限られ、長身のドライバーにはきゅうくつだったことが当時の試乗記に



初代フェアレディ(SPL212)
ダットサンスポーツ(S211)の改良型にフェアレディの名がつけられた。



ダットサンブルーバード(310型)
フェアレディ1500はこのダットサンブルーバード(310型)のシャシーを流用してつくられた。



ダットサンフェアレディ1500のシャシー
ブルーバードとの最大の違いは中央部にX形の補強用メンバーを追加したことだ。



ボンネットの一般面を低くするためにエアスクープを設けてエンジン高をクリアしている。3角窓は固定式。



書かれている。皮肉なことに結局輸出向けにはリアシートは付けられなかった。国内向けは1964年8月のマイナーチェンジでリアシートが廃止されて二人乗りとなり、運転席のスライド量が伸ばされた。

4 性能

セドリックからトランスマッisionとともに移植された1500ccエンジンは低いボディに載せるための変更とスポーティなレスポンスを得るために変更が施されただけで、基本的な部分には手が入れられなかった。したがってエンジン性能はセドリックと同じで、最大出力は71馬力のままだった。フェアレディ1500は、メーカー談として、性能的には本格的なスポーツカーではなく“ファミリースポーツ”を狙ったとあり、発売当時の自動車雑誌でも“スポーティなツーリングカーであろう”と評している記事がある。しかし、発売の翌年の1963年5月に鈴鹿サーキットで開催された第1回日本グランプリでクラス優勝した後、エンジンの性能向上が行われ、国内向けにもツインキャブレターが標準仕様となって、最大出力は80馬力に上がった。トヨタ博物館の展示車はこの変更を受けたモデルである。その後も本格的なスポーツカーへの道を歩み続け、国産車として初めて最高時速200kmを謳ったフェアレディ2000は、このシャシーではこれ以上の性能は望めない限界まで到達したと言われた。カタログに記載されたフェアレディ1500の最高速度は71馬力車が150km/h、80馬力車は155km/hである。加速性能がカタログに謳われたのは80馬力になったときからで、SS1/4

マイル(静止から発進して4分の1マイル(約402m)を走り切るのに要する時間)が18秒とある。71馬力モデルのロードテスト記事には20秒を切るタイムを記録し、これは1500ccクラスの“実用的な”スポーツカーとしてはすぐれた加速性能と評価しているので、80馬力の18秒は“本格的な”スポーツカーに一步近づいたものといえよう。

5 装備・価格

ダットサンフェアレディ1500は発表されてからちょうど1年後の1962(昭和37)年10月に85万円で発売された。モーターマガジン誌1963年3月号に紹介されたロードインプレッションから価格についての印象を引用する。「従来85万円でスポーツカー(スポーツ的なものを含めて)が買えるとは想像できなかった。そのため、この車の第一印象としては、価格の魅力を非常に身近なものに感じた。」比較に他の車種をみると、ダットサンブルーバード1200デラックスが67.9万円、パブリカが38.9万円、プリンススカイラインスポーツコンバーチブルが195万円だった。

カタログには標準装備品として、巻き上げ式サイドウインドウ、シートベルト、時計、ラジオ、シガレットライター、ヒーター、ウインドウウォッシャーで、オプション部品としてはトノーカバー、フォグラント、オーバーライダーが紹介されている。

6 終わりに

“わが国初の本格的スポーツカー”として発売されたダットサンフェアレディ1500は、当時の日産のラインアップとし

てはダットサンブルーバード、ニッサンセドリックに次ぐ3番目の乗用車であった。トヨタの乗用車にはトヨペットクラウン、同コロナ、パブリカの3車種しかなかった時代だから、スポーツカーをラインアップさせるのがいかに早かったかがわかる。ダットサンスポーツがフェアレディ1500を経てフェアレディZに成長して成功したことは、下町娘が訓練によって立派なレディに生まれ変わって人々を魅了したというマイフェアレディストーリーに重なることや、はじめはメーカーの意志が先行して作られていたスポーツカーが、やがてファンに愛されるようになり、生産中止になったモデルを復活させる原動力にもなったということがフェアレディをユニークな存在にしている。

「My Fair Lady」

1956年3月15日に初演されたジュリー・アンドリュース主演のミュージカルで記録的なヒットとなった。方言を研究する教授ヒギンズは、下町訛りの強い花売りの娘ライザと知り合い、彼女を完璧なレディに変身させることが出来るかどうか友人と賭けを行う。喋り方やマナーを徹底的に指導し、やがて立派なレディに生まれ変わって人々を魅了する。1964年12月にはオードリー・ヘプバーン主演の映画が初公開された。

＜参考文献＞

- ・『モーターマガジン』1962年12月号 モーターマガジン社
- ・『モーターマガジン』1963年1月号 モーターマガジン社
- ・『モーターマガジン』1963年3月号 モーターマガジン社
- ・『モーターファン』1963年1月号 三栄書房
- ・『モーターファン』1963年3月号 三栄書房
- ・『カーライフ』1964年4月号 二玄社



エンジンルーム

基本はセドリック用の1500ccエンジン。低いボンネットの中に納めるため、キャブレターが横向き通風タイプに変えられた。ツインキャブレターは1963年6月以降標準となった。



ダッシュボード

スポーツカーの雰囲気にあふれるステアリングホイールと計器群。右からコンビネーションメーター(水温計と燃料計)、タコメーター、スピードメーター、時計。



リアシート

リアシートは補助的なもので運転席の後ろにあり左側に向って座る。



幌

幌はこの状態からまず取り出して所定の位置にセットして、幌をかけるという作業が必要。試乗記には「タ立などでは間に合わないほど時間がかかる」と書かれている。1964年8月のマイナーチェンジで便利な折りたたみ式に変更された。

クルマの限界を知り安全運転に徹する

今 の愛車は「BMW740i Mスピード」と「Z4スポーツ」。740はセダンタイプ、Z4は二人乗りですが、どちらもスポーツマインドに溢れとても気に入っています。運転が好きなのでプライベートではだいたいクルマで出かけますが、都内ではZ4をもっぱら愛用しています。BMWは適度に重量感があり、カーブでも路面に吸いつく感じで走ります。限界性能が高く、それを熟知しておけば自在に操る醍醐味を味わうことができます。

もっとも今でこそドライブを楽しんでいますが、若い時はクルマにはほとんど関心がありませんでした。僕の生年は1940年。クルマがまだまだめずらしい時代で、小さい頃の記憶にクルマはほとんど出てこないですね。でも大学一年の時に、父親が運転する初代クラウンに乗って兄弟そろって自宅近くの福岡県の筑後川にドライブに連れてってもらったのはよく覚えていました。河原で弟たちがボンネットや屋根の上に乗ってポーズを取ったりしていましたがきっと昔のクルマは鉄板が厚かったのでしょう、ボディがへこんだりしませんでしたね。こうした青年時代を送ったせいかどうか分かりませんが、社会人になってからも運転には興味がなく免許はずっと持っていました。

そ んな僕がクルマ好きになる転機となつたのが、42歳の時のアメリカの新聞社で一年「留職」したときでした。新聞記者になって十数年が経ち将来をいろいろ考えているうちに、これから時代には英語が必要だろう、だから生きた英語を勉強しようと思い立ち、縁あってアメリカのペンシルベニアにある小さな町の新聞社で働くことになりました。

アメリカでは必要にせまられ、すぐに免許を取りました。そして最初に買ったのがビュイックの「アポロ」。中古で確か1600ドルだったと記憶しています。4ドアセダンでアメ車らしいゆったり感はありましたが、古かったのであちこち故障が多く閉口しました。ある時などオイル漏れでステアリングが効かなくなるといった怖い経験もしました。そんなオンボロ車でしたが、自分の意のままに自由に移動する楽しさを教えてくれたのがこのクルマでした。このアポロとの出会いによって、自分は本当はクルマが好きなんだと気づくことになりました。

実のところ、それまではクルマといえば大気汚染や交通事故などを連想し、あまりいい



ニュースの職人（ジャーナリスト）
鳥越 俊太郎さん

イメージをもっていませんでした。でも広大なアメリカで運転の楽しみが分かるにしたがい、フリーウェイを飛ばしてロングドライブにもよく出かけるようになりました。一番の思い出は1号線（ルート1）で北部のメイン州まで12時間かけて行ったこと。南はノースカロライナのデューク大学まで遠出したこともあります。実はその時に今でもぞつとする怖い経験をしました。フリーウェイを55マイルで快適に運転していた時のことです。前を走る大型バスが大きな板を巻き上げ、避けるまもなく私のクルマのフロントガラスに飛んできてガラス一面にひびが入り前が全く見えなくなりました。突然のことであわてましたが急ブレーキを踏み何とか路肩に停めることができましたが、あの時ほど生きた心地がしなかったことはありませんでした。

1 年間のアメリカ滞在を終え、日本に帰って最初に買ったクルマはマツダ「カペラ」。家の近くにディーラーがあり、中古車を買いました。しばらくカペラに乗りましたが、その後は「BMW525i」に替えました。なぜBMWにしたかと言うと、49歳のと



昭和30年代、兄弟そろって筑後川ヘドライブ（前列右側がご本人）

き、毎日新聞を辞めることにしたのですが、その時の退職金が24年間勤めて、たったこれだけかという額だったのです。僕はお酒も飲まないし夜のつきあいも興味がなくドライブが唯一の趣味だったので、それなら好きなクルマを買おうと思いつつ退職金をつぎ込んだわけです。一応ベンツも考えましたが僕のイメージに合わないと家族が言うし、それでアウディかBMWか迷いましたが、最後は小さいながらも堅実な企業イメージのあるBMWにしました。

それからはずっとBMWを乗り継いでいます。BMWはイメージづくりやサービスなども含めビジネスが上手いと感じます。たとえば点検や修理のたびにワンランク上の代車をもってくるし、車検が近づくと魅力的な新車の見積りを絶妙のタイミングで示すのです。それでつい「ああいいな」と思ってしまいます。こうしたお客様を引きつけて離さないところがBMWの強さではないでしょうか。

ド ライブは好きですが、50歳を過ぎてからは安全運転の境地に達し、慎重な運転に心がけています。免許を取ったアメリカでは他人の運転は信用するなど教えられました。つまりこちらが青信号でも平気で突っ込んでくるぞということです。それを肝に銘じ、日本でもずっと予測運転を心がけています。特に怖いのは街なかの生道。渋滞の列の間からの飛び出しなどいつ起きてても不思議でないので慎重の上にも慎重な運転が必要です。私はどんな時でも運転席に座ったらまず「安全運転」を3回、次に「慎重運転」を3回ずつ唱え、それからクルマをスタートさせることを習慣にしています。

この習慣を続けながらこれからも安全運転に心がけ、好きなクルマとのドライブを楽しみたいと思います。

鳥越 俊太郎（とりごえ・しゅんたろう）
1940年福岡県生まれ。65年京都大学文学部国文科卒業。同年毎日新聞入社。東京本社社会部、サンデー毎日編集部、外信部（テヘラン特派員）を経て、88年『サンデー毎日』編集長。89年同社を退職、同年10月から報道番組『ザ・スクープ』のキャスターを担当。03年関西大学客員教授に就任。現在は『スーパーモーニング』のコメンテーターとしてテレビで活躍する傍ら、06年8月よりインターネット新聞『オーマイニュース』の編集長を務める。著書は『桶川女子大生ストーカー殺人事件』（鳥越俊太郎・取材班 メディアファクトリー）、『人間力の磨き方』（講談社）など多数。趣味はドライブ、音楽鑑賞。

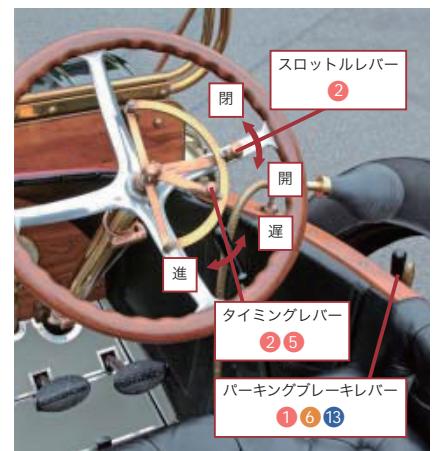
クラシックカーの運転方法(6)

キャデラック モデルサーティの運転方法

今回はキャデラック モデルサーティ(1912年・米)の運転方法についてご紹介します。

エンジンスタートに関しては、この頃さまざまな自動始動装置が試されましたが成功することはありませんでした。ところが1911年7月に公開されたキャデラックの試作車は画期的なセルフスタータを備えていました。6Vバッテリーをいためることなく、瞬間に24Vのパワーでモーターを回す新しいタイプの電動始動機は、ドライバーを手回しのクランクハンドルから開放し、簡単にエンジンをかけることが出来るようになりました。また、キャデラックはこの始動装置のほか、電気式ヘッドライトを標準装備としたのも大きな特徴でした。

塚田 光雄



始動

- ①パーキングブレーキがかかる位置にシフトレバーが位置する
- ②スロットルレバーを中間位置にし、次にタイミングレバーを上げて点火時期を遅らせる
- ③イグニッションスイッチを入れる
- ④クラッチペダルを一杯に踏み込み、スタートスイッチを押してエンジンをかける
- ⑤タイミングレバーを下げる



走行

- ⑥クラッチペダルを踏み込み、シフトレバーを操作して1速ギヤに入れ、パーキングブレーキを解除する
- ⑦アクセルペダルを少し踏み込み、クラッチペダルをゆっくりと離しながら発進する
- ⑧少しスピードが出たら、クラッチペダルとシフトレバーを操作して2速、3速ギヤへと順次変速し、アクセルペダルで速度調節をして走行する
- ⑨減速する時は、アクセルペダルを緩めてスピードを落とし、ブレーキペダルを踏んで減速する



バック

- ⑩クラッチペダルを踏み込み、シフトレバーを操作してリバースギヤに入る
- ⑪アクセルペダルを少し踏み込み、クラッチペダルをゆっくりと離しながらバックする

停車

- ⑫アクセルペダルから足を離してブレーキペダルを踏み込み、クラッチペダルを踏み込んで停車する
- ⑬シフトレバーをニュートラル位置にし、パーキングブレーキをかける
- ⑭イグニッションスイッチを切る

日野コンテッサ PC10型(1961年)のレストレーション

トラックメーカーだった日野自動車がフランスのルノー公団と技術提携し、ルノー4CVの国産化を果たした後、日本の道路事情に合わせて日野独自の設計によるコンテッサ900を発売しました。ルノー4CVの技術を生かしているものの、ボディスタイルは一新され、コンテッサ(伯爵夫人)の名にふさわしいスタイルでした。駆動方式はリヤエンジンリヤドライブ(RR)方式を採用しています。

沖野 嘉幸

レストア前 寄贈者 日野自動車(株)



レストア完成後 (全長3795mm 全幅1475mm 全高1415mm ホイールベース2150mm 車両重量750kg エンジン型式: 水冷直列4気筒4サイクルOHV 893cc)



レストアベース車両は長期間屋外に放置されていたため、塗装をはがすと予想以上にボディ各部の鋼板腐蝕が激しく、鉄板の切り継ぎや板金作業などのボディ補修作業に時間がかかり完成までに約1年間を要しました。

エンジン・シャシー関係



エンジンを車両から降ろし分解整備を実施



トランスアクスルも車両から降ろし分解整備を行う



クラッチ、トランスミッションを分解整備



サスペンション、ブレーキ等も分解整備

ボディ関係

リヤフェンダーの腐蝕がひどい
穴あき部分は切断する切断部分を鋼板から現物合わせて
板金製作して張り合わせるエンジンルームのロアバックパネルも
腐蝕がひどい

腐蝕したパネルを現物合わせて板金製作する

ボディ下部のロッカーパネル、
腐蝕がひどい個所を切り取る切断した部分はこのように鋼板から板金成形
し溶接する車内の床部も腐蝕がひどい個所は切断し
板金成形したパネルを溶接ドア内部のウンドレギュレーター等の部品も
分解整備

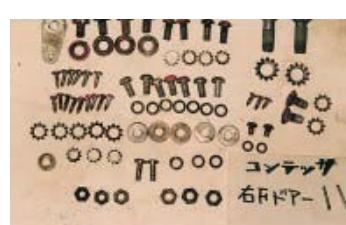
その他の部品



ラジエータ、分解整備、コア部は新品に交換



メッキ部品は全て再メッキを実施する

排気マフラーも腐蝕がひどいため、
現物合わせて手造り製作

分解作業時、後から確認し易い様に記録写真を残す

雑誌『流線型』でみつけた映画紹介記事 その2

西川 稔

<はじめに>

今回も前回に引き続き、雑誌『流線型』の中でみつけた映画の記事を紹介しよう。今年で18回忌となる故美空ひばりの少女時代の姿や、今なお第一線で活躍する女優山本富士子の若かりし姿など、懐かしい写真が登場する。

当時、映画スターのまばゆいばかりの輝きはまさに格別のものがあった。そして、彼らの映画の中には、時代の最先端としての自動車やオートバイがさまざまな形で登場てくる。後世の私たちの目からみると、それらがとても新鮮にうつり、興味は尽きないのである。

1. 松竹映画「リンゴ園の少女」

1952年(昭和27)12月号

同名のラジオ連続放送劇を映画化したもの。この時代、テレビではなく、ラジオドラマがお茶の間の人気を集めていたという。なかでも菊田一夫原作「君の名は」は、つとに有名で、放送が始まるとき、「錢湯の女湯がカラになった」という逸話がこってりしているほどだ。この映画は芸能史によれば、1953年正月封切りの映画で、主題歌となった「リンゴ追分」「津軽のふるさと」は、ひばり初期のヒット曲として知られ、現代でも歌い継がれている。

雑誌『流線型』は、映画封切り前にいち早く、この映画を紹介したらしい。以下、紹介文を引く。

「人気絶頂の美空ひばりが物語りの主人公、津軽娘マルミになって、彼女の唄と演技に、芸域の広さを逞ましく発揮した評判のドラマである。」

「映画は、この純真で快活な津軽乙女のマルミを中心に、周囲の温かい人間愛とリンゴ作りの情熱を、津軽地方の豊かな郷土色のうちに描こうとするものである。」

「演出は「続馬喰一代」の島耕二監督。(中略)美空ひばり、高堂国典、山村聰、見明凡太郎、山形勲、坂本武、三井弘次など各社から選り抜きの完璧な演技陣を布いている。」

さて、登場するクルマだが、「リンゴ輸送用のトラックに青森トヨタが提供した新トヨタ・トラックが登場してくる」と紹介。さらに「そのスマートなボディと素晴らしい性能を画面一杯にひろげている」と述べている。

残念ながら写真はリンゴの木をバックにポーズをとるひばりちゃんの写真一枚で、車両の写真はない。この年、1952年に誕生したトヨタのトラックは1トン積・ボンネットタイプのSG型トラックで、同年3月から53万6000円で発売された。おそらくこのSG型トラックが映画で活躍したのである。真っ赤に実ったリンゴを満載したトラックが縦横に走るシーンが目に浮ぶようだ。なお、SG型トラックは、当館新館に展示されているので、ぜひ実物をご覧いただきたい。

「リンゴ園の少女」
(流線型1952年12月号)

同表紙

2. 「映画のトリック」

1953年(昭和28)5月号

映画でよく見る自動車の場面。彼と彼女が田舎道を、はたまた街中を走りながら楽しい会話に花を咲かせている。自動車の動きにつれて背景がうつり、新たなドラマへと展開していく——、といった場面の撮影をどのようにして行っているのか。アメリカ・ハリウッドのスタジオで撮影している様子を紹介したのが、このグラビア写真だ。以下、解説を引用しよう。

「写真右上、これだけ見ていると何だか滑稽な感じすらするが、実際のスクリーン上では、クーペの中の二人として真に迫って来るのである。左上、これは以上の場面を観客席から見た場面である。背景には白雲の浮んだ山岳を出して、真に迫ったリアリズムの感じを与えていた。」

「映画のトリック」
(流線型1953年5月号)

同表紙

3. 大映「火の女」

1954年(昭和29)11月号

これは自動車ではないが、当時人気のあった川口オートレースを舞台にしたオートレーサーの物語である。何と、日本一の美女女優山本富士子が女性のオートレーサーに扮し、高松英郎扮する仇敵と競争するシーンが写真で出ている。実際に主演の山本富士子は、「この映画のために熱心に練習した甲斐あって、オートバイを操作できるようになった」と語っている。物語は、不可解な事故で死んだ息子のために新型オートバイを開発する老技術者の話で、山本富士子はテスト・ドライバーの紅一点として活躍する。

この映画を紹介した『流線型』の記事は、「オートバイを操縦できるようになった山本富士子は、次はいよいよ自動車の運転を習いたい」と張り切っており、やがて乗用車のハンドルを握って撮影所入りする日も間近いことであろうと結んでいる。いかにも『流線型』らしいまとめ方であると思われる。

「火の女」
(流線型1954年11月号)

<参考文献>

- 「日本映画ばくの300本」
双葉十三郎 文春新書
平成16年6月刊
- 「映画の中の東京」
佐藤忠男 平凡社
2002年3月刊
- 「トヨタ自動車30年史」
昭和43年3月刊



試乗会「シボレーインパラ」



試乗会「ジープニー」



写真撮影会「ベンツ三輪車」

予告 「わくわくウイークエンド2006」の開催



木のくるま

9月23日(土)から11月5日(日)の週末に恒例の秋イベントを開催します。試乗会や写真撮影会などの体験イベントも盛りだくさん。皆さま、お誘い合わせの上ご来館ください。



ぬり絵

●試乗会(同乗) 無料 雨天中止

9/30(土)、10/21(土)

シボレーインパラ(10:30~11:30、13:00~14:00、15:00~16:00)…希望者多数の場合は抽選
ジープニー(10:00~12:00、14:00~16:00)
…希望者

●工作教室

●木のくるま(200円/個) 10/7、14、28、11/4の各土曜日
9:30~16:30 先着250個/日

●まんが・ぬり絵(無料) 9/23(土)、9/30~11/5の各土・日曜日
9:30~16:30 先着300名/日

●ペーパーアート(無料) 9/30~11/5の各土・日曜日
9:30~16:30 先着300名/日

●写真撮影会 無料

9/30~10/29の各土日※10/8(日)を除く

9:30~17:00
ガソリン自動車第1号車に座って記念撮影をパチリ!

●特別イベント 無料

●漫画家田中むねよし氏と「シボレーインパラ」を描こう
9/23(土)、11/5(日) 10:30~12:00、13:30~15:00

●ペーパークラフトアーティスト太田隆司氏と
「シボレーゴルベット」を作ろう

10/8(日) 13:30~14:30、15:00~16:00



各地で館紹介活動を実施

トヨタ博物館をより多くの人たちに知っていただく活動の一環として、各地のクラシックカーアイベントで実車を展示しています。めったに見ることができないクルマが見れるとあってどこの会場でも大勢の人がつめかけています。

【第6回金沢クラシックカーミーティング】

●7月23日(日) 金沢市民芸術村

●トヨタ2000GT(ボンドカー)、デロリアン

【日本海クラシックカーレビュー】

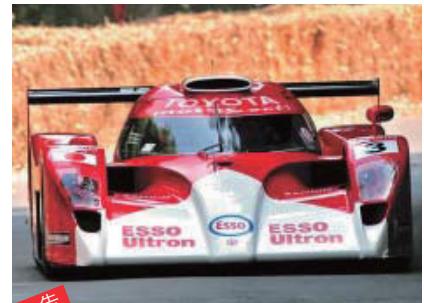
●9月3日(日) フォッサマグナミュージアム

●トヨタ2000GT(ボンドカー)、ベンツ300SLクーペ

【大阪ノスタルジックカーショー2006】

●9月24日(日) インテックス大阪4号館

●トヨタ2000GT(ボンドカー)、デロリアン



予告 セントレアで車両展示

中部国際空港で開催されるF1GP 20周年記念イベントに関連してレースカー、スポーツカーを展示します。

●10月3日(火)~15日(日) 10:00~18:00

●1Fセントレアギャラリー

●トヨタTS020、トヨタ2000GT

ジャガーEタイプ、ベンツ300SLクーペ



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2名、雨天中止)

実施日:11/2(木)

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

受講料:5,000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20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。

実施日は10/8、10/29、11/12(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、同乗者数を明記の上「バックヤードツアー係」へ

(毎回先着10組まで)



レストラン情報

レストラン「AVIEW」では9月20日(水)からはじまった企画展“夢をえがいたアメリカ車広告アート”に合わせた企画展特別メニューをお楽しみいただけます。

企画展特別メニュー ¥1,260(税込)

・ポストカードチャウタ・車海老と帆立貝のカンソース・牛ロースの茸入りグレービーナース(焼鮭マ・バターライ・ブロッコリー)・サラダ・パンまたはライス・ドリンク + ¥200でオリジナルケーキが付きます

●営業時間/9:30~17:00(オーダーストップ16:30)

●お問い合わせ先/1トヨタエクスプレイス(トヨタ博物館内)

TEL:0561-63-5155 FAX:0561-63-5163



「思い出写真館」より

伊勢湾台風

昭和34年9月26日東海地方に未曾有の被害をもたらした伊勢湾台風直後の写真です。

名古屋市南区辺りは土地が低く、数週間水が引かなかったと聞きました。(父撮影)

●ホームページをリニューアルしました

写真募集中:トヨタ博物館ホームページ「思い出写真館」

<http://www.tam-web.net/omode/>



お台場の東京ビッグサイトで車両展示

8月23日(水)～26日(土)までの4日間、東京ビッグサイトにて車両展示をしました。当館からはパブリカやトヨタ2000GTなど8台を出展し、大勢のお客様に楽しんでいただけました。



予告

ハートウォーミング アメリカ 1976展

新館3階ギャラリーでは、10月3日(火)～11月26日(日)まで、写真家 水谷諭氏が、アメリア建国200周年の1976年に撮影旅行した際の写真41点を展示します。

クルマをモチーフとしてアメリカ文化などを表現した心温まる作品をご紹介します。



レッカーカーと撮影



体験イベントを開催

企画展「はたらくクルマ大集合」に合わせた体験イベントとして、7月16日に「交通安全イベント」、8月6日に「消防イベント」、そして8月27日には「JAFイベント」を行ないました。

交通安全のイベントでは、交通安全を学びながらパトカーやミニ白バイに乗車できました。

消防イベントでは、はしご車に乗って地上20mの高さを体験したり、消防車のペーパークラフトができます。JAFイベントではJAF隊員による模擬実演などが行なわれるなど、どのイベントも多くのおともたちが楽しく参加していました。

読者の声

●「クルマと私」の林文子氏の弁が素敵でした。「接客の基本は高い格調と frankな対応」すべての業種に言えますね。私も心せねばと考えさせられました。

愛知県豊川市 増田栄子さん

●車とその関連記事を毎回楽しんでいます。T型フォードの運転は大変なようです。今の車はエンジンスタートから走り出すまで1分とかからないのにあの車は儀式が大変ですね。またデューセンバーグの豪華さと優雅さにも驚きました。

茨城県桜川市 岡村正治さん

●企画展“若者に愛されたデートカー”を見に行き、若い頃の自分と重ね合わせることができ、とても楽しいひと時を過ごすことができました。

愛知県名古屋市 伊藤賢二さん

TAMクイズ



＜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: 2006年10月31日消印有効)

抽選で10名の方にトヨタ博物館オリジナルグッズをプレゼント。

＜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「デューセンバーグ・モデルJ」でした

次号も
お楽しみに!!



Back